公司代码:600548　　公司简称:深高速

深圳高速公路股份有限公司 2020年半年度报告摘要

一重要提示

1本半年度报告摘要来自半年度报告全文,为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划,投资者应当到上海证券交易所网站 http://www.sse.com.cn 及香港联合交易所有限公 司(“联交所”)网站 http://www.hkexnews.hk 等指定媒体上仔细阅读半年度报告全文。

按照联交所《证券上市规则》附录十六的规定须载列于中期业绩初步公告的所有资料,已收录在本公司刊登于联交所网站的《2020 年半年度业绩初步公告》中。

除特别说明外,本摘要中之金额币种为人民币。

除另有说明外,本摘要中有关本公司经营、投资及管理道路 / 项目及所投资企业的简称,请参阅本公司 2020 年半年度报告全文。

2 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证半年度报告内容的真实、准确、完整,不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏,并承担个别和连带的法律责任。

3 全体董事均亲自出席了本次董事会会议。

4 本半年度报告未经审计。

5 经董事会审议的报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

董事会建议不派发截至 2020 年 6 月 30 日止 6 个月的中期股息(2019 中期:无),也不进行资本公积金转增股本。

二公司基本情况

2.1 公司简介

公司股票简况				
股票种类	股票上市交易所	股票简称	股票代码	变更前股票简称
A股	上海证券交易所	深高速	600548	-
H股	香港联合交易所有限公司	深圳高速	00548	-
债券	香港联合交易所有限公司	SZEW B2107	5684	-
债券	上海证券交易所	20深高 01	163300	-

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	龚涛涛	龚欣、肖蔚
电话	(86) 755-8285 3330	(86) 755-8285 3338
办公地址	深圳市福田区益田路江苏大厦裙楼 2-4 层	
电子信箱	secretary@szg-expressway.com	

2.2 公司主要财务数据

单位:元 币种:人民币

	本报告期末	上年度末		本报告期末比上年度末增减(%)
		调整后	调整前	
总资产	49,424,994,544.39	45,264,524,190.36	44,923,734,271.98	9.19
归属于上市公司股东的净资产	17,376,924,832.07	18,394,846,638.50	18,374,542,643.63	-5.53
	本报告期(1-6 月)	上年同期		本报告期比上年同期增减(%)
		调整后	调整前	
经营活动产生的现金流量净额	-157,417,600.95	819,070,227.51	786,461,423.94	-119.22
营业收入	1,686,872,482.94	2,707,939,060.38	2,699,192,701.81	-37.71
归属于上市公司股东的净利润	43,922,935.74	1,578,645,874.71	1,576,824,356.13	-97.22
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-11,753,811.56	1,414,280,546.59	1,414,280,546.60	-100.83
加权平均净资产收益率(%)	0.24	8.80	8.80	减少 8.56 个百分点
基本每股收益(元/股)	0.020	0.724	0.723	-97.22
稀释每股收益(元/股)	0.020	0.724	0.723	-97.22

注:报告期内,由于融资租赁公司和物流金融公司按同一控制下企业合并纳入集团合并范围,根据企业会计准则的相关要求,本公司对以前年度合并财务报表数据进行了追溯调整。有关详情请见本公司 2020 年半年度报告财务报表附注六相关内容。

2.3 前十名股东持股情况表

截至报告期末,根据本公司境内及香港股份过户登记处所提供的股东名册,本公司股东总数以及前十名股东持股情况如下:

单位:股

截止报告期末股东总数(户)					23,565
前 10 名股东持股情况					
股东名称	股东性质	持股比例(%)	持股数量	持有有限售条件的股份数量	质押或冻结的股份数量
HKSCC NOMINEES LIMITED 注	境外法人	33.47	729,875,042	0	未知
新通产实业开发(深圳)有限公司	国有法人	30.03	654,780,000	0	无 0
深圳市深广惠公路开发有限公司	国有法人	18.87	411,459,887	0	无 0
招商局公路网络科技控股股份有限公司	国有法人	4.00	87,211,323	0	无 0
广东省路桥建设发展有限公司	国有法人	2.84	61,948,790	0	无 0
香港中央结算有限公司	境内非国有法人	0.78	16,908,621	0	未知
莫慧献	境内自然人	0.61	12,248,839	0	未知
AU SIU KWOK	境外自然人	0.50	11,000,000	0	未知
招商银行股份有限公司-上证红利交易型开放式指数证券投资基金	境内非国有法人	0.45	9,738,673	0	未知
张萍英	境内自然人	0.23	5,017,000	0	未知
上述股东关联关系或一致行动的说明	新通产实业开发(深圳)有限公司和深圳市深广惠公路开发总公司为同受深圳国际控股有限公司控制的关联人。上表中国有股东之间不存在关联关系,本公司未知上述其他股东之间、上述国有股东与其他股东之间是否存在关联关系。				

