2019年 年度报告摘要

公司代码：600548　　公司简称：深高速

深圳高速公路股份有限公司

一重要提示

1 本年度报告摘要来自年度报告全文，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 等中国证监会指定媒体上仔细阅读年度报告全文。

按照联交所《证券上市规则》（“上市规则”）附录十六的规定须载列于年度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 2019 年度报告摘要中。

2 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证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 公司全体董事出席了本次董事会会议。

4 安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。公司年度财务报表按照中国企业会计准则编制，并同时遵循香港公司条例以及联交所上市规则的披露要求。

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

董事会建议以 2019 年末总股本 2,180,770,326 股为基数，向全体股东派发 2019 度末期现金股息每股 0.52 元（含税），总额为 1,134,000,569.52 元。分配后余额结转下年度，本年度不实施公积金转增股本。上述建议将提交本公司 2019 度股东年会批准。有关股东年会召开的时间、股息派发登记日、股息派发办法与时间以及 H 股暂停办理股份过户的期间等事宜将另行通知。

6 除另有说明外，本报告中有关本公司经营、投资及管理道路 / 项目以及所投资企业的简称，与本公司 2019 年年度报告所定义的具有相同含义。

二公司基本情况

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	

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
办公地址	深圳市福田区益田路江苏大厦裙楼 2-4 层	深圳市福田区益田路江苏大厦裙楼 2-4 层
电话	(86) 755-8285 3331	(86) 755-8285 3338
电子信箱	secretary@sz-expressway.com	secretary@sz-expressway.com

2 报告期公司主要业务简介

本公司于 1996 年 12 月 30 日在深圳注册成立，主要从事收费公路及其他城市和交通基础设施的投资、建设及经营管理。目前，其他城市基础设施主要指包括水环境治理和固废处理等的大环保业务领域。此外，本公司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、运营养护、智能交通系统、工程咨询、广告服务、城市综合服务和产业金融等服务业务。

截至本报告日期，本公司经营和投资的公路项目共 16 个，所投资或经营的高等级公路里程数按权益比例折算约 546 公里，其中 65.7 公里尚在建设中；积极参与多个区域性城市基建开发项目，并投资环保、清洁能源和金融类项目超过 10 个；设有投资、建设、运营、环境及广告 5 个平台公司。

本公司已发行普通股股份 2,180,770,326 股，其中，1,433,270,326 股 A 股在上交所上市交易，约占公司总股本的 65.72%；747,500,000 股 H 股在联交所上市交易，约占公司总股本的 34.28%。本公司最大股东为本公司之发起人、现为联交所上市公司深圳国际（股份代号：00152）全资子公司的新通产公司，目前持有本公司约 30.03% 股份；深圳国际自 2008 年 12 月起间接持有本公司超过 50%的股份，成为本公司的间接控股股东。

3 公司主要会计数据和财务指标

3.1 近 3 年的主要会计数据和财务指标

单位：元　币种：人民币

主要会计数据	2019 年	2018 年	本期比上年同期增减（%）	2017 年	
				调整后	调整前
营业收入	6,185,825,111.97	5,807,108,031.78	6.52	5,210,398,467.52	4,836,620,833.89
归属于上市公司股东的净利润	2,499,484,975.75	3,440,050,607.33	−27.34	1,383,988,489.41	1,426,402,801.01
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	2,243,627,358.26	1,537,875,136.33	45.89	1,472,409,216.13	1,468,896,951.98
经营活动产生的现金流量净额	1,751,428,675.07	3,222,228,582.62	−45.65	2,975,225,227.75	2,660,705,790.47
	2019 年末	2018 年末	本期末比上年同期末增减(%)	2017 年末	
				调整后	调整前
归属于上市公司股东的净资产	18,374,542,643.63	17,387,090,943.28	5.68	13,633,010,893.87	13,618,079,670.58
总资产	44,923,734,271.98	41,100,850,328.23	9.30	44,014,984,643.90	37,473,826,542.60

