

上市公司名称：广东省高速公路发展股份有限公司

上市地点：深圳证券交易所

股票简称：粤高速A、粤高速B

股票代码：000429、200429



广东省高速公路发展股份有限公司 发行股份购买资产 之 重大资产重组暨关联交易预案

交易对方：广东省公路建设有限公司

注册地址：广州市越秀区寺右新马路 111-113 号五
羊新城广场七楼

通讯地址：广州市越秀区寺右新马路 111-113 号五
羊新城广场七楼

独立财务顾问



签署日期：2011 年 6 月

公司声明

本公司及董事会全体成员保证本预案内容的真实、准确和完整，没有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对本预案中的虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏承担连带的责任。

本公司负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人保证本预案中财务会计报告真实、准确、完整。

本预案所述本次重大资产重组暨关联交易相关事项的生效和完成尚待取得有权审批机关的批准或备案。中国证券监督管理委员会及其他政府部门对本次重大资产重组所做的任何决定或意见，均不表明其对本公司股票的价值或投资者的收益作出实质性判断或保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

本次重大资产重组完成后，本公司经营与收益的变化，由本公司自行负责；因本次重大资产重组引致的投资风险，由投资者自行负责。投资者若对本预案存有任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、专业会计师或其他专业顾问。

重大事项提示

一、本次交易概况

广东省高速公路发展股份有限公司（“本公司”、“公司”、“上市公司”、“粤高速”）计划向其控股股东广东省交通集团有限公司（“广东交通集团”）下属全资子公司广东省公路建设有限公司（“建设公司”、“交易对方”）发行 A 股股票，收购建设公司持有的广州广珠交通投资管理有限公司（“广珠交通”）100%的股权（“本次交易”、“本次重大资产重组”；其中，广珠交通 100%的股权称为“交易标的”、“目标资产”）。

二、本次发行股份价格及发行数量

本公司通过向特定对象建设公司非公开发行 A 股股票支付收购对价。本次交易发行股份价格不低于本公司第六届董事会第十四次（临时）会议决议公告日前 20 个交易日股票交易均价，定为 4.93 元/股，本公司将向建设公司发行 566,335,091 股 A 股股票。

若本公司股票在定价基准日（即粤高速第六届董事会第十四次（临时）会议决议公告日）至发行日期间发生派息、送股、资本公积金转增股本等除权、除息行为，发行价格和发行数量将做相应调整。

建设公司承诺，其本次以资产认购的股份自本次非公开发行结束之日起三十六个月内不进行转让或上市交易，之后按中国证券监督管理委员会（“中国证监会”）及深圳证券交易所（“深交所”）的有关规定执行。

三、交易标的及其价格

本次交易的评估基准日为 2011 年 4 月 30 日，根据北京中企华资产评估有限责任公司（“中企华”）出具的《资产评估报告》（中企华评报字（2011）第 1170-01 号），广珠交通的账面价值为 32,198.40 万元（母公司报表口径），评估价值为 279,203.20 万元，评估增值率为 767.13%。以上评估结果已于 2011 年 6 月 7 日经广东省人民政府国有资产监督管理委员会（“广东省国资委”）备案（备案编号：2011006）。本次重大资产重组的交易标的的价格为其评估价值 279,203.20 万元。

四、盈利预测情况

根据未经审核的广珠交通 2011 年度和 2012 年度盈利预测报告，广珠交通的 2011 和 2012 年度预测归属于母公司所有者的净利润分别约为 347,950,406.53 元和 334,008,194.33 元；根据未经审核的 2011 年和 2012 年备考合并盈利预测的报告，本次交易完成后公司 2011 年、2012 年度预计可实现归属于母公司所有者的净利润分别约为 432,365,343.86 元和 498,203,204.19 元，按照发行后总股本计算，全面摊薄的每股收益为 0.24 元和 0.27 元，广珠交通对粤高速每股收益的直接贡献分别为 0.19 元和 0.18 元，占粤高速每股收益的比例分别为 80.48%和 67.04%。

五、本次交易构成重大资产重组和关联交易

本次重大资产重组的交易标的 2010 年度的总资产、营业收入和净资产分别为 42.31 亿元、11.93 亿元和 9.04 亿元，而本次交易对价（评估价值）为 27.92 亿元。交易标的总资产与交易对价的孰高值，营业收入和净资产与交易对价的孰高值占本公司 2010 年度经审计的合并财务报表总资产、营业收入和净资产的比例分别为 40%、119%、65%且超过 5,000 万元；同时本次交易涉及发行股份购买资产。根据《上市公司重大资产重组管理办法》（“《重组办法》”）等相关中国法律法规的规定，本次交易构成重大资产重组。

截至 2011 年 4 月 30 日，广东交通集团直接和间接持有本公司 43.65%的股权（其中，通过新粤有限公司、广东省交通开发公司、广东省高速公路有限公司（“省高速”）及广东省交通发展有限公司持有本公司 2.82%的股权），广东交通集团为本公司的控股股东。本次交易对方建设公司为广东交通集团的全资子公司，建设公司为本公司的关联人。因此，根据《深圳证券交易所股票上市规则》的规定，本次向建设公司发行股份购买资产构成本公司的关联交易。本公司在召开董事会、股东大会审议相关议案时，需提请关联方回避表决。

六、本次交易的审批风险

本次交易尚需满足多项交易条件方可完成，包括但不限于取得广东省国资委对本次重大资产重组方案的批准，本公司股东大会对本次交易的批准，中国证监会对本次交易的审

核通过及中国证监会对广东交通集团和建设公司申请免于以要约方式增持股份的核准等。本次重大资产重组方案能否通过股东大会审议以及能否取得政府主管部门的批准或核准存在不确定性。

七、其他主要风险因素

（一）宏观经济环境波动的风险

近几年，随着我国经济的快速增长、工业化、城镇化水平的逐步提高，我国道路交通建设一直处于高速发展的阶段。而且，公路行业对经济周期的敏感性一般较其他行业低。但是，经济周期的变化会直接导致经济活动对运输能力要求的变化，进而导致公路交通流量及收费总量的变化。国际方面动荡的地缘政治、日本大地震引发的核污染及欧债危机升级可能导致全球经济面临下滑和油价大幅波动，国内方面“4.15”房产新政出台、信贷紧缩等宏观调控都可能导致国内经济增速放缓，以上宏观经济环境的不确定因素都可能对高速公路的经营产生影响。

本公司所经营的控股高速公路广佛高速公路（“广佛高速”）、佛开高速公路（“佛开高速”）、以及参股高速公路深圳惠盐高速公路（“深圳惠盐高速”）、京珠高速公路广珠段（“广珠东高速”）、茂湛高速公路（“茂湛高速”）、广肇高速公路（“广肇高速”）、广惠高速公路（“广惠高速”）、江中高速公路（“江中高速”）、赣州至大余高速公路（三益至梅关段）（“康大高速”）、赣州至大余高速公路（茅店至三益段）（“赣康高速”）及广乐高速公路（“广乐高速”）的车流量与通行费收入直接与广东省内及其他高速沿线地区的经济活力密切相关。如果受到宏观经济环境波动的影响，则可能出现国内汽车销售增速放缓和消费者减少驾车出行，高速公路行业景气程度出现一定波动，并将会对本公司业务、盈利情况和财务状况产生不利影响。

（二）业务经营风险

1、受收费政策变化及收费标准调整的风险

本公司主营业务收入主要来源为路桥通行费收入，因此收费政策及收费标准对本公司的营业收入存在着较大的影响。收费政策由国家相关监管部门制定，公司无法预计也难以影响国家对收费政策的制定和修改。车辆通行费的收费标准必须由省、自治区、直辖市人

民政府交通主管部门会同同级价格主管部门审核后，报本级人民政府审查批准。因此，收费价格调整趋势，以及收费价格在未来物价水平及公司成本上升时能否相应调整，仍取决于国家相关政策及政府部门的审批，公司难以根据自身经营成本或市场供求变化及时对收费标准进行调整。因此，收费政策的变化及收费标准的调整将对本公司所经营的高速公路存在着一定程度的影响。

2、城际轨道交通分流的风险

2009年编制的《珠江三角洲地区城际轨道交通同城化规划》（修编）在珠三角地区规划城际轨道交通线20条，联络线3条，线网总长1,874.5公里。城际轨道交通线路经过了珠三角地区的广州、深圳、珠海、东莞、惠州、佛山、肇庆、江门和中山9个地市，覆盖了广深、广珠、广肇和广惠等城镇带。城际轨道交通的出现，将对公路运输客流量在一定程度上造成分流，使传统的公路客运受到挑战和冲击，公路客运的市场空间将受到一定程度的挤压。因此，城际轨道交通线的建设也对本公司所经营的高速公路存在着一定程度的影响。

3、剩余收费年限风险

本次交易标的主要资产为广珠东高速公司，其主要经营管理广珠东高速，广珠东高速收费经营期限至2030年，剩余收费年限为19年。

（三）“绿色通道”风险

根据中华人民共和国交通运输部（“交通部”）、国家发展和改革委员会（“发改委”）和中华人民共和国财政部（“财政部”）于2010年11月26日下发的《关于进一步完善鲜活农产品运输绿色通道政策的紧急通知》（交公路发[2010]715号），从2010年12月1日起，全国所有收费公路（含收费的独立桥梁、隧道）全部纳入鲜活农产品运输“绿色通道”网络范围，对整车合法装载运输鲜活农产品车辆免收车辆通行费。本公司所有控股及参股项目都已经执行绿色通道政策。若该等“绿色通道”政策未来发生变化，将对公司经营产生一定的影响。

（四）控股股东控制风险

截至2011年4月30日，广东交通集团直接和间接持有本公司43.65%的股份（其中，通过新粤有限公司、广东省交通开发公司、省高速及广东省交通发展有限公司持有本公司2.82%的股权）。本次发行566,335,091股A股股票完成后，广东交通集团直接和间接持股比

例将达到61.15%，仍处于控股地位。广东交通集团可以通过董事会、股东大会对本公司的人事任免、经营决策等施加重大影响，广东交通集团的利益可能与部分或全部少数股东的利益不一致。

（五）自然灾害及其他不可抗力风险

我国是自然灾害多发的国家，几乎每年都发生洪水、台风等自然灾害。高速公路运营受自然灾害的影响很大，泥石流、塌方、滑坡、洪水、地震等灾害是损害公路的“自然杀手”，且往往造成重大的交通事故，可能导致一定范围内的交通系统瘫痪。此外，强降雨、暴风雪及浓雾等自然天气情况都可能对高速公路的正常运转能力造成一定程度上的限制，进而导致公司的通行费收入受到负面影响。

（六）财务的风险

根据经立信羊城审计的本公司截至2011年4月30日的备考合并财务报告，本次交易完成后，本公司资产负债率将由交易前的55.86%上升至63.75%，主要是由于交易标的资产负债率较高所造成。每股净资产将由交易前的3.45元/股下降至2.55元/股，主要是由于本次收购交易双方属于同一控制人下企业，按照同一控制人下企业合并会计准则，溢价部分冲减本公司的资本公积，使得在资本公积下降的同时股份总额上升，从而导致每股净资产下降。

目 录

| | |
|---|-----------|
| 释义 | 11 |
| 第一章 本次交易的概况 | 15 |
| 一、本次交易的背景和目的..... | 15 |
| 二、本次交易的决策和批准过程..... | 16 |
| 三、本次交易方案简介..... | 17 |
| 四、交易对方、交易标的及交易价格和溢价情况概述..... | 18 |
| 五、本次交易构成关联交易..... | 18 |
| 六、本次交易构成重大资产重组..... | 18 |
| 七、本次交易是否导致公司控制权变化..... | 19 |
| 八、董事会和股东大会表决情况..... | 20 |
| 第二章 上市公司基本情况介绍 | 21 |
| 一、公司基本情况..... | 21 |
| 二、公司设立及历次股权变动情况..... | 22 |
| 三、公司最近三年控股权变动及重大资产重组情况..... | 24 |
| 四、公司主营业务发展情况..... | 24 |
| 五、公司主要财务指标..... | 33 |
| 六、公司控股股东和实际控制人概况..... | 34 |
| 第三章 交易对方基本情况 | 37 |
| 一、建设公司基本情况..... | 37 |
| 二、历史沿革..... | 37 |
| 三、最近三年注册资本变化情况..... | 40 |
| 四、股权结构..... | 40 |
| 五、下属企业..... | 41 |
| 六、建设公司与上市公司的关联关系和推荐董事或高级管理人员情况..... | 44 |
| 七、主营业务发展状况..... | 44 |
| 八、主要财务指标..... | 44 |
| 九、最近一年简要财务报表..... | 45 |
| 十、最近 5 年内受过行政处罚、刑事处罚、或者涉及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或者仲裁的情况..... | 46 |
| 十一、建设公司的承诺和声明..... | 46 |
| 第四章 交易标的基本情况 | 48 |
| 一、交易标的基本情况..... | 48 |
| 二、交易标的的评估值..... | 60 |
| 三、交易标的的注册资本的合法合规性说明..... | 70 |
| 四、交易标的的未来盈利能力的说明..... | 70 |
| 五、交易标的的为控制权..... | 71 |
| 六、交易标的的转让符合交易相关股权转让条件的说明..... | 71 |

| | |
|---|------------|
| 七、债权债务处理情况..... | 71 |
| 八、交易标的涉及的重大诉讼、仲裁、行政处罚或潜在纠纷的情况..... | 71 |
| 九、交易标的涉及的许可使用情况..... | 72 |
| 十、重大会计政策与会计估计差异情况..... | 72 |
| 第五章 本次交易涉及的发行股份情况 | 75 |
| 一、本次交易发行股份的价格和定价原则..... | 75 |
| 二、本次交易发行股份的种类、每股面值..... | 75 |
| 三、本公司拟发行股份的数量和占发行后总股本的比例..... | 75 |
| 四、锁定期安排..... | 75 |
| 五、滚存未分配利润的处理..... | 76 |
| 六、本次发行前后公司主要财务数据和其他重要经济指标的对照表..... | 76 |
| 七、本次发行前后公司股权结构..... | 76 |
| 第六章 本次交易协议的主要内容 | 78 |
| 一、本协议主体和签订时间..... | 78 |
| 二、交易价格、定价依据和支付方式..... | 78 |
| 三、资产交付..... | 79 |
| 四、锁定期..... | 79 |
| 五、交易标的自定价基准日至交割日期间损益的归属和滚存未分配利润的安排..... | 79 |
| 六、与资产相关的人员安排..... | 80 |
| 七、本协议的生效条件和时间..... | 80 |
| 八、本协议的终止..... | 80 |
| 九、违约责任..... | 81 |
| 第七章 本次交易的合规性分析 | 82 |
| 一、本次重大资产重组符合《重组办法》第十条关于实施重大资产重组的要求..... | 82 |
| 二、本次重大资产重组符合《重组办法》第四十一条关于发行股份购买资产的规定..... | 86 |
| 第八章 本次交易定价依据及公允性分析 | 89 |
| 一、本次交易的定价依据..... | 89 |
| 二、本次交易定价的公允性分析..... | 89 |
| 三、董事会对本次资产交易评估事项的说明..... | 92 |
| 四、独立董事对本次资产交易评估事项的意见..... | 94 |
| 第九章 管理层讨论和分析 | 96 |
| 一、本次交易前本公司财务状况和经营成果的讨论与分析..... | 96 |
| 二、交易标的行业特点及经营情况讨论分析..... | 104 |
| 三、交易标的核心竞争力及行业地位..... | 111 |
| 四、本次交易完成后本公司财务状况、盈利能力及未来趋势分析..... | 114 |
| 五、本次交易对公司的其他影响..... | 119 |
| 第十章 财务会计信息 | 121 |
| 一、交易标的最近两年一期简要财务报表..... | 121 |
| 二、本公司最近一年一期备考合并资产负债表及备考合并利润表..... | 125 |

| | |
|------------------------------------|------------|
| 三、目标公司 2011 年及 2012 年盈利预测..... | 128 |
| 四、本公司 2011 年及 2012 年备考合并盈利预测表..... | 129 |
| 第十一章 同业竞争和关联交易 | 131 |
| 一、对同业竞争的影响..... | 131 |
| 二、对关联交易的影响..... | 133 |
| 第十二章 风险因素 | 144 |
| 一、本次交易的审批风险..... | 144 |
| 二、宏观经济环境波动的风险..... | 144 |
| 三、业务经营风险..... | 145 |
| 四、“绿色通道”风险..... | 145 |
| 五、控股股东控制风险..... | 146 |
| 六、自然灾害及其他不可抗力风险..... | 146 |
| 七、财务的风险..... | 146 |
| 第十三章 其他重要事项 | 147 |
| 一、本次交易对公司治理机制的影响..... | 147 |
| 二、本次交易对本公司负债结构的影响..... | 147 |
| 三、最近十二个月发生的资产交易情况..... | 147 |
| 四、保护投资者合法权益的相关安排..... | 148 |
| 第十四章 公司及中介机构对本次交易的意见 | 150 |
| 一、独立董事对本次发行股份购买资产暨关联交易的意见..... | 150 |
| 二、独立财务顾问对于本预案的核查意见..... | 153 |

释义

在本文件中，除非文义载明，下列简称具有如下含义：

| | | |
|--|---|--|
| 本公司/公司/上市公司/ 粤高速 | 指 | 广东省高速公路发展股份有限公司，一家成立于 1993 年 2 月 9 日的股份有限公司。截至 2011 年 4 月 30 日，广东省交通集团有限公司直接和间接持有其 43.65% 股权（其中，通过新粤有限公司、广东省交通开发公司、省高速及广东省交通发展有限公司持有其 2.82% 的股权） |
| 广东交通集团 | 指 | 广东省交通集团有限公司，一家成立于 2000 年 6 月 23 日的有限责任公司（国有独资）。广东交通集团目前为本公司的控股股东 |
| 建设公司/交易对方 | 指 | 广东省公路建设有限公司，一家成立于 1987 年 4 月 16 日的有限责任公司，广东交通集团持有其 100% 的股权 |
| 广珠交通/目标公司 | 指 | 广州广珠交通投资管理有限公司，一家成立于 2011 年 3 月 31 日的有限责任公司 |
| 广珠东高速 | 指 | 京珠高速公路广珠段，全长 62.4 公里 |
| 广珠东高速公司 | 指 | 京珠高速公路广珠段有限公司，一家成立于 1993 年 5 月 13 日的有限责任公司 |
| 本次发行 | 指 | 本公司根据第六届董事会第十四次（临时）会议审议通过的发行方案向建设公司非公开发行 A 股股票 |
| 本次收购 | 指 | 本公司收购建设公司持有的广珠交通 100% 股权 |
| 本次发行股份购买资 产/本次交易/本次重大 资产重组/本次重组 交易标的/目标资产 | 指 | 本公司根据第六届董事会第十四次（临时）会议审议通过的重大资产重组方案向建设公司非公开发行 A 股股票，并收购其持有的广珠交通 100% 股权 |
| | 指 | 建设公司持有的广珠交通 100% 股权 |

| | | |
|-------------|---|--|
| 本预案/《重组预案》 | 指 | 本《广东省高速公路发展股份有限公司发行股份购买资产之重大资产重组暨关联交易预案》 |
| 发行股份购买资产协议 | 指 | 本公司与建设公司就本次交易于 2011 年 6 月 8 日签署的《广东省高速公路发展股份有限公司与广东省公路建设有限公司之发行股份购买资产协议》 |
| 《资产评估报告》 | 指 | 北京中企华资产评估有限责任公司对本次交易目标资产出具的《广东省高速公路发展股份有限公司拟向广东省公路建设有限公司发行股票收购其持有的广州广珠交通投资管理有限公司 100% 股权评估报告》（中企华评报字（2011）第 1170-01 号） |
| 定价基准日 | 指 | 本次发行股份购买资产董事会决议公告日，即 2011 年 6 月 13 日 |
| 审计基准日/评估基准日 | 指 | 2011 年 4 月 30 日 |
| 交割日 | 指 | 发行股份购买资产协议生效后，目标资产过户至粤高速的工商变更登记手续办理完毕之日 |
| 独立财务顾问/中金公司 | 指 | 中国国际金融有限公司 |
| 审计机构/立信羊城 | 指 | 立信羊城会计师事务所有限公司 |
| 资产评估机构/中企华 | 指 | 北京中企华资产评估有限责任公司 |
| 国务院 | 指 | 中华人民共和国国务院 |
| 发改委 | 指 | 国家发展和改革委员会 |
| 财政部 | 指 | 中华人民共和国财政部 |
| 交通部 | 指 | 中华人民共和国交通运输部 |

| | | |
|--------|---|----------------------------|
| 中国证监会 | 指 | 中国证券监督管理委员会 |
| 深交所 | 指 | 深圳证券交易所 |
| 广东省国资委 | 指 | 广东省人民政府国有资产监督管理委员会 |
| 《公司章程》 | 指 | 本公司现行有效的公司章程 |
| 《公司法》 | 指 | 《中华人民共和国公司法》 |
| 《证券法》 | 指 | 《中华人民共和国证券法》 |
| 《重组办法》 | 指 | 《上市公司重大资产重组管理办法》（证监会令第53号） |
| 广佛高速 | 指 | 广佛高速公路 |
| 佛开高速 | 指 | 佛开高速公路 |
| 深圳惠盐高速 | 指 | 深圳惠盐高速公路 |
| 茂湛高速 | 指 | 茂湛高速公路 |
| 广肇高速 | 指 | 广肇高速公路 |
| 广惠高速 | 指 | 广惠高速公路 |
| 江中高速 | 指 | 江中高速公路 |
| 广乐高速 | 指 | 广乐高速公路 |
| 康大高速公路 | 指 | 赣州至大余高速公路（三益至梅关段） |
| 赣康高速 | 指 | 赣州至大余高速公路（茅店至三益段） |
| 九江大桥 | 指 | 广东九江大桥 |
| 省高速 | 指 | 广东省高速公路有限公司 |
| 佛开公司 | 指 | 广东省佛开高速公路有限公司 |
| 赣康公司 | 指 | 赣州赣康高速公路有限责任公司 |
| 广乐公司 | 指 | 广东广乐高速公路有限公司 |

| | | |
|----------|---|--|
| 两纵两横 | 指 | 两纵是指由北京—石家庄—郑州—武汉—珠海的高速公路主骨架及同江—大连—连云港—上海—三亚的高速公路干线，两横是东起上海—南京—武汉—重庆的高等级公路干线通道及东起连云港—郑州—西安—乌鲁木齐—霍尔果斯高等级公路大通道 |
| 五纵七横 | 指 | 指我国规划建设的以高速公路为主的公路网主骨架，总里程约 3.5 万公里。“五纵”指同江——三亚、北京——珠海、重庆——北海、北京——福州、二连浩特——河口。“七横”指连云港——霍尔果斯、上海——成都、上海——瑞丽、衡阳——昆明、青岛——银川、丹东——拉萨、绥芬河——满洲里 |
| GDP | 指 | 国内生产总值，指在一定时期内，一个国家或地区运用生产要素所生产的全部最终产品（物品和劳务）的市场价值 |
| 国家/中国/我国 | 指 | 中华人民共和国，就本预案而言，除非特别说明，特指中华人民共和国大陆地区 |
| 元/万元/亿元 | 指 | 人民币元、万元、亿元 |

本预案中部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上有差异，这些差异是由四舍五入造成的。

第一章 本次交易的概况

一、本次交易的背景和目的

（一）顺应经济发展

随着我国经济持续快速增长，城市化率、居民收入水平不断提升，物流、人流、商品流大幅度增加，提高运输效率、降低运输成本的要求日益迫切，对高速公路的需求非常突出，高速公路作为重要的基础设施在推动我国国民经济发展和城乡一体化进程中发挥日益重要的作用。广东省作为我国经济发展的前沿省份，经济的快速增长为高速公路形成了强大的需求，并为大型路产企业的成长创造了难得的契机。根据交通部公布的《2010年公路水路交通运输行业发展统计公报》，2010年广东省高速公路通车总里程达4,835公里，占全国高速公路通车总里程的6.5%。根据《广东省高速公路网规划（2004-2030年）》，广东省高速公路建设将形成以珠三角洲为核心，以沿海为扇面，以沿海港口（城市）为龙头向山区和内陆省区辐射的路网布局。从中期目标看，至2020年，广东省高速公路通车里程达到7,300公里左右；从远期目标看，至2030年，将扩大到8,800公里。

在该等背景下，本公司拟抓住高速公路发展的有利时机，做大做强高速公路主业，优化资源配置，在更大范围内实现规模经营，增强本公司抵御风险能力，提升企业品牌形象。

（二）打造资本运作平台，做强路产主业

广东交通集团是广东省高速公路投资建设的重要力量。截至2010年12月31日，广东交通集团通过全资、控股、参股等方式管理运营的高速公路总里程达3,338公里，约占全省高速公路总里程的69%。本公司作为广东交通集团路产业务板块的资本运作平台，将发挥稳健、高效的公司运作体系。本次重大资产重组将有利于提高本公司资本运作能力，实现高效融资。

（三）发挥协同效应

公路行业属于资本密集性行业，具有投资规模大、投资回收周期长的特点。公路企业的规模越大，越有利于企业合理周转资本，降低单位成本，保持行业竞争力。本次交易后，本公司将更好地凭借在路产经营和管理方面的经验和优势，进一步提升公司的业务和资产

规模，有利于公司实现路网的协同效应，发挥规模经济优势，有效控制成本，从而更有效的提升目标资产的经营效率及运营能力，进而促进上市公司优化资产结构、巩固核心竞争力。

（四）有利于推动目标资产的发展

本次收购完成后，目标资产将纳入本公司。本公司将充分利用在路产经营和管理方面的经验和优势，从而进一步提升目标资产的经营效率和盈利能力。

（五）有利于提升上市公司核心竞争力

本次交易将有利于做大做强公司的主营业务，增强公司盈利能力，提升公司的核心竞争力。根据经立信羊城审计的备考合并财务报表，截至 2011 年 4 月 30 日，本次交易后本公司总资产将由 111.41 亿元增长至 149.85 亿元，总资产规模将明显提升。

二、本次交易的决策和批准过程

本次交易已经获得的授权、批准和备案包括：

（1）本公司第六届董事会第十四次（临时）会议于 2011 年 6 月 9 日审议通过本次交易方案；

（2）建设公司董事会于 2011 年 6 月 3 日作出《广东省公路建设有限公司董事会决议（[2011]17 号）》，同意将建设公司持有的广珠交通公司 100% 的股权转让给粤高速，用以认购粤高速非公开发行的 A 股股票；及

（3）交易标的评估结果已于 2011 年 6 月 7 日经广东省国资委备案（备案编号：2011006）。

本次交易方案完成尚需获得的授权、核准、同意和备案：

（1）广东省国资委就本次重大资产重组方案出具的批准文件；

（2）本公司股东大会批准本次交易方案；

（3）中国证监会核准本次交易的方案；及

(4) 中国证监会核准关于广东交通集团和建设公司免于以要约方式增持股份的申请。

三、本次交易方案简介

(一) 本次发行股份的种类和面值

境内上市人民币普通股（A股），每股面值为1元。

(二) 本次发行方式

向特定对象建设公司非公开发行。

(三) 本次交易对方和其认购方式

本次交易对方为建设公司。建设公司以其持有的广珠交通100%股权认购本公司本次发行的全部A股股票。

(四) 交易标的及价格概述

本次重大资产重组的交易标的为建设公司持有的广珠交通100%股权。本次交易的评估基准日为2011年4月30日，根据中企华出具的《资产评估报告》（中企华评报字（2011）第1170-01号），广珠交通的账面价值为32,198.40万元（母公司报表口径），评估价值为279,203.20万元，评估增值率为767.13%。以上评估结果已经广东省国资委备案。本次重大资产重组的交易标的的价格为其评估价值279,203.20万元。

(五) 交易标的对应的净资产在过渡期内变化的归属

自目标资产评估基准日至交割日期间（即“过渡期”）目标资产所产生的损益，由粤高速享有和承担；交割日后目标资产所产生的损益，由粤高速享有和承担。

(六) 本次交易发行股份的价格和定价原则

本公司拟通过向特定对象建设公司非公开发行A股股票支付收购对价。本次交易发行股份价格不低于粤高速第六届董事会第十四次（临时）会议决议公告日前20个交易日股票交易均价，定为4.93元/股，粤高速将向建设公司发行566,335,091股A股股票。

若粤高速股票在定价基准日至发行日期间发生派息、送股、资本公积金转增股本等除

权、除息行为，发行价格和发行数量将做相应调整。

（七）锁定期安排

建设公司本次认购的股份自发行结束之日起 36 个月内不进行转让或上市交易。

（八）滚存未分配利润的处理

本次发行股份购买资产完成后，建设公司按其在本公司的持股比例，与本公司其他新老股东共享本次发行股份购买资产完成前粤高速的滚存未分配利润。

四、交易对方、交易标的及交易价格和溢价情况概述

本次重大资产重组的交易对方为建设公司。交易标的为建设公司持有的广珠交通 100% 的股权。本次交易的评估基准日为 2011 年 4 月 30 日，根据中企华出具的《资产评估报告》（中企华评报字（2011）第 1170-01 号），广珠交通的账面价值为 32,198.40 万元（母公司报表口径），评估价值为 279,203.20 万元，评估增值率为 767.13%。该等评估结果均已经广东省国资委备案。本次重大资产重组的交易标的的价格为其评估价值 279,203.20 万元。

五、本次交易构成关联交易

截至 2011 年 4 月 30 日，广东交通集团直接和间接持有本公司 43.65% 的股权（其中，通过新粤有限公司、广东省交通开发公司、省高速及广东省交通发展有限公司持有本公司 2.82% 的股权），广东交通集团为本公司的控股股东。本次交易对方建设公司为广东交通集团的全资子公司，建设公司为本公司的关联人。因此，根据《深圳证券交易所股票上市规则》的规定，本次向建设公司发行股份购买资产构成本公司的关联交易。本公司在召开董事会、股东大会审议相关议案时，需提请关联方回避表决。

六、本次交易构成重大资产重组

本次重大资产重组的交易标的 2010 年度的总资产、营业收入和净资产分别为 42.31 亿

元、11.93 亿元和 9.04 亿元，而本次交易对价（评估价值）为 27.92 亿元。交易标的总资产与交易对价的孰高值，营业收入和净资产与交易对价的孰高值占本公司 2010 年度经审计的合并财务报表总资产、营业收入和净资产的比例分别为 40%、119%、65%且超过 5,000 万元；同时本次交易涉及发行股份购买资产。根据《重组办法》等相关中国法律法规的规定，本次交易构成重大资产重组。

七、本次交易是否导致公司控制权变化

截至 2011 年 4 月 30 日，本公司的总股本为 1,257,117,748 股。本次发行 566,335,091 股 A 股股票，全部由建设公司以广珠交通 100%股权认购，本次发行前后本公司的股本结构如下：

| 股东名称 | | 发行前 | | 发行后 | |
|---------------|--|---------------|---------|---------------|---------|
| | | 股票数量（股） | 持股比例 | 股票数量（股） | 持股比例 |
| 广东交通集团（直接和间接） | | 548,792,940 | 43.65% | 1,115,128,031 | 61.15% |
| 其中： | 直接持有 | 513,289,877 | 40.83% | 513,289,877 | 28.15% |
| | 间接持有（通过新粤有限公司、广东省交通开发公司、省高速及广东省交通发展有限公司持有） | 35,503,063 | 2.82% | 35,503,063 | 1.95% |
| | 间接持有（通过建设公司持有） | - | - | 566,335,091 | 31.06% |
| 其他投资者 | | 708,324,808 | 56.35% | 708,324,808 | 38.85% |
| 其中： | A 股 | 372,775,894 | 29.66% | 372,775,894 | 20.44% |
| | B 股 | 335,548,914 | 26.69% | 335,548,914 | 18.40% |
| 合计 | | 1,257,117,748 | 100.00% | 1,823,452,839 | 100.00% |

如上表所示，本次发行前，广东交通集团直接和间接持有本公司 43.65%股权，为本公司的控股股东。本次发行完成后，建设公司持有本公司 31.06%股权，成为本公司第一大股东，广东交通集团将直接和间接持有本公司 61.15%股权，仍是本公司的控股股东。因此，本次发行不会导致本公司控制权发生变化。

八、董事会和股东大会表决情况

本公司于 2011 年 6 月 9 日召开第六届董事会第十四次（临时）会议，会议应到董事 11 名（其中独立董事 4 名），实到董事（包括代理人）10 名（其中独立董事 4 名），陈彦卿董事因事未能出席，特授权委托李希元董事进行表决。本公司全部监事及高级管理人员列席了该次会议。会议的召开和表决程序符合《公司法》和《公司章程》的规定。会议逐项审议《关于公司发行股份购买资产方案的议案》、《关于与广东省公路建设有限公司签署〈发行股份购买资产协议〉的议案》等与本次重大资产重组相关的议案。本次董事会会议审议的事项中涉及关联交易的，关联董事进行了回避表决，非关联董事审议一致通过，其余未涉及关联交易的事项，公司全体董事审议一致通过。独立董事对本次发行股份购买资产暨关联交易相关事项发表了独立董事意见。

截至本预案签署日，本次交易尚未经本公司股东大会审议。前述本公司第六届董事会第十四次（临时）会议审议通过本次发行股份购买资产的总体方案，待交易标的盈利预测工作完成后，本公司将另行召开董事会审议与本次发行相关的其他未决事项，并编制和公告重大资产重组报告书，一并提交公司股东大会审议。”

第二章 上市公司基本情况介绍

一、公司基本情况

- 1、公司名称（中文）：广东省高速公路发展股份有限公司
公司名称（英文）：Guangdong Provincial Expressway Development Co., Ltd.
中文简称：粤高速
英文简称：GPED
- 2、法定代表人：周余明
- 3、成立（工商注册）日期：1993年2月9日
- 4、注册资本：1,257,117,748元
- 5、注册地址：广东省广州市白云路85号
- 6、办公地址：广东省广州市白云路85号
- 7、邮政编码：510100
- 8、电话号码：(020) 8373 1365, (020) 8373 1388
- 9、传真号码：(020) 8373 1363, (020) 8373 1384
- 10、互联网网址：<http://www.gpedcl.com/>
- 11、电子信箱：zqb@gdcg.cn
- 12、股票上市地：深圳证券交易所
- 13、上市日期：1996年8月15日（B股）、1998年2月20日（A股）
- 14、股票简称：粤高速 A、粤高速 B
- 15、股票代码：000429（A股）、200429（B股）
- 16、经营范围：主营高速公路、等级公路，桥梁的建设施工，公路、桥梁的收费和养

护管理，汽车拯救，维修，清洗，兼营与公司业务配套的汽车运输、仓储业务。（经营范围涉及法律、行政法规禁止经营的不得经营，涉及许可经营的未获许可前不得经营）

二、公司设立及历次股权变动情况

（一）公司设立

本公司成立于 1993 年 2 月 9 日，原名为“广东佛开高速公路股份有限公司”。广东省企业股份制试点联审小组办公室于 1993 年 6 月 30 日核发《关于同意广东佛开高速公路股份有限公司重组并更名为广东省高速公路发展股份有限公司的批复》（粤联审办[1993]68 号文），本公司重组更名为“广东省高速公路发展股份有限公司”。重组后，本公司总股本为 307,837,500 股，其中国家股 190,962,500 股，法人股 89,685,000 股，内部职工股 27,190,000 股。

（二）1996 年 B 股上市

根据广东省经济体制改革委员会于 1995 年 9 月 22 日出具的《关于同意广东省高速公路发展股份有限公司转为社会募集公司的批复》（粤体改[1995]66 号）、国务院证券委员会于 1996 年 7 月 11 日出具的《关于同意广东省高速公路发展股份有限公司发行 13,500 万股境内上市外资股的批复》（证委发[1996]24 号）以及对外贸易经济合作部于 1996 年 11 月 14 日出具《关于同意广东省高速公路发展股份有限公司为外商投资股份有限公司的批复》（[1996]外经贸资一函字第 606 号），本公司发行 13,500 万股 B 股，为外商投资股份有限公司，本公司注册资本为 442,837,500 元。

（三）1997 年转增股本

1997 年 6 月，公司实施年度分红派息和资本公积金转增股本方案，向全体股东每 10 股送 1.7 股、转增股本 3.3 股。该次送股和资本公积金转增股本后，本公司总股本变更为 664,256,249 股。

（四）1998 年 A 股上市

根据中国证监会于 1997 年 10 月 9 日出具的《关于广东省高速公路发展股份有限公司

A 股发行方案的批复》（证监发字[1997]487 号）和对外贸易经济合作部于 1998 年 3 月 18 日出具的《关于广东省高速公路发展股份有限公司变更注册资本的批复》（[1998]外经贸资一函字第 134 号），本公司于 1998 年 1 月发行 A 股 10,000 万股，每股面值 1 元，发行价为 5.41 元/股，并于 1998 年 2 月 20 日于深圳证券交易所挂牌上市。该次发行后，本公司总股本变更为 764,256,249 股。

（五）2000 年配股

根据 1999 年度股东大会决议以及中国证监会于 2000 年 7 月 24 日出具的《关于广东省高速公路发展股份有限公司申请配股的批复》（证监公司字[2000]98 号文），本公司于 2000 年 8 月以总股本 764,256,249 股为基数向全体股东进行配股，实际配售了 73,822,250 股普通股。该次配股后，本公司总股本变更为 838,078,499 股。

（六）2000 年国家股划转

根据广东省财政厅于 2000 年 8 月 18 日出具的《关于同意省交通集团托管省高速发展股份有限公司国家股的复函》（粤财企[2000]52 号）以及广东省人民政府办公厅于 2000 年 11 月 1 日出具的《关于同意省高速公路发展股份有限公司国家股转委托省交通集团持有和管理的函》（粤办函[2000]574 号），原由省高速受托管理的粤高速国家股 316,520,350 股（含 2000 年配售股份 3,076,600 股）全部划归由广东交通集团持有和管理。

