

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)

## 截至二零一零年六月三十日止年度之全年業績

### 財務摘要

(除另有說明外，以百萬港幣表示)

截至六月三十日止年度	二零零九年	二零一零年	% 變動
路費收入淨額	1,809	<b>1,940</b>	+7%
公司擁有人應佔溢利	1,059	<b>956</b>	-10%
每股溢利 (港仙)	35.72	<b>32.28</b>	-10%
每股中期股息 (港仙)	17.0	<b>17.0</b>	-
每股非慣常特別股息 (港仙)	84.0	-	-100%
每股末期股息 (港仙)	18.0	<b>15.0</b>	-17%
每股全年股息 (港仙)	119.0	<b>32.0</b>	-73%

### 主席報告

本人欣然宣佈，合和公路基建有限公司及其附屬公司（「集團」）於截至二零一零年六月三十日止年度之業績。集團淨路費收入較去年增加7%至港幣19.40億元。公司擁有人應佔溢利較去年之港幣10.59億元下降10%至港幣9.56億元。溢利下降主要是由於銀行存款利息收入減少，加上中國企業所得稅之適用稅率由二零一零年起大幅遞增所致。本年度每股基本溢利由去年的每股港幣35.72仙下跌10%至每股港幣32.28仙。

\* 謹供識別

於回顧年度，廣東之消費力提升令私家車擁有量快速增長，廣深高速公路及西綫 I 期一類小車之車流量及路費收入錄得強勁增長。廣深高速公路一類小車之車流量及路費收入創記錄新高的同時，四類及五類商用車(主要為貨車)之車流量及路費收入已由二零零九年年初之谷底大幅回升。廣深高速公路及西綫 I 期均持續為集團帶來穩健之經常性溢利及現金流入。

西綫 II 期已按計劃於二零一零年六月二十五日通車與西綫 I 期產生協同效應，令集團營業中之收費高速公路的總長度增加至約180公里。西綫I期及西綫II期之總長度約61公里，共同形成一條連接廣州至中山中心城區之主要高速公路，大大縮短廣州至中山的行車時間由超過一小時減至約30分鐘。西綫III期已於二零零九年十二月開始動工，並計劃於二零一三年年底竣工及投入運作。

於二零一零年四月，西綫合營企業與七間國內銀行簽訂一項人民幣39.3億元為期十八年之西綫III期項目銀團貸款。此外，於二零一零年七月，公司有幸成為香港首間發行人民幣企業債券之非金融機構。市場對這次發債反應熱烈，共有十三個機構投資者認購申請，總認購金額為人民幣21.9億元，較目標發行金額人民幣10億元超額認購2.19倍。為了回應市場之熱熾需求，公司決定增加發行額至人民幣13.8億元。所籌集之部份資金將用於西綫III期之注資，而注資已獲相關中國政府部門批准。公司現計劃將於二零一零年第四季度以人民幣投入作為西綫III期的進一步注資，此乃繼二零一零年六月首次以人民幣注資此項目後進一步注資。此債券發行標誌著人民幣走向國際之里程碑。集團憑藉多元化之融資渠道及穩固之經常性收益基礎，將繼續物色珠三角區內與區外之投資機遇，為股東帶來穩定及吸引之股東回報。

## 末期股息

鑒於集團強勁的財務狀況，董事會建議派發末期股息每股港幣15仙。連同已派付之中期股息每股港幣17仙，本年度全年股息為每股港幣32仙，較上一個財政年度之每股港幣35仙（不包括非慣常特別股息每股港幣84仙）減少9%。派息率相當於公司擁有人應佔淨溢利之99%。待股東於二零一零年十月二十日舉行之應屆股東週年大會批准後，建議之末期股息將於二零一零年十月二十一日派付予於二零一零年十月二十日營業時間結束時已登記之股東。集團經考慮到擁有穩定的溢利和現金流量以及穩健的資產狀況及現金盈餘，將遵從派息率100%的目標。

## 暫停辦理過戶登記手續

公司將於二零一零年十月十三日（星期三）至二零一零年十月二十日（星期三），包括首尾兩天在內，暫停辦理公司股份過戶登記手續。為確保獲派發建議之末期股息，所有股份過戶文件連同有關股票，最遲須於二零一零年十月十二日（星期二）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。

## 財政狀況

集團於截至二零一零年六月三十日止年度內繼續維持強勁的財務狀況，按比例分佔之淨路費收入由港幣18.09億元增加7%至港幣19.4億元。

財政年度	二零零九年	二零一零年	% 變動
<b>廣深高速公路（於合營企業層面）</b>			
日均車流量（千架次）	314	<b>352</b>	12%
日均路費收入（人民幣千元）	8,949	<b>9,576</b>	7%
<b>西綫I期（於合營企業層面）</b>			
日均車流量（千架次）	28	<b>31</b>	10%
日均路費收入（人民幣千元）	409	<b>436</b>	7%
<b>西綫II期（於合營企業層面）<sup>附註</sup></b>			
日均車流量（千架次）	-	<b>20</b>	不適用
日均路費收入（人民幣千元）	-	<b>333</b>	不適用

附註：僅涵蓋由二零一零年六月二十五日（開始營運日期）至二零一零年六月三十日止共六日之期間。

除國內合營企業之借貸外，集團於整個財政年度並無任何未償還之企業債務。於二零一零年六月三十日，集團（不包括國內合營企業）持有之現金淨額達港幣24.75億元，遠超過支付西綫II期及西綫III期所需之注資金額。在預留西綫II期及西綫III期所需注資金額後，公司仍有現金盈餘港幣11.14億元。由於銀行存款利息處於低水平及現金結存減少，年內利息收入下降。

於項目層面而言，集團從項目所得的現金流量足以償還項目的債務。當以集團項目的利息覆蓋比率（定義為集團按比例分佔項目於截至二零一零年六月三十日止年度扣除利息、稅項、折舊及攤銷前溢利除以年內相應項目的利息支出之結果）表示，該比率約為23倍。此外，集團尚有港幣36億元未動用之銀團貸款額度。於二零一零年六月三十日，集團之淨流動資產達港幣10.89億元，較上一個財政年度之港幣21.82億元減少50%，主要為年內預提西綫II期工程款的應付款項及支付西綫III期工程款的短期搭橋貸款有所增加。

集團之現金流入主要來自廣深合營企業及有關西綫 I 期之西綫合營企業所分派之股息。該等現金流入足以應付集團經常性股息之派發。集團自二零一零年四月起可以將其從廣深合營企業及西綫合營企業所得的股息以人民幣直接匯付香港，而無需事先將股息兌換為港幣或美元。集團於二零一零年六月亦獲中國有關政府部門批准，以人民幣向西綫III期注資。於二零一零年六月三十日，集團的現金結存金額約12%為人民幣，即人民幣2.58億元。集團計劃未來現金結存大部份將以人民幣為主，配合其採納人民幣為功能性貨幣。此外，集團會進一步加強庫務管理及評估各項可行選擇，以改善未來充裕的現金結存組合之收益。

## 業務回顧與展望

於回顧年度，全球經濟環境仍然相當波動。儘管全球金融危機之影響於二零零九年下半年逐漸消退，惟若干歐盟成員國之主權債務於二零一零年上半年被降級，對全球金融市場造成不明朗局面，全球經濟復甦面臨受到影響。

儘管環球經濟環境不明朗，惟由於中國政府推出刺激經濟措施，令中國於二零一零年首季與第二季之國內生產總值增長率維持於10%以上。中國之進出口貿易反彈，而汽車製造與銷售行業也受惠於全國的刺激經濟措施。中國車主數目飆升，而國民之地域流動性上升令珠三角地區之運輸行業復甦。道路使用者(主要是私家車)之數目急劇上升。儘管已經有些不言明或明確之措施為中國物業市場降溫，惟國內消費者市場並未受影響。總括而言，集團之高速公路於去年受惠於珠三角快速之經濟復甦及發展而有所獲益。

