

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佈之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表聲明，並明確表示概不就因本公佈全部或任何部分內容而產生或因依賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。



須予披露交易
公佈

收購湖北漢孝高速公路建設經營有限公司之股本權益

董事會欣然宣佈，於二〇一〇年十月二十日，本集團與賣方(獨立第三方)訂立股權轉讓協議，據此，本集團已有條件同意按代價向賣方收購而賣方則已有條件同意按代價出售其於目標公司股本權益之90%。

目標公司主要從事興建、管理及經營漢孝高速，並享有特許權經營漢孝高速及機場北連接線以及其廣告牌及其他服務設施，其年限至二〇三七年十月止。完成收購事項後，目標公司將會成為本公司非全資附屬公司，而本公司將會間接擁有漢孝高速及機場北連接線之權益及經營權。

董事會相信，收購事項將為本集團帶來下列好處，故符合本公司及股東的整體利益：

- (1) 目標公司的戰略位置讓本集團可充份把握中國中西部經濟發展，而此乃中央政府最堅決執行的政策之一；
- (2) 收購事項將進一步提升本集團公路項目組合中高速公路之比重，符合本集團的公司戰略；

(3) 本集團現時處於淨現金狀況，收購事項可讓本集團有效調配其目前在極低息環境下存放在香港並以港元計值的閒置現金；

(4) 收購事項涉及將港幣資產(即使用港元現金作為資金來源)兌換為人民幣資產；
及

(5) 收購事項的槓桿效應有助提升本集團在資金運用方面的回報。

鑒於適用百分比率高於5%但低於25%，故收購事項根據上市規則第14章構成本公司的須予披露交易。

股權轉讓協議

1. 日期

二〇一〇年十月二十日

2. 訂約方

買方：買方，為本公司全資附屬公司。

賣方：賣方。據董事經作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，賣方及其最終實益擁有人各自乃獨立於本公司及其關連人士之第三方，亦與本公司及其關連人士概無任何關連。

3. 將予收購的資產

目標公司之90%股本權益。該公司主要從事興建、管理及經營漢孝高速，並享有特許權經營漢孝高速及機場北連接線以及其廣告牌及其他服務設施，其年限至二〇三七年十月止。完成收購事項後，本公司將透過買方擁有漢孝高速及機場北連接線之權益及經營權。

4. 代價

4.1 根據股權轉讓協議，就收購事項應付的代價包括主線代價及機場北連接線代價。主線代價將按以下公式釐定（「主線代價」）：

$$\left(\text{人民幣}46,800,000\text{元} \times 33.528^{\#} - \frac{\text{目標公司於完成}}{\text{日期之債務}} \right) \times 90\%$$

指漢孝高速長度(以公里計)

訂約方已同意採用參考債務金額約人民幣850,900,000元，作為目標公司之債務，以計算完成時應付的主線代價（「初步主線代價」）金額，惟須根據下文第4.3段所述予以調整。因此，初步主線代價將約為人民幣646,300,000元，惟該筆款項將會根據下文第4.3段所述予以調整。

經計及償還及因此目標公司的債務減少約人民幣69,500,000元（即完成的先決條件（見下文「條件」一段第5(h)段）及下文4.2段所述根據股權轉讓協議的協定扣減額人民幣2,800,000元，則初步主線代價（經調整）（「經調整初步主線代價」）將約為人民幣706,200,000元。

誠如下文第6段「機場北連接線」所闡釋，買方將會向賣方支付機場北連接線代價，佔機場北連接線開支的90%。機場北連接線開支在任何情況下不應超過人民幣80,800,000元。目前預計機場北連接線開支將約為人民幣76,800,000元。代價乃經訂約方公平磋商後釐定。

除代價外，本集團可能會為下文「機場北連接線」第6段所提及的機場北連接線投資產生進一步的資本承擔約人民幣80,800,000元。計及該筆投資承擔後，本集團於目標公司的投資總額（即該投資承擔、經調整初步主線代價及機場北連接線代價的總和，假設機場北連接線代價金額乃根據上述估計機場北連接線開支計算）將約為人民幣856,100,000元。

