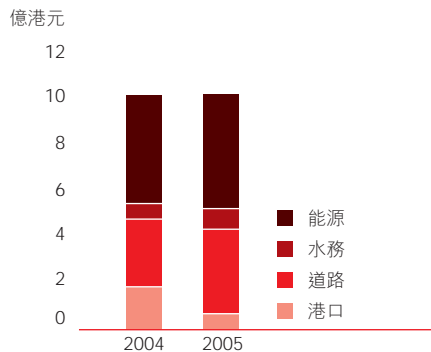


管理層論述及分析

# 基建 營運回顧

中國內地及澳門之強勁經濟增長，刺激所有與能源、水務、道路及港口有關之業務。本集團已掌握該等地區之業務商機以維持長遠增長。

## 按業務劃分的 應佔經營溢利貢獻



於2005財政年度，基建分部的整體表現令人滿意，應佔經營溢利為10.10億港元，較去年輕微上升400萬港元。港口業務的貢獻顯著下降，主要是由於香港的經營環境困難及部分由於在2005年2月出售三號貨櫃碼頭，令香港的港口業務盈利下降所致。

## 能源

能源業務的應佔經營溢利增加2,680萬港元，較2004財政年度增加6%，至4.899億港元。

珠江電廠一期及二期（「珠江電廠」）之合併售電量只增加2%，這是由於其中一座發電機組進行50日大型維修所致。雖然廣東省的電力需求仍不斷上升，但煤價不斷攀升，削弱了盈利能力。為維持能源業務的盈利能力，本集團於2004年10月透過珠江電廠收購一家合營企業的35%實際權益，該

## 按業務劃分的 應佔經營溢利貢獻

截至6月30日止年度

	2005年 億港元	2004年 億港元	變動百分比 順差/ (逆差)
能源	4.899	4.631	6
水務	0.806	0.663	22
道路	3.723	2.910	28
港口	0.674	1.858	(64)
總額	10.102	10.062	—



澳門電力

## 澳門電力的表現令人滿意，售電量增加11%。

合營企業生產及為珠江三角洲地區供應加氣混凝土磚塊。於2004年10月28日，本集團向珠江電廠的內地合營夥伴發出確認函，確認內地的合營夥伴將全面負責珠江電廠的日常運作，並監督珠江電廠的財務及營運政策。因此，本集團應佔珠江電廠資產淨值之賬面值已由該日起由共同控制實體重新分類為聯營公司。

澳門電力的表現令人滿意，售電量增加11%，應佔經營溢利上升，這是由於2005財政年度澳門的實際所得稅稅率由15.75%下降至12%，令所需作出的稅項撥備減少所致。本集團與內地合營夥伴訂立買賣協議，據此出售本集團於四川犍為大利電力有限公司的60%權益，代價為人民幣4,800萬元，此項出售確認虧損210萬港元。

## 管理層論述及分析

### 基建－營運回顧



青島水廠

應佔經營溢利增加，主要是由於海南三亞市的水務項目作出全年貢獻、天津市塘沽區的新項目於2005年4月投入運作，以及中山水廠的表現突出所致。

## 水務

於2005財政年度，水務業務的應佔經營溢利增加22%至8,060萬港元，主要是由於海南三亞市的水務項目作出全年貢獻、天津市塘沽區的新項目於2005年4月投入運作，以及中山水廠的表現突出所致。中山全祿水廠及中山大豐水廠的平均每日自來水銷售量增加7%，平均水價增加8%。重慶水廠的自來水銷售收入顯著上升18%，而自來水接駁工程的收入亦有可觀增長。於2005財政年度，澳門水廠的日均售水量增加3%，但由於2005年1月起原水單價上升而令應佔經營溢利貢獻下降。於2005財政年度，中國內地其他水務項目的表現令人滿意，而來自遠東環保垃圾堆填有限公司的貢獻則增加17%。

