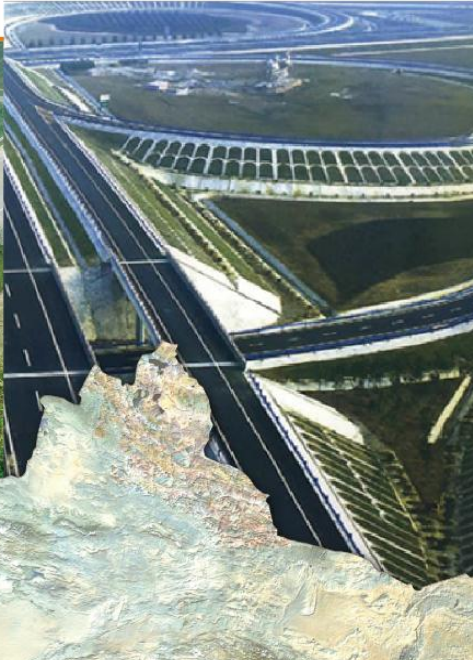




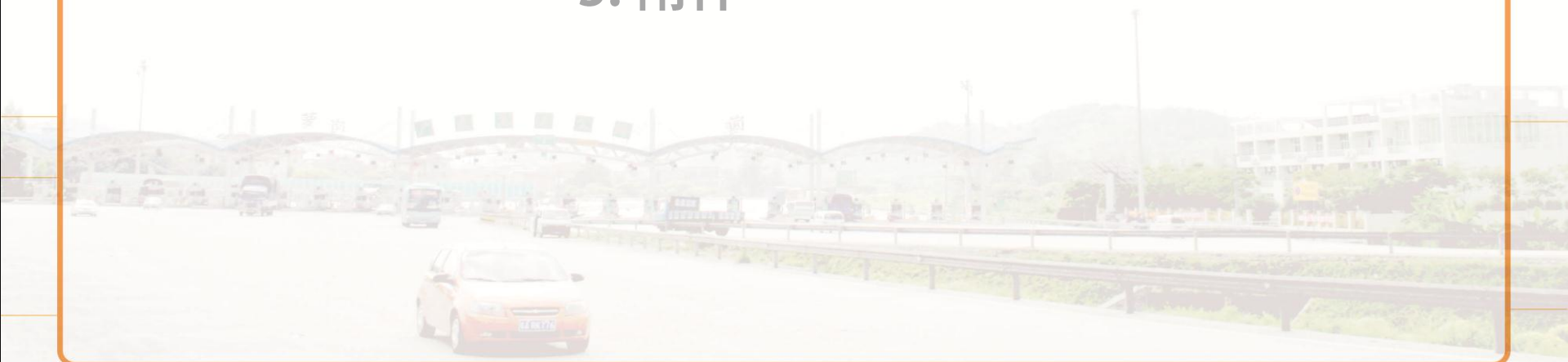
越秀交通基建有限公司
Yuexiu Transport Infrastructure Limited

(Stock Code: 01052)



二零一一年度業績 ANNUAL RESULTS 2011

1. 業績介紹
2. 回顧與展望
3. 附件



路費收入

13.22億
↑ 5.5%

股東應佔盈利

5.58億
↑ 4.4%

每股盈利

0.3336元
↑ 4.4%

路費收入再創歷史新高

- 路費收入增至13.2億, 再創新高
- 中西部省份項目雙位數強勁增長

資產結構調整效果顯著

- 退出普通公路營運, 毛利率上升5.5個百分點, 毛利上升14.9%
- 淨資產回報率(ROE)連年攀升: 2009年5.02%, 2010年6.84%, 2011年7.04%

成功簽約收購河南省尉許高速



- 獨立中介評估預測IRR為14.78%, 簽約當年已實現盈利
- 64.284公里, 雙向6車道
- 預計2012年4月完成審批, 將增厚本年盈利

合併利潤表



越秀交通基建
Yuexiu Transport Infrastructure

人民幣千元	2011年12月31日 (經審計)	2010年12月31日 (經審計)	升/(跌)	變動%
收入	1,321,997	1,252,665	69,332	5.5%
營運成本	435,478	480,893	(45,415)	(9.4%)
來自道路收費的毛利	886,519	771,772	114,747	14.9%
其它收入	2,649	22,687	(20,038)	(88.3%)
其他收益, 淨額	93,180	24,154	69,026	285.8%
一般及行政費用	160,071	138,889	21,182	15.3%
營運盈利	822,277	679,724	142,553	21.0%
財務成本、淨額	139,094	34,764	104,330	300.1%
應佔共同控制實體及聯營公司業績	176,095	203,095	(27,000)	(13.3%)
稅前利潤	859,278	848,055	11,223	1.3%
所得稅開支	134,217	146,319	(12,102)	(8.3%)
報告期利潤	725,061	701,736	23,325	3.3%
其中:股東應佔盈利	558,212	534,544	23,668	4.4%
本公司淨資產回報率	7.04%	6.84%		
利息保障倍數	8倍	20倍		

