



越秀交通有限公司

GZI Transport Limited

(在百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：1052)

二〇〇八年中期業績公佈

越秀交通有限公司(「本公司」)之董事欣然宣布，本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)截至二〇〇八年六月三十日止六個月之未經審核綜合業績如下：

簡明綜合損益表

	附註	未經審核	
		截至六月三十日止六個月 二〇〇八年 千港元	二〇〇七年 千港元
收入	3	493,695	348,345
其他收入		5,590	195
其他收益，淨額		37,438	5,156
無形經營權的攤銷		(113,877)	(92,001)
收費公路及橋樑營運開支	4	(59,081)	(36,884)
一般及行政開支	4	(49,294)	(35,127)
營業稅		(18,119)	(13,559)
商譽減值虧損		(2,366)	—
營運盈利		293,986	176,125
給予聯營公司貸款之利息收入		4,632	11,875
財務成本，淨額		(9,428)	(28,261)
應佔聯營公司盈利減虧損		165,041	147,138
應佔合營公司盈利減虧損		(19,084)	1,870
除所得稅前盈利		435,147	308,747
所得稅開支	5	(40,098)	(18,304)
本期盈利		395,049	290,443
下列應佔：			
本公司權益持有人		329,958	250,241
少數股東權益		65,091	40,202
		395,049	290,443
本公司權益持有人應佔盈利之每股盈利 —基本及攤薄	6	19.72港仙	22.43港仙
中期股息	7	133,853	96,207

簡明綜合資產負債表

	二〇〇八年 六月三十日 未經審核 千港元	二〇〇七年 十二月三十一日 經重列 千港元
資產		
非流動資產		
無形經營權	7,115,085	6,795,284
租賃土地	674	683
物業、廠房及設備	34,115	34,854
投資物業	9,550	9,550
合營公司投資	222,920	227,873
聯營公司投資	2,129,827	1,755,521
遞延所得稅項資產	107	127
可供出售財務資產	131,620	114,285
其他非流動資產	—	17,375
商譽	124,334	119,186
	<u>9,768,232</u>	<u>9,074,738</u>
流動資產		
應收賬款	9,590	11,365
其他應收款項、按金及預付款項	10,461	7,822
銀行結餘及現金	2,331,690	2,293,016
	<u>2,351,741</u>	<u>2,312,203</u>
總資產	<u><u>12,119,973</u></u>	<u><u>11,386,941</u></u>

	二〇〇八年 六月三十日 未經審核 千港元	二〇〇七年 十二月三十一日 經重列 千港元
權益		
本公司權益持有人應佔股本及儲備		
股本	167,316	167,316
儲備	8,158,568	7,613,939
	<u>8,325,884</u>	<u>7,781,255</u>
少數股東權益	1,611,161	1,502,450
總權益	<u>9,937,045</u>	<u>9,283,705</u>
負債		
非流動負債		
借款	992,318	1,002,655
遞延所得稅項負債	739,406	680,746
	<u>1,731,724</u>	<u>1,683,401</u>
流動負債		
應付及其他應付賬款及應計費用	166,324	141,524
應付附屬公司一名少數股東	211	2,873
應付控股公司	3,018	3,269
流動所得稅項負債	9,998	6,974
一年內到期借款	271,653	265,195
	<u>451,204</u>	<u>419,835</u>
總負債	<u>2,182,928</u>	<u>2,103,236</u>
權益與負債總額	<u>12,119,973</u>	<u>11,386,941</u>
流動資產淨額	<u>1,900,537</u>	<u>1,892,368</u>
總資產減流動負債	<u>11,668,769</u>	<u>10,967,106</u>

附註

1 編製基準

截至二〇〇八年六月三十日止六個月中期財務資料乃根據香港會計師公會頒佈的香港會計準則（「香港會計準則」）第34號「中期財務報告」編製，並應與截至二〇〇七年十二月三十一日止年度的年度財務報表一併閱讀。

2 會計政策

所採納的會計政策與本公司截至二〇〇七年十二月三十一日止年度的年度財務報表所採納者一致，除了下列所述的會計政策變更之外。

下列詮釋須於二〇〇八年一月一日開始的財政年度強制採納。

香港（國際財務報告詮釋委員會） －詮釋第11號	香港財務報告準則第2號－集團及庫存股份交易
香港（國際財務報告詮釋委員會） －詮釋第12號	服務特許權安排
香港（國際財務報告詮釋委員會） －詮釋第14號	界定福利資產限額、最低資金要求及兩者相互關係

除香港（國際財務報告詮釋委員會）－詮釋第12號之外，採納這些詮釋對本集團的財務報表並無重大影響。

香港（國際財務報告詮釋委員會）－詮釋第12號適用於由私人營運商參與公營服務基建的發展、融資、營運和維修基礎建設的合約性安排。採用香港（國際財務報告詮釋委員會）－詮釋第12號導致本集團收費公路和橋樑的會計政策有追溯變更。採用香港（國際財務報告詮釋委員會）－詮釋第12號之前，本集團若干收費公路和橋樑是於有形基礎建設中列示。隨着採用香港（國際財務報告詮釋委員會）－詮釋第12號，在本集團已取得經營收費權（牌照）的程度上，這些有形基礎建設應確認為無形經營權。同時管理層追溯應用按單位使用量基準計提折舊方法作為本集團的無形經營權的折舊方法。

作為收費公路合約方，本集團對於提供的收費公路建造或升級擴建服務，需根據香港會計準則第11號「建造合同」確認收入及相應成本。截至二〇〇七年及二〇〇八年六月三十日止六個月期間，並無與本集團有關的在建工程。因此，截至二〇〇七年及二〇〇八年六月三十日止六個月並無建造收入及成本被確認。

