

概覽

本集團之主要業務為倡議、推動、發展及經營於華南廣東省，特別是毗鄰香港之珠江三角洲地區之策略性重點公路、隧道、橋樑及相關基建項目。本集團現時所有項目乃為珠江三角洲發展中之公路網絡之重要組成部分或連接，其中，廣深高速公路為貫通廣州及深圳之要道，橫越東莞於深圳邊境接連香港。

本集團現時於三項主要收費高速公路項目持有權益：

- 廣州－深圳高速公路
- 廣州東南西環高速公路
- 珠江三角洲西岸幹道一期

本集團所有現有項目之權益為(或就西線一期而言，將會)透過根據適用中國法律成立之中外合作經營企業持有，而所有中方夥伴均為由負責有關區域及地區內交通基建之政府或行政部門成立或與該等部門關係密切。

廣東省及珠江三角洲之增長

合和為中國基建業內翹楚之一，及為首批投資中國基建項目之外資公司之一。本集團參與發展珠江三角洲之公路網絡，乃基於合和預期廣東，特別是珠江三角洲，隨着中國在七零年代末期之經濟改革後，預計可釋放潛力之遠見。本集團之項目源自合和追求上述理念及其對貫徹實現珠江三角洲增長潛力，及珠江三角洲與香港之經濟整合，對依賴並支持在區內建設綜合公路網絡之信念。

正如合和預期廣東省，特別是珠江三角洲之經濟及工業增長，已成為發展公路網絡之主要推動力之一。除滿足交通需求外，周邊城鎮及設施之增長、沿線地區之人口、工業及服務聚集，已加強本集團公路之長遠重要性。作為直接連接廣州與深圳及香港之首條高速公路，廣深高速公路尤其受惠於沿線發展之城市及工業走廊。

廣東省乃中國最富庶及發展最迅速省份之一。由一九九一年至二零零一年，廣東省國內生產總值之複合年增長率約為19%，遠遠超出中國全國之平均數。根據《2002廣東省統計年鑒》，於二零零一年廣東省之外商直接投資合共美金119億元，相當於中國之外商直接投資總值約25%。廣東省佔全國出口總額約36%或美金954億元。根據廣東省前省長盧瑞華先生於二零零三年一月十三日發表之政府工作報告，估計廣東省在二零零二年之經濟活動將有顯著增長：二零零二年之國內生產總值估計為人民幣11,674億元(約美金1,410億元)(較二零零一年增長約10%)及出口總值估計為美金1,186億元(較二零零一年增長約24%)。

珠江三角洲位於廣東省南部珠江河口。隨着中國在七零年代末期採取開放門戶經濟改革政策後，珠江三角洲由農業地區迅速轉型成為世界最重要之工業生產中心之一，並持續增長。雖然珠江三角洲人口僅佔廣東省約30%，但珠江三角洲在二零零一年已佔廣東省國內生產總值約78%、外商直接投資約98%及其出口量約95%。

珠江三角洲特別因其毗鄰香港而受惠，經濟特區及沿海開放城市出現，更是為推動新經濟改革進程而設立。廣東省三個經濟特區其中兩個位於珠江三角洲，這情況讓珠江三角洲能吸引大量外商投資，並逐步帶動整合珠江三角洲與香港之經濟。本公司預期珠江三角洲與香港之間之經濟整合，將會因二零零三年六月二十九日簽訂關於建立更緊密經貿關係之協議（「更緊密經貿關係安排」）而進一步加強。更緊密經貿關係安排載列多項有關貨品及服務貿易及促進投資之經濟措施，包括削減關稅及放寬對專業及投資服務限制。本公司認為，這些措施將對發展中國與香港之間之經濟關係帶來重大進展。

根據香港工業總會於二零零二年十一月刊發之調查報告，估計於二零零一年在香港註冊之122,809家香港製造及貿易公司（「香港製造及貿易公司」）中，約有52%或63,000家在中國活躍經營。在這些香港製造及貿易公司當中，估計有43%投資於中國之廠房設施，及有45%與中國之廠房已訂立分包處理安排。廣東乃香港製造業務最重要之基地。於二零零一年，估計：

- 有53,000所為香港製造及貿易公司工作之廠房集中在珠江三角洲五個城市（東莞、深圳、中山、廣州及惠州）；
- 該等香港製造及貿易公司約有83,000名在香港工作之員工，在廣東省工作之日子佔其全年工作日超過一半；
- 在中國活躍經營之香港製造及貿易公司製造之大部分產品曾經香港出口世界各地；及
- 香港製造及貿易公司在其於中國之製造業務中所使用之大部分原料及半加工材料，乃從香港及其他海外市場進口。

在過去十年，廣東公路系統與廣東之經濟發展同步增長。由一九八零年至二零零一年，廣東省之國內生產總值增長超過40倍。與此同時，公路系統迅速擴大，支持這項增長。在一九八零年，公路全線總長僅為49,495公里，到二零零一年底已達104,798公里。廣東省政府憑藉其本身之經驗，深明已發展之公路網絡在經濟發展中所擔當之角色，所以在其第十個五年計劃（二零零一年至二零零五年）中將以改善公路作為首要項目，藉以將省內全部主要地級市聯繫，並連接其他省份。

自廣深高速公路在一九九五年首年全面投入運作以來，其每日平均收費車流量已錄得複合年增長率約達16%。於二零零二年，按收益計，廣深高速公路合營企業獲對外貿易經濟合作部列為中國首500家外資公司之一。

