

除利息及稅項前溢利

11.83 億元港幣





透過合營企業的模式，集團在珠江三角洲地區（「珠三角」）投資了三個高速公路項目，分別為廣州 - 深圳高速公路（「廣深高速公路」）、廣州東南西環高速公路（「東南西環高速公路」）及珠江三角洲西岸幹道第I期（「西綫I期」）。三條高速公路總長度約180公里，貫通深圳、東莞、廣州及佛山等華南地區經濟最活躍及發達的大城市。截至二零零五年六月三十日止的財政年度，廣深高速公路、東南西環高速公路及西綫I期的車流量及路費收入均錄得強勁增長。比對上一個財政年度，三條高速公路的總平均每日車流量增長25%，而總路費收入則增長22%至人民幣35億元。

新機場及港口相繼落成，更緊密經貿關係安排的實施及泛珠三角經濟圈的成立，是推動珠三角經濟增長的主要有利因素。珠三角之國民生產總值及私人擁有汽車量之增長，為區內帶來額外車流量及帶動區內交通愈趨頻繁。集團策

略性持有位處珠三角核心地區高速公路網的三條主要高速公路，以及具備擴闊現有高速公路及投資新高速公路的優勢，對集團未來的投資及發展早已奠下穩固基礎。

二零零四年十二月，三條高速公路接入了廣東省政府推動的高速公路聯網收費系統。自此，該等高速公路可以接受粵通IC卡的電子收費及電子不停車自動收費，這些功能為駕駛者提供了更加便捷的收費服務，因此提高了收費效率。由二零零五年六月一日起，為響應國家支持貨運業發展，鼓勵重型貨車在使用高速公路時不超載，廣東省政府下調了廣東省內高速公路五類車的收費系數。因此，廣深高速公路及東南西環高速公路的五類車收費系數由5調整為4.5，西綫I期則由4調整為3.5。同日，國家有關部門將全國高速公路的路費收入之營業稅率由5%調低至3%。集團預計上述兩項調整不會對集團帶來任何重大的影響。

廣深高速公路是現時唯一直接把廣州、東莞、深圳及香港連接的高速公路，全長122.8公里，全封閉、全照明及雙向三車道設計，沿線設置十八個收費站。

廣深高速公路亦是珠三角高速公路網的主要幹線，其緊密地連接了主要城市、機場、港口及高速公路包括機荷高速公路、虎門大橋、廣州北二環高速公路及廣州環城高速公路，並進一步連接將建成之深圳之南坪高速公路、東莞的常虎高速公路及廣州東二環高速公路。自一九九四年通車以來，廣深高速公路的車流量及路費收入均持續錄得強勁增長。

過去的一個財政年度，平均每日車流量達229,000架次，較上年度增長21%；總路費收入達人民幣30億元，較上年度增長18%。常虎高速公路及南坪高速公路在未來一年內開通，廣深高速公路的車流量將進一步增長。



