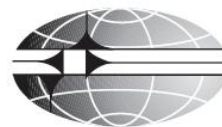


香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



Shenzhen International Holdings Limited
深圳國際控股有限公司
(於百慕達註冊成立之有限公司)
(股份代號：00152)



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：00548)

主要交易

非常重大的出售事項

聯合公告

- (1)深高速有關南光高速、鹽排高速、鹽壩高速調整收費和補償安排的公告
(2)深圳國際有關龍大高速、南光高速、鹽排高速、鹽壩高速
調整收費和補償安排的公告
及恢復買賣

三項目及龍大深圳段調整收費和補償安排

深圳國際及深高速（深圳國際擁有50.889%權益之附屬公司）各自之董事會欣然宣佈，於2015年11月30日，(1)深高速與市交通運輸委簽署三項目調整協議；及(2)龍大公司（深圳國際的非全資附屬公司）與市交通運輸委簽署龍大調整協議。協議各方同意自2016年2月7日零時起，分兩階段對三項目（南光高速、鹽排高速和鹽壩高速）及龍大深圳段（即由龍大高速起點至南光高速匝道接入處，共計23.8公里的路段）實施免費通行，市交通運輸委根據相應的調整方式以現金方式進行補償。

該等調整協議（包括三項目調整協議及龍大調整協議）將分為兩個階段實施。於第一階段，深高速及龍大公司在保留相關路段收費公路權益並繼續承擔管理和養護責任的情況下，市交通運輸委向深高速及龍大公司採購該等路段的通行服務並就所免除的路費收入給予相應補償。於第二階段，由市交通運輸委根據不同情況選擇自2019年1月1日零時起採用方式一或方式二執行：若採用方式一，則繼續沿用第一階段的方式實施免費通行；若採用方式二，市交通運輸委將提前收回三項目及龍大深圳段剩餘的收費公路權益並就此給予相應的補償。

三項目調整協議項下的補償金額總額根據在第二階段的不同選擇方式分別暫定為人民幣96.88億元（約港幣118.15億元）（當中包括第一階段及如果在第二階段將選擇方式一的補償金額）及人民幣76.52億元（約港幣93.32億元）（當中包括第一階段及如果在第二階段將選擇方式二的補償金額）；龍大調整協議項下的補償金額總額根據在第二階段的不同選擇方式分別暫定為人民幣42.59億元（約港幣51.94億元）（當中包括第一階段及如果在第二階段將選擇方式一的補償金額）及人民幣38.40億元（約港幣46.83億元）（當中包括第一階段及如果在第二階段將選擇方式二的補償金額）。上述補償金額為暫定數，最終將根據該等調整協議的條款進行調整及結算。

簽訂該等調整協議的原因及好處

通過三項目調整，深高速以三項目未來收入及/或收益所產生的預計現金流為基礎，以合理的對價及資金成本獲得大額現金資產，有助於改善深高速財務狀況，並提升深高速業務拓展和新產業探索的能力與空間。

由於深高速為深圳國際的附屬公司，深高速透過三項目調整協議及項下交易可以降低其負債水平及提升持續發展能力對深圳國際整體有利。

藉著龍大調整，深圳國際以龍大深圳段未來收入及/或收益所產生的預計現金流為基礎，以合理的對價及資金成本獲得大額現金資產，進一步加強深圳國際的財務狀況並提升物流業務的開拓的能力，為實現深圳國際做好物流業務（包括發展其「深國際城市綜合物流港」項目）的戰略目標提供了有利的條件。

上市規則的涵義

對於深圳國際而言，鑒於該等調整協議及其項下交易按照上市規則第14.07條所測算的一項適用之百分比率超過25%但低於75%，該等調整協議及其項下交易構成深圳國際之一項主要交易，故須遵守上市規則第14章項下之申報、公告及股東批准規定。

對於深高速而言，鑒於三項目調整協議及其項下交易按照上市規則第14.07條所測算的一項適用之百分比率超過75%，三項目協議及其項下交易構成深高速之一項非常重大的出售事項，故須遵守上市規則第14章項下之申報、公告及股東批准規定。

深高速之臨時股東大會

深高速將召開臨時股東大會，以考慮並酌情批准三項目調整協議及其項下交易。一份載有（其中包括）(i)有關三項目調整協議及其項下交易之進一步資料；(ii)召開深高速臨時股東大會之通告；及(iii)上市規則規定之其他資料之通函，預期將於2015年12月31日或之前寄發予深高速之股東。由於需要額外時間整理載入通函的資料，因此預期通函將於超過公告刊發日15個營業日後寄發。

深圳國際之股東特別大會

深圳國際將召開股東特別大會，以考慮並酌情批准該等調整協議及其項下交易。一份載有（其中包括）有關(i)該等調整協議及其項下交易的進一步資料；(ii)召開深圳國際股東特別大會之通告；及(iii)上市規則規定之其他資料之通函，預期將於2015年12月31日或之前寄發予深圳國際之股東。由於需要額外時間整理載入通函的資料，因此預期通函將於超過公告刊發日15個營業日後寄發。

一般資料

按深圳國際及深高速要求，深圳國際的股份及相關證券（股份代號：04542）以及深高速H股股份分別於2015年11月30日上午九時起在聯交所短暫停牌，以待刊發此聯合公告。深圳國際及深高速已分別向聯交所申請將各自的股份及深圳國際的相關證券（股份代號：04542）於2015年12月3日上午九時起恢復交易。

緒言

深圳國際及深高速（深圳國際擁有50.889%權益之附屬公司）各自之董事會欣然宣佈，於2015年11月30日，(1)深高速與市交通運輸委簽署三項目調整協議；及(2)龍大公司（深圳國際的非全資附屬公司）與市交通運輸委簽署龍大調整協議。協議各方同意自2016年2月7日零時起，分兩階段對三項目（南光高速、鹽排高速和鹽壩高速）及龍大深圳段（即由龍大高速起點至南光高速匝道接入處，共計23.8公里的路段）實施免費通行，市交通運輸委根據相應的調整方式以現金方式進行補償。

該等調整協議（包括三項目調整協議及龍大調整協議）將分為兩個階段實施。於第一階段，深高速及龍大公司在保留相關路段收費公路權益並繼續承擔管理和養護責任的情況下，對三項目及龍大深圳段實施免費通行，市交通運輸委向深高速及龍大公司採購該等路段的通行服務並就所免除的路費收入給予相應補償。於第二階段，將在第一階段屆滿前10個月內，由市交通運輸委根據不同情況選擇自2019年1月1日零時起採用方式一或方式二執行：若採用方式一，則繼續沿用第一階段的方式實施免費通行；若採用方式二，市交通運輸委將提前收回三項目及龍大深圳段剩餘的收費公路權益並就此給予相應的補償，深高速及龍大公司將不再擁有該等路段的收費公路權益，亦不再承擔相應的管理和養護責任。

三項目調整協議

三項目調整協議主要條款載列如下：

日期： 2015年11月30日

訂約方： 深高速
市交通運輸委

據深圳國際及深高速各自董事所知及所信，並經過所有合理查詢，市交通運輸委為政府機構並為獨立第三方。

三項目調整

根據三項目調整協議，深高速同意自2016年2月7日零時起對三項目（南光高速、鹽排高速和鹽壩高速）實施免費通行，市交通運輸委根據下述相應的調整方式給予深高速現金補償。調整將分為兩個階段實施，有關細節如下：

