

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。



**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)

**截至二零一一年十二月三十一日止  
六個月之中期業績**

## 摘要

- 本公司擁有人應佔溢利增加 16%至港幣 5.71 億元，或每股港幣 19.28 仙
- 中期股息每股港幣 18 仙
- 廣深高速公路、西綫 I 期及西綫 II 期之綜合日均車流量及綜合日均路費收入分別增長 8%及 3%至 50 萬架次及人民幣 1,164 萬元
- 西綫 II 期之日均車流量及日均路費收入持續增長，分別增長 51%及 45%
- 致力提早於二零一三年第一季度完成建造西綫 III 期，已完成逾 60%之建造工程；已為西綫 III 期提供充足的資金
- 於二零一一年十二月三十一日，於合和公路基建企業層面（不包括合營企業）之手頭淨現金總計約人民幣 5.9 億元，相當於港幣 7.28 億元

\* 謹供識別

## 集團業績

董事會欣然宣佈截至二零一一年十二月三十一日止六個月本集團未經審核之中期業績如下：

	截至十二月三十一日止六個月					
	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 (附註1)	1,002	676	478	<b>1,070</b>	<b>750</b>	<b>519</b>
西綫 I 期	49	34	24	<b>46</b>	<b>29</b>	<b>20</b>
西綫 II 期	71	38	(27)	<b>108</b>	<b>59</b>	<b>(23)</b>
項目路費收入淨額／除利息及稅 項前溢利／淨溢利	1,122	748	475	<b>1,224</b>	<b>838</b>	<b>516</b>
按年計變動				<b>+9%</b>	<b>+12%</b>	<b>+9%</b>
企業業績：						
利息收入			35			<b>71</b>
收取共同控制個體之管理費收入			1			<b>1</b>
一般及行政費用			(22)			<b>(27)</b>
財務成本			(26)			<b>(32)</b>
所得稅開支			(1)			<b>(5)</b>
			(13)			<b>8</b>
匯兌收益淨額 (扣除所得稅開支)			38			<b>57</b>
期內溢利			500			<b>581</b>
非控股權益應佔部份			(9)			<b>(10)</b>
本公司擁有人應佔溢利			491			<b>571</b>

附註1： 不包括由美元及港幣貸款所產生之匯兌差額，以及相關所得稅開支。

截至二零一一年十二月三十一日止六個月，本集團按比例分佔高速公路項目之綜合路費收入淨額增加 9% 至港幣 12.24 億元，而二零一零年同期為港幣 11.22 億元，主要由於廣東省的汽車擁有量不斷增加及經濟增長、客貨運輸增長、使用西綫 II 期的車流量大幅增長及同期內人民幣升值 5.4%。自西綫 II 期於二零一零年六月開通後，本集團之路費收入基數持續增長。儘管西綫 I 期之路費收入因廣州東南西環高速公路對貨車實施交通管制而下降，但受惠於西綫 II 期的車流量及路費收入持續增加，本集團按比例分佔西綫 I 期及西綫 II 期之綜合路費收入增長 13%。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 87% (或港幣 10.7 億元)、4% (或港幣 4,600 萬元) 及 9% (或港幣 1.08 億元)。

儘管車流量增長令兩間合營企業的折舊費用增加以及員工成本上升，但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 7.48 億元增加至港幣 8.38 億元，較去年同期增長 12%，主要由於在回顧期內成功控制開支、降低廣深合營企業之非經常性維修及改善工程支出所致。

考慮到廣深合營企業的企業所得稅率由二零一零年的 22% 上升至二零一一年的 24%，以及中國國內銀行貸款利率上升等因素，該三個項目的綜合淨溢利（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 4.75 億元增長至港幣 5.16 億元，較去年同期增長 9%。

西綫 II 期於二零一零年六月二十五日正式開通，其路費收入於二零一一財年下半年已達至本集團所設定的營運現金流收支平衡（已考慮到利息費用的支出）的首年營運目標（即日均路費收入達至人民幣 80 萬元）。西綫 II 期之路費收入已足以支付其包括財務費用的項目支出，並已錄得淨現金流入（未計及償還銀行貸款本金）。受惠於西綫 II 期之路費收入持續增加，令虧損淨額港幣 2,700 萬元改善至虧損淨額港幣 2,300 萬元。

本公司擁有人應佔溢利由港幣 4.91 億元增加 16% 至港幣 5.71 億元，主要由於(i)路費收入淨額增加；(ii)降低非經常性維修及改善工程支出；(iii)因利率增加而導致本集團為西綫 III 期所提供之股東貸款所產生之利息收入及銀行存款結餘增加（不包括合營企業）；及(iv) 由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。該等因素抵銷了兩間合營企業之員工成本增加、折舊費用增加、廣深合營企業的企業所得稅率之逐漸增加、因國內銀行貸款利率上升導致之財務成本增加、本集團之一般及行政費用增加及兩筆總額為人民幣 19.8 億元之人民幣企業債券應佔財務成本增加。

### **綜合全面收益表**

截至二零一一年十二月三十一日止六個月，本集團之綜合營運與一般及行政費用由去年同期之港幣 1.92 億元減少 2% 至港幣 1.89 億元，主要由於節省兩個合營企業之開支、降低廣深高速公路之非經常性維修及改善工程支出所致；然而，該費用節省因員工成本增加而被部份抵銷。

綜合折舊及攤銷費用由去年同期的港幣 2.06 億元增加至港幣 2.4 億元，主要由於西綫 II 期的日均車流量大幅增長所致。

本集團之綜合財務成本總金額由港幣 1.21 億元增加 12% 至港幣 1.35 億元，該上升主要由於中國的市場利率上升（截至二零一一年十二月三十一日，中國人民銀行的五年期以上貸款基準利率為 7.05%），以及於二零一零年七月及二零一一年五月發行兩筆總額為人民幣 19.8 億元之人民幣企業債券所致。

自二零零八年國內的稅務改革起，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將逐漸上升至 25%。廣深高速公路的適用稅率從二零一零年的 22% 調升至二零一一年的 24%，西綫 I 期的適用稅率從二零一零年的 11% 調升至二零一一年的 24%。由二零一二年起直至該等項目的合約營運期屆滿止，廣深高速公路及西綫 I 期的企業所得稅率將維持於 25% 的穩定水平。合營企業的企業所得稅負債上升不會對本集團於回顧期內的業績造成重大影響。西綫 II 期則於二零一零年至二零一二年獲豁免企業所得稅，而二零一三年至二零一五年的適用稅率為 12.5%，二零一六年起至西綫合營企業西綫 II 期合約營運期屆滿止，適用稅率將上升至 25%。

## 股息

董事會宣佈派發截至二零一二年六月三十日止財政年度之中期股息每股港幣 18 仙（二零一一年六月三十日：港幣 16 仙）。派息率相當於本公司擁有人應佔淨溢利之 93%。中期股息將約於二零一二年三月十五日派發予於二零一二年三月九日營業時間結束時登記於本公司股東名冊上之股東。

## 暫停辦理股份過戶登記

為確定股東有權享有中期股息，本公司將於二零一二年三月九日（星期五）暫停辦理本公司股份過戶登記手續一天。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。為符合資格享有中期股息，所有股份過戶文件連同有關股票，最遲須於二零一二年三月八日（星期四）下午四時三十分前送達本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 號室。

