

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文件的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本文件全部或任何部分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。



Hopewell Highway Infrastructure Limited

合和公路基建有限公司*

(於開曼群島註冊成立之有限公司)

(股份代號：737)

截至二零零九年十二月三十一日止六個月之 中期業績

摘要

- 公司擁有人應佔溢利為港幣 5.04 億元，或每股港幣 17.01 仙
- 中期股息每股港幣 17 仙
- 所有收費高速公路的綜合日均路費收入增長 3% 至人民幣 980 萬元，綜合日均車流量上升 8% 至 37.5 萬架次
- 廣深高速公路及西綫 I 期錄得歷來最高單日車流量
- 西綫 II 期現計劃於二零一零年六月底前建成通車
- 西綫 III 期的建築工程已於二零零九年十二月二十八日動工，計劃於二零一三年年底前建成通車
- 於二零零九年十二月三十一日，合和公路基建(並未包括共同控制個體)的手頭淨現金約港幣 26.99 億元

集團業績

合和公路基建有限公司（「公司」）董事會（「董事會」）欣然宣佈截至二零零九年十二月三十一日止六個月公司及其附屬公司（「集團」）未經審核之中期業績。

截至二零零九年十二月三十一日止六個月按經營板塊分類之集團表現公佈如下：

	截至十二月三十一日止六個月			
	二零零八年		二零零九年	
	營業額 港幣百萬元	業績 港幣百萬元	營業額 港幣百萬元	業績 港幣百萬元
廣州—深圳高速公路	889	510	909	515
珠江三角洲西岸幹道第I期	42	12	46	18
路費收入淨額/收費高速公路淨溢利	931	522	955	533
公司業績：				
其他收入(包括銀行存款利息收入)		110		7
一般及行政費用		(23)		(17)
財務成本		(14)		(9)
所得稅開支		(0)		(0)
		73		(19)
匯兌虧損淨額		(7)		(1)
本期溢利		588		513
非控股權益		(9)		(9)
公司擁有人應佔溢利		579		504

截至二零零九年十二月三十一日止六個月，集團按比例分佔兩項收費高速公路項目之綜合路費收入淨額由去年同期港幣9.31億元增加3%至港幣9.55億元。隨著金融海嘯的衝擊逐漸減退，中華人民共和國（「中國」）強勁的汽車銷售與經濟復甦帶動著客貨運輸需求增長。集團按比例分佔綜合路費收入淨額中，廣州—深圳高速公路（「廣深高速公路」）及珠江三角洲西岸幹道第I期（「西綫I期」）分別佔95%（或港幣9.09億元）及5%（或港幣4,600萬元）。

綜合收費高速公路淨溢利（不包括匯兌差額）由港幣5.22億元上升2%至港幣5.33億元，主要由於集團按比例分佔兩項高速公路項目之綜合路費收入淨額增加港幣2,400萬元。

回顧期內，公司擁有人應佔溢利由港幣5.79億元減少13%至港幣5.04億元，主要由於綜合收費高速公路淨溢利增加被因為利率下降及銀行結餘降低令集團之銀行存款收益減少所抵銷。

簡明綜合全面收益表

截至二零零九年十二月三十一日止六個月，綜合收費高速公路營運費用與一般及行政費用由去年同期港幣1.26億元增加21%至港幣1.52億元。主要由於期內進行若干工程，例如改善道路安全設備、提升收費站、加強收費系統及路面維修。

綜合折舊及攤銷費用由港幣1.5億元上升7%至港幣1.6億元，與廣深高速公路及西綫I期的綜合日均車流量上升8%至37.5萬架次的情況一致。

由於集團（不包括合營企業）於截至二零零八年及二零零九年十二月三十一日六個月止之兩個期間內並無企業債務，綜合財務成本主要來自集團按比例分佔之合營企業之財務成本。截至二零零九年十二月三十一日止六個月，綜合財務成本由港幣9,500萬元減少61%至港幣3,700萬元，主要由於合營企業的美元銀行貸款利率下調所致。

股息

董事會宣佈派發截至二零一零年六月三十日止財政年度之中期股息每股普通股港幣17仙（二零零九年六月三十日：港幣17仙）。中期股息將於二零一零年二月二十六日或前後派發予於二零一零年二月二十五日營業時間結束時已登記之股東。

暫停辦理股份過戶登記

公司將於二零一零年二月十九日（星期五）至二零一零年二月二十五日（星期四），包括首尾兩天在內，暫停辦理公司股份過戶登記手續。為確保獲派發之中期股息，所有股份過戶文件連同有關股票，最遲須於二零一零年二月十八日（星期四）下午四時三十分前送達公司在香港之股份登記處—香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716號舖。

業務回顧

隨著金融海嘯的衝擊逐漸減退，環球金融市場及經濟漸趨穩定。從近期的經濟數據反映，中國政府所採取的一系列刺激經濟措施正取得成效，二零零九年國內生產總值增長達8.7%，大部份行業逐步走出經濟困境，國內汽車製造業及銷售業在國家政策重點扶持下取得驕人成績，進出口貿易跌幅經已收窄，進口及出口已分別在二零零九年十一月及十二月回復增長，從而帶動國內客貨運輸需求增加，令集團的廣深高速公路及西綫I期因而受惠。廣深高速公路及西綫I期一類小車的車流及路費收入迅速回復，表現出強勁增長並錄得歷史高位水平。

國內的汽車製造業及銷售業受惠於國家多項政策扶持，當中包括降低汽車購置稅、補貼汽車以舊換新、鼓勵“汽車下鄉”、以燃油稅取代徵收養路費及取消二級公路收費等，該等措施刺激汽車的產銷量強勁增長，二零零九年全年的數字均超逾1,360萬輛，並創出歷史新高，取代美國成為全球本地汽車銷售量最高之國家。汽車市場的持續蓬勃發展，帶來了更多的道路使用者，有利於高速公路行業的發展。

截至二零零九年十二月三十一日止的六個月，廣深高速公路及西綫I期的綜合日均車流量上升8%至37.5萬架次，綜合日均路費收入增長3%至人民幣980萬元，綜合路費總收入為人民幣18.04億元。

按現時工程進度，珠江三角洲西岸幹道第II期(「西綫II期」)工程預計可於二零一零年六月底前建成通車。西綫II期在通車後，將有助擴大集團之路費收入基礎。珠江三角洲西岸幹道第III期(「西綫III期」)的項目核准已於二零零九年十二月取得國家發展和改革委員會批覆同意，並於十二月二十八日舉行了開工儀式，預計於二零一三年底前可建成通車。當西綫III期完工後，珠江三角洲西岸幹道將成為珠江三角洲(「珠三角」)地區西岸連接廣州、佛山、中山、珠海至澳門高速公路網中的主幹道，沿線與多條主要高速公路直接相連，包括廣州環城高速公路、廣明高速公路、廣州二環高速公路、江中高速公路、中山小欖快速幹線及西部沿海高速公路，更與連接珠海橫琴國家級新開發區(繼上海浦東區及天津濱海新區後第三個國家級新開發區)及港珠澳大橋的高速公路相連，構成全面覆蓋珠三角西岸各地，及可便捷到達澳門和香港的策略性高速公路網。

