

行政總裁回顧及展望



「2007年各項業務持續穩步邁進，
令公司財務業績表現強勁」

致各有關人士：

2007年是公司締造斐然卓績的一年。首先，於12月2日，我們完成了與九廣鐵路公司(九鐵公司)的鐵路業務合併，以及向九鐵公司購入一個物業組合(兩鐵合併)。其次，在香港，多條新鐵路綫取得進展。西港島綫已獲香港特區政府刊憲，而作為兩鐵合併一部分的九龍南綫的建築工程進展良好。香港特區行政長官在其施政報告中，亦將另外三條鐵路綫列為優先的基建項目，其中包括南港島綫(東段)、沙田至中環綫，以及廣深港高速鐵路(高速鐵路)香港段。我們歡迎政府最新的決定，由港鐵公司就沙田至中環綫及伸延至黃埔的觀塘綫延綫作進一步的規劃及設計。再者，在香港以外，公司與Laing Rail攜手投得London Overground的專營權，而北京地鐵四號綫項目的建築工程繼續進行。

2007年各項業務持續穩步邁進，令公司財務業績表現強勁。年內，經常性業務穩步增長，以及兩鐵合併的效應，令公司的收入增長12.0%至106.9億港元。未計折舊、攤銷及合併相關的開支前鐵路及相關業務的經營利潤增長13.7%至59.12億港元。年內物業發展利潤為83.04億港元。不包括重估投資物業盈餘及有關的遞延稅項，股東應佔基本業務淨利潤為85.71億港元，較2006年高出43.8%。基本業務利潤顯著增長，主要由於2007年有大額的物業發展利潤入帳(尤其是來自調景嶺站城中區)。不包括重估投資物業盈餘的每股盈利為1.54港元，而包括重估投資物業盈餘後的每股盈利則為2.72港元。鑑於財務業績強勁，董事局建議派發末期股息每股0.31港元，連同中期股息每股0.14港元，全年股息合共每股0.45港元，較2006年增長7.1%。

兩鐵合併

公司與香港特區政府於2006年4月11日簽署諒解備忘錄後，兩鐵合併條例草案於2007年6月8日獲香港立法會通過。政府、公司及九鐵公司於2007年8月訂立正式交易文件後，公司的獨立股東於10月9日通過兩鐵合併。兩鐵合併於12月2日正式完成，標誌著公司與本港公共運輸業雙雙邁進新紀元。

對乘客來說，兩鐵合併帶來票價下調及加強融合本港鐵路網的裨益。對公司及其股東來說，兩鐵合併使公司的鐵路及物業組合規模擴大，並帶來遍及香港及連接中國內地的新鐵路發展良機。公司擴展鐵路及鐵路相關業務，加上兩鐵合併的交易架構，將提高公司來自經常性業務的利潤，並加強公司長遠的可持續發展，因而惠及公司所有有關人士，同時促進香港公共運輸服務的可持續發展。

營運回顧

香港鐵路業務

年內，計入自12月2日兩鐵合併的效應，綜合港鐵系統的總乘客量增長8.2%至9.483億人次。兩鐵合併前的總乘客量則較2006年同期增長2.9%。

兩鐵合併前，地鐵綫的周日平均乘客量較去年同期增長3.3%至260萬人次。兩鐵合併後，公司本地鐵路服務包括九鐵綫(東鐵不包括過境服務、西鐵及馬鞍山綫)的周日平均乘客量大幅增長至350萬人次。

「…兩鐵合併使公司的鐵路及物業組合規模擴大， 並帶來遍及香港及連接中國內地的新鐵路發展良機」

由於香港國際機場航空旅客數量持續上升，加上亞洲國際博覽館展覽及其他活動增加，2007年的機場快綫乘客量上升6.3%至1,020萬人次。

全年計算，羅湖及落馬洲過境服務乘客量增長4.7%至9,210萬人次，當中由12月2日的合併日至2007年年底的過境服務的乘客量為820萬人次。由12月2日至2007年年底期間，輕鐵、巴士及城際客運服務的乘客量為1,410萬人次。

公司在專利公共交通工具市場的整體佔有率從2006年的25.0%增加至兩鐵合併前的25.3%。兩鐵合併後，包括鐵路及巴士客運服務，公司的市場佔有率進一步增加至41.6%。