## 業務回顧

### 業務表現

儘管市場對歐洲債務危機和全球經濟增長放緩仍存有憂慮，令中國的出口貿易增長放緩，廣東省二零一一年度的地區生產總值仍錄得 10.0% 的增長，貿易總值的增幅亦達 16.4%，進口及出口的總值皆創下歷史新高水平。穩定的經濟環境為本集團收費公路業務的持續發展提供了條件。

二零一一年國內汽車銷售仍然強勁，總銷量超過 1,850 萬輛。中國已連續三年成為全球本地汽車銷售量最高的國家。廣東省四個最富裕的城市包括廣州、深圳、佛山及東莞市的汽車擁有量亦居全省首四位。據媒體報導，深圳的汽車擁有量為全省最高，現時已超過 200 萬輛，廣州的汽車擁有量則接近 200 萬輛，而東莞及佛山的汽車擁有量各已超過 100 萬輛。隨著汽車擁有量的增長，使用本集團於珠江三角洲內的高速公路的一類小車及其路費收入亦不斷攀升，為本集團項目的興盛發展奠下穩固的基礎。

回顧期內，廣深高速公路、西綫 I 期及西綫 II 期的綜合日均車流量上升 8% 至 50 萬架次，而綜合日均路費收入則增加 3% 至人民幣 1,164 萬元。三條高速公路於回顧期內的路費總收入為人民幣 21.41 億元。

財政年度	二零一一財年 上半年	二零一二財年 上半年	% 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）	389	<b>405</b>	4%
日均路費收入（人民幣千元）	10,105	<b>10,219</b>	1%
<b>西綫 I 期（於合營企業層面）</b>			
日均車流量（千架次）	37	<b>36</b>	-1%
日均路費收入（人民幣千元）	473	<b>421</b>	-11%
<b>西綫 II 期（於合營企業層面）</b>			
日均車流量（千架次）	39	<b>59</b>	51%
日均路費收入（人民幣千元）	686	<b>995</b>	45%

廣深高速公路一類小車的車流量持續錄得強勁的增長，其車流量及路費收入於回顧期內皆升至歷史高位水平。另一方面，由於 107 國道自二零一一年四月開始免收通行費，廣深高速公路部份路段的車流量(主要為四類及五類商用貨車)因而受到影響。回顧期內，一類小車的車流量佔廣深高速公路總車流量的 75.8%。

西綫 II 期自二零一零年六月開通後，車流量及路費收入持續攀升。截至二零一一年十二月三十一日止六個月內，西綫 II 期的車流量及路費收入分別錄得 51%及 45%的增長。西綫 I 期及西綫 II 期共佔本集團按比例分佔之總路費收入的 13%，較二零一一年財年同期的 11%有所提高。

### **擴建及優化工程**

為構築高效、安全及提供優質服務的高速公路，本集團除了密切監控高速公路沿綫的交通情況之外，更於較繁忙的路段及收費廣場進行擴建工程。

五點梅立交至太平立交間較繁忙的 3.5 公里路段從雙向 6 車道擴建為 10 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，繁忙時段的交通變得更暢順，交通事故數目大幅減少，車輛的通行速度亦有所提高。此外，途經該擴建路段及進出其附近立交的車流量亦錄得增長。

廣深合營企業亦於二零一一年九月開始在鄰近深圳寶安國際機場及機荷高速公路之較繁忙的路段進行擴建工程，涉及將鶴州立交至福永立交間約兩公里的路段從雙向八車道擴建至雙向十車道。這不但有助緩解該路段的交通壓力，保持該路段行車暢通，以應付往來深圳寶安國際機場持續增長的客、貨車流量。北行路段的擴建工程已於二零一二年一月完成並投入營運，而南行路段的擴建工程則預計於二零一二年第二季完工。

### **提高營運效率及控制營運成本**

合營企業已採用自動化設備以應付不斷增長的車流量，控制營運成本和提高營運效率，回顧期內，合營企業已增設了多條自助發卡車道及電子不停車收費車道(「ETC車道」)。目前，廣深高速公路約三分之一的入口車道已安裝自助發卡設備，這有助控制收費人員數目於合理的水平，此外，回顧期內在出口及入口亦增設了 31 條ETC車道，這有助縮短車輛在出入口的平均等候時間。截至二零一二年二月二十日，廣深高速公路已安裝 68 條ETC車道，現為全廣東省ETC車道數目最高的高速公路。據媒體報導，廣東粵通卡的用戶數目不斷增加，現已達約 150 萬，而回顧期內ETC車道的使用量亦同步顯著增加。

## 項目進展

當西綫 III 期建成開通後，珠江三角洲西岸幹道將全綫貫通，成為連接廣州及珠海中心城區間最便捷的高速公路，把往來廣州與珠海的行車時間從目前兩小時大幅縮減至約一小時。本集團的路費收入基礎亦將進一步擴大。

西綫 III 期的建設進展順利，建設用地的徵收工作已完成，工程亦已完成了超過 60%，並已準備好充裕的資金以應付項目的需要。本集團將繼續全力推進餘下工程，以確保西綫 III 期能提早於二零一三年第一季完工開通。

## 經營環境

國家交通運輸部、國家發展和改革委員會、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，以促進收費公路行業的健康發展。在廣東省經濟發展中擔當着基本和重要角色的基礎建設亦藉此得到提升。本集團於二零一二年二月從合營企業之中方夥伴廣東省公路建設有限公司收到有關廣東省收費公路專項清理工作實施方案(「路費標準方案」)的通知。

截至二零一二年二月二十三日，本集團的收費公路項目之路費標準仍維持不變，路費標準方案是否實施仍未明確。本集團將密切監察有關情況，並積極與國內有關當局磋商。當有關事項有進一步的發展，將公佈詳情內容。

沿江高速公路的廣州至東莞共 59 公里路段中的 41 公里已於二零一二年一月中開通。根據媒體最新報導，路段餘下的部份將於二零一二年年底開通，而深圳 30 公里的路段則預計於二零一三年年中完工。由於二零一二年一月下半月是農曆新年假期，因此沿江高速公路 41 公里路段的開通對廣深高速公路的車流影響輕微，本集團將密切關注有關情況。廣深高速公路連接沿綫兩邊人口稠密的中心城區，而沿江高速公路則主要連接珠三角東岸單邊的沿岸港口，其大部份車流可能是以沿岸港口為目的地的貨車。隨著廣東省經濟的蓬勃發展和省內汽車擁有量持續增長，客、貨運輸的需求將持續增加，廣深高速公路將維持其作為廣東省主幹道的領導地位。

認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是一個普遍的誤解。事實上，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。此外，如計及沿江高速公路連接路段的路費，廣深高速公路將能維持其競爭力。

香港運輸署於二零一二年二月十三日宣佈推出過境私家車一次性特別配額試驗計劃的第一階段，計劃於二零一二年三月三十日開始接受申請，首批五座位或以下的香港私家車可約於二零一二年四月底透過一次性特別配額經深圳灣口岸前往廣東省作最多七天的逗留。本集團期望有關政策將有助提升跨境的交通流量，廣深高速公路亦可因此受惠。