年內，在集團高速公路項目中，一類小車的車流量錄得強勁增長。廣深高速公路之平均路費收入已接近二零零七年之歷史高位。為了減輕廣深高速公路若干繁忙路段車流量的壓力，並維持交通暢順，廣深合營企業計劃擴闊整條廣深高速公路至雙向十車道的可行性研究完成前，開展此等路段的擴闊工程。介乎五點梅及太平立交間較繁忙的3.5公里路段，正在進行擴闊為雙向共十車道的施工，擴闊工程計劃在二零一一年第三季度完成。完工後將能緩解個別時段由虎崗高速公路、虎門大橋與廣深高速公路共同造成的交通擁擠情況，保持廣深高速公路全線行車暢通。憑藉其策略性位置與連接過去多年發展成熟之公路網絡，廣深高速公路將繼續是區內之主要幹線。

佛山市經濟增長強勁(部分歸因於與廣州進行城市經濟整合與合作)帶動西綫 I 期及西綫II期之車流量增長。西綫 I 期之平均車流量及收入於本財政年度均創通車以來之新高。集團相信，西綫II期於二零一零年六月通車後將帶來協同效應，進一步刺激西綫I期之車流量及收入增長。西綫II期開通後，西綫I期的日均車流量及路費收入於二零一零年七月較二零一零年六月增加分別21%及17%。此外，西綫II期的日均路費收入於二零一零年八月底已超過人民幣60萬元，接近集團現金流平衡目標人民幣80萬元。

西綫III期於二零零九年十二月開始動工，現時計劃於二零一三年底前竣工。於西綫III期完工後，集團投資之收費高速公路的總長度將進一步增加約20%至約220公里。鑑於快速城市化發展及珠三角西岸地區之經濟及交通快速增長，集團相信珠江三角洲西岸幹道將成爲其收費高速公路業務長遠增長的平台。

國家發展和改革委員會於二零零八年十二月頒佈《珠江三角洲地區改革發展計劃綱要（2008年至2020年）》，承諾對珠江三角洲西岸加強整合、優化及加快經濟發展，而國務院亦已於二零零九年八月十四日批准橫琴的整體發展計劃。橫琴毗連澳門，被指定爲國家級新開發區，將建設新金融及商業區，加快當地的發展。此外，港珠澳大橋在二零零九年十二月十五日開始施工，並預期在二零一五年竣工及投入運作。屆時車輛將沿珠江三角洲西岸幹道通過港珠澳大橋往返香港及珠江三角洲西岸的城市。除地區高速公路網絡擴建及竣工帶來之優勢外，港珠澳大橋將爲珠江三角洲西岸幹道帶來協同效應，令集團的項目受惠。集團相信，珠江三角洲西岸幹道亦可從整合廣東省、香港及澳門日後的經濟及交通網絡而受惠。

## 鳴謝

本人希望借此機會感謝各董事、管理層及全體員工在過往之一年之努力不懈、熱誠及投入。本人亦就所有集團之股東、融資機構及業務夥伴過往一年的不斷支持及信任對集團成就的貢獻衷心致謝。

胡應湘爵士 GBS, KCMG, FICE  
主席

香港，二零一零年八月三十一日

# 管理層討論及分析

## 業務回顧

隨著國內的經濟於金融海嘯後逐漸回復並重拾升軌，各行業保持穩定向上的發展。從近期的經濟數據反映，廣東省二零一零年上半年的國內生產總值增長達11.2%，其中廣東省進出口貿易已從二零零九年第四季開始回復增長動力，二零一零年上半年總值更達到歷史新高，增幅33.9%，帶動廣東省貨運需求回升。

國家於二零零九年推出各項包括有關購買汽車等的優惠政策，令國內汽車行業蓬勃發展，產銷量均保持穩定增長，全國汽車製造量及銷售量於二零零九年已分別達歷史新高至1,360萬輛，創下歷史新高，並已取代美國成為全球本地汽車銷售量最高之國家。而二零一零年上半年全國汽車產銷量仍然強勁，兩者均已達約900萬輛。廣東省的汽車擁有量於過去數年均保持雙位數字的增長率，於二零零九年，汽車擁有量已達660萬輛。

於回顧年度，廣深高速公路和西綫I期的綜合日均車流量上升12%至38.3萬架次，綜合日均路費收入增加7%至人民幣1,000萬元，而兩者的路費收入均錄得7%的增幅。廣深高速公路、西綫I期及西綫II期的全年路費總收入為人民幣36.56億元。

行走廣深高速公路及西綫I期的一類小車的車流量及路費收入，表現出強勁增長並達至歷史新高。此外，廣深高速公路的四類及五類商用車（主要為貨車）的車流量及路費收入亦已從二零零九年年初谷底反彈至二零零八年的水平。

西綫II期已如期於二零一零年六月二十五日建成通車與西綫I期產生協同效應，其最終成本約為人民幣70億元，低於項目成本預算。西綫I期及西綫II期合計總長約61公里，共同形成一條連接廣州與中山中心城區的主要高速公路，將往來廣州及中山的行車時間由原來經地方公路所需超過一小時大大縮減至約30分鐘。西綫I期於二零一零年七月的日均車流量及路費收入較二零一零年六月(即西綫II期開通前)分別增長21%及17%。

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，並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。

於二零一零年七月，公司成爲首家非金融機構於本港發行人民幣企業債券，是次發行獲得市場熱烈的反應，總申購金額達人民幣21.9億元，錄得超額認購，認購金額爲目標發行規模人民幣10億元的2.19倍。爲滿足市場之熱熾需求，公司決定將發行規模增至人民幣13.8億元。所得款項將用於發展和開拓集團的業務，包括西綫III期項目。集團已經取得中國有關當局批准以人民幣注資西綫III期的西綫合營企業。此外，這亦爲集團開闢了新的融資渠道。

由於集團的收入以人民幣爲主以及人民幣的銀行存款利率亦較港幣或美元的利率爲高，集團已增加現金結餘中之人民幣比重，以配合其採納以人民幣爲功能性貨幣及提高利息收益的庫務管理政策。隨著跨境貿易人民幣結算安排的放寬，集團已自二零一零年四月開始從廣深高速公路及西綫合營企業收取人民幣股息。於二零一零年七月，有關政策進一步放寬允許香港企業將其外幣現金兌換成人民幣。截至二零一零年八月三十日，集團現金結餘總額中約86%爲人民幣，相當於人民幣31.33億元，當中包括發行人民幣企業債券所得款項、從合營企業收取的人民幣股息以及從港幣兌換爲人民幣的現金。

國內的適用企業所得稅率自二零一零年起大幅遞增。廣深高速公路的企業所得稅優惠期已於二零零九年年底屆滿，二零一零年的適用稅率將從10%調升至22%，並於二零一一年調升至24%。目前集團只有二零一零年財政年度下半年受到企業所得稅率大幅上升的影響，然而，集團於二零一零年及二零一一年財政年度的所得稅開支均會明顯增加。西綫I期的企業所得稅優惠期將於二零一零年年底屆滿，二零一一年的適用稅率將從11%調升至24%。由二零一二年起直至廣深和西綫合營企業各自的合約營運期屆滿止，廣深高速公路及西綫I期的適用稅率均爲25%。西綫II期則於二零一零年至二零一二年免繳企業所得稅，二零一三年至二零一五年的適用稅率爲12.5%，二零一六年起至西綫合營企業合約營運期屆滿止，適用稅率爲25%。

