
此 乃 要 件 請 即 處 理

閣下對本通函任何方面或應採取的行動如有任何疑問，應諮詢閣下的持牌證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已將名下的廣東南粵物流股份有限公司股份全部出售或轉讓，應立即將本通函送交買主或承讓人或經手買賣或轉讓的銀行經理、持牌證券交易商或其他代理商，以便轉交買主或承讓人。

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通函的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表明概不會就本通函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。



廣東南粵物流股份有限公司
Guangdong Nan Yue Logistics 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：03399)

須 予 披 露 及 關 連 交 易
收 購 廣 東 省 交 通 工 程 有 限 公 司
的 全 部 股 權

獨 立 董 事 委 員 會 及 獨 立 股 東
的 獨 立 財 務 顧 問

VINC  **域高**

大 唐 域 高 融 資 有 限 公 司
域高金融集團有限公司的全資附屬公司

董事會函件載於本通函第4頁至第10頁，而獨立財務顧問的函件則載於本通函第13頁至第24頁。本公司謹訂於二零一零年十一月三十日星期二下午三時假座香港銅鑼灣告士打道310號柏寧酒店27樓熏衣草廳舉行股東特別大會，大會通告載於本通函第67頁至第68頁。

股東特別大會的代表委任表格及回條已隨附於本通函內，並刊載於聯交所網站(www.hkex.com.hk)。無論閣下能否出席股東特別大會，務請閣下(i)按照隨附的回條上所印列的指示在二零一零年十一月十日或之前填妥及遞交回條，並(ii)按照隨附的代表委任表格上所印列的指示於股東特別大會或其任何續會(視乎情況而定)指定舉行時間不少於24小時前填妥及交回代表委任表格。填妥及交回代表委任表格後，閣下屆時仍可依願親身出席大會，並於會上投票。

* 本公司以其中、英文名稱「廣東南粵物流股份有限公司Guangdong Nan Yue Logistics Company Limited」根據香港法例第32章公司條例第XI部註冊為一間非香港公司。

二零一零年十月十五日

目 錄

	頁次
釋義	1
董事會函件	
I. 緒言	4
II. 須予披露及關連交易	5
III. 股東特別大會	9
IV. 推薦建議	9
V. 其它資料	10
獨立董事委員會函件	11
獨立財務顧問函件	13
附錄一 – 折現現金流量預測	25
附錄二 – 估值報告	29
附錄三 – 戴德梁行業務估值報告	46
附錄四 – 一般資料	60
股東特別大會通告	67

釋 義

在本通函內，除非文義另有所指，否則以下詞彙具下列涵義：

「收購」	指	根據股權轉讓協議，對廣東省交通工程的全部股權的建議收購
「聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「董事會」	指	本公司董事會
「業務估值報告」	指	戴德梁行就廣東省交通工程未來發展公平值及折現估計現金流量的估值編製的報告
「本公司」	指	廣東南粵物流股份有限公司(股份代號：03399)，根據中國法律註冊成立的股份有限公司，其H股於聯交所主板上市
「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「關連交易」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「代價」	指	就收購應付代價，並按董事會函件「代價」一節所述方式分兩期支付
「債務轉讓協議」	指	本公司、廣東交通及廣東省交通工程就轉讓廣東省交通工程欠結廣東交通的債務人民幣40,800,000元訂立的債務轉讓協議
「董事」	指	本公司董事
「戴德梁行」	指	戴德梁行 International Property Advisors (GZ) Co., Ltd.
「股東特別大會」	指	本公司將於二零一零年十一月三十日召開以審議及以投票方式批准(其中包括)收購的股東特別大會
「股權轉讓協議」	指	本公司與廣東交通於二零一零年九月十七日訂立的股權轉讓協議

釋 義

「交通集團」	指	廣東省交通集團有限公司，為根據中國法律成立的國有企業，並為本公司的控股股東
「漢華」	指	獨立專業估值師漢華評值有限公司
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「廣東交通」	指	廣東交通實業投資公司，為根據中國法律註冊成立的公司
「廣東省」	指	中國廣東省
「廣東國資委」	指	廣東省人民政府國有資產監督管理委員會
「廣東省交通工程」	指	廣東省交通工程有限公司，於一九九四年十二月二十七日根據中國法例成立的有限責任公司
「H股」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的海外上市外資股，其於聯交所主板上市
「香港」	指	中華人民共和國香港特別行政區
「獨立董事委員會」	指	由獨立非執行董事桂壽平先生、劉少波先生及彭曉雷先生組成的董事委員會，乃就收購向獨立股東提供意見而成立
「獨立財務顧問」	指	大唐域高融資有限公司，為域高金融集團有限公司(股份代號：8340)之全資附屬公司，根據證券及期貨條例(香港法例第571章)可進行第一類(證券交易)及第六類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團，獲本公司委任為獨立財務顧問，以就收購向獨立董事委員會及獨立股東提供意見
「獨立估值報告」	指	獨立估值師發出的廣東省交通工程獨立估值報告

釋 義

「獨立估值師」	指	廣東世紀人資產評估有限公司，為房地產進行估值的專業估值師
「獨立股東」	指	除交通集團及其任何聯繫人以外的股東
「最後實際可行日期」	指	二零一零年十月十一日，即本通函付印前為確定其中所載若干資料的最後實際可行日期
「上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
「中國」	指	中華人民共和國，就本通函而言，不包括香港、中華人民共和國澳門特別行政區及台灣
「申報會計師」	指	德勤•關黃陳方會計師行
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣
「股東」	指	本公司股份持有人
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「目標股權」	指	廣東交通擁有廣東省交通工程100%的股權
「估值報告」	指	載於本通函附錄二由漢華編製的估值報告

* 僅供認別



廣東南粵物流股份有限公司
Guangdong Nan Yue Logistics 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：03399)

執行董事：

劉洪
王衛兵
鄧崇正
魯茂好
曾剛強

註冊辦事處：

中國
廣州市
機場路1731-1735號
8樓

非執行董事：

曹曉峰
陸亞興
鄭任發
蔡小駒
蔡叢華

香港營業地點：

香港
金鐘夏慤道16號
遠東金融中心
45樓4502室

獨立非執行董事：

桂壽平
劉少波
彭曉雷

敬啟者：

須予披露及關連交易
收購廣東省交通工程有限公司
的全部股權

I. 緒言

茲提述本公司於二零一零年九月十七日就收購而刊發的公佈。

本通函的主要目的為向閣下提供(其中包括)(a)讓閣下就投票贊成或反對將在股東特別大會上提呈的有關收購的決議案作出知情決定所必需的進一步資料；(b)戴德梁行就廣

董事會函件

東省交通工程的盈利預測編製的業務估值報告；(c)獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東有關收購的意見函件；(d)獨立董事委員會致獨立股東有關收購的推薦意見函件；及(e)股東特別大會通告。

II. 須予披露及關連交易

A. 股權轉讓協議

日期

二零一零年九月十七日

訂約方

買方： 本公司

賣方： 廣東交通

代價及付款

代價將由本公司按以下方式分兩期支付：

- (i) 本公司須於股權轉讓協議生效後10日內向廣東交通支付現金人民幣69,564,856.62元；及
- (ii) 根據本公司、廣東交通與廣東省交通工程將於股權轉讓協議生效後10日內簽署的債務轉讓協議以承擔債務方式支付。根據債務轉讓協議，本公司須同意代表廣東省交通工程向廣東交通一次性償還債務人民幣40,800,000元。

代價乃本公司與廣東交通經公平磋商並參照廣東省交通工程於二零一零年四月三十日的經評估資產淨值人民幣69,564,856.62元以及廣東省交通工程於二零一零年四月三十日的流動負債約人民幣45,087,494元(其中對廣東交通負債為人民幣40,800,000元)，按廣東交通委任的獨立估值師使用獨立估值報告所述的成本法釐定。本公司已就收購委聘漢華對廣東省交通工程的資產及負債的公平值進行估值。如第42頁估值報告所披露，廣東省交通工程於二零一零年八月三十一日的資產淨值為人民幣71,700,000元。

董事與廣東交通磋商股權轉讓協議時，已考慮漢華所編製估值報告所載的評估價值。經考慮獨立估值師出具的評估價值與漢華所出具者相若，董事認為漢華編製的估值報告可

董事會函件

提供更多截至二零一零年八月三十一日評估價值的更新資料，足以讓股東在獲得更新相關資料的情況下評估廣東省交通工程的財務狀況。有關詳情請參閱本通函附錄二所載估值報告。

經考慮上文所披露事項及下文「進行收購的理由及好處」一段提及的理由及好處後，董事（非執行董事曹曉峰先生除外，彼為廣東交通董事長，已放棄就批准收購的決議案於董事會投票）認為代價(i)屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益；及(ii)有關條款並不遜於在當前本地市況下給予獨立第三方或自獨立第三方獲得的條款。

先決條件

股權轉讓協議將於下列所有先決條件達成當日生效：

- (i) 廣東交通已全面而準確地向本公司披露有關廣東省交通工程的財務和經營狀況的資料（包括但不限於資產清單、財務報告、合約、稅務及勞資關係）；
- (ii) 收購已獲得廣東交通的所有內部批文，並符合法律、法規及廣東交通組織章程的規定；
- (iii) 本公司獨立股東在股東特別大會上批准收購；及
- (iv) 收購已獲得所需的所有廣東國資委批文。

完成

本公司及廣東交通同意促成轉讓目標股權的登記，而登記須於支付首筆代價後六十個營業日內（或訂約方之間協定的較遲日期）完成。

B. 有關廣東省交通工程的資料

廣東省交通工程是一家根據中國法律成立的有限責任公司。於本通函刊發日期，廣東省交通工程由廣東交通全資持有。廣東省交通工程的主要業務是向本集團提供物業租賃。

董事會函件

於二零一零年四月三十日，廣東省交通工程的負債淨值為人民幣9,997,236.29元。根據廣東省交通工程的經審核財務資料，截至二零零九年十二月三十一日止兩個年度，除稅及少數股東權益前虧損淨額分別為人民幣1,873,650.55元及人民幣2,120,696.72元，而除稅及少數股東權益後虧損淨額則分別為人民幣1,873,650.55元及人民幣2,120,696.72元，當中主要原因是收取本集團租賃收入不足覆蓋廣東省交通工程的營運開支。

廣東交通原先於2009年9月購入廣東省交通工程的成本為(i)現金對價人民幣60,517,020.45元；及(ii)代廣東省交通工程向轉讓方償還廣東省交通工程對轉讓方的債務人民幣40,839,928.78元。

C. 進行收購的理由及好處

本公司認為此收購有利於本集團開拓新的業務平台，有效提升本集團的企業形象，實現本集團的持續發展。

在完成收購後，本集團將取得廣東省交通工程於廣州市白雲區土地的土地使用權。按照政府物流產業發展規劃和本集團物流業務發展需要，本集團將通過於該土地上建設物流中心和物流信息平台，吸引和集聚物流企業進駐該物流中心，本集團將配套開發與物流相關的商務辦公、商務公寓和商業物業。本公司董事相信收購將令本集團物流業務領域得以延伸。

本公司亦相信，透過廣州市政府於二零零九年宣佈針對舊城鎮、舊村莊及舊廠房改造為主要內容的「三舊改造」政策，廣東省交通工程的土地用地性質可經政府部門的批准，通過「三舊改造」的方式合法變更為商業用地，以使本集團不需要通過公開拍賣即可取得該土地變更為商業用地後的土地使用權，從而可令本集團取得潛在的土地升值回報。

廣東省交通工程的主要資產為位於廣州市機場路(i)面積約23,416平方米的土地及(ii)綜合樓7,448平方米，倉庫及其他15,830平方米。該等物業現時租賃予本集團並由本集團佔用作為辦公室物業及倉庫。本集團與廣東省交通工程於2004年訂立的租賃協議將於二零一零年十二月屆滿。由於期間廣州租金水平大幅上升，倘本集團繼續租用現有物業，或在廣州市鄰近地區租用或購置其他物業，則本公司租賃成本將顯著上升。於收購完成後，廣東省

董事會函件

交通工程將成為本公司的全資附屬公司，而本公司通過廣東省交通工程可使用廣州市白雲區的土地進行與物流相關的物業發展。獲得相關政府批准後，本公司擬將白雲區的物業重新發展作商業用途。重新發展白雲區土地及樓宇的溢利預測詳情載於本通函附錄三業務估值報告。

本公司相信，收購將(i)為本集團提供通過開發物流信息平台積聚物流企業，配套開發商務辦公、商務公寓和商業物業發展項目的機會，並為本集團帶來可觀收入；(ii)令本集團藉着「三舊改造」政策出台的機遇取得潛在的土地升值回報；及(iii)令本集團得以自置辦公室物業，節省租金開支，提升本集團企業形象。

公允價值下業務評估報告和未來貼現估計現金流預測與收購後廣東省交通工程的未來發展有關，載於本通函附錄三中。

根據上述原因，董事(非執行董事曹曉峯先生除外，彼為廣東交通董事長，已放棄就批准收購的決議案於董事會投票)認為，股權轉讓協議的條款屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。

D. 上市規則規定

由於收購的一項或多項適用百分比率(定義見上市規則第14A.10條)高於5%但低於25%，因此根據上市規則第14.06條，收購構成本公司的須予披露交易。廣東交通為交通集團(本公司的控股股東)的全資附屬公司，故此廣東交通根據上市規則為本公司的關連人士。

