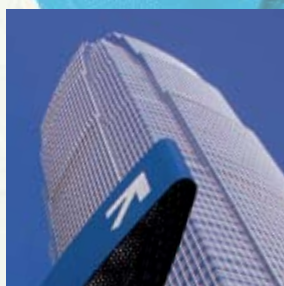




本二零零六年度財務摘要報告取材於地鐵二零零六年度年報，因而僅提供地鐵二零零六年度年報所載資料及詳情的概要。上述兩份文件（英文版及中文版）均可在本公司的網站（網址為[www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)）閱覽。

閣下如欲免費取得二零零六年度年報的印刷本，可致函本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司或本公司的公司事務部，其詳細資料載於本財務摘要報告第四十九頁。



財務摘要  
報告  
2006

## 目錄

1	公司概覽
2	主席函件
4	行政總裁回顧及展望
11	主要數據
12	執行總監會管理報告
12	- 鐵路營運
13	- 車站商用設施及其他業務
14	- 物業業務
14	- 香港網絡拓展項目
15	- 海外拓展
15	- 人力資源
16	- 財務回顧
18	十年統計數字
20	公司管治報告書
27	薪酬報告書
29	董事局及執行總監會成員
33	董事局報告書
39	綜合損益表
40	綜合資產負債表
41	財務摘要報表附註
48	核數師就財務摘要報告的聲明
49	主要股東資料

閣下可隨時選擇收取財務摘要報告或年報的印刷本或依賴在本公司的網址刊載的該等文件的網上版。閣下亦可隨時選擇(a)收取財務摘要報告以代替年報或收取年報以代替財務摘要報告及(b)只收取本公司的財務摘要報告或年報的英文版或只收取其中文版或同時收取其英文版及中文版。即使閣下先前曾向本公司表達相反的意願，仍可作出上述選擇。閣下如欲更改閣下就此等事宜作出的選擇，可以書面形式通知本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，其詳細資料載於第四十九頁。

閣下如已選擇依賴在本公司的網址刊載的財務摘要報告及年報的網上版或於閱覽該等文件時遇到困難，可以書面形式索取該等文件的印刷本；本公司將於收到閣下的書面要求後盡快把該等文件的印刷本免費寄予閣下。如欲索取該等文件的印刷本，請致函本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司。

---

## 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。

---

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

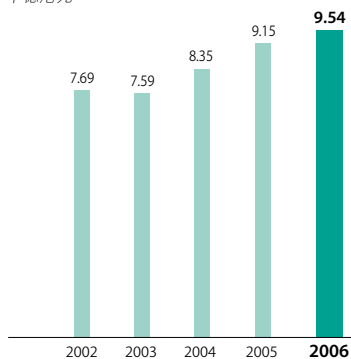


我們繼續透過投資中國內地城市的城市鐵路網絡，以及在歐洲正進行市場化或對外開放的市場，尋求毋需投放大量資金的鐵路營運合約，實現公司的海外拓展策略。

- 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

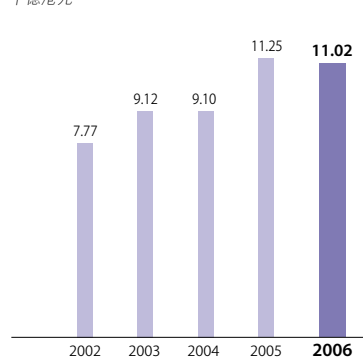
## 營業額

十億港元



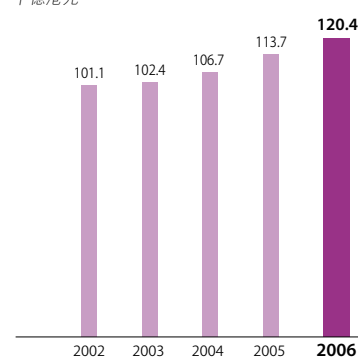
## 未計折舊前經營利潤 (計入物業發展利潤)

