

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)

## 截至二零一一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	二零一零年	二零一一年	% 變動
路費收入淨額	1,940	<b>2,275</b>	+17%
本公司擁有人應佔溢利	956	<b>1,018</b>	+6%
每股溢利 (港仙)	32.28	<b>34.39</b>	+7%
每股中期股息 (港仙)	17.0	<b>16.0</b>	-6%
每股末期股息 (港仙)	15.0	<b>18.0</b>	+20%
每股全年股息 (港仙)	32.0	<b>34.0</b>	+6%
每股資產淨值 (港幣) (於六月三十日)	2.8	<b>3.0</b>	+7%

### 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截至二零一一年六月三十日止財政年度之業績。本集團路費收入淨額增加至港幣 22.75 億元，較去年上升 17%，而收費公路項目淨溢利則由港幣 10.17 億元減少至港幣 9.67 億元，降幅為 5%。這主要是由於廣深高速公路的適用企業所得稅率上調，令應付稅項大幅增加，加上西綫 II 期於首個完整營運年度錄得虧損所致。本公司擁有人應佔溢利由港幣 9.56 億元增加至港幣 10.18 億元，增幅為 6%。此增幅乃由於人民幣升值而錄得匯兌收益淨額及利息收入增加等因素所致。本年度每股基本溢利由去年的港幣 32.28 仙升至港幣 34.39 仙，升幅約為 7%。

\* 謹供識別

## 末期股息

董事會建議就截至二零一一年六月三十日止年度派發末期股息每股港幣 18 仙，連同已派發之中期股息每股港幣 16 仙，全年股息總額為每股港幣 34 仙，較上一個財政年度之股息總額每股港幣 32 仙上升 6%，派息率相當於本公司擁有人應佔淨溢利之 99%。

待股東於二零一一年十月二十日舉行之股東週年大會上批准後，建議之末期股息將於二零一一年十一月二日派付予於二零一一年十月二十六日營業時間結束時已登記之股東。考慮到本集團擁有穩定的溢利與現金流量及手頭之現金盈餘，本集團將遵從派息率約 100% 的政策。

## 暫停辦理股份過戶登記

為確定股東有權享有建議之末期股息，本公司將於二零一一年十月二十六日（星期三）暫停辦理本公司股份過戶登記手續一天，惟建議之末期股息須獲股東於股東週年大會批准。於上述暫停辦理股份過戶登記之日，不能轉讓本公司之股份。為符合資格享有建議之末期股息，所有股份過戶文件連同有關股票，最遲須於二零一一年十月二十五日（星期二）下午四時三十分前送達本公司之香港股份登記處－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室。

為確定股東有權出席將於二零一一年十月二十日舉行之股東週年大會並於會上投票，本公司將於二零一一年十月十三日（星期四）至二零一一年十月二十日（星期四），包括首尾兩天在內，暫停辦理本公司股份過戶登記手續。為符合資格出席股東週年大會並於會上投票，所有股份過戶文件連同有關股票，最遲須於二零一一年十月十二日（星期三）下午四時三十分前送達本公司之香港股份登記處－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室。

## 財政狀況

本集團於截至二零一一年六月三十日止年度內繼續維持強勁的財務狀況，按比例分佔之路費收入淨額由港幣 19.40 億元增加至港幣 22.75 億元，按年計增長 17%。

財政年度	二零一零年	二零一一年	% 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）	352	<b>392</b>	11%
日均路費收入（人民幣千元）	9,576	<b>10,114</b>	6%
<b>西綫I期（於合營企業層面）</b>			
日均車流量（千架次）	31	<b>37</b>	18%
日均路費收入（人民幣千元）	436	<b>463</b>	6%
<b>西綫II期（於合營企業層面）</b>			
日均車流量（千架次）	20*	<b>44</b>	122%
日均路費收入（人民幣千元）	333*	<b>756</b>	127%

\* 西綫II期於二零一零年六月二十五日通車。

根據本集團的融資策略及因應國內收緊信貸的環境，本集團於本年度發行了兩筆人民幣債券，共籌集資金人民幣19.8億元，其中第一筆債券於二零一零年七月發行，規模為人民幣13.8億元，第二筆債券於二零一一年五月發行，規模為人民幣6億元。上述款項將主要用作以股本投資及股東貸款形式為西綫III期之發展提供資金。截至二零一一年六月三十日，本集團已合共向西綫合營企業注資人民幣4.96億元，作為註冊資本以發展西綫III期；本集團亦已就同樣目的合共向西綫合營企業墊付股東貸款共人民幣5億元。該等股東貸款有助拓寬該合營企業之融資渠道。本集團計劃就同樣目的再向西綫合營企業墊付總金額人民幣6億元之股東貸款，惟須先獲有關部門審批。

本集團於二零一一年六月三十日之現金及銀行結餘（大部分以人民幣為單位）總額為港幣34.39億元，包括發行人民幣債券所籌集之未動用款項，合和公路基建企業層面（不包括合營企業）之手頭淨現金為港幣10.30億元。為配合其採用人民幣作為功能貨幣之政策，本集團日後將繼續以人民幣持有其大部分現金。由於平均現金結餘大幅增加及銀行存款利息上調，本年度利息收入大幅增長。本集團會繼續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。

本集團從項目所得的現金流量足以償還項目的債務。以本集團項目的利息覆蓋比率（即本集團按比例分佔項目於二零一一財年扣除利息、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10.9倍。

本集團於本年度之現金流入主要來自廣深合營企業宣派之股息，以及發行人民幣債券籌集之款項。經中國有關部門批准，本集團自二零一零年四月起可將其分佔廣深合營企業及西綫合營企業之溢利以人民幣直接匯付香港，而無需事先將其兌換為港幣或美元。

## 業務回顧

於回顧年度內，全球經濟仍然疲弱，不同地區經濟復甦步伐不均，部分地區經濟更是停滯不前。儘管美國多番推出「量化寬鬆」措施，但經濟卻未見起色。主權債務危機在歐盟成員國之間擴散，對主權債務之息差造成巨大壓力。雖然歐盟已採取大量應變措施以解決這項危機，但在該地區能成功實施長遠稅務及財政政策改革計劃仍任重道遠。在亞洲，新興經濟體保持強勢，加上全球流動資金充足，推動通脹上升，促使各國努力遏制通脹，這在一定程度上阻礙了經濟增長。

中國的經濟及金融實力雄厚、其在全球綜合國內生產總值所佔比例不斷增加、信貸質素不斷改善及貨幣升值，均為長期投資中國資產提供了充分的理由。固定資產投資及內銷急速增長持續推動中國房地產及金融市場發展。儘管中國政府已多番推出措施遏制通脹及收緊信貸，廣東省二零一一年上半年之國內生產總值仍增長 10.2%，而進出口貿易均保持強勁增長 26.0%，帶動珠江三角洲地區之交通行業蓬勃發展，亦令本集團的收費公路業務受惠。

私家車擁有量增加，帶動使用珠三角收費公路之一類小汽車數目及來自該等汽車之收入繼續增長。另一方面，隨著珠三角地區之進出口貿易反彈，四類及五類商用貨車數目以及來自該等汽車之路費亦持續回升。

由於上述的廣深高速公路車流量增長，以及西綫 II 期於二零一零年六月通車，綜合日均車流量按年計上升 23% 至 47.3 萬架次。與此同時，綜合日均路費收入增長 13% 至人民幣 1,130 萬元，而廣深高速公路的全年日均路費收入超過人民幣 1,000 萬元。由二零一零年七月（首個完整營運月）至二零一一年六月期間，西綫 II 期的日均路費收入升幅超過 70%。本年度西綫 I 期及西綫 II 期之合併收入佔本集團路費總收入約 11%。

西綫 III 期建設工程進展良好，現計劃於二零一三年上半年提前竣工。目前，該項目計劃總投資額約人民幣 56 億元。本公司佔此項目註冊資本之 50% 及若干數額之股東貸款已經並將繼續由本公司發行之人民幣債券投入。

## 展望

自二零一零年六月通車以來，西綫II期之車流量穩步增長，日均車流量由二零一零年七月的2.9萬架次上升至二零一一年七月的5.5萬架次，升幅達89%。與此同時，日均路費收入增長強勁，由二零一零年七月的人民幣50萬元增長至二零一一年七月的人民幣92.5萬元，增幅達85%。西綫I期與西綫II期產生的協同效應，以及高速公路網絡的發展，預期將繼續推動車流量及路費收入增長。

雖然廣州東南西環高速公路的丫髻沙特大橋自二零一零年一月起進行維修，但自二零一一年七月中起，交通管制措施加強執行，15 噸以上的重型貨車(主要為四類及五類商用貨車)禁止經西綫 I 期南丫立交進出廣州東南西環高速公路東南環段。由於維修工程預期將於二零一二年一月完成，該項安排對西綫 I 期的影響屬短期，其對本集團之路費收入及車流之影響輕微。

隨著廣深高速公路五點梅立交至太平立交之間長3.5公里的路段擴闊工程於二零一一年六月竣工後，合營企業將於未來數月施工將鶴州立交至福永立交之間長約2公里的繁忙路段擴建為雙向共十車道的工程。本集團相信，儘管預期自二零一二年起將出現來自沿江高速公路的競爭，廣深高速公路仍將保持廣東省內最主要高速公路的地位。

