

## 概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於僅屬概要，並未包含對閣下而言可能重要的全部資料。閣下決定投資[編纂]前應細閱整份文件。任何對[編纂]的投資均涉及風險，其中投資[編纂]的若干特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下決定投資[編纂]前應細閱該節。

### 概覽

我們為山東省高速公路運營商，擁有特許權，負責建設、養護、運營和管理濟荷高速公路，至今已有逾十年的中國高速公路運營行業經驗。

濟荷高速公路連接濟南市至荷澤市，途經山東省四市九區縣，全長約153.6公里。濟荷高速公路為山東省九縱五橫一環七連高速公路網佈局「連五」線與「縱八」線<sup>(1)</sup>的一部分，連接山東省多個工業區及著名旅遊勝地。宏觀角度方面，根據國家高速公路系統，濟荷高速公路位於G35國家高速公路北段，連通環渤海經濟區、長江三角洲，直達珠江三角洲地區。

於營業記錄期內，受惠於山東省宏觀經濟的走勢及周邊地區的經濟發展及旅遊發展態勢，我們的運營業績得到快速發展。截至2017年12月31日止三個年度，濟荷高速公路交通量分別約為13.3百萬、17.0百萬及19.6百萬輛。憑藉採取預防性養護措施以及信息管理系統，我們保持了濟荷高速公路的良好路面狀況以及道路暢通。我們相信，憑藉濟荷高速公路的地理位置及戰略連接以及政府政策支持，我們將持續提高運營表現及盈利能力。

### 競爭優勢及業務戰略

我們相信以下競爭優勢將繼續推動我們在未來取得成功：(i)我們受益於中國東部地區的綜合實力及山東省穩步提升的經濟及交通網絡佈局；(ii)我們所連接的區域集雄厚的工業基礎、深厚的文化底蘊、聞名的山東省名勝於一體，擁有地域優勢；(iii)穩步增長的業績和高效的成本管理；(iv)我們致力於通過行之有效的科技技術提高道路通行能力及收費效率；及(v)經驗豐富且執行力強的管理團隊和高素質的專業員工隊伍。

#### 附註：

<sup>(1)</sup> 整條濟荷高速公路屬於山東省九縱五橫一環七連高速公路網佈局「連五」線，濟荷高速公路的平陰至嘉祥段亦屬於「縱八」線的一部分。

---

## 概 要

---

我們打算實施以下戰略，進一步發展業務並為股東創造價值：(i)我們將密切關注道路相關的優質資產，拓展經營範圍；(ii)持續加強信息科技應用，提高我們各項技術的效能；(iii)我們將繼續提高運營效率，提升盈利能力；及(iv)建立完善人力資源體系，吸引、激勵和培養高素質的公路運營管理人才。

詳情請參閱本文件「業務 — 競爭優勢及戰略」分節。

### 我們的業務模式

下表載列我們高速公路業務的業務模式：

|              |  |
|--------------|--|
| 建設 . . . . . | 本公司於2004年12月開展濟荷高速公路的建設工作，直至2007年9月濟荷高速公路全線竣工通車。                   |
| 養護 . . . . . | 我們進行全面的日常養護措施及實施預防性措施，保持濟荷高速公路的路面優質狀態及延長路面使用壽命，以維持運營效率與成本效益。       |
| 運營 . . . . . | 我們在濟荷高速公路的主要作業為收取通行費與交通管理。我們已安裝系統，每天24小時連續不間斷實時監控交通狀況並及時應對緊急情形。    |
| 管理 . . . . . | 我們的管理團隊積極參與濟荷高速公路的日常運營。我們已建立扁平化管理結構以提升管理效率，以確保濟荷高速公路使用者的安全及道路暢通無阻。 |

詳情請參閱本文件「業務 — 業務模式」分節。

我們絕大部分收入來自我們的高速公路業務，而當中大部分為向濟荷高速公路使用者收取的通行費。通行費收入主要取決於濟荷高速公路適用的通行費收費標準（國家及省級政府部門可單方面更改）、按車輛分類（就客車而言）或車輛重量（就貨車而言）計算的交通流量，以及行駛距離。此外，我們有少部分收益來自出租位於濟荷高速公路的廣告牌與提供廣告發佈服務等廣告業務。詳情請參閱本文件「財務資料」一節。

---

## 概 要

---

營業記錄期內至子公司及資產重組完成期間，我們自終止經營獲得部分收益。詳情請參閱本文件「歷史、發展及集團架構 — 重組 — 子公司及資產重組 — 向齊魯交通轉讓濟荷高速公路沿線附屬設施資產」分節。