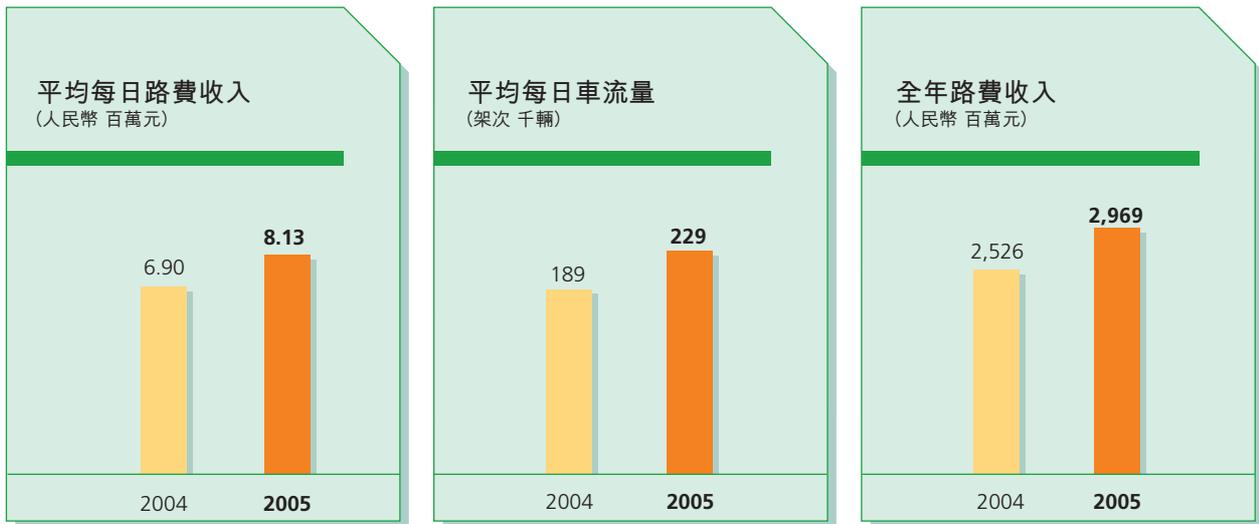


項目摘要



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%

廣深高速公路合營企業



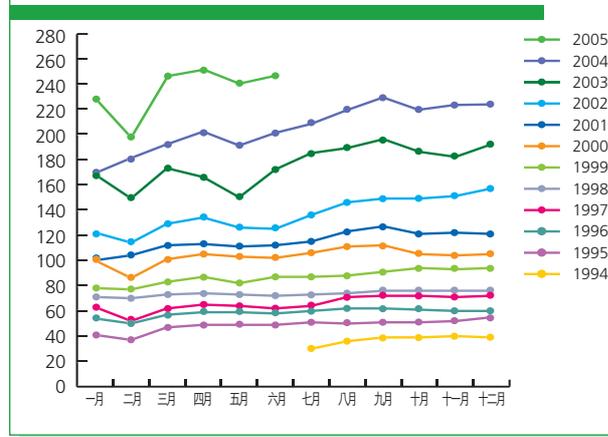
合營企業以不斷提升廣深高速公路服務水平及改善沿線的配套設施為其主要工作。本年內，合營企業與地方政府攜手改造了長安互通立交及蘿崗互通立交，以完善與地方道路的連接；亦擴建了與機荷高速公路連接的收費站，提高了站場通行能力。鑑於珠三角經濟將進一步發展，集團與合營企業一直研究將廣深高速公路的規模由現時六線擴寬至十線之可行性。

受惠於廣東省經濟的持續增長，特別是珠三角，加上汽車擁有量不斷增加，集團相信，廣深高速公路的車流量及路費收入將可以保持穩定增長。

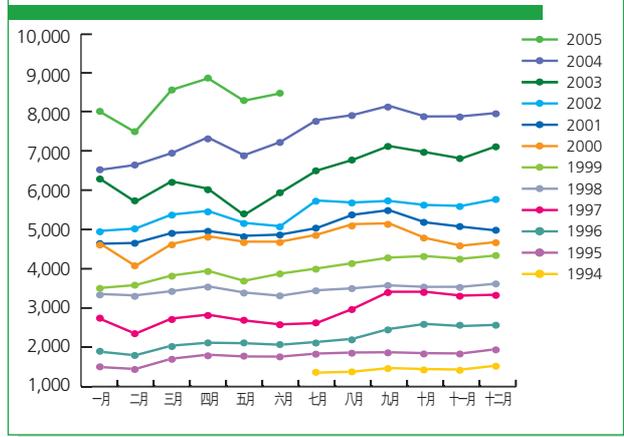


廣深高速公路合營企業

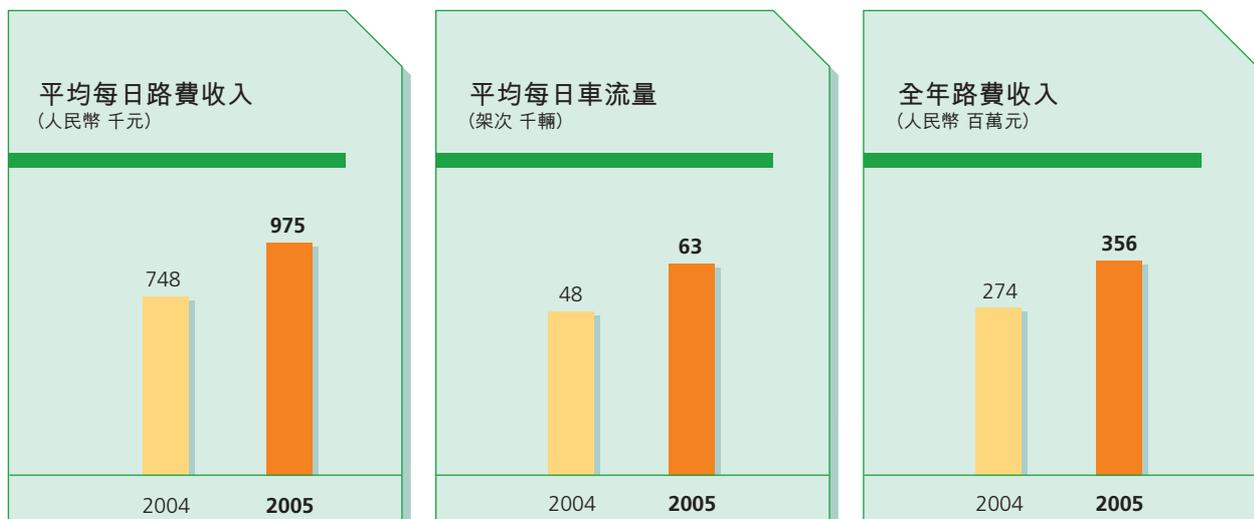
平均每日車流量
(架次千輛)



