



深圳高速公路股份有限公司
SHENZHEN EXPRESSWAY COMPANY LIMITED

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：548)

2004 年度業績公布

本公司董事會欣然宣布本集團按照香港會計準則編制的截至2004年12月31日止年度經審計之業績連同2003年之比較數字如下：

綜合損益表

| | 附註 | 截至12月31日止年度 | |
|----------|----|----------------|----------------|
| | | 2004年 人民幣千元 | 2003年 人民幣千元 |
| 營業額 | 2 | 482,540 | 421,531 |
| 其他收入 | 3 | 110,609 | 79,510 |
| 出售資產之收益 | 4 | — | 691,416 |
| 固定資產折舊 | | (89,651) | (82,188) |
| 員工成本 | | (40,337) | (36,646) |
| 道路維修費用 | | (8,912) | (7,369) |
| 其他業務費用 | | (57,114) | (57,678) |
| 經營盈利 | | 397,135 | 1,008,576 |
| 財務成本 | | (12,922) | (13,140) |
| 應佔盈利減虧損 | | | |
| — 共同控制實體 | 5 | 120,032 | 59,094 |
| — 聯營公司 | 5 | (706) | — |
| 除稅前盈利 | | 503,539 | 1,054,530 |
| 稅項 | 6 | (76,821) | (148,641) |
| 除稅後盈利 | | 426,718 | 905,889 |
| 少數股東權益 | | (7,848) | (6,517) |
| 股東應佔盈利 | | 418,870 | 899,372 |
| 股息 | | 239,877 | 414,333 |
| 每股盈利 | 7 | 人民幣0.192元 | 人民幣0.412元 |

附註：

1、會計政策

本賬目乃按照香港普遍採納之會計原則及香港會計師公會頒布之會計準則（「香港會計準則」）編制。該等會計基準與本集團之中國法定賬目所採用之基準在若干方面有所不同。本集團之中國法定賬目乃按照中國適用之會計準則以及企業會計制度而編制。本賬目已按照香港會計準則作出適當的調整，但有關的調整並沒有反映於本集團之中國法定賬目上。

2、營業額

| | 2004年 人民幣千元 | 2003年 人民幣千元 |
|-----------|----------------|----------------|
| 營業額 | | |
| 來自收費公路的收入 | 509,008 | 444,653 |
| 減：收入相關稅項 | (26,468) | (23,122) |
| | <u>482,540</u> | <u>421,531</u> |

本集團本年度之營業額由收費公路機荷西段、鹽壩（A段和B段）及梅觀高速的營業額構成。本集團所有營業額均為來自於中國境內之收費公路的收入，故沒有提供分部資料。

本集團須按收費公路收入之5%繳付營業稅，按營業稅額的1%繳付城市維護建設稅，按營業稅額的3%繳付教育費附加。

3、其他收入

| | 附註 | 2004年 人民幣千元 | 2003年 人民幣千元 |
|-------------|-----|----------------|----------------|
| 銀行存款利息收入 | | 11,938 | 9,616 |
| 長期借款利息收入 | | — | 18,563 |
| 長期應收款折現利息收入 | 4 | 35,779 | — |
| 工程建造管理服務收入 | (a) | 17,351 | — |
| 政府補貼收入 | | 35,708 | 35,840 |
| 地方政府財政補貼 | | — | 10,183 |
| 其他 | | 9,833 | 5,308 |
| | | <u>110,609</u> | <u>79,510</u> |

(a) 工程建造管理服務收入是本公司接受政府委託管理建設公路項目之收入。

4、 出售資產之收益

根據本公司與深圳市交通局於2003年3月18日簽訂的產權轉讓協議（「轉讓協議」），本公司以人民幣1,930,000千元的代價將本公司擁有的107國道深圳段及205國道深圳段全部產權轉讓予深圳市交通局，取得轉讓收益人民幣691,416千元。

資產轉讓款及額外補貼款已作為長期應收款入賬。由於本次資產轉讓的部分代價及資產轉讓額外補貼要分期收取，本公司已參照中國境內類似信用等級的公司同期債券發行年利率3.5%作為折現率計算出將來才收取的價款之折現後價值。折現之利息收入於分期收款期間作為其他收入處理。

