

致各有關人士：

地鐵公司於二零零七年首六個月的業務持續有所進展。首先，建議公司與九廣鐵路公司(九鐵)合併之相關條例已獲香港特別行政區立法會(立法會)通過，目前僅待頒布生效通告以確定兩鐵合併條例草案之生效日期。合併建議的下一階段是在預期於十月舉行的公司股東特別大會上，徵求獨立股東批准。海外發展方面，公司與英國的合作夥伴Laing Rail於六月聯手奪得London Overground專營權，此乃公司於歐洲首次獲得毋須投放大量資金的鐵路營運專營權。

公司於二零零七年上半年的財務業績保持強勁，收入與未計折舊及物業發展利潤前的經營利潤穩健增長。由於去年上半年確認君傲灣、都會駅等多個將軍澳沿綫項目之物業發展利潤，而高額物業發展利潤於二零零七年同期未再出現，故二零零七年首六個月之物業發展利潤較去年同期為少。物業發展利潤是取決於發展項目竣工情況而予以確認，而每年的發展項目的竣工情況均有所不同。誠如二零零六年年報所述，公司預料將於二零零七年第四季收到調景嶺站城中駅的入伙紙後，確認相關之物業發展利潤，而城中駅的相關發展成本已於二零零六年入帳。

公司期內收入較二零零六年首六個月增加6.3%至四十八億五千二百萬港元，未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤增加6.0%至二十七億九千七百萬港元。期內的物業發展利潤為十六億六千四百萬港元，二零零六年同期則為四十億七千二百萬港元。未包括除稅後投資物業重估盈餘，股東應佔利潤為二十億五千萬港元。除稅前投資物業重估盈餘為二十四億五千萬港元(除稅後為二十億二千一百萬港元)。公司純利為四十億七千一百萬港元，較二零零六年首六個月下降21.2%。每股盈利為0.73港元，董事局宣布派發中期股息每股0.14港元。

鐵路營運

二零零七年上半年總車費收入較去年同期增長3.5%至三十二億四千七百萬港元，主要由於乘客量增加及平均車費略為上升所致。

期內，地鐵行車綫總乘客量再創新高，達四億二千九百三十萬人次，較二零零六年同期增加2.6%，周日平均乘客量增加3.0%至二百五十萬人次。面對激烈競爭，公司在專利公共交通工具市場的整體佔有率由24.7%增至25.0%，而在過海公共交通工具市場的佔有率則由60.4%增至61.2%。由於若干推廣計劃的變動，乘客的車程增長以及過海乘客量上升，地鐵行車綫平均車費較二零零六年首六個月上升0.6%至6.84港元，使地鐵行車綫的車費收入增加3.1%至二十九億三千五百萬港元。

基於香港國際機場的航空旅客人數持續上升，以及亞洲國際博覽館的展覽和其他活動增多，機場快綫乘客量由四百五十萬人次增至四百八十萬人次，升幅達7.2%。機場快綫車費收入增加6.8%至三億一千二百萬港元。

公司的服務表現再次超越政府根據營運協議所規定的各項表現水平，以及公司本身制定更為嚴格的顧客服務目標。

地鐵行車綫之服務推廣活動繼續促進乘客量的增長，例如贈送「利是封」行動，以及公司有史以來首次在地鐵車站舉行婚禮。此外，公司亦舉行推廣活動，成功鼓勵乘客提早出門，以舒緩平日早上高峰期的交通壓力。

機場快綫於二零零六年年底至本年二月推出「小童免費乘車」推廣活動。由四月開始，地鐵公司股東在機場快綫購票時均可享有折扣，並獲贈翔天廊各家食肆之優惠券。另一項機場快綫「多乘賞」計劃亦為累積乘搭機場快綫滿四程的參加者，提供全新獎賞。

為鼓勵距離地鐵車站較遠的乘客更多使用地鐵，我們已新增兩個地鐵特惠站，令特惠站的總數增至二十一個，為八達通卡用戶提供票價優惠。提供轉乘優惠的接駁巴士綫共有三十二條，有助加強地鐵系統與其他交通工具之銜接，促進乘客量增長。

