

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



越秀交通基建有限公司

Yuexiu Transport Infrastructure Limited

(在百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：01052)

須予披露及關連交易：

收購一家在中國山東省經營高速公路的公司的85%股權

獨立董事委員會及獨立股東的
獨立財務顧問



YU MING INVESTMENT MANAGEMENT LIMITED

禹銘投資管理有限公司

收購一家在中國山東省經營高速公路的公司的85%股權

於二〇二五年十二月三日(交易時段後)，出讓方(本公司的關連人士)與買方(一家本公司的全資附屬公司)訂立該轉讓協議，據此，出讓方有條件同意出售以及買方有條件同意購買目標股權(即目標公司的85%股權)，交易總價款為人民幣1,153.50百萬元。

交割必須先達成(或豁免(如適用))該轉讓協議規定的先決條件。於交割後，本公司將間接持有目標公司85%的股權。於交割後，目標公司將成為本公司的間接非全資附屬公司及其財務業績將併入本集團的財務報表內。

目標公司的主要業務為持有特許經營權及經營目標公路。

進行本次收購的理由及裨益

秦濱高速是環渤海地區最快捷的沿海高速通道，目標公路是其在山東省的部分，是國家高速公路網京哈高速公路(G1)聯絡線的重要組成部分。

目標公路位於中國東部沿海地區，其所在的山東省是中國經濟、人口、工業大省，本次收購符合本公司的區域擴張策略，能夠分享東部沿海經濟發展帶來的紅利。目標公路沿線化工產業發達，海港眾多，貨運通道功能顯著，貨車流量佔比高(佔二〇二四年車流量近50%)。未來將持續受益於環渤海地區經濟合作的深化、以及山東與京津冀地區經濟聯繫的進一步加強，預計貨車比例將繼續保持相對穩定。

目標公路埕口至沾化段二〇四五年到期，魯冀界至埕口段(包括漳衛新河特大橋)二〇四七年到期，本次收購完成後，本集團控股的高速公路的里程加權平均剩餘經營權期限將延長約0.8年，進一步提升了本集團的可持續發展能力。

目標公司在二〇二四年全年的收入約為人民幣752.50百萬元，本次收購完成後可擴大本集團的收入來源，且因目標公司在截至二〇二四年十二月三十一日止的一年及截至二〇二五年八月三十一日止的八個月均有盈利，本公司相信目標公司可以在交割後持續為本集團帶來利潤貢獻，亦將對本集團出售天津津雄高速60%股權以及廣州北環高速收費期於二〇二四年屆滿後的資產組合形成有益補充，有助減輕本集團其他項目因路網分流或經營權期限陸續到期、廣州北二環高速改擴建施工對收入和利潤帶來的影響。

在上市規則下的涵義

由於有關本次收購的最高適用百分比率超過5%但低於25%，且出讓方為本公司的最終控股股東，故此本次收購構成本公司在上市規則第14章項下的一項須予披露的交易及本公司在上市規則第14A章項下的一項關連交易。因此，本次收購必須遵守上市規則項下之申報、公告及獨立股東批准的規定。本公司將召開股東特別大會，會上將提呈一項決議案以供獨立股東考慮及(倘認為合適)批准本次收購。

根據上市規則，獨立董事委員會已成立，以考慮本次收購以及就在股東特別大會上該如何就有關本次收購所提呈之決議案投票向獨立股東作出建議。本公司已委任獨立財務顧問就此向獨立董事委員會及獨立股東提出建議。

股東特別大會及通函

由於需要更多時間編製載有(其中包括)(i)本次收購的更多詳情；(ii)獨立董事委員會向獨立股東提出建議的獨立董事委員會函件；(iii)獨立財務顧問向獨立董事委員會及獨立股東提出建議的獨立財務顧問函件；(iv)該估值報告；及(v)交通研究報告的摘要的該通函，預計該通函將於二〇二五年十二月三十一日或之前寄發予股東。

1. 緒言

董事會宣佈，於二〇二五年十二月三日(交易時段後)，出讓方(本公司的關連人士)與買方(一家本公司的全資附屬公司)訂立該轉讓協議，據此，出讓方有條件同意出售以及買方有條件同意購買目標股權，交易總價款為人民幣1,153.50百萬元。

2 本次收購

下文載列該轉讓協議的主要條款概要及本次收購的其他相關資料。

2.1 日期

二〇二五年十二月三日

2.2 合同方

出讓方及買方

2.3 將予收購的標的

目標股權為目標公司85%的股權。

目標公司於二〇一三年七月設立。於二〇二一年十二月，出讓方向強榮控股及廣西桂政收購目標公司的85%股權，轉讓價款為人民幣855.03百萬元(基於扣減事項而調整)。於公告日，出讓方及強榮控股於目標公司分別持有85%及15%股權，對應目標公司註冊資本的人民幣1,301.35百萬元及人民幣229.65百萬元。

於二〇二四年十二月二十三日，廣西壯族自治區南寧市中級人民法院受理強榮控股的破產重整申請，並已委任管理人。本公司中國法律顧問告知本公司，強榮控股的破產重整程序不會影響出讓方所持目標股權的任何權利及目標公司履行合約義務的能力，亦不會導致其信用狀況惡化。因此，目標公司的運營能力及特許經營權均不受影響。