第一階段（自2016年2月7日0時起至2018年12月31日24時止）：

於第一階段，深高速對三項目實施免費通行，市交通運輸委給予深高速相應的現金補償。在此期間，三項目的管理與養護責任仍由深高速承擔。在三項目新建收費站啟用前，三項目將採用發卡免費方式實施免費通行。

第二階段（自2019年1月1日0時起）：

在第一階段屆滿（即2018年12月31日）前10個月內，市交通運輸委將選擇自2019年1月1日零時起採用以下一種方式：

方式一 — 深高速繼續對三項目實施免費通行直至該等路段各自的收費公路權益期限屆滿之日止，市交通運輸委給予深高速相應的現金補償。在此方式下，深高速將繼續承擔三項目的管理與養護責任。

方式二 — 市交通運輸委將提前收回三項目剩餘的收費公路權益，對該等路段實施免費通行，並就收回的三項目收費公路權益及所約定的相關稅費給予深高速一次性的現金補償。在此方式下，三項目的經營管理、維修、養護責任將由市交通運輸委承擔。

補償金額

如果在第二階段市交通運輸委選擇方式一，則有關補償金額的總額暫定為人民幣96.88億元（約港幣118.15億元），包括(1)第一階段的補償金額暫定為人民幣19.75億元（約港幣24.09億元）及(2)第二階段的補償金額暫定為人民幣77.13億元（約港幣94.06億元）。

如果在第二階段市交通運輸委選擇方式二，則有關補償金額的總額暫定為人民幣76.52億元（約港幣93.32億元），包括(1)第一階段的補償金額暫定為人民幣19.75億元（約港幣24.09億元）；(2)第二階段的補償金額人民幣46.73億元（約港幣56.99億元）；以及(3)相關稅費補償暫定為人民幣10.04億元（約港幣12.24億元）（具體金額以稅務部門實際徵收額為準）。（註：第二階段的補償金額中，包括了對提前收回三項目剩餘收費公路權益的補償金額約人民幣44.60億元（約港幣54.39億元），以及對三項目新建收費站未來營運成本的補償約人民幣2.13億元（約港幣2.60億元）。）

上述補償金額為暫定數，最終將根據「三項目調整協議」一節中「補償金額的調整」一段中所述的調整進行結算。

市交通運輸委支付給深高速的補償金額（不包括有關稅費的補償額）自2015年12月1日起計息，適用利率為同期中國人民銀行頒佈的貸款基準利率。

三項目調整的補償安排及其他條款是深高速與市交通運輸委基於公平原則協商達成。協議雙方在確定有關補償安排時考慮了多項因素，其中包括（但不限於）由德正信編制的評估報告、有關進行三項目調整的目的和必要性、如下述關於簽訂三項目調整協議的原因及好處及其對深高速的影響等。深高速已委聘獨立評估師德正信對三項目進行評估。德正信採用收益法對三項目的收益（包括第一階段的路費收入，以及第二階段的路費收入或相關路段產生的自由現金流）於2015年11月30日的市場價值進行了評估，有關估值所依據的假設，請參閱下文「估值」一節。

補償金額的調整

於第一階段，協議雙方將共同委託深圳市城市交通規劃設計研究中心有限公司對三項目各年度的實際路費收入按照約定的方式進行核算。有關核算將以三項目各年度實際車輛的通行數量為基準，綜合考慮經濟增長、路網變化、免費通行後產生的轉移及誘增交通量等因素進行。經核算的實際路費收入與三項目調整協議中相應年度的預測路費收入之間的差額低於或等於預測路費收入的3%的部份不予調整，差額超過預測路費收入的3%的部分予以上調或下調（視乎實際情況而定），調整和結算的模式如下：

- 對於截至2016年12月31日及2017年12月31日止的兩個財政年度，有關收入的調整額將在該年度次年的1月31日前進行結算和支付；及
- 對於截至2018年12月31日止的財政年度，有關收入的調整額將在補償金額餘額中增加或扣減。

於第二階段，若採用方式一，則深高速和市交通運輸委將參考第一階段的方式及經濟增長、路網變化、免費通行後產生的轉移及誘增交通量等因素重新協商確定第二階段的補償金額。相關計算公式將載於深圳國際及深高速將寄發予各自股東的通函內。

此外，對因三項目新建收費站實際啟用日期與預計啟用日期之間的差異而導致的深高速營運成本的變化，將按照三項目調整協議中約定的標準進行調整並由市交通運輸委支付給深高速。根據目前的工作計劃，三項目新建收費站預計在2018年1月1日建成啟用。

儘管第一階段及第二階段的最終結算金額將根據上述約定調整，深圳國際及深高速估計三項目調整協議下的最終結算金額與暫定金額將不會出現重大差異。若第二階段實際的最終結算金額（假設採用方式一）與三項目調整協議所載的暫定金額相比高於或低於3%，深圳國際及深高速屆時將遵守適用的上市規則要求。

補償金額的支付

三項目調整協議簽訂之日起30日內，市交通運輸委向深高速支付該協議下的補償金額人民幣65.88億元（約港幣80.34億元）。

第一階段屆滿（即2018年12月31日）前10個月內，市交通運輸委將選擇採用方式一或方式二，且雙方將計算及確定剩餘補償金額。剩餘補償金額、結算差額、應計利息等，將在該等金額經雙方確定之日起30個工作日內支付。相關稅費補償金額將於稅款繳納之日起30個工作日內支付。

資產的移交

在三項目調整協議生效後，深高速將自2016年2月7日零時起(i)向市交通運輸委移交三項目土地使用權；及(ii)市交通運輸委同意深高速無償使用三項目的高速公路路基及附屬設施按規範所佔用的土地，直至三項目各自的收費公路權益期限屆滿或被提前收回。

三項目新建收費站建成啟用後，深高速負責拆除現有收費站的廣場附著物，並在拆除後3個月內向市交通運輸委移交現有收費站的附屬設施。

如第二階段採用方式二，自第一階段屆滿前3個月，深高速應開始向市交通運輸委移交三項目所有資料，並在第一階段屆滿之時向市交通運輸委移交三項目的實物主體。

稅費

於第一階段，與三項目調整協議相關的稅費由深高速承擔。

於第二階段，若採用方式一，相關的稅費由深高速承擔；若採用方式二，深高速負責向所在地稅務機關繳納所涉及的稅費並按「三項目調整協議」一節「補償金額」一段所載列的條款獲得補償。實際繳納的稅費金額與三項目調整協議約定的稅費補償金額不同的，多退少補。

生效條件

三項目調整協議需滿足以下全部條件且經雙方簽署後生效：(1)協議經深圳市人民政府批准簽署，且市交通運輸委獲得深圳市人民政府授權簽署協議的文件；(2)深高速按照證券上市所在地的法律、法規及上市規則的規定獲得必須或合宜的一切批准、授權、同意及許可（包括但不限於深高速控股股東的股東大會的批准）及履行相關程序。

截至本公告之日，三項目調整協議尚需獲得深圳國際股東以及深高速股東批准方可生效。三項目調整協議生效前，市交通運輸委向深高速支付補償金額的，如因未滿足協議生效條件導致三項目調整協議無法及時生效，雙方應當友好協商解決。若協商不成，深高速應將市交通運輸委支付的補償金額及產生的相應利息（按同期銀行貸款基準利率計算至實際返還日）返還給市交通運輸委；深高速有權恢復收費，市交通運輸委應補償深高速因免費通行而產生的路費損失。

