

截至二零零四年六月三十日止的財政年度，集團所投資的廣深高速公路及東南西環高速公路均錄得強勁增長。比對上一個財政年度，在合營企業的層面，兩條高速公路的收費車流量均增長22%，路費收入則分別增長20%及27%。西綫I期，則較原來計劃提前於二零零四年四月三十日建成通車，為集團帶來額外收益。

集團業務的增長雖然由各種因素所帶動，但這些有利因素事實上都是源自珠江三角洲的經濟增長所致。中華人民共和國（「中國」）對外開放的經濟政策促進了中國加入世貿、更

業務回顧



緊密經貿關係安排的實施、泛珠三角經濟圈的成立、廣州新白雲國際機場和珠江三角洲內大型開發區、港口的相繼落成。這些無疑將進一步推動珠江三角洲的經濟增長。

時至今日，珠江三角洲已經成為全球最重要的生產及製造業中心之一，並不斷提升競爭優勢。合和公路基建將繼續專注於珠江三角洲地區，尋求業務於區內持續增長與擴展。

除利息及
稅項前溢利

9.23 億元
港幣



廣深高速公路是一條全長122.8公里雙向三車道全封閉式高速公路，沿線有十八個收費站，全綫照明，並設有電腦化收費、交通監控及通訊系統。廣深高速公路是珠江三角洲高速公路網絡中的主要幹線，連接了區內的各大城市與機場及港口，更是現時唯一可直接把廣州、東莞、深圳及香港地區連接的高速公路。自一九九四年的首個營運年度以來，車流量及路費收入均持續錄得可觀的增長。

維持高質素的高速公路是合和公路基建的首要服務標準。本年內，合營企業完成了為期兩年的廣深高速公路罩面重鋪計劃的所有工程，重鋪路面約一百公里。為

廣州—深圳高速公路（「廣深高速公路」）



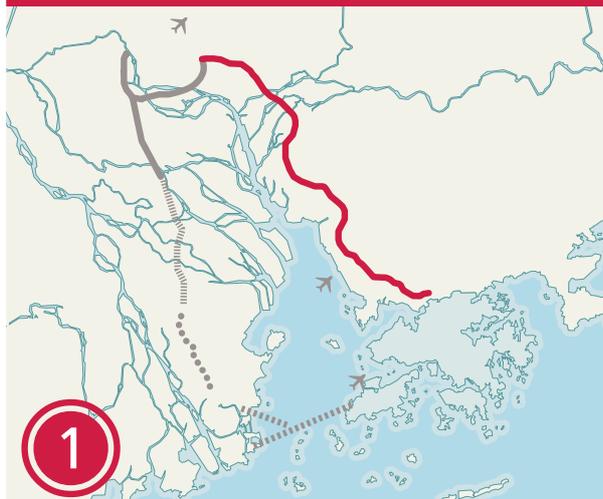
了方便駕駛者迅速通過收費站場，合營企業在適當地點增加了收費通道及配套設施，增加交通流量。

另外一項增加交通流量的主要改善工程，是將鶴州與福永路段約2.7公里公路由雙向三車道擴闊至雙向四車道，亦已於本財政年度內完成。

儘管在進行上述各項改善工程的情況下，在合營企業的層面，本財政年度仍可錄得日均收費車流量較上年度增長22%，由日均155,394架次增加至188,768架次；日均路費收入增長20%，由人民幣578萬元增加至人民幣690萬元。



項目摘要



位置	中國廣東省廣州市至深圳市
長度	122.8 公里
車道	雙向三車道
級別	高速公路
合作營運期	一九九七年七月至 二零二七年六月
分潤比例	1 至 10 年 : 50% 11 至 20 年 : 48% 21 至 30 年 : 45%

