

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公佈的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公佈全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



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)

二〇〇八年年度業績公佈

董事長報告

本人謹代表董事會，欣然宣佈本公司連同其附屬公司(「本集團」)截至二〇〇八年十二月三十一日止之年度(「報告年度」)業績。

經營業績與股息

二〇〇八年全球經濟一片紛亂，自二〇〇八年第三季爆發全球金融危機後，企業盈利和資產公平值急速下滑，市場流動資金枯竭。儘管出現全球金融海嘯，本集團於報告年度的除稅前盈利及收入均創下歷史新高，主要由於其二〇〇七年的收費公路組合中增加高速公路比重所致。報告年度的路費收入較二〇〇七年增長16.5%至10.0億港元。本公司權益持有人於報告年度內應佔盈利為6.075億港元，較二〇〇七年重列數字增長23.5%或115,600,000港元。二〇〇八年每股基本盈利為0.363港元(二〇〇七年(重列)：0.376港元)。

董事會建議派發二〇〇八年度末期股息每股0.08港元(二〇〇七年：0.0775港元)，連同已派付之中期股息每股0.08港元(二〇〇七年：0.0575港元)，本年度全年派息率為44.1%(二〇〇七年(重列)：45.9%)。

年度回顧和展望

回顧：業務經營和發展

珠江三角洲地區(「珠三角」)交通流量發展趨勢

本集團屬下各收費公路及橋樑主要集中於珠三角地區(為中國兩大高增長地區之一)，特別是廣州周邊。由於近年來該等地區的消費力一直迅速提升，更多道路使用者傾向使用便捷及網路不斷擴充的高速公路代替市政道路及一、二級公路。本集團的高速公路(如北二環高速公路、西二環高速公路及汕頭海灣大橋)的日均收費車流量和路費收入均於二〇〇八年錄得持續穩定增長。與此相反，一、二級公路的車流量除受到分流影響，還備受於二〇〇八年五月四川大地震後推出舒緩災情的措施，為農產品擴大免費的「綠色通道」政策影響。因此，除湘江二橋和廣花公路外，本集團的一、二級公路的日均收費車流量和路費收入相對二〇〇七年有所下降。

投資

管理層兩年前預期高速公路網絡的增長將漸趨成熟，而隨着國內生產總值平穩上升，高速公路的表現一般會較一、二級公路為佳。有鑑於此，本集團已修訂其公司策略並以優化其收費公路組合為其首要目標。於二〇〇七年，本集團藉行使其股東優先購買權增持北二環高速公路額外20.0%權益。

於二〇〇八年，憑藉二〇〇七年的公開發售所得款項及其他手頭盈餘資金，本集團得以繼續專注擴充其資產基礎及於高速公路對一、二級公路的組合比重。本集團於一月完成向退出股東國投交通公司收購廣東虎門大橋有限公司(「虎門大橋公司」)額外2.78%權益，令本集團應佔權益百分比增至27.78%。

於二〇〇八年十二月十日，本集團簽訂股權轉讓協議收購蒼梧桂海蒼郁高速公路有限公司（「蒼郁高速公路有限公司」）90.0%權益。蒼郁高速公路有限公司的主要資產為蒼郁高速公路（「蒼郁高速公路」）的經營權。蒼郁高速公路位於廣西省梧州市蒼梧縣境內，全線總長約23.334公里。收購應付代價約為1.452億港元。隨着連接蒼郁高速公路至廣東省的省道S368線公路於二〇〇八年底開通及其他連接的高速公路於二〇〇九年及二〇一〇年啟用後，本集團預期此收購可為本集團於不久將來帶來合理的盈利貢獻。

展望：擴充業務的一年

二〇〇九年將會是滿佈挑戰和機遇的一年。

我們預期金融海嘯的影響將於二〇〇九年內大部份（如非全面）展現。隨着美國及歐洲的消費縮減，對中國出口的需求亦將會放緩。除非中國可拉動內需抵銷需求因出口下降的調整，否則珠三角地區的出口貨運量極可能因此而受到重大影響。我們亦預期廣東省政府為提升珠三角地區工業於過渡時期可體驗到其對出口貨運量的影響。

為減輕全球金融危機的影響，中國政府已出台人民幣4.0萬億元的刺激組合拉動內需，其中包括投入大量資金至基建項目。除此，中央政府亦就為達成GDP增長「保八」的目標，推出多項新措施，包括落實汽車產業為未來發展十大振興產業之一、燃油「費改稅」改革、成品油價下調及小排量汽車購置稅下調等。預期刺激組合、政策及措施均可長期有利國內的基建增長。

轉回我們大多數收費收路所處的珠三角地區，廣東省公路主管部門於二〇〇九年初宣稱，二〇〇九年是廣東交通「加快建設年」，全年計劃完成公路建設預計投資人民幣485.0億元，並將加快另外19項在建工程的速度。隨着珠三角一體化建設的深入推進，廣州作為政治、交通、文化、經濟中心的地位將日益鞏固。

本集團不單將繼續專注於珠三角地區發展，亦會密切注視國內多個經濟發展較成熟地區(包括環渤海經濟圈及長江三角洲地區)的高速公路及橋樑項目，物色收購機會。

我們的二〇〇八年業績顯示，我們增加投資至高速公路而非一、二級公路的公司策略顯然已有所回報。我們將繼續推行此公司策略。由於我們的資本負債比率低且手頭現金充裕，故我們有信心本集團已作好準備，於充滿機遇的環境下實現我們優化收費公路組合的公司目標，其中包括減低一、二級公路在我們組合中的比重。本集團力求擴充其本身的鞏固基礎，將收購更多優質資產讓未來保持穩定增長。二〇〇九年將會是本集團擴充業務的一年。

致謝

在過去的一年裏，各位執行董事、獨立董事、高級管理人員及全體員工繼續發揚團隊合作精神，以務實、勤奮、堅定和追求卓越的工作態度，既克服了金融海嘯帶來的困難，更把握好了公司發展的機遇，創下本集團歷年最優業績，本人謹代表董事會深表謝意。本人亦代表本集團感謝所有股東、銀行及工商界人士和業務夥伴多年來的鼎力支持。本集團將會繼續努力拓展業務、科學管理，務求延續公司業績的持續穩定增長，努力保持股東收益的不斷提高。

