

证券代码：600548
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：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 2023-040

深圳高速公路集团股份有限公司 关于继续投资外环项目的公告

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：深圳外环高速公路坑梓至大鹏段（“外环三期”）
- 投资金额：在投入资金 65 亿元建设沙井至观澜段和龙城至坪地段（“外环一期”）及坪地至坑梓段（“外环二期”）的基础上，本公司计划继续通过全资子公司外环公司投入资金约 84.47 亿元建设外环三期。
- 相关风险提示：外环三期可能面临建设风险、营运风险、收费年限风险等不确定因素，有关详情请参阅公告内容。

释义：

本公司	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。
省发改委	指	广东省发展和改革委员会。
深圳交通局	指	深圳市交通运输局。
外环高速	指	深圳外环高速公路。
外环高速（深圳段）、外环项目	指	深圳外环高速公路深圳段，全长约 77 公里，分三期建设；其中，沙井至观澜段 35.58 公里和龙城至坪地段 15.07 公里合计约 51 公里（简称 外环一期 ）已于 2020 年 12 月 29 日开通运营；坪地至坑梓段约 9.35 公里（简称 外环二期 ）已于 2022 年 1 月 1 日开通运营；坑梓至大鹏段约 16.8 公里（简称 外环三期 ）正在开展前期工作。
外环 A 段	指	深圳外环高速公路深圳段（沿江高速—深汕高速段），包括外环一期和外环二期。
外环公司	指	深圳市外环高速公路投资有限公司，为本公司全资子公司。

特建发公司	指	深圳市特区建设发展集团有限公司。
本次投资	指	在投入资金 65 亿元建设外环一期和外环二期的基础上，本公司继续通过全资子公司外环公司投入资金约 84.47 亿元建设外环三期。
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

经深圳市政府部门公开招标，本公司于 2006 年被确定为外环高速（深圳段）项目业主，负责整体项目的投资建设和经营管理等。根据项目的整体线位走向、建设标准、投资规模等的实际情况，外环高速（深圳段）分三期实施，其中外环一期及外环二期已于 2016 年 5 月 19 日经本公司 2015 年度股东年会批准投资，并分别于 2020 年 12 月底及 2022 年元旦建成通车。2023 年 4 月，省发改委作出批复，外环三期的估算总投资为 84.47 亿元。为了充实本公司核心公路资产、取得外环项目整体最佳经济效益和社会效益，为公司和股东争取最佳利益，本公司拟在外环一期和外环二期的基础上，继续投资外环三期。

（二）审议及批准情况

本公司于 2023 年 7 月 14 日召开第九届董事会第三十二次会议，审议通过了《关于外环高速公路深圳段后续投资的议案》。有关详情请参见本公司同日发布的《第九届董事会第三十二次会议决议公告》。

（三）本次投资不构成关联交易和重大资产重组事项。

二、投资标的的基本情况

（一）项目概况

深圳外环高速公路呈东西走向，大部分路段位于深圳市北部，部分路段位于东莞市，是广东省“十二纵八横两环”高速公路主骨架网的加密线，也是深圳、东莞两市公路网规划重要组成部分，总里程约 93 公里，其中深圳段约 77 公里。外环高速（深圳段）西起宝安区沙井，接广深沿江高速公路，经光明、龙华、龙岗、坪山、大鹏新区，与大鹏新区坪西快速路相接，双向六车道。按照深圳地区路网统筹规划，外环高速（深圳段）分三期实施；其中，外环一期沙井至观澜段 35.58

公里和龙城至坪地段15.07公里合计约51公里，于2020年12月29日建成通车；外环二期坪地至坑梓段约9.35公里，于2022年1月1日建成通车；外环三期坑梓至大鹏段约16.8公里，正在开展工程建设前期工作。

2006年，经深圳市人民政府批准，深圳市发展和改革委员会（原深圳市发展和改革委员会）确定本公司为外环高速（深圳段）项目业主，负责项目的投资建设和经营管理等。2014年，省发改委核准外环高速（深圳段）由外环公司负责投资建设和运营管理。

