

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本文件的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本文件全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



Hopewell Highway Infrastructure Limited

合和公路基建有限公司*

(於開曼群島註冊成立之有限公司)

(股份代號：737)

截至二零零九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	二零零八年 (重列)	二零零九年	%變動
路費收入淨額	1,717	1,809	+5%
除利息及稅項前溢利	1,324	1,428	+8%
公司股權持有人應佔溢利	2,014	1,059	-47%
每股溢利 (港仙)	67.81	35.72	-47%
每股中期股息 (港仙)	17.0	17.0	-
每股特別中期股息 (港仙)	7.0	-	-100%
每股非慣常特別股息 (港仙)	-	84.0	不適用
每股末期股息 (港仙)	13.0	18.0	+38%
每股特別末期股息 (港仙)	28.0	-	-100%
每股全年股息 (港仙)	65.0	119.0	+83%

主席報告

本人欣然宣佈，合和公路基建有限公司及其附屬公司（「集團」）於截至二零零九年六月三十日止年度錄得令人滿意之業績，當中淨路費收入及除利息及稅項前之溢利分別較去年上升5%及8%。由於年內並無非經常性特殊收益，本年度每股基本溢利由去年的每股港幣67.81仙（經重列）下跌47%至每股港幣35.72仙。

* 謹供識別

公司股權持有人應佔溢利為港幣10.59億元，較上一財政年度港幣20.14億元（經重列）下降47%。去年股權持有人應佔溢利大幅增加，主要來自出售集團於廣州東南西環高速公路（「東南西環高速公路」）之權益所錄得的特殊收益港幣9.74億元，以及因人民幣升值帶來的滙兌收益港幣4.39億元。

於回顧年度內，位於中華人民共和國（「中國」）的廣州—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的經常性溢利及現金流。就廣深高速公路而言，一類小車的車流量及路費收入已達至歷史新高水平，而四及五類商用車亦已在二零零九年第一季度下跌後回穩。

新項目方面，珠江三角洲西岸幹道第 II 期（「西綫 II 期」）的建設繼續按計劃進行，並計劃於二零一零年六月底前完工，而珠江三角洲西岸幹道第 III 期（「西綫 III 期」）則計劃於二零一零年動工興建。隨著地方經濟的反彈及復甦，加上集團強健的資產狀況及現金流組合，令該等項目已在銀行的大力支持下獲得充裕的資金支持。集團將繼續在珠江三角洲（「珠三角」）及以外地區尋求可為股東提供穩定及具吸引力回報的投資機會。

末期股息

鑒於集團的業績理想及財務狀況強勁，董事會建議派發末期股息每股港幣18仙。連同已派付之非慣常特別股息每股港幣84仙及中期股息每股港幣17仙，本年度全年股息為每股港幣119仙，較上一財政年度之每股港幣65仙（包括特別股息每股港幣35仙）上升83%。本年度派息率（若不包括非慣常特別股息每股港幣84仙）相當於公司股權持有人應佔溢利之98%。

待股東於二零零九年十月十三日舉行之應屆股東週年大會批准後，建議之末期股息將於二零零九年十月十四日或前後派付予於二零零九年十月十三日營業時間結束時已登記之股東。誠如最近期之中期報告／業績公告所載，集團經考慮到擁有強勁的溢利和現金流量以及穩健的資產狀況及現金盈餘，將遵從派息率100%的目標。

暫停辦理過戶登記手續

公司將於二零零九年十月七日（星期三）至二零零九年十月十三日（星期二），包括首尾兩天在內，暫停辦理公司股份過戶登記手續。為確保獲派發建議之末期股息，所有股份過戶文件連同有關股票，最遲須於二零零九年十月六日（星期二）下午四時前送達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室。

財政狀況

集團於截至二零零九年六月三十日止年度內繼續維持強勁的財務狀況，按比例分佔之淨路費收入由港幣17.17億元增加5%至港幣18.09億元。廣深高速公路新塘至東莞段於二零零八年七月完成其維修及改善工程並重新開通後，路費收入已見回升。

財政年度	二零零八年	二零零九年	%變動
廣深高速公路（於合營企業層面）			
日均車流量（千架次）	320	314	-2%
日均路費收入（人民幣千元）	8,713	8,949	3%
西綫 I 期（於合營企業層面）			
日均車流量（千架次）	28	28	0%
日均路費收入（人民幣千元）	406	409	1%

集團之資產負債狀況維持穩健。除中國合營企業之借貸外，集團並無任何未償還之企業債務。於二零零九年六月三十日，集團（中國合營企業除外）持有之現金達港幣28億元，遠超過支付西綫 II 期及西綫 III 期所需之注資額。於項目層面而言，集團從項目所得的現金流量足以償還項目的債務。當以集團項目的利息償還比率（定義為集團按比例分佔項目於截至二零零九年六月三十日止年度扣除利息、稅項、折舊及攤銷前溢利除以年內相應項目的利息支出之結果）表示，該比率約為11倍。此外，集團尚有港幣36億元未動用之銀團貸款額度。於二零零九年六月三十日，集團之淨流動資產達港幣21.82億元，較上一財政年度之港幣56.61億元減少61%。淨流動資產的減少主要由於年內派發非慣常性特別股息港幣24.95億元所致。集團於年內派發非慣常性特別股息後，按比例分佔中國境內合營企業項目之負債，超過了企業層面之現金。

集團之現金流入主要來自廣深高速公路及西綫 I 期之合營企業所宣派之股息。該等現金流入足以應付集團經常性股息之宣派。

業務回顧與展望

於回顧年度內，源自美國在二零零七年爆發的金融海嘯繼續影響全球經濟，導致全球股市於二零零八年九月暴跌及二零零九年上半年全球性的信貸危機。中國及香港的經濟亦受到影響，進出口行業受到嚴重打擊。然而，中國政府採取了一系列措施以應對金融海嘯帶來之困境，包括積極的財政政策、適度寬鬆的貨幣政策，以及整套總值人民幣4萬億元的刺激經濟措施。到目前為止，該等措施已初見成效。

廣深高速公路新塘至東莞段北行線的維修及改善工程於二零零八年七月完工後，其日均車流量及路費收入逐漸回升。然而，由於廣東進出口貿易下降以及「綠色通道」政策，年內廣深高速公路的日均車流量較上一年度略微下降。就不同的車輛類型而言，來自一類小車的車流量及路費收入創出自廣深高速公路通車以來新高，而來自四及五類商用車的車流量及路費收入已由二零零九年第一季度下跌後回穩。目前，日均路費收入已回升至接近二零零六年之水平，當年是錄得歷年來最高單日路費收入之年份。然而，集團相信廣深高速公路憑藉其策略性位置以及在過去十年內建設完善的公路連接網絡，將可鞏固其作為區內最主要高速公路的地位。

西綫 I 期車流量及路費收入的持續增長被抵銷，是由於廣東進出口貿易下降，廣州與佛山車輛年票互認而造成車流量減少，及東南西環高速公路於二零零七年九月起免收路費，使西綫 I 期車流量和路費收入明顯增長而造成較高之基數。

誠如於二零零八年九月公告內所披露之原因，集團已與西綫 I 期同一合作夥伴訂立協議，增加西綫 II 期及西綫 III 期之項目投資額，及相應增加集團分佔之額外資本金總額約人民幣8.12億元。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。有關部門正在審批該等協議。集團目前計劃西綫 II 期將於二零一零年六月底前建成通車，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成。待西綫 II 期及西綫 III 期建成後，集團所投資之收費高速公路總長度將擴大約60%至約220公里。由於珠三角西岸地區之快速城市化及經濟與交通的增長迅速，集團相信這些因素將在珠江三角洲西岸幹道全線建成後產生協同效應。

隨著廣州與佛山公佈一系列的同城化合作，珠三角經濟一體化的步伐將加快。集團相信，此將促進珠三角的經濟發展，尤其是西岸，集團於該地區的高速公路網絡將因而受益。

董事變更

潘宗光教授獲委任為公司之獨立非執行董事及薪酬委員會主席，自二零零九年七月一日起生效。同日，譚明輝先生獲委任為公司之執行董事。由於梁國基工程師需履行合和實業有限公司（「合和實業」）之其他任務並受聘為合和實業之非執行董事，彼已辭任公司董事會之職務，自二零零九年七月一日起生效。本人謹此感謝梁國基工程師於其任期內對公司所作出之寶貴貢獻。

