

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聯合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，概不對因本聯合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。



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)



深圳高速公路股份有限公司
SHENZHEN EXPRESSWAY COMPANY LIMITED
(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)
(股份代號：00548)

聯合公告

關於收購深圳投控國際資本控股基建有限公司 的主要交易及關連交易

茲提述深圳國際與深高速根據上市規則第 13.09 條及證券及期貨條例第 XIVA 部下之內幕消息條文(上市規則所界定者)而作出的日期為 2021 年 3 月 15 日及 2021 年 4 月 14 日的聯合公告。

2021 年 3 月 15 日，深高速與深投控訂立備忘錄，據此，深投控擬將其於灣區發展の間接權益（佔灣區發展已發行股本總數的 71.83%）轉讓予深高速。

於 2021 年 8 月 10 日，(i)買方及賣方就收購事項訂立買賣協議；及(ii)深投控、賣方、買方及深高速就付款責任安排訂立付款責任協議。根據交易協議，深高速集團有條件同意購買，而賣方有條件同意出售待售股份，預計總代價不超過 10,479,000,000 港元。

完成後，目標公司及灣區發展將成為深圳國際及深高速的附屬公司，其財務業績將併入深圳國際及深高速的財務報表。

交易的原因及好處

基於下文「交易的原因及好處」段落所述之原因並考慮該等有關因素，深高速董事會認為，交易之條款屬公平合理，簽訂交易協議符合深高速股東及深高速的整體利益，原因是通過交易，深高速能夠把握深圳推進國企改革的戰略及產業佈局

優化帶來的商機，從而實現收購灣區發展優質收費公路資產及擴大深高速收費公路業務規模及利潤基礎的目標。交易亦符合深圳國資委的改革政策及措施。

深圳國際董事會認為，交易符合深圳國際整合優質基礎設施資源的戰略。經綜合考慮深高速的分析判斷、交易對深圳國際集團的影響及所有相關因素，深圳國際董事會認為本次交易的條款屬公平合理，簽訂交易協議符合深圳國際股東及深圳國際的利益。

上市規則的涵義

由於若干相關百分比高於 25% 但所有相關百分比均低於 100%，根據上市規則第 14 章，交易構成深圳國際及深高速的主要交易。由於深投控及賣方為深圳國際及深高速各自之控股股東的聯繫人，因此為深圳國際及深高速的關連人士（定義見上市規則）。根據上市規則第 14A 章，交易亦構成深圳國際及深高速的關連交易，須待（其中包括）深圳國際獨立股東及深高速獨立股東分別於股東特別大會及臨時股東大會上批准後方可作實。

收購守則的涵義

茲提述深圳國際及深高速日期為 2021 年 3 月 15 日及 2021 年 4 月 14 日的聯合公告。於 2021 年 4 月 13 日，買方已獲得證監會執行人員的批准，根據收購守則第 26.1 條附註 6(a)豁免因交易而產生對灣區發展履行的強制性全面要約責任。

深圳國際及深高速各自的股東及潛在投資者謹請留意，交易受多項條件所規限，而有關條件可能會或可能不會被落實。股東及潛在投資者在買賣深圳國際及深高速各自的證券時務請審慎行事。

茲提述深圳國際與深高速根據上市規則第 13.09 條及證券及期貨條例第 XIVA 部下之內幕消息條文(上市規則所界定者)而作出的日期為 2021 年 3 月 15 日及 2021 年 4 月 14 日的聯合公告。

2021年3月15日，深高速與深投控訂立備忘錄，據此，深投控擬將其於灣區發展的間接權益（佔灣區發展已發行股本總數的71.83%）轉讓予深高速。

於2021年8月10日，(i)買方及賣方就收購事項訂立買賣協議；及(ii)深投控、賣方、買方及深高速就付款責任安排訂立付款責任協議。

交易協議

1. 買賣協議

日期： 2021年8月10日

訂約方： (i) 深圳投控國際資本控股有限公司，作為賣方；及
(ii) 美華實業（香港）有限公司，作為買方。

協議事項： 收購待售股份，買方承擔目標公司對賣方的債務及第三方貸款的償還責任，詳見下文「待售股份的代價」一節。

生效： 買賣協議於下文「條件」一節所列示之全部條件獲得滿足後生效。

2. 付款責任協議

日期： 2021年8月10日

訂約方： (i) 深圳市投資控股有限公司；
(ii) 深圳投控國際資本控股有限公司；
(iii) 美華實業（香港）有限公司；及
(iv) 深圳高速公路股份有限公司。

協議事項： 承擔補充協議項下付款責任，詳見下文「待售股份的代價」一節。買方和深高速承擔付款責任的前提為買賣協議獲生效。

生效： 付款責任協議於買方登記為目標公司股東之日起生效。

待售股份的代價

根據交易協議，深高速集團有條件同意購買，而賣方有條件同意出售待售股份，預計總代價不超過 10,479,000,000 港元，包括股權轉讓款 2,450,034,805.18 港元、代價目標公司債務約 7,890,127,007.98 港元、或有代價預計不超過約 139,000,000 港元。扣除目標公司約 151,000,000 港元的現金及應收款項後，每股灣區發展股份的價格預計不超過 4.67 港元。

代價由買方和賣方經公平磋商後達成，由於收購事項涉及上市公司國有股權變動，《管理辦法》的要求被作為確定代價的主要考慮因素。《管理辦法》的以下要求應當被遵守：

- (i) 為估算灣區發展 71.83% 股份的價值聘請財務顧問；及
- (ii) 灣區發展股份的每股價格不得低於 (a) 2021 年 3 月 15 日(即有關收購事項的首次公告發佈之日) 之前 30 個交易日的每日加權平均價格的算術平均值；及 (b) 灣區發展最近一個會計年度經審計的每股資產淨值。

據此，深高速按照管理辦法的要求聘請招商證券為中國財務顧問。根據招商證券估值報告，每股灣區發展股份的價格應在 4.42 港元至 4.71 港元之間。有關招商證券估值報告的詳情，請參閱下文「估值」一節。