因此，收購構成本公司的關連交易，並須遵守上市規則第14A章的申報、公佈及獨立股東批准規定，交通集團及其聯繫人須在股東特別大會上放棄就批准收購投票。

E. 一般事項

本公司在中國成立為股份有限公司，其H股在聯交所上市。本集團主要從事提供綜合物流服務及高速公路相關服務。

廣東交通為一家根據中國法律註冊成立的公司，為交通集團的全資附屬公司。其主要從事高速公路項目的投資、開發和營運。

董事會函件

交通集團為廣東國資委轄下的國有企業。交通集團主要負責廣東省高速公路的投資、興建及管理。

於最後實際可行日期，交通集團為本公司的控股公司，其本身及其聯繫人持有279,641,867股股份，相當於本公司註冊股本約66.96%。

III. 股東特別大會

本公司將於二零一零年十一月三十日假座香港銅鑼灣告士打道310號柏寧酒店27樓熏衣草廳召開股東特別大會，以審議及以投票表決方式批准(其中包括)收購。股東特別大會通告載於本通函第67頁至第68頁。

於最後實際可行日期，交通集團為本公司的控股股東，原因是其本身及其聯繫人持有279,641,867股股份，相當於本公司註冊股本約66.96%。交通集團及其聯繫人將於股東特別大會上放棄就批准收購事項投票。

股東特別大會的代表委任表格及回條已隨附於本通函內，並刊載於聯交所網站(www.hkex.com.hk)。無論閣下能否出席股東特別大會，務請閣下(i)按照隨附之回條上所印列之指示在二零一零年十一月十日或之前填妥及遞交回條，並(ii)按照隨附之代表委任表格上所印列之指示於股東特別大會或其任何續會(視乎情況而定)指定舉行時間不少於24小時前填妥及交回代表委任表格。填妥及交回代表委任表格後，閣下屆時仍可依願親身出席大會，並於會上投票。

IV. 推薦建議

本公司已成立獨立董事委員會，成員包括三名獨立非執行董事，分別為桂壽平先生、劉少波先生及彭曉雷先生。委員會負責省覽收購事項，並就於股東特別大會上投票一事向獨立股東提供建議。

本公司已委任大唐域高融資有限公司作為獨立財務顧問，就收購向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。獨立財務顧問認為收購的條款對獨立股東而言屬公平合理，而訂立股權轉讓協議符合本公司及股東的整體利益。載有獨立財務顧問就收購的推薦建議的函件全文，載於本通函第13頁至第24頁。

獨立董事委員會經考慮並根據獨立財務顧問的推薦建議後，認為收購事項符合本公司

董事會函件

及股東的整體利益，對獨立股東而言屬公平合理。因此，獨立董事委員會建議獨立股東投票贊成將於股東特別大會提呈有關批准收購的決議案。

V. 其他資料

誠如本通函附錄一(i)所載，獨立財務顧問已確認，業務估值報告載列的預測已由董事經作出審慎周詳查詢後作出，而申報會計師已在本通函附錄一(ii)中確認，就計算而言，業務估值報告載列的折現未來估計現金流量已在各重大方面按照假設妥善編撰。

敬請閣下垂注本通函附錄所載的其他資料，尤其是本通函附錄二所載估值報告，其中包括 (i) 廣東省交通工程所持物業的估值；及 (2) 本公司在磋商股權轉讓協議下代價時所考慮的廣東省交通工程100%股權的估值的報告。

此致

列位股東 台照

承董事會命
廣東南粵物流股份有限公司
董事會主席
劉洪

二零一零年十月十五日

* 本公司以其中、英文名稱「廣東南粵物流股份有限公司Guangdong Nan Yue Logistics Company Limited」根據香港法例第32章公司條例第XI部註冊為一間非香港公司。

獨立董事委員會函件

以下為獨立董事委員會就建議收購致獨立股東的函件全文。



廣東南粵物流股份有限公司
Guangdong Nan Yue Logistics 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：03399)

敬啟者：

須予披露及關連交易 收購廣東省交通工程有限公司 的全部股權

吾等茲提述本公司於二零一零年十月十五日刊發的通函(「通函」)，本函件構成其中一部分。除文義另有所指，本函件所用詞彙與本通函所界定者具有相同涵義。

吾等獲委任組成獨立董事委員會，以考慮收購並就收購是否公平合理向閣下提供意見。獨立財務顧問大唐域高融資有限公司已獲委任向獨立董事委員會及獨立股東就有關方面提供意見。

吾等謹請閣下垂注本通函第4頁至10頁董事會函件，以及獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東的函件，當中載有獨立財務顧問對收購的意見，該函件載於本通函第13頁至24頁。

經考慮獨立財務顧問的意見後，吾等贊同獨立財務顧問的觀點，認為收購符合本公司及股東的整體利益，就獨立股東而言屬公平合理。

獨立董事委員會函件

因此，吾等建議獨立股東投票贊成將於股東特別大會上提呈有關批准收購的決議案。

此致

列位獨立股東 台照

代表
獨立董事委員會
獨立非執行董事
桂壽平
劉少波
彭曉雷
謹啟

二零一零年十月十五日

* 本公司以其中、英文名稱「廣東南粵物流股份有限公司*Guangdong Nan Yue Logistics Company Limited*」根據香港法例第32章公司條例第XI部註冊為一間非香港公司。

獨立財務顧問函件

以下為域高融資就收購事項致獨立董事委員會及獨立股東的意見函件全文，以供載入本通函。

VINC  域高
大唐域高融資有限公司
香港皇后大道中99號
中環中心49樓4909-4910室

敬啟者：

**須予披露及關連交易
收購廣東省交通工程有限公司
的全部股權**

A. 緒言

吾等獲委聘為獨立財務顧問，就有關建議收購廣東省交通工程有限公司全部股權的須予披露及關連交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見，有關詳情載於 貴公司於二零一零年十月十五日致股東通函（「通函」）中「董事會函件」一節，而本函件為通函一部分。除文義另有所指外，通函所界定詞彙在本函件中具有相同涵義。

貴公司宣佈， 貴公司與廣東交通於二零一零年九月十七日訂立股權轉讓協議，據此， 貴公司同意購買而廣東交通同意出售廣東省交通工程的全部股權，代價為人民幣69,564,856.62元。根據債務轉讓協議， 貴公司須同意代表廣東省交通工程向廣東交通一次過償還債務人民幣40,800,000元。於收購事項完成後，廣東省交通工程將成為 貴公司的全資附屬公司。

由於收購事項的適用比率（定義見上市規則第14A.10條）高於5%但低於25%，因此根據上市規則第14.06條，收購事項構成 貴公司的須予披露交易。此外，廣東交通為交通集團（ 貴公司的控股股東）的全資附屬公司。故此廣東交通根據上市規則為 貴公司的關連人

獨立財務顧問函件

士。因此，收購事項構成 貴公司的關連交易，而根據上市規則第14A.35章，收購事項須遵守上市規則第14A章的披露及獨立股東批准規定。交通集團及其聯繫人將於股東特別大會上放棄就批准收購事項投票。

獨立董事委員會由獨立非執行董事桂壽平先生、劉少波先生及彭曉雷先生(均為獨立非執行董事)組成，就收購事項的條款向獨立股東提供意見。吾等獲委任為獨立財務顧問，就收購事項向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。根據上市規則，吾等作為獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問，職責為就收購事項的條款是否符合一般商業條款、是否於日常業務過程中訂立、是否屬公平合理及符合 貴公司及獨立股東的整體利益而向 閣下提供獨立意見。

B. 吾等提供意見及推薦建議的基準

於達致意見及推薦建議時，吾等依賴通函所載或引述的資料、事實及聲明；董事及 貴公司及其附屬公司管理層所提供的資料、事實及聲明以及所表達意見。吾等假設通函所作出或引述的一切資料、事實、意見及聲明於作出當時乃真實、準確及完整，且於通函刊發當日仍屬真實、準確及完整，而董事及 貴公司及其附屬公司管理層的所有預期及意向將獲達成或履行(視情況而定)。吾等並無理由懷疑董事及 貴公司及其附屬公司管理層向吾等提供的資料、事實、意見及聲明的真確性、準確性及完整性。董事已向吾等確認，彼等所提供的資料及所表達的意見並無遺漏任何重大事實。吾等並無理由懷疑通函所提供及引述的資料有隱瞞或遺漏任何相關重大事實，亦無懷疑董事及 貴公司及其附屬公司管理層所提供的意見及聲明的合理性。

董事共同及個別對通函所載資料的準確性承擔全部責任，並經作出一切合理查詢後確認，就彼等所知，通函內表達的意見乃經審慎周詳考慮後而達致，且通函並無遺漏其他事實，以致通函所載的任何內容有誤導成份。

吾等依賴該等資料及意見，然而，吾等並無獨立核實所提供的資料，亦無獨立調查 貴集團的業務、財務狀況及事務或其未來前景。

獨立財務顧問函件

根據以上所述，吾等確認，誠如上市規則第13.80條(包括當中的附註)所提述，吾等已採取一切適用於收購事項的合理步驟。

刊發本函件僅供獨立董事委員會及獨立股東在考慮收購事項時作參考之用，故除收錄於通函內，在未經吾等事先書面同意下，不得引述或轉述本函件的全部或部分內容，亦不得將本函件作其他用途。

C. 主要考慮因素及理由

就收購事項達致向獨立董事委員會及獨立股東提供的意見及推薦建議時，吾等乃考慮以下主要因素及理由：

i. 進行收購事項的背景及理由

貴公司的資料

貴公司為於中國註冊成立的股份有限公司，其H股在聯交所上市。貴集團主要從事提供綜合物流服務及高速公路相關服務。交通集團為貴公司的控股股東，直接及間接持有貴公司註冊股本約66.96%。

廣東交通的資料

廣東交通為一家根據中國法律註冊成立的公司，為交通集團的全資附屬公司。其主要從事高速公路項目的投資開發及營運。

交通集團的資料

交通集團為廣東國資委轄下的國有企業。交通集團主要負責廣東省大部分公路及高速公路網絡的投資、興建及管理。

廣東省交通工程的資料

廣東省交通工程是一家根據中國法律成立的有限責任公司。於最後實際可行日期，廣東省交通工程由廣東交通全資持有。廣東省交通工程的主要業務是向貴集團提供物業租賃。

獨立財務顧問函件

進行收購事項的理由及好處

如董事會函件所述，貴公司相信收購事項將有助貴集團發售新的業務平台及有效提升貴集團的企業形象，從而讓貴集團可持續發展。

完成收購事項後，貴集團將取得位於廣州市白雲區的廣東省交通工程土地的土地使用權。根據政府的物流業發展規劃和貴集團的物流業務發展需要，貴集團將在廣東省交通工程土地上興建物流中心及物流信息平台以吸引及匯聚物流公司。同時，貴集團亦將發展與物流相關的商務辦公室、公寓及商業物業。董事相信收購事項有助貴集團進一步拓展其物流業務。

貴公司亦相信透過廣州市政府於二零零九年推出主要針對舊城鎮、舊村莊及舊廠房改做的「三舊改造」政策，在取得相關政府批准後，廣東省交通工程的土地用途可合法轉作商業用途，貴集團從而將能毋須進行公眾投標以收購該土地的土地使用權作商業用途，並自土地升值取得潛在回報。

廣東省交通工程的主要資產為位於廣州市白雲區(i)面積約23,416平方米的土地；及(ii)7,448平方米的綜合樓及15,830平方米的倉庫及其他。該等物業及土地現時由貴集團租賃及佔用作辦公室物業及倉庫。貴集團與廣東省交通工程於二零零四年訂立的租賃協議將於二零一零年十二月到期。由於廣東省內的租金於期內顯著上升，倘貴集團繼續租賃現有物業或租賃或購買鄰近或位於廣州的其他物業，其將大幅提升貴公司的租賃成本。廣東省交通工程將於收購事項完成後成為貴公司的全資附屬公司。貴公司可透過廣東省交通工程使用位於廣州白雲區的土地進行與物流相關的物業發展用途。

貴公司相信收購事項將可(i)為貴集團提供機會，透過發展物流資訊平台發展商務辦公室、公寓及商業物業以匯聚物流公司，並為貴集團帶來可觀收入；(ii)令貴公司藉著「三舊改造」政策出台的機遇取得潛在的土地升值回報；及(iii)令貴集團得以自置辦公室物業，從而節省租金開支並提升貴集團的企業形象。

廣東省交通工程所擁有土地的潛在開發

貴公司已委任戴德梁行對廣東省交通工程所擁有土地的潛在開發進行研究。吾等已審閱戴德梁行於二零一零年十月十五日發出的研究報告並就戴德梁行於研究報告所採納假設及背景資料與戴德梁行進行討論。戴德梁行就潛在土地用途提出以下三項建議案：

- i. 於收購事項完成後，貴公司發展命名為「南粵物流中心」的物業發展項目（「該項目」），估計於四十年內產生淨現值約人民幣1.869億元（該項目的估計除稅後溢利）。該項目包括總樓面面積約95,000平方米的辦公室、公寓、商業物業及其他配套設施。部分辦公室面積將由貴集團保留自用。貴公司能使用廣東省交通工程擁有的土地發展物流資訊平台，綜合貴公司擁有的資訊資源及研發專才。戴德梁行進一步建議貴公司出售公寓及出租辦公室及商業物業，以維持財務靈活性及流動資金。總資金成本（包括向廣東省交通工程收購土地的成本及租賃改建地價）估計為約人民幣5.7億元。
- ii. 維持土地物業及辦公室物業以及倉庫的現狀並將物業用作與目前相同用途。貴公司可出租倉庫及節省租金開支。
- iii. 根據廣州市政府的退二進三政策及三舊（舊城鎮、舊村莊及舊廠房）改造政策，倘貴公司決定將土地以公眾投標方式出售，其可自政府獲得補償約人民幣3,665萬元。