外环高速（深圳段）分三期实施，其中，外环一期和外环二期的投资、建设和管理方案已于2016年5月19日经本公司2015年度股东年会批准。本公司和外环公司合共投入资金或安排融资65亿元，其余建设资金由特建发公司向深圳市政府有关部门申请资金投入。外环公司为外环A段（即外环一期和外环二期）的建设经营主体，享有特许经营权合同约定的外环A段经营权益，并承担其运营相关的成本、税费、责任和风险，本公司依法享有股东权益。有关投资方案的详情，可参阅本公司日期为2016年3月18日的公告及附件以及日期为2016年4月25日的H股股东通函。

外环一期和外环二期分别于2020年12月底及2022年元旦建成通车。通车后，外环项目的营运表现良好，车流量和路费收入迅速增长，是本公司的核心收费公路资产。外环项目通车以来的营运表现及对本集团经营业绩贡献如下：

年份	2021 年	2022 年
日均自然车流量（万辆）	23	24
日均路费收入（万元）	252	262
营业收入贡献占比（%）	8.46	10.19
息税前利润贡献占比（%）	11.65	14.75

有关外环项目的进一步信息，可参阅本公司过往的定期报告及本公司网站。

外环三期坑梓至大鹏段约16.8公里，起于坪山区坑梓街道与外环二期连接，止于大鹏新区坪西路和鹏飞路交叉口，与坪西快速路和鹏飞路连接，分为坑梓—葵涌段（约13.06公里）和葵涌—大鹏（南延线）（约3.75公里）两段，双向六车道，设计时速80公里。外环三期计划于2023年下半年开工，2028年完工通车。根据省发改委的批复，外环三期的估算总投资为84.47亿元，计划由本公司及/或外

环公司自筹资金投入，包括通过自有资金（含外环公司经营性现金净流入、对外环公司增资及/或提供股东借款）以及外部融资为外环三期筹集资金。本公司及/或外环公司将根据自身的财务状况、融资渠道和资金成本的实际情况，酌情安排上述筹资计划。

（二）外环三期的投融资方案主要考虑因素

1、本公司（含外环公司）被确定为外环高速（深圳段）项目业主，负责项目的投资建设和经营管理等，并根据实际情况分三期实施该项目。本公司（含外环公司）围绕外环高速（深圳段）开展的所有工作，包括前期工作的开展、建设规模和技术标准的申报、投融资模式和项目业主的权利义务等磋商，以及广东省政府部门对外环高速（深圳段）的项目核准及收费年限核定，均是基于外环高速（深圳段）全线进行的。

2、根据广东省经营性公路收费年限核定政策，政府部门会组织专业咨询机构开展收费期限评估工作。评估将按照政府指定的标准和要求，综合考虑未来交通量预测、收入预测、工程总造价、运营成本等因素，并以合理的投资回报标准（按自有资本金测算，扣除政府补助）核定收费期限（但最长不得超过国家规定的最高年限）。

3、基于外环高速（深圳段）在业主招标、项目核准及收费年限核定等的整体性，省发改委批复确定外环三期的估算总投资后，本公司在外环一期和外环二期的基础上，就外环三期的投融资方案进行了研究。经审慎考虑外环高速（深圳段）的整体投资规模和预期收益，本公司和外环公司计划自筹外环三期的全部建设资金。在研究决定外环三期的投融资方案时，本公司根据过往公路项目的投资及运营经验，考虑了外环高速（深圳段）的线位优势、投资规模、外环一期和外环二期的投融资方案 and 实际营运表现、外环三期通车后外环高速（深圳段）的整体营运预期、现行收费公路管理相关政策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等资料。

（三）外环项目的评估咨询

本公司于近期聘请了鹏信资产对外环高速（深圳段）特许经营权涉及的资产组于2020年12月31日的市场价值进行评估。由于外环一期和外环二期已经建成通

车，而外环三期尚未开工建设，不同时点的投资总额不能简单加总，需要将其统一至同一时点。外环一期于2020年底建成通车，本次评估咨询以2020年12月31日为基准日，采用收益法进行。外环高速（深圳段）特许经营权价值的评估咨询结论为：外环高速（深圳段）特许经营权对应的资产组价值于基准日2020年12月31日的评估咨询结果为1,346,563.96万元。具体结果如下表：

单位：人民币万元

科目	静态投资总额 ^注	投资额折现至基准日的折现值	评估值	增值率(%)
无形资产—外环一、二期特许经营权	650,000.00	696,063.08	1,346,563.96	5.42
无形资产—外环三期特许经营权	844,703.63	581,243.71		
外环项目合计	1,494,703.63	1,277,306.79		

