



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)

截至二零零八年六月三十日止年度之全年業績

財務摘要

(除另有說明外，以百萬港幣表示)

截至六月三十日止年度	二零零七	二零零八	轉變百分比
路費收入淨額	2,026	1,717	-15%
公司股權持有人應佔溢利	1,349	1,997	+48%
每股溢利 (港仙)	45.45	67.25	+48%
每股中期股息 (港仙)	15.0	17.0	
每股特別中期股息 (港仙)	N/A	7.0	
每股末期股息 (港仙)	20.0	13.0	
每股特別末期股息 (港仙)	N/A	28.0	
每股全年股息 (港仙)	35.0	65.0	+86%

主席報告

本人欣然宣佈集團（由公司及其附屬公司組成）截至二零零八年六月三十日止年度之財務業績持續錄得令人鼓舞之表現。公司股權持有人應佔溢利為港幣 19.97 億元，較上一財政年度港幣 13.49 億元上升 48%；每股基本溢利為港幣 67.25 仙，較去年每股港幣 45.45 仙上升 48%。

於回顧年度內，廣州—深圳高速公路（「廣深高速公路」）及珠江三角洲西岸幹道第I期（「西綫I期」）繼續為集團提供強勁溢利及現金流。集團亦因出售其於廣州東南西環高速公路（「東南西環高速公路」）之45%股權，獲得除稅前收益港幣9.74億元。此外，人民幣持續升值令集團錄得港幣4.39億元之匯兌收益。

今年為本公司自二零零三年八月上市以來之第五週年。於過往五年，集團之財務狀況不繼增強。股東應佔溢利由二零零四年六月三十日止之港幣7.33億元大幅上升至本財政年度之港幣19.97億元。集團將在此成功基礎上，繼續在珠江三角洲（「珠三角」）地區尋求投資機會，並向股東提供穩定及具吸引力的回報。

*僅供識別

末期股息及特別股息

鑒於集團良好的業績及強勁的財務狀況，董事會建議派發末期股息每股港幣 13 仙及特別末期股息每股港幣 28 仙。連同已派付之中期及特別中期股息每股港幣 24 仙，本年度全年股息為每股港幣 65 仙，較上一財政年度之港幣 35 仙上升 86%。待股東於二零零八年十月十三日舉行之股東週年大會批准後，建議之末期股息及特別末期股息將於二零零八年十月十四日或前後派付予於二零零八年十月十三日營業時間結束時已登記之股東。

暫停辦理過戶登記手續

公司將於二零零八年十月六日（星期一）至二零零八年十月十三日（星期一），包括首尾兩天在內，暫停辦理公司股份過戶登記手續。為確保獲得派發建議之末期股息及特別末期股息，所有股份過戶文件連同有關股票，最遲須於二零零八年十月三日（星期五）下午四時三十分前，送達公司股份登記處 — 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

集團於截至二零零八年六月三十日止年度按比例分佔之淨路費收入由港幣20.26億元減少15%至港幣17.17億元。於東南西環高速公路出售後，集團停止分佔其路費收入。由於廣深高速公路合營企業公司（「廣深高速公路合營企業」）之利潤分配比例自二零零七年七月一日起由50%調整至48%，集團分佔廣深高速公路合營企業之路費收入亦有所降低。此外，廣深高速公路新塘至東莞段於二零零七年十月至二零零八年七月期間按計劃分階段臨時封閉進行維修及改善工程，令路費收入有所下降。

財政年度	二零零七年	二零零八年	%變動
廣深高速公路（於合營企業層面）			
平均每日車流量（千架次）	324	320	-1%
平均每日路費收入（人民幣千元）	10,035	8,713	-13%
西綫I期（於合營企業層面）			
平均每日車流量（千架次）	26	28	10%
平均每日路費收入（人民幣千元）	376	406	8%

截至二零零八年六月三十日止年度，集團保持強勁的財務狀況。集團出售其於東南西環高速公路之 45% 股權，獲得除稅前收益港幣 9.74 億元。年內，集團亦受惠於人民幣持續升值。由於該等升值以及中華人民共和國（「中國」）境內之合營企業之借貸大部份均為美元貸款，集團年內分佔匯兌收益港幣 4.39 億元。

集團之資產負債表相當穩健。於二零零八年六月三十日，集團之淨流動資產達港幣56.66億元，較上一財政年度港幣39.02億元上升45%。受惠於高速公路營運及出售東南西環高速公路帶來強勁之現金流，集團於本財政年度末之銀行結餘及現金、已抵押銀行結餘及存款遠超過了分佔之負債總額。除中國境內合營企業之借貸外，集團並無任何企業債務。於二零零八年六月三十日，

集團（不包括所有中國合營企業）所持有港幣60億元之現金及港幣36億元未動用之銀團貸款額度。雄厚的現金盈餘及銀行貸款額度為集團提供卓越之資金能力，以把握將來投資機遇。

業務回顧與展望

於回顧年度內，儘管二零零八年上半年國內不同省份出現多個自然災害，且全球經濟發展環境欠佳，但中國大陸包括廣東省在內的經濟仍維持高增長，廣東省國內生產總值持續增長逾 10%。廣東省特別是珠三角地區之城市化進程、高速公路網絡的完善以及汽車擁有量的快速增長均為本集團的核心業務創造了有利的外部環境。高速公路之新駕駛者包括當地民眾及假日遊客等將成為集團高速公路未來發展的主要推動力。

由於回顧年內發生若干不可預見事件，主要包括二零零八年年初農曆新年前後運輸高峰期間發生罕見的冰雪災害、中央政府實施綠色通道政策以在二零零八年全年臨時免收若干主要高速公路上運行之部份貨車之路費、深圳公路網絡的變化以及按計劃進行維修及改善工程而暫時封閉廣深高速公路部份路段；因此，廣深高速公路路費收入較去年有所下降。然而，隨著維修及改善工程完工並於二零零八年七月九日重新開放，廣深高速公路之日均車流量及路費收入已逐漸回升至去年水平。鑒於廣深高速公路的戰略位置及其於過去十年建立連接區域性高速公路的網絡，即使未來可能面對其他競爭，例如廣深沿江高速公路，集團相信廣深高速公路仍將繼續作為區內的主要幹道。