資產負債表主要項目

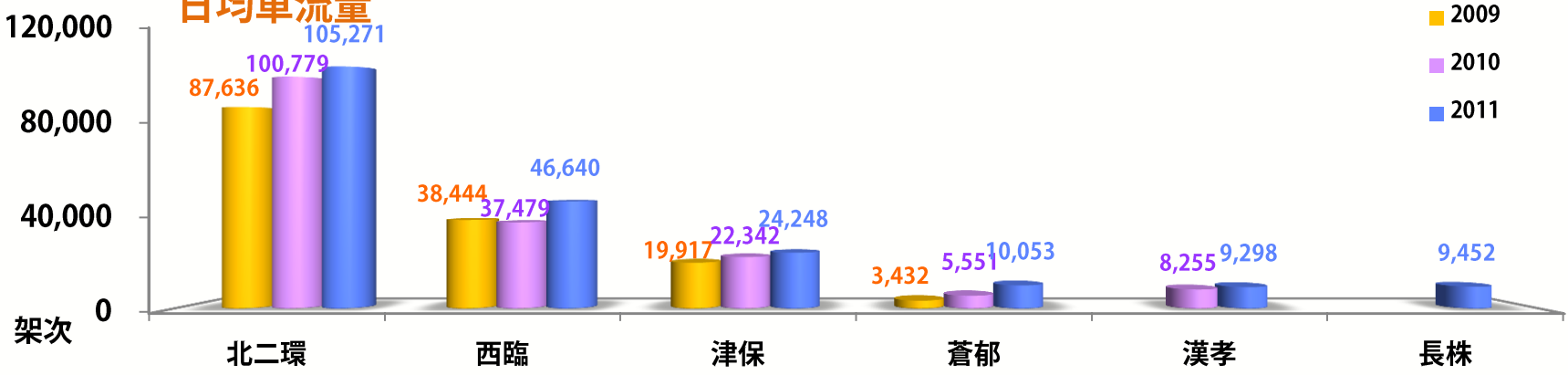


越秀交通基建
Yuexiu Transport Infrastructure

人民幣千元	2011年12月31日 (經審計)	2010年12月31日 (經審計)	變動百分比
總資產	16,147,403	13,842,966	16.6%
其中約90%為：			
現金及現金等價物	1,298,476	2,111,929	(38.5%)
無形經營權	10,904,496	7,740,035	40.9%
合營公司及聯營公司投資	1,964,227	2,082,316	(5.7%)
應收補償款 (關閉四條一級公路)	701,615	1,059,193	(33.8%)
在建工程	368,808	-	不適用
總負債	6,187,997	4,156,148	48.9%
其中約90%為：			
銀行借款 — 1年內到期	379,830	582,560	(34.8%)
— 1年以上	3,648,288	1,261,740	189.1%
少數股東貸款	293,052	210,622	39.1%
其他貸款 (1年內到期)	42,680	-	不適用
少數股東往來款	183,211	773,364	(76.3%)
遞延所得稅負債	1,173,720	1,100,669	6.6%
總權益	9,959,406	9,686,818	2.8%
其中：本公司權益持有者應佔	7,933,853	7,813,584	1.5%
總資本借貸比率	28.4%	8.4%	↑ 20個百分點
資產負債率	38.3%	30.0%	↑ 8.3個百分點