兩鐵合併前，地鐵綫每名乘客的平均票價為6.83港元，與2006年同期相若。兩鐵合併後，本地鐵路服務每名乘客平均票價下降至6.39港元，除了是因兩鐵合併調減車費所致外，亦是由於九鐵綫的平均票價較地鐵綫為低。2007年，機場快綫每名乘客的平均票價為64.34港元，較2006年增加0.8%。而過境服務每名乘客的平均票價則為24.51港元，與2006年相若。2007年總乘客車費收入增長9.1%至71.15億港元。

兩個鐵路網絡於2007年12月2日成功整合，反映我們年內在整合策劃、服務及營運表現方面皆取得優越成績。兩鐵合併前的地鐵系統乘客車程準時程度達99.9%。在2007年12月2日兩鐵合併後，新的營運協議同時生效，訂定整合後的綜合港鐵系統的表現水平。

為滿足乘客不斷提高的期望，公司不但投入資金擴展網絡，亦同時改善服務質素及效率。為方便乘客進出車站，公司在多個車站新建行人通道及出入口，包括連接金鐘站與太古廣場三座的行人通道，以及連接九龍站與圓方商場的兩個新出入口。

連接香港國際機場二號客運大樓翔天廊的機場快綫新月台已投入服務。東涌隔音屏障工程已經完成，有助減少噪音對居民的影響，而北大嶼山沿綫部分路段亦已更換鋼軌以降低噪音。為了令乘客享受更舒適的旅程，公司正購置五列新列車行走荃灣綫、觀塘綫、港島綫及將軍澳綫。

為推廣公司的顧客服務並吸引新乘客，公司舉行多項推廣活動，包括挑選一對幸運情侶參與在香港站舉辦的首個地鐵Hello Kitty夢幻婚禮、推出地鐵Hello Kitty卡通人物換領計劃，以及向乘搭五次車程的乘客奉送免費早餐等。此外，公司又與香港旅遊發展局合作印製購物指南「地鐵樂穿梭·愛上香港購物節」，供遊客於7月及8月使用。

機場快綫方面，備受歡迎的「多乘賞」計劃推出新獎賞以提升吸引力。此外，公司並為前往亞洲國際博覽館參加私人活動或音樂會的旅客提供機場快綫即日回程安排及車費優惠。

至於兩鐵合併後公司接手經營的連接內地的直通車業務，則繼續在非旺季提供京九和滬九直通車票價優惠。為推廣過境服務的落馬洲站，公司招待市民於新年及春節假期免費試搭，並每星期為使用該新車站的乘客提供票價優惠。

車站內商務及鐵路相關業務

受惠於經濟暢旺、乘客量上升，加上兩鐵合併的效應，儘管電訊及顧問服務收入減少，車站內商務及鐵路相關業務收入仍增長12.9%至17.41億港元。若不包括自12月2日至年底兩鐵合併的效應，該等收入則增長4.8%至16.16億港元。

隨著乘客量上升、推出嶄新的廣告形式，加上為車站採用分區設計以盡量提升公司收入及廣告效力，廣告收入因而增長11.0%至5.93億港元(不包括兩鐵合併的效應則增長9.6%至5.85億港元)。此外，機場快綫車廂以全新多媒體系統取代座位椅背電視，以及改善等離子電視網絡，亦有利廣告業務。兩鐵合併後，公司的廣告覆蓋面已擴展至包括過境服務市場在內的鐵路網絡，接觸更多乘客。

車站零售設施收入增長27.6%至4.99億港元(不包括兩鐵合併的效應則增長9.7%至4.29億港元)。於2007年，公司已完成九個車站的零售區翻新工程，並採用了新的設計，令到自2001年以來，地鐵系統中經翻新的車站共達41個。年內，地鐵系統零售網絡引入了31個新商品類別及品牌以加強顧客滿意度。兩鐵合併後，車站商店數目於年底為1,230間，包括九間分布在羅湖站、落馬洲站及紅磡站的免稅店。

電訊服務收入為2.33億港元，較2006年減少10.0%，主要是由於第二代流動電話被盈利較低的第三代流動電話取代。然而，公司的固定網絡服務供應商TraxComm Limited錄得較高收入，至年底向網絡商客戶售出了逾220千兆的頻寬服務。隨著兩鐵合併，公司接管了與現時相類似的九