（七）2001 年职工股上市流通

本公司的内部职工股 5,302.05 万股（其中董事、监事及高级管理人员持有的 132,722 股暂时冻结）于 2001 年 2 月 5 日上市流通。

（八）2001 年转增股本

本公司根据 2000 年度股东大会决议，以 2000 年末的总股本 838,078,499 股为基数，向全体股东按 10: 5 的比例，以资本公积金转增股本 419,039,249 股。该次转增股本后，公司总股本变更为 1,257,117,748 股。

（九）2003 年非上市外资股转为 B 股流通股

根据本公司 2002 年第二次临时股东大会决议、对外贸易经济合作部 2002 年 11 月 6

日出具《关于同意广东省高速公路发展股份有限公司非上市外资股转 B 股流通的批复》(外经贸资一函[2002]1233 号)以及中国证监会于 2003 年 1 月 16 日出具《关于核准广东省高速公路发展股份有限公司非上市外资股上市流通的通知》(证监公司字[2003]3 号),同意本公司非上市外资法人股转为境内上市外资股。

(十) 2005 年股权分置改革

2005 年 12 月 21 日,本公司股权分置改革方案获 A 股相关股东会议表决通过。2006 年 1 月 26 日,本公司获得《商务部关于同意广东省高速公路发展股份有限公司转股的批复》,同意本公司股权分置改革涉及的股权变更等事宜,流通 A 股股东每持有 10 股流通 A 股将获得全体非流通股股东支付的 3.1 股股票的对价。2006 年 2 月 17 日,本公司股权分置改革方案实施完毕,A 股股票简称由“粤高速 A”变更为“G 粤高速”。2006 年 10 月 9 日,根据深圳证券交易所发布的《关于上市公司股权分置改革实施有关交易事项的通知》,本公司 A 股股票简称由“G 粤高速”恢复为“粤高速 A”。

截至 2011 年 4 月 30 日,本公司的总股本为 1,257,117,748 股,广东交通集团直接和间接持有本公司 43.65%股权(其中,通过新粤有限公司、广东省交通开发公司、省高速及广东省交通发展有限公司持有本公司 2.82%股权)。

三、公司最近三年控股权变动及重大资产重组情况

公司最近三年控股股东均为广东交通集团,实际控制人均为广东省国资委,未发生控股权变化。公司最近三年未实施重大资产重组。

四、公司主营业务发展情况

本公司属基础设施行业,主营高速公路和特大桥梁的商业开发和经营,是广东省开发高速公路和特大桥梁的主要机构之一。本公司经营收入主要来源于高速公路及特大桥梁的商业收费。

（一）公司拥有的路产基本情况

截至 2011 年 4 月 30 日，本公司投资和经营的收费路桥项目共 12 个，按权益计算的公路总里程约 306.7 公里。其中控股项目 3 个，参股项目 8 个，在建项目 1 个，具体情况如下表：

| 序号 | 项目名称 (路产) | 股权结构 | 建成通车时间 | 收费权届满 年 | 里程数 (公里) |
|------|-------------------|---|-------------|------------|-------------|
| 控股项目 | | | | | |
| 1 | 广佛高速 | 粤高速 75%，珠江基建投资有限公司 25% | 1989 年 8 月 | 至 2019 年 | 15.7 |
| 2-1 | 佛开高速 ¹ | 粤高速 75%，省高速 25% | 1996 年 12 月 | 至 2027 年 | 79.8 |
| 2-2 | 九江大桥 ² | 粤高速 75%，省高速 25% | 1988 年 6 月 | 至 2018 年 | 9.5 |
| 参股项目 | | | | | |
| 3 | 深圳惠盐高速 | 粤高速 33.3%，深圳市盐田港股份有限公司 66.7% | 1994 年 5 月 | 至 2021 年 | 31.4 |
| 4 | 广珠东高速 | 建设公司 55%，新粤公路建设有限公司 25%，粤高速 20% | 1999 年 12 月 | 至 2030 年 | 62.4 |
| 5 | 茂湛高速 | 省高速 80%，粤高速 20% | 2000 年 11 月 | 至 2033 年 | 105.6 |
| 6 | 广肇高速 | 广东省路桥建设发展有限公司 25%，粤高速 25%，肇庆公路发展总公司 25%，迅浩国际有限公司 25% | 2002 年 9 月 | 至 2031 年 | 51.9 |
| 7 | 广惠高速 | 广东省长大公路工程有限公司 37.5%，粤高速 30%，珠江公路桥梁投资有限公司 30%，惠州市公路发展公司 2.5% | 2003 年 12 月 | 至 2029 年 | 153.2 |
| 8 | 江中高速 | 建设公司 60%，粤高速 15%，深圳高速公路股份有限公司 25% | 2005 年 11 月 | 至 2032 年 | 40.1 |
| 9 | 康大高速 | 江西省投资集团 51%，粤高速 30%，赣州高速公路有限责任公司 19% | 2007 年 12 月 | 至 2037 年 | 56.6 |
| 10 | 赣康高速 | 赣州高速公路有限责任公司 70%，粤高速 30% | 2010 年 8 月 | 至 2040 年 | 43.5 |
| 在建工程 | | | | | |
| 11 | 广乐高速 | 省高速 55%，广东省路桥建设发展有限公司 15%，粤高速 30% | | | 302.0 |

¹佛开高速和九江大桥股权结构一致，即广东省佛开高速公路有限公司直接持有佛开高速和九江大桥 100%的股权，而粤高速和省高速分别持有广东省佛开高速公路有限公司 75%和 25%的股权。

²同注 1。

1、广佛高速是广东省第一条高速公路，是沈海高速公路粤境内的一段。广佛高速于1989年8月通车，收费权于2019年届满。路线起于广州沙坝，终于佛山谢边，与佛开高速相接，全长约15.7公里。双向八车道。广佛高速全线有泌冲、沙涌、雅瑶、大沥、谢边5处互通立交，主线收费处1个，匝道收费5处。

广佛高速的运营主体为广佛高速公路有限公司。本公司持有该公司75%的股权。广佛高速公路有限公司注册资本为2亿元，经营管理广佛高速公路的建设、施工、收费和养护管理，汽车拯救和清洗。截至2010年12月31日，广佛高速公路有限公司总资产为966,662,465.95元，净资产为331,227,784.72元；2010年度，广佛高速公路有限公司营业收入为281,001,081.02元，营业利润为48,920,264.31元，净利润为39,800,122.40元。

2、佛开高速于1996年12月建成主体工程并投入运营，经营期至2027年。路线北起佛山市南海区谢边，与广佛高速相接，途经佛山市禅城区、南海区、顺德区、鹤山市、新会市等14个乡镇（区），止于鹤山市址山镇，南接开（平）阳（江）高速公路和325国道，并在共和站出口与江鹤高速公路相接，在司前站出口与新台高速公路相接。主线全长约79.8公里，双向四车道。全线共设立收费站8个，设服务区2处，全线配备收费、监控、通讯系统、监督路况、指挥调度、为过路车辆提供快捷、有效的服务。

九江大桥是横跨于佛山市南海区西江干流的单塔斜拉式特大型公路桥，双向二车道，与佛开高速平行，是325国道的一部分，于1988年6月投入营运。

佛开高速和九江大桥的运营主体为佛开公司。本公司持有该公司75%的股权。佛开公司注册资本为11.08亿元，经营管理佛开高速及其配套的拯救、维修清洗、零配件供应服务等。截至2010年12月31日，佛开公司总资产为5,820,971,290.21元，净资产为1,735,665,974.49元；2010年度，佛开公司营业收入为713,589,975.48元，营业利润为220,379,263.54元，净利润为160,047,749.93元。

3、深圳惠盐高速于1994年5月建成通车，经营期至2021年。起点深圳市，终点惠州市，全长约31.4公里，双向四车道。深圳惠盐高速是江西（赣州）至广东（深圳）粤赣高速公路粤境高速公路的一段。东接机荷高速公路，西接深汕高速公路，北联惠盐高速公路惠州段，荷坳立交与205国道相连，是深圳乃至珠三角与粤东交通的枢纽。

深圳惠盐高速的运营主体为深圳惠盐高速公路有限公司。本公司持有该公司 33.33% 的股权。深圳惠盐高速公路有限公司注册资本为 3,600 万元，负责惠盐高速公路深圳段正线建设的组织管理及深圳段正线竣工后的经营管理，维修、养护、征收过路费和路政管理；道路、桥涵工程的施工管理、工程咨询。截至 2010 年 12 月 31 日，深圳惠盐高速公路有限公司总资产为 557,636,814.65 元，净资产为 519,693,516.06 元；2010 年度，深圳惠盐高速公路有限公司营业收入为 321,196,880.04 元，营业利润为 214,271,512.83 元，净利润为 163,224,341.98 元。

4、广珠东高速起于广州市，止于珠海市金鼎，全长约 62.4 公里，双向六车道，部分四车道。于 1999 年 12 月建成通车，经营期至 2030 年。广珠东高速是国家规划主干线骨架京珠高速公路最南端的一部分。

广珠东高速的运营主体为广珠东高速公司。本公司持有该公司 20% 股权。广珠东高速公路注册资本为 5.8 亿元，经营管理广州至珠海高速公路，提供与高速公路配套的加油、拯救、零配件供应服务业务。截至 2010 年 12 月 31 日，广珠东高速公司总资产为 4,228,170,369.57 元，净资产为 1,638,297,763.65 元；2010 年度，广珠东高速公司营业收入为 1,193,484,995.14 元，营业利润为 670,416,269.70 元，净利润为 670,079,046.76 元。

5、茂湛高速是沈海高速在广东境内的重要一段，于 2000 年 11 月建成通车，经营期至 2033 年。路线起于茂名市电白县观珠镇，止于湛江市遂溪县黄略镇，全长约 105.6 公里，双向四车道。

茂湛高速的运营主体为广东茂湛高速公路有限公司。本公司持有该公司 20% 的股权。广东茂湛高速公路有限公司注册资本为 11.2 亿元，经营、养护、管理电白至湛江高速公路及相关的配套设施。截至 2010 年 12 月 31 日，广东茂湛高速公路有限公司总资产为 2,691,683,359.87 元，净资产为 666,775,889.97 元；2010 年度，广东茂湛高速公路有限公司营业收入为 397,299,465.40 元，营业利润为 50,174,495.38 元，净利润为 39,723,900.42 元。

6、广肇高速于 2002 年 9 月建成通车，经营期至 2031 年。起点三水市，终点肇庆市，全长约 51.9 公里，双向四车道，部分六车道。广肇高速与广佛高速、广梧高速相连，直接沟通了珠江三角洲高速公路网。

广肇高速的运营主体为肇庆粤肇公路有限公司。本公司持有该公司 25% 股权。肇庆粤

肇公路有限公司注册资本为 8.183 亿元，负责建设、经营、养护、管理广肇高速和旧路及其配套设施。截至 2010 年 12 月 31 日，肇庆粤肇公路有限公司总资产为 2,343,076,720.93 元，净资产为 847,139,022.02 元；2010 年度，肇庆粤肇公路有限公司营业收入为 299,927,599.45 元，营业利润为 99,203,001.03 元，净利润 105,992,797.99 元。

7、广惠高速是交通部规划的国家重点公路汕尾至云南清水河公路的重要路段,也是广东省规划的干线公路中的重要组成部分。广惠高速 2003 年 12 月建成通车,经营期至 2029 年。起点位于广州市萝岗区,途经增城市、博罗县、惠州市惠城区、惠阳区,终点位于惠东县凌坑,全长约 153.2 公里。沿线路面相当平直,双向六车道,部分四车道。沿线与广州北二环高速公路、北三环高速公路、增从高速公路、莞深高速公路、惠河高速公路、深汕高速公路、常(平)惠(东)高速公路(规划)及 G324 国道等连接成网,是广东省规划的干线公路网的重要组成部分。

广惠高速的运营主体为广东广惠高速公路有限公司。本公司持有该公司 30% 股权。广东广惠高速公路有限公司注册资本为 23.52 亿元,负责投资、建设广惠高速公路及配套设施;广惠高速公路的收费和养护管理;对广惠高速公路配套的加油站、拯救、汽车维修、汽车运输、餐饮、仓储的投资、开发。截至 2010 年 12 月 31 日,广东广惠高速公路有限公司总资产为 6,220,968,974.33 元,净资产为 2,667,900,744.65 元;2010 年度,广东广惠高速公路有限公司营业收入为 1,537,997,550.88 元,营业利润为 730,900,770.50 元,净利润 552,014,179.51 元。

8、江中高速于 2005 年 11 月建成通车,经营期至 2032 年。起点中山市,终点江门市,全长约 40.1 公里(含江鹤二期),双向四车道,经港口、沙朗、坦背、四沙、三沙、江门市技术开发区,终点接江鹤高速公路。江中高速与佛开高速、广珠东高速相连,把国家两条纵向高速公路京珠线与同三线在珠江三角洲进行连接,起到了连接粤西和粤东的重要作用。

江中高速的运营主体为广东江中高速公路有限公司。本公司持有该公司 15% 股权。广东江中高速公路有限公司注册资本为 10.45 亿元,负责投资建设、经营管理江中高速公路、江鹤高速公路二期及其配套项目的开发。截至 2010 年 12 月 31 日,广东江中高速公路有限公司总资产为 2,777,752,955.16 元,净资产为 966,689,384.98 元;2010 年度,广东江中高速

公路有限公司营业收入为 332,520,087.50 元，营业利润为 40,793,029.66 元，净利润为 41,369,530.36 元。

9、康大高速是赣州至大余高速公路的一期工程，是江西省向广东出省的重要通道，亦是闽赣粤运输通道的重要路段，是赣州市实现“对接长珠闽，建设新赣州”所规划建设重点高速公路项目之一，是赣州未来通往珠三角快速通道的组成部分。康大高速主线起于江西南康三益的坳上，与大庆至广州（赣定段）高速公路相交，止于赣粤分界的大梅关，与广东省境内的韶赣高速对接。路线全长约 56.6 公里，双向四车道，其中省界收费站至梅关隧道为双向六车道。本项目于 2005 年 11 月 6 日开工建设。2007 年 12 月 22 日试通车，经营期至 2037 年。

康大高速的运营主体为赣州康大高速公路有限责任公司，本公司持有该公司 30%的股权。康大公司注册资本为 6 亿元人民币，经营范围为高速公路项目投资建设、经营、管理；公路维护；广告发布；建筑机械设备及配件批发、零售（以上项目国家有专项规定的按规定办）。截至 2010 年 12 月 31 日，赣州康大高速公路有限责任公司总资产为 1,828,340,063.68 元，净资产为 253,454,949.33 元；2010 年度，赣州康大高速公路有限责任公司营业收入为 39,122,518.00 元，营业利润为-105,557,664.82 元，净利润为-104,941,367.92 元。

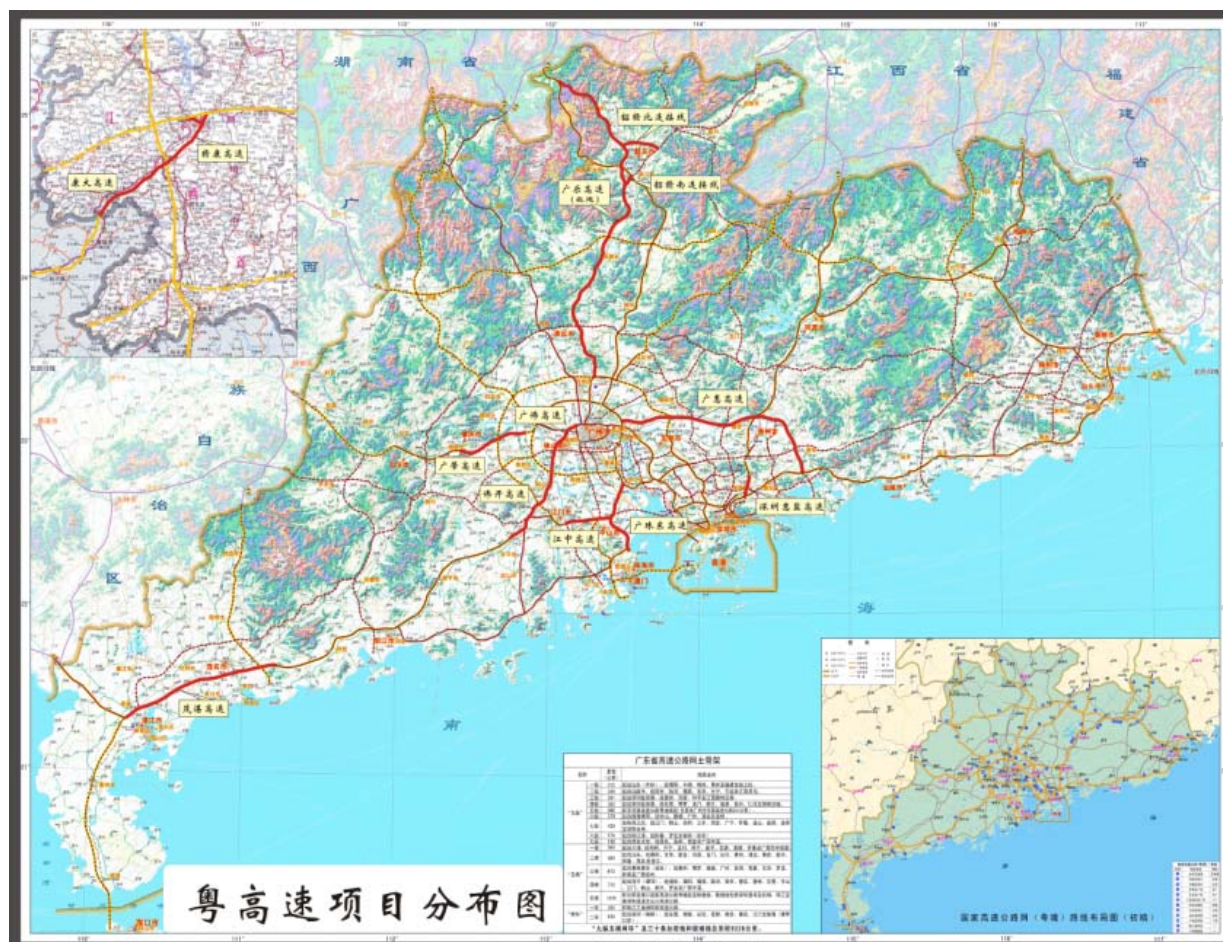
10、赣康高速是赣州至大余高速公路的二期工程，是济大、大广（赣定）和厦蓉高速的重要连接线。主线起于赣县茅店枢纽互通，与厦蓉高速公路相接，路线向西南延伸，终于步狗垅南康互通与大广高速公路相接，与大广高速公路（赣定段）共线约 9.2 公里至三益，在此接康大高速。路线全长约 52.7 公里，建设里程约 43.5 公里，另外，还需建设连接线 5.6 公里。双向四车道，项目已于 2007 年底开工，并于 2010 年 8 月建成通车，建设期约 3 年，经营期至 2040 年。

赣康高速的运营主体为赣康公司。本公司持有赣康公司 30%的股权。赣康公司注册资本为 7 亿元，经营管理赣康高速项目投资建设、经营、管理；土石方开采、销售；公路维护；广告发布；服务设施经营；建筑材料、装潢材料、金属材料、建筑机械设备及配件批发、零售（以上项目国家有专项规定的按规定办）。截至 2010 年 12 月 31 日，赣康公司总资产为 2,653,989,145.05 元，净资产为 717,123,407.15 元；2010 年度，赣康公司营业收入为 22,016,280.00 元，营业利润为-37,544,400.85 元，净利润为-37,473,259.85 元。

11、广乐高速为双向六车道，全长约 302.0 公里，分为南北两段：（1）广州至乐昌高速公路坪石至樟市段（北段），线路起于韶关市乐昌坪石镇（接京港澳高速公路），终于清远樟市，全长约 162.0 公里；（2）广州至乐昌高速公路樟市至花东段（南段），线路起于清远樟市，接广乐高速北段，终于广州市花都区花山镇，与机场高速公路北延线相接，全长约 140 公里。广乐高速已于 2009 年底开工，预计 2013 年底竣工，工期四年。

广乐高速的运营主体为广乐公司。本公司持有广乐公司 30% 股权。广乐公司注册资本为 5 亿元，经营范围为投资、建设、经营、管理广乐高速公路及其配套设施（涉及许可的项目除外）。2010 年度，该公司总资产为 2,638,699,419.91 元，净资产为 649,997,500.00 元。

本公司投资和经营的收费路桥项目分布如下：



（二）公司路产收费业务运营情况

本公司控股的高速公路和桥梁包括广佛高速、佛开高速和九江大桥。广佛高速、佛开高速和九江大桥通车时间较长，已经进入了经营的成熟期，因而近年来通行费收入增长较为稳定。

受益于广东省内路网完善、区内经济增长迅速以及运营管理效率提高，2008年至2010年期间，公司参股公路车流量增长较快。茂湛高速、广肇高速、广珠东高速、广惠高速、江中高速等多段高速公路的车流量和通行费收入均保持良好的增长。

1、主要公路的车流量情况

公司经营的主要公路最近三年一期的车流量情况如下：

| 名称 | 持股比例 | 2011年度1-4月 | | 2010年度 | | 2009年度 | | 2008年度 | |
|-------------------|--------|------------|----------|------------|----------|------------|----------|------------|----------|
| | | 车流量 (辆) | 同比增 幅 | 车流量 (辆) | 同比增 幅 | 车流量 (辆) | 同比增 幅 | 车流量 (辆) | 同比增 幅 |
| 广佛高速 | 75% | 11,853,956 | 13.68% | 32,247,940 | 19.16% | 27,061,623 | -14.93% | 31,811,656 | -16.89% |
| 佛开高速 | 75% | 8,820,259 | -3.93% | 26,203,896 | -8.63% | 28,678,400 | -3.20% | 29,626,299 | 9.66% |
| 九江大桥 ¹ | 75% | 2,223,749 | 9.86% | 6,773,509 | 86.38% | 3,634,233 | -- | -- | -- |
| 深圳惠盐高速 | 33.33% | 9,127,691 | -4.95% | 28,143,987 | 4.62% | 26,900,762 | -0.41% | 27,010,840 | 6.82% |
| 广珠东高速 | 20% | 1,4720,347 | 7.54% | 42,892,000 | 14.82% | 37,355,700 | -2.51% | 38,318,200 | 2.95% |
| 茂湛高速 | 20% | 3,611,967 | 2.16% | 9,141,484 | 10.56% | 8,268,109 | 7.96% | 7,658,343 | 7.93% |
| 广肇高速 | 25% | 5,682,937 | 35.37% | 13,537,585 | 26.20% | 10,726,911 | 14.30% | 9,385,249 | 8.21% |
| 广惠高速 | 30% | 9,156,913 | 10.68% | 26,040,660 | 30.51% | 19,953,744 | 8.19% | 18,442,600 | 12.85% |
| 江中高速 | 15% | 10,243,721 | 50.75% | 25,119,926 | 35.21% | 18,578,303 | 11.95% | 16,595,715 | 15.13% |
| 康大高速 | 30% | 403,510 | 135.97% | 523,583 | 23.39% | 424,332 | 94.31% | 218,378 | -- |
| 赣康高速 | 30% | 561,238 | -- | 509,395 | -- | -- | -- | -- | -- |

注：表中高速公路的车流量为其各出口当年交通量之和。

2、主要公路的通行费收入情况

公司经营的主要公路最近三年一期的通行费收入情况如下：

¹2007年6月15日，九江大桥被“南桂机035”船撞击23#桥墩后出现4跨桥梁坍塌，同时致使未坍塌的相邻孔上下部结构出现严重损伤。根据交通部、国家安全生产监督管理局于2007年6月19日下发的《关于广东“6·15”九江大桥船撞桥梁事故的通报》（交安委明电[2007]8号文），经初步调查，该事故是一起肇事船舶撞桥梁的单方责任事故。2009年6月10日，相关修复工程已经完成，九江大桥已经恢复通车。

| 名称 | 持股比例 | 2011年度1-4月 | | 2010年度 | | 2009年度 | | 2008年度 | |
|--------|--------|------------|---------|-----------|--------|-----------|---------|-----------|---------|
| | | 通行费收入(万元) | 同比增幅 | 通行费收入(万元) | 同比增幅 | 通行费收入(万元) | 同比增幅 | 通行费收入(万元) | 同比增幅 |
| 广佛高速 | 75% | 9,674 | 5.56% | 27,677 | 13.75% | 24,331 | -19.05% | 30,056 | -19.95% |
| 佛开高速 | 75% | 22,581 | -1.41% | 66,625 | 2.13% | 65,234 | 4.70% | 62,303 | -10.28% |
| 九江大桥 | 75% | 1,470 | 10.20% | 4,533 | 70.58% | 2,657 | -- | -- | -- |
| 深圳惠盐高速 | 33.33% | 9,860 | -5.89% | 31,392 | 3.55% | 30,316 | -0.05% | 30,332 | 0.02% |
| 广珠东高速 | 20% | 37,774 | -1.84% | 117,048 | 13.46% | 103,158 | -1.24% | 104,457 | 3.93% |
| 茂湛高速 | 20% | 15,108 | -0.54% | 39,549 | 11.55% | 35,454 | 6.27% | 33,362 | -1.13% |
| 广肇高速 | 25% | 12,286 | 49.28% | 28,344 | 42.41% | 19,902 | 11.25% | 17,889 | -0.68% |
| 广惠高速 | 30% | 48,153 | -6.28% | 151,675 | 12.62% | 134,676 | 8.55% | 124,064 | 11.88% |
| 江中高速 | 15% | 11,515 | 18.41% | 31,753 | 24.15% | 25,577 | 7.37% | 23,822 | 12.27% |
| 康大高速 | 30% | 4,116 | 359.65% | 3,854 | 56.61% | 2,461 | 64.17% | 1,499 | -- |
| 赣康高速 | 30% | 2,569 | -- | 2,350 | -- | -- | -- | -- | -- |

3、主要公路的大修和扩建情况

佛开公司在 2008 年下半年完成了佛开高速三堡至水口段 (K46+600-K79+864) 的大修工程。此外,佛开高速已从 2009 年初开始对谢边至三堡段 (K0+000-K46+600) 进行扩建,该段由双向四车道扩建为双向八车道,扩建长度 46.6 公里,总工期为四年,预计将于 2012 年底前完工通车。

广佛高速雅瑶至谢边段 (K7+163.6-K15+725.44) 扩建工程已于 2009 年底完工通车,该扩建段由双向六车道扩建为双向八车道,扩建长度约 8.6 公里。

九江大桥修复工程已于 2009 年 6 月完工,大桥恢复双向两车道,并于 6 月 19 日通车。

尽管该等大修、扩建和修复工程完成后能够显著提高该等路段的通行能力,但上述期间内引起的交通流量下降与大修、扩建和修复完成后的折旧等相关费用增加将对本公司未来几年的盈利状况产生一定的负面影响。

五、公司主要财务指标

本公司经审计的最近三年及一期的合并财务报表主要数据如下：

（一）合并资产负债表主要数据

单位：万元

| 年份 | 2011年 4月30日 | 2010年 12月31日 | 2009年 12月31日 | 2008年 12月31日 |
|---------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 总资产 | 1,114,064.04 | 1,052,646.41 | 891,517.65 | 726,378.65 |
| 总负债 | 622,265.89 | 572,648.90 | 490,175.95 | 345,493.86 |
| 少数股东权益合计 | 57,475.01 | 51,672.34 | 41,518.34 | 41,694.30 |
| 归属于母公司所有者权益合计 | 434,323.14 | 428,325.17 | 359,823.36 | 339,190.49 |

（二）合并利润表主要数据

单位：万元

| 年份 | 2011年1-4月 | 2010年度 | 2009年度 | 2008年度 |
|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 主营业务收入 | 33,880.73 | 99,379.73 | 92,711.85 | 92,646.52 |
| 营业利润 | 16,670.59 | 50,758.60 | 44,136.87 | 57,726.52 |
| 利润总额 | 11,254.98 | 49,440.44 | 43,622.39 | 54,587.73 |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 9,357.97 | 38,847.80 | 33,204.04 | 40,491.11 |

（三）合并现金流量表主要数据

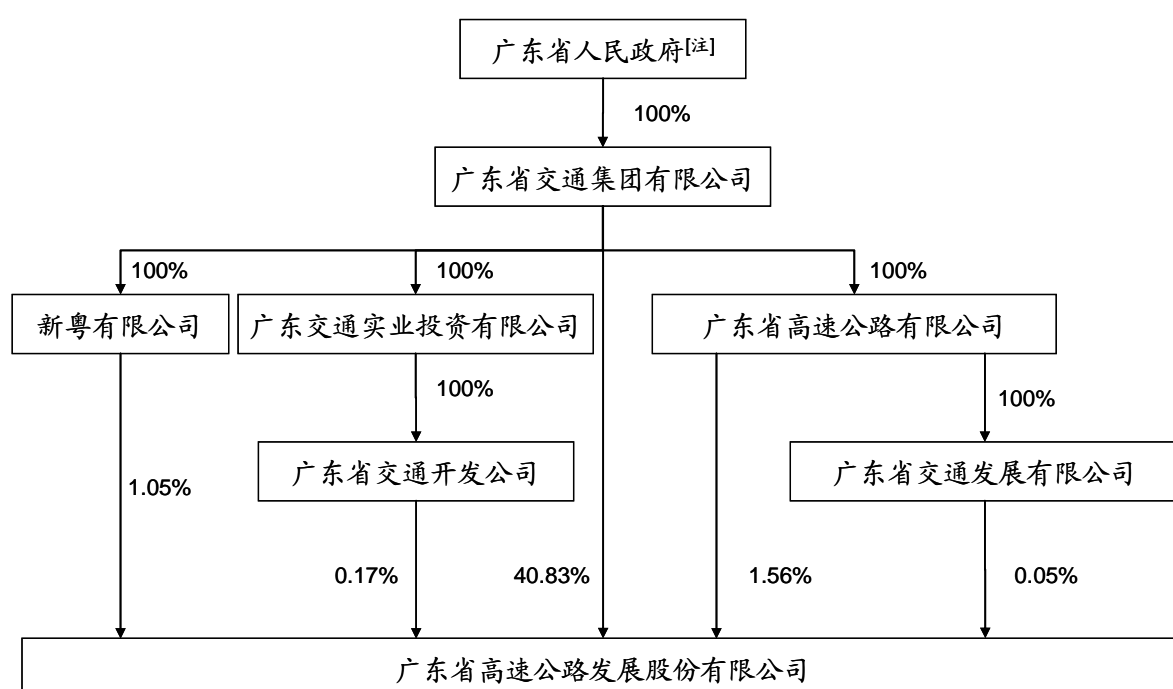
单位：万元

| 年份 | 2011年1-4月 | 2010年度 | 2009年度 | 2008年度 |
|---------------|------------|------------|-------------|-------------|
| 经营活动产生的现金流量净额 | 18,126.40 | 59,029.38 | 22,599.31 | 58,265.27 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -32,127.03 | -99,801.10 | -146,296.43 | -123,648.08 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | 41,306.65 | 44,785.77 | 110,855.54 | 81,036.59 |
| 现金及现金等价物净增加额 | 27,305.31 | 4,012.63 | -12,841.62 | 15,650.59 |

六、公司控股股东和实际控制人概况

（一）公司与控股股东和实际控制人之间的股权关系

截至 2011 年 4 月 30 日，广东交通集团直接和间接持有本公司 43.65% 的股权，为本公司的控股股东，广东省国资委为本公司的实际控制人。公司与控股股东和实际控制人之间的股权关系如下图所示：



[注]：广东省人民政府是广东交通集团的唯一出资人，并通过广东省国资委履行出资人职权，广东省国资委是广东交通集团的实际控制人。

（二）控股股东情况

广东交通集团于 2000 年 6 月 23 日成立，领取 440000000064510 号企业法人营业执照，为有限责任公司（国有独资），住所为广东省广州市越秀区白云路 27 号，注册资本为 268 亿元，法定代表人为朱小灵。广东交通集团系根据中共广东省委办公厅、广东省人民政府办公厅 2000 年 5 月 11 日粤办发[2000]9 号文中《广东省省属国有企业资产重组总体方案》

的规定，将广东省交通厅、广东省人民代表大会常委会办公厅脱钩的企业等共 126 户企业合并组建而成，广东省人民政府是广东交通集团的唯一出资人，并通过广东省国资委履行出资人职权。

广东交通集团属于交通行业，自 2000 年 6 月 23 日起开始生产经营，经营范围为：股权管理；组织资产重组、优化配置；通过抵押、产权转让、股份制改造等方式筹集资金；项目投资、经营及管理；交通基础设施建设；公路项目营运及其相关产业；技术开发、应用、咨询、服务；公路客货运输及现代物流；境外关联业务（上述范围若须许可证的凭许可证经营）。

截至 2010 年 12 月 31 日，广东交通集团资产总额为 1,644.00 亿元，归属于母公司所有者权益合计 421.68 亿元；2010 年营业收入 330.87 亿元，归属于母公司的净利润 12.95 亿元。

目前，广东交通集团本部直接持有粤高速 513,289,877 股 A 股，占粤高速总股本的 40.83%；并通过下属公司间接持有粤高速 22,301,977 股 A 股和 13,201,086 股 B 股，占粤高速总股本的 2.82%；直接或间接持有粤高速股份数合计 548,792,940 股，占粤高速总股本的 43.65%，为其控股股东。

截至 2011 年 4 月 30 日，广东交通集团除粤高速参控股的路产外，还控股 28 条路产，具体情况如下：

| 序号 | 项目名称 (路产) | 建成通车时间 | 收费权届满年 | 里程(公里) |
|----|--------------|-------------|--------|--------|
| 1 | 西部沿海新会段 | 2002 年 4 月 | 2028 | 15.656 |
| 2 | 西部沿海珠海段 | 2006 年 | 2032 | 67 |
| 3 | 广深高速 | 1997 年 | 2027 | 122 |
| 4 | 南环段 | 2010 年 12 月 | | 49.33 |
| 5 | 西二环南段 | 2010 年 12 月 | | 41.551 |
| 6 | 广清高速 | 2005 年 | 2029 | 70.08 |
| 7 | 京珠北 | 2003 年 4 月 | 2026 | 109.93 |
| 8 | 深汕西高速 | 1996 年 12 月 | 2021 | 146.55 |
| 9 | 西部沿海阳江段 | 2002 年 5 月 | 2028 | 60.74 |
| 10 | 新台高速 | 2001 年 1 月 | 2028 | 52.92 |
| 11 | 开阳高速 | 2003 年 9 月 | 2027 | 125.2 |

广东省高速公路发展股份有限公司
发行股份购买资产之重大资产重组暨关联交易预案

| | | | | |
|----|-------------|----------|------|---------|
| 12 | 阳茂高速 | 2004年11月 | 2027 | 79.76 |
| 13 | 渝湛高速 | 2005年12月 | 2030 | 68.861 |
| 14 | 汕汾高速 | 2001年11月 | 2025 | 71.942 |
| 15 | 粤赣高速 | 2005年12月 | 2027 | 136.103 |
| 16 | 阳阳项目 | 2010年12月 | | 55.178 |
| 17 | 湛徐高速 | 2010年12月 | | 114 |
| 18 | 广韶高速 | 2003年11月 | 2026 | 199.334 |
| 19 | 广云高速 | 2004年12月 | 2027 | 37.42 |
| 20 | 天汕高速 | 2003年12月 | 2032 | 82.36 |
| 21 | 汕揭高速 | 2006年12月 | | 54.90 |
| 22 | 河龙高速 | 2006年6月 | 2034 | 46.74 |
| 23 | 路达高速（汕梅） | 2003年 | 2032 | 61.315 |
| 24 | 云梧高速 | 2010年6月 | 2035 | 98.82 |
| 25 | 粤东高速（普惠、揭普） | 2001年12月 | 2029 | 86.445 |
| 26 | 惠河高速 | 2003年12月 | 2028 | 80.1 |
| 27 | 西部沿海台山段 | 2002年4月 | 2030 | 86.83 |
| 28 | 梅河高速 | 2005年 | 2030 | 143.41 |

注：序号为7、8、20、21、25为2010年底刚通车的路，暂无收费权届满年数据。

第三章 交易对方基本情况

本次发行股份购买资产的交易对方为建设公司，建设公司为广东交通集团的全资子公司，广东交通集团的基本情况请参见第二章“六、公司控股股东和实际控制人概况”。

一、建设公司基本情况

1、公司名称：广东省公路建设有限公司

2、注册地址：广州市越秀区寺右新马路 111-113 号五羊新城广场七楼

3、主要办公地点：广州市越秀区寺右新马路 111-113 号五羊新城广场七楼

4、法定代表人：魏浩华

5、注册资本：65 亿元

6、企业类型：有限责任公司（法人独资）

7、税务登记证号码：440102190335177

8、经营范围：组织公路、桥梁工程及配套设施的规划、建设和经营管理，技术咨询，技术培训，筑路机械的租赁；销售建筑材料、工程机械设备

二、历史沿革

1、设立

建设公司原名广东省公路建设公司，广东省公路建设公司是经广东省交通厅《关于成立广东省公路建设公司的通知》（粤交办[1985]009 号）批准由广东省交通厅投资组建的全民所有制企业。1987 年 4 月 16 日，建设公司在广东省工商行政管理局注册成立，是由广东省交通厅投资组建的全民所有制企业。

2、1990 年 8 月减资

广东省人民政府办公厅于 1990 年 3 月 12 日出具《关于组建广东省高速公路公司问题的复函》（粤办函[1990]100 号），同意在建设公司的人员、资产及债务（广深珠高速公路公司的人员、债权、债务除外）的基础上，组建省高速；省高速成立后，建设公司的招牌、印章仍保留，作为独立企业参加广深珠高速公路公司的合作，挂靠在广东省公路局，归口广东省交通厅领导。1990 年 5 月 30 日，广东省清理整顿公司领导小组向广东省交通厅出具《关于撤并留公司方案的批复》（粤清整领发[1990]12 号），同意广东省交通厅撤销 8 家公司，保留 46 家公司，其中，建设公司属于保留公司。根据广东省财政局于 1990 年 12 月 17 日确认的《资金信用证明》，建设公司的资金总额减少为 40 万元，均为流动资金。

