

### 概覽

交通集團是受廣東省國資委監管的全資國有企業，主要負責廣東省內大部分道路及高速公路網絡的投資、建設及管理。自於2000年6月成立以來，交通集團已發展為廣東省內的高速公路建設運營龍頭企業，根據中國企業聯合會及中國企業家協會發表的《中國企業發展報告(2005年)》，按營業額名列全國企業500強。2004年底，於廣東省營運中的高速公路達2,519公里，而交通集團成員公司所投資及經營的高速公路超過2,100公里，佔廣東省內高速公路總長度超過約80%。

緊隨售股建議完成後(假設並無行使超額配股權)，交通集團將擁有本公司當時已發行股本約66.96%，並是本公司的控股股東。

鑑於本集團與交通集團成員公司建立了業務關係，董事相信，如下文所概述繼續與交通集團成員公司進行若干業務交易符合本集團的利益。交通集團成員公司亦將繼續進行若干可能會於H股上市後與本集團業務性質類似的業務。本集團與交通集團成員公司之間的競爭詳情請參閱下文「與交通集團的潛在競爭」一段。

### 材料供應

本集團主要為高速公路及基礎設施開發項目向工程承建商提供建築材料採購等材料物流服務。根據現行經營模式，本集團所購買的材料主要是以公開招標的方式取得，而供應商(其中部分是交通集團成員公司)是按其報價、信譽、符合行業規格的能力及往績進行篩選。於截至2004年12月31日止三個年度及截至2005年5月31日止五個月內，交通集團成員公司向本集團提供的材料分別約達人民幣2,000,000元、人民幣80,300,000元、人民幣104,000,000元及人民幣34,100,000元，分別佔本集團的總銷售成本約0.2%、7.5%、3.5%及3.1%。

### 董事的意見：

挑選材料供應商是以公開招標的方式進行，因而該種方式獨立於交通集團成員公司。公開招標過程由有關當局監察，並最終由專家評審會(主要包括從有關當局管理的專家庫隨機選出的專家)挑選中標者。過程詳情於「公開招標過程 — 本集團業務」一段說明。在公開招標過程中交通集團成員公司與其他獨立供應商皆受同等

## 與交通集團的關係

方式對待。此外，本集團向交通集團成員公司採購材料佔本集團截至2004年12月31日止三個年度及截至2005年5月31日止五個月的總銷售成本極少部分。

### 客戶

在材料物流服務及智能交通服務業務方面，本集團的主要客戶包括工程承建商以及高速公路及基礎設施項目業主。由於交通集團在廣東省內的運輸業享有領導地位，故本集團服務的若干承建商為交通集團成員公司，並一直與本集團維持緊密業務關係。於截至2004年12月31日止三個年度及截至2005年5月31日止五個月內，來自交通集團成員公司的收益分別約達人民幣1,115,800,000元、人民幣810,700,000元、人民幣1,516,500,000元及人民幣596,800,000元，分別佔本集團的總收益約90.2%、61.1%、45.3%及47.1%。

本集團的營業額及來自交通集團成員公司的營業額詳情載列如下：

	截至12月31日止年度									截至5月31日止五個月					
	2002年			2003年			2004年			2004年			2005年		
	來自交通			來自交通			來自交通			來自交通			來自交通		
	集團成員	估總額		集團成員	估總額		集團成員	估總額		集團成員	估總額		集團成員	估總額	
營業額	公司的收入	百分比	營業額	公司的收入	百分比	營業額	公司的收入	百分比	營業額	公司的收入	百分比	營業額	公司的收入	百分比	
(人民幣千元)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(人民幣千元)	(%)	
材料物流服務	508,971	508,779	100.0	543,447	279,873	51.5	2,720,499	1,273,351	46.8	827,602	392,743	47.5	1,055,520	535,564	50.7
高速公路服務區	62,935	19,222	30.5	107,840	20,619	19.1	172,091	1,445	0.8	44,914	226	0.5	103,341	250	0.2
智能交通服務	604,525	587,817	97.2	591,841	508,892	86.0	346,762	236,268	68.1	90,795	57,352	63.2	65,011	57,639	88.7
太平立交	53,607	0	0	63,067	0	0	77,243	0	0	30,308	0	0	33,864	0	0
其他	7,465	0	0	20,866	1,292	6.2	30,828	5,416	17.6	6,864	3,742	54.5	10,494	3,366	32.1
總計	1,237,503	1,115,818	90.2	1,327,061	810,676	61.1	3,347,423	1,516,480	45.3	1,000,483	454,063	45.4	1,268,230	596,819	47.1

