
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或轉讓之銀行、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)

主要交易

有關龍大高速、南光高速、鹽排高速
及鹽壩高速的調整收費和補償安排

深圳國際控股有限公司將於2016年1月28日(星期四)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至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22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。

2016年1月12日

目 錄

| | 頁次 |
|-------------------------------------|-------|
| 釋義 | 1 |
| 董事會函件 | 4 |
| 附錄一 — 本集團之財務資料 | I-1 |
| 附錄二 — 三項目及龍大深圳段業務估值報告摘要 | II-1 |
| 附錄三 — 三項目及龍大深圳段交通量及收費收入預測報告摘要 | III-1 |
| 附錄四 — 有關折現未來估計現金流的函件 | IV-1 |
| 附錄五 — 一般資料 | V-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：

| | | |
|----------------|---|---|
| 「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 |
| 「董事會」 | 指 | 本公司之董事會 |
| 「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 |
| 「董事」 | 指 | 本公司之董事 |
| 「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 |
| 「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 |
| 「廣東省交通規劃設計研究院」 | 指 | 廣東省交通規劃設計研究院股份有限公司，一家於中國成立的獨立機構，具交通諮詢資格 |
| 「本集團」 | 指 | 本公司及其附屬公司 |
| 「港幣」 | 指 | 中國香港特別行政區之法定貨幣港元 |
| 「獨立第三方」 | 指 | 獨立於本公司及其關連人士(定義見上市規則)的個人或公司 |
| 「公里」 | 指 | 公里 |
| 「最後實際可行日期」 | 指 | 2016年1月7日，即本通函付印前為確定當中所載若干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 |
| 「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 |

釋 義

| | | |
|-----------|---|---|
| 「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，由本公司持有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，僅就本通函而言，不包括香港特別行政區、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，本公司核數師 |
| 「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 | 本公司將召開及舉行的股東特別大會，以考慮及酌情批准(其中包括)該等調整協議及其項下擬進行的交易 |
| 「股東」 | 指 | 本公司股份持有人 |
| 「聯交所」 | 指 | 香港聯合交易所有限公司 |

釋 義

| | | |
|------------|---|--|
| 「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，由本公司擁有50.889%權益的附屬公司，其H股於聯交所上市，而A股於上海證券交易所上市 |
| 「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：

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0.82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。



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：

高雷先生
李景奇先生
鍾珊群先生
劉軍先生
李魯寧先生

非執行董事：

閻峰博士，太平紳士

獨立非執行董事：

梁銘源先生
丁迅先生
聶潤榮先生

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

主要交易

有關龍大高速、南光高速、鹽排高速
及鹽壩高速的調整收費和補償安排

緒言

於2015年12月2日，董事會及深高速(本公司擁有50.889%權益之附屬公司)之董事會聯合宣佈，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(本公司的非全資附屬公司)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，

董事會函件

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。

該等調整協議及其項下交易構成本公司於上市規則第14章項下本公司之主要交易，須獲股東批准。本通函旨在向閣下提供有關(其中包括)(i)該等調整協議及其項下交易的詳情；(ii)以普通決議案方式審議及酌情通過該等調整協議及其項下交易之股東特別大會通告；及(iii)上市規則下要求的其他資料。

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

據董事所知、所悉及所信，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)。)

董事會函件

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。

市交通運輸委應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，市交通運輸委應支付給深高速的額外利息是為反映補償金額自估值基準日至實際支付日之間的時間價值，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，有關估值所依據的主要假設，請參閱本通函附錄二。

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。調整機制包括採用業內常用的「四階段」理論構建交通模型，每一年度根據三項目的實際情況進行相關參數的標定，以及對交通模型進行更新優化，並在各年度運用優化後的模型評估三項目的交通流量以及計算三項目的實際路費收入。有關調整機制的詳情可參閱本函件之附錄。

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。

董事會函件

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。第一階段的調整機制將予以應用。

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，本公司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%，本公司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首期補償金額人民幣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。

截至本通函之日，三項目調整協議尚需獲得本公司股東以及深高速股東批准方可生效。根據三項目調整協議，上述條件的完成並無特定時限或最後完成日期。如因未滿足協議生效條件導致三項目調整協議無法生效，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。

董事會函件

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。

市交通運輸委應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，市交通運輸委應支付給龍大公司的額外利息是為反映補償金額自估值基準日至實際支付日之間的時間價值，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本公司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本公司的影響等。龍大公司已委聘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，有關估值所依據的主要假設，請參閱本通函附錄二。

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

董事會函件

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。調整機制包括採用業內常用的「四階段」理論構建交通模型，每一年度根據龍大深圳段的實際情況進行相關參數的標定，以及對交通模型進行更新優化，並在各年度運用優化後的模型評估龍大深圳段的交通流量以及計算龍大深圳段的實際路費收入。有關調整機制的詳情可參閱本函件之附錄。

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。第一階段的調整機制將予以應用。

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，本公司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%，本公司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首期補償金額人民幣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

董事會函件

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。

截至本通函之日，龍大調整協議尚需獲得本公司股東大會批准方可生效。根據龍大調整協議，上述條件的完成並無特定時限或最後完成日期。如因未滿足協議生效條件導致龍大調整協議無法生效，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。如上述逾期六十日，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。

董事會函件

根據深高速截至2015年9月30日止9個月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

| | 南光高速 | 鹽排高速 | 鹽壩高速 |
|--------|-----------|-----------|-----------|
| 資產賬面原值 | 3,150,182 | 1,044,965 | 1,555,992 |
| 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 |
|-------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| 南光高速 | | | |
| 除稅前淨利潤 | 103,994 | 135,744 | 134,071 |
| 除稅後淨利潤 | 77,996 | 101,807 | 100,553 |
| 鹽排高速 | | | |
| 除稅前淨利潤 | 63,555 | 113,822 | 102,591 |
| 除稅後淨利潤 | 47,668 | 85,368 | 76,943 |
| 鹽壩高速 | | | |
| 除稅前淨利潤 | 43,228 | 65,253 | 58,782 |
| 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。

本公司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本公司以前年度

董事會函件

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

於第一階段，本集團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，預計本次調整對本集團的收入及盈利狀況將不會產生重大影響。市交通運輸委將於該等調整協議簽訂之日起30日內，即2015年12月31日前，向本集團支付首期補償款合共人民幣97.13億元(約港幣118.45億元)(包括三項目補償人民幣65.88億元及龍大深圳段補償人民幣31.25億元)，預期將顯著提升本公司的現金規模，對本集團的財務狀況產生正面影響。

董事會函件

於第二階段，如果選擇方式一，對本集團的財務影響與第一階段相同，預計對本集團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¹。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，預計本集團2019年度將增加資產處置收益約人民幣31億元²(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本集團貢獻路費收入，相應減少本集團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，以及取決於三項目調整及龍大調整下市交通運輸委在第二階段最終選擇方式一或方式二，且該等影響須經本公司審計師審計後方可確定。

本集團於本次調整所收取的補償款，將用於補充日常營運資金、歸還借貸、以及支付交易相關稅費(如有)等，此外，還將視乎本集團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。於本通函日，本集團並未就三項目調整協議及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。

本公司、深高速及龍大公司之資料

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，並為本公司持有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。本公司持有其89.93%股權。

¹ 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為該等高速公路於2014年12月31日的賬面資產淨值合計(基於經審計財務報表)經減去2015年至2018年的攤銷額(實際及預估)。攤銷額是以單位使用量為基準，以及2015年至2018年的實際或預估交通流量對應本集團有權經營該等高速公路期間的預計總交通流量比例計算。

² 資產處置收益主要按本集團可得之補償金額(連同由收到補償款之日起計至2018年12月31日產生的利息)減去三項目及龍大深圳段於2019年1月1日的賬面資產淨值計算。

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，並向本集團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。截至本通函之日，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。此外，由於深高速為本公司的附屬公司，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本公司整體有利。

藉著龍大調整，本公司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，進一步加強財務狀況並提升物流業務的開拓的能力，為實現本公司做好物流業務(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，本集團獲得了合理補償，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。

董事會函件

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本公司及其股東的整體利益。

上市規則的涵義

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本公司之一項主要交易，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。

股東特別大會

本公司將於2016年1月28日(星期四)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室本公司之會議室舉行股東特別大會。根據上市規則第13.39(4)條，股東特別大會將採取按股數投票方式進行表決。以董事所知所信，並經過所有合理查詢，概無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。

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並於會上投票。

暫停辦理股份過戶登記手續

於2016年1月28日(星期四)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2016年1月27日(星期三)至2016年1月28日(星期四)期間(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2016年1月26日(星期二)下午四時三十分之前，送達本公司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

董事會認為，該等調整協議及其項下擬進行交易之條款屬公平合理，且訂立該等調整協議及其項下擬進行交易乃符合本公司及股東之整體利益。因此，董事會建議股東投票贊成於股東特別大會上提呈以批准該等調整協議及其項下擬進行交易之決議案。

進一步資料

德正信出具了關於三項目及龍大深圳段各自的業務估值報告，其摘要載於本通函的附錄二。

廣東省交通規劃設計研究院出具了關於三項目及龍大深圳段各自的交通流量及收費收入的預測報告，其摘要載於本通函的附錄三。

鑒於三項目及龍大深圳段各自的估值採用現金流量折現法得出，該估值被視為上市規則下的盈利預測。根據上市規則第14.62條及第14.71條，羅兵咸永道就三項目及龍大深圳段的業務估值有關折算未來估計現金流量出具了函件，並載於本通函的附錄四。確認乃經審慎周詳查詢後始作出有關預測的董事會函件亦載列於本公司及深高速日期為2015年12月2日的聯合公告附錄一。

敬請 閣下垂注本通函附錄所載之其他資料。

此 致

列位股東 台照

承董事會命
主席
高雷
謹啟

2016年1月12日

董事會函件附錄一 該等調整協議之補償金額調整機制

根據該等調整協議，協議方於第一階段將共同委託深圳市城市交通規劃設計研究中心有限公司分別對三項目及龍大深圳段於第一階段及第二階段(假設採用方式一)於各年度的實際路費收入按照約定的方式進行核算(詳情可參閱董事會函件)。有關核算將以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。有關核算採用業內常用的「四階段」理論構建交通模型，分別根據三項目及龍大深圳段以及周邊地區的實際情況進行相關參數的標定，以及對交通模型進行優化，並在各年度運用優化後的交通模型評估三項目及龍大深圳段的交通流量以及計算三項目及龍大深圳段的實際路費收入。具體步驟及方法如下：

基於2016–2018年各項目免費條件下的實際交通量評估及實際路費收入核算方法：

(1) 基於「四階段」理論構建交通模型

四階段為(i)出行生成；(ii)出行分佈；(iii)方式劃分；及(iv)交通分配。交通模型在預測收費期內高速公路交通量及通行費收入時已建立。

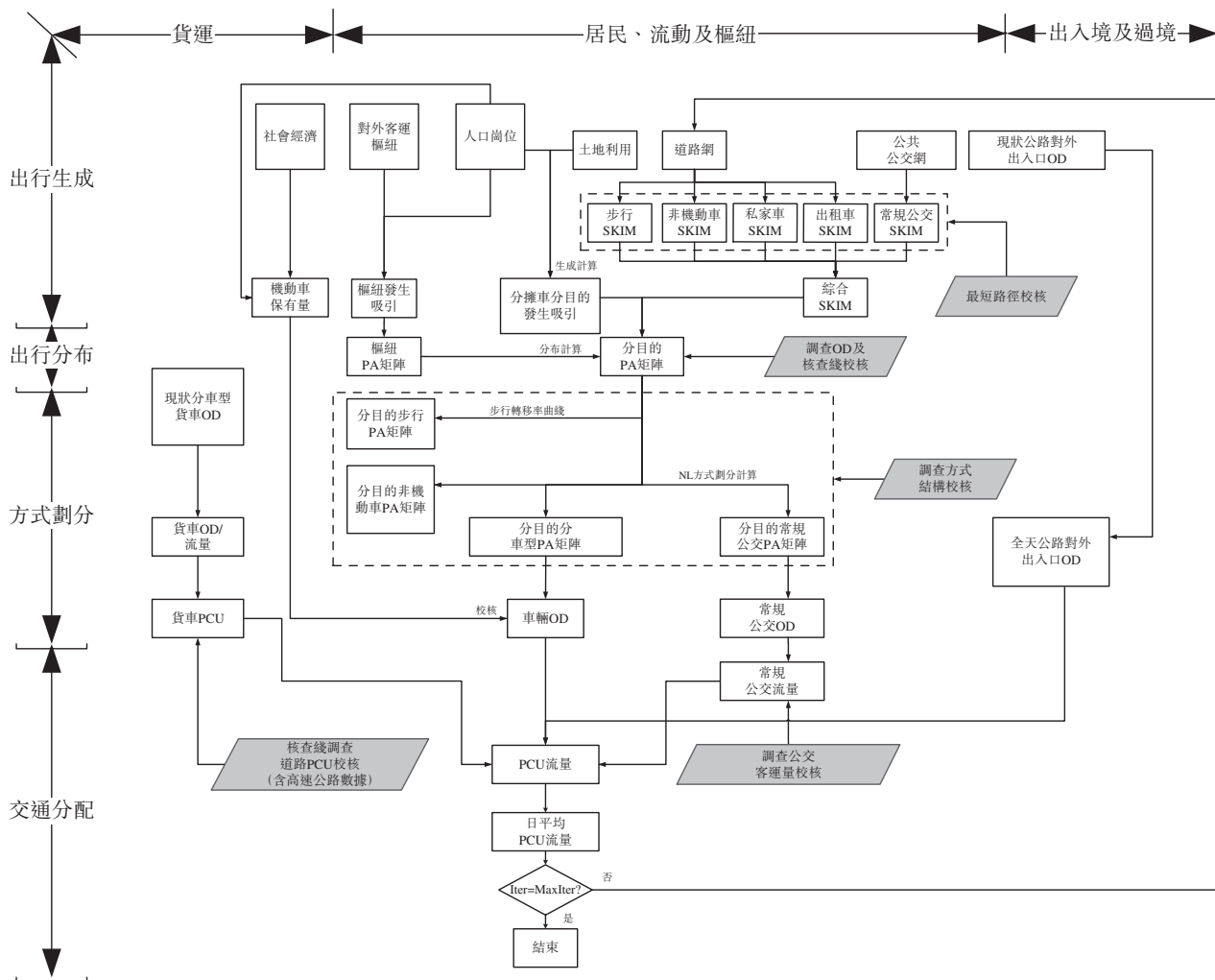
最簡單的來說，微觀層面，出行生成與個人屬性(年齡、工作、收入、有車無車、居住地、交通設施便利程度等)等因素有關，從區域的角度，出行生成與所在區域的經濟、人口、崗位、用地等因素有關。出行分佈受到道路網、公交等交通設施便利程度(時間、費用等)、周邊配套設施情況等影響。方式劃分與各種交通方式(如步行、地鐵、公交等)的便利程度直接相關。交通分配受到路網條件、交通狀態等影響。

(2) 根據實際數據校核模型參數，優化模型

以2016年為例，將模型內社會經濟、人口、崗位、土地利用等(原為預測數據)更新為2016年實際數據，根據模型計算三項目及龍大深圳段**不收費**條件下的交通量(簡稱為「模型值A」)。

董事會函件

運用道路交通量、公交通量、交通方式等全市交通調查數據，以及高速公路調查數據(簡稱為調查值A，該值為實際交通流量數據)，校核模型參數(斜框部分)，直到模型誤差在可接受範圍。模型校核過程如下：