2.4 交易總價款

本次收購的交易總價款(「交易總價款」)為人民幣1,153.50百萬元。

交易總價款以現金支付。於公告日，本公司擬以內部資源支付交易總價款。

釐定交易總價款的基準

交易總價款乃經參考目標股權在評估基準日的評估市場價值和本公告的第7節(進行本次收購的理由及裨益)所談及的各項因素及經合同方公平磋商後釐定的，相當於目標股權根據該估值報告的評估市場價值(人民幣1,199.79百萬元)折讓約3.86%。

該估值報告採用收益法項下的貼現現金流量法評估，其構成上市規則第14.61條項下的盈利預測(「**該盈利預測**」)。基於用以評估目標股權的市場價值為人民幣1,199.79百萬元的股權自由現金流法計算，內部回報率估計為10.43%。關於該盈利預測所依據的假設，請參閱下文的第5節(估值師評估目標股權的市場價值)。

2.5 支付

在先決條件獲達成(或獲豁免(如適用))的前提下，買方須於交割日或之後一次性支付交易總價款，惟無論如何須於先決條件達成(或獲豁免(如適用))後的五個工作日內支付。

2.6 交割的先決條件

交割應於達成(或豁免(倘適用))下列先決條件後兩日內落實：

- (i) 本公司已根據上市規則發出該通函及獨立股東批准本次收購、該轉讓協議及該轉讓協議項下擬進行的交易；
- (ii) 出讓方在該轉讓協議作出之陳述及保證由該轉讓協議簽署起至交割日止仍維持真實、準確、完整、沒有誤導或遺漏；
- (iii) 出讓方已就本次收購自山東省交通運輸廳取得書面批准或無異議的相應文件；及
- (iv) 目標公司已根據相關貸款協議的規定就本次收購自其債權銀行取得同意或無異議的答覆。

任何合同方均不得豁免上文(i)、(iii)及(iv)所載的先決條件。

買方可豁免(不論有否附帶條件)由出讓方負責及／或由出讓方負責促使目標公司達成的載列於上文(ii)的先決條件。

倘若先決條件未能全部於二〇二六年六月三十日或以前完成(或獲得豁免(倘適用))，除合同方同意展期外，該轉讓協議即告自動終止。

2.7 出讓方的關鍵保證及承諾

出讓方於該轉讓協議簽署日期已向買方作出包括以下在內的保證及承諾，並將於交割前的每一天向買方作出包括以下在內的保證及承諾：

- (i) 出讓方為目標股權的唯一實益擁有人；
- (ii) 目標股權為真實、完整及合法，且不存在任何擔保、抵押、質押、保證或任何類似的產權負擔或第三方權利；
- (iii) 目標公司合法擁有特許經營權，且其對特許經營權的所有權並未面臨任何進行中或已知的潛在訴訟或仲裁；
- (iv) 特許經營權真實、合法，且除對目標公司正常融資安排向債權銀行設置的該收費權質押以及向買方書面披露的及／或買方已通過盡職調查獲知的其他第三方權利外，不存在其他擔保、抵押、質押、保證或類似的產權負擔或第三方權利；
- (v) 目標公司與山東省交通運輸廳之間日期為二〇一七年三月六日就目標公路的特許權協議屬合法有效的合同；
- (vi) 目標公司的設立完全符合中國法律法規的規定，且除向買方書面披露的及／或買方已通過盡職調查獲知的外，目標公司的經營活動截至交割日不會發生亦不存在導致該轉讓協議定義的實質性不利影響的情形；及
- (vii) 倘出現以下情況，出讓方將根據賠償數額的規定賠償買方遭受的損失(其中包括)：
 - (A) 因交割日或交割日前的原因，使得買方從出讓方處取得的目標股權(或其任何部分)因被第三方追索或其他原因而導致買方目標股權(或其任何部分)的權益受損；

- (B) 因交割日或之前的原因使得特許經營權被取消或剝奪、永久終止或暫時終止的(依據中國法律法規或國家政策規定而暫停、減免收費的情形除外)；或
- (C) 因交割日或之前的原因，目標公司因以下各項而自交割日起兩年內遭受的損失：(i)由政府機關施加的處罰(不論其形式或事項性質為何)，或被追繳、補繳相關費用及／或違約金(不包括買方在目標股權估值中已扣除的部分)，及／或(ii)直至交割日存在的任何未披露的債務或未披露的擔保。

2.8 賠償數額

出讓方已承諾若其於接獲買方書面通知後的10個工作日內並未提出書面異議，出讓方則須於接獲買方書面通知後的20個工作日內向買方支付賠償數額。賠償數額指以下的數額(「**賠償數額**」)：

