



越秀交通有限公司

GZI Transport Limited

(於百慕達註冊成立之有限公司)
(股票代號：1052)

二〇〇四年業績公佈

董事長報告

本人欣然宣佈，受惠於高速公路及橋樑項目車流量強勁增長，本集團二〇〇四年錄得股東應佔盈利約為2.76億港元，較二〇〇三年增長23.5%，建議末期股息為每股0.0525港元。

本集團是廣東省主要的收費公路運營商，旗下的收費公路主要集中在廣州及珠三角地區，因此本集團業績得益於廣州市經濟持續快速增長。二〇〇四年，廣州市國內生產總值(GDP)較去年上升15%至人民幣4,115.81億元，人均GDP突破6,000美元關口。隨著廣州新白雲國際機場啟用和新火車站動工，廣州已經成為珠三角乃至華南地區重要的交通樞紐，廣州市和珠三角的經濟進入一個新的發展時期，顧客購買力增強，車價和進口關稅下調，汽車銷售量將保持強勁增長，泛珠三角區域經濟合作關係日趨緊密，刺激收費公路的車流量上升，令本集團繼續成為珠三角地區經濟增長的受惠者。

本集團將重點投資珠三角的高速公路項目，並選擇投資其它地區的優質收費公路及橋樑項目，為日益增加的道路使用者提供安全快捷及舒適的高速公路及橋樑。於二〇〇四年九月動工的廣州市西二環高速公路預計二〇〇七年初建成通車。本集團還將積極研究投資於廣明高速公路、廣州市東二環高速公路及進行清連公路改造為高速公路的前期可行性研究工作。預計未來三年本集團資本性支出約人民幣10億元。本集團將以充裕的運營現金和銀行貸款等融資方式支付以上項目。

本集團將繼續加強對現有項目的營運和現金流量管理，加強在建項目預算控制，不斷提升服務素質。通過投資泛珠三角等地區的高速公路項目，提升本集團未來收費公路投資組合的收益增長潛力，為股東帶來長期穩定增長的回報。

本人藉此機會向公司董事及員工在過去一年的辛勤努力深表謝意，亦感謝全體股東、金融界及商業夥伴對本集團的大力支持。

董事長
區秉昌

香港，二〇〇五年四月十九日

業績

越秀交通有限公司董事會欣然宣佈，本集團截至二〇〇四年十二月三十一日止年度的經審核綜合業績如下：

	附註	二〇〇四年 千港元	二〇〇三年 千港元
營業額	1	400,212	428,873
營業稅		(21,687)	(23,306)
		<u>378,525</u>	<u>405,567</u>
其他收益		2,153	4,924
收費公路及橋樑權益的攤銷／折舊		(101,392)	(98,163)
收費公路及橋樑養護開支		(75,072)	(74,573)
一般及行政開支		(42,296)	(38,802)
其他經營開支		(9,621)	(9,327)
經營盈利	2	<u>152,297</u>	<u>189,626</u>
財務成本		(15,547)	(24,268)
應佔聯營公司盈利減虧損		214,983	182,180
應佔共同控制實體盈利／(虧損)		13,772	(20,419)
除稅前盈利		<u>365,505</u>	<u>327,119</u>
稅項	3	(63,297)	(61,133)
除稅後盈利		<u>302,208</u>	<u>265,986</u>
少數股東權益		(25,765)	(42,164)
股東應佔盈利		<u>276,443</u>	<u>223,822</u>
股息	4	<u>108,675</u>	<u>94,350</u>
每股基本盈利	5	<u>0.248港元</u>	<u>0.207港元</u>
全面攤薄每股盈利	5	<u>0.248港元</u>	<u>0.204港元</u>

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及呈列。

由於收費業務（發展、經營及管理收費公路及橋樑）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：

	二〇〇四年 千港元	二〇〇三年 千港元
計入		
負商譽的攤銷	371	371
滙兌收益淨額	952	—
	<u> </u>	<u> </u>
扣除		
固定資產的折舊	2,549	3,069
收費公路及橋樑權益的攤銷／折舊	101,392	98,163
商譽的攤銷	10,301	10,352
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（二〇〇三年：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中國企業所得稅準備。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：

