



成果初現

“公司於四月與香港特區政府就建議公司與九廣鐵路公司的合併簽署一份諒解備忘錄...合併計劃因而取得進一步進展。”

主席 錢果豐博士

“年內，我們的發展策略隨著北京地鐵四號綫項目在獲得中央政府批准並簽署《特許經營協議》後開始落實。”

行政總裁 周松崗

目錄

2	營運網絡及未來支綫
3	公司概覽
4	主席函件
6	行政總裁回顧及展望
13	主要數據
14	二零零六年大事紀要
16	執行總監會管理報告
16	- 鐵路營運
24	- 車站商用設施及其他業務
30	- 物業業務
38	- 香港網絡拓展項目
42	- 海外拓展
46	- 人力資源
49	財務回顧
56	十年統計數字
58	投資者關係
60	可持續發展
61	公司管治報告書
68	薪酬報告書
70	董事局及執行總監會成員
75	主要管理人員
76	董事局報告書
85	帳項及帳項附註目錄
86	獨立核數師報告
87	綜合損益表
88	綜合資產負債表
89	資產負債表
90	綜合權益變動表
91	綜合現金流量表
92	帳項附註
164	專用詞彙

長遠目標

植根香港，邁向國際，拓展鐵路、物業及相關業務，成為世界級企業。

使命

為顧客提供優質服務，提升生活質素及為我們所在社區的發展作出貢獻。

造就僱員發展機會，與公司一起成長及進步，拓展業績，為投資者帶來回報。

擴展鐵路網絡為香港公共交通骨幹。

憑藉公司的鐵路建設、營運、物業發展及管理的豐富經驗，拓展中國業務並爭取歐洲市場發展機會。

營運網絡及未來支綫



地圖說明

- 車站
- 連車廠車站
- 轉車站
- 建議車站
- 建議轉車站
- 沿將軍澳綫擬建物業發展
- 纜車昂坪360

現有網絡

- 機場快綫
- 迪士尼綫
- 港島綫
- 觀塘綫
- 將軍澳綫
- 荃灣綫
- 東涌綫

興建中工程

- 將軍澳南站

未來支綫

- 北港島綫
- 將軍澳綫之支綫

研究中支綫

- 觀塘綫延綫
- 南港島綫 (西段)
- 南港島綫 (東段)
- 西港島綫

公司已發展物業

- | | |
|---|----------------------|
| 01 東堤灣畔 / 東薈城 / 諾富特東薈城酒店 / 海堤灣畔 / 映灣園 / 藍天海岸 | 12 環球大廈 |
| 02 盈翠半島 / 青衣城 | 13 海富中心 / 東昌大廈 |
| 03 綠楊新邨 / 綠楊坊 | 14 修頓花園 |
| 04 新葵興花園 | 15 柏景臺 |
| 05 新葵芳花園 | 16 康澤花園 |
| 06 德福花園 / 德福廣場一期及二期 | 17 康怡花園 / 康山花園 |
| 07 旺角中心 | 18 欣景花園 |
| 08 帝柏海灣 / 維港灣 / 柏景灣 / 中銀中心 / 滙豐中心 / 奧海城一期 / 奧海城二期 / 君滙港 | 19 峻峰花園 |
| 09 漾日居 / 擎天半島 / 君臨天下 / 凱旋門 / Elements | 20 杏花邨 / 杏花園 / 杏花新城 |
| 10 康威花園 / 維德廣場 | 21 新翠花園 |
| 11 國際金融中心一期 / 國際金融中心二期 / 國際金融中心商場 / 四季酒店 / Four Seasons Place | 22 蔚藍灣畔 / 連理街 |
| | 23 將軍澳豪庭 / 君傲灣 / 君薈坊 |
| | 24 清水灣道8號 |
| | 25 都會駅 |

公司的業務發展模式，可稱為「鐵路和物業綜合發展經營」模式，我們與發展商攜手，在車站和車廠上蓋及鄰近地方興建住宅及商業物業。我們相信，城市鐵路網絡可為生活及商業活動帶來方便，進而發展高質素社區；而鐵路沿綫社區的居民亦可為鐵路網絡提供穩定的乘客量。此業務模式已證明是發展香港鐵路網絡及為興建鐵路融資的有效方法，並為其他城市借鑑。

業務簡介

二零零六年重點

鐵路營運



我們在香港營運的鐵路網絡長達九十一公里，車站數目五十三個，載客車卡逾一千卡，我們的鐵路系統是全球最繁忙的鐵路系統之一，周日的平均乘客量逾二百五十萬人次，並以其可靠性、安全程度及效率見稱。

- 超越營運協議所規定的表現水平及公司的顧客服務目標
- 完成裝設月台幕門工程
- 顧客對我們的服務質素及車費的滿意程度創新高
- 地鐵被獨立機構評為香港所有公共交通服務中，最物超所值及客戶服務最佳的機構

車站內商務及其他業務



公司透過鐵路業務及專業技術拓展至其他業務領域，包括車站零售商舖租賃、列車與車站廣告、電訊網絡、鐵路相關顧問服務，以及昂坪纜車及其相關設施。公司亦成功發展八達通卡，並持有其中大部份股權。

- 「昂坪360」啟用，深受歡迎
- 翻新十一個車站的零售區，新增三十二間商舖
- 推出即時資訊投影區、廣告列車及六頁捲動式廣告板等新型廣告產品以增強公司在廣告市場的地位
- 擴充等離子電視網絡及推出全新內容

物業業務



在物業業務方面，我們與物業發展商攜手合作，主要發展住宅物業。公司擁有的投資物業主要為商場及寫字樓，並管理旗下物業及其他物業。公司的投資物業組合包括六個商場及國際金融中心二期十八層寫字樓。

- 將軍澳八十六區第二期物業發展項目合約批予長江實業（集團）有限公司的附屬公司
- 公司的第六個商場君薈坊竣工並開業，該商場其中七成股權為公司所持有
- 二零零七年二月，將軍澳五十六區發展項目合約批予新鴻基地產有限公司的附屬公司
- 位於北京的銀座Mall於二零零七年一月開業

海外拓展

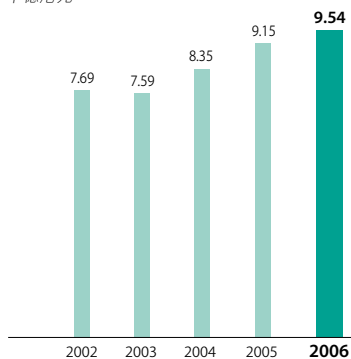


我們繼續透過投資中國內地城市的城市鐵路網絡，以及在歐洲正進行市場化或對外開放的市場，尋求毋需投放大量資金的鐵路營運合約，實現公司的海外拓展策略。

- 簽署北京地鐵四號綫的《特許經營協議》、《租賃協議》及《融資協議》，建造工程如期進行
- 深圳市軌道交通四號綫的籌備工作正在進行中
- 公司與Laing Rail聯合競投倫敦鐵路專營權，並獲邀進入最佳及最後報價階段
- 公司與瑞典鐵路公司SJ合夥，在瑞典及丹麥競投Öresundståg專營權

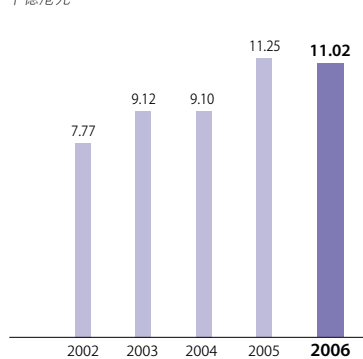
營業額

十億港元



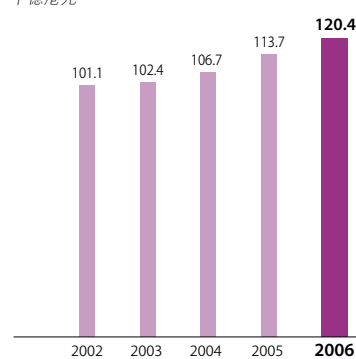
未計折舊前經營利潤 (計入物業發展利潤)

十億港元



資產總值

十億港元





「我們與九鐵共同致力確保合併首日的整合盡可能達致暢順。預期合併將產生整合優勢，乘客可從合併中得益」

致各有關人士：

本人欣然公布地鐵公司二零零六年的年度業績，各項業績均維持近年來的增長勢頭。

年內的經濟發展蓬勃，我們透過行之有效的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，把握經濟增長形勢，公司總收入較二零零五年增長4.2%至九十五億四千一百萬港元，未計物業發展利潤及折舊前經營利潤增長為2.0%。然而，由於二零零五年確認的高額物業發展利潤於二零零六年未再出現，不計及重估投資物業盈餘的基本業務利潤輕微減少2.9%至五十九億六千二百萬港元。計及重估投資物業盈餘後，股東應佔淨利潤為七十七億五千九百萬港元，每股盈利為1.41港元。董事局已建議派發末期股息每股0.28港元，與二零零五年相同。

在此，本人希望就公司年內的三大範疇作出報告：合併建議、我們的發展策略，以及公司在可持續發展方面的不懈努力。

合併建議

公司於四月與香港特別行政區政府（政府）就建議公司與九廣鐵路公司（九鐵）的合併簽署一份諒解備忘錄（備忘錄），訂明建議公司與九鐵的鐵路合併條款，以及購入九鐵一個物業組合的方案，合併計劃因而取得進一步進展。兩鐵合併條例草案已於七月提交香港特別行政區立法會（立法會）審議，立法會法案委員會亦隨後舉行審議條例草案的首次會議。條例草案若取得立法會通過，合併建議將提呈獨立股東表決。

與此同時，我們與九鐵共同致力確保合併首日的整合盡可能達致暢順。預期合併將產生整合優勢，乘客可從合併中得益，包括車費下調及鐵路網絡整合度的提升。為達致此目標，我們瞭解需考慮員工的需要及兩家公司不同的企業文化，並作出真誠努力，不但建立適當架構，並讓員工充分瞭解進展情況。

發展策略

合併為公司拓展香港及海外市場業務的策略之一。公司的發展策略不僅旨在利用現有的資產及專業技能，亦投資於未來的擴展。

在香港，大嶼山的「昂坪360」纜車服務於二零零六年啟用，公司的第六個商場——將軍澳君薈坊亦於二零零六年開業。儘管纜車服務出現若干運作初期的問題，兩個項目的表現均優於預期。我們繼續在香港找尋鐵路網絡拓展機遇，並就建議中的西港島綫及南港島綫（東段）與政府進行密切磋商。兩條支綫提案均獲社區方面的鼎力支持。

香港境外方面，在中國內地，於四月與北京市政府簽署北京地鐵四號綫《特許經營協議》，現正等待深圳市軌道交通四號綫項目的最終批准。與此同時，公司亦積極在北京、深圳、杭州、武漢及蘇州等主要城市找尋其他機遇。歐洲方面，公司與Laing Rail的合營公司競投倫敦鐵路專營權 (London Rail Concession)，現已成為進入最後階段的兩位競標者之一；公司亦與瑞典鐵路公司SJ合作競投在瑞典及丹麥的鐵路專營權。

可持續發展

公司不斷致力尋求發展，並力求確保發展的可持續性。公司已制定一項策略，專注於「社區、程序、策略及以人為本」四個主要領域，此策略在成本優化及公司持份者的程序參與的互相配合下，將有助培養公司的持續競爭優勢。

二零零六年，公司以公共交通國際聯會(UITP)近期制定的政策為基礎，正式採納「地鐵公司氣候轉變政策」。公司目前擔任UITP可持續發展委員會主席。公司的氣候轉變政策旨在令公司成為全球業界中資源效益最高及最具生態可持續發展能力的公司之一，從而順應氣候轉變及減少其引致的風險。透過此項政策，我們希望公司在特區行政長官於七月推行的「藍天行動」中作出積極貢獻。

我們於可持續發展方面所作的努力在國際間獲廣泛嘉許。在英國智庫「SustainAbility」與聯合國環境計劃及標準普爾近期聯合進行的《二零零六年全球報告》(Global Reporters 2006)中，地鐵公司在二零零六年於全球一百家可持續發展的領先企業中名列第七位。公司在可持續發展報告、管治及業務策略方面尤為出色。是次調查名列前十名的公司中，地鐵公司是唯一的亞洲公司和運輸組織，以及其中僅兩家非經濟合作及發展組織成員國的公司之一。

在香港，公司繼續透過各種社區計劃協助有需要人士，並連續於二零零五/零六及二零零六/零七兩年獲香港社會服務聯會頒授「商界展關懷」標誌。「地鐵人·地鐵心」義工計劃自二零零五年十一月推出以來亦十分成功，於二零零六年已進行八十一個社區項目，涵蓋各方面需要。公司於四月與香港業餘田徑總會聯合舉辦「地鐵競步賽2006」。是次活動旨在鼓勵市民透過平日多作步行以鍛鍊身體。比賽吸引一千名競步者參加十四個類別的競賽，是香港最大規模的競步賽，並為醫院管理局的健康教育活動籌得一百二十萬港元。公司能透過此類計劃，惠及社區部份的弱勢社群，本人對此深感欣慰；而公司數百名員工透過參與此類活動，視野亦得以擴闊。

最後，本人謹藉此機會衷心感謝各董事、管理層及全體同事在年內為公司持續發展的目標所作的努力。



主席

錢果豐博士

香港，二零零七年三月十三日



「地鐵公司各項經常性業務於二零零六年均取得平穩增長，令公司財務業績表現良好... 公司收入增長4.2%... 而未計物業發展利潤及折舊前的經營利潤則增長2.0%」

致各有關人士：

本人欣然報告，地鐵公司各項經常性業務於二零零六年均取得平穩增長，令公司財務業績表現良好。本年度，公司收入增長4.2%至九十五億四千一百萬港元，而未計物業發展利潤及折舊前的經營利潤則增長2.0%至五十二億零一百萬港元。不包括重估投資物業盈餘的股東應佔利潤輕微減少2.9%至五十九億六千二百萬港元。基本業務利潤微減的原因，是二零零五年確認的高額物業發展利潤於二零零六年未再出現。而包括重估投資物業盈餘後的股東應佔利潤為七十七億五千九百萬港元。相應不包括重估投資物業盈餘的每股盈利為1.08港元，而包括重估盈餘後的每股盈利則為1.41港元。董事局考慮需要為與九廣鐵路公司（九鐵）的鐵路合併建議預留資金，建議派發末期股息每股0.28港元，連同中期股息每股0.14港元，全年股息合共每股0.42港元。

公司於二零零六年四月就建議與九鐵的鐵路合併事宜與香港特別行政區政府（政府）簽署諒解備忘錄。年內，我們在海外的發展策略隨著北京地鐵四號綫項目在獲得中央政府批准並簽署《特許經營協議》後開始落實。

營運回顧

香港鐵路業務

年內，地鐵行車綫及機場快綫的總乘客量增長1.1%至八億七千六百萬人次。

在地鐵行車綫方面，乘客量增長1.0%至八億六千七百萬人次。公司在專利公共交通工具市場的整體佔有率保持在25%。在過海公共交通工具市場的佔有率為61%，大致保持不變。機場快綫的乘客量增長12.8%至九百六十萬人次，主要原因是博覽館站於二零零五年十二月啟用。機場快綫在機場交通工具市場的估計佔有率由二零零五年的22%升至23%。

公共交通行業的競爭仍然激烈，雖然第一季乘客量增長強勁，但由於不少市民在家觀看世界盃足球賽事，因此第二季的需求有所下調。然而，在下半年，地鐵行車綫的乘客量恢復增長。分別於二零零五年八月及十二月啟用的迪士尼綫及博覽館站對全年乘客量上升均有所貢獻。由於年內巴士引入新的車費調整機制，若干巴士綫車費減少，但因減價主要適用於來自公司鐵路網絡覆蓋範圍以外偏遠地區的乘客，因此對公司業務的影響輕微。

由於若干推廣計劃的變動及迪士尼綫啟用的全年影響，地鐵行車綫每名乘客的平均車費收入由二零零五年的6.67港元增至6.82港元。

雖然成本上升，公司鐵路業務的財務業績仍有所改善。香港經濟增長加重工資壓力，但公司已透過提高效率抵銷這方面的壓力。

一如往年，地鐵的高質素服務使乘客量得以維持。公司的顧客服務表現持續超越政府根據營運協議所規定的水平，以及公司本身所制訂更為嚴格的顧客服務目標。年內，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%；在根據乘客滿意程度調查的服務質素指標方面，以一百分為滿分，地鐵行車綫及機場快綫的服務分別錄得七十一分及八十一分。根據國際都市鐵路聯會(CoMET)發表的標準借鑑報告，地鐵與其他十一個繁忙都市鐵路系統比較，公司在顧客服務、服務可靠性及成本效益方面均保持領先地位。

公司不僅繼續為鐵路網絡擴展投入資金，亦同時投資改善服務質素及效率，以滿足乘客要求。公司在全綫七十四個地下車站月台安裝幕門的計劃已於二零零六年上半年竣工；此外，亦已在彩虹站、葵芳站及調景嶺站加建三條行人通道，

方便乘客進出車站。年內公司增購三列列車行走東涌綫以加密班次，並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。公司亦展開在東涌綫部分路段安裝隔音屏障的主要工程，以盡可能減低列車班次增多對毗鄰居民所造成的聲響；此外一項將觀塘綫及荃灣綫的鐵路路軌逐步更換的計劃亦已展開，以提高旅程的舒適度及可靠性。

公司推廣鐵路網絡方面的努力再次取得成績。「搭十次地鐵換領Hello Kitty印章」推廣活動因印章成為收藏品，不僅增加乘客量，亦為公司帶來額外的收入。此外，公司亦推陳出新，透過創新遊戲「全城開心行動」及兩個電視節目包括特別製作的遊戲節目及贊助處境喜劇，成功提升公司客戶服務的形象。

備受歡迎的機場快綫「多乘賞」計劃增設港龍航空VISA卡積分獎賞，提供更多獎勵的選擇。公司亦向股東推介此項計劃，成功擴展它的推廣範圍。為吸引更多本地休閒旅客，我們在節日提供車費優惠，包括回程折扣及小童八達通卡持有人可免費乘搭優惠。同時，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。此外，公司亦推出廣告宣傳活動以提高剛啟用的博覽館站的知名度。

年內，公司在市場推廣、品牌及乘客認知度方面所作的努力獲得外界廣泛嘉許。公司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」。公司榮獲《盛世雜誌》頒發「2006盛世卓越品牌大獎—卓越交通服務品牌」，及《東週刊》與「星島出版」聯合頒發「香港經典品牌」大獎。此外，地鐵公司的乘車安全廣告獲《都市日報》主辦的「最佳報章廣告2006」評為「香港十大最佳報章廣告」。

「總乘客量增長至八億七千六百萬人次」 「公司繼續發揮在鐵路資產及運營方面的潛能而 令車站內的商務及其他業務取得穩健增長」

由一間獨立機構於六月進行的「公共交通研究」中，地鐵被評為香港所有公共交通服務中最物有所值及提供最佳服務的機構。

車站內商務及其他業務

年內，公司繼續發揮在鐵路資產及運營方面的潛能而令車站內的商務及其他業務取得穩健增長，收入增加3.3%至十六億零六百萬港元。未計算二零零五年一份電訊協議終止所帶來的一次性收入及二零零六年相似但遠較二零零五年為少的一次性收入，公司的車站內商務及其他業務收入較去年增加8.0%。

公司透過嶄新的廣告形式，繼續在香港的戶外廣告市場上佔據領先地位，廣告收入增長4.7%至五億三千四百萬港元。除了擴張等離子電視網絡，亦推出嶄新的廣告形式包括「即時資訊投影區」及新型流動廣告列車「地鐵立體展覽車」。同時，機場快綫亦引入新型的多媒體系統，為廣告商提供更靈活的選擇。

車站內商店租賃收入增長13.7%至三億九千一百萬港元。年底，車站商務設施總面積為一萬六千八百六十七平方米，並按照車站翻新計劃完成十一個車站的翻新工程，令二零零一年以來根據該計劃翻新的車站增至三十八個。在車站商務設施方面亦增設三十二間新商店及十五個新品牌。

由於上述的一次性收入，電訊收入較二零零五年減少22.5%至二億五千九百萬港元。若不計算這些一次性收入，電訊收入只輕微下調3.2%，這由於利潤率較第二代為低的第三代流動電話日趨普及，令電訊的收入有所下調。然而，TraxComm繼續擴展其光纖業務，截至年末止，其光纖網絡的覆蓋點已增至四十個。

「昂坪360」於二零零六年開始營運，該項目由公司擁有，並由Skyrail-HTM (Hong Kong) Ltd (Skyrail)營運。纜車及主題村大受歡迎，自二零零六年九月啟用至年底的收入達六千四百萬港元。該項目至今共接待超過一百萬名本地及海外訪客。儘管出現一些運作初期的問題，但與國際纜車系統標準營運比較，昂坪纜車營運的可靠性極高。公司與Skyrail密切合作，繼續尋求改進，以令「昂坪360」成為訪港旅客的必遊景點。

對外顧問服務方面，公司採取的策略是集中於一些未來有投資機會的城市，此專注的策略使收入減少5.7%至一億九千九百萬港元。在中國內地，公司成功簽訂多份合約，除上海地鐵九號綫項目管理顧問工作有進展外，並在北京及成都簽署新的合約。在香港，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順利。在台灣，公司取得高雄捷運股份有限公司，及台灣高速鐵路股份有限公司分別為期三年及兩年的合約。公司亦在迪拜及英國獲得顧問合約。

公司持有57.4%股權的八達通控股有限公司，對公司的利潤貢獻增加70%至六千八百萬港元，其卡流通量增至一千四百七十萬張，而平均每日交易額增加13.3%至七千三百三十萬港元。

香港拓展項目

我們繼續在香港推動新鐵路項目以保持在本地市場未來的發展。

公司於二零零六年完成西港島綫的初步設計研究，並向環境運輸及工務局呈交項目建議書。年內，公司一直與政府就工程施工計劃及財務安排方面進行磋商。該項目繼續獲社區方面的鼎力支持。

政府仍在審議公司有關南港島綫（東段）的提案。

改善車站通道的工程繼續進行。連接機場快綫與香港國際機場的翔天廊即二號客運大樓的新月台已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隧道亦已於二零零七年二月啟用。荔枝角站的新行人隧道將於二零零七年第一季動工，同時，公司亦正研究在太子站、銅鑼灣站、尖沙咀站、葵興站、九龍灣站、彩虹站、上環站及奧運站的新行人通道計劃。

物業業務

二零零六年，香港的物業市道平穩，公司的物業發展業務因而亦有良好的表現。

二零零六年度的物業發展利潤為五十八億一千七百萬港元。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）及Elements按施工進度確認的遞延收入，以及該商場新增樓面建築面積七千六百零九平方米的攤分物業。將軍澳沿綫的物業發展利潤主要來自將軍澳豪庭（五十七a區）、都會駅（調景嶺站一期）及君傲灣（五十五b區）的攤分盈餘。

由於住宅物業價格穩定，年內住宅物業銷售及預售均有穩定進展，其中包括機場鐵路沿綫的君滙港、藍天海岸影岸·紅，以及將軍澳城中駅、君傲灣及將軍澳豪庭等住宅單位。

年內亦有物業招標活動，一月將軍澳八十六區二期由長江實業（集團）有限公司的附屬公司益亞投資有限公司投得。地鐵公司就該發展項目向發展商提供四十億港元免息貸款，以增加在該項目的資產攤分。

二零零七年一月，將軍澳五十六區招標，而項目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。

年內投資物業及物業管理收入增長7.3%至十四億一千二百萬港元。

由於租金上揚，以及公司旗下商場除綠楊坊小部分樓面被收回以進行裝修工程外均全部租出，投資物業收入增長6.8%至十二億六千三百萬港元。公司於二零零六年年底投資物業組合的應佔可出租樓面面積為十七萬四千九百一十六平方米。

此外，地鐵公司旗下的投資物業組合中亦增加一個新商場，令商場總數增至六個，公司商場應佔可出租樓面面積為十一萬九千六百一十九平方米。公司擁有70%權益的將軍澳站君薈坊於十一月開業，總可出租樓面面積達七千六百八十三平方米。於二零零七年後期，公司的投資物業組合中將加入九龍站的高級商場Elements第一期，而Elements的總樓面建築面積達八萬二千七百五十平方米。該發展項目計劃於二零零七年年底前開業，至今約90%零售面積已獲承租。此外，公司全資擁有位於東涌的街市，以及擁有51%的彩虹泊車轉乘公眾停車場均於年內啟用。

公司繼續透過翻新工程及策劃完備的市場推廣活動，改善商場的零售環境。二零零六年，德福廣場一期的大型翻新工程已於十二月完成，而杏花邨街市在翻新工程完成後亦於八月重新開業。由於未來數年會有大量新商場開業，預期行業競爭將會加劇。

物業管理收入錄得強勁增長，增幅為12.0%至一億四千九百萬港元。公司的物業管理組合增加四千五百一十八個住宅單位，令旗下管理的住宅單位總數於年末達五萬八千八百七十六個。此外，組合內增加一萬六千五百四十六平方米商用物業，令公司所管理的商業及寫字樓總面積達五十八萬二千零七十三平方米。

中國內地方面，位於北京東城區總可出租樓面面積達一萬九千三百四十九平方米的購物商場銀座Mall經全面翻新及定位後，於二零零七年一月重新開業，商舖出租率接近90%。年內，SOHO中國有限公司已委託本公司管理三個在北京商業中心區高級寫字樓/商用項目。

合併

公司在二零零六年其中一大重要事項，乃於四月與香港特區政府簽署諒解備忘錄，訂明建議與九鐵的鐵路合併條款，以及公司購入一個物業組合的方案。

這個合併建議標誌著公司下一步在香港擴展的計劃。合併方案謹慎平衡公司各持份者的利益，合併的完成將有利於公司的價值。乘客亦可享受即時車費減省及更方便的鐵路服務。

合併需兩鐵合併條例草案獲得通過，及經公司獨立股東批准。政府已於二零零六年七月五日向香港特別行政區立法會（立法會）提交兩鐵合併條例草案，立法會現正審議條例草案。若立法會通過條例草案，合併建議將在提交獨立股東批准後才可實行。

在批准程序進行中，兩鐵組成的各工作小組共同努力工作，以確保合併首日運作暢順，而乘客亦可即時受惠於票價的調減。

海外拓展

拓展海外市場是公司發展策略的一部份。如前所述，公司的海外發展策略是在中國內地尋求地鐵投資機會，同時在歐洲尋求毋需投放大量資金的鐵路專營權。

中國內地

在中國內地，二零零六年最重要事項，是於四月與北京市政府簽署價值人民幣一百五十三億元的北京地鐵四號線的《特許經營協議》，標誌公司的海外發展策略開始落實。其中約人民幣四十六億元，或總投資的30%由一間公私合營公司承擔，地鐵公司、北京市基礎設施投資有限公司，以及北京首都創業集團有限公司分別擁有該公私合營公司的49%、2%及49%股權。資本總投資的餘額將由北京市政府提供。根據《特許經營協議》，該公私合營公司將投資於機電鐵路系統及列車，並經營該鐵路三十年。在獲授營業執照及簽訂《特許經營協議》、《租賃協議》及《融資協議》後，工程進展迅速。列車、訊號系統及自動收費系統合約已批出，二十四個車站中已有二十三個站開始施工。預期建造工程於二零零九年完成。

在深圳，公司正待國家發展和改革委員會批准價值人民幣六十億元的深圳市軌道交通四號線項目，該項目採用「鐵路和物業綜合發展經營」模式。前此，公司於二零零四年與深圳市政府簽訂原則性協議，並於二零零五年草簽《特許經營協議》，興建深圳市軌道交通四號線二期及經營該線的一期及二期三十年。相關公用設施遷移及收地工作已經開始，公司的前期準備工作已接近完成，土木工程可隨即展開。

在該等項目取得進展的同時，公司一直在深圳、北京、杭州、武漢及蘇州等主要城市尋求其他類似項目。

歐洲

二零零七年一月，公司與Laing Rail聯合競投倫敦鐵路專營權，並成為兩個進入最後遴選程序的投標人之一，預期結果將於二零零七年年中揭曉。倫敦鐵路專營權現時在逾六十英里的線路上經營六十個車站，每年乘客量約為二千三百萬人次。二零零七年二月，公司亦與瑞典鐵路公司SJ合夥，在瑞典及丹麥競投Öresundståg專營權。

「合併方案謹慎平衡公司各持份者的利益，合併的完成將有利於公司的價值」

「在中國內地，二零零六年最重要事項，是於四月與北京市政府簽署價值人民幣一百五十三億元的北京地鐵四號綫的《特許經營協議》」

財務回顧

二零零六年，公司繼續錄得良好的財務表現。地鐵行車綫的車費收入較二零零五年增長3.3%至五十九億一千一百萬港元，而機場快綫的車費收入則增加9.1%至六億一千二百萬港元。車站內商務及其他業務以及物業租務和管理的非車費收入增長5.1%至三十億一千八百萬港元。若不計入來自電訊業務的一次性收入，非車費相關收入增長則為7.7%。因此，二零零六年的總收入為九十五億四千一百萬港元，較二零零五年增加4.2%。

二零零六年的經營開支達四十三億四千萬港元，較二零零五年增加7.1%，主要原因是非車費業務活動的相關費用隨業務增長而增加，以及在中國內地及歐洲展開的項目研究及新業務發展有較大開支。因此，二零零六年未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤較二零零五年增加2.0%至五十二億零一百萬港元，而經營毛利率由55.7%下降至54.5%。

物業發展利潤達五十八億一千七百萬港元，主要包括將軍澳沿綫發展項目的盈餘攤分、確認遞延收入以及收取Elements的樓面建築面積七千六百零九平方米攤分物業，較二零零五年入帳的物業發展利潤六十一億四千五百萬港元減少5.3%。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近，而利息開支淨額增加2.7%至十三億九千八百萬港元，主要是因利率上升所致。不計入重估投資物業盈餘，基本業務的除稅後淨利潤為五十九億六千二百萬港元，或每股1.08港元，分別較二零零五年輕微減少2.9%及4.4%。計入投資物業重估盈餘後，二零零六年地鐵公司股東應佔利潤為七十七億五千九百萬港元，每股盈利為1.41港元。

公司年內的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。

財政司司長法團已就截至二零零六年十二月三十一日止財政年度的有關已宣派股息作出承諾，以股份方式（倘公司建議以股代息）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%。財政司司長法團亦已同意延長以股代息的安排，直至二零零九年十二月三十一日止的三個財政年度。

員工

公司年內繼續努力保留及培育優秀人才，以配合業務拓展策略的發展。

為深化表現與薪酬掛勾的文化，公司採用了有效的獎勵機制、更具吸引力的薪酬福利條件，並為年輕專業優才提供事業進展前景。同時，公司明白員工在工作與生活之間取得平衡的重要，在繼續透過培訓推廣理念外，也為員工和家屬提供二十四小時電話熱線輔導服務。

地鐵公司一直視員工為公司最寶貴的資產，其成功素來有賴員工的全情投入及專業精神。與九鐵的鐵路合併建議是公司發展上意義重大的一步。因此，保持員工對合併過程的瞭解，並就可能影響未來的相關事項進行協商，均極為重要。公司致力與員工就合併建議事宜進行溝通，於四月首先舉行了約六十場簡報會。員工透過講話錄像、由本人和管理層同事發出的致員工信函、小組簡報、合併熱綫及電郵等各種渠道，取得合併的最新進展。此外，地鐵和九鐵更攜手出版了合併聯合通訊。公司年內亦竭力拉近兩家公司之間的人力資源職能、工作文化及實務守則。

「最後，本人謹藉此機會衷心感謝各董事及全體同事在年內的鼎力支持。他們是地鐵的真英雄」

二零零六年的培訓重點集中於安全及客戶服務方面，並透過網上學習等多種途徑教授。公司學徒獲得職業訓練局頒發的傑出學徒/見習員獎，而培訓導師亦成功取得「中國企業培訓師」的資格。

年內，公司實施了三項計劃培育管理人才，以滿足公司未來的需求。這三項計劃為公司各級賦有才能而潛質優厚的員工而設。我們採用了嚴格的遴選程序，為優才提供個人化的培訓課程，包括學術或專業培訓、跨職能實習及預先策劃的職業轉任等。「人才發展計劃」為行政人員及高級管理人員提供機會。「行政管理人員計劃」旨在培育具潛力的年輕管理人員。「見習管理人員計劃」的活動現已擴展至香港以外，涵蓋中國內地及海外畢業生。

作為海外發展策略的一部份，公司於年內成立一個專設的人力資源團隊，支援派駐海外的同事。此外，為加強與境外工作員工的溝通，公司還推行了「員工關懷及溝通計劃」。

展望

如無重大外來衝擊，我們對香港二零零七年的經濟環境持樂觀態度。

公司的鐵路業務將受惠於預期的經濟增長。然而，我們的鐵路系統在二零零七年因持續的激烈競爭及作為合併備忘錄之一的由二零零六年四月起二十四個月不作加價的條款，業務增長速度或會減緩。公司的車站內商務及其他業務亦將受惠於正面的經濟氣候，以及「昂坪360」啟用後對全年業績的貢獻。然而，由於第二代流動電話用戶轉用第三代流動電話，電訊業務將因對公司而言商業回報較低的第三代流動電話而繼續面臨挑戰。

在投資物業及物業管理方面，由於北京銀座Mall開業、九龍站Elements商場將於二零零七年年尾啟用以及君薈坊對全年收益的貢獻，公司的物業投資及管理業務會因此受益。然而，新商場最初幾年的盈利率一般會低於營運較久的商場。公司並將於二零零七年為綠楊坊實施翻新工程。

機場鐵路及將軍澳綫沿綫的物業發展將持續對二零零七年的利潤作出貢獻。機場鐵路沿綫物業發展的遞延收入將按工程進度及預售情況確認入帳。根據現行市況，我們預期物業遞延收入餘額將於未來兩年確認入帳，其中大部份於二零零七年確認入帳。機場鐵路沿綫奧運站的君滙港亦將根據預售情況確認收益盈餘。將軍澳沿綫調景嶺站城中站的收益盈餘，將視乎發出入伙紙的時間確認入帳。誠如本人在上年度年報所述，根據發展合約及公司的會計政策，城中站的有關成本已於二零零六年確認都會站（調景嶺站一期）的利潤時入帳。

最後，本人謹藉此機會衷心感謝各董事及全體同事在年內的鼎力支持。他們是地鐵的真英雄。



行政總裁

周松崗

香港，二零零七年三月十三日

主要數據

	2006	2005	增/(減) 百分率
財務摘要 百萬港元			
總收入			
— 車費	6,523	6,282	3.8
— 非車費	3,018	2,871	5.1
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤	5,201	5,101	2.0
物業發展利潤	5,817	6,145	(5.3)
未計折舊前經營利潤	11,018	11,246	(2.0)
股東應佔利潤	7,759	8,450	(8.2)
股東應佔利潤 (不計及投資物業公允價值變動及其相關遞延稅項)	5,962	6,140	(2.9)
資產總值	120,421	113,666	5.9
貸款、融資租賃債務及銀行透支	28,152	28,264	(0.4)
股東應佔權益	76,767	69,875	9.9
財務比率 百分率			
經營毛利率	54.5	55.7	(1.2)個百分點
負債權益比率	36.7	40.4	(3.7)個百分點
平均股東資金回報率	10.6	12.8	(2.2)個百分點
平均股東資金回報率 (不計及投資物業公允價值變動及其相關遞延稅項)	8.1	9.3	(1.2)個百分點
利息保障 倍數	6.7	7.6	(0.9)倍
利息保障 (不計及衍生工具公允價值變動的影響) 倍數	6.7	7.5	(0.8)倍
股份資料			
每股基本盈利 港元	1.41	1.55	(9.0)
每股基本盈利 (不計及投資物業公允價值變動及其相關遞延稅項) 港元	1.08	1.13	(4.4)
每股股息 港元	0.42	0.42	—
於12月31日的股價 港元	19.56	15.25	28.3
於12月31日的市值 百萬港元	108,531	83,598	29.8
營運摘要			
總乘客人次			
— 地鐵行車綫 百萬計	866.8	858.0	1.0
— 機場快綫 千計	9,576	8,493	12.8
平均乘客人次 千計			
— 地鐵行車綫 周日	2,523	2,497	1.0
— 機場快綫 每日	26.2	23.3	12.8
每名乘客車費收入 港元			
— 地鐵行車綫	6.82	6.67	2.2
— 機場快綫	63.85	66.09	(3.4)
佔專利公共交通載客量比率 百分率			
— 所有交通載客量	25.0	25.2	(0.2)個百分點
— 過海路綫載客量	60.9	61.2	(0.3)個百分點
佔往來機場交通載客量比率 百分率			
— 機場快綫	23	22	1個百分點

一月

公司宣佈，將軍澳八十六區第二期物業發展項目合約，由長江實業(集團)有限公司的附屬公司益亞投資有限公司成功投得。

十人組成的顧客服務組成立，在地鐵列車及月台向乘客推廣乘車時的安全及有禮行為。

二月

公司舉行車門安全宣傳活動，提醒乘客在上落列車時加倍小心。

商界展關懷獎



公司獲香港社會服務聯會頒授「二零零五/零六商界展關懷」標誌。

三月

便捷交通



彩虹地鐵站上蓋的彩虹泊車轉乘公眾停車場於三月十一日啟用，通往停車場的行人通道及出入口亦同時啟用。

四月

合併建議



公司於四月十一日與政府簽署諒解備忘錄，訂明建議兩鐵合併的條款，以及公司購入一個物業組合的方案。

北京京港地鐵有限公司於四月十二日，與北京市政府就北京地鐵四號綫簽署為期三十年的《特許經營協議》。

地鐵競步賽



公司於四月九日與香港業餘田徑總會聯合舉辦「地鐵競步賽2006」，此次活動有一千名競步健兒參與，為醫院管理局的健康教育活動籌得超過一百二十萬港元。

公司於四月二十七日宣佈，會跟隨特區政府為清潔及保安等非技術合約僱員訂定「工資保障」的精神，於日後批出新合約時，引入有關的規定。

公司在四月二十八日與北京市政府簽署諒解備忘錄，就北京地鐵四號綫延綫(即大興綫)的投資、建造及營運進行可行性研究。

公司連續兩年榮獲《東週刊》「香港好生活大獎2006 — 公共交通工具組別」，以表揚公司在透過優質服務改善港人生活質素方面的貢獻。

公司二零零五年的電視廣告在亞洲電視舉辦的第十二屆十大電視廣告頒獎典禮上，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」。

五月

建築獎項



迪士尼綫欣澳站因其別出心裁的建築風格，榮獲「香港建築師學會優異獎」。

公司二零零四年度可持續發展報告奪得ACCA(特許公認會計師公會)香港分會頒發「優異可持續發展報告獎」，成為連續四年獲頒同一組別獎項的機構。

連接葵芳站月台與新都會廣場行人天橋的新出入口於五月二十四日啟用。

六月

將軍澳南站的建造合約於六月九日批出。該項目預計於二零零九年完成，為八十六區物業發展項目提供配套。

公司於六月二十日展開「心的服務」活動，體現我們為顧客提供優質服務的承諾。

公司連續第八年贏得《壹週刊》「服務第壹大獎 — 公共交通工具組別」，表揚公司出色的顧客服務。

一列嶄新的流動廣告列車「地鐵立體展覽車」首次啟用，為廣告商提供一個新穎的廣告平台。

七月

政府於七月五日向立法會提交「兩鐵合併條例草案」，為兩鐵合併邁出重要的一步。

電梯安全運動



公司舉行一年一度的「地鐵扶手電梯安全運動」，透過一則全新電視廣告宣傳使用扶手電梯時的安全訊息。

欣澳站因其建築設計在環保方面的貢獻，榮獲環保建築專業議會舉辦的首屆「環保建築大獎」。

公司的乘車安全平面廣告獲《都市日報》主辦的「最佳報章廣告2006」評為「香港十大最佳報章廣告」。

錢果豐博士再次獲委任為公司主席，任期為二零零六年七月二十一日至二零零七年七月三十一日。

八月

就政府批准公司為西港島綫展開詳細規劃及籌備工作，公司於八月三十一日向政府提交最新建議方案，標誌著西港島綫項目向前邁進一步。

九月

由公司斥資興建及發展的「昂坪360」，是亞洲最大型的纜車系統，於九月十八日啟用。

在民主建港聯盟進行的一項調查中，公司再度獲香港市民評為提供最佳服務的公共交通機構。

為提高地鐵的衛生水平，公司在乘客經常接觸的設施表面噴上一種有效和不含毒素的納米技術殺菌劑。

公司榮獲《盛世雜誌》頒予的「2006盛世卓越品牌大獎 — 卓越交通服務品牌」。

十月

公司展開愛心運動，鼓勵乘客讓座予有需要人士。

十一月

便利的新出入口



調景嶺站的新出入口於十一月二十七日啟用，提供一條有蓋的行人通道，經都會駅通往維景灣畔及彩明商場。

公司舉辦一年一度的地鐵安全月活動，向乘客宣傳在乘搭地鐵時使用扶手電梯及車門應注意安全。

為支持十一月十九日長者日，公司讓持有長者八達通卡人士免費乘坐地鐵（機場快綫除外）。

為支持「國際復康日」，公司於十一月二十六日讓殘疾人士免費乘坐地鐵及機場快綫。

貴賓到訪



北京市市長王岐山先生(右一)於十一月十三日率代表團訪問公司。

正式開業



公司旗下第六個購物商場「君青坊」，於十一月二十六日舉行開幕儀式，該商場由公司持有大部份權益。

位於調景嶺站的商場售予長江實業(集團)有限公司的一間附屬公司。

十二月

公司榮獲《東週刊》及「星島出版」頒發「香港經典品牌」— 經典品牌大獎，以表揚公司的卓越表現。

周松崗先生續約擔任公司行政總裁，新任期由二零零六年十二月一日起至二零零九年十一月三十日止，為期三年。

公司於十二月八日與杭州市政府簽署一份意向書，擬投資杭州地鐵一號綫項目。

十二月二十二日錄得乘客量二百九十四萬人次，創地鐵單日正常服務載容量的新高。

乘客量增長反映公司擴展香港鐵路網絡的成果，
當中包括迪士尼綫和博覽館站啟用後的全年客量貢獻

邁步前進



主圖 地鐵行車綫乘客量再創新高

左圖 顧客滿意程度繼續保持高水平



二零零六年地鐵行車綫及機場快綫的總車費收入增加3.8%至六十五億二千三百萬港元。由於經濟增長，以及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，促使總車費收入上升。此外，由於二零零五年若干推廣計劃的變動以及迪士尼綫啟用的全年貢獻，地鐵行車綫平均車費因而上升，亦促使總車費收入增長。

乘客量

二零零六年的地鐵行車綫總乘客量再創新高，較二零零五年的八億五千八百萬人次增加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%。地鐵行車綫的車費收入為五十九億一千一百萬港元，較二零零五年的五十七億二千一百萬港元增長3.3%。

由於香港國際機場航空旅客數量持續增加，以及二零零五年十二月啟用的博覽館站吸引更多乘客，二零零六年機場快綫乘客量增長12.8%至九百六十萬人次。每日平均乘客量由二零零五年的二萬三千三百人次，增長12.8%至二萬六千二百人次。機場快綫（不包括來往博覽館站的乘客）在機場交通工具市場的估計佔有率，由二零零五年的22%升至23%。本年度，機場快綫車費總收入增長9.1%至六億一千二百萬港元。



左圖車站人員友善專業，為顧客提供「心的服務」

服務推廣

地鐵公司有效的服務推廣計劃為公司營造競爭優勢，有助提升公眾對公司的優質服務的認識，以及促進乘客量增長。

公司於二零零六年成功舉辦了一系列推廣活動。七月至九月期間，「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。公司亦推陳出新於年內與無線電視翡翠台聯手推出兩個電視節目，包括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。

為讓地鐵友禮會會員投入參與，我們在年內進行多項調查，聽取他們的提議及意見。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。

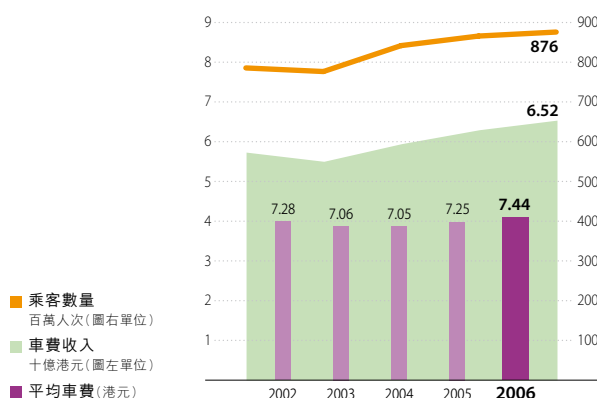
機場快綫方面，以商務乘客為目標對象的機場快綫「多乘賞」計劃日益受歡迎，並增設港龍航空VISA積分獎賞，提供更多獎勵的選擇。

為吸引更多本地休閒旅客乘坐機場快綫，我們在節慶假日舉辦推廣活動，包括回程折扣優惠及小童八達通卡持有人可免費乘搭優惠。同時，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。

為提高博覽館站的知名度，公司於七月展開廣告宣傳活動，並與活動籌辦單位作出特別安排，方便參與者使用機場快綫前往博覽館。

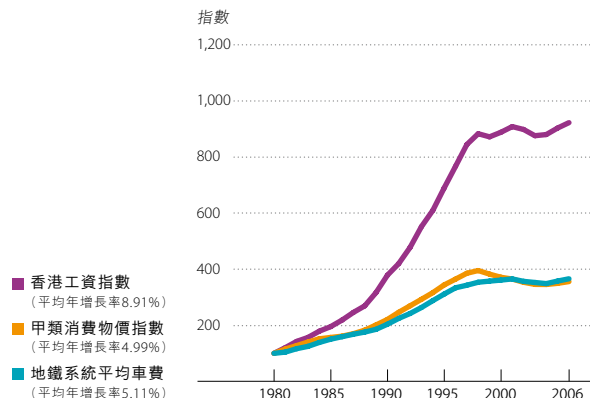
乘客及車費

由於地鐵乘客量創下新高，而且平均車費上升，車費收入增長3.8%。



車費趨勢

近年來，地鐵車費的調整一直落後於香港的工資增長，但符合消費價格的長期變幅。



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」至年末總數達二十個，為成人八達通卡持有人提供車費優惠。

年內，公司在市場推廣、品牌及乘客認知度方面所作的努力獲得外界廣泛嘉許。公司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」。公司榮獲《盛世雜誌》頒發「2006盛世卓越品牌大獎——卓越交通服務品牌」，及《東週刊》與「星島出版」聯合頒發「香港經典品牌」——經典品牌大獎。此外，地鐵公司的乘車安全廣告獲《都市日報》主辦的「最佳報章廣告2006」評為「香港十大最佳報章廣告」。