鳴謝

本人謹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，二零零九年八月二十六日

管理層討論及分析

業務回顧

過去一年，在金融海嘯影響下，全球經濟轉差，金融信貸出現危機，股市下挫，中國及香港的經濟受到沖擊，經濟增長及進出口貿易明顯放緩，珠三角地區的工廠及企業經營困難，客貨運輸的需求下降。為應付金融海嘯的沖擊，自去年底起，中國政府推出了各項刺激經濟措施，以保持經濟平穩增長，包括採取積極的財政及適度寬鬆的貨幣政策、加大基礎建設投資、擴大內需、扶助國家重點行業等，措施已初見成效。二零零九年上半年中國國內生產總值增長達 7.1%，固定資產投資大幅上升、社會消費信心回升，內需大增，抵消了大部份進出口貿易下跌所造成的影響。當中，汽車製造業得到國家政策重點扶持，包括降低汽車購置稅、補貼汽車以舊換新、新增燃油稅以取代徵收養路費及取消二級公路收費等，該等措施均促進了汽車擁有量的持續穩定增長。二零零九年上半年全國汽車製造量及銷售量均超過 600 萬輛，預計全年可分別超逾 1,000 萬輛，將取代美國成為全球本地汽車產銷售量最高之國家。儘管在二零零九年上半年廣東的汽車銷售量溫和增加，其汽車擁有量仍然穩步上升。集團相信隨著汽車擁有量的持續增長，國內經濟重拾升軌，加上第十六屆亞運會將於二零一零年十一月在廣州舉行，廣州市政府正積極完善與周邊城市的交通網絡，將進一步帶動珠三角地區內交通需求的復甦，廣深高速公路及西綫 I 期會因而受惠。

截至二零零九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下降 2% 至 34.2 萬架次，綜合日均路費收入則增加 3% 至人民幣 936 萬元，綜合全年路費總收入為人民幣 34.16 億元，廣深高速公路及西綫 I 期的路費收入均有所增長。

面對經營成本上漲的壓力，集團不斷採取有效措施作出控制及提升合營企業的營運效率。目前，正推行的措施包括提升人員生產力、加強節能、控制行政業務開支增長等。同時，選用國內銀行提供的靈活、合理低息的金融產品，對合營企業利率較高的貸款進行再融資，以降低財務成本。

西綫 II 期工程預計可於二零一零年六月底前建成通車。在通車後，將有助擴大集團之路費收入基礎。西綫 III 期的立項申請現時正在國家發展和改革委員會審批當中，視乎批准情況，該項目計劃於二零一零年開始建設，約需三至四年完成。近日建材的市場價格雖然有所回升，但仍低於二零零八年九月集團就西綫 II 期增加投資簽訂協議時的水平，加上完成西綫 II 期工程所需鋼材的價格已鎖定在低於二零零八年九月增加投資預算時之水平，西綫 II 期的最終成本預計可低於預算的人民幣 72 億元。

根據廣東省國民經濟和社會發展十一五規劃綱要及二零零八年十二月國家發展和改革委員會所公佈的珠三角地區（二零零八年至二零二零年）改革發展規劃綱要，珠三角西岸地區的經濟發展將會整合、優化及加快，加上港珠澳大橋項目將提前至二零零九年底動工建設，均有利於區域性高速公路網早日擴大和完善，並與珠江三角洲西岸幹道產生良好的協同效應。

據傳媒報導，廣深沿江高速公路東莞 49 公里路段及深圳 30 公里路段的工程，分別計劃於二零一零年底及二零一二年完成。集團將繼續關注有關進展。事實上，廣深高速公路在珠三角地區公路網絡中所處的策略性位置，加上其未來將擴建至十車道的工程計劃，廣深高速公路作為區內最主要高速公路的領先地位仍難以被超越。

另外，據報導，香港與國家有關部門現正積極研究增設短期跨境汽車配額，考慮安排在二零零九年底前向香港私家車發出以深圳灣口岸入出境的一次性過境牌照，集團相信廣深高速公路可因而受惠。

中國新的企業所得稅法（「新稅法」）已於二零零八年一月一日起實施，自二零零八年一月一日起的五年內，新稅率由 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，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優惠，直至有關優惠期屆滿為止。廣深高速公路的企業所得稅優惠期將於二零零九年底屆滿，二零一零年適用稅率為 22%；而西綫 I 期的優惠期亦將於二零一零年底屆滿，二零一一年適用稅率為 24%。由二零一二年直至合營企業合約營運期屆滿，廣深高速公路及西綫 I 期的企業所得稅適用稅率均為 25%。此外，從二零零八年一月一日起，港商收取其所投資中國合營企業的二零零八年度及之後各年度產生之利潤時，須支付 5%預提所得稅。再者，新建的收費公路項目可從取得第一筆路費收入起計，享有首三年免繳企業所得稅，繼後三年減半繳付的優惠，西綫 II 期及西綫 III 期均合資格享受此稅務優惠。

為應對全球金融海嘯及鼓勵企業增加固定資產投資項目，於二零零九年初，中國政府對一些符合規定條件而尚未動工建設的項目，降低了最低資本金要求，具體來說，高速公路項目的資本金要求由原來佔項目總投資額35%降低至25%，西綫 III 期將預計受惠於此調整。待取得有關部門批准後，集團需投入西綫 III 期的資本金將減少人民幣2.8億元，由原來的人民幣9.8億元降低至人民幣7億元。

截至二零零九年六月三十日止，集團（不包括合營企業）持有的現金及銀行結餘為港幣 27.75 億元，在集團（不包括合營企業）層面並無任何負債。在計算集團及集團按比例分佔合營企業之資產及負債後，集團之總體資產負債比率為 30%，由於廣深高速公路的合營企業大部份銀行貸款為美元貸款，現時總體負債中美元負債比例較大。根據目前集團已參與的項目及國內融資情況，隨著西綫 II 期及西綫 III 期日後建成開通，預期集團之總體資產負債比例將會逐漸提高，而總體負債中人民幣負債的比例亦會相應增加。

鑑於公司備存大量資金致資本非常充裕，董事會於二零零八年十月二十三日宣佈派發截至二零零九年六月三十日止財政年度之特別股息每普通股港幣84仙，以提升公司之股東權益回報率。

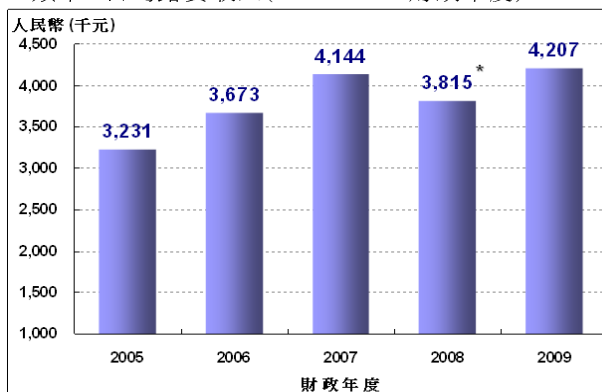
廣州－深圳高速公路

廣深高速公路全長 122.8 公里，是一條全照明、全封閉、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，連接廣州環城高速公路、廣州北二環高速公路、廣州東二環高速公路、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。

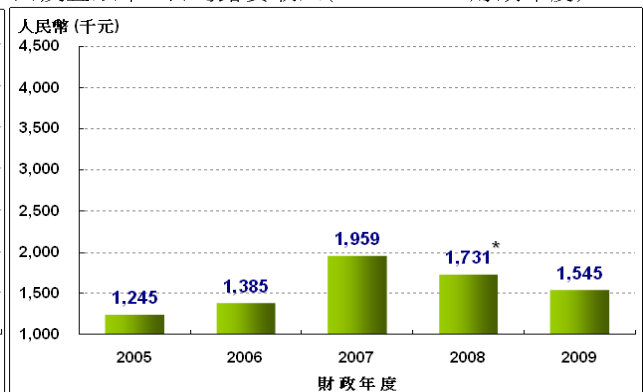
在過去一個財政年度，廣深高速公路日均車流量較去年同期減少2%至31.4萬架次，日均路費收入則上升3%至人民幣895萬元，全年路費總收入為人民幣32.66億元。

廣深高速公路新塘至東莞段北行線維修改善工程已於二零零八年七月九日完工並重開通車，路費收入及車流量逐步回升。但自二零零八年第四季度開始，金融海嘯及全球經濟環境轉差，令廣東省進出口貿易大幅倒退，二零零九年上半年進出口貿易總額同比減少 21%，加上由於國家繼續實施「綠色通道」政策和周邊新建成道路造成分流，廣深高速公路的路費收入及車流量的回升速度較預期慢，全年車流量同比輕微減少了 2%。儘管如此，一類小車的車流及路費收入仍增長至歷史新高水平；而四類及五類商用車的車流及路費收入則在二零零九年第一季度下跌後回穩。目前，日均路費收入已回升至接近二零零六年水平，當年是錄得歷來最高單日路費收入之年份。隨著廣東經濟復甦，集團相信廣深高速公路的車流及路費收入將恢復上升動力。