目標公司90%股本權益的公平值約人民幣790,200,000元，乃經漢華評值於二〇一

○年九月三十日採納收入法按折讓現金流模式評估得出。此根據上市規則第14.61條構成溢利預測（「溢利預測」）。初步代價（即經調整初步主線代價及機場北連接線代價的總和，假設機場北連接線代價金額乃根據上述估計機場北連接線開支計算）將約為人民幣775,300,000元，較目標公司估值折讓約2.0%，但不包括下文第9段「認購期權」所提及的認購期權價值。董事會認為，代價屬公平合理。

4.2 初步主線代價將會由買方分兩期以現金支付。初步主線代價之80%減人民幣2,800,000元（即根據股權轉讓協議作出的協定扣減）將會於完成後5個營業日內支付，而餘下之20%代價將於賣方向買方提供銀行擔保（見下文第7段「銀行擔保」）後第二個營業日支付，惟賣方屆時須於支付第一期付款後90日內遵守以下條件：

4.2.1 賣方已付清收購事項所產生之一切稅項並就此向買方提供相關文件憑證；

4.2.2 目標公司已辦妥並獲取於漢孝高速上安裝和設置38塊廣告牌的批准及批文的延期手續；及

4.2.3 目標公司已獲取機場北連接線施工的一切必要授權及批文。

初步主線代價的首期將約為人民幣517,100,000元。

4.3 初步主線代價將按以下方式予以調整：

4.3.1 (i)按獨立核數師將於完成15個營業日內編製的經審核完成賬目所披露，目標公司於完成日期的債務；及(ii)參考債務金額兩者之間差額的90%。

4.3.2 賣方將須承擔以下各項之90%

(a) 簽訂股權轉讓協議前向買方提供之任何財務報告尚未披露之目標公司債務；及

(b) 目標公司資產於完成日期之任何折舊，惟不包括股權轉讓協議項下容許之正常耗損及償還貸款，

而有關金額將會自買方應付賣方或賣方要求買方支付(視乎情況而定)的初步主線代價之第二期款項中扣除。

4.4 機場北連接線代價的付款條款載列於下文第6段「機場北連接線」。

4.5 代價將會由本集團以內部資源撥付。

5. 條件

收購事項須待達致以下若干條件後，方告完成。該等條件(其中包括)為：—

- (a) 賣方所作保證及聲明於完成日期仍屬真實及準確；
- (b) 目標公司並無任何重大不利變動；
- (c) 目標公司已獲得武漢市交通委員會的書面確認，確認漢孝高速的特許權協議有效，並豁免遵守若干履約擔保的規定；
- (d) 目標公司以中信銀行股份有限公司武漢分行為受益人就漢孝高速的收費權設立的質押已獲無條件解除及終止；
- (e) 賣方以華夏銀行為受益人就賣方於目標公司的股權設立的質押已獲無條件解除及終止；
- (f) 目標公司已將金額人民幣238,000,000元的資本公積資本化，並轉化為註冊資本；
- (g) 買方已取得中國法律意見，確認目標公司擁有特許權投資、興建及經營機場北連接線；

(h) 目標公司已動用下列款項約人民幣69,500,000元，以提早清還其銀行貸款的本金，其中的還款將減少目標公司的債務及繼而反映於上文第4.3段對所載初步主線代價作出的調整：

- 武漢福德路橋管理有限公司償還約人民幣24,900,000元；
- 志宏道路公司及國創高新公司償還人民幣11,600,000元；及
- 賣方向目標公司進一步投入約人民幣33,000,000元的資本，以提早清還其銀行貸款的本金；

(i) 賣方已遵守其於股權轉讓協議下的責任；

(j) 賣方與目標公司已取得完成收購事項可能所需的一切必要第三方同意及政府批文；及

(k) 買方已取得完成收購事項可能所需的一切必要批文，並辦妥一切必要手續。

倘任何條件自股權轉讓協議之日起計九十日內(即二〇一一年一月十八日或之前)未達成或獲豁免，則股權轉讓協議訂約方的權利及責任將會失效，且不再具有效力及作用。任何一方均不得向另一方提出任何申索，惟因任何一方的故意行為導致任何條件無法得以履行則除外。買方有權按其書面指定的較後日期設立日期，倘賣方於九十日期間內已履行或致使履行達成條件所需的一切相關行動及措施及並非因賣方違約而導致任何條件未能於九十日期間屆滿前獲履行，則賣方有權延期三十日。