採納香港（國際財務報告詮釋委員會）－詮釋第12號導致：

資產負債表	於二〇〇八年	於二〇〇七年
	六月三十日	十二月三十一日
	千港元	千港元
無形經營權增加	2,955,923	2,807,912
有形基礎建設減少	(2,932,472)	(2,807,912)
遞延所得稅負債增加	(5,863)	—
少數股東權益增加	(7,035)	—
保留盈利增加	(10,553)	—
	截至	截至
	二〇〇八年	二〇〇七年
	六月三十日止	六月三十日止
	六個月	六個月
	千港元	千港元
損益表		
無形經營權的攤銷減少	23,451	—
所得稅增加	(5,863)	—
少數股東權益增加	(7,035)	—
每股基本及攤薄盈利增加		
（每股港仙）	0.63	—

下列新準則、對準則及詮釋的修訂已頒佈但尚未於二〇〇八年一月一日開始的財政年度生效，及並未被提早採納：

		於以下日期起或期後的會計期間生效
香港會計準則第1號（修訂）	財務報表之呈列	二〇〇九年一月一日
香港會計準則第23號（修訂）	借款成本	二〇〇九年一月一日
香港會計準則第27號（修訂）	合併和獨立財務報表	二〇〇九年七月一日
香港會計準則第32號及第1號（修訂）	金融工具：呈列	二〇〇九年一月一日
香港財務報告準則第2號（修訂）	以股份為根本付款	二〇〇九年一月一日
香港財務報告準則第3號（修訂）	企業合併	二〇〇九年七月一日
香港財務報告準則第8號	營運分類	二〇〇九年一月一日
香港（國際財務報告詮釋委員會）－詮釋第13號	顧客忠誠計劃	二〇〇八年七月一日

管理層正評估該等新準則、對準則及詮釋的修訂的影響，惟目前未能說明該等新準則、對準則及詮釋的修訂會否對本集團的經營業績及財務狀況有重大影響。

3 收入

本期所確認的收入為公路及橋樑之路費收入。

由於本集團的收入及對經營盈利的貢獻主要來自本集團在中國大陸經營的收費道路和橋樑項目，因此並無按業務及地區劃分呈列任何分析。

由於收費業務的收入、業績及資產分別佔集團總收入、業績及資產90%以上，故毋須呈列業務分部資料。

4 按性質劃分的開支

計入收費公路及橋樑維修開支及一般及行政開支的開支乃分析如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二〇〇八年	二〇〇七年
	千港元	千港元
預付租賃土地的攤銷	9	9
物業、廠房及設備折舊	2,717	1,785
收費道路及橋樑養護費用	34,720	25,793
員工成本(包括董事酬金)		
— 薪金及薪酬	43,510	28,723
— 退休金成本— 界定供款計劃	2,313	1,697
— 社會保障成本	2,972	1,541
— 員工福利	3,605	2,145

5 所得稅項

- (a) 由於本集團在期內並無任何應繳納香港利得稅的收入，故並無於期內就香港利得稅作出準備(二〇〇七年：無)。
- (b) 於二〇〇七年六月三十日止六個月期間，本集團根據中華人民共和國(「中國」)外商投資企業所得稅法，對本集團在中國的附屬公司、聯營公司和合營公司所獲得的盈利作出中國企業所得稅撥備。主要所得稅率為18%。

於二〇〇七年三月十六日，全國人民代表大會通過了中國企業所得稅法(「新中國企業所得稅法」)，據此所有內資和外資企業標準所得稅率從二〇〇八年一月一日起統一為25%。本集團的主要所得稅率由二〇〇八年一月一日開始，於五年期內將會逐步增加至標準稅率之25%。截至二〇〇八年六月三十日止六個月的適用主要所得稅率為18%。

另外，二〇〇八年一月一日以後，於外資企業賺取的盈利中進行的股息分派須按5%或10%的稅率繳納企業預扣所得稅。截至二〇〇八年六月三十日止六個月的適用預扣稅率為5%。

- (c) 簡明綜合損益表內已扣除的所得稅項金額指：

	截至六月三十日止六個月	
	二〇〇八年 千港元	二〇〇七年 千港元
中國企業所得稅		
— 即期所得稅	23,555	19,406
— 遞延所得稅	16,543	(1,102)
	<u>40,098</u>	<u>18,304</u>

6 每股盈利

每股基本及攤薄盈利乃將本公司權益持有人應佔盈利除以期內已發行普通股的加權平均數計算。

	截至六月三十日止六個月	
	二〇〇八年	二〇〇七年
本公司權益持有人應佔盈利(千港元)	<u>329,958</u>	<u>250,241</u>
已發行普通股的加權平均數(千股)	<u>1,673,162</u>	<u>1,115,442</u>
每股基本及攤薄盈利(港仙)	<u>19.72</u>	<u>22.43</u>

7 股息

	截至六月三十日止六個月	
	二〇〇八年	二〇〇七年
	千港元	千港元
中期股息，擬派每股0.08港元 (二〇〇七年：每股0.0575港元)	<u>133,853</u>	<u>96,207</u>

於結算日後擬派的中期股息於結算日並無確認為負債。

管理層討論及分析

中期業績與股息

本集團二〇〇八年上半年（「報告期」）的營業收入為493,700,000港元，較二〇〇七年同期增長41.7%；本公司權益持有人應佔盈利為330,000,000港元，較二〇〇七年同期增長31.9%。