西綫III期之融資渠道進一步拓寬，為該項目之進展提供了保障。該項目預計可於二零一三年上半年提前竣工，加上港珠澳大橋預計於二零一六年通車，屆時將進一步提升珠三角地區之高速公路網絡，而珠江三角洲西岸幹道三期全部通車亦將成為本集團收費公路業務長遠增長之平台。

## 鳴謝

本人希望藉此機會感謝本集團董事總經理、各董事、管理層及全體員工在過往一年之努力、熱誠及投入。本人亦就本集團所有之股東、融資機構及業務夥伴過往一年的不斷支持及信任，以及對本集團的貢獻衷心致謝。

胡應湘爵士GBS, KCMG, FICE

主席

香港，二零一一年八月二十五日

## 管理層討論及分析

### 業務回顧

#### 業務表現

廣東省於回顧年度內繼續表現出強勁的經濟活力，其進出口貿易保持強勁升勢，貿易總值不斷攀升並達到歷史新高。廣東省二零一一年一至六月份的國內生產總值增長達到10.2%，進出口貿易增幅達26%，對區內的客、貨運需求起到重要的推動作用，令本集團於廣東省的項目因而受惠。

廣東省的汽車擁有量繼續保持增長動力，主要由小汽車的銷售增長所帶動。根據最新的統計數據，截至二零一零年底，廣東省的汽車擁有量超過780萬輛，按年增長19%。雖然二零一一年上半年全國汽車銷售量的增速較去年有所放緩，增長3.4%至約930萬輛，但據媒體報導，廣東省同期的乘用車上牌量仍增加約44萬輛或7.3%。廣州、深圳及東莞為廣東省汽車擁有量最高的三個城市，其中廣州及深圳的汽車擁有量在二零一一年年中均突破了170萬輛，而東莞的汽車擁有量則達至100萬輛，當中以乘用車的增長為主。本集團高速公路項目的車流增長中，其中亦以一類小汽車的增長尤為突出。廣東省經濟及汽車擁有量的持續增長，將繼續為本集團的業務表現注入動力。

於回顧年度內，廣深高速公路和西綫I期的綜合日均車流量上升12%至42.9萬架次，而綜合日均路費收入則增加6%至人民幣1,058萬元；加上二零一零年六月開通的西綫II期，綜合日均車流量上升23%至47.3萬架次，綜合日均路費收入增加13%至人民幣1,133萬元。廣深高速公路、西綫I期及西綫II期二零一一財年的全年路費總收入為人民幣41.36億元。

#### 擴建及優化工程

本集團一直以構築高效、安全及提供優質服務的高速公路網絡為目標，除密切監控沿綫的交通情況外，更向有關當局申請批准於較繁忙路段進行擴建工程。於過去一個財政年度，多項的擴建及優化工程已實施完成，進一步提升營運效率和服務水平。

為舒緩廣深高速公路五點梅立交至太平立交之間長3.5公里路段的交通擁擠情況，廣深合營企業自二零一零年七月起將該路段由雙向六車道擴建為十車道。該工程已於二零一一年六月順利完成並投入使用。自該路段擴建的車道開通以來，交通變得更暢順，交通事故數目明顯地減少，車輛的通行速度亦顯著提高。除此之外，位處太平立交以北與虎崗高速公路連繫的新聯立交(南行)亦於二零一一年四月全面開通，已緩解了太平立交南行往五點梅立交路段的交通壓力。

鶴洲立交及福永立交之間約2公里長的路段早於二零零三年已由雙向六車道擴建為八車道。於未來數月，廣深合營企業將進一步將該路段擴建至雙向十車道。此舉將有助於保持廣深高速公路行車暢通，以應付福永立交鄰近的深圳寶安國際機場持續增長的客、貨車流量。

與此同時，廣深合營企業亦完成了火村立交和福永立交的收費廣場擴建工程，而南頭立交的收費廣場擴建工程則仍在進行中。廣深合營企業亦在各立交增設多條電子不停車收費車道(「ETC車道」)及自動發卡車道，以應付各立交增加的車流及提升營運效率。

## 項目進展

西綫II期於二零一零年六月正式開通投入營運，與西綫I期聯成一條連接廣州與中山中心城區的高速公路主幹道，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三十分鐘。在過去一年的營運中，為往來廣州、佛山、順德及中山的市民出行提供了便利，同時亦有助區域經濟的發展。西綫II期自二零一零年六月開通以來，車流量持續上升。經過開通後首幾個月使用者對新路的適應期後，西綫II期於二零一一財年下半年已達至本集團所設定的現金流收支平衡的首年營運目標，即日均路費收入達至人民幣80萬元。於二零一一財年下半年，路費總收入已足以支付其包括財務費用等的項目支出，並錄得淨現金流入。本集團相信隨著區域經濟增長以及周邊的路網發展不斷完善，西綫II期的車流和路費收入將有更顯著的增長。

西綫III期項目的建設進展順利，於回顧年內，徵地拆遷的工作已基本完成，視乎工程進度，現計劃項目可提早於二零一三年上半年建成通車。當西綫III期建成開通後，往來廣州與珠海的行車時間將從目前約兩小時大幅縮減至約一小時。本集團將全力推動完成西綫III期 - 珠江三角洲西岸幹道的最後一期工程，建設更完善的高速公路網絡。



## **社會企業責任**

多年來，本集團一直投入資源提升及優化交通安全和服務設施，為道路使用者提供安全、舒適的高速公路為首要任務。廣深高速公路沿線已安裝了超過150台的監控攝像槍，對路況進行二十四小時全天候監控。廣深合營企業不斷更新及購置更多巡邏車及拖車等交通及道路管理設備，以應付車流量增長，並提高發現及處理交通事故的效率。繼廣州段及東莞段後，於二零一一年初，合營企業亦承擔起深圳路段之拖車拯救服務，為廣深高速公路全綫提供高質、高效的拖車拯救服務。為保障路面行車暢通及道路安全，合營企業與交警人員緊密合作，以「發現快、到位快、處理快、清障快」的四快原則處理交通事故，及計劃與交警當局籌辦交通安全推廣活動。此外，合營企業亦透過高速公路沿線的可變情報板發放道路安全信息，以提高公眾的道路安全意識。

為響應國家節能減排的發展方向，廣深合營企業和西綫合營企業一直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。廣深合營企業已分別於二零零九年及二零一零年在隧道和收費廣場改用節能照明系統減省耗電，更將會逐漸推廣至沿線照明。西綫合營企業則將於西綫III期項目的隧道引入使用LED照明燈。與此同時，合營企業亦積極研究在沿綫適當位置安裝電動車充電設備，以配合國家推動電動環保型汽車的政策。

為進一步美化沿線立交周邊環境，西綫合營企業將與沿線的地方政府合作於順德路段各立交進行綠化工程。

## **經營環境**

面對經營環境的變化，本集團正透過有效控制成本增長、提升營運效率及優化營運服務水平，以維持競爭優勢。目前，推行的措施包括提升人員生產力、加強節能、控制行政開支增長等。

據媒體報導，廣東省政府及香港政府正研究逐步增加過境汽車限額的可行性。於二零一一年八月二十三日召開的第十四次粵港合作聯席會議上，香港和廣東省政府決定在二零一二年三月推出第一階段的過境私家車一次性特別配額試驗計劃，屆時五座位或以下的香港私家車車主可申請一次性特別配額從香港駕駛私家車進入廣東省。有關的具體安排與執行細節將於二零一一年底前公佈。本集團相信，該政策將有效促進跨境交通，廣深高速公路亦可因此受惠。此外，皇崗口岸的新出境設施及大樓已於二零一一年七月完成並正式啓用，這將有助加快邊檢程序，為出境旅客及車輛提供更便捷及暢順的服務。

國家交通運輸部、國家發展改革委、財政部、監察部及國務院糾風辦聯合於二零一一年六月發佈《關於開展收費公路專項清理工作的通知》，開展為時一年的收費公路規範化整治工作，全面清理違規或不合理收費的公路項目，以促進收費公路行業的健康發展。有關政策於廣東省的執行詳情，有待廣東省政府的進一步公佈。

根據媒體最新報導，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，將分別於二零一一年下半年及二零一二年建成。截至二零一一年八月，其廣州段及東莞段仍未開通。沿江高速公路規劃連接珠三角東岸沿岸港口，主要服務以沿岸港口為目的地的貨車，本集團將繼續密切關注沿江高速公路有關進展。隨著廣東省汽車擁有量持續增長，本集團相信廣深高速公路將維持其作為廣東省主幹道的領導地位。

## **本集團融資**

隨著香港的離岸人民幣債券市場發展，本公司於二零一零年七月向機構投資者發行了一筆人民幣13.8億元的企業債券，成為首家在香港成功發行人民幣企業債券的非金融企業，並於二零一一年五月再次發行一筆人民幣6億元的人民幣企業債券，以進一步拓闊本公司及其合營企業的融資渠道，鞏固本公司的財務實力及優化資產負債表以拓展新項目。