6. 機場北連接線

訂約方進一步協定，買方將會向賣方支付機場北連接線代價。機場北連接線代價將相等於機場北連接線開支的90%，有關款項應由一名獨立核數師於完成後確

認，惟機場北連接線開支在任何情況下不應超過人民幣80,800,000元。目前預計機場北連接線開支將約為人民幣76,800,000元。機場北連接線代價將須於上文「代價」一段的4.2段所提及的主線代價第二次付款後30日內支付。

賣方亦已承諾盡其最大努力促使機場北連接線將納入漢孝高速內，並須遵守與漢孝高速相同的收費標準及收費期，若未能遵守則賣方須賠償買方由此產生的任何財政損失。

買方及賣方將以9：1的比例承擔機場北連接線的資本需求。機場北連接線的投資承擔總額約為人民幣359,100,000元，其中25%將由注資提供，而餘下將由銀行貸款等其他融資來源提供。因此，根據股權轉讓協議，本集團可能就投資於機場北連接線產生進一步的資本承擔約人民幣80,800,000元。然而，目前估計完成機場北連接線所需的投資總額將約為人民幣250,000,000元。

計及該投資承擔後，本集團於目標公司的投資總額將約為人民幣856,100,000元（即該投資承擔、經調整初步主線代價及機場北連接線代價的總和，假設機場北連接線代價金額乃根據上述估計機場北連接線開支計算）。

7. 銀行擔保

作為賣方於股權轉讓協議項下負債的抵押，賣方將以越秀(中國)交通為受益人提供最多人民幣100,000,000元或等值港元的銀行擔保，以應付買方就收購事項可能承擔的任何賠償、虧損及損失。銀行擔保有效期將仍保持兩年。

8. 完成

完成須於所有先決條件已獲達成(或獲豁免，如適用)後並於發出目標公司的營業執照(其記錄收購事項並使其生效)之日，方告落實。

9. 認購期權

賣方已不可撤回地授予買方一項選擇權，讓其可於完成後三年內收購賣方持有的目標公司餘下10%股權（「認購期權」）。行使價將相當於下列各項總和：

- (i) 主線代價的九分之一加上完成日期至支付行使價日期內的應計利息（按中國國內銀行同期基準借貸利率計息）；
- (ii) 機場北連接線開支的10%加上完成日期至支付行使價日期內的應計利息（按中國國內銀行同期基準借貸利率計息）；及
- (iii) 賣方自完成日期後任何對目標公司的進一步注資加上注資日期至支付行使價日期內的應計利息（按中國國內銀行同期基準借貸利率計息）。

買方可全權酌情決定於完成後三年內任何時間行使認購期權，而買方毋須就此支付任何費用。倘認購期權獲行使，本集團將於必要時遵守上市規則的適用規定。

目標公司90%股權的公平值

為遵守上市規則第14.62條，溢利預測所依據的主要假設如下：

- (1) 目標公司所在地中國的現有政治、法律、財政、外貿及經濟條件不會發生重大變動；
- (2) 中國現有稅法不會發生重大變動、應繳稅項的稅率維持不變，並將遵守所有適用法律及法規；
- (3) 現行的利率或外幣匯率不會發生重大變動；

- (4) 目標公司的交通流量增長將符合杰誠顧問有限公司(「杰誠」)編製的湖北漢孝高速公路交通諮詢評估報告所預測的樂觀情況及保守情況的平均值(附註1)；
- (5) 目標公司的折舊政策須受到其會計政策的規限；
- (6) 銀行貸款的信貸期限及還款時間表由本公司管理層提供；及
- (7) 目標公司將保留有能力的管理層、主要人員及技術人員以支持漢孝高速的持續營運。

附註1：杰誠的交通流量預測乃根據(其中包括)對漢孝高速的交通流量及通行費收入的下列假設而編製：

表1

對武漢的國內生產總值年增長率(%)的假設

年份	樂觀情況	保守情況
二〇一〇年	15.5%	11.5%
二〇一一年	14.0%	11.5%
二〇一二年	13.0%	10.5%
二〇一三年	12.0%	9.5%
二〇一四年	11.5%	9.0%
二〇一五年	11.0%	8.5%
二〇一六年至二〇二〇年	10.0%	8.5%
二〇二一年至二〇三〇年	9.0%	7.5%
二〇三一年至二〇三七年	7.0%	5.5%

表2－交通流量預測概要

AADT漢孝高速的交通流量預測(車輛／日)

