



將軍澳站新大堂，由建築師雷姆庫哈斯設計

為進一步提升德福廣場一期的零售環境，公司於四月開始為廣場入口、大堂、店面、天花及地板開始進行大型翻新工程，計劃於二零零六年底前竣工。

公司位於九龍站 **Union Square** 建築面積達八萬二千七百五十平方米的未來旗艦商場 **Elements** 的預租進展良好，本地及海外的零售及飲食業界反應積極。將軍澳站五十五**b**區建築面積達一萬一千八百七十七平方米的新購物商場君薈坊，預租情況亦相當理想。

公司的物業管理業務繼續穩步增長，收入增加**7.8%**至六千九百萬港元。期內由公司管理的住宅單位，增加二千八百四十二個，總數達五萬七千二百個。

公司在中國內地的物業管理業務持續發展，於四月獲得北京一大型商業及購物中心「**SOHO 尚都**」的服務合約，並將於二零零六年底前接管該物業。

公司以長期租約形式獲得位於北京東城區總面積三萬一千平方米的購物中心的營運權，該中心現正進行翻新，並已易名為 **Ginza Mall**，計劃於二零零七年初完成大型升級及裝修工程後啟業。

**香港拓展項目**

二零零六年上半年，地鐵公司繼續發展及計劃新的鐵路及非鐵路項目。

「**昂坪360**」項目包括位於昂坪的昂坪纜車及昂坪市集，正在進行正式啟用前的測試，預計於二零零六年稍後時間啟用。

西港島綫建議書已於去年獲得政府及行政會議批准，公司繼續就詳細工程範圍、成本及財政支持與政府進行磋商。至於南港島綫（東段）的建議，則仍待政府完成就南區旅遊及商業發展規劃檢討後才有決定。

將軍澳八十六區「夢幻之城」發展項目方面，將軍澳南站的建築合約已於六月底批出。此項最新的地鐵網絡擴建，旨在為「夢幻之城」物業發展項目提供服務，計劃於二零零九年落成啟用。

金鐘及上環站的新行人通道預計於今年年底前啟用，位於荔枝角站的行人通道項目工程則計劃於二零零八年竣工。公司亦與尖沙咀及彩虹站毗鄰的發展商分別簽署及進一步磋商相關特許協議。

香港國際機場方面，在機場站離境大堂建造第二個月台，繼而接駁至航天廣場零售區的發展項目，預期於二零零六年底前竣工。

**與九鐵合併**

於四月十一日，公司與政府簽署一份諒解備忘錄，訂明建議公司與九鐵鐵路合併的條款，以及公司購入一個物業組合的方案。

建議中的交易須經立法會及公司的獨立股東批准。政府已於七月五日向香港特別行政區立法會提交一份兩鐵合併條例草案，法案委員會亦隨後於七月二十七日舉行審查條例草案的首次會議。公司預期立法會及獨立股東的核准程序，由公布日期四月十一日起計，需時一年或以上方可完成。

公司已成立一個由六名獨立非執行董事組成的獨立董事局委員會，審查建議的交易及向獨立股東提供意見。獨立董事局委員會將委任一獨立財務顧問，向其提供專業意見。

**海外拓展**

中國內地

在北京，公司就北京地鐵四號綫項目與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，已於一月取得營業執照，並於四月簽署相關的特許經營、租賃及融資協議。管理架構已經組織完成，並批出列車及訊號系統合約，而項目工程亦已展開，預計於二零零九年完成。

在深圳，公司正在等待國家發展和改革委員會就深圳市軌道交通四號綫的批文。公司已成立一管理團隊進行詳細的系統設計，以及鐵路沿綫物業發展的總規劃。

根據公司策略，隨著公司去年就深圳市軌道交通三號綫與深圳市政府簽訂合作備忘錄後，就此位於深圳市東部長達三十二點八公里的鐵路項目與市政府進行關於投資、建造及營運的計劃磋商。期內，公司在北京分別就北京地鐵四號綫延綫及北京地鐵九號綫簽署合作備忘錄及投資意向書，並已就此兩鐵路項目進行可行性研究。