附注:

◆HKSCC NOMINEES LIMITED(香港中央结算(代理人)有限公司)持有的 H 股乃代表多个客户所持有。

2.4 截止报告期末的优先股股东总数、前十名优先股股东情况表

□适用 √不适用

2.5 控股股东或实际控制人变更情况

□适用 √不适用

2.6 未到期及逾期未兑付公司债情况

√适用 □不适用

单位:亿元 币种:人民币

债券名称	简称	代码	发行日	到期日	债券余额	利率(%)
2020 年公司债券(第一期)(疫情防控债)	20深高 01	163300.SH	2020-03-18	2025-03-20	14.00	3.05

反映发行人偿债能力的指标:

√适用 □不适用

主要指标	本报告期末	上年度末
资产负债率(%)	59.03	53.82
	本报告期(1-6 月)	上年同期
EBITDA 利息保障倍数	2.50	8.21

关于逾期债项的说明

□适用 √不适用

三经营情况讨论与分析

3.1 经营情况的讨论与分析

为实现转型升级的战略目标,集团在提升并整固收费公路主业的同时,谨慎寻求与大环保行业龙头、品牌企业的合作机会,高起点进入环保、清洁能源业务领域,已形成以收费公路和大环保业务为主的双主业格局。近年来,集团以市场化、专业化、产业化为导向,持续对内部的组织架构和职能进行调整和整合,已逐步搭建起城市基础设施、环保、运营、建设、广告、新能源业务平台,包括以拓展基础设施建设市场及联动土地综合开发业务为主的投资公司;以输出公路运营、养护管理服务及智能交通业务为主的运营发展公司;以拓展固废危废等环保产业相关业务为主的环境公司;以输出工程建设管理服务为主的建设发展公司;以广告资源租赁和开发业务为主的广告公司;以及以拓展风电等新能源业务为主的新能源公司。集团将通过上述业务平台,充分发挥自身在基础设施投融资、建设、运营及集成管理方面的竞争优势,积极向双主业产业链上、下游延伸,发展运营维护、智能交通 / 环保系统、工程咨询、广告服务、城市综合服务、产业金融等服务型业务,努力拓展集团经营发展空间。

现阶段,本集团的收入和盈利主要来源于收费公路的经营和投资,环保及新能源业务盈利贡献正在逐步显现。此外,本集团还为政府和其他企业提供优质的建造管理和公路营运管理服务,并凭借相关管理经验和资源,依托主业开展项目开发与管理、以及金融、广告、工程咨询、联网收费等业务。

2020 年上半年,肺炎疫情对本集团的生产经营活动产生重大影响。集团在做好疫情防控的同时,积极采取措施率先实现全面复工复产,并正通过加大优质项目市场开发力度、提升生产效率、降低经营成本等开源节流措施降低疫情的负面影响。

报告期内,集团切实做好收费公路、环保和清洁能源主营业务工作,同时稳步推进委托管理、基础设施开发、金融服务等相关业务。报告期集团实现营业收入约 16.87 亿元,同比下降 37.71%。其中,实现路费收入约 10.46 亿元、固废危废处理业务收入约 1.95 亿元、清洁能源业务收入约 2.28 亿元、委托管理服务收入约 1.27 亿元、其他业务收入约 0.91 亿元,分别占集团总收入的 62.00%、11.55%、13.53%、7.53%和 5.39%。

(一)经营环境分析

(1)经济环境

2020 年上半年,受突如其来的新冠肺炎疫情影响,全球商业活动遭受巨大冲击,经济运行陷入停滞,世界各主要经济体经济指标出现下滑,中国经济发展亦面临巨大压力和挑战。面对风浪突起,中国政府迅速采取一系列防控疫情举措,及时调整宏观经济政策,2020 年 3 月以来,国内疫情得到逐步控制。随着复工复产深入推进,中国经济展现出强大韧性,生产经营秩序逐步恢复,尽管外部疫情仍持续蔓延,国际政治经济形势仍错综复杂,但中国经济已呈现逐季修复持续向好态势,2020 年第二季度国内生产总值由负转正,同比增长 3.2%,上半年生产总值同比下降 1.6%。经济有序复苏有助于区域内公路运输及物流整体需求的恢复。以上数据来源:政府统计信息网站