一類車—日均路費收入(2005-2009 財政年度)



四及五類車—日均路費收入(2005-2009 財政年度)



* 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進行分段維修

由二零零九年七月中起至十二月，廣州北環高速公路的廣清立交至岑村立交路段全面封閉進行維修工程，部份車輛可能需繞行方可進出廣深高速公路，經初步觀察，有關封路措施對廣深高速公路的車流及收入影響輕微。

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。合營企業與廣東省公安廳交通管理局合作建設的全線全智能交通監控系統經已完成，並於二零零九年一月開始投入使用，令廣深高速公路成為廣東省第一條實施全智能交通監控的示範路段。該系統有助進一步提高交通監控中發現及處理交通事故的效率，減輕交通事故所造成的交通堵塞及傷亡。此外，對於交通事故的處理，合營企業以「發現快、到位快、處理快、清障快」的四快為原則，通過與交警人員緊密合作，透過沿線超過100台的監控攝像槍，路政巡邏車及拯救車裝置的全球衛星定位系統，達致「四快」，保障行車暢通。

集團亦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。

廣深高速公路自通車至今十多年來，合營企業經過不斷努力進步，在中國高速公路行業中早已發展成為其中一家管理卓越的大型企業。於二零零九年中，其成立了企業文化部門以進一步鞏固企業核心價值、提升企業管理素質、加強企業競爭力、增強全體員工凝聚力並發揮團隊精神，並貫徹企業優質服務的使命。

為應付日益增加的交通需求，廣深高速公路擴建至雙向共十車道的可行性研究仍在完善過程中，待完成後，將按國家有關規定辦理報批手續。

據傳媒報導，廣深沿江高速公路東莞 49 公里路段及深圳 30 公里路段的工程，分別計劃於二零一零年底及二零一二年完成。集團將繼續關注有關進展。事實上，廣深高速公路在珠三角地區公路網絡中所處的策略性位置，加上其未來將擴建至十車道的工程計劃，廣深高速公路作為區內最主要高速公路的領先地位仍難以被超越。

珠江三角洲西岸幹道第 I 期

珠江三角洲西岸幹道計劃分為三期建設，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。在二零零四/二零零五首個完整財政年度的營運，西綫 I 期已錄得利潤及淨現金流。

年內，西綫 I 期的車流量及路費收入增長放緩，主要由於受到廣東省進出口貿易大幅倒退及廣州與佛山車輛於二零零八年十月起的年票互認。在此年票互認安排下，任何一市的車輛均可免繳通行費而使用對方收費的一級公路及橋樑。此外，東南西環高速公路於二零零七年九月起免收通行費，使西綫 I 期去年同期的車流量和路費收入明顯增長，亦造成較高之基數。於年內，西綫 I 期的日均車流量與去年同期相若為2.8萬架次，日均路費收入增長1%至人民幣40.9萬元，全年總路費收入為人民幣1.49億元。

由二零零九年七月中起至十二月，廣州北環高速公路的廣清立交至岑村立交路段全面封閉進行維修工程，部份車輛或許繞行東南西環高速公路進出廣深高速公路，可能造成東南西環高速公路與西綫 I 期的連接路段堵塞及對西綫 I 期的車流量及路費收入構成影響。然而，自二零零九年八月中至二零一零年三月底，連接南海三山貨櫃碼頭的三山西大橋全面封閉進行維修工程，大部份車輛，特別是載貨車輛，將按交警新近的公告被分流至西綫 I 期。在綜合考慮此兩項封閉措施的淨影響後，西綫 I 期的車流量及路費收入預期在來年將能錄得溫和增長。

根據廣州與佛山的高速公路網規劃，有多條目前正在規劃或興建的高速公路將於未來數年建成並與西綫 I 期連接，此包括佛山一環伸延線、平丹快速幹線、平南高速公路及廣明高速公路等，此將成為西綫 I 期及珠江三角洲西岸幹道全線未來增長的動力。此外，位於廣州番禺區及鄰近西綫 I 期的亞洲最大的火車站，計劃於 2009 年年底起逐步投入使用，將有助增加西綫 I 期的客運車流。在不久將來，預期西綫 I 期將能受益於佛山強勁的經濟增長、接駁高速公路的完善及鄰近火車站的落成。

此外，西綫 II 期將於 2010 年 6 月底前建成通車，將令西綫 I 期更具競爭力及未來的增長更具活力。

珠江三角洲西岸幹道第 II 期

西綫 II 期全長46公里，為雙向共六車道的封閉式高速公路，北端連接順德的西綫 I 期，向南伸延至中山，與105國道及中山規劃中的小欖快速幹線及新岐江公路連接。建成後，西綫 I 期及西綫 II 期將會是唯一一條連接廣州與中山中心城區的高速公路。西綫 II 期的建設計劃於二零一零年六月底前完成及通車。

根據公司與合和實業於二零零八年九月二日的聯合公佈所述的原因，西綫 II 期的投資預算調整為人民幣 72 億元，集團為此於同日與中方夥伴（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，以相應增加集團分佔本項目的註冊資本金約人民幣 4.025 億元。修訂協議已報交通運輸部及國家發展和改革委員會審批。

近日建材的市場價格雖然有所回升，但仍低於二零零八年九月集團就西綫 II 期增加投資簽訂協議時水平，加上完成西綫 II 期工程所需鋼材的價格已鎖定在低於增加投資預算時之水平，西綫 II 期的最終成本預計將低於預算的人民幣 72 億元。

西綫 II 期的投資預算與註冊資本的差額由中國境內的銀行融資，而合營企業已取得貸款額度。

根據廣深高速公路及西綫 I 期開通後首個完整年度的路費收入，西綫 II 期開通後首個完整年度的目標為達至現金流平衡。經初步測算，若西綫 II 期開通後首個完整年度的路費收入折合約為每公里人民幣 650 萬元，將可達至現金流平衡；若折合超過每公里人民幣 950 萬元，將可產生利潤。於回顧年內，西綫 I 期的路費收入折合約為每公里人民幣 1,000 萬元。

珠江三角洲西岸幹道第 III 期

西綫 III 期是一條全長38公里，雙向共六車道的封閉式高速公路，北端與中山的西綫 II 期連接，向南伸延接珠海的高速公路網。

根據公司與合和實業於二零零八年九月二日的聯合公佈所述的原因，西綫 III 期的投資預算調整為人民幣56億元，類同西綫 II 期情況，集團為此於同日與中方夥伴（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 III 期的修訂協議，以相應增加集團分佔本項目的註冊資本金約人民幣4.095億元。修訂協議目前正由國家發展和改革委員會處理當中。視乎批准進度，西綫 III 期計劃於二零一零年開始建設及於約三至四年後完成。

為應對環球金融海嘯及鼓勵企業投資於固定資產項目的建設，於二零零九年初，中國政府對一些符合規定條件而尚未動工建設的項目，降低了最低資本金要求，具體來說，高速公路項目的資本金要求由原來佔項目總投資額的35%降低至25%，西綫 III 期預計受惠於此調整。待取得有關部門批准後，集團需投入西綫 III 期的資本金將減少人民幣2.8億元，由原來的人民幣9.8億元降低至人民幣7億元。

集團將全力加快西綫 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後，將是唯一一條連接廣州、佛山、中山及珠海的高速公路，並為通往澳門最直接及便利的高速公路，及將成為珠江三角洲西岸的一條策略性高速公路。

港珠澳大橋項目

集團主席及集團在過去二十多年來一直致力推動發展的港珠澳大橋項目，已得到中央政府及各有關地方政府的肯定和社會的廣泛支持。該項目安排已由粵、港、澳三地政府組成的聯合工作委員會所確定。據媒體報導，項目的建設即將於二零零九年內展開。

