

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告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告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。

**Shenzhen Investment Holdings Bay Area
Development Company Limited**
深圳投控灣區發展有限公司

(於開曼群島註冊成立之有限公司)

股份代號：737 (港幣櫃檯) 及 80737 (人民幣櫃檯)

截至二零一九年十二月三十一日止年度之全年業績

摘要

- 受惠於廣珠西綫高速公路路費收入淨額及車流量保持平穩增長，本集團分佔其淨溢利按年上升 17% 至人民幣 1.89 億元
- 廣深高速公路受到交通分流及工程施工的影響，路費收入淨額及淨溢利均按年減少
- 本集團淨溢利按年增長 2% 至人民幣 6.12 億元，主要受惠於匯兌虧損減少
- 全年股息每股人民幣 19.9 分(建議末期股息每股人民幣 10.1 分及已派發的中期股息每股人民幣 9.8 分)，全年常規派息率為 100%
- 年內，本公司之名稱已更改為「Shenzhen Investment Holdings Bay Area Development Company Limited 深圳投控灣區發展有限公司」
- 於二零一九年十一月與廣東省交通集團有限公司之附屬公司共同成立新塘合營企業(本集團佔 37.5% 股權)，以參與競買新塘立交居住項目用地的土地使用權。於二零一九年十二月新塘合營企業成功以人民幣 41.24 億元投得新塘立交居住項目用地的土地使用權

主席報告書

財務業績及股息建議

本人謹代表董事會欣然向股東報告本集團截至二零一九年十二月三十一日止財政年度全年業績。本集團收費高速公路項目之淨溢利為人民幣 6.76 億元，本公司擁有人應佔溢利為人民幣 6.12 億元，每股基本溢利為人民幣 19.86 分。

董事會建議派發截至二零一九年十二月三十一日止年度之末期股息每股人民幣 10.1 分，連同已於二零一九年十月三十一日派發之中期股息每股人民幣 9.8 分，本年度股息總額為每股人民幣 19.9 分，派息率相當於股息總額佔本公司擁有人應佔溢利之 100%。末期股息待二零二零年股東週年大會批准後派發。

經營環境

在二零一九年，中美貿易角力以及英國脫歐問題增加了環球市場的波動性，減慢了全球經濟增長動力。由於年內主要已發展市場的製造業數據均出現下滑，令多國的貨幣政策紛紛轉為寬鬆，包括美國聯儲局在內等央行亦多次下調息率，藉以刺激市場投資氣氛，防範經濟下行風險。面對國外複雜多變的局勢，中國政府於年內出台了多項優化營商環境、加強產權保護及促進就業的政策，如透過市場化改革降低企業融資成本、降低增值稅稅率和社保費率等，以紓緩企業的生產經營困難，支援實體經濟及增強市場投資信心，保持整體經濟繼續平穩運行。隨著各項政策出台，經濟及企業經營狀況穩定改善，國內生產總值全年按年增長 6.1%，實現全年增長 6% 至 6.5% 的目標。另一方面，中美兩國經過逾一年半的貿易磨擦，終於在十二月宣布達成首階段貿易協議，以及英國在二零二零年一月底正式脫歐，均消除了市場的不確定因素，提振了市場的信心，但近月新型冠狀病毒肺炎疫情在中國及全球持續未退，為二零二零年中國及全球經濟發展增添不明朗因素。

粵港澳大灣區發展是國家的重大發展戰略，中國國務院繼二零一九年二月公布《粵港澳大灣區發展規劃綱要》後，在八月公佈《關於支援深圳建設中國特色社會主義先行示範區的意見》，造就出雙區驅動效應的歷史機遇。本集團經營之廣深高速公路及廣珠西綫高速公路貫通大灣區的核心地帶，在多重利好政策支持的前提下，加上各省市積極出台行動計劃，以落實各項規劃及目標，相信可受惠於日趨頻繁的經濟活動所帶來的巨大交通流量。

業務回顧及展望

本集團作為控股股東 — 深圳市投資控股有限公司的主要海外上市平台，未來的發展策略將聚焦於大灣區內的基礎設施建設及相關聯的業務。本公司已正式更名並於二零一九年六月十九日起以新股份簡稱買賣其股份，以便重新向市場塑造鮮明的企業形象，及進一步突出集團專注於大灣區的業務發展策略及方向。

高速公路行業根據交通運輸部的步署，在二零一九年底經已完成了取消全國省份邊界的高速公路收費站的工作，廣東省亦正式併入全國一張網，實現高速公路不停車快捷收費。為加快推廣使用電子不停車收費（「ETC」），廣東省從二零一九年七月一日起調整全省高速公路使用 ETC 電子支付卡的車輛之路費優惠至與全國標準一致，路費折扣優惠由 2% 擴大至 5%。由於使用 ETC 電子支付卡的車流量逐步提升，加上折扣優惠增加，故政策實施對廣深高速公路及廣珠西綫高速公路的路費收入造成直接影響。不過，長遠而言，我們認為隨著使用 ETC 電子支付卡普及化，車輛可更快捷進出高速公路，有助提高服務水平及增加高速公路的容載能力。

於回顧年度內，雖然國內經濟增長降速，但本集團的營運基本面仍然扎實，整體經營情況保持穩定。廣深高速公路的日均路費收入及日均折合全程車流量分別錄得 3% 及 2% 的降幅，主要受到來自周邊道路的交通分流、部份路段進行維修養護工程以及 ETC 路費折扣優惠擴大等影響；廣珠西綫高速公路繼續保持平穩增長，日均路費收入及日均折合全程車流量分別錄得 5% 及 9% 的增幅，主要受惠區域性高速公路網不斷完善，以及包括珠海橫琴等大灣區西部城市的持續發展，抵銷了 ETC 路費折扣優惠擴大的影響。

此外，廣深高速公路新塘立交的土地開發利用取得重要進展，於二零一九年十一月，集團與廣東省交通集團有限公司旗下之附屬公司共同成立新塘合營企業參與競買新塘立交居住項目用地的土地使用權，更於同年十二月成功投得有關地塊。我們認為新塘合營企業成功中標並參與後續居住項目之開發，能夠實現土地的價值最大化，而集團透過參與投資新塘合營企業，將可以分享到項目土地開發的成果，為股東帶來更好回報。本集團將繼續推動廣深高速公路沿線潛在土地開發利用，以積極配合地方政府城市規劃需求的策略，主動參與及探索研究與地方政府合作共贏的土地規劃方案。

面對目前嚴峻的新型冠狀病毒肺炎疫情，集團以及旗下兩間合營企業會積極配合各地方政府落實做好疫情防控工作，並同時保障高速公路運輸暢通。根據交通運輸部的通知，因應新型冠狀病毒肺炎疫情，二零二零年春節假期免收 7 座或以下小型客車路費的政策，由原來 7 天延長至 16 天，以引導車輛错峰出行。此外，全國收費公路自二零二零年二月十七日零時起實施免收車輛通行費至疫情防控工作結束，具體截止時間另行通知。上述兩項政策將導致廣深高速公路及廣珠西綫高速公路二零二零年的路費收入有所減少。展望未來，疫情將難免對中國以至全球經濟造成短暫影響，而且中美貿易紛爭的後續發展、二零二零年美國總統選舉以至地緣政治緊張局勢等不確定性因素，也可能為全球經濟發展帶來隱憂。然而，我們相信廣東省特別是大灣區的經濟基礎仍然非常穩固，廣深高速公路及廣珠西綫高速公路作為大灣區重要交通樞紐仍可受惠於大灣區的經濟發展。集團亦會繼續在大灣區內物色配合業務發展的機遇。

鳴謝

至此，本人對本集團之董事、高級管理人員及全體員工在過往一年裡的辛勤付出表達衷心的謝意。與此同時，本人亦十分感謝所有股東的支持，以及銀行與業務夥伴長久以來的信賴和幫助。未來本集團會繼續把握在大灣區的發展機遇，長遠地為股東創造更大價值。

劉征宇

主席

香港，二零二零年三月八日

末期股息

董事會建議派發截至二零一九年十二月三十一日止年度之末期股息每股人民幣 10.1 分（以匯率人民幣 1 元兌港幣 1.12089 元計算，相當於每股港幣 11.320989 仙）。連同已派發之中期股息每股人民幣 9.8 分，本年度股息總額為每股人民幣 19.9 分，派息率相當於股息總額佔本公司擁有人應佔溢利之 100%，與上一財政年度相同。

待股東於二零二零年五月二十二日（星期五）舉行之二零二零年股東週年大會批准後，建議之末期股息將於二零二零年七月七日（星期二）派發予於二零二零年五月二十八日（星期四）營業時間結束時已登記之股東。

倘建議之末期股息獲股東於二零二零年股東週年大會批准，該等股息將以人民幣或港幣或以該等貨幣所組合之現金派發，人民幣及港幣間之兌換率將按中國人民銀行於二零二零年三月六日（星期五）公佈的匯率計算，股東將有權選擇以人民幣或港幣或以人民幣及港幣之組合收取末期股息。

股東須填妥股息選擇表格（如適用）以選擇收取股息的貨幣，並最遲須於二零二零年六月十七日（星期三）下午四時三十分前送達本公司之香港股份過戶登記處 — 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 17M 號舖。倘股東沒有作股息選擇，該股東則會以港幣收取其末期股息，除非股東過往已選擇以人民幣收取股息。

暫停辦理股份過戶登記手續

為確定股東有權出席將於二零二零年五月二十二日（星期五）舉行之二零二零年股東週年大會並於會上投票之資格，本公司的股東名冊將於二零二零年五月十八日（星期一）至二零二零年五月二十二日（星期五）（包括首尾兩天在內）暫停登記。在此期間，將不會辦理本公司的股份過戶登記手續。為符合資格出席二零二零年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，最遲須於二零二零年五月十五日（星期五）下午四時三十分前送達本公司之香港股份過戶登記處 — 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。

為確定股東有權享有建議之末期股息，本公司將於二零二零年五月二十八日（星期四）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二零二零年股東週年大會批准。於上述暫停股份過戶登記之日，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，最遲須於二零二零年五月二十七日（星期三）下午四時三十分前送達本公司之香港股份過戶登記處 — 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。

管理層討論及分析

業務回顧

業務總體表現

於回顧年度內，廣深高速公路及廣珠西綫高速公路（亦稱為「珠江三角洲西岸幹道」）的綜合日均路費收入按年輕微下跌1%至人民幣1,299萬元，總路費收入合計為人民幣47.40億元。

廣東省為加快推廣使用電子不停車收費（「ETC」），從二零一九年七月一日起調整全省高速公路使用ETC電子支付卡的車輛之路費優惠至與全國標準一致，路費折扣優惠由2%擴大至5%。由於使用ETC電子支付卡的車流量逐步提升，加上折扣優惠增加，故政策實施對廣深高速公路及廣珠西綫高速公路的路費收入造成直接影響。

除受ETC折扣優惠增加影響外，廣深高速公路在二零一九年主要受到交通分流及工程施工的影響，日均路費收入及日均折合全程車流量分別按年下跌3%及2%至人民幣884萬元及10萬架次；廣珠西綫高速公路則繼續保持平穩增長，儘管因為佛山一環公路限制貨車通行的措施從二零一九年起撤銷，原繞道廣珠西綫高速公路的車輛回流佛山一環公路，年內日均路費收入及日均折合全程車流量依然錄得增長，分別按年增長5%及9%至人民幣415萬元及5.9萬架次。

本集團回顧年度內按比例分成的綜合路費收入淨額達到人民幣21.44億元，按年輕微下跌1%，來自廣深高速公路及廣珠西綫高速公路的貢獻分別為66%及34%。

年份	二零一八年	二零一九年	變動%
於合營企業層面			
廣深高速公路			
日均路費收入# (人民幣千元)	9,154	8,835	-3%
日均折合全程車流量* (千架次)	102	100	-2%
廣珠西綫高速公路			
日均路費收入# (人民幣千元)	3,952	4,150	+5%
日均折合全程車流量* (千架次)	54	59	+9%

包括稅項

* 日均折合全程車流量的計算方法是在高速公路行駛的全部車輛之總行駛里程除以高速公路全綫長度及回顧年度內的總天數。其考慮到高速公路上全部車輛之總行駛里程，是一項行業通用的營運數據，能更好地反映道路的使用率

經營環境情況

國內經濟增長保持韌性

中國經濟形勢在二零一九年轉趨複雜，國內外不穩定因素明顯增加，加上中美貿易摩擦的影響，經濟下行壓力較大。雖然國內生產總值同比增長速度由第一季的 6.4%，放緩至第四季的 6.0%，但全年仍按年增長 6.1%，實現全年增長 6%至 6.5%的目標。針對經濟增速減慢，中國政府於年內積極推行多項穩健貨幣政策，並加大宏觀經濟政策的逆周期調節力度，支援實體經濟發展，令國內整體經濟得以保持韌性。中美簽署第一階段貿易協議後，逐漸恢復市場的投資信心，加上中國政府多次強調二零二零年要確保全面建成小康社會，相信穩定經濟的政策方針能得以延續，以實現穩中求進的經濟目標。廣東省於二零一九年繼續保持良好經濟增長，全年地區生產總值同比增長 6.2%，區域創新能力進一步提升，帶動周邊相關產業轉型升級，持續刺激對物流運輸等交通需求。

