



越秀交通有限公司

GZI Transport Limited

(股票代號：1052)

(於百慕達註冊成立之有限公司)

二〇〇三年業績公佈

業績

越秀交通有限公司(「本公司」)的董事(「董事」)欣然宣佈，本公司及其附屬公司(「本集團」)截至二〇〇三年十二月三十一日止年度的經審核綜合業績如下：

		二〇〇三年	經重列 二〇〇二年
	附註	千港元	千港元
營業額	1	405,567	355,638
其他收益		4,924	3,577
收費公路及橋樑權益的攤銷／折舊		(98,163)	(95,456)
公路及橋樑養護開支		(74,573)	(61,817)
行政開支		(38,802)	(31,952)
其他經營開支		(9,327)	(378)
其他投資減值撥備		—	(33,462)
經營盈利	2	189,626	136,150
財務成本		(24,268)	(36,448)
應佔聯營公司盈利		182,180	150,746
應佔共同控制實體虧損		(20,419)	(36,023)
除稅前盈利		327,119	214,425
稅項	3	(61,133)	(31,936)
除稅後盈利		265,986	182,489
少數股東權益		(42,164)	(39,991)
股東應佔盈利		223,822	142,498
股息	4	94,350	62,990
每股基本盈利	5	0.207港元	0.136港元
全面攤薄每股盈利	5	0.204港元	0.133港元

附註：

1 營業額

本集團主要從事在中國內地（「中國」）發展、經營及管理收費公路及橋樑。

由於本集團的營業額及對經營盈利之貢獻主要獲自本集團在中國的收費項目，因此並無按業務及地區劃分作出任何分析。

由於收費項目的收益、業績及資產分別佔本集團的收益、業績及資產總額超過90%，所以毋須呈列業務分部資料。

2 經營盈利

經營盈利已計入及扣除下列項目：

	二〇〇三年 千港元	經重列 二〇〇二年 千港元
計入		
出售部份共同控制實體權益的收益	—	6,240
滙兌收益淨額	—	1,887
	<u> </u>	<u> </u>
扣除		
固定資產的折舊	3,069	2,953
收費公路及橋樑權益的攤銷／折舊	98,163	95,456
商譽的攤銷	9,981	6,005
滙兌虧損淨額	2,132	—
	<u> </u>	<u> </u>

3 稅項

(a) 由於本集團於年內並無任何應繳納香港利得稅的收入，故並無就香港利得稅在賬目作出準備（二〇〇二年：無）。

(b) 本集團根據中國外商投資企業所得稅法（「中國稅法」），對中國附屬公司及聯營公司的盈利作出海外稅項準備。根據中國稅法，本集團的中國附屬公司、聯營公司及共同控制實體在首個獲利年度起的兩年至五年獲享免繳所得稅，在免稅期後三年至五年享有所得稅減半的優惠。適用的所得稅率為18%。本集團若干中國附屬公司、聯營公司及共同控制實體均合資格享有上述免稅期。

(c) 在綜合損益賬中扣除的稅項指：

	經重列	
	二〇〇三年	二〇〇二年
	千港元	千港元
海外稅項	33,970	23,965
遞延稅項抵免	(1,494)	(1,930)
	<u>32,476</u>	<u>22,035</u>
應佔聯營公司稅項	4,998	3,514
應佔聯營公司遞延稅項	17,782	4,768
應佔共同控制實體遞延稅項	5,877	1,619
	<u>61,133</u>	<u>31,936</u>
4 股息		
	二〇〇三年	二〇〇二年
	千港元	千港元
已派中期股息，每股0.04港元(二〇〇二年：0.03港元)	44,206	31,487
擬派末期股息，每股0.045港元(二〇〇二年：0.03港元)	50,144	31,503
	<u>94,350</u>	<u>62,990</u>

5 每股盈利

每股基本及全面攤薄盈利乃按照股東應佔本集團盈利223,822,000港元(二〇〇二年：142,498,000港元(經重列))計算。

每股基本盈利乃按照年內已發行股份的加權平均數1,081,515,574股(二〇〇二年：1,046,246,862股)計算。全面攤薄每股盈利乃按照1,099,276,085股(二〇〇二年：1,071,337,017股)計算，即年內已發行股份的加權平均數，加上假設所有未行使的購股權已行使而被視作無償發行的加權平均數17,760,511股(二〇〇二年：25,090,155股)計算。