公司期內完成的技術改進項目包括，將地鐵行車綫七十八列列車的交流發電機更換為靜態逆變器，提高列車的可靠性和能源效益。

為方便乘客使用新的機場二號客運大樓，機場站新設的三號月台已投入服務，而連接金鐘站與太古廣場三期的行人通道已於二月啟用。

一如往年，公司繼續投放資源，改善地鐵網絡內的殘疾人士設施，金鐘站已於六月開始安裝站內客用升降機，而自助輪椅升降台亦於三個車站投入運作。

列車車門及扶手電梯安全是地鐵乘客安全教育的重點。為減少車門事故，我們已延長列車關門訊號聲，並派出車門安全大使，提醒乘客於聽到訊號聲時，切勿登上列車。期內

公司更舉辦「好乘客口訣」急口令活動及透過贊助新城娛樂台的校園巡迴宣傳活動，宣揚好乘客行為。公司亦派出扶手電梯安全大使於指定車站推廣扶手電梯安全。

公司的服務很榮幸地屢獲殊榮，榮膺《星島日報》「星鑽服務品牌獎選擇2006」公共交通服務大獎、《東週刊》「香港服務大獎—公共交通組別」、「香港Q嚟服務類准用證」、香港總商會「環保成就獎」以及《壹週刊》「第十八屆服務第壹大獎—公共交通組別」和「環保服務機構大獎」等。公司的資產管理同樣蜚聲國際，榮獲澳洲的Asset Management Council及Maintenance Engineering Society of Australia頒發「卓越資產管理金獎」(Gold Asset Management Excellence Award)，車務總監也同時獲頒發「麥士維領袖獎」(Steve Maxwell Leadership Award)。

二零零七年上半年度之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	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%	99.8%
— 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	1,776,730
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	15,607
增值機可靠程度	98.0%	98.5%	99.5%
自動售票機可靠程度	97.0%	98.0%	99.5%
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%	100%
七天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	99.9%

車站內商務及鐵路相關業務

經濟增長和乘客量上升帶動廣告及車站內商務發展，惟電訊及顧問收入有所遞減，首六個月的車站內商務及鐵路相關業務的收入為七億三千五百萬港元，與二零零六年同期相若。

由於乘客量上升及推出更多嶄新的廣告形式，廣告收入增加3.8%至二億四千八百萬港元。機場快綫車廂於五月完成以全新多媒體系統取代座位靠背電視，亦令廣告業務從中受益。

隨著租金及零售銷量上升，車站零售設施收入增加9.5%至二億零八百萬港元。期內，五個車站完成樓面重新設計及翻新工程，零售面積新增10.4%或一千七百六十平方米，使地鐵沿綫各站的總零售面積增至一萬八千六百二十七平方米。新增店舖三十九間，新增商品類別及品牌十二個，商舖總數增至五百八十二間。

電訊服務收入減少20.3%至一億一千萬港元，部分原因是二零零六年從一項流動電訊網絡升級項目中確認一次性收入，而於二零零七年再無出現。隨著第三代流動電話日趨普及，第二代流動電話通話量及價格進一步削減，與第二代流動電話營運商攤分的收入有所下降。公司旗下的固定網絡服務供應商TraxComm Limited收入有所上升，截至六月底為本港各網絡商提供頻寬服務逾一百八十千兆。

期內，顧問服務收入達八千二百萬港元，較二零零六年同期減少16.3%，主要是因香港國際機場旅客捷運系統項目第二期安裝工程遞延所致。在中國內地，公司與成都地鐵簽訂一份設計審核顧問服務合約，並在亞洲開發銀行資助下開展一項研究活動，與此同時，公司在歐洲及印度亦獲得新合約。

海外拓展

公司在英國的聯營公司MTR Laing Metro Limited (現重新命名為London Overground Railway Operations Limited (LORO)) 奪得London Overground的專營權，標誌著公司的海外拓展再邁進一步。北京地鐵四號綫項目，以及深圳地鐵四號綫項目之審批工作亦在進行中。

中國內地

在中國內地，由地鐵公司、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組成的公私合營公司，在北京地鐵四號綫項目取得良好進展。

截至六月底，機電工程合約的招標已接近完成，包括列車、供電、通訊、月台幕門及自動收費系統在內的機電設備設計工作均取得重大進展。日後將投入新綫路的列車模型已經完成，公私合營公司的品質管理系統於四月成功取得ISO9001認證。高級營運團隊現已就任，此外，亦已招募約二百五十名列車司機及車站服務員，將從九月起參加為期一年半的培訓計劃。隧道工程已完成約70%。首批八個車站將於二零零七年九月交付公私合營公司作機電設備安裝。預料北京地鐵四號綫將於二零零九年投入運作。

