

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告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分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。



Qilu Expressway Company Limited
齊魯高速公路股份有限公司

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：1576)

非常重大收購及關連交易—收購標的高速公路收費權；
持續關連交易—標的高速公路服務協議；
修訂原綜合服務框架協議項下的持續關連交易年度上限；
續訂持續關連交易—2021年至2023年綜合服務框架協議；
及
變更全球發售所得款項用途

本公司之財務顧問



收購標的高速公路收費權

轉讓協議

於2020年6月2日，齊魯交通(作為轉讓方)與本公司(作為受讓方)訂立轉讓協議，據此，本公司將向齊魯交通收購標的高速公路收費權，代價為人民幣22.90億元，其中人民幣941,926,395.60元將利用全球發售所得款項撥付，而餘下金額將以本集團內部資源及銀行貸款撥付。完成後，轉讓權益範圍內的全部資產、負債、業務、合同(除外合同除外)及相關權利與義務將自基準日起由本公司享有及承擔。同時，作為轉讓權益不可分割的一部分，齊魯交通將自完成日起將標的高速公路沿線用於管理、養護、應急等合共41處房屋(總建築面積為約14,008.27平方米)移交給本公司。本公司於完成後將取得標的高速公路的收費權，但由於標的高速公路的所有權仍歸國家所有，於轉讓期限屆滿後，標的高速公路應由國家無償收回。

盤入負債

根據轉讓協議的約定，本公司同意承接之盤入負債包括(i)貸款銀行向齊魯交通提供標的高速公路建設項目融資中的合共約人民幣1,726,374,000元未償還貸款(現時年利率為4.9%)；及(ii)齊魯交通向標的高速公路建設項目提供合共約人民幣570,611,303.14元的未償還貸款(現時年利率為4.75%)。本公司將利用本集團內部資源及銀行貸款償還盤入負債。

債務轉讓協議

本公司將於完成日或之前與齊魯交通及各貸款銀行訂立債務轉讓協議，據此齊魯交通將於生效日起把與貸款銀行訂立的標的高速公路建設項目銀行融資合同項下的權利及義務轉讓予本公司，其後將由本公司負責償還有關銀行融資的本金及利息。緊隨基準日後債務轉讓協議項下將予償還的本金及利息總額分別為人民幣1,726,374,000元及人民幣354,006,400元。

債務承接協議

本公司於2020年6月2日與齊魯交通訂立債務承接協議，據此本公司同意自生效日起承接齊魯交通截至基準日對標的高速公路建設項目提供的貸款本金合共人民幣570,611,303.14元，由本公司向齊魯交通清償。緊隨基準日後債務承接協議項下須予償還的本金及利息總額分別為人民幣570,611,303.14元及人民幣50,807,453.05元。

標的高速公路相關的土地使用權

根據轉讓協議，轉讓期限內，本公司可以使用標的高速公路土地，以維持標的高速公路正常運營。就此，為確保本公司可於轉讓期限內享有獨家且不受約束的權益使用標的高速公路土地，本公司與齊魯交通在2020年6月2日訂立土地租賃協議，將於生效日起生效，據此，本公司將自生效日至轉讓期限屆滿之日向齊魯交通承租標的高速公路主線及其沿線設施(不包括廣告及服務設施)的合共27宗總建築面積為5,311,463.30平方米的土地之土地使用權，德上高速(聊城至范縣段)土地及莘南高速土地之土地使用權的年租金分別為人民幣4,429,890.56元及人民幣1,343,670.05元。

其他與收購事項及標的高速公路相關的交易

由於進行收購事項，預期對人工及公路業務經營綜合服務的需求將會增加，以支持標的高速公路的日常運營及管理。為確保標的業務於完成後順利轉交至本集團及確保標的高速公路於未來數年能維持日常順暢穩定的運作，於2020年6月2日，本集團已訂立：(i)標的高速公路服務協議，以使用向本公司派出該等事業編製員工提供收費及養護等多項服務；及(ii)補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議，以修訂現有2020年年度上限及於原綜合服務框架協議到期時再續訂三年。

標的高速公路服務協議

基於歷史原因，齊魯交通負責標的高速公路的日常運營管理的事業編製員工屬於事業身份制身份，而本集團的員工均為合同制身份。因此，於2020年6月2日，本公司與齊魯交通訂立標的高速公路服務協議，向本公司派出事業編製員工，自完成日起至2022年12月31日期間，提供標的高速公路收費和養護等服務。標的高速公路服務協議項下交易將構成本公司與齊魯交通(及其分公司)的持續關連交易。於截至2022年12月31日止三個年度，標的高速公路服務協議項下交易的建議年度上限分別為人民幣14,100,000元、人民幣37,000,000元及人民幣41,000,000元。

補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議

茲提述招股章程，當中披露本公司已訂立原綜合服務框架協議，據此，齊魯交通及其相關下屬單位應於截至2020年12月31日止三個年度向本集團提供若干公路業務經營綜合服務。於完成後，為維持標的高速公路及濟荷高速公路的技術標準及質量，本公司於本年餘下時間及未來數年對公路業務經營綜合服務有相應需求。於本公告日期，本公司與齊魯交通訂立補充協議，將現有2020年年度上限280萬港元修訂為截至2020年12月31日止年度的經修訂2020年年度上限人民幣3,000萬元。此外，於本公告日期，本公司與齊魯交通訂立2021年至2023年綜合服務框架協議，以於屆滿後續訂2021年至2023年未來三年的經修訂綜合服務框架協議。2021年至2023年綜合服務框架協議項下截至2023年12月31日止三個年度各年的建議年度上限均為人民幣1,500萬元。

上市規則之涵義

非常重大收購及關連交易

於本公告日期，齊魯交通持有本公司約38.93%的已發行股份，為本公司的控股股東。根據上市規則第14A.07條，齊魯交通及其下屬分公司齊魯交通聊城分公司為本公司的關連人士，而轉讓協議及債務轉讓協議項下擬進行的交易均構成本公司於上市規則第14A章項下之關連交易。

同時，根據香港會計師公會頒佈於2019年1月1日生效的香港財務報告準則第16號「租賃」，本集團（作為土地租賃協議項下的承租人）於其綜合財務狀況表中，將土地租賃協議項下的標的高速公路土地之土地使用權租賃確認為使用權資產及租賃負債。據此，按照上市規則第14.04(1)(a)條所載關於交易的定義，土地租賃協議項下交易被視為一項資產收購，而該交易項下確認的使用權資產價值為人民幣76,056,880.48元，該交易項下確認的租賃負債金額應與確認的使用權資產價值相同，使用權資產價值將按租賃年期攤銷。因此，土地租賃協議亦構成本公司於上市規則第14A章項下之關連交易。

由於(i)轉讓協議、債務轉讓協議、債務承接協議及土地租賃協議項下的交易方相同；(ii)該等協議項下交易均與收購事項以及標的業務運營管理有關；及(iii)所有交易預計將於同一個12個月期內進行，按照上市規則第14.22條及第14A.81條的規定，該等協議項下交易需要合併計算。由於合併後一項適用百分比率(定義見上市規則第14.07條)超過100%，故轉讓協議、債務轉讓協議、債務承接協議及土地租賃協議項下交易構成本公司非常重大的收購事項及關連交易，本公司須遵守上市規則第14章及第14A章項下之申報、公告及獨立股東批准的規定。

部分豁免持續關連交易

標的高速公路服務協議及2021年至2023年綜合服務框架協議各自項下擬進行的交易構成上市規則第14A章項下的持續關連交易。就補充協議而言，誠如招股章程所披露，原綜合服務框架協議項下的交易為本集團的持續關連交易。根據上市規則，倘本公司建議修訂持續關連交易的年度上限，本公司須就相關關連交易重新遵守上市規則第14A章的條文。

就個別基準而言，標的高速公路服務協議、補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議各自項下的最高年度上限的適用百分比率(定義見上市規則第14.07條)超過0.1%但低於5%。

然而，由於(i)標的高速公路服務協議、補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議項下的訂約方相同；(ii)該等協議項下擬進行的交易的所有標的事項涵蓋(其中包括)齊魯交通(及/或其下屬單位)擬向本集團提供的公路養護服務；及(iii)該等協議乃於相同12個月期間內訂立，根據上市規則第14A.81條，該等協議項下的交易須合併計算。因此，上述交易於截至2023年12月31日止四個年度的合併年度上限分別為人民幣44,012,914元、人民幣52,000,000元、人民幣56,000,000元及人民幣15,000,000元。由於上述合併後交易的最高年度上限的適用百分比率(定義見上市規則第14.07條)(盈利比率除外)超過0.1%但低於5%，故標的高速公路服務協議、補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議項下的交易須遵守上市規則第14A章項下的申報、公告及年度審核規定，惟獲豁免遵守通函及獨立股東批准規定。

變更全球發售所得款項用途

誠如2019年度報告所述，全球發售所得款項淨額約為1,177百萬港元(約人民幣1,034百萬元)。直至本公告日期，全球發售的所得款項淨額已經全部匯入中國境內，並已使用當中的141,438,000港元(約人民幣123,523,000元)。

本公司打算將截至本公告日期的全球發售所得款項餘額(即人民幣941,926,395.60元)全數用於支付收購事項項下的部分代價。有關金額已包括所得款項中當時劃撥用於結算全球發售相關費用及開支但最終根據當時的情況以本集團內部資源結算的部分。董事會確認，招股章程所載本集團之業務性質並無重大變動，並認為全球發售所得款項用途之上述變動屬公平合理，可使本集團更有效調配其財務資源及減低財務成本以提升本集團之長遠盈利能力，符合本集團及股東整體利益。

董事於上述交易中的權益

由於非執行董事周岑昱先生及孔霞女士分別為齊魯交通的黨委委員和董事會辦公室主任以及人力資源部部長和總部黨委委員，而齊魯交通為本公司的關連人士，彼等被視為於收購事項及標的高速公路服務協議、補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議項下擬進行的交易以及變更全球發售所得款項用途中擁有權益並因此已放棄就有關董事會決議案投票。除上文所述者外，概無董事於上述事項中擁有重大權益，並須就有關董事會決議案放棄投票。

臨時股東大會

本公司將召開臨時股東大會，會上將提呈決議案，以(其中包括)供獨立股東批准轉讓協議、債務轉讓協議、債務承接協議及土地租賃協議及其等項下擬進行之交易以及上述全球發售所得款項用途之變更。由於齊魯交通於上述事項及其等項下擬進行之交易中擁有重大利益，齊魯交通及其聯繫人須就擬於臨時股東大會上提呈批准轉讓協議、債務轉讓協議、債務承接協議及土地租賃協議及其等項下擬進行之交易以及上述全球發售所得款項用途之變更的決議案放棄投票。據董事經作出一切合理詢問後所深知、深悉及深信，除齊魯交通及其聯繫人之外，概無股東須就提請臨時股東大會審議的決議案放棄投票。

本公司已成立由所有獨立非執行董事(即程學展先生、李華先生、王令方先生、何家樂先生及韓兵先生)組成的獨立董事委員會，以就轉讓協議、債務轉讓協議、債務承接協議和土地租賃協議及其等項下擬進行的交易向獨立股東提供意見。國金證券已被聘為獨立財務顧問，就上述事項向獨立董事委員會和獨立股東提供意見。

一份載有(其中包括)(i)收購事項詳情；(ii)獨立董事委員會致獨立股東的函件；(iii)獨立財務顧問致獨立董事委員會和獨立股東之推薦建議；(iv)評估報告；及(v)交通研究報告的摘要等資料的通函，將於2020年6月24日或前後派發給股東，蓋因需要更多時間以釐定通函的內容。

緒言

於2020年6月2日，齊魯交通(作為轉讓方)與本公司(作為受讓方)訂立轉讓協議，據此，本公司將按照轉讓協議的條款及在有關條件規限下向齊魯交通收購標的高速公路收費權，代價為人民幣22.90億元，將利用全球發售所得款項、內部資源及銀行貸款撥付。有關收購事項的詳情載列於下文。

收購事項

轉讓協議

轉讓協議的主要條款如下：

日期：2020年6月2日

訂約方：(i) 齊魯交通(作為轉讓方)；及
(ii) 本公司(作為受讓方)

主體事項

：在滿足轉讓協議之先決條件的前提下，本公司同意收購且齊魯交通同意出售標的高速公路的收費權，即包括(i)運營、養護及管理標的高速公路；及(ii)收取標的高速公路車輛通行費的權利。

轉讓協議生效後，齊魯交通將協助本公司與特許機關簽訂特許權協議(如法律規定需要)，明確特許期限屆滿後標的高速公路的資產移交方式和時間等事項。有關特許權協議的詳情請參閱本公告下文「一特許權」一節。於完成時，本公司將享有對標的高速公路的經營自由權。未免生疑，收購事項項下將予收購的權益不包括除外權利，即齊魯交通將於完成後繼續保留標的高速公路廣告業務及服務設施的經營權。

標的高速公路的轉讓期限如下：

(i) 德上高速(聊城至范縣段)：自基準日起至2040年11月15日止；及

(ii) 莘南高速：自基準日起至2043年9月27日止。

若日後特許機關或其他政府部門因政策或其他原因延長特許期限，延長的收費期限計入轉讓期限，且轉讓期限的終止日期按此順延。

代價

：轉讓協議項下擬進行交易的代價為人民幣22.90億元。代價乃基於仲量聯行以收益法按貼現現金流方式(其構成上市規則第14.61條項下的盈利預測)評估的標的高速公路收費權於基準日的市值人民幣22.90億元，經本公司與齊魯交通公平磋商後釐定。上述評估市值乃經考慮(其中包括)以下各項後達致：(i)緊隨基準日後債務轉讓協議項下須償還的本金人民幣1,726,374,000元及利息人民幣354,006,400元；(ii)緊隨基準日後債務承接協議項下須償還的本金人民幣570,611,303.14元及利息人民幣50,807,453.05元；(iii)本公司根據土地租賃協議應付的租金總額人民幣121,009,275.69元(假設生效日期為2020年8月1日)；及(iv)根據標的高速公路服務協議應付的最高服務費總額人民幣92,100,000元。因此，代價已計及該等因素。為免生疑問，債務轉讓協議及債務承接協議項下的還款，以及土地租賃協議項下應付租金及標的高速公路服務協議項下應付服務費的支付將由本集團在支付代價人民幣22.90億元之後根據各協議所載的付款條款作出。詳情請參閱本公告「-盤入負債」、「-標的高速公路相關的土地使用權」及「其他與收購事項及標的高速公路相關的交易-1.標的高速公路服務協議」章節。

代價當中的人民幣941,926,395.60元以全球發售所得款項支付，其餘代價款項以本集團內部資源及銀行貸款撥付。

仲量聯行於評估報告中所採用的主要假設載列於本公告「評估報告採用的主要假設」一節。申報會計師安永已就評估報告所載貼現現金流量預測的算術準確性作出報告。安永之報告全文載於本公告附錄一中。本公司的財務顧問中信建投國際已確認盈利預測乃經董事會適當及審慎查詢後方行制訂。中信建投國際之函件全文載於本公告附錄二中。

代價支付方式 : 代價須由本公司以現金向齊魯交通的指定銀行賬戶支付，方式如下：

- (i) 首筆代價價款人民幣11.45億元(即代價總額的50%)，在生效日起5日內支付；及
- (ii) 剩餘代價價款人民幣11.45億元(即代價總額其餘的50%)，在生效日起30日內支付。

先決條件 : 轉讓協議在以下先決條件於最後截止日期或之前全部獲得滿足後，方可生效：

- (i) 齊魯交通就收購事項取得貸款銀行的書面同意；及
- (ii) 本公司已根據上市規則的相關規定就轉讓協議及其項下交易取得獨立股東批准。

如上述任何先決條件未能於最後截止日期或轉讓協議訂約方另行同意的其他日期之前獲得滿足，轉讓協議自動終止，惟終止不影響一方要求違約方支付違約金和損害賠償金的權利。

於本公告日期，上述先決條件均尚未達成。

完成

- : 完成將於本公司支付上述首筆轉讓價款後30日內進行。完成後，轉讓權益範圍內的全部資產、負債、業務、合同(除外合同除外)及相關權利與義務將自基準日起由本公司享有及承擔。同時，作為轉讓權益不可分割的一部分，齊魯交通將自完成日起將標的高速公路沿線用於管理、養護、應急等合共41處房屋(總建築面積為約14,008.27平方米)移交給本公司。

該等房屋主要包括標的高速公路各個收費站的監控樓、輔助用房、變壓器房、污水處理站、交警用房、車庫及食堂。

根據《公路建設監督管理辦法》的規定，標的高速公路沿線用於管理、養護及應急等的房屋為附屬設施，構成該等高速公路不可分割的一部分。該等附屬設施僅用於高速公路運營，其賬面價值反映於標的業務的財務狀況表。因此，本公司毋須就取得上述房屋而向齊魯交通支付額外代價。

因此，作為轉讓權益不可分割的一部分，齊魯交通須自完成日起將標的高速公路沿線用於管理、養護及應急等的房屋移交予本公司。之後，於轉讓期限內，上述房屋的物業權益將由本公司享有。於轉讓期限屆滿後，該等附屬設施將連同標的高速公路由國家無償收回。據仲量聯行確認，在評估標的高速公路收費權的市值時已慮及該等房屋的賬面價值。因此，本公司毋須就取得該等房屋而向齊魯交通支付額外代價。

齊魯交通將採取一切措施及簽署所有文件，以使上述各項儘快過戶或轉移至本公司名下，當中包括：

- (i) 對於根據中國法律規定高速公路經營管理者應享有權屬證明的資產，齊魯交通應當盡其最大努力儘快將該等資產的權屬證明交付本公司，並協助本公司到有關登記部門辦理將權屬證明中資產所有人或權利人的名稱變更為本公司的手續；及
- (ii) 對於根據中國法律規定不具有或無需具有權屬證明的資產，則由齊魯交通交付給本公司佔有。