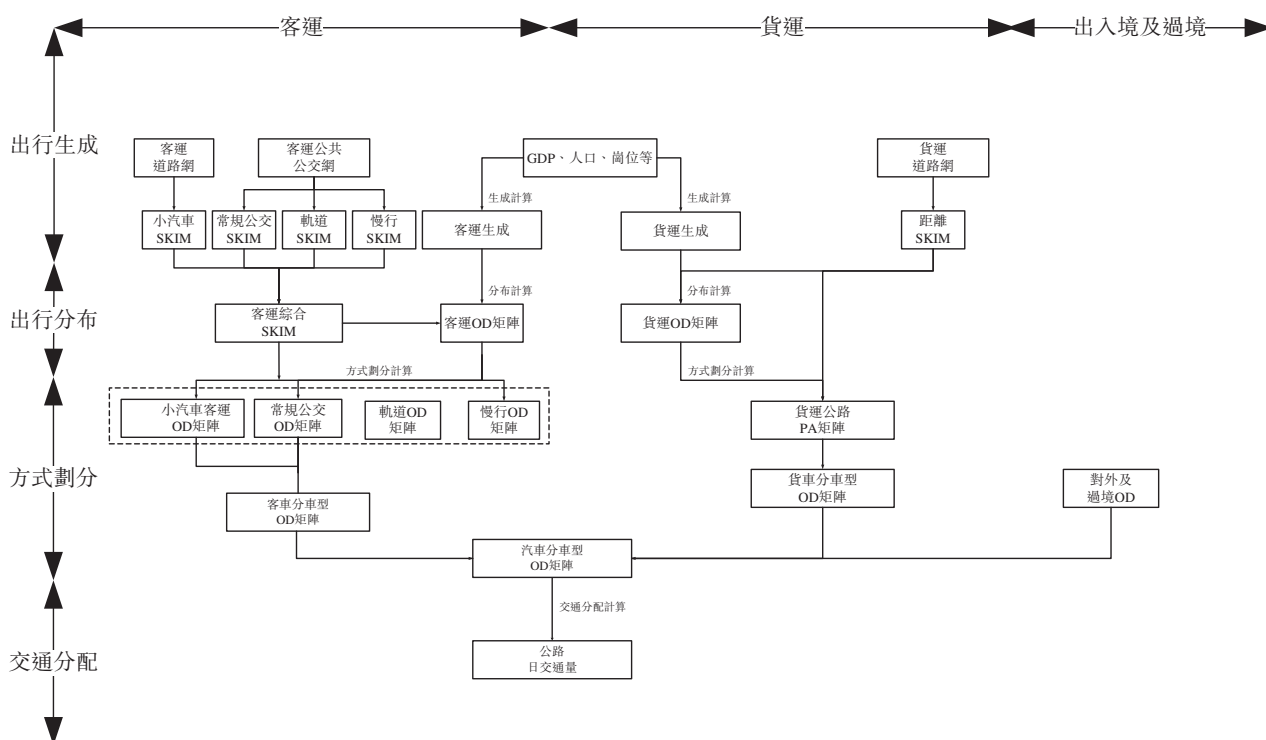
- OD：指起終點間的交通出行量。O表示ORIGIN，指出行的出發地點，D表示DESTINATION，指出行的目的地。
- PA：P表示Production，A表示Attraction，對應的是出行產生量、出行吸引量的概念。
- 出行產生量：全部HB (Home Based)中家庭一端(O點或D點，即起點或終點為家)的出行量和NHB (Non Home Based，出行兩端都不是家)中O點一端的出行量。
- 出行吸引量：全部HB (Home Based)中非家庭一端(O點或D點)的出行量和NHB (Non Home Based，出行兩端都不是家)中D點一端的出行量。
- SKIM：指獲取不同路徑阻抗(時間、費用等)的過程。

董事會函件

- PCU：標準車當量數(Passenger Car Unit)，是將實際的各種機動車和非機動車交通量按一定的折算系數換算成標準車型的當量交通量，折算系數在中國的《公路工程技術標準》和《城市道路設計規範》均有規定。

(3) 運用優化後的模型，評估收費條件下高速公路交通量，並核算實際路費收入：

以2016年為例，以2016年社會經濟、人口、崗位、土地利用等實際數據為基礎，依據優化後的模型，計算三項目及龍大深圳段交通量(簡稱為模型值B)(修改下圖「客運道路網」與「貨運道路網」中三項目及龍大深圳段的道路屬性——由不收費改成收費，5類車收費額根據收費標準確定)。計算流程如下：



根據各項目收費條件下交通量的評估結果，按照現時的收費標準，核算實際路費收入。

(4) 例述——二零一六年不同情況下的南光高速

以南光高速為例，根據三項目調整協議規定，二零一六年估計車流量為48,956標準車/日，而估計路費收入約為人民幣335,630,000元。按廣東省交通規劃設計研究院的估計，假設所有其他因素(如經濟增長、路網變動等)維持不變，二零一六年樂觀情況下的車流量將為49,592標準車/日，而路費收入將約為人民幣341,270,000元，與估計數據有1.68%的偏差。按廣東省交通規劃設計研究院的估計，二零一六年基本情況下的車流量將為48,378標準車/日，而路費收入將約為人民幣331,650,000元，與估計數據有1.19%的偏差。

1. 本集團之財務資料

本集團(i)截至二零一四年十二月三十一日及二零一三年十二月三十一日止兩個年度之財務資料於本公司截至二零一四年十二月三十一日止年度之年報第66頁至132頁披露；(ii)截至二零一二年十二月三十一日止年度之財務資料於本公司截至二零一二年十二月三十一日止年度之年報第62頁至138頁披露。所有該等財務資料已刊登於聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.szihl.com>)。

2. 財務及業務展望

全球經濟仍存在較多不確定性，中國經濟增長仍然承受較大的下行壓力，將令經營環境更為複雜。儘管如此，中國政府推出的一系列新政策，包括「一帶一路」、「自貿區建設」和「互聯網+」戰略等，將推動中國經濟的長遠增長，預期為本集團的業務發展帶來巨大的機遇和發展空間。在此宏觀經濟政策環境下，本集團更加堅定了按既定戰略發展的信心，不斷擴大經營規模，加大發展力度，積極推動在重點城市的物流業務投資。

本集團將加快「深國際城市綜合物流港」項目的投資及建設，並積極推進現有物流園區的升級完善。二零一六年，本集團的重點工作將包括力爭落實在鄭州、貴州、重慶、成都、廣州、西安及煙台等城市投資建設「深國際城市綜合物流港」項目及推進位於深圳市龍華新區的黎光地塊土地使用權的獲取工作及開展項目建設的前期工作。黎光地塊將被發展為建築面積達25萬平方米的物流園用地以作為「深國際城市綜合物流港」深圳地區節點，進一步鞏固本集團在深圳地區的物流市場份額。

展望未來，跨境電商迅速增長將為本集團帶來機遇與挑戰。本集團規劃的「前海(全球)跨境電子商務產業園」於二零一五年六月獲國家商務部批准成為「國家電子商務示範基地」。本集團將把握這優勢，積極建設以物流園區為依託，以現代物流服務為支點，提供安全、高效、低碳、環保、配套電子商務、供應鏈管理等服務的智能化跨境電子商務產業園，為本集團的持續發展注入新動力。此外，本集團將積極於香港尋找合適的發展及收購機會以實現國內與香港物流業務的聯動。

於二零一五年九月，本集團與深圳市規劃和國土資源委員會(「深圳市規土委」)及深圳市前海深港現代服務業合作區管理局(「前海管理局」)簽訂土地整備框架協議(「框架協議」)。根據框架協議，深圳市規土委及前海管理局同意在前海深港合作區19單元6街坊中安排約3.88萬平方米用地，作為本集團先期啟動項目用地(「先期啟動項目」)。先期啟動項目用地位於本集團目前所擁有的前海五宗土地之一的T102-0069宗地內，該宗地由原單一的物流倉儲用地變更為以產業辦公為主、配套高端商業和居住功能的綜合性用地。先期啟動項目計容面

積約10萬平方米，包含地下商業用途和其它停車場等地下空間在內的總建築面積將達到約16萬平方米。先期啟動項目已獲前海管理局列為前海自貿新城建設重要工程之一，而其建築已於二零一五年十二月初展開。

本集團將保持對收費公路政策變化的關注、深化對路網及車流變化的研究、採取有針對性的路網宣傳及營銷策略、積極拓展新的代建業務，以提升收費公路業務的營運表現。

本集團將積極把握機遇，與時俱進，透過貫徹戰略發展方向，提升營運效率、拓展網絡覆蓋以及尋找合適收購機會，達致本集團業務的長遠發展及可持續增長。

3. 本集團之債務聲明

於二零一五年十一月三十日(即就編製本債務聲明而言的最後實際可行日期)營業時間結束時，本集團有下列借款，合共約港幣14,940,685,000元：

- (1) 有抵押非流動銀行借款約港幣3,175,480,000元，該借款以清連及水官項目收費權作質押；
- (2) 無抵押非流動銀行借款約港幣1,137,932,000元；
- (3) 有抵押流動銀行借款約港幣475,706,000元，該借款以清連及水官項目收費權作質押；
- (4) 無抵押流動銀行借款約港幣1,778,624,000元；
- (5) 於二零零七年八月發行有擔保15年期企業債券賬面值約人民幣795,546,000元(相等於港幣963,948,000元)(票面值為人民幣800,000,000元(相等於港幣969,344,000元))，由中國建設銀行深圳分行提供擔保，深高速以其持有的深圳市梅觀高速公路有限公司100%權益提供反擔保；
- (6) 於二零一一年八月發行無擔保5年期企業債券賬面值約人民幣1,499,997,000元(相等於港幣1,817,517,000元)(票面值為人民幣1,500,000,000元(相等於港幣1,817,521,000元))；
- (7) 於二零一二年四月發行無擔保5年期優先票據本金總額300,000,000美元(相等於港幣2,325,300,000元)(賬面值約為港幣2,326,718,000元)；
- (8) 於二零一四年五月及二零一五年八月分別發行3年期中期票據賬面值約人民幣1,894,545,000元(相等於港幣2,295,583,000元)(票面值為人民幣1,900,000,000元(相等於港幣2,302,193,000元))；及

- (9) 於二零一二年十二月發行3年期定向債務融資工具人民幣800,000,000元(相等於港幣969,344,000元)(賬面值約為人民幣799,862,000元(相等於港幣969,177,000元))。

截至二零一五年十一月三十日營業時間結束時，本集團之或有負債如下：

- (1) 深高速與市交通運輸委簽署工程建造管理合同，據此深高速接受委託管理建設南坪(二期)項目。根據有關合同約定，深高速已與銀行作出安排向市交通運輸委提供人民幣15,000,000元(相等於港幣18,175,000元)不可撤銷履約銀行保函。
- (2) 深高速與深圳市交通公用基礎設施建設中心簽署工程建造管理合同，接受委託管理建設龍大高速大浪段市政設施項目。根據有關合同約定，深高速已與銀行作出安排向深圳市交通公用基礎設施建設中心提供人民幣2,000,000元(相等於港幣2,423,000元)不可撤銷履約銀行保函。
- (3) 深高速與深圳市龍華新區建設服務管理中心簽署一份工程建造管理合同，據此，深高速接受委託管理建設深圳市龍華新區德政路龍大高速立交及德政路東延段工程。根據有關合同約定，深高速已與銀行作出安排向深圳市龍華新區建設服務管理中心提供約人民幣35,850,000元(相等於港幣43,439,000元)不可撤銷履約銀行保函。
- (4) 深高速與深圳市龍華新區建設服務管理中心簽署一份工程建造管理合同，據此，深高速接受委託管理建設深圳市觀瀾區人民路與深圳梅觀高速交界工程。根據有關合同約定，深高速已與銀行作出安排向深圳市龍華新區建設服務管理中心提供約人民幣25,270,000元(相等於港幣30,619,000元)不可撤銷履約銀行保函。
- (5) 深高速之附屬公司深圳高速工程顧問有限公司(「顧問公司」)接受外部人士委託經營業務，如項目工程、建設、製作項目、設計、測試及檢驗。按照相關的委託合同，顧問公司向委託方提供不可撤銷履約銀行保函約人民幣83,628,000元(相等於港幣101,330,000元)。
- (6) 本公司附屬公司深圳市深國際聯合置地有限公司(「聯合置地公司」)與深圳市規劃和國土資源委員會龍華管理局簽署相關土地出讓協議並實施梅林關城市更新項目。根據有關項目合同約定，聯合置地公司已向深圳市龍華新區城市建設局提供人民幣46,200,000元(相等於港幣55,980,000元)不可撤銷履約銀行保函。

(7) 未決訴訟

深高速之附屬公司廣東清連公路發展有限公司在經政府相關部門審批後對原清連一級公路進行高速化改造，清連一級公路高速化改造於二零一一年一月二十五日完成。二零一一年度，清遠市風雲生態旅遊發展有限公司因原清連一級公路進行高速化改造封閉高速公路路口持有異議，向清遠市中級人民法院提起訴訟。一審判決廣東清連公路發展有限公司勝訴，清遠市風雲生態旅遊發展有限公司向廣東省高級人民法院提出上訴。經廣東省高級人民法院裁定發回清遠市中級人民法院重審，重審結果仍為廣東省清連公路發展有限公司勝訴。清遠市風雲生態旅遊發展有限公司已繼續向廣東省高級人民法院提出上訴。截至二零一五年十一月三十日，該訴訟尚在審理之中。根據項目之立項和施工情況，本集團預期該訴訟結果不會對本集團之經營業績產生任何重大影響。

就編製本集團的債務聲明而言，人民幣及美元金額乃使用於二零一五年十一月三十日之收市匯率港幣1元兌人民幣0.8253元及港幣7.751元兌1美元之匯率分別兌換為港幣。

除上文所述者及集團內公司間負債外，於二零一五年十一月三十日營業時間結束時，本集團並無任何按揭、抵押、債券、未償貸款、銀行透支或其他類似債務、承兌負債或承兌信貸或任何擔保、融資租約或租購承擔或其他重大或有負債。

4. 本集團之營運資金充裕

在考慮該等調整協議下交易之影響及本集團可得之財務資源，包括內部產生資金以及可用銀行融資後，董事認為本集團有充足營運資金應付其現時所需，即可應付由本通函日期起計未來最少12個月。

以下為德正信編製的資產評估報告的摘要。資產評估報告摘要以中文編製。倘摘要的中、英文版有任何歧異，概以中文版為準。

德正信綜評報字[2015]第077號

深圳高速公路股份有限公司
因深圳市政府擬調整高速公路收費所涉及的
南光、鹽壩、鹽排三條高速公路
收益現值

評估報告

深圳高速公路股份有限公司：

深圳德正信國際資產評估有限公司接受深圳高速公路股份有限公司(以下簡稱「深高速」)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，對因深圳市政府擬調整高速公路收費所涉及的南光、鹽壩、鹽排三條高速公路收益現值於2015年11月30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

註冊地址：深圳市福田區益田路江蘇大廈裙樓2-4層；

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；

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、南光、鹽壩及鹽排三條高速公路的概況

(一)南光高速概況

1. 南光高速基本情況

南光高速公路簡稱南光高速，高速公路編號S33，位於深圳市西部，起於深圳市麒麟路北端，與南坪快速路相接，沿途通過寶安區西麗、石岩、公明等街道，終於松崗街道羅田社區，經龍大高速與常虎高速相通。主線路基寬33.5米，瀝青混凝土路面，採用設計速度100公里／小時的雙向六車道。主線設特大橋、大橋14座，長11公里；全線設一座雙聯拱隧道長515米；設互通立交10處(其中玉律互通為預留)，立交平均間距3.3公里；全線設主線收費站1處，匝道收費站6處。

南光高速全長31公里，7個收費站，按照廣東省政府規定的六車道高速公路統一收費標準人民幣0.60元／公里／小車，小車全程需要約人民幣3-20元不等。

南光高速公路於2008年1月正式通車。

南光高速取得了粵辦函[2009]19號文，收費期為25年，至2033年1月30日。

2. 歷史經營狀況

截至2015年6月30日南光高速的資產明細如下：

單位：人民幣萬元

| 資產名稱 | 賬面原值 | 賬面淨值 |
|------|---------|---------|
| 固定資產 | 34,465 | 17,116 |
| 無形資產 | 280,548 | 246,153 |
| 合計 | 315,013 | 263,269 |