	二〇〇四年 千港元	二〇〇三年 千港元
中國企業所得稅	35,370	33,970
遞延稅項抵免	(1,149)	(1,494)
	<u>34,221</u>	<u>32,476</u>
應佔中國企業所得稅：		
聯營公司－現有稅項	13,990	4,998
－遞延稅項	11,589	17,782
共同控制實體－遞延稅項	3,497	5,877
	<u>63,297</u>	<u>61,133</u>

4 股息

	二〇〇四年 千港元	二〇〇三年 千港元
已派中期股息，每股0.045港元 (二〇〇三年：0.04港元)	50,151	44,206
擬派末期股息，每股0.0525港元 (二〇〇三年：0.045港元)	58,524	50,144
	<u>108,675</u>	<u>94,350</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276,443,000港元(二〇〇三年：223,822,000港元)計算。

每股基本盈利乃按照年內已發行股份的加權平均數1,114,384,935股(二〇〇三年：1,081,515,574股)計算。全面攤薄每股盈利乃按照1,115,306,581股(二〇〇三年：1,099,276,085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921,646股(二〇〇三年：17,760,511股)計算。

6. 近期發出的會計準則

香港會計師公會已發出若干新及經修訂的香港財務報告準則(「新香港財務報告準則」)，由二〇〇五年一月一日或以後開始的會計期間生效。本集團並無於截至二〇〇四年十二月三十一日止年度的賬目提前採納該等新香港財務報告準則。本集團已開始評估該等新香港財務報告準則的影響，但仍未能評論該等新香港財務報告準則會否對其營運業績及財務狀況造成重大影響。

業績分析

由於廣州地區公路網絡的形成及新高速公路帶來的持續分流對一級及二級公路(大部分是本集團的主要附屬公司收費道路)的交通流量造成不利影響，包括廣深公路受連接東莞地區的廣園東路通車的影響；廣從公路第一段及第二段、1909省道及湘江二橋持續受京珠高速公路的影響；廣汕公路受到於二〇〇三年底啟用的廣惠高速公路所影響。所有該等收費公路及橋樑拖累本集團於二〇〇四年的淨營業額下降13.50%。而於二〇〇四年八月廣州新白雲機場啟用，大大提高了廣花公路的交通流量，西臨高速公路由於旅遊線路暢旺和連接西臨公路入口的城市快速幹道通車帶來正面影響交通流量較二〇〇三年大幅上升。該等收費公路令本集團於二〇〇四年的淨營業額上升6.8%，故本集團於二〇〇四年整體的淨營業額下降6.7%至378,500,000港元。

收費公路及橋樑權益攤銷／折舊為96,100,000港元，與去年相若；而收費公路及橋樑權益之改良支出由於二〇〇三年是五個月攤銷為2,200,000港元，二〇〇四年全年攤銷為5,300,000港元，故收費公路及橋樑權益的攤銷／折舊於二〇〇四年為101,400,000港元，較二〇〇三年上升3.3%。

二〇〇四年收費公路及橋樑的養護總開支輕微增長0.7%至75,100,000港元。主要是由於西臨高速公路養護開支輕微增長，其他附屬公司的養護開支則控制在二〇〇三年的水平。

二〇〇四年產生的一般及行政開支為42,300,000港元，較二〇〇三年上升3,500,000港元(升幅為9.0%)。就本集團於二〇〇四年的新收購及為了遵守於二〇〇四年第一季生效的若干新上市規則，有關行政開支較二〇〇三年相對上升。

二〇〇四年其他經營開支淨額為9,600,000港元，較二〇〇三年上升3.2%。於二〇〇四年，本集團的自置寫字樓物業重新分類為投資物業，按公開市值基準進行的專業估值錄得估值虧絀1,700,000港元。其他經營開支亦包括來自本集團償還股東貸款利息增加，因而於二〇〇四年額外預提預扣稅。二〇〇四年其他經營開支的上升趨勢(來自估值虧絀及預扣稅)獲滙兌差額減少而對銷。

二〇〇四年的財務成本減少35.9%至15,500,000港元，是由於本集團繼續償還其銀行借貸及負債所致。

應佔聯營公司盈利於二〇〇四年大幅增加18.0%至215,000,000港元。除清連公路因京珠高速公路交通分流帶來的負增長外，其餘聯營公司，分別為虎門大橋、北環高速公路及汕頭海灣大橋全部對本集團二〇〇四年應佔盈利增長帶來正面影響的貢獻，分別為27.3%、30.8%及20.5%。