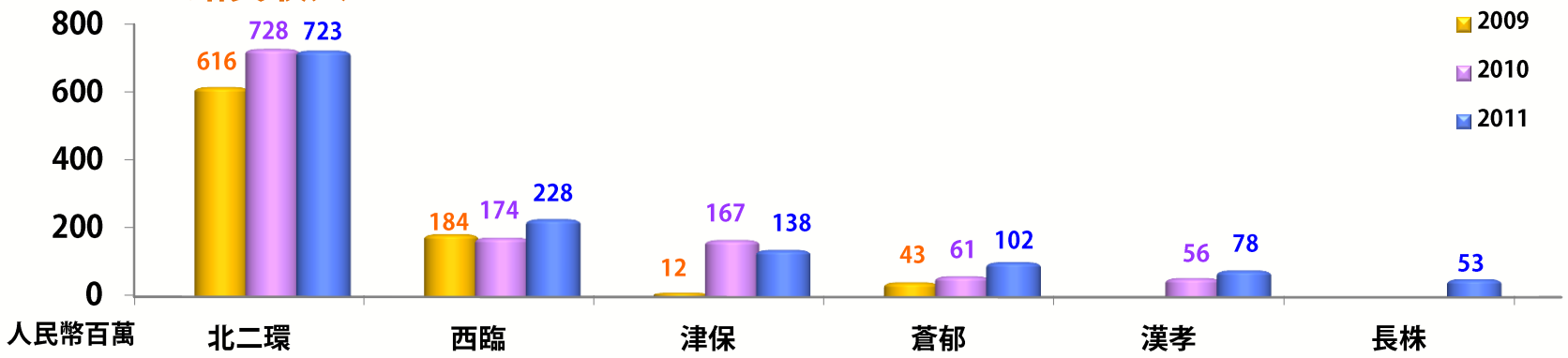


日均車流量



2011 VS 2010	↑ 4.5%	↑ 24.4%	↑ 8.5%	↑ 81.1%	↑ 12.6%	不適用
2010 VS 2009	↑ 15.0%	↓ 2.5%	↑ 12.2%	↑ 61.7%	不適用	不適用

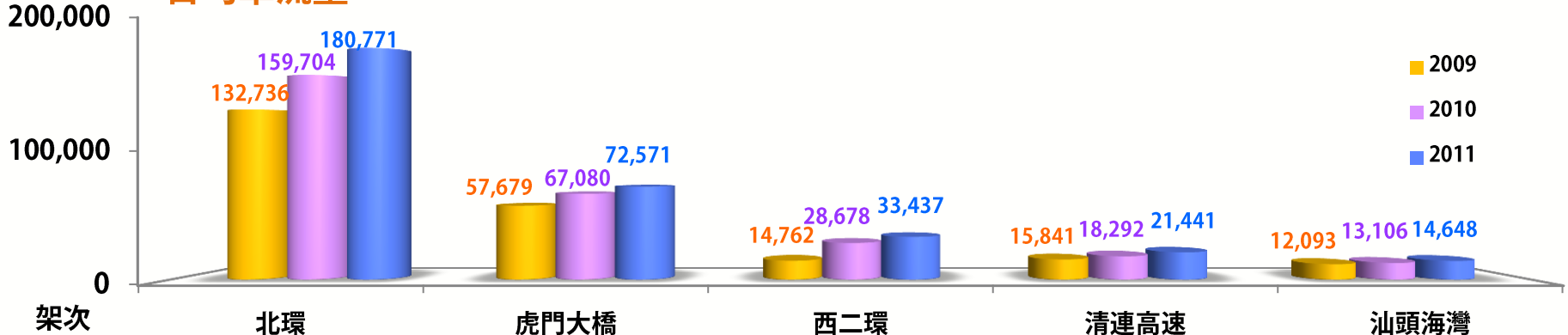
路費收入



2011 VS 2010	↓ 0.7%	↑ 30.5%	↓ 17.6%	↑ 65.8%	↑ 40.0%	不適用
2010 VS 2009	↑ 18.3%	↓ 5.2%	不適用	↑ 43.9%	不適用	不適用

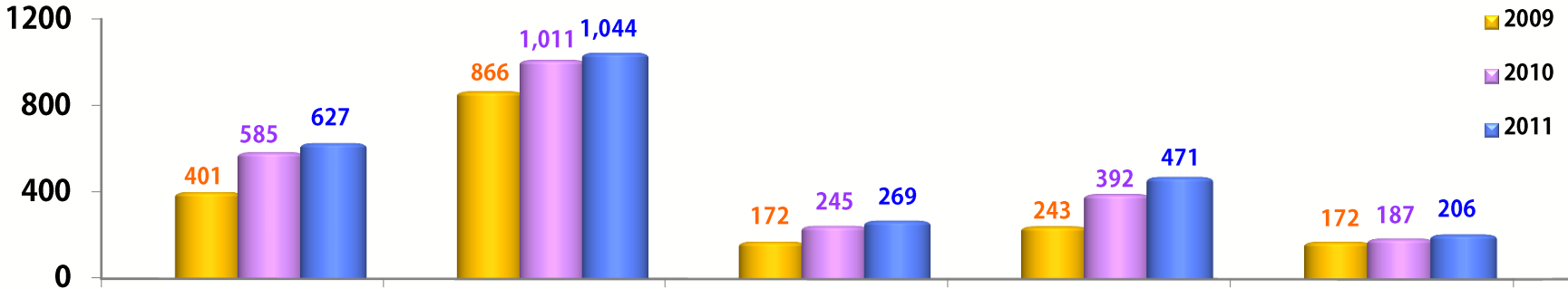


日均車流量



2011 VS 2010	↑ 13.2%	↑ 8.2%	↑ 16.6%	↑ 17.2%	↑ 11.8%