三項現有項目

本集團透過根據適用中國法律成立之中外合作經營企業安排，持有以下三項收費高速公路項目之權益：

- **廣深高速公路：**廣深高速公路為一條全線總長122.8公里封閉式雙向三車道高速公路，由廣州廣氮通往香港與深圳邊界之深圳皇崗。

廣深高速公路為直接貫通廣東省之省會廣州、以至深圳及香港之首條及現有唯一一條高速公路，屬於發展中之珠江三角洲公路網絡之要道，形成一條橫越東莞於深圳邊境接連香港之珠江三角洲東部之南北走廊。

廣深高速公路之18個具策略性位置立交，連接多個人口稠密市鎮及／或工業城鎮，以及重要設施，包括深圳寶安機場及多個海港，而該條高速公路亦適當連接珠江三角洲之其他主要公路。特別是，作為連接深圳及虎門大橋之唯一一條高速公路，廣深高速公路為深圳與珠江三角洲西部及東南部地區之間之最重要交通幹道。

- **廣州東南西環高速公路：**廣州東南西環高速公路為一條全線總長38公里封閉式雙向三車道高速公路環道，途經廣州東、南及西周邊地區，東端及西端連接廣州北面繞道，形成一條環繞廣州市之互通高速公路環形幹道。

廣州東南西環高速公路為服務於廣州市內及廣州市周邊地區不斷增加之繁重車流量之道路系統之重要組成部分。該條幹道是由經過廣州之多條主要公路而來，途經廣州而前往其他目的地之大量外來車流之重要繞道。這條公路亦為廣州交通之重要幹道，是經市中心之中至長途車程之另一條通道。

廣深高速公路，以至日後之珠江三角洲西岸幹道一期，都是連接廣州東南西環高速公路。

- **西線一期：**珠江三角洲西岸幹線一期現正建造中，將會是一條全線總長14.7公里封閉式雙向三車道高速公路，滿足廣州市與順德之間之高速聯繫之重點需求。預期這條路線將可縮短兩個城市之間之車程，由使用現有公路約40分鐘縮短至約10至15分鐘。

本集團項目之其他詳情載於「公路項目」一節。

主要優勢

董事相信，憑藉本公司在中國收費公路基建業累積超過二十年之經驗，本公司已形成下列實力及競爭優勢：

本集團已成功建立一個營運及產生收益之收費高速公路項目組合

- 廣深高速公路及廣州東南西環高速公路已建成，及每日產生現金收益。
- 該等項目之收益提供穩建之財務基礎，及作為本集團獲取可靠現金回報之基礎。
- 廣深高速公路自一九九五年首個全年營運之年度以來，平均每日收費車流量已錄得之複合年增長率為15.9%。

本集團之公路處於珠江三角洲內高經濟增長地區之策略據點

廣深高速公路

- 廣深高速公路為直接貫通北端廣州及南端深圳及香港之首條及現有唯一一條高速公路，形成一條經濟活動之走廊。
- 該高速公路構成發展中珠江三角洲公路網絡之要道，連接廣州、東莞及深圳等重點地級市。於近期經濟顯著增長期間，這些地級市已成為珠江三角洲內之龍頭。
- 隨着發展高速公路，沿線眾多其他城鎮及設施已顯著增長或擴張，這方面亦進一步鞏固該高速公路之重要性。

廣州東南西環高速公路

- 廣州東南西環高速公路為服務於廣州及廣州周邊地區不斷增加之繁重車流量之公路系統之重要組成部分。
- 廣州不斷拓展，發展成為廣東省之商業中心。現有都市拓展及重建之策略性發展計劃包括北面花都之新廣州國際機場及南面南沙之新科技市中心及港口等主要重點發展項目。
- 廣州東南西環高速公路之優勢，很大程度上倚賴其接連性，即是與珠江三角洲內如人口稠密及工業重鎮之地區、機場及其他設施等坐擁潛在車流量之地點接連之支路。除現有連接外，其他連接計劃包括：西線一期（連接順德，預計於二零零四年通車）、廣州南部快速幹線（連接廣珠東線及南沙港發展區，預計亦於二零零五年通車），及連接佛山之新廣佛高速公路。
- 董事從其他主要城市之環路所得之經驗預計，廣州東南西環高速公路在拓展後之廣州都市圈交通系統扮演之角色越來越重要，並支持該市向外拓展。

西線一期

- 珠江三角洲西岸幹道一期將可滿足廣州市與順德之間對高速聯繫之重點需求。董事預期，這條幹道將可縮短兩個城市之車程，由使用現有公路約需40分鐘縮短至約10至15分鐘。

本集團之項目享有高度競爭門檻優勢

- 較早踏足市場之優勢

收費公路業之高門檻，為本公司在維持其市場佔有份額及發展項目所需時間等方面締造龐大優勢。融資能力、技術水平、與政府及商界已建立之關係及有能力投放資源候待冗長之監管審批及發展程序，都是成功之關鍵因素。

當廣深高速公路建成時，大大縮短廣州與深圳之間之車程，並且為連接珠江三角洲內主要城鎮之首條高速公路。

- 沿線建設及發展

對於欲在珠江三角洲內設立業務或遷移至珠江三角洲之行業，通常都會優先選擇可通往主要公路之地點。因此，隨著毗鄰城鎮及設施增加，以及人口、行業及服務集中於沿線地區，本集團幹道之長遠重要性日益提升。

