

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佈之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表聲明，並明確表示概不就因本公佈全部或任何部分內容而產生或因依賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。



涉及成立一家合營公司經營梧州港項目的
須予披露交易
及
建議更改公司名稱

合營協議

董事會欣然宣佈，於二〇一一年二月十六日，本公司透過其全資附屬公司越秀（中國）交通基建與梧州交通及新粵（各為獨立第三方）訂立合營協議，內容有關成立合營公司以興建、管理及經營梧州港項目。

合營公司於成立後將成為本公司的間接非全資附屬公司。透過合營公司，本集團將間接擁有梧州港項目51%權益。

支持合營項目的理由及好處

董事會相信合營項目將為本集團帶來（其中包括）以下好處，故符合本公司及股東的整體利益：

- (1) 初步實現本集團將現有收費公路組合作多元化發展至其他基建行業的計劃；
- (2) 有助本集團積累經驗、培養人才及提升本集團在基建行業的經營能力；

(3) 梧州港口戰略性地地位於中國西江黃金水道內河，是珠江水系西江航運幹線上主要內河港口之一。梧州港項目周邊的工業園區的運量需求為梧州港項目提供了豐富的潛在貨源；梧州港項目與進港一級公路及南梧二級公路於孔良地段相銜接，入口距離包茂高速公路約6公里，進港專用鐵路與洛湛鐵路幹線梧州段孔良站銜接。廣東省的產業轉移戰略將有效拉動梧州港項目營運後的貨源供給；及

(4) 有效調配本集團的內部財務資源。

漢華評值計算得出的梧州港項目內部回報率約為15.25%。

由於適用百分比率超出5%但少於25%，故根據上市規則第14章，合營項目構成本公司一項須予披露交易。

建議更改名稱

董事會擬將本公司名稱由「GZI Transport Limited」改為「Yuexiu Transport Infrastructure Limited」，並採納中文名稱「越秀交通基建有限公司」作為本公司的第二名稱，惟須待若干條件達成方可作實。

董事會相信更改名稱會為本公司帶來一個全新的企業形象，符合本集團建立新品牌的要求，從而突出本集團以交通及相關基建業務為發展重點。

A. 合營協議

董事會欣然宣佈，於二〇一一年二月十六日，本公司透過其全資附屬公司越秀(中國)交通基建與梧州交通及新粵(各為獨立第三方)訂立合營協議，內容(其中包括)有關成立合營公司以興建、管理及經營梧州港項目。合營公司股東權益將由越秀(中國)交通基建擁有51%、由梧州交通擁有24%及由新粵擁有餘下25%。

合營協議的主要條款概述如下：

1. 日期 二〇一一年二月十六日。

2. 訂約方

(i) 越秀(中國)交通基建，本公司全資附屬公司；

(ii) 梧州交通；及

(iii) 新粵。

據董事經作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，梧州交通、新粵及彼等各自的最終實益擁有人均為獨立第三方，與本公司及其關連人士概無任何關連。

3. 合營協議生效

合營協議將於相關中國政府機關授出批准後生效。

4. 業務範圍

合營公司將從事(其中包括)興建、經營及管理梧州港項目、轉運、裝卸貨物、倉儲服務、貨運、維修、修理及清潔集裝箱、海關報關報檢、物流及諮詢服務。

5. 年期

合營公司經營年期將自其營業執照發出日期起為期50年，可於50年經營期屆滿前六個月申請續期經營。

6. 出資及投資總額

合營公司的註冊資本將為人民幣171,000,000元，當中人民幣87,210,000元將由越秀(中國)交通基建出資、人民幣41,040,000元由梧州交通出資及人民幣42,750,000元由新粵出資。越秀(中國)交通基建及新粵均會各自以現金出資，而梧州交通則會透過將部分合營資產注入合營公司的方式出資。因此，合營公司股東權益將由越秀(中國)交通基建擁有51%、由梧州交通擁有24%及由新粵擁有其餘25%。