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

財務回顧

截至二零零九年六月三十日止財政年度之集團表現公佈如下：

	截至六月三十日止年度	
	二零零八年 港幣百萬元 (重列)	二零零九年 港幣百萬元
路費收入淨額	1,717	1,809
其他收入	236	166
收費高速公路營運費用	(163)	(143)
重鋪路面費用撥備	(27)	(13)
折舊及攤銷費用	(305)	(307)
一般及行政費用	(134)	(84)
除利息及稅項前溢利 (附註)	1,324	1,428
財務成本	(252)	(162)
所得稅支出	(195)	(187)
經常溢利	877	1,079
匯兌收益(虧損)淨額	439	(2)
出售一間共同控制個體之盈利	974	-
出售一間共同控制個體盈利及匯兌收益之稅項	(167)	-
中國稅率變動產生之遞延稅項	(90)	-
年內溢利	2,033	1,077
少數股東權益	(19)	(18)
公司股權持有人應佔溢利	2,014	1,059

附註：綜合收益表調節表

	截至六月三十日止年度	
	二零零八年 港幣百萬元 (重列)	二零零九年 港幣百萬元
財務回顧之除利息及稅項前的溢利	1,324	1,428
加：		
匯兌收益(虧損)淨額	439	(2)
財務成本	(252)	(162)
出售一間共同控制個體之盈利	974	-
綜合收益表之除稅項前溢利	2,485	1,264

截至二零零九年六月三十日止年度，集團按比例分佔所有收費高速公路項目之綜合路費收入淨額由去年同期港幣17.17億元增加5%至港幣18.09億元。此增長由於集團高速公路車流量增加（特別是廣深高速公路新塘至東莞段北行線的維修及改善工程於二零零八年七月九日完成後重新開通）、人民幣升值及撇除集團於二零零七年九月出售全部45%東南西環高速公路之權益後之影響。集團按比例分佔綜合路費收入淨額中，廣深高速公路西綫 I 期分別佔95%（或港幣17.27億元）及5%（或港幣8,200萬元）。

集團於中國之所有高速公路按比例分佔路費收入淨額分配載列如下：

	截至六月三十日止年度	
	二零零八年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
廣深高速公路	1,594	1,727
西綫I期	78	82
東南西環高速公路	45	0
	1,717	1,809

年內之收費高速公路營運費用與一般及行政費用由港幣2.97億元減少24%至港幣2.27億元，主要於二零零七年九月出售全部東南西環高速公路之權益及已採取有效措施控制成本及提高合營企業經營效率，以應付珠江三角洲地區營運成本上升。

儘管已出售全部東南西環高速公路之權益，折舊及攤銷費用仍由港幣3.05億元輕微上升1%至港幣3.07億元，主要是廣深高速公路新塘至東莞段的維修及改善工程已於二零零八年七月九日完成。

撇除出售東南西環高速公路權益盈利（稅前港幣9.74億元；稅後港幣8.41億元）及匯兌收益（稅前港幣4.39億元；稅後港幣4.05億元），除利息及稅項前溢利較去年同期港幣13.24億元增加8%至港幣14.28億元，主要由於路費收入淨額上升港幣9,200萬元。收費高速公路營運費用與一般及行政費用所節約之港幣7,000萬元，被集團銀行存款回報下降導致其他收入減少所抵銷。

由於集團於截至二零零八年六月三十日止及二零零九年六月三十日止之兩個年度並無企業債務，財務成本主要來自集團按比例分佔之合營企業財務成本。截至二零零九年六月三十日止年度，財務成本由港幣2.52億元減少36%至港幣1.62億元，主要由於合營企業的貸款利率下調。

於二零零七年三月十六日，中國政府頒佈新企業所得稅法（「新稅法」），並從二零零八年一月一日起生效。根據新稅法，集團之中國合營企業，即廣深珠高速公路有限公司（「廣深高速公路合營企業」）以及包括西綫 I 期之廣東廣珠西綫高速公路有限公司（「西綫合營企業之西綫 I 期」）仍可繼續享有餘下之稅務優惠，直至各有關優惠日期屆滿為止。廣深高速公路合營企業之稅率於二零零九年、二零一零年、二零一一年、二零一二年及往後分別為10%、22%、24%、25%及往後25%；而西綫合營企業之西綫 I 期之稅率於該等年期分別為10%、11%、24%、25%及往後25%。截至二零零八年六月三十日止年度，廣深高速公路合營企業及西綫合營企業之西綫 I 期之遞延稅項已作出港幣9,000萬元之調整，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。根據新稅法，由二零零八年一月一日起，合營企業由二零零八年起分派股息予集團時，須支付5%預提所得稅。此外，西綫 II 期及西綫 III 期皆可享有企業所得稅的優惠。該兩項目自取得第一筆路費收入之年度起，首三年免徵企業所得稅，第四年至第六年減半（即12.5%）徵收企業所得稅。

截至二零零八年六月三十日止年度，因人民幣升值令集團錄得港幣4.39億元的匯兌收益淨額，主要來自折算集團廣深高速公路合營企業之美元及港幣銀行貸款。截至二零零九年六月三十日止年度，因折算集團（不包括中國合營企業）持有之美元存款產生之匯兌虧損，及人民幣升值相對溫和，因而錄得匯兌虧損淨額。

公司股權持有人應佔溢利較去年同期港幣20.14億元減少47%至港幣10.59億元，主要由於去年同期之業績內包括集團以人民幣17.1255億元之代價出售全部45%東南西環高速公路權益所帶來之港幣9.74億元除稅前收益，以及由於人民幣升值10%而產生港幣4.39億元之匯兌收益。

年內，本著公司全體股東利益，公司於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)回購8,788,000股的公司普通股，以提高每股盈利及集團股本回報。

資金流動性及財務資源

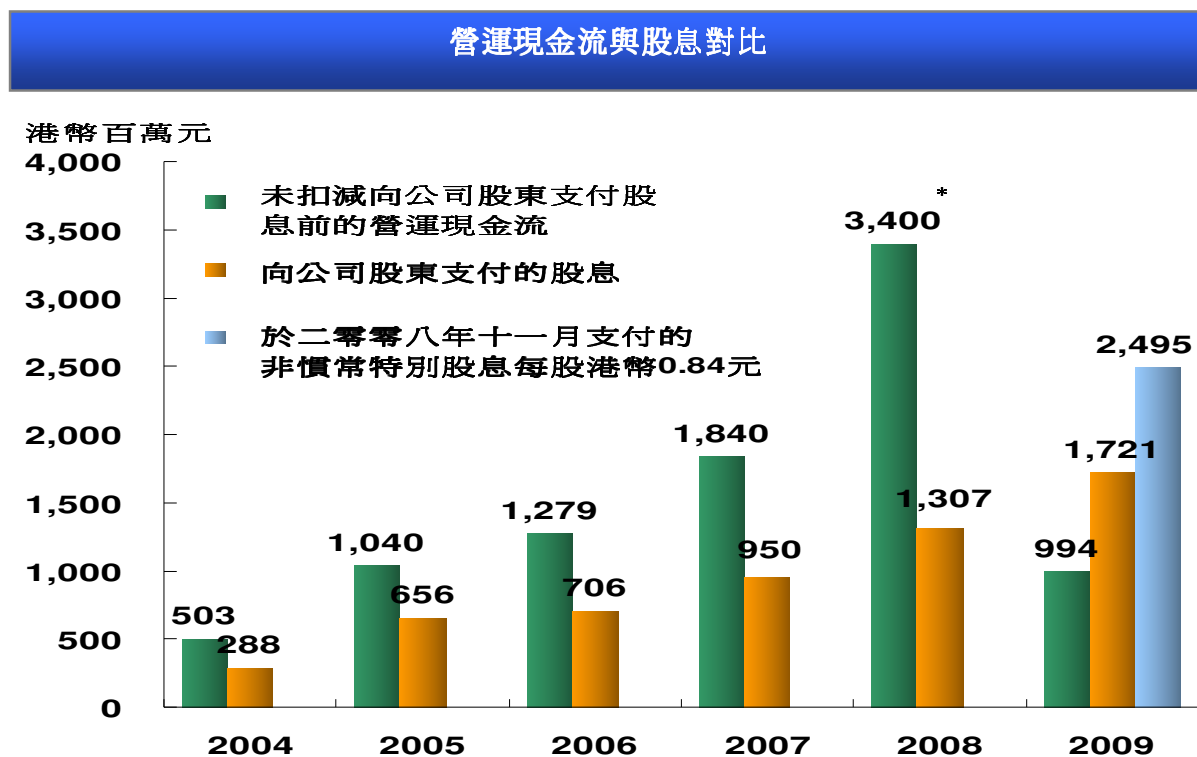
於二零零九年六月三十日，公司及其附屬公司概無未償還企業債務（二零零八年：無）。集團之負債結餘全為其按比例分佔中國合營企業之項目貸款。集團之債務總額對比資產總額比率及資產負債比率（債務淨額對比公司股權持有人應佔權益）分別為37%（二零零八年：29%）及30%（二零零八年：無）。集團之資產負債結構載列如下：