### 項目特許權及濟荷高速公路

2004年9月26日，本公司訂立特許權協議，據此山東省交通廳經山東省政府授權向我們授出特許權，特許權乃基於「建設 — 運營 — 移交」模式。詳情請參閱本文件「業務 — 濟荷高速公路」分節「項目特許權」及「特許權協議」等段。

下文載列濟荷高速公路的主要數據：

|                       |                         |
|-----------------------|-------------------------|
| 路線 . . . . .          | 東接濟南市殷家林樞紐立交至荷澤市王官屯樞紐立交 |
| 全長 . . . . .          | 約153.6公里                |
| 類型 . . . . .          | 高速公路                    |
| 車道數目 . . . . .        | 雙向四車道                   |
| 設計速度 . . . . .        | 每小時120公里                |
| 收費系統 . . . . .        | 封閉式系統                   |
| 路面 . . . . .          | 瀝青路面                    |
| 管理處／收費站數目 . . . . .   | 7                       |
| 途經的樞紐互通立交數目 . . . . . | 2                       |
| 特許期 . . . . .         | 30年，於2034年9月25日屆滿       |
| 狀況 . . . . .          | 全線通車，收取通行費              |

根據特許權協議，本集團須於2034年9月25日特許權協議屆滿時向山東省交通廳移交濟荷高速公路，並不再收取濟荷高速公路通行費收入。根據我們的戰略及為擴展收入來源，我們擬收購或投資中國（尤其是山東省）的經營性收費公路、橋樑及道路相關基建項目，旨在通過股權或資產收購取得橫向增長，為股東創造價值。董事相信，本集團可受益於管理團隊有關該等收購及投資的豐富行業知識及技能。詳情請參閱本文件「業務 — 競爭優勢及戰略 — 業務戰略 — 1.我們將密切關注道路相關的優質資產，拓展經營範圍」及「未來計劃及[編纂] — [編纂]」分節。

本文件為草擬本，其所載資訊不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

## 概 要

根據特許權協議，儘管特許權將於特許期屆滿時屆滿，但在下列情況下亦可終止特許權：

| 編號 | 終止方式             | 導致終止的情況   | 後果  |
|----|------------------|---|---|
| 1. | 特許機關隨時以書面通知單方面終止 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 本公司宣佈破產或清算；或</li> <li>● 本公司違反其主要責任，並且不能在特許機關發出書面通知要求糾正後60天內改正</li> </ul> | 對本公司的補償：倘本公司未收回經審計確定的合理投資額，補償額為經審計確定的本公司合理投資額與濟荷高速公路折舊或攤銷之差額的80%；若相關金額已收回則不予補償  |
| 2. | 本公司隨時以書面通知單方面終止  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 濟荷高速公路的全部或任何部分被政府改為免費高速公路；或</li> <li>● 特許機關無正當理由提前終止特許期或收回特許權</li> </ul> | 對本公司的補償：補償額為經審計確定的本公司合理投資額與按平均年限法計算的濟荷高速公路折舊或攤銷之差額的120%   |
| 3. | 不可抗力造成的終止        | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 自然災害；</li> <li>● 社會異常行為；或</li> <li>● 法律變動</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 如不可抗力事件阻礙任何一方履行責任超過180天，則本公司及特許機關須協商決定繼續執行或終止特許權協議；</li> <li>● 如訂約雙方在發生不可抗力事件後365天內未就繼續執行或終止特許權協議達成一致意見，則任何一方可發出書面通知終止特許權協議</li> </ul> |

