

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)

截至二零一二年六月三十日止年度之全年業績

財務概要

(除另有說明外，以百萬港幣表示)

截至六月三十日止年度	二零一一年	二零一二年	變動%
路費收入淨額	2,275	2,386	+5%
本公司擁有人應佔溢利	1,018	1,023	+0.5%
每股溢利（港仙）	34.39	34.55	+0.5%
每股中期股息（港仙）	16.0	18.0	+13%
每股末期股息（港仙）	18.0	16.0	-11%
每股全年股息（港仙）	34.0	34.0	-
每股資產淨值（港幣）（於六月三十日）	3.0	3.0	-

主席報告書

本人欣然宣佈本集團截至二零一二年六月三十日止財政年度之業績。本集團路費收入淨額較去年上升 5% 至港幣 23.86 億元，主要由於年內西綫 II 期車流量上升及人民幣升值所致。收費公路項目淨溢利由港幣 9.67 億元增長 2% 至港幣 9.90 億元。同時，本公司擁有人應佔溢利由港幣 10.18 億元輕微增加 0.5% 至港幣 10.23 億元，包括因人民幣升值而產生之匯兌收益港幣 5,000 萬元（扣除所得稅支出）。年內每股基本溢利較去年之港幣 34.39 仙增加約 0.5% 至港幣 34.55 仙。

* 僅供識別

末期股息

董事會建議就截至二零一二年六月三十日止年度派發末期股息每股港幣 16 仙。連同已派發之中期股息每股港幣 18 仙，本年度股息總額為每股港幣 34 仙，將與上個財政年度之股息總額每股港幣 34 仙相同，而派息率則相當於本公司擁有人應佔溢利之 98%。

待股東於二零一二年十月十八日(星期四)舉行之二零一二年股東週年大會批准後，建議之末期股息將於二零一二年十月三十一日(星期三)派發予於二零一二年十月二十五日(星期四)營業時間結束時已登記之股東。

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，本公司將於二零一二年十月二十五日（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二零一二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，最遲須於二零一二年十月二十四日（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。

為確定股東有權出席將於二零一二年十月十八日（星期四）舉行之二零一二年股東週年大會並於會上投票，本公司將於二零一二年十月十一日（星期四）至二零一二年十月十八日（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。為符合資格出席二零一二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，最遲須於二零一二年十月十日（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

本集團於截至二零一二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 22.75 億元增加至港幣 23.86 億元，按年計增長 5%。

財政年度	二零一一年	二零一二年	變動%
廣深高速公路（於合營企業層面）			
日均車流量（千架次）	392	402	+3%
日均路費收入（人民幣千元）	10,114	9,910	-2%
西綫I期（於合營企業層面）			
日均車流量（千架次）	37	38	+2%
日均路費收入（人民幣千元）	463	435	-6%
西綫II期（於合營企業層面）			
日均車流量（千架次）	44	61	+39%
日均路費收入（人民幣千元）	756	1,028	+36%

因應國內收緊信貸的環境，本集團按其融資策略於二零一零年七月及二零一一年五月透過發行兩筆人民幣企業債券，合共融資人民幣 19.8 億元。大部份所得款項主要用作發展西綫 III 期融資及計劃用作西綫 II 期的過渡期融資。首筆人民幣 13.8 億元企業債券已於二零一二年七月十三日到期，第二筆人民幣 6 億元企業債券將於二零一四年五月十八日到期。於二零一二年五月，本公司取得一項總額為人民幣 10 億元之定期貸款及一項總額為人民幣 6 億元之循環貸款，期限均為三年，用於償還於二零一二年七月十三日到期的人民幣 13.8 億元企業債券及用作本集團一般營運資金。

於二零一二年六月三十日，本集團之銀行結餘及手頭現金達港幣 45.82 億元。該等款額絕大部份為人民幣。本集團（不包括合營企業）之手頭淨現金達港幣 8.76 億元（扣除本公司人民幣企業債券及本集團銀行貸款後）。本集團未來將繼續以人民幣持有大部份現金，以配合其採納以人民幣為功能貨幣之政策。年內，由於本集團平均現金結餘及銀行存款利率上升，利息收入大幅增加。本集團將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。

年內，本集團之現金流入主要來自廣深高速合營企業所分派之股息及動用上述之人民幣 10 億元定期借款，而主要現金流出則為向本公司股東派付股息及本集團向西綫 III 期投入註冊資本。本集團將繼續透過如人民幣企業債券等債務工具以達至最佳的資產負債比例、改善其現金流及增強其財務狀況。

業務回顧

於回顧年度，全球經濟環境仍波動不穩，充滿挑戰。儘管歐洲中央銀行向歐元區銀行提供大量低息貸款，但主權債務危機繼續在歐盟成員國擴散。美國經濟復甦步伐慢於預期，且並無推出新的量化寬鬆措施。

儘管市場持續憂慮歐洲主權債務危機，且全球經濟增長放緩拖累中國及廣東省的出口增長，但中國的貿易總額不斷攀升並達到歷史新高。全國汽車銷售仍然強勁，由此帶來更大的地域流動性，因而刺激珠三角地區的交通行業蓬勃發展。

儘管國內整體汽車銷售增長有所放緩，但廣東省的汽車擁有量持續增長。使用本集團於珠江三角洲內的高速公路的一類小車及從而取得的其路費收入亦不斷攀升。然而，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（尤以四類及五類商用貨車為主）因而受到影響，故來自該兩類貨車的路費收入有所減少。

本集團按比例分佔高速公路項目路費收入總淨額按年計增長 5% 至港幣 23.86 億元，主要由於西綫 II 期車流量上升及人民幣升值所致。自從西綫 II 期於二零一零年六月通車以來，本集團之路費收入基礎持續擴大。

儘管廣深高速公路及珠江三角洲西岸幹道合營企業之折舊費用增加及員工成本上升，但本集團除利息及稅項前溢利總額（不包括匯兌收益及相關所得稅支出）由港幣 15.47 億元按年計增長 5% 至港幣 16.32 億元。

於回顧年度，廣深高速公路、西綫 I 期及西綫 II 期的綜合日均車流量按年計上升 6% 至 50 萬架次，而綜合日均路費收入則增加 0.4% 至人民幣 1,137 萬元。年內路費收入總額達人民幣 41.63 億元。

誠如本公司上一份中期報告所述，本集團於二零一二年二月從合營企業之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。按路費標準方案，廣東省內所有高速公路之收費率現正實施的措施已載於本公司及合和實業於二零一二年三月二十八日刊發之聯合公告內。廣深高速公路的新路費已根據路費標準方案的規定作出修訂，於二零一二年六月一日生效。此外，廣深高速公路的車流量輕微增加，但路費收入卻大幅減少。廣深高速公路於二零一二年六月及二零一二年七月各自月份的日均車流量分別增加 6% 及 7%，而日均路

費收入則分別按年減少 16.7% 及 15.3%。本集團相信實施路費標準方案之影響將會於未來數月漸趨穩定。

西綫 II 期的車流量和路費收入自二零一零年六月開通以來一直持續攀升。於二零一一財年下半年，西綫 II 期的路費收入已達至本集團所設定的營運現金流收支平衡（含利息支出）的首年營運目標。於回顧年度，西綫 II 期繼續超越該目標並錄得淨現金流入（來自營運收入並計及利息支出）及扣除利息、稅項、折舊及攤銷前溢利 36% 之增長。鑑於周邊地區經濟強勁增長，且西綫 II 期的連接路改善，即使不考慮西綫 III 期開通帶來的協同效應，本集團預期於二零一四年之前可達至盈虧平衡。

西綫 III 期的建設進展順利。本集團將全力推進餘下工程，以確保西綫 III 期能較預期提早於二零一三年第一季接近農曆新年完工並開通。目前西綫 III 期項目預計總投資額為人民幣 56 億元。

展望

香港過境私家車一次性特別配額試驗計劃的第一階段已於二零一二年三月開始接受申請。此後，五座位或以下的香港私家車可經深圳灣口岸前往廣東省作最多七天的逗留。該政策將有助逐步提升跨境車的交通流量，長遠而言，廣深高速公路可能因此受惠。

另一方面，沿江高速公路的廣州至東莞路段中的 41 公里已於二零一二年一月中開通，對廣深高速公路的車流影響輕微。根據媒體最新報導，廣州至東莞路段餘下的 18 公里將於二零一三年年中前開通，而深圳 30 公里的路段則預計於二零一三年第三季完工。本集團將密切關注有關進展。

連接西綫 II 期南端直接通往中山市中心之連接綫已於二零一二年四月二十八日開通。該連接綫提供前往中山城區的更快捷連接。車流量穩定上升，進一步推動西綫 II 期車流量及路費收入增長。本集團相信該趨勢將於未來進一步加強。

當西綫 III 期於二零一三年首季接近農曆新年建成開通後，珠江三角洲西岸幹道將全綫貫通，將為西綫 I 期、西綫 II 期及西綫 III 期帶來協同效應。本集團預期西綫 III 期將於二零一四財年達至其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。西綫 III 期建成開通後，珠江三角洲西岸幹道將成為珠三角西岸的區域性高速公路網中的主幹道。據傳媒報道，港珠澳大橋將於二零一六年年年底竣工，將全面整合珠江三角洲東西兩岸的交通網。隨著經濟增長，珠江三角洲西岸的城市化進程預期將進一步加快，從而促進交通流量增長。

董事及委員會成員變更

嚴震銘博士已辭任本公司獨立非執行董事、審計委員會成員及薪酬委員會成員之職務，由二零一二年五月十二日起生效。本人謹藉此機會對嚴博士於其任內對本公司所作出之寶貴貢獻深表謝意。

葉毓強先生於二零一二年五月十二日獲委任為本公司之薪酬委員會成員，以接替嚴震銘博士。

鳴謝

本人希望藉此機會感謝本集團之董事總經理、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，二零一二年八月二十日