此外，在確定代價過程中也考量因素包括：

- (i) 鵬信資產對目標公司進行的評估；和
- (ii) 下文「交易的原因及好處」段落所載交易之原因。

交易協議項下待售股份的代價應由買方和深高速按如下方式支付：

說明	構成代價金額
(i) 支付誠意金	10,000,000 港元
買方根據備忘錄向賣方支付的誠意金 10,000,000 港元，該款項應作為買賣協議保證金的一部分。	
(ii) 支付買賣協議保證金	725,010,441.55 港元
訂立買賣協議之日起 5 個營業日（或買方及賣方書面約定的其他日期）內，買方應向賣方支付 725,010,441.55 港元，該款項應作為買賣協議保證金的一部分。	
於完成日，買賣協議保證金（佔股權轉讓款的 30%）將作為代價的一部分。倘未能事先取得買方的書面同意，賣方不得動用買賣協議保證金，直至買賣協議保證金於完成日成為代價的一部分。	
倘收購事項根據買賣協議予以終止，則自收購事項終止之日起 7 個營業日內，賣方應向買方全額退還買賣協議保證金及相關利息。	
(iii) 支付剩餘股權轉讓款	1,715,024,363.63 港元
於完成日（或買方及賣方書面約定的其他日期），買方應向賣方支付剩餘股權轉讓款 1,715,024,363.63 港元（佔股權轉讓款的 70%）。	
(iv) 償還應付的股東借款	700,000,000 美元 （約 5,460,000,000 港元）
於本聯合公告之日，賣方已向目標公司提供 7 億美元的股東借款。如交易能夠完成，該股東借款本金按年利率 2.85% 並自 2021 年 1 月 1 日起計息，該等股東借款按如下方式償還：	
<p>a. 在 2021 年 9 月 26 日的前 10 個營業日內向賣方支付 400,000,000 美元本金。若買賣協議於 2021 年 9 月 10 日（即 2021 年 9 月 26 日的前 10 個工作日）之後生效，則目標公司支付本金的時限順延至買賣協議生效後 10 個營業日內；</p>	

說明

構成代價金額

b. 在 2023 年 9 月 26 日的前 10 個營業日內向賣方支付剩餘 300,000,000 美元本金。

在所有條件獲滿足後，買方應承擔目標公司的還款責任，或向目標公司提供足夠的資金，使目標公司能夠償還應付的股東貸款和相應利息。

(v) 償還第三方 目標公司負有本金 2,429,495,000 港元的第三 2,429,495,000 港元
貸款 方貸款。

在條件達成通知送達之日起 15 個營業日內（或買方及賣方書面約定的其他日期），買方應支付相當於第三方貸款應付本金和相應利息的金額至目標公司指定的銀行賬戶內。

賣方應促使目標公司最遲於完成日前 2 個營業日將還款金額用於償還第三方貸款項下的應付款項，並解除賣方就第三方貸款向第三方金融機構所提供的全部擔保。

(vi) 或有代價 (a) 承擔補充協議項下的支付責任： 預計不超過
139,000,000 港元

茲提述灣區發展日期為 2018 年 9 月 17 日的公告。根據補充協議，CMF Fund 可於約定期間向深投控及賣方（或其中任意一方）發出一性通知，表示 CMF Fund 有意於先前配售事項完成之日滿五年後當日至六個月之內在市場內及／或市場外向獨立第三方出售全部或部分先前配售股份，倘 CMF 出售事項項下 CMF Fund 所收代價總額少於 CMF Fund 及其投資人就全部或部分先前配售股份的投資總成本（即先前配售股份的原始收購成本連同其他相關費用及開支，減去 CMF Fund 就先前配售股份已收／應收灣區發展的股息金額），則深投控及賣方（或其

說明

構成代價金額

中任意一方) 將以現金方式向 CMF Fund 支付差額。先前配售股份的原始收購成本為 1,397,795,573 港元。

2021 年 8 月 10 日，深投控、賣方、買方及深高速訂立付款責任協議，據此，買方及深高速應於完成後履行深投控及賣方於補充協議項下向 CMF Fund 的付款責任(如有)。

(b) 因交易而產生的稅費

買方將負責支付因交易而產生的全部稅費(如有)。

總計：

預計不超過
10,479,000,000 港元

過渡期安排

除灣區發展宣派的截至 2020 年 12 月 31 日止年度特別中期股息和截至 2020 年 12 月 31 日止年度末期股息外，賣方及買方同意目標公司於過渡期內產生的盈利及虧損應由買方享有及承擔。未經買方同意目標公司不得就過渡期盈利進行任何形式分配，若目標公司就過渡期內盈利進行分配的，則從股權轉讓款中相應扣減等值金額。

有關目標公司先前已宣派而未支付的任何未結算股息，買方應促使目標公司於完成日後 3 個營業日內向賣方支付，及為目標公司提供股東貸款(倘必要)以支付未結算股息。

目標公司董事的變更

於完成日，賣方應促使目標公司委任由買方提名的候選人擔任目標公司的董事。任期自完成日起生效。

條件

買賣協議於以下條件均獲得滿足之日起生效：

- (i) 賣方就買賣協議項下的交易已取得賣方股東的必要批准及深投控的批准；
- (ii) 買方就買賣協議項下的交易取得深投控的必要批准；及
- (iii) 買方、深高速、深圳國際取得買賣協議項下交易所需的董事會及／或股東大會批准。

以上條件應當在 2021 年 12 月 31 日（或買方及賣方書面約定的其他日期）或之前獲得滿足。

完成

完成將於完成日發生，完成日為條件達成通知送達之日起第 20 個營業日（或買方及賣方書面約定的其他日期）。

將予收購的待售股份不附帶任何產權負擔，且連同於完成日期附帶或此後任何時間可能附帶之所有權利及利益，包括於完成日期或之後就此宣派、作出或派付或同意作出或派付之所有股息、分派及任何股本回報之權利。

交易的原因及好處

收費公路和道路的投資、建設及經營管理屬於深高速集團的一般及正常業務範圍。深高速董事會認為，廣深高速為連接廣州、東莞、深圳三個粵港澳大灣區東岸地區主要城市及香港的核心通道，西線高速為連接廣州至珠海及通往港珠澳大橋的粵港澳大灣區西岸重要通道。該兩項公路資產位於粵港澳大灣區的核心區域，優勢明顯，擁有良好的經營記錄和較低的投資風險。

通過交易，深高速還可以加強深圳區域收費公路統籌管理，增加路網交通流量，提升路產管養的協同效應，進一步提升盈利能力。深高速可以通過交易提高在高

速公路行業的區域市場份額、未來盈利能力和現金流量。灣區發展為香港上市公司，深高速還可以通過交易獲得優質投融資平臺，進一步提升深高速集團的發展空間和市場價值，實現可持續的長遠發展。交易將進一步鞏固深高速於公路的投資、建設及營運方面的核心優勢，符合深高速的發展戰略和整體利益。

深投控為深高速間接控股股東，曾向深高速作出承諾，其中包括避免與深高速同業競爭、支持深高速發展和向深高速進行資產注入及整合的承諾。基於以上承諾，深投控於 2017 年最初擬通過深高速收購灣區發展，但獲深高速告知當時不具備可行性因此不會進行該項收購。此後，深投控透過目標公司完成收購灣區發展。該項收購完成後，深高速與深投控就有關灣區發展業務的具體安排進行了深入的磋商，並最終達成了交易的方案。進行交易進一步提升了深高速的治理水平，與深投控避免與深高速經營類似業務的承諾是一致的。