相比於該51%股權在二〇一〇年十一月三十日的公平值金額為人民幣89,900,000元(經本公司委聘的獨立估值師漢華評值採用收入法按現金流貼現模型評估得出(此根據上市規則第14.61條構成溢利預測(「溢利預測」))，越秀(中國)交通基建將作出的出資金額人民幣87,210,000元較合營公司51%股權的評估值折讓約3.0%。有關溢利預測所依據的主要假設，請參閱下文「C. 合營公司51%股權的公平值」一節。

合營公司成立後，合營公司將成為本公司的非全資附屬公司，故本公司將間接擁有梧州港項目51%權益。

根據合營協議，梧州港項目的投資總額為人民幣513,000,000元。超出註冊資本的投資額會以股東貸款或其他形式的融資撥付，並於出現該情況時由合營方決定。合營方提供的股東貸款會按中國人民銀行不時就相同年期貸款所公佈基準貸款利率計息。

除上述註冊資本出資外，現階段合營方無須進一步作出資本承擔。

梧州交通將轉讓合營資產予合營公司，而越秀(中國)交通基建及新粵則各自須於完成日期向合營公司的註冊資本悉數出資。越秀(中國)交通基建的出資將會以本集團的內部資源撥付，而任何不足款項將以短期銀行貸款融資解決。

7. 資產注入及資產出售

梧州交通將轉讓及促使轉讓若干資產及權利(「梧州資產」)予合營公司，部分會以出售及部分以注資方式進行。梧州資產包括(i)合營資產；(ii)梧州港項目所取得及使用的土地(「土地」)的有關土地使用權；及(iii)若干附屬設施(包括連接梧州港項目至周邊地區的進港一級公路)的使用權。

合營方已同意按下列基準釐定梧州資產的價值：

- (a) 就合營資產而言，按相等於完成日期合營資產的賬面值(將由合營方共同委任的中國會計師事務所核實及確定)的價格計算；
- (b) 就土地而言，按最高費用人民幣115,000,000元計算，可就相關土地使用權證所示土地實際面積向下調整(如適用)；及
- (c) 就附屬設施的使用權而言，按固定費用人民幣65,000,000元計算。

經合營方共同委任的中國會計師事務所核實後，合營資產於二〇一〇年九月三十日的賬面值約為人民幣281,000,000元，包括梧州港項目的現有在建工程及固定資產及有關興建梧州港碼頭的預付款項(包括已就土地所支付的金額約人民幣61,300,000元)。基於該數字，梧州資產於本公佈日期的總值估計為人民幣399,700,000元。

梧州資產總值將由合營公司以下列方式支付：

- (i) 人民幣41,040,000元(乃部分支付合營資產價格)，將會透過梧州交通向合營公司注入註冊資本予以抵銷；
- (ii) 人民幣200,000,000元(乃部分支付合營資產價格)，將以合營公司於完成日期承擔貸款的方式撥付，惟須待梧州市國有資產監督管理委員會批准方可作實；
- (iii) 人民幣25,000,000元(乃部分支付合營資產價格)，將於完成日期後10個工作天內支付；
- (iv) 人民幣30,000,000元(乃部分支付附屬設施使用權的費用)，將於合營公司註冊資本結匯後5個工作天內支付；
- (v) 人民幣35,000,000元(乃支付附屬設施使用權的費用餘額)，將於梧州港項目獲授土地使用權證後30日內支付；及

(vi) 梧州資產價格餘額連同按中國人民銀行所定基準貸款利率計算自完成日期至付款日期的合營資產價格餘額應計利息 (即合營資產價格減梧州交通出資以及上文(ii)及(iii)所提及的付款) , 將於合營公司獲簽發土地的土地使用權證當日起計30日內支付。

就上文(ii)所指的承擔貸款, 倘梧州交通於完成日期前已償還部分貸款, 則合營公司將予承擔的金額將為貸款於截至完成日期尚未清還的實際金額。梧州交通已於完成日期前償還的部分貸款 (如有) 仍將構成合營公司就根據合營協議轉讓梧州資產而應付梧州交通的部分代價。於向合營公司轉讓合營資產後, 倘中國建設銀行梧州分行要求, 則合營公司將會向中國建設銀行梧州分行抵押貸款所涉及合營資產的相關部分。

