
此乃要件 請即處理

閣下如對本通函各方面或應採取之行動有任何疑問，應諮詢閣下之股票經紀或其他註冊證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已售出或轉讓名下所有之深圳國際控股有限公司之股份，應立即將本通函送交買主或承讓人或經手買賣之銀行、股票經紀或其他代理商，以便轉交買主或承讓人。

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通函之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不會就因本通函全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致之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)

須予披露及關連交易
收購沿江公司
及
股東特別大會通告



天財資本

獨立董事委員會及獨立股東之獨立財務顧問

獨立董事委員會函件載於本通函第14頁。獨立財務顧問函件載於本通函第15至29頁內。

深圳國際控股有限公司將於二零一八年二月五日(星期一)上午十一時正假座香港九龍尖沙咀東部科學館道一號康宏廣場南座22樓2206-2208室本公司之會議室召開股東特別大會(或其任何續會)，大會通告載於本通函第SGM-1及SGM-2頁。無論閣下能否出席大會並於會上投票，務請閣下填妥隨附之代表委任表格，並儘快交回本公司之股份過戶登記分處卓佳登捷時有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心二十二樓，且在任何情況下最遲於大會或其任何續會(視情況而定)指定舉行時間四十八小時前交回。閣下填妥及交回代表委任表格後，仍可依願親身出席大會或其任何續會，並於會上投票。

二零一八年一月十九日

目 錄

	頁次
釋義	1
董事會函件	4
獨立董事委員會函件	14
獨立財務顧問函件	15
附錄一 – 沿江公司估值報告	I-1
附錄二 – 交通研究報告	II-1
附錄三 – 畢馬威出具有關折現未來估計現金流的報告	III-1
附錄四 – 一般資料	IV-1
股東特別大會通告	SGM-1

釋 義

在本通函內，除非文義另有所指，否則下列詞彙具以下涵義：

「收購事項」	指	根據收購協議由深高速向深圳投控收購沿江公司100%權益之事宜
「收購協議」	指	深高速、深圳投控及沿江公司於2017年12月11日就收購事項簽訂的股權收購協議
「聯繫人」	指	具上市規則賦予之涵義
「董事會」	指	本公司之董事會
「沿江公司」	指	深圳市廣深沿江高速公路投資有限公司，一家於中國註冊成立的有限責任公司，於收購協議日期由深圳投控擁有100%權益
「沿江一期」	指	沿江項目一期，為沿江項目主線，收費里程約30.9公里，已於2013年12月28日建成通車
「沿江二期」	指	沿江項目二期，包括深中通道深圳側接線、機場互通立交和國際會展中心互通立交等，全長約5.7公里
「沿江項目」	指	廣深沿江高速公路(廣州至深圳)於深圳市的路段，分為沿江一期和沿江二期
「本公司」	指	深圳國際控股有限公司，一家於百慕達註冊成立之有限公司，其股份於聯交所上市
「關連人士」	指	具有上市規則賦予之涵義
「控股股東」	指	具有上市規則賦予之涵義
「董事」	指	本公司之董事
「經擴大集團」	指	經收購事項擴大後的本集團
「代建合同」	指	深高速與沿江公司於2011年9月9日簽訂的《廣深沿江高速公路(深圳段)項目建設委託管理(代建)合同》

釋 義

「代管協議」	指	深高速與沿江公司於2016年12月30日簽訂的《廣深沿江高速公路深圳段一期項目營運委託管理服務協議》
「委託經營管理合同」	指	深高速與深圳投控於2009年11月6日簽訂的有關沿江公司委託管理之《委託經營管理合同》及其他相關協議
「廣東交通」	指	廣東省交通規劃設計研究院股份有限公司，一家獨立的中國交通顧問
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「港幣」	指	香港之法定貨幣港元
「香港」	指	中華人民共和國香港特別行政區
「獨立董事委員會」	指	由獨立非執行董事梁銘源先生、丁迅先生、聶潤榮先生及閻峰博士組成的獨立董事委員會，以考慮收購協議的條款及其項下的交易
「獨立財務顧問」或「天財資本」	指	天財資本國際有限公司，可從事證券及期貨條例所界定之第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之持牌法團
「獨立股東」	指	除深圳投控及其聯繫人以外的本公司股東
「畢馬威」	指	畢馬威會計師事務所，香港執業會計師
「最後實際可行日期」	指	二零一八年一月十五日，即本通函付印前為確定當中若干所載資料的最後實際可行日期
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則
「鵬信資產」	指	深圳市鵬信資產評估土地房地產估價有限公司，一家於中國從事評估的獨立合資格評估師
「中國」	指	中華人民共和國，就本通函而言，不包括香港、澳門特別行政區及臺灣

釋 義

「人民幣」	指	中國之法定貨幣人民幣
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例
「股東特別大會」	指	本公司將於二零一八年二月五日(星期一)上午十一時正舉行之股東特別大會，以考慮及酌情批准收購協議及其項下的交易
「股東」	指	股份持有人
「深圳投控」	指	深圳市投資控股有限公司，一家於中國註冊成立的有限責任公司
「股份」	指	本公司股本中每股面值港幣1.0元的股份
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「代建補充合同」	指	深高速與沿江公司於2016年6月1日簽訂的《廣深沿江高速公路(深圳段)項目建設委託管理(代建)補充合同
「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，為本公司之非全資附屬公司

附註：本通函之中，若干中國實體之英文名稱譯自其中文名稱，納入本通函僅作識別用途，若中、英文文中有任何歧義，以中文名稱為準。

於本通函內，港幣與人民幣之間按港幣1.00元兌人民幣0.86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。



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)

執行董事：
高雷(主席)
李海濤(總裁)
鍾珊群
劉軍
胡偉

非執行董事：
謝楚道
劉曉東

獨立非執行董事：
梁銘源
丁迅
聶潤榮
閻峰

敬啟者：

註冊辦事處：
Clarendon House
2 Church Street
Hamilton HM 11
Bermuda

總辦事處及主要營業地點：
香港
九龍尖沙咀東部
科學館道一號
康宏廣場南座
22樓2206-2208室

須予披露及關連交易
收購沿江公司
及
股東特別大會通告

緒言

董事會及深高速(本公司之非全資附屬公司)之董事會於2017年12月11日聯合公佈，深高速(作為買方)與深圳投控(作為賣方)及沿江公司簽訂收購協議。據此，深高速以代價人民幣14.72億元(約港幣17.12億元)收購深圳投控擁有的沿江公司100%股權。

董事會函件

本通函旨在向閣下提供(其中包括)(i)收購協議及其項下擬進行之交易之詳情；(ii)獨立董事委員會就收購協議及其項下擬進行之交易致獨立股東之推薦建議；(iii)獨立財務顧問就收購協議及其項下擬進行之交易出具之意見；(iv)估值報告；(v)上市規則規定之其他資料；及(vi)召開股東特別大會之通告。

收購協議

收購協議之主要條款載列如下：

日期：

2017年12月11日

訂約方：

- (1) 深高速(作為買方)；
- (2) 深圳投控(作為賣方)；及
- (3) 沿江公司。

收購事項標的：

根據收購協議，深高速同意向深圳投控收購，而深圳投控同意向深高速出售沿江公司100%權益。

代價及支付安排：

收購沿江公司100%權益的代價為人民幣14.72億元(約港幣17.12億元)，將由深高速按以下方式支付予深圳投控：

- (i) 於收購協議簽署之日起10個工作日內，深高速向深圳投控支付交易價款的50%，即人民幣7.36億元(約港幣8.56億元)；深高速及深圳投控應與雙方認可的商業銀行簽署共管帳戶協議，以深圳投控名義開設由雙方共同控制的共管帳戶，以供收取剩餘交易價款之用；
- (ii) 在收購協議生效條件(即深圳投控依法完成國有資產轉讓相關法定程序；沿江公司股東審議批准收購事項；取得沿江公司金融機構債權人同意函)全部滿足(或豁免／放棄)後的15日內(且無論如何不晚於2017年12月31日)，深高速、深圳投控及沿江公司應及時辦理收購事項涉及的各项工商變更登記手續。截至最後實際可行日期，收購協議生效條件已全部滿足。

董事會函件

- (iii) 在以下事項全部完成後10個工作日內(且無論如何不晚於2017年12月31日)，深高速應向上文第(i)點所述的共管帳戶支付剩餘50%交易價款(即人民幣7.36億元，約港幣8.56億元)：
- (a) 上文第(ii)點所述的收購協議生效條件全部達成或獲豁免；及
- (b) 深圳市市場監督管理局核准深高速受讓沿江公司股權相關工商變更登記事宜，並向沿江公司核發變更後的營業執照或變更通知書。
- (iv) 深高速股東大會審議通過收購事項之日起5個工作日內，深高速解除對共管帳戶的共管，共管帳戶內資金歸深圳投控所有。

於最後實際可行日期，代價已由深高速以其內部資源及借貸支付，且上文第(ii)點所述有關收購事項的工商登記已獲核准。

代價釐定基礎：

上述代價是深高速及深圳投控經公平磋商後按一般商業條款達成。

沿江公司的主要業務為沿江項目的建設、經營和管理。深高速基於過往對公路項目的投資及管理經驗以及專業能力，並綜合考慮了沿江項目的交通流量、經營及政策環境以及項目的成熟度等因素，對沿江公司的價值做出估計，並參考了鵬信資產編製的估值報告，作為協商收購事項代價的主要考慮因素。鵬信資產採用收益法對沿江公司股東全部權益於2017年10月31日的市場價值進行了評估(構成上市規則第14.61條下的盈利預測)。有關盈利預測所依據的假設，請參閱鵬信資產所編製的沿江公司估值報告，其報告全文載列於本通函附錄一。

其他約定：

- (i) 沿江二期工程投融資方案系經深圳市相關部門初步確定，收購事項完成後，沿江公司繼續依照相應的政府批覆完成項目投融資。
- (ii) 以前年度，深高速先後受深圳投控委託管理沿江公司，受沿江公司委託承擔沿江項目的建設管理和沿江一期的營運管理。有關詳情請參閱本公司及深高速日期為2009年11月6日、2011年9月9日、2016年6月1日、2016年6月16日及2016年12月30日之聯合公告、本公司日期為

董事會函件

2011年10月4日的通函，以及深高速日期為2014年8月19日的公告。於該等委託項目中，沿江一期的建設已經完成，目前，工程等款項結算和支付工作正在進行之中；沿江二期的建設管理和沿江一期的營運管理正在進行之中。收購協議就與沿江公司及沿江項目委託管理事宜的後續安排約定如下：除工程等款項結算和支付相關事宜繼續履行外，有關沿江項目的代建合同和代建補充合同將先後中止，深高速暫不再收取沿江二期的代建管理費。就沿江一期的代管協議而言，沿江公司應向深高速支付截至收購基準日(2017年10月31日)的沿江一期代管費用，代管協議中止。委託經營管理合同在沿江公司股權交付完成後中止。

如深高速股東大會未能在收購協議日期後6個月內審議通過收購事項，則上述合同／協議恢復履行。如深高速股東大會在收購協議日期後6個月內審議通過收購事項，則除繼續履行代建合同約定的工程等款項結算及支付相關事宜之外，上述其他合同／協議將告解除。

終止：

如協議一方嚴重違反收購協議，致使簽署收購協議的目的不能實現或者即使實現已經在經濟上嚴重不合理，守約方可以書面方式提出終止收購協議。此外，如深高速股東大會未能在收購協議日期後6個月內審議通過收購協議項下交易，收購協議終止。

如收購協議日期後6個月內生效條件未全部滿足或豁免，或收購協議生效後被終止或解除的，深圳投控應於收購協議日期後6個月期限屆滿後10個工作日內，將其已收取的交易代價及共管帳戶內的資金退還給深高速，並按照同期銀行存款利率向深高速支付利息。深圳投控返還全部交易代價、共管帳戶內資金及相應的利息之日起10日內，深高速應向深圳投控返還其所持有的沿江公司100%股權。因行政審批或工商變更等非深高速原因致使無法如期返還的，返還期限順延。

完成：

於收購事項完成後，沿江公司將成為深高速之全資附屬公司，而其會計報表將納入深高速會計報表合併範圍。

估值

深高速已聘請了鵬信資產對沿江公司股東全部權益於2017年10月31日的市場價值進行評估。本次評估以2017年10月31日為基準日，採用收益法對沿江公司100%權益進行評估。由於採用收益法以現金流量折現進行的評估構成上市規則第14.61條下的盈利預測，本通函須遵守上市規則第14.60A及14.62條有關盈利預測的規定。

根據上市規則第14.62條，本次評估的重要假設前提主要包括：

- (i) 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；
- (ii) 假設評估基準日後被評估單位持續經營；
- (iii) 假設被評估企業目前所執行的稅賦、稅率政策無重大變化；
- (iv) 假設評估基準日後無不可抗力對被評估單位造成重大不利影響；
- (v) 假設被評估企業的所有資產及負債已列報或向評估師作出專項說明，不存在其他負債／資產、或有負債／或有資產；或者其他相關權利／或有權利和義務／或有義務等；
- (vi) 假設被評估企業採用的會計政策和深高速在重要方面保持一致。

本次評估以被評估企業以前年度的經營業績為基礎，分析收入、成本、財務結構以及業務發展趨勢和增長變化情況等，對沿江公司未來經營和收益狀況進行了測算，預期沿江公司各主要年度營業收入和企業自由現金流情況如下：

單位：人民幣萬元

期間(年)	營業收入	企業自由現金流
2017年11-12月	6,857.60	5,260.34
2018年	44,195.75	4,082.03
2019年	49,455.09	762.46
2020年	64,570.39	24,545.01
2025年	117,627.15	74,435.06
2030年	123,680.83	93,385.02
2038年(至12月27日止)	140,580.63	95,278.28

董事會函件

基於以上前提和假設，沿江公司股東全部權益的市場價值於評估基準日2017年10月31日為人民幣14.72億元(約港幣17.12億元)。

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。本公司已委任畢馬威作為審計師就鵬信資產所採納且評估所依據的貼現未來現金流的計算向董事作出報告。畢馬威函件載於本通函附錄三。

有關沿江公司之資料

沿江公司為一家於中國成立的有限責任公司，其主要業務為沿江項目的建設、經營和管理。廣深沿江高速公路(省道S3)為一條連接廣州黃埔區及深圳南山區的高速公路，長約90公里，為連接廣州與深圳、廣東與香港的重要幹道。沿江項目為廣深沿江高速公路在深圳的路段，起於東莞與深圳交界的東寶河，止於深圳市南山區，南接深港西部通道，全長約37公里，雙向8車道。沿江項目分二期建設，沿江一期位於廣深沿江高速公路主線，收費里程約30.9公里，已於2013年12月28日建成通車，收費期為25年。沿江二期包括深中通道深圳側接線、機場互通立交及國際會展中心互通立交等，線路長約5.7公里。沿江二期已於2015年12月開工建設，計劃於2019年底通車。

根據深圳市政府批准的沿江項目投融資方案，沿江項目預計總成本約人民幣167億元，其中政府出資人民幣103億元，沿江公司以收費權質押向銀行貸款人民幣64億元(其中沿江一期人民幣54億元，沿江二期人民幣10億元)。截至最後實際可行日期，政府已出資約人民幣71億元，沿江公司已將沿江項目現有的收費權質押予以國家開發銀行為首的銀團，申請了總額度人民幣54億元的銀團貸款，並已累計使用約人民幣47億元的額度。

沿江一期截至2016年12月31日止年度及截至2017年10月31日止十個月的日均混合車流量分別約為73,600輛和77,200輛，日均路費收入分別約為人民幣1,065,800元及人民幣1,113,800元。

為了保持會計信息的一致性，深高速已聘請安永對沿江公司截至2016年12月31日止年度及截至2017年10月31日止十個月的財務報表進行審計，並按照深高速採用的會計政策進行了追溯調整。下表載列沿江公司追溯調整後截至2016年12月31日止兩個年度及截至2017年10月31日止十個月的財務資料：