在深圳，公司仍與深圳市政府及國家發展和改革委員會就深圳地鐵四號綫項目的最終批核作洽商，前期準備工作繼續進行，擴大試驗段工程經已展開。

公司繼續在中國內地物色其他項目，如北京地鐵四號綫支綫(大興綫)以及武漢、杭州和蘇州的新綫路開發等。

歐洲

在歐洲，公司專注以毋須投放大量資金模式競投鐵路營運服務合約。公司與英國Laing Rail各佔一半權益的聯營公司LORO，於六月十九日從四家入選公司中脫穎而出，奪得London Overground的專營權。

根據專營權，LORO將於二零零七年十一月十一日開始為期七年，經營大倫敦地區的五條現有綫路，期滿後由Transport for London (TfL) 酌情決定可獲續期兩年。按成本核算的專營權由TfL監督，在合約期限內，將獲得約七億英鎊的金額，其中包括預期中的LORO營運利潤。

London Overground是英國首都的一項重要專營權，這條半圓形綫路為倫敦西部、北部及東部提供服務，是二零一二年奧運會的主幹綫。鐵路網絡總長一百零七點二公里，根據專營權，LORO將管理網絡內七十八個車站中的五十五個車站。五條綫路中，East London Line現正實施大規模的延展及升級改善工程，預計二零一零年重新啟用。

London Overground系統中已計劃的改善服務，包括實施一個更全面的車票系統、分階段的車站設施更新，以為乘客提供更舒適及安全的服務，以及從二零零九年起引入新的列車。

公司此前與合資夥伴瑞典鐵路公司SJ共同競投瑞典及丹麥的Öresundståg專營權，最終未能成功。

物業及其他業務

二零零七年上半年，香港整體的地產市道暢旺。市場集資活動，令金融服務機構紛紛擴展業務，帶動甲級寫字樓需求殷切。本地消費及訪港旅客人數持續上升，令零售市場受益。豪宅市場增長強勁，而一般住宅市道亦保持銷路。

物業發展

期內，物業發展利潤為十六億六千四百萬港元，主要來自機場快綫沿綫發展項目。

物業發展利潤中，來自機場快綫項目的貢獻，主要乃按九龍站Elements、東涌藍天海岸及映灣園的建設工程，及/或銷售進度而確認之遞延收益，以及奧運站君滙港及東涌站映灣園之利潤攤分。

東涌聽濤軒開始預售以及君滙港的重新推出，市場均反應良好，而九龍站天璽及港景滙項目的兩座大廈亦已取得入伙紙。

由於已取得城市規劃委員會批准，公司已向政府申請把毗鄰青衣站的貨車停車場及運輸交滙處部分的土地用途改為商業用途。

將軍澳綫方面，調景嶺站城中馱重新推出，市場反應良好。八十六區第一期上蓋工程繼續如期進行，第二期的地基工程已基本竣工。

二月，將軍澳五十六區的發展權由新鴻基地產發展有限公司旗下的附屬公司Lansmart Ltd成功投得，計劃於將軍澳市中心發展一個酒店、住宅、寫字樓及商用綜合物業。

在深圳，地鐵四號綫物業項目之總發展規劃經已完成，公司正等待整個深圳地鐵四號綫項目的審批。

物業租務、物業管理及其他業務

期內，物業租務、物業管理及其他業務之總收入較二零零六年同期增加25.5%至八億七千萬港元。

寫字樓及零售空間的需求均表現強勁，租金收入較二零零六年同期增加13.8%至七億一千萬港元，主要由於有利之續租及新租條款、二零零六年十一月開幕的君薈坊以及北京銀座Mall所帶來之貢獻。

由於零售業的需求殷切，除德福廣場及綠楊坊部分樓面翻新外，公司旗下商場均維持百分百出租率。公司於國際金融中心二期的辦公室樓面亦全部租出。直至目前為止，九龍站新商場Elements更已預租達百分之一百，租戶亦已陸續開始交收。德福廣場與青衣城之新增商戶，亦使我們的零售租戶組合得以進一步提升。

物業管理業務收入增加19.4%至八千萬港元。期內，物業組合新增住宅單位二千三百三十八個。截至六月底，公司管理的住宅單位總數達六萬一千二百一十四個，管理商用面積達五十八萬三千三百七十二平方米。