同時，齊魯交通將於完成日向本公司移交標的高速公路的所有銀行賬戶資料、預留印鑒以及所有印章，以及與標的高速公路相關的全部文件(原件或複印件)，該等文件包括但不限於與標的高速公路相關的可行性研究文件、招投標文件、設計文件、政府批文、與有權監管機關的往來函件(包括但不限於通知、決定及決議)、協議文本、納稅文件(如有)、交通流量記錄、維修養護記錄、統計資料、經營手冊(不含廣告經營手冊及服務設施經營手冊)、技術資料及相關財務憑證，但不包括除外合同。

本公司將與齊魯交通及相關合同訂約方在完成日或之前共同訂立合同訂約方變更協議，將與標的業務有關的合同(不包括除外合同)的一方由齊魯交通變更為本公司，並將齊魯交通於原合同項下全部權利和義務轉讓予本公司。

過渡期安排

：齊魯交通承諾其於過渡期間：

- (i) 對標的高速公路履行管理義務，合理謹慎地運營、管理標的高速公路，並保證標的高速公路收費權屬清晰，不得從事導致標的高速公路收費權價值減損的行為，不得對標的高速公路收費權設置任何權利限制，亦不會簽署其他可能導致收購事項遭受禁止或限制的協議、安排或承諾；及

- (ii) 保證標的高速公路的正常經營與運轉，在沒有本公司的同意下，不得隨意改變和調整標的高速公路在轉讓協議日期前既有的經營方針和政策，或對標的高速公路現有業務作出實質性變更，或中止／終止該等業務；亦不得從事任何可能導致標的高速公路現有特許權、資質等發生變更或無效、失效、被撤銷的行為。

雙方同意過渡期內轉讓權益所產生的損益(應歸齊魯交通享有的政府機關就新冠肺炎疫情所導致的損失而作出的任何補償除外)將由本公司享有和承擔。鑒於於完成日前標的高速公路仍由齊魯交通運營和管理，標的高速公路的運營成本(包括但不限於人工及養護費用)應由齊魯交通預先支付，而自轉讓協議日期至完成日，齊魯交通因運營和管理標的高速公路所需支付的費用(當中包括人民幣1,000元以上的會議費和差旅費等支出，以及在人民幣10,000元以上的高速公路養護等成本類和費用類支出)須經本公司事先書面確認後由齊魯交通先行墊付，而通行費收入將由齊魯交通代為收取，並在通行費收入到賬後的每15日內由齊魯交通以書面形式通知本公司。完成後將由雙方共同選定的審計機構就轉讓權益於過渡期間內所產生的損益進行專項審計，並由雙方據實結算。在適用的情況下，本公司屆時將按適用法律法規(包括上市規則)的規定作出相關披露及履行合規程序。

員工勞動安排 : 在完成後，與齊魯交通(或其分公司)為合同制身份的員工將根據「人隨資產走」的原則調任至本公司，由本公司安置及管理，而與齊魯交通為事業身份制身份的員工(「**事業編制員工**」)，則繼續由齊魯交通管理及安排。

本公司將與齊魯交通聊城分公司及上述合同制身份的員工在完成日或之前共同訂立勞動合同主體變更協議，就原勞動合同中的用人單位自完成日起由齊魯交通聊城分公司變更為本公司，由本公司負責其等薪酬及福利待遇。

土地使用安排 : 轉讓期限內，本公司可以根據雙方約定依法使用標的高速公路土地，以維持標的高速公路正常運營。

本公司與齊魯交通在2020年6月2日訂立土地租賃協議，確保本公司可於轉讓期限內享有獨家且不受約束的權益使用標的高速公路土地，以便從生效日起對標的高速公路進行運營管理，有關詳情請參閱本公告下文「一標的高速公路相關的土地使用權」一節。

可能出現的代價調整：截至本公告日期，莘南高速尚未竣工驗收及決算，且除外合同的權利與義務於完成時轉移給本公司並不利於上述工程決算的工作開展。此外，考慮到高速公路通行費收費標準乃由政府機關按當時國家及地區的經濟情況、交通量、使用者可負擔程度等因素而調整；同時，按照交通運輸部分別於2020年2月15日及2020年4月28日發佈的《交通運輸部關於新冠肺炎疫情防控期間免收收費公路車輛通行費的通知》(交公路明電[2020]62號)(有關詳情請參閱本公司日期為2020年2月16日的公告)及《交通運輸部關於恢覆收費公路收費的公告》，根據《中華人民共和國公路法》及《收費公路管理條例》批准設置的收費公路(包括標的高速公路)在新冠肺炎疫情防控期間(自2020年2月17日0時起至疫情防控工作結束)免收車輛通行費，直至2020年5月6日0時起恢復收費(惟警車、消防救護車輛、搶險救災車輛、鮮活農產品運輸車輛及運輸聯合收割機(包括插秧機)的車輛繼續享受免收車輛通行費政策)。雖然政府機關指出將會就此另行研究出台相關配套保障政策，惟截至本公告日期，相關政策尚未明確，但前述免費期限導致的損失已作為假設條件在交通研究報告及評估報告中予以充分考慮，依據為交通顧問採用的車流量及通行費收入預測模式及仲量聯行評估標的高速公路收費權市值所採用的貼現現金流量模式均已扣除假設並無上述政府政策及適用法律、法規及規章規定的免費通行期的情況下標的高速公路的車流量及由此產生的通行費收入。有關詳情請參閱本公告「評估報告採用的主要假設」一節。

鑒於上述各項，雙方同意可能出現的代價調整如下：

- (i) 待莘南高速項目的財務決算審計報告出具後，如項目決算金額扣除服務區建設費用(包括但不限於服務區前期工作費、徵地拆遷費、建安費、監理費、建設單位管理費、貸款利息、專項評估費及其他費用等)後的金額高於人民幣1,101,657,413.73元(即評估報告中就標的高速公路收費權的評估市值所採納的估計項目決算金額)，齊魯交通應向本公司支付差額部分款項，反之亦然。同時，本公司須要向齊魯交通支付後者在基準日後因履行除外合同對外承擔的本公司應承擔費用；
- (ii) 在完成日之前及完成日後兩年內，政府機關調整德上高速(聊城至范縣段)或莘南高速車輛通行費收費標準的(包括因爆發新冠肺炎疫情而調整收費標準(如有))，雙方應於新的收費標準頒佈後10日內開始組織評估機構開展評估工作。相關評估工作應參照評估報告(包括基準日、評估方法及所採用的貼現率)進行。屆時，如新的評估價值低於轉讓協議項下的代價，齊魯交通應向本公司退還差額部分。董事會確認，除上述政府政策規定的2020年2月17日0時起至2020年5月5日24時正止的免收通行費期限外，政府機關並無因爆發新冠肺炎疫情而對高速公路通行費標準作出調整，故毋須於本公告日期重新評估代價。董事會進一步確認，根據上述政府政策，由2020年2月17日至2020年5月5日之免費期不會觸發任何代價重新估值；及

- (iii) 如政府機關針對新冠肺炎疫情所帶來的損失進行補償的，一般性原則為該等補償歸齊魯交通享有，並應按下列方式執行：
- (a) 如政府機關針對新冠肺炎疫情所帶來的損失決定延長標的高速公路的特許期限，延長的收費期限計入轉讓期限。如延長的收費期限不超過90天的，雙方不再調整代價，如超過90天的，雙方應於獲准延長收費期限後10內開始組織評估機構開展評估工作，本公司將增加的轉讓期限對應的評估價值支付給齊魯交通，評估工作在原基準日和評估報告中採用的所有假設不變的前提下進行；及
- (b) 如政府部門通過延長特許期限以外的方式補償新冠肺炎疫情所帶來的損失，如該等補償由本公司獲得，雙方另行協商本公司向齊魯交通支付事宜安排。

董事會認為，上文第(iii)項所載調整屬公平合理，原因為據仲量聯行告知，由於估值預測中並無估算補償金額的技術依據，估值預測並無考慮政府機關就新冠肺炎疫情造成的損失作出的補償。此外，董事會認為上述補償轉讓對本公司並無不公平或不合理之處，原因為基於評估報告所載標的高速公路收費權市值估值的代價並不包含有關補償的價值。董事會認為，標的高速公路收費權最初歸屬於齊魯交通，因此齊魯交通有合理的商業理由按其認為合適的商業條款及相匹配的打包價向本公司出售標的高速公路收費權。本公司亦有權基於一定的商業理由選擇恰當的商業條款及相應的價格進行磋商，以接納或不接納對方的打包價。基於以下考慮因素，董事會認為，包含公告所載條款及相應的價格的打包方案乃經充分商業磋商後的恰當且合理的選擇：

- (i) 根據目前政府的免費期政策，未來政府是否提供相應的補償存在不確定性，且倘提供補償，補償的形式及價值也存在不確定性。倘在整體交易框架下計入此不確定的補償，齊魯交通將有合理依據要求相匹配的更高交易對價，董事亦認同這一點。換言之，倘本公司要獲得該政府補償款，則需要以一定的金額購入這一不確定的收入，這既不符合本公司的利益，亦不符合商業邏輯。同時，齊魯交通並無合理依據向本集團收取適當較高的代價。為避免對該不確定收入產生無意義的爭論，齊魯交通及本公司在協商相對應對價的過程中決定不將補償作為打包方案的一部分；

- (ii) 就國有企業而言，無相對應對價就處置或獲取或有收益亦不符合國有企業相關管理辦法，即存在法律風險，且齊魯交通及本集團並無依據作出無償轉讓的選擇(據中國法律顧問確認，鑒於國有企業須遵守專項審計和監管規定，國有企業進行的交易均受監察，凡處置或獲得任何資產或收益均需有依據，因此倘齊魯交通將該不確定收入無償轉讓予本公司，將會導致相關個人及本公司遭受國有資產監督管理部門的行政處罰甚至刑事處罰)。目前本公司未來不收取該不確定補償的處理方式乃由雙方經充分商業磋商並考慮國有資產的相關監管規定後釐定，且為專業從事高速公路營運的交易雙方達成的一致共識，至少交易雙方認為這對該補償如何作為談判籌碼而言是較為合適的方式；
- (iii) 就過渡期損益(應歸齊魯交通享有的政府機關就新冠肺炎疫情所導致的損失而作出的任何補償除外)歸屬於本公司的安排而言，本公司已充分考慮到該期間的經營情況可通過獲取和查閱期後財務賬目在一定程度上予以確定，且商業條款亦約定，過渡期內的經營決策須知會本公司方可作出，目前標的業務運營亦是按這種方式操作。這意味著董事會可在一定程度上透過估計過渡期損益(應歸齊魯交通享有的政府機關就新冠肺炎疫情所導致的損失而作出的任何補償除外)對代價的影響而釐定代價，加上考慮到本公司就支付代價所承擔的較低資金成本，進而作出過渡期虧損由本公司承擔的決定。

經董事會審閱，截至2020年4月30日止四個月標的業務的未經審核收入、成本及稅後虧損淨額分別為人民幣33,214千元、人民幣67,787千元及人民幣64,913千元。倘上述同期虧損由齊魯交通而非本公司承擔，則收購事項的代價將會增加，增幅金額近人民幣64,913千元，該增幅金額是考慮了估值技術方面的輕微調整(即貼現率)，且需要經審計。鑒於收購事項代價的資金結構，預期本公司將須透過增加銀行融資以支付此額外成本。取得更多銀行融資以撥付此額外成本將進一步提高本集團於收購事項後的資產負債比率，並於日後產生額外融資成本。此乃由於從會計角度而言，收購事項為共同控制下的業務合併。與本集團共同控制合併的會計政策一致，收購事項乃根據合併會計法按合併會計原則入賬，猶如收購事項已於標的高速公路首次受齊魯交通控制當日發生。因此，在收購事項內收購的資產及負債乃按彼等的賬面值列賬，猶如有關資產及負債已經由本集團於引致上述資產或負債的有關交易日期或上述合併實體首次歸齊魯交通控制之日期(兩者以較遲者為準)持有或引致。因此，基於上述會計處理原則，且評估及代價中已考慮過渡期內的虧損，經齊魯交通及本集團確認，一旦完成收購事項，過渡期內的虧損將自然反映於本集團的收益表內，相當於轉讓協議所載有關過渡期損益歸屬於本集團的條款獲達成，且本集團毋須承擔其他額外責任。誠如前文所述，有別於現有安排項下上述過渡期虧損歸屬於本集團的淨額結算方法，倘採納替代安排項下總額結算方法，即過渡期虧損歸屬於齊魯交通，則代價將相應增加，而在齊魯交通能夠將經審計的過渡期損失相當的結算金額支付前本集團應撥付更多銀行貸款以保證代價得以結算。因此，本集團須產生更多額外資本成本以實現替代安排下的收購事項。

此外，據中國法律顧問確認，轉讓權益的交割應當有確定的資產負債範圍。一般而言，轉讓權益於基準日的相應資產負債經審計及評估，且對價以此基準日的資產負債及評估結果釐定，那麼用於交割的資產負債範圍應與轉讓權益於基準日的資產負債範圍保持一致。若轉讓權益的資產交割範圍與轉讓權益於基準日的資產負債範圍一致，則轉讓權益自基準日後經確認的權利義務和若干損益(應歸齊魯交通享有的政府機關就新冠肺炎疫情所導致的損失而作出的任何補償除外)應由受讓方享有和承擔，即過渡期內(自基準日至完成日)的相關損益亦應由受讓方享有和承擔。

若約定轉讓權益於過渡期內所產生的損益由轉讓方享有和承擔，則轉讓權益的資產交割範圍應以轉讓權益的過渡期結束時點，即完成日對應的資產負債範圍為依據。此種方法的問題是，完成日和對應需要交割的資產負債範圍的基準日在技術上無法設定為同一天，這是在技術上無法逾越的障礙，因為需要有一個在完成日經審計評估的資產負債範圍，技術上審計、評估及交割無法當天完成，即於完成日設定基準日的替代方案在技術上得不到支持，目前的交易結構在技術上可以得到支持，是常見的做法。

綜上所述，董事會認為過渡期損益(應歸齊魯交通享有的政府機關就新冠肺炎疫情所導致的損失而作出的任何補償除外)歸本公司享有和承擔屬公平合理。

根據摘錄自標的業務管理賬目的未經審核財務資料，標的業務於截至2020年4月30日止四個月錄得收入約人民幣3,320萬元。由於受到政府部門為應對新冠肺炎疫情而實行的免費政策的影響，以及根據《國務院關於批轉交通運輸部等部門重大節假日免收小型客車通行費實施方案的通知》，於2020年農曆新年期間免收第一類客車的通行費，故有關收入整體處於較低水平。截至2020年4月30日止四個月，標的業務的銷售成本約為人民幣6,780萬元，主要是由於標的業務運營仍產生若干成本(包括固定資產折舊、服務特許權安排的無形資產攤銷及員工成本)，同時，於新冠肺炎疫情期間，中國多地封鎖，且公民出行及貨物流通均有所減少，導致標的高速公路交通流量減少，故高速公路營運成本維持在略微較低水平。截止2020年4月30日止四個月，標的業務分別錄得稅前虧損淨額及稅後虧損淨額約人民幣6,570萬元及人民幣6,490萬元，主要由於除了同期償還銀行融資產生的融資成本外，上文所述收入減少，同時為維持新冠肺炎疫情免費期間的運營，所產生的銷售成本及行政開支維持在一定水平。於2020年4月30日，標的業務的總資產及負債維持相對穩定，分別約為人民幣354,380萬元及人民幣242,170萬元，而於2019年12月31日則分別約為人民幣360,070萬元及人民幣244,240萬元。

鑒於上文所述，董事會確認，除新冠肺炎疫情免費期間所引致的影響外，標的高速公路的業務或資產及負債於基準日後並無任何其他重大變動。

於適用情況下，本公司屆時將按適用法律法規(包括上市規則)的規定作出披露及履行合規程序。

其他保證及承諾

- : 本公司承諾於完成後按照國家規定的標準和規範要求，做好公路養護管理及綠化工作，對標的高速公路進行日常檢查檢測、維護，保證標的高速公路處於良好的技術狀態，為通行車輛及人員提供優質服務。

根據《收費公路權益轉讓辦法》第二十四條的規定，轉讓協議須載入有關本公司對高速公路養護及服務質量承諾的持續責任條文。因此，上述保證及承諾乃本公司作為標的高速公路收費權的受讓方遵照適用的中國法律作出。

轉讓期限屆滿後安排：本公司於完成後將取得標的高速公路的收費權，但由於標的高速公路的所有權仍歸國家所有，於轉讓期限屆滿後，標的高速公路應當處於良好的技術狀態，並由國家無償收回，屆時本公司需要向特許機關無償移交(其中包括)標的高速公路及其他相關資產，以及運營所必需的經營合同、經營手冊、技術資料及財務憑證等資料和所有未過期的承包商和供應商的保修單和保險等合同。在無償移交前，本公司須確保(i)向特許機關移交的配件和庫存必須滿足標的高速公路至少正常運營6個月的需要；(ii)標的高速公路及其附屬設施符合經批准的設計文件，處於良好的運營和養護狀態，標的高速公路能以良好的狀況至少再運營12個月；及(iii)標的高速公路符合國家所要求的所有安全和環境標準。

盤入負債

根據轉讓協議的約定，本公司同意承接之盤入負債包括(i)貸款銀行向齊魯交通提供標的高速公路建設項目融資中的合共約人民幣1,726,374,000元未償還貸款(現時年利率為4.9%)；及(ii)齊魯交通向標的高速公路建設項目提供合共約人民幣570,611,303.14元的未償還貸款(現時年利率為4.75%)。詳情請參閱本公告下文「一債務轉讓協議」及「一債務承接協議」章節。

債務轉讓協議

本公司將於完成日或之前與齊魯交通及各貸款銀行訂立債務轉讓協議，據此齊魯交通將於生效日起把與貸款銀行訂立的標的高速公路建設項目銀行融資合同項下的權利及義務轉讓予本公司，其後將由本公司負責償還有關銀行融資的本金及利息。緊隨基準日後債務轉讓協議項下將予償還的本金及利息總額分別為人民幣1,726,374,000元及人民幣354,006,400元。