管理層討論及分析

業務回顧

在二零一二年第一季度，歐洲債務危機削弱了全球對中國的出口需求，尤其是令廣東省的出口貿易期內只錄得 5% 的增長，對運輸需求造成負面影響。但廣東省的出口貿易已在二零一二年第二季度開始重拾增長動力，增幅達 8%，有助區內對運輸需求的復甦。中國政府刺激國內消費及鼓勵投資的新措施為國內的經濟注入新動力，將支持經濟達至全年 7.5% 的增長目標，本集團的公路項目將因而受惠。

二零一二年上半年全國汽車銷售仍然強勁，總銷量約為 960 萬輛，按年增長 3%。據媒體報導，廣東省同期的乘用車上牌量約為 43.9 萬輛，同比增長 8.9%。今年國家已恢復支持汽車行業的刺激政策，國務院在二零一二年五月十六日決定展開新一輪對低油耗汽車的補貼方案以促進節能及環保型汽車的銷售，補貼購買 1.6 升或以下排量的低油耗汽車的金額達人民幣 60 億元。此外，財政部及商務部聯合公佈了汽車以舊換新的補貼方案。這些措施將為全國汽車銷售注入新動力。

廣深高速公路一類小車車流量繼續保持穩定的增長。由於 107 國道自二零一一年四月開始免收通行費，對四類及五類商用貨車產生了分流的影响，加上廣東省二零一二年第一季度進出口貿易缺乏動力，導致使用廣深高速公路的四類及五類車輛車流量下跌，然而此趨勢已經漸趨穩定。由於與西綫 II 期產生協同效應，西綫 I 期的車流量持續增長，當中主要由一類小車所帶動。此外，廣州東南西環高速公路的丫髻沙大橋對貨車的交通管制措施已於二零一一年十二月撤銷，西綫 I 期的貨車車流量亦因此回升。與此同時，西綫 II 期的車流量及路費收入於回顧年度內則繼續錄得顯著的增長。

於回顧年度內，廣深高速公路、西綫 I 期和西綫 II 期的綜合日均車流量上升 6% 至 50 萬架次，而綜合日均路費收入則增加 0.4% 至人民幣 1,137 萬元，二零一二財年的全年路費總收入為人民幣 41.63 億元。

廣東省實施新收費方案

按廣東省政府有關部門發佈的新收費方案之規定而調整的廣深高速公路、西綫 I 期和西綫 II 期收費標準已於二零一二年六月一日正式生效。新收費方案的詳情可參考本公司及合和實業於二零一二年三月二十八日聯合發佈的自願性公告。根據調整後的收費標準，基本收費費率仍維持不變，為人民幣 0.6 元每車公里，一類車之收費系數亦維持於 1。廣深高速公路收費標準的主要調整包括二、三、四及五類車之收費系數由原來的 2、3、4 及 4.5 分別減至 1.5、2、3 及 3.5，高速公路主綫的進出口匝道至收費廣場出入口間的路段之收費長度折半計入收費里程。由於珠江三角洲西岸幹道自開通以來已經採用該等標準，實施新收費方案對其之影響輕微。對廣深高速公路的影響則於其車流量和路費收入中反映，二零一二年六月廣深高速公路的日均路費收入為人民幣 830 萬元，按年下跌 16.7%，與本公司及合和實業於二零一二年五月三十一日聯合發佈的自願性公告中的評估相約；而其七月份的日均路費收入則按年下跌 15.3% 至為人民幣 870 萬元，二零一二年六月及七月本公司分佔廣深合營企業的綜合淨利潤(不包括美元及港元貸款的匯率差額及相關所得稅開支)同比下跌約 24%。

在新收費標準實施後，廣深高速公路車流量錄得輕微增長。二零一二年六月及七月日均車流量分別按年增長 6% 和 7% 至 42 萬架次和 43.5 萬架次，一類及三類車皆按年錄得車流量增長。因短途車流量有所上升，一類小車於二零一二年六月及七月均按年錄得 8% 的增長，分別達日均 32.2 萬架次及 33.1 萬架次。與此同時，由於公共客車和中型貨車車流量增加，同期三類車車流量亦分別錄得 3% 及 5% 的增長至日均 62,000 架次及 66,000 架次。

車流量結構及價格敏感度

廣深高速公路各類車自二零一二年六月一日實施新收費方案後首個月的日均車流量均較三月至五月份為高。由於商用車司機對價格敏感度較高，商用貨車(主要為三類、四類和五類車)的車流增長較小車的增長大。儘管如此，隨著廣東省經濟和汽車擁有量的增長，使用廣深高速公路的一類小車亦持續增加。以上只是初步觀察，長遠的影響仍需待未來數月的觀察來確認。

實施新收費方案前後廣深高速公路的日均車流量比較：

(千輛/日)

	實施前	實施後	變動 (%)
	二零一二年三月至五月	二零一二年六月	
一類車	314.8	321.9	+2.2%
二類車	8.9	9.2	+3.0%
三類車	59.0	62.4	+5.7%
四類車	6.2	6.5	+4.4%
五類車	19.6	20.2	+3.3%
合計	408.5	420.1	+2.8%

在二零一二年六月實施新收費方案後，合營企業在二零一二年七月二十六日接獲廣東省交通運輸廳和廣東省物價局另一項通知。該通知要求廣東省所有收費高速公路因實施新收費方案後而上調的個別收費金額，須恢復至原來水平。自八月初開始，國有企業投資的高速公路已執行上述通知的要求。而本集團的高速公路截至現時沒有被要求執行通知內的規定，即使執行有關規定，其對本集團高速公路的路費收入影響輕微。

國務院於二零一二年八月二日公佈有關節假日免費通行方案之實施方案通知，據此小型客車可於重大法定節假日(即春節、清明節、勞動節、國慶節及上述法定節假日之前及/或後之連休日)免費通行相關收費車道。節假日免費通行方案之實施預期對廣深高速公路、西綫 I 期及西綫 II 期帶來負面影響，但預計其影響並不嚴重。詳情可參閱本公司和合和實業在二零一二年八月十四日公佈的聯合公告。

廣深高速公路正在適應新收費標準帶來的影響，其二零一二年七月日均路費收入為人民幣 870 萬元，逐漸接近人民幣 900 萬元的水平。本集團相信實施新收費方案的影響將會於未來數月漸趨穩定。

沿江高速公路局部開通

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。在二零一二年一月至六月期間，廣深高速公路日均車流量錄得 1% 的增長。

當考慮車輛使用沿江高速公路及其接駁高速公路的行駛總里程和路費，廣深高速公路仍然是具有競爭優勢的選擇。廣深高速公路的優勢包括：與人口稠密的中心城區及主要高速公路的便捷連接、完善的配套設施及高質量的服務。廣深高速公路現有超過 60 台巡邏車及拖車的車隊，以及超過 200 名人員的專業巡邏和救援隊伍，在車輛發生故障和交通事故時能提供高效率的服務。廣深高速公路配置全綫照明系統，並裝有超過 160 台監控攝像槍，監控整條綫路的交通情況，全綫共設有 5 個交通警察站崗和 4 個營運中的服務區及加油站。這些設施能確保廣深高速公路的使用者可享受一個安全、方便和舒適的駕駛旅程及高水平的服務。本集團相信沿江高速公路新開通的路段從開通至今對廣深高速公路的影響輕微。

根據媒體最新的報導，沿江高速公路廣州至東莞餘下的 18 公里路段將於二零一三年年中前分階段開通，而深圳 30 公里的路段則計劃於二零一三年第三季度建成，因此沿江高速公路將於二零一三年第三季度全綫完工。然而，基於上述提及的廣深高速公路的競爭優勢和廣東省持續的經濟增長，本集團相信廣深高速公路將繼續維持其作為廣東省主幹道的領導地位。

經營環境

廣州市是廣東省汽車擁有量位居第二的城市，汽車數量約為 200 萬輛。自二零一二年七月一日開始，全市的中小型客車年增加量的上限設為十二萬輛，此政策將試行一年，藉此改善廣州市的環境質量並透過減輕中心城區的交通壓力提升交通運輸系統。廣東省的汽車擁有量將維持穩定的增長，因此本集團相信這政策對旗下高速公路項目的影響輕微。

過境私家車一次性特別配額試驗計劃的第一階段已於二零一二年三月底開始實施，五座位或以下的香港私家車現在可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。截至二零一二年七月三十一日，已有超過三百名駕駛人士透過此計劃由香港駕駛私家車前往國內。隨著更多駕駛者能透過上述計劃進出邊境，本集團的公路項目長遠而言將可能受惠。

廣東省政府目前正研究在珠江三角洲的高速公路上實施計重收費，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。

持續努力提升服務質量

擴建及優化工程

本集團一直密切關注其高速公路沿綫的交通情況，並採取有效的管理措施提高效率、安全性及服務素質。

為提升通車能力以應付不斷增加的交通流量，廣深高速公路兩個較繁忙路段已擴建至雙向共 10 車道，包括五點梅立交至太平立交間 3.5 公里路段於二零一一年六月從雙向 6 車道擴建為雙向 10 車道及鄰近深圳寶安國際機場的鶴州立交至福永立交間約兩公里的路段於二零一二年五月從雙向 8 車道擴建至雙向 10 車道。這些路段的擴建工程已完工並開通投入使用，令擴建路段繁忙時段的交通壓力有所緩解，交通事故數目顯著減少，途經擴建路段及進出其附近立交的車流量以及車輛的平均行駛速度亦有所提高，有助廣深高速公路全綫保持行車暢通。

為了配合廣東省中片區和廣州片區收費公路聯網，廣深高速公路廣州收費站在二零一二年第二季度進行擴建及重新佈置，將不必要的收費廣場撤銷。收費廣場的重新佈置不但減少收費過程中車輛需要停留的次數，從而提升通行能力，亦有助降低廣深高速公路的營運成本。廣東省收費公路聯網大大提高了高速公路交通運輸系統的效率，令所有道路使用者因而受惠。