## 道路

道路業務的應佔經營溢利為3.723億港元，較2004財政年度增加28%。

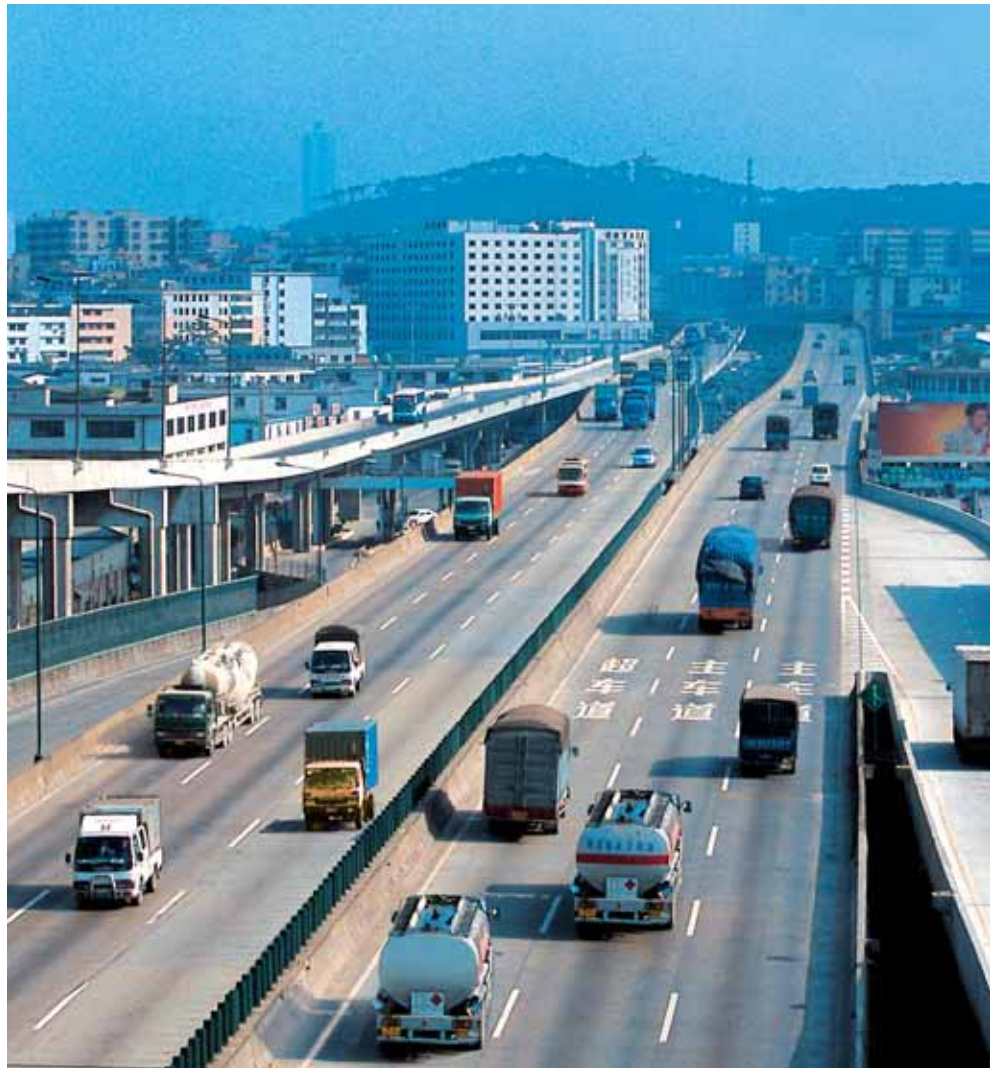
珠江三角洲地區的項目表現突出。於2005財政年度，廣州市北環高速公路（「北環公路」）的日均交通流量增加3%，路費收入增加4,670萬港元。2004年8月廣州新機場啟用對北環公路的交通流量帶來正面影響。然而，這些正面影響部分因2005年6月1日起調減貨車路費所抵銷。京珠高速公路（廣珠段）第一段及第二段的日均交通流量分別上升10%及19%，該兩路段的整體路費收入則增加7,310萬港元。深圳惠州公路及高速公路的合併日均交通流量增加20%。

於2005財政年度，本集團簽訂三個新高速公路項目，以把握珠江三角洲地區的強勁經濟增長勢頭。本集團於2004年9月收購京珠高速公路（廣珠北段）的15%實際權益，亦於2005年4月收購廣肇高速公路的25%權益。此外，於2005年3月簽訂一項協議，收購珠江三角洲環形高速公路（西環南段）的25%權益。