- 連接網絡及支路之流量可觀

道路之使用量，乃視乎該等道路可通往之起點及終點構成之潛在車流量。本集團已建成之道路，已得到連接珠江三角洲眾多人口稠密及工業重鎮之地區、機場及其他設施之主要支路作為支持，並與區內其他主要公路有效地連接起來。

- 新項目需要辦理繁複手續及一段時間才能具競爭力

就一項中國公路項目取得所需之正式審批、土地使用權及融資所辦理之手續，既複雜、冗長又昂貴。此外，建造過程歷時不短，結果未必明朗。因此，公路項目需要一段時間才能建成。

本公司確立專注於廣東省及珠江三角洲之具體策略

- 本公司之策略，是要充分利用其優越之競爭優勢及業界之高門檻，把握增長機會。

本集團專注發展對形成珠江三角洲內綜合公路網絡具策略重要性之項目，讓本公司受惠於來自其公路，以及珠江三角洲內日漸互通之更廣大網絡之交通增長。

- 本集團處於有利位置，從廣東省及珠江三角洲內之持續增長獲益

本集團所有現有項目均處於珠江三角洲內策略據點，反映出合和對中國在七零年代末期採取門戶開放及經濟改革政策後，區內經濟增長潛力之展望，特別是與香港整合之潛力。

本集團公路車流量之歷史增幅，一直與因該等改革措施所帶來之經濟增長及人民因此越來越富庶之步伐一致。

- 本集團之公路因持續發展更廣大之網絡而受惠

雖然本集團之公路憑藉本身具策略性重要地位之實力，車流量仍視乎與更廣大網絡互通之能力。本公司相信，由於廣東省及珠江三角洲內之公路網絡繼續進一步發展，本公司項目之全部潛力將逐步開始兌現。

鑒於中國政府繼續專注國家公路網絡，珠江三角洲內之公路網絡將成為一個更龐大系統不可分割之一部分，而經該系統把珠江三角洲及廣東省內不同地區與中國主要城市連接起來。

- 世貿及更緊密經貿關係安排

中國在二零零一年加入世貿後，普遍預期將會推動中國公路使用量之持續增長，而本公司亦預計實行更緊密經貿關係安排後，將會對香港與中國之間之貿易流量及車流量帶來正面影響。本公司預期廣東省及珠江三角洲仍然是中國工業及經濟增長之火車頭。

本集團處於有利地位從新商機獲益

本公司相信，其業績記錄讓其處於有利地位，參與其他項目，而本公司將只會爭取其相信可帶來理想投資回報之商機。

- 本集團在倡議、推動、發展及經營中國收費公路項目取得人所共知之專業知識

在建立本集團現有項目之過程中，合和公路基建已表現其在倡議、推動、發展及經營大型中國收費高速公路及相關基建項目擁有之專業知識，及已取得之豐富經驗。

本集團在倡議及推動其項目時通常務求肩負領導角色。廣深高速公路項目乃按合和在一九七八年十二月向廣東省政府提交之建議書所簡述之倡議建成。合和公路基建在倡議及推動廣深高速公路項目之過程中，包括磋商合營企業合同設立之專營權、項目之建造合同及為項目安排融資，都是擔當領導角色。廣州東南西環高速公路與珠江三角洲西岸幹道項目都是源自一九七八年之同一份建議書。

- 本集團與中國重要合營企業夥伴成功合作之業績記錄

本公司相信，合和公路基建對當地合營企業夥伴之選擇及其與該等合營企業夥伴有效地合作之能力，對於爭取參與項目及成功完成所承接之項目，都十分重要。本集團所有中方夥伴為由負責有關區域及地區交通基建之政府或行政機關成立，或與該等機關具密切關係之實體，及對項目之持續成功具有重大之策略及財政權益。本公司相信，其過往與合營企業夥伴成功合作及良好關係，將令本公司可參與符合本公司整體業務策略之未來項目。

本集團受惠於經驗豐富及專業之管理層

- 本集團之管理層，由一組以香港及中國為基地，具豐富經驗之專業人士之核心隊伍組成，具備有效倡議、推動、發展及管理中國大型收費公路基建項目所需之制定、發展、管理、工程、經營及財務技能。

策略

本公司之策略，乃充分利用其優越之競爭優勢及業界之高門檻，把握增長機會。此策略涉及以下主要原素：

繼續專注廣東省及珠江三角洲策略性重點交通基建項目

- 在珠江三角洲內發展綜合公路網絡之策略性重點項目，本公司繼續專注於倡議、推動、發展及經營該等項目。
- 本公司相信此項相關策略之效用已得到證實，而本集團專注於在珠江三角洲發展，將繼續因該區經濟強勁增長及珠江三角洲與香港之經濟逐步整合而帶來利益。

透過有效管理及前瞻性規劃，維持現有項目之競爭力及穩定回報

- 本公司認為管理已建成項目，是向公路使用者提供服務，並相信公路使用者在選擇幹道時，會受走向、可到達程度、速度及安全等主要因素影響。基於這些原因，本公司認為，這些因素為維持其競爭地位之關鍵。
- 本公司藉著確保公路得到良好維護，並保持交通暢順，以保障其回報。本集團策略重點為前瞻性規劃及需求預計。現時正就廣深高速公路，制定多個前瞻性營運規劃方案，旨在建立卓越之道路條件，配合未來車流量需求，當中包括重新鋪平路面、改善及擴充南頭及黃田立交之進出口設施、擴充鶴州立交與鄰近深圳寶安機場之黃田立交之間長2.7公里之高流量車道，由六線增至八線行車。另一個例子是推出IC卡收費技術，而本公司將繼續在適當及對該等目標有利時採用經驗證科技之政策。