本公司根據債務轉讓協議須承擔的債務償還詳情如下：

建設銀行融資

貸款方：建設銀行
 借款方：本公司
 於基準日未償還的銀行融資
 本金總額：人民幣1,502,470,000元

年利率：每年度根據當時的基準利率調整，於本公告日期為4.9%

期限：自生效日起至2026年12月11日

用途：德上高速公路(聊城至范縣段)項目建設

償還安排：利息按日計息，並按季度結算及償還，年度利息償還總額如下：

2020年度	:	人民幣7,163.45萬元
2021年度	:	人民幣6,264.26萬元
2022年度	:	人民幣5,133.91萬元
2023年度	:	人民幣4,166.93萬元
2024年度	:	人民幣3,185.22萬元
2025年度	:	人民幣1,783.76萬元
2026年度	:	人民幣640.30萬元

中國銀行融資

中國銀行
 本公司
 人民幣138,404,000元

每年度根據當時的基準利率調整，於本公告日期為4.9%

自生效日起至2032年9月21日

莘南高速公路項目建設

利息按日計息，並按季度結算及償還，年度利息償還總額如下：

2020年度	:	人民幣687.39萬元
2021年度	:	人民幣681.54萬元
2022年度	:	人民幣676.32萬元
2023年度	:	人民幣656.56萬元
2024年度	:	人民幣622.41萬元
2025年度	:	人民幣576.81萬元
2026年度	:	人民幣525.04萬元
2027年度	:	人民幣496.79萬元

華夏銀行融資

華夏銀行
 本公司
 人民幣85,500,000元

每季根據當時的基準利率調整，於本公告日期為4.9%

自生效日起至2021年12月18日

莘南高速公路項目建設

利息按日計息，並按季度結算及償還，年度利息償還總額如下：

2020年度	:	人民幣420.02萬元
2021年度	:	人民幣393.35萬元
本金按以下方式償還：		
2020年3月21日及 9月21日	:	分別各為人民幣112.50萬元
2021年3月21日、 9月21日及12月18日	:	分別為人民幣112.50萬元、人民幣 112.50萬元及人民幣8,100.00萬元

建設銀行融資		中國銀行融資		華夏銀行融資	
本金按以下方式於每年4月20日及10月20日(2026年除外)償還	2028年度	：	人民幣454.35萬元		
2020年度	：	分別為人民幣7,000及8,000萬元	2029年度	：	人民幣365.32萬元
2021年度	：	分別為人民幣10,000及11,000萬元	2030年度	：	人民幣270.17萬元
2022年度	：	分別為人民幣12,000及12,800萬元	2031年度	：	人民幣175.03萬元
2023年度	：	分別為人民幣6,000及7,000萬元	2032年度	：	人民幣61.71萬元
2024年度	：	分別為人民幣14,000及14,000萬元	本金按以下方式於每年3月21日及9月21日償還：		
2025年度	：	分別為人民幣14,000及14,000萬元	2020年度及2021年度	：	分別各為人民幣39.90萬元
2026年4月20日及 12月11日	：	分別為人民幣10,000及10,447萬元	2022年度	：	分別各為人民幣63.84萬元
			2023年度	：	分別各為人民幣319.20萬元
			2024年度	：	分別各為人民幣399.00萬元
			2025年度	：	分別各為人民幣478.80萬元
			2026年度	：	分別各為人民幣558.60萬元
			2027年度	：	分別各為人民幣39.90萬元
			2028年度	：	分別各為人民幣798.00萬元
			2029年度至2031年度	：	分別各為人民幣957.60萬元
			2032年度	：	分別各為人民幣1,310.26萬元
抵押品：	德上高速(聊城至范縣段)收費權		不適用		不適用

經與齊魯交通核實，董事會確認，於本公告日期，中國建設銀行、中國銀行及華夏銀行所提供於轉讓協議日期前到期的融資的到期利息及本金已償還。根據債務轉讓協議，並無違約利息需由本公司支付。

債務承接協議

本公司於2020年6月2日與齊魯交通訂立債務承接協議，據此本公司同意自生效日起承接齊魯交通截至基準日對標的高速公路建設項目提供的貸款本金合共人民幣570,611,303.14元，由本公司向齊魯交通清償。債務承接協議的項下貸款並無任何抵押，並按一般商務條款進行。本公司需分三期分別在2020年12月20日、2021年12月20日及2022年12月20日向齊魯交通償還貸款本金人民幣220,611,303.14元、人民幣200,000,000元及人民幣150,000,000元，並按中國人民銀行公佈及推行的三年期貸款基準利率(於本公告日期為年利率4.75%)按季度支付利息。緊隨基準日後債務承接協議項下須予償還的本金及利息總額分別為人民幣570,611,303.14元及人民幣50,807,453.05元。

本公司將利用本集團內部資源及銀行貸款償還盤入負債。

特許權

根據轉讓協議的約定，齊魯交通將在適用法律規定的情況下協助本公司與特許機關訂立特許權協議。據此，特許機關將授予本公司特許權，即在特許期限內對標的高速公路進行運營、養護及管理(但不包括標的高速公路的廣告經營權及服務設施經營權)，以及收取標的高速公路車輛通行費的權利。本公司需在特許期限內負責標的高速公路及公路路產的養護，收費人員的管理和業務培訓，保證標的高速公路收費車道的安全暢通及保護標的高速公路安全完整。

特許期限屆滿後，標的高速公路應當處於良好的狀態，按交通運輸廳主管部門管理或按照山東省政府的要求安排，由國家無償收回。特許期限屆滿後無償移交的資產及資料範圍以及該等資產在無償移交前需要滿足的要求與轉讓協議的相關約定一致，有關詳情請參閱本公告上文「一轉讓協議—轉讓期限屆滿後安排」一節。

標的高速公路相關的土地使用權

根據轉讓協議，轉讓期限內，本公司可以使用標的高速公路土地，以維持標的高速公路正常運營。就此，為確保本公司可於轉讓期限內享有獨家且不受約束的權益使用標的高速公路土地，本公司與齊魯交通在2020年6月2日訂立土地租賃協議，將於生效日起生效。

土地租賃協議

土地租賃協議的主要條款如下：

日期：2020年6月2日

訂約方：(i) 齊魯交通(作為出租方)；及
(ii) 本公司(作為承租方)

租賃範圍：標的高速公路主線及其沿線設施(不包括廣告及服務設施)的合共27宗總建築面積為5,311,463.30平方米的土地之土地使用權

用途：用於開展標的高速公路的經營。

齊魯交通同意，在不改變標的高速公路土地用途的前提下，本公司可以把租賃範圍的土地交由本公司的子公司使用，但不得提供給其他第三方使用。

租賃期限：自生效日至轉讓期限屆滿之日(即就德上高速(聊城至范縣段)土地及莘南高速土地之土地使用權而言，分別為2040年11月15日及2043年9月27日)。如轉讓期限按轉讓協議載列之方式獲得特許機關或政府部門延長，則訂約雙方同意另行訂立協議，以便就相應延長租賃期限、約定租金水平及支付方式等作出安排。

租金及付款方式 : 本公司應付的年租金合共為人民幣5,773,560.61元，其中德上高速(聊城至范縣段)土地及莘南高速土地之土地使用權年租金分別為人民幣4,429,890.56元及人民幣1,343,670.05元。

2020年度租金按實際租賃天數確定，並需於生效日後15日內支付。訂約方同意生效日不會早於2020年8月1日，假設當天為生效日，2020年度租金為人民幣2,413,537.00元。

其餘後續年度的租金則由本公司於該年度的3月31日前由本公司以現金向齊魯交通支付，詳細金額如下：

- (i) 2021年度至 2039年度 : 人民幣5,773,560.61元；
- (ii) 2040年度 : 人民幣5,216,799.00元；
- (iii) 2041年度及 2042年度 : 人民幣1,343,670.05元；及
- (iv) 2043年度 : 人民幣993,948.00元。

土地租賃協議項下的應付租金乃由訂約雙方經公平磋商並參考(i)齊魯交通辦理標的高速公路土地的不動產權證書之成本費用；(ii)租賃面積、地理位置及周邊地區情況及同區性質相同或類似地塊的現行市場租金；及(iii)現行市場租金於未來的估計變動而釐定。本公司同時委聘了仲量聯行對標的高速公路土地的公平租金進行估值。在對公平租金進行估值的過程中，仲量聯行認為，由於土地的性質(即用作公共道路)及其所處的特定位置，不太可能有現成的相關市場可資比較租金。仲量聯行採用方法，按適當資本化率3.5%由土地價值及合理的土地使用年限(即綜合及其他用途土地為50年)反算租金。考慮到該土地的公共設施用途，仲量聯行選定標的高速公路所在地塊的土地補償成本(不包括政府土地出讓金及建設成本)每平方米人民幣60元作為土地價值，經考慮該等土地的土地性質及用途，尤其是中國用作運輸及公共道路的土地通常按土地補償成本(不包括土地出讓金)分配予若干企業作基建用途，仲量聯行認為此乃屬當地市場水平。標的高速公路沿線土地的最新土地補償標準介乎每平方米人民幣60元至人民幣90元。仲量聯行認為土地租賃協議項下應付租金對本公司而言不遜於獨立第三方應付的租金。

於釐定仲量聯行採納的上述假設是否屬公平合理時，董事會已開展以下工作：

- (i) 審閱仲量聯行就其對土地租賃協議項下租金的意見而編製的公平租金報告；

- (ii) 與負責人員討論其公平租金意見及其評估時所採納的假設；
- (iii) 確認及同意公平租金評估的假設及方法主要是由於該土地指定作公共交通設施用途的性質所致；及
- (iv) 評估仲量聯行於釐定公平租金時採納的參數，包括：
 - (a) 資本化率3.5%指中國的銀行5年期存款利率的平均值；
 - (b) 反向計算土地租金所採納的土地使用年期為50年，乃根據《城鎮國有土地使用權出讓和轉讓暫行條例》規定的標的高速公路土地所屬綜合或其他用地的土地使用權出讓最高年限計算；及
 - (c) 將仲量聯行評估中採用的地塊的土地價值與標的高速公路附近地區的土地的每平方米土地補償金額進行比較，並留意到仲量聯行採用的土地價值與後者的金額相若。

基於上文所述，董事會認為仲量聯行於釐定標的高速公路土地的公平租金時採用的上述假設屬公平合理。

土地租賃協議項下租金將由本集團內部資源撥付。

根據土地租賃協議將予租賃的土地的原收購成本為人民幣1,094,832,400元，即山東省政府根據山東省自然資源廳於2019年12月13日的作價出資批覆於該等地塊作價出資項下確認的價值。詳情請參閱本公告「進行收購事項之理由及裨益—獲取與土地租賃協議項下租賃相關的使用權資產」一節。

標的業務及標的高速公路之資料

標的業務是指對標的高速公路進行經營管理及行使標的高速公路收費權，即運營、養護及管理標的高速公路，及收取標的高速公路車輛通行費。標的高速公路包括德上高速(聊城至范縣段)及莘南高速。

德上高速(聊城至范縣段)是國家高速公路網「德州—商丘—上饒高速公路」的重要組成部分，也是山東省「九縱五橫一環七射多連」高速公路網佈局最西邊的「縱九」和繞山東環線的組成部分，是貫通魯西地區，溝通京津冀和河南中原腹地的高速省際大通道，對補充完善京冀魯豫區域路網佈局，改善出行條件，發揮路網整體效益，促進山東省西部區域經濟發展，加強山東省與河北、河南等內陸省份經濟社會交流的推進作用。德上高速(聊城至范縣段)位於山東省聊城市境內，線路起始於聊城市高速西環，終於莘縣古城鎮與范縣顏村鋪鄉交界處(魯豫界)、連接德上高速河南省范縣段，路線全長68.942公里，全線採用雙向四車道高速公路標準設計，設計行車速度每小時120公里，路基寬度28米，當中設有大橋7座、互通立交6處及匝道收費站6處，分別為聊城西、聊城南、莘縣北、莘縣、莘縣南及莘縣古城收費站。德上高速(聊城至范縣段)於2012年10月開工建設，2015年11月16日建成通車。

莘南高速是山東省「九縱五橫一環七射多連」高速公路網佈局最西邊「縱九」線G0321德州至商丘高速公路的重要支線。莘南高速起始於山東省莘縣北徐莊村南的德上高速K150+400處，在楊堤村西北跨越省道S259線後，向西南方向穿過大王莊與毛灣村之間，經胡集北、張莊北、程莊西、吳莊南、康園南、孔莊南向西，途徑尚莊、前臣等村鎮，在劉羨街南側跨越省道S260線，於東段屯南側跨越彭樓千渠，在西段屯村南的徒駭河東岸與河南省南林高速公路豫魯界至南樂段相接，組成中原經濟區與北部主要的東西向運輸通道，向西橫向連接大廣、京港澳、二廣高速公路，向東通過德上高速連接青蘭高速公路。莘南高速有利於進一步完善山東省及中原經濟區交通壓力，對加快中原經濟區和山東省西部經濟隆起帶發展規劃的實施，促進項目影響區域的經濟社會發展具有重要作用。莘南高速路線全長18.267公里，採用全封閉、全立交的雙向四車道高速公路標準，設計行車速度為120公里／小時，路基寬度28米，當中設有互通立交2處、分離立交6座、中橋8座及張寨北收費站1處。莘南高速於2016年4月28日開工建設，2018年9月28日建成通車。因此，莘南高速於2018年6月(即於招股章程最後實際可行日期前後)仍在建設中。因此，其並不構成齊魯交通其他高速公路資產的一部分。

根據《公路建設監督管理辦法》及《公路工程竣(交)工驗收辦法》的規定，高速公路建設竣工後，經交付驗收，方可開始運營、開放通車及收取通行費。該期間亦稱為試運營階段。於兩年的試運營階段後，高速公路將開始竣工驗收程序，並須於試運營階段開始後三年內完成。於完成所有竣工驗收程序後，高速公路將被視為正式運營。

因此，莘南高速於2018年9月28日建成通車(即開始試運營階段)。於兩年的試運營之後，交通運輸部主管部門將展開竣工驗收程序，驗收完成后，莘南高速將被視為正式運營。董事會確認，於(i)試運營期間；及(ii)莘南高速開始正式營運後，通行費並無任何差異。

根據齊魯交通提供的資料，標的業務對齊魯交通的原始成本為人民幣4,278,002,228.98元，包括德上高速(聊城至范縣段)及莘南高速(均不包括服務區建設相關金額)各自的項目結算金額及預期項目結算金額。

由於於招股章程最後實際可行日期齊魯交通並無擁有標的高速公路土地的土地使用權證，故標的高速公路並未被納入上市集團，因此，根據當時適用的中國法律，齊魯交通無法將標的高速公路的全部土地使用權轉讓予本集團，亦無法保證本集團對有關土地的合法使用權。於上市時，本公司無意收購標的高速公路的經營權。誠如招股章程「未來計劃及所得款項用途—所得款項用途」一節所披露，本集團將僅收購或投資道路相關基建項目，該等項目(其中包括)屬經營性質，並已就該等基建項目的土地取得所有必需土地使用權或土地使用權證。然而，於招股章程最後實際可行日期，齊魯交通並無就標的高速公路的土地擁有土地使用權證。此外，就董事所深知，當時山東省政府並無計劃將該等土地的土地使用權注入齊魯交通或以其他方式糾正業權缺陷。然而，根據山東省自然資源廳於2019年12月13日出具的作價出資批覆，齊魯交通通過作價出資方式向山東省政府取得標的高速公路土地的土地使用權，並已在其後完成登記手續及取得相關不動產權證。詳情請參閱本公告「進行收購事項之理由及裨益—獲取與土地租賃協議項下租賃相關的使用權資產」一節。

以下地圖列示標的高速公路之位置以供參考之用：



根據香港財務報告準則編製的標的業務截至2019年12月31日的未經審核總資產和淨資產分別為人民幣3,600,668千元及人民幣1,158,250千元。根據香港財務報告準則編製的標的業務截至2019年12月31日止三個年度的未經審核財務資料概要載列如下：

	截至12月31日止年度		
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元
除稅前溢利／(虧損)淨額	(46,926)	35,841	105,745
除稅後溢利／(虧損)淨額	(46,926)	26,879	79,307

標的業務於2017年產生淨虧損主要由於：(i)當年因德上高速(聊城至范縣段)屬於通車初期，其車流量尚未完全成熟體現以致通行費收入較低；(ii)德上高速(聊城至范縣段)剛建設完成不久及仍處於建設期的莘南高速導致標的業務承擔了較大與標的高速公路相關的服務特許經營安排的建設成本；(iii)標的高速公路的收費權相關的攤銷、固定資產折舊及員工成本；及(iv)該年標的業務因建設及運營標的高速公路而負擔了較高的銀行貸款利息支出，以致於該等年度的通行費收入不足以應付其融資成本及銷售成本。標的業務於2018年及2019年均錄得淨溢利，除稅前及除稅後淨溢利分別由2018年的人民幣35,841千元上升至2019年的人民幣105,745千元及由2018年的人民幣26,879千元上升至2019年的人民幣79,307千元，按年增幅均為195.0%。此較大的淨溢利增幅主要原因是(i)標的高速公路交通量增長迅速(有關情況詳情載列於本公告「進行收購事項之理由及裨益—收購標的高速公路收費權及承接盤入負債」一節)而導致高速公路業務的通行費收入增加；及(ii)標的高速公路已建成，相關的服務特許經營安排的建設成本由2018年的人民幣225,688千元較大幅度下降至2019年的人民幣417千元，繼而部分被(i)因標的高速公路已經建成而導致的建築業務收入下降；(ii)標的高速公路開通所導致的高速公路運營成本上升；以及(iii)標的高速公路收費權相關的攤銷、固定資產折舊及員工成本的上升所抵銷。

下表載列根據齊魯交通提供的資料與除外權利有關的若干未經審核財務資料：

	截至12月31日止年度		
	2017年	2018年	2019年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
收入	4,853.9	5,241.3	84,282.6
除稅前溢利／(虧損)淨額	674.9	(1,556.4)	(2,051.1)
除稅後溢利／(虧損)淨額	478.7	(1,556.4)	(2,051.1)