(2)政策环境

收费公路行业:2019 年收费公路行业政策密集出台,包括取消高速公路省界收费站,实现不停车快捷收费;大力推广高速公路 ETC 应用,至 2019 年底实现通行高速公路的车辆 ETC 使用率达到 90%以上,严格落实对 ETC 用户不少于 5%的车辆通行费基本优惠政策;交通运输部出台交通运输行业新标准《收费公路车辆通行费车型分类》,将核载 8 人和 9 人客车由原 2 类客车降为 1 类微小型客车,货车由计重收费转为按车型收费;广东省交通管理部门要求自 2020 年 1 月 1 日起对权纽互通匝道里程取消收费,并重新核准分段计费收费标准,且各段收费金额精确计量到分;此外,2020 年 5 月 6 日恢复收费后,全国 ETC 系统对各路段收费采取“四舍五不入”累计计费方式,即各路段收费金额小于 0.5 元的部分舍去取整到“元”,大于 0.5 元的部分不进位仍按实际金额享受 95 折优惠费率。总体而言,该等政策的实施对本公司路费收入产生一定负面影响,但另一方面,行业政策的变化将更有利于行业的长远发展及效率和服务的提升,例如货车由计重收费转为按车型收费,可实现高速公路收费站入口不停车称重检测,限制超限超载现象,不但提高通行效率,且降低公路养护成本,长远而言对降低企业人工成本和管理费用等方面具有正面影响。

为保障疫情防控和生产生活物资运输,支持企业复工复产,为稳定经济社会大局提供有力支撑,交通运输部要求自 2020 年 2 月 17 日 0 时起至 2020 年 5 月 6 日 0 时,所有依法通行收费公路的车辆免收通行费,政府将另行研究出台相关配套保障政策,统筹维护收费公路使用者、债权人、投资者和经营者的合法利益。该项政策的实施使本集团在疫情防控工作期间的收入出现下降,对本集团的经营业绩带来负面影响。截至本报告日,相关配套保障政策尚未出台,本集团将积极与交通主管部门沟通,尽可能降低疫情所带来的负面影响。

环保行业:《“十三五”生态环境保护规划》已明确将生态文明建设上升为国家战略,2020 年是“十三五”规划的收官之年,《2020 年政府工作报告》已对 2020 年生态环境保护和治理工作进行了部署,以进一步落实“十三五”环境保护规划目标。国家住房和城乡建设部等 9 部门于 2019 年 6 月印发了《关于在全国地级及以上城市全面开展生活垃圾分类工作的通知》,2020 年全国各省市陆续出台垃圾分类管理实施规则,如《深圳市生活垃圾分类管理条例》将于 2020 年 9 月 1 日起正式实施。垃圾分类进入法治时代,由“倡议分类”步入“强制分类”,为固废产业链多个细分领域带来了新机遇。

2019 年 5 月《国家发展改革委关于完善风电上网电价政策的通知》将陆上风电标杆上网电价改为指导价,新核准的集中式陆上风电项目上网电价全部通过竞争方式确定;对于以前年度已核准的陆上风电项目并网时限及电价补贴进行了明确划分。受该政策驱动,2020 年陆上风电项目建设仍处高峰期。2019 年 5 月以来国家能源局也陆续下发了风电、光伏发电行业相关政策,重点突出推进平价上网和加大力度实施需国家补贴项目竞争配置的两大方向,同时强化风电、光伏发电项目的电力送出和消纳保障机制,提高市场竞争力;此外,2020 年 3 月财政部办公厅发布《关于开展可再生能源发电补贴项目清单审核有关工作的通知》重启国家可再生能源补贴申报工作,将有利于新能源发电运营项目提前获取既有的发电补贴。上述政策将有利于风电、光伏发电行业的平稳有序发展,新能源发电产业将进入高质量发展的新阶段。

(二)收费公路业务

1.业务表现及分析

2020 年上半年,新冠肺炎疫情对民众生活和经济活动造成重大影响。疫情高发期间,各地政府采取封城、封闭高速公路等管控措施防控疫情蔓延,车流量下降迅猛;为支持疫情防控工作、促进复工复产,根据中国交通运输主管部门要求,本集团在 2020 年 1 月 24 日至 2020 年 2 月 8 日期间持续实施节假日免费政策;并进一步于 2020 年 2 月 17 日 0 时至 5 月 6 日 0 时期间,对所有依法通行收费公路的车辆免收通行费。此外,2020 年以来实施新的收费政策及享受费率优惠的 ETC 通行卡用户量的增加,对各项目路费收入均造成一定负面影响。受上述因素的综合影响,上半年集团经营和投资的收费公路整体路费收入同比大幅下降。

2020 年 5 月 6 日恢复收费起至 6 月 30 日期间(“恢复收费期间”),本集团经营和投资的收费公路整体车流量已恢复至正常并超过上年同期水平,但整体路费收入同比略有下降,主要是由于取消省界收费站后采用 ETC 收费系统并实施新分段计费及收费标准、车型分类及收费标准调整、ETC 路费优惠及计费规则调整、广东省分段计费政策及收费标准调整等收费政策变化原因所致。

此外,收费公路项目的营运表现,还受到周边竞争性或协同性路网变化、项目自身的建设或维修、相连或平行道路整修、城市交通组织方案实施等因素以及其他运输方式的正面或负面的影响。