- (i) 目標公司在賬目截止日尚未清償且未披露的任何債務、擔保或其他應付款項的85%；
- (ii) 目標公司資產在交割日與賬目截止日相比，短少、削減或損失金額(正常折舊、耗損除外)的85%；
- (iii) 目標公司在賬目截止日之後，交割日前所進行的正常經營以外的支出或交易，由此所導致目標公司資產減少或債務、責任增加的部分所對應的金額的85%，而不論該非正常支出或交易行為是否向買方進行了披露；及
- (iv) 買方根據該轉讓協議有權收取由出讓方賠償的任何其他金額(包括但不限於由合同方於交割後15個工作日內共同委任的獨立會計師事務所審計的交割賬目中發現應由出讓方承擔或賠償的金額)。

2.9 交割

於達成(或豁免(倘適用))先決條件之日起計兩日內，交割將於買方在目標公司的股東名冊上被登記為目標股權的持有人之日落實。

於交割後，本公司將間接持有目標公司85%的股權，而強榮控股將繼續持有餘下15%的股權。於交割後，目標公司將成為本公司的間接非全資附屬公司及其財務業績將併入本集團的財務報表內。

2.10 履約保函

交割後，由於買方將成為目標公司85%股權的持有人，買方可能需要就目標公路向山東省交通運輸廳開立一筆金額為人民幣92.65百萬元的履約保函，以為其履行投資人(不時)所持股權對應的義務與責任提供擔保。此前目標公司、廣西桂政、強榮控股及出讓方已分別就目標公路開立履約保函。所有履約保函於擔保金額全數支付後失效，或在項目竣工驗收證書簽發日期後45天失效(竣工驗收預計二〇二六年上半年完成)。

由於強榮控股及出讓方出具的有關目標公路(交割後將由本集團所有及營運)的履約保函乃由本公司關連人士促成，乃按一般商業條款作出，且並非由本集團的資產抵押，故有關安排獲豁免遵守上市規則第14A.90條項下之所有申報、年度審閱、公告及獨立股東批准的規定。

3 目標公司的資料

3.1 成立及主要業務

目標公司於二〇一三年七月二十六日在中國山東成立，其主要業務為持有特許經營權及經營目標公路。

目標公路分兩期建設，每期完工通車後開始收費。埕口至沾化段的收費期始於二〇二〇年十一月十六日，將於二〇四五年十一月十五日屆滿；魯冀界至埕口段的收費期始於二〇二二年一月二十一日，將於二〇四七年一月二十日屆滿。

3.2 財務資料

下表載列目標公司就下表說明的期間的財務資料：

	截至二〇二五年 八月三十一日 止八個月 (未經審核) (人民幣千元)	截至二〇二四年 十二月三十一日 止年度 (經審核) (人民幣千元)	截至二〇二三年 十二月三十一日 止年度 (經審核) (人民幣千元)
收入	545,757	752,496	563,219
除稅前利潤	287,720	281,271	25,691
除稅後利潤	266,883	281,271	25,691
	於二〇二五年 八月三十一日 (未經審核) (人民幣千元)	於二〇二四年 十二月三十一日 (經審核) (人民幣千元)	於二〇二三年 十二月三十一日 (經審核) (人民幣千元)
總權益	36,457	-230,426	-511,697
總資產	4,904,601	4,971,081	5,410,438

4 目標公路的資料

4.1 地理位置

目標公路是秦濱高速的重要組成部分，秦濱高速是國家高速公路網主幹道京哈高速公路(G1)的聯絡線，也是環渤海地區最快捷的沿海高速通道，連接了秦皇島港、曹妃甸港、天津港、黃驊港等多個重要港口，極大地促進了臨港產業、物流運輸和沿海資源的開發利用，對加強山東半島與京津冀地區的經濟聯繫，建設黃河三角洲高效生態經濟區、山東半島藍色經濟區和促進環渤海地區經濟一體化具有重要意義。

下文所載乃作參考之用的顯示目標公路位置的地圖：



4.2 收費里程及其他資料

有關目標公路的收費里程及其他資料載列如下：

收費里程：60.693公里(包括漳衛新河特大橋)

設計行車速度：每小時120公里

車道數目：雙向四車道

收費站數目：四個

竣工驗收：已提交竣工驗收申請，預計將於
二〇二六年上半年完成審批

該收費權屆滿日：

埕口至沾化段：二〇四五年十一月十五日

魯冀界至埕口段：二〇四七年一月二十日

附註：

1. 魯冀界至埕口段包括漳衛新河特大橋。

4.3 收費水平

於公告日，目標公路的收費水平主要按車型分類，參考(i)(就客車而言)座位數量或(ii)(就貨車及專項作業車而言)軸數、(倘適用)車輛長度及最大允許載重而定。於公告日，目標公路的收費標準的詳情載列如下：

表：分車型收費標準

車型	分類標準	基本 收費標準 (人民幣 元/公里)	漳衛新河特 大橋收費標準 (人民幣 元/車)
1 客車	≤9座	0.58	15.00
貨車	(i) 軸數：兩軸； (ii) 貨車長度：小於6,000毫米；及 (iii) 最大允許總質量：少於4,500千克	0.68	22.50
2 客車	10至19座(含19座)	0.73	22.50
貨車	(i) 軸數：兩軸； (ii) 貨車長度：不小於6,000毫米；或 (iii) 最大允許總質量：不少於4,500千克	1.29	30.00
3 客車	20至39座(含39座)	0.87	30.00
貨車	軸數：三軸	1.90	40.50
4 客車	≥40座	1.09	37.50
貨車	軸數：四軸	2.52	52.50
5 貨車	軸數：五軸	3.13	60.00
6 貨車	軸數：六軸	3.74	90.00