於2019年12月31日，除外權利應佔的總資產為人民幣87,995.1千元。

進行收購事項之理由及裨益

收購標的高速公路收費權及承接盤入負債

高速公路管理運營是本公司核心業務，收購高素質高速公路符合本公司發展戰略，也履行了本公司在招股章程中向廣大投資者提出的業務策略。

董事會認為標的高速公路為優質的高速公路，具有業務價值創造潛力。標的高速公路均位於山東省戰略地理位置，本公司能憑藉山東省擁有強大的地理優勢及較高的汽車保有量，加上逾十二年紮根山東省的高速公路運營管理經驗，提升標的高速公路的道路狀況及使用者的出行體驗，吸引更多駕駛者使用標的高速公路。

此外，標的高速公路位處國家及山東省高速公路網的戰略位置。德上高速(聊城至范縣段)是國家高速公路網「德州—商丘—上饒高速公路」的重要組成部分，也是山東省「九縱五橫一環七射多連」高速公路網佈局最西邊的「縱九」和繞山東環線的組成部分，而莘南高速是山東省「九縱五橫一環七射多連」高速公路網佈局最西邊「縱九」線G0321德州至上饒高速公路的重要支線。標的高速公路連接山東省內聊城市、莘縣等經濟發展較強、人口較多以及富文化底蘊的地區。聊城市為山東省西部主要城市，下設8個行政縣區及國家級經濟技術開發區、高新技術產業開發區和江北水城旅遊度假區的3個開發區，農業、商業及旅遊業等經濟發展較為顯著，並於2019年被選為山東省新型智慧城市建設試點城市。莘縣為聊城市下設區縣中面積最大及人口最多的縣市，以農業及工業的生產活動為主，於2019年被國家中醫藥管理局評為縣級全國基層中醫藥工作先進單位，亦於今年被選為2020年山東省四星級新型智慧城市建設預試點城市。

標的高速公路接連山東省西部的旅遊勝地。聊城市是國家歷史文化名城，市內設有多處國家級重點文物保護單位及省級重點保護單位，其「江北水城」的特色使聊城市擁有「中國北方的威尼斯」之享譽，而莘縣亦曾於2017年獲得「中國最美綠色生態旅遊名縣」的稱謂。標的高速公路接連的著名景點包括聊城市的東昌湖、光岳樓、山陝會館和海會寺，以及莘縣燕塔和莘縣文廟等。

綜以上所述，標的高速公路接連魯西南地區農工商業發展能力較高的地區以及該等地區的旅遊勝地。隨著該等地區的經濟及社會發展，以及中國境內及山東省內的旅遊產業持續發展，其客運量及貨運量的需求將持續上升。董事會認為此將有助帶動標的高速公路的車輛(尤其是一型客車及大型五型貨車)的交通量。參考交通研究報告的分析，標的高速公路收費站出入口交通量以一型客車及五型貨車為主，合共分別佔德上高速(聊城至范縣段)2016年至2019年底的總出入口交通量以及莘南高速2018年10月至2019年底的總出入口交通量的80%及75%以上。故此，董事會認為標的高速公路接連地區的地理位置及社會經濟發展預期將帶來交通量的進一步提升。

另外，標的高速公路能為本集團目前運營的濟荷高速公路帶來交通網絡協同效應。標的高速公路貫通魯西地區，溝通京津冀和河南中原腹地的高速省際大通道，對補充完善京冀魯豫區域路網佈局，改善出行條件，發揮路網整體效益，促進山東省西部區域經濟發展，加強山東省與河北、河南等內陸省份經濟社會交流的推進作用，並進一步改善山東省及中原經濟區交通壓力，對加快中原經濟區和山東省西部經濟隆起帶發展規劃的實施，促進高速公路項目受益區域的經濟社會發展的重要作用。同時，濟荷高速公路接連山東省省會至魯西南地區，而其位處的G35國家高速公路，更是貫穿華北地區與華南地區，並構成兩者的運輸及經濟

走廊。收購事項將有助本集團以交通運輸行業資產併購的方式提升自身的跨區域的資源整合，透過本集團的三條高速公路實現本集團高速公路網路的完善，以及高速公路大通道的連接和交通量協同效應。

標的高速公路屬優質經營性收費公路，根據交通研究報告，德上高速收費站出入口交通量(不含其它類型車輛)於2016至2019年(同比)複合年均增長16.5%，客車和貨車的複合年均增長分別為12.4%和27.5%；而莘南高速收費站出入口交通量(不含其它類型車輛)目前正處於快速增長期，2019年日均客車和貨車交通量同比2018年分別增長31.6%和93.1%。

董事會亦認為本次收購可以擴大本集團的收入和資產的基礎。根據香港財務報告準則，標的高速公路收費權被視為一項服務特許經營安排，於標的業務財務狀況表中確認為無形資產。根據標的業務的未經審核財務資料，標的業務於2017年、2018年及2019年12月31日分別確認相關無形資產人民幣3,934,064,000元、人民幣3,510,213,000元及人民幣3,355,736,000元。本公司將因收購事項而收購有關無形資產，從而於完成後擴大本集團的資產基礎。此外，收購事項完成後，本集團負責運營管理的高速公路之收費里程將會大幅增加約56.8%，從153.6公里增加至240.8公里。德上高速(聊城至范縣段)和莘南高速的轉讓期限將分別在2040年及2043年屆滿，比本集團目前經營的濟荷高速公路的特許期限分別長六年及九年，將持續為本集團高速公路業務的整體競爭力及可持續性發展作出貢獻。

在接下來的2018年及2019年兩年內，標的業務均錄得淨溢利，當中2019年的未經審核除稅前及除稅後淨溢利對比2018年的均增長195.0%。詳情請參閱本公告「標的業務及標的高速公路之資料」一節。同時，標的高速公路的交通量於2018年至2019年間增長迅速，根據交通研究報告，德上高速(聊城至范縣段)交通量逐漸成熟，其日均總交通量從2018年的每天25,734輛上升至2019年的39,620輛，按年上升54.0%(當中第一型客車及第五型貨車分別由2018年的每天16,111及5,687輛上升至2019年的每天21,780及11,301輛，按年增幅分別為35.2%及98.7%)；而莘南高速在2018年9月28日通車後，其出入口處於快速增長期，日均總交通量從2018年的每天4,197輛上升至2019年的7,160輛，按年上升70.6%(當中第一型客車及第五型貨

車分別由2018年的每天2,558及670輛上升至2019年的每天3,990及1,660輛，按年增幅分別為56.0%及147.8%)。此外，基於交通研究報告內的交通預測及標的高速公路均位於戰略性的地點，在山東省及中國境內的重要交通樞紐之一，並處於山東省內的社會經濟及人流增長較為迅速的地區之內或附近，董事相信標的高速公路對本集團中期到長期在現金流量和利潤增長方面，將會成為其中一個主要的動力。

在考慮了上述的理由及裨益後，董事會(須就有關董事會決議案放棄投票的周岑昱先生及孔霞女士以及獨立非執行董事(其意見將載於待派發予股東的通函中的獨立董事委員會函件)除外)認為，收購標的高速公路收費權及承接盤入負債以及其項下擬進行的交易乃按正常商業條款訂立，而儘管其項下擬進行之交易並非於本集團日常及一般業務過程中訂立，惟其條款及條件屬公平合理，並符合本集團及股東的整體利益。

獲取與土地租賃協議項下租賃相關的使用權資產

根據山東省自然資源廳2019年12月13日出具的作價出資批覆，標的高速公路主線及沿線設施(不含廣告及服務設施)的國有劃撥土地使用權已經由山東省政府作價出資注入齊魯交通。截至本公告日期，作價出資已經完成，齊魯交通已經完成根據作價出資批覆所指示的標的高速公路土地不動產登記手續，並分別取得不動產權證書。按此，齊魯交通作為標的高速公路土地的證載權利人，有權訂立土地租賃協議，出租標的高速公路土地的土地使用權予本公司。董事會認為，本公司與齊魯交通訂立土地租賃協議，能確保本集團可於轉讓期限內享有獨家且不受約束的權益使用標的高速公路土地，確保標的高速公路的運作順暢穩定。經考慮上述因素、土地租賃協議項下的應付租金的釐定基準及上述仲量

聯行對標的高速公路土地的公平租金的估值意見，董事會(須就有關董事會決議案放棄投票的周岑昱先生及孔霞女士以及獨立非執行董事(其意見將載於待派發予股東的通函中的獨立董事委員會函件)除外)認為，土地租賃協議及其項下擬進行的交易乃按正常商業條款訂立，而儘管其項下擬進行之交易並非於本集團日常及一般業務過程中訂立，惟其條款及條件屬公平合理，並符合本集團及股東的整體利益。

本公司決定，待獨立股東於臨時股東大會上批准之後，將根據土地租賃協議租賃標的高速公路土地的土地使用權，而非收購有關土地使用權，原因在於根據山東省自然資源廳於2019年12月13日發出的作價出資批覆，標的高速公路相關的國有劃撥土地的土地使用權應歸屬於齊魯交通。因此，根據《國土資源部關於加強土地資產管理促進國有企業改革和發展的若干意見》(國土資發〔1999〕433號)，齊魯交通有權轉讓或重新分配該土地使用權。此外，考慮到標的高速公路相關土地所佔總建築面積龐大，收購該等土地的土地使用權將產生大量收購成本。鑒於本公司已選擇(須待獨立股東於臨時股東大會上批准)變更全球發售所得款項用途及將所有剩餘所得款項分配至支付轉讓協議項下部分代價，以(其中包括)減少銀行貸款的融資成本(詳情請參閱本公告「變更全球發售所得款項用途」一節)，倘本公司收購有關土地使用權，預期本公司將須透過額外銀行融資為有關收購提供資金；同時還需以其內部資源及銀行貸款撥付代價餘下部分連同償還從齊魯交通承接的銀行融資及貸款。通過取得額外銀行融資來收購土地使用權將進一步提高本集團於收購事項後的負債，並於日後產生額外融資成本。

其他與收購事項及標的高速公路相關的交易

由於進行收購事項，預期對人工及公路業務經營綜合服務的需求將會增加，以支持標的高速公路的日常運營及管理。誠如下文進一步闡述，由於歷史原因，齊魯交通聊城分公司負責執行標的高速公路日常經營活動的若干員工為事業編制員工，而本集團員工為合同制員工。將有關員工從事業身份制轉為合同制將會帶來不必要的負擔，且須取得有關員工的事先同意。為確保標的業務於完成後順利轉交至本集團及確保標的高速公路於未來數年能維持日常順暢穩定的運作，於2020年6月2日，本集團已訂立：(i)標的高速公路服務協議，以使用向本公司派出該等事業編制員工提供收費及養護等多項服務；及(ii)補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議，以修訂現有2020年年度上限及於原綜合服務框架協議到期時再續訂三年。

1. 標的高速公路服務協議

基於歷史原因，齊魯交通目前部分負責標的高速公路的日常運營管理的員工屬於事業身份制身份(即事業編制員工)，由齊魯交通聊城分公司進行人事管理，而本集團的員工均為合同制身份。為實現完成時對標的高速公路運營管理的無縫對接，以及確保完成後標的高速公路能維持日常順暢穩定的運作，於2020年6月2日，本公司與齊魯交通及齊魯交通聊城分公司訂立標的高速公路服務協議，向本公司派出事業編制員工以進行標的高速公路的若干日常工作。標的高速公路服務協議項下交易將構成本公司與齊魯交通(及其分公司)的持續關連交易。

主要條款

標的高速公路服務協議的主要條款如下：

- 日期：2020年6月2日
- 訂約方：(i) 齊魯交通；
- (ii) 齊魯交通聊城分公司；及
- (iii) 本公司
- 有效期：自完成日起至2022年12月31日
- 交易性質：齊魯交通聊城分公司同意派一定數量的事業編制員工為本公司提供標的高速公路收費和養護等服務，當中包括：
- (i) **收費服務**：即向通行標的高速公路車輛收取通行費的相關工作，包括嚴格執行國家、山東省相關收費規章制度，嚴格執行收費操作流程和收費標準，按時足額上繳通行費收入；嚴格執行規定發放、回收通行卡，認真核對車輛信息，及時滯留和報告違章、逃費和有肇事痕跡的車輛；負責做好收費設施的保護和保潔工作；完成收費業務報表和票務管理工作；配合和協助開展收費稽查活動；及負責處理收費工作中出現的重大問題、緊急事件和突發情況，並及時作出彙報；以及

- (ii) **養護服務**：即標的高速公路及相關設施的日常預防性養護及維修保養工作，包括負責組織道路、橋樑、交通安全設施、房建工程及主線和互通區綠化的養護管理工作；負責組織通信、監控、收費、供配電系統的設施設備的日常維護工作；負責組織道路應急搶險物資、組織道路橋樑搶險救災，及時組織修復路損；及負責道路日常巡查工作。

於完成日將獲派合共203名事業編制員工。根據標的高速公路服務協議，各獲派的事業編制員工均有權終止其與齊魯交通聊城分公司的僱傭關係，並選擇以合同制員工身份加入本集團，而齊魯交通聊城分公司及本集團均有責任配合辦理相關行政程序。該等員工轉制後，相關員工成本將從標的高速公路服務協議項下的應付服務費中扣除，並由本集團直接承擔。

定價基準：服務費將按成本加成基準釐定，即按照相關的人員費用加上6.57%作為管理費計算。

由於按照標的高速公路服務協議提供服務的人員均為事業編制員工，其人員費用是受到國家事業單位相關的人員的薪酬待遇等相關的法律法規及規定所規範。董事確認上述管理費包括將由齊魯交通聊城分公司承擔的開支，而有關開支產生自(其中包括)管理薪酬及福利、作出社保及保險供款、管理員工檔案及記錄、合同管理、提供專業發展、進行員工評估及審查、安排體檢及處理員工退休事宜，以及上述活動產生的稅項開支。上述管理費乃經雙方考慮經營成本；服務所需的技術水平及服務提供人員的專業知識；以及相關行業參與者就提供類似服務的平均管理費水平等多方面因素經公平磋商後釐定。董事會確認，本公司已根據獨立第三方可提供及滿足本公司需求的指定人力資源管理服務的範圍、質量標準、涵蓋行業及地區，透過就同等高速公路工程的勞動力供應服務向獨立第三方供應商詢價的方式進行市場調查。雖然清單並非詳盡無遺，但本公司已盡最大努力向市場上多家相關服務供應商獲取報價，鑒於高速公路運營的特殊性質，尤其是由勞務派出人員執行具體工作(即收費及日常養護工作)，本公司僅取得三家獨立第三方可資比較公司的報價，其管理費介乎8%至10%。相關可資比較公司的管理費均高於標的高速公路服務協議項下按6.57%計的管理費。董事會亦認為，標的高速公路服務協議的條款(包括定價基準)乃經雙方公平磋商後達成。因此，董事會認為管理費屬公平合理，乃按正常商業條款或更佳條款訂定。

支付方式：本集團根據標的高速公路服務協議應付服務費須每季度計賬並以人民幣現金結算，由本集團內部資源撥付。

歷史交易金額

由於本集團與齊魯交通過往並無進行任何與標的高速公路服務協議項下交易類似的任何交易。因此，本公司未能提供歷史交易金額。

建議年度上限及其釐定基準

標的高速公路服務協議項下交易的建議年度上限載列如下：

	截至12月31日止年度		
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
最高服務費金額	14,100	37,000	41,000
估評估報告估值預測所假 設總員工成本的比例	<u>76.1%</u>	<u>79.2%</u>	<u>83.6%</u>

在釐定上述建議年度上限時，董事已考慮多項因素，其中包括標的高速公路預期的交通量增長，其所帶來的現場運作及調動的工作量及所需的人手安排以確保現場交通暢順，標的高速公路未來數年的維修保養計劃安排及交通量增加帶來所需的日常預防性養護及小修工作的增幅，以及預期相關服務價格因預計的人工成本及技術成本等增加而估計將會出現的增幅。董事會對人工成本預期增幅的估計已考慮山東省有關部門發佈的《2019年企業工資增長基準線》的上升，以及齊魯交通及本集團近年來工資水平的平均增幅。儘管標的高速公路服務協議項下存在一項機制，據此，當事業編制員工將其僱傭關係從齊魯交通聊城分公司轉至本公司時，將對服務費的實際交易金額予以調整，但鑒於(i)事業單位用工標準與合同制之間存在多項差異(如下文所詳述)，且齊魯交通及本集團的經營及管理並不相同，彼等各自擁有自身的管理、行政、經營及財務系統，因此，該等員工需要時間考慮所有該等差異及觀察本集團的經營及管理，以

確定彼等是否願意轉為合同制乃屬合理；及(ii)轉為合同制均需要按員工意願進行，故董事會無法估計將會轉為合同制的事業編制員工的數目。因此，董事會亦無法確定所有該等員工(倘彼等選擇轉為合同制)轉至本集團的具體時間表。因此，為確保於完成後標的業務的無縫對接及確保標的高速公路平穩運營，同時遵守上市規則的規定，董事會於達致上述建議年度上限時假設從完成日至2022年底根據標的高速公路服務協議最多獲派203名事業編制員工。

訂立標的高速公路服務協議的理由及裨益

誠如本公告「收購事項—轉讓協議—員工勞動安排」一節所述，在完成後，與齊魯交通(或其分公司)為合同制身份的員工將根據「人隨資產走」的原則調任至本公司，由本公司安置及使用。但目前部分負責標的高速公路收費養護等運營工作的員工屬於事業編制員工，此乃源於歷史原因，在山東省政府及其相關單位在2015年組建齊魯交通的時候，把(其中包括)若干公路相關的資產(包括當時仍屬在建的標的高速公路)劃轉並注入到齊魯交通。根據組建齊魯交通的相關批覆，從事該等高速公路的運營管理人員亦跟隨資產由山東省公路局轉移至齊魯交通，部分該等員工的勞動關係亦維持着事業編制

身份。由於事業編制員工與合同制員工的工資福利等制度不盡相同，但本集團的員工均實行合同制。事業編制員工與合同制員工在薪資待遇方面的差異載列如下：

	事業編制員工	合同制員工
工資	： 取決於員工的職位等級及服務年限	取決於員工的職位等級及服務年限
養老保險	： 按工資總額計算的繳費比例：僱主16%；僱員8%	按工資總額計算的繳費比例：僱主16%；僱員8%
年金	： 職業年金 ^註	企業年金
	按工資總額計算的繳費比例：僱主8%；僱員4%	按工資總額計算的繳費比例：僱主8%；僱員2%
醫療保險	： 按工資總額計算的繳費比例：僱主7.3%；僱員2%	按工資總額計算的繳費比例：僱主8%；僱員2%
工傷保險	： 按工資總額計算的繳費比例：僱主繳納0.1%	按工資總額計算的繳費比例：僱主繳納0.25%
失業保險	： 事業編制員工毋須繳納	按工資總額計算的繳費比例：僱主0.7%；僱員0.3%
補充醫療保險	： 無差異；自願參加	無差異；自願參加
住房公積金	： 無差異	無差異
其他福利待遇	： 無差異	無差異