在珠江三角洲的高速公路上實施計重收費的政策目前正在研究中。本集團投資的高速公路項目將會因超載貨車數目減少而受惠。

## **集團融資**

隨著香港離岸人民幣債券市場的發展，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。該等債券的發行除可補充西綫 III 期的資金缺口外，亦進一步拓闊了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。

本集團繼而取得中國有關當局的批准以人民幣向西綫 III 期的西綫合營企業投入人民幣 9.8 億元的註冊資本及人民幣 11 億元的股東貸款。基於內地正推行緊縮的信貸政策，此股東貸款將有助支持西綫 III 期的工程。截至二零一一年十二月三十一日，本集團已將部份經發行人人民幣企業債券募集之資金投入西綫合營企業，包括人民幣 6.96 億元的註冊資本及人民幣 5.3 億元的股東貸款，以發展西綫 III 期。當本集團向西綫合營企業全數投入計劃中共人民幣 11 億元的股東貸款後，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%。

西綫合營企業已申請增加西綫 II 期的項目造價及投入相應的註冊資本，該申請仍在國內有關當局的審批過程中，當取得有關批准後，本集團需向西綫 II 期的西綫合營企業注入額外的註冊資本。截至二零一一年十二月三十一日，廣深合營企業已向西綫合營企業提供共人民幣 7.31 億元作為過渡性的公司往來貸款，用以支付西綫 II 期於二零一零年六月開通後的工程款餘額，並有效運用兩間合營企業的財務資源。當本集團注入上述額外的註冊資本後，西綫合營企業便能取得額外的項目貸款，並償還廣深合營企業的貸款。

本集團計劃在需要時以不同方式為國內的高速公路項目進行融資，包括發行更多人民幣企業債券。為了減少合營企業的財務成本，本集團現正研究讓合營企業在香港發行人民幣企業債券，用以置換其國內的銀行貸款。

### **強化聯網收費的監控**

廣深高速公路、西綫 I 期及西綫 II 期分別於二零零四年及二零一零年納入廣東省高速公路聯網收費。省內高速公路每日的路費收入數據皆透過由廣東聯合電子收費股份有限公司營運的結算中心進行集中處理及結算。本集團最近簽訂了條件性協議收購廣東聯合電子收費股份有限公司 2.4% 的股權，這將促進本集團與廣東聯合電子收費股份有限公司的溝通，並更有效地監察其日常營運及發展計劃。

### **廣州—深圳高速公路**

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。廣深高速公路日均路費收入增長 1% 至人民幣 1,022 萬元，路費總收入為人民幣 18.8 億元，日均車流量則增長 4% 至 40.5 萬架次。

回顧期內，受惠於中國汽車擁有量的增長，廣深高速公路一類小車的車流量持續穩步上升，車流量及路費收入皆達到歷史新高水平。

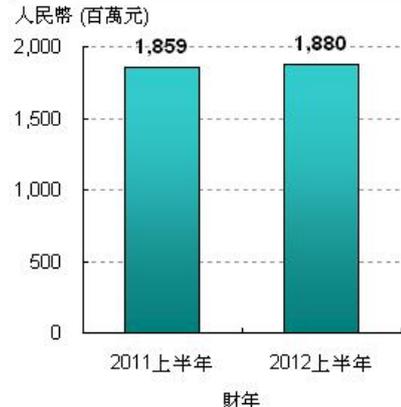
**廣深高速公路  
日均路費收入**



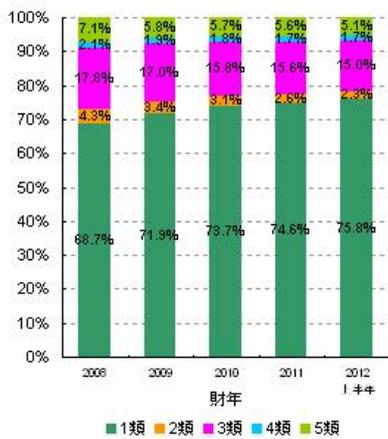
**廣深高速公路  
日均車流**



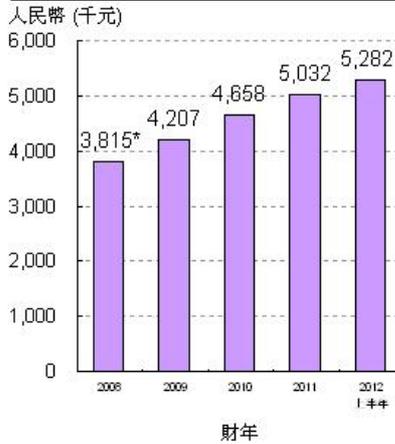
**廣深高速公路  
六個月路費收入**



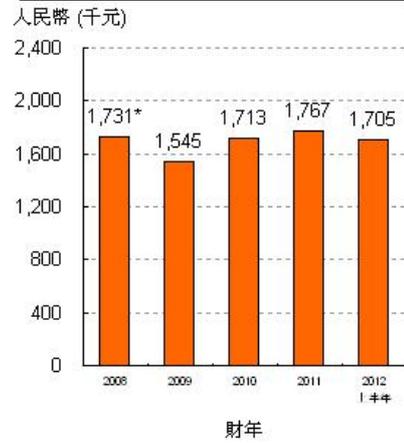
**廣深高速公路  
以車輛類別劃分的車流量**



**一類車 - 日均路費收入  
(2008財年至2012財年上半年)**



**四及五類車 - 日均路費收入  
(2008財年至2012財年上半年)**



\*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以進行分期維修

深圳及東莞市於二零一一年四月撤銷了 107 國道的所有收費站，令其可免費通行。因此，原使用廣深高速公路的部份車輛(主要為四類及五類貨車)回流至 107 國道，令四類及五類車的路費收入輕微下跌。於回顧期內，一類小車的車流量佔廣深高速公路總車流量的比例達 75.8%，由於一類小車所佔的比例較高，平均每車每公里路費收入從人民幣 0.93 元下跌 4% 至人民幣 0.89 元。

廣深合營企業除了密切監控沿綫的交通情況之外，更向有關當局申請批准於較繁忙的路段進行擴建工程。五點梅立交至太平立交間較繁忙的 3.5 公里路段由雙向 6 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，交通事故的數目亦大幅下降，路段的車輛數目及通行速度也有所提升。

廣深合營企業亦於二零一一年九月開始在鄰近深圳寶安國際機場及機荷高速公路較繁忙的路段進行擴建工程，包括將鶴州立交至福永立交間約兩公里的路段從雙向 8 車道擴建至雙向 10 車道。這不但有助緩解該路段的交通壓力，保持該路段行車暢通，以應付往來深圳寶安國際機場持續增長的客、貨車流量。北行路段的擴建工程已於二零一二年一月完工，而南行路段的擴建工程則預計於二零一二年第二季完工。