此外，廣深高速的改擴建已列入粵港澳大灣區發展規劃和廣東省高速公路網規劃，為廣東省及沿線廣州、東莞、深圳政府重點項目。若廣深高速的改擴建計劃能夠順利實施，廣深高速的通行能力將進一步得到提升，廣深珠公司還可向政府部門申請核定延長收費年限，深高速於交易完成後的收費公路資產規模和收費經營期限亦將得到進一步提升。廣深高速改擴建的初步投資估算約人民幣 471 億元，但相關的投融資方案尚未確定。深高速於交易完成後將積極參與廣深高速改擴建規劃、投資、建設全過程，與廣深高速的合作股東保持緊密的合作，與各級政府部門積極溝通、協調、探討，實現政府、公眾和投資人的共贏。

收費公路沿線土地綜合開發，是深高速近年深度挖掘收費公路業務價值的成果之一。深高速已會同深圳國際成功實施了梅林關城市更新項目。土地綜合開發的商業機會通常出現在收費公路權益發生變動或進行改建的情況之下，受地方政府的城市規劃、收費公路改建方案等條件限制，且需按相關城市規劃及法規進行，存在不確定性。根據灣區發展的初步研究，估計約有 10 個地塊適合通過交通改造集約用地，以釋放土地用作綜合開發利用。2019 年開始實施的廣州新塘項目，

對推動沿線地段的其他項目具有積極示範意義。深高速將積極推動廣深高速改擴建與土地開發利用相結合的沿線土地開發方案，進一步釋放沿線土地的價值。

基於以上原因並考慮上述有關因素，深高速董事會認為，交易之條款屬公平合理，簽訂交易協議符合深高速股東及深高速的整體利益，原因是通過交易，深高速能夠把握深圳推進國企改革的戰略及產業佈局優化帶來的商機，從而實現收購灣區發展優質收費公路資產及擴大深高速收費公路業務規模及利潤基礎的目標。交易亦符合上述深圳國資委的改革政策及措施。

深圳國際董事會認為，交易符合深圳國際整合優質基礎設施資源的戰略。經綜合考慮深高速的分析判斷、交易對深圳國際集團的影響及所有相關因素，深圳國際董事會認為本次交易的條款屬公平合理，簽訂交易協議符合深圳國際股東及深圳國際的利益。

估值

由於收購事項涉及上市公司國有股權變動，深高速已按照管理辦法的要求聘請招商證券為其中國財務顧問，以對灣區發展 71.83%股份於 2021 年 3 月 15 日的價值進行估值。招商證券在招商證券估值報告中的估值為確定代價的主要參考。

此外，為了進一步瞭解目標公司的整體內在價值，深高速還按照自願性原則聘請了鵬信資產為目標公司股東全部權益於 2020 年 12 月 31 日的價值進行了評估，作為(i) 深高速及深圳國際董事會考慮代價及(ii) 深高速股東及深圳國際股東的補充參考。

招商證券估值報告所載之估值基準及方法

招商證券以有關收購事項首次公告日 2021 年 3 月 15 日為基準日，採用(i)可比公司法和(ii)可比交易法分別對灣區發展 71.83%股份的市場價值進行估值。

(i) 可比公司法

可比公司法是根據相關公司的特點，選取與其可比的上市公司的估值倍數作為參考，利用二級市場的相關指標及估值倍數對交易定價進行分析。

息稅折舊攤銷前利潤（「**EBITDA**」）可更加充分地反映高速公路運營期內的運營績效及可用於未來業務經營及建設的資源流入情況，同時受資本結構影響較小，因此可比公司法下採用企業價值（「**EV**」）／**EBITDA**法進行估值分析。

(ii) 可比交易法

可比交易法是根據相關公司的特點，選取與其可比的市場併購交易的估值倍數作為參考，利用市場併購交易的相關指標及估值倍數對交易定價進行分析。

考慮到：

- (a) 灣區發展已為上市公司，同行業上市公司估值的可比性相對較高；
- (b) 可比交易法下受限於可比交易標的及數據的可獲得性，且估值結果相對易受到個別交易特殊情況的影響；
- (c) 根據高速公路運營行業的特點。

EV／**EBITDA** 可同時反映企業的資產資源情況及資產資源的運營績效情況。因此，招商證券最終選取可比公司法結果而非可比交易法作為估值結果。

鑒於收購事項涉及港股及 A 股兩地上市公司，且灣區發展主要業務為國內高速公路業務的運營，因此可比公司選擇於港股或 A 股上市的、主營業務為國內高速公路運營且高速公路相關業務收入佔總收入比例較高的公司。基於上述標準，可比公司截至 2021 年 3 月 15 日的 **EV**／**EBITDA** 情況如下表所示：

序號	證券代碼	上市公司名稱	EV/EBITDA
1	000429.SZ	廣東省高速公路發展股份有限公司	7.76
2	000755.SZ	山西路橋股份有限公司	8.05
3	000828.SZ	東莞發展控股股份有限公司	7.12
4	001965.SZ	招商局公路網路科技控股股份有限公司	15.86
5	600020.SH	河南中原高速公路股份有限公司	8.68
6	600033.SH	福建發展高速公路股份有限公司	4.08
7	600350.SH	山東高速股份有限公司	16.15
8	601518.SH	吉林高速公路股份有限公司	6.61
9	0576.HK	浙江滬杭甬高速公路股份有限公司	10.59
10	0177.HK	江蘇寧滬高速公路股份有限公司	8.72
11	0548.HK	深圳高速公路股份有限公司	6.81
12	0995.HK	安徽皖通高速公路股份有限公司	3.41
13	1052.HK	越秀交通基建有限公司	10.18
14	1576.HK	齊魯高速公路股份有限公司	9.06
15	1785.HK	成都高速公路股份有限公司	5.81
最大值			16.15
最小值			3.41
剔除極值後 A 股平均數			8.31
剔除極值後 A 股中位數			7.76
剔除極值後港股平均數			8.53
剔除極值後港股中位數			8.89
剔除極值後港股+A 股平均值			8.41
剔除極值後港股+A 股中位數			8.05

註 1：數據來源 Wind 資訊 <https://www.wind.com.cn/>；

註 2：可比公司 EV 取截至 2021 年 3 月 15 日的數值；

註 3：考慮到高速公路運營行業 2020 年業務經營受新冠疫情負面衝擊較大，2020 年經營業務未能合理反映其運營績效與能力，因此可比公司 EBITDA 取 2018 年、2019 年平均值。

根據上表，選擇剔除極值後港股及 A 股可比公司的平均值與中位數作為可比公司 EV/EBITDA 參考區間，可比公司截至 2021 年 3 月 15 日的 EV/EBITDA 參考