北二環高速公路受惠於二〇〇三年底廣惠高速公路通車和京珠高速公路連接，交通流量和收入大幅上升，二〇〇四年對本集團錄得首全年正貢獻。本集團應佔盈利為13,800,000港元，而二〇〇三年則為應佔虧損20,400,000港元，大幅攀升167.4%。

二〇〇四年的稅項為63,300,000港元，較二〇〇三年增加3.5%。這是由於兩家附屬公司及一家聯營公司的稅項寬免期於二〇〇三年底屆滿。

二〇〇四年的少數股東權益減少38.9%至25,800,000港元，是由於本集團附屬公司的整體盈利負增長所致。

截至二〇〇四年十二月三十一日止年度，本集團的股東應佔盈利增長23.5%，錄得276,400,000港元。截至二〇〇四年及二〇〇三年十二月三十一日止兩個年度的每股基本盈利分別為0.248港元及0.207港元。

末期股息

董事會建議派發末期股息每股0.0525港元(二〇〇三年：0.045港元)予於二〇〇五年五月二十五日名列本公司股東名冊的股東。待股東於二〇〇五年五月二十五日舉行的股東週年大會上批准後，末期股息將於二〇〇五年六月一日派付。連同中期股息每股0.045港元(二〇〇三年：0.04港元)計算，截至二〇〇四年十二月三十一日止年度的股息總額將為每股0.0975港元(二〇〇三年：每股0.085港元)，派息率相當於39.3%。

業務回顧

本集團為廣東省主要的收費公路運營商，主要的收費公路集中在廣州市及珠三角地區。二〇〇四年，廣州市及整個珠三角地區經濟強勁增長，刺激高速公路的車流量上升，從而為本集團帶來良好的收益，實現純利為276,400,000港元，較二〇〇三年增長23.5%。

近年高速公路網日益完善，二〇〇四年本集團旗下非高速公路車流量呈下降趨勢，但高速公路車流量和收入仍呈高速增長之勢，如北二環高速公路平均每日營運收入較二〇〇三年上升90.3%至約人民幣572,000元；西臨高速公路平均每日營運收入較二〇〇三年上升37.1%至約人民幣269,600元；虎門大橋平均每日營運收入較二〇〇三年上升21.5%至約人民幣1,676,000元。本集團未來會繼續增加投資於高速公路，並將參與高速公路的重新發展及建設或將直接收購已建成的高速公路，為股東帶來長期穩定增長的收益。

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，是連接廣州市和深圳市的主要公路之一。

二〇〇四年廣深公路的平均每日收費交通流量比二〇〇三年微跌3.4%至32,795架次；小型車佔交通組合的比例略有上升。二〇〇四年加權平均路費較二〇〇三年下降2.1%，至每輛人民幣6.02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主要道路。

二〇〇四年廣汕公路的平均每日收費交通流量比二〇〇三年下跌23.51%至24,041架次；二〇〇四年加權平均路費較二〇〇三年減少3.9%，至每輛人民幣9.95元。

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度假村所在地從化區。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區的主要道路。

由於二〇〇三年京珠高速公路未接通車至廣州市市區，較大刺激廣從公路第一段的交通流量的增長，二〇〇四年京珠高速公路接通廣州市市區後，削弱了廣從公路第一段的流量表現，令平均每日收費交通流量比二〇〇三年下降26.3%至13,605架次；二〇〇四年平均加權路費為每輛人民幣12.97元，較二〇〇三年微跌0.4%。

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度假村所在地從化區之間的市際交通。1909省道是連接廣東和湖南兩省的省際公路。

廣從公路第二段和1909省道二〇〇四年平均每日收費交通流量為19,579架次，較二〇〇三年微跌0.6%；二〇〇四年平均加權路費為每輛人民幣7.72元，較二〇〇三年下降2.4%。

廣花公路

廣花公路是連接廣州市市區與廣州新機場所在地的花都區的主要公路。

二〇〇四年八月廣州新機場啟用，使車流自然增長。二〇〇四年廣花公路的平均每日收費交通流量較二〇〇三年穩定上升12.3%至11,132架次；二〇〇四年平均加權路費為每輛人民幣8.05元，比二〇〇三年上升1.6%。