在中國內地的其他城市，公司於二零零五年與武漢市政府簽訂一份合作備忘錄，並於四月向市政府提交一份投資建議書，研究興建及營運武漢地鐵的合作機會。五月，公司與杭州市政府簽訂一份合作備忘錄，進行杭州地鐵發展計劃的聯合研究。需要指出，簽署合作備忘錄不一定會引致落實投資。

歐洲

在歐洲，公司於二零零六年上半年繼續競投鐵路營運服務合約。

在英國，公司已在六月聯同合作夥伴 **National Express** 提交西南鐵路專營權（**South Western Train Franchise**）的投標書，預期結果將於十月前宣布。地鐵公司與 **Laing Rail** 成立的合營公司已通過倫敦鐵路專營權（**London Rail Concession**，前稱 **North London Railway Franchise**）的投標資格預審，現正準備十月份提交投標書。公司在該兩項投標中，將會與其他對手競逐專營權。

**財務回顧**

二零零六年上半年的收入為四十五億六千六百萬港元，較去年同期增加**4.1%**。地鐵行車綫及機場快綫收入分別增加**4.7%**及**7.7%**，主要是由於乘客量增長（尤以二零零六年期初數月最為顯著）及地鐵行車綫每名乘客的平均車費有所增加。地鐵行車綫乘客量增加**1.2%**，而機場快綫則增加**11.4%**，同時，地鐵行車綫的每名乘客平均車費增加**3.5%至6.8**港元，但機場快綫則減少**3.2%至64.8**港元，主要是由於前往於二零零五年十二月通車的博覽館站的乘客繳付較低的車費。

車站內商務設施及其他業務所得收入為七億三千五百萬港元，較上年同期下降**2.5%**，原因是二零零五年有一項因營運商提前終止電訊合約而支付的一次過付款，並沒有在二零零六年再發生。而二零零六年上半年，亦有一項有關提升流動電訊網絡而收取的一筆小額一次性收入。倘排除上述兩項一次性項目，車站內商務設施及其他業務會錄得**7.1%**的增長。至於公司投資物業租務及物業管理收入則增加**7.8%**至六億九千三百萬港元。

上半年未計折舊前的營運成本，較去年同期增加**4.5%**至十九億二千七百萬港元，主要原因包括迪士尼尼龍與博覽館站通車，發展內地及歐洲業務支出的增長，以及與「昂坪360」啟用前的開支增加。鐵路及相關業務未計折舊前經營利潤達二十六億三千九百萬港元，較去年同期增加**3.9%**，經營毛利率則與去年相約，為**57.8%**。倘不計算電訊合約及流動電訊網絡升級的一次性收入的影響，則經營利潤應增加**6.7%**，經營毛利率增加零點五個百分點。

上半年的物業發展利潤為四十億七千二百萬港元，主要包括來自將軍澳沿綫君傲灣及都會駅的盈餘攤分，機場鐵路沿綫藍天海岸、映灣園、君滙港及 **Elements** 的遞延收益確認，及接收在 **Elements** 所得的額外五百七十二平方米資產攤分。未計折舊前經營利潤為六十七億一千一百萬港元，較去年同期增加**65.3%**。

上半年的折舊成本減少**3.5%**至十三億一千五百萬港元，主要原因是二零零五年對將軍澳綫及南昌站部份系統的折舊成本作出調整。利息開支淨額增加**16.6%**至七億三千九百萬港元，主要原因是利率上升，及借貸較去年同期增加。至於自二零零五年年底以來，投資物業的公允價值有所增加，增值在除稅前是十四億七千八百萬港元，或除稅後的十二億一千九百萬港元。