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
<b>財務摘要</b> 百萬港元			
總收入			
— 車費	<b>6,523</b>	6,282	3.8
— 非車費	<b>3,018</b>	2,871	5.1
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤	<b>5,201</b>	5,101	2.0
物業發展利潤	<b>5,817</b>	6,145	(5.3)
未計折舊前經營利潤	<b>11,018</b>	11,246	(2.0)
股東應佔利潤	<b>7,759</b>	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)	<b>5,962</b>	6,140	(2.9)
資產總值	<b>120,421</b>	113,666	5.9
貸款、融資租賃債務及銀行透支	<b>28,152</b>	28,264	(0.4)
股東應佔權益	<b>76,767</b>	69,875	9.9
<b>財務比率</b> 百分率			
經營毛利率	<b>54.5</b>	55.7	(1.2)個百分點
負債權益比率	<b>36.7</b>	40.4	(3.7)個百分點
平均股東資金回報率	<b>10.6</b>	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)	<b>8.1</b>	9.3	(1.2)個百分點
利息保障 倍數	<b>6.7</b>	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	<b>6.7</b>	7.5	(0.8)倍
<b>股份資料</b>			
每股基本盈利 港元	<b>1.41</b>	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	<b>1.08</b>	1.13	(4.4)
每股股息 港元	<b>0.42</b>	0.42	—
於12月31日的股價 港元	<b>19.56</b>	15.25	28.3
於12月31日的市值 百萬港元	<b>108,531</b>	83,598	29.8
<b>營運摘要</b>			
總乘客人次			
— 地鐵行車綫 百萬計	<b>866.8</b>	858.0	1.0
— 機場快綫 千計	<b>9,576</b>	8,493	12.8
平均乘客人次 千計			
— 地鐵行車綫 周日	<b>2,523</b>	2,497	1.0
— 機場快綫 每日	<b>26.2</b>	23.3	12.8
每名乘客車費收入 港元			
— 地鐵行車綫	<b>6.82</b>	6.67	2.2
— 機場快綫	<b>63.85</b>	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	<b>25.0</b>	25.2	(0.2)個百分點
— 過海路綫載客量	<b>60.9</b>	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	<b>23</b>	22	1個百分點