與此同時，廣深高速公路全綫擴建至雙向 10 車道的可行性研究仍在進行當中。

為應付不斷增長的車流量，並控制營運成本和提升營運效率，廣深合營企業已增設多條自助發卡車道及 ETC 車道並投入使用。現時廣深高速公路約三分之一的入口車道已安裝了自助發卡設備，合營企業於回顧期內另增設了 31 條 ETC 車道，令 ETC 車道的總數目達 68 條，其使用率亦錄得明顯的增長。

此外，廣深合營企業已在 30 條車道上安裝了計重設備，以更有效率和有效地識別出不符合享有綠色通道免繳路費優惠資格之超載貨車；同時，廣深合營企業亦正積極研究計重收費。

確保道路使用者的安全一向是本集團的最優先考慮。在二零一二年一月，廣深高速公路獲廣東省交通運輸廳及廣東省公安廳交通管理局選為示範高速公路，共同開展公開活動以提升交通管理及交通安全的水平。活動於二零一二年一月一日正式開展，旨在進一步提高廣深高速公路的交通安全、交通管理及服務素質，並以其作為全廣東省的模範高速公路。廣深合營企業會配合廣東省公安廳交通管理局強化多項預防措施，以有效減少交通事故的數目，同時透過更緊密的合作機制加快處理交通事故和維持高速公路交通暢順。

沿江高速公路的廣州至東莞共 59 公里路段中的 41 公里已於二零一二年一月中開通。根據媒體最新報導，廣州至東莞餘下的路段將於二零一二年年底開通投入營運，而深圳 30 公里路段亦預計於二零一三年年中建成。由於二零一二年一月的下半月是農曆新年假期，沿江高速公路 41 公里路段的開通對廣深高速公路的車流影響輕微。本集團將繼續密切關注沿江高速公路的進展。

廣深港高速鐵路的廣州至深圳段已於二零一一年十二月投入營運。雖然它為往返廣州及深圳的乘客提供了另一交通路綫的選擇，但高速鐵路的營運模式與廣深高速公路有別。廣深高速公路能配合提供全天候、二十四小時點到點的客貨運輸服務，而廣深港高速鐵路則有固定的行車時間表及指定的目的地，因此兩種交通模式會吸引不同的客源。本集團相信廣深港高速鐵路的開通營運只會為廣深高速公路帶來輕微的影響。

### 珠江三角洲西岸幹道第 I 期

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。西綫 II 期於二零一零年六月開通投入營運，與西綫 I 期共同形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。此外，佛山市二零一一年的地區生產總值錄得 12.1% 的強勁增長，區域持續的經濟發展將進一步刺激區內的貨、客運需求，從而帶動西綫 I 期車流增長。

西綫 I 期  
日均路費收入



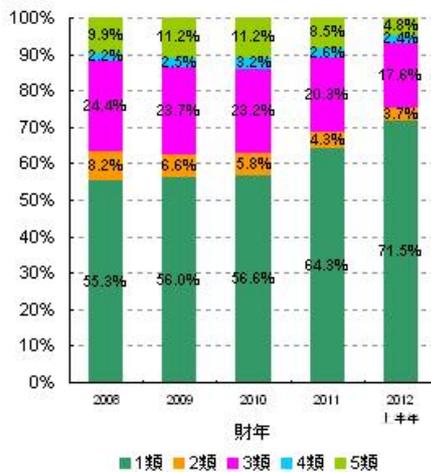
西綫 I 期  
日均車流



西綫 I 期  
六個月路費收入



**西綫 I 期  
以車輛類別劃分的車流量**



於回顧期的六個月內，西綫 I 期的日均車流量微跌 1%至 36,000 架次，日均路費收入下跌 11%至人民幣 42.1 萬元，期內路費總收入為人民幣 7,800 萬元。車流量及路費收入下跌是由於廣州東南西環高速公路的丫髻沙特大橋自二零一一年七月開始嚴格執行交通管制措施，對 15 噸以上的貨車實施禁行。有關措施令西綫 I 期的車流量及路費收入受到影響。丫髻沙特大橋的維修工程已於二零一一年十二月二十六日完成，有關的交通管制措施亦已相繼取消。本集團相信西綫 I 期的路費收入及車流量將會重新獲得增長動力。事實上，西綫 I 期於二零一二年二月七至二十日期間的日均路費收入及日均車流量已分別回升至人民幣 44.8 萬元和 39,000 架次的水平。廣州市政府亦正研究於廣州環城高速公路對 15 噸以上的貨車實行交通管制措施，但有關的落實時間及詳情仍有待確實。本集團將關注有關進展和對西綫 I 期的影響。

### 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 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、江中高速公路及建設中的小欖快速幹線。

自二零一零年六月開通營運以來，西綫 II 期的車流量及路費收入均持續攀升。回顧期內，西綫 II 期的日均車流量增加 51%至 59,000 架次，日均路費收入增長 45%至人民幣 99.5 萬元，路費總收入為人民幣 1.83 億元。

**西綫 II 期  
日均路費收入**



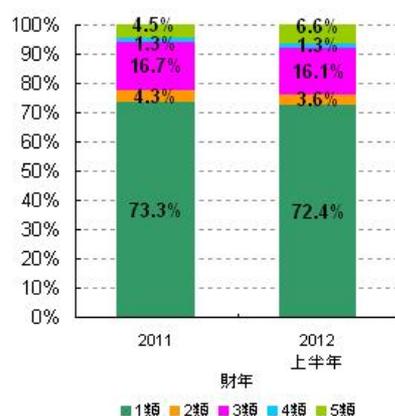
**西綫 II 期  
日均車流**



**西綫 II 期  
六個月路費收入**



**西綫 II 期  
以車輛類別劃分的車流量**



廣州南二環高速公路於二零一零年十二月通車，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 期的車流增長帶來正面影響。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，將於二零一二年四月建成通車。此等發展將加強西綫 II 期的周邊連接，並提升其競爭優勢。

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營運現金流收支平衡的首年營運目標(扣除利息支出後)，即日均路費收入達至人民幣 80 萬元，期間的路費總收入足以支付其包括財務費用等的項目開支，並錄得淨現金流入(扣除利息支出後)。回顧期內，隨著周邊地區經濟增長以及路網發展不斷完善，西綫 II 期在車流量和路費收入方面均錄得顯著增長。自二零一零年六月正式開通以來，儘管國內的利率共上調五次，西綫 II 期回顧期內還是錄得淨現金流入(扣除利息支出後)。基於現時業務的強勁增長動力，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)。回顧期內，西綫 I 期全年路費收入折合每公里人民幣 1,050 萬元，而西綫 II 期的日均路費收入為人民幣 99.5 萬元，折合為全年路費收入每公里人民幣 800 萬元。本集團相信隨著西綫 III 期提早於二零一三年首季開通投入營運，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。

### 珠江三角洲西岸幹道第 III 期

西綫 III 期全長約 38 公里，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，及與連接港珠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。建設用地的徵收工作已完成，工程量亦已完成了超過 60%。本集團將全力推進西綫 III 期的建設，以確保其可提早於二零一三年首季完成投入營運。西綫 III 期建成開通後，連接廣州與珠海中心城區的珠江三角洲西岸幹道將全綫建成，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。