此外，上述終止後，特許機關或另一獲提名機構有權接管濟荷高速公路項目。有關終止後14天內，訂約方須共同任命核數師對投資額及已從項目取得的收益進行審計。

本文件為草擬本，其所載資訊不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

## 概 要

### 過往交通流量

下表載列營業記錄期內濟荷高速公路按車輛分類的交通流量明細：

|  | 截至12月31日止年度              |                          |                          |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|  | 2015年                    | 2016年                    | 2017年                    |
|  | 交通量<br>(輛)               | 交通量<br>(輛)               | 交通量<br>(輛)               |
| <b>客車</b>                                |                          |                          |                          |
| 第一類 . . . . .                            | 8,369,484                | 10,167,700               | 11,277,574               |
| 第二類 . . . . .                            | 110,162                  | 121,677                  | 213,027                  |
| 第三類 . . . . .                            | 355,061                  | 423,234                  | 413,568                  |
| 第四類 . . . . .                            | 297,160                  | 307,000                  | 285,775                  |
| <b>客車總流量</b> . . . . .                   | <b>9,131,867</b>         | <b>11,019,611</b>        | <b>12,189,944</b>        |
| <b>貨車</b>                                |                          |                          |                          |
| 第一類 . . . . .                            | 600,551                  | 763,354                  | 938,282                  |
| 第二類 . . . . .                            | 550,620                  | 660,875                  | 755,759                  |
| 第三類 . . . . .                            | 304,265                  | 395,779                  | 473,300                  |
| 第四類 . . . . .                            | 236,532                  | 345,146                  | 394,388                  |
| 第五類 . . . . .                            | 2,501,592                | 3,831,827                | 4,848,542                |
| <b>貨車總流量</b> . . . . .                   | <b>4,193,560</b>         | <b>5,996,981</b>         | <b>7,410,271</b>         |
| <b>客車及貨車流量總計<sup>(1)</sup></b> . . . . . | <b><u>13,325,427</u></b> | <b><u>17,016,592</u></b> | <b><u>19,600,215</u></b> |
| <b>交通量日均流量<sup>(2)</sup></b> . . . . .   | <b><u>36,508</u></b>     | <b><u>46,493</u></b>     | <b><u>53,699</u></b>     |

附註：

(1) 濟荷高速公路交通量不包括免繳通行費的車輛。該等車輛的詳情請參閱本文件「監管概覽 — 公路有關的法律法規 — 公路收費及設立收費站」及「業務 — 高速公路運營 — 通行費折扣及免除」分節。

(2) 濟荷高速公路交通量日均流量以該年度濟荷高速公路交通量除以該年度的日數計算。

有關上述交通流量及營業記錄期內交通流量大幅波動的詳情，請參閱本文件「業務 — 高速公路運營 — 過往交通流量」分節。

本文件為草擬本，其所載資訊不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

## 概 要

### 通行費收入

下表載列營業記錄期內本公司通行費收入總額及本公司於濟荷高速公路日均通行費收入以及每輛汽車的平均通行費收入：

|  | 截至12月31日止年度 |         |           |
|--|-------------|---------|-----------|
|  | 2015年       | 2016年   | 2017年     |
| 總通行費收入 (人民幣千元) . . . . .                       | 858,862     | 994,373 | 1,037,932 |
| 日均通行費收入 (人民幣千元) . . . . .                      | 2,353       | 2,717   | 2,844     |
| 每輛汽車的平均通行費收入 <sup>(1)</sup> (人民幣元) : . . . . . | 64.5        | 58.4    | 53.0      |

附註：

<sup>(1)</sup> 每輛汽車的平均通行費收入乃按本公司該年度通行費收入總額除以該年度濟荷高速公路的交通流量計算。

本公司總通行費收入和日均通行費收入由截至2015年12月31日止年度分別約人民幣858.9百萬元和人民幣2.4百萬元增加至截至2016年12月31日止年度分別約人民幣994.4百萬元和人民幣2.7百萬元，同比增長分別約15.8%及12.5%，再增加至截至2017年12月31日止年度分別約人民幣1,037.9百萬元及人民幣2.8百萬元，同比增長分別約4.4%及3.7%。本公司就濟荷高速公路每輛汽車收取的平均通行費收入由截至2015年12月31日止年度約人民幣64.5元減至截至2016年12月31日止年度約人民幣58.4元，同比下降約9.5%，再減至截至2017年12月31日止年度約人民幣53.0元，同比下降約9.3%。

詳情請參閱本文件「業務 — 高速公路運營 — 通行費收入」分節。

本文件為草擬本，其所載資訊不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

## 概 要

### 預期日後開通的道路及鐵路網對濟荷高速公路交通的影響

山東「十三五規劃」及山東省高速公路網中長期規劃(2014-2030年)規定的公路建設項目會令日後道路網發生變化，山東省新開多條公路可能影響濟荷高速公路的交通量。下表概述上述若干對濟荷高速公路交通有重大影響的公路的預期影響：