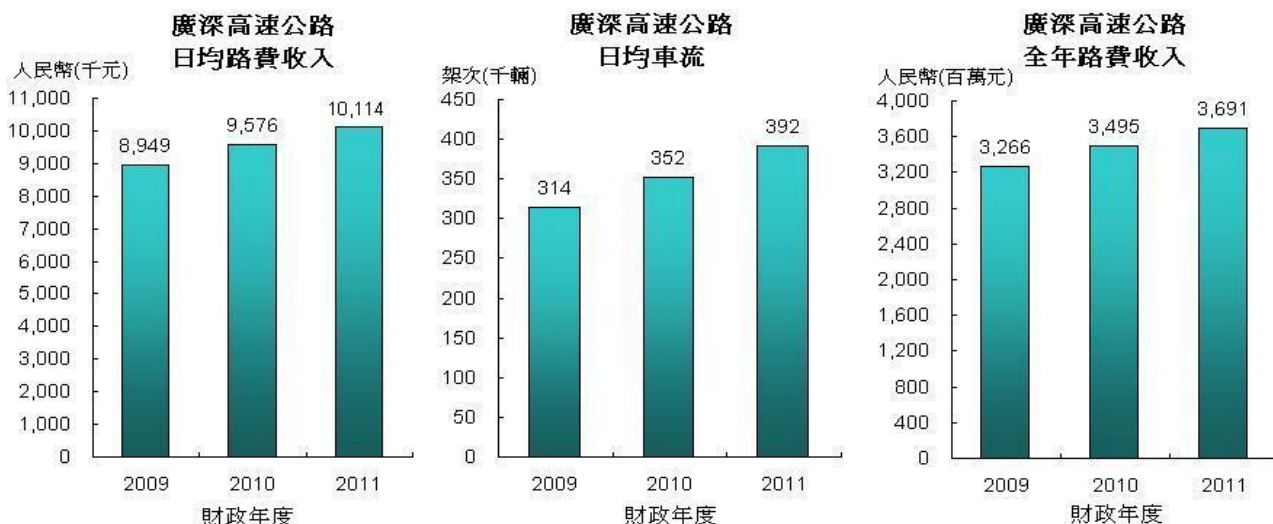
本集團已取得中國有關當局的批准以人民幣投入西綫III期的西綫合營企業作為註冊資本及人民幣5億元的股東貸款。註冊資本金額為人民幣9.8億元，佔項目註冊資本總金額的50%。截至二零一一年六月三十日，本集團已將部份經人民幣企業債券籌集之資金投入西綫合營企業，包括人民幣4.96億元的註冊資本及人民幣5億元的股東貸款，以發展西綫III期。基於內地正推行緊縮的貨幣政策，本集團亦計劃向西綫合營企業提供額外人民幣6億元的股東貸款，以進一步發展西綫III期。股東貸款所提供的資金將拓闊合營企業的融資渠道。

## 廣州—深圳高速公路

位置	中國廣東省廣州至深圳
長度	122.8公里
車道	雙向共6車道(另部份路段為 8 或 10 車道)
級別	高速公路
公路收費期	一九九七年七月至二零二七年六月
分潤比例	1至10年: 50% 11至20年: 48% 21至30年: 45%

廣深高速公路是一條連接廣州、東莞、深圳三個珠江三角洲主要城市及香港的高速公路主幹道。於回顧年度內，廣深高速公路日均路費收入按年計增長6%至人民幣1,011萬元，同期的路費總收入為人民幣36.91億元，日均車流量則增長11%至39.2萬架次。

於回顧期內，受惠於中國汽車擁有量的增長，一類小車的車流量及路費收入保持穩健的增長，其車流量佔廣深高速公路總車流量的74.6%，佔總路費收入的49.8%。由於一類小車所佔比例較高，平均每車每公里路費收入從人民幣0.93元下跌2%至人民幣0.91元。與此同時，四類及五類商用貨車的車流量及路費收入亦從二零零九財年的低位持續回升至超過二零零八財年的水平，續步接近二零零七財年之歷史高位。





\* 廣深高速公路部分路段於二零零七年十月至二零零八年七月期間封閉以進行分期維修

深圳及東莞於二零一一年四月撤銷了107國道的所有收費站，毗鄰廣深高速公路的107國道的江南收費站及松安收費站亦已撤銷，因此107國道全綫現可免費通行，致使原使用廣深高速公路的部分車輛(主要為四類及五類商用貨車)回流至107國道。

另一方面，深圳寶安國際機場的第二跑道已於二零一一年七月二十六日正式投入服務，機場的航班處理能力大幅提升，日後隨著使用機場的客、貨運量上升，將為廣深高速公路的車流帶來新的增長動力。

五點梅立交至太平立交間較繁忙的3.5公里路段由雙向六車道擴建至十車道的工程已於二零一一年六月完成。自擴建路段開通以來，該路段繁忙時段的交通壓力得到了有效的舒緩。此外，交通事故的數目亦有所下降，車輛的通行速度也大幅提升。

繼五點梅立交至太平立交路段擴建完成後，廣深合營企業亦計劃於未來數月將鶴洲立交至福永立交間約2公里雙向八車道的路段擴建至十車道，進一步保持廣深高速公路行車暢通，以應付福永立交鄰近的深圳寶安國際機場持續增長的客、貨車流量。與此同時，廣深高速公路全綫擴建至雙向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部門辦理報批手續。

為提升公路出口收費廣場的通行能力和車道管理水平，使駕駛者享用更優質的服務，廣深合營企業已完成擴建福永站和火村站的收費廣場，與此同時，南頭站正進行收費廣場的擴建工程。

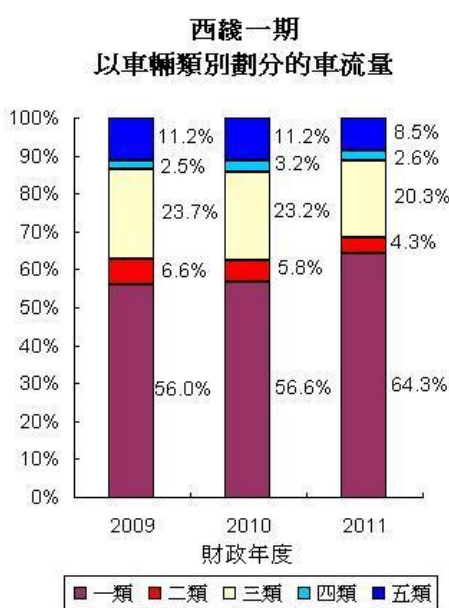
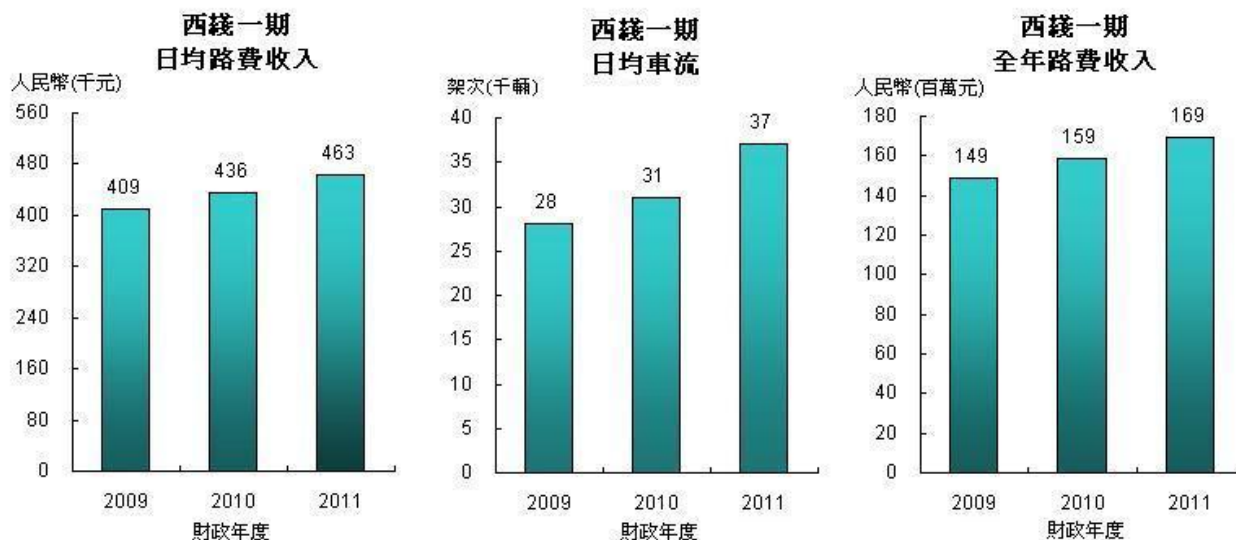
為配合虎崗高速公路延長線的工程，廣深合營企業於二零一零年拆除了廣深高速公路太平段沿線的兩個加油站後，現在厚街路段(南行)重新建造了一個高標準的服務區，為高速公路使用者提供加油、餐飲設施及休憩等服務，並於二零一一年三月開通。廣深合營企業將繼續積極推進厚街路段(北行)服務區的建設和投入使用，以滿足高速公路使用者的需求。

面對區內的經營成本不斷上漲的壓力，廣深合營企業採取有效措施控制經營成本增長及提升其生產力。目前廣深高速公路已安裝ETC車道共39條及自助發卡車道14條，此等設施大幅縮減了車輛進出高速公路的平均等候時間，並提高了高速公路的營運效率和服務質素，更有助把收費人員數目控制在一個合理的水平。廣深合營企業計劃安裝更多ETC車道和自助發卡車道，以配合不斷增長的車流量及廣東省政府鼓勵於高速公路廣泛使用粵通卡的政策。

