

鐵路營運

由於經濟增長、迪士尼綫及博覽館站啟用後的全年效應，乘客量進一步增加，加上地鐵行車綫的平均車費上升，促使二零零六年地鐵行車綫及機場快綫的車費收入增加3.8%至六十五億二千三百萬港元。

乘客量

地鐵行車綫總乘客量增加1.0%至八億六千七百萬人次。周日平均乘客量增加1.0%至二百五十萬人次。公司在專利公共交通工具市場的佔有率保持在25%；在過海公共交通工具市場的佔有率亦保持在61%。車費收入增長3.3%至五十九億一千一百萬港元。

機場快綫乘客量增長12.8%至九百六十萬人次。每日平均乘客量增長12.8%至二萬六千二百人次。機場快綫的估計市場佔有率由22%升至23%。車費收入增長9.1%至六億一千二百萬港元。

服務推廣

地鐵公司有效的推廣計劃為公司營造競爭優勢。「搭十次地鐵換領Hello Kitty印章」推廣活動因印章成為熱門收藏品，不僅令乘客量上升1.2%，亦為公司帶來額外收入。公司於五月推出「全城開心行動」，每日吸引超過二萬名用戶。公司亦與無線電視翡翠台聯手推出兩個電視節目——特別製作的遊戲節目及贊助處境喜劇。這些節目成功提升公司客戶服務的形象。

我們定期進行多項地鐵友禮會調查，以聽取會員的提議及意見。他們長期以來一直支持公司的服務，因此我們對其看法及建議極為重視。

機場快綫「多乘賞」計劃日益受歡迎，並增設港龍航空VISA積分獎賞，提供更多獎勵的選擇。為吸引更多本地休閒旅客，我們在節慶假日提供機場快綫車費優惠。公司與香港旅遊發展局及銀聯精采香港旅遊會合作為海外乘客提供車費優惠。廣告宣傳活動亦有助提高博覽館站的知名度。

透過加強與其他交通工具的接駁以提高乘客量的策略，對保持市場佔有率尤其重要。公司於年內新增七條接駁巴士轉乘車費優惠路線，令總數達至三十二條；此外，亦增加四個「地鐵特惠站」至年末達至二十個，為成人八達通卡持有人提供車費優惠。

公司在市場推廣及品牌方面所作的努力獲得外界廣泛嘉許。在亞洲電視舉辦的第十二屆十大電視廣告頒獎典禮中，贏得「十大最受歡迎電視廣告大獎」及「最深刻印象電視廣告大獎」，並榮獲《盛世雜誌》頒發「2006盛世卓越品牌大獎——卓越交通服務品牌」，以及《東週刊》與「星島出版」聯合頒發的「香港經典品牌」大獎。

服務表現

公司連續第六年超越政府根據營運協議規定的各項表現水平，以及公司本身所制定更為嚴格的顧客服務目標。地鐵乘客車程準時程度及列車按照編定班次行走程度均達99.9%，而列車服務準時程度則達99.7%。

公司推出「顧客服務年」及「心的服務」等大型活動，以進一步提升顧客服務。公司為車站員工及月台助理安排培訓，並舉辦最佳站務員選舉，以及扶手電梯及列車車門安全等推廣活動。

乘客滿意程度持續維持在高水平。以一百分為滿分，二零零六年地鐵行車綫及機場快綫的服務質素指標，分別錄得七十一分及八十一分。根據國際都市鐵路聯合會(CoMET)發表的標準借鑑報告，公司與其他十一個繁忙都市鐵路系統比較，亦持續保持領先地位。我們的服務表現在多方面再獲殊榮。公司榮獲《東週刊》頒發的「香港好生活大獎2006——公共交通工具組別」，並連續第八年榮獲《壹週刊》頒發的「服務第壹大獎——公共交通工具組別」。

為確保持續優質及有效的安全管理並符合營運協議的要求，公司委任「美國公共運輸協會」(American Public Transportation Association)進行第五次獨立安全管理系統檢討。檢討結果顯示公司有八項安全管理方法獲評為「業界領先的有效管理方法」，另外一百四十一項則獲評為「業界的有效管理方法」。這次檢討確認了地鐵公司不僅符合公司本身及業界的安全要求，更在安全管理的多個範疇成為全球鐵路營運商的領導者。