董事長

張招興

香港，二〇〇九年三月十八日

綜合損益表

截至二〇〇八年十二月三十一日止年度

		二〇〇八年	二〇〇七年 (重列)
	附註	千港元	千港元
收入	2	1,014,486	870,778
其他收入	3	4,704	53,143
其他收益，淨額	4	34,770	39,204
收費公路及橋樑改造服務之建造成本		(3,818)	(52,245)
無形經營權攤銷		(163,771)	(235,299)
收費公路及橋樑營運開支	5	(185,436)	(136,067)
一般及行政開支	5	(82,968)	(78,836)
營業稅		(36,853)	(32,907)
商譽減值虧損		(540)	(3,671)
營運盈利		580,574	424,100
財務成本，淨額	6	(26,205)	(34,289)
給予聯營公司貸款之利息收入		5,962	20,369
應佔聯營公司盈利減虧損		295,717	247,597
應佔合營公司盈利減虧損		(19,816)	(12,182)
除所得稅開支前盈利		836,232	645,595
所得稅開支	7	(88,030)	(83,889)
年度盈利		748,202	561,706
應佔：			
– 本公司權益持有人		607,533	491,915
– 少數股東權益		140,669	69,791
		748,202	561,706
年內本公司權益持有人應佔 盈利之每股盈利			
– 基本及攤薄	8	36.3港仙	37.6港仙
股息	9	267,706	225,877

綜合資產負債表

於二〇〇八年十二月三十一日

	附註	二〇〇八年 千港元	二〇〇七年 (重列) 千港元
資產			
非流動資產			
無形經營權		7,048,250	6,795,284
租賃土地		665	683
物業、廠房及設備		37,629	34,854
投資物業		8,800	9,550
合營公司投資		269,151	227,873
聯營公司投資		2,090,232	1,688,892
遞延所得稅資產		—	127
可供出售財務資產		147,735	114,285
其他非流動資產		—	17,375
商譽		125,994	119,186
		<u>9,728,456</u>	<u>9,008,109</u>
流動資產			
應收賬款及其他應收款項、按金及預付款項	10	42,499	19,187
現金及現金等價物		2,378,898	2,293,016
		<u>2,421,397</u>	<u>2,312,203</u>
總資產		<u><u>12,149,853</u></u>	<u><u>11,320,312</u></u>
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		8,232,394	7,524,873
		<u>8,399,710</u>	<u>7,692,189</u>
少數股東權益		<u>1,652,667</u>	<u>1,488,728</u>
總權益		<u><u>10,052,377</u></u>	<u><u>9,180,917</u></u>

		二〇〇八年	二〇〇七年
			(重列)
	附註	千港元	千港元
負債			
非流動負債			
借款		978,873	1,002,655
遞延所得稅負債		816,513	716,905
		<u>1,795,386</u>	<u>1,719,560</u>
流動負債			
應付附屬公司一名少數股東款項		11,340	2,873
應付控股公司款項		3,066	3,269
應付及其他應付賬款及應計費用	11	141,108	141,524
流動所得稅負債		10,506	6,974
借款		136,070	265,195
		<u>302,090</u>	<u>419,835</u>
總負債		<u>2,097,476</u>	<u>2,139,395</u>
權益與負債總額		<u>12,149,853</u>	<u>11,320,312</u>
流動資產淨額		<u>2,119,307</u>	<u>1,892,368</u>
總資產減流動負債		<u>11,847,763</u>	<u>10,900,477</u>

附註：

1 編製基準

本集團的綜合財務報表已根據由香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則（「香港財務報告準則」）編製。綜合財務報表乃採用歷史成本法編製，並就可供出售財務資產及投資物業（按公平值列賬）的重估作出調整。

編製符合香港財務報告準則的財務報表需要運用若干重要的會計估計，亦同時需要管理層在應用本集團的會計政策過程中作出判斷。

下列詮釋必須於截至二〇〇八年十二月三十一日止財政年度強制採納：

香港會計準則第39號及香港財務報告準則第7號	財務資產的重新分類（修訂）
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號外，採納此等對準則及詮釋的修訂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、其聯營公司及合營公司收費公路和橋樑的會計政策出現追溯變動。採用香港（國際財務報告詮釋委員會）－詮釋第12號前，若干該等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、其聯營公司及合營公司已取得經營收費權（牌照）的程度上，此等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、其聯營公司及合營公司的無形經營權的折舊方法，並計入關聯的遞延稅項負債，包括二〇〇七年三月所頒佈中國企業所得稅法（「新企業所得稅法」）變動的影響（附註7(b)）。

作為收費公路之建築商，本集團、其聯營公司及合營公司對於提供的收費公路建造或改造服務，需根據香港會計準則第11號「建造合同」確認相應收入及成本。

採納香港(國際財務報告詮釋委員會)－詮釋第12號導致下列調整：

綜合資產負債表	於二〇〇八年	於二〇〇七年
	十二月三十一日	十二月三十一日
	千港元	千港元
無形經營權增加	3,025,970	2,807,912
有形基礎建設減少	(2,918,864)	(2,807,912)
商譽增加	4,502	—
聯營公司投資減少	(66,629)	(66,629)
遞延所得稅項負債增加	(61,364)	(36,159)
少數股東權益(增加)／減少	(16,014)	13,722
保留盈利減少	32,399	89,066
	<u> </u>	<u> </u>
	二〇〇八年	二〇〇七年
	千港元	千港元
綜合損益表		
改造服務的建造收入增加	3,818	52,245
改造服務的建造成本增加	(3,818)	(52,245)
無形經營權的攤銷減少	107,106	—
商譽減值減少	4,502	—
應佔聯營公司盈利減虧損減少	—	(66,629)
所得稅開支增加	(25,205)	(36,159)
少數股東權益(增加)／減少	(29,736)	13,722
每股基本及攤薄盈利增加／(減少)(每股港仙)	3.39	(6.81)
	<u> </u>	<u> </u>

本集團若干收費公路及橋樑之前曾記錄為無形經營權，並於相關經營期間按直線法攤銷。由於二〇〇七年或以前並無就該等收費公路及橋樑進行獨立交通量預測，於二〇〇七年十二月三十一日其累計攤銷開支於採納香港(國際財務報告詮釋委員會)－詮釋第12號時按單位使用量基準方法下並無重列。

下列新準則、對準則及詮釋的修訂已頒佈但尚未生效，及並未被本集團提早採納：

		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(修訂)	改善香港財務報告準則	二〇〇九年一月一日
香港財務報告準則第2號(修訂)	以股份為基本付款	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
香港(國際財務報告詮釋委員會) — 詮釋第15號	房地產建築協議	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16號	對沖於海外業務的投資淨額	二〇〇八年十月一日
香港(國際財務報告詮釋委員會) — 詮釋第17號	分派非現金資產予持有人	二〇〇九年七月一日
香港(國際財務報告詮釋委員會) — 詮釋第18號	轉讓客戶的資產	二〇〇九年七月一日