5、 應佔共同控制實體及聯營公司盈利減虧損

本年度本集團應佔共同控制實體盈利比去年增長103.12%，主要原因是各共同控制實體經營的收費公路車流量的增長。

本年度本集團新增六家聯營公司，其中除深圳高速工程顧問有限公司及廣東陽茂高速公路有限公司外，其他聯營公司均未開始經營。本集團因收購聯營公司所產生的商譽於本年度的攤銷為人民幣1,545千元，是應佔聯營公司虧損的主要原因。

6、 稅項

計入綜合損益表的稅項金額包括：

| | 2004年 人民幣千元 | 2003年 人民幣千元 |
|-------------|----------------|-----------------|
| 當期稅項 | | |
| 中國企業所得稅 | 51,502 | 47,904 |
| 出售資產所得稅撥備 | — | 105,144 |
| 遞延稅項 | 7,440 | 6,189 |
| | <u>58,942</u> | <u>159,237</u> |
| 應佔共同控制實體所得稅 | <u>17,879</u> | <u>(10,596)</u> |
| | <u>76,821</u> | <u>148,641</u> |

(a) 於2004年，適用於本公司的中國企業所得稅稅率為15%（2003年：15%），此為於深圳經濟特區成立的企業的優惠稅率，而標準所得稅稅率為33%（2003年：33%）。

(b) 遞延稅項採用負債法就短暫性差異按主要稅率15%（2003年：15%）作全數撥備。本集團及本公司之遞延所得稅負債為對收費公路之折舊及土地使用權之攤銷方法在會計與稅基計提基準不一致所產生的短暫性差異所撥備之遞延稅項。

- (c) 根據有關稅務部門的批准，本公司之兩家共同控制實體－深圳市清龍高速公路有限公司（「清龍公司」）及湖北雲港交通發展有限公司（「雲港公司」）可獲首兩個獲利年度免徵中國企業所得稅及往後連續三年可獲50%的中國企業所得稅減免。本年度為清龍公司的第2個獲利年度，為雲港公司的第3個獲利年度，故清龍公司免徵中國企業所得稅，雲港公司減半徵收中國企業所得稅。

本公司及其附屬公司與其他共同控制實體已按其應課稅盈利及各自適用之中國企業所得稅稅率於綜合損益表作出準備。

- (d) 本集團於香港成立之附屬公司－美華實業(香港)有限公司（「美華」）的適用稅率為17.5%，由於美華並無應課香港利得稅之收入，故在賬目中並無就香港利得稅作出準備。

7、每股盈利

每股盈利乃根據本集團之股東應佔盈利人民幣418,870,000元（2003年：人民幣899,372,000元）及年內已發行普通股份2,180,700,000股（2003年：2,180,700,000股）而計算。

由於本公司沒有潛在構成攤薄的股份，故沒有披露全面攤薄的每股盈利。

8、按不同會計準則編制賬目的主要差異

本集團已按照中國會計準則編制一份截至2004年12月31日止年度之合併賬目。根據中國與香港會計準則編制的賬目之主要差異摘錄如下：

| | 股東應佔盈利 截至2004年 12月31日止年度 人民幣千元 | 淨資產 於2004年 12月31日 人民幣千元 |
|-----------------|---|----------------------------------|
| 按中國會計準則計算 | 484,564 | 6,023,100 |
| 香港會計準則調整： | | |
| 土地使用權之攤銷及相關遞延稅項 | 3,982 | 59,541 |
| 固定資產之折舊 | 654 | 17,022 |
| 資產轉讓額外補貼 | (106,109) | — |
| 長期應收款折現利息之調整 | 35,779 | (13,054) |
| 其他 | — | (3) |
| 調整總額 | <u>(65,694)</u> | <u>63,506</u> |
| 按香港會計準則調整後重列 | <u>418,870</u> | <u>6,086,606</u> |

年度業績與股息

截至2004年12月31日止年度，本集團實現營業額人民幣482,540千元，較去年同期增長14.47%；在扣除2003年度兩條一級公路轉讓前的營業額影響後，本年度營業額實際增長26.08%。本年度股東應佔盈利為人民幣418,870千元，較去年同期下降了53.43%；剔除上述兩條一級公路於去年轉讓而獲取資產出售收益人民幣586,272千元的影響，股東應佔盈利實際增長33.78%。本年度，本集團每股盈利為人民幣0.192元。