南光高速五年一期損益表如下：

單位：人民幣萬元

| 項目 | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 1至6月 |
|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| 一、營業收入 | 19,131.92 | 21,511.49 | 23,088.78 | 28,824.22 | 30,721.99 | 15,192.46 |
| 減：營業成本 | 10,355.36 | 9,133.74 | 11,131.76 | 13,840.14 | 15,256.01 | 7,528.68 |
| 營業稅金及附加 | 603.02 | 725.24 | 779.81 | 973.43 | 1,035.92 | 510.63 |
| 管理費用 | 396.38 | 456.71 | 581.94 | 631.61 | 672.72 | 258.09 |
| 財務費用 | 53.80 | 68.82 | -200.73 | -27.97 | 186.54 | 89.40 |
| 二、營業利潤 | 7,723.36 | 11,126.98 | 10,796.00 | 13,407.01 | 13,570.80 | 6,805.66 |
| 加：營業外收入 | — | — | — | — | 73.87 | 0.77 |
| 減：營業外支出 | — | — | — | — | 70.41 | 47.92 |
| 三、利潤總額 | 7,723.36 | 11,126.98 | 10,796.00 | 13,407.01 | 13,574.26 | 6,758.51 |
| 減：所得稅費用 | 1,631.54 | 2,673.37 | 2,699.00 | 3,351.75 | 3,393.56 | 1,689.63 |
| 四、淨利潤 | 6,091.82 | 8,453.61 | 8,097.00 | 10,055.26 | 10,180.70 | 5,068.88 |

(二) 鹽壩高速概況

1. 鹽壩高速基本情況

鹽壩高速位於深圳東部沿海地區，西起鹽田，東至壩崗，是惠深沿海高速重要組成部分，粵高速編號S30。路線全長29.1公里，設計車速80公里／小時，主體雙向6車道。鹽壩高速分三段建設，其中A段工程：西起鹽田，東至溪涌，全長10.38公里，於2001年3月通車；B段工程：西起溪涌，東至葵涌，全長9.19公里，於2003年6月通車；C段工程：西起葵涌，終於壩崗，全長9.53公里，於2010年3月通車。鹽壩高速公路共設有1個主線收費站和5個匝道收費站。其中主線收費站為大梅沙；匝道收費站包括小梅沙、溪涌、土洋、葵涌、壩崗。

鹽壩高速取得了粵辦函[2013]736號文，收費期為25年。鹽壩高速公路分段經營期截止時間分別為A段：2026年03月31日；B段：2028年06月30日；C段：2035年03月26日。

2. 歷史經營狀況

截至2015年6月30日鹽壩高速的資產明細如下：

單位：人民幣萬元

| 資產名稱 | 賬面原值 | 賬面淨值 |
|------|---------|---------|
| 固定資產 | 29,916 | 13,758 |
| 無形資產 | 125,676 | 98,082 |
| 合計 | 155,592 | 111,840 |

鹽壩高速五年一期損益表如下：

單位：人民幣萬元

| 項目 | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 1至6月 |
|---------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|
| 一、營業收入 | 12,282.81 | 13,518.08 | 14,243.88 | 16,529.95 | 18,114.23 | 8,217.51 |
| 減：營業成本 | 11,154.74 | 893.89 | 9,025.04 | 9,315.04 | 10,337.70 | 4,893.24 |
| 營業稅金及附加 | 385.15 | 456.42 | 481.93 | 564.37 | 612.36 | 277.15 |
| 管理費用 | 408.75 | 462.27 | 540.12 | 566.64 | 594.79 | 227.60 |
| 財務費用 | 625.76 | 645.23 | 312.51 | 203.91 | 90.02 | -97.29 |
| 二、營業利潤 | -291.59 | 11,060.27 | 3,884.28 | 5,879.99 | 6,479.36 | 2,916.81 |
| 加：營業外收入 | 6.77 | 0.31 | 0.42 | — | 46.12 | 4.64 |
| 減：營業外支出 | 108.77 | 1.75 | 21.79 | 1.92 | 0.14 | 49.26 |
| 三、利潤總額 | -393.59 | 11,058.83 | 3,862.91 | 5,878.07 | 6,525.34 | 2,872.19 |
| 減：所得稅費用 | -405.67 | 2,724.71 | 965.73 | 1,469.52 | 1,631.34 | 591.27 |
| 四、淨利潤 | 12.08 | 8,334.12 | 2,897.18 | 4,408.55 | 4,894.00 | 2,280.92 |

(三) 鹽排高速概況

1. 鹽排高速基本情況

鹽排高速公路又名機荷高速公路鹽田港支線，是國家高速公路G25(長深高速)中的一段，是深圳市規劃的「七橫十三縱」高快速路網中的一縱，同時也是深圳市鹽田港區重要的疏港通道。鹽排高速公路起始於鹽田港區，向西北通過隧道穿越梧桐山，與龍崗大道及水官高速相交後，經排榜立交與機荷高速、博深高速相接。鹽排高速公路路線全長15.6公里，採用雙向六車道標準，設計速度為80km/h。鹽排高速公路於2003年12月開工建設，2006年5月建成通車。

鹽排高速取得了廣東省發展計劃委員會文件粵計基[2002]904號文，經批准的經營期限與機荷高速同步，至2027年3月12日。

2. 歷史經營狀況

截至2015年6月30日鹽排高速的資產明細如下：

單位：人民幣萬元

| 資產名稱 | 賬面原值 | 賬面淨值 |
|------|---------|--------|
| 固定資產 | 13,350 | 4,412 |
| 無形資產 | 91,145 | 59,042 |
| 合計 | 104,495 | 63,454 |

鹽排高速五年一期損益表如下：

單位：人民幣萬元

| 項目 | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 1至6月 |
|---------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|
| 一、營業收入 | 15,690.72 | 16,958.05 | 19,163.02 | 19,825.09 | 21,446.09 | 7,669.51 |
| 減：營業成本 | 9,413.13 | 5,306.18 | 7,704.76 | 8,107.49 | 8,763.86 | 3,421.41 |
| 營業稅金及附加 | 494.14 | 572.12 | 653.65 | 669.84 | 724.77 | 259.18 |
| 管理費用 | 242.71 | 310.29 | 405.48 | 406.51 | 435.65 | 140.86 |
| 財務費用 | 375.36 | 568.84 | 535.17 | 377.43 | 150.37 | -48.30 |
| 二、營業利潤 | 5,165.38 | 10,200.62 | 9,863.96 | 10,263.82 | 11,371.44 | 3,896.36 |
| 加：營業外收入 | 6.34 | — | 0.63 | 0.24 | 10.90 | 2.17 |
| 減：營業外支出 | 0.06 | -0.03 | 18.99 | 5.03 | — | 24.01 |
| 三、利潤總額 | 5,171.66 | 10,200.65 | 9,845.60 | 10,259.03 | 11,382.34 | 3,874.52 |
| 減：所得稅費用 | 1,031.81 | 2,458.88 | 2,461.40 | 2,564.75 | 2,845.58 | 968.63 |
| 四、淨利潤 | 4,139.85 | 7,741.77 | 7,384.20 | 7,694.28 | 8,536.76 | 2,905.89 |

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

因深圳市政府擬調整高速公路收費，需對所涉及的深高速擁有的南光、鹽壩、鹽排三條高速公路相關收益進行相應補償。本次評估係對南光、鹽壩、鹽排三條高速公路於2015年11月30日的自2016年2月7日0時至經營期終止日的收益現值進行評估，為深高速對應本次經濟行為提供上述三條高速公路的收益現值參考依據。

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：南光、鹽壩、鹽排三條高速公路的收益現值。

本報告的收益現值是指：基於深圳市政府與深高速協商的兩種調整收費方案，上述三條高速公路於2016年2月7日0時起至經營期終止日的各方案下對應收益口徑的折現值。該折現值是折至本項目評估基準日2015年11月30日。具體各調整收費方案及其分別對應的收益口徑，詳見後述的第十二部分：高速公路調整收費方案。

本次評估對應的評估範圍為：南光、鹽壩、鹽排三條高速公路與經營收益相關的資產，主要包括各高速公路的特許經營無形資產、建(構)築物、交通設備、電子設備及其他。各公路於2015年6月30日的資產明細如下表：

單位：人民幣萬元

| 資產名稱 | 南光高速 | | 鹽壩高速 | | 鹽排高速 | |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| | 賬面淨值 | 賬面原值 | 賬面淨值 | 賬面原值 | 賬面淨值 | 賬面原值 |
| 固定資產 | 34,465 | 17,116 | 29,916 | 13,758 | 13,350 | 4,412 |
| 無形資產 | 280,548 | 246,153 | 125,676 | 98,082 | 91,145 | 59,042 |
| 合計 | 315,013 | 263,269 | 155,592 | 111,840 | 104,495 | 63,454 |

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。

六、價值類型及其定義

本次估值的價值類型為：基於不同的調整收費方案，南光、鹽壩、鹽排三條高速公路收益現值於評估基準日的市場價值。

所謂市場價值係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2015年11月30日。

本次評估基準日係根據深圳市政府與深高速協商的高速公路調整收費方案確定。

八、評估依據

(一)行為依據

深高速與本公司簽訂的《評估業務約定書》。

(二)法規依據

- 1、 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》；
- 2、 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》；
- 3、 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》；

- 4、財政部第14號部長令《國有資產評估管理若干問題的規定》；
- 5、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》；
- 6、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》；
- 7、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》；
- 8、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》；
- 9、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》；
- 10、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》；
- 11、國家現行的有關法規。

(三) 專業規範

- 1、中華人民共和國財政部財企[2004]20號《關於印發〈資產評估準則——基本準則〉和〈資產評估職業道德準則——基本準則〉的通知》。
- 2、中國資產評估協會發佈的中評協[2007]189號《資產評估準則——評估報告》。
- 3、中國資產評估協會發佈的中評協[2007]189號《資產評估準則——評估程序》。
- 4、中國資產評估協會發佈的中評協[2007]189號《資產評估準則——業務約定書》。
- 5、中國資產評估協會發佈的中評協[2007]189號《資產評估準則——工作底稿》。

- 6、中國資產評估協會發佈的中評協[2007]189號《資產評估價值類型指導意見》。
- 7、中國資產評估協會發佈的中評協[2008]218號《企業國有資產評估報告指南》。
- 8、中國註冊會計師協會發佈的會協(2003)18號《關於印發〈註冊資產評估師關注評估對象法律權屬指導意見〉的通知》。

(四)產權依據

- 1、南光、鹽壩、鹽排三條高速公路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、車輛行駛證、發票等。
- 3、其他有關產權證明。

(五)取價依據及參考資料

- 1、深高速提供的南光、鹽壩、鹽排三條高速公路的清查申報評估明細表。
- 2、深高速提供的歷史報表、相關審計報告。
- 3、廣東省交通規劃設計研究院股份有限公司於2015年10月出具的《深圳南光高速公路交通量及收費收入預測報告》、《深圳鹽壩高速公路交通量及收費收入預測報告》以及《深圳鹽排高速公路交通量及收費收入預測報告》。
- 4、深高速提供的深圳高速工程顧問有限公司於2011年4月出具的《路面預防性養護規劃研究報告》。
- 5、同花順資訊金融終端。
- 6、其他有關資料。

九、評估方法

根據資產評估準則，註冊資產評估師執行評估業務，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。

本次的評估對象為南光、鹽壩、鹽排三條高速公路的收益現值，且高速公路的經營業績較為穩定，能夠對未來的經營狀況進行合理的預測，因此本次評估適宜採用收益法估值。資產基礎法及市場法不適宜用於估值資產的收益現值。

收益法的介紹：

收益法的基本公式為：

$$P = \sum_{t=1}^n F_t (1+r)^{-t}$$

其中： F_t ：未來第 t 年公路資產所創造的收益
 r ：折現率；
 t ：被評估公路未來持續經營期限

關於收益口徑：

本項目具體在採用收益法對南光、鹽壩、鹽排三條高速公路的收益現值進行評估時，其收益的口徑基於不同的調整收費方案、不同的時間階段，其內涵是不同的(具體情況詳見後述的第十二部分：高速公路調整收費方案)。

- 第一階段：** 購買服務階段，對應收益口徑為：路費收入；
- 第二階段：** 若繼續採用購買服務，則對應收益口徑仍為：路費收入；
- 第二階段：** 若採取政府回購收費公路權益，則對應收益口徑為：公路資產(包含特許經營無形資產、建築物、交通設備、電子設備及其他)所產生的淨現金流。

本次評估中，公路資產所創造的淨現金流(FCFF)定義為：

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

其中： $FCFF$ = 預期的歸屬於資產的自由現金流量
 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： 各公路的收益期限按各公路政府批文中的收費年限確定。

關於折現率： 本次評估，因深圳市政府與深高速協商的高速公路調整收費方案分為兩個階段，分別對應不同的收益口徑，未來收益的風險或不確定性也不同。

本次評估時，我們按不同階段、不同調整收費方式分別確定相應的折現率。

為此，本項目需確定如下四種情況下的折現率：

- (1) 第一階段對應的折現率1(用於折現至本項目評估基準日)；
- (2) 第二階段繼續購買服務對應的折現率2(用於折現至第二階段期初)；
- (3) 第二階段回購收費公路權益對應的折現率3(用於折現至第二階段期初)；
- (4) 將第二階段收益現值(折至第二階段期初的現值)折現至本項目評估基準日所對應的折現率4。

第一階段以及第二階段若繼續購買服務，其收益口徑為路費收入，未來需每年根據實際收入情況相應進行結算，故該階段的預期收益不存在重大不確定性，相當於是將路費收入提前至本項目評估基準日給付。確定折現率1及折現率2時，我們參照近年的貸款利率。

第二階段若採取政府回購公路權益的方式，在確定折現率3時，其收益口徑為公路資產所產生的自由現金流，故折現率相應採用加權平均資本成本WACC確定。其中，資本成本採用資本資產定價模型CAPM確定。

折現率4是將估算的第二階段現值再折現至本項目評估基準日，我們是參照近年的貸款利率確定。

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2015年10月8日至出具評估報告日結束。其中外勤截止日為2015年10月16日。

(二) 已執行的主要評估程序

- 1、自2015年10月8日至2015年10月9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2015年10月9日至2015年10月16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，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2015年10月16日至出具評估報告日，編制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、假設評估基準日後被評估資產的管理團隊是負責的、盡職的；
- 5、假設被評估資產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；
- 6、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；
- 7、被評估高速的所有相關資產已列報或向我們作出專項說明，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；
- 8、假設被評估資產採用的會計政策在重要方面保持一致；
- 9、委託方所提供的有關本次評估的資料是真實、準確、完整的；

10、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、高速公路調整收費方案

根據深圳市政府與深高速協商的本次高速公路調整收費方案：

總則： 將自2016年2月7日0時起至收費期到期日的相應收益口徑的數值折現至2015年11月30日。

調整收費分為兩階段：第一階段對應時間段為2016年2月7日0時至2018年12月31日；第二階段對應時間段為2019年1月1日0時至經批准的前述三條高速公路收費期到期日止。

第一階段為政府購買服務：即由政府支付相應路費收入，深高速仍需對三條高速公路進行管理、維護、管養等。

第二階段分為兩種調整方式：(1)仍維持按第一階段方式，即仍由政府購買服務；(2)由政府提前收回三條高速公路收費公路權益。

根據以上對調整收費方案的闡述，由此形成不同調整收費方案下的收益口徑如下：

第一階段： 購買服務階段，對應收益口徑為：路費收入；

第二階段： 若繼續採用購買服務，則對應收益口徑仍為：路費收入；

第二階段： 若採取政府回購收費公路權益，則對應收益口徑為：公路資產(包含特許經營無形資產、建築物、交通設備、電子設備及其他)所產生的淨現金流。

十三、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《深圳南光高速、鹽壩高速、鹽排高速公路交通量及收費收入預測報告》。經分析比對《預測報告》中的樂觀、折中、基本三個方案數據，結合該公路歷史經營狀況等因素，我們認為《預測報告》中的折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車流量和路費收入。對非整年的車流量及路費收入，已相應按天數進行了折算。