珠江三角洲地區的項目表現突出。於2005財政年度，本集團簽訂三個新高速公路項目，以把握該地區的強勁經濟增長。



廣州市北環高速公路



## 管理層論述及分析

### 基建－營運回顧

廣西公路網絡的表現令人滿意，路費收入較2004財政年度增加10%或1,120萬港元。日均交通流量維持去年的相若水平。雖然由2005年1月1日起調減廣西自治區的大型貨車路費，但由於客運車輛的收入上升，廣西道路的路費收入並未因此受到嚴重影響。

唐津高速公路(天津北段)的日均交通流量增加13%，路費收入上升3,670萬港元，此乃受惠於第三期通車及一條具競爭性的公路進行臨時修路工程。由於此高速公路的維修保養工程已於2004年11月底完成，2005財政年度所產生的開支大幅減少。

武漢天河機場的使用率上升帶動武漢機場高速公路的交通流量上

升，2005財政年度的日均交通流量增加10%。應佔經營溢利較2004財政年度大幅上升。

於2005財政年度，由於日均交通流量較2004財政年度下降2%，大老山隧道的應佔經營溢利輕微下跌2%。交通流量下降主要是由於馬鞍山鐵路通車，以及東區海底隧道加價帶來的負面影響所致。隨著大老山隧道的收費由2005年8月1日起調升，大老山隧道的路費收入將會增加。

於2003年12月本集團與武漢方簽訂有關出售武漢橋樑的權益之原則協議，正式買賣協議已於本年度簽訂，於2005財政年度，確認的出售收益約為1.907億港元。



京珠高速公路(廣珠段)

廈門象嶼新創建碼頭



## 港口

港口業務錄得應佔經營溢利6,740萬港元，較2004財政年度下降64%。三號貨櫃碼頭之應佔經營溢利較2004財政年度下降64%。應佔經營溢利下降主要是由於若干主要客戶於2004年合約屆滿後流失，加上本集團於2005年2月完成出售三號貨櫃碼頭的權益所致。

八號貨櫃碼頭西錄得應佔經營虧損，主要是由於2005財政年度投入運作後產生額外的工資、雜項及市場推廣開支，以及於投入運作後開始計算折舊及利息開支所致。

本集團於三號貨櫃碼頭及八號貨櫃碼頭西的投資是長期投資。然而，鑑於香港貨櫃裝卸業務的市況及營商環境並不明朗，加上PSA International Pte Ltd (「PSA」) 主動出價，本集團認為該出價極為吸引，因此於2005年2月4日與PSA分

鑑於香港貨櫃處理業務的市況及營商環境不明朗，本集團已出售於三號貨櫃碼頭及八號貨櫃碼頭西之權益。

別訂立兩項售股協議，以總代價30億港元分別出售三號貨櫃碼頭其33.34%權益及八號貨櫃碼頭西的31.4%權益。上述的出售已分別於2005年2月21日及2005年3月18日完成。於2005財政年度確認的出售收益約為17.77億港元。

於天津新港經營四個貨櫃泊位及一個煤炭泊位的天津東方海陸集裝箱碼頭有限公司 (「天津東方海陸集裝箱」) 的應佔經營溢利貢獻為2,660萬港元，較2004財政年度下降20%，這主要是因為新建碼頭投入競爭，致吞吐量下降所致。天津東方海陸集裝箱的吞吐量組合逐漸由外貿轉移至內貿及轉運業務，令每標準箱的收入下降，因而盈利能力較2004財政年度下跌。

廈門象嶼新創建碼頭有限公司 (前稱廈門象嶼碼頭有限公司) 錄得應佔經營溢利2,630萬港元，較2004財政年度增加28%。應佔經營溢利增加主要是由於吞吐量由2004財政年度60.3萬個標準箱增加5%至2005財政年度63.5萬個標準箱所致。

為維持港口業務的盈利能力，本集團於2005年5月訂立一項協議，藉以投資天津五洲集裝箱碼頭之18%權益，並於2005年9月獲得有關政府當局之批准。於2005年9月，本集團與中鐵集裝箱運輸有限責任公司及其他獨立第三方簽訂意向書以成立一家中外合營企業，其中本集團將佔22%權益，以開發、營運和管理18個位於中國內地18個大城市之大型樞紐性鐵路集裝箱中心站。