目前西綫 III 期項目預計總投資額為人民幣 56 億元，股東貸款、註冊資本及銀行貸款已提供足夠的資金。截至二零一一年十二月三十一日，本集團已向西綫合營企業投入人民幣 9.8 億元註冊資本當中的人民幣 6.96 億元，餘下的人民幣 2.84 億元將於二零一二年財年年底投入。本集團亦準備向西綫合營企業提供合共人民幣 11 億元的股東貸款，以維持西綫 III 期的施工進度。截至二零一一年十二月三十一日，已投入的股東貸款為人民幣 5.3 億元。基於項目已有充足資金，本集團有信心該項目可於二零一三年第一季完工。

西綫 III 期建成開通後，珠江三角洲西岸幹道將成爲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業服務、旅遊、科研、高新科技等領域，把橫琴打造成爲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爲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

### 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。本集團於二零一一年十二月三十一日的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）載列如下：

	二零一一年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 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）	2,409	<b>2,488</b>
- 合營企業	6,412	<b>6,837</b>
債務淨額 <sup>（附註）</sup>	5,019	<b>5,745</b>
資產總額	19,122	<b>20,130</b>
本公司擁有人應佔權益	8,814	<b>9,064</b>
債務總額佔資產總額比率	46%	<b>46%</b>
資產負債比率	57%	<b>63%</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，總值為人民幣 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。於二零一一年五月十八日發行之第二筆人民幣企業債券，總值人民幣 6 億元，為期三年並將於二零一四年五月十八日到期。該兩筆債券令本集團之財務狀況得以進一步鞏固。

所得款項除用於投資新項目及一般營運資金外，本集團已取得中國有關當局之批准，可使用該等款項以股本投資（金額為人民幣 9.8 億元）及股東貸款形式（總額為人民幣 11 億元）為西綫 III 期之發展提供資金。在國內收緊信貸的背景下，本集團向西綫合營企業提供之股東貸款乃用於保持西綫 III 期之進度。於二零一一年十二月三十一日，本集團已出資合共人民幣 6.96 億元作為註冊資本及為西綫 III 期墊付總額人民幣 5.3 億元之股東貸款。

本集團現正物色機會，拓闊其中國合營企業之融資渠道及降低財務成本。由於目前香港之人民幣企業債券利息成本較國內同年期之銀行貸款低，合營企業有可能透過於香港發行人民幣企業債券對其現有國內銀行貸款進行再融資。本集團可能考慮於二零一四年之前對西綫合營企業之銀行貸款進行再融資，以令其能夠籌集充足的資金，滿足自身所需。

中國有關當局目前正在處理西綫合營企業增加西綫 II 期投資之申請。在此申請獲批准之前，本集團不能就西綫 II 期安排向西綫合營企業注入任何額外註冊資本，亦不能向其提供任何額外資金。為結算目前西綫 II 期施工之應付款項及有效利用兩間合營公司之財務資源，廣深合營企業已就西綫 II 期向西綫合營企業提供公司間之內部貸款。於二零一一年十二月三十一日，未償還貸款為人民幣 7.31 億元。

於回顧期內，本集團主要現金流入源自從廣深合營企業收取的股息，而主要現金流出為支付本公司股東的股息及本集團向西綫 III 期的註冊資本出資。本集團將繼續透過人民幣企業債券等短期債務工具優化其資產負債表、改善其現金流及增強其財務狀況。

鑑於本集團目前的經營業務現金流量及強勁的財務狀況，董事會相信本集團可以維持大約 100%的目標派息率。

於二零一一年十二月三十一日，本集團之銀行結餘及手頭現金（不包括合營企業）為人民幣 26.08 億元（二零一一年六月三十日：人民幣 28.56 億元），相當於港幣 32.16 億元（二零一一年六月三十日：港幣 34.39 億元），或每股港幣 1.09 元（二零一一年六月三十日：每股港幣 1.16 元）。本集團手頭淨現金（不包括合營企業）為人民幣 5.9 億元或港幣 7.28 億元（經扣除本公司的人民幣企業債券及本集團的短期銀行貸款）。本集團之銀行結餘及手頭現金將足夠用於向西綫 III 期之餘下注資（人民幣 2.84 億元），向西綫 III 期之股東貸款進一步注資（人民幣 5.7 億元），以及償還二零一二年七月到期之人民幣 13.8 億元企業債券。

於二零一一年十二月三十一日，本集團銀行結餘及手頭現金的 99.9%（二零一一年六月三十日：99.9%）以人民幣為單位及 0.1%（二零一一年六月三十日：0.1%）以港幣為單位。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 3.64 億元（二零一一年六月三十日：港幣 3.63 億元）。於截至二零一一年十二月三十一日止六個月及二零一一財年、二零一零財年、二零零九財年、二零零八財年及二零零七財年，本集團收取廣深合營企業現金股息分別為港幣 4.87 億元、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。二零一一財年期間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就西綫 II 期向西綫合營企業提供公司間之內部貸款所致。鑑於已收及應收廣深合營企業的現金股息，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。由於廣深合營企業的現有銀行貸款預計將於二零一九年按時悉數償還，此後廣深合營企業之現金流量及本集團將收取之現金股息金額可望大幅增加。

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。截至二零一一年十二月三十一日止六個月，廣深合營企業及西綫合營企業（西綫 I 期及西綫 II 期）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 76 倍（截至二零一零年十二月三十一日止六個月：61 倍）及 1 倍（截至二零一零年十二月三十一日止六個月：3 倍）。

於二零一一年十二月三十一日，本集團按比例分佔合營企業之銀行及其他借貸總額，連同本公司之人民幣企業債券及本集團之短期銀行貸款約為港幣 90.6 億元（二零一一年六月三十日：港幣 85.89 億元），其概況載列如下：

- (a) 73%（二零一一年六月三十日：72%）為銀行貸款及 27%（二零一一年六月三十日：28%）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) 26%（二零一一年六月三十日：29%）以美元為單位； 71%（二零一一年六月三十日：67%）以人民幣為單位及 3%（二零一一年六月三十日：4%）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。

本集團之流動資產淨額由二零一一年六月三十日約港幣 23.28 億元減少 81% 至於二零一一年十二月三十一日約港幣 4.4 億元。此減幅乃由於在回顧期內的人民幣 13.8 億元企業債券（於二零一二年七月到期）由非流動負債重新分類為流動負債。

### 貸款還款期概況

於二零一一年十二月三十一日，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以及本集團之短期銀行貸款之還款期概況，連同於二零一一年六月三十日之相應比較數字載列如下：

	二零一一年 六月三十日		二零一一年 十二月三十一日	
	港幣百萬元	%	港幣百萬元	%
一年內償還*	317	4%	<b>2,098</b>	<b>23%</b>
一年至五年內償還#	4,080	47%	<b>2,528</b>	<b>28%</b>
五年後償還	4,192	49%	<b>4,434</b>	<b>49%</b>
	8,589	100%	<b>9,060</b>	<b>100%</b>

\* 總額為人民幣 13.8 億元之人民幣企業債券將於二零一二年七月到期。

# 總額為人民幣 6 億元之人民幣企業債券將於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。本集團一貫將大部份現金存作人民幣之存款。由於持有人民幣可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存款比率。於二零一一年六月三十日及二零一一年十二月三十一日，本集團持有之人民幣銀行存款之百分比維持在 99.9%。本集團之利息收益率由去年中期之 1.76% 上升至 3.17%。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。