根據優先經營權協議，本集團將獲授優先權在售股建議完成後為交通集團成員公司所持高速公路及基礎設施項目提供材料物流服務。

### 董事的意見：

本集團在高速公路相關行業擁有深厚廣泛的知識和營業紀錄。鑑於廣東省內超過約80%的高速公路均由交通集團成員公司所投資和經營，故大部分獲本集團提供材料物流服務及智能交通服務的客戶都是交通集團成員公司。

來自交通集團成員公司的整體收入的重要性由2002年約90.2%一直下降至截至2005年5月31日止五個月約47.1%。這些減少主要是由於本集團進入非高速公路基礎設施項目領域，並從獨立第三方(如廣州大學城項目和廣州地鐵五號線項目)取得材料物流合約。本集團預期來自交通集團成員公司的收入來源的重要性將持續下降，在考慮到售股建議完成後收購粵港汽車公司後尤甚。

2002年起，本集團開始以公開招標的方式從交通集團成員公司取得智能交通服務業務，顯示了本集團可獨立經營此業務的能力。

董事認為，本集團獲交通集團授出優先經營權與本集團於交通集團成員公司的旗艦地位一致。此外，本集團將評估交通集團成員公司所提供源於優先經營權的業務機會，並決定是否接納該項業務。

董事進一步相信，本集團可在經營上維持很大程度獨立於交通集團成員公司。

### 承包高速公路服務區

本集團並無擁有高速公路服務區，惟自高速公路業主承包特許經營權。由於交通集團的背景及與廣東省交通廳的緊密聯繫，故廣東省內大部分高速公路都是由交通集團成員公司所控制及經營。因此，本集團現時經營的29對服務區全部承包自交通集團成員公司。根據優先經營權協議，本集團將獲授優先權在售股建議完成後經營交通集團成員公司所控制的高速公路服務區。

### 董事的意見：

本集團是廣東省有關政府機關所批准的最大型高速公路服務區的專營商之一。董事相信，本集團和高速公路業主均受惠於服務區的承包安排。本集團可受惠於此等服務區獨家經營權而產生的多個商機。對高速公路業主而言，安排不只減少額外資本投資，也為彼等提供穩定的收入來源。

### 太平立交收費業務

為了提高經營效率，廣東省交通廳於太平立交建設規劃期內已對太平立交、虎門大橋及京珠高速公路廣珠東段收費站的集中管理作出了有關規定。1997年4月，廣東省政府批准設立現由虎門大橋公司代表其他兩家公司（即公路建設及京珠高速公路廣珠段有限公司）管理的五個聯合收費站。因此，本集團指定虎門大橋公司徵收其通行費，而虎門大橋公司可收取預定的管理費作為回報。

### 董事的意見：

收費權經由有關政府機關批准作為出資注入本公司。本集團取得該收費權並無以虎門大橋公司代管收費站作為前提條件。1997年4月，廣東省政府批准設立五個收費站，聯合徵收虎門大橋、太平立交及京珠高速公路廣珠段的通行費，從而提高設施的營運效率。虎門大橋公司其後獲指定集中徵收上述三個設施的通行費。董事相信，透過外包管理服務給虎門大橋公司，本集團將可節省成本。此外，董事相信，由於虎門大橋公司可在不會產生大額額外非固定開支下代管上述聯合收費站並收取預定的管理費，故其亦受惠於有關安排。