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。

2 收入

本集團主要從事於中國大陸經營及管理收費公路及橋樑。所確認之收入如下：

	二〇〇八年 千港元	二〇〇七年 千港元
路費收入	<u>1,014,486</u>	<u>870,778</u>

由於本集團之收入及對營運盈利之貢獻主要來自本集團在中國大陸之收費項目，因此並無按業務及地區劃分呈列任何分析。

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

3 其他收入

	二〇〇八年 千港元	二〇〇七年 千港元
收費公路及橋樑改造服務之建造收入	3,818	52,245
廣告收入	507	507
投資物業之租金收入	379	391
	<u>4,704</u>	<u>53,143</u>

4 其他收益，淨額

	二〇〇八年 千港元	二〇〇七年 千港元
投資物業之公平值(虧損)／收益	(750)	900
淨匯兌收益	33,857	36,731
其他	1,663	1,573
	<u>34,770</u>	<u>39,204</u>

5 按性質劃分之開支

計入收費公路及橋樑營運開支，以及一般及行政開支之開支分析如下：

	二〇〇八年 千港元	二〇〇七年 千港元
預付經營租賃付款之攤銷	18	17
核數師酬金	1,753	1,530
物業、廠房及設備折舊	5,561	3,873
出售物業、廠房及設備之虧損	196	—
有關投資物業之支出	4	3
收費公路及橋樑之養護開支	92,913	61,159
員工成本	110,099	89,112
收費公路及橋樑之其他營運開支	37,334	34,738
雜費	20,526	24,471
	<u>268,404</u>	<u>214,903</u>

6 財務成本，淨額

	二〇〇八年 千港元	二〇〇七年 千港元
利息開支：		
— 銀行借款	62,713	60,138
— 來自附屬公司少數股東之貸款	25,560	16,627
來自附屬公司少數股東貸款之公平值調整	(11,094)	(14,615)
財務成本	77,179	62,150
銀行利息收入	(50,974)	(27,861)
財務成本淨額	<u>26,205</u>	<u>34,289</u>

7 所得稅開支

- (a) 由於本集團在年內並無任何應繳納香港利得稅之收入，故並無就香港利得稅在財務報表內作出撥備（二〇〇七年：無）。
- (b) 本集團根據中國大陸外商投資企業所得稅法（「中國稅法」），對本集團在中國大陸之附屬公司、聯營公司和合營公司所獲得之盈利作出中國企業所得稅撥備。

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（「新中國企業稅法」），據此所有內資和外資企業標準所得稅率由二〇〇八年一月一日起均為25%。本集團之主要所得稅率將自二〇〇八年一月一日起開始之五年內逐漸提升至25%之標準稅率。本集團截至二〇〇八年十二月三十一日止年度之適用主要所得稅率為18%（二〇〇七年：18%，包括15%國稅及3%地稅）。

自二〇〇八年一月一日後，於賺取之外資企業盈利中進行之股息分派須按5%或10%之稅率繳納企業預扣所得稅。本集團截至二〇〇八年十二月三十一日止年度之適用預扣稅率為10%。

(c) 綜合損益表內已扣除之所得稅項金額指：

	二〇〇八年	二〇〇七年 (重列)
	千港元	千港元
中國企業所得稅		
即期所得稅		
— 本年度	39,131	36,846
— 過往年度少提撥備	4,834	—
遞延所得稅		
— 本年度	44,065	10,884
— 稅率變動之影響(附註7(b))	—	36,159
	<u>88,030</u>	<u>83,889</u>

8 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年內已發行普通股之加權平均數計算。

	二〇〇八年	二〇〇七年 (重列)
	千港元	千港元
本公司權益持有人應佔盈利	<u>607,533</u>	<u>491,915</u>
已發行普通股之加權平均數(千股)	<u>1,673,162</u>	<u>1,307,970</u>
每股基本及攤薄盈利(港仙)	<u>36.3</u>	<u>37.6</u>

9 股息

	本公司	
	二〇〇八年	二〇〇七年
	千港元	千港元
已付中期股息每股0.08港元(二〇〇七年:0.0575港元)	133,853	96,207
擬派末期股息每股0.08港元(二〇〇七年:0.0775港元)	133,853	129,670
	<u>267,706</u>	<u>225,877</u>

於二〇〇九年三月十八日舉行之會議上，董事建議派付末期股息每股0.08港元。此股息須於二〇〇九年六月二日之股東週年大會上由股東批准。該等財務報表並無反映該應付股息。

10 應收賬款及其他應收款、按金及預付款項

於二〇〇八年十二月三十一日，為數12,304,000港元（二〇〇七年：7,822,000港元）之應收賬款賬齡不足30日（二〇〇七年：30日）。

11 應付及其他應付賬款及應計費用

於二〇〇八年十二月三十一日，為數84,800,000港元（二〇〇七年：62,800,000港元）之應付賬款賬齡不足30日（二〇〇七年：30日）。

12 結算日後事項

- (a) 於二〇〇八年十二月十日，本集團已就收購蒼梧桂海蒼郁高速公路有限公司的90%權益與獨立第三方訂立股權轉讓協議，蒼梧桂海蒼郁高速公路有限公司的主要資產為蒼郁高速公路的收費公路經營權。根據上述協議，收購的代價及額外註冊注資分別為人民幣128,100,000元（約145,200,000港元）及人民幣19,400,000元（約22,000,000港元），其中人民幣62,700,000元及人民幣3,900,000元已分別於二〇〇九年一月十九日支付。同日，收購已獲廣西省政府批准，而交易已經完成。
- (b) 隨着長(沙)株(洲)(湘)潭一體化的不斷推進以及於合併地區建議推行年度交通通行證系統，本集團已於二〇〇九年一月與湘潭市政府訂立協議，出售湘江二橋的經營權，總現金代價為人民幣271,000,000元。代價乃經參考本集團自二〇〇九年一月一日至特許權營運期完結時（即二〇二一年十一月三十日）的預期收入及回報磋商達成，並將自二〇〇九年五月三十日起分26期每半年支付，而最後一期的付款日期為二〇二一年十一月三十日。分期付款/應收款項的折現值經獨立估值師估值後為人民幣1.696億元（約等於1.924億港元）。於二〇〇八年十二月三十一日，湘江二橋的賬面值約為1.22億港元。
- (c) 廣從公路第一段（一級公路）的太和收費站已於二〇〇九年一月應廣州市政府要求關閉遷移，而條件為有關遷移所產生的虧損（如有）將由政府補償。現時，本公司正與有關政府當局磋商遷移太和收費站的其他可能選擇，包括但不限於回購。