董事局已議決宣派二〇〇八年中期股息每股0.08港元（二〇〇七年：0.0575港元）。

業務回顧

經營表現綜述

本集團二〇〇八年上半年業績藉著自二〇〇二年起至二〇〇七年連續五年每年公司權益持有人應佔盈利平均增長率保持兩位數字，平均年複式增長率達30.1%的勢頭，在全體同仁艱苦奮鬥下，先後克服了中國南部於二〇〇八年初發生的冰雪災害，二〇〇八年五月的四川大地震、燃油價格飆升及一、二級公路車流量持續下跌的重重困難，仍然取得了本公司權益持有人應佔盈利330,000,000港元的創紀錄新高，錄得比去年同期增長31.9%的驕人成績。

管理層認為取得該優秀成績的主要原因來源於本集團近年經營策略的重大調整所致：專注高速公路及橋樑為重點的投資方向；及不再投資一、二級公路並逐步縮減其所佔百分比的經營策略的成功體現。尤其自去年四月起至二〇〇八年一月，先後增加收購了北二環20.0%權益及虎門大橋2.78%權益，從而為本集團帶來了收益長期穩步增長的全盛經營期。

高速公路及橋樑表現

廣東省以內

北二環高速公路

報告期內日均收費車流量為78,012架次及日均路費收入為人民幣1,293,783元，分別較二〇〇七年上半年增長17.9%和6.6%。

二〇〇八年二月中旬至七月初期間受廣深高速公路(深圳往廣州方向)實行單向全封閉維修影響，阻礙車輛無法經北二環高速公路的火村收費站駛往其他地區；不過由於二〇〇八年三月至六月因人和大橋封路維修，引導更多車輛行走北二環高速公路的北村至蚌湖段。另外，透過參加廣東省和廣州市舉辦的收費人員禮貌服務競賽活動，促進和提高了收費服務水平。由於北二環高速公路是珠江三角洲地區(「珠三角」)環形高速公路的龍頭，也是國家規劃「二縱二橫」主幹線骨架京珠高速公路在廣州境內的一部份，受惠於區內經貿活動暢旺，帶動車流自然增長，使北二環高速公路於二〇〇八年上半年整體的日均收費車流量持續增長。

預期東二環高速公路將於二〇〇八年內建成通車，本集團相信屆時將會有更多車輛由黃埔及番禺等區域經北二環高速公路通往粵北、粵東及粵西地區或南下珠三角，帶動北二環高速公路車流持續增長。

北環高速公路

報告期內日均收費車流量為160,234架次與二〇〇七年同期相若；但日均路費收入卻比二〇〇七年同期下降10.9%至人民幣1,593,920元。

主要因為廣深高速公路(深圳往廣州方向)由二〇〇八年二月十八日起為期約四個月，實施單向全封閉維修，影響北環高速公路廣氮入口的車流量明顯減少。其次，車型比例於二〇〇八年上半年發生變化，北環高速公路鄰近的東南西環高速公路由二〇〇七年下半年開始免收通行費，造成大量貨車等大型車輛分流至東南西環高速公路的車輛日漸增加。收費較低的一類型私家車行駛比例明顯上升，約達總收費車流量的51.5%，相反二至五類型車輛比例有所下降。另外，從二〇〇八年一月二十六日起北環高速公路全線被納入為「綠色通道」的執行範圍內，導致免費車輛較二〇〇七年同期增多。

虎門大橋

報告期內日均收費車流量為68,948架次及日均路費收入為人民幣2,972,617元，分別較二〇〇七年上半年增長21.3%和16.9%。

二〇〇七年九月，藉着虎門大橋公司原股東國投交通公司出讓10.0%股東權益的機會，本集團行使其股東優先購買權按股比收購其2.78%權益。於二〇〇八年一月下旬完成此項收購後，本集團應佔虎門大橋公司的權益已增至27.78%。

受惠於珠三角經濟快速增長，虎門大橋的日均收費車流量和日均路費收入都穩步自然增長。廣深高速公路東莞北大橋石鼓立交至新塘立交段(深圳往廣州方向)於二〇〇八年二月中旬至二〇〇八年七月初進行大修工程，實施單向全封閉維修。所有原來經廣深高速公路前往廣州、肇慶、粵北地區的貨車和大客車，改為繞行虎門大橋前往各地，有助虎門大橋的日均收費車流量於二〇〇八年上半年持續增長。

另外，虎門大橋正進行與深圳區域和珠三角聯網收費合併的前期準備工作，有助將來提升服務水平及提高路網通行能力。

汕頭海灣大橋

報告期內日均收費車流量為11,797架次，較二〇〇七年上半年增長2.1%。報告期內日均路費收入為人民幣434,460元，比去年同期輕微下降0.6%。

受二〇〇八年初雪災影響，國務院緊急制定延長「綠色通道」減免政策的執行時間及擴大實施範圍，汕頭海灣大橋納入「綠色通道」的執行範圍，對合法裝載運輸鮮活農產品的車輛免收通行費。在四川地震後，廣東省政府發出緊急通知規定所有公路收費站，對往返廣東和四川省之間的運送救災物資車輛免徵通行費，導致免費車輛較二〇〇七年上半年相對增多。二〇〇八年上半年的車型比例發生變化，收費較低的一類小型客車行駛比例明顯上升，約達總收費車流量的57.7%，而二至四類輕、中、大型貨車比例明顯下降，造成汕頭海灣大橋於二〇〇八年上半年的日均收費車流量雖保持增長態勢，日均路費收入卻比二〇〇七年同期微跌。