### 珠江三角洲西岸幹道第I期

位置	中國廣東省廣州至順德區
長度	14.7 公里
車道	雙向共 6 車道
級別	高速公路
公路收費期	二零零三年九月至二零三三年九月
分潤比例	50%

西綫I期全長14.7公里，雙向共6車道，北連廣州東南西環高速公路，南接西綫II期及順德的105國道。於回顧年度內，西綫I期的日均車流量按年計上升18%至3.7萬架次，日均路費收入上升6%至人民幣46.3萬元，全年總路費收入為人民幣1.69億元。



西綫II期於二零一零年六月正式開通投入營運，與西綫I期聯成一條連接廣州與中山中心城區的高速公路主幹道，將往兩市的行車時間由原來經地方公路所需一小時大大縮減至約三十分鐘。在與西綫II期產生的協同效應帶動下，西綫I期一類小車的車流增長及路費收入增長尤其突出，佔總車流量的百分比從上一個財政年度的56.6%上升至二零一一財年的64.3%；亦由於一類車的比重增加，西綫I期的平均每車每公里路費收入亦從人民幣0.94元下跌8%至人民幣0.86元。

廣州東南西環高速公路的丫髻沙特大橋自二零一零年一月至二零一二年一月期間進行維修，期間丫髻沙特大橋路段對15噸以上的重型貨車(主要為四類及五類商用貨車) 實施禁行。此外，丫髻沙特大橋自二零一一年六月起於凌晨時段全面封閉，禁止車輛通過大橋。此等措施令西綫I期的車流量及路費收入受到影響。自二零一一年七月中始，交通管制之措施進一步加強執行。因此，西綫I期於二零一一年七月十七日至三十一日期間之日均路費收入從二零一一年七月一日至十六日期間的日均人民幣44.6萬元下跌至人民幣42.7萬元。

位於西綫I期附近的廣州南站是亞洲最大規模的高速鐵路車站，已於二零一零年一月投入使用。連接西綫I期及廣州南站的接駁路網已於二零一零年十月開通，現經西綫I期石洲立交至廣州南站僅需數分鐘，有助鼓勵西綫I期客運車流的增長。

此外，佛山一環路伸延線已於二零一零年十一月接入西綫I期的碧江立交，加上佛山持續強勁的經濟增長，為西綫I期及西綫II期的車流量及路費收入增長帶來了動力。

東新高速公路於二零一零年十二月底建成通車，縱然與西綫I期平行，但它連接廣州、番禺及南沙地區，而西綫I期及西綫II期則連接廣州、南海、順德及中山等地區，兩者基本為其各自不同的地區提供服務。從二零一零年十二月開通至今，東新高速公路對西綫I期的影響輕微。

西綫I期亦已於南丫及碧江立交完成收費廣場擴建，以應付車流增長。此外，亦安裝了9條ETC車道及2條自助發卡車道，以提升營運效率和優化服務。

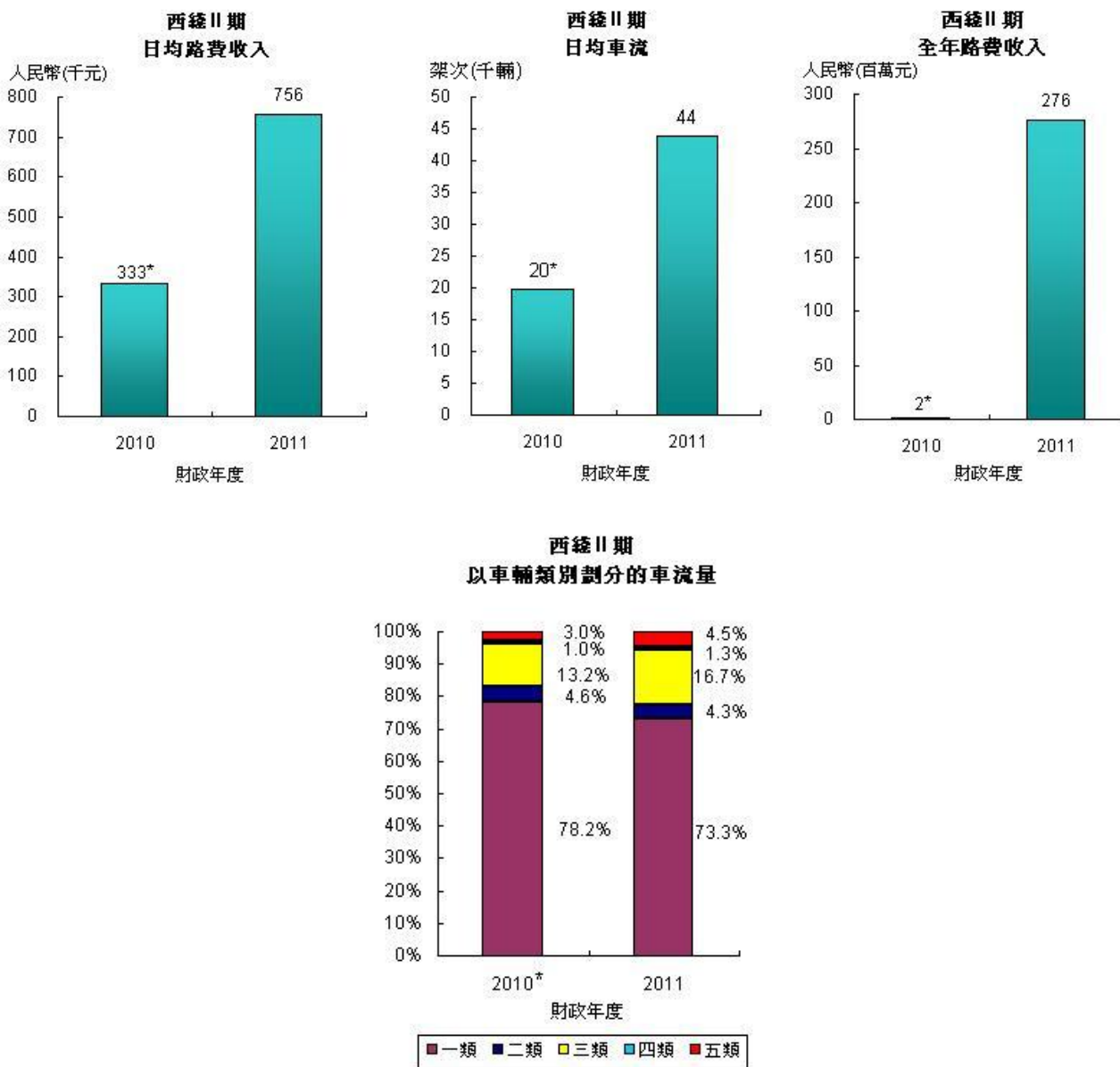
西綫I期最終項目成本為人民幣15.07億元，低於預算成本人民幣16.8億元。

### 珠江三角洲西岸幹道第II期

位置	中國廣東省順德區至中山
長度	45.5公里
車道	雙向共6車道
級別	高速公路
公路收費期	二零一零年六月至二零三五年六月(待中國有關部門批准)
分潤比例	50%

西綫II期全長45.5公里，於二零一零年六月二十五日開通營運，為雙向共6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、廣州南二環高速公路及建設中的小欖快速幹線連接。西綫II期及西綫I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三十分鐘。

回顧年度內，西綫II期的日均車流量為44,000架次，日均路費收入為人民幣75.6萬元，全年路費總收入為人民幣2.76億元。西綫II期的車流量以一類小車為主，其車流量佔西綫II期總車流量的73.3%。



\* 西綫II期於二零一零年六月二十五日開始營運。

接駁西綫II期的路網於未來將更為完善，廣州南二環高速公路已於二零一零年十二月建成通車，為往來佛山高明區、順德區、南海區和廣州番禺區的車輛提供直達西綫II期的高速公路連接，為西綫II期帶來正面的車流增長。此外，為西綫II期南端提供前往中山城區快捷連接的小欖快速幹線之連接線，將於二零一二財年內建成通車。此等發展將加強西綫II期的連接網絡，並提升其競爭優勢。



西綫II期自二零一零年六月二十五日開通以來，車流量持續上升，其日均車流量已從二零一零年七月開通初期的29,000架次上升89%至二零一一年七月的55,000架次，日均路費收入從二零一零年七月的人民幣50萬元上升85%至二零一一年七月的人民幣92.5萬元。經過開通後首幾個月使用者對新路的適應期後，西綫II期於二零一一財年下半年的路費收入已達至本集團所設定的現金流收支平衡的首年營運目標，即日均路費收入達至人民幣80萬元，於二零一一財年下半年之路費總收入已足以支付其包括財務費用等的項目支出，並錄得淨現金流入。本集團相信隨著地區經濟增長以及周邊的城市和路網發展不斷完善，西綫II期的車流和路費收入將有更顯著的增長。根據目前車流量的增長情況，本集團預計即使把西綫III期開通後的協同效應排除在外，西綫II期亦可於二零一四年產生利潤，即日均路費收入超過人民幣130萬元(相等於全年路費收入每公里人民幣1,050萬元)。於回顧年度內，西綫I期的全年路費收入折合已達至每公里人民幣1,149萬元。本集團相信隨著西綫III期於二零一三年上半年開通投入營運，並與西綫II期產生協同效應，西綫II期可早於預期錄得利潤。