電子不停車收費車道(「ETC 車道」)

合營企業一直致力採用自動化設備提升廣深高速公路、西綫 I 期及西綫 II 期的營運效率以應付其不斷增長的車流量，並取得了成效。其高速公路近乎所有的出入口現已裝有 ETC 車道，縮短了車輛在出入口的平均等候時間。截至二零一二年六月三十日，廣深高速公路已安裝 68 條 ETC 車道，為全廣東省 ETC 車道數目最多的高速公路。隨著廣東粵通卡的用戶數目不斷增加，年內 ETC 車道的使用量亦同步顯著增加，預期此趨勢將繼續維持。此外，廣深高速公路所有入口已裝有共 80 條自助發卡車道並投入使用。廣深高速公路約 60% 的入口車道現已安裝 ETC 或自助發卡設備，這些自動化設施有助把收費人員數目控制於合理水平，並有助控制廣深合營企業的營運成本。

強化聯網收費的監控

廣深高速公路、西綫 I 期及西綫 II 期分別於二零零五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。年內本集團已簽訂了具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，從而更有效地監察其日常營運及發展計劃。

項目進展

西綫 III 期的建設進展順利，將提早於二零一三年第一季度接近農曆新年完工開通，屆時整條珠江三角洲西岸幹道將全綫開通，成為中山和珠海之間里程最短和最便捷的高速公路。珠江三角洲西岸幹道將成為珠三角西岸區域性高速公路網中的主幹道，提供一條貫通廣州、佛山、順德、中山和珠海的道路，往來廣州與珠海的行車時間將從目前約兩個半小時大幅縮減至約一小時。此外，計劃於二零一六年竣工的港珠澳大橋將會進一步擴展珠江三角洲西岸區域性高速公路的網絡，以直接連接澳門和香港，有助加強區域的經濟融合，進一步促進珠江三角洲西岸幹道的車流量和路費收入增長。

本集團將繼續全力推進西綫 III 期的建設，為區域的道路使用者提供更全面、更高效的高速公路網絡。這將進一步擴大本集團的收入基礎，而整條珠江三角洲西岸幹道的車流量和路費收入亦會得益於其產生的協同效應。

集團融資

本公司於二零一零年七月向機構投資者發行的兩年期人民幣 13.8 億元的企業債券已在二零一二年七月到期。繼二零一二年一月簽訂的港幣 3 億元的銀行循環貸款後，本公司在二零一二年五月再安排人民幣 16 億元的銀行貸款，有助於進一步拓闊集團的融資渠道。二零一二年五月的人民幣 16 億元的銀行貸款為三年期，包括總額為人民幣 10 億元的定期貸款及總額為人民幣 6 億元的循環貸款。以上港幣和人民幣的貸款旨在用作本公司的一般營運資金及（連同公司的內部資源）用於償還人民幣 13.8 億元的企業債券。此等貸款連同在二零一一年五月發行的第二筆人民幣 6 億元的企業債券及公司的內部資源，將能為本公司提供足夠的財務資源，使公司在二零一五年前能在不需要融資情況下，滿足其對珠江三角洲西岸幹道的剩餘資金需求，同時亦有助維持良好公司的資產負債比例以拓展新項目。

本集團已取得中國有關當局之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 億元的註冊資本和提供人民幣 11 億元的股東貸款，這有助在國內信貸緊縮的情況下填補資金缺口，並確保西綫 III 期能在二零一三年第一季度接近農曆新年完工。截至二零一二年六月三十日，本集團已將發行人民幣企業債券募集之資金投入西綫 III 期的西綫合營企業，總額包括人民幣 9.8 億元的註冊資本及人民幣 5.3 億元股東貸款。西綫合營企業於回顧年度內已按還款計劃償還人民幣 5 億元的股東貸款予本公司，其截至二零一二年六月三十日的股東貸款餘額為人民幣 3,000 萬元，而餘下的資金需求已全部由銀行信貸應付。

中國有關當局目前正在處理西綫合營企業增加西綫 II 期的項目造價至人民幣 72 億元的申請。當取得有關批准後，西綫合營企業可取得股東增加投入的註冊資本，亦可從國內的銀行取得額外項目貸款。廣深合營企業已向西綫合營企業提供人民幣 7.31 億元作為過渡性的公司往來貸款，以支付西綫 II 期的工程款餘額，並有效運用兩間合營企業的財務資源。為了支付西綫 II 期的工程款餘額和有效運用公司的內部資源，本公司正在積極考慮向西綫合營企業提供另一筆不多於人民幣 15 億元的股東貸款作為西綫 II 期的過渡性融資，屆時西綫合營企業將能夠全數償還廣深合營企業人民幣 7.31 億元公司往來貸款。本公司計劃在成功申請增加西綫 II 期的項目造價和取得相關的銀行貸款前，向西綫 II 期提供財務支持。若計及西綫 III 期人民幣 3,000 萬元的股東貸款餘額及計劃投入西綫二期的人民幣 15 億元股東貸款，本集團在珠江三角洲西岸幹道的投入將由 18% 上升至 26%。

截至二零一二年六月三十日 (合營企業層面)	計劃投資額 人民幣(百萬元)	註冊資本		銀行貸款及其他 人民幣(百萬元)	用作過渡性融資的 股東貸款目標 ^{N1} (最多) 人民幣(百萬元)
		已投入 人民幣(百萬元)	已批准/ 需投入 %		
西綫 II 期 ^{N3}	7,200	1,715 ^{N2}	24%	3,990 ^{N5}	1,500 ^{N4}
西綫 III 期	5,600	1,960	35%	3,610	30
總計	12,800				

N1: 目前的計劃，或按情況改變，西綫 III 期人民幣 3,000 萬元的股東貸款為截至 2012 年 6 月 30 日的未償還餘額

N2: 合和公路基建有限公司和合營企業夥伴計劃於二零一三財年各注入人民幣 4.03 億元作股東權益，視乎政府是否批准增加項目造價

N3: 目前的計劃，當政府批准增加項目造價後，融資結構將改變

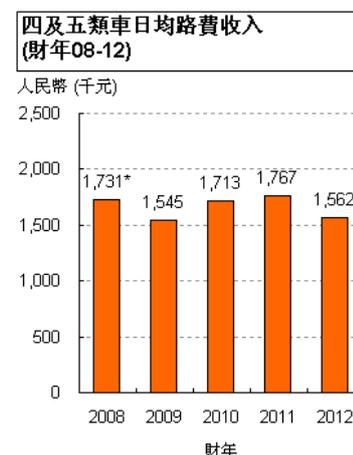
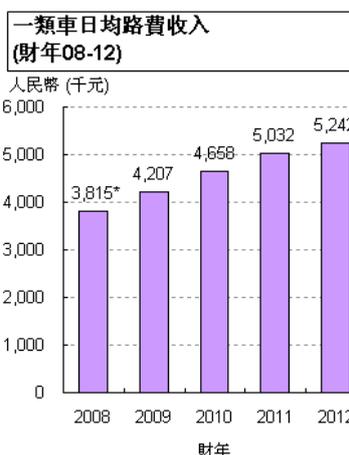
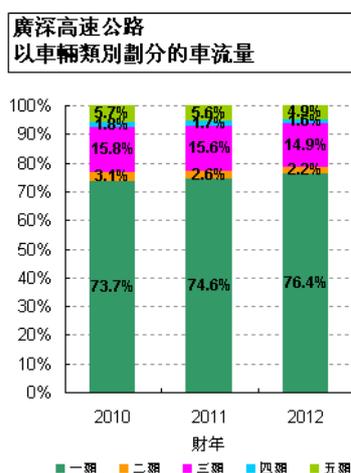
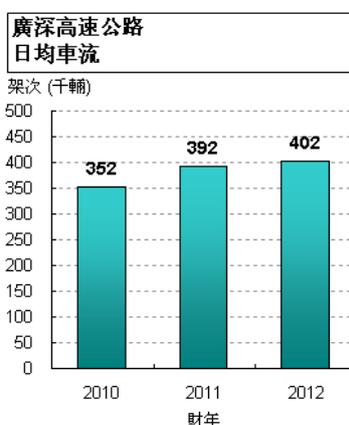
N4: 包括已償還廣深合營企業的人民幣 7.31 億元公司往來貸款

N5: 人民幣 38.9 億元為銀行貸款，其他則包括營運資金

根據初步評估並假設西綫 II 期增加項目造價的申請沒有取得政府的批准，並其他因素不變情況下，西綫合營企業的現金流將因路費收入上升而增加，並將於二零一八年能夠償還本公司的所有股東貸款。

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。廣東省汽車數量不斷增長持續推動廣深高速公路的車流量上升。截至二零一一年末，廣東省的汽車擁有量達 910 萬輛，同比去年上升 16.4%。回顧年度內，廣深高速公路日均路費收入按年下跌 2% 至人民幣 990 萬元，期內路費總收入為人民幣 36.27 億元，日均車流量則增長 3% 至 40.2 萬架次。



* 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

回顧年度內，受惠於廣東省汽車擁有量及客車銷售的持續增長，廣深高速公路一類小車的車流量及路費收入皆達到歷史高位水平。二零一一年四月，深圳及東莞市內的 107 國道路段所有收費站被撤銷，其可以免費通行。因此，原使用廣深高速公路的部份車輛（主要為四類及五類商用貨車）回流使用 107 國道，令回顧年度內四類及五類商用貨車的車流量及路費收入下跌，但跌幅穩定。同時，一類小車的車流量佔廣深高速公路總車流量的比例達 76.4%，由於一類小車所佔的比例較高，故平均每車每公里路費收入從人民幣 0.91 元下跌 4% 至人民幣 0.87 元。一類車對路費收入的貢獻持續增加，二零一二年七月佔路費收入 59%。