為更進一步提高廣深高速公路的服務水平，合營企業繼續提升高速公路的照明、防眩、交通標誌、交通監控等設施，繼續優化高速公路主綫、互通立交內及高架橋下的綠化環境。

集團深信，基於珠江三角洲的強勁經濟增長，加上廣深高速公路的配套交通設施及服務質量不斷提升，廣深高速公路的車流量及路費收入將繼續保持可觀的增長。

廣州—深圳高速公路（「廣深高速公路」）（續）



廣深高速公路合營企業



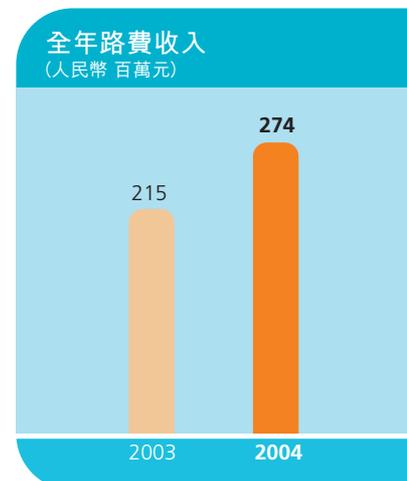
東 南西環高速公路是一條全長38公里雙向三車道的全封閉式高速公路，全綫設有十一個收費站，並設有電腦化收費、交通監控及通訊系統。該項目與廣州北環高速公路相連接，構成一條圍繞廣州市主要經貿中心之環形高速公路。通過沿線各個互通立交，東南西環高速公路與周邊的其它高速公路及廣州市內的重要幹道緊密連接。

過去一年，東南西環高速公路持續錄得強勁增長，在合營企業的層面，日均收費車流量達47,516架次，較去年增長22%；全年路費收入達人民幣2.74億元，較上一個財政年度增長27%。

廣州東南西環高速公路（「東南西環高速公路」）



東南西環高速公路合營企業



西綫 I 期是一條全長 14.7 公里雙向三車道的封閉式高速公路，北連東南西環高速公路，南接 105 國道及碧桂公路。

西綫 I 期已於二零零四年四月三十日建成通車，較原來的計劃提前了兩個月。西綫 I 期的工程質量，經廣東省政府有關部門核定，評為優良的高質精品工程，質量水平之佳處於省內高速公路的前列。

西綫 I 期是現時連接廣州與順德的唯一高速公路，將兩個城市的距離由原來約 40 分鐘的行車時間縮短至約 10 分鐘，為兩地頻繁的交通運輸提供了便捷的通道。開通以來車流量及路費收入均錄得強勁增長。截至本年六月底，在合營企業的層面，日均收費車流量為 11,459 架次。

珠江三角洲西岸幹道第 I 期（「西綫 I 期」）



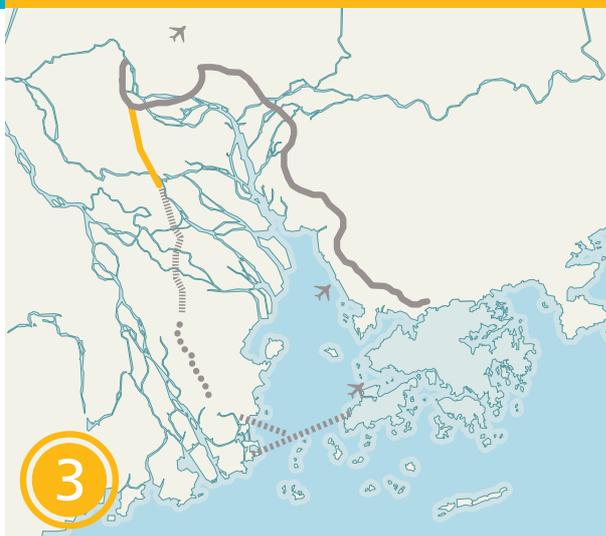
西綫 I 期合營企業



* 由於營運在二零零四年四月三十日開始，因此數字只代表兩個月的業績。



項目摘要

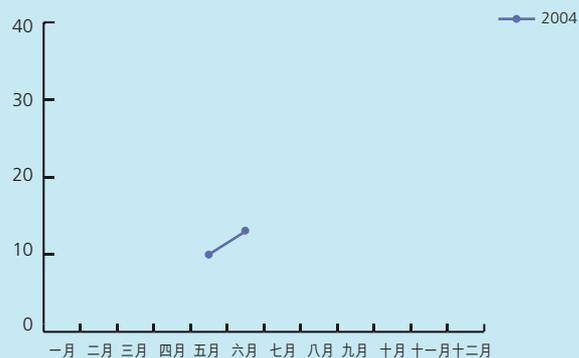


位置	中國廣東省廣州市至順德區
長度	14.7 公里
車道	雙向三車道
級別	高速公路
合作營運期	二零零三年九月至 二零三三年九月
分潤比例	50%

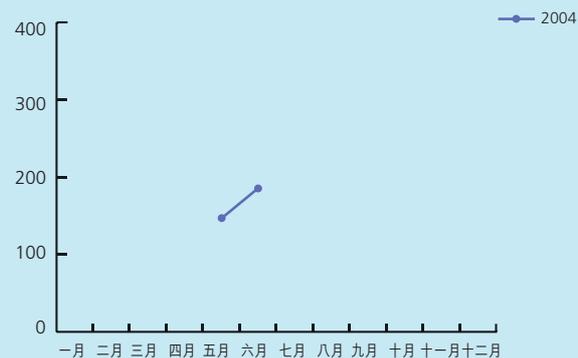


西綫 I 期合營企業

平均每日車流量
(架次千輛)