西綫 II 期的項目成本約為人民幣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

位置	中國廣東省中山至珠海
長度	約38公里
車道	雙向共6車道
級別	高速公路
公路收費期	待中國有關部門批准
分潤比例	50%

西綫III期是一條雙向共6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，及與連接港澳大橋的高速公路相連。西綫III期已於二零零九年十二月開始施工，工程進度良好。其徵地拆遷工作已基本完成，視乎工程進度，現時計劃可提早於二零一三年上半年建成通車。當西綫III期建成開通後，往來廣州與珠海的行車時間將從目前約兩小時大幅縮減至約一小時。

西綫III期項目預計總投資額為人民幣56億元。本集團已於二零一零年六月獲國內有關當局批准，以人民幣投入項目的資本金，註冊資本總金額為人民幣9.8億元，並於二零一零年六月開始投入，至二零一一年六月三十日止，本集團共投入了註冊資本金額人民幣4.96億元。基於內地貨幣緊縮政策，本集團亦計劃向西綫合營企業提供人民幣11億元的

股東貸款，以發展西綫III期，這將拓闊合營企業的融資渠道。截至二零一一年六月三十日止，已投入共人民幣5億元的股東貸款。待獲得有關當局批准後，本集團將投入餘下之人民幣6億元的股東貸款。計及註冊資本和計劃投入的人民幣11億元股東貸款後，本集團在珠江三角洲西岸幹道的投入將由18%輕微上升至26%。本集團相信隨著廣東省的經濟增長、周邊的路網不斷完善及西綫III期的開通，珠江三角洲西岸幹道強勁的基本因素保持不變，長遠將為本集團帶來穩定的收入。

西綫III期開通後，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更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、廣州南二環高速公路、中江高速公路和西部沿海高速公路，更與連接位處珠海發展區的橫琴及港珠澳大橋的高速公路相連。橫琴是繼上海浦東區及天津濱海新區後第三個國家級新開發區，國家將重點規劃和發展其商務服務、旅遊、科研、高新科技等領域，把橫琴打造成為區域性經濟的新增長點，促進珠江口西岸以及澳門的繁榮發展。珠江三角洲西岸幹道作為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，將會因區域性的經濟繁榮及其巨大的發展潛力而受惠。

## 財務回顧

本集團於截至二零一一年六月三十日止年度之表現如下：

	截至六月三十日止年度					
	二零一零年			二零一一年		
	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
項目貢獻：						
廣深高速公路 <sup>(附註1)</sup>	1,851	1,296	984	2,021	1,403	978
西綫 I 期	88	59	35	96	63	44
西綫 II 期	1	0	(2)	158	81	(55)
項目路費收入淨額／除利息及稅 項前溢利／淨溢利	1,940	1,355	1,017	2,275	1,547	967
按年計變動				+17%	+14%	-5%
						(附註2)
企業業績：						
利息收入			9			83
其他收入			4			2
一般及行政費用			(40)			(48)
財務成本			(12)			(53)
所得稅開支			(0)			(3)
			(39)			(19)
匯兌（虧損）／收益（扣除所得 稅開支）			(5)			89
年內溢利			973			1,037
非控股權益應佔部分			(17)			(19)
本公司擁有人應佔溢利			956			1,018

附註1：不包括美元及港元貸款的匯率差額及相關所得稅開支。

附註2：如不計廣深高速公路企業所得稅之適用稅率大幅增加之影響，按年淨溢利將上升6%。

於截至二零一一年六月三十日止年度，本集團按比例分佔來自高速公路項目之綜合路費收入淨額增加 17% 至港幣 22.75 億元，二零一零年同期的數字為港幣 19.4 億元。該增長主要得益於客貨運輸增長，以及廣東省的汽車擁有量不斷增加及經濟增長。於二零一零年六月二十五日通車的西綫 II 期實現首個完整年度營運，亦推動路費收入淨額增長。本集團按比例分佔之綜合路費收入淨額中，廣深高速公路、西綫 I 期及西綫 II 期分別佔 89%（港幣 20.21 億元）、4%（港幣 9,600 萬元）及 7%（港幣 1.58 億元）。

儘管兩間合營企業之公路經營、一般及行政費用增加，以及車流量增長令折舊費上升，但該等項目之綜合除利息及稅項前溢利（不包括由廣深合營企業之美元及港幣貸款所產生之匯兌收益，以及相關所得稅開支）仍由港幣 13.55 億元按年計增長 14% 至港幣 15.47 億元。

該等項目之綜合淨溢利（不包括由廣深合營企業之美元及港幣貸款所產生之匯兌收益，以及相關所得稅開支）由港幣 10.17 億元按年計減少 5% 至港幣 9.67 億元，主要由於廣深高速公路企業所得稅之適用稅率於二零一零年及二零一一年分別由 10% 調升至 22% 及由 22% 調升至 24%，令所得稅開支大幅增加，以及西綫 II 期於首個完整營運年度產生虧損所致。

本公司擁有人應佔溢利由港幣 9.56 億元增加 6% 至港幣 10.18 億元，主要由於(i)路費收入淨額增加；(ii)利率上升及銀行結餘增加而導致本集團銀行存款（不包括合營企業）之利息收入增加；及(iii)廣深合營企業以美元及港幣為單位之貸款所產生之匯兌收益淨額。該等因素與廣深高速公路之稅率增加、西綫 II 期於首個營運年度產生虧損及本公司（不包括合營企業）財務成本增加互相抵銷。財務成本增加源於本公司於二零一零年七月十三日及二零一一年五月十八日發行總額為人民幣 19.8 億元之人民幣企業債券所致。

### 綜合全面收益表

於截至二零一一年六月三十日止年度，綜合收費高速公路之經營、一般及行政費用由去年之港幣 2.65 億元增加 33% 至港幣 3.52 億元，主要由於新增的西綫 II 期收費高速公路之經營、一般及行政費用(西綫 II 期於二零一零年六月二十五日開通)，員工成本上升及年內所進行改善工程產生之成本所致。

綜合折舊及攤銷費用由港幣 3.37 億元增加 29% 至港幣 4.35 億元，乃由於(i)廣深高速公路及西綫 I 期之每日車流量總數增加 12% 而導致折舊費用增加；及(ii)西綫 II 期之折舊費用所致。

綜合財務成本總金額由港幣 7,200 萬元增加 235% 至港幣 2.41 億元，主要由於西綫 II 期於首個完整營運年度產生之財務成本及本公司於年內發行兩筆總額為人民幣 19.8 億元之人民幣企業債券所致。

自二零零八年國內稅務改革起，廣深高速公路和西綫 I 期的稅務優惠已被調整，兩者的企業所得稅率逐漸上升至 25%。廣深高速公路二零一零年的適用稅率從 10% 調升至 22%，並於二零一一年進一步調升至 24%。西綫 I 期二零一零年的適用稅率從 10% 調升至 11%，並於二零一一年調升至 24%。由二零一二年起直至廣深合營企業和西綫合營企業中的西綫 I 期各自的合約營運期屆滿為止，廣深高速公路及西綫 I 期的適用稅率將維持於 25% 的穩定水平。因此，本集團於二零一二財年的業績將不會因合營企業的企業所得稅負擔上升而嚴重影響。西綫 II 期於二零一零年至二零一二年獲豁免企業所得稅，而於二零一三年至二零一五年的適用稅率則為 12.5%，而自二零一六年起至西綫合營企業中的西綫 II 期合約營運期屆滿為止，適用稅率將為 25%。

### 資金流動性及財務資源

本集團之負債結餘包括本公司總額為人民幣 19.8 億元之人民幣企業債券，本集團之短期銀行貸款以及其按比例分佔中國合營企業之無追索權之項目貸款。本集團之債務總額對比資產總額比率及資產負債比率（債務淨額對比本公司擁有人應佔權益）分別為 46%（二零一零年：40%）及 57%（二零一零年：43%）。本集團之資產負債結構載列如下：

	於六月三十日	
	二零一零年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
債務總額		
– 本公司及附屬公司（包括人民幣企業債券）	0	<b>2,409</b>
– 合營企業	6,465	<b>6,412</b>
債務淨額 <small>（附註）</small>	3,600	<b>5,019</b>
資產總額	16,093	<b>19,122</b>
本公司擁有人應佔權益	8,300	<b>8,814</b>
債務總額佔資產總額比率	40%	<b>46%</b>
資產負債比率	43%	<b>57%</b>

附註：債務淨額之定義為債務總額扣減銀行結餘及現金，連同已抵押銀行結餘及存款。

於二零一一年六月三十日，本集團之銀行結餘及手頭現金（不包括合營企業）為人民幣 28.56 億元，相等於港幣 34.39 億元或每股港幣 1.16 元。本集團之銀行結餘及手頭現金將足以支付西綫 II 期及西綫 III 期的資本投入，以及西綫 III 期額外之人民幣 6 億元的股東貸款。

本集團主要現金流入源自從合營企業收取之股息，而主要現金流出為支付本公司股東之股息。

基於本公司目前的經營業務現金流量及其強勁財務狀況，董事會相信可以維持本集團之約100%目標派息率。

於二零一零年七月十三日，本公司成功發行兩年期人民幣企業債券，總額為人民幣13.8億元，成為香港首間發行人民幣企業債券之非金融機構。該筆人民幣企業債券將於二零一二年七月十三日到期，而於二零一一年五月發行之第二筆人民幣6億元之人民幣企業債券則將於二零一四年五月十八日到期。該等債券令本公司之財務狀況得以進一步鞏固。發行債券所得款項除用於投資新項目及本公司之一般營運資金外，大部分將以股本投資及股東貸款形式為西綫III期之發展提供資金。在國內正在收緊信貸之背景下，本公司向西綫合營企業額外墊付股東貸款將大幅拓寬合營企業之融資渠道。於二零一一年六月三十日，本公司已向西綫合營企業墊付之股東貸款總額為人民幣5億元。現時，在香港發行人民幣企業債券，利息成本較國內同年期人民幣銀行貸款低。