港珠澳大橋項目已於二零零九年十二月十五日正式動工興建，預計可於二零一五年建成通車。屆時往返港珠澳大橋的車輛，可通過珠江三角洲西岸幹道到達珠三角西岸各市。

珠江三角洲西岸幹道及高速公路網連接港珠澳大橋、橫琴、珠海及澳門



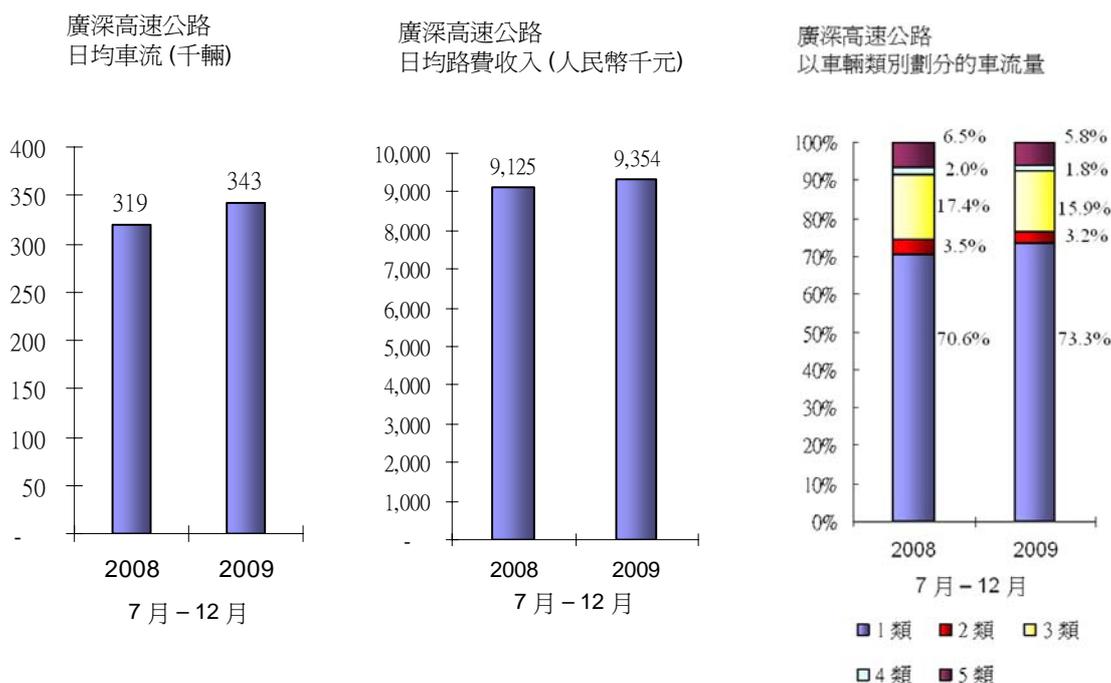
面對經營成本上漲的壓力，集團不斷採取有效措施作出成本控制及提升合營企業的營運效率。目前，正推行的措施包括提升人員生產力、加強節能、控制行政業務開支增長等。與此同時，集團亦選用國內銀行提供的較低息的金融產品，對合營企業的貸款進行再融資，以降低財務成本。

廣深高速公路的企業所得稅優惠已於二零零九年底屆滿，二零一零年的適用稅率將從二零零九年的10%調升至22%，並於二零一一年調升為24%；而西綫I期的企業所得稅優惠亦將於二零一零年底屆滿，二零一零年的適用稅率將從二零一零年的11%調升至24%。由二零一二年起直至合營企業合約營運期屆滿止，廣深高速公路及西綫I期的企業所得稅適用稅率均為25%。西綫II期於二零一零年開通後至二零一二年年底止將免繳企業所得稅，二零一三年至二零一五年年底止的適用稅率為12.5%，二零一六年起至合營企業合約營運期屆滿止，適用稅率為25%。

廣州—深圳高速公路

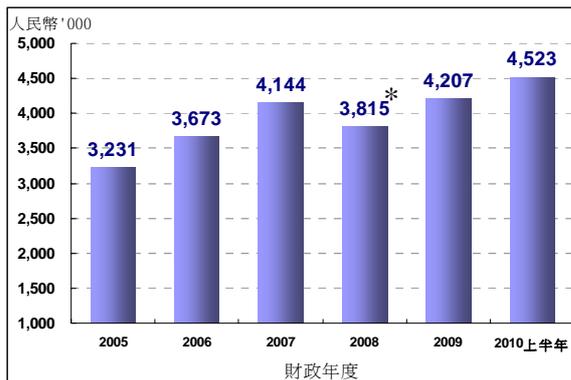
廣深高速公路是全國最繁忙的高速公路之一，至今亦是唯一一條可連接廣州、東莞、深圳及香港四個主要城市的高速公路。於回顧期內，廣深高速公路日均路費收入增長3%至人民幣935萬元，回升至接近二零零六年的水平；六個月的路費總收入為人民幣17.21億元，日均車流同比增長8%至34.3萬架次。二零零九年第四季度的日均車流量同比增長11%至34.6萬架次，更較其他季度為佳。

於二零零九年九月三十日，廣深高速公路錄得單日車流量48.6萬架次的歷史高位，根據當日9:00至21:00高峰時段所收集的車流量數據，以及每車道每小時2,000車輛的通行能力指標顯示，廣深高速公路的整體使用率為55%，其中只有虎門大橋及常虎高速公路間以及深圳機場和機荷高速公路間共15公里(約佔全線12%長度)的兩個路段，曾有少於4小時出現使用率超過80%的情況。本集團深信廣深高速公路遠遠未達到其通行能力，未來仍有增長空間。