在中國內地，北京銀座Mall經裝修及品牌重新定位後於一月開幕，截至六月底已租出達百分之九十九。另外，公司已就兩個位於首都的寫字樓及商用發展項目，分別與SOHO中國有限公司之光華路項目及與南豐中國實業有限公司之西單項目就提供物業管理服務，簽訂物業管理合作備忘錄。

二零零六年九月啟用的大嶼山「昂坪360」纜車及相關主題村，於二零零七年首六個月帶來八千萬港元收入。該項目自開業以來，已吸引旅客一百五十萬人次，超乎我們對投入營運後首十二個月訪客人次之預期。在六月期間，於非營運時間進行的周年檢測中，發生一宗纜車脫落事故，可幸並無涉及人身損傷，纜車營運服務即時終止，並作詳細調查跟進。公司於全面滿足系統安全測試後，方會恢復纜車載客。

八達通的業務範圍繼續向運輸行業以及其他新領域拓展，而新推出的便攜式八達通處理器，令小型零售商亦可加入該系統。八達通卡的流通量已增至一千五百四十萬張，每日平均交易量及交易金額分別增至九百九十萬次及七千八百四十萬港元。服務供應商數量增至四百五十六家，增幅達20%。地鐵公司於期內應佔八達通控股有限公司的盈利上升50%至四千二百萬港元。

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	1,153,764– 1,163,764		2007–2011	2015年
		商場	39,500–49,500			
		停車場		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	19,138		於2001年 7月批出	已於2005年 落成
		商場	2,400			
		停車場		54		
		泊車轉乘地鐵車位		450		

香港鐵路網絡擴展項目

二零零七年上半年地鐵公司繼續擴展及提升本港鐵路網絡。

將軍澳南站之工程如期進行，土木工程、屋宇裝備及機電系統合約工程進展順利。截至六月底，車站的混凝土結構已完成90%，並開始鋪設軌道。受政府委託建造的其中一條通路，目前正按計劃施工。將軍澳南站將於二零零九年四月啟用。

自政府宣布以一個新漁人碼頭為重點的香港仔及鴨脷洲重整計劃後，公司已於六月提交經修訂的南港島綫(東段)發展建議。

公司繼續就擬建的西港島綫與政府進行磋商，目前正草擬刊憲文件，下階段設計之準備工作亦在進行中。

荔枝角站新的地下行人隧道工程經已展開，太子站新隧道的設計正在評審之中。

政府已接納興建尖沙咀站與彌敦道63號重建項目相連入口的建議，而銅鑼灣站的地下行人通道計劃仍在審議中。對尖沙咀站北端連接毗鄰發展項目的另一條隧道之設計亦已展開。

與九鐵合併

立法會於六月八日通過兩鐵合併條例草案，七月十一日通過附例及規例。至此，除生效通告外，全部法例均已獲通過。公司目前正與政府及九鐵進入協議法律文件的最後階段，隨後將在預期於十月舉行的股東特別大會上，提呈合併建議予獨立股東批准。

簽訂法律協議後，公司將向股東發出通函，列載交易詳情以及董事局獨立委員會，在諮詢獨立財務顧問美林 (Merrill Lynch) 的意見後所提供之建議。股東應自行作出決定，並建議股東仔細閱讀股東特別大會通函，如獨立股東批准合併，政府將擬定生效通告呈交立法會批准，兩鐵合併條例草案隨後即告生效，進一步邁向兩鐵合併之正式日子，預料大約在今年年底。

業務整合聯合工作小組與兩鐵合併工作小組，繼續為建議中的合併事項進行籌備工作，大部分整合問題已基本解決，為正式合併後的順利營運作好充分準備。

財務回顧

二零零七年上半年集團財務業績繼續受惠於香港經濟增長，總收入較去年同期增加6.3%至四十八億五千二百萬港元。

車費收入增加3.5%至三十二億四千七百萬港元，主要是由於地鐵行車綫及機場快綫乘客量分別增加2.6%及7.2%。地鐵行車綫平均車費由6.80港元上升至6.84港元，而因較大比例的乘客，他們往來博覽館站所付車費較低，以至機場快綫平均車費由64.80港元輕微下調至64.40港元。由於零售市場強勁，帶動廣告及車站內商用設施收入以及物業租金均有上升，而「昂坪360」新項目投入營運，以及公司在香港及北京拓展物業租務及管理組合，亦帶來更多收入來源，促使非車費收入上升12.4%至十六億零五百萬港元。