服務改善

公司持續改善列車服務及鐵路網絡基建設施。

歷時六年，於全綫七十四個地下車站月台裝設幕門的工程已於二零零六年上半年正式竣工。車站改善計劃繼續實行，三十八個車站已進行改善及翻新工程，令已翻新的車站數目自一九九八年計劃展開以來共達四十六個。

公司對車站及列車車廂內乘客資訊系統作出多項重要改善。東涌綫的列車到站訊息已延長；公司亦於機場快綫的列車座椅頭枕置入多媒體音效設備。中央廣播系統及乘客資訊顯示已進行改裝，以改善資訊的即時發佈。

公司已於一月展開更換觀塘綫及荃灣綫鐵路軌的工程計劃，目的是提升旅程的舒適度及服務可靠性。

三個車站新增的行人通道相繼落成，令接駁地鐵網絡更為方便。

自九月以來，東涌綫繁忙時間及非繁忙時間的列車班次均有所增加。截至年底，共有三列新車正式投入服務。公司將七十八列地鐵行車綫列車的交流發電機，更換為最先進的靜態逆變器。年內，此項目已大致完成。靜態逆變器能提高列車的能源效益及可靠程度，並減低聲響。

公司繼續改善車站，以推行車站無障礙計劃。四個車站已引入新型扶手電梯發聲器，以協助視力受損乘客，並為聽覺受損乘客於東涌綫及機場快綫所有車站安裝新型的感應環迴系統。荔枝角及大窩口站現正安裝站內客用升降機，而自助輪椅升降台亦於七個車站內進行安裝，這些工程將於二零零八年完成。

公司於九月引入一種稱為「納米銀二氧化鈦」的嶄新技術，以提升地鐵衛生水平。這種有效而不含毒素的殺菌劑已噴塗在顧客經常接觸的表面，包括地鐵車站、列車及商場。是項工程已於十二月完成。

生產力

公司持續尋求提高效率及生產力的方法。每車卡行車公里的營運成本下降3.1%至22.1港元。儘管迪士尼綫及博覽館站啟用對零六年產生全年效應，令載客車卡行車公里總數提高3%，但公司仍成功控制維修成本。公司支援成本亦有所下降。

公司的維修資訊系統升級為企業資產管理系統，以優化營運效能，令資產使用率及表現得以提升。

車站商用設施及其他業務

二零零六年，公司的車站內商務及其他業務收入增加3.3%至十六億零六百萬元。未計算二零零五年與電訊合約有關的一次性收益及於二零零六年類似項目的一次性收益，收入則增加8.0%。經濟暢旺加上「昂坪360」於九月啟用，令收入有所增加。

廣告

廣告收入增長4.7%至五億三千四百萬元。儘管廣告市場在二零零六年下半年增長放緩，但公司繼續透過嶄新及具創意的廣告形式，提升其廣告媒體的吸引力。

在新引入的廣告形式中，包括在八個地鐵站設置的「即時資訊投影區」；在六月推出的新型流動廣告列車—「地鐵立體展覽車」；在銅鑼灣及九龍塘站亦推出六頁捲動式廣告板。

軌道旁的等離子電視由六十八台增至一百台；並於三個地鐵站增添環迴電視屏幕。公司並提升車站大堂電視系統，為乘客提供恒生指數的最新走勢。

機場快綫方面，車廂內的座位靠背電視更換為多媒體系統，為乘客提供更多資訊及娛樂，並向廣告商提供更具創意的宣傳媒介。公司於四月推出一份免費資訊娛樂雜誌《都市流行》。

此外，公司在二月引入一項新服務，讓中電客戶於地鐵站的客戶服務中心繳付賬單。

電訊

電訊服務收入下降22.5%至二億五千九百萬元。然而，不計入先前所述於二零零五年及二零零六年的一次性收入，則收入減少3.2%。

由於流動電話用戶由第二代流動電話轉至第三代流動電話網絡，以及激烈競爭，第二代流動電話平台的通話時間及收入下降。然而，其他電訊業務如天台位置出租則有所增長。

TraxComm Limited 因其市場地位有所提升而錄得較高收入。其光纖網絡現時覆蓋四十個地點，提供逾一百八十千兆的頻寬服務能力。

車站商用設施

受惠於租金上漲，車站零售商舖收入較二零零五年增長13.7%至三億九千一百萬元，抵銷零售設施面積暫時性減少的損失。

公司已完成十一個車站零售區的翻新工程。翻新工程完成後，共增加了四百六十八平方米的零售設施面積，然而，為方便與新商場Elements進行車站接駁工程，九龍站暫時損失二千六百七十一平方米的零售設施面積，導致車站總零售設施面積減少12%至一萬六千八百六十七平方米。合共三十二間新商舖及十五個新商品類別及品牌已加入車站零售網絡。