| <u>公路名稱</u>                       | <u>道路工程完工日期(如適用)<br/>及收費公路開通日期</u>       | <u>對濟荷高速公路產生的影響</u>  |
|-----------------------------------|--|--|
| 濟青高速改造期間禁止五軸或以上貨車通行               | 2019年1月31日<br>(估計於2018年<br>第四季度開通)       | 交通轉移影響<br>車流量：-4.6%；<br>通行費收入：-8.3%  |
| 濟荷高速公路全線大修                        | 2022年                                    | 交通轉移影響<br>車流量：-7.8%；<br>通行費收入：-7.5%  |
| 德州 — 東阿高速公路(德州至高唐段)               | 工程可行性研究還未開展，<br>合理預期於2025年開通             | 交通轉移影響<br>車流量：-3.5%；<br>通行費收入：-3.7%  |
| 青島(董家口港) — 梁山(魯豫界)高速<br>(董家口至新泰段) | 董家口至五蓮段目前處於工<br>程可行性研究階段，全線預<br>計2030年開通 | 交通吸引影響<br>青島(董家口港) — 梁山(魯<br>豫界)高速(董家口至新泰段)<br>及濟南繞城二環線的綜合影<br>響：<br><br>車流量：+3.2%；<br>通行費收入：+2.9% |

本文件為草擬本，其所載資訊不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

## 概 要

| 公路名稱    | 道路工程完工日期(如適用)<br>及收費公路開通日期 | 對濟荷高速公路產生的影響   |
|---------|----------------------------|--|
| 濟南繞城二環線 | 預計2030年開通                  | 交通吸引影響<br>青島(董家口港) — 梁山(魯豫界)高速(董家口至新泰段)<br>及濟南繞城二環線的綜合影響：<br><br>車流量：+3.2%；<br>通行費收入：+2.9% |

此外，鐵路網亦會影響濟荷高速公路的交通量。現有鄰近濟荷高速公路的鐵路包括京滬鐵路、京滬高鐵及京九鐵路。上述鐵路已營運多年，其影響已於濟荷高速公路當前的交通量反映。另外，京九高鐵現處於規劃建設階段。偉博集團確認，京九高鐵開通對濟荷高速公路交通量影響甚微。

詳情請參閱本文件「業務 — 預期日後開通的道路及鐵路網對濟荷高速公路交通的影響」及附錄五「4 交通量和收益預測方法 — 6.道路網和鐵路網」分節。

### 客戶及供應商

鑑於我們的高速公路業務性質，營業記錄期內並無為持續經營貢獻5%以上收入或對業務屬重要的單個客戶，故並無主要客戶亦為主要供應商。

我們的持續經營業務供應商主要包括公路工程、機電工程的施工方及養護機械設備供應商。營業記錄期內，我們五大持續經營業務供應商的採購額合計佔我們持續經營業務銷售總成本不足30%。



---

## 概 要

---

### 特許無形資產及服務特許經營安排的會計處理

本集團將特許權協議資產入賬為特許無形資產，以濟荷高速公路及其附屬設施的建設成本列示，並於特許期按直線法攤銷及進行減值測試。我們根據特許權協議擁有的特許權即有關濟荷高速公路的建設、養護、運營和管理的服務特許經營安排。本集團根據香港（國際財務報告詮釋委員會）— 詮釋第12號入賬服務特許經營安排，是由於董事認為服務特許經營安排包含以下內容：

- 山東省政府（「**授權人**」）控制或規管本集團必須向濟荷高速公路提供的建設、養護、運營和管理服務，且本集團須按授權人規範的價格提供有關服務；
- 本集團有合約權利向濟荷高速公路使用者收費；
- 授權人於特許權協議結束時透過擁有權控制濟荷高速公路的任何重大剩餘權益；及
- 授權人限制我們出售或質押濟荷高速公路以保障我們於安排期間的持續使用權的實際能力。

特許權協議下服務特許經營安排的會計處理涉及判斷並影響我們經營業績的呈列。詳情請參閱本文件「財務資料 — 重要會計政策及估計 — 特許無形資產及服務特許經營安排」分節。

### 歷史財務資料概要

下表載列截至2017年12月31日止三個年度的合併財務資料概要。我們從本文件附錄一會計師報告所載的合併財務資料中得出此概要。閣下於閱讀本概要時，應與本文件附錄一會計師報告所載的合併財務資料（包括隨附附註）及「財務資料」一節中所載資料一併閱讀。