本集团于深圳地区的公路均为粤港澳大湾区的重要快速通道,沿线区域分布众多产业园区、大型社区和文化生活配套设施,以及大型在建基建项目。随着疫情严控期过后复工复产的全面推进,车流量恢复迅速。自恢复收费以来,梅观高速沿线华为及其产业链等生产基地全面复工复产,以及周边大型基建项目建设进度加快,促进了梅观高速日均车流量及路费收入的增长;前海及会展中心片区部分基建项目工程为追赶进度全面加紧施工,促使沿江高速货运车流增长高于预期,此外,东滨隧道沙河西侧接线西行段已于 2019 年底开通,对促进沿江高速营运表现有一定正面影响。

广东省实施取消枢纽互通匝道收费等政策,对各路段收费里程进行重新梳理核准,使得机荷高速、水官高速及水官延长段计费里程有所调整;此外,坂银大道(深圳市政路)于 2020 年 5 月 1 日正式通车,对水官延长段车流量分流较为明显,受上述因素的综合影响,恢复收费期间水官延长段日均路费收入同比下降明显。

许广高速的全线贯通使得清连高速作为华南地区至中原腹地的南北交通大动脉的作用凸显;汕湛高速清云段于 2020 年 1 月 1 日正式通车,对清连高速车流量产生积极的促进作用;清远大桥于 2020 年 6 月中旬恢复通车后,部分通行连接线车辆选择行驶清连高速,亦对清连高速产生正面影响。随着沿线生产经营秩序的恢复,以及周边路网的不断完善,清连高速恢复收费后的营运表现得到有效提升。

恢复收费期间,阳茂高速的日均车流量及路费收入同比有所下降,主要由于收费政策调整、相邻路网相继开通、阳茂高速部分路段改扩建施工等带来不同程度的负面影响;广梧项目和江中项目日均车流量均同比增长,但因相邻路网开通,行驶全程的车流量同比下降,使得路费收入同比均有所下降。

恢复收费期间,随着复工复产的全面推进,益常高速营运表现已恢复正常;武黄高速地处核心疫区,疫情对其报告期内营运表现的影响较大,随着疫情得到控制后武汉生产和经营活动的逐步恢复,武黄高速车流量也逐步回流。至报告期末,本集团于广东省外的其他经营和投资的收费公路营运表现均恢复正常。

2.业务发展

受疫情影响,集团在建工程年初出现供应链停滞、原材料供应不足及工人复工延期等现象,本集团在建工程项目建设进度受到了一定影响,同时本集团还面临原材料、物流及人工等成本上升压力。报告期内本集团积极部署防疫措施,于 2 月中旬至 3 月初逐步实现在建工程项目的复工复产,并要求各项目建设团队全面梳理工程关键节点,采取倒排工期计划、加大资源投入、合理安排作业工序、借助创新技术应用提高生产效率等措施挽回疫情对工期的影响,努力争取各项目按既定工期目标完成任务并有效控制成本。

截至报告期末,外环项目完工进度约 76%,土地征收和拆迁工作基本完成,已完成约 89.5%的路基工程、约 82.1%的桥梁工程、全部隧道工程和约 35.1%的路面工程,通过一系列有效推进措施,外环项目跨宝安大道连续梁合龙、中心路两处连续梁合龙等关键节点工程如期完成,为实现 2020 年年底主线通车的目标奠定了基础。报告期内,经董事会批准,本公司正积极开展外环三期先行段工程勘察设计等前期工作。有关外环项目的详情请参阅本公司日期为 2016 年 3 月 18 日的公告、2016 年 4 月 25 日的通函中相关内容。

截至报告期末,沿江二期完工进度约 59%,土地征收和拆迁工作已全部完成,完成约 53%的路基工程、59%的桥梁工程和约 10%的路面工程。

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通行环境,董事会已于 2018 年 1 月批准本集团开展机荷高速改扩建项目初步设计等前期工作,本公司积极与各级管理部门进行多轮沟通和协调,已基本就总体建设方案达成一致;工程可行性报告编制及初步设计等前期工作已基本完成。报告期内,经董事会批准,本公司正积极推动机荷高速改扩建项目的施工图设计和造价咨询工作。

根据深圳市政府对深汕第二高速(深圳-汕尾)的规划和安排,经董事会批准,报告期内本公司已开展深汕第二高速勘察设计等前期工作。深汕第二高速路线全长约 35 公里,建成后将可与外环高速等多条干线实现互联互通,构建深圳市至深汕特别合作区之间的快速通道,对促进深圳、惠州、汕尾等地经济的合作与发展具有重要意义。