本公司亦拓展銷售推廣活動，其中包括一項刮卡推廣活動，提供地鐵商店的優惠及現金禮券，連同多達五萬港元的幸運大抽獎。

包括停車場租金、紀念車票銷售、新車站入口的接駁費用，以及報刊雜誌等其他業務收入增長1.9%至一億五千九百萬港元。

「昂坪360」

「昂坪360」為往返東涌至大嶼山昂坪天壇大佛及寺廟的纜車服務，自九月啟用至年底共錄得收入六千四百萬元。至二零零七年三月，「昂坪360」已接待超過一百萬名訪客。

八達通控股有限公司

八達通控股有限公司（「八達通」）成功為香港交通運輸及其他行業提供付款服務。地鐵公司應佔八達通的利潤增長70%至六千八百萬元。

業務增長是由服務供應商數目增加及八達通卡使用量提升所帶動。服務供應商總數由三百四十九個增至四百三十一個。八達通卡的流通量由一千三百二十萬張增至一千四百七十萬張，而每日平均交易額由六千四百七十萬港元增至七千三百三十萬港元。提供八達通卡自動增值服務的金融機構數目由十九間增至二十二間。

年底，接受八達通卡付款的專線小巴增加五十九部，達二千八百零六部，佔近乎全港所有專線小巴。接受八達通卡付款的紅色小巴由一百七十一部增至二百一十五部，另外，採用八達通卡付款系統的停車場總數亦由二百零三個增至二百三十一個。

更多零售連鎖店及其他新的範疇，包括教堂、展覽會、溜冰場、童裝店及洗衣店等引入該付款系統。

「八達通日日賞」計劃已有逾一百二十萬八達通持卡人登記成為會員，享受十家機構所提供的優惠。

對外顧問服務

對外顧問服務方面，公司策略是集中於一些未來有投資機會的中國內地或歐洲主要城市，或能提升員工技能的顧問服務。二零零六年對外顧問服務錄得收入為一億九千九百萬元。

上海地鐵九號綫的項目管理顧問工作進展良好。松江新城站至桂林路站的土木工程已竣工，而一期將按計劃於二零零七年年年底啟用。對深圳地鐵及天津地鐵、天津濱海快速交通及中國南車集團資陽機車廠的顧問服務已圓滿完成。

公司已就為北京地鐵五號綫提供統一監控系統的顧問服務簽約，以及與成都地鐵公司訂立顧問服務協議。公司亦與摩托羅拉亞太有限公司續約，以支援廣州地鐵數碼集群無線電系統的系統設計。

香港方面，連接香港國際機場與翔天廊及海天客運碼頭的旅客捷運系統項目進展良好。

台灣方面，公司開始履行高雄捷運股份有限公司及台灣高速鐵路股份有限公司的顧問合約。迪拜方面，公司獲得提供工程建議的合約。而英國方面，公司亦簽訂多份顧問合約。

國際交通採購及物流有限公司

公司進行檢討後，決定退出鐵路相關零件的採購業務，並結束國際交通採購及物流有限公司。

物業業務

二零零六年的物業市場平穩，公司的物業發展業務因此受惠，同時，租金上調、需求旺盛、經濟景氣及旅遊業興旺等因素，也令公司的投資物業租用情況向好。

物業發展

物業發展利潤為五十八億一千七百萬港元，主要來自將軍澳綫沿綫的君傲灣、將軍澳豪庭及都會駅（調景嶺站一期）的利潤攤分，以及來自機場鐵路項目的遞延收益。

來自機場鐵路項目的利潤主要包括君滙港（奧運站三期）、藍天海岸與映灣園（分別為東涌站二期及三期）、九龍站Elements按裝修工程進度確認的遞延收益，以及接收Elements七千六百零九平方米總樓面建築面積的主結構外殼的資產攤分。銷售及預售情況均表現良好，包括奧運站三期君滙港，以及東涌站二期藍天海岸的影岸·紅項目。

年內多項發展項目均已竣工，包括九龍站的高級零售發展項目Elements第一期，於二零零六年十二月獲得入伙紙。九龍站凱旋門住宅單位已交付予個別業主。而奧運站君滙港、東涌藍天海岸影岸·紅及映灣園聽濤軒（十五及十六座）亦獲得入伙紙。