附註：

1. 六軸以上貨車，在六軸貨車收費系數基礎上，每增加1軸增加收費系數0.5，確定收費標準。
2. 專項作業車的收費標準須根據相應貨車類別的標準實施。

5 估值師評估目標股權的市場價值

5.1 收益法下的貼現現金流量法

有關目標股權的該估值報告乃採用收益法下的貼現現金流量法編製。市場法並無獲採納，乃由於目標股權的獨特特點以及於評估基準日缺乏市場可資比較公司或交易可用於計算足夠準確的參考價值。成本法並無獲採納，因為該方法無法直接納入有關目標公司業務所貢獻的經濟效益的信息。

貼現現金流量法涉及估算投資的所有未來現金流量，並使用一個包含貨幣時間價值和業務所涉風險的貼現率，將未來現金流量折算為現值。就評估目標股權而言，每年的股權自由現金流模型按如下方式釐定：

$$\begin{array}{lcl} \text{股權自由} & = & \text{淨收入+折舊及攤銷費用-資本開支-營運資金淨額} \\ \text{現金流} & & \text{變動+淨借款} \end{array}$$

在就該估值報告釐定合適的貼現率時，估值師使用資本資產定價公式估計目標股權的股權成本。股權成本考慮因素包括(a)利率風險、(b)流動性風險、(c)市場風險及(d)公司特定風險。主要輸入數據及參數載於下文：

參數	於二〇二五年 八月三十一日	附註
無風險回報率	1.35% – 2.60%	基於來源於彭博有限合夥企業的中債國債收益率曲線，根據特許權期限的剩餘年限，並按目標公路在每個貼現年度的剩餘壽命進行調整
重新槓桿化Beta	0.239 – 0.880	基於來源於彭博有限合夥企業的可資比較公司(見附註1)的槓桿化Beta，且就目標公司資本結構的現行變動進行調整。由於目標公司應在營運期間償還其未償還借款，其資本結構將相應演變，並將導致債務權益比率動態變化。

參數	於二〇二五年 八月三十一日	附註
市場風險溢價	5.25%	基於來源於Damodaran的中國市場風險溢價
規模溢價	2.66%	基於來源於Kroll Cost of Capital Navigator的目標股權規模
特定風險溢價	3.00%	基於估值師的分析，作為流動性風險溢價及有關預測的不確定性風險
股權成本	9.11%–11.63%	股權成本=無風險回報率+重新槓桿化Beta × 市場風險溢價+規模溢價+特定風險溢價
等效單一貼現率	10.06%	模型隱含值

附註1：為確定重新槓桿化Beta而選取的可比公司包括(a)越秀交通基建有限公司、(b)成都高速公路股份有限公司、(c)深圳高速公路集團股份有限公司、(d)浙江滬杭甬高速公路股份有限公司、(e)深圳投控灣區發展有限公司及(f)安徽皖通高速公路股份有限公司。

5.2 主要假設

該盈利預測依據的主要假設載列如下：

特別假設

- (i) 目標公司將在整個特許權期間(埧口至沾化段至二〇四五年十一月，魯冀界至埧口段至二〇四七年一月)持續運營目標公路。
- (ii) 資本開支主要用於在截至二〇四七年一月的剩餘營運期間內對目標公路進行養護。
- (iii) 交通流量及通行費收入將按照蘇教科預測的基準方案發展，當中計及歷史交通數據、經濟研究、車型分類及收費標準。

- (iv) 營運開支將按照蘇交科的預測發展，主要包括營運服務成本(包括維修養護成本、綠化保潔成本、相關人工成本及其他)，並在特許經營權到期時有移交安置費用。
- (v) 適用的企業所得稅率在整個預測期間將為25%，惟截至二〇二五年十二月止期間目標公司將享受50%的納稅折扣。

一般假設

- (i) 目標公司的核心營運將在充足的財務、人力及實物資本支持下持續進行，且不會發生重大變化。
- (ii) 目標公司將繼續在審慎有效的管理政策下運營，該等政策為維持目標股權的特性及完整性所必需。
- (iii) 現有的政治、法律、技術、財政或經濟狀況將不會發生可能對目標公司業務產生不利影響的重大變化。
- (iv) 將遵守所有與目標公司相關的法律、法規、條例及規章，且於適用情況下，將在到期時獲續期，並將履行相關合同及協議中規定的所有營運及合同條款。

5.3 限制條件

下文載列該估值報告的主要限制條件：

- (i) 該估值報告依賴於本公司、目標公司及／或其代表向估值師提供的財務及其他信息的準確性、完整性及合理性，以及估值師認為信譽良好的來源獲取的公共及行業信息。估值師並未獨立核實任何該等信息，未執行任何審計性質的工作，且不對其準確性承擔責任。
- (ii) 未進行或提供環境、結構或工程評估，因此該估值報告未考慮對標的物業的潛在影響。

