

证券代码：600548  
债券代码：163300  
债券代码：175271  
债券代码：175979  
债券代码：188451  
债券代码：185300

股票简称：深高速  
债券简称：20 深高 01  
债券简称：G20 深高 1  
债券简称：G21 深高 1  
债券简称：21 深高 01  
债券简称：22 深高 01

公告编号：临 2022-069

## 深圳高速公路集团股份有限公司 关于投资机荷高速改扩建项目的公告

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法律责任。

### 重要内容提示：

- 项目名称：沈阳至海口高速公路荷坳至深圳机场段改扩建项目。
- 投资金额：项目总投资约 432.9 亿元，其中，本公司投入约 129.87 亿元作为项目资本金。
- 风险提示：本项目可能面临投资风险、建设管理风险等不确定因素，有关详情请参阅公告内容。

### 释义：

本公司、公司	指	深圳高速公路集团股份有限公司。
本集团	指	本公司及其合并子公司。
深圳市交通局	指	深圳市交通运输局。
深圳市国资委	指	深圳市人民政府国有资产监督管理委员会。
特建发集团	指	深圳市特区建设发展集团有限公司。
深特交投	指	深圳市特区建发交通投资有限公司，为特建发集团全资子公司。
机荷高速、原有线路	指	深圳市机场至荷坳高速公路，是沈海高速公路（G15）的组成部分，包括 <b>机荷东段</b> （清湖至荷坳）和 <b>机荷西段</b> （机场至清湖）。

机荷高速改扩建项目/工程、本项目、本工程、PPP项目	指	沈阳至海口高速公路荷坳至深圳机场段改扩建工程PPP项目。对机荷高速原有线路采用复合立体双向八车道公路标准实施改扩建工程，地面层全长41.434公里，立体层全长41.426公里。
新增线路	指	本项目新建线路部分。
PPP	指	公私合营模式（Public-Private-Partnership），是政府与私人组织之间，为了建设城市基础设施项目或提供公共物品和服务，以特许权协议为基础形成的一种合作关系。
实施方案	指	经深圳市人民政府批准的《沈阳至海口高速公路荷坳至深圳机场段改扩建工程PPP项目实施方案》。
实施机构	指	指深圳市人民政府授权的负责本项目前期准备、社会资本方采购、PPP项目全生命周期合同履行监管和移交事宜的政府部门或政府相关单位，具体为深圳市交通局。
合作期	指	分为建设期和运营期两个阶段：建设期自项目监理发出的开工通知上所记载的开工日期起计，不超过4年，按约定延长、顺延者除外。因本公司原因导致本项目不能在上述期限内完成交工的，深圳市交通局给予不超过1年的宽限。运营期自交工验收日合格且通车收费之日起计，暂定为25年，最终以广东省人民政府批准的收费期限为准。
PPP合同	指	深圳市交通局与本公司于2022年9月30日签订的《沈阳至海口高速公路荷坳至深圳机场改扩建工程PPP项目合同》。
特许经营权及经营权	指	实施机构已获得深圳市人民政府的授权，通过与本公司签订PPP合同的方式授予本公司在本项目合作期内享有的各项权益。包括：依法享有建造权和投资管理权；改扩建工程新增线路及原有线路的运营维护权、经营权（收费权、广告经营权、服务设施经营权）。
本次投资	指	本公司出资约129.87亿元作为项目资本金投资机荷高速改扩建工程、引入合作投资人合作共建本项目，以及签订相关合同或协议事宜。
可研报告（修编）	指	经广东省交通运输厅批准的《机荷高速公路改扩建工程可行性研究报告（修编）》。
鹏信资产	指	深圳市鹏信资产评估土地房地产估价有限公司。
元	指	人民币元。

## 一、本次投资概述

### （一）本次投资的基本情况

根据深圳市人民政府批准的机荷高速改扩建项目实施方案，机荷高速改扩建

项目总投资额约为 432.9 亿元，采取“建设期投资补助+BOT+运营期可行性缺口补助+超额收益分成”的 PPP 模式，深圳市人民政府授权深圳市交通局作为本项目实施机构负责管理。