粵港澳大灣區（「大灣區」）商機無限

粵港澳大灣區以香港、澳門、廣州、深圳四大中心城市作為區域發展的核心引擎；加上珠海、佛山、惠州、東莞、中山、江門、肇慶等重要節點城市所組成，總面積約5.6萬平方公里，在二零一九年底總人口超過7,100萬。於二零一九年，總區內生產總值超過人民幣11萬億元，佔國內生產總值約12%，是全國經濟最活躍的地區之一，區域優勢明顯，發展潛力龐大。



* 包括香港特別行政區、澳門特別行政區、廣州、深圳、珠海、東莞、惠州、中山、佛山、肇慶及江門

[^] 按香港特別行政區政府統計處2019年人民幣1元兌1.1332港元的平均匯率計算

[#] 按澳門特別行政區政府統計暨普查局2019年人民幣1元兌1.1673澳門元的平均匯率計算

資料來源：廣東省統計局、香港特別行政區政府統計處、澳門特別行政區政府統計暨普查局

粵港澳大灣區建設是重大國家戰略，隨著《粵港澳大灣區發展規劃綱要》（「規劃綱要」）於二零一九年二月十八日公佈，已正式進入具體實施階段。為融入國家發展大局，以及進一步落實《規劃綱要》中訂定大灣區的戰略定位和發展目標，廣東省、深圳市、東莞市等相繼公佈具體的行動計畫，包括《廣東省推進粵港澳大灣區建設三年行動計畫（2018-2020年）》、《深圳市屬國企參與粵港澳大灣區建設三年行動方案（2019-2021年）》、《東莞市人民政府關於貫徹落實粵港澳大灣區發展戰略全面建設國家創新型城市的實施意見》。透過各地積極主動發揮自身優勢，並同時增強相互的聯繫合作，將有助務實地推進大灣區內的各項建設，支持經濟多元及可持續發展，達成大灣區在二零二二年基本形成國際一流灣區和世界級城市群的目標，成為中國經濟增長新動力。

其中，廣東省於二零一九年七月初公佈的三年行動計劃內，在產業發展方面提出要推動「廣州—深圳—香港—澳門」科技創新走廊建設，依託沿線的科學城、高新技術產業開發區及高科技產業基地，實現創新要素流動與科技設施聯通，打造跨境合作平台，並在深港邊界、橫琴新區及南沙區等區域建設三大科技創新合作區。在促進科技創新的措施方面，廣東省在建設規劃、用地審批、資金安排、人才政策等方面均給予重點支持，以吸引優秀人才落戶大灣區。交通方面，文件提出要構建城際快速交通網絡，增強珠江口東西兩岸聯通，同時加快部分國家高速公路如京港澳高速公路繁忙路段擴容改造工作，為廣深合營企業推進廣深高速公路改擴建工程提供政策支持。

另一方面，國務院於二零一九年八月發佈《關於支持深圳建設中國特色社會主義先行示範區的意見》，明確實踐構建高品質的發展體制，並在科技創新、金融市場互聯互通、人才引入，以及可持續發展等多個範疇提出具體要求；同時支持深圳建設5G與人工智能等重大創新載體，及加快建設智慧城市和粵港澳大灣區大數據中心等，又提出到二零二五年，將深圳建成現代化國際化創新型城市，對推動大灣區建設有關鍵作用。

交通基礎設施的互聯互通對於支撐粵港澳大灣區的經濟發展尤其重要，特別在港珠澳大橋及南沙大橋分別在二零一八年十月及二零一九年四月正式通車，成為打通大灣區東岸及西岸的重要通道後，令大灣區的交通體系及佈局進一步完善，大幅度促進東西兩岸的協同發展，亦為廣深高速公路及廣珠西綫高速公路的車流量帶來正面影響。在二零一九年十二月，廣東省成為建設交通強國的試點之一，當中的重點任務也包括高速公路大通道擴容，並用3至5年的時間，達成建設現代化綜合交通體系的目標。憑藉大灣區突出的經濟優勢，加上在多項利好政策的疊加影響下，預期將進一步加強各地的聯動協調及發展，有助刺激車流、人流及物流持續上升，而本集團經營之廣深高速公路及廣珠西綫高速公路貫通大灣區的核心地帶，其營運表現將受惠於日趨頻繁的經濟活動所帶來的巨大交通流量。

行業政策最新動向

撤銷省份邊界高速公路收費站

中國國務院在二零一九年政府工作報告中提出兩年內基本取消全國省份邊界的高速公路收費站，實現不停車快捷收費。按照國家部署，廣東省交通運輸廳在同年六月公佈了實施方案，有關工作在二零一九年底經已完成，並成功切換系統，標誌著廣東省正式併入全國一張網。根據實施方案，高速公路的收費模式已作出重大調整，當中包括(1)由原來在收費站出口一次性收費轉變為按行駛路段分段式收費；(2)加大推廣使用ETC；(3)調整貨車收費方式，由原來計重收費轉變為按照車型收費。在新收費模式下，入口及出口收費站所需的人手將會減少，長遠有助節省人員成本，同時車輛可更快捷進出高速公路，提高服務水平。為配合有關方案，廣深高速公路及廣珠西綫高速公路分別增加158條及65條ETC車道及ETC與人工混合車道，以提高整體通行效率。

電子不停車收費優惠調整

廣東省從二零一九年七月一日起調整全省高速公路使用 ETC 電子支付卡的車輛之路費優惠至與全國標準一致，路費折扣優惠由 2%擴大至 5%，以加快推廣使用 ETC。廣深高速公路及廣珠西綫高速公路以 ETC 電子支付卡繳付路費的金額佔整體路費收入由二零一九年上半年約 45%增加至二零一九年下半年約 53%；使用 ETC 電子支付卡的日均出口車流量也由二零一九年上半年約 45%增加至二零一九年下半年約 54%。隨著政策推廣，預期使用 ETC 的比率會進一步提高，或對本集團的路費收入構成短暫的負面影響。

《收費公路車輛通行費車型分類》調整

中國交通運輸部於二零一九年五月三十日頒佈新版本的《收費公路車輛通行費車型分類》行業標準，取代二零零三年發佈之版本。根據此最新行業標準，車型劃分為客車、貨車及專項作業車三大類別。客車按照車輛的核定載客人數分成四類，其中載客 8 至 9 人的客車由原 2 類客車重新劃分為 1 類客車，其他類別的客車則維持不變；而貨車及專項作業車則按照總軸數、車長和最大允許總質量分成六類。廣東省高速公路的收費標準已根據新車型分類標準進行修訂，6 車道或以上的高速公路基本路費費率人民幣 0.6 元每車公里維持不變，各類客車系數亦不變，並增加貨車收費系數，新收費標準已於二零二零年一月一日起正式實施。

廣東省高速公路車型分類及收費系數

類別	客車		貨車		專項作業車	
	核定載人數	收費系數	總軸數	收費系數 ^{註2}	總軸數	收費系數
1	≤9	1	2 ^{註3}	1	2 ^{註3}	1
2	10-19	1.5	2 ^{註4}	2.1	2 ^{註4}	2.1
3	≤39	2	3	3.16	3	3.16
4	≥40 ^{註1}	3	4	3.75	4	3.75
5	-	-	5	3.86	5	3.86
6	-	-	6	4.09	≥6	4.09

註 1: 40 座以上大型客車按照 3 類客車收費

註 2: 六軸以上貨車在 6 類貨車收費系數基礎上，按每增加一軸收費系數增加 0.17 計

註 3: 須為車長 < 6 米和最大允許總質量 < 4.5 噸

註 4: 須為車長 ≥ 6 米或最大允許總質量 ≥ 4.5 噸

綜觀二零一九年全年，廣深高速公路及廣珠西綫高速公路來自於 2 類客車的路費收入佔整體路費收入僅約 1%，預期客車車型分類修訂對路費收入的影響輕微。貨車由計重收費變為按照車型收費，相當於回復到二零一四年以前的收費模式，由於新收費標準主要以不增加貨車路費總體負擔，車型收費與計重收費總體平衡並略有下降為原則，預期對整體路費收入的影響輕微。本集團會繼續密切注意路費收入的變化。

廣州及深圳放寬汽車配置額度

二零一九年，國內市場汽車銷量約為 2,580 萬輛，相比二零一八年有所回落，為帶動消費，政府已出台一些支持消費的舉措，包括對新能源汽車免徵車輛購置稅及提供購置補貼等財稅優惠政策。國務院在二零一九年八月公佈有關促進商業消費措施當中，亦提出針對汽車消費的刺激方案，例如實施汽車限購的地區結合實際情況，探索推行逐步放寬或取消限購的具體措施等，有助提振汽車消費，對公路行業影響正面。據公安部統計，截至二零一九年底，全國汽車保有量達 2.6 億輛，同比增長 8.8%，汽車保有量的增加將繼續帶動對高速公路運輸的需求。此外，廣州及深圳分別調整汽車配置額度，從二零一九年六月起額外增加合共 19 萬個車牌額度至二零二零年底。放寬汽車配置額度可進一步提升整體汽車保有量，刺激交通運輸需求，有助支持本集團高速公路的業務增長。

二零二零年春節假期免收7座或以下小型客車路費的政策調整

根據交通運輸部的通知，因應新型冠狀病毒肺炎的疫情狀況，二零二零年春節假期免收7座或以下小型客車路費的政策，由原來二零二零年一月二十四日開始至二零二零年一月三十日結束共7天，延長至二零二零年二月八日結束共16天，以引導車輛錯峰出行。此政策將導致廣深高速公路及廣珠西綫高速公路二零二零年的路費收入有所減少。

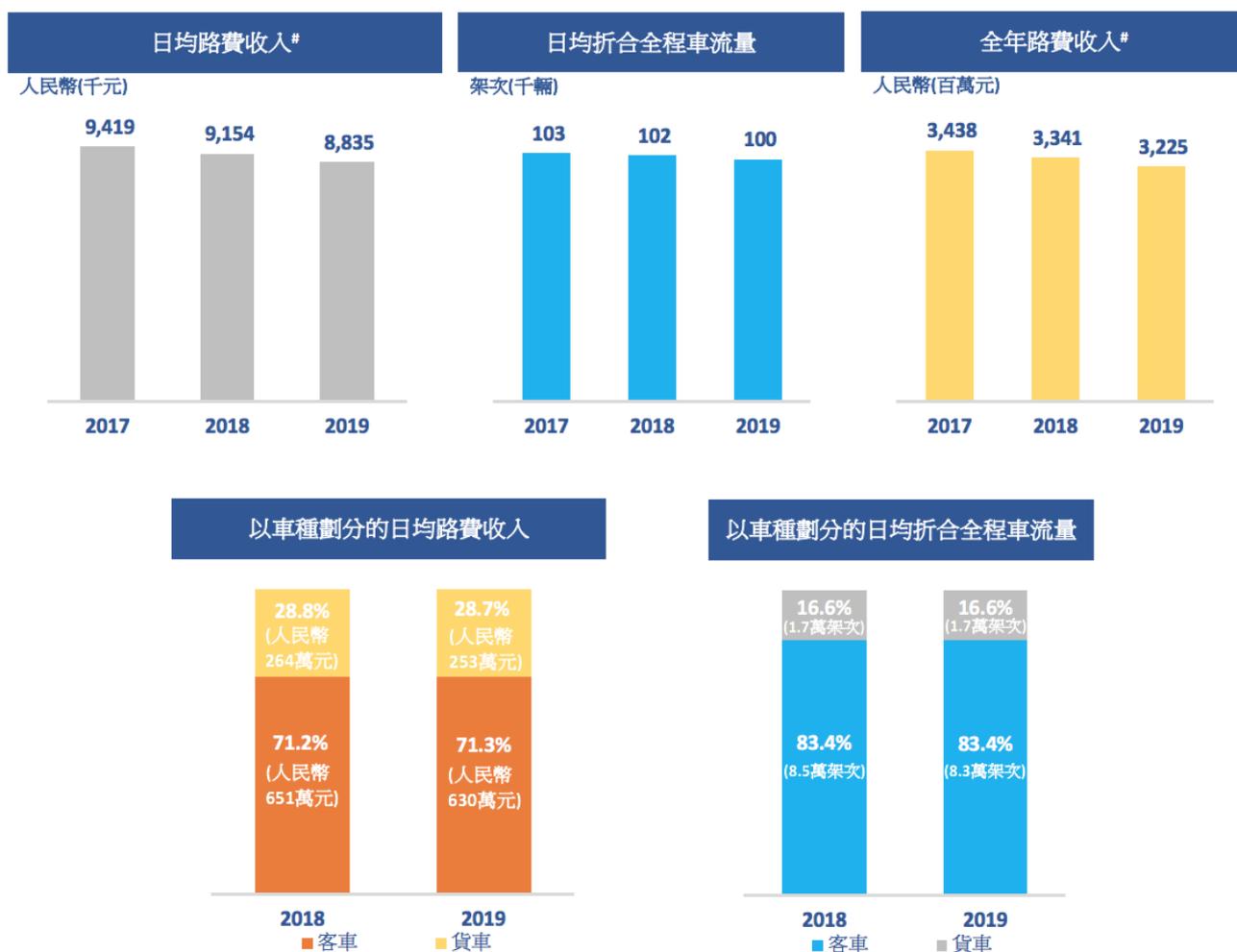
新型冠狀病毒肺炎疫情防控期間免收收費公路車輛通行費

根據交通運輸部於二零二零年二月十五日發出的《交通運輸部關於新冠肺炎疫情期間免收收費公路車輛通行費的通知》，因應新型冠狀病毒肺炎的疫情狀況，經國務院同意，在新型冠狀病毒肺炎疫情防控期間，全國收費公路由二零二零年二月十七日零時起免收車輛通行費，直至疫情防控工作結束，具體截止時間將有待另行通知。本集團旗下的廣深高速公路及廣珠西綫高速公路在疫情防控期間亦會免收車輛通行費，預期將為本集團的業務表現無可避免帶來負面影響。同時，根據交通運輸部官方網站發佈，中國政府將另行研究出台相關配套保障政策，統籌維護收費公路使用者、債權人、投資者和經營者的合法利益。本集團將積極監察免收通行費的實施，及跟進相關配套保障政策發佈的詳情，以進一步評估對本集團業務表現的可能影響。