從參與其他項目之商機得益

- 本公司相信，其在成功建成公路項目之經驗及業績記錄，以及本公司與其行政人員在中國國內建立之關係及聲譽，將繼續為參與其他項目帶來商機。然而，本公司將僅會爭取本公司相信可賺取理想投資回報之商機。
- 本公司相信，發展連接廣東珠海及澳門與香港之大橋－隧道，對於珠江三角洲、香港及澳門之進一步經濟發展，將起策略性作用。

除作為進一步發展珠江三角洲、澳門及香港為整合經濟區之邏輯及重要舉措，本公司相信，此項目將會展開及加快珠江三角洲西部之經濟發展，加強珠江三角洲作為一全球性生產基地之地位，因而可提升整體競爭力，並為香港經濟提供新動力，以及進一步發展香港、澳門、珠海及深圳為一體之旅遊區。

於二零零三年一月八日發表之香港特區第二任政府施政綱領，及同日香港行政長官向香港立法會發表之施政報告內，都有表示該大橋會被列為優先項目予以跟進，並取決於中國政府正在進行之可行性研究之結果。

合和公路基建一直致力推動此項目，及將會積極繼續爭取建橋。倘該項目落實進行，本公司相信，其在參與此項目方面將會處於有利地位，但須視乎該項目是否能為本公司帶來理想投資回報。

- 本集團透過廣東合和保留珠江三角洲西岸幹道二期及三期之專營權。雖然仍未制定發展二期或三期之具體計劃，惟本集團現正積極爭取發展這些後期項目。此或會透過與一名合適之中方夥伴成立之合營企業方式實施。

預期珠江三角洲西岸幹道二期及三期包括全線總長約42公里由順德西線一期南端直達中山之高速公路。中山段將會連接(i)105國道，直達位於南部之珠海，及(ii)江中高速公路（計劃於二零零四年建成），西連江門及東連廣珠東線。建成珠江三角洲西岸幹道全部三期時，將形成一直通廣州、南海、順德及中山之高速公路系統。

- 除本集團倡議之項目外，本集團將會在適當時候，考慮參與其他項目之機會，而該等項目為與本集團專注重點公路及相關基建項目之目標一致。
- 儘管本集團首要專注廣東省及珠江三角洲之發展，以本集團之業績記錄、關係及聲譽，可為其在中國帶來其他機會。

歷史、發展及重組

合和為中國基建業內翹楚之一，及為首批於中國投資基建項目之外資公司之一。本集團所發展之收費高速公路，是以合和在七零年代末期至八零年代初期提出之倡議為藍圖，而合和當時之理念，乃基於其預期廣東，特別是珠江三角洲，隨着中國在七零年代末期之經濟改革後，將出現潛力浮現之遠見。本集團之項目源自合和追求實現該理念及其對實現珠江三角洲增長潛力，及珠江三角洲與香港之經濟整合將依賴及支持在區內建設綜合公路網絡之信念。

合和集團之首項中國收費公路項目於八零年代末期成立，是以合和於一九七八年提出原有建議為藍圖。該等原有建議包括在珠江三角洲東部及西部建造高速公路，以及在廣州市建造環狀公路環道系統。該等原有建議包括其後（以各自現有之形式）建成之廣深高速公路、廣州東南西環高速公路及西線一期項目。與此同時，合和亦爭取到參與順德105國道改造項目，以及順德公路項目，這是由順德四條當地公路組成之網絡。隨著上述公路項目圓滿建成，合和集團及合和公路基建在其策略得以落實，及締造業績記錄之餘，在中國國內已取得豐富經驗及隆厚聲譽。

本公司及其業務

合和之中國基建部於一九九五年成立，藉以發展、擁有、管理及經營合和集團之主要中國交通基建項目。合和集團全部五項收費公路項目過往一直由中國基建部項目及管理小組管理。

為籌備進行售股，本集團之公司、營運及管理架構透過已完成之重組設立。本集團之業務包括過往屬於合和中國基建部之三項封閉式收費高速公路項目。根據此項重組之條款，合和集團凡於過往曾為本集團三個項目任何一項之項目及管理隊伍成員，均調往本集團任職。合和集團於順德105國道及順德公路項目（兩者均為開放式一級公路）之權益，已由合和其他附屬公司（並非構成本集團一部分）保留或轉讓予該等附屬公司。（請參閱下文「集團架構」及「與合和集團之關係」）。

集團架構

本公司為本集團及本集團於三項現有項目權益之控股公司。

為籌備進行售股，本集團之公司、營運及管理架構透過已完成之重組設立。作為重組之一部分，合和集團凡於過往曾為本集團三個項目任何一項之管理隊伍成員，已調往本集團任職。合和集團於順德105國道及順德公路項目（兩者均為開放式一級公路）之權益，已由合和其他附屬公司（並非構成本集團一部分）保留或轉讓予該等附屬公司。（請參閱「與合和集團之關係」）。