於回顧年度，佛山市一條與西綫 I 期平行的免費公路對西綫 I 期所造成的分流影響已趨穩定；同時，廣州東南西環高速公路自二零零七年九月中起免收費用，令西綫 I 期的車流量及路費收入恢復顯著的增長動力。

本財政年度完結以後，本集團已於二零零八年九月二日作出公佈，誠如公佈內所披露之原因，本集團已與西綫 I 期的合作夥伴就增加珠江三角洲西岸幹道第 II 期及第 III 期（分別為「西綫 II 期」及「西綫 III 期」）之項目投資總額訂立協議，及相應增加本集團分佔此額外投入資本總額約人民幣 8.1 億元。西綫 II 期及西綫 III 期之估計項目投資總額增加至人民幣 128 億元。交易須待（其中包括）本公司及其母公司合和實業有限公司（「合和實業」）的股東批准。集團目前計劃將於截至二零一零年六月三十日止財政年度內完成西綫 II 期的建設工程，並於二零一零年開始西綫 III 期的建設工程，預計約於三至四年後完工。集團將全力加快西綫 II 期及西綫 III 期之建設進度，以爭取如期完工。由於珠三角西岸地區之城市化、經濟及交通的迅速及持續發展，集團相信這些將與珠江三角洲西岸幹道產生協同效應。

集團在過往二十多年來一直致力推動港珠澳大橋項目。據近日媒體報導，該項目最快將可望於 2010 年前動工，2015 年建成通車。集團欣然見到港珠澳大橋項目已得到中央政府及各地政府的肯定及社會的廣泛支持，並將加快建設，此充份反映了集團的卓越遠見。

集團相信港珠澳大橋項目的加快建設，不但加速粵、港、澳經濟合作，更會對珠三角西岸地區的

城市化、經濟及交通發展有著積極作用，並使區域性公路網絡更加擴大和完善。

董事變更

葉毓強先生獲委任為公司之獨立非執行董事及審計委員會成員，自二零零七年八月十三日起生效。由於其他業務安排，葉先生辭任公司之獨立非執行董事，自二零零八年二月二十九日起生效。於二零零八年五月七日，梅大強先生獲委任為本公司執行董事莫仲達先生之替代董事。本人謹此感謝葉先生於其任期內對公司所作出之寶貴貢獻。

鳴謝

本人僅此向於過去一年勤勉工作、專注奉獻之各董事、管理層及全體員工致以真誠謝意。本人亦感謝全體股東、金融界及業務夥伴對集團不斷之支持及對集團之信心，為集團去年之成功作出重大之貢獻。

胡應湘爵士 GBS, KCMG, FICE

主席

香港，二零零八年九月十日

管理層討論及分析

業務回顧

過去一年，雖然面對全球經濟環境存在不明朗因素，中央政府實施宏觀調控經濟政策，以及珠三角地區產業由傳統工業向服務業及高科技業轉型的挑戰，廣東省的本地生產總值（GDP）仍然持續增長逾10%，加上省內高速公路網不斷完善及擴大，人民生活水平不斷提高，以及汽車擁有量繼續上升，其中廣州及深圳的汽車擁有量均已超過100萬輛，促進了汽車客貨運和物流業發展，並帶動了大量交通需求。集團相信其所投資的廣深高速公路以及西綫I期在廣東省高速公路網中的重要性將會更加突顯，車流量及路費收入可持續穩步增長。

截至二零零八年六月三十日止年度，廣深高速公路及西綫I期的綜合日均車流量輕微下降0.5%至35萬架次，綜合日均路費收入則減少12%至人民幣912萬元，全年路費總收入為人民幣33.38億元；其中西綫I期車流量及路費收入均錄得穩定增長，而廣深高速公路的路費收入則有所下降。

近年來，由於中央政府對全國的土地使用審批嚴格，增加了徵地拆遷的難度、費用及延長了交地的時間，但西綫II期的建設仍然不斷進行，按現時計劃，全部工程預計可於二零一零年財政年度內建成通車。至於西綫III期申請立項所需的前期工作已接近完成，預計近期可向政府有關部門辦理報批手續，視乎批准情況，現時計劃於二零一零年開始建設，約3至4年完工。

在過去二十多年，集團及集團主席一直推動的港珠澳大橋項目，我們欣然見到該項目最近已得到了中央政府及各地政府的肯定及社會的廣泛支持，將加快建設，使區域性公路網更加擴大和完善；與及根據廣東省國民經濟和社會發展十一五規劃綱要，珠江三角洲西岸地區將迅速發展，集團相信將與珠江三角洲西岸幹道產生協同效應，珠江三角洲西岸幹道將因此而受惠。

面對珠三角地區勞工成本及物價上漲的挑戰，集團將繼續採取有效措施控制成本及提升合營企業的營運效率，保持廣深高速公路及西綫I期的競爭能力及高質素服務水平。

二零零七年八月集團與廣州東南西環高速公路有限公司（「環城公路合營企業」）之中方夥伴訂立協議，集團以人民幣17.1255億元出售其在環城公路合營企業之所有權益。有關交易已在二零零七年九月完成，並帶來港幣9.74億元（除稅前）出售盈利。

中國的新企業所得稅法（「新法規」）已於二零零八年一月一日起實施，新稅率由現時的18%從二零零八年一月一日起的五年內逐年遞增至25%（二零零九年：20%；二零一零年：22%；二零一一年：24%；二零一二年：25%）。根據新法規，目前享受企業所得稅優惠之廣深高速公路及西綫I

期合營企業仍可繼續享受餘下未享用之企業所得稅優惠，直至有關日期屆滿為止。此外，由二零零八年一月一日起，港商收取其在中國所投資的外商投資企業二零零八年度及之後年度產生之利潤時，須支付 5%預提所得稅。

廣州 - 深圳高速公路

廣深高速公路全長122.8公里，是一條全封閉、全照明、雙向共六車道的高速公路，是目前唯一一條連接廣州、東莞、深圳及香港的高速公路，更是珠三角地區高速公路網的主要幹線，連接著廣州環城高速公路、廣州北二環高速公路、虎門大橋、東莞常虎高速公路、深圳機荷高速公路、深圳南坪快速路及區內其他主要城鎮、港口及機場。