本文件為草擬本，其所載資訊不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

## 概 要

### 合併綜合收益表概要

下表載列我們持續經營於營業記錄期內的合併綜合收益表概要：

|                      | 截至12月31日止年度    |                |                |
|----------------------|----------------|----------------|----------------|
|                      | 2015年          | 2016年          | 2017年          |
|                      | 人民幣千元          | 人民幣千元          | 人民幣千元          |
| 收入 . . . . .         | 861,949        | 999,846        | 1,045,060      |
| 銷售成本 . . . . .       | (382,531)      | (297,496)      | (292,850)      |
| 毛利 . . . . .         | 479,418        | 702,350        | 752,210        |
| 行政開支 . . . . .       | (46,030)       | (44,837)       | (48,242)       |
| 其他收益 — 淨額 . . . . .  | 339            | 761            | 5,397          |
| 營業利潤 . . . . .       | 433,727        | 658,274        | 709,365        |
| 融資成本 — 淨額 . . . . .  | (96,899)       | (68,992)       | (42,832)       |
| 除所得稅前利潤 . . . . .    | 336,828        | 589,282        | 666,533        |
| 所得稅開支 . . . . .      | (84,557)       | (147,479)      | (167,661)      |
| 持續經營的年度內利潤 . . . . . | <u>252,271</u> | <u>441,803</u> | <u>498,872</u> |

於營業記錄期內我們的持續經營錄得穩定增長。持續經營的年內利潤由截至2015年12月31日止年度約人民幣252.3百萬元增加約75.1%至截至2016年12月31日止年度約人民幣441.8百萬元，再增加約12.9%至截至2017年12月31日止年度約人民幣498.9百萬元。有關增加主要由於(i)營業記錄期內濟荷高速公路交通流量增長導致通行費收入持續增長；(ii)截至2016年12月31日止年度道路維修費用較截至2015年12月31日止年度減少；及(iii)償還銀行借款導致融資成本減少的綜合影響所致。

我們的持續經營毛利率由截至2015年12月31日止年度約55.6%增加約14.6個百分點至截至2016年12月31日止年度約70.2%，再增加約1.8個百分點至截至2017年12月31日止年度約72.0%。有關增長主要是由於營業記錄期內收入持續增長以及截至2016年及2017年12月31日止年度並無如截至2015年12月31日止年度產生較高道路養護成本所致。詳情請參閱本文件「財務資料」一節。

本文件為草擬本，其所載資訊不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

## 概 要

### 合併財務狀況表概要

下表載列我們分別於2015年、2016年及2017年12月31日的合併財務狀況表概要：

|                       | 於12月31日          |                  |                  |
|-----------------------|------------------|------------------|------------------|
|                       | 2015年            | 2016年            | 2017年            |
|                       | 人民幣千元            | 人民幣千元            | 人民幣千元            |
| 流動資產 . . . . .        | 240,039          | 627,562          | 621,643          |
| 流動負債 . . . . .        | 434,037          | 606,739          | 561,431          |
| 流動(負債)／資產淨額 . . . . . | (193,998)        | 20,823           | 60,212           |
| 非流動資產 . . . . .       | 3,448,701        | 3,203,763        | 3,016,243        |
| 非流動負債 . . . . .       | 1,315,603        | 967,648          | 599,470          |
| 權益總額 . . . . .        | <u>1,939,100</u> | <u>2,256,938</u> | <u>2,476,985</u> |

我們的非流動資產主要為與特許權有關的特許無形資產。特許無形資產自2007年9月28日(即濟荷高速公路正式開放日期)起按直線法分攤建設成本計算攤銷。我們的流動資產主要為現金及現金等價物和應收通行費，即高速公路收費結算中心暫時保管的通行費收入，我們的非流動負債主要為長期銀行借款，我們的流動負債主要包括短期銀行借款和應付賬款及其他應付款。詳情請參閱本文件「財務資料」一節。

流動負債淨額由2015年12月31日約人民幣194.0百萬元扭轉為2016年12月31日流動資產淨額約人民幣20.8百萬元，主要是由於營運現金流入量增加及因支付予股東的股利減少，導致現金及現金等價物增加。有關上文及2016年12月31日至2017年12月31日的資產淨值按年增長詳情，請參閱本文件「財務資料」一節。

## 概 要

### 合併現金流量表概要

下表載列我們於營業記錄期內的合併現金流量表概要：

|                             | 截至12月31日止年度 |           |           |
|-----------------------------|-------------|-----------|-----------|
|                             | 2015年       | 2016年     | 2017年     |
|                             | 人民幣千元       | 人民幣千元     | 人民幣千元     |
| 經營活動所得現金淨額 . . . . .        | 546,843     | 757,987   | 675,640   |
| 投資活動(所用)／所得現金淨額 . . . . .   | (41,149)    | (18,426)  | 188,480   |
| 融資活動所用現金淨額 . . . . .        | (578,692)   | (427,625) | (815,834) |
| 現金及現金等價物(減少)／增加淨額 . . . . . | (72,998)    | 311,936   | 48,286    |
| 年初現金及現金等價物 . . . . .        | 128,611     | 55,613    | 367,549   |
| 年末現金及現金等價物 . . . . .        | 55,613      | 367,549   | 415,835   |