本集團全部三項現有項目為根據管轄中外合作經營企業之適用中國法律已成立（或就西線一期合營企業而言，將成立）之合營企業。

三家合營企業之概要載於下表：

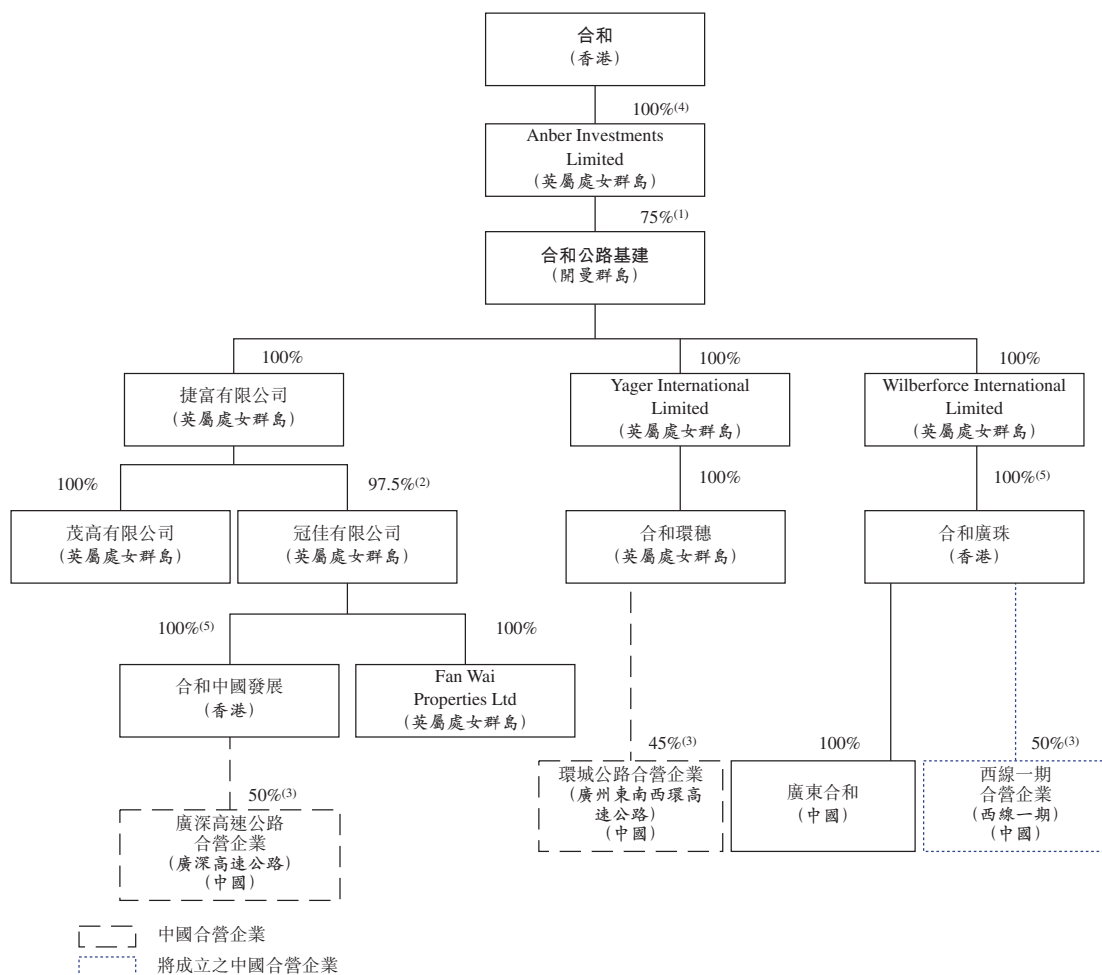
| | 廣深高速公路 合營企業 | 環城公路 合營企業 | 西線一期 合營企業 |
|------|---------------------------------------|--|--------------|
| 成立日期 | 一九八八年四月二十七日 | 一九九二年十二月二十六日 | 正在成立中 |
| 批覆規定 | 廣東省人民政府於一九九八年四月二十五日發出成立為中外合作經營企業之批准證書 | 廣州市人民政府於一九九二年十二月二十四日發出成立為中外合作經營企業之批准證書 | 正在獲取最後批文 |
| | 中國國家工商行政管理總局於一九八八年四月二十七日發出營業執照 | 中國國家工商行政管理總局於一九九二年十二月二十六日發出營業執照 | |

本公司及其業務

| | 廣深高速公路 合營企業 | 環城公路 合營企業 | 西線一期 合營企業 |
|--------|---|---|---|
| 投資總額 | 人民幣12,217,000,000元 (經廣東省審計廳審核 之建造總成本) | 人民幣4,500,000,000元 | 人民幣1,680,000,000元 (經廣東省發展計劃 委員會批准) |
| 其他財務資料 | 請參閱「公路項目－廣州 －深圳高速公路」[融資] | 請參閱「公路項目－廣州東南 西環高速公路」[融資] | 請參閱「公路項目－西線 一期」[西線一期之融資] |
| 註冊資本 | 人民幣471,000,000元 (相等於港幣 702,000,000元)， 於一九九一年十二月十二日 繳足及核實 | 美金55,000,000元， 於一九九五年三月二十三日 繳足及核實 | 批准不少於投資總額之35%， 即人民幣588,000,000元 及仍未支付 |
| 專營期 | 由一九九七年七月一日 起計三十年 | 由二零零二年一月一日 起計三十年 | 由成立日期(預期於 二零零三年)起計三十年 |
| 業務範圍 | 計劃、設計、興建、經營及 管理廣深高速公路項目及沿 線多項設施，包括自助食堂 、廣告、公共汽車服務、停 車位、加油站、汽車維修中 心、客車及貨車站及零售銷 售 | 按環城公路合營企業合同規 定，計劃、設計、興建、經 營及管理廣州東南西環高速公路 項目及沿線多項設施 | 有待最後審批，業務範圍 包括投資、計劃、設計、 興建及經營西線一期 |
| 合營企業安排 | 請參閱「公路項目－廣州 －深圳高速公路」[合營企業 及項目管理安排] | 請參閱「公路項目－廣州東南 西環高速公路」[合營企業及 項目管理安排] | 請參閱「公路項目－西線 一期」[西線一期合營企業 安排] |