董事會建議向股東派發截至2004年12月31日之末期股息每股人民幣0.11元(2003年：每股人民幣0.19元，含特別股息每股人民幣0.09元)，總計人民幣239,877,000元。股息將派發予於2005年3月8日(星期二)營業日結束時名列本公司股東名冊之H股股東，內資股股東派息股權登記日、股息派發辦法與時間另行通知。上述股息須待股東於2005年4月8日(星期五)舉行的本公司2004年度股東年會上批准方可作實。

管理層討論與分析

業務回顧

本公司主要從事收費公路和道路的投資、建設及經營管理。2004年，本公司還受政府的委託，承接政府投資道路的建造委託管理業務。本公司一貫堅持以收費公路為主業的發展戰略，立足深圳、向珠江三角洲和中國其他經濟發達地區發展，致力增加股東價值，以合理成本為社會和政府提供優質高效的服務。

2004年，在「堅持機制領先」的核心理念引導下，本公司上下齊心協力，銳意進取，堅持以市場為導向，吸引更多的交通流量，除在固有業務上取得滿意增長外，亦在提高市場份額、開創新的利潤增長點方面取得了可喜的成績。

1、收費公路經營

本集團在深圳市和廣東省其他地區經營和投資的收費公路項目均是國家或廣東省幹線公路網的重要組成部分，不僅連接了深圳的主要港口、機場、海關和工業區，在深圳市內形成了完整的公路網，還構築了連接深港兩地以及輻射珠江三角洲地區的公路主通道，是全面實施CEPA協議和建立「9+2」泛珠三角經濟圈的重要基礎設施。在珠江三角洲地區經濟強勁增長以及CEPA和泛珠三角經濟圈逐步落實的帶動下，汽車擁有量的劇增、商貿往來、貨物運輸、居民出行成為本集團收費公路業務增長的動力，本集團經營和投資的各收費公路的車流量總體錄得快速增長，平均增幅超過30%。

| 收費公路 | 權益比例 | 日均混合車流量(輛次) | | | 日均路費收入(人民幣元) | | |
|------------|------|-------------|--------|-------|--------------|---------|-------|
| | | 2004年 | 2003年 | 增減(%) | 2004年 | 2003年 | 增減(%) |
| 梅觀高速 | 95% | 64,199 | 46,397 | 38.37 | 707,711 | 560,477 | 26.27 |
| 機荷東段 | 55% | 44,446 | 33,308 | 33.44 | 631,107 | 499,489 | 26.35 |
| 機荷西段 | 100% | 35,257 | 28,284 | 24.65 | 593,856 | 484,467 | 22.58 |
| 鹽壩(A段和B段)* | 100% | 9,427 | 7,423 | 27.00 | 89,165 | 61,171 | 45.76 |
| 水官高速 | 40% | 39,733 | 30,397 | 30.71 | 382,291 | 300,079 | 27.40 |
| 長沙環路 | 51% | 4,623 | 3,454 | 33.84 | 55,170 | 46,836 | 17.79 |
| 隔蒲潭大橋 | 42% | 2,888 | 2,706 | 6.73 | 22,512 | 24,359 | -7.58 |

* 鹽壩(B段)於2003年6月建成通車。

2004年度梅觀高速車流增長迅猛，同比增長幅度達38%。東莞境內的莞深高速農林支線在2004年7月的開通，極大程度吸引了東莞境內原從其他路段往來深圳的車流改經莞深高速和梅觀高速往來深圳。梅觀高速的車流增長還得益於本公司加大周邊交通要道的疏導力度，不但有效緩解周邊公路的擁堵狀況，還增加了部分交通流量。

深圳小汽車為作為深圳市外環高速公路之一的機荷高速提供了最主要的車流量，而機荷高速周邊物流園區和貿易中心城的加速興建，也進一步刺激了機荷高速車流量的迅速增長。機荷高速沿線還有超過100平方公里的工業園和物流園正在規劃與建設之中，預期未來其車流量將繼續保持高速增長。