	於六月三十日	
	二零零八年 港幣百萬元 (重列)	二零零九年 港幣百萬元
債務總額		
- 公司及附屬公司	0	0
- 合營企業	5,071	5,379
債務淨額（附註）	0	2,482
資產總額	17,423	14,588
公司股權持有人應佔權益	11,550	8,341
債務總額佔資產總額比率	29%	37%
資產負債比率	0%	30%

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。

於二零零九年六月三十日之債務淨額，因為於二零零八年十一月支付非慣常特別股息港幣 24.95 億元及提取一間合營企業之銀行貸款作為建造西綫 II 期之融資。集團現有現金結餘足夠有餘作為西綫 II 期及西綫 III 期餘下之資本投入。此外，集團仍擁有於二零零五年十月取得之港幣 36 億元五年期無抵押銀團循環及定期貸款融資。集團主要現金流入源自合營企業收取之股息，而主要現金流出為向公司股東支付之股息。截至二零零九年六月三十日止年度，未扣減向公司股東支付股息前的經營業務現金流入淨額（不包括集團按比例分佔合營企業的現金流入）約港幣 9.94 億元（二零零八年：港幣 34 億元，包括出售集團全部東南西環高速公路之權益的現金流入約港幣 15.88 億元）。鑑於強勁財務狀況，董事會訂定公司目標派息率為 100%。公司經營現金流入（不包括公司於二零零三年八月首次公開招股所籌集之款項）扣減公司自透過首次公開招股日起至二零零九年期間所支付

的股息，公司於該期間積累現金結餘約港幣9億元。基於目前的經營業務現金流量，此目標派息率應可以維持。



* 包括出售集團全部東南西環高速公路之權益的現金流入約港幣16億元

於二零零九年六月三十日，集團之銀行結餘及現金港幣27.75億元（二零零八年：港幣59.97億元）及集團按比例分佔合營企業之銀行結餘及現金港幣1.22億元（二零零八年：港幣2.40億元）。集團之銀行結餘與現金連同已承諾但未提取之銀行融資額度合共港幣63.75億元（二零零八年：港幣95.97億元）。此外，已收及應收自廣深高速公路合營企業之穩定現金股息（集團分別於截至二零零九年六月三十日止年度、二零零八年六月三十日止年度及二零零七年六月三十日止年度收取現金股息港幣10.65億元、港幣6.14億元及港幣10.48億元），集團擁有充足的財務資源應付其經常營運活動、現有及潛在的投資活動。

各合營企業之現金流足以償還集團按比例分佔合營企業之項目貸款。截至二零零九年六月三十日止年度，廣深高速公路合營企業及西綫合營企業之盈利對利息倍數（除利息、稅項、折舊及攤銷前對比財務成本比率）分別為16.8倍及9.9倍。

於二零零九年六月三十日，集團按比例分佔合營企業之銀行及其他貸款約港幣52.38億元（二零零八年：港幣47.11億元），概況載列如下：

- (a) 99.9% (二零零八年：99.9%) 為銀行貸款及0.1% (二零零八年：0.1%) 為其他貸款；及
 (b) 53% (二零零八年：63%) 以美元為單位，40% (二零零八年：30%) 以人民幣為單位及
 7% (二零零八年：7%) 以港幣為單位。

集團流動資產淨額由二零零八年六月三十日約港幣56.61億元減少61%至二零零九年六月三十日約港幣21.82億元，主要在二零零八年十一月支付非慣常特別股息港幣24.95億元。

貸款還款期情況

集團按比例分佔合營企業於二零零九年六月三十日對比二零零八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			
	二零零八年		二零零九年	
	港幣百萬元	%	港幣百萬元	%
一年內償還	267	6%	344	6%
一年至五年內償還	1,250	26%	1,350	26%
五年後償還	3,194	68%	3,544	68%
	4,711	100%	5,238	100%

除上述債務以外，集團於二零零八年六月三十日及二零零九年六月三十日並無任何未償還企業債務。合營企業之銀行貸款均來自於中國的銀行及按浮動利率計息。

於二零零九年六月，西綫合營企業成功自一間中國的銀行獲取一筆長期循環貸款，為西綫I期的項目貸款進行再融資。截至二零一零年六月三十日止年度該再融資可減省財務成本約港幣300萬元；該新銀行貸款的現金管理更為靈活及有效，並且更快捷地應對利率變動。此外，西綫合營企業透過六個月期商業票據融資支付西綫II期建造成本，令截至二零零九年六月三十日止年度財務成本節約約港幣300萬元。

利率及外匯風險

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，用於對沖利率或外匯匯率風險。

往年，公司功能貨幣為港幣。年內，管理層在重新檢視公司的相關投資活動及策略後，決定將其功能貨幣需由港幣轉為人民幣。公司功能貨幣變動之影響已於年內開始入賬。由於公司功能貨幣由港幣轉為人民幣，公司亦同時將所有項目按變動日之匯率換算為新功能貨幣。所產生之非貨幣項目換算金額視作其歷史成本處理。

庫務政策

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。集團定期審閱其流動資金及財務資源，從而降低融資成本，並提高財務資產的回報。集團一貫將所有現金作港幣及美元短期存款。集團並無投資於任何金融衍生工具或累計股票期權。

資本承擔

於二零零八年九月二日，集團與西綫合營企業的中國夥伴就西綫III期簽訂修訂協議。待中國有關部門審批後，將取代於二零零五年所簽訂有關西綫III期修訂協議擬定之投資總額人民幣32.6億元調整至人民幣56億元。35%的投資總額相等於資本金人民幣19.6億元（或經批准後較低金額），將由集團與中國夥伴按相同份額各自出資。集團就西綫合營企業發展西綫 III 期須承擔注資人民幣9.8億元（或經批准後較低金額）。修訂協議目前正在國家發展和改革委員會審批當中。

於同日，集團亦就西綫II期與西綫合營企業中國夥伴訂立修訂協議。待中國有關部門審批後，西綫II期之投資總額將增加人民幣23億元至人民幣72億元。西綫合營企業相應增加的註冊資本人民幣8.05億元，將由集團與中國夥伴按相同份額各自出資。集團就西綫合營企業發展西綫II期須增加注資人民幣4.025億元。修訂協議已向國家交通運輸部及國家發展和改革委員會申請核准。

載於公司與合和實業於二零零八年九月二十二日之聯合通函「合和實業董事會與合和公路基建董事會之聯合函件」，公司已向聯交所申請，並獲聯交所豁免公司就上述於二零零八年就西綫II期及西綫III期訂立之修改協議召開股東大會尋求獨立股東批准之規定。

年內，集團就發展西綫II期已向西綫合營企業注資人民幣9,610萬元（二零零八年：人民幣5.863億元）。於二零零九年六月三十日，集團未投入西綫合營企業之資本承擔（總資本相等於總投資額人民幣72億元的35%）為人民幣4.025億元（二零零八年：人民幣9,610萬元）。

西綫II期投資總額與註冊資本之差額由中國的銀行提供融資，而西綫合營企業已取得所需之貸款額度。集團目前計劃於二零一零年六月三十日前對西綫II期增加注資額人民幣4.025億元。集團及中方夥伴之額外資本投入加上銀行貸款將可完全應付資金需求。雖然近日建材的市場價格有所回升，但仍低於集團於二零零八年九月簽訂西綫 II 期增加投資之修訂協議時的水平，此外，完成西綫 II 期工程所需鋼材的價格已作鎖定於較去年制定增加投資協議時為低之水平，西綫 II 期的最終成本預計可望低於預算人民幣72億元。

集團同意就發展西綫III期向西綫合營企業注資人民幣9.8億元（二零零八年：5.705億元）（總資本相等於總投資額人民幣56億元的35%），惟仍須待中國有關部門審批。按現時計劃，集團將分別於二零一零年六月三十日及二零一一年六月三十日前按35%及65%比例注資西綫 III 期共人民幣9.8億元。

為應對全球金融海嘯及鼓勵企業投資建設固定資產項目，於二零零九年初，中國政府對一些符合規定條件而尚未動工建設的項目，降低資本金要求。高速公路項目的資本金要求由原來佔項目總投資額35%降低至25%，西綫III 期因而可望受惠。待有關部門批准後，集團需投入西綫III期的資本金將由原來人民幣9.8億元降低至人民幣7億元，減少人民幣 2.8億元。

於二零零九年六月三十日，集團按比例分佔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期已簽約但未撥備之未償付承擔合共港幣5.21億元（二零零八年：港幣16.58億元）。