註： 根據中國相關法律法規，倘事業編制員工轉為合同制員工，其將不再享有先前繳納的部分職業年金。

基於上文所述，事業身份制與合同制下的員工成本差異較小，董事會認為此小幅差異於完成後不會對本公司造成重大不利影響。

根據適用法律法規亦需要該等員工的同意才能從事業編制員工轉為合同制員工，當中亦可能涉及一定的行政程序並需時處理，會對本集團造成不必要的負擔，尤其須考慮以下因素：

- (i) 聊城市政府部門目前沒有出台或實施有關事業編制員工轉為合同制員工的法規或政策。該等員工身份轉制的方法是，根據其當前聘用安排的通知期(如有)，自願向齊魯交通聊城分公司提交辭呈，然後與齊魯交通簽訂新的聘用合同；
- (ii) 在辦理上述轉制的過程中，員工檔案須從聊城市公路管理局轉移到齊魯交通備案，且若干社會保障福利(包括養老保險和部分年金)應按照《山東省人力資源和社會保障廳關於印發山東省機關事業單位基本養老保險關係和職業年金轉移接續業務經辦規程的通知》(魯人社規[2018]4號)的規定從聊城有關政府部門轉移到濟南有關政府部門；及
- (iii) 鑑於上述情況，預計須與事業編制員工進行溝通及說服工作，以取得他們的同意，並促使他們主動從齊魯交通聊城分公司辭職，再加入本公司。此外，轉移員工檔案及相關員工的部分社會保障福利，亦需與齊魯交通聊城分公司以及聊城和濟南兩地的相關政府部門交涉，辦理大量繁瑣的文書工作及行政程序。

此外，誠如本公告「本公司及各訂約方之資料—齊魯交通」一段所述，齊魯交通為省管功能性國有資本投資運營公司，於山東省內具知名度且提供高水平的公路運營管理及規劃分析等相關服務。標的高速公路服務協議項下由齊魯交通派出的員工均一直參與標的高速公

路的運營管理及現場交通協調，對相關工作熟悉並有擁有相關的專業知識及實務經驗，而且持續接受齊魯交通對相關工作的培訓及考核。同時，基於高速公路24小時全天候運營的特性，需要大量勞動力以維持標的高速公路的運營管理工作。

根據標的高速公路服務協議擬派出的事業編制員工並非不可替代，但董事會認為，讓本集團籌措足夠人手以替代緊接完成前仍在標的高速公路執行日常任務的203名事業編制員工，即使並非不切實際，至少也是困難重重。考慮到(i)完成須待轉讓協議項下的所有先決條件(包括在臨時股東大會上獲得獨立股東的批准)獲達成，以及(ii)即使本集團在完成時更換所有事業編制員工，本集團亦需跟緊完成的時間表(最後截止日期為2020年12月31日)在有限的時間內招募大量員工(其中包括審閱申請及面試潛在候選人)並提供足夠的培訓，以使他們熟悉本集團的內部系統以及如何在現場履行職責，董事會認為此項安排不符合本公司及股東的整體最佳利益。

總之，本公司將繼續使用標的高速公路服務協議項下齊魯交通的派出員工服務，自完成日至2022年12月31日的年度上限有所增加，原因如下：

- (i) **事業身份制與合同制之間的薪資待遇差異：**如上文所述，事業身份制與合同制的員工之間在薪資待遇方面存在若干差異。此外，根據現行中國法律法規，事業編制員工將因轉為合同制員工而失去部分先前繳納的職業年金。

然而，由於本公司並非事業單位，無法向員工提供事業編制。由於山東省政府相關部門在組建齊魯交通期間的歷史原因，根據山東省政府關於組建齊魯交通的批覆，採納「人隨資產走」的原則，因此，當事業編制員工的僱傭關係從山東省公路局轉移至齊魯交通時，其事業編制得以保留；

(ii) **轉制方面的困難：**如上文所述，將事業編制員工轉為本集團的合同制員工將會帶來過於繁重的負擔。在本質上，因轉制而須承擔繁重負擔之理由如下：

- (a) 於標的高速公路進行日常工作的事業編制員工人數並不少，且並無任何中國法律、規則及法則以及聊城市政策支持事業身份制轉為合同制，因而需要員工先自願辭職，隨後與本公司簽訂勞動合同，遊說過程可能需要一定時間，而結果最終可能取決於相關事業編制員工的個人選擇、發展規劃及目標；
- (b) 亦需要考慮為批准及落實因事業編制員工將僱傭關係轉移至本公司(即使彼等同意如此)而產生的人事檔案及社會保障福利轉移事宜，本公司、齊魯交通聊城分公司處理文書工作所需的時間及精力以及聊城市與濟南市政府機關的行政程序；及
- (c) 鑒於辦理所有203名事業編制員工轉制(倘能夠實行)所需的時間、遊說工作及行政程序以及文書工作，於轉讓協議日期至完成日的短時間內(介乎2個月至7個月，視乎實際完成日而定)進行所有事業編制員工的轉制即使並非不切實際，至少也是困難重重，或倘未能進行有關轉制工作，在有限的時間內招聘人手替代該等不願同意轉制的員工同樣不易(當中亦涉及過度繁重的工作量，包括：審閱潛在候選人的申請及面試，並為彼等提供足夠的培訓，使彼等了解本集團的內部系統以及現場履職情況)，故董事會認為，該項安排非常難以達成，且不符合本公司及股東的整體最佳利益。上述情況均假設並無派出事業編制員工的安排，為於完成後實現標的高速公路營運及管理的無縫對接，所有該等事業編制員工的轉制及／或招聘工作須於完成日前完成。

- (iii) **選擇轉制的事業編制員工數目及時間不確定：**儘管本公司於簽訂轉讓協議後仍將與事業編制員工進行溝通，以了解彼等的意向並進行相關遊說工作，從而說服彼等加入本公司成為其員工，但董事會無法估計將會進行轉制的事業編制員工的數目或確定所有相關轉制工作(倘該等員工選擇轉制)的時間表，原因如上文所述及本公告上文「一建議年度上限及釐定基準」一節所披露。因此，為符合上市規則項下的規定，於釐定標的高速公路服務協議的期限及其項下的建議年度上限時，董事會假設於直至2022年底的未來三年根據標的高速公路服務協議最多獲派203名事業編制員工；
- (iv) **事業編制員工具備嫻熟技能及實務經驗：**儘管事業編制員工執行的工作不需要先進或複雜的技術，事業編制員工並非不可替代，但彼等具有嫻熟技能，常年從事高速公路相關工作，熟悉標的高速公路的日常營運。彼等亦具備相關專業知識及實務經驗以處理分派的工作。董事會認為，由派出至本公司的事業編制員工繼續執行收費及養護工作，有利於完成後實現無縫對接及確保未來數年標的高速公路的運營順暢平穩；
- (v) **標的高速公路服務協議的條款(包括其定價政策)乃按一般商業條款訂立並屬公平合理：**誠如本公告上文「一定價基準」一節所進一步闡述，標的高速公路服務協議項下的6.57%管理費乃由訂約雙方經考慮經營成本、技術水平及提供服務的有關人員的專業知識等多項因素，以及業內同行就提供類似服務的平均管理費後經公平磋商釐定，並低於本公司就同等工程的勞動力供應服務自獨立第三方供應商取得的報價。標的高速公路服務協議項下的年度上限逐年遞增，乃經考慮多項因素後釐定，包括標的高速公路交通流量的預期增長及現場運作及調動工作量的相應增加以及為確保道路暢通所需的人手安排；標的高速公路於未來數年的維修保養計劃安排以及因交通量增加而需要增加的標的高速公路的日常預防性保養及小修工程；及因技術成

本和人工成本的預期增幅導致服務費的預計增長，人工成本的預期增幅由董事會考慮2019年企業工資增長基準線的上升以及齊魯交通及本集團近年來工資水平的平均增幅後得出。經考慮上述所有因素並考慮到與收購事項有關的情況以及該等人員於完成前後對標的高速公路的過渡情況及持續經營情況的影響，董事會認為本公司根據標的高速公路服務協議產生的成本不會特別高。因此，總括而言，考慮到與合同制相比，事業身份制產生的額外員工成本不足1%，以及上述齊魯交通根據標的高速公路服務協議擬收取的6.57%管理費，董事會認為，根據標的高速公路服務協議委聘齊魯交通提供派出員工服務(自完成日至2022年12月31日之年度上限增加)仍屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。

董事會在考慮了以上各因素後，認為訂立標的高速公路服務協議並據此由齊魯交通派出員工協助提供標的高速公路的收費及養護服務有利於實現完成時對標的高速公路運營管理的無縫對接，以及確保完成後標的高速公路能維持日常順暢穩定的運作，同時將減少本公司就培訓、人力資源及行政備案所花費的時間及精力以及擬進行的相關工作(若該等員工為本公司員工，則本集團須承擔此等工作)。此類工作可能包括(但不限於)提供培訓和職業發展、合同管理和文檔整理(包括僱傭記錄和稅務申報)以及安排員工身體檢查等。經考慮服務質量、價格、對本集團業務需求及運營需求的瞭解、對標的高速公路的熟悉程度以及可提供的增值空間等因素，且該等服務總體符合道路安全及養護的適用行業要求，董事會(不包括須就有關

董事會決議案放棄投票的周岑昱先生及孔霞女士，但包括獨立非執行董事)認為，標的高速公路服務協議的條款(包括建議年度上限)及其項下擬進行的交易乃公平合理，按正常商業條款或更佳條款訂立並於本集團一般及日常業務過程中進行，符合本集團及股東的整體利益。

並無依賴齊魯交通或齊魯交通聊城分公司

董事會認為，就於標的高速公路服務協議項下擬進行的交易而言，並不存在依賴齊魯交通及齊魯交通聊城分公司的問題，依據如下：

- (i) 誠如招股章程「與控股股東的關係」一節所披露，齊魯交通是可靠、穩定的公路營運業務服務提供商，由具備相關專業知識且技能嫻熟的人員提供優質服務。董事會相信，獲取切實所需的勞動力供應以在完成時實現標的業務的無縫交接以及支持標的高速公路的運營，本集團可從中受益。此外，如本公告上文「訂立標的高速公路服務協議的理由及裨益」一節所述，相對其他可比公司收取的費用而言，標的高速公路服務協議項下的管理費較低，本集團亦可從中受益。此外，董事會認為，標的高速公路服務協議具有增值因素，本集團員工與事業編制員工共同開展日常運營工作，可促進兩家公司員工之間的信息交流及知識共享，有利於員工的共同成長及提升各自的專業知識和技能，從而更好地促進高速公路的管理及運營。此受益關係，不論對本集團有利還是本集團與齊魯交通(及其分公司)之間的互惠互利，均符合本集團及其股東的整體利益；
- (ii) 另外，本公司對獲派出的事業編制員工保有高度控制。根據標的高速公路服務協議，本公司有權對獲派出的事業編制員工進行全面監督及協調，並且他們須遵守本公司的內部政策及規定。此外，在特定情況下，例如獲派出的某一事業編制員工不遵守本公司的內部政策，本公司有權要求撤換該名獲派出的員工，且若本公司因此而遭受損害，齊魯交通聊城分公司須給予賠償；

- (iii) 誠如招股章程「業務－供應商及採購」一節所披露，本集團備有合格供應商名單，必要時可隨時與在市場上按可比條款提供類似服務的替代供應商合作，以取代現有服務供應商。標的高速公路服務協議並無排他性條款，規定本公司就標的高速公路的收費及日常養護工作僅可向齊魯交通(或其分公司)採購勞動力供應服務。因此，根據標的高速公路服務協議的條款，本公司保留對勞動力供應服務提供商選擇的控制權，可招募自有員工或從市場上其他同類服務提供商獲取勞動力供應服務。此外，事業編制員工執行的收費和日常養護工作並不需要先進或複雜的技術，本公司可輕易在市場上按類似條款向獨立第三方服務提供商採購同等質量的勞動力供應服務執行此類工作；
- (iv) 如上所述，標的高速公路服務協議的定價基準已慮及到與勞動力供應服務有關的諸多因素。此外，標的高速公路服務協議的條款(包括擬收取的服務費)乃(a)經公平磋商後釐定；(b)屬公平合理；(c)按正常(如非更佳)商業條款訂立；(d)符合本公司及股東的整體利益。

儘管本公司將於簽立轉讓協議後開始與事業編制員工進行溝通及說服工作，但鑒於標的高速公路收費及日常護養工作不需要先進或複雜的技術，本公司仍有意自行聘請員工執行此等工作，從而滿足高速公路的長遠營運需要。有關招聘工作應根據標的高速公路的營運規模及車流量逐步進行。

2. 補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議

茲提述招股章程，當中披露本公司已訂立原綜合服務框架協議，據此，齊魯交通及其相關下屬單位應於截至2020年12月31日止三個年度向本集團提供若干公路業務經營綜合服務。詳情請參閱招股章程「關連交易－關連交易－符合香港上市規則第14A.76(1)條項下全面豁免之持續關連交易－(2)綜合服務框架協議」分節。

於完成後，本公司將於轉讓期限內負責標的高速公路的運營及管理。因此，為維持標的高速公路及濟荷高速公路的技術標準及質量，本公司於本年餘下時間及未來數年對公路業務經營綜合服務有相應需求。因此，於本公告日期，本公司已與齊魯交通訂立補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議，以修訂現有2020年年度上限及於經修訂綜合服務框架協議到期時再續訂三年。協議詳情載列如下。

補充協議

於2020年6月2日，本公司與齊魯交通訂立補充協議，將現有2020年年度上限280萬港元(約人民幣240萬元)修訂為經修訂2020年年度上限人民幣3,000萬元。下文載列補充協議之主要條款。

日期 : 2020年6月2日

訂約方 : (i) 本公司；及
(ii) 齊魯交通

主體事項 : 根據補充協議，對於採購齊魯交通及其相關下屬單位於截至2020年12月31日止年度向本集團提供公路經營綜合服務產生的最高總代價修訂如下：

截至2020年 12月31日止年度

現有2020年年度 : 280萬港元
上限 (約人民幣240萬元)

經修訂2020年年度 : 人民幣3,000萬元
上限

先決條件 : 補充協議須待以下先決條件獲達成後，方告生效：

- (i) 齊魯交通已就收購事項取得貸款銀行的書面同意；及
- (ii) 本公司已根據上市規則的相關規定就收購事項取得獨立股東批准。

2021年至2023年綜合服務框架協議

鑒於原綜合服務框架協議即將於2020年12月31日屆滿，本公司於2020年6月2日就採購截至2023年12月31日止三個年度的公路業務經營綜合服務訂立2021年至2023年綜合服務框架協議。2021年至2023年綜合服務框架協議的主要條款載列如下：

日期 : 2020年6月2日

訂約方 : (i) 本公司；及
(ii) 齊魯交通

有效期 : 自2021年1月1日起至2023年12月31日止(首尾兩天包括在內)

主體事項 : 根據2021年至2023年綜合服務框架協議，齊魯交通及其相關下屬單位會向本集團提供若干公路業務經營相關之服務，包括(i)公路設計服務類，包括路橋、路面、公路及沿線設施的規劃設計，改造設計，工程設計，勘察設計及系統設計；(ii)公路檢測養護服務類，包括路基、路面定期檢測，橋樑、隧道定期檢測和特殊檢查，路橋、路面維修養護；(iii)公路研究分析服務類，包括路段調查分析，處治對策技術研究，交通量及通行費收入預測研究；及(iv)公路工程支援服務類，包括公路技術狀況監測，工程監理，項目代建，大宗物資材料供應及其他相關或類似服務。

需求估計 : 除需要公開招標的服務外，截至每年10月31日，本集團須向齊魯交通提交下一年度的服務需求估計或對該年度服務項目的調整計劃，且雙方須於同年11月30日前就該計劃達成一致協議。如本集團下一年度的服務需求計劃與該年度的大致相同，則齊魯交通及其相關下屬單位應滿足該計劃。

先決條件 : 2021年至2023年綜合服務框架協議須待以下先決條件達成後方可生效：

- (i) 齊魯交通已就收購事項取得貸款銀行的書面同意；及
- (ii) 本公司已根據上市規則的相關規定就收購事項取得獨立股東批准。

定價政策

根據2021年至2023年綜合服務框架協議所提供的各項服務的定價將按以下原則與順序釐定：

- (i) 政府定價：於經修訂綜合服務框架協議及2021年至2023年綜合服務框架協議有效期間的任何時間，若該項服務費用受國家或地方政府的價格管制，服務收費將按照該政府機關在其官方網頁發佈之規定價格及相關官方定價文件進行定價；
- (ii) 政府指導價：若國家或地方政府機關對於該項服務設有政府指導收費價格，且有關指導收費價格已在政府機構的官方網頁或透過相關官方定價文件發佈，則在政府指導價的範圍內協商定價；

(iii) 市場價格：若該項服務不存在上述兩類的定價標準，或該等服務從前以政府定價或政府指導價為基準，但後來該等政府定價或政府指導價已不再適用，該項服務的定價則以其市場價格為基準，定價經過訂約雙方協商後確定。在確定市場價格時，雙方需考慮的主要因素包括：

- (a) 提供該項服務一方的地區提供類似服務之任何第三方當時收取的市場價格，並透過在市場上尋找同類型的服務供應商獲取其報價，參考最少兩項與獨立第三方進行的同期可比交易；及
- (b) 齊魯交通及其相關下屬單位向任何第三方提供相同或類似的服務，提供該項服務的最低報價。