由於鹽壩高速的整體路網效應暫未能體現，導致在短期內的收益表現欠佳。但隨著鹽壩(A段和B段)的開通，房地產商對鹽壩高速所帶來的交通便利和經濟拉動效應持正面態度，紛紛進駐鹽壩高速周邊地區發展房地產業，預計隨著鹽壩(C段)的建成通車以及惠州境內路網的同步完善，路網效應將使鹽壩高速的交通流量和路費收入獲得更大的增幅。

水官高速疏導龍崗大工業區和深圳市區的交通，隨著龍崗大工業區快速發展和深圳周邊衛星城鎮人口、物流的快速增長，2004年水官高速交通流量增幅達31%。長沙環路自2004年9月起加大力度治理超載現象，收到了良好效果；2004年11月，與長沙環路相接的長沙國道繞城高速公路(西南段)通車營運，不但增強了路網效應，兩路段還通過聯合收費的方式減少收費環節，使車輛通行更為方便、快捷，促進了車流的增長。

2004年，國家交通部建議對部分類型的貨車收費標準進行下調，其具體實施方案尚需由各省級交通、價格主管部門制訂並報省政府批准，到目前為止，本公司仍未收到廣東省政府有關收費標準調整的政策文件。因此有關政策對公司業績的影響尚未能準確估計。對本集團而言，四類車和五類車的收入分別佔2004年度總體路費收入約3%和12%，加上收費價格的調整對公路的車流量還將有著誘增的影響。因此，預計該政策對本集團未來整體的營業收入應沒有重大影響。

目前，廣東省高速公路路網劃分為粵東、粵西、粵北、珠三角、廣州、深圳六個區域實行聯網收費。按照規劃，最後將不分區域全面實現全省聯網收費。全省聯網收費將提高路網的通行能力，並有利於對收費的稽查工作。本集團已於2004年11月初完成了聯網收費的系統改造並通過了廣東省相關部門驗收，目前系統運行順利。

2、建設發展

目前，本公司正在建設或進行前期工作的公路項目包括鹽排高速、南光高速和鹽壩(C段)。鹽排高速項目工程總概算約人民幣1,149,000千元，已於2003年7月動工，截至報告期末，已完成工程投資人民幣281,000千元，預計將於2005年底完工。南光高速項目工程總概算約人民幣2,876,000千元，其工程可行性研究報告已於2004年11月獲得廣東省交通廳評審通過，收費申請已通過深圳市交通局上報廣東省交通廳審批，其他政府審批程序目前正在進行中。該項目計劃於2005年上半年動工，預計工期為2.5年。鹽壩(C段)投資估算人民幣515,000千元。本公司正在進行建設的前期工作，預計可在2005年內動工建設。

上述項目均將由本公司獨資建設，建成後由本公司負責收費及營運管理。這些項目的地理位置優越，完工通車後將能發揮其獨特的連接和交通疏導功能，具有良好的發展遠景。

3、投資與收購

報告期內，本公司把握廣東省及其他省份出售收費公路項目股權的良好商機，積極參與深圳市以外的收費公路投資，努力提高市場份額，並取得了突破性的進展，已對外簽約並完成投資情況如下：

| 簽約時間 | 投資項目 | 本公司投資預算 (人民幣千元) | 已投資金額 (人民幣千元) | 權益比例 | 長度 (公里) |
|----------|-------|--------------------|------------------|------|------------|
| 2004年3月 | 陽茂高速 | 271,680 | 271,680 | 25% | 79.76 |
| 2004年4月 | 江中高速 | 308,270 | 205,090 | 25% | 32.38 |
| 2004年5月 | 廣州西二環 | 250,000 | 62,500 | 25% | 39.13 |
| 2004年6月 | 南京三橋 | 270,000 | 270,000 | 25% | 15.60 |
| 2004年5月 | 水官延長段 | 60,000 | 60,000 | 40% | 5.25 |
| 2004年12月 | 廣梧高速 | 179,180 | — | 30% | 36.50 |

陽茂高速已於2004年11月建成通車，其兩端均連接已營運的高速公路，因此在開通初期即有不俗的表現，日均路費收入近人民幣400千元。該項目的建成，使得汕頭經廣州至湛江的廣東省沿海貫通東西的高速公路大幹線全部開通，成為廣東省聯繫海南省、廣西省以及大西南省份的便捷交通要道。隨著陽江、茂名及周邊地區經濟的發展和沿線工業基地的不斷興建，陽茂高速的車流量將進一步增長。