違約責任

三項目調整協議中的任何一方不履行或不及時履行協議的約定均構成違約。如深高速因自身原因不能按協議約定移交資產，每逾期一日，按每日人民幣10萬元向市交通運輸委支付違約金，總額不超過人民幣500萬元；如市交通運輸委未按協議約定的方式支付補償金額及利息，每逾期一日，按每日人民幣10萬元向深高速支付違約金，總額不超過人民幣500萬元。如逾期六十日，則違約方需賠償協議對方的損失，協議對方有權解除三項目調整協議。

其他條款

為了保障廣東省高速公路聯網收費的完整性將建設三項目新建收費站。新建收費站及配套設施的建設工程及費用由市交通運輸委實施和承擔，建成後由市交通運輸委享有所有權；市交通運輸委同意深高速無償使用，直至三項目的收費公路權益期限屆滿或被提前收回時為止。

龍大調整協議

龍大調整協議主要條款載列如下：

日期： 2015年11月30日

訂約方： 龍大公司
市交通運輸委

據深圳國際董事所知及所信，並經過所有合理查詢，市交通運輸委為政府機構並為獨立第三方。

龍大調整

根據龍大調整協議，龍大公司同意自2016年2月7日零時起對龍大深圳段（即由龍大高速起點至南光高速匝道接入處，共計23.8公里的路段）實施免費通行，市交通運輸委根據下述相應的調整方式給予龍大公司現金補償。龍大高速剩餘的4.4公里將保持原來的收費方式不變。龍大高速調整將分為兩個階段實施，有關細節如下：

第一階段（自2016年2月7日0時起至2018年12月31日24時止）：

於第一階段，龍大公司對龍大深圳段實施免費通行，市交通運輸委給予龍大公司相應的現金補償。在此期間，龍大深圳段的管理與養護責任仍由龍大公司承擔。在龍大新建收費站啟用前，龍大深圳段將採用發卡免費方式實施免費通行。

第二階段（自2019年1月1日0時起）：

在第一階段屆滿（即2018年12月31日）前10個月內，市交通運輸委將選擇自2019年1月1日零時起採用以下一種方式：

方式一 — 龍大公司繼續對龍大深圳段實施免費通行直至該路段的收費公路權益期限屆滿之日止，市交通運輸委給予龍大公司相應的現金補償。在此方式下，龍大公司將繼續承擔龍大深圳段的管理與養護責任。

方式二 — 市交通運輸委將提前收回龍大深圳段剩餘的收費公路權益，對該路段實施免費通行，並就收回的龍大深圳段收費公路權益及所約定的相關稅費給予龍大公司一次性的現金補償。在此方式下，龍大深圳段的經營管理、維修、養護責任將由市交通運輸委承擔。

補償金額

如果在第二階段市交通運輸委選擇方式一，則有關補償金額的總額暫定為人民幣42.59億元（約港幣51.94億元），包括(1)第一階段的補償金額暫定為人民幣11.78億元（約港幣14.37億元）及(2)第二階段的補償金額暫定為人民幣30.81億元（約港幣37.57億元）。

如果在第二階段市交通運輸委選擇方式二，則有關補償金額的總額暫定為人民幣38.40億元（約港幣46.83億元），包括(1)第一階段的補償金額暫定為人民幣11.78億元（約港幣14.37億元）；(2)第二階段的補償金額人民幣19.77億元（約港幣24.11億元）；以及(3)相關稅費補償暫定為人民幣6.85億元（約港幣8.35億元）（具體金額以稅務部門實際徵收額為準）。（註：第二階段的補償金額中，包括了對提前收回龍大深圳段剩餘收費公路權益的補償金額約人民幣18.19億元（約港幣22.18億元），以及對龍大深圳段新建收費站未來營運成本的補償約人民幣1.58億元（約港幣1.93億元）。）

上述補償金額為暫定數，最終將根據「龍大調整協議」一節有關「補償金額的調整」一段中所述的調整進行結算。

市交通運輸委支付給龍大公司的補償金額（不包括有關稅費的補償額）自2015年12月1日起計息，適用利率為同期中國人民銀行頒佈的貸款基準利率。

龍大調整的補償安排及其他條款是深圳國際與市交通運輸委基於公平原則協商達成。協議雙方在確定有關補償安排時考慮了多項因素，其中包括（但不限於）由德正信編制的評估報告、有關進行龍大調整的目的和必要性、如下述關於簽訂龍大調整協議的原因及好處及其對龍大公司及深圳國際的影響等。龍大公司已委聘獨立評估師德正信對龍大深圳段進行評估。德正信採用收益法對龍大深圳段的收益（包括第一階段的路費收入，以及第二階段的路費收入或相關路段產生的自由現金流）於2015年11月30日的市場價值進行了評估，有關估值所依據的假設，請參閱下文「估值」一節中。

補償金額的調整

於第一階段，協議雙方將共同委託深圳市城市交通規劃設計研究中心有限公司對龍大深圳段各年度的實際路費收入按照約定的方式進行核算。有關核算將以龍大深圳段各年度實際車輛的通行數量為基準，綜合考慮經濟增長、路網變化、免費通行後產生的轉移及誘增交通量等因素進行。經核算的實際路費收入與龍大調整協議中相應年度的預測路費收入之間的差額低於或等於預測路費收入的3%的部分不予調整，差額超過預測路費收入的3%的部份予以上調或下調（視乎實際情況而定），調整和結算的模式如下：

- 對於截至2016年12月31日及2017年12月31日止的兩個財政年度，有關收入的調整額將在該年度次年的1月31日前進行結算和支付；及
- 對於截至2018年12月31日止的財政年度，有關收入的調整額將在補償金額餘額中增加或扣減。

於第二階段，若採用方式一，則龍大公司和市交通運輸委將參考第一階段的方式及經濟增長、路網變化、免費通行後產生的轉移及誘增交通量等因素重新協商確定第二階段的補償金額。相關計算公式將載於深圳國際將寄發予其股東的通函內。

此外，對因龍大新建收費站實際啟用日期與預計啟用日期之間的差異而導致的龍大公司營運成本的變化，將按照龍大調整協議中約定的標準進行調整並由市交通運輸委支付給龍大公司。根據目前的工作計劃，龍大新建收費站預計在2018年1月1日建成啟用。

儘管第一階段及第二階段的最終結算金額將根據上述約定調整，深圳國際估計龍大調整協議下的最終結算金額與暫定金額將不會出現重大差異。若第二階段實際的最終結算金額（假設採用方式一）與龍大調整協議所載的暫定金額相比高於或低於3%，深圳國際屆時將遵守適用的上市規則要求。

補償金額的支付

龍大調整協議簽訂之日起30日內，市交通運輸委向龍大公司支付該協議下的補償金額人民幣31.25億元（約港幣38.11億元）。

第一階段屆滿（即2018年12月31日）前10個月內，市交通運輸委將選擇採用方式一或方式二，且雙方將計算及確定剩餘補償金額。剩餘補償金額、結算差額、應計利息等，將在該等金額經雙方確定之日起30個工作日內支付。相關稅費補償金額將於稅款繳納之日起30個工作日內支付。

資產的移交

在龍大調整協議生效後，龍大公司將自2016年2月7日零時起(i)向市交通運輸委移交龍大深圳段土地使用權；及(ii)市交通運輸委同意龍大公司無償使用龍大深圳段路基及附屬設施按規範所佔用的土地，直至龍大深圳段的收費公路權益期限屆滿或被提前收回。