董事會函件

單位：人民幣千元

	截至2015年 12月31日 止年度 (未經審計)	截至2016年 12月31日 止年度 (經審計)	截至2017年 10月31日 止十個月 (經審計)
虧損淨額(除稅前)	(145,944.08)	(108,250.41)	(57,345.53)
虧損淨額(除稅後)	(145,944.08)	(108,250.41)	(57,345.53)
	於2015年 12月31日 (未經審計)	於2016年 12月31日 (經審計)	於2017年 10月31日 (經審計)
資產淨值	1,637,595.94	1,529,345.53	1,472,000.00

收購事項的估計財務影響

如上文所述，沿江項目的預計總工程成本約為人民幣167億元，其中政府出資人民幣103億元，沿江公司以收費權質押向銀行貸款人民幣64億元。倘沿江項目最終按預算建成完工，綜合考慮收購事項的代價、沿江公司的現有負債及沿江公司因沿江二期建設需要進一步增加的銀行貸款後，本集團於沿江項目之總投入預計約為人民幣75億元至人民幣76億元。

假設自2018年3月1日起沿江公司的財務報表併入深高速的財務報表，收購事項將使深高速的總資產及總負債分別增加約人民幣78億元，預計將增加2018年度營業收入約人民幣4.42億元，減少2018年歸屬於深高速股東的淨利潤約人民幣6,000萬元(或倘計及股權投資的資本成本，則為約人民幣1億元)。預計沿江項目將自2020年開始可為本集團的營運表現帶來貢獻。上述數據為初步估算得出，最終影響需在實際發生時予以確認，並經本集團核數師確認及審核後，方可作實。

訂立收購協議的原因及好處

收費公路和道路的投資、建設及經營管理屬於深高速的一般及正常業務範圍，深高速董事認為，廣深沿江高速公路是珠江三角洲地區重要的南北向核心通道，也是粵港澳大灣區內連通廣州、深圳和香港的重要走廊，具有優越的地理位置，沿途所經區域經濟活躍。

鑑於沿江一期尚處於營運初期，而沿江二期仍在建設之中，尚未開通，故沿江公司近幾年來處於虧損狀態。根據深高速在高速公路的營運和管理方面的經驗，高速公路在營運初期一般都會出現虧損，並在營運若干年後才可能轉虧為盈。如本通函「有關沿江公司之資料」一節所披露，沿江公司的虧損正在逐年減

少，符合高速公路的業務發展模式。預計沿江公司將繼續減少虧損，並在不久的將來開始實現盈利。此外，由於沿江項目周邊路網目前還不夠完善，沿江項目的交通疏導功能尚未充分發揮，沿江項目的營運表現短期內仍處於相對較低水平。

隨著沿江項目沿途區域經濟的穩步發展，且預期沿江二期於2019年年底建成通車，沿江項目的營運將步入更為成熟的階段，周邊路網的不斷完善，預期沿江項目的營運表現將進入快速增長期。從長遠角度看，收購沿江公司100%權益，有利於提高深高速的業務規模和盈利基礎，為深高速貢獻穩定增長的現金流量。收購事項將進一步鞏固深高速於公路的投資、管理及營運方面的核心優勢，符合深高速的發展戰略和整體利益。收購事項是深高速抓住有利的市場契機，與深圳投控磋商談判的結果，充分體現了深圳投控支持本集團發展的積極態度，並鞏固了深圳投控信守承諾的良好形象，是兼顧各方利益的雙贏方案。

收購事項亦符合本集團整固優質基建項目資源的策略。由於深高速為本公司之附屬公司，故收購事項有助於鞏固深高速的核心業務，對本公司整體有利。

深圳投控、本公司及深高速之資料

深圳投控

深圳投控主要從事產權管理、資本經營、投資及融資業務，其於最後實際可行日期間接持有本公司已發行股本約44.2%權益。

本公司

本公司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

深高速及其附屬公司主要從事收費公路和道路及其他城市和交通基礎設施的投資、建設及經營管理。

上市規則的涵義

於最後實際可行日期，本公司擁有深高速約51%之權益，深圳投控為本公司的控股股東，間接持有本公司已發行股本約44.2%。於收購協議日期，深圳投控為沿江公司的唯一股東。因此，根據上市規則第十四A章，深圳投控及沿江公司

董事會函件

皆為本公司之關連人士，且收購協議構成本公司之關連交易，並須遵守申報、公告、通函及獨立股東批准之規定。

由於收購協議項下擬進行之交易之一項或多項適用百分比率(定義見上市規則)高於5%但低於25%，因此根據上市規則第十四章，收購協議項下擬進行之交易構成本公司之須予披露交易，並須遵守申報及公告規定。

獨立董事委員會及獨立財務顧問

獨立董事委員會(由全體獨立非執行董事組成)已成立，以就收購協議及其項下擬進行之交易向獨立股東提供建議。並無任何獨立董事委員會成員於收購協議及其項下擬進行之交易中擁有重大權益。獨立董事委員會函件載於本通函第14頁。

天財資本已獲委任為獨立財務顧問，以就收購協議及其項下擬進行之交易向獨立董事委員會及獨立股東提供建議。獨立財務顧問函件載於本通函第15頁至29頁。

股東特別大會

本公司將於2018年2月5日上午十一時正召開股東特別大會，會上將提出決議案以考慮並酌情批准(其中包括)收購協議及其項下擬進行之交易。

於最後實際可行日期，深圳投控為本公司的控股股東並間接持有本公司已發行股本約44.2%。因此，深圳投控及其聯繫人將於股東特別大會上就批准收購協議及其項下擬進行之交易之決議案放棄投票。據董事作出一切合理查詢後所知、盡悉及確信，除深圳投控及其聯繫人外，概無股東須於股東特別大會上就批准收購協議及其項下擬進行之交易之決議案放棄投票。概無董事於收購協議及其項下擬進行之交易中擁有重大權益。

股東特別大會通告載於本通函第SGM-1頁及SGM-2頁。

隨函附奉股東特別大會適用之代表委任表格。無論股東能否出席大會，務請填妥隨附之代表委任表格，並儘快交回本公司之股份過戶登記分處卓佳登捷時有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心二十二樓，且在任何情況下最遲須於大會或其任何續會(視乎情況而定)指定舉行時間四十八小時前交回。股東填妥及交回代表委任表格後，仍可依願親身出席大會或其任何續會並於會上投票。

暫停辦理股份過戶登記手續

於2018年2月5日(星期一)名列本公司股東名冊之股東將合資格出席股東特別大會並於會上投票。本公司將於2018年2月1日(星期四)至2018年2月5日(星期一)(包括首尾兩日)暫停辦理本公司股份過戶登記手續。為確保符合資格出席股東特別大會並於會上投票，所有過戶表格連同有關股票須於2018年1月31日(星期三)下午四時三十分之前，送達本公司香港股份過戶登記分處卓佳登捷時有限公司(地址為香港皇后大道東183號合和中心二十二樓)以作登記。

推薦建議

董事會(包括全體獨立非執行董事，其意見載於獨立董事委員會函件內)認為，收購協議及其項下擬進行之交易之條款就獨立股東而言乃按一般商業條款訂立，且於本集團的日常及一般業務過程中訂立，屬公平合理，且訂立收購協議及其項下擬進行之交易乃符合本公司及股東之整體利益。因此，董事會(包括全體獨立非執行董事，其意見載於獨立董事委員會函件內)建議獨立股東支持及投票贊成於股東特別大會上提呈以批准收購協議及其項下擬進行之交易之決議案。

進一步資料

敬請 閣下垂注本通函附錄所載之其他資料及股東特別大會通告。

此 致

列位股東 台照

承董事會命
深圳國際控股有限公司
主席
高雷
謹啟

2018年1月19日

獨立董事委員會函件

以下為獨立董事委員會函件全文，乃為載入本通函而編製。函件載有其就收購協議及其項下擬進行的交易向獨立股東提出的意見。



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)

須予披露及關連交易 收購沿江公司

敬啟者：

吾等獲委任為獨立董事委員會成員，負責就收購協議之條款及其項下擬進行之交易向閣下提供意見，其詳情載於本公司日期為2018年1月19日之通函（「**通函**」）中之「董事會函件」內，本函件亦為通函的一部份。除文義另有所指外，通函內所界定之詞彙與本函件所用者具有相同涵義。

敬請閣下垂注載於本通函第4頁至13頁的董事會函件及第15頁至29頁的獨立財務顧問函件。

推薦建議

經考慮獨立財務顧問就收購協議之條款及其項下擬進行之交易所考慮之主要因素及原因及其結論和建議後，吾等同意獨立財務顧問的意見，認為收購協議之條款及其項下擬進行之交易對獨立股東而言屬公平合理及按一般商業條款訂立，並且符合本公司及股東之整體利益。因此，吾等建議獨立股東投票贊成將於股東特別大會上提呈有關批准訂立收購協議及其項下擬進行之交易的決議案。

此 致

列位獨立股東 台照

獨立董事委員會
梁銘源
丁迅
聶潤榮
閻峰
謹啟

2018年1月19日

以下為獨立財務顧問天財資本就收購協議及據此擬進行的交易，致獨立董事委員會及獨立股東之意見函件，乃為供載入本通函而編製。



敬啟者：

須予披露及關連交易 收購沿江公司

緒言

茲提述吾等獲委聘為獨立財務顧問，以就收購協議及其項下擬進行的交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見，相關詳情載列於貴公司致股東日期為二零一八年一月十九日的通函（「通函」）中的董事會函件（「董事會函件」）內，本函件為通函其中一部分。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與通函所界定者具有相同涵義。

於二零一七年十二月十一日，深高速（作為買方）與深圳投控（作為賣方）及沿江公司簽訂收購協議，據此，深高速以代價人民幣14.72億元（約港幣17.12億元）收購深圳投控擁有的沿江公司100%權益。

於最後實際可行日期，貴公司擁有深高速約51%權益，深圳投控為貴公司的控股股東，其間接持有貴公司已發行股本約44.2%。於收購協議日期，深圳投控為沿江公司之唯一股東。因此，根據上市規則第14A章，深圳投控及沿江公司皆為貴公司之關連人士，且收購協議將構成貴公司的關連交易，並須遵守申報、公告、通函及獨立股東批准之規定。

由於收購協議項下擬進行之交易之一項或多項適用之百分比率（定義見上市規則）高於5%但低於25%，因此根據上市規則第14章，收購協議項下擬進行之交易構成貴公司之須予披露交易，亦須遵守申報及公告規定。

由全體獨立非執行董事，梁銘源先生、丁迅先生、聶潤榮先生以及閻峰先生組成的獨立董事委員會已告成立，以就收購協議及其項下擬進行的交易向獨立股東提供推薦意見。吾等身為獨立財務顧問的角色為就收購協議的條款對獨立股東

獨立財務顧問函件

而言是否公平合理及符合一般商務條款、收購協議是否符合貴公司及股東的整體利益，且於貴集團的日常及一般業務過程中訂立，向獨立董事委員會及獨立股東提供獨立意見和推薦意見。

於最後實際可行日期，吾等與貴集團或參與收購事項之任何其他人士概無任何可能合理地被視作會影響吾等之獨立性之關係，亦無於貴集團或參與收購事項之任何其他人士中擁有任何權益。於此通函日期前兩年內，吾等未曾就集團的其他交易擔當獨立財務顧問或財務顧問。除作為獨立財務顧問之外，吾等亦作為獨立財務顧問就收購事項向深高速之獨立董事委員會及獨立股東提供推薦意見。鑑於(i)吾等於上述委任中的獨立角色；及(ii)吾等就上述委任收取之費用佔吾等收入之百分比並不重大，吾等認為上述委任不會影響吾等就收購事項出具意見之獨立性。

吾等意見的基礎

吾等在制訂意見及推薦意見時，曾考慮(其中包括)：(i)收購協議；(ii)鵬信資產就沿江公司全體權益市值而做出的估值報告(「估值報告」)；(iii)通函所載的其他資料；(iv)貴公司截至二零一六年十二月三十一日止年度的年報(「二零一六年年報」)和截至二零一七年六月三十日止六個月之中期報告(「二零一七年年報」)；(v)深高速截至二零一六年十二月三十一日止年度的年報(「深高速二零一六年年報」)和截至二零一七年六月三十日止之中期報告(「深高速二零一七年年報」)；及(vi)及有關市場之信息和發展趨勢。吾等亦曾依賴貴公司、董事及貴公司管理層所提供及陳述的所有相關資料、意見及事實。

吾等假設通函所載或提述的所有該等資料、意見、事實及陳述(由貴公司、董事及貴公司管理層提述并對其負全責)於通函日期在各方面均屬真實準確完整且可予依賴。吾等並無理由懷疑貴公司向吾等提供的資料及陳述的真實性、準確性及完整性，且貴公司已確認通函所提供及提述的資料並無隱瞞或遺漏任何重大事實致使本文內任何陳述產生誤導。

吾等認為，吾等已充分審閱目前可得資料以達致知情意見，並為吾等倚賴通函所載資料的準確性之根據，從而為吾等的推薦意見提供足夠理據。然而，吾等並無獨立核實獲貴公司、董事以及貴公司管理層提供的資料，亦無對貴集團、深圳投控、深高速及沿江公司以及彼等各自的附屬公司及或聯營公司的業務、營運、財務狀況或未來前景作出任何獨立調查。

考慮的主要因素及理由

於達致吾等對收購事項的意見及推薦意見時，吾等已考慮下列主要因素及理由：

I. 訂立收購協議的背景資料及理由

1. 貴公司、深圳投控、深高速及沿江公司的背景資料

a) 貴公司

誠如董事會函件所述，貴公司及貴公司之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。

下表載列貴集團截至二零一六年十二月三十一日止二個年度（分別為「二零一五財年」、「二零一六財年」）的經審計合併財務業績概要，以及截至二零一六年和二零一七年六月三十日止（分別為「二零一六年上半年」、「二零一七年上半年」）的未經審計合併財務業績概要（節錄自二零一六年年報和二零一七年中期報告）。

	截至十二月三十一日止年度				截至六月三十日止六個月			
	二零一五		二零一六		二零一六		二零一七	
	港幣千元 (經審計)	%	港幣千元 (經審計)	%	港幣千元 (未經審計)	%	港幣千元 (未經審計)	%
收入								
- 收費公路	4,807,652	71.35	6,056,504	77.78	2,801,650	78.30	2,939,105	69.89
- 物流業務	1,930,745	28.65	1,730,676	22.22	776,364	21.70	1,266,074	30.11
營業收入合計	<u>6,738,397</u>	<u>100</u>	<u>7,787,180</u>	<u>100</u>	<u>3,578,014</u>	<u>100</u>	<u>4,205,179</u>	<u>100</u>
年度/期間盈利	3,062,190		2,917,182		1,057,248		1,595,787	

吾等從上表中注意到，貴集團的收益主要來自收費公路業務，於二零一五財年、二零一六財年和二零一七年上半年分別佔約71.35%、77.78%和69.89%，貴集團的營業收入由二零一五財年港幣約67億3840萬元增長約15.56%至二零一六財年港幣約77億8718萬元。據二零一六年年報所述，二零一六財年營業收入增長主要有賴於某項目公司高速公路通行費收入（即深圳清龍高速公路有限公司），該公司於二零一五年十月三十日成為貴集團之附屬公司，及深圳區域內，兩條高速公路通行費收入的增長。貴集團的營業收入由二零一六年上半年的港幣約35億7801萬元增長約17.53%至二零一七年上半年的港幣約42億518萬元。據二零一七年中期報告所述，二零一七年上半年營業收入增長主要受惠於港口業務的業務量增長，以及成功拓展第三方物流服務業務及物流金融服務業務所帶動。

b) 深圳投控

誠如董事會函件所述，深圳投控主要從事產權管理、資本經營、投資及融資業務。於最後實際可行日期，深圳投控間接持有貴公司約44.2%權益。

c) 深高速

正如董事會函件所述，深高速及其附屬公司（「深高速集團」）的主要從事收費為公路和道路及其他城市和交通基礎設施的投資、建設及經營管理。過往數年中，深圳投控曾委託深高速代管沿江公司，同時沿江公司也曾委託深高速代管沿江項目和沿江一期的運營。詳情請參閱於二零零九年十一月六日、二零一一年九月九日、二零一六年六月一日、二零一六年六月十六日及二零一六年十二月三十日，深高速與貴公司之聯合公告，二零一一年十月四日貴公司之通函，以及二零一四年八月十九日深高速之公告。