於二零一二年一月，本集團簽訂港幣 3 億元的承諾循環信用貸款，為發展項目提供進一步的財務資金。

## **資本承擔**

於二零一一年十二月三十一日，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（二零一一年六月三十日：人民幣 4.025 億元），以發展西綫 II 期，惟須先獲有關部門審批。現計劃於二零一三財年進行有關注資。

本集團向西綫合營企業注資以發展西綫 III 期之未償付承擔約為人民幣 2.84 億元（二零一一年六月三十日：人民幣 4.84 億元）。本集團於二零一零財年及二零一一財年合共注資人民幣 4.96 億元，並於回顧期內進一步注資人民幣 2 億元。本集團將於二零一二財年結束前注入餘下資金份額人民幣 2.84 億元，以發展西綫 III 期。

於二零一一年十二月三十一日，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 10.06 億元（二零一一年六月三十日：港幣 10.99 億元）。

### **資產抵押**

於二零一一年十二月三十一日，本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：

	二零一一年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元
經營權無形資產	7,316	<b>7,563</b>
物業及設備	188	<b>213</b>
存貨	2	<b>2</b>
其他應收款項及按金	57	<b>16</b>
銀行結餘及存款	295	<b>291</b>
	<b>7,858</b>	<b>8,085</b>

除上述以外，100%之廣深高速公路及西綫 II 期之路費徵收權與及 53.4%之西綫 I 期路費徵收權已抵押予銀行，以獲取有關合營企業之銀行貸款融資。

### **或然負債**

於二零一一年十二月三十一日，本集團並無重大或然負債。

### **重大收購或出售**

截至二零一一年十二月三十一日止六個月內，本公司之附屬公司及聯營公司並無作出重大收購或出售。

## 其他資料

### **中期業績之審閱**

本集團截至二零一一年十二月三十一日止六個月之未經審核中期業績已由本公司之審計委員會及核數師德勤•關黃陳方會計師行審閱。

### **僱員及薪酬政策**

本集團參考當前市場薪酬水平及僱員個別表現為僱員釐定具競爭力之薪酬。本集團亦為合資格僱員設立優先認股權及股份獎勵計劃，激勵參與者，以肯定僱員之貢獻及長期努力。此外，根據僱員之個人表現及本集團之業務表現，本集團可能授予僱員酌定特別花紅。本集團亦向所有員工提供醫療保險，以及向高層員工提供個人意外保險。於二零一一年十二月三十一日，本集團共有 35 名僱員。

為配合於二零一一年五月一日實施的最低工資法例，本集團亦全面檢討員工之薪酬水平，並舉辦多場的簡介會向經理、部門主管及員工簡介有關法例及其對人力資源相關政策及措施的影響。除提供具競爭力之僱員薪酬外，本集團亦致力推動家庭友善之僱傭政策及措施。除於二零一零年三月起推行五天工作週制度外，本集團亦安排壓力管理等工作坊及研討會，由專業人士向員工分享處理壓力的經驗及方法。本集團亦投資於人力資源發展，透過提供相關培訓計劃以提升僱員之生產力。

本集團度身設計培訓計劃，以增長員工知識，並填補其在績效評估中所顯示的技能差距。總體培訓目標為提高員工之個人生產力，識別員工個人興趣，為其擔任未來職位作準備，從而促進本集團業務之成功發展。在提供正式培訓計劃之同時，本集團亦向員工提供相關全面培訓及進修機會，例如在職培訓及教育津貼。期內，本集團組織多個研討會，邀請多名顧問或服務供應商就例如諮詢及危機管理、強積金投資管理、跨境保險安排等議題演講，加強員工對有關議題的一般知識。

### **購回、出售或贖回證券**

本公司或其任何附屬公司於截至二零一一年十二月三十一日止六個月內並無購回、出售或贖回本公司之任何上市證券。

## 公司管治

於回顧期內，本公司已遵守上市規則附錄十四所載之《企業管治常規守則》內所有守則條文。

## 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守則，以及就可能擁有未公開股價敏感資料之有關僱員採納條款與標準守則所載同等嚴謹之僱員股份買賣規則。經過特定查詢後，於回顧期內，所有董事已確認遵守標準守則所規定之標準。

承董事會命  
胡應湘爵士 GBS, KCMG, FICE  
主席

香港，二零一二年二月二十三日

## 簡明綜合全面收益表

截至二零一一年十二月三十一日止六個月

	附註	截至十二月三十一日止六個月	
		二零一零年 (未經審核) 港幣千元	二零一一年 (未經審核) 港幣千元
路費收入		1,122,463	<b>1,224,420</b>
建築收益		542,643	<b>1,073,935</b>
營業額	3	1,665,106	<b>2,298,355</b>
其他收入	4	108,329	<b>170,527</b>
建築成本		(542,643)	<b>(1,073,935)</b>
重鋪路面費用預提		(10,432)	<b>(12,154)</b>
收費高速公路營運費用		(138,128)	<b>(123,389)</b>
折舊及攤銷費用		(206,338)	<b>(239,546)</b>
一般及行政費用		(54,213)	<b>(65,957)</b>
財務成本	5	(120,925)	<b>(134,515)</b>
除稅前溢利		700,756	<b>819,386</b>
所得稅開支	6	(200,542)	<b>(238,535)</b>
期內溢利	7	500,214	<b>580,851</b>
期內其他全面收入：			
換算呈報貨幣產生之匯兌收益		238,357	<b>211,800</b>
期內全面收入總額		<u>738,571</u>	<u><b>792,651</b></u>
期內溢利撥歸：			
本公司擁有人		490,935	<b>570,886</b>
非控股權益		9,279	<b>9,965</b>
		<u>500,214</u>	<u><b>580,851</b></u>
期內全面收入總額撥歸：			
本公司擁有人		729,292	<b>782,686</b>
非控股權益		9,279	<b>9,965</b>
		<u>738,571</u>	<u><b>792,651</b></u>
		港仙	港仙
每股溢利	9		
基本		<u>16.58</u>	<u><b>19.28</b></u>
攤薄後		<u>16.58</u>	<u><b>19.28</b></u>