2010 VS 2009	↑ 20.3%	↑ 16.3%	↑ 94.3%	↑ 15.5%	↑ 8.4%

路費收入

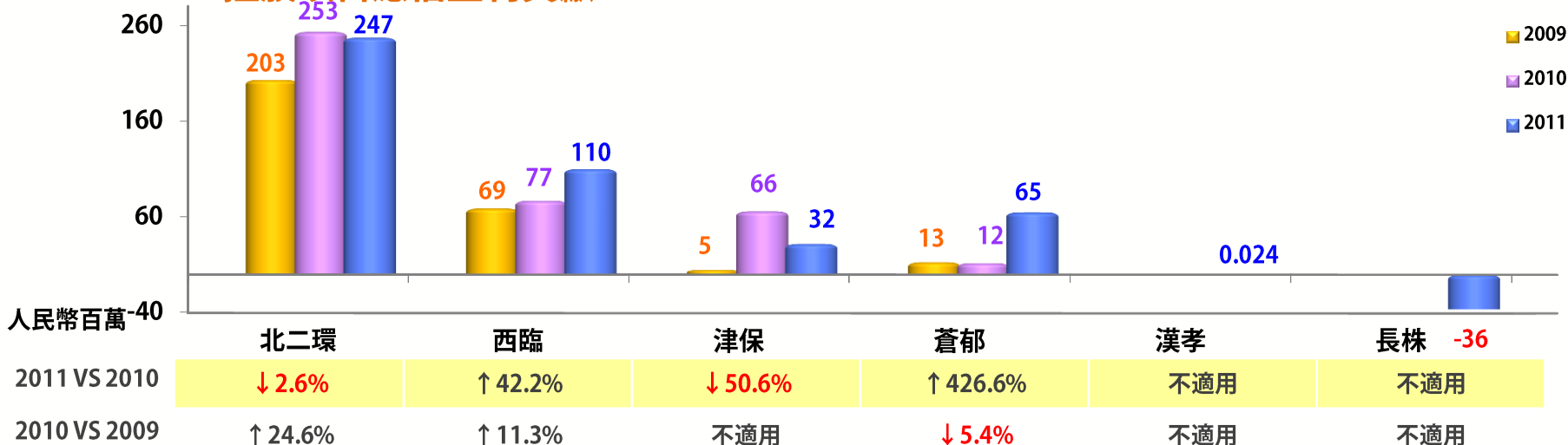


2011 VS 2010	↑ 7.2%	↑ 3.3%	↑ 9.7%	↑ 20.2%	↑ 9.8%
2010 VS 2009	↑ 46.0%	↑ 16.7%	↑ 42.7%	↑ 61.7%	↑ 9.8%

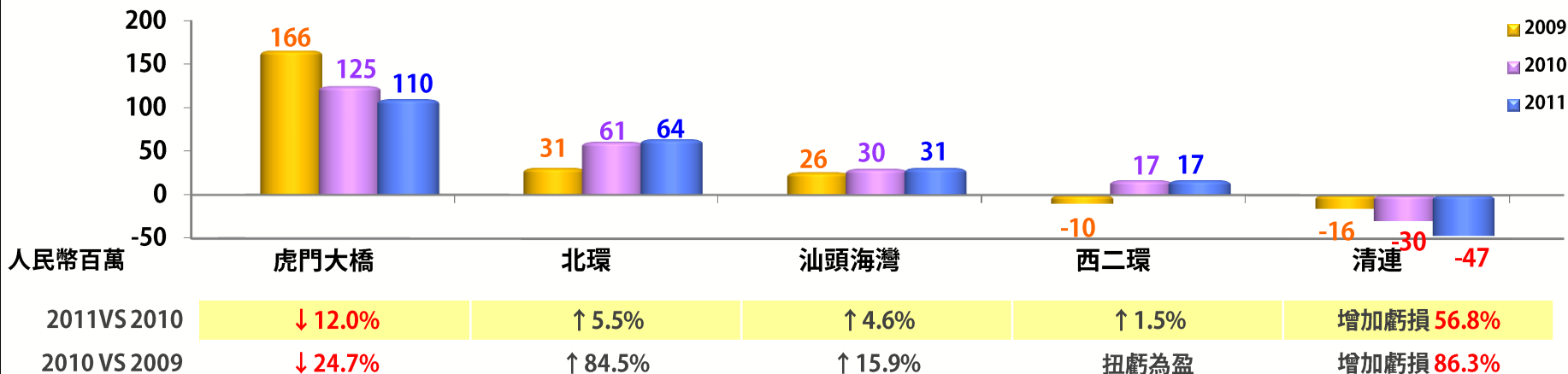
各項目應佔盈利貢獻

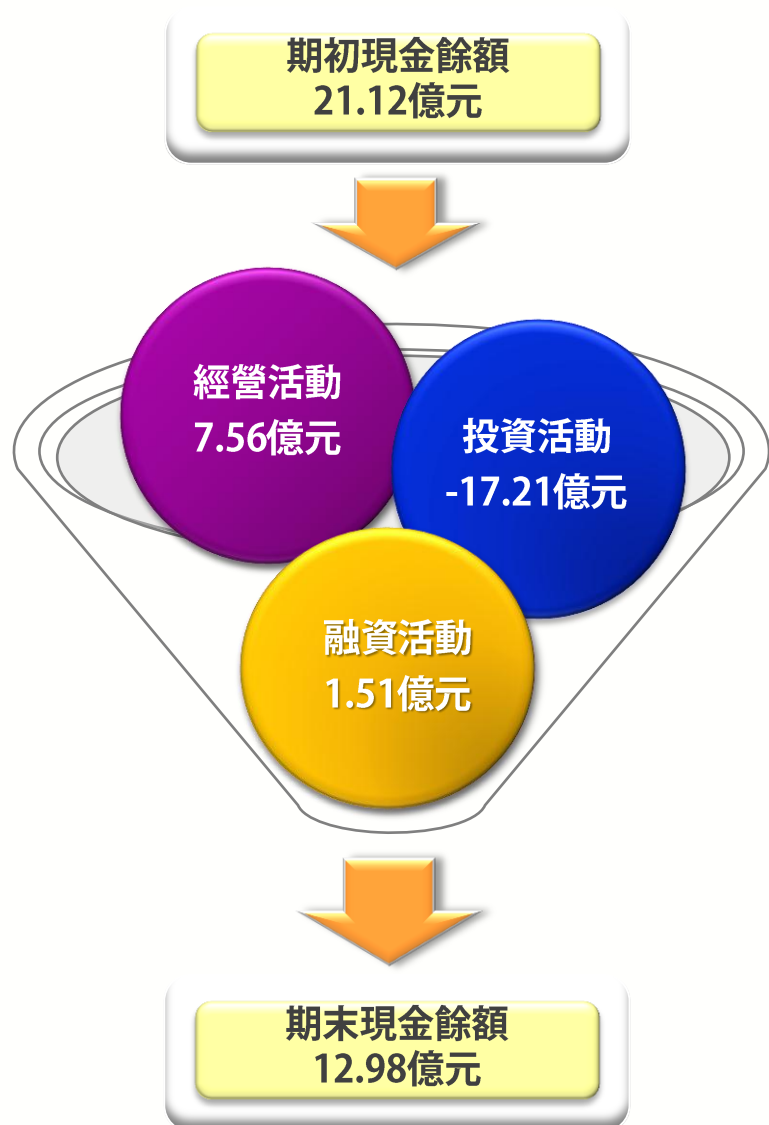


控股項目應佔盈利貢獻



非控股項目應佔盈利貢獻





經營活動

路費收入13.22億元，扣除營運成本、費用及稅金等的淨現金流入為7.56億元。

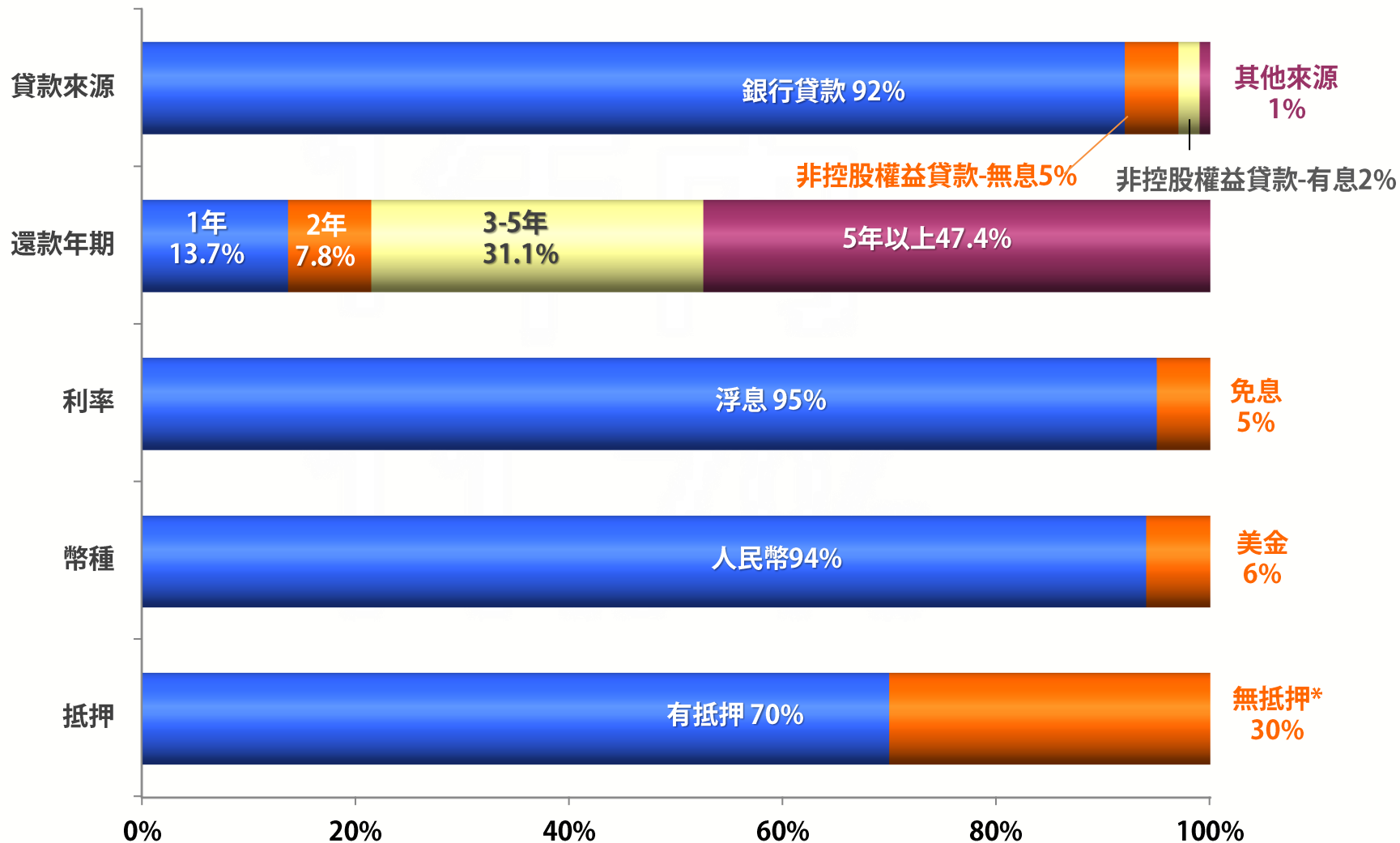
投資活動