於二零一一年六月三十日，本集團之銀行結餘及手頭現金為港幣34.39億元（二零一零年：港幣24.75億元），其中，99.9%（二零一零年：12%）以人民幣為單位，0.1%（二零一零年：88%）以港幣為單位。於二零一一年六月三十日，合和公路基建企業層面（不包括合營企業）之手頭淨現金為人民幣8.55億元，相等於港幣10.3億元或每股港幣0.35元。本集團按比例分佔合營企業之銀行結餘及手頭現金為港幣3.63億元（二零一零年：港幣3.9億元）。本集團於截至二零一一年六月三十日止財政年度、截至二零一零年六月三十日止財政年度、截至二零零九年六月三十日止財政年度、截至二零零八年六月三十日止財政年度及截至二零零七年六月三十日止財政年度分別收取廣深合營企業之現金股息港幣4.22億元、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。二零一一財年來自廣深合營企業之現金股息減少主要由於廣深合營企業就西綫II期向西綫合營企業提供了人民幣6.81億元之集團內部貸款所致。鑑於已收及應收廣深合營企業之現金股息，本集團有信心擁有充足的財務資源應付其經常營運，以及現有及潛在的投資活動。廣深合營企業之現有銀行貸款將按照還款計劃表於二零一九年全數償還，其後廣深合營企業之現金流及本公司將收取之現金股息數額將於會其後大為改善。

本集團按比例分佔合營企業之項目貸款足以透過該等企業之現金流償還。截至二零一一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支出比率（除利息、稅項、折舊及攤銷前溢利對比財務成本比率）分別為63倍（二零一零年：53倍）及1.4倍（二零一零年六月：2.8倍）。西綫合營企業之利息支出比率下降乃由於西綫II期所產生之財務成本在西綫II期於二零一零年六月通車後再不能被資本化所致。

於二零一一年六月三十日，本集團按比例分佔合營企業之銀行及其他借貸總額，連同本公司發行之人民幣企業債券及本集團之短期銀行貸款約為港幣85.89億元（二零一零年：港幣59.16億元），其概況載列如下：

- (a) 72%（二零一零年：99.9%）為銀行貸款及 28%（二零一零年：0.1%）為其他貸款（包括總值為人民幣 19.8 億元之人民幣企業債券）；及
- (b) 29%（二零一零年：45%）以美元為單位； 67%（二零一零年：50%）以人民幣為單位；及 4%（二零一零年：5%）以港幣為單位。人民幣借貸之百分比上升乃由於本公司發行人民幣企業債券所致。

本集團流動資產淨額由於二零一零年六月三十日約港幣10.89億元增加114%至於二零一一年六月三十日約港幣23.28億元，主要由於本公司發行人民幣企業債券所籌集之款項淨額人民幣19.8億元所致。

#### 貸款還款期概況

於二零一一年六月三十日，本集團按比例分佔合營企業之銀行及其他借貸，本公司發行之人民幣企業債券及本集團之短期銀行貸款之還款期概況，連同於二零一零年六月三十日之相應數字載列如下：

	於六月三十日			
	二零一零年		二零一一年	
	港幣百萬元	%	港幣百萬元	%
一年內償還	651	11%	317	4%
一至五年內償還*	1,493	25%	4,080	47%
五年後償還	3,772	64%	4,192	49%
	5,916	100%	8,589	100%

\* 總額為人民幣 13.8 億元及人民幣 6 億元之人民幣企業債券將分別於二零一二年七月及二零一四年五月到期。

#### 利率及匯率風險

本集團密切監控其利率及外匯匯率風險，金融工具之使用亦受到嚴格控制。現時，本集團及其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

本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。本集團定期審閱其流動資金及財務資源，務求降低融資成本，並提高財務資產之回報。本集團一貫將大部分現金存作人民幣之存款。由於持有人民幣配合本集團以中國為基地的營運，且本集團能賺取高於港幣存款之人民幣存款利息收入，因此本集團已提高人民幣銀行存款對比港幣銀行存款部份。以人民幣銀行存款持有之現金百分比由於二零一零年六月三十日之12%上升至於二零一一年六月三十日之99.9%。本集團之利息收益率亦由上個財政年度之0.3%提升至2.1%。本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。

## 資本承擔

於二零一一年六月三十日，本集團已同意向西綫合營企業額外注資約人民幣4.025億元（二零一零年：人民幣4.025億元），以發展西綫II期，惟須先獲有關部門審批。本集團預計將於二零一二財年進行有關注資。

本集團於二零一一年六月起計一年內向西綫合營企業承擔注資約為人民幣 4.84 億元（二零一零年：人民幣 7.84 億元），以發展西綫 III 期。本集團於二零一零財年合共注資人民幣 1.96 億元，並於回顧年度內進一步注資人民幣 3 億元。本集團將於二零一二財年結束前注入餘下資本金人民幣 4.84 億元，以發展西綫 III 期。

於二零一一年六月三十日，本集團按比例分佔48%之廣深合營企業及50%之西綫合營企業。該兩間合營企業就購置物業及設備、建設西綫III期之未償付承擔約為港幣10.99億元（二零一零年：港幣13.31億元）。

## 資產抵押

於二零一一年六月三十日，本集團合營企業之部分資產已抵押予銀行，以獲取授予合營企業之銀行貸款融資。本集團按比例分佔該等資產之賬面值如下：



	於六月三十日	
	二零一零年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
經營權無形資產	6,859	<b>7,316</b>
物業及設備	164	<b>188</b>
存貨	2	<b>2</b>
其他應收款項及按金	63	<b>57</b>
銀行結餘及存款	122	<b>295</b>
	7,210	<b>7,858</b>

除上述以外，100%之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，以獲取其有關合營企業之銀行貸款融資。

#### 或然負債

於二零一一年六月三十日，本集團並無重大或然負債。

#### 重大收購或出售

截至二零一一年六月三十日止年度內，本公司之附屬公司或聯營公司並無作出重大收購或出售。

## 其他披露

### 購回、出售或贖回證券

本公司或其任何附屬公司於二零一一年六月三十日止年度內並無購回、出售或贖回任何其上市之證券。

### 全年業績之審閱

本集團截至二零一一年六月三十日止年度之全年業績已由本公司之審計委員會審閱。

### 企業管治常規守則

於年內，本公司已遵守上市規則附錄14所載《企業管治常規守則》的守則條文。

## 綜合全面收益表

截至二零一一年六月三十日止年度

	附註	二零一零年 港幣千元	二零一一年 港幣千元
路費收入		1,939,557	2,274,571
建築收益		1,520,870	1,536,527
營業額	3	3,460,427	3,811,098
其他收入及其他費用	4	9,083	244,870
建築成本		(1,520,870)	(1,536,527)
重鋪路面費用預提		(9,571)	(21,166)
收費高速公路營運費用		(183,464)	(244,155)
折舊及攤銷費用		(336,997)	(434,810)
一般及行政費用		(81,992)	(107,855)
財務成本	5	(72,067)	(240,530)
除稅前溢利		1,264,549	1,470,925
所得稅開支	6	(291,400)	(433,631)
年內溢利	7	973,149	1,037,294
其他全面收入			
換算呈報貨幣產生之匯兌收益		39,686	413,485
年內全面收入總額		1,012,835	1,450,779
年內溢利撥歸：			
本公司擁有人		955,912	1,018,481
非控股權益		17,237	18,813
		973,149	1,037,294
全面收入總額撥歸：			
本公司擁有人		995,598	1,431,966
非控股權益		17,237	18,813
		1,012,835	1,450,779
每股溢利	9	港仙	港仙
基本及攤薄後		32.28	34.39

## 綜合財務狀況表

於二零一一年六月三十日

	二零一零年 港幣千元	二零一一年 港幣千元
<b>資產</b>		
<b>非流動資產</b>		
物業及設備	307,095	325,767
經營權無形資產	12,574,054	14,337,184
與一間共同控制個體之結餘	177,430	232,440
銀行存款	-	589,960
	<u>13,058,579</u>	<u>15,485,351</u>
<b>流動資產</b>		
存貨	1,995	2,360
按金及預付款項	63,228	14,214
利息及其他應收款項	67,339	103,543
與一間共同控制個體之結餘（附註）	-	304,367
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	122,119	294,836
銀行結餘及現金		
— 本集團	2,474,859	2,848,925
— 共同控制個體	268,055	68,564
	<u>3,034,813</u>	<u>3,636,809</u>
<b>資產總額</b>	<u>16,093,392</u>	<u>19,122,160</u>
<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	8,003,982	8,517,986
本公司擁有人應佔權益	8,300,151	8,814,155
非控股權益	51,847	60,386
<b>權益總額</b>	<u>8,351,998</u>	<u>8,874,541</u>
<b>非流動負債</b>		
共同控制個體之銀行及其他貸款	5,265,080	5,888,041
與一間合營企業夥伴之結餘	177,376	232,381
企業債券	-	2,383,920
重鋪路面責任撥備	28,010	52,518
遞延稅項負債	325,510	382,033
	<u>5,795,976</u>	<u>8,938,893</u>
<b>流動負債</b>		
撥備、其他應付款項、預提費用及已收按金	831,805	831,489
與合營企業夥伴之結餘	371,628	-
與一間共同控制個體之結餘	-	16,398
銀行貸款		
— 本集團	-	24,700
— 共同控制個體	650,867	292,095
其他應付利息	5,208	30,984
稅項負債	85,910	113,060
	<u>1,945,418</u>	<u>1,308,726</u>
<b>負債總額</b>	<u>7,741,394</u>	<u>10,247,619</u>
<b>權益及負債總額</b>	<u>16,093,392</u>	<u>19,122,160</u>