本公司及其業務

下圖說明緊隨售股後本集團之公司及股權架構：



附註：

- 所呈列之合和權益並無計及超額配股權或因行使認股權證附帶之認購權或根據認股權計劃可能授出之認股權而可能發行之任何股份。
 - 中國銀行（香港）有限公司擁有一項購股權，可向合和購買本公司於股份開始在聯交所買賣之首日之現有已發行股本最多達5%（「中銀購股權」）。有關此項購股權之其他詳情，請參閱「主要股東—中銀購股權」。
- 一名少數股東持有合和中國發展之母公司冠佳有限公司之2.5%權益。該名少數股東有權獲取相等於廣深高速公路合營企業分派之股息總額之1%（於專營期第十年後減至0.75%），減合和中國發展及冠佳有限公司之間接成本及其他行政開支。
- 所指示之中國合營企業百分比權益，乃根據有關合營企業合同所規定之合營企業夥伴按比例分佔溢利、現金流動淨額及營運收入淨額（視乎情況而定）之權益計算。
- Anber Investments Limited為合和之間接全資附屬公司。
- 本集團持有全部普通股本。由於公司重組，合和集團集保留若干無投票權且經濟上無價值之遞延股份（請參閱附錄九「有關本公司之其他資料—公司重組」）。

於售股完成後，合和將繼續為本公司之控股股東。本集團與合和集團之持續關係主要方面在下文「與合和集團之關係」一節詳述。

項目之倡議、推動及管理

合和公路基建一般會力求在倡議及推動項目中擔任領導角色。由於合和致力推動其對珠江三角洲綜合公路網絡所構思之藍圖，廣深高速公路項目在八零年代中設立。項目是合和在一九七八年十二月向廣東省政府提交之建議書中簡述之倡議下建成。

就如中國所有外商投資項目般，廣深高速公路項目之投資結構符合已獲准形式，並由合和公路基建與其中方夥伴廣東省公路建設公司成立為中外合作經營企業。

合和公路基建在倡議及推動廣深高速公路項目整個過程中擔任領導角色，包括洽談合營企業合同設立之專營權、建造合同，以及安排項目融資。自一九八八年成立廣深高速公路合營企業以來，合和主席胡應湘爵士一直擔任總經理一職，履行有關持續管理職能之主要職責。（請參閱「公路項目－廣州－深圳高速公路」。）

廣州東南西環高速公路項目源於一九七八年提出之同一份建議。於引入長建環穗為共同參與者前，合和公路基建再次在項目之倡議及推動過程中，擔任主要角色。項目原先與中方夥伴廣州市通達高速公路有限公司成立為中外合作經營企業。在合和公路基建推動下，長建環穗在一九九七年被引入為第二名外資方，當時項目已重整為現有形式。（請參閱「公路項目－廣州東南西環高速公路」）。珠江三角洲西岸幹道原先亦由廣深高速公路之合營安排所包含。兩條路線其後分開獨立發展，促成成立西線一期項目（請參閱「公路項目－西線一期」）。

本集團項目均依循「建造、營運及移交」模式，及所有中外合作經營企業於指定專營期內營運，及於專營期完結時，其固定資產將無償轉讓予中方夥伴或政府。

除其倡議之項目外，本集團將在適當情況下，考慮其他機會，參與一些配合本集團重點公路及相關基建項目為重點之項目。儘管本集團首要專注廣東省及珠江三角洲之發展，以本集團之業績記錄、關係及聲譽，可為其在中國帶來其他商機。

根據特定之合營協議，本集團對項目之支持，將無可避免地包括全職借調具備合適經驗之專家及專業人士往有關合營企業擔任重要職位。此外，本集團建立本身獨立小組，監察項目進度及表現，基本上涉及指派資深合和公路基建會計及營運行政人員，全職負責一個（或某些情況，超過一個）項目。

本集團之合作經營企業由各自之合營企業夥伴共同控制，及任何一名夥伴均無絕對控制權。儘管合營企業合同並無明確賦予本集團有關合營企業事務之否決權，惟本集團之合營企業安排基本上需要得到合和公路基建與其合營企業夥伴就重要決策，例如總投資額或註冊資本之變動、融資安排、委任高級管理層、分派溢利、更改公司細則及保險等事宜達成共識。合和公路基建有關其合營企業之整體經驗，已顯示其合營企業合同對重大決策及轉變上提供有效保障，而實際上重大決策乃以合營企業夥伴之間達成之共識為基礎。於業績記錄期間，本集團並無與其合營企業夥伴經歷任何重大且仍未善意解決之問題。

本公司及其業務

本公司已採取一項政策，一般而言，除項目之規模足以證明本集團應進行或如出現其他特殊情況外，本集團將只會參與封閉式高速公路項目(相對於開放式公路)。合和集團已保留順德之兩項開放式一級公路之權益。(請參閱「與合和集團之關係」)。