3.2 报告期分季度的主要会计数据

单位：元　币种：人民币

	第一季度（1-3 月份）	第二季度（4-6 月份）	第三季度（7-9 月份）	第四季度（10-12 月份）
营业收入	1,330,593,040.84	1,368,599,660.97	1,486,215,187.60	2,000,417,222.56
归属于上市公司股东的净利润	467,451,393.65	1,109,372,962.48	574,156,897.38	348,503,722.24
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	483,467,386.16	930,813,160.44	512,344,695.42	317,002,116.24
经营活动产生的现金流量净额	561,270,459.34	225,190,964.60	499,085,103.83	465,882,147.30

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

□适用　√不适用

4 股本及股东情况

4.1 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

单位：股

截止报告期末普通股股东总数(户)	17,933
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)	22,394
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数(户)	22,161

前 10 名股东持股情况

股东名称（全称）	报告期内增减	期末持股数量	比例(%)	持有有限售条件的股份数量	质押或冻结情况		股东性质
					股份状态	数量	
HKSCC NOMINEES LIMITED(1)	−216,000	729,925,099	33.47	−	未知		境外法人
新通产实业开发(深圳)有限公司		654,780,000	30.03	−	无	0	国有法人
深圳市深广惠公路开发有限公司		411,459,887	18.87	−	无	0	国有法人
招商局公路网络科技控股股份有限公司		87,211,323	4.00	−	无	0	国有法人
广东省路桥建设发展有限公司		61,948,790	2.84	−	无	0	国有法人
香港中央结算有限公司	+26,724,104	44,657,051	2.05	−	未知		境内非国有法人
中国人民财产保险股份有限公司−传统−收益组合		12,161,143	0.56	−	未知		境内非国有法人
AU SIU KWOK		11,000,000	0.50	−	未知		境外自然人
全国社保基金一零五组合	9,209,078	9,209,078	0.42	−	未知		境内非国有法人
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	5,672,397	5,672,397	0.26	−	未知		境内非国有法人
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有限公司为同受深圳国际控股有限公司控制的关联人。除上述关联关系以外，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。						

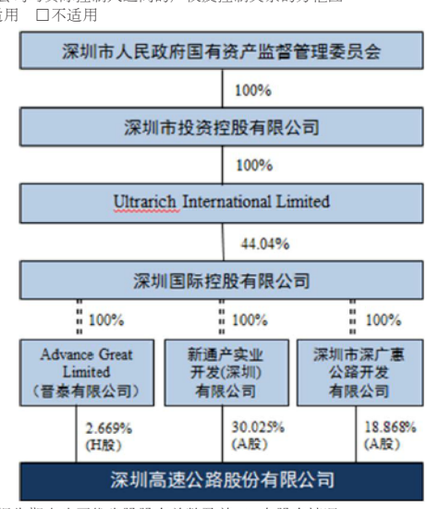
注：HKSCC NOMINEES LIMITED（香港中央结算（代理人）有限公司）持有的 H 股乃代表多个客户所持有。

4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

□适用　√不适用

4.3 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图

√适用　□不适用



4.4 报告期末公司优先股股东总数及前 10 名股东情况

□适用　√不适用

5 公司债券情况

□适用　√不适用

三经营情况讨论与分析

(一)业务回顾

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、以及广告、工程咨询、联网收费和金融等业务。2019 年，集团切实做好收费公路和委托管理业务工作，同时稳步推进环保等新的业务类型。报告期集团实现营业收入约 61.86 亿元，同比增长 6.52%。其中，实现路费收入约 45.70 亿元、委托管理服务收入约 3.76 亿元、房地产开发收入约 4.57 亿元，清洁能源业务收入约 5.99 亿元，广告及其他业务收入约 1.84 亿元，分别占集团总收入的 73.87%、6.08%、7.39%、9.68%和 2.98%。