西二環高速公路

報告期內日均收費車流量為8,912架次，較二〇〇七年上半年增長84.8%。報告期內日均路費收入為人民幣281,326元，較去年同期上升一倍。

西二環高速公路正踏入開通後的第二年，為了讓更多車主熟悉，項目公司與京珠高速公路、廣肇高速公路和街北高速公路加強聯系，以佛山一環線為重點，補充完善周邊地區的路牌標誌，將更多車輛引行西二環高速公路。於二〇〇七年九月一日，西二環高速公路小塘立交三水往西二環高速公路方向匝道正式通車，以及二〇〇七年十二月西二環高速公路南段通車，粵西地區的车辆將通過佛開高速和

廣三高速直達白雲機場，或通過西二環高速公路直達粵北、粵東地區。這些因素均刺激西二環高速公路日均路費收入於二〇〇八年上半年較二〇〇七年同期倍增。西二環高速公路是本集團旗下被認為具有較好成長性的項目，預計未來將為本集團帶來穩定的投資回報。

廣東省以外

西臨高速公路

報告期內日均收費車流量為36,099架次及日均路費收入為人民幣483,030元，分別較二〇〇七年上半年增長2.7%和4.8%。

二〇〇八年發生的雪災和四川省的大地震，陝西省規定全省道路對運送有關救災物資的車輛免徵通行費。受自然災害影響，省際及省內客貨運流量急劇下降，陝西省內旅遊業差不多停滯，其中西安市二〇〇八年上半年旅遊客量累計約為124.1萬人次，比二〇〇七年同期下降11.9%。西臨公路作為陝西省重要的經濟和旅遊通道，在兩次自然災害中都受到影響，故西臨高速公路於二〇〇八年上半年的日均收費車流量和日均路費收入雖然均較二〇〇七年同期增長，但增速卻呈現放緩。

本集團相信隨着災後重建和恢復展開建設工程，日常經濟活動逐步走向正軌，預計二〇〇八年下半年旅遊市場逐漸回暖，客貨運量將恢復回升。但是，鄰近西臨高速公路的華清快速幹道將於二〇〇八年十月擴建完成並開通，預期屆時其將會分流部份西臨高速公路的車流。目前由於華清快速幹道的收費尚未明確，難以準確預計分流帶來的損失。

隨着國內西部地區經濟的快速發展，西臨高速公路交通流量漸呈飽和狀態。由於車流量飽和及西臨高速公路的經營期尚餘八年，本集團正積極研究改善公路的不同方案及可行性，包括如收費年限獲得政府有關審批部門批准(有關條件須待協議商定)延長的前提下，研究將西臨高速公路改建成雙向八車道高速公路的可能性。

一、二級公路及橋樑表現

廣東省以內

廣深公路

報告期內日均收費車流量為14,587架次及日均路費收入為人民幣95,861元，分別較二〇〇七年上半年下降27.3%和23.0%。

高速公路網絡日趨完善，鄰近廣深公路的廣園快速幹線由於收費標準略低，故分流大部份廣深公路的收費車流量。自從永和隧道開通後，亦分流大部份集裝箱車輛。

廣汕公路

報告期內日均收費車流量為18,823架次及日均路費收入為人民幣175,458元，分別比二〇〇七年上半年下降14.9%和14.8%。

北二環高速公路、廣惠高速公路和華南快速幹線實現聯網收費後，形成連接廣汕公路的交通網。廣汕公路屬於綠色通道執行範圍內，因受到二〇〇八年上半年發生的自然災害影響，導致免費車輛較二〇〇七年同期增多，故造成路費收入持續下降。

廣從公路第一段

報告期內日均收費車流量為10,169架次及日均路費收入為人民幣120,062元，分別較二〇〇七年上半年下降14.2%和13.2%。

北二環高速公路、機場高速公路、華南快速幹線和京珠高速公路實現聯網收費後，形成南下或北上廣州的交通網，使南下的貨車大部份繞道行走北二環高速公路或經廣從公路第一段周邊的不收費村道通往其他地區。

廣從公路第二段和355省道(即原來1909省道)

報告期內日均收費車流量為16,698架次及日均路費收入為人民幣122,707元，分別較二〇〇七年上半年下降14.1%和12.7%。

街北高速公路接通京珠高速公路與機場高速公路，粵贛高速公路的開通，使高速公路路網進一步完善。而京珠高速公路位於廣從公路第二段和355省道的收費站外圍，燃油價格持續上漲，使南下或北上廣州的車輛大部份改行京珠高速公路，分流情況日漸加深。

廣花公路

報告期內日均收費車流量為11,340架次及日均路費收入為人民幣96,466元，分別比二〇〇七年上半年增長10.5%和8.7%。

從廣州市到花都市的兩條主要線路：一是從機場高速公路太成出口進入花都市；或者由S114黃石路口至花都市新華，該段必經廣花公路收費站，由於這段道路於同類型車輛的收費成本較有優勢，故廣花公路保持相對穩定的車流量。二〇〇八年三月至六月因106國道人和大橋封路維修，導致部份車輛分流至廣花公路。

清連公路

報告期內日均收費車流量為9,712架次及日均路費收入為人民幣121,420元，分別較二〇〇七上半年下降42.1%和60.8%。

清連一級公路因進行改建高速公路工程全線封閉，清連二級公路因小沖坳站路段施工，及受到強降雨影響而導致七拱站大岩山路段塌方，致使二〇〇八年上半年清連公路整體收費車流量較二〇〇七年同期大幅下降。