二零零七年上半年未計折舊前經營開支較去年同期增加6.6%至二十億五千五百萬港元，主要是由於公司在物業租務、管理及其他業務的拓展，在歐洲及中國的業務發展增加，以及二零零六年錄得一筆非經常性之營運鐵路的地租及差餉退款所致。因此，二零零七年上半年未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤為二十七億九千七百萬港元，較去年同期增加6.0%，經營毛利率則為57.6%。

二零零七年上半年物業發展利潤為十六億六千四百萬港元，主要包括機場快綫沿綫的君滙港及映灣園之盈餘攤分，以及從機場快綫沿綫的藍天海岸、映灣園及Elements確認入帳的遞延收益。未計折舊前經營利潤為四十四億六千一百萬港元，較去年同期減少33.5%，主要是由於物業發展利潤減少，皆因在二零零六年上半年從將軍澳沿綫的君傲灣及都會駅確認入帳的盈餘攤分金額極為龐大。

二零零七年上半年折舊開支增加2.5%至十三億四千八百萬港元，主要是由於「昂坪360」項目新增的折舊開支。由於公司現金流量穩健及借貸總額減少，利息開支淨額較去年同期減少11.5%至六億五千四百萬港元。自二零零六年年底以來，除稅前的投資物業公允價值增加二十四億五千萬港元，而除稅後則為二十億二千一百萬港元。

連同分佔八達通之利潤四千二百萬港元，除稅前利潤較去年同期減少19.5%至四十九億五千一百萬港元，所得稅則相應減少10.7%至八億七千九百萬港元，此乃非現金支出的遞延稅項。因此，二零零七年上半年股東應佔利潤為四十億七千一百萬港元，每股盈利則為0.73港元。倘不包括重估投資物業盈餘及其相關遞延稅項，基本業務淨利潤為二十億五千萬港元，每股盈利則為0.37港元。

董事局宣布派發中期股息每股0.14港元，與去年同期相同。一如過往派發股息的安排，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。公司的大股東財政司司長法團已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不超過股息總額50%。

集團保持穩健的財政狀況。在二零零七年上半年，由於保留溢利以及政府與其他股東透過收取代息股份以作再投資，於六月三十日的股東應佔權益增加4.6%至八百零二億七千七百萬港元。

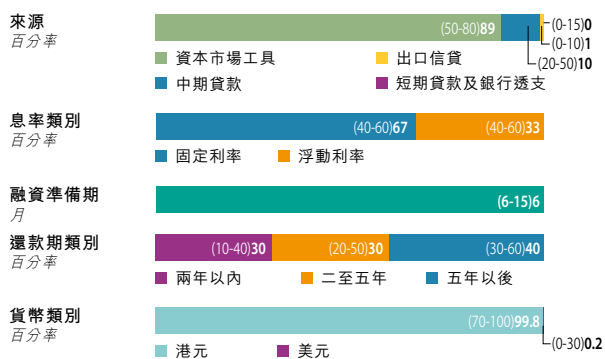
資產總額增加2.2%至一千二百三十億三千四百萬港元，主要是因國際金融中心二期的寫字樓以及德福廣場、青衣城及綠楊坊的零售空間錄得物業重估盈餘二十五億九千五百萬港元。另外，Elements的裝修工程開支增加二億一千三百萬港元，而待售物業則增加一億四千六百萬港元，主要是收取君滙港未售單位。其他新增資產包括翔天廊月台項目及其他改善工程的資本性開支。

期內，集團的借貸總額由二百八十一億五千二百萬港元減少至二百五十一億七千萬港元，主要是償還貸款所致。因此，負債權益比率由二零零六年十二月三十一日的36.7%下降至期末的31.4%。

在二零零七年上半年，集團來自鐵路及相關業務的淨現金流入額由二零零六年同期的二十七億二千八百萬港元增加至二十九億八千一百萬港元，而來自物業發展項目的現金流入額由二零零六年上半年的五億八千四百萬港元增至三十一億三千六百萬港元，主要是因收取調景嶺站發展項目城中駁的出售樓宇預收訂金所致。未計支付股息及償還貸款前之現金流出總額由二零零六年六月三十日的六十二億九千三百萬港元(當中包括給予將軍澳八十六區第二期物業發展商的四十億港元免息貸款)減少至二十億五千七百萬港元。現金流出額主要包括資本性項目開支十億六千二百萬港元、利息開支七億九千一百萬港元、於公司的聯營公司北京京港地鐵有限公司之投資一億零三百萬港元及其他小額項目。於支付七億七千七百萬港元股息及償還三十一億七千六百萬港元貸款淨額後，集團錄得淨現金流入額一億零七百萬港元。