年份	樂觀情況	保守情況
二〇一〇年	6,807	6,531
二〇一一年	8,052	7,538
二〇一二年	12,359	10,913
二〇一三年	15,098	13,184
二〇一四年	17,550	15,212
二〇一五年	19,844	17,033
二〇一六年	21,944	18,702
二〇一七年	24,076	20,360
二〇一八年	26,203	21,978
二〇一九年	28,279	23,671
二〇二〇年	30,445	25,436
二〇二一年	32,516	27,160
二〇二二年	34,671	28,855
二〇二三年	36,905	30,557
二〇二四年	39,169	32,278
二〇二五年	41,450	34,009
二〇二六年	43,689	35,710
二〇二七年	45,494	37,467
二〇二八年	47,365	39,277
二〇二九年	48,345	41,140
二〇三〇年	48,466	43,051
二〇三一年	48,572	44,777
二〇三二年	48,680	46,433
二〇三三年	48,790	46,797
二〇三四年	48,901	47,152
二〇三五年	49,014	47,495
二〇三六年	49,130	47,553
二〇三七年	49,249	47,607

董事會審閱溢利預測所依據的主要假設後認為溢利預測乃經過審慎周詳查詢後作出。

本公司的申報會計師羅兵咸永道會計師事務所亦已審閱漢華評值編製的估值所依據的估計未來現金流量折現法的計算方式。

根據上市規則第14.62條，董事會函件及羅兵咸永道會計師事務所報告載於本公佈附錄內。

目標公司資料

目標公司為在中國成立的外商獨資企業。賣方為目標公司的唯一股東。

目標公司主要從事興建、管理及經營漢孝高速，並享有特許權經營漢孝高速及機場北連接線以及其廣告牌及其他服務設施，其年限至二〇三七年十月止。漢孝高速為國家規劃的「7918」高速公路網中福州至銀川高速公路的組成部分，亦為湖北省「五縱五橫二環」公路網中英山至鄖西橫線的一部分。漢孝高速起於武漢市黃陂區桃園集互通與岱黃公路相接處，止於孝感市孝南區與京珠高速公路相交處，全長33.528公里，其中桃園集—橫店互通為6.824公里的六車道，橫店—孝南互通為26.704公里的四車道。

目標公司亦已開始機場北連接線2.468公里（連接漢孝高速與武漢天河機場的支線高速）的前期建設工程。機場北連接線預期於二〇一一年年底前完工，此後，預期漢孝高速的交通及物流量將大幅增加。

根據中國企業會計準則編製的目標公司截至二〇〇七年、二〇〇八年及二〇〇九年十二月三十一日止三個年度的中國經審核賬目及目標公司截至二〇一〇年九月三十日止九個月的未經審核管理賬目，目標公司的財務資料如下：

	截至十二月三十一日止年度			截至 二〇一〇年 九月三十日 止九個月
	二〇〇七年 (人民幣元)	二〇〇八年 (人民幣元)	二〇〇九年 (人民幣元)	(人民幣元)
收入	24,502,270	50,117,261	54,022,311	39,996,226
除稅及非經常項目前及 後之虧損	(38,957,668)	(20,482,407)	(52,119,502)	(38,208,670)

根據目標公司截至二〇〇九年十二月三十一日止財政年度的中國經審核賬目，其於二〇〇九年十二月三十一日的資產淨值約為人民幣284,300,000元。於股權轉讓協議完成後，目標公司將由本集團及賣方分別持有90%及10%權益，並將成為本公司的非全資附屬公司。

有關本公司、買方及賣方的一般資料

本集團主要從事投資、經營及管理主要位於中國廣東省的收費公路、高速公路及橋樑的業務。買方為本公司的全資附屬公司，並為一家投資控股公司。

賣方主要從事在中國投資及興建、經營及管理運輸基建項目。

進行收購事項的理由及好處

本集團其中一個增長策略為藉擴大資產基礎及高速公路的比重，優化其收費公路組合。為堅守其投資策略及加快其於優質收費公路的投資，並為往後年度的積極投資預先作準備，本集團於二〇〇七年八月進行公開發售。然而，於公開發售後，金融危機於二〇〇八年爆發，使本集團於評估投資機會時採取更為保守的方針。現時金融危機已消退而市場正趨穩定，具備充足內部流動資金且槓桿水平甚低的本集團已準備就緒，於調動其內部現金以尋找具吸引力的投資機會時更為進取。