3、1992 年增资

1992 年 10 月，经广东省交通厅和广东省国有资产管理办公室审核确认，建设公司国有资本金总额增加 55.2 万元。

4、1996 年增资

根据广东省交通厅于 1996 年 8 月 12 日出具的《关于省公路建设公司申请增大注册资本的批复》（粤交财函（1996）1514 号），建设公司的注册资金由 95 万元增加至 5,000 万元。

5、1997 年增资

根据广东省交通厅于 1997 年 7 月 10 日出具的《关于对申请增加注册资本报告的批复》（粤交财函（1997）1356 号），建设公司的注册资金由 5,000 万元增加至 20,000 万元。

6、2000 年划归广东交通集团

2000 年，根据广东省人民政府办公厅《广东省省属国有企业资产重组总体方案》（粤办发[2000]9 号）以及广东省经济贸易委员会和广东省财政厅《关于将广东省交通开发公司等企业划拨给广东省交通集团公司的通知》（粤经贸[2000]551 号），广东省交通厅投资的下属企业划拨给广东交通集团，并由广东交通集团代表国有资本持股，建设公司成为广东交通集团的全资子公司。

7、2000 年增资

2000 年 5 月，经广东省交通厅和广东省财政厅审核确认，建设公司国有资本由 20,000

万元变更为 219,828 万元。

8、2002 年增资

2002 年 5 月,经广东交通集团审核,建设公司国有资本由 219,828 万元变更为 248,218.8 万元。

9、2003 年增资

2003 年 5 月,经广东交通集团审核,建设公司国有资本由 248,218.8 万元变更为 274,804.3 万元。

10、2003 年改制

广东交通集团于 2003 年 7 月出具《关于省公路建设公司改制方案 and 公司章程的复函》(粤交集投(2003)577 号),同意建设公司的改制方案,即建设公司由全民所有制企业改制为国有独资有限责任公司,注册资本为 2,748,043,436.39 元,股东为广东交通集团,其出资与占股比例均为 100%。

11、2004 年增资

2004 年 7 月,经广东交通集团审核,建设公司国有资本变更为 288,804.3 万元。

12、2007 年增资

广东交通集团于 2007 年 2 月 15 日出具《关于广东省公路建设有限公司转增注册资本的批复》(粤交集投(2007)18 号),同意建设公司增资 124,814.0576 万元。此次增资后,建设公司的注册资本增至 4,136,183,576 元。

13、2009 年变更企业类型和增资

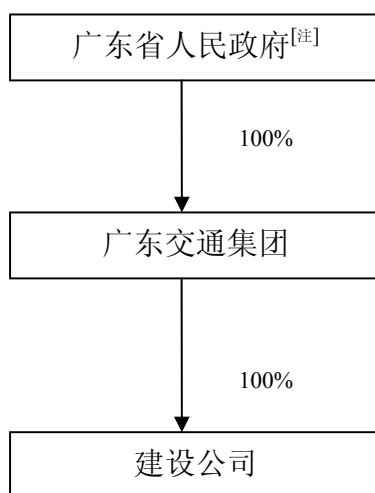
2009 年 9 月,经广东交通集团同意,建设公司企业类型改为有限责任公司(法人独资)。2009 年 11 月 2 日,广东交通集团印发《关于广东省公路建设有限公司资本公积转增注册资本的通知》(粤交集投[2009]101 号),同意建设公司增加注册资本 2,363,815,987.61 元。广东天华华粤会计师事务所予以验证并出具天华华粤验字[2009]第 2026 号《验资报告》,建设公司注册资本增加至 65 亿元。

三、最近三年注册资本变化情况

2009年11月2日，广东交通集团印发《关于广东省公路建设有限公司资本公积转增注册资本的通知》（粤交集投[2009]101号），同意建设公司增加注册资本2,363,815,987.61元。广东天华华粤会计师事务所予以验证并出具天华华粤验字[2009]第2026号《验资报告》，建设公司注册资本增加至65亿元。除该等增资事项外，最近三年建设公司无其他注册资本变化情况。

四、股权结构

截至2011年4月30日，广东交通集团持有建设公司100%的股权。建设公司股权结构如下图所示：



[注]：广东省人民政府是广东交通集团的唯一出资人，并通过广东省国资委履行出资人职权，广东省国资委是广东交通集团的实际控制人。

五、下属企业

截至2011年4月30日，按产业类别分，建设公司拥有16家路产下属企业，1家其他产业类别的下属企业。下属企业的简要情况如下表所示：

| 序号 | 公司名称 | 成立时间 | 注册资本 (万元) | 主营业务 | 建设公司 持股比例 |
|----------|----------------------|---------|--------------|---|--------------|
| 路产板块 | | | | | |
| 全资、控股子公司 | | | | | |
| 1 | 广珠交通 | 2011年3月 | 300.00 | 高速公路投资管理及咨询；公路养护 | 100% |
| 2 | 广东省西部沿海高速公路新会段有限公司 | 1998年7月 | 36,050.00 | 规划，设计，建设和经营管理广东省西部沿海高速公路新会段及其配套服务设施 | 95% |
| 3 | 广东西部沿海高速公路珠海段有限公司 | 2004年8月 | 163,400.00 | 建设、经营管理珠海段高速公路及其配套设施 | 90% |
| 4 | 广东江中高速公路有限公司 | 2002年8月 | 104,500.00 | 建设、经营管理江中高速公路、江鹤高速公路二期及其配套项目的开发 | 60% |
| 5 | 广珠东高速公司 ¹ | 1993年5月 | 58,000.00 | 建设、经营和管理京珠高速公路广珠段 | 55% |
| 6 | 广深珠高速公路有限公司 | 1988年4月 | 47,100.00 | 筹划、设计、兴建及经营管理经营广深珠高速公路，制作、发布广深珠高速公路范围内的国内外广告业务，筹办该公路沿线范围内的餐厅、加油站、客货汽车站、机动车维修站、商业零售等服务项目 | 52% |
| 7 | 广东博大高速公路有限公司 | 2009年9月 | 20,000.00 | 建设、经营、管理博深高速公路和梅大高速公路项目及其配套设施 | 51% |
| 参股公司 | | | | | |

¹根据建设公司与广珠交通于2011年4月25日签署的《企业国有产权无偿划转协议》，建设公司持有的广珠东高速公司55%的股权无偿划转至建设公司全资子公司广珠交通。

| 序号 | 公司名称 | 成立时间 | 注册资本 (万元) | 主营业务 | 建设公司 持股比例 |
|--------|---------------------|----------|--------------|--|--------------|
| 8 | 广东广珠西线高速公路有限公司 | 2003年9月 | 426,300.00 | 建设、经营广珠西线高速公路一期工程、二期工程及三期工程（广州至顺德、顺德至中山、中山沙溪至中山月环）以及一期、二期和三期工程之交通工程及沿线设施（包括交通安全设施、服务设施和管理设施） | 50% |
| 9 | 广东罗阳高速公路有限公司 | 2010年5月 | 10,000.00 | 建设、经营管理高速公路项目及其配套设施（涉及行政许可经营的项目除外） | 49% |
| 10 | 广东京珠高速公路广珠北段有限公司 | 2002年7月 | 72,660.00 | 建设和经营管理广珠北段高速公路及其配套服务设施 | 40% |
| 11 | 广东肇阳高速公路有限公司 | 2008年10月 | 20,000.00 | 建设、经营肇花高速公路和阳阳高速公路项目及其配套设施。（国家法律法规规定需要取得许可证的除外） | 25% |
| 12 | 广东虎门大桥有限公司 | 1994年9月 | 27,390.00 | 建设、经营、管理虎门大桥及有关配套设施与桥下铺项目 | 15% |
| 13 | 广州珠江黄埔大桥建设有限公司 | 2004年10月 | 129,592.00 | 筹划、设计、建设和经营管理珠江黄埔大桥及其配套服务设施的开发（涉证项目凭许可证经营） | 10% |
| 14 | 广州市北二环高速公路有限公司 | 1996年11月 | 90,000.00 | 设计、兴建和经营管理广州市北二环高速公路及其配套设施（配套设施的建设和经营必须符合国家有关规定） | 10% |
| 分公司 | | | | | |
| 15 | 广东省公路建设有限公司南环段分公司 | 2007年2月 | — | 接受隶属企业法人的委托，在隶属企业法人的经营范围内从事经营活动（以上法律、行政法规禁止的除外；法律、行政法规限制的项目须得许可后方可经营） | — |
| 16 | 广东省公路建设有限公司西二环南段分公司 | 2006年6月 | — | 接受隶属企业法人的委托，在隶属企业法人的经营范围内从事经营活动（以上法律、行政法规禁止的除外；法律、行政法规限制的项目须得许可后方可经营） | — |
| 其他业务板块 | | | | | |

| 序号 | 公司名称 | 成立时间 | 注册资本 (万元) | 主营业务 | 建设公司 持股比例 |
|----|--------------|----------|--------------|--|--------------|
| 17 | 广东南粤物流股份有限公司 | 1999年12月 | 41,764.1867 | 交通领域的高新技术开发：投资开发交通网络，投资交通运输业、高速公路服务业；交通工程的安装（凭资质证书经营）和综合技术服务；工业生产资料（不含金、银、化学危险品）、建筑材料的批发和零售（新设店铺应另行报批）；煤炭批发经营（新设店铺应另行报批，煤炭经营许可证有效期至2013年6月27日）；加工和销售沥青、湖沥青材料，货物道路运输服务（道路运输经营许可证有效期至2014年3月31日）；代办货物中转，代办组织货源业务，经营和代理各类商品和技术的进出口，但国家限定或禁止进出口的商品技术除外 | 23.10% |

六、建设公司与上市公司的关联关系和推荐董事或高级管理人员情况

建设公司是本公司控股股东广东交通集团的全资子公司，为本公司的关联人。

截至本预案签署日，建设公司不存在向本公司推荐董事或高级管理人员的情况。

七、主营业务发展状况

自成立以来，建设公司不断发展高速公路投资、建设和营运管理的主营业务，目前已经成长为广东省负责高速公路投资建设和运营管理的国有大型企业。截至 2011 年 4 月 30 日，建设公司全资拥有高速公路约 91.2 公里，控股高速公路约 308.8 公里，参股路产公司拥有高速公路约 215.8 公里。建设公司组织或参与建成通车的高速公路总里程超过 615.8 公里。

八、主要财务指标

根据国富浩华会计师事务所有限公司出具的国浩粤审字[2011]第 16 号、浩华粤审字[2010]第 20 号审计报告，及广东天华华粤会计师事务所有限公司出具的华粤审字（2009）10043 号审计报告，建设公司近三年合并财务报表主要数据如下：

1、合并资产负债表主要数据

单位：万元

| 年份 | 2010年12月31日 | 2009年12月31日 | 2008年12月31日 |
|-------------|--------------|--------------|--------------|
| 总资产 | 4,064,673.67 | 3,517,640.18 | 3,076,318.94 |
| 总负债 | 2,674,290.14 | 2,229,869.53 | 1,917,485.94 |
| 少数股东权益 | 334,864.48 | 270,178.21 | 231,321.45 |
| 归属于母公司所有者权益 | 1,055,519.05 | 1,017,592.44 | 927,511.55 |

2、合并利润表主要数据

单位：万元

| 年份 | 2010 年度 | 2009 年度 | 2008 年度 |
|---------------|------------|------------|------------|
| 主营业务收入 | 542,153.77 | 480,099.30 | 456,621.45 |
| 营业利润 | 309,481.90 | 233,551.28 | 267,090.88 |
| 利润总额 | 310,464.16 | 234,215.22 | 266,979.70 |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 121,624.82 | 93,407.10 | 119,763.69 |

3、合并现金流量表主要数据

单位：万元

| 年份 | 2010 年度 | 2009 年度 | 2008 年度 |
|---------------|-------------|-------------|-------------|
| 经营活动产生的现金流量净额 | 415,167.81 | 302,764.35 | 353,652.31 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -568,133.96 | -344,858.16 | -300,734.65 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | 158,936.54 | 94,538.34 | -53,965.16 |
| 现金及现金等价物净增加额 | 5,969.02 | 52,444.48 | -1,048.18 |

九、最近一年简要财务报表

1、2010 年 12 月 31 日建设公司经审计合并资产负债表简表

单位：万元

| 项目 | 2010 年 12 月 31 日 |
|-------------|------------------|
| 资产总计 | 4,064,673.67 |
| 流动负债 | 521,350.39 |
| 非流动负债 | 2152,939.75 |
| 负债总计 | 2,674,290.14 |
| 归属于母公司所有者权益 | 1,055,519.05 |
| 少数股东权益 | 334,864.48 |
| 所有者权益合计 | 1,390,383.53 |

2、2010 年度建设公司经审计合并利润表简表

单位：万元

| 项目 | 2010 年度 |
|-----------------|------------|
| 营业收入 | 549,203.94 |
| 营业利润 | 309,481.90 |
| 利润总额 | 310,464.16 |
| 净利润 | 251,982.66 |
| 其中：归属于母公司所有者净利润 | 121,624.82 |
| 少数股东损益 | 130,357.84 |

3、2010 年度建设公司经审计合并现金流量表简表

单位：万元

| 项目 | 2010 年度 |
|---------------|-------------|
| 经营活动产生的现金流量净额 | 415,167.81 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -568,133.96 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | 158,936.54 |
| 现金及现金等价物净增加额 | 5,969.02 |

十、最近 5 年内受过行政处罚、刑事处罚、或者涉及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或者仲裁的情况

截至本预案签署日，建设公司及其董事、监事和高级管理人员最近 5 年内未曾受过行政处罚（与证券市场明显无关的除外）、刑事处罚，也不存在涉及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或者仲裁的情况。

十一、建设公司的承诺和声明

建设公司作为本次重大资产重组的交易对方，已出具承诺如下：“本公司已向粤高速及为本次发行股份购买资产提供财务顾问、审计、评估、法律等专业服务的中介机构提供

了完成本次发行股份购买资产所必需的相关信息和文件(包括但不限于本公司及广珠交通、广珠东高速公司的相关信息和文件),并保证所提供的信息和文件真实、准确和完整;保证所提供的信息和文件不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏,并对所提供信息和文件的真实性、准确性和完整性承担个别和连带的法律责任。”

第四章 交易标的基本情况

本次重大资产重组的交易标的是建设公司持有的广珠交通100%的股权。本次交易完成后，广珠交通将成为本公司的全资子公司。

一、交易标的基本情况

1、基本情况

- (1) 公司名称：广州广珠交通投资管理有限公司
- (2) 法定代表人：李裕民
- (3) 企业性质：有限责任公司（法人独资）
- (4) 注册资本：300 万元
- (5) 注册地址：广州市越秀区寺右新马路 111-115 号 801 房
- (6) 主要办公地点：广州市越秀区寺右新马路 111-115 号五羊新城广场 801 房
- (7) 成立时间：2011 年 3 月 31 日
- (8) 税务登记证号码：440104572165097
- (9) 经营范围：高速公路投资管理及咨询；公路养护
- (10) 历史沿革：广珠交通于 2011 年 3 月 31 日成立，建设公司持有其 100%的股权

2、历史沿革

广珠交通成立于 2011 年 3 月 31 日，其主要资产为广珠东高速公司 55%股权。广珠东高速公司的历史沿革如下：

- (1) 1993 年 5 月成立

经广东省对外经济贸易委员会批准，省高速、珠海市高速公路公司、番禺市桥梁管理所、中山市桥梁公路建设公司、江门市交通工程建设总公司和新粤公路建设有限公司共同

合作设立广珠东高速公司。经工商管理部门核准登记广珠东高速公司于 1993 年 5 月成立，成立时注册资本为 5.8 亿元。广珠东高速公司成立时的股权结构如下所示：

| 股东 | 出资额（万元） | 持股比例（%） |
|--------------|---------|---------|
| 新粤公路建设有限公司 | 23,200 | 40 |
| 省高速 | 14,500 | 25 |
| 珠海市高速公路公司 | 11,600 | 20 |
| 番禺市桥梁管理所 | 2,900 | 5 |
| 中山市桥梁公路建设公司 | 2,900 | 5 |
| 江门市交通工程建设总公司 | 2,900 | 5 |
| 合计 | 58,000 | 100 |

（2） 1995 年 7 月变更公司名称

经广东省交通厅同意及广东省工商行政管理局核准，1995 年 7 月广珠东高速公司名称变更为“京珠高速公路广珠段有限公司”。

（3） 1999 年 1 月股权转让

经广东省对外经济贸易委员会批准和工商管理部门核准登记，1999 年 1 月省高速将其持有的广珠东高速公司 25%股权转让给建设公司；番禺市桥梁管理所、中山市桥梁公路建设公司、江门市交通工程建设总公司退出合作，其合计持有的广珠东 34%股权在广珠东股东之间转让，转让后建设公司持有的公司股权增至 49%，新粤公路建设有限公司持有的股权增至 50%，珠海市高速公路公司持有的股权减至 1%。

本次股权转让完成后，广珠东高速公司的股权结构如下所示：

| 股东 | 出资额（万元） | 持股比例（%） |
|------------|---------|---------|
| 新粤公路建设有限公司 | 29,000 | 50 |
| 建设公司 | 28,420 | 49 |
| 珠海市高速公路公司 | 580 | 1 |
| 合计 | 58,000 | 100 |

(4) 2002 年 11 月股权转让

经广东省对外经济贸易委员会批准和工商管理部门核准，2002 年 11 月，珠海市高速公路公司将持有的广珠东高速公司 1%股权转让给建设公司，且建设公司和新粤公路建设有限公司之间对所持广珠东高速公司股权比例进行调整。

本次股权转让完成后，广珠东高速公司的股权结构如下所示：

| 股东 | 出资额（万元） | 持股比例（%） |
|------------|---------|---------|
| 建设公司 | 43,500 | 75 |
| 新粤公路建设有限公司 | 14,500 | 25 |
| 合计 | 58,000 | 100 |

(5) 2003 年 2 月股权转让

经广东省对外贸易经济合作厅批准和工商管理部门核准，2003 年 2 月，建设公司将所持广珠东高速公司 20%股权转让给粤高速。

本次股权转让完成后，广珠东高速公司的股权结构如下所示：

| 股东 | 出资额（万元） | 持股比例（%） |
|------------|---------|---------|
| 建设公司 | 31,900 | 55 |
| 新粤公路建设有限公司 | 14,500 | 25 |
| 粤高速 | 11,600 | 20 |
| 合计 | 58,000 | 100 |

(6) 2011 年股权转让

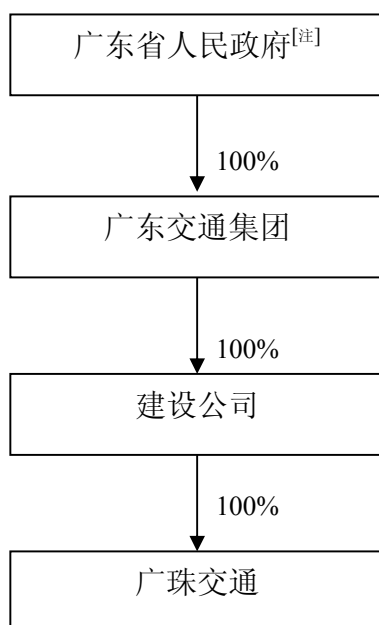
2011 年 3 月 31 日，广珠东高速公司董事会作出决议，同意建设公司将其所持广珠东高速公司 55%股权无偿划转至广珠交通。同日，新粤公路建设有限公司、粤高速分别函复同意建设公司将其所持广珠东 55%股权划转至广珠交通。2011 年 4 月 29 日，建设公司与广珠交通签署无偿划转协议，将其持有的广珠东高速公司的 55%股权无偿划转至广珠交通。

2011 年 6 月 7 日，广东省对外贸易经济合作厅以粤外经贸资字[2011]217 号《关于合作企业京珠高速公路广州段有限公司股权变更事宜的批复》批准建设公司将其所持广珠东

55%的股权划转给广珠交通。广珠东高速公司现正就该项股权划转办理工商变更登记手续，且获得工商变更核准登记不存在法律障碍。

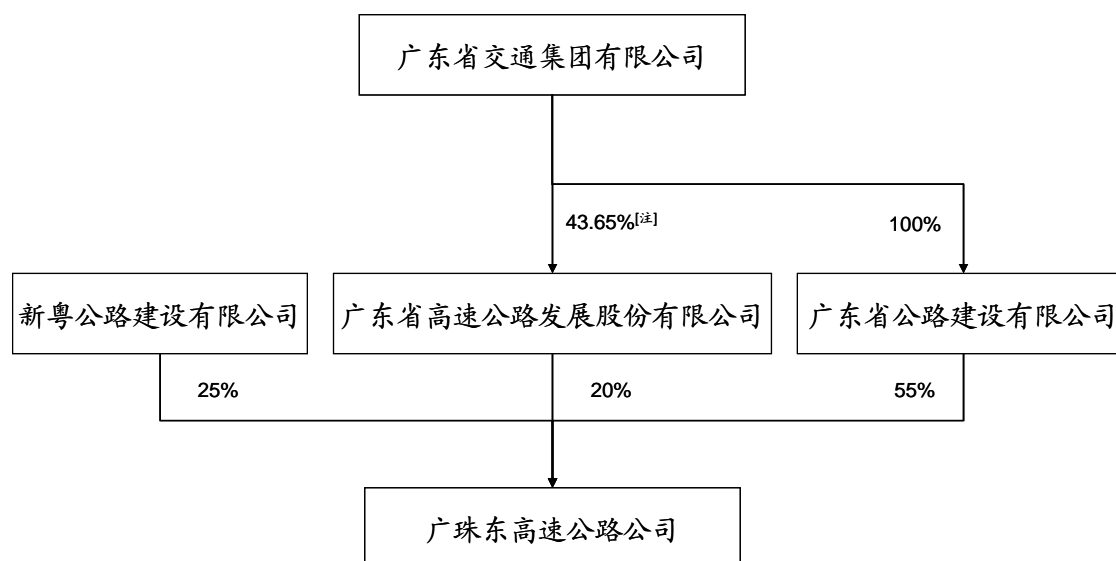
2、股权结构

广珠交通为建设公司全资子公司，其股权结构如下图所示：



[注]：广东省人民政府是广东交通集团的唯一出资人，并通过广东省国资委履行出资人职权，广东省国资委是广东交通集团的实际控制人。

广珠交通主要资产广珠东高速公司的股权结构如下图所示，其中广东省交通集团有限公司直接及间接合计控制广珠东高速公司 75%的股权。



[注]: 广东省交通集团有限公司合计持有粤高速 43.65%的股权, 为粤高速的控股股东, 因此直接及间接合计控制广珠东高速公司 75%的股权。

广珠交通不存在相关投资协议、原高管人员的安排等影响其独立性的情况, 其公司章程也不存在对本次交易产生影响的内容。

3、主要资产的权属状况、对外担保情况及主要负债情况

(1)主要资产的权属状况

目前广珠交通主要资产为广珠东高速公司 55%的股权, 该等主要资产权属清晰, 不存在抵押、质押等权利限制, 不涉及诉讼、仲裁、司法强制执行等重大争议, 也不存在妨碍权属转移的其他情况。

2011年3月31日, 广珠东董事会作出决议, 同意建设公司将其所持广珠东高速公司 55%股权无偿划转至广珠交通。同日, 新粤公路建设有限公司、粤高速分别函复同意建设公司将其所持广珠东高速公司 55%股权划转至广珠交通。2011年4月29日, 建设公司与广珠交通签署无偿划转协议, 将其持有的广珠东高速公司的 55%股权无偿划转至广珠交通。2011年6月7日, 广东省对外贸易经济合作厅以粤外经贸资字[2011]217号《关于合作企业京珠高速公路广州段有限公司股权变更事宜的批复》批准建设公司将其所持广珠东 55%的股权划转给广珠交通。广珠东现正就该项股权划转办理工商变更登记手续, 并预计在股东大会前完成工商变更登记手续。

广珠东高速公司是在于 1993 年 4 月 3 日经广东省对外经济贸易委员会文件(粤经贸资批字[1993]0389 号)批准成立的合作经营企业, 该公司经营期限为 37 年, 自 1993 年 5 月 13 日至 2030 年 5 月 12 日, 原名为广东广珠东线高速公路有限公司。广珠东高速公司的经营范围为广州至珠海、江门高速公路的建设及经营管理, 提供和高速公路配套的加油、拯救、零部件供应服务。广珠东高速公司注册资本为 5.8 亿元。2011 年 4 月 25 日, 建设公司与广珠交通签署的《企业国有产权无偿划转协议》, 将其持有的广珠东高速公司的 55% 股权无偿划转至广珠交通。广珠东高速公司目前主要资产为广珠东高速。1987 年 2 月 25 日, 发改委(原国家计划委员会)向广东省人民政府出具《关于广(州)深(圳)珠(海)高速公路增加东线方案的复函》(计交[1987]313 号), 批准《关于广(州)深(圳)珠(海)高速公路增加东线方案的请示》。1999 年 11 月 25 日, 广东省物价局和广东省交通厅联合出具《关于京珠高速公路广珠段(坦尾至金鼎段)车辆通行费标准的批复》(粤费[1999]37 号), 批准广珠东高速的收费标准。

根据广珠东高速公司与中国工商银行股份有限公司广州五羊支行于 2009 年 8 月签订的《权利质押合同》(合同编号: 广州工行五羊支行 2009 年质字第 002 号), 广珠东高速公司以广珠东高速公路收费权作质押, 贷款本金金额为 1,250,000,000 元。根据中国工商银行股份有限公司广州五羊支行向广珠东高速公司出具的《同意函》, 该行同意建设公司将所持广珠东高速公司 55% 股权无偿划转给广珠交通。

根据《中华人民共和国公路法》、《中华人民共和国公路管理条例》、《中华人民共和国公路管理条例实施细则》等法律法规的规定, 交通部是主管全国公路事业的部门, 地方各级人民政府的公路主管部门是地方公路事业的管理部门。根据相关的公路管理法律法规, 除公路项目的立项涉及国务院或国家计划部门外, 公路项目的审批、建设及竣工验收主要由各级交通部门管理。因此, 广珠东高速公司成立后, 按照当时有效的公路管理法律、法规及交通部规范性文件要求的程序、标准对广珠东高速进行了规划设计、施工及竣工验收, 并在通过广东省交通厅主持的竣工验收后通车。

广珠东高速是国家重点工程建设项目, 是国家“两纵两横”主干线的其中一部分, 位于北京至珠海线的最南端, 起点从广州市番禺区至珠海市的金鼎, 全长 62.4 公里, 于 1992 年底破土动工, 1997 年 8 月 15 日正式开工, 1999 年 12 月 6 日建成通车。

(2)资金占用及对外担保情况

截至 2011 年 4 月 30 日，广珠交通及其主要资产广珠东高速公司不存在资金占用及对外担保事项。广珠交通及广珠东高速公司均已出具《承诺函》，承诺其目前不存在资金被实际控制人及其控制的其他企业或其他任何第三方以借款、代偿债务、代垫款项或者其他方式占用的情形，也不存在为任何第三方以任何方式提供担保的情形。

(3)主要负债情况

截至 2011 年 4 月 30 日，广珠交通经审计的负债情况如下：

单位：万元

| 负债 | 2011 年 4 月 30 日 | |
|---------------|-------------------|-----------------|
| | 金额 | 占比 ¹ |
| 流动负债： | | |
| 应付账款 | 2,073.54 | 0.59% |
| 预收账款 | 1,976.48 | 0.56% |
| 应付职工薪酬 | 387.59 | 0.11% |
| 应交税费 | 385.35 | 0.11% |
| 应付利息 | 1,353.39 | 0.39% |
| 应付股利 | 93,471.72 | 26.63% |
| 其他应付款 | 2,145.68 | 0.61% |
| 流动负债合计 | 101,793.77 | 29.00% |
| 非流动负债： | | |
| 长期借款 | 152,545.50 | 43.45% |
| 长期应付款 | 79,060.11 | 22.52% |
| 递延所得税负债 | 17,646.13 | 5.03% |
| 非流动负债合计 | 249,251.74 | 71.00% |
| 负债合计 | 351,045.51 | 100.00% |

截至2011年4月30日，广珠交通负债主要为长期借款、应付股利及长期应付款，分别占负债合计的43.45%、26.63%及22.52%。

4、主营业务发展情况

¹此处为对应的项目占负债合计的比例。

广珠交通于2011年3月31日设立,主营业务为高速公路投资管理及咨询,以及公路养护。目前广珠交通主要资产为广珠东高速公司55%的股权,广珠东高速公司目前主要资产为广珠东高速。

广珠东高速历年收费情况

| 年份 | 收费收入(万元) | 增长率 |
|-------|------------|--------|
| 1999年 | 1,028.92 | / |
| 2000年 | 29,085.59 | / |
| 2001年 | 35,039.76 | 20.47% |
| 2002年 | 42,926.12 | 22.51% |
| 2003年 | 47,367.57 | 10.35% |
| 2004年 | 56,921.72 | 20.17% |
| 2005年 | 62,688.05 | 10.13% |
| 2006年 | 82,668.37 | 31.87% |
| 2007年 | 100,503.73 | 21.57% |
| 2008年 | 104,456.77 | 3.93% |
| 2009年 | 103,158.40 | -1.24% |
| 2010年 | 117,047.29 | 13.46% |
| 2011年 | 37,774.48 | / |

注: 1、1999年收费收入为12月6日至12月31日期间的收费收入,2011年收费收入为2011年1月1日至4月31日期间的收费收入,其他年份为全年收费收入。

2、因1999年和2011年的收费收入为非全年收费收入,与其他年份全年的收费收入不具备可比性,故不计算2000年和2011年项目收费收入的增长率。

5、主要财务指标

广珠交通最近两年经审计的模拟合并财务报告及一期经审计的合并财务报告的主要数据如下:

单位：万元

| 年份 | 2011年4月30日 | 2010年12月31日 | 2009年12月31日 |
|---------------|------------|-------------|-------------|
| 总资产 | 433,744.79 | 423,113.71 | 432,136.15 |
| 总负债 | 351,045.51 | 258,987.26 | 278,285.67 |
| 归属于母公司所有者权益 | 45,618.88 | 90,404.55 | 84,752.76 |
| 年份 | 2011年1-4月 | 2010年度 | 2009年度 |
| 营业收入 | 38,713.49 | 119,348.50 | 105,272.82 |
| 利润总额 | 21,660.40 | 66,744.27 | 55,513.50 |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 11,986.28 | 36,853.02 | 30,430.16 |

截至2011年4月30日归属于母公司的所有者权益较2010年12月31日大幅下降的原因是广珠东高速公司向股东分配利润103,221.72万元所致。

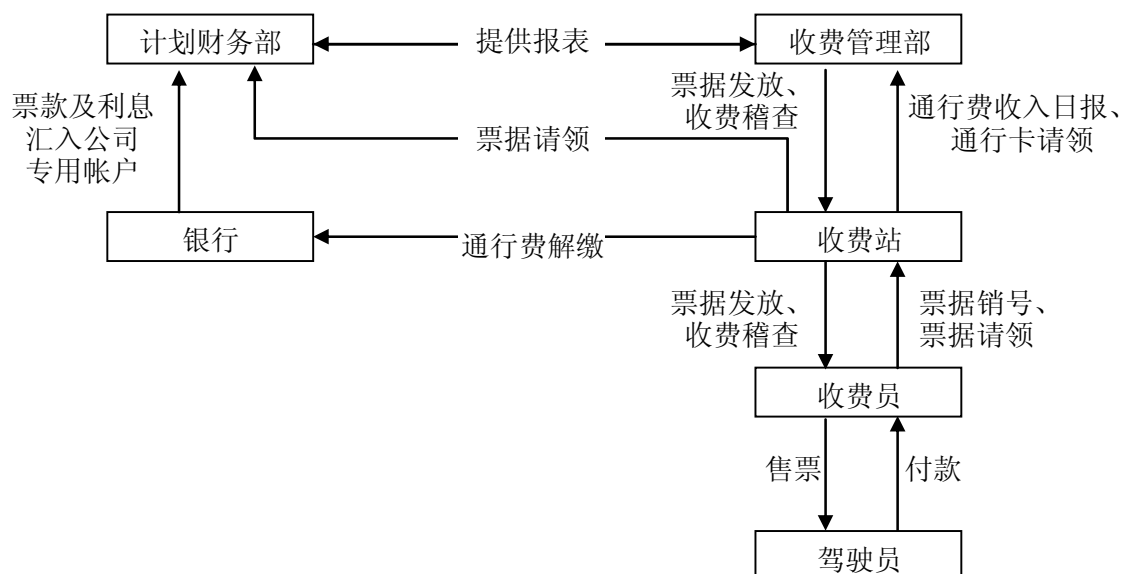
6、主营业务具体情况

(1)主要服务用途

广珠交通持有55%股权的广珠东高速公司主要经营管理广珠东高速及相关配套设施，通过养护管理、服务与收费、路政管理及交通安全管理为高速公路上的过往车辆提供通行服务。

(2)收费流程

广珠东高速公司的主营业务流程如下：



(3)主要经营模式

广珠东高速公司的收入主要来源于高速公路往来车辆缴纳的通行费，通行费标准由广东省物价局与广东省交通厅确定，主要依据车流量、公路建造成本、预测投资回收期、贷款偿还期、使用者负担能力、当地物价水平、通货膨胀率、公路经营管理及维修成本等因素确定。

广珠东高速公司的收费标准按照广东省物价局、广东省交通厅《关于京珠高速公路广珠段实施联网收费后车辆通行费收费标准的批复》粤费[2006]5号文执行。

广珠东高速收费车辆车型分类标准及收费系数表

| 车类 | 分类标准 | | | 主要车型车种 | 系数 | 收费标准 |
|----|---------|----|------|------------------------------|-----|------------|
| | 车头高度(米) | 轴数 | 轮数 | | | 元/车公里(人民币) |
| 一 | <1.3 | 2 | 4 | 小轿车、吉普车、的士头人货车、摩托车 | 1 | 0.60 |
| 二 | >=1.3 | 2 | 4 | 面包车、小型人货车、轻型货车 | 2 | 1.20 |
| 三 | >=1.3 | 2 | 6 | 小型客车、中型客车、大型普通客、中型货车 | 3 | 1.80 |
| 四 | >=1.3 | 2 | 6~10 | 大型豪华客车、大型货车、大型拖(挂)车、20英尺集装箱车 | 4 | 2.40 |
| 五 | >=1.3 | >3 | >10 | 双层大客车、重型货车、重型拖(挂)车、40英尺集装箱车 | 4.5 | 2.70 |

(4)主要客户及供应商情况

广珠东高速公司下属路产的主要消费群体为通行的客货运车辆，由于过往车辆数量庞大、且极少隶属于同一运营主体，因此不存在对单个客户的收费额超过公司通行费总收入的50%或严重依赖于少数客户的情况。同时对过往车辆收取的通行费取决于车辆的车型、载重量及行车距离等因素，因而对各个车辆收取通行费可能也就各不相同。

广珠东高速公司因高速公路营运需求，需向特定供应商采购高速公路日常道路养护与公路大修等劳务。在报告期内，2009年、2010年及2011年1-4月，向前5名供应商采购日常道路养护等采购金额占当期同类比例分别为41.00%，30.00%及86.00%，向前5名供应商采购公路大修等采购金额占当期同类比例分别为96.76%，97.97%及0.00%。

此外，向单个供应商的采购比例超过50%，或向受同一实际控制人控制的供应商的采购比例超过50%，列示如下：

① 2009年采购公路大修劳务

| 公司 | 金额（万元） | 占同类的百分比 |
|---------------|------------------|---------------|
| 广东省长大公路工程有限公司 | 11,779.37 | 68.35% |
| 广东冠粤路桥有限公司 | 2,955.42 | 17.15% |
| 广东新粤交通投资有限公司 | 492.91 | 2.86% |
| 合计 | 15,227.70 | 88.36% |

其中，广东省长大公路工程有限公司、广东冠粤路桥有限公司及广东新粤交通投资有限公司为本公司控股股东广东交通集团的控股子公司。

② 2010年采购公路大修劳务

| 公司 | 金额（万元） | 占同类的百分比 |
|---------------|-----------------|---------------|
| 广东冠粤路桥有限公司 | 1,635.08 | 35.51% |
| 广东省长大公路工程有限公司 | 1,866.86 | 40.54% |
| 广东新粤交通投资有限公司 | 641.42 | 13.93% |
| 广东华路交通科技有限公司 | 204.38 | 4.44% |
| 合计 | 4,316.17 | 93.72% |

其中，广东省长大公路工程有限公司、广东冠粤路桥有限公司、广东新粤交通投资有限公司及广东华路交通科技有限公司为本公司控股股东广东交通集团的控股子公司。

③ 2011年1-4月高速公路日常道路养护劳务

| 公司 | 金额（万元） | 占同类的百分比 |
|---------------|--------|---------|
| 广东能达高等级公路维护公司 | 90.19 | 58.00% |

综上，广珠东高速公司向供应商集中采购且金额较大的主要原因为该公司于2009年开始大修。向供应商集中采购的主要原因为向本公司控股股东广东交通集团下属专业工程公司采购所致。

(5)主要服务质量控制情况

广珠东高速公司负责建设、经营和管理广珠东高速，为过往车辆提供快捷、安全、舒适的通行服务。广珠东高速公司非常重视下属高速公路的养护及维修工作，按照“专业化、社会化、规范化和制度化”的养护管理总体目标，围绕“安全、畅通、舒适、保值”的养护根本任务，以抓好高速公路的预防性养护和早期养护为工作重点，通过考量下属高速公路的技术状况，结合下属高速公路的运行年限、交通量状况和实际运行情况等因素，制定养护计划，安排相应的养护资金，从而实现了科学的规范化和精细化养护。