資產抵押

於二零零九年六月三十日，集團合營企業為取得各自的銀行融資，部份資產已抵押予銀行。集團按比例分佔該等資產的賬面值分析如下：

	於六月三十日	
	二零零八年 港幣百萬元 (重列)	二零零九年 港幣百萬元
經營權無形資產	8,306	6,597
銀行結餘及存款	235	119
其他資產	374	740
	8,915	7,456

於二零零八年六月三十日及二零零九年六月三十日，為取得銀行融資，廣深高速公路合營企業之路費徵收權及西綫合營企業之西綫 I 期的26%（二零零八年：65%）路費徵收權已抵押予各自於中國的銀行。

或然負債

於二零零九年六月三十日，集團並無重大或然負債。

重大收購或出售

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

年內，公司在香港聯合交易所有限公司以總代價（包括交易費用）港幣37,781,000元購回8,788,000股股份，該等股份在購回後隨即被註銷。註銷股份面值港幣878,800元已撥往資本贖回儲備，其總代價由公司保留溢利所支付。有關購回股份之詳情如下：

購回月份	回購普通股 總數	每股 最高價 港幣	每股 最低價 港幣	支付總代價 (包括交易費用*) 港幣千元
2008年11月	400,000	4.15	3.90	1,653
2008年12月	4,462,500	4.30	4.09	18,979
2009年1月	3,925,500	4.46	4.26	17,149
合共	8,788,000			37,781

* 交易費用為佣金、印花稅、交易徵費及交易費

回購股份旨在提高集團之每股盈利，有利全體股東。

除以上披露外，公司或其任何附屬公司於二零零九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

集團截至二零零九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

截至二零零九年六月三十日止年度

	附註	二零零八年 港幣千元 (重列)	二零零九年 港幣千元
收費高速公路收入		1,716,797	1,809,179
建築收益		1,193,704	1,215,977
營業額	2	2,910,501	3,025,156
其他收入及其他費用	3	675,510	163,336
建築成本		(1,193,704)	(1,215,977)
重鋪路面費用撥備		(26,907)	(12,674)
收費高速公路營運費用		(163,099)	(143,423)
折舊及攤銷費用		(304,732)	(307,102)
一般及行政費用		(134,097)	(83,513)
財務成本	4	(252,374)	(161,506)
出售一間共同控制個體盈利	5	973,594	-
除稅前溢利		2,484,692	1,264,297
所得稅支出	6	(452,192)	(187,303)
年內溢利	7	2,032,500	1,076,994
撥歸：			
公司股權持有人		2,013,957	1,059,399
少數股東權益		18,543	17,595
年內溢利		2,032,500	1,076,994
已付股息	8	1,306,980	4,216,585
		港仙 (重列)	港仙
每股溢利	9		
基本		67.81	35.72
攤薄後		67.78	35.72

綜合資產負債表

於二零零九年六月三十日

	二零零八年 港幣千元 (重列)	二零零九年 港幣千元
資產		
非流動資產		
物業及設備	183,980	189,401
經營權無形資產	10,361,834	11,279,829
與共同控制個體之結餘	530,645	141,062
	<u>11,076,459</u>	<u>11,610,292</u>
流動資產		
存貨	2,052	2,370
按金及預付款	17,212	15,192
其他應收款	78,477	62,666
其他應收一間共同控制個體之款項	11,714	-
共同控制個體之已抵押銀行結餘及存款	235,265	118,927
銀行結餘及現金		
—集團	5,997,274	2,775,222
—共同控制個體	4,865	3,136
	<u>6,346,859</u>	<u>2,977,513</u>
	<u>17,423,318</u>	<u>14,587,805</u>
資產總額		
股東權益及負債		
資本及儲備		
股本	297,048	296,169
股份溢價及儲備	11,252,505	8,044,836
公司股權持有人應佔權益	11,549,553	8,341,005
少數股東權益	50,718	47,930
權益總額	<u>11,600,271</u>	<u>8,388,935</u>
非流動負債		
其他應付款	55,267	39,732
共同控制個體之銀行及其他貸款	4,444,077	4,893,801
與合營企業夥伴之結餘	360,154	141,010
重鋪路面責任撥備	25,920	8,421
遞延稅項負債	251,731	320,307
	<u>5,137,149</u>	<u>5,403,271</u>
流動負債		
其他應付款、預提費用及已收按金	383,145	387,443
共同控制個體之銀行貸款	267,109	344,344
其他應付利息	5,677	3,604
稅項負債	29,967	32,029
重鋪路面責任撥備	-	28,179
	<u>685,898</u>	<u>795,599</u>
	<u>5,823,047</u>	<u>6,198,870</u>
負債總額		
股東權益及負債總額	<u>17,423,318</u>	<u>14,587,805</u>

綜合財務報表附註

截至二零零九年六月三十日止年度

1. 採納新訂及經修訂國際財務報告準則

年內，集團首次應用下列由國際會計準則委員會頒佈的新修訂及國際財務報告詮釋委員會頒佈的新詮釋（統稱「新訂國際財務報告準則」），有關修訂及詮釋正在或已經生效。

國際會計準則第39號 及國際財務報告準則第7號（修訂本）	金融資產重分類
國際財務報告詮釋委員會第9號 及國際會計準則第39號（修訂本）	內含衍生工具
國際財務報告詮釋委員會第12號	服務經營權安排
國際財務報告詮釋委員會第13號	客戶忠誠度計劃
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

採納該等新訂國際財務報告準則導致集團之會計政策出現以下變動，該等變動對當前或過往會計年度集團業績及財務狀況的編製及呈列產生影響。

服務經營權安排

年內，集團已應用國際財務報告詮釋委員會第12號「服務經營權安排」。

集團之共同控制個體（「經營者」）與中華人民共和國（「中國」）之地方政府部門（「授出者」）簽訂了合約性服務安排，以參與收費高速公路之發展、融資、經營及維護。根據該等安排，集團之共同控制個體為授出者開展收費高速公路之建築服務，以換取有關收費高速公路之經營權，代表授出者於指定經營權期間提供公共服務及獲賦予權利向收費高速公路之使用者收取路費。

國際財務報告詮釋委員會第12號就經營者在服務經營安排中提供公共服務的會計處理方法提供了指引。

過往年度，集團之共同控制個體於指定經營權期間擁有收費高速公路經營權之收費高速公路所產生之建築成本，乃按成本值減累計折舊及任何累計減值虧損入賬為物業及設備。收費高速公路之折舊除資本化的重鋪成本外，由收費高速公路商業營運之日起計，在其剩餘經營權期間以各共同控制個體各自剩餘經營權期間實際車流量與預期車流總量比率乘以資產賬面淨值作計算以撇銷其成本。預期車流量是由管理層估計或經參考獨立交通流量顧問編製之交通預測報告後釐定。資本化之重鋪成本之折舊以類同基準估計之八年使用期計算。

根據國際財務報告詮釋委員會第 12 號，由於有關合約服務安排並無賦予經營者公共服務基建之使用控制權，詮釋範圍內之基建項目不會被確認為經營者之物業及設備。倘經營者提供基建項目之建造服務，該詮釋要求經營者對收費高速公路相關的建造服務根據國際會計準則第 11 號「建造合約」以收益及成本入賬，及倘經營者獲得權利（許可證指「經營權無形資產」）向公共服務之使用者收費，而有關金額視公眾對該服務的使用而定，則根據國際會計準則第 38 號「無形資產」視已收及應收建造服務代價之公平值為一項無形資產。此外，經營者根據國際會計準則第 18 號「收入」對關於營運該基建設施之服務入賬。於高速公路的建設階段，所有建築工程均外包予第三方及就建築服務並無已實現或可實現的現金。

當相關收費高速公路完成後，經營權無形資產由相關收費高速公路開始商業營運之日起，在其估計使用年期或剩餘經營權期間（以較短者為準）攤銷以撇減其成本，而所用之攤銷法應反映該項無形資產的未來經濟利益之預期使用模式。

作為各經營權安排中之責任的一部分，集團之共同控制個體需負責重鋪其管理之收費高速公路路面。倘集團之共同控制個體因過住情況而現時產生法律或推定責任，則所產生之重鋪路面成本（提升服務除外）須根據國際會計準則第 37 號「撥備、或然負債及或然資產」計提撥備。