2022 年 7 月，深圳市交通局就本项目发布了社会资本方采购公告，本公司参与投标，并被选定为本项目社会资本方。双方就具体商务条款进行沟通洽谈并达成一致，2022 年 9 月 30 日，深圳市交通局与本公司签订了 PPP 合同。根据 PPP 合同，双方就本项目合作期内本公司的权益、本项目投融资结构及运营期补助等事项进行了约定。深圳市交通局作为本项目实施机构，依法将机荷高速在合作期内的整体特许经营权授予本公司，由本公司负责机荷高速改扩建工程的投资、建设以及工程完工后项目的运营及维护，获得通行费收入、非通行费收入、运营期财政可行性缺口补助。在本项目合作期满或提前终止时，本公司应将机荷高速移交给深圳市人民政府或其指定机构。

本项目投融资结构如下：

(1) 深圳市人民政府安排建设期投资补助 150 亿元（含土地使用费及拆迁补偿费），由深圳市交通局负责管理；

(2) 本公司作为社会资本方，负责通过自有资金和市场化方式（包括引入合作投资人、组建投资基金、银行贷款、发行债券等方式）筹集项目所需的其余约 282.9 亿元建设资金，其中本公司以自有资金出资不低于项目总投资的 30%（约 129.87 亿元）作为项目资本金。

本公司将引入深特交投为本项目的合作投资人。2022 年 9 月 30 日，本公司与深特交投签订了战略合作框架协议（一）。根据战略合作框架协议（一），双方同意在机荷高速改扩建项目进行合作投资，共同完成 PPP 合同项下的投资义务，深特交投计划通过政策性开发性金融工具或其他合法合规方式筹集资金 14.935 亿元投入本项目，并按约定收取资产使用费。具体的商业条件、实施细节等还在磋商之中。

此外，本公司还通过市场化方式遴选合作投资人筹集资金 138.09 亿元，并确定深特交投为中标合作投资人。2022 年 9 月 30 日，本公司与深特交投签订了战略合作框架协议（二），根据战略合作框架协议（二），双方同意在机荷高速改扩建项目进行合作投资，共同完成 PPP 合同项下的投资义务，深特交投拟另行筹集资金 138.09 亿元（不包括上述 14.935 亿元）投入本项目，并按约定收取

资产使用费。具体的商业条件、实施细节等还在磋商之中。

合作投资人深特交投投资本项目的预期年化投资回报率约为 4%。本公司与深特交投将在具体的商业条件、实施细节达成一致后签订正式的投资合作共建协议，本公司将及时履行披露义务。

以上投融资安排落实后，本公司在本项目的投资金额约为 129.87 亿元。

本项目运营期各年可行性缺口补助基准值为 12.65 亿元，深圳市交通局根据对本公司建设和运营年度绩效考核和评价结果情况支付给本公司，同时按照实际通行费收入和可研报告（修编）预测基准通行费收入的差异，对各年的通行费收入进行动态调节分配，有关详情可参阅下文。

## （二）审议及批准情况

本公司于2022年9月29日召开第九届董事会第二十六次会议，会议审议并一致通过了《关于投资机荷高速改扩建工程PPP项目的议案》，详情可参阅本公司于2022年9月30日发布的《第九届董事会第二十六次会议决议公告》。

本次投资尚需获得本公司股东大会及本公司间接控股股东深圳国际控股有限公司股东大会批准。

（三）本次投资未构成本公司的关联交易，亦不构成重大资产重组事项。

## 二、投资协议主体的基本情况

### 1、深圳市交通局基本情况

深圳市交通局是PPP合同的协议主体，基本情况如下：

深圳市交通局是深圳市政府交通运输行业主管部门，主要负责深圳市交通运输行业的政策制定、发展规划、监管协调以及相关设施的建设和养护管理等。深圳市交通局为政府部门，无注册资本、主要股东、财务资料、关联关系等信息可供披露。