广珠东高速公司遵循“统一管理、分级负责、依法行政”的原则，对下属高速公路积极实施路政巡查、管理公路两侧建筑控制区及维持公路养护作业的现场秩序，从而加强了公路管理，提高了路政管理水平，保障了公路的安全和畅通。

(6)主要固定资产及无形资产

①土地使用权

广珠东高速全线土地共计17宗，其中，出让土地12宗，划拨土地4宗，未完善权属1宗。全线土地面积合计约为5,757,737平方米，划拨土地和未完善权属土地面积合计约为76,689平方米。目前广珠东高速公司出让土地的完证率已达98.67%。根据广珠东高速公司董事会第一百三十七号决议（粤京珠董[2011]6号），广珠东高速公司将开展土地办证工作，办证费用概算约为878万元；实际追加专项费用按政府有关部门、机构实际收取金额追加。

②房屋所有权

广珠东高速公司共有房产36宗，分布于广州市、中山市和珠海市，建筑面积合计为42,226.23平方米，其中，未办证房产建筑面积合计为36,242.48平方米。目前广珠东高速公司房产的完证率为14.17%。根据广珠东高速公司董事会第一百三十七号决议（粤京珠董[2011]6号），广珠东高速公司将开展土地办证工作，办证费用概算为686万元；实际追加专项费用按政府有关部门、机构实际收取金额追加。

③其他资产

广珠东高速公司拥有的其他资产主要包括高速公路运营所需的机器设备、电子设备及车辆等。

7、最近三年进行的资产评估、交易、增资或改制的情况

除接收建设公司无偿划转的广珠东高速公司55%股权及本次交易涉及的对广珠交通进行资产评估外，广珠交通最近三年不存在进行资产评估、交易、增资或改制的情况。

二、交易标的的评估值

中企华根据有关法律、法规和资产评估准则，遵循独立、客观、公正的原则，采用公认的评估方法，按照必要的评估程序，对广珠交通股东全部权益在评估基准日的市场价值进行了评估，并出具了《资产评估报告》（中企华评报字（2011）第 1170-01 号）。根据资产评估报告，截至评估基准日，交易标的成本法和收益法的评估结果如下：

单位：万元

| 交易标的 | 账面价值 (母公司报表口径) | 成本法 | 收益法 | 差额 |
|-----------|-------------------|------------|------------|------------|
| 广珠交通 100% | 32,198.40 | 143,885.36 | 279,203.20 | 135,317.84 |

成本法与收益法评估结果存在差异，收益法评估结果高于成本法结果。主要原因是：收益法是从企业的未来获利能力角度考虑的，成本法是从资产的再取得途径考虑的，成本法是指在合理评估企业各项资产价值和负债的基础上确定评估对象价值的评估思路。因企业未来的效益较好，获利能力较高，同时，收益法结果中包含了成本法中所无法体现的无形资产价值如公路收费权价值等，因而按收益法评估得出的价值较高。成本法在整体资产评估时容易忽略各项资产综合的获利能力，收益法虽然没有直接利用现实市场上的参照物来说明评估对象的现行公平市场价值，但它是依据决定资产现行公平市场价值“资产的预期获利能力”来评价资产，收益法的评估结果能够完整体现企业的整体价值。基于高速公路的特性，中企华认为收益法结果更符合此次评估目的，同时，根据交通部、发改委及财政部联合颁布的《收费公路权益转让办法》（2008 年第 11 号），转让收费公路权益进行收费权价值评估，评估方法应当采用收益现值法，因此，本次评估结论选择收益法的评估结果。即交易标的评估价值为 279,203.20 万元，较其账面价值（母公司报表口径）的评估增值率为 767.13%。

（一）成本法评估情况

截至 2011 年 4 月 30 日，广珠交通成本法净资产评估价值为 143,885.36 万元，较广珠交通母公司报表净资产增值 111,686.96 万元，具体评估汇总情况如下：

单位：万元

| 项目 | 帐面价值 | 评估价值 | 增减值 | 增值率% |
|-------------|------------------|-------------------|-------------------|---------------|
| 流动资产 | 300.14 | 300.14 | 0.00 | 0.00 |
| 长期股权投资 | 31,900.00 | 143,586.96 | 111,686.96 | 350.12 |
| 资产总计 | 32,200.14 | 143,887.10 | 111,686.96 | 346.85 |
| 流动负债 | 1.74 | 1.74 | 0.00 | 0.00 |
| 负债总计 | 1.74 | 1.74 | 0.00 | 0.00 |
| 净资产 | 32,198.40 | 143,885.36 | 111,686.96 | 346.87 |

广珠交通的主要增值来自于其主要资产长期股权投资广珠东高速公司。广珠东高速公司按成本法进行资产评估的汇总情况如下：

单位：万元

| 项目 | 帐面价值 | 评估价值 | 增减值 | 增值率% |
|-------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|
| 流动资产 | 27,969.90 | 27,969.90 | 0.00 | 0.00 |
| 非流动资产合计 | 405,474.75 | 584,141.06 | 178,666.31 | 44.06 |
| 固定资产 | 405,030.94 | 351,264.79 | -53,766.15 | -13.27 |
| 其中：建筑物 | 401,483.14 | 345,781.19 | -55,701.96 | -13.87 |
| 机器设备 | 3,547.80 | 5,483.61 | 1,935.81 | 54.56 |
| 在建工程 | 221.10 | 225.18 | 4.08 | 1.85 |
| 无形资产 | 203.62 | 232,632.01 | 232,428.38 | 114,145.87 |
| 其中：土地使用权 | 0.00 | 232,434.04 | 232,434.04 | |
| 其他无形资产 | 203.62 | 197.97 | -5.66 | -2.78 |
| 其它资产 | 19.09 | 19.09 | 0.00 | 0.00 |
| 资产总计 | 433,444.65 | 612,110.96 | 178,666.31 | 41.22 |
| 流动负债 | 101,792.02 | 101,792.02 | 0.00 | 0.00 |
| 非流动负债 | 249,251.74 | 249,251.74 | 0.00 | 0.00 |
| 负债总计 | 351,043.76 | 351,043.76 | 0.00 | 0.00 |
| 净资产 | 82,400.89 | 261,067.20 | 178,666.31 | 216.83 |

广珠东高速公路增减值幅度较大的主要资产科目情况如下：

1、房屋建筑物类资产减值的主要原因：

①委估线路工程评估减值原因为线路工程帐面价值含有部分房屋建筑物及全部土地的价值，房屋建筑物及全部土地已单列评估，故造成评估减值；

②建(构)筑物增值原因为委估建(构)筑物大部分建造于 2000 年，至今建筑材料价格、人工费、近几年增值较快及部分建(构)筑物帐面值含在线路工程中，故造成建(构)筑物评估增值。

2、设备类资产增值的主要原因：

①机器设备评估原值减值主要是监控设施、通讯设施、收费设施、网络设施和监控系统市场价格下降引起，评估净值增值主要是企业的设备财务计提折旧年限小于设备经济使用年限。

②车辆评估原值减值主要是因为近几年车辆市场价格下降引起，评估净值增值主要是企业的设备财务计提折旧年限小于设备经济使用年限。

③电子设备评估原值减值原因是因为电子类设备主要是办公用电脑、打印机、复印机、传真机等，该类电子设备市场价格下降引起；评估净值增值主要是企业的设备财务计提折旧年限小于设备经济使用年限。

3、无形资产评估增值的主要原因：

京珠高速公路广珠段有限责任公司于 90 年代通过征地方式取得，用地单位取得土地的成本主要由征地成本费用、相关税费和出让金组成。近年来，随着国土管理的日益完善，土地征收最低补偿价、出让最低价、土地税费和各地市基准地价等相关文件的出台和更新，土地的市场价格较早期有了很大的提高。因此，京珠高速公路广珠段有限责任公司取得时间较早、成本较低是造成土地增值幅度较大的原因。

(二) 收益法评估情况

1、广珠东高速公司股东全部权益价值的确定

广珠交通的主要资产为其长期股权投资广珠东高速公司 55%股权，对于长期股权投资单位，将单独采用收益法评估的长期投资单位的收入成本费用及现金流等按各自股权比例汇总向上加总，形成该公司的收益法评估结果。故先对广珠东高速公司按照收益法进行评估。

(1) 评估结果

截至 2011 年 4 月 30 日，广珠东高速公司采用收益法评估后的股东全部权益价值为 509,024.00 万元。

(2) 重要评估参数

本次评估考虑了广珠东高速在经营期内的通行费收入。

1) 预测期

依据广东省对外经济贸易委员会粤经贸批字[1993]0389 号《关于合作经营广东广珠广东线高速公路有限公司合同、章程的批复》中“经营期限自 1993 年 5 月 13 日至 2030 年 5 月 12 止”。因此该项目收费预测期限从 2011 年 5 月至 2030 年 5 月止。

2) 车流量的预测

广珠东高速于 1999 年建成通车，通车以来，其交通量增长十分迅速，从 2000-2010 年，广珠东高速交通量年均增长 12.93%，2005-2010 期间年均增长 11.05%。通车以来广珠东高速交通量如下表：

广珠东高速通车以来全线年平均日交通量情况（单位：标准车/日）

| 类别 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|-----|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 绝对数 | 6,698 | 16,036 | 17,204 | 20,350 | 22,569 | 26,417 | 29,152 | 33,127 | 39,688 | 41,430 | 42,767 | 48,248 | 49,289 |
| 折算数 | 7,563 | 17,295 | 19,494 | 23,527 | 26,199 | 31,057 | 34,564 | 40,121 | 48,865 | 50,902 | 51,377 | 58,363 | 58,466 |
| 增长率 | — | 128.7% | 12.72% | 20.68% | 11.36% | 18.54% | 11.29% | 16.08% | 21.79% | 4.17% | 0.93% | 13.60% | 1.57% |

注：2011 年交通量为 1-4 月份的日均平交通量，其增长率是与 2010 年 1 月~4 月同期相比的增长率。

广珠东高速位于珠三角东岸的核心区，与广深高速和虎门大桥一起共同构成珠江两岸的“A”字型高速公路主骨架，是国家高速公路网中京港澳高速的重要组成部分。根据国家“十二五”发展规划，广东未来重点发展三个区域，即深圳前海、广州南沙和珠海横琴，其中有两个重点发展区（南沙和横琴）位于广珠东高速的核心影响区范围，为广珠东高速未来的交通量发展提供了保证。另外，相对珠江东岸而言，珠江西岸相对比较落后，但其发展势头较好，发展前景也值得期待，如 2005-2009 年间，广州、中山和珠海地区产值的增长率分别为 15.10%、13.76%和 12.09%，三市“十二五”规划中的经济增长目标分

别为广州与中山分别为年均增长 11%，珠海为五年番一翻，显然也远高于全省“十二五”平均年均增长 8%的水平，这也为广珠东高速交通量的增长带来保障。

同时，未来广珠东高速影响区内将进行多条高速公路的建设，根据广东省高速公路发展布局规划，未来对广珠东高速产生分流影响的高速公路有广珠西线高速三期、中开高速、港珠澳大桥及其连接线、虎门二桥高速、沿海铁路跨珠江公铁两用桥、南中高速和中山至深圳跨江工程。根据各项目的进展情况，具体的建设计划如下：

2013 年：广珠西线三期建成通车；

2016 年：港珠澳大桥及其连接线、中开高速等建成通车；

2017 年：虎门二桥、沿海铁路跨珠江公铁两用桥、南中高速建成通车；

2022 年：中深跨江工程建成通车；

在流量分析预测中，已考虑了上述高速公路通车对广珠东高速的分流影响。综上所述，广珠东高速交通量预测结果具体如下：

广珠东高速未来交通量发展预测表（单位：标准车/日）

| 年份 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2020 | 2022 | 2022* | 2025 | 2030 |
|-----|--------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|---------|
| 交通量 | 59,186 | 62,589 | 54,096 | 58,834 | 63,988 | 68,864 | 63,837 | 79,570 | 88,379 | 78,702 | 92,126 | 105,100 |
| 增长率 | - | 5.75% | -13.57% | 8.76% | 8.76% | 7.62% | -7.30% | 7.62% | 5.39% | -10.95% | 5.39% | 2.67% |

注：1、表中 2022 年和 2022*年分别是中深过江通道建成通车前、后本项目各路段的交通量。2022*的年均增长率是 2022*与 2022 相比计算。

2、项目其他年份的交通量采用相邻两个特征年进行内插求得。

3)通行费收入增长率的预测

车辆通行费收入=∑（各类车流量×收费标准）。

除考虑上述分流因素外，本次的通行费收入还考虑了大修和计重收费的影响。

广珠东高速于 2009 年进行过一次大修，根据《广东省高速公路大小修费用模型标定研究》中大修间隔的研究结论，每隔 9 年进行一次大修，未来经营期将安排两次大修，分别在 2018 年和 2027 年。根据省交通运输厅部署，粤东片区与粤西片区计划于 2011 年 8 月 1

日开始实行计重收费，珠三角片区计划于 2013 年开始实行计重收费。广珠东高速位于珠三角片区，本流量预测对其计重收费从 2014 年 1 月 1 日开始考虑。

广珠东高速经营期内通行费收入及增长率预测结果

| 年份 | 通行费收入（万元） | 增长率（%） |
|------|-----------|---------|
| 2011 | 118,770 | - |
| 2012 | 125,650 | 5.79% |
| 2013 | 107,990 | -14.05% |
| 2014 | 123,010 | 13.91% |
| 2015 | 134,097 | 9.01% |
| 2016 | 143,628 | 7.11% |
| 2017 | 132,495 | -7.75% |
| 2018 | 136,147 | 2.76% |
| 2019 | 152,829 | 12.25% |
| 2020 | 164,603 | 7.70% |
| 2021 | 171,262 | 4.05% |
| 2022 | 160,349 | -6.37% |
| 2023 | 168,599 | 5.15% |
| 2024 | 177,767 | 5.44% |
| 2025 | 186,419 | 4.87% |
| 2026 | 189,925 | 1.88% |
| 2027 | 179,387 | -5.55% |
| 2028 | 200,385 | 11.71% |
| 2029 | 204,994 | 2.30% |
| 2030 | 76,049 | - |
| 合计 | 3,054,356 | - |

注：1、2030 年通行费收入计算至 5 月 12 日。

2、2018 年、2027 年交通量考虑了大修的影响。

3、计重收费预计从 2014 年 1 月 1 日开始，因此 2011 年-2013 年为非计重收费时的收费结果，2014 年及以后为考虑计重收费时的收费收入结果。

4)折现率的确定

本次估值采用的收益口径为自由现金流，按照收益额与折现率协调配比的原则，本次评估折现率采用国际上通常使用 WACC 模型暨加权平均资本成本计算确定。计算公式如下：

$$WACC=kd(1-Tc)(D/V)+ke(E/V)$$

式中：kd—债务成本

Ke—权益资本机会成本

Tc—所得税率

D—债务市值

E—权益市值

V—被评估企业市值

按上述公式计算确定加权平均资本成本 2011 年加权平均资本成本为 10.78%，2012 年-2016 年加权平均资本成本为 10.33%，2017 年-2030 年加权平均资本成本为 9.87%。

4) 股东全部权益价值的确定

① 企业净现金流净值

将广珠东高速公司预测期内各年的股权自由现金流量按加权平均资本成本折现到评估基准日，得出其自由现金流量的现值为 833,349.35 万元。广珠东高速公路各年股权自由现金流具体情况如下表：

单位：万元

| 项目 | 2011 年 5-12 月 | 2012 年 | 2013 年 | 2014 年 | 2015 年 |
|-----------------|---------------|------------|------------|------------|------------|
| 一、营业总收入 | 82,729.33 | 128,408.29 | 110,838.02 | 125,831.66 | 137,011.42 |
| 二、营业总成本 | 41,197.37 | 58,598.84 | 56,743.63 | 53,764.04 | 54,555.54 |
| 三、营业利润 | 41,531.96 | 69,809.46 | 54,094.39 | 72,067.62 | 82,455.88 |
| 加：营业外收支净额 | -148.21 | -200.00 | -200.00 | - | - |
| 四、利润总额 | 41,383.75 | 69,609.46 | 53,894.39 | 72,067.62 | 82,455.88 |
| 所得税 | -209.70 | 8,701.18 | 6,736.80 | 9,008.45 | 10,306.99 |
| 五、净利润 | 41,593.45 | 60,908.27 | 47,157.59 | 63,059.17 | 72,148.90 |
| 加：财务费用*(1-所得税率) | 10,445.64 | 13,546.37 | 13,484.80 | 12,524.43 | 11,474.85 |

广东省高速公路发展股份有限公司
发行股份购买资产之重大资产重组暨关联交易预案

| | | | | | |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 加：折旧及摊销费用 | 14,085.25 | 21,728.29 | 19,575.82 | 16,956.52 | 17,701.80 |
| 减：资本性支出 | 5,917.48 | 459.75 | 122.19 | 262.99 | 808.33 |
| 营运资金增加额 | 871.83 | 3,212.71 | -23.98 | -177.20 | -97.26 |
| 自由现金净流量 | 59,335.04 | 92,510.47 | 80,120.00 | 92,454.32 | 100,614.47 |
| 续上表 | | | | | |
| 项目 | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 |
| 一、营业总收入 | 146,637.42 | 135,603.34 | 139,358.35 | 156,145.81 | 168,030.10 |
| 二、营业总成本 | 54,761.49 | 53,281.28 | 53,583.16 | 57,000.09 | 61,476.77 |
| 三、营业利润 | 91,875.93 | 82,322.07 | 85,775.19 | 99,145.72 | 106,553.32 |
| 加：营业外收支净额 | - | - | - | - | - |
| 四、利润总额 | 91,875.93 | 82,322.07 | 85,775.19 | 99,145.72 | 106,553.32 |
| 所得税 | 11,484.49 | 20,580.52 | 21,443.80 | 24,786.43 | 26,638.33 |
| 五、净利润 | 80,391.44 | 61,741.55 | 64,331.39 | 74,359.29 | 79,914.99 |
| 加：财务费用*(1-所得税率) | 10,564.50 | 8,242.86 | 7,430.43 | 6,654.72 | 5,819.34 |
| 加：折旧及摊销费用 | 17,699.14 | 16,947.07 | 18,181.45 | 21,062.96 | 24,353.41 |
| 减：资本性支出 | 429.83 | 828.68 | 21,728.27 | 21,766.52 | 979.18 |
| 营运资金增加额 | -73.40 | -401.12 | 79.85 | 96.04 | -242.66 |
| 自由现金净流量 | 108,298.64 | 86,503.91 | 68,135.15 | 80,214.40 | 109,351.22 |
| 续上表 | | | | | |
| 项目 | 2021年 | 2022年 | 2023年 | 2024年 | 2025年 |
| 一、营业总收入 | 174,803.73 | 164,008.67 | 172,381.31 | 181,676.57 | 190,460.62 |
| 二、营业总成本 | 62,737.74 | 60,058.13 | 61,800.25 | 62,630.76 | 63,994.68 |
| 三、营业利润 | 112,065.99 | 103,950.54 | 110,581.06 | 119,045.80 | 126,465.93 |
| 加：营业外收支净额 | - | - | - | - | - |
| 四、利润总额 | 112,065.99 | 103,950.54 | 110,581.06 | 119,045.80 | 126,465.93 |
| 所得税 | 28,016.50 | 25,987.63 | 27,645.27 | 29,761.45 | 31,616.48 |
| 五、净利润 | 84,049.49 | 77,962.90 | 82,935.80 | 89,284.35 | 94,849.45 |
| 加：财务费用*(1-所得税率) | 4,850.85 | 3,730.89 | 2,555.85 | 1,463.43 | 320.52 |
| 加：折旧及摊销费用 | 25,564.20 | 23,776.16 | 24,927.39 | 25,570.55 | 26,771.59 |
| 减：资本性支出 | 496.11 | 548.00 | 383.78 | 728.48 | 885.96 |
| 营运资金增加额 | -156.65 | -489.61 | -394.34 | -148.03 | -166.66 |
| 自由现金净流量 | 114,125.08 | 105,411.55 | 110,429.59 | 115,737.87 | 121,222.26 |
| 续上表 | | | | | |
| 项目 | 2026年 | 2027年 | 2028年 | 2029年 | 2030年5月 |
| 一、营业总收入 | 194,103.09 | 183,706.65 | 204,852.43 | 209,613.44 | 78,040.02 |
| 二、营业总成本 | 65,763.97 | 66,296.09 | 79,558.19 | 95,944.28 | 32,033.44 |
| 三、营业利润 | 128,339.12 | 117,410.56 | 125,294.24 | 113,669.17 | 46,006.58 |

| | | | | | |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| 加：营业外收支净额 | - | - | - | - | - |
| 四、利润总额 | 128,339.12 | 117,410.56 | 125,294.24 | 113,669.17 | 46,006.58 |
| 所得税 | 32,084.78 | 29,352.64 | 31,323.56 | 28,417.29 | 11,501.65 |
| 五、净利润 | 96,254.34 | 88,057.92 | 93,970.68 | 85,251.87 | 34,504.94 |
| 加：财务费用*(1-所得税率) | -30.00 | -30.00 | -30.00 | -30.00 | -12.50 |
| 加：折旧及摊销费用 | 27,484.42 | 28,186.18 | 39,177.96 | 52,792.41 | 14,207.68 |
| 减：资本性支出 | 248.59 | 25,845.46 | 25,810.08 | 528.31 | 485.00 |
| 营运资金增加额 | 117.41 | 382.09 | 613.51 | 68.27 | -4,601.88 |
| 自由现金净流量 | 123,342.76 | 89,986.54 | 106,695.05 | 137,417.69 | 58,437.92 |

②非经营性资产及负债

非经营性资产是指与该企业收益无直接关系的，不产生效益的资产。

③溢余资产

指企业持有的超过日常经营所需的货币资金。基准日帐面货币资金，扣除根据企业的付现政策及付现成本的规模确定企业最低现金保有量，即为溢余货币资金。

④有息负债

截止评估基准日企业的有息负债为长期借款及长期应付款中的股东借款。

⑤股东全部权益价值

股东全部权益价值=净现金流现值+溢余资产+非经营性资产-有息负债=509,024.00 万元。

2、广珠交通股东全部权益价值的确定

对于长期股权投资单位，将单独采用收益法评估的长期投资单位的收入成本费用及现金流等按各自股权比例汇总向上加总，形成该公司的收益法评估结果。由广珠东高速公司的现金流预测，得出广珠交通自由现金流量的现值为 457,290.10 万元。广珠交通各年股权自由现金流具体情况如下表：

单位：万元

| 项目 | 2011年5-12月 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 |
|-----|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 净利润 | 22,808.77 | 33,400.82 | 25,833.04 | 34,573.72 | 39,567.43 |

| | | | | | |
|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 加：财务费用*(1-所得税率) | 5,745.10 | 7,450.51 | 7,416.64 | 6,888.44 | 6,311.17 |
| 加：折旧及摊销费用 | 7,746.89 | 11,950.56 | 10,766.70 | 9,326.08 | 9,735.99 |
| 减：资本性支出 | 3,254.61 | 252.86 | 67.21 | 144.65 | 444.58 |
| 营运资金增加额 | 489.71 | 1,766.76 | -12.78 | -97.03 | -53.02 |
| 自由现金净流量 | 32,556.44 | 50,782.26 | 43,961.96 | 50,740.62 | 55,223.03 |
| 续上表 | | | | | |
| 项目 | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 |
| 净利润 | 44,094.85 | 33,831.09 | 35,248.80 | 40,757.04 | 43,805.16 |
| 加：财务费用*(1-所得税率) | 5,810.48 | 4,533.57 | 4,086.74 | 3,660.09 | 3,200.64 |
| 加：折旧及摊销费用 | 9,734.52 | 9,320.89 | 9,999.80 | 11,584.63 | 13,394.37 |
| 减：资本性支出 | 236.41 | 455.78 | 11,950.55 | 11,971.59 | 538.55 |
| 营运资金增加额 | -39.87 | -220.09 | 44.48 | 53.41 | -132.84 |
| 自由现金净流量 | 59,443.32 | 47,449.86 | 37,340.31 | 43,976.76 | 59,994.46 |
| 续上表 | | | | | |
| 项目 | 2021年 | 2022年 | 2023年 | 2024年 | 2025年 |
| 净利润 | 46,071.17 | 42,715.11 | 45,441.27 | 48,923.51 | 51,974.29 |
| 加：财务费用*(1-所得税率) | 2,667.97 | 2,051.99 | 1,405.72 | 804.89 | 176.28 |
| 加：折旧及摊销费用 | 14,060.31 | 13,076.89 | 13,710.06 | 14,063.80 | 14,724.38 |
| 减：资本性支出 | 272.86 | 301.40 | 211.08 | 400.67 | 487.28 |
| 营运资金增加额 | -85.50 | -268.58 | -216.14 | -80.63 | -90.83 |
| 自由现金净流量 | 62,612.08 | 57,811.17 | 60,562.11 | 63,472.16 | 66,478.50 |
| 续上表 | | | | | |
| 项目 | 2026年 | 2027年 | 2028年 | 2029年 | 2030年 |
| 净利润 | 52,736.36 | 48,217.08 | 51,457.18 | 46,649.21 | 18,872.42 |
| 加：财务费用*(1-所得税率) | -16.50 | -16.50 | -16.50 | -16.50 | -6.88 |
| 加：折旧及摊销费用 | 15,116.43 | 15,502.40 | 21,547.88 | 29,035.82 | 7,814.22 |
| 减：资本性支出 | 136.73 | 14,215.00 | 14,195.55 | 290.57 | 266.75 |
| 营运资金增加额 | 65.46 | 211.09 | 338.42 | 38.60 | -2,542.20 |
| 自由现金净流量 | 67,634.10 | 49,276.88 | 58,454.59 | 75,339.36 | 32,046.73 |

企业股东全部权益的价值=Σ(企业自由现金流量折现值×持股比例)+Σ(溢余资产价值×持股比例)+Σ(非经营性资产×持股比例)-Σ(有息负债×持股比例)=279,203.20万元。

(三) 评估增值的原因分析

本次评估以收益法的评估结果确定交易标的评估价值为 279,203.20 万元，较交易标的

账面价值（母公司报表口径）增值率为 767.13%，评估增值的原因分析如下：

1、交易标的未来盈利前景广阔。其主要资产广珠东高速位于经济发达的广东省地区，路产优势突出，地处经济繁荣地带珠江三角洲，是国家“两纵两横”主干线的一部分，位于北京至珠海线的最南端，未来盈利前景良好。

2、交易标的账面价值反映的主要是其原始投资成本，影响其未来获利能力的各项因素在其账面价值中并未反映。其主要资产广珠东高速于 1992 年破土动工，建造成本总体水平较低，原有高速公路账面价值反映的投资成本已远不能准确反映其内在价值。而评估值为对子公司进行了整体评估后的价值，故评估增值。

三、交易标的注册资本的合法合规性说明

截至本预案出具之日，广珠交通的注册资本均已全部缴足，不存在出资不实或其他影响其合法存续的情况。

四、交易标的未来盈利能力的说明

（一）广珠东高速路产优势突出且有协同效应

广珠东高速是国家重点工程建设项目，是国家“两纵两横”主干线的其中一部分，位于北京至珠海线的最南端，起点从广州市番禺区至珠海市的金鼎，全长62.4公里。广珠东高速地处经济繁荣地带珠江三角洲，未来盈利前景良好。

（二）广东省高速公路行业拥有较大发展空间

根据《广东省高速公路网规划（2004~2030）》，到2030年广东省内相邻地级市（包括与邻省地级市之间）基本上可以直通高速公路，确保重要城市之间实现便捷的连接；中心城市与区域中心城市之间一般有两条高速公路通道，确保高速公路网可靠的运行；所有沿海重要港口、机场、重点风景名胜区、县城基本上可以在30分钟以内上高速公路；高速公路布局总体上呈网格状，在珠江三角洲地区和区域中心城市周围以环行和放射状进行加密。本次交易拟收购的路产将得益于地方政策支持，拥有较大的发展空间。

（三）区域性经济优势突出

广珠东高速位于广东省境内，且主要分布于经济发达的珠三角区域，竞争力较强。2010年，广东省地区生产总值4.55万亿元，占全国GDP的比重接近1/8，连续26年位居全国首位。广东省作为我国经济最发达、最活跃的地区之一，经过20多年的改革开放和发展，社会生产力、综合实力和人民生活水平都有了极大提高，且随着《内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排》及其附件和相关补充协议的实施、泛珠三角经济区的形成，广东省的国民经济仍将保持较高的发展速度。城市化进程的不断加快、人民生活水平的进一步提高、汽车工业、旅游产业的蓬勃发展，都为广东公路交通带来新的发展机遇和挑战，未来具有广阔的发展空间和较大的发展潜力。

五、交易标的为控制权

本次重大资产重组的交易标的为广珠交通100%的股权，为控股权。

六、交易标的转让符合交易相关股权转让条件的说明

本次重大资产重组的交易标的为广珠交通100%的股权，不涉及广珠交通其他股东同意股权转让或放弃优先受让权的情况。本次交易中广珠交通股权的转让符合其公司章程规定的股权转让条件。

七、债权债务处理情况

本次交易中，广珠交通股权转让不涉及债权、债务转移情况。

八、交易标的涉及的重大诉讼、仲裁、行政处罚或潜在纠纷的情况

截至本预案签署日，广珠交通不存在尚未了结的或可预见的重大诉讼、仲裁或行政处罚。

九、交易标的涉及的许可使用情况

截至本预案签署日，广珠交通不存在许可他人使用自身专利、商标等资产的情况，也不存在作为被许可人使用他人专利、商标等资产的情况。

十、重大会计政策与会计估计差异情况

本次交易标的编制的会计报表所选用的会计政策与会计估计与粤高速执行的会计政策、会计估计不存在明显差异，亦不存在按规定需进行变更并对标的资产的利润产生较大影响的情况。

广珠交通的计提坏账准备的方法与上市公司比较如下：广珠交通在资产负债表日，根据对应收款项可收回金额的估计计提坏账准备，对单项金额重大的款项单独进行坏账估计；其他应收款项期末时，按账龄分析法计提坏账准备，根据历史经验确定的不同账龄应收款项的坏账准备计提比例列示如下：

| 账龄 | 坏账准备计提比例 |
|-------|----------|
| 1 年以内 | 0% |
| 1—2 年 | 5% |
| 2—3 年 | 20% |
| 3—4 年 | 30% |
| 4—5 年 | 50% |
| 5 年以上 | 80% |

而粤高速需区分单项金额重大并单项计提坏账准备的的应收款项，按组合计提坏账准备的应收款项，单项金额不重大、但单独计提的应收账款三大类计提坏账准备，具体标准如下：

1、单项金额重大并单项计提坏账准备的应收款项

(1) 单项金额重大的应收款项的判断依据或金额标准：应收款项单项金额 100 万元以上且占应收款项余额 10%以上。

(2) 单项金额重大的应收款项坏账准备的计提方法：单独进行减值测试，按预计未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备，计入当期损益。

2、按组合计提坏账准备的应收款项

(1) 信用风险特征组合的确定依据：应收款项单项金额 100 万元以上且占应收款项余额 10%以上、账龄 5 年以内同时确定不再发生业务往来关系且不属于重大的款项以外的应收款项。

(2) 根据信用风险特征组合确定的计提方法：

①账龄分析法

| 账龄 | 应收账款计提比例(%) | 其他应收款计提比例(%) |
|---------------|-------------|--------------|
| 1 年以内 (含 1 年) | 0 | 0 |
| 1—2 年 | 10 | 10 |
| 2—3 年 | 30 | 30 |
| 3—4 年 | 50 | 50 |
| 4—5 年 | 90 | 90 |
| 5 年以上 | 100 | 100 |

按账龄分析法计提坏账准备时，以期末应收款项扣除合并报表范围内子公司之间往来款后的余额计提。

②采用其他方法计提坏账准备：

单独进行减值测试，按预计未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备，计入当期损益。

3、单项金额不重大，但单独计提的应收账款坏账准备的确定依据、计提方法

(1) 单项金额不重大但单独计提的应收账款坏账准备的确定依据：账龄 5 年以内同时确定不再发生业务往来关系且不属于重大的款项。

(2) 单项金额不重大但单独计提的应收账款坏账准备的计提方法：单独进行减值测试，按预计未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备，计入当期损益。

截至 2011 年 4 月 30 日，广珠交通其他应收款计提的坏账准备按自身的会计估计方法及粤高速的会计估计方法存在如下差异：

单位：元

| 按组合计提坏账准备的其他应收款 | 账面金额 | 按广珠交通的会计估计 | 按粤高速的会计估计 | 差异 |
|-----------------|--------------|------------|-----------|-----------|
| | | 计提的坏账准备 | 计提的坏账准备 | |
| 一年以内 | 3,177,808.89 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 一至两年 | 433,722.80 | 21,686.14 | 43,372.28 | 21,686.14 |
| 合计 | 3,611,531.69 | 21,686.14 | 43,372.28 | 21,686.14 |

经上表对比分析，由于广珠交通的会计估计与粤高速的会计估计差异，截至 2011 年 4 月 30 日的坏账准备差异金额共计 21,686.14 元，对交易标的净利润影响较小。

第五章 本次交易涉及的发行股份情况

一、本次交易发行股份的价格和定价原则

本次交易发行股份的价格不低于粤高速第六届董事会第十四次（临时）会议决议公告日前二十个交易日粤高速 A 股股票均价，定为 4.93 元/股。

根据《重组办法》等有关规定，“上市公司发行股份的价格不得低于本次发行股份购买资产的董事会决议公告日前 20 个交易日公司股票交易均价”。本次重组的定价基准日为粤高速第六届董事会第十四次（临时）会议决议公告日。

本次重组的定价基准日至发行日期间，粤高速如有派息、送股、资本公积金转增股本等除权除息事项，将按照深交所的相关规则对发行价格进行相应调整。

二、本次交易发行股份的种类、每股面值

本次交易发行股份的种类为人民币普通股A股，每股面值为1.00元。

三、本公司拟发行股份的数量和占发行后总股本的比例

本次发行股份的总股数=以协议约定的定价方式所确定目标资产价格/本次发行股份的发行价格，发行股份不足1股的不计。本次重大资产重组的交易标的的价格为其评估价值 279,203.20 万元，按发行价格 4.93 元/股计算，本次粤高速将对建设公司发行 566,335,091 股，占发行后本公司总股本的 31.06%。

四、锁定期安排

建设公司作出承诺：“本公司本次以资产认购的股份自本次非公开发行结束之日起三十六个月内不进行转让或上市交易，之后按中国证监会及深圳证券交易所有关规定执行。”

五、滚存未分配利润的处理

本次发行股份购买资产完成后，建设公司按其在本公司的持股比例与本公司其他新老股东共享本次发行股份购买资产完成前本公司的滚存未分配利润。

六、本次发行前后公司主要财务数据和其他重要经济指标的对照表

根据经立信羊城审计的粤高速 2010 年和 2011 年 1-4 月的合并财务报告和备考合并财务报告，本次交易前后主要财务数据对比如下：

单位：万元

| | 2011 年 4 月 30 日 | | | 2010 年 12 月 31 日 | | |
|-------------|-----------------|--------------|-----------------|------------------|--------------|---------|
| | 实际数 | 备考数 | 增幅 ¹ | 实际数 | 备考数 | 增幅 |
| 总资产 | 1,114,064.04 | 1,498,527.33 | 34.51% | 1,052,646.41 | 1,427,980.25 | 35.66% |
| 归属母公司所有者权益 | 434,323.14 | 465,185.05 | 7.11% | 428,325.17 | 503,715.14 | 17.60% |
| 每股净资产（元/股） | 3.45 | 2.55 | -26.16% | 3.41 | 2.76 | -18.92% |
| 资产负债率 | 55.86% | 63.75% | 7.89% | 54.40% | 58.24% | 3.84% |
| | 2011 年 1-4 月 | | | 2010 年度 | | |
| 营业收入 | 33,955.98 | 72,669.47 | 114.01% | 100,221.95 | 219,570.45 | 119.08% |
| 营业利润 | 16,670.59 | 34,633.67 | 107.75% | 50,758.60 | 105,169.48 | 107.20% |
| 归属母公司所有者净利润 | 9,357.97 | 21,601.86 | 130.84% | 38,847.80 | 76,473.59 | 96.85% |
| 基本每股收益（元/股） | 0.07 | 0.12 | 59.14% | 0.31 | 0.42 | 35.71% |
| 净资产收益率 | 2.15% | 4.64% | 2.49% | 9.07% | 15.18% | 6.11% |

注：净资产收益率=归属母公司所有者净利润/归属母公司所有者权益。2011 年 1-4 月的净资产收益率指标未经年化处理。

七、本次发行前后公司股权结构

本次发行前本公司的总股本为12.57亿股。本次发行566,335,091股A股股票，本次发行后建设公司将持有本公司31.06%的股权，为本公司第一大股东，广东交通集团将直接和间接持有本公司61.15%的股权，本次发行不会导致本公司控制权发生变化。

¹对于绝对数字，增幅指变化百分比；对于比率，增幅指变动百分点。下同。

本次发行前后，本公司股权结构变化情况如下：

| 股东名称 | | 发行前 | | 发行后 | |
|---------------|--|---------------|---------|---------------|---------|
| | | 股票数量(股) | 持股比例 | 股票数量(股) | 持股比例 |
| 广东交通集团（直接和间接） | | 548,792,940 | 43.65% | 1,115,128,031 | 61.15% |
| 其中： | 直接持有 | 513,289,877 | 40.83% | 513,289,877 | 28.15% |
| | 间接持有（通过新粤有限公司、广东省交通开发公司、省高速及广东省交通发展有限公司持有） | 35,503,063 | 2.82% | 35,503,063 | 1.95% |
| | 间接持有（通过建设公司持有） | - | - | 566,335,091 | 31.06% |
| 其他投资者 | | 708,324,808 | 56.35% | 708,324,808 | 38.85% |
| 其中： | A 股 | 372,775,894 | 29.66% | 372,775,894 | 20.44% |
| | B 股 | 335,548,914 | 26.69% | 335,548,914 | 18.40% |
| 合计 | | 1,257,117,748 | 100.00% | 1,823,452,839 | 100.00% |