預期清連一級公路改建工程將於二〇〇八年內完成。升級改造後，新清連高速公路將成為廣東省高速公路規劃「第六縱」的主幹線之一，通車後由清遠到連州將由四個多小時減少至約兩個小時，加上清連高速公路的線路比京珠高速公路要短40.0公里左右，海拔較低，沒有結冰和大霧區，走清連高速公路過往湖南將更加安全、便捷。相信新的清連高速公路將有更大的競爭力，可為本集團帶來良好的投資回報。

廣東省以外

湘江二橋

報告期內日均收費車流量為7,045架次及日均路費收入為人民幣75,956元，分別比二〇〇七年上半年增長16.8%和17.1%。

雖然湖南省於二〇〇八年上半年受到雪災和強降雨的影響，但湖南省政府積極推進重建恢復工作，使全省經濟於二〇〇八年上半年仍保持穩步上升。湘江二橋所在地的湘潭市於二〇〇八年上半年地區生產總值約為人民幣285億元，較二〇〇七年同期增長14.3%，增幅居湖南省城市前三位。湘潭市良好的經濟環境有助經貿活動持續活躍，保持車流自然增長態勢。項目公司於二〇〇八年四月通過升級改造收費系統及開展收費指標競賽，積極提高路費收入實徵率，對所發生的災害採取正確的應急對策，有效減低災害帶來的損失，使湘江二橋的日均收費車流量和日均路費收入於二〇〇八年上半年得以維持穩定增長。

隨着長(沙)株(洲)(湘)潭一體化的不斷推進，區內的經濟活動將更加活躍，會促進湘江二橋車流量的增長，但當地居民對出行的便利性也會提出新的需求，本集團將會積極關注區內的社會經濟發展，適時調整經營策略，保持本項目的合理收益。

財務回顧

營運業績數據

	截至六月三十日止六個月		變動 %
	二〇〇八年 千港元	二〇〇七年 千港元	
本公司權益持有人應佔盈利	329,958	250,241	31.9
收入	493,695	348,345	41.7
營運盈利	293,986	176,125	66.9
財務成本，淨額	9,428	28,261	-66.6
聯營公司淨貢獻	169,673	159,013	6.7
合營公司淨(虧損)／貢獻	(19,084)	1,870	-1,120.5
所得稅	40,098	18,304	119.1
利息保障倍數	15倍	19倍	

營運業績分析

本公司權益持有人應佔盈利

本集團於二〇〇八年上半年報告本公司權益持有人應佔盈利約為330,000,000港元，較去年同期大幅增長31.9%。盈利的顯著增長主要源於本集團旗下的幾條高速公路及橋樑的車流量繼續增長帶來的收入增長，同時，內部管理上採取各種控制營運成本和養護支出的有效措施，二者互為作用令盈利大幅增長。主要體現為：北二環高速公路、虎門大橋、西臨高速公路及湘江二橋應佔盈利增幅分別約為51.9%、26.9%、8.3%及16.5%。

收入

本集團於二〇〇八年上半年報告收入為493,700,000港元，較二〇〇七年同期大幅增長41.7%。收入的顯著增長源自北二環高速公路公司的首六個月收入259,300,000港元於二〇〇八年上半年已全數合併納入本集團(於二〇〇七年上半年北二環高

速公路公司只有從收購後第二季度起的收入120,000,000港元合併入本集團)。二〇〇八年上半年收入的增長還源自西臨高速公路、湘江二橋和廣花公路，其分別增長12.5%、25.8%和16.7%。

收入構成及比例

(千港元)	收入		變動
	截至二〇〇八年 六月三十日 止六個月	佔總收入 比例	
附屬公司			
廣深公路	19,212	3.9%	-17.3%
廣汕公路	35,164	7.1%	-8.5%
廣從公路第一段	24,063	4.9%	-6.8%
廣從公路第二段和355省道 ⁽¹⁾	24,593	5.0%	-6.3%
廣花公路	19,334	3.9%	16.7%
北二環高速公路 ⁽²⁾	259,298	52.5%	116.2%
西臨高速公路	96,808	19.6%	12.5%
湘江二橋	15,223	3.1%	25.8%
合計	<u>493,695</u>	<u>100.0%</u>	41.7%
聯營公司及合營公司(集團應佔額)			
虎門大橋	165,543	56.0%	39.5%
北環高速公路	77,853	26.3%	-4.4%
清連公路	6,263	2.1%	-56.3%
汕頭海灣大橋	26,122	8.9%	6.8%
西二環高速公路	19,734	6.7%	100.4%
合計	<u>295,515</u>	<u>100.0%</u>	18.8%

⁽¹⁾ 355省道即原來1909省道

⁽²⁾ 北二環高速公路的變動比例為二〇〇八年一月至六月份期間收入與二〇〇七年四月至六月份期間收入(由二〇〇七年四月一日起北二環高速公路公司成為本集團的一間附屬公司)之比較。作為比較用途，北二環高速公路於二〇〇八年首六個月的收入較二〇〇七年首六個月增長14.5%。

營運盈利

本集團於二〇〇八年首六個月的營運盈利較二〇〇七年上半年大幅增長66.9%至294,000,000港元。該增長的分析包括北二環高速公路公司全六個月的營運盈利171,800,000港元於二〇〇八年上半年合併入本集團，反而於二〇〇七年上半年北二環高速公路公司只是第二季度的營運盈利73,000,000港元才合併入本集團。為便於比較，北二環高速公路截至二〇〇八年六月三十日止六個月的營運盈利較二〇〇七年六月三十日止六個月的營運盈利152,900,000港元高出12.4%。其他附屬公司方面，西臨高速公路和湘江二橋分別增長12.1%和55.9%亦為本集團在二〇〇八年六月三十日止六個月期間營運盈利的增加帶來貢獻。另外，總部營運損失下降125.2%主要是較高的匯兌收益(因換算貨幣資產和負債而產生)於二〇〇八年上半年被確認且高過二〇〇七年同期，並多於抵銷以盈利為基準計算的董事花紅之增加，故導致營運盈利進一步增進。