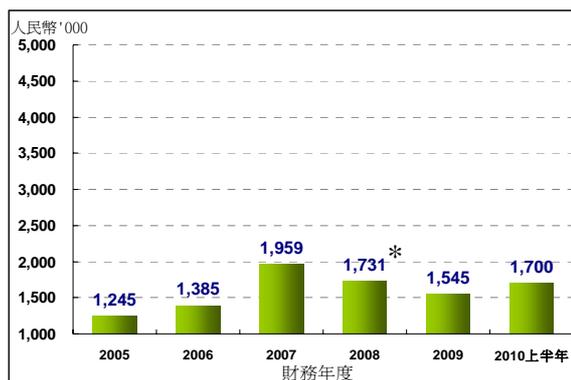


受惠於國家政策對汽車製造業及銷售業的刺激措施，乘用車（按國內定義：乘用車包括轎車、運動型車、多用途車、交叉型乘用車）銷售量大幅增長，一類小車的車流及路費收入迅速回復，出現強勁增長並達到歷史高位水平，佔廣深高速公路總車流量的73.3%。然而由於一類小車的比重較高，於回顧期內的平均每車每公里的路費收入從上年同期的每車每公里人民幣0.97元下跌3%至每車每公里人民幣0.94元。與此同時，隨著廣東省進出口貿易的逐步改善，四類及五類商用車（主要為貨車）的車流及路費收入亦已從年初低位持續反彈至接近二零零八年的水平。

一類車 一日均路費收入 (2005-2010 上半年財政年度)



四及五類車 一日均路費收入 (2005-2010 上半年財政年度)



* 廣深高速公路部份路段於二零零七年十月至二零零八年七月期間封閉進行分段維修

與廣深高速公路連接的廣州北環高速公路，其廣清立交至岑村立交路段曾於二零零九年七月十八日起至十一月九日全面封閉進行維修工程，期間對廣深高速公路的車流量及路費收入產生輕微影響，現時該路段已重新開通，廣深高速公路的車流量亦回復正常水平。

近期，通過對廣深高速公路車流量數據分析，晚上至早上非繁忙時段的車流量有逐漸增加的趨勢，反映車流有逐步擴展至不同時段的可能。這將有助提高廣深高速公路的總體通行能力。

據報導，香港與國內有關部門現正商議在二零一零年增設短期跨境汽車配額，供在香港註冊的私家車申請以深圳灣口岸出入境的一次性過境牌照，集團相信廣深高速公路可因而受惠。

廣深高速公路擴建至雙向共十車道的可行性研究仍在完善過程中，待完成後，合營公司將按國家有關規定辦理報批手續。同時，合營公司正積極考慮對於車流量相對較繁忙的路段，其中包括連接東莞常虎高速公路及虎門大橋之間的路段，提前進行擴建工程，以緩解個別的擁擠情況，保持行車暢通。

另外，據傳媒報導，廣深沿江高速公路(「沿江高速公路」)的廣州及東莞共59公里路段以及深圳30公里路段的工程，分別計劃於二零一零年年底及二零一二年完成。集團將繼續關注有關進展。此外，普遍通誤解以為使用沿江高速公路往來香港與廣州的行程較使用廣深高速公路為短，但事實上，報導中全長89公里的沿江高速公路只是香港與廣州間行程的中間一段，如包括香港端及廣州端的連接路段，即深港西部通道以及接駁香港高速公路網和廣州環城高速公路的連接路段，使用沿江高速公路往來香港與廣州的總行程是與使用廣深高速公路的行程相近。

沿江高速公路與廣深高速公路的行程相近

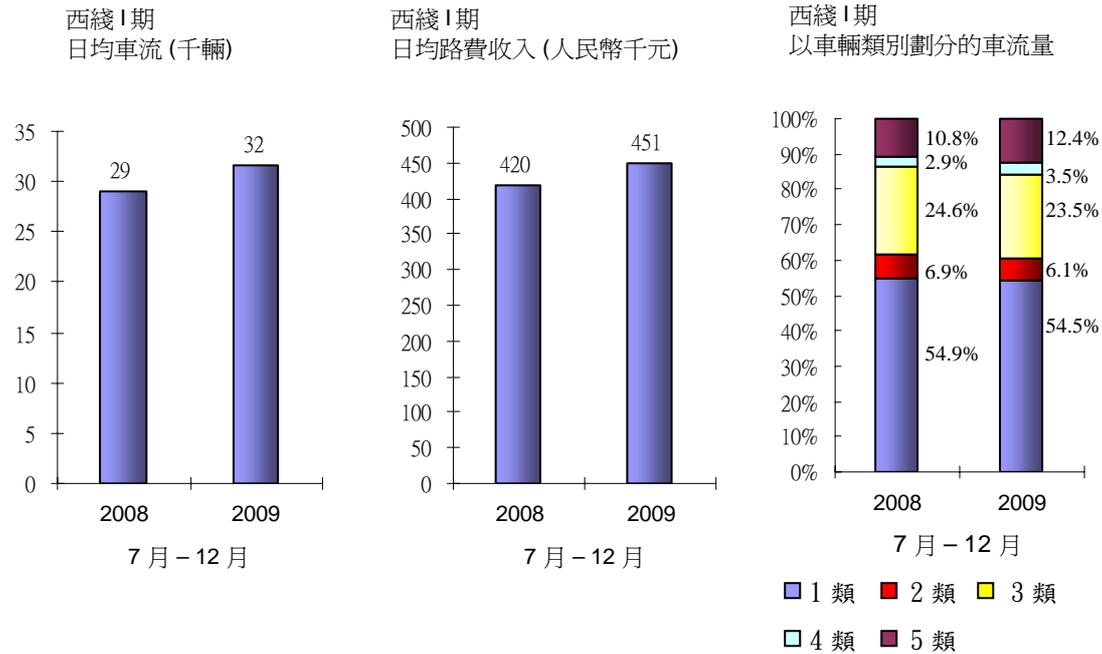


珠江三角洲西岸幹道第I期

珠江三角洲西岸幹道分西綫I、II、III期共三期建設，其中西綫I期已於二零零四年四月建成通車。西綫I期是一條全長14.7公里，雙向共六車道的封閉式高速公路，北連廣州東南西環高速公路(「東南西環高速公路」)，南接順德的105國道及碧桂公路，是現時唯一一條連接廣州至順德的高速公路。西綫I期在二零零四年七月至二零零五年六月其首個營運年度，已錄得利潤及正現金流，而且多年來保持良好效益，車流和路費收入均不斷增長。

二零零九年七月十八日至十一月九日期間，廣州北環高速公路的廣清立交至岑村立交路段全面封閉進行維修工程，部份車輛須繞行東南西環高速公路，造成西綫I期與東南西環高速公路的連接路段交通堵塞。廣州北環高速公路已完成維修，西綫I期進出東南西環高速公路路段的交通亦已回復順暢。此外，鄰近佛山三山貨櫃碼頭的一座地方橋樑—三山西大橋，亦於二零零九年八月中至二零一零年三月底全面封閉進行維修工程，按交警規定，大部份貨車被分流至西綫I期，增加了西綫I期的車流。

於回顧期內，西綫I期日均車流量較去年同期上升9%至3.2萬架次，日均路費收入增長7%至人民幣45.1萬元，單日車流量和路費收入也錄得了歷史高位，增長主要是受到佛山強勁的經濟增長以及地方路橋的臨時性封閉維修的影響所帶動。回顧期內六個月的路費總收入為人民幣8,300萬元。