## 鐵路營運

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

### 乘客量

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

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

### 服務推廣

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

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

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

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

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

### 服務表現

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

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

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

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

### 服務改善

公司持續改善列車服務及鐵路網絡基建設施。

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

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

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

三個車站新增的行人通道相繼落成，令接駁地鐵網絡更為方便。

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

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

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

### 生產力

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

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

## 車站商用設施及其他業務

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

### 廣告

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

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

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

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

此外，公司在二月引入一項新服務，讓中電客戶於地鐵站的客戶服務中心繳付賬單。

### 電訊

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

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

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

### 車站商用設施

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

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

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

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

### 「昂坪360」

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

### 八達通控股有限公司

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

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

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

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

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

### 對外顧問服務

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

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

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

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

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

### 國際交通採購及物流有限公司

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

## 物業業務

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

### 物業發展

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

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

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

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

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

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

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

位於調景嶺站的商場於十一月售予長江實業（集團）有限公司的附屬公司。

經修訂的八十六區總綱發展藍圖已於十一月獲城市規劃委員會批准。

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

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

### 投資物業

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

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

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

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

### 物業管理及其他服務

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

### 國內業務

公司在國內的物業顧問、管理及相關業務持續發展。

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

## 香港網絡拓展項目

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

### 車站及隧道項目

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

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

### 考慮中的網絡拓展項目

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



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

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

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

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

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

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

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

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

## 海外拓展

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

### 中國內地

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

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

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

北京、杭州、武漢及蘇州等主要城市尋求類似項目，並取得進展。

### 歐洲

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

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

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

公司較早前對英國西南鐵路專營權的投標落敗，該合約已授予現有專營權持有人。

## 人力資源

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

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

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

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

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

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

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

## 財務回顧

### 二零零六年財務業績回顧

#### 溢利與虧損

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 資產負債表

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 流動現金

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

## 融資活動

### 新融資

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

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

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

### 借貸成本

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

## 風險管理

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

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

## 信貸評級

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

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

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

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

## 財務策劃

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

## 融資能力

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

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

# 十年統計數字

	2006*	2005*	2004*	2003*	2002*	2001*	2000*	1999	1998	1997
<b>財務</b>										
<b>損益表</b>										
百萬港元										
營業額	<b>9,541</b>	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	<b>11,018</b>	11,246	9,097	9,116	7,769	7,301	7,290	5,523	4,720	3,805
折舊	<b>2,674</b>	2,682	2,499	2,402	2,470	2,178	2,091	2,039	1,426	927
利息及財務開支	<b>1,398</b>	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 <sup>†</sup>	<b>1,797</b>	2,310	2,051	-	-	-	-	-	-	-
利潤	<b>7,758</b>	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	<b>2,328</b>	2,299	2,259	2,215	2,161	2,118	500	-	-	1,252
每股盈利 港元	<b>1.41</b>	1.55	1.23	0.85	0.70	0.85	0.81	0.42	-	-
<b>資產負債表</b>										
百萬港元										
資產總值	<b>120,421</b>	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	<b>28,152</b>	28,264	30,378	32,025	33,508	31,385	27,203	23,177	16,897	10,875
遞延收益	<b>1,682</b>	3,584	4,638	5,061	6,226	8,411	10,403	13,776	15,970	16,705
股東應佔權益	<b>76,767</b>	69,875	61,892	57,292	53,574	53,893	50,355	45,115	42,601	41,815
<b>財務比率</b>										
百分率										
經營毛利率	<b>54.5</b>	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	<b>31.6</b>	31.4	29.0	27.7	25.6	24.6	24.6	22.2	22.1	21.0
負債權益比率	<b>36.7</b>	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)	<b>37.1</b>	40.9	49.3	63.3	71.1	66.4	62.2	58.5	45.0	31.3
利息保障 倍數	<b>6.7</b>	7.6	6.1	5.6	4.5	3.8	3.8	3.7	5.1	15.7
<b>僱員</b>										
管理及服務部門	<b>909</b>	896	860	855	886	930	966	1,031	1,317	1,104
車務	<b>4,528</b>	4,600	4,669	4,730	4,836	4,756	4,943	5,132	5,890	4,575
工程及計劃	<b>265</b>	246	366	402	551	978	904	918	1,111	2,380
物業發展及管理	<b>833</b>	689	660	642	618	567	519	456	468	427
中國及國際業務 <sup>‡</sup>	<b>104</b>	82	-	-	-	-	-	-	-	-
總計	<b>6,639</b>	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
<b>車務運作</b>										
<b>載客車卡行車公里總數</b>										
<i>千計</i>										
地鐵行車綫	<b>115,784</b>	114,449	114,364	112,823	103,318	96,751	92,199	94,704	94,260	84,258
機場快綫	<b>20,077</b>	17,122	16,081	15,227	19,467	19,458	19,557	19,394	9,011	-
<b>總乘客人次</b>										
<i>千計</i>										
地鐵行車綫	<b>866,754</b>	857,954	833,550	770,419	777,210	758,421	767,416	779,309	793,602	811,897
機場快綫	<b>9,576</b>	8,493	8,015	6,849	8,457	9,022	10,349	10,396	3,928	-
<b>平均乘客人次</b>										
<i>千計</i>										
地鐵行車綫—周日平均	<b>2,523</b>	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	<b>26</b>	23	22	19	23	25	28	29	22	-
<b>乘客平均乘搭公里數</b>										
地鐵行車綫	<b>7.7</b>	7.6	7.7	7.7	7.6	7.4	7.3	7.4	7.4	7.4
機場快綫	<b>29.7</b>	30.4	30.2	29.7	29.9	29.8	29.7	29.9	31.2	-
<b>每車卡平均載客量</b>										
地鐵行車綫	<b>58</b>	57	56	53	57	58	61	61	62	71
機場快綫	<b>14</b>	15	15	13	13	14	16	16	14	-
<b>佔專利公共交通載客量比率</b>										
<i>百分率</i>										
所有交通載客量	<b>25.0</b>	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	<b>60.9</b>	61.2	59.6	58.7	58.2	57.4	57.9	60.3	61.9	64.2
<b>佔交通載客量比率</b>										
<i>百分率</i>										
往/返機場	<b>23</b>	22	21	23	25	27	28	32	25	-
<b>每車卡公里之港元(全綫服務)</b>										
車費收入	<b>48.0</b>	47.7	45.5	42.9	46.6	49.3	51.1	49.4	52.7	61.6
鐵路經營開支	<b>22.1</b>	22.8	22.3	22.5	22.8	24.6	26.8	27.3	29.2	29.5
鐵路經營利潤	<b>25.9</b>	24.9	23.2	20.4	23.8	24.7	24.3	22.1	23.5	32.1
<b>每名乘客之港元(全綫服務)</b>										
車費收入	<b>7.44</b>	7.25	7.05	7.06	7.28	7.46	7.35	7.14	6.82	6.39
鐵路經營開支	<b>3.43</b>	3.47	3.45	3.70	3.57	3.72	3.85	3.94	3.78	3.06
鐵路經營利潤	<b>4.01</b>	3.78	3.60	3.36	3.71	3.74	3.50	3.20	3.04	3.33
<b>安全表現</b>										
須呈報事故數目 <sup>^</sup>	<b>826</b>	748	701	641	690	686	748	859	842	814
每百萬載客人次的須呈報事故數目 <sup>^</sup>	<b>0.94</b>	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	<b>23</b>	31	25	33	24	39	36	49	65	54