2019 年，国际形势错综复杂，受全球贸易摩擦加剧、地缘政治紧张局势升温等影响，全球贸易有所减速；中国国内生产总值同比增长 6.1%，增速较 2018 年下滑了 0.5 个百分点，总体经济运行基本平稳，存在下行压力，但仍运行在合理区间。2019 年，广东省和深圳市的地区生产总值同比分别增长了 6.2%和 6.7%，高于全国平均水平，经济结构在持续优化。平稳的经济增速有助于区域内公路运输及物流整体需求的增长。受宏观和区域经济环境中多重因素的综合影响，报告期内本集团收费公路项目营运表现总体平稳。

1、收费公路业务

近年来，为推进供给侧结构性改革，促进物流业降本增效，国务院及国家各级交通管理部门出台了一系列政策及措施，如选择部分高速公路开展分时段差异化收费试点，广东省对省内 43 条高速公路实行货车通行费八五折优惠政策等。由于本集团旗下公路项目尚未列入上述试点范围，路费收入暂未受到影响。2019 年 5 月，国务院明确提出要力争于 2019 年底基本取消高速公路省界收费站，实现不停车快捷收费；交通运输部也印发了《关于大力推动高速公路 ETC 发展应用工作的通知》（交办公路明电〔2019〕45 号）（“《通知》”）。《通知》要求自 2019 年 7 月 1 日起，严格落实对 ETC 用户不少于 5%的车辆通行费基本优惠政策；到 2019 年底，通行高速公路的车辆 ETC 使用率达到 90%以上。实施上述政策，一方面涉及对现有收费系统的全面升级改造，将增加项目的资本开支；享受费率优惠的 ETC 通行卡用户量的骤增，将对公司路费收入造成一定负面影响。但另一方面，能够提高道路的通行效率，为司乘人员提供更加便捷、高效的通行服务，长远而言对降低集团人工成本和管理费用等方面具有正面影响。此外，交通运输部于同期发布了修订后的交通运输行业标准《收费公路车辆通行费车型分类》（“新标准”），新标准将核载 8 人和 9 人客车由原 2 类客车降为 1 类微小型客车，并修订了货车车型分类标准，货车由计重收费转为按车型收费；另外，广东省交通管理部门下发了相关文件，要求对枢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，上述政策已于 2020 年 1 月 1 日起实施，该等政策的实施将对本公司路费收入将产生一定负面影响。总体而言，新标准完善了收费公路车型分类体系，有利于减少操作差错和分类争议，从而提高收费效率，行业政策的变化将进一步提升通行效率和服务，更有利于行业的长远发展，对本集团路费收入的影响可控。

此外，2020 年初，中国出现较严重的新型冠状病毒肺炎疫情，对民众健康及经济活动造成重大影响。交通运输部要求自 2020 年 2 月 17 日 0 时起至疫情防控工作结束，对所有依法通行收费公路的车辆免收通行费，以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。该项政策执行的终止日期将另行通知，此外，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。该项政策的实施预计将导致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。

本公司收费公路项目受经济环境、政策变化等因素影响的程度不尽相同，而功能定位、开通年限、沿线经济的发展情况等也使得项目的营运表现存在差异。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。此外，报告期内，享受费率优惠的 ETC 通行卡用户量迅速增加，对各项目路费收入均造成一定负面影响。

报告期内，本集团深圳地区收费公路项目的总体路费收入同比有所增长。随着深圳地区交通运输网络的不断完善，加上部分高速公路及地方道路取消收费，深圳地区路网内车流的分布和组成也发生了一定的变化。从莞高速（从化—东莞）东莞段于 2019 年 1 月开通，促进了梅观高速车流量的增长。机荷高速作为承载深圳东西向过境车流的重要快速通道，车流量呈饱和状态，加之相连的三项目及清平高速二期免费通行后对其车流量产生了诱增作用，导致该路段高峰期车流拥堵，影响其营运表现进一步提升，报告期内已对其实施客货车车道分离措施，以期提升其通行能力。水官高速上半年因实施边坡维修工程，全年营运表现受到一定影响，该项工程已于 2019 年 7 月完工，至此影响因素已消除。

