

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



深圳高速公路股份有限公司
SHENZHEN EXPRESSWAY COMPANY LIMITED

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：00548)

海外監管公告

本公告乃根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則第 13.10B 條而作出。

茲載列深圳高速公路股份有限公司（「本公司」）在中國證監會指定報章刊登及在上海證券交易所網站發布的《2017 年年度業績說明會召開情況的公告》及附件，僅供參閱。

承董事會命

羅琨

聯席公司秘書

中國，深圳，2018 年 3 月 27 日

於本公告之日，本公司董事為：胡偉先生（執行董事及董事長）、吳亞德先生（執行董事兼總裁）、廖湘文先生（執行董事）、龔濤濤女士（執行董事）、劉繼先生（非執行董事）、陳燕女士（非執行董事）、范志勇先生（非執行董事）、陳元鈞先生（非執行董事）、蔡曙光先生（獨立非執行董事）、溫兆華先生（獨立非執行董事）、陳曉露女士（獨立非執行董事）和白華先生（獨立非執行董事）。

证券代码：600548

股票简称：深高速

公告编号：临 2018-021

深圳高速公路股份有限公司 2017 年年度业绩说明会召开情况的公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

深圳高速公路股份有限公司（“公司”）于 2018 年 3 月 26 日（星期一）举行了 2017 年年度业绩说明会。为便于 A 股和 H 股投资者的参与，说明会分两场举行，第一场于 10:30~11:30 在深圳市福田区益田路江苏大厦裙楼 2-4 层公司会议室举行，第二场于 16:00~17:00 在香港湾仔港湾道 30 号新鸿基中心 4 楼会议厅举行，公司董事长胡伟、总裁吴亚德、财务总监龚涛涛、董事会秘书罗琨以及投资者关系部总经理郑峥参加了上述两场会议。机构及个人投资者、行业分析师以及媒体记者等共 83 人次出席了会议。

出席会议的人员就公司 2017 年经营表现、项目进展、现金分红、未来发展规划和策略等事项与管理层进行了沟通交流。有关详情可参阅公司于本公告同日在上海证券交易所网站（<http://www.sse.com.cn>）发布的《深圳高速公路股份有限公司 2017 年年度业绩说明会会议纪要》。

特此公告

深圳高速公路股份有限公司董事会

2018 年 3 月 27 日

深圳高速公路股份有限公司

2017 年年度业绩说明会会议纪要

说明会基本情况:

深圳高速公路股份有限公司(“本公司”或“公司”)于 2018 年 3 月 26 日(星期一)举行了 2017 年年度业绩说明会。

为便于 A 股和 H 股投资者的参与,说明会分两场举行,第一场于 10:30~11:30 在深圳市福田区益田路江苏大厦裙楼 2-4 层本公司 310 会议室举行,第二场于 16:00~17:00 在香港湾仔港湾道 30 号新鸿基中心 4 楼会议厅举行。

参会人员:

公司董事长胡伟、总裁吴亚德、财务总监龚涛涛、董事会秘书罗琨以及投资者关系部总经理郑峥参加了上述两场会议。机构及个人投资者、行业分析师以及媒体记者等共 83 人次出席了会议。

会议内容纪要:

一、总裁吴亚德、财务总监龚涛涛及董事长胡伟分别介绍了公司 2017 年的经营情况和财务表现以及公司未来发展的思路和工作重点。

二、问答环节。出席会议的人员围绕公司 2017 年经营表现、项目进展、现金分红、未来发展规划和策略等事项与管理层进行了沟通交流,主要内容如下:

1、关于高速公路行业政策环境?

答:2017 年,收费公路行业政策没有发生重大变化,但呈现出规范化、市场化以及保障经营者合理收益的趋势。主要信息包括:

1) 在原有货车计重收费政策基础上,全国自 2016 年 9 月下旬起开始执行《超限运输车辆行驶公路管理规定》。新的管理规定实施对集团的货运车流量及路费收入产生一定负面影响,但对综合治理超限超载车辆、保护道路桥梁安全、降低交通事故发生、减少公路维护费用及延长公路使用寿命等方面具有正面影响。

2) 近年来,为推进供给侧结构性改革,促进物流业降本增效,部分省份陆

续对采用电子支付方式的合法装载货车实施不同程度的费率优惠政策。该政策对集团不同区域的收费公路项目的路费收入影响不尽相同。

3) 2017年7月1日零时起,在保持现行货运车辆集中收费基本费率及计费规则不变的前提下,广东省内43条高速公路实行货车通行费八五折优惠措施。享受通行费八五折优惠,需满足以下五个条件:合法装载的货运车辆;使用国标粤通卡支付通行费;车牌号与粤通卡上登记牌照一致;未被列入广东高速公路偷逃费黑名单;按全计重收费。公司项目暂未纳入实施该项优惠政策范围。(如实施,直管路段日均路费收入减少20万左右。)