收費公路收入與有關地區的宏觀經濟走勢息息相關。儘管本集團的收費項目主要位於珠江三角洲（「珠三角」）地區，該區擁有高度發展的經濟，本集團亦密切跟蹤國內多個經濟發展較成熟地區，本集團成功在二〇〇九年兩次收購珠三角以外地區（一處於廣西壯族自治區，而另一處於天津市）的高速公路項目為明顯的證明。目標公司擁有獨特的地理環境，受惠於中國「西部大開發」及「中部崛起」政策。目標公司位於湖北省武漢市，為中部崛起策略的核心地點。於二〇〇九年，武漢市的國內生產總值（「國內生產總值」）錄得年度增長13%，達人民幣4,560億元，遠較該年中國全國的國

內生產總值8.7%為高。武漢市為中國中部最大城市，是中國中部區域的經濟、金融、交通及文化中心。亦為京廣鐵路、武九鐵路、滬漢蓉鐵路及武廣高鐵的交匯處，並為京港澳高速、滬蓉高速、滬渝高速、福銀高速、大廣高速等多條國家規劃「7918」高速公路網主幹線路的交匯點。中國政府已建議將武漢市改造為國家級物流樞紐中心。

漢孝高速已於二〇〇六年十二月十二日開始試行收費，並於二〇〇八年十月二十八日開始正式營運。誠如目標公司中國經審核賬目所載，截至二〇〇七年、二〇〇八年及二〇〇九年十二月三十一日止三個年度的路費收入分別約人民幣24,500,000元、人民幣50,100,000元及人民幣54,000,000元，二〇〇八年及二〇〇九年的年度增長率分別為104.5%及7.8%。截至二〇〇七年、二〇〇八年及二〇〇九年十二月三十一日止三個年度的淨虧損分別約為人民幣39,000,000元、人民幣20,500,000元及人民幣52,100,000元。

在正常高速公路營運中，一般預期首個及接著兩至三年(吾等稱之為收費公路的培育期)將錄得經營虧損。由於漢孝高速僅於二〇〇八年十月二十八日正式開始營運，經營權攤銷乃僅於其後之年度(即二〇〇九年)於目標公司損益表內扣除。於二〇〇八年錄得的虧損淨額較二〇〇七年的虧損約低於47.4%。就比較目的而言，不包括經營權的攤銷，二〇〇九年的淨虧損約為人民幣8,800,000元，較二〇〇八的虧損淨額改善57.2%。

然而，於二〇一〇年首九個月，漢孝高速的路費收入增長表現遜於預期，理由如下：

- (a) 漢孝高速獲准調高收費標準的所需時間較預期長;及
- (b) 交通流量因武漢市交管局限制重型車輛通往漢孝高速的江漢二橋及建一路路段及就市中心道路改建工程由二〇一〇年八月十三日起至二〇一〇年十二月三十一日止實行單雙號限行政策而受到短暫影響。

調高收費標準的申請於二〇一〇年九月三十日最終獲批准。武漢市交管局亦表明將於二〇一一年一月撤回上述交通管制。因此，隨著(a)自二〇一〇年十一月一日起正

式調高收費標準；(b)於二〇一一年一月或前後撤回上述交通管制；及(c)機場北連接線於二〇一一年年底前落成，預期漢孝高速的交通流量及收入將逐步回升。

誠如目標公司截至二〇〇九年十二月三十一日止財政年度的經審核賬目所披露，其於二〇〇九年十二月三十一日的資產淨值約為人民幣284,300,000元，當中約人民幣255,800,000元歸屬由本集團正收購目標公司的90%股權。於目標公司的90%股權於二〇一〇年九月三十日的公允值經漢華評值採納折讓現金流法評值約為人民幣790,200,000元。初步代價(即經調整初步主線代價及機場北連接線代價的總和，假設機場北連接線代價金額乃根據估計機場北連接線開支(見上文「代價」一段第4.1段)計算)約人民幣775,300,000元較上述評值價值折讓約2.0%，但不包括上文第9段「認購期權」所提及的認購期權價值。