6. 會計政策變動

(a) 商譽／負商譽

以往，於二〇〇一年一月一日或之後因收購從事收費公路或橋樑業務的附屬公司／聯營公司／共同控制實體而產生的商譽／負商譽，於本集團獲授公路或橋樑經營權期間按償債基金計算法基準攤銷。於截至二〇〇三年十二月三十一日止年度採用直線法攤銷商譽／負商譽代表會計政策的轉變，並已追溯應用，比較數字亦就此予以重列以符合已更改的政策。

會計政策變動導致截至二〇〇一年及二〇〇二年十二月三十一日止年度的盈利，分別減少1,263,000港元及1,579,000港元，而於二〇〇三年一月一日的年初保留盈利則減少2,842,000港元。

(b) 於收費公路及橋樑的權益

以往，於收費公路及橋樑的權益使用償債基金方法攤銷。於截至二〇〇三年十二月三十一日止年度分別對有形基建及無形經營權採用使用單位基準計算折舊及採用直線法計算攤銷，代表會計政策的改變，並已追溯應用，比較數字亦就此予以重列以符合已更改的政策。

現時採用的政策是由於其被認為更能反映本集團的表現，並與行業慣例貫徹一致。會計政策變動導致截至二〇〇一年及二〇〇二年十二月三十一日止年度的盈利分別減少16,576,000港元及15,281,000港元，而於二〇〇三年一月一日的年初保留盈利則減少31,857,000港元。

(c) 遞延稅項

於以往年度，如於可見未來預期有應付或可收回的債項或資產，則按本期稅率，就稅項目的計算盈利與於賬目內呈列盈利之間的時差計算遞延稅項。採用經修訂會計實務準則第12號代表會計政策的改變，並已追溯應用，比較數字亦就此予以重列以符合已更改的政策。

會計政策變動導致截至二〇〇一年及二〇〇二年十二月三十一日止年度的盈利分別增加1,474,000港元及3,259,000港元，而於二〇〇三年一月一日的年初保留盈利則增加4,733,000港元。

業績分析

雖然交通量表現因二〇〇三年上半年爆發非典型肺炎疫症而受到影響，但全年營業額卻由於下半年的強勁復甦，而上升14.0%至405,600,000港元。除西臨高速公路、廣從公路第二段及1909省道之外，本集團所有其他主要附屬公司的收費公路及橋樑於二〇〇三年的表現均令人滿意。例如，由於其他新道路造成汽車分流已逐步淡化，所以廣深公路及廣汕公路均大幅回升。

於二〇〇三年下半年，本集團就攤銷收費公路及橋樑權益採納新會計政策。這對反映本集團的表現而言屬更為符合業內的慣常做法。變動的影響已透過過往年度的調整追溯性地處理。採納經修訂會計政策的額外攤銷於二〇〇三年為18,100,000港元，而二〇〇二年則為19,700,000港元。

除一收費橋樑於二〇〇三年產生的額外維修及養護開支約3,800,000港元外，其他收費公路及橋樑養護開支的增長均與營業額的增長保持一致。

二〇〇三年產生的行政開支增加21.4%至38,800,000港元，這是由於就二〇〇二年七月收購汕頭海灣大橋30.0%股權作出全年的商譽攤銷及計提董事酌情花紅增加所致。

於二〇〇三年，其他經營開支淨額為9,300,000港元，包括因換算以外幣為單位的貨幣資產及負債所產生的2,100,000港元滙兌虧損。於二〇〇二年，本集團錄得其他經營開支淨額為380,000港元，當中包括出售收益6,200,000港元及因外幣交易產生的滙兌收益1,900,000港元。