在二零一二年六月一日實施新收費標準後，廣深高速公路二零一二年六月的日均路費收入同比大幅下跌 16.7%，而二零一二年七月的日均路費收入則同比下跌 15.3%；然而車流量則輕微增加，二零一二年六月及七月的日均車流量分別同比增長 6% 及 7% 至 42 萬架次和 43.5 萬架次。一類及三類車均錄得車流量的增長，一類小車表現出最高的增長，於二零一二年六月和二零一二年七月均錄得 8% 的增長，三類車也於同月份分別錄得 3% 和 5% 的增長。

如前文「沿江高速公路局部開通」章節所述，沿江高速公路廣州至東莞段對廣深高速公路的影響至今仍然輕微。在二零一二年一月至六月的期間，廣深高速公路日均車流量同比增長 1%。由於廣深高速公路有其戰略性的地理位置，具良好的配套設施和高品質服務等競爭優勢，加上廣東省經濟持續增長，本集團相信廣深高速公路將維持廣東省主要幹道的地位。

儘管沿江高速公路已局部開通，加上新收費方案的實施，如前文「廣東省實施新收費方案」章節中所示，二零一二年六月廣深高速公路全部五種類型的車輛的車流量均較二零一二年三月至五月的平均車流量為高，顯示仍然具有車流量增長的潛力。

廣深合營企業已通過安裝自動化設備，提高營運效率和應付日益上升的車流量。如前文「電子不停車收費車道」章節所述，廣深高速公路約 60% 的入口車道已安裝 ETC 車道或自助發卡設備，使其成為全廣東省擁有最多 ETC 車道的高速公路。這些自動化設備不但有助於把收費人員的數目控制於合理的水平，也有助控制廣深合營企業的營運成本。

此外，廣深合營企業已在 30 條收費車道上安裝計重設備，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的超載貨車。同時，合營企業正積極研究計重收費。

二零一二年一月，廣深高速公路與廣東省交通運輸廳和廣東省公安廳交通管理局共同開展公開活動以推廣交通安全、提高交通管理和服務素質。廣深合營企業和交警於活動期間更密切的合作使沿線的交通意外數目大幅減少，也縮短了清理事故現場的平均處理時間。因此，廣深高速公路的交通變得更為順暢。這些成果及廣深高速公路整體服務水平的提升已充分被上述的官方機構和公眾認可。於二零一二年七月，廣深高速公路成為了全廣東省第一條以及唯一一條高速公路獲頒“文明交通示範公路”的稱號。集團及其合營企業一直以確保道路使用者的安全和舒適為首要任務，亦會繼續做好文明交通示範路的榜樣角色。

除了營運廣州和東莞段的拯救及拖車服務外，廣深合營企業在二零一二年一月擴展其救援隊伍的服務範圍，承擔起深圳段的拯救及拖車服務，使其成為廣東省少數自行提供覆蓋全綫拯救及拖車服務的高速公路。廣深高速公路擁有超過 60 台的巡邏及拯救拖車，並有超過 200 位專業的巡邏和救援工作人員的團隊，以確保高質量的服務。

在回顧年度內，廣深合營企業致力於環境保護的工作，合營企業把收費廣場所有的燈具更換為包括 LED 燈的節能燈，從而降低能源消耗。此外，亦把所有 T8 型光管更換為更具能源效益的 T5 型光管。目前廣深合營企業正在沿綫 10 公里的試驗路段安裝 LED 燈，如效果滿意，合營企業將在不久的將來於全綫安裝 LED 燈。

廣深高速公路廣州及東莞路段兩側的綠化升級工程已在回顧年度內完成，這不但給予廣深高速公路一個更漂亮的綠色外觀，亦改善了路邊空氣質素，令所有使用者可享受到更舒適的駕駛體驗。

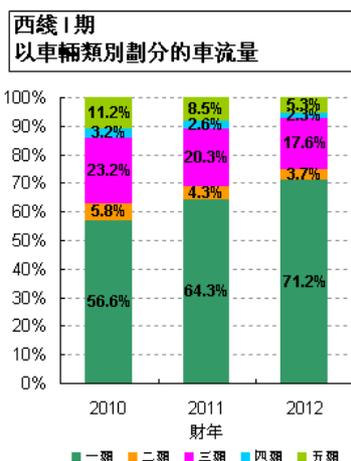
珠江三角洲西岸幹道第 I 期

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。回顧年度內，西綫 I 期的日均車流量同比上升 2% 至 38,000 架次，日均路費收入下跌 6% 至人民幣 43.5 萬元，全年總路費收入為人民幣 1.59 億元。

自二零一二年六月一日實施新收費標準後，西綫 I 期二零一二年六月的日均路費收入同比下跌 2%，而二零一二年七月的日均路費收入則同比上升 2%，從而可見其對西綫 I 期之影響輕微。

自西綫 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縮減至約三十分鐘。在西綫 I 期及西綫 II 期產生的協同效應帶動下，西綫 I 期一類小車的車流量及路費收入增長尤其突出，其車流量佔總車流量從上一個財年的 64.3% 上升至本財年的 71.2%。同時西綫 I 期平均每車每公里路費收入從去年人民幣 0.86 下跌 7% 至人民幣 0.80。



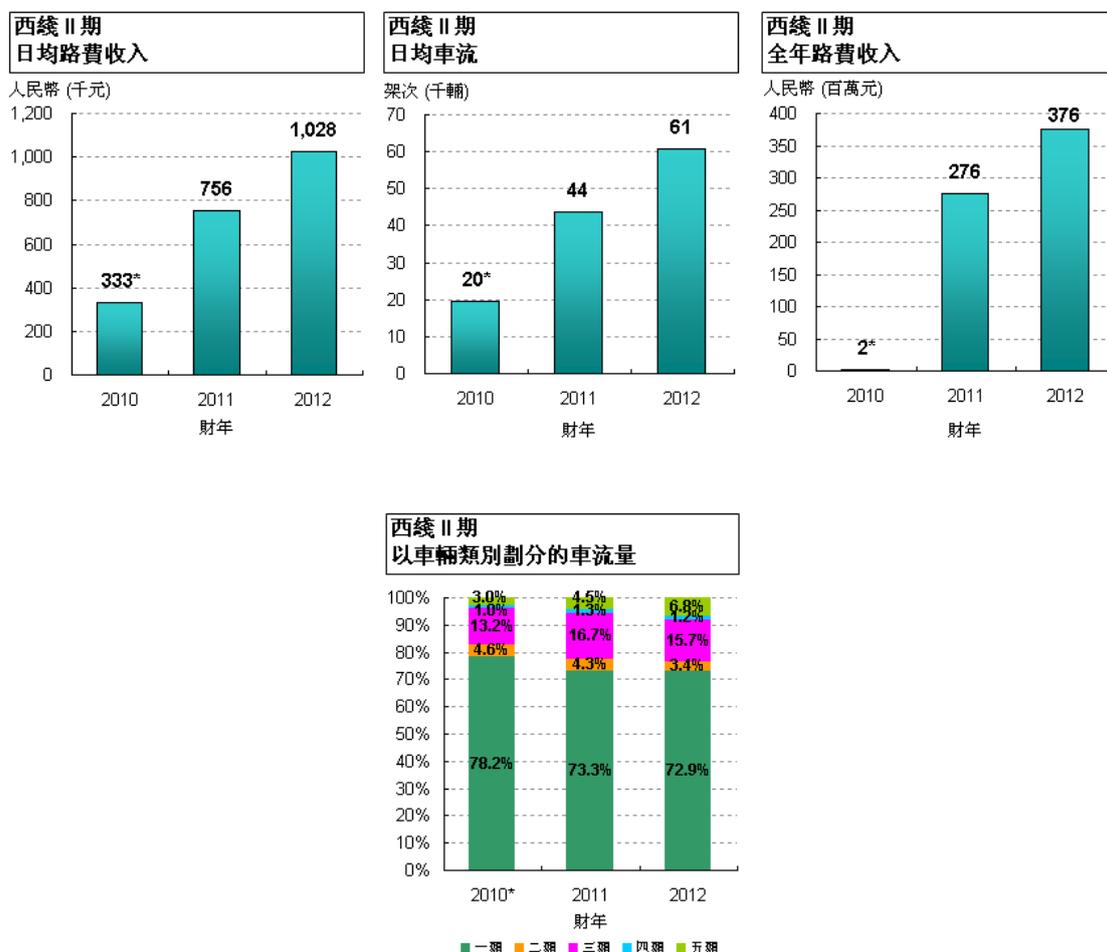


於回顧年度內，西綫 I 期路費收入下跌的主要原因是由於廣州東南西環高速公路的丫髻沙特大橋進行維修工程，自二零一一年七月中開始嚴格執行交通管制措施，對 15 噸以上的貨車實施禁行。該工程已於二零一一年十二月底完成，有關管制亦已相繼取消。因此西綫 I 期的車流量自此開始回升。西綫 I 期日均路費收入及日均車流量由二零一一年八月人民幣 40.9 萬元和 35,000 架次的水平逐漸回升至二零一二年六月人民幣 42.7 萬元和 40,000 架次。一類小車的車流量及路費收入持續上升，而四類及五類貨車的車流量和路費收入亦正回升。由於鄰近西綫 I 期碧江立交的 105 國道收費站自二零一二年一月撤銷，令 105 國道廣州至碧江路段自此免費通行，令部份以往使用西綫 I 期往來廣州的貨車分流至 105 國道，致使四類及五類貨車的車流量和路費收入仍未回升至丫髻沙大橋進行維修工程前的水平；但一類小車的車流量及路費收入持續增長抵銷了四類及五類貨車的影響，令西綫 I 期的日均車流量於回顧年度內仍有 2% 的增長。廣州市政府正考慮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未確定。本集團將繼續關注有關進展及其對西綫 I 期的潛在影響。