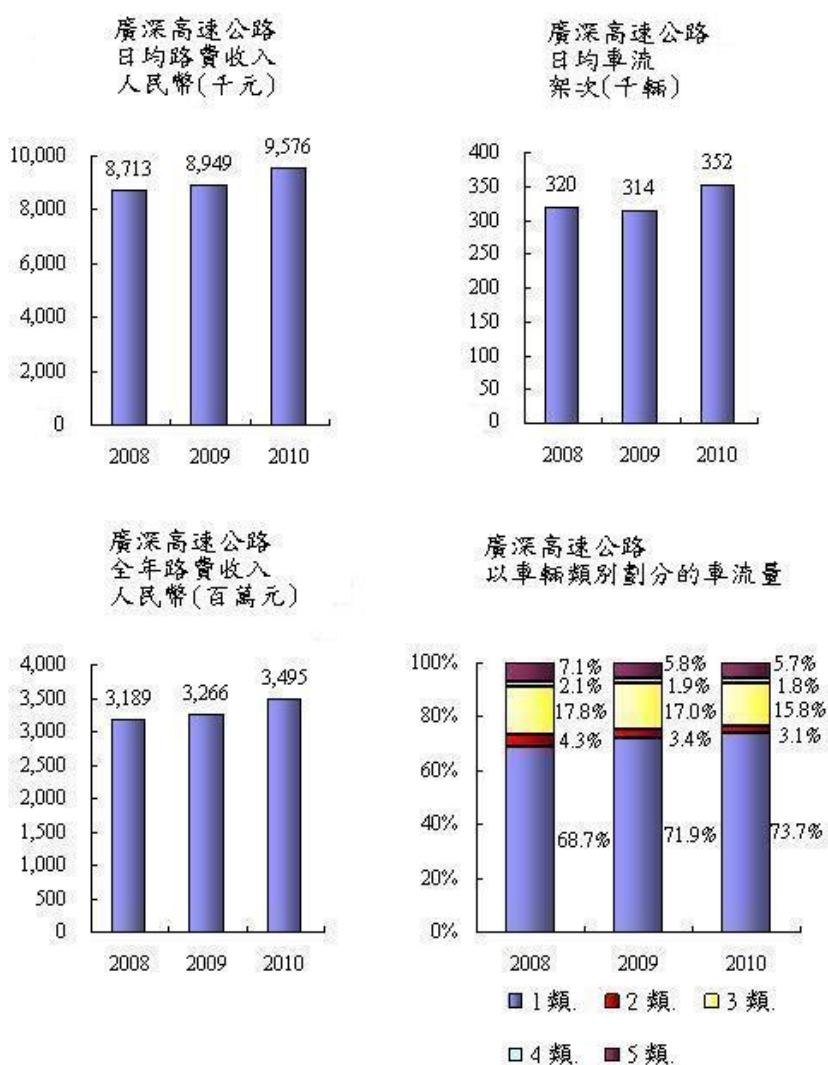
最近廣東省政府規定，所有高速公路運營者於國內長假期期間必須開通公路出口的收費廣場的所有收費車道以應付車流量高峰，並當公路出口的收費廣場出現交通擠塞達到一定程度時讓車輛免費通行。爲了符合新規定並避免公路出口的收費廣場出現交通擁擠的情況，廣深合營企業和西綫合營企業會致力繼續提升公路出口的收費廣場的通行能力及車道管理。



據傳媒近日報導，廣州市將於第十六屆亞運會舉行期間實施臨時的交通限行安排。於二零一零年十一月一日至十二月二十一日期間的51日內，單日只有車牌尾號為單數的車輛可在廣州市內行駛，雙日則只有車牌尾號為雙數的車輛可於市內通行。此外，屆時所有進入廣州的車輛將受到嚴格的安全檢查。集團相信這安排對廣深高速公路及西綫I期的車流有輕微影響。

## 廣州—深圳高速公路

廣深高速公路全長122.8公里，是至目前唯一一條連接廣州、東莞、深圳及香港四個主要城市的高速公路，亦是全國最繁忙的高速公路之一。於回顧年內，廣深高速公路日均路費收入增長7%至人民幣958萬元，全年路費總收入為人民幣34.95億元，日均車流量則同比增長12%至35.2萬架次，廣深高速公路於二零一零年七月的日均路費收入已超越二零零七年的高位。



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(按國內定義包括轎車、運動型車、多用途車、交叉型乘用車)的銷售量大幅增長。一類小車的車流量及路費收入錄得強勁增長並達歷史高位，從去年佔廣深高速公路總車流量的71.9%增至回顧期內的73.7%，佔總路費收入的48.6%。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路費收入亦從人民幣0.95元下跌2%至人民幣0.93元。隨著廣東省進出口貿易行業的逐步改善，四類及五類商用車（主要為貨車）的車流量及路費收入亦已從二零零九年年初低位反彈至二零零八年的水平。



\* 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

爲了提高營運效率和服務質素，廣深合營企業已廣泛引入電子不停車收費車道(「ETC車道」)及自助發卡車道，此等設施可大幅縮減車輛進出高速公路的平均等候時間。目前，廣深高速公路已安裝ETC車道共32條，是全省擁有最多ETC車道的高速公路。廣深合營企業已計劃增加更多ETC車道以應付不斷增長的需求，尤其配合傳媒報導中廣東省政府將於二零一零年年底增加廣東粵通卡的用戶數目一倍的目標。此外，採用ETC車道能有助把應付增長車流所需的收費人員數目維持在一個合理的水平。

廣深高速較繁忙的五點梅立交至太平立交之間長3.5公里的路段，現正進行擴建至雙向共十車道的工程。有關工程已於二零一零年七月動工，並計劃於二零一一年第三季度完工。完工後將能緩解個別時段由虎崗高速公路、虎門大橋與廣深高速公路共同造成的交通擁擠情況，保持廣深高速公路全線行車暢通。在施工期間，相關路段會保持雙向六車道行車。此外，擴闊整條廣深高速公路至雙向共十車道的可行性研究仍在完善過程中，待完成後，廣深合營企業將向有關當局辦理報批手續。

為響應國家節能減排的政策，廣深合營企業積極推行低碳營運的理念，採取不同措施減少日常營運中的能源消耗量。合營企業在二零零九年已將500米長的虎背山隧道內的照明系統已改用了節能照明系統，減省了50%的耗電，公路沿線及收費廣場的照明系統亦將逐步改用節能系統。同時，合營企業亦聘用了獨立專業單位對其營運進行能源審計。合營企業將考慮實施其所提出的各項建議，以達致節能減排的目的。

為配合虎崗高速公路延長線的工程，廣深高速公路太平段沿線的兩個加油站已根據有關當局的安排於二零一零年五月拆除，現正於厚街路段沿線興建兩個更大型及更高標準的服務區，內設加油站、停車場及休憩處。為了繼續為公眾提供所需的服務，已在望牛墩立交增設兩個環境清潔衛生的臨時洗手間設施；亦正安排在東莞路段沿線興建兩個臨時加油站以及安排緊急流動加油服務。上述的安排已經於新服務區投入使用前對外公佈。廣深合營企業將積極推進新服務區的建設與投入使用，以滿足高速公路使用者的需求。

據傳媒報導，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，將分別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。公眾普遍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



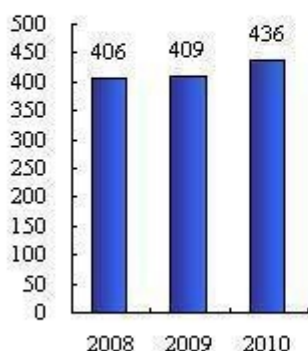
在廣東省政府及香港政府於二零一零年四月七日簽訂的《粵港合作框架協議》中，兩地政府明確了未來跨境汽車政策方向，在充分論證的基礎上研究逐步增加過境汽車指標的可行性，並以深圳灣口岸為試點，接受私家車車主申請一次性臨時過境牌照，有關安排將首先對於香港登記的車輛實行。集團相信，此政策將大幅增加未來跨境汽車的流量，廣深高速公路亦可因而受惠。

### 珠江三角洲西岸幹道第I期

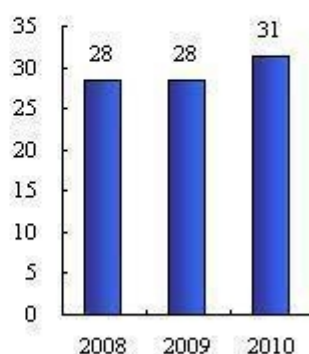
珠江三角洲西岸幹道分為三期建設，其中西綫I期已於二零零四年四月建成通車。西綫I期是一條全長14.7公里，雙向共六車道的高速公路，是現時唯一一條連接廣州至順德的高速公路。西綫I期北連廣州東南西環高速公路，南接順德的105國道及碧桂公路。在二零零五年首個全年營運的財政年度，西綫I期已錄得利潤及正現金流，而且多年來保持良好表現，車流和路費收入均穩步增長。

於回顧年內，西綫I期的日均車流量上升10%至31,000架次，日均路費收入則增長7%至人民幣43.6萬元，全年路費總收入為人民幣1.59億元，其中一類小車的車流量及路費收入錄得穩健增長。於二零零九年八月中至二零一零年三月底，鄰近佛山南海區三山貨櫃碼頭的一座地方橋樑，全面封閉進行維修工程，按交警指示，部份貨車被分流至西綫I期，該段期間為西綫I期帶來了額外的車流增長。現時該地方橋樑已重新開通，部份貨車已回流使用該地方橋樑，因此，西綫I期的車流量及路費收入於二零一零年四月至六月期間的增長放緩。然而，自西綫II期在二零一零年六月二十五日開通後，西綫I期二零一零年七月的日均車流量及路費收入較二零一零年六月西綫II期開通前分別增長21%及17%，預期西綫I期與西綫II期產生的協同效應於未來將會繼續維持。