轉讓梧州資產的代價乃經合營方公平磋商並參考 (其中包括) 合營資產的賬面值及土地成本釐定。

8. 合營方的主要責任

根據合營協議, 合營方各自己同意:

- (i) 其將根據合營協議條款向註冊資本注資; 及
- (ii) 其將協助合營公司領取必要的營業執照並於按合營公司要求時完成該等其他契約及事宜。

梧州交通已進一步同意 (其中包括):

- (i) 其負責處理使用土地的申請及批准程序以及獲發有關土地相關部份的土地使用權證;
- (ii) 其將於合營公司成立後6個月內辦妥有關梧州港項目擁有人變動的所需程序以及有關梧州港項目的批准文件變動 (如需要);
- (iii) 其將視乎建設工程進度所需, 協助合營公司辦理其他申請; 及
- (iv) 其將確保合營資產的合法性以及有關梧州港項目的運作前建築程序合法性及完整性。

9. 董事會

合營公司董事會包括五名董事。梧州交通及新粵將各自有權委任一名董事，而越秀(中國)交通基建則有權委任三名董事(包括董事長)。

B. 有關本集團、越秀(中國)交通基建、梧州交通及新粵的一般資料

本集團主要從事投資、經營及管理位於中國廣東省及其他高增長省份的高速公路及橋樑的業務。越秀(中國)交通基建為本公司的全資附屬公司及投資控股公司。

梧州交通為梧州市政府在中國成立的國有公司，成立目的是將梧州發展為國家級物流樞紐城市。

新粵主要從事在中國投資公路、橋樑、隧道及公共港口設施等項目。

C. 合營公司51%股權的公平值

為遵守上市規則第14.62條，溢利預測所依據的主要假設載列如下：

- (1) 合營公司所在地中國的現有政治、法律、財政、外貿及經濟環境不會發生重大變動；
- (2) 中國現有稅法不會發生重大變動、應繳稅項的稅率維持不變，並將遵守所有適用法律及法規；
- (3) 現行的利率或外幣匯率不會發生重大變動；
- (4) 業務經營(包括所有價格及成本假設)將符合由中通誠資產評估有限公司編製，日期為二〇一一年二月的價值諮詢報告(「諮詢報告」)所詳述樂觀情況及保守情況的平均值(請參閱(i)下文表1有關梧州港項目的全年經營收入的樂觀情況及保守情況的概要資料以及(ii)下文表2有關梧州港項目的全年吞吐量的樂觀情況及保守情況的概要)；

- (5) 合營公司的折舊政策按其本身會計政策而定；
- (6) 銀行貸款的信貸條款及還款時間表由本公司管理層提供；及
- (7) 合營公司將保留有能力的管理層、主要人員及技術人員以支持梧州港項目的持續營運。

表 1

梧州港項目的全年經營收入的樂觀情況及保守情況的概要

| 年份 | 樂觀情況 (人民幣千元) | 保守情況 (人民幣千元) |
|---------|-----------------|-----------------|
| 二〇一一 | 37,244.9 | 26,316.3 |
| 二〇一二 | 86,387.8 | 61,851.0 |
| 二〇一三 | 98,163.3 | 72,091.8 |
| 二〇一四 | 120,364.6 | 81,232.0 |
| 二〇一五 | 150,946.8 | 97,980.2 |
| 二〇一六 | 182,706.5 | 128,846.8 |
| 二〇一七 | 210,769.6 | 161,377.4 |
| 二〇一八 | 221,747.8 | 174,964.3 |
| 二〇一九 | 229,008.9 | 190,408.0 |
| 二〇二〇 | 231,342.2 | 205,408.0 |
| 二〇二一 | 231,342.2 | 205,408.0 |
| 二〇二二至五八 | 8,559,662.2 | 7,600,096.0 |
| 二〇五九 | 231,342.2 | 205,408.0 |

附註：

- (a) 就樂觀情況而言，除二〇一一年的數字因梧州港項目尚未建成而按每年100個營運日計算外，上表內的數字乃按每年200個營運日計算。
- (b) 就保守情況而言，除二〇一一年的數字因梧州港項目尚未建成而按每年90個營運日計算外，上表內的數字乃按每年180個營運日計算。
- (c) 就上述數據而言，並未考慮通脹因素。漢華評值已於估值模型中應用每年2%通脹作調整。