(三)环保业务

本集团在整固与提升收费公路主业的同时,积极探索以固废危废处理、清洁能源等为主要内容的大环保产业方向的投资前景与机会,为集团长远发展开拓更广阔的空间。本集团已设立了环境公司和新能源公司作为拓展大环保产业相关业务的市场化平台。

1.固废危废处理

受国家环保政策支持,有机垃圾处理行业发展空间较大,本集团将有机垃圾处理作为集团大环保产业下着重发展的细分行业,并积极探索其它固废危废处理领域的投资前景与机会。

2019 年 10 月 30 日,由环境公司等组成的联合体成功中标光明环境园项目,有关详情请参阅本公司日期为 2019 年 10 月 30 日的公告。光明环境园项目位于深圳市光明区,将建成为一座具备 1,000 吨 / 天处理能力的餐厨垃圾及其他相关处理大件(废旧家具)垃圾、绿化垃圾的处理厂,该项目采用 BOT 模式实施,由中标社会资本在光明区成立项目公司,负责项目的投融资、设计、建设、改造、运营维护以及移交等工作,特许经营期拟定为 10 年,静态总投资估算约为 7.08 亿元。

2020 年 1 月 8 日,环境公司与相关方共同签订了《关于收购蓝德环保科技集团股份有限公司不超过 68.1045%股份之增资及股份转让协议》(“协议”),根据该协议,环境公司将以不超过人民币 80,960 万元获得蓝德环保不超过 16,000 万股股份,持股比例不超过 68.1045%,有关详情请参阅本公司日期为 2020 年 1 月 8 日的公告。至本报告日,本公司持蓝德环保约 67.14%股份。蓝德环保已于 2020 年 1 月 20 日起纳入本集团合并报表范围。蓝德环保是目前国内重要的有机垃圾综合处理和建设运营的企业,主要从事为客户提供餐厨垃圾、垃圾渗滤液等市政有机垃圾处理的系统性综合解决方案服务,目前拥有有机垃圾处理 BOT/PPP 项目共 16 个,大都位于经济发展较好的城市,具较长的特许经营期,能产生相对稳定的回报。报告期内,受疫情影响,蓝德环保餐厨垃圾收运量降幅较大,餐厨垃圾处理业务量同比基本持平,业务发展暂未与其不断增长的处理规模相匹配。随着疫情控制后民众消费能力的逐步恢复和释放,以及分类垃圾管理法规执法力度的加大,预计其垃圾处理业务将逐步发展壮大。在 EPC 建造业务和配套装备制造及销售业务(“装备业务”)方面,随着本集团并购蓝德环保后其资金流动能力不断改善,以及采取了一系列管理提升措施,2020 年蓝德环保多个 EPC 项目的建设正在积极推进中,EPC 建造业务及装备业务收入同比大幅增长。此外,报告期内,蓝德环保积极开展技术研发,干法化制畜禽无害化处理系统及高效餐厨垃圾分选制浆设备等技术创新已取得阶段性成果。

此外,经董事会批准,本公司全资子公司深汕公司于 2020 年 8 月,通过增资和转让形式共计出资 2.25 亿签约收购深圳深汕特别合作区乾泰技术有限公司 50%股权。乾泰公司拥有报废新能源汽车拆解资质,主要经营退役动力电池综合利用业务和汽车拆解业务,具有 10 余项拥有自主知识产权的动力电池回收与新能源汽车拆解的核心技术,在新能源汽车拆解、动力电池技术领域和上下游市场具有较强的综合实力。近年来,国家已将新能源汽车产业列为重点促进的战略性新兴产业,随着新能源汽车应用普及,未来新能源汽车退役动力电池处置市场发展前景广阔。本集团完成乾泰公司的控股收购后,将可迅速切入新能源汽车拆解、动力电池固废危废处置及后市场循环应用领域,抓住新兴市场发展机遇,符合本集团拓展大环保领域的战略发展方向。

本集团将发挥公司的区域性及资源性优势,逐步构建涵盖生活垃圾清运及处理的市政环卫一体化服务体系,并以此为基础,进行上下游产业链延伸。报告期内,本集团还积极开展工业危废、工业废水处理等工业环保领域的调研和投资项目的考察与洽谈,本集团将结合区域性拓展战略,在参与城市综合开发建设中,择机切入到市政环卫一体化、工业园废处理等实体项目的建设与运营。

2.清洁能源

清洁能源作为大环保产业中新兴领域,是本集团发展战略中确定重点关注的新产业发展方向。近年来,随着国家推出一系列风电行业相关产业政策及发展规划,风电已成为社会电力供应的重要来源,弃风限电现象得到快速改善,风电行业迎来长期稳定健康发展的新阶段。

