

# 深圳高速公路股份有限公司

## 2019 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（“公司”）于 2020 年 3 月 19 日（星期四）举行了 2019 年年度业绩说明会。由于受到新型冠状病毒肺炎疫情影响，本次业绩说明会采用网络方式分两场举行。

第一场于 10:30—11:30 通过路演中（RoadShowChina）平台采用网络视频直播方式举行，第二场于 15:00—16:00 通过全景·路演天下平台采用网络远程方式举行。

### 参会人员:

公司董事长胡伟先生、总裁廖湘文先生、副总裁兼董事会秘书龚涛涛女士、财务总监文亮先生、总会计师赵桂萍女士、投资者关系部总经理郑峥女士参加了上述两场会议。

### 会议内容纪要:

一、总裁廖湘文、总会计师赵桂萍及董事长胡伟分别介绍了公司 2019 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 2019 年经营表现、新冠肺炎疫情对公司的影响、项目进展、现金分红、未来发展规划等事项与管理层进行了沟通交流，主要内容如下：

**1、受到疫情冲击，近期高速公路业务影响多大？公司采取什么样的措施减少损失？**

答：我相信这是大家普遍关心的问题，公司目前正集中应对。今年 2 月 15 号，继今年春运增加 9 天免费期后，交通部发布消息，经国务院同意，从 2020 年 2 月 17 日零时起，至疫情防控工作结束，全国收费公路免收各类车辆的通行费。坦率地讲，公司在免费政策实施期间，路费、收入、盈利等业务指标、财务

指标均受到明显影响。但对今年全年经营业绩的影响的程度，将取决于免费期的长短，以及政府采取何种补偿措施。

免费政策的实施，对疫情的防控创造了更好的条件，降低了物流的成本，促进了企业的复工、复产。我们同时也注意到政府在宣布免费的同时，明确提出了将另行出台高速公路免费通行的相关的配套保障措施。

受疫情影响，今年一季度截至目前的车流量明显下降，同时在疫情防控期间，由于供应链中断、原材料供应不足及工人复工晚等原因，对公司在建公路项目和环保项目生产建设进度产生一定延后压力。现金流方面，公司目前拥有充足的现金储备和银行授信、发债额度储备，没有现金流压力。

针对疫情，公司采取的主要措施包括：

1、早在 2020 年 1 月 20 日左右，公司内部全面启动防疫工作，成立专门负责小组，对公司各单位作出具体防控疫情的部署。由于公司防疫措施部署到位，截至目前，公司 5,399 名员工无一人感染。

2、积极配合政府工作部署，在公司的高速公路上设立近 60 个防疫检查点，并确保防疫期间交通情况。

3、集团所有单位均已于 2 月中旬至 3 月初全面复工复产，成为深圳国资体系率先全面复产的上市公司。截至 2020 年 3 月 15 日，各重要节点项目已完全复工复产，工程建设项目人员复工率达 93%；除马鄂公司外的其他营运单位和环保单位人员复工率从 50%至 80%不等。

4、针对疫情可能产生的一系列经营问题，管理层逐项寻找对策，采取相应措施。今年，公司一方面将加大环保板块投资并购力度，以及对优质收费公路的并购力度，通过增量弥补减量。另一方面，进一步提升生产效率、采取多种降本增效措施，尽量争取项目按既定工期目标推进和降低疫情负面影响。

深高速一直维持比较好的信用评级，以公司现有的现金储备足以满足目前经营，同时，政府及银行也将配合出台防疫债等措施，因此，公司在财务成本方面压力不大。

根据业内分析，加上公司自己的研判，我们也有一些观点想与大家分享：

首先，公司估值在短期内肯定会承受一定压力。免费政策对防疫期间的收入和利润造成了影响。但考虑到政府明确将有保障措施出台，行业的长期估值应该说没有发生变化。

其次，公司路段大多位于经济较发达的粤港澳大湾区有着明显的区位优势，加上深高速拥有良好的公司治理以及较强的再投资能力。使得公司能更快地从疫情的不利影响中走出来。

再次，过去几年，深高速成功实施了双主业发展战略。此次疫情，双主业的优势得以凸显。双主业发展、双轮驱动一定程度上分散了此次疫情带来的风险。未来，公司会进一步加大在环保、金融和新能源领域的业务拓展力度，从而进一步抵消疫情带来的不利影响。

总体而言，面对这样一个不利的情况，我们一定沉稳积极应对，尽可能的降低对企业的影响，我们相信，公司一定会较好的度过这一难关。

## **2、H 股定增价格高于市场价格该如何处理？**

答：最近几天公司 H 股的市场价格持续下跌，目前已经低于每股净资产，但是因为我们定价机制里面已经明确了，发行价格是不能低于每股净资产价格的。

最近公司股价承压，跟金融市场外部环境以及公司整个行业政策的影响密切相关，但从长远来看，公司整体估值没有发生太大的变化，公司后续业务发展以及外部金融市场将保持相对稳定，我们认为，公司股价应该会回到合理的估值水平。