表2

梧州港項目的全年吞吐量的樂觀情況及保守情況的概要

| 年份 | 樂觀情況 | | 保守情況 | |
|---------|---------|----------|---------|----------|
| | 千標準箱 | 千噸 | 千標準箱 | 千噸 |
| 二〇一一 | 40.6 | 510.0 | 30.6 | 335.0 |
| 二〇一二 | 90.6 | 960.0 | 65.6 | 610.0 |
| 二〇一三 | 106.5 | 1,010.0 | 76.5 | 710.0 |
| 二〇一四 | 131.5 | 1,125.0 | 91.5 | 725.0 |
| 二〇一五 | 163.2 | 1,325.0 | 113.2 | 775.0 |
| 二〇一六 | 194.1 | 1,390.0 | 144.1 | 1,040.0 |
| 二〇一七 | 216.0 | 1,518.8 | 176.0 | 1,168.8 |
| 二〇一八 | 226.0 | 1,568.8 | 191.0 | 1,268.8 |
| 二〇一九 | 226.0 | 1,568.8 | 206.0 | 1,268.8 |
| 二〇二〇 | 226.0 | 1,568.8 | 226.0 | 1,368.8 |
| 二〇二一 | 226.0 | 1,568.8 | 226.0 | 1,368.8 |
| 二〇二二至五八 | 8,362.0 | 58,045.6 | 8,362.0 | 50,645.6 |
| 二〇五九 | 226.0 | 1,568.8 | 226.0 | 1,368.8 |

附註：

- (a) 就樂觀情況而言，除二〇一一年的數字因梧州港項目尚未建成而按每年100個營運日計算外，上表內的數字乃按每年200個營運日計算。
- (b) 就保守情況而言，除二〇一一年的數字因梧州港項目尚未建成而按每年90個營運日計算外，上表內的數字乃按每年180個營運日計算。
- (c) 「千標準箱」一欄的數字乃有關梧州港項目除了按噸計算貨物吞吐量以外，再以標準箱計算其貨物吞吐量。
- (d) 「千噸」一欄的數字乃有關梧州港項目除了按標準箱計算貨物吞吐量以外，再以噸計算其貨物吞吐量。

董事會已審閱溢利預測所依據的主要假設，並認為溢利預測乃經審慎周詳查詢後得出。

本公司申報會計師羅兵咸永道會計師事務所亦已審閱漢華評值編製的估值所依據的貼現未來估計現金流的計算方法。

按照上市規則第14.62條，本公佈的附錄載有董事會函件及羅兵咸永道會計師事務所的報告。

D. 支持合營項目的理由及好處

梧州港項目現正興建中並預期於二〇一一年六月落成。合營資產包括(其中包括)將於完成日期注入合營公司的梧州港項目的實物資產。

梧州港項目位於梧州市長洲水利樞紐壩址上游8.2公里，可直接通往全長4.02公里的進港一級公路，接連孔良地段的南梧二級公路。

梧州港項目有五個2,000噸的泊位，當中三個屬多用途泊位(能用作裝卸集裝箱)及兩個併裝泊位(能處理雜貨裝卸)。梧州港項目的年度設計處理能力將達到1,980,000噸(包括約60,000個標準箱、約300,000噸供雜貨使用及約900,000噸供併裝使用)。碼頭岸線全長約516米。現時預期就梧州港項目所用土地相關部份的土地使用權證(獲授時)將涵蓋約568畝，當中包括約430畝碼頭作業區。船塢佔地約82,700平方米，其中倉庫區約3,960平方米。

合營公司將由越秀(中國)交通基建擁有51%、由梧州交通擁有24%及新粵擁有餘下25%。合營公司於成立後將成為本公司的非全資附屬公司，故本公司將間接擁有梧州港項目51%權益。