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，向南伸延至於中山的西綫 III 期，並與 105 國道、廣州南二環高速公路、江中高速公路及部份開通的小欖快速幹線連接。

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持續攀升。回顧年度內，西綫 II 期的日均車流量增長 39% 至 61,000 架次，日均路費收入增長 36% 至人民幣 102.8 萬元，全年路費總收入為人民幣 3.76 億元。



* 西綫 II 期於2010年6月25日開通營運

二零一二年六月一日實施新收費標準對西綫 II 期沒有影響。事實上，西綫 II 期二零一二年六月及七月的日均路費收入按年分別上升 34% 和 30%。

連接西綫 II 期的高速公路網發展日益完善。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 期的主要高速公路連接，並有助帶動西綫 II 期車流量增長。此外，一條連接西綫 II 期南端直通中山城區的連接線，已於二零一二年四月二十八日開通，提供了更方便快捷地抵達中山城區的路線。加強西綫 II 期的周邊連接，可吸引更多車輛使用西綫 II 期往來中山城區及其西部地區，車流量因此已穩步增加，進一步推動西綫 II 期的車流量及路費收入之增長。區域經濟增長和周邊路網的發展使本集團相信西綫 II 期的車流量及路費收入將持續強勁增長。

西綫 II 期於二零一一財年下半年的路費收入已實現本集團所設定的營運現金流收支平衡的首年營運目標（含利息支出），即日均路費收入達至人民幣 80 萬元。回顧年度內，西綫 II 期繼續超出該目標，並錄得淨現金流入（來自營運收入並計及利息支出），及扣除利息、稅項、折舊及攤銷前溢利錄得 36% 之增長。隨著周邊地區經濟增長以及西綫 II 期的周邊連接不斷完善，本集團預計即使把西綫 III 期開通帶來的協同效應排除在外，西綫 II 期可於二零一四年產生利潤。由於利率上升及下述的新增項目貸款，日均路費收入需超過人民幣 150 萬元才達至利潤平衡（相等於全年路費收入每公里人民幣 1,200 萬元），較以往估算的人民幣 130 萬元為高。西綫 II 期於二零一二年六月日均路費收入已達人民幣 120 萬元。西綫 I 期和西綫 II 期在二零一二財年全年路費收入每公里分別達到人民幣 1,080 萬元和人民幣 830 萬元。本集團相信隨著西綫 II 期和西綫 III 期產生協同效應（西綫 III 期預計可提早於二零一三年首季度接近農曆新年開通投入營運），西綫 II 期可早於預期錄得利潤。

西綫合營企業已申請增加西綫 II 期的項目造價至人民幣 72 億元，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，西綫合營企業可取得股東增加投入的註冊資本和取得額外的項目貸款。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 期的工程款餘額，並有效運用兩間合營企業的財務資源。為了支付西綫 II 期其他工程款餘額和有效運用公司的財務資源，本公司現積極考慮向西綫合營企業提供不多於人民幣 15 億元股東貸款作為西綫 II 期之過渡性融資，屆時西綫合營企業將能夠全數償還廣深合營企業人民幣 7.31 億元公司往來貸款。

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，可直達珠海橫琴（國家級新開發區）、澳門及即將完工的港珠澳大橋之連接線。

西綫 III 期於二零零九年十二月開始施工，工程進度良好，所有建設用地的徵收工作已完成，至二零一二年六月三十日工程量已完成了約 80%。本集團將全力推進西綫 III 期的建設，以確保其可在二零一三年第一季度接近農曆新年完成投入營運。西綫 III 期建成開通後，連接廣州中心城區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三十分鐘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，註冊資本、銀行貸款及股東貸款已提供足夠的資金。截至二零一二年六月三十日，本集團已向西綫合營企業投入人民幣 9.8 億元註冊資本和人民幣 5.3 億元股東貸款，以維持西綫 III 期的施工進度。西綫合營企業已於回顧年度內償還股東貸款人民幣 5 億元，截至二零一二年六月三十日未償還之股東貸款餘額為人民幣 3,000 萬元，而餘下的資金需求已全部由銀行貸款所應付。項目充足的資金狀況使集團有信心該項目可提早於二零一三年第一季度接近農曆新年完工。

西綫 III 期建成開通標誌著珠江三角洲西岸幹道全綫完成，使其成為珠三角西岸區域性高速公路網中的主幹道。作為策略性高速公路的珠江三角洲西岸幹道覆蓋珠三角西岸各主要城市，及可便捷直達澳門和香港，無庸置疑的會受惠於區域性的經濟繁榮及巨大發展潛力。

珠江三角洲西岸幹道總長度約 98.2 公里，途經廣州、佛山、順德、中山和珠海等珠三角西岸繁榮城市。當中，佛山的經濟實力緊貼著廣州和深圳，其二零一一年的地區生產總值達人民幣 6,600 億元，總常住人口亦超過 720 萬。佛山市的經濟實力已超越東莞，僅次於廣州和深圳，為廣東省第三大經濟城市。順德作為佛山市最繁華的地區，佔佛山市二零一一年地區生產總值的 34.4%，而珠江三角洲西岸幹道是唯一一條連接順德區所有南北區域的高速公路，提供最快和最直接的連接前往廣州、中山及珠海。

中山市過去 5 年的經濟增長尤為強勁，其基礎建設的不斷提升和支柱產業的發展，將確保這增長動力在未來得以持續。該市第十二個五年計劃強調加快發展製造業、服務業和新興產業，包括生物醫藥、高端電子產品和可再生能源領域。相比廣東省二零一二年第二季度錄得 7.4% 的平穩增長，中山市地區生產總值則錄得 9.3% 的增長，增長率於珠三角地區所有城市中位居第二。

若比較這些城市的財富集中情況，佛山市和中山市每百平方公里土地產生的地區生產總值與廣州相若。廣州市二零一一年每百平方公里土地產生的地區生產總值為人民幣 169 億元，而佛山市和中山市分別產生人民幣 171 億元和人民幣 122 億元。就人口密度而言，佛山市和中山市二零一一年每百平方公里土地的常住人口分別達 18.8 萬人和 17.5 萬人，較二零一零年廣州市的 17.4 萬人為高。佛山市每百平方公里土地的汽車擁有量亦與中山市與廣州市處於同級水平，佛山、中山和廣州每百平方公里土地的汽車擁有量分別為 2.7 萬、2.4 萬和 2.6 萬輛。

珠海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，橫琴被定位為區域性經濟的新增長點，重點發展其商業服務、旅遊、科研、文化等領域，另將建立一個向企業提供稅務優惠政策的自由貿易區以吸引更多的投資，促進經濟發展。在第十二個五年計劃期間，在橫琴新區投資規模約人民幣 1,000 億元，包括發展建設商務中心、旅遊設施、大學和其他配套基礎設施。

此外，前往澳門的國內旅客人數於過去數年不斷上升，在二零一一年錄得 28% 的增長。珠海和澳門更緊密的經濟融合將令雙邊經濟和貿易活動更加頻繁，促進交通運輸的需求。珠江三角洲西岸幹道南端與珠海市連接，將得益於澳門旅遊業的蓬勃發展和日益增長的運輸需求。

總括來說，珠海市未來的繁榮發展(主要由橫琴新區的發展帶動)、二零一六年港珠澳大橋的開通以及澳門持續強勁的經濟增長，將有助帶動珠江三角洲西岸幹道的車流量持續增長。

本集團估計西綫 III 期可於二零一四年財年達至營運現金流收支平衡的首年營運目標（含利息支出），即日均路費收入人民幣 80 萬元或全年路費收入每公里人民幣 760 萬元。當日均路費收入超過人民幣 120 萬元（相等於全年路費收入每公里人民幣 1,150 萬元），將錄得利潤。隨著珠江三角洲西岸幹道於二零一三年全綫通車，西綫合營企業目標在二零一六年港珠澳大橋建成通車後獲得利潤，而西綫合營企業將於二零一四年達至現金流收支平衡，並錄得淨現金流入償還貸款本金。

財務回顧

本集團於截至二零一二年六月三十日止年度之表現如下：

	截至六月三十日止年度					
	二零一一年			二零一二年		
	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)	2,021	1,403	978	2,068	1,449	993
西綫 I 期	96	63	44	95	62	42
西綫 II 期	158	81	(55)	223	121	(45)
項目路費收入淨額／除利息及稅 項前溢利／淨溢利	2,275	1,547	967	2,386	1,632	990
按年計變動				+5%	+5%	+2%
企業業績：						
銀行存款利息收入			76			106
本集團借予向一間共同控制個 體之貸款之利息收入			7			29
收取共同控制個體之管理費收 入			2			2
一般及行政費用			(48)			(58)
財務成本			(53)			(67)
所得稅開支			(3)			(11)
			(19)			1
匯兌收益（扣除所得稅開支）			89			50
年內溢利			1,037			1,041
非控股權益應佔部分			(19)			(18)
本公司擁有人應佔溢利			1,018			1,023

附註：不包括美元及港元貸款的匯率差額及相關所得稅開支。

於截至二零一二年六月三十日止年度，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 5% 至港幣 23.86 億元，二零一一年同期為港幣 22.75 億元。該增長主要由於年內西綫 II 期的車流量大幅增長及人民幣升值所致。自西綫 II 期於二零一零年六月開通後，本集團之路費收入持續增長。於二零一二年六月，為遵守二零一二年六月一日廣東省所有高速公路的路費標準方案，廣深高速公路的路費收入因採納經修訂路費而受到不利影響。然而，由於珠江三角洲西岸幹道的路費受路費標準方案影響較小，故其影響甚微。儘管二零一一年七月至十二月期間開始嚴格執行交通管制措施，廣州東南西環高速公路的丫髻沙特大橋對 15 噸以上的貨車實施禁行，導致西綫 I 期的路費收入下降，但受惠於西綫 II 期的車流量及路費收入持續增長，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 25%。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 20.68 億元）、4%（或港幣 9,500 萬元）及 9%（或港幣 2.23 億元）。