鐵系統的電訊業務，光纖電纜覆蓋面亦由156公里增至324公里。

作為兩鐵合併的一部分，公司亦接手九鐵公司規模較小的貨運業務。這項業務於12月2日至年底錄得300萬港元收入。

對外顧問服務方面，公司在現有項目取得進展，並簽訂了新合約。上海軌道交通九號綫的項目管理諮詢工作繼續進行，而九號綫一期(12個車站)已於2007年12月29日通車。在2007年，對外顧問服務收入為1.93億港元，較2006年下降3.0%，這主要由於若干項目的顧客的要求改變，使一些項目較原定計劃延遲開展。

物業及其他業務

在2007年，香港物業市場十分活躍。由於寫字樓供應有限，而強勁的消費開支及旅遊市道推動零售業，寫字樓及商舖租賃市場持續有良好增長。

根據兩鐵合併條款，公司購入了八項物業發展權，總樓面建築面積達120萬平方米。同時，公司將擔任政府的發展代理，進行西鐵沿綫土地的物業發展。兩鐵合併亦使公司的投資物業組合增加了40,957平方米的可出租樓面面積，主要是在新界。

2007年度的物業發展利潤大幅增加至83.04億港元，其中利潤攤分佔70.77億港元，主要是來自住宅銷售，當中以調景嶺站城中區貢獻最大，其次為奧運站君滙港。另外，遞延收益為12.24億港元，主要來自新開幕的九龍站圓方以及東涌藍天海岸和映灣園所確認的利潤。

在2007年2月，將軍澳市中心五十六區的發展項目合約批予新鴻基地產發展有限公司旗下的附屬公司Lansmart Ltd，計劃發展為包括酒店、住宅、寫字樓及商舖的綜合物業。11月，長江實業(集團)有限公司的附屬公司康栢投資有限公司投得將軍澳八十六區第三期項目，可興建最多達1,648個住宅單位。八十六區已於9月正式名為日出康城。

行政總裁回顧及展望

公司的物業租務、管理及其他業務受惠於物業組合的擴大，收入較2006年增長24.3%至18.34億港元，其中兩鐵合併自12月2日至年底帶來2,200萬港元的貢獻。在該總收入中，租務收入較去年增長25.2%至15.81億港元(不包括兩鐵合併的效應則增長23.5%至15.6億港元)，原因是較佳之續租及新租條款，以及擁有可出租樓面面積39,210平方米的圓方一期及19,307平方米的北京銀座Mall於2007年開幕後的貢獻。

公司位於九龍站的最新高級旗艦商場圓方已於2007年10月開幕，憑藉其獨特的吸引力，使它迅即成為香港市民及遊客的高級購物及消閒熱點。在商業表現方面，圓方亦同樣出色，其商舖於開幕時已全部租出。

公司因兩鐵合併而購入的投資物業組合包括：位於新界五個總可出租樓面面積共36,487平方米的商場、駿景園的20個住宅單位，以及位於紅磡一個可出租樓面面積為1,686平方米的寫字樓。

物業管理收入增長12.8%至1.68億港元。年內，公司的物業管理組合加入了藍天海岸、映灣園及君滙港共3,121個住宅單位，再加上從兩鐵合併中收購的9,854個住宅單位的物業管理權，使公司在香港管理的住宅單位總數於2007年年底達71,851個。

兩鐵合併前，公司管理的商用物業面積增加81,457平方米，主要原因是包括了圓方一期。兩鐵合併後，公司增加了商用物業面積93,026平方米，令2007年年底管理組合總面積達756,556平方米。

在2007年，公司在中國內地管理的物業組合亦有所增長，新增樓面面積達480,000平方米。現時根據管理合約所管理的樓面面積達820,254平方米。

大嶼山「昂坪360」纜車及相關主題村於2006年9月開幕。在2007年6月，纜車公司在非營運時間進行年度測試時，其中一車廂脫離吊索墮下，雖未造成任何傷害，但纜車服務立即暫停，隨後進行詳細調查及密集的安全及營運程序測試。於9月，公司購入了原承辦商的一家香港附屬公司以接手管理及經營纜車系統，其高級管理層包括公司資深工程師及國際的纜車專業人士。經全面測試後系統被確認為安全可靠，纜車服務於2007年12月31日恢復運作，而乘客量已迅速重回以往水平，我們對這個項目的前景感到樂觀。這項服務於2007年帶來的收入為8,500萬港元。

公司應佔八達通控股有限公司(「八達通」)2007年淨利潤為9,700萬港元，較2006年增長42.6%，部分原因是服務供應商增加及整體經濟改善，帶動八達通卡於2007年的每日平均交易額上升11.7%至8,190萬港元。卡流量增至1,650萬張，而每日平均交易量增至1,020萬宗。截至2007年年底，八達通服務供應商由431個增至490個。