據報章報導，為對東南西環高速公路的丫髻沙特大橋進行維修，自二零一零年一月九日起，該高速公路中的一部份路段將對15噸以上的重型貨車（主要為載貨的五類貨車）實施為期一年的禁行，預計該措施會對西綫I期帶來輕微影響。

位於西綫I期周邊的亞洲最大規模的高速鐵路車站—廣州南站於二零一零年一月投入使用，西綫II期將於二零一零年六月底前建成通車，加上佛山於二零零九年是珠三角地區中國內生產總值增長最高的三個城市之一，其經濟持續保持強勁增長等利好因素推動下，預期西綫I期的車流及收入將會持續增長。

珠江三角洲西岸幹道第II期

西綫II期全長46公里，為雙向共六車道的封閉式高速公路，北連順德的西綫I期，向南伸延至中山沙溪，與105國道、建設中的小欖快速幹線及新岐江公路連接。建成後，西綫I期及西綫II期將會是唯一一條直接連接廣州與中山中心城區的高速公路。按現時工程進度，西綫II期將如期於二零一零年六月底前建成通車。

國內建材價格自二零零八年中開始回落，國內銀行亦自二零零八年九月起調低貸款息率，加上集團對工程成本控制採取了有效措施，預期西綫II期的最終建設成本將會低於預算的人民幣72億元。

參考廣深高速公路及西綫I期開通後首個完整年度的路費收入，集團對西綫II期開通後首個完整年度的經營目標為達至現金流平衡。經初步測算，若西綫II期開通後首個完整年度的路費收入折合每公里人民幣650萬元，將可達至現金流平衡；若折合超過每公里人民幣950萬元，將可產生利潤。於回顧期內，西綫I期的路費收入折合約為每公里人民幣1,120萬元。

珠江三角洲西岸幹道第III期

西綫III期是一條全長38公里，雙向共六車道的封閉式高速公路，北端在中山與西綫II期連接，向南伸延連接珠海的高速公路網直達珠海、橫琴(國家級新開發區)以至澳門。

西綫III期的項目核准已於二零零九年十二月獲得國家發展和改革委員會批覆同意，西綫III期目前的計劃總投資額約為人民幣56億元，因屬中外合營的收費公路項目，項目的資本金仍維持佔項目總投資額的35%。西綫III期已於二零零九年十二月二十八日舉行了開工典禮，預計可於二零一三年年底前建成通車。

集團將全力加快西綫II期及西綫III期的建設，使其早日建成。當珠江三角洲西岸幹道全線建成後，將成為珠三角西岸連接廣州、佛山、中山、珠海、橫琴至澳門的區域性高速公路網中的主幹道。珠江三角洲西岸幹道沿線與多條主要高速公路直接相連接，包括廣州環城高速公路、廣明高速公路、廣州二環高速公路、江中高速公路、西部沿海高速公路，更與連接橫琴及港珠澳大橋的高速公路相連，構成全面覆蓋及貫通珠三角西岸各地，及可便捷到達澳門和香港的策略性高速公路網。

繼二零零八年十二月國家發展和改革委員會公佈了珠三角地區(二零零八年至二零二零年)改革發展規劃綱要以整合、優化及加快珠三角西岸地區的經濟發展後，二零零九年八月十四日國務院批覆了橫琴總體發展規劃，將毗鄰澳門的橫琴定位為國家級新開發區並設立中央金融商務區，橫琴的建設及發展將會加快，加上港珠澳大橋項目已於二零零九年十二月十五日正式動工興建，並預計將於二零一五年建成通車，屆時車輛將可通過珠江三角洲西岸幹道往返港珠澳大橋、橫琴及澳門。集團相信珠江三角洲西岸幹道將會在粵、港、澳三地的經濟及交通融合中受惠。

財務回顧

資金流動性及財務資源

於二零零九年十二月三十一日，集團概無未償還企業債務（二零零九年六月三十日：無）。集團之負債結餘全為其按比例分佔中國合營企業之項目貸款。集團之債務總額對比資產總額比率及資產負債比率（債務淨額對比公司擁有人應佔權益）分別為38%（二零零九年六月三十日：37%）及34%（二零零九年六月三十日：30%）。集團之資產負債結構載列如下：

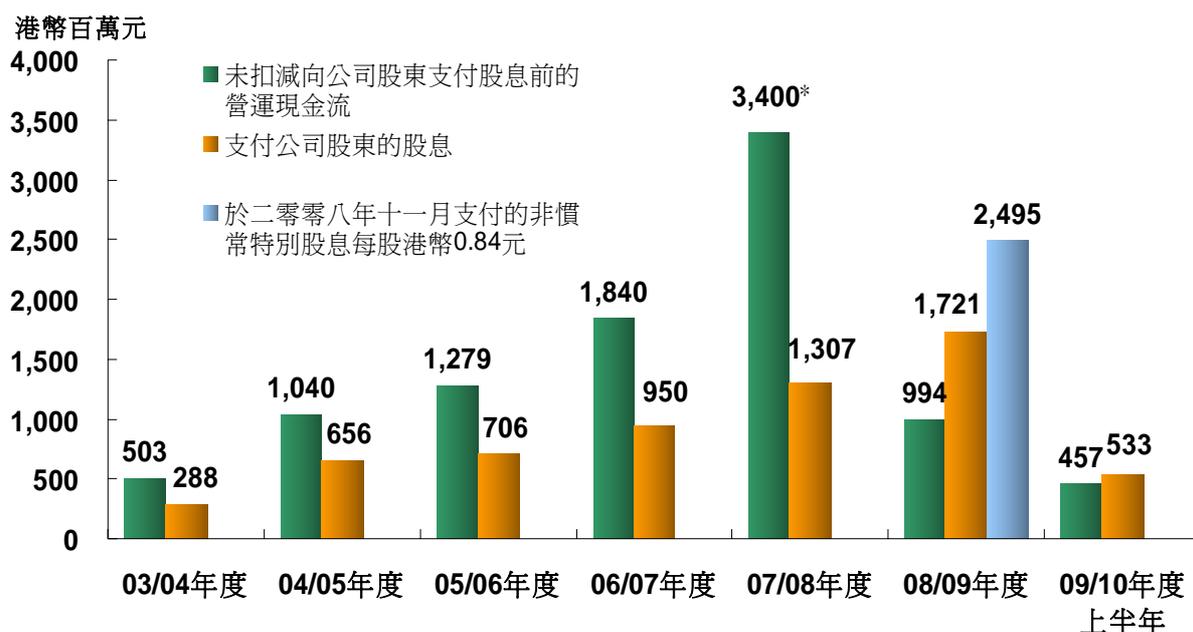
	二零零九年 六月三十日 港幣百萬元	二零零九年 十二月三十一日 港幣百萬元
債務總額		
– 公司及附屬公司	0	0
– 合營企業 (附註)	5,379	5,710
債務淨額	2,482	2,848
資產總額	14,588	14,924
公司擁有人應佔權益	8,341	8,321
債務總額佔資產總額比率	37%	38%
資產負債比率	30%	34%