从 H 股增发的时间安排来看，方案在获得月底召开的股东大会审批通过后，将递交中国证监会审批，审批文件存在一个有效期。公司将在审批文件的有效期内，根据公司 H 股股价的运行情况，选择一个合适的窗口期，适时完成增发。

## **3、2020-2024 年战略期，分红比率有没有变化？**

答：深高速过去长期以来维持了一个稳定的分红派息政策。在过去的三年里面，也严格的按照了我们曾经对外的承诺分红比例，保持了 45%，即便从过去很长一段时间来看，深高速的分红派息比例也没有低于过 40%。

未来，深高速将继续实行稳定的派息政策。对于 2020 年的特殊情况下，产生的一些经营困难和最后结果，公司也将本着负责任的态度，本着对股东负责的态度，综合考虑各方面的影响，包括营收、现金流公司的中长期发展策略，最后统筹考虑并决策。

**4、请管理层介绍一下最近收购的金融租赁公司的情况，包括融资租赁公司目前的业务开展情况、公司此次收购的考虑，以及收购之后的计划，未来将和**

### 深高速的原有业务形成怎样的协同效应？

答：首先，融资租赁是产融结合的一种重要工具，对深高速而言，进入融资租赁行业，可以充分发挥我们低成本的融资优势，为公司两大主业及其产业链上下游提供融资租赁服务，产生较好的业务协同作用。此外，我们看好租赁行业本身，它可以为公司带来良好的回报。以上是我们收购融资租赁公司的背景和目的。

公司以合计 1.52 亿的价格收购融资租赁公司 48% 权益，成为控股股东。该公司现阶段主要业务是以原有控股股东的物流主业及其上下游供应链相关的租赁为主，其客户也是物流供应链上下游的一些核心的企业。目前，该公司的租赁资产规模约 2.7 亿，完成收购后，融资租赁公司的业务重点将转向与深高速主业相关的固定资产和投资环节链条上的租赁服务，包括交通基础设施建设、新能源、环保等方面。

### 5、公司收费公路是按车流量进行折旧摊销，在因疫情的高速公路免费期间，公司是否能减免相关折旧摊销成本？

答：会计准则明确规定，资产在投入使用期间要计提相应的折旧。公司是按车流量来进行折旧计提，虽然现在处于免收通行费期间，但路上还是有车流。至于免费期间产生的损失，国家明确表示后续会有相应的保障措施，公司将结合后续出台的具体保障措施进行相关研究和处理。

### 6、在今年高速板块受影响比较大的情况下，其他板块对利润贡献的程度是怎样的？梅林关项目去年贡献了三个多亿利润，2020 年是否能维持这个规模？贵龙项目、环保项目，还有金融板块的利润贡献，大概能同比持平还是压力较大？

答：公司 2019 年收入 61 亿多，路费收入约 45 亿，约占 75%，今年路费收入将受免费期长短产生明显影响。2019 年公路业务产生的净利润约占 52%，约一半净利润来自于公路以外业务，包括贵龙项目、南京风电、包头南风、其他环保项目、贵州银行，以及沿江公司注资相关影响。

2020 年受疫情影响，公路板块政策性免收通行费，风电板块的影响相对较小。目前南京风电业务的生产经营和订单都正常；包头南风发电正常，国家对上网的电价以及售电政策没有发生变化。风电板块 2019 年收入约 6 亿，在此基础上，公司将加大力度去推动生产经营和并购。德润环境 2019 年净利润增长 20%，其

持有的大重庆地区的污水处理和自来水供应、三峰环境的垃圾发电，均未受到像公路板块这样的政策性冲击。由于疫情期间餐厨垃圾相对减少，环保项目亦会受到影响，我们正在评估影响，但预计小于收费公路板块。

按照目前复工进度，预计梅林关房开项目仍然会有新的一期销售利润结转。公司正在积极加紧贵龙开房项目的销售和结转，并谋求合适地块的出让。此外，对现有所持小股权项目，公司今年将积极寻求合理时机、合理价格转让。若成功转让，对公司现金流和当期利润将有一定弥补。

总体来讲，深高速想尽各种可行办法来降低疫情免费对上市公司带来的冲击，将尽一切可能挖掘潜力、分散风险，尽可能实现良好受益。

**7、 匝道互通立交取消收费，这部分在总里程和总收入中的占比是多少？公司什么情况下调整收费公路单位摊销额，什么情况下计提资产减值？**

答：这次收费制度改革要求精确计算路径，所以对高接高的匝道实行免收费。经公司测算，的确有一定的影响，但影响不大。由于 ETC 用户享受的优惠扩大，我们判断未来诱增车流量的趋势明显。