香港網絡拓展

兩鐵合併完成後，公司將主要著眼於未來十年的新鐵路建設。這些新鐵路綫將對香港未來的發展作出重大貢獻。

作為第一個新拓展項目，西港島綫已於2007年10月根據《鐵路條例》刊憲，其後政府於2007年12月批准項目設計的撥款。西港島綫乃一條「社區鐵路」，透過開闢鐵路服務、車站出入口、升降機及行人電梯來改善區內交通，活化港島西區。

年內，連接現時東鐵綫尖東站與西鐵綫南昌站的九龍南綫繼續施工，預期於2009年下半年完成。雖然公司已根據兩鐵合併負責九龍南綫之項目管理，但該項目將繼續由九鐵公司提供資金及持有，並將於啟用時成為公司服務經營權的一部分。

「香港特區行政長官在其2007年10月的施政報告中，將多條新鐵路綫列為優先的基建項目，包括南港島綫（東段）、沙田至中環綫，以及高速鐵路香港段」

香港特區行政長官在其2007年10月的施政報告中，將多條新鐵路綫列為優先的基建項目，包括南港島綫（東段）、沙田至中環綫，以及高速鐵路香港段。

公司已於2007年6月向政府提交南港島綫（東段）的修訂項目建議書，當中載有更新的財務數據及經改善的金鐘站的轉乘安排。政府其後要求公司進行項目的初步規劃及設計。此外，高速鐵路的可行性研究已於2007年完成。該項目將提供高速過境列車服務連接香港特區與中國內地的新高速鐵路。

政府於2008年3月11日宣布由港鐵公司就沙田至中環綫及伸延至黃埔的觀塘綫延綫作進一步的規劃及設計。全長17公里的沙田至中環綫，路綫以公司於兩鐵合併所提出的方案為基礎，由大圍至港島，連接多條鐵路，為乘客提供更便捷的鐵路服務。接駁馬鞍山綫到西鐵綫的大圍至紅磡段預計於2015年完成。另一段是將現時的東鐵綫由紅磡伸延過海至港島，預計於2019年完成。公司會繼續與政府磋商以服務經營權的方式營運沙田至中環綫。全長3公里的觀塘綫延綫，將由現時的油麻地站途經何文田至黃埔，預計於2015年完成。公司將以擁有者的方式與政府磋商該項目的實施細節，並已建議以前山谷道邨的土地物業發展權，來填補資金的差額。

上述新鐵路項目將採用切合本身情況的不同融資模式。一如以往，公司將為其投資項目尋求高於資本成本而與項目風險相稱的商業回報。對西港島綫，政府已表示會採用撥款方式，據此政府向公司撥付一筆現時估計為60億港元的款項，使項目具有財務可行性。南港島綫（東段）則可能採用公司傳統的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，將物業發展權授予公司。未來鐵路發展可用的第三種模式，是兩鐵合併所採用的服務經營權模式，即由政府（或政府全資擁有的九鐵公司）支付鐵路綫初期的建設成本，而公司則負責經營並每年支付經營權費用，同時負責鐵路的保養及改善工程；九龍南綫已採用此模式。

位於日出康城（在將軍澳南）的新站之土木及結構工程已於2007年10月大致完工。而路軌鋪設亦於2007年12月大致完成。機電系統設計已經完成，主要設備正在建造中，而安裝工程將按進度預期於2009年竣工。

長荔街行人隧道已於2007年8月動工，將荔枝角站與荔枝角道南側的新發展項目連接。

海外拓展

公司與英國Laing Rail（現正被Deutsche Bahn group收購）成立各佔半數股權的聯營公司London Overground Rail Operations Ltd (LOROL) 獲批London Overground專營

「公司與英國 Laing Rail 成立各佔半數股權的聯營公司 London Overground Rail Operations Ltd (LOROL) 獲批 London Overground 專營權，標誌著公司在海外的業務擴展邁進了一步」