在過去一個財政年度，廣深高速公路日均車流量較去年同期輕微減少1%至32萬架次，日均路費收入則減少13%至人民幣871萬元，全年路費總收入為人民幣31.89億元。

廣深高速公路的路費收入減少的主要原因，除了因為二零零八年初農曆新年前後的客貨運輸高峰期間，廣東省與其它省份連接之大部份公路交通受到罕見的雪災嚴重影響；廣東省響應國家抑制食物價格上升要求，由二零零八年初至二零零八年底臨時實施「綠色通道」政策，對運載鮮活農產品車輛使用部份主要高速公路（其中包括廣深高速公路）免收路費；以及受到深圳路網變化所帶來的影響以外，廣深高速公路新塘至東莞段南、北行主線分別於二零零七年十月十八日至二零零八年一月十日及二零零八年二月十八日至七月九日期間封閉實施交通繞道分流，以進行維修改善工程。在該項工程進行期間，日均路費收入較去年同期減少21%或人民幣220萬元。雖然期間日均路費收入明顯減少，但日均車流量僅減少約7%或22,000架次，突顯廣深高速公路在廣東省公路網中的重要性，分流的車輛在繞過封閉路段後大部份重返廣深高速公路繼續行駛。

該項維修改善工程已按計劃於二零零八年七月九日全部完工並重開通車，日均路費收入及車流量逐步回升至接近去年同期水平。集團相信該項工程將為廣深高速公路的營運帶來長遠效益。

集團及合營企業一向重視公路交通安全，多年來一直投入大量資源，致力提升及優化廣深高速公路的交通安全及服務設施，為使用者提供安全、舒適、暢通的高速公路。集團於二零零八年七月通過合營企業與廣東省公安廳交通管理局合辦了一個大型的全省交通安全教育活動，向社會人士免費贈送10多萬冊加插有交通安全守則的中國文學著作「論語」，既廣泛宣傳交通安全，亦弘揚中國傳統文化。

此外，在回顧年度內，合營企業在廣深高速公路沿綫及多個互通立交出入口增設了可變情報板及監控攝像槍、在主綫出入口匝道增設了有提示功能的閃光道釘、在所有路政巡邏車輛及拯救車輛安裝了全球衛星定位系統，現時正積極與廣東省公安廳交通管理局合作設置廣東省高速公路首個

智能交通監控系統，以加強廣深高速公路全綫交通監控功能，提高交通事故應變及處理效率，減少交通意外造成的交通堵塞及傷亡。

為提高互通立交站場的通行能力，合營企業對福永、新橋、東莞、火村等互通立交站場進行了擴建工程。隨著廣東省高速公路聯網收費及不停車收費的逐步普及化，廣深高速公路設置了29條不停車收費車道，數量為全省高速公路之冠，亦在各入口車道上陸續使用先進的車牌自動識別輸入系統，現時正積極研究在入口車道上使用無人自動發卡系統，致力以先進科學技術及設備提高收費效率，擴大收費站場的通行能力。同時，為響應國家環保及節能目標，廣深高速公路沿線路燈將安裝先進節能系統。

合營企業將繼續加強對路面、橋樑結構物等的檢測及維修工作，以有效延長廣深高速公路的使用年期及維修周期，為集團帶來長遠的營運效益。

根據合作合同規定，自二零零七年七月一日起，集團於廣深高速公路合營企業的利潤分配比例由50%調整為48%。此外，集團在廣深高速公路建設期間所投入的額外投資，廣深高速公路合營企業已於二零零八年一月支付集團一附屬公司人民幣7.2514億元。

雖然全球經濟環境存在不明朗因素，中央政府實施宏觀調控經濟政策，與及受到深圳路網變化的影響，但是廣東省經濟仍然持續穩定增長，加上省內高速公路網不斷完善及擴大，汽車擁有量持續增長等有利因素，有助區內汽車客貨運及物流業的進一步發展，廣深高速公路會得以受惠，車流及路費收入應可以保持穩定增長。

為應付日益增加的交通需求，集團、中方夥伴及合營企業一向積極推動廣深高速公路擴建至雙向共十車道的可行性研究，該研究已接近完成並備受政府有關部門重視，預計近期可向有關部門辦理報批手續。

對於有媒體報導廣深沿江高速公路的建設情況，集團將繼續關注該項目的進展。廣深高速公路在珠三角地區所處的策畧性位置及十多年來所形成的完善連接公路網，將使廣深高速公路繼續成為區內最主要的高速公路。

珠江三角洲西岸幹道第 I 期

珠江三角洲西岸幹道分三期建設，其中西綫I期已於二零零四年四月建成通車。西綫I期是一條全長14.7公里，雙向共六車道的封閉式高速公路，北連廣州東南西環高速公路，南接順德的105國道及碧桂公路，是現時唯一一條連接廣州至順德的高速公路。

過去一年，佛山市一條與西綫I期平行的免費路對西綫I期所造成的分流影響已穩定；同時，廣州東南西環高速公路自二零零七年九月中起免收費，令西綫I期的車流量及路費收入恢復明顯增長。

在過去的一個財政年度，西綫I期的日均車流量增長10%達2.8萬架次，日均路費收入增長8%達人民幣41萬元。全年路費總收入為人民幣1.49億元。

根據佛山市的公路網規劃，未來將有多條公路與西綫I期連接，包括佛山一環伸延線、南海的平丹快速幹線與平南高速公路，及廣明高速公路，將為西綫I期的車流及路費收入增長帶來動力。

珠江三角洲西岸幹道第 II 期

西綫II期全長約46公里，為雙向共六車道的封閉式高速公路，北連順德的西綫I期，向南伸延至中山，與105國道及規劃中的西部快速幹線連接。建成通車後，將會是唯一一條連接廣州與中山市中心城區的高速公路。

近年來，雖然中央政府對全國的土地使用審批嚴格，增加了徵地拆遷的難度、費用及延長了交地的時間，但是西綫II期的建設仍然不斷進行，按現時計劃，全部工程預計可於二零一零財政年度內建成通車。