董事會確認，概無公路業務經營綜合服務須實行政府定價。根據山東省物價局及山東省住房和城鄉建設廳分別於2004年及2007年頒佈的《關於新增建設工程造價諮詢服務收費標準的通知》(魯價費發[2004]239號)及《關於繼續執行新增建設工程造價諮詢服務收費標準的通知》(魯價費發[2007]205號)的規定，建設工程造價諮詢服務實行政府指導價。上述政府指導價由山東省物價局及山東省住房和城鄉建設廳不時透過在政府網站發佈通知及公告釐定及公佈。政府機關更新政府指導價並無固定期限。市場價格適用於所有其他公路業務經營綜合服務。

因此，對於向齊魯交通及其相關下屬單位採購的建設工程造價諮詢服務(屬於公路建設配套服務類別)，本集團將應用政府指導價。一般而言，建設工程造價諮詢服務可能包括建設工程預決算、投標報價審核、建設工程工程量清單編製或審核、施工階段全過程造價控制、鋼筋及預埋件計算以及竣工結算編製等。

對於適用法律、法規規定必須採用招投標程序的服務，按照招投標程序最終確定的價格定價。

規範招投標程序的相關主要法律法規包括《中華人民共和國招標投標法》、《中華人民共和國招標投標法實施條例》及《公路工程建設項目招標投標管理辦法》。現時，部份公路設計、養護及建設類服務須根據法律法規按照招投標程序定價。

根據國家發改委頒佈的《必須招標的工程項目規定》，倘公路業務經營綜合服務的採購符合以下任何一項標準，則必須進行招標：(i) 施工單項合同估算價在人民幣4百萬元以上的工程項目；(ii) 重要設備、材料等貨物的採購，單項合同估算價在人民幣2百萬元以上；或(iii) 勘察、設計、監理等服務的採購，單項合同估算價在人民幣1百萬元以上。

因此，齊魯交通及其相關下屬單位提供的金額達到招標規模的有關項目須進行招標。

招投標的基本程序為：

- (i) 招標人按照相關法律法規規定編製招標文件、發佈招標公告；
- (ii) 投標人提交資格預審申請文件，並由招標人進行審查後向資格預審申請人發出資格預審結果通知書；
- (iii) 投標人向招標人提交投標文件，最少收到3個投標申請後才能開標；
- (iv) 由從評標專家庫內相關專業的專家名單中隨機抽取的專家成員組成的評標委員會，按照招標文件規定的評標標準和方法對投標文件進行審核，並向招標人提交書面評標報告和中標候選人名單。中標候選人應不超過3個，並標明排序；

- (v) 招標人在收到評標報告之日起3日內公示中標候選人；
- (vi) 國有資金佔控股護著主導地位的依法必須進行招標的項目，招標人應當確定排名第一的中標候選人為中標人。排名第一的中標候選人放棄中標、因不可抗力不能履行合同、不按照招標文件要求提交履約保證金，或者被查實存在影響中標結果的違法行為等情形，不符合中標條件的，招標人可以按照評標委員會提出的中標候選人名單排序依次確定其他中標候選人為中標人，也可以重新招標；
- (vii) 招標人和中標人按照相關法律法規規定簽訂書面合同；及
- (viii) 中標人按照合同約定履行義務，完成中標項目。

歷史金額、年度上限及釐定基準

下表載列截至2019年12月31日止兩個年度及自2020年1月1日起直至本公告日期有關採購公路業務經營綜合服務的歷史交易金額及年度上限：

	截至以下日期止年度		自2020年1月1日起直
	2018年12月31日 (經審核)	2019年12月31日 (經審核)	至本公告日期 (未經審核)
原綜合服務框架協議項下的年度上限	280萬港元 (約人民幣240萬元)	280萬港元 (約人民幣240萬元)	280萬港元 (約人民幣240萬元) ¹
公路業務經營綜合服務的實際交易金額	人民幣1,276,000元	人民幣2,324,000元	無 ²

附注：

- 1 截至2018年12月31日止年度
- 2 亦有訂立有關向齊魯交通及其相關下屬單位採購公路業務經營綜合服務的協議，有關服務將於2020年提供，由於中國相關地區因新冠肺炎疫情而被封鎖，故該等協議項下的交易尚未進行或尚未完成。因此，自2020年1月1日起直至本公告日期，並無根據適用會計準則確認任何交易金額，故自2020年1月1日起直至本公告日期的實際交易金額並未超過現有2020年年度上限。根據齊魯交通及其相關下屬單位與本集團就公路業務經營綜合服務訂立的個別執行合同及訂約方就該等合同的現時履行情況，就董事所深知，於2020年12月31日前就該等服務確認的預期交易金額將為人民幣2,230,000元。

根據補充協議，現有2020年年度上限280萬港元(相當於約人民幣240萬元)將修訂為經修訂2020年年度上限人民幣3,000萬元。此外，根據2021年至2023年綜合服務框架協議，截至2023年12月31日止三個年度各年，就齊魯交通及其相關下屬單位向本集團提供綜合服務產生的年度上限最高不得超過以下金額：

	截至12月31日止年度 的建議年度上限		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
費用總額	<u>15,000</u>	<u>15,000</u>	<u>15,000</u>

年度上限之基準

為釐定補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議項下年度上限，本公司已考慮下列因素：

- (i) 就濟荷高速公路向齊魯交通及其下屬單位採購公路業務經營綜合服務產生的歷史交易金額；
- (ii) 本集團成員公司與齊魯交通及其下屬單位訂立的具體合同所涉及服務的性質及金額；

- (iii) 作為本集團預防性養護措施的一部分，標的高速公路及濟荷高速公路的技術狀況、歷史及預期交通流量，以及預期對該等高速公路進行的日常養護工程及小修工程；
- (iv) 由於完成後本集團將營運的高速公路數目及里程增加，預期將進行的檢修工作將會增加；
- (v) 根據中國高速公路運營技術標準，預期濟荷高速公路將於未來三年(即2021年至2023年)進行中修及大修，以維持高速公路結構及路面狀況，延長其長期使用壽命。中修包括定期對正常損耗及部分道路及附屬設施損壞進行加固，以恢復高速公路的平均技術狀況(包括移除路面的輪胎印)，而大修包括對嚴重損壞或磨損的道路及附屬設施進行全面、週期性及結構性的養護，以全面恢復道路的技術狀況(包括橋樑的結構性維修及使正常路面與橋樑的接合處及空隙處保持平滑)。

因此，預期中修及大修工程規模龐大，並涉及高速公路的多個基建部分，該等工程一般於未來三年會達到大型合約金額並佔據相對較高的年度上限；

- (vi) 為促進濟荷高速公路進行中修及大修工程以及部分收費站的改擴建所需的相關公路工程設計、監控及項目監理工作、實車測試及預計對大宗公路建築材料的需求；
- (vii) 由於本集團的業務增長及擴張，尤其是於完成後，預期本集團對公路業務經營綜合服務的需求增加；
- (viii) 濟荷高速公路部分收費站信息系統的升級；及
- (ix) 由於預期勞工、原材料及技術成本上漲，公路業務經營綜合服務價格的預計增幅。

除上述者外，於釐定經修訂2020年年度上限時亦已考慮以下因素：

- (i) 標的高速公路是政府機關指定的取消高速公路省界聯網收費系統魯蘇試點(「試點計劃」)的參與者之一，該試點計劃旨在促進跨省交通流量。因此，齊魯交通已與其附屬公司齊魯交通信息訂立設備採購與安裝合同，據此，齊魯交通信息將就實現試點計劃運行所需的硬件、軟件、傳輸系統、標牌設施及基礎設施升級為齊魯交通經營的指定試點計劃參與者(包括標的高速公路)提供採購及安裝服務。於本公告日期，上述協議項下之交易仍然存續，且預期於2020年完成後將會繼續進行；及
- (ii) 此外，為向用戶提供便利的通行費支付方式及確保收費站的暢通，政府推出促進智能移動通行費支付技術的政策，根據相關政策，齊魯交通已與齊魯交通信息訂立採購合同，據此，齊魯交通信息將就以智能移動支付技術升級收費站的軟件、硬件及基礎設施向齊魯交通提供設計、採購、安裝及售後服務。於本公告日期，上述協議項下之交易仍然存續，且預期於2020年完成後將繼續進行。

上述年度上限乃根據濟荷高速公路及標的高速公路的全面升級及養護時間表，基於預期將於該等高速公路進行的工程而釐定。2021年至2023年綜合服務框架協議項下的建議年度上限與經修訂2020年年度上限相較大幅減少，主要由於本集團預期將於2020年就標的高速公路2020年正在開展或預期將會開展的公路業務經營綜合服務確認的交易金額較高。除以上所述者外，經修訂2020年年度上限乃經考慮以下各項後釐定：

- (i) 有關試點計劃及標的高速公路智能移動通行費支付技術的系統及設施的設計、採購及安裝合共高達人民幣22.4百萬元的賬面值將被確認為經修訂綜合服務框架協議項下2020年的交易金額；

- (ii) 有關(a)德上高速(聊城至范縣段)聊城西立交項目升級及(b)標的高速公路養護工程項目的公路設計工程；
- (iii) 擬根據標的高速公路各自的全面養護時間表進行的日常養護及小修工程；
- (iv) 就開展上述日常養護及小修工程而進行的公路項目監理工程；
- (v) 標的高速公路的道路橋樑檢測；
- (vi) 採購用於標的高速公路的護欄板、融雪劑以及標的高速公路信息顯示及安全運營設備；及
- (vii) 就濟荷高速公路經營採購公路業務經營綜合服務的現有2020年年度上限。

基於上文所述，導致經修訂2020年年度上限金額巨大的主要因素為確認賬面值，佔經修訂2020年年度上限約75.3%。該賬面值為就試點計劃及標的高速公路智能移動通行費支付技術相關的系統及設施的設計、採購及安裝於2020年進行一次性確認。由於2021年至2023年無需確認有關賬面值，從而導致2021年至2023年綜合服務框架協議項下的建議年度上限較經修訂2020年年度上限大幅減少。

與之相反，根據濟荷高速公路的全面升級及養護時間表，濟荷高速公路的中修及大修工程、部分收費站的改擴建以及部分收費站信息系統的升級預期將於2021年開始。因此，有關濟荷高速公路相關工程的預期交易金額(其中包括)反映在2021年至2023年綜合服務框架協議項下的建議年度上限中而非經修訂2020年年度上限內。

根據轉讓協議，上述協議之權利及義務將於完成後轉至本公司。由於齊魯交通信息為齊魯交通的全資附屬公司，根據上市規則第14A章，其為本公司的關連人士，因此，上述協議項下的交易(於本公司承接齊魯交通一方的權利及義務後)將於完成後成為本集團的關連交易，且屬於原綜合服務框架協議項下齊魯交通及其相關下屬單位提供的公路經營綜合服務範圍內。因此，上述協議項下交易於基準日尚未被齊魯交通列賬的賬面值人民幣22.4百萬元(原因為於基準日齊魯交通信息尚未移交或提供上述協議項下的採購及安裝服務，故齊魯交通並未根據適用會計準則將相關賬面值列賬)以及完成後就提供服務所發生的交易金額將由本集團確認為原綜合服務框架協議項下截至2020年12月31日止年度的年度上限項下的交易金額。上述協議項下交易的最新情況為有關門架護欄、道路標線及144芯幹線光纜的採購及安裝服務於本公告日期仍在進行中。由於中國相關地區因新冠肺炎疫情而被封鎖，於基準日後及直至本公告日期，概無根據協議提供採購或安裝服務。董事會預期未完工程將於2020年底開展並完成驗收程序。

考慮到有關試點計劃及智能移動通行費支付技術的系統及設施的設計、採購及安裝之重大投資及交易金額，以及就濟荷高速公路及標的高速公路進行的日常養護及小修以及相關工程設計、監理及升級工作，以及即將開展的大量公路設計、檢查及養護、項目監督及建設支持工程以便於未來三年濟荷高速公路的中修及大修工程，董事會(不包括須就相關董事會決議案放棄投票的周岑昱先生及孔霞女士，但包括獨立非執行董事)認為，經修訂2020年年度上限及2021年至2023年綜合服務框架協議項下的建議年度上限有充分依據，屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益。

訂立補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議的理由及裨益

齊魯交通及其相關下屬單位一直向本集團提供公路業務經營綜合服務，以構建山東省道路的業務鏈及促進可持續發展。我們與齊魯交通及其相關下屬單位進行該等交易的原因如下：

- (i) 本集團的成員公司與齊魯交通及其相關下屬單位已建立業務關係；
- (ii) 相關服務供應商均為其各自領域的專家，彼等或擁有提供有關服務所需的許可證及／或配備有經驗豐富且技能嫻熟的技術人員以開展所涉及的專業工作；
- (iii) 本集團因齊魯交通及其相關下屬單位的專業技術支持及其專注提供公路經營業務相關的服務而受益於規模經濟，使用該等服務較具成本效益；
- (iv) 就若干複雜的技術支持與維修養護服務而言，與齊魯交通及其相關下屬單位的現有安排與向國內外服務供應商採購類似技術支持及服務相比可節約成本；及
- (v) 經考慮服務質量、價格、對本集團業務需求及運營需求的瞭解、對本集團項目的熟悉程度以及可提供的增值空間等因素，齊魯交通及其相關下屬單位向本集團提供的服務乃按對本集團而言不遜於獨立第三方所提供者的條款進行，且該等服務總體符合道路安全及養護的適用行業要求。

由於補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議乃於本集團日常及一般業務過程中按一般商業條款訂立，董事會(不包括須就相關董事會決議案放棄投票的周岑昱先生及孔霞女士，但包括獨立非執行董事)認為，公路業務經營綜合服務現時及日後將會繼續於本集團日常及一般業務過程中按公平基準進行，補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議的條款及條件乃經公平磋商後按一般商業條款訂立，補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議(包括經修訂2020年年度上限及2021年至2023年綜合服務框架協議項下年度上限)以及其等項下擬進行的交易屬公平合理，並符合本集團及股東的整體利益。

有關持續關連交易的內部控制措施

本集團已設有全面的內部監控系統，以確保標的高速公路服務協議、經修訂綜合服務框架協議及2021年至2023年綜合服務框架協議項下的持續關連交易屬公平合理以及乃按正常商業條款或更佳條款在本集團日常業務過程中進行，並符合本公司及股東的整體利益。相關內部監控措施包括下列各項：

- (i) 本公司已按照關連交易管理辦法及內部控制制度完成標的高速公路服務協議、經修訂綜合服務框架協議及2021年至2023年綜合服務框架協議的審批工作；
- (ii) 本集團已指定一支由本公司管理層、董事會辦公室、財務管理部、人力資源部、企業管理部及審計法務部組成的團隊持續監察持續關連交易，並定期向董事會匯報；
- (iii) 本公司將定期監察持續關連交易的服務費，以確保相關服務費屬公平合理以及遵照有關定價基準執行：
 - (a) 本公司將定期進行市場調研、審閱適用的法律、規則、法規及政策，並收集信息，確定相關服務人員的素質、其薪酬水平及服務供應方的費率；
 - (b) 本公司將定期按月檢視服務使用情況，以及確保交易在年度上限的範圍以內；
 - (c) 本公司人力資源部及財務管理部可於適當時候要求齊魯交通聊城分公司提供其與本集團之間交易的成本明細(包括但不限於有關標的高速公路服務協議項下所提供服務的人工成本及其他相關費用清單)，從而確定齊魯交通收取價格的合理性；

- (d) 關於經修訂綜合服務框架協議及2021年至2023年綜合服務框架協議項下所提供服務，為確保有關交易乃按正常商業條款及不遜於獨立第三方於市場提供之同類服務所提供之條款進行，在要求提供服務前，本集團將就同類服務向至少兩名獨立第三方取得報價，並就提供服務之條款進行整體評核。本集團相關成員公司僅會於本集團所作之整體評核結果顯示齊魯交通及其相關下屬單位所提供之服務供應條款為最佳條款時，以及本集團企業管理部及審計法務部已(i)審閱商品或服務之供應條款；及(ii)分別就聘請齊魯交通及其相關下屬單位給予批准，方會聘請齊魯交通及其相關下屬單位提供服務。獨立第三方所提供之報價資料將記入本集團之內部系統，並將定期更新，方便本集團成員公司查閱有關市價及其他供應條款之資料；
- (iv) 本集團管理層團隊將連同財務管理部定期檢視服務使用情況及實際產生的服務費金額，以確保不會超過相關年度上限；
- (v) 本集團管理層團隊定期組織及進行內部監控測試以評估持續關連交易相關內部監控措施的完整性及有效性；
- (vi) 董事會按年檢討標的高速公路服務協議、經修訂綜合服務框架協議及2021年至2023年綜合服務框架協議的執行情況，以及每半年審閱財務報表(包括持續關連交易的披露情況)。檢討內容主要包括本集團及關連人士於相關年度或半年度是否已履行所述協議的條款，以及本集團與關連人士之間所產生的實際交易金額是否在年度上限範圍內；
- (vii) 獨立非執行董事按年檢討持續關連交易，並在本公司年報中就持續關連交易是否(a)在本集團一般及日常業務過程中；(b)按正常商業條款或更佳條款以及按屬公平合理的條款；(c)按照相關協議的條款進行；及(d)符合本公司及股東的整體利益作出年度確認；

- (viii) 本公司審計委員會審閱年度財務報表、年報、中期財務報表及中期報告(包括有關持續關連交易執行情況的披露及分析)，並就該等財務報表及報告所披露的持續關連交易發表意見，包括持續關連交易的條款是否屬公平合理，以及交易金額是否在相關年度上限範圍內；及
- (ix) 為協助本公司遵守上市規則第十四A章所列的適用規則，本公司的核數師根據「《香港核證工作準則》第3000號－審核或審閱過往財務資料以外的核證工作」的規定並參照香港會計師公會頒佈的「《實務說明》第740號－關於香港上市規則所述持續關連交易的核數師函件」對本公司的持續關連交易執行工作，並根據適用的會計準則及上市規則就已在本公司年報中披露的持續關連交易發出函件。