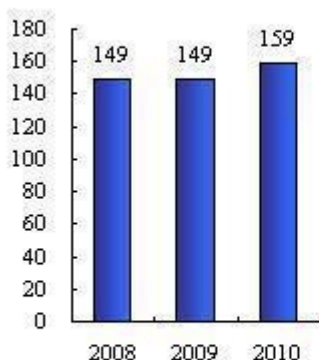
西綫I期  
日均路費收入  
人民幣(千元)



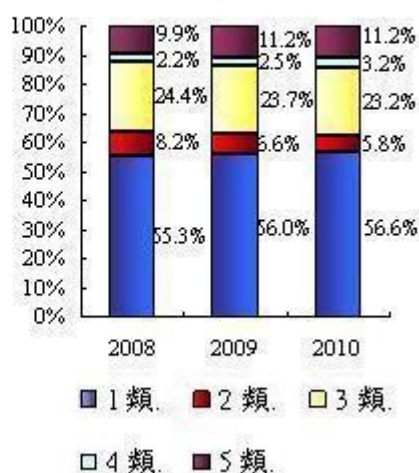
西綫I期  
日均車流  
架次(千輛)



西綫I期  
全年路費收入  
人民幣(百萬元)



西綫I期  
以車輛類別劃分的車流量



據傳媒報導，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對15噸以上的重型貨車（主要為載貨的五類貨車）實施禁行，該措施會對西綫I期的車流帶來輕微影響。

位於西綫I期附近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，車站週邊地區亦已被規劃為南站新城區進行開發。現時車輛雖然仍未能經西綫I期的碧江互通立交快捷到達廣州南站，但隨著日後週邊的接駁路網於未來數月陸續建成，車輛經西綫I期及西綫II期往返廣州南站將能落實。廣州南站的啓用及南站新城區的開發長遠將有助增加西綫I期及西綫II期的客運車流量。

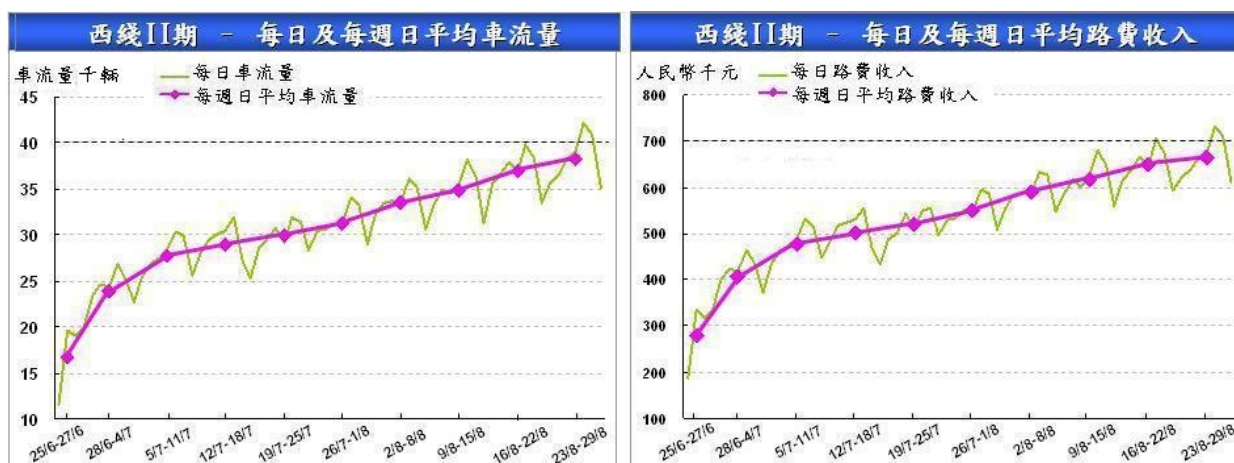
此外，西綫II期的開通及佛山一環路伸延線將於未來數個月內接入西綫I期的碧江互通立交，加上佛山持續強勁的經濟增長，預計將為西綫I期的車流量及路費收入增長帶來動力。西綫I期目前正在擴建南丫及碧江的收費廣場，以應付可見的大幅車流增長。

## 珠江三角洲西岸幹道第II期

西綫II期全長45.5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，並與105國道及建設中的小欖快速幹線連接。西綫II期已按計劃於二零一零年六月二十五日開通營運與西綫I期產生協同效應，西綫I期及西綫II期組成了連接廣州與中山中心城區的主要高速公路，將往來廣州及中山的行車時間由原來經地方公路所需超過一小時縮減至約30分鐘。

回顧期內，西綫II期雖只有六天的營運日，但路費收入已達人民幣200萬元。自西綫II期開通後截至二零一零年八月底，其車流量及路費收入不斷平穩上升，已從日均車流量約17,000架次及日均路費收入約人民幣28萬元，分別上升124%及136%至38,000架次及人民幣66萬元。





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期於該期間的全年路費收入折合每公里人民幣650萬元(或日均路費收入約人民幣80萬元)，將可達至現金流平衡；若折合超過每公里人民幣950萬元(或日均路費收入約人民幣120萬元)，將可產生利潤。西綫II期於二零一零年七月首個完整營運月的日均路費收入為人民幣50萬元，按此折合整年度路費收入約為每公里人民幣400萬元，已與廣深高速公路首個完整營運年度的路費收入折合約每公里人民幣430萬元相若。而於回顧年內，西綫I期的全年路費收入折合為每公里人民幣1,080萬元。鑒於西綫II期的日均路費收入穩步上揚，集團相信西綫II期將可達至現金流平衡。

西綫I期連同西綫II期現已成為中山市往來廣州白雲國際機場及廣州南站最便捷的途徑，而車輛從西綫II期經中江高速公路轉接至其他高速公路可直達珠海。預期隨著接駁西綫II期各互通的路網進一步完善，西綫II期的競爭優勢將更為明顯。西綫合營企業已展開宣傳活動，當中包括在接駁西綫II期的高速公路與地方公路上加裝路標路牌及在電台進行宣傳廣播，讓更多駕駛人士更熟悉西綫II期。

隨著內地的建材價格由二零零八年年中開始從高位回落，內地銀行由二零零八年九月起調低貸款利率，西綫II期的最終成本約為人民幣70億元，低於二零零八年九月二日公佈的人民幣72億元預算。

## 珠江三角洲西岸幹道第III期

西綫III期是一條全長約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。目前項目預計總投資額為人民幣56億元，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，並於二零零九年十二月二十八日舉行了開工典禮，預計於二零一三年年底建成通車。

集團已於二零一零年六月獲國內有關當局批准，西綫III期的項目資本金可以人民幣投入西綫合營企業。項目的人民幣39.3億元的中國銀團貸款合同已於二零一零年四月簽訂。

集團將全力加快西綫III期的建設，使其早日建成。當西綫III期建成開通後，珠江三角洲西岸幹道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，包括廣州環城高速公路、廣明高速公路、廣州二環高速公路、中江高速公路和西部沿海高速公路，更與連接橫琴(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，構成貫通珠三角西岸各主要城市，及可便捷直達澳門和香港的策略性高速公路網。

### 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





## 財務回顧

截至二零一零年六月三十日止年度集團表現公佈如下：

	截至六月三十日止年度					
	二零零九年			二零一零年		
	路費收入 淨額 港幣百萬元	除利息及稅 項前溢利 港幣百萬元	業績 港幣百萬元	路費收入 淨額 港幣百萬元	除利息及稅 項前溢利 港幣百萬元	業績 港幣百萬元
<b>項目貢獻：</b>						
廣深高速公路 <sup>(1)</sup>	1,727	1,276	1,000	1,851	1,296	980
西綫 I 期	82	56	23	88	59	35
西綫 II 期	-	-	-	1	0	(2)
<b>項目路費收入淨額/除利息及稅 項前溢利/淨溢利</b>	<b>1,809</b>	<b>1,332</b>	<b>1,023</b>	<b>1,940</b>	<b>1,355</b>	<b>1,013</b>
<b>公司業績：</b>						
銀行存款利息收入			72			9
其他收入 <sup>(2)</sup>			58			4
一般及行政費用			(46)			(40)
財務成本 <sup>(3)</sup>			(28)			(12)
所得稅開支			(0)			(0)
			56			(39)
匯兌虧損淨額			(2)			(1)
<b>年內溢利</b>			<b>1,077</b>			<b>973</b>
非控股權益			(18)			(17)
<b>公司擁有人應佔溢利</b>			<b>1,059</b>			<b>956</b>