由於西綫二期的投資預算在二零零四年制訂，近年來因受到國家嚴控土地政策及物價上升所影響，增加了土地、建材、利息等成本，項目投資額由原來計劃人民幣49億元（不含建設期貸款利息）調整至人民幣72億元（含建設期貸款利息），集團為此於二零零八年九月二日與中方夥伴（同為西綫I期的中方夥伴）簽訂了共同投資、建設及經營西綫II期的修訂協議，以相應增加集團對本項目的註冊資本金約人民幣4億元。詳情見集團與合和實業於二零零八年九月二日的聯合公佈。

珠江三角洲西岸幹道第 III 期

西綫III期是一條全長約38公里，雙向共六車道的封閉式高速公路，北連中山的西綫II期，南接珠海的公路網。

西綫III期位處於珠江三角洲西岸人口稠密、經濟發展迅速的城市，為配合中山及珠海的城市和交通發展規劃，以及縮短征地拆遷工作的時間及解決有關困難，西綫III期的部份線路及工程設計作出了調整，其中造價較高的隧道工程由原來2.5公里增加至5.1公里，加上受到國家嚴控土地政策及物價上升所影響，增加了土地、建材、利息等成本，項目投資額由原來計劃人民幣32.6億元（不含建設期貸款利息）修訂為人民幣56億元（含建設期貸款利息），類似西綫II期情況，集團為此於二零零八年九月二日與中方夥伴（同為西綫I期及西綫II期的中方夥伴）簽訂了共同投資、建設及經營西綫III期的修訂協議，以相應增加集團對本項目的註冊資本金約人民幣4.1億元。詳情見集團與合和實業於二零零八年九月二日的聯合公佈。

西綫III期申請立項所需的前期工作已接近完成，預計近期可向政府有關部門辦理報批手續。目前計劃於二零一零年開始建設，建設期約3至4年。

集團將全力、積極推動西綫II期及西綫III期的建設，使其早日建成。當珠江三角洲西岸幹道全線建成通車後，將直接連通廣州、佛山、中山及珠海，及通往澳門，並成為珠江三角洲西岸的一條策略性高速公路。隨著港珠澳大橋項目的加快建設，使區域性公路網絡更加擴大和完善，與及根據廣東省國民經濟和社會發展十一五規劃綱要，珠江三角洲西岸地區之城市化、經濟及交通將迅速發展，集團相信將與珠江三角洲西岸幹道產生協同效應，日後其車流及路費收入將可穩定增長。

港珠澳大橋項目

集團及集團主席 20 多年來一直致力推動的港珠澳大橋項目，現時已得到中央政府及各地政府的肯定及和社會的廣泛支持，將加快建設，彰顯集團主席及集團在他領導下的遠見。據媒體報導，該項目最快將可望於 2010 年前動工，2015 年建成通車。

集團相信港珠澳大橋項目的加快建設，不但加速粵、港、澳經濟合作，更會對珠三角西岸地區的經濟發展有著積極作用，並使區域性公路網絡更加擴大和完善。

財務回顧

集團業績

截至二零零八年六月三十日止財政年度，集團所有高速公路按比例分佔之淨路費收入由去年同期港幣 20.26 億元減少 15% 至港幣 17.17 億元，主要原因包括集團於二零零七年九月出售所佔環城公路合營企業之全部 45% 權益；集團於廣深高速公路合營企業之溢利分配比例自二零零七年七月一日起，根據合作合同由 50% 調整至 48%；及廣深高速公路新塘至東莞段南北向主線因按計劃的保養及改善工程而分別自二零零七年十月十八日至二零零八年一月十日以及二零零八年二月十八日至二零零八年七月九日期間暫時關閉。集團全部路費收入總額中，廣深高速公路佔 93%，錄得港幣 15.94 億元，而西綫 I 期及東南西環高速公路則分別佔 4% 或港幣 7,800 萬元及 3% 或港幣 4,500 萬元。

集團於中國之所有高速公路按比例分佔之淨路費收入分配如下：

	截至六月三十日止年度	
	二零零七年 港幣百萬元	二零零八年 港幣百萬元
廣深高速公路	1,777	1,594
西綫I期	66	78
東南西環高速公路	183	45
	<u>2,026</u>	<u>1,717</u>

於二零零八年六月三十日止財政年度之收費公路營運費用及一般和行政費用總額由港幣 2.41 億元增加 23% 至港幣 2.97 億元。儘管面對珠江三角洲地區勞動力成本及商品價格上漲的壓力，集團已採取有效措施控制成本及提高合營企業的經營效率。

折舊及攤銷費用由港幣 3.81 億元減少 7% 至港幣 3.55 億元，主要由於集團於二零零七年九月出售所佔環城公路合營企業之全部 45% 權益。

於二零零七年三月十六日，中國通過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》，並於二零零八年一月一日生效。集團之中國合營企業稅率從二零零八年一月一日起的五年內由現時 18% 逐年遞增至 25%（二零零九年：20%；二零一零年：22%；二零一一年：24%；二零一二年：25%）。根據新稅法，廣深高速公路合營企業及西綫合營企業之西綫 I 期仍可繼續享有餘下未享用之稅務優惠，直至各有關日期屆滿為止。年內遞延稅項已作調整以反映預期將於資產變現或債務結算時之各有關期間內採納之稅率。此外，由二零零八年一月一日起，集團收取其所投資的中國合營企業二零零八年度及之後年度產生之利潤時，須支付 5% 預提所得稅。

公司股權持有人應佔溢利較去年同期港幣 13.49 億元增加 48% 至港幣 19.97 億元，主要原因包括集團以代價人民幣 17.1255 億元向中國合作夥伴出售所佔環城公路合營企業之全部 45% 權益，而獲得港幣 9.74 億元之除稅前收益；以及人民幣升值產生之匯兌收益港幣 4.39 億元，主要由於重新折算集團一間中國合營企業之美元及港幣銀行貸款（佔集團按比例分佔於二零零八年六月三十日貸款的 70%）而產生。

資金流動性及財務資源

集團之債務總額佔資產總額之比率及資產負債比率（債務淨額對比公司股權持有人應佔權益）分別為 29%（二零零七年：33%）及無（二零零七年：13%）。集團之資產及負債結構載列如下：