包括了收到聯營公司分紅3.06億元，支付漢孝收購款7.70億元及長株收購款7.96億元，收購其他項目及增資2.03億元，淨現金流出17.21億元。

融資活動

包括了銀行借款增加6.34億，控股項目償還銀行貸款1.78億元，2010年末期息1.69億元及2011年中期股息1.38億元，淨現金流入1.51億元。

人民幣百萬	2011年 12月31日	2010年 12月31日	變動%
經營活動	756	639	18.3%
投資活動	(1,721)	119	(1544.5%)
融資活動	151	(611)	124.9%



*1. 2011年底借貸總額43.6億元，其中銀行貸款40.28億元、少數股東貸款合計占2.93億元、其他貸款0.43億元。

2. 無抵押貸款中有人民幣7.42億元為有擔保貸款，占總貸款17.0%

人民幣千元	2011年 12月31日	2010年 12月31日	實際利率	
			2011年 12月31日	2010年 12月31日
北二環	420,000	430,000	5.65%	5.27%
蒼郁	367,300	387,300	5.78%	5.30%
津保	97,000	170,000	5.91%	5.63%
漢孝	835,800	857,000	5.16%	-
長株	1,773,520	-	6.69%	-
香港	252,938	-	3.25%	-
梧州港	281,560	-	*	-
合 計	4,028,118	1,844,300	5.89%	5.34%

*由於梧州港尚未正式投產，2011年銀行貸款利息已被資本化。2011年度梧州港的實際貸款利率為7.23%

1. 業績介紹
- 2. 回顧與展望**
3. 附件





控股項目由2個增至8個, 分布於國內7個省份/直轄市

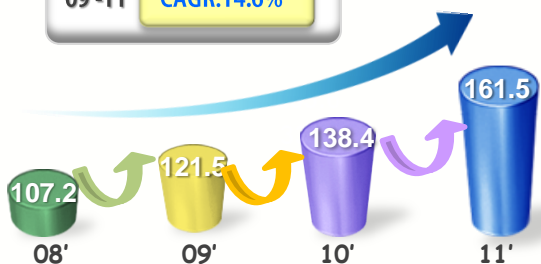




資產規模快速躍升

總資產(億)

09'-11' CAGR:14.6%



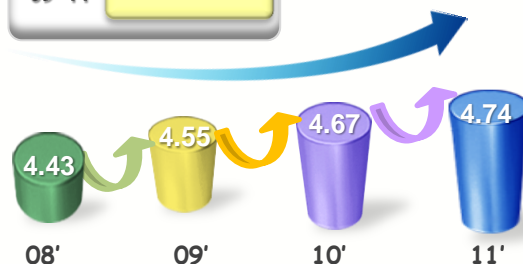
高速公路及橋樑應佔總長度(公里)