區間為 8.05 倍至 8.41 倍。灣區發展按照權益比例享有的廣深珠公司、西線高速公路 2018 年、2019 年平均 EBITDA 的兩家合營公司合計值為人民幣 187,169.21 萬元。

灣區發展 100% 股權估值 = 灣區發展通過下屬合營公司擁有的兩條高速公路特許經營權而開展的高速公路運營經營性業務估值 + 灣區發展及灣區發展按照權益比例享有的兩家合營公司的其他非經營性、溢餘資產與負債的淨額。截至 2020 年 12 月 31 日，灣區發展及灣區發展按照權益比例享有的兩家合營公司的其他非經營性、溢餘資產與負債的淨額為人民幣 -491,671.91 萬元。綜上計算，灣區發展 100% 股權估值區間為人民幣 1,015,361.76 萬元至 1,082,424.35 萬元，灣區發展股份每股價格估值區間按總股本和匯率折算為 3.93 港元至 4.19 港元。

鑒於收購事項為灣區發展的控股權收購，可比公司估值倍數未能充分反映控股權的價值，故對上述灣區發展每股價格進行控股權溢價調整：

- (i) 招商證券選取了港股市場 2020 年以來完成的、在首次公告私有化價格前停牌以進行內幕信息管控的私有化案例共 23 例，其中要約方式 8 例、協議安排方式 15 例。私有化價格較停牌前 1 交易日的均價、前 30 交易日的均價、前 60 交易日的均價、前 90 交易日的均價溢價情況如下：

交易類型		較前 1 交易日的均價的溢價	較前 30 交易日的均價的溢價	較前 60 交易日的均價的溢價	較前 90 交易日的均價的溢價
要約	1/4 分位數	28%	40%	41%	45%
	3/4 分位數	72%	71%	77%	83%
	平均數	53%	57%	61%	67%
協議安排	1/4 分位數	19%	32%	36%	37%
	3/4 分位數	74%	74%	67%	54%
	平均數	50%	54%	52%	48%

註：數據來源 Wind 資訊 <https://www.wind.com.cn/>。

(ii) 招商證券還選取 A 股及港股上市公司 2019 年以來披露且完成的、轉讓股權比例超過 29% 的上市公司控股權溢價轉讓案例共 21 例，就轉讓價格較首次披露前 1 交易日的均價、前 30 交易日的均價、前 60 交易日的均價、前 90 交易日的均價溢價情況如下：

	較前 1 交易日的均價的溢價	較前 30 交易日的均價的溢價	較前 60 交易日的均價的溢價	較前 90 交易日的均價的溢價
1/4 分位數	11%	20%	22%	20%
3/4 分位數	41%	37%	36%	41%
平均數	26%	29%	30%	32%

註：數據來源 Wind 資訊 <https://www.wind.com.cn/>。

結合兩類市場案例情況，控股權溢價率區間約為 11%-50%，考慮到灣區發展主要資產為高速公路資產非控股合營權益、收購事項間接受讓灣區發展控股權的股份比例較高，本次估值控股權溢價率基於穩健原則審慎取值為 15%。

綜上，採用可比公司法分析下，在考慮控股權溢價率後，招商證券對灣區發展股份每股價格估值區間為 4.52 港元至 4.82 港元。灣區發展於 2021 年 4 月宣派股息，每股約 0.109 港元按照買賣協議約定由賣方享有，根據招商證券估值報告給出的估值區間，調減該派息後的灣區發展股份每股價格市場價值估值區間為 4.42 港元至 4.71 港元。

招商證券估值報告的重要假設

招商證券估值報告所載之灣區發展估值基於一系列前提和假設。重要假設和前提如下：

- (i) 假定在市場上交易的資產，或擬在市場上交易的資產，資產交易雙方彼此地位平等，彼此都有獲取足夠市場信息的機會和時間，以便於對資產的功能、用途及其交易價格等作出理智的判斷；
- (ii) 以企業持續、正常的生產經營活動為前提，在可以預見的未來，企業將會持續經營下去，不會停業，也不會大規模削減業務；

- (iii) 假設報告基準日外部經濟環境不變，國家現行的宏觀經濟不發生重大變化；
- (iv) 企業所處的社會經濟環境以及所執行的稅賦、稅率、行業監管等政策無重大變化；
- (v) 相關公司在未來經營期內的管理層盡職，並繼續保持目前的經營管理模式持續經營；
- (vi) 無其他人力不可抗拒因素及不可預見因素對企業造成重大不利影響；
- (vii) 對於市場價值類型的價值估值分析中，一定程度考慮了收購事項涉及港股、A 股兩地上市公司的影響；
- (viii) 假設相關的基礎資料、財務資料和公開信息是真實、準確、完整的，且灣區發展截至 2020 年 12 月 31 日資產負債情況相較截至估值基準日的資產負債情況不存在重大差異；
- (ix) 本次估值採用的灣區發展相關財務資料為灣區發展公開披露資料，系按照國際會計準則核算，本次估值選取的可比公司、可比交易中標的公司，由於上市地、註冊地類型差異等原因，部分採用中國會計準則、香港會計準則核算，相關會計準則對於收入、成本確認與計量的規定趨同，假設上述會計準則的差異對於 EV/EBITDA、市盈率等估值指標的計算及估值結論沒有重大影響；及
- (x) 2020 年上半年灣區發展高速公路運營業務受新冠肺炎疫情衝擊較大，根據灣區發展公開披露的 2020 年下半年廣深高速、西線高速的經營資料，2020 年下半年以來灣區發展業務經營已基本恢復正常，截至估值基準日的新冠肺炎疫情情況預計不會對灣區發展業務經營和估值造成長期負面影響。相應地，本次估值中未考慮新冠肺炎疫情未來在國內反覆或進一步嚴重，從而可能對灣區發展業務經營和估值造成的影響。

鵬信資產評估報告所載之評估基準及方法

鵬信資產受聘為目標公司權益於 2020 年 12 月 31 日的價值進行評估。根據《資產評估準則——企業價值》，鵬信資產執行企業價值評估業務時應當考慮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：

- (i) 資產基礎法，是指以被評估企業評估基準日的資產負債表為基礎，合理評估企業表內及表外各項資產、負債價值，確定評估對象價值的評估方法；
- (ii) 收益法，是指將預期收益資本化或折現，確定評估對象價值的評估方法；
及
- (iii) 市場法，是指將被評估企業與可比上市公司或者可比交易案例進行比較，確定評估對象價值的評估方法。

由於目標公司自身並無任何經營業務，其合併範圍內唯一經營性資產為灣區發展 71.83% 股份，鵬信資產認為，不適合採用收益法及市場法對目標公司進行估值。因此，鵬信資產在評估報告中對目標公司採用資產基礎法進行評估。