管理層討論及分析

業務回顧

收費公路及橋樑項目收費摘要

截至二〇〇八年十二月三十一日止年度

	日均收費車流量		日均路費收入		每輛加權平均路費	
	(架次/天)	變動 (元人民幣/天) %	變動 %	(元人民幣)	變動 %	
高速公路及橋樑						
北二環高速公路 ^(a)	79,315	15.8	1,346,732	7.4	17.0	-7.2
北環高速公路 ^(b)	161,739	-1.4	1,585,906	-12.1	9.8	-10.8
虎門大橋 ^(b)	62,822	1.5	2,712,812	-1.9	43.2	-3.4
汕頭海灣大橋 ^(b)	11,720	3.3	445,090	1.3	38.0	-2.0
西二環高速公路 ^(b)	9,433	59.5	301,455	70.3	32.0	6.8
西臨高速公路 ^(a)	38,994	4.4	517,983	5.7	13.3	1.3
一、二級公路及橋樑						
廣深公路 ^(a)	13,754	-29.3	90,962	-26.3	6.6	4.3
廣汕公路 ^(a)	17,552	-22.4	165,708	-21.8	9.4	0.8
廣從公路第一段 ^(a)	9,948	-16.5	118,465	-14.5	11.9	2.4
廣從公路第二段和 355省道 ^(a)	15,922	-15.2	117,485	-13.7	7.4	1.8
廣花公路 ^(a)	10,960	2.7	92,412	0.3	8.4	-2.3
清連公路 ^(b)	11,067	-24.4	180,612	-26.2	16.3	-2.4
湘江二橋 ^(a)	6,465	14.2	70,390	14.3	10.9	0.1

(a) 附屬公司(合併入財務報表)

(b) 聯營公司/合營公司(權益法入財務報表)

經營環境及表現綜述

中國大陸於二〇〇八年上半年相繼有年初於南方地區的冰雪災害及五月的四川特大地震等自然災害發生；二〇〇八年第四季度面對宏觀經濟環境突變，始於美國爆發的金融信貸危機，引致環球經濟出現前所未有的大規模急速下滑，演變成席

捲全球的金融海嘯。儘管面對重重的挑戰，本集團二〇〇八年的路費收入和本公司權益持有人應佔盈利，仍分別較二〇〇七年重列數字增長16.5%至10.0億港元及23.5%至6.075億港元。

管理層瞭解到近年高速公路的經營表現較一、二級公路優勝，因為一、二級公路收費車流量持續受燃油價格大幅波動和高速公路網絡化效應影響，而繼續呈自然下跌，有見及此本集團已及時調整經營策略為專注加大投資高速公路及橋樑的比重，及傾向不再投資新一、二級公路並逐步縮減其所佔百分比。自二〇〇七年四月起至二〇〇八年一月，本集團先後增加收購了北二環高速公路20.0%權益及虎門大橋2.78%權益，從而鞏固了本集團的收益來源，為本集團長期穩步增長奠下穩健的根基。於二〇〇八年十二月十日，本集團簽訂股權轉讓協議收購蒼梧桂海蒼郁高速公路有限公司（「蒼郁高速公路有限公司」）90.0%權益（詳情載於同日的公告）。蒼郁高速公路有限公司的主要資產為廣西梧州市蒼梧縣至廣東郁南縣的蒼郁高速公路（「蒼郁高速公路」）的經營權。收購應付代價約為1.452億港元。蒼郁高速公路連接雲梧高速公路（向東通往珠三角）、桂梧高速公路（向北通往賀州、桂林地區）、岑梧高速公路（向南經岑溪通往南寧地區），是實施國家西部大開發的重要路段。根據廣西、廣東兩省的交通發展規劃，上述三個方向的高速公路近年將陸續全線開通（其中岑梧高速已於二〇〇八年一月通車）。基於每公里成本比較便宜（按上述收購價及項目公司銀行負債水平推算的每公里造價不超過約人民幣24,000,000元，遠低於鄰近地區目前同類標準高速公路之目前造價每公里約人民幣70,000,000至人民幣80,000,000元的水平），及作為上述幾條高速公路的交匯連接線，本集團預計收購完成後，將會有利於增加高速公路項目在本集團資產中的比重，有助本集團進一步於公路行業拓展市場分額，及相信長遠將會為本集團的盈利帶來貢獻。

高速公路及橋樑表現分析

廣東省以內

北二環高速公路

二〇〇八年日均收費車流量為79,315架次及日均路費收入為人民幣1,346,732元，分別較二〇〇七年增長15.8%和7.4%。

於二〇〇八年三月至六月因人和大橋封路維修，致使大部份原行駛G106國道的車輛，改行北二環高速公路的北村至蚌湖段，抵銷了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，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的不利影響。及受惠於西二環高速公路全線通車，使穿梭粵東和粵西地區的車輛更多行駛北二環高速公路，帶動北二環高速公路的車流量不斷自然增加。加上，廣州市東二環高速公路於二〇〇八年十二月中旬通車後，預期將促使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，預期北二環高速公路車流將持續增長。

北環高速公路

二〇〇八年日均收費車流量為161,739架次及日均路費收入為人民幣1,585,906元，分別較二〇〇七年下降1.4%和12.1%。

下降的主要原因包括廣深高速公路(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。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，對合法裝載運輸鮮活農產品的車輛免收通行費，導致免費車輛較二〇〇七年增多。由二〇〇八年九月十八日至二〇〇九年初，北環高速公路附近的佛開高速公路陳山立交橋至水口立交橋進行全封閉維修，只有廣州至開平方向可

單向通行，導致車輛減少流入北環高速公路。

其次，車型比例於二〇〇八年發生變化，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52.5%，相反二至五類型車輛比例有所下降。另外，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。

虎門大橋

二〇〇八年日均收費車流量為62,822架次，較二〇〇七年增長1.5%；二〇〇八年日均路費收入為人民幣2,712,812元，比二〇〇七年下降1.9%。

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%。

虎門大橋於二〇〇八年總的收費車流量增長較二〇〇七年放緩。主要是受到國內宏觀經濟政策及珠三角產業結構調整影響，出現部份工廠企業外遷或關閉，使運輸市場呈收縮態勢，導致行駛虎門大橋的五類車輛流量較二〇〇七年減少13.3%，故二〇〇八年日均路費收入較二〇〇七年略為下跌。現在虎門大橋隸屬的珠三角地區正商討研究與粵東地區合併聯網收費，若然落實，預期將有助提升服務水平及提高路網通行能力。