對其他收入主要以歷史數據為基礎進行預測。

預計南光高速未來營業收入及增長率如下所示(金額單位：人民幣萬元)：

| 項目/年度 | 2016年 2月7日至 年底 | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 |
|-------|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 營業收入 | 30,232.61 | 36,225.00 | 38,406.00 | 46,354.00 | 48,226.00 | 50,448.00 |
| 增長率 | | 19.82% | 6.02% | 20.69% | 4.04% | 4.61% |
| 項目/年度 | 2022年 | 2023年 | 2024年 | 2025年 | 2026年 | 2027年 |
| 營業收入 | 52,772.00 | 55,204.00 | 57,908.00 | 59,905.00 | 61,496.00 | 63,131.00 |
| 增長率 | 4.61% | 4.61% | 4.90% | 3.45% | 2.66% | 2.66% |
| 項目/年度 | 2028年 | 2029年 | 2030年 | 2031年 | 2032年 | 2033/1/30 |
| 營業收入 | 60,384.00 | 61,622.00 | 62,888.00 | 64,024.00 | 65,182.00 | 5,454.50 |
| 增長率 | -4.35% | 2.05% | 2.05% | 1.81% | 1.81% | -91.63% |

預計鹽壩高速未來營業收入及增長率如下所示(金額單位：人民幣萬元)：

| 項目／年度 | 2016年 2月7日至 年底 | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 |
|-------|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 營業收入 | 16,821.46 | 19,867.00 | 16,903.00 | 19,328.00 | 21,187.00 | 22,651.00 |
| 增長率 | | 18.11% | -14.92% | 14.35% | 9.62% | 6.91% |
| 項目／年度 | 2022年 | 2023年 | 2024年 | 2025年 | 2026年 | 2027年 |
| 營業收入 | 24,217.00 | 25,892.00 | 27,419.00 | 29,113.00 | 21,188.00 | 17,603.00 |
| 增長率 | 6.91% | 6.92% | 5.90% | 6.18% | -27.22% | -16.92% |
| 項目／年度 | 2028年 | 2029年 | 2030年 | 2031年 | 2032年 | 2033年 |
| 營業收入 | 14,620.00 | 9,698.00 | 10,027.00 | 10,225.00 | 10,427.00 | 10,634.00 |
| 增長率 | -16.95% | -33.67% | 3.39% | 1.97% | 1.98% | 1.99% |
| 項目／年度 | 2034年 | 2035/3/26 | | | | |
| 營業收入 | 10,844.00 | 2,530.72 | | | | |
| 增長率 | 1.97% | -76.66% | | | | |

預計鹽排高速未來營業收入及增長率如下所示(金額單位：人民幣萬元)：

| 項目／年度 | 2016年 2月7日至 年底 | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 |
|-------|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 營業收入 | 16,075.85 | 19,486.99 | 19,941.93 | 21,486.88 | 22,970.24 | 24,173.11 |
| 增長率 | | 21.22% | 2.33% | 7.75% | 6.90% | 5.24% |
| 項目／年度 | 2022年 | 2023年 | 2024年 | 2025年 | 2026年 | 2027/3/12 |
| 營業收入 | 25,439.81 | 26,773.75 | 24,463.86 | 26,053.11 | 26,883.64 | 5,308.96 |
| 增長率 | 5.24% | 5.24% | -8.63% | 6.50% | 3.19% | -80.25% |

(二) 付現成本費用的預測

對付現成本費用的預測，主要以各高速歷史數據為基礎，結合未來運營情況對各項付現成本費用進行預測。其中：

對路面大修的支出，根據各高速公路大修方案規劃中的各年數據來預計。

對前三年的成本：根據調整收費方案，第一階段的收益口徑為路費收入。故預測時，前三年未預測成本費用。

(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。

(四) 折舊攤銷的預測

根據各高速現有及未來更新資產的賬面原值、購置時間、會計折舊攤銷年限和殘值率進行測算。

(五) 折現率的測算及選取

如前第九部分評估方法的描述，本項目需確定如下四種情況下的折現率：

- 1、第一階段對應的折現率1(用於折現至本項目評估基準日)：第一階段為購買服務，其收益口徑為路費收入，未來需每年根據實際收入情況相應進行最終結算，故該階段的預期收益不存在重大不確定性，相當於是將路費收入提前至本項目評估基準日給付。考慮到第一階段各年的收入取得距評估基準日2015年11月30日平均不足3年，故我們按照人民銀行目前執行的一至三年期貸款利率5%作為第一階段對應的貼現率。
- 2、第二階段繼續購買服務對應的折現率2(用於折現至第二階段期初)，該階段此方案下的收益實質與第一階段是一致，只是其時間跨度長，剩餘收費年限還有近十年，故我們結合人民銀行近五年的五年以上貸款利率趨勢綜合確定為6.15%。
- 3、第二階段回購收費公路權益對應的折現率3(用於折現至第二階段期初)，其收益口徑為路產資產所產生的自由現金流，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

本次付息債務價值D = 0，故D/E = 0

(2) 股權資本成本 K_e

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 : 風險系數；
 R_c : 企業特有風險調整系數；

1) 市場無風險報酬率 R_f

據同花順iFinD系統查詢的中國固定利率收益率曲線顯示，15年期的國債到期收益率為3.4549%，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6.20%，我國相對美國標準普爾500的波動率指數為1.23，綜合的市場風險溢價水平 ($R_m - R_f$) 為7.64%。

3) β 值

風險系數 β : 通過查詢同行業上市公司的無財務槓桿風險系數 β_u ，以這些公司 β_u 值的算數平均值作為被評估資產的 β_u ，然後根據被評估資產的資本結構換算為被評估資產的有財務槓桿風險系數，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8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 | 深高速 | 0.5774 | 5 | 粵高速A | 0.4605 |
| 2 | 贛粵高速 | 0.6014 | 6 | 現代投資 | 0.5704 |
| 3 | 寧滬高速 | 0.6158 | 7 | 中原高速 | 0.5121 |
| 4 | 四川成渝 | 0.5572 | 8 | 福建高速 | 0.6222 |
| | 均值 | | | | 0.5646 |

根據被評估資產的資本結構換算的 $\beta = \beta_u \times [1 + D/E \times (1 - T)] = 0.5646$ 。

4) 企業特有風險調整系數

考慮到被評估資產在經營規模、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8.07%。

- 4、將第二階段收益現值(折至第二階段期初的數值)折現至本項目評估基準日所對應的折現率 r ，基於是將三年後(距評估基準日3.08年)估算的第二階段現值數值再折現，我們按照人民銀行目前執行的三至五年期貸款利率5%作為此方式下的貼現率。

十四、評估結論

我們基於不同的調整收費方案，採用收益法評估的南光、鹽壩、鹽排三條高速公路收益現值於評估基準日2015年11月30日的評估值詳見下表：

單位：人民幣萬元

| 公路名稱 | 分階段估值結果 | | | | 收益現值 評估結果 (第一、二 階段合計) 均折現至 2015/11/30 |
|------|-----------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--|
| | 第一階段 (購買服務) | 第二階段(繼續購買服務或 回購收費公路權益) | | | |
| | 收益現值 (折現至 2015/11/30) | 方案內容 | 收益現值 (折現至 2018/12/31) | 收益現值 (折現至 2015/11/30) | |
| 南光高速 | 96,699.28 | 購買服務 | 537,914.23 | 462,785.09 | 559,484.37 |
| | | 回購公路權益 | 316,761.93 | 272,520.58 | 369,219.86 |
| 鹽壩高速 | 49,599.16 | 購買服務 | 198,501.15 | 170,776.99 | 220,376.15 |
| | | 回購公路權益 | 108,313.82 | 93,185.90 | 142,785.06 |
| 鹽排高速 | 51,203.61 | 購買服務 | 159,543.65 | 137,260.59 | 188,464.20 |
| | | 回購公路權益 | 92,659.84 | 79,718.27 | 130,921.88 |
| 合計 | 197,502.05 | 購買服務 | 895,959.03 | 770,822.67 | 968,324.72 |
| | | 回購公路權益 | 517,735.59 | 445,424.75 | 642,926.80 |

基於第一階段政府購買服務、第二階段仍維持政府購買服務的方案下，南光、鹽壩、鹽排三條高速公路收益現值於評估基準日的評估結果為人民幣968,324.72萬元；

基於第一階段政府購買服務、第二階段採取政府回購收費公路權益的方案下，南光、鹽壩、鹽排三條高速公路收益現值於評估基準日的評估結果為人民幣642,926.80萬元。

十五、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於2015年10月出具的《深圳南光高速公路交通量及收費收入預測報告》、《深圳鹽壩高速公路交通量及收費收入預測報告》以及《深圳鹽排高速公路交通量及收費收入預測報告》；同時引用了深高速提供的深圳高速工程顧問有限公司於2011年4月出具的《路面預防性養護規劃研究報告》。本公司已了解所引用報告結論的測算及取得過程，並承擔引用報告結論的相關責任。
- 2、南光、鹽壩、鹽排三條高速公路所涉及的部分建築物及佔用的土地尚未辦理產權證明文件。
- 3、本次估值時，未考慮交易稅費對評估結果的影響。
- 4、本次估值時，未計入廣告牌租賃的收入。特提請報告使用者關注。

十六、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。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，未征得本公司的同意，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2015年11月30日至2016年11月29日)有效。

十七、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2015年10月16日，本次評估報告日為2015年10月20日。

深圳德正信國際資產評估有限公司
中國深圳
二零一五年十月二十日

法定代表人：王鳴志
中國註冊資產評估師：王鳴志
中國註冊資產評估師：黃琮

以下為德正信編製的資產評估報告的摘要。資產評估報告摘要以中文編製。倘摘要的中、英文版有任何歧異，概以中文版為準。

德正信綜評報字[2015]第078號

深圳龍大高速公路有限公司
因深圳市政府擬調整高速公路收費所涉及的
龍大高速深圳段
收益現值

評估報告

深圳龍大高速公路有限公司：

深圳德正信國際資產評估有限公司接受深圳龍大高速公路有限公司(以下簡稱「龍大公司」)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，對因深圳市政府擬調整高速公路收費所涉及的龍大高速公路起點(管養界樁號為k0+000)至南光高速匝道接入處(管養界樁號為k23+800)總計23.8公里(以下簡稱「龍大高速深圳段」)收益現值於2015年11月30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：深圳龍大高速公路有限公司；

註冊地址：深圳市寶安區松崗羅田深圳龍大高速公路羅田管理區綜合樓1號一樓(辦公場所)；

法定代表人：周慶明；

註冊資本：20,000萬元人民幣；

經濟性質：有限責任公司；

經營期限：30年(自2005年6月17日起至2035年6月17日止)；

經營範圍：經營養護龍大高速公路(不含國家限制項目)；興辦實業(具體項目另行申報)。

二、龍大高速公路的概況

1、龍大高速基本情況

龍大高速公路深圳境內於2005年9月30日建成通車，10月8日凌晨0：45時正式營運，東莞境內2007年1月12日建成通車，至此龍大高速公路全線貫通，全線28.2公里，設朗田主線收費站，石龍仔、光明、樓村、松崗4個匝道收費站，羅田收費站。設計行車速度100公里／小時。起點至橫朗立交為雙向8車道，路基寬41米，其餘路段為雙向6車道，路基寬33米。龍大高速公路設互通立交10處。

龍大高速公路於1995年3月16日經廣東省計劃委員會以粵計交【1995】142號文批准同意按平原微丘區一級汽車專用公路標準立項。經廣東省人民政府於2004年5月8日以粵辦函【2004】146號文批准同意該項目作為經營性收費高速公路項目，2006年6月5日，廣東省人民政府以粵辦函【2006】330號同意深圳龍華至東莞大嶺山高速公路的收費期為22年（從2005年10月9日起計）。該項目由深圳市寶通公路建設開發有限公司和東莞市大嶺山鎮資產經營管理有限公司共同投資建設。

龍大高速公路是深圳市「一橫八縱」快速路網重點工程之一，是深圳市規劃的「七橫十三縱」幹線路網的重要組成部分，是深圳與東莞兩市之間又一條南北走向的主要幹道，是深圳通往東莞乃至珠三角的重要出口通道之一。符合廣東省和深圳市公路網規劃和區域經濟發展的需求，使深莞兩市高速公路構成完善的高速公路網絡。

2、歷史經營狀況

截至2015年6月30日龍大高速深圳段的資產明細如下：

單位：人民幣萬元

| 項目 | 龍大高速全路段 | | 龍大高速深圳段 | |
|-----------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| | 賬面原值 | 賬面淨值 | 賬面原值 | 賬面淨值 |
| 固定資產 | 13,473.75 | 4,749.05 | 11,371.46 | 4,008.06 |
| 在建工程 | 1,287.33 | 1,287.33 | 1,086.47 | 1,086.47 |
| 無形資產 | 132,069.36 | 90,241.28 | 111,462.79 | 76,161.08 |
| 長期待攤費用 | 10,792.86 | 4,473.36 | 9,108.87 | 3,775.39 |
| 合計 | 157,623.30 | 100,751.02 | 133,029.59 | 85,031.00 |

註：上表中龍大高速深圳段資產明細金額採用龍大高速全路段資產明細金額乘以深圳段佔全路段里程(23.8km/28.2km)比例換算得出。

龍大公司五年一期損益表如下：

單位：人民幣萬元

| 項目／年度 | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 1至6月 |
|-------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 營業收入 | 47,861.40 | 49,561.73 | 47,298.28 | 49,657.43 | 50,268.15 | 23,792.00 |
| 減：營業成本 | 11,201.44 | 12,735.55 | 10,175.27 | 11,951.14 | 12,932.57 | 5,997.41 |
| 營業稅金及附加 | 1,518.37 | 1,676.34 | 1,599.26 | 1,678.16 | 1,695.72 | 801.96 |
| 管理費用 | 1,199.50 | 1,256.75 | 1,248.48 | 1,234.36 | 1,403.69 | 554.16 |
| 財務費用 | 3,841.89 | 3,852.39 | 3,342.27 | 2,880.71 | 3,006.22 | 1,452.26 |
| 營業利潤 | 30,100.20 | 30,040.69 | 30,932.99 | 31,913.06 | 31,229.95 | 14,986.21 |
| 加：營業外收入 | 2.62 | 2.39 | 1.24 | 52.80 | 355.15 | 0.30 |
| 減：營業外支出 | 32.82 | 63.81 | 0.37 | 17.82 | 2.94 | 327.17 |
| 利潤總額 | 30,070.00 | 29,979.26 | 30,933.86 | 31,948.04 | 31,582.17 | 14,659.34 |
| 減：所得稅費用 | 6,592.30 | 7,189.45 | 7,742.03 | 8,062.58 | 7,907.23 | 3,664.83 |
| 淨利潤 | 23,477.70 | 22,789.81 | 23,191.83 | 23,885.46 | 23,674.93 | 10,994.50 |

註：2010–2014年財務數據來源深圳義雲天會計師事務所出具的龍大公司年度審計報告，2015年1至6月財務數據未經審計。損益表狀況為龍大高速全路段經營狀況。

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

因深圳市政府擬調整高速公路收費，需對所涉及的龍大公司擁有的龍大高速深圳段相關收益進行相應補償。本次評估係對龍大高速深圳段於2015年11月30日的自2016年2月7日0時至經營期終止日的收益現值進行評估，為龍大公司對應本次經濟行為提供龍大高速深圳段的收益現值參考依據。

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：龍大高速深圳段的收益現值。

本報告的收益現值是指：基於深圳市政府與龍大公司協商的兩種調整收費方案，龍大高速深圳段於2016年2月7日0時起至經營期終止日的各方案下對應收益口徑的折現值。該折現值是折至本項目評估基準日2015年11月30日。具體各調整收費方案及其分別對應的收益口徑，詳見後述的第十二部分：高速公路調整收費方案。

本次評估對應的評估範圍為：龍大高速深圳段與經營收益相關的資產，主要包括無形資產公路及構築物、建(構)築物、交通設備、電子設備及其他等。公路資產於2015年6月30日賬面值如下：