平均每日路費收入
(人民幣千元)

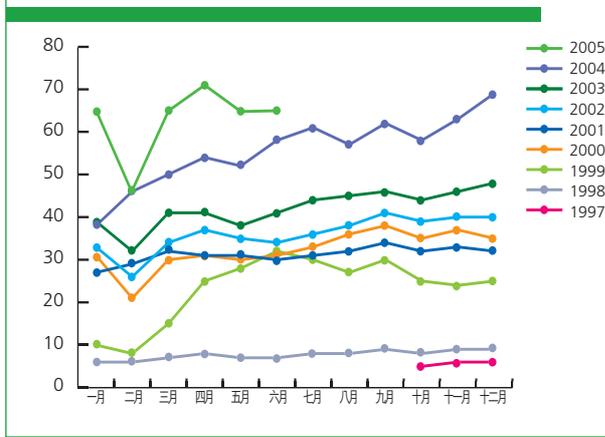


東南西環高速公路合營企業

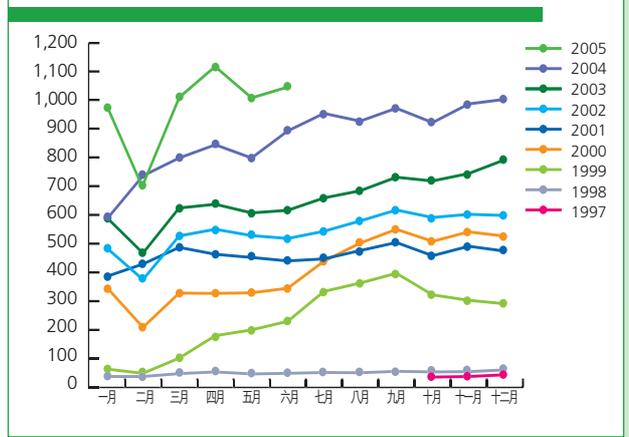


東南西環高速公路合營企業

平均每日車流量
(架次千輛)



平均每日路費收入
(人民幣千元)



項目摘要



位置	中國廣東省廣州市
長度	38 公里
車道	雙向三車道
級別	高速公路
合作營運期	二零零二年一月至二零三一年十二月
淨現金流分佔比例	1 至 10 年 : 45.0% 11 至 20 年 : 37.5% 21 至 30 年 : 32.5%