沿江项目（“沿江高速深圳段”）是深圳西部港区重要疏港通道，随着司乘人员对该项目认知度的不断提升，加上货车收费调整政策的实施对货车车流量的诱增作用，其营运表现进入稳步增长期，2019 年日均车流量及路费收入同比分别取得 10.3%和 14.6%的良好记录。沿江二期国际会展中心互通立交已于 2019 年 11 月 3 日正式启用，实现了国际会展中心与沿江高速的互联互通；沿江高速国际会展中心站（“国展中心站”）也同步开通运营，成为大空港片区充分发挥现代物流及商贸会展功能、开展区域经济合作、发展产业集群并辐射周边城市圈的重要交通枢纽，该站还是全国首个潮汐车道收费站，设置了 6 条自动可变换功能的潮汐车道，可根据展会潮汐车流特点，充分转换现有收费车道功能以疏解车流，从而大幅提升收费站车辆通行效率；此外，沿江二期的机场互通立交以及深中通道深圳侧接线工程正在建设当中，相信随着上述建设工程的陆续完工，周边路网将不断完善，沿江项目的营运表现将得到进一步提升。

2019 年，阳茂高速的日均车流量及路费收入同比有所下降，主要由于相邻路段相继开通、阳茂高速部分路段改扩建施工以及治理超限超载政策的实施带来不同程度的负面影响；佛山一环主线于 2019 年 1 月改造完工通车后尚未收费并取消货车限行，导致行驶广州西二环的短程车流量增长但全程过境货车同比大幅减少，相连的广佛肇高速道路正在改造，受上述因素的综合影响，广州西二环日均车流量同比增长，但日均路费收入同比略有下降；受云湛高速新阳二期（新兴—阳春）及广西梧州绕城高速的分流影响，广梧项目的日均车流量及路费收入同比有所下降；因南沙大桥开通，行驶江中项目全程的车流量同比下降，叠加虎门大桥实施交通管制、治理超限超载等政策因素的影响，尽管江中项目日均车流量同比增长，但路费收入同比有所下降。2019 年，清连高速日均车流量及路费收入同比分别增长 11.5%及 10.0%。许广高速于 2018 年 9 月全线贯通，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，交通效率的提升促进了清连高速的营运表现；清远大桥实施交通管制、汕昆高速龙怀段（龙川—怀集）于 2018 年底的开通亦对清连高速营运表现产生正面影响。

2019 年，受周边城市汽车保有量增长、周边路网不断完善等因素的综合影响，武黄高速的营运表现保持稳定增长；因受到周边新开通的马安高速（马迹塘－安化）、德汉大道（常德市政路）的分流影响，以及交通管制、治理超限超载等政策实施的持续作用，益常高速日均车流量和路费收入同比有所下降；在治理超限超载政策实施、相邻路段实施差异化收费政策导致分流、交通管制政策实施、周边路网不断完善以及沿线商圈功能变化等因素的综合作用下，长沙环路日均车流量及路费收入同比保持增长；周边及区域经济的发展以及省内交通优惠政策的实施使得南京三桥日均车流量及路费收入同比均取得增长。

2、环保业务

本集团在 2015-2019 年发展战略中明确，在整固与提升收费公路主业的同时，积极探索以水环境治理、固废处理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作为拓展大环保产业相关业务的市场化平台。

2016 年 12 月国务院下发的《“十三五”生态环境保护规划》再次明确将生态文明建设上升为国家战略。《2019 年政府工作报告》中将生态文明建设和生态环境保护作为 2019 年重要工作内容。2019 上半年，国家和各级政府部门陆续出台了一系列环保政策，国家住房和城乡建设部等 9 部门于 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》，要求到 2025 年全国地级及以上城市基本建成生活垃圾分类处理系统，垃圾分类进入有法可依时代，为有机垃圾处理细分领域带来了新机遇。