下表分別載列深高速集團分別截至二零一五財年、二零一六財年、二零一六年上半年及二零一七年上半年的財務業績概要（節錄自二零一六年年報和二零一七年中期報告）。

	截至十二月三十一日止年度				截至六月三十日止六個月			
	二零一五		二零一六		二零一六		二零一七	
	(人民幣千元)	%	(人民幣千元)	%	(人民幣千元)	%	(人民幣千元)	%
	(經審計)		(經審計)		(未經審計)		(未經審計)	
收入								
- 收費公路	3,014,057	88.12	3,679,988	81.20	1,765,702	85.58	1,956,878	92.81
- 委託管理服務	94,617	2.77	121,417	2.68	97,827	4.74	34,929	1.66
- 工程諮詢業務	191,396	5.60	333,918	7.37	135,404	6.56	-	-
- 房地產開發	-	-	253,685	5.60	-	-	55,783	2.65
- 廣告及其他	120,508	3.51	143,201	3.15	64,195	3.12	60,795	2.88
營業收入合計	<u>3,420,578</u>	<u>100</u>	<u>4,532,209</u>	<u>100</u>	<u>2,063,128</u>	<u>100</u>	<u>2,108,385</u>	<u>100</u>

吾等從上表中注意到，深高速集團的收益主要來自收費高速公路業務，於二零一五財年、二零一六財年和二零一七年上半年分別佔約88.12%、81.20%和92.81%，深高速集團的營業收入由二零一五財年人民幣約34億2,058萬元增長約32.5%至二零一六財年人民幣約45億3,221萬元。根據二零一六年年報，該營業收入增長主要有賴於深圳清龍高速公路有限公司被深高速集團收購，自二零一五年十月三十日起納入深高速集團合併財務報表，並於深高速集團二零一六財年收入中，增加路費收入人民幣約5億1,369萬元。於二零一六財年，深高速

集團亦錄得位於龍里之房地產開發項目收入的人民幣約2億5,369萬元。深高速集團的營業收入由二零一六年上半年人民幣約20億6,313萬元略微增長約2.19%至二零一七年上半年人民幣約21億839萬元。誠如二零一七年年中期報告所示，二零一七年上半年營業收入增長主要有賴於多條高速公路的車流量自然增長、周邊路網完善以及三條公路項目實施免費通行後車流量增加等因素的影響，從而令附屬收費公路的路費收入亦實現了一定程度的增長，但是亦受到深圳高速工程顧問有限公司不再納入深高速集團合併財務報表範圍而抵消。

深高速董事向吾等指出，深高速集團今後將繼續專注於高速公路業務。經參考深高速二零一七年年中期報告，深高速集團將對深圳高速運營發展有限公司之平臺標準化管理進行深入改善，加強對成本之管理與控制，以及進一步鞏固和加強綜合運營服務之品質與水準。深高速集團亦將以實地視察、線路比對和數據分析為方法，開拓收費公路之新增長點，亦將開展定向市場營銷活動，以增長通行費收入。與此同時，深高速集團將對收費高速公路項目和新興產業有關之項目繼續進行研究、篩選和論證，亦按照貴集團發展戰略對當前風險進行監控和管理。

d) 沿江公司

誠如董事會函件所述，沿江公司為一家在中國註冊成立的有限公司，其主要業務為沿江項目的建設、經營和管理。廣深沿江高速公路（省道S3）為一條連接廣州黃埔區及深圳南山區的高速公路，長約90公里，為連接廣州與深圳、廣東與香港的重要幹道。沿江項目為廣深沿江高速公路在深圳的路段，起於東莞與深圳交界的東寶河，止於深圳市南山區，南接深港西部通道，全長約37公里，雙向8車道。沿江項目分二期建設，沿江一期位於廣深沿江高速公路主線，收費里程約30.9公里，已於2013年12月28日建成通車，收費期為25年；沿江二期包括深中通道深圳側接線、機場互通立交和國際會展中心互通立交等，線路長約5.7公里。沿江二期已於2015年12月開工建設，計劃於2019年底通車。

根據深圳市政府批准的沿江項目投融資方案，沿江項目預計總成本約人民幣167億元。其中政府出資人民幣103億元，沿江公司以收費權質押向銀行貸款人民幣64億元（其中沿江一期人民幣54億元，沿江二期人民幣10億元）。截至最後實際可行日期，政府已出資約人民幣71億元，沿江公司已將沿江項目現有的收費權質押予以國家開發銀行為首

獨立財務顧問函件

的銀團，申請了總額度人民幣54億元的銀團貸款，並已累計使用人民幣約47億元的額度。

沿江一期二零一六財年及2017年1-10月的日均混合車流量分別約為7.36萬輛和7.72萬輛，日均路費收入分別約為人民幣106.58萬元和人民幣111.38萬元。

下表載列沿江公司追溯調整後截至二零一六年十二月三十一日止兩個年度及截至二零一七年十月三十一日止十個月財務資料：

	截至十二月三十一日止年度		截至二零一七年 十月三十一日止 十個月
	二零一五 (人民幣千元) (未經審計)	二零一六 (人民幣千元) (經審計)	(人民幣千元) (經審計)
虧損淨額(稅前)	(145,944.08)	(108,250.41)	(57,345.53)
虧損淨額(稅後)	(145,944.08)	(108,250.41)	(57,345.53)
	於十二月三十一日		於二零一七年 十月三十一日
	二零一五 (人民幣千元) (未經審計)	二零一六 (人民幣千元) (經審計)	(人民幣千元) (經審計)
資產淨值	1,637,595.94	1,529,345.53	1,472,000.00

上表顯示，截至二零一六年十二月三十一日止兩個年度及二零一七年十月三十一日止十個月，沿江公司錄得淨虧損分別為約人民幣1億4,594萬元、1億825萬元及5,735萬元。據深高速董事告知，沿江公司之淨虧損主要是由於沿江項目的運營成本及財務成本。沿江一期的建設已完工，而沿江二期的建設已於2015年12月開工建設，計劃於2019年底通車。

2. 廣東省的經濟及產業發展

據中國國家統計局發布之資料，於2016年，中國國內生產總值錄得6.7%增長，而廣東省於同年的本地生產總值亦增長7.5%。廣東省的經濟受惠於多項新改革政策的施行，例如政府推行就廣東省內經濟結構的優化調整，通過創新驅動發展，服務產業高端化。

獨立財務顧問函件

下表載列二零一二年至二零一六年廣東省及中國的實際國內生產總值年化增長率及城鎮化率：

	二零一二 %	二零一三 %	二零一四 %	二零一五 %	二零一六 %
實際GDP增長率－廣東省	8.2	8.5	7.8	8.0	7.5
實際GDP增長率－中國	7.7	7.7	7.4	6.9	6.7
城鎮化率(附註)－廣東省	67.40	67.76	68.00	68.71	69.20
城鎮化率(附註)－中國	52.57	53.73	54.77	56.10	57.36

資料來源：中華人民共和國國家統計局，廣東省統計局

附註：城鎮化率為城鎮人口佔總人口的比率

由於統籌推進廣東區域城鄉結合發展，廣東省內城鎮化率自二零一二年起一直維持在高於中國城鎮化率的水平。此發展將能惠及基礎建設、運輸交通整合及物流等行業。根據廣東省交通部發佈之《廣東省城市公共交通發展規劃》(2016-2020年)，廣東省政府期望，城鎮化率於2020年達到71.7%。為迎合交通設施需求之上升，須加快交通和物流支持之發展。

3. 沿江項目的車流量和通行費收入

誠如深高速董事告知，下表載列沿江項目(僅包括沿江一期)截至二零一六年十二月三十一日止兩個年度之日均車流量、年度通行費收入及其增長率概要：

	截至十二月三十一日止年度	
	二零一五	二零一六
日均車流量(車輛)	63,100	73,600
日均車流量增長率(%)	35.4	16.6
年度高速公路通行費收入 (人民幣百萬元)	324	390
年度高速公路通行費收入增長率 (%)	20.4	20.6

上表顯示，日均車流量和年度高速公路通行費收入於二零一五財年及二零一六財年保持兩位數的增長率。鑒於沿江二期處於在建狀態，沿江項目之車流量和高速公路通行費預計將於沿江二期通車時增加。根據通函中附錄II之交通流量報告，基於中性情況，沿江項目之年度高速公路通行費收入(包括沿江一期和沿江二期)預計於2038年將達到約人民幣14億6,248萬元。

4. 訂立收購協議的理由及裨益

誠如董事會函件所披露，收費公路和道路的投資、建設及經營管理為深高速之日常及一般業務。深高速董事認為廣深沿江高速公路是珠江三角洲地區重要的南北向核心通道，也是粵港澳大灣區（「大灣區」）內連通廣州、深圳和香港的重要走廊，具有優越的地理位置，沿途所經區域經濟活躍。據中國國務院於二零一六年三月三日發布之《國務院關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》所述，中國政府建議深化內地與港澳的緊密合作。該項意見強調加速基礎設施建設，尤其是連接澳門、香港及內地的交通建設（包括但不限於港珠澳大橋、蓮塘／香園圍口岸）。據香港特別行政區行政長官網站標題為「到粵港澳大灣區考察」之文章，香港、澳門和廣東正在與國家發改委緊密聯繫，積極推展大灣區的規劃工作，其中大灣區內11個城市總人口超過6,600萬，經濟規模超過1.3萬億美元。廣深沿江高速公路（連接廣州與深圳、廣州與香港）的建設與中國政府推行基礎設施建設的計劃相一致。

誠如董事會函件所披露，收購事項將會加強貴公司在公路的投資、建設及管理之核心優勢，且與貴公司之發展戰略及貴公司整體利益相一致。沿江公司的主要業務為沿江項目的建設、經營和管理，其中涵蓋廣深沿江高速公路深圳路段。據二零一六年年報，貴集團主要通過深高速運營收費公路。據深高速二零一六年年報所述，深高速指將會密切關注已通車或即將通車的國家主幹線項目的投資前景與機會。在二零一七年上半年，深高速持續投資於若干高速公路項目，投資於（包括但不限於）深圳市之深圳外環高速公路。如上文標題為「1. 貴公司、深圳投控、深高速及沿江公司的背景資料c) 深高速」所述，深高速集團的主要收入為高速公路通行費收入，於二零一五財年、二零一六財年及二零一七年上半年分別佔比88.12%、81.20%和92.81%。除此之外，據深高速二零一七年中期報告所述，於二零一七年六月三十日，深高速全資及／或非全資擁有共17項高速公路項目，其中8、5和4項分別位於深圳市，廣東省其他地區及中國境內其他省份。深高速經營若干收費高速公路，屬日常及一般業務過程。

收購事項與貴集團整合優質基礎設施資源之發展戰略相一致。深高速作為貴公司之附屬公司，收購事項能加強深高速核心業務，對貴公司整體有益。

吾等注意到，沿江公司近幾年來處於虧損狀態，主要因為沿江項目的運營成本及財務成本。在這方面，董事已告知吾等，沿江一期尚處於營運初期，而沿江二期仍在建設之中，且計劃於2019年底通車。此外，沿江項目周邊路網目前還不夠完善，沿江項目的交通疏導功能尚未充分發揮。董事預期，收購事項在短期內將給貴公司的經營業績帶來負面影響。但誠如董事會函件所披露，根據深高速在高速公路的營運和管理方面的經驗，高速公路在營運初期一般都會出現虧損，並在營運若干年後才可能轉虧為盈。鑒於沿江公司的虧損正在逐年減少，符合高速公路的業務發展模式，預計沿江公司將繼續減少虧損，並在不久的將來開始實現盈利。此外，隨著沿江項目沿途區域經濟的穩步發展，預期沿江二期於2019年底建成通車，沿江項目的營運將步入更為成熟的階段，以及周邊路網的不斷完善，董事亦期望沿江項目之運營業績會迅速增長。據董事進一步告知，在可預見的將來，期望改善的沿江項目之周邊交通網絡涵蓋(i)連接廣深沿江高速公路(省道S3)與機荷高速公路之路線的建設；(ii)機荷高速公路的完善；(iii)深圳外環高速公路(連接廣深沿江高速公路(省道S3))的建設；及(iv)深中通道(連接廣深沿江高速公路(省道S3))的建設。以上提及之周邊交通網絡之改善，在可預見之將來有極大可能刺激廣深沿江高速公路(省道S3)之車流量。因此，收購事項將很可能幫助加強貴集團的業務規模和盈利基礎，為貴集團貢獻穩定增長的現金流量。

考慮到(i)中國政府的總體發展計劃；(ii)收購事項與深高速加強在公路的投資、建設及管理之核心優勢之發展戰略一致；(iii)收購事項與貴集團整合優質基礎設施資源之發展戰略相一致，亦能加強深高速(作為貴公司之附屬公司)核心業務，對貴公司整體有益；及(iv)董事對沿江公司之發展展望，吾等與董事一致認為，訂立收購協議符合貴公司和股東全體的權益。

II. 收購協議的主要條款

於二零一七年十二月十一日，深高速(作為買方)、深圳投控(作為賣方)和沿江公司簽訂收購協議，據此，深高速以代價人民幣14.72億元(約港幣17.12億元)收購深圳投控擁有的沿江公司100%權益。

於收購協議下的代價及支付安排：

如董事會函件所述，收購沿江公司100%權益的代價為人民幣14.72億元(約港幣17.12億元)，將由深高速按以下方式支付予深圳投控：

- (i) 於收購協議簽署之日起10個工作日內，深高速向深圳投控支付交易價款的50%，即人民幣7.36億元(約港幣8.56億元)；深高速、深圳投控應與雙方認可的商業銀行簽署共管帳戶協議，以深圳投控名義開設由雙方共同控制的共管帳戶，以供收取剩餘交易價款之用；
- (ii) 在收購協議生效條件(包括深圳投控依法完成國有資產轉讓相關法定程序，沿江公司股東審議批准或同意收購事項相關事宜，取得沿江公司金融機構債權人同意函)全部滿足(或豁免/放棄)後的15日內(且不晚於2017年12月31日)，深高速、深圳投控及沿江公司應及時辦理收購事項涉及的各項工商變更登記手續。截至最後可行日期，收購協議生效條件已全部滿足。
- (iii) 在以下事項全部完成後10個工作日內(且不晚於2017年12月31日)，深高速應向第(i)點所述的共管帳戶支付剩餘50%交易價款(即人民幣7.36億元，約港幣8.56億元)：
 - a) 第(ii)點所述的收購協議生效條件全部滿足；及
 - b) 深圳市市場監督管理局核准貴公司受讓沿江公司股權相關工商變更登記事宜，並向沿江公司核發變更後的營業執照或變更通知書。
- (iv) 深高速股東大會審議通過收購事項之日起5個工作日內，深高速解除對共管帳戶的共管，共管帳戶內資金歸深圳投控所有。

截至最後實際可行日期，代價已由深高速內部資源和借款支付完畢上述第(ii)項有關收購事項涉及的工商變更登記已經核准。

考慮到以上支付安排顯示收購過程的每個階段，例如在收購協議下有效條件的滿足和商業登記更改的核准，吾等與董事一致認為，就獨立股東之慮而言，以上支付安排乃屬一般商業條款且公平合理。