### 2、深特交投基本情况

深特交投是拟签订的投资合作共建协议的协议主体。基本情况如下：

公司名称：深圳市特区建发交通投资有限公司；统一社会信用代码：91440300MA5H7AMB73；公司类型：有限责任公司（法人独资）；成立日期：2022年2月15日；注册地址：深圳市盐田区沙头角街道田心社区沙盐路3018号盐田现代产业服务中心(一期)A座6层；主要办公地址：深圳市福田区福华一路大中

华国际交易广场裙楼7楼；法定代表人：林建忠；注册资本：50亿元；主要经营范围：以自有资金从事投资活动、物业管理、工程管理服务、市政设施管理、公路管理与养护、路基路面养护作业等。深圳国资委之全资企业特建发集团为深特交投唯一股东。

深特交投成立于2022年2月15日，根据其提供的截至2022年6月30日止四个月未经审计的财务报表，深特交投主要财务指标如下：

单位：人民币千元

	截至 2022 年 6 月 30 日止
营业收入	0
净利润	0
	于 2022 年 6 月 30 日
资产总额	300,000
负债总额	0
资产净额	300,000
资产负债率 (%)	0

3、本集团与深特交投不存在需要披露的产权、业务、资产、债权债务、人员等方面的其他关系。

4、深特交投100%股权由深圳市国资委间接拥有，具备较强的履约能力，不存在被列为失信被执行人的情形。

### 三、投资标的基本情况

#### (一) 项目概况

##### 1、机荷高速基本情况

机荷高速是G15沈海国家高速公路的组成部分，东起于深圳市龙岗区荷坳立交（接惠盐高速公路），经深圳市龙岗区、东莞市凤岗镇、深圳市龙华区、宝安区，西至宝安区鹤洲立交（接深中通道深圳侧接线和广深高速公路），现线路总长约43公里，双向六车道，包括机荷东段（清湖至荷坳）和机荷西段（机场至清湖）两段，分别于1997年及1999年建成通车。

机荷高速现由本公司全资拥有及运营管理。机荷高速近三年营运数据及对本集团经营业绩贡献如下：

年份	2019 年	2020 年	2021 年
日均自然车流量（万辆）	49	50	55
日均路费收入（万元）	403	294 <sup>注</sup>	363
营业收入贡献占比（%）	22	17	17
税前利润贡献占比（%）	38	31	28

注：2020 年实施疫情防控期间免费通行政策，对所有依法通行的车辆免收通行费，为期 79 天。

有关机荷高速（包括机荷东段和机荷西段）的进一步信息，可参阅本公司过往的定期报告及本公司网站。

机荷高速是深圳市高快速路网中重要的东西向通道，也是深圳东、中、西地区快速联系的核心通道，投入运营已超过23年。随着深圳市及周边区域经济的发展，交通需求迅速增长，给机荷高速发挥正常的快速通行功能带来较大的压力。此外，与机荷高速相接的深中通道预计将于2024年下半年建成，开通后将进一步增加机荷高速疏导交通的压力。

## 2、机荷高速改扩建项目概况

为了满足日益增长的交通需求，更好地发挥机荷高速重要快速通道以及粤港澳大湾区核心区域重要基础设施的作用，广东省和深圳市“十四五”规划纲要都将机荷高速改扩建工程列为重大项目。

根据可研报告（修编），机荷高速改扩建项目拟采用立体复合通道模式进行改扩建，建设期4年，宽限期不超过1年。建设工程将分地面层和立体层，均采用双向八车道高速公路标准建设，线路长约41.4公里，设计速度100公里/小时；其中，地面层以两侧拼宽既有机荷高速为主，局部分离新建为辅，由原道路6车道改扩建为8车道，改扩建荷坳等13处互通式立交，衔接城市干道；立体层采用新建为主方案，设置4处互通式立交，衔接高速路网。改扩建完成后的机荷高速立体层将以服务中、长距离交通为主，地面层（既有高速扩建）以服务中、短距离交通为主。本公司将合理安排工程施工和交通组织方案，最大限度降低建设期机荷高速运营所受的影响。