龍大深圳段新建收費站建成啟用後，龍大公司負責拆除現有收費站的廣場附著物，並在拆除後3個月內向市交通運輸委移交現有收費站的附屬設施。

如第二階段採用方式二，自第一階段屆滿前3個月，龍大公司應開始向市交通運輸委移交龍大深圳段所有資料，並在第一階段屆滿之時向市交通運輸委移交龍大深圳段的實物主體。

稅費

於第一階段，與龍大調整協議相關的稅費由龍大公司承擔。

於第二階段，若採用方式一，相關的稅費由龍大公司承擔；若採用方式二，龍大公司負責向所在地稅務機關繳納所涉及的稅費並按「龍大調整協議一節」「補償金額」一段所載列的條款獲得補償。實際繳納的稅費金額與龍大調整協議約定的稅費補償金額不同的，多退少補。

生效條件

龍大調整協議需滿足以下全部條件且經雙方簽署後生效：(1)協議經深圳市人民政府批准簽署，且市交通運輸委獲得深圳市人民政府授權簽署協議的文件；(2)龍大公司的股東或實際控制人按照證券上市所在地的法律、法規及上市規則的規定獲得必須或合宜的一切批准、授權、同意及許可（包括但不限於龍大公司實際控股股東的股東大會的批准）及履行相關程序。

截至本公告之日，龍大調整協議尚需獲得深圳國際股東大會批准方可生效。龍大調整協議生效前，市交通運輸委已向龍大公司支付的補償金額，如因未滿足協議生效條件導致龍大調整協議無法及時生效，雙方應當友好協商解決。若協商不成，龍大公司應將市交通運輸委支付的補償金額及產生的相應利息（按同期銀行貸款基準利率計算至實際返還日）返還給市交通運輸委；龍大公司有權恢復收費，市交通運輸委應補償龍大公司因免費通行而產生的路費損失。

違約責任

龍大調整協議中的任何一方不履行或不及時履行協議的約定均構成違約。如龍大公司因自身原因不能按協議約定移交資產，每逾期一日，按每日人民幣10萬元向市交通運輸委支付違約金，總額不超過人民幣500萬元；如市交通運輸委未按協議約定的方式支付補償金額及利息，每逾期一日，按每日人民幣10萬元向龍大公司支付違約金，總額不超過人民幣500萬元。如逾期六十日，則違約方需賠償協議對方的損失，協議對方有權解除龍大調整協議。

其他條款

為了保障廣東省高速公路聯網收費的完整性將建設龍大新建收費站。新建收費站及配套設施的建設工程及費用由市交通運輸委實施和承擔，建成後由市交通運輸委享有所有權；市交通運輸委同意龍大公司無償使用，直至龍大深圳段的收費公路權益期限屆滿或被提前收回時為止。

有關三項目的資料（包括南光高速、鹽排高速及鹽壩高速）

南光高速為一條雙向六車道高速公路，收費里程約31公里，自2008年1月起通車營運，收費期至2033年1月30日止。南光高速2013年、2014年及2015年前三季度的日均混合車流量分別為7.5萬輛、8.7萬輛和9.5萬輛，日均路費收入分別為人民幣78.7萬元、人民幣84.0萬元和人民幣86.6萬元。

鹽排高速為一條雙向六車道高速公路，收費里程約15.6公里，自2006年5月起通車營運，收費期至2027年3月12日止。鹽排高速2013年、2014年及2015年前三季度的日均混合車流量分別為5萬輛、5.7萬輛和5.7萬輛，日均路費收入分別為人民幣54.1萬元、人民幣58.4萬元和人民幣45.8萬元。

鹽壩高速包括鹽壩A段（鹽田至溪涌）、鹽壩B段（溪涌至葵涌）及鹽壩C段（葵涌至壩崗），為一條雙向六車道高速公路，總收費里程約29.1公里。鹽壩A段、鹽壩B段及鹽壩C段分別於2001年3月、2003年6月及2010年3月通車營運，收費期分別至2026年3月31日、2028年6月30日及2035年3月31日止。鹽壩高速2013年、2014年及2015年前三季度的日均混合車流量分別為3.1萬輛、3.6萬輛和3.8萬輛，日均路費收入分別為人民幣44.4萬元、人民幣49.3萬元和人民幣48.7萬元。

根據深高速截至2015年9月30日止期間未經審計的財務報表，三項目於2015年9月30日的資產賬面原值及淨值列示如下：

單位：人民幣千元

項目	南光高速	鹽排高速	鹽壩高速
資產賬面原值	3,150,180	1,044,960	1,556,000
資產賬面淨值	2,605,036	621,407	1,102,305

深高速未對三項目編制單獨的財務報表。根據深高速截至2013年及2014年12月31日止兩個年度的經審計的財務報表及截至2015年9月30日止9個月期間未經審計的財務報表所實際記錄的收入、成本以及按照與深高速所採納的會計政策相一致的成本分攤原則，經模擬計算的三項目截至2013年及2014年12月31日止兩個會計年度及截至2015年9月30日止9個月的除稅前及除稅後淨利潤的估算賬面情況如下：

單位：人民幣千元

	截至2015年9月30日止9個月	截至2014年12月31日止年度	截至2013年12月31日止年度
<i>南光高速：</i>			
除稅前淨利潤	103,994	135,743	134,070
除稅後淨利潤	78,000	101,807	100,553
<i>鹽排高速：</i>			
除稅前淨利潤	63,555	113,823	102,590
除稅後淨利潤	47,668	85,368	76,943
<i>鹽壩高速：</i>			
除稅前淨利潤	46,100	65,253	58,781
除稅後淨利潤	34,575	48,940	44,086

有關龍大深圳段的資料

龍大高速（深圳龍華至東莞大嶺山）是一條雙向六車道的高速公路，總收費里程28.2公里。龍大高速的深圳路段及東莞路段分別於2005年10月及2007年1月建成並通車營運，收費期至2027年10月9日。龍大高速2013年及2014年的日均混合車流量分別為13.1萬輛和14萬輛，日均路費收入分別為人民幣135.6萬元和人民幣137.4萬元。

深圳國際及龍大公司並未為龍大深圳段單獨進行核算。基於龍大公司截至2013年及2014年12月31日止兩個年度的經審計的財務報表以及深圳國際以前年度因收購龍大公司股權而確認的龍大高速特許經營權溢價，根據車流量、公路里程、重大構築物及附屬設施的分佈等實際情況進行初步測算，龍大深圳段對應的資產在2014年12月31日的資產賬面原值及淨值列示如下：

單位：人民幣千元

	龍大深圳段
資產賬面原值	1,302,220
資產賬面淨值	753,745

根據龍大公司截至2013年及2014年12月31日止兩個年度的經審計財務報表，龍大深圳段截至2013年及2014年12月31日止兩個年度的除稅前及除稅後淨利潤的估算如下：

單位：人民幣千元

龍大深圳段	截至2014年12月31日止年度	截至2013年12月31日止年度
除稅前淨利潤	266,553	269,641
除稅後淨利潤	199,816	201,593

該等調整協議下的本次調整的財務影響

對深高速的影響

於第一階段，深高速仍擁有三項目的收費公路權益，相關資產符合中國企業會計準則中有關無形資產的認定，將繼續按照現有的會計處理原則逐年確認相關路段的路費收入、成本及利潤，預計三項目調整在第一階段對深高速的收入及盈利狀況將不會產生重大影響。根據三項目調整協議的支付條款，市交通運輸委將於協議簽訂之日起30日內，即2015年12月31日前，向深高速支付首期補償款人民幣65.88億元（約港幣80.34億元），預期將顯著提升深高速的現金規模，對深高速的財務狀況產生正面影響。