国家发改委于 2019 年 5 月下发了《国家发展改革委关于完善风电上网电价政策的通知》（发改价格〔2019〕882 号），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，2019-2020 年将迎来陆上风电项目建设高峰期。国家在陆续取消电价补贴的同时，加大力度建设特高压线路，建立一套基于市场机制的风电配额和电网保障性收购制度，以改善弃风限电现象。随着电网建设的推进和政策扶持效果的释放，预计风电行业将得到快速发展，弃风限电现象将持续减弱直至消失，风电产业投资价值凸现。

2019 年 10 月 30 日，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具备处理大件（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。截至报告期末，项目各项前期工作正稳步有序推进中，已完成相关《特许经营协议》及《PPP 项目合同》条款的沟通及谈判，项目公司正处于筹备阶段，本公司将持有该项目公司 65%股权。

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 53.2067%股份，蓝德环保自 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，主营业务包括以餐厨垃圾为主的有机垃圾处理技术研发、核心设备制造、投资建设及运维等，其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。

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。蓝德环保拥有较强的科技创新及研制能力和百余项专利技术，管理团队较为成熟，具有技术研发、设备制造、集成和销售、投资和建造、运营和维护全产业链服务能力。通过投资光明环境园项目和蓝德环保，本集团可迅速切入并聚力于有机垃圾处理细分领域，获得有机垃圾处理全产业链的业务协同，促进本集团有机垃圾处理业务的规模化发展，形成在该细分市场的专业竞争能力，为集团创造长期稳定回报。

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。此外，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、工业固废处理等实体项目的建设与运营。

经董事会批准，本集团以人民币 51,000 万元通过股权受让和增资方式控股收购南京风电 51%股权，有关详情请参阅本公司日期为 2019 年 3 月 15 日公告的相关内容。报告期内，该项交易已经完成，南京风电自 2019 年 4 月 8 日起纳入本集团合并报表范围。南京风电是一家专门从事可再生、新型能源风能发电的高科技企业，公司的主要业务为风力发电系统的研发、集成、制造、安装、销售和维护，以及风电场的投资运营。南京风电具有自主研发和生产大型风力发电机组的技术能力，具备风场开发、建设及运营管理经验和能力，公司业务发展具备良好的市场前景。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。现阶段的风电政策环境、市场供求关系给南京风电带来难得的市场机遇，但因产能制约也面临供货能力受限的压力。集团完成并购后，一方面全面梳理南京风电内部组织及人员架构，建立健全管理制度及业务流程，提升内部管理质量；另一方面强化管理及生产团队建设，优化风机制造工艺设计，全面提升整机制造生产能力，同时加强市场开发及供应链建设，南京风电资本实力得到加强，经营管理得到明显改善。通过半年多的夯实内功，南京风电在市场化道路上亦迈出了坚实的步伐，年内，南京风电的技术研发、生产等综合实力得到了多家国内大型风电企业的认可，并已成功进入了部分大型风电企业的供应商采购名录。通过多措并举，南京风电 2019 年各项经营目标得到顺利完成。

经董事会批准，本集团以人民币 0.67 元的价格收购包头南风 67%股权，并为包头南风约人民币 135,200 万元债务承担股东责任，有关详情请参阅本公司日期为 2019 年 9 月 12 日及 9 月 16 日公告的相关内容。报告期内，该项交易已经完成，包头南风自 2019 年 9 月 17 日起纳入本集团合并报表范围。包头南风主要从事内蒙古自治区五个风力发电厂的投资、经营和管理，其中四个风力发电厂位于内蒙古自治区包头市达茂旗，一个位于内蒙古自治区包头市白云鄂博矿区，该等风力发电厂已于 2018 年并网发电。包头南风共拥有 165 台风力发电机组，总装机容量 247.5MW，经核准的上网电价为人民币 0.49 元 / 千瓦时。投资包头南风可与南京风电形成业务协同，本集团可获得从风场资源、风电设备制造到风场建设、投资与运营全产链协同优势，为集团快速进入风力发电行业和进一步发展奠定基础。本集团并购包头南风后，项目管理团队迅速切入风场运营，抓住四季度风资源丰富的有利时机，紧紧围绕“稳定过渡”与“促进生产”两大工作主线，实施各项促生产、保安全的工作举措，风场发电利用小时数得到快速提升，较好实现了包头南风年度经营目标。