目標公司唯一重大資產長期投資——灣區發展 71.83% 股份按灣區發展全部股東權益的估值結果乘以持股比例 71.83% 後再考慮控股權及流動性溢價因素最終確定該項長期投資的評估值。

灣區發展自身並無任何經營業務，其主要資產為廣深珠公司 45% 的利潤分配權益、西線高速公司 50% 的利潤分配權益以及臻通實業 15% 股權，鵬信資產對灣區發展也採用資產基礎法進行評估。經評估，灣區發展歸屬於母公司股東全部權益於評估基準日 2020 年 12 月 31 日的評估值為人民幣 962,952.89 萬元，其構成如下：

項目	全部權益價值 (人民幣萬元)	灣區發展所持權益價值	
		所持權益比例	所持權益價值 (人民幣萬元)
廣深珠公司利潤分配權益— 廣深高速收費權	887,839.89	45.00%	399,527.95
廣深珠公司利潤分配權益— 廣深改擴建及沿線土地開發 利用等	275,400.00	45.00%	123,930.00
西線高速公司利潤分配權益	764,637.58	50.00%	382,318.79
臻通實業股權	247,955.00	15.00%	37,193.25
其他資產及負債評估價值	—	—	33,710.72
歸屬於灣區發展母公司股東 全部權益價值小計（扣減人 民幣 1.38 億元少數股東權 益）	—	—	962,952.89

由於灣區發展為香港上市公司，且目標公司持有的 71.83% 股份為控股權，故對該項股權投資評估時，鵬信資產還考慮了控股權及流動性溢價。

對控股權溢價的確定，具體參考歷史併購市場中少數股權併購案例（共 6,457 宗）與控股權併購案例（共 4,993 宗）的市盈率倍數之間比較的方式進行估算，歷史控股權溢價均值為 14.79%，其中 2020 年為 18.27%，鵬信資產評估按 15% 確定控股權溢價。

對流動性溢價的確定，具體參考近一年一期（即 2020 年 1 月 1 日至 2021 年 3 月 31 日）港股市場 IPO 首日及上市一年內二級市場價格較 IPO 發行定價的漲幅進行分析。經統計，近一年又一期上市的港股股票首日漲幅均值 18.5%，截至基準日 2021 年 3 月 31 日上市時間超過 3 個月的港股股票 1 年內漲幅均值 15.5%，考慮到灣區發展機構股東持股比例較高，流通盤比例佔總股本比例較低，其流動性溢價會相對低於全行業均值，故鵬信資產評估報告在 15.5% 的基礎上調整至 14% 確定流動性溢價。

考慮上述溢價，以及對目標公司其他少量資產和全部負債進行的評估，鵬信資產確定目標公司股東全部權益於評估基準日 2020 年 12 月 31 日的評估值為人民幣 263,097.00 萬元，與淨資產帳面值人民幣 265,303.19 萬元相比減少 2.28%。目標公司股東全部權益構成如下：

項目	全部權益價值 (人民幣萬元)	目標公司所持權益價值	
		所持權益比例	所持權益價值 (人民幣萬元)
灣區發展歸屬於母公司股東權益	962,952.89	71.83%	691,689.06
控股權溢價（15%）和流動性溢價（14%）後灣區發展 71.83% 股份價值	—	—	892,278.89
目標公司股東全部權益價值	263,097.00	100.00%	263,097.00

根據鵬信資產評估報告，考慮控股權溢價和流動性溢價後灣區發展 71.83% 股份價值為人民幣 892,278.89 萬元，調減灣區發展於 2021 年 4 月宣派的每股約 0.109 港元按照買賣協議約定由賣方享有的股息後，灣區發展股份每股價值相當於 4.67 港元。

鵬信資產評估報告的重要假設

鵬信資產評估報告所載之目標公司評估基於一系列前提和假設。重要假設和前提如下：

- (i) 假設評估對象或所有被評估資產於評估基準日處在市場交易過程中，資產評估專業人員根據評估基準日的市場環境和評估對象或所有被評估資產的交易條件等類比市場進行相應的價值估計或測算；
- (ii) 假設評估對象或所有被評估資產於評估基準日處在的交易市場是公開市場；
- (iii) 假設與評估對象相對應的經濟體在評估基準日所具有的經營團隊、財務結構、業務模式、市場環境等基礎上按照其既有的經營目標持續經營；假設與評估對象相對應的所有資產／負債均按目前的用途和使用的方式、規模、頻度、環境等情況繼續使用；

- (iv) 假設國家現行的有關法律法規及政策、國家宏觀經濟形勢無重大變化，交易各方所處地區的政治、經濟和社會環境無重大變化；假設有關於利率、匯率、賦稅基準及稅率、政策性徵收費用、融資條件等不發生重大變化；假設無其他人力不可抗拒因素及不可預見因素對企業造成重大不利影響；
- (v) 假設委託人和／或相關當事人所提供的評估所必需資料是真實的、完整的、合法的和有效的；
- (vi) 假設本次評估從與委託人和相關當事人以外的其他方面所獲取的資料能夠合理反映相應的市場交易邏輯，或市場交易行情，或市場運行狀況，或市場發展趨勢等；及
- (vii) 除資產評估報告中另有陳述、描述和考慮外，評估對象及所有被評估資產的取得、使用、持有等均被假設符合國家法律、法規和規範性文件的規定，即其法律權屬是明確的。

上市規則的涵義

由於若干相關百分比高於 25% 但所有相關百分比均低於 100%，根據上市規則第 14 章，交易構成深圳國際及深高速的主要交易。由於深投控及賣方為深圳國際及深高速各自之控股股東的聯繫人，因此為深圳國際及深高速的關連人士（定義見上市規則）。根據上市規則第 14A 章，交易亦構成深圳國際及深高速的關連交易，須待（其中包括）深圳國際獨立股東及深高速獨立股東分別於股東特別大會及臨時股東大會上批准後方可作實。

戴敬明先生和胡偉先生（同為深圳國際及深高速之董事）已於深圳國際和深高速董事會會議上就審批交易放棄投票。

深圳國際或深高速的董事概無於交易中擁有任何未披露的重大利益。

收購守則的涵義

茲提述深圳國際及深高速日期為 2021 年 3 月 15 日及 2021 年 4 月 14 日的聯合公告。於 2021 年 4 月 13 日，買方已獲得證監會執行人員的批准，根據收購守則第 26.1 條附註 6(a) 豁免因交易而產生對灣區發展履行的強制性全面要約責任。

買方、深高速及深圳國際的資料

買方為一間於香港註冊成立的公司，主要從事投資控股，為深高速的全資附屬公司。

深高速為一間於中國註冊成立的公司。深高速集團主要從事收費公路和道路及其他城市和交通基礎設施的投資、建設及經營管理。深高速為深圳國際擁有約 52% 權益的附屬公司。