廣深高速公路

廣深高速公路是一條連接廣州、東莞、深圳三個大灣區東岸地區主要城市及香港的高速公路主幹道。沿綫城市經濟發展平穩、成熟，廣州、東莞、深圳二零一九年地區生產總值分別按年增長6.8%、7.4%及6.7%，對廣深高速公路的車流量增長形成良好支持。廣深高速公路二零一九年的日均路費收入按年下跌3%至人民幣 884 萬元。全年總路費收入為人民幣32.25億元。日均折合全程車流量按年下跌2%至10萬架次。路費收入跌幅大於折合全程車流量跌幅的主因是ETC折扣優惠擴大，致使平均每車路費收入下降。客車對路費收入及車流量的貢獻最大，佔廣深高速公路路費收入及折合全程車流量的比例分別為71.3%及83.4%。

年內，廣深高速公路的路費收入下跌主要由於受到周邊新的道路網絡建成，以及部份路段進行維修和景觀改善工程影響令車流量下跌，加上下半年受ETC折扣優惠擴大影響所致。二零一八年內，廣深高速公路廣州段及東莞段周邊有多條道路落成通車，包括廣州北三環高速公路、東莞市環莞快速路二期及廣惠高速公路西延綫，分別於二零一八年一月、二月及十月相繼通車。上述公路的開通進一步加強道路網絡的連接性，讓道路使用者有更多行車路徑可以選擇，因而對廣深高速公路造成短期交通分流。另一方面，廣深高速公路新塘至麻涌路段其中一條航道橋在二零一九年一月發生船舶碰撞意外，導致該路段的北行和南行行車方向均有一條主車道和應急車道需要分階段局部封閉及維修。為期約兩個月的維修工程在二零一九年第一季度進行，由於施工期間同時實施交通分流措施，以致部分途經車輛需要繞行其他道路。另外，為提升道路使用者的行車體驗，廣深高速公路深圳段及東莞段分別從二零一八年八月底及二零一九年三月中起進行景觀改善工程，部分車道在工程期間分階段封閉，對車流造成間歇性的輕微影響。相關工程已在年內全部完成，車流量及路費收入在踏入二零一九年第四季亦逐漸回復，惟路費收入增長被ETC折扣優惠擴大所抵消。此外，自二零一八年三月一日起至二零二零年十二月三十一日，與廣深高速公路新橋至南頭路段平行的沿江高速公路深圳段對貨車給予五折的通行費折扣優惠，該措施實施後對廣深高速公路的貨車車流量亦造成負面影響。



包括稅項

南沙大橋在二零一九年四月開通，是虎門大橋以外另一條重要的跨珠江通道，加強了珠江兩岸之間的交通連繫及效率。來往珠江兩岸的車輛，可以通過廣深高速公路新開通的厚街南立交及莞番高速公路往返南沙大橋，也可通過廣深高速公路太平立交往返虎門大橋。此外，由二零一九年八月中起，虎門大橋禁止貨車及40座以上客車通行，令跨珠江的車輛須改行南沙大橋或黃埔大橋，對廣深高速公路的路費收入及車流量有輕微正面影響。

廣深高速公路擴容改造

廣深高速公路連接廣州、東莞、深圳及香港，是作為大灣區內聯外通的重要交通樞紐。由於《規劃綱要》以及《廣東省推進粵港澳大灣區建設三年行動計畫（2018-2020年）》均已明確部署加快部分國家高速公路如京港澳高速公路繁忙路段的擴容改造工作，因此廣深高速公路擴容改造工程將按照規劃加快推進。隨著大灣區建設步伐加快，廣深合營企業已開展路面擴建的可行性研究，擬通過增加主綫的車道數量及優化立交設計及用地佈置，有效提升通行效率及集約土地利用。目前，廣深合營企業已成立專門機構負責有關工作，並開始組織及編制工程可行性研究報告等。按一般程序，完成可行性研究報告後，下一階段便會展開申報工程立項，廣深高速公路擴容改造的工程才可正式實施。

廣深高速公路潛在土地開發利用

隨著《規劃綱要》出台，預期各地方政府將進一步優化基建及城市用地規劃。本公司正在與廣東省公路建設有限公司（「廣東公路建設」，廣深合營企業的合作夥伴）就廣深高速公路沿線土地的開發模式進行探討，以爭取實現廣深高速公路沿線存量土地的綜合開發及價值釋放的機會。與此同時，也爭取與地方政府協調一個雙贏的土地規劃方案。

於二零一九年十月，本公司與廣東公路建設訂立了 1 份合作備忘錄及 2 份框架協議（統稱「意向文件」），當中載列廣深高速公路沿線潛在土地開發利用的合作原則。根據意向文件，於深圳區內的潛在土地開發項目由本公司主導，本公司將持有相關項目公司 57.5% 的股權；於廣州區內的潛在土地開發項目由廣東公路建設主導，本公司將持有相關項目公司 37.5% 的股權。於東莞區內的潛在土地開發項目倘由本公司利用自身資源而獲取項目開發機會，則由本公司主導並將持有相關項目公司 57.5% 的股權；倘項目由廣東公路建設主導，則本公司將持有相關項目公司 37.5% 的股權。關於訂立意向文件之詳情，請參閱本公司於二零一九年十月二十八日刊發之自願性公告及下表。

潛在土地開發項目擬議股權比例

地區	擬議項目主導方	擬議股權比例	
		灣區發展	廣東公路建設
深圳	灣區發展	57.5%	42.5%
廣州	廣東公路建設	37.5%	62.5%
東莞	倘由灣區發展主導	57.5%	42.5%
	倘由廣東公路建設主導	37.5%	62.5%

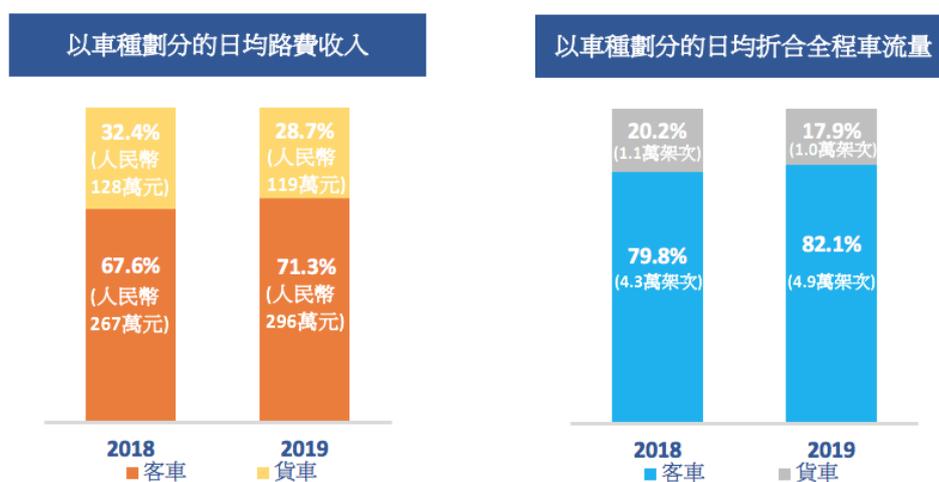
廣深高速公路由橫跨廣州、東莞及深圳三個地區的路段組成，全長122.8公里，徵用道路建設用地約2.8萬畝（即約1,800萬平方米），設有23個收費站場或立交。經初步研究，估計當中約有10個收費站場或立交地塊適合通過交通改造集約用地，以釋放土地用作綜合開發利用。此等釋放用地需配合地方政府的城市規劃需求、廣深高速公路擴容改造的規劃及完成相關變更用地性質的程序及取得開發權後，方能實現各類適合變更用地性質後的土地綜合開發利用。惟變更用地性質需按相關城市規劃及法規進行，此等用地最終可否完成變更用地性質的程序及取得開發權、可變更為何種類型的用地性質、土地面積的規模及完成時間等，目前存在不確定性。

本公司亦已於二零一九年六月十八日與萬科企業股份有限公司簽訂戰略合作框架協議，就廣深高速公路交通沿線土地集約化開發利用研究與項目合作及本公司指定的其他土地開發項目開展全面戰略合作，透過發揮各自的資源優勢及專業能力，實現雙方共同在智慧城市、智慧園區、智慧交通等方面基礎設施建設的全面合作。關於戰略合作框架協議之詳情，請參閱本公司於二零一九年六月十八日刊發之自願性公告。

廣珠西綫高速公路

廣珠西綫高速公路是一條全長97.9公里、雙向共6車道的封閉式高速公路，由北至南沿珠三角西部中央軸線伸延，連接廣州、佛山、中山及珠海四個主要城市。廣珠西綫高速公路分三個階段建設及通車，是連接廣州市中心與珠海市中心的高速公路主幹道，透過接通橫琴二橋、珠海接線及港珠澳大橋，分別提供前往橫琴、澳門及香港的最快捷路線。

廣珠西綫高速公路二零一九年的日均路費收入及日均折合全程車流量保持平穩增長，分別實現按年5%及9%的增長至人民幣415萬元及5.9萬架次。全年總路費收入為人民幣15.15億元。路費收入增幅低於折合全程車流量增幅的主因是貨車的比例下降，以及ETC折扣優惠擴大，致使平均每車路費收入下降。客車對路費收入及車流量的貢獻最大，佔廣珠西綫高速公路路費收入及折合全程車流量的比例分別為71.3%及82.1%。廣珠西綫高速公路途經大灣區西岸四個主要城市，包括廣州、佛山、中山及珠海，各個城市經濟環境維持穩健，二零一九年地區生產總值分別增長6.8%、6.9%、1.2%及6.8%，支持廣珠西綫高速公路的車流量持續增長。其中，佛山在二零一九年成為廣東省繼廣州和深圳外，第三個地區生產總值超過人民幣一萬億元的城市，經濟綜合實力不斷提升，有助引領及帶動周邊地區城市發展。



包括稅項

佛山一環公路原為佛山市主要的地方公路，鄰近廣珠西綫高速公路北端，其主綫在二零一七年下半年至二零一八年期間實施禁止貨車通行的措施，導致部分貨車改道繞行廣珠西綫高速公路，促進其車流量增長。由於該交通管制措施在二零一九年結束，廣珠西綫高速公路的路費收入及車流量增速因而回落。佛山一環公路已於二零二零年起由免費地方公路改為收費高速公路，並連接廣中江高速公路及江珠高速公路，形成一條貫通佛山、江門及珠海西部的高速公路走廊，走向與廣珠西綫高速公路基本平行。本集團會繼續密切注意上述路段升級對廣珠西綫高速公路帶來的影響，但預期佛山一環高速公路開始收費後，不會對廣珠西綫高速公路造成分流影響。

港珠澳大橋於二零一八年十月二十四日通車，目前日均過境車輛約為4,000架次。為增加大橋的使用量，在二零一九年四月開始，所有可以使用其他陸路跨境口岸之約33,000輛跨境私家車可在兩年內免手續行駛港珠澳大橋。另三地政府為進一步善用大橋，亦於二零一九年十月宣佈增發5,000個大橋跨境口岸的粵港跨境私家車配額，以加強陸路跨境交通，令大橋為粵港澳大灣區建設發揮更重要作用，長遠可吸引更多車流使用廣珠西綫高速公路，有助提升公路的營運表現。

南沙大橋於二零一九年四月二日正式通車，西端連接廣州繞城高速公路，東端連接莞番高速公路，車輛可經廣珠西綫高速公路的順德東互通快捷通達廣州繞城高速公路以及南沙大橋。相比另一跨珠江的通道－虎門大橋，車輛行駛南沙大橋過江可通過廣珠西綫高速公路更快捷地往來大灣區西岸各大城市，對其車流量可持續帶來促進作用。