附註：

(1) 不包括由美元及港幣貸款所產生之匯兌差額

(2) 包括估算利息收益，無 (截至二零零九年六月三十日止年度：港幣5,500萬元)

(3) 包括估算利息費用，無 (截至二零零九年六月三十日止年度：港幣1,600萬元)

截至二零一零年六月三十日止年度，集團按比例分佔收費高速公路項目之綜合路費收入淨額由去年同期港幣18.09億元上升7%至港幣19.40億元。隨著金融海嘯的衝擊逐漸減退，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。西綫II期於二零一零年六月二十五日開始投入運作，該六日營運表現已反映於截至二零一零年六月三十日止年度內。集團按比例分佔綜合路費收入淨額中，廣深高速公路、西綫I期及西綫II期分別貢獻95.4%（或港幣18.51億元）、4.5%（或港幣8,800萬元）及0.1%（或港幣100萬元）。

儘管兩間合營企業的經營費用、一般及行政費用的增加，與及由於車流量增長令折舊費用上升，綜合項目除利息及稅項前溢利仍上升2%至港幣13.55億元。綜合項目淨溢利（不包括廣深合營企業由美元及港幣貸款所產生之匯兌差額）由港幣10.23億元減少1%至港幣10.13億元，主要因為於二零一零年廣深高速公路企業所得稅之適用稅率大幅遞增導致所得稅開支增加，抵銷綜合項目路費收入淨額上升及利息費用下降。

年內公司擁有人應佔溢利由港幣10.59億元減少10%至港幣9.56億元，主要由於路費收入之增長被稅率大幅上調抵銷，及因利率下降與銀行結餘降低令集團之銀行存款收益減少。

截至二零一零年六月三十日止年度，綜合收費高速公路營運費用、一般及行政費用由去年港幣2.27億元增加17%至港幣2.65億元，主要由於年內進行若干工程，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3.07億元上升10%至港幣3.37億元，與廣深高速公路及西綫I期的綜合日均車流量由34.2萬架次上升12%至38.3萬架次的增長相若。

由於集團（不包括合營企業）於截至二零零九年及二零一零年六月三十日止之兩個年度內並無企業債務，綜合財務成本主要來自集團按比例分佔合營企業之財務成本。截至二零一零年六月三十日止年度，綜合財務成本由港幣1.62億元減少56%至港幣7,200萬元，主要由於合營企業的美元銀行貸款利率下調所致。

## 資金流動性及財務資源

於二零零九年及二零一零年六月三十日，集團（即公司及其附屬公司）概無未償還企業債務。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40%（二零零九年：37%）及43%（二零零九年：30%）。集團之資產負債結構載列如下：

	截至六月三十日止年度	
	二零零九年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元
債務總額		
- 公司及附屬公司	0	0
- 合營企業	5,379	6,465
債務淨額 (附註)	2,482	3,600
資產總額	14,588	16,093
公司擁有人應佔權益	8,341	8,300
債務總額佔資產總額比率	37%	40%
資產負債比率	30%	43%

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。

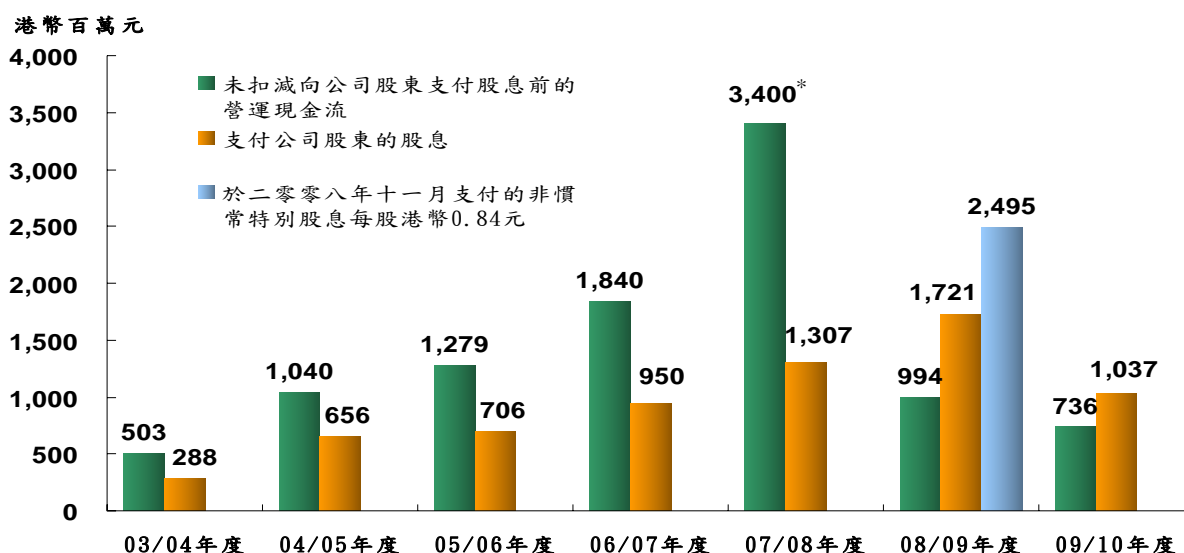
截至二零一零年六月三十日，集團之現金結餘為港幣24.75億元或每股港幣0.8元及其中約55%將用於西綫II期及西綫III期資本投入。在未有新項目承擔時，餘下的現金結餘將維持直至二零一三年西綫III期完工。

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。

截至二零一零年六月三十日止年度，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7.36億元（二零零九年：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6.32億元。基於目前的經營業務現金流量，此目標派息率應可以維持。

公司已於二零一零年七月十三日成功在香港向機構投資者發行2年期人民幣13.8億元企業債券，成為首家於香港發行人民幣債券之非金融機構。集團這次發債所得的人民幣，將用於發展和開拓集團業務，包括已經取得批准以人民幣投入資本金的西綫III期。企業債券於二零一二年七月十三日到期。在香港發行人民幣債券，利息成本較國內同期銀行貸款低，同時亦為集團開闢了新的融資渠道。

### 營運現金流與股息款項對比（合和公路基建層面）



\* 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

於二零一零年六月三十日，集團之銀行結餘及現金港幣24.75億元（二零零九年：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3.90億元（二零零九年：港幣1.22億元）。連同已收及應收廣深合營企業之穩定現金股息（集團分別於截至二零一零年六月三十日止年度、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，分別收取現金股息港幣9.82億元、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。

於二零一零年六月三十日，集團之銀行結餘及現金港幣24.75億元（二零零九年：港幣27.75億元），其中88.05%（二零零九年：69%）以港幣為單位、11.94%（二零零九年：無）以人民幣為單位及0.01%（二零零九年：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。截至二零一零年六月三十日止年度，廣深合營企業及西綫合營企業之利息覆蓋比率（除利息、稅項、折舊及攤銷前對比財務成本比率）分別為53倍（二零零九年：17倍）及6倍（二零零九年：10倍）。

於二零一零年六月三十日，集團按比例分佔合營企業之銀行及其他貸款約港幣59.16億元（二零零九年：港幣52.38億元），概況載列如下：

- (a) 99.9%（二零零九年：99.9%）為銀行貸款及0.1%（二零零九年：0.1%）為其他貸款；及
- (b) 45%（二零零九年：53%）以美元為單位，50%（二零零九年：40%）以人民幣為單位及5%（二零零九年：7%）以港幣為單位。

於二零一零年八月三十日，集團按比例分佔合營企業之銀行及其他貸款連同公司於二零一零年七月十三日發行的人民幣企業債券共約港幣74.95億元，當中36%、60%及4%分別以美元、人民幣及港幣折算。

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50%至二零一零年六月三十日約港幣10.89億元，主要由於年內西綫II期的應計建築成本上升及增加以短期暫借貸款支付西綫III期建築費用有關。