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區之間的高速公路。

受二〇〇三年底接通西臨高速公路的西安城市快速幹道及西安旅遊業暢旺影響，二〇〇四年平均每日收費交通流量較二〇〇三年上升31.4%至22,654架次；二〇〇四年加權平均路費為每輛人民幣11.90元，比二〇〇三年上升4.3%。

湖南湘潭湘江二橋（「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國道上的橋樑，主要連接廣東省及湖南省之間的省際交通。

湘江二橋由於小型車的自然增長，二〇〇四年平均每日收費交通流量較二〇〇三年增加2.89%至4,566架次；但隨著京珠高速公路長潭段二〇〇三年維修完成後，分流部分大型車輛，二〇〇四年加權平均路費較二〇〇三年下降13.3%，至每輛人民幣8.98元。

聯營公司表現

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，使虎門大橋二〇〇四年平均每日收費交通流量較二〇〇三年大幅上升12.48%至39,176架次；二〇〇三年十月一日實施統一車型分類標準後，二〇〇四年加權平均路費為每輛人民幣42.79元，較二〇〇三年上升8.0%。

廣州市北環高速公路（「北環高速公路」）

位於廣州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。

受惠於車流隨經濟增長而上升的因素，北環高速公路二〇〇四年平均每日收費交通流量較二〇〇三年上升5.68%至124,535架次；二〇〇三年八月十五日實施統一車型分類標準後，二〇〇四年加權平均路費比二〇〇三年上升8.9%至每輛人民幣11.99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。

受京珠高速公路分流及一級公路實施路面大修的影響，二〇〇四年平均每日收費交通流量較二〇〇三年下降19.03%至19,958架次；二〇〇四年加權平均路費為每輛人民幣18.85元，較二〇〇三年下降9.9%。本集團正在探討將該公路改造為高速公路的前期可行性研究。

汕頭海灣大橋

六線行車的汕頭海灣大橋，橫跨汕頭港黃沙灣主航道，位於汕頭港東部出入口處，東連普惠高速公路及梅汕高速公路，西連深汕高速公路，全長約6.5公里，於一九九五年十二月建成通車。本集團於二〇〇二年完成收購汕頭海灣大橋。

受惠於車流隨經濟增長而上升的因素，二〇〇四年平均每日收費交通流量較二〇〇三年上升7.65%至13,288架次；二〇〇三年七月一日實施統一車型分類標準後，二〇〇四年加權平均路費為每輛人民幣33.47元，較二〇〇三年增長5.7%。

共同控制實體表現

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。北二環高速公路於二〇〇二年一月建成收費。

受惠於廣惠高速公路及機場高速公路的開通以及京珠高速公路接通北二環等，令周邊高速公路網的逐步擴大，大大刺激北二環高速公路的交通流量。二〇〇四年平均每日收費交通流量較二〇〇三年大幅上升147.85%至30,791架次；二〇〇四年加權平均路費為每輛人民幣18.58元，較二〇〇三年下降23.2%。

新投資項目

回顧年度內，本集團參與投資於廣州市西二環高速公路，投資總額約為人民幣29.7億元，其中註冊資本將為人民幣10億元，其餘資金採用項目融資的形式。項目首期註冊資本投入為人民幣2.5億元，本集團在該項目中的權益為35%，已出資人民幣87,500,000元。該項目已於二〇〇四年九月十六日正式動工，預計二〇〇七年建成通車。

暫停辦理過戶登記手續

本公司將由二〇〇五年五月十八日星期三至二〇〇五年五月二十五日星期三(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，必須於二〇〇五年五月十七日星期二下午四時三十分前，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(在二〇〇四年三月三十一日的修訂生效前)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。

承董事會命
董事長
區秉昌

香港，二〇〇五年四月十九日

於本公佈刊發日期，本公司董事會成員包括：

執行董事： 區秉昌、李新民、李焯、陳光松、陳家宏、梁凝光、梁毅、何子勵、張思源、杜新讓、譚遠德及何柏青。

非執行董事：潘政。

獨立非執行董事：馮家彬、劉漢銓及張岱樞。

請同時參閱本公布於香港經濟日報刊登的內容。