廣珠西綫高速公路是連接廣州市與珠海市主要的高速公路主幹道，透過接通珠海的高速公路網路，高效地聯通橫琴新區以及港珠澳大橋。珠海市政府於二零一八年九月六日批覆《橫琴新區與保稅區、洪灣、灣仔區域一體化發展規劃》，將橫琴新區與其北面之毗連區域一併納入規劃統籌發展，使整個發展區域擴大至約 161 平方公里，定位是建設成為珠海市的新城市中心，同時加強粵港澳合作，打造帶動區域發展的重要經濟區。踏入二零一九年，中國國務院批覆《橫琴國際休閒旅遊島建設方案》並於四月公佈，進一步明確橫琴新區的發展定位，配合澳門共同發展旅遊業，引進具有國際影響力的旅遊休閒項目和企業，培育多元化的旅遊業生態，建成國際休閒旅遊島。二零一九年是橫琴新區成立十周年，經過十年間的快速發展，累計完成固定資產投資已超過人民幣2,700億元，隨著區內設施及配套更趨成熟，加上多項大型旅遊景點陸續落成開幕，橫琴新區的發展勢必增加交通運輸需求，為廣珠西綫高速公路的車流量增添動力。

廣州新塘居住項目

基於城市發展的需要，廣州市增城區國土部門先後於二零一八年及二零一九年十月就位於廣深高速公路廣州段的新塘立交變更控制性規劃用地性質事宜發出徵求公眾意見的公示，將原來單一的道路用地性質變更為二類居住用地。為配合政府的規劃安排，廣深合營企業於二零一九年十一月向地方政府交出新塘立交部分土地的土地使用權，並獲得補償金總額約人民幣 1.80 億元。其後，地方政府於廣州公共資源交易中心公告拍賣新塘立交居住項目用地的土地使用權，該地塊的總宗地面積約 20 萬平方米，總建築面積約 60 萬平方米。

新塘居住項目位置



來源：廣州市規劃和自然資源局增城區分局網站規劃草案示意圖（2019年10月11日）

於二零一九年十一月，本集團與廣東省交通集團有限公司之附屬公司共同成立新塘合營企業，以參與競買新塘立交居住項目用地的土地使用權。本集團擁有新塘合營企業 37.5% 股權，而投資新塘項目的總投入將不多於人民幣 25.5 億元。新塘合營企業於同年十二月成功以人民幣 41.24 億元投得新塘立交居住項目用地的土地使用權，將會在該地塊上從事居住項目的後續開發。本公司認為，新塘合營企業競投得項目土地的土地使用權及進行後續居住項目之開發，讓本公司能夠實現土地價值最大化，而且透過參與投資新塘合營企業，將能夠分享項目土地開發的成果，為股東帶來更好回報。關於成立新塘合營企業以及投得的土地使用權之詳情，請參閱本公司分別於二零一九年十一月二十九日及十二月二十七日刊發之公告。截至二零二零年二月二十五日，本集團已向新塘合營企業投入投資合共人民幣 7.77 億元，以注入註冊資本金及支付土地出讓金。

新塘合營企業將會負責新塘立交改造工程，並無償移交廣深合營企業使用，亦會同步推進居住項目的建設。新塘合營企業擬引入專業地產開發商作為戰略合作方，以優化股東結構，並受益其在開發大型優質居住項目的專業能力，同時可以增加新塘項目的知名度，有利於新塘項目的整體效益。

財務回顧

如本公司於二零一八年八月二十七日所刊發之公告所述，自刊發本集團截至二零一八年六月三十日止年度之經審核綜合財務報表後，本公司之財政年度結算日已由六月三十日變更為十二月三十一日（「更改財政年度計算日」）。更改財政年度結算日後，本集團之新財政年度涵蓋一月一日至十二月三十一日止十二個月期間。去年為變更後第一個財政年度，只涵蓋二零一八年七月一日至二零一八年十二月三十一日止六個月期間（「二零一八年下半年」）。本次為更改財政年度結算日後第一個涵蓋十二個月之財政年度，因此，本財務報表所呈列之財務報告期涵蓋二零一九年一月一日至二零一九年十二月三十一日止年度（「二零一九年」），而相關比較數字則涵蓋二零一八年下半年，故此未必可作比較。

為更清晰理解本集團於採納新財政年度結算日十二月三十一日止十二個月之經營狀況及提高財務資料的可比性，以下本集團之財務回顧載列涵蓋二零一八年十二月三十一日止十二個月期間（「二零一八年」）之未經審核財務業績作比較。

本集團於截至二零一八年十二月三十一日止十二個月及二零一九年十二月三十一日止年度之業績呈列如下：

人民幣百萬元	截至二零一八年 十二月三十一日止十二個月（未經審核）					截至二零一九年 十二月三十一日止年度（經審核）				
	收入 淨額	除利息、 稅項、折 舊及攤銷 前溢利	折舊 及 攤銷	利息 及 稅項	業績	收入 淨額	除利息、 稅項、折 舊及攤銷 前溢利	折舊 及 攤銷	利息 及 稅項	業績
集團分佔 項目貢獻：										
收費高速公路項目										
— 廣深高速公路 ^{附註1}	1,460	1,310	(459)	(324)	527	1,409	1,248	(445)	(316)	487
— 廣珠西綫高速公路	700	611	(238)	(211)	162	735	627	(245)	(193)	189
小計	2,160	1,921	(697)	(535)	689	2,144	1,875	(690)	(509)	676
土地開發利用項目										
— 新塘立交	-	-	-	-	-	-	0	-	(2)	(2)
總計	2,160	1,921	(697)	(535)	689	2,144	1,875	(690)	(511)	674
按年變動						-1%	-2%	-1%	-4%	-2%
集團：										
銀行存款利息收入					15					2
借予一間合營企業 之貸款利息收入					-					2
其他收入					1					3
一般及行政費用及折舊					(32)					(37)
財務成本					(1)					(1)
所得稅開支					(0)					(0)
小計					(17)					(31)
未計匯兌虧損淨額之溢利					672					643
按年變動										-4%
匯兌虧損淨額					(62)					(22)
年內溢利					610					621
非控股權益應佔溢利					(9)					(9)
本公司擁有人應佔溢利					601					612
按年變動										+2%

附註1：不包括由美元及港幣貸款所產生之匯兌差額，以及相關所得稅。

收費高速公路項目

本集團分佔兩個高速公路項目之路費收入淨額總計由二零一八年人民幣 21.60 億元減少 1% 至人民幣 21.44 億元，本集團分佔廣深高速公路路費收入淨額由二零一八年人民幣 14.60 億元減少 3% 至人民幣 14.09 億元，原因主要包括受到沿線周邊平行道路持續分流影響、深圳段及東莞段實施景觀提升工程造成間歇性交通擁堵、東洲河大橋進行為期約兩個月的局部封閉維修，以及由二零一九年七月一日起，ETC 折扣優惠由 2% 提升至 5%。儘管受到佛山一環公路限行貨車措施結束後，對車流量的正面影響已經消退，以及同樣受 ETC 折扣優惠等客觀因素影響，廣珠西綫高速公路之路費收入仍保持平穩增長，本集團分佔其路費收入淨額增加至人民幣 7.35 億元，相比二零一八年人民幣 7.00 億元，增幅 5%。

本集團分佔兩項收費高速公路之除利息、稅項、折舊及攤銷前溢利總額（不包括由廣深合營企業之美元及港幣貸款所產生之匯兌虧損淨額）由二零一八年人民幣 19.21 億元下跌 2% 至人民幣 18.75 億元。其中廣珠西綫高速公路的路費收入上升，帶動本集團分佔其除利息、稅項、折舊及攤銷前溢利由二零一八年人民幣 6.11 億元增長 3% 至人民幣 6.27 億元，抵銷了部分本集團分佔廣深合營企業除利息、稅項、折舊及攤銷前溢利因路費收入下降而減少的影響。

本集團分佔廣深合營企業之折舊及攤銷費用由二零一八年人民幣 4.59 億元下跌 3% 至人民幣 4.45 億元，主要受廣深高速公路折合全程車流量下跌的影響。隨著廣珠西綫高速公路折合全程車流量穩步增長，其折舊及攤銷費用亦有所增加。綜合上述兩點，本集團分佔之整體折舊及攤銷費用輕微下跌 1% 至人民幣 6.90 億元，而二零一八年為人民幣 6.97 億元。

於回顧年內，廣深合營企業和廣珠西綫合營企業的適用企業所得稅率均為 25%。受到路費收入減少的影響，本集團分佔廣深合營企業稅項支出亦有所減少，加上受惠美國聯邦基金利率於二零一九年下半年減息三次，以致本集團分佔廣深合營企業利息及稅項支出由二零一八年人民幣 3.24 億元減少 2% 至人民幣 3.16 億元。而廣珠西綫合營企業於回顧年內繼續運用現金盈餘提前償還銀行貸款本金合共人民幣 8.48 億元（合營企業層面），令廣珠西綫合營企業的利息支出進一步減少。本集團分佔廣珠西綫合營企業利息及稅項支出由二零一八年人民幣 2.11 億元，減少 9% 至人民幣 1.93 億元。本集團分佔兩個高速公路項目之利息及稅項總額由二零一八年人民幣 5.35 億元減少至人民幣 5.09 億元，減幅 5%。

受廣深高速公路路費收入減少的影響，本集團分佔廣深合營企業淨溢利減少至人民幣 4.87 億元，二零一八年人民幣 5.27 億元，減幅 8%。但由於廣珠西綫高速公路的路費收入及車流量保持增長，本集團分佔其淨溢利由人民幣 1.62 億元增加 17% 至人民幣 1.89 億元。兩個高速公路項目的淨溢利總額（不包括由廣深合營企業之美元及港幣貸款所產生之匯兌虧損淨額）下降 2% 至人民幣 6.76 億元，二零一八年人民幣 6.89 億元。

土地開發利用項目

如本公司分別於二零一九年十一月二十九日及二零一九年十二月二十七日所刊發之公告所述，深灣基建（本公司之間接附屬公司）、廣東公路建設、利路投資及利新投資訂立了投資合作合同及項目公司章程，據此，各訂約方同意共同成立新塘合營企業，以參與競買項目土地的土地使用權，並於競買事項成功後在項目土地上從事居住項目的後續開發。競買事項成功後，項目土地的土地使用權將由新塘合營企業持有，而新塘合營企業由交通集團（透過廣東公路建設、利路投資及利新投資）及本集團（透過深灣基建）分別擁有其 62.5%（合計）及 37.5% 股權。

於二零一九年十二月，各訂約方按股權比例借予新塘合營企業一筆為期三年之股東貸款合共約人民幣 8.25 億元作為競買項目土地之保證金（本集團佔約人民幣 3.09 億元），股東貸款年利率為 8%，產生利息費用約人民幣 513 萬元，本集團分佔約人民幣 200 萬元。新塘合營企業以人民幣 41.24 億元的土地出讓金中標項目土地的土地使用權，並於二零一九年十二月二十五日與廣州市規劃和自然資源局簽訂了項目土地的國有建設用地使用權出讓合同。

本集團

本集團的銀行存款利息收入由二零一八年人民幣 1,500 萬元減少至人民幣 200 萬元，主要因為銀行結餘下降所致。本集團於二零一九年十二月按股權比例投入新塘合營企業一筆三年期股東貸款約人民幣 3.09 億元，產生利息收入約人民幣 200 萬元。隨著合和實業有限公司於二零一八年四月完成悉數出售持有本集團 66.69% 之股權後，本集團開始著手完善及重整公司內部架構，因此一般及行政費用及折舊由二零一八年人民幣 3,200 萬元增加至人民幣 3,700 萬元。總體而言，本集團的虧損亦由二零一八年人民幣 1,700 萬元增加至人民幣 3,100 萬元。

本集團未計已扣除匯兌虧損淨額之溢利由二零一八年人民幣 6.72 億元下跌 4%至人民幣 6.43 億元。然而，於回顧年內，匯兌虧損淨額（包括本集團分佔廣深合營企業之美元及港幣貸款產生之匯兌虧損）減少至人民幣 2,200 萬元，而二零一八年則錄得匯兌虧損淨額人民幣 6,200 萬元。因此，本公司擁有人應佔溢利由人民幣 6.01 億元增加 2%至人民幣 6.12 億元或每股人民幣 19.86 分。