單位：人民幣萬元

| 項目 | 龍大高速全路段 | | 龍大高速深圳段 | |
|-----------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| | 賬面原值 | 賬面淨值 | 賬面原值 | 賬面淨值 |
| 固定資產 | 13,473.75 | 4,749.05 | 11,371.46 | 4,008.06 |
| 在建工程 | 1,287.33 | 1,287.33 | 1,086.47 | 1,086.47 |
| 無形資產 | 132,069.36 | 90,241.28 | 111,462.79 | 76,161.08 |
| 長期待攤費用 | 10,792.86 | 4,473.36 | 9,108.87 | 3,775.39 |
| 合計 | 157,623.30 | 100,751.02 | 133,029.59 | 85,031.00 |

註：上表中龍大高速深圳段資產明細金額採用龍大高速全路段資產明細金額乘以深圳段佔全路段里程(23.8km/28.2km)比例換算得出。

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。

六、價值類型及其定義

本次估值的價值類型為：基於不同的調整收費方案，龍大高速深圳段收益現值於評估基準日的市場價值。

所謂市場價值係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2015年11月30日。

本次評估基準日係根據深圳市政府與龍大公司協商的高速公路調整收費方案確定。

八、評估依據

(一) 行為依據

龍大公司與本公司簽訂的《評估業務約定書》。

(二) 法規依據

- 1、 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》；
- 2、 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》；
- 3、 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》；
- 4、 財政部第14號部長令《國有資產評估管理若干問題的規定》；
- 5、 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》；

- 6、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》；
- 7、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》；
- 8、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》；
- 9、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》；
- 10、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》；
- 11、國家現行的有關法規。

(三) 專業規範

- 1、中華人民共和國財政部財企[2004]20號《關於印發〈資產評估準則——基本準則〉和〈資產評估職業道德準則——基本準則〉的通知》。
- 2、中國資產評估協會發佈的中評協[2007]189號《資產評估準則——評估報告》。
- 3、中國資產評估協會發佈的中評協[2007]189號《資產評估準則——評估程序》。
- 4、中國資產評估協會發佈的中評協[2007]189號《資產評估準則——業務約定書》。
- 5、中國資產評估協會發佈的中評協[2007]189號《資產評估準則——工作底稿》。
- 6、中國資產評估協會發佈的中評協[2007]189號《資產評估價值類型指導意見》。
- 7、中國資產評估協會發佈的中評協[2008]218號《企業國有資產評估報告指南》。
- 8、中國註冊會計師協會發佈的會協(2003)18號《關於印發〈註冊資產評估師關注評估對象法律權屬指導意見〉的通知》。

(四) 產權依據

- 1、龍大高速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、車輛行駛證、發票等；
- 3、其他有關產權證明。

(五) 取價依據及參考資料

- 1、龍大公司提供的龍大高速的清查申報評估明細表。
- 2、龍大公司提供的歷史報表、相關審計報告。
- 3、廣東省交通規劃設計研究院股份有限公司於2015年10月出具的《深圳龍大高速公路交通量及收費收入預測報告》。
- 4、龍大公司提供的《龍大高速公路2013年至2027年預防性養護維修方案與大修方案比選》。
- 5、同花順資訊金融終端。
- 6、其他有關資料。

九、評估方法

根據資產評估準則，註冊資產評估師執行評估業務，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。

本次的評估對象為龍大高速公路的收益現值，且高速公路的經營業績較為穩定，能夠對未來的經營狀況進行合理的預測，因此本次評估適宜採用收益法估值。資產基礎法及市場法不適宜用於估值資產的收益現值。

收益法的介紹：

收益法的基本公式為：

$$P = \sum_{t=1}^n F_t (1+r)^{-t}$$

其中：F_t: 未來第t年公路資產所創造的收益
r: 折現率
t: 被評估公路未來持續經營期限

關於收益口徑：

本項目具體在採用收益法對龍大高速深圳段的收益現值進行評估時，其收益的口徑基於不同的調整收費方案、不同的時間階段，其內涵是不同的(具體情況詳見後述的第十二部分：高速公路調整收費方案)。

- 第一階段：** 購買服務階段，對應收益口徑為：路費收入；
- 第二階段：** 若繼續採用購買服務，則對應收益口徑仍為：路費收入；
- 第二階段：** 若採取政府回購收費公路權益，則對應收益口徑為：公路資產(包括無形資產公路及構築物、建築物、交通設備、電子設備及其他)所產生的淨現金流。

本次評估中，公路資產所創造的淨現金流(FCFF)定義為：

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

其中： $FCFF$ = 預期的歸屬於資產的自由現金流量

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，因深圳市政府與龍大公司協商的高速公路調整收費方案分為兩個階段，分別對應不同的收益口徑，未來收益的風險或不確定性也不同。

本次評估時，我們按不同階段、不同調整收費方式分別確定相應的折現率。

為此，本項目需確定如下四種情況下的折現率：

- (1) 第一階段對應的折現率1(用於折現至本項目評估基準日)；
- (2) 第二階段繼續購買服務對應的折現率2(用於折現至第二階段期初)；

- (3) 第二階段回購收費公路權益對應的折現率3(用於折現至第二階段期初)；
- (4) 將第二階段收益現值(折至第二階段期初的現值)折現至本項目評估基準日所對應的折現率4。

第一階段以及第二階段若繼續購買服務，其收益口徑為路費收入，未來需每年根據實際收入情況相應進行最終結算，故該階段的預期收益不存在重大不確定性，相當於是將路費收入提前至本項目評估基準日給付。確定折現率1及折現率2時，我們參照近年的貸款利率。

第二階段若採取政府回購收費公路權益的方式，在確定折現率3時，其收益口徑為公路資產所產生的自由現金流，故折現率相應採用加權平均資本成本WACC確定。其中，資本成本採用資本資產定價模型CAPM確定。

折現率4是將估算的第二階段現值再折現至本項目評估基準日，我們是參照近年的貸款利率確定。

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2015年10月8日至出具評估報告日結束。其中外勤截止日為2015年10月16日。

(二) 已執行的主要評估程序

- 1、自2015年10月8日至2015年10月9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2015年10月9日至2015年10月16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，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2015年10月16日至出具評估報告日，編制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、假設評估基準日後被評估資產的管理團隊是負責的、盡職的；
- 5、假設被評估資產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；
- 6、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；
- 7、被評估高速公路的所有相關資產已列報或向我們作出專項說明，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；
- 8、假設被評估資產採用的會計政策在重要方面保持一致；
- 9、委託方所提供的有關本次評估的資料是真實、準確、完整的。
- 10、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、高速公路調整收費方案

根據深圳市政府與龍大公司協商的本次高速公路調整收費方案：

總則： 將自2016年2月7日0時起至收費期到期日的相應收益口徑的數值折現至2015年11月30日。

調整收費分為兩階段：第一階段對應時間段為2016年2月7日0時至2018年12月31日；第二階段對應時間段為2019年1月1日0時至經批准的前述龍大高速深圳段收費期到期日止。

第一階段為政府購買服務：即由政府支付相應路費收入，龍大公司仍需對龍大高速深圳段進行管理、維護、管養等。

第二階段分為兩種調整方式：(1)仍維持按第一階段方式，即仍由政府購買服務；(2)由政府提前收回龍大高速深圳段收費公路權益。

根據以上對調整收費方案的闡述，由此形成不同調整收費方案下的收益口徑如下：

第一階段： 購買服務階段，對應收益口徑為：路費收入；

第二階段： 若繼續採用購買服務，則對應收益口徑仍為：路費收入；

第二階段： 若採取政府回購收費公路權益，則對應收益口徑為：公路資產(包括無形資產公路及構築物、建築物、交通設備、電子設備及其他)所產生的淨現金流。

十三、評估過程中重要參數的預測及測算選取

收入的預測

對龍大高速深圳段路費收入的預測，依據廣東省交通規劃設計研究院股份有限公司出具的《深圳龍大高速公路交通量及收費收入預測報告》。經分析比對《預測報告》中的樂觀方案、折中方案、基本方案三個方案數據，結合該公路歷史經營狀況等因素，我們認為《預測報告》中的折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車流量和路費收入。對非整年的車流量及路費收入，已相應按天數折算。

對其他業務收入，主要以歷史數據為基礎進行預測。

預計龍大高速深圳段未來營業收入及增長率如下所示(金額單位：人民幣萬元)：

| 項目/年度 | 2016年 2月7日至 年底 | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 |
|-------|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 營業收入 | 38,364.46 | 44,031.94 | 45,146.59 | 48,985.61 | 50,238.82 | 51,336.59 |
| 增長率 | | 14.77% | 2.53% | 8.50% | 2.56% | 2.19% |
| 項目/年度 | 2022年 | 2023年 | 2024年 | 2025年 | 2026年 | 2027/10/9 |
| 營業收入 | 52,461.62 | 53,611.43 | 53,867.06 | 54,618.92 | 55,048.90 | 42,413.41 |
| 增長率 | 2.19% | 2.19% | 0.48% | 1.40% | 0.79% | -22.95% |

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：

對路面大修的支出，根據該高速公路大修方案規劃中的各年數據來預計。

對前三年的成本：根據調整收費方案，第一階段的收益口徑為路費收入。故預測時，前三年未預測成本費用。

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。

折舊、攤銷的預測

根據該高速現有及未來更新資產的賬面原值、購置時間、會計折舊攤銷年限和殘值率進行測算。

折現率的測算及選取

如前第九部分評估方法的描述，本項目需確定如下四種情況下的折現率：

- 1、第一階段對應的折現率1(用於折現至本項目評估基準日)：第一階段為購買服務，其收益口徑為路費收入，未來需每年根據實際收入情況相應進行最終結算，故該階段的預期收益不存在重大不確定性，相當於是將路費收入提前至本項目評估基準日給付。考慮到第一階段各年的收入取得距評估基準日2015年11月30日平均不足3年，故我們按照人民銀行目前執行的一至三年期貸款利率5%作為第一階段對應的貼現率。
- 2、第二階段繼續購買服務對應的折現率2(用於折現至第二階段期初)，該階段此方案下的收益實質與第一階段是一致，只是其時間跨度長，剩餘收費年限還有近十年，故我們結合人民銀行近五年的五年以上貸款利率趨勢綜合確定為6.15%。
- 3、第二階段回購收費公路權益對應的折現率3(用於折現至第二階段期初)，其收益口徑為路產資產所產生的自由現金流，故折現率相應採用加權平均資本成本WACC，其計算公式為：

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

資本結構D、E

本次付息債務價值D=0，故D/E = 0

股權資本成本K_e

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：

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

式中：R_f:市場無風險報酬率；

R_m - R_f:市場風險溢價；

β:風險系數；

R_c:企業特有風險調整系數；

市場無風險報酬率Rf

據同花順iFinD系統查詢的中國固定利率收益率曲線顯示，15年期的國債到期收益率為3.4549%，故以此為無風險報酬率Rf。

市場風險溢價Rm – Rf

根據AswathDamodaran的統計資料，美國股票市場的歷史風險溢價為6.20%，我國相對美國標準普爾500的波動率指數為1.23，綜合的市場風險溢價水平(R_m – R_f)為7.64%。

β值

風險系數β：通過查詢同行業上市公司的無財務槓桿風險系數β_u，以這些公司β_u值的算數平均值作為被評估資產的β_u，然後根據被評估資產的資本結構換算為被評估資產的有財務槓桿風險系數，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8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 | 深高速 | 0.5774 | 5 | 粵高速A | 0.4605 |
| 2 | 贛粵高速 | 0.6014 | 6 | 現代投資 | 0.5704 |
| 3 | 寧滬高速 | 0.6158 | 7 | 中原高速 | 0.5121 |
| 4 | 四川成渝 | 0.5572 | 8 | 福建高速 | 0.6222 |
| | 均值 | | | | 0.5646 |

根據被評估資產的資本結構換算的 $\beta = \beta_u \times [1 + D/E \times (1 - T)] = 0.5646$ 。

企業特有風險調整系數

考慮到被評估資產在經營規模、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%。

債務的稅後資本成本 K_d

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

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8.07%。

- 4、將第二階段收益現值(折至第二階段期初的數值)折現至本項目評估基準日所對應的折現率 r ，基於是將三年後(距評估基準日3.08年)估算的第二階段現值數值再折現，我們按照人民銀行目前執行的三至五年期貸款利率5%作為此方式下的貼現率。

十四、評估結論

我們基於不同的調整收費方案，採用收益法評估的龍大高速深圳段收益現值於評估基準日2015年11月30日的評估值詳見下表：

單位：人民幣萬元

| 名稱 | 分階段估值結果 | | | | 收益現值 評估結果 (第一、第二 階段合計) 均折現至 2015/11/30 |
|-------------|-----------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---|
| | 第一階段 (購買服務) | 第二階段 (繼續購買服務或回購收費公路權益) | | | |
| | 收益現值 (折現至 2015/11/30) | 方案內容 | 收益現值 (折現至 2018/12/31) | 收益現值 (折現至 2015/11/30) | |
| 龍大高速 深圳段 | 117,751.73 | 購買服務 | 358,003.35 | 308,001.92 | 425,753.64 |
| | | 回購公路權益 | 211,165.10 | 181,672.20 | 299,423.93 |

基於第一階段政府購買服務、第二階段仍維持政府購買服務的方案下，龍大高速深圳段收益現值於評估基準日的評估結果為人民幣425,753.64萬元；

基於第一階段政府購買服務、第二階段採取政府回購收費公路權益的方案下，龍大高速深圳段收益現值於評估基準日的評估結果為人民幣299,423.93萬元。

十五、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、本次評估中，引用了廣東省交通規劃設計院股份有限公司於2015年10月出具的《深圳龍大高速公路交通量及收費收入預測報告》；同時引用了龍大公司提供的《龍大高速公路2013年至2027年預防性養護維修方案與大修方案比選》。本公司已了解所引用報告結論的測算及取得過程，並承擔引用報告結論的相關責任；
- 2、龍大高速深圳段所涉及的土地及建築物尚未辦理產權證明文件。
- 3、本次估值時，未考慮交易稅費對評估結果的影響。
- 4、本次估值時，未計入廣告牌租賃的收入。特提請報告使用者關注。

十六、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。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，未征得本公司的同意，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2015年11月30日至2016年11月29日)有效。

十七、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2015年10月16日，本次評估報告日為2015年10月20日。

深圳德正信國際資產評估有限公司
中國深圳
二零一五年十月二十日

法定代表人：王鳴志
中國註冊資產評估師：王鳴志
中國註冊資產評估師：毛媛

以下為廣東省交通規劃設計研究院編製的南光高速、鹽排高速、鹽壩高速交通量及收費收入預測報告的摘要。該等預測報告乃以中文編製。倘摘要的中、英文版有任何歧異，概以中文版為準。

南光高速公路、鹽排高速公路、鹽壩高速公路 交通量及收費收入預測報告摘要

廣東省交通規劃設計研究院股份有限公司(原廣東省公路勘察規劃設計院股份有限公司)受深圳高速公路股份有限公司委託，對深圳市南光高速公路、鹽排高速公路和鹽壩高速公路三項目進行交通量及收費收入預測。

1、項目介紹

南光高速公路位於深圳市西部，是深圳市「七橫十三縱」高快速路網中的一條縱向高速公路。項目起於深圳市麒麟路北端，終於松崗鎮羅田村，經龍大高速與常虎高速相通，連接南山組團、寶安區石岩街道、公明街道、松崗街道、光明高新區，是深圳中部組團經濟開發帶的重要交通支撐，是深圳西部連接香港、珠三角的一條重要南北通道。路綫全長31.0公里，雙向六車道，設計速度為100公里／小時，於2008年1月全綫通車，批准收費期至2033年。

鹽排高速公路又名機荷高速公路鹽田港支綫，是國家高速公路G25(長深高速)的一段，是深圳市規劃的「七橫十三縱」高快速路網中的一條縱向高速，同時也是深圳市鹽田港區重要的疏港通道。鹽排高速公路起始於鹽田港區，終於排榜立交，在此與機荷高速、博深高速相接。鹽排高速公路全長15.6公里，雙向六車道，設計速度為80公里／小時，2006年5月10日通車，批准收費期至2027年3月。