於第二階段，如果選擇方式一，對深高速的財務影響與第一階段相同，預計對深高速的收入及盈利狀況將不會產生重大影響。如果選擇方式二，根據目前的初步測算，預計三項目於2019年1月1日的賬面資產淨值合計約為人民幣36億元。根據中國企業會計準則，基於相關補償安排並參考提前回收收費公路權益的補償金額、上述補償金額於支付當日至2018年12月31日的利息、三項目於2019年1月1日的賬面資產淨值及其他費用，預計深高速2019年度將增加資產處置收益約人民幣16億元（稅後），並相應增加淨資產約人民幣16億元；同時，三項目將不再為深高速貢獻路費收入，相應減少深高速未來期間的路費收入、盈利及經營現金流。

以上數據均為初步估算的結果，最終影響需在實際發生時予以確認，以及取決於三項目協議下市交通運輸委在第二階段最終選擇方式一或方式二，且該等影響須經深高速審計師審計後方可確定。

對深圳國際的影響

於第一階段，深圳國際仍擁有三項目及龍大深圳段的收費公路權益，相關資產符合會計準則中有關無形資產的認定，將繼續按照現有的會計處理原則逐年確認相關路段的路費收入、成本及利潤，預計本次調整在第一階段對深圳國際的收入及盈利狀況將不會產生重大影響。根據該等調整協議的支付條款，市交通運輸委將於協議簽訂之日起30日內，即2015年12月31日前，向深圳國際支付首期補償款合共人民幣97.13億元（約港幣118.45億元）（即包括三項目的人民幣65.88億元及龍大深圳段的人民幣31.25億元補償款），預期將提升深圳國際的現金規模，對深圳國際的財務狀況產生正面影響。

於第二階段，如果選擇方式一，對深圳國際的財務影響與第一階段相同，預計對深圳國際的收入及盈利狀況將不會產生重大影響。如果選擇方式二，根據目前的初步測算，預計三項目及龍大深圳段於2019年1月1日的賬面資產淨值合計約為人民幣42億元。基於相關補償安排並參考提前回收收費公路權益的補償金額、上述補償金額於支付當日至2018年12月31日的利息、三項目及龍大深圳段於2019年1月1日的賬面資產淨值及其他費用，預計深圳國際2019年度將增加資產處置收益約人民幣31億元（稅後），並相應增加淨資產約人民幣31億元；同時，三項目及龍大深圳段將不再為深圳國際貢獻路費收入，相應減少深圳國際未來期間的路費收入、盈利及經營現金流。

以上數據均為初步估算的結果，最終影響需在實際發生時予以確認，以及取決於該等調整協議下市交通運輸委在第二階段最終選擇方式一或方式二，且該等影響須經深圳國際審計師審計後方可確定。

深高速及深圳國際於本次調整所收取的補償款，將用於補充各自的日常營運資金、歸還借貸、以及支付交易相關稅費（如有）等，此外，還將視乎深高速及深圳國際各自的財務狀況和業務規劃進行適當安排，包括但不限於在主營業務及相關業務方面進行投資或收購等。於本公告日，深圳國際及深高速並未就三項目調整協議及/或龍大調整協議的所得款項淨額的使用有任何特定投資目標或達成任何投資協議。

估值

三項目

深高速已聘請了德正信對三項目的收益（包括第一階段的路費收入，以及第二階段的路費收入或相關路段產生的自由現金流）於2015年11月30日的市場價值進行評估。本次評估以2015年11月30日為基準日並採用收益法進行。本次評估的重要假設前提主要包括：

- (1) 假設未來經濟環境、市場環境、社會環境（如國家宏觀經濟政策、市場供求關係、財政稅收政策、內外貿易政策、環境保護政策、金融貨幣政策等）等因素不發生重大變化；
- (2) 假設被評估資產所在公司目前所執行的稅賦、稅率政策無重大變化；
- (3) 假設評估基準日後無不可抗力對被評估資產造成重大不利影響；
- (4) 被評估路段的所有相關資產已列報或向評估師作出專項說明，不存在其他資產、或有資產；或者其他相關權利／或有權利和義務／或有義務等；
- (5) 假設被評估資產採用的會計政策在重要方面保持一致。

同時，以三項目能夠持續穩定發展為出發點，本次評估基於三項目以前年度的經營業績，通過分析其收入、成本結構以及業務發展趨勢、未來經營狀況和增長變化情況，對三項目的未來收入／收益狀況進行了測算，預期三項目各主要／特徵年度的營業收入和自由現金流情況如下：

單位：人民幣千元

南光高速		
期間（年）	營業收入	自由現金流
2016年2月7日至年底	302,326	不適用
2017年	362,250	不適用
2018年	384,060	不適用
2019年	463,540	276,376
2020年	482,260	331,637
2025年	599,050	407,234
2030年	628,880	413,892
2033年（經營期至2033年1月30日止）	54,545	52,063

單位：人民幣千元

鹽排高速		
期間（年）	營業收入	自由現金流
2016年2月7日至年底	160,759	不適用
2017年	194,870	不適用
2018年	199,419	不適用
2019年	214,869	133,689
2020年	229,702	130,015
2025年	260,531	161,442
2027年（經營期至2027年3月12日止）	53,090	38,838

單位：人民幣千元

鹽壩高速		
期間（年）	營業收入	自由現金流
2016年2月7日至年底	168,215	不適用
2017年	198,670	不適用
2018年	169,030	不適用
2019年	193,280	110,065
2020年	211,870	94,390
2025年	291,130	185,730
2026年（鹽壩A段經營期至2026年3月31日）	211,880	137,339
2027年	176,030	112,942
2028年（鹽壩B段經營期至2028年6月30日）	146,200	93,533
2029年	96,980	62,364
2030年	100,270	62,952
2035年（鹽壩C段經營期至2035年3月26日）	25,307	17,480

上述估值採用收益法計算。德正信對三項目的收益（包括相關路段第一階段的路費收入，以及第二階段的路費收入（如採用方式一）或自由現金流（如採用方式二））於2015年11月30日的市場價值進行評估。

綜合以上因素，根據三項目調整協議約定的不同方案，三項目的未來收益於評估基準日2015年11月30日的評估結果如下：

(1) 如第二階段選擇方式一，其估值結果如下：

單位：人民幣千元

名稱	估值結果I（折現至2015年11月30日）		
	第一階段	第二階段	兩階段合計
南光高速	966,992.8	4,627,850.9	5,594,843.7
鹽壩高速	495,991.6	1,707,769.9	2,203,761.5
鹽排高速	512,036.1	1,372,605.9	1,884,642.0
合計：	1,975,020.5	7,708,226.7	9,683,247.2

(2) 如第二階段選擇方式二，其估值結果如下：

單位：人民幣千元

名稱	估值結果II（折現至2015年11月30日）		
	第一階段	第二階段	兩階段合計
南光高速	966,992.8	2,725,205.8	3,692,198.6
鹽壩高速	495,991.6	931,859.0	1,427,850.6
鹽排高速	512,036.1	797,182.7	1,309,218.8
合計：	1,975,020.5	4,454,247.5	6,429,268.0

深圳國際及深高速各自的董事會已審閱本次評估所依據的主要假設，並認為本次評估乃經充分及審慎查詢後列出。深圳國際之審計師羅兵咸永道及深高速之審計師普華永道已覆核德正信的評估所依據的貼現未來估計現金流的計算。相關的深圳國際及深高速董事會函件、羅兵咸永道及普華永道之函件已分別載於本公告附錄一、二、三及四。