第六章 本次交易协议的主要内容

本公司和交易对方就本次交易签署了发行股份购买资产协议（“本协议”）。该等协议的主要内容如下：

一、本协议主体和签订时间

合同主体为粤高速和建设公司，签订时间为2011年6月8日。

二、交易价格、定价依据和支付方式

（一）本次交易的支付方式

建设公司同意按照本协议规定的条款和条件以其持有的广珠交通100%股权作为对价认购粤高速非公开发行的A股普通股股票，粤高速同意按本协议规定的条款和条件向建设公司非公开发行A股股票。

（二）本次交易目标资产定价和定价依据

确定目标资产的交易价格将以具有相关证券从业资格的资产评估机构出具，并经广东省国资委备案或核准的资产评估报告确定的目标资产的评估值为定价依据。根据中企华出具并经广东省国资委备案的《资产评估报告》（中企华评报字（2011）第1170-01号），建设公司持有的广珠交通100%股权在评估基准日2011年4月30日的评估价值为279,203.20万元；根据广东省国资委备案的评估结果，确定建设公司持有的广珠交通100%股权的交易价格为279,203.20万元。

（三）本次发行股票价格和定价依据

本次发行的定价基准日为本次粤高速董事会决议公告之日，每股发行价格不低于定价基准日前二十个交易日粤高速A股股票交易均价，即4.93元。若粤高速A股股票在定价基准日至发行日期间有派息、送股、资本公积金转增股本等除权、除息事项，发行价格应相应调整。

（四）本次发行股票的数量

本次发行股份的发行数量=以本协议约定的定价方式所确定目标资产价格 / 本次发行股份的发行价格。不足1股的不计。

根据目标资产价格和发行价格,粤高速拟向建设公司发行股份的数量为566,335,091股。

若粤高速A股股票在定价基准日至发行日期间有派息、送股、资本公积金转增股本等除权、除息事项,发行数量应相应调整,最终发行数量根据目标资产的交易价格确定,并以中国证监会最终核准的数量为准。

三、资产交付

建设公司应在本协议生效条件均成就后三个工作日内,办理目标资产过户至粤高速名下的工商变更登记手续。粤高速应当提供必要的配合。

目标资产过户至粤高速名下后,双方应对广珠交通、广珠东高速公司的历史沿革文件、历次验资报告和评估报告、实物资产、无形资产、权属证书、账簿和财务凭证、合同文件、会议文件、证照或许可文件原件等进行查验,如与建设公司向粤高速提供的资料复印件存在重大遗漏、缺失,则建设公司应当补正;无法补正且对粤高速经营存在不利影响的,建设公司应向粤高速作出足额补偿。

四、锁定期

在本次股份认购完毕后,建设公司本次认购的股份自发行结束之日起三十六个月内不得转让或上市交易。

五、交易标的自定价基准日至交割日期间损益的归属和滚存未分配利润的安排

双方同意,自目标资产评估基准日至交割日期间目标资产所产生的损益,由粤高速享有和承担;交割日后目标资产所产生的损益,由粤高速享有和承担。

本次股份认购完成后,建设公司按其在粤高速的持股比例,与粤高速其他新老股东共

享本次股份认购前粤高速的滚存未分配利润。交割日前广珠交通及广珠东高速公司的滚存未分配利润由交割日后的广珠交通及广珠东高速公司股东按其持股比例享有。

六、与资产相关的人员安排

本次交易涉及的人员安置事宜根据“人随资产走”的原则确定。

七、本协议的生效条件和时间

本协议自以下列条件均获满足之日起生效：

- (1)粤高速和建设公司法定代表人或授权代表签字并加盖双方公章；
- (2)本协议经粤高速董事会、股东大会审议通过；
- (3)本协议经建设公司董事会审议通过并获得其股东书面同意；
- (4)就本次交易取得广东省国资委批准；
- (5)就目标资产的评估结果取得广东省国资委的备案或核准；
- (6)就本次交易取得中国证监会的核准；
- (7)就本次交易取得中国证监会对于广东交通集团和建设公司豁免要约收购申请的核准。

八、本协议的终止

1、在以下情况下，本协议可以终止：

- (1)经双方协商一致，终止本协议；
- (2)受不可抗力影响，一方可依据本协议第13条（不可抗力）规定终止本协议；
- (3)一方严重违约，守约方可单方终止协议；及
- (4)本协议生效后交割日前如广珠交通及其子公司财务状况、经营资质、公路收费权出现重大不利变化，粤高速可单方终止本协议。

2、本协议终止后，各方应提供必要的协助以使任何已完成的转让或变更手续恢复原状。各方已取得的关于目标资产或目标股份的各种文件、材料应及时归还其他方。除一方需承担违约责任的情形外，各方截止到协议终止时所发生的所有费用和支出均应由发生该笔费

用或支出的一方自行承担。

九、违约责任

除不可抗力因素外，任何一方未能履行其在本协议项下之义务或保证或其陈述或保证失实或严重有误，则该方应被视作违反本协议。违约方应依本协议约定和法律规定向守约方承担违约责任，赔偿守约方因其违约行为而发生的所有直接和间接损失（包括为避免损失而进行的合理费用支出）。

第七章 本次交易的合规性分析

本次重大资产重组整体方案符合《重组办法》第十条和第四十一条所列明的各项要求，具体说明如下：

一、本次重大资产重组符合《重组办法》第十条关于实施重大资产重组的要求

（一）本次重大资产重组的实施符合国家产业政策和有关环境保护、土地管理、反垄断等法律和行政法规的规定

1、本次交易符合国家产业政策

本公司的主营业务为公路、道路及桥梁的建设施工和经营管理，属交通运输业。交通运输行业是国民经济发展的基础行业。第十一届全国人民代表大会第四次会议审议通过的《我国国民经济和社会发展十二五规划纲要》（“《十二五规划》”）指出要“构建综合交通运输体系”，“按照适度超前原则，统筹各种运输方式发展，基本建成国家快速铁路网和高速公路网，初步形成网络设施配套衔接、技术装备先进适用、运输服务安全高效的综合交通运输体系”；并明确“完善国家公路网规划，加快国家高速公路网剩余路段、瓶颈路段建设，加强国省干线公路改扩建”；且指出“适应城市群发展需要，以轨道交通和高速公路为骨干，以国省干线公路为补充，推进城市群内多层次城际快速交通网络建设。建成京津冀、长江三角洲、珠江三角洲三大城市群城际交通网络，推进重点开发区域城市群的城际干线建设。”为贯彻落实《十二五规划》，交通部组织编制《公路水路交通运输信息化“十二五”发展规划》。该文件进一步明确要“保障交通运输系统的畅通、高效，要求加强对交通基础设施和运输装备的运行监测，提高其运营管理水平 and 运行效率”，“提供畅通高效的运输通道是交通运输行业的重要任务，也是全社会对交通运输的基本要求；”并指出“十二五”期间，我国交通基础设施和运输装备仍将保持较快的发展速度，预计公路总里程将达到 450 万公里，高速公路里程将接近 11 万公里”。发改委颁布的《综合交通网

中长期发展规划》指出综合交通网的发展目标是：到 2020 年基本建成各种运输方式布局合理、结构完善、便捷通畅、安全可靠的现代化综合交通网。根据广东省交通厅制定的《广东省高速公路网规划（2004~2030 年）》，到 2020 年，广东省高速公路通车里程达到 7,300 公里左右，其中珠江三角洲达到 3,300 公里，地级市与地级市之间（包括与相邻省份的地级市之间）基本上接通高速公路，沿海重要港口基本上由高速公路连接，全省基本形成网格状的高速公路网络。到 2030 年，广东省高速公路通车里程达到 8,800 公里左右，其中珠江三角洲达到 3,500 公里，高速公路网络进一步完善，全省所有县城基本上能够在 30 分钟内上高速公路。

此外，《中华人民共和国公路法》、《中华人民共和国收费公路管理条例》及《广东省公路条例》等法律法规的出台，进一步理顺了公路管理的法律制度，明确了公路相关收费政策，为我国经营性收费公路的规范发展和正常运营提供了切实保障。

因此，本公司拟抓住高速公路发展的有利时机实施本次重大资产重组符合国家产业政策和相关法律法规的要求。

2、本次交易符合环境保护的法律和行政法规的规定

本次重大资产重组的交易标的为广珠交通 100%的股权，涉及经营业务为高速公路运营业务。广东珠高速公司就广珠东高速的建设已按照国家环境保护方面的法律、法规的规定，履行了相应的环境评价程序和环保设施竣工验收程序，并已获得相关环保主管部门的同意。综上，本次交易符合环境保护等法律、行政法规和部门规章及规范性文件的规定。

3、本次交易符合土地管理和反垄断等法律和行政法规的规定

本次重大资产重组的交易标的为广珠交通 100%的股权，涉及经营业务为高速公路运营业务，符合土地管理和反垄断等法律和行政法规的规定。

综上，本次交易符合《重组办法》第十条第（一）款的规定。

（二）本次重大资产重组的实施不会导致本公司不符合股票上市条件的情况

根据《证券法》和《深圳证券交易所股票上市规则》对股票上市条件的规定，本次交

易完成后，本公司仍具备上市条件：(1)本公司股票已公开发售；(2)本次交易完成后，本公司股本总额将增至 1,823,452,839 股，股本总额不少于五千万元；(3)本次交易完成后，社会公众持有本公司股份比例为 38.85%，超过 10%；及(4)本公司在最近三年内无重大违法行为，财务会计报告无虚假记载。因此，本次交易不会导致本公司不符合股票上市条件，符合《重组办法》第十条第（二）款的规定。

（三）本次重大资产重组涉及的目标资产定价公允，不存在损害本公司及其股东合法权益的情形

1、发行股份定价的公平合理性分析

根据《重组办法》等有关规定，“上市公司发行股份的价格不得低于本次发行股份购买资产的董事会决议公告日前 20 个交易日公司股票交易均价”。本次发行的定价基准日为本公司第六届董事会第十四次（临时）会议决议公告日，发行价格不低于定价基准日前二十个交易日本公司 A 股股票均价，定为 4.93 元/股，符合《重组办法》的规定。

2、交易标的定价的公平合理性分析

本公司已聘请中企华对本次重大资产重组的交易标的进行评估。中企华是具有证券从业资格的评估机构，评估机构具有充分的独立性。本次交易的评估基准日为 2011 年 4 月 30 日，根据中企华出具的《资产评估报告》（中企华评报字（2011）第 1170-01 号），交易标的账面价值为 32,198.40 万元（母公司报表口径），评估价值为 279,203.20 万元，评估增值率为 767.13%，该评估结果已经广东省国资委备案，本次交易价格的定价原则符合相关法律法规的规定。

综上，本次交易符合《重组办法》第十条第（三）款的规定。本次交易定价公允性的分析详见本预案第八章“本次交易定价依据及公允性分析”。

（四）本次重大资产重组所涉及的目标资产权属清晰，资产过户或者转移将不存在法律障碍，不涉及债权债务处理事项

本次交易目标资产为建设公司持有的广珠交通 100% 的股权，交易标的权属清晰，未发生过任何权属纠纷，该等资产之上未设置任何质押及其他第三方权益，也不存在被查封、冻结、托管等限制其转让的情形及其他重大争议的情形，在约定期限内办理完毕权属转移手续不存在法律障碍。本次交易中广珠交通的股权受让不涉及债权、债务转移情况。因此，本次交易符合《重组办法》第十条第（四）款的规定。

（五）有利于上市公司增强持续经营能力，不存在可能导致上市公司重组后主要资产为现金或者无具体经营业务的情形

本次交易为粤高速向建设公司定向发行股份购买建设公司持有的广珠交通 100% 的股权。本次重大资产重组完成后，本公司将拥有相关目标资产。目标资产注入后将提升本公司的资产规模和盈利能力，有利于增强本公司的持续经营能力。本次交易不存在可能导致本公司重组后主要资产为现金或者无具体经营业务的情形。因此，本次交易符合《重组办法》第十条第（五）款的规定。

（六）有利于保持上市公司独立性

本次交易标的为建设公司持有的广珠交通 100% 的股权。本次交易前，本公司和广东交通集团的全资子公司建设公司分别持有广珠东高速公司 20% 和 55% 的股权（其中，建设公司通过广珠交通持有广珠东高速公司 55% 的股权），广珠东高速公司为广东交通集团的控股子公司；本次交易完成后，本公司直接和间接持有广珠东高速公司 75% 的股权（其中，本公司通过持有广珠交通 100% 的股权间接持有广珠东高速公司 55% 的股权），广珠东高速公司将成为本公司的控股子公司。此外，根据广东交通集团已出具的承诺函，承诺在本次交易完成后将继续保证粤高速在业务、资产、财务、人员、机构等方面的独立性。因此，本次交易完成后，将有利于粤高速在业务、资产、财务、人员、机构等方面与控股股东及其关联人保持独立，符合中国证监会关于上市公司独立性的相关规定。综上，本次交易符

合《重组办法》第十条第（六）款的规定。

（七）有利于上市公司形成或者保持健全有效的法人治理结构

本次交易前，本公司已按照《公司法》、《证券法》及中国证监会相关规定设立股东大会、董事会、监事会等组织机构并制定相应的议事规则，具有健全的组织结构和完善的法人治理结构。本次交易完成后，广东交通集团仍为本公司控股股东，本公司将继续完善公司法人治理结构，保证公司各项内部控制制度得到有效执行，保持公司的业务、资产、财务、人员以及机构独立，继续保持公司规范化运作。因此，本次交易符合《重组办法》第十条第（七）款的规定。

二、本次重大资产重组符合《重组办法》第四十一条关于发行股份购买资产的规定

（一）本次重大资产重组有利于提高上市公司资产质量、改善公司财务状况、增强持续盈利能力和抗风险能力；有利于上市公司减少关联交易和避免同业竞争，增强独立性

1、有利于提高上市公司资产质量、改善财务状况和增强持续盈利能力

通过本次交易广东交通集团将目前具备上市条件且适合纳入上市公司的优质路产之一注入本公司，有利于提升本公司资产质量。根据经立信羊城审计的本公司截至 2011 年 4 月 30 日的备考合并资产负债表及 2011 年 1-4 月备考合并利润表，本次交易后本公司资产质量得到提升、财务状况得到改善，公司营业收入规模、每股收益水平亦有提升，粤高速持续盈利能力明显增强。

本次交易前后具体财务数据变化情况详见本预案第九章“管理层讨论和分析”之“四、本次交易完成后本公司财务状况、盈利能力及未来趋势分析”。

2、有利于本公司减少关联交易和避免同业竞争，增强独立性

（1）对同业竞争的影响

高速公路经营具有明显的区域性和方向性特征，根据公路实际运行中行驶车辆的选择情况看，只有起点和终点相同或相近，且在较近距离内几乎平行的公路才存在实质性同业竞争。本次交易前，本公司控股股东广东交通集团及其控股子公司拥有的高速公路和本公司及其控股子公司的公路之间不存在起点和终点相同，并且在较近距离内几乎平行的情况。因此，本公司及控股子公司与广东交通集团及其控股子公司之间在本次交易前不存在同业竞争。

广珠东高速位于北京至珠海线的最南端，起点从广州市番禺区至珠海市的金鼎，是国家规划的主干线骨架一部分，位于北京至珠海线的最南端。其周边有广东交通集团及其控股子公司正在建设的高速公路，但相关高速公路不存在与广珠东高速起点和终点相同，也不存在较近距离内几乎平行的情况，所以本次交易完成后本公司及其控股子公司与广东交通集团及其控股子公司之间不存在同业竞争。

为了从根本上避免和消除广东交通集团及广东交通集团关联企业侵占本公司商业机会和形成实质性同业竞争的可能性，维护本公司及中小股东的合法权益，广东交通集团于2008年5月28日向本公司出具了《承诺函》，做出如下承诺：

“本公司作为你公司相对控股股东为支持你公司的发展，维护你公司及全体股东的合法权益，就本公司应对你公司承担的义务承诺如下：

一、若广东交通集团及/或其下属除粤高速之外的其它控股子公司将其投资建设或经营管理的任何收费公路、桥梁、隧道及其有关附属设施或权益向广东交通集团及其控股子公司以外的其他方转让，在有关法律法规允许的前提下，粤高速在同等条件下享有优先购买权；

二、若广东交通集团及/或其下属控股子公司在粤高速控股的高速公路两侧各20公里范围内投资建设与之平行或方向相同的高速公路，在有关法律法规允许的前提下，除高速公路建设主管部门明确指定投资主体的项目外，粤高速相对于广东交通集团及其下属其它控股子公司将享有优先投资权。”

(2)对关联交易的影响

本次交易涉及的目标公司主要经营高速公路资产，由于高速公路行业特点与公司历史

原因，广珠东高速公司与广东交通集团之间存在一定的关联交易，主要为工程劳务与股东贷款等。发生该等关联交易既符合广珠东高速公司的实际情况，也有利于广珠东高速公司充分利用广东交通集团优势资源、节约成本、提高效率，符合股东利益。本次交易完成后，2010 年度及 2011 年 1-4 月本公司除归集于固定资产科目外的工程劳务关联采购在同类交易中所占比例均有所下降。详细分析请见本预案第十一章“二、对关联交易的影响”。

(3)对公司独立性的影响

本次交易有利于粤高速保持独立性，具体分析详见本章一、本次交易符合《重组办法》第十条的有关规定“(六)有利于保持上市公司独立性”。

综上所述，本次交易符合《重组办法》第四十一条第（一）款的规定。

(二) 本公司最近一年及一期财务会计报告是否被注册会计师出具无保留意见审计报告

立信羊城对本公司 2010 年财务会计报告和 2011 年 1-4 月财务报告分别出具了标准无保留意见审计报告，不存在最近一年及一期财务会计报告被注册会计师出具非标准无保留意见的情形。

因此，本次交易符合《重组办法》第四十一条第（二）款的规定。

(三) 本次发行股份购买的目标资产为经营性资产且权属清晰，能在约定期限内办理完毕权属转移手续

本次交易中本公司发行股份购买的目标资产为建设公司持有的广珠交通 100% 的股权，为权属清晰的经营性资产，并能在约定期限内办理完毕权属转移手续，符合《重组办法》第四十一条第（三）款的规定。

第八章 本次交易定价依据及公允性分析

一、本次交易的定价依据

（一）发行股份的定价依据

本次发行的定价基准日为本公司第六届董事会第十四次（临时）会议决议公告日，发行价格不低于定价基准日前二十个交易日本公司 A 股股票均价，定为 4.93 元/股。

本次重组的定价基准日至发行日期间，本公司如有派息、送股、资本公积金转增股本等除权除息事项，将按照深交所的相关规则对发行价格进行相应调整。

（二）交易标的的定价依据

交易标的的评估基准日为 2011 年 4 月 30 日为评估基准日。根据中企华出具的《资产评估报告》（中企华评报字（2011）第 1170-01 号），广珠交通的账面价值为 32,198.40 万元（母公司报表口径），评估价值为 279,203.20 万元，评估增值率为 767.13%。以上评估结果已经广东省国资委备案。本次重大资产重组的交易标的的价格为其评估价值 279,203.20 万元。

二、本次交易定价的公允性分析

（一）发行股份定价的公平合理性分析

根据《重组办法》等有关规定，“上市公司发行股份的价格不得低于本次发行股份购买资产的董事会决议公告日前 20 个交易日公司股票交易均价”。本次发行的定价基准日为本公司第六届董事会第十四次（临时）会议决议公告日，发行价格不低于定价基准日前二十个交易日本公司 A 股股票均价，定为 4.93 元/股，符合《重组办法》的规定。

市盈率指标是中国 A 股市场和判断高速公路上市公司估值水平的常见指标。按照粤高速本次定向发行股票价格 4.93 元/股计算，对应 2010 年每股收益市盈率为 15.95 倍。根据 2011 年 3 月 14 日粤高速重大资产重组停牌时可比公司各自收盘价计算，A 股可比公司对

应 2010 年市盈率均值为 18.60 倍；对应 2010 年市盈率中值为 15.12 倍。

A股高速公路上市公司市盈率

| 序号 | 股票代码 | 公司名称 | 股票价格 | 市盈率 |
|-----|-----------|------|-------------|--------------|
| 1 | 600377.SH | 宁沪高速 | 6.56 | 13.30 |
| 2 | 600350.SH | 山东高速 | 4.83 | 12.98 |
| 3 | 601107.SH | 四川成渝 | 6.79 | 18.13 |
| 4 | 600269.SH | 赣粤高速 | 5.58 | 10.33 |
| 5 | 600033.SH | 福建高速 | 3.60 | 18.68 |
| 6 | 600548.SH | 深高速 | 5.17 | 15.12 |
| 7 | 600012.SH | 皖通高速 | 6.22 | 13.18 |
| 8 | 600020.SH | 中原高速 | 3.70 | 15.04 |
| 9 | 000900.SZ | 现代投资 | 21.82 | 10.99 |
| 10 | 600035.SH | 楚天高速 | 5.52 | 12.84 |
| 11 | 600368.SH | 五洲交通 | 7.65 | 20.13 |
| 12 | 601518.SH | 吉林高速 | 3.67 | 33.36 |
| 13 | 601188.SH | 龙江交通 | 3.68 | 45.77 |
| 14 | 000916.SZ | 华北高速 | 4.27 | 19.41 |
| 15 | 000828.SZ | 东莞控股 | 6.67 | 19.69 |
| 均值 | | | | 18.60 |
| 中值 | | | | 15.12 |
| 粤高速 | | | 4.93 | 15.95 |

注1：股票价格为可比公司于粤高速停牌日2011年3月14日的收盘价；

注2：市盈率=股票价格/可比公司2010年度每股收益，可比公司2010年每股收益数据源自于Wind资讯。

从上表可以看出，本次发行股份的发行市盈率为15.95倍，与A股可比公司市盈率水平基本相当，因此本次发行股份定价公平合理，不存在损害上市公司股东合法权益的情形。

（二）交易标的定价的公平合理性分析

本公司已聘请中企华对本次重大资产重组的交易标的进行评估。中企华是具有证券从业资格的评估机构，评估机构具有充分的独立性。本次交易的评估基准日为2011年4月30

日，根据中企华出具的《资产评估报告》（中企华评报字（2011）第1170-01号），广珠交通的账面价值为32,198.40万元（母公司报表口径），评估价值为279,203.20万元，评估增值率为767.13%。以上评估结果已经广东省国资委备案，本次交易价格的定价原则符合相关法律法规的规定。

1、评估机构的独立性分析

中企华为具有证券业务资格的评估机构，与本公司、建设公司和广东交通集团以及本次交易目标公司不存在关联关系，也不存在现实的及预期的利益或冲突，具有独立性，其出具的评估报告符合客观、独立、公正和科学的原则。

2、评估假设前提的合理性分析

中企华本次评估的假设前提符合国家有关法规和规定，遵循市场通用惯例或准则，符合评估对象的实际情况，本次评估的假设前提具有合理性。

3、评估方法与评估目的的相关性

企业价值评估方法主要有成本法、收益法和市场法。进行评估时需根据评估目的、价值类型、评估对象、资料收集情况等相关条件，恰当选择一种或多种资产评估方法。

本次评估未采用市场法。市场法是指将评估对象与参考企业、在市场上已有交易案例的企业、股东权益、证券等权益性资产进行比较以确定评估对象价值的评估思路。由于高速公路的价值会受到众多因素的影响，比如公路所处地域的经济发展、产业规划、路网结构以及公路本身的路面质量等，在选取参考企业方面存在较大难度，采用市场法将难以取得客观公正的评估结果，因此本次交易采用成本法和收益法进行评估。

4、从可比公司相对估值的角度分析交易标的定价公平合理性

在进行交易标的定价公平合理性分析时采用可比公司相对估值法，A股高速公路上市公司市盈率如下：

A股高速公路上市公司市盈率

| 序号 | 股票代码 | 公司名称 | 股票价格 | 市盈率 |
|----|-----------|------|------|-------|
| 1 | 600377.SH | 宁沪高速 | 6.85 | 13.17 |
| 2 | 600350.SH | 山东高速 | 4.76 | 13.68 |
| 3 | 601107.SH | 四川成渝 | 6.66 | 18.73 |

| 序号 | 股票代码 | 公司名称 | 股票价格 | 市盈率 |
|----|-----------|------|-------|--------------|
| 4 | 600269.SH | 赣粤高速 | 5.50 | 11.46 |
| 5 | 600033.SH | 福建高速 | 3.59 | 16.20 |
| 6 | 600548.SH | 深高速 | 5.17 | 15.21 |
| 7 | 600012.SH | 皖通高速 | 6.12 | 10.69 |
| 8 | 600020.SH | 中原高速 | 3.65 | 19.97 |
| 9 | 000900.SZ | 现代投资 | 19.19 | 9.99 |
| 10 | 600035.SH | 楚天高速 | 5.33 | 10.25 |
| 11 | 600368.SH | 五洲交通 | 7.47 | 16.98 |
| 12 | 601518.SH | 吉林高速 | 3.62 | 11.31 |
| 13 | 601188.SH | 龙江交通 | 3.69 | 51.25 |
| 14 | 000916.SZ | 华北高速 | 4.22 | 26.38 |
| 15 | 000828.SZ | 东莞控股 | 6.40 | 13.88 |
| 均值 | | | | 17.28 |
| 中值 | | | | 13.88 |

注1：股票价格为可比公司于评估基准日2011年4月30日的收盘价；

注2：市盈率=股票价格/可比公司2011年度预测每股收益，可比公司2011年度预测每股收益数据源自于Wind资讯。

以可比公司评估基准日2011年4月30日收盘价计算，可比公司对应2011年市盈率均值中值分别为17.28和13.88。根据中企华出具的评估报告，交易标的的评估价值约为27.92亿元，交易标的2011年预计实现净利润约3.48亿元，对应市盈率为8.02倍，低于可比公司2011年市盈率均值和中值。因此，本次交易标的定价公平合理，不存在损害上市公司股东合法权益的情形。

三、董事会对本次资产交易评估事项的说明

公司董事会就资产评估相关问题发表意见如下：

“（一）评估机构的独立性和胜任能力

在公司调查了解目标资产的基础之上,公司委托北京中企华资产评估有限责任公司(以下简称“评估机构”)作为本次交易目标资产评估机构。评估机构具有证券从业资格和有关部门颁发的评估资格证书,并拥有较为丰富的业务经验。

评估机构及签字评估师与公司、建设公司和广东交通集团以及广珠交通不存在关联关系,亦不存在现实的及预期的利益或冲突,具有较好的独立性,其出具的评估报告符合客观、独立、公正和科学的原则。

(二) 评估假设前提的合理性

评估机构本次评估的假设在执行国家有关法规和规定的前提下,遵循了市场通用的惯例和准则,符合评估对象的实际情况,评估假设前提具有合理性。

(三) 评估方法与评估目的的相关性

企业价值评估方法主要有成本法、收益法和市场法。进行评估时需根据评估目的、价值类型、评估对象、资料收集情况等相关条件,恰当选择一种或多种资产评估方法。

本次评估未采用市场法。市场法是指将评估对象与参考企业、在市场上已有交易案例的企业、股东权益、证券等权益性资产进行比较以确定评估对象价值的评估思路。由于高速公路的价值会受到众多因素的影响,比如公路所处地域的经济发展、产业规划、路网结构以及公路本身的路面质量等,在选取参考企业方面存在较大难度,采用市场法将难以取得客观公正的评估结果。

因此本次发行股份购买资产采用成本法和收益法对目标资产进行了评估,并以收益法评估价值作为本次评估结果,该评估方法与公司所处行业特性和评估目的相适应,符合相关法律法规的要求。

(四) 评估定价的公允性

评估机构本次实际评估的资产范围与委托评估的资产范围一致。评估机构在评估过程中实施了相应的评估程序,遵循了客观性、独立性、公正性、科学性原则,运用了合规且符合评估对象实际情况的评估方法,选用的参照数据、资料可靠,评估价值公允、准确。评估方法选用恰当,评估方法与评估目的具有较好的相关性,评估结论合理。

本次评估的相关评估结果已经广东省国资委备案。因此，本次交易价格的定价原则也符合法律法规的规定，本次交易定价公开、公平、合理。”

四、独立董事对本次资产交易评估事项的意见

公司独立董事就资产评估相关问题发表意见如下：

“（一）评估机构的独立性和胜任能力

在公司调查了解目标资产的基础之上，公司委托北京中企华资产评估有限责任公司（以下简称“评估机构”）作为本次交易目标资产评估机构。评估机构具有证券从业资格和有关部门颁发的评估资格证书，并拥有较为丰富的业务经验。

评估机构及签字评估师与公司、建设公司和广东交通集团以及广珠交通不存在关联关系，亦不存在现实的及预期的利益或冲突，具有较好的独立性，其出具的评估报告符合客观、独立、公正和科学的原则。

（二）评估假设前提的合理性

评估机构本次评估的假设在执行国家有关法规和规定的前提下，遵循了市场通用的惯例和准则，符合评估对象的实际情况，评估假设前提具有合理性。

（三）评估方法与评估目的的相关性

企业价值评估方法主要有成本法、收益法和市场法。进行评估时需根据评估目的、价值类型、评估对象、资料收集情况等相关条件，恰当选择一种或多种资产评估方法。

本次评估未采用市场法。市场法是指将评估对象与参考企业、在市场上已有交易案例的企业、股东权益、证券等权益性资产进行比较以确定评估对象价值的评估思路。由于高速公路的价值会受到众多因素的影响，比如公路所处地域的经济发展、产业规划、路网结构以及公路本身的路面质量等，在选取参考企业方面存在较大难度，采用市场法将难以取得客观公正的评估结果。

因此本次发行股份购买资产采用成本法和收益法对目标资产进行了评估，并以收益法评估价值作为本次评估结果，该评估方法与公司所处行业特性和评估目的相适应，符合相关法律法规的要求。

（四）评估定价的公允性

评估机构本次实际评估的资产范围与委托评估的资产范围一致。评估机构在评估过程中实施了相应的评估程序，遵循了客观性、独立性、公正性、科学性原则，运用了合规且符合评估对象实际情况的评估方法，选用的参照数据、资料可靠，评估价值公允、准确。评估方法选用恰当，评估方法与评估目的具有较好的相关性，评估结论合理。

本次评估的相关评估结果已经广东省国资委备案。因此，本次交易价格的定价原则也符合法律法规的规定，本次交易定价公开、公平、合理。”

第九章 管理层讨论和分析

一、本次交易前本公司财务状况和经营成果的讨论与分析

(一) 财务状况分析

1、资产构成情况分析

单位：万元

| 资产 | 2011年4月30日 | | 2010年12月31日 | | 2009年12月31日 | |
|----------------|---------------------|-----------------|---------------------|---------------|-------------------|---------------|
| | 金额 | 占比 ¹ | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 流动资产： | | | | | | |
| 货币资金 | 53,193.45 | 4.77% | 25,888.13 | 2.46% | 21,875.50 | 2.45% |
| 应收账款 | 3,066.15 | 0.28% | 1,804.35 | 0.17% | 1,187.37 | 0.13% |
| 应收股利 | 20,987.90 | 1.88% | - | - | - | - |
| 预付款项 | 17,543.90 | 1.57% | 19,565.35 | 1.86% | 29,243.53 | 3.28% |
| 其他应收款 | 3,186.87 | 0.29% | 3,136.36 | 0.30% | 3,139.51 | 0.35% |
| 存货 | 35.76 | 0.00% | 27.99 | 0.00% | 22.01 | 0.00% |
| 流动资产合计 | 98,014.03 | 8.80% | 50,422.19 | 4.79% | 55,467.93 | 6.22% |
| 非流动资产： | | | | | | |
| 可供出售金融资产 | 91,680.00 | 8.23% | 95,040.00 | 9.03% | - | - |
| 长期股权投资 | 262,178.32 | 23.53% | 264,986.72 | 25.17% | 281,328.45 | 31.56% |
| 投资性房地产 | 585.05 | 0.05% | 600.53 | 0.06% | 650.87 | 0.07% |
| 固定资产 | 432,416.92 | 38.81% | 378,277.12 | 35.94% | 407,525.17 | 45.71% |
| 在建工程 | 223,511.43 | 20.06% | 257,385.81 | 24.45% | 138,895.31 | 15.58% |
| 无形资产 | 5,670.71 | 0.51% | 5,924.47 | 0.56% | 6,634.28 | 0.74% |
| 长摊待摊费用 | 7.57 | 0.00% | 9.58 | 0.00% | 15.64 | 0.00% |
| 递延所得税资产 | | | - | - | 1,000.00 | 0.11% |
| 非流动资产合计 | 1,016,050.01 | 91.20% | 1,002,224.22 | 95.21% | 836,049.72 | 93.78% |

¹此表格占比为对应项目占资产总额的比例。

| | | | | | | |
|------|--------------|---------|--------------|---------|------------|---------|
| 资产总计 | 1,114,064.04 | 100.00% | 1,052,646.41 | 100.00% | 891,517.65 | 100.00% |
|------|--------------|---------|--------------|---------|------------|---------|

截至 2011 年 4 月 30 日，本公司的资产主要为长期股权投资、固定资产及在建工程，三者合计占公司资产总额的 82.41%，其中长期股权投资 262,178.32 万元，固定资产净值 432,416.92 万元，在建工程 223,511.43 万元，分别占资产总额的 23.53%、38.81%及 20.06%。

报告期内，公司主要资产变动如下：

(1) 货币资金

2011 年 4 月底的货币资金较 2010 年底大幅增加 105.47%，主要是由于佛开高速扩建工程借款及小股东进资所致；

(2) 应收账款

2011 年 4 月底的应收账款较 2010 年底增加 69.93%，主要是由于广东联合电子收费有限公司对 4 月份部分联网收费收入未拆分划账所致；

(3) 预付款项

2010 年底预付款项较 2009 年底下降 33.10%，主要是由于 2010 年佛开高速公路扩建，预付材料款投入工程中所致；

(4) 可供出售金融资产

2010 年底新增可供出售金融资产项目主要是因为中国光大银行股份有限公司于 2010 年 8 月上市，本公司对其所持有的股份在限售期内，故将对光大银行的投资从长期股权投资转至可供出售金融资产；

(5) 长期股权投资

2010 年底长期股权投资较 2009 年底下降 5.81%，主要是因为将对中国光大银行股份有限公司的投资 5.28 亿元从长期股权投资转至可供出售金融资产；同时，2010 年新增对赣康公司、广乐公司投资共计 3.71 亿元；

(6) 固定资产

2010 年底固定资产较 2009 年底下降 7.18%，主要由于 2010 年收到九江大桥重建工程赔款冲减固定资产以及计提折旧所致；

(7) 在建工程

2011 年 4 月底的在建工程较 2010 年底减少 13.16%，主要是由于佛开扩建工程其中 8.08 公里完工通车结转固定资产；2010 年底在建工程较 2009 年大幅增加 85.31%，主要由于 2010 年佛开高速扩建工程尚未完工，导致在建工程增加。

2、负债构成情况分析

单位：万元

| 负债 | 2011 年 4 月 30 日 | | 2010 年 12 月 31 日 | | 2009 年 12 月 31 日 | |
|----------------|-------------------|-----------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|
| | 金额 | 占比 ¹ | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 流动负债： | | | | | | |
| 短期借款 | 88,100.00 | 14.16% | 50,000.00 | 8.73% | 65,400.00 | 13.34% |
| 应付账款 | 15,278.93 | 2.46% | 12,122.33 | 2.12% | 15,901.80 | 3.24% |
| 预收款项 | 624.61 | 0.10% | 644.12 | 0.11% | 745.63 | 0.15% |
| 应付职工薪酬 | 195.60 | 0.03% | 94.98 | 0.02% | 476.58 | 0.10% |
| 应交税费 | -84.63 | -0.01% | 170.25 | 0.03% | 415.91 | 0.08% |
| 应付利息 | 5,285.79 | 0.85% | 1,757.14 | 0.31% | 1,652.39 | 0.34% |
| 应付股利 | 1,873.31 | 0.30% | 1,899.73 | 0.33% | 1,320.52 | 0.27% |
| 其他应付款 | 34,845.07 | 5.60% | 23,778.16 | 4.15% | 16,500.52 | 3.37% |
| 一年内到期的非流动负债 | 28,100.00 | 4.52% | 32,700.00 | 5.71% | 15,000.00 | 3.06% |
| 流动负债合计 | 174,218.68 | 28.00% | 123,166.70 | 21.51% | 117,413.35 | 23.95% |
| 非流动负债： | | | | | | |
| 长期借款 | 355,996.48 | 57.21% | 357,596.48 | 62.45% | 282,087.48 | 57.55% |
| 应付债券 | 79,226.67 | 12.73% | 79,152.44 | 13.82% | 78,937.64 | 16.10% |
| 长期应付款 | 202.22 | 0.03% | 202.22 | 0.04% | 202.22 | 0.04% |
| 递延所得税负债 | 12,621.83 | 2.03% | 12,531.05 | 2.19% | 11,535.26 | 2.35% |
| 非流动负债合计 | 448,047.20 | 72.00% | 449,482.19 | 78.49% | 372,762.60 | 76.05% |

¹此表格占比为对应项目占负债总额的比例。

| 负债 | 2011年4月30日 | | 2010年12月31日 | | 2009年12月31日 | |
|------|------------|-----------------|-------------|---------|-------------|---------|
| | 金额 | 占比 ¹ | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 负债合计 | 622,265.89 | 100.00% | 572,648.90 | 100.00% | 490,175.95 | 100.00% |

截至 2011 年 4 月 30 日，本公司的负债主要包括银行借款、应付债券等付息负债占公司负债总额的 88.62%。

报告期内，公司主要负债变动如下：

（1）短期借款

2011 年 4 月底的短期借款较 2010 年底增加 76.20%，主要是由于本公司参控股的佛开高速扩建及广乐高速新建所需资本金增加，从而导致相应的短期借款增加；