（二）报告期内主要经营情况

2019 年，集团实现归属于公司股东的净利润（“净利润”）2,499,485 千元（2018 年：3,440,051 千元），同比减少 27.34%。扣除上年同期确认的三项目资产处置收益的影响后，净利润同比增长 30.42%，主要为报告期内完成对沿江公司的注资工作，确认部分前期可弥补亏损和公路资产减值等相关的递延所得税资产，以及本期联合置地公司确认梅林关更新项目一期商品房开发收益和转让贵州圣博等四家子公司 100%股权和债权使得集团投资收益有所增加。

1、主营业务分析

财务报表相关科目变动分析表

单位：千元　币种：人民币

科目	本期数	上年同期数	变动比例(%)
营业收入	6,185,825	5,807,108	6.52
营业成本	3,499,538	2,858,212	22.44
销售费用	27,305	19,417	40.62
管理费用	350,732	209,645	67.30
研发费用	18,475	−	不适用
财务费用	572,938	1,055,006	−45.69
投资收益	1,242,672	555,594	123.67
所得税费用	−92,249	966,447	不适用
经营活动产生的现金流量净额	1,751,429	3,222,229	−45.65
投资活动产生的现金流量净额	−253,489	957,939	不适用
筹资活动产生的现金流量净额	−1,147,073	−3,483,902	不适用

报告期内，集团实现营业收入 6,185,825 千元，同比增长 6.52%，因三项目于 2018 年底被政府提前回购，扣除其上年同期路费收入 727,802 千元的影响后，可比营业收入增长 21.78%。其中，可比路费收入总体增长 5.32%，此外，贵龙开发项目随交房数量增加本年收入有所增加、新增四条路政府回购后委托管养服务收入，以及南京风电和包头南风报告期内纳入集团合并范围，使得集团营业收入有所增加。有关营业收入的具体分析如下：

单位：千元　币种：人民币

营业收入项目	2019 年	所占比例(%)	2018 年	所占比例(%)	同比变动 (%)	情况说明
主营业务收入 - 收费公路	4,569,454	73.87	5,066,387	87.24	−9.81	①
其他业务收入 - 委托管理服务	376,403	6.08	246,261	4.24	52.85	②
其他业务收入 - 房地产开发	456,902	7.39	285,672	4.92	59.94	③
其他业务收入 - 风电设备销售收入	511,126	8.26	−	−	不适用	④
其他业务收入 - 风力发电收入	87,667	1.42	−	−	不适用	④
其他业务收入 - 广告及其他	184,273	2.98	208,787	3.60	−11.74	⑤
营业收入合计	6,185,825	100.00	5,807,108	100.00	6.52	

情况说明：

①报告期内，路费收入同比下降 9.81%。扣除三项目上年同期路费收入 727,802 千元的影响后，可比路费收入同比增长 5.32%，除益常高速路费收入略有下降外，沿江高速、清连高速、武黄高速等附属收费公路均取得一定程度增长。

②报告期内，委托管理服务收入同比增长 52.85%，主要为报告期内随着项目建设进度推进，委托管理服务收入有所增加及新增四条路政府回购后委托管养服务收入。

③报告期内，房地产开发收入同比增长 59.94%，主要为贵龙开发项目本期交房数量增加。

④南京风电及包头南风分别于 2019 年 4 月 8 日和 2019 年 9 月 17 日纳入集团合并范围，报告期内分别贡献集团营业收入 511,126 千元和 87,667 千元。