为配合政府的高速公路建设整体工作计划与安排，提高道路安全质量及改善

通行环境，本公司董事会已于 2018 年 1 月批准开展机荷高速改扩建项目初步设计等前期工作，并于 2020 年进一步批准开展机荷高速改扩建项目先行段及高压电力改迁等相关工作。本公司正在推动机荷高速改扩建项目的施工招标工作，有关的施工合同为本公司的日常交易，若合同达到披露标准，本公司将及时披露。

本公司为机荷高速改扩建项目的建设及经营主体，全面负责本项目的建设、收费、设施、路产、财务等经营管理，独立经营，自负盈亏。在合作期内，本公司享有 PPP 合同约定的机荷高速原有线路及新增线路的经营权益，并承担其运营相关的成本、税费、责任和风险。

## （二）机荷高速改扩建项目的评估咨询

1、机荷高速改扩建项目的投资、建设、运营和合作方案及相关条款是本公司与深圳市交通局、深特交投基于公平原则协商后按一般商业条款达成。在达成该等方案和条款时，本公司根据过往公路项目的投资及运营经验，考虑了机荷高速改扩建项目的线位优势、投资规模、通车后的营运预期及对本公司的战略意义等，并参考了鹏信资产编制的评估咨询报告，作为协商本次投资主要考虑因素之一。

2、本公司聘请了鹏信资产对包含机荷高速改扩建项目特许经营权的资产组于 2027 年 12 月 31 日的市场价值进行评估咨询。本资产组包括机荷高速改扩建项目特许经营权以及相应产生的建设期进项税，故对资产组内的两项资产分别估值。

对机荷高速改扩建项目特许经营权采用收益法，其基本思路是通过估算特许经营权所创造的税前经营性自由现金流量（FCFFBT）并选用适当的折现率计算出特许经营权的价值。对建设期进项税资产，按该等建设期进项税于基准日后可实现的可抵扣进项税现金流相应折现至基准日计算。本次评估的假设前提（包括商业假设）主要包括：

（1）假设评估咨询对象或所有被评估咨询资产于基准日处在市场交易过程中，且该交易市场是公开市场；

（2）假设与评估咨询对象相对应的经济体在基准日的基础上按照其既有的经营目标持续经营；假设与评估咨询对象相对应的所有资产均按目前的用途和使用情况继续使用；

（3）假设未来经济环境、市场环境、社会环境（如国家宏观经济政策、市

场供求关系、财政税收政策、内外贸易政策、环境保护政策、金融货币政策等)等因素不发生重大变化;

(4) 假设被评估咨询资产组所在企业目前所执行的税赋、税率政策无重大变化;

(5) 假设基准日后无不可抗力对被评估咨询资产组造成重大不利影响;

(6) 假设基准日后被评估资产组采用的会计政策在重要方面保持一致;

(7) 预测年限内,项目建设和路网布局同上位规划基本吻合,不会发生大的调整;

(8) 假设机荷高速改扩建项目的建成通车日为2028年1月1日,项目的收费年限为25年,从2028年1月1日至2052年12月31日;

(9) 假设机荷高速改扩建项目未来建成后的收费标准与2022年6月30日广东省高速公路收费标准一致,并且在其运营的25年内保持不变;

(10) 假设折现率中的所有参数与基准日时一致或相近,在计算折现率时,折现率中的所有参数的选取时点均为2022年6月30日;

(11) 本公司需投入的总投资额约为129.87亿元;

(12) 假设机荷高速改扩建项目运营期的可行性缺口补助及资产使用费分别为:12.65亿元/年(含税),11.23亿元/年(含税)。

鹏信资产基于对包含机荷高速改扩建项目特许经营权的资产组未来经营数据预测、经营环境以及宏观经济和行业等的具体分析,测算了包含机荷高速改扩建项目特许经营权的资产组未来经营和现金流状况。

基于以上前提和假设,包含机荷高速改扩建项目特许经营权的资产组于评估基准日2027年12月31日的评估结果为139.16亿元。有关本次评估咨询的假设前提、评估依据、评估方法、评估参数等详细信息,可参阅本公司同日登载于上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn>)的评估咨询报告。