財務成本，淨額

財務成本(減去利息收入)於二〇〇八年上半年大幅下降66.6%至9,400,000港元。大幅下降主要是因為銀行利息收入(賺取自二〇〇七年八月公開發售所籌集的資金)較二〇〇七年上半年增長914.5%。本期總財務成本約為37,400,000港元，高於二〇〇七年同期20.5%，因為北二環高速公路全六個月的財務成本為數約31,700,000港元於二〇〇八年上半年合併入本集團，而於二〇〇七年上半年只有第二季度的財務成本約17,300,000港元被合併入本集團。

應佔聯營公司盈利減虧損和利息收入

於二〇〇八年上半年，來自本集團之聯營公司整體淨貢獻增長6.7%至169,700,000港元。虎門大橋的淨貢獻錄得26.9%增長至123,100,000港元。清連公路的正常收費營運受目前正進行一級公路升級改造為高速公路的改建工程影響，而再度錄得負業績。北環高速公路於二〇〇八年上半年首次下降11.9%，主要是因為其鄰近的

廣深高速公路(深圳至廣州方向)自二〇〇八年二月起為期約四個月封閉維修，阻礙車輛流入北環高速公路。汕頭海灣大橋於二〇〇八年上半年業績因其稅務優惠期於二〇〇七年屆滿而錄得首次下跌14.6%。

應佔合營公司盈利減虧損

純屬會計分類事項，在二〇〇八年六月三十日期間，作為一間附屬公司的北二環高速公路公司的全六個月業績已合併入本集團；反之在去年同期第一季度業績為數21,600,000港元被分類為應佔合營公司盈利，而從第二季度起的業績才被合併。本集團另一間合營公司(西二環高速公路公司)只是於二〇〇六年十二月後期開始營運。踏入營運的第二年，西二環高速公路在預期中仍然是營運虧損，因為收費公路於開通初期，車流量尚未達到正常水平及所產生的收入並未足夠負擔財務成本。於二〇〇八年上半年應佔西二環高速公路營運損失為19,100,000港元及二〇〇七年上半年的比較數字為19,700,000港元。綜合兩間合營公司的營運業績，本集團於二〇〇八年上半年錄得應佔合營公司淨虧損19,100,000港元，對照去年同期應佔合營公司盈利為1,900,000港元。

所得稅支出

就新中國企業所得稅法的實施，除了有兩間附屬公司的所得稅率從15.0%調升至18.0%之外，餘下的附屬公司於二〇〇七年及二〇〇八年六月三十日兩個期間的所得稅率均為18.0%。另外，按二〇〇八年上半年估計國內合作公司的未分派盈利而計提企業預扣所得稅(在新中國企業所得稅法實施前是免稅)為17,200,000港元。因此總所得稅於二〇〇八年上半年為40,100,000港元，較二〇〇七年比較數字增加119.1%。

利息保障倍數

利息保障倍數是按扣除利息、稅項、折舊及攤銷（「除利息、稅項、折舊及攤銷前盈利」）前盈利與利息開支（有現金流影響）的比率計算。就總財務成本的上升，二〇〇八年六月三十日止六個月的利息保障倍數為15倍（二〇〇七年六月三十日：19倍）。

中期股息

董事局已議決宣派二〇〇八年中期股息每股0.08港元（二〇〇七年：0.0575港元），並定於二〇〇八年十月二十二日派發予於二〇〇八年十月六日名列股東名冊的股東。中期股息的派息率將為40.6%（二〇〇七年：38.4%）。

主要財務狀況數據

	六月三十日 二〇〇八年 千港元	十二月三十一日 二〇〇七年 千港元	變動 %
非流動資產	9,768,232	9,074,738	7.6
非流動負債	1,731,724	1,683,401	2.9
現金及現金等價物	2,331,690	2,293,016	1.7
總借款	1,263,971	1,267,850	-0.3
銀行借款	908,161	934,430	-2.8
流動比率	5.2倍	5.5倍	
本公司權益持有人 應佔股本及儲備	8,325,884	7,781,255	7.0

非流動資產

本集團主要從事投資和建設、經營及管理收費公路及橋樑。非流動資產主要包括收費高速公路及橋樑的無形經營權。於二〇〇八年六月三十日，本集團的非流動資產為98.0億港元，比二〇〇七年十二月三十一日的數字增加7.6%。該增加主要歸因於人民幣升值、收購虎門大橋公司額外2.78%權益及來自權益投資的盈利貢獻。

非流動負債

於二〇〇八年六月三十日，本集團的非流動負債為17.0億港元，與二〇〇七年底結餘數目相若。本集團非流動負債包括長期借款(到期日超過壹年)及遞延所得稅負債。長期借款為13.0億港元，其中包括長期銀行借款約636,500,000港元和附屬公司之少數股東貸款355,800,000港元，全部均以人民幣列值。遞延所得稅負債於二〇〇八年六月三十日約為739,400,000港元，主要來自加速折舊約116,700,000港元，收購一間附屬公司於收費公路權益而產生的公平值收益約605,500,000港元及來自附屬公司、聯營公司和合營公司的未分派盈利17,200,000港元。二〇〇八年六月三十日的遞延所得稅負債(以人民幣列值)較二〇〇七年底數字上升8.6%，主要是人民幣升值及只限於二〇〇八年一月一日起開始需要計提未分派盈利的遞延稅所致。