截至報告期末，江中高速共完成投資人民幣2,120,850千元，佔總投資額的67%，預計將於2005年10月完工。江中高速建成通車後，可以加強粵西與珠江三角洲地區的經濟聯繫，並將成為廣東省西南地區公路交通主幹網的一部分，使以廣州為中心的珠江三角洲東西兩翼的往來交通里程縮短近60公里。

廣州西二環是珠江三角洲環行高速公路和廣州繞城公路的一部分，已於2004年9月開工，計劃在2007年6月完工。截至報告期末，項目共完成投資人民幣306,310千元，佔總投資額的10%。其建成通車後，將與多條廣州市周邊的高速公路和國道相通，也是廣州以西地區往來花都國際機場的必經之路。

南京三橋是上海至成都國道主幹線（滬蓉線）在南京跨越長江最便捷的通道，已於2003年5月動工建設。截至報告期末，項目共完成投資人民幣1,673,760千元，實際工程進度約51%，預計於2006年完工。南京三橋通車後，將使滬蓉線江蘇段全線貫通，有助東西向公路大動脈的形成及完善整個交通網絡。

水官延長段連接水官高速布龍立交和深圳市區，與深圳市區內清水河、筲崗兩大倉儲區相接。截至報告期末，水官延長段已經完成工程投資人民幣450,000千元，佔總投資額的88%，實際工程進度約95%，預計將於2005年中投入使用。

廣梧高速已於2004年12月通車，其功能是溝通珠江三角洲與廣西和中國西南地區的經濟和交通聯繫，將成為粵西交通的重要通道。於2005年2月18日，本公司臨時股東大會已批准了上述收購事項。

4、建造委託管理

2004年2月11日，本公司與代表深圳市政府的深圳市交通局簽訂了工程建設委託管理合同，被委任為南坪項目的工程項目管理人。根據合同，本公司享有的管理收益取決於節餘的工程費用。該項目的預算工程費用約為人民幣2,268,000千元，如實際工程費用節餘或超支在項目預算造價的正負2.5%以內，該節餘或超支全部由本公司享有或承擔；如節餘或超支的金額大於項目預算造價的2.5%，超過2.5%的部分將由本公司與深圳市交通局平均享有或承擔。報告期內，南坪項目已有15個合同段全面開工，完成投資約人民幣471,920千元。部分工程將於2005年上半年完工，全部工程將於2005年底完工，預計項目能夠按照合同條款在約定時間內完成。根據目前各合同段招標的情況，整體中標價格均控制在預算範圍內。截至報告期末，本公司已收到深圳市政府撥付的工程款人民幣400,000千元，累計支付工程款人民幣355,567千元。

2004年3月12日，本公司與代表深圳市龍崗區人民政府的龍崗區公路局簽訂了工程建設委託管理合同，被委任為橫坪項目的工程項目管理人。根據合同，本公司享有的管理收益取決於節餘的工程費用。該項目的預算工程費用約為人民幣450,000千元，如實際工程費用有節餘或超支，任何節餘或超支由本公司享有或承擔。截至報告期末，橫坪項目已完成投資14,090千元，收到深圳市龍崗區政府撥付的工程款人民幣30,000千元，累計預付及支付工程款人民幣18,445千元。目前，橫坪項目的徵地拆遷工作比原計劃滯後，將延遲項目的完工日期，預計全部工程將於2006年上半年完工。由於徵地拆遷工作並非合同約定由本公司負責的內容，因此對本公司按合同工期履約並不造成影響。

期後事項

本集團於2005年2月3日簽訂了一系列協議，目的使本集團能夠以總代價人民幣18.39億元收購廣東清連公路發展有限公司合共56.28%的權益。廣東清連公路發展有限公司主要從事建設、經營及管理廣東省清連一級公路和清連二級路及相關配套設施。是次交易詳情已刊載於2005年2月16日刊發之公告中。