展望

二零一九年為充滿挑戰的一年，全球經濟下行趨勢明顯，中美貿易戰持續至二零二零年一月才簽署第一階段貿易協議，以及人民幣匯率持續波動對廣深合營企業之美元及港幣貸款產生負面影響。二零二零年一月內地新型冠狀病毒肺炎開始爆發及擴散，在疫情防控期間，全國收費公路由二零二零年二月十七日零時起免收車輛通行費，直至疫情防控工作結束，具體截止時間將有待另行通知，本集團旗下的廣深高速公路及廣珠西綫高速公路在疫情防控期間亦會免收車輛通行費，預期將為本集團的業務表現無可避免帶來負面影響（詳情載於本公司於二零二零年二月十七日之公告）。但本集團相信廣深高速公路及廣珠西綫高速公路穩健的核心業務，將繼續支持本集團未來一年的業績。整體而言，本集團對未來表現仍維持審慎樂觀：(i) 廣深高速公路受惠利好政策，包括粵港澳大灣區經濟發展、「廣州—深圳—香港—澳門」科技創新走廊建設及深圳先行示範區；(ii) 廣珠西綫高速公路核心業務平穩增長，並將繼續受惠於經濟及道路網絡的蓬勃發展，包括已於二零一八年十月份開通的港珠澳大橋、粵港澳大灣區經濟發展，以及「廣州—深圳—香港—澳門」科技創新走廊建設；(iii) 美元利率分別於二零一九年七月、九月、十月和二零二零年三月減息四次，合共 1.25%，廣深合營企業於二零二零年利息支出將受惠；及(iv) 新塘項目將會考慮引入戰略合作方，以優化股東結構，並推進居住項目的建設，有利於項目效益。

待疫情結束及經濟回穩後，考慮到廣深合營企業的穩定派息，為派付本集團股息提供穩固基礎，董事會相信本集團可以繼續維持全年 100%的常規派息率目標。

集團融資

如標題「土地開發利用項目」所述，競買事項成功後，項目土地的土地使用權將由新塘合營企業持有，而新塘合營企業將由交通集團（透過廣東公路建設、利路投資及利新投資）及本集團（透過深灣基建）分別擁有其 62.5%（合計）及 37.5% 股權。各訂約方（透過新塘合營企業）就投資該項目的最高注資總額（無論透過註冊資本、股東貸款、股東擔保以及任何其他性質的金額）不超過人民幣 68 億元（「總上限」），其中廣東公路建設、利路投資、利新投資及深灣基建各自的相應注資額最高不超過人民幣 25.5 億元、人民幣 13.6 億元、人民幣 3.4 億元及人民幣 25.5 億元，分別佔各訂約方最高注資總額的 37.5%、20%、5% 及 37.5%。據此，新塘合營企業的註冊資本由各訂約方按相同比例擁有。

總上限參考取得項目土地之土地使用權的預計成本、配套工程的預計成本及有關經營新塘合營企業之其他預計成本及費用後釐定。相應訂約方限額乃基於彼等各自於新塘合營企業的股權百分比而釐定。深灣基建擬以對外融資及本集團內部資源撥付不超過其須承擔的相應訂約方限額。而新塘合營企業的總投資額不受總上限約束，新塘合營企業可以其自身信用及資產，安排獲得銀行或其他第三方融資以用作開發項目土地的資金。

	各訂約方對 新塘合營企業 最高注資總額 人民幣百萬元	本集團佔 最高注資額 (37.5%股權) 人民幣百萬元	注資時間
I. 項目土地出讓金			
股東貸款	824.80	309.30	二零一九年十二月
股東貸款	1,238.00	464.25	二零二零年一月
股東貸款	2,061.20	772.95	二零二零年十二月（預計）
總額 ^{附註 1}	4,124.00	1,546.50	
II. 預計配套工程			
註冊資本	10.00	3.75	二零一九年十二月
股東貸款	2,666.00	999.75	二零二零年至 二零二二年（預計）
總額	2,676.00	1,003.50	
總上限	6,800.00	2,550.00	

附註 1. 新塘合營企業以人民幣 41.24 億元的土地出讓金中標項目土地的土地使用權，並於二零一九年十二月二十五日與廣州市規劃和自然資源局簽訂了項目土地的國有建設用地使用權出讓合同。

本集團已妥善安排了新塘合營企業之資金需求。於二零二零年二月二十五日，本集團已注資新塘合營企業人民幣 7.77 億元（包括註冊資本人民幣 375 萬元及股東貸款人民幣 7.73 億元），未投入注資約人民幣 17.73 億元，而本集團仍有可動用銀行融資額度合共約人民幣 30.5 億元。

本集團的財務狀況包括集團本部資產及負債、本集團分佔廣深合營企業、廣珠西綫合營企業及新塘合營企業之資產及負債。

集團本部

	二零一八年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元		二零一八年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元
銀行結餘及現金	140	50	銀行貸款	-	281
借予一間合營企業之 股東貸款	-	309	其他負債	81	93
應收借予一間合營企業之 股東貸款利息	-	2			
其他資產	13	25			
	153	386		81	374
			本集團淨資產	72	12

本集團分佔合營企業

廣深合營企業（本集團分佔45%部分）

	二零一八年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元		二零一八年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元
銀行結餘及現金	203	218	銀行貸款		
經營權無形資產	4,080	3,758	— 美元	1,128	1,112
物業及設備	190	256	— 港幣	109	95
其他資產	24	44	— 人民幣	675	563
			其他貸款	9	10
			其他負債	559	558
	4,497	4,276		2,480	2,338
			廣深合營企業淨資產	2,017	1,938

廣珠西綫合營企業（本集團分佔50%部分）

	二零一八年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元		二零一八年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元
銀行結餘及現金	76	47	銀行貸款	3,078	2,641
經營權無形資產	5,940	5,729	與一間合營企業夥伴 之結餘	430	456
物業及設備	183	183	其他負債	355	389
與一間合營企業之結餘	430	456			
其他資產	14	21			
	6,643	6,436		3,863	3,486
			廣珠西綫合營企業淨資產	2,780	2,950

新塘合營企業（本集團分佔37.5%部分）

	二零一八年 十二月三十一日	二零一九年 十二月三十一日		二零一八年 十二月三十一日	二零一九年 十二月三十一日
	人民幣百萬元	人民幣百萬元		人民幣百萬元	人民幣百萬元
銀行結餘及現金	-	4	股東貸款	-	309
已付按金淨額	-	277	應付股東貸款利息	-	2
其他資產	-	11	其他負債	-	11
	-	292		-	322
			新塘合營企業淨負債	-	(30)
	二零一八年 十二月三十一日	二零一九年 十二月三十一日		二零一八年 十二月三十一日	二零一九年 十二月三十一日
	人民幣百萬元	人民幣百萬元		人民幣百萬元	人民幣百萬元
			負債總額	6,424	6,520
			本公司擁有人應佔 權益	4,839	4,846
			非控股權益	30	24
資產總額	11,293	11,390	股東權益及負債總額	11,293	11,390
			淨資產總額	4,869	4,870

資金流動性及財務資源

本集團分佔合營企業之銀行貸款為無追索權銀行貸款。

集團本部

	二零一八年	二零一九年		二零一八年	二零一九年
	十二月三十一日	十二月三十一日		十二月三十一日	十二月三十一日
	人民幣百萬元	人民幣百萬元		人民幣百萬元	人民幣百萬元
銀行結餘及現金	140	50	銀行貸款	-	281
借予一間合營企業之 股東貸款 ^{附註1}	-	309			
	140	359		-	281
債務淨額^{附註2}：人民幣 2.31 億元（二零一八年：現金淨額人民幣 1.40 億元）					
借予一間合營企業之股東貸款^{附註1}及債務淨額^{附註2}：人民幣 7,800 萬元					

分佔合營企業（包括廣深合營企業、廣珠西綫合營企業及新塘合營企業）

	二零一八年	二零一九年		二零一八年	二零一九年
	十二月三十一日	十二月三十一日		十二月三十一日	十二月三十一日
	人民幣百萬元	人民幣百萬元		人民幣百萬元	人民幣百萬元
銀行結餘及現金	279	269	銀行及其他貸款		
			－ 廣深合營企業	1,921	1,780
			－ 廣珠西綫合營企業	3,078	2,641
			股東貸款		
			－ 新塘合營企業	-	309
	279	269		4,999	4,730
債務淨額^{附註1}：人民幣 44.61 億元（二零一八年：人民幣 47.20 億元）					

附註1：本集團於二零一九年十二月借予新塘合營企業一筆為期三年之股東貸款，作為競買項目土地之保證金

附註2：債務淨額：銀行貸款減銀行結餘及現金

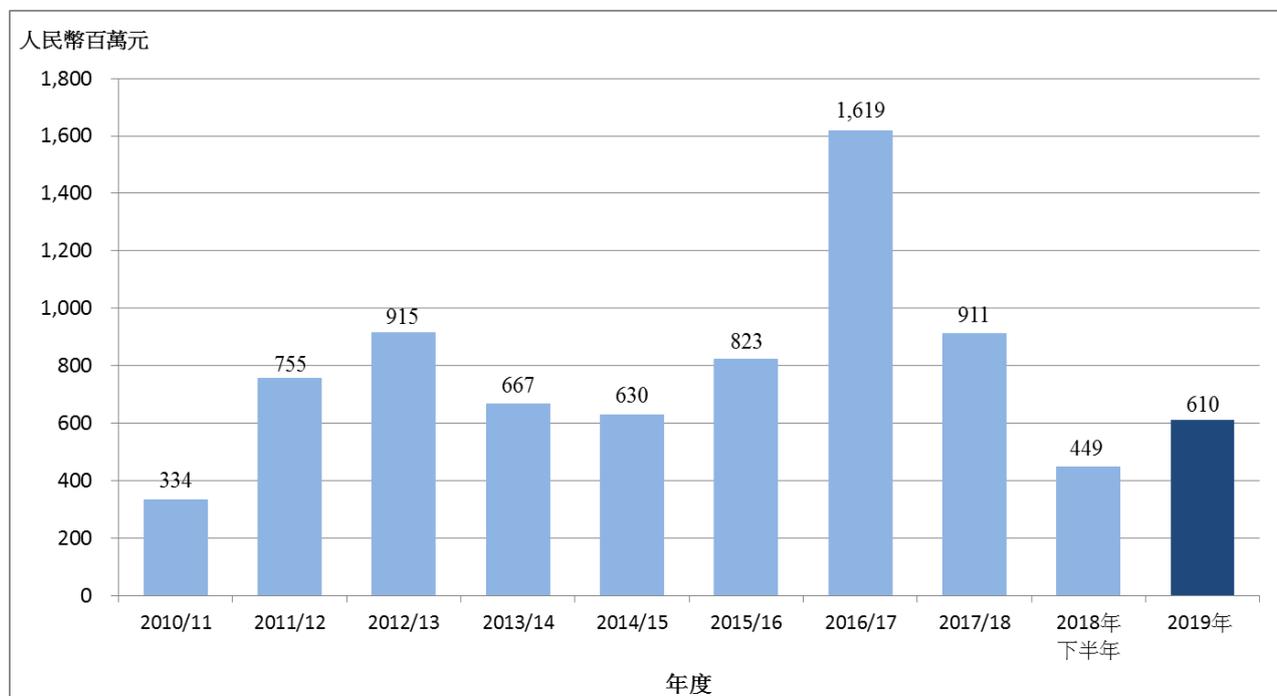
	二零一八年	二零一九年
	十二月三十一日	十二月三十一日
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
債務總額		
－ 本集團	-	281
－ 分佔合營企業 ^{附註1}	5,429	5,238
債務淨額 ^{附註2}	5,010	5,200
資產總額（包括分佔合營企業的資產總額）	11,293	11,390
本公司擁有人應佔權益	4,839	4,846
債務總額/資產總額比率	48%	48%
資產負債比率	104%	107%

附註1：本集團分佔合營企業債務包括銀行及其他貸款與合營企業夥伴之結餘及股東貸款。

附註2：債務淨額之定義為債務總額（包括分佔合營企業）扣減銀行結餘及現金總額（包括分佔合營企業）。

於年內，本集團主要現金流收入是收取廣深合營企業的股息；另一方面，其主要現金支出為派付股東的股息。而本集團於二零一九年十二月借予新塘合營企業一筆為期三年之股東貸款約人民幣 3.09 億元以自有資金及銀行融資支付。本集團將繼續優化其資產及負債、改善現金流及增強財務狀況。

廣深合營企業向本集團派付的扣除稅項後現金股息



本集團於 2010/11 年度收取廣深合營企業的現金股息減少，主要由於廣深合營企業向西綫合營企業提供貸款導致。由於廣珠西綫合營企業已於二零一二年十二月向廣深合營企業悉數償還貸款，而廣深合營企業亦以該筆收回款項向本集團分派股息人民幣 3.51 億元，故於 2012/13 年度收取的現金股息有所增加。於二零一六年八月，廣深合營企業新增人民幣 20 億元八年期銀行貸款融資，用以償還以往由股東墊付的資本開支。隨後，廣深合營企業以該筆貸款向本集團派付已扣稅股息淨額人民幣 9.12 億元。

銀行及其他借貸

於二零一九年十二月三十一日，本集團之港幣銀行貸款等值約人民幣 2.81 億元，連同本集團分佔合營企業之銀行及其他借貸（包括美元銀行貸款等值人民幣 11.12 億元、港幣銀行貸款等值人民幣 9,500 萬元及人民幣銀行及其他貸款人民幣 32.14 億元，但不包括股東貸款）約人民幣 44.21 億元，總額約人民幣 47.02 億元（二零一八年：人民幣 49.99 億元），其概況載列如下：