我們的經營活動所得現金淨額由截至2015年12月31日止年度約人民幣546.8百萬元增加至截至2016年12月31日止年度約人民幣758.0百萬元，主要是由於濟滄高速公路交通流量上升及即時結算高速公路收費結算中心應收賬款導致通行費收入增加所致。我們的經營活動所得現金淨額隨後減至截至2017年12月31日止年度約人民幣675.6百萬元，主要是由於已付所得稅增加及經營所得現金減少所致。我們的融資活動所用現金流主要為償還本公司借款和借款利息及向股東派息。詳情請參閱本文件「財務資料」一節。

### 主要財務比率

下表載列所示年度或截至所示日期我們的主要財務比率：

|                 | 截至12月31日止年度 |       |       |
|-----------------|-------------|-------|-------|
|                 | 2015年       | 2016年 | 2017年 |
| 權益回報率 . . . . . | 13.1%       | 19.9% | 21.4% |
| 資產回報率 . . . . . | 6.9%        | 11.7% | 14.6% |

  

|                   | 12月31日 |       |       |
|-------------------|--------|-------|-------|
|                   | 2015年  | 2016年 | 2017年 |
| 流動比率 . . . . .    | 0.55倍  | 1.03倍 | 1.11倍 |
| 速動比率 . . . . .    | 0.54倍  | 0.91倍 | 1.10倍 |
| 負債比率 . . . . .    | 0.78倍  | 0.58倍 | 0.33倍 |
| 債項與股權比率 . . . . . | 0.75倍  | 0.41倍 | 0.17倍 |

---

## 概 要

---

營業記錄期內，本集團的權益回報率及資產回報率持續上升。上升的主要原因是本集團的淨利潤增加，而本集團的淨利潤增加的主要原因是(i)濟荷高速公路交通流量上升而導致收入增加；(ii)截至2016年12月31日止年度道路養護費用較截至2015年12月31日止年度減少；及(iii)截至2017年12月31日止年度確認出售子公司股權及若干附屬設施資產產生的一次性收益綜合影響所致。

於2016年12月31日，我們的流動比率及速動比率有所增加，主要是由於持續經營的現金及現金等價物和應收賬款及其他應收款增加，惟部分被流動負債增加所抵銷，流動負債增加是由於截至2015年12月31日的若干長期借款因借款須於一年內償還而重新分類為截至2016年12月31日的短期借款所致。

於2017年12月31日，我們的流動比率保持穩定。速動比率於2017年12月31日進一步增加主要是由於持續經營的現金及現金等價物和應收賬款及其他應收款增加，以及由於償還銀行借款導致短期借款減少。

營業記錄期內，我們的負債比率及債項與股權比率均持續下降。持續下降主要是由於(i)以經營所得現金陸續償還銀行借款令銀行借款餘額減少；及(ii)營業記錄期內累積利潤使總權益增加的綜合影響所致。

詳情請參閱本文件「財務資料」一節。

### 申請[編纂]

[編纂]的申請將自[編纂]開始直至[編纂]止。上述期間長於[編纂]。[編纂](包括經紀佣金、香港證監會交易徵費及香港聯交所交易費)將由[編纂]代本公司持有，[編纂]款(如有)將於[編纂]不計息退還予[編纂]。投資者務請留意，H股預期於[編纂]開始在聯交所[編纂]。

本文件為草擬本，其所載資訊不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

---

## 概 要

---

### [編纂]統計數字

下表統計數字乃基於以下假設得出：(i)[編纂]已完成及於[編纂]中新發行及出售[編纂]股H股；(ii)並無行使[編纂]；及(iii)[編纂]股股份於[編纂]完成後已發行在外。

|                               | 按[編纂]<br>每股[編纂]<br>計算 | 按[編纂]<br>每股[編纂]<br>計算 |
|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 股份市值(百萬元) . . . . .           | [編纂]港元                | [編纂]港元                |
| 未經審計備考經調整每股合併有形資產淨值 . . . . . | [編纂]港元                | [編纂]港元                |

### 未來計劃及[編纂]

假設[編纂]未獲行使及[編纂]為每股H股[編纂]（即本文件所載[編纂]範圍每股H股[編纂]至[編纂]的中間價），經扣除我們就[編纂]應付的[編纂]、費用及預期開支，我們自[編纂]的[編纂]估計約為[編纂]百萬港元。假設[編纂]未獲行使，我們目前擬按以下方式動用[編纂]：