深圳國際為一間於百慕達註冊成立的公司，深圳國際集團主要從事物流及收費公路業務。其以深圳及粵港澳大灣區、長三角和環渤海地區為主要戰略區域，通過擴張、併購、重組與整合，重點介入城市綜合物流港及收費公路等物流基礎設施的投資、建設與經營，在此基礎上向客戶提供高端物流增值服務，業務領域拓展至物流產業相關土地綜合開發、環保產業投資與運營等多個業務分部。深投控間接擁有深圳國際約 43.49% 權益。

深投控的資料

深投控為一間於中國成立的公司，主要從事產權管理、資本經營、投資及融資。深投控由深圳國資委全資擁有。

賣方的資料

賣方為一間於香港註冊成立的公司，主要從事投資控股。賣方為深投控的全資附屬公司。深投控和賣方為深圳國際和深高速各自控股股東之聯繫人。

目標公司的資料

目標公司為一間於英屬處女群島註冊成立的公司，主要從事投資控股。目標公司由賣方全資擁有並持有 2,213,449,666 股灣區發展股份（相當於灣區發展已發行股份總數約 71.83%）。

目標公司於 2018 年 4 月以 9,865,379,217.60 港元的現金代價（即每股灣區發展股價為 4.80 港元）收購灣區發展 66.69% 的已發行股本（即 2,055,287,337 股灣區發展股份）。收購完成後，目標公司根據收購守則第 26.1 條附註 6(a) 以每股灣區發

展股票 4.80 港元的價格提出強制性全面要約。強制性全面要約結束後，目標公司擁有的權益佔灣區發展 91.18%（即 2,809,744,415 股灣區發展股份）。此後，目標公司以每股灣區發展股票 4.80 港元的價格完成了配售以使灣區發展的股份恢復買賣。截至本聯合公告之日，目標公司擁有的權益佔灣區發展全部已發行股本的 71.83%。

因此，收購事項完成後，買方將間接收購灣區發展 30% 以上的已發行股份，且根據收購守則第 26.1 條附註 6(a) 須向灣區發展的股東提出強制性全面要約，惟獲執行人員授出豁免則除外。深高速已根據收購守則第 26.1 條附註 6(a) 獲得執行人員豁免因收購事項向灣區發展股東提出強制性全面要約。

灣區發展集團主要從事高速公路業務，並採取以粵港澳大灣區內的基礎設施及相關聯的業務 以及廣深高速沿線土地開發及利用為重點的發展策略。灣區發展集團目前經營兩條高速公路（即廣深高速及西綫高速），並從事位於大灣區核心區域的居住項目的開發。

(a) 廣深珠公司

廣深珠公司主要業務為廣深高速的投資、建設和經營管理，灣區發展享有其 45% 的利潤分配比例。

廣深高速指京港澳高速公路廣州至深圳段，是聯繫廣州、東莞、深圳、香港的重要通道，北起於廣州市黃村立交，與廣州環城高速公路北段相接，南止於深圳市皇崗口岸，與深圳皇崗路相接，項目屬於京港澳高速 G4 的一部分，全程 122.8 公里，雙向六車道為主。

廣深高速收費經營期至 2027 年 6 月，於 2019 年及 2020 年的日均折合全程的標準車流量分別為 10.2 萬輛和 7.4 萬輛，日均路費收入分別為人民幣 884 萬元和人民幣 651 萬元。

廣深高速的交通流量持續接近飽和狀態。為了滿足日益增長的交通需求，更好地發揮連接廣深兩地交通幹線以及粵港澳大灣區核心區域重要基礎設施的作用，廣深高速計劃進行改擴建。廣深珠公司已於 2019 年 12 月獲得廣深高速改擴建業主資格。

於 2021 年 1 月廣深高速改擴建工程可行性研究已通過廣東省交通管理部門的

預審，在取得項目核准批復後正式開工建設。根據廣深高速改擴建工程可行性研究報告（送審稿），廣深高速擴建里程約 118.2 公里，從現有的雙向 6 車道在不同路段擴建成 8 至 12 車道，初步投資估算約人民幣 471 億元。

截至本聯合公告之日，廣深高速改擴建的投融資方案尚未確定，廣深珠公司可根據最終確定的建設規模及投融資方案，向政府部門申請核定延長收費年限。

(b) 西線高速公司

西線高速公司主要業務為西線高速的投資、建設和經營管理，灣區發展享有其 50% 的利潤分配比例。

西線高速北起廣州市荔灣區海南立交，南至中山市坦洲鎮月環互通立交，全長約 98 公里，分三期建設，西線高速一期、二期及三期的收費經營期分別至 2033 年 9 月、2035 年 6 月和 2038 年 1 月。

西線高速於 2019 年及 2020 年的日均折合全程標準車流量分別為 5.9 萬輛和 4.3 萬輛，日均路費收入分別為人民幣 415 萬元和人民幣 299 萬元。

(c) 廣深高速沿線土地開發

灣區發展與省公路建設於 2019 年 10 月就廣深高速沿線土地的開發利用合作原則簽訂了合作備忘錄和框架意向協議，共同爭取實現廣深高速沿線存量土地的綜合開發及價值釋放的機會，約定雙方在不同地區的土地開發權益比例，其中廣州地區的土地權益灣區發展佔 37.5%、省公路建設佔 62.5%；深圳地區的土地灣區發展佔 57.5%、省公路建設佔 42.5%；東莞地區視主導方確定。

臻通實業於 2019 年 11 月成立，灣區發展與省公路建設分別擁有 37.5% 和 62.5% 權益，對廣州增城區新塘鎮的一處約 19.6 萬平方米交通用地進行綜合開發，規劃計容建築面積約 60 萬平米。

2020 年 10 月，灣區發展和省公路建設通過產權交易平台採取公開掛牌轉讓股權方式將臻通實業合計 60% 股權及相關股東借款債權轉讓給深圳市潤投諮詢有限公司（華潤置地控股有限公司的全資子公司），轉讓完成後，灣區發展、省公路建設及深圳市潤投諮詢有限公司分別間接或直接持有臻通實業 15%、25% 和 60% 股權。

目前，廣州新塘立交改造工程及住宅與配套設施建設工程已開始施工，住宅與配套設施建設工程計劃分三期進行，首期住宅已開始預售。

下文摘錄自根據中國企業會計準則編製的目標公司及其附屬公司截至 2020 年 12 月 31 日止年度及截至 2021 年 3 月 31 日止三個月的經審核財務報表以及截至 2019 年 12 月 31 日止年度的未經審核財務報表：