## 貸款還款期情況

集團按比例分佔合營企業於二零一零年六月三十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：

	於六月三十日			
	二零零九年 港幣百萬元		二零一零年 港幣百萬元	
		%		%
一年內償還	344	6%	<b>651</b>	<b>11%</b>
一年至五年內償還	1,350	26%	<b>1,493</b>	<b>25%</b>
五年後償還	3,544	68%	<b>3,772</b>	<b>64%</b>
	<b>5,238</b>	<b>100%</b>	<b>5,916</b>	<b>100%</b>

除上述債務以外，集團（即公司及其附屬公司）於二零零九年六月三十日及二零一零年六月三十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。而利率由5.35%減至4.37%。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，更快地應對利率的變動。此外，於回顧年內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。於二零一零年四月，西綫合營企業就西綫III期已與中國七家銀行簽訂一項18年期人民幣39.3億元項目貸款。

如上述，公司已於二零一零年七月十三日發行2年期人民幣13.8億元企業債券及該債券到期日為二零一二年七月十三日。

## 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。

自二零一零年四月以來，集團從中國兩間合營企業收取的利潤分配，已經由以往必須先行兌換為港元或美元才可匯出香港，轉變為可直接以人民幣匯出。於二零一零年六月三十日，集團現金結餘中有人民幣2.58億元，約佔集團現金結餘總額的12%。於二零一零年八月三十日，集團之銀行結餘及現金約港幣41.62億元，當中人民幣現金結餘總額增長至佔86%，而其餘現金結餘為以美元及港幣為單位。預期未來現金結餘將以人民幣為主，以配合集團以人民幣為功能性貨幣的財務政策。集團屬少數除國有企業外以人民幣收入為主的香港企業，由於集團的投資項目均在中國，持有人民幣現金，可避免人民幣匯率變化的風險，顯然有利於集團的業務發展。

## 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及人民幣短期存款。由於持有人民幣現金可以配合集團以人民幣為基礎的營運，以及可享有更高人民幣存款利息收入，集團為此已增加人民幣銀行存款，同時減少港幣銀行存款。人民幣銀行存款由二零一零年六月三十日佔現金總額的12%至二零一零年八月三十日佔現金總額的86%。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

於二零一零年六月三十日，集團同意向西綫合營企業額外注資約人民幣4.025億元（二零零九年：人民幣4.025億元），以發展西綫II期，惟須先獲有關部門審批。按現時計劃，集團將於二零一零/一一年財政年度注資。

集團於二零一零年六月起計兩年內對西綫合營企業承擔注資約人民幣7.84億元（二零零九年：人民幣9.80億元），以發展西綫III期。於二零一零年六月三十日年度內已完成該項目所需注資之20%。按現時計劃，集團分別於二零一零/一一年及二零一一/一二年財政年度內將餘下西綫III期資本金按50%及30%比例注入。

於二零一零年六月三十日，集團按比例分佔48%之廣深合營企業及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III期未償付承擔合共金額約港幣13.31億元（二零零九年：港幣5.21億元）。

## 資產抵押

於二零一零年六月三十日，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：

	於六月三十日	
	二零零九年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元
經營權無形資產、物業及設備	7,262	<b>7,023</b>
存貨	2	<b>2</b>
其他應收款、按金及預付款項	73	<b>63</b>
銀行結餘及存款	119	<b>122</b>
	7,456	<b>7,210</b>

於二零零九年六月三十日，廣深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。於二零一零年六月三十日，廣深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，連同廣深高速公路及西綫II期之路費徵收權及53.4%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

於二零一零年六月三十日，集團並無重大或然負債。

## 重大收購或出售

截至二零一零年六月三十日止年度內，公司概無對其附屬公司及聯營公司作出重大收購或出售。

## 結算日後事項

公司已於二零一零年七月十三日成功在香港向機構投資者發行人民幣13.8億元企業債券，成為首家於香港發行人民幣債券之非金融機構。這次發債所得的人民幣，將用於發展和開拓集團業務，包括已經取得批准以人民幣投入資本金的西綫III期。在香港發行人民幣債券，利息成本較國內年期相若的銀行貸款低。發債亦為集團開闢了新的融資渠道。由於集團的收入以人民幣為主，發行人民幣債券融資可以有效優化集團的資產負債表結構。



## 其他披露

### 購回、出售或贖回證券

截至二零一零年六月三十日止年度內，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。

### 全年業績之審閱

集團截至二零一零年六月三十日止年度之全年業績已由公司之審計委員會審閱。

### 遵守企業管治常規守則

於年內，公司已遵守上市規則附錄14所載「企業管治常規守則」之守則條文。

## 綜合全面收益表

截至二零一零年六月三十日止年度

	附註	二零零九年 港幣千元	二零一零年 港幣千元
路費收入		1,809,179	<b>1,939,557</b>
建築收益		1,215,977	<b>1,520,870</b>
營業額	2	3,025,156	<b>3,460,427</b>
其他收入及其他費用	3	163,336	<b>9,083</b>
建築成本		(1,215,977)	<b>(1,520,870)</b>
重鋪路面費用預提		(12,674)	<b>(9,571)</b>
收費高速公路營運費用		(143,423)	<b>(183,464)</b>
折舊及攤銷費用		(307,102)	<b>(336,997)</b>
一般及行政費用		(83,513)	<b>(81,992)</b>
財務成本	4	(161,506)	<b>(72,067)</b>
除稅前溢利		1,264,297	<b>1,264,549</b>
所得稅開支	5	(187,303)	<b>(291,400)</b>
年內溢利	6	1,076,994	<b>973,149</b>
年內其他全面收入：			
換算呈報貨幣產生之匯兌（虧損）收益		(15,170)	<b>39,686</b>
年內全面收入總額		<u>1,061,824</u>	<u><b>1,012,835</b></u>
年內溢利撥歸：			
公司擁有人		1,059,399	<b>955,912</b>
非控股權益		17,595	<b>17,237</b>
		<u>1,076,994</u>	<u><b>973,149</b></u>
全面收入總額撥歸：			
公司擁有人		1,044,229	<b>995,598</b>
非控股權益		17,595	<b>17,237</b>
		<u>1,061,824</u>	<u><b>1,012,835</b></u>
		港仙	港仙
每股溢利	8		
基本		<u>35.72</u>	<u><b>32.28</b></u>
攤薄後		<u>35.72</u>	<u><b>32.28</b></u>

# 綜合財務狀況表

於二零一零年六月三十日

	二零零九年 港幣千元	二零一零年 港幣千元
<b>資產</b>		
<b>非流動資產</b>		
物業及設備	189,401	307,095
經營權無形資產	11,279,829	12,574,054
與一間共同控制個體之結餘	141,062	177,430
	<u>11,610,292</u>	<u>13,058,579</u>
<b>流動資產</b>		
存貨	2,370	1,995
按金及預付款項	15,192	63,228
其他應收款項	62,666	67,339
其他應收一間共同控制個體之款項	-	37,218
共同控制個體之已抵押銀行結餘及存款	118,927	122,119
銀行結餘及現金		
- 集團	2,775,222	2,474,859
- 共同控制個體	3,136	268,055
	<u>2,977,513</u>	<u>3,034,813</u>
	<u>14,587,805</u>	<u>16,093,392</u>
<b>資產總額</b>		
<b>股東權益及負債</b>		
<b>資本及儲備</b>		
股本	296,169	296,169
股份溢價及儲備	8,044,836	8,003,982
公司擁有人應佔權益	8,341,005	8,300,151
非控股權益	47,930	51,847
	<u>8,388,935</u>	<u>8,351,998</u>
<b>非流動負債</b>		
其他應付款項	39,732	-
共同控制個體之銀行及其他貸款	4,893,801	5,265,080
與一間合營企業夥伴之結餘	141,010	177,376
重鋪路面責任撥備	8,421	28,010
遞延稅項負債	320,307	325,510
	<u>5,403,271</u>	<u>5,795,976</u>
<b>流動負債</b>		
其他應付款項、預提費用及已收按金	387,443	798,771
撥備	-	33,034
與合營企業夥伴之結餘	-	371,628
共同控制個體之銀行貸款	344,344	650,867
其他應付利息	3,604	5,208
稅項負債	32,029	85,910
重鋪路面責任撥備	28,179	-
	<u>795,599</u>	<u>1,945,418</u>
	<u>6,198,870</u>	<u>7,741,394</u>
<b>負債總額</b>		
<b>權益及負債總額</b>	<u>14,587,805</u>	<u>16,093,392</u>