其他約定：

- (i) 沿江二期工程投融資方案是經深圳市相關部門初步確定，收購事項完成後，沿江公司繼續依照相應的政府批覆完成項目投融資。
- (ii) 以前年度，深高速先後受深圳投控委託管理沿江公司，受沿江公司委託承擔沿江項目的建設管理和沿江一期的營運管理。其中，沿江一期的建設已經完成。目前，工程等款項結算和支付工作正在進行之中；沿江二期的建設管理和沿江一期的營運管理正在進行之中。收購協議就與沿江公司及沿江項目委託管理事宜的後續安排約定如下：除工程等款項結算和支付相關事宜繼續履行之外，有關沿江項目的代建合同和代建補充合同將先後中止，深高速暫不再收取沿江二期的代建管理費。就沿江一期的代管協議而言，沿江公司應向深高速支付截至收購基準日（2017年10月31日）的沿江一期代管費用，代管協議中止。委託經營管理合同在沿江公司股權交付完成後中止。

如深高速股東大會未能在收購協議簽署後6個月內審議通過收購事項，則上述合同／協議恢復履行。如深高速股東大會在收購協議簽署後6個月內審議通過收購事項，則除繼續履行代建合同約定的工程等款項結算和支付相關事宜之外，上述其他合同／協議解除。

收購協議之進一步詳情已載列於董事會函件。

III. 代價基準

誠如董事會函件所載，代價是深高速及深圳投控經公平磋商後達成。沿江公司的主要業務為沿江項目的建設、經營和管理。深高速基於過往對公路項目的投資及營運經驗以及專業能力，並綜合考慮了沿江項目的交通流量、經營及政策環境以及項目的成熟度等因素，對沿江公司的價值做出估計；並參考了鵬信資產編製的估值報告，作為協商收購事項代價的主要考慮因素。鵬信資產使用收益法，對沿江公司之股東全體權益於2017年10月31日的市值進行估值。

1. 估值報告

a) 估值方法

吾等瞭解到，對沿江公司之股東全體權益於2017年10月31日的市值進行估值時，鵬信資產曾考慮三種普遍採納的估值方法，即市場法、資產基礎法及收益法。由於未能收集到與被評估企業在業務結構、資產規模、經營規模、盈利狀況等諸多因素可比的上市公司以及可比交易案例資料，本次評估不適宜採用市場法評估。資產基礎法在整體資產評估時容易忽略各項資產總合的獲利能力，因此本次評估不適宜採用資產基礎法評估。誠如鵬信資產所告知，從收益法來看，沿江公司的主要收益來源為所管轄高速公路的車輛通行費收入，未來年度收入相對穩定。未來預期收益可以預測並可以用貨幣衡量，資產擁有者獲得預期收益所承擔的風險也可以預測並可以用貨幣衡量，且企業預期獲利年限可以預測，因此本次評估適宜採用收益法估值。收益法是指對被評估對象進行資本化或折現預期收益和確定其價值的評估方法。鵬信資產進一步告知吾等，評估公路收費權時，收益法是最為普遍的估值方法。因此，收益法乃評定沿江公司股東全部權益價值之最合適估值方法。

b) 折現率

於應用收益法估計沿江公司股東全部權益的市場價值時，需要為接受評估的資產釐定一個合適的折現率。吾等注意到，鵬信資產於評估報告使用加權平均資本成本模型（「加權平均資本成本模型」）而得出折現率。加權平均資本成本模型乃按已計入權益資本成本、債項資本成本連同固定資本架構的標準算式為基準而估計。吾等注意到鵬信資產以資本資產定價模型（「資本資產定價模型」）評估沿江公司所需權益的回報率。據吾等所理解，資本資產定價模型技巧為投資及金融分析界估計一家公司所需權益回報率時常用的方法。在釐定折現率時，鵬信資產已考慮若干因素，包括：(i)無風險利率；(ii)市場回報；(iii)公司特有風險；及(iv)多間可資比較公司的貝他值（不可分散風險的計量值）。該等可資比較公司為深交所和上交所上市公司，從事與沿江公司相類似的業務。因此，吾等認為，從該等同業公司得出貝他值屬公平合理。

c) 營業收入及企業自由現金流預測

此次估值是基於以往之營業業績，通過開展對收入、成本、財務結構、業務發展趨勢和增長變動的分析，對沿江公司未來之營業和收入進行預測。吾等注意到鵬信資產於編寫估值報告時很大程度上參考及依賴載於通函附錄II由廣東交通規劃院所發佈之交通研究報告（「報

告」)。據廣東交通規劃院之網頁所載，其主要從事公路和市政行業的規劃、工程服務及諮詢業務。據廣東交通規劃院告知，其擁有對深圳、廣東其他地區及中國其他省份的高速公路車流量和通行費收入進行測算之相關資質及超過十年的經驗。經與鵬信資產討論得知，鵬信資產相信，考慮到沿江公司過往表現和報告，營業收入及企業自由現金流的預測誠屬合理。吾等亦注意到，貴公司董事會已發佈函件確認估值是建立在盡職和審慎之預測之上。根據上文，吾等認為估值中所採用的假設是公平及合理的。

d) 其他相關假設

報告採用了多個關鍵假設，詳情披露於通函附錄I中估值報告之標題為「XI. 估值假設」之段落。為理解估值中採用的相關假設，吾等已與鵬信資產進行討論，鵬信資產亦確認估值下採取的相關假設為常用及公平合理。基於對鵬信資產的審閱與討論，吾等認為估值中所採用的關鍵假設是公平及合理的。

根據《上市規則》第13.80條，為評估鵬信資產之專業性及獨立性，吾等已進行以下步驟：

- (i) 取得並審閱委聘條款(特別關注工作範圍、工作範圍就須發表之意見而言是否適當及任何有關工作範圍之限制(可能對估值報告所提供確定程度構成不利影響))；
- (ii) 就鵬信資產當前或過往與貴公司、深圳投控、深高速、沿江公司及其各自關聯人士之關係，與其進行訪談；及
- (iii) 審核鵬信資產於類似行業估值之過往經驗並與其進行討論。

根據上文所載工作，吾等知悉(i)鵬信資產於估值方面擁有超過十年經驗及過往擁有類似於中國內有關建設、運營和管理公路之行業估值之經驗；及(ii)除其有關獨立估值之委聘外，鵬信資產當前或過往與貴公司、深圳投控、深高速、沿江公司或彼等各自之股東並無關係。因此，吾等並不知悉任何事項將令吾等懷疑鵬信資產進行估值之專業知識及獨立性。

就估值基礎與假設之詳情，獨立股東務請參閱通函之附錄I之估值報告。基於收購事項之代價(人民幣14億7200萬元)與鵬信公司對沿江公司股東全部權益於二零一七年十月三十一日市場價值之估值相同，吾等與董事一致認為，收購事項之代價對獨立股東而言屬公平合理。

IV. 收購事項對貴集團的財務影響

由於收購事項，沿江公司將成為貴公司之附屬公司，其財務報表亦將納入貴公司之會計報表合併範圍。

1. 盈利

沿江公司現錄得淨虧損，但沿江二期正在建設並計劃於2019年底通車。因收購事項，董事預計貴集團在短期內將會為營運業績帶來負面影響。但正如董事對沿江公司未來前景的期望，從長期來看，董事認為收購事項將對貴集團未來之收入產生正面影響。

2. 營運資金

誠如董事會函件所載，收購事項之代價於二零一七年六月三十日為人民幣14億7,200萬元，已由深高速之內部資源和借款支付完畢。據二零一七年年中期報告所述，貴集團的現金及現金等價物於二零一七年六月三十日止達到港幣約55億355萬元。預期深高速及貴集團的現金及現金等價物將會因收購協議而減少。此外，經董事確認在沿江二期的建設中，深高速或需向沿江公司投入更多資金，且深高速並未決定採取何種方式（例如：股權融資和債券融資）為該資金投入進行融資。為此，收購事項或影響深高速及貴集團之營運資金。

3. 資產淨值

節錄自二零一七年年中期報告，於二零一七年六月三十日，貴集團擁有未經審計淨資產為人民幣約307億707萬元。董事預期，收購事項不會對貴集團淨資產造成重大影響。

須注意的是，上述分析僅供說明，並非旨在呈現貴集團之財務狀況於收購事項完成時將會如何變化。

V. 推薦意見

考慮到以上主要因素及理由，吾等認為(i)收購協議的條款對獨立股東而言公平合理，並符合一般商務條款；及(ii)收購協議符合貴公司及股東的整體利益

獨立財務顧問函件

且於貴集團的日常及一般業務過程中訂立。因此，吾等建議獨立董事委員會推薦獨立股東於股東特別大會上投票贊成批准收購協議及其項下擬進行交易的相關決議案。就此，吾等亦建議獨立股東投票贊成該決議。

此 致

深圳國際控股有限公司
獨立董事委員會及列位獨立股東 台照

為及代表
天財資本國際有限公司

主席
吳文廣

董事總經理
鍾浩東

謹啟

附註：吳文廣先生自二零零五年起一直為證券及期貨條例項下第6類（就機構融資提供意見）受規管活動之負責人員。鍾浩東先生自二零零六年起一直為證券及期貨條例項下第6類（就機構融資提供意見）受規管活動之負責人員。吳先生及鍾先生曾參與並完成有關香港上市公司於收購守則項下之關連交易之多項顧問交易。

以下為鵬信資產擬備之估值報告，以供載入本通函。估值報告以中文擬備，中英文版如有歧義，概以中文版為準。

鵬信資評報字[2017]第S100號

深圳高速公路股份有限公司
擬進行股權收購所涉及的
深圳市廣深沿江高速公路投資有限公司
股東全部權益價值

評估報告

深圳高速公路股份有限公司：

深圳市鵬信資產評估土地房地產估價有限公司接受貴公司的委託，根據有關法律、法規和資產評估準則，遵循獨立、客觀、公正的原則，採用收益法，按照必要的評估程序，對貴公司擬進行股權收購所涉及的深圳市廣深沿江高速公路投資有限公司股東全部權益價值於2017年10月31日的市場價值進行了評估。現將資產評估情況及評估結果報告如下：

一、委託方概況

委託方名稱：	深圳高速公路股份有限公司(以下簡稱「深高速」)
統一社會信用代碼：	91440300279302515E
註冊地址：	深圳市龍華區福城街道福民收費站
法定代表人：	胡偉
註冊資本：	218,077.0326萬元人民幣
經濟性質：	上市股份有限公司
成立日期：	1996年12月30日
經營期限：	30年(自1996年12月30日起至2026年12月30日止)
經營範圍：	公路和道路的投資、建設管理、經營管理；進出口業務(憑資格證書經營)。

二、被評估企業的概況

(一) 企業基本情況

1、註冊情況

企業名稱：	深圳市廣深沿江高速公路投資有限公司 (以下簡稱「沿江高速」)
統一社會信用代碼：	91440300682010301B
註冊地址：	深圳市福田區益田路江蘇大廈裙樓四層—1303
法定代表人：	廖湘文
註冊資本：	460,000萬元人民幣
經濟性質：	有限責任公司(法人獨資)
成立日期：	2008年12月01日
經營期限：	30年(自2008年12月01日起至2038年12月01日止)
經營範圍：	投資廣深沿江高速公路深圳段的建設及運營。

企業於2008年12月01日在深圳市工商行政管理局進行工商登記。

2、股東情況

評估基準日「沿江高速」的各股東出資及持股比例如下：

投資方名稱	出資額 (萬元)	持股比例
1 深圳市投資控股有限公司	460,000	100%
合計	460,000	100%

(二) 企業歷史沿革

「沿江高速」系經深圳市國有資產監督委員會批准，由深圳市投資控股有限公司出資組建的國有獨資有限責任公司，於2008年12月1日成立，領取了深圳市工商行政管理局核發的統一社會信用代碼為91440300682010301B的營業執照，現有註冊資本46億元。

(三) 企業歷史財務資料

「沿江高速」評估基準日及2016年簡要資產負債表如下(金額單位：人民幣萬元)：

科目／年度	2016-12-31	2017-10-31
流動資產	44,781.79	208,352.98
非流動資產	666,646.74	654,045.75
其中：固定資產	22,240.04	20,472.25
在建工程	-	38.88
無形資產	644,406.70	633,534.62
資產合計	711,428.53	862,398.73
流動負債	97,033.33	258,560.46
非流動負債	461,460.65	456,638.27
負債合計	558,493.98	715,198.73
股東權益合計	152,934.55	147,200.00

「沿江高速」截至評估基準日及2016年損益表如下(金額單位：人民幣萬元)：

項目	2016年	2017年 1-10月
一、營業收入	38,573.67	33,134.47
減：營業成本	26,179.08	18,859.47
營業稅金及附加	514.33	215.61
管理費用	932.25	634.50
財務費用	21,668.83	19,170.31
二、營業利潤	-10,720.82	-5,745.42
加：營業外收入	0.08	10.86
減：營業外支出	104.31	
三、利潤總額	-10,825.04	-5,734.55
減：所得稅費用		
四、淨利潤	-10,825.04	-5,734.55

註：上述財務數據業經安永華明會計師事務所(特殊普通合夥)審計，並出具了安永華明(2017)專字第61278656_H06號《審計報告》。

(四) 企業產品及服務介紹

「沿江高速」經營範圍為投資廣深沿江高速公路深圳段的建設及運營。廣深沿江高速公路深圳段(下稱「本項目」或「項目」)是廣深沿江高速公路S3的一段。北起於深莞邊界東寶河，南止於深圳市南山區月亮灣，與深港西部通道相接，全長約37公里。採用雙向8車道高速公路標準，設計行車速度100公里／小時。

項目分二期建設。沿江一期工程位於沿江高速主線，收費里程30.9公里，於2009年動工，2013年11月21日試運行，2013年12月28日併入珠三角片區聯網運行。全線共設置4座互通式立交，特大橋14座，大橋1座，99.7%為橋樑工程，雙向八車道高速公路，設計速度為100km/h。設有前海一處主線收費站，西鄉南、大鏟灣、西鄉北、福永四處匝道收費站。

沿江二期工程包括深中通道深圳側接線(含鶴洲立交、機場立交)和國際會展中心(沙井)立交兩部分。已於2015年動工，計劃於2019年底建成通車。

根據2008年省政府「關於廣深沿江調整公路收費年限的覆函」(粵辦函[2008]578號)，項目收費期為25年，自項目建成交工驗收合格，通車收費之日起計算。據項目開通實際情況，收費期為2013年12月28日至2038年12月27日。

三、其他評估報告使用者

本評估報告的其他使用者包括：依照相關規定，對評估報告及其所對應經濟行為負有審批、核准、備案等職責的上級主管單位及監督管理部門。

四、評估目的

本次評估系對「沿江高速」於2017年10月31日的股東全部權益價值進行評估，為「深高速」擬股權收購提供價值參考依據。

對於將本報告全部或部分作除上述目的以外的其它目的之用的客觀性和可行性，本公司未作研究，故對因此而造成的任何後果不負有責任。

五、評估對象和評估範圍

本次評估對象為：「沿江高速」的股東全部權益價值。

其對應的評估範圍為「沿江高速」申報的截至2017年10月31日的全部資產以及相關負債，其中：資產總額賬面值為862,398.73萬元，負債總額賬面值715,198.73萬元，淨資產賬面值147,200.00萬元。該等資產／負債業經安永華明

會計師事務所（特殊普通合夥）進行審計並出具了安永華明（2017）專字第61278656_H06號《審計報告》。具體資產狀況如下表所示（金額單位：人民幣萬元）：

項目	賬面值	項目	賬面值
流動資產	208,352.98	流動負債	258,560.46
非流動資產	654,045.75	非流動負債	456,638.27
其中：固定資產	20,472.25	負債合計	715,198.73
在建工程	38.88		
無形資產	633,534.62		
資產合計	862,398.73	股東權益合計	147,200.00

委託評估對象和評估範圍與前述評估目的中所述的經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

（一）主要實物資產情況

本次評估範圍內的實物資產主要包括房屋建築物、設備類資產等。

1. 建築物

申報的建築物為位於深圳市寶安區固戍寶源路的深圳市廣深沿江高速公路營運管理中心大樓，建築面積21989.56M²。因所佔建設用地為政府公共基礎建設撥付，屬政府所用，故申報的建築物未辦理產權證書。