附註：債務淨額為債務總額扣除銀行結餘及現金，連同已抵押銀行結餘及存款。

截至二零零九年十二月三十一日之現金結餘為港幣 26.99 億元及其中 60% 將用於西綫 II 期及西綫 III 期資本投入。在未有新項目承擔時，餘下的現金結餘將維持直至二零一三年西綫 III 期完工。

此外，集團仍擁有於二零零五年十月取得之港幣 36 億元五年期無抵押銀團循環及定期貸款融資。集團主要現金流入源自從合營企業收取之股息，而主要現金流出為向公司股東支付之股息。截至二零零九年十二月三十一日止六個月，未扣減向公司股東支付股息前的經營業務現金流入淨額（不包括集團按比例分佔合營企業的現金流入）約港幣 4.57 億元（截至二零零九年六月三十日止年度：港幣 9.94 億元）。鑑於強勁財務狀況，董事會訂定公司目標派息率為 100%。於二零零三年八月公司首次公開招股日後，公司於該期間積累現金結餘（經營現金流入扣減公司已支付的股息及於首次公開招股所籌集之款項）約港幣 8.57 億元。基於目前的經營業務現金流量，此目標派息率應可以維持。

營運現金流與股息款項對比



* 包括出售集團全部東南西環高速公路之權益的現金流入約港幣16億元

於二零零九年十二月三十一日，集團之銀行結餘及現金港幣26.99億元（二零零九年六月三十日：港幣27.75億元）及集團按比例分佔合營企業之銀行結餘及現金港幣1.63億元（二零零九年六月三十日：港幣1.22億元）。集團之銀行結餘與現金連同已承諾但未提取之銀行融資額度合共港幣62.99億元（二零零九年六月三十日：港幣63.75億元）。此外，已收及應收廣深高速公路合營企業之穩定現金股息（集團分別於截至二零零九年十二月三十一日止六個月、二零零九年六月三十日止年度、二零零八年六月三十日止年度及二零零七年六月三十日止年度，收取現金股息港幣4.75億元、港幣10.65億元、港幣6.14億元及港幣10.48億元），集團擁有充足的財務資源應付其經常營運、現有及潛在的投資活動。

於二零零九年十二月三十一日，集團之銀行結餘及現金港幣26.99億元（二零零九年六月三十日：港幣27.75億元），其中99.99%（二零零九年六月三十日：69%）以港幣為單位及0.01%（二零零九年六月三十日：31%）以美元為單位。

集團按比例分佔合營企業之項目貸款足以由合營企業之各自現金流償還。截至二零零九年十二月三十一日止六個月，廣深高速公路合營企業及西綫合營企業之盈利對利息倍數（除利息、稅項、折舊及攤銷前對比財務成本比率）分別為45.8倍（截至二零零九年六月三十日年度：16.8倍）及4.1倍（截至二零零九年六月三十日年度：9.9倍）。

於二零零九年十二月三十一日，集團按比例分佔合營企業之銀行及其他貸款約港幣55.65億元（二零零九年六月三十日：港幣52.38億元），概況載列如下：

- (a) 99.9%（二零零九年六月三十日：99.9%）為銀行貸款及0.1%（二零零九年六月三十日：0.1%）為其他貸款；及
- (b) 49%（二零零九年六月三十日：53%）以美元為單位，45%（二零零九年六月三十日：40%）以人民幣為單位及6%（二零零九年六月三十日：7%）以港幣為單位。

集團流動資產淨額由二零零九年六月三十日約港幣21.82億元減少5%至二零零九年十二月三十一日約港幣20.74億元。

貸款還款期情況

集團按比例分佔合營企業於二零零九年十二月三十一日對比二零零九年六月三十日之銀行及其他貸款還款期概況，載列如下：

	二零零九年六月三十日		二零零九年十二月三十一日	
	港幣百萬元	%	港幣百萬元	%
一年內償還	344	6%	459	8%
一年至五年內償還	1,350	26%	1,365	25%
五年後償還	3,544	68%	3,741	67%
	5,238	100%	5,565	100%

除上述債務以外，公司及其附屬公司於二零零九年六月三十日及十二月三十一日並無任何未償還企業債務。合營企業之銀行貸款均來自於中國的銀行及按浮動利率計息。在未有新項目承擔時及西綫II期、西綫III期完工後，集團於二零一三年按比例分佔合營企業之銀行貸款將不超逾港幣76億元。

於二零零九年六及八月份，西綫合營企業成功自一間中國的銀行獲取較低利率之長期循環貸款，為西綫I期的項目貸款進行再融資。該再融資可幫助減省財務成本，並且該新銀行貸款的現金管理更為靈活及有效，更快捷地應對利率的變動。此外，西綫合營企業繼續以六個月期商業票據融資支付西綫II期建造成本，以減省財務成本。

利率及外匯風險

集團密切監控其利率及外匯風險，金融工具的使用受到嚴格控制。現時，集團及合營企業均無任何金融衍生工具，用於對沖利率或外匯匯率風險。

庫務政策

集團繼續於財務及資金管理上採納審慎及保守的庫務政策。集團定期審閱其流動資金及財務資源，從而降低融資成本，並提高財務資產的回報。集團一貫將所有現金作港幣短期存款。集團並無投資於任何金融衍生工具或累計股票期權。

資本承擔

於二零零九年十二月三十一日，集團已同意於二零一零年六月三十日之前向西綫合營企業額外注資約人民幣402,500,000元（二零零九年六月三十日：人民幣402,500,000元），以發展西綫II期，惟須先獲有關部門審批。

於二零零九年十二月三十一日，集團已同意向西綫合營企業注資約人民幣980,000,000元（二零零九年六月三十日：人民幣980,000,000元），以發展西綫III期，惟須先獲有關部門審批。按現時計劃，集團將為西綫III期於二零一零年、二零一一年及二零一二年分別按比例20%，50%及30%注資。

於二零零九年十二月三十一日，集團按比例分佔48%之廣深高速公路合營企業及50%之西綫合營企業已簽約但未計提之物業及設備購置、及建設西綫II期未償付承擔。集團應佔該等資本承擔金額約港幣525,000,000元（二零零九年十二月三十一日：港幣520,766,000元）。