注：外环一期和外环二期的静态投资总额指按照外环一期和外环二期的投融资方案本公司和外环公司的投资额；外环三期的静态投资总额指广东省发改委批复的估算总投资。

鹏信资产对外环项目全部特许经营权对应的资产组价值于基准日2020年12月31日评估结果为134.66亿元，高于本公司先后投入的149.47亿元折现至基准日的折现值127.73亿元。

三、本次投资对公司的影响分析

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。外环高速（深圳段）是广东省“十二纵八横两环”高速公路主骨架网的加密线，也是深圳市“八横十三纵”干线道路网的重要组成部分，是粤港澳大湾区重要的交通基础设施。外环高速（深圳段）的路网优势明显，全线贯通后将与深圳区域的10条高速公路和8条一级公路互联互通，成为本集团的优质核心资产。外环一期和外环二期通车以来，营运表现良好，车流量和路费收入迅速增长，于2022年度对本集团收入和息税前利润的贡献分别在10%和15%左右，是本集团可持续发展的重要基石。外环三期建成后，外环高速（深圳段）将全线贯通，一方面可以发挥项目整体效益，另一方面还能通过完善路网布局，为本集团其他收费公路带来交通流量。完成外环高速（深圳段）全线的建设是本公司（含外环公司）作为项目业主应尽的责任，并为外环高速（深圳段）申请合理的收费年限创造了必要条件。经初步测算，假设广东省政府批准外环项目25年的收费经营期，外环项目全线的

税后财务内部收益率约为6.76%，处于合理水平。在本公司投入资金65亿元建设外环一期和外环二期的基础上，继续投入资金约84.47亿元建设外环三期的投融资方案有利于取得外环项目整体最佳经济效益和社会效益，符合公司和股东最佳利益。

外环三期途径坪山区和大鹏新区，完善该等区域的基础设施，符合政府主导的粤港澳大湾区、深莞惠一体化等战略。完成外环三期建设，可以扩大本公司的优质公路资产规模，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，同时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，为兼顾政府、社会和企业的共赢方案。

在建设期内，预计本次投资将增加本集团投资支出约 84.47 亿元，相应增加本集团特许经营无形资产及相关资产约 84.47 亿元，并预计分别增加本集团建造服务收入和建造服务成本约 84.47 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，预测外环项目经营期累计可实现营业收入约 414.26 亿元，提供经营活动现金流约 286.97 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新增关联交易或同业竞争影响。本次投资不会造成控股股东及其关联方对本公司的非经营性资金占用，不会形成与外环高速（深圳段）投资建设无关的对外担保。本公司及/或外环公司计划通过自有资金（含外环公司经营性现金净流入、对外环公司增资及/或提供股东借款）以及外部融资为外环三期自筹资金。

四、本次投资的风险分析

本公司在外环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：本公司已聘请专业交通顾问，结合广东省最新高速公路网规划及深圳市高快速路网规划，对与外环项目周边路网影响作了较充分的考虑。外环项目周边路网相对成熟，且外环一期及二期已通车营运，实际交通流量为预测提供了良好的基础，为预测的可靠性提供了较大的保障；本公司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进行投资决策来抵御风险。

2、工程建设风险主要体现在工程造价及工期方面，外环三期桥隧比接近95%，建设条件复杂，施工难度大。前期工作还需要进一步深化，存在未来投资超出估算及工期延迟风险。

应对措施：本公司通过安排合理的工程成本调节机制，加强工程建设各环节相互协调配合，以防范和化解工期和成本的风险，且本公司专业团队拥有丰富的建设管理和技术管理经验，是全面管理外环项目安全、质量、工期、成本等目标的重要基础。

3、外环项目的收费年限需要广东省政府核定，若外环项目最终收费年限核定不达预期，本公司在外环项目的收益将受到一定影响。

应对措施：本公司已对广东省经营性公路收费年限核定政策进行了深入的研究。本公司将按照收费年限核定政策的要求，以外环项目的实际投资金额、具体的投融资模式等为基础，积极与政府相关管理部门沟通，为外环项目整体争取合理的收费年限，保障本公司合理的商业回报。

特此公告

深圳高速公路集团股份有限公司董事会

2023年7月14日