<sup>^</sup> 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。

## 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香港聯合交易所有限公司證券上市規則《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（「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（根據香港法例第五五五章地下鐵路條例（「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）由中華人民共和國香港特別行政區（「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司法團持有公司已發行股本約百分之七十六。

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實貴經驗，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二十九至三十二頁。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司法團任命，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
<b>非執行董事</b>	
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	
<b>獨立非執行董事</b>	
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
<b>執行董事</b>	
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四十八頁。

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](http://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。此報告書載於第二十七至二十八頁，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）的費用如下：

百萬港元	2006	2005
<b>核數師酬金</b>		
— 核數服務	5	4
— 稅務服務	1	1
— 其他服務	-	2

### 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，並登載於公司及香港聯合交易所有限公司網站。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。

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》第二十至二十六頁。

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、市場競爭能力、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2。

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2。

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

## 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。

**張佑啟教授**，現年七十二歲，獨立非執行董事，一九九九年出任董事局成員。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。



## 執行總監會成員

**周松崗**，履歷詳見第二十九頁。

**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、鯽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學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。

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財務摘要報表。

## 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二十九至三十頁。

### 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三十一及三十二頁。

### 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

詳情載於第二十六頁。

### 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香港聯合交易所有限公司(「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。

### 財務摘要報表

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，載於第三十九至四十七頁的財務摘要報表。

### 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十八及十九頁。

### 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載於財務摘要報表附註4。

### 儲備變動

本年度儲備的變動情況載於財務摘要報表附註6。

### 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。

### 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，詳情載於財務摘要報表附註5。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出品質檢討，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（香港法例第571章）（「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）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

**根據財務摘要報表附註2B(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日未經行使的認股權數目	緊接行使認股權當日之每股加權平均收市價 (港元)	
				1月1日未經行使的認股權數目	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。

## 根據財務摘要報表附註2B(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	本年度	本年度	本年度	本年度	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2006年	緊接行使
				1月1日 未經行使 的認股權 數目	授出的 認股權 數目	成為可 行使的認 股權數目	失效的 認股權 數目	已行使的 認股權 數目		12月31日 未經行使 的認股權 數目	認股權 當日前之 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「柏力克一舒爾斯」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—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—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。

### 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 (代表香港特區政府(「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。

### 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

第三十九至四十七頁的財務摘要報表，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。

承董事局命

杜禮

董事局秘書

香港，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	2006	2005
車費收入	6,523	6,282
車站內商務及其他業務收入	1,606	1,555
租務及管業收入	1,412	1,316
<b>營業額</b>	<b>9,541</b>	<b>9,153</b>
員工薪酬及有關費用	(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	(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	(267)	(142)
一般及行政開支	(192)	(207)
其他費用	(158)	(170)
<b>未計折舊前經營開支</b>	<b>(4,340)</b>	<b>(4,052)</b>
<b>未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤</b>	<b>5,201</b>	<b>5,101</b>
物業發展利潤	5,817	6,145
<b>未計折舊前經營利潤</b>	<b>11,018</b>	<b>11,246</b>
折舊	(2,674)	(2,682)
<b>未計利息及財務開支前經營利潤</b>	<b>8,344</b>	<b>8,564</b>
利息及財務開支	(1,398)	(1,361)
投資物業的公允價值變動	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	45	9
<b>除稅前利潤</b>	<b>9,169</b>	<b>10,012</b>
所得稅	(1,411)	(1,549)
<b>年內利潤</b>	<b>7,758</b>	<b>8,463</b>
下列人士應佔：		
— 公司股東	7,759	8,450
— 少數權益	(1)	13
<b>年內利潤</b>	<b>7,758</b>	<b>8,463</b>
年度內已付及擬派發予公司股東的股息：		
— 一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
	<b>2,328</b>	<b>2,299</b>
<b>每股盈利：</b>		
— 基本	<b>1.41港元</b>	1.55港元
— 攤薄	<b>1.41港元</b>	1.55港元