東涌映灣園花園屋的總綱發展藍圖，已獲批准並開始進行地基工程。在青衣的青衣城側，公司將部分貨車停車場及交通交匯處改作零售用途的建議書已獲城市規劃委員會接納。

將軍澳綫沿綫的物業發展利潤主要來自都會駅（調景嶺站一期）、君傲灣（五十五b區）以及將軍澳豪庭（五十七a區）的利潤攤分。調景嶺站二期城中駅的預售，市場反應良好；君傲灣及都會駅（調景嶺站一期）一、二、三及五座的銷售亦進展良好。

君傲灣及都會駅（調景嶺站一期）兩大發展項目已竣工。位於君傲灣上蓋的君薈坊商場已竣工並開業，成為地鐵公司第六個商場。該商場由公司持有大部分權益。

一月，將軍澳八十六區二期（總樓面建築面積三十萬九千六百九十六平方米）由長江實業（集團）有限公司的附屬公司益亞投資有限公司投得，發展合約於二月簽署。公司決定向益亞投資有限公司提供四十億港元免息貸款，以換取該發展項目的更多資產攤分。該貸款由長江實業（集團）有限公司提供母公司擔保。

位於調景嶺站的商場於十一月售予長江實業（集團）有限公司的附屬公司。

經修訂的八十六區總綱發展藍圖已於十一月獲城市規劃委員會批准。

將軍澳五十六區發展合約於二零零七年二月批予新鴻基地產有限公司的附屬公司Lansmart Ltd。建議發展為一個酒店、寫字樓、住宅、商業及停車場的綜合項目，總樓面建築面積不超過

十六萬八千五百三十七平方米（包括公共交通交匯處及附屬設施，面積為五千四百零七平方米）。

投資物業

由於租金上漲，以及公司投資物業組合中新增位於將軍澳可出租樓面面積為七千六百八十三平方米的君薈坊商場，而公司持有該商場的大部分權益，投資物業收入增加6.8%至十二億六千三百萬港元。商場改善措施、消費者的更大需求、有所改善的就業市場、股市攀升帶來的財富效應，以及大嶼山的旅遊業發展等因素都有助業務增長。續租及重新出租的平均租金上升16%。

零售商對優質零售空間的需求令公司各商場保持100%出租率，只有綠楊坊例外，因為公司就即將進行的翻新工程收回其四百二十七平方米的可出租樓面面積。公司全資擁有位於東涌的街市啟用，其可出租樓面面積為五百零八平方米，公司擁有大部分權益的高級商場Elements，佔總樓面建築面積八萬二千七百五十平方米，預計第一期將於二零零七年年末前開幕，至二零零七年三月，一期已有90%的零售樓面獲承租用。公司擁有51%權益的彩虹泊車轉乘公眾停車場已開放。

公司於年底的投資物業組合包括應佔可出租樓面面積十三萬三千九百二十七平方米的零售物業、三萬九千五百二十九平方米的寫字樓及面積一千四百六十平方米的其他用途物業。

德福廣場一期大型翻新計劃已完工，另外，經過翻新的杏花邨街市亦重新啟用。公司位於國際金融中心二期的十八層寫字樓保持100%租用率。

物業管理及其他服務

公司的物業管理收入增長12.0%至一億四千九百萬港元。管理組合年內新增四千五百一十八個住宅單位，令公司管理的住宅單位總數於二零零六年年末達五萬八千八百七十六個。公司管理組合亦於年內新增一萬六千五百四十六平方米的商用物業，連同東涌的街市及君薈坊二十四小時行人通道，公司於香港管理的商業及寫字樓面積達五十八萬二千零七十三平方米。

國內業務

公司在國內的物業顧問、管理及相關業務持續發展。

年內SOHO中國有限公司委託公司管理三個位於北京商業中心區商業及寫字樓發展項目，包括「SOHO尚都」、「建外SOHO」七期及「朝外SOHO」。公司在國內物業管理合約總數達七份，管理物業總面積達一百零二萬零二百五十四平方米。地鐵公司亦已簽訂長期租約，負責經營北京東城區的商場。該商場經全面重新裝修，截至年底已有90%商舖租出。該商場已易名為銀座Mall，並於二零零七年一月開幕，總可出租樓面面積為一萬九千三百四十九平方米。