重鋪路面責任撥備乃以董事對於任何日期抵償責任所需開支之最佳估計的現值計量，該數值與該日之車流量成正比，所使用之除稅前比率反映金錢時間價值及該責任之特定風險之現時市場評估。隨時間增加之重鋪路面責任撥備（就每十二年估計重鋪路面工程）乃於綜合收益表內確認為重鋪路面費用撥備。

可扣減暫時性差額之遞延稅項影響現時以反映集團預期於各結算日撥回之稅項影響之基準重新評估。

對於不能在自二零零七年七月一日開始之集團財務期間追溯應用此詮釋之服務安排，集團按無形資產（不論過往如何分類）之過往賬面值為其於二零零七年七月一日之賬面值之基準以確認無形資產。就因服務經營權安排而作出之預付租賃付款而言，集團之共同控制個體除用於服務經營權安排外，並無決定權或任意將其用於其他服務，因此於二零零七年七月一日重新分類為服務經營權安排下取得的無形資產，其過往於相關服務經營權期間按直線基準分開呈列及攤銷。

集團因建設及發展共同控制個體經營之收費高速公路而承擔額外發展開支（「額外發展成本」），該等個體並未將有關金額入賬。過往年度，該成本的一部份乃按集團於共同控制個體之分佔權益及以溢利分配比例或現金流淨額分佔比率（視乎具體情況而定）為基準計算，並已計入收費高速公路之成本。該成本之結餘於「共同控制個體之額外投資成本」入賬，並已按相關共同控制個體將收費高速公路折舊所採用之相同基準作出攤銷。於出售共同控制個體後，未攤銷額外發展成本之應佔金額於釐定出售盈虧時計入。「發展中收費高速公路項目之額外投資成本」指於進行實際施工前就收費高速公路項目產生之發展開支，並已按成本扣除任何已識別減值虧損列賬。上述額外投資成本亦已於二零零七年七月一日重新分類為服務經營權安排項下之無形資產。

於本年度內，除以上所述者外，集團已追溯應用此項詮釋，而下文則概述採納此項詮釋之財務影響。

因過往年度及本年度應用國際財務報告詮釋委員會第12號而產生會計政策變動之影響，按功能項目分類如下：

	截至六月三十日止年度	
	二零零八年 港幣千元	二零零九年 港幣千元
建築收益增加	1,193,704	1,215,977
建築成本增加	(1,193,704)	(1,215,977)
重鋪路面費用撥備增加	(26,907)	(12,674)
折舊及攤銷費用減少	49,996	28,288
所得稅開支（增加）減少	(6,199)	1,204
年內溢利增加	16,890	16,818

應用國際財務報告詮釋委員會第12號於二零零八年六月三十日之影響概述如下：

	於二零零八年 六月三十日 (原本呈列) 港幣千元	調整 港幣千元	於二零零八年 六月三十日 (重列) 港幣千元
資產負債表項目			
物業及設備	9,394,586	(9,210,606)	183,980
於共同控制個體之額外投資成本	1,113,375	(1,113,375)	-
發展中收費高速公路項目之額外 投資成本	53,903	(53,903)	-
預付租金	139,067	(139,067)	-
經營權無形資產	-	10,361,834	10,361,834
重鋪路面責任撥備	-	(25,920)	(25,920)
遞延稅項負債	(295,965)	44,234	(251,731)
對資產及負債總額之影響		(136,803)	
保留溢利	3,500,833	(109,366)	3,391,467
匯兌儲備	301,057	(27,437)	273,620
對權益總額之影響		(136,803)	

應用國際財務報告詮釋委員會第 12 號對集團於二零零七年七月一日之權益之影響概述如下：

	於二零零七年 七月一日 (原本呈列) 港幣千元	調整 港幣千元	於二零零七年 七月一日 (重列) 港幣千元
保留溢利	2,818,880	(126,256)	2,692,624
匯兌儲備	201,115	<u>(13,225)</u>	187,890
對權益總額之影響		<u>(139,481)</u>	

對每股基本溢利之影響：

	截至六月三十日止年度	
	二零零八年 港仙	二零零九年 港仙
調整前之數據	67.25	35.15
調整	<u>0.56</u>	<u>0.57</u>
經調整	<u>67.81</u>	<u>35.72</u>

對每股攤薄溢利之影響：

	截至六月三十日止年度	
	二零零八年 港仙	二零零九年 港仙
調整前之數據	67.22	35.15
調整	<u>0.56</u>	<u>0.57</u>
經調整	<u>67.78</u>	<u>35.72</u>

集團並未提早採納以下已頒佈但尚未生效之新訂或經修訂之準則、修訂本或詮釋。

國際財務報告準則（修訂本）	國際財務報告準則第5號（修訂本）部份為國際財務報告準則之改善（二零零八年五月） ¹
國際財務報告準則（修訂本）	國際財務報告準則之改善（二零零九年四月） ²
國際會計準則第1號（經修訂）	呈列財務報表 ³
國際會計準則第23號（經修訂）	借款成本 ³
國際會計準則第27號（經修訂）	綜合及單獨財務報表 ⁴
國際會計準則第32及第1號（修訂本）	結算時衍生的可贖回金融衍生工具及債務 ³
國際會計準則第39號（修訂本）	合資格對沖項目 ⁴
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 ³
國際財務報告準則第1號（修訂本）	首次採用者之額外豁免 ⁵
國際財務報告準則第2號（修訂本）	歸屬條件及註銷 ³
國際財務報告準則第2號（修訂本）	集團用現金結算以股份支付之交易 ⁵
國際財務報告準則第3號（經修訂）	業務合併 ⁴
國際財務報告準則第7號（修訂本）	對有關金融工具之披露改善 ³
國際財務報告準則第8號	經營板塊 ³
國際財務報告詮釋委員會第15號	房地產建築協議 ³
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
國際財務報告詮釋委員會第17號	向所有者分派非現金資產 ⁴
國際財務報告詮釋委員會第18號	從客戶轉撥資產 ⁷

¹ 於二零零九年一月一日或之後開始之年度期間生效，惟國際財務報告準則第5號之修訂則於二零零九年七月一日或之後開始之年度期間生效

² 該修訂本於二零零九年一月一日、二零零九年七月一日及二零一零年一月一日（如適用）或之後開始之年度期間生效

³ 於二零零九年一月一日或之後開始之年度期間生效

⁴ 於二零零九年七月一日或之後開始之年度期間生效

⁵ 於二零一零年一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

⁷ 於二零零九年七月一日或之後之轉撥

若收購日期於二零零九年七月一日或之後，應用國際財務報告準則第3號（經修訂）可能影響集團有關業務合併之會計處理方法。若集團於附屬公司的擁有權變動，則國際會計準則第27號（經修訂）將會影響有關會計處理方法。公司董事預期，應用其他新訂或經修訂之準則、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。

國際財務報告準則第8號「經營板塊」制訂對披露個體之業務板塊、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，確認經營板塊以分配資源至各板塊及評估其表現。公司董事認為應用國際財務報告準則第8號，將導致集團重新設計報告之板塊，但對集團已呈報業績或財務狀況並無影響。集團將於二零零九年七月一日開始之年度期間追溯應用該準則。

2. 營業額及板塊資料

營業額指集團按比例分佔共同控制個體已收及應收經扣除營業稅及建築收益之收費高速公路收入，分析如下：

	二零零八年 港幣千元 (重列)	二零零九年 港幣千元
營業稅前收費高速公路收入	1,769,912	1,865,145
營業稅	(53,115)	(55,966)
	<u>1,716,797</u>	<u>1,809,179</u>
建築收益	1,193,704	1,215,977
	<u>2,910,501</u>	<u>3,025,156</u>

集團只有一個業務板塊，即透過其於中國成立之共同控制個體根據服務經營權在中國發展、經營及管理收費高速公路。

由於管理層認為集團只有中國單一地區板塊，故並無呈列地區板塊分析。

3. 其他收入及其他費用

	二零零八年 港幣千元	二零零九年 港幣千元
合營企業夥伴提供之免息註冊資本之公平值調整	-	61,262
重估合營企業夥伴提供之免息註冊資本未來現金流之盈利（附註）	-	257,221
利息收入：		
集團提供貸款予一間共同控制個體	10,161	99
銀行存款	210,543	74,223
提供予一間共同控制個體之免息註冊資本及貸款之估算利息收入	21,883	33,484
匯兌收益（虧損）淨額	439,170	(2,256)
租金收入	6,625	6,873
收取共同控制個體之管理費收入	2,310	793
出售物業及設備收益	159	58
其他	24,627	17,417
	<u>715,478</u>	<u>449,174</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)	-
重估提供予一間共同控制個體之免息註冊資本未來現金流之虧損（附註）	-	(285,838)
	<u>675,510</u>	<u>163,336</u>