本公司二〇一〇年中報所公佈的本集團總資本負債比率，以借款總額除以總資本值(借款總額與股東權益之和)約為16.5%。經計及於完成後目標公司的總債項加入至本集團，本集團於二〇一〇年六月三十日應用相同公式計算的資本負債比率將增加至約24.3%。本集團於二〇一〇年六月三十日的現金及現金等價物達人民幣20.4億元，倘與借款總額相減，則意味著本集團已處於淨現金狀況。經計及現金及現金等價物，於完成後的淨資本負債比率將約14.3%。

股權轉讓協議的條款及條件乃本集團與賣方經公平磋商後達致。董事會相信收購事項將為本集團帶來下列好處：

- (1) 目標公司的戰略位置讓本集團可充份把握中國中西部經濟發展，而此乃中央政府最堅決執行的政策之一；
- (2) 收購事項將進一步提升本集團公路組合中高速公路之比重，符合本集團的公司戰略；

- (3) 本集團現時處於淨現金狀況，收購事項可讓本集團有效調配其目前在極低息環境下存放在香港並以港元計值的閒置現金；
- (4) 收購事項涉及將港幣資產(即使用港元現金作為資金來源)兌換為人民幣資產；及
- (5) 收購事項的槓桿效應有助提升本集團在資金運用方面的回報。

經考慮上述好處以及漢孝高速的剩餘特許權年期27年相對較長以及收購事項的初步代價(即經調整初步主線代價及機場北連接線代價的總和，假設機場北連接線代價金額乃根據估計機場北連接線開支(見上文「代價」一段第4.1段)計算)(見上文「代價」一段的4.1段)較目標公司90%股權的公平值折讓約2.0%，但不包括上文第9段「認購期權」所提及的認購期權價值，故董事會認為代價及收購事項的條款乃屬公平合理以及符合本公司與股東整體利益。

上市規則的涵義

由於適用百分比率高於5%但低於25%，故根據上市規則第14章，收購事項構成本公司一項須予披露交易。

專家及同意書

於本公佈發表意見及建議的專家的資格如下：

名稱	資格
漢華評值	估值師
羅兵咸永道會計師事務所	執業會計師

於本公佈刊發日期，漢華評值及羅兵咸永道會計師事務所並無直接或間接擁有本集團任何成員公司的任何股權，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(不論是否可依法強制執行)。

就董事會所知、所悉及所信，漢華評值及羅兵咸永道會計師事務均為本集團或其關連人士的獨立第三方，且與上述各方概無關連。

漢華評值編製估值報告的日期為二〇一〇年十月二十日。

漢華評值及羅兵咸永道會計師事務均已就刊發本公佈並在當中以現有形式及涵義載入其意見及建議及提述其名稱發出書面同意，且並無撤回該同意。

釋義

於本公佈內，除文義另有所指外，以下詞彙具有下列涵義：

「機場北連接線代價」	指	如「機場北連接線」一段所提及，買方就機場北連接線向賣方支付的代價；
「機場北連接線開支」	指	直至完成日期止已花費在興建機場北連接線的款項，惟該等開支金額在任何情況下不應超過人民幣80,800,000元；
「收購事項」	指	根據股權轉讓協議的條款收購目標公司90%股權；
「機場北連接線」	指	連接漢孝高速與武漢天河機場的支線高速；
「董事會」	指	董事會；
「本公司」	指	越秀交通有限公司*，一家於百慕達註冊成立的獲豁免公司，其股份在聯交所上市；
「完成」	指	根據股權轉讓協議完成收購事項；
「完成日期」	指	完成發生之日；
「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義；
「代價」	指	主線代價及機場北連接線代價；
「董事」	指	本公司董事；
「股權轉讓協議」	指	買方與賣方於二〇一〇年十月二十日訂立的股權轉讓協議；

「漢華評值」	指	漢華評值有限公司，本集團委聘的獨立合資格估值師；
「越秀(中國)交通」	指	越秀(中國)交通基建投資有限公司，一家於中國註冊成立的有限公司及本公司全資附屬公司；
「本集團」	指	本公司及其附屬公司；
「漢孝高速」	指	位於中國湖北省由武漢至孝感收費高速公路；
「香港」	指	中國香港特別行政區；
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則；
「主線代價」	指	於第4.1段「代價」所闡釋的定義；
「中國」	指	中華人民共和國，及僅就本公佈而言，不包括香港；
「買方」	指	翔丰有限公司，一家於香港註冊成立的有限公司，並為本公司的全資附屬公司；
「參考賬目日期」	指	二〇一〇年九月三十日；
「參考債務金額」	指	本集團與賣方協定的目標公司於參考賬目日期的總債務；