單位：人民幣千元

	截至 2019 年 12 月 31 日止年度	截至 2020 年 12 月 31 日止年度	截至 2021 年 3 月 31 日止三個月
營業收入	—	—	—
淨利潤（淨虧損）	(28,751.28)	(282,335.32)	29,082.70
其中：對聯營企業和合 營企業的投資收 益（損失）	399,337.67	(388,321.04)	85,196.53
財務費用	351,176.17	237,882.88	35,822.29
除稅項及非經常項目前 淨利潤／（淨虧損）	11,821.30	(298,372.40)	26,825.44
除稅項及非經常項目後 淨利潤／（淨虧損）	(30,343.45)	(320,852.55)	16,854.22
	於 2019 年 12 月 31 日	於 2020 年 12 月 31 日	於 2021 年 3 月 31 日
資產總額	11,378,833.30	11,936,111.70	11,930,885.84
其中：長期股權投資	10,593,959.85	9,725,753.81	9,730,783.34
負債總額	9,384,441.10	7,971,269.64	8,186,492.89
淨資產	1,994,392.20	3,964,842.05	3,744,392.95

註 1：對聯營企業和合營企業的投資收益（損失）為灣區發展持有廣深珠公司、西線高速公司、臻通實業股權所產生的投資收益。

註 2：2020 年受疫情影響，實施 79 天免收車輛通行費政策，導致對廣深高速及西線高速投資收益下降人民幣 4.05 億元，對應目標公司所持灣區發展 71.83% 股權影響人民幣 2.91 億元。

註 3：目標公司在合併財務報表中考慮了對灣區發展收購時公允價值增值的攤銷，調減了灣區發展 2019 年、2020 年、2021 年 1 至 3 月投資收益分別為人民幣 3 億元、人民幣 6.83 億元、人民幣 0.67 億元，對應目標公司所持灣區發展 71.83% 股權影響分別為人民幣 2.15 億元、人民幣 4.91 億元、人民幣 0.48 億元。

註 4：財務費用包括目標公司收購灣區發展使用借款的利息支出及灣區發展自身的財務費用。

註 5：目標公司於 2020 年獲股東注資人民幣 19.22 億元，相應減少負債總額。

完成後，目標公司及灣區發展將成為深圳國際及深高速的附屬公司，其財務業績將併入深圳國際及深高速的財務報表。

獨立董事委員會及獨立財務顧問

深高速獨立董事委員會由深高速全體獨立非執行董事組成，以就買賣協議、付款責任協議及交易向深高速獨立股東提供建議。

深圳國際獨立董事委員會由深圳國際全體獨立非執行董事組成，以就買賣協議、付款責任協議及交易向深圳國際獨立股東提供建議。

獨立財務顧問將被委任以就此向深高速獨立董事委員會、深圳國際獨立董事委員會、深高速獨立股東及深圳國際獨立股東提供建議。

股東特別大會及深圳國際通函

深圳國際將召開股東特別大會以考慮並酌情通過批准買賣協議、付款責任協議及交易之決議案。有關買賣協議及付款責任協議的表決將以按票數表決方式進行，深投控及其聯繫人將就擬於股東特別大會提呈以批准買賣協議及付款責任協議之有關決議案放棄投票。

載有（其中包括）交易詳情、連同獨立董事委員會致深圳國際獨立股東的推薦意見、獨立財務顧問就買賣協議及付款責任協議致深圳國際之意見函件以及股東特別大會通告之通函，預計將由深圳國際於 2021 年 8 月 31 日或之前寄發予深圳國際股東。

臨時股東大會及深高速通函

深高速將召開臨時股東大會以考慮並酌情通過批准買賣協議、付款責任協議及交易之決議案。有關買賣協議及付款責任協議的表決將以投票表決方式進行，深投控及其聯繫人（包括深圳國際及其聯繫人）將就擬於臨時股東大會提呈以批准買

賣協議及付款責任協議之有關決議案放棄投票。

載有(其中包括)交易詳情、連同獨立董事委員會致深高速獨立股東的推薦意見、獨立財務顧問就買賣協議及付款責任協議致深高速之意見函件以及臨時股東大會通告之通函，預計將由深高速於2021年8月31日或之前寄發予深高速股東。

深圳國際及深高速各自的股東及潛在投資者謹請留意，交易受多項條件所規限，而有關條件可能會或可能不會被落實。股東及潛在投資者在買賣深圳國際及深高速各自的證券時務請審慎行事。

釋義

在本聯合公告內，除文義另有所指外，下列詞彙具有下列涵義：

「%」	指	百分比
「收購事項」	指	買賣協議項下收購待售股份
「一致行動」	指	具有收購守則賦予該詞之涵義
「約定期間」	指	先前配售事項完成日第五週年屆滿之日前三個月
「股權轉讓款」	指	買賣協議項下買方為待售股份應向賣方支付的股權轉讓款2,450,034,805.18港元
「灣區發展」	指	深圳控股灣區發展有限公司，一家於開曼群島註冊成立的有限公司，其股份於聯交所主板上市(股份代號：00737)，且為目標公司之非全資附屬公司
「灣區發展集團」	指	灣區發展及其附屬公司
「灣區發展股份」	指	灣區發展股本中每股面值0.1港元的普通股
「營業日」	指	中國及香港持牌銀行的工作日，不包括星期六、星期日以及中國及香港的法定假期

「CMF出售事項」	指	CMF Fund向獨立第三方出售先前配售股份
「CMF Fund」	指	CMF Global Quantitative Stable Segregated Portfolio，為先前配售事項的承配人及持有灣區發展已發行股本總額約9.45%權益的股東
「招商證券」	指	招商證券股份有限公司，深高速就交易的中國財務顧問
「招商證券估值報告」	指	招商證券有關灣區發展日期為2021年7月12日的估值報告
「完成」	指	買賣協議的完成
「完成日」	指	完成之日，即條件達成通知送達日期後20個營業日（或買方及賣方書面約定的其他日期）
「條件」	指	完成之先決條件
「條件達成通知」	指	買賣協議一方（視情況而定）書面通知買賣協議另一份所有條件已達成
「代價」	指	待售股份之代價，預計不超過10,479,000,000港元
「或有代價」	指	(i) 付款責任協議項下買方及深高速應付深投控及／或賣方的款項及(ii) 買方因交易而需要支付的稅費之總和，預計不超過139,000,000港元
「控股股東」	指	具有上市規則賦予該詞之涵義
「誠意金」	指	買方根據備忘錄於2019年3月19日支付予賣方之誠意金10,000,000港元
「臨時股東大會」	指	深高速將召開臨時股東大會，以考慮（其中包括）買賣協議、付款責任協議及其項下擬進行的交易