龍大深圳段

龍大公司已聘請了德正信對龍大深圳段的收益（包括第一階段的路費收入，以及第二階段的路費收入或相關路段產生的自由現金流）於2015年11月30日的價值進行評估。本次評估以2015年11月30日為基準日並採用收益法進行。本次評估的重要假設前提主要包括：

- (1) 假設未來經濟環境、市場環境、社會環境（如國家宏觀經濟政策、市場供求關係、財政稅收政策、內外貿易政策、環境保護政策、金融貨幣政策等）等因素不發生重大變化；

- (2) 假設被評估資產所在公司目前所執行的稅賦、稅率政策無重大變化；
- (3) 假設評估基準日後無不可抗力對被評估資產造成重大不利影響；
- (4) 被評估路段的所有相關資產已列報或向評估師作出專項說明，不存在其他資產、或有資產；或者其他相關權利／或有權利和義務／或有義務等；
- (5) 假設被評估資產採用的會計政策在重要方面保持一致。

同時，以龍大深圳段能夠持續穩定發展為出發點，本次評估基於龍大深圳段以前年度的經營業績，通過分析其收入、成本結構以及業務發展趨勢、未來經營狀況和增長變化情況，對龍大深圳段的未來收入／收益狀況進行了測算，預期龍大深圳段主要／特徵年度的營業收入和自由現金流情況如下：

單位：人民幣千元

期間（年）	龍大深圳段	
	營業收入	自由現金流
2016年2月7日至年底	383,645	不適用
2017年	440,319	不適用
2018年	451,466	不適用
2019年	489,856	303,606
2020年	502,388	333,725
2025年	546,189	350,662
2027年（經營期至2027年10月09日止）	424,134	275,607

上述估值採用收益法計算。德正信對龍大深圳段的收益（包括相關路段第一階段的路費收入，以及第二階段的路費收入（如採用方式一）或自由現金流（如採用方式二））於2015年11月30日的市場價值進行評估。

綜合以上因素，在不同情況下，龍大深圳段於評估基準日2015年11月30日的評估結果如下：

單位：人民幣千元

龍大深圳段	估值結果 (如果第二階段採用方式一)	估值結果 (如果第二階段採用方式二)
第一階段	11,775,173	11,775,173
第二階段	30,800,192	18,167,220
合計：	42,575,364	29,942,393

深圳國際的董事會已審閱本次評估所依據的主要假設，並認為本次評估乃經充分及審慎查詢後列出。深圳國際之審計師羅兵咸永道已覆核德正信的評估所依據的貼現未來估計現金流的計算。相關的深圳國際董事會函件及羅兵咸永道之函件已分別載於本公告附錄一及三。

深圳國際、深高速及龍大公司之資料

深圳國際及其附屬公司主要從事物流基礎設施的投資、建設與經營，並依託擁有的基礎設施及信息服務平台向客戶提供各類物流增值服務。

深高速及其附屬公司主要從事收費公路和道路的投資、建設及經營管理，並為深圳國際持有50.889%權益之附屬公司。

龍大公司的主要資產及業務為投資、營運及管理龍大高速。深圳國際持有其89.93%股權。

市交通運輸委之資料

市交通運輸委是深圳市政府交通運輸行業主管部門，主要負責深圳市交通運輸行業的政策制訂、發展規劃、監管協調以及相關設施的建設和養護管理等。

簽訂該等調整協議的原因及好處

現時深圳政府基於經濟發展及交通規劃的整體需求，對三項目以及龍大深圳段的收費分階段進行調整，並給予市場化的合理補償。本次調整，是深圳經濟和城市化進程發展到一定階段後的客觀需要，將有助於降低市民出行和物流成本，提升全市道路網絡運行效率和城市交通服務能力，形成更加合理的客貨運交通格局，同時釋放高速公路沿線用地，促進沿線地區土地集約開發和產業升級，加快實現深圳的城市轉型和特區內外的一體化發展。

通過三項目調整，深高速以三項目未來收入及/或收益所產生的預計現金流為基礎，以合理的對價及資金成本獲得大額現金資產，有助於改善深高速財務狀況，並提升深高速業務拓展和新產業探索的能力與空間。深高速將充分把握機會，加大主營業務收購和新產業的開拓力度，以整體改善長期發展的資產結構，儘快實現新的業務佈局。深高速亦將以此為契機，進一步爭取深圳政府的理解和支持，為企業發展營造更為有利的外部環境，謀求具有良好經營前景的優質資產和業務機遇，為企業的可持續與健康發展注入新的動力。基於對內外環境發展變化趨勢的深入研究，深高速於2015年6月制定了「2015-2019年發展戰略」，其詳情載於深高速2015年半年度報告。截至本公告之日，除已披露者外，深高速並未就新產業有任何特定投資目標或達成任何投資協議。由於深高速為深圳國際的附屬公司，深高速透過三項目調整協議及項下交易可以降低其負債水平及提升持續發展能力對深圳國際整體有利。

藉著龍大調整，深圳國際以龍大深圳段未來收入及/或收益所產生的預計現金流為基礎，以合理的對價及資金成本獲得大額現金資產，進一步加強深圳國際的財務狀況並提升物流業務的開拓的能力，為實現深圳國際做好物流業務（包括發展其「深國際城市綜合物流港」項目）的戰略目標提供了有利的條件。

通過本次調整，深高速及深圳國際獲得了合理補償，企業可持續發展的訴求得到妥善考慮，也有利於道路沿線社會經濟的全面進步，顧及了深圳地區發展的大局，是兼顧社會、政府、企業等各方利益的多贏方案。

深圳國際的董事會認為該等調整協議的條款屬公平合理，該等調整協議及其項下交易符合深圳國際及其股東的整體利益。

深高速的董事會認為三項目調整協議的條款屬公平合理，三項目協議及其項下交易符合深高速及其股東的整體利益。

概無深圳國際董事於該等調整協議及其項下交易中擁有任何重大利益，故無須就批准該等調整協議及其項下交易的深圳國際董事會決議案放棄表決。

概無深高速董事於三項目調整協議及其項下交易中擁有任何重大利益，故無須就批准三項目調整協議及其項下交易的深高速董事會決議案放棄表決。

上市規則的涵義

對於深圳國際而言，鑒於該等調整協議及其項下交易按照上市規則第14.07條所測算的一項適用之百分比率超過25%但低於75%，該等調整協議及其項下交易構成深圳國際之一項主要交易，故須遵守上市規則第14章項下之申報、公告及股東批准規定。

對於深高速而言，鑒於三項目調整協議及其項下交易按照上市規則第14.07條所測算的一項適用之百分比率超過75%，三項目協議及其項下交易構成深高速之一項非常重大的出售事項，故須遵守上市規則第14章項下之申報、公告及股東批准規定。

深高速之臨時股東大會

深高速將召開臨時股東大會，以考慮並酌情批准三項目調整協議及其項下交易。經作出一切合理查詢後，據深高速董事所知、所悉及所信，概無深高速的股東須於臨時股東大會就批准三項目調整協議及其項下交易的決議案中放棄投票。

深圳國際之股東特別大會

深圳國際將召開股東特別大會，以考慮並酌情批准該等調整協議及其項下交易。經作出一切合理查詢後，據深圳國際董事所知、所悉及所信，概無深圳國際的股東須於股東特別大會就批准該等調整協議及其項下交易的決議案中放棄投票。