平均每日路費收入
(人民幣 千元)

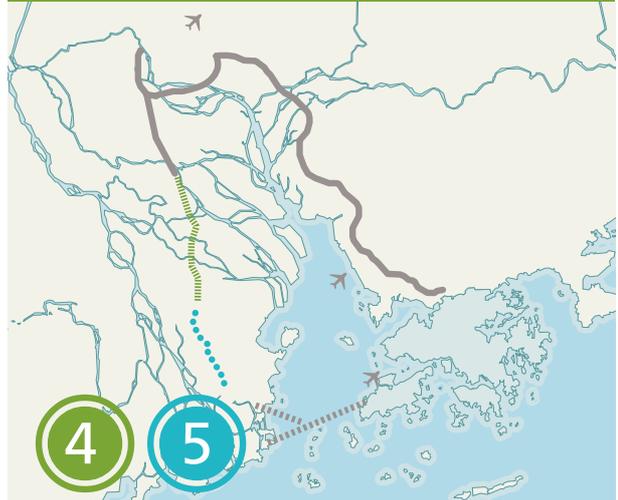


珠 江三角洲西岸幹道分為第 I、II(以往稱第二及三期)及 III 期。全長約 14.7 公里的西綫 I 期已於二零零四年四月三十日建成通車。於二零零四年七月十四日，集團與西綫 I 期的中方合作夥伴達成有條件修訂協議，投資興建及經營珠江三角洲西岸幹道第 II 期(「西綫 II 期」)。西綫 II 期為全長約 46 公里連接順德及中山的高速公路項目。此外，集團正與西綫 I 期及 II 期的中方合作夥伴洽商有關投資、建設及經營珠江三角洲西岸幹道第 III 期(「西綫 III 期」)之合作可能性。當珠江三角洲西岸幹道全部建成後，將成為一條直接連繫廣州、南海、順德、中山及珠海之高速公路系統，集團相信珠江三角洲西岸幹道將成為該地區之策略性路線。

未來項目—珠江三角洲西岸幹道第 II 及 III 期



項目摘要



西綫 II 期

位置	中國廣東省順德至中山市
長度	約 46 公里
車道	雙向三車道
級別	高速公路
合作營運期	商業牌照 發牌起計三十年 (建議)
分潤比例	50% (建議)

西綫 III 期

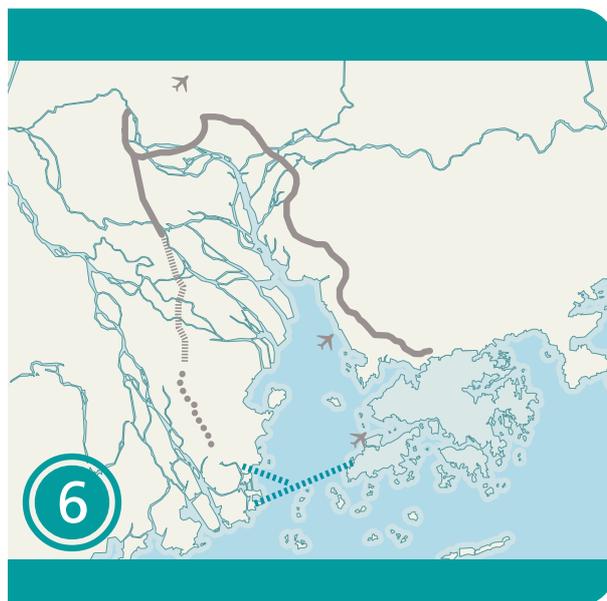
位置	中國廣東省中山市至珠海市
長度	路線未定
車道	雙向三車道
級別	高速公路
合作營運期	商業牌照 發牌起計三十年 (建議)
分潤比例	50% (建議)

倡議中的29公里長Y型大橋將把香港與珠海及澳門連繫起來。在過去十二個月，粵、港、澳三地政府共同組成了聯合工作小組，負責推動及統籌與該項目有關的前期工作。在二零零四年初，粵、港、澳三地政府正式委託中交公路規劃設計院對港珠澳大橋項目進行可行性研究。集團深信當項目推進時，本集團將會處於有利位置擔當一個重要的角色。

港珠澳大橋項目



* 模擬景象



* 模擬景象