前景與展望

中國經濟正呈現出高速、穩定、健康的發展態勢，而珠江三角洲的經濟增長更為蓬勃。經濟的增長必然在居民出行、商貿往來等方面產生交通需求。為滿足經濟發展的需要，國家以及地方政府對交通網絡進行了全局的前瞻性規劃：在2010年前，中國每年將增加約3,000公里的高速公路，年均投資約人民幣1,400億元；到2008年，廣東省高速公路里程計劃將達到4,000公里。而交通部與國家發展和改革委員會分別再次證實，公路建設資金將來源於多種途徑，投資者仍將繼續通過公路收費取得投資回報。

蓬勃的經濟發展態勢和有效的政策保障，給公路行業帶來了良好的機遇，與此同時，公司董事會和管理層也充分注意到本集團目前所面臨的各類風險，不斷積極檢討和採取相應的防範措施。本公司將抓緊機遇，積極面對挑戰，堅持以收費公路為主業這一發展方向，繼續培養核心競爭能力並進一步提高公司管治水平，使本公司全面、快速及穩健地發展，以更加良好的業績回報全體股東。

財務分析

1、流動資產及負債

於2004年12月31日，集團流動資產為人民幣1,669,430千元(2003年：人民幣1,944,490千元)，其中包括現金及現金等價物人民幣1,203,239千元，受限制之現金人民幣55,988千元，應收款項人民幣403,268千元。年末現金及現金等價物主要是集團去年出售兩條一級公路所獲得的現金收入，上述資金將用於新項目的投資。

於2004年12月31日，集團流動負債為人民幣642,756千元(2003年：人民幣357,133千元)，其中包括工程款和按金人民幣156,538千元，建造委託管理項目的政府撥款人民幣55,988千元，以及短期借貸人民幣360,000千元。集團流動負債增加的原因主要是短期借貸的增加，根據公司現有流動資金狀況及未來現金流量的安排計劃，集團預計有足夠的資金償付有關款項。

2、融資活動

中國政府年內開始實施宏觀調控，但公路投資仍屬鼓勵行業，繼續受到銀行等資金市場的大力支持。目前中國境內公路的項目貸款比例一般佔項目總投資的65%，貸款期限10年以上，使得公路資金仍比較充裕。受通脹和美元加息因素的影響，人民幣利率於2004年下半年小幅上調，但目前仍處於歷史低位。本公司憑藉穩定增長的現金流量、良好的信貸記錄和行業聲譽，在2004年繼續獲取了中國人民銀行認可機構評定的AAA的信貸評級。良好的信貸評級有利於公司的融資，以及持續享受中國人民銀行利率政策的最優惠利率。

2004年由於貸款額較低，主要採用了一至二年期的較短貸款期限。本年綜合貸款利率為4.778%，略高於去年4.582%的水平，主要原因是二年期以上的貸款比例較去年上升。年內，本公司積極利用外部和自身的有利條件，與銀行簽訂新的融資額度和協議，截至公布日，授信總額度達到人民幣48.9億元，尚未使用額度人民幣44億元。本公司亦有計劃調整借貸的結構，包括採用多種借貸品種和延長借貸組合的期限，以滿足未來資本支出的需要。

3、資本結構

於2004年12月31日，本集團總負債權益比率為19.86% (2003年：14.09%)，借貸佔權益的比率為8.11% (2003年：1.25%)。2004年的利息保障倍數為39.97 (2003年：28.63，已扣除當年兩條一級公路轉讓收益)。由於穩定增長的經營淨現金流，以及出售兩條一級公路變現的資金，本集團目前保持極佳的債務償還能力，未來仍具有較大的借貸空間。

4、資本承擔

於2004年12月31日，本公司的資本性開支計劃主要包括鹽排高速、南光高速、鹽壩(C段)的建造以及清連一級公路、廣州西二環、廣梧高速、江中高速等項目公司權益的投資款。預計未來五年的資本支出總額為人民幣7,147,356千元，其中2005年為3,817,000千元，較往年有較大幅度增加。本公司計劃使用內部資金和對外借款支付上述款項，以公司的財務資源和融資能力可以滿足上述支出。除上述本公司的資本支出外，清連一級公路改建高速公路的資金預計約為人民幣3,900,000千元，將通過清連公司對外借款支付。