汕頭海灣大橋

二〇〇八年日均收費車流量為11,720架次及日均路費收入為人民幣445,090元，分別較二〇〇七年增長3.3%和1.3%。

二〇〇八年汕頭市地區生產總值較二〇〇七年增長10.5%，汕頭市經濟持續穩定增長，使區內車流保持穩定自然增長。但由於二〇〇八年內，汕頭海灣大橋被納入為「綠色通道」的執行範圍，以及二〇〇八年的收費車型比例中，收費較低的一類小型客車行駛比例逐漸上升，約達總收費車流量的56.3%，而二至三類輕、中型車輛比例相對下降，但五類重型貨車行駛比例則有上升，造成汕頭海灣大橋二〇〇八年日均收費車流量和日均路費收入較二〇〇七年輕微增長。

西二環高速公路

二〇〇八年日均收費車流量為9,433架次及日均路費收入為人民幣301,455元，分別較二〇〇七年增長59.5%和70.3%。

二〇〇七年十二月西二環高速公路南段通車，粵西地區的車輛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，加強了西二環高速公路的通行能力。隨着西二環高速公路踏入通車的第二年，普遍已被駕駛者熟悉和採用，加上廣州市東二環高速公路於二〇〇八年十二月開通，以及佛山一環延長線亦連通西二環高速公路；上述多項利好因素使西二環高速公路日均路費收入於二〇〇八年錄得理想的增長。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

二〇〇八年日均收費車流量為38,994架次及日均路費收入為人民幣517,983元，分別較二〇〇七年增長4.4%和5.7%。

西臨高速公路的日均收費車流量和日均路費收入多年來均保持有雙位數增長，但二〇〇八年的增速卻稍為放緩。主要原因是二〇〇八年國內發生罕見的雪災和四川省的大地震，因此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於二〇〇八年上半年急劇下降；又於二〇〇八年第四季爆發的金融海嘯席捲全球，令環球經濟急轉直下，影響國內經貿活動。原本入冬以後，在氣候及通行條件十分利於運輸市場的情況下，日均收費車流量應該回暖上升，但二〇〇八年十二月份日均收費車流量卻與二〇〇七年同期持平，而路費收入甚至出現比二〇〇七年同期下跌。故西臨高速公路於二〇〇八年的表現亦難免受上述因素影響而增長放緩。

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分析

廣東省以內

廣深公路、廣汕公路、廣從公路第一段、廣從公路第二段和355省道、廣花公路

廣深公路二〇〇八年日均收費車流量13,754架次及日均路費收入人民幣90,962元，分別較二〇〇七年下降29.3%和26.3%。廣汕公路二〇〇八年日均收費車流量17,552架次及日均路費收入人民幣165,708元，分別比二〇〇七年下降22.4%和21.8%。廣從公路第一段二〇〇八年日均收費車流量9,948架次及日均路費收入人民幣118,465元，分別較二〇〇七年下降16.5%和14.5%。廣從公路第二段和355省

道二〇〇八年日均收費車流量15,922架次及日均路費收入人民幣117,485元，分別較二〇〇七年下降15.2%和13.7%。廣花公路二〇〇八年日均收費車流量10,960架次及日均路費收入人民幣92,412元，分別比二〇〇七年增長2.7%和0.3%。

上述五條一、二級公路都位處廣州市地區，除廣花公路的表現較為穩定之外，其他公路的收費車流量持續自然下降，主要因素包括：高速公路路網建設完善，路網網絡化效應日趨顯現；加上燃油價格持續上漲，高速公路的節油優勢得到充分體現，造成分流情況日益加深。同時綠色通道政策延期至二〇〇八年年底，對路費收入均帶來負面影響。廣花公路仍保持增長，由於二〇〇八年三月至六月因106國道人和大橋封路維修，使部份車輛分流至廣花公路。

清連公路

二〇〇八年日均收費車流量為11,067架次及日均路費收入為人民幣180,612元，分別較二〇〇七年下降24.4%和26.2%。

清連二級公路部份路段於二〇〇八年上半年進行短期路面維修及加固工程，導致車流量明顯下降。清連一級公路於二〇〇八年首三季度因進行高速公路改建工程而全線封閉，但踏入二〇〇八年第四季，隨着清連一級公路高速化改造工程的逐步完工，原分流至其他路線的車輛開始逐漸回流。清連公路二〇〇八年全年的整體車流量雖然較二〇〇七年下降，但跌幅已明顯收窄。

二〇〇八年十二月二十六日清連一級公路高速化改造的路面工程已完成，但由於配套工程預計將會於二〇〇九年上半年完成，因此預期清連一級公路將於二〇〇九年下半年才會按高速公路標準收費。

廣東省以外

湘江二橋

二〇〇八年日均收費車流量為6,465架次及日均路費收入為人民幣70,390元，分別比二〇〇七年增長14.2%和14.3%。

隨着長(沙)株(洲)(湘)潭一體化的不斷推進，區內的經濟環境持續良好，使湘江二橋的車流量保持自然增長。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，提高了路費收入實徵率。

財務回顧

營運業績數據

	二〇〇八年	二〇〇七年	變動
	千港元	重列 千港元	%
本公司權益持有人應佔盈利	607,533	491,915	23.5
收入	1,014,486	870,778	16.5
營運盈利	580,574	424,100	36.9
財務成本，淨額	26,205	34,289	-23.6
聯營公司淨貢獻	301,679	267,966	12.6
合營公司淨虧損	-19,816	-12,182	-62.7
所得稅	88,030	83,889	4.9
利息保障倍數	15倍	16倍	
股息	267,706	225,877	

營運業績分析

本公司權益持有人應佔盈利

本集團二〇〇八年呈報其本公司權益持有人應佔盈利約為607,500,000港元，較二〇〇七年重列比較數字增長23.5%。二〇〇七年的比較數字被重列是為反映採納香港(國際財務報告詮釋委員會)－詮釋第12號：服務特許權安排及計入關聯的遞延稅項負債，包括二〇〇七年三月十六日所通過的新中國企業所得稅法變動的影響，從而令本集團的附屬公司及聯營公司的遞延稅須作調整。盈利的增長主要由北二環高速公路(增長104.1%)、湘江二橋(增長52.6%)、虎門大橋(增長19.4%)、西臨高速公路(增長18.2%)、廣從公路第一段及第二段(增長15.2%和32.5%)帶來的貢獻。