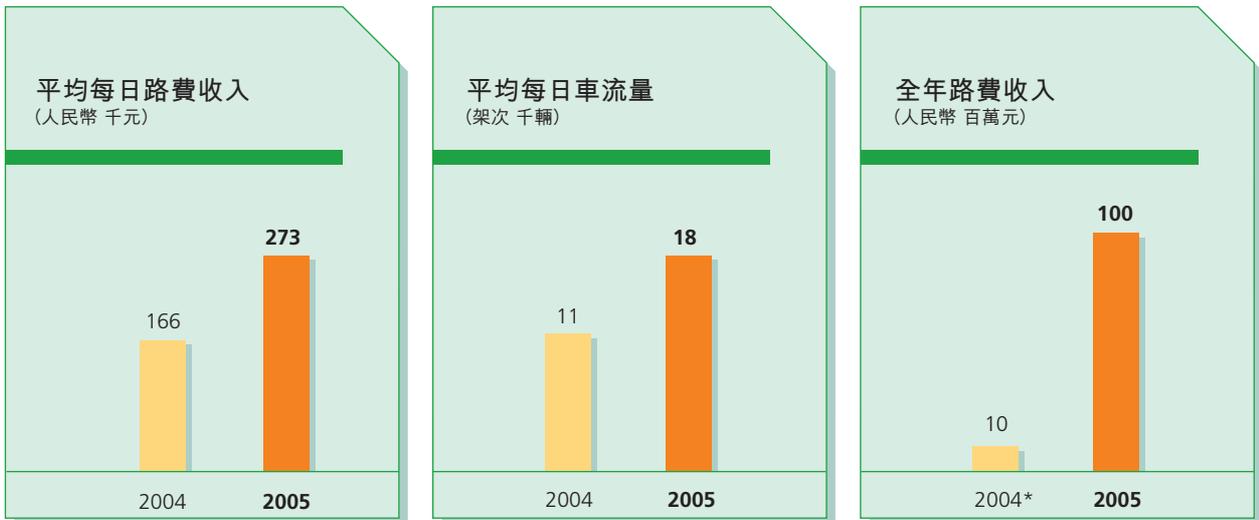
東南西環高速公路是一條全長38公里雙向三車道的全封閉高速公路，全線設有十二個收費站。東南西環高速公路是珠三角及廣州市高速公路網中的主要幹線，與廣深高速公路、廣州北環高速公路、廣佛高速公路、南沙港快速路、西綫I期連接，並與廣州市內各重要幹道緊密相連，形成一條圍繞廣州市中心區的環形交通動脈。

於回顧期內，東南西環高速公路的車流量及路費收入均維持高增長，平均每日車流量達63,000架次及全年路費收入達人民幣3.56億元，分別較去年增長32%及30%。

繼西綫I期於二零零四年四月通車後，廣州新機場於二零零四年八月正式啟用，而與東南西環高速公路相接的南沙港快速路亦已於二零零四年十二月建成通車，為東南西環高速公路車流量帶來進一步增長。

集團相信，廣州市的經濟發展將繼續處於廣東省內領先地位，加上南沙港快速路及西綫I期已建成通車，及多條與東南西環高速公路相連接的快速路將相繼建成，東南西環高速公路在廣州市高速公路網內的樞紐效應將進一步發揮，促進其持續增長。

西綫I期合營企業



* 於二零零四年四月三十日開始營運，只代表兩個月的業績。

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，北連廣州的東南西環高速公路，南接順德的105國道及碧桂公路。其首年全年營運已錄得利潤，為一條表現出色之營運收費公路。

受惠於廣州及佛山地區的經濟快速增長，西綫I期自二零零四年四月三十日建成通車後，車流量及路費收入持續錄得強勁增長。回顧年內，平均每日車流量增長59%達18,000架次；平均每日路費收入增長64%達人民幣273,000元。全年路費收入達人民幣1億元。

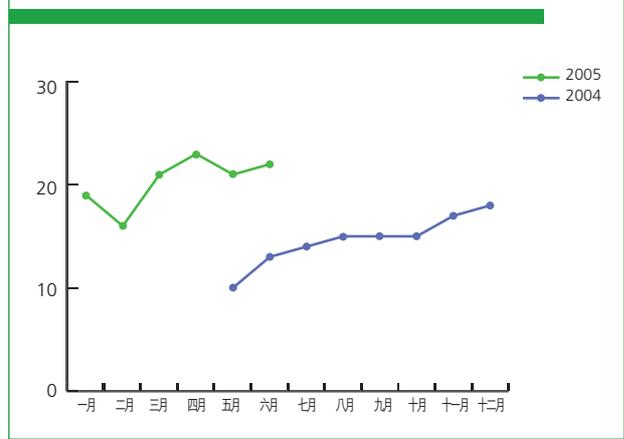
目前，西綫I期是唯一的一條連接廣州市與佛山市順德區的高速公路，將兩地的行車時間由四十分鐘大大縮減至十分鐘。集團相信，此有利因素將繼續鞏固西綫I期作為廣州與順德之間的重要幹道地位。