項目管理經驗

合和公路基建之項目管理小組在建造及經營大型中國收費公路及相關基建項目擁有豐富經驗。本集團在香港及中國擁有一支核心專業人員小組，在各方面積極參與發展及經營本集團多個項目。合和公路基建於發展中國項目之經驗，追溯至七零年代末期至八零年代初期，當時合和集團為首批投資中國基建項目之外資公司之一。

融資安排

本集團之項目以本集團及其合營企業夥伴提供之註冊資本及股東貸款，銀行貸款、以及合營企業從外來途徑籌措之其他融資撥資。

本集團已向全部合營企業就其所投資之款額提供註冊資本及股東貸款(西線一期合營企業除外)。本集團向廣深高速公路合營企業墊支之股東貸款，已從項目現金流動及／或廣深高速公路合營企業安排之再融資所得款項中悉數償還。

於二零零三年五月三十一日，本集團向其各合營企業提供之註冊資本或股東貸款之未償還款額如下：

| 項目 | 廣深高速公路 | 東南 | |
|------------|----------------|-----------------|-----------------|
| | | 西環高速公路 | 西線一期 |
| 註冊資本 | 港幣702,000,000元 | 美金27,500,000元 | 人民幣294,000,000元 |
| 股東貸款 | 無 | 人民幣979,000,000元 | 無 |

附註：

- (1) 本集團注資廣深高速公路合營企業之註冊資本為港幣702,000,000元(按當時之滙率計相等於人民幣471,000,000元)，及本集團以美金注資環城公路合營企業之註冊資本。根據有關合營企業合同，合營企業會以各有關注資貨幣及金額退回該等款額。
- (2) 廣深高速公路合營企業獲提供之註冊資本可取得與港元基準貸款利率掛鈎之應計回報。在其他情況下，該等款額概不計息或享有任何等同權益。
- (3) 待訂立西線一期合營企業合同之條款後，西線一期合營企業之註冊資本，其中不少於15%(當西線一期合營企業合同訂立時，確定款額將由訂約各方協定)之承擔將於西線一期合營企業完成正式審批程序正式成立後90日內投入，而餘下之款項將按建造進度於成立西線一期合營企業後三年內支付。

各合營企業合同基本上規定，以有關合營企業產生之現金，償還股東貸款及註冊資本，對合營企業夥伴而言，此權利一般較溢利分派之權利優先。然而，合營企業籌措融資之條款，可能會載有影響該等還款之限制。

本公司及其業務

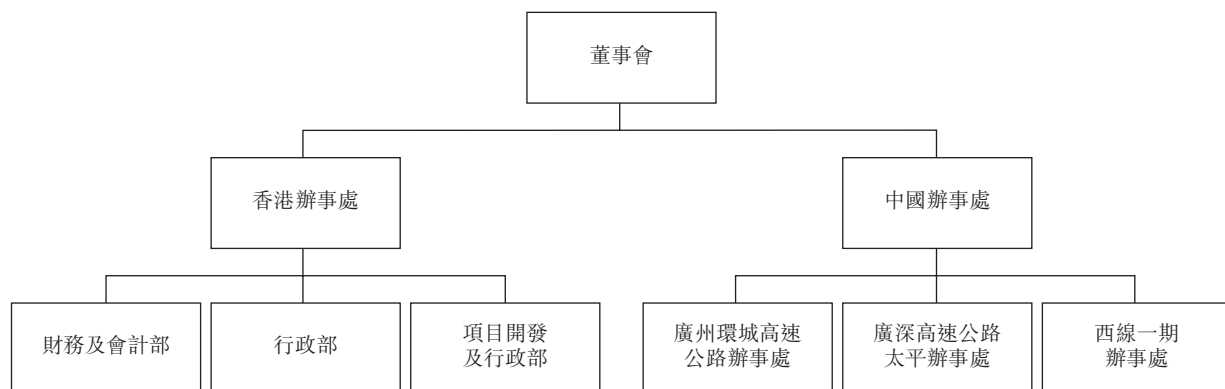
於二零零三年五月三十一日，本集團之未償還借款為港幣422,000,000元，即本集團為提供廣州東南西環高速公路項目之投資部分資金所安排之有抵押銀行融資之未償還餘額，及合和集團墊支之款項港幣5,004,300,000元，其中港幣4,500,000,000元其後已撥充資本。該等銀行融資及合和集團之墊款之餘額將以售股所得款項償還。

有關該等融資安排之其他詳情載於「公路項目」一節有關部分及「財務資料—管理層之討論及分析」。

成立

本集團之員工包括12名高級行政人員及其他專業人士，及20名行政及支援員工。本集團之辦事處位於香港灣仔皇后大道東183號合和中心64樓64-02室。（請參閱下文「董事、高級管理層及員工」。）

下圖載列緊隨上市後，本集團之組織架構：



有關上市規則之資料

各合營企業由有關合營企業夥伴共同控制，及無任何單一夥伴擁有絕對控制權。就此，就公司條例或上市規則（包括上市規則第14章，限制上市公司及其附屬公司若干交易之規定）而言，合營企業不是本公司之附屬公司。然而，上市規則第14章將按正常基礎適用於本集團任何成員公司就有關或會影響其於合營企業權益之任何交易。因此（倘與根據上市規則第14章有關），若干出售合營企業之權益須作出披露及／或事先取得本公司股東批准。此外，合營企業合同提供有效保障，使在實際情況下（其中包括），重大決策會以合營企業夥伴之間達成之共識為基礎，及合和公路基建會獲取有關合營企業之營運及財務之所有必需資料。本公司已與聯交所協定，於上市日期後，本集團將遵守上市規則第14章及聯交所上市協議第2(1)段之一般披露責任之規定，在各情況下，猶如就該等目的而言，本集團共同控制之現有或未來中外合作經營企業（現在或日後將會經營本集團之收費公路及基建項目）（統稱為「合作經營企業」）為附屬公司，惟上市規則第14章將不適用於根據或就執行合營企業合同之任何交易，或就項目或合作經營企業訂立之任何現有安排或買賣（本招股章程披露之重大者，包括訂立建議之西線一期合營企業合同及有關西線一期合營企業之建議安排及買