服務表現

地鐵公司不斷在可靠、安全、舒適及顧客滿意程度上維持極高水平，再次取得卓越的營運表現。

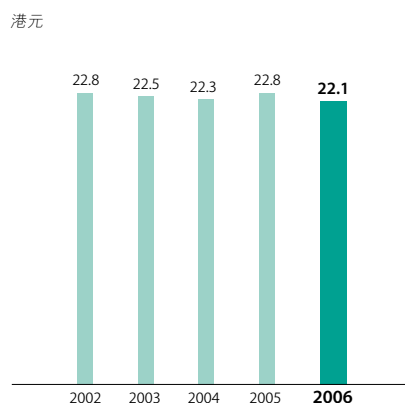
公司的服務表現連續第六年超越政府根據營運協議規定的各項表現水平，以及公司本身所制定更為嚴格的顧客服務目標。年內，地鐵乘客車程準時程度、列車按照編定班次行走程度均達99.9%，而列車服務準時程度則達99.7%。在偶然發生服務延誤時，我們致力縮短恢復服務的時間，以盡量減低對乘客的影響。

公司於年內推出「顧客服務年」及「心的服務」等大型活動，以進一步提升我們的顧客服務。公司為車站員工及月台助理安排培訓，讓其更了解乘客的感受及需要，此外亦邀請乘客評選最佳站務員，並舉行扶手電梯及列車車門安全等推廣活動。

下圖車站內設有可靠及易於使用的設備

每車卡公里鐵路經營開支

儘管有新支綫啟用，但維修成本保持平穩，令每車卡公里經營開支下降。



年內，公司就乘客滿意程度定期進行調查，調查結果持續維持在高水平。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。此外，根據國際都市鐵路聯會(CoMET)發表的標準借鑑報告，地鐵系統與其他十一個繁忙都市鐵路系統比較，在顧客服務、服務可靠性及成本效益方面均保持領先地位。

我們的服務表現在多方面再獲殊榮。在香港，公司連續兩年榮獲《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」。

為確保持續有效及優質的安全管理並符合營運協議的要求，公司委任獨立的城市交通安全委員會「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。是次檢討採用專為營運鐵路而制定的專業鐵路安全審核計劃(Rail Safety Audit Programme)。檢討結果顯示地鐵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」，結果令人滿意。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

公司致力改善列車服務及鐵路網絡基礎設施，確保地鐵在香港公共交通業內著著領先。

車站及鐵路

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，顯著改善了乘客的舒適度及安全。

公司的車站改善計劃踏入第九年，繼續確保車站在外觀及環境方面更能滿足乘客提升的要求。於年內，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的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至抵站前十分鐘；年中，公司開始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亦已進行改裝，以改善資訊的即時發佈。

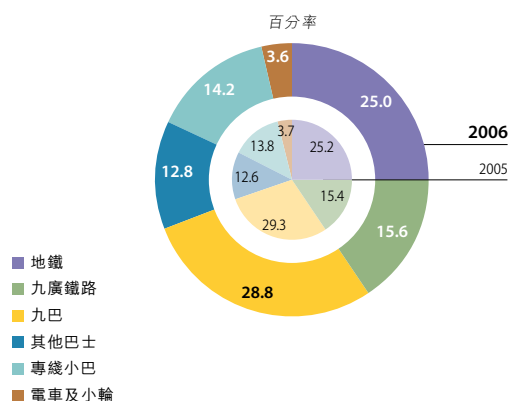
公司已於一月展開逐步更換觀塘綫及荃灣綫鐵路路軌的工程計劃，目的是提升旅程的舒適度及服務可靠性，並有助延長鐵路路軌的使用壽命，及減低因鐵路路軌故障引致服務延誤的機會。

下圖列車按照編定班次行走程度為99.9%，持續達致極高的服務水平



香港主要交通工具市場佔有率

儘管競爭激烈，地鐵仍維持在香港交通工具市場的佔有率。



年內，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。彩虹站的新建通道與泊車轉乘公眾停車場及匯八坊連接，葵芳站則增設連接新都會廣場行人天橋的新出入口，調景嶺站的新建通道可直接通往都會駅。

載客列車

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，有助提高列車的能源效益及可靠程度，並減低聲響。年內，此項目已大致完成。

車站進出及殘疾人士設施

多年以來，公司致力投放資源改善殘疾人士設施，包括增設客用升降機、斜道、輪椅輔助車及輪椅升降台等，方便殘疾人士進出車站。二零零六年公司繼續在整個地鐵網絡推行車站無障礙計劃。



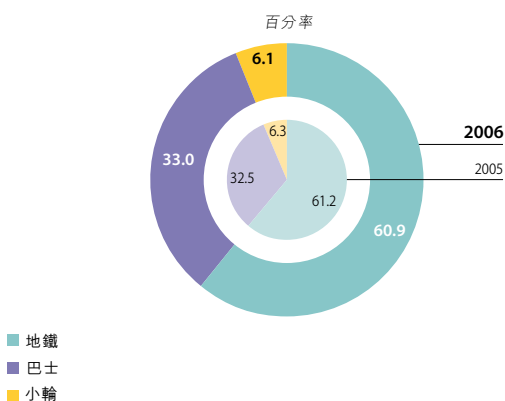
上圖盡責而專業的維修人員對提供優質乘客服務尤為重要

長沙灣及深水埗站的全新客用升降機已投入服務，黃大仙站及太子站則裝設自助輪椅升降台。尖沙咀、旺角、石硤尾及觀塘站相繼引入新型扶手電梯發聲器，以協助視力受損乘客。公司亦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。

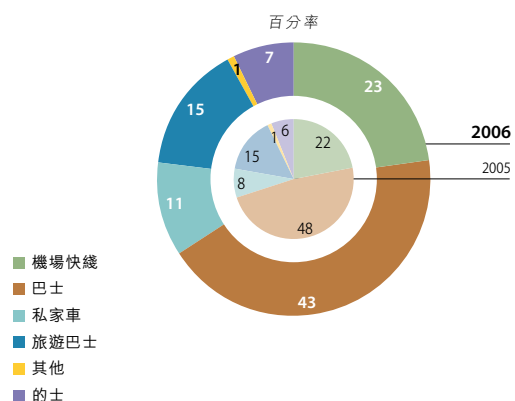
主要過海交通工具市場佔有率

公司在過海交通工具市場佔有率大致平穩，保持於61%。



主要來往機場交通工具的市場佔有率

公司在機場交通工具的市場佔有率持續提高。



健康與衛生

為了提升地鐵車站、列車和地鐵公司管理的商場的衛生水平，公司於九月由日本引入一種稱為「納米銀二氧化鈦」的嶄新技術。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，包括地鐵車站內扶手電梯和升降機的扶手，售票機、增值機和升降機的按鈕，列車車廂內扶手柱的紅色部份和扶手吊環，以及地鐵公司管理的商場內扶手電梯的扶手。噴塗工程為期三個月，已於十二月底完成。

地鐵系統及市場資料

車務運作資料	2006		2005	
	路綫總長度 公里	91		91
車卡數目	1,074		1,050	
車站內的「e分鐘著數」機	22		18	
車站商店及銀行數目	552		557	
車站內廣告位數目	15,206		15,127	
車卡內廣告位數目	9,036		10,624	
每日營運時數	19		19	
繁忙時間列車間距 以秒計	早上繁忙時間	晚上繁忙時間	早上繁忙時間	晚上繁忙時間
— 荃灣綫	128	140	128	144
— 觀塘綫	128	144	128	144
— 港島綫	124	156	128	156
— 將軍澳綫	160	180	160	180
— 東涌綫				
香港至東涌站	360	480	480	600
香港至青衣站	240	240	240	300
— 機場快綫	720	720	720	720
— 迪士尼綫	270	270	270	270

生產力

年內，公司持續尋求提高效率及生產力的方法。二零零六年每車卡行車公里的營運成本為22.1港元，比零五年下降3.1%。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%，但維修成本仍能成功控制在二零零五年的相若水平。公司支援成本亦較二零零五年有所下降。

年內，地鐵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。

標準借鑑

與國際標準比較，地鐵公司仍保持其穩固地位，尤其在顧客服務及服務可靠性方面。

員工效率及成本效益

公司將繼續採用新技術及措施提高營運效率。

香港地鐵表現與最佳表現比較

服務可靠性 乘客準時抵步



列車準時程度 準時到達



系統使用率 乘客公里相對載客量公里



載客密度 每公里軌道載客人次



■ 2005
■ 2004

最佳表現 = 100

香港地鐵表現與最佳表現比較

員工效率 載客人次與員工工作時數之比



成本效率 車費收入與總成本之比



■ 2005
■ 2004

最佳表現 = 100



左圖 乘客安全及服務仍是公司的首要關注事項

國際地鐵系統表現比較：十二個繁忙市區地下鐵路系統(國際都市鐵路聯會)

2005年鐵路網絡數據	地鐵* 行車綫	鐵路 A	鐵路 B	鐵路 C	鐵路 D	鐵路 E	鐵路 F	鐵路 G	鐵路 H	鐵路 I	鐵路 J	鐵路 K
乘客車程 百萬次計	856	464	971	1,441	644	2,603	1,449	1,373	445	581	513	2,102
車卡公里 百萬計	114	122	492	353	155	669	540	226	98	57	90	255
路線長度 公里	80	153	443	201	227	278	471	212	115	75	58	183
車站數目	50	170	275	147	190	156	424	297	66	54	52	138

* 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 Verkehrsbetriebe、London Underground Limited、New York City Transit、Sistema de Transporte Colectivo、Régie Autonome des Transports Parisiens Metro、Régie Autonome des Transports Parisiens Réseau Express Régional、Metropolitano de São Paulo、Tokyo Metro、Moscow Metro、Metro de Madrid及上海地鐵運營有限公司。根據協議，參與比較的機構只能以不記名方式披露個別成員的資料。

二零零六年之營運表現

服務表現項目	營運協議 目標	顧客服務 目標	2006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%	99.9%
乘客車程準時程度			
—地鐵行車綫	98.5%	99.5%	99.9%
—機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務準時程度			
—地鐵行車綫	98.0%	99.0%	99.7%
—機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤	不適用	500,000	1,448,915
車票可靠程度：乘客使用磁性車票多少次才遇到一次車票失誤	不適用	8,000	14,705
增值機可靠程度	95.5%	98.0%	99.4%
自動售票機可靠程度	93.0%	98.0%	99.6%
出入閘機可靠程度	97.0%	99.0%	99.8%
扶手電梯可靠程度	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度	98.5%	99.0%	99.9%
溫度及通風			
—列車車廂：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏二十六度或以下	不適用	97.0%	99.9%
—車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏二十七度或以下，車站大堂則在攝氏二十九度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	90.0%	99.9%
清潔程度			
—列車車廂：每天清潔	不適用	98.5%	100%
—列車車身：每兩天清洗一次	不適用	98.0%	99.9%
七天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	99.9%

車站商用設施及其他業務

多元業務形式

二零零六年，公司的車站內商務及其他業務的收入較二零零五年增加3.3%至十六億零六百萬港元。未計算二零零五年一份電訊協議終止而獲取的一次性收入以及二零零六年相似但遠較二零零五年為少的一次性電訊收入，則車站內商務及其他業務的收入較去年增加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

年內，廣告收入上升4.7%達五億三千四百萬港元。儘管廣告市場在二零零六年下半年放緩，然而，公司繼續透過嶄新及具創意的廣告形式，以提升其廣告媒體的吸引力。

在新引入的廣告形式中，包括在五月於八個地鐵車站設置的「即時資訊投影區」；在六月推出，於非繁忙時間行走的新型流動廣告列車——「地鐵立體展覽車」。同時，在銅鑼灣及九龍塘站亦推出六頁捲動式廣告板，為廣告商提供展示產品或張貼廣告的另一選擇。

年內，等離子電視網絡大幅擴展，截至年底，軌道旁的等離子電視總數由六十八台增至一百台，另外，亦於尖沙咀站、中環站及旺角站安裝三個新的環迴電視屏幕。公司亦提升車站大堂電視的電腦系統，以便為乘客提供恒生指數的最新走勢，讓乘客在乘搭地鐵時，仍能抓緊財經市場脈搏。

公司成功地發揮鐵路資產的價值，令車站內
商務及其他業務的收入增長



主圖 三個車站增設環回等離子屏幕
右圖 公司進一步擴大廣告媒體



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。除現有的受歡迎免費刊物，公司於四月推出一份嶄新的資訊娛樂雜誌《都市流行》，獲得乘客及廣告客戶的一致好評。

此外，公司在二月引入一項新服務，中電客戶可於地鐵站的客戶服務中心繳付帳單。

電訊

電訊服務收入較二零零五年下降22.5%至二億五千九百萬港元。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%。

由於流動電話客戶由第二代流動電話轉至第三代流動電話網絡，以及激烈競爭導致價格進一步下調，第二代流動電話平台的通話時間及相應收入持續下降。因此，公司的電訊服務收入因而下降。然而，其他電訊業務如天台位置出租繼續有穩健增長，抵銷部份收入的下降。

年內，TraxComm Limited因市場地位有所提升，錄得較高收入。其光纖網絡現時覆蓋四十個地點，同時頻寬服務能力提升至逾一百八十千兆。

車站商用設施

受惠於租金上漲，車站零售設施收入較二零零五年增加13.7%至三億九千一百萬港元，抵銷零售設施面積暫時性減少的損失。

年內，公司完成金鐘站、炮台山站、天后站、鰂魚涌站、牛頭角站、彩虹站、九龍塘站、石硤尾站、荔枝角站、寶琳站及青衣站合共十一個車站零售區的翻新工程，使地鐵系統中經翻新的車站數目達三十八個。

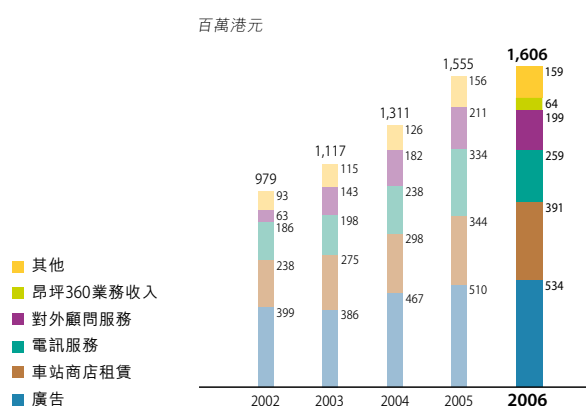
翻新工程完成後，共增加了四百六十八平方米的零售設施面積。然而，為方便與新商場Elements進行車站接駁工程，九龍站暫時損失二千六百七十一平方米的零售設施面積，導致車站總零售設施面積減少12%或二千二百零三平方米，至一萬六千八百六十七平方米。

下圖 租金上漲帶動車站商務收入增長



車站內商務及其他業務收入

車站內的商務及其他業務收入增長主要來自廣告收入及車站商店租賃。





左圖 地鐵零售網絡新增商店三十二間，並引入十五個新商品類別及品牌

車站零售網絡新增商店共三十二間，並引入十五個新商品類別及品牌，其中包括LUSH、CEU、AEON、Sanrio Gift Gate及Durance等。

為提升地鐵商店的品牌並促進租戶的銷售額，公司亦舉辦銷售推廣活動，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地鐵商店購物幸運大抽獎。

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，較去年上升1.9%達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，連同提供各種旅遊景點的主題村，自九月啟用至年底共錄得收入六千四百萬港元。

儘管初期出現一些運作上的問題而延遲數週啟用，但香港公眾及遊客對此重要的旅遊點反應十分熱烈，至二零零七年三月，纜車服務已接待超過一百萬名本地及海外訪客。

八達通控股有限公司

年內，八達通控股有限公司（「八達通」）繼續發展，成功為香港交通運輸及其他行業提供付款服務。地鐵公司在八達通的應佔利潤較二零零五年增加70%至六千八百萬港元。

一如往年，業務增長是由服務供應商數目不斷增加及八達通卡的使用量提升所帶動。截至二零零六年十二月三十一日止，服務供應商總數由去年的三百四十九個增至四百三十一個。同期，卡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。年內，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，其中五家金融機構更推出增值額每次為五百港元的選擇。

截至年底，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亦由二零零五年的一百七十一部增至二百一十五部。採用八達通卡付款系統的停車場總數由二百零三個增至二百三十一個。



上圖「昂坪360」自九月啟用以來大受歡迎

在零售及公共服務方面，年內引入八達通卡付款系統的零售連鎖店包括超級市場、餅店及麵包店。八達通亦於二零零六年成功將服務擴展至其他新的範疇，包括教堂、展覽會、溜冰場、童裝店及洗衣服務。

「八達通日日賞」計劃繼續穩步發展，透過此計劃，市民可登記其八達通卡以賺取及兌換積分。截至年底，已有逾一百二十萬八達通持卡人登記成為會員，享受十家參與機構所提供的優惠。

對外顧問服務

顧問服務方面，公司採取的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，以及能提升我們的員工專業技能的顧問服務。相關收入為一億九千九百萬港元。二零零六年內，現有項目進展良好，並取得符合公司策略的新合約。

在上海，上海地鐵九號綫的項目管理諮詢工作進展順利。松江新城站至桂林路站的土木工程已於十月竣工，而項目一期可如期於二零零七年年底啟用。

年內於中國內地的若干顧問項目已圓滿完成，包括深圳地鐵及天津地鐵的管理培訓合約，天津濱海快速交通的營運管理顧問服務，以及中國南車集團資陽機車廠的列車顧問服務。

於簽訂的新合約中，公司取得為北京地鐵五號綫提供統一監控系統顧問服務的合約。在成都，公司與成都地鐵公司簽訂協議，提供有關可靠性、可用性、維修性，以及安全性的顧問服務，為期五年。公司亦與摩托羅拉亞太有限公司續約，支援廣州地鐵數碼集群無線電系統的系統設計。

在香港，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順利，主要完成工作包括為新車輛及新訊號系統完成可靠性證明期。

兩份新顧問合約在二零零六年初於台灣展開。根據第一份合約，公司向高雄捷運股份有限公司提供截至二零零九年止為期三年的經營及維修支援。第二份合約則與台灣高速鐵路股份有限公司簽訂，顧問服務包括車站、列車服務及車務控制中心管理，以及訊號系統維修，截至二零零八年止為期兩年。

公司亦在迪拜取得合約，就該城市目前正在設計及興建的綠綫及紅綫，向道路運輸局提供工程意見。

公司也在英國與Metronet Rail、Tube Lines、Network Rail及Cross London Rail Links Limited簽訂顧問合約。

國際交通採購及物流有限公司

二零零四年，公司成立一家全資附屬公司——國際交通採購及物流有限公司，旨在建立鐵路相關零件的採購業務。業務面臨各種考驗，而公司在二零零六年年中對業務及發展前景作檢討後，決定退出該項業務。



上圖 纜車及相關主題村備受本港及海外遊客廣泛好評

物業發展利潤較二零零五年的高額利潤輕微減少，而物業投資及物業管理收入則增長7.3%

增長動力

二零零六年，香港的物業市場平穩，公司的物業發展業務因而表現良好。由於經濟景氣及旅遊業興旺，市場對優質及位置優越的辦公室及零售空間的需求旺盛，公司的投資物業租用情況向好，租金亦見上揚。

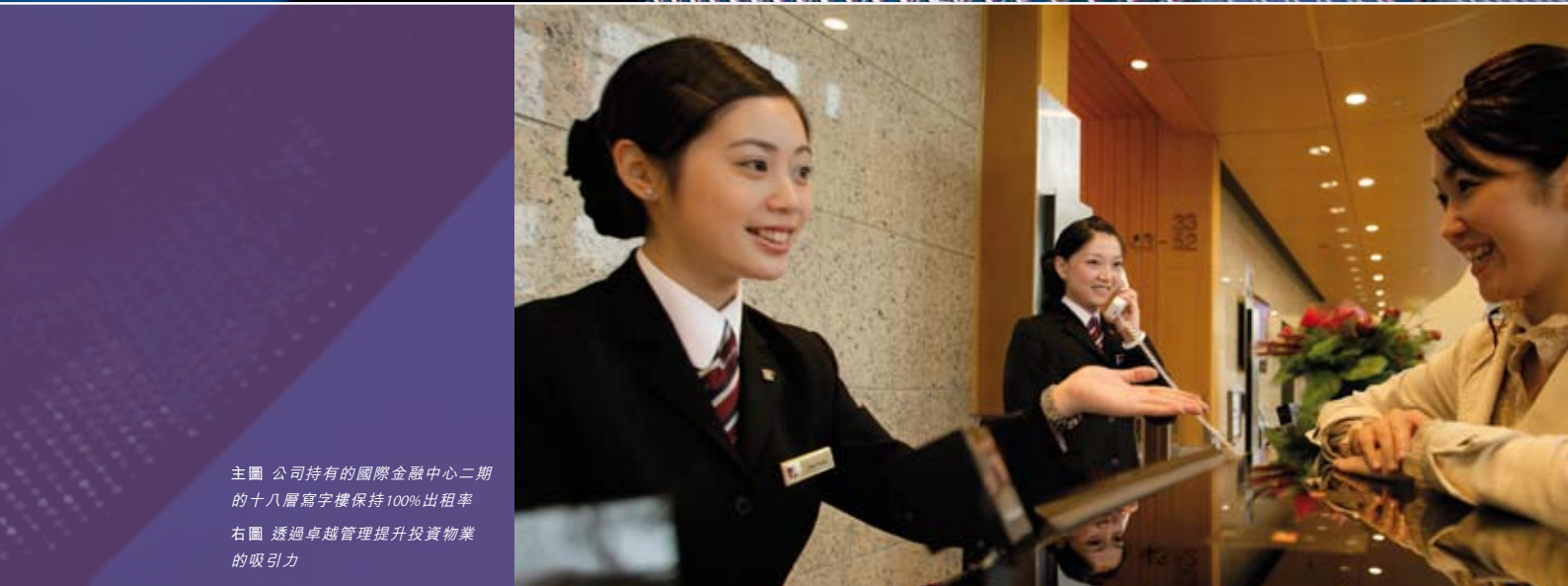
物業發展

二零零六年度物業發展利潤為五十八億一千七百萬港元。物業發展利潤主要來自將軍澳沿綫的君傲灣、將軍澳豪庭及都會駅（調景嶺站一期）的利潤攤分，以及機場鐵路項目的遞延收益。

機場鐵路

二零零六年，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），以及九龍站Elements按裝修工程進度確認的遞延收益。公司亦把接收Elements新增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入帳。

年內的住宅單位銷售及預售情況均取得良好成績，這包括奧運站三期君滙港，以及於十二月預售的東涌站二期藍天海岸影岸·紅。



主圖 公司持有的國際金融中心二期的十八層寫字樓保持100%出租率
右圖 透過卓越管理提升投資物業的吸引力



左圖地鐵公司擁有大部份權益的將軍澳君薈坊，是公司的第六個商場

年內有多項主要發展項目落成。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取得入伙紙。九龍站凱旋門住宅單位已於六月開始交付予個別業主；而君滙港、映灣園聽濤軒（十五座及十六座）已於九月取得入伙紙；藍天海岸影岸·紅項目亦於十月取得入伙紙。

東涌映灣園花園屋的總綱發展藍圖，已獲城市規劃委員會批准，地基工程於十月開始進行。該發展項目將滿足東涌區對該等單位的需求。在青衣的青衣城側，公司將部份貨車停車場及交通交匯處改作零售用途的建議書，已於九月獲城市規劃委員會批准，預期將提供約一萬零五百平方米總樓面建築面積作購物空間。

將軍澳綫及其他

二零零六年，將軍澳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）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）第一、二、三及五座的銷售均同樣地進展良好，單位已分別於六月及十一月交付予業主。

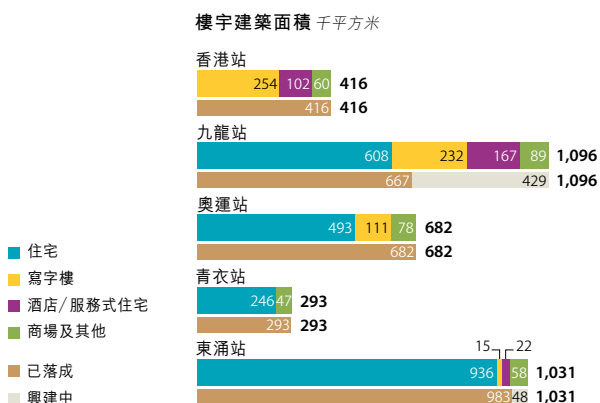
兩大發展項目君傲灣及都會駅（調景嶺站一期）分別於一月及六月竣工。位於將軍澳站五十五b區的發展項目君傲灣的商場君薈坊，已於一月竣工並於十一月正式開業，成為地鐵公司第六個商場。該商場由公司持有大部份權益。

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。為平衡風險及回報，以及考慮到市況，公司決定向益亞投資有限公司提供四十億港元免息貸款，以增加公司在該項目的資產攤分，而該貸款由長江實業（集團）有限公司提供母公司擔保。

公司於十一月把位於調景嶺站發展項目的商場，售予長江實業（集團）有限公司的一間附屬公司。

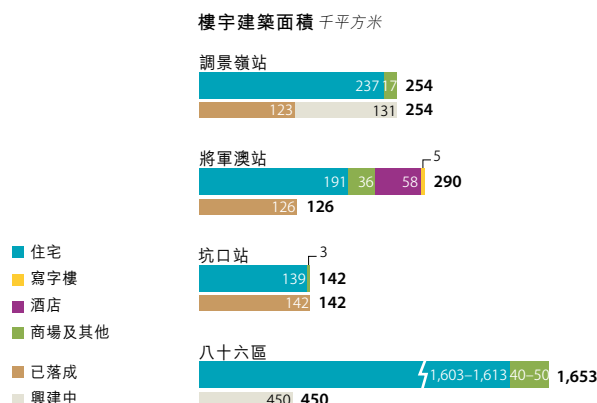
機場鐵路物業發展計劃及進度

二零零六年完成的主要項目為Elements及君滙港。



將軍澳綫物業發展計劃及進度

繼兩次成功的招標及經修訂計劃獲接納後，八十六區將有大量活動。



公司繼續致力改善八十六區的發展規劃，以配合市況變化及切合買家需要。經修訂的總綱發展藍圖已在十一月獲城市規劃委員會批准，其中改動包括將預留興建學校的地方改為休憩用地、改善行人接駁設施，以及為配合以後發展項目的需要而增加設計靈活性等。

將軍澳五十六區於二零零七年一月招標。該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。建議發展為一個包括酒店、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

由於租金上揚，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七千六百八十三平方米的君薈坊，而公司持有該商場的大部份權益，投資物業收入增長6.8%至十二億六千三百萬港元。一如往年，持續的改善措施令商場能發揮零售環境中的有利因素，如消費者的更大需求、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。續租及重新出租的平均租金上升16%。

隨著經濟增長及旅遊業暢旺，尤以上半年期間，零售商對優質零售樓面的需求令公司各商場保持100%出租率，只有綠楊坊例外，因為公司收回其四百二十七平方米的可出租樓面面積，以在二零零七年進行翻新工程。

公司全資擁有在東涌的五百零八平方米可出租樓面面積的街市於二月啟用。

公司擁有大部份權益的九龍站高級商場Elements一期，佔總樓面建築面積八萬二千七百五十平方米，預計二零零七年年底開業，海外及本地零售商對預租反應踴躍。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於三月啟用。

年底，公司的投資物業組合包括應佔總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，以及一千四百六十平方米的其他用途物業。

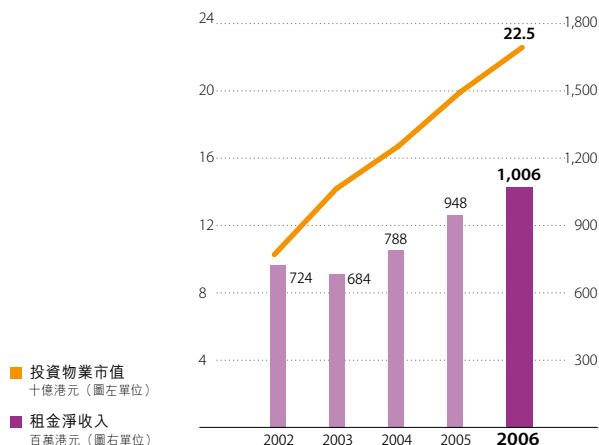
透過翻新工程及策劃完備的市場推廣活動，以提升商場的零售環境，此乃地鐵公司旗下物業的一大特色，公司二零零六年在這方面的工作持續進行，並獲得良好的市場反應。

德福廣場一期的大型翻新計劃已於十二月竣工，工程包括重新裝修店面、前庭、拱廊、地板及天花。此外，經過翻新的杏花邨街市亦於八月重新啟用。

公司於年內充分利用節日假期的推廣計劃，繼續提高公司旗下商場在零售商及消費者中的知名度，以進一步增強競爭力。公司根據消費者喜好調查提升商場租戶組合。年內加入的新租戶包括HMV、Hallmark、Ecco、MacLook、mi-tu、Giusto Dama、Panash、Mioggi、Fruits & Passion、Yamada Miyura、嚙越、2%時裝店、赤丸製麵所及Viva Halia Deli。

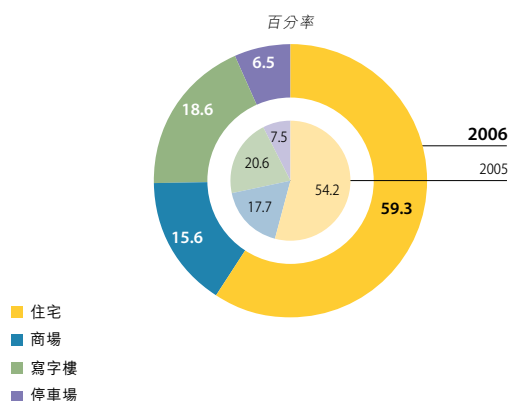
投資物業

由於租金上漲及公司投資組合中新增君薈坊，投資物業收入增加。



物業管理收入分佈

年內加入四千五百一十八個住宅單位及一萬六千五百四十六平方米商用物業至地鐵物業管理組合。





上圖公司的物業管理業務持續擴展

由於中環核心地段甲級寫字樓需求殷切，公司位於國際金融中心二期的十八層寫字樓年內保持100%租用率。

物業管理及其他服務

受惠於管理組合擴大，公司的物業管理收入較去年增長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，於二零零六年年底達至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，加上位於東涌的街市以及君薈坊二十四小時行人通道，令公司於香港管理的商業及寫字樓面達五十八萬二千零七十三平方米。

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	實際或 預計落成日期		
香港站 (國際金融中心)	新鴻基地產發展有限公司	寫字樓	254,186		已於 1998-2005年 分期落成		
	恆基兆業地產有限公司	商場	59,458				
	香港中華煤氣有限公司	酒店	102,250				
		停車場		1,344			
香港站小計			415,894				
九龍站	第一期 (漾日居)	永泰控股有限公司	住宅	147,547	1,332	已於2000年 落成	
		淡馬錫控股有限公司	停車場				
		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					
	第二期 (擎天半島)	環球投資(百慕達)有限公司		210,319	1,270	已於 2002-2003年 分期落成	
		九龍倉集團有限公司	住宅				
		會德豐有限公司	停車場				
		會德豐地產有限公司					
	第三期 (凱旋門)	新鴻基地產發展有限公司	聯邦地產有限公司	住宅	100,000	412	已於2005年 落成
			海港企業有限公司	過境巴士站			
				停車場			
	第四期 (君臨天下)	恒隆地產有限公司	住宅	128,845	864	已於2003年 落成	
	第五、六及七期 (Elements, International Commerce Centre)	新鴻基地產發展有限公司	停車場	82,750	1,743*	2006-2010年 分期落成	
			商場	231,778			
			寫字樓	72,472			
服務式住宅			95,000				
酒店			21,300				
住宅			1,050				
幼稚園							
九龍站小計			1,096,174				

* 車位實際數目有待確定。

國內業務

公司在國內的物業顧問、管理及相關業務，於二零零六年持續發展。

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用發展項目：總樓面建築面積十七萬平方米的商用及寫字樓發展項目「SOHO尚都」；總樓面建築面積六萬平方米的商用及寫字樓發展項目「建外SOHO」七期；及總樓面建築面積十七萬平方米的商用及寫字樓項目「朝外SOHO」。據此，公司在國內物業管理合約總數達到七份，物業總面積達一百零二萬零二百五十四平方米。

同樣在北京，地鐵公司與一發展商簽訂為期長達四十七年的租約，負責營運位於北京東城區總可出租樓面面積達一萬九千三百四十九平方米的商場。該商場經過全面重新翻修及定位後，易名為銀座Mall，截至年底已有近90%商舖租出。該商場已於二零零七年一月開幕。公司可選擇於租期首五年內按預定價格購買該商場，並於首五年屆滿後享有優先取捨權。

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	實際或 預計落成日期
奧運站					
第一期 (維港灣·滙豐中心· 中銀中心及奧海城一期)	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 嘉德房產發展有限公司	寫字樓 商場 住宅 室內運動場 停車場	111,000 14,900 169,950 13,219	1,380	已於2000年 落成
第二期 (柏景灣·帝柏海灣 及奧海城二期)	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 住宅 街市 停車場	47,500 220,050 1,100	932	已於2001年 落成
第三期 (君滙港)	新鴻基地產發展有限公司	住宅 幼稚園 停車場	103,152 1,300	264	已於2006年 落成
奧運站小計			682,171		
青衣站					
(盈翠半島及青衣城)	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 住宅 幼稚園 停車場	46,170 245,700 925	920	已於1999年 落成
青衣站小計			292,795		
東涌站					
第一期 (東堤灣畔·東薈城 及海堤灣畔)	恒隆集團有限公司 恆基兆業地產有限公司 新世界發展有限公司 新鴻基地產發展有限公司 太古地產有限公司	寫字樓 商場 酒店 住宅 幼稚園 停車場	14,913 48,298 21,986 275,479 855	2,037	已於 1999-2005年 分期落成
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.	商場 住宅 幼稚園 停車場	2,499 253,100 350	617	2002-2007年 分期落成
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 住宅 街市 幼稚園 停車場	4,996 407,300 508* 350	1,185	2002-2008年 分期落成
東涌站小計			1,030,634		
總計			3,517,668	14,300	

* 可出租樓面面積

將軍澳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		現況	實際或預計落成日期
			(平方米)	車位數目		
將軍澳站 五十七a區 (將軍澳豪庭)	新鴻基地產發展有限公司 南豐發展有限公司 恆基兆業地產有限公司 參明有限公司	住宅	26,005		於2000年 7月批出	已於2005年 落成
		商場	3,637			
		停車場		74		
五十五b區 (君傲灣及君薈坊)	新世界發展有限公司 周大福企業有限公司 黃氏實業私人有限公司	住宅	84,920		於2002年 1月批出	已於2006年 落成
		商場	11,877			
		停車場		249		
五十六區	新鴻基地產發展有限公司	住宅	80,000		於2007年 2月批出	2011年
		酒店	58,130			
		商場	20,000			
		寫字樓	5,000			
		停車場		363		
坑口站 (蔚藍灣畔及連理街)	信和置業有限公司 嘉里建設有限公司	住宅	138,652		於2002年 6月批出	已於2004年 落成
		商場	3,500			
		停車場		369		
調景嶺站 (都會駅)	長江實業(集團)有限公司	住宅	236,965		於2002年 10月批出	2006–2007年 分期落成
		商場	16,800			
		停車場		609		
將軍澳南站 八十六區(第一期)	長江實業(集團)有限公司	住宅	136,240		於2005年 1月批出	2008年
		商場	500			
		停車場		325		
		長者護理中心	3,100			
八十六區(第二期)	長江實業(集團)有限公司	住宅	309,696		於2006年 1月批出	2009–2010年 分期落成
幼稚園	800					
停車場		905				

將軍澳沿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)	預計車位數目	預計招標期間	預計落成日期
將軍澳南站 八十六區*	6–11	住宅 商場 停車場	1,153,764– 1,163,764 39,500–49,500		2007–2011年	2015年
				3,653(上限)		

* 尚待確定批地條款、規劃許可及相關法定程序。

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	實際落成日期
彩虹站 (清水灣道8號)	俊和集團有限公司	住宅 商場 停車場 泊車轉乘地鐵車位	19,138 2,400		於2001年 7月批出	已於2005年 落成
				54 450		

投資物業組合 (於二零零六年十二月三十一日)

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	40,075	–	100%
	停車場	–	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期	商場	19,411	–	50%
	停車場	–	136	50%
新界荃灣綠楊坊	商場	12,054	–	100%
	停車場	–	651	100%
香港杏花邨杏花新城	商場	18,710	–	100%
	街市	1,216	–	100%
	停車場	–	415	100%
青衣青衣城	商場	28,931	–	100%
	幼稚園	920	–	100%
	停車場	–	220	100%
	電單車停車場	–	50	100%
坑口連理街	商場	2,629	–	100%
	停車場	–	16	100%
	電單車停車場	–	1	100%
將軍澳君薈坊	商場	7,683	–	70%
	停車場	–	50	70%
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 — 國際金融中心二期 — 國際金融中心一期及二期	寫字樓	39,529	–	100%
	停車場	–	1,308	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%
新界東涌映灣園	街市	508	–	100%
九龍彩虹清水灣道8號彩虹泊車轉乘公眾停車場	停車場	–	54	51%
	電單車停車場	–	10	51%
	泊車轉乘地鐵車位	–	450	51%

註：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、奧海城及映灣園的物業批地租約期限至二零四七年六月三十日，其他物業批地租約均超過五十年，而位於彩虹泊車轉乘公眾停車場的物業批地租約期限至二零五一年十一月十一日，連理街的物業批地租約期限至二零五二年十月二十一日及君薈坊的物業批地租約期限至二零五二年三月二十七日。

待售物業 (於二零零六年十二月三十一日)

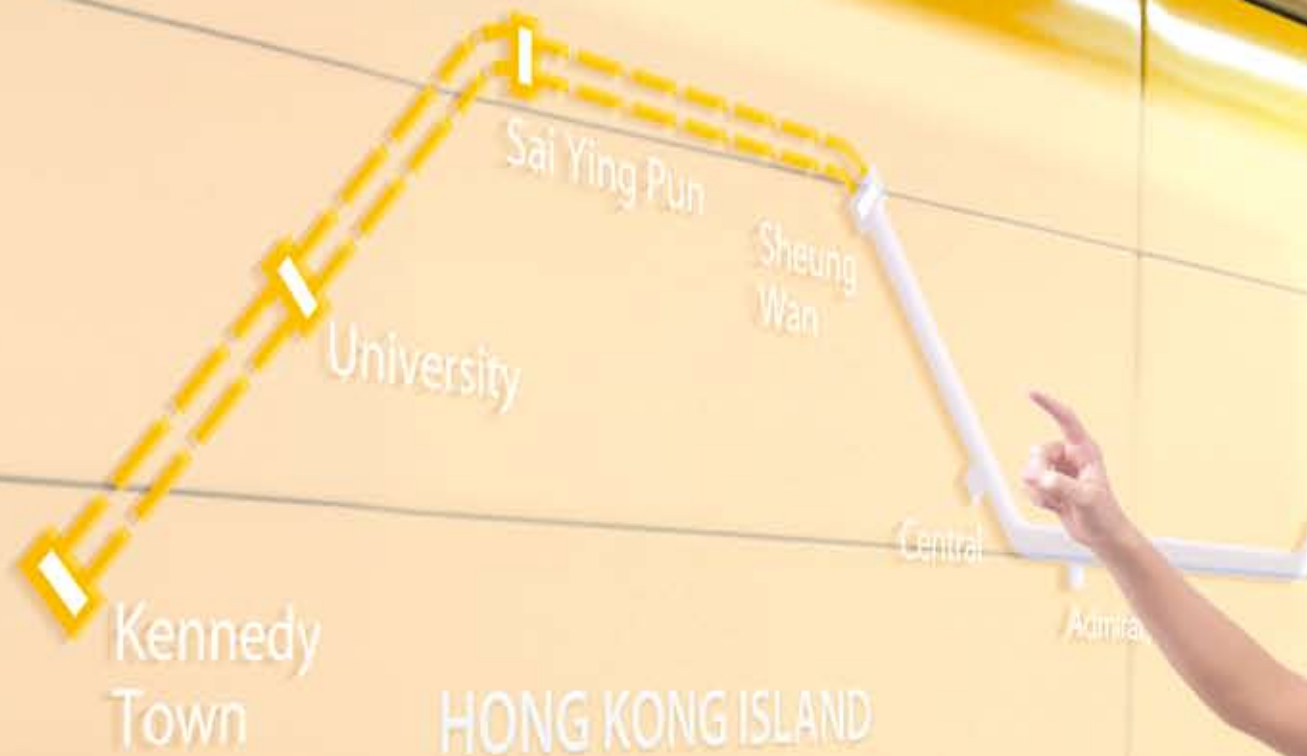
地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍海輝道十一號維港灣	住宅	301	–	40%
	停車場	–	579	40%
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	6,042*	–	40%
	停車場	–	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	–	117	40%
九龍柯士甸道西一號擎天半島	停車場	–	76	67.05%
九龍柯士甸道西一號凱旋門	住宅	16,829	–	38.5%
	停車場	–	133	38.5%
將軍澳坑口培成路十五號蔚藍灣畔	停車場	–	196	71%
	電單車停車場	–	18	71%
將軍澳唐俊街九號君傲灣	住宅	2,869	–	70%
	停車場	–	154	70%
	電單車停車場	–	25	70%
將軍澳景嶺路八號都會駅	住宅	18,360	–	72%
	停車場	–	217	72%
	電單車停車場	–	33	72%
將軍澳唐德街九號將軍澳豪庭	住宅	8,308	–	35%
	停車場	–	54	35%
	電單車停車場	–	4	35%

* 可出租樓面面積

管理物業 (於二零零六年十二月三十一日)

管理住宅單位數目	58,876個單位
管理商場及寫字樓面積	582,073平方米

香港網絡拓展項目



展望未來



主圖 西港島綫的修訂項目建議書於八月呈交政府
左圖 港島綫將伸延至堅尼地城

我們繼續開展各項改善及拓展現有網絡的項目，以維持在本地市場的增長

地鐵公司於二零零六年展開一系列項目的策劃及建造工程，以改善或拓展其現有網絡，讓我們為沿綫的市民提供服務。

車站及隧道項目 將軍澳南站

位於八十六區的新將軍澳南站建造工程進展平穩。公司於六月批出該項目的主要土木工程建造合約，包括建造一個兩層高地面車站、公共交通交匯處，及政府委託予公司的八十六區北面通道工程。相關機電工程合約於九月批出，安裝工程

預期於二零零七年較後時間動工。車站地下結構工程已於十月竣工，上蓋結構工程則已開始。為配合第八十六區第一個物業發展組合入伙時間，該項目計劃將於二零零九年第一季末竣工。

香港站延展掉車隧道

隨著政府於中環的工程按計劃進行，公司亦將香港站的掉車隧道伸延，令乘客享用機場快綫更加快捷可靠。隧道將根據與政府簽署的委託協議建造，我們預期該項目將於二零零九年下半年竣工。

考慮中的網絡拓展項目

西港島綫

西港島綫的初步設計研究已於二零零六年年中完成。公司於七月向政府提交刊憲草案的第一稿，並於八月向環境運輸及工務局提交修訂項目建議書。

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。

南港島綫（東段）

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。政府於二零零六年年初完成南區的旅遊及商業發展計劃評估，認為可將香港仔及鴨脷洲北部地區重新發展，以成為旅遊景點。為配合預期的南區居民交通需求，我們將繼續與政府進行商討，務求該項目獲批。

北港島綫

公司將繼續與政府討論北港島綫的選綫建議，此支綫將把現有東涌綫沿港島北岸伸延。此項目是灣仔填海計劃的其中一部份，將為新海旁區提供便利的鐵路服務，也紓緩港島綫的客流壓力。

行人通道

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。作為一個綜合性的客運中心及商業設施，翔天廊主要設施包括赤鱗角機場的第二客運大樓連同海關、入境和檢疫設施、旅遊巴士車站，及零售、餐飲和娛樂場地。

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評審。



右圖 西港島綫的初步設計於二零零六年年中完成



左圖 連接金鐘站與太古廣場三期的金鐘道行人隧道工程於二零零七年二月竣工

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。工程計劃於二零零七年第一季動工，計劃於二零零九年年初竣工。

地鐵公司在七月，就連接尖沙咀站大堂及凱悅酒店原址彌敦道第六十三號重建項目的兩個地下入口工程，向政府提交有關建議書。該工程於二零零七年年底動工，於二零一零年年初竣工。

為進一步方便市民進出尖沙咀站，公司計劃增建一條行人通道，連接車站北月台及鄰近發展項目的地下部份。公司於二零零七年二月開始設計該行人通道，預計於二零零九年年初動工，以及於二零一二年年初竣工。

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。

公司正在考慮於葵興站、九龍灣站、彩虹站、上環站及奧運站建新的行人通道。

海外拓展

地鐵公司於二零零六年在國際業務
拓展方面穩步向前

邁向國際

公司於二零零六年在國際拓展方面穩步向前，除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；另外，進一步在英國及歐洲大陸尋找機會。

中國內地

公司於北京地鐵四號綫項目的進展順利。該項目耗資人民幣一百五十三億元，其中約人民幣四十六億元或總投資的30%，是由一間公私合營公司承擔，而地鐵公司、北京市

基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司，分別持有該公私合營公司的49%、2%及49%股權；其餘70%是由北京市政府承擔，以用於徵收土地及土木工程。在該公私合營公司投資的人民幣四十六億元中，30%將由合作夥伴以股本出資，其餘70%則為兩項人民幣十六億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。