於評估財務影響、業務風險及可能影響本公司運營所在宏觀環境的其他因素後，戴德梁行建議貴公司進行該項目發展。吾等已考慮戴德梁行所提出的推薦意見及進一步與董事進行討論，我們注意到董事亦已計及中國經濟逐漸恢復，導致廣州市及全中國物業及物流行業市場的正面前景。以下為討論細節：

中國及廣州經濟發展

根據中國國家統計局官方網頁(<http://www.stats.gov.cn>)所載的統計數字，(i)中國國內生產總值由二零零七年的約人民幣257,310億元增長至二零零九年約人民幣335,350億元，即複

合年增長率約14.16%；(ii)全國固定資產總投資由二零零七年的約人民幣137,240億元增長至二零零九年約人民幣224,850億元，即複合年增長率約28.00%。

廣州市經濟穩定發展。根據廣州市政府官方網站資料，(i)廣州市地區生產總值由二零零七年的約人民幣7,050.8億元增長至二零零九年約人民幣9,113億元，即複合年增長率約13.69%；(ii)廣州市固定資產總投資由二零零七年的約人民幣1,863.3億元增長至二零零九年約人民幣2,659.9億元，即複合年增長率約19.48%。隨著全球經濟恢復及中國政府三舊改造政策實施，廣州市物業市場預期將持續其發展勢頭。

中國物流行業展望

在2001年中國加入世界貿易組織和第十個五年計劃的公告後，中國的物流行業史無前例的被受關注。為了加快物流行業的發展，中央政府和地方政府啟動的一系列的政策和物流項目，例如「物流園」的建設。建設物流園已經在許多省和城市規劃藍圖上，包括廣州、深圳、北京、上海、天津、武漢、重慶和大連。這些物流園的主要作用包括安排貨物運輸和管理，提供多式連運服務，提供貨物儲存和倉庫服務，和中轉站業務。在中國的經濟發展中，物流行業正發揮越來越重要的作用，物流行業預計和經濟一起發展。根據中國國家統計局的官方數據(<http://www.stats.gov.cn>)，中國的高速公路貨運量在2005年約為134.2億噸，到2008年約為191.7億噸，複合年增長率約為12.62%。廣東省的高速公路貨運量增長從2005年的約8.486億噸到2008年的約10.1億噸，複合年增長率約為6.12%。在中國經濟的快速發展和主要城市的城市化發展，物流服務的需求預計大幅度增長。

中國廣州物業市場發展

由於對住宅及商業物業的需求均加強，廣州市物業市場迅速擴展。根據廣州市政府官方網站(<http://www.gz.gov.cn>)資料，於房地產物業投資額由二零零七年的約人民幣703.8億元增長至二零零九年約人民幣817.3億元，即複合年增長率約7.76%。全年房地產業實現增加值由二零零七年的約人民幣489.2億元增長至二零零九年約人民幣705.8億元，即複合年增長率約20.12%。

廣州公寓前景

根據廣州市國土資源和房屋管理局官方網站(www.laho.gov.cn)所載，新建住宅公寓及二手房屋的月平均價格由二零零八年一月的約每平方米人民幣9,766元及約人民幣4,576元分別增至二零一零年一月的約每平方米人民幣11,577元及約人民幣5,283元，複合年增長率分別約為8.88%及7.45%。根據Colliers International的研究報告(廣州酒店式公寓市場，二零一零年第一季度)，宏觀經濟調控及銀行信貸緊縮導致二零一零年首兩個月一手住宅單位交易下滑。然而，由於廣州住宅樓宇供應短缺及更多專業人員遷至廣州，物業市場仍呈現良好態勢，價格水平預計將會提升。

廣州商業物業的前景

根據Colliers International的研究報告(廣州零售物業市場，二零一零年第一季度)，於二零一零年第一季度，由於廣州市場並無新增購物中心，整體購物中心的閒置率由二零零九年第四季度的17.6%降至14.9%。受政府刺激消費政策及外部經濟復蘇的推動，廣州零售消費者市場於二零零九年表現強勁。由於經濟於二零零九年第二季度復蘇，企業及消費者一般對未來前景重拾信心。購物中心引進若干國際大品牌且購物中心進行重組，以吸引更多更高端品牌進駐廣州，提升了廣州作為購物地標的整體形象並促進了消費的大幅增長。

廣州辦公室的前景

根據Colliers International的研究報告(廣州辦公物業市場，二零零九年第四季度)，於二零一零年第一季度，由於租賃量增加而供應有限，租金出現了小幅上漲。每月的平均租金為每平方米人民幣132.7元，較二零零九年同期相比上升7.1%。廣州市政府已著重發展物流、金融及會展行業以及信息服務，其有助於整體商品物業市場穩定增長。另一方面，外資企業的辦公室需求大幅上漲，使得辦公室租賃行業呈正增長。

土地增值

自二零零四年起，廣州地方政府已三次調整「基準地價」。政府上一次調整基準地價的時間為二零零九年七月一日。根據廣州市國土資源和房屋管理局(<http://www.laho.gov.cn>)的

獨立財務顧問函件

基準地價資料顯示，該項目的基準地價已達每平方米人民幣3,051元，而鄰近同類的拍賣價則為每平方米人民幣6,100元。基準地價與拍賣價之間的差額意味著廣東省交通工程擁有的土地仍有土地升值空間。

政府有關三舊改造的政策

於二零零九年，廣東省市政府頒佈關於三舊改造促進節約集約用地的若干意見，即對三舊：舊城鎮、舊廠房及舊村居進行改造。為進一步促進該政策的實施，廣州市政府已頒佈廣州市舊廠房改造土地處置實施意見，其概述了對指定舊區域改造的實施計劃。根據該計劃，物業發展商在取得監管機構的批文、達到相關監管及發展規定並向政府支付土地性質變更的差價後，獲准在指定舊區自主發展商業物業項目。

此外，據戴德梁行，由於該項目周邊區域主要為中等辦公樓宇和在該區域內有強勁消費能力的中高端收入人群，戴德梁行認為該項目可滿足中小物流企業對公寓及商業物業方面存在的潛在需求。

基於上文所述，(i)收購事項為促使 貴集團利用土地整合物流資訊及於該項目的年期內自辦公及商業物業取得可持續的租金收入；(ii)該項目順應政府有關三舊改造的政策；(iii) 貴集團將能夠保有同一地區的辦公物業並節省租金開支；(iv)根據基準地價，該項目具土地升值潛力；及(v)該項目可提升 貴集團的企業形象，我們認為收購事項在長遠經濟利益方面對 貴集團具商業利益。因此，我們認為收購事項乃於日常業務過程中訂立及符合 貴公司及獨立股東的整體利益。

股權轉讓協議的主要條款

根據股權轉讓協議， 貴公司同意購買而廣東交通同意出售廣東省交通工程的全部股權，代價為人民幣69,564,856.62元。代價乃 貴公司與廣東交通經公平磋商並參照獨立估值報告(由廣東交通委聘且獨立於 貴公司的獨立估值師編製)所示，廣東省交通工程於二

獨立財務顧問函件

零一零年四月三十日的經評估資產淨值人民幣69,564,856.62元及廣東省交通工程於二零一零年四月三十日的流動負債約人民幣45,087,494元而釐定。根據債務轉讓協議，貴公司須同意代表廣東省交通工程向廣東交通一次過償還債務人民幣40,800,000元。

代價基準

誠如董事會函件所述，代價乃貴公司及廣東交通經公平磋商並參照按成本法編製的獨立估值報告所示，廣東省交通工程於二零一零年四月三十日的經評估資產淨值人民幣69,564,856.62元及廣東省交通工程於二零一零年四月三十日的流動負債人民幣45,087,494元而釐定。

誠如董事會所述，吾等注意到中國和香港的估值的假設和方法是不同的。在評估的公正和合理的考慮，吾等已審閱漢華評值有限公司（「漢華評值」）在2010年10月15日的估值報告（「估值報告」）。漢華評值被委任為貴公司目標股權的公平估值的評估機構。估值報告副本載於通函附錄二。根據股權轉讓協議，代價人民幣69,564,856.62元及償付債務人民幣40,800,000元將由貴公司以兩項付款按以下方式償付：

- (a) 貴公司須於股權轉讓協議生效後10日內向廣東交通支付現金人民幣69,564,856.62元；及
- (b) 根據貴公司、廣東交通與廣東省交通工程將於股權轉讓協議生效後10日內簽署的債務轉讓協議以承擔債務方式支付。根據債務轉讓協議，貴公司須同意代表廣東省交通工程向廣東交通一次過償還債務人民幣40,800,000元。

如漢華評值發出的估值報告所述，廣東省交通工程的資產淨值於二零一零年八月三十一日的公平值（「估值」）約為人民幣71,700,000元。

吾等亦已就達致估值所採用方法及所作假設向漢華評值作出查詢。吾等獲漢華評值告知，現時有三種普遍採納的商界企業估值法，即資產法、市場法及收入法。

於釐定估值時，吾等獲漢華評值告知，資產法乃唯一合適的方法，此乃由於廣東省交通工程的大部分資產乃以歷史成本列賬，且因廣東省交通工程可能終止其業務經營，故其相關資產為估值中的主導因素。

獨立財務顧問函件

就市場法而言，漢華評值認為不適合使用此估值法進行估值，此乃由於廣東省交通工程即將終止其業務營運，故將廣東省交通工程與其他持續經營的公眾或私人公司進行比較並不適當。

就收入法而言，漢華評值亦認為不宜使用此估值法進行估值，此乃由於廣東省交通工程即將終止其業務營運，故採用廣東省交通工程管理層所編製的任何溢利預測並不適當。

此外，漢華評值已調整廣東交通工程的資產和負債的帳面價值的實際或估計的公允價值去估計廣東交通工程的淨資產值。誠如漢華評值知，吾等並不知悉任何導致吾等質疑該等調整的公平性及合理性的任何重大原因。

根據吾等的審閱及與漢華評值的討論，吾等並無發現任何重大因素，致使吾等懷疑導致估值所採納方法及所採用基準的公平性及合理性。

經考慮所有上述因素後，吾等認為估值可就評估廣東省交通工程的全部股權的代價的是否公平合理提供有效指標。鑑於代價等於廣東省交通工程於二零一零年八月三十一日的經評估資產淨值的公允價值的2.98%的折現，故吾等認為，代價對獨立股東而言屬公平合理，且收購事項乃按正常商業條款進行。

3. 收購事項的財務影響

盈利

根據廣東省交通工程的經審核財務資料，截至二零零九年十二月三十一日止兩個年度的除稅及少數股東權益前虧損淨額分別為人民幣1,873,650.55元及人民幣2,120,696.72元，而截至二零零九年十二月三十一日止兩個年度的除稅及少數股東權益後虧損淨額分別為人民幣1,873,650.55元及人民幣2,120,696.72元，主要為廣東省交通工程的營運開支未能以貴集團所得租金收入填補的不足數額。鑑於(i) 貴集團於收購事項完成後將減少其辦公場所的年度租金開支；及(ii)該項目將於四十年內產生淨現值人民幣1.869億元(該項目的估計除稅後溢利)，吾等認為，收購事項將可能會對 貴集團的日後盈利及長期溢利產生積極影響。

資產淨值

根據二零一零年中期報告(「中期報告」)摘錄，貴集團於二零一零年六月三十日的未經審核綜合資產淨值分別約為人民幣12.98億元。假設收購在二零一零年六月三十日完成，預計貴集團的淨資產值將減少，誠如董事所述，對貴集團的綜合淨資產值不會有任何重大財務影響。

資產負債比率

根據二零一零年中期報告摘錄，貴集團於二零一零年六月三十日的資產負債比率(按貴集團的總資產除以總負債計算)約為71.9%。假設收購在二零一零年六月三十日完成，預計貴集團的資產負債比率將略上升。

營運資金

誠如董事會函件載列，代價擬由現金撥付。吾等自中期報告中注意到，貴集團於二零一零年六月三十日的現金及銀行結餘約為人民幣9.305億元。根據上文所述，吾等認為支付代價及償付債務對貴集團的營運資金狀況將不會構成重大影響。

謹請注意上述分析為吾等粗略估計，僅作說明用途，並無代表貴集團於建議收購事項完成後的財務狀況。

鑑於上文所述，就衡量各方後，吾等認為收購事項對貴集團的財務狀況並無重大不利影響。因此，吾等認為收購事項符合貴公司及獨立股東的整體利益。

D. 結論

經考慮包括以下各項有關收購事項的主要因素及理由：

- a) 廣東省交通工程所擁有土地的潛在業務計劃；
- b) 收購事項對本集團有利，其將使本集團的業務及收入來源多元化；
- c) 廣州及中國物業市場的前景樂觀；
- d) 代價的評估；及
- e) 對貴集團的財務狀況並無重大不利影響，