（2）应交税费

2011年4月底的应交税费为-84.63万元，主要是由于2010年度佛开高速扩建过程中共拆除五座互通立交，由于其属于整体资产部分报废，税务处理为2010年暂不列支该部分资产损失；固定资产报废损失于整体资产全部报废的当年度（2011年）予以税前列支，导致2011年4月底应交企业所得税大幅减少；

（3）其他应付款

2011 年 4 月底的其他应付款较 2010 年底增加 46.54%，主要是由于从广东广惠高速公路有限公司借入委托贷款 1.05 亿元；2010 年底其他应付款较 2009 年底增加 44.11%，主要由于佛开高速公路扩建，相应的工程质保金、履约保证金、投标保证金等增加所致；

（4）长期借款

2010 年底长期借款较 2009 年底增加 26.77%，主要由于新增银行贷款，用于佛开高速公路扩建工程。

3、偿债能力分析

| 项目 | 2011年4月30日 | 2010年12月31日 | 2009年12月31日 |
|--------------------|------------|-------------|-------------|
| 资产负债率 ^① | 55.86% | 54.40% | 54.98% |

| 项目 | 2011年4月30日 | 2010年12月31日 | 2009年12月31日 |
|---------------------|------------|-------------|-------------|
| 流动比率 ^② | 0.5626 | 0.4094 | 0.4724 |
| 速动比率 ^③ | 0.5624 | 0.4092 | 0.4722 |
| 项目 | 2011年1-4月 | 2010年度 | 2009年度 |
| 利息保障倍数 ^④ | 2.69 | 4.02 | 4.26 |

上述财务指标的计算公式为：

- ①资产负债率=总负债/总资产；
 ②流动比率=流动资产/流动负债；
 ③速动比率=（流动资产－存货）/流动负债；
 ④利息保障倍数=（利润总额+利息支出）/利息支出。

2011年4月底公司流动比率及速动比率较2010年底上升，主要是由于佛开高速公路扩建借入长期借款及小股东进资所致，也显示公司的短期偿债能力有所提升。尽管利息保障倍数有所下降，但公司经营活动产生的现金流保持稳定，且高速公路每日收取稳定现金的行业特性，保障了公司在当前略低的利息保障倍数下仍处于财务状况安全水平，且随着佛开高速扩建完成，增加的通行费收入可用于偿还银行贷款。

4、资产经营效率分析

报告期内，公司总资产周转率如下：

| 项目 | 2011年1-4月 ¹ | 2010年度 | 2009年度 |
|--------|------------------------|--------|--------|
| 总资产周转率 | 0.09 | 0.10 | 0.12 |

高速公路行业具有建设投资大、回收期长的特点，因此总资产周转率通常较低。

（二）盈利能力分析

1、总体经营情况分析

报告期内，公司实现的营业收入、营业利润和归属于母公司股东的净利润情况如下：

¹此处为简单年化数据。

单位：万元

| 项目 | 2011年1-4月 | | 2010年度 | | 2009年度 | |
|------------------|-----------|-----------------|------------|---------|-----------|---------|
| | 金额 | 占比 ¹ | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 营业收入 | 33,955.98 | 100.00% | 100,221.95 | 100.00% | 93,688.22 | 100.00% |
| 营业成本 | 16,235.29 | 47.81% | 51,832.10 | 51.72% | 47,859.28 | 51.08% |
| 投资收益 | 10,869.17 | 32.01% | 34,151.52 | 34.08% | 26,293.01 | 28.06% |
| 营业利润 | 16,670.59 | 49.09% | 50,758.60 | 50.65% | 44,136.87 | 47.11% |
| 利润总额 | 11,254.98 | 33.15% | 49,440.44 | 49.33% | 43,622.39 | 46.56% |
| 归属于母公司 股东的净利润 | 9,357.97 | 27.56% | 38,847.80 | 38.76% | 33,204.04 | 35.44% |

报告期内，主要变动如下：

(1) 营业收入

2010年度营业收入同比增长6.97%，主要是由于通行费收入增加所致。

(2) 营业成本

2010年度营业成本同比上升8.30%，主要由于2009年6月九江大桥修复完工通车及2009年末广佛高速扩建完工通车，高速公路路产原值增加及车流量的增加，导致本公司车流量法计提的折旧增加所致。

(3) 投资收益

2010年度投资收益同比增长29.89%，主要原因是合营及联营企业净利润增加，本公司按权益法核算的投资收益增加。

(4) 利润总额

2011年1-4月简单年化利润总额较2010年度下降较大，主要是由于佛开扩建过程中需要拆除陈山立交和龙山立交，导致2011年1-4月出现较大的非流动资产处置损失。

2、主营业务收入构成分析

本公司属基础设施行业，主营高速公路和特大桥梁的商业开发和经营，是广东省高速

¹此表格占比为对应项目占营业收入比例。

公路开发高速公路和特大桥梁的主要机构之一。高速公路行业属国家重点扶持行业，本公司经营受益于国家产业政策扶持，主要来源高速公路及特大桥梁的商业收费，具体构成情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2011年1-4月 | | 2010年度 | | 2009年度 | |
|-----------------|------------------|-----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 ¹ | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 通行费收入 | 33,775.36 | 99.69% | 98,698.20 | 99.31% | 92,192.78 | 99.44% |
| 其中：广佛高速 | 9,682.65 | 28.58% | 27,647.87 | 27.82% | 24,331.26 | 26.24% |
| 佛开高速 | 22,624.80 | 66.78% | 66,517.68 | 66.93% | 65,231.31 | 70.36% |
| 九江大桥 | 1,467.91 | 4.33% | 4,532.64 | 4.56% | 2,630.21 | 2.84% |
| 其他收入 | 105.37 | 0.31% | 681.54 | 0.69% | 519.08 | 0.56% |
| 主营业务收入合计 | 33,880.73 | 100.00% | 99,379.74 | 100.00% | 92,711.86 | 100.00% |

注：其他收入主要指本公司控股子公司广东高速科技投资有限公司收入。

公司主营业务收入主要来源于控股的广佛高速、佛开高速和九江大桥的通行费收入，占比 99%以上，且保持稳定增长。随着 2009 年底北环高速大修工程及广佛高速公路扩建工程的完工，广佛高速在 2010 年的通行费收入有 13.63%的恢复性增长；佛开高速扩建工程仍在进行中，通行费收入有小幅的增长；九江大桥于 2009 年 6 月恢复通车，故 2010 年通行费收入同比增幅较大。

3、主营业务成本构成分析

单位：万元

| 项目 | 2011年1-4月 | | 2010年度 | | 2009年度 | |
|--------|-----------|-----------------|-----------|--------|-----------|--------|
| | 金额 | 占比 ² | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 折旧及摊销 | 11,824.61 | 72.97% | 24,021.38 | 46.63% | 18,739.72 | 39.42% |
| 路产养护支出 | 985.89 | 6.08% | 15,149.70 | 29.41% | 18,462.51 | 38.84% |
| 征收业务成本 | 2,833.82 | 17.49% | 9,199.77 | 17.86% | 8,485.21 | 17.85% |
| 其他 | 560.10 | 3.46% | 3,143.72 | 6.10% | 1,846.71 | 3.89% |

¹此表格占比为对应项目占主营业务收入总额比例。

²此表格占比为对应项目占主营业务成本总额比例。

| 项目 | 2011年1-4月 | | 2010年度 | | 2009年度 | |
|----------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 主营业务成本合计 | 16,204.42 | 100.00% | 51,514.57 | 100.00% | 47,534.15 | 100.00% |

广佛扩建 2009 年底完工转增固定资产，该部分在 2010 年度开始计提折旧，故 2010 年度折旧额较 2009 年度有较大幅度的增加。路产养护支出里包括公路日常养护支出和公路专项支出，日常养护支出历年较平稳，但公路专项支出则视公司路面状况及计划而定，故 2010 年较 2009 年变化主要由于各年公路专项支出不同所造成。

4、期间费用分析

单位：万元

| 项目 | 2011年1-4月 | | 2010年度 | | 2009年度 | |
|------|-----------|-----------------|-----------|---------|-----------|---------|
| | 金额 | 占比 ¹ | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 管理费用 | 4,033.36 | 37.71% | 12,053.30 | 42.67% | 11,119.41 | 45.57% |
| 财务费用 | 6,661.14 | 62.29% | 16,192.96 | 57.33% | 13,280.60 | 54.43% |
| 合计 | 10,694.50 | 100.00% | 28,246.26 | 100.00% | 24,400.01 | 100.00% |

管理费用及财务费用为公司期间费用。财务费用 2011 年 1-4 月简单年化较 2010 年度上升主要是由于佛开扩建工程其中 8.08 公里完工通车，原资本化核算的利息转为费用化核算；财务费用 2010 年较 2009 年上升是因为粤高速 2009 年 9 月发行公司债券，2010 年度对比上年同期增加了公司债券计提的财务费用所致。

5、主要盈利能力指标分析

| 项目 | 2011年1-4月 | 2010年度 | 2009年度 |
|-------------|-----------|--------|--------|
| 毛利率 | 52.19% | 48.28% | 48.92% |
| 净利率 | 27.56% | 38.76% | 35.44% |
| 基本每股收益（元/股） | 0.07 | 0.31 | 0.26 |

2011 年 1-4 月净利率较 2010 年有所下降。2010 年度公司净利率较 2009 年度均略有上

¹此表格占比为对应项目占合计总额比例。

升，基本每股收益增幅明显，达到 17.00%。

（三）现金流量分析

报告期内，公司各项活动的现金流量情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2011年1-4月 | 2010年度 | 2009年度 |
|-------------|------------------|-----------------|-------------------|
| 经营活动产生的现金流量 | 18,126.40 | 59,029.38 | 22,599.31 |
| 投资活动产生的现金流量 | -32,127.03 | -99,801.10 | -146,296.43 |
| 筹资活动产生的现金流量 | 41,306.65 | 44,785.77 | 110,855.54 |
| 现金及现金等价物增加额 | 27,305.31 | 4,012.63 | -12,841.62 |

2010 年度较 2009 年度经营活动产生的现金流量净流入增长 161.20%，增长的主要原因是 2009 年归还大额关联方往来款，从而导致 2009 年经营活动产生的现金流量净额较小。

2010 年度较 2009 年度投资活动产生的现金流量净流出减少 31.78%，减少的主要原因是 2009 年度公司对外投资中国光大银行股份有限公司 5.28 亿元，以及对江中公司、赣康公司、广乐公司合计投入 9,450 万元，而 2010 年度公司对外投资赣康公司、广乐公司合计 3.71 亿元，比 2009 年度大幅下降。

2010 年度较 2009 年度筹资活动产生的现金流量净流入减少 59.60%，减少的主要原因是，2009 年度公司发行 09 粤高债 8 亿元，而 2010 年度则通过自身积累、对外借款来解决投资所带来的资金缺口。

二、交易标的行业特点及经营情况讨论分析

（一）高速公路行业概况

高速公路最早出现于 20 世纪 30 年代的西方，一般指双向 2 条车道以上、双向分隔行驶、完全控制出入口、全部采用两旁封闭和立体交叉桥梁与匝道，时速限制比普通公路高的行驶道路，具有高速、交通量大和运输经济效益及社会效益较高等特点。高速公路的出现，是面上运输网络布局得以优化，在限定时间内到达或往返区域内任意地点的“小时或数

小时交通圈”规划目标得以实现的关键。由此而产生的快速运输服务和物流管理不仅改变了制造业和流通领域的经营方式，提高了经济效率，而且对产业结构及分布、城市结构和规模、中小城镇的发展，以至在提高居民生活水平缩小城乡差别方面起着重要的作用，具有意义深远的社会效益。

尽管我国高速公路发展比发达国家晚半个世纪，但发展进程举世瞩目。根据交通部公布的《2010年公路水路交通运输行业发展统计公报》，截至2010年底，全国高速公路达7.41万公里，居世界第二位，比“十一五”规划目标增加9,108公里。其中，国家高速公路5.77万公里，比上年末增加0.54万公里。“五纵七横”12条国道主干线提前13年全部建成。11个省份的高速公路里程超过3,000公里。

虽然我国高速公路近年来发展迅速，高速公路主干线已初具规模，但高速公路密度仍然不足，网络还未完全形成。我国一些人口和经济总量已达到相当规模的地级城市与省会城市之间以及地级城市之间还没有高速公路直接有效衔接。随着我国国民经济的不断增长，社会运行对高速公路的需求不断增加，未来我国高速公路仍然具有较大的发展空间。

（二）高速公路行业的发展规划

1、《国家高速公路网规划》

《国家高速公路网规划》于2004年经国务院审议通过，提出国家高速公路网规划方案。该规划采用放射线与纵横网格相结合的布局方案，形成由中心城市向外放射以及横贯东西、纵贯南北的大通道，由7条首都放射线、9条南北纵向线和18条东西横向线组成，简称为“7918网”，总规模约8.5万公里，其中：主线6.8万公里，地区环线、联络线等其他路线约1.7万公里。

2、《综合交通网中长期发展规划》

《综合交通网中长期发展规划》于2007年由发改委会颁布，主要内容为规划2020年综合交通网总规模为338万公里以上（不含空中、海上航线、城市内道路和农村公路村道里程）。综合交通网构成为：公路网总规模达到300万公里以上（不含村道），其中二级以上高等级公路65万公里，高速公路10万公里左右。铁路网总规模达到12万公里以上，复线率和电气化率分别达到50%和60%，其中铁路客运专线和城际轨道交通线路1.5万公里

以上。城市轨道交通线路 2500 公里。内河航道里程达到 13 万公里，其中国家高等级航道 1.9 万公里，五级以上航道 2.4 万公里。民用机场数量达到 244 个。沿海主要港口 25 个。输油气管道达到 12 万公里。到 2020 年，将基本建成空间布局合理，结构层次清晰，能力负荷充分，功能衔接顺畅的现代综合交通网络。

3、《我国国民经济和社会发展的十二五规划纲要》

《我国国民经济和社会发展的十二五规划纲要》于 2011 年公布，该规划纲要指出国家将按照适度超前原则，统筹各种运输方式发展，基本建成国家快速铁路网和高速公路网，初步形成网络设施配套衔接、技术装备先进适用、运输服务安全高效的综合交通运输体系。

4、《公路水路交通运输信息化“十二五”发展规划》

《公路水路交通运输信息化“十二五”发展规划》于 2011 年由交通运输部颁布，旨在通过加快交通运输行业信息化建设，充分发挥信息化在转变交通运输发展方式、提升交通运输管理能力和服务水平、促进现代交通运输业发展的支撑和保障作用，全面提高交通运输智能化、现代化水平。

5、《泛珠江三角洲区域合作公路水路交通基础设施规划纲要》

《泛珠江三角洲区域合作公路水路交通基础设施规划纲要》于 2005 年由交通部颁布，旨在构建一个高效的交通运输服务系统，为泛珠三角区域合作提供坚实的交通保障。该纲要规划 2020 年，基本建成区域高速公路网络以及区域公路运输枢纽系统。区域高速公路网络里程达到 3.73 万公里，其中珠江三角洲地区达到 3,300 公里。建成以高速公路为载体，以公路运输枢纽为依托，以区域内大中城市为节点的区域快速公路客货运输网络。

泛珠江三角洲区域高速公路网由国家高速公路和部分地方高速公路组成，规划总里程约 3.73 万公里，其中国家高速公路约 2.85 万公里，地方高速公路约 8,800 公里。珠江三角洲地区形成城际高速公路网，里程为 3,300 公里。泛珠江三角洲区域高速公路网布局形态归纳为“十射、六纵、五横、六条国际通道及三个环线”。

6、《广东省交通运输行业“十二五”科技发展规划（征求意见稿草稿）》

《广东省交通运输行业“十二五”科技发展规划（征求意见稿草稿）》于 2010 年广东

省交通厅组织编制，总体发展目标是不断深化“科教兴粤”和“科技兴交”战略，完善政府推动与市场推动相结合的科技创新体系，在交通基础设施建设与养护、综合运输与现代物流、资源节约与环境保护、交通安全与应急保障等方面取得一批拥有自主知识产权和具有重大影响的科技研发成果，全面提升广东省交通发展的科技含量，为推进我省交通运输全面可持续发展提供技术支撑。

（三）高速公路行业的监管体系、技术水平

1、行业监管体系

在行业监管结构上，全国人民代表大会负责公路交通基本法的立法；国务院负责行政法规的制定及全国公路交通发展规划的审批；交通部负责统筹全国公路管理工作，制定部门规章及制定公路发展规划和具体实施方针；各省、自治区、直辖市均设交通厅、交通委员会等交通行政主管部门，作为省级人民政府主管本地公路、水路等交通事业的职能部门，在省级人民政府和交通运输部领导及指导下统筹本地区公路管理工作、制定公路发展规划和具体实施方针，以及负责全国及省级公路的发展、建设、养护和管理。此外，交通运输部除负责制定政策及监管外，也直接参与若干重要的全国公路项目的建设和投资。收费公路及桥梁的收费标准的制定及调整由交通厅会同同级价格主管部门审核后，报本级人民政府审查批准。

2、行业技术水平

（1）发展现状

我国高速公路行业十分注重自身技术水平的提高，在高速公路建设与运营等方面取得快速发展的同时，技术水平也不断得到提升。

在数字化交通管理技术方面，我国以公众出行交通信息服务平台、交通电子政务畅通工程、交通监控中心建设、交通政务服务平台建设、城市智能交通试点建设为载体，通过信息技术、管理技术和计算机技术的集成，在交通规划、设计、管理、监控、运输组织、决策支持以及交通公众信息发布等领域广泛应用，全面推进交通信息化进程，大大提升了管理效能。

在基础设施建养技术方面，有关部门结合我国的自然环境条件和基础设施建设需求，

在交通基础设施建设与养护技术领域开展系列科技攻关，在公路勘测设计、路基路面修筑、路面材料与结构与质量检测等各个方面进行专项研发，取得了显著的效果。同时，针对我国新建公路路面存在一定程度的早期损坏以及早期修建的公路大量进入大修期、路面质量下降较快的实际，组织开展“提高路面质量对策研究”，对以往路面建设经验进行总结与提炼，取得了大量的科技成果。

（2）发展趋势及目标

以重大工程（科研）项目、科技示范工程为依托，力争在交通基础设施建设与养护、综合运输、现代物流、交通运输安全与应急保障、资源节约与环境友好、智能化交通运输、交通科学决策支持等领域取得一批拥有自主知识产权和具有重大影响的科技研发成果，进一步提升我国交通运输的科技进步水平；同时，集中优势力量，在交通基础设施建养、综合运输、现代物流、智能交通等领域取得重大突破，创建我国交通科技创新品牌。

（四）高速公路行业的经营模式及主要特征

1、经营模式

高速公路行业的经营模式：具有经营性公路资产的企业通过对取得特许经营权的高速公路进行综合开发经营、提供高速公路各种服务，并对其运营的高速公路进行养护、维修、路政及交通安全管理以保证高速公路的通行质量，并按照行业监管部门制定的收费标准对过往车辆收取车辆通行费来回收投资并获取效益的模式。

2、主要特征

由于高速公路具有不可移动的特征，因此其他区域的公路对该公路的替代性较弱；高速公路运输需求与当地区域经济发展、工业化进程、消费升级等因素关系密切，进而不同区域内相同建设标准的高速公路，其车流量也有所不同，因此高速公路行业体现了较强的区域性特征。

受经济运行周期的影响，交通基础设施建筑施工行业的发展亦呈现一定的周期性，这种周期性可能会造成公司主营业务波动，进而影响企业利润。但是较其他行业来说，高速公路行业受经济运行影响的敏感性较其他行业低。原因是大部分高速公路运输需求还是刚性需求。此外，高速公路行业经营收入以现金收入为主，同时不存在商品积压的情况，所

以现金流充沛，从而保障了高速公路行业经营和财务的稳定安全。因此高速公路公司具有抗风险能力较强、投资收益稳定等特点。

高速公路的建设与营运管理容易受到强降雨、暴风雪、冰雹等自然天气情况的影响，严重时一定范围内高速公路系统可能出现瘫痪，而自然天气情况具有一定的季节性，如冬季容易出现暴风雪、冰雹，夏季容易出现强降雨，因此高速公路行业具有一定的季节性特征。

（五）影响高速公路行业发展的有利因素

1、宏观经济环境的支持

国民经济持续稳定的发展是公路车流量增长的原动力，交通增长率与 GDP 增长率之间存在着一定程度的正相关。我国经济蓬勃发展的势头及 GDP 在今后相当长的时期内仍将持续稳定增长的预期将为高速公路车流量的增长提供坚实基础。2010 年我国实现 GDP 约 39.8 万亿人民币，同比增长 10.3%。

2、汽车保有量快速增长

公路运输量和汽车保有量有非常高的正相关性。多年来我国经济保持快速稳定增长，人民生活水平提高带动的汽车消费使得汽车保有量迅速上升。根据中国国家统计局的统计，我国民用汽车保有量由 2006 年的约 4,985 万辆增长至 2010 年的约 9,086 万辆，年复合增长率约为 16.2%；私人汽车保有量由 2006 年的约 2,925 万辆增长至 2010 年的约 6,539 万辆，年复合增长率约为 22.3%。在此期间，私人汽车保有量的增长占民用汽车保有量增长总额的 88.1%。“十二五”期间，由于受到能源、环境和交通等因素的制约和高基数减速效应的影响，汽车产销增速会比“十一五”期间有所放缓。然而，从中国人均汽车保有量和人均 GDP 的增长情况来看，中国汽车市场特别是二、三线市场和农村市场仍有较大的发展空间。高速公路快捷、舒适的通行特点决定了高速公路仍将是汽车出行的首选。

3、路网效应逐步体现

高速公路具有突出的网络化特征，当网络布局合理，高速公路将形成显著的运输效益优势。2010 年，随着《国家高速公路网规划》“7918 网”高速公路网络的逐步建成，我国高速公路网络效应将不断得到增强，车流量将不断受益于路网贯通效应而呈现快速增长的态

势。此外，随着高速公路网络建设的不断向前推进，许多目前收益不甚理想的高速公路个体将逐步释放出其潜能。“网络效应”将是未来我国高速公路车流量高速增长的重要推动力，也是高速公路行业快速增长的重要驱动因素。

4、行业自身优势

首先，从行业特性分析，高速公路运营成本中固定成本所占比重较高，只有车流量达到一定规模才能保障盈利，而决定车流量大小的主要因素是地区经济发展水平。因此从根本上讲，只要地区经济持续保持较高的增长速度，区内高速公路公司的利润就有保障。

其次，高速公路行业经营收入即期收取，现金流充沛，且不存在商品积压、赊销等问题，从而保障了高速公路行业经营和财务的稳定安全。

再次，与其他行业相比，高速公路行业受宏观经济波动影响较小，具有抗风险能力较强、现金流量充裕、投资收益稳定等特点。

最后，目前我国除珠三角地区外其余地区高速公路基本已实行了计重收费的政策，而珠三角地区也预计在未来实行该收费政策，该收费政策按照“标准车型、标准装载、标准收费；标准车型、超额装载、超额收费”的原则实施，更加充分地体现了通行费收取的公平性、合理性和科学性，对高速公路行业健康发展具有重要的意义。

（六）影响高速公路行业发展的不利因素

1、受政策性因素影响较大

高速公路前期投入巨大，投资效益增长缓慢，投入产出存在明显滞后效应。国家政策的支持是高速公路行业持续、快速发展的重要因素。国家政策的变化，直接影响到公司的主要业务收入和经营目标的实现。根据国务院令第417号颁布的《中华人民共和国收费公路管理条例》，我国经营性公路的收费期限，最长不得超过30年。因此，在现有公路收费期限届满前，高速公路公司只有通过新建及收购等形式不断取得新的具有较好经济效益的高速公路和桥梁的收费经营权，才能化解这种政策风险，实现资金和项目的滚动发展。同时，近年实施的“绿色通道免费政策”、各省市政府还贷二级公路的收费的取消、未来收费体制改变及收费标准调整等，均会对公路的通行费收入造成一定的影响。

2、其他运输方式产生替代效应

作为同样具有满足社会客货运需求功能的行业，高速公路无可避免地与铁路、航空、水路等其他运输方式形成了竞争关系。从替代品的角度来看，未来随着铁路、航空、水路运输系统的不断发达与完善，尤其是城际轨道交通的建成，高速公路将面临客户分流的情况。

3、建设及培育问题突出

高速公路行业是资本密集型行业，建设周期长、初始投资大、要求的配套设施多，需要一定时期的培育期，且培育期多为亏损状态。如果高速公路公司通过资本市场进行融资，将筹集的资金收购成熟的高速公路资产，则可以大大提高资金的运用效率，提升公司盈利水平。

（七）进入高速公路行业的主要限制因素

高速公路行业属于资本密集型行业，投资规模大，建设回收期长。高速公路规划决策、立项审批、征地拆迁等环节都需要政府部门严格审批，地方政府通常以特许经营的方式控制当地公路企业的数量，因此高速公路企业在一定区域内处于垄断经营地位，行业有一定的政策性壁垒。

高速公路投资主体并没有法律上的明文规定，但是高速公路建设属国家规划，一般由政府相关部门等主导进行公开招标，通过标书对投标人的资产状况、资信能力、纳税情况、项目管理能力等进行设定，选择有实力的投资主体。

三、交易标的核心竞争力及行业地位

本次交易标的主要资产为广珠东高速。

（一）地区经济快速发展为广珠东高速提供稳定的需求增长

地区经济是影响高速公路车流量的重要因素。广珠东高速均位于广东省境内，沟通珠三角西部地区广州、中山和珠海。

1、广州

广州位于东经 113°17'，北纬 23°8'，地处中国大陆南部，广东省中南部，珠江三角洲北缘。广州濒临南海，邻近香港特别行政区和澳门特别行政区，是中国通往世界的南大门。广州是广东省的省会，2009 年末，全市常住人口数 1,033.45 万人，比上年末增加 15.25 万人，增长 1.5%。

2009 年，广州市实现地区生产总值（GDP）9,112.76 亿元，按可比价格计算，比上年（下同）增长 11.5%。广州市历年经济增长情况如下：

| 年份 | 地区生产总值年均增长率 |
|-----------|-------------|
| 1990~1995 | 20.17% |
| 1995~2000 | 13.08% |
| 2000~2005 | 13.79% |
| 2005~2009 | 13.59% |

注：资料来源于《广州市统计年鉴》、《广东统计年鉴》；增长率按可比价计算。

2、中山

中山市位于广东省中南部，珠江三角洲中部偏南的西、北江下游出海处，北接番禺区和顺德区，西邻江门市和珠海斗门区，南与珠海市毗邻，东隔珠江口伶仃洋与深圳市和香港相望。

2009 年生产总值（GDP）1,566.41 亿元，按可比价格计算，比上年（下同）增长 10.2%，总量继续居全省第五位。中山市历年经济增长情况如下：

| 年份 | 地区生产总值年均增长率 |
|-----------|-------------|
| 1990~1995 | 27.32% |
| 1995~2000 | 12.64% |
| 2000~2005 | 19.39% |
| 2005~2009 | 13.76% |

注：资料来源于《中山市统计年鉴》、《广东统计年鉴》；增长率按可比价计算。

3、珠海

珠海是我国重要的口岸城市。设有拱北、九洲、高栏、万山、横琴等国家一类口岸 6 个，二类口岸 7 个。珠海区位优势优越，东邻香港，南与澳门陆路相接，将成为连接我国西南地区与港澳间的交通枢纽和珠三角区域性中心城市。

2009 年全市完成国内生产总值 1,037.69 亿元，比 2008 年增加 6.6%。珠海市历年经济增长情况如下：

| 年份 | 地区生产总值年均增长率 |
|-----------|-------------|
| 1990-1995 | 29.60% |
| 1995-2000 | 10.86% |
| 2000-2005 | 13.89% |
| 2005-2009 | 12.09% |

注：表中数据来源于《广东统计年鉴》和《珠海统计年鉴》，2009 年数据来源《2009 珠海市国民经济和社会统计公报》，增长率按可比价计算。

（二）广珠东高速是重要交通走廊

广珠东高速是国家高速公路网北京放射线——京港澳高速公路的重要组成部分，同时也是广东省高速公路网规划“十纵五横”主骨架中第“五纵”的重要组成部分。该项目是沟通珠三角西部地区广州、中山、珠海的重要交通走廊，同时由于该项目连接虎门大桥，也成为沟通珠江东西两岸高速公路网的重要组成部分。广珠东线主线北起广珠东线北段亭角互通，经广州南沙、中山，至珠海，全长 62.4 公里（含匝道），虎门大桥连接线为广州东线主线坦尾立交至虎门大桥，全长 8.6 公里。

（三）广珠东高速路产质量良好

高速公路的路况质量是决定其经营绩效的重要因素。广珠东高速建成通车时间较早，为保证其通行质量，2009 年以来，广珠东高速进入大中修养护期，养护工程已于 2010 年完工。通过 2011 年全国干线公路养护与管理检查，广珠东高速公司对养护工程设置了较高的标准，以保证广珠东路产质量与相关技术指标处于良好的水平。

（四）计重收费政策将在未来实行

目前我国除珠三角地区外其余地区高速公路都基本实行了计重收费的政策，而珠三角地区预计将于未来几年内开始实行该收费政策，该收费政策按照“标准车型、标准装载、标准收费；标准车型、超额装载、超额收费”的原则实施，更加充分地体现了通行费收取的公平性、合理性和科学性。高速公路路面、桥梁等可得到有效保护。按实载收费后，将可迫使运输业户减少装载重量，起到了公路路面免遭不断增长的超载运输车辆过度损坏的作用，同时也提高了车辆行驶的安全性。同时高速公路运营公司可将超载超限车辆多缴的通行费用用于公路路面、桥梁的养护及公路技术等级的提高，这对高速公路行业健康发展具有重要的意义。

四、本次交易完成后本公司财务状况、盈利能力及未来趋势分析

本次交易后，广珠交通将变为本公司的全资子公司，纳入本公司合并报表的范围，本公司资产规模有所提升，财务结构有所变动。本公司编制了假定 2010 年 1 月 1 日本次交易已经完成的备考合并财务报表，并经立信羊城出具 2011 年羊查字第 22670 号审计报告。根据备考合并财务报表，本公司交易前后财务状况及盈利能力状况如下：

（一）财务状况分析

1、资产构成情况分析

单位：万元

| 资产 | 2011 年 4 月 30 日 | | | 2010 年 12 月 31 日 | | |
|--------------|-----------------|-----------|-----------------|------------------|-----------|--------|
| | 实际数 | 备考数 | 增幅 ¹ | 实际数 | 备考数 | 增幅 |
| 流动资产： | | | | | | |
| 货币资金 | 53,193.45 | 75,160.12 | 41.30% | 25,888.13 | 33,822.52 | 30.65% |
| 应收账款 | 3,066.15 | 9,004.09 | 193.66% | 1,804.35 | 3,471.48 | 92.40% |
| 应收股利 | 20,987.90 | 2,943.55 | -85.97% | - | - | |
| 预付款项 | 17,543.90 | 17,552.50 | 0.05% | 19,565.35 | 19,573.95 | 0.04% |
| 其他应收款 | 3,186.87 | 3,543.69 | 11.20% | 3,136.36 | 3,435.85 | 9.55% |

¹ 对于绝对数字，增幅指变化百分比；对于比率，增幅指变动百分点。下同。

| 资产 | 2011年4月30日 | | | 2010年12月31日 | | |
|----------------|---------------------|---------------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------|
| | 实际数 | 备考数 | 增幅 ¹ | 实际数 | 备考数 | 增幅 |
| 存货 | 35.76 | 35.76 | 0.00% | 27.99 | 27.99 | 0.00% |
| 流动资产合计 | 98,014.03 | 108,239.72 | 10.43% | 50,422.19 | 60,331.79 | 19.65% |
| 非流动资产： | | | | | | |
| 可供出售金融资产 | 91,680.00 | 91,680.00 | 0.00% | 95,040.00 | 95,040.00 | 0.00% |
| 长期股权投资 | 262,178.32 | 230,941.17 | -11.91% | 264,986.72 | 217,206.86 | -18.03% |
| 投资性房地产 | 585.05 | 585.05 | 0.00% | 600.53 | 600.53 | 0.00% |
| 固定资产 | 432,416.92 | 837,447.86 | 93.67% | 378,277.12 | 791,016.03 | 109.11% |
| 在建工程 | 223,511.43 | 223,732.53 | 0.10% | 257,385.81 | 257,606.91 | 0.09% |
| 无形资产 | 5,670.71 | 5,874.34 | 3.59% | 5,924.47 | 6,149.34 | 3.80% |
| 长摊待摊费用 | 7.57 | 7.57 | 0.00% | 9.58 | 9.58 | 0.00% |
| 递延所得税资产 | | 19.09 | 100.00% | - | 19.23 | 100.00% |
| 非流动资产合计 | 1,016,050.01 | 1,390,287.61 | 36.83% | 1,002,224.22 | 1,367,648.47 | 36.46% |
| 资产总计 | 1,114,064.04 | 1,498,527.33 | 34.51% | 1,052,646.41 | 1,427,980.25 | 35.66% |

本次交易完成后，本公司的资产规模有所增加。截至2011年4月30日及2010年底，备考口径的资产总额较实际报表分别增加38.45亿元及37.53亿元，增幅分别为34.51%及35.66%。其中，主要增加的资产为应收账款及固定资产，应收账款的增加主要是由于广东联合电子收费有限公司对4月份部分联网通行费收入未拆分入账导致目标资产应收账款较大；固定资产的增加主要是因为目标资产固定资产账面价值较大。

本次交易完成后，本公司的主要资产结构基本保持稳定，其主要资产仍然为长期股权投资、固定资产及在建工程，主要原因是目标资产与本次交易前的上市公司均运营高速公路公司，经营模式和资产结构相近。截至2011年4月30日，备考口径的长期股权投资、固定资产及在建工程占资产总额的比例为86.23%，较交易前的82.41%略有上升。

2、负债构成情况分析

单位：万元

| 负债 | 2011年4月30日 | 2010年12月31日 |
|----|------------|-------------|
|----|------------|-------------|

| | 实际数 | 备考数 | 增幅 | 实际数 | 备考数 | 增幅 |
|----------------|-------------------|-------------------|---------------|-------------------|-------------------|---------------|
| 流动负债: | | | | | | |
| 短期借款 | 88,100.00 | 88,100.00 | 0.00% | 50,000.00 | 50,000.00 | 0.00% |
| 应付账款 | 15,278.93 | 17,352.47 | 13.57% | 12,122.33 | 14,091.27 | 16.24% |
| 预收款项 | 624.61 | 2,601.09 | 316.44% | 644.12 | 2,648.09 | 311.11% |
| 应付职工薪酬 | 195.60 | 583.20 | 198.15% | 94.98 | 1,031.81 | 986.37% |
| 应交税费 | -84.63 | 300.72 | -455.34% | 170.25 | 527.31 | 209.72% |
| 应付利息 | 5,285.79 | 6,639.18 | 25.60% | 1,757.14 | 1,877.11 | 6.83% |
| 应付股利 | 1,873.31 | 77,300.69 | 4026.43% | 1,899.73 | 1,899.73 | 0.00% |
| 其他应付款 | 34,845.07 | 36,990.75 | 6.16% | 23,778.16 | 24,952.61 | 4.94% |
| 一年内到期的非流动负债 | 28,100.00 | 28,100.00 | 0.00% | 32,700.00 | 32,700.00 | 0.00% |
| 流动负债合计 | 174,218.68 | 257,968.11 | 48.07% | 123,166.70 | 129,727.93 | 5.33% |
| 非流动负债: | | | | | | |
| 长期借款 | 355,996.48 | 508,541.98 | 42.85% | 357,596.48 | 443,286.98 | 23.96% |
| 应付债券 | 79,226.67 | 79,226.67 | 0.00% | 79,152.44 | 79,152.44 | 0.00% |
| 长期应付款 | 202.22 | 79,262.33 | 39095.89% | 202.22 | 149,157.33 | 73659.56% |
| 递延所得税负债 | 12,621.83 | 30,267.96 | 139.81% | 12,531.05 | 30,311.47 | 141.89% |
| 非流动负债合计 | 448,047.20 | 697,298.94 | 55.63% | 449,482.19 | 701,908.23 | 56.16% |
| 负债合计 | 622,265.89 | 955,267.05 | 53.51% | 572,648.90 | 831,636.16 | 45.23% |

本次交易完成后，本公司的负债规模有所增加。截至 2011 年 4 月 30 日及 2010 年底，备考口径的负债总额较实际报表分别增加 33.30 亿元及 25.90 亿元，增幅分别为 53.51% 及 45.23%。其中，主要增加的负债为应付股利、长期借款及长期应付款。负债增加的主要原因是目标资产控股的广珠东高速公司在 2011 年 4 月 29 日签署决议拟进行股利分配，该部分股利尚未支付导致应付股利较大；广珠东高速公司 2011 年按经营计划以银行借款置换股东贷款，从而导致长期借款较 2010 年底有所增加、长期应付款较 2010 年底相应减少，但两者账面价值仍较大。

本次交易完成后，本公司流动负债占负债总额的比例基本不变，但付息负债占总负债的比例有所下降。截至 2011 年 4 月 30 日，本公司备考口径的付息负债占总负债的比例为

80.57%，较交易前的 88.62%有所下降。

3、偿债能力分析

| 项目 | 2011年4月30日 | | | 2010年12月31日 | | |
|--------|------------|--------|---------|-------------|--------|-------|
| | 实际数 | 备考数 | 增幅 | 实际数 | 备考数 | 增幅 |
| 资产负债率 | 55.86% | 63.75% | 7.89% | 54.40% | 58.24% | 3.84% |
| 流动比率 | 0.5626 | 0.4196 | -14.30% | 0.4094 | 0.4651 | 5.57% |
| 速动比率 | 0.5624 | 0.4194 | -14.29% | 0.4092 | 0.4648 | 5.57% |
| 项目 | 2011年1-4月 | | | 2010年度 | | |
| | 实际数 | 备考数 | 增幅 | 实际数 | 备考数 | 增幅 |
| 利息保障倍数 | 2.69 | 3.45 | 28.31% | 4.02 | 4.25 | 5.56% |