香港網絡拓展項目

地鐵公司於二零零六年開展一系列項目的策劃及建造工程，以改善或拓展其現有網絡。

車站及隧道項目

位於八十六區的新將軍澳南站建設工程進展平穩。為配合第八十六區第一期物業組合入伙時間，該項目計劃將於二零零九年年初竣工。機電工程合約已批出，車站地下結構工程已完工，上蓋結構工程亦已開始。

隨著政府的中環工程按計劃進行，公司亦將機場快綫掉車隧道延伸至香港站之外。我們預期該項目將於二零零九年竣工。

考慮中的網絡拓展項目

西港島綫將由港島綫上環站開始，沿西營盤站及大學站伸延至堅尼地城站。公司已向政府提交刊憲草案，並向環境運輸及工務局提交修訂項目建議書。

根據南港島綫（東段）建議，南港島綫（東段）將採用一個中型鐵路系統，由金鐘站開始，沿海洋公園、黃竹坑及利東直達位於鴨脷洲的海怡半島。我們將繼續與政府進行商討，務求該項目獲批。

公司繼續與政府討論北港島綫的選綫建議。該綫路將為現有東涌綫沿港島北岸的延伸。

連接香港國際機場翔天廊與機場快綫的新月台，於二零零七年二月啟用。連接金鐘站與太古廣場三期的金鐘道行人通道，亦於二零零七年二月啟用。

位於西洋菜南街連接始創中心與太子站的行人通道，正在進行動工前設計審核。政府已批准於長荔街興建行人通道，將荔枝

角站與荔枝角道南側的新發展項目連接。工程計劃將於二零零七年第一季動工，計劃於二零零九年年初完工。

公司於七月，就連接尖沙咀站大堂及原凱悅酒店重建項目的兩個地下入口工程，向政府提交有關建議書。該工程計劃於二零零七年動工，於二零一零年竣工。

公司亦計劃增建一條行人通道，連接尖沙咀站北月台及鄰近發展項目的地下部分。該工程預計於二零零九年施工，於二零一二年完工。

公司於十一月向政府提交銅鑼灣地下行人通道計劃建議書，亦正在考慮於五個車站建新的行人通道。

海外拓展

地鐵公司在國際拓展方面穩步向前，除了取得北京地鐵四號綫項目的批准，亦為中國內地其他項目進行準備工作；並進一步在歐洲尋找機會。

中國內地

北京地鐵四號綫耗資人民幣一百五十三億元，其中總投資的30%或約人民幣四十六億元由一間公私合營公司承擔，而地鐵公司持有該公司的49%股權。在該公私合營公司投資的人民幣四億元二十五年期無追索權銀行貸款，由中國工商銀行與國家開發銀行提供。其餘70%投資是由北京市政府承擔。公私合營公司簽署為期三十年的《特許經營協議》。

公私合營公司於一月繼國家發展和改革委員會（國家發改委）批准後，獲頒營業執照；並於四月簽署《特許經營協議》、《租賃協議》及《融資協議》。列車、訊號及自動收費系統的合約已批出。北京地鐵四號綫設有二十四個車站，目前其中二十三個站正在施工階段。預期建造工程將於二零零九年竣工。

在深圳方面，公司正在等待發改委批准興建深圳市軌道交通四號綫二期，以及經營該綫一期及二期三十年。公司亦在深圳、

北京、杭州、武漢及蘇州等主要城市尋求類似項目，並取得進展。

歐洲

公司在歐洲的策略繼續以尋求毋需投放大量資金的營運服務合約為目標。公司首要以英國及斯堪的納維亞(Scandinavian)市場為主。

公司於十月與Laing Rail，聯合競投全新的倫敦鐵路專營權總成本服務合約。Transport for London於十二月選擇兩名競標人提交專營權的最佳及最後報價，而公司與Laing Rail的合夥企業是其中之一。投標結果預期將於二零零七年中期公佈。

地鐵公司於十一月與瑞典鐵路公司SJ建立合營企業，雙方分別持有五成股份，旨在準備於二零零七年二月在瑞典及丹麥合作競投Öresundståg專營權。中標者將於二零零八年年底接管該專營權。

公司較早前對英國西南鐵路專營權的投標落敗，該合約已授予現有專營權持有人。

人力資源

地鐵公司多年來成功招攬及保留優秀人才，亦於年內繼續為員工提供各方面的培訓計劃。

與九鐵的鐵路合併計劃對員工意義重大，公司承諾在進行合併建議的過程中竭盡所能照顧所有員工的利益。公司致力透過各種內部溝通渠道，包括與九鐵攜手出版的合併聯合通訊，就有關合併可能帶來的影響與員工進行溝通。兩家公司亦著手檢討企業文化、人力資源政策及工作習慣，以確保整合順利進行。