獨立財務顧問函件

吾等認為，收購事項乃於日常業務過程中訂立及按正常商業條款進行，對獨立股東而言屬公平合理，且收購事項符合獨立股東及 貴公司的整體利益。

因此，吾等建議獨立董事委員會推薦獨立股東於股東特別大會上投票贊成收購事項。

此致

廣東南粵物流股份有限公司
獨立董事委員會及獨立股東 台照

代表
大唐域高融資有限公司
董事總經理
鍾浩仁
謹啟

二零一零年十月十五日

下文載列利用根據上市規則第14.62(1)條被視為盈利預測的方法就廣東省交通工程未來發展的估值由獨立財務顧問致聯交所及本公司申報會計師致董事的函件全文，以供載入本通函。

(i) 獨立財務顧問函件

廣東南粵物流股份有限公司
董事會
香港金鐘
夏慤道16號
遠東金融中心
45樓4502室

敬啟者：

廣東南粵物流股份有限公司（「貴公司」，連同其附屬公司稱為「貴集團」）

獨立財務顧問就南粵物流中心（「該項目」）商業估值的盈利預測所編製的報告

吾等茲提述戴德梁行房地產顧問（廣州）有限公司（「戴德梁行」）就該項目的估值而編製的業務估值（「該估值」）。如戴德梁行的估值報告所載，該估值乃根據收益法計算，而收益法已計及該項目於二零一一年起至二零五零年止期間的未來現金流量及盈利預測（「該預測」）。因此，該預測被視為上市規則第14.61條項下的盈利預測，而該估值已載於該通函附錄三。

吾等已審閱該預測並已就此編製該估值，亦已於董事及戴德梁行討論董事所提供的資料及文件，而該等資料及文件乃編製該預測所用基準及假設的組成部分。吾等亦考慮及依賴該通函附錄一(ii)所載有關該預測所用計算方法的德勤•關黃陳方會計師行致董事會函件。吾等注意到，由於該估值僅於現金流量有關，故編製時並無採納 貴公司的會計政策。

按上述基準，吾等信納該預測乃由董事經妥審慎查詢後作出。

代表

大唐域高融資有限公司

董事總經理

鐘浩仁

謹啟

二零一零年十月十五日

(ii) 申報會計師函件

就南粵物流中心項目估值的折現未來估計現金流量出具的計算的會計師報告

致廣東南粵物流股份有限公司列位董事

本核數師行已就戴德梁行房地產顧問(廣州)有限公司(「戴德梁行」)所編製日期為二零一零年八月十日關於南粵物流中心項目的估值(「估值」)的基礎，即對折現未來估計現金流量的計算進行檢查。南粵物流中心項目為一項廣東南粵物流股份有限公司(「貴公司」)在收購廣東省交通工程有限公司全部股權後對其所擁有的土地進行開發並獲得投資收益的項目。估值乃根據折現未來估計現金流量釐定，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，有關估值被視為溢利預測。估值將載入 貴公司於二零一零年月日發出內容有關收購廣東省交通工程有限公司的全部權益的通函(「通函」)。

董事對未來估計現金流量的責任

貴公司董事須對編製估計未來現金流量的基準及假設(「有關假設」)的合理性及合法性負責，該等有關假設亦在通函中所附的估值所載。

申報會計師的責任

本核數師行的責任乃根據上市規則第14.62(2)規定，對編製估值所依據的折現未來估計現金流量的計算是否準確發表意見，並僅向全體董事報告，不作其他用途。本核數師行概不就本報告書的內容向任何其他人士承擔責任或負上法律責任。

本核數師行按照香港會計師公會頒布的香港核證委聘準則第3000號「審核或審閱過往財務資料以外的核證委聘」進行委聘工作。該準則規定本核數師行須遵從道德操守，並計劃及進行核證委聘工作，以合理保證折現未來估計現金流量的計算是否與有關假設貫徹一致。本核數師的工作並不構成南粵物流中心項目的任何估值。

由於估值與折現未來估計現金流量有關，故戴德梁行編製時並無採納會計政策。有關假設包括有關未來事件及管理層行動性質屬假定的假設，該等事件及行動可能會亦可能不會發生，故未能按過往業績相同的方式予以確認及核實。儘管預期該等事件及行動將會發生，實際結果仍很可能與估值有所出入，甚或截然不同。因此，本核數師行對有關假設是否合理有效，並無進行審閱、審議或任何工作，亦不就此發表任何意見。

意見

根據上述各項，本核數師行認為，就計算而言，折現未來估計現金流量在各重大方面均已根據有關假設妥為編製。

代表

德勤•關黃陳方會計師行

香港執業會計師

二零一零年十月十五日

A部分－廣東省交通工程所持物業的估值報告



香港
灣仔
港灣道6-8號
瑞安中心
2703室

敬啟者：

吾等根據廣東南粵物流有限公司（「貴公司」）的指示，對廣東省交通工程有限公司（「廣東省交通工程」）在中華人民共和國（下稱「中國」）的物業進行估值，吾等確認已進行視察、作出有關查詢，並取得吾等認為必需的其他資料，以便提供有關此等物業於二零一零年八月三十一日（下稱「估值日」）的資本值。

吾等理解該估值乃作收購用途。

本函件為吾等估值報告的部分，闡述估值的基準及方法，以及闡明吾等所作假設、物業的業權及限制條件。

估值基準

該等物業的估值乃吾等就市值的意見。所謂市值，就吾等所下定義而言，乃指：「自願買方與自願賣方按公平原則於適當推廣之後於估值日在知情、審慎及自願的情況下進行物業交換的估計值。」

於本報告內，吾等已根據該等物業的設計用途為其估值而根據吾等的理解，該等物業將作現況下的用途（下稱「持續用途」）。

估值方法

就第1項及第2項物業而言，該等物業乃以比較法進行估值，根據可資比較物業的變現價或市價作出比較。大小、性質及位置相若的可資比較物業乃經分析及審慎權衡每項物業各自的利弊，以公平比較資本值。

就第3項物業而言，因所興建樓宇及結構物的性質特殊，未能在市場上找到可資比較銷售個案，故吾等採用成本估值法評估該物業。成本估值法採用現有重置成本以達致於估值日該物業被佔用進行的業務的價值。

該成本估值法乃根據土地現時用途的估計市值，加上進行裝修的現時總重置成本，扣減實物損耗及所有相關形式報廢及優化的撥備。一般而言，對於在市場上缺乏具有可資比較的市場個案的已知市場的樓宇，成本法可提供最為可靠的物業估值。

假設

吾等的估值乃假設擁有人於市場將有關物業權益按其持續用途出售，而並無憑藉任何延期合約、售後租回、合資經營、管理協議或任何類似安排，藉以增加該物業權益的價值。此外，吾等的估值中並無假設任何方式的強迫出售情況。

持續用途乃假設該物業將用作該物業所設計及興建或其現時採用的用途。持續用途物業的估值並不代表於公開市場分拆出售該物業而可能變現的金額。

至於根據長期土地使用權持有的物業，吾等假設該等物業權益的擁有人在物業的相關土地使用權的整段未屆滿期間，有權自由及不受幹預地使用物業。此外，吾等假設物業權益可在公開市場上自由出售及轉讓予第三方作現時用途，而無須向有關政府機關繳付任何費用。除另有說明外，乃假設有關於物業在空置情況下交吉出售。

吾等假設有關於政府機關已授出該等物業內所建樓宇及結構物的所有同意書、批文及牌照。吾等亦假設地盤內所有樓宇及結構物均由擁有人持有或獲准由擁有人佔用。

除已在估值報告另有載述、界定及考慮不符規則情況外，吾等假設已符合所有適用的分區及使用條例及限制。此外，並假設使用者在所述物業界限內使用土地及進行修葺。除本報告另有指明，並無侵入或侵佔的情形出現。

吾等並無獲命令或作出環境影響研究。除本報告中另有指明、界定及考慮外，吾等假設已完全符合適用的國家、省份及當地環境法規及法律。吾等亦假設已經或可以取得任何當地、省份或國家政府或私營實體或組織的所有必須的執照、同意書或其他法律或行政權力，或已獲更新供報告書所涵蓋的任何用途。

吾等相信在有關情況下所作的假設乃屬合理。吾等亦假設該等物業已獲有關政府部門授予所有同意書、批文及執照，及並無附帶可影響其價值的繁鎖條件或不當的延誤。

每項物業的其他特別假設(如有)，均於有關物業的估值證書附註中說明。

業權調查

就估值中物業，吾等已獲提供業權文件副本。然而，由於中國現時登記制度的性質，吾等並無對物業所附法定業權或任何重大負債進行調查。

在吾等估值過程中，吾等乃依賴廣東合邦律師事務所(「中國律師」)就估價物業的法定業權所作業權報告內提供的法律意見。

本報告內披露的所有法律文件(如有)僅供參考，而吾等對本報告所載有關物業的法定業權的任何法律事宜概不承擔責任。

限制條件

吾等已視察物業的外貌，並在情況許可下視察內部。然而，吾等並無進行結構測量，因此無法呈報此等物業是否確無腐朽、蟲蛀或任何其他結構損毀。吾等亦無進行任何樓宇設施的測試。

吾等並無進行詳細的實地調查，以核實有關物業地盤面積的準確性，惟吾等假設吾等獲提供的文件及官方地盤圖則所示地盤面積為正確。根據吾等對在中國類似物業的估值經驗，吾等認為上述所作假設皆為合理。所有文件及合約均只供參考，而所有尺寸、量度及面積均為約數。

吾等並無進行實地調查，以決定土地狀況或設施是否適合作任何物業發展用途。吾等作出估值乃基於該等方面均令人滿意，且於興建期間不會產生非經常開支或延誤。

吾等並無獲命令或進行與本報告有關的土壤分析或地質研究，亦無對任何水源、石油、燃油或其他地下礦產的使用權或條件進行調查。

如該物業含有石棉、尿素甲醛泡沫絕緣、其他化學物質、有毒廢料、或其他可能有毒的物質，可能會對該物業的價值構成不利影響。除本報告另有指明外，估值師於達致物業市值結論時，並無考慮該等不利因素。已呈列的估值是按假設該物業並不存在上述會令其

價值下降的物質而編製。吾等毋須為於該物業發現任何物質令其價值下降而負任何責任，而客戶已獲知會，估值師並非查察該等物質、該等物質對物業價值的影響，或就此作出補救成本的專業人士。

吾等並無調查生產過程中所牽涉的任何工業安全、環境及健康相關的規則。估值乃假設根據政府的法律及指引取得或辦妥一切必需的牌照、手續及措施。

吾等的估值並無考慮估物業所附帶的任何押記、按揭或債項，以及出售成交時可能產生的任何開支或稅項。除另有說明外，吾等假設全部權益概無附帶會影響其價值的繁重產權負擔、限制及支銷。

本報告所載的估計特意不包括因地震或其他原因引起的結構損毀或環境污染的影響。吾等建議閱讀本報告的人士諮詢合資格結構工程師及／或環境審核師，以評估可能對市值造成重大影響的潛在結構／環境問題。

經審閱一切有關文件後，吾等頗大程度上依賴 貴公司或廣東省交通工程所提供的資料，並接納給予吾等的圖則批文、法定通告、地役權、年期、佔用情況、出租、興建成本、租金及地盤與樓面面積以及 貴公司或廣東省交通工程擁有有效權益的物業識別等事宜向吾等提供的意見。吾等無理由懷疑此等資料的真實性及準確性。吾等亦獲知會，此等資料並無遺漏任何會阻礙達致知情見解的重大事實，亦無理由懷疑有任何重大資料遭隱瞞。

由於該物業位於相對未開發市場如中國，故該等假設常基於不完整的市場憑證。因此該物業可視乎所作的假設會有不同的價值。雖然估值師已經按專業判斷進行估值，但閱讀本報告的人士務請仔細考慮估值報告所披露的該等假設的性質，並審慎詮釋估值報告。

估值意見

廣東省交通工程所持有物業的估值樓宇載於隨附的估值概要及其各自的估值證書。

備註

吾等的估值乃根據公認的估值程式而編製，並符合香港聯合交易所有限公司證券上市規則第5章及應用指引第12項的規定。吾等對該物業進行估值時，已遵照由香港測量師學會頒佈並於二零零五年一月一日起生效的香港測量師學會物業估值準則(二零零五年第一版)的規定。

物業估值以人民幣(人民幣)列值。

隨函附奉吾等的估值概要及估值證書。

本估值報告乃根據吾等的一般服務條件而發出。

此 致

中國
廣東省
廣州機場路1735號
南粵物流大廈
南粵物流股份有限公司
列位董事 台照

代表
漢華評值有限公司
葉國光 土地經濟學 士法學博士
英國皇家特許測量師
香港註冊專業測量師
董事總經理

2010年10月15日

附註：葉國光先生為特許估值測量師及註冊專業測量師，自一九九二年從事中國物業估值，擁有豐富經驗。

估值概要

由廣東省交通工程持有並租予 貴公司的物業

項目 物業	於2010年8月31日的市值
1. 中國 廣東省 廣州市 白雲區 機場路1731、1733、1735號綜合樓	人民幣77,900,000
2. 中國 廣東省 廣州市 白雲區 機場路1765號 集資樓地下一層及地下二層	人民幣1,850,000
3. 位於中國 廣東省 廣州市 白雲區 機場路 1673-1729號之 土地、房屋及構築物	人民幣22,110,000
合計：	<u>人民幣101,860,000</u>