合營協議的條款及條件乃本集團、梧州交通及新粵經公平原則磋商後達致。

近年來，本集團已積極開拓尋求中國內地多個經濟發展態勢較好的地區的投資機遇。本集團擬運用其財力（於二〇一〇年六月三十日，本集團的現金及現金等價物約為人民幣2,040,000,000元），拓展本集團的投資組合。

於二〇一〇年，本集團投資湖北漢孝高速公路及湖南長株高速公路，同時亦考慮就一些擁有長期經營期或沒有經營期限的基建項目的投資機會。儘管合營公司的最初經營期為50年並可經中國有關政府機關批准後進一步延長，惟中國內地的港口項目一般沒有經營期限限制。此外，港口項目亦受益於沿海地區貨物運量增長及地區經濟的整體發展，故本集團相信港口項目發展前景普遍被看好。梧州港項目將會是本集團在中國內地投資內河港口行業的首次成功嘗試。

本集團近年致力於提升投資組合質量、加大其資產規模及改善其風險管理能力及加強其行業競爭力，以提升本集團的中長期盈利能力。展望未來，本集團將繼續投資於優質高速公路，並同時開拓其他基建項目（如港口及碼頭）的機會。該投資計劃與本集團中長期的發展戰略一致。

董事會相信合營項目將為本集團帶來（其中包括）以下好處：

- (1) 初步實現本集團將現有收費公路組合作多元化發展至其他基建行業的計劃；
- (2) 有助本集團積累經驗、培養人才及提升本集團在基建行業的經營能力；

(3) 梧州港口戰略性地位於中國西江黃金水道內河，是珠江水系西江航運幹線上主要內河港口之一。梧州港項目周邊的工業園區的運量需求為梧州港項目提供了豐富的潛在貨源；梧州港項目與進港一級公路及南梧二級公路於孔良地段相銜接，入口距離包茂高速公路約6公里，進港專用鐵路與洛湛鐵路幹線梧州段孔良站銜接。廣東省的產業轉移戰略將有效拉動梧州港項目營運後的貨源供給；及

(4) 有效調配本集團的項目內部資源。

漢華評值計算得出的梧州港項目內部回報率約為15.25%。

經考慮上述好處後，董事會認為合營項目的條款屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益。

E. 上市規則的涵義

由於適用百分比率超出5%但低於25%，故根據上市規則第14章，合營項目構成本公司一項須予披露交易。

F. 專業機構及同意書

於本公佈內提供意見及建議的專業機構的資歷如下：

| 名稱 | 資歷 |
|-------------|-----------|
| 漢華評值 | 估值師 |
| 羅兵咸永道會計師事務所 | 執業會計師 |

於本公佈日期，漢華評值及羅兵咸永道會計師事務所概無於本集團任何成員公司擁有任何直接或間接股權，或可認構或提名他人認購本集團任何成員公司的證券的權利（不論可否依法強制執行）。

據董事會所知、所悉及所信，漢華評值及羅兵咸永道會計師事務所均為獨立第三方，與本集團或其關連人士概無關連。

漢華評值的估值報告日期為二〇一一年二月十六日。

漢華評值及羅兵咸永道會計師事務所已就本公佈的刊發發出同意書，同意按本公佈的形式及內容收錄其意見及建議以及轉載其名稱，且迄今並無撤回同意書。

G. 建議更改本公司名稱

1. 建議更改名稱

董事會擬將本公司名稱由「GZI Transport Limited」改為「Yuexiu Transport Infrastructure Limited」，並採納中文名稱「越秀交通基建有限公司」作為本公司的第二名稱。更改名稱須待(其中包括)於股東特別大會上獲股東批准，以及獲百慕達公司註冊處批准本公司採用上述新名稱，方可作實。

董事會相信更改名稱會為本公司帶來一個全新的企業形象，符合本集團建立新品牌的要求，從而突出本集團以交通及相關基建業務為發展重點。

2. 條件

更改名稱須待以下條件達成後方可作實：

- (a) 股東於股東特別大會上通過所需決議案；及
- (b) 百慕達公司註冊處批准本公司採用新名稱。

更改名稱將於百慕達公司註冊處將新名稱加入名冊取代現有名稱之日開始生效。待更改名稱生效後，所有以「GZI Transport Limited (越秀交通有限公司)」現行名稱發行的現有股票，將繼續作為本公司股份的所有權憑證，並將可繼續有效地作買賣、結算及登記用途，且股東的權利不會因更改名稱而受到影響。本公司不會安排將現有股票免費換領以新公司名稱發行的新股票。倘建