一般資料

一份載有（其中包括）(i)有關三項目調整協議及其項下交易之進一步資料；(ii)召開深高速臨時股東大會之通告；及(iii)上市規則規定之其他資料之通函，預期將於2015年12月31日或之前寄發予深高速的股東。由於需要額外時間整理載入通函的資料，因此預期通函將於超過公告刊發日15個營業日後寄發。

一份載有(其中包括)有關(i)該等調整協議及其項下交易的之進一步資料；(ii)召開深圳國際股東特別大會之通告；及(iii)上市規則規定之其他資料之通函，預期將於2015年12月31日或之前寄發予深圳國際的股東。由於需要額外時間整理載入通函的資料，因此預期通函將於超過公告刊發日15個營業日後寄發。

按深圳國際及深高速要求，深圳國際的股份及相關證券(股份代號：04542)以及深高速H股股份分別於2015年11月30日上午九時起在聯交所短暫停牌，以待刊發此聯合公告。深圳國際及深高速已分別向聯交所申請將各自的股份及深圳國際的相關證券(股份代號：04542)於2015年12月3日上午九時起恢復交易。

專家及同意

於本公告內提供意見及建議之專家資格如下：

名稱	資格
德正信	於中國從事評估的獨立合資格評估師
普華永道	中國執業會計師
羅兵咸永道	香港執業會計師

據深圳國際及深高速董事所知及所信，並經過所有合理查詢，德正信、普華永道及羅兵咸永道均為深圳國際及深高速各自之獨立第三方。

於本公告之日，德正信、普華永道及羅兵咸永道各自於深圳國際或深高速任何成員公司中概無實益擁有任何股權或任何可認購或提名他人認購深圳國際或深高速任何成員公司之證券之權利（不論具法律效力與否）。

德正信、普華永道及羅兵咸永道各自已就刊發本公告發出同意書，同意以本公告現時刊行之形式及涵義加載彼等之意見及建議並引述其名稱，且不會撤回其同意書。

釋義

「該等調整協議」	指	三項目調整協議及龍大調整協議
「本次調整」	指	三項目調整及龍大調整
「德正信」	指	德正信國際資產評估有限公司，一家於中國從事評估的獨立合資格評估師
「臨時股東大會」	指	臨時股東大會
「收費公路權益」	指	權益擁有人可就高速公路收取費用的權益，包括高速公路的收費權、廣告經營權、服務設施經營權
「港幣」	指	香港之法定貨幣港元
「獨立第三方」	指	獨立於深圳國際及深高速及彼等各自的關連人士（定義見上市規則）的個人或公司
「公里」	指	公里
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則
「龍大調整」	指	龍大調整協議下就龍大深圳段的調整收費、資產移交及相關補償作出的安排
「龍大調整協議」	指	龍大公司與市交通運輸委（代表深圳市人民政府）於2015年11月30日簽署的關於龍大深圳段調整收費、資產移交及補償安排的協議
「龍大公司」	指	深圳龍大高速公路有限公司，一家於中國成立的有限公司，由深圳國際持有89.93%的股權

「龍大高速」	指	連接深圳市與東莞高速公路，全長28.2公里，起於深圳龍華街道，經石岩、光明、公明、松崗，止於東莞大嶺山鎮
「龍大土地使用權」	指	龍大深圳段的全部土地使用權及相關資產
「龍大新建收費站」	指	將由市交通運輸委為龍大深圳段建設的新收費站
「龍大深圳段」	指	龍大高速公路由起點至南光高速匝道接入處23.8公里路段
「南光高速」	指	深圳市西麗至公明高速公路，全長約31公里，起於深圳市麒麟路，途徑西麗、石岩、公明，止於羅田，經龍大高速與常虎高速相接
「中國」	指	中華人民共和國，就本公告而言，不包括香港、澳門特別行政區及台灣
「羅兵咸永道」	指	羅兵咸永道會計師事務所
「普華永道」	指	普華永道中天會計師事務所（特殊普通合夥）
「人民幣」	指	中國之法定貨幣人民幣
「股東特別大會」	指	股東特別大會
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「深高速」	指	深圳高速公路股份有限公司，一家於中國註冊成立的股份有限公司，其H股於聯交所上市，而A股於上海證券交易所上市
「深圳國際」	指	深圳國際控股有限公司，一家於百慕達註冊成立的有限公司，其股份於聯交所上市
「三項目」	指	南光高速、鹽排高速及鹽壩高速

「三項目調整」	指	三項目調整協議下就三項目的調整收費、資產移交及相關補償作出的安排
「三項目調整協議」	指	深高速與市交通運輸委（代表深圳市人民政府）於2015年11月30日簽署的關於三項目調整收費、資產移交及補償安排的協議
「三項目土地使用權」	指	三項目的全部土地使用權及相關資產
「三項目新建收費站」	指	將由市交通運輸委為三項目建設的新收費站
「市交通運輸委」	指	深圳市交通運輸委員會
「鹽壩高速」	指	深圳市鹽田至壩崗高速公路，全長約29.1公里，包括鹽壩A段（鹽田至溪涌）、鹽壩B段（溪涌至葵涌）及鹽壩C段（葵涌至壩崗）
「鹽排高速」	指	深圳市鹽田至排榜高速公路，全長約15.6公里，始於鹽田港區，穿越梧桐山後，經排榜立交與機荷高速、博深高速相接

附註：

於本公告內，港幣與人民幣之間按港幣1.00元兌人民幣0.82元的匯率換算。該等兌換僅供參考，並不表示人民幣或港幣金額已按或可按該匯率或任何其他匯率兌換。

承董事會命
深圳國際控股有限公司
 主席
高雷

承董事會命
深圳高速公路股份有限公司
 董事長
胡偉

中國，深圳，2015年12月2日

於本公告日期，深圳國際董事會的成員包括執行董事高雷先生、李景奇先生、鍾珊群先生、劉軍先生及李魯寧先生；非執行董事閻峰博士，太平紳士；以及獨立非執行董事梁銘源先生、丁迅先生及聶潤榮先生。

於本公告之日，深高速董事為：胡偉先生（執行董事及董事長）、吳亞德先生（執行董事兼總裁）、王增金先生（執行董事）、李景奇先生（非執行董事）、趙俊榮先生（非執行董事）、謝日康先生（非執行董事）、張楊女士（非執行董事）、趙志錫先生（非執行董事）、區勝勤先生（獨立非執行董事）、林鉅昌先生（獨立非執行董事）、胡春元先生（獨立非執行董事）和施先亮先生（獨立非執行董事）。

附錄一：深圳國際控股有限公司董事會函件

香港
中環港景街一號
國際金融中心一期 11 樓
香港聯合交易所有限公司
上市科

敬啟者：

有關南光高速、鹽排高速、鹽壩高速（「三項目」）及龍大高速公路 23.8公里路段（「龍大深圳段」）調整收費和補償安排

茲提述深圳國際控股有限公司（「本公司」）及深圳高速公路股份有限公司（本公司擁有 50.889%權益之附屬公司）於 2015 年 12 月 2 日刊發的聯合公告（「公告」）所提述德正信國際資產評估有限公司（「德正信」）編製的三項目及龍大深圳段於 2015 年 11 月 30 日的估值（「估值」）。