權，標誌著公司在海外的業務擴展邁進了一步。北京地鐵四號綫項目進展穩定，而深圳市軌道交通四號綫項目仍繼續爭取當局審批。

在北京，北京地鐵四號綫機電工程合約招標已大致完成。機電設備的設計及製造工程進展順利。首兩列列車的測試及調試工程已於2007年12月展開。

在深圳，公司繼續協助深圳市政府爭取國家發展和改革委員會批准深圳市軌道交通四號綫項目。有關的籌備工作及擴大試驗路段工程繼續進行，但深圳市政府承諾倘該項目不獲批准，則會償還已支付的部分成本。根據中國現行的物業開發政策，政府對此項目的公營財務支持很可能會以其他而非授予物業發展權的方式進行。倘此項目獲得批准，公司將確保股東得到滿意的回報。公司將繼續在中國內地尋求其他項目，例如北京地鐵四號綫大興支綫，以及在杭州、蘇州、天津及武漢的新綫發展。

在歐洲，公司與Laing Rail的聯營公司LOROL於2007年6月19日獲批London Overground專營權。11月11日，LOROL已成功接管專營權，可在大倫敦區營運五條現有綫路，為期七年。

財務回顧

在2007年，集團錄得強勁的財務業績。年內車費總收入從65.23億港元增長9.1%至71.15億港元，其中來自本地鐵路服務(包括兩鐵合併後的九鐵綫)的車費收入增加5.1%至62.13億港元。機場快綫的車費收入增長7.0%至6.55億港元，過境服務、輕鐵、巴士及城際客運服務在兩鐵合併後期間的總收入為2.47億港元。非車費收入於2007年上升18.5%至35.75億港元，其中包括車站內商務及鐵路相關業務收入17.41億港元以及物業租務、管業及其他收入18.34億港元。因此，2007年總收入增長12.0%至106.9億港元。在2007年，未計及合併相關開支前總經營成本增加10.1%至47.78億港元，當中包括兩鐵於12月合併後增加的經營成本。未計入合併相關開支、折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增加13.7%至59.12億港元。公司估計，自12月2日至年底兩鐵合併為公司帶來未計合併相關開支前的經營利潤約2.84億港元。經營毛利率亦自2006年的54.5%增長至55.3%。

在2007年，物業發展利潤從58.17億港元大幅增加至83.04億港元，這主要來自確認調景嶺站城中區的利潤。如2006年年報所述，城中區發展項目的成本已於2006年入帳，因

此2007年城中馱的確認利潤大部份為公司應佔該發展項目的住宅單位銷售收入，令2007年有大額的利潤入帳。在2007年，折舊及攤銷開支增加2.4%至27.39億港元，而由於年初有可觀的現金流入額，利息及財務開支減少5.9%至13.16億港元。隨著兩鐵合併，計入2007年損益帳的合併相關開支為1.93億港元。2007年購入的資產包括在兩鐵合併下購入的九鐵公司投資物業附屬公司，以及從前承辦商購入的「昂坪360」營運管理公司，該等購入資產按公允價值調整而產生的淨收益為1.87億港元。

不包括重估投資物業盈餘，2007年股東應佔基本業務淨利潤增加43.8%至85.71億港元，即每股1.54港元，而2006年為每股1.08港元。包括重估投資物業盈餘後，公司股東應佔利潤為151.8億港元，每股盈利為2.72港元。

在公司資產負債表中，淨資產增加了18.6%，由2006年12月31日的767.86億港元增至2007年12月31日的910.37億港元。總資產由2006年的1,204.21億港元增至2007年12月31日的1,556.68億港元，主要是由於增加了因兩鐵合併而購入的服務經營權資產及物業組合，加上投資物業市值上升所致。總負債由2006年的436.35億港元增至2007年年底的646.31億港元，主要是由於兩鐵合併所需額外的借貸、服務經營權負債及其他負債所致。若計入服務經營權下的106.85億港元負債作為債務的一部分，集團的淨負債權益比率從2006年底的36.3%增至2007年底的48.5%。

公司年內的流動現金狀況維持穩健，鐵路及相關業務的現金流入淨額為59.65億港元，來自物業發展業務的現金流入淨額為58.24億港元。扣除資本性開支、利息開支、營運資金及股息後，未包括為兩鐵合併付款前的現金流入淨額為61.22億港元。兩鐵合併前期款項120.4億港元已經支付，而公司在兩鐵合併下承擔九鐵公司的若干資產及負債而獲補償7.86億港元，導致年內現金短缺51.32億港元，但已透過增加貸款54.01億港元來填補。

鑑於2007年的財務業績強勁，董事局建議派發末期股息每股0.31港元，連同中期股息每股0.14港元，全年股息合共每股0.45港元，較去年增長0.03港元或7.1%。一如往年，財政司司長法團同意以股份方式收取其全部或部分可獲的股息，以確保公司以現金派發的應付股息總額不超過50%。