⑤报告期内，广告及其他收入同比减少主要为广告发布收入有所减少所致。

主营业务分行业、分产品、分地区情况

单位：千元　币种：人民币

主营业务分行业情况						
分行业	营业收入	营业成本	毛利率(%)	营业收入比上年增减(%)	营业成本比上年增减(%)	毛利率比上年增减(%)
收费公路	4,569,454	2,270,903	50.30	−9.81	−4.98	减少 2.52 个百分点
主营业务分产品情况						
分产品	营业收入	营业成本	毛利率(%)	营业收入比上年增减(%)	营业成本比上年增减(%)	毛利率比上年增减(%)
清连高速	837,016	485,484	42.00	10.03	12.44	减少 1.24 个百分点
机荷东段	768,241	333,416	56.60	1.37	−0.02	增加 0.60 个百分点
机荷西段	667,663	136,243	79.59	1.94	14.15	减少 2.18 个百分点
水官高速	652,022	480,124	26.36	2.78	2.80	基本持平
沿江高速	532,571	285,670	46.36	14.58	10.30	增加 2.08 个百分点
益常高速	403,518	204,845	49.24	−1.21	2.03	减少 1.61 个百分点
武黄高速	412,534	210,942	48.87	7.08	−7.74	增加 8.22 个百分点
长沙环路	156,146	54,633	65.01	8.41	7.44	增加 0.32 个百分点
梅观高速	139,744	79,548	43.08	9.10	0.76	增加 4.71 个百分点
合计注 1	4,569,454	2,270,903	50.30	5.32	4.66	增加 0.32 个百分点
主营业务分地区情况						
分地区	营业收入	营业成本	毛利率(%)	营业收入比上年增减(%)	营业成本比上年增减(%)	毛利率比上年增减(%)
广东省	3,597,256	1,800,484	49.95	−12.87	−5.72	减少 3.80 个百分点
湖北省	412,534	210,942	48.87	7.08	−7.74	增加 8.22 个百分点
湖南省	559,664	259,477	53.64	1.30	3.12	减少 0.82 个百分点
合计	4,569,454	2,270,903	50.30	−9.81	−4.98	减少 2.52 个百分点

注 1：不含上年同期三项目相关营业收入及营业成本。

主营业务分行业、分产品、分地区情况的说明：

报告期内，集团附属收费公路毛利率总体为 50.30%，同比下降 2.52 个百分点，三项目回购以及其他路段因路费收入、专项维护费用及折旧摊销费用变动，是毛利率变动的主要原因。

集团报告期营业成本为 3,499,538 千元（2018 年：2,858,212 千元），同比增长 22.44%，扣除上年同期三项目相关营业成本的影响后，可比营业成本同比增长 32.65%，主要为附属收费公路人员成本、公路维护成本及折旧摊销费用增加、贵龙开发项目因收入增加相应结转房地产开发成本增加、委托管理服务成本增加，以及南京风电和包头南风纳入合并范围，相关营业成本增加所致。

集团报告期销售费用为 27,305 千元（2018 年：19,417 千元），同比增加 40.62%，主要为南京风电纳入合并范围使得集团销售费用有所增加。集团报告期管理费用为 350,732 千元（2018 年：209,645 千元），同比增加 67.30%，主要为报告期内随公司业务规模扩大，管理类员工人数增加使得集团员工成本有所增加，以及根据集团 2019 年度考核净利润实现情况，本年度计提的增量利润奖金有所增加，此外，南京风电纳入合并范围也使得集团管理费用有所增加。集团报告期研发费用为 18,475 千元，为南京风电纳入合并范围，使得集团研发费用有所增加。集团报告期财务费用为 572,938 千元（2018 年：1,055,006 千元），同比减少 45.69%，主要为 2018 年末三项目政府回购后资产与债务同时结转，报告期内利息支出随借贷规模下降而减少，以及外币负债受人民币汇率波动影响，汇兑损失同比减少所致。报告期内，公司继续对美元债实施锁汇掉期交易。在对冲“公允价值变动收益—外汇掉期工具公允价值变动收益”及“投资收益—外币掉期工具交割收益”后，集团报告期财务成本为 528,492 千元（2018 年：988,271 千元），同比减少 46.52%。此外，报告期内集团综合借贷成本为 4.39%（2018 年度：4.66%），同比下降 0.27 个百分点。集团报告期所得税费用为 −92,249 千元（2018 年：966,447 千元），同比大幅减少，主要为报告期内完成对沿江公司注资 41 亿元，根据其未来盈利情况，对前期部分可弥补亏损及公路资产减值等确认相关递延所得税资产，以及上年同期确认三项目资产处置收益相关所得税。