2. 設備類資產

申報的設備分為運輸設備、交通設備、辦公及電子設備等，其中交通設備主要是沿江高速交通設施、聯網收費項目、計重收費項目、不間斷電源、移動發電機組等；辦公及電子設備主要是電腦、空調、打印機、會議室音響系統、文件櫃、辦公桌椅、衣櫃、單人床等。各類設備維護保養良好，正常使用。

（二）企業申報的賬面記錄或者未記錄的無形資產情況

申報的無形資產為沿江項目特許經營權，收費經營期限為25年，從2013年12月28日至2038年12月27日止。

（三）企業申報的表外資產情況

無。

(四) 引用其他機構評估結論所涉及的資產

無。

六、價值類型及其定義

本次估值的價值類型為：「沿江高速」股東全部權益價值於評估基準日的市場價值。

所謂市場價值系指自願買方與自願賣方在評估基準日進行正常的市場營銷之後所達成的公平交易中某項資產應當進行交易的價值估計數額，當事人雙方應各自精明、謹慎行事，不受任何強迫壓制。即某項資產按下列條件進行交易，在公開市場上可合理取得的最可能的價格：

- 1、 用法律許可的貨幣進行交易。
- 2、 有自願的賣方和自願的買方。
- 3、 一次性付款，且無附帶條件下完成交易。
- 4、 買賣雙方對資產的現狀、市場供求狀況、行情等情況都有充分的了解。且有合理的推廣、選擇、洽談及促成交易的經濟環境和時間。
- 5、 交易完成期間的市場狀況、價格水平及其他情況，與評估基準日沒有重大變化。
- 6、 不考慮具有特殊利益情況下的交易安排，交易雙方均在市場信息充分、理性和非強制情況下進行自由交易。

七、評估基準日

本項目評估基準日為2017年10月31日。

本次評估基準日系由「深高速」確定。確定評估基準日時所考慮的主要因素如下：1)與經濟行為實現日相近的會計期末；2)相關評估資料較為齊備。

八、評估依據

(一) 行為依據

委託方與本公司簽訂的資產評估委託合同。

(二) 法規依據

- 1、《中華人民共和國資產評估法》(中華人民共和國第十二屆全國人民代表大會常務委員會第二十一一次會議通過)；
- 2、中華人民共和國國務院1991年91號令《國有資產評估管理辦法》；
- 3、原國家國有資產管理局以國資辦發[1992]36號文發佈的《國有資產評估管理辦法施行細則》；
- 4、國務院辦公廳國辦發[2001]102號《轉發財政部〈關於改革國有資產評估行政管理方式加強資產評估監督管理工作意見〉的通知》以及財政部《關於改革國有資產評估行政管理方式加強資產評估監督管理工作的意見》；
- 5、財政部第14號部長令《國有資產評估管理若干問題的規定》；
- 6、國務院國有資產監督管理委員會第12號令《企業國有資產評估管理暫行辦法》；
- 7、中華人民共和國主席令2004年第19號《中華人民共和國公路法》；
- 8、中華人民共和國交通部令1996年第9號《公路經營權有償轉讓管理辦法》；
- 9、中華人民共和國國務院部令2004年第417號《收費公路管理條例》；
- 10、中華人民共和國交通運輸部、國家發展和改革委員會、中華人民共和國財政部令2008年第11號《收費公路權益轉讓辦法》；
- 11、交通運輸部交財發[2008]315號《關於加強收費公路權益轉讓管理有關問題的通知》；
- 12、國家現行的有關稅收法規。

(三) 專業規範

- 1、中華人民共和國財政部發佈的財資[2017]43號《資產評估基本準則》。

- 2、中國資產評估協會發佈的中評協[2017]30號《資產評估職業道德準則》。
- 3、中國資產評估協會發佈的中評協[2017]31號《資產評估執業準則—資產評估程序》。
- 4、中國資產評估協會發佈的中評協[2017]32號《資產評估執業準則—資產評估報告》。
- 5、中國資產評估協會發佈的中評協[2017]33號《資產評估執業準則—資產評估委託合同》。
- 6、中國資產評估協會發佈的中評協[2017]34號《資產評估執業準則—資產評估檔案》。
- 7、中國資產評估協會發佈的中評協[2017]35號《資產評估執業準則—利用專家工作及相關報告》。
- 8、中國資產評估協會發佈的中評協[2017]36號《資產評估執業準則—企業價值》。
- 9、中國資產評估協會發佈的中評協[2017]47號《資產評估價值類型指導意見》。
- 10、中國資產評估協會發佈的中評協[2017]48號《資產評估對象法律權屬指導意見》。

(四) 產權依據

- 1、廣深沿江高速公路深圳段的重大資產批准建設文件、收費批准文件、購置合同等複印件；
- 2、機動車行駛證、發票等；
- 3、其他有關產權證明。

(五) 取價依據及參考資料

- 1、「沿江高速」提供的清查申報評估明細表。
- 2、廣東省人民政府辦公廳關於廣深沿江高速公路收費年限的覆函(粵辦函[2008]578號)；
- 3、廣東省交通規劃設計研究院股份有限公司於2017年11月出具的《廣深沿江高速公路深圳段交通量及收費收入預測報告》；

- 4、 企業提供的《廣深沿江高速公路(深圳段)經營期養護規劃報告》；
- 5、 深圳市發展和改革委關於沿江高速深圳段二期工程投融資方案的請示(深發改[2015]879號)及沿江高速深圳段二期工程投融資方案會議紀要(深圳市人民政府辦公廳[2015]274號)；
- 6、 企業提供的財務報表、審計報告；
- 7、 企業提供的未來年度盈利預測、資本支出計劃；
- 8、 同花順資訊金融終端；
- 9、 其他有關資料。

九、評估方法

根據《資產評估準則—企業價值》，資產評估師執行企業價值評估業務，應當根據評估對象、價值類型、資料收集情況等相關條件，分析資產基礎法、收益法和市場法三種資產評估基本方法的適用性，恰當選擇一種或多種資產評估基本方法。

企業價值評估中的資產基礎法，是指以被評估企業評估基準日的資產負債表為基礎，合理評估企業表內及表外各項資產、負債價值，確定評估對象價值的評估方法。

企業價值評估中的收益法，是指將預期收益資本化或折現，確定評估對象價值的評估方法。

企業價值評估中的市場法，是指將被評估企業與可比上市公司或者可比交易案例進行比較，確定評估對象價值的評估方法。

(一) 評估方法的適用性分析及選擇

資產基礎法將構成企業各種要素資產的評估值加總減去負債評估值求得股東全部權益價值，能夠反映被評估企業在評估基準日的重置成本，但在整體資產評估時容易忽略各項資產綜合的獲利能力，因此本次評估不適用採用資產基礎法評估。

「沿江高速」的主營業務是投資廣深沿江高速公路深圳段的建設及運營，項目自通車以來，其業績逐年穩步提升，公司的主要收益來源為所管轄高速公路的車輛通行費收入，未來年度收入相對穩定。未來預期收益可以預測並可以用貨幣衡量，資產擁有者獲得預期收益所承擔的風險也可以預測並

可以用貨幣衡量，且企業預期獲利年限可以預測，因此本次評估適宜採用收益法估值。

由於未能收集到與被評估企業在業務結構、資產規模、經營規模、盈利狀況等諸多因素可比的上市公司以及可比交易案例資料，本次評估不適宜採用市場法評估。

根據此次評估目的、評估對象、價值類型、資料收集情況等相關條件，本次評估採用收益法對「沿江高速」的股東全部權益價值進行評估。

(二) 收益法的介紹

根據企業的資產狀況、業務經營狀況等，本項目具體採用企業自由現金流(FCFF)折現方法對被評估企業的股東全部權益進行評估。其基本思路是通過估算企業經營性資產／資源所創造的經營性自由現金流量(FCFF)並選用適當的折現率計算出企業經營性資產的價值，加上企業的非經營性資產及溢餘資產價值，然後再減去付息債務的價值，得到評估基準日被評估企業的股東全部權益價值。

評估的基本模型為： $V=P+\sum C_i-D$

式中： V ： 被評估企業股東全部權益價值

P ： 被評估企業經營性資產的價值

$\sum C_i$ ： 被評估企業非經營性資產及溢餘性資產的價值

D ： 被評估企業付息債務的價值

以上表達式中： $P = \sum_{t=1}^n FCFF_t(1+r)^{-t}$

其中： $FCFF_t$ ： 未來第 t 年經營性資產所創造的自由現金流

r ： 折現率

t ： 被評估企業未來持續經營期限

本次評估中，經營性資產所創造的企業自由現金流(FCFF)定義為：

$$FCFF = NI + DEPR + INT - CAPEX - NWC$$

其中： $FCFF$ = 預期的歸屬於全部投資者(包括股東和債權人)的自由現金流量

NI = 稅後淨利潤

$DEPR$ = 折舊與攤銷等非付現費用

INT = 扣除所得稅後的利息費用

$CAPEX$ = 資本性支出

NWC = 淨營運資金的增加

關於收益年限：收益期限按政府批文中的收費年限確定。

關於折現率：本次評估中，根據淨現金流量的計算口徑(FCFF)，折現率採用加權平均成本模型(WACC)確定。其中付息債務資本的回報率根據實際借款利率進行計算，股東權益資本的回報率根據資本資產定價模型(CAPM)確定。

十、評估程序實施過程和情況

(一) 評估工作的起止時間

本次評估工作的開始時間為2017年11月12日至出具評估報告日結束。其中外勤截止日為2017年11月25日。

(二) 已執行的主要評估程序

- 1、自2017年11月12日至2017年11月13日：項目的預備調查，在了解評估目的和評估對象及範圍、評估基準日等的基礎上接受項目委託，擬定評估方案的過程並制訂評估工作計劃。
- 2、自2017年11月13日至2017年11月25日：實地查看實物資產和有關記錄，收集相關的法律性文件等資料，並進行市場價格的調查與比較，在此基礎上，對所收集的資料進行分析，並根據分析結果確定評估方法，對市場價值進行估算和分析。
- 3、自2017年11月25日至出具評估報告日，編製資產評估結果報告書。經本公司內部審核後出具評估報告。

十一、評估假設

本次評估基於以下評估假設，當假設條件發生較大變化時，對評估結果將產生重大影響。

- 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、 假設評估基準日後被評估單位持續經營；
- 3、 假設被評估企業目前所執行的稅賦、稅率政策無重大變化；
- 4、 假設評估基準日後無不可抗力對被評估單位造成重大不利影響；
- 5、 假設評估基準日後被評估單位的管理層是負責的、盡職的；
- 6、 假設被評估單位所有經營活動均能依照有關法律、法規的規定和相關行業標準及安全生產經營之有關規定進行；
- 7、 假設所有被評估資產的取得、使用等均符合國家法律、法規和規範性文件的規定；
- 8、 被評估企業的所有資產及負債已列報或向我們作出專項說明，不存在其他負債／資產、或有負債／或有資產；或者其他相關權利／或有權利和義務／或有義務等；
- 9、 假設被評估企業採用的會計政策在重要方面保持一致；
- 10、 委託方和被評估企業所提供的有關本次評估的資料是真實、準確、完整。
- 11、 除在本報告中另有說明外，以下情況均被假設處在正常狀態下：
 - (1) 所有不可見或不便觀察的資產或資產的某一部分(如埋藏在地下的建築物基礎和管網、放置在高壓電附近的設施設備、不宜拆封的資產)以及在我們實施現場查看時仍在異地作業或暫未作業的資產均被認為是正常的。
 - (2) 所有實物資產的內部結構、性能、品質、性狀、功能等均被假設是正常的。

- (3) 所有被評估資產均被假設是符合法律或專業規範等要求而記錄、保管、存放等，因而資產是處在安全、經濟、可靠的環境之下，其可能存在或不存在的危險因子均未列於評估師的考察範圍，其對評估價值的不利或有利影響均未考慮。

儘管我們實施的評估程序已經包括了對被評估資產的查看，這種查看工作僅限於對被評估資產可見部分的觀察，以及相關管理、使用、維護記錄之抽查和有限了解等。評估師並不具備了解任何實體資產內部結構、物質性狀、安全可靠等專業知識之能力，也沒有資格對這些內容進行檢測、檢驗或表達意見。

十二、評估過程中重要參數的預測及測算選取

(一) 收入的預測

對路費收入進行預測時，依據廣東省交通規劃設計研究院股份有限公司出具的《廣深沿江高速公路深圳段交通量及收費收入預測報告》。經分析比對《預測報告》中的高、中、低三個方案數據，結合該公路歷史經營狀況等因素，我們認為《預測報告》中的中方案數據更為適當，故以此數據作為本次未來年度預測的路費收入。對非整年的車流量及路費收入，已相應按天數折算。

對其他收入主要以歷史數據為基礎進行預測。

預計未來營業收入如下所示(金額單位：人民幣萬元)：

項目／年度	2017年					
	11-12月	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
收入合計	6,857.60	44,195.75	49,455.09	64,570.39	71,364.64	79,493.35
增長率	3.68%*	10.51%	11.90%	30.56%	10.52%	11.39%
項目／年度	2023年					
	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年
收入合計	86,340.61	108,152.96	117,627.15	113,669.71	116,364.96	115,129.13
增長率	8.61%	25.26%	8.76%	-3.36%	2.37%	-1.06%
項目／年度	2029年					
	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年
收入合計	119,158.24	123,680.83	126,344.01	129,437.17	131,863.83	134,724.07
增長率	3.50%	3.80%	2.15%	2.45%	1.87%	2.17%
項目／年度	2035年				2038年1月 至12月27日	
	2035年	2036年	2037年	2038年1月 至12月27日	2038年1月 至12月27日	2038年1月 至12月27日
收入合計	137,653.67	139,526.76	140,626.91	140,580.63	140,580.63	140,580.63
增長率	2.17%	1.36%	0.79%	-0.03%	-0.03%	-0.03%

註：上表中2017年11-12月的增長率3.68%為2017年增長率。

(二) 付現成本費用的預測

對付現成本費用的預測，主要以歷史為基礎，結合未來運營情況對各項付現成本費用進行預測。其中：

對公路養護成本，根據《廣深沿江高速公路(深圳段)經營期養護規劃報告》中的各年數據預計；

對機電維護成本，參照2016年機電維護成本佔通行費收入比確定；

對人工及其他付現成本費用，以歷史發生數為基礎，未來按3%增長，其中2020年考慮沿江二期運營相應增加的人工成本。

(三) 所得稅率的選取

按照25%的企業所得稅稅率計算預測各年的所得稅。「沿江高速」的無形資產會計上按車流量法攤銷，稅務上按直線法攤銷，故我們在計算應納稅所得額時對無形資產按直線法攤銷，並以此為基礎考慮彌補虧損和計算所得稅。

(四) 折舊、攤銷及資本性支出的預測

1、 存量資產的折舊攤銷

根據公司每項資產的賬面原值、購置時間、會計折舊攤銷年限和殘值率進行測算。

2、 存量資產的更新資本支出及對應的折舊攤銷

存量資產的未來更新資本支出，根據公司每項資產的賬面原值和經濟耐用年限進行測算。

在存量資產更新後，其所對應需計提的折舊攤銷，測算原則及方法同前述的「存量資產的折舊攤銷」。

3、 增量資產的資本支出、未來更新支出以及對應的折舊攤銷

增量資產的資本支出(追加資本支出)：根據深圳市發展和改革委關於沿江高速深圳段二期工程投融資方案的請示(深發改[2015]879號)、沿江高速深圳段二期工程投融資方案會議紀要(深圳市人民政府辦公廳[2015]274號)及企業提供的沿江二期資本支出計劃，沿江二期企業承擔的資本支出總額為10億元，支出計劃分別為2018年3億元、2019年4億元、2020年3億元。

增量資產對應的未來更新支出以及對應的折舊攤銷，其測算原則及方法同前。

(五) 折現率的測算及選取

本次評估採用的收益口徑為企業自由現金流，故折現率相應採用加權平均資本成本WACC，其計算公式為：

$$WACC = K_e \times \frac{E}{(E+D)} + K_d \times \frac{D}{(E+D)}$$

1、資本結構D、E

採用目標資本結構1.13，具體測算過程如下表所示：

證券代碼	證券名稱	帶息債務／股權價值 交易日期20170930
000900.SZ	現代投資	0.88
600020.SH	中原高速	2.52
601107.SH	四川成渝	1.29
600035.SH	楚天高速	0.37
600548.SH	深高速	0.58
均值		1.13