資產抵押

於二零零九年十二月三十一日，集團合營企業之部份資產已抵押予銀行，以獲取授予合營企業銀行貸款融資。集團按比例分佔該等資產的賬面值分析如下：

	二零零九年 六月三十日 港幣百萬元	二零零九年 十二月三十一日 港幣百萬元
經營權無形資產	6,597	6,403
物業及設備	665	559
銀行結餘及存款	119	162
存貨	2	2
其他應收款項、按金及預付款項	73	40
	7,456	7,166

於二零零九年六月三十日，廣深高速公路合營企業之收費高速公路及西綫合營企業有關西綫I期之26%收費高速公路及土地使用權（共同歸類為經營權無形資產）連同廣深高速公路合營企業之路費徵收權及26%之西綫I期路費徵收權已抵押予銀行，以獲取授予各合營企業之銀行貸款融資。於二零零九年十二月三十一日，廣深高速公路合營企業之收費高速公路（歸類為經營權無形資產）及西綫合營企業有關西綫I期之部份銀行結餘及存款，連同廣深高速公路合營企業之路費徵收權及42.2%之西綫I期路費徵收權已抵押予銀行，以獲取授予各合營企業之銀行貸款融資。

或然負債

於二零零九年十二月三十一日，集團並無重大或然負債。

重大收購或出售

截至二零零九年十二月三十一日止六個月內，公司概無對其附屬公司及聯營公司作出重大收購或出售。

其他資料

中期業績之審閱

集團截至二零零九年十二月三十一日止六個月之未經審核中期業績已由公司之審計委員會及核數師德勤·關黃陳方會計師行審閱。

僱員及薪酬政策

截至二零零九年十二月三十一日，集團（不包括合營企業）僱用了35名僱員。集團參考市場現行慣例及僱員個別表現釐定具競爭力之僱員薪酬。集團亦制訂優先認股權及股份獎勵計劃以肯定及獎勵僱員之貢獻。此外，根據集團之業績及僱員之個人表現，集團可能授予僱員酌情花紅。集團亦向所有員工提供醫療保險，及向高層員工提供個人意外保險。

除提供具競爭力之僱員薪酬外，集團亦投資於人力資源發展，透過提供相關培訓計劃以提升僱員之生產力。於二零零九年七月，集團通過為期十八個月之見習管理人員計劃招攬到五名潛質優厚的畢業生，透過精巧編配的主要業務部門崗位交替安排向彼等提供所需商業知識及管理技巧。集團在設計培訓計劃時已顧及員工在績效評估中所顯示的知識及技能差距。總體培訓目標為提高員工的個人生產力，為其擔任未來職位作準備，從而促進集團業務的成功發展。期內舉辦了一系列培訓計劃，包括演講技巧培訓、年終績效回顧訓練、電腦應用技巧訓練、財務知識訓練、英語商業寫作訓練及種族歧視條例講座等。

此外，為了令機構內不同階層之間建立更融洽之同事關係，集團於回顧期內亦舉辦了多項員工活動，如聖誕聯歡及員工康樂體育活動。

購回、出售或贖回證券

截至二零零九年十二月三十一日止六個月內，公司或其任何附屬公司並無購回、出售或贖回公司任何證券。

公司管治

於回顧期內，公司已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）附錄十四所載之《企業管治常規守則》內所有守則之條文。

證券交易標準守則

本公司已採納列載於上市規則附錄十有關上市公司董事進行證券交易之標準守則（「標準守則」），作為擁有或可能擁有未公開股價敏感資料之公司董事及有關僱員進行證券交易之標準守則。經過特定查詢後，於回顧期內，所有董事已確認遵守標準守則所規定之準則。

承董事會命
胡應湘爵士 GBS, KCMG, FICE
主席

香港，二零一零年二月四日

簡明綜合全面收益表

截至二零零九年十二月三十一日止六個月

	附註	截至十二月三十一日止六個	
		二零零八年 (未經審核) 港幣千元	二零零九年 (未經審核) 港幣千元
路費收入		931,265	955,098
建築收益		539,293	469,321
營業額	3	1,470,558	1,424,419
其他收入及其他費用	4	122,916	18,626
建築成本		(539,293)	(469,321)
重鋪路面費用撥備		(5,686)	(9,478)
收費高速公路營運費用		(79,676)	(112,263)
折舊及攤銷費用		(150,112)	(159,995)
一般及行政費用		(46,443)	(39,906)
財務成本	5	(95,131)	(36,996)
除稅前溢利		677,133	615,086
所得稅開支	6	(89,159)	(102,431)
期內溢利	7	587,974	512,655
期內其他全面收入：			
換算為呈列貨幣產生之匯兌差額		(7,999)	9,426
期內全面收入總額		579,975	522,081
期內溢利撥歸：			
公司擁有人		579,033	503,683
非控股權益		8,941	8,972
		587,974	512,655
全面收入總額撥歸：			
公司擁有人		571,034	513,109
非控股權益		8,941	8,972
		579,975	522,081
		港仙	港仙
每股溢利	9		
基本		19.50	17.01
攤薄後		19.50	17.01

簡明綜合財務狀況表

於二零零九年十二月三十一日

	二零零九年 (經審核) 港幣千元	二零零九年 (未經審核) 港幣千元
資產		
非流動資產		
物業及設備	189,401	185,584
經營權無形資產	11,279,829	11,614,455
與共同控制個體之結餘	141,062	
	<u>11,610,292</u>	<u>11,945,481</u>
流動資產		
存貨	2,370	1,807
按金及預付款項	15,192	34,913
其他應收款項	62,666	31,330
其他應收一間共同控制個體之款項	-	48,160
共同控制個體之已抵押銀行結餘及存款	118,927	162,489
銀行結餘及現金		
— 集團	2,775,222	2,699,092
— 共同控制個體	3,136	785
	<u>2,977,513</u>	<u>2,978,576</u>
資產總額	<u>14,587,805</u>	<u>14,924,057</u>
股東權益及負債		
資本及儲備		
股本	296,169	296,169
股份溢價及儲備	8,044,836	8,024,817
公司擁有人應佔權益	<u>8,341,005</u>	<u>8,320,986</u>
非控股權益	47,930	54,790
權益總額	<u>8,388,935</u>	<u>8,375,776</u>
非流動負債		
其他應付款項	39,732	46,250
共同控制個體之銀行及其他貸款	4,893,801	5,105,480
與一間合營企業夥伴之結餘	141,010	145,389
重鋪路面責任撥備	8,421	17,933
遞延稅項負債	320,307	329,043
	<u>5,403,271</u>	<u>5,644,095</u>
流動負債		
其他應付款項、預提費用及已收按金	387,443	376,617
共同控制個體之銀行貸款	344,344	459,359
其他應付利息	3,604	5,559
稅項負債	32,029	34,448
重鋪路面責任撥備	28,179	28,203
	<u>795,599</u>	<u>904,186</u>
負債總額	<u>6,198,870</u>	<u>6,548,281</u>
權益及負債總額	<u>14,587,805</u>	<u>14,924,057</u>