附註：

與一間共同控制個體之結餘之流動部分對賬

	二零一零年 港幣千元	二零一一年 港幣千元
本集團貸出予共同控制個體之貸款	-	608,734
減：抵銷本集團按比例分佔共同控制個體之相應金額	-	(304,367)
與一間共同控制個體之結餘	-	304,367

綜合財務報表附註

截至二零一一年六月三十日止年度

1. 編製基準

本公司之功能貨幣為人民幣（「人民幣」）。由於本公司股份於聯交所上市，本公司董事視港幣為合適之呈列貨幣。因此，本綜合財務報表乃以港幣（「港幣」）呈列。

2. 採納新訂及經修訂國際財務報告準則

於本年度，本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」），並於本集團二零一零年七月一日起之財政年度生效。

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期間生效之國際財務報告準則之改善
國際財務報告準則（修訂本）	於二零一零年五月頒佈對國際財務報告準則之改善（於二零一一年一月一日或往後年度期間生效之改善除外）
國際會計準則第 32 號（修訂本）	供股分類
國際財務報告準則第 2 號（修訂本）	本集團以現金結算並以股份付款之交易
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

於本年度應用新訂及經修訂國際財務報告準則對此等綜合財務報表所呈報之金額及／或此等綜合財務報表所載之披露事項並無重大影響。

本集團於本財政年度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：

## 2. 採納新訂及經修訂國際財務報告準則 – 續

國際財務報告準則（修訂本）	於二零一零年頒佈並於二零一一年一月一日或往後年度期間生效之國際財務報告準則之改善 <sup>1</sup>
國際財務報告準則第 7 號（修訂本）	披露－轉移金融資產 <sup>2</sup>
國際財務報告準則第 9 號	金融工具 <sup>3</sup>
國際財務報告準則第 10 號	綜合財務報表 <sup>3</sup>
國際財務報告準則第 11 號	共同安排 <sup>3</sup>
國際財務報告準則第 12 號	於其他實體之權益之披露 <sup>3</sup>
國際財務報告準則第 13 號	公平值計量 <sup>3</sup>
國際財務報告詮釋委員會第十四號（修訂本）	最低資金要求之預付款項 <sup>1</sup>
國際會計準則第 1 號（修訂本）	呈列其他全面收益項目 <sup>5</sup>
國際會計準則第 12 號（修訂本）	遞延稅項：收回相關資產 <sup>4</sup>
國際會計準則第 19 號（於二零一一年經修訂）	僱員福利 <sup>3</sup>
國際會計準則第 24 號（經修訂）	關連人士之披露 <sup>1</sup>
國際會計準則第 27 號（於二零一一年經修訂）	獨立財務報表 <sup>3</sup>
國際會計準則第 28 號（於二零一一年經修訂）	於聯營公司及合營企業之投資 <sup>3</sup>

<sup>1</sup>於二零一一年一月一日開始或往後之年度期間生效

<sup>2</sup>於二零一一年七月一日開始或往後之年度期間生效

<sup>3</sup>於二零一三年一月一日開始或往後之年度期間生效

<sup>4</sup>於二零一二年一月一日開始或往後之年度期間生效

<sup>5</sup>於二零一二年七月一日開始或往後之年度期間生效

除國際財務報告準則第 11 號及國際會計準則第 24 號（經修訂）外，本公司董事預期應用新訂及經修訂準則、修訂本或詮釋將不會對集團業績及財務狀況造成重大影響。

本公司董事預期，國際財務報告準則第 11 號及國際會計準則第 24 號（經修訂）將分別應用於本集團截至二零一四年六月三十日及二零一二年六月三十日止財政年度之財務報表，其潛在影響描述如下。

國際財務報告準則第 11 號取代國際會計準則第 31 號「於合營企業的權益」。國際財務報告準則第 11 號就兩名或兩名以上人士擁有共同控制權的合營安排應如何分類作出規定。根據國際財務報告準則第 11 號，合營安排分為兩類：合營企業與共同經營。國際財務報告準則第 11 號乃透過合營安排涉及各方的權利及義務進行分類。相反，國際會計準則第 31 號則將合營安排分為三種不同類型：共同控制個體、共同控制資產及共同控制經營。

此外，國際財務報告準則第 11 號要求使用權益會計法核算合營企業的權益，而本集團則根據國際會計準則第 31 號以比例綜合法核算共同控制個體的權益。如本集團現以比例綜合法核算的共同控制個體根據國際財務報告準則第 11 號視作為合營企業，將改為使用權益會計法核算。

## 2. 採納新訂及經修訂國際財務報告準則 — 續

國際會計準則第 24 號（經修訂）就關連人士之定義作出修訂，並簡化了政府相關個體之披露。

本公司董事認為，日後會計期間應用國際會計準則第 24 號（經修訂），可能會對關連人士交易及該等綜合財務報表結餘之相關披露產生影響，原因是過往並不符合關連人士定義之若干交易對手可能符合國際會計準則第 24 號（經修訂）之範疇。

## 3. 營業額及分部資料

### 營業額

營業額指本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經扣除營業稅後已收及應收路費收入及建築收益，分析如下：

	二零一零年 港幣千元	二零一一年 港幣千元
除營業稅前之路費收入	1,999,580	2,345,508
營業稅	(60,023)	(70,937)
	<u>1,939,557</u>	<u>2,274,571</u>
建築收益	1,520,870	1,536,527
	<u>3,460,427</u>	<u>3,811,098</u>

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，特別集中於本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報告如下。

### 3. 營業額及分部資料 — 續

#### 分部收益及業績

	二零一零年			二零一一年		
	分部收益	除利息及稅項前溢利	分部業績	分部收益	除利息及稅項前溢利	分部業績
	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元
廣深高速公路	1,850,658	1,295,863	984,361*	2,020,680	1,403,266	977,730
西綫 I 期	87,788	59,439	34,990	96,262	62,788	43,975
西綫 II 期	1,111	135	(2,404)	157,629	81,318	(54,696)
<b>總額</b>	<b>1,939,557</b>	<b>1,355,437</b>	<b>1,016,947</b>	<b>2,274,571</b>	<b>1,547,372</b>	<b>967,009</b>
企業利息收入			8,851			83,452
其他收入			4,560			1,572
企業一般及行政費用			(40,164)			(47,563)
企業財務成本			(12,347)			(53,051)
企業所得稅開支			(99)			(3,336)
匯兌（虧損）收益淨額（經扣除相關稅項）			(4,599)*			89,211
<b>年內溢利</b>			<b>973,149</b>			<b>1,037,294</b>

\* 於編製以前年度本集團分部資料時，匯兌（虧損）收益淨額相關稅項計入分部業績。截至二零一一年六月三十日止年度，匯兌（虧損）收益淨額相關稅項並無計入分部業績，並根據淨值以匯兌（虧損）收益淨額列示。因此，截至二零一零年六月三十日止年度，廣深高速公路分部業績與匯兌（虧損）收益淨額（經扣除相關稅項）已作出重列，以與本年度所呈列者相符。

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所產生虧損，而並無分配企業利息收入（來自銀行存款及本集團向共同控制個體作出之貸款）、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）、企業一般及行政費用、企業財務成本、企業所得稅開支及匯兌（虧損）收益淨額（經扣除相關稅項）。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

	二零一零年	二零一一年
	港幣千元	港幣千元
分部收益 — 路費收入	1,939,557	2,274,571
建築收益	1,520,870	1,536,527
營業額	<b>3,460,427</b>	<b>3,811,098</b>



### 3. 營業額及分部資料 — 續

#### 其他分部資料

二零一零年	廣深			分部總額	重新分配	未分配	綜合總額
	高速公路	西綫 I 期	西綫 II 期				
	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元
計入分部損益計量的金額：					(附註(i))		
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

二零一一年	廣深			分部總額	重新分配	抵銷	未分配	綜合總額
	高速公路	西綫 I 期	西綫 II 期					
	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元
計入分部損益計量的金額：					(附註(i))	(附註(ii))		
折舊及攤銷	366,245	12,509	54,978	433,732	-	-	1,078	434,810
利息收入	(7,793)	(453)	(363)	(8,609)	(10,802)	5,612	(83,452)	(97,251)
利息開支	28,200	18,074	136,015	182,289	10,802	(5,612)	53,051	240,530
所得稅開支	429,558	737	-	430,295	-	-	3,336	433,631

附註：

- (i) 計入分部損益計量的金額、呈列本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和合營企業夥伴提供之免息註冊資本及貸款之估算利息的淨額。重新分配的金額為「分部總額」與「綜合總額」之對賬。
- (ii) 廣深高速公路為西綫 II 期所提供貸款之利息收入／開支，乃計入分部損益計量並按總數基準呈列。抵銷金額為「分部總額」與「綜合總額」之對賬。