	於六月三十日	
	二零零七年 港幣百萬元	二零零八年 港幣百萬元
債務總額	5,818	5,071
債務淨額 <small>(附註)</small>	1,470	0
資產總額	17,425	17,578
公司股權持有人應佔權益	10,895	11,686
債務總額佔資產總額比率	33%	29%
債務淨額對比公司股權持有人應佔權益	13%	0%

附註：債務淨額為債務總額扣除銀行結餘及現金，連同已抵押銀行結餘及存款。於資產負債表日，銀行結餘及現金，連同已抵押銀行結餘及存款超出債務總額，因此債務淨額結餘為零。

截至二零零八年、二零零七年及二零零六年六月三十日止過去三個年度，集團年度現金流入淨額（不包括集團按比例分佔合營企業之現金流量，並扣除支付予公司股東之股息及集團營運開支）分別為港幣 20.93 億元、港幣 8.9 億元及港幣 5.73 億元。截至二零零八年六月三十日止年度，現

金流入淨額港幣 20.93 億元，其中港幣 16.34 億元來自集團出售所佔環城公路合營企業之全部 45% 權益的除稅後收入。此外，於二零零八年一月集團從廣深高速公路合營企業收取於建設廣深高速公路期間產生的除稅後額外投資港幣 7.13 億元。

於二零零八年六月三十日，集團按比例分佔合營企業的銀行及其他貸款總額港幣 47.11 億元（二零零七年：港幣 52.15 億元），概況載列如下：

- (a) 99.9% 為銀行貸款（二零零七年：99.9%）及 0.1% 為其他貸款（二零零七年：0.1%）；及
- (b) 63% 以美元為單位（二零零七年：61%），30% 以人民幣為單位（二零零七年：29%）及 7% 以港幣為單位（二零零七年：10%）。

集團流動資產淨值由二零零七年六月三十日港幣 39.02 億元增加 43% 至二零零八年六月三十日港幣 56.66 億元。

集團於二零零五年十月取得一項港幣 36 億元五年期銀團無抵押循環及定期貸款融資。該融資於二零零七年六月三十日及二零零八年六月三十日均未被提取。

於二零零八年六月三十日，集團及集團分佔合營企業之銀行結餘及現金分別為港幣 59.97 億元（二零零七年：港幣 39.04 億元）及港幣 2.4 億元（二零零七年：港幣 4.44 億元）。集團的銀行結餘及現金，連同未提取融資額度共港幣 95.97 億元（二零零七年：港幣 75.04 億元）。加上從集團之合營企業廣深高速公路合營企業收取之穩定現金股息（集團於截至二零零八年及二零零七年六月三十日止之年度分別收取現金股息港幣 6.14 億元及港幣 10.48 億元），令集團進一步加強對已計劃及潛在的投資機會的融資能力。

自二零零三年八月於香港聯合交易所有限公司上市以來，公司一直維持目標派息率 75% 或以上。

貸款還款期概況

集團按比例分佔合營企業於二零零八年六月三十日對比二零零七年六月三十日之銀行及其他貸款還款期概況，載列如下：

	於六月三十日	
	二零零七年	二零零八年
一年內償還	4%	6%
一年至五年償還	25%	26%
五年後償還	71%	68%

除上述披露外，於二零零七年及二零零八年六月三十日，集團並無任何其他銀行貸款。所有合營企業的銀行貸款均按浮動利率計算。

利率及外匯風險

集團所收取之現金股息乃由其合營企業以港幣支付，而集團之開支主要也以港幣支付。合營企業大部分銀行貸款均以美元為單位，因在折算該美元銀行貸款時，從而產生匯兌收益。

集團密切監控其利率及外匯風險，金融工具的使用受到嚴格控制。集團及合營企業均無任何金融衍生工具，從以對沖其利率或外匯匯率風險。

庫務政策

集團繼續於財務及資金管理中採納審慎及保守的庫務政策。集團定期審閱其流動資金及財務資源，從以降低融資成本，並提高財務資產的回報。集團一般將現金作港幣及美元短期存款。

資本承擔

截至二零零八年六月三十日止年度內，集團向西綫合營企業注資共港幣 5.87 億元，以發展西綫 II。於二零零八年六月三十日，集團承擔西綫合營企業未投入之資本(總資本佔總投資額人民幣 49 億元的 35%)人民幣 9,600 萬元(二零零七年：人民幣 6.83 億元)。

於二零零八年六月三十日，集團已同意向西綫合營企業注資(總資本佔總投資額人民幣 32.6 億元的 35%)人民幣 5.705 億元(二零零七年：人民幣 5.705 億元)，以發展西綫 III，惟須待中國有關部門批准。

於結算日後，集團與西綫合營企業中國夥伴簽訂修訂協議。於二零零八年九月二日，集團與西綫合營企業中國夥伴就西綫 III 期修訂協議，將二零零五年西綫 III 期修訂協議擬定之總投資額人民幣 32.6 億元調整至人民幣 56 億元(「二零零八年西綫 III 期修訂協議」，將有效取代二零零五年西綫 III 期修訂協議)，惟須待公司股東、合和實業有限公司股東及中國有關部門批准。總投資額調整部份的 35%資金來自西綫合營企業增加註冊資本人民幣 19.6 億元，由集團與西綫合營中國夥伴各自承擔一半。集團將承擔西綫合營企業調整後總註冊資本中的人民幣 9.8 億元，用於西綫 III 期之發展，以取代二零零五年西綫 III 期修訂協議擬定之人民幣 5.705 億元。

於二零零八年九月二日，集團與西綫合營企業中國夥伴訂立修訂協議，將西綫 II 期之總投資額增加人民幣 23 億元至人民幣 72 億元，惟須待公司股東、合和實業有限公司股東及中國有關部門批准。總投資額增加部份的 35%來自西綫合營企業增加註冊資本人民幣 8.05 億元，由集團與西綫合營企業中國夥伴各自承擔一半。集團將額外承擔向西綫合營企業注資人民幣 4.025 億元，用於西綫 II 期之發展。

上述詳情載於公司與合和實業有限公司於二零零八年九月二日之公佈。

目前，集團計劃於二零一零年及二零一一年六月三十日之前按比例 35%及 65%注資西綫 III 期共人民幣 9.8 億元。此外，集團目前計劃於二零一零年六月三十日之前向西綫 II 期額外注資其增加的註冊資本。