主圖 公司於中國內地的項目正進行前期準備工作

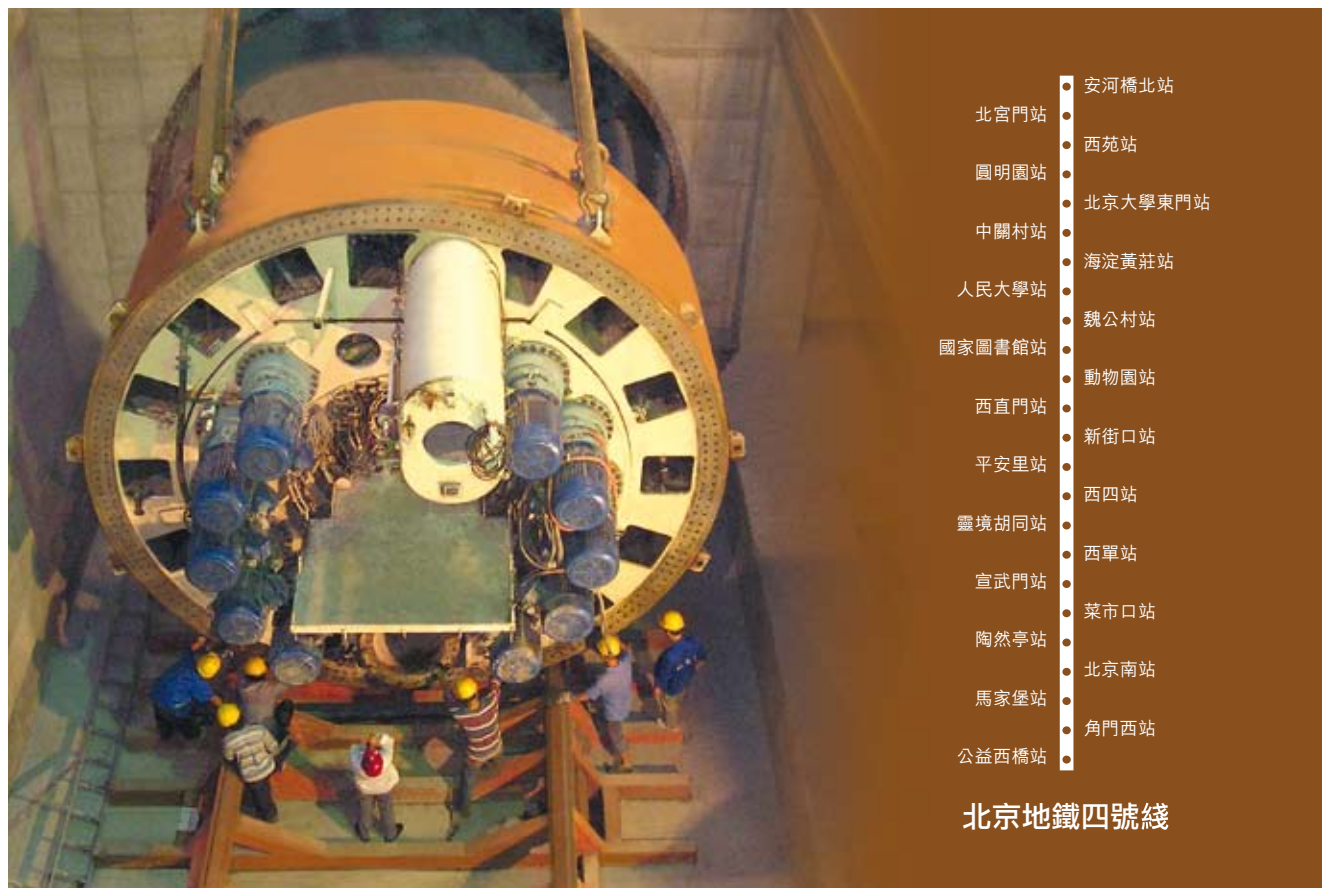
右圖 深圳市軌道交通四號綫項目的土木工程可隨即展開



公私合營公司與北京市政府簽署《特許經營協議》，以投資、建設及營運北京地鐵四號綫，為期三十年。公私合營公司於二零零六年達成多項重要里程碑：一月，繼獲國家發展和改革委員會（國家發改委）批准後，獲頒營業執照；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。北京地鐵四號綫全長二十九公里，設有二十四個車站，目前其中二十三個車站正在施工階段，工程進展符合預期。公司已確定營運進度目標及專責項目計劃。預期建造工程於二零零九年完成。

在深圳方面，公司正等待國家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、二期三十年。相關公用設施遷移及收地的工作已開始。公司的前期準備工作已接近完成，而土木工程可隨即展開。公司正在確定營運進度目標及一期的接管計劃。

公司亦在深圳、北京、杭州、武漢及蘇州等主要城市尋求其他類似項目，並取得進展。



上圖北京地鐵四號綫工程如期進行，二十三個車站現正在建設中



左圖北京地鐵四號線的特許經營、租賃及融資協議於四月簽署

歐洲

公司在歐洲的策略是繼續以尋求毋需投放大量資金的營運服務合約為目標。公司首先以英國及斯堪的納維亞(Scandinavian)市場為主，該等地區的公共交通私有化發展成熟，且在未來數年內將有多項全新專營權及專營權續期。公司亦將在德國等其他預期推行私有化的歐洲國家尋求商機。

公司於二零零六年十月與Laing Rail，聯合競投全新的倫敦鐵路專營權總成本服務合約。倫敦鐵路專營權將利用近郊內環的運輸網絡，為大倫敦地區西部、北部及東部各郡提供服務。倫敦鐵路專營權現時在逾六十英里的綫路上經營六十個車站，每年乘客量約為二千三百萬人次。Transport for London於十二月選擇兩名競標人提交該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。

地鐵公司於二零零六年十一月與瑞典國營客運鐵路公司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，該合約已批予現有專營權持有人。



團隊精神

地鐵公司素來在招攬和保留優秀人才方面均十分成功，令公司能夠提供優質服務、拓展業務及適應轉變。二零零六年，我們透過舉辦新增業務的職業發展活動和參與合併整合計劃，致力增強員工的才能及發展其潛力。

合併計劃與溝通

與九鐵的鐵路合併建議對員工意義重大，公司承諾在進行合併建議的過程中，公司將竭盡所能照顧所有員工的利益。我們致力就有關合併可能帶來的影響與員工進行溝

通。二零零六年四月，公司在緊接公佈合併事宜後三天內，舉行了約六十場簡報會，讓所有員工均有機會獲相關資訊和提問，並讓管理層聽取員工意見。

此後，公司透過行政總裁講話錄像、行政總裁及人力資源總監致全體員工的信函、簡報會、合併專設熱線及電郵等各種渠道，讓員工盡快了解最新進展。此外，公司亦與九鐵攜手出版合併聯合通訊。

除公開及坦誠的溝通外，我們亦於年內著手檢討兩家公司的人力資源政策、企業文化及工作習慣，積極為順利整合作出準備。過程包括與內部和對外各方緊密交流信息、詳細的影響分析及謹慎制定實施策略，以確保得到員工認同。具體措施包括公佈合併中確定的前綫職位，就主要聘用條款和組織架構與全體員工廣泛溝通，以及舉辦文化融合工作坊，深受員工讚許。

關懷社會

公司在二月獲香港社會服務聯會頒授「二零零五/零六商界展關懷」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及對社會的貢獻。公司於二零零六/零七年度獲得五個不同社會服務組織提名，再度榮獲此項殊榮。

是次獲獎，肯定了公司支持社區活動的方向，例如二零零五年十一月推行的「地鐵人·地鐵心」計劃，便為員工發起、組織和參與義工活動提供了支援。計劃於二零零六年合共舉辦了八十一個社區項目，參與義工逾一千五百名，為長者、低收入家庭兒童、身體殘障人士、智障人士及其他有需要人士提供協助。

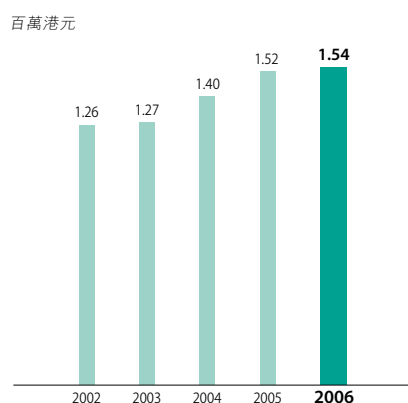
培訓及發展

公司於二零零六年繼續提供各方面的培訓，確保員工獲取所需技能。

為配合新的企業安全政策，公司制定了一項教育及培訓計劃，同時亦擴展了網上學習等教授途徑，進一步加強培訓效果。在客戶服務培訓方面，我們強調透過同理心聆聽技巧改善服務。

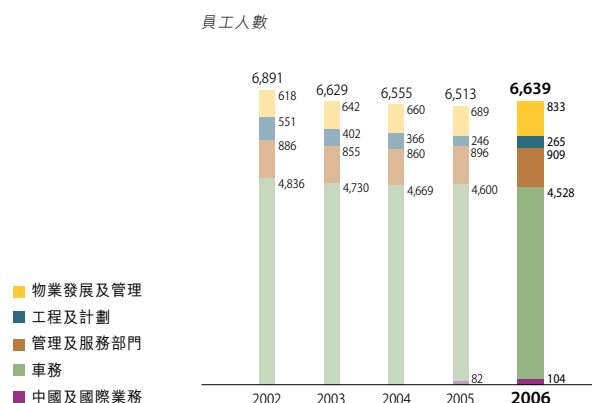
員工生產力-營業額與 鐵路營運員工人數之比率

員工生產力持續提升。



總員工人數

年內，公司員工人數有所增長，以支援公司在香港及海外的業務拓展。





上圖「地鐵人·地鐵心」計劃舉辦了八十一個社區項目，參與義工逾一千五百名。

公司年內在培訓發展方面所得成績，包括兩名公司學徒獲職業訓練局頒發傑出學徒/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師專業資格，有助公司發展中國內地的拓展策略。

培養領導人才

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，旨在透過嚴格的遴選程序、綜合發展計劃、跨職能實習及其他世界級實務守則，以持續培育潛質優厚的管理人員。

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) 從中國內地、香港及海外羅致優秀畢業生，然後透過一項包括跨職能實習為期三年的計劃進行培訓。

支援拓展業務

隨著公司在香港以外的業務迅速發展，公司於年內成立了一個專責部門，為這些拓展業務提供人力資源服務。

目前參與顧問服務、投資項目及海外業務拓展的人力，相等於一百七十名全職員工，其中逾三十人獲派駐在北京、上海、台灣、英國及其它地方。

公司經常為參與拓展業務的員工舉辦有關商務拓展的精修培訓課程及研習班，增強他們的知識與技能。

公司亦定期檢討政策，加強為調任境外員工提供的支援，並在年內實施「員工關懷及溝通計劃」(Stay-in-touch Employee Care & Communication Programme)，以加強這些員工與公司的溝通，確保他們與公司保持緊密聯繫。

二零零六年財務業績回顧

溢利與虧損

由於客流量增加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。平均車費上升是因為若干推廣計劃的變動及迪士尼綫啟用的全年影響。

由於航空旅客數量增加，以及博覽館站啟用後首年全年運作，令機場快綫客流量上升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機場快綫的整體平均車費降低3.4%至六十三點八五港元，抵銷了部分乘客增長帶來的收入。

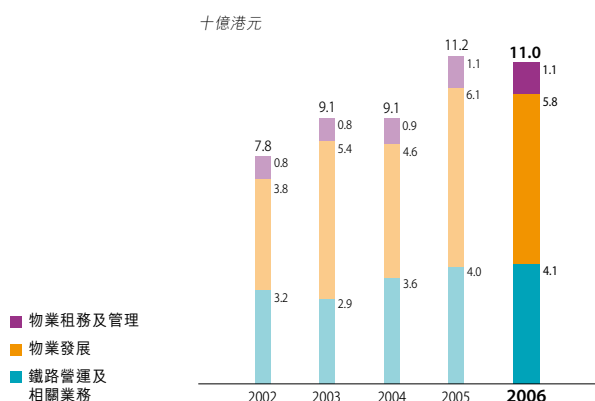
非車費收入增加5.1%至三十億一千八百萬港元，包括十六億零六百萬港元來自車站內商務及其他業務收入，以及十四億一千二百萬港元物業租務及管業收入。在二零零五年，一份電訊合約提前終止帶來了一項一次性收入。若不計算此項收入及其他在二零零六年與流動電訊網絡提升有關但金額較少的非經常性收入，非車費收入則增加7.7%。

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收入分別上升4.7%及13.7%。強勁的經濟、新引進的嶄新廣告形式，以及車站翻新計劃令車站商店範圍擴大，為這些收入增長作出貢獻。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影響有所下調。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，物業租務及管業收入增加7.3%至十四億一千二百萬港元。二零零六年，由於重新出租及續租租金上升、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和君薈坊的啟用，令租務收入增長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。

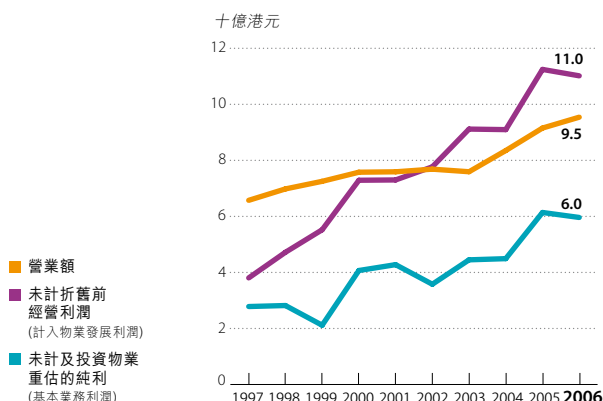
經營利潤來源

雖然物業發展利潤輕微下降，公司仍然維持良好的整體經營利潤。



淨業績

因物業發展利潤減少，以致基本業務利潤稍微下降。



年內，員工薪酬及有關費用上升2.4%，主要原因是薪金上調。由於與政府就二零零二年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%。若不計及此一次性收入，營運鐵路的地租及差餉則增加9.8%。由於非車費業務的增長，導致車站內商務及其他業務開支提高23.7%，而物業租務及管業開支亦上升31.1%，主要由香港的業務拓展及北京銀座Mall的開支所致。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，則導致項目研究及業務發展開支增加一億二千五百萬港元。年內，總經營成本上升7.1%至四十三億四千萬港元。

二零零六年的未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤，由二零零五年的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%。

二零零六年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，主要包括將軍澳站的君傲灣與將軍澳豪庭，及調景嶺站一期都會駅的盈餘攤分；東涌站藍天海岸與映灣園、奧運站君滙港及九龍站Elements確認入帳的遞延收益；和九龍站Elements新增樓面面積七千六百零九平方米的攤分物業。

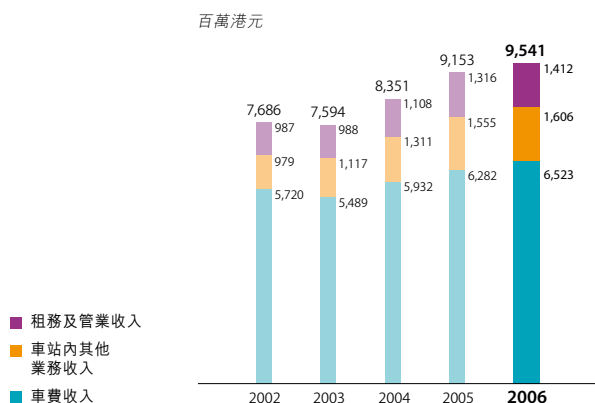
未計折舊前經營利潤為一百一十億一千八百萬港元，較二零零五年的一百一十二億四千六百萬港元輕微減少2.0%。在計入「昂坪360」與其他新增資產，及迪士尼綫與博覽館站於開幕後首年全年的折舊效應，再減去因若干已完全被計提折舊的資產停止折舊，本年度的折舊開支為二十六億七千四百萬港元，與二零零五年水平相若。

二零零六年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二零零五年的5.1%升至二零零六年的5.5%，而利息保障倍數則由二零零五年的七點六倍降至二零零六年的六點七倍。為符合有關投資物業重估的香港會計準則（「HKAS」）40的規定，公司在二零零六年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。而二零零五年除稅前的二十八億港元（除稅後為二十三億一千萬港元）亦已在損益表中確認。

公司分佔八達通控股有限公司的淨利潤為六千八百萬港元，較二零零五年增加70%。公司透過與合營公司夥伴建立共同控制實體競投英國西南鐵路專營權，分佔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。總計二零零六年集團純利減少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，較二零零五年減少8.2%。每股盈利由二零零五年的1.55港元相應減至二零零六年的1.41港元。

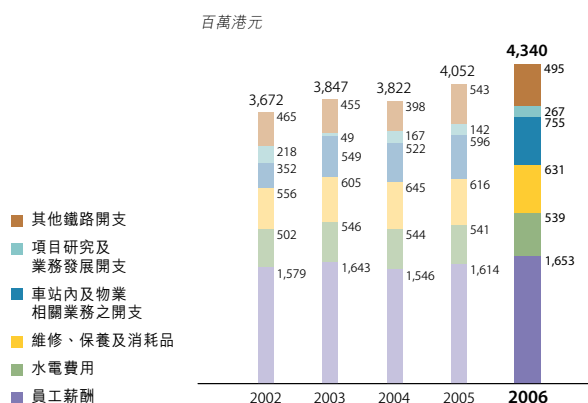
營業額

在公司的業務拓展及強勁經濟支持下，各項業務收入均有增長。



經營開支

因公司業務活動增加，令大部份成本項目上升。



不計及重估投資物業盈餘及其相關遞延稅項，集團的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，較二零零五年分別減少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。一如往年，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%。於二零零六年十一月八日，財政司司長法團同意延長收取股份作為應得股息（倘公司建議以股代息）的承諾，以確保公司在直至二零零九年十二月三十一日止的三個財政年度，以現金派發的應付股息總額不超過50%。

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。於二零零六年十二月三十一日，固定資產總值由二零零五年的一千零三十二億七千五百萬港元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、接收將軍澳君傲灣商場（君薈坊）與九龍站商場Elements七千六百零九平方米總樓面面積，以及「昂坪360」於二零零六年九月投入運作後，其建造成本撥入固定資產所致。

於二零零六年十二月三十一日，在建鐵路工程由二零零五年的十億零六百萬港元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。

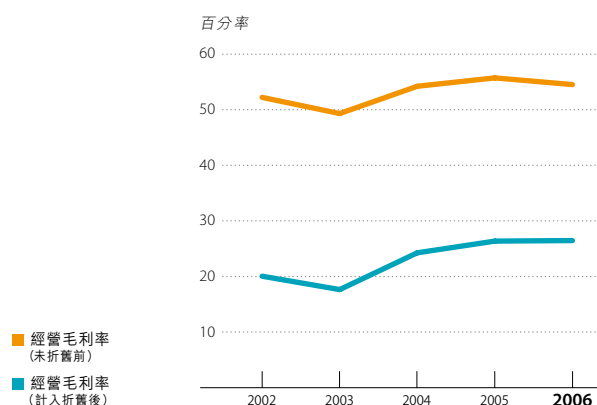
發展中物業指籌備物業發展地盤所產生的開支，減去已從發展商取得有關款項後的淨額。於二零零六年十二月三十一日的發展中物業由二零零五年的二十七億五千六百萬港元增至三十二億九千七百萬港元，主要由於提供予將軍澳八十六區二期發展商的免息貸款中的利息成本被歸入物業發展開支所致，惟部分增加的開支被來自該項目發展商的預付成本補償所抵銷。

待售物業由二零零五年的十三億一千一百萬港元增至二十億一千八百萬港元，主要包括將軍澳區君傲灣、將軍澳豪庭及都會駅，以及九龍站凱旋門的待售住宅單位。

於二零零六年十二月三十一日，按HKAS 39的要求而確認的財務衍生工具資產及負債，即財務衍生工具的公允價值分別錄得一億九千五百萬港元及五億一千五百萬港元，而二零零五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。

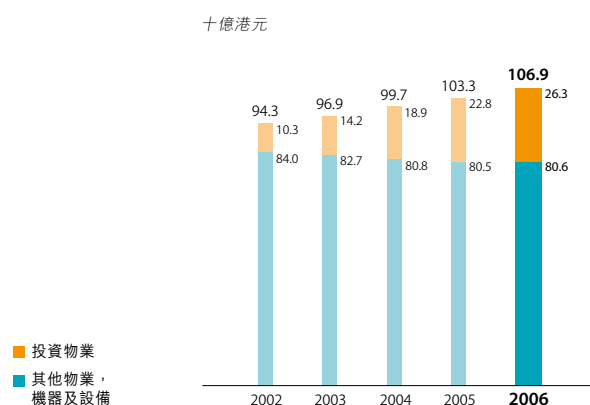
經營毛利率

自二零零三年以來，經營毛利率穩步增長。



固定資產增長

固定資產增長是由於重估投資物業盈餘、「昂平360」建造成本撥入固定資產、和接收君薈坊及部分Elements所致。



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、按金及預付款項由二零零五年的三十億九千五百萬港元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在資產負債表中確認。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，較二零零五年增加九千四百萬港元。年內取用的貸款額為八十四億二千八百萬港元，主要用於再融資用途。

遞延收益由二零零五年的三十五億八千四百萬港元減少至十六億八千二百萬港元，這主要由於根據物業建造進度及預售計劃把東涌站、九龍站及奧運站發展項目的遞延收益確認入帳所致。

遞延稅項負債由八十億一千一百萬港元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，當中已包括物業重估的稅務影響。

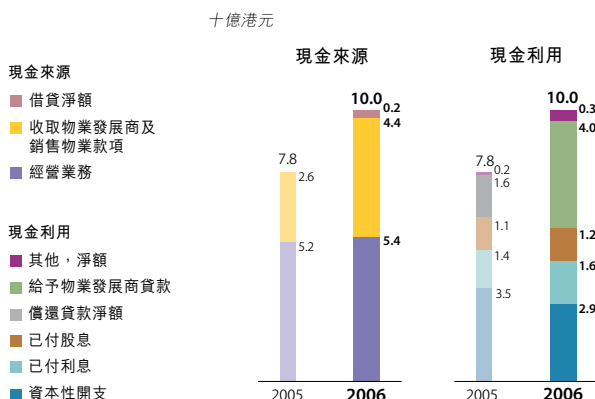
公司於年終的股本、股份溢價及資本儲備共增加十一億八千九百萬港元至三百八十六億三千九百萬港元，此乃由於代息股份及行使認股權而發行新股份所致。連同固定資產重估盈餘及其他儲備的增加二億五千三百萬港元，以及扣除股息後保留溢利增加的五十四億五千萬港元，股東應佔權益由二零零五年十二月三十一日的六百九十八億七千五百萬港元增至七百六十七億六千七百萬港元。因此，集團的負債權益比率由40.4%改善至二零零六年年終的36.7%，而淨負債權益比率則由39.9%下降至36.3%。

流動現金

年內，鐵路及相關活動的淨現金流入額由二零零五年的五十一億八千九百萬港元增至年內的五十四億港元，而來自物業發展項目及銷售物業的現金流入額，亦由去年的二十六億一千萬港元上升至四十四億港元。未計給予物業發展商的一次性四十億港元免息貸款前，資本性項目開支、利息開支、營運資金的變動及派付股息的現金支出達五十九億三千四百萬港元，而去年則為五十九億九千三百萬港元。因此，若不計及該一次性免息貸款，公司錄得淨現金流入額三十八億六千六百萬港元，二零零五年則為十八億零六百萬港元。若計入該一次性貸款，現金淨流出額為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。

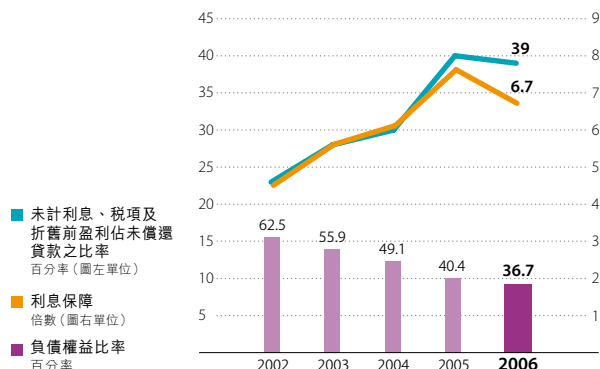
現金應用情況

與二零零五年淨現金流入相比，二零零六年有淨現金流出，主要是由於公司投資新項目，及給予物業發展商貸款所致。



債務償還能力

二零零六年未償還貸款輕微減少，而地鐵公司的債務償還能力保持高企，負債權益比率亦有所改善。



融資活動

新融資

於二零零六年上半年，由於美國聯邦儲備局持續透過提高聯邦基金目標利率進行緊縮政策，港元與美國利率同步上升。在聯邦基金利率達至5.25%，以及美國聯邦儲備局表明暫停緊縮政策後，香港利率亦得以穩定。年內，港元市場流動資金繼續充裕，吸引活躍股市及參予首次公開募股活動的資本流入。因此，年內港元利率一直低於美元利率。

集團於二零零六年利用港元市場資金過剩及利率較低的有利條件繼續專注於在港元市場上籌資。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%。

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。連同十五億港元定息中期票據，集團於年內共籌得資金四十一億港元。

截至二零零六年年底，集團共有總額達五十七億港元的尚未動用承諾銀行貸款，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

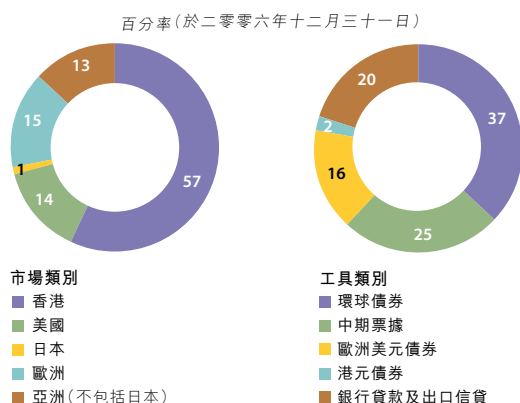
由於集團採用保守的定息及浮息債務組合，並能取得理想的定息融資，年內所受利率風險程度不大。因此，雖然自上半年起，短期利率大幅飆升，年度的平均借貸成本僅從二零零五年的5.1%微升至5.5%，而二零零六年利息開支總額，則因較高的平均利率及借貸金額上升四千九百萬港元至十五億二千四百萬港元。

風險管理

公司繼續根據其制訂的「理想融資模式」管理其融資及對沖活動，該模式旨在透過特定的理想定息及浮息債務組合、許可的貨幣風險水平、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。因此，公司能夠保持一風險充份分散的均衡債務結構，及能滿足將來資金需要的融資準備。

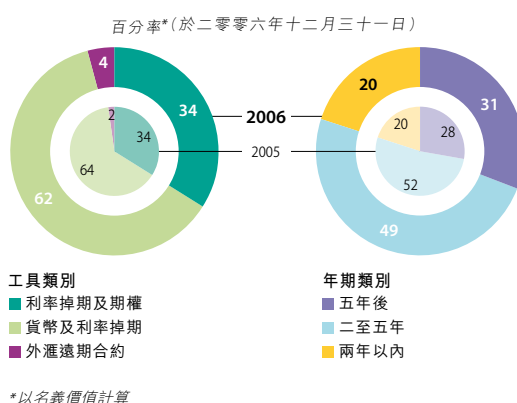
借貸來源

儘管香港是公司的主要市場，但公司的策略仍繼續分散資金來源，並保持在其他重要國際市場籌資的途徑。



利率及貨幣風險對沖工具的應用

地鐵公司經常運用財務衍生工具，並有嚴格的政策，只作對沖用途。



公司仍是香港積極以財務衍生工具管理債務組合的公司之一。根據公司政策，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。為監督及控制交易對手風險，公司政策規定交易對手必須獲A-/A3級或以上信貸評級，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」方法及「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

地鐵為香港首家獲得國際認可信貸評級的公司。憑藉良好的信貸基礎、審慎的財務管理及政府的支持，公司一直取得與香港特區政府看齊的信貸評級。

穆迪於五月根據其經修訂的「外幣信貸評級上限」(Foreign-Currency Ceilings)方法對區內企業進行全面審核後，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」。穆迪於七月將公司的展望由「穩定」調整為「正面」。

標準普爾於七月將公司的長期港元/外幣信貸評級由AA-提高至AA，並再確認公司的短期港元/外幣信貸評價為A-1+，展望為「穩定」。

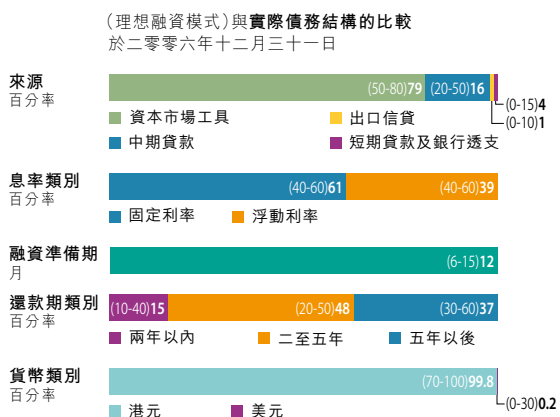
信貸評級	短期評級*	長期評級*
標準普爾	A-1+/A-1+	AA/AA
穆迪	-/P-1	Aa3/Aa3
評級投資中心(R&I)	a-1+/-	AA/AA

*分別為港元/外幣債項的評級

評級投資中心於八月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」。

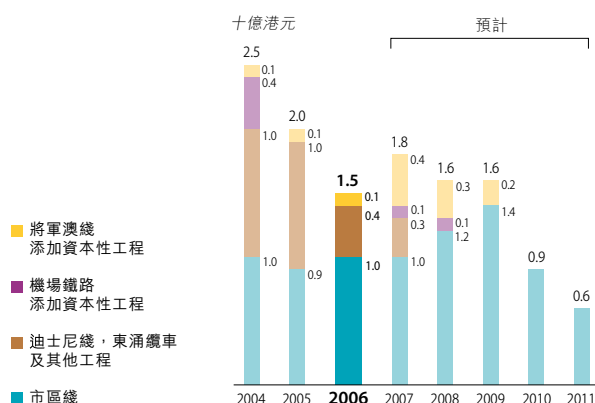
理想融資模式及債務結構

理想融資模式驗證公司在債務管理方面的審慎政策，並有助確保維持風險充分均衡的業務組合。



香港新支綫及現有鐵路投資

按現有鐵路及已承諾項目計算，二零零七年至二零零九年的資本性開支總額預計將達五十億港元。



財務策劃

公司繼續採用根據廣泛接納方法所制的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，以確保在當前業務及經濟條件，以及未來的可能變化下，該等假設仍審慎可行。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

公司目前的資本性開支預測包括三方面—分別為香港的鐵路及物業項目和海外投資。香港鐵路項目的資本性開支主要包括維修及提升現有鐵路系統基建，及新鐵路投資項目；物業

發展方面，主要包括Elements的裝修工程、將軍澳南站的準備工程及八十六區發展項目基建工程等開支。海外投資方面，主要包括深圳市軌道交通四號綫及相關物業發展的資本性開支，以及北京地鐵四號綫的股本投資。根據現時計劃，公司在二零零七年至二零零九年未來三年內的資本性開支，在本港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。鑒於公司財務狀況穩健及資本性開支負擔輕微，集團預期具有足夠的融資能力把握其他投資發展機會，例如香港的西港島綫、南港島綫，以及海外項目。

十年統計數字

56

地鐵有限公司

	2006*	2005*	2004*	2003*	2002*	2001*	2000*	1999	1998	1997
財務										
損益表										
百萬港元										
營業額	9,541	9,153	8,351	7,594	7,686	7,592	7,577	7,252	6,981	6,574
未計折舊前經營利潤	11,018	11,246	9,097	9,116	7,769	7,301	7,290	5,523	4,720	3,805
折舊	2,674	2,682	2,499	2,402	2,470	2,178	2,091	2,039	1,426	927
利息及財務開支	1,398	1,361	1,450	1,539	1,125	874	1,143	1,104	475	95
扣除遞延稅項後的 投資物業公允價值之增加 [†]	1,797	2,310	2,051	-	-	-	-	-	-	-
利潤	7,758	8,463	6,543	4,450	3,579	4,278	4,069	2,116	2,819	2,783
建議及已宣派之股息	2,328	2,299	2,259	2,215	2,161	2,118	500	-	-	1,252
每股盈利 港元	1.41	1.55	1.23	0.85	0.70	0.85	0.81	0.42	-	-
資產負債表										
百萬港元										
資產總值	120,421	113,666	106,674	102,366	101,119	98,126	92,565	87,250	82,104	75,428
貸款、融資租賃債務及銀行透支	28,152	28,264	30,378	32,025	33,508	31,385	27,203	23,177	16,897	10,875
遞延收益	1,682	3,584	4,638	5,061	6,226	8,411	10,403	13,776	15,970	16,705
股東應佔權益	76,767	69,875	61,892	57,292	53,574	53,893	50,355	45,115	42,601	41,815
財務比率										
百分率										
經營毛利率	54.5	55.7	54.2	49.3	52.2	53.4	51.7	48.2	47.3	53.7
非車費收入佔營業額百分率	31.6	31.4	29.0	27.7	25.6	24.6	24.6	22.2	22.1	21.0
負債權益比率	36.7	40.4	49.1	55.9	62.5	58.2	54.0	51.4	39.7	26.0
負債權益比率(撇除重估儲備)	37.1	40.9	49.3	63.3	71.1	66.4	62.2	58.5	45.0	31.3
利息保障 倍數	6.7	7.6	6.1	5.6	4.5	3.8	3.8	3.7	5.1	15.7
僱員										
管理及服務部門	909	896	860	855	886	930	966	1,031	1,317	1,104
車務	4,528	4,600	4,669	4,730	4,836	4,756	4,943	5,132	5,890	4,575
工程及計劃	265	246	366	402	551	978	904	918	1,111	2,380
物業發展及管理	833	689	660	642	618	567	519	456	468	427
中國及國際業務 [‡]	104	82	-	-	-	-	-	-	-	-
總計	6,639	6,513	6,555	6,629	6,891	7,231	7,332	7,537	8,786	8,486

* 綜合業績

† 新會計準則的要求

‡ 二零零五年新成立的部門

	2006*	2005*	2004*	2003*	2002*	2001*	2000*	1999	1998	1997
車務運作										
載客車卡行車公里總數 千計										
地鐵行車綫	115,784	114,449	114,364	112,823	103,318	96,751	92,199	94,704	94,260	84,258
機場快綫	20,077	17,122	16,081	15,227	19,467	19,458	19,557	19,394	9,011	-
總乘客人次 千計										
地鐵行車綫	866,754	857,954	833,550	770,419	777,210	758,421	767,416	779,309	793,602	811,897
機場快綫	9,576	8,493	8,015	6,849	8,457	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	2,523	2,497	2,403	2,240	2,261	2,231	2,240	2,284	2,326	2,382
機場快綫—每日平均	26	23	22	19	23	25	28	29	22	-
乘客平均乘搭公里數										
地鐵行車綫	7.7	7.6	7.7	7.7	7.6	7.4	7.3	7.4	7.4	7.4
機場快綫	29.7	30.4	30.2	29.7	29.9	29.8	29.7	29.9	31.2	-
每車卡平均載客量										
地鐵行車綫	58	57	56	53	57	58	61	61	62	71
機場快綫	14	15	15	13	13	14	16	16	14	-
佔專利公共交通載客量比率 百分率										
所有交通載客量	25.0	25.2	24.8	24.3	23.5	23.5	24.1	25.2	25.7	25.9
過海路綫載客量	60.9	61.2	59.6	58.7	58.2	57.4	57.9	60.3	61.9	64.2
佔交通載客量比率 百分率										
往/返機場	23	22	21	23	25	27	28	32	25	-
每車卡公里之港元(全綫服務)										
車費收入	48.0	47.7	45.5	42.9	46.6	49.3	51.1	49.4	52.7	61.6
鐵路經營開支	22.1	22.8	22.3	22.5	22.8	24.6	26.8	27.3	29.2	29.5
鐵路經營利潤	25.9	24.9	23.2	20.4	23.8	24.7	24.3	22.1	23.5	32.1
每名乘客之港元(全綫服務)										
車費收入	7.44	7.25	7.05	7.06	7.28	7.46	7.35	7.14	6.82	6.39
鐵路經營開支	3.43	3.47	3.45	3.70	3.57	3.72	3.85	3.94	3.78	3.06
鐵路經營利潤	4.01	3.78	3.60	3.36	3.71	3.74	3.50	3.20	3.04	3.33
安全表現										
須呈報事故數目 [^]	826	748	701	641	690	686	748	859	842	814
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	0.94	0.86	0.83	0.82	0.88	0.89	0.96	1.09	1.05	1.00
公司及承建商的員工意外事故次數	23	31	25	33	24	39	36	49	65	54

[^] 根據地下鐵路規例，須呈報事故是指凡影響鐵路處所、機械裝置及設備或直接影響人(受傷或沒有受傷)，並須向香港特別行政區政府環境運輸及工務局局長呈報的事故。此等事故包括自殺/企圖自殺、侵入路軌、以至在扶手電梯、升降機及行人輸送帶上發生的意外。

投資者與地鐵公司

地鐵公司致力與廣泛的機構及零售投資者保持良好關係。我們相信，透過與投資者持續及主動對話，清晰傳達公司策略、業務發展及前景展望，可以提升股東價值及投資者對公司信譽的理解。

為確保這些訊息能準確有效地傳達，公司會定期、全面和迅速地提供一切可能影響我們股東、貸款人及債券持有人利益的公司發展資料。

過去在國際資本市場的二十年，地鐵公司展示出高水平的公司管治與披露，並獲公認為亞洲區內在投資者關係方面表現出色的典範。

與機構投資者的溝通

我們在積極發展投資者關係上的努力，使地鐵公司成為區內最廣為人知的公司之一。目前有多家主要本地及國際研究機構，定期編撰有關地鐵公司的報告，而我們亦是廣泛機構投資者的研究對象。

管理層繼續竭力與投資界維持公開的對話渠道，以確保他們對公司及其業務與策略有透徹的了解。二零零六年，公司參與四次大型投資者會議，並舉辦其他非交易性質的投資者路演。管理層曾訪問倫敦、紐約、三藩市、波士頓及新加坡等主要國際金融中心，會見機構投資者。二零零六年內，公司與機構投資者及研究分析員進行逾二百七十次會面。

零售股東優惠計劃

地鐵公司非常珍惜零售股東給予公司的長期支持。繼去年成功推出股東優惠計劃後，公司於二零零六年再推出四項優惠，讓股東可享受各類專有權益，其中包括在地鐵購物商場消費達指定最低金額可換領購物現金券、提供機場快綫及迪士尼綫折扣等。

獲取資訊

為確保所有股東均可平等及適時地獲得公司的重要資訊，地鐵公司充份利用公司網站傳遞最新資訊。公司的年報備有中英文的摘要版及原文全版，股東可根據需要，選擇收取不同版本的年報。此等報告連同其他證券交易所的檔案，亦可於公司網站查閱。二零零六年，網站的投資者關係部份已升級，增加更多資訊，例如過往每月乘客量數字以及業績公佈網上廣播等。

公司設有專責熱線解答零售股東的查詢，於二零零六年，共處理逾三萬七千個電話查詢。

公司於年內鼓勵股東選擇以電子方式接收公司通訊資料，以支持公司在可持續發展方面的承諾。

指數認可

地鐵公司作為香港市場內其中一高市值及高流通量的藍籌股，地位已於早年被納入多項重要基準指數而獲得肯定。公司目前為恒生指數、摩根士丹利綜合指數，及富時環球指數系列的成份股。

自二零零二年以來，憑藉我們於企業社會責任和可持續發展方面的努力及所取得的成就，公司已持續獲得道瓊斯可持續發展指數及富時社會責任指數的確認。地鐵公司繼續成為香港少數能夠符合並維持該等規定公認標準，並納入其指數內的公司。

市場認可

公司二零零五年年報在香港管理專業協會所舉辦的二零零五年最佳年報獎比賽中，獲得一般類別的銀獎，這是公司年報連續第十八年獲得該組織的嘉許。二零零六年，公司獲IR雜誌授予「高度評價 — 最佳投資者關係大獎 — 香港大型企業」及「卓越投資者關係」證書。

主要股東資料**二零零七年度財政紀要**

二零零六年度業績公佈	三月十三日
二零零六年度末期股息截止登記日期	四月四日
股份截止過戶日期	四月十日至四月十七日 (包括首尾兩日)
股東週年大會	六月七日
派發二零零六年度末期股息日期	六月二十六日或前後
二零零七年度中期業績公佈	八月
派發二零零七年度中期股息日期	十月
財政年度結算日	十二月三十一日

主要營業地點及註冊辦事處

地鐵有限公司，在香港註冊成立及營業
香港九龍灣德福廣場地鐵大廈
電話：+852 2993 2111
傳真：+852 2798 8822

網址

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，並由摩根大通銀行保薦，以美國預託證券Level 1 Programme的形式在美國買賣，亦同時在倫敦國際交易議價板(London International Bulletin Board)報價。

普通股(截至二零零六年十二月三十一日)：

已發行股份	5,548,613,951股
香港特區政府的持股量：	4,249,276,330股(76.58%)
自由流通量：	1,299,337,621股(23.42%)

面值	每股一港元
市值： (截至二零零六年十二月三十一日)	一千零八十五億 三千一百萬港元

股息政策

視乎公司財務表現，我們預計於每個財政年度派發兩次股息，分別約於十月及六月派發中期及末期股息，而中期股息約佔全年派發總股息的三分之一。

每股股息(港元計)

二零零五年度末期股息	0.28
二零零六年度中期股息	0.14
二零零六年度末期股息	0.28

美國預託證券Level 1 Programme

普通股對美國預託證券比率	10:1
託存銀行	JPMorgan Chase Bank 40th Floor, One Chase Manhattan Plaza New York, NY 10081 USA

指數成份股

地鐵有限公司為下列指數的成份股：

恒生指數系列
摩根士丹利綜合指數系列
富時環球香港指數
富時社會責任環球指數
道瓊斯可持續發展環球指數

股份代號**普通股**

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66 HK

美國預託證券Level 1 Programme MTRJY

二零零六年度年報

是份公司年報備有中英文版，股東可致函：
香港皇后大道東一八三號合和中心四十六樓
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/中期報告書及帳項均可在網上查閱，
網址：www.mtr.com.hk

股東查詢

公司在辦公時間設有查詢熱線服務：
電話：+852 2881 8888

投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：
香港九龍灣德福廣場地鐵大廈
地鐵有限公司 投資者關係部
電郵：investor@mtr.com.hk

地鐵公司的可持續發展過程不斷茁壯成長，我們是首間亞洲企業及唯一公共運輸機構，將對社會的承諾演變成推動企業業務發展的動力。我們的目標是透過專注策略、領先成本及增值，達致可持續的競爭優勢，為現有業務相關人士創造價值。回顧二零零六年，我們進一步將可持續發展融入公司的營運活動之中。

可持續發展促進業務發展

地鐵公司在二零零四年實施「鑽石策略長遠目標」(Diamond Strategic Vision)，將可持續發展及企業社會責任融入公司的各個運作層面。

我們以此策略性長遠目標作為業務發展的框架，把社區、程序、策略及以人為本融入企業理念。目標是鼓勵員工採用最佳應用守則，在工作中貫徹靈活彈性、發揮創意及積極進取的企業精神，為我們致力尋求業務發展機會及為業務相關人士創造價值提供框架。

公司已在成本削減/優化計劃中制定合理的風險管理程序及系統，並在公司的企業風險管理活動中實施。對於現有業務相關人士，我們與他們維持最佳的關係、積極溝通，以達到共同目標。

因此，公司成功在前線營運中維持最佳實務。我們會繼續鼓勵員工在工場決策及實務中採取對社會負責任的態度，旨在透過我們的服務，改善香港的生活及工作環境。

國際公民責任

地鐵公司在企業監管及資源運用方面一直致力成為克盡社會責任的企業，對履行社會責任不遺餘力。二零零六年，我們正式採納「地鐵公司氣候轉變政策」，以公共交通國際聯會(UITP)所制訂首份有關氣候轉變的政策為基礎。地鐵公司目前擔任公共交通國際聯會可持續發展委員會的主席，積極參與和推動氣候轉變方面的事務。

我們致力緩和氣候轉變帶來的風險，也積極按情況作出適合的改變。我們致力成為全球業界中資源效益最高及最具生態可持續發展能力的公司之一，可以持續為香港市民提供世界級的鐵路和物業服務。

國際認可

作為一家上市公司，地鐵公司是恒生指數、摩根士丹利綜合指數及富時環球香港指數等世界級指數的成份股。我們很高興被納入道瓊斯可持續發展環球指數、富時社會責任環球指數和Ethibel等世界級可持續發展指數。我們每年亦使用「國際都市鐵路聯會」(CoMET)、「世界經濟論壇企業公民運動」及「全球報告倡議組織」的最佳應用守則來編製可持續發展報告。

由英國智庫SustainAbility聯同聯合國環境計劃及標準普爾在Global Reporters 2006調查中，地鐵公司於全球最佳可持續發展報告的百大企業榜上榮列第七位。憑著地鐵公司素來在可持續發展報告、企業管治及業務策略的卓越表現，我們成為Global Reporters 2006調查中獲全球十大排名的首家亞洲企業和唯一一家公共運輸機構。同時，我們也是十間公司內兩家非經濟合作暨發展組織成員之一。

地鐵公司的氣候轉變政策

公司的氣候轉變政策是以公共交通國際聯會近期所制定的相關政策為指引。政策旨在積極正面影響全球環境。公司擬將政策應用於我們各個市場之所有業務中，尤其是中國內地的業務。

根據政策而採取的主要行動包括：

- 評估氣候轉變帶來的風險和機會
- 實施緩解風險的行動
- 有目標而持續地減少直接排放二氧化碳
- 影響我們的能源供應商對氣候轉變課題的處理
- 每年就成果作報告

公司管治應用守則

為符合股東利益，公司致力實行高水平的公司管治以及選定和落實最佳守則。本報告書說明公司如何應用《上市規則》附錄十四所載《企業管治常規守則》（「守則」）的各項原則。

截至二零零六年十二月三十一日止年度內，公司一直遵守守則規定，惟就守則條文第A.4.1條而言，公司非執行董事並無特定任期，但須按公司章程細則第八十七條及八十八條，於公司股東週年大會上輪流退任及重選（根據地鐵條例第八條獲委任者除外）。由於目前有九名董事須遵守輪流退任之規定，彼等之中三分之一須在公司每一屆股東週年大會上退任（須由股東重選），故實際上各董事獲委任之年期約為三年。

董事局

公司整體業務由董事局負責管理。董事局根據章程細則及董事局採納的規程，授權執行總監會管理公司的日常事務，而董事局本身則專注處理可影響公司整體策略方針、財務及股東的事項，其中包括財務報表、派息政策、會計政策的重大修改、每年營運預算、若干重要合約、未來發展策略、重大融資安排及重大投資、風險管理策略、庫務政策及車費結構。

董事局由十一位成員組成，包括一位執行董事（即行政總裁）及十位非執行董事，其中六位為獨立非執行董事。在此方面，公司已超越《上市規則》之規定，要求每間上市公司的董事局至少包括三位獨立非執行董事。

於董事局決定將主席兼行政總裁的職位分拆後，董事局成員之一，錢果豐博士由二零零三年七月二十一日起獲委任為公司的非執行主席，任期為三年。於二零零六年七月，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，任期由二零零六年七月二十一日至二零零七年七月三十一日。