董事会审阅了鹏信资产在本次评估咨询中所采用的评估方法、重要评估依据和假设、重要评估参数的确定、计算和分析过程以及评估结论。评估机构基于对评估标的未来经营数据预测、经营环境以及宏观经济和行业等的具体分析,对评估的假设前提进行了较为充分和全面的考虑,所采用的重要评估依据和评估参数属正常及合理的范围,评估结论合理。

(三) 有关各方的主要权利义务、收益分配等信息,请参阅下文“投资协

议的主要内容”的内容。

#### 四、PPP合同的主要内容

PPP合同的签约主体为深圳市交通局和本公司，PPP合同的主要条款概述如下：

1、深圳市交通局同意授予本公司在本项目合作期内享有机荷高速改扩建项目专属及完整的特许经营权，包括：收费权、广告经营权、服务设施经营权。本公司负责筹集项目建设资金约282.9亿元，按照约定的工期和标准，完成本项目的建设任务。

2、本项目建设形成的全部公路资产所有权归政府所有，由深圳市交通局代持。本公司依法享有公路资产使用权及对应投资收益权。本公司应当在合作期届满将本项目（含公路、附属设施及相关资料）无偿移交给深圳市人民政府或其指定机构，保证资产处于良好可使用状态。

3、机荷高速改扩建项目的合作期分为建设期和运营期两个阶段：建设期自项目监理发出的开工通知上所记载的开工日期起计，不超过4年，按约定延长、顺延者除外。因本公司原因导致本项目不能在上述期限内完成交工的，深圳市交通局给予不超过1年的宽限。运营期自交工验收日合格且通车收费之日起计，暂定为25年，最终以广东省人民政府批准的收费期限为准。

4、本项目建设期内，本公司可依法采取预期收益权质押等方式为本项目的建设向金融机构进行融资，但权利质押所获融资金额不得超过153.02953亿元，权利质押时限不得超过本项目合作期。

5、本项目合计估算总投资为432.8993亿元，其中土地使用及拆迁补偿费45.8226亿元。

(1) 深圳市人民政府安排建设期投资补助150亿元（含土地使用费及拆迁补偿费），由深圳市交通局负责管理；

(2) 本公司作为社会资本方，负责通过自有资金和市场化方式（包括引入合作投资人、组建投资基金、银行贷款、发行债券等方式）筹集项目所需的其余282.8993亿元建设资金，其中本公司以自有资金出资不低于项目总投资的30%（129.8698亿元）作为项目资本金。本公司将按照与深圳市交通局共同确定的建设进度，以现金方式将资本金缴纳到政府方认可的项目专用银行账户，资本金到

位进度应不迟于工程整体形象进度。预计全部资金将在 5-7 年内出资到位。

深圳市交通局负责协调沿线地方政府及相关部门，及时完成征地拆迁工作，确保建设用地按时交付。本项目合作范围所涉及到的征地拆迁工作由沿线区人民政府及街道办负责，土地使用及拆迁补偿费超过约定的部分，由深圳市交通局协调沿线区人民政府承担，深圳市交通局及本公司不承担该笔费用。因征地拆迁工作未按时完成，造成工期延误的，建设期应相应顺延。

6、项目用地产权归政府，无偿提供给本公司用于建设运营维护本项目。

7、本项目采用“可行性缺口补助”的回报机制。除使用者付费收入（主要为通行费收入）外，本公司可在运营期各年收到政府给予的可行性缺口补助。可行性缺口补助的基准值为 12.65 亿元，本公司每年实际收取的可行性缺口补助根据深圳市交通局对本公司绩效评价的结果确定。绩效评价在指定分数及以上方可足额收取，否则本公司需要按照深圳市交通局的要求限期整改，整改仍低于指定分数的，需要按照合同约定扣减相应比例的金额。若本项目运营期内增值税税率发生变化，政府方将调整可行性缺口补助基数，以消除税率变化的影响，但最高不超过 12.89 亿元。