議更改名稱生效，其後的股票將以本公司新名稱發行，而本公司股份將以本公司新名稱於聯交所買賣。

一份載有(其中包括)建議更改名稱詳情及股東特別大會通告的通函，將於實際可行情況下盡快寄予股東。本公司會於建議更改名稱生效後另行刊發公佈。

釋義

於本公佈內，除文義另有所指外，以下詞彙具有下列涵義：

| | | |
|--------------|---|--|
| 「董事會」 | 指 | 董事會； |
| 「更改名稱」 | 指 | 建議將本公司名稱由「GZI Transport Limited」改為「Yuexiu Transport Infrastructure Limited」，並採納中文名稱「越秀交通基建有限公司」作為本公司的第二名稱； |
| 「本公司」 | 指 | 越秀交通有限公司*，一家於百慕達註冊成立的獲豁免公司，其股份於聯交所上市； |
| 「完成日期」 | 指 | 梧州交通已完成轉讓實物資產予合營公司，且有關清單獲合營方簽署； |
| 「關連人士」 | 指 | 具上市規則賦予該詞的涵義； |
| 「董事」 | 指 | 本公司董事； |
| 「漢華評值」 | 指 | 漢華評值有限公司，本公司委任的獨立合資格估價師； |
| 「本集團」 | 指 | 本公司及其附屬公司； |
| 「越秀(中國)交通基建」 | 指 | 越秀(中國)交通基建投資有限公司，一家在中國註冊成立的有限責任公司，為本公司的全資附屬公司； |

| | | |
|---------|---|---|
| 「香港」 | 指 | 中國香港特別行政區； |
| 「內部回報率」 | 指 | 使一項投資或一組投資的現金流量現值總額等同於該投資的成本的貼現率； |
| 「合營項目」 | 指 | 越秀(中國)交通基建、梧州交通及新粵根據合營協議訂立以興建及運作梧州港項目的合營項目； |
| 「合營協議」 | 指 | 越秀(中國)交通基建、梧州交通及新粵於二〇一一年二月十六日就合營項目訂立的合營協議； |
| 「合營資產」 | 指 | 梧州交通根據合營協議將注入合營公司的梧州港項目資產，當中包括於完成日期梧州港項目的在建工程及固定資產，以及任何有關興建梧州港項目碼頭的預付款項； |
| 「合營公司」 | 指 | 梧州市越新赤水碼頭有限公司，將根據合營協議在中國成立的有限責任合資經營公司； |
| 「合營方」 | 指 | 越秀(中國)交通基建、梧州交通及新粵，而「合營方」亦應作同樣理解； |
| 「併裝」 | 指 | 併裝貨櫃裝載，貨物數量少於使用一個集裝箱所需的裝載量； |
| 「上市規則」 | 指 | 聯交所證券上市規則； |
| 「貸款」 | 指 | 就梧州港項目，中國建設銀行梧州分行根據一份人民幣貸款協議向梧州交通借出人民幣200,000,000元的項目貸款，年期由二〇〇九年二月二十三日至二〇二四年二月二十二日，為期15年； |

| | | |
|----------|---|--|
| 「畝」 | 指 | 中國面積單位，相等於約 $666\frac{2}{3}$ 平方米或0.0667公頃； |
| 「中國」 | 指 | 中華人民共和國，而僅就本公佈而言不包括香港； |
| 「人民幣」 | 指 | 中國法定貨幣人民幣； |
| 「股東特別大會」 | 指 | 本公司將予舉行的股東特別大會，以考慮及如認為適合，批准更改名稱； |
| 「股東」 | 指 | 本公司股東； |
| 「聯交所」 | 指 | 香港聯合交易所有限公司； |
| 「標準箱」 | 指 | 20呎換算單位的集裝箱； |
| 「新粵」 | 指 | 新粵(廣州)投資有限公司，一家在中國註冊成立的有限責任公司； |
| 「梧州港項目」 | 指 | 位於梧州港赤水圩作業區碼頭一期項目； |
| 「梧州交通」 | 指 | 梧州市交通投資開發有限公司，一家由梧州市政府在中國註冊成立的國有有限責任公司；及 |
| 「%」 | 指 | 百分比。 |