本集团 2019 年并购南京风电后,通过实施一系列提升内部管理质量、加强市场开发及供应链建设、加大技术研发力度、不断改进生产工艺等举措,使得南京风电的经营管理得到明显改善,整机制造生产能力得到全面提升。受政策驱动,2020 年陆上风电项目建设仍处高峰期,风机整机需求大幅增加,为南京风电带来难得的市场机遇,但也受到因上游关键零部件供应紧张而产能受限、零部件采购成本上涨导致整机生产毛利率下滑的压力,叠加疫情期间复工延迟等因素,报告期内,南京风电生产交付及销售进度均有所延后,其半年度业绩受到影响。报告期内,南京风电新增的芜湖生产基地已于 4 月底正式开工,并已完成两款新机型的技术开发。南京风电正通过提升市场销售规模、开拓供应链渠道、加大生产能力与管理、强化销售回款管理等措施,以保障全年经营目标的完成,并为明后年的业务发展提前准备。

报告期内,包头南风在疫情防控期间不断加强风场运营及管理质量,经营生产活动基本正常运行;随着疫情防控形势好转后,蒙西地区复工复产进程加速,用电需求规模持续扩大,以及得益于当地平稳的风电政策环境,为包头南风发电消纳提供良好的市场基础。2020 年上半年,包头南风累计完成上网电量 321,208 兆瓦时,超额完成各项半年度经营指标。此外,根据财政部(财办建[2020]6 号)文件要求,包头南风正在积极进行下属 5 家风场项目公司可再生能源补贴申报工作,以尽早获得既有项目的发电补贴。

随着新能源板块业务规模的不断扩大,为促进新能源产业运营管理效率和业务发展,有效整合内外部资源,建立更为科学的独立法人治理结构和经营管理体系,使之符合集团新能源产业一体化发展战略需要,集团已于 2020 年 8 月设立了全资子公司深圳高速新能源控股有限公司,注册资本为 14 亿元(首次实缴到位资本金为 3,000 万元),作为集团发展以风电为主,光伏、储能为辅的新能源产业投资、融资与管理平台。

3.水环境治理及其他

2017 年,本集团全资子公司环境公司完成了德润环境 20%股权收购。德润环境是一家综合性的环境企业,旗下拥有重庆水务和三峰环境等控股子公司,主要业务包括供水及污水处理、垃圾焚烧发电、环境修复等。重庆水务主营城市供水和污水处理,在重庆全市的供水和污水处理市场占主导地位,盈利稳健,现金流充沛。三峰环境是国内垃圾焚烧发电领域集投资、建设、设备成套和运营管理于一体的大型环保集团,主要从事垃圾焚烧发电项目投资、EPC 工程总承包、设备制造和运营管理全产业链服务,拥有全套垃圾焚烧和烟气净化、第三代网管式膜处理等核心技术。2020 年 6 月 5 日,三峰环境(601827)正式于上交所挂牌上市,这将有助于其长远发展,成为国内垃圾焚烧发电领域的领跑者。报告期内,德润环境重点深耕重庆及周边区域市场,并积极推进重庆市长生桥垃圾填埋场生态修复(EPC)及管理维护项目、重庆市长生河水环境治理项目、成都武侯水环境治理项目等项目运作。本集团通过收购德润环境的股权,一方面可以扩大本公司的环保业务,获得合理的投资回报,另一方面可与国内领军企业开展深层次合作。

此外,本集团还持有水规院 15%股权。报告期内,水规院承接了 3 个污水处理设备 BO 项目,中标 70 余个项目,业务订单充足,市场份额持续提升。

(四)委托管理及其他基础设施开发

依托收费公路主营业务,集团凭借多年来在相关领域积累的专业技能和经验,持续开展或参与建设和营运委托管理业务(亦称代建业务和代管业务)。集团通过输出建设管理和收费公路营运管理方面的服务,按照与委托方约定的计费模式收取管理费用及 / 或奖励金,实现合理的收入与回报。此外,本集团还尝试利用自身的财务资源和融资能力,参与地方基础设施的建设和开发,以取得合理的收入与回报。

1.代建业务

报告期内本集团代建项目包括深圳地区外环项目、货运组织调整项目、龙华市政段项目、深汕环境园项目和龙里县朵花大桥项目、比孟项目等。集团现阶段在代建业务方面的主要工作,是强化在建项目的安全和质量管理、统筹和监督各项目代建收益的回收、推进已完工项目的竣工验收,以及积极推动新市场、新项目的开发与合作。

报告期内,代建项目的各项工作均有序推进。其中外环项目的进展情况请见上文“业务发展”相关内容;货运组织调整项目的第一批次的 4 个站点已建设完成,正在开展第二批次中排榜及秀峰站的前期工作;龙华市政段项目于 2018 年 9 月开始施工,主要分为建设路、大富路及高尔夫大道三个工段项目,其中建设路工段已完成整体形象进度的 70%,大富路工段正在办理工程规划许可,高尔夫大道工段因与其他市政规划发生冲突,已暂停施工安排。