數據來源：同花順iFinD

2、股權資本成本Ke

股權資本成本採用資本資產定價模型CAPM模型進行估算。其公式為：

$$\text{股權資本成本 } K_e = R_f + [R_m - R_f] \times \beta + R_c$$

式中：R_f：市場無風險報酬率； R_m-R_f：市場風險溢價；
β：風險係數； R_c：企業特有風險調整係數；

(1) 市場無風險報酬率R_f

據中國債券信息網查詢的中國固定利率收益率曲線顯示，於評估基準日，中長期的國債到期收益率為3.8917%，故以此為無風險報酬率R_f。

(2) 市場風險溢價R_m-R_f

根據AswathDamodaran的統計資料，美國股票市場的歷史風險溢價為6.40%，我國的國家風險溢價為0.9%（依據Moody's Investors Service最近一期對我國的主權債務評級來確定），綜合的市場風險溢價水平為7.3%。

(3) β值

風險係數β：通過查詢同行業上市公司的無財務槓桿風險係數β_u，以這些公司β_u值的算數平均值作為被評估企業的β_u，然後根據被評估企業的資本結構換算為被評估企業的有財務槓桿風險係數，作為此次評估的β值。

β_u 與 β 的換算公式為： $\beta = \beta_u \times [1 + D/E \times (1 - T)]$ ；式中： T 為所得稅稅率。

本次選取了5家可比上市公司，通過同花順iFinD系統查詢，這些公司的 β_u 如下表所示：

序號	股票簡稱	β_u	序號	股票簡稱	β_u
1	現代投資	0.6584	4	楚天高速	0.6307
2	中原高速	0.5417	5	深高速	0.7608
3	四川成渝	0.6985			
	均值				0.6580

數據來源：同花順iFinD

根據被評估企業的資本結構換算的 $\beta = \beta_u \times [1 + D/E \times (1 - T)] = 1.2156$

(4) 企業特有風險調整係數

考慮到被評估企業在經營規模、所處區域經濟發展狀況等方面相比參照公司所具有的特有風險，本項目特有風險調整值確定為0.3%。

3、債務的稅後資本成本 K_d

付息債務的稅後資本成本 $K_d = \text{債務的利率} \times (1 - \text{所得稅率} T)$

4、WACC的確定

將上述各參數代入WACC計算公式中，可得WACC最終取值為8.08%。

(六) 敏感性分析

1、收入敏感性分析

假設收入在現有的基礎上分別增長5%、10%、-5%和-10%的情況下，評估結果及其變動幅度如下表所示(金額單位：人民幣萬元)：

收入	假設1	假設2	假設3	假設4
增長率	5%	10%	-5%	-10%
評估結果	184,900.00	222,400.00	109,800.00	71,600.00
評估結果變動幅度	25.61%	51.09%	-25.41%	-51.36%

2、養護成本敏感性分析

假設養護成本在現有的基礎上分別增長5%、10%、-5%和-10%的情況下，評估結果及其變動幅度如下表所示(金額單位：人民幣萬元)：

養護成本	假設1	假設2	假設3	假設4
增長率	5%	10%	-5%	-10%
評估結果	144,700.00	142,300.00	149,700.00	152,100.00
評估結果變動幅度	-1.70%	-3.33%	1.70%	3.33%

3、折現率敏感性分析

假設折現率在現有的基礎上分別增長5%、10%、-5%和-10%的情況下，評估結果及其變動幅度如下表所示(金額單位：人民幣萬元)：

折現率	假設1	假設2	假設3	假設4
增長率	5%	10%	-5%	-10%
評估結果	122,300.00	98,700.00	173,400.00	201,000.00
評估結果變動幅度	-16.92%	-32.95%	17.80%	36.55%

4、綜合分析

從以上分析可以看出，收入對評估結果最為敏感，其次為折現率，最不敏感的因素為養護成本。

十三、評估結論

「沿江高速」於評估基準日2017年10月31日，資產總額賬面值為862,398.73萬元，負債總額賬面值715,198.73萬元，淨資產賬面值147,200.00萬元。採用收益法評估的股東全部權益價值評估值為：147,200.00萬元(大寫：人民幣壹拾肆億柒仟貳佰萬元整)。

十四、特別事項說明

本報告所載評估結果僅反映評估對象在本次評估目的、價值定義、評估假設及限制條件下，根據有關經濟原則確定的市場價值。本公司認為：下列事項可能會影響評估結論，但在目前情況下本公司無法估計其對評估結果的影響程度。謹提請本報告使用人和閱讀人注意。

- 1、本報告所載評估結論未考慮流動性對評估結果的影響。

- 2、 本次評估中，引用了廣東省交通規劃設計研究院股份有限公司出具的《廣深沿江高速公路深圳段交通量及收費收入預測研究報告》；同時引用了「沿江高速」提供的《廣深沿江高速公路(深圳段)經營期養護規劃報告》。本公司已了解所引用數據的測算及取得過程，並承擔引用數據的相關責任。
- 3、 截至評估基準日，評估範圍所涉及的建築物及佔用的土地未辦理產權證明文件，本次評估未考慮未辦產權證事項對評估結果的影響。
- 4、 截至評估基準日，評估範圍所涉及的無形資產特許經營權上設定的抵押尚未解除，本次評估未考慮抵押擔保事項對評估結果的影響。
- 5、 根據深圳市發展和改革委關於沿江高速深圳段二期工程投融資方案的請示(深發改[2015]879號)、沿江高速深圳段二期工程投融資方案會議紀要(深圳市人民政府辦公廳[2015]274號)及企業提供的沿江二期資本支出計劃，本次評估對沿江二期項目的資本支出金額(由企業承擔部分)按10億元考慮。由於目前沿江二期尚處於建設階段，若最終企業承擔的資本支出與預計數不符，將對評估結果造成一定影響。

十五、評估報告使用限制說明

(一) 評估報告使用說明

- 1、 本報告的使用權歸委託方所有。委託方或者經委託方同意其他使用本資產評估報告書的使用人應當認真閱讀和理解本報告的每一個組成部分，本報告的每一個組成部分單獨使用或其他非全部的任何組合使用均可能造成對本報告所載評估結論的誤解。評估報告(包括評估明細表)中所列示的任一評估值，脫離本次評估範圍的單獨使用或其他非全部的任何組合使用都將使評估值無效。使用人還應當特別關注本報告書中價值定義、評估假設條件、評估依據、特別事項說明和被評估企業的承諾函。
- 2、 除法律法規要求的財產評估主管機關或其他法律法規授權部門審查使用本報告書時外，未經委託方書面許可或同意，本公司不會將本報告書的全部或部分內容向他人提供或公開。除法律法規要求的財產評估主管機關或其他法律法規授權部門審查使用本報告書時外，本公司也沒有向其他任何第三方解釋本評估報告書的義務。

(二) 限制說明

- 1、 涉及國有資產的評估，需經有權備案的部門備案後方可使用。
- 2、 本報告只能用於評估報告載明的評估目的和用途。
- 3、 評估報告只能由評估報告載明的評估報告使用者使用。
- 4、 除法律、法規規定以及相關當事方另有約定外，未徵得本公司的同意，評估報告的內容不得被摘抄、引用或披露於公開媒體。
- 5、 本報告不是對評估對象的價值證明，而是基於一定評估基準和假設條件下的價值諮詢意見。

(三) 評估結論的使用有效期

評估結論僅在評估報告載明的評估基準日成立。資產評估結果使用有效期自評估基準日起一年內(即2017年10月31日至2018年10月30日)有效。

十六、 評估報告日

本報告主要依據本公司在本次資產評估開始之日至外勤截止日之間所獲取的資料而作出。本次資產評估外勤截止日為2017年11月25日，本次評估報告日為2017年12月11日。

深圳市鵬信資產評估土地房地產估價有限公司

中國深圳

資產評估師：王鳴志

二〇一七年十二月十一日

資產評估師：毛媛

以下為廣東交通擬備之交通研究報告，以供載入本通函。交通研究報告以中文擬備，中英文版如有歧義，概以中文版為準。

廣深沿江高速公路深圳段交通量及收費收入預測報告

一、項目概況及工作背景

廣深沿江高速公路(S3)是連接廣深及粵港之間的重要交通要道，也是廣東省和深圳市高速公路網的重要組成部分，起於廣州市黃埔區，與107國道相接，經東莞至深圳南山區，通過西部通道與香港相連。全長約88公里，分廣州、東莞、深圳三段分別立項。其中，廣深沿江高速深圳段(本項目)起自東莞與深圳交界的長安鎮東寶河，終於深圳市南山區，與深港西部通道順接。

項目一期工程路線全長約30.45公里，雙向8車道，設計行車時速100公里。於2007年9月動工，2013年年底通車，目前預計投資約100億元。項目二期工程包括機場互通立交和深中通道深圳側接線以及新增的沙井互通立交，目前正在建設籌備階段。本項目經批覆的收費期25年(2013-2038年)。項目一期設月亮灣(前海)主線收費站一處，福永、西鄉南、西鄉北、大鏟灣匝道收費站4處。

為了更全面的了解與把握廣深沿江高速深圳段未來年交通量，為公司戰略性決策提供科學依據，深圳高速公路股份有限公司委託廣東省交通規劃設計研究院股份有限公司對項目進行交通量及收費收入預測研究。

二、研究內容及思路

(一) 主要內容

本報告研究的主要內容為：

- ◎ 影響區域社會經濟現狀及規劃；
- ◎ 影響區域交通運輸現狀及規劃；
- ◎ 交通調查及OD合成；
- ◎ 項目交通量發展預測；
- ◎ 收費收入預測。

(二) 預測思路

本次交通量預測採用「四階段法」。首先是進行區域社會經濟現狀分析和發展趨勢研究；其次是根據社會經濟發展趨勢與特點及其與交通運輸的相關關係，預測區域交通運輸總需求，即進行發生、集中量預測；然後按照交通出行特點研究區域發生、集中總量在區域間的具體分佈，最後根據項目影響區公路網現狀及未來年公路網規劃進行交通量分配，在此基礎上，預測項目收費收入。本項目交通量預測的整體思路見圖1。

三、預測年限

本次交通量預測以2017年為基年，預測至2038年。綜合考慮相關路網的影響，將本項目特徵年確定為2018年、2019年、2020年、2023年、2025年、2027年、2030年、2035年、2038年。

四、編製依據

本次研究的主要依據：

- 1、關於廣深沿江高速公路深圳段交通量及收費收入預測評估委託合同；
- 2、廣東省、深圳市、東莞市國民經濟和社會發展「十二五」規劃；
- 3、《珠江三角洲地區改革發展綱要2008-2020》；
- 4、《廣東省高速公路網規劃》(2013-2030年)；
- 5、《珠江三角洲綜合運輸網規劃》；
- 6、《珠江三角洲地區城際軌道交通規劃》(2008~2030年)；
- 7、《深圳市幹線公路網發展規劃》；
- 8、《東莞市幹線公路網規劃》(2004~2030)；
- 9、《深圳市城市總體規劃(2010-2020)》；
- 10、國家發展和改革委員會頒發《投資項目可行性研究指南》；
- 11、《公路工程技術標準》(JTG B01-2014)及有關標準、規範、規程等；
- 12、業主提供的其他相關資料；

13、其他相關規劃、規範。

五、研究結論

(一) 交通量預測結果

根據項目影響區經濟發展與交通發展分析，對廣深沿江高速公路深圳段交通量進行預測。各特徵年預測結果見表1~表3，各年分車類交通量分別見表4~表6。

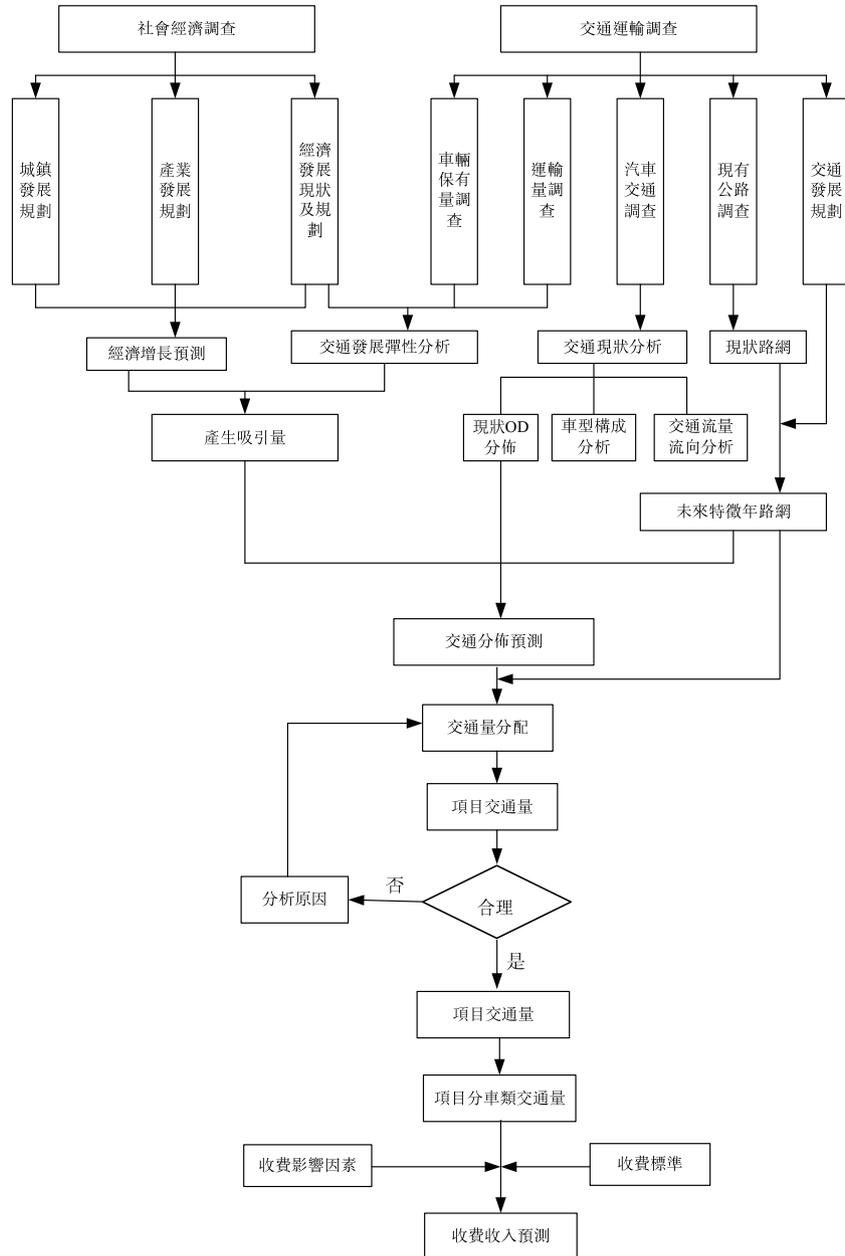


圖1 研究思路示意圖

廣深沿江高速深圳段交通量預測結果(中方案)