8、本项目设置“通行费收入动态调节分配机制”。以《可研报告（修编）》预测的年度通行费收入为基准，当本项目年度通行费收入低于《可研报告（修编）》预测值的 90%时，政府方以当年实际通行费收入与预测收入 90%的差额为基数，按照上文第 7 点的方式对本公司进行绩效评价并按绩效评价的结果确定实际支付的补贴金额；当本项目年度通行费收入高于《可研报告（修编）》预测值的 110%时，110%-120%的部分由政府方和本公司按 1:1 的比例共享，高于 120%的部分（如有）全部由政府方享有。

9、如本项目最终获批复的收费期短于 25 年，深圳市人民政府将通过“恢复相同经济地位”的原则重新测算，并根据测算结果增加可行性缺口补助金额或调整通行费收入动态调节分配金额等。

10、若在机荷高速现有收费期限届满之前，本项目建成进入运营期，自本项目进入运营期之日起至机荷高速现有收费期限届满之日止期间，本项目 10 万标准车/日（含）以内对应的通行费收入（约 9.55 亿元/年）归属于改扩建之前的机荷高速；超出 10 万标准车/日部分对应的通行费收入归属于机荷高速改扩建的经营收入，计入本项目特许经营权收益。

11、本公司在约定的期限内向深圳市交通局提供 5 亿元建设履约保函、2.6 亿元运营维护保函以及 2.2 亿元移交维修保函，为本公司在合作期内履行特定范畴内的义务提供保证。

12、PPP 合同经双方签字盖章后生效。自 PPP 合同生效之日起 6 个月内，若本公司股东大会未能完成机荷高速改扩建项目的审批程序（本公司怠于履行相关程序的情形除外），PPP 合同终止。双方应秉持公平原则，就后续处理事宜进行协商，以免各方合法权益受损。

13、因任意一方严重违约或其他原因导致 PPP 合同无法继续履行或合同目的无法实现，守约方有权单方面终止 PPP 合同。PPP 合同提前终止的，政府方将接管本项目，并有权收回经营权并按规定将其授予其他主体。违约方需要向守约方支付已投入建设资金 20% 的违约金。在建设期中止的，已投入建设资金指政府决算评审认定的社会资本方已投入建设资金；在运营期中止的，已投入建设资金指政府决算评审认定的社会资本方已投入建设资金  $\times$  剩余年限 / 本项目运营年限。

14、PPP 合同生效后 60 日内，双方派出代表成立项目协商委员会，因解释或履行合同过程中产生的任何争议由项目协调委员会先行协商解决，如项目协调委员会在 30 日内无法协商达成一致，对政府方做出的与 PPP 合同有关的行政行为，本公司认为合法权益受到侵犯的，有权依法申请行政复议或向人民法院提起行政诉讼；因 PPP 合同产生的任何民事争议，双方可向所在地有管辖权的人民法院起诉。

## 五、本次投资对本公司的影响

收费公路和道路的投资、建设及经营管理属于本集团的一般及正常业务范围。机荷高速为 G15 沈海国家高速公路的组成部分，是深圳市高快速路网中重要的东西向通道，也是粤港澳大湾区及珠三角核心区之间的运输大动脉。机荷高速是本公司在粤港澳大湾区最优质的项目之一，自建成通车以来，车流量增长迅速。近年来，机荷高速的收入和利润对本集团的贡献分别在 20% 和 30% 左右，机荷高速是本集团可持续发展的重要基石，其收费期限将于 2027 年届满。随着深圳市及周边区域经济的发展，以及周边路网的完善，交通需求迅速增长，给机荷高速发挥正常的快速通行功能带来较大的压力，为此，广东省和深圳市“十四五”规划纲要都将机荷高速改扩建工程列为重大项目。根据广东省交通运输厅批