「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣；
「股東」	指	本公司股東；
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司；
「目標公司」	指	湖北漢孝高速公路建設經營有限公司，一家於中國成立的外商獨資企業；
「賣方」	指	福德路橋投資有限公司，一家於香港註冊成立的有限公司；及
「%」	指	百分比。

承董事會命
越秀交通有限公司
董事長
張招興

香港，二〇一〇年十月二十日

於本公佈刊發日期，董事會成員包括：

執行董事：張招興(董事長)、李新民、梁凝光、劉永杰、錢尚寧及王恕慧

獨立非執行董事：馮家彬、劉漢銓及張岱樞

* 僅供識別

敬啟者：

須予披露交易

吾等茲提述漢華評值有限公司（「估值師」）就湖北漢孝高速公路建設經營有限公司（一家於中華人民共和國成立的外商獨資企業）90%股權於二〇一〇年九月三十日的公允價值估值（「估值」）而於二〇一〇年十月二十日編製的估值報告。估值乃根據折讓現金流法編製，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。

吾等曾就不同層面的事宜（包括估值所依據的基礎及假設）與估值師進行討論，並已審閱估值（估值師須對此負責）。吾等亦已考慮本公司申報會計師羅兵咸永道會計師事務所就估值在計算方面是否屬妥當編製發出的報告。

基於以上所述，吾等認為估值師所編製的估值乃經審慎周詳查詢後作出。

此致

香港聯合交易所有限公司
上市科
香港中環
港景街1號
國際金融中心一期12樓

代表董事會
越秀交通有限公司
董事長
張招興
謹啟

二〇一〇年十月二十日

* 僅供識別



羅兵咸永道會計師事務所

羅兵咸永道會計師事務所
香港中環
太子大廈22樓

就有關湖北漢孝高速公路建設經營有限公司業務估值所根據的折算未來估計現金流量

致越秀交通有限公司董事會的申報會計師報告

本所獲委聘就漢華評值有限公司對湖北漢孝高速公路建設經營有限公司（「目標公司」）90%股權的公允值而於二〇一〇年十月二十日編製的業務估值（「有關估值」）所根據的折算未來估計現金流量計算方法作出匯報。有關估值載於越秀交通有限公司（「本公司」）就本公司以其全資附屬公司翔丰有限公司收購目標公司90%股權而於二〇一〇年十月二十日刊發的公佈（「該公佈」）內。香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）第14.61條規定，根據折算未來估計現金流量作出的有關估值乃視為盈利預測。

董事對折算未來估計現金流量的責任

本公司的董事須對根據該公佈「目標公司90%股權的公平值」一節所載由董事釐定的基準及假設編製的折算未來估計現金流量負責。該項責任包括遵循相關的適當程序編製折算未來估計現金流量，並採納合適的編製基準，及按情況作出合理的估計。

申報會計師的責任

本所的責任為按照上市規則第14.62(2)條的規定，對有關估值所根據的折算未來估計現金流量的計算方法作出匯報。本所不會就折算未來估計現金流量所建基於的基準及假設的適合程度及有效程度發表意見。本所的工作並不構成對目標公司的任何評估。

本所根據香港核證委聘準則第3000號「對過往財務資料進行審核或審閱以外的核證委聘」進行工作。該項準則規定本所須遵守道德規範，並規劃及執行工作，以合理確定折算未來估計現金流量就有關計算方法而言，是否已根據該公佈「目標公司90%股權的公平值」一節所載的基準及假設妥為編製。本所已根據該等基準及假設審閱折算未來估計現金流量的計算及編訂。

折算現金流量並不涉及採納會計政策。折算現金流量取決於未來事件以及多項假設，而有關假設並不能利用確定及核證過往業績的相同方式予以確定及核證，且並非所有假設均會於有關期間持續有效。本所所進行的工作僅為就上市規則第14.62(2)條而言向閣下報告，除此之外本報告別無其他目的。本所概不就有關本所的工作而產生或引起的事宜向任何其他人士負責。

意見

基於上文所述，本所認為，就計算方法而言，折算未來估計現金流量已在所有重大方面根據該公佈「目標公司90%股權的公平值」一節所載本公司董事所定的基準及假設妥善編製。

羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港，二〇一〇年十月二十日