鹽壩高速位於深圳東部沿海地區，西起鹽田，東至壩崗，總體呈東西走向，是惠深沿海高速的重要組成部分，粵高速編號S30。路綫全長29.1公里，設計車速80公里／小時，雙向6車道。鹽壩高速是深圳東部沿海地區向外輻射的主要幹道，對促進深圳東部地區經濟的發展，促進深惠一體化等有重要意義。鹽壩高速分三段建設，其中A段工程：西起鹽田，東至溪涌，全長10.38公里，於2001年3月通車，批覆收費期至2026年3月；B段工程：西起溪涌，東至葵涌，全長9.19

公里，於2003年6月通車，批覆收費期至2028年6月；C段工程：西起葵涌，終於壩崗，全長9.53公里，於2010年3月通車，批覆收費期至2035年3月。

表1：項目概況一覽表

| 序號 | 名稱 | 南光高速 | 鹽排高速 | 鹽壩高速 |
|----|------------|---------|---------|--|
| 1 | 技術等級 | 高速公路 | 高速公路 | 高速公路 |
| 2 | 管理方式 | 封閉管理 | 封閉管理 | 封閉管理 |
| 3 | 項目里程(km) | 31.0 | 15.6 | 29.1 |
| 4 | 車道數 | 6 | 6 | 6 |
| 5 | 設計速度(km/h) | 100 | 80 | 80 |
| 6 | 通車時間 | 2008.01 | 2006.05 | A段：2001.03 B段：2003.06 C段：2010.03 |
| 7 | 收費截止時間 | 2033 | 2027.03 | A段：2026.03 B段：2028.06 C段：2035.03 |

2、工作內容

本次研究內容是預測南光高速公路、鹽排高速公路、鹽壩高速公路三項目未來年的交通量及收費收入，工作範圍主要包括收集基礎資料、實地車流量調查、車流量分析、未來車流量及收費收入預測，主要工作內容包含：

- (1) 審閱與研究對象有關的現有規劃及分析報告；
- (2) 收集影響區社會經濟發展資料，進行影響區社會經濟現狀及規劃分析；
- (3) 收集影響區交通運輸發展資料，進行影響區交通運輸現狀及規劃分析；
- (4) 收集相關設施的交通量、通行費收入、節假日免費、計重收費等資料；
- (5) 制訂車流量與收費收入的預測方法；
- (6) 考慮未來區域路網發展變化的影響，預測項目交通量；
- (7) 根據預測交通量與現行收費標準，預測項目收費收入。

3、交通量預測方法

本次交通量預測採用國內外同行所廣泛採用的四階段法，具體包括下列主要技術過程：

(1) 基礎數據整理與校核

本階段是收集影響區的既有資料，含既有的分析報告、交通統計與調查數據、收費統計數據、路網節點數據，社會經濟數據等，形成影響區基礎出行矩陣，並通過最新的路段交通流量進行校核，形成預測的基年出行矩陣。

(2) 交通需求預測

根據影響區社會經濟現狀分析和發展趨勢研究，分基本、折中、樂觀三種情況預測影響區未來各時期的經濟增長率，通過交通運輸與經濟增長之間的彈性關係，運用彈性系數法，考慮深圳市小客車限購與限外等交通政策的影響，預測影響區未來各特徵年的交通總需求。具體包括：經濟增長預測、彈性發展分析及預測、交通產生吸引預測等。

(3) 交通分佈預測

根據基礎出行矩陣及影響區未來交通產生吸引預測，採用佛萊特模型，按雙約束方法，預測影響區未來交通出行分佈。

(4) 流量分配

流量分配是指將各區之間出行量分配到道路網絡上，得到路網路段交通量。流量分配的核心問題是路綫選擇，本次研究在考慮道路收費、路段里程及時間價值等綜合費用的前提下，考慮未來路段變化及軌道交通影響等因素下，採用隨機用戶平衡模型預測路段交通量。在此過程中重點考慮：

- ✓ 軌道交通等出行方式；
- ✓ 新建項目的分流與合流；
- ✓ 道路收費；
- ✓ 通行能力；
- ✓ 設計速度及運行延誤；
- ✓ 時間價值。

4、主要基本假設

本次交通量預測採用四階段法，主要的基本假設有經濟增長假設、交通彈性假設及路網變化假設。其中經濟增長假設是在分析影響區經濟發展歷史的基礎上，結合相關發展規劃、我國經濟發展面臨的新常態、參考其他相關報告等因素確定；交通彈性假設是在分析影響區歷史交通彈性的基礎上，結合其他地區交通彈性系數的發展規律、深圳市汽車保有量水平及小客車限購政策等因素確定；路網變化假設是在廣東省高速公路網規劃及深圳市幹線路網規劃的基礎上，根據相關路網規劃方案和建設安排作出。具體假設如下：

(1) 經濟增長假設

報告假定在折中方案下，主要影響區深圳市未來各時期經濟增長率如下：2016–2020年8.0%左右；2021–2025年6.5%左右；2026–2030年5.5%左右；2031–2035年4%左右。

(2) 交通彈性假設

主要影響區深圳市客車彈性假設：2016–2020年0.42；2021–2025年0.40；2026–2030年0.38；2031–2035年0.35；貨車彈性假設：2016–2020年0.40；2021–2025年0.36；2026–2030年0.32；2031–2035年0.27。

(3) 路網變化假設

根據相關規劃，未來影響區主要相關公路建設計劃如下：

表2：影響區未來主要相關道路建設計劃表

| 序號 | 建成時間 | 相關公路 |
|----|--------|------------------|
| 1 | 2018年初 | 龍觀快速、東部過境、坪鹽通道開通 |
| 2 | 2019年初 | 外環高速開通 |
| 3 | 2020年初 | 光僑大道布龍連接綫 |
| 4 | 2023年底 | 深中通道開通 |
| 5 | 2023年底 | 龍鹽快速開通 |

5、交通量預測

報告採用四階段法，以2014年為基礎，分基本、折中、樂觀三種情況對南光高速、鹽排高速、鹽壩高速的歷年車流量進行預測，結果如下：

表3：南光高速交通量預測表

(標準車/日)

| 年份 | 折中 | 樂觀 | 基本 |
|------|--------|---------|--------|
| 2016 | 48,956 | 49,592 | 48,378 |
| 2017 | 52,731 | 53,561 | 51,892 |
| 2018 | 55,923 | 56,960 | 54,804 |
| 2019 | 67,584 | 69,814 | 65,894 |
| 2020 | 70,344 | 73,158 | 67,882 |
| 2021 | 73,626 | 76,754 | 70,678 |
| 2022 | 77,062 | 80,528 | 73,590 |
| 2023 | 80,660 | 84,490 | 76,624 |
| 2024 | 84,660 | 88,893 | 80,003 |
| 2025 | 87,682 | 93,381 | 81,720 |
| 2026 | 90,099 | 96,180 | 83,882 |
| 2027 | 92,589 | 99,070 | 86,108 |
| 2028 | 88,579 | 95,223 | 81,936 |
| 2029 | 90,413 | 97,645 | 83,405 |
| 2030 | 92,284 | 100,129 | 84,902 |
| 2031 | 93,964 | 102,263 | 86,290 |
| 2032 | 95,674 | 104,443 | 87,701 |
| 2033 | 97,415 | 106,670 | 89,135 |

註：

- 1、表中交通量為項目總交通量，包含免費車與綠通車。
- 2、下表同。

表4：鹽排高速交通量預測表

(標準車/日)

| 年份 | 折中 | 樂觀 | 基本 |
|------|--------|--------|--------|
| 2016 | 54,231 | 55,207 | 53,255 |
| 2017 | 59,149 | 60,627 | 57,669 |
| 2018 | 60,582 | 62,521 | 58,643 |
| 2019 | 65,320 | 67,998 | 62,641 |
| 2020 | 69,879 | 73,373 | 66,385 |
| 2021 | 73,561 | 77,532 | 69,587 |
| 2022 | 77,437 | 81,927 | 72,945 |
| 2023 | 81,519 | 86,573 | 76,465 |
| 2024 | 74,478 | 79,504 | 69,450 |
| 2025 | 79,365 | 85,159 | 73,571 |
| 2026 | 81,981 | 88,293 | 75,668 |
| 2027 | 84,690 | 91,549 | 77,830 |

表5：鹽壩高速交通量預測表

(標準車/日)

| 路段 | 年份 | 折中 | 樂觀 | 基本 |
|---------|-----------|--------|--------|--------|
| A、B、C全段 | 2016 | 28,305 | 28,493 | 28,115 |
| | 2017 | 30,280 | 30,682 | 29,874 |
| | 2018 | 25,645 | 26,158 | 25,132 |
| | 2019 | 29,501 | 30,327 | 28,675 |
| | 2020 | 32,382 | 33,419 | 31,346 |
| | 2021 | 34,653 | 35,877 | 33,429 |
| | 2022 | 37,084 | 38,518 | 35,650 |
| | 2023 | 39,686 | 41,352 | 38,019 |
| | 2024 | 42,064 | 43,957 | 40,171 |
| | 2025 | 44,703 | 46,849 | 42,557 |
| B、C段 | 2026.1-3 | 46,784 | 49,216 | 44,351 |
| | 2026.4-12 | 40,463 | 42,567 | 38,359 |
| | 2027 | 42,547 | 45,100 | 39,995 |
| C段 | 2028.1-6 | 44,615 | 47,648 | 41,581 |
| | 2028.7-12 | 35,425 | 37,834 | 33,016 |
| | 2029 | 36,650 | 39,215 | 34,084 |
| | 2030 | 37,919 | 40,649 | 35,189 |
| | 2031 | 38,680 | 41,550 | 35,810 |
| | 2032 | 39,457 | 42,471 | 36,442 |
| | 2033 | 40,250 | 43,414 | 37,086 |
| | 2034 | 41,060 | 44,377 | 37,742 |
| 2035 | 41,886 | 45,362 | 38,409 | |

6、收費收入預測

在交通量預測的基礎上，根據現行收費標準，考慮免費車、綠通車、四大節假日7座以下小客車免費及計重收費等因素影響，預測項目收費收入。具體內容包括：項目分車型交通量預測、免費車與綠通車比重預測、四大節假日7座以下小客車免費影響分析、計重收費影響分析等。

(1) 報告採用的收費標準

根據廣東省交通運輸廳粵費[2012]1號文《關於實施統一全省高速公路車輛通行費收費標準的通知》，報告採用的南光、鹽排、鹽壩高速現行收費標準如下：

表6：南光高速收費標準表

單位：人民幣元/車次

| 車類 | 西麗 金額 | 白芒 | | 寶石 | | 塘頭 (與機荷西連接處) | | 洲石 | | 塘明 | | 下村 | | 松崗 (與龍大高速連接處) | | | | | | |
|--------|----------|------|------|------|------|-----------------|-----|----|--|----|--|----|--|------------------|--|--|--|--|--|--|
| 一 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 二 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 三 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 四 | 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 五 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 距離(km) | 4.9 | 金額 | | 金額 | | 金額 | | 金額 | | 金額 | | 金額 | | 金額 | | | | | | |
| 一 | 4 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 二 | 6 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 三 | 8 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 四 | 13 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 五 | 15 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 距離(km) | 7.0 | 2.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 一 | 7 | 5 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 二 | 11 | 7 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 三 | 15 | 9 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 四 | 22 | 14 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 五 | 25 | 16 | 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 距離(km) | 12.1 | 7.7 | 5.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 一 | 8 | 5 | 4 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 二 | 12 | 8 | 6 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 三 | 15 | 10 | 8 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 四 | 24 | 15 | 10 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 五 | 28 | 19 | 14 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 距離(km) | 13.5 | 9.1 | 6.7 | 2.4 | 金額 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 一 | 13 | 10 | 9 | 5 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 二 | 19 | 15 | 13 | 8 | 7 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 三 | 25 | 20 | 18 | 10 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 四 | 39 | 30 | 25 | 15 | 15 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 五 | 45 | 35 | 30 | 20 | 15 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 距離(km) | 21.5 | 17.0 | 14.7 | 10.4 | 8.2 | 金額 | | | | | | | | | | | | | | |
| 一 | 15 | 14 | 12 | 9 | 9 | 4 | | | | | | | | | | | | | | |
| 二 | 25 | 20 | 19 | 15 | 13 | 6 | | | | | | | | | | | | | | |
| 三 | 33 | 28 | 25 | 20 | 15 | 8 | | | | | | | | | | | | | | |
| 四 | 50 | 40 | 37 | 30 | 25 | 12 | | | | | | | | | | | | | | |
| 五 | 58 | 48 | 44 | 30 | 30 | 14 | | | | | | | | | | | | | | |
| 距離(km) | 27.5 | 23.1 | 20.8 | 16.4 | 14.2 | 6.7 | 金額 | | | | | | | | | | | | | |
| 一 | 19 | 15 | 15 | 10 | 10 | 6 | 2 | | | | | | | | | | | | | |
| 二 | 28 | 24 | 22 | 18 | 15 | 9 | 3 | | | | | | | | | | | | | |
| 三 | 37 | 32 | 29 | 24 | 21 | 12 | 5 | | | | | | | | | | | | | |
| 四 | 56 | 48 | 44 | 35 | 32 | 18 | 7 | | | | | | | | | | | | | |
| 五 | 65 | 56 | 51 | 40 | 37 | 21 | 8 | | | | | | | | | | | | | |
| 距離(km) | 31.0 | 26.6 | 24.3 | 19.9 | 17.8 | 10.2 | 3.8 | | | | | | | | | | | | | |

表7：鹽排高速收費標準表

單位：人民幣元／車次

| | | 西坑 | | | |
|--------|------|-----|--|----------------------|--|
| 車類 | 金額 | | | | |
| 一 | 7 | | | | |
| 二 | 11 | | | | |
| 三 | 15 | | | | |
| 四 | 22 | | | | |
| 五 | 26 | 橫崗 | | | |
| 距離(km) | 12.3 | 金額 | | | |
| 一 | 8 | 1 | | | |
| 二 | 13 | 2 | | | |
| 三 | 17 | 3 | | | |
| 四 | 25 | 4 | | 水官 (與水官高 速連接處) | |
| 五 | 30 | 5 | | | |
| 距離(km) | 14.1 | 2.2 | | 金額 | |
| 一 | 9 | 2 | | 1 | |
| 二 | 14 | 3 | | 2 | |
| 三 | 19 | 4 | | 2 | |
| 四 | 28 | 7 | | 3 | |
| 五 | 33 | 8 | | 4 | |
| 距離(km) | 15.6 | 3.7 | | 1.8 | |

排榜
(與機荷東
連接處)