由于目标资产的资产负债率高于本次交易前本公司的水平，本次交易完成后，本公司的资产负债率也相应提高。截至 2011 年 4 月 30 日及 2010 年底，备考口径的资产负债率均高于实际报表。

截至 2011 年 4 月 30 日，备考口径的流动比率和速动比率均低于实际报表，而 2010 年底备考口径的流动比率和速动比率均高于实际报表，主要原因是 2011 年 4 月底因佛开扩建于年初借入现金和小股东进资，导致实际报表的流动比率及速动比率较 2010 年底上升所致。若不考虑该影响，本次交易完成后的流动性将有所提升。同时，本次交易完成后，本公司 2011 年 1-4 月及 2010 年度备考口径的利息保障倍数均高于实际报表。本次交易完成后，扣除因佛开扩建借入现金和小股东进资因素外，本公司的流动性及偿债能力均有所提升。

4、资产经营效率分析

| 项目 | 2011年4月30日 ¹ | | | 2010年12月31日 | | |
|--------|-------------------------|------|--------|-------------|------|--------|
| | 实际数 | 备考数 | 增幅 | 实际数 | 备考数 | 增幅 |
| 总资产周转率 | 0.03 | 0.05 | 58.45% | 0.10 | 0.16 | 57.45% |

本次交易完成后，本公司的总资产周转率大幅提升，本公司的经营效率得以提升。

¹ 此处数据未作年化处理。

（二）盈利能力分析

1、总体经营情况分析

单位：万元

| 项目 | 2011年1-4月 | | | 2010年12月31日 | | |
|--------------|-----------|-----------|---------|-------------|------------|---------|
| | 实际数 | 备考数 | 增幅 | 实际数 | 备考数 | 增幅 |
| 营业收入 | 33,955.98 | 72,669.47 | 114.01% | 100,221.95 | 219,570.45 | 119.08% |
| 营业成本 | 16,235.29 | 25,715.96 | 58.40% | 51,832.10 | 81,980.25 | 58.17% |
| 投资收益 | 10,869.17 | 6,767.54 | -37.74% | 34,151.52 | 21,523.19 | -36.98% |
| 营业利润 | 16,670.59 | 34,633.67 | 107.75% | 50,758.60 | 105,169.48 | 107.20% |
| 利润总额 | 11,254.98 | 28,813.75 | 156.01% | 49,440.44 | 103,556.38 | 109.46% |
| 归属于母公司股东的净利润 | 9,357.97 | 21,601.86 | 130.84% | 38,847.80 | 76,473.59 | 96.85% |

本次交易完成后，本公司收入与盈利规模大幅提高。2011年1-4月及2010年度，本公司备考口径的营业收入分别较实际报表增加3.87亿元及11.93亿元，增幅分别为114.01%及119.08%，主要得益于目标资产良好的盈利能力。伴随着营业收入的增长，营业利润、利润总额、净利润等指标均大幅上涨，本公司盈利能力显著增强。

2、主要盈利能力指标分析

| 项目 | 2011年1-4月 | | | 2010年度 | | |
|------------------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 实际数 | 备考数 | 增幅 | 实际数 | 备考数 | 增幅 |
| 毛利率 | 52.19% | 64.61% | 12.43% | 48.28% | 62.66% | 14.38% |
| 净利率 ¹ | 27.56% | 29.73% | 2.17% | 38.76% | 34.83% | -3.93% |
| 基本每股收益（元/股） | 0.07 | 0.12 | 59.14% | 0.31 | 0.42 | 35.71% |

本次交易完成后，2011年1-4月及2010年度，本公司基本每股收益均大幅提升，分别增厚59.14%和35.71%。本公司盈利能力显著增强，持续为股东创造价值。

3、盈利能力可持续性

根据未经审核的备考合并盈利预测报告，本公司2011、2012年度备考合并盈利预测的

¹ 此处为归属于母公司所有者口径。

主要数据如下：

单位：万元

| 项目 | 2010 年度 已审备考数 | 2011 年度预测数 | | 2012 年度预测数 | |
|---------------|------------------|------------|---------|------------|--------|
| | | 金额 | 增长率 | 金额 | 增长率 |
| 营业收入 | 219,570.45 | 227,541.61 | 3.63% | 241,410.19 | 6.09% |
| 营业利润 | 105,169.48 | 77,147.15 | -26.64% | 83,266.45 | 7.93% |
| 利润总额 | 103,556.38 | 57,138.80 | -44.82% | 79,765.27 | 39.60% |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 76,473.59 | 43,236.53 | -43.46% | 49,820.32 | 15.23% |

本公司 2011 年度及 2012 年度预测营业收入稳步上升。但 2011 年度预测营业利润、利润总额及归属于母公司所有者的净利润均较 2010 年度有所下降，主要是由于上市公司控股子公司佛开高速公路预计于 2011-2012 年间进行扩建与大修，上市公司的盈利水平受到较大影响，但本次交易标的的盈利能力仍然保持稳定。待佛开高速扩建和大修完成后，预计通行费收入将有所增加。

五、本次交易对公司的其他影响

（一）对公司业务的影响

本次交易完成后，上市公司将经营和管理更多质地优良且发展前景良好的高速公路资产，从而扩大公司的路网规模，提高公司的抗风险能力，并将进一步巩固公司在广东省高速公路网中的地位，提升公司主营业务能力，增加公司控股公路的权益里程数，有利于公司所属路段协同效应的发挥。

（二）对公司章程的影响

本次交易后，本公司需要根据发行结果修改公司章程的相关条款。除此之外，本公司暂无其他修改或调整公司章程的计划。

（三）对股东结构的影响

本次发行前本公司的总股本为12.57亿股。假设本次发行566,335,091股A股股票，预计本次发行后，建设公司持有本公司31.06%股权，成为本公司第一大股东，广东交通集团将

直接和间接合计持有本公司61.15%股权。因此，本次发行不会导致本公司控制权发生变化。

（四）发行对高级管理人员的影响

截至本预案出具之日，本公司无对公司现任高级管理人员进行调整的计划。

（五）对公司治理结构的影响

本公司已经建立规范的法人治理结构和独立运营的公司管理体制。本次重大资产重组不会导致公司治理结构发生重大调整。

第十章 财务会计信息

一、交易标的最近两年一期简要财务报表

立信羊城对目标公司广珠交通截至 2009 年 12 月 31 日、2010 年 12 月 31 日、2011 年 4 月 30 日的模拟合并资产负债表，2009 年度、2010 年度、2011 年 1-4 月的模拟合并利润表进行审计，并出具了 2011 年羊查字第 22671 号审计报告。

（一）模拟财务报表的编制基础

目标公司财务报表所载财务信息，系以报告期内各经营主体财务报表和有关账簿为基础，假设相关资产及业务架构于相关财务报表列报之最早期初已经存在，即：假设广珠东高速于模拟财务报表列报之最早期初已剥离至广珠交通，按照财政部于 2006 年 2 月 15 日颁布的企业会计准则及其他相关规定进行编制。

（二）广珠交通最近两年一期财务数据

1、合并资产负债表

单位：万元

| 资产 | 2011 年 4 月 30 日 | 2010 年 12 月 31 日 | 2009 年 12 月 31 日 |
|---------------|------------------|------------------|------------------|
| 流动资产： | | | |
| 货币资金 | 21,966.68 | 7,934.39 | 2,096.53 |
| 应收账款 | 5,937.94 | 1,667.12 | 1,446.06 |
| 预付账款 | 8.60 | 8.60 | 21.54 |
| 其他应收款 | 356.82 | 299.49 | 409.91 |
| 流动资产合计 | 28,270.04 | 9,909.60 | 3,974.04 |
| 非流动资产： | | | |
| 固定资产 | 405,030.94 | 412,738.91 | 413,718.99 |
| 在建工程 | 221.10 | 221.10 | 14,241.25 |
| 无形资产 | 203.62 | 224.88 | 183.30 |
| 递延所得税资产 | 19.09 | 19.23 | 18.56 |

| | | | |
|----------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| 其他非流动资产 | | | |
| 非流动资产合计 | 405,474.75 | 413,204.11 | 428,162.11 |
| 资产总计 | 433,744.79 | 423,113.71 | 432,136.15 |
| 负债和股东权益 | 2011年4月30日 | 2010年12月31日 | 2009年12月31日 |
| 流动负债: | | | |
| 应付账款 | 2,073.54 | 1,968.94 | 1,527.71 |
| 预收款项 | 1,976.48 | 2,003.97 | 2,025.07 |
| 应付职工薪酬 | 387.59 | 936.83 | 1,242.05 |
| 应交税费 | 385.35 | 357.06 | 753.37 |
| 应付利息 | 1,353.39 | 119.97 | 154.62 |
| 应付股利 | 93,471.72 | | |
| 其他应付款 | 2,145.68 | 1,174.46 | 929.96 |
| 流动负债合计 | 101,793.77 | 6,561.23 | 6,632.79 |
| 非流动负债: | | | |
| 长期借款 | 152,545.50 | 85,690.50 | 115,690.50 |
| 长期应付款 | 79,060.11 | 148,955.11 | 137,921.40 |
| 递延所得税负债 | 17,646.13 | 17,780.42 | 18,040.99 |
| 非流动负债合计 | 249,251.74 | 252,426.03 | 271,652.89 |
| 负债合计 | 351,045.51 | 258,987.26 | 278,285.67 |
| 股东权益: | | | |
| 股本 | 300.00 | 300.00 | 300.00 |
| 资本公积 | 31,900.00 | 31,900.00 | 31,900.00 |
| 未分配利润 | 13,418.88 | 58,204.55 | 52,552.76 |
| 归属于母公司所有者权益合计 | 45,618.88 | 90,404.55 | 84,752.76 |
| 少数股东权益 | 37,080.40 | 73,721.90 | 69,097.71 |
| 股东权益合计 | 82,699.28 | 164,126.45 | 153,850.48 |
| 负债和股东权益合计 | 433,744.79 | 423,113.71 | 432,136.15 |

2、母公司报表口径的资产负债表

单位：万元

| 资产 | 2011年4月30日 | 2010年12月31日 | 2009年12月31日 |
|----|------------|-------------|-------------|
|----|------------|-------------|-------------|

| | | | |
|----------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| 流动资产： | | | |
| 货币资金 | 300.14 | 300.00 | 300.00 |
| 流动资产合计 | 300.14 | 300.00 | 300.00 |
| 非流动资产： | | | |
| 长期股权投资 | 31,900.00 | 31,900.00 | 31,900.00 |
| 非流动资产合计 | 31,900.00 | 31,900.00 | 31,900.00 |
| 资产总计 | 32,200.14 | 32,200.00 | 32,200.00 |
| 负债和股东权益 | 2011年4月30日 | 2010年12月31日 | 2009年12月31日 |
| 流动负债： | | | |
| 其他应付款 | 1.75 | | |
| 流动负债合计 | 1.75 | | |
| 负债合计 | 1.75 | | |
| 所有者权益（或股东权益）： | | | |
| 实收资本（或股本） | 300.00 | 300.00 | 300.00 |
| 资本公积 | 31,900.00 | 31,900.00 | 31,900.00 |
| 未分配利润 | -1.61 | | |
| 归属母公司所有者权益合计 | 32,198.39 | 32,200.00 | 32,200.00 |
| 少数股东权益 | - | | |
| 股东权益合计 | 32,198.39 | 32,200.00 | 32,200.00 |
| 负债和股东权益合计 | 32,200.14 | 32,200.00 | 32,200.00 |

3、合并利润表

单位：万元

| 项 目 | 2011年1-4月 | 2010年度 | 2009年度 |
|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 一、营业收入 | 38,713.49 | 119,348.50 | 105,272.82 |
| 减：营业成本 | 9,480.68 | 30,148.14 | 28,041.04 |
| 营业税金及附加 | 1,335.78 | 3,716.25 | 3,251.11 |
| 管理费用 | 755.59 | 2,985.24 | 2,793.21 |
| 财务费用 | 5,075.99 | 15,459.51 | 15,985.25 |
| 资产减值损失 | 0.73 | 0.14 | 1.75 |
| 二、营业利润 | 22,064.71 | 67,039.22 | 55,200.46 |
| 加：营业外收入 | 38.21 | 103.71 | 455.13 |
| 减：营业外支出 | 442.52 | 398.66 | 142.09 |
| 其中：非流动资产处置 损失 | 417.77 | 286.33 | 13.44 |

| 项 目 | 2011年1-4月 | 2010年度 | 2009年度 |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|
| 三、利润总额 | 21,660.40 | 66,744.27 | 55,513.50 |
| 减：所得税费用 | -134.16 | -261.23 | 185.95 |
| 四、净利润 | 21,794.56 | 67,005.50 | 55,327.56 |
| 其中：归属于母公司所有者的净利润 | 11,986.28 | 36,853.02 | 30,430.16 |
| 少数股东损益 | 9,808.28 | 30,152.47 | 24,897.40 |
| 五、综合收益总额 | 21,794.56 | 67,005.50 | 55,327.56 |
| 其中：归属于母公司所有者的综合收益总额 | 11,986.28 | 36,853.02 | 30,430.16 |
| 归属于少数股东的综合收益总额 | 9,808.28 | 30,152.47 | 24,897.40 |

4、合并现金流量表

单位：万元

| | 2011年1-4月 | 2010年度 | 2009年度 |
|---------------------------|-----------|------------|------------|
| 一、经营活动产生的现金流量： | | | |
| 销售商品、提供劳务收到的现金 | 35,170.91 | 117,818.06 | 106,088.16 |
| 收到其他与经营活动有关的现金 | 32,176.30 | 106,975.42 | 92,418.06 |
| 经营活动现金流入小计 | 67,347.21 | 224,793.48 | 198,506.22 |
| 支付给职工以及为职工支付的现金 | 2,426.29 | 6,851.82 | 5,951.66 |
| 支付的各项税费 | 1,395.10 | 4,451.29 | 4,032.43 |
| 支付其他与经营活动有关的现金 | 32,697.21 | 111,609.77 | 97,017.54 |
| 经营活动现金流出小计 | 36,518.59 | 122,912.88 | 107,001.62 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 30,828.62 | 101,880.60 | 91,504.60 |
| 二、投资活动产生的现金流量： | | | |
| 处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额 | 3.01 | 233.25 | 10.39 |
| 投资活动现金流入小计 | 3.01 | 233.25 | 10.39 |
| 购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金 | 140.88 | 5,002.11 | 17,205.66 |
| 投资活动现金流出小计 | 140.88 | 5,002.11 | 17,205.66 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -137.87 | -4,768.86 | -17,195.27 |
| 三、筹资活动产生的现金流量： | | | |
| 取得借款收到的现金 | 72,855.00 | - | 115,690.50 |

| | | | |
|--------------------|------------|------------|------------|
| 筹资活动现金流入小计 | 72,855.00 | - | 115,690.50 |
| 偿还债务支付的现金 | 78,855.00 | 30,000.00 | 126,790.50 |
| 分配股利、利润或偿付利息支付的现金 | 10,658.46 | 61,273.88 | 67,863.84 |
| 筹资活动现金流出小计 | 89,513.46 | 91,273.88 | 194,654.34 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | -16,658.46 | -91,273.88 | -78,963.84 |
| 四、汇率变动对现金及现金等价物的影响 | - | - | - |
| 五、现金及现金等价物净增加额 | 14,032.29 | 5,837.86 | -4,654.51 |
| 加：期初现金及现金等价物余额 | 7,934.39 | 2,096.53 | 6,751.04 |
| 六、期末现金及现金等价物余额 | 21,966.68 | 7,934.39 | 2,096.53 |

二、本公司最近一年一期备考合并资产负债表及备考合并利润表

立信羊城对本公司按照后述编制基础编制的 2010 年度及截至 2011 年 4 月 30 日 4 个月期间的备考财务报表进行审计，并出具了 2011 年羊查字第 22670 号审计报告。

（一）备考合并财务报表的编制基础

- 1、备考财务报表编制期间为：2009年1月1日——2011年4月30日。
- 2、广珠交通成立于2011年3月31日，备考合并财务报表假设广珠交通作为一个独立的会计主体在2009年1月1日至2011年4月30日会计期间内一直存在，并于2009年1月1日纳入本公司备考合并范围。
- 3、由于备考合并报表并非建立在控制基础上，故股东权益无法按照实收资本、资本公积、盈余公积、未分配利润分别列示，而是在备考合并财务报表中将与之相关的股东权益汇总反映，同时考虑备考合并财务报表之特殊基础和目的，没有编制母公司财务报表和附注。
- 4、备考合并财务报表以本公司及广珠交通已经审计的2009年、2010年、2011年1—4月财务报表、备考合并财务报表为基础。上述期间的资产计量遵循历史成本原则、以重要性为基础、遵循谨慎性原则。

（二）粤高速一年一期备考合并财务报表

1、资产负债表

单位：万元

广东省高速公路发展股份有限公司
发行股份购买资产之重大资产重组暨关联交易预案

| 资 产 | 2011.04.30 | 2010.12.31 |
|----------------|---------------------|---------------------|
| 流动资产： | | |
| 货币资金 | 75,160.12 | 33,822.52 |
| 应收账款 | 9,004.09 | 3,471.48 |
| 预付款项 | 17,552.50 | 19,573.95 |
| 应收股利 | 2,943.55 | - |
| 其他应收款 | 3,543.69 | 3,435.85 |
| 存货 | 35.76 | 27.99 |
| 流动资产合计 | 108,239.72 | 60,331.79 |
| 非流动资产： | - | - |
| 可供出售金融资产 | 91,680.00 | 95,040.00 |
| 长期股权投资 | 230,941.17 | 217,206.86 |
| 投资性房地产 | 585.05 | 600.53 |
| 固定资产 | 837,447.86 | 791,016.03 |
| 在建工程 | 223,732.53 | 257,606.91 |
| 无形资产 | 5,874.34 | 6,149.34 |
| 长期待摊费用 | 7.57 | 9.58 |
| 递延所得税资产 | 19.09 | 19.23 |
| 非流动资产合计 | 1,390,287.61 | 1,367,648.47 |
| 资产总计 | 1,498,527.33 | 1,427,980.25 |
| 流动负债： | | |
| 短期借款 | 88,100.00 | 50,000.00 |
| 应付账款 | 17,352.47 | 14,091.27 |
| 预收款项 | 2,601.09 | 2,648.09 |
| 应付职工薪酬 | 583.20 | 1,031.81 |
| 应付利息 | 6,639.18 | 1,877.11 |
| 应付股利 | 77,300.69 | 1,899.73 |
| 其他应付款 | 36,990.75 | 24,952.61 |
| 一年内到期的非流动负债 | 28,100.00 | 32,700.00 |
| 流动负债合计 | 257,968.11 | 129,727.93 |
| 非流动负债： | | |

| 资 产 | 2011.04.30 | 2010.12.31 |
|----------------------|---------------------|---------------------|
| 长期借款 | 508,541.98 | 443,286.98 |
| 应付债券 | 79,226.67 | 79,152.44 |
| 长期应付款 | 79,262.33 | 149,157.33 |
| 递延所得税负债 | 30,267.96 | 30,311.47 |
| 非流动负债合计 | 697,298.94 | 701,908.23 |
| 负债合计 | 955,267.05 | 831,636.16 |
| 归属于母公司所有者权益合计 | 465,185.05 | 503,715.14 |
| 少数股东权益 | 78,075.23 | 92,628.96 |
| 股东权益合计 | 543,260.28 | 596,344.09 |
| 负债和股东权益合计 | 1,498,527.33 | 1,427,980.25 |

2、利润表

单位：万元

| 项 目 | 2011年1-4月 | 2010年度 |
|-----------------------|------------------|-------------------|
| 一、营业收入 | 72,669.47 | 219,570.45 |
| 减：营业成本 | 25,715.96 | 81,980.25 |
| 营业税金及附加 | 2,560.56 | 7,253.29 |
| 管理费用 | 4,788.95 | 15,038.54 |
| 财务费用 | 11,737.13 | 31,652.47 |
| 资产减值损失 | 0.73 | -0.39 |
| 加：公允价值变动收益（损失以“-”号填列） | | |
| 投资收益（损失以“-”号填列） | 6,767.54 | 21,523.19 |
| 其中：对联营企业和合营企业的投资收益 | 6,767.54 | 21,421.31 |
| 二、营业利润 | 34,633.67 | 105,169.48 |
| 加：营业外收入 | 106.34 | 1,968.57 |
| 减：营业外支出 | 5,926.25 | 3,581.67 |
| 其中：非流动资产处置损失 | 5,878.61 | 3,305.23 |
| 三、利润总额 | 28,813.75 | 103,556.38 |
| 减：所得税费用 | 849.94 | 5,345.98 |
| 四、净利润 | 27,963.82 | 98,210.40 |

| 项 目 | 2011年1-4月 | 2010年度 |
|-----------------------------|-----------|------------|
| 其中：归属于母公司所有者的净利润 | 21,601.86 | 76,473.59 |
| 少数股东损益 | 6,361.96 | 21,736.81 |
| 五、每股收益（归属于母公司普通股股东）： | | |
| （一）基本每股收益 | 0.12 | 0.42 |
| （二）稀释每股收益 | 0.12 | 0.42 |
| 六、其他综合收益 | -3,360.00 | 42,240.00 |
| 七、综合收益总额 | 24,603.82 | 140,450.40 |
| 其中：归属于母公司所有者的综合收益总额 | 18,241.86 | 118,713.59 |
| 归属于少数股东的综合收益总额 | 6,361.96 | 21,736.81 |

三、目标公司 2011 年及 2012 年盈利预测

（一）盈利预测编制基础

本次交易目标公司盈利预测报告是目标公司管理层根据历史期间的利润表所反映的实际经营业绩为基础，并依据预测期间目标公司的生产经营计划、投资计划等资料，在充分考虑目标公司的资产经营条件、经营环境及市场需求下，本着谨慎的原则而编制的。编制该盈利预测报告所依据的主要会计政策和会计估计均与公司实际采用的主要会计政策和会计估计相一致。

（二）广珠交通未经审核的 2011 年度、2012 年度合并盈利预测表

单位：万元

| 项目 | 2010年 实际数 | 2011年预测数 | | | 2012年 预测数 |
|---------------|-------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| | | 1-4月实际数 | 5-12月预测数 | 合计 | |
| 一、营业收入 | 119,348.50 | 38,713.49 | 82,729.34 | 121,442.82 | 128,408.29 |
| 减：营业成本 | 30,148.14 | 9,480.68 | 25,124.44 | 34,605.12 | 34,970.41 |
| 营业税金及附加 | 3,716.25 | 1,335.78 | 2,850.09 | 4,185.87 | 4,423.12 |
| 管理费用 | 2,985.24 | 755.59 | 2,844.84 | 3,600.44 | 3,822.47 |
| 财务费用 | 15,459.51 | 5,075.99 | 10,445.64 | 15,521.63 | 15,481.57 |
| 资产减值损失 | 0.14 | 0.73 | - | 0.73 | - |

| 项目 | 2010年 实际数 | 2011年预测数 | | | 2012年 预测数 |
|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | 1-4月实际数 | 5-12月预测数 | 合计 | |
| 二、营业利润 | 67,039.22 | 22,064.71 | 41,464.32 | 63,529.04 | 69,710.72 |
| 加：营业外收入 | 103.71 | 38.21 | 81.79 | 120.00 | 150.00 |
| 减：营业外支出 | 398.66 | 442.52 | 230.00 | 672.52 | 350.00 |
| 其中：非流动资产处置损失 | 286.33 | 417.77 | 102.23 | 520.00 | 200.00 |
| 三、利润总额 | 66,744.27 | 21,660.40 | 41,316.11 | 62,976.52 | 69,510.72 |
| 减：所得税费用 | -261.23 | -134.16 | -209.70 | -343.86 | 8,701.18 |
| 四、净利润 | 67,005.50 | 21,794.56 | 41,525.81 | 63,320.37 | 60,809.54 |
| 其中：归属于少数股东的净利润 | 30,152.47 | 9,808.28 | 18,717.06 | 28,525.33 | 27,408.72 |
| 其中：归属于母公司所有者的净利润 | 36,853.02 | 11,986.28 | 22,808.76 | 34,795.04 | 33,400.82 |

四、本公司 2011 年及 2012 年备考合并盈利预测表

（一）盈利预测编制基础

备考合并盈利预测是在假设本次交易已于 2009 年 1 月 1 日完成，本公司将广珠交通股权纳入合并范围，以未经审核的广珠交通 2011-2012 年盈利预测为基础，考虑了本公司 2011-2012 年盈利预测结果，根据国家宏观经济政策，完成上述交易后本公司 2011 年度和 2012 年度各项经营计划、投资计划、业务收支计划及其他相关资料为基础，本着谨慎、稳健原则编制的。备考盈利预测所依据的会计政策在所有重大方面遵循了我国现行法律、法规和企业会计准则的有关规定，并且与本公司实际采用的会计政策一致。

（二）粤高速未经审核的 2011 年度、2012 年度备考合并盈利预测表

单位：万元

| 项目 | 2010年 实际数 | 2011年度预测数 | | | 2012年 预测数 |
|---------------|-------------------|------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| | | 2011年1-4 月实际数 | 2011年 5-12月 预测数 | 2011年 合计数 | |
| 一、营业收入 | 219,570.45 | 72,669.47 | 154,872.14 | 227,541.61 | 241,410.19 |
| 减：营业成本 | 81,980.25 | 25,715.96 | 71,718.73 | 97,434.69 | 101,227.10 |
| 营业税金及附加 | 7,253.29 | 2,560.56 | 5,508.84 | 8,069.40 | 8,499.54 |

| 项目 | 2010年 实际数 | 2011年度预测数 | | | 2012年 预测数 |
|---------------------|-------------------|------------------|-----------------------|------------------|------------------|
| | | 2011年1-4 月实际数 | 2011年 5-12月 预测数 | 2011年 合计数 | |
| 管理费用 | 15,038.54 | 4,788.95 | 13,446.06 | 18,235.02 | 18,956.34 |
| 财务费用 | 31,652.47 | 11,737.13 | 29,378.38 | 41,115.51 | 47,173.74 |
| 资产减值损失 | -0.39 | 0.73 | - | 0.73 | - |
| 投资收益 | 21,523.19 | 6,767.54 | 7,693.35 | 14,460.89 | 17,713.00 |
| 其中：对联营企业和合营企业的投资收益) | 21,421.31 | 6,767.54 | 7,693.35 | 14,460.89 | 17,713.00 |
| 二、营业利润 | 105,169.48 | 34,633.67 | 42,513.48 | 77,147.15 | 83,266.45 |
| 加：营业外收入 | 1,968.57 | 106.34 | 1,156.14 | 1,262.47 | 476.47 |
| 减：营业外支出 | 3,581.67 | 5,926.25 | 15,344.57 | 21,270.82 | 3,977.65 |
| 其中：非流动资产处置损失 | 3,305.23 | 5,878.61 | 14,878.21 | 20,756.83 | 3,443.61 |
| 三、利润总额 | 103,556.38 | 28,813.75 | 28,325.05 | 57,138.80 | 79,765.27 |
| 减：所得税费用 | 5,345.98 | 849.94 | -2,189.12 | -1,339.18 | 12,146.58 |
| 四、净利润 | 98,210.40 | 27,963.82 | 30,514.17 | 58,477.98 | 67,618.69 |
| 其中：归属于少数股东的净利润 | 21,736.81 | 6,361.96 | 8,879.49 | 15,241.45 | 17,798.37 |
| 其中：归属于母公司所有者的净利润 | 76,473.59 | 21,601.86 | 21,634.68 | 43,236.53 | 49,820.32 |

第十一章 同业竞争和关联交易

一、对同业竞争的影响

本公司主营范围包括：高速公路、等级公路，桥梁的建设施工，公路、桥梁的收费和养护管理，汽车拯救，维修，清洗，兼营与公司业务配套的汽车运输、仓储业务。

广东交通集团是本公司的控股股东，目前直接和间接持有本公司43.65%的股份。广东交通集团是广东省国资委履行出资人职责的国有企业之一，是广东省高速公路投资建设的重要力量，其经营范围为：股权管理；组织资产重组、优化配置；通过抵押、产权转让、股份制改造等方式筹集资金；项目投资、经营及管理；交通基础设施建设；公路项目营运及其相关产业；技术开发、应用、咨询、服务；公路客货运输及现代物流；境外关联业务（上述范围若须许可证的凭许可证经营）。本次交易完成后，广东交通集团将直接和间接持有本公司61.15%的股份，仍为本公司控股股东。

本公司和广东交通集团及其下属子公司在高速公路经营方面有所重叠。截至2011年4月30日，本公司和广东交通集团及其下属子公司经营管理的主要高速公路资产（本次收购的由广珠交通管理的广珠东高速除外）如下：



高速公路经营具有明显的区域性和方向性特征，根据公路实际运行中行驶车辆的选择情况看，只有起点和终点相同或相近，且在较近距离内几乎平行的公路才存在实质性同业竞争。本次交易前，本公司控股股东广东交通集团及其控股子公司拥有的高速公路和本公司及其控股子公司的公路之间不存在起点和终点相同，并且在较近距离内几乎平行的情况。因此，本公司及控股子公司与广东交通集团及其控股子公司之间在本次交易前不存在同业竞争。

广珠东高速位于北京至珠海线的最南端，起点从广州市番禺区至珠海市的金鼎，是国家规划主干线骨架的一部分。其周边有广东交通集团及其控股子公司正在建设的高速公路，但相关高速公路不存在与广珠东高速起点和终点相同，也不存在较近距离内几乎平行的情况，所以本次交易完成后本公司及其控股子公司与广东交通集团及其控股子公司之间不存在同业竞争。

为了从根本上避免和消除广东交通集团及广东交通集团关联企业侵占粤高速商业机会和形成实质性同业竞争的可能性，维护粤高速及中小股东的合法权益，广东交通集团将和粤高速签署避免同业竞争的承诺函。

二、对关联交易的影响

（一）本次交易前后本公司关联方变化情况

1、存在控制关系的关联方变化情况

本次交易前，广东交通集团直接和间接持有本公司43.65%的股份。本次交易完成后，广东交通集团直接和间接持有本公司的股份比例将增至61.15%，仍为本公司的控股股东。

| 企业名称 | 本次交易前 | | 本次交易后 | |
|----------------|-------------------------|--------|--------------------|--------|
| | 与本公司关系 | 持股比例 | 与本公司关系 | 持股比例 |
| 广东交通集团 | 控股股东 | 43.65% | 无变化 | 61.15% |
| 广佛高速公路有限公司 | 控股子公司 | 75% | 无变化 | 75% |
| 广东省佛开高速公路有限公司 | 控股子公司 | 75% | 无变化 | 75% |
| 广东高速科技投资有限公司 | 全资子公司 | 100% | 无变化 | 100% |
| 广州广珠交通投资管理有限公司 | 广东交通集团 全资孙公司 | - | 全资子公司 | 100% |
| 广珠东高速公司 | 联营企业且同 受广东交通集 团控制 | 20% | 控股子公司 ¹ | 75% |

2、不存在控制关系的关联方变化情况

（1）控股股东控制的其他企业

截至2011年4月30日，控股股东广东交通集团控制的主要二级企业情况如下表所示。本次交易后，本次交易标的广州广珠交通投资管理有限公司将由广东交通集团全资孙公司变为本公司的全资子公司（具体变化情况详见本章二（一）1、“存在控制关系的关联方变化情况”）。除此之外，控股股东控制的其他企业未发生变化。

¹ 本次交易完成后，粤高速通过全资子公司广珠交通持有广珠东高速公司 55%的股权；另外粤高速直接持有广珠东高速公司 20%的股权，粤高速直接与间接持有广珠东高速公司 75%的股权。

| 企业名称 | 持股比例 | 注册资本(万元) |
|---------------|--------|------------|
| 广东省高速公路有限公司 | 100% | 1,080,000 |
| 建设公司 | 100% | 650,000 |
| 广东省路桥建设发展有限公司 | 100% | 750,000 |
| 新粤有限公司 | 100% | 2,411.21 |
| 粤高速 | 43.65% | 125,711.77 |
| 广东冠粤路桥有限公司 | 79.37% | 21,569.10 |
| 广东交通实业投资有限公司 | 100% | 136,687.88 |
| 广东省航运规划设计院 | 100% | 1,500 |
| 广东华路交通科技有限公司 | 100% | 1,300 |
| 广东省长大公路工程有限公司 | 98.24% | 97,543.50 |
| 广东广惠高速公路有限公司 | 67.50% | 235,167.80 |
| 广东南粤物流股份有限公司 | 66.96% | 41,764.19 |
| 广东省汽车运输集团有限公司 | 100% | 30,000 |
| 广东利通置业投资有限公司 | 100% | 15,000 |

(2) 本公司合营和联营企业

| 企业名称 | 本次交易前 | | 本次交易后 | |
|----------------|--------|--------|--------|--------|
| | 与本公司关系 | 持股比例 | 与本公司关系 | 持股比例 |
| 广东广惠高速公路有限公司 | 合营企业 | 30% | 合营企业 | 30% |
| 肇庆粤肇公路有限公司 | 合营企业 | 25% | 合营企业 | 25% |
| 北京格林恩泽有机肥有限公司 | 合营企业 | 35% | 合营企业 | 35% |
| 深圳惠盐高速公路有限公司 | 联营企业 | 33.33% | 联营企业 | 33.33% |
| 广东茂湛高速公路有限公司 | 联营企业 | 20% | 联营企业 | 20% |
| 广珠东高速公司 | 联营企业 | 20% | 控股子公司 | 75% |
| 广东江中高速公路有限公司 | 联营企业 | 15% | 联营企业 | 15% |
| 赣州康大高速公路有限责任公司 | 联营企业 | 30% | 联营企业 | 30% |
| 赣州赣康高速公路有限责任公司 | 联营企业 | 30% | 联营企业 | 30% |
| 广东广乐高速公路有限公司 | 联营企业 | 30% | 联营企业 | 30% |

(3) 其他关联方¹

| 企业名称 | 本次交易前 | 本次交易后 |
|------------------|-----------|-------------|
| 广东省高速公路有限公司 | 母公司的全资子公司 | 实际控制人的全资子公司 |
| 广东南粤物流股份有限公司 | 母公司的控股子公司 | 实际控制人的控股子公司 |
| 广东省长大公路工程有限公司 | 母公司的控股子公司 | 实际控制人的控股子公司 |
| 广东冠粤路桥有限公司 | 母公司的控股子公司 | 实际控制人的控股子公司 |
| 广东华路交通科技有限公司 | 母公司的全资子公司 | 实际控制人的全资子公司 |
| 广东省航运规划设计院 | 母公司的全资子公司 | 实际控制人的全资子公司 |
| 广东新粤交通投资有限公司 | 母公司的控股孙公司 | 实际控制人的控股孙公司 |
| 广东高达物业发展有限公司 | 母公司的控股孙公司 | 实际控制人的控股孙公司 |
| 广东东方思维科技有限公司 | 母公司的控股孙公司 | 实际控制人的控股孙公司 |
| 广州新软计算机技术有限公司 | 母公司的控股孙公司 | 实际控制人的控股孙公司 |
| 广东省交通发展有限公司 | 母公司的全资孙公司 | 实际控制人的全资孙公司 |
| 广东通驿高速公路服务区有限公司 | 母公司的控股孙公司 | 实际控制人的控股孙公司 |
| 广东路路通有限公司 | 母公司的控股孙公司 | 实际控制人的控股孙公司 |
| 广东新路广告有限公司 | 母公司的控股孙公司 | 实际控制人的控股孙公司 |
| 新粤有限公司 | 母公司的控股子公司 | 实际控制人的控股子公司 |
| 广州新粤沥青有限公司 | 母公司的控股孙公司 | 实际控制人的控股孙公司 |
| 建设公司 | 母公司的全资子公司 | 粤高速第一大股东 |
| 广州普天众智科技实业有限公司 | 本公司的控股孙公司 | 本公司的控股孙公司 |
| 广东肇阳高速公路有限公司 | 母公司的全资孙公司 | 实际控制人的全资孙公司 |
| 广东开阳高速公路有限公司 | 母公司的控股孙公司 | 实际控制人的控股孙公司 |
| 广东渝湛高速公路有限公司 | 母公司的全资孙公司 | 实际控制人的全资孙公司 |
| 广东西部沿海高速公路营运有限公司 | 母公司的全资孙公司 | 实际控制人的全资孙公司 |
| 广东新台高速公路有限公司 | 母公司的全资孙公司 | 实际控制人的全资孙公司 |
| 广东汕汾高速公路有限公司 | 母公司的控股孙公司 | 实际控制人的控股孙公司 |
| 广东恒建高速公路发展有限公司 | 母公司的全资孙公司 | 实际控制人的全资孙公司 |

(二) 本次交易前后本公司关联交易变化情况

本次交易前，由于高速公路行业特点与公司历史原因，本公司与广东交通集团及其关

¹ 此处所列关联方为与本公司发生关联交易的企业。

关联方之间存在持续关联交易，所有重大关联交易均按照市场价格进行定价，履行了必要的决策程序，并对2010年度及2011年1-4月所发生的关联交易情况分别于本公司2010年年度报告及2011年1-4月报告进行了相关信息披露。由于广东交通集团及其关联方在高速公路建设、大修及日常维护、工程管理等方面具有较大优势，因此本次交易标的控股的广珠东高速公司长期以来与广东交通集团及其关联企业之间存在一定的关联交易，主要为工程劳务、委托建设管理与委托贷款等。发生该等关联交易既符合广珠东高速公司的实际情况，也有利于广珠东高速公司充分利用广东交通集团优势资源、节约成本、提高效率，符合股东利益。本次交易后，广珠东高速公司与广东交通集团下属企业之间的关联交易仍将持续，由此形成本公司与广东交通集团及其关联方之间的新增关联交易。本次交易前后，本公司关联交易变化情况具体如下：