於二零零八年六月三十日，廣深高速公路合營企業及西綫合營企業購買物業及設備、及建設西綫 II 期之已簽約但未撥備之未償付承擔，集團按比例分佔合共港幣 16.58 億元(二零零七年：廣深高速公路合營企業、環城公路合營企業及西綫合營企業共港幣 14.26 億元)。

資產抵押

於二零零八年六月三十日，集團合營企業之部份資產已抵押予銀行，以獲取合營企業之一般銀行貸款融資。該等資產的賬面金額分析如下：

	於六月三十日	
	二零零七年 港幣百萬元	二零零八年 港幣百萬元
收費高速公路	6,973	6,136
預付租金	85	90
銀行結餘及存款	393	235
其他資產	231	374
	<u>7,682</u>	<u>7,835</u>

於二零零七年六月三十日，廣深高速公路合營企業之路費徵收權、西綫合營企業之西綫 I 期 65% 的路費徵收權及環城公路合營企業 90% 之路費徵收權已抵押予銀行，以獲取授予各個合營企業之一般銀行貸款融資。於二零零八年六月三十日，廣深高速公路合營企業之路費徵收權及西綫合營企業西綫 I 期 65% 之路費徵收權抵押予銀行，以獲取授予各個合營企業之一般銀行貸款融資。

或然負債

於二零零八年六月三十日，集團自二零零七年六月三十日之或然負債，並無重大變更。

重大收購或出售

截至二零零八年六月三十日止年度內，集團與環城公路合營企業中國夥伴簽訂協議，以代價人民幣 17.1255 億元出售集團於環城公路合營企業全部 45% 權益及其他權利、責任及義務。

除上述披露外，年內公司概無對其附屬公司及聯營公司作出重大收購或出售。

其他披露

購回、出售或贖回證券

於年內，公司或其任何附屬公司並無購回、出售或贖回公司證券。

全年業績之審閱

集團截至二零零八年六月三十日止年度之全年業績已由公司之審計委員會審閱。

遵守企業管治常規守則

於年內，公司已遵守香港聯合交易所有限公司上市規則附錄 14 所載「企業管治常規守則」之守則條文。

綜合收益表

截至二零零八年六月三十日止年度

	附註	二零零七年 港幣千元	二零零八年 港幣千元
營業額	2	2,026,215	1,716,797
其他收入及其他費用	3	584,627	675,510
收費公路營運費用		(134,876)	(163,099)
折舊及攤銷費用		(381,324)	(354,728)
一般及行政費用		(105,895)	(134,097)
財務成本	4	(459,724)	(252,374)
出售一間共同控制個體盈利	5	-	973,594
除稅前溢利		1,529,023	2,461,603
所得稅開支	6	(155,019)	(445,993)
年內溢利	7	1,374,004	2,015,610
撥歸：			
公司股權持有人		1,348,531	1,997,067
少數股東權益		25,473	18,543
年內溢利		1,374,004	2,015,610
已付股息	8	950,022	1,306,980
每股溢利		港仙	港仙
基本	9	45.45	67.25
攤薄後		45.43	67.22

綜合資產負債表

於二零零八年六月三十日

	二零零七年 港幣千元	二零零八年 港幣千元
資產		
非流動資產		
物業及設備	10,203,577	9,394,586
於共同控制個體之額外投資成本	1,705,738	1,113,375
發展中收費高速公路項目之額外投資成本	49,631	53,903
預付租金	125,714	133,696
與共同控制個體之結餘	806,231	530,645
	<u>12,890,891</u>	<u>11,226,205</u>
流動資產		
存貨	2,845	2,052
按金及預付款項	27,938	17,212
其他應收款	62,944	78,477
其他應收一間合營企業夥伴之款項	87,036	-
其他應收一間共同控制個體之款項	-	11,714
預付租金	4,846	5,371
已抵押銀行結餘及存款	392,854	235,265
銀行結餘及現金		
- 集團	3,904,064	5,997,274
- 共同控制個體	51,121	4,865
	<u>4,533,648</u>	<u>6,352,230</u>
資產總額	<u>17,424,539</u>	<u>17,578,435</u>
股東權益及負債		
資本及儲備		
股本	297,033	297,048
股份溢價及儲備	10,598,062	11,389,308
公司股權持有人應佔權益	10,895,095	11,686,356
少數股東權益	44,383	50,718
權益總額	<u>10,939,478</u>	<u>11,737,074</u>
非流動負債		
其他應付款項	-	55,267
銀行及其他貸款	4,995,287	4,444,077
與合營企業夥伴之結餘	602,564	360,154
遞延稅項負債	255,308	295,965
	<u>5,853,159</u>	<u>5,155,463</u>
流動負債		
其他應付款、預提費用及已收按金	257,449	383,145
銀行及其他貸款	219,776	267,109
其他應付一間共同控制個體之款項	118,213	-
其他應付利息	7,530	5,677
稅項負債	28,934	29,967
	<u>631,902</u>	<u>685,898</u>
負債總額	<u>6,485,061</u>	<u>5,841,361</u>
股東權益及負債總額	<u>17,424,539</u>	<u>17,578,435</u>

1. 採用新訂及經修訂國際財務報告準則

於本年度，集團首次應用下列由國際會計準則委員會（「國際會計準則委員會」）頒佈的新訂、修訂本及詮釋（「新訂國際財務報告準則」），並於集團截至二零零七年七月一日開始的財政年度生效。

國際會計準則第1號（修訂本）	資本披露
國際財務報告準則第7號	財務工具：披露
國際財務報告準則第10號	中期財務報告及減值
國際財務報告準則第11號	國際財務報告準則第2號－集團及庫存股份交易

採納新訂國際財務報告準則對當前或過往會計期間編製及呈列的業績及財務狀況不會造成重大影響。因此，無需就過往期間作出調整。

集團已經分別應用國際會計準則第1號（修訂本）及國際財務報告準則第7號之披露要求。若干以往年度根據國際會計準則第32號呈列之資料已經刪除，基於國際會計準則第1號（修訂本）及國際財務報告準則第7號之要求編製之相關比較資料已於本年度首次呈列。