連同應佔的八達通盈利及應佔競投英國西南鐵路專營權的聯營公司支出，則上半年的稅前利潤為六十一億五千一百萬港元，較去年同期增加**98.7%**。因此，相應的所得稅增加**101.2%**至九億八千四百萬港元，主要屬非現金支出的遞延所得稅。上半年股東應佔利潤為五十一億六千七百萬港元，較去年同期增加**98.3%**。每股盈利自二零零五年上半年的**0.48**港元增加至二零零六年的**0.94**港元。倘不計算投資物業重估收益及相關的遞延稅項，基本業務淨利潤則較去年同期增加**123.2%**至三十九億四千八百萬港元。

董事局宣布派發中期股息每股**0.14**港元。公司將向所有股東提供以股息選擇，惟註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。一如往年，政府同意收取股份作為應得股息，以確保公司所支付的股息總額不超過**50%**以現金支付。

集團保持穩健的財政狀況。於二零零六年上半年，由於保留溢利以及政府與其他股東透過收取股息股份以作再投資，六月三十日的股東權益增加**6.7%**至七百四十五億四千八百萬港元。

資產總額增加**7.6%**至一千二百二十三億一千八百萬港元，主要是由於根據競投條款向將軍澳八十六區第二期的物業發展商提供四十億港元（於開始時在資產負債表上按公允價值三十二億三千二百萬港元確認入帳）的免息貸款；待售物業項目因為收取將軍澳綫都會駅及君傲灣的未售單位而增加二十億五千三百萬港元；物業重估收益總額十七億七千萬港元，以及有關物業發展的應收款項增加九億五千七百萬港元。其他增加的資產包括「昂坪360」項目及其他改善項目的資本性開支。

於二零零六年上半年，集團來自鐵路及相關業務的現金流入淨額，自二零零五年同期的二十五億六千二百萬港元增至二十七億三千七百萬港元，而就物業發展項目由發展商獲得的現金，則自二零零五年的二十三億三千二百萬港元降至五億八千四百萬港元。總現金流出自三十億九千五百萬港元增至六十三億六千六百萬港元，其中包括有關將軍澳八十六區第二期的四十億港元免息貸款、資本性項目支出十三億三千九百萬港元、利息開支八億三千萬港元及其他小額項目。集團在扣除股息前的淨現金流出為三十億四千五百萬港元，去年同期則錄得淨現金流入十七億九千九百萬港元。於支付七億六千七百萬港元股息及取用三十八億二千四百萬港元貸款淨額後，集團錄得現金流入淨額一千二百萬港元。

期內，集團的借貸由二百八十二億六千四百萬港元增至三百一十八億九百萬港元，主要用於向發展商提供免息貸款所致。因此，負債權益比率由二零零五年十二月三十一日的**40.4%**增至期末的**42.7%**。

**融資活動**

信貸市場的資金仍然充裕，導致信貸息差收窄。在此有利環境下，公司於二零零六年上半年成功籌集資金三十一億港元，包括一項五億港元的兩年期票據，票面息率為**4.3%**，及合共二十六億港元的多項五年和七年期雙邊貸款協議。於二零零六年六月底，集團共有總額達二十九億港元的尚未動用承諾銀行貸款，加上流動現金及預計來自公司物業發展之可觀現金流量，將足以應付公司至二零零七年第一季的預期資金需要。

於六月底，公司的債務組合維持良好的風險平衡，須於兩年內償還的借款佔貸款總額**17%**，於二至五年內償還佔**47%**，於五年後償還佔**36%**。外匯風險亦控制得宜，僅**0.2%**的借貸組合以美元為單位，其餘則以港元或對沖為港元為單位。

於六月底，債務組合中的**54%**為固定利率貸款，其餘則為浮動利率貸款。審慎的固定利率債務水平及集團極具吸引力的融資條款，令公司能夠在利率上漲的情況下有效控制借貸成本。因此，儘管二零零六年上半年短期利率較去年同期大幅上揚，公司的平均借貸成本由**5.0%**僅微升至**5.5%**。

在中國內地，公司獲得分別由國家開發銀行及中國工商銀行提供兩項各人民幣十六億元的項目貸款，用於發展及建設北京地鐵四號綫，並透過其公私合營聯營公司於四月簽訂貸款協議。