收入

本集團於二〇〇八年呈報收入為10.0億港元，較二〇〇七年增長16.5%。收入的增長源自北二環高速公路(增長41.9%)全年收入542,100,000港元於二〇〇八年已合併納入本集團所致(以便比較：假設自二〇〇七年一月一日北二環高速公路已合併入本集團，收入增長為10.9%)；湘江二橋(增長18.1%)、西臨高速公路(增長9.1%)、及廣花公路(增長3.6%)。

收入構成及比例

	截至二〇〇八年 十二月三十一日的 收入 (千港元)	佔總收入 比例 %	變動 %
附屬公司			
廣深公路	36,617	3.6	-23.9
廣汕公路	66,706	6.6	-19.2
廣從公路第一段	47,688	4.7	-11.7
廣從公路第二段和355省道	47,294	4.6	-10.8
廣花公路	37,201	3.7	3.6
北二環高速公路 ⁽¹⁾	542,129	53.4	41.9
西臨高速公路	208,515	20.6	9.1
湘江二橋	28,336	2.8	18.1
	<hr/>	<hr/>	
合計	1,014,486	100.0	16.5
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	
聯營公司及合營公司(集團應佔額)			
虎門大橋	303,438	52.9	12.5
北環高速公路	155,676	27.1	-9.2
清連公路	18,579	3.2	-21.0
汕頭海灣大橋	53,752	9.4	4.6
西二環高速公路	42,472	7.4	69.8
	<hr/>	<hr/>	
合計	573,917	100.0	6.1
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	

- (1) 北二環高速公路的變動比例為二〇〇八年全年收入與二〇〇七年九個月的收入(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)的比較。作為比較用途，假設北二環高速公路自二〇〇七年一月一日已合併入本集團，其收入增長按逐年基礎相比為10.9%。

營運盈利

當本集團收費項目於二〇〇八的整體收費車流量均受到自然災害及不利的普遍經濟因素於不同程度影響的時候，每間項目公司的內部管理團隊已努力採取各種各樣有效的營運和養護成本控制方法，去緩和來自這些不利影響的負面衝擊；以及在會計賬目作出了無形經營權攤銷的調整，結果，截至二〇〇八年十二月三十一日的營運盈利較二〇〇七年增長36.9%至580,600,000港元。北二環高速公路全年的營運盈利343,600,000港元於二〇〇八年已合併入本集團，較二〇〇七年九個月（由收購日起二〇〇七年四月至十二月）的營運盈利增長66.1%（假設北二環高速公路自二〇〇七年一月一日已合併入本集團，營運盈利增長率為19.8%）。其他附屬公司方面，湘江二橋增長64.4%、廣從公路第二段增長56.3%、廣花公路增長48.8%、西臨高速公路增長19.2%和廣從公路第一段增長18.1%。而來自國內附屬公司的二〇〇八年營運盈利總共記載整體增長35.7%至595,900,000港元，總部淨開支輕微增加1.5%至15,300,000港元。

財務成本，淨額

二〇〇八年財務成本總額為77,200,000港元，減去利息收入51,000,000港元後的淨額為26,200,000港元，較二〇〇七年低23.6%。財務成本總額於二〇〇八年較二〇〇七年高出24.2%，是由於北二環高速公路全年的財務成本為數約62,700,000港元於二〇〇八年合併入本集團，相比於二〇〇七年被合併入本集團只有九個月的財務成本50,100,000港元，增幅25.1%；然而隨着二〇〇八年人民幣貸款利率向下調整和持續償還銀行貸款本金，此影響已被縮小。並且銀行利息收入較二〇〇七年增長83.0%，因利息收入是賺取自二〇〇七年八月公開發售所籌集的資金。

應佔聯營公司盈利減虧損和利息收入

於二〇〇八年來自本集團之聯營公司整體淨貢獻較二〇〇七年重列比較數字呈增長12.6%至301,700,000港元。來自虎門大橋貢獻較二〇〇七年重列數168,400,000港元增長19.4%至201,100,000港元。二〇〇七年度的追溯調整(主要於遞延所得稅)使虎門大橋於二〇〇八年的負增長反轉。由於整個珠三角地區經濟增長放緩，令路費收入於二〇〇八年下半年明顯放緩。二〇〇八年為虎門大橋公司第一個交稅年度，整體新增加稅項支出(應佔部份)約7,100,000港元。清連公路的正常收費營運受到一級公路升級改造為高速公路的改建工程影響，而繼續錄得負業績。北環高速公路的路費收入於二〇〇八年受到一連串負面因素影響，如：其鄰近的收費公路進行維修養護；「綠色通道」的實行範圍擴大，因而引致免費車輛增多；及受到其附近的東南西環高速公路終止收費影響，使北環高速公路於二〇〇八年經歷首次下降15.6%。汕頭海灣大橋輕微增長1.9%，主要是因所得稅率於二〇〇八年(第二個繳稅年度)上升至18.0%，相比二〇〇七年為7.5%；其次是受「綠色通道」政策影響，引致路費收入增長輕微。

應佔合營公司盈利減虧損

截至二〇〇八年十二月三十一日止年度，本集團應佔合營公司盈利減虧損主要為西二環高速公路公司的19,800,000港元。而截至二〇〇七年十二月三十一日止年度，應佔合營公司盈利減虧損12,200,000港元則屬於應佔西二環高速公路公司虧損33,800,000港元和應佔北二環高速公路公司盈利21,600,000港元互相抵銷而產生。純屬會計分類事項，截至二〇〇八年十二月三十一日止年度，作為一間附屬公司的北二環高速公路公司的全年業績已合併入本集團；反之在二〇〇七年，由二〇〇七年一月一日起至收購日(即二〇〇七年第一季度)應佔北二環高速公路公司業績分類為應佔合營公司盈利。西二環高速公路公司於二〇〇六年十二月後期開始營運。踏入營運的第二個整年，西二環高速公路公司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。

所得稅支出

所得稅支出總額(代表即期所得稅和遞延所得稅)於二〇〇八年為88,000,000港元，較二〇〇七年重列比較數字增加4.9%。在新中國企業所得稅法實施後，國內合作公司於二〇〇八年起所產生的盈利在分派給非中國居民身份的股東時，需代扣除所得稅；就此本集團於二〇〇八年遞延所得稅包括計提二〇〇八年度股息預扣所得稅29,900,000港元。另一方面，基於在新中國企業所得稅法下採用的新標準稅率及採納香港(國際財務報告詮釋委員會)-詮釋第12號(均對計算本集團的遞延稅關連)之兩項影響，二〇〇七年比較數字被重列上升36,200,000港元至47,000,000港元。從即期所得稅方面看，然而本集團的附屬公司，除了有兩間附屬公司的所得稅率從15.0%調升至18.0%之外，截至於二〇〇八年及二〇〇七年十二月三十一日止兩個年度的所得稅率均為18.0%的同時，於二〇〇八年卻有4,800,000港元作為少提撥備的調整。