於二〇〇三年，隨著本集團繼續償還其銀行借貸及負債，財務成本下降33.4%至24,300,000港元。

雖然清連公路因汽車分流至剛開通的一段京珠高速公路，而於二〇〇三年對本集團的貢獻錄得負增長82.2%，但所有其他聯營公司於二〇〇三年均為本集團貢獻錄得正增長。於二〇〇三年，應佔聯營公司盈利大幅上升20.9%至182,200,000港元。於二〇〇二年七月收購的汕頭海灣大橋亦於二〇〇三年錄得全年貢獻。

於二〇〇三年，本集團應佔共同控制實體北二環高速公路有限公司的虧損，因交通流量銳升79.9%，而收窄43.3%至20,400,000港元。

由於除稅前盈利增加，二〇〇三年的稅項為61,100,000港元，較二〇〇二年高29,200,000港元。

由於主要附屬公司的收費公路及橋樑的整體盈利上升，但因部分被廣從公路第二段及1909省道的負增長抵銷，所以少數股東權益於二〇〇三年只升5.4%。

截至二〇〇三年十二月三十一日止年度，本集團的股東應佔盈利較二〇〇二年的重列金額142,500,000港元，增加57.1%至223,800,000港元。該兩個年度的每股基本盈利分別為0.207港元及0.136港元（經重列）。

末期股息

董事會建議派發末期股息每股0.045港元（二〇〇二年：0.03港元）予於二〇〇四年六月二日名列本公司股東名冊的股東。待股東於二〇〇四年六月二日舉行的股東週年大會上批准後，末期股息將於二〇〇四年六月八日派付。連同中期股息每股0.04港元（二〇〇二年：0.03港元）計算，截至二〇〇三年十二月三十一日止年度的股息總額將為每股0.085港元（二〇〇二年：0.06港元），派息率相當於42.15%。

業務回顧

本集團的主要業務是以廣東省內的高速公路及國道收費公路為主。主要包括珠江三角洲地區的廣州市北環高速公路、廣州市北二環高速公路及虎門大橋；連接廣州市交通樞紐及廣東、湖南、江西等省份的省際交通的廣深公路、廣汕公路、廣從公路第一段和第二段、廣花公路及清連公路；連接廣東省東部沿海和福建省高速公路的汕頭海灣大橋；以及陝西西臨高速公路和湖南湘江二橋等。目前，本集團所有收費公路和橋梁經營收費均取得較好的收益。

附屬公司表現

廣深公路廣州段(「廣深公路」)

廣深公路屬107國道其中一段，是連接廣州和深圳的主要公路之一。

由於廣州市廣園東路於二〇〇二年底開始收費，以前廣深公路因交通分流的影響已逐漸縮小，加上小轎車大幅進入廣州家庭，廣深公路的交通流量因而大幅反彈。二〇〇三年廣深公路的平均每日收費交通流量比二〇〇二年攀升295.3%至33,937架次，超越二〇〇一年水平達44.4%；小型車佔交通組合比例上升。但由於二〇〇三年上半年非典型肺炎影響，貨車數目有所下降。另外，全年加權平均路費較二〇〇二年減少5.6%，至每輛人民幣6.15元。

廣汕公路廣州段(「廣汕公路」)

廣汕公路屬324國道其中一段，是連接廣州市和汕頭市的主要道路。

由於車流自然增長，二〇〇三年廣汕公路的兩個收費站的平均每日收費交通流量逐漸提高，較二〇〇二年上升8.3%至31,432架次；全年加權平均路費則為每輛人民幣10.36元，與二〇〇二年持平。

連接太平場至溫泉的廣從公路(「廣從公路第二段」)和1909省道

廣從公路第二段是連接廣東省和江西省等華東省份之間的省際公路，也是廣州市市區和廣州市東北面溫泉渡假村所在地從化市之間的市際交通。1909省道是連接廣東和湖南兩省的省際公路。

由於受剛建成開通的京珠高速公路分流影響，廣從公路第二段及1909省道，二〇〇三年平均每日收費交通流量為19,695架次，較二〇〇二年下降29.0%；全年加權平均路費為每輛人民幣7.91元，比二〇〇二年下降2.8%。

連接廣州外語學院至太平場的廣從公路(「廣從公路第一段」)