# 簡明綜合財務狀況表

於二零一一年十二月三十一日

	二零一一年 六月三十日 (經審核) 港幣千元	二零一一年 十二月三十一日 (未經審核) 港幣千元
<b>資產</b>		
<b>非流動資產</b>		
物業及設備	325,767	348,953
經營權無形資產	14,337,184	15,537,682
與一間共同控制個體之結餘	232,440	267,025
銀行存款	589,960	234,270
	<u>15,485,351</u>	<u>16,387,930</u>
<b>流動資產</b>		
存貨	2,360	2,323
按金及預付款項	14,214	11,099
利息及其他應收款項	103,543	55,389
與一間共同控制個體之結餘 (附註 (i))	304,367	327,477
共同控制個體之已抵押銀行結餘及存款	294,836	291,495
銀行結餘及現金		
– 本集團	2,848,925	2,981,479
– 共同控制個體	68,564	72,862
	<u>3,636,809</u>	<u>3,742,124</u>
<b>資產總額</b>	<u>19,122,160</u>	<u>20,130,054</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	8,517,986	8,767,624
本公司擁有人應佔權益	8,814,155	9,063,793
非控股權益	60,386	64,954
<b>權益總額</b>	<u>8,874,541</u>	<u>9,128,747</u>
<b>非流動負債</b>		
共同控制個體之銀行及其他貸款	5,888,041	6,221,742
與一間合營企業夥伴之結餘	232,381	265,185
企業債券	2,383,920	739,800
重鋪路面責任撥備	52,518	66,749
遞延稅項負債	382,033	406,083
	<u>8,938,893</u>	<u>7,699,559</u>
<b>流動負債</b>		
撥備、其他應付款項、預提費用及已收按金	831,489	1,040,593
與一間共同控制個體之結餘 (附註 (ii))	16,398	18,026
銀行貸款		
– 本集團	24,700	46,300
– 共同控制個體	292,095	350,423
企業債券	-	1,701,540
其他應付利息	30,984	40,062
稅項負債	113,060	104,804
	<u>1,308,726</u>	<u>3,301,748</u>
<b>負債總額</b>	<u>10,247,619</u>	<u>11,001,307</u>
<b>權益及負債總額</b>	<u>19,122,160</u>	<u>20,130,054</u>

現金及現金等值物分析：

共同控制個體之已抵押銀行結餘及存款	265,940	261,903
銀行結餘及現金		
– 本集團	2,568,007	2,525,269
– 共同控制個體	68,564	72,862
	<u>2,902,511</u>	<u>2,860,034</u>

附註：

(i) 與一間共同控制個體之結餘之流動部分對賬

	二零一一年 六月三十日 (經審核) 港幣千元	二零一一年 十二月三十一日 (未經審核) 港幣千元
本集團借予一間共同控制個體之貸款	608,734	654,955
減：抵銷本集團按比例分佔共同控制個體之相應金額	(304,367)	(327,478)
	<u>304,367</u>	<u>327,477</u>

(ii) 與一間共同控制個體之結餘之流動部分對賬

	二零一一年 六月三十日 (經審核) 港幣千元	二零一一年 十二月三十一日 (未經審核) 港幣千元
一間共同控制個體借予另一間共同控制個體之借款	409,962	450,661
減：抵銷本集團按比例分佔共同控制個體之相應金額	(393,564)	(432,635)
	<u>16,398</u>	<u>18,026</u>

## 簡明綜合財務報表附註

截至二零一一年十二月三十一日止六個月

### 1. 編製基準

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

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，本公司視港幣為合適之呈列貨幣。因此，本簡明綜合財務報表乃以港幣（「港幣」）呈列。

### 2. 主要會計政策

本簡明綜合財務報表乃根據歷史成本基準編製。

截止二零一一年十二月三十一日止六個月之簡明綜合財務報表所採用的會計政策與編製本集團截至二零一一年六月三十日止年度的財務報表相同。

於本中期內，本集團首次採納下列由國際會計準則委員會頒佈並於本集團二零一一年七月一日開始之財政年度生效之新訂及經修訂準則、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開始或往後年度期間生效之國際財務報告準則之改善
國際財務報告準則第 7 號（修訂本）	披露－轉移金融資產
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
國際會計準則第 24 號（於二零零九年經修訂）	關連人士之披露

國際會計準則第 12 號 *遞延稅項：收回相關資產* 之修訂已於其生效日期前提早採納（於二零一二年一月一日或於後於年度期間開始生效），以與它的最終控股公司合和實業有限公司保持一致。此修訂內，投資物業乃根據國際會計準則第 40 號 *投資物業* 以平價值模式計量，推斷為透過銷售收回，除非於關推斷在若干情況下被駁回。

於當前期間採納上述新訂及經修訂準則及詮釋對本集團之簡明綜合財務報表所報告款項及／或所載列披露事項並無造成重大影響。

本集團並無提早採用下列已頒佈但尚未生效之新訂及經修訂準則或修訂本：

國際財務報告準則第 7 號（修訂本）	披露－抵銷金融資產及金融負債 <sup>1</sup>
國際財務報告準則第 9 號	金融工具 <sup>1</sup>
國際財務報告準則第 9 號及國際財務報告準則第 7 號（修訂本）	國際財務報告準則第 9 號及過渡披露的強制性生效日期 <sup>2</sup>
國際財務報告準則第 10 號	綜合財務報表 <sup>1</sup>
國際財務報告準則第 11 號	共同安排 <sup>1</sup>
國際財務報告準則第 12 號	於其他實體之權益之披露 <sup>1</sup>
國際財務報告準則第 13 號	公平值計量 <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>3</sup>
國際會計準則第 19 號（於二零一一年經修訂）	僱員福利 <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>1</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>1</sup>
國際會計準則第 32 號（修訂本）	抵銷金融資產及金融負債 <sup>4</sup>
國際財務報告詮釋委員會詮釋第 20 號	露天礦生產階段之剝採成本 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> 於二零一三年一月一日開始或往後之年度期間生效

<sup>2</sup> 於二零一五年一月一日開始或往後之年度期間生效

<sup>3</sup> 於二零一二年七月一日開始或往後之年度期間生效

<sup>4</sup> 於二零一四年一月一日開始或往後之年度期間生效

除本集團截至二零一一年六月三十日止年度全年財務報表內所描述之國際財務報告準則第 11 號之影響外，本公司董事預期採納其他新訂及經修訂準則、修訂本或詮釋將不會對本集團之業績及財務狀況造成重大影響。

### 3. 營業額及分部資料

營業額指本集團按比例分佔共同控制個體於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：

	截至十二月三十一日止六個月	
	二零一零年	二零一一年
	港幣千元	港幣千元
除營業稅前之路費收入	1,158,094	<b>1,262,073</b>
營業稅	(35,631)	<b>(37,653)</b>
	<u>1,122,463</u>	<u><b>1,224,420</b></u>
建築收益	542,643	<b>1,073,935</b>
	<u>1,665,106</u>	<u><b>2,298,355</b></u>

根據為分配資源及評估表現目的而向主要經營決策人呈報之資料，本集團之經營分部如下：

- 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。

本集團收益及業績於回顧期內按經營分部劃分之分析如下：

## 分部收益及業績

	截至十二月三十一日止六個月					
	二零一零年			二零一一年		
	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	1,002,543	676,240	477,983	<b>1,069,929</b>	<b>749,704</b>	<b>519,120</b>
西綫 I 期	48,858	33,739	24,501	<b>45,938</b>	<b>28,696</b>	<b>19,829</b>
西綫 II 期	71,062	38,023	(27,433)	<b>108,553</b>	<b>59,456</b>	<b>(23,306)</b>
<b>總額</b>	<b>1,122,463</b>	<b>748,002</b>	475,051	<b>1,224,420</b>	<b>837,856</b>	515,643
企業利息收入			34,523			71,337
收取共同控制個體之管理 費收入			836			881
企業一般及行政費用			(22,119)			(26,852)
企業財務成本			(26,210)			(32,447)
企業所得稅開支			(639)			(5,126)
匯兌收益淨額 (經扣除相關所得稅開 支)			38,772			57,415
<b>期內溢利</b>			<b>500,214</b>			<b>580,851</b>