# 綜合資產負債表

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

## 1 主要會計政策

本財務摘要報表乃編製自截至二零零六年十二月三十一日止年度經審核的地鐵有限公司(「公司」)及其附屬公司(統稱「集團」)和集團於無控制權附屬公司及聯營公司的權益之財務報表。

本財務摘要報表乃按照所有《香港財務報告準則》(包括所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》(「HKAS」)、由香港會計師公會頒布的詮釋及香港公認會計原則)而編製。除於二零零六年採納HKAS 39(修訂)有關財務擔保合約之確認及計量外，本財務摘要報表採用的會計政策與二零零五年年度帳項所採用的一致。採納該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。

## 2 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
<b>2006</b>					
<b>董事局成員</b>					
— 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
<b>執行總監會成員</b>					
— 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
	<b>3.0</b>	<b>30.6</b>	<b>2.4</b>	<b>10.9</b>	<b>46.9</b>

\* 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」一段中披露。

**2 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(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)。

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。

## 2 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。

## 3 業務分類資料

主要業務經營業績概述如下：

百萬港元	營業額		利潤貢獻	
	2006	2005	2006	2005
車務運作	6,523	6,282	979	760
車站內商務及其他業務	1,606	1,555	1,081	1,071
	8,129	7,837	2,060	1,831
租務及管業	1,412	1,316	1,096	1,074
	9,541	9,153	3,156	2,905
物業發展			5,817	6,145
			8,973	9,050
不予分類的公司開支			(2,027)	(1,847)
投資物業的公允價值變動			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			45	9
所得稅			(1,411)	(1,549)
年內利潤			7,758	8,463

車站內商務及其他業務主要包括鐵路範圍內的廣告位及零售舖位的租務、鐵路電訊系統的頻譜服務、國際顧問服務，以及自二零零六年九月十八日起的纜車營運及相關業務。

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。

## 4 固定資產及在建鐵路工程

## A 固定資產

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6)	-	284	-	-	-	284
東涌纜車項目投入使用(附註4B)	-	-	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6)	-	(45)	-	-	-	(45)
於2006年12月31日	-	-	3,864	22,937	-	26,801
<b>2006年12月31日帳面淨值</b>	<b>22,539</b>	<b>1,989</b>	<b>42,680</b>	<b>34,830</b>	<b>4,905</b>	<b>106,943</b>
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6)	-	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4B)	-	-	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6)	-	(33)	-	-	-	(33)
重新分類	-	-	5	(5)	-	-
於2005年12月31日	-	-	3,492	21,018	-	24,510
<b>2005年12月31日帳面淨值</b>	<b>19,892</b>	<b>1,705</b>	<b>42,696</b>	<b>35,321</b>	<b>3,661</b>	<b>103,275</b>

\* 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。

#### 4 固定資產及在建鐵路工程 (續)

##### B 在建鐵路工程

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4A)	轉撥至存料 與備料	於12月31日 結餘
<b>2006</b>					
將軍澳南站項目	43	132	-	-	175
東涌纜車項目	933	271	(1,199)	(5)	-
翔天廊月台項目	30	27	-	-	57
<b>總計</b>	<b>1,006</b>	<b>430</b>	<b>(1,199)</b>	<b>(5)</b>	<b>232</b>
<b>2005</b>					
將軍澳南站項目	7	36	-	-	43
迪士尼纜項目	1,409	278	(1,687)	-	-
政府援助	(931)	-	931	-	-
	478	278	(756)	-	-
東涌纜車項目	444	489	-	-	933
博覽館站項目	33	150	(183)	-	-
翔天廊月台項目	-	30	-	-	30
<b>總計</b>	<b>962</b>	<b>983</b>	<b>(939)</b>	<b>-</b>	<b>1,006</b>