此外，太平立交的收費是由有關當局批准，而本集團的通行費收入來自收費道路用戶。

### 日常業務過程中的收購

憑藉交通集團於運輸業的廣泛業務涵蓋，董事認為，本集團將不時開拓合適商機，收購交通集團成員公司所持有的配套業務或與其建立業務合作關係。本公司已根據不競爭協議獲授有關交通集團成員公司所經營若干業務的認購期權及優先購買權。

## 與交通集團的關係

本集團透過於售股建議後收購粵港汽車公司，計劃從事往返香港及廣東省的跨境客運服務。

有關上述安排的詳情，請參閱本節「關連交易」一段。

### 董事的意見：

向本公司授出認購期權和優先購買權亦與本集團於交通集團成員公司的旗艦地位一致。此外，本公司可酌情選擇行使或不行使上述認購期權和優先購買權。本集團將作出的任何收購將視乎本公司的獨立非執行董事對條款和條件是否公平合理的意見而定。本集團亦將在上市規則第14A章規定時尋求獨立財務顧問的意見，以確保作出有關決定時的獨立性。

### 財務資助

下表載列交通集團成員公司於年／期終向銀行及項目業主提供的關於本集團的借貸及其他合約承擔的擔保概要：

	於12月31日		於5月31日	
	2002年 (人民幣千元)	2003年 (人民幣千元)	2004年 (人民幣千元)	2005年 (人民幣千元)
(i) 向銀行提供銀行 借貸的擔保	46,000	80,000	125,000	175,000
(ii) 提供應付票據的擔保	30,722	142,487	376,345	317,591
(iii) 向項目業主提供合約 承擔的履約擔保	16,100	195,645	239,838	171,756

### 董事的意見：

於最後可行日期，上述擔保已屆滿或解除，而本集團由位於中國的商業銀行獲授無抵押信貸融資約人民幣10億元。董事認為，本集團可在交通集團成員公司沒有上述擔保的情況下經營業務。

### 本公司的獨立性

董事認為，本集團將會繼續受惠於上述與交通集團成員公司進行的業務交易，而由於交通集團成員公司在廣東省內道路及高速公路相關行業的業務涵蓋廣泛地區，故在某些程度上，上述交易屬無可避免。然而，本集團已採取所需行動，維持管理、財政和經營獨立性。鑑於預期將分散業務營運和開拓客戶基礎，故董事信納本集團可獨立進行業務。董事的意見是基於以下各項而作出：

#### (i) 財政獨立性

本集團保持了獨立的內部監控及會計制度，且會計及財務部門所有人員並無於交通集團成員公司擔任任何職位。本集團各成員公司已進行，並將繼續對財務報表進行獨立審核。

本集團一直有能力以內部資源及銀行借貸來滿足營運資金的需要。儘管交通集團成員公司於營業記錄期間就本集團獲授的數項銀行信貸向銀行提供擔保，惟於最後可行日期，此等擔保已屆滿或解除。於最後可行日期，本集團由位於中國的商業銀行獲授無抵押信貸融資約人民幣10億元。因此，董事認為，本集團有能力向交通集團成員公司證明其財政獨立性。

#### (ii) 獨立接觸業務來源及潛在客戶

以下載列本集團於營業記錄期間按業務分類劃分的客戶（交通集團成員公司除外）數目：

	截至12月31日止年度			截至
	2002年	2003年	2004年	5月31日止 五個月 2005年
材料物流服務	1	40	45	144
高速公路服務區*	32	41	51	11
智能交通服務	1	16	26	36

\* 此等數字不包括於自營服務區經營業務的零售客戶，包括餐飲及便利店。

## 與交通集團的關係

本集團於營業記錄期間大大擴闊了客戶來源。董事認為，本集團有能力就下列各業務分類取得潛在客戶證明其獨立性：

- 材料物流服務

新粵投資於1998年展開材料物流服務。本集團逐漸發展成為廣東省高速公路和基礎設施項目的最大材料物流服務供應商之一。董事認為，本集團的材料物流服務的業務模型受大部分工程承建商客戶認同，此乃由於本集團向客戶提供增加經營彈性的機會、減少營運資金需要及減低受到急速變化的材料供應市場帶來的影響。鑑於品質及材料按時與足夠供應對工程承建商及項目業主的重要性，可靠及穩健的材料物流服務供應商對建設項目都極為重要。因此，本集團獲交通集團成員公司指定向其成員公司承擔的發展項目提供材料物流服務。本集團成功交付獨立第三方承擔的數個龐大發展項目(包括廣州大學城項目和廣州地鐵五號線項目)足以進一步證明本集團的實力。此等項目由本集團透過公開投標取得。