09'-11' CAGR:35.2%



每股淨資產(人民幣)

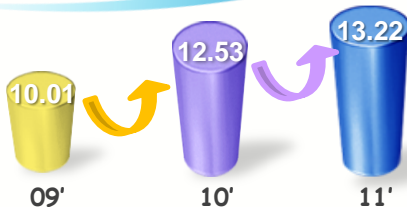
09'-11' CAGR:2.3%



路費收入及淨資產回報率穩定上升

路費收入(億)

09'-11' CAGR:14.9%



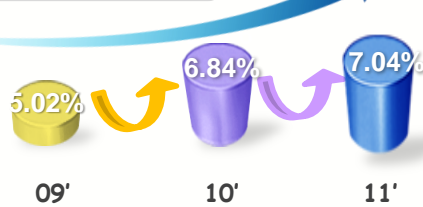
每股盈利(人民幣)

09'-11' CAGR:20.8%



淨資產回報率

09'-11' CAGR:18.4%



2011年2月16日：收購廣西梧州港碼頭51%股權



- IRR:15.25%
- 設計處理能力：198萬噸/年

2011年3月11日：收購蒼郁高速剩餘10%股權



- 蒼郁高速此後成為本集團的全資附屬項目
- 2011年收入增長65.8%

2011年10月29日：簽約收購河南尉許高速公路100%股權



- IRR: 14.78%
- 64.284公里，雙向6車道

- 2011年6月8日、6月14分別出台的“國八條”、“五部委通知”，令上市收費公路公司股價集體重挫。
- 我司轄下項目的經營收費均合法合規，不存在違法現象。

- 2012年1月8日，廣東省政府出台《廣東省收費公路專項清理工作實施方案》，撤銷41個收費站，並取消109個收費項目，同時統一全省高速公路收費標準及一至五類車的收費係數，並要求互通立交平均匝道長度折半計入收費里程。
- 經自查，我司與廣東省的高速公路項目收費標準及收費係數均符合上述規定，而收費里程預計會受匝道折半計算有輕微影響。

我司近期重點關注廣州地區的行業政策：

- 北環貨車限行：預計實施後對廣州北二環、廣州西二環有正面影響，對本集團整體上有利。
- 全省聯網收費和計重收費：廣東省交通廳於2012年2月7日召開《廣州區域與中片區聯網收費實施方案》的專題工作會議，我們預計近期將落實中片區的聯網收費。在此基礎上我們預計廣東省可能於2012-2013年間全面實施計重收費。

成熟的項目

廣州北二環、陝西西臨、廣西蒼郁、天津津保、虎門大橋、廣州北環，預計依然是穩定的利潤來源

表現突出的項目

- 尉許高速預計在2012年4月完成審批，屆時將帶來盈利貢獻
- 汕頭海灣大橋自2011年10月實施計重收費後，收入有望明顯增長
- 漢孝高速路費在機場北連線接線開通後車流量有望進一步提升
- 宜連高速開通後，清連高速連通京港澳高速（湖南段），路費收入有望大幅增長