公司獲香港社會服務聯會頒授「二零零五/零六商界展關懷」及「二零零六/零七商界展關懷」標誌，以表揚公司為員工提供安全和諧工作環境方面的努力。該獎項肯定了公司對社會活動的支持，例如「地鐵人·地鐵心」計劃。該計劃共舉辦了八十一個社區項目，有超過一千五百名義工參與，為長者、低收入家庭兒童及其他有需要人士提供協助。

公司於二零零六年繼續為員工提供各方面的培訓機會。公司兩名學徒獲職業培訓局頒發傑出學徒/見習員獎，公司已連續

九年榮獲同類獎項。此外，十七名培訓導師成功獲得中國企業培訓導師專業資格，有助公司實施應用於中國內地的拓展策略。

培養管理人才繼續為公司的重要任務。公司於年內實施三項計劃，以持續確保公司招攬及保留世界級優才。人才發展計劃(People Development Initiative)發掘及培養具潛力的行政及高級管理人員。行政管理人員計劃(Executive Associate Scheme)則發掘及培養中級管理層。此外，見習管理人員計劃(Graduate Trainee Programme)羅致及培養優秀畢業生。

隨著公司在香港以外的業務迅速發展，公司於年內成立一個專責部門，為逾一百七十名在境外工作的員工提供特別支援。公司亦推出「員工關懷及溝通計劃」(Stay-in-touch Employee Care & Communication Programme)，以加強與香港境外工作員工的溝通。

財務回顧

二零零六年財務業績回顧

溢利與虧損

由於容量量增加1.0%至八億六千七百萬人次，以及平均車費上升2.2%至六點八二港元，地鐵行車綫的車費收入增加3.3%至五十九億一千一百萬港元。

由於航空旅客數量增加，以及博覽館站全年運作，令機場快綫容量上升12.8%至九百六十萬人次，及車費收入增加9.1%至六億一千二百萬港元。然而，來往博覽館站的平均車費較低導致整體平均車費降至六十三點八五港元，抵銷了部分乘客增長帶來的收入。

非車費收入增加5.1%至三十億一千八百萬港元，包括十六億零六百萬港元來自車站內商務及其他業務收入，以及十四億一千二百萬港元物業租務及管理收入。在二零零五年，一份電訊合約提前終止帶來了一項一次性收入。若不計算此項收入及其他金額較少的非經常性收入，非車費收入則增加7.7%。

車站內商務及其他業務收入增加3.3%，主要原因是廣告收入及車站商店租金分別上升4.7%及13.7%。於二零零六年九月啟用的「昂坪360」亦帶來六千四百萬港元收入。電訊收入增長受到二零零五年錄得的非經常性收入及流動電訊市場內持續同業競爭及價格壓力有所下調。顧問及其他業務收入則維持穩定。

由於零售市場持續增長及投資物業組合中的零售店舖及物業管理合約增加，物業租務及管理收入增加7.3%至十四億一千二百萬港元。由於租金上升、按營業額訂定的租金收入增加、連理街的全年營運，以及彩虹泊車轉乘公眾停車場及君薈坊的啟用，令租金收入增長6.8%至十二億六千三百萬港元。物業管理收入則增加12.0%，主要原因是管理組合中新增凱旋門、君傲灣及都會駅等項目。

員工薪酬及有關費用上升2.4%。由於與政府就將軍澳綫啟用時的應課差餉估值達成共識而獲得一項一次性減免收入，營運鐵路的地租及差餉因而減少29.3%。若不計及此項收入，營運鐵路的地租及差餉則增加9.8%。車站內商務及其他業務開支提高23.7%，而物業租務及管理開支亦上升31.1%。至於在香港、中國內地及歐洲的業務拓展活動增加，以及「昂坪360」開業前的支出，導致項目研究及業務發展開支增加一億二千五百萬港元。總經營成本上升7.1%至四十三億四千萬港元。

未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤，由五十一億零一百萬港元增加2.0%至五十二億零一百萬港元。經營毛利率為54.5%，而二零零五年則為55.7%。

物業發展利潤達五十八億一千七百萬港元，相對二零零五年則為六十一億四千五百萬港元，主要包括君傲灣、將軍澳豪庭及都會駅的盈餘攤分；藍天海岸、映灣園、君滙港及Elements確認入帳的遞延收益；和Elements新增樓面面積七千六百零九平方米的攤分物業。