估值證書

由廣東省交通工程持有並租予 貴公司的物業

項目物業	概況	佔用詳情	於2010年 8月31日的市值
1. 中國 廣東省 廣州市 白雲區 機場路 1731、 1733、 1735號 綜合樓	<p>該物業包括一幢8層高之綜合樓。該房屋約於2003年落成。</p> <p>該房屋的總建築面積約為7,448.35平方米。</p> <p>該物業根據8份房地產權證持有，用途為綜合，使用權年限為40年(商場)及50年(單車房及停車場)，從2004年8月20日起計。</p>	<p>該物業目前由貴公司及關連公司佔用作辦公用房。</p> <p>根據4份租賃合同，該物業連同第2項及第3項物業出租予貴公司及附屬公司，租期為3年，由2005年1月1日至2007年12月31日止，每月租金合共人民幣97,020.06元。租賃合同期滿後自動續期3年，有關條款不變。</p>	<p>人民幣 77,900,000</p>

附註：

- (i) 根據1份國有土地使用權出讓合同(穗國地出合[2004]185號)，廣州市國土資源和房屋管理局同意出讓，廣東省交通工程有限公司同意受讓一幅面積為23,434平方米的土地，作工業(車間)用途，土地使用權年限為50年。有關之土地出讓金人民幣1,552,503元已全數付清。根據1份國有土地使用權出讓合同變更協議(穗國地出合[2004]185號的變更協議之一號)，該宗土地其中898平方米獲准變更用途，建設一幢商業、辦公樓，即本物業位置之土地。本物業僅考慮該土地中已獲准變更用途之商業部份(即898平方米)。
- (ii) 根據8份房地產權證(粵房地證字第C3293591、C3290133、C3290134、C3290135、C3290136、C3290137、C3290138及C3290139號)，該物業由廣東省交通工程有限公司持有。
- (iii) 中國律師的意見概述如下：
- (a) 廣東省交通工程已獲該物業的合法所有權。
- (b) 除租賃協議外，該物業不受任何限制條件或產權負擔(諸如法庭指令、按揭、擔保、債務、貸款或其他形式的第三方權益)的規限。

項目物業	概況	佔用詳情	於2010年 8月31日的市值
2. 中國 廣東省 廣州市 白雲區 機場路 1765號 集資樓 地下一層及 地下二層	<p>該物業包括一幢8層高樓宇之地下一層及地下二層。該房屋約於2003年落成。</p> <p>該物業的總建築面積約為886.99平方米。</p> <p>該物業根據2份房地產權證持有，用途為停車場、倉庫、非機動車庫(地下一層)及倉庫(地下二層)，使用權年限為50年，從2001年1月21日起計。</p>	<p>該物業目前由貴公司及關連公司佔用，地下一層用作停車庫(約12個停車位)，地下二層用作倉庫之用。</p> <p>根據1份租賃合同，該物業連同第1項物業的一樓、七樓及八樓出租予貴公司，租期為3年，由2005年1月1日至2007年12月31日止，每月租金人民幣50,005.26元。租賃合同期滿後自動續期3年，有關條款不變。</p>	<p>人民幣 1,850,000</p>

附註：

- (i) 根據2份房地產權證(粵房地證字第C4805261及C4805262號)，該物業由廣東省交通工程有限公司持有。
- (ii) 中國律師的意見概述如下：
 - (a) 廣東省交通工程已獲該物業的合法所有權。
 - (b) 除租賃協議外，該物業不受任何限制條件或產權負債(諸如法庭指令、按揭、擔保、債務、貸款或其他形式的第三方權益)的規限。

項目物業	概況	佔用詳情	於2010年 8月31日的市值																				
				人民幣																			
3. 位於 中國 廣東省 廣州市 白雲區 機場路 1673-1729號 之土地、 房屋及構築物	<p>該物業包括2幅總土地面積約23,416平方米的 land (「該等土地」)、其上所建的20幢房屋(「該等房屋」)及附屬構築物。該等房屋於1972至2004年期間落成。</p> <p>該等房屋的總樓面面積約為14,943.27平方米。詳細資料如下：</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>房屋用途</th> <th>房屋數目</th> <th>層高</th> <th>總樓面面積 (平方米)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>倉庫</td> <td>10</td> <td>1-3</td> <td>11,823.69</td> </tr> <tr> <td>辦公及綜合</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>539.25</td> </tr> <tr> <td>附屬</td> <td>9</td> <td>1</td> <td>2,580.33</td> </tr> <tr> <td>總計：</td> <td>20</td> <td></td> <td>14,943.27</td> </tr> </tbody> </table> <p>構築物包括圍牆、廠區道路及區內綠化。</p> <p>該等物業根據1份國有土地使用權出讓合同和1份國有土地使用權證持有，使用年限最遲至2055年7月20日止，作車間或工礦倉儲用途。</p>	房屋用途	房屋數目	層高	總樓面面積 (平方米)	倉庫	10	1-3	11,823.69	辦公及綜合	1	3	539.25	附屬	9	1	2,580.33	總計：	20		14,943.27	<p>該物業目前由 貴公司及關連公 司佔用作倉庫之 用。</p> <p>根據1份租賃合 同，該物業連同 第1項物業的一 樓、七樓及八樓 出租予 貴公 司，租期為3年， 由2005年1月1日 至2007年12月31 日止，每月租金 人民幣50,005.26 元。租賃合同期 滿後自動續期3 年，有關條款不 變。</p>	<p>22,110,000 (見附註(iii))</p>
房屋用途	房屋數目	層高	總樓面面積 (平方米)																				
倉庫	10	1-3	11,823.69																				
辦公及綜合	1	3	539.25																				
附屬	9	1	2,580.33																				
總計：	20		14,943.27																				

附註：

- (i) 根據1份國有土地使用權出讓合同(穗國地出合[2004]185號)，廣州市國土資源和房屋管理局同意出讓，廣東省交通工程有限公司同意受讓一幅面積為23,434平方米的土地(「土地一」)，作工業(車間)用途，土地使用權年限為50年。有關之土地出讓金人民幣1,552,503元已全數付清。根據1份國有土地使用權出讓合同變更協議(穗國地出合[2004]185號的變更協議之一號)，土地一其中898平方米獲准變更用途，建設一幢商業、辦公樓，詳見物業一之披露。本物業僅考慮該土地一中之工業用途(即約22,536平方米)部份。
- (ii) 根據1份國有土地使用權證，一幅面積為4,498平方米之土地(「土地二」)由廣東省交通工程有限公司持有作工礦倉儲用途，土地使用權年限50年至2055年7月20日止。我們獲 貴公司告知，土地二其中3,618平方米已轉讓，廣東省交通工程有限公司現時實際持有土地二轉讓後剩餘部份(即約880平方米)。

- (iii) 該等房屋的業權文件尚未取得。評估過程中，吾等假設該等房屋為合法建築，且申請房屋所有權證不存在任何法律障礙。就參考而言，該些尚未取得業權文件的房屋的估值約為人民幣12,400,000元，本物業之估值已計及上述尚未取得業權文件的房屋之價值。估值人民幣22,110,000元僅反映該等土地的市值。
- (iv) 中國律師的意見概述如下：
- (a) 廣東省交通工程已合法擁有該等地塊的土地使用權。
 - (b) 除租賃協議外，該物業不受任何限制條件或產權負擔（諸如法庭指令、按揭、擔保、債務、貸款或其他形式的第三方權益）的規限。
 - (c) 就該等樓宇而言，並無業權文件提供予中國律師。因此中國律師無法確定該等樓宇的合法擁有權或佔用權。

B部分－廣東省交通工程100%股權的估值報告



港灣道6-8號
瑞安中心
2703室

敬啟者：

我們已遵照廣東南粵物流股份有限公司（「貴公司」）指示，完成對位於中華人民共和國（「中國」）之廣東省交通工程有限公司（「廣東省交通工程」）之100%控股非上市股本權益之公平值進行估值。

我們確認已作出相關查詢並彙集我們認為必要之數據，以便提供對廣東省交通工程於二零一零年八月三十一日（「估值日」）公平值之意見。我們明白本估值將作為閣下就收購廣東省交通工程全數股本權益之投資之參考。我們之分析僅用作上述用途，本報告不得作其他用途。

緒言

廣東省交通工程為於一九九四年十二月二十七日根據中國法例成立之公司。廣東省交通工程於過去之主要業務為交通工程設施的製作，築路機械設備製造及維修等。由於廣東省交通工程於截至二零零三年一月開始停業整頓，故此現廣東省交通工程除了租金收入外，沒有任何經營收入。廣東省交通工程於近期之主要業務為持有物業。

估值基準

我們根據公平值基準對廣東省交通工程進行估值。

公平值

根據香港財務報告準則，公平值是指在公平交易中，熟悉情況之交易雙方自願進行資產交換或者公平值債務清償之交易金額。

就本估值而言，公平值一詞與估值準則或下文界定之定義相似及／或可互換，並將使用於本估值報告全文中。

市值

根據香港商業估值議會－商業估值準則，市值之定義為資產(物業)經過適當之推銷，由自願買方及自願賣方公平磋商，在知情、審慎及不受脅迫情況下於估值日達成公平交易之估計交易金額。

公平市值

國際估值詞匯(International Valuation Glossary)對公平市值之定義為物業會於自願買方及自願賣方間轉手之價值，而前者是在沒有任何脅迫情況下購買，後者則是在沒有任何脅迫情況下出售，雙方均對有關事實有合理認知。

我們之估值乃根據香港測量師學會出版之香港測量師學會貿易相關商業資產及商業企業之估值準則(二零零四年第一版)及香港商業估值議會出版之商業估值準則(二零零五年第一次印刷)編製，有關準則均為有關香港專業從業員依循之公認估值準則。該等準則載有對貿易或業務營運及商業企業所用資產進行評估時所採用之估值基準及方法之詳細指引。

價值前提

估值前提指以對業主產生最大回報的方式評估一個項目，考慮到可能的物質條件、財務上可行並合法。估值前提包括：

持續基準：適用於在可預見的未來沒有清盤的意圖或威脅下，業務預期持續營運；

正常清盤：適用於在不久將來，業務明顯將要終止營運且有足夠時間在公開市場出售其資產；

強制清盤：適用於時間及其他限制因素不允許下的正常清盤；

整個集團資產：適用於某一項業務的所有資產在公開市場出售，而不是出售其整個業務。

本公司的估值是按持續經營基準編製。

估值層面

儘管估值乃一個並列之概念，現時之估值理論指出適用於商業或商業權益之價值共有三個基本「級別」。該等級別分別為：

- 控制權益：企業之整體價值
- 可自由交易之少數股東權益：少數股東權益之價值，不能控制但卻有市場流動性之優勢
- 不可自由買賣少數股東權益：少數股東權益之價值，不能控制且缺乏市場流動性。

本估值乃根據控制及不可自由買賣基準編製。

經考慮與否決之方法

在編製對交通工程公平值之意見時，我們曾考慮並否決了下列估值方法：

市場法

市場法利用替代原則而得出價值。此原則簡而言之為假設一項對象與另一對象相類似且能取代使用(本情況下為投資)，則兩者定必相等。此外，兩個相像及相似之項目之價錢應與另一項相若。就採用市場法而言，必須有足夠數目可資比較之公司以作出比較，或者另一方面，該行業之組成必定可進行有意義之比較。

我們曾考慮惟決定不採納市場法，原因如下：

- 廣東省交通工程將終止營運，所以廣東省交通工程難以和其他持續運營之上市或私人公司作比較。

收入法

收入法為釐定業務／項目、業務所有權利益、證券或無形資產之價值指數最普遍採用之方式，利用一個或多個方式將預期經濟利益轉化為現時單一數額。我們曾考慮惟決定不採納收入法，原因如下：

- 廣東省交通工程將終止營運，所以我們無法相信及依靠由廣東省交通工程之管理層所編製之任何溢利預測。

採用方法

資產法

資產法乃根據所謂替代性經濟原則；從本質上計算本日之資產淨值及重置該等資產之成本。估算業務或資產當前之公平值乃採用重置價值、清算價值及經調整賬面值當中之任何一項。我們已採納賬面值調整法，原因如下：

- 廣東省交通工程有相當大部分之資產乃按過往價值記帳；及
- 廣東省交通工程有可能終止營運，故廣東省交通工程之相關資產於其估值中屬主導因素。

我們已把廣東省交通工程之資產及負債之賬面值調整至其實際或估算公平值，以估算廣東省交通工程之資產淨值。由於廣東省交通工程之資產及負債已調整至其實際或估算公平值，非上市公司折讓對廣東省交通工程而言並不適用。

資產評估總算表

項目	賬面價值 人民幣	評估調整 人民幣	評估價值 人民幣
非流動資產*			
— 固定資產	19,459,470	73,228,530	92,688,000
— 無形資產	12,332,824	9,772,176	22,105,000
流動資產	1,739,131	—	1,739,131
資產總計	33,531,425	83,000,706	116,532,131
非流動負債	—	—	—
流動負債	44,863,990	—	44,863,990
負債總計	44,863,990	—	44,863,990
淨資產	(11,332,565)	83,000,706	71,668,141
淨資產(已約簡)			71,700,000

* 非流動資產包括樓宇及設備(分類為固定資產)以及土地使用權(分類為無形資產)。該等非流動資產的公平值乃經參考由漢華評值有限公司所編製的廣東省交通工程於二零一零年八月三十一日的資產估值報告後而作出調整。