- 約50%（或約[編纂]百萬港元）將用於收購經營性收費公路、橋樑及相關基建項目或其股權。於最後可行日期，我們並無任何具體收購或投資計劃或目標，亦未與任何潛在目標公司簽署任何協議或共識備忘錄或進行任何磋商；
- 約25%（或約[編纂]百萬港元）將用於濟荷高速公路的道路養護；
- 約10%（或約[編纂]百萬港元）將用於償還全部或部分短期銀行貸款；
- 約10%（或約[編纂]百萬港元）將用作運營資金及其他一般企業用途；及
- 約5%（或約[編纂]百萬港元）將用於優化本公司的信息管理系統（即監控系統、通信系統、收費系統）。

有關未來計劃及[編纂]詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

---

## 概 要

---

### 股息及股利政策

營業記錄期內，截至2017年12月31日止三個年度，本公司分別宣派並支付現金股息約人民幣244.4百萬元、人民幣128.0百萬元及人民幣282.8百萬元。截至2015年及2016年12月31日止年度，股息支付率分別約為51.1%及63.8%。2018年6月5日，本公司經股東會議批准宣派股利約人民幣379.2百萬元。截至本文件日期已派付約人民幣208.8百萬元的股利。

我們過往已宣派的股息未必可反映我們未來的股利政策或派付。日後，我們預期分派年度可分派溢利約60.0%至70.0%的股利。倘當年有重大投資或收購計劃，我們將相應降低股息支付率。然而，我們不能保證我們將能夠於每年或任何年度分派有關金額或任何金額的股利。我們未來的股息政策將由董事會根據我們的營運業績、現金流量、財務狀況、業務前景、有關我們派付股息的法定及監管限制以及董事會認為相關的其他因素後釐定。詳情請參閱本文件「財務資料 — 股利政策」分節。

### [編纂]

假設[編纂]未獲行使，按指示性[編纂]範圍的中間價計算，我們的[編纂][編纂]總額(包括[編纂])估計約為人民幣[編纂]百萬元。於2017年12月31日，我們產生[編纂]約人民幣[編纂]百萬元，其中約人民幣[編纂]百萬元已於營業記錄期內的合併綜合收益表確認為費用、約人民幣[編纂]百萬元於合併財務狀況表確認為預付款。我們預計將產生進一步[編纂]約人民幣[編纂]百萬元，預期其中約人民幣[編纂]百萬元將於[編纂]後自歸屬於本公司所有者的權益中扣除，約人民幣[編纂]百萬元將於營業記錄期後的合併綜合收益表確認為費用。董事預計其餘[編纂]對我們截至2018年12月31日止年度的經營業績有一定程度的不利影響。

### 公司架構及控股股東

緊隨[編纂]完成後，齊魯交通及香港中遠海運將分別持有本公司當時已發行股本[編纂]%及[編纂]%(假設並無行使[編纂])或[編纂]%及[編纂]%(假設悉數行使[編纂])。因此，[編纂]完成後齊魯交通將成為本公司的控股股東，而[編纂]完成後(假設並無行

---

## 概 要

---

使[編纂]香港中遠海運亦將成為本公司的控股股東。詳情請參閱本文件「歷史、發展及集團架構」、「與控股股東的關係」及「主要股東」各節。

### 關連交易

我們現時與齊魯交通訂立的關連交易為商標使用許可協議、綜合服務框架協議、土地使用權租賃協議及房屋租賃協議。我們已根據香港上市規則第14A.105條向聯交所申請，且聯交所已批准我們就土地使用權租賃協議及房屋租賃協議豁免嚴格遵守香港上市規則第14A.35條有關公告的規定，有關上述持續關連交易以及豁免的詳情請參閱本文件「關連交易」一節。

### 競爭

基於高速公路行業為特許營運，高速公路面對的競爭只可能來自區域臨近、走向相近、運輸效能相仿的同等級公路。弗若斯特沙利文及偉博集團均確認，濟荷高速公路所在區域沒有其他公路在交通運輸時間、走向、行車路徑上較濟荷高速公路更有效率。有關詳情請參閱本文件「業務 — 競爭」分節及「與控股股東的關係 — 本集團與齊魯交通及香港中遠海運之間的業務劃分」分節中「濟荷高速公路項目具有高速公路行業的普遍特徵」及「競爭」等段。