簡明綜合財務報表附註

截至二零零九年十二月三十一日止六個月

1. 編製基準

本簡明綜合財務報表乃遵照香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）主板證券上市規則附錄16內適用之披露規定及國際會計準則委員會（「國際會計準則委員會」）頒佈的國際會計準則第34號「中期財務報告」的規定編製。

公司之功能貨幣為人民幣（「人民幣」）。因為公司股份於聯交所上市，公司視港幣為合適之呈列貨幣，因此，本簡明綜合財務報表乃以港幣（「港幣」）呈列。

2. 主要會計政策

本簡明綜合財務報表乃根據歷史成本基準編製。

除下文所述者外，本簡明綜合財務報表所採用之會計政策與編製集團截至二零零九年六月三十日止年度全年財務報表一致。

於本中期內，集團首次應用下列由國際會計準則委員會頒佈的新訂與經修訂準則及修訂本以及國際財務報告詮釋委員會頒佈的詮釋（統稱「新訂國際財務報告準則」），乃於二零零九年七月一日開始之財政年度生效。

國際會計準則第1號（經修訂）	財務報表呈報
國際會計準則第23號（經修訂）	借款成本
國際會計準則第27號（經修訂）	綜合及獨立財務報表
國際會計準則第32號及第1號（修訂本）	可沽售金融工具及清盤時所產生責任
國際會計準則第39號（修訂本）	合資格對沖項目
國際財務報告準則第1號及國際會計準則第27號（修訂本）	投資於附屬公司、共同控制個體或聯營公司之成本
國際財務報告準則第2號（修訂本）	歸屬條件及註銷
國際財務報告準則第3號（經修訂）	業務合併
國際財務報告準則第7號（修訂本）	金融工具披露之改善
國際財務報告準則第8號	經營板塊
國際財務報告詮釋委員會第15號	房地產建築協議
國際財務報告詮釋委員會第16號	海外業務投資淨額對沖
國際財務報告詮釋委員會第17號	向擁有人分派非現金資產
國際財務報告詮釋委員會第18號	來自客戶之資產轉讓
國際財務報告準則（修訂本）	於二零零八年五月頒佈對國際財務報告準則之改善
國際財務報告準則（修訂本）	於二零零九年四月頒佈對國際財務報告準則之改善（二零一零年一月一日或之後年度生效之改善除外）

國際會計準則第1號（經修訂）引入若干詞彙變動，包括修訂簡明綜合財務報表內之標題，及導致多項呈列方式及披露變動。

國際財務報告準則第8號為有關披露之準則，要求劃分經營板塊資料與營運決策人依循相同之基準。被取代之國際會計準則第14號（業務板塊及地區）與根據國際會計準則第14號所劃分之主業及板塊相比，應用國際財務報告準則第8號導致集團須重訂可呈報板塊（詳見簡明綜合財務報表附註3）。

由於採納新訂國際財務報告準則並無對集團於目前或過往會計期間之已呈報業績及財務狀況造成重大影響，故毋須作出前期調整。

集團並無提早採用下列已頒佈但尚未生效之新訂及經修訂準則、修訂本或詮釋。

國際財務報告準則（修訂本）	於二零零九年四月頒佈並 於二零一零年一月一日或 往後年度生效之國際財務 報告準則之改善 ¹
國際會計準則第24號（經修訂）	關連人士之披露 ²
國際會計準則第32號（修訂本）	供股分類 ³
國際財務報告準則第1號（修訂本）	首次採用者之額外豁免 ⁴
國際財務報告準則第1號（修訂本）	國際財務報告準則第7號對 首次採用者披露比較數字 之有限度豁免 ⁶
國際財務報告準則第2號（修訂本）	集團以現金結算並以股份 付款之交易 ⁴
國際財務報告準則第9號	金融工具 ⁵
國際財務報告詮釋委員會第14號 （修訂本）	最低資金要求之預付款項 ²
國際財務報告詮釋委員會第19號	以股本工具抵銷金融負債 ⁶

¹ 於二零一零年一月一日（如適用）或往後開始之年度生效之修訂本

² 於二零一一年一月一日開始或往後之年度生效

³ 於二零一零年二月一日開始或往後之年度生效

⁴ 於二零一零年一月一日開始或往後之年度生效

⁵ 於二零一三年一月一日開始或往後之年度生效

⁶ 於二零一零年七月一日開始或往後之年度生效

公司預期採納此等新訂及經修訂準則、修訂本或詮釋將不會對集團之業績及財務狀況造成重大影響。

3. 營業額及板塊資料

營業額指集團按比例分佔共同控制個體在中華人民共和國（「中國」）營運收費高速公路之經扣除營業稅後已收及應收收費高速公路收入及建築收益，分析如下：

	截至十二月三十一日止六個月	
	二零零八年 港幣千元	二零零九年 港幣千元
除營業稅前之收費高速公路收入	960,074	984,642
營業稅	(28,809)	(29,544)
	<u>931,265</u>	<u>955,098</u>
建築收益	539,293	469,321
	<u>1,470,558</u>	<u>1,424,419</u>

於過往期間，集團只有一個業務板塊，包括透過其於中國成立之共同控制個體以服務經營權建築、發展、經營及管理收費高速公路。因此，並無呈列業務及地區板塊。誠如附註2所載，集團已於二零零九年七月一日起採納國際財務報告準則第8號。就資源分配及評估表現向集團主要營運決策人呈報之資料更特別著重於集團經營及管理之個別收費高速公路項目。因此，之前期間呈報之金額已重列，以符合國際財務報告準則第8號之要求。根據國際財務報告準則第8號，集團可呈報板塊如下：

- 廣州—深圳高速公路（「廣深高速公路」）
- 珠江三角洲西岸幹道第I期（「西綫I期」）

集團收益及業績於該等期間按可呈報板塊劃分之分析如下：

板塊收益及業績

	截至十二月三十一日止六個月			
	二零零八年		二零零九年	
	板塊收益 港幣千元	板塊業績 港幣千元	板塊收益 港幣千元	板塊業績 港幣千元
廣深高速公路	888,700	510,442	909,456	514,909
西綫I期	42,565	11,971	45,642	18,412
板塊收益／溢利總額	<u>931,265</u>	<u>522,413</u>	<u>955,098</u>	<u>533,321</u>
其他收入		109,982		6,554
公司一般及行政費用		(22,725)		(17,244)
公司財務成本		(14,244)		(9,158)
公司所得稅開支		(75)		(76)
匯兌虧損淨額		(7,377)		(742)
期內溢利		<u>587,974</u>		<u>512,655</u>