表8：鹽壩高速收費標準表

單元：人民幣元／車次

| 鹽田 | | 大梅沙 | | 小梅沙 | | 溪涌 | | 土洋 | | 葵涌 | | 壩崗 | | 白沙灣 (與惠深沿海 高速連接處) |
|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|-------------------------|
| 車類 | 金額 | 距離(km) | 金額 | 距離(km) | 金額 | 距離(km) | 金額 | 距離(km) | 金額 | 距離(km) | 金額 | 距離(km) | 金額 | |
| 一 | 2 | 一 | 2 | 一 | 3 | 一 | 3 | 一 | 2 | 一 | 6 | 一 | 1 | |
| 二 | 3 | 二 | 3 | 二 | 4 | 二 | 4 | 二 | 3 | 二 | 9 | 二 | 2 | |
| 三 | 4 | 三 | 4 | 三 | 5 | 三 | 5 | 三 | 4 | 三 | 10 | 三 | 3 | |
| 四 | 5 | 四 | 5 | 四 | 9 | 四 | 8 | 四 | 7 | 四 | 15 | 四 | 4 | |
| 五 | 7 | 五 | 5 | 五 | 10 | 五 | 10 | 五 | 9 | 五 | 20 | 五 | 5 | |
| 距離(km) | 3.4 | 距離(km) | 3.2 | 距離(km) | 4.8 | 距離(km) | 4.4 | 距離(km) | 3.6 | 距離(km) | 10.3 | 距離(km) | 2.4 | |
| 一 | 4 | 一 | 4 | 一 | 5 | 一 | 5 | 一 | 8 | 一 | 8 | 一 | 7 | |
| 二 | 5 | 二 | 5 | 二 | 9 | 二 | 7 | 二 | 10 | 二 | 10 | 二 | 10 | |
| 三 | 8 | 三 | 9 | 三 | 10 | 三 | 8 | 三 | 15 | 三 | 15 | 三 | 15 | |
| 四 | 10 | 四 | 10 | 四 | 15 | 四 | 10 | 四 | 20 | 四 | 20 | 四 | 20 | |
| 五 | 13 | 五 | 15 | 五 | 20 | 五 | 15 | 五 | 25 | 五 | 24 | 五 | 28 | |
| 距離(km) | 6.3 | 距離(km) | 7.1 | 距離(km) | 8.7 | 距離(km) | 7.8 | 距離(km) | 3.6 | 距離(km) | 13.4 | 距離(km) | 12.1 | |
| 一 | 5 | 一 | 5 | 一 | 7 | 一 | 7 | 一 | 6 | 一 | 8 | 一 | 7 | |
| 二 | 9 | 二 | 5 | 二 | 10 | 二 | 10 | 二 | 8 | 二 | 10 | 二 | 10 | |
| 三 | 12 | 三 | 9 | 三 | 15 | 三 | 15 | 三 | 16 | 三 | 15 | 三 | 15 | |
| 四 | 18 | 四 | 10 | 四 | 20 | 四 | 14 | 四 | 8 | 四 | 24 | 四 | 20 | |
| 五 | 22 | 五 | 23 | 五 | 18 | 五 | 16 | 五 | 8 | 五 | 28 | 五 | 20 | |
| 距離(km) | 10.3 | 距離(km) | 11.1 | 距離(km) | 8.7 | 距離(km) | 7.8 | 距離(km) | 3.6 | 距離(km) | 13.4 | 距離(km) | 10.3 | |
| 一 | 9 | 一 | 9 | 一 | 7 | 一 | 7 | 一 | 6 | 一 | 8 | 一 | 7 | |
| 二 | 13 | 二 | 10 | 二 | 10 | 二 | 10 | 二 | 9 | 二 | 10 | 二 | 10 | |
| 三 | 15 | 三 | 13 | 三 | 15 | 三 | 15 | 三 | 10 | 三 | 15 | 三 | 15 | |
| 四 | 25 | 四 | 20 | 四 | 15 | 四 | 14 | 四 | 10 | 四 | 24 | 四 | 20 | |
| 五 | 30 | 五 | 23 | 五 | 18 | 五 | 16 | 五 | 8 | 五 | 28 | 五 | 20 | |
| 距離(km) | 14.2 | 距離(km) | 11.1 | 距離(km) | 8.7 | 距離(km) | 7.8 | 距離(km) | 3.6 | 距離(km) | 13.4 | 距離(km) | 10.3 | |
| 一 | 10 | 一 | 9 | 一 | 7 | 一 | 7 | 一 | 6 | 一 | 8 | 一 | 7 | |
| 二 | 15 | 二 | 13 | 二 | 10 | 二 | 10 | 二 | 9 | 二 | 10 | 二 | 10 | |
| 三 | 20 | 三 | 17 | 三 | 15 | 三 | 15 | 三 | 10 | 三 | 15 | 三 | 15 | |
| 四 | 32 | 四 | 25 | 四 | 22 | 四 | 14 | 四 | 10 | 四 | 24 | 四 | 20 | |
| 五 | 37 | 五 | 30 | 五 | 25 | 五 | 16 | 五 | 8 | 五 | 28 | 五 | 20 | |
| 距離(km) | 17.6 | 距離(km) | 14.5 | 距離(km) | 12.1 | 距離(km) | 7.8 | 距離(km) | 3.6 | 距離(km) | 13.4 | 距離(km) | 10.3 | |
| 一 | 15 | 一 | 15 | 一 | 13 | 一 | 10 | 一 | 8 | 一 | 8 | 一 | 7 | |
| 二 | 25 | 二 | 20 | 二 | 20 | 二 | 15 | 二 | 10 | 二 | 10 | 二 | 10 | |
| 三 | 33 | 三 | 29 | 三 | 25 | 三 | 20 | 三 | 15 | 三 | 15 | 三 | 15 | |
| 四 | 49 | 四 | 44 | 四 | 39 | 四 | 30 | 四 | 24 | 四 | 24 | 四 | 20 | |
| 五 | 55 | 五 | 50 | 五 | 45 | 五 | 37 | 五 | 28 | 五 | 28 | 五 | 20 | |
| 距離(km) | 27.3 | 距離(km) | 24.2 | 距離(km) | 21.9 | 距離(km) | 17.5 | 距離(km) | 13.4 | 距離(km) | 13.4 | 距離(km) | 10.3 | |
| 一 | 15 | 一 | 15 | 一 | 14 | 一 | 10 | 一 | 9 | 一 | 9 | 一 | 7 | |
| 二 | 25 | 二 | 23 | 二 | 20 | 二 | 17 | 二 | 14 | 二 | 14 | 二 | 10 | |
| 三 | 35 | 三 | 30 | 三 | 28 | 三 | 23 | 三 | 18 | 三 | 18 | 三 | 15 | |
| 四 | 50 | 四 | 47 | 四 | 43 | 四 | 35 | 四 | 25 | 四 | 25 | 四 | 20 | |
| 五 | 60 | 五 | 55 | 五 | 50 | 五 | 40 | 五 | 30 | 五 | 30 | 五 | 25 | |
| 距離(km) | 29.1 | 距離(km) | 26.0 | 距離(km) | 23.7 | 距離(km) | 19.3 | 距離(km) | 15.1 | 距離(km) | 15.1 | 距離(km) | 12.1 | |

(2) 收費收入預測結果

南光、鹽排、鹽壩三項目未來經營期收費收入預測結果如下：

表9：南光高速歷年收費收入預測表

(人民幣萬元)

| 年份 | 折中 | 樂觀 | 基本 |
|-------|--------|--------|--------|
| 2016年 | 33,563 | 34,000 | 33,165 |
| 2017年 | 36,145 | 36,714 | 35,569 |
| 2018年 | 38,326 | 39,037 | 37,560 |
| 2019年 | 46,274 | 47,803 | 45,118 |
| 2020年 | 48,146 | 50,073 | 46,463 |
| 2021年 | 50,368 | 52,508 | 48,350 |
| 2022年 | 52,692 | 55,060 | 50,317 |
| 2023年 | 55,124 | 57,740 | 52,365 |
| 2024年 | 57,828 | 60,721 | 54,647 |
| 2025年 | 59,825 | 63,714 | 55,758 |
| 2026年 | 61,416 | 65,559 | 57,178 |
| 2027年 | 63,051 | 67,465 | 58,637 |
| 2028年 | 60,304 | 64,828 | 55,781 |
| 2029年 | 61,542 | 66,465 | 56,774 |
| 2030年 | 62,808 | 68,145 | 57,782 |
| 2031年 | 63,944 | 69,592 | 58,723 |
| 2032年 | 65,102 | 71,069 | 59,676 |
| 2033年 | 66,282 | 72,577 | 60,648 |

表10：鹽排高速歷年收費收入預測表

(人民幣萬元)

| 年份 | 折中 | 樂觀 | 基本 |
|-------|--------|--------|--------|
| 2016年 | 17,769 | 18,089 | 17,449 |
| 2017年 | 19,367 | 19,851 | 18,882 |
| 2018年 | 19,822 | 20,456 | 19,188 |
| 2019年 | 21,367 | 22,243 | 20,491 |
| 2020年 | 22,850 | 23,993 | 21,708 |
| 2021年 | 24,053 | 25,352 | 22,754 |
| 2022年 | 25,320 | 26,788 | 23,851 |
| 2023年 | 26,654 | 28,306 | 25,001 |
| 2024年 | 24,344 | 25,987 | 22,700 |
| 2025年 | 25,933 | 27,826 | 24,040 |
| 2026年 | 26,764 | 28,824 | 24,703 |
| 2027年 | 5,286 | 5,714 | 4,857 |

註：2027年收費收入為2027年1月1日~3月12日。

表11：鹽壩高速曆年收入預測表

(人民幣萬元)

| 年份 | 折中 | | | 樂觀 | | | 基本 | | |
|-------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|
| | 收費收入 | 補貼 | 合計 | 收費收入 | 補貼 | 合計 | 收費收入 | 補貼 | 合計 |
| 2016年 | 16,699 | 1,900 | 18,599 | 16,809 | 1,900 | 18,709 | 16,586 | 1,900 | 18,486 |
| 2017年 | 17,847 | 1,900 | 19,747 | 18,084 | 1,900 | 19,984 | 17,608 | 1,900 | 19,508 |
| 2018年 | 15,102 | 1,681 | 16,783 | 15,404 | 1,689 | 17,093 | 14,800 | 1,673 | 16,473 |
| 2019年 | 17,358 | 1,850 | 19,208 | 17,844 | 1,877 | 19,721 | 16,872 | 1,823 | 18,695 |
| 2020年 | 19,037 | 2,030 | 21,067 | 19,646 | 2,068 | 21,714 | 18,428 | 1,992 | 20,420 |
| 2021年 | 20,359 | 2,172 | 22,531 | 21,078 | 2,220 | 23,298 | 19,639 | 2,124 | 21,763 |
| 2022年 | 21,773 | 2,324 | 24,097 | 22,614 | 2,383 | 24,997 | 20,931 | 2,265 | 23,196 |
| 2023年 | 23,285 | 2,487 | 25,772 | 24,263 | 2,558 | 26,821 | 22,307 | 2,415 | 24,722 |
| 2024年 | 24,663 | 2,636 | 27,299 | 25,773 | 2,719 | 28,492 | 23,553 | 2,551 | 26,104 |
| 2025年 | 26,192 | 2,801 | 28,993 | 27,449 | 2,897 | 30,346 | 24,934 | 2,702 | 27,636 |
| 2026年 | 20,131 | 977 | 21,108 | 21,178 | 1,014 | 22,193 | 19,085 | 938 | 20,023 |
| 2027年 | 17,533 | | 17,533 | 18,585 | | 18,585 | 16,481 | | 16,481 |
| 2028年 | 14,560 | | 14,560 | 15,550 | | 15,550 | 13,570 | | 13,570 |
| 2029年 | 9,658 | | 9,658 | 10,334 | | 10,334 | 8,982 | | 8,982 |
| 2030年 | 9,987 | | 9,987 | 10,706 | | 10,706 | 9,268 | | 9,268 |
| 2031年 | 10,185 | | 10,185 | 10,941 | | 10,941 | 9,429 | | 9,429 |
| 2032年 | 10,387 | | 10,387 | 11,181 | | 11,181 | 9,594 | | 9,594 |
| 2033年 | 10,594 | | 10,594 | 11,426 | | 11,426 | 9,761 | | 9,761 |
| 2034年 | 10,804 | | 10,804 | 11,677 | | 11,677 | 9,931 | | 9,931 |
| 2035年 | 2,669 | | 2,669 | 2,890 | | 2,890 | 2,447 | | 2,447 |

註：

- 1、鹽壩高速公路分段經營期截止時間分別為A段：2026.03；B段：2028.06；C段：2035.03。
- 2、2035年收費收入為2035年1月1日~3月26日的收入。
- 3、補貼為深圳城區至大梅沙出入口取消收費所獲得的政府補貼。

以下為廣東省交通規劃設計研究院編製的龍大高速交通量及收費收入預測報告的摘要。預測報告乃以中文編製。倘摘要的中、英文版有任何歧異，概以中文版為準。

龍大高速公路交通量及收費收入預測報告摘要

廣東省交通規劃設計研究院股份有限公司(原廣東省公路勘察規劃設計院股份有限公司)受深圳龍大高速公路有限公司委託，對深圳市龍大高速公路進行交通量及收費收入預測。

1、項目介紹

深圳龍華至東莞大嶺山高速公路(以下簡稱「龍大高速公路」)是連接深圳與東莞兩市的重要幹綫公路，位於深圳市的西北部和東莞市南部，為南北走向。起於深圳龍華街道，與布龍一級公路、機荷高速公路及福龍快速路相接，經石岩、光明、公明、松崗，終於東莞大嶺山鎮，與東莞市虎崗高速相連。路綫全長28.2km，設計速度為100km/h，分兩段建設。龍大高速公路深圳路段長25.514km，於2001年12月正式開工建設，2005年8月完工，2005年10月8日正式營運；東莞路段長2.686km，於2005年9月正式開工建設，2007年1月12日建成通車。批准收費經營期為22年，即為2005年10月9日至2027年10月9日。

表1：項目概況一覽表

| 序號 | 名稱 | 主要指標 |
|----|------------|-----------------------------|
| 1 | 技術等級 | 高速公路 |
| 2 | 管理方式 | 封閉管理 |
| 3 | 項目里程(km) | 28.2 |
| 4 | 車道數 | 6 |
| 5 | 設計速度(km/h) | 100 |
| 6 | 通車時間 | 深圳路段：2005.10 東莞路段：2007.1 |
| 7 | 收費截止時間 | 2027.10 |

2、工作內容

本次研究內容是預測龍大高速公路未來年的交通量及收費收入，工作範圍主要包括收集基礎資料、實地車流量調查、車流量分析、未來車流量及收費收入預測，主要工作內容包含：

- (1) 審閱與研究對象有關的現有規劃及分析報告；
- (2) 收集影響區社會經濟發展資料，進行影響區社會經濟現狀及規劃分析；
- (3) 收集影響區交通運輸發展資料，進行影響區交通運輸現狀及規劃分析；
- (4) 收集相關設施的交通量、通行費收入、節假日免費、計重收費等資料；
- (5) 制訂車流量與收費收入的預測方法；
- (6) 考慮未來區域路網發展變化的影響，預測項目交通量；
- (7) 根據預測交通量與現行收費標準，預測項目收費收入。

3、交通量預測方法

本次交通量預測採用國內外同行所廣泛採用的四階段法，具體包括下列主要技術過程：

(1) 基礎數據整理與校核

本階段是收集影響區的既有資料，含既有的分析報告、交通統計與調查數據、收費統計數據、路網節點數據，社會經濟數據等，形成影響區基礎出行矩陣，並通過最新的路段交通流量進行校核，形成預測的基年出行矩陣。

(2) 交通需求預測

根據影響區社會經濟現狀分析和發展趨勢研究，分基本、折中、樂觀三種情況預測影響區未來各時期的經濟增長率，通過交通運輸與經濟增長之間的彈性關係，運用彈性系數法，考慮深圳市小客車限購與限外等交通政

策的影響，預測影響區未來各特徵年的交通總需求。具體包括：經濟增長預測、彈性發展分析及預測、交通產生吸引預測等。

(3) 交通分佈預測

根據基礎出行矩陣及影響區未來交通產生吸引預測，採用佛萊特模型，按雙約束方法，預測影響區未來交通出行分佈。

(4) 流量分配

流量分配是指將各區之間出行量分配到道路網絡上，得到路網路段交通量。流量分配的核心問題是路綫選擇，本次研究在考慮道路收費、路段里程及時間價值等綜合費用的前提下，考慮未來路段變化及軌道交通影響等因素下，採用隨機用戶平衡模型預測路段交通量。在此過程中重點考慮：

- ✓ 軌道交通等出行方式；
- ✓ 新建項目的分流與合流；
- ✓ 道路收費；
- ✓ 通行能力；
- ✓ 設計速度及運行延誤；
- ✓ 時間價值。

4、主要基本假設

本次交通量預測採用四階段法，主要的基本假設有經濟增長假設、交通彈性假設及路網變化假設。其中經濟增長假設是在分析影響區經濟發展歷史的基礎上，結合相關發展規劃、我國經濟發展面臨的新常態、參考其他相關報告等因素確定；交通彈性假設是在分析影響區歷史交通彈性的基礎上，結合其他地區彈性系數的發展規律、深圳市汽車保有量水平及小客車限購政策等因素確定；路網變化假設是在廣東省高速公路網規劃及深圳市幹線路網規劃的基礎上，根據相關路網規劃方案和建設安排作出。具體假設如下：