准的可研报告（修编）和深圳市人民政府批准的实施方案，机荷高速改扩建项目总投资约 432.9 亿元，本公司将通过政府方给予建设期投资补助 150 亿元，并引进合作投资人共同投资约 153 亿元的方式，最终将本公司的出资额控制在约 129.87 亿元，获得该项目改扩建完成后预计 25 年特许经营期内的公路资产使用权及对应投资收益权。机荷高速改扩建项目的投融资方案在各方对未来交通流量和路费收入合理估计的基础上，设置了政府补助和引入合作投资人的机制，有效降低了本公司资本支出负担，本项目收益分配机制体现了风险收益对等的原则，公平合理。机荷高速改扩建项目实施后，政府的交通规划将得到落实，社会公众的交通需求将得到保障，本公司可获得合理的投资回报，这是一个兼顾政府、社会和企业的共赢方案。

经改扩建后，机荷高速将由现有的双向六车道升级为双向立体式“8+8”车道的快速通道，成为我国首个高速公路立体复合改扩建项目。它将明显改善交通组织形式，有效提升现有交通线位的通行能力，满足粤港澳大湾区建设和珠三角一体化的交通需求。通过机荷高速改扩建项目，本公司可有效提升机荷高速的资产质量，延长本集团收费公路项目的综合剩余特许经营年限，扩大本公司的公路资产规模，提升本公司收费公路主业未来发展空间，进一步巩固本公司于收费公路的投资、建设及营运方面的核心优势。本公司董事会认为，本次投资的方案和条款基于公平原则协商后按一般商业条款达成，公平合理，实施机荷高速改扩建项目符合本公司的发展战略和股东的整体利益。

在建设期内，投资本项目将增加本集团投资支出约 129.87 亿元，项目相应增加本集团特许经营无形资产约 129.87 亿元，并分别增加本集团建造服务收入和建造服务成本约 129.87 亿元，对归属于公司股东的净利润基本没有影响。在营运期内，本项目预计平均每年可实现营业收入约 16 亿元，平均每年可实现税前利润约 8 亿元。以上数据为初步估算的结果，最终影响需在实际发生时予以确认，并经本公司审计师审计后方可确定。本次投资完成后不会对本公司产生关联交易及同业竞争影响。本次投资不会造成对本公司的非经营性资金占用，不会形成新的对外担保。

## 六、本次投资的风险分析

本公司在机荷高速改扩建项目的建设和营运中，主要面临以下不确定因素：

1、收费公路的营运表现受多种因素影响，包括周边路网变化、宏观经济环境、收费政策等，如果该等因素导致未来车流量、收费标准低于预期，可能导致本项目不能实现预期收益，进而影响本集团的总体财务表现。

应对措施：本集团一直参与机荷高速改扩建项目的前期工作，就机荷高速改扩建后的未来营运表现而言，本集团对沿线经济发展情况及趋势、周边路网发展变化情况了解比较深入，车流量预测比较可靠。本集团还采用相对稳健的车流量预测和相对保守的收费标准假设对本项目进行投资决策来抵御风险，而 PPP 合同中约定的动态调节分配机制中补足机制进一步提高了本项目的抗风险能力。

2、本公司负责机荷高速改扩建项目的建设管理，工程建设管理目标主要包括安全、质量、工期、成本等。就机荷高速改扩建项目而言，建设管理风险主要体现在成本和工期控制方面。

应对措施：本公司通过安排合理的工程成本调节机制，以防范和化解工期和成本的风险，且本集团专业团队拥有丰富的建设管理和技术管理经验，是全面管理本项目安全、质量、工期、成本等目标的重要基础。

3、改扩建完成后收费年限不及预期的风险。高速公路改扩建项目新增投资的合理收费期限，由省交通运输主管部门进行审查并由省人民政府批准，如若政府审批后的延长年限不如项目《工可报告（修编）》预期的 25 年，将对项目收益产生较大影响。

应对措施：PPP 合同中已约定最终批复收费年限不如预期，则按照“恢复相同经济地位”进行调整，本公司将协同各合作方共同努力，积极与政府相关管理部门沟通，争取获得合理的收费年限。

特此公告

深圳高速公路集团股份有限公司董事会

2022 年 9 月 30 日

## 上网公告文件

1、包含机荷高速改扩建项目特许经营权的资产组评估咨询报告。