# 綜合財務報表附註

截至二零二零年六月三十日止年度

## 1. 採納新訂及經修訂國際財務報告準則

於本年度，集團應用下列由國際會計準則委員會頒佈的新訂及經修訂準則、修訂本及詮釋（統稱「新訂及經修訂國際財務報告準則」）。

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	經營分部
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	分派非現金資產予擁有人
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（於二零二零年一月一日或往後年度期間生效之改善除外）

除下文所述者外，採納該等新訂及經修訂國際財務報告準則對集團於本會計期間及過往會計期間之綜合財務報表並無造成重大影響。

## **僅影響呈報及披露之新訂及經修訂國際財務報告準則**

### **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1號（經修訂）引入若干詞彙變動（包括修訂綜合財務報表內之標題），以及綜合財務報表之呈列方式及內容變動。

### **國際財務報告準則第8號「經營分部」**

國際財務報告準則第8號為有關披露之準則，導致集團之可報告分部須重新劃分（詳見附註2）。

集團並無提早應用以下已頒佈但尚未生效之新訂及經修訂準則、修訂或詮釋。

國際財務報告準則（修訂本）	於二零一零年一月一日或往後年度期間生效之二零零九年四月國際財務報告準則之改善 <sup>1</sup>
國際財務報告準則（修訂本）	二零一零年五月國際財務報告準則之改善 <sup>2</sup>
國際會計準則第24號（經修訂）	關連人士之披露 <sup>6</sup>
國際會計準則第32號（修訂本）	供股分類 <sup>4</sup>
國際財務報告準則第1號（修訂本）	首次採用者之額外豁免 <sup>3</sup>
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豁免 <sup>5</sup>
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 <sup>3</sup>
國際財務報告準則第9號	金融工具 <sup>7</sup>
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 <sup>6</sup>
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 <sup>5</sup>

<sup>1</sup> 修訂本於二零一零年一月一日（如適用）或往後年度期間開始生效

<sup>2</sup> 於二零一零年七月一日及二零一一年一月一日（如適用）或往後年度期間開始生效

<sup>3</sup> 於二零一零年一月一日或往後年度期間開始生效

<sup>4</sup> 於二零一零年二月一日或往後年度期間開始生效

<sup>5</sup> 於二零一零年七月一日或往後年度期間開始生效

<sup>6</sup> 於二零一一年一月一日或往後年度期間開始生效

<sup>7</sup> 於二零一三年一月一日或往後年度期間開始生效

公司董事預期，應用該等新訂及經修訂準則、修訂本或詮釋將不會對綜合財務報表造成重大影響。

## 2. 營業額及分部資料

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

	二零零九年 港幣千元	二零一零年 港幣千元
除營業稅前之路費收入	1,865,145	<b>1,999,580</b>
營業稅	(55,966)	<b>(60,023)</b>
	<u>1,809,179</u>	<u><b>1,939,557</b></u>
建築收益	1,215,977	<b>1,520,870</b>
	<u><u>3,025,156</u></u>	<u><u><b>3,460,427</b></u></u>

集團自二零零九年七月一日起採納國際財務報告準則第8號「經營分部」。國際財務報告準則第8號為一項披露準則，規定須按集團之主要經營決策人就分配資源及評估分部表現而定期審閱有關集團組成部分之內部報告，以劃分經營分部。而前準則（國際會計準則第14號「分部報告」）則規定個體採用風險及回報方法劃分兩組分部（業務及地區）。過往，集團只有一個業務分部，即透過於中國成立之共同控制個體，根據服務經營權在中國發展、經營及管理收費高速公路。因此，並無呈列業務及地區分部。相對根據國際會計準則第14號所釐定主要可報告分部而言，應用國際財務報告準則第8號導致集團須重新劃分經營分部。

向主要經營決策人呈報之資料，包括分部收益、除利息及稅項前溢利（「除利息及稅項前溢利」）和分部業績，特別集中於集團及有關合營企業夥伴聯合經營及管理的個別收費高速公路項目。根據國際財務報告準則第8號，集團的經營分部如下：

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

有關上述分部之資料分析如下。於過往年度呈報之金額已遵照國際財務報告準則第8號之規定重列。

## 分部收益及業績

	二零零九年			二零一零年		
	分部收益 港幣千元	除利息 及稅項 前溢利 港幣千元	分部業績 港幣千元	分部收益 港幣千元	除利息 及稅項 前溢利 港幣千元	分部業績 港幣千元
廣深高速公路	1,726,894	1,275,791	999,666	<b>1,850,658</b>	<b>1,295,863</b>	<b>980,357</b>
西綫I期	82,285	56,673	23,782	<b>87,788</b>	<b>59,439</b>	<b>34,990</b>
西綫II期	-	-	-	<b>1,111</b>	<b>135</b>	<b>(2,404)</b>
總額	<u>1,809,179</u>	<u>1,332,464</u>	1,023,448	<u><b>1,939,557</b></u>	<u><b>1,355,437</b></u>	<u><b>1,012,943</b></u>
公司銀行存款利息收入			71,612			<b>8,851</b>
其他收入			58,005			<b>4,560</b>
公司一般及行政費用			(45,477)			<b>(40,164)</b>
公司財務成本			(28,178)			<b>(12,347)</b>
公司所得稅開支			(160)			<b>(99)</b>
匯兌虧損淨額			<u>(2,256)</u>			<u><b>(595)</b></u>
年內溢利			<u>1,076,994</u>			<u><b>973,149</b></u>

上述呈報的所有分部收益均賺取自對外客戶。

分部業績指各分部所賺取溢利或虧損，而並無分配公司的銀行存款利息收入、其他收入（不包括共同控制個體的銀行存款利息收入、來自共同控制個體的租金收入及其他收入）、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。此乃一項就分配資源及評估表現向主要經營決策人呈報之計量準則。

## 分部收益與營業額之對賬

	二零零九年 港幣千元	二零一零年 港幣千元
分部收益 – 路費收入	1,809,179	<b>1,939,557</b>
建築收益	<u>1,215,977</u>	<u><b>1,520,870</b></u>
營業額	<u>3,025,156</u>	<u><b>3,460,427</b></u>

## 其他分部資料

<u>二零零九年</u>	<u>廣深高 速公路</u> 港幣千元	<u>西綫I期</u> 港幣千元	<u>西綫II期</u> 港幣千元	<u>分部總額</u> 港幣千元	<u>重新分配</u> 港幣千元 (附註)	<u>未分配</u> 港幣千元	<u>綜合總額</u> 港幣千元
計入分部損益 計量的金額：							
折舊及攤銷	292,392	9,874	-	302,266	-	4,836	307,102
利息收入	(2,310)	(301)	-	(2,611)	(33,583)	(71,612)	(107,806)
利息開支	93,831	28,042	-	121,873	11,455	28,178	161,506
所得稅開支	182,294	4,849	-	187,143	-	160	187,303

<u>二零一零年</u>	<u>廣深高 速公路</u> 港幣千元	<u>西綫I期</u> 港幣千元	<u>西II期</u> 港幣千元	<u>分部總額</u> 港幣千元	<u>重新分配</u> 港幣千元 (附註)	<u>未分配</u> 港幣千元	<u>綜合總額</u> 港幣千元
計入分部損益 計量的金額：							
折舊及攤銷	325,275	10,395	227	335,897	-	1,100	336,997
利息收入	(1,667)	(83)	-	(1,750)	(8,527)	(8,851)	(19,128)
利息開支	31,266	17,388	2,539	51,193	8,527	12,347	72,067
所得稅開支	284,240	7,061	-	291,301	-	99	291,400

附註：計入分部損益計量的金額、集團提供貸款予一間共同控制個體的利息收入、免息註冊資本及貸款予一間共同控制個體之估算利息收入以淨額呈列為合營企業夥伴提供之免息註冊資本及貸款之估算利息。金額重新分配為「分部總額」與「綜合總額」之對賬。