报告期内，集团实现投资收益 1,242,672 千元（2018 年：555,594 千元），同比增长 123.67%，主要为联合置地公司本年确认梅林关更新项目一期商品房开发收益和转让贵州圣博等四家子公司 100%股权及债权，增加集团投资收益所致。

2、资产、负债情况分析

本集团资产以高等级收费公路的特许经营无形资产、对经营收费公路企业的股权投资为主，占总资产的 55.15%，货币资金和其他资产分别占总资产的 10.54%和 34.31%。于 2019 年 12 月 31 日，集团总资产 44,923,734 千元（2018 年 12 月 31 日：41,100,850 千元），较 2018 年年末增加 9.30%，主要为本年度南京风电及包头南风纳入合并范围。

2019 年 12 月 31 日，集团未偿还的有息负债总额为 16,821,439 千元（2018 年 12 月 31 日：13,922,655 千元），较 2018 年年末增加 20.82%，主要为报告期内外环项目随工程建设支出增加提取项目贷款、收到联合置地股东借款及南京风电和包头南风纳入合并范围。2019 年集团平均借贷规模为 148 亿元（2018 年：211 亿元），同比下降 30%，主要为上年末因三项目回购转出相应的有息负债。

(三)公司发展战略

基于对内外环境发展变化趋势的深入研究，本公司第七届董事会第四次会议于 2015 年 6 月审议批准了公司“2015～2019 年发展战略”，公司将“坚持市场化导向和创新驱动，把握时代机遇，整固并提升收费公路主业，积极探索并确定新的产业方向，实现公司的可持续发展”。鉴于国内交通基础设施及城市综合开发、大环保产业良好的发展前景与巨大商机，以及商业模式、核心竞争力的匹配度，公司基本确定重点关注上述两个产业发展方向，实施新项目，积极探索并实践公司业务的转型发展，保障业务经营的平稳与可持续发展。

(四)经营计划

2020 年，本集团的工作目标和重点包括：

（　经营目标：根据交通运输部要求，本集团经营投资的各收费公路项目自 2020 年 2 月 17 日 0 时起实施疫情期免费政策，该政策的实施将对本集团 2020 年度的经营目标造成影响。鉴于疫情期免费政策实施的时限以及该项政策的相关配套保障政策尚未确定，本集团的 2020 年度经营目标亦具有较大不确定性，本集团将密切跟踪相关政策动向和积极采取应对策略，适时确定和披露相应的经营目标。

(收费公路业务：就配套保障政策做好与交通主管部门的沟通工作，尽可能降低因实施疫情期免费政策造成的影响。在疫情防控期间进一步完善成本管控体系，使之与现阶段的营运管理特点相匹配，持续降低成本。工程建设方面，抓好沿江二期和外环 A 段等的品质工程建设，最大限度降低因疫情停工给工程进度带来的影响；通过智能采集、汇总集成，进一步提高建设、营运活动中的信息化、智能化水平，切实提高集中调度管理程度和综合监测管理能力。积极寻找兼并重组机遇，投资有潜力的收费路桥项目，持续整固提升公路主业。

(大环保领域：做好光明环境园项目的建设，确保项目建设按计划完工。完成蓝德环保项目的交割整合工作，按计划推进各 BOT/PPP 项目的建设和运营。把握市场时机，大力推进南京风电产能的提高。完善包头风场的安全运营体系和成本控制体系，保障完成发电量计划。持续优化大环保板块产业平台及蓝德环保、南京风电、包头南风等子公司的组织架构、管理体系和财务结构，尽快与本集团内其他资源产生协同效应。聚焦垃圾处理、工业危废、清洁能源等细