- (a) 99.8%（二零一八年：99.8%）為銀行貸款及 0.2%（二零一八年：0.2%）為其他貸款；及
- (b) 68%（二零一八年：75%）為人民幣貸款；24%（二零一八年：23%）為美元貸款及 8%（二零一八年：2%）為港幣貸款。

貸款還款期概況

於二零一九年十二月三十一日，集團本部及本集團分佔合營企業之銀行及其他借貸（不包括股東貸款）之還款期概況，連同於二零一八年十二月三十一日之比較數字載列如下：

集團本部

	二零一八年十二月三十一日		二零一九年十二月三十一日	
	人民幣百萬元	%	人民幣百萬元	%
一年內償還	-	-	281	100%
	-	-	281	100%

於二零二零年三月，本集團已與一間銀行簽訂一筆有條件五年期銀行融資用以置換已動用之循環銀行融資。

本集團分佔合營企業

	二零一八年十二月三十一日		二零一九年十二月三十一日	
	人民幣百萬元	%	人民幣百萬元	%
一年內償還	175	3%	338	8%
一年至五年內償還	2,791	56%	2,890	65%
五年後償還	2,033	41%	1,193	27%
	4,999	100%	4,421	100%

利率及匯率風險

本集團密切監控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，本集團及合營企業並無使用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取積極但審慎的庫務政策，並密切監察流動資金、財務資源及匯率走勢，務求降低融資成本，並提高財務資產之回報。於二零一九年十二月三十一日，本集團之銀行結餘及現金（不包括合營企業）94% 為港幣結餘，而餘下 6% 為人民幣。於回顧年內，本集團之銀行存款整體利息收益率為 2.44%，而二零一八年下半年為 2.66%。

或然負債

於截至二零零八年六月三十日止年度，本公司一間附屬公司回收之前向廣深合營企業投入之註冊資本港幣 7.02 億元（相等於人民幣 4.71 億元）。根據中華人民共和國中外合資經營企業法，倘若廣深合營企業於經營期屆滿前，提早歸還註冊資本予外資合營企業夥伴，而廣深合營企業於合營企業經營期內無法履行其財務責任，則本公司之附屬公司作為外資合營企業夥伴須承擔廣深合營企業之財務責任，惟相關金額以港幣 7.02 億元為限。

除上文所述外，於二零一九年十二月三十一日，本集團並無其他重大或然負債。

重大收購或出售

於截至二零一九年十二月三十一日止年度，本公司之附屬公司及聯營公司並無作出任何重大收購或出售。

其他資料

全年業績之審閱

本公司的審計委員會已與本公司之管理層審閱本集團所採納之會計準則與實務及討論財務報告事宜，其中包括本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度之全年業績。

本公司核數師有關初步公告之工作範圍

本集團之核數師德勤·關黃陳方會計師行（「德勤」）認為，本集團於初步公告所載本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度之綜合財務狀況表、綜合損益及其他全面收益表及其相關附註之數字與本集團本年度經審核綜合財務報表之數字相符一致。德勤就此進行之工作並不構成按香港會計師公會頒佈之香港審計準則、香港審閱聘用準則或香港核證聘用準則而進行之核證委聘，因此，德勤並不就初步公告作出任何保證。

購回、出售或贖回證券

本公司或其任何附屬公司於截至二零一九年十二月三十一日止年度之內並無購回、出售或贖回本公司之任何上市證券。

企業管治常規

本公司沿用審慎管理守則，以確保符合企業管治及企業責任之原則。董事會深信此承諾能長遠地提升股東價值。董事會已制訂企業管治程序，以遵守企業管治守則中之要求。

於回顧年內，除企業管治守則之守則條文第 A.5.1 條有所偏離外（於下文闡釋），本公司已遵守企業管治守則內載列之所有守則條文。

守則條文第 A.5.1 條

由於本公司已有既定政策及程序以挑選和提名董事，因此本公司並未設立提名委員會。董事會全體定期就為有序延續董事之委任制訂計劃，以及其架構、人數、組成及多元化情況而作出檢討。假若董事會經考慮後認為需委任新董事，董事會將編製相關委任條件，包括（如適用）：背景、經驗、專業技能、個人質素及可承擔本公司事務責任之能力等，至於獨立非執行董事之委任，則需符合不時於上市規則內所列載之獨立性要求。新董事之委任一般由主席及／或總經理提名，並必須獲得董事會之批准。如有需要，亦會外聘顧問，從而揀選更多不同類別具潛質的候選者。

證券交易標準守則

本公司已採納標準守則作為董事進行證券交易之標準守則，以及就擁有或可能擁有內幕消息之有關僱員採納條款與標準守則所載者同等嚴謹之僱員股份買賣守則（「股份買賣守則」）。經過特定查詢後，於回顧年內，所有董事及有關僱員已確認分別遵守標準守則及股份買賣守則之規定。

承董事會命
劉征宇
主席

香港，二零二零年三月八日

綜合損益及其他全面收益表

截至二零一九年十二月三十一日止年度

	附註	截至 二零一八年 十二月 三十一日止 六個月 人民幣千元	截至 二零一九年 十二月 三十一日止 年度 人民幣千元
其他收入及其他費用	4	5,117	1,666
折舊		(154)	(361)
一般及行政費用		(16,658)	(36,930)
財務成本		(684)	(1,306)
應佔合營企業業績	5	340,188	700,552
除稅前溢利		327,809	663,621
所得稅開支	6	(19,650)	(42,646)
期內／年內溢利	7	308,159	620,975
其他全面收益			
將不會歸類為損益的項目：			
投資於按公允值計入其他全面收益 之股本工具之公允值收益（扣除稅項）		417	10,350
將隨後歸類為損益的項目：			
換算外幣業務產生之匯兌 收益（虧損）		149	(2,127)
期內／年內全面收益總額		308,725	629,198
期內／年內溢利撥歸：			
本公司擁有人		304,046	612,026
非控股權益		4,113	8,949
		308,159	620,975
全面收益總額撥歸：			
本公司擁有人		304,612	620,249
非控股權益		4,113	8,949
		308,725	629,198
每股溢利	8	人民幣分	人民幣分
基本		9.87	19.86

綜合財務狀況表

於二零一九年十二月三十一日

	附註	二零一八年 人民幣千元	二零一九年 人民幣千元
資產			
非流動資產			
合營企業權益		4,797,525	4,858,483
按公允值計入其他全面收益之權益工具	10	11,100	22,600
物業及設備		1,291	1,546
應收一間合營企業之款項		-	311,224
		<u>4,809,916</u>	<u>5,193,853</u>
流動資產			
按金及預付款項		678	820
其他應收款項		14	68
銀行結餘及現金		140,087	49,785
		<u>140,779</u>	<u>50,673</u>
資產總額		<u>4,950,695</u>	<u>5,244,526</u>
股東權益及負債			
資本及儲備			
股本		270,603	270,603
股份溢價及儲備		4,568,631	4,575,455
本公司擁有人應佔權益		4,839,234	4,846,058
非控股權益		30,233	24,020
權益總額		<u>4,869,467</u>	<u>4,870,078</u>
非流動負債			
遞延稅項負債		69,888	80,668
流動負債			
應付款項及預提費用		11,340	12,811
銀行貸款		-	280,969
		<u>11,340</u>	<u>293,780</u>
負債總額		<u>81,228</u>	<u>374,448</u>
股東權益及負債總額		<u>4,950,695</u>	<u>5,244,526</u>
現金及現金等值物		<u>140,087</u>	<u>49,785</u>

綜合財務報表附註

截至二零一九年十二月三十一日止年度

1. 綜合財務報表之編製基準

根據董事會於二零一八年八月二十七日通過的一項決議案，由於本公司董事（「董事」）議決使本集團之年度報告期間結算日與本公司於中華人民共和國（「中國」）註冊成立之合營企業及最終控股公司者一致，故本集團之報告期間結算日已由六月三十日變更為十二月三十一日。因此，當前期間之綜合財務報表涵蓋截至二零一九年十二月三十一日止十二個月期間。綜合損益及其他全面收益表及相關附註所呈列的相應比較金額涵蓋由二零一八年七月一日至二零一八年十二月三十一日止六個月期間，故未必可與當前年度之呈列金額比較。

於編製綜合財務報表時，鑒於本集團於二零一九年十二月三十一日之流動負債超逾其流動資產人民幣 243,107,000 元，董事已審慎考慮本集團之未來流動資金狀況。

董事認為，考慮到本集團分別於二零二零年一月及三月獲得港幣 2,500,000,000 元（相等於人民幣 2,244,165,000 元）及港幣 850,000,000 元（相等於人民幣 763,016,000 元）的新增非承諾銀行貸款融資，本集團結合合營企業擁有良好現金流入之記錄及相關銀行與本公司最終控股公司深圳市投資控股有限公司之良好關係，有助本集團在需要時獲得該等銀行借貸，再加上本集團內部產生之資金，本集團有充足營運資金可滿足其自二零一九年十二月三十一日起計未來十二個月的現時需求。因此，綜合財務報表以持續經營基礎予以編制。

2. 應用新訂國際財務報告準則及其修訂本

於本年度強制生效之新訂國際財務報告準則及其修訂本

於本年度，本集團首次應用以下由國際會計準則委員會頒佈之新訂國際財務報告準則及其修訂本：

國際財務報告準則第 16 號	租賃
國際財務報告詮釋委員會詮釋第 23 號	所得稅處理的不確定性
國際財務報告準則第 9 號（修訂本）	具有負面補償特性之提前還款
國際會計準則第 19 號（修訂本）	計劃修改、削減或結算
國際會計準則第 28 號（修訂本）	於關聯公司及合營企業之長期權益
國際財務報告準則（修訂本）	二零一五年至二零一七年期間國際財務報告準則之年度改進

國際會計準則第 28 號之修訂本「於關聯公司及合營企業之長期權益」

該等修訂亦澄清，對於未應用權益法並構成投資對象淨投資部分的關聯公司或合營企業之長期權益，本集團應用國際財務報告準則第 9 號「金融工具」（「國際財務報告準則第 9 號」）（包括減值規定）。此外，在對長期權益應用國際財務報告準則第 9 號時，本集團不會考慮按國際會計準則第 28 號「於關聯公司及合營企業之投資」（「國際會計準則第 28 號」）所要求對長期權益賬面值進行調整（即根據國際會計準則第 28 號因分配投資對象虧損或減值評估而產生的長期權益賬面值調整）。

董事預期應用國際會計準則第 28 號之修訂本不會對綜合財務報表產生重大影響。

除以上外，於本年度應用新訂國際財務報告準則及其修訂本，並無對本集團於本年度及過往期內之財務狀況及表現及／或於該等綜合財務報表呈列之披露事項造成重大影響。

已頒佈但尚未生效之新訂國際財務報告準則及其修訂本

本集團並無提早應用下列已頒佈但尚未生效之新訂國際財務報告準則及其修訂本：

國際財務報告準則第 17 號	保險合約 ¹
國際財務報告準則第 3 號（修訂本）	業務之定義 ²
國際財務報告準則第 10 號及 國際會計準則第 28 號（修訂本）	投資者與其關聯公司或合營企業之間的 資產出售或注資 ³
國際會計準則第 1 號（修訂本）	按流動或非流動負債分類 ⁵
國際會計準則第 1 號及 國際會計準則第 8 號（修訂本）	重大之定義 ⁴
國際財務報告準則第 9 號、 國際會計準則第 39 號及 國際財務報告準則第 7 號（修訂本）	利率基準改革 ⁴

¹ 於二零二一年一月一日或之後開始之年度期間生效

² 就自二零二零年一月一日或之後開始首個年度期間或之後開始之收購日期之業務合併及資產收購生效

³ 於待定日期或以後開始之年度期間生效

⁴ 於二零二零年一月一日或之後開始之年度期間生效

⁵ 於二零二二年一月一日或之後開始之年度期間生效

除上述新訂國際財務報告準則及其修訂本外，經修訂財務報告概念框架亦於二零一八年頒佈。其後續修訂本（國際財務報告準則中對概念框架的提述之修訂本）將於二零二零年一月一日或之後開始的年度期間生效。

董事預期應用所有新訂國際財務報告準則及其修訂本於可見未來不會對綜合財務報表造成重大影響。

3. 分部資料

本集團之可呈報經營分部是根據向主要經營決策人呈報之資料而作為分配資源及表現評估之計量準則。

向主要經營決策人呈報之資料，包括分部收益、本集團應佔合營企業之未計匯兌收益／虧損淨額之除利息、稅項、折舊及攤銷前溢利、本集團應佔合營企業之折舊及攤銷（包括於合營企業額外投資成本之攤銷）（「折舊及攤銷」）、本集團應佔合營企業之未計匯兌收益／虧損稅項之利息及稅項並包括一間合營企業已分派溢利之預提所得稅（「利息及稅項」）、及分部業績。於下半年期間，本集團開展新土地開發利用項目業務並成立廣州臻通實業發展有限公司（「新塘合營企業」），為一間於中國成立之公司，於新塘立交參與住宅項目之開發（「新塘立交」），並被主要經營決策人視為一個新可呈報經營分部。主要經營決策人更特別專注於由本集團及有關合營企業夥伴於期內／年內共同經營及管理之個別收費高速公路項目及新土地開發利用項目。因此，根據國際財務報告準則第8號「分部業績」，本集團之可呈報經營分部如下：