(1) 經濟增長假設

報告假定在折中方案下，主要影響區深圳市未來各時期經濟增長率如下：2016–2020年8.0%左右；2021–2025年6.5%左右；2026–2030年5.5%左右。

(2) 交通彈性假設

主要影響區深圳市客車彈性假設：2016–2020年0.42；2021–2025年0.40；2026–2030年0.38左右；貨車彈性假設：2016–2020年0.40；2021–2025年0.36；2026–2030年0.32。

(3) 路網變化假設

根據相關規劃，未來影響區主要相關公路建設計劃如下：

表2：影響區未來主要相關道路建設計劃表

| 序號 | 建成時間 | 相關公路 |
|----|--------|------------------|
| 1 | 2018年初 | 龍觀快速、東部過境、坪鹽通道開通 |
| 2 | 2019年初 | 外環高速開通 |
| 3 | 2020年初 | 光僑大道布龍連接綫 |
| 4 | 2023年底 | 深中通道開通 |
| 5 | 2023年底 | 龍鹽快速開通 |

5、交通量預測

報告採用四階段法，以2014年為基礎，分基本、折中、樂觀三種情況對龍大高速公路的歷年車流量進行預測，其中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(「龍大深圳段」)的預測結果如下：

表3：龍大深圳段交通量預測表

(標準車/日)

| 年份 | 折中方案 | 樂觀方案 | 基本方案 |
|-------|---------|---------|---------|
| 2016年 | 87,431 | 88,699 | 86,976 |
| 2017年 | 90,325 | 92,177 | 88,744 |
| 2018年 | 92,764 | 95,649 | 90,185 |
| 2019年 | 100,996 | 105,016 | 96,977 |
| 2020年 | 103,800 | 109,022 | 98,579 |
| 2021年 | 106,156 | 111,887 | 100,421 |
| 2022年 | 108,567 | 114,829 | 102,300 |
| 2023年 | 111,036 | 117,851 | 104,216 |
| 2024年 | 111,657 | 118,926 | 104,388 |
| 2025年 | 113,501 | 121,276 | 105,726 |
| 2026年 | 114,481 | 122,484 | 106,479 |
| 2027年 | 115,477 | 123,710 | 107,243 |

註：表中交通量為項目總交通量，包含免費車與綠通車。

6、收費收入預測

在交通量預測的基礎上，根據現行收費標準，考慮免費車、綠通車、四大節假日7座以下小客車免費及計重收費等因素影響，預測項目收費收入。具體內容包括：項目分車型交通量預測、免費車與綠通車比重預測、四大節假日7座以下小客車免費影響分析、計重收費影響分析等。

(1) 報告採用的龍大高速收費標準

根據廣東省交通運輸廳粵費[2012]1號文《關於實施統一全省高速公路車輛通行費收費標準的通知》，報告採用的龍大高速現行收費標準如下：

表4：龍大高速公路收費標準

單元：人民幣元／車次

| 朗田 | | | | | | | | | | |
|--------|------|---------------------|------|------|------|----------------------|----|----|----------------------|--|
| 車類 | 金額 | | | | | | | | | |
| 一 | 3 | | | | | | | | | |
| 二 | 4 | | | | | | | | | |
| 三 | 6 | | | | | | | | | |
| 四 | 9 | 水朗 (與機荷西 連接處) | | | | | | | | |
| 五 | 10 | | | | | | | | | |
| 距離(km) | 5.5 | 金額 | | | | | | | | |
| 一 | 3 | 1 | | | | | | | | |
| 二 | 5 | 2 | | | | | | | | |
| 三 | 7 | 2 | | | | | | | | |
| 四 | 10 | 2 | | | | | | | | |
| 五 | 10 | 2 | 石龍仔 | | | | | | | |
| 距離(km) | 6.7 | 1.8 | | | 金額 | | | | | |
| 一 | 9 | 6 | 5 | | | | | | | |
| 二 | 13 | 8 | 7 | | | | | | | |
| 三 | 17 | 11 | 10 | | | | | | | |
| 四 | 26 | 17 | 14 | | | | | | | |
| 五 | 30 | 20 | 17 | 光明 | | | | | | |
| 距離(km) | 14.3 | 9.4 | 8.0 | | | 金額 | | | | |
| 一 | 10 | 8 | 7 | 3 | | | | | | |
| 二 | 17 | 12 | 10 | 4 | | | | | | |
| 三 | 22 | 16 | 15 | 6 | | | | | | |
| 四 | 33 | 24 | 22 | 9 | | | | | | |
| 五 | 39 | 28 | 25 | 10 | 樓村 | | | | | |
| 距離(km) | 18.5 | 13.6 | 12.1 | 4.9 | | | 金額 | | | |
| 一 | 14 | 10 | 10 | 6 | 4 | | | | | |
| 二 | 20 | 17 | 15 | 9 | 6 | | | | | |
| 三 | 28 | 23 | 20 | 12 | 7 | | | | | |
| 四 | 43 | 34 | 31 | 18 | 10 | | | | | |
| 五 | 50 | 39 | 36 | 21 | 13 | 松崗(與 南光高速 連接處) | | | | |
| 距離(km) | 23.7 | 18.8 | 17.3 | 10.1 | 6.1 | | | 金額 | | |
| 一 | 15 | 14 | 13 | 9 | 6 | 3 | | | | |
| 二 | 25 | 20 | 20 | 13 | 10 | 5 | | | | |
| 三 | 34 | 28 | 26 | 18 | 13 | 6 | | | | |
| 四 | 50 | 42 | 39 | 26 | 19 | 9 | | | | |
| 五 | 59 | 49 | 46 | 30 | 22 | 11 | | | | |
| 距離(km) | 28.2 | 23.3 | 21.8 | 14.6 | 10.7 | 5.3 | | | 羅田(與 常虎高速 連接處) | |

(2) 龍大深圳段的收費預測結果

龍大深圳段未來經營期收費收入預測結果如下：

表5：龍大深圳段歷年收費收入預測表

(人民幣萬元)

| 年份 | 折中方案 | 樂觀方案 | 基本方案 |
|--------------|--------|--------|--------|
| 2016年 | 42,642 | 43,261 | 42,421 |
| 2017年 | 43,982 | 44,884 | 43,212 |
| 2018年 | 45,097 | 46,499 | 43,844 |
| 2019年 | 48,936 | 50,882 | 46,985 |
| 2020年 | 50,189 | 52,715 | 47,666 |
| 2021年 | 51,287 | 54,056 | 48,517 |
| 2022年 | 52,412 | 55,434 | 49,385 |
| 2023年 | 53,561 | 56,847 | 50,270 |
| 2024年 | 53,817 | 57,321 | 50,312 |
| 2025年 | 54,569 | 58,309 | 50,833 |
| 2026年 | 54,999 | 58,845 | 51,155 |
| 2027年1-10月9日 | 42,376 | 45,397 | 39,356 |

以下為羅兵咸永道會計師事務所(香港執業會計師)發出的報告全文，以供載入本通函內。



羅兵咸永道

獨立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的折現未來估計現金流量的計算而發出的鑒證報告

致深圳國際控股有限公司董事會

本所已就德正信國際資產評估有限公司於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日之公允價值之業務估值報告(「該估值」)所依據的折現未來估計現金流量的計算完成鑒證工作並作出報告。南光高速、鹽排高速和鹽壩高速是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。該估值載於貴公司於2016年1月12日就南光高速、鹽排高速、鹽壩高速和龍大高速調整收費及補償安排而刊發的通函(「通函」)附錄二內。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通函第II-1至II-38頁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序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。

我們的獨立性和質量控制

我們已遵守香港會計師公會(「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審慎、保密及專業行為的基本原則而制定的。

本所應用會計師公會頒佈的香港質量控制準則第1號，因此維持全面的質量控制制度，包括將有關遵守道德要求、專業準則以及適用的法律及監管要求的政策和程序記錄為書面文件。

申報會計師之責任

我們的責任為根據上市規則附錄1B第29(2)段的規定，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。

我們已根據會計師公會頒佈的香港鑒證業務準則第3000號(修訂)「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通函第II-1至II-38頁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附錄1B第29(2)段向閣下作出報告，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

我們認為，基於以上所述，就計算而言，折現未來估計現金流量已在各重大方面根據通函第II-1至II-38頁所載由貴公司董事作出的基準和假設適當編製。

羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港，二零一六年一月十二日

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. 權益披露

於最後實際可行日期，本公司董事及最高行政人員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權益及淡倉(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權益及淡倉，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》(「標準守則」)須知會本公司及聯交所的權益及淡倉如下：

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 | 130,000 | 實益擁有人 | 個人 | 0.01% |
| 李景奇 | 864,840 | 實益擁有人 | 個人 | 0.05% |
| 劉軍 | 900,000 | 實益擁有人 | 個人 | 0.05% |
| 李魯寧 | 130,000 | 實益擁有人 | 個人 | 0.01% |

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 | 1,400,000 | 實益擁有人 | 個人 | 0.07% |
| 李景奇 | 1,330,000 | 實益擁有人 | 個人 | 0.07% |
| 鍾珊群 | 1,050,000 | 實益擁有人 | 個人 | 0.06% |
| 劉軍 | 1,050,000 | 實益擁有人 | 個人 | 0.06% |
| 李魯寧 | 1,050,000 | 實益擁有人 | 個人 | 0.06% |

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，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權益(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權益或根據標準守則須知會本公司及聯交所的權益。高雷先生、李景奇先生、李魯寧先生及劉軍先生為Ultrarich International Limited的董事，而Ultrarich International Limited於本公司股份及相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部須向本公司披露的權益或淡倉。

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擁有任何權益。

4. 於合約或安排的權益

於最後實際可行日期，概無董事於本通函刊發日期仍然有效、對本集團業務而言屬重大，且由本集團任何成員公司訂立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

概無董事於本集團任何成員公司自二零一四年十二月三十一日(本集團最近期公佈的經審核賬目日期)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

董事並不知悉自二零一四年十二月三十一日(本集團最近期公佈的經審核財務報表日期)以來，本集團的財務或業務狀況有任何重大不利變動。

7. 訴訟

於最後實際可行日期，就各董事所知，本集團任何成員公司概無任何尚未了結或對其構成威脅的重大訴訟或索償。

8. 服務合約

於最後實際可行日期，概無董事與本集團訂立或擬訂立任何並非於一年內到期或本公司不可於一年內無償終止(法定補償者除外)的服務合約。

9. 專業人士

(a) 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 |
|--------------|------------------|
| 德正信 | 於中國從事評估的獨立合資格評估師 |
| 羅兵咸永道 | 香港執業會計師 |
| 廣東省交通規劃設計研究院 | 交通顧問 |

(b) 於最後實際可行日期，羅兵咸永道、德正信及廣東省交通規劃設計研究院概無於本集團任何成員公司中擁有任何實益股權或任何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)。

(c) 羅兵咸永道、德正信及廣東省交通規劃設計研究院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／報告及引述其名稱，且不曾撤回該等同意書。

(d) 於最後實際可行日期，羅兵咸永道、德正信及廣東省交通規劃設計研究院概無於本集團任何成員公司自二零一四年十二月三十一日(本集團最近期公佈的經審核賬目日期)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。

(e) 德正信於二零一五年十月二十日發出的報告之摘要載列於本通函附錄二。

(f) 廣東省交通規劃設計研究院於二零一五年十月發出的報告之摘要載列於本通函附錄三。

(g) 羅兵咸永道於二零一六年一月十二日發出的函件之全文載列於本通函附錄四。

10. 重大合約

於最後實際可行日期，本集團成員公司於緊接本通函日期前兩年內所訂立而屬或可能屬重大的合約(並非於日常業務過程中所訂立之合約)如下：

(a) 深高速與貴州銀行股份有限公司於二零一五年十二月二十三日簽訂，有關認購貴州銀行股份有限公司股份之股權認購協議，詳情載列於本公司於二零一五年十二月二十三日刊發的公告；

(b) 三項目調整協議；

(c) 龍大調整協議；

- (d) 美華實業(香港)有限公司(本公司的附屬公司)、和泰投資有限公司、深圳華昱投資開發(集團)有限公司及陳陽南先生就買賣豐立投資有限公司的全部已發行股本於二零一五年十月三十日簽訂的股份轉讓協議，詳情載列於本公司於二零一五年十月三十日刊發的公告；
- (e) 深圳市龍華新區管委會(「龍華管委會」)、本公司及深高速就(其中包括)支付梅林關地塊的地價款於二零一四年九月十日簽訂的協議，地價款為人民幣3,566,700,000元(金額最終以調整後為準)，詳情載列於本公司於二零一四年九月十日刊發的公告及於二零一四年十月二十二日刊發的通函；及
- (f) (i)深高速、(ii)本公司之附屬公司深圳市梅觀高速公路有限公司、(iii)市交通運輸委與(iv)龍華管委會於二零一四年一月二十七日就(其中包括)梅觀高速調整收費及有關向本集團補償約人民幣1,597,950,000元的相關安排以及(可予調整)其他相關成本／開支約人民幣1,102,370,000元訂立的《梅觀高速公路調整收費補償及資產移交協議》。詳情載列於本公司於二零一四年一月二十七日刊發的公告。

11. 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) 本公司之組織章程大綱及公司細則；
- (b) 本附錄中上文所述之重大合約；
- (c) 本公司截至二零一三年及二零一四年十二月三十一日止財政年度各年之年報(各自涵蓋本集團各年度之經審核財務報表)；
- (d) 羅兵咸永道、德正信及廣東省交通規劃設計研究院分別發出的同意書；
- (e) 德正信所編製的三項目及龍大深圳段各自的業務估值報告，其摘要載列於本通函附錄二；
- (f) 廣東省交通規劃設計研究院所編製的有關三項目及龍大深圳段交通量及收費收入的預測報告，其摘要載列於本通函附錄三；及
- (g) 羅兵咸永道就三項目及龍大深圳段的業務估值的折現未來估計現金流所發出的函件，全文載列於本通函附錄四。

12. 其他事項

本公司之公司秘書為譚美美小姐。彼為香港會計師公會之會計師。

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。

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。

本通函之中、英文文本如有任何歧義，概以英文文本為準，惟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，在此情況下以中文名稱為準。

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)

股東特別大會通告

茲通告深圳國際控股有限公司(「本公司」)謹定於2016年1月28日(星期四)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

(一)「動議：

- (a) 謹此批准、追認及確認深圳高速公路股份有限公司(本公司持有50.889%權益之附屬公司)與深圳市交通運輸委員會訂立日期為2015年11月30日的協議(「三項目調整協議」)，以及三項目調整協議項下有關調整收費、補償安排及其他事宜的建議；及
- (b) 謹此授權本公司董事會作出彼等認為就實施三項目調整協議或使其生效而言屬必需或權宜之一切行動及事宜，包括但不限於簽立、修訂、補充、送交、豁免、提交及實行任何進一步之文件或協議。」

(二)「動議：

- (a) 謹此批准、追認及確認深圳龍大高速公路有限公司與深圳市交通運輸委員會訂立日期為2015年11月30日的協議(「龍大調整協議」)，以及龍大調整協議項下有關調整收費、補償安排及其他事宜的建議；及

股東特別大會通告

- (b) 謹此授權本公司董事會作出彼等認為就實施龍大調整協議或使其生效而言屬必需或權宜之一切行動及事宜，包括但不限於簽立、修訂、補充、送交、豁免、提交及實行任何進一步之文件或協議。」

承董事會命
深圳國際控股有限公司
公司秘書
譚美美

香港，2016年1月12日

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(如適用)，並於會上投票，而在該情況下，代表委任文件將視作已撤銷論。
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2016年1月28日(星期四)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2016年1月27日(星期三)至2016年1月28日(星期四)期間(包括首尾兩日)內暫停辦理股份過戶登記手續。為符合出席股東特別大會及於會上投票之資格，所有股份過戶文件連同相關股票須於2016年1月26日(星期二)下午四時三十分之前，送達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。