上述已呈報板塊收益全部均來自外界客戶。

板塊溢利指各板塊未分配其他收入(不包括共同控制個體之銀行存款利息收入、租金收入及由共同控制個體取得之其他收入)、公司一般及行政費用、公司財務成本、公司所得稅開支及匯兌虧損淨額之所賺取溢利。此板塊資料乃為分配資源及評估表現而向主要營運決策人呈報之方式。

板塊溢利與營業額之對賬

	截至十二月三十一日止六個月	
	二零零八年	二零零九年
	港幣千元	港幣千元
板塊收益(收費高速公路收入淨額)	931,265	955,098
建築收益	539,293	469,321
營業額	<u>1,470,558</u>	<u>1,424,419</u>

4. 其他收入及其他費用

	截至十二月三十一日止六個月	
	二零零八年	二零零九年
	港幣千元	港幣千元
利息收入：		
集團提供貸款予共同控制個體	99	-
銀行存款	68,811	3,975
集團提供免息註冊資本予共同控制個體之估算利息收入	19,854	4,254
匯兌虧損淨額	(7,377)	(742)
租金收入	1,960	2,712
收取共同控制個體之管理費收入	315	651
其他	13,360	7,776
	<u>97,022</u>	<u>18,626</u>
合營企業夥伴提供予共同控制個體之免息註冊資本之公平值調整	25,894	-
	<u>122,916</u>	<u>18,626</u>

5. 財務成本

	截至十二月三十一日止六個月	
	二零零八年 港幣千元	二零零九年 港幣千元
銀行貸款利息	112,799	73,776
估算利息：		
合營企業夥伴提供之免息註冊資本	13,732	4,254
其他免息貸款	185	198
	<u>126,716</u>	<u>78,228</u>
其他財務費用	6,687	6,194
	<u>133,403</u>	<u>84,422</u>
減：已計入收費高速公路建築成本之款項（附註）	(38,272)	(47,426)
	<u>95,131</u>	<u>36,996</u>

附註：期內撥充資本之借貸成本來自銀行借貸，乃根據收費高速公路建築成本開支採用每年5.184%（截至二零零八年十二月三十一日止六個月：7.047%）之資本化利率計算。

6. 所得稅開支

	截至十二月三十一日止六個月	
	二零零八年 港幣千元	二零零九年 港幣千元
稅項開支包括：		
中國企業所得稅		
— 集團	75	25,127
— 共同控制個體	55,140	68,757
遞延稅項	33,944	8,547
	<u>89,159</u>	<u>102,431</u>

由於並無來自香港或於香港產生之應課稅溢利，故並無就香港利得稅作出撥備。

截至二零零九年十二月三十一日止六個月，集團之中國企業所得稅包括集團一共同控制個體宣派股息而須徵繳之預提稅約港幣25,051,000元（截至二零零八年十二月三十一日止六個月：零）。該預提稅已於過往期間歸納於中國共同控制個體之未分配利潤計提遞延稅項。

共同控制個體之中國企業所得稅，指集團分別按比例應佔廣東廣珠高速公路有限公司（「廣深高速公路合營企業」）及廣東廣珠西綫高速公路有限公司（「西綫合營企業」）之中國企業所得稅撥備約港幣66,802,000元（截至二零零八年十二月三十一日止六個月：港幣54,285,000元）及約港幣1,955,000

元(截至二零零八年十二月三十一日止六個月：港幣855,000元)，該等撥備按期內估計應課稅溢利之10%(截至二零零八年十二月三十一日止六個月：9%)計算。

7. 期內溢利

	截至十二月三十一日止六個月	
	二零零八年 港幣千元	二零零九年 港幣千元
期內溢利已扣除(計入)下列各項：		
經營權無形資產攤銷	137,449	146,241
物業及設備折舊	12,663	13,754
出售物業及設備收益	(37)	(3)
	150,075	160,002

8. 股息

	截至十二月三十一日止六個月	
	二零零八年 港幣千元	二零零九年 港幣千元
期內已付及已確認分派之股息：		
已付特別股息每股港幣零元(截至二零零八年十二月三十一日止六個月：截至二零零九年六月三十日止年度每股港幣84仙)	2,495,202	-
已付截至二零零九年六月三十日止年度之末期股息每股港幣18仙(截至二零零八年十二月三十一日止六個月：截至二零零八年六月三十日止年度每股港幣13仙)	386,162	533,104
已付截至二零零九年六月三十日止年度之特別末期股息每股港幣零仙(截至二零零八年十二月三十一日止六個月：截至二零零八年六月三十日止年度每股港幣28仙)	831,734	-
	3,713,098	533,104

於二零零八年十一月十四日，從股份溢價儲備向股東派發截至二零零九年六月三十日止年度特別股息每股港幣84仙。

於中期結算日後，董事就截至二零一零年六月三十日止年度宣派中期股息每股港幣17仙(截至二零零八年十二月三十一日止六個月：截至二零零九年六月三十日止年度中期股息每股港幣17仙)，共計金額約港幣503,487,000元(截至二零零八年十二月三十一日止六個月：港幣503,487,000元)，將向於二零一零年二月二十五日載列於股東名冊之公司股東派付。

9. 每股溢利

公司擁有人應佔每股基本溢利及攤薄後溢利按下列數據計算：

	截至十二月三十一日止六個月	
	二零零八年 港幣千元	二零零九年 港幣千元
計算每股基本及攤薄後溢利之溢利金額	579,033	503,683
	股份數目	股份數目
計算每股基本溢利之普通股加權平均數	2,969,584,932	2,961,690,283
潛在攤薄普通股之影響：		
未歸屬獎授股份	366,065	-
計算每股攤薄後溢利之普通股加權平均數	2,969,950,997	2,961,690,283

上表所列普通股加權平均數乃經扣除合和公路基建僱員股份獎勵計劃信託持有之股份後計算。

計算每股攤薄後溢利時，並無假設公司之尚未行使優先認股權獲行使，因該等優先認股權之行使價高於各自截至二零零八年及二零零九年十二月三十一日止六個月之股份平均市場價格。

10. 資產總額扣減流動負債／淨流動資產

集團於二零零九年十二月三十一日之資產總額減流動負債約港幣14,019,871,000元（二零零九年六月三十日：港幣13,792,206,000元）。集團於二零零九年十二月三十一日之淨流動資產約港幣2,074,390,000元（二零零九年六月三十日：港幣2,181,914,000元）。

於本公告日期，董事會由6名執行董事胡應湘爵士（主席）、何炳章先生（副主席）、胡文新先生（董事總經理）、陳志鴻先生（董事副總經理）、賈呈會先生及譚明輝先生；5名獨立非執行董事費宗澄先生、藍利益先生、中原紘二郎先生、嚴震銘博士及潘宗光教授組成。

* 謹供識別