5、集團現金流量

於2004年12月31日，本集團現金及現金等價物與上年相比的淨減少額為人民幣1,579千元。

車流量和路費收入的增長為本集團經營現金流的穩定增長提供了保障。年內，集團經營淨現金流為人民幣351,317千元 (2003年：人民幣295,006千元)，收到共同控制實體的股息及貸款償還為人民幣159,459千元 (2003年：人民幣168,255千元)，以上兩項產生淨現金流總計為人民幣510,776千元 (2003年：人民幣463,261千元)。本年內還收到出售兩條一級公路資產的分期轉讓款及稅收的等額補償款分別為人民幣579,000千元及105,204千元。本年內淨增加借貸417,725千元。

年內，集團主要的現金流出包括鹽排高速、鹽壩高速、陽茂高速、江中高速、南京三橋、水官延長段、廣州西二環等項目的資本支出共計人民幣1,164,413千元，支付兩條一級公路資產轉讓收益的所得稅人民幣105,204千元，以及支付股息人民幣414,333千元。

6、外匯風險

本集團的主要經營業務均在中國，除了H股股息的支付外，公司的經營收支和資本支出均主要以人民幣結算。因此，本集團將主要採用人民幣貸款。於2004年底，集團期末外匯貸款和外匯存款餘額均較小，匯率波動對公司業績無重大影響。

7、利率風險

集團主要通過安排固定利率和浮動利率的合理的債務組合，並將根據市場變動，利用適當的利率掉期合約，使利率上升的風險控制在一定範圍內。於2004年底，集團並無利率掉期期權的合約。

8、或有負債

如以上「建造委託管理」中所述，本公司需根據有關合同承擔建造委託管理項目超支的管理責任。此外，根據有關合同的約定，本公司年內已分別向深圳市龍崗區公路局及深圳市交通局提供人民幣30,000千元及人民幣100,000千元的不可撤銷履約銀行保函；並向深圳市龍崗區公路局支付了人民幣15,000千元的保證金，以擔保對該委託管理項目的工程建設進度、質量、安全管理目標。

募集資金使用情況

本公司2001年通過增發A股募集資金人民幣604,000千元，報告期內嚴格按照招股說明書承諾用於投資建設鹽壩(B段)。鹽壩(B段)於2001年6月動工，2003年6月通車收費。

報告期已使用募集資金人民幣30,500千元，累計使用募集資金人民幣414,000千元。截至2004年12月31日，尚有募集資金人民幣190,000千元未投入使用，該資金主要以短期定期存款等方式存於國內銀行，用於支付鹽壩(B段)未結算工程款項。鹽壩(B段)投入使用後，與鹽壩(A段)形成局部的交通網絡，使鹽壩高速的車流量和路費收入顯著提高。

購買、出售或贖回股份

於本年度，本公司及其附屬公司、共同控制實體概無購買、出售或贖回任何本公司的股份。

2004年4月23日，本公司股東以特別決議案的方式授權董事會購回本公司部分H股（「H股回購」）。關於H股回購的申請已獲得中國證監會的批准。報告期內，本公司尚未回購任何H股股份。

對外擔保及履行

截至報告期末，本公司及其附屬公司、共同控制實體沒有發生對外的擔保事項。

重大訴訟仲裁事項

截至報告期末，本公司及其附屬公司、共同控制實體無重大訴訟、仲裁事項。

委託存款及逾期未能收回的定期存款

截至報告期末，本集團並無任何委託存款和逾期未能收回的定期存款。

員工薪酬與培訓

於報告期末，本公司共有員工1,270人，其中管理及專業人員301人，收費作業人員969人。

本公司員工薪酬由月薪、年度績效獎金、法定和公司福利三部份組成，按照以崗定薪、按績取酬、保持外部競爭的原則，根據員工的綜合績效考評結果而釐定。此外，本公司自2001年度起獲股東批准實施模擬股票期權（「期權」）計劃，並於2003年10月召開的臨時股東大會批准對其進行修訂。截至報告期末，期權計劃項下的期權數目為5,501,400股，由管理人員集體持有，其行權所得將作為特別獎勵基金，由本公司按總經理及人力資源及提名委員會批准的方案分配給管理人員。截至2004年12月31日，本公司管理人員並未行使上述期權。