4) 近日,交通运输部公路局发出《关于扩大高速公路开展分时段差异化收费试点工作的指导意见(征求意见稿)》,在部分高速公路,包括交通量分时段差异明显路段、交通量差异较大相邻平行路段、交通量明显低于设计能力路段等推广差异化收费。公司从对企业负责,维护投资者权益角度出发,已向广东省交通厅提出了分步骤开展试点、推动智能交通技术改造等建议以及应获得政府补偿的诉求。

5) 交通运输部于2015年7月下旬公布《收费公路管理条例》(修订征求意见稿),该征求意见稿按照“用路者付费”的原则,对收费公路的融资模式、资金来源、运营管理等进行了修订完善。送审稿已于2015年底上报国务院,至今尚未正式出台。目前,我们看到部分省份对一些拓宽后道路给予了收费年限的延长,如济青高速(山东高速旗下)延长15年,佛开高速延长9年。

2017年7月,交通部回复《政协提案第4171号关于降低高速公路收费的提案》时提及,将加快推进《收费公路管理条例》修订,同时目前全国收费公路整体收支缺口较大,不具备降低收费标准的空间,且国家鼓励各地根据政府财力状况,逐步回购经营性收费公路的收费权,扩大免费公路范围。

今年3月,交通运输部党组书记杨传堂表示,收费公路的改革问题目前正在推进。正在以《收费公路管理条例》的修改作为切入点,一方面降低物流的成本,另一方面考虑到可持续发展。因此,在国家财政资金比较紧张的情况下,继续坚持收费公路政策,仍然是保障公路建设发展的必然选择。同时,降低收费可能使社会资本降低对投资公路建设的意愿。

2、公司2018年经营目标是什么?增长主要来自于哪些业务?

答：基于对经营环境和经营条件的合理分析与预期，集团设定 2018 年的总体营业收入目标为不低于 57 亿元，经营成本、管理费用及销售费用总额（不含折旧及摊销）控制在 17 亿元左右。2018 年，预计集团平均借贷规模（包含预收深圳市政府有关三项目调整收费相关补偿款）及财务成本同比有所上升。

2018 年的利润增长主要来自于以下几个方面：

原有收费公路项目路费收入将继续保持平稳增长。

新增项目（益常项目、德润项目）带来的全年盈利贡献。

贵龙房地产项目将持续贡献盈利，贵龙土地转让。

若三项目下半年确认政府收回，公司将确认一笔约人民币 16 亿元的资产处置收益。

3、公司未来在收费公路及环保业务的拓展规划？

答：深高速将继续秉承开拓创新基因，以创新为总引擎，借助国家发展交通强国、建设生态文明的重大历史性机遇，做大做强公路、环保产业。

高速公路业务方面，公司将积极推进智能交通的研究和实施，提高通行效率，保障路费收入稳定增长；以外环、沿江二期、机荷改扩建等重大项目为载体，着力打造精品工程、安全工程、廉政工程、世纪工程，充分发挥好专业优势，持续锻炼好队伍，确保工程优势不断层；与政府保持良好合作，精心策划商业模式和运营模式，积极参与深圳交通网战略布局及深汕特别合作区基础设施建设战略布局。收费公路项目投资内部回报率为不低于 8%。

环保业务方面，公司将与现有合作方以及行业领军企业建立战略合作，迅速积累专业能力，加快壮大专业团队，共同拓展项目；深化贵州龙里、深汕等区域的合作，力争三至五年内环保细分领域的水治理、固废处理达到行业领先水平；到 2019 年本战略期末，环保产业规模将不低于公司总资产的 20%。

公司将采取现有资金加融资方式，满足投资收费公路项目及环保项目的资本开支需求。

4、三项目在第二阶段采取哪种方式的可能性较大？如政府最终回购资产，预计将产生多少资产处置收益？

答：根据约定，公司与政府相关部门将于 2018 年下半年再次启动谈判确定三项目回购事宜。政府的初衷，是希望回购三项目，并对三项目进行市政化改造，

优化深圳市整体交通布局。目前来看，深圳政府优化整体交通布局的规划未发生重大改变，预计政府选择回购方案的可能性较大。

未来，如政府最终回购资产，公司将确认约 16 亿元的资产处置收益。

5、公司在深汕特别合作区的业务规划。

答：根据目前的规划，深汕特别合作区总面积 463 平方公里。2018 年首次系统地提出发展定位，发展模式确定为“深圳总部+深汕基地、研发+生产”，发展思路是“纵向形成产业链、横向形成综合服务链，工业化推进城市化”。