承董事會命
越秀交通有限公司
董事長
張招興

香港，二〇一一年二月十六日

於本公佈刊發日期，董事會成員包括：

執行董事：張招興(董事長)、李新民、梁凝光、劉永杰、錢尚寧及王恕慧

獨立非執行董事：馮家彬、劉漢銓及張岱樞

* 僅供識別

敬啟者：

須予披露交易

茲提述漢華評值有限公司（「估值師」）編製日期為二〇一一年二月十六日的估值報告，內容有關梧州市越新赤水碼頭有限公司（一家於中國成立的合資有限公司）51%權益的公平值於二〇一〇年十一月三十日的估值（「估值」）。估值乃按折現現金流量法編製，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條被視為一項溢利預測。

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。吾等亦已考慮申報會計師（羅兵咸永道會計師事務所）發出有關估值就計算而言是否妥善編製的報告。

按上述基準，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
港景街1號
國際金融中心一期12樓

代表董事會
越秀交通有限公司
董事長
張招興
謹啟

二〇一一年二月十六日

* 僅供識別



羅兵咸永道會計師事務所

羅兵咸永道會計師事務所
香港中環
太子大廈22樓

就有關梧州市越新赤水碼頭有限公司業務估值所依據的折現未來估計現金流量的申報會計師報告

致越秀交通有限公司董事會

本所獲委聘就漢華評值有限公司對梧州市越新赤水碼頭有限公司（「合營公司」）51%股權的公平值評值而於二〇一一年二月十六日編製的業務估值（「有關估值」）所依據的折現未來估計現金流量計算方法作出匯報。有關估值載於越秀交通有限公司（「貴公司」）就成立貴公司全資附屬公司越秀（中國）交通基建投資有限公司將擁有51%股權的合營公司而於二〇一一年二月十六日刊發的公佈（「該公佈」）。香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）第14.61條規定，根據折現未來估計現金流量作出的有關估值乃視為溢利預測。

董事對折現未來估計現金流量的責任

貴公司董事須對根據該公佈「合營公司51%股權的公平值」一節所載的基準及假設編製的折現未來估計現金流量負責，詳情載於有關估值報告。該項責任包括遵循相關的適當程序就有關估值編製折現未來估計現金流量，並應用合適的編製基準及按情況作出合理的估計。

申報會計師的責任

本所的責任為按照上市規則第14.62(2)條的規定，對有關估值所依據的折現未來估計現金流量的計算方法作出匯報。本所不會就折現未來估計現金流量所依據的基準及假設的適合程度及有效程度發表意見。本所的工作並不構成對合營公司的任何估值。

本所根據香港核證委聘準則第3000號「對過往財務資料進行審核或審閱以外的核證委聘」進行工作。該項準則規定本所須遵守道德規範，並規劃及執行工作，以合理確定折現未來估計現金流量就有關計算方法而言，是否已根據該公佈「合營公司51%股權的公平值」一節所載的基準及假設妥為編製，詳情載於有關估值報告。本所已根據該等基準及假設審閱折現未來估計現金流量的計算及編訂。

折現現金流量並不涉及採納會計政策。折現現金流量取決於未來事件以及多項假設，而有關假設並不能利用確定及核證過往業績的相同方式予以確定及核證，且並非所有假設均會於有關期間持續有效。本所所進行的工作僅為就上市規則第14.62(2)條而言向閣下報告，除此之外本報告別無其他目的。本所概不就有關本所的工作而產生或引起的事宜向任何其他人士負責。

意見

基於上文所述，本所認為，就計算方法而言，折現未來估計現金流量已在所有重大方面根據該公佈「合營公司51%股權的公平值」一節所載貴公司董事所定的基準及假設妥善編製，詳情載於有關估值報告。

羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港，二〇一一年二月十六日

* 僅供識別