进行水官高速 10% 股权收购交易时假定了两个条件，一是水官高速收费年限延长，另一个是政府回购调整收费。从 2019 年来看，这两个条件都无法达成，使得水官高速原来公允价值计价部分出现减值迹象，并根据评估机构的评估结果进行了减值。

公司每年回顾和比较收费公路项目的实际车流量与预测车流量，如果出现比较大的差异，通常在 10% 以上并且预计是持续性差异时，公司会进行公允价值的重新的测算。测算后若公允价值未低于账面值，则通过调整单位摊销的方式，会对未来折旧差异部分进行调整；若公允价值低于账面值，则会计提减值。

**8、 本次疫情或免费政策，是否会带来高速公司收购机会？**

答：预计疫情对一些投资人的路产和资源造成影响，使之产生出售意愿。公司已经制定了相关策略，重点关注大湾区及全国各主要骨干路网上的优质资产，积极面对可能出现的收购机会。

**9、 外环 A 段通车是否受疫情影响而延迟通车？**

答：外环项目是公司在粤港澳大湾区获取的一个特别优质的公路项目，新冠疫情的发生，对该项目的工期影响大概在一个半月左右。公司管理层对此高度重

视，在疫情发生后，专门研究并采取了相应措施。截止到昨天，外环的所有标段已全面复工，复工率达到 100%。公司将对该项目进行深入分析，从重要节点入手，确保外环项目能够在今年年底具备通车条件，通过公司所采取的有力措施，力争将时间抢回来，确保外环高速早日投入运营。

**10、 未来是否还会继续参与贵州相关土地竞拍和房地产开发？**

答：关于房地产开发，深高速一直秉承不主动谋求从市场通过竞拍的方式获取土地这么一种方式，房地产始终不是公司的主营业务方向，但是我们主张结合公司的核心建造能力，通过公路或者市政道路的建设联动，来获取优质的土地开发资源。公司除了获取贵龙 3000 亩土地资源之外，还通过朵花大桥这么一个带资开发的项目，联动了近 2000 亩的土地资源，目前已获取其中近 300 亩的土地。新获取的土地资源将继续按照原有模式，通过自行开发和出让使用权等方式，来实现价值的最大化。

**11、 公司下一个五年计划中对于环保业务的规划以及是否有细分领域？**

答：上个战略期末，公司大环保业务资产比例已经接近 20%，2019 年底公司已基本完成了新一期战略规划的制作工作。

目前公司在环保领域比较重点关注的行业有：

1) 风电业务：公司去年收购了一系列风电企业，例如南京风电和包头南风，未来公司还将积极探索风电产业链上的并购机会，以并购等方式获取已经并网运营的风场。风电行业也是特许经营，收益稳定，且国家对清洁能源发展的政策支持。公司在去年成立了新能源事业部，下一步还将可能打造成为新能源子公司，为风电行业重点发力打下基础。

2) 餐厨垃圾处理业务：环境公司，集团子公司，于 2020 年初收购了以餐厨垃圾处理为主要业务内容的蓝德环保，截至目前蓝德环保在中国 9 个省市获取 16 个餐厨垃圾 PPP（含 BOT 项目），设计处理规模约 3000 吨/日，已位居行业前列。蓝德环保在特许经营期限内通过对项目的运营获得有机市政垃圾收运、处理费及发电收入、再生油脂收入等，从而收回投资成本并获得一定收益。同时，公司在去年还成功中标了深圳市光明区环境园餐厨垃圾处理项目，涉及处理规模约为 1000 吨/日，在这两个项目完全达产后，公司在餐厨垃圾处理领域已具备了领先优势。

在下一个战略期里，公司将借助传统收费公路领域的优势，以现有的 600 多公里权益里程，加上重点实施机荷改扩建项目、拟于今年通车的外环项目、沿江二期以及积极争取其他优质高速公路项目投资机会，再加上智慧交通策略，构成公司在未来传统收费公路产业上的产业优势。在清洁能源和餐厨垃圾这两个细分领域中，清洁能源将通过一体化结合融资租赁、风场运维，打造一体化风电，实现深高速特色风电。

**12、 对于收购或新成立的大环保产业子公司，如何做好管理人员的安排？后续管理措施是怎样的？**

上市公司的治理组合是公司的优势。公司在收购南京风电、蓝德环保等公司时是以成建制方式收购，会在董事会派出董事席位，且在管理层中派驻管理人员，对公司日常经营进行管理。公司尊重原有企业的技术研发人员，同时在市场上继续扩大对优质人员的招聘，集团内部的激励机制，随着国企改革“双百行动”的推动，在留住人、选人用人方面，都能符合市场标准甚至达到市场领先水平。