單位：pcu/日

表 1

路段	里程	2017年	2018年	2019年 (無側接線)	2019年 (有側接線)	2020年 (無外環、 機荷擴建)	2020年 (有外環、 機荷擴建)	2023年 (無深中、 機荷擴建前)	2023年 (有深中、 機荷擴建後)	2025年 (無深中、 機荷擴建前)	2025年 (有深中、 機荷擴建後)	2027年 (廣深收費)	2027年 (廣深不收費)	2030年	2035年	2038年
起點-前海互通	3.43	59105	66152	71592	74240	82006	84603	109311	118528	138103	109116	123860	117667	130830	145317	147911
前海互通-西鄉南互通	3.27	59105	66152	71592	74240	82006	84603	109311	118528	138103	109116	123860	117667	130830	145317	147911
西鄉南互通-大鵬灣互通	0.69	45663	51298	55536	57833	63857	66247	85565	93758	109411	92414	104926	99680	110866	121660	125414
大鵬灣互通-西鄉北互通	2.22	41437	47068	51132	53602	59275	61832	80189	89688	105155	94440	107432	96744	107791	118485	122266
西鄉北互通-機荷樞紐	3.93	54694	62465	68040	69979	75948	79165	103076	115961	136575	121993	139228	115253	128763	141905	146666
機荷樞紐-福永互通	9.86	54694	62465	68040	76033	83215	88703	116381	132147	157099	143093	167368	153062	177045	187252	193152
福永互通-沙井互通	4.90	69717	77191	84307	90730	99074	106134	138390	155547	184267	174621	203935	175519	195262	214304	220929
沙井互通-田園樞紐	1.10	69717	80768	87054	93109	101782	109373	142952	159872	189544	183778	214714	181510	202010	221788	228688
田園樞紐-終點	1.03	69717	80768	87054	93109	101782	115915	151975	169069	201066	194954	228554	188669	210519	231708	239285
一期全線平均	30.45	57967	65556	71291	76373	83682	88582	115482	129117	152438	136500	158047	140923	156921	172379	177807
二期增長率			13.09%	8.75%	7.13%	9.57%	5.86%	9.24%	11.81%	8.66%	-10.46%	7.60%	-10.83%	3.65%	1.90%	1.04%
機荷樞紐-機荷互通	0.92			27030	27030	31096	31096	43276	66150	85063	77528	90751	88390	102321	124654	130275
機荷互通-龍州樞紐	6.00			26804	26804	30812	30812	42156	62792	80393	73368	85985	87043	100871	123360	128684
二期全線平均	6.92			26834	26834	30849	30849	42305	63238	81014	73921	86618	87222	101064	123532	128896
二期增長率				14.96%	0.00%	11.10%	0.00%	11.10%	49.48%	13.19%	-8.75%	8.25%	0.70%	5.03%	4.10%	1.43%
一期+二期全線平均	37.36	57967	65556	71291	67199	73899	77891	101931	116917	139212	124912	144820	130979	146577	163334	168749
二期增長率			13.09%	8.75%	-5.74%	9.97%	5.40%	9.38%	14.70%	9.12%	-10.27%	7.67%	-9.56%	3.82%	2.19%	1.09%

註： 1、 機荷立交為廣深沿江高速與深中通道深圳側接線立交，沙井立交為廣深沿江高速與鳳塘大道西延線立交，田園立交為廣深沿江高速與深圳外環高速公路立交，下同；

2、 表中增長率是該列與上一列相比的增長率，如2019年(無側接線)增長率為該列全線平均交通量與2019年(有側接線)相比的年均增長率。

廣深沿江高速深圳段交通量預測結果(高方案)

單位：pcu/日

表2

路段	里程	2017年	2018年	2019年 (無側接線)	2020年 (無外環、 機荷擴建)	2023年 (無深中、 機荷擴建前)	2025年 (無深中、 機荷擴建後)	2025年 (有深中、 機荷擴建)	2027年 (有深中、 機荷擴建)	2027年 (深中收費)	2027年 (深中收費)	2030年	2035年	2038年	
起點-前海互通	3.43	59105	66549	72165	82990	85787	111060	120662	140865	111517	126833	120727	134493	147822	152644
前海互通-西鄉南互通	3.27	59105	66549	72165	82990	85787	111060	120662	140865	111517	126833	120727	134493	147822	152644
西鄉南互通-大鵬灣互通	0.69	45663	51606	55980	64624	67174	86934	95446	111599	94447	107445	102272	111970	125310	129428
大鵬灣互通-西鄉北互通	2.22	41437	47330	51541	59986	62698	81472	91303	107258	96518	110010	99259	110809	122039	126179
西鄉北互通-機場樞紐	3.93	54694	62840	68584	76859	80273	104725	118049	139306	124676	142570	118249	132369	146163	151359
機場樞紐-福永互通	9.86	54694	62840	68584	84214	89945	118243	134525	160241	146241	171385	157042	175224	192870	199333
福永互通-沙井互通	4.90	69717	77654	85183	100263	107640	140604	158347	187953	178463	208829	180083	200729	220733	227998
沙井互通-田園樞紐	1.10	69717	81253	87751	103003	110904	145239	162749	193335	187821	219867	186229	207667	228442	236006
田園樞紐-終點	1.03	69717	81253	87751	103003	117538	154406	172113	205087	199243	234039	193574	216414	238659	246943
一期全線平均	30.45	57967	65950	71861	84686	89822	117330	131441	155487	139503	161840	144587	161314	177550	183496
二期全線平均			13.77%	8.96%	9.79%	6.06%	9.31%	12.03%	8.76%	-10.28%	7.71%	-10.66%	3.72%	1.94%	1.10%
一期增長率	0.92			27138	31282	31345	43708	66944	86254	78769	92384	90138	104572	127645	133662
機場樞紐-機場互通				26912	30996	31038	42577	63345	81518	74542	87352	88784	103090	126321	132030
機場互通-惠州樞紐	6.00			26912	30996	31038	42577	63345	81518	74542	87352	88784	103090	126321	132030
二期全線平均	6.92			26942	31034	31096	42728	63997	82148	75104	88178	88967	103287	126497	132247
二期增長率				15.19%	0.20%	0.20%	11.17%	49.78%	13.30%	-8.57%	8.35%	0.89%	5.10%	4.14%	1.49%
一期+二期全線平均	37.36	57967	65950	71861	74751	78947	103515	118952	141906	127578	148199	134287	150569	168096	174006
一期+二期增長率			13.77%	8.96%	10.18%	5.61%	14.91%	9.22%	9.22%	-10.10%	7.78%	-9.39%	3.89%	2.23%	1.16%

廣深沿江高速深圳段交通量預測結果(低方案)

單位：pcu/日

表3

路段	2017年	2018年	2019年 (無側接線)	2019年 (有側接線)	2020年 (無外環、 機荷擴建)	2020年 (有外環、 機荷擴建)	2023年 (無深中、 機荷擴建前)	2023年 (有深中、 機荷擴建後)	2025年 (無深中大道)	2025年 (有深中大道)	2027年 (廣深不收費)	2027年 (廣深收費)	2030年	2035年	2038年
起點-前海互通	59105	64399	69387	72050	79464	81853	105594	114321	132993	104915	118906	112784	125204	137130	141107
前海互通-西鄉南互通	59105	64399	69387	72050	79464	81853	105594	114321	132993	104915	118906	112784	125204	137130	141107
西鄉南互通-大鵬灣互通	45663	49938	53981	56127	61878	64094	82656	90430	105362	88856	100729	95543	106099	116246	119645
大鵬灣互通-西鄉北互通	41437	45821	49700	52021	57438	59822	77462	86504	101264	90804	103135	92729	103156	113212	116642
西鄉北互通-機荷樞紐	54694	60810	66135	67915	73593	76592	99571	111845	131521	117296	133659	110470	123227	135591	139919
機荷樞紐-福永互通	54694	60810	66135	73790	80636	83821	112424	127456	151286	137584	160673	146710	163122	178920	184267
福永互通-沙井互通	69717	75146	82141	88054	96003	102704	133685	150025	177449	167898	193777	168235	186866	204768	210766
沙井互通-田園樞紐	69717	78628	84617	90362	98627	103819	138092	154196	182331	176702	206126	173977	193324	211918	218168
田園樞紐-終點	69717	78628	84617	90362	98627	112148	146808	163067	193627	187448	219412	180839	201467	221397	228278
一期全線平均	57967	63819	69295	74120	81088	85703	111556	124533	146798	131245	151725	135075	150173	164708	169628
二期增長率		10.10%	8.58%	6.96%	9.40%	5.69%	9.19%	11.63%	8.57%	-10.60%	7.52%	-10.97%	3.60%	1.86%	0.99%
機荷樞紐-機荷互通	0.92				30272	30225	41999	64100	82299	74892	87529	85120	98382	119667	124869
機荷互通-惠州樞紐	6.00				29995	29949	40912	60845	77780	70874	83932	83823	96987	118426	123344
二期全線平均	6.92				30032	29986	41057	61278	78381	71408	83543	83995	97173	118591	123546
二期增長率					14.78%	-0.15%	11.04%	49.25%	13.10%	-8.90%	8.16%	0.54%	4.98%	4.06%	1.37%
一期+二期全線平均	37.36	63819	69295	65239	71634	75385	98501	112819	134129	120164	139099	125616	140358	156168	161094
二期增長率		10.10%	8.58%	-5.85%	9.80%	5.24%	9.32%	14.54%	9.04%	-10.41%	7.59%	-9.69%	3.77%	2.16%	1.04%

廣深沿江高速深圳段一期+二期各年分車型交通量預測結果(中方案)

單位：輛／日、pcu／日

年份	一類車	二類車	三類車	四類車	五類車	免費車	表4	
							絕對數 合計	折算數 合計
2017年	40921	398	3107	426	2247	1934	49033	57967
2018年	42148	418	3625	677	3575	1560	52003	65556
2019年(無側接線)	45849	450	3901	729	3906	1696	56530	71291
2019年(有側接線)	43218	424	3677	687	3682	1599	53286	67199
2020年(無外環)	47576	461	4003	748	4057	1758	58604	73899
2020年(有外環)	50146	486	4220	789	4276	1853	61770	77891
2021年	54867	513	4449	831	4523	1959	67143	84184
2022年	61152	570	4945	924	5042	2183	74817	93803
2023年(無深中通道)	65690	630	5467	1022	5608	2425	80842	101931
2023年(有深中通道)	75348	723	6271	1172	6432	2782	92727	116917
2024年	82253	785	6809	1272	7025	3035	101179	127569
2025年(無海濱大道)	89805	852	7393	1381	7675	3313	110419	139212
2025年(有海濱大道)	78378	739	6857	1318	7322	2926	97540	124912
2026年	84435	793	7347	1412	7892	3151	105030	134497
2027年(廣深收費)	90962	850	7871	1513	8507	3393	113095	144820
2027年(廣深不收費)	82118	768	7143	1373	7720	3066	102188	130979
2028年	85284	795	7392	1421	8020	3183	106094	135982
2029年	88574	822	7649	1470	8332	3305	110152	141179
2030年	91992	851	7915	1521	8657	3431	114367	146577
2031年	94015	868	8071	1551	8849	3506	116859	149769
2032年	96087	885	8230	1582	9046	3582	119413	153038
2033年	98210	903	8394	1613	9248	3661	122028	156388
2034年	100385	921	8561	1645	9454	3741	124707	159819
2035年	102614	939	8731	1678	9666	3824	127452	163334
2036年	103769	946	8798	1691	9779	3865	128848	165119
2037年	104938	954	8864	1704	9892	3908	130260	166924
2038年	106121	961	8931	1717	10007	3951	131687	168749

註：由於與本項目相關公路開通、結束收費的時間並不都是按整年算，為下文收費收入計算的準確性，分車型交通量分開相關公路開通、結束收費的情況進行預測，下同。

廣深沿江高速深圳段一期+二期各年分車型交通量預測結果(高方案)

單位：輛／日、pcu／日

年份	一類車	二類車	三類車	四類車	五類車	免費車	表5	
							絕對數 合計	折算數 合計
2017年	40921	398	3107	426	2247	1934	49033	57967
2018年	42401	420	3646	681	3596	1569	52315	65950
2019年(無側接線)	46216	453	3932	735	3937	1709	56983	71861
2019年(有側接線)	43631	428	3712	694	3717	1614	53795	67842
2020年(無外環)	48124	467	4050	757	4104	1778	59280	74751
2020年(有外環)	50826	493	4277	799	4334	1878	62607	78947
2021年	55648	520	4508	842	4582	1985	68084	85349
2022年	62110	578	5017	938	5116	2215	75973	95236
2023年(無深中通道)	66711	640	5552	1038	5695	2463	82098	103515
2023年(有深中通道)	76659	735	6380	1192	6544	2830	94341	118952
2024年	83765	799	6934	1296	7155	3091	103039	129913
2025年(無海濱大道)	91543	869	7536	1408	7823	3377	112556	141906
2025年(有海濱大道)	80050	755	7004	1346	7478	2989	99622	127578
2026年	86322	810	7511	1444	8068	3221	107376	137502
2027年(廣深收費)	93084	869	8055	1548	8705	3472	115734	148199
2027年(廣深不收費)	84193	787	7324	1408	7915	3143	104769	134287
2028年	87494	815	7583	1457	8228	3265	108844	139506
2029年	90928	844	7852	1509	8554	3392	113079	144930
2030年	94497	874	8130	1563	8893	3524	117482	150569
2031年	96611	892	8294	1594	9094	3603	120087	153906
2032年	98777	910	8461	1626	9299	3683	122757	157324
2033年	100998	928	8632	1659	9510	3765	125492	160827
2034年	103273	947	8807	1693	9726	3849	128295	164417
2035年	105606	967	8986	1727	9948	3935	131169	168096
2036年	106864	975	9060	1741	10070	3981	132691	170043
2037年	108137	983	9134	1756	10194	4027	134231	172013
2038年	109426	991	9209	1770	10319	4074	135789	174006

廣深沿江高速深圳段一期+二期各年分車型交通量預測結果(低方案)

單位：輛／日、pcu／日

年份	一類車	二類車	三類車	四類車	五類車	免費車	表6	
							絕對數 合計	折算數 合計
2017年	40921	398	3107	426	2247	1934	49033	57967
2018年	41031	407	3529	659	3480	1519	50625	63819
2019年(無側接線)	44566	437	3792	709	3796	1648	54947	69295
2019年(有側接線)	41957	411	3570	667	3574	1552	51732	65239
2020年(無外環)	46117	447	3881	725	3933	1704	56807	71634
2020年(有外環)	48533	471	4084	763	4139	1793	59783	75385
2021年	53075	497	4308	805	4379	1897	64960	81458
2022年	59089	551	4782	894	4876	2111	72303	90664
2023年(無深中通道)	63479	609	5283	987	5419	2344	78121	98501
2023年(有深中通道)	72707	697	6051	1131	6207	2684	89477	112819
2024年	79310	757	6565	1227	6774	2927	97559	123004
2025年(無海濱大道)	86526	821	7123	1331	7394	3192	106387	134129
2025年(有海濱大道)	75399	711	6597	1268	7044	2815	93833	120164
2026年	81163	762	7062	1357	7586	3029	100959	129285
2027年(廣深收費)	87369	816	7560	1453	8171	3259	108628	139099
2027年(廣深不收費)	78756	737	6851	1317	7404	2940	98004	125616
2028年	81750	762	7085	1362	7688	3051	101698	130347
2029年	84860	788	7328	1408	7983	3166	105533	135259
2030年	88089	815	7579	1457	8290	3285	109515	140358
2031年	89999	831	7726	1485	8471	3356	111868	143372
2032年	91955	847	7876	1514	8657	3428	114277	146457
2033年	93958	864	8030	1543	8847	3502	116745	149617
2034年	96010	881	8188	1574	9042	3578	119272	152853
2035年	98112	898	8348	1605	9242	3656	121861	156168
2036年	99165	904	8407	1616	9345	3694	123131	157793
2037年	100230	911	8466	1627	9448	3732	124416	159435
2038年	101307	917	8526	1639	9553	3771	125713	161094

(二) 收費收入計算結果

根據交通量預測結果及收費標準，預測收費收入結果見表7~表9。

廣深沿江高速深圳段分車型收費收入(中方案)