本公司及各訂約方之資料

本公司

本公司為山東省的一個高速公路運營商，擁有對濟荷高速公路的特許權，負責濟荷高速公路的建設、養護、運營和管理，至今已有逾十二年的中國高速公路運營行業經驗。

齊魯交通

齊魯交通為於2015年6月30日在中國註冊成立的有限公司，是省政府批准成立的省管功能型國有資本投資運營公司，主要負責所轄高速公路的運營管理，承擔山東省政府賦予的重大交通項目建設任務，對授權範圍內的非公路類交通資產進行盤活整合和運營管理，是山東省政府交通運輸事業發展的投融資平台，亦是山東省內重大交通項目的投融資主體。

齊魯交通聊城分公司

齊魯交通聊城分公司為齊魯交通的分支機構，於2016年2月3日在聊城市工商行政管理局登記成立，授權承擔所轄高速公路的收費、養護、應急救援等工作。聊城分公司目前承擔濟聊、高邢、德上、莘南、青蘭5條高速公路合共323.35公里的運營管理。具體負責高速公路通行費徵收管理(包括提供電子收費服務)；負責高速公路養護、路產路權保護、應急救援、指揮調度；負責高速公路信息、監控、通信、機電輔助系統的維護保養；負責為社會公眾提供路況、出行信息服務；負責列入基建程序的專項工程的項目前期籌備、建設管理工作等；負責公路相關產業開發；負責協調配合高速公路路政、交警等部門和其他與路域環境綜合整治工作相關部門。

齊魯交通信息

齊魯交通信息為齊魯交通的全資附屬公司。齊魯交通信息依託智慧交通的建設和發展，主要從事收費公路行業信息技術支持、智能產品研發及大數據應用；同時亦開展自由通道、智慧出行、汽車基礎設施合作系統等技術開發，並構建和深化產業發展信息系統、智慧交通、智慧企業、智慧城市、未來新能源、電子招投標等領域。齊魯交通信息主要從事信息系統的四大信息產業板塊，即技術與集成、軟件與服務、數據與應用、建設與管理。其專長包括信息技術諮詢、軟件開發、數據處理及存儲、信息系統集成、高速公路、橋樑及隧道機電工程、物聯網軟件及硬件，以及設計、開發、生產及銷售交通工程產品。

貸款銀行

中國建設銀行是經中國銀行業監督管理委員會批准在中國成立的商業銀行。

中國銀行主要從事商業銀行業務，為中國內地、香港、澳門及台灣以及其他國家及地區的客戶提供全面的金融服務；並透過其附屬公司從事投資銀行、保險等業務。

華夏銀行為中國持牌商業銀行，為企業及個人銀行客戶提供各種金融產品及服務。

據董事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，於本公告日期，中國建設銀行、中國銀行及華夏銀行以及彼等各自的最終實益擁有人均為獨立第三方。

上市規則之涵義

非常重大收購及關連交易

於本公告日期，齊魯交通持有本公司約38.93%的已發行股份，為本公司的控股股東。根據上市規則第14A.07條，齊魯交通及其下屬分公司齊魯交通聊城分公司為本公司的關連人士，而轉讓協議及債務轉讓協議項下擬進行的交易均構成本公司於上市規則第14A章項下之關連交易。

同時，根據香港會計師公會頒佈於2019年1月1日生效的香港財務報告準則第16號「租賃」，本集團(作為土地租賃協議項下的承租人)於其綜合財務狀況表中，將土地租賃協議項下的標的高速公路土地之土地使用權租賃確認為使用權資產及租賃負債。據此，按照上市規則第14.04(1)(a)條所載關於交易的定義，土地租賃協議項下交易被視為一項資產收購，而該交易項下確認的使用權資產價值為人民幣76,056,880.48元，該交易項下確認的租賃負債金額應與確認的使用權資產價值相同，使用權資產價值將按租賃年期攤銷。因此，土地租賃協議亦構成本公司於上市規則第14A章項下之關連交易。

由於(i)轉讓協議、債務轉讓協議、債務承接協議及土地租賃協議項下的交易方相同；(ii)該等協議項下交易均與收購事項以及標的業務運營管理有關；及(iii)所有交易預計將於同一個12個月期內進行，按照上市規則第14.22條及第14A.81條的規定，該等協議項下交易需要合併計算。由於合併後一項適用百分比率(定義見上市規則第14.07條)超過100%，故轉讓協議、債務轉讓協議、債務承接協議及土地租賃協議項下交易構成本公司非常重大的收購事項及關連交易，本公司須遵守上市規則第14章及第14A章項下之申報、公告及獨立股東批准的規定。

部分豁免持續關連交易

標的高速公路服務協議及2021年至2023年綜合服務框架協議各自項下擬進行的交易構成上市規則第14A章項下的持續關連交易。就補充協議而言，誠如招股章程所披露，原綜合服務框架協議項下的交易為本集團的持續關連交易。根據上市規則，倘本公司建議修訂持續關連交易的年度上限，本公司須就相關關連交易重新遵守上市規則第14A章的條文。

就個別基準而言，標的高速公路服務協議、補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議各自項下的最高年度上限的適用百分比率(定義見上市規則第14.07條)超過0.1%但低於5%。

然而，由於(i)標的高速公路服務協議、補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議項下的訂約方相同；(ii)該等協議項下擬進行的交易的所有標的事項涵蓋(其中包括)齊魯交通(及/或其下屬單位)擬向本集團提供的公路養護服務；及(iii)該等協議乃於相同12個月期間內訂立，根據上市規則第14A.81條，該等協議項下的交易須合併計算。因此，上述交易於截至2023年12月31日止四個年度的合併年度上限分別為人民幣44,012,914元、人民幣52,000,000元、人民幣56,000,000元及人民幣15,000,000元。由於上述合併後交易的最高年度上限的適用百分比率(定義見上市規則第14.07條)(盈利比率除外)超過0.1%但低於5%，故標的高速公路服務協議、補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議項下的交易須遵守上市規則第14A章項下的申報、公告及年度審核規定，惟獲豁免遵守通函及獨立股東批准規定。

變更全球發售所得款項用途

茲提述招股章程所披露，全球發售所得款項淨額將用於以下用途：

- (i) 約50%將用於收購經營性收費公路、橋樑及相關道路相關基建項目或其股權，傾向於收購經營、管理或投資於至少已部分完成或已運營的中國特別是山東省內的道路相關的項目或其經營管理公司；
- (ii) 約25%將用於濟荷高速公路的道路養護；
- (iii) 約10%將用於償還全部或部分短期銀行貸款；
- (iv) 約10%將用作運營資金及其他一般企業用途；及
- (v) 約5%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)。

誠如2019年度報告所述，全球發售所得款項淨額約為1,177百萬港元(約人民幣1,034百萬元)。直至本公告日期，全球發售的所得款項淨額已經全部匯入中國境內，並已使用當中的141,438,000港元(約人民幣123,523,000元)，有關的全球發售所得款項淨額應用情況載列如下：

招股章程所述的業務戰略	就該戰略分配的實際所得款項淨額 千港元	直至本公告日期 所用金額 千港元	於本公告日期 之結餘 千港元
收購經營性收費公路、橋樑及相關道路相關基建項目或其股權	588,504	—	588,504
濟荷高速公路的道路養護	294,252	—	294,252
償還全部或部分短期銀行貸款	117,701	98,459	19,242
運營資金及其他一般企業用途	117,701	1,971	115,730
優化本公司的信息管理系統	58,850	41,008	17,842

於本公告日期，董事會(須就有關董事會決議案放棄投票的周岑昱先生及孔霞女士除外，但包括獨立非執行董事)已經審議並通過變更全球發售所得款項用途，將截至本公告日期的全球發售所得款項餘額(即人民幣941,926,395.60元)全數用於上述第一項戰略，具體為支付收購事項項下的部分代價。有關金額已包括所得款項中當時劃撥用於結算全球發售相關費用及開支但最終根據當時的情況以本集團內部資源結算的部分。

本公司的主業為高速公路的建設、運營管理及養護，於山東省具有逾十二年的高速公路運營行業經驗。誠如招股章程及2019年年度報告所述，本集團一直密切關注道路相關的優質資產，策略性地收購或整合山東省內公路資源，拓展經營範圍、收入來源及市場份額。標的高速公路為優質的高速公路項目，其交通量及過往財務表現均呈現顯著上升的趨勢，並擁有地域優勢，接連魯西南地區農工商業發展能力較高的地區以及該等地區的旅遊勝地，隨著該等地區的經濟及社會發展，以及中國境內及山東省內的旅遊產業持續發展，該等地區客運量及貨運量的需求將持續上升。同時，標的高速公路能為本集團目前運營的濟荷高速公路帶來交通網絡協同效應，加強山東省與河北、河南等內陸省份經濟社會交流的推進作用，並補充完善京冀魯豫區域路網佈局，改善出行條件，發揮路網整體效益。參考交通研究報告內的交通預測及標的高速公路均位於戰略性的地點，在山東省及中國境內的重要交通樞紐之一，並處於山東省內的社會經濟及人流增長較為迅速的地區之內或附近，董事相信標的高速公路對本集團中期到長期在現金流量和利潤增長方面，將會成為其中一個主要的動力。有關標的高速公路競爭優勢以及為本集團帶來的裨益，請參閱本公告中「進行收購事項之理由及裨益」一節。此外，由於高速公路投資及運營為資本密集型行業，收購標的高速公路需要大額資金，按本公告以上所述，本集團將主要透過其內部資源及銀行貸款撥付收購事項所需資金。利用全球發售所得款項的餘額支付收購事項項下的部分代價亦有助減低銀行貸款所帶來的財務成本。

基於以上所述，董事會(須就有關董事會決議案放棄投票的周岑昱先生及孔霞女士除外，但包括獨立非執行董事)確認招股章程所載本集團之業務性質並無重大變動，並認為全球發售所得款項用途之上述變動屬公平合理，可使本集團更有效調配其財務資源及減低財務成本以提升本集團之長遠盈利能力，符合本集團及股東整體利益。

根據公司章程及適用法律法規的規定，全球發售所得款項用途之變更須經董事會及股東大會審議通過方才有效。本公司將於臨時股東大會提呈有關決議案供獨立股東考慮及批准。

董事於上述交易中的權益

由於非執行董事周岑昱先生及孔霞女士分別為齊魯交通的黨委委員和董事會辦公室主任以及人力資源部部長和總部黨委委員，而齊魯交通為本公司的關連人士，彼等被視為於收購事項及標的高速公路服務協議、補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議項下擬進行的交易以及變更全球發售所得款項用途中擁有權益並因此已放棄就有關董事會決議案投票。除上文所述者外，概無董事於上述事項中擁有重大權益，並須就有關董事會決議案放棄投票。

臨時股東大會

本公司將召開臨時股東大會，會上將提呈決議案，以(其中包括)供獨立股東批准轉讓協議、債務轉讓協議、債務承接協議及土地租賃協議及其等項下擬進行之交易以及上述全球發售所得款項用途之變更。由於齊魯交通於上述事項及其等項下擬進行之交易中擁有重大利益，齊魯交通及其聯繫人須就擬於臨時股東大會上提呈批准轉讓協議、債務轉讓協議、債務承接協議及土地租賃協議及其等項下擬進行之交易以及上述全球發售所得款項用途之變更的決議案放棄投票。據董事經作出一切合理詢問後所深知、深悉及深信，除齊魯交通及其聯繫人之外，概無股東須就提請臨時股東大會審議的決議案放棄投票。

本公司已成立由所有獨立非執行董事(即程學展先生、李華先生、王令方先生、何家樂先生及韓兵先生)組成的獨立董事委員會，以就轉讓協議、債務轉讓協議、債務承接協議和土地租賃協議及其等項下擬進行的交易向獨立股東提供意見。國金證券已被聘為獨立財務顧問，就上述事項向獨立董事委員會和獨立股東提供意見。

一份載有(其中包括)(i)收購事項詳情；(ii)獨立董事委員會致獨立股東的函件；(iii)獨立財務顧問致獨立董事委員會和獨立股東之推薦建議；(iv)評估報告；及(v)交通研究報告的摘要等資料的通函，將於2020年6月24日或前後派發給股東，蓋因需要更多時間以釐定通函的內容。

評估報告採用的主要假設

根據評估報告，標的高速公路收費權市值的估值建立在一系列前提和假設基礎之上。就遵守上市規則第14.62條而言，評估報告的主要假設和前提載列如下：

- (i) 假設為維持所估值資產之特徵及完整性而被視為必要之任何時期內維持審慎及有效之管理政策；
- (ii) 假設現有政治、法律、技術、財政或經濟狀況將不會出現可能對估值對象之業務造成不利影響之重大變動；
- (iii) 假設相關合約及協議所規定的營運及合約條款將獲履行；
- (iv) 假設營業執照及公司註冊成立文件副本所載資料屬可靠及合法。仲量聯行於達致其估值意見時在很大程度上依賴該等資料；
- (v) 假設本公司提供予仲量聯行的財務及營運資料(如管理賬目、合約協議及製造能力)具有準確性，仲量聯行於達致其估值意見時在很大程度上依賴該等資料；及

- (vi) 假設並無與所評估資產相關的隱藏或意外情況而可能會對報告價值構成不利影響。此外，仲量聯行對估值日期後的市況變動概不負責。

財務預測

根據評估報告，仲量聯行的估值意見乃根據交通顧問編製的車流量及通行費收入預測以及齊魯交通提供的服務成本、管理開支、附加稅等的管理層預測計算。現金流量預測的主要輸入數據及分析概述如下：

預測期

- 仲量聯行的預測期截至德上高速(聊城至范縣段)及莘南高速各自的特許期限屆滿為止(即分別為2040年11月及2043年9月)。

通行費收入

- 交通顧問預測的基本情形數據已被採納用作德上高速(聊城至范縣段)及莘南高速的車流量及通行費收入。
- 通行費收入假設自2020年起平均每年增長約4%。此輸入數據反映日後開通的連接公路將對德上高速及莘南高速車流量產生的分流影響。

服務成本

- 服務成本主要包括折舊及攤銷、大修費用、員工成本、小修及養護費用以及土地租金。
- 與高速公路收費權相關的資產確認為無形資產，並進行攤銷。無形資產在特許期限內按直線法攤銷，殘值率為0%。固定資產以直線法計提折舊，折舊年限為3至10年，殘值率為3%。無形資產的攤銷方法及固定資產的折舊政策與本公司的會計政策一致。

- 德上高速將於2025年及2035年進行大修，而莘南高速將於2028年及2038年進行大修。高速公路的大修費用預計為每公里人民幣3百萬元，將由本公司承擔。
- 土地租金乃根據齊魯交通與本公司訂立的土地租賃協議預測。德上高速的土地租金為每年人民幣4.43百萬元，莘南高速的土地租金為每年人民幣1.34百萬元；
- 其他服務成本(包括小修及養護費用以及員工成本)預計自2020年起平均每年增加約3%。服務費(包括齊魯交通根據標的高速公路服務協議派出員工提供服務的相關管理費)計入人工成本。

附加稅

- 附加稅包括城建稅、教育費附加、地方教育費附加及水利建設基金。

管理開支

- 管理開支包括員工成本、車輛使用成本及其他。管理開支佔預測期每年通行費收入的0.7%-1.4%。

利息支出

- 利息支出乃根據齊魯交通及本公司基於相關貸款協議提供的借款及還款預測按利率及未償還本金計算。銀行貸款的年利率為4.9%，而齊魯交通提供的貸款的年利率為4.75%。

其他經營收入

- 其他經營收入包括路產賠償收入。路產賠償收入預計為通行費收入的0.3%，與2017年至2019年的平均比例一致。

所得稅費用

- 假設於整個預測期的適用所得稅稅率為25%。

借款淨額

- 借款及還款時間表乃由齊魯交通及本公司管理層根據相關貸款協議編製。估值對象的貸款為人民幣2,296.99百萬元，包括銀行貸款及齊魯交通貸款。

擬承接的其他資產及負債

- 擬承接的資產乃基於本公司提供的財務資料，包括現金及現金等價物人民幣1,009,354元及其他應收款項人民幣5,000元。
- 擬承接的負債乃基於本公司提供的財務資料，包括應付賬款中的非經營性負債人民幣98.45百萬元及其他應付款項及應計費用中的非經營性負債人民幣14.75百萬元。

交通研究報告採用的主要假設

交通顧問制定了全面的社會經濟和交通預測模型，對未來的交通流量和收入進行預測。交通研究報告的主要假設概述如下：

- (i) 山東省及周邊地區(包括河北、河南、安徽及江蘇省等)的社會經濟發展；
- (ii) 於特許期內，山東省收費公路的通行費率保持不變；
- (iii) 取消省界收費站及推廣ETC後，2020年至特許期結束ETC所佔比例可達90%；
- (iv) 考慮到新道路及鐵路的開通時間，採用交通模型中的一般成本分配法分析引流／分流影響；
- (v) 就德上高速(聊城至范縣段)於2025年／2035年的修復工程及莘南高速於2028年／2038年的修復工程將會實施若干交通管制措施，屆時為避免使用標的高速公路，將會進行交通分流；及
- (vi) 對於已達到通行能力的部分特定路段而言，其車流量將不會再增長。

專家及同意書

於本公告內提供結論或意見的各專家的資格及相關結論或意見日期如下：

名稱	資格	結論或意見日期
中信建投國際	根據證券及期貨條例可進行第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團	2020年6月2日
安永會計師事務所	執業會計師	2020年6月2日
北京德恒(濟南)律師事務所	中國法律顧問	2020年6月2日
施偉拔諮詢(深圳)有限公司	獨立專業交通顧問	2020年6月2日
仲量聯行企業評估及諮詢有限公司	獨立專業業務及公平租金估值師	2020年6月2日

上述各專家已就以本公告現時刊發的形式及涵義轉載其函件、報告、意見及/或引述其名稱作出書面同意，且尚未撤回其同意。據董事經作出一切合理詢問後所深知、深悉及深信，上述專家為本公司及其關連人士的獨立第三方。

於本公告日期，就本公司所知，上述專家概無於本集團任何成員公司自2019年12月31日(即本集團最近期公佈經審核賬目的編製日期)以來所收購、出售或租賃或擬收購、出售或租賃的任何資產中直接或間接擁有任何權益。

於本公告日期，就本公司所知，上述專家概無實益擁有本集團任何成員公司任何股本權益，亦無任何認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的權利(不論是否可依法強制執行)。