1、与关联方之间购买商品、接受劳务的关联交易

| 关联方 | 关联交易内容 | 所属科目 | 2011年1-4月 | | | | 2010年度 | | | |
|---------------|--------|------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| | | | 实际数 | | 备考数 | | 实际数 | | 备考数 | |
| | | | 金额 (万元) | 同类交易占比 (%) | 金额 (万元) | 同类交易占比 (%) | 金额 (万元) | 同类交易占比 (%) | 金额 (万元) | 同类交易占比 (%) |
| 广东省长大公路工程有限公司 | 工程款 | 在建工程 | 9,351.35 | 27.17 | 9,351.35 | 27.17 | 32,039.85 | 25.58 | 32,039.85 | 24.67 |
| 广东冠粤路桥有限公司 | 工程款 | 在建工程 | 6,399.39 | 18.59 | 6,399.39 | 18.59 | 10,275.70 | 8.20 | 10,275.70 | 7.91 |
| 广东华路交通科技有限公司 | 工程款 | 在建工程 | 199.83 | 0.58 | 199.83 | 0.58 | 654.61 | 0.52 | 654.61 | 0.50 |
| 广东新粤交通投资有限公司 | 工程款 | 在建工程 | | | | | 144.32 | 0.12 | 359.84 | 0.28 |
| 建设公司 | 工程款 | 在建工程 | | | | | 1,003.85 | 0.80 | 1,003.85 | 0.77 |
| 广东省交通发展有限公司 | 工程款 | 在建工程 | 348.56 | 1.01 | 348.56 | 1.01 | | | | |
| | | 小计 | 16,299.13 | 47.35 | 16,299.13 | 47.35 | 44,118.33 | 35.22 | 44,333.85 | 34.13 |
| 广东冠粤路桥有限公司 | 工程款 | 固定资产 | | | | | 1,507.79 | 16.67 | 3,142.87 | 11.18 |
| 广东省交通发展有限公司 | 工程款 | 固定资产 | | | | | 183.43 | 2.03 | 183.43 | 0.65 |
| 广东新粤交通投资有限公司 | 工程款 | 固定资产 | | | | | 20.18 | 0.22 | 446.08 | 1.59 |
| 广东华路交通科技有限公司 | 工程款 | 固定资产 | 8.73 | 0.01 | 8.73 | 0.01 | 31.36 | 0.35 | 235.74 | 0.84 |
| 广州新软计算机技术有限公司 | 工程款 | 固定资产 | | | | | 12.70 | 0.14 | 78.44 | 0.28 |
| 广东省长大公路工程有限公司 | 工程款 | 固定资产 | 655.85 | 0.92 | 655.85 | 0.92 | | | 1,866.86 | 6.64 |
| 新粤有限公司 | 工程款 | 固定资产 | | | | | 19.44 | 0.21 | 19.44 | 0.07 |
| | | 小计 | 664.58 | 0.93 | 664.58 | 0.93 | 1,774.90 | 19.62 | 5,972.86 | 21.25 |
| 广州新软计算机技术有限公司 | 购买软件款 | 无形资产 | | | | | | | 12.00 | 7.74 |
| | | 小计 | | | | | | | 12.00 | 7.74 |
| 广东省长大公路工程有限公司 | 工程款 | 营业成本 | 142.36 | 0.88 | 142.36 | 0.55 | 6,941.17 | 13.39 | 6,941.17 | 8.47 |
| 广东冠粤路桥有限公司 | 工程款 | 营业成本 | | | | | 2,066.34 | 3.99 | 2,274.93 | 2.77 |
| 广东华路交通科技有限公司 | 工程款 | 营业成本 | | | 9.43 | 0.04 | 553.03 | 1.07 | 562.88 | 0.69 |

广东省高速公路发展股份有限公司
发行股份购买资产之重大资产重组暨关联交易预案

| 关联方 | 关联交易内容 | 所属科目 | 2011年1-4月 | | | | 2010年度 | | | |
|-----------------|--------------|-------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| | | | 实际数 | | 备考数 | | 实际数 | | 备考数 | |
| | | | 金额 (万元) | 同类交易占比 (%) | 金额 (万元) | 同类交易占比 (%) | 金额 (万元) | 同类交易占比 (%) | 金额 (万元) | 同类交易占比 (%) |
| 广东省交通发展有限公司 | 工程款 | 营业成本 | | | | | 12.62 | 0.02 | 12.62 | 0.02 |
| 广东新粤交通投资有限公司 | 工程款 | 营业成本 | | | | | 72.94 | 0.14 | 396.10 | 0.48 |
| 广州新软计算机技术有限公司 | 工程款 | 营业成本 | 13.03 | 0.08 | 13.03 | 0.05 | 70.43 | 0.14 | 96.23 | 0.12 |
| 广东东方思维科技有限公司 | 工程款 | 营业成本 | | | | | 10.00 | 0.02 | 10.00 | 0.01 |
| 广东广惠高速公路有限公司 | 工程款 | 营业成本 | 64.17 | 0.40 | 64.17 | 0.25 | 178.75 | 0.34 | 178.75 | 0.22 |
| 广东省航运规划设计院 | 工程款 | 营业成本 | | | | | 339.10 | 0.65 | 339.10 | 0.41 |
| 新粤有限公司 | 工程款 | 营业成本 | | | | | 205.79 | 0.40 | 205.79 | 0.25 |
| | | 小计 | 219.56 | 1.36 | 228.99 | 0.89 | 10,450.17 | 20.16 | 11,017.57 | 13.44 |
| 广东省交通发展有限公司 | 工程款 | 营业外支出 | | | | | 3.07 | 0.10 | 3.07 | 0.09 |
| 广东新粤交通投资有限公司 | 工程款 | 营业外支出 | | | | | 9.00 | 0.28 | 9.00 | 0.25 |
| | | 小计 | | | | | 12.07 | 0.38 | 12.07 | 0.34 |
| | | 小计 | 17,183.27 | | 17,192.70 | | 56,355.47 | | 61,348.35 | |
| 广东南粤物流股份有限公司 | 材料款 | 固定资产 | | | | | 370.38 | 4.09 | 370.38 | 1.32 |
| | | 小计 | | | | | 370.38 | 4.09 | 370.38 | 1.32 |
| 广东高达物业发展有限公司 | 租金及物管、水电费 | 管理费用 | 80.95 | 2.01 | 80.95 | 1.69 | 243.66 | 2.02 | 243.66 | 1.62 |
| 建设公司 | 租金及物管费 | 管理费用 | | | 1.51 | 0.03 | | | 3.23 | 0.02 |
| 广东交通集团 | 资金管理系统服务费 | 财务费用 | | | | | 18.00 | 0.11 | 18.00 | 0.06 |
| 广东省高速公路有限公司 | 委托建设管理费、代垫利息 | 在建工程 | 681.05 | 1.98 | 681.05 | 1.98 | 2,104.02 | 1.68 | 2,104.02 | 1.62 |
| 广东省高速公路有限公司 | 委托建设管理费 | 固定资产 | | | | | 210.40 | 2.33 | 210.40 | 0.75 |
| 广东肇阳高速公路有限公司 | 代垫招标公告及产地使用费 | 在建工程 | | | | | 4.56 | 0.00 | 4.56 | 0.00 |
| 广东通驿高速公路服务区有限公司 | 加油站代理费 | 营业成本 | | | | | | | 20.39 | 0.02 |
| | | 小计 | 762.00 | | 763.51 | | 2,580.64 | | 2,604.26 | |
| 合计 | | | 17,945.27 | | 17,956.21 | | 59,306.49 | | 64,322.99 | |

(1) 本次交易前后向关联方购买商品、接受劳务的关联交易及其变化情况

本次交易前，本公司关联采购主要为本公司及下属子公司向广东交通集团及其下属子

公司采购路面养护、维修与改扩建等工程劳务，2010年度及2011年1-4月发生工程劳务关联采购额分别为56,355.47万元及17,183.27万元，其中，归集于在建工程科目的金额分别为44,118.33万元及16,299.13万元，占同类交易总额的比例分别为35.22%及47.35%；归集于固定资产科目的金额分别为1,774.90万元及664.58万元，占同类交易总额的比例分别为19.62%及0.93%；归集于营业成本科目的金额分别为10,450.17万元及219.56万元，占同类交易总额的比例分别为20.16%及1.36%；归集于营业外支出科目的金额分别为12.07万元及0万元，占同类交易总额的比例分别为0.38%及0%。

本次交易后，广珠交通控股的广珠东高速公司将纳入粤高速合并报表范围，2010年度及2011年1-4月发生工程劳务关联采购额分别增加至61,348.35万元及17,192.70万元，绝对金额增幅分别为8.86%及0.05%，其中，归集于在建工程科目的金额分别为44,333.85万元及16,299.13万元，占同类交易总额的比例分别为34.13%及47.35%；归集于固定资产科目的金额分别为5,972.86万元及664.58万元，占同类交易总额的比例分别为21.25%及0.93%；归集于无形资产科目的金额分别为12.00万元及0万元，占同类交易总额的比例分别为7.74%及0%；归集于营业成本科目的金额分别为11,017.57万元及228.99万元，占同类交易总额的比例为13.44%及0.89%；归集于营业外支出科目的金额分别为12.07万元及0万元，占同类交易总额的比例分别为0.34%及0%。因此，本次交易后，2010年度及2011年1-4月本公司工程劳务关联采购除归集于固定资产科目外的在同类交易中所占比例均有所下降。其中，交易完成后归集于固定资产科目的工程劳务关联采购在同类交易中占比例小幅增加的主要原因为2011年1-4月广珠东高速公司归集于固定资产科目的工程劳务关联采购较大，主要为沿线桥梁病害处治工程和二期路面处治工程。

本次交易前，本公司接受关联方提供的其他劳务主要为物业服务、委托建设管理以及代理等，2010年度及2011年1-4月发生上述关联交易金额为2,580.64万元及762.00万元。本次交易后，本公司接受关联方提供的上述劳务有少量增加，绝对金额较小。

（2）与关联方之间购买商品、接受劳务的原因

本次交易前后，本公司与关联方之间购买商品、接受劳务的关联交易主要为关联采购工程劳务，且在同类交易中所占比例较高。发生上述关联采购交易的主要原因为，一方面充分利用控股股东广东交通集团在路产方面所拥有的丰富资源，比如，高速公路建设、大修及日常维护、工程管理等方面积累的技术与经营，提高工程管理效率，降低工程项目成

本。因此，本公司所进行的关联交易具备正当的商业理由，符合本公司实际情况，符合本公司全体股东的利益。

(3) 关联采购定价依据及公允性

本公司与关联方发生的购买商品、接受劳务关联交易均签署了正式协议，采取市场化定价机制，通过协商或公开招标确定交易价格。因此，本次交易前后，本公司与关联方之间发生的关联购买商品、接受劳务等交易定价遵守了公平、公开、公正的原则，按照有关法律、行政法规、部门规章以及《深圳证券交易所股票上市规则》等有关规定，明确划分公司股东大会、董事会对关联交易事项的审批权限，规定关联交易事项的审议程序和回避表决要求；董事会审议关联交易时，需获得独立董事事前认可；不存在本公司与控股股东之间的利润输送或资金转移情况，不存在损害本公司利益与本公司股东利益的情形。

(4) 未来关联购买商品、接受劳务的关联交易及其变化趋势

本次交易后，广珠交通控股的广珠东高速公司纳入粤高速合并报表范围，未来本公司的关联采购将增加因广珠东高速公司向关联方采购工程劳务而发生的交易金额。

2、与关联方之间销售商品、提供劳务的关联交易

| 关联方 | 关联交易内容 | 所属科目 | 2011年1-4月 | | | | 2010年度 | | | |
|--------------|----------|------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|
| | | | 实际数 | | 备考数 | | 实际数 | | 备考数 | |
| | | | 金额 (万元) | 同类交易占比 (%) | 金额 (万元) | 同类交易占比 (%) | 金额 (万元) | 同类交易占比 (%) | 金额 (万元) | 同类交易占比 (%) |
| 肇庆粤肇公路有限公司 | 工程款 | 营业收入 | | | | | 117.43 | 0.12 | 117.43 | 0.05 |
| 广东广惠高速公路有限公司 | 工程款 | 营业收入 | | | | | 31.11 | 0.03 | 31.11 | 0.01 |
| 广东茂湛高速公路有限公司 | 工程款 | 营业收入 | | | | | 31.47 | 0.03 | 31.47 | 0.01 |
| 广东开阳高速公路有限公司 | 工程款 | 营业收入 | | | | | 88.96 | 0.09 | 88.96 | 0.04 |
| 广东渝湛高速公路有限公司 | 工程款 | 营业收入 | | | | | 28.59 | 0.03 | 28.59 | 0.01 |
| 新粤有限公司 | 工程款 | 营业收入 | | | | | 0.10 | 0.00 | 0.10 | 0.00 |
| 广东汕汾高速公路有限公司 | 工程款 | 营业收入 | | | | | 48.97 | 0.05 | 48.97 | 0.02 |
| 广东新粤交通投资有限公司 | 工程款 | 营业收入 | 0.05 | 0.00 | 0.05 | 0.00 | | | | |
| 广东省交通发展有限公司 | 通行证管理工本费 | 营业收入 | 0.03 | 0.00 | 0.03 | 0.00 | | | | |
| 广东新路广告有限公司 | 广告租金 | 营业收入 | | | 156.51 | 0.22 | | | 150.30 | 0.07 |
| 广东冠粤路桥有限公司 | 场地租金 | 营业收入 | 13.52 | 0.04 | 13.52 | 0.02 | 13.59 | 0.01 | 13.59 | 0.01 |
| 广东省长大公路工程限公司 | 购买标书款 | 营业收入 | 4.02 | 0.01 | 4.02 | 0.01 | 0.20 | 0.00 | 0.20 | 0.00 |

| | | | | | | | | | | |
|----|--|--|-------|------|--------|------|--------|------|--------|------|
| 合计 | | | 17.62 | 0.05 | 174.13 | 0.25 | 360.41 | 0.36 | 510.71 | 0.22 |
|----|--|--|-------|------|--------|------|--------|------|--------|------|

(1) 本次交易前后向关联方销售商品、提供劳务的关联交易及其变化情况

本次交易前，本公司关联销售主要为本公司及下属子公司向广东交通集团及其下属子公司提供工程维护与标书制作等工程劳务，2010年度及2011年1-4月发生工程劳务关联销售额分别为360.41万元及17.62万元，占同类交易总额的比例分别为0.36%及0.05%。本次交易后，广珠交通控股的广珠东高速公司将纳入粤高速合并报表范围，2010年度及2011年1-4月发生工程劳务关联销售额分别增加至510.71万元及174.13万元，占同类交易总额的比例为0.22%及0.25%。因此，本次交易后，2010年度及2011年1-4月本公司工程劳务关联销售绝对金额略有增加，占同类交易总额的比例略有提升。

(2) 与关联方之间销售商品、提供劳务的原因

本次交易前后，本公司与关联方之间销售商品、提供劳务的关联交易主要为关联销售劳务，且在同类交易中所占比例较低。发生上述关联销售劳务的主要原因为，本公司提供出租或代理出租高速公路段广告牌，提供科技产业相关咨询服务以及路灯、收费顶棚、监控系统、情报板等相关劳务。因此，本公司所进行的关联交易具备正当的商业理由，符合本公司实际情况，符合本公司全体股东的利益。

(3) 关联销售定价依据及公允性

本公司与关联方发生的销售商品、提供劳务关联交易均签署了正式协议，采取市场化定价机制，通过协商或公开招标确定交易价格。因此，本次交易前后，本公司与关联方之间发生的关联销售商品、提供劳务等交易定价遵守了公平、公开、公正的原则，按照有关法律、行政法规、部门规章以及《深圳证券交易所股票上市规则》等有关规定，明确划分公司股东大会、董事会对关联交易事项的审批权限，规定关联交易事项的审议程序和回避表决要求；董事会审议关联交易时，需获得独立董事事前认可；不存在本公司与控股股东之间的利润输送或资金转移情况，不存在损害本公司利益与本公司股东利益的情形。

(4) 未来关联销售商品、提供劳务的关联交易及其变化趋势

本次交易后，广珠交通控股的广珠东高速公司纳入粤高速合并报表范围，未来本公司向关联方提供劳务的金额可能会有所增加。

3、本次交易前后与关联方资金拆借变化情况

| 关联方 | 关联交易内容 | 所属科目 | 2011年1-4月 | | 2010年度 | |
|--------------|--------|-------|------------------|------------------|--------------|-------------------|
| | | | 实际金额 (万元) | 备考金额 (万元) | 实际金额 (万元) | 备考金额 (万元) |
| 建设公司 | 长期应付款 | 长期应付款 | | 79,060.11 | | 148,955.11 |
| 广东广惠高速公路有限公司 | 委托贷款 | 其他应付款 | 10,500.00 | 10,500.00 | | |
| | | 小计 | 10,500.00 | 89,560.11 | | 148,955.11 |
| 建设公司 | 股东贷款利息 | 财务费用 | | 3,462.52 | | 11,033.71 |
| 广东广惠高速公路有限公司 | 委托贷款利息 | 财务费用 | 151.67 | 151.67 | | |
| | | 小计 | 151.67 | 3,614.19 | | 11,033.71 |

(1) 本次交易前后关联资金拆借变化情况

本次交易前，本公司经第六届董事会第三次会议审议通过，于2011年初向本公司参股公司广东广惠高速公路有限公司申请委托贷款，贷款金额为10,500万元，贷款期限半年，贷款利率按照中国人民银行公布的同期贷款利率下浮10%，贷款到期日一次结清本息。2011年1-4月本公司因该笔委托贷款发生财务费用为151.67万元。

本次交易后，交易标的控股的广珠东高速公司将纳入本公司合并报表范围，广珠东高速公司根据实际资金需求，存在向广东交通集团下属全资子公司建设公司借款的情况。因此，本次交易完成后，2010年度及2011年1-4月的借款金额分别为148,955.11万元及89,560.11万元，对应期间的财务费用分别为11,033.71万元及3,614.19万元。

(2) 关联资金拆借往来的原因

本次交易前后，本公司与本公司参股公司之间，交易标的控股的广珠东高速公司与广东交通集团下属子公司之间存在的委托贷款行为，主要为满足自身资金需求，提高资金使用效率和管理效率。因此，本公司及目标公司与关联方之间发生的资金拆借往来，符合本公司全体股东的利益。

(3) 关联资金拆借往来定价依据及公允性

本次交易前后，前述委托贷款利率均参照银行同期贷款利率制定，因此，关联资金往

来不存在损害本公司股东利益的情况，关联交易定价公平、公开、合理。

(4) 未来关联资金拆借变化趋势

本次交易完成后，本公司仍将根据实际资金需求状况，通过向关联方借款的方式获得部分资金支持。本公司第六届董事会第九次（临时）会议于 2011 年 1 月 31 日上午以通讯表决方式召开，会议审议通过了《关于向广东省交通集团有限公司申请委托贷款的议案》，同意本公司向控股股东广东省交通集团申请委托贷款人民币捌仟万元整；截至 2011 年 4 月 30 日，尚未借入该款项。

综上，本次交易前后，除上述本公司与关联方之间发生的各类经营性关联交易有所变化外，本公司关联交易情况无其他变化。

(三) 本次交易前后是否导致上市公司资金、资产被实际控制人或其他关联人占用及为其提供担保的情况

截至本预案签署日，除正常生产经营活动产生的债权、债务外，粤高速与关联方之间并无其他非经营性资金往来，不存在上市公司资金或资产为广东交通集团、建设公司或其他关联方占用的情况。本次交易不会导致粤高速资金被广东交通集团及其关联方占用之情形。

截至本预案签署日，粤高速不存在为广东交通集团及其他关联方提供担保的情况。本次交易亦不会导致公司为广东交通集团及其他关联方提供担保的情形。

(四) 减少和规范关联交易的措施

本次交易后粤高速与关联方的原有的关联交易仍将继续遵循市场公正、公平、公开的原则，依法签订关联交易协议并按照有关法律、法规和《深圳证券交易所股票上市规则》等有关规定履行信息披露义务和办理有关报批程序，将严格按照关联交易协议中规定的定价原则进行，不会损害粤高速及全体股东的利益。

为了减少和规范与粤高速的关联交易，广东交通集团于 2011 年 6 月 8 日向本公司出具了《广东省交通集团有限公司关于减少和规范与广东省高速公路发展股份有限公司关联交易的承诺函》，做出如下承诺：

“在本次重组完成后，本集团及其他关联方将尽量避免与粤高速之间发生关联交易；对于确有必要且无法回避的关联交易，均按照公平、公允和等价有偿的原则进行，交易价格按市场公认的合理价格确定，并按相关法律、法规以及规范性文件的规定履行交易审批程序及信息披露义务，切实保护粤高速及其中小股东利益。

本集团保证严格有关法律法规、中国证券监督管理委员会颁布的规章和规范行文件、深圳证券交易所颁布的业务规则及粤高速《公司章程》等制度的规定，依照合法程序，与其他股东一样平等地行使股东权利、履行股东义务，不利用控股股东的地位谋取不当的利益，不损害粤高速及其他股东的合法权益。

如违反上述承诺与粤高速及其控股子公司进行交易而给粤高速及其控股子公司造成损失的，由本集团承担赔偿责任。

为确保广珠东在成为粤高速间接控股子公司后相对于本集团的独立性，本集团将在粤高速董事会通过本次重组相关议案后尽快与当事方协商上述《集团账户资金结算协议》和《结算和信贷资金管理系统服务协议》的终止事宜，确保上述协议最迟于粤高速与建设公司就本次重组签订的《发行股份购买资产协议》生效之日起终止，并确保广珠东不会因为协议的终止而承担违约责任或遭受其他损失，否则愿意承担广珠东因此而遭受的损失。”

第十二章 风险因素

一、本次交易的审批风险

本次交易尚需满足多项交易条件方可完成，包括但不限于取得广东省国资委对本次重大资产重组方案的批准，本公司股东大会对本次交易的批准，中国证监会对本次交易的审核通过及中国证监会对广东交通集团和建设公司申请免于以要约方式增持股份的核准等。本次重大资产重组方案能否通过股东大会审议以及能否取得政府主管部门的批准或核准存在不确定性。

二、宏观经济环境波动的风险

近几年，随着我国经济的快速增长、工业化、城镇化水平的逐步提高，我国道路交通建设一直处于高速发展的阶段。而且，公路行业对经济周期的敏感性一般较其他行业低。但是，经济周期的变化会直接导致经济活动对运输能力要求的变化，进而导致公路交通流量及收费总量的变化。国际方面动荡的地缘政治、日本大地震引发的核污染及欧债危机升级可能导致全球经济面临下滑和油价大幅波动，国内方面“4.15”房产新政出台、信贷紧缩等宏观调控都可能导致国内经济增速放缓，以上宏观经济环境的不确定因素都可能对高速公路的经营产生影响。

本公司所经营的控股高速公路广佛高速、佛开高速、以及参股高速公路深圳惠盐高速、广珠东高速、茂湛高速、广肇高速、广惠高速、江中高速、康大高速、赣康高速及广乐高速的车流量与通行费收入直接与广东省内及其他高速沿线地区的经济活力密切相关。如果受到宏观经济环境波动的影响，则可能出现国内汽车销售增速放缓和消费者减少驾车出行，高速公路行业景气程度出现一定波动，并将会对本公司业务、盈利情况和财务状况产生不利影响。

三、业务经营风险

（一）受收费政策变化及收费标准调整的风险

本公司主营业务收入主要来源为路桥通行费收入，因此收费政策及收费标准对本公司的营业收入存在着较大的影响。收费政策由国家相关监管部门制定，公司无法预计也难以影响国家对收费政策的制定和修改。车辆通行费的收费标准必须由省、自治区、直辖市人民政府交通主管部门会同同级价格主管部门审核后，报本级人民政府审查批准。因此，收费价格调整趋势，以及收费价格在未来物价水平及公司成本上升时能否相应调整，仍取决于国家相关政策及政府部门的审批，公司难以根据自身经营成本或市场供求变化及时对收费标准进行调整。因此，收费政策的变化及收费标准的调整将对本公司所经营的高速公路存在着一定程度的影响。

（二）城际轨道交通分流的风险

2009年编制的《珠江三角洲地区城际轨道交通同城化规划》（修编）在珠三角地区规划城际轨道交通线20条，联络线3条，线网总长1,874.5公里。城际轨道交通线路经过了珠三角地区的广州、深圳、珠海、东莞、惠州、佛山、肇庆、江门和中山9个地市，覆盖了广深、广珠、广肇和广惠等城镇带。城际轨道交通的出现，将对公路运输客流量在一定程度上造成分流，使传统的公路客运受到挑战和冲击，公路客运的市场空间将受到一定程度的挤压。因此，城际轨道交通线的建设也对本公司所经营的高速公路存在着一定程度的影响。

（三）剩余收费年限风险

本次交易标的主要资产为广珠东高速公司，其主要经营管理广珠东高速，广珠东高速收费经营期限至2030年，剩余收费年限为19年。

四、“绿色通道”风险

根据交通部、发改委和财政部于2010年11月26日下发的《关于进一步完善鲜活农产品运输绿色通道政策的紧急通知》（交公路发[2010]715号），从2010年12月1日起，全国所有收费公路（含收费的独立桥梁、隧道）全部纳入鲜活农产品运输“绿色通道”网络范围，对整车合法装载运输鲜活农产品车辆免收车辆通行费。本公司所有控股及参股项目都

已经执行绿色通道政策。若该等“绿色通道”政策未来发生变化，将对公司经营产生一定的影响。

五、控股股东控制风险

截至2011年4月30日，广东交通集团直接和间接持有本公司43.65%的股份（其中，通过新粤有限公司、广东省交通开发公司、省高速及广东省交通发展有限公司持有本公司2.82%的股权）。本次发行566,335,091股A股股票完成后，广东交通集团直接和间接持股比例将达到61.15%，仍处于控股地位。广东交通集团可以通过董事会、股东大会对本公司的人事任免、经营决策等施加重大影响，广东交通集团的利益可能与部分或全部少数股东的利益不一致。

六、自然灾害及其他不可抗力风险

我国是自然灾害多发的国家，几乎每年都发生洪水、台风等自然灾害。高速公路运营受自然灾害的影响很大，泥石流、塌方、滑坡、洪水、地震等灾害是损害公路的“自然杀手”，且往往造成重大的交通事故，可能导致一定范围内的交通系统瘫痪。此外，强降雨、暴风雪及浓雾等自然天气情况都可能对高速公路的正常运转能力造成一定程度上的限制，进而导致公司的通行费收入受到负面影响。

七、财务的风险

根据经立信羊城审计的本公司截至2011年4月30日的备考合并财务报告，本次交易完成后，本公司资产负债率将由交易前的55.86%上升至63.75%，主要是由于交易标的资产负债率较高所造成。每股净资产将由交易前的3.45元/股下降至2.55元/股，主要是由于本次收购交易双方属于同一控制人下企业，按照同一控制人下企业合并会计准则，溢价部分冲减本公司的资本公积，使得在资本公积下降的同时股份总额上升，从而导致每股净资产下降。

第十三章 其他重要事项

一、本次交易对公司治理机制的影响

本次交易前，本公司已按照《公司法》、《证券法》及中国证监会相关要求设立股东大会、董事会、监事会等组织机构并制定相应的议事规则，具有健全的组织结构和完善的法人治理结构。本次交易完成后，广东交通集团仍为控股股东，本公司将继续完善公司治理结构，继续保持公司规范化运作。

二、本次交易对本公司负债结构的影响

根据经立信羊城审计的本公司截至 2011 年 4 月 30 日备考合并财务报告，本次交易完成后，公司资产总额为 149.85 亿元，负债总额为 95.53 亿元，资产负债率为 63.75%，较交易前有所上升。

单位：万元

| | 实际数 | 备考数 | 增幅 |
|-------------|--------------|--------------|--------|
| 总资产 | 1,114,064.04 | 1,498,527.33 | 34.51% |
| 总负债 | 622,265.89 | 955,267.05 | 53.51% |
| 归属于母公司所有者权益 | 434,323.14 | 465,185.05 | 7.11% |
| 资产负债率 | 55.86% | 63.75% | 7.89% |

本次交易前后具体的负债结构请参考本预案第九章 四（一）“2、负债构成情况分析”。

三、最近十二个月发生的资产交易情况

本公司于 2007 年 12 月与赣州高速公路有限责任公司签署增资协议，本公司对赣康公司进行投资，用于新建赣康高速和赣州公路大桥。自 2010 年 6 月 1 日至 2011 年 5 月 31 日，本公司对赣康公司注资合计为 1,637.9 万元。

本公司于 2009 年 9 月 28 日召开了 2009 年第二次临时股东大会，同意本公司出资 256,191.4 万元投资参股广乐高速项目 30% 股权。自 2010 年 6 月 1 日至 2011 年 5 月 31 日，本公司对广乐公司注资合计为 29,000 万元。

本公司控股子公司佛开公司正对佛开高速公路谢边至三堡段进行扩建（“佛开高速扩建项目”）。自 2010 年 6 月 1 日至 2011 年 5 月 31 日，本公司对佛开高速扩建项目注资合计为 39,910.5 万元。

以上事项属于本公司经营中的投资事项，与本次交易无内在关系。除以上事项外，截至本预案出具之日，本公司在本次重大资产重组前 12 个月内，未发生购买、出售、置换等重大资产交易行为。

四、保护投资者合法权益的相关安排

本公司将采取以下措施以保护投资者的合法权益：

（一）严格履行上市公司信息披露义务

上市公司、信息披露义务人及其一致行动人将严格按照《证券法》、《重组办法》、《上市公司信息披露管理办法》、《关于规范上市公司信息披露及相关各方行为的通知》等相关法规规定及中国证监会和深交所的要求，切实履行信息披露义务，公平地向所有投资者披露可能对上市公司股票交易价格产生较大影响的重大事件。同时在本次重大资产重组过程中采取了严格的保密措施，对相关股价敏感信息的披露做到真实、准确、完整、及时。

（二）严格执行关联交易批准程序

本次重大资产重组构成关联交易，本公司在召集董事会、股东大会审议相关议案时，关联方将回避表决。本公司已聘请独立财务顾问和律师，对本次交易的实施过程、资产过户事宜和相关后续事项的合规性及风险进行核查，发表明确的意见，以确保本次交易定价公允、公平、合理，不损害其他股东利益。

对于本次交易无法避免或者有合理原因而发生的关联交易，本公司和相关交易方将遵循公正、公平、公开的原则，依法签订协议，履行合法程序，按照相关法规规定及中国证

监会和深圳证券交易所的要求严格履行信息披露义务。

（三）网络投票

根据《关于加强社会公众股股东权益保护的若干规定》等有关规定，为给参加股东大会的股东提供便利，就本次重大资产重组方案的表决提供网络投票平台，股东可以直接通过网络进行投票表决。

（四）股份锁定

建设公司本次认购的股份自发行结束之日起36个月内不进行转让或上市交易。

（五）其他措施

本公司与建设公司同意签署盈利补偿协议，根据具有从事证券相关业务资格的会计师事务所出具的专项审核意见，若广珠交通在本次发行实施完毕后3个年度（含本次发行实施当年度）内，每一年度实际实现的净利润低于评估报告测算的当年度净利润，建设公司将以股份形式对粤高速进行补偿，但因不可抗力或高速公路收费制度的变化、高速公路收费标准的调整等收费公路相关法律、政策和标准发生重大变化原因导致的除外。

第十四章 公司及中介机构对本次交易的意见

一、独立董事对本次发行股份购买资产暨关联交易的意见

本公司独立董事就本次重大资产重组发表如下独立意见：

“一、公司符合实施重大资产重组的要求，符合向特定对象发行股份购买资产的各项条件。

二、本次发行股份购买资产的交易对方为建设公司，该公司为公司的控股股东广东省交通集团有限公司（以下简称“广东交通集团”）的全资子公司，因此本次发行股份购买资产构成关联交易。

三、本次发行股份购买资产的相关事项经公司第六届董事会第十四次（临时）会议审议通过。董事会在审议本次交易的相关议案时，关联董事在表决过程中均依法回避了表决。本次董事会会议的召开、表决程序符合相关法律、法规及《公司章程》的规定。

四、公司本次发行股份购买的目标资产有利于公司改善财务状况、增强持续盈利能力，有利于公司突出主业、增强抗风险能力，有利于公司增强独立性、避免同业竞争。

五、本次发行股份购买资产方案以及《广东省高速公路发展股份有限公司与广东省公路建设有限公司之发行股份购买资产协议》符合有关法律、法规和中国证券监督管理委员会（下称“中国证监会”）颁布的规范性文件的规定，本次发行股份购买资产方案具备可操作性。

六、公司本次发行股份购买资产的交易标的为建设公司持有的广珠交通100%的股权，不涉及立项、环保、规划、建设等有关报批事项。本次发行股份购买资产行为涉及需公司股东大会审议通过及广东省人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“广东省国资委”）、中国证监会等审批事项，已在《广东省高速公路发展股份有限公司发行股份购买资产之重大资产重组暨关联交易预案》中披露，并对可能无法获得批准的风险做出了特别提示。

七、目标资产的出售方建设公司合法拥有目标资产的完整权利，除经广东省国资委批

准发行股份购买资产方案、中国证监会核准发行股份购买资产方案外，不存在限制或者禁止目标资产转让的其他情形。广珠交通不存在股东出资不实或者影响其合法存续的情况。

八、公司已聘请具有证券从业资格的审计、评估机构对目标资产进行审计、评估，审计、评估机构具有充分的独立性。确定目标资产价格以具有相关证券从业资格的资产评估机构所出具并经广东省国资委备案的资产评估报告所确定目标资产的评估值为依据，目标资产的定价原则符合相关法律法规的规定。本次交易不存在损害公司及其股东、特别是中小股东利益的行为。

九.根据《上市公司收购管理办法》等相关规定，建设公司认购公司本次发行的股份将触发广东交通集团和建设公司的要约收购义务。同意广东交通集团和建设公司免于以要约方式增持公司股份，并由广东交通集团和建设公司向中国证监会申请免于以要约方式增持公司股份，待取得中国证监会的豁免后，公司本次发行股份购买资产的方案方可实施。

十、就资产评估相关问题的意见如下：

（一）评估机构的独立性和胜任能力

在公司调查了解目标资产的基础之上，公司委托北京中企华资产评估有限责任公司（以下简称“评估机构”）作为本次交易目标资产评估机构。评估机构具有证券从业资格和有关部门颁发的评估资格证书，并拥有较为丰富的业务经验。

评估机构及签字评估师与公司、建设公司和广东交通集团以及广珠交通不存在关联关系，亦不存在现实的及预期的利益或冲突，具有较好的独立性，其出具的评估报告符合客观、独立、公正和科学的原则。

（二）评估假设前提的合理性

评估机构本次评估的假设在执行国家有关法规和规定的前提下，遵循了市场通用的惯例和准则，符合评估对象的实际情况，评估假设前提具有合理性。

（三）评估方法与评估目的的相关性

企业价值评估方法主要有成本法、收益法和市场法。进行评估时需根据评估目的、价值类型、评估对象、资料收集情况等相关条件，恰当选择一种或多种资产评估方法。

本次评估未采用市场法。市场法是指将评估对象与参考企业、在市场上已有交易案例的企业、股东权益、证券等权益性资产进行比较以确定评估对象价值的评估思路。由于高速公路的价值会受到众多因素的影响，比如公路所处地域的经济发展、产业规划、路网结构以及公路本身的路面质量等，在选取参考企业方面存在较大难度，采用市场法将难以取得客观公正的评估结果。

因此本次发行股份购买资产采用成本法和收益法对目标资产进行了评估，并以收益法评估价值作为本次评估结果，该评估方法与公司所处行业特性和评估目的相适应，符合相关法律法规的要求。

（四）评估定价的公允性

评估机构本次实际评估的资产范围与委托评估的资产范围一致。评估机构在评估过程中实施了相应的评估程序，遵循了客观性、独立性、公正性、科学性原则，运用了合规且符合评估对象实际情况的评估方法，选用的参照数据、资料可靠，评估价值公允、准确。评估方法选用恰当，评估方法与评估目的具有较好的相关性，评估结论合理。

本次评估的相关评估结果已经广东省国资委备案。因此，本次交易价格的定价原则也符合法律法规的规定，本次交易定价公开、公平、合理。

十一、本次发行股份购买资产尚需获得公司股东大会的批准，股东大会就重大资产重组事项进行表决时，关联股东应当回避表决。

十二、同意公司本次发行股份购买资产方案。本次发行股份购买资产尚需获得广东省国资委、中国证监会等部门的审批。”

二、独立财务顾问对于本预案的核查意见

本公司独立财务顾问中金公司对于本预案出具核查意见如下：

“中金公司作为粤高速的独立财务顾问，参照《证券法》、《公司法》、《重组办法》和《财务顾问指引》等法律法规的规定和中国证监会的要求，通过尽职调查和对粤高速重大资产重组预案和信息披露文件的审慎核查，并与粤高速、粤高速法律顾问及审计师经过充分沟通后，认为粤高速符合相关法律法规及中国证监会规定的重大资产重组条件，《重组预案》符合法律、法规和中国证监会及证券交易所的相关规定，所披露的信息真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏。经审核《重组预案》，本次重大资产重组有利于提高粤高速的资产规模和盈利能力，有利于减少同业竞争，有利于粤高速的可持续发展。

鉴于粤高速将在相关盈利预测审核完成后将再次召开董事会审议本次交易方案，届时中金公司将根据《重组办法》及相关业务准则，对本次重大资产重组方案出具独立财务顾问报告。”

（此页无正文，为《广东省高速公路发展股份有限公司发行股份购买资产之重大资产重组暨关联交易预案》之盖章页）

广东省高速公路发展股份有限公司董事会

2011年月日