儘管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 15.47 億元增加至港幣 16.32 億元，按年計增長 5%，主要由於廣深合營企業在回顧年度內著力控制其他開支、降低非經常性維修及改善工程支出，以及廣深合營企業就西綫 II 期向西綫合營企業提供內部貸款之利息收入增加所致。

考慮到廣深合營企業的適用企業所得稅率由二零一零年的 22% 上升至二零一一年的 24% 及二零一二年的 25%，以及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 9.67 億元增長至港幣 9.90 億元，按年計增長 2%。

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，相當於日均路費收入達人民幣 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（來自營運收入並計及利息支出）。儘管財務費用增加，受惠於西綫 II 期之路費收入持續增加，令虧損淨額港幣 5,500 萬元改善至虧損淨額港幣 4,500 萬元，而於回顧年度本集團按比例分佔西綫 II 期之除利息、稅項、折舊及攤銷前溢利增長 36% 至港幣 1.86 億元。

本公司擁有人應佔溢利由港幣 10.18 億元輕微增加 0.5% 至港幣 10.23 億元。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減少，抵銷了大部份路費收入淨額及利息收入的增幅。

綜合全面收益表

於截至二零一二年六月三十日止年度，本集團之綜合營運與一般及行政費用按年計由港幣 3.52 億元增至港幣 3.54 億元，增幅少於 1%。主要來自員工成本的增加，但此增長被兩個合營企業之開支節省及廣深高速公路之非經常性維修及改善工程支出減少所抵銷。

綜合折舊及攤銷費用按年計由港幣 4.35 億元增加至港幣 4.86 億元，乃由於人民幣升值、廣深高速公路資產增加、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 2.41 億元增加 14% 至港幣 2.73 億元，該上升主要由於與西綫 I 期及西綫 II 期有關的人民幣銀行貸款利率上升（於回顧年度內，中國人民銀行的五年期以上人民幣貸款基準利率為 7.05%，而去年則介乎 5.94% 至 6.8%），以及本公司的第二筆人民幣企業債券（該筆債券於二零一一年五月發行，總金額為人民幣 6 億元）的有關債券利息支出的全年影響。鑑於西綫 III 期將按計劃竣工，其相關利息支出將首度於二零一三財年下半年度入賬。

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已逐漸上升至 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% 及二零一二年的 25%，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% 及二零一二年的 25%。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 II 期合約營運期屆滿止，適用稅率將上升至 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。本集團於二零一二年六月三十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：

	於六月三十日	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一二年 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及銀行貸款）	2,409	(附註2) 3,706
- 合營企業	6,412	7,295
債務淨額 ^(附註1)	5,019	5,941
資產總額	19,122	(附註2) 21,502
本公司擁有人應佔權益	8,814	8,884
債務總額佔資產總額比率	46%	(附註2) 51%
資產負債比率	57%	67%

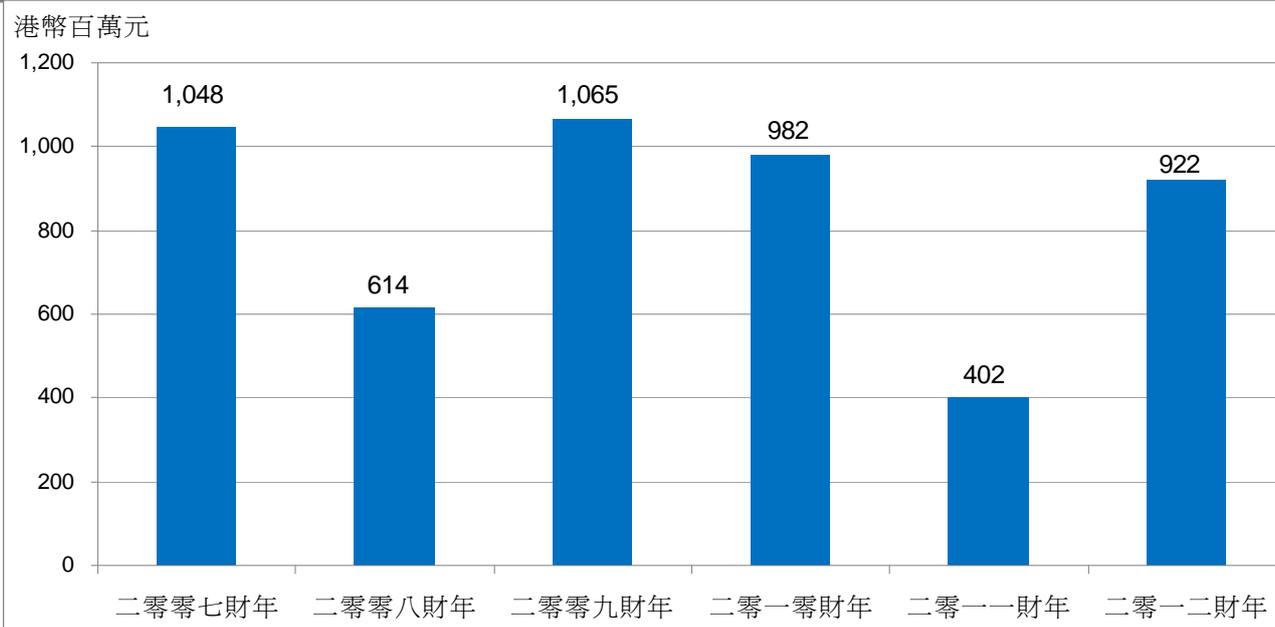
附註1： 債務淨額之定義為債務總額扣減銀行結餘及現金，連同已抵押銀行結餘及存款。

附註2： 倘考慮本公司於二零一二年七月償還人民幣13.8億元的企業債券，本公司及其附屬公司的債務總額將自港幣37.06億元降至港幣20.23億元，而資產總額的結餘將自港幣215.02億元降低至港幣198.18億元。因此，債務總額佔資產總額比率將由51%降低至47%。

於回顧年度內，本集團主要營運現金流入源自從廣深合營企業收取的股息，而主要營運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。本集團將繼續優化其資產負債比例、改善其現金流及增強其財務狀況。

於二零一二年六月三十日，本集團之銀行結餘及手頭現金（不包括合營企業）為人民幣 37.56 億元（二零一一年：人民幣 28.56 億元），相當於港幣 45.82 億元（二零一一年：港幣 34.39 億元），或每股港幣 1.55 元（二零一一年：每股港幣 1.16 元）。由於二零一二年六月提取人民幣 10 億元的定期貸款以償還於二零一二年七月到期的人民幣 13.8 億元企業債券，因此本集團的銀行結餘及手頭現金有所增加。倘考慮償還該人民幣 13.8 億元企業債券，本集團於六月的銀行結餘及手頭現金（不包括合營企業）將為人民幣 23.76 億元，相當於港幣 28.98 億元，或每股港幣 0.98 元。本集團手頭淨現金（不包括合營企業）為人民幣 7.18 億元，相當於港幣 8.76 億元（經扣除本公司的人民幣企業債券及本集團的銀行貸款），或每股港幣 0.30 元。本集團之銀行結餘及手頭現金將足以向西綫 II 期及西綫 III 期（如需要）提供股東貸款。上述各項連同來自本集團收費公路的穩定現金股息亦將為未來項目提供充足財務資源。

合和公路基建從廣深合營企業收取之股息 (二零零七財年至二零一二財年)



於二零一二年六月三十日，本集團銀行結餘及手頭現金的 99.9%（二零一一年：99.9%）以人民幣為單位及 0.1%（二零一一年：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 4.79 億元（二零一一年：港幣 3.63 億元）。於二零一二財年、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 9.22 億元、港幣 4.02 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。二零一一財年及二零零八財年分別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本集團內部貸款及償還本集團向廣深合營企業投入的註冊資本所致。於回顧年度，收取廣深合營企業的現金股息已回升。西綫合營企業就西綫 II 期向廣深合營企業償還本集團內部貸款後，預期現金股息將增加。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。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，本集團預期，其後廣深合營企業之現金流及本集團將收取之現金股息金額可望大幅增加。

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

於二零一二年六月三十日，本集團按比例分佔合營企業之銀行及其他借貸總額，連同本公司之人民幣企業債券及人民幣定期貸款及本集團之短期銀行貸款約為港幣 106.9 億元（二零一一年：港幣 85.89 億元），其概況載列如下：

- (a) 77%（二零一一年：72%）為銀行貸款及 23%（二零一一年：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）。銀行貸款之比例上升乃由於本公司提取人民幣 10 億元之定期貸款所致；及
- (b) 21%（二零一一年：29%）以美元為單位；76%（二零一一年：67%）以人民幣為單位及 3%（二零一一年：4%）以港幣為單位。人民幣借貸之比例上升乃由於本公司提取人民幣 10 億元之定期貸款所致。

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 15% 至於二零一二年六月三十日約港幣 20.20 億元。此減幅乃由於在回顧年度內的人民幣 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

於二零一二年六月三十日，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人民幣定期貸款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：

	於六月三十日			
	二零一一年		二零一二年	
	港幣百萬元	%	港幣百萬元	%
一年內償還 ^(附註1)	317	4%	2,129	20%
一年至五年內償還 ^(附註2)	4,080	47%	3,844	36%
五年後償還	4,192	49%	4,717	44%
	8,589	100%	10,690	100%

附註 1：總額為人民幣 13.8 億元之人民幣企業債券於二零一二年七月到期。倘計及本公司償還之企業債券人民幣 13.8 億元，一年內償還之債務部分將由港幣 21.29 億元減少至港幣 4.45 億元，而債務總額亦將由港幣 106.9 億元減少至港幣 90.06 億元，然而一年內償還之債務佔債務總額之比例將由 20% 下降至 5%。一年至五年內償還之債務及五年後償還之債務佔債務總額之比例亦將分別由 36% 上升至 43% 及由 44% 上升至 52%。