此外,2019 年 7 月本公司经公开招标程序,被确定为深汕生态环境科技产业园基础设施及配套项目全过程代建单位,负责环境园基础设施的全过程代建管理工作,主要包括园区配套市政道路、园区“七通一平”、园区公共管理与服务设施和垃圾中转相关配套设施四个子项工程,中标代建管理费合同金额约 22,655 万元。该项目基础设施建设由深圳市人民政府投资,预计至 2025 年完成全部建设内容。报告期内,公司正在积极推进该项目各工程的前期工作,预计本年 9 月将可完成施工招标工作,年内可正式开工。

朵花大桥项目全长约 2.2 公里,主要工程为朵花大桥的建设,项目总投资额约为 9 亿元,是贵州龙里县政府通过其平台公司贵龙实业所投资的市政项目,建设期预计约为 3 年。2018 年 3 月 29 日,龙里县政府、贵龙实业与贵深公司签订了该项目的投资合作协议,根据投资合作协议,由贵深公司负责筹集建设资金,贵龙实业将按约定向贵深公司支付项目费用,有关详情请参阅本公司日期为 2018 年 3 月 29 日的公告。截至报告期末,该项目完成约 46%的形象进度。

比孟项目为龙里县政府通过贵龙实业投资建设的安置房小区项目,项目总投资预计不超过人民币 10 亿元。2020 年 5 月 13 日,贵龙实业与贵深公司签订了该项目的投资合作协议,根据投资合作协议,该项目建设期 2 年,运行期 3 年,由贵深公司负责筹集建设资金,贵龙实业将按约定向贵深公司支付项目费用及投资回报,有关详情请参阅本公司日期为 2020 年 5 月 13 日的公告。报告期内,贵深公司正在进行相关前期工作。

2.代管业务

2019 年 12 月 30 日,本公司与宝通公司签订了委托管理合同,据此,宝通公司将其持有的龙大公司 89.93%股权委托予本公司代为管理,委托管理合同期限由 2020 年 1 月 1 日起至 2020 年 12 月 31 日止,有关详情请参阅本公司日期为 2019 年 12 月 30 日的公告。

四条路已于 2019 年 1 月 1 日 0 时起移交给深圳交通局,2019 年经过公开招标程序,本公司及运营公司组成的联合体已成功中标四条路综合管养项目,承接四条路的管养工作。报告期内,本公司已完成四条路综合管养项目的合同续签工作,合同期限由 2020 年 6 月 11 日起至 2021 年 6 月 10 日止。

3.土地项目开发与管理

凭借相关管理经验和资源,集团审慎尝试土地综合开发、城市更新等新的业务类型,密切关注和把握优势地区和现有业务相关区域的合作机会,作为主营业务以外的业务开发和拓展,以及收入的有益补充。

(1)贵龙区域开发项目

贵龙项目采取“建设-移交”及配套土地开展模式,为本集团开拓贵龙区域市场及开发适合的商业模式积累了业务和管理经验,继贵龙项目之后,本集团又相继与龙里县政府或其平台公司签约合作建设朵花大桥项目和比孟项目。

随着贵龙城市大道及周边基础设施的完善以及整个贵龙城市经济带的开发,本集团预期龙里区域土地有较好的增值空间。为抓住市场机遇,并有效降低贵龙项目和朵花大桥项目的款项回收风险,贵深公司积极参与贵龙区域土地的竞买。至本报告期末,贵深公司已累计竞拍龙里项目土地约 3,005 亩(约 200 万平方米),其中贵龙项目土地约 2,770 亩,成交金额约为 9.61 亿元;朵花大桥项目土地约 235 亩,成交金额约 11,771 万元。截至本报告期末,贵龙项目土地中约 1,610 亩的权益已转让,1,075 亩正在进行二级开发。贵深公司已成立若干全资子公司,具体持有和管理上述地块的土地使用权。

贵深公司正采取分期滚动开发的策略,以茵特拉根小镇项目为主体,对已取得土地中的 1,075 亩(约 71.7 万平方米)进行自主二级开发。在茵特拉根小镇项目的建设工程中,贵深公司充分发扬深高速的工匠精神,精心打造高端精品工程,茵特拉根小镇项目以其独特的建筑设计风格、优美的景观园林及人居环境在当地市场塑造了良好的品牌形象。茵特拉根小镇一期(约 247 亩,相当于 16.4 万平方米)及二期(约 389 亩,相当于 26 万平方米)第一阶段工程推出的住宅已全部交付使用并回款;二期第二阶段工程主要为商业配套物业,已全部建设完工,其推出 95 套商业物业,已签约销售并回款及交付使用 58 套;茵特拉根小镇三期已投入建设,其中三期第一阶段工程(约 162 亩,相当于 10.7 万平方米)拟推出 271 套住宅,已签约销售并回款 225 套,预期将于 2020 年年底前完工,三期第二阶段工程拟为商业配套物业,报告期内已开工建设。贵深公司对剩余土地开发的规划和设计工作正在进行中。