有關該估值報告的進一步資料將載於該通函。

5.4 蘇交科編製的交通研究報告

表A：按年平均日交通流量計算的交通預測概要(車輛／日)

年度	基準方案	樂觀方案	保守方案
二〇二五年	21,236	21,236	21,236
二〇二六年	13,851	13,882	13,812
二〇二七年	15,711	15,783	15,623
二〇二八年	16,591	16,705	16,453
二〇二九年	14,565	14,699	14,404
二〇三〇年	13,731	13,887	13,541
二〇三一年	16,516	16,764	16,219
二〇三二年	17,050	17,369	16,673
二〇三三年	17,600	17,997	17,139
二〇三四年	18,169	18,647	17,618
二〇三五年	18,756	19,321	18,111
二〇三六年	19,227	19,894	18,476
二〇三七年	19,709	20,485	18,848
二〇三八年	20,204	21,093	19,228
二〇三九年	20,711	21,719	19,616
二〇四〇年	21,115	22,242	19,901
二〇四一年	21,524	22,784	20,191
二〇四二年	21,942	23,339	20,486
二〇四三年	22,368	23,908	20,785
二〇四四年	22,802	24,492	21,088
二〇四五年	23,245	25,090	21,396
二〇四六年	23,696	25,704	21,708
二〇四七年	24,157	26,333	22,025

表B：按年度通行費收入計算的交通預測概要(人民幣百萬元)

年度	基準方案	樂觀方案	保守方案
二〇二五年	897	897	897
二〇二六年	599	600	598
二〇二七年	648	650	644
二〇二八年	691	694	685
二〇二九年	588	592	582
二〇三〇年	571	576	563
二〇三一年	697	705	684
二〇三二年	719	729	703
二〇三三年	737	750	718
二〇三四年	759	773	735
二〇三五年	780	797	753
二〇三六年	799	819	767
二〇三七年	813	836	778
二〇三八年	830	856	790
二〇三九年	847	877	803
二〇四〇年	863	896	814
二〇四一年	874	910	820
二〇四二年	887	927	829
二〇四三年	900	944	837
二〇四四年	916	964	848
二〇四五年	854	901	787
二〇四六年	353	374	324
二〇四七年	20	21	18
總計(基於四捨五入的 數值計算)	16,641	17,088	15,979

附註：

1. 上表A所載的預測不包括(i)享受「綠色通道」政策、免收車輛通行費並享有優先便捷通行、且總質量、外廓尺寸不超過國家規定的最大限值且總高度不超過4.2米的新鮮農產品標準集裝箱運輸車輛(「綠通車輛」)，及(ii)主要假日期間的免收費客車流量。該預測假設從二〇二六年起每年有23個免收費日。該預測僅涵蓋目標公路的通行費收入，由於服務設施經營權已於二〇二〇年轉讓予第三方，有關收入不包括在本預測中。
2. 上表B的通行費收入預測數包含稅率為9%的增值稅。

3. 交通研究報告的主要假設如下：(i)目標公路所在地的經濟發展將保持穩定但逐步降低的增長(考慮到國內生產總值及當地政府部門工作報告等歷史數據)，(ii)路網模型基於最新的山東省及河北省高速公路的規劃信息，(iii)關於目標公路周邊區域已規劃及在建公路和鐵路項目(包括但不限於G228國道、秦濱高速河北段改擴建及長深高速改擴建)的運營日期及交通影響的假設及(iv)收費率標準(已於上文披露)及其他收費政策並無變動。相關的收費政策有：(a)在山東省內所有收費公路通行、配備並使用電子收費系統(ETC)支付的客車，享受通行費5%的基本折扣；(b)配備ETC設備的貨運卡車及在省監管平台登記的大型營運客車，享受15%的通行費折扣(該政策實施期將延長並持續有效至二〇二五年十二月三十一日並假設該政策在目標公路經營期限內保持不變)；(c)自二〇二四年三月一日起，配備ETC設備的氫能車輛在省內高速公路通行時暫免繳納通行費，該政策以兩年試點形式啟動，期滿後經評估可能進行調整，並假設該政策在目標公路經營期限內保持不變；(d)綠色通道政策—運輸新鮮農產品的標準集裝箱車輛，如其總重量、長度和寬度均未超過國家規定最大值，且總高度不超過4.2米，可享受「綠色通道」免收通行費政策；及(e)七座位或以下的客車在重大節假日享有免收費期免收通行費。

5.5 董事會及本公司核數師的報告

董事會已發出報告，確認該盈利預測乃董事經審慎周詳的查詢後作出的。有關上述的董事會報告，請參閱本公告的附錄一。

安永會計師事務所已審閱該估值報告所依據的貼現現金流量預測的數學計算算術準確性。有關上述報告，請參閱本公告的附錄二。

6 合同方的資料

6.1 本集團及買方

本集團主要於中國廣東省及其他經濟發展高增長省份從事投資、建設及開發、經營及管理高速公路及橋樑。

買方為一家本公司的全資附屬公司，其為投資控股公司。

6.2 出讓方

出讓方為一家受廣州市人民政府國有資產監督管理委員會監管的國有企業。出讓方及其附屬公司從事多項業務，包括(i)房地產及物業開發業務；(ii)商業銀行、資產管理、融資租賃、期貨、業務投資及其他金融服務；(iii)交通、基建及建設業務；及(iv)畜牧養殖、乳品業、食品加工及其他業務。出讓方為本公司的最終控股股東，於公告日持有本公司約44.99%已發行股本，因此為本公司的關連人士。