廣從公路第一段屬105國道其中一段，連接廣州市市區和廣州市東北面溫泉渡假村所在地從化市。廣從公路第一段主要連接廣東省和江西等華東省份之間的省際交通，並且是廣州市市區通往郊區從化市的主要道路。

由於剛建成通車的京珠高速公路，引導更多車流進入廣州，二〇〇三年廣從公路第一段的平均每日收費交通流量較二〇〇二年大幅上升16.8%至18,456架次；全年加權平均路費為每輛人民幣13.02元，比二〇〇二年上升3.9%。

廣花公路

廣花公路是連接廣州市市區及廣州國際新機場所在地的花都區的主要公路。

由於車流自然增長，二〇〇三年廣花公路的平均每日收費交通流量較二〇〇二年穩步上升9.3%至9,911架次；全年加權平均路費為每輛人民幣7.93元，比二〇〇二年上升0.8%。

陝西省西臨高速公路(「西臨高速公路」)

西臨高速公路是連接西安市與世界知名歷史古跡兵馬俑所在地臨潼縣之間的高速公路。

由於非典型肺炎影響，遊客數目減少，使二〇〇三年西臨高速公路的平均每日收費交通流量下降2.6%至17,244架次；全年加權平均路費為每輛人民幣11.41元，與二〇〇二年持平。

湖南省湘潭市湘江二橋(「湘江二橋」)

湘江二橋位於湖南省湘潭市，是連接湘江南北河岸107國道上的橋梁，是連接廣東省及湖南省之間的省際交通。

由於鄰近京珠高速公路長潭段，自二〇〇三年五月開始進行維修，使更多貨車行駛湘江二橋。湘江二橋二〇〇三年平均每日收費交通流量較二〇〇二年增加10.2%至4,438架次；全年加權平均路費較二〇〇二年上升7.3%，至每輛人民幣10.36元。

聯營公司及共同控制實體的表現

虎門大橋

虎門大橋是一條六線行車的高速公路懸索橋，連接位於珠江三角洲心臟地帶的廣州市番禺區和東莞市，兩端連接廣深高速公路及廣珠東線高速公路。

珠江三角洲地區的車流持續高速增長，使虎門大橋二〇〇三年平均每日收費交通流量，較二〇〇二年大幅上升15.0%至34,829架次；二〇〇三年十月一日實施統一車型分類標準後，十一月至十二月兩個月加權平均路費比二〇〇二年同期上升16.1%，全年加權平均路費為每輛人民幣39.62元，較二〇〇二年上升4.3%。

廣州市北環高速公路(「北環高速公路」)

位於廣州市市區的北環高速公路，西接廣佛高速公路，東連廣深高速公路。

受非典型肺炎的影響，二〇〇三年北環高速公路的平均每日收費交通流量，較二〇〇二年輕微下降1.9%至117,836架次；但八月十五日實施統一車型分類標準後，九月至十二月四個月加權平均路費，比二〇〇二年同期上升17.6%，全年加權平均路費，比二〇〇二年上升10.1%至每輛人民幣11.01元。

清連公路

清連公路位於廣東省西北部，是連接廣東和湖南兩省的省際公路。

受剛建成通車的京珠高速公路分流影響，清連公路的九個收費站於二〇〇三年平均每日收費交通流量，較二〇〇二年下降23.0%至24,648架次；全年加權平均路費為每輛人民幣20.93元，較二〇〇二年下降15.5%。

廣州市北二環高速公路（「北二環高速公路」）

六線行車的北二環高速公路，全長42.4公里，設有九座互通立交，連接廣州市北部共十一條省道、國道和高速公路，共設置九個收費站。北二環高速公路已如期建成通車，並於二〇〇二年一月開始收費。

受惠於周邊高速公路網路的逐步完善，大大刺激北二環高速公路的交通流量。二〇〇三年平均每日收費交通流量上升79.9%至12,423架次。小型車佔北二環高速公路交通組合的比例上升，使全年加權平均路費較二〇〇二年減少10.2%至每輛人民幣24.19元。隨著連接北二環高速公路的京珠高速公路、廣惠高速公路於二〇〇三年年底開通，以及二〇〇四年六月廣州新國際機場的啟用，北二環高速公路的車流將有可觀的增長。

