

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，概不就因本公告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。



# 越秀交通基建有限公司

## Yuexiu Transport Infrastructure Limited

(在百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：01052)

### 2019年8月未經審計營運資料

本公司2019年8月未經審計的營運資料如下：

項目	日均收費車流量(輛次)					路費收入(人民幣,千元)				
	當月	當月 同比變動	當月 環比變動	2019年 累計	累計 同比變動	當月	當月 同比變動	當月 環比變動	2019年 累計	累計 同比變動
<b>附屬公司項目</b>										
廣州北二環高速	293,629	20.4%	5.5%	245,365	4.9%	114,998	11.3%	3.5%	816,002	4.7%
天津津雄高速	44,424	2.3%	-4.7%	38,392	-0.8%	9,597	5.4%	-5.6%	66,175	-2.3%
廣西蒼郁高速	8,016	-34.3%	-12.4%	9,433	-20.3%	4,669	-36.5%	-17.1%	45,008	-20.4%
湖北漢孝高速	32,267	7.7%	6.2%	29,015	5.5%	17,933	8.8%	6.7%	122,174	2.3%
湖南長株高速	71,020	11.9%	10.2%	61,246	2.1%	24,363	5.5%	10.6%	166,526	-2.3%
河南尉許高速	36,095	2.0%	8.5%	32,163	4.7%	42,845	4.7%	4.6%	321,615	0.0%
湖北隨岳南高速	28,064	8.2%	1.6%	26,571	12.4%	64,794	0.0%	4.1%	464,099	5.9%
<b>聯營公司及合營企業項目</b>										
虎門大橋	84,566	-35.5%	-13.4%	100,541	-18.4%	69,804	-55.6%	-36.6%	858,666	-25.4%
廣州北環高速	386,585	2.9%	-0.4%	357,862	1.9%	69,130	-0.8%	0.1%	523,714	-1.9%
廣州西二環高速	96,037	39.0%	2.4%	82,733	13.0%	55,558	-4.0%	4.7%	391,531	0.4%
汕頭海灣大橋	30,884	6.0%	0.5%	27,343	5.3%	19,167	-3.8%	1.3%	138,832	-4.4%
清連高速	57,853	18.9%	9.2%	49,691	12.2%	86,513	19.1%	9.5%	601,309	11.5%

#### 簡要說明：

1. 根據《國務院關於河北雄安新區總體規劃(2018-2035年)的批覆》(國函[2018]159號)和《天津市高速公路管理處關於調整津雄高速公路路線命名和編號的通知》(津高速處規劃[2019]7號)，將津保高速公路名稱調整為津雄高速公路，編號保持S7不變。

2. 廣州北二環高速：當月收費車流量、路費收入同比增長，主要是貨車車流量增長、華南快速路一期（岑村立交至土華立交段）自2018年9月起執行若干重型貨車限行措施的轉移效應所致。同比增長幅度較上月有所擴大，主要是由於去年同期北二環開創大道出入口工程施工臨時封閉蘿崗跨線橋雙向各一條車道導致路費收入較低所致。
3. 天津津雄高速：當月收費車流量同比增長，主要是由於行駛津雄高速的長路徑小汽車收費車流量增長效應所致；路費收入雖然同比增長，但仍然持續受大型貨車收費車流量減少效應影響。
4. 廣西蒼郁高速：當月收費車流量、路費收入同比下降，主要是由於梧州環城高速（全線）2018年12月建成通車、與本項目相連的雲梧高速自2019年8月起封閉施工（該施工預計10月底結束）的分流影響所致。
5. 湖北漢孝高速：當月收費車流量、路費收入同比增長，主要是由於與本項目相連的府河大橋2019年6月完成道路拓寬的影響逐漸顯現以及與本項目相連的機場北大道2018年12月全線貫通帶來的路網貫通效應所致。
6. 湖南長株高速：當月收費車流量、路費收入同比增長，主要是由於小汽車車流量增長效應較本項目周邊武深高速等路段自2019年2月起實施差異化收費分流效應更大所致。
7. 河南尉許高速：當月路費收入數據為「一次拆分」數據，按有關規定及後須按「二次拆分」結果進行調整。由於「二次拆分」數據存在滯後，作為參考，目前已知2019年1-7月「二次拆分」的影響為減低「一次拆分」收入的約13.22%。當月收費車流量雖然同比略有增長，但仍持續受地方道路超限超載治理力度降低使得短距離貨車回流地方道路影響；「一次拆分」路費收入同比增長，主要是由於行駛尉許高速的長距離貨車收費車流量增長所致。
8. 湖北隨岳南高速：當月收費車流量同比增長，主要是由於小汽車車流量增長效應以及許廣高速全線貫通的路網貫通效應；路費收入同比持平，主要是由於2018年7月底省道S103新溝段新溝大橋施工，行駛隨岳南高速的長路徑貨車收費車流量增幅較大使得路費收入基數較高所致（該施工已於2018年12月結束）。
9. 虎門大橋：當月收費車流量、路費收入同比下降，主要是由於南沙大橋自2019年4月建成通車分流以及自2019年8月起執行貨車及若干客車限行措施所致。基於以上原因，預計虎門大橋全年路費收入將同比大幅下降。
10. 廣州北環高速：當月收費車流量同比增長，主要是受益於小汽車車流量的增長效應；路費收入同比下降，主要是由於自2018年8月起執行若干重型貨車限行措施所致。

11. 廣州西二環高速：當月收費車流量同比增長，主要是由於2018年6月下旬起佛山一環部分路段開始實施全封閉施工，使得去年同期行駛本路段的短路徑收費車流量基數較低以及廣州北環高速自2018年8月起執行若干重型貨車限行措施使得部分貨車選擇行駛西二環高速所致；路費收入同比下降，主要是由於佛山一環主線路段2019年1月高速化改造基本完成開始免費試運行使得行駛西二環高速的短距離收費車流量上升，長路徑收費車流量下降所致。
12. 汕頭海灣大橋：當月收費車流量同比增長，主要是由於小汽車車流量增長效應所致；路費收入同比下降，主要是由於揭惠高速（二期）2018年10月建成通車的分流效應所致。
13. 清連高速：當月收費車流量、路費收入同比增長，主要是由於與清連高速相連的清西大橋及接線工程2018年9月建成通車帶來的路網貫通效應所致。
14. 本公告所指路費收入含增值稅，是經調整至人民幣最近之千位元整數。
15. 本公司在各項目中的權益比例，請參見本公司2018年度業績公告第20頁。

### 謹慎性陳述

公司謹此提醒投資者，上述營運數據乃根據本集團內部資料匯總編製而成，且未經審計。由於完成車流量及路費收入的數據拆分、確認需要履行一定的程序，以及在聯網收費的環境下部分路段的營運數據在月度結算和披露時須以預估方式記錄，因此該等數據與定期報告披露的數據可能存在差異。此外，本公司在披露當月預估數據時還會就上月預估數和上月實際結算數的差異進行調整，導致同比數據在一定程度上出現偏差。因此，本公告之營運數據僅作為階段性數據供投資者參考，投資者請審慎使用該等數據。

承董事會命  
越秀交通基建有限公司  
董事長  
李鋒

香港，二〇一九年九月二十六日

於本公告刊發日期，董事會成員包括：

執行董事： 李鋒（董事長）、何柏青及陳靜  
獨立非執行董事： 馮家彬、劉漢銓及張岱樞