現金流量

本集團的現金及現金等價物於二〇〇八年六月三十日約為23.0億港元，與二〇〇七年十二月三十一日的水平相若。

截至二〇〇八年六月三十日，經營業務產生的現金淨額是經減去利息支出37,400,000港元(二〇〇七年六月三十日：22,400,000港元)和中國企業所得稅20,500,000港元(二〇〇七年六月三十日：18,600,000港元)後，淨額約為336,900,000港元(二〇〇七年六月三十日：224,000,000港元)。

截至二〇〇八年六月三十日，投資業務所用的現金淨額約為59,200,000港元(二〇〇七年六月三十日：405,300,000港元)。於現金支出方面，包括約193,500,000港元(二〇〇七年六月三十日：532,800,000港元)用作支付收購聯營公司／合營公司的額外權益。於現金流入方面，包括聯營公司的投資回報約108,900,000港元(二〇〇七年六月三十日：110,200,000港元)；銀行利息收入約27,900,000港元(二〇〇七年六月三十日：2,800,000港元)；以及於二〇〇八年上半年並無因出售可供出售財務資產而獲得的款項(二〇〇七年六月三十日：約15,500,000港元)。

財務活動於截至二〇〇八年六月三十日期間產生的現金淨流出約為257,800,000港元(二〇〇七年六月三十日：現金淨流入214,800,000港元)。本期並無新提取的銀行貸款(二〇〇七年六月三十日：約415,500,000港元)。財務活動所使用的現金主要是償還銀行貸款約81,200,000港元(二〇〇七年六月三十日：89,700,000港元)；投資回報給予附屬公司之少數股東約為46,900,000港元(二〇〇七年六月三十日：32,400,000港元)及股息支付為129,700,000港元(二〇〇七年六月三十日：78,100,000港元)。

流動比率

於二〇〇八年六月三十日的流動比率(流動資產除流動負債)為5.2倍(二〇〇七年：5.5倍)。現金及現金等價物是本集團流動資產的主要成份。於二〇〇八年六月三十日，包括在本集團流動負債內的短期銀行借款(壹年內到期)為271,700,000港元(二〇〇七年：265,200,000港元)。管理層認為於二〇〇八年六月三十日隨着有大量現金現存於資產負債表內；穩定的營運現金流量及穩定投資現金回報，流動性風險並非本集團的問題。

資本性支出和投資

在二〇〇八年首六個月期間，完成虎門大橋公司額外2.78%權益的重要收購。有關的資本性支出，即其收購價餘款約為193,500,000港元(於二〇〇七年後期已支付訂金約17,400,000港元)。除之前所述，二〇〇八年上半年並無重大資本性支出。

資本架構

	六月三十日 二〇〇八年 千港元	十二月三十一日 二〇〇七年 千港元
銀行借款	908,161	934,430
少數股東貸款	355,810	333,420
總借款	1,263,971	1,267,850
本公司權益持有人應佔股本及儲備	8,325,884	7,781,255
總資本	9,589,855	9,049,105
總資本借貸比率(總借款／總資本)	13.2%	14.0%

本集團於二〇〇八年六月三十日的銀行借款約為908,200,000港元，是貸自中國大陸及以北二環公路公司的路費徵收權作質押而獲得之人民幣浮息貸款。大約29.9%的總銀行借款，即約271,700,000港元是壹年內償還及約70.1%或636,500,000港元是長期。於二〇〇八年六月三十日之銀行借款的實際利率為年利率7.047%。

少數股東貸款是若干附屬公司少數股東根據各附屬公司成立時有關合作合同的條款按相關股比投入資金的部份款項。此貸款乃為無抵押及以人民幣結算。除一間附屬公司少數股東貸款約146,600,000港元是按中國人民銀行於二〇〇八年上半年制定的人民幣長期貸款年利率7.83%計息之外，其餘均為免息貸款並按公平值列賬。

於二〇〇八年六月三十日，本公司權益持有人應佔股本及儲備為83.0億港元，相當於本集團總資本的86.8%。於二〇〇七年十二月三十一日，本公司權益持有人應佔股本及儲備為78.0億港元，相當於本集團總資本的86.0%。於二〇〇八年六月

三十日的本公司權益持有人應佔股本及儲備較二〇〇七年十二月三十一日的數據高於7.0%，因為分派二〇〇七年末期股息後的年內保留純利增加和匯兌波動儲備因人民幣升值而增加所致。

財務政策

本集團一貫以來的財務政策是注重風險防範及嚴格的流動資金監控。隨着本集團業務的不斷發展，在對外投資拓展新的項目資金投放決策時，首先優先安排自有資金的投入。同時本集團亦致力與香港及中國大陸商業銀行維持極之良好的關係，充份利用兩個市場提供的不同水平，不同幣值的資金。管理層尤其關注自二〇〇五年起的人民幣兌港元匯率呈上升軌對本集團帶來之潛在影響，努力爭取以外幣為貨幣單位的股本投入及債務融資，從長遠上為股東贏取理想的財務收益。

資本承擔及或然負債

於二〇〇八年六月三十日，本集團對一間合營公司有財務承擔，是關於承諾注資入西二環高速公路公司，權益股本出資餘額為人民幣105,000,000元（約相等於119,300,000港元）。此餘額將會分階段按西二環高速公路公司董事會所釐定的金額及所訂的日期支付。