#### 地區資料

本集團之業務位於中國。本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 14,662,951,000 元（二零一零年：港幣 12,881,149,000 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本集團經營分部資料，不包括任何資產及負債。因此，並無呈報分部資產及負債。

#### 4. 其他收入及其他費用

	二零一零年 港幣千元	二零一一年 港幣千元
利息收入：		
本集團提供予一間共同控制個體之貸款	-	7,245
銀行存款	10,601	79,204
提供予一間共同控制個體之免息註冊資本之		
估算利息收入	8,527	10,802
匯兌（虧損）收益淨額	(595)	121,434
租金收入	4,525	4,125
共同控制個體之管理費收入	481	1,570
出售物業及設備收益	3	3
撥備費用（附註）	(33,034)	-
其他	18,575	20,487
	<u>9,083</u>	<u>244,870</u>

附註： 該金額為於截至二零一零年六月三十日止年度本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。本公司管理層認為該共同控制個體於截至二零一零年六月三十日及二零一一年六月三十日止年度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。

#### 5. 財務成本

	二零一零年 港幣千元	二零一一年 港幣千元
利息：		
銀行貸款	153,455	207,502
企業債券	-	47,963
一間共同控制個體提供之貸款	-	233
估算利息：		
一間合營企業夥伴提供之		
免息註冊資本	8,525	10,801
其他免息貸款	396	437
	<u>162,376</u>	<u>266,936</u>
其他財務費用	12,328	5,382
	<u>174,704</u>	<u>272,318</u>
減：已計入收費高速公路建築成本之款項	(102,637)	(31,788)
	<u>72,067</u>	<u>240,530</u>

## 6. 所得稅開支

	<u>二零一零年</u> 港幣千元	<u>二零一一年</u> 港幣千元
稅項開支包括：		
中國企業所得稅		
集團	60,370	32,007
共同控制個體	228,372	362,961
遞延稅項	<u>2,658</u>	<u>38,663</u>
	<u>291,400</u>	<u>433,631</u>

由於並無源自香港或於香港產生應課稅溢利，故無需就香港利得稅作出撥備。

本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分派股息之預提所得稅，共港幣 28,672,000 元（二零一零年：廣深合營企業及廣東廣珠西綫高速公路有限公司合共為港幣 60,270,000 元）。

共同控制個體於截至二零一一年六月三十日止年度之中國企業所得稅開支，乃指本集團按比例分佔廣深合營企業於截至二零一一年六月三十日止年度之中國企業所得稅撥備約港幣 362,961,000 元，乃根據年內估計應課稅溢利於截至二零一零年十二月三十一日止半年為 22% 及截至二零一一年六月三十日止半年為 24% 計算。由於西綫合營企業於截至二零一一年六月三十日止年度並無應課稅溢利，故並無就其中國企業所得稅作出撥備。

共同控制個體於截至二零一零年六月三十日止年度之中國企業所得稅開支，乃指本集團按比例分佔廣深合營企業於截至二零一零年六月三十日止年度之中國企業所得稅撥備約港幣 224,292,000 元，乃按照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% 計算。截至二零一零年六月三十日止年度，集團按比例分佔西綫合營企業之中國企業所得稅撥備為港幣 4,080,000 元，乃按照估計應課稅溢利於截至二零零九年十二月三十一日止半年為 10% 及於截至二零一零年六月三十日止半年為 11% 計算。

## 6. 所得稅開支 – 續

按照中國會計準則及稅務法規，廣深合營企業由其首個獲利年度起計，獲豁免有關收入之所得稅五年及按五年正常稅率減半之優惠率（「5+5」豁免）計算。就中國稅項而言，廣深合營企業的首個獲利年度為截至二零零零年十二月三十一日止年度，而該所得稅之五年豁免期已於二零零九年十二月屆滿。

根據中國會計準則及稅務法規，西綫合營企業由其首個獲利年度起計，獲豁免西綫 I 期所得稅二年，及按三年正常稅率減半之優惠率（「2+3」豁免）計算。就中國稅項而言，西綫合營企業的首個獲利年度為截至二零零六年十二月三十一日止年度，而西綫 I 期所得稅之兩年豁免期已於二零零七年十二月屆滿。

於二零零七年三月十六日，中國頒佈中華人民共和國主席令第 63 號《中華人民共和國企業所得稅法》（「新稅法」）。據此，集團之中國共同控制個體稅率從二零零八年一月一日起由 18%（包括 3% 地方稅）逐年遞增至 25%。於二零零七年十二月二十六日，國務院頒佈新稅法的詳盡措施及規例（「實施規例」）。實施規例按不追溯優惠而將中國企業所得稅率由 15% 分五年增加至 25%。不追溯優惠將適用於「2+3」豁免或「5+5」豁免，以及享有若干地域稅率優惠的企業（一般為 15%）。至於已按此 15% 稅率繳稅之企業，15% 之稅率將於二零零八年、二零零九年、二零一零年、二零一一年及二零一二年，逐漸遞增至 18%、20%、22%、24% 及 25%。遞延稅項結餘已作調整，以反映資產變現或負債結算之各段期間預期適用之稅率。

根據實施規例，西綫合營企業於二零一零年六月二十五日首次收取路費收入起計，獲豁免西綫 II 期所得稅三年，及按三年正常稅率減半之優惠率計算。適用之正常稅率為 25%。

## 6. 所得稅開支 – 續

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：

	二零一零年 港幣千元	二零一一年 港幣千元
除稅前溢利	1,264,549	1,470,925
按 25%（二零一零年：25%）之一般中國所得稅率 計算之稅項	316,137	367,731
按寬免稅率計算之所得稅開支影響	(122,327)	(34,198)
非應課稅收入之稅務影響	(171,028)	(306,782)
非扣稅開支之稅務影響	210,760	344,327
共同控制個體臨時差額之差額稅率	372	839
中國共同控制個體未分配溢利之遞延稅項	(2,303)	32,450
中國共同控制個體已分派溢利之預提所得稅	60,270	28,672
其他	(481)	592
所得稅開支	291,400	433,631

## 7. 年內溢利

	二零一零年 港幣千元	二零一一年 港幣千元
年內溢利已扣除（計入）下列各項：		
核數師酬金	1,612	1,602
董事薪酬	15,360	18,150
其他員工成本	114,239	150,004
員工成本合計	129,599	168,154
經營權無形資產攤銷	306,836	392,427
物業及設備折舊	30,912	42,437
減：已計入收費高速公路建築成本之金額	(751)	(54)
	30,161	42,383
其他應收款項減值虧損回撥	(59)	(147)
出售物業及設備收益	(3)	(3)

## 8. 股息

	二零一零年 港幣千元	二零一一年 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 16 仙 (二零一零年：港幣 17 仙)	503,488	473,870
已付截至二零一零年六月三十日止年度之末期股息 每股港幣 15 仙(二零一零年：截至二零零九年六月 三十日止年度已付港幣 18 仙)	533,104	444,254
	<u>1,036,592</u>	<u>918,124</u>
建議之末期股息每股港幣 18 仙 (二零一零年：港幣 15 仙)	<u>444,254</u>	<u>533,104</u>

董事會建議二零一一年財政年度之末期股息為每股港幣 18 仙，合計金額約港幣 533,104,000 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。

## 9. 每股溢利

本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：

	二零一零年 港幣千元	二零一一年 港幣千元
計算每股基本及攤薄後溢利之溢利金額	<u>955,912</u>	<u>1,018,481</u>
	二零一零年 股份數目	二零一一年 股份數目
計算每股基本及攤薄後溢利之普通股	<u>2,961,690,283</u>	<u>2,961,690,283</u>

計算每股攤薄後溢利時，並無假設本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二零一零年六月三十日及二零一一年六月三十日止年度之股份平均市場價格。

## 10. 資產總額減流動負債／淨流動資產

本集團於二零一一年六月三十日之資產總額減流動負債約港幣 17,813,434,000 元（二零一零年：港幣 14,147,974,000 元）。本集團於二零一一年六月三十日之淨流動資產約港幣 2,328,083,000 元（二零一零年：港幣 1,089,395,000 元）。

於本公告日期，本公司董事會由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；及6名獨立非執行董事費宗澄先生、中原紘二郎先生、嚴震銘博士、潘宗光教授、葉毓強先生及李民斌先生組成。

## 詞彙

「董事會」	指	本公司董事會
「沿江高速公路」	指	廣深沿江高速公路
「本公司」或「合和公路基建」	指	合和公路基建有限公司
「董事」	指	本公司董事
「二零零七財年」	指	截至二零零七年六月三十日止財政年度
「二零零八財年」	指	截至二零零八年六月三十日止財政年度
「二零零九財年」	指	截至二零零九年六月三十日止財政年度
「二零一零財年」	指	截至二零一零年六月三十日止財政年度
「二零一一財年」	指	截至二零一一年六月三十日止財政年度
「二零一二財年」	指	截至二零一二年六月三十日止財政年度
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「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
「港幣」	指	香港之法定貨幣 - 港幣
「香港」	指	中國香港特別行政區
「香港政府」	指	香港特別行政區政府
「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
「人民幣」	指	中國之法定貨幣 - 人民幣
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「美國」	指	美利堅合眾國

「美元」	指	美國之法定貨幣 - 美元
「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