出讓方由中國廣州市人民政府實益擁有多數權益。

7 進行本次收購的理由及裨益

秦濱高速是環渤海地區最快捷的沿海高速通道，目標公路是其在山東省的部分，是國家高速公路網京哈高速公路(G1)聯絡線的重要組成部分。

目標公路位於中國東部沿海地區，其所在的山東省是中國經濟、人口、工業大省，本次收購符合本公司的區域擴張策略，能夠分享東部沿海經濟發展帶來的紅利。目標公路沿線化工產業發達，海港眾多，貨運通道功能顯著，貨車流量佔比高(佔二〇二四年車流量近50%)。未來將持續受益於環渤海地區經濟合作的深化、以及山東與京津冀地區經濟聯繫的進一步加強，預計貨車比例將繼續保持相對穩定。

目標公路埕口至沾化段二〇四五年到期，魯冀界至埕口段(包括漳衛新河特大橋)二〇四七年到期，本次收購完成後，本集團控股的高速公路的里程加權平均剩餘經營權期限將延長約0.8年，進一步提升了本集團的可持續發展能力。

目標公司在二〇二四年全年的收入約為人民幣752.50百萬元，本次收購完成後可擴大本集團的收入來源，且因目標公司在截至二〇二四年十二月三十一日止的一年及截至二〇二五年八月三十一日止的八個月均有盈利，本公司相信目標公司可以在交割後持續為本集團帶來利潤貢獻，亦將對本集團出售天津津雄高速60%股權以及廣州北環高速收費期於二〇二四年屆滿後的資產組合形成有益補充，有助減輕本集團其他項目因路網分流或經營權期限陸續到期、廣州北二環高速改擴建施工對收入和利潤帶來的影響。

除潘勇強先生外，概無董事就本次收購及其項下擬進行的交易中擁有重大權益。除潘勇強先生外，概無董事須於董事會會議上就相關決議案放棄投票。

在考慮了上述的理由及裨益後，董事會(不包括獨立董事)認為本次收購的條款為一般商務條款，屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益。獨立董事的意見須根據將載列於該通函的獨立財務顧問的建議以及獨立董事委員會的意見作出。

8 在上市規則下的涵義

8.1 須予披露的交易及關連交易

由於有關本次收購的最高適用百分比率超過5%但低於25%，且出讓方為本公司的最終控股股東，故此本次收購構成本公司在上市規則第14章項下的一項須予披露的交易及本公司在上市規則第14A章項下的一項關連交易。因此，本次收購必須遵守上市規則項下之申報、公告及獨立股東批准的規定。本公司將召開股東特別大會，會上將提呈一項決議案以供獨立股東考慮及(倘認為合適)批准本次收購。

根據上市規則，獨立董事委員會已成立，以考慮本次收購以及就在股東特別大會上該如何就有關本次收購所提呈之決議案投票向獨立股東作出建議。本公司已委任獨立財務顧問就此向獨立董事委員會及獨立股東提出建議。

8.2 股東特別大會及通函

由於需要更多時間編製載有(其中包括)(i)本次收購的更多詳情；(ii)獨立董事委員會向獨立股東提出建議的獨立董事委員會函件；(iii)獨立財務顧問向獨立董事委員會及獨立股東提出建議的獨立財務顧問函件；(iv)該估值報告；及(v)交通研究報告的摘要的該通函，預計該通函將於二〇二五年十二月三十一日或之前寄發予股東。

8.3 須於股東特別大會上放棄投票的股東

出讓方、其聯繫人、潘勇強先生及其配偶必須就將於股東特別大會上提呈批准本次收購的決議案放棄投票。據董事經作出一切合理查詢後所深知、盡悉及深信，概無其他股東須就批准本次收購的決議案放棄投票。

8.4 成立獨立董事委員會

由全部獨立董事組成的獨立董事委員會已成立並且將在考慮獨立財務顧問的建議後，向獨立股東就(包括但不限於)本次收購及其項下擬進行的交易的條款是否屬公平合理，以及如何就有關本次收購的決議案表決提出建議。獨立董事委員會向獨立股東提出的建議將載入該通函內。

8.5 委任獨立財務顧問

根據上市規則，禹銘已獲委任為獨立財務顧問，以就(包括但不限於)本次收購及其項下擬進行的交易的條款是否屬公平合理，以及獨立股東應否投票贊成有關本次收購的決議案向獨立董事委員會及獨立股東提出建議。獨立財務顧問向獨立董事委員會及獨立股東提出的建議將載入該通函內。