項目摘要

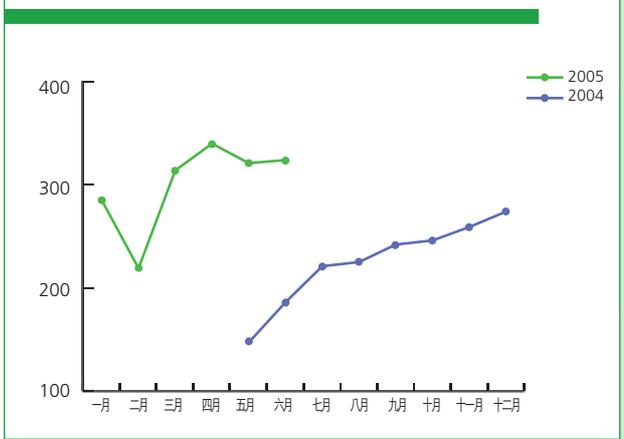
位置	中國廣東省廣州市至順德區
長度	14.7 公里
車道	雙向三車道
級別	高速公路
合作營運期	二零零三年九月至二零三三年九月
分潤比例	50%

西綫 I 期合營企業

平均每日車流量
(架次千輛)



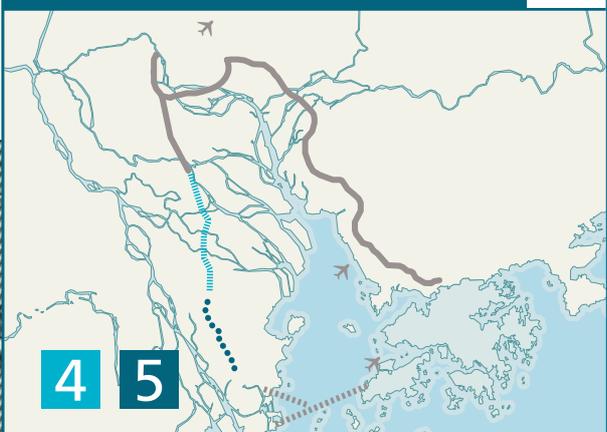
平均每日路費收入
(人民幣千元)



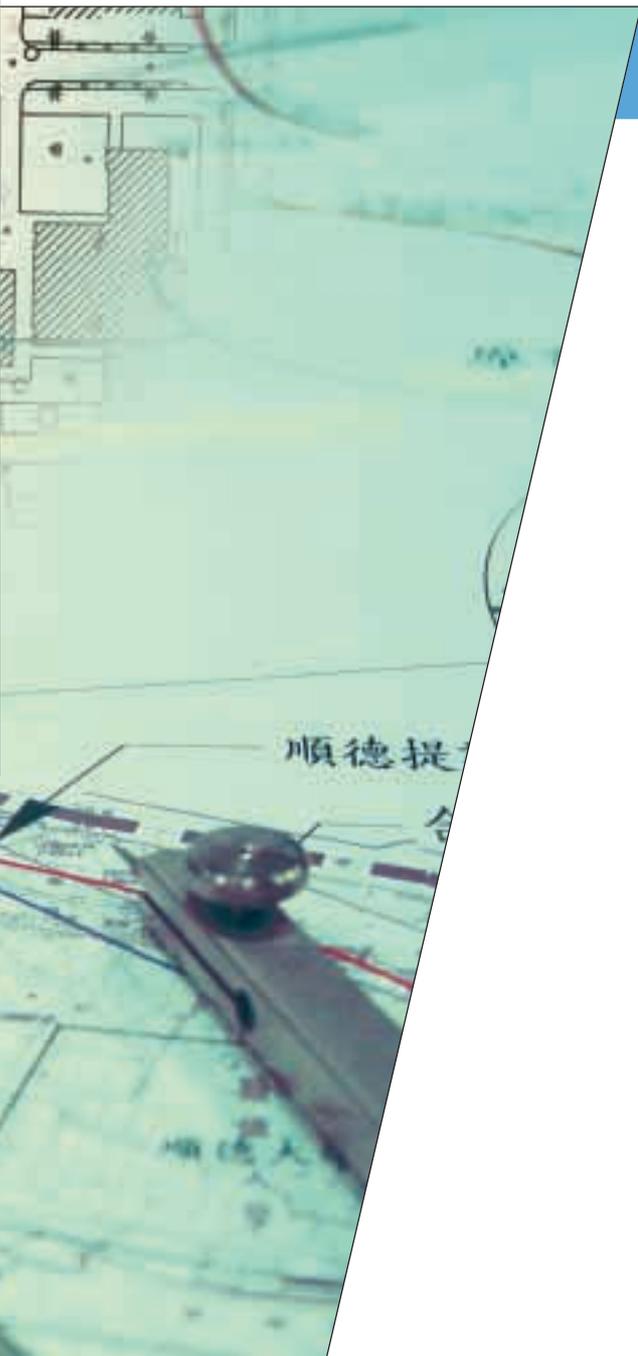
珠江三角洲西岸幹道分三期建設。西綫I期已於二零零四年四月三十日建成通車。於二零零四年七月，集團與西綫I期中方合作夥伴簽訂了有條件的修訂協議以覆蓋西綫II期，目前正待有關部門批准。西綫II期全長約46公里，由順德連接西綫I期並向南伸延至中山，目前各項前期工作正積極進