集團並未提早採用以下已頒佈但尚未生效之新訂及經修訂準則、修訂或詮釋。

國際財務報告準則（修訂本）	國際財務報告準則之改善 ¹
國際會計準則第1號（經修訂）	呈列財務報表 ²
國際會計準則第23號（經修訂）	借款成本 ²
國際會計準則第27號（經修訂）	綜合及單獨財務報表 ³
國際會計準則第32及1號（修訂本）	結算時衍生的可贖回金融衍生工具及債務 ²
國際會計準則第39號（修訂本）	合資格對沖項目 ³
國際財務報告準則第1號及國際會計準則第27號（修訂本）	投資於附屬公司、共同控制個體或聯營公司之成本 ²
國際財務報告準則第2號（修訂本）	歸屬條件及註銷 ²
國際財務報告準則第3號（經修訂）	業務合併 ³
國際財務報告準則第8號	業務板塊 ²
國際財務報告詮釋委員會第12號	服務經營權安排 ⁴
國際財務報告詮釋委員會第13號	客戶忠誠計劃 ⁴
國際財務報告詮釋委員會第14號	國際會計準則第19號－對設定受益資產之限制、最低資金要求及其相互作用 ⁴
國際財務報告詮釋委員會第15號	房地產建築協議 ²
國際財務報告詮釋委員會第16號	海外業務投資淨額對沖 ⁶

¹ 於二零零九年一月一日或之後開始之年度期間生效（惟於二零零九年七月一日或之後開始之年度期間生效之國際財務報告準則第5號修訂本除外）。

² 於二零零九年一月一日或之後開始之年度期間生效。

³ 於二零零九年七月一日或之後開始之年度期間生效。

⁴ 於二零零八年一月一日或之後開始之年度期間生效。

⁵ 於二零零八年七月一日或之後開始之年度期間生效。

⁶ 於二零零八年十月一日或之後開始之年度期間生效。

若收購日期為二零零九年七月一日或之後開始的首個年度報告期間開始之時或其後，則採納國際財務報告準則第3號（經修訂）可能影響有關業務合併之會計處理。若母公司於附屬公司之擁有權變動並無導致失去控制權，則國際會計準則第27號（經修訂）將影響有關擁有權變動之會計處理，並將之以股權交易入賬。

董事預期，除國際財務報告詮釋委員會第12號外，應用該等新訂或經修訂準則、修訂本或詮釋將不會對集團之業績及財務狀況造成重大影響。

國際財務報告詮釋委員會第12號「服務經營權安排」適用於參與服務經營權安排之公司，為經營者提供公共至私人服務經營權安排之會計指引。由於有關訂約服務安排並無賦予經營者公共服務基建項目用途之控制權，因此詮釋範圍內之基建項目不會被認為經營者之物業及設備。經營者根據有關合約所訂明之條款，代表授出者經營基建項目以提供公共服務，應根據國際會計準則第38號「無形資產」就其有權向公共服務使用者收費之部份確認為無形資產。有確定經濟年期之無形資產應按該年期攤銷，而所用之攤銷法應反映共同控制個體預期使用該項資產之未來經濟利益之模式。倘經營者提供基建項目之建造及升級服務，該詮釋要求經營者根據國際會計準則第11號「建造合約」將其建造及升級服務收益及成本入賬，並將建造及升級服務已收及應收代價之公平值列作無形資產入賬。此外，經營者應根據國際會計準則第18號「收益」就基建項目營運有關之服務入賬。

此詮釋適用於根據服務經營權安排從事建築、營運及管理收費高速公路項目之集團及其共同控制個體。集團將於自二零零八年七月一日開始之年度期間追溯應用此詮釋。公司董事預期，應用此詮釋將會改變共同控制個體之資產負債表若干資產之呈列及相關附註之披露，但仍在評估確認該等高速公路項目於建築期內的建築收入及開支及其後相關之攤銷時可能會對集團之業績及財務狀況造成之影響。

國際財務報告準則第8號「經營板塊」制定對披露個體之經營板塊、其產品及服務、其營運之地區及主要客戶的資料之要求。該準則要求根據由個體之主要營運決策者定期審閱之內部報告為基準，確認經營板塊以及分配資源至各板塊及評估其表現。公司董事認為應用此國際財務報告準則第8號，將導致集團需重新設計報告之板塊，但對集團已報告之業績或財務狀況並無影響。該準則適用於集團，而集團將於二零零九年七月一日開始之年度期間追溯應用。

2. 營業額及分類資料

營業額指集團按比例收取的應佔共同控制個體已收及應收經扣除折讓及相關營業稅後之收費高速公路收入，分析如下：

	二零零七年 港幣千元	二零零八年 港幣千元
收費高速公路收入	2,088,993	1,769,912
營業稅	(62,778)	(53,115)
	<u>2,026,215</u>	<u>1,716,797</u>

集團只有一個業務分類，即透過其於中國成立之共同控制個體在中國發展、經營及管理收費高速公路。

由於管理層認為集團只有單一地區分類，故並無呈列地區分類分析。

3. 其他收入及其他費用

	二零零七年 港幣千元	二零零八年 港幣千元
利息收入：		
共同控制個體	35,046	10,161
銀行存款	177,394	210,543
提供予一間共同控制個體之免息註冊資本或貸款之 估算利息收入	22,211	21,883
提前償還集團提供予一間共同控制個體之免息貸款 之估算利息增加	65,740	-
匯兌收益淨額	236,339	439,170
租金收入	6,024	6,625
收回應收款減值虧損	10,983	-
收取共同控制個體之管理費收入	2,916	2,310
豁免合營企業夥伴提供之貸款收益	7,638	-
出售物業及設備收益	-	159
其他	20,336	24,627
	<u>584,627</u>	<u>715,478</u>
提供予一間共同控制個體之免息註冊資本之公平值調整	-	(39,968)
	<u>584,627</u>	<u>675,510</u>