禹銘為一家根據證券及期貨條例可從事第1類(證券交易)、第4類(就證券提供意見)、第6類(就機構融資提供意見)及第9類(提供資產管理)受規管活動的持牌法團。

9 專家及同意書

發表載於本公告的意見或建議的專家的資格如下：

名稱	資格
安永會計師事務所	執業會計師
蘇交科集團股份有限公司	獨立專業交通顧問
仲量聯行企業評估及諮詢有限公司	獨立專業商業估值師
北京天達共和(廣州)律師事務所	中國法律顧問

在公告日，上述專家均沒有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(不論在法律上是否可予行使)。

上述專家均已發出且迄今並無撤回就本公告的刊發所發出的同意書，同意按本公告的形式及涵義轉載其函件、報告、意見及／或引述其名稱。

完成本次收購前必須先達成(或豁免(如適用))若干先決條件，因此交割可能會完成或也可能不會完成。本公司或董事在本公告作出或提出的一切估算、推測、目標、預測、時間表及其他前瞻性聲明均建基於其或其等當前的預測及假設而定。該些聲明受不確定的因素影響，故不能用作對於未來業績或發展的保證，因此，股東及本公司的潛在投資者在買賣本公司的證券時應審慎而行。

10 釋義

於本公告中，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下相關涵義：

「賬目截止日」	指	二〇二五年八月三十一日
「本次收購」	指	收購目標股權

「公告日」	指	本公告日期，即二〇二五年十二月三日
「聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「董事會」	指	董事會
「該通函」	指	本公司將寄發予股東的有關本次收購的通函
「本公司」	指	越秀交通基建有限公司，一間於百慕達註冊成立的獲豁免公司，其股份於聯交所上市(股份代號：01052)
「賠償數額」	指	具有本公告第2.8節(賠償數額)所界定之涵義
「交割」	指	根據該轉讓協議買賣目標股權的交割
「交割日」	指	交割發生之日
「特許經營權」	指	目標公司通過與山東省交通運輸廳(特許機關)簽訂《埕口(魯冀界)至沾化高速公路特許權協議》，並經山東省人民政府批准取得的目標公路的特許經營權，包括但不限於目標公路及該收費權的經營權
「先決條件」	指	交割的先決條件
「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「控股股東」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「董事」	指	本公司的董事
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「廣西桂政」	指	廣西桂政高速公路投資建設有限公司，目標公司的前股權持有人
「港元」	指	港元，香港法定貨幣

「香港」	指	中國香港特別行政區
「獨立財務顧問」	指	禹銘，本公司根據上市規則委任的獨立財務顧問，以就本次收購、該轉讓協議及其項下擬進行的交易向獨立董事委員會及獨立股東提出意見及建議
「獨立董事委員會」	指	本公司根據上市規則成立的獨立董事委員會，以就本次收購及其項下擬進行的交易向獨立股東提出意見及建議
「獨立董事」	指	獨立非執行董事
「獨立股東」	指	除以下者以外的股東：(i)在本次收購擁有重大利益，因而連同彼等的聯繫人須根據上市規則就批准本次收購的決議案放棄投票的股東；或(ii)根據其他適用法律、法規或規章，須就批准本次收購的決議案放棄投票(或投票贊成)的股東
「蘇交科」	指	蘇交科集團股份有限公司，本集團有關本次收購的交通顧問，於深圳證券交易所上市(股份代號：300284)
「公里」	指	公里
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則
「合同方」	指	買方及出讓方的統稱
「百分比率」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「中國」	指	中華人民共和國
「該盈利預測」	指	具有本公告第2.4節(交易總價款)所界定之涵義

「買方」	指	越秀(中國)交通基建投資有限公司，一家於中國成立的公司，為本公司全資附屬公司
「強榮控股」	指	強榮控股集團有限公司，目標公司的股權持有人，持有目標公司15%的股權
「秦濱高速」	指	秦皇島—濱州高速公路(G1011)，連接河北省秦皇島市和山東省濱州市的高速公路
「人民幣」	指	人民幣，中國法定貨幣
「證券及期貨條例」	指	證券及期貨條例(香港法例第571章)
「股東特別大會」	指	本公司將召開供獨立股東考慮及(倘認為合適)批准本次收購的股東特別大會(包括其任何續會)
「山東」	指	中國山東省
「股東」	指	股份的持有人
「股份」	指	本公司股本中每股面值0.10港元的普通股
「該轉讓協議」	指	出讓方與買方於二〇二五年十二月三日訂立之有條件買賣協議，內容有關轉讓目標股權
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「目標公司」	指	山東秦濱高速公路建設有限公司，於該轉讓協議日期，出讓方及強榮控股分別持有其85%及15%權益
「目標股權」	指	出讓方所持目標公司85%的股權

「目標公路」	指	秦濱高速公路埕口(魯冀界)至沾化段
「該收費權」	指	目標公路的收費權
「交易總價款」	指	具有本公告第2.4節(交易總價款)所界定之涵義
「交通研究報告」	指	蘇交科就目標公路編製日期為二〇二五年十二月三日之交通量、運營及維修成本預測報告
「評估基準日」	指	二〇二五年八月三十一日
「該估值報告」	指	估值師編製日期為二〇二五年十二月三日之估值報告，內容有關目標股權於評估基準日的估值
「估值師」	指	仲量聯行企業評估及諮詢有限公司，本公司就本次收購而委任的獨立專業商業估值師
「出讓方」	指	廣州越秀集團股份有限公司
「禹銘」	指	禹銘投資管理有限公司