行中，預計二零零五年底可開始建設，惟仍須待有關當局的最後審批。此外，與中方合作夥伴就西綫III期合作條件之商議已接近落實。當珠江三角洲西岸幹道全線建成後，將成為一條貫通廣州與南海、順德、中山及珠海等珠三角西岸的重要城市的高速公路。集團相信本項目將成為珠三角西岸的策略性幹道。

項目摘要



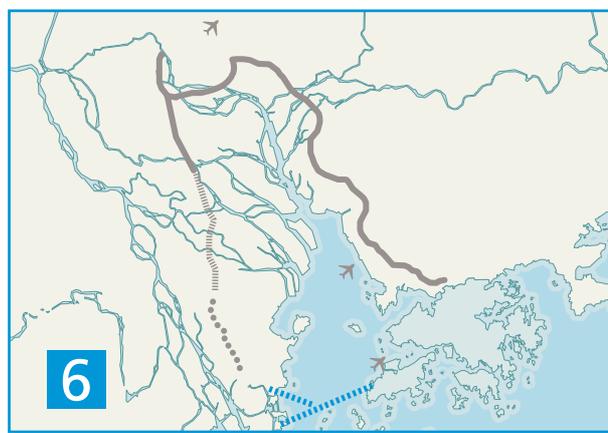
西綫II期	
位置	中國廣東省順德至中山市
長度	約46公里
車道	雙向三車道
級別	高速公路
合作營運期	新營業執照發出後起計三十年(建議)；待中國有關部門批准
分潤比例	50%(建議)
西綫III期	
位置	中國廣東省中山市至珠海市
長度	路線未定
車道	雙向三車道
級別	高速公路
合作營運期	待中國有關部門批准
分潤比例	50%(建議)





港珠澳大橋項目

根 據傳媒報導，港珠澳大橋項目的可行性研究，已於二零零四年底完成。經三地政府及專家論證後，推薦的大橋走線及橋位方案為：東岸落腳點大嶼山散石灣及西岸落腳點拱北/明珠。項目詳情及投標辦法尚待政府公佈。集團相信，當項目開展時，其將處於有利位置，並可擔當一個重要的角色。



僱員及酬金政策

於二零零五年六月三十日，集團(除合營企業外)約有39名全職僱員，香港僱員33名及中國內地僱員6名。集團繼續根據市場趨勢及僱員個別表現釐定具競爭力的僱員酬金。此外，集團亦提供多項福利包括醫療和個人意外保險。集團會根據個別僱員工作表現及集團之業務情況，向僱員授出董事會報告書內所載之優先認股權計劃下之認股權及酌情發放花紅。集團持續舉辦在職培訓，目的為促進僱員的生產力。

與股東及投資者的關係

公司致力保持良好企業透明度，透過將集團廣泛資料載於公司網站www.hopewellhighway.com，包括公司公告、中期及全年業績報告、營運活動業務總覽、集團之高速公路每月車流量及路費收入資料，網站亦相聯至公司之控股公司—合和實業有限公司的網站www.hopewellholdings.com。股東及投資者有機會於每年股東週年大會及每次中期業績及全年業績公布後所舉行的新聞發報會及分析座談會上，發表意見及與董事交流意見，公司亦積極參與多個路演推介及投資者座談會，並安排與財務分析員、基金經理及潛在投資者到訪公司及舉行電話會議，藉以溝通及解釋公司策略。我們亦歡迎股東及投資者透過電郵 ir@hopewellhighway.com 向投資關係組提供意見及建議。