- 高速公路服務區

高速公路業主以往經營作為高速公路配套設施的服務區。2000年，本集團率先建議在廣東省內開發一個服務區專營網絡。同年，廣東省交通廳批准此建議，目的是統一廣東省內的服務區經營。於最後可行日期，廣東省內進行商業經營的服務區超過80%位於交通集團成員公司所控制的高速公路，故難免本集團經營的29對服務區是承包自交通集團成員公司。

董事相信，本集團於廣東省內的服務區及營業規模廣泛覆蓋，將為本集團帶來優勢擴充業務至其他省份。事實上，本集團獲邀參與於內蒙古自治區及湖南省的服務區經營。此亦證明了本集團有能力從交通集團成員公司以外的高速公路業主取得新商機。

儘管本集團與交通集團成員公司擁有分包關係，但董事強調，本集團對於從交通集團成員公司取得的服務區就分包作出決定時維持獨立。本集團亦建立了一套機制，以令所有獨立非執行董事參與審核及評估服務區的承包費用及其他條款的過程。

只要高速公路服務區分包給本集團，本集團就會制定其獨立於交通集團成員公司的業務策略及發展計劃。

- **智能交通服務**

本集團大部分有關提供智能交通服務的項目經由公開投標取得。本集團從公開消息來源定期取得潛在項目的業務最新消息，如業界雜誌、報章及網站。此等消息來源均獨立於交通集團成員公司。此外，公開投標過程受有關政府機關監察，故為獨立於交通集團成員公司的過程。本集團亦從獨立第三方客戶透過公開投標取得的項目產生不斷增加的收益。

### (iii) 經營能力的獨立性

- **材料物流服務**

由於新粵投資於1998年開展材料物流服務，故本集團已開發其本身的材料供應來源、倉儲及運輸設施，使本集團就提供材料物流服務角色獨立地擔當重要經營角色。

- **高速公路服務區**

根據目前的分包安排，本集團將酌情制定分包自交通集團成員公司的服務區的業務策略及發展計劃。根據承包協議的條款，高速公路業主將不會干預本集團有關服務區的日常運作及管理。

- **智能交通服務**

本集團是獲交通部承認的第一批具有高速公路綜合智能系統資質的承建商之一。根據中國智能交通業於2003年的年報，本集團是業內擁有最高聲譽及客戶滿意度的10家承建商之一。

## 與交通集團的關係

本集團進行相關服務時獨家開發及擁有大部分關鍵技術，包括但不限於其獨家開發的高速公路收費系統車道控制器專利及獨家開發的高速公路管理及經營系統的若干著作權註冊。因此，董事相信，本集團的智能交通服務營運獨立於交通集團成員公司。

### (iv) 管理與決策的獨立性

全部六名非執行董事劉偉、鄧小華、黃國宣、任美龍、陳國章及姜理，以及兩名監事吳維佳及凌平同時於交通集團成員公司持有董事及管理職位。然而，彼等概無從事本集團的日常管理，且彼等均只於董事會或監事會服務。此外，本公司執行董事及任何高級管理層概無在交通集團或交通集團成員公司（本集團除外）擔任董事或管理層，而交通集團成員公司各董事亦無在本集團擔任任何管理職務。因此，作為獨立法律實體，本集團與其他交通集團成員公司由各自獨立經營與管理。本集團的決策絕大部分依賴本集團執行董事及高級管理層。本公司執行董事及高級管理層的個別及共同資格、能力、操守與經驗令彼等能獨立履行責任與職責。於最後可行日期，本集團全體2,132名全職僱員均由本集團的內部人力資源指引處理及管理，並且完全獨立於其他交通集團成員公司。