未計折舊前經營利潤為一百一十億一千八百萬港元，較去年的一百一十二億四千六百萬港元減少2.0%。在計入「昂坪360」與其他新增資產，及迪士尼綫與博覽館站於開幕後首年全年的折舊效應，折舊開支為二十六億七千四百萬港元，與二零零五年水平相若。

利息開支淨額為十三億九千八百萬港元，較去年增加2.7%，原因包括利率上升，以及與迪士尼綫及博覽館站相關的利息開支不再予以資本化。由於市場利率上升，公司支付的平均利率由5.1%升至5.5%，而利息保障倍數由七點六倍降至六點七倍。為符合有關投資物業重估的香港會計準則（「HKAS」）40的規定，公司的除稅前投資物業市值盈餘二十一億七千八百萬港元（除稅後為十七億九千七百萬港元），已在損益表中確認。

公司分佔八達通控股有限公司的淨利潤增加70%至六千八百萬港元。公司分佔競投英國西南鐵路專營權的支出為二千三百萬港元。稅項開支主要包括十四億一千一百萬港元遞延稅項撥備。純利減少8.3%至七十七億五千八百萬港元，其中七十七億五千九百萬港元為股東應佔利潤，減少8.2%。每股盈利由1.55港元相應減至1.41港元。

不計及重估投資物業盈餘及其相關遞延稅項，基本利潤為五十九億六千二百萬港元，每股盈利則為1.08港元，分別減少2.9%及4.4%。

董事局建議派發末期股息每股0.28港元，即合共派息十五億五千四百萬港元，除註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東外，所有股東均可選擇以股代息。財政司司長法團同意收取股份作為應得股息，以確保公司以現金支付的股息總額不超過50%。財政司司長法團亦同意延長收取股份作為應得股息的承諾至二零零九年。

資產負債表

集團財務狀況保持穩健，資產以鐵路系統投資為主。固定資產總值增至一千零六十九億四千三百萬港元，主要由於投資物業重估盈餘、接收君傲灣商場（君薈坊）與Elements七千六百零九平方米總樓面面積，以及「昂坪360」投入運作後，其建造成本撥入固定資產所致。

在建鐵路工程減至二億三千二百萬港元，主要由於「昂坪360」於竣工時將項目成本撥為固定資產而得以減少，惟部分減幅被機場翔天廊月台及將軍澳南站項目的資本性開支所抵銷。

發展中物業增至三十二億九千七百萬港元，主要由於提供予將軍澳八十六區二期發展商的免息貸款中的利息成本被歸入物業發展開支所致，惟部分增加的開支被來自該項目發展商的預付成本補償所抵銷。

待售物業由十三億一千一百萬港元增至二十億一千八百萬港元，主要包括君傲灣、將軍澳豪庭、都會駅，以及凱旋門的待售住宅單位。

按HKAS 39的要求，財務衍生工具資產及負債分別錄得一億九千五百萬港元及五億一千五百萬港元，而去年則分別為二億三千四百萬港元及三億零七百萬港元。該變動主要由於期內美國加息及港元遠期匯率上升，令集團的利率及貨幣對沖工具的公允價值有所減少。

由於從大部分物業買家收取了預售住宅單位的應收款項，應收帳項、按金及預付款項大幅降至十八億九千四百萬港元。

給予將軍澳八十六區二期發展商的四十億港元免息貸款，按提供貸款時的公允價值三十二億三千二百萬港元確認。年終時，在加上年內應計資本化利息一億二千三百萬港元後，該項應收貸款帳面價值為三十三億五千五百萬港元。

年終未償還貸款的帳面金額為二百八十一億五千二百萬港元。不計算公允價值調整及對沖會計方法的影響，未償還貸款總額為二百八十七億六千八百萬港元，增加九千四百萬港元。取用的貸款為八十四億二千八百萬港元，主要用於再融資用途。

遞延收益減至十六億八千二百萬港元，這主要由於把東涌站、九龍站及奧運站發展項目的遞延收益確認入帳所致。

遞延稅項負債增至九十四億五千三百萬港元，主要由於按香港標準利得稅稅率17.5%計算年內利潤的稅務影響所致，當中包括物業重估的稅務影響。

股本、股份溢價及資本儲備共增加十一億八千九百萬港元至三百八十六億三千九百萬港元，此乃由於代息股份及行使認股權而發行股份所致。連同固定資產重估盈餘及其他儲備的增加二億五千三百萬港元，以及扣除股息後保留溢利的增加五十四億五千萬港元，股東應佔權益增至七百六十七億六千七百萬港元。因此，負債權益比率由40.4%改善至36.7%，而淨負債權益比率則由39.9%下降至36.3%。