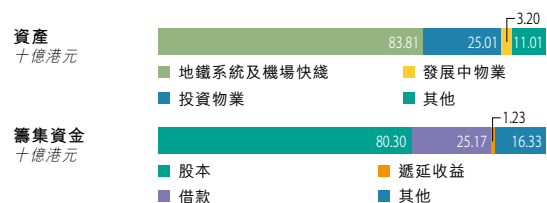
理想融資模式及債務結構

(理想融資模式)與實際債務結構的比較
於二零零七年六月三十日



資產負債表撮要

於二零零七年六月三十日



融資活動

公司現金流量充足，且擁有相當數額尚未動用承諾銀行貸款，故期內並無進行新的債務融資活動。截至二零零七年六月底，集團共有尚未動用承諾銀行貸款六十三億港元。除與九鐵合併或需資金外，上述尚未動用承諾銀行貸款連同手頭現金以及預期可觀營運現金流量，相信足以應付二零零七年全年所預期資金需要。

期內，我們繼續按照「理想融資模式」審慎管理債務組合，適當分散風險。截至二零零七年六月底，公司債務還款期分佈均衡，其中兩年內償還的借款佔30%，二至五年內償還的借款佔30%，五年後償還的借款佔40%。外匯風險方面，僅0.2%的債務組合以美元為單位，其餘均以港元為單位或被對沖為港元。利率風險方面，浮息債務約佔33%，其餘為定息或被對沖為定息。由於定息債務維持於審慎水平，縱使二零零七年利息普遍上升，平均借貸成本仍能維持於5.7%左右，與去年同期的5.5%相若。

人力資源

保持融洽的員工關係，招攬和挽留優秀人才，一直是促進業務迅速發展之要素。

在兩鐵合併磋商中，我們已對兩間公司的員工及員工組織進行廣泛諮詢及深入溝通，致力確保薪金保障原則及合併後的主要聘用條款能順利獲得接納。公司已與九鐵合作為兩間公司的管理人員及高級主管舉辦一系列企業文化融合工作坊。

上述工作坊有助員工掌握兩鐵合併的最新進展，從而為即將面對的挑戰作好準備，並為管理高層提供聽取意見的機會。約有一千二百名管理人員及主管參與工作坊，並選出一百零七名代表作為共融大使，推動兩鐵合併之改變。

為提升員工技能，保持工作積極性，公司於二零零七年上半年繼續開辦各項培訓及發展計劃，有關課程涵蓋鐵路安全規則、授權技巧，以及同理聆聽培訓等領域。

公司繼續為海外業務招聘及培訓人才，同時推行在香港境外業務中建立地鐵企業文化的相關計劃。

未來展望

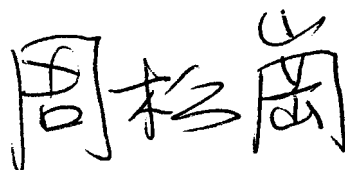
如無重大外來衝擊，我們對二零零七年香港經濟繼續持審慎樂觀的態度。

鐵路業務以及大部分非車費和鐵路相關業務將繼續受惠於香港經濟增長，惟電訊業務方面，將因第二代流動電話用戶進一步轉用第三代流動電話而持續面臨壓力。

物業租務方面，公司持有大部分權益的九龍站Elements商場一期將於二零零七年第四季開幕。物業組合的租金料將繼續上揚，而君薈坊及北京銀座Mall開幕後亦將會為全年租金收入作出貢獻。

物業發展方面，調景嶺站城中區預期將於二零零七年第四季取得入伙紙。誠如本人以往所述，根據發展協議及公司會計政策，城中區的有關成本已於二零零六年上半年確認都會區的利潤時入帳。鑑於目前市況，有待八十六區第一期完成預售及獲發入伙紙後，可望於二零零八年確認該發展項目之利潤。

本人謹藉此機會衷心感謝全體同事為地鐵公司取得優異業績所付出之不懈努力。



行政總裁

周松崗

香港，二零零七年八月七日