限制條件

我們並未調查所估值業務之所有權或任何負債，對此亦概不承擔任何責任。本報告內所發表之意見乃根據交通工程及其職員提供予我們之資料，以及來自多間機構及多個政府部門而未經核實之資料而作出。本估值之所有相關數據及意見均由公司管理層提供，本報告讀者可自行進行盡職審查。我們已仔細審閱獲提供之數據。儘管我們已把獲提供之關鍵數據與預期之數值比較，惟其結果之準確性及審閱之結論均依賴獲提供數據之準確性。我們依賴有關資料，且並無理由相信有任何重要事實曾遭隱瞞，又或更詳盡之分析可能會揭示額外數據。我們對獲提供數據當中之任何錯誤或遺漏概不承擔任何責任，對由此引起之商業決定或行動所產生之任何後果亦不承擔任何責任。本估值反映於估值日存在之事實及情況。我們並無考慮任何後續事件，亦無責任就該等事項及情況更新我們之報告。

綜合及對賬

鑒於估值無法按一條指定方程式之基準進行，一宗特定個案中之各項適用因素亦無法透過施加數學上之比重而得出公平值。因此，取得數項因素(如賬面值、資本化盈利及資本化股息)之平均值及根據其結果作出估值亦並無用處。有關過程排除積極考慮其他相關因素，而除偶然情況外，最終結果將無法透過實際應用個案中之重要事實而獲得支持。以下比較數據概述我們已採納或曾考慮但已否決之各種方法，連同彼等各自之最終估值。各種方法均按其適用於交通工程之事實及情況之程度而獲得評價，而有關之優點／缺點亦已論述。

資產法

賬面值調整法 人民幣71,700,000元
應用 是

市場法

可資比較公司法或可資比較交易法..... 不適用
應用..... 否

收入法

現金流量貼現法..... 不適用
應用..... 否

因資產法乃唯一有效之方法，我們採納資產法並得出估值結論為人民幣71,700,000元。

估值結論

基於上述調查、分析以及所用估值方法，我們認為廣東省交通工程之100%控股非上市股本權益於估值日之公平值為：

人民幣七千一百七十萬元正（人民幣71,700,000元）。

估值意見乃以公認估值程序為基準。該估值程序是依賴一系列的假設和不確定因素的考慮，但並非所有這些假設和不確定因素可以輕易的量化或確定的。

我們謹此證明，我們於廣東省交通工程及 貴公司概無現時及潛在利益，對所涉及之人士亦無個人利害關係或偏見。本估值報告須遵照我們之一般服務條件而刊發。

此 致

中國

廣州市場路1735號

南粵物流大廈

廣東南粵物流股份有限公司

列位董事 台照

代表

漢華評值有限公司

董事兼業務估值主管

葉國光

香港商業價值評估

公會註冊業務估值師

MRICS, MHKIS, RPS(GP)

董事總經理

陳逸超

MBA, CVA, CM&AA

謹啟

二零一零年十月十五日

附註：

葉國光先生為英國皇家特許測量師學會(RICS)的特許估值測量師、香港測量師註冊管理局成員、香港測量師學會(HKIS)會員(產業測量)及香港商業價值評估公會(HKBVF)註冊業務估值師，自一九九二年起在大中華地區為不同用途的物業、廠房及設備、商業企業及知識產權進行估值，累積豐富經驗。

陳逸超先生，MBA、國際顧問、估值師及分析師協會合格估值師(IACVA)兼合資格並購顧問，自二零零四年起為不同用途之商業企業及知識產權進行估值。陳先生大部分時間亦從事對中國、香港、台灣、日本、新加坡及美國之私人公司與上市公司之財務工具進行估值，當中包括可換股債券、優先股份、掉期、企業擔保及僱員購股權。

1 企業分析

通過對廣東南粵物流股份有限公司（「南粵物流」）現有業務的潛力分析，南粵物流可以通過拓展物流信息平台業務，從而將物流產業鏈向上下游拓展，促進企業的進一步發展。

物流信息平台是發揮南粵物流現有的豐富物流資源以及軟件研發實力，打造一個包括物流產業供應與需求的信息平台、交易平台。由於此業務的進入門檻高，因此這個產業市場競爭較小，發展前景好。

2 必要性分析

2.1 企業發展需求分析

在企業發展方面，通過本項目的開發，可以打造南粵物流新拓展業務的承載平台，有效提升南粵物流的企業形象；同時也響應了政府產業發展規劃，達到促進白雲區產業發展的目的（「項目」）。

2.2 降低企業租賃開支分析

南粵物流在本項目地塊的使用物業屬於租用性質，在2004年簽訂的租賃合同所約定的租金極低：寫字樓部分租金為10元／ m^2 ·月，倉儲部分為1元／ m^2 ·月。

但原租賃合同將於2010年12月份到期，從2011年1月開始租用現有物業的租金水平將參照項目周邊同類物業市場租金而定，根據對項目周邊寫字樓物業、倉儲物業的調查分析，目前寫字樓物業的租金約為40元／ m^2 ·月，倉儲物業的租金約為10元／ m^2 ·月，將大大增加了企業的租賃開支。而通過收購，可以實現降低租賃開支的目的，同時，能夠持有一定數量的固定資產。

2.3 可利用政策分析

2010年，廣州政府出台了針對舊城鎮、舊村莊、舊廠房改造為主要內容的「三舊改造」政策，為本項目的開發帶來極為難得的機遇。

本項目用地符合「三舊改造」政策規定，並且已經納入廣州市「三舊改造」計劃範圍。

根據「三舊改造」政策（「**三舊改造政策**」），本項目用地符合自行開發商業物業條件（商品住宅除外），從而回避了通過拍賣方式的取得土地的不確定性，而且由於三舊改造政策，本項目用地僅需要補交新舊用途基準地價的差價，其取得土地的成本將低於拍賣方式，土地成本的低廉性、確定性為項目的開發打下堅實的基礎。

2.4 土地升值分析

從政府制定的基準地價來看，本項目所在區域的基準地價已經達到3051元／ m^2 ，並具有明顯的價值提升潛力；從土地拍賣市場來看，本項目所在周邊區域的同類型地塊拍賣價格高達6100元／ m^2 ，充分顯示區域未來發展前景受到開發商的肯定，具有較強的升值潛力。

而本項目利用三舊改造政策的實際取得土地成本僅為3107元／ m^2 ，其價格與政府制定的基準地價相約，其土地升值空間是可以預見的，其風險也是較低的。

3 宏觀經濟環境分析

在宏觀經濟方面，通過研究分析廣州市及白雲區的一系列宏觀指標，包括GDP發展水平、人均可支配收入水平、固定資產投產水平、社會消費品零售總額水平等，各項指標均呈現穩定發展的趨勢，為本項目建立一個穩定的宏觀大環境。

在規劃及建設方面，周邊兩個大型建設重點項目帶動了整個區域發展。白雲新城的建設形成了白雲區的商務、商業核心，大大提升整個區域的商業商務氛圍及區域形象；白雲湖新城的建設將吸引大量中高收入人群進入本區域，帶來大量的居住、商業、商務需求。

在政策利用方面，三舊改造政策的出台，為本項目的開發帶來極為難得的機遇；周邊城中村的改造，也將完善本區域的配套、提升區域形象。

在產業發展方面，物流業是廣州市及白雲區大力發展的產業，目前已經出台了相關的發展規劃，本項目可以積極配合政府物流產業發展規劃，通過物流信息平台，吸引和集聚物流企業進駐，使本項目成為白雲區乃至廣州市的物流信息中心，並為進駐企業提供相應的配套服務。

4 廣州白雲區相關物業市場研究

4.1 寫字樓物業市場狀況分析及未來發展研判

本項目遠離目前的商務集中區，項目周邊多個路段主要為中檔寫字樓，有一定的商務辦公氛圍，進駐企業基本上為中小型企业，中檔寫字樓招商業績理想，經營情況良好，具有一定的發展空間。

項目周邊未來3-5年的供應主要來自於白雲新城和周邊的「三舊改造」項目，其中南面以白雲新城開發的高端寫字樓為主，北面以新增的「三舊改造」項目提供的中低檔寫字樓為主。而本項目所處範圍內，新增寫字樓供應將較少。

本項目北面的106國道和南面的齊富路已形成一定規模的中檔寫字樓市場，依靠專業市場的輻射帶動和白雲區對物流產業及創意產業發展的扶持，經營狀況理想，本項目可依託既有的中檔寫樓市場，發展中檔寫字樓物業。

4.2 商業市場狀況分析及未來發展研判

4.2.1 零售商業分析

本項目遠離未來的商業中心區白雲新城，相比之下處於競爭劣勢，應採取差異化經營策略，避免與白雲新城進行直接競爭；本項目周邊片區已經存在著龍頭型商業，具有較好的商業氛圍，而且本項目擁有一定的臨街面，因此有著較高的商業價值。同時，本項目周邊片區有大量的中高收入人口，消費能力較強，但目前周邊片區配套設施缺乏，未能滿足周邊居住人群的商業需要，而且本項目交通便捷，可達性強，可有效輻射周邊片區的居住人群，因此本項目既能夠為進駐企業提供商業配套服務，同時也可以有效輻射項目周邊片區，具有發展配套型商業的可行性。通過對周邊市場情況及自身條件分析，建議本項目以發展配套型商業為主。

4.2.2 專業市場分析

本項目周邊片區內有大量的大型專業市場，具有較好的市場氛圍，但此氛圍並未延伸至項目所在路段，未形成專業市場聚集效應；本項目周邊的專業市場以臨建物業為主，其

建設成本、經營成本較本項目低，本項目不具備部分優勢；如果本項目只開發專業市場，將會出現土地利用不足的問題，將無法實現價值最大化；如果利用未使用的可建設面積開發其他物業，則其他物業將受到專業市場對其檔次與形象的負面影響，降低了項目效益。通過以上分析，本項目並不具備發展專業市場的優勢，因此不建議向此方向發展。

4.3 商務公寓及住宅市場狀況分析及未來發展研判

通過對白雲區及周邊片區公寓、住宅市場的分析，發現本項目周邊片區內具有濃厚的居住、商務氛圍，有一定的商業配套設施，具備了一定的開發公寓物業條件；白雲新城的建設，將吸引大量的中高收入人群進駐，產生對公寓物業的需求，與此同時本項目周邊片區內公寓產品稀缺，市場競爭小，具有較大的市場空間；本項目鄰近片區商業中心，具有較強的區位優勢，而且本項目交通便捷、可達性強，可以有效地輻射周邊片區，具有一定的競爭優勢。發展公寓物業在為進駐本項目的物流企業提供配套的同時，對於周邊片區的潛在客戶也具有較強的吸引力。

通過對周邊市場情況及自身條件分析，建議本項目可以發展公寓物業。

4.4 酒店物業市場狀況分析及未來發展研判

若本項目開發高端酒店項目，將面臨與白雲新新增供應的競爭，本項目各方面發展條件與之相比處於競爭劣勢；若本項目開發中低檔酒店，將與周邊的眾多的同檔次酒店競爭，目前周邊酒店平均房價低於300元/天，開房率一般，經營並不十分理想；酒店的開發經營對資金的需求大，回收期間長，對運營的專業性和經驗要求較高。

因此，不建議本項目開發酒店物業。

4.5 小結

通過對白雲區及項目周邊相差物業市場的分析，結合本項目所具備的條件，建議本項目可以向寫字樓、零售商業、公寓等方向發展，不適宜發展專業市場、酒店等物業。

5 項目條件分析

區位條件：項目位於白雲區黃石街道，機場路與黃石路交界處。從城市大區位看，項目位於新舊白雲機場的中間，與規劃中的白雲新城相鄰。

交通條件：項目東臨機場路，機場路是連接市區與白雲機場的交通要道，是進出廣州市區的北大門之一，通過機場路連接可快速抵達華南快速幹線；同時，黃石路是連接廣州北部地區的主幹道，道路交通便捷。

周邊配套條件：項目周邊為城中村包圍，環境較差；周邊居住人口眾多，鄰近的黃石、新市兩街道合計人口超過22萬人；中高收入人群主要分佈在各個小區及專業市場；周邊餐飲、娛樂配套比例低。

地塊規劃控制條件：項目佔地23,416平方米，現項目總建築面積21,069 m²，現有綜合樓作為辦公用途，以及部分倉庫用房。根據本項目所在區域的原規劃方案，本項目用地規劃性質為商住用地，原規劃容積率為1.8，按現有用地面積可建約4.2萬平方米。隨著周邊環境的改善，未來項目所在區域的價值將得到較大的提升，同時，項目規劃符合三舊改造條件，1.8的容積率未能很好體現項目土地的價值，因此，建議適當提升項目容積率。

開發商自身條件：南粵物流是廣東交通集團旗下從事提供綜合物流服務和高速公路相關服務的股份制企業，是省重點扶持的現代流通龍頭企業，具有雄厚的資金實力、豐富的企業資源。

6 項目SWOT分析

6.1 優／劣勢分析

本項目具有一定的項目優勢，其中包括：地理位置較優越；交通方便，可達性強；以倉庫廠房等建築為主，易於開發；香港上市企業，企業實力雄厚等。

但同時本項目也有一些不足之處，如：地塊形狀不規則、開發商不具備房地產開發經驗等，但都可以通過合理的規劃設計、利用市場化經營等方法得到解決。

6.2 機會／威脅點分析

本項目的開發具有較多的外部機會，其中包括：三舊改造政策的利好；區域將作為城市副中心的地位提升；區域產業升級的機遇；區域未來將有大量中高收入客戶入駐；區域內物業市場具有發展空間；專業市場雲集，衍生商業商務需求等。