處於培育期的項目

- 長株高速連接湖南省兩大中心城市—長沙和株洲，隨着長株潭地區路網不斷完善，未來將實現持續、穩定的增長
- 梧州港碼頭預計2012年內實現正式投產

區域策略

- 經濟發展成熟程度較高的珠三角
- 中央及地方政策支持力度較大，經濟增速較快、行業政策佔優勢，且受惠於產業轉移的中西部省份

- 經獨立中介評估師測算的項目IRR不低於10%
- 收購當年已現金流平衡

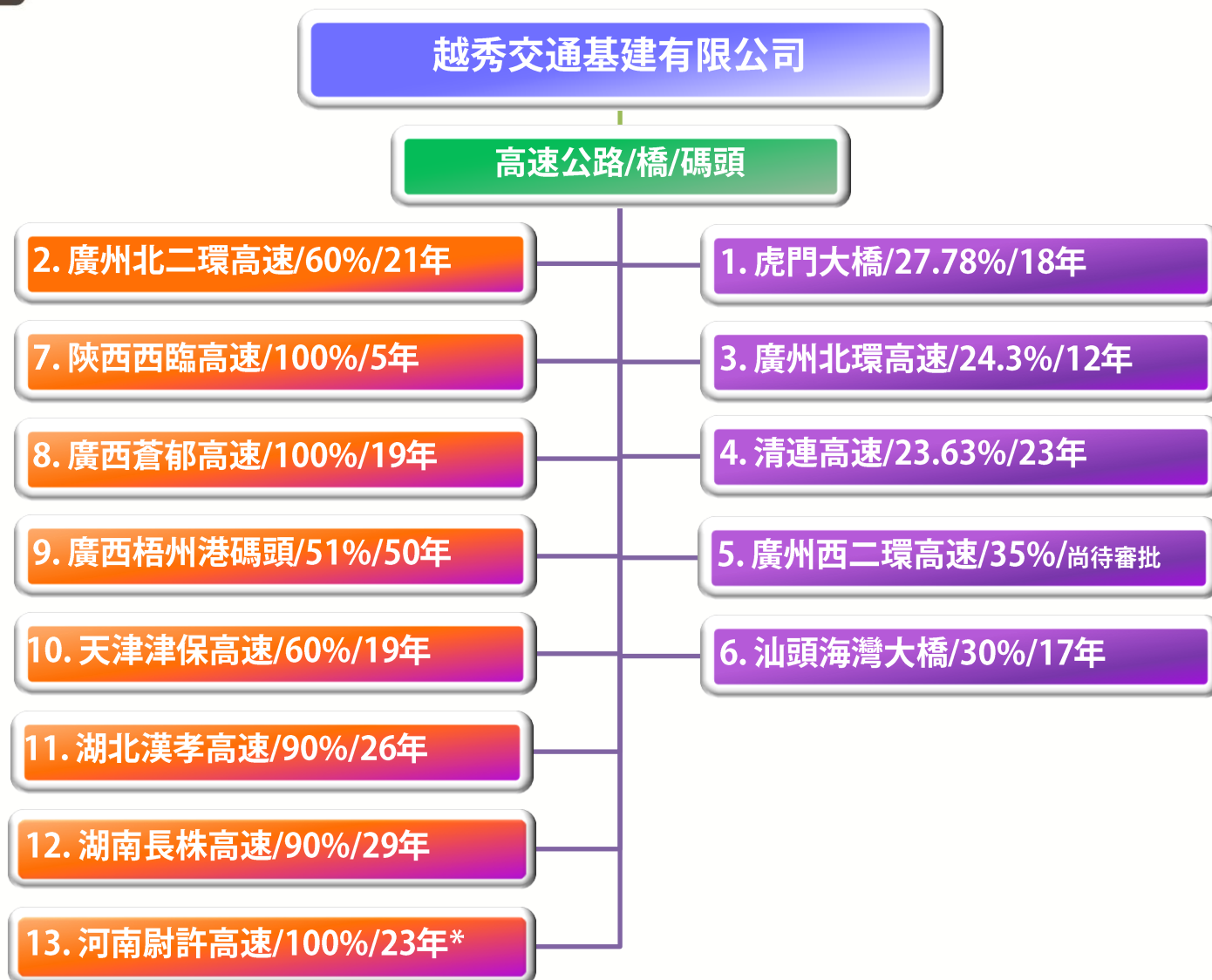
投資策略

- 優質高速公路項目為主
- 在廣東省以外投資傾向於控股，省內可考慮合營

預期收益

1. 業績介紹
2. 回顧與展望
3. 附件





*截至業績公布日期, 該收購尚未完成。

公路項目位置圖—廣東



越秀交通基建
Yuexiu Transport Infrastructure



- 本集團持有的高速公路
- 其他高速公路
- 其他高速公路 (在建)





11



漢孝高速公路

起於武漢市黃陂區，止於孝感市孝南區，全長約33.5公里，其中桃源集至橫店互通約為6.8公里的六車道，橫店互通至孝南區約為26.7公里的四車道。它通往武漢天河機場，與武漢市機場高速、京港澳高速、武漢繞城高速、信黃高速和孝襄高速相接。





12



長株高速公路

起於長沙市長沙縣黃花村，主線（約34.8公里）止於與醴潭高速相交的龍頭鋪互通，株洲連接線（約6.8公里）終於株洲電機廠西北，全長約41.6公里，雙向四車道，路基寬度26米。它連通長沙黃花機場，與長沙市機場高速、長沙市繞城高速、長常高速、長瀏高速、醴潭高速和蓮易高速相接。



- 本集團持有的高速公路
- 其他高速公路
- - - 其他高速公路（在建）



- ◆ ***The material in this document is a presentation of general background information about the Company's activities at the date of the presentation. It is information given in summary form and does not purport to be complete. It is not intended to be relied upon as advice to potential investors. These documents are not an offer of securities for sale inside or outside of the United States. Securities may not be offered or sold in the United States unless they are registered or exempt from registration. Any offering of securities to be made in the United States will be made by means of an offering circular that may be obtained from the Bank. Such offering circular will contain detailed information about the company and its management, as well as the Company's financial statements.***
- ◆ ***This document may not be copied or otherwise reproduced and may not be distributed in the United States or to U.S. persons, or in Canada or Japan.***