贵深公司通过对茵特拉根小镇前期项目的运作与实践,已探索及积累了一定房地产开发项目的管理与运作经验,形成了适合该区域房地产行业特点的商业开发模式。在上述工作的基础上,贵深公司将视整体市场情况和发展机会,适时通过市场转让、合作或自行开发等方式来实现所持有土地的市场价值,尽快实现集团的投资收益,切实防范与土地相关的合同和市场风险。

(2)梅林关更新项目

根据相关协议及本公司股东大会的批准,本公司与深圳国际(通过其全资子公司新通产公司)、万科共同投资联合置地,三方分别持有该公司 34.3%、35.7%和 30%的股权,联合置地主要为梅林关更新项目的申报及实施主体。梅林关更新项目地块的土地面积约为 9.6 万平方米,土地用途为居住用地及商业用地,计容建筑面积总计不超过 48.64 万平方米(含公共配套设施等),有关详情请参阅本公司日期分别为 2014 年 8 月 8 日、9 月 10 日、10 月 8 日的公告,2018 年 7 月 25 日、9 月 28 日、11 月 13 日的公告,以及日期分别为 2014 年 9 月 17 日和 2018 年 10 月 22 日的通函。

梅林关更新项目计划分三期进行建设,其中项目一期住宅可售面积约 7.5 万平方米,保障房面积约 4.2 万平米;项目二期住宅可售面积约 6.8 万平方米;项目三期预计住宅可售面积约 6.3 万平方米,并设有约 19 万平方米的办公及商务公寓综合建筑;此外本项目总体规划了约 3.45 万平方米的商业配套物业。截至报告期末,项目一期和风轩 832 套住房已全部销售并回款;项目二期和雅轩于 2019 年 9 月底启动销售,截至报告期末 683 套住房已全部销售并基本回款;项目三期正在进行相关报建及前期基础工程。

(五)金融业务

本集团曾分别于 2015 年度和 2016 年度认购贵州银行增发股份,董事会已批准本公司或本公司授权的子公司以合计投资额不超过人民币 1.9 亿元增持贵州银行股份,授权有效期由 2019 年 6 月 11 日董事会批准之日起至 2021 年 5 月 20 日止。贵州银行已于 2019 年 12 月 30 日在联交所挂牌上市,本集团已通过全资子公司美华公司以港币 2.48 元 / 股参与 IPO 认购股数 7,620.7 万股,截至本报告期末,本公司共计持有贵州银行约 5.02 亿股股份,持有的股权约占其截至本报告期末总股本的 3.44%。贵州银行具有良好的现金分红能力以及较大的发展空间,增持贵州银行增发股份,有利于维持本公司战略投资者的重要股东地位、获取稳定投资收益和加强区域业务协同。

报告期内,本集团已以 15,169 万元(包含承债 12,900 万元)的价格完成收购深圳国际通过其全资子公司持有的融资租赁公司 48%股权,有关详情请参阅本公司日期为 2020 年 3 月 17 日的公告,融资租赁公司已于 2020 年 4 月 15 日纳入本公司合并报表范围。融资租赁公司的主要业务为融资租赁服务与商业保理业务,收购融资租赁公司有利于本集团充分发挥融资优势,为本集团各主业及产业链上、下游的资金需求提供融资租赁服务,是本集团实现“产融结合”和业务协同战略的重要方式,有利于提升本集团的整体价值。报告期内,本集团对融资租赁公司内部管理及决策审批机制进行了研究和梳理,以促进其日常业务运作和发展,提高管理和决策效率。报告期内,整合后的融资租赁公司正在积极拓展业务。截至本报告日,融资租赁公司已完成约 31,427 万元产融结合业务的投放。

为了有效整合资源,拓展募集资金渠道,建立市场化的人才管理体系,董事会批准基金公司以公开挂牌及竞争性谈判方式进行增资扩股,以引入两名战略投资者,战略投资者的持股比例合计为 49%。报告期内,该事项正在积极推进中,有关详情请参阅本公司日期为 2019 年 12 月 23 日的公告。

董事会批准本公司发起设立并参投晟创 - 深高速环科产业并购投资基金(基金名称以工商注册为准,“环科产业并购基金”)。2020 年 4 月 14 日,本公司、晟创投资等 6 家合作方共同签订了合伙协议,根据该协议,各方同意共同投资设立环科产业并购基金。环科产业并购基金的全体合伙人的认缴出资总额为 10 亿元,其中本公司的认缴金额为 4.5 亿元。有关详情请参阅本公司日期分别为 2019 年 12 月 23 日及 2020 年 4 月 14 日的公告。