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，而並無分配企業的利息收入（來自銀行存款及本集團向共同控制個體作出之貸款）、收取共同控制個體之管理費收入、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收益淨額（經扣除相關所得稅開支）。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

	截至十二月三十一日止六個月	
	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	1,122,463	<b>1,224,420</b>
建築收益	542,643	<b>1,073,935</b>
營業額	<b>1,665,106</b>	<b>2,298,355</b>

#### 4. 其他收入

	截至十二月三十一日止六個月	
	二零一零年	二零一一年
	港幣千元	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	-	17,294
銀行存款	36,016	55,404
本集團提供免息註冊資本予一間共同控制個體之估算利息收入	5,324	7,058
匯兌收益淨額	55,115	75,050
租金收入	3,763	2,419
收取共同控制個體之管理費收入	836	881
廣告收入	1,681	5,063
其他	5,594	7,358
	<u>108,329</u>	<u>170,527</u>

#### 5. 財務成本

	截至十二月三十一日止六個月	
	二零一零年	二零一一年
	港幣千元	港幣千元
利息：		
銀行貸款	100,688	121,979
本集團借予一間共同控制個體之貸款	-	8,647
企業債券	22,373	30,932
一間共同控制個體借予另一間共同控制個體之貸款	-	476
估算利息：		
一間合營企業夥伴提供之免息註冊資本	5,323	7,057
其他免息貸款	216	243
	<u>128,600</u>	<u>169,334</u>
其他財務費用	3,810	1,525
	<u>132,410</u>	<u>170,859</u>
減：已計入收費高速公路建築成本之款項	(11,485)	(36,344)
	<u>120,925</u>	<u>134,515</u>

## 6. 所得稅開支

	截至十二月三十一日止六個月	
	二零一零年	二零一一年
	港幣千元	港幣千元
稅項開支包括：		
中國企業所得稅（「企業所得稅」）		
– 本集團	19,512	25,077
– 一間共同控制個體	165,816	200,947
– 於過往年度一間共同控制個體已確認的企業所得稅之退款	-	(2,232)
遞延稅項	15,214	14,743
	<u>200,542</u>	<u>238,535</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。

截至二零一一年十二月三十一日止六個月，本集團之企業所得稅包括本集團一間共同控制個體宣派股息而須徵繳之預提稅約港幣 19,951,000 元（截至二零一零年十二月三十一日止六個月：港幣 18,872,000 元）。該預提稅已於過往期間歸納於中國共同控制個體之未分配利潤計提遞延稅項。

一間共同控制個體之企業所得稅，指本集團按比例應佔廣深合營企業之企業所得稅撥備約港幣 200,947,000 元（截至二零一零年十二月三十一日止六個月：港幣 165,816,000 元），該撥備乃按期內估計應課稅溢利之 24%（截至二零一零年十二月三十一日止六個月：22%）計算。於兩段期間內，由於西綫合營企業並無應課稅溢利，故無需就其企業所得稅作出撥備。

## 7. 期內溢利

	截至十二月三十一日止六個月	
	二零一零年	二零一一年
	港幣千元	港幣千元
期內溢利已扣除下列各項：		
經營權無形資產攤銷	184,554	218,768
物業及設備折舊	21,784	20,778
	<u>184,554</u>	<u>218,768</u>

## 8. 股息

	截至十二月三十一日止六個月	
	二零一零年	二零一一年
	港幣千元	港幣千元
期內已付及已確認分派之股息：		
已付截至二零一一年六月三十日止年度之末期股息每股港幣 18 仙（截至二零一零年十二月三十一日止六個月：截至二零一零年六月三十日止年度每股港幣 15 仙）	444,254	533,104
	<u>444,254</u>	<u>533,104</u>

於中期結算日後，董事就截至二零一二年六月三十日止年度宣派中期股息每股港幣 18 仙（截至二零一零年十二月三十一日止六個月：截至二零一一年六月三十日止年度中期股息每股港幣 16 仙），金額約港幣 533,104,000 元（截至二零一零年十二月三十一日止六個月：港幣 473,870,000 元），將向於二零一二年三月九日載列於股東名冊之公司股東派付。

## 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：

	截至十二月三十一日止六個月	
	二零一零年	二零一一年
	港幣千元	港幣千元
計算每股基本及攤薄後溢利之溢利金額	<u>490,935</u>	<u>570,886</u>
	截至十二月三十一日止六個月	
	二零一零年	二零一一年
	股份數目	股份數目
計算於期內每股基本溢利之已發行普通股股份數目	2,961,690,283	<b>2,961,690,283</b>
潛在攤薄普通股之影響：		
優先認股權	<u>15,908</u>	<u>-</u>
計算於期內每股攤薄後溢利之已發行普通股股份數目	<u>2,961,706,191</u>	<u>2,961,690,283</u>

截至二零一一年十二月三十一日止六個月，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期內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十二月三十一日之資產總額減流動負債約為港幣 16,828,306,000 元（二零一一年六月三十日：港幣 17,813,434,000 元）。本集團於二零一一年十二月三十一日之淨流動資產約為港幣 440,376,000 元（二零一一年六月三十日：港幣 2,328,083,000 元）。

於本公告日期，本公司之董事會由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、中原絃二郎先生、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

「二零一一財年上半年」	二零一一年財政年度上半年
「二零一二財年上半年」	二零一二年財政年度上半年
「董事會」	本公司之董事會
「沿江高速公路」	廣深沿江高速公路
「本公司」或「合和公路基建」	合和公路基建有限公司
「董事」	本公司之董事
「二零零八財年」	截至二零零八年六月三十日止財政年度
「二零零九財年」	截至二零零九年六月三十日止財政年度
「二零一零財年」	截至二零一零年六月三十日止財政年度
「二零一一財年」	截至二零一一年六月三十日止財政年度
「二零一二財年」	截至二零一二年六月三十日止財政年度
「二零一三財年」	截至二零一三年六月三十日止財政年度
「本集團」	本公司及其附屬公司
「廣深高速公路」	廣州—深圳高速公路
「廣深合營企業」	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」	香港之法定貨幣 - 港幣
「港珠澳大橋」	香港珠海澳門大橋
「香港」	中國香港特別行政區
「上市規則」	聯交所證券上市規則
「澳門」	中國澳門特別行政區
「標準守則」	上市規則附錄十所載之《上市公司董事進行證券交易之標準守則》
「西綫 I 期」	珠江三角洲西岸幹道第 I 期
「西綫 II 期」	珠江三角洲西岸幹道第 II 期
「西綫 III 期」	珠江三角洲西岸幹道第 III 期
「中國」或「國內」	中華人民共和國
「珠三角」	珠江三角洲地區

「人民幣」	中國之法定貨幣 - 人民幣
「聯交所」	香港聯合交易所有限公司
「美國」	美利堅合眾國
「美元」	美國之法定貨幣 - 美元
「西綫合營企業」	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之合營企業
「珠江三角洲西岸幹道」	收費高速公路網絡之幹道，包括西綫I期、西綫II期及西綫III期