周松崗先生由二零零三年十二月一日起獲委任為公司的行政總裁，任期為三年；於同日，亦獲委任為董事局成員；其出任為公司行政總裁的合約自二零零六年十二月一日起續期三年。

另外兩位非執行董事（即環境運輸及工務局局長與運輸署署長）由香港特區行政長官委任，而另外一位非執行董事馬時亨先生是香港特區政府的財經事務及庫務局局長。香港特區政府透過財政司司長法團持有公司已發行股本約百份之七十六。

來自不同商業及專業背景，各非執行董事均積極向董事局提供其寶貴經驗，以提升公司及其股東的最佳利益。另一方面，各獨立非執行董事均致力確保董事局維護公司全體股東的利益，並客觀冷靜地考慮相關問題。公司已收到各獨立非執行董事根據《上市規則》要求，有關其獨立性之確認書，並繼續認定其獨立身份。

各董事均確保付出足夠時間及精神處理公司事務。董事須每年兩次披露其於公眾公司或組織擔任職位的數目及性質，其他重大承擔及其公司或組織名稱。

董事局及執行總監會成員的個人簡歷載於第七十至七十四頁。雖然運輸署署長（黃志光先生）及環境運輸及工務局局長（廖秀冬博士）由香港特區行政長官任命，馬時亨先生由財政司司長法團任命，而方敏生女士擔任多個政府諮詢委員會會員，但董事局及執行總監會成員之間概無任何關係（包括財務、業務、家屬，或其他重大或相關的關係）。

按公司章程細則允許，公司已投保董事與高級職員責任保險，對此公司董事局成員及其高級職員均無須承擔此保單所列明之免賠額。

主席及行政總裁

主席及行政總裁的職位各不相同且相互獨立（請參閱本頁有關委任錢果豐博士為公司的非執行主席及周松崗先生為公司的行政總裁及董事局成員）。非執行主席負責主持及管理董事局的運作，以及監察行政總裁及執行總監會成員的表現。除確保公司能適時向董事局提供充份的業務訊息外，主席亦確保非執行董事在董事局會議上作出有效貢獻。作為執行總監會會長，行政總裁需在管理公司業務方面向董事局負責。

主席於二零零六年三月七日在沒有執行總監會成員（包括行政總裁）出席的情況下，與所有非執行董事舉行會議，討論董事局的責任、董事局會議程序及執行總監會成員的表現。主席亦於二零零七年三月十三日舉行另一次會議。

董事局會議程序

董事局定期舉行會議，而董事局所有成員均獲完整及適時的相關資料，並在有需要時可按照已核准的程序，獲取獨立專業人士的意見，費用由公司支付。董事局的定期會議的起草議程由法律總監及秘書編製，並經公司主席核准。倘若董事局成員希望將某事項列入會議議程中，須在有關董事局會議之前至少一週通知主席或法律總監及秘書。法律總監及秘書一般在每年第三季訂定下年度董事局會議日期，並經主席批准。

在每次董事局定期會議上，執行總監會成員與高級經理一同向董事局匯報業務，包括營運、項目進展、財務表現、公司管治及前景。行政總裁亦向董事局提交其執行摘要，集中匯報公司的整體策略及重要事宜。此等報告，連同於董事局會議的討論一併提供的資料，有助董事局所有成員在知悉符合公司利益的情況下作出決策。議程連同董事局文件的全文將在董事局會議擬定日期前至少三日送達。

所有董事局成員均可獲得法律總監及秘書的意見及服務，而法律總監及秘書負責確保遵守適當的董事局會議程序，並就所有公司管治事宜向董事局提出意見。董事局成員亦可於其認為必要的情況下，與所有執行總監會成員直接接觸。

董事局在二零零六年共舉行八次會議。在三次會議上，無利益衝突的董事局成員商討公司與九廣鐵路的合併建議事宜。此外，無利益衝突的董事局成員在年內就合併建議事宜舉行了兩次特別會議。環境運輸及工務局局長以及財經事務及庫務局局長馬時亨先生應邀出席其中一次特別會議，表達政府就合併建議的觀點。彼等在無利益衝突的董事局成員討論相關事宜之前退席。執行總監會有關成員亦在董事局會議上，報告其他與合併建議相關事項之最新情況（例如立法會法案委員會會議及其他內部整合活動，包括員工簡報會及新委員會的成立的進展）。

董事局各成員的出席記錄列載如下：

董事	2006年董事局會議出席次數
非執行董事	
錢果豐博士(主席)	10/10
運輸署署長 (黃志光)	8/8
環境運輸及工務局局長 (廖秀冬博士)	8/8*
*三次會議由不同替代董事代為出席	
馬時亨	8/8†
†五次會議由不同替代董事代為出席	
獨立非執行董事	
張佑啟教授	8/10
艾爾敦	9/10
方敏生	9/10
何承天	8/10
盧重興	10/10
施文信	7/10
執行董事	
周松崗(行政總裁)	10/10

董事局會議記錄由會議秘書編製，記錄董事局所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括董事局成員提出的任何關注事宜或表達的相反意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予所有董事局成員以供表達意見。按核准的程序，董事局在其後召開的會議上正式通過會議記錄草稿。如董事局成員對會議記錄草稿有任何意見，可在其後召開的會議上討論，有關達成的協定將於該會議記錄中匯報。董事局會議記錄由法律總監及秘書備存於公司註冊辦事處，以供董事局所有成員查閱。

董事局成員的委任、重選及罷免

任何人士可於任何時間，由股東於股東大會或由董事局按公司提名委員會推薦獲委任為董事局成員。經董事局委任的董事必須於獲委任後的首屆股東週年大會上退任。以此途徑退任的董事可於股東週年大會上膺選連任，惟不計入決定輪流退任董事之人選及人數內。透過上述兩種方法獲推選及委任的董事，均可膺選連任或重新委任。三分之一（倘董事人數並非為三之倍數，則按最接近該數目及少於三分之一）的董事必須在公司股東週年大會上輪流退任。

香港特區行政長官可根據地鐵條例第八條委任不超過三名人士為「增補董事」。透過上述途徑獲委任的董事只可由香港特區行政長官撤任。該等董事不受任何輪流退任規定的管限，亦不計入必須輪流退任的董事人數內。在所有其他方面，「增補董事」在任何情況下應被視為與其他董事無異。行政長官已委任環境運輸及工務局局長以及運輸署署長為「增補董事」。由於目前有九名董事須遵守輪流退任之規定，彼等之中三分之一須在公司每一屆股東週年大會上退任（須由股東重選），故實際上各董事獲委任之年期約為三年。

各董事於獲委任為董事局成員時，均獲提供有關公司主要業務營運及實務的全面介紹以及董事手冊。其中，董事手冊不僅列載一般法律（普通法及法例）以及《上市規則》賦予董事的一般及特定職責，亦列載董事局各委員會之職權範圍。董事手冊不時作出更新，以反映該等範圍的最新發展。

為協助董事之持續專業發展，法律總監及秘書向董事建議參加相關研討會及課程。有關培訓的費用由公司承擔。

問責性

董事局成員負責編製公司及集團的帳項。截至二零零六年十二月三十一日止之帳項是按持續經營準則編製，並真實及公平反映公司與集團的事務狀況及集團於年內的利潤和流動現金狀況。於編製截至二零零六年十二月三十一日止年度的帳項時，董事局成員選擇適當的會計政策，並連貫應用於以往財政期間（截至二零零六年十二月三十一日止的帳項附註披露的新及經修訂會計政策除外）。關於各項判斷及估計，均已作出審慎合理的評估。外聘核數師的職責載於第八十六頁。

為此，呈交董事局的帳項均已由執行總監會成員審閱。於編製年報、中期報告及帳項時，財務部負責與外聘核數師及審核委員會跟進查核事宜。此外，公司所採納的新會計政策及經修訂會計政策及規定均在採納前經審核委員會討論及批准。

董事局委員會

作為良好公司管治的重要部份，董事局已成立下列董事局委員會，以監督特定公司事務。各委員會均完全由應邀出任的非執行董事組成。各審核、薪酬及提名委員會受其各自職權範圍的管治，有關詳情請查閱公司網站：www.mtr.com.hk。

為顧及少數股東的權益及確保良好的公司管治，董事局就公司與九廣鐵路的合併建議設立董事局獨立委員會（「獨立委員會」）。獨立委員會受其職權範圍約束，由公司全體獨立非執行董事組成，並由何承天先生擔任主席。

所有委員會均獲提供充足資源以履行其職責。

審核委員會

審核委員會由三位非執行董事組成，其中兩位為獨立非執行董事。委員會成員為施文信（主席）、張佑啟教授，以及運輸署署長（黃志光）。委員會成員概不屬公司外聘核數師畢馬威會計師事務所的合作夥伴或前合作夥伴。財務總監、內部審核部主管及公司外聘核數師代表預期會列席委員會會議。委員會亦可酌情邀請其他人士列席會議。委員會通常每年舉行四次會議，必要時外聘核數師或財務總監可要求舉行會議。

依據其職權範圍，審核委員會的職責包括以下的財務及成效事務，其中包括監督與外聘核數師的關係、檢討公司財務資料，以及監督公司的財務申報系統及內部程序。於核數工作開始前，委員會與外聘核數師討論其核數與申報的性質及範圍。除預先批准所有核數服務外，委員會亦預先批准非核數服務，以遵守相關法律規定。委員會主要負責向董事局建議外聘核數師的任免，以及外聘核數師的薪酬及任期。對於公司財務資料，委員會監察財務報表、年報、中期報告及帳項，連同初步業績公告及有關公司公開披露的財務資料的其他公告的完整性。處理財務資料時，委員會與董事局及執行總監會（包括財務總監）聯繫，並進一步與外聘核數師及內部審核部主管會面。除考慮因審核產生的事宜外，委員會亦會討論核數師私下或與執行董事及任何其他人士一起提出的任何事宜。委員會需至少每年檢討一次公司財務控制系統、內部監控及風險管理系統的成效，並向董事局匯報已進行有關檢討，使董事局可監察公司的整體財務狀況並保障其資產。此外，委員會亦檢討內部審核部主管的定期報告，以及跟進主要行動計劃的建議。委員會可在與主席及行政總裁進行協商（或獲得其批准）後，選擇將任何課題作為審核公司任何業務或營運的效率、成效或價值的主題，然後審閱有關審核報告，並向董事局提出建議。

委員會主席負責於每次委員會會議後編製報告，向董事局匯報委員會的活動及提出所出現的問題。

審核委員會會議記錄由會議秘書編製，記錄委員會所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括委員會成員提出的任何關注事宜或表達的相反意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予委員會成員以供表達意見，而最終定稿則發送至委員會成員以備記錄，且會議記錄備存在公司註冊辦事處，以供委員會成員查閱。下一年度會議議程項目於每年最後一季制定，以供委員會成員參考並提出意見。委員會主席對委員會定期會議議程作出最終決定。

審核委員會在二零零六年舉行四次會議。委員會於二零零六年的主要工作包括：

- 檢討及建議董事局批准二零零五年年報與帳項及二零零六年中期報告與帳項；
- 檢討公司內部監控系統；
- 核准二零零六年審核計劃，檢討內部審核部編製的定期報告；及
- 預先批准二零零六年由外聘核數師畢馬威會計師事務所提供核數及非核數的服務。

各審核委員會成員的出席記錄列載如下。外聘核數師代表、財務總監以及內部審核部主管均列席所有該等會議，報告彼等工作並回答有關質詢。此外，車務總監（或其代表）、物業總監以及中國及國際業務總監的代表，曾分別獲邀在會議上向成員介紹公司的鐵路營運、物業發展業務，以及中國內地及國際業務。

董事	2006年審核委員會會議出席次數
施文信(主席)	4/4
張佑啟教授	4/4
運輸署署長(黃志光)	4/4*
*兩次會議由其替代董事代為出席	

薪酬委員會

薪酬委員會由三位非執行董事組成，其中兩位為獨立非執行董事。薪酬委員會成員為何承天(主席)、施文信及馬時亨。

薪酬委員會的主要職責包括制定有利於僱用優秀人才的薪酬政策及應用守則、向董事局建議董事局非執行董事成員的薪酬、釐定董事局執行董事及執行總監會其他成員的薪酬福利條款，以及參照公司目標和目的檢討及核准與表現掛鈎的薪酬。

薪酬委員會於二零零六年舉行四次會議。依據其職權範圍，委員會在本年度內處理的工作如下：

- 核准二零零五年年報中所載的二零零五年薪酬報告書；
- 根據公司按表現而釐定的浮動獎金計劃，審批二零零五年表現期的獎金支出；
- 就行政總裁及執行總監會其他成員在二零零六年生效的薪酬福利條款作出檢討；及
- 於行政總裁續約時審核及批准其薪酬福利條款。

各委員會成員的出席記錄列載如下：

董事	2006年薪酬委員會 會議出席次數
何承天(主席)	4/4
施文信	4/4
馬時亨	4/4

薪酬委員會亦於二零零七年三月八日舉行會議，核准二零零六年薪酬報告書。此報告書載於第六十八至六十九頁，當中包括公司薪酬政策的說明。

提名委員會

提名委員會由三位非執行董事組成，其中兩位為獨立非執行董事。提名委員會成員為艾爾敦(主席)、盧重興以及環境運輸及工務局局長(廖秀冬博士)。提名委員會負責向董事局提名並推薦人選以填補董事局的空缺。

由於二零零六年並無新的董事委任，故委員會於本年度內並未召開任何會議。

獨立委員會

獨立委員會由六位獨立非執行董事組成。委員會主席為何承天，其他成員為張佑啟教授、艾爾敦、方敏生、盧重興及施文信。

獨立委員會的主要職責為就公司與九廣鐵路的鐵路合併建議，在考慮公司根據《上市規則》需委任的獨立財務顧問的建議後，向獨立股東就合併提出有關條款是否公平合理、是否符合公司及股東的整體利益、以及投票意向，作出建議。

二零零六年，獨立委員會舉行兩次會議，當中包括討論就合併建議委任獨立財務顧問及申報會計師的事宜，並就此提供意見。

內部監控

董事局負責監察公司及其附屬公司的內部監控系統，制定合適的政策及檢討其成效。

內部監控系統乃由董事局、管理層及有關人士，為達致以下目標而提供風險管理及合理保證所實施的程序：

- 營運的效益及效率
- 財務匯報的可靠性
- 遵守適用的法律規則

董事局根據其採納的規程，委予執行委員會負責公司的日常管理。董事局則專注影響公司整體策略、財務及股東之事項。

作為執行委員會主席，行政總裁在該會成員協助下，須就公司日常業務管理向董事局負責。

執行委員會負責實施董事局的風險及監控政策。於履行其職務時，執行委員會需識別及評估公司面臨的風險，以供董事局審議，並透過設計、推行及監察一套適當的內部監控系統，以落實董事局所採納的政策。除執行委員會需向董事局保證履行其監察內部監控系統之工作外，所有僱員在其責任範疇內均負有內部監控的責任。

董事局已制定執行委員會建議的各種風險管理策略，以識別、評估及減低有關於建造、業務營運、財務、庫務、安全及企業的風險，以及制定適當的保險投保範圍。

就業務風險的策略性管理，公司已制定一套覆蓋其所有主要業務領域的「企業風險管理體系」。自二零零六年初運作以來，該體系提供了一個實用平台，予公司各階層溝通各風險事項，從而提昇對風險的認知。此外，風險評級標準和跨處及部門的程序與組織亦已制定，以識別、評級、舒緩、監控風險及對現有及新出現的風險作定期檢討。公司亦已編製有關的運作手冊，及舉行定期簡報會，以提倡風險管理，並確保員工對其有一致的理解。

除風險負責人須直接執行風險管理外，企業風險委員會亦會監察體系的運作。各重大風險須交由執行委員會及董事局每半年及一年檢視一次，以確保風險得以妥善監控。

董事局亦會對企業風險管理體系的組織、程序與實施，作定期檢討。

就各業務單位之營運效益及效率、鐵路營運及建造之安全，公司已制定公司一般訓示、處及部門程序及手冊、設立委員會、工作小組以及各有關品質保證單位等，以實踐、監察及執行內部監控系統及評估其效益。

此外，公司已編纂符合美國Sarbanes Oxley法例第404條——財務報告之內部監控的程序文件、制定公司一般訓示及各有關部門程序及手冊，以防止或偵測未授權的開支及付款，保障公司資產，確保會計帳目的準確及完整性及能按時編製可靠的財務資料。

所有部門主管，包括負責海外項目的業務及項目經理，均需確保其職能及部門遵從適用的法令及法規。彼等須找出任何新頒佈或更新的法律，評估其風險及對公司營運的影響，並至少每年檢討一次有否遵從相關法令及法規。

董事局及執行委員會成員以及擁有股價敏感資料及/或特定資料的其他被指定的經理，均受公司董事進行證券交易的標準守則約束。此外，每位僱員亦受公司頒佈的工作操守指引約束，其中包括嚴格保密未公佈的股價敏感資料。

內部審核部乃獨立於公司管理層，在評估及監察公司內部監控系統中扮演重要的角色。內部審核師除直接向行政總裁匯報，亦可直接與審核委員會接觸。該部門可全面查閱資料，以檢討公司風險管理、監控及管治程序各方面之情況。該部門定期對所有業務及支援組別與附屬公司之財務、營運、合規之監控程序及風險管理進行審核。管理層需負責在合理期限內糾正從內部審核中發現的監控設計及運作不足之處。內部審核部以風險評估為基礎，制定一套四年制的審核計劃，此計劃需由審核委員會審批。內部審核師須每半年一次向審核委員會匯報其審核結果，及其對內部監控系統的意見。

審核委員會須代表董事局每年評估公司內部監控系統的成效，其中包括財務匯報的可靠性、營運效益及效率，以及適用法令及法規的遵從。其評估主要透過批核內部審核計劃、參考內部審核工作的結果，以及審議中期及年度財務報表、外聘核數師工作的性質、範疇及報告，並對以下各項加以考慮：

- 自上次檢討後，重大風險的性質及嚴重程度的轉變，以及公司應付其業務轉變及外在環境轉變的能力；
- 管理層持續監察風險及內部監控系統的工作範圍及素質、內部審核部的工作及執行委員會提供的保證；
- 向審核委員會傳達監控結果的詳盡程度及次數；透過有關傳達，審核委員會得以對公司的監控情況及風險管理的有效程度建立累積的評審結果；
- 期內任何時候發生重大監控失誤或發現重大監控弱項的次數，並因此所導致未能預見的後果或緊急情況的嚴重程度，而該等後果或情況對公司的財務表現或情況已產生、可能已產生或將來可能會產生的重大影響程度；及
- 公司有關財務報告及遵守法令及法規的程序是否有效。

審核委員會用以評估內部監控的程序包括：與執行委員會成員就重要業務營運、財務及非財務之內部監控及違規事宜作定期會面；檢討由內部審核報告及外聘核數師報告所提出的重大事項；以及與內部審核師和外聘核數師單獨會晤。在過去一年，審核委員會已檢閱執行委員會及內部審核部提交的以下文件：二零零五年年報及帳目、呈上美國證券交易委員會之20-F表格及年報、根據美國公認會計準則編製的二零零五年對帳表、二零零六年中期及期末帳目事項預覽、二零零六年中期帳目、二零零六年度審核計劃、內部審核半年報告、過往一年員工投訴概覽、內部監控系統報告、未決訴訟及違規事項報告、年度保險投保狀況、中國項目的採購機制與審核委員會之組成及權責。委員會主席負責於每次會議後編製報告，向董事局匯報委員會的活動及提出所出現的問題。

董事局透過審核委員會已對公司內部監控系統(包括所有重大財務、營運、合規之監控及風險管理)之成效進行檢討，認為截至二零零六年十二月三十一日止年度，公司已具備足夠及有效的內部監控系統，以保障股東的投資及公司資產。年內並無察覺會對股東構成影響的重大監控失誤、弱項或關注事項。

上市公司董事進行證券交易的標準守則 (「標準守則」)

公司已採納標準守則，並在作出特定查詢後確認，年內董事局及執行總監會成員一直遵守上市規則附錄十所載之標準守則。高級經理因其在公司所擔任的職務可能擁有未公佈的股價敏感的資料，已被要求遵守標準守則的規定。

商業操守及誠信

公司致力維持高水平的商業操守及誠信。人力資源管理部門每兩年均會詳細檢討《工作操守指引》及《公司工作操守指引員工手冊》的內容，確保內容符合法例標準。為確保員工遵守上述重要文件，公司每兩年進行一次全體員工簽認程序，以符合員工確認瞭解與同意遵守工作操守指引的要求。首次簽認程序在二零零六年八月進行。

為使公司的操守及誠信文化得以延伸至中國內地的附屬公司，公司已檢討及更新全資附屬公司的入職課程內容，加入《工作操守指引》及《公司工作操守指引員工手冊》的簡介。我們也為合營公司提供上述員工手冊，讓他們得以將有關工作操守適當採納在其政策及培訓。

二零零二年美國Sarbanes-Oxley法例

此法例由美國總統於二零零二年七月三十日簽署生效，旨在加強公司在公司管治及財務報告方面的透明度及問責性。

由於本公司為一間須向美國證交會報告的公司，故受此項法例的一般約束。

公司將一如既往，繼續檢討其內部系統及工作守則之程序，並按適用的遵從日期履行此法例的新規定。

外聘核數師

公司聘任畢馬威會計師事務所為外聘核數師。審核委員會按其職責範圍，預先批准由畢馬威會計師事務所按適用標準提供的所有核數服務，確保畢馬威會計師事務所的獨立性、客觀性及核數程序的有效性，並於核數工作開始前，與畢馬威會計師事務所討論其核數性質及範疇及匯報責任。

審核委員會亦檢討及預先批准聘任畢馬威會計師事務所提供任何非核數服務，以遵守相關法律規定，並在保持客觀性與經濟利益之間取得平衡。

畢馬威會計師事務所提供的核數與非核數服務性質，及已付予畢馬威會計師事務所(包括與核數事務所處於同一控制權、所有權或管理權之下的任何機構，或一個合理並知悉所有有關資料的第三方，在合理情況下會斷定該機構屬於核數事務所的本土或國際業務一部份的任何機構)的費用載於第一百零四頁之帳項附註5D。

與股東的溝通

公司的股東週年大會(「股東週年大會」)乃與股東溝通的主要渠道之一，為股東提供機會，詢問董事有關公司表現的事宜。公司主席及各董事局委員會主席均有出席二零零六年股東週年大會。

在二零零六年股東週年大會上，主席首先概述有權按公司章程細則第六十七條就股東週年大會上所建議任何決議案以投票方式表決的有關人士類別。各項主要事宜均建議以獨立決議案表決。於決議案獲省覽之前，主席根據公司章程細則第六十七條，行使其作為大會主席的權利，召集就所有決議案以投票表決進行。投票表決結果於股東週年大會翌日，刊登在一份英文及一份中文報章上，並登載於公司及聯交所網站。股東週年大會的會議程序已於股東週年大會翌日在公司網站發佈。

有關其他與股東溝通途徑的詳情載於第五十八及五十九頁「投資者關係」一節。

本薪酬報告書已獲公司薪酬委員會審批。

薪酬政策

公司的薪酬政策旨在確保薪酬水平適當，並與公司所制定的目標、目的及表現配合一致。為此，公司會考慮多項相關因素，其中包括相類公司所給予的薪酬、工作的職責、職務及範圍、公司及附屬公司的聘用條款、市場做法、財務及非財務表現，以及與工作表現掛鈎的薪酬制度的可取性。

公司致力實行有效的公司管治以及聘用和激勵優秀的人才，並確立為董事局及執行總監會推行一套正規及高透明度的薪酬政策的重要性。

董事局內設有薪酬委員會，成員包括三位非執行董事，其中兩位為獨立非執行董事。薪酬委員會負責就公司的薪酬政策作出審閱及向董事局提出建議，並獲授權釐定及檢討行政總裁及執行總監會其他成員的整體薪酬。

在有需要時及經主席同意下，薪酬委員會會被授權尋求獨立專業意見，以協助委員會處理相關事宜。

薪酬委員會於二零零六年的工作摘要列載於《公司管治報告書》第六十一至六十七頁。

薪酬委員會亦確保各董事或其任何聯繫人均不會參與釐定其本人的薪酬。

非執行董事、行政總裁及執行總監會

薪酬委員會不時就董事局非執行董事成員的薪酬向董事局提出建議。為確保非執行董事為公司服務的時間及所承擔的責任獲得適當的報酬，委員會考慮多項因素，包括相類公司所支付的袍金、非執行董事的責任、投入的時間，以及公司的聘用條款等。

薪酬委員會負責制定政策，並根據薪酬政策釐定及檢討董事局執行董事成員（即行政總裁）及執行總監會成員的薪酬。對於行政總裁的薪酬，委員會會諮詢主席；對於執行總監會其他成員的薪酬，委員會會諮詢主席以及行政總裁，徵求彼等的建議。

僱員薪酬架構

公司為其僱員包括董事局執行董事成員及執行總監會成員所制定的薪酬架構，包括固定薪酬、浮動獎金、特別獎金、長期獎勵及退休金計劃。有關各項薪酬的具體資料列載如下。

固定薪酬

固定薪酬包括基本薪金、津貼及實物收益（如醫療）。各個職位的基本薪金及津貼，是按公司的薪酬政策、市場競爭力、市場做法、公司與個人表現等因素而制定及按年檢討。實物收益則會按市場做法而定期檢討。

浮動獎金

根據公司的浮動獎金計劃，行政總裁、執行總監會其他成員，以及公司甄選的管理層成員均有資格獲取年度獎金。有關計劃的細則由薪酬委員會定期檢討。

根據計劃的現行細則，獎金金額乃按公司及個人表現而定。公司表現是根據每年及連續三年的固定資產收益率及經營利潤釐定。

計劃中的一部份目標獎金是由參加計劃的僱員把原有的第十三個月薪金及部份固定津貼撥出而組成。行政總裁及執行總監會其他成員的目標獎金，約為基本薪金的15%至30%。當表現超逾預定的基本標準，根據本計劃而應得的獎金將按年發放。

此外，公司設有其他與銷售及業務掛鈎的獎勵計劃，以激勵相關僱員達到公司的特定業務指標。

特別獎金

在二零零六年，公司發放特別獎金予工作表現良好及優秀的僱員，作為獎勵他們在過去一年為公司取得優異表現所作的貢獻，並激勵他們為持續業務拓展而繼續努力。

長期獎勵

公司在這方面設有「全球發售前認股權計劃」及「新入職僱員認股權計劃」兩項認股權計劃。

有關各執行總監會成員截至二零零六年十二月三十一日於該兩項計劃下的已行使及已發行認股權，已列載於董事局報告書「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段。

有關該兩項計劃及根據該兩項計劃授予執行總監會成員的認股權詳情，則列載於帳項附註6及41。

行政總裁沒有參與該兩項計劃。當其首三年合約於二零零六年十一月三十日屆滿時，行政總裁可獲得與700,000股股份等值的現金。隨著該合約期屆滿，行政總裁於二零零六年十二月一日按合約條款獲支付一千三百三十九萬六千六百港元。

行政總裁的合約已續期並於二零零六年十二月一日起生效。根據該合約，行政總裁可於三年合約期屆滿時獲得與418,017股股份等值的現金。

退休金計劃

公司設有三項退休金計劃，分別為地鐵有限公司退休金計劃（「退休金計劃」）、地鐵有限公司Retention Bonus Scheme（「RBS」）及強制性公積金計劃（「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，而其他僱員須參加強積金計劃。RBS乃退休金計劃的一個補充性計劃，適用於按公司界定為指定工程項目服務及非以約滿酬金條款聘用的僱員。

(a) 退休金計劃

退休金計劃包括混合福利部份及界定供款部份。該計劃已按《職業退休計劃條例》註冊，且已獲授強積金豁免，因此可作為強積金計劃外提供予僱員的另一項選擇。混合福利部份按最終薪金及服務年資若干倍數或累積供款連投資回報兩者中的較大者計算福利。成員於混合福利部份的供款額，是根據基本薪金的固定百分率釐定，而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

混合福利部份自一九九九年三月三十一日後已不接受新加入的僱員。所有於一九九九年四月一日或以後加入公司而合資格參加退休金計劃的僱員，可選擇參與界定供款部份或自二零零零年十二月一日起推行的強積金計劃。

界定供款部份是一項成員投資選擇計劃，福利是按累積供款及投資回報而定。成員及公司在界定供款部份的供款額，是根據僱員基本薪金的固定百分率而釐定。

(b) RBS

RBS乃根據《職業退休計劃條例》註冊，僅在僱員遭裁退時，為僱員提供截至二零零二年十二月三十一日止的服務年期所享有的福利，與退休金計劃應付的任何福利相抵銷。成員無需供款，而公司供款則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

(c) 強積金計劃

公司已參加銀聯信託強積金計劃，該計劃已向強制性公積金計劃管理局註冊。強積金計劃成員包括合資格參加退休金計劃但選擇不參與該計劃的僱員及未符合資格參加退休金計劃的其他僱員。成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》規定的強制標準作出供款，亦可按個別僱用條款，作高於強制標準的額外供款。

公司於一九九九年四月一日前僱用的執行董事，有資格參加退休金計劃的混合福利部份。

公司於一九九九年四月一日或之後僱用的執行董事，有資格參加退休金計劃的界定供款部份。

行政總裁參加強積金計劃。公司與行政總裁分別按《強積金條例》規定的強制標準作出供款。

非執行董事與執行董事的薪酬

(i) 董事局成員及執行總監會成員的酬金總額（不包括以股份為基礎的支出）如下表所示，有關酬金的詳細資料則列載於帳項附註6。

百萬港元	2006	2005
袍金	3	3
基本薪金、津貼及其他實物收益	31	29
與表現掛鈎的浮動薪酬	11	10
退休金計劃供款	2	2
	47	44

(ii) 非執行董事及執行董事的酬金總額（不包括以股份為基礎的支出）所屬酬金組別如下表所示：

酬金組別	2006 數目	2005 數目
0港元 – 500,000 港元	9	10
500,001港元 – 1,000,000 港元	1	1
1,000,001港元 – 1,500,000 港元	–	2
4,500,001港元 – 5,000,000 港元	7	5
5,000,001港元 – 5,500,000 港元	–	1
9,500,001港元 – 10,000,000 港元	–	1
10,000,001港元 – 10,500,000 港元	1	–
	18	20

上表所示資料已包括五位酬金最高的僱員在內。除了非執行主席的酬金列入第二個酬金組別外，各獨立非執行董事的酬金均屬第一個酬金組別。

地鐵有限公司
薪酬委員會主席

何承天

香港，二零零七年三月八日

董事局及 執行總監會成員



錢果豐博士



周松崗



張佑啟教授



艾爾敦



方敏生



何承天

董事局成員

錢果豐博士，現年五十五歲，二零零三年七月獲委任為非執行主席。他於一九九八年開始出任董事局成員。錢博士現任CDC Corporation（前稱chinadotcom Corporation）及其附屬公司China.com Inc.（前稱hongkong.com Corporation）之主席。他亦為HSBC Private Equity (Asia) Limited非執行主席，並為滙豐控股有限公司、香港上海滙豐銀行有限公司、Inchcape plc、利亞零售有限公司、偉易達集團有限公司及九龍倉集團有限公司的董事局成員。錢博士為香港/歐盟經濟合作委員會主席，及亞太經合組織商業諮詢委員會的香港區成員。此外，錢博士亦為香港工業總會名譽會長及前主席。一九九二年至一九九七年間，錢博士被委任為當時港英政府之行政局議員，於一九九七年七月一日至二零零二年六月期間獲委任為香港特區行政會議成員，以及於一九九八年一月一日至二零零六年十二月三十一日期間擔任廉政公署貪污問題諮詢委員會主席。錢博士於一九九三年被委任為太平紳士，一九九四年獲頒CBE勳銜，一九九九年獲頒金紫荊星章。錢博士於一九七八年取得賓夕凡尼亞大學之經濟學博士學位，並於二零零六年出任為該大學之校董會成員。

周松崗，現年五十六歲，二零零三年十二月一日獲委任為行政總裁。他曾任布萊堡工業集團行政總裁，該集團為一環球支援服務公司。在一九九七年至二零零一年，周先生在總部位於英國的一間主要工程公司GKN PLC任總裁。在此之前，他在BOC Group PLC服務二十年，並在一九九三年獲委任為該集團的董事及其氣體業務的總裁。周先生為特許工程師，分別在威斯康辛州大學與加州大學取得化學工程學士及碩士學位。他亦持有香港中文大學工商管理碩士學位，並修畢美國哈佛商學院高等管理進修課程。他獲巴斯大學授予工程學榮譽博士學位。二零零零年，周先生以其在工業界的傑出貢獻，在英國獲頒爵士勳銜。他目前為香港會計師公會理事會成員、香港旅遊發展局成員及香港中文大學校董會成員。他亦為香港總商會理事會成員及中國人民政治協商會議深圳市常務委員會委員。周先生是渣打集團有限公司非執行董事，以及渣打銀行（香港）有限公司非執行主席。



盧重興



施文信



運輸署署長 (黃志光)



環境運輸及工務局局長 (廖秀冬博士)



馬時亨

張佑啟教授，現年七十二歲，獨立非執行董事，一九九九年起出任董事局成員。張教授現任香港大學校長特別顧問兼工程學系名譽教授。他曾任香港大學工程學系教授及代首席副校長至二零零零年六月三十日。張教授始於University College of Swansea, Wales開展其學術研究。一九七零年，在加拿大卡加利(Calgary)獲委任為土木工程教授，一九七四年，在亞德雷德大學任教授及土木工程系主任。一九七七年，他擔任香港大學土木工程系主席及主任。除學術職務外，張教授曾任香港工程師學會前第一高級副會長及其評核委員會前主席。他曾在多間教育機構獲頒榮譽學位，包括香港大學榮譽科學博士，以及英國威爾斯大學榮譽法學博士。他亦被選為中國科學院院士，現為皇家工程學院院士、加拿大皇家學院院士及香港工程科學院上任院長。

艾爾敦，現年六十一歲，獨立非執行董事，一九九九年起出任為董事局成員。在滙豐集團服務三十七年後，於二零零五年五月退休。在一九九九年一月至二零零五年五月期間，任香港上海滙豐銀行有限公司主席；在一九九六年六月至二零零五年四月期間，任恒生銀行有限公司非執行主席；至二零零五年五月止任太古股份有限公司的董事局成員。艾爾敦先生曾任香港公益金執行委員會主席至二零零五年六月止，現任其副贊助人。他為羅兵咸永道會計師事務所（總部位於香港）的高級顧問及香港總商會、迪拜國際金融中心管理局(Dubai International Financial Centre Authority)、來寶集團(Noble Group Limited)及拔萃女書院教育基金有限公司的主席。他亦是香港賽馬會副主席、香港貿易發展局委員會會員、優利系統(Unisys)顧問委員會成員，以及鷹君資產管理(冠君)有限公司的獨立非執行董事。艾爾敦先生獲委任為資本充足事宜覆核審裁處成員，並擔任多個其他社區服務職位。艾爾敦先生為特許銀行學會以及香港銀行學會院士。他亦為太平紳士。

方敏生，現年四十八歲，獨立非執行董事，二零零四年起出任董事局成員。方女士自二零零一年起擔任香港社會服務聯會行政總裁。加入香港社會服務聯會前，於一九八九年至二零零一年任職於香港紅十字會，並於一九九三年至二零零一年為秘書長。方女士為專業受訓社會工作者，並在社區服務方面擁有豐富經驗。她出任社會福利諮詢委員會、人力發展委員會、可持續發展委員會及數碼21資訊科技策略諮詢委員會等各政府顧問委員會公職。她亦是扶貧委員會及策略發展委員會（執行委員會）成員。

何承天，現年六十八歲，獨立非執行董事，一九九一年起出任董事局成員。現職專業建築師，為王董建築師事務所有限公司副主席兼執行董事。自一九九一年至二零零零年，何先生膺選香港立法會議員，為建築、測量及都市規劃界功能界別的代表。一九八三年及一九八四年，任香港建築師學會會長；一九九二年至二零零一年任香港工業村公司主席。何先生亦曾出任多個法定委員會及諮詢委員會成員，包括醫院管理局董事局。他亦為香港管弦協會有限公司監察委員會及古物諮詢委員會的主席。

盧重興，現年五十五歲，獨立非執行董事，一九九五年起出任董事局成員。二零零一年十月中銀集團重組後，出任中國銀行（香港）有限公司總經理。盧先生於一九六九年開始從事銀行業，在被委以現職前，曾在中銀集團擔任多個職位。他為市區重建局董事。盧先生於一九九四年獲委任為臨時機場管理局董事局成員，並於一九九六年四月至一九九九年五月任機場管理局副主席。他亦於一九九七年十二月至二零零五年十一月任醫院管理局董事局成員。一九九八年，盧先生獲頒銀紫荊星章。

施文信，現年六十二歲，獨立非執行董事，二零零二年十月起出任董事局成員。現任香港上海滙豐銀行有限公司非執行董事、英國電訊之亞太諮詢委員會(Asia Pacific Advisory Board)成員、公務員敘用委員會成員及香港賽馬會董事。在此之前，施文信先生於一九八一年至一九九九年為香港安永會計師事務所高級合夥人。他於一九九一年至一九九七年出任香港會計師公會委員會成員，並於一九九六年成為該會會長。施文信先生為特許會計師，並持有格拉斯高大學及香港大學法律學位。

運輸署署長（黃志光，現年五十一歲，二零零五年六月十八日獲委任為香港特區政府運輸署署長，根據地鐵條例第八條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。在此之前，黃先生曾在香港特區政府多個決策局及部門服務，包括民政事務局、公務員事務局、前市政總署、前政務總署、前衛生福利科、前文康廣播科、前大學及理工教育資助委員會秘書處、前工商科、保險業監理處（一九九六年八月至二零零零年一月）、強制性公積金計劃管理局（二零零零年一月至二零零一年六月）、前資訊科技署（二零零一年七月至二零零四年七月）及政府資訊科技總監辦公室（二零零四年七月至二零零五年一月）。作為運輸署署長，黃先生亦任若干運輸相關公司董事，包括九龍巴士（一九三三）有限公司、龍運巴士有限公司、新世界第一巴士服務有限公司、新大嶼山巴士(1973)有限公司、城巴有限公司、天星小輪有限公司、新香港隧道有限公司、香港西區隧道有限公司、大老山隧道有限公司，及三號幹線（郊野公園段）有限公司。）

環境運輸及工務局局長（廖秀冬博士，現年五十五歲，二零零二年七月一日出任香港特區政府環境運輸及工務局局長後，在二零零二年八月根據地鐵條例第八條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。作為環境運輸及工務局局長，廖博士亦擔任九廣鐵路公司及三號幹線（郊野公園段）有限公司等多間公司的董事。廖博士獲香港大學博士學位（環境/職業健康）。廖博士自一九九五年成為英國皇家化學學會會員，並自一九九六年開始成為香港工程師學會會員。）

馬時亨，現年五十五歲，二零零二年七月一日出任香港特區政府財經事務及庫務局局長後，加入董事局為非執行董事。出任該職前，馬先生為電訊盈科有限公司集團財務總裁，亦為該集團執行董事兼執行委員會成員。馬先生在環球金融服務業累積了超過二十年經驗，曾在摩根大通私人銀行、美國大通銀行、熊谷組（香港）有限公司及加拿大多美年證券公司歷任要職。除擔任九廣鐵路公司、海洋公園公司及機場管理局董事局成員外，馬先生亦為香港國際主題樂園有限公司、香港按揭證券有限公司及強制性公積金計劃管理局的董事。馬先生於一九七三年畢業於香港大學，持有文學學士學位，主修經濟學與歷史。



上圖前：周松崗

由左至右：陳富強、何恆光、柏立恒、龍家駒、梁國權、杜禮、麥國琛

執行總監會成員

周松崗，履歷詳見第七十頁。

柏立恒，現年六十歲，一九九二年獲委任為公司工程總監，負責策劃和執行所有主要鐵路支線及改良工程項目，包括機場鐵路項目、鰂魚涌紓緩乘客擠塞工程、將軍澳支線項目、迪士尼綫及東涌旅遊纜車項目。他亦負責進行新鐵路支線的可行性研究，包括南港島綫及西港島綫，並為中國的鐵路項目提供項目管理技術。柏立恒先生早於一九七六年至一九八四年任職於本公司，一九九二年重新加入公司前，曾參與新加坡地鐵及東區海底隧道的建造工程，並於一九九零年至一九九二年出任倫敦地鐵銀禧支線項目工程總監。於一九九八年至二零零二年及一九九三年至一九九九年，柏立恒先生分別出任職業訓練局及建造業諮詢委員會成員，自二零零一年至二零零七年一月期間出任臨時建造業統籌委員會成員，並於二零零七年二月一日獲委任為建造業議會成員。柏立恒先生持有紐西蘭坎特布里大學土木工程榮譽學位，二零零六年榮獲英國皇家工程院頒授國際院士殊榮。他亦是香港工程科學院院士、香港工程師學會及紐西蘭專業工程師學會會員。他於一九八六年在新加坡獲頒公共服務獎章(PBM)，並於一九九九年榮獲銅紫荊星章。

陳富強，現年五十八歲，一九九八年八月開始出任人力資源總監。陳先生於一九八九年加入公司為人力資源經理，負責人力資源管理、員工發展、營運與管理培訓、行政與保安管理等事務。加入公司前，陳先生歷任香港商界和公用服務界的高級管理職位，包括香港政府、香港生產力促進局、和記黃埔有限公司和香港電訊有限公司。陳先生自一九八五年起成為香港人力資源管理學會資深會員，亦為該學會副會長。他為香港僱主聯合會委員會、香港房屋協會薪酬委員會、勞工顧問委員會（勞資關係）之委員，以及數家大學的職業發展與顧問委員會會員。陳先生於一九七一年取得香港大學之社會科學學士學位，主修經濟學。

何恆光，現年五十六歲，一九九一年加入公司為物業總監，負責發展及管理地鐵站與車廠上蓋和毗鄰的所有物業項目。他領導一個由不同專業界別組成的經理團隊，負責大型物業發展的規劃、設計、建造與管理工作。一九七一年至一九九零年間，何先生任職香港政府，專責地政工作，其後出任地政總署署長級職位，負責制訂政策與程序，向機場及機場鐵路工程提供土地。何先生於一九七四年取得香港特許測量師資格。

梁國權，現年四十六歲，二零零二年二月開始出任財務總監，負責公司所有財務管理事項，包括財務策劃與控制、預算、會計與申報及庫務等。此外，梁先生亦負責公司的資訊科技工作，並出任八達通控股有限公司和公司退休金計劃信託委員會主席。梁先生於一九八二年在劍橋大學畢業，其後分別於一九八五年及一九八六年成為英國及加拿大的特許會計師。加入公司為財務總監前曾任職會計及投資銀行界。梁先生亦曾在倫敦及加拿大溫哥華擔任會計師，並在香港擔任投資銀行家多年。梁先生為香港保護兒童會執行委員會主席、香港房屋協會監事會及香港公益金委員會成員，亦出任漢基國際學校董事局及醫院管理局退休金計劃之信託人。

梁先生亦為香港飛機工程有限公司及太平地氈國際有限公司非執行董事。

龍家駒，現年四十八歲，二零零五年九月開始出任中國及國際業務總監，統領公司的業務發展工作，包括中國投資、歐洲專營權及國際顧問服務。龍博士從一九九七年起在Royal Dutch Shell的數家聯屬公司歷任若干職務，加入公司前為Shell Eastern Petroleum (Pte) Ltd總經理—中國，負責Shell在中國天然氣及發電業務的策略發展、管治及經營表現。一九九四年至一九九七年間，任職於Duke Energy International之聯屬公司Duke Energy Asia Limited，一九九六年成為副總裁。在此之前，龍博士分別在英國一家主要的電力生產、分銷及零售公司PowerGen plc，及在英國電業私營化前於中央發電局(Central Electricity Generating Board)工作了大約五年及三年。龍博士持有香港大學機械工程學理學士學位、英國利茲大學燃燒學博士學位、英國南安普敦大學管理學理學碩士學位及倫敦大學法律學士學位。龍博士於一九九二年在英國取得大律師資格。

麥國琛，現年六十一歲，二零零五年十二月開始出任車務總監。麥國琛先生在防務、電力、水務及鐵路行業的營運及工程方面有四十多年工作經驗，於一九八七年加入公司，出任車務工程經理，其後歷任若干其他重要職位，包括車務工程設計經理及工程經理(車務)。他於二零零四年三月獲委任為副車務總監，於二零零五年十月獲委任為署理車務總監。麥國琛先生持有美國Kensington University機械工程學學位，並為英國機械工程師學會(Institution of Mechanical Engineers)會員。

杜禮，現年五十七歲，具英格蘭及威爾斯與香港執業律師資格。一九八一年加入公司，一九八八年起出任法律總監兼董事局秘書。杜禮先生負責公司的法律及公司秘書事務、保險、採購及企業風險管理職能。其專責範圍亦包括建造合約、合約起草與管理、成本控制及調解糾紛。加入公司前，杜禮先生曾在英格蘭工作，專責商業物業發展及大型項目融資工作。

主要管理人員

周松崗
行政總裁

車務

麥國琛
車務總監

劉焯民
車務主管

楊壽安
總經理 — 車務發展

梁國耀
車務經理 — 機場鐵路

范培彥
總經理 — 車務工程事務及國際顧問業務

李啟榮
安全及品質經理

張少華
車輛經理

梁泉材
基建經理

何津榮
策劃及發展經理

中國及國際業務

龍家駒
中國及國際業務總監

羅普慶
總經理 — 華中及華南

王紹基
總經理 — 北京

金澤培
總經理 — 深圳四號綫

蔡豐松
項目總經理 — 深圳四號綫

陸永國
項目總經理 — 上海

李子文
項目經理 — 北京地鐵四號綫

郎俊明
行政總裁 — 歐洲業務

翟偉超
財務總監 — 歐洲業務

程仲寧
商務經理 — 歐洲業務

陳智勤
策略及策劃經理

工程

柏立恒
工程總監

林慶樟
總經理 — 工程

紀彥琛
總設計經理

蘇俊偉
工程經理 — 營運及常務

賀堅
工程經理 — 西港島綫/機場鐵路

劉天成
總經理 — 合併事務

盧子實
公司業務效益經理

馮悟文
持續發展事務經理

游卓華
合約經理 — 歐洲辦事處

物業

何恆光
物業總監

陳顯滙
總經理 — 物業發展

陳伯衡
總經理 — 物業工程

程少泉
總經理 — 投資物業及管理

劉偉強
總物業經理

姚展
總城市規劃經理

陳嘉明
總物業經理

梁羨靈
總零售發展經理

伍翠樂
總商場事務經理

財務

梁國權
財務總監

劉朝宗
總經理 — 財務控制及庫務

許亮華
總經理 — 企業財務

賴錫璋
資訊科技主管

呂肇榮
財務副總經理

關必明
財務副總經理

關煒雄
副司庫

吳紀穎文
公司財務經理

梁梓材
倉務經理

法律及合約

杜禮
法律總監及公司秘書

鄧萬天
總經理 — 採購及合約

鄧智輝
採購及合約經理

張志英
律政總經理

方文麗
律政經理 — 秘書部

唐名燊
高級法律顧問 (至二零零六年十二月三十一日止)