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，截至二〇〇八年十二月三十一日止年度的利息保障倍數為15倍(二〇〇七年：16倍)。

末期股息

董事局建議派發末期股息每股0.08港元(二〇〇七年：0.0775港元)予於二〇〇九年六月二日名列本公司股東名冊的股東。待股東於二〇〇九年六月二日舉行的股東週年大會上批准後，末期股息將於二〇〇九年六月十二日派付。連同中期股息每股0.08港元(二〇〇七年：0.0575港元)計算，截至二〇〇八年十二月三十一日止年度的股息總額為每股0.16港元(二〇〇七年：每股0.135港元)，派息率相當於44.1%(二〇〇七年(重列)：45.9%)。

主要財務狀況數據

	於十二月三十一日		變動 %
	二〇〇八年	二〇〇七年 (重列)	
	千港元	千港元	
非流動資產	9,728,456	9,008,109	8.0
非流動負債	1,795,386	1,719,560	4.4
現金及現金等價物	2,378,898	2,293,016	3.7
總借款	1,114,943	1,267,850	-12.1
銀行借款	759,723	934,430	-18.7
流動比率	8.0倍	5.5倍	45.5
本公司權益持有人 應佔股本及儲備	8,399,710	7,692,189	9.2

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。於二〇〇八年十二月三十一日，本集團的非流動資產為97.0億港元，比二〇〇七年十二月三十一日的重列比較數字增加8.0%。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

於二〇〇八年十二月三十一日，本集團的非流動負債為18.0億港元，高於二〇〇七年底重列結餘數字4.4%。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978,900,000港元(二〇〇七年：1,002,700,000港元)，其中包括長期銀行借款約623,700,000港元(二〇〇七年：669,200,000港元)和附屬公司之少數股東貸款355,200,000港元(二〇〇七年：333,400,000港元)，全部均以人民幣列值。遞延所得稅負債(以人民幣列值)於二〇〇八年十二月三十一日約為

816,500,000港元(二〇〇七年(重列)：716,900,000港元)，主要來自加速攤銷約162,700,000港元(二〇〇七年(重列)：130,400,000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610,300,000港元(二〇〇七年：586,500,000港元)及來自附屬公司、聯營公司和合營公司的未分派盈利29,900,000港元(二〇〇七年：無)及遞延稅產生自可供出售財務資產公平值累計增加13,600,000港元(二〇〇七年：無)。遞延所得稅負債較二〇〇七年底重列數字上升13.9%，主要是因為人民幣升值及計提未分派盈利的遞延稅(從二〇〇八年一月一日起才開始需要計算)及可供出售財務資產。

現金流量

本集團的現金及現金等價物於二〇〇八年十二月三十一日約為24.0億港元，較二〇〇七年十二月三十一日的水平高於3.7%。

截至二〇〇八年及二〇〇七年十二月三十一日止年度，現金及現金等價物變動分析概述如下：

	二〇〇八年 千港元	二〇〇七年 千港元
經營業務產生的現金淨額	581,157	540,694
投資業務產生／(所用)的現金淨額	21,630	-158,196
財務活動(所用)／產生的現金淨額	-534,886	1,565,066
現金及現金等價物的增加	67,901	1,947,564
一月一日的現金及現金等價物	2,293,016	339,714
外幣匯率變動的影響	17,981	5,738
十二月三十一日的現金及現金等價物	2,378,898	2,293,016

截至二〇〇八年十二月三十一日止年度，經營業務產生的現金淨額約為581,200,000港元(二〇〇七年：540,700,000港元)，是經減去利息支出約73,600,000港元(二〇〇七年：60,400,000港元)和中國企業所得稅約40,900,000港元(二〇〇七年：39,500,000港元)後所得數。

截至二〇〇八年十二月三十一日止年度，投資業務產生的現金淨額約為21,600,000港元(二〇〇七年：現金所用淨額158,200,000港元)。於支出方面，包括約253,100,000港元(二〇〇七年：607,200,000港元)屬於資本性支出。於流入方面，

包括有聯營公司的投資回報約223,800,000港元(二〇〇七年：405,300,000港元)；銀行利息收入約51,000,000港元(二〇〇七年：27,900,000港元)；以及於二〇〇八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：約15,500,000港元)。

財務活動截至二〇〇八年十二月三十一日止年度所用的現金淨額約為534,900,000港元(二〇〇七年：現金淨流入15.7億港元)。於二〇〇八年並無新融資安排(二〇〇七年：約415,500,000港元由新銀行貸款和約22億港元來自公開發售)。財務活動的現金流出，主要是償還銀行貸款約225,500,000港元(二〇〇七年：676,000,000港元)；投資回報給予附屬公司之少數股東約為45,900,000港元(二〇〇七年：176,600,000港元)及股息支付為263,500,000港元(二〇〇七年：174,300,000港元)。

流動比率

於二〇〇八年十二月三十一日的流動比率(流動資產除流動負債)為8.0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。於二〇〇八年十二月三十一日，包括在本集團流動負債內的長期銀行借款即期部份(壹年內到期)約為136,100,000港元(二〇〇七年：265,200,000港元)。管理層認為於二〇〇八年十二月三十一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

截至二〇〇八年十二月三十一日止年度，完成虎門大橋公司額外2.78%權益的一項重要收購；有關的資本性支出在二〇〇八年上半年支付，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)。於二〇〇八年下半年支付一間合營公司的權益股本之部份注資約47,600,000港元。二〇〇八年內無形經營權及固定資產的資本性支出約11,100,000港元(二〇〇七年：57,000,000港元)。除之前所述，二〇〇八年並無重大資本性支出。

資本架構

	二〇〇八年	二〇〇七年 重列
	千港元	千港元
銀行借款	759,723	934,430
少數股東貸款	355,220	333,420
總借款	<u>1,114,943</u>	<u>1,267,850</u>
本公司權益持有人應佔股本及儲備	<u>8,399,710</u>	<u>7,692,189</u>
總資本	<u><u>9,514,653</u></u>	<u><u>8,960,039</u></u>
總資本借貸比率(總借款／總資本)	11.7%	14.2%