- 廣州—深圳高速公路（「廣深高速公路」）
- 廣州—珠海西綫高速公路（「廣珠西綫高速公路」）
- 新塘立交

有關上述分部之資料報告如下：

分部收益及業績

	截至二零一八年十二月三十一日止六個月					截至二零一九年十二月三十一日止年度				
	分部收益 人民幣千元	除利息、 稅項、折舊及 攤銷前溢利 人民幣千元	折舊及攤銷 人民幣千元	利息及稅項 人民幣千元	分部業績 人民幣千元	分部收益 人民幣千元	除利息、 稅項、折舊及 攤銷前溢利 人民幣千元	折舊及攤銷 人民幣千元	利息及稅項 人民幣千元	分部業績 人民幣千元
收費高速公路項目										
廣深高速公路	742,973	663,212	(232,267)	(164,147)	266,798	1,408,888	1,248,307	(445,024)	(315,899)	487,384
廣珠西綫高速公路	377,122	320,004	(126,133)	(105,704)	88,167	735,380	626,703	(245,029)	(192,748)	188,926
	<u>1,120,095</u>	<u>983,216</u>	<u>(358,400)</u>	<u>(269,851)</u>	<u>354,965</u>	<u>2,144,268</u>	<u>1,875,010</u>	<u>(690,053)</u>	<u>(508,647)</u>	<u>676,310</u>
土地開發利用項目										
新塘立交	-	-	-	-	-	-	38	-	(1,924)	(1,886)
總額	<u>1,120,095</u>	<u>983,216</u>	<u>(358,400)</u>	<u>(269,851)</u>	<u>354,965</u>	<u>2,144,268</u>	<u>1,875,048</u>	<u>(690,053)</u>	<u>(510,571)</u>	<u>674,424</u>
企業銀行存款利息收入					7,128					2,156
本集團提供予一間合營企業貸款 之企業利息收入					-					1,924
其他收入					815					3,478
企業一般及行政費用及折舊					(16,812)					(37,291)
企業財務成本					(684)					(1,306)
企業所得稅開支					(60)					(776)
經扣除所得稅後匯兌虧損 淨額（附註）					(37,193)					(21,634)
期內／年內溢利					308,159					620,975
期內／年內溢利撥歸非控股權					(4,113)					(8,949)
期內／年內溢利撥歸本公司擁有人					<u>304,046</u>					<u>612,026</u>

附註： 經扣除相關所得稅後匯兌虧損淨額包括集團應佔一間合營企業經扣除相關所得稅後匯兌虧損淨額人民幣15,742,000元（截至二零一八年十二月三十一日止六個月：人民幣34,367,000元）及本集團扣除相關所得稅後匯兌虧損淨額人民幣5,892,000元（截至二零一八年十二月三十一日止六個月：匯兌虧損淨額人民幣2,826,000元）。

分部收益指本集團根據有關合營企業合同訂明之溢利攤分比率應佔合營企業於中國營運收費高速公路之經扣除增值稅後已收及應收路費收入。上述呈報的所有分部收益均賺取自對外客戶。

分部業績指(i) 本集團根據有關合營企業合同訂明之溢利攤分比率及持股比例應佔合營企業於中國營運收費高速公路及土地開發利用之業績但不包括經扣除相關所得稅後匯兌收益／虧損淨額；(ii) 經扣除已收合營企業之股息及未分配溢利應佔之預提所得稅；及(iii) 於合營企業額外投資成本之攤銷。此乃一項就分配資源及評估表現而向主要經營決策人呈報之計量準則。

分部業績總額與綜合損益及其他全面收益表所呈列應佔合營企業業績之對賬如下：

	截至 二零一八年 十二月 三十一日止 六個月 人民幣千元	截至 二零一九年 十二月 三十一日止 年度 人民幣千元
分部業績總額	354,965	674,424
加：		
經扣除所得稅後匯兌虧損淨額	(34,367)	(15,742)
已收合營企業之股息及未分配溢利之預提所得稅	19,590	41,870
綜合損益及其他全面收益表所呈列之 應佔合營企業業績	<u>340,188</u>	<u>700,552</u>

其他分部資料

以下計入分部損益計量之其他分部資料，指本集團應佔合營企業之利息收入。按權益會計法抵銷與合營企業相關之金額為「分部總額」與「綜合總額」之對賬。

	廣深 高速公路 人民幣千元	廣珠西綫 高速公路 人民幣千元	新塘立交 人民幣千元	分部總額 人民幣千元	抵銷 人民幣千元	未分配 人民幣千元	綜合總額 人民幣千元
截至二零一八年 十二月三十一日止六個月	<u>3,247</u>	<u>502</u>	<u>-</u>	<u>3,749</u>	<u>(3,749)</u>	<u>7,128</u>	<u>7,128</u>
截至二零一九年 十二月三十一日止年度	<u>4,067</u>	<u>1,137</u>	<u>55</u>	<u>5,259</u>	<u>(5,259)</u>	<u>4,080</u>	<u>4,080</u>

地區資料

本集團合營企業之業務位於中國。合營企業所有來自對外客戶的收益均來自在中國提供的服務，而位於香港的非流動資產不包括合營企業權益、應收一間合營企業之款項及按公允價值計入其他全面收益之權益工具的金額為人民幣1,546,000元（二零一八年十二月三十一日：人民幣1,291,000元）。

分部資產及負債

由於分部資產及負債並無定期提供予主要經營決策人以作分配資源及評估表現之用，有關資料不在綜合財務報告內披露。

4. 其他收入及其他費用

	截至 二零一八年 十二月 三十一日止 六個月 人民幣千元	截至 二零一九年 十二月 三十一日止 年度 人民幣千元
利息收入：		
銀行存款	7,128	2,156
應收一間合營企業之款項	-	1,924
匯兌虧損淨額	(2,826)	(5,892)
按公允值計入其他全面收益之權益工具之股息收入	600	3,120
出售物業及設備收益	-	144
其他	215	214
	<u>5,117</u>	<u>1,666</u>

5. 應佔合營企業業績

	截至 二零一八年 十二月 三十一日止 六個月 人民幣千元	截至 二零一九年 十二月 三十一日止 年度 人民幣千元
應佔合營企業業績（未扣除應佔一間合營企業 因本集團提供免息註冊資本而產生之估算 利息支出及攤銷合營企業額外投資成本）	386,942	792,358
攤銷合營企業額外投資成本	(46,754)	(91,806)
應佔一間合營企業因本集團提供免息註冊資本 而產生之估算利息支出	(25,452)	(52,499)
本集團就本集團提供免息註冊資本而確認之 估算利息收入	25,452	52,499
	<u>340,188</u>	<u>700,552</u>

6. 所得稅開支

截至 二零一八年 十二月 三十一日止 六個月 人民幣千元	截至 二零一九年 十二月 三十一日止 年度 人民幣千元
---	--

稅項開支包括：

中國企業所得稅（「企業所得稅」）	20,114	33,016
遞延稅項	(464)	9,630
	<u>19,650</u>	<u>42,646</u>

由於期內／年內並無源自香港或於香港產生應課稅溢利，故並無就香港利得稅作出撥備。

截至二零一九年十二月三十一日止年度，本集團之企業所得稅開支包括本集團一間合營企業於期內／年內宣派股息預提 5% 所得稅人民幣 32,704,000 元（截至二零一八年十二月三十一日止六個月：人民幣 20,054,000 元）。該預提所得稅已於過往期間歸納於合營企業之未分配溢利計提遞延稅項。

期內／年內之所得稅開支可與綜合損益及其他全面收益表中的除稅前溢利對賬如下：

	截至 二零一八年 十二月 三十一日止 六個月 人民幣千元	截至 二零一九年 十二月 三十一日止 年度 人民幣千元
除稅前溢利	<u>327,809</u>	<u>663,621</u>
按 25%（截至二零一八年十二月三十一日止六個月：25%）		
之一般中國所得稅率計算之稅項	81,952	165,905
按不同稅率計算之所得稅開支影響	(90)	(503)
非應課稅收入之稅務影響	(1,835)	(611)
非扣稅開支之稅務影響	5,080	11,123
應佔合營企業業績之稅務影響	(85,047)	(175,138)
一間合營企業已分派溢利之預提所得稅	<u>19,590</u>	<u>41,870</u>
所得稅開支	<u>19,650</u>	<u>42,646</u>

7. 期內／年內溢利

	截至 二零一八年 十二月 三十一日止 六個月 人民幣千元	截至 二零一九年 十二月 三十一日止 年度 人民幣千元
期內／年內溢利已扣除下列各項：		
核數師酬金	1,141	1,542
董事薪酬	2,863	8,279
其他員工成本	7,073	15,315
員工成本合計	<u>9,936</u>	<u>23,594</u>
物業及設備折舊	154	361
財務成本（附註）	684	1,306
短期租賃費用	-	283

附註：該金額代表該期內／年內銀行手續費及銀行貸款利息。

8. 每股溢利

本公司擁有人應佔每股基本溢利按下列數據計算：

	截至 二零一八年 十二月三十一日 止六個月 人民幣千元	截至 二零一九年 十二月三十一日 止年度 人民幣千元
計算每股基本溢利之溢利金額	<u>304,046</u>	<u>612,026</u>
	股份數目	
	截至 二零一八年 十二月三十一日 止六個月	截至 二零一九年 十二月三十一日 止年度
計算每股基本溢利之普通股股份數目	<u>3,081,690,283</u>	<u>3,081,690,283</u>

由於期內／年內概無發行潛在普通股，因此並無呈列每股攤薄後溢利。

9. 股息

	截至 二零一八年 十二月 三十一日止 六個月 人民幣千元	截至 二零一九年 十二月 三十一日止 年度 人民幣千元
期內／年內確認及已付分派之股息：		
截至二零一九年十二月三十一日止年度之中期股息 每股人民幣 9.8 分（相等於港幣 10.971394 仙）	-	305,852
已付截至二零一八年十二月三十一日止六個月 之末期股息每股人民幣9.9分（相等於港幣11.615472仙） （二零一八年十二月三十一日止六個月： 已付截至二零一八年六月三十日止年度 每股人民幣 9.7 分（相等於港幣11.114551仙））	304,445	307,573
已付截至二零一八年六月三十日止年度之 特別末期股息每股人民幣10分（相等於港幣11.4583仙）	313,861	-
	<u>618,306</u>	<u>613,425</u>
擬派股息：		
擬派截至二零一九年十二月三十一日止年度之 末期股息每股人民幣10.1分（相等於港幣11.320989仙） （二零一八年十二月三十一日止六個月： 截至二零一八年十二月三十一日止六個月 每股人民幣9.9分（相等於港幣11.615472仙））	305,087	311,251

董事會擬派截至二零一九年十二月三十一日止年度之末期股息為每股人民幣10.1分（相等於港幣11.320989仙）。股息須於應屆股東週年大會上獲股東批准後方始生效，及並未在綜合財務報表中列作負債。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總數計算。

10. 按公允值計入其他全面收益之權益工具

投資指於在中國註冊成立的非上市有限公司之權益。董事已選擇將投資指定為按公允值計入其他全面收益之權益工具，乃因彼等深信該投資並非持作買賣，且預計於可預見未來不會出售。

附錄一 綜合財務資料

更改財政年度結算日後，本集團之新財政年度已涵蓋一月一日至十二月三十一日止十二個月期間。為更清晰理解本集團於採納新財政年度結算日十二月三十一日止十二個月之經營狀況，本集團亦載列截至二零一九年十二月三十一日止年度之經審核財務業績，而相關未經審核比較數字則涵蓋二零一八年十二月三十一日止十二個月期間。

綜合損益表

(按權益法編製)

截至二零一九年十二月三十一日止年度

(供參考之用)

	截至二零一八年 十二月三十一日止 十二個月 人民幣千元	截至二零一九年 十二月三十一日止 年度 人民幣千元
其他收入及其他費用 (附註 i)	(1,063)	1,666
折舊	(190)	(361)
一般及行政費用	(32,261)	(36,930)
財務成本	(714)	(1,306)
應佔合營企業業績	683,533	700,552
除稅前溢利	649,305	663,621
所得稅開支 (附註 ii)	(39,332)	(42,646)
年內溢利	609,973	620,975
年內溢利撥歸：		
本公司擁有人	601,391	612,026
非控股權益	8,582	8,949
	609,973	620,975
附註：		
(i) 其他收入及其他費用	二零一八年 人民幣千元	二零一九年 人民幣千元
利息收入：		
銀行存款	15,009	2,156
應收一間合營企業之款項	-	1,924
匯兌虧損淨額	(16,887)	(5,892)
按公允值計入其他全面收益之權益工具之股息收入	600	3,120
出售物業及設備收益	-	144
其他	215	214
	(1,063)	1,666
(ii) 所得稅開支	二零一八年 人民幣千元	二零一九年 人民幣千元
稅項開支包括：		
中國企業所得稅	40,167	33,016
遞延稅項	(835)	9,630
	39,332	42,646