李秀蓮
高級法律顧問 (二零零七年一月一日起生效)

馬琳
高級法律顧問 (二零零七年一月一日起生效)

黎清佳
企業風險管理經理

人力資源及行政

陳富強
人力資源總監

陸建平
總經理 — 人力資源

王婉芬
人力資源經理 — 中國及國際業務

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

江明珠
人才發展經理

市務

楊美珍
總經理 — 市務及車站商務

蘇仲達
高級運輸策劃經理

關敏怡
高級商務經理

公司事務

梁陳智明
總經理 — 公司事務

王美琪
公司事務經理

蘇雯潔
對外及議會事務經理

內部審核

孔溢強
審理內部審核主管

八達通控股有限公司

陳碧華
行政總裁

TraxComm Limited

何龔文
行政總裁

國際交通採購及物流有限公司

鄧智輝
署理行政總裁

董事欣然提呈截至二零零六年十二月三十一日止財政年度的董事報告及經審核帳項。

集團主要業務

公司及轄下附屬公司的主要業務包括：

- A** 營運一個集體運輸鐵路系統，路線行經中環至荃灣（荃灣綫）、油麻地至調景嶺（觀塘綫）、寶琳至北角（將軍澳綫）、柴灣至上環（港島綫）、香港至東涌（東涌綫）、香港至赤鱗角香港國際機場及亞洲國際博覽館（機場快綫）及欣澳至迪士尼樂園（迪士尼樂園綫）；
- B** 配合鐵路系統（包括將軍澳支綫）而發展物業項目；
- C** 經營鐵路系統的相關商業活動，包括出租廣告位及零售場地、鐵路電訊系統寬頻服務、投資物業（包括購物商場及寫字樓）之管業及租務、物業代理及八達通卡大廈通行系統服務；
- D** 設計並興建「昂坪360」旅遊設施及對委任營運商的後續監察；
- E** 設計並興建將軍澳南站，作為將軍澳綫的延伸；
- F** 策劃及興建未來的鐵路系統支綫及其他相關的基建項目；
- G** 提供顧問服務，範疇包括項目管理、策劃、建造、營運、維修及提升鐵路水平等方面的專業知識，以及就車費收取、物業整合/發展的意見（包括其他物業相關服務）及開拓非車費收入作出建議；
- H** 投資於公司的附屬公司八達通控股有限公司，該公司的業務遍及香港和海外，包括透過其附屬公司八達通卡有限公司經營智能卡系統，為香港的交通運輸及非交通運輸設施提供收款服務；

I 香港境外的股本投資及長期營運及維修合約；

J 在中國內地從事物業管理、購物商場投資及鐵路相關物業發展業務；及

K 投資並建設北京地鐵四號綫，其中公司擁有百分之四十九股權，與北京市政府就未來經營達成為期三十年的特許經營協議。

除此以外，一份關於深圳地鐵四號綫的可行性研究報告已提交予國家發展與改革委員會審批。公司正等待結果。

股息

董事建議向於二零零七年四月十七日名列公司股東名冊的股東派發末期股息每股普通股零點二十八港元。待所需決議案於應屆股東週年大會上獲得通過後，股息將於二零零七年六月二十六日或該日前後以港元現金派發，而股東亦可選擇代息股份。公司的大股東財政司司長法團已同意選擇以股份形式收取全部或部分可獲的股息，以確保應付股息總額不超過百分之五十以現金派發。

董事局成員

本年度董事局成員包括錢果豐（非執行主席）、周松崗（行政總裁）、張佑啟、艾爾敦、方敏生、何承天、盧重興、施文信、馬時亨、環境運輸及工務局局長（廖秀冬）及運輸署署長（黃志光）。

於二零零六年七月，錢果豐獲繼續委任為公司的非執行主席，任期由二零零六年七月二十一日至二零零七年七月三十一日。

於二零零六年十一月，周松崗擔任公司行政總裁的合約續期三年，由二零零六年十二月一日至二零零九年十一月三十日止。

於二零零六年六月八日舉行的股東週年大會上及根據章程細則，錢果豐、施文信及馬時亨按章程細則退任，並膺選連任董事局成員。

周松崗、艾爾敦及方敏生將按章程細則於應屆股東週年大會上輪流退任。上述三名董事局成員均表示有意於該大會膺選連任。

各董事局成員的履歷載於第七十至七十二頁。

替任董事

本年度替任董事包括(i)郭立誠及黎年(代替馬時亨)，(ii)環境運輸及工務局常任秘書長(羅智光)及環境運輸及工務局副秘書長(何宗基、周達明[於二零零六年八月三十日後停任環境運輸及工務局副秘書長]、朱曼鈴、蔡淑嫻及容偉雄[自二零零六年八月三十一日起出任]) (代替環境運輸及工務局局長)，及(iii)運輸署副署長(公共運輸事務及管理)(葉麗清)(代替運輸署署長)。

執行總監會

本年度執行總監會成員為周松崗(行政總裁兼董事局成員)、柏立恒、陳富強、何恆光、梁國權、龍家駒、麥國琛及杜禮。

本年度執行總監會成員的履歷載於第七十三及七十四頁。

內部審核

公司的內部審核部門提供獨立、客觀的核證和顧問服務，旨在增值及改善公司的業務營運。該部門主要職責包括：

- 評估公司在其活動及風險管理的內部控制系統是否充足及有效。
- 發掘改善管理層控制、資源運用及盈利能力的時機。
- 應公司管理層委託作特別審閱及/或調查。

公司內部核數師直接向行政總裁匯報，並可直接與審核委員會接觸。

商業操守及誠信

詳情載於第六十七頁。

政策

董事局已就建造及保險、財務、庫務及安全採納風險管理策略。

隨著公司業務發展，董事局在二零零六年批准上述策略及環境風險管理政策的若干變動，並進一步制定企業風險管理策略。保安風險管理政策並無任何變動。

公眾持股量

公司於二零零零年在聯交所主板上市時，獲聯交所授予公司豁免(「公眾持股量規定豁免」)，批准公司無須嚴格遵守上市規則第8.08(1)條的規定。根據公眾持股量規定豁免，公眾於公司持有的指定最低股份百分比不得少於公司已發行股本總額的百分之十。根據公司可從公開途徑取得的資料及就董事所知，於本年度內及截至本報告日期止，公司已按公眾持股量規定豁免維持指定的公眾持股量。

銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至二零零六年十二月三十一日集團借貸總額共達二百八十一億五千二百萬港元（二零零五年：二百八十二億六千四百萬港元）。借貸（包括銀行透支及銀行貸款）詳情載於帳項附註33。

帳項

公司及集團截至二零零六年十二月三十一日的財政狀況及業績，以及集團本年度的權益變動及現金流量，載於第八十七至一百六十三頁的帳項。

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五十六及五十七頁。

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16及17。

儲備變動

本年度儲備的變動情況載於帳項附註39及40。

股本

截至二零零五年十二月三十一日，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5,481,856,439股為已發行入帳列作繳足普通股。年內，公司發行共66,757,512股普通股，其中：

A 4,094,000股普通股因根據公司全球發售前認股權計劃所授認股權獲行使（詳情見帳項附註39）而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權的有關行使價為8.44港元；

B 132,500股普通股因根據公司新入職僱員認股權計劃所授認股權獲行使（詳情見帳項附註39）而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權給予公司的有關行使價為9.75港元；

C 43,101,387股普通股由公司發行，作為公司就截至二零零五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0.28港元）股東所選擇的代息股份；及

D 19,429,625股普通股由公司發行，作為公司就截至二零零六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。

截至二零零六年十二月三十一日，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5,548,613,951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二零零六年財政年度並無買賣或贖回其任何上市證券。

物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第三十七頁。

捐贈

公司於年內向慈善機構合共捐出七萬八千二百八十港元。

「地鐵競步賽2006」為醫院管理局健康資訊天地的「健康創繁榮」健康教育運動籌得逾一百二十萬港元。

公司獲頒授公益榮譽獎，嘉許公司透過參與僱員樂助計劃，公益金綠「識」日及便服日等各項活動，向香港公益金作出總額逾二百五十萬港元的現金捐款。

匯報及監察

所有營運及業務活動均訂有全面的財政預算制度，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，參照理想融資模式管理公司債務結構，該模式界定理想的金融工具、定息和浮息債項組合、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工具，以管理集團遭受的利率及貨幣風險。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。而公司庫務部的內部職責均適當劃分。

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

集團於截至二零零六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33D。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。

電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序和定期作品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援、服務台運作及支援服務，以及軟件開發及維修均已獲取ISO 9001:2000認證。每年就重要應用系統開展一次運作復原演習。

董事局及執行總監會成員之合約權益

本年度結算日或本年度內任何時間，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（不論直接或間接）的主要合約。

董事局及執行總監會成員之股份權益

根據證券及期貨條例（「證券條例」）第352條須予備存的登記冊所載，或根據標準守則向公司及聯交所披露之資料，董事局及執行總監會成員於二零零六年十二月三十一日於公司股份、相關股份及債券（定義見證券條例第XV部（香港法例第571章））中擁有的權益或淡倉的詳情如下：

公司股份及相關股份的好倉

董事局或執行總監會成員	持有的普通股數目			衍生工具		權益合計	權益總額佔已發行股本總額百分比
	個人權益*	家族權益†	公司權益	認股權	其他		
周松崗	-	-	-	-	418,017 (附註1)	418,017	0.00753
施文信	4,689	-	-	-	-	4,689	0.00008
方敏生	1,712	-	-	-	-	1,712	0.00003
柏立恒	53,985	-	-	-	-	53,985	0.00097
陳富強	46,960	-	-	217,500 (附註2)	-	264,460	0.00477
何恆光	53,889	2,541	-	321,000 (附註2)	-	377,430	0.00680
梁國權	23,000	-	23,000 (附註3)	1,043,000 (附註4)	-	1,089,000	0.01963

附註

- 周松崗擁有與418,017股公司股份相關的證券條例第XV部所指的衍生權益。該衍生權益代表周先生有權於其三年合約期滿時（即二零零九年十一月三十日）可收取相對於418,017股公司股份的等值現金的權利。
- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據全球發售前認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
- 該23,000股股份乃由梁國權全資實益擁有的私人有限公司Linsan Investment Ltd.持有。
- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
- 龍家駒持有的1,066,000份認股權於二零零六年十月十七日失效。

* 實益擁有人之權益

† 配偶或未滿18歲之子女作為實益擁有人之權益

根據帳項附註6B(i)及41A(i)所述的全球發售前認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員及合資格僱員	授出日期	授予的認股權數目	認股權可予行使之期間 (日/月/年)	於2006年			每股認股權的行使價 (港元)	於2006年12月31日未行使的認股權數目	緊接行使認股權當日之每股加權平均收市價 (港元)	
				1月1日未行使的認股權數目	本年度成為可行使的認股權數目	本年度失效的認股權數目				
陳富強	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 - 11/9/2010	317,500	-	-	100,000	8.44	217,500	20.75
何恆光	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 - 11/9/2010	321,000	-	-	-	8.44	321,000	-
其他合資格僱員	20/9/2000	41,409,000	5/4/2001 - 11/9/2010	11,285,000	-	-	3,994,000	8.44	7,291,000	19.91

附註

- 全球發售前認股權計劃（「前認股權計劃」）自二零零零年九月十二日起十年內有效。自公司股份於二零零零年十月五日在聯交所開始買賣當日起，不得再根據前認股權計劃授出任何認股權。
- 根據前認股權計劃授予各參與人士的認股權所可能發行的股份數目，不得超過根據前認股權計劃已發行及可發行的股份數目百分之二十五。

根據帳項附註6B(ii)及41A(ii)所述的新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授予的認 股權數目	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2006年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的認 股權數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2006年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之前 每股加權 平均收市價 (港元)
梁國權	1/8/2003	1,066,000	14/7/2004 – 14/7/2013	1,043,000	–	355,000	–	–	9.75	1,043,000	–
龍家駒	27/9/2005	1,066,000	26/9/2006 – 26/9/2015	1,066,000	–	355,500	1,066,000	–	15.75	–	–
其他合資格僱員	1/8/2003	495,200	14/7/2004 – 14/7/2013	400,700	–	164,200	–	132,500	9.75	268,200	20.48
	12/1/2006	94,000	9/1/2007 – 9/1/2016	–	94,000	–	–	–	15.45	94,000	–
	13/9/2005	94,000	9/9/2006 – 9/9/2015	94,000	–	31,500	–	–	15.97	94,000	–
	23/9/2005	213,000	9/9/2006 – 9/9/2015	213,000	–	71,000	–	–	15.97	213,000	–
	17/10/2005	94,000	6/10/2006 – 6/10/2015	94,000	–	–	94,000	–	16.05	–	–
	23/3/2006	94,000	20/3/2007 – 20/3/2016	–	94,000	–	94,000	–	18.05	–	–
	31/3/2006	94,000	20/3/2007 – 20/3/2016	–	94,000	–	–	–	18.05	94,000	–
	4/7/2006	94,000	19/6/2007 – 19/6/2016	–	94,000	–	–	–	18.30	94,000	–
	17/11/2006	94,000	13/11/2007 – 13/11/2016	–	94,000	–	–	–	19.104	94,000	–
	5/10/2006	94,000	29/9/2007 – 29/9/2016	–	94,000	–	–	–	19.732	94,000	–
	12/5/2006	266,500	25/4/2007 – 25/4/2016	–	266,500	–	–	–	20.66	266,500	–
	15/5/2006	213,000	25/4/2007 – 25/4/2016	–	213,000	–	–	–	20.66	213,000	–
	12/5/2006	213,000	2/5/2007 – 2/5/2016	–	213,000	–	–	–	21.00	213,000	–

附註

1. 認股權的行使期不得超過授出日期後十年，而自二零零二年五月十六日採納新入職僱員認股權計劃（「新認股權計劃」）起計五年後，不得再授出任何認股權。

2. 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何十二個月內，新認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同公司任何其他認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過新認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的百分之一。

3. 龍家駒根據新認股權計劃持有的1,066,000份認股權於二零零六年十月十七日失效。

截至二零零六年十二月三十一日止年度內，根據新入職僱員認股權計劃，九名僱員獲授1,256,500份可認購公司股份的認股權。緊接各認股權之授出日期前，每股股份之收市價載列如下。根據此計劃的條款，每名承授人須按的要求向公司支付1.00港元，作為獲授認股權的代價。所授出的認股權按應計已完成等待期的基準在帳目中確認。以「柏力克—舒爾斯」期權定價模式估計，於各授出日期授出每份認股權的加權平均價值分別如下：

授出日期	緊接授出日期前的 每股股份收市價 (港元)	預期無風險息率 (%)	預計年期 (年)	預期波幅	預期每股股息 (港元)	每份認股權之 加權平均價值 (港元)
12/1/2006	16.05	4.00	5	0.20	0.42	3.17
23/3/2006	17.60	4.40	5	0.20	0.42	3.25
31/3/2006	17.65	4.47	5	0.20	0.42	3.28
4/7/2006	18.70	4.73	5	0.21	0.42	4.19
17/11/2006	19.12	3.81	5	0.21	0.42	3.70
5/10/2006	19.22	3.83	5	0.20	0.42	3.51
12/5/2006	20.10	4.62	5	0.21	0.42	4.11
15/5/2006	20.10	4.67	5	0.21	0.42	4.13
12/5/2006	20.10	4.62	5	0.21	0.42	3.99

「柏力克一舒爾斯」期權定價模式是為評估所買賣的期權的公允價值而設，當中須作出高度主觀的假設，包括預計年期及股價波幅。由於公司的認股權的特性與所買賣的期權的特性差異甚大，並因為主觀假設變化可大幅影響公允價值的評估結果，因此「柏力克一舒爾斯」期權定價模式不一定能對認股權的公允價值作出可靠的評估。

除上文所披露者外：

根據證券條例第352條而備存的登記冊所載，或根據標準守則向公司及聯交所披露的資料：

A 公司董事局或執行總監會成員概無於公司或其任何相聯法團（定義見證券條例第XV部）的股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉；及

B 截至二零零六年十二月三十一日止年度內，董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或十八歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

董事服務合約

擬於應屆股東週年大會膺選連任的董事，概無訂立不可由公司或其任何附屬公司於一年內終止而毋須作賠償（法定賠償除外）的服務合約。

董事概無與公司或其任何附屬公司訂立合約時間可能超過三年的服務合約，或為終止該合約而使公司需要給予超過一年通知期，或支付超過一年薪酬的款項或支付相等於超過一年薪酬的其他款項。

主要股東權益

按公司根據證券條例第336條而備存的登記冊所載，於二零零六年十二月三十一日擁有公司股本票面值百分之五或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	普通股數目	普通股佔已發行股本總額百分比
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,249,276,330	76.58

公司已獲政府知會，於二零零六年十二月三十一日，公司約百分之一點四十六股份乃為外匯基金持有。外匯基金是根據外匯基金條例（香港法例第66章）成立的基金，由財政司司長控制。

有關控權股東強制履行承諾的貸款協議

截至二零零六年十二月三十一日，附有控股權限制的集團借貸合共二百七十五億零八百萬港元，到期日介乎二零零七年至二零二零年不等；另有未動用已承諾及無承諾銀行信貸及其他信貸共一百七十二億八千八百萬港元。限制條件是要求政府作為公司的控權股東，於該借貸及未動用信貸年期內須維持擁有公司附表決權股份面值一半以上的股權，否則集團或會被要求即時償還借貸及取消未動用信貸。

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），佔截至二零零六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，以價值計算佔截至二零零六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

第八十七至一百六十三頁的帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱公司二零零七年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並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」（根據上市規則之定義）達成或進行的交易及安排載列如下：

土地協議

A (a) 於二零零二年五月十六日為發展將軍澳八十六區批出將軍澳市地段七十號訂立第九六八九號新批地書，（建築規約期限至二零一五年十二月三十一日或地盤O繳付地價的最後限期起計六十個月（以較遲者為準）屆滿，而依照下文(b)段所載之進一步批約修訂書，該期限已延長至二零一八年十二月三十一日或地盤O繳付地價的最後限期起計六十六個月（以較遲者為準）屆滿）。地盤M1的總代價或價值為一億五千萬港元，其他地盤的代價尚待評估。

(b) 公司於二零零六年四月十三日與政府簽署進一步批約修訂書（「進一步批約修訂書」），確定地盤AB的界限，延遲建築規約期的屆滿日期，修訂與政府房舍相關的規定，要求公司付款作為減低噪音措施的費用並列明發展範疇，並規定公司須向政府支付地盤AB評定的地價八十億六千一百四十七萬港元。

B 在審核年度結束後，於二零零七年二月二十六日在公司接受政府就位於新界西貢將軍澳五十六區將軍澳市地段七十二號（「五十六區」）評定的地價（「地價」）及由公司與政府達成以私人協約方式批出五十六區土地的批地文件（「批地文件」）的細節及條件的前提下，公司接受政府所提出的進行五十六區的建議發展項目的要約。政府於二零零七年一月十五日提出該要約。公司已於二零零七年二月二十六日向政府遞交接納書，預期批地文件將於該日期後三個公曆月內簽署。

建議在五十六區進行的發展項目將為一個由酒店、寫字樓、住宅、商業及停車處所組成的綜合用途發展項目，總樓面面積不超過十六萬八千五百三十七平方米。公司須向政府支付由政府評定的地價三十三億四千五百二十三萬港元，此地價乃參照五十六區的十足市值及在不考慮鐵路存在的情況下評定。公司須(a)於二零零七年二月二十六日支付價值相當於地價百分之十的按金及(b)於簽署批地文件時支付地價餘額。支付地價所需款項將由成功投得發展五十六區的Lansmart Limited提供。

由於政府為公司的控股股東並因此為公司的關連人士，根據上市規則第14A.13條，是項交易亦屬公司的關連交易。正如公司於二零零五年一月十三日的公告中所披露，聯交所已向公司授予豁免（「豁免」），在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守上市規則第14A章中本應適用於公司與政府之間的關連交易的規定。

委託協議

公司在二零零六年六月二十二日與政府簽署一項委託協議（「委託協議」），將興建L861大道及相關設施，作為將軍澳南站及引道結構項目的一部分，並計劃於二零零九年竣工。委託協議金額為一億一千一百一十萬港元。

上述與委託協議有關的披露乃根據豁免第(B)(i)(i)段及上市規則第14A.45條作出。

持續關連交易

於二零零五年六月三十日，公司與香港機場管理局（「機場管理局」）訂立一份補充協議（「補充協議」），將現有的香港國際機場（「機場」）旅客捷運系統的保養協議續期三年。

公司於二零零二年三月十八日與機場管理局訂立原保養協議（「保養協議」）。保養協議的有效期為三年，已於二零零五年七月六日屆滿。惟機場管理局可酌情行使保養協議中訂定的選擇權，按預先議定的收費率及價格將協議的有效期延長三年，直至二零零八年七月六日。

自訂立保養協議以來，機場管理局決定改建及延長旅客捷運系統，以便提供服務給與機場興建中的新的翔天廊及海天客運碼頭大樓，此決定導致旅客捷運系統的保養工作範圍相應擴大。因此，有關將保養協議再延長三年的選擇權的價格已經過重新協商並反映在補充協議中。除此以外，保養協議的基本條款及條件並無改變。

機場管理局是政府的聯繫人士（定義見上市規則）而政府是公司的主要股東，因此機場管理局乃公司的關連人士。由於補充協議是公司與關連人士（即機場管理局）之間的交易（「交易」），故構成公司的關連交易。此外，由於補充協議涉及持續提供服務，故其亦構成公司的持續關連交易。交易須符合豁免的條款。

上述與交易有關的披露乃根據豁免第(B)(i)(i)段及上市規則第14A.46條作出。

根據豁免第(B)(i)(iii)(a)段，公司所有的獨立非執行董事已審閱交易並確認交易是按下列條件訂立：

- (1) 屬於公司的日常業務；
- (2) 按一般商務條款訂立而不遜於獨立第三者向公司可提供的條款；及
- (3) 根據保養協議及補充協議訂定的條款屬公平合理及符合公司股東的整體利益。

公司已聘請公司的核數師就交易，根據香港會計師公會發出的香港審計《相關服務準則》第4400號「就財務資訊執行商定程式的應聘工作」進行交易之審核。根據豁免第(B)(i)(iii)(b)段，核數師已向董事局確認交易：

- (i) 已經獲得公司董事局成員批准；及
- (ii) 是根據經補充協議修訂的保養協議的條款訂立。

政府為公司主要股東。

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。股東週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授權董事釐定其酬金。

承董事局命

杜禮

董事局秘書

香港，二零零七年三月十三日

帳項及帳項附註目錄

86	獨立核數師報告	129	24	證券投資
	帳項	130	25	員工置業貸款
87	• 綜合損益表	130	26	待售物業
88	• 綜合資產負債表	131	27	財務衍生工具資產及負債
89	• 資產負債表	133	28	存料與備料
90	• 綜合權益變動表	133	29	應收帳項、按金及預付款項
91	• 綜合現金流量表	134	30	給予物業發展商貸款
	帳項附註	135	31	應收政府及其他關連人士的款項
92	1 合規聲明	135	32	現金及現金等價物
92	2 主要會計政策	136	33	貸款及融資租賃債務
103	3 車費收入	141	34	應付帳項、應計費用及撥備
103	4 非車費收入	142	35	工程合約保證金
104	5 未計折舊前經營開支	143	36	應付關連人士的款項
105	6 董事局成員及執行總監會成員酬金	143	37	遞延收益
107	7 物業發展利潤	144	38	資產負債表所示的所得稅
107	8 折舊	145	39	股本、股份溢價及資本儲備
108	9 利息及財務開支	146	40	其他儲備
108	10 應佔無控制權附屬公司及聯營公司 利潤減虧損淨額	148	41	以股份為基礎的支出
109	11 所得稅	151	42	退休金計劃
109	12 股東應佔利潤	153	43	界定福利退休計劃責任
110	13 股息	156	44	共同控制業務權益
110	14 每股盈利	157	45	重大關連人士交易
110	15 業務分類資料	159	46	承擔
113	16 固定資產	161	47	在中國的投資
117	17 在建鐵路工程	161	48	結算日後事項
118	18 發展中物業	162	49	會計估計及判斷
121	19 遞延開支	163	50	截至二零零六年十二月三十一日止會計年度 已發出但並未生效的修訂、新會計準則及 詮釋的可能影響
122	20 預付土地租賃費用	163	51	地鐵與九廣鐵路公司建議合併的計劃
123	21 無控制權附屬公司權益	163	52	帳項核准
126	22 於附屬公司的投資			
128	23 聯營公司權益			

獨立核數師報告

致地鐵有限公司股東

(在香港註冊成立的有限公司)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審核刊於第八十七頁至第一百六十三頁地鐵有限公司(「貴公司」)的綜合帳項,此綜合帳項包括於二零零六年十二月三十一日的綜合資產負債表及 貴公司的資產負債表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表,以及主要會計政策概要及其他附註解釋。

董事就帳項須承擔的責任

董事須負責根據香港會計師公會頒布的香港財務報告準則及香港《公司條例》編製及真實而公平地列報該等帳項。這責任包括設計、實施及維護與編製及真實而公平地列報帳項相關的內部控制,以使帳項不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述;選擇和應用適當的會計政策;及按情況下作出合理的會計估計。

核數師的責任

我們的責任是根據我們的審核對該等帳項作出意見。我們是按照香港《公司條例》第141條的規定,僅向整體股東報告。除此之外,我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容,對任何其他人士負責或承擔法律責任。

我們已根據香港會計師公會頒布的香港審計準則進行審核。這些準則要求我們遵守道德規範,並規劃及執行審核,以合理確定此等帳項是否不存有任何重大錯誤陳述。

審核涉及執程序以獲取有關財務報表所載金額及披露資料的審核憑證。所選定的程序取決於核數師的判斷,包括評估由於欺詐或錯誤而導致帳項存有重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時,核數師考慮與該公司編製及真實而公平地列報帳項相關的內部控制,以設計適當的審核程序,但並非為對公司的內部控制的效能發表意見。審核亦包括評價董事所採用的會計政策的合適性及所作出的會計估計的合理性,以及評價帳項的整體列報方式。

我們相信,我們所獲得的審核憑證是充足和適當地為我們的審核意見提供基礎。

意見

我們認為,該等綜合帳項已根據香港財務報告準則真實而公平地反映 貴公司及 貴集團於二零零六年十二月三十一日的事務狀況及截至該日止年度的集團利潤及現金流量,並已按照香港《公司條例》妥為編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道10號

太子大廈8樓

二零零七年三月十三日

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2006	2005
車費收入	3	6,523	6,282
車站內商務及其他業務收入	4A	1,606	1,555
租務及管業收入	4B	1,412	1,316
營業額		9,541	9,153
員工薪酬及有關費用	5A	(1,653)	(1,614)
水電費用		(539)	(541)
營運鐵路的地租及差餉		(65)	(92)
耗用的存料與備料		(120)	(120)
維修及保養	5B	(511)	(496)
鐵路配套服務		(80)	(74)
車站內商務及其他業務開支		(443)	(358)
租務及管業開支		(312)	(238)
項目研究及業務發展開支	5C	(267)	(142)
一般及行政開支	5D	(192)	(207)
其他費用	5D	(158)	(170)
未計折舊前經營開支		(4,340)	(4,052)
未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤		5,201	5,101
物業發展利潤	7	5,817	6,145
未計折舊前經營利潤		11,018	11,246
折舊	8	(2,674)	(2,682)
未計利息及財務開支前經營利潤		8,344	8,564
利息及財務開支	9	(1,398)	(1,361)
投資物業的公允價值變動	16	2,178	2,800
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤減虧損淨額	10	45	9
除稅前利潤		9,169	10,012
所得稅	11A	(1,411)	(1,549)
年內利潤		7,758	8,463
下列人士應佔：			
— 公司股東	12	7,759	8,450
— 少數權益		(1)	13
年內利潤		7,758	8,463
年度內已付及擬派發予公司股東的股息：	13		
— 年內宣派及已支付的中期股息		774	764
— 結算日後擬派發的末期股息		1,554	1,535
		2,328	2,299
每股盈利：	14		
— 基本		1.41港元	1.55港元
— 攤薄		1.41港元	1.55港元

綜合資產負債表

於12月31日 百萬港元	附註	2006	2005
資產			
固定資產	16		
— 投資物業		22,539	19,892
— 其他物業、機器及設備		84,404	83,383
		106,943	103,275
在建鐵路工程	17	232	1,006
發展中物業	18A	3,297	2,756
遞延開支	19	565	281
預付土地租賃費用	20	594	608
無控制權附屬公司權益	21	171	103
聯營公司權益	23	100	—
遞延稅項資產	38B	1	19
證券投資	24	272	183
員工置業貸款	25	25	34
待售物業	26	2,018	1,311
財務衍生工具資產	27	195	234
存料與備料	28	272	248
應收帳項、按金及預付款項	29	1,894	3,095
給予物業發展商貸款	30	3,355	—
應收政府及其他關連人士的款項	31	177	154
現金及現金等價物	32	310	359
		120,421	113,666
負債			
銀行透支	33A	5	14
短期貸款	33A	1,114	385
應付帳項、應計費用及撥備	34	3,639	3,415
本期所得稅	38A	1	2
工程合約保證金	35	193	170
應付關連人士的款項	36	—	17
貸款及融資租賃債務	33A	27,033	27,865
財務衍生工具負債	27	515	307
遞延收益	37	1,682	3,584
遞延稅項負債	38B	9,453	8,011
		43,635	43,770
淨資產			
		76,786	69,896
股本及儲備			
股本、股份溢價及資本儲備	39	38,639	37,450
其他儲備	40	38,128	32,425
公司股東應佔權益		76,767	69,875
少數權益		19	21
總權益		76,786	69,896

於二零零七年三月十三日獲董事局通過及核准發布

錢果豐
周松崗
梁國權

資產負債表

於12月31日 百萬港元	附註	2006	2005
資產			
固定資產	16		
— 投資物業		22,539	19,892
— 其他物業、機器及設備		84,256	83,286
		106,795	103,178
在建鐵路工程	17	232	1,006
發展中物業	18A	3,297	2,756
遞延開支	19	283	115
預付土地租賃費用	20	594	608
於附屬公司的投資	22	184	182
員工置業貸款	25	25	34
待售物業	26	2,018	1,311
財務衍生工具資產	27	195	234
存料與備料	28	272	248
應收帳項、按金及預付款項	29	1,782	2,975
給予物業發展商貸款	30	3,355	—
應收政府及其他關連人士的款項	31	700	424
現金及現金等價物	32	127	116
		119,859	113,187
負債			
銀行透支	33A	5	14
短期貸款	33A	1,114	385
應付帳項、應計費用及撥備	34	3,259	3,086
工程合約保證金	35	191	170
應付關連人士的款項	36	11,718	12,773
貸款及融資租賃債務	33A	15,518	15,290
財務衍生工具負債	27	515	307
遞延收益	37	1,682	3,584
遞延稅項負債	38B	9,453	8,011
		43,455	43,620
淨資產			
		76,404	69,567
股本及儲備			
股本、股份溢價及資本儲備	39	38,639	37,450
其他儲備	40	37,765	32,117
總權益		76,404	69,567

於二零零七年三月十三日獲董事局通過及核准發布

錢果豐
周松崗
梁國權

綜合權益變動表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2006	2005
於1月1日總權益			
— 公司股東應佔權益		69,875	62,016
— 少數權益		21	8
於1月1日總權益		69,896	62,024
現金流量對沖：			
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分	40	(18)	69
由股東權益轉撥至			
— 損益表		(17)	32
— 非財務對沖項目的最初帳面金額		(2)	(21)
— 遞延稅項		3	10
		(34)	90
扣除遞延稅項後自用土地及樓宇重估盈餘	40	271	406
折算海外附屬公司帳項的匯兌差額	40	13	4
直接於權益中確認的淨收益		250	500
年內淨利潤		7,758	8,463
年內確認總收入及支出		8,008	8,963
年內宣派或批准股息	13		
— 2005年末期股息		(1,535)	(1,509)
— 2006年中期股息		(774)	(764)
		(2,309)	(2,273)
年內發行股份	39		
— 僱員認股權計劃		36	46
— 以股代息計劃		1,153	1,135
		1,189	1,181
以股份為基礎支付予僱員的支出	40	3	1
因資本交易產生的權益變動		1,192	1,182
因出售附屬公司導致少數權益減少		(1)	-
於12月31日總權益		76,786	69,896
下列人士應佔年內確認總收入及支出：			
— 公司股東		8,009	8,950
— 少數權益		(1)	13
		8,008	8,963

綜合現金流量表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2006	2005
經營活動現金流量			
未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤		5,201	5,101
調整項目：			
陳舊存貨撥備減少		(2)	-
出售固定資產虧損		37	40
遞延項目研究開支註銷		26	-
攤銷租賃交易的遞延收益		(6)	(6)
攤銷預付土地租賃費用		14	13
衍生工具公允價值(增加)/減少		(7)	9
重估證券投資的未實現收益		(2)	-
以股份為基礎的僱員支出		9	5
匯兌收益		(1)	(7)
未計營運資金變動前鐵路及相關業務的經營利潤		5,269	5,155
應收帳項、按金及預付款項增加		(53)	(82)
存料與備料增加		(17)	-
應付帳項、應計費用及撥備增加		204	118
經營活動產生的現金		5,403	5,191
已付海外稅項		(3)	(2)
經營活動所得的現金淨額		5,400	5,189
投資活動現金流量			
資本性開支			
— 將軍澳支綫項目		(6)	(114)
— 迪士尼綫項目		(45)	(272)
— 東涌纜車項目		(165)	(413)
— 將軍澳物業發展項目		(134)	(1,207)
— 物業裝修工程及其他發展項目		(815)	(227)
— 購買資產及其他資本性工程		(1,738)	(1,221)
合併研究		(88)	(17)
收取與物業發展有關的款項		4,400	2,610
給予物業發展商貸款		(4,000)	-
購入證券投資所需款項		(194)	(114)
出售證券投資所得款項		106	133
給予聯營公司貸款		-	(15)
於聯營公司的投資		(100)	-
透過員工置業貸款計劃償還的本金		9	13
投資活動耗用的現金淨額		(2,770)	(844)
融資活動現金流量			
發行股本所得款項		36	46
取用貸款		6,929	3,800
發行資本市場借貸工具所得款項		1,499	1,491
償還貸款		(5,749)	(2,721)
償還資本市場借貸工具		(2,450)	(4,168)
融資租賃債務本金部分的遞減		(131)	(121)
退回可退還按金及更換設備儲備金		(13)	(1)
已付利息		(1,611)	(1,416)
已收利息		10	16
融資租賃租金的利息部分		(19)	(29)
已付財務開支		(16)	(17)
已付股息		(1,155)	(1,138)
融資活動耗用的現金淨額		(2,670)	(4,258)
現金及現金等價物(減少)/增加淨額		(40)	87
於1月1日的現金及現金等價物		345	258
於12月31日的現金及現金等價物	32	305	345

1 合規聲明

本帳項乃按照香港《公司條例》的規定及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)的《證券上市規則》適用的披露規定而編製。而本帳項亦按照所有適用的《香港財務報告準則》(「HKFRS」)(其包括由香港會計師公會頒布之所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》(「HKAS」)和詮釋，及香港公認會計原則)編製。公司採納的主要會計政策摘要於附註2披露。

香港會計師公會已頒布若干於二零零六年一月一日或之後開始的會計期間生效的全新及經修訂的HKFRS，因初次應用與集團有關的該等發展而對本帳項反映的本年及過往會計年度構成的會計政策變動於附註2A(iii)披露。

集團並沒有應用任何於本會計期間仍未生效的新會計準則或詮釋(參閱附註50)。

2 主要會計政策

A 帳項編製基準

(i) 除下列資產及負債是以公允價值入帳外(詳情請參閱下文所述的會計政策)，本帳項是以歷史成本作為編製基準：

- 投資物業(參閱附註2F(i))；
- 其他租賃土地及樓宇，該等土地及樓宇的公允價值無法於租賃開始時分開計算，且整個租賃歸類為融資租賃(參閱附註2F(ii))；
- 歸類為證券投資的財務工具(參閱附註2L)；及
- 財務衍生工具(參閱附註2T)。

(ii) 按照HKFRS編製帳項需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用和資產與負債及收入與支出的彙報金額。該等估計及相關假設是根據以往經驗和在當時情況下認為合理的多項其他因素作出，其結果構成了管理層就無法從其他途徑實時得知的資產與負債帳面價值所作判斷的基礎。實際業績可能有別於該等估計。

該等估計及相關假設是按持續經營基準檢討。如會計估計需作修訂，而該修訂只會影響作出有關修訂的會計期間，便會在該期間內確認；但如修訂對當期和未來的會計期間均有影響，則會在作出有關修訂的期間及未來期間確認。

管理層採用HKFRS時所作對帳項的估計及有重大影響的判斷在附註49內論述。

(iii) 香港會計師公會已頒布若干於二零零六年一月一日或之後開始的會計期間生效的全新及經修訂的HKFRS，當中HKAS 39(修訂)有關財務擔保合約之確認及計量對本期及日後會計期間公司有關的會計政策或會有重大影響。

過往年度，集團發出的財務擔保會根據HKAS 37「撥備、或有負債及或有資產」披露為或有負債。除非該等擔保很可能被要求履行，否則集團並不會為該等擔保作出撥備。

為符合HKAS 39(修訂)的要求，集團自二零零六年一月一日起，改變其發出財務擔保的會計政策。根據新政策，重大的財務擔保合約按HKAS 39被視為財務負債處理，並於初始時以其公允價值(如公允價值能可靠地計算)入帳。其後，該等財務擔保合約會以初始確認的金額減累計攤銷及按HKAS 37釐定的撥備(如適用)兩者中較高者計算。該新會計政策的詳情於附註2X披露。採納該等修訂對集團在二零零五年及二零零六年財政年度的經營業績及財務狀況並不構成重大財務影響。

B 綜合基準

綜合帳項包括公司及其附屬公司(統稱「集團」)及集團於無控制權附屬公司(參閱附註2D)及聯營公司的權益編製截至每年十二月三十一日止的帳項。於年內購入或出售的附屬公司業績分別按收購日起或至出售日止，於綜合損益表中列帳。

2 主要會計政策 (續)

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，或控制其董事局組成的公司。當公司有權直接或間接支配附屬公司的財務及經營政策，並藉此從其活動中取得利益，則這些附屬公司將被視為受公司控制。

集團內部往來的結餘和交易，及因集團內部交易而產生的任何未實現利潤，會於編製綜合帳項時全數抵銷。因集團內部交易而產生的未實現虧損，按應用於未實現收益（只限於無減值跡象的金額）的同樣方法抵銷。

於結算日的少數權益是指並非由公司直接或透過附屬公司間接擁有的股權所佔附屬公司資產淨值的部分；這些少數權益列入綜合資產負債表及綜合權益變動表內的權益，與公司股東應佔權益分開列示。集團業績中的少數權益於綜合損益表上以分配給少數權益及公司股東的年內損益總額列示。

如果少數權益應佔的虧損超出附屬公司權益中的少數權益，超額部分和任何少數權益應佔的進一步虧損，會自集團所佔的權益中沖減；但如少數權益須承擔具有約束力的義務並有能力彌補虧損則除外。附屬公司的所有其後利潤會分配予集團，直至集團收回以往承擔的少數權益應佔虧損為止。

於附屬公司的投資是按成本減去任何減值虧損（參閱附註2G(ii)）後，在公司資產負債表內入帳。

D 無控制權附屬公司

集團對無控制權附屬公司的董事局並無實際控制權，故該等無控制權附屬公司並無合併至集團帳項。於無控制權附屬公司的投資是按權益法記入公司綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就集團佔其淨資產在收購後的變動作出調整。綜合損益表反映年內集團所佔該等無控制權附屬公司的業績。

集團與無控制權附屬公司之間交易所產生的未實現損益，均按集團於該附屬公司所佔的權益比率抵銷；但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未實現虧損會即時在損益表內確認。

公司資產負債表所示於無控制權附屬公司的投資，是按成本減去減值虧損（參閱附註2G(ii)）後入帳。

E 聯營公司及合營公司

聯營公司是指集團或公司可以對其發揮重大影響力，但不是控制或聯合控制其管理層（包括參與其財務及經營決策）的實體。

合營公司是指集團或公司與另一方人士根據合約安排經營的實體。有關的合約安排確定集團或公司與一名或以上的另一方人士共同控制該實體的經營活動。

於聯營公司或合營公司的投資是按權益法記入綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就集團佔聯營公司或合營公司淨資產在收購後的變動作出調整。綜合損益表反映年內集團所佔聯營公司或合營公司於收購後的業績。

當集團對聯營公司或合營公司虧損的承擔額等同或超出集團於聯營公司或合營公司的權益時，集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損；但如集團須向聯營公司或合營公司承擔法律或推定責任或替其支付款項則除外。因此，集團於聯營公司或合營公司的權益是根據權益法的投資帳面金額連同集團的長期權益，而集團的長期權益是在實質上為集團於聯營公司或合營公司的淨投資的一部分。

集團與聯營公司及合營公司之間交易所產生的未變現損益，均按集團於聯營公司及合營公司所佔的權益比率抵銷；但假如未變現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未變現虧損會即時在損益表內確認。

公司資產負債表所示於聯營公司及合營公司的投資，是按成本減去減值虧損（參閱附註2G(ii)）後入帳。

2 主要會計政策 (續)**F 固定資產**

(i) 投資物業指根據為賺取租金收入及/或資本增值的租賃權益而擁有或持有的土地及/或樓宇。

投資物業按每年經由獨立專業合資格的估價師釐定的公允價值記入資產負債表內，其公允價值變動所產生的收益或虧損，會於產生年內確認為收益或虧損。

現正興建或發展供日後用作投資物業的物業歸類為物業、機器及設備項下的在建資產，並按成本列帳，直至建築或發展工程完成為止，屆時將按公允價值重新歸類為投資物業。物業於該日的公允價值與其之前帳面價值之間的任何差額在損益表中確認。

(ii) 若根據經營租賃持有的自用土地與位於其上的樓宇中的租賃權益的公允價值無法於租賃開始時分開計算，將視作根據融資租賃持有，除非該樓宇明確根據經營租賃持有。自用土地及樓宇按重估當日的現有用途為基礎以公允價值減任何隨後的累計折舊在資產負債表中列帳。重估工作每年由獨立合資格的估價師進行，在重估時產生的價值變動，會視作固定資產重估儲備的變動，惟下列情況例外：

- 若與自用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項物業的重估虧絀，所超出的虧絀數額會記入損益表；及
- 若以往曾將重估虧絀記入損益表，而其後出現重估盈餘時，此盈餘會先撥入損益表(但以過往記入損益表的虧絀數額為限)，然後撥入固定資產重估儲備。

(iii) 土木工程與機器及設備以原值減去累計折舊及減值虧損(參閱附註2G(ii))列帳。

(iv) 在建資產以原值減去減值虧損(參閱附註2G(ii))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，並轉列為適當的固定資產類別。

(v) 租賃資產

(a) 融資租賃乃承租人承擔所有權的絕大部分風險及回報的資產租賃。如集團是以融資租賃獲得資產的使用權，便會將相當於租賃資產公允價值或最低租金現值(按租賃內含利率計算)兩者中較低的數額記入固定資產，而扣除財務開支後的相應負債則列為融資租賃債務。折舊及減值虧損分別按照附註2H(iv)及2G(ii)所列的會計政策入帳。租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，至使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

(b) 除下列附註2F(v)(c)所提及外，經營租賃乃出租人並未轉讓所有權的全部風險及回報的資產租賃。如集團以經營租賃出租資產，則有關的資產會按其性質列入資產負債表，並在適當的情況下，按照集團的折舊政策計提折舊。減值虧損按照資產減值虧損的會計政策(參閱附註2G(ii))入帳。經營租賃所產生的收入則根據附註2Z(iv)所載集團收入確認的政策確認。

(c) 若根據經營租賃持有的自用土地的公允價值無法於租賃開始時與位於其上的樓宇的公允價值分開計算，將視作根據融資租賃持有，除非該樓宇明確根據經營租賃持有(參閱附註2F(ii))。就此而言，租賃開始日期指集團首次訂立租約時、或承接先前承租人租約之日、或該等樓宇建造完成日(如較晚)。

(vi) 如與替換現有固定資產若干部分有關的後期開支能夠令該項資產為集團帶來未來經濟效益及其成本能準確地計算，則有關開支會計入該項資產的帳面價值內，被替換部分的帳面價值會於帳項中取消確認，所產生的收益或虧損會於損益表中處理。

用於恢復或維持現有固定資產原先評估的表現水平的維修或保養開支，均於產生的期間列作開支。

(vii) 固定資產因報廢或出售所產生的收益或虧損，以估計出售所得款項淨額與資產的帳面價值之間的差額釐定，並於報廢或出售當日在損益表內確認為收入或支出。任何相關的重估盈餘會由固定資產重估儲備轉入保留溢利。

2 主要會計政策 (續)

G 資產減值

(i) 應收帳項及其他應收款項減值

集團於每個結算日審閱應收帳項及其他流動與非流動應收款項，以確定是否有客觀的減值跡象。若存在任何該等跡象，減值虧損將按資產的帳面價值與(若貼現的影響重大)根據財務資產的原有實際利率(即最初確認該等資產時所用的實際利率)貼現的預期未來現金流量的現值之間的差額計算。

若於隨後期間，減值虧損的數額減少，有關的減值虧損將透過損益表撥回。

(ii) 其他資產減值

集團在每個結算日參考內部及外間資料，以確定下列資產是否出現減值跡象，或是以往確認的減值虧損不再存在或已經減少：

- 固定資產(按重估值列帳的物業除外)；
- 在建鐵路工程；
- 發展中物業；
- 預付土地租賃費用；
- 遞延開支；及
- 於附屬公司、無控制權附屬公司、聯營公司及合營公司的投資。

如出現任何減值跡象，便須估計資產的可收回金額。

資產的可收回金額是其淨售價與使用價值兩者中的較高額。在評估使用價值時，預期未來現金流量會按可以反映當時市場對貨幣時間價值及資產特定風險的評估的稅前貼現率，貼現至其現值。如果資產所產生的現金流入基本上不能獨立於其他資產所產生的現金流入，則以能產生獨立現金流入的最小資產組別(即現金產生單位)來釐定可收回金額。