附註 2：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，及人民幣 10 億元之人民幣定期貸款將於二零一五年五月到期。

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。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。於二零一二年六月三十日，本集團持有之人民幣銀行存款之現金百分比維持在 99.9%，因此本集團已維持人民幣銀行存款對比港幣存款比率。由於中國的存款利率上升，本集團之利息收益率由上個財政年度之 2.1% 上升至 3.3%。本集團將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

於二零一二年六月三十日，本集團已同意向西綫合營企業就西綫 II 期額外注資約人民幣 4.025 億元（二零一一年：人民幣 4.025 億元），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，惟須先獲有關部門審批。

於二零一二年六月三十日，本集團並無需就發展西綫 III 期向西綫合營企業注資之承擔（二零一一年：人民幣 4.84 億元）。於年內，本集團已向西綫合營企業進一步注資人民幣 4.84 億元作為註冊資本，其分佔份額變為人民幣 9.8 億元。

於二零一二年六月三十日，本集團按比例分佔廣深合營企業之 48% 及西綫合營企業之 50%。該兩間合營企業就購置物業及設備及建設西綫 III 期之未償付承擔約為港幣 5.11 億元（二零一一年：港幣 10.99 億元）。

資產抵押

於二零一二年六月三十日，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：

	於六月三十日	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元
經營權無形資產	7,316	7,316
物業及設備	188	251
存貨	2	2
其他應收款項及按金	57	68
銀行結餘及存款	295	344
	7,858	7,981

除上述以外，廣深高速公路及西綫 II 期 100% 之路費徵收權與及西綫 I 期 53.4% 之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

於二零一二年六月三十日，本集團並無重大或然負債。

重大收購或出售

截至二零一二年六月三十日止年度，本公司之附屬公司及聯營公司並無作出重大收購或出售。

其他披露

購回、出售或贖回證券

本公司或其任何附屬公司於截至二零一二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

本集團截至二零一二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。

遵守企業管治守則及經修訂企業管治守則

於二零一一年十月，聯交所已刊發有關檢討原有企業管治守則(現已重新命名為《企業管治守則》(下稱「經修訂企業管治守則」))及相關上市規則(「經修訂上市規則」)之諮詢總結，列明須於二零一二年作出之修訂。董事會已檢討經修訂企業管治守則和經修訂上市規則及其對本公司之影響，並已採取措施以遵守經修訂企業管治守則和經修訂上市規則。

於截至二零一二年六月三十日止之年度內，除經修訂企業管治守則之守則條文第A.5.1條有關設立提名委員會一項有所偏離外(於下文闡釋)，本公司已遵守原有企業管治守則及經修訂企業管治守則內載列之所有守則條文。

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。整體上董事會定期就著委任合適董事繼任人之計劃，以及其架構、人數及組成而作出檢討。假若董事會經考慮後認為需委任新董事，董事會將編制適當委任條件，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／或董事總經理提名，並必須獲得董事會之批准。如有需要，亦會聘請外間顧問，從而揀選更多不同類別具潛質的候選者。

綜合全面收益表

截至二零一二年六月三十日止年度

	附註	二零一一年 港幣千元	二零一二年 港幣千元
路費收入		2,274,571	2,385,666
建築收益		1,536,527	1,512,139
營業額	3	3,811,098	3,897,805
其他收入及其他費用	4	244,870	246,975
建築成本		(1,536,527)	(1,512,139)
重鋪路面費用預提		(21,166)	(26,129)
收費高速公路營運費用		(244,155)	(231,375)
折舊及攤銷費用		(434,810)	(485,979)
一般及行政費用		(107,855)	(122,811)
財務成本	5	(240,530)	(273,265)
除稅前溢利		1,470,925	1,493,082
所得稅開支	6	(433,631)	(451,737)
年內溢利	7	1,037,294	1,041,345
其他全面收入			
換算呈報貨幣產生之匯兌收益		413,485	113,043
年內全面收益總額		1,450,779	1,154,388
年內溢利撥歸：			
本公司擁有人		1,018,481	1,023,218
非控股權益		18,813	18,127
		1,037,294	1,041,345
全面收入總額撥歸：			
本公司擁有人		1,431,966	1,136,261
非控股權益		18,813	18,127
		1,450,779	1,154,388
每股溢利	9	港仙	港仙
基本及攤薄後		34.39	34.55

綜合財務狀況表

於二零一二年六月三十日

	二零一一年 港幣千元	二零一二年 港幣千元
資產		
非流動資產		
物業及設備	325,767	379,404
經營權無形資產	14,337,184	15,600,772
與一間共同控制個體之結餘	232,440	299,848
銀行存款	589,960	-
	15,485,351	16,280,024
流動資產		
存貨	2,360	2,450
按金及預付款項	14,214	21,287
利息及其他應收款項	103,543	116,913
與一間共同控制個體之結餘（附註(i)）	304,367	20,330
共同控制個體之已抵押銀行結餘及存款	294,836	344,134
銀行結餘及現金		
— 本集團	2,848,925	4,582,018
— 共同控制個體	68,564	134,499
	3,636,809	5,221,631
資產總額	19,122,160	21,501,655
股東權益及負債		
資本及儲備		
股本	296,169	296,169
股份溢價及儲備	8,517,986	8,588,095
本公司擁有人應佔權益	8,814,155	8,884,264
非控股權益	60,386	67,508
權益總額	8,874,541	8,951,772
非流動負債		
本集團之銀行貸款	-	1,220,000
共同控制個體之銀行及其他貸款	5,888,041	6,608,583
與一間合營企業夥伴之結餘	232,381	299,788
與一間共同控制個體之結餘（附註(ii)）	-	17,836
企業債券	2,383,920	732,000
重鋪路面責任撥備	52,518	69,979
遞延稅項負債	382,033	399,870
	8,938,893	9,348,056
流動負債		
撥備、其他應付款項、預提費用及已收按金	831,489	927,572
與一間合營企業夥伴之結餘	-	12,200
與一間共同控制個體之結餘（附註(ii)）	16,398	-
銀行貸款		
— 本集團	24,700	70,800
— 共同控制個體	292,095	374,816
企業債券	-	1,683,600
其他應付利息	30,984	34,449
稅項負債	113,060	98,390
	1,308,726	3,201,827
負債總額	10,247,619	12,549,883
權益及負債總額	19,122,160	21,501,655

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	314,854
銀行結餘及現金		
— 本集團	2,568,007	3,984,218
— 共同控制個體	68,564	134,499
	<u>2,902,511</u>	<u>4,433,571</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 港幣千元	二零一二年 港幣千元
本集團借予一間共同控制個體之貸款	608,734	40,660
減：抵銷本集團按比例分佔共同控制個體之相應金額	(304,367)	(20,330)
	<u>304,367</u>	<u>20,330</u>

(ii) 與一間共同控制個體之結餘之對賬

	二零一一年 港幣千元	二零一二年 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	445,910
減：抵銷本集團按比例分佔共同控制個體之相應金額	(393,564)	(428,074)
	<u>16,398</u>	<u>17,836</u>

綜合財務報表附註

1. 編製基準

本公司之功能貨幣為人民幣（「人民幣」）。由於本公司股份於香港聯合交易所有限公司上市，本公司董事認為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」），並於本集團二零一一年七月一日開始之財政年度生效。

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（經修訂）	關連人士之披露

國際會計準則第 12 號（修訂本）*遞延稅項：收回相關資產*已於其生效日期（於二零一二年一月一日開始或往後之年度期間）之前應用，以與它的最終控股公司合和實業有限公司保持一致。根據該修訂本，投資物業乃根據國際會計準則第 40 號*投資物業*以公平值模式計量，推斷為透過銷售收回，除非有關推斷在若干情況下被駁回。

於本年度應用上述新訂及經修訂國際財務報告準則對綜合財務報表所呈報之金額及／或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國際財務報告準則：

國際財務報告準則（修訂本）	對二零零九年至二零一一年期間國際財務報告準則之年度改進 ¹
國際財務報告準則第 1 號（修訂本）	政府貸款 ¹
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 ¹
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 ⁴
國際財務報告準則第 10 號、國際財務報告準則第 11 號及國際財務報告準則第 12 號（修訂本）	綜合財務報表、共同安排及於其他實體權益之披露：過渡指引 ¹
國際財務報告準則第 9 號	金融工具 ⁴
國際財務報告準則第 10 號	綜合財務報表 ¹
國際財務報告準則第 11 號	共同安排 ¹
國際財務報告準則第 12 號	於其他實體權益之披露 ¹
國際財務報告準則第 13 號	公平值計量 ¹
國際財務報告詮釋委員會第 20 號	露天礦生產階段之剝採成本 ¹
國際會計準則第 1 號（修訂本）	呈列其他全面收益項目 ²
國際會計準則第 19 號（於二零一一年經修訂）	僱員福利 ¹
國際會計準則第 27 號（於二零一一年經修訂）	獨立財務報表 ¹
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 ¹
國際會計準則第 32 號（修訂本）	抵銷金融資產及金融負債 ³

¹於二零一三年一月一日開始或往後之年度期間生效

²於二零一二年七月一日開始或往後之年度期間生效

³於二零一四年一月一日開始或往後之年度期間生效

⁴於二零一五年一月一日開始或往後之年度期間生效

新訂及經修訂之綜合入賬、共同安排、聯營公司及披露準則

一套關於綜合入賬、共同安排、聯營公司及披露之五項準則於二零一一年六月頒佈，當中包括國際財務準則第 10 號、國際財務報告準則第 11 號、國際財務報告準則第 12 號、國際會計準則第 27 號（於二零一一年經修訂）及國際會計準則第 28 號（於二零一一年經修訂）。