附錄一 綜合財務資料

綜合損益表

(按比例綜合法編製)

截至二零一九年十二月三十一日止年度

(供參考之用)

	<u>二零一八年</u> 人民幣千元	<u>二零一九年</u> 人民幣千元	<u>二零一八年</u> 港幣千元	<u>二零一九年</u> 港幣千元
路費收入	2,160,208	2,144,268	2,551,518	2,429,924
建築收益	24,388	93,022	27,174	103,627
營業額	2,184,596	2,237,290	2,578,692	2,533,551
其他收入及其他費用(附註 i)	68,585	98,656	81,495	112,883
建築成本	(24,388)	(93,022)	(27,174)	(103,627)
重鋪路面費用撥備	(19,463)	(15,964)	(39,391)	(18,291)
收費高速公路營運費用	(259,735)	(269,724)	(289,187)	(304,756)
一般及行政費用	(97,228)	(112,192)	(113,150)	(126,864)
折舊及攤銷費用	(696,969)	(690,415)	(822,996)	(782,495)
財務成本(附註 ii)	(248,966)	(237,157)	(294,385)	(269,050)
除稅前溢利	906,432	917,472	1,073,904	1,041,351
所得稅開支	(296,459)	(296,497)	(351,502)	(336,499)
年內溢利	<u>609,973</u>	<u>620,975</u>	<u>722,402</u>	<u>704,852</u>
年內溢利撥歸：				
本公司擁有人	601,391	612,026	712,241	694,703
非控股權益	8,582	8,949	10,161	10,149
	<u>609,973</u>	<u>620,975</u>	<u>722,402</u>	<u>704,852</u>
附註：				
(i) 其他收入及其他費用				
	<u>二零一八年</u> 人民幣千元	<u>二零一九年</u> 人民幣千元	<u>二零一八年</u> 港幣千元	<u>二零一九年</u> 港幣千元
利息收入：				
銀行存款	20,956	7,414	24,836	8,365
本集團提供予一間合營企業之貸款	-	1,924	-	2,142
本集團提供免息註冊資本予一間合營企業之估算利息收入	24,704	26,249	29,185	29,754
匯兌虧損淨額	(77,133)	(26,881)	(88,599)	(28,750)
租金收入	18,396	23,174	21,906	26,473
其他	81,662	66,776	94,167	74,899
	<u>68,585</u>	<u>98,656</u>	<u>81,495</u>	<u>112,883</u>
(ii) 財務成本				
	<u>二零一八年</u> 人民幣千元	<u>二零一九年</u> 人民幣千元	<u>二零一八年</u> 港幣千元	<u>二零一九年</u> 港幣千元
利息：				
銀行貸款	223,476	208,164	264,273	236,227
合營企業夥伴提供之貸款	-	1,924	-	2,142
一間合營企業夥伴提供之免息註冊資本之估算利息	24,704	26,249	29,185	29,754
其他	570	608	672	689
	<u>248,750</u>	<u>236,945</u>	<u>294,130</u>	<u>268,812</u>
其他財務費用	216	212	255	238
	<u>248,966</u>	<u>237,157</u>	<u>294,385</u>	<u>269,050</u>

附錄一 綜合財務資料

綜合財務狀況表

(按比例綜合法編製)

於二零一九年十二月三十一日

(供參考之用)

	二零一八年 人民幣千元	二零一九年 人民幣千元	二零一八年 港幣千元	二零一九年 港幣千元
資產				
非流動資產				
物業及設備	374,077	440,724	426,073	490,966
經營權無形資產	10,020,474	9,487,517	11,413,320	10,569,094
與一間合營企業之結餘	430,054	456,303	489,831	508,322
本集團提供予一間合營企業之貸款	-	311,224	-	346,704
按公平值計入其他全面收益 之權益工具	11,100	22,600	12,642	25,176
	<u>10,835,705</u>	<u>10,718,368</u>	<u>12,341,866</u>	<u>11,940,262</u>
流動資產				
存貨	863	11,858	983	13,210
按金及預付款項	1,697	310,525	1,933	345,924
利息及其他應收款項	36,239	31,411	41,276	34,992
合營企業之已抵押銀行結餘及存款	273,235	258,395	311,215	287,852
銀行結餘及現金				
— 本集團	140,087	49,785	159,559	55,461
— 合營企業	5,392	10,098	6,141	11,249
	<u>457,513</u>	<u>672,072</u>	<u>521,107</u>	<u>748,688</u>
資產總額	<u>11,293,218</u>	<u>11,390,440</u>	<u>12,862,973</u>	<u>12,688,950</u>
股東權益及負債				
資本及儲備				
股本	270,603	270,603	308,169	308,169
股份溢價及儲備	4,568,631	4,575,455	5,203,717	5,090,339
本公司擁有人應佔權益	4,839,234	4,846,058	5,511,886	5,398,508
非控股權益	30,234	24,020	34,436	26,758
權益總額	<u>4,869,468</u>	<u>4,870,078</u>	<u>5,546,322</u>	<u>5,425,266</u>
非流動負債				
合營企業之銀行及其他貸款	4,824,040	4,083,492	5,494,582	4,549,010
與一間合營企業夥伴之結餘	430,003	456,252	489,774	508,265
合營企業夥伴提供之貸款	-	311,224	-	346,704
重鋪路面責任撥備	220,243	236,207	250,857	263,134
遞延稅項負債	276,413	280,952	314,833	312,981
其他非流動負債	37,078	37,160	42,232	41,396
	<u>5,787,777</u>	<u>5,405,287</u>	<u>6,592,278</u>	<u>6,021,490</u>
流動負債				
撥備、其他應付款項、 預提費用及已收按金	406,399	411,942	462,888	458,904
合營企業之銀行貸款	174,877	618,479	199,185	688,986
其他應付利息	6,733	5,926	7,669	6,601
稅項負債	47,964	78,728	54,631	87,703
	<u>635,973</u>	<u>1,115,075</u>	<u>724,373</u>	<u>1,242,194</u>
負債總額	<u>6,423,750</u>	<u>6,520,362</u>	<u>7,316,651</u>	<u>7,263,684</u>
股東權益及負債總額	<u>11,293,218</u>	<u>11,390,440</u>	<u>12,862,973</u>	<u>12,688,950</u>

詞彙

「2010/11 年度」	指	截至二零一一年六月三十日止年度
「2011/12 年度」	指	截至二零一二年六月三十日止年度
「2012/13 年度」	指	截至二零一三年六月三十日止年度
「2013/14 年度」	指	截至二零一四年六月三十日止年度
「2014/15 年度」	指	截至二零一五年六月三十日止年度
「2015/16 年度」	指	截至二零一六年六月三十日止年度
「2016/17 年度」	指	截至二零一七年六月三十日止年度
「2017/18 年度」	指	截至二零一八年六月三十日止年度
「二零一八年」	指	截至二零一八年十二月三十一日止十二個月
「二零一八年下半年」	指	截至二零一八年十二月三十一日止六個月
「二零一九年」	指	截至二零一九年十二月三十一日止十二個月
「二零一九年上半年」	指	截至二零一九年六月三十日止六個月
「二零一九年下半年」	指	截至二零一九年十二月三十一日止六個月
「二零二零年股東週年大會」	指	本公司將於二零二零年五月二十二日（星期五）舉行之股東週年大會
「大灣區」	指	中國一項國家發展策略 — 粵港澳大灣區
「競買事項」	指	新塘合營企業就項目土地的土地使用權進行競買（誠如本公司日期為二零一九年十一月二十九日的公告所披露）
「董事會」	指	本公司董事會
「企業管治守則」	指	上市規則附錄十四所載之《企業管治守則》
「沿江高速公路」	指	廣深沿江高速公路
「本公司」或「灣區發展」	指	深圳投控灣區發展有限公司（前稱合和公路基建有限公司）
「董事」	指	本公司董事
「意向文件」	指	本公司、廣東公路建設及廣東利通置業投資有限公司（僅就其中一份框架協議）所訂立之一份合作備忘錄及兩份框架協議，當中載列（其中包括）廣深高速公路沿線（包括新塘立交）潛在土地開發利用的合作原則（誠如本公司日期為二零一九年十月二十八日的公告所披露）
「折合全程車流量」	指	在高速公路行駛的全部車輛之總行駛里程除以高速公路全綫長度
「交通集團」	指	廣東省交通集團有限公司及其附屬公司的統稱（包括廣東公路建設、利路投資及利新投資）

「廣東公路建設」	指 廣東省公路建設有限公司，為廣深合營企業的中國合營企業夥伴及一間於中國成立的有限公司，並為廣東省交通集團有限公司（於中國成立的國有企業）之非全資附屬公司
「本集團」	指 本公司及其附屬公司
「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
「廣深高速公路」	指 廣州 — 深圳高速公路
「廣珠西綫合營企業」	指 廣東廣珠西綫高速公路有限公司，為廣珠西綫高速公路成立之合營企業
「廣珠西綫高速公路」	指 廣州 — 珠海西綫高速公路，亦稱為珠江三角洲西岸幹道
「橫琴新區」	指 橫琴國家級新開發區
「港幣」	指 香港之法定貨幣 — 港幣
「香港」	指 中國香港特別行政區
「港珠澳大橋」	指 香港珠海澳門大橋
「投資合作合同」	指 各訂約方就成立、管理及經營新塘合營企業而訂立日期為二零一九年十一月二十九日的投資合作合同（誠如本公司日期為二零一九年十一月二十九日的公告所披露）
「項目公司章程」	指 各訂約方與投資合作合同一併訂立及採納日期為二零一九年十一月二十九日的新塘合營企業章程（誠如本公司日期為二零一九年十一月二十九日的公告所披露）
「利路投資」	指 廣州利路實業投資有限公司，一間於中國成立的有限公司，並為廣東公路建設之全資附屬公司
「利通置業」	指 廣東利通置業投資有限公司，一間於中國成立的有限公司，並為廣東省交通集團有限公司（於中國成立的國有企業）之全資附屬公司
「利新投資」	指 廣州利新實業投資有限公司，一間於中國成立的有限公司，並為利通置業旗下全資附屬公司
「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
「中國內地」或「國內」	指 中國，不包括香港及澳門
「標準守則」	指 上市規則附錄十所載之《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》
「畝」	指 面積單位，相等於約 667 平方米
「路費收入淨額」	指 已扣除相關稅項之路費收入
「規劃綱要」	指 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》
「各訂約方」	指 深灣基建、廣東公路建設、利路投資及利新投資的統稱，各稱為「訂約方」
「中國」	指 中華人民共和國
「珠三角」	指 珠江三角洲
「項目土地」	指 位於新塘立交廣深高速公路兩側的土地（地塊編號：83101203A19206）（誠如本公司日期為二零一九年十一月二十九日的公告所披露）
「人民幣」	指 中國之法定貨幣 — 人民幣
「證券及期貨條例」	指 香港法例第 571 章證券及期貨條例
「股份」	指 本公司股本中每股面值港幣 0.1 元的普通股份
「股東」	指 本公司之股東
「股份獎勵計劃」	指 董事會於二零零七年一月二十五日採納之股份獎勵計劃
「深灣基建」	指 深灣基建（深圳）有限公司，一間於中國註冊成立的有限公司，由本公司為投資新塘合營企業而成立
「深圳先行示範區」	指 中國一項國家發展策略 — 由國務院於二零一九年八月發佈《關於支持深圳建設中國特色社會主義先行示範區的意見》
「深投控」	指 深圳市投資控股有限公司，於中國成立的有限責任公司，本公司之最終母公司
「深投控基建」	指 深圳投控國際資本控股基建有限公司，一間於英屬維爾京群島註冊成立的有限責任公司
「聯交所」	指 香港聯合交易所有限公司
「路費收入」	指 路費收入已包括稅項
「總上限」	指 各訂約方對新塘合營企業作出的最高注資總額（無論透過註冊資本、股東借款、股東擔保以及任何其他性質的金額）不得超過人民幣 68 億元（誠如本公司日期為二零一九年十一月二十九日的公告所披露）

「美國」	指 美利堅合眾國
「美元」	指 美國之法定貨幣 — 美元
「新塘合營企業」	指 一間於中國成立的項目公司，旨在參與競買事項及於競買事項成功後在項目土地上從事居住項目的後續開發。深灣基建、廣東公路建設、利路投資及利新投資將分別持有其 37.5%、37.5%、20% 及 5% 股權（誠如本公司日期為二零一九年十一月二十九日的公告所披露）

於本公告日期，董事會成員包括三名執行董事，分別為張天亮先生(總經理)、吳成先生(副總經理)及劉繼先生(副總經理兼董事會秘書)；三名非執行董事，分別為劉征宇先生(主席)、蔡俊業先生及唐激揚先生；以及三名獨立非執行董事，分別為李民斌先生、程如龍先生及簡松年先生。