附註：集團及中國合營企業夥伴提供予西綫合營企業的註冊資本為免息及須返還集團及中國合營企業夥伴，惟該返還須西綫合營企業董事會批准作實。因此，註冊資本歸類為財務負債且於初步確認時按公平值計量，並於隨後以實際利率法按攤銷成本計量。

根據珠江三角洲西岸幹道第 II 期（「西綫 II 期」）的工程進度，公司董事對二零零九年六月三十日來自西綫合營企業之估計未來現金流量進行重估，並預期集團及中國合營企業夥伴提供予西綫合營企業註冊資本（分別歸類為與共同控制個體之結餘及與合營企業夥伴之結餘）之還款期將會延長至珠江三角洲西岸幹道第 I 期及西綫 II 期的相關經營期屆滿。

4. 財務成本

	二零零八年 港幣千元	二零零九年 港幣千元
銀行貸款利息	257,086	208,259
估算利息：		
合營企業夥伴提供之免息註冊資本及貸款	22,645	27,174
其他免息貸款	329	370
	<u>280,060</u>	<u>235,803</u>
其他財務費用	12,287	12,394
	<u>292,347</u>	<u>248,197</u>
減：已計入收費高速公路建築成本之款項（附註）	<u>(39,973)</u>	<u>(86,691)</u>
	<u>252,374</u>	<u>161,506</u>

附註：於年內撥充資本之借貸成本來自銀行借貸，乃根據收費高速公路建築成本開支採用每年6.91%之資本化利率計算（二零零八年：來自銀行借貸及合營企業夥伴提供之貸款乃採用每年6.51%之資本化利率計算）。

5. 出售一間共同控制個體

廣州東南西環高速公路有限公司（「環城公路合營企業」）之成立是負責發展、經營及管理廣州市區東南西環高速公路（「東南西環高速公路」）。運營期自二零零二年一月一日起計為期三十年，且東南西環高速公路已於二零零二年一月正式通車。集團享有東南西環高速公路45%之現金流淨額（即總營運收入扣除營運費用及稅項）。

於二零零七年八月九日，集團與集團之一間共同控制個體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之其他權利、責任和義務。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港幣973,594,000元已於截至二零零八年六月三十日止年度之綜合收益表確認。

環城公路合營企業業績已計入綜合收益表，並載列如下：

	二零零八年 港幣千元	二零零九年 港幣千元
營業額	45,516	-
其他收入	24,441	-
收費高速公路營運費用	(16,424)	-
折舊及攤銷費用	(11,107)	-
一般及行政費用	(6,451)	-
財務成本	(21,440)	-
除稅前溢利	14,535	-
所得稅開支	(46,201)	-
年內虧損	(31,666)	-

集團按比例應佔環城公路合營企業於出售日之資產淨值如下：

	港幣千元 (重列)
出售之資產淨值：	
物業及設備	9,725
經營權無形資產	2,428,041
其他應收合營企業夥伴之款項	237,801
銀行結餘及現金	45,995
其他流動資產	2,956
銀行貸款	(1,419,061)
與合營企業夥伴之結餘	(111,681)
遞延稅項負債	(154,859)
其他應付款、預提費用及已收按金	(21,941)
其他流動負債	(2,326)
	<u>1,014,650</u>
撥入與共同控制個體結餘	129,806
撥入其他應付共同控制個體款項	(275,225)
釋放匯兌儲備	(76,918)
	<u>792,313</u>
出售收益	973,594
總代價	<u>1,765,907</u>
以現金支付	<u>1,765,907</u>
出售現金流入(流出)淨額：	
現金代價	1,765,907
出售之銀行結餘及現金	(45,995)
	<u>1,719,912</u>

6. 所得稅開支

	二零零八年 港幣千元 (重列)	二零零九年 港幣千元
稅項開支包括：		
中國企業所得稅		
集團	155,380	1,238
共同控制個體	116,085	116,941
遞延稅項		
本年度	90,898	69,124
稅率變動之影響	89,829	-
	<u>452,192</u>	<u>187,303</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。

截至二零零八年六月三十日止年度，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，乃指集團收取共同控制個體廣深珠高速公路有限公司（「廣深高速公路合營企業」）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按有關之中國現行稅率計算所得的預提所得稅約港幣132,376,000元。

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之中國企業所得稅撥備約港幣114,896,000元（二零零八年：港幣114,785,000元），年內估計應課稅溢利按截至二零零八年十二月三十一日止半年為9%及截至二零零九年六月三十日止半年為10%（二零零八年：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%）計算及集團按比例應佔集團另一間共同控制個體廣東廣珠西綫高速公路有限公司（「西綫合營企業」）之中國企業所得稅撥備約港幣2,045,000元（二零零八年：港幣1,300,000元）估計應課稅溢利按截至二零零八年十二月三十一日止半年為9%及截至二零零九年六月三十日止半年為10%（二零零八年：截至二零零七年十二月三十一日止半年為零及截至二零零八年六月三十日止半年為9%）計算。

按照中國會計準則及稅務法規，廣深高速公路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，廣深高速公路合營企業的首個獲利年度為截至二零零零年十二月三十一日止年度，而該所得稅之五年豁免期已於二零零四年十二月屆滿。

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，獲豁免所得稅二年，及按三年正常稅率減半之優惠率（「2+3」豁免）計算。就中國稅項而言，西綫合營企業的首個獲利年度為截至二零零六年十二月三十一日止年度，及該外資企業所得稅之兩年豁免期已於二零零七年十二月屆滿。

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

7. 年內溢利

	二零零八年 港幣千元 (重列)	二零零九年 港幣千元
年內溢利已扣除（計入）下列各項：		
核數師酬金	2,086	1,700
員工成本（不包括董事薪酬）	131,288	101,419
經營權無形資產攤銷	283,339	277,817
物業及設備折舊	21,393	29,285
其他應收款減值虧損確認（回撥）	4,572	(1,098)
出售物業及設備收益	(159)	(58)

8. 股息

	二零零八年 港幣千元	二零零九年 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（二零零八年： 港幣 17 仙）	504,981	503,487
已付特別中期股息每股港幣 84 仙（二零零八 年：港幣 7 仙）	207,934	2,495,202
已付截至二零零八年六月三十日止年度之末 期股息每股港幣 13 仙（二零零八年：截至 二零零七年六月三十日止年度已付港幣 20 仙）	594,065	386,162
已付截至二零零八年六月三十日止年度之特 別末期股息每股港幣 28 仙（二零零八年： 港幣零仙）	-	831,734
	<u>1,306,980</u>	<u>4,216,585</u>
建議之末期股息每股港幣 18 仙 （二零零八年：港幣 13 仙）	386,162	533,104
建議之特別末期股息每股港幣零仙 （二零零八年：港幣 28 仙）	831,734	-
	<u>1,217,896</u>	<u>533,104</u>

於二零零八年十一月十四日，從股份溢價向股東派發截至二零零九年六月三十日止年度之特別中期股息為每股港幣84仙。

董事會建議二零零九年財政年度之末期股息為每股港幣18仙，共計金額約港幣533,104,000元。末期股息須獲股東在應屆股東週年大會上批准後方始生效，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

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：

	二零零八年 港幣千元 (重列)	二零零九年 港幣千元
計算每股基本及攤薄後溢利之溢利金額	<u>2,013,957</u>	<u>1,059,399</u>
	二零零八年 股份數目	二零零九年 股份數目
計算每股基本溢利之普通股加權平均數	2,969,807,103	2,965,771,021
潛在攤薄普通股份之影響：		
優先認股權	448,461	-
未歸屬獎授股份	504,444	216,548
計算每股攤薄溢利之普通股加權平均數	<u>2,970,760,008</u>	<u>2,965,987,569</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。

計算每股攤薄溢利時，未有假設行使尚未被行使的公司優先購股權，因基於該優先購股權的行使價高過於截止於二零零九年六月三十日止年度的股份市場平均價格。

10. 資產總額扣減流動負債／淨流動資產

集團於二零零九年六月三十日之資產總額減流動負債約港幣13,792,206,000元（二零零八年（按重列）：港幣16,737,420,000元）。集團於二零零九年六月三十日之淨流動資產約港幣2,181,914,000元（二零零八年（按重列）：港幣5,660,961,000元）。

於本公告日期，本公司董事會由 7 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、莫仲達先生及譚明輝先生；5 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、嚴震銘博士及潘宗光教授；以及 1 名替代董事梅大強先生(莫仲達先生之替代董事)組成。