減值虧損是當資產或所附屬的現金產生單位的帳面金額高於可收回金額時，於損益表中確認。

如果用作釐定資產可收回金額的估計出現利好的變化，有關的減值虧損便會撥回。

所撥回的減值虧損以假設在以往年度沒有確認減值虧損而應已釐定的資產帳面金額為限。所撥回的減值虧損在確認撥回的年度內計入損益表。

2 主要會計政策 (續)**H 折舊**

(i) 投資物業並不計提折舊。

(ii) 除投資物業及在建資產以外的固定資產，是以足以攤銷其原值或估值減其估計剩餘價值(如有)的比率按下列預計可使用年限以直線法計提折舊：

土地及樓宇

自用土地及樓宇 五十年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限

土木工程

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 100年
 車廠結構 80年
 混凝土車站小商店結構 20年
 纜車站大樓及主題村結構 27年

機器及設備

列車及組成部分 4 – 40年
 月台幕門 35年
 路軌 7 – 30年
 環境控制系統、升降機與扶手電梯、防火及排水系統 7 – 30年
 供電系統 7 – 40年
 架空纜索系統及纜車車廂 5 – 27年
 自動收費系統、金屬車站小商店及其他機械設備 20年
 列車控制及訊號儀器、站內公佈系統、電訊系統及廣告牌 5 – 20年
 車站修飾 20 – 30年
 固定裝置及配備 10 – 15年
 維修設備、寫字樓傢具及設備 10年
 電腦軟件許可證及應用軟件 5 – 7年
 清潔用具、電腦設備及工具 5年
 車輛 4年

若物業、機器及設備的組成部分具有不同的可使用年限，則各組成部分將獨立計提折舊。不同類別固定資產的可使用年限會因應資產的實際狀況、使用經驗及當時的資產重置計劃，於每年進行檢討。

(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提折舊。假使集團在租賃期滿時會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提折舊。

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、內部員工薪酬與一般費用)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，有關的費用會自損益表註銷；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，直至達成項目協議後，即撥入在建鐵路工程。

(ii) 在達成項目協議後，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。

2 主要會計政策 (續)

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及支付的地價，均列入為發展中物業。
- (ii) 向發展商收取的物業發展款項，將用以沖銷該發展項目在發展中物業有關的金額。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) 因發展集團作自用的物業而產生的支出，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自用物業，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撥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) 如免息貸款是給予發展商作為發展合約的其中一項條款，該貸款的初值會按公允價值(即以提供貸款時之市場利率貼現該貸款的現值)列帳。該貸款的公允價值及面值的差額會於建造期間列入為發展中物業，並在發展完成時，轉撥至損益表。有關貸款的利息收入會於貸款期內分別計入損益表及貸款中，令該貸款於到期日的公允價值等同其面值。
- (vi) 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表內確認：
- 如集團在工程展開時向發展商收取款項，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(如有)後，該款項所產生的利潤才會獲確認；
 - 如集團獲得分攤發展項目的售樓淨盈餘的權利，該收入會於發展物業獲發入伙紙，並且收入及成本的數額能可靠地估計後才會獲確認。任何未出售的物業之權益其後會根據附註2J(viii)所列政策的基礎重新計算；及
 - 如集團收取發展項目分攤的資產，利潤會按收取該等物業時其公允價值，並計入集團在該等項目所需承擔的風險和責任後才會獲確認。

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表作為收益或支出。

(vii) 如集團須就將予重新發展的物業所保留的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可實現利潤的金額能較準確地確定後，始記入損益表內。

(viii) 如於發展項目完成後，獲分派作利潤及持有作待售用途的物業會按其於收取時的成本(即估計可實現淨值)入帳。可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。於出售物業時，該等物業的帳面金額於確認有關收入年度確認為物業出售成本。因物業降值至可實現淨值而產生的任何虧損，於減值年度確認作開支。因可實現淨值增加引致任何物業減值的回撥，則於該回撥年度確認作物業出售成本的減少。

(ix) 如收取在建物業作為發展項目的攤分資產，於收取該等物業時會按公允價值於在建資產中確認。其後所產生的建造費用將予以資本化作為在建資產，而當資產投入預定用途所需的絕大部分準備工作完成後，該在建資產會轉撥至固定資產。

K 共同控制業務

根據HKAS 31「於合營業務的投資」，集團與發展商就物業發展項目(並無成立獨立組織)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，包括內部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及支付的地價列作發展中物業。如來自發展商的預收款項超出集團有關開支，超出的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2J(vi)所列的基礎，在扣除當時發展中物業的有關結餘後，記入損益表內。

L 證券投資

集團持作買賣用途的證券投資(不包括於其附屬公司、無控制權附屬公司、聯營公司及合營公司的投資)的政策如下：

- (i) 證券投資最初按公允價值入帳。集團於每個結算日重新計算該等公允價值，並將由此產生的未實現利潤或虧損在損益表確認。
- (ii) 投資於集團承諾購買/出售有關的投資或有關的投資屆滿時確認/取消確認。
- (iii) 出售證券投資所產生的利潤或虧損按估計出售所得款項淨額與投資的帳面價值之間的差額計算，並於產生時計入損益表。

2 主要會計政策 (續)**M 長期租賃款項的抵銷**

當長期租賃款項的承擔已被購置用作抵押的債券所抵銷，該等承擔及債券(及因此而產生的收入及開支)會被對沖，以反映有關安排的整體商業效益。有關交易並未以租賃形式入帳，而該等債項及債券投資無需確認為債務及資產。任何從該等交易所獲得現金淨額將計入遞延收益，並按個別租賃年期攤銷。

N 存料與備料

用作鐵路及業務營運的存料與備料分為經常性及資本性。經常性備料以加權平均成本法，按成本列入資產負債表內，並於其耗用之年度確認。在適當時候集團會為陳舊存貨作出準備。資本性項目則按成本減去累計折舊及減值虧損列為固定資產，其折舊會按計入儲備的資本性備料的相關固定資產所適用的折舊比率計算。

O 長期顧問合約

合約收入的會計政策載列於附註2Z(iii)。如果能夠可靠地估計固定價格顧問合約的結果，合約成本會參照結算日的合約完成程度確認為開支。如果合約總成本可能超過合約總收入，便會即時將預期損失確認為開支。如果不能可靠地估計顧問合約的結果，則合約成本在其產生的期間內確認為開支。

於結算日的在建顧問合約以所產生的成本淨額加上已確認溢利，再減去已確認虧損及按進度開列的帳單數額，記入資產負債表，並按適用的情況在資產負債表中以「應收顧客合約工程總額」(作為資產項)或「應付顧客合約工程總額」(作為負債項)列示。顧客尚未償付的進度付款會記入資產負債表的「應收帳項、按金及預付款項」內。已在進行相關工程前收取的款項則記入資產負債表的「應付帳項、應計費用及撥備」(作為負債項)內。

P 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他財務機構的活期存款，及短期和高流動性的投資，此等投資可隨時換算為已知的現金額、價值變動方面的風險不大，及於購入後三個月內到期。就編製綜合現金流量表而言，現金及現金等價物也包括須於接獲通知時償還，並構成集團現金管理一部分的銀行透支。

Q 應收帳項、按金及預付款項

應收帳項、按金及預付款項初值按公允價值確認及隨後按攤銷成本法減呆壞帳虧損列帳(參閱附註2G(i))，惟在貼現的影響非常微小或由於有關的應收款項為借給關連人士的免息及無固定償還年期的貸款以致無法計算貼現時除外，在此情況下，應收款項按成本減呆壞帳虧損列帳。

R 附息貸款

附息貸款初值按公允價值扣除交易成本後確認。隨後，未被對沖的附息貸款部分將按攤銷成本法入帳；所得款項(扣除交易成本)與贖回價值之間的任何差額將採用實際利率法於借貸期間在損益表內確認。

初值確認後，被對沖的附息貸款部分之帳面價值會重新計算，並就對沖風險所產生的公允價值變動於損益表內確認，以抵銷相關對沖工具的損益影響。

S 應付帳項、應計費用及撥備

若貼現的影響重大，應付帳項、應計費用及撥備將按攤銷成本法列帳，否則按成本列帳。

T 財務衍生工具及對沖活動

集團利用財務衍生工具，如利率掉期及貨幣掉期，以管理其利率及外匯風險。根據集團政策，此類工具純粹用作減低或消除集團負債的有關財務風險，而非用作買賣或投機用途。

衍生工具最初按公允價值確認，隨後於各結算日重新計算其公允價值。相關損益的確認方法將視乎衍生工具是否被指定為對沖工具及其對沖項目的性質而定。

倘對沖會計方法適用，集團將指定所用的衍生工具為：(1)公允價值對沖：對沖已確認負債的公允價值；或(2)現金流量對沖：對沖已確認負債的現金流量的變動或確實承擔的外匯風險。

(i) 公允價值對沖

被指定作為及符合公允價值對沖條件的衍生工具，其公允價值的變動，連同與被對沖資產或負債就相關風險所產生的公允價值變動，會計入損益表。

2 主要會計政策 (續)

T 財務衍生工具及對沖活動 (續)

(ii) 現金流量對沖

被指定作為及符合現金流量對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分直接在股東權益中確認，而非有效部分的相關損益則在損益表中確認。

當被對沖負債影響收益時，股東權益中的累計金額會撥入損益表。然而，當獲對沖的確實承擔導致非財務資產的確認時，在股東權益中確認的相關損益會撥入最初成本或資產帳面金額。

當對沖工具過期或被售出、終止或被行使，或對沖項目不再符合對沖會計方法的要求時，當時股東權益中的累計損益仍會保留在股東權益內，並在被對沖負債影響損益時或在確實承擔確認為非財務資產時，根據上述政策確認。然而，若預期被對沖負債或確實承擔不會出現，被計入股東權益的累計損益會即時撥入損益表。

(iii) 不符合對沖會計方法的衍生工具

任何不符合對沖會計方法的衍生工具的公允價值的變動即時於損益表中確認。

U 僱員福利

(i) 薪金、年假、假期旅遊津貼及其他非貨幣性福利成本在集團僱員提供相關服務的年度內累計及確認為開支，惟就建造項目及資本性項目員工所提供的福利，則予以資本化作為資產成本的一部分。

(ii) 界定供款退休計劃的供款，包括根據香港《強制性公積金計劃條例》的規定作出的強制性公積金(「強積金」)供款，於供款時在損益表中確認為開支，惟就建造項目及資本性項目員工所作出的供款，則予以資本化作為資產成本的一部分。

(iii) 集團就界定福利退休計劃承擔的責任淨額是按每個計劃獨立計算，計算方法是估計僱員在本年度及過往年度提供服務所賺取未來福利的數額；將預期累積福利數額貼現以釐定現值，及扣除任何計劃資產的公允價值。貼現率是根據優質公司債券於結算日的收益率釐定；所參考公司債券的條款應與集團就界定福利退休計劃承擔責任的條款相若。如此等債券沒有活躍市場，則採用政府債券的市場收益率。計算工作由合資格精算師以預計單位給付成本法進行。

如計劃所提供的福利增加，有關僱員過往服務的福利增加部分將按直線法，在直至福利成為既定福利的平均年期內在損益表中確認為開支；倘屬從事項目的僱員，則在直至福利成為既定福利的平均年期內按直線法撥作有關建造項目或資本性項目的資本化成本。如屬即時實現的既定福利，則會即時以類似方式確認為開支。

在計算集團就計劃承擔的責任時，如任何累計未確認的精算損益超逾界定福利責任的現值與計劃資產的公允價值兩者中較高額的百分之十，超出部分會在參與計劃的僱員的預期平均尚餘工作年期內，在損益表確認；否則不會確認精算損益。

如在計算集團的責任淨額時出現負數，則所確認的資產須以任何累計未確認的精算損失淨額及以往服務成本及日後從計劃所得的任何退款或供款減額的現值的總淨值為限。

(iv) 以股份為基礎的支出按認股權派發日期的公允價值計算。於派發日期釐定的公允價值會在計及認股權被授出的可能性後，在授出期間按直線法確認為一項員工成本(除非該等支出符合資產的條件確認)，同時股東權益項下以股份為基礎的僱員資本儲備將相應增加。認股權的公允價值採用「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，並計及派發認股權時所依據的條款及條件計算。模式中所採用的預期年限已根據管理層就不可轉讓性、行使限制及行為因素的影響的最佳估計作出調整。

在授出期間，集團會檢討預計授出的認股權數目。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的損益表中計入/扣除(除非該等支出符合資產的條件確認)，並在資本儲備中作出相應調整。於授出日，確認為支出的金額會被調整，以反映實際授出的認股權數目(並在資本儲備中作出相應調整)。股本金額會在資本儲備中確認，直至認股權獲行使(屆時轉入股份溢價帳項)或認股權到期(屆時直接計入保留溢利)。

關於以股份為基礎而將以現金支付的支出，相等於已獲提供的服務部分的負債會按每個結算日釐定的股份的公允價值確認。

(v) 合約終止補償只會在集團根據正式、具體，且不大可能撤回的計劃終止僱員合約或根據該計劃自願遣散僱員並作出補償時確認。

2 主要會計政策 (續)

V 退休金計劃

集團實施職業退休金計劃(「地鐵有限公司退休金計劃」)及一項補充計劃地鐵有限公司Retention Bonus Scheme。該項補充計劃，主要為以從事項目為主的員工遭裁退時，為他們提供額外福利。

另外，集團亦已根據《強積金條例》的規定透過參與獨立強積金服務供應商提供的集體信託計劃，設立強積金計劃。

僱主對地鐵有限公司退休金計劃的界定供款部分及強積金計劃所作的供款，乃根據附註2U(ii)所載政策於帳項內確認。

僱主就地鐵有限公司退休金計劃僱員的混合福利部分所作的供款，乃根據退休金計劃規則及《職業退休計劃條例》的條款由獨立精算師每年計算，該筆供款乃用作支付根據附註2U(iii)於帳項內確認的退休金開支。任何有關退休金的盈虧將於資產負債表的應計或預付福利開支帳項(視情況而定)中處理。

W 所得稅

(i) 年內所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。所得稅會於損益表中確認，但與直接確認為股東權益項目相關的，則確認為股東權益。

(ii) 本期稅項是按年內應課稅收入根據已生效或在結算日實際上已生效的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。

(iii) 遞延稅項資產和負債由可抵扣和應課稅暫時差異產生。暫時差異是指資產和負債在財務報表上的帳面金額與這些資產和負債的計稅基礎的差異。遞延稅項資產也可以由未使用的稅損和稅項撥回產生。

除了某些有限的例外情況外，所有遞延稅項負債和遞延稅項資產(只限於很可能獲得能利用該遞延稅項資產來抵扣的未來應稅溢利)均予確認。支持確認由可抵扣暫時差異所產生遞延稅項資產的未來應稅溢利包括因轉回現有的應稅暫時差異而產生的數額；但這些差異必須與同一稅務機關及同一應稅實體有關，並預期在可抵扣暫時差異預計轉回的同一年間或遞延稅項資產所產生稅損可向後期或向前期結轉的期間內轉回。在決定現有的應稅暫時差異是否足以支持確認由未使用稅損及稅項撥回所產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關及同一應稅實體有關，並是否預期在能夠使用稅損或稅項撥回的期間內轉回。

不確認為遞延稅項資產和負債的暫時差異是產生自以下有限的例外情況：不影響會計或應稅溢利的資產或負債的初次確認(如屬業務合併的一部分則除外)，以及投資附屬公司(如屬應稅差異，只限於集團可以控制轉回的時間，而且在可預見的將來不大可能轉回的差異；或如屬可抵扣差異，則只限於很可能在將來轉回的差異)。

遞延稅項數額是按照資產和負債帳面金額的預期實現或清償方式，根據已生效或在結算日實際上已生效的稅率計量。遞延稅項資產和負債均不貼現計算。

遞延稅項資產會在每個結算日作檢討，並扣減至不再可能在未來有足夠的應稅溢利下利用有關稅務利益為止。若檢討顯示重新有足夠的應稅溢利可供利用，則回撥任何此類扣減。

(iv) 本期及遞延稅項結餘和其變動會分開列示，而且不予抵銷。本期和遞延稅項資產只會在公司或集團有法定行使權以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，並且符合以下附帶條件的情況下，才可以分別抵銷本期和遞延稅項負債：

- 就本期稅項資產和負債而言，公司或集團計劃按淨額基準結算，或同時變現該資產和清償該負債；或
- 就遞延稅項資產和負債而言，這些資產和負債必須與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
 - 同一應稅實體；或
 - 不同的應稅實體。這些實體計劃在日後每個預計有大額遞延稅項負債需要清償或大額遞延稅項資產可以收回的期間內，按淨額基準實現本期稅項資產和清償本期稅項負債，或同時變現該資產和清償該負債。

2 主要會計政策 (續)

X 財務擔保合約

財務擔保乃指集團須於擔保持有人因指定債務人未能根據債務工具的原有或經修訂條款支付到期款項而蒙受損失時，向持有人償付指定款項的合約。

當集團提供有重大影響的財務擔保時，其初值按公允價值(即交易價格，惟公允價值能可靠地估計除外)並於抵扣任何在提供擔保時已收或應收的款項後分別計入損益表和應付帳項、應計費用及撥備內的遞延收益。

最初確認為遞延收益的擔保數額會於擔保期內在損益表攤銷，作為提供財務擔保的收入。此外，如發生下列兩項情形時，會按附註2Y計提撥備：(i)合約持有人很可能將會要求集團履行擔保合約；及(ii)向集團索償的款項預期超過相關擔保在應付帳項、應計費用及撥備內的現有帳面價值(即最初確認的金額減累計攤銷)。

Y 撥備及或有負債

當公司或集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，公司或集團便會就該時間或數額不定的負債計提撥備。如果貨幣時間值重大，則按預計清償債項所需支出的現值計列撥備。

當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。當集團的責任須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。

Z 收入確認

如果涉及交易的經濟效益可能會流入集團，而收入又能可靠地計算時，收入便會根據下列基準在損益表內確認：

- (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訊服務的服務費，在提供有關服務後確認為收入。
- (iii) 顧問服務費於合約的結果能夠可靠地估計時確認為收入。合約收入會以完工百分比法確認，並根據有關合約截至結算日已產生的合約成本所佔合約估計總成本的百分比計算。當不能可靠地估計顧問合約的結果，則只會根據已產生的合約成本可能收回的程度來確認收入。
- (iv) 根據經營租賃出租的投資物業、車站小商店及其他鐵路物業的租金收入按租約條款入帳。批出的租金優惠於損益表內確認為應收租賃淨付款總額的組成部分。或然租金在其賺取的會計期間內確認為收入。物業管理收入在提供有關服務後確認。

AA 經營租賃開支

- (i) 根據經營租賃支付的租金在租賃期內以直線法記入損益表，但就在建鐵路工程、發展中物業及建議中的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。
- (ii) 土地的預付土地租賃費用以成本入帳，並於租賃期內在損益表以直線法攤銷為土地租賃費用。

BB 利息及財務開支

由資本性工程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。用作購置資產的外幣貸款所產生的匯兌差額，亦會予以資本化，對資本化利息作出調整。其他用途的利息開支則會記入損益表。

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表，至使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

2 主要會計政策 (續)

CC 外幣折算

年內的外幣交易按交易日的匯率折算為港元入帳。以外幣為單位的貨幣性資產及負債則按結算日的匯率折算為港元。匯兌收益在損益表內確認。

海外企業的業績按年內的平均匯率折算為港元；資產負債表項目則按結算日的匯率折算為港元。所產生的匯兌差額作為儲備變動處理。

DD 業務分類報告

業務分類是指集團內可明顯區分的組成部分，並且負責提供產品或服務(業務分類)，或在一個特定的經濟環境中提供產品或服務(地域分類)。業務分類之間的風險和回報水平也不一樣。

根據集團的內部財務報告系統，集團選取業務分類資料為首要申報格式。由於集團所有主要營運業務均在香港經營，因此並無提供地域分類資料。

分類收入、開支、業績、資產及負債包括可直接歸入某一類別及可按合理基準分配予該類別的項目。分類收入、開支、資產及負債包含須在綜合過程時抵銷的集團內部往來的餘額和集團內部交易，但同屬一個類別的集團企業之間的集團內部往來的餘額和交易則除外。

分類資本性開支乃年內購入預期可使用超過一年的分類資產所產生的成本總額。

不予分類項目主要包括財務衍生工具資產及負債、公司資產、附息貸款、借貸、分佔無控制權附屬公司、聯營公司及合營公司業績、公司及融資開支，以及少數權益。

EE 關連人士

就本帳項而言，倘集團有能力直接或間接控制另一方人士或對另一方人士的財務及經營決策發揮重大影響力，或另一方人士有能力直接或間接控制集團或對集團的財務及經營決策發揮重大影響力，或集團與另一方人士受到共同控制或受制於共同重大影響力，該另一方人士會被視為集團的關連人士。關連人士可以指個人(包括關鍵管理人員、重大股東及或其關係密切的家庭成員)或其他實體，並包括集團的關連人士向其發揮重大影響力的實體，這些關連人士是指個人，及為集團僱員或作為集團關連人士的任何實體的離職後福利計劃。

FF 政府援助

政府援助是指以資源轉撥形式作出的政府資助，集團則須遵守該援助的附帶條件。政府援助相當於彌補資產成本的補助，將會在計算資產帳面價值時在資產成本中扣除，惟扣除的金額將以結算日已收及應收金額為限。倘已收或應收援助金額超出於結算日的資產成本，超出部分會被視為預收款項，用以抵銷未來資產成本。

3 車費收入

百萬港元	2006	2005
車費收入包括：		
地鐵行車綫	5,911	5,721
機場快綫	612	561
	6,523	6,282

地鐵行車綫包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫及將軍澳綫，及由二零零五年八月一日起通車的迪士尼綫。

4 非車費收入

A 車站內商務及其他業務收入

百萬港元	2006	2005
車站內商務及其他業務收入包括：		
廣告	534	510
小商店租賃	391	344
電訊收入	259	334
顧問收入	199	211
昂坪360業務收入	64	-
其他業務收入	159	156
	1,606	1,555

昂坪360業務收入包括於二零零六年九月十八日投入運作的東涌纜車及昂坪市集的相關業務產生的收入。

B 租務及管業收入

百萬港元	2006	2005
租務收入來自：		
德福廣場	492	470
綠楊坊	122	120
杏花新城	112	111
青衣城	281	252
國際金融中心	128	122
其他物業	128	108
	1,263	1,183
管業收入	146	126
物業代理收入	3	7
	1,412	1,316

租務收入包括與提供空調服務有關的六千四百萬港元(二零零五年：六千三百萬港元)收入。

5 未計折舊前經營開支

A 員工薪酬包括：

百萬港元	2006	2005
在下列損益表項目列支數額：		
— 員工薪酬及有關費用	1,653	1,614
— 維修及保養	58	50
— 車站內商務及其他業務開支	145	145
— 租務及管業開支	40	40
— 項目研究及業務發展開支	115	32
— 其他項目	42	51
在下列項目資本化數額：		
— 在建鐵路工程	40	136
— 發展中物業	79	76
— 在建資產及其他項目	309	261
可收回數額	197	166
員工薪酬總額	2,678	2,571

下列開支包括在經營開支內：

百萬港元	2006	2005
派發予董事及員工的認股權	9	5
界定供款計劃及強制性公積金供款	17	12
因界定福利計劃確認的開支(附註43E)	123	134
	149	151

B 維修及保養費用主要與外判的維修及經常性工程有關。其他例行的維修保養工作由公司內部負責，有關的費用會計入員工薪酬及耗用的存料與備料內。

C 項目研究及業務發展開支包括：

百萬港元	2006	2005
業務發展開支	245	129
其他項目研究開支	22	13
	267	142

業務發展開支主要為集團按其業務策略所作出對中國及歐洲新業務進行可行性研究的支出。

D 一般及行政開支及其他費用包括下列支出/(收入)：

百萬港元	2006	2005
核數師酬金		
— 核數服務	5	4
— 稅務服務	1	1
— 其他服務	-	2
出售固定資產虧損	37	40
財務衍生工具：		
— 外匯遠期合約—現金流量對沖的非有效部分	(8)	6
— 由對沖儲備撥入	1	3
攤銷土地租賃費用(附註20)	14	13
重估證券投資的未實現收益	(2)	-

5 未計折舊前經營開支 (續)

E 在損益表內列支的經營租賃費用包括：

百萬港元	2006	2005
購物中心、寫字樓及員工宿舍 資本化數額	46 (1)	10 (2)
	45	8

6 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

(i) 董事局成員及執行總監會成員酬金如下：

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鉤 的薪酬	總計
2006					
董事局成員					
— 錢果豐	1.0	—	—	—	1.0
— 張佑啟	0.2	—	—	—	0.2
— 艾爾敦	0.2	—	—	—	0.2
— 方敏生	0.2	—	—	—	0.2
— 何承天	0.3	—	—	—	0.3
— 盧重興	0.2	—	—	—	0.2
— 施文信	0.3	—	—	—	0.3
— 廖秀冬	0.2	—	—	—	0.2
— 馬時亨	0.2	—	—	—	0.2
— 黃志光	0.2	—	—	—	0.2
執行總監會成員					
— 周松崗	—	5.9	—*	4.2	10.1
— 柏立恒	—	3.7	0.3	1.0	5.0
— 陳富強	—	3.5	0.3	1.0	4.8
— 何恆光	—	3.6	0.3	0.9	4.8
— 梁國權	—	3.5	0.5	1.0	5.0
— 龍家駒	—	3.4	0.4	0.9	4.7
— 麥國琛	—	3.5	0.3	0.9	4.7
— 杜禮	—	3.5	0.3	1.0	4.8
	3.0	30.6	2.4	10.9	46.9

* 周松崗是公司強制性公積金計劃的一名成員。公司於二零零五年及二零零六年每年支付的總供款為一萬二千港元。

上述酬金並不包括根據公司新入職僱員認股權計劃派發予梁國權及龍家駒的認股權的公允價值(於派發日預計)。截至二零零六年十二月三十一日止年度，梁國權以股份為基礎的支出的公允價值為三十萬港元(二零零五年：六十萬港元)。根據新入職僱員認股權計劃條款，派發予龍家駒的認股權於二零零六年十月十七日失效。而截至二零零五年十二月三十一日止年度，其以股份為基礎的支出的公允價值為三十萬港元。各董事在公司股份之權益的詳情在董事局報告書「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段及附註41中披露。

6 董事局成員及執行總監會成員酬金 (續)**A 董事局成員及執行總監會成員酬金 (續)**

此外，周松崗並沒有參與公司的兩項認股權計劃。當其首三年合約於二零零六年十一月三十日屆滿時，他可獲得與700,000股股份等值的現金。隨著該合約期屆滿，周松崗於二零零六年十二月一日按合約條款獲支付一千三百三十九萬六千六百港元(附註41B)。

年內，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酬金總額為六千零六十萬港元(二零零五年：四千五百四十萬港元)。

百萬元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
2005					
董事局成員					
— 錢果豐	1.0	—	—	—	1.0
— 張佑啟	0.2	—	—	—	0.2
— 艾爾敦	0.2	—	—	—	0.2
— 方敏生	0.2	—	—	—	0.2
— 何承天	0.3	—	—	—	0.3
— 盧重興	0.2	—	—	—	0.2
— 施文信	0.3	—	—	—	0.3
— 霍文(於2005年6月18日退任)	0.1	—	—	—	0.1
— 廖秀冬	0.2	—	—	—	0.2
— 馬時亨	0.2	—	—	—	0.2
— 黃志光(於2005年6月18日委任)	0.1	—	—	—	0.1
執行總監會成員					
— 周松崗	—	5.7	—*	4.2	9.9
— 柏立恒	—	3.5	0.3	1.0	4.8
— 陳富強	—	3.5	0.3	0.9	4.7
— 祁輝(於2005年12月5日退任)	—	3.9	0.3	1.1	5.3
— 何恆光	—	3.5	0.3	1.0	4.8
— 梁國權	—	3.4	0.5	1.0	4.9
— 龍家駒(於2005年9月26日委任)	—	0.9	0.1	0.2	1.2
— 麥國琛(於2005年10月1日委任)	—	0.9	0.1	0.2	1.2
— 杜禮	—	3.5	0.3	0.9	4.7
	3.0	28.8	2.2	10.5	44.5

於二零零五年十二月，祁輝在退休時獲地鐵有限公司退休金計劃給予一千一百六十萬港元的整筆退休福利金。

(ii) 公司非執行董事並無特定任期，但須按公司的組織章程細則第八十七及八十八條，在公司的股東週年大會輪流退任及重選(根據香港法例第556章地下鐵路條例第八條獲委任者除外)。董事局成員之一，錢果豐博士由二零零三年七月二十一日起獲委任為公司的非執行主席，任期為三年。於二零零六年七月，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，任期至二零零七年七月三十一日。五位最高酬金人士全部為執行總監會成員，其酬金已於上表披露。

(iii) 周松崗擁有與418,017股股份相關的證券及期貨條例第XV部所指的衍生權益。該衍生權益代表周松崗有權於其三年合約期屆滿時(即二零零九年十一月三十日)可獲得與418,017股股份等值的現金。

該等安排旨在提供能夠與公司表現掛鈎的具競爭力報酬。

6 董事局成員及執行總監會成員酬金 (續)

B 認股權

執行總監會每名成員於二零零六年十二月三十一日的已行使及尚未行使認股權詳情，載列於董事局報告書中「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段。派發予執行總監會成員認股權的詳情如下：

(i) 全球發售前認股權計劃

根據附註41A(i)所述公司的全球發售前認股權計劃(「首次公開招股前認股權計劃」)，除周松崗、梁國權、龍家駒及麥國琛外，每位執行總監會成員均於二零零零年九月二十日獲發認股權，可認購1,066,000股股份。周松崗、梁國權及龍家駒分別於二零零三年十二月一日、二零零二年二月一日及二零零五年九月二十六日加入公司，故他們並非首次公開招股前認股權計劃的受益人。根據首次公開招股前認股權計劃，麥國琛於二零零零年九月二十日獲發266,500股認股權，當其於二零零五年十月一日獲委任為執行總監會成員時，並沒有獲發額外認股權。

根據首次公開招股前認股權計劃的授權條款，各合資格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，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，須各擁有最少46,000股股份，在各種情況下均為直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。

(ii) 新入職僱員認股權計劃

根據附註41A(ii)所述的新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)，執行總監會成員梁國權及龍家駒分別於二零零三年八月一日及二零零五年九月二十七日獲發認股權，可認購1,066,000股股份。

根據新認股權計劃的授權條款，梁國權必須在下列時間繼續實益擁有股份：(i)於二零零四年八月四日及以後任何時間，須擁有最少23,000股股份；及(ii)於二零零五年八月四日及以後任何時間，須擁有最少46,000股股份，直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。

根據新認股權計劃的授權條款，龍家駒必須在二零零六年十月十七日及以後任何時間實益擁有最少23,000股股份，直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。根據新認股權計劃條款，龍家駒的認股權於二零零六年十月十七日失效。

7 物業發展利潤

百萬港元	2006	2005
物業發展利潤包括：		
由下列項目的遞延收益撥入		
— 預付款項(附註18B(i))	1,213	1,794
— 攤分資產(附註18B(ii))	555	95
分佔發展盈餘數額	3,724	3,296
由攤分資產所得的收入	342	971
其他一般費用	(17)	(11)
	5,817	6,145

8 折舊

百萬港元	2006	2005
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	2,526	2,502
與地鐵車站內商務及其他業務有關的資產	82	126
不予分類的公司資產	47	35
	2,674	2,682

9 利息及財務開支

百萬港元	2006	2005
下列各項的利息開支：		
需在五年內全部償還的銀行貸款、透支及資本市場貸款	1,143	934
不需在五年內全部償還的銀行貸款及資本市場貸款	504	485
融資租賃債務	15	25
財務開支	25	33
匯兌(收益)/虧損	(2)	7
財務衍生工具：		
公允價值對沖	(19)	107
現金流量對沖：		
— 由對沖儲備撥入	(18)	29
— 非有效部分	2	1
不符合作對沖用途的衍生工具	8	(130)
	(27)	7
資本化利息開支	(126)	(114)
	1,532	1,377
下列各項的利息收入：		
銀行及其他財務機構存款	(9)	(15)
員工置業貸款	(2)	(1)
	(11)	(16)
貸予物業發展商款項的利息收入	(123)	—
	1,398	1,361

利息開支按集團所需負擔的每月平均借貸成本予以資本化。年內的每月平均利率由每年5.4%至5.6%不等(二零零五年：每年4.8%至5.6%)。

10 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤減虧損淨額

應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤減虧損淨額包括：

百萬港元	2006	2005
應佔無控制權附屬公司除稅前利潤(附註21)	80	47
應佔聯營公司虧損(附註23)	(23)	(31)
	57	16
應佔無控制權附屬公司稅項(附註21)	(12)	(7)
	45	9

11 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	2006	2005
本期稅項		
一年內海外稅項	2	1
遞延稅項		
— 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
— 投資物業的公允價值變動	381	490
— 其他	1,028	1,058
	1,409	1,548
	1,411	1,549

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，或截至二零零六年十二月三十一日止年度內持續錄有稅務虧損，故並未於公司及其附屬公司的綜合損益表中作出本年度香港利得稅準備。海外附屬公司的稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備是以從香港產生的暫時差異及按香港利得稅率17.5%(二零零五年：17.5%)計算。

B 按適用稅率計算的會計溢利與稅務開支的對帳

	2006		2005	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前溢利	9,169		10,012	
按照在相關國家獲得溢利的適用稅率計算除稅前溢利的名義稅項	1,584	17.3	1,737	17.3
不可扣減支出的稅務影響	27	0.3	30	0.3
非課稅收入的稅務影響	(230)	(2.5)	(228)	(2.3)
未使用而且未確認的可抵扣虧損的稅務影響	30	0.3	10	0.1
實際稅項開支	1,411	15.4	1,549	15.4

12 股東應佔利潤

股東應佔綜合利潤包括已於公司帳項內處理的七十七億一千七百萬港元(二零零五年：八十三億六千四百萬港元)利潤。

13 股息

年內，已付及擬派發予公司股東的股息如下：

百萬港元	2006	2005
有關2006年已付及應付的股息		
— 中期股息每股14仙 (2005年：14仙)	774	764
— 結算日後擬派發的末期股息每股28仙 (2005年：28仙)	1,554	1,535
	2,328	2,299
有關2005年的股息		
— 於2006年批准及支付的末期股息每股28仙 (2004年：28仙)	1,535	1,509

於結算日後擬派發的末期股息並未於結算日確認為負債。

年內，所有股東可選擇以股代息，惟註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。公司的最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的應付股息總額不超過50%。支付予財政司司長法團的股息詳情於附註45L披露。於二零零六年十一月八日，政府已同意延長以股代息的安排，直至二零零九年十二月三十一日止財政年度的另外三個財政年度。

14 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以年內股東應佔利潤七十七億五千九百萬港元 (二零零五年：八十四億五千萬港元) 及年內已發行的加權平均普通股數5,510,345,238股 (二零零五年：5,430,594,654股) 計算如下：

加權平均普通股數

	2006	2005
於1月1日已發行普通股	5,481,856,439	5,389,999,974
已發行代息股份的影響	25,713,468	37,418,279
已行使認股權的影響	2,775,331	3,176,401
於12月31日的加權平均普通股數	5,510,345,238	5,430,594,654

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤七十七億五千九百萬港元 (二零零五年：八十四億五千萬港元) 及已就僱員認股權計劃下具攤薄潛力的普通股數目作出調整的年內已發行的加權平均普通股數5,516,115,460股 (二零零五年：5,436,752,536股) 計算如下：

加權平均普通股數 (攤薄)

	2006	2005
於12月31日的加權平均普通股數	5,510,345,238	5,430,594,654
被視作以無代價發行的普通股數目	5,770,222	6,157,882
於12月31日的加權平均普通股數 (攤薄)	5,516,115,460	5,436,752,536

C 若根據股東應佔基本業務的利潤 (不包括投資物業公允價值增加及其相關遞延稅項) 計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為1.08港元 (二零零五年：1.13港元)，調整如下：

百萬港元	2006	2005
股東應佔利潤	7,759	8,450
投資物業公允價值的增加	(2,178)	(2,800)
投資物業公允價值的變動所產生的遞延稅項 (附註11A)	381	490
股東應佔基本業務利潤	5,962	6,140

15 業務分類資料

業務分類資料按照集團的業務類別呈列，包括以下分類：

車務運作：營運香港市區內的一個集體運輸鐵路系統，及服務於位處赤臘角的香港國際機場及亞洲國際博覽館之機場快綫。

15 業務分類資料 (續)

車站內商務及其他業務：相關商業活動包括廣告位及零售舖位的租務、鐵路電訊系統的頻譜服務、鐵路顧問服務、纜車及各附屬公司的業務。

租務及管業：投資物業的管業及租務。

物業發展：鐵路系統沿線的物業發展。

主要業務經營業績概述如下：

百萬港元	車務運作	車站內商務及其他業務	租務及管業	車務運作及相關業務總計	物業發展	總計
2006						
收入	6,523	1,606	1,412	9,541	-	9,541
未計折舊前經營開支	(3,003)	(443)	(312)	(3,758)	-	(3,758)
	3,520	1,163	1,100	5,783	-	5,783
物業發展利潤	-	-	-	-	5,817	5,817
未計折舊前經營利潤	3,520	1,163	1,100	5,783	5,817	11,600
折舊	(2,541)	(82)	(4)	(2,627)	-	(2,627)
	979	1,081	1,096	3,156	5,817	8,973
不予分類的公司開支						(629)
未計利息及財務開支前經營利潤						8,344
利息及財務開支						(1,398)
投資物業的公允價值變動			2,178			2,178
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤						45
減虧損淨額						(1,411)
所得稅						7,758
截至2006年12月31日止年度利潤						7,758
資產						
營運資產*	76,097	2,503	22,971	101,571	825	102,396
在建資產	1,037	9	63	1,109	3,796	4,905
在建鐵路工程	232	-	-	232	-	232
發展中物業	-	-	-	-	3,297	3,297
遞延開支	395	-	-	395	-	395
預付土地租賃費用	594	-	-	594	-	594
證券投資	272	-	-	272	-	272
待售物業	-	-	-	-	2,018	2,018
給予物業發展商貸款	-	-	-	-	3,355	3,355
	78,627	2,512	23,034	104,173	13,291	117,464
無控制權附屬公司權益						171
聯營公司權益						100
不予分類的資產						2,686
總資產						120,421
負債						
分類負債	1,988	511	711	3,210	623	3,833
遞延收益	120	-	-	120	1,562	1,682
	2,108	511	711	3,330	2,185	5,515
不予分類的負債						38,120
總負債						43,635
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運資產	64	4	470	538	-	538
在建資產	1,075	116	63	1,254	898	2,152
在建鐵路工程	430	-	-	430	-	430
發展中物業	-	-	-	-	1,113	1,113
除折舊外的非現金開支	37	11	-	48	-	48

* 營運資產指與個別業務營運使用有關的物業、機器及設備和其他資產。

15 業務分類資料 (續)

百萬港元	車務運作	車站內商務及其他業務	租務及管業	車務運作及相關業務總計	物業發展	總計
2005						
收入	6,282	1,555	1,316	9,153	–	9,153
未計折舊前經營開支	(3,005)	(358)	(238)	(3,601)	–	(3,601)
	3,277	1,197	1,078	5,552	–	5,552
物業發展利潤	–	–	–	–	6,145	6,145
未計折舊前經營利潤	3,277	1,197	1,078	5,552	6,145	11,697
折舊	(2,517)	(126)	(4)	(2,647)	–	(2,647)
	760	1,071	1,074	2,905	6,145	9,050
不予分類的公司開支						(486)
未計利息及財務開支前經營利潤						8,564
利息及財務開支						(1,361)
投資物業的公允價值變動			2,800			2,800
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤						9
減虧損淨額						(1,549)
所得稅						(1,549)
截至2005年12月31日止年度利潤						8,463
資產						
營運資產*	77,697	1,525	20,243	99,465	2,042	101,507
在建資產	739	24	–	763	2,898	3,661
在建鐵路工程	1,006	–	–	1,006	–	1,006
發展中物業	–	–	–	–	2,756	2,756
遞延開支	209	–	–	209	–	209
預付土地租賃費用	608	–	–	608	–	608
證券投資	183	–	–	183	–	183
待售物業	–	–	–	–	1,311	1,311
	80,442	1,549	20,243	102,234	9,007	111,241
無控制權附屬公司權益						103
不予分類的資產						2,322
總資產						113,666
負債						
分類負債	2,173	373	499	3,045	559	3,604
遞延收益	126	–	–	126	3,458	3,584
	2,299	373	499	3,171	4,017	7,188
不予分類的負債						36,582
總負債						43,770
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運資產	30	14	405	449	–	449
在建資產	768	238	–	1,006	721	1,727
在建鐵路工程	983	–	–	983	–	983
發展中物業	–	–	–	–	1,455	1,455
除折舊外的非現金開支	40	4	–	44	–	44

由於集團在期內所有主要營運業務均在香港經營，故並無提供任何按地域劃分的分析。

16 固定資產

集團

百萬港元	投資物業	自用土地 及樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
原值或估值						
於2006年1月1日	19,892	1,705	46,188	56,339	3,661	127,785
添置	469	-	-	69	2,152	2,690
清理/註銷	-	-	(20)	(370)	(2)	(392)
公允價值變更	2,178	-	-	-	-	2,178
重估盈餘(附註40)	-	284	-	-	-	284
東涌纜車項目投入使用(附註17)	-	-	375	824	-	1,199
其他投入使用資產	-	-	1	905	(906)	-
於2006年12月31日	22,539	1,989	46,544	57,767	4,905	133,744
原值	-	-	46,544	57,767	4,905	109,216
於2006年12月31日估值	22,539	1,989	-	-	-	24,528
累計折舊						
於2006年1月1日	-	-	3,492	21,018	-	24,510
年內折舊	-	45	380	2,249	-	2,674
清理後撥回	-	-	(8)	(330)	-	(338)
重估後撥回(附註40)	-	(45)	-	-	-	(45)
於2006年12月31日	-	-	3,864	22,937	-	26,801
2006年12月31日帳面淨值	22,539	1,989	42,680	34,830	4,905	106,943
原值或估值						
於2005年1月1日	16,687	1,246	45,704	55,081	3,051	121,769
添置	405	-	-	44	1,727	2,176
資本化調整*	-	-	(2)	(76)	-	(78)
清理/註銷	-	-	(2)	(275)	(3)	(280)
公允價值變更	2,800	-	-	-	-	2,800
重估盈餘(附註40)	-	459	-	-	-	459
重新分類	-	-	175	(175)	-	-
迪士尼綫及博覽館站項目投入使用(附註17)	-	-	176	763	-	939
其他投入使用資產	-	-	137	977	(1,114)	-
於2005年12月31日	19,892	1,705	46,188	56,339	3,661	127,785
原值	-	-	46,188	56,339	3,661	106,188
於2005年12月31日估值	19,892	1,705	-	-	-	21,597
累計折舊						
於2005年1月1日	-	-	3,093	18,984	-	22,077
年內折舊	-	33	395	2,258	-	2,686
資本化調整*	-	-	-	(4)	-	(4)
清理後撥回	-	-	(1)	(215)	-	(216)
重估後撥回(附註40)	-	(33)	-	-	-	(33)
重新分類	-	-	5	(5)	-	-
於2005年12月31日	-	-	3,492	21,018	-	24,510
2005年12月31日帳面淨值	19,892	1,705	42,696	35,321	3,661	103,275

* 資本化調整與若干鐵路資產於啟用時按承建商要求的工程價值予以資本化有關。該等資產的最終價值根據與承建商確定合約索償額後，於年內按較低的最終合約價值而下調。

16 固定資產 (續)

公司

百萬港元	投資物業	自用土地 及樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
原值或估值						
於2006年1月1日	19,892	1,705	46,188	55,676	3,637	127,098
添置	469	-	-	65	2,069	2,603
清理/註銷	-	-	(20)	(241)	(2)	(263)
公允價值變更	2,178	-	-	-	-	2,178
重估盈餘(附註40)	-	284	-	-	-	284
東涌纜車項目投入使用(附註17)	-	-	375	824	-	1,199
其他投入使用資產	-	-	1	871	(872)	-
於2006年12月31日	22,539	1,989	46,544	57,195	4,832	133,099
原值	-	-	46,544	57,195	4,832	108,571
於2006年12月31日估值	22,539	1,989	-	-	-	24,528
累計折舊						
於2006年1月1日	-	-	3,492	20,428	-	23,920
年內折舊	-	45	380	2,216	-	2,641
清理後撥回	-	-	(8)	(204)	-	(212)
重估後撥回(附註40)	-	(45)	-	-	-	(45)
於2006年12月31日	-	-	3,864	22,440	-	26,304
2006年12月31日帳面淨值	22,539	1,989	42,680	34,755	4,832	106,795
原值或估值						
於2005年1月1日	16,687	1,246	45,704	54,414	3,045	121,096
添置	405	-	-	30	1,709	2,144
資本化調整*	-	-	(2)	(76)	-	(78)
清理/註銷	-	-	(2)	(257)	(3)	(262)
公允價值變更	2,800	-	-	-	-	2,800
重估盈餘(附註40)	-	459	-	-	-	459
重新分類	-	-	175	(175)	-	-
迪士尼綫及博覽館站項目投入使用(附註17)	-	-	176	763	-	939
其他投入使用資產	-	-	137	977	(1,114)	-
於2005年12月31日	19,892	1,705	46,188	55,676	3,637	127,098
原值	-	-	46,188	55,676	3,637	105,501
於2005年12月31日估值	19,892	1,705	-	-	-	21,597
累計折舊						
於2005年1月1日	-	-	3,093	18,471	-	21,564
年內折舊	-	33	395	2,180	-	2,608
資本化調整*	-	-	-	(4)	-	(4)
清理後撥回	-	-	(1)	(214)	-	(215)
重估後撥回(附註40)	-	(33)	-	-	-	(33)
重新分類	-	-	5	(5)	-	-
於2005年12月31日	-	-	3,492	20,428	-	23,920
2005年12月31日帳面淨值	19,892	1,705	42,696	35,248	3,637	103,178

* 資本化調整與若干鐵路資產於啟用時按承建商要求的工程價值予以資本化有關。該等資產的最終價值根據與承建商確定合約索償額後，於年內按較低的最終合約價值而下調。

16 固定資產 (續)