但應注意到本項目的開發也同樣面臨一些威脅，如：區域內已存在龍頭型物業、區域內存在一定的未來供應競爭等，必須通過差異化經營、特色定位等措施回避威脅。

6.3 綜合競爭力總結

綜合前述項目的優劣勢及機會與威脅，項目的核心價值在於區位優勢，以及南粵物流自身具備的產業發展資源與實力，因此項目定位中應以自身資源為切入點，配合區域未來升級的需要，形成差異化、個性化的項目。

7 項目定位及發展建議

7.1 項目發展目標

通過本項目的開發，達到以下三個目標。第一目標：以現有物業市場發展為基礎，實現本項目的利益最大化，達到快速回收資金及獲得資產增值的目的。第二目標：整合南粵物流的資源與實力，打造南粵物流的企業基地，提升南粵物流的品牌、形象，通過本項目打造成為南粵物流的優良資產，為南粵物流帶來長期的穩定現金流收入，促進南粵物流的進一步發展。第三目標：響應政府物流產業發展規劃，促進白雲區的物流產業升級。

7.2 項目初步定位

- **總體定位**

本項目地處廣州市新老機場的中心區域，聚集了一大批物流企業，同時新的空港經濟圈也需要更多的物流企業為空港經濟提供物流服務和保障。因此，本項目將緊緊圍繞廣州市以及白雲區的物流產業發展規劃，通過建設公共物流信息平台，吸引和集聚周圍的物流企業進駐，促進白雲區的現代物流產業進一步提升。

同時，依託物流信息平台的集聚效應，本項目將配套以商務功能和商業功能，物業形態將包括寫字樓、商務公寓、配套的商業物業，為進駐本項目的物流企業提供更為完善的服務，以此實現和提高項目本身的經濟效益。

本項目建議命名為「南粵物流中心」。「南粵物流中心」一方面體現了南粵物流通過建設物流信息平台及配套服務設施，吸引和集聚物流企業，促進物流業產業升級；另一方面本項目將大大改善南粵物流辦公環境並將有效提升南粵物流的品牌形象，通過自行開發、長期持有本項目，也體現了南粵物流雄厚的企業實力。

7.3 項目功能定位

本項目的功能包括商務及商業兩大部分，其中將以商務功能為主、商業功能為輔。

- **商務功能定位**

本項目的商務功能主要包括寫字樓物業與公寓物業兩大部分。

- **寫字樓物業**

檔次定位：本項目的寫字樓物業將打造成為南粵物流的信息平台基地、研發基地，將代表著南粵物流的整體形象，因此其檔次定位為中高檔精品寫字樓，通過使用先進的生態環保技術、專業化服務管理、完善的配套設施，成功超越周邊現有寫字樓物業。

客戶定位：本項目寫字樓物業以吸引周邊現在的中小型物流企業為主，同時也會吸引部分因白雲新城區域發展而帶來的新進入企業、因項目周邊創意產業聚集區發展而帶來的企業。

規模定位：建議本項目的寫字樓物業共建設25000平方米。

價格定位：運用市場比較法，根據「同區域、同產品、同客戶、同檔次」等原則選取周邊片區及區域內同類型物業，進行區位條件、產品質素、配套設施、開發商品牌等多方面的比較，在參考目前嘉禾片區月租金均價水平40-55元/平方米、齊富路片區月租金均價水平45-55元/平方米的情況下，建議本項目寫字樓物業的租金水平為55元/平方米。

- **公寓物業**

檔次定位：本項目的公寓物業將打造成為可商可住的商務公寓，除了吸引處於發展階段的中小型物流企業、創意型企業進駐，還可以滿足周邊白領階層的居住需求，因此其檔次將定位於中檔略高。

客戶定位：本項目公寓物業除了吸引周邊物流企業、創意型企業和因白雲新城區域發展而帶來的新進入企業，還將吸引周邊的眾多專業市場小老闆、具有較強經濟實力的居民以及因區域發展而帶來的外來高質素客戶等個人客戶。

規模定位：建議本項目的公寓物業共建設45000平方米。

價格定位：運用市場比較法，根據「同區域、同產品、同客戶、同檔次」等原則選取周邊片區及區域內同類型物業，進行區位條件、產品質素、配套設施、開發商品牌等多方面的比較，在參考目前白雲新城萬達公寓銷售均價水平18000-20000元/平方米、遠景路美景公寓銷售均價水平13000-16000元/平方米的情況下，建議本項目公寓物業的銷售價格為13500元/平方米。

- **商業功能定位**

本項目的商業功能主要包括兩大部分，分別是服務周邊商務人群的配套商業，以及服務周邊居民為主的配套商業。

建議本項目的商業物業共建設10000平方米。

7.4 項目運營模式初步建議

建議本項目採用租售結合運營模式，通過物業的快速銷售回收資金，實現項目的滾動開發。

根據本項目各功能物業的特點，建議將最容易變現的公寓物業全部出售，其他寫字樓物業、商業物業則只租不售，通過長期而穩定的租金收入獲利投資回報。

8 財務效益評價

計算的假設前提與說明：

- 假設計算期從2011年開始，為期40年
- 自用部分的租金收入不計算稅費
- 假設所有物業均由第三方物業管理公司提供物業管理服務，該物業管理公司的經營自負盈虧，因此，持有經營的物業不計算物業管理費的收入，自用的物業不需要交納物業管理費

- 假設自用或持有經營的物業，每10年需要進行一次翻新，產生追加投資
- 管理費、追加投資、寫字樓租金、停車場租金、倉庫租金按每5年遞增10%計算，商業租金按每年遞增3%計算
- 折現計算按6%的折現率計算，折現數據均折現到2010年
- 中國經濟政策及經濟情況並未出現重大變化
- 中國產業政策並未出現重大變化
- 本項目所在區域城市規劃並未出現重大變化

8.1 項目開發指標

本財務效益評價基於預設的指標進行計算，指標的任何變動均會可能影響計算結果，最終指標以未來獲得的規劃局相關批復文件為準。本項目地塊預設的技術經濟指標如下：

序號	指標	項目技術經濟指標		備註
		參數	單位	
1	用地面積	23,416	平方米	
2	容積率	3.4		
3	總建築面積	95,000	平方米	
3.1	地上建築面積	80,000	平方米	計算容積率
3.2	地下建築面積	15,000	平方米	不計容積率
4	建築物限高	40	米	

備註 數據來源受限於戴德梁行所編製本業務估值報告的項目功能定位。最終指標以規劃局批復文件為準。

策劃方案面積功能構成建議表

序號	項目	面積	單位	備註
1	地上建築面積	80000	平方米	
1.1	公寓	45000	平方米	
1.2	寫字樓	25000	平方米	其中自用1.5萬平方米
1.3	商業	10000	平方米	裙樓
	街鋪	2000	平方米	
	餐飲	8000	平方米	
2	地下建築面積	15000	平方米	
	地下停車位數	500	個	其中自用車位120個
3	總建築面積	95000	平方米	

備註數據來源於本報告項目定位方案，最終指標以規劃局批復文件為準。

8.2 項目開發成本及開發費用估算

• 土地總成本估算

項目土地總成本由兩部分組成，一為項目收購價款，二為補交地價。建設單位提供的收購參考價約為1.10億元，補交的地價款約1.39億元，因此，土地取得的總成本為2.49億元，按計算容積率面積為8萬平方米計算，總樓面地價約3107元/平方米。

• 開發成本及開發費用估算

項目建設投資約5.7億元，分為開發成本和開發費用兩部分，其中開發成本約5.37億元，由土地成本、前期費用、建安工程費、配套工程費、開發稅費、不可預見費組成；開發費用約0.32億元由，管理費、推廣費組成。

8.3 項目投資進度

本項目的建設投資分3年投入，其中2011年將需要支付土地費用，前期費用，地下室建設費用，將投入約3億元；2012年將完成第1期公寓的施工，並完成第2期公寓、寫字樓、商

業約50%的工程進度，將投入約1.26億元；2013年將完成剩餘工程的施工，計劃於年中完成，將需要投入約1.43億元。總建設投資折現值約為5.15億元。

8.4 項目現金回收估計

本項目的資金回收主要來自公寓物業的出售、商業及辦公及停車場物業的出租、寫字樓自用物業使用三大部分。公寓物業於2012年中到2014年間銷售，銷售收入約6.08億元(折現值約5.1億元)，已經基本回收所有建設投資；寫字樓、商業、停車場於2013年中開業，總計36.5年經營期間的出租收入折現值約3.59億元；自用部分於2013年中開始使用，經營期間的自用租金折現值約1.67億元。在2011-2050年40年期間，本項目的銷售、出租收入及自用租金折現值合計約10.36億元。

8.5 資金籌措與投入計劃

本項目資金運用主要在三個方面：建設投資、銷售費用及經營成本。籌集項目資金主要來源有：自有資金和銀行貸款。

本項目自有資金的最低要求為30%，但由於項目土地成本已經接近2.5億元，因此建議自有資金至少2.5億元。在本項目的開發過程中，2011-2012年需要借助銀行貸款的投入進行項目的建設，其中2011年使用貸款5208萬元，2012年使用貸款1810萬元，貸款總額合計7018萬元。至2013年，可以通過公寓物業的銷售回收資金，並將此部分資金投入到剩餘物業建設當中，不再需要進行銀行貸款。

8.6 項目經濟效益評估

- **盈利能力分析**

項目在建設經營期1-40年內，預測可實現稅前收益約為11.61億元(折現值總額為2.63億元)，稅後收益約為8.71億元(折現值總額為1.87億元)。

本項目進行自主開發，不但能解決公司的辦公場所，並且為公司增加固定資產—2.5萬平方米寫字樓和1萬平方米商業、500個車位，並且能獲得一定的收益。

- **盈虧平衡分析**

以本項目建設經營期40年計算，在銷售全部公寓產品45000平方米後，其他持有的25000平方米寫字樓物業和10000平方米商業物業，其年均出租率均達到10.40%即可實現盈虧平衡(即年均出租2600平方米寫字樓物業和1040平方米商業物業)。以此計算，本項目具備一定的抗風險能力。

8.7 經濟分析結論

經過效益分析的比較可見，本項目收購後進行自主開發可為公司解決長期的辦公場所，為公司新增固定資產，還能獲得一定的收益。

9 風險分析

本項目開發方案建基於通過三舊改造政策調整地塊性質及相關指標，如果此前提產生改變，則會形成政策風險。

本項目的政策風險有兩種情況：未能通過三舊改造政策；能通過三舊改造政策但未能調整地塊相關指標。

9.1 未能通過三舊改造政策

由於三舊改造政策的改變或其他原因，本項目不能通過三舊改造政策，無法改變地塊性質用途。在這種情況下，建議南粵物流將本項目地塊收購後，不再投入資金進行更深入的改造、開發、建設工作，保持項目的現有建築狀況及現有使用方式，以滿足南粵物流自身長期辦公的需要。

- **財務效益分析**

假設公司將土地收購後，不做任何改變，維持現狀，在2011-2050年期間，寫字樓自用，倉庫出租。因此扣除收入後的支出(40年的折現值)將為15,543萬元。

序號	項目	金額(萬元)	備註
1	總收入(40年折現值)	1,349	
1.1	倉庫租金(40年折現值)	1,349	假設7391平方米的倉庫用於出租,月租金10元/平方米
2	總支出	16,892	
2.1	收購價	11,000	建設單位提供的參考價,假設發生於2010年末
2.2	物業管理費(40年折現值)	4,608	以建設單位2009年支付的管理費為基準
2.3	追加投資(40年折現值)	1,284	經營期間每10年進行1次更新改造,寫字樓按550元/平方米,倉庫按200元/平方米標準
3	扣除收入後支出(40年折現值)	15,543	

如果南粵物流未收購本項目地塊自用，在租約到期後，本公司需要另行租賃辦公場所，將按市場價支付租金。因此將產生的支出(40年的折現值)為18535萬元。

序號	項目	金額(萬元)	備註
1	總支出(40年折現值)	18,535	
1.1	寫字樓租金(40年折現值)	13,487	40元/平方米/月
1.2	車位租金(40年折現值)	1,079	400元/每個/月
1.3	物業管理費(40年折現值)	2,023	6元/平方米/月
1.4	追加投資(40年折現值)	1,121	經營期間每10年進行1次更新改造,寫字樓按550元/平方米
1.5	裝修費(遷入前一次性裝修)	825	發生於2010年末,按550元/平方米標準

公司將土地收購後，維持現狀使用現有辦公場所，比另行租賃辦公場所節省一定的支出，並且可使公司擁有固定資產。

9.2 未能調整指標風險分析

由於未能達到調整地塊相關指標的原因，本項目的容積率仍然保持原規劃的1.8水平，可建面積約4.2萬平方米。在這種情況下，建議南粵物流不再自主開發本項目，而是利用「三舊改造」政策，採取「公開出讓，收益支持」的國有用地處置方式，通過公開出讓，取得土地出讓成交價60%的補償款，並爭取成交價5%的追加補償（合計為土地出讓成交價的65%）的方式獲得項目利潤。