### 最新進展及營業記錄期後的重大不利變動

營業記錄期後及截至最後可行日期，我們的業務模式、收入及成本架構基本保持不變。截至2018年4月30日止四個月，濟荷高速公路交通量較去年同期錄得小幅增長。然而，基於本集團的管理賬目，因濟青高速公路(G20青島至唐王立交段及G35唐王立交至濟南收費站段)改造限制五軸或以上長途貨車使用該等路段，進而限制連接濟青高速公路該等路段的濟荷高速公路的貨車流量，故我們截至2018年4月30日止四個月的通行費收入低於截至2017年4月30日止四個月。偉博集團表示，預期上述改造將不遲於2019年1月31日完成，而上述濟青高速公路改造所引致的交通分流影響將隨之消退。有關詳情請參閱本文件附錄五「4 交通



---

## 概 要

---

量和收益預測方法 — 6. 道路網和鐵路網」分節。此外，董事認為(i)上述濟青高速公路改造工程導致我們的通行費收入減少；及(ii)已產生的[編纂]導致行政費用增加，故我們2018年同期的持續經營利潤較去年同期減少。董事認為而偉博集團亦贊同，儘管濟青高速公路改造對濟荷高速公路交通量的影響是暫時的，但我們截至2018年12月31日止年度的持續經營利潤與去年相比可能仍會減少。

營業記錄期後及截至最後可行日期，除上述及本文件本節「[編纂]」分節所披露外，董事確認(i)我們自2017年12月31日(即我們最近期財務報表的資產負債表日)以來的經營業績、財務狀況或前景並無重大不利變動；(ii)濟荷高速公路無重大交通事故發生；及(iii)自2017年12月31日以來並無發生任何可能對本文件附錄一所載會計師報告內的資料有重大不利影響的事件。

### 主要風險因素概要

投資[編纂]存在若干風險。部分該等風險載於本文件「風險因素」一節。閣下應於決定投資[編纂]前細閱此章節。我們相信部分較重大的風險因素包括：(i)我們依靠單一高速公路項目實現持續經營的絕大部分收益及利潤，致使我們面臨業務集中的風險；(ii)我們的經營地域集中，且業務及經營業績高度依賴中國(尤其是山東省)的經濟及社會狀況與繁榮發展；及(iii)交通量減少或交通量增長率降低或會對我們有不利影響。

### 不合規事件

我們過往曾錄得數宗不合規事件，有關詳情請參閱本文件「業務 — 法律訴訟、監管合規及內部控制 — 不合規事件及改善內控措施」分節。

### 更多資料

本文件附錄四載有仲量聯行編製的業務估值報告，該報告認為我們公路業務於2018年3月31日的市值可合理呈列為人民幣6,851百萬元。該估值基於本公司編製的利潤預測及偉博集團編製的通行費收入預測。估值指標透過將可供支付擁有人權益的估計未來現金流量，按針對我們公路業務風險的貼現率12.13%貼現至現值而得出。

---

## 概 要

---

本文件附錄五載列的交通顧問報告所採用的主要假設及作出該等假設的理由如下：

- **預測期間：**2018年至2034年；
- **相關省份年均GDP增長<sup>(1)(2)</sup>：**7.0%至8.0% (2016年至2020年)、5.5%至6.5% (2021年至2025年)、4.0%至5.0% (2026年至2030年)、3.0%至3.5% (2031年至2035年)及2.0%至2.5% (2036年至2040年)；
- **道路及鐵路網：**
  - 未來公路網絡變化產生的交通吸引及轉移影響：偉博集團參考了山東「十三五規劃」及山東省高速公路網中長期規劃(2014–2030年)規定的山東省公路建設項目，並查看了目前在建公路的進度，總結了濟荷高速公路周圍未來路網的變化；及
  - 無官方資料有關於2030年後規劃的公路基建項目<sup>(3)</sup>；及
- **通行費：**現行通行費將持續推行至特許期結束。

詳情請參閱本文件附錄五「4 交通量和收益預測方法」分節。

---

**附註：**

- (1) 為了分析不同經濟參數對交通量增長的影響，偉博集團對歷史交通資料與經濟參數(包括GDP、機動車保有量、第二產業GDP)的歷史變化進行了仔細研究，並進行相關分析和回歸分析。偉博集團認為GDP與交通量增長最為相關。
- (2) 一般來說，經濟參數的未來增長率預測具有很大的不確定性，單一的趨勢預測缺乏合理性。作為非經濟專業實體，偉博集團對參數未來趨勢的把握乃依據中國、相關省市的歷史增長率、「十三五規劃」(2016–2020年)、城市總體規劃和國際及國內城市發展過程。
- (3) 偉博集團作此假設乃基於目前概無官方資料有關於所示年度後規劃的公路基建項目。