4. 財務成本

	二零零七年 港幣千元	二零零八年 港幣千元
利息：		
銀行貸款	282,056	257,086
合營企業夥伴提供之貸款	25,880	-
須於五年內全數償還之其他貸款	131	-
估算利息：		
合營企業夥伴提供之免息註冊資本或貸款	25,693	22,645
其他免息貸款	298	329
提前償還合營企業夥伴提供予一間共同控制個體之 免息貸款之估算利息增加	138,945	-
	473,003	280,060
其他財務費用（附註 a）	12,402	12,287
	485,405	292,347
減：撥作資本之款項（附註 b）	(25,681)	(39,973)
	459,724	252,374

附註：

- (a) 其他財務費用指銀團向集團提供總值港幣 3,600,000,000 元之循環信貸及定期貸款融資之費用及有關支出，該筆循環信貸及定期貸款融資自二零零五年十月十三日起為期五年。於二零零七年及二零零八年六月三十日，集團並無動用該融資之任何部份。
- (b) 於年內撥充資本之借貸成本來自銀行借款及合營企業夥伴提供之貸款，有關金額乃根據合資格資產開支採用每年 6.51%之資本化利率計算（二零零七年：合營企業夥伴提供之貸款乃採用每年 4.76%之資本化利率計算）。

5. 出售一間共同控制個體

於二零零七年八月九日，集團與集團之環城公路合營企業之中國合營企業夥伴訂立協議。根據此協議，集團同意以人民幣 1,712,550,000 元（等值約港幣 1,765,907,000 元）之代價出售，而環城公路合營企業之中國合營企業夥伴亦同意購買集團於環城公路合營企業之全部 45% 權益及於東南西環高速公路項目之其他權利、責任和義務（「該出售」）。該出售已於二零零七年九月底完成，出售共同控制個體收益已於綜合收益表確認。

6. 所得稅開支

	二零零七年 港幣千元	二零零八年 港幣千元
稅項開支包括：		
中國企業所得稅		
集團	568	155,380
共同控制個體	103,698	116,085
遞延稅項		
本年度	50,753	69,004
稅率變動之影響	-	105,524
	<u>155,019</u>	<u>445,993</u>

由於並無於香港產生應課稅溢利，故並無就香港利得稅作出撥備。

集團中國企業所得稅開支主要為中國企業所得稅約港幣 22,889,000 元（二零零七年：零），乃指集團收取廣深高速公路合營企業額外發展支出人民幣 725,140,000 元（作為償付集團於早前就廣深高速公路合營企業經營之收費高速公路之建築及發展支出），及出售環城公路合營企業權益有關之中國預提所得稅撥備約港幣 132,376,000 元（二零零七年：零）。

共同控制個體之中國企業所得稅，乃指集團按比例應佔廣深高速公路合營企業按年內估計應課稅溢利按截至二零零七年十二月三十一日止半年為 7.5% 及截至二零零八年六月三十日止半年為 9%（二零零七年：全年為 7.5%）計算之中國企業所得稅支出約港幣 114,785,000 元（二零零七年：港幣 103,698,000 元），及集團按比例應佔集團西綫合營企業按自二零零八年一月一日起至二零零八年六月三十日止期間估計應課稅溢利之 9%（二零零七年：零）計算之中國企業所得稅支出約港幣 1,300,000 元（二零零七年：零）。

7. 年內溢利

	二零零七年 港幣千元	二零零八年 港幣千元
年內溢利已扣除（計入）下列各項：		
核數師酬金	2,050	2,086
員工成本（不包括董事薪酬）	96,529	131,288
攤銷：		
於共同控制個體之額外投資成本	57,613	36,889
預付租金	4,942	5,323
折舊：		
收費高速公路	300,884	291,123
其他物業及設備	17,885	21,393
應收款項減值虧損	-	4,572
出售物業及設備虧損（收益）	381	(159)

8. 股息

	二零零七年 港幣千元	二零零八年 港幣千元
年內已付股息及已確認為分派之股息：		
已付中期股息每股港幣 17 仙 (二零零七年：港幣 15 仙)	445,458	504,981
已付特別中期股息每股港幣 7 仙 (二零零七年：零)	-	207,934
已付截至二零零七年六月三十日止年度之末期股息 每股港幣 20 仙(二零零七年：截至二零零六年 六月三十日止年度已付港幣 17 仙)	504,564	594,065
	<u>950,022</u>	<u>1,306,980</u>
建議之末期股息每股港幣 13 仙 (二零零七年：港幣 20 仙) 及建議之特別末期股息每股港幣 28 仙 (二零零七年：零)	594,065	1,217,896

董事會建議二零零八年財政年度之末期股息為港幣 13 仙及特別末期股息為港幣 28 仙，共計金額約港幣 1,217,896,000 元。末期股息須獲股東在週年股東大會上批准後方始生效，並未在綜合財務報表上列作負債。擬派末期股息及特別末期股息根據該等財務報表批准日已發行之股份數目計算。

9. 每股溢利

公司股權持有人應佔每股基本溢利及攤薄後溢利之計算資料如下：

	二零零七年 港幣千元	二零零八年 港幣千元
計算每股基本及攤薄後溢利之溢利金額	<u>1,348,531</u>	<u>1,997,067</u>
	二零零七年 股份數目	二零零八年 股份數目
計算每股基本溢利之普通股加權平均數 潛在攤薄普通股之影響：	2,967,084,973	2,969,807,103
認股權證	442,152	-
優先認股權	722,393	448,461
未歸屬獎授股份	151,860	504,444
計算每股攤薄溢利之普通股加權平均數	<u>2,968,401,378</u>	<u>2,970,760,008</u>

上表所列普通股加權平均數乃經扣除合和公路基建僱員股份獎勵計劃信託持有之股份後計算。

10. 資產總額扣減流動負債／淨流動資產

集團於二零零八年六月三十日之資產總額減流動負債金額約為港幣 16,892,537,000 元（二零零七年：港幣 16,792,637,000 元）。集團於二零零八年六月三十日之淨流動資產約為港幣 5,666,332,000 元（二零零七年：港幣 3,901,746,000 元）。

於本公佈日期，合和公路基建董事會由9名執行董事(包括1名替代董事)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)、梁國基工程師、黃禮佳先生、賈呈會先生、莫仲達先生及梅大強先生(莫仲達先生之替代董事); 以及4名獨立非執行董事費宗澄先生、藍利益先生、中原紘二郎先生及嚴震銘博士組成。