估值載於德正信就三項目及龍大深圳段調整收費和補償安排分別編制的日期為 2015 年 10 月 20 日的評估報告（「該等評估報告」）。

該等評估報告所載之相關估值構成香港聯合交易所有限公司證券上市規則第 14.61 條項下的盈利預測（「盈利預測」）。

吾等已審閱德正信編制的該等評估報告及考慮吾等之審計師羅兵咸永道會計師事務所於 2015 年 12 月 2 日向本公司發出有關估值所依據的貼現未來估計現金流量就計算而言是否妥當編製的函件。吾等謹此確認，盈利預測乃經適當及審慎查詢後作出。

此致

承董事會命
深圳國際控股有限公司
主席
高 雷
謹啟

2015 年 12 月 2 日

附錄二：深圳高速公路股份有限公司董事會函件

香港
中環港景街一號
國際金融中心一期 11 樓
香港聯合交易所有限公司
上市科

敬啟者：

關於南光高速、鹽排高速、鹽壩高速調整收費和補償安排

茲提述深圳高速公路股份有限公司（「本公司」）委聘的獨立評估師德正信國際資產評估有限公司（「德正信」）就南光高速、鹽排高速、鹽壩高速的未來收益於二零一五年十一月三十日的價值所編制的日期為二零一五年十月二十日的評估報告（「評估報告」）。評估報告所載之估值構成香港聯合交易所有限公司證券上市規則第 14.61 條項下的盈利預測。

吾等已審閱德正信負責的評估，並就相關事項（包括其進行評估時所依據的基準及假設）進行討論。吾等亦已考慮吾等之審計師普華永道中天會計師事務所（特殊普通合伙）於二零一五年十二月二日向本公司發出有關評估就計算而言是否妥當編製的函件。

按上述的基準，吾等認為德正信所編制之評估報告及當中所載之估值乃經適當及審慎查詢後列出。

此致

代表董事會
深圳高速公路股份有限公司
董事長
胡 偉
謹啟

二零一五年十二月二日

附錄三

以下為執業會計師羅兵咸永道會計師事務所發出之報告全文，以供載入本公告內。



羅兵咸永道

申報會計師就與南光高速、鹽排高速、鹽壩高速和龍大高速調整收費和補償安排相關之公允價值估值而有關的折現未來估計現金流量而發出的報告

致深圳國際控股有限公司董事會

本所獲委聘對德正信國際評估有限公司於2015年10月20日發佈的南光高速、鹽排高速、鹽壩高速和龍大高速於2015年11月30日之公允價值之估值報告(「該估值」)所依據的折現未來估計現金流量的計算作出報告。南光高速、鹽排高速和鹽壩高速是貴公司深圳高速公路股份有限公司(深圳國際控股有限公司(「貴公司」)的附屬公司)所持有資產，而龍大高速是貴公司所持有資產。該估值與南光高速、鹽排高速、鹽壩高速和龍大高速調整收費及補償安排相關。該估值所依據的折現未來估計現金流量根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)第14.62(2)條被視為盈利預測。

董事對折現未來估計現金流量之責任

貴公司董事須負責根據該估值所載由董事釐定的基準和假設編製折現未來估計現金流量。該責任包括執行與編製折現未來估計現金流量相關的適當程式並應用適當的編製基準；以及在有關情況下作出合理的估計。

申報會計師之責任

我們的責任為根據上市規則第 14.61 條的規定，就該估值所依據的折現未來估計現金流量的計算作出報告。我們不會就折現未來估計現金流量所依據的基準和假設的適當性和有效性作出報告，而且我們的工作也不構成任何估值。

我們已根據香港鑒證業務準則第 3000 號「歷史財務資料審核或審閱以外之鑒證工作」執行我們的工作。此準則要求我們遵守道德規範，並計劃和執行鑒證工作以合理確定就計算而言，折現未來估計現金流量是否按照所載的基準和假設適當編製。我們已根據此等基準和假設審閱折現未來估計現金流量的數學計算和編製。

折現現金流量不涉及採納任何會計政策。折現現金流量取決於未來事項和多項假設，而此等事項和假設不可能以與過往結果相同的方法予以確定和核實，而且並非所有事項和假設均可在整個期間內維持有效。我們所執行的工作是僅為了根據上市規則第 14.62(2)條向閣下作出報告，除此之外別無其他目的。我們不會對任何其他人士就我們的工作，或因我們的工作而產生或與我們的工作有關的事宜，而承擔任何責任。

意見

基於以上所述，我們認為就計算而言，折現未來估計現金流量已在各重大方面根據該估值所載由貴公司董事作出的基準和假設適當編制。

羅兵鹹永道會計師事務所
執業會計師

香港, 二零一五年十二月二日

申報會計師就南光高速、鹽排高速和鹽壩高速收益的折現未來估計現金流量而發出的報告



普華永道

致深圳高速公路股份有限公司董事會

本所獲委聘對德正信國際資產評估有限公司於 2015 年 10 月 20 日發佈的有關評估南光高速、鹽排高速和鹽壩高速的收益於 2015 年 11 月 30 日的公允價值之估值報告(「該估值」)所依據的折現未來估計現金流量的計算作出報告。該估值與深圳高速公路股份有限公司(「貴公司」)就南光高速、鹽排高速和鹽壩高速調整收費及補償安排相關。該估值所依據的折現未來估計現金流量根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)第 14.61 條被視為盈利預測。

董事對折現未來估計現金流量之責任

貴公司董事須負責根據該估值所載由董事厘定的基準和假設編制折現未來估計現金流量。該責任包括執行與編制折現未來估計現金流量相關的適當程式並應用適當的編制基準；以及在有關情況下作出合理的估計。

申報會計師之責任

我們的責任為根據上市規則第 14.62(2)條的規定，就該估值所依據的折現未來估計現金流量的計算作出報告。我們不會就折現未來估計現金流量所依據的基準和假設的適當性和有效性作出報告，而且我們的工作也不構成任何估值。

我們已根據中國註冊會計師協會頒佈的中國註冊會計師其他鑒證業務準則第 3101 號「歷史財務資訊審計或審閱以外的鑒證業務」(「中國鑒證準則第 3101 號」)執行我們的工作。此準則要求我們遵守道德規範，並計畫和執行鑒證工作以合理確定就計算而言，折現未來估計現金流量是否按照該估值所載的基準和假設適當編制。我們已根據此等基準和假設審閱折現未來估計現金流量的數學計算和編制。

普華永道中天會計師事務所有限公司(特殊普通合伙)

PricewaterhouseCoopers Zhong Tian LLP, 11/F PricewaterhouseCoopers Center
2 Corporate Avenue, 202 Hu Bin Road, Huangpu District, Shanghai 200021, PRC
T: +86 (21) 2323 8888, F: +86 (21) 2323 8800, www.pwccn.com

折現現金流量不涉及採納任何會計政策。折現現金流量取決於未來事項和多項假設，而此等事項和假設不可能以與過往結果相同的方法予以確定和核實，而且並非所有事項和假設均可在整個期間內維持有效。我們所執行的工作是僅為了根據上市規則第14.62(2)條向閣下作出報告，除此之外別無其他目的。我們不會對任何其他人士就我們的工作，或因我們的工作而產生或與我們的工作有關的事宜，而承擔任何責任。

意見

基於以上所述，我們認為就計算而言，折現未來估計現金流量已在各重大方面根據該估值所載由貴公司董事作出的基準和假設適當編制。

普華永道中天會計師事務所
(特殊普通合夥)

註冊會計師 _____
周偉然

中國，上海
2015年12月2日

註冊會計師 _____
侯瑩華