釋義

於本公告中，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義：

2019年年報	本公司2019年年報
「2021年至2023綜合服務框架協議」	本公司與齊魯交通訂立的日期為2020年6月2日的協議，內容有關於截至2023年12月31日止三個年度向齊魯交通及其相關下屬單位採購公路業務經營綜合服務
「收購事項」	有關收購標的高速公路收費權、承接盤入負債及獲取與土地租賃協議相關的使用權資產的交易
「聯繫人」	具有上市規則賦予該詞的涵義
「盤入負債」	本公司根據債務轉讓協議及債務承接協議承接及償還的負債
「中國銀行」	中國銀行股份有限公司濟南分行，一家根據中國法律成立的持牌銀行
「基準日」	2019年12月31日二十四時
「基準利率」	中國人民銀行公佈施行的同期同檔次貸款基準利率
「董事會」	董事會

「賬面值」	與齊魯交通信息訂立的有關實施試點計劃的設備採購與安裝協議及有關標的高速公路通行費智能移動支付的多項採購合同項下交易的賬面值總計人民幣22.4百萬元(以於基準日齊魯交通尚未列賬的交易金額為限)，詳情載於本公告「有關收購事項及標的高速公路相關的交易—2.補充協議及2021年至2023年綜合服務框架協議—年度上限之基準」一節
「中國建設銀行」	中國建設銀行股份有限公司濟南珍珠泉支行，一家根據中國法律成立的持牌銀行
「中信建投國際」	中信建投(國際)融資有限公司，一家根據證券及期貨條例可從事第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團，為本公司收購事項的財務顧問
「一型車」	2噸及2噸以下的貨車以及7座及7座以下的客車
「五型車」	15噸及15噸以上的貨車以及40英尺集裝箱車
「本公司」	齊魯高速公路股份有限公司，一家於2016年12月6日在中國成立的股份有限公司，其H股於聯交所主板上市(股份代號：1576)
「完成」	完成轉讓協議項下擬進行的交易，詳情載於本公告「收購事項—轉讓協議—完成」一節
「完成日」	完成發生日期

「特許權協議」	德上高速(聊城至范縣段)特許權協議及莘南高速特許權協議
「特許機關」或 「山東省運輸廳」	中國山東省交通運輸廳
「特許期限」或 「轉讓期限」	本公司有權行使標的高速公路收費權的期限，除非日後經特許機關或其他政府部門因政策或其他原因而延長，就德上高速(聊城至范縣段)而言為自基準日起至2040年11月15日止期間，就莘南高速而言則為自基準日起至2043年9月27日止期間
「特許權」	根據特許權協議本公司獲授的有關標的高速公路的權利，即標的高速公路收費權
「關連人士」	具有上市規則賦予該詞的涵義
「代價」	本公司就轉讓協議項下標的高速公路收費權轉讓向齊魯交通支付的代價
「控股股東」	具有上市規則賦予該詞的涵義
「新冠肺炎」	新型冠狀病毒(COVID-19)，一種被認為引發呼吸道疾病的冠狀病毒
「債務轉讓協議」	本公司、齊魯交通及各貸款銀行於2020年6月2日訂立的協議，以於生效日起將齊魯交通於標的高速公路建設項目的相關銀行融資項下的權利及義務轉讓予本公司，當中緊隨基準日後須予償還的本金及利息總額分別為人民幣1,726,374,000元及人民幣354,006,400元

「債務承接協議」	本公司與齊魯交通於2020年6月2日訂立的協議，據此，本公司同意自生效日起承接齊魯交通為標的高速公路建設項目提供的貸款並向齊魯交通償還有關貸款，當中緊隨基準日後須予償還的本金及利息總額分別為人民幣570,611,303.14元及人民幣50,807,453.05元
「德上高速 (聊城至范縣段)」	一條起始於山東省聊城市高速西環，終於莘縣古城鎮與范縣顏村鋪鄉交界處(魯豫界)、接德上高速公路河南省范縣段的高速公路，路線全長約68.942公里
「德上高速(聊城至 范縣段)特許權 協議」	在生效日後本公司擬與特許機關訂立的特許權協議(倘法律規定需要)，主要內容為特許機關向本公司授予關於德上高速(聊城至范縣段)的特許權，並明確特許期限、雙方的權利和義務及特許期限屆滿後資產的移交方式和時間等事項
「董事」	本公司董事
「內資股」	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的普通股，以人民幣認購及繳足
「生效日」	於轉讓協議的所有先決條件達成后轉讓協議生效的日期
「臨時股東大會」	為考慮及酌情批准轉讓協議、債務轉讓協議及土地租賃協議及其等項下擬進行之交易以及上述全球發售所得款項淨額用途之變更而將予舉行的本公司臨時股東大會

「ETC」	使用自動車輛識別技術以電子方式收取通行費而毋須停車付款的電子收費系統
「除外合同」	有關莘南高速建設項目的若干合同，於本公告日期，該等合同的最終合同金額仍有待根據項目的驗收結算情況進行核證
「除外權利」	標的高速公路沿線廣告業務(包括出租標的高速公路沿線的廣告牌及提供相應的廣告發佈服務)及服務設施業務的經營權
「現有2020年年度上限」	截至2020年12月31日止年度，本集團就根據原綜合服務框架協議向齊魯交通採購公路業務經營綜合服務應付齊魯交通及其相關下屬單位的最高費用總額
「公路業務經營綜合服務」	與公路業務運營相關的多種服務，包括公路設計服務、公路檢測與養護服務、公路研究與分析服務及公路建設支持服務
「全球發售」	在香港及在美國境外以離岸交易方式提呈發售本公司H股以供公眾人士認購，有關詳情載於招股章程
「本集團」	本公司及其附屬公司
「H股」	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的境外上市外資普通股，已在聯交所上市及買賣
「港元」	香港法定貨幣港元

「香港」	中國香港特別行政區
「華夏銀行」	華夏銀行濟南槐蔭支行，一家根據中國法律成立的持牌銀行
「獨立董事委員會」	由全體獨立非執行董事(即程學展先生、李華先生、王令方先生、何家樂先生及韓兵先生)組成的董事會獨立委員會
「獨立財務顧問」或「國金證券」	國金證券(香港)有限公司，獲發牌可進行《證券及期貨條例》項下第1類(證券買賣交易)、第2類(期貨合約交易)、第4類(就證券提供意見)、第6類(就機構融資提供意見)及第9類(提供資產管理)受規管活動的法團，為獲委任就轉讓協議、債務轉讓協議及土地租賃協議及其等項下擬進行之交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見之獨立財務顧問
「獨立股東」	根據上市規則未被禁止於臨時股東大會上就批准轉讓協議、債務轉讓協議及土地租賃協議及其等項下擬進行之交易以及上述全球發售所得款項淨額用途之變更投票的股東
「獨立第三方」	獨立於本公司及其關連人士且與彼等概無關連之第三方
「濟荷高速公路」	濟南至荷澤高速公路，途經山東省濟南市至荷澤市四個城市的九區縣，全長約 153.6 公里
「仲量聯行」	仲量聯行企業評估及諮詢有限公司，由本公司委任的獨立專業業務及公平租金評估師
「公里」	公里

「土地租賃協議」	本公司與齊魯交通於2020年6月2日訂立的土地使用權租賃協議，據此，齊魯交通同意出租標的高速公路主線及其沿線配套設施(不包括廣告及服務設施)合共27幅土地的土地使用權，期限自生效日起至轉讓期限屆滿
「貸款銀行」	中國建設銀行、中國銀行及華夏銀行(為標的高速公路建設項目提供融資的銀行)的統稱
「上市集團」	上市時的本集團
「上市規則」	聯交所證券上市規則
「最後截止日期」	2020年12月31日，或訂約方根據轉讓協議另行同意的其他日期
「平方米」	平方米
「交通運輸部」	中國交通運輸部
「國家發改委」	中國國家發展和改革委員會，為國家綜合職能部門，負責國民經濟和社會發展管理工作
「原綜合服務框架協議」	本公司與齊魯交通訂立的日期為2017年12月12日的框架協議，內容有關於截至2020年12月31日止三個年度向齊魯交通及其相關下屬單位採購公路業務經營綜合服務

「齊魯交通其他 高速公路資產」	於刊發招股章程的最後實際可行日期，齊魯交通經營及直接持有的若干高速公路資產，其詳情披露於招股章程「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—齊魯交通持有的公路權益」一節
「中國人民銀行」	中國人民銀行，為中國的中央銀行
「試點計劃」	取消高速公路省界聯網收費系統魯蘇試點計劃
「中國」或「國家」	中華人民共和國(就本公告而言，不包括香港、中國澳門特別行政區及台灣)
「中國法律顧問」	北京德恒(濟南)律師事務所，本公司有關中國法律的中國法律顧問
「招股章程」	本公司日期為2018年6月29日有關全球發售的招股章程
「招股章程最後 實際可行日期」	2018年6月20日，即招股章程刊發前載入若干資料的最後實際可行日期
「事業編制員工」	具有本公告「收購事項—轉讓協議—員工勞動安排」一節所賦予的涵義，即與齊魯交通為事業身份制身份的員工
「齊魯交通」	齊魯交通發展集團有限公司，於2015年6月30日在中國註冊成立的有限責任公司，於本公告日期持有本公司約38.93%股權，為本公司的控股股東

「齊魯交通及其相關下屬單位」	齊魯交通及其附屬公司、分公司和聯營公司
「齊魯交通聊城分公司」	齊魯交通發展集團聊城分公司，為齊魯交通的分支機構，於2016年2月3日在中國註冊成立
「齊魯交通信息」	齊魯交通信息集團有限公司，一家於2016年4月13日在中國註冊成立的有限責任公司，為齊魯交通的全資附屬公司，主要從事(其中包括)收費公路行業信息技術支持、智能產品研發及大數據應用
「申報會計師」	安永會計師事務所，為本公司的申報會計師
「經修訂2020年年度上限」	截至2020年12月31日止年度，本集團就向齊魯交通採購公路業務經營綜合服務而應付齊魯交通及其相關下屬單位的經修訂最高費用總額
「經修訂綜合服務框架協議」	經補充協議補充及修訂的原綜合服務框架協議
「人民幣」	人民幣，中國法定貨幣
「證券及期貨條例」	香港法例第571章《證券及期貨條例》
「山東省「九縱五橫一環七射多連」高速公路網」	山東省政府頒佈的《山東省高速公路網中長期規劃(2018-2035)》中所載山東省高速公路網「九縱五橫一環七射多連」佈局，該網絡所覆蓋高速公路總里程於2035年將達到9,000公里

「山東省公路局」	中國山東省交通運輸廳公路局
「山東省政府」	中國山東省人民政府
「山東省物價局」	山東省政府物價局
「股份」	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的普通股，包括內資股及H股
「股東」	股份的持有人
「莘南高速」	一條起始於中國山東省莘縣北徐莊村南的德上高速K150+400處，在西段屯村南的徒駭河東岸與河南省南林高速公路豫魯界至南樂段相接的高速公路，路線全長約18.267公里
「莘南高速特許權協議」	在生效日後本公司擬與特許機關訂立的特許權協議(倘法律規定需要)，主要內容為特許機關向本公司授予關於莘南高速的特許權，並明確特許期限、雙方的權利和義務及特許期限屆滿後資產的移交方式和時間等事項
「聯交所」	香港聯合交易所有限公司
「下屬單位」	齊魯交通的附屬公司、分公司及聯營公司
「附屬公司」	具有上市規則所賦予的涵義
「補充協議」	本公司與齊魯交通訂立的日期為2020年6月2日的補充協議，以將原綜合服務框架協議項下現有2020年年度上限修改為經修訂2020年年度上限

「標的業務」	關於營運及管理標的高速公路及行使標的高速公路收費權的業務
「標的高速公路」	德上高速(聊城至范縣段)及莘南高速
「標的高速公路服務協議」	本公司與齊魯交通訂立的日期為2020年6月2日的協議，內容有關齊魯交通聊城分公司自完成日起委派事業編制員工為本公司提供標的高速公路收費及養護等服務
「標的高速公路收費權」	根據轉讓協議擬轉讓予本公司的標的高速公路收費權，包括(i)運營、養護及管理標的高速公路及(ii)收取標的高速公路車輛通行費的權利，但不包括除外權利
「交通顧問」	施偉拔諮詢(深圳)有限公司，為本集團有關收購事項之交通顧問
「交通研究報告」	交通顧問就標的高速公路的車流量及通行費收入研究編製的車流量及通行費收入預測報告
「轉讓協議」	齊魯交通(作為轉讓方)與本公司(作為受讓方)就轉讓標的高速公路收費權訂立的日期為2020年6月2日的有條件《收費公路權益轉讓合同》(經上述訂約方於同日訂立的《收費公路權益轉讓合同》之補充協議補充及修訂)
「轉讓權益」	與標的高速公路收費權有關的權益

「過渡期」	自基準日起至完成日止期間
「美國」	美利堅合眾國，其領土、屬地及受其司法管轄的所有地區
「評估報告」	仲量聯行所編製日期為2020年6月2日有關標的高速公路收費權於基準日的市值的評估報告
「%」	百分比

承董事會命
齊魯高速公路股份有限公司
董事長
李剛

中國山東
2020年6月2日

於本公告日期，執行董事為李剛先生、彭暉先生及劉強先生；非執行董事為陳大龍先生、王少臣先生、周岑昱先生、蘇曉東先生、孔霞女士、原瑞政先生及唐昊涑先生；及獨立非執行董事為程學展先生、李華先生、王令方先生、何家樂先生及韓兵先生。

附錄一—安永之報告

以下為安永為(其中包括)載於本公告而編製的函件全文。

申報會計師就德上高速(聊城至范縣段)及莘南高速收費權市值評估所依據之貼現現金流量預測發出的報告

致齊魯高速公路股份有限公司(「貴公司」)董事

吾等已獲委聘就仲量聯行企業評估及諮詢有限公司編製日期為2020年6月2日有關德上高速(聊城至范縣段)及莘南高速收費權(「標的業務」)於2019年12月31日的市值評估所依據的貼現現金流量預測(「貼現現金流量預測」)之計算在算術上的準確性作出報告。有關估值載於本公司日期為2020年6月2日有關收購標的業務的公告(「該公告」)。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段，基於貼現現金流量預測作出的估值被香港聯合交易所有限公司視為盈利預測。

董事的責任

貴公司董事(「董事」)負責編製貼現現金流量預測。貼現現金流量預測乃採用一套基準及假設(「該等假設」)編製，董事對該等假設的完整性、合理性及有效性負責。該等假設載於該公告「評估報告採用的主要假設」一節。

吾等的獨立性及質量控制

吾等已遵守香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的《專業會計師道德守則》所規定的獨立性及其他道德要求，有關要求乃基於誠信、客觀、專業勝任能力和審慎行事、保密及專業行為的基本原則而制定。

本所應用《香港質量控制準則》第1號「會計師事務所對執行財務報表審計和審閱、其他鑒證和相關服務業務實施的質量控制」，並相應設有全面的質量控制制度，包括遵從道德規範、專業標準以及適用的法律及監管要求的成文政策及程序。

申報會計師的責任

吾等的責任乃基於吾等的工作，對貼現現金流量預測計算在算術上的準確性發表意見。貼現現金流量預測並不涉及採納會計政策。

吾等已按照香港會計師公會頒佈的《香港鑒證業務準則》第3000號(經修訂)「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」執行吾等的工作。該準則要求吾等計劃及執行工作，以合理確定就計算在算術上的準確性而言，董事是否按照所採納的該等假設妥善編製貼現現金流量預測。吾等的工作主要包括檢查根據董事所作出的該等假設編製的貼現現金流量預測之計算在算術上的準確性。吾等的工作範圍遠小於按香港會計師公會頒佈的《香港審計準則》進行的審計。因此，吾等不會發表審計意見。

吾等並非對貼現現金流量預測所依據的該等假設的適當性及有效性作出報告，故不就此發表任何意見。吾等的工作並不構成對標的業務的估值。編製貼現現金流量預測所使用的該等假設包括有關未來事件的假定以及並非必然的管理層行動。即使所預期的事件及行動確實發生，實際結果仍可能有別於貼現現金流量預測，且差異可能重大。吾等所執行的工作僅為根據上市規則第14.62(2)條向閣下作出報告，除此之外別無其他目的。吾等不會對任何其他人士就吾等的工作，或因吾等的工作而產生或與吾等的工作有關的事宜而承擔任何責任。

意見

基於上文所述，吾等認為，就貼現現金流量預測計算在算術上的準確性而言，貼現現金流量預測在各重大方面已根據董事所採納的該等假設妥善編製。

安永會計師事務所

執業會計師

香港中環

添美道1號

中信大廈22樓

2020年6月2日

附錄二－中信建投國際之函件

以下為中信建投國際為(其中包括)載於本公告而編製的函件全文。

齊魯高速公路股份有限公司
董事會

敬啟者：

吾等茲提述仲量聯行企業評估及諮詢有限公司(「估值機構」)就德上高速(聊城至范縣段)及莘南高速收費權所編製的估值(「估值」)，有關估值載於齊魯高速公路股份有限公司(「貴公司」)日期為2020年6月2日內容有關本次收購事項的公告(「該公告」)所述日期為2020年6月2日的評估報告。

估值乃使用現金流貼現法編製，被視為上市規則第14.61條項下的溢利預測(「預測」)。作為貴公司本次收購事項的財務顧問，吾等已審閱進行估值所依據的預測，閣下作為董事須對此負全責，並已與貴公司管理層及估值師討論編製預測的基準及假設。吾等亦考慮該公告附錄一所載安永會計師事務所(「安永」)於2020年6月2日向閣下發出內容有關貼現未來估計現金流的函件。

根據上述基準及在並無對估值師及貴公司採納的估值方法、基準及假設是否合理發表意見的前提下，吾等認為預測乃閣下經審慎周詳諮詢後作出，閣下作為董事須對此負全責。

吾等發表上述意見的工作根據上市規則第14.62(3)條僅向閣下報告，不作其他用途。

吾等概不向任何其他人士承擔工作所涉及、產生或相關的任何責任。

代表

中信建投(國際)融資有限公司

董事總經理

王威

謹啟

2020年6月2日