**人力資源**

公司在簽訂合併建議諒解備忘錄後，隨即為員工舉行合共六十場簡報會，讓同事有機會得知合併建議的最新資訊，並提出他們對未來發展的關注。公司將繼續透過各種途徑，包括員工溝通環節、合併專題通訊、《地鐵通訊》、公司通告和更多簡報會，定期向員工提供合併的最新消息。

公司致力照顧全體員工利益，並將在合併過程中就影響員工的事項先進行諮詢，然後才作出最後決定。為確保合併後公司採納最佳運作方法，公司已與九鐵就人力資源整合的各方面，如職級架構及薪酬制度，聘任條款及細則等，展開一系列深入研究。

**展望**

雖然香港整體的營商條件維持良好，但利率不斷攀升及油價與商品價格高企，令經濟增長步伐放緩。地鐵行車綫的乘客量在二零零六年一月到四月有所增加，但在五月及六月受到世界盃足球賽及經濟活動放緩影響，乘客量較去年為低。雖然地鐵行車綫乘客量在七月最後兩周已經恢復增長，但公司對下半年鐵路及相關業務的前景抱審慎態度。另一方面，縱使競爭越見激烈，公司物業投資業務的租金仍然有所增長。在此情況下，公司會繼續密切關注控制成本及提高效率，同時繼續發展海外業務。

在公司的物業發展業務方面，公司已於二零零六年上半年確認將軍澳站君傲灣及調景嶺站第一期都會駅的利潤。於下半年，按照公司的會計處理方式，物業發展利潤預期會來自機場沿綫的發展項目，尤其是遞延收益及預期以資產攤分方式接收九龍站 **Elements** 合共約七千一百平方米的額外小量樓面面積。在將軍澳沿綫，下半年的物業發展利潤，將視乎將軍澳市中心五十七**a**區將軍澳家庭三百九十個單位發展項目的銷售進展。鑒於二零零六年的大部份物業發展利潤已在上半年入帳，預期在下半年入帳的發展利潤將顯著減少。

最後，本人謹藉此機會向全體員工的辛勤工作及鼎力支持致以衷心的謝意。

承董事局命

**周松崗**

*行政總裁*

香港，二零零六年八月十日

以上中期財務資料並不構成集團截至二零零六年六月三十日止半年度的中期財務報表，惟乃取自及節錄自該等中期財務報表。

本新聞公布內部分陳述可被視為一九三三年美國證券法（經修訂）第二十七A條及一九三四年美國證券交易法（經修訂）第二十一E條所指的「前瞻性陳述」。此等前瞻性陳述包含已知及未知的風險、不明朗情況及其他因素，而這些風險、不明朗情況及其他因素可能導致公司的實際表現、財務狀況或業績與此等前瞻性陳述所隱含的任何日後表現、財務狀況或業績存在重大差異。有關這些風險、不明朗情況及其他因素的進一步資料已載列於已送交美國證券及交易委員會（「證交會」）存檔的截至二零零五年十二月三十一日止年度的20-F表格內的週年報告及已送交證交會存檔的公司其他文件。

**暫停辦理股份過戶登記手續**

公司的股東名冊將於二零零六年九月一日至二零零六年九月七日（包括首尾兩日）期間暫停辦理股份過戶登記手續。若要符合收取中期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在二零零六年八月三十一日下午四時前送交公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓一七一一至一七一六號室。中期股息預期將於二零零六年十月二十七日或該日前後派發。

*董事局成員*：錢果豐博士（主席）\*\*、周松崗（行政總裁）、張佑敬教授\*、艾爾敦\*、方敏生\*、何承天\*、盧重興\*、施文信\*、馬時亨（財經事務及庫務局局長）\*\*、環境運輸及工務局局長（廖秀冬博士）\*\*及運輸署署長（黃志光）\*\*

*執行總監會成員*：周松崗、柏立恒、陳富強、何恒光、梁國權、龍家駒、麥國琛及杜禮

\* 獨立非執行董事

\*\* 非執行董事