流動現金

公司年內流動現金狀況維持穩健，經常性業務的淨現金流入為五十四億港元，來自物業發展商及買家的現金流入淨額為四十四億港元。扣除資本性開支、利息開支、營運資金的變動及派付股息後，但未包括給予發展商一次性的四十億港元免息貸款前，公司錄得淨現金流入額三十八億六千六百萬港元。計入該一次性的貸款後，則有現金淨流出額一億三千四百萬港元，由新增貸款九千四百萬港元及取用現金結餘四千萬港元支付。

融資活動

新融資

集團利用港元市場資金過剩及利率較低的有利條件繼續專注在港元市場上籌資。於二月及十一月，集團透過私人配售方式發行兩批定息中期票據，包括五億港元的兩年期票據及十億港元的三年期票據，票面息率分別為4.3%及4.15%。

香港市場資金充裕，促使信貸息差繼續收窄。集團利用此有利條件，與主要往來銀行訂立多項雙邊貸款協議，合共二十六億港元，當中包括十五億港元五年期及十一億港元七年期貸款。連同定息中期票據，集團共籌得資金四十一億港元。

截至年底，集團共有總額達五十七億港元的尚未動用已承諾銀行貸款，加上流動現金及預期於二零零七年的可觀營運現金流量，公司有足夠融資準備應付二零零七年全年的所有預期資金需要。

借貸成本

由於集團採用保守的定息及浮息債務組合，並能取得理想的定息融資，年內所受利率風險程度不大。雖然自上半年起，短期利率大幅飆升，年度的平均借貸成本僅從二零零五年的5.1%微升至5.5%，而利息開支總額則上升四千九百萬港元至十五億二千四百萬港元。

風險管理

公司繼續根據其制訂的「理想融資模式」管理其債務組合，該模式旨在透過特定的理想定息及浮息債務組合、最高貨幣風險水平、均衡還款期、採用多種融資工具以及維持足夠的融資準備以滿足未來的資金需要，從而分散債務組合風險。

公司仍是香港積極採用財務衍生工具的公司之一，但衍生工具僅用作對沖借貸相關的利率及貨幣風險，絕不涉及投機買賣。為控制交易對手風險，公司只與獲A-/A3級或以上信貸評級的交易對手進行交易，並根據其信貸評級釐定交易額度。此外，公司採用受普遍接納的「風險價值」及「預期虧損」概念制訂其風險監控架構，進一步量化及監控交易對手風險。

信貸評級

我們為香港首家獲得國際認可信貸評級的公司。公司一直取得與政府看齊的信貸評級。

穆迪於年內將公司的長期外幣信貸評級由A1提高至Aa3，展望為「穩定」；同時，將公司的短期信貸評級以及長期港元/外幣信貸評級分別再確認為P-1及Aa3，展望為「穩定」，其後再調整為「正面」。

標準普爾亦將公司的長期港元/外幣信貸評級由AA-提高至AA，並再確認公司的短期港元/外幣信貸評級為A-1+，展望為「穩定」。

評級投資中心亦將公司的長期外幣信貸評級由AA-提高至AA，並再確認公司的短期/長期港元信貸評級為a.1+/AA，展望為「穩定」。

財務策劃

公司繼續採用全面性長期財務策劃模式，以計劃其鐵路營運和評估新項目及投資。所有投資建議均會基於加權平均資金成本及所需回報率進行嚴格評審。我們會仔細檢討模式的各項主要假設，對重要變數進行敏感度測試，以確保該等假設審慎可行。為求有效管理資金成本，我們會定期詳細評估資金需要及資本結構。

融資能力

公司預計在二零零七年至二零零九年三年內的資本性開支，在本港現有鐵路及物業投資方面分別為五十億港元及十四億港元，在海外投資方面則為六十四億港元，合共一百二十八億港元。

在六十四億港元的海外投資方面，深圳市軌道交通四號綫項目已獲安排人民幣三十六億元貸款。因此，公司未來三年內的總資本性開支不大，預期具有足夠的融資能力把握其他本港及海外的投資發展機會。