承董事會命
越秀交通基建有限公司
劉艷
董事長

香港，二〇二五年十二月三日

於公告日，董事會成員包括：

執行董事：劉艷(董事長)、姚曉生、陳靜、蔡銘華及潘勇強

獨立非執行董事：馮家彬、劉漢銓、張岱樞及彭申

* 為便於參考，本公告一般性以中、英文兩種語言載列在中國成立的公司或實體(如有)的名稱以及中國法律和法規(如有)，如有不一致之處，以中文為準。

附錄一 董事會函件

敬啟者：

須予披露交易及關連交易：收購山東秦濱高速公路建設有限公司(「目標公司」)

吾等提述仲量聯行企業評估及諮詢有限公司(「估值師」)所發出的日期為二〇二五年十二月三日的估值報告，內容有關對目標公司的85%股權的估值(「估值」)。估值乃按貼現現金流量法編製，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條被視為一項盈利預測。

吾等曾與估值師就不同方面進行討論(包括編製估值的基準及假設)，並對估值師負責的估值進行審閱。吾等亦已考慮由吾等的核數師(即安永會計師事務所)根據上市規則第14.60A(2)條發出的報告。

基於以上者，吾等認為估值乃經估值師作出審慎周詳的查詢後編製。

此 致

香港聯合交易所有限公司
上市科
香港中環
康樂廣場8號
交易廣場2座12樓

代表董事會
越秀交通基建有限公司
劉艷
董事長
謹啟

二〇二五年十二月三日

附錄二 有關山東秦濱高速公路建設有限公司的85%股權市值估值的貼現現金流量預測的申報會計師報告

以下為安永會計師事務所(香港執業會計師)發出的報告全文，以供載入本公告內。

致越秀交通基建有限公司(「貴公司」)董事

吾等已獲委聘就仲量聯行企業評估及諮詢有限公司編製日期為二〇二五年十二月三日有關山東秦濱高速公路建設有限公司(「目標公司」)85%股權於二〇二五年八月三十一日的市值評估所依據之貼現現金流量預測(「貼現現金流量預測」)之計算在算術上的準確性作出報告。有關估值載於 貴公司日期為二〇二五年十二月三日有關收購目標公司85%股權的公告(「該公告」)。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，基於貼現現金流量預測作出的估值被視為盈利預測。

董事的責任

貴公司董事(「董事」)負責根據董事釐定並載於該公告「5.估值師評估目標股權的市場價值」一節的基準及假設(「該等假設」)編製貼現現金流量預測。該責任包括就編製貼現現金流量預測所用的貼現未來現金流量執行適當的程序，並應用適當的編製基準；及根據情況作出合理估計。

吾等的獨立性及質量控制

吾等已遵守香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒布的《專業會計師道德守則》所規定的獨立性及其他道德要求，有關要求乃基於誠信、客觀、專業勝任能力和審慎行事、保密及專業行為的基本原則而制定。

本所應用《香港質量控制準則》第1號「會計師事務所對執行財務報表審計或審閱、其他鑒證或相關服務業務實施的質量控制」，該標準要求本所設計、實施及運營一個質量管理體系，包括遵從道德規範、專業標準以及適用的法律及監管要求的政策及程序。

申報會計師的責任

吾等的責任乃基於吾等的工作，對貼現現金流量預測計算在算術上的準確性發表意見。貼現現金流量預測並不涉及採納會計政策。

吾等已按照香港會計師公會頒布的《香港鑒證業務準則》第3000號(經修訂)「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」執行吾等的工作。該準則要求吾等計劃及執行工作，以合理確定就計算在算術上的準確性而言，董事是否在所有重大方面按照所採納的該等假設妥善編製貼現現金流量預測。吾等的工作主要包括檢查根據董事所作出的該等假設編製的貼現現金流量預測之計算在算術上的準確性。吾等的工作範圍遠小於按香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行的審計。因此，吾等不會發表審計意見。

吾等並非對貼現現金流量預測所依據的該等假設的適當性及有效性作出報告，故不就此發表任何意見。吾等的工作並不構成對目標公司的估值。編製貼現現金流量預測所使用的該等假設包括有關未來事件的假定以及並非必然的管理層行動。即使所預期的事件及行動確實發生，實際結果仍可能有別於貼現現金流量預測，且差異可能重大。吾等所執行的工作僅為根據上市規則第14.60A(2)條向閣下作出報告，除此之外別無其他目的。吾等不會對任何其他人士就吾等的工作，或因吾等的工作而產生或與吾等的工作有關的事宜而承擔任何責任。

意見

基於上文所述，吾等認為，就貼現現金流量預測計算在算術上的準確性而言，貼現現金流量預測在各重大方面已根據董事所採納的該等假設妥善編製。

此 致

安永會計師事務所
執業會計師

香港

謹啟

二〇二五年十二月三日