### (v) 制定及執行業務計劃與策略的獨立性

本集團是交通集團成員公司有關提供高速公路相關服務的指定旗艦。交通集團已以投資及經營交通基礎設施作為業務重點。由於交通集團與本集團的業務之間劃分明確，故董事認為交通集團並無對本集團業務發展計劃與策略的制定及執行作出重大干預，而交通集團與本集團之間亦無任何利益衝突。

根據優先經營權，本集團擁有承擔交通集團成員公司提供的若干商機的優先拒絕權。然而，倘本集團認為條款和條件並不公平合理和不符合本公司的整體利益，則亦可能決定不接納有關機會。同樣地，本集團認為任何業務交易不利於股東整體時，則可能拒絕行使認購期權和優先購買權。本公司管理層可全權酌情和有權制定及執行任何被認為對本集團長遠發展而言屬合適的業務計劃與策略。

### 與交通集團的潛在競爭

#### 交通集團的重組

粵迪交通(本公司前身)於1999年12月由公路建設、交通實業、路橋建設、威盛交通及冠通路產成立。交通集團之後經一連串由廣東省政府進行的國有資產重組成立，而此等最初創辦人重組為交通集團屬下控制的公司，交通集團因而成為本公司的最終控股股東。重組後，有超過100家在廣東省內從事運輸業及相關業務的公司在交通集團的管理下經營。因此，在H股上市後，交通集團在經營若干與本集團類似的業務的公司中維持控股權益。

#### 潛在競爭業務的描述與分析

於最後可行日期，交通集團直接或間接維持下列所經營業務與本集團業務類似資產的控股權益(「除外業務」)：

##### 高速公路服務區

- 於廣東深汕的38.5%股權，該公司擁有及經營位於廣東省深汕高速公路東段的服務區；及
- 於廣東廣惠的49.2%股權，該公司擁有位於廣東省廣惠高速公路的服務區。

##### 智能交通服務

- 於飛達的45%股權。

飛達主要從事於中國提供交通建設服務，包括通訊、交通監控系統、收費工程及相關顧問服務。飛達由交通集團成員公司及獨立股東分別擁有45%及55%。

- 於交通發展的100%股權。

交通發展主要在中國從事提供交通安全設施及建設服務。交通發展為交通集團的全資附屬公司。

### 不把除外業務注入本集團的理由

- 交通集團直接及間接擁有廣東深汕38.5%股權。本集團於2000年開展高速公路服務區營運，同年通驛成立。由於廣東深汕擁有的高速公路服務區於1999年在本集團展開高速公路服務區業務前分包，故本集團從沒有參與上述服務區的營運。
- 交通集團直接及間接擁有廣東廣惠49.2%股權。董事確認，廣東廣惠所要求的廣惠高速公路服務區的承包權的承包費超出本集團的估計預算。因此，董事認為，取得上述服務區的經營權未必符合本集團的最佳商業利益。
- 交通發展於安全設施建設項目上的能力與本集團者類似。然而，董事認為交通發展的經營規模在收益及所涵蓋服務方面均無法與本集團相比。董事進一步認為，由於交通發展於近年財務業績轉差，故不宜轉讓該業務至本集團。
- 飛達股東於2005年8月通過一項決議案，批准屬於交通集團成員公司的股東出售於飛達的全部股權。2005年9月，上述交通集團成員公司按照中國有關法律及法規向廣州產權交易所提出申請，進行在公開市場上出售其上述飛達股權。根據本公司中國法律顧問提供的中國法律意見，上述交通集團成員公司已完成有關出售的一切所需內部程序，而其透過廣州產權交易所出售其於飛達的全部股權沒有其他法律障礙。由於上述交通集團成員公司決定出售其於飛達的全部股權，故將該權益注入本集團可能會產生不必要的額外轉讓成本，並不符合本集團的整體利益。