汕頭海灣大橋

六車道寬的汕頭海灣大橋，橫跨汕頭港黃沙灣主航道，連接汕頭港東部出入口處，東連普惠高速公路及梅汕高速公路，西接深汕高速公路，全長6.495公里，於一九九五年十二月建成通車。本集團於二〇〇二年七月完成收購，二〇〇三年錄得十二個月盈利。

由於車流量自然增長，二〇〇三年平均每日交通流量較二〇〇二年上升4.6%至12,344架次；七月一日實施統一車型分類標準後，七月至十二月六個月加權平均路費，比二〇〇二年同期上升9.3%，全年加權平均路費，較二〇〇二年上升4.2%至每輛人民幣31.65元。

新項目投資

作為積極進取的收費公路投資及經營商，本集團會繼續選擇性投資優質收費公路項目。本集團正研究投資位於珠三角中心的高速公路項目，其中的東二環高速公路、西二環高速公路和廣明高速公路（東二環延長線）現已進入合作合同的研究階段。三項目的各方投資總額約人民幣85億元，其中投資額的35%為註冊資本投入，其餘65%則在國內銀行採用項目貸款方式解決。

本集團考慮在上述三個項目的持股量約為30%左右，預計投入資本金共約9億港元。二〇〇四年至二〇〇七年內，本集團預計這些項目的資本投入每年將約為2.25億港元，將以本集團充裕的營運現金和部份外幣貸款支付。

未來策略及前景

二〇〇二年，本集團的收費公路及橋樑，因受到新建成道路車輛分流、減稅期完結一些短暫的負面因素等影響，二〇〇三年本集團的收費公路項目表現已大為改善。年初爆發的非典型肺炎對車流量影響不大，全年純利大幅攀升57.1%至223,800,000港元。

隨著廣東經濟持續發展，市民購買力增加，汽車進入家庭速度大幅提高，已帶動本集團多條收費公路車流量顯著上升。中國內地與香港簽署關於建立更緊密經貿關係的安排（「更緊密經貿安排」）後，廣東省與香港之間的經濟活動將更趨頻繁，預期珠江三角洲的經濟增長亦會加快。此外，廣東省正進行第二次工業化，加快重工業發展，使廣東經濟佈局及未來發展動力再上新的台階。作為廣東省的主要收費公路營運商，本集團將成為廣東、香港經濟加速發展的主要受惠者。

本集團將繼續加強現有項目的營運管理和現金流量管理。我們相信透過投資於珠江三角洲中心的高速公路項目，包括上述的東二環高速公路、西二環高速公路和廣明高速公路，將會提升未來本集團收費公路投資組合的增長潛力，給股東帶來更好的回報。

暫停辦理過戶登記手續

本公司將由二〇〇四年五月二十五日星期二至二〇〇四年六月二日星期三（首尾兩天包括在內）期間暫停辦理股份過戶登記手續。如欲符合獲派末期股息的資格，所有股份過戶文件連同有關股票，必須於二〇〇四年五月二十四日星期一下午四時三十分前，交回香港灣仔告士打道56號東亞銀行港灣中心地下本公司的香港股份過戶登記分處雅柏勤證券登記有限公司，辦理過戶登記手續。

於香港聯合交易所有限公司網頁披露資料

載有根據香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）證券上市規則附錄十六第45(1)至45(3)段規定的所有資料的本公司年報，將會於適當時候刊登在聯交所的網頁。

於本公佈刊發日期，本公司董事會成員包括區秉昌先生、李新民先生、陳光松先生、陳家宏先生、梁凝光先生、肖博彥先生、梁毅先生、杜良英先生、杜新讓先生、鐘鳴先生、何子勵先生、張思源先生、馮家彬先生、劉漢銓先生、潘政先生及張岱樞先生。

承董事會命
董事長
區秉昌

香港，二〇〇四年四月十四日

請同時參閱本公布於香港經濟日報刊登的內容。