- **財務效益分析**

本項目地塊用地面積23,416平方米，容積率1.8，總建築面積42181平方米。若建設單位可於2012年底前搬遷，並由政府實現公開出讓，則可獲得土地成交價65%的補償。通過還原法估算土地拍賣成交價，並結合2009-2010年項目附近的土地出讓價對基準地價的溢價率預測所得，預測本項目2010年拍賣的樓面地價為5349元/平方米。根據此方案，預測獲得的收入為14665萬元。而本項目將產生的成本即為項目收購價，公司評估的參考價為1.1億元。因此項目有淨收益3665萬元。

9.3 小結

通過對本項目可能產生的風險進行分析，並對開發方案進行調整後，本項目仍可保持一定的收益，表明本項目的抗風險能力極強，基本不存在虧損的可能性。

10 結論及綜合評價

通過對本項目的開發，一方面可以為南粵物流帶來可觀的經濟效益並為企業帶來長期穩定的現金流和利潤來源；另一方面可以促進南粵物流的產業發展和升級，進一步改善企業的業務結構和收入結構，提升公司的企業品牌形象，有利於企業的長遠發展。同時，本項目政策風險很小。因此，本項目具有很強的可行性和可控性。

1. 責任聲明

本通函乃遵照上市規則的規定而提供有關本集團的資料。各董事對本通函共同及個別承擔全部責任，並在作出一切合理查詢後，確認就其所知及所信，本通函所載資料在所有重大方面準確完整，並無誤導或欺詐成分，亦無遺漏任何其他事宜致使本通函所載任何陳述或本文件產生誤導。

2. 董事權益

於最後實際可行日期：

(a) 本公司及本公司相聯法團的股份、相關股份及債券好倉：

相聯法團名稱	董事／ 監事姓名	權益類別	所持 股份數目	佔有關 類別股本的 百分比(概約)	附註
廣東省高速公路 發展股份有限公司 (「廣東高速」)	劉洪	個人	11,972	0.001	(1)
廣東高速	魯茂好	個人	18,421	0.002	(2)
廣東高速	饒鋒生	個人	2,602	0.0003	(3)
廣東高速	陳楚宣	個人	5,987	0.0007	(4)

附註：

- (1) 劉洪因本身實益擁有上述廣東高速股份而被視為擁有11,972股股份的權益。
- (2) 魯茂好因本身實益擁有上述廣東高速股份而被視為擁有18,421股股份的權益。
- (3) 饒鋒生因本身實益擁有上述廣東高速股份而被視為擁有2,602股股份的權益。
- (4) 陳楚宣因本身實益擁有上述廣東高速股份而被視為擁有5,987股股份的權益。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，本公司董事、監事或主要行政人員於本公司或任何相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的任何股份、相關股份或債券中概無擁有(i)根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所；(ii)根據證券及期貨條例第352條須登記於該條規定所述的登記冊內；或(iii)根據上市公司董事進行證券交易的標準守則須知會本公司及聯交所的任何權益或淡倉；

- (b) 董事或監事概無於本集團任何成員公司自二零零九年十二月三十一日（即本公司最近期已公佈經審核財務報表編製日期）以來購入或出售或租賃，或本集團任何成員公司擬購入或出售或租賃的任何資產中，擁有任何直接或間接權益；
- (c) 董事或監事概無於在本通函刊發日期仍然有效且就本集團業務而言屬重要的任何合約或安排中擁有重大權益；
- (d) 除擔任本公司及／或其附屬公司及彼等各自的聯繫人的董事外，董事、監事或任何彼等各自的聯繫人概無於與本公司及其附屬公司的業務直接或間接競爭或可能構成競爭的業務中，擁有根據上市規則須予披露的權益。

3. 主要股東

於最後實際可行日期，就本公司董事所知，以下人士(非本公司董事、監事及主要行政人員)於本公司的股份及相關股份中，擁有以下根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司披露或直接或間接擁有任何類別股本10%或以上面值的權益並在任何情況下於本集團其他任何成員公司股東大會上具有投票權的權益(或好倉)或淡倉：

股東名稱	所持股份／ 股份類別	相關股份數目	身份	佔相關 類別股本的 百分比(概約)	佔全部 股本的 百分比(概約)
交通集團(附註1)	內資股	142,266,080	實益擁有人	50.87	34.06
	內資股	137,375,787	受控制法團 的權益	49.13	32.89
廣東省公路 建設有限公司 (「公路建設」)	內資股	96,476,444	實益擁有人	34.50	23.10
廣東交通實業 投資公司 (「廣東交通」)	內資股	22,371,349	實益擁有人	8.05	5.36
Pope Asset Management, LLC	H股	24,437,000	投資經理	17.71	5.85
中石化(香港) 有限公司	H股	21,000,000	實益擁有人	15.22	5.03
Sky Investment Counsel Inc.	H股	10,979,784	投資經理	7.96	2.63
廣東省路橋建設 發展有限公司	內資股	10,346,749	實益擁有人	3.70	2.48
廣東威盛交通 實業有限公司	內資股	8,181,245	實益擁有人	2.93	1.96

附註：

1. 公路建設及廣東交通為交通集團的全資附屬公司。因此，交通集團被視為擁有公路建設及廣東交通所持的內資股。交通集團亦被視為擁有其他附屬公司(即廣東省路橋建設發展有限公司及廣東威盛交通實業有限公司)所持的18,527,994股內資股。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，本公司並不知悉有任何其他人士於本公司的股份及相關股份中擁有任何權益或淡倉，而根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司披露，或記錄於本公司根據證券及期貨條例第336條規定須存置的登記冊內。

除下文所披露者外，概無董事於在本公司的股份及相關股份中擁有任何權益或淡倉而根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部條文須予披露的公司擔任董事或僱員：(i)鄭任發先生為交通集團投資發展部副部長；(ii)陸亞興先生為公路建設的董事及總經理；及(iii)曹曉峰先生為廣東交通的董事長；(iv)蔡小駒先生為廣東省路橋建設發展有限公司董事會主席及黨委書記；及(v)蔡叢華先生為廣東威盛交通實業有限公司董事長。

4. 重大訴訟

於最後實際可行日期，董事會知悉下列涉及本公司的重大訴訟：

本公司向廣州市中級人民法院對唐山市稅後軋鋼一廠、唐山興業工貿集團有限公司、唐山市開平區興業軋製廠等提出訴訟，以追回上述被告拖欠本公司就採購鋼材所支付的預付款人民幣472,397,000元。本公司已向法院申請對上述被告等名下的財產進行了訴訟保全。廣州市中級人民法院已將訴訟保全裁定文書和應訴文書送達各被告。本公司已就上述法律訴訟涉及的預付款項在二零零九年度計提撥備人民幣435,000,000元。

除上文所述者外，於最後實際可行日期，據董事所知，本公司或其任何附屬公司並無任何尚未了結或威脅提起的重大訴訟或索償。

5. 專家及同意書

(a) 以下為本通函引述或載有其向本公司所提供意見的各專家的資格：

名稱	資格
大唐域高融資有限公司	根據證券及期貨條例可經營第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動業務的持牌法團
漢華評值有限公司	獨立專業估值師
戴德梁行	獨立專業估值師
德勤•關黃陳方會計師行	特許公認會計師

(b) 於最後實際可行日期，獨立財務顧問、漢華評值有限公司、戴德梁行及申報會計師各自並無於本集團任何成員公司擁有任何股權，亦無擁有可認購或提名他人認購本集團任何成員公司任何證券的權利(不論可否依法執行)。

(c) 獨立財務顧問、漢華評值有限公司、戴德梁行及申報會計師各自已就刊發本通函發出同意書，同意按現有格式及內容載入其意見書並引述其名稱，迄今並無撤回同意書。

(d) 於最後實際可行日期，獨立財務顧問、漢華評值有限公司、戴德梁行及申報會計師各自並無自二零零九年十二月三十一日(即本公司最近期已公佈經審核財務報表編製日期)以來於本集團任何成員公司購入或出售或租賃，或本集團任何成員公司擬購入或出售或租賃的任何資產中，直接或間接擁有任何權益。

6. 服務合約

於最後實際可行日期，董事或監事概無與本集團任何成員公司訂立不可於一年內不付賠償(法定賠償除外)而終止的服務協議。

7. 無重大不利變動

就董事所知，自二零零九年十二月三十一日(即本集團最近期已公佈經審核綜合財務報表編製日期)以來，本集團的財務或營運狀況並無任何重大不利變動。

8. 董事競爭權益

於最後實際可行日期，據董事所知，根據上市規則第8.10條，董事及彼等各自的聯繫人概無於與本集團業務構成競爭或可能構成競爭的業務中擁有任何權益，亦並無於與本集團出現或可能出現任何其他利益衝突的業務中擁有任何權益。

9. 董事資產權益

於最後實際可行日期，概無董事(i)自二零零九年十二月三十一日(即本集團最近期已公佈經審核綜合財務報表編製日期)以來於本集團任何成員公司購入或出售或租賃，或本集團任何成員公司擬購入或出售或租賃的任何資產中直接或間接擁有任何權益；(ii)於最後實際可行日期仍然有效且就本集團業務而言屬重要的任何合約或安排中擁有重大權益。

10. 一般事項

- (a) 本公司的註冊辦事處位於中國廣州市機場路1731至1735號8樓。
- (b) 本公司的香港主要營業地點位於香港金鐘夏慤道16號遠東金融中心45樓4502室。
- (c) 本公司的股份過戶登記分處為香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室。
- (d) 本公司的公司秘書為馮漢棟先生。馮先生為特許公認會計師公會資深會員及香港會計師公會資深會員。
- (e) 除「附錄二－估值報告」外，本通函中、英文本如有任何歧義，概以英文本為準。

11. 備查文件

以下文件由本通函日期起至股東特別大會日期的一般辦公時間內在香港花園道1號中銀大廈22樓的普衡律師事務所辦事處，可供查閱：

- (a) 股權轉讓協議；
- (b) 獨立董事委員會函件，其全文載於本通函內；
- (c) 獨立財務顧問函件，其全文載於本通函內；
- (d) 漢華評值有限公司編製的估值報告，其全文載於本通函內；及
- (e) 本附錄「專家及同意書」一段所提述專家同意書。

股東特別大會通告



廣東南粵物流股份有限公司
Guangdong Nan Yue Logistics 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：03399)

股東特別大會通告

茲通告廣東南粵物流股份有限公司(「本公司」)謹定二零一零年十一月三十日假座香港銅鑼灣告士打道310號柏寧酒店27樓熏衣草廳舉行股東特別大會，以考慮及酌情通過下列決議案：

普通決議案：

1. 「動議：

- (a) 批准、追認及確認本公司與廣東交通實業投資公司於二零一零年九月十七日就本公司建議收購廣東省交通工程有限公司的全部股權訂立的股權轉讓協議(「股權轉讓協議」)及其項下擬進行的交易，以及上述協議及交易的實施；及
- (b) 授權本公司任何一名董事(或本公司任何兩名董事如需加蓋法團印章)代表本公司簽署股權轉讓協議及所有其他文件、文據及協議，並採取一切其認為必須、適合或權宜的步驟，以使股權轉讓協議及其項下擬進行的交易以及實施所涉事項。」

承董事會命

廣東南粵物流股份有限公司

主席

劉洪

中國，廣州

二零一零年十月十五日

附註：

1. 根據上市規則規定，於股東大會上提呈以供考慮及酌情批准的所有決議案須以投票表決方式通過。

股東特別大會通告

2. 於二零一零年十月二十八日下午四時三十分名列本公司股東名冊的本公司H股及內資股持有人均可出席本次大會。
3. 本公司股東均可委派一名或多名代表，代其出席大會及投票。受委代表毋須為本公司股東。
4. 代表授權文件必須由股東或其正式書面授權的代表親筆簽署。如股東為公司，則須加蓋公司印鑑，或由董事或正式獲授權的代表親筆簽署。倘文件由股東代表簽署，則授權代表簽署的授權書或其他授權文件須經公證人證明。
5. 代表委任表格連同授權書或其他授權文件(如有)須早於股東特別大會或其任何續會(視乎情況而定)指定舉行時間不少於24小時前交回本公司註冊辦事處(就內資股持有人而言)或本公司H股股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司(地址：香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓)(就H股持有人而言)，方為有效。填妥及交回代表委任表格後，股東屆時仍可依願親身出席大會，並於會上投票。
6. 欲親身或委派代表出席股東特別大會的股東，須早於股東特別大會舉行日期20日前(即二零一零年十一月十日)將回條交回本公司註冊辦事處(就內資股持有人而言)或本公司H股股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司(就H股持有人而言)。
7. 出席大會的本公司股東或其代表須出示身份證明文件。
8. 除另有界定者外，本通告所用詞彙與本公司於二零一零年十月十五日刊發的通函內所界定者具有相同涵義。
9. 於本通告刊發日期，董事會成員包括本公司執行董事劉洪先生、王衛兵先生、鄧崇正先生、魯茂好先生及曾剛強先生；本公司非執行董事曹曉峰先生、陸亞興先生、鄭任發先生、蔡小駒先生及蔡叢華先生；以及本公司獨立非執行董事桂壽平先生、劉少波先生及彭曉雷先生。

* 本公司以其中、英文名稱「廣東南粵物流股份有限公司Guangdong Nan Yue Logistics Company Limited」根據香港法例第32章公司條例第XI部註冊為一間非香港公司。