A 所有位於香港及以公允價值列帳的集團物業之分析如下：

集團及公司

百萬港元	投資物業		自用土地及樓宇	
	2006	2005	2006	2005
長期租賃	1,437	1,399	-	-
中期租賃	21,102	18,493	1,989	1,705
	22,539	19,892	1,989	1,705

B 集團的所有投資物業已於二零零六年十二月三十一日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行戴德梁行，按公開市值作出重估。重估按「租期及歸還基準」進行，即將現有及租約屆滿後續約時可能產生的租金收入淨額資本化，然後以可比較的銷售及回報率進行市值驗證。因重新估值所產生的公允價值增加淨額二十一億七千八百萬港元(二零零五年：二十八億港元)已計入損益表。

C 所有自用土地及樓宇已於二零零六年十二月三十一日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行戴德梁行，按現有用途的公開市值作出重估，由此產生重估盈餘淨額三億二千九百萬港元(二零零五年：四億九千二百萬港元)，在扣除遞延稅項五千八百萬港元(二零零五年：八千六百萬港元)(附註38B)後，已撥入固定資產重估儲備帳(附註40)。

倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於二零零六年十二月三十一日的帳面金額應為八億九千二百萬港元(二零零五年：九億一千四百萬港元)。

D 在建資產包括公司收取位於九龍站Union Square一間部分已被修飾的零售購物中心及其停車位，作為發展項目資產的攤分。該在建物業按原值列帳，而原值乃資產被攤分時的公允價值(附註2J(ix))，由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行於收取該物業時按公開市場估值釐定。

E 除上述附註16A所界定為以融資租賃持有的自用土地及樓宇外，集團還擁有下列透過融資租賃協議持有的資產：

集團及公司

百萬港元	土木工程 東區海底隧道	
	2006	2005
原值	1,254	1,254
減：累計折舊	307	288
帳面淨值	947	966

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。該協議包括的資產是與鐵路隧道有關的鐵路及附屬結構。

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，而公司亦承諾向政府作出若干金額的補償，預期有關補償金額僅屬象徵性質。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。

集團支付予新香港隧道有限公司的不可取消未來最低租金總額在附註33C披露。

16 固定資產 (續)

F 集團按經營租賃形式將投資物業及車站小商店出租。租約一般為期一至十年，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；批出的租金優惠會於損益表中攤銷，作為應收租賃款項淨額的一部分。

集團及公司持作經營租賃用途的投資物業的帳面總值為二百二十五億三千九百萬港元(二零零五年：一百九十八億九千二百萬港元)。持作經營租賃用途的車站小商店的帳面總值為四億三千九百萬港元(二零零五年：四億四千六百萬港元)，而相關的累計折舊為一億零八百萬港元(二零零五年：九千五百萬港元)。

集團根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金總額如下：

集團及公司

百萬港元	2006	2005
一年內	1,350	1,295
一至五年內	1,875	2,025
五年後	161	214
	3,386	3,534

G 二零零三年三月，集團與無關連第三方訂立一連串結構式交易，將若干載客車卡租出及租回(「租賃交易」)，涉及的資產於二零零三年三月三十一日的原值總額為二十五億六千二百萬港元及帳面淨值總額為十六億七千四百萬港元。根據租賃交易，集團已將資產租予美國機構投資者(「投資者」)，後者已預付所有與租賃協議有關的租金。同時，集團從投資者租回有關資產，並須按預定付款時間表支付租金。集團可選擇於預定日期按固定金額購入投資者於有關資產中的租賃權益。部分從投資者收取的預付租金款項已用作投資債券以支付集團租賃債務及按租賃交易行使其中購買權所應付的金額。此外，集團可保留資產的法定所有權，而集團於鐵路業務動用該等資產亦不受限制。

由於訂立租賃交易，集團收取現金總額約三十六億八千八百萬港元，及承諾支付於二零零三年三月的預期淨現值約為三十五億三千三百萬港元的長期租賃款項，並經購入足以償付該等付款承諾的債券以作支付。在扣除支出後，集團在二零零三年由租賃交易獲得的現金為一億四千一百萬港元。

由於集團不能按本身的目標操控投資戶口及其責任是以上述投資所得收入支付租賃款項，在二零零三年三月，該等債項及債券投資並無確認為集團的債務及資產。集團所收取的現金淨額已入帳作遞延收益，並會按個別租賃期於集團的損益表中攤銷。

17 在建鐵路工程

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	啟用後轉撥 作固定資產 (附註16)	轉撥至存料 與備料	於12月31日 結餘
2006					
將軍澳南站項目					
建築成本	18	99	-	-	117
顧問諮詢費	8	2	-	-	10
員工薪酬及其他開支	16	27	-	-	43
財務開支	1	4	-	-	5
	43	132	-	-	175
東涌纜車項目					
建築成本	755	193	(943)	(5)	-
顧問諮詢費	51	24	(75)	-	-
員工薪酬及其他開支	79	15	(94)	-	-
財務開支	48	39	(87)	-	-
	933	271	(1,199)	(5)	-
翔天廊月台項目					
建築成本	24	16	-	-	40
員工薪酬及其他開支	6	8	-	-	14
財務開支	-	3	-	-	3
	30	27	-	-	57
總計	1,006	430	(1,199)	(5)	232
2005					
將軍澳南站項目					
建築成本	1	17	-	-	18
顧問諮詢費	1	7	-	-	8
員工薪酬及其他開支	5	11	-	-	16
財務開支	-	1	-	-	1
	7	36	-	-	43
迪士尼纜車項目					
建築成本	1,074	185	(1,259)	-	-
顧問諮詢費	46	5	(51)	-	-
員工薪酬及其他開支	279	74	(353)	-	-
財務開支	10	14	(24)	-	-
	1,409	278	(1,687)	-	-
政府援助(附註45E)	(931)	-	931	-	-
	478	278	(756)	-	-
東涌纜車項目					
建築成本	336	419	-	-	755
顧問諮詢費	37	14	-	-	51
員工薪酬及其他開支	57	22	-	-	79
財務開支	14	34	-	-	48
	444	489	-	-	933
博覽館站項目					
建築成本	16	124	(140)	-	-
員工薪酬及其他開支	16	23	(39)	-	-
財務開支	1	3	(4)	-	-
	33	150	(183)	-	-
翔天廊月台項目					
建築成本	-	24	-	-	24
員工薪酬及其他開支	-	6	-	-	6
財務開支	-	-	-	-	-
	-	30	-	-	30
總計	962	983	(939)	-	1,006

17 在建鐵路工程 (續)

A 將軍澳南站項目

將軍澳綫沿綫的未來車站建造屬於一九九八年十一月四日與政府簽訂的項目協議的範圍。

此項目的建造工程進度良好，主要的土木工程及相關的機電工程合約亦已批出。項目現正按計劃進行，並預計於二零零九年完成。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性開支約為十億港元。

於二零零六年十二月三十一日，公司就此項目的開支為一億七千五百萬港元(二零零五年：四千三百萬港元)，另有關於項目的已批准但未完成工程合約總值為三億二千一百萬港元(二零零五年：一千二百萬港元)。

B 東涌纜車項目

公司於二零零三年十一月十九日就東涌纜車項目的設計、建造、融資及經營與政府簽訂項目協議。

此項目已於二零零六年中完工，並於二零零六年九月十八日起向公眾提供服務。公司正就若干份合約的決算帳戶與承建商進行磋商，預期此項目的資本性開支將約為十二億港元。

C 翔天廊月台項目

公司於二零零五年七月十八日就翔天廊月台項目的設計、建造、融資及經營與機場管理局簽訂項目協議。

此項目的建造工程已接近完成，預計於二零零七年上半年啟用。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性開支約為一億港元。

於二零零六年十二月三十一日，公司就此項目的開支為五千七百萬港元(二零零五年：三千萬港元)，另有關於項目的已批准但未完成工程合約總值為二百萬港元(二零零五年：一千四百萬港元)。

18 發展中物業

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發展權(「批地合約」)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、地盤準備工程開支及地價，會撥作發展中物業；而從發展商收取的款項，亦會記入發展中物業，用作沖銷該發展物業的開支。如從發展商收取的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18B(i))。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。遞延收益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，在適當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。

根據公司與當年代表政府的運輸局局長就建造將軍澳支綫項目在一九九八年所訂立的將軍澳支綫項目協議，公司按個別批地合約有權於將軍澳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」)。公司支付的發展成本及相關開支的會計處理基準與機場鐵路沿綫物業所採用的一致。

18 發展中物業 (續)

A 發展中物業

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷向發展商 收取的款項 (附註18B(i))	於項目完 成時撥出	於12月31日 結餘
2006					
機場鐵路物業發展項目	-	106	(106)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	2,756	1,007	(452)	(14)	3,297
	2,756	1,113	(558)	(14)	3,297
2005					
機場鐵路物業發展項目	-	210	(152)	(58)	-
將軍澳支綫物業發展項目	2,043	1,241	(528)	-	2,756
其他物業發展項目	45	4	(27)	(22)	-
	2,088	1,455	(707)	(80)	2,756

將軍澳支綫物業發展項目的數額包括公司在二零零六年就提供予將軍澳八十六區物業發展項目第二期的發展商之四十億港元免息貸款有關的七億六千八百萬港元(二零零五年：無)利息成本(附註30)。

B 物業發展的遞延收益

集團及公司

百萬港元	2006	2005
物業發展的遞延收益包括：		
— 從發展商收取的預付款項(附註18B(i))	1,120	2,461
— 攤分資產(附註18B(ii))	442	997
	1,562	3,458

(i) 預付款項的遞延收益

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18A)	確認為利潤 的數額 (附註7)	於12月31日 結餘
2006					
機場鐵路物業發展項目	2,419	20	(106)	(1,213)	1,120
將軍澳支綫物業發展項目	42	410	(452)	-	-
	2,461	430	(558)	(1,213)	1,120
2005					
機場鐵路物業發展項目	3,409	956	(152)	(1,794)	2,419
將軍澳支綫物業發展項目	5	565	(528)	-	42
其他物業發展項目	-	27	(27)	-	-
	3,414	1,548	(707)	(1,794)	2,461

18 發展中物業 (續)**B 物業發展的遞延收益 (續)****(ii) 攤分資產的遞延收益**

根據有關機場鐵路物業發展的其中一項發展協議，公司於二零零四年收取位於九龍站Union Square一間商場的若干部分及其車位，作為攤分資產。由於公司根據發展協議有責任完成裝修工程，因此部分物業發展利潤被視作遞延收益。在此基礎上，年內有關此攤分資產的遞延收益變動如下：

集團及公司

百萬港元	2006	2005
於1月1日結餘	997	1,092
減：確認為利潤的數額(附註7)	(555)	(95)
於12月31日結餘	442	997

C 保管資金

公司根據有關機場鐵路及將軍澳支綫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。任何餘額只會在所有與該等物業發展有關的責任成本計算在內後才會發放。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	2006	2005
於1月1日結餘	3,478	4,064
已收及應收的保管資金	22,843	15,599
加：所得利息	176	111
	26,497	19,774
年內墊支費用	(19,637)	(16,296)
於12月31日結餘	6,860	3,478
代表：		
於12月31日指定銀行戶口結餘	6,858	3,476
應收保證金	2	2
	6,860	3,478

19 遞延開支

集團

百萬港元	於1月1日 結餘	年內開支	於12月31日 結餘
2006			
合併研究	72	98	170
建議資本性工程開支	209	186	395
	281	284	565
2005			
合併研究	56	16	72
建議資本性工程開支	78	131	209
	134	147	281

公司

百萬港元	於1月1日 結餘	年內開支	於12月31日 結餘
2006			
合併研究	72	98	170
建議資本性工程開支	43	70	113
	115	168	283
2005			
合併研究	56	16	72
建議資本性工程開支	27	16	43
	83	32	115

合併研究費用包括公司與九廣鐵路公司就建議合併進行研究而產生的外部顧問諮詢、增加的直接員工薪酬及費用。

年內就建議資本性工程所產生的開支主要與中國的深圳地鐵四號綫之設計工程及香港的西港島綫有關。

20 預付土地租賃費用

集團及公司

百萬港元	2006	2005
成本		
於1月1日	732	732
增置	-	-
於12月31日	732	732
累計攤銷		
於1月1日	124	111
年內攤銷	14	13
於12月31日	138	124
於12月31日帳面淨值	594	608

A 與持有位於香港的所有車廠土地有關的上述預付土地租賃費用分析如下：

集團及公司

百萬港元	2006	2005
帳面淨值		
—長期租賃	157	160
—中期租賃	437	448
	594	608

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二零五零年六月二十九日的租約批予公司，並可在支付象徵式費用下每期延長五十年(附註45C)。

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，均記入損益表內作為鐵路經營開支。

21 無控制權附屬公司權益

百萬港元	集團		公司	
	2006	2005	2006	2005
非上市股份，按成本	-	-	24	24
應佔資產淨值	171	103	-	-
	171	103	24	24

下表載列集團所有主要無控制權附屬公司的詳情：

公司名稱	已發行及 繳足普通股本	集團 實際權益	所佔權益比例		註冊成立及 經營地點	主要業務
			由公司 持有	由附屬 公司持有		
八達通控股有限公司	42,000,000港元	57.4%	57.4%	-	香港	投資控股
八達通卡有限公司	42,000,000港元	57.4%	-	100%	香港	在香港經營一個 免觸碰智能卡 共用付款系統
八達通廣聯有限公司	2港元	57.4%	-	100%	香港	客戶關係管理服務
八達通投資有限公司	2港元	57.4%	-	100%	香港	投資控股
八達通智庫有限公司	2港元	57.4%	-	100%	香港	推廣及管理 海外自動收費 系統顧問項目
八達通荷蘭有限公司	1港元	57.4%	-	100%	香港	將智能卡系統引進 荷蘭的顧問服務
八達通獎賞有限公司	1港元	57.4%	-	100%	香港	經營獎賞計劃
八達通卡澳門有限公司	25,000澳門幣	57.4%	-	100%	澳門	在澳門推廣 免觸碰智能卡 共用付款系統
Octopus Cards (NL) B.V.	18,000歐元	57.4%	-	100%	荷蘭	管理將智能卡系統 引進荷蘭的項目

21 無控制權附屬公司權益 (續)

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(其後由九龍公共巴士控股有限公司取代)、城巴有限公司及香港油蔴地小輪船有限公司(其後由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取代)，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「八達通」免觸碰智能卡票務系統。該系統在推出初期，主要供各合股運輸公司使用。雖然公司現時持有八達通57.4%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49%的投票權。八達通各股東均同意為八達通提供所需資金，作為經營及發展「八達通」系統之用。

在二零零零年四月二十日，八達通獲香港金融管理局(「金管局」)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，故獲豁免於《銀行業條例》(香港法例第155章)項下的「多用途卡」定義。

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10.4%的八達通權益，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。

於二零零五年十月二十一日，公司與八達通的其他股東為調整與八達通有關的安排訂立了若干協議，以將八達通的非付款業務分拆為與受金管局監管的八達通付款業務無關的新的獨立附屬公司。據此，成立一間持有上述各間新公司及八達通的全部已發行股本的新控股公司，即八達通控股有限公司(「八達通控股」)。公司佔八達通控股及其附屬公司的實際權益為57.4%。

同時，八達通控股的股東依據一份後償貸款協議向八達通控股提供了一筆總數達一億五千萬港元的貸款，其中各股東借出的數額與其在八達通控股所持有的股權成比例。因此，公司向八達通控股借出了八千六百萬港元(或貸款總額的57.4%)。該貸款為期五年及並無抵押、貸款人的權利在各方面均排於八達通控股其他非後償債權人就所有其他非後償債務擁有的權利之後，而貸款利息為年利率5.5%。

截至二零零六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五千六百萬港元(二零零五年：五千四百萬港元)予八達通。同期，八達通就公司在各地鐵車站為客戶提供服務及設施而支付公司的增值服務費用及八達通卡售賣及退款的處理費用分別為九百萬港元(二零零五年：九百萬港元)及五百萬港元(二零零五年：五百萬港元)。

年內，根據服務協議，公司亦向八達通收取有關租用電腦設備及服務以及倉庫的服務費用為二百萬港元(二零零五年：二百萬港元)。

21 無控制權附屬公司權益 (續)

八達通控股的簡要綜合損益表及資產負債表如下：

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	2006 (經審核)	2005 (經審核)
營業額	382	332
其他經營收入	23	22
	405	354
員工薪酬	(99)	(78)
增值服務費用及銀行費用	(54)	(47)
其他費用	(97)	(100)
未計折舊前經營利潤	155	129
折舊	(70)	(89)
未計利息及財務開支前經營利潤	85	40
淨利息收入	55	41
除稅前利潤	140	81
所得稅	(22)	(12)
年內利潤	118	69
集團所佔除稅前利潤(附註10)	80	47
集團所佔所得稅(附註10)	(12)	(7)

綜合資產負債表

於12月31日 百萬港元	2006 (經審核)	2005 (經審核)
資產		
固定資產	156	158
投資	1,521	1,210
銀行存款及現金	314	336
其他資產	190	129
	2,181	1,833
負債		
應付持卡人的預繳車費及按金	(1,446)	(1,311)
應付股東款項	(65)	(41)
其他負債	(373)	(301)
	(1,884)	(1,653)
淨資產	297	180
權益		
股本	42	42
保留溢利	255	138
	297	180
集團所佔淨資產	171	103

22 於附屬公司的投資

公司

百萬港元	2006	2005
非上市股份，按成本	187	185
減：減值虧損	3	3
	184	182

於附屬公司的投資包括於無控制權附屬公司的投資二千四百萬港元(二零零五年：二千四百萬港元)，其有關詳情在附註21中披露。於二零零六年十二月三十一日，根據附註2C所界定的受控制附屬公司之詳情載於下表，並已在集團的財務報表中綜合計算。

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	集團 實際權益	所佔權益比例		註冊成立及 經營地點	主要業務
			由公司 持有	由附屬 公司持有		
地鐵榮標有限公司	10,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
地鐵(上海項目管理)有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	鐵路顧問服務、 物業投資及發展
港鐵北京四號綫投資有限公司	1港元	100%	100%	-	香港	投資控股
地鐵中國顧問有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	鐵路顧問服務
地鐵中國物業有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
MTR Engineering Services Limited	1,000港元	100%	100%	-	香港	工程服務
地鐵物業代理有限公司	2港元	100%	100%	-	香港	物業代理
港鐵(國際)軌道交通培訓 有限公司	2,800,000港元	100%	100%	-	香港	提供鐵路運輸 的訓練
港鐵深圳投資控股有限公司	400,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
MTR Telecommunication Company Limited	100,000,000港元	100%	100%	-	香港	無綫電通訊服務
地鐵旅遊有限公司	2,500,000港元	100%	100%	-	香港	旅遊服務
Rail Sourcing Solutions (International) Limited	2港元	100%	100%	-	香港	環球鐵路物資供應 及採購服務
TraxComm Limited	15,000,000港元	100%	100%	-	香港	固定電訊網絡服務
Hong Kong Cable Car Limited *	1,000港元	100%	100%	-	香港	無營業
Lantau Cable Car Limited *	1,000港元	100%	100%	-	香港	無營業
MTR (Estates Management) Limited *	1,000港元	100%	100%	-	香港	無營業
香港地鐵(上海軌道交通營運) 有限公司*	1,000港元	100%	100%	-	香港	無營業
Candiman Limited *	1美元	100%	100%	-	英屬處女群島	投資控股
Fasttrack Insurance Ltd.	77,500,000港元	100%	100%	-	百慕達	保險包銷

22 於附屬公司的投資 (續)

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	所佔權益比例			註冊成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司持有		
MTR Corporation (C.I.) Limited	1,000美元	100%	100%	-	開曼群島/香港	財務
MTR Finance Lease (001) Limited *	1美元	100%	100%	-	開曼群島/香港	財務
重慶滙俊物業管理有限公司* (註冊成立)	150,000美元	70%	-	70%	中華人民共和國	物業管理
港鐵(北京)商業設施管理 有限公司 (註冊成立)	93,000,000港元	100%	-	100%	中華人民共和國	物業管理
港鐵(北京)房地產管理 有限公司* (註冊成立)	人民幣3,000,000元	100%	100%	-	中華人民共和國	物業管理
港鐵技術諮詢(北京)有限公司 (註冊成立)	1,000,000港元	100%	100%	-	中華人民共和國	鐵路顧問服務、 市場及推廣
港鐵技術諮詢(深圳)有限公司 (註冊成立)	1,000,000港元	100%	100%	-	中華人民共和國	鐵路顧問服務
港鐵軌道交通(深圳)有限公司 (註冊成立)	250,000,000港元	100%	-	100%	中華人民共和國	進行深圳市軌道 交通四號綫項目 早期預備工作
上海港鐵建設管理有限公司 (註冊成立)	15,000,000港元	60%	-	60%	中華人民共和國	鐵路建造管理 及發展
MTR Corporation (IKF) Limited	29英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (No.2) Limited	1英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (Silverlink) Limited *	1英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (SWT) Limited *	1英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (UK) Limited	29英鎊	100%	100%	-	英國	投資控股
Rail Sourcing Solutions (UK) Limited *	1英鎊	100%	-	100%	英國	鐵路物資供應 及採購服務

* 並非由畢馬威會計師事務所審核的附屬公司。並非由畢馬威會計師事務所審核的附屬公司財務報表所佔淨資產總額及營業總額的比例，少於各相關的綜合總額1%。

年內，公司以一百五十萬港元的代價出售深圳東海安保物業管理有限公司，此金額相等於該公司在出售當日的帳面淨值。

23 聯營公司權益

集團

百萬港元	2006	2005
應佔資產淨值	100	-

集團及公司於二零零六年十二月三十一日擁有下列聯營公司權益：

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	所佔權益比例			註冊成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司持有		
北京京港地鐵有限公司 (註冊成立)	人民幣1,380,000,000元	49%	-	49%	中華人民共和國	鐵路建造、 管理及發展
Great South Eastern Railway Limited *	100英鎊	29%	-	29%	英國	投標
MTR Laing Metro Limited *	2英鎊	50%	-	50%	英國	投標
MTR Laing Railway Company Limited *	2英鎊	50%	-	50%	英國	投標
South Western Railway Limited *	2英鎊	50%	-	50%	英國	投標

* 並非由畢馬威會計師事務所審核的公司。

北京京港地鐵有限公司的註冊股本為十三億八千萬元人民幣，其中49%(六億七千六百萬元人民幣)將由集團提供。於二零零六年十二月三十一日，集團已注資一億港元於該公司中，佔集團承諾投資的註冊資本約15%。

集團實際擁有的聯營公司權益之簡要財務資料如下：

百萬港元	2006	2005
非流動資產	185	-
流動資產	6	2
非流動負債	(25)	-
流動負債	(105)	(33)
淨資產/(負債)	61	(31)
收入	-	-
支出	(23)	(31)
年內虧損	(23)	(31)

23 聯營公司權益 (續)

上述財務資料包括北京京港地鐵有限公司的業績，其簡要損益表及資產負債表如下：

損益表

由2006年1月16日(成立日)至2006年12月31日期間 百萬港元	(未經審核)
期內淨虧損	-
集團所佔期內虧損	-

資產負債表

於2006年12月31日 百萬港元	(未經審核)
資產	
固定資產	6
在建工程	372
其他資產	10
	388
負債	
應付帳項、應計費用及撥備	(48)
貸款	(135)
	(183)
淨資產	205
權益	
股本	202
匯兌儲備	3
	205
集團所佔淨資產	100

24 證券投資

證券投資乃指設於海外的一家保險包銷附屬公司持有的債務證券，包括：

集團

百萬港元	2006	2005
於海外上市的交易證券(公允價值)		
— 於一年內到期	35	23
— 於一年後到期	237	160
	272	183

25 員工置業貸款

集團及公司

百萬港元	2006	2005
於1月1日結餘	34	47
贖回	(5)	(8)
償還	(4)	(5)
於12月31日結餘	25	34

集團及公司

百萬港元	2006	2005
應收款項：		
— 於一年內收回	4	5
— 於一年後收回	21	29
	25	34

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的利息均按現行最優惠利率減1.75%或公司的平均借貸成本加0.75%計算，並以有關物業的按揭作抵押。

公司認為置業貸款的名義價值與其公允價值並沒有重大差異。

26 待售物業

集團及公司

百萬港元	2006	2005
待售物業		
— 按原值	876	1,090
— 按可實現淨值	1,142	221
	2,018	1,311

於二零零六年十二月三十一日的待售物業主要包括位於奧運站、九龍站、調景嶺站和將軍澳五十五b區及五十七a區發展項目的住宅單位、商場及車位。而於二零零五年十二月三十一日的待售物業則包括位於奧運站、九龍站及坑口站的物業。有關物業為公司攤分資產所得或於發展項目完成後所獲攤分的實物利潤，及從分佔發展盈餘所得的已批入伙紙而未出售單位之應佔權益。該等物業以原值（即於收取物業為利潤時，根據最初確認時按獨立公開市場估值所作出的公允價值（附註2J(vi)及(viii)），及於結算日的可實現淨值兩者中的較低者於資產負債表中列帳。可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。於二零零五年及二零零六年十二月三十一日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行戴德梁行於該等日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

待售物業的可實現淨值已扣除四千九百萬港元（二零零五年：一千八百萬港元）撥備列帳，目的為以該等物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳。

27 財務衍生工具資產及負債

A 公允價值

已簽約衍生工具的名義數額、公允價值及到期日如下：

集團及公司

百萬港元	名義數額	公允價值 到期日於				總計
		一年內	一年至兩年	兩年至五年	五年後	
2006						
財務衍生工具資產						
外匯遠期合約						
— 現金流量對沖	418	1	4	—	—	5
— 不符合對沖用途	650	4	—	—	—	4
貨幣掉期						
— 公允價值對沖	2,032	4	4	45	—	53
利率掉期						
— 公允價值對沖	3,373	2	11	44	71	128
— 現金流量對沖	400	—	4	—	—	4
— 不符合對沖用途	1,000	1	—	—	—	1
	7,873	12	23	89	71	195
財務衍生工具負債						
外匯遠期合約						
— 現金流量對沖	9	1	—	—	—	1
— 不符合對沖用途	1	—	—	—	—	—
貨幣掉期						
— 公允價值對沖	14,480	—	—	190	268	458
利率掉期						
— 公允價值對沖	150	—	—	1	25	26
— 現金流量對沖	2,242	—	—	7	17	24
— 不符合對沖用途	1,908	6	—	—	—	6
	18,790	7	—	198	310	515
總計	26,663					
2005						
財務衍生工具資產						
外匯遠期合約						
— 現金流量對沖	478	1	—	—	—	1
貨幣掉期						
— 公允價值對沖	2,517	1	1	68	6	76
利率掉期						
— 公允價值對沖	4,219	5	—	84	32	121
— 現金流量對沖	2,000	14	—	13	—	27
— 不符合對沖用途	900	8	—	1	—	9
	10,114	29	1	166	38	234
財務衍生工具負債						
外匯遠期合約						
— 現金流量對沖	25	1	—	—	—	1
— 不符合對沖用途	95	5	—	—	—	5
貨幣掉期						
— 公允價值對沖	14,015	—	—	128	153	281
利率掉期						
— 公允價值對沖	750	—	—	3	12	15
— 現金流量對沖	100	—	1	—	—	1
— 不符合對沖用途	650	—	4	—	—	4
	15,635	6	5	131	165	307
總計	25,749					

27 財務衍生工具資產及負債 (續)

A 公允價值 (續)

集團主要採用貼現現金流量估值法，利用類似財務工具的現有市場利率及外匯匯率，貼現未來合約現金流量，釐定集團貸款及利率掉期與貨幣掉期等財務衍生工具的公允價值。遠期外匯合約的公允價值則採用於結算日的遠期市場匯率釐定。

集團的財務衍生工具主要包括利率及貨幣掉期，並採用於二零零六年及二零零五年十二月三十一日的相關利率掉期曲線貼現財務工具。港元所用利率介於3.904%至4.185%(二零零五年：3.925%至4.594%)，美元所用利率介於5.062%至5.431%(二零零五年：4.334%至5.106%)，而歐元所用利率介於3.721%至4.348%(二零零五年：2.384%至3.853%)。

B 財務風險

由於營運及融資活動，集團主要面對三類財務風險，即利率風險、外匯風險及信貸風險。集團的整體風險管理計劃針對金融市場的不可預測性，尋求將影響集團財務表現的潛在不利因素降至最低。集團使用財務衍生工具，對沖利率風險及外匯風險。該等工具僅用於對沖用途，而非用作買賣或投機目的。

風險管理根據董事局批准的政策進行。董事局規定整體風險管理的原則，以及所涵蓋特定範圍的政策，例如流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、使用財務衍生工具與非財務衍生工具，以及投資剩餘的流動資金。董事局定期檢討該等政策，並於必要時依據營運及市場狀況及其它有關因素，批准更改該等政策。

(i) 流動性風險

流動性風險指因現金流入及流出時間及數額的差異，而導致負債到期時無足夠資金償還負債的風險。集團採取謹慎措施管理流動性風險，時刻維持足夠的現金結餘及已承諾銀行信貸數額，以應付在既定最短六個月至十五個月期間的所有預期資金需求，包括營運資金、債務再融資、股息派付、資本性開支及新投資項目。

(ii) 利率風險

集團的利率風險來自貸款。固定利率貸款為集團帶來公允價值利率風險，而浮動利率貸款則帶來現金流量利率風險。集團主要透過使用利率掉期，管理其利率風險。

(iii) 外匯風險

當已確認資產與負債以集團的非功能貨幣計值時，將產生外匯風險。

集團主要透過使用貨幣掉期及遠期外匯合約，管理其外匯風險。

(iv) 信貸風險

信貸風險指交易對手在債務到期時無力全數償還債務的風險。集團的信貸風險主要來自存款及集團與多間銀行及交易對手訂立的財務衍生工具。為限制集團的信貸風險承擔，集團僅與信貸評級良好的金融機構投放存款及訂立財務衍生工具。在財務衍生工具方面，集團根據「風險價值」概念，估計這些工具當時的公允市值及潛在公允市值變動，以進一步量化及監控其信貸風險。

(v) 集中風險

集團存於多間銀行的存款及與多個交易對手訂立的衍生工具，並無顯著信貸集中風險。為減少集中風險，集團根據董事局批准的信貸政策，對接受存款銀行訂定以信貸評級為基礎的存款上限。根據該政策，集團亦對所有交易對手設定按市場調整的限額，並根據這些限額監控財務衍生工具的現有及潛在風險。

28 存料與備料

集團及公司

百萬港元	2006	2005
預計於下列時間耗用的存料與備料：		
— 一年內	156	137
— 一年後	124	121
	280	258
減：陳舊存貨特定撥備	8	10
	272	248

預計於一年後耗用的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。

29 應收帳項、按金及預付款項

百萬港元	集團		公司	
	2006	2005	2006	2005
與下列項目有關的應收帳項(扣除呆壞帳的減值虧損)、按金及預付款項：				
— 物業發展項目	825	2,042	825	2,042
— 車務運作及其他	1,069	1,053	957	933
	1,894	3,095	1,782	2,975

集團就其主要業務產生的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、廣告及電訊服務費，到期日由七日至五十日不等。集團的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) 與財務機構訂立的利率及貨幣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) 顧問服務收入乃按月寄發帳單及於三十日內到期繳付。
- (iv) 除任何協定的保證金外，與委託予集團所承辦的合約及資本性工程有關的應收帳項，於在建工程確認後的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，而經八達通卡收取的車費收入則每日結算。

29 應收帳項、按金及預付款項 (續)

上述應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2006	2005	2006	2005
未到期款項	1,157	2,461	1,145	2,448
三十日過期未付	102	107	96	61
六十日過期未付	18	26	17	24
九十日過期未付	6	35	4	6
超過九十日過期未付	150	17	143	12
應收帳項總額	1,433	2,646	1,405	2,551
按金及預付款項	342	348	258	323
預付退休金成本	119	101	119	101
	1,894	3,095	1,782	2,975

未到期款項包括應收自若干正在等待相關物業發展帳戶決算的保管資金(附註18C)之四億七千八百萬港元(二零零五年：四千六百萬港元)。

於二零零六年十二月三十一日，所有應收帳項、按金及預付款項預期可於一年內收回，惟與車務運作及其他有關的按金及應收帳項一億六千萬港元(二零零五年：一億六千八百萬港元)則預期於一年至三年內收回。由於考慮到該等帳項的帳面價值與其貼現後價值的分別並不重大，因此以其名義價值減去呆壞帳的減值虧損列帳。

應收帳項、按金及預付款項包括下列非個體所屬的功能貨幣為單位的外幣數額：

百萬元	集團		公司	
	2006	2005	2006	2005
歐元	1	2	1	2
日元	-	1	-	1
新台幣	37	13	37	13
澳門幣	-	2	-	2
英鎊	1	-	-	-
美元	25	22	24	22
南韓圓	1	-	1	-

30 給予物業發展商貸款

集團及公司

百萬港元	2006		2005	
	名義金額	帳面金額	名義金額	帳面金額
給予物業發展商的免息貸款	4,000	3,355	-	-

根據物業發展協議的條款，該筆貸款乃提供予將軍澳八十六區物業發展項目第二期的發展商。該貸款屬於免息貸款，由發展商的最終控股公司提供擔保，並須按項目的相關階段完成後分期償還。

於提供貸款時，該筆貸款的名義金額與帳面金額之間當時的差額為七億六千八百萬港元，已確認為發展中物業。

31 應收政府及其他關連人士的款項

百萬港元	集團		公司	
	2006	2005	2006	2005
應收下列人士的款項：				
— 政府	40	27	40	27
— 房屋委員會	22	22	22	22
— 九廣鐵路公司(「九鐵」)	3	2	3	2
— 無控制權附屬公司	94	88	94	88
— 聯營公司	18	—	18	—
— 公司的其他附屬公司(扣除減值虧損)	—	—	523	285
借予聯營公司貸款	—	15	—	—
	177	154	700	424

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屋委員會就將軍澳支綫項目委託予公司進行的地基工程有關。

應收九鐵款項與委託予公司承辦地鐵與九鐵系統轉綫站項目有關。

上述所有委託工程的合約保證金將於一年內到期發放。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。

由於應收政府及其他關連人士款項大部分會在二十四個月內清還，因此其名義價值與公允價值並沒有重大分別。借予聯營公司貸款按與公司貼現率相若的市場浮動利率計算利息，其貸款的帳面金額被視為與其公允價值相約。

32 現金及現金等價物

百萬港元	集團		公司	
	2006	2005	2006	2005
銀行及其他財務機構存款	34	53	34	53
銀行存款及現金	276	306	93	63
資產負債表所示的現金及現金等價物	310	359	127	116
銀行透支(附註33B)	(5)	(14)	(5)	(14)
現金流量表所示的現金及現金等價物	305	345	122	102

年內，集團從遞延收益及攤分資產作利潤分配而確認的物業發展利潤為三十八億三千三百萬港元(二零零五年：三十八億六千八百萬港元)，此等交易並不涉及現金或現金等價物的變動。

資產負債表所示的現金及現金等價物包括下列非個體所屬的功能貨幣為單位的外幣數額：

百萬元	集團		公司	
	2006	2005	2006	2005
歐元	2	2	2	2
新台幣	22	63	22	63
瑞士法郎	2	2	2	2
美元	8	14	—	2

33 貸款及融資租賃債務

A 分類

集團

百萬港元	帳面金額 2006	公允價值 2006	償還金額 2006	帳面金額 2005	公允價值 2005	償還金額 2005
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2009年到期的美元環球票據	5,651	6,100	5,834	5,711	6,253	5,834
2010年到期的美元環球票據	4,511	5,056	4,679	4,582	5,176	4,679
債務發行計劃票據 (2014年到期的歐洲美元債券)	4,380	4,565	4,663	4,514	4,605	4,663
	14,542	15,721	15,176	14,807	16,034	15,176
非上市：						
2006年至2020年到期的債務發行計劃票據	7,046	7,383	7,075	5,976	6,226	6,021
2006年至2008年到期的港元票據	515	512	500	1,526	1,520	1,500
2006年到期的港元零售債券	-	-	-	1,002	1,003	1,000
	7,561	7,895	7,575	8,504	8,749	8,521
資本市場借貸工具總計	22,103	23,616	22,751	23,311	24,783	23,697
銀行貸款	4,789	4,706	4,757	4,282	4,315	4,306
融資租賃債務(附註33C)	141	141	141	272	272	272
貸款及融資租賃債務	27,033	28,463	27,649	27,865	29,370	28,275
銀行透支	5	5	5	14	14	14
短期貸款	1,114	1,114	1,114	385	385	385
總計	28,152	29,582	28,768	28,264	29,769	28,674

公司

百萬港元	帳面金額 2006	公允價值 2006	償還金額 2006	帳面金額 2005	公允價值 2005	償還金額 2005
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2009年到期的美元環球票據	5,651	6,100	5,834	5,711	6,253	5,834
2010年到期的美元環球票據	4,511	5,056	4,679	4,582	5,176	4,679
	10,162	11,156	10,513	10,293	11,429	10,513
非上市：						
2018年到期的債務發行計劃票據	426	597	465	443	614	480
	426	597	465	443	614	480
資本市場借貸工具總計	10,588	11,753	10,978	10,736	12,043	10,993
銀行貸款	4,789	4,706	4,757	4,282	4,315	4,306
融資租賃債務(附註33C)	141	141	141	272	272	272
貸款及融資租賃債務	15,518	16,600	15,876	15,290	16,630	15,571
銀行透支	5	5	5	14	14	14
短期貸款	1,114	1,114	1,114	385	385	385
總計	16,637	17,719	16,995	15,689	17,029	15,970

33 貸款及融資租賃債務 (續)

A 分類 (續)

於二零零六年十二月三十一日，集團有尚未動用的銀行已承諾貸款總額五十七億港元(二零零五年：五十三億港元)，集團另有若干尚未動用的無承諾貸款總額一百四十九億四千六百萬港元(二零零五年：八十八億五千一百萬港元)，其中包括債務發行計劃及短期銀行貸款。

公允價值是按貼現現金流量估值法以集團可採用的同類財務工具的現行市場利率及外匯匯率貼現未來合約的現金流量列值。

集團的財務衍生工具主要包括利率及貨幣掉期，並採用於二零零六年及二零零五年十二月三十一日的相關利率掉期曲線貼現財務工具。港元所用利率介於3.904%至4.185%(二零零五年：3.925%至4.594%)，美元所用利率介於5.062%至5.431%(二零零五年：4.334%至5.106%)，而歐元所用利率介於3.721%至4.348%(二零零五年：2.384%至3.853%)。

短期貸款及銀行透支的帳面金額與其公允價值相約。

以非個體所屬的功能貨幣為單位的貸款款項在進行對沖活動前後的外幣數額如下：

集團

百萬元	對沖活動前		對沖活動後	
	2006	2005	2006	2005
歐元	10	13	-	-
美元	2,118	2,120	8	10

公司

百萬元	對沖活動前		對沖活動後	
	2006	2005	2006	2005
歐元	10	13	-	-
美元	1,418	1,420	8	10

33 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 2006	銀行貸款 及透支 2006	融資租賃 債務 2006	總計 2006	資本市場 借貸工具 2005	銀行貸款 及透支 2005	融資租賃 債務 2005	總計 2005
長期貸款及融資租賃債務								
五年後須償還的款項	10,088	600	-	10,688	10,084	916	-	11,000
兩年至五年內須償還的款項	11,663	2,092	-	13,755	11,163	2,178	-	13,341
一年至兩年內須償還的款項	1,000	2,030	-	3,030	-	606	141	747
一年內須償還的款項	-	35	141	176	2,450	606	131	3,187
	22,751	4,757	141	27,649	23,697	4,306	272	28,275
銀行透支	-	5	-	5	-	14	-	14
短期貸款	-	1,114	-	1,114	-	385	-	385
	22,751	5,876	141	28,768	23,697	4,705	272	28,674
減：未經攤銷的折價、 溢價及財務開支餘額	(103)	(3)	-	(106)	(118)	(5)	-	(123)
因財務工具的公允價值 變動之調整	(545)	35	-	(510)	(268)	(19)	-	(287)
債務帳面總額	22,103	5,908	141	28,152	23,311	4,681	272	28,264

公司

百萬港元	資本市場 借貸工具 2006	銀行貸款 及透支 2006	融資租賃 債務 2006	總計 2006	資本市場 借貸工具 2005	銀行貸款 及透支 2005	融資租賃 債務 2005	總計 2005
長期貸款及融資租賃債務								
五年後須償還的款項	465	600	-	1,065	480	916	-	1,396
兩年至五年內須償還的款項	10,513	2,092	-	12,605	10,513	2,178	-	12,691
一年至兩年內須償還的款項	-	2,030	-	2,030	-	606	141	747
一年內須償還的款項	-	35	141	176	-	606	131	737
	10,978	4,757	141	15,876	10,993	4,306	272	15,571
銀行透支	-	5	-	5	-	14	-	14
短期貸款	-	1,114	-	1,114	-	385	-	385
	10,978	5,876	141	16,995	10,993	4,705	272	15,970
減：未經攤銷的折價、 溢價及財務開支餘額	(51)	(3)	-	(54)	(65)	(5)	-	(70)
因財務工具的公允價值 變動之調整	(339)	35	-	(304)	(192)	(19)	-	(211)
債務帳面總額	10,588	5,908	141	16,637	10,736	4,681	272	15,689

一年內須償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作長期再融資。

33 貸款及融資租賃債務 (續)

C 融資租賃債務

於二零零六年十二月三十一日，集團及公司的融資租賃債務按下列時間償還：

集團及公司

百萬港元	最低 租金現值 2006	未來的 利息開支 2006	最低 租金總額 2006	最低 租金現值 2005	未來的 利息開支 2005	最低 租金總額 2005
一年至兩年內須償還的款項	-	-	-	141	9	150
一年內須償還的款項	141	9	150	131	19	150
	141	9	150	272	28	300

集團及公司就東區海底隧道訂定的協議視作融資租賃處理，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16E)。

D 已發行及贖回的債券及票據

截至二零零六年及二零零五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	2006		2005	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	1,500	1,499	1,500	1,491

上述票據乃由附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited發行。已發行的票據獲公司無條件及不可撤銷的擔保，並為MTR Corporation (C.I.) Limited的直接、無抵押、無條件債務及與MTR Corporation (C.I.) Limited的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。公司對該擔保的責任乃直接、無抵押、無條件及與公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。發行此等票據的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。

年內，集團贖回到期非上市港元票據二十四億五千萬元(二零零五年：十六億五千萬元)。

截至二零零六年十二月三十一日止年度內，集團並無贖回任何上市債券(二零零五年：二十五億一千八百萬元)。

E 擔保

於二零零六年及二零零五年十二月三十一日，政府並無就信貸提供任何擔保。

33 貸款及融資租賃債務 (續)**F 利率**

未償貸款總額(不包括融資租賃債務)為二百八十億一千一百萬港元(二零零五年:二百七十九億九千二百萬港元),包括:

集團

	定息及掉期為定息貸款		浮息及掉期為浮息貸款	
	帳面金額 百萬港元	年利率 %	帳面金額 百萬港元	年利率 %
2006				
五年後須償還的款項	7,667	4.2 – 8.4	2,711	(註)
兩年至五年內須償還的款項	7,517	4.2 – 7.5	5,904	
一年至兩年內須償還的款項	1,207	3.1 – 5.5	1,844	
一年內須償還的款項	557	4.9 – 5.5	604	
	16,948		11,063	3.1 – 7.3
2005				
五年後須償還的款項	6,635	4.3 – 8.4	4,169	(註)
兩年至五年內須償還的款項	7,528	3.1 – 7.5	5,594	
一年至兩年內須償還的款項	557	4.9 – 5.5	45	
一年內須償還的款項	3,409	2.2 – 5.5	55	
	18,129		9,863	3.3 – 6.2

公司

	定息及掉期為定息貸款		浮息及掉期為浮息貸款	
	帳面金額 百萬港元	年利率 %	帳面金額 百萬港元	年利率 %
2006				
五年後須償還的款項	1,590	4.2 – 8.4	(562)	(註)
兩年至五年內須償還的款項	7,517	4.3 – 7.5	4,754	
一年至兩年內須償還的款項	707	3.1 – 5.5	1,329	
一年內須償還的款項	557	4.9 – 5.5	604	
	10,371		6,125	3.1 – 7.3
2005				
五年後須償還的款項	447	5.5 – 8.4	911	(註)
兩年至五年內須償還的款項	7,528	3.1 – 7.5	4,928	
一年至兩年內須償還的款項	557	4.9 – 5.5	45	
一年內須償還的款項	2,407	2.2 – 5.5	(1,406)	
	10,939		4,478	3.3 – 6.2

註: 就浮息及掉期為浮息貸款而言, 所報利率為結算日的合約利率, 惟須於一年內重新定息。

34 應付帳項、應計費用及撥備

百萬港元	集團		公司	
	2006	2005	2006	2005
與下列項目有關的應付帳項、應計費用及撥備				
— 機場鐵路項目	79	87	79	87
— 將軍澳支綫項目	152	155	152	155
— 物業項目及管理	1,263	1,112	1,263	1,112
— 車務運作及其他	2,089	2,005	1,709	1,676
應付顧客合約工程總額	56	56	56	56
	3,639	3,415	3,259	3,086

以上款項主要為資本性項目於工程驗證後應繳付的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。

於二零零六年十二月三十一日，應付顧客合約工程總額包括直至該日的已產生成本加已確認溢利減已確認虧損所得的總額一億七千九百萬港元(二零零五年：一億三千萬港元)。

於二零零六年十二月三十一日，預期於一年後清還的應付顧客合約工程總額為五千六百萬港元(二零零五年：五千六百萬港元)。

以到期日劃分上述應付帳項的分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2006	2005	2006	2005
三十日內到期或即期	645	591	456	459
三十日至六十日內到期	651	643	589	601
六十日至九十日內到期	103	116	97	104
到期日超逾九十日	1,472	1,430	1,377	1,293
	2,871	2,780	2,519	2,457
租金及其他可退還按金	631	498	603	492
應計僱員福利	137	137	137	137
總計	3,639	3,415	3,259	3,086

有關資本性項目及其他建築工程的應付帳項、應計費用及撥備包括就已完成合約的索償所作的撥備，該等撥備已撥作相關資產的一部分。大部分有關索償已獲解決，並在如無不可預見的情況下，預期上述就各個項目所作出的撥備將足以支付餘下索償款項。由於屬商業敏感資料，因此並無獨立列出該等索償撥備的帳面金額及變動。

於二零零六年十二月三十一日，所有應付帳項、應計費用及撥備預期於一年內清還，惟與車務運作及其他有關的五億一千二百萬港元(二零零五年：四億六千三百萬港元)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是從商舖及車站小商店租戶收取的租賃按金，以及來自電訊服務營運商的預繳收入，當中大部分款項會在三年內清還。集團認為該等按金的貼現影響並不重大。