#### 5 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：

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

發行上述票據的所得實收款項乃用作一般營運資金、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)。

6 儲備

百萬元	公司股東應佔							總計
	股份溢價	資本儲備	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	
<b>2006</b>								
於2006年1月1日結餘	4,780	27,188	697	24	2	4	31,698	64,393
已行使的僱員認股權	32	-	-	-	-	-	-	32
根據以股代息計劃發行的股份	1,090	-	-	-	-	-	-	1,090
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4A)	-	-	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	5,902	27,188	968	(10)	5	17	37,148	71,218
<b>2005</b>								
於2005年1月1日結餘	3,691	27,188	291	(66)	1	-	25,521	56,626
已行使的僱員認股權	41	-	-	-	-	-	-	41
根據以股代息計劃發行的股份	1,048	-	-	-	-	-	-	1,048
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4A)	-	-	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	4,780	27,188	697	24	2	4	31,698	64,393



## 7 其他資料

本財務摘要報表僅為集團二零零六年度帳項所載資料的摘要，並非集團的法定財務報表，亦未載有如年報及帳項般所提供的詳盡資料，以充分反映集團的實際業績及財務狀況。二零零六年度年報全文的電子版本於公司網站(網址為[www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))可供查閱。欲免費索取二零零六年度年報的印刷文本，可致函公司的股份過戶處或公司事務部，詳情載列於本摘要報告第四十九頁。

# 核數師就財務摘要報告的聲明

## 致地鐵有限公司股東

(在香港註冊成立的有限公司)

我們已審核載於第一頁至第四十七頁及封面及封底內外頁之地鐵有限公司截至二零零六年十二月三十一日止年度財務摘要報告。

## 董事及核數師的責任

香港《公司條例》規定，董事有責任按照香港《公司條例》第141CF(1)條編製財務摘要報告。在編製財務摘要報告時，香港《公司條例》第141CF(1)條規定，財務摘要報告必須摘錄自截至二零零六年十二月三十一日止年度的年度帳項、核數師報告書及董事局報告書，形式及所載資料詳情則須符合香港《公司(上市公司財務摘要報告)規例》第5條所列明者，並須經由董事局批准。

我們的責任是按照香港《公司(上市公司財務摘要報告)規例》第5條的規定，根據我們查核工作的結果，對財務摘要報告提出獨立意見，並只向作為法人團體的股東報告。我們亦須申明我們就截至二零零六年十二月三十一日止年度的年度帳項發出的核數師報告書是否附有保留意見或已作出其他修訂。除此以外，我們的陳述不可用作其他用途。我們概不就本陳述的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

## 意見的基礎

我們是按照香港會計師公會頒布的Hong Kong Standards on Assurance Engagements並參照實務說明710「核數師就財務摘要報告的聲明」進行審核工作。審核範圍包括查核有關憑證以證明財務摘要報告資料與截至二零零六年十二月三十一日止年度帳項、核數師報告書及董事局報告書符合一致，以及財務摘要報告是否符合香港《公司(上市公司財務摘要報告)規例》第5條所載規定，並履行在有關情況下我們認為屬必要的其他程序。我們相信，我們的審核工作已為下列意見建立合理的基礎。

## 意見

基於上述理由，我們對載於第一頁至第四十七頁及封面及封底內外頁之財務摘要報告作出下列意見：

- (a) 與地鐵有限公司截至二零零六年十二月三十一日止年度帳項、核數師報告書及董事局報告書符合一致；及
- (b) 符合香港《公司(上市公司財務摘要報告)規例》第5條所載規定。

我們已審核地鐵有限公司截至二零零六年十二月三十一日止年度帳項，並已於二零零七年三月十三日就有關帳項發表無保留意見或無修訂的核數師報告書。

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

# 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

## 股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱  
或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港，皇后大道東一八三號  
合和中心一七一一至一七一六室  
香港中央證券登記有限公司  
電話：+852 2862 8628 傳真：+852 2529 6087

## 股東查詢

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](http://www.mtr.com.hk)

(股份代號: 66)