人力資源

員工的全情投入、忠心耿耿及專業精神，一向是公司成功的基石。在籌備兩鐵合併之時，公司秉持「一間公司，一個團隊」的原則，並就一切會影響員工未來的相關事項，諮詢員工的意見。兩鐵合併並非只是一項涉及資產與營運的財務交易，而是與員工息息相關的過程。為有助員工了解兩鐵合併的進展和促進彼此溝通交流，公司舉行了99場的文化融合工作坊，而每名同事都參加了至少一場工作坊。公司還透過刊物、通訊及簡報會等不同渠道，搜集員工的意見，並告知合併的最新進展。這些計劃希望增加合併進程的透明度，從而減低員工的不明朗感受。

年內，公司繼續開辦多項培訓及發展計劃，以提升員工技能及保持工作積極性，課程範圍涵蓋同理聆聽、授權技巧、鐵路安全等。為配合公司未來的需求，我們實施多項主要計劃培育管理及領導人才，包括「行政管理人員計劃」及對象為香港及中國內地畢業生的「見習管理人員計劃」。公司亦不斷投入資源，為不斷擴展的海外業務培育及羅致所需員工，並在海外業務培養公司文化。

展望

在2007年下半年及踏入2008年，種種不明朗因素繼續籠罩全球，而美國經濟有放緩的風險。然而，隨著中國經濟持續發展及如無重大外來衝擊，公司對香港在2008年的經濟前景感到樂觀。

行政總裁回顧及展望

兩鐵合併將對2008年公司業務帶來全年度的利好影響。公司有信心用三年時間達到每年4.5億港元的合併協同效益。在2008年，公司認為可達到約1.3億港元的協同效益，主要來自優化能源使用、進行合併採購，並透過擴大網絡以提升收入。

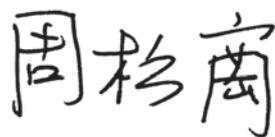
然而，由於票價調低及九鐵系統的經營毛利率較低，2008年的經營毛利率預期會下降。車站內商務及鐵路相關業務將受惠於香港經濟增長及紅磡、羅湖及落馬洲免稅店租賃的全年利好影響。然而，由於盈利較低的第三代流動電話服務進一步取代第二代流動電話服務，公司的電訊業務將持續受壓。

在物業及其他業務方面，公司的物業投資及管理業務將受惠於圓方一期全年貢獻，以及預期於2008年年底開幕的圓方二期(總樓面建築面積約7,609平方米)。公司亦會受惠於「昂坪360」重開及透過兩鐵合併收購的投資物業組合的全年利好影響。

在物業發展業務方面，視乎施工進度及預售情況，公司預期物業遞延收益(未扣除相關成本)餘額4億港元中的大部分將於未來18個月內確認入帳，其中主要來自九龍站圓方以及東涌站藍天海岸及映灣園等機場鐵路沿綫物業。在將軍澳，日出康城第一期首都已成功完成預售，視乎發出入伙紙的時間，公司或可於2008年下半年將該發展項目的收益盈餘確認入帳。在公司透過兩鐵合併購入的八項物業發展項目中，何東樓亦應可於今年開始預售。同樣視乎預售進度及入伙紙能否於年底前發出，公司或可於2008年將該發展項目的利潤確認入帳。然而，從會計角度來看，

我們須扣除通過兩鐵合併收購的項目(如：何東樓)的成本後方可將利潤入帳。在兩鐵合併中收購的另一個項目(烏溪沙)亦很可能於2008年內預售，但預計到2008年之後方會獲發入伙紙，故2008年度不大可能將該項目的利潤入帳。2007年錄得可觀的物業發展利潤，主要是因調景嶺站城中馱的利潤入帳，而該項目的成本已於2006年入帳。因此，公司預期2007年的巨額物業發展利潤將不會在2008年內重現。物業招標活動方面，公司可能於2008年為車公廟地皮招標，該地皮的投標意向書已於2008年3月初發出。而作為西鐵物業發展項目的代理人，視乎市道，公司會建議在未來12個月內為荃灣西(TW5及TW7)地皮招標。以上三項鐵路沿綫上蓋物業項目，將合共提供約6,200個住宅單位。

最後，本人謹藉此機會衷心感謝各董事及全體同事發揮幹勁和敬業樂業的精神，共渡值得紀念的一年。



行政總裁

周松崗

香港，2008年3月11日