除上文所述的財務承擔外，本集團於二〇〇八年六月三十日並無其他重大資本承擔。

於二〇〇八年六月三十日，並無重大或然負債。

僱員

於二〇〇八年六月三十日，本集團約有1,278名僱員，其中約1,091名僱員直接從事日常運作、管理及監督收費公路項目。本集團主要按照行內慣例酬報僱員，包括供款公積金及其他員工福利。本集團亦已採納購股權計劃，並將會根據本集團及個別僱員的表現獎勵僱員。

未來展望及發展策略

主要的投資選擇：廣東省地區

廣東省公路交通基礎設施持續多年的擴建，仍未能適應社會快速發展和客貨運量急劇增長的需要，珠三角部分區域常出現交通堵塞的現象。二〇〇八年「春運」期間的雪災，暴露出廣東省公路路網結構極待完善，證明出省通道還不能滿足「春運」期間車流人流密集的需要。災後恢復重建工作，包括基礎設施的修復和重建，將增加和促進基礎建設的投資需求。廣東省政府計劃今後五年，將投入人民幣2,200億元進行高速公路的建設，重點一是加快出省通道建設，二是進一步完善珠三角高速公路網絡，計劃於五年內廣東省的高速公路出省通道從目前的7條增加至24條，從目前的3,520公里擴展到5,200公里，甚至爭取達到5,500公里。預計未來將提供大量不同類型的收費公路項目的投資商機。而地處泛珠三角的中心，作為進入中國的南大門的廣州市，在中國的經濟發展中仍將佔據最重要的位置。

另一重要的投資選擇：環渤海地區及國內中、西部地區

同時，本集團亦會發揮投資陝西省西臨高速公路的成功經驗，積極考慮投資於國內其他新興經濟發展和旅遊熱點地區的有潛力之新建及營運中的高速公路項目，例如：在環渤海區域經濟進一步發展及中國加大對中、西部的投入和促進發展的政策下，將使該等地區存在着大量的交通和基礎設施投資的機會。本集團正積極優化所持有高速公路的比重和組合，以加強和鞏固本集團主營業務的核心競爭力及可持續發展能力。待有關投資項目談判成熟，公司將依據上市規則適時作出披露。

本集團將充份利用自身於收費公路行業積累超過十年的專業經驗，充分利用自有資金充裕、融資渠道暢順及融資能力強的優勢，積極推動核心業務發展的新跨越，採取積極而務實的態度，努力謀求發掘收購、投資及開發有理想經濟效益和具有可觀回報的優質高速公路收費項目。

本集團會繼續加強執行對現有營運項目的監控管理；於集團旗下的收費站開展優質服務、文明收費競賽活動和進一步完善績效考核管理，以提高服務質量和路費實徵率，爭取實現增收創收；努力與地區政府協調一、二級道路附近的周邊村道管理，改善一、二級道路的路況，盡量減少應徵費車輛從不收費村道通過。對養護維修項目施工過程進行嚴格質量控制，並對實施進度及費用支出實行嚴格監控，確保養護質量良好完成，保障交通安全暢通。

當然，隨着中國經濟不斷發展，推動加快制定和不斷完善有關適用法律，其中對公路收費權審批及收費公路經營權轉讓等作出了明確的規範，使中國收費公路項目的投資、建設和管理日益步向規範化和市場化，市場參與者也日益增多，故收購新或營運中的收費公路項目的難度增加，而隨着物價的持續上漲和徵地拆遷費用的不斷增加，令建設新高速公路項目的成本亦隨之大幅增加。另外，本集團亦注意到廣東省擬調整公路收費站數量、調整公路收費標準、甚至回購收費公路，部分措施已在一些地區試行，我們將留意形勢的變化，若對本集團有影響，將及時作出披露。

企業管治

截至二〇〇八年六月三十日止六個月內，本公司已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則附錄14所載之「企業管治常規守則」（「守則」）之守則條文，除對下述有所偏離：

守則條文A.4.1

守則條文A.4.1規定非執行董事的委任應有指定任期，並須接受重新選舉。本公司非執行董事並無指定任期，惟本公司所有非執行董事須依據本公司之公

司細則之規定，在本公司之股東週年大會上輪席告退。本公司所有非執行董事均已在過去三年內輪席告退並獲重選連任。

審核委員會

截至二〇〇八年六月三十日止六個月之未經審核簡明綜合中期財務資料已經審核委員會和公司核數師羅兵咸永道會計師事務所審閱。

購買、出售或贖回本公司股份

截至二〇〇八年六月三十日止六個月內，本公司並無贖回其任何股份，而本公司或其任何附屬公司於期內亦無購買或出售本公司任何股份。

暫停辦理過戶登記手續

本公司將由二〇〇八年十月二日星期四至二〇〇八年十月六日星期一（首尾兩天包括在內）期間暫停辦理股份過戶登記手續。如欲符合獲派中期股息的資格，所有股份過戶文件連同有關股票必須於二〇〇八年九月三十日星期二下午四時正前，交回本公司之香港股份過戶登記分處卓佳雅柏勤有限公司（地址為香港皇后大道東28號金鐘匯中心26樓），辦理過戶登記手續。

承董事會命
董事長
張招興

香港，二〇〇八年九月十日

於本公佈刊發日期，本公司董事會成員包括：

執行董事：張招興（董事長）、李新民、錢尚寧、梁凝光、梁毅、蔡鐵隆、何子勵、
袁紅萍、陳觀展、張思源、羅金標及張護平

獨立非執行董事：馮家彬、劉漢銓及張岱樞