賣，以及有關合作經營企業之合營企業合同之所有交易，詳情於本招股章程披露)，及可不時修改。然而，凡該等合同或安排之任何修改，將會影響本集團於合作經營企業之經濟權益超過本公司最近期刊發之賬目中披露之綜合有形資產淨值之3%，則將受上市規則第14章之限制。根據二零零三年六月十六日之函件，廣深高速公路合營企業及環城公路合營企業各自己承諾，讓本集團全面獲取有關資料，以便本公司解除其披露責任。本公司將於西線一期合營企業成立後適當時候，促使合營企業提供類似承諾。

根據與合營企業中方夥伴之商討，本公司不知悉合營企業中方夥伴現時有任何計劃提呈現時納入本集團之項目，作為將另一家個體上市或取得其於合營企業權益上市之基礎。

保險

各合營企業均有投保，根據本集團之保險顧問之意見，董事認為，已投保之保單之保障範圍，適合該項目之營運及情況。經營已建成公路之所有合營企業已就包括公眾責任、對財產因突發意外造成之實質破壞及現金因突發意外造成之實質破壞購買保險。西線一期項目(及當成立時，西線一期合營企業)就項目發展已對建造工程因突發意外造成之實質破壞及第三者責任投保。這些保險一般期間為一至兩年，並可根據正常業內慣例及在所投保款額之除外責任及限制規限下可重續。考慮到保險顧問之意見後，董事相信，這些保險安排及本集團本身投保之保單，實已足夠及符合在中國國內收費公路營辦商及發展商，及就本集團情況而言，某些特定情況下，慣常採用之投保計劃。本集團於業績記錄期間並無提出任何保險索償。

土地使用權及物業權益

廣深高速公路合營企業仍未取得其有權擁有之佳興大廈單元之房屋所有權證。於附錄四之估值報告中，第一太平戴維斯已評估該等單元之價值為港幣26,600,000元，相當於廣深高速公路合營企業之固定資產總值約0.1%。此外，環城公路合營企業仍有待獲取廣州東南西環高速公路廣州段之土地使用權證。該幅土地已根據環城公路合營企業、環城公路中方夥伴及一中國機關訂立之土地收購協議收購。本集團現正獲取廣州東南西環高速公路該等路段之未獲取土地使用權證，及本公司認為，在此項目現階段申請該等土地使用權證實屬正常做法。除上文所述之土地使用權證外，廣州東南西環高速公路項目之所有重要批文經已取得。有關土地使用權證之申請通常為一項中國收費公路項目之最後一組審批申請，亦即是一般會於公路及配套工程(如支路連接等)全面建成後及建築合同之保證期屆滿後提出申請。就廣州東南西環高速公路而言，保證期為二零零二年底屆滿，及有關土地使用權證之申請程序約於相同時間展開。本公司估計，額外需6至12個月或以上時間方可獲取該等證書。廣州東南西環高速公路全長約38公里，有關路段全長約為31公里，及單單評估廣州東南西環高速公路該等路段之價值實為不可行。根據合和集團與本公司訂立之彌償保證契據，倘環城公路合營企業於採取為獲取廣州東南西環高速公路廣州段之未獲取土地使用權

證之所有必需行動(該等行動包括但不限於為取得證書必須支付所有費用、開支、溢價及成本，以及產生所有開支)後，仍無法取得該等證書，導致本集團須承擔任何負債及罰金，則合和集團已同意向本公司作出彌償保證，但須待股份在聯交所開始買賣後，方可作實。

本公司就有關本集團合營企業之土地使用權，已取得其中國法律顧問海問律師事務所之法律意見，表示其業務營運並無任何重大阻礙，及除本節所披露者外，廣深高速公路合營企業及環城公路合營企業各自已取高速公路所用土地之所有有關土地使用權證。廣深高速公路合營企業及環城公路合營企業各自亦已取得該等證書所需之所有房屋擁有權證。此外，法律意見指於獲取廣州東南西環高速公路之餘下土地使用權證時並無任何法律阻礙。由於西線一期合營企業正在成立及興建中，有關土地使用權證將於建造完成後適當時候申請。使用建造西線一期項目所需之土地之所有必需批准經已授出。

獨立估值師第一太平戴維斯就合營企業及本集團之物業權益編製之估值報告，以及其函件、估值概要及估值證書之全文，載於附錄四「物業估值」。

環境考慮因素

中國環境保護受環境保護法及多項有關規定，包括對空氣污染、空氣質素、水質及海洋污染及有害物質之規定。當地政府獲鼓勵，利用適當當地情況之當地法律及標準，補充中央政府之規定。此外，本集團擁有權益之合營企業受適用於基建公司之多項規定限制。雖然這些法律及規則乃主要有關污染及有害物質，由於公路之存在，及涉及保養及維修公路之大型工程，本集團之項目可能對自然環境構成影響。本公司不知悉合營企業於業績記錄期間內曾重大違反該等法律或法規。