該五項準則之主要規定如下所述。

國際財務報告準則第 10 號取代國際會計準則第 27 號*綜合及獨立財務報表*有關綜合財務報表之部分，及常設詮釋委員會—詮釋第 12 號*綜合—特殊目的個體*。國際財務報告準則第 10 號包含控制權之新定義，其中包括三種元素：(a)有權控制投資對象、(b)對參與投資對象營運所得之浮動回報之承擔或權利，及(c)能夠運用其對投資對象之權力以影響投資者回報金額。國際財務報告準則第 10 號已就複雜情況之處理方法加入詳細指引。

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*及常設詮釋委員會—詮釋第 13 號*共同控制個體—合營方之非貨幣出資*。國際財務報告準則第 11 號訂明由兩方或多方擁有共同控制權之共同安排應如何分類。根據國際財務報告準則第 11 號，共同安排根據安排各方的權力與義務，分類為合營業務或合營企業。相對而言，根據國際會計準則第 31 號，共同安排可分為三類：共同控制個體、共同控制資產及共同控制業務。

此外，根據國際財務報告準則第 11 號，合營企業須使用權益會計法入賬，而根據國際會計準則第 31 號，共同控制個體可使用權益會計法或比例會計法入賬。

國際財務報告準則第 12 號為披露準則，適用於於附屬公司、共同安排、聯營公司及／或未綜合結構性個體擁有權益之個體。一般而言，國際財務報告準則第 12 號比現行的準則提出更廣泛的披露規定。

該五項準則均於二零一三年一月一日開始或往後年度期間生效，並允許提前應用，但必須五項準則均同時提前應用。董事預期該五項準則將於二零一三年七月一日開始之年度期間應用於本集團的綜合財務報表。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。

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：

	二零一一年 港幣千元	二零一二年 港幣千元
除營業稅前之路費收入	2,345,508	2,459,244
營業稅	(70,937)	(73,578)
	2,274,571	2,385,666
建築收益	1,536,527	1,512,139
	<u>3,811,098</u>	<u>3,897,805</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

	二零一一年			二零一二年		
	分部收益	除利息及	分部業績	分部收益	除利息及	分部業績
		溢利			溢利	
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	2,020,680	1,403,266	977,730	2,067,701	1,448,606	993,309
西綫 I 期	96,262	62,788	43,975	94,522	62,191	41,989
西綫 II 期	157,629	81,318	(54,696)	223,443	121,399	(45,288)
總額	2,274,571	1,547,372	967,009	2,385,666	1,632,196	990,010
來自銀行存款之企業利息收入			76,207			106,042
本集團借予一間共同控制個體之貸款之企業利息收入			7,245			28,786
其他收入			1,572			1,566
企業一般及行政費用			(47,563)			(58,080)
企業財務成本			(53,051)			(66,761)
企業所得稅開支			(3,336)			(11,046)
匯兌收益淨額（經扣除相關所得稅開支）			89,211			50,828
年內溢利			1,037,294			1,041,345

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借予一間共同控制個體之貸款）、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

	二零一一年	二零一二年
	港幣千元	港幣千元
分部收益－路費收入淨額	2,274,571	2,385,666
建築收益	1,536,527	1,512,139
營業額	3,811,098	3,897,805

3. 營業額及分部資料—續

其他分部資料

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	397,336	737	-	398,073	-	-	35,558	433,631

二零一二年	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	407,264	13,450	64,259	484,973	-	-	1,006	485,979
利息收入	(26,789)	(199)	(241)	(27,229)	(14,143)	24,084	(134,828)	(152,116)
利息開支	27,324	22,433	166,688	216,445	14,143	(24,084)	66,761	273,265
所得稅開支	427,974	(2,232)	-	425,742	-	-	25,995	451,737

附註：

- (i) 計入分部損益計量的金額、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乃按淨額基準呈列。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 15,980,176,000 元（二零一一年：港幣 14,662,951,000 元）。

分部資產及負債

由於分部資產及負債並無定期提供給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表內呈列。

4. 其他收入及其他費用

	二零一一年 港幣千元	二零一二年 港幣千元
利息收入：		
銀行存款	79,204	109,187
本集團借予一間共同控制個體之貸款	7,245	28,786
提供免息註冊資本予一間共同控制個體之估算利息 收入	10,802	14,143
匯兌收益淨額	121,434	65,777
租金收入	4,125	4,662
收取共同控制個體之管理費收入	1,570	1,566
出售物業及設備收益（虧損）	3	(356)
廣告收入	5,709	5,063
其他	14,778	18,147
	<u>244,870</u>	<u>246,975</u>

5. 財務成本

	二零一一年 港幣千元	二零一二年 港幣千元
利息：		
銀行貸款	203,879	268,808
企業債券	47,963	61,831
本集團借予一間共同控制個體之貸款	3,623	14,393
一間共同控制個體借予另一間共同控制個體之借款	233	1,004
估算利息：		
一間合營企業夥伴提供之免息註冊資本	10,801	14,142
其他免息貸款	437	485
	<u>266,936</u>	<u>360,663</u>
其他財務費用	5,382	4,559
	<u>272,318</u>	<u>365,222</u>
減：已計入收費高速公路建築成本之款項	(31,788)	(91,957)
	<u>240,530</u>	<u>273,265</u>

6. 所得稅開支

	<u>二零一一年</u> 港幣千元	<u>二零一二年</u> 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	32,007	61,387
共同控制個體	362,961	379,847
於過往年度一間共同控制個體已確認的企業所 稅之退款	-	(2,232)
遞延稅項	38,663	12,735
	<u>433,631</u>	<u>451,737</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。

本集團之企業所得稅開支內包括廣深合營企業分派股息之預提稅港幣 50,341,000 元（二零一一年：港幣 28,672,000 元）。

截至二零一二年六月三十日止年度，共同控制個體之企業所得稅開支指本集團按比例應佔截至二零一二年六月三十日止年度之廣深合營企業之企業所得稅撥備約港幣 379,847,000 元，該撥備乃按截至二零一一年十二月三十一日止半年度估計應課稅溢利之 24% 及截至二零一二年六月三十日止半年度估計應課稅溢利之 25% 計算。於截至二零一二年六月三十日止年度，由於西綫合營企業並無應課稅溢利，故無就西綫合營企業之企業所得稅作出撥備。

截至二零一一年六月三十日止年度，共同控制個體之企業所得稅開支指本集團按比例應佔截至二零一一年六月三十日止年度之廣深合營企業之企業所得稅撥備約港幣 362,961,000 元，乃按照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。於截至二零一一年六月三十日止年度，由於西綫合營企業並無應課稅溢利，故無就西綫合營企業之企業所得稅作出撥備。

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，而所得稅「5+5」豁免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，西綫合營企業於西綫 I 期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，中國經中華人民共和國主席令第 63 號頒佈《中華人民共和國企業所得稅法》（「新稅法」）。據此，本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：

	<u>二零一一年</u> 港幣千元	<u>二零一二年</u> 港幣千元
除稅前溢利	1,470,925	1,493,082
按 25%（二零一一年：25%）之一般中國所得稅率 計算之稅項	367,731	373,271
按寬免稅率計算之所得稅開支影響	(34,198)	(29,690)
非應課稅收入之稅務影響	(306,782)	(375,849)
非扣稅開支之稅務影響	344,327	428,030
共同控制個體臨時差額之差額稅率	839	(1,757)
中國共同控制個體未分配溢利之遞延稅項	32,450	7,775
中國共同控制個體已分派溢利之預提所得稅	28,672	50,341
其他	592	(384)
所得稅開支	<u>433,631</u>	<u>451,737</u>

7. 年內溢利

	<u>二零一一年</u> 港幣千元	<u>二零一二年</u> 港幣千元
年內溢利已扣除（計入）下列各項：		
核數師酬金	1,602	1,602
董事薪酬	18,150	23,609
其他員工成本	150,004	176,435
員工成本合計	<u>168,154</u>	<u>200,044</u>
經營權無形資產攤銷	392,427	441,484
物業及設備折舊	42,437	44,636
減：已計入收費高速公路建築成本之金額	(54)	(141)
	<u>42,383</u>	<u>44,495</u>
其他應收款項減值虧損回撥	(147)	(1,287)
出售物業及設備（收益）虧損	(3)	356

8. 股息

	二零一一年 港幣千元	二零一二年 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 18 仙（二零一一年：港幣 16 仙）	473,870	533,104
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（二零一一年：截至二零一零年六月三十日止年度已付港幣 15 仙）	444,254	533,104
	<u>918,124</u>	<u>1,066,208</u>
建議之末期股息每股港幣 16 仙（二零一一年：港幣 18 仙）	<u>533,104</u>	<u>473,870</u>

董事會建議二零一二年財政年度之末期股息為每股港幣 16 仙，合計金額約港幣 473,870,000 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：

	二零一一年 港幣千元	二零一二年 港幣千元
計算每股基本及攤薄後溢利之溢利金額	<u>1,018,481</u>	<u>1,023,218</u>
	二零一一年 股份數目	二零一二年 股份數目
計算每股基本及攤薄後溢利之普通股股份數目	<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二零一一年六月三十日及二零一二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

本集團於二零一二年六月三十日之資產總額減流動負債約港幣 18,299,828,000 元（二零一一年：港幣 17,813,434,000 元）。本集團於二零一二年六月三十日之淨流動資產約港幣 2,019,804,000 元（二零一一年：港幣 2,328,083,000 元）。

詞彙

「二零一二年股東週年大會」	指	本公司將於二零一二年十月十八日(星期四)上午十時正假座香港九龍九龍灣展貿徑一號九龍灣國際展貿中心3樓演講廳舉行之股東週年大會
「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
「二零一三財年」	指	截至二零一三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
「合和實業」	指	合和實業有限公司
「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
「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」或「國內」	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之合營企業
「珠江三角洲西岸幹道」	指	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

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5名獨立非執行董事費宗澄先生、中原絃二郎先生、潘宗光教授、葉毓強先生及李民斌先生組成。