## 地區資料

集團之業務位於中國。集團所有來自對外客戶的收益之地區按所提供服務的地區釐定，而位於中國的非流動資產金額為港幣12,881,149,000元（二零零九年：港幣11,469,230,000元）。

## 分部資產及負債

就分配資源及評估表現向主要經營決策人呈報之集團經營分部資料，不包括任何資產及負債。因此，並無呈報分部資產及負債。



### 3. 其他收入及其他費用

	二零零九年 港幣千元	二零一零年 港幣千元
一間合營企業夥伴提供之免息註冊資本之公平值調整	61,262	-
重估一間合營企業夥伴提供之免息註冊資本未來現金流之盈利	257,221	-
利息收入：		
集團提供予一間共同控制個體之貸款	99	-
銀行存款	74,223	10,601
提供予一間共同控制個體之免息註冊資本及貸款之估算利息收入	33,484	8,527
匯兌虧損淨額	(2,256)	(595)
租金收入	6,873	4,525
共同控制個體之管理費收入	793	481
出售物業及設備收益	58	3
撥備費用 (附註)	-	(33,034)
重估提供予一間共同控制個體之免息註冊資本未來現金流之虧損	(285,838)	-
其他	17,417	18,575
	<u>163,336</u>	<u>9,083</u>

附註：該金額為於截至二零一零年六月三十日止年度集團按比例分佔一間共同控制個體與一名第三者，因提早終止協議時所產生的應付直接經濟損失賠償撥備。公司管理層認為該共同控制個體於二零一零年六月三十日存在現有責任支付該金額，而該金額為管理層參考合約條款所作的最佳估計。

#### 4. 財務成本

	二零零九年 港幣千元	二零一零年 港幣千元
銀行貸款利息	208,259	153,455
估算利息：		
合營企業夥伴提供之免息註冊資本及貸款	27,174	8,525
其他免息貸款	370	396
	<u>235,803</u>	<u>162,376</u>
其他財務費用	12,394	12,328
	<u>248,197</u>	<u>174,704</u>
減：已計入收費高速公路建築成本之金額	<u>(86,691)</u>	<u>(102,637)</u>
	<u>161,506</u>	<u>72,067</u>

#### 5. 所得稅開支

	二零零九年 港幣千元	二零一零年 港幣千元
稅項開支包括：		
中國企業所得稅		
-集團	1,238	60,370
-共同控制個體	116,941	228,372
遞延稅項	69,124	2,658
	<u>187,303</u>	<u>291,400</u>

由於並無源自香港或於香港產生應課稅溢利，無需就香港利得稅作出撥備。

集團之中國企業所得稅開支內包括集團之共同控制個體廣深珠高速公路有限公司（「廣深合營企業」）及廣東廣珠西綫高速公路有限公司（「西綫合營企業」）分派股息之預提所得稅，共港幣60,270,000元（二零零九年：西綫合營企業為港幣1,078,000元）。

共同控制個體之中國企業所得稅，乃指集團按比例分估廣深高速公路合營企業之中國企業所得稅撥備約港幣224,292,000元（二零零九年：港幣114,896,000元），有關期內估計應課稅溢利按截至二零零九年十二月三十一日止半年為10%及截至二零一零年六月三十日止半年為22%（二零零九年：截至二零零八年十二月三十一日止半年為9%及截至二零零九年六月三十日止半年為10%）計算及集團按比例分估西綫合營企業之西綫I期中國企業所得稅撥備約港幣4,080,000元（二零零九年：港幣2,045,000元），有關期內估計應課稅溢利按截至二零零九年十二月三十一日止半年為10%及截至二零一零年六月三十日止半年為11%（二零零九年：截至二零零八年十二月三十一日止半年為9%及截至二零零九年六月三十日止半年為10%）計算。

年內之所得稅開支可與綜合全面收益表中的除稅前溢利對賬如下：

	二零零九年 港幣千元	二零一零年 港幣千元
除稅前溢利	1,264,297	1,264,549
按25%（二零零九年：25%）之一般中國所得稅率計算之稅項	316,074	316,137
按寬免稅率計算之所得稅開支影響	(269,837)	(122,327)
非應課稅收入之稅務影響	(188,282)	(171,028)
非扣稅開支之稅務影響	267,137	210,760
共同控制個體臨時差額之差額稅率	7,927	372
中國共同控制個體未分配利潤之遞延稅項	55,135	(2,303)
一間中國共同控制個體分派盈利之預提所得稅	-	60,270
其他	(851)	(481)
所得稅開支	187,303	291,400

## 6. 年內溢利

	二零零九年 港幣千元	二零一零年 港幣千元
年內溢利已扣除（計入）下列各項：		
核數師酬金	1,700	1,612
董事薪酬	14,675	15,360
其他員工成本	101,419	114,239
員工成本合計	<u>116,094</u>	<u>129,599</u>
經營權無形資產攤銷	277,817	306,836
物業及設備折舊	29,285	30,912
減：已計入收費高速公路建築成本之金額	-	(751)
	<u>29,285</u>	<u>30,161</u>
其他應收款項減值虧損回撥	(1,098)	(59)
出售物業及設備收益	(58)	(3)

## 7. 股息

	二零零九年 港幣千元	二零一零年 港幣千元
年內已付及已確認分派之股息：		
已付中期股息每股港幣17仙（二零零九年：港幣17仙）	503,487	503,488
已付截至二零零九年六月三十日止年度之特別股息每股港幣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（二零零九年：截至二零零八年六月三十日止年度已付港幣13仙）	386,162	533,104
已付截至二零零八年六月三十日止年度之特別末期股息每股港幣28仙	831,734	-
	<u>4,216,585</u>	<u>1,036,592</u>
建議之末期股息每股港幣15仙（二零零九年：港幣18仙）	<u>533,104</u>	<u>444,254</u>

於二零零八年十一月十四日，從股份溢價向股東派發截至二零零九年六月三十日止年度之特別中期股息為每股港幣84仙。

董事會建議二零一零年財政年度之末期股息為每股港幣15仙，合計金額約港幣444,254,000元。末期股息須獲股東在應屆股東週年大會上批准後始生效，且並未在綜合財務報表上列作負債。擬派末期股息根據綜合財務報表獲批准日期已發行之股份數目計算。

## 8. 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：

	二零零九年 港幣千元	二零一零年 港幣千元
計算每股基本及攤薄後溢利之溢利金額	1,059,399	955,912
	二零零九年 股份數目	二零一零年 股份數目
計算每股基本溢利之普通股加權平均數	2,965,771,021	2,961,690,283
潛在攤薄普通股之影響：		
未歸屬獎授股份	216,548	-
計算每股攤薄後溢利之普通股加權平均數	2,965,987,569	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二零零九年六月三十日及二零一零年六月三十日止年度之股份平均市場價格。

## 9. 資產總額扣減流動負債／淨流動資產

集團於二零一零年六月三十日之資產總額減流動負債約港幣14,147,974,000元（二零零九年：港幣13,792,206,000元）。集團於二零一零年六月三十日之淨流動資產約港幣1,089,395,000元（二零零九年：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、中原絃二郎先生、嚴震銘博士及潘宗光教授組成。

## 詞彙

「董事會」	指公司董事會
「沿江高速公路」	指廣深沿江高速公路
「公司」或「合和公路基建」	指合和公路基建有限公司
「董事」	指公司董事
「集團」	指公司及其附屬公司
「廣深高速公路」	指廣州—深圳高速公路
「廣深合營企業」	指廣深珠高速公路有限公司，為廣深高速公路成立之合營企業
「香港」	指中國香港特別行政區
「港珠澳大橋」	指港珠澳大橋
「上市規則」	指聯交所證券上市規則
「澳門」	指中國澳門特別行政區
「中國大陸」	指中國，不包括香港及澳門
「西綫I期」	指珠江三角洲西岸幹道第I期
「西綫II期」	指珠江三角洲西岸幹道第II期
「西綫III期」	指珠江三角洲西岸幹道第III期
「中國」	指中華人民共和國
「珠三角」	指珠江三角洲
「聯交所」	指香港聯合交易所有限公司
「美國」	指美利堅合眾國
「西綫合營企業」	指廣東廣珠西綫高速公路有限公司，為珠江三角洲西岸幹道成立的合營企業
「珠江三角洲西岸幹道」	指收費公路網絡之幹道，包括西綫I期、西綫II期及西綫III期