本集團遵照深圳市政府的有關規定和要求，參與了深圳市職工退休福利計劃，並為本集團的在職員工辦理了基本醫療保險、工傷保險、失業保險及生育保險。

本公司重視員工培訓，報告期內組織了5次集中培訓，累計有786人次參加。此外，公司各業務部門還按年度培訓計劃組織多次內部專題培訓。

遵守最佳應用守則及標準守則

本公司董事認為，在本年度內本公司已遵守聯交所上市規則附錄14所載之最佳應用守則。

本公司已以聯交所上市規則附錄十所載之上市發行人董事進行證券交易的標準守則作為董事及監事證券交易的守則；在向所有董事、監事作出特定查詢後，本公司確定本公司董事及監事於報告期內均有遵守上述守則所規定的有關董事進行證券交易的標準。

審核委員會

本公司審核委員會已審閱並確認截至2004年12月31日止12個月的業績公布及業績報告。

釋義

| | | |
|-------------|---|--------------------------------------|
| 「本公司」、「公司」 | 指 | 深圳高速公路股份有限公司 |
| 「本集團」、「集團」 | 指 | 公司及其附屬公司 |
| 「本年度」、「報告期」 | 指 | 截至2004年12月31日止年度 |
| 「聯交所」 | 指 | 香港聯合交易所有限公司 |
| 「上市規則」 | 指 | 聯交所證券上市規則 |
| 「梅觀高速」 | 指 | 深圳市梅觀高速公路 |
| 「機荷高速」 | 指 | 深圳市機荷高速公路，由機荷東段和機荷西段組成 |
| 「鹽壩高速」 | 指 | 深圳市鹽田至壩崗高速公路，由鹽壩(A段)、鹽壩(B段)和鹽壩(C段)組成 |
| 「鹽排高速」 | 指 | 深圳市鹽排高速公路，又稱機荷高速公路鹽田港支線 |
| 「南光高速」 | 指 | 深圳市南光高速公路 |
| 「水官高速」 | 指 | 深圳市水官高速公路，又稱龍崗二通道 |
| 「水官延長段」 | 指 | 水官高速的延長段，位於深圳市 |
| 「陽茂高速」 | 指 | 陽江至茂名高速公路，位於廣東省 |
| 「廣梧高速」 | 指 | 廣州至梧州高速公路(馬安至河口段)，位於廣東省 |
| 「江中高速」 | 指 | 中山至江門高速公路及江門至鶴山高速公路二期，位於廣東省 |
| 「廣州西二環」 | 指 | 廣州西二環高速公路，位於廣東省 |
| 「清連一級公路」 | 指 | 清遠至連州一級公路，位於廣東省 |
| 「南京三橋」 | 指 | 南京市長江第三大橋，位於江蘇省南京市 |
| 「長沙環路」 | 指 | 湖南長沙國道繞城高速公路(西北段)，位於湖南省長沙市 |
| 「隔蒲潭大橋」 | 指 | 湖北雲港隔蒲潭大橋，位於湖北省雲港市 |
| 「南坪項目」 | 指 | 南坪快速路(一期)，位於深圳市 |

| | | |
|--------|---|------------------|
| 「橫坪項目」 | 指 | 橫坪一級公路(西段)，位於深圳市 |
| 「廣東路橋」 | 指 | 廣東省路橋建設發展有限公司 |
| 「CEPA」 | 指 | 中國內地與香港更緊密經貿關係安排 |

承董事會命
陳潮
董事長

中國，深圳，2005年2月18日

於本公布之日，本公司的董事為：陳潮先生(董事長)；吳亞德先生(董事兼總經理)；張榮興先生(董事)；鍾珊群先生(董事)；陶宏女士(董事)；林向科先生(董事)；張楊女士(董事)；趙志錫先生(董事)；何柏初先生(獨立非執行董事)；李志正先生(獨立非執行董事)；張志學先生(獨立非執行董事)及潘啟良先生(獨立非執行董事)。

載有根據上市規則附錄16第45(1)至(3)段規定的所有資料的詳細年度業績公告將於短期內在
香港聯合交易所有限公司的網頁<http://www.hkex.com.hk>上刊登。

請同時參閱本公布於香港經濟日報刊登的內容。