「產權負擔」	指 (i)就任何人士任何責任之任何有效按揭、質押、抵押、留置權、優先購買權、擔保、信託安排或擔保或授予任何優先付款權利之任何其他類似限制、(ii)授予任何人士使用或佔用權利的任何有效租賃、分租、佔用協議或契約；(iii)以任何人士為受益人之任何有效委任代表、授權書、表決信託協議、實益權益、期權、優先要約或購買權或其他轉讓限制、及(iv)有關所有權、擁有權或使用權之任何不利、合法及有效之申索
「執行人員」	指 證監會企業融資部之執行董事或其任何代表
「廣深高速」	指 廣州至深圳高速公路
「廣深珠公司」	指 廣深珠高速公路有限公司，為廣深高速所設立的合營企業，灣區發展擁有45%的利潤分配權
「西線高速」	指 廣州至珠海西綫高速公路，又名珠江三角洲西岸幹道
「西線高速公司」	指 廣東廣珠西線高速公路有限公司，為西線高速所設立的合營企業，灣區發展擁有50%的利潤分配權
「港元」	指 香港法定貨幣港元
「香港」	指 中國香港特別行政區
「上市規則」	指 香港聯合交易所有限公司證券上市規則
「管理辦法」	指 中國國務院國資委、中國財政部、中國證監會聯合發佈的《上市公司國有股權監督管理辦法》（36號令）
「備忘錄」	指 深高速與深投控訂立的日期為2021年3月15日的諒解備忘錄，據此，深投控擬將其擁有的灣區發展之間接權益（相當於灣區發展已發行股本的71.83%）轉讓予深高速

「付款責任協議」	指	深投控、賣方、買方及深高速就付款責任安排訂立的日期為2021年8月10日的協議
「付款責任安排」	指	根據付款責任協議，深高速及買方於完成後履行深投控及賣方於補充協議項下向CMF Fund的付款責任（如有）。
「鵬信資產」	指	深圳市鵬信資產評估土地房地產估價有限公司，一家中國合資格獨立資產評估機構
「鵬信資產估值報告」	指	鵬信資產有關目標公司日期為2021年8月10日的評估報告
「中國」	指	中華人民共和國，就本聯合公告而言，不包括香港、中國澳門特別行政區及台灣
「先前配售事項」	指	目標公司向CMF Fund配售先前配售股份，已於先前配售事項完成日完成
「先前配售事項完成日」	指	2018年8月17日
「先前配售股份」	指	灣區發展的291,207,411股股份，已根據先前配售事項配售與CMF Fund
「買方」	指	美華實業（香港）有限公司，於香港註冊成立之有限公司，為深高速之全資附屬公司
「還款金額」	指	等於目標公司應付第三方貸款本金和相應利息（利率在三月期香港銀行同行業拆借利率+1.51%至1.7%之間）的金額
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣
「買賣協議」	指	賣方與買方就買賣待售股份訂立日期為2021年8月10日的買賣協議

「待售股份」	指	目標公司50,000股每股1.00美元之普通股，相當於目標公司之全部已發行股本
「賣方」	指	深圳投控國際資本控股有限公司，於香港註冊成立之有限公司，全資擁有目標公司之全部已發行股本
「證監會」	指	香港證券及期貨事務監察委員會
「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	深圳國際將召開股東特別大會，以考慮（其中包括）買賣協議、付款責任協議及其項下擬進行的交易
「深高速」	指	深圳高速公路股份有限公司，一家於中國註冊成立的股份有限公司，其H股於聯交所主板上市（股份代號：00548）及其A股於上海證券交易所上市（證券代號：600548）
「深高速集團」	指	深高速及其附屬公司
「深高速獨立董事委員會」	指	深高速組成的獨立董事委員會，以就買賣協議、付款責任協議及其項下擬進行的交易向深高速獨立股東發表意見
「深高速獨立股東」	指	獨立於深投控及其聯繫人（包括深圳國際及其聯繫人）且毋須於臨時股東大會就有關決議案放棄投票之深高速股東
「深高速股東」	指	深高速股東
「深圳國際」	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，其股份於聯交所主板上市（股份代號：00152）
「深圳國際集團」	指	深圳國際及其附屬公司，包括深高速集團

「深圳國際獨立董事委員會」	指	深圳國際組成的獨立董事委員會，以就買賣協議、付款責任協議及其項下擬進行的交易向深圳國際獨立股東發表意見
「深圳國際獨立股東」	指	獨立於深投控及其聯繫人且毋須於股東特別大會就有關決議案放棄投票之深圳國際股東
「深圳國際股東」	指	深圳國際股東
「深圳國資委」	指	深圳市國有資產監督管理委員會
「深投控」	指	深圳市投資控股有限公司，一家於中國註冊成立之有限責任公司
「買賣協議保證金」	指	保證金總額735,010,441.55港元，包括備忘錄誠意金10,000,000港元及買方根據買賣協議支付予賣方的保證金725,010,441.55港元
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「補充協議」	指	深投控、賣方及 CMF Fund 之受託人訂立的補充協議及補充承諾，據此，原協議獲修改以取消關於認沽期權及潛在購回事項之安排
「收購守則」	指	公司收購及合併守則
「目標公司」	指	深圳投控國際資本控股基建有限公司，一家於英屬處女群島註冊成立之有限公司，為賣方之全資附屬公司
「目標集團」	指	目標公司及其附屬公司
「第三方貸款」	指	目標公司於2020年12月31日欠付第三方金融機構的債務本金2,429,495,000港元
「交易」	指	收購事項及付款責任安排

- 「交易協議」 指 買賣協議及付款責任協議
- 「過渡期」 指 2021年1月1日至完成日止期間（包括首尾兩日）
- 「美元」 指 美利堅合眾國法定貨幣美元
- 「臻通實業」 指 廣州臻通實業發展有限公司，為開發位於廣深高速新塘立交地塊（編號: 83101203A19206）在中國設立的合資公司，灣區發展間接擁有15%權益

承董事會命
深圳國際控股有限公司
聯席公司秘書
劉旺新

承董事會命
深圳高速公路股份有限公司
聯席公司秘書
龔濤濤

2021年8月10日

於本聯合公告之日，深圳國際董事會的成員包括執行董事李海濤先生、王沛航先生及戴敬明先生；非執行董事胡偉先生及周治偉先生；以及獨立非執行董事鄭大昭教授、潘朝金先生及陳敬忠先生。

於本聯合公告之日，深高速董事為：胡偉先生（執行董事及董事長）、廖湘文先生（執行董事兼總裁）、王增金先生（執行董事）、文亮先生（執行董事）、戴敬明先生（非執行董事）、李曉艷女士（非執行董事）、陳海珊女士（非執行董事）、白華先生（獨立非執行董事）、李飛龍先生（獨立非執行董事）、繆軍先生（獨立非執行董事）和徐華翔先生（獨立非執行董事）。