本集團於二〇〇八年十二月三十一日的銀行借款約為759,700,000港元，是貸自中國大陸及以北二環高速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17.9%的總銀行借款，即約136,100,000港元是壹年內償還及約82.1%或約623,600,000港元是長期。於二〇〇八年十二月三十一日之銀行借款的實際利率為年利率6.72%。

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146,300,000港元是按中國人民銀行於二〇〇八年制定的人民幣長期貸款年利率5.94%計息之外，其餘均為免息貸款並按公平值列賬。

於二〇〇八年十二月三十一日，本公司權益持有人應佔股本及儲備為84億港元，相當於本集團總資本的88.3%。於二〇〇七年十二月三十一日(重列)，本公司權

益持有人應佔股本及儲備為77.0億港元，相當於本集團總資本的85.8%。於二〇〇八年十二月三十一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重列數據高於9.2%，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為小心謹慎，維持流動資金充裕及低資本負債比率。於二〇〇八年十二月三十一日，本集團的現金及現金等價物達23.8億港元且其資本負債比率(總借款／總資本)維持於11.7%。

本集團大部分現金及現金等價物主要來自上一次二〇〇七年八月以公開發售方式籌得的21.9億港元所得款項。本集團的主要業務位於中國大陸，且大多數收入均以人民幣列賬。香港的現金流出主要為股東的現金股息付款及香港總辦事處行政開支。本集團將利用香港及中國提供的不同水平資金，作為其融資策略。

有鑑於現時人民幣升值的走勢，管理層認為本集團的即期銀行借款以人民幣列賬且並無涉及投機衍生工具或結構性產品交易，亦無貸款抵押證券或賬外負債，故其承受的外匯風險相對較低。然而，管理層將不時密切審閱及監察其以港元及美元列賬的外匯風險，而該等以港元及美元列賬的現金及現金等價物於二〇〇八年十二月三十一日達19.6億港元。本集團將於適當時採納恰當的對沖策略(例如外匯掉期)對沖其外匯風險。

本集團有關利率風險管理的政策為不時監察及審閱利率波動，並就現有貸款以較低成本再融資或於有利的訂價良機涌現時訂立新的銀行融資。

資本承擔及或然負債

於二〇〇八年十二月三十一日，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63,000,000元(約相等於71,400,000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。

於二〇〇八年十二月十日，本集團訂立股權轉讓協議收購蒼郁高速公路有限公司的90%權益，總代價為人民幣128,100,000元（約相等於145,200,000港元）加上註冊資本增資人民幣19,400,000元（約相等於22,000,000港元）。於二〇〇八年十二月三十一日，作為關於這項收購的總共財務承擔是人民幣147,500,000元（約相等於167,200,000港元）。

除上文所述的財務承擔外，本集團於二〇〇八年十二月三十一日並無其他重大資本承擔。

於二〇〇八年十二月三十一日，並無重大或然負債。

僱員

於二〇〇八年十二月三十一日，本集團約有1,285名僱員，其中約1,096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。

結算日後事項

隨着長(沙)株(洲)(湘)潭一體化的不斷推進以及於合併地區建議推行年度交通通行證系統，本集團已於二〇〇九年一月與湘潭市政府訂立協議，出售湘江二橋的經營權，總現金代價為人民幣271,000,000元。代價乃經參考本集團自二〇〇九年一月一日至特許權營運期完結時（即二〇二一年十一月三十日）的預期收入及回報磋商達成，並將自二〇〇九年五月三十日起分26期每半年支付，而最後一期的付款日期為二〇二一年十一月三十日。分期付款/應收款項的折現值經獨立估值師估值後為人民幣1.696億元（約等於1.924億港元）。於二〇〇八年十二月三十一日，湘江二橋的賬面值約為1.22億港元。出售符合本集團優化其收費公路組合於投資組合的公司策略。

於二〇〇八年十二月十日，本集團與獨立第三者訂立股權轉讓協議（詳情載於同日的公告）收購蒼郁高速公路有限公司90.0%權益，其主要資產為蒼郁高速公路的經營權。於二〇〇九年一月十九日，本集團已支付71,200,000港元（約相等於

62,700,000元人民幣)及4,400,000港元(約相等於人民幣3,900,000元)，分別是收購代價145,200,000港元(約相等於人民幣128,100,000元)之首期款項及增加註冊資本投入所需22,000,000港元(約相等於人民幣19,400,000元)的部份款項。股權轉讓協議立約方已確認於二〇〇九年一月十九日為股權交割日。

廣從公路第一段(一級公路)的太和收費站已於二〇〇九年一月應廣州市政府要求關閉遷移，而條件為有關遷移所產生的虧損(如有)將由政府補償。現時，本公司正與有關政府當局磋商遷移太和收費站及其他可能選擇，包括但不限於回購。

企業管治

本公司於截至二〇〇八年十二月三十一日止年度整段期間一直遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則附錄十四所載的企業管治常規守則的守則條文(「守則條文」)，除對下述有所偏離：

守則條文第A.4.1條

守則條文第A.4.1條訂明非執行董事應以特定任期委任，並須接受重新選舉。

本公司非執行董事並無指定任期。然而，本公司所有非執行董事須根據本公司的細則在本公司股東週年大會上輪席告退。本公司所有非執行董事於過去三年均已輪席告退並獲重選連任。

年度業績審閱

年度業績已經由本公司審核委員會審閱。

有關本集團於二〇〇八年十二月三十一日止年度初步業績公佈所載綜合資產負債表、綜合損益表及其有關附註的數字已獲本集團核數師羅兵咸永道會計師事務所

與本集團本年度綜合財務報表草稿所載數字核對後同意。羅兵咸永道會計師事務所就此進行的工作並不構成根據香港會計師公會頒佈的香港審計準則、香港審閱聘用準則或香港核證聘用準則而所作的核證聘用，同時羅兵咸永道會計師事務所不會對初步業績公佈作出任何保證。

購買、出售或贖回本公司股份

年內，本公司並無贖回其任何股份。本公司或其任何附屬公司年內概無購買或出售本公司任何股份。

暫停辦理過戶登記手續

本公司將由二〇〇九年五月二十六日(星期二)至二〇〇九年六月二日(星期二)(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，必須於二〇〇九年五月二十五日(星期一)下午四時三十分前，交回香港皇后大道東28號金鐘匯中心26樓本公司的香港股份過戶登記分處卓佳雅柏勤有限公司，辦理過戶登記手續。

承董事會命
越秀交通有限公司
董事長
張招興

香港，二〇〇九年三月十八日

於本公佈刊發日期，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