單位：萬元／年

表7

年份	一類車	二類車	三類車	四類車	五類車	小計	計重	收費合計
							收費增收	
2017年	27281	417	4311	897	5480	38386	2687	41073
2018年	27292	425	4885	1387	8468	42457	2972	45429
2019年	30566	471	5412	1536	9524	47510	3326	50836
2020年	39952	609	7001	1985	12465	62012	4341	66353
2021年	44708	657	7554	2142	13491	68552	4799	73351
2022年	49830	730	8396	2381	15041	76377	5346	81724
2023年	53520	807	9282	2632	16727	82969	5808	88776
2024年	67109	1007	11578	3283	20989	103965	7278	111243
2025年	73043	1090	12536	3554	22863	113085	7916	121001
2026年	68666	1013	12457	3632	23507	109276	7649	116925
2027年	70258	1033	12721	3709	24150	111870	7831	119701
2028年	69501	1018	12560	3662	23940	110681	7748	118429
2029年	71967	1051	12960	3778	24803	114559	8019	122578
2030年	74739	1087	13410	3909	25767	118913	8324	127237
2031年	76372	1109	13674	3986	26336	121476	8503	129980
2032年	78271	1134	13981	4076	26993	124454	8712	133166
2033年	79758	1153	14218	4145	27516	126790	8875	135665
2034年	81513	1176	14499	4226	28128	129543	9068	138611
2035年	83311	1199	14787	4310	28755	132363	9265	141629
2036年	84492	1212	14940	4355	29169	134166	9392	143558
2037年	85194	1218	15011	4375	29427	135225	9466	144691
2038年	86152	1227	15125	4408	29768	136680	9568	146248
合計	1423495	20842	251298	72369	473308	2241313	156892	2398205

廣深沿江高速深圳段分車型收費收入(高方案)

單位：萬元／年

表8

年份	一類車	二類車	三類車	四類車	五類車	小計	計重	收費合計
							收費增收	
2017年	27281	417	4311	897	5480	38386	2687	41073
2018年	27402	427	4904	1392	8502	42627	2984	45611
2019年	30811	475	5456	1549	9601	47890	3352	51242
2020年	40456	616	7089	2010	12622	62794	4396	67190
2021年	45345	665	7653	2170	13669	69502	4865	74368
2022年	50611	741	8518	2416	15260	77546	5428	82974
2023年	54352	820	9427	2673	16988	84260	5898	90158
2024年	68344	1025	11791	3343	21376	105879	7412	113290
2025年	74459	1111	12779	3623	23306	115277	8069	123347
2026年	70203	1036	12735	3713	24033	111720	7820	119541
2027年	71966	1059	13029	3799	24736	114589	8021	122610
2028年	71305	1045	12886	3757	24561	113553	7949	121502
2029年	73883	1079	13305	3879	25462	117608	8233	125840
2030年	76777	1117	13776	4016	26469	122155	8551	130706
2031年	78484	1139	14052	4096	27064	124836	8739	133574
2032年	80466	1166	14373	4190	27750	127944	8956	136900
2033年	82025	1186	14622	4262	28298	130394	9128	139522
2034年	83862	1210	14917	4348	28939	133275	9329	142605
2035年	85744	1234	15219	4436	29595	136228	9536	145764
2036年	87015	1248	15386	4485	30040	138173	9672	147845
2037年	87795	1255	15470	4509	30325	139353	9755	149108
2038年	88839	1265	15596	4546	30697	140943	9866	150809
合計	1457422	21334	257294	74110	484772	2294932	160645	2455577

廣深沿江高速深圳段分車型收費收入(低方案)

單位：萬元／年

表9

年份	一類車	二類車	三類車	四類車	五類車	小計	計重	收費合計
							收費增收	
2017年	27281	417	4311	897	5480	38386	2687	41073
2018年	26610	414	4763	1352	8256	41396	2898	44293
2019年	29710	458	5261	1493	9258	46180	3233	49412
2020年	38695	590	6781	1923	12073	60061	4204	64266
2021年	43247	636	7313	2074	13062	66332	4643	70975
2022年	48147	706	8119	2303	14546	73820	5167	78988
2023年	51717	780	8970	2544	16164	80175	5612	85787
2024年	64706	971	11164	3165	20238	100243	7017	107260
2025年	70374	1050	12078	3424	22027	108954	7627	116580
2026年	66004	974	11974	3491	22596	105039	7353	112391
2027年	67431	992	12209	3560	23179	107371	7516	114887
2028年	66619	976	12039	3510	22947	106092	7426	113518
2029年	68948	1007	12417	3620	23762	109753	7683	117435
2030年	71566	1041	12841	3743	24673	113865	7971	121835
2031年	73108	1061	13089	3816	25210	116285	8140	124424
2032年	74903	1085	13380	3900	25831	119099	8337	127436
2033年	76303	1103	13602	3965	26324	121297	8491	129788
2034年	77958	1125	13867	4042	26902	123894	8673	132567
2035年	79654	1147	14138	4121	27493	126553	8859	135412
2036年	80741	1158	14276	4161	27874	128210	8975	137185
2037年	81370	1163	14338	4179	28106	129155	9041	138196
2038年	82241	1171	14438	4208	28417	130476	9133	139610
合計	1367332	20024	241368	69491	454418	2152633	150684	2303318

廣東省交通規劃設計研究院股份有限公司
2017年11月

以下為深圳國際控股有限公司的核數師畢馬威會計師事務所(香港執業會計師)所編製的報告全文，以供載入於本通函。



獨立申報會計師就深圳市廣深沿江高速公路投資有限公司100%權益價值估值有關折現未來現金流量之計算發出之鑒證報告

致深圳國際控股有限公司董事會

本所(以下簡稱「我們」)提述深圳市鵬信資產評估土地房地產估價有限公司2017年12月11日出具的關於評估深圳市廣深沿江高速公路投資有限公司(「目標公司」)於2017年10月31日100%權益而擬備的估值(「估值」)所依據的折現未來現金流量。該估值根據折現未來現金流量擬備，被視為香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)第14.61條下的盈利預測。

董事對折現未來現金流量的責任

深圳國際控股有限公司董事(「董事」)負責根據董事確定並載於估值中的基準及假設擬備折現未來現金流量。該責任包括就擬備估值所用的折現未來現金流執行適當的程式，並應用適當的擬備基準；及根據情況作出合理估計。

我們的獨立性及質量控制

我們遵守香港會計師公會頒佈的《職業會計師道德守則》中對獨立性及其他職業道德的要求，有關要求是基於誠信、客觀、專業勝任能力和應有的關注、保密及專業行為的基本原則而制定的。

本所應用《香港質量控制準則》第1號「會計師事務所對執行財務報表審計和審閱、其他鑒證和相關服務業務實施的質量控制」，因此保持一個完整的質量控制制度，包括制定有關遵守職業道德要求、專業準則以及適用的法律及監管要求的政策和程式守則。

申報會計師的責任

我們的責任是根據上市規則第14.62(2)條要求，就評估中所用的折現未來現金流量之計算作出報告。折現未來現金流量並無涉及採納任何會計政策。

意見的基礎

我們根據香港會計師公會頒佈的《香港鑒證業務準則》第3000號(經修訂)「非審計或審閱歷史財務資料之鑒證工作」執行工作。此項準則要求我們規劃及執行有關程式，以就計算而言，董事是否已根據載於估值中董事所採納的基準及假設妥為擬備折現未來現金流量獲取合理保證。我們按照董事所採納的基礎及假設對折現未來現金流量的擬備及算術計算執行程式。我們的工作範圍遠較根據香港會計師公會頒佈之《香港審計準則》進行的審計範圍為小。因此，我們不會發表任何審計意見。

意見

我們認為，就計算而言，折現未來現金流量於所有重大方面已根據載於估值中董事所採納之基準及假設妥為擬備。

其他事項

在毋須作出保留意見的情況下，我們謹請閣下注意，我們並非對折現未來現金流量所依據之基準及假設的適當性及有效性作出報告，我們的工作亦不構成對目標公司作任何估值或對估值發表審計或審閱意見。

折現未來現金流量取決於未來事件及多項無法如過往業績般進行確認及核實的假設，且並非全部假設於整個期間內一直有效。我們執行的工作旨在根據上市規則第14.62(2)條僅向閣下報告，而不作其他用途。我們不會向任何其他人士承擔我們的工作所涉及、產生或相關的任何責任。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港

2017年12月11日

1. 責任聲明

本通函乃遵照上市規則提供有關本集團的資料，各董事願就有關資料共同及個別地承擔全部責任。董事於作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，本通函所載資料在各重大方面均屬準確及完整，且無誤導或欺騙成份，而本通函並無遺漏任何其他事實，致使本通函所載任何陳述或本通函有所誤導。

2. 董事權益披露

(a) 董事及最高行政人員於本公司及其相聯法團證券的權益及淡倉

除下文所披露者外，於最後實際可行日期，就董事及本公司最高行政人員所知，董事及本公司最高行政人員概無於本公司及其任何相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的股份、相關股份及債權證中，擁有(i)根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會本公司及聯交所的任何權益或淡倉(包括根據證券及期貨條例的條文董事及最高行政人員被當作或視為擁有的權益或淡倉)；或(ii)根據證券及期貨條例第352條須列入本公司備存的登記冊中的任何權益或淡倉；或(iii)根據上市規則的《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》須知會本公司及聯交所的任何權益或淡倉如下：

於本公司股份的好倉

董事姓名	所持股份 數目	身份	權益性質	佔本公司已 發行股本的 概約百分比
高雷	502,305	實益擁有人	個人	0.025%
李海濤	22,000	實益擁有人	個人	0.001%
鍾珊群	212,000	實益擁有人	個人	0.010%
劉軍	900,000	實益擁有人	個人	0.044%
胡偉	120,716	實益擁有人	個人	0.006%
謝楚道	310,763	實益擁有人	個人	0.015%

於本公司相關股份的好倉

董事姓名	所持的非上 市購股權 (以實物結 算股本衍生 工具)數目	身份	權益性質	佔本公司已 發行股本的 概約百分比
高雷	1,982,547	實益擁有人	個人	0.098%
李海濤	1,338,555	實益擁有人	個人	0.066%
鍾珊群	1,545,410	實益擁有人	個人	0.076%
劉軍	1,822,410	實益擁有人	個人	0.090%
胡偉	1,391,910	實益擁有人	個人	0.069%

(b) 擁有權益或淡倉而須根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部作出披露的董事

除身為Ultrarich International Limited(深圳投控的全資附屬公司，並於最後實際可行日期持有897,563,937股股份)董事的高雷先生、李海濤先生及劉軍先生外，於最後實際可行日期，就董事及本公司最高行政人員所知，概無董事於股份或相關股份中擁有或被視為擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部須向本公司及聯交所披露或列入根據證券及期貨條例第336條存置的登記冊的權益及／或淡倉。

3. 競爭權益

於最後實際可行日期，概無董事或彼等各自的緊密聯繫人於與本集團業務直接或間接構成競爭或可能構成競爭的業務中擁有任何權益(而根據上市規則第8.10條將須予披露，猶如彼等各自為本公司的一名控股股東)。

4. 董事於合約或安排的權益

概無董事於最後實際可行日期仍然有效且對經擴大集團業務而言屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益。

5. 董事於資產中的權益

於最後實際可行日期，概無董事於經擴大集團任何成員公司自二零一六年十二月三十一日(本集團最近期公佈的經審核財務報表的編製日期)以來現時或曾經所購入、出售、租賃或建議購入、出售或租賃的任何資產直接或間接擁有任何權益。

6. 重大不利變動

董事並不知悉自二零一六年十二月三十一日(即本集團最近期公佈的經審核財務報表的編製日期)以來，本集團的財務或業務狀況有任何重大不利變動。

7. 服務合約

於最後實際可行日期，概無董事與經擴大集團任何成員公司擁有任何現有或建議服務合約(不包括於一年內到期或可由僱主不支付補償(法定補償除外)而終止的合約)。

8. 專家

以下乃於本通函內提供意見或建議的專業人士的資歷：

名稱	資歷
天財資本	根據證券及期貨條例獲准從事第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團
畢馬威	香港執業會計師
鵬信評估	於中國從事估值的獨立合資格估值師
廣東交通	交通顧問

天財資本、畢馬威、鵬信評估及廣東交通各自已就刊發本通函發出書面同意，同意按本通函所載的形式及涵義轉載其函件及報告以及引述其名稱，且不曾撤回該等同意書。

於最後實際可行日期，天財資本、畢馬威、鵬信評估及廣東交通概無於本集團任何成員公司中擁有任何股權或可認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的權利(不論具法律效力與否)。

於最後實際可行日期，天財資本、畢馬威、鵬信評估及廣東交通概無於經擴大集團任何成員公司自二零一六年十二月三十一日(即本集團最近期公佈的經審核財務報表的編製日期)以來所購入、出售、租賃或建議購入、出售或租賃的任何資產中直接或間接擁有任何權益。

9. 備查文件

下列文件副本可於本通函日期起直至股東特別大會舉行當日(包括該日)止期間，在本公司一般辦公時間內，於本公司主要營業地點查閱，地址為香港九龍尖沙咀東部科學館道一號康宏廣場南座22樓2206-2208室：

- (a) 收購協議；
- (b) 代建合同；
- (c) 代管協議；
- (d) 委託經營管理合同；及
- (e) 代建補充合同。

10. 其他事項

- (a) 本公司之公司秘書為譚美美小姐。彼為香港會計師公會之執業會計師。
- (b) 本公司註冊辦事處設於Clarendon House, 2 Church Street, Hamilton HM 11, Bermuda。本公司之主要營業地點設於香港九龍尖沙咀東部科學館道一號康宏廣場南座22樓2206-2208室。
- (c) 本公司之香港股份過戶登記分處為卓佳登捷時有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心二十二樓。
- (d) 本通函之中、英文文本如有任何歧義，概以英文文本為準。

股東特別大會通告



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)

茲通告深圳國際控股有限公司(「本公司」)謹定於2018年2月5日(星期一)上午十一時正假座香港九龍尖沙咀東部科學館道一號康宏廣場南座22樓2206-2208室本公司之會議室召開股東特別大會(「股東特別大會」)，以考慮及酌情通過(不論有否作出修訂)下列決議案為本公司之普通決議案：

普通決議案

「動議

謹此批准、確認及追認(i)深圳高速公路股份有限公司(「深高速」)；(ii)深圳市投資控股有限公司(「深圳投控」)；及(iii)深圳市廣深沿江高速公路投資有限公司(「沿江公司」)所訂立日期為2017年12月11日有關深圳投控轉讓其擁有的沿江公司100%權益予深高速的收購協議(「收購協議」，註有「A」字樣並經股東特別大會主席簽署以資識別之副本已提交股東特別大會)連同其項下擬進行之交易。

謹此授權本公司董事會作出彼等認為就落實收購協議及其項下擬進行之交易或使其生效而言屬必要、權宜或適宜之一切有關行動及事宜，以及簽署所有相關文件。」

承董事會命
深圳國際控股有限公司
公司秘書
譚美美

香港，2018年1月19日

股東特別大會通告

附註：

1. 隨附大會適用之代表委任表格。
2. 遵照本公司公司細則之規定，凡有權出席大會並於會上投票之股東，均可委任一名或以上之委任代表出席大會，並代其投票。受委任之代表毋須為本公司股東，但必須親身出席大會以代表股東。
3. 代表委任表格連同經簽署之授權書(如有)或其他授權文件(如有)或經公證人簽署證明之授權書或授權文件副本，必須於大會(或其任何續會)指定舉行時間四十八小時前送達本公司之香港股份過戶登記分處卓佳登捷時有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心二十二樓。
4. 填妥及交回代表委任表格後，股東仍可依願親身出席股東大會或其任何續會(視情況而定)，並於會上投票，而在該情況下，代表委任文件將會撤銷。
5. 代表委任文件必須由委任人或其正式書面授權之授權人簽署。如委任人為一家公司，則代表委任文件必須蓋上公司印鑑或由公司負責人或獲正式授權之授權人簽署。
6. 於2018年2月5日(星期一)名列本公司股東名冊之股東將合資格出席股東特別大會並於會上投票。本公司將於2018年2月1日(星期四)至2018年2月5日(星期一)(包括首尾兩日)暫停辦理本公司股份過戶登記手續。為確保符合資格出席股東特別大會並於會上投票，所有過戶表格連同有關股票須於2018年1月31日(星期三)下午四時三十分之前，送達本公司香港股份過戶登記分處卓佳登捷時有限公司(地址為香港皇后大道東183號合和中心二十二樓)以作登記。