### 競爭

於最後可行日期，本集團的現有業務包括(i)為高速公路及基礎設施項目提供材料物流服務；(ii)經營高速公路服務區；(iii)提供智能交通服務；及(iv)太平立交的收費業務。

H股上市後，交通集團仍為本公司的最終控股股東，並將繼續經營現時或有可能直接或間接與本集團的現有業務構成競爭的除外業務。

## 與交通集團的關係

基於以下理由，董事認為，除外業務將不會與本集團的現有業務構成重大不利影響：

- 廣東深汕及廣東廣惠所擁有高速公路服務區與本集團所經營服務區的地理位置各異，使用各服務區的車輛與乘客可清楚劃分。因此，董事相信前述服務區並無與本集團所經營服務區構成競爭。
- 儘管飛達及交通發展所經營智能交通服務的業務與本集團類似，但由於本集團大部分智能交通服務的業務合約都是透過公開投標取得，而中國國內的公開投標須遵守相關的法律與法規監管以確保公平。根據於2005年9月15日訂立的不競爭協議，交通集團承諾致力確保本集團的業務營運獨立性將根據中國相關法律與法規獲全面承認及保護。此外，交通集團將不會透過行使股權而干預本集團未來的業務發展、管理與決策，並將在飛達及交通發展存在於交通集團成員公司內的情況下為本集團提供一個平等、公平的營商環境讓本集團經營現有業務。交通集團已進一步承諾不會對飛達或交通發展就釐訂投標及招標文件的條款及條件行使任何直接或間接影響，致使操縱投標者於公開投標過程競投得若干投標項目文件的有關機會。董事確認，飛達及交通發展各自的高級管理層並無於本集團擔任任何管理職位。不競爭協議將於H股在聯交所上市期間一直維持有效。

本集團已獲授認購期權，以收購上述全部或部分業務。其亦獲授參與任何有關本集團業務的未來項目的任何新商機的優先購買權。認購期權及優先購買權的詳情請參閱本節「認購期權及優先購買權」一段。

此外，交通集團在若干公司擁有控股權益，此等公司主要從事提供有關智能交通、公路安全及服務設施的安裝與建設。於營業記錄期間，此等公司向本集團提供有關智能交通服務（包括鋪設網絡纜線及建設與安裝若干設備和設施）的若干勞工密集周邊工序。於截至2004年12月31日止三個年度各年及截至2005年5月31日止五個月，上述承包商所產生的承包費用分別約為人民幣28,000,000元、人民幣40,000,000元、人民幣42,000,000元及人民幣5,000,000元，佔本集團智能交通服務總銷售成本約5.1%、8.1%、16.5%及9.5%。據董事確認，上述承包公司並無獲交通部認可的有關

## 與交通集團的關係

資質以參與於中國的智能交通服務項目的公開投標（本集團自此產生大部分智能交通服務收益）。此外，此等承包公司進行的工程範圍亦遠較本集團狹窄，有異於本集團所進行者，而本集團所承辦的工作需要高水平技術及軟件支援的工程（本集團已就部分該等技術及軟件支援在中國取得專利權及著作權註冊）。因此，董事認為上述交通集團成員公司的承包公司與本集團之間一般競爭極微。

### 不競爭協議

交通集團與本公司於2005年9月15日訂立了一份不競爭協議，據此，交通集團同意其將不會並將促使其聯繫人士不會與本集團的以下業務（「**非競爭業務**」）競爭：

- (i) 材料物流服務；
- (ii) 經營高速公路服務區；
- (iii) 智能交通服務；及
- (iv) 香港與廣東省之間的跨境客運服務。

不競爭協議沒有禁止交通集團或其聯繫人士繼續經營廣東深汕、廣東廣惠、飛達及交通發展所經營的除外業務。除外業務的描述載於上文「與交通集團的潛在競爭」一段。此外，不競爭協議並不適用於有關政府機關指定交通集團及／或其聯繫人士提供的服務。