公司抓住这一发展契机，在深汕特别合作区开展的项目主要有：鲛门综合安置区、南门河综合治理以及土地平整工程等。

为开拓深汕特别合作区城市基础设施建设相关业务机会，提升决策效率，2017 年末，集团设立了全资子公司深高速（深汕合作区）基建环保开发有限公司，作为本公司在深汕特别合作区的合作对接平台和内部资源整合平台。公司与深汕特别合作区管委会充分探讨和交流，积极寻求深汕特别合作区其他城市基础设施建设和土地综合开发项目，全面参与该区域综合开发。目前，除了已开展的项目，公司与合作区签订的合作意向项目达十几个，潜在业务量庞大。

6、关于梅林关更新项目的进展？

答：该项目目前已基本完成了地面拆迁工作，9 月份万科已中标该项目的代建管理，2017 年底已开工建设，预计 2018 年预售，2019 年部分楼房交付使用。整个项目计划分 3-5 期滚动开发。启动资金约 5 亿元，后续不需要投入太多现金流。

目前公司和大股东正一起研究与第三方合作事宜，方案尚未最终确定。

7、公司的激励方案进展如何？

答：公司一直在研究和推进员工长效激励机制的实施，与国资委和大股东保持密切沟通，以期能推出既符合政策要求，又能起到激励作用的方案，形式包括但不限于利润分享等。深圳国资委要求直属企业今年内完成建立长效激励方案的设定，公司将继续努力，以期能推出既符合政策要求，又能起到激励作用的方案。

具体来讲，未来三年，公司一定积极争取政策支持，以同地区、同行业极具吸引力为目标，优化薪酬福利方案，让全体员工分享发展成果。坚定不移地推进总体长效激励机制方案的落实，激励各方面业绩优良、贡献突出的员工。坚持实

施单项奖励金制度，让贡献越大的员工，收入也越大。支持鼓励各附属公司研究员工持股等混合所有制改革，开展项目跟投等尝试，将员工的利益与公司发展捆绑在一起，以激发企业更大的发展动力。

8、对超载车辆的处罚加重，这将对公司有何影响？

答：总体而言，执法力度的加强将产生正面影响。一是部分物流企业为规避货运车辆超载风险，“以大换小”、“以临代超”将成为趋势，对路费收入有一定正面影响；二是由于超载货车大幅减少，货车单车车货总重下降，车辆行驶速度将进一步提高，促成整体社会运输效能和运输安全的提高；三是货车轮胎对路基路面的剪力变小，从而降低对路面损伤程度，对道路养护有一定正面影响。

根据目前数据显示，直管收费路段日均约损失路费收入约 1.9 万元，占收费路段路费收入的 0.4%，随着治超非现场执法长效机制的建立和执法力度的不断加大，超载超限现象将绝迹。通过计算对比执法前后一周货车单车消费明显下降，更多货车将理性选择合法化装载，虽目前路费收入损失部分超载金额，但随着经济的发展和货运规模不断扩大，超载车减少势必导致合法装载车次增加。通过与广深、博深、清连等一批先行实施非现场执法的路段沟通了解到，从执法初期阶段开始，超载车辆路费收入确有损失，但随时间推移，货车合法装载普遍化后，因单车行驶频次提高，对路费收入存在一定正面影响。

9、财务报表上四季度的收入有所增加，为什么利润却减少？

答：一般而言，第四季度费用通常较前三个季度高，因为集团年终绩效奖金发放以及所有维修费用结算和预提都在年底，一定程度上影响了第四季度的利润。2017 年第四季度有两个影响利润的因素：一是资产处置收益中，根据政府对梅观高速免费路段应分摊改扩建成本的审计情况，对应收补偿款进行了调整，在报表中调整了约 4,300 多万；二是公司为沿江一期提供代建管理服务的长期应收款项，根据政府的最新规划，该笔款项需等到沿江二期结算时一并收取，因此在会计处理上对该笔款项计提了近 4 千万的长期折现利息并计入了 2017 年成本，未来该笔利息将逐步转回。上述两个事项相应减少第四季度的利润。

10、 公司现阶段的发展特点。

答：1) 深高速已经摆脱了主业处于被动的局面，获得了长久可持续发展的能力，未来投资机会庞大，这是公司最明显的特点。

2) 公司成功转型环保产业，实践证明高起点与品牌企业为伍、前期主要通过并购切入这一领域的策略是正确的。

3) 把握时代机遇，基于互联网人工智能带来的大量管理科技的产品运用，提出智慧交通智慧环保口号。

4) 持续推进人力资源政策实施，坚定不移地建立长效激励机制，让骨干员工与公司共同成长。

经过过去几年深高速全体员工的不断奋斗，在广大投资者的关心支持下，深高速迎来了更加良好的发展趋势，未来必将实现企业长远、健康发展，为股东创造更多价值。