應付帳項、應計費用及撥備的名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

34 應付帳項、應計費用及撥備 (續)

應付帳項、應計費用及撥備包括下列非個體所屬的功能貨幣為單位的外幣數額：

百萬元	集團		公司	
	2006	2005	2006	2005
歐元	3	3	3	3
日元	5	2	5	2
新台幣	3	-	3	-
英鎊	1	1	1	1
瑞士法郎	1	1	1	1
美元	53	51	39	37
南韓圓	-	2	-	2

35 工程合約保證金

集團

百萬元	於十二個月 後到期發還	於十二個月 內到期發還	總計
2006			
鐵路支綫項目	19	48	67
車務運作	34	92	126
	53	140	193
2005			
鐵路支綫項目	7	63	70
車務運作	9	91	100
	16	154	170

公司

百萬元	於十二個月 後到期發還	於十二個月 內到期發還	總計
2006			
鐵路支綫項目	19	46	65
車務運作	34	92	126
	53	138	191
2005			
鐵路支綫項目	7	63	70
車務運作	9	91	100
	16	154	170

由於大部分工程合約保證金會在二十四個月內到期發還，故其受貼現影響並不重大。

工程合約保證金包括下列非個體所屬的功能貨幣為單位的外幣數額：

百萬元	集團		公司	
	2006	2005	2006	2005
瑞士法郎	3	3	3	3

36 應付關連人士的款項

以下為應付予附屬公司及聯營公司的款項：

百萬港元	集團		公司	
	2006	2005	2006	2005
應付予下列人士的款項：				
— 附屬公司	-	-	11,718	12,773
— 聯營公司	-	17	-	-
	-	17	11,718	12,773

應付予附屬公司的款項一百一十五億一千五百萬港元(二零零五年：一百二十七億七千三百萬港元)預期於一年後清還。

應付予公司的附屬公司款項包括應付予MTR Corporation (C.I.) Limited的一百一十七億零四百萬港元(二零零五年：一百二十七億七千三百萬港元)，該款項涉及上述附屬公司發行的債券及票據的所得款項及應計利息，而該等款項乃借予公司作為一般公司用途，並附有指定還款期及利率(附註33D)，該款項以公允價值列帳。由於餘下應付予附屬公司的款項並非附有利息，且沒有固定還款期及數額並不重大，因此並沒有將該款項予以貼現。

37 遞延收益

集團及公司

百萬港元	2006	2005
物業發展的遞延收益(附註18B)	1,562	3,458
租出及租回交易的遞延收益(附註16G)	126	132
減：確認為收益的金額	6	6
	120	126
	1,682	3,584

38 資產負債表所示的所得稅

A 綜合資產負債表所示的本期所得稅為海外顧問服務賺取的收入所產生的海外稅務責任，是按相關國家適用的現行稅率計算。

B 已確認遞延稅項資產及負債

已在資產負債表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及本年度變動如下：

集團

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過相關折舊的折舊免稅額	物業重估	撥備及其他暫時差異	現金流量對沖	稅務虧損	
2006						
於2006年1月1日	8,895	2,242	228	5	(3,378)	7,992
在綜合損益表內列支/(計入)	(146)	381	(23)	-	1,197	1,409
在儲備列支(附註40)	-	58	-	(7)	-	51
於2006年12月31日	8,749	2,681	205	(2)	(2,181)	9,452
2005						
於2005年1月1日	8,663	1,666	229	-	(4,205)	6,353
在綜合損益表內列支/(計入)	232	490	(1)	-	827	1,548
在儲備列支(附註40)	-	86	-	5	-	91
於2005年12月31日	8,895	2,242	228	5	(3,378)	7,992

公司

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過相關折舊的折舊免稅額	物業重估	撥備及其他暫時差異	現金流量對沖	稅務虧損	
2006						
於2006年1月1日	8,896	2,242	228	5	(3,360)	8,011
在損益表內列支/(計入)	(153)	381	(23)	-	1,186	1,391
在儲備列支(附註40)	-	58	-	(7)	-	51
於2006年12月31日	8,743	2,681	205	(2)	(2,174)	9,453
2005						
於2005年1月1日	8,652	1,666	229	-	(4,179)	6,368
在損益表內列支/(計入)	244	490	(1)	-	819	1,552
在儲備列支(附註40)	-	86	-	5	-	91
於2005年12月31日	8,896	2,242	228	5	(3,360)	8,011

百萬港元	集團		公司	
	2006	2005	2006	2005
於資產負債表內確認的遞延稅項資產淨額	(1)	(19)	-	-
於資產負債表內確認的遞延稅項負債淨額	9,453	8,011	9,453	8,011
	9,452	7,992	9,453	8,011

C 集團並未就其附屬公司一億五千五百萬港元(二零零五年：七千七百萬港元)的累計稅務虧損確認其有關的遞延稅項資產，原因是處於有關的稅務地區及實體估計將不可能產生可抵扣虧損的未來應稅溢利。

39 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	2006	2005
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： 5,548,613,951股(2005年：5,481,856,439股)，每股面值1.00港元	5,549	5,482
股份溢價	5,902	4,780
資本儲備	27,188	27,188
	38,639	37,450

根據公司章程細則，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的數額。股份溢價帳項的用途乃受香港《公司條例》第四十八B條的規管。

年內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	認股權/ 代息股份價格 港元	款項撥入		總計 百萬港元
			股本帳 百萬港元	股份溢價帳 百萬港元	
已行使的僱員認股權					
— 全球發售前認股權計劃	4,094,000	8.44	4	31	35
— 新入職僱員認股權計劃	132,500	9.75	—	1	1
發行代替2005年末期股息的股份	43,101,387	17.79	43	724	767
發行代替2006年中期股息的股份	19,429,625	19.87	20	366	386
	66,757,512		67	1,122	1,189

於二零零六年十二月三十一日，涉及全球發售前認股權計劃及新入職僱員認股權計劃的尚未行使認股權詳情載列於附註41。

40 其他儲備

集團

百萬港元	公司股東應佔					總計
	固定資產 重估儲備	對沖儲備	以股份為 基礎的僱員 資本儲備	匯兌儲備	保留溢利	
2006						
於2006年1月1日結餘	697	24	2	4	31,698	32,425
現金流量對沖：						
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分 由股東權益轉撥至	-	(18)	-	-	-	(18)
— 損益表	-	(17)	-	-	-	(17)
— 非財務對沖項目的最初帳面金額	-	(2)	-	-	-	(2)
— 遞延稅項	-	3	-	-	-	3
2005年末期股息	-	-	-	-	(1,535)	(1,535)
2006年中期股息	-	-	-	-	(774)	(774)
扣除遞延稅項後的重估盈餘(附註16及38)	271	-	-	-	-	271
以股份為基礎支付予僱員的支出	-	-	3	-	-	3
折算海外附屬公司帳項的匯兌差額	-	-	-	13	-	13
年內利潤	-	-	-	-	7,759	7,759
於2006年12月31日結餘	968	(10)	5	17	37,148	38,128
2005						
於2005年1月1日結餘	291	(66)	1	-	25,521	25,747
現金流量對沖：						
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分 由股東權益轉撥至	-	69	-	-	-	69
— 損益表	-	32	-	-	-	32
— 非財務對沖項目的最初帳面金額	-	(21)	-	-	-	(21)
— 遞延稅項	-	10	-	-	-	10
2004年末期股息	-	-	-	-	(1,509)	(1,509)
2005年中期股息	-	-	-	-	(764)	(764)
扣除遞延稅項後的重估盈餘(附註16及38)	406	-	-	-	-	406
以股份為基礎支付予僱員的支出	-	-	1	-	-	1
折算海外附屬公司帳項的匯兌差額	-	-	-	4	-	4
年內利潤	-	-	-	-	8,450	8,450
於2005年12月31日結餘	697	24	2	4	31,698	32,425

40 其他儲備 (續)

公司

百萬港元	固定資產 重估儲備	對沖儲備	以股份為 基礎的僱員 資本儲備	保留溢利	總計
2006					
於2006年1月1日結餘	697	24	2	31,394	32,117
現金流量對沖：					
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分	-	(18)	-	-	(18)
由股東權益轉撥至					
— 損益表	-	(17)	-	-	(17)
— 非財務對沖項目的最初帳面金額	-	(2)	-	-	(2)
— 遞延稅項	-	3	-	-	3
2005年末期股息	-	-	-	(1,535)	(1,535)
2006年中期股息	-	-	-	(774)	(774)
扣除遞延稅項後的重估盈餘(附註16及38)	271	-	-	-	271
以股份為基礎支付予僱員的支出	-	-	3	-	3
年內利潤	-	-	-	7,717	7,717
於2006年12月31日結餘	968	(10)	5	36,802	37,765
2005					
於2005年1月1日結餘	291	(66)	1	25,303	25,529
現金流量對沖：					
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分	-	69	-	-	69
由股東權益轉撥至					
— 損益表	-	32	-	-	32
— 非財務對沖項目的最初帳面金額	-	(21)	-	-	(21)
— 遞延稅項	-	10	-	-	10
2004年末期股息	-	-	-	(1,509)	(1,509)
2005年中期股息	-	-	-	(764)	(764)
扣除遞延稅項後的重估盈餘(附註16及38)	406	-	-	-	406
以股份為基礎支付予僱員的支出	-	-	1	-	1
年內利潤	-	-	-	8,364	8,364
於2005年12月31日結餘	697	24	2	31,394	32,117

設立固定資產重估儲備，乃用作處理重估自用土地及樓宇所產生的盈餘或虧絀(附註2F(ii))。

對沖儲備包括現金流量對沖所用對沖工具的公允價值累計淨變動的有效部分。此部分將在隨後根據附註2T(ii)所述的現金流量對沖會計政策，跟被對沖的現金流量一同確認。

以股份為基礎的僱員資本儲備包括已派發但未行使認股權的公允價值，有關解釋見附註2U(iv)的會計政策。該款項將在認股權被行使時轉撥至股份溢價帳，若認股權過期或被沒收，則直接轉入保留溢利。

匯兌儲備包括所有因折算海外企業的帳項而產生的匯兌差額。此儲備是根據附註2CC的會計政策處理。

除保留溢利外，其他儲備並不屬於已實現利潤，因此不可派發予股東。此外，公司認為包括在保留溢利內的除稅後投資物業重估盈餘一百一十六億七千一百萬港元(二零零五年：九十八億七千四百萬港元)亦不屬於已實現利潤，因此不可派發。於二零零六年十二月三十一日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為二百五十一億三千一百萬港元(二零零五年：二百一十五億二千萬港元)。

於二零零六年十二月三十一日，集團保留溢利包括應佔無控制權附屬公司及聯營公司的保留溢利九千三百萬港元(二零零五年：四千八百萬港元)。

41 以股份為基礎的支出

A 按股本結算的以股份為基礎的支出

集團已根據兩項認股權計劃(即全球發售前認股權計劃及新入職僱員認股權計劃)向執行總監會成員(行政總裁除外)及若干僱員派發以股本結算的認股權。該等計劃的詳情如下：

(i) 全球發售前認股權計劃

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(「首次公開招股前認股權計劃」)。根據首次公開招股前認股權計劃，包括所有執行總監會成員(分別於二零零三年十二月一日、二零零二年二月一日及二零零五年九月二十六日獲委任的周松崗、梁國權及龍家駒除外)在內的七百六十九名僱員於二零零零年九月二十日獲派發認股權，可認購合共48,338,000股股份，相等於公司於二零零六年十二月三十一日的已發行股本0.9%，行使價為每股8.44港元，相等於首次公開招股發售價每股9.38港元的90%。認股權可於二零一零年九月十一日前行使，惟須遵守該計劃的行使規定。於二零零六年十二月三十一日，根據該計劃所有認股權均已授出。

於二零零六年內，合共4,094,000份已授出的認股權被行使。於年內被行使認股權的加權平均收市價為每股19.86港元。此外，年內並沒有認股權因認股權持有人辭職而失效。於二零零六年十二月三十一日，合共可認購7,829,500股(二零零五年：11,923,500股)的認股權尚未行使。

由於首次公開招股前認股權計劃的認股權於二零零二年十一月七日前派發，根據HKFRS 2「以股份為基礎的支出」，並不須為此等認股權確認以股份為基礎的支出。

(ii) 新入職僱員認股權計劃

公司於二零零二年五月的股東週年大會通過採納新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)，藉此向未有參與首次公開招股前認股權計劃的公司新入職最高階層及高級管理人員提供認股權。根據新認股權計劃的規則，公司最多可能須因此計劃發行5,056,431股股份，相等於公司於二零零六年十二月三十一日的已發行股本0.1%。獲派發的認股權將由有關認股權發出日起計三年內，以三期平均授予行使以認購有關股份。根據新認股權計劃派發的任何認股權的行使價，將由公司於發出認股權時釐定，但不得少於下列各項中最大的一個數額：(i)於派發有關認股權當日前五個營業日，地鐵股份的平均收市價；(ii)發出有關認股權當日(該日須為營業日)地鐵股份的收市價；及(iii)地鐵股份面值。

下表概述新認股權計劃自實施以來所派發而仍然有效的認股權：

派發日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2003年8月1日	1,311,200	9.75	2013年7月14日或以前
2005年9月13日	94,000	15.97	2015年9月9日或以前
2005年9月23日	213,000	15.97	2015年9月9日或以前
2006年1月12日	94,000	15.45	2016年1月9日或以前
2006年3月31日	94,000	18.05	2016年3月20日或以前
2006年5月12日	266,500	20.66	2016年4月25日或以前
2006年5月12日	213,000	21.00	2016年5月2日或以前
2006年5月15日	213,000	20.66	2016年4月25日或以前
2006年7月4日	94,000	18.30	2016年6月19日或以前
2006年10月5日	94,000	19.732	2016年9月29日或以前
2006年11月17日	94,000	19.104	2016年11月13日或以前

41 以股份為基礎的支出 (續)

A 按股本結算的以股份為基礎的支出 (續)

年內，下列認股權根據新認股權計劃條款失效：

派發日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2005年9月27日	1,066,000	15.75	2015年9月26日或以前
2005年10月17日	94,000	16.05	2015年10月6日或以前
2006年3月23日	94,000	18.05	2016年3月20日或以前

尚未行使認股權數目及其相關加權平均行使價的變動如下：

	2006		2005	
	認股權數目	加權平均 行使價 港元	認股權數目	加權平均 行使價 港元
於1月1日尚未行使	2,910,700	12.81	1,561,200	9.75
於年內派發	1,256,500	19.57	1,467,000	15.82
於年內行使	(132,500)	9.75	(117,500)	9.75
於年內失效	(1,254,000)	15.94	-	-
於12月31日尚未行使	2,780,700	14.60	2,910,700	12.81
於12月31日可行使	1,413,700	10.20	924,500	9.75

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為20.43港元(二零零五年：15.21港元)。

於二零零六年十二月三十一日尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2006		2005	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數	認股權數目	剩餘合約年限 年數
9.75港元	1,311,200	6.53	1,443,700	7.53
15.97港元	307,000	8.69	307,000	9.69
15.75港元	-	-	1,066,000	9.74
16.05港元	-	-	94,000	9.76
15.45港元	94,000	9.02	-	-
18.05港元	94,000	9.22	-	-
20.66港元	479,500	9.32	-	-
21.00港元	213,000	9.34	-	-
18.30港元	94,000	9.47	-	-
19.732港元	94,000	9.75	-	-
19.104港元	94,000	9.87	-	-
	2,780,700	7.96	2,910,700	8.64

41 以股份為基礎的支出 (續)**A 按股本結算的以股份為基礎的支出 (續)**

根據「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，於截至二零零六年十二月三十一日止年度內派發的認股權公允價值如下：

派發日期	「柏力克—舒爾斯」期權定價模式應用項						
	已派發 認股權 公允價值 港元	緊接派發 日期前的股價 港元	行使價 港元	預期波幅	預期年限 年數	無風險利率 %	預期每股股息 港元
2006年1月12日	3.17	16.05	15.45	0.20	5	4.00	0.42
2006年3月31日	3.28	17.65	18.05	0.20	5	4.47	0.42
2006年5月12日	4.11	20.10	20.66	0.21	5	4.62	0.42
2006年5月12日	3.99	20.10	21.00	0.21	5	4.62	0.42
2006年5月15日	4.13	20.10	20.66	0.21	5	4.67	0.42
2006年7月4日	4.19	18.70	18.30	0.21	5	4.73	0.42
2006年10月5日	3.51	19.22	19.732	0.20	5	3.83	0.42
2006年11月17日	3.70	19.12	19.104	0.21	5	3.81	0.42

當計算已派發認股權的公允價值時，透過計算集團股價於過往五年的歷史波幅釐定預期波幅，並將所採用的預期年限假設為派發認股權後的第五年，而預期股息則依據過往股息釐定。此外，認股權派發的條件亦已予考慮，惟與其派發有關的市場狀況則並未考慮之列。有關這些主觀應用項的假設，其變動可能對認股權的公允價值有重大影響。

截至二零零六年十二月三十一日止年度，集團就按股本結算的以股份為基礎的支出確認合共三百萬港元(二零零五年：一百萬港元)。

B 以股份為基礎按現金結算的支出

行政總裁並沒有參與公司的兩項認股權計劃。當其首三年合約於二零零六年十一月三十日屆滿時，他可獲得與700,000股股份等值的現金。隨著該合約屆滿，行政總裁於二零零六年十二月一日按合約條款獲支付一千三百三十九萬六千六百港元(以每股19.138港元計算，此乃根據授予條款所參考之方法，即緊接二零零六年十一月三十日前的二十個工作日之公司股份平均收市價計算)。

隨著行政總裁獲續聘三年至二零零九年十一月三十日，根據該新合約，他可於二零零九年合約期屆滿時獲得與418,017股股份等值的現金。於二零零六年十二月三十一日，一筆為數六百二十萬港元(二零零五年：四百三十萬港元)的金額已被計入為年內的以股份為基礎的支出，當中已包括與其新合約有關的應計權利二十萬港元。仍未償付的權利之公允價值按公司股份於年結日的收市價計算。於二零零六年十二月三十一日，該等股份的公允價值為每股19.56港元(二零零五年：15.25港元)。

42 退休金計劃

公司實施兩項職業退休金計劃，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（「強積金」）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以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，該退休金計劃包括了界定福利及界定供款部分。該退休金計劃已按照《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。

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中的較大者計算福利。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的僱員，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的強積金計劃。

(i) 混合福利部分

成員向混合福利部分作出的供款額，是根據基本薪金的固定百分率而釐定，而公司的供款額則由執行總監會參照精算評估後釐定。於二零零六年十二月三十一日，本部分共有五千七百四十九名成員（二零零五年：五千八百四十四名）。於二零零六年，成員向混合福利部分供款六千五百萬港元（二零零五年：六千五百萬港元），而公司的供款則為一億六千六百萬港元（二零零五年：一億六千五百萬港元）。於二零零六年十二月三十一日，混合福利部分的資產淨值為六十九億零六百萬港元（二零零五年：五十八億九千九百萬港元）。

(ii) 界定供款福利部分

成員及公司向界定供款福利部分作出的供款額，均根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定。於二零零六年十二月三十一日，此部分共有五百九十九名成員（二零零五年：五百零一名）。於二零零六年，成員向此部分作出的供款為九百九十萬港元（二零零五年：五百五十萬港元），而公司的供款則為二千零三十萬港元（二零零五年：九百六十萬港元）。於二零零六年十二月三十一日，此部分的資產淨值為一億四千一百七十萬港元（二零零五年：九千七百七十萬港元）。

根據信託契約條款，被註銷的福利金會轉撥至儲備帳，公司可酌情使用。

(iii) 精算評估

精算評估乃根據職業退休計劃條例每年進行。該退休金計劃於二零零六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2.0%（二零零五年：2.0%），並將預計的死亡率、離職率、裁員率、退休率及預計短期內的加薪調整考慮在內。精算評估師於評估日期作出下列結論：

- (a) 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
- (b) 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，有關的撥備比率為116%。

42 退休金計劃 (續)

B RBS

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及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。於二零零六年十二月三十一日，RBS共有三百五十八名成員(二零零五年：三百六十六名)。

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。於二零零五年及二零零六年內，公司並不需要向計劃作出供款。於二零零六年十二月三十一日，RBS的資產淨值為一千二百萬港元(二零零五年：一千三百萬港元)。

RBS的精算評估每年進行。於二零零六年十二月三十一日，RBS由太平國際業務顧問公司進行了全面精算評估。在評估中，採用了「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-1.25%(二零零五年：-1.35%)，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：

- (a) 由於RBS只在僱員被裁退的時候提供福利，所以沒有既有總負債，在技術上而言，RBS有足夠償付能力；及
- (b) RBS的資產連同精算評估師建議並獲公司採納的未來供款，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

由二零零零年十二月一日強積金計劃開始生效起，公司已加入銀聯信託強積金計劃。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。於二零零六年十二月三十一日，公司參加強積金計劃的僱員總數為七百二十六名(二零零五年：五百二十名)。於二零零六年，成員供款總額為二百七十萬港元(二零零五年：一百五十萬港元)，而公司供款總額為三百萬港元(二零零五年：一百九十萬港元)。

43 界定福利退休計劃責任

集團向兩個界定福利計劃供款，該計劃於僱員退休或因其他原因終止服務(附註42)時向他們提供福利。該等界定福利計劃於年內的變動概述如下：

A 於資產負債表確認的金額如下：

集團及公司

百萬港元	退休金計劃 2006	RBS 2006	總計 2006	退休金計劃 2005	RBS 2005	總計 2005
已履行的供款責任現值	7,311	3	7,314	5,974	7	5,981
計劃資產的公允價值	(6,906)	(12)	(6,918)	(5,899)	(13)	(5,912)
未確認精算收益/(虧損)淨額	(520)	5	(515)	(172)	2	(170)
資產淨額	(115)	(4)	(119)	(97)	(4)	(101)

部分上述資產預期於一年後收回。然而，要將該數額與未來十二個月內的應收款項分開並不可行，因為未來供款將與未來提供的服務、精算假設及市況的未來變動相關。集團預期在二零零七年就退休金計劃支付一億五千一百萬港元供款。

B 計劃資產包括下列各項：

集團及公司

百萬港元	退休金計劃 2006	RBS 2006	總計 2006	退休金計劃 2005	RBS 2005	總計 2005
股票	3,623	-	3,623	3,245	-	3,245
債券	3,128	-	3,128	2,531	-	2,531
現金	198	12	210	158	13	171
	6,949	12	6,961	5,934	13	5,947
自願供款單位之價值	(43)	-	(43)	(35)	-	(35)
	6,906	12	6,918	5,899	13	5,912

計劃資產包括投資於公司的股票及債券，分別為一百萬港元(二零零五年：一百萬港元)及一千三百萬港元(二零零五年：一千萬港元)。

C 界定福利責任現值的變動

集團及公司

百萬港元	退休金計劃 2006	RBS 2006	總計 2006	退休金計劃 2005	RBS 2005	總計 2005
於1月1日	5,974	7	5,981	5,456	7	5,463
成員向計劃作出的供款	65	-	65	65	-	65
由計劃支付的福利	(91)	(1)	(92)	(141)	(1)	(142)
本年度服務成本	253	-	253	261	-	261
利息成本	251	-	251	230	-	230
精算(收益)/虧損	859	(3)	856	103	1	104
於12月31日	7,311	3	7,314	5,974	7	5,981

43 界定福利退休計劃責任 (續)**D 計劃資產的變動**

集團及公司

百萬港元	退休金計劃 2006	RBS 2006	總計 2006	退休金計劃 2005	RBS 2005	總計 2005
於1月1日	5,899	13	5,912	5,365	14	5,379
集團向計劃作出的供款	166	-	166	165	-	165
成員向計劃作出的供款	65	-	65	65	-	65
由計劃支付的福利	(91)	(1)	(92)	(141)	(1)	(142)
計劃資產預期回報	357	-	357	326	-	326
精算收益/(虧損)	510	-	510	119	-	119
於12月31日	6,906	12	6,918	5,899	13	5,912

E 於綜合損益表確認的開支如下：

百萬港元	退休金計劃 2006	RBS 2006	總計 2006	退休金計劃 2005	RBS 2005	總計 2005
本年度服務成本	253	-	253	261	-	261
利息成本	251	-	251	230	-	230
計劃資產預期回報	(357)	-	(357)	(326)	-	(326)
已確認精算(收益)/虧損淨額	-	(1)	(1)	-	(3)	(3)
已確認開支	147	(1)	146	165	(3)	162
減：資本化數額	24	(1)	23	31	(3)	28
	123	-	123	134	-	134

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及有關費用一項內確認。

F 計劃資產實際回報

百萬港元	2006	2005
地鐵有限公司退休金計劃	867	445
地鐵有限公司Retention Bonus Scheme	-	-

43 界定福利退休計劃責任 (續)

G 於二零零六年十二月三十一日所採用的主要精算假設(以加權平均數呈列)如下：

	退休金計劃 2006	RBS 2006	退休金計劃 2005	RBS 2005
於12月31日的貼現率	3.75%	3.50%	4.25%	4.00%
計劃資產的預期回報率	6.00%	2.75%	6.00%	2.25%
未來薪酬升幅	4.00%	4.00%	4.00%	3.60%

預期的計劃資產長期回報率是在考慮實際經驗、預期投資波幅及長期的通脹因素後決定。此外，亦根據整個投資組合，而並非個別資產類別的回報總和計算。數額只按歷史回報率計算，並沒有作出任何調整。

H 歷史資料

集團及公司

百萬港元	退休金計劃				
	2006	2005	2004	2003	2002
已履行的供款責任現值	7,311	5,974	5,456	4,277	3,775
計劃資產的公允價值	6,906	5,899	5,365	4,638	3,768
計劃的盈餘/(虧絀)	(405)	(75)	(91)	361	(7)
計劃負債的經驗調整—收益/(虧損)	(464)	(98)	(154)	(178)	(500)
計劃資產的經驗調整—收益/(虧損)	510	119	243	560	288

百萬港元	RBS				
	2006	2005	2004	2003	2002
已履行的供款責任現值	3	7	7	14	31
計劃資產的公允價值	12	13	14	14	23
計劃的盈餘/(虧絀)	9	6	7	—	(8)
計劃負債的經驗調整—收益/(虧損)	3	(2)	5	7	(4)
計劃資產的經驗調整—收益/(虧損)	—	—	—	—	—

44 共同控制業務權益

於二零零六年十二月三十一日，集團在已批出的物業發展項目方面擁有之共同控制業務如下。

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 建築工程完成日期*
香港站	寫字樓/商場/酒店	415,894	已於1998 – 2005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	已於2002 – 2003年分期落成
第三期	住宅/過境巴士站	105,113	已於2005年落成
第四期	住宅	128,845	已於2003年落成
第五、六、七期	住宅/寫字樓/商場/酒店/服務式住宅/幼稚園	504,350	2006 – 2010年分期落成
奧運站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/室內運動場	309,069	已於2000年落成
第二期	住宅/商場/街市	268,650	已於2001年落成
第三期	住宅/幼稚園	104,452	已於2006年落成
青衣站	住宅/商場/幼稚園	292,795	已於1999年落成
東涌站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/酒店/幼稚園	361,531	已於1999 – 2005年分期落成
第二期	住宅/商場/幼稚園	255,949	2002 – 2007年分期落成
第三期	住宅/商場/街市/幼稚園	413,154	2002 – 2008年分期落成
坑口站	住宅/商場	142,152	已於2004年落成
調景嶺站	住宅/商場	253,765	2006 – 2007年分期落成
將軍澳站			
五十五b區	住宅/商場	96,797	已於2006年落成
五十七a區	住宅/商場	29,642	已於2005年落成
將軍澳南站			
八十六區第一期	住宅/商場/長者護理中心	139,840	2008年
八十六區第二期	住宅/幼稚園	310,496	2009 – 2010年分期落成
彩虹站泊車轉乘 公共交通工具項目	住宅/商場	21,538	已於2005年落成

* 以入伙紙發出日期為準

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18)項下。於二零零六年十二月三十一日，就共同控制業務所佔的發展中物業總額為二十億二千八百萬港元(二零零五年：十億八千七百萬港元)，遞延收益總額則為十五億六千二百萬港元(二零零五年：三十四億五千八百萬港元)。

截至二零零六年十二月三十一日止年度，就該等工程確認的利潤為五十八億一千七百萬港元(二零零五年：六十一億四千五百萬港元)(附註7)。

45 重大關連人士交易

財政司司長法團受香港特區政府委託，持有公司約76.6%已發行股本，成為公司的最大股東。根據HKAS 24「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的交易，並須於本帳項中另行申明。

董事局成員與執行總監會成員以及其關連人士(包括其關係密切的家庭成員)，亦被視為集團的關連人士。集團與該等人士之間的交易，均須於本帳項中另行申明，惟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訂立的重大交易而於本年度仍然生效者包括：

A 於一九九五年七月五日，公司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18)。

B 於一九九八年十一月四日，公司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。

C 於二零零零年六月三十日，即就《地下鐵路條例》而言的指定日期，公司獲批予一項專營權，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。根據該營運協議條款，在滿足若干資本性開支要求的情況下，公司的專營權每次可獲延長五十年，而無需支付任何費用，且專營權條款不會有任何改變。該營運協議亦規定，政府將於專營權延期時按當時土地政策所規限下，與公司就地下鐵路訂立的協議作出若干相應修訂，包括以象徵式費用延長不同鐵路綫租約及土地租約的期限。

D 於二零零零年七月十四日，公司已接獲政府發出的函件，表示政府同意將公司若干土地權益延期，與公司原定的五十年專營權同時終止。

E 於二零零二年七月二十四日，公司與政府訂立一份協議，具體訂明迪士尼綫的設計、建造、融資及經營準則。有關迪士尼綫項目的融資，政府已同意透過政府放棄收取有關其所享有的現金股息權益而提供。該項承諾的財政資助計劃經已在二零零四年完成。迪士尼綫已於二零零五年六月竣工及於二零零五年八月一日投入運作。

F 於二零零三年十一月十九日，公司與政府訂立一份正式項目協議，根據政府所授由二零零三年十二月二十四日起為期三十年的專營權，按建造、營運及轉讓的模式發展東涌纜車系統及位於大嶼山昂平的主題村。項目詳情載於附註17B。

45 重大關連人士交易 (續)

G 於二零零五年一月二十四日，公司接納政府的要約，以經評定的地價二十三億一千九百萬港元連同公司與政府將簽訂修訂書內列明的其他附帶條款及條件，允許公司進行位於將軍澳市地段七十號八十六區地盤F的發展建議。於二零零五年二月八日獲批發展項目後，協定地價已悉數支付，其中公司支付一半的地價，即十一億六千萬港元。

H 於二零零五年七月十八日，公司與機場管理局就獲得地鐵站支綫工程及相關鐵路設施訂立一項工程協議，以向香港國際機場在建中的翔天廊提供服務。有關該工程的詳情見附註17C。

年內，集團有下列重大關連人士交易：

I 在建造多項鐵路工程的過程中，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，政府及其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。有關於二零零六年十二月三十一日的已付款項、應收款項及應付款項的詳情，分別載列於附註17、31及36。

J 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，於附註21披露。

K 集團支付予董事局成員及執行總監會成員的酬金詳情，見附註6A。此外，執行總監會成員根據公司的全球發售前認股權計劃及新入職僱員認股權計劃獲派發認股權。該等董事認股權之條款詳情於附註6B及董事局報告書中「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段中披露。其計入損益表的酬金總額概括如下：

百萬港元	2006	2005
短期僱員福利	44.5	42.3
離職後福利	2.4	2.2
股份補償福利	6.5	5.2
	53.4	49.7

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內。

L 年內，已向政府支付的股息如下：

百萬港元	2006	2005
已付現金股息	777	760
以股代息而配發的股份	990	978
	1,767	1,738

46 承擔

A 資本性承擔

(i) 於二零零六年十二月三十一日未償付而又未在帳項內提撥準備的資本性承擔如下：

集團

百萬港元	車務運作	鐵路支綫 項目	物業項目 及管理	海外項目	總計
2006					
已核准但尚未簽約	476	-	428	5	909
已核准及已簽約	353	325	676	72	1,426
	829	325	1,104	77	2,335
2005					
已核准但尚未簽約	543	-	408	8	959
已核准及已簽約	598	67	1,336	97	2,098
	1,141	67	1,744	105	3,057

公司

百萬港元	車務運作	鐵路支綫 項目	物業項目 及管理	總計
2006				
已核准但尚未簽約	476	-	428	904
已核准及已簽約	353	325	676	1,354
	829	325	1,104	2,258
2005				
已核准但尚未簽約	543	-	408	951
已核准及已簽約	598	67	1,336	2,001
	1,141	67	1,744	2,952

已核准但尚未簽約的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
2006			
已核准但尚未簽約	454	22	476
已核准及已簽約	349	4	353
	803	26	829
2005			
已核准但尚未簽約	479	64	543
已核准及已簽約	259	339	598
	738	403	1,141

46 承擔 (續)**B 經營租賃費用承擔**

於二零零六年十二月三十一日，集團主要持有寫字樓、員工宿舍及一個位於北京的購物中心的經營租賃合約。根據不可取消的經營租賃而應付的未來最低租金總額如下：

百萬港元	集團		公司	
	2006	2005	2006	2005
在一年內應付的費用	53	8	5	8
在一年至五年內應付的費用	250	3	5	3
	303	11	10	11

上述款項包括租用有關建造工程的寫字樓及員工宿舍的二百萬港元(二零零五年：一百萬港元)，當中大部分均須進行租金檢討。集團有權在租賃期的首五年內(由二零零六年四月起計算)以預定價格購買該北京的購物中心，或於第五年完結後支付業主賠償金以作為免除租客的責任。

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，補償的款項會在管理費收取後儘快撥出。

於二零零六年十二月三十一日，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七億七千三百萬港元(二零零五年：六億一千九百萬港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用的七億八千八百萬港元現金(二零零五年：六億九千五百萬港元)，用以應付工程與服務開支。

D 重大財務擔保合約

公司向其附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券之投資者提供擔保(附註33D)，於二零零六年十二月三十一日的金額約為一百一十五億一千五百萬港元。發行該等債券的所有款項已借予公司，並已於公司的資產負債表內記入其主要負債。

47 在中國的投資

A 投資於深圳市軌道交通四號綫(「深圳四號綫」)

於二零零四年一月，集團與深圳市人民政府簽訂原則性協議，以建設、營運及轉移的項目形式建造深圳市軌道交通四號綫二期和營運四號綫全綫三十年。在二零零五年五月，集團與深圳市人民政府草簽項目的特許經營協議，此項目必須獲得中央政府批准。

深圳四號綫為全長二十一公里的城市鐵路，從深圳市皇崗至龍華新市鎮，形成深圳市經濟特區主要的南北鐵路幹綫。當深圳四號綫二期完工後，一期和二期是由公司在深圳市成立的附屬公司營運。此項目的總投資預計為六十億元人民幣(六十億港元)，將由集團的二十四億元人民幣(二十四億港元)股本及餘額由無追索權的人民幣銀行貸款提供。此項目將會連同相關的物業發展項目進行。物業發展項目由鐵路沿綫二百九十萬平方米的商業及住宅區組成。

包括設計及招標之籌備工作現正進行。於二零零六年十二月三十一日，此項目所產生的成本二億八千二百萬港元(二零零五年：一億六千六百萬港元)已予以資本化並撥入遞延開支，集團就此項目的其他合約承擔總值七千七百萬港元(二零零五年：一億零五百萬港元)。

B 投資於北京地鐵四號綫項目(「北京四號綫」)

於二零零四年十二月，集團與北京市人民政府的兩間附屬公司，北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司簽訂原則性協議，成立公私合營公司合作投資北京四號綫項目，此項目涉及北京四號綫的投資、建設及營運，為期三十年。於二零零五年九月，公私合營公司項目獲得中央政府的批准。該公私合營公司，北京京港地鐵有限公司，已完成所有註冊程序，並於二零零六年一月取得營業執照。於二零零六年四月，公私合營公司與北京市人民政府簽署特許經營協議。

北京四號綫為全長二十九公里的地鐵綫，從馬家樓站至龍背村站，形成貫穿北京城區南北軌道交通主幹綫。北京四號綫項目總投資預計為一百五十三億元人民幣(一百五十二億港元)，其中70%由北京市人民政府承擔，提供的資金主要用作徵地拆遷及土木建造工程。公私合營公司的投資總額為四十六億元人民幣(四十六億港元)，佔項目總投資額30%，主要提供資金用作機電設備及列車。集團和北京首都創業集團有限公司各自擁有公私合營公司49%的權益，而北京市基礎設施投資有限公司則擁有餘下2%的權益。公私合營公司負責營運及維修北京四號綫，為期三十年。公私合營公司的註冊資本為十四億元人民幣(十四億港元)，其中集團提供及擁有六億七千六百萬元人民幣(六億七千三百萬港元)。於二零零六年十二月三十一日，集團已注資一億港元於公私合營公司中，佔集團承諾投資的註冊資本約15%。除資本外，公私合營公司的投資會採用由中國工商銀行及國家開發銀行提供的無追索權銀行貸款。

隨著簽署特許經營協議，列車和相關機電設備的招標工作已展開。於二零零六年十二月三十一日，共四十一份包括列車、訊號系統及自動收費系統的合約已批出。同日，公私合營公司就有關已批出的合約之未償付資本性承擔總額約為十九億元人民幣(十九億港元)(二零零五年：無)。

48 結算日後事項

A 於二零零七年二月十五日，公司接受新鴻基地產發展有限公司的附屬公司Lansmart Limited對將軍澳五十六區發展項目(「五十六區發展」)的投標。該發展項目建議為一個集住宅、商業、酒店及寫字樓的綜合項目，總樓面面積不超過十六萬八千五百三十七平方米。

於二零零七年二月二十六日，公司正式接受政府就進行五十六區發展的要約，該發展項目的經評定地價為三十三億四千五百萬港元，由Lansmart Limited支付。有關詳情載於董事局報告書的「土地協議」一節中。

B 於二零零七年二月二十八日，連接機場快綫及翔天廊(即香港國際機場二號客運大樓)的新離境月台與當天啟用的翔天廊同時投入服務。翔天廊月台項目的總成本預計將可於預算的一億港元範圍內完成。

49 會計估計及判斷

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：

(i) 物業、機器及設備的估計可使用年限及折舊

集團依據各類物業、機器及設備的設計年限、擬訂資產維修計劃及實際使用經驗，估計其可使用年限。折舊是以足以攤銷其原值或估值的比率按其估計可使用年限(附註2H)以直線法計算。

(ii) 長期資產減值

集團在每個結算日根據附註2G(ii)所載會計政策檢討其長期資產，以確定是否出現減值跡象。在分析已識別的潛在減值時，集團依據管理層指定可以反映當時市場對貨幣時間價值的評估及資產特定風險的稅前貼現率，預測資產的未來可收回的現金流量。

(iii) 退休金成本

集團聘請獨立專業估值人士，每年評估集團退休金計劃的精算狀況。集團對該等計劃的界定福利部分承擔的責任及開支之釐定取決於公司提供的若干假設及因素，該等假設及因素於附註42A(iii)及42B披露。

(iv) 物業發展收入確認

物業發展利潤的確認需要管理層對項目在完成時作出最終成本的估計，若屬攤分物業，則須估計物業於確認時的公允價值。於估計項目完成時的最終成本時，公司會考慮獨立合資格測量師報告、有關過往銷售及市場推廣成本的經驗以及當時市況，而於釐定攤分物業的估計公允價值時，則依據專業合資格估價師的報告。

(v) 待售物業

集團的待售物業按原值或結算日的可實現淨值(附註26)估值。在進行評估物業的可實現淨值(即估計售價減去出售物業時產生的成本)時，集團聘用獨立專業估價師評估物業的市值，並根據以往經驗及參照一般市場實務，估計出售及持有該等物業的成本。

(vi) 給予物業發展商的免息貸款

集團給予發展商的免息貸款之公允價值是按提供貸款時之市場利率貼現該貸款的現值作出估計。

(vii) 投資物業估值

投資物業估值要求管理層採用與估值有關的各項假設及因素。集團聘用獨立專業合資格的估價師，依據於採納前與估價師協定的該等假設，對其投資物業進行年度評估。

(viii) 專營權

集團現時經營所依據的專營權允許其營運集體運輸鐵路系統至二零二零年六月三十日。根據與政府所訂立營運協議中規定的條款，公司認為其擁有合法權利，可於每次專營權有效期(附註45C)屆滿時，將專營權延長五十年。集團有關延長至二零二零年以後的若干資產使用年限的折舊政策(附註2H)是基於此基準訂定。

(ix) 所得稅

公司於以往年度在報稅表中採納的若干處理方法尚待香港稅務局最終定案。公司已遵循在該等報稅表中採納的稅務處理方法，評估其於二零零六年帳項中的所得稅及遞延稅項，而該等方法可能與日後的最終結果有所不同。

(x) 項目撥備

集團設立項目撥備，以清償可能因重大建築合約而常見的時間延誤、額外成本或其它不可預見情況產生的估計索償。索償撥備由合資格專業人士依據對集團在各合約下負債的評估而預計，可能與實際償付的索償額有所不同。

(xi) 遞延開支

根據附註21(i)所披露，當建議鐵路的工程處於詳細研究階段，並已原則上獲董事局成員批准進行時，集團會將項目的工程費用予以資本化並撥入遞延開支。該等決定牽涉董事局的判斷，這些判斷與建議工程的最終結果或有不同。

(xii) 財務衍生工具及其他財務工具的公允價值

在確定財務工具的公允價值時，集團會按判斷選用不同的計量方法，以及基於每個結算日的市況作出假設。對於不在活躍市場買賣的財務工具，其公允價值基於貼現現金流量估值法，即利用類似財務工具合適的現有市場利率或外匯匯率，貼現未來合約現金流量。

49 會計估計及判斷 (續)

B 應用集團會計政策時的主要會計判斷

(i) 撥備及或有負債

當集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，集團便會就該時間或數額不定的負債計提撥備。當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債。截至二零零六年十二月三十一日，集團認為並無可予披露的或有負債，因為集團並無出現可能導致含有經濟效益的重大資源外流的未決訴訟或負有潛在責任的事件。

(ii) 無控制權附屬公司

公司將八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)視為無控制權附屬公司。在決定集團是否對該等附屬公司有控制權時，公司會考慮八達通控股的股東協議所賦予的投票權及其對八達通控股之董事局所作出的決定是否有實際影響力。截至二零零六年十二月三十一日止年度，儘管集團擁有八達通集團57.4%權益，但其於八達通集團董事局的投票權維持在49%。因此，八達通集團之公司在集團帳項被視為無控制權附屬公司處理。

50 截至二零零六年十二月三十一日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新會計準則及詮釋的可能影響

香港會計師公會頒布數項修訂、新準則及詮釋，該等修訂、新準則及詮釋於截至二零零六年十二月三十一日止年度仍未生效，且仍未在本帳項採納。集團認為下列新準則將適用於集團日後帳項。

	於下列日期或之後開始的會計期間生效
HKFRS 7「財務工具：披露」	2007年1月1日
HKAS 1「財務報表的呈列—股本披露」(修訂)	2007年1月1日
HK(IFRIC) 詮釋12「服務經營權安排」	2008年1月1日

就目前所作出的結論，採納HKFRS 7及HKAS 1(修訂)除造成全新或修訂的披露及帳項呈列變動外，不大可能對集團的經營業績及財務狀況構成重大影響。採納有關就公共服務基礎設施訂定服務經營權安排的會計處理之HK(IFRIC)詮釋12並不對集團目前的營運有任何影響，但卻可能影響其未來的業務。集團現正對此新詮釋進行評估，以確定日後若訂定服務經營權安排對其帳目有何影響。

51 地鐵與九廣鐵路公司建議合併的計劃

於二零零六年四月十一日，公司與政府簽署了一份不具約束力的諒解備忘錄(「備忘錄」)，條款訂明建議全面合併公司及九廣鐵路公司(「九鐵」)的營運，及由公司購入一個九鐵的物業組合。

根據備忘錄，公司將向九鐵預先支付四十二億五千萬港元，以取得九鐵的服務經營權，從而取得及使用特許經營物業，以提供九鐵服務；及作為購入部分九鐵鐵路資產的代價，同時，公司會支付七十七億九千萬港元，購入一個包括物業發展權、投資物業、及物業管理權的組合，並在服務經營權的有效期內，每年向九鐵支付定額港幣七億五千萬港元，以及每年按九鐵車務及與車務相關的營運收入而浮動的款項。在合併後首三十六個月內，公司並不需要支付該等浮動款項。合併建議必須得到立法會及小股東批准。兩鐵合併條例草案(「草案」)已於二零零六年七月提交立法會進行審議及辯論程序。於本報告日，此程序仍在進行。若草案獲立法會通過，建議的合併交易將提交予公司少數股東進行批核。

52 帳項核准

本帳項已於二零零七年三月十三日經董事局核准。

公司章程細則	地鐵之公司組織章程細則
董事局	公司之董事局
公司或地鐵	地鐵有限公司，於二零零零年四月二十六日根據香港法例第32章公司條例註冊成立
中央證券登記	香港中央證券登記有限公司
顧客服務目標	根據營運協議每年刊發的表現目標
負債權益比率	貸款、融資租賃債務及銀行透支佔公司股東應佔權益百分率
董事局之董事及成員	董事局成員
財政司司長法團	財政司司長法團，純粹根據香港法例第1015章財政司司長法團條例成立之法團
政府	香港特別行政區政府
集團	公司及其附屬公司
聯交所	香港聯合交易所有限公司
香港或香港特區	中華人民共和國香港特別行政區
利息保障倍數	未計折舊前經營利潤除以未扣除資本化利息前的利息及財務開支及給予物業發展商貸款的利息收入總額
九鐵	九廣鐵路公司
上市規則	聯交所證券上市規則
地鐵條例	香港法例第556章地下鐵路條例
地鐵行車綫	觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫及迪士尼綫的統稱
淨負債權益比率	資產負債表的貸款、融資租賃債務及銀行透支扣除現金及現金等價物佔公司股東應佔權益百分率
營運協議	公司與代表政府的運輸局局長於二零零零年六月三十日就地下鐵路經營而訂立的協議
經營毛利率	未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤佔營業額百分率
普通股	公司股本中每股面值1.00港元的普通股
平均股東應佔權益回報率	公司股東應佔利潤佔期初及期末公司股東應佔權益平均數的百分率
證交會	美國證券交易委員會
服務質素指標	顧客對地鐵行車綫及機場快綫所提供服務的滿意程度的量度指標，乃以服務屬性(不包括車費)於客戶研究中所佔相關重要性釐定



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

(股份代號: 66)