不競爭協議由H股上市日期起生效，並將於(i)H股不再於聯交所上市；或(ii)交通集團不再是本公司的控股股東時終止。

交通集團於2003年9月發出《廣東省交通集團有限公司投資管理辦法》，以監管交通集團成員公司的投資活動。根據《廣東省交通集團有限公司投資管理辦法》，所有交通集團成員公司必須於每年11月向交通集團提交下一個財政年度的投資計劃的詳細建議書。交通集團將檢討及分析所有此等建議書，以及發出有關批准，以核准交通集團成員公司將採納的計劃。在此機制之下，交通集團擁有最終控制權，確保交通集團於不競爭協議授出的不競爭承諾可有效實行。

### 認購期權及優先購買權

根據不競爭協議，交通集團分別就除外業務以及交通集團成員公司於未來可能擁有的任何新業務向本公司授出一份認購期權及優先購買權。

認購期權的詳情如下：

根據認購期權的條款，本公司可自交通集團成員公司收購除外業務所包括的全部或部分業務或股權。收購該除外業務的代價將經參考專業估值師所進行的估值後釐定。本公司可由H股開始在聯交所買賣當日後六個月起行使認購期權。

本公司行使認購期權從交通集團成員公司收購任何除外業務前，

- 本公司將在上市規則第14A章規定時就轉讓價是否公平尋求獨立財務顧問的意見；及
- 本公司的獨立非執行董事將個別審閱是否應行使認購期權及認購期權的條款和條件是否公平合理及符合本公司的整體利益。有效行使認購期權及決定是否接納新商機前，必須先取得大多數獨立非執行董事的批准。

根據上市規則，任何本公司根據認購期權可能作出的收購將構成關連交易，而本集團將確保遵守上市規則第14A章項下的一切有關規定。

董事確認，本集團目前無意於上市後六個月起可行使時行使認購期權。

優先購買權的詳情如下：

交通集團已授予本公司一項有關向交通集團成員公司提出參與有關非競爭業務範圍的日後項目或收購有關非競爭業務範圍的任何權益的任何新商機（「新業務」）的優先購買權。根據優先購買權的條款，倘任何第三方向交通集團及／或其聯繫人士提出任何新業務，則交通集團及／或其聯繫人士須書面知會本公司，而本公司須於接獲該書面通知日期起計30日內決定是否單獨或連同交通集團及／或其聯繫人士與該第三方進行新業務或完全不進行新業務。倘本公司決定不進行新業務，則交通集團及／或其聯繫人士可按不優於向本公司提供的條款接納該新業務。

## 與交通集團的關係

董事確認，交通集團將向本公司提供年度確認，確認交通集團已遵守不競爭協議的條款，而該確認亦將在本公司的年報內作出披露。董事確認，本公司將按適當理由以公告形式及在其年報內披露其不接納任何由交通集團轉介的業務機會的決定，且本公司獨立非執行董事將參與作出該決定。

### 優先經營權

根據交通集團與本公司於2005年9月15日訂立的優先經營權協議，交通集團已授予本公司以下業務的優先經營權：(1)經營交通集團成員公司所建設或擁有(直接或間接)的高速公路服務區及在上述高速公路服務區提供加油站、便利店、餐飲、汽車維修及戶外廣告等高速公路配套服務；(2)為交通集團成員公司所持有的所有高速公路及基礎設施項目提供材料物流服務(「**有關業務**」)。

優先經營權不適用於下列情況：

- (1) 倘政府或任何有關政府機關要求交通集團成員公司向參與公開招標的工程承建商／供應商提出任何有關業務；
- (2) 倘政府或任何有關政府機關要求交通集團成員公司向政府或任何有關政府機關指定的特定工程承建商／供應商提出任何有關業務；及
- (3) 倘授出及／或行使優先經營權違反上市規則、中國法律及法規的任何規定(可由有關監管機關授出豁免或批准及／或獨立股東給予批准行使優先經營權者除外)。

優先經營權協議將於H股上市日期起生效，且將於(i)H股不再於聯交所上市或(ii)交通集團不再為本公司控股股東時失效。

根據中國法律顧問的意見，優先經營權協議沒有違反任何中國法律及法規。