证券代码:600020 证券简称:中原高速 公告编号:临 2021－029
公司债代码:143213 公司债简称:17 豫高速
公司债代码:143495 公司债简称:18 豫高 01
公司债代码:143560 公司债简称:18 豫高 02

河南中原高速公路股份有限公司关于上海证券交易所对公司 2020 年年度报告的信息披露监管工作函的回复

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个别及连带责任。

河南中原高速公路股份有限公司(以下简称“公司”)于 2021 年 5 月 28 日收到上海证券交易所下发的《关于河南中原高速公路股份有限公司 2020 年年度报告的信息披露监管工作函》(上证公函【2021】0528 号,以下简称“《工作函》”),经对公司 2020 年年度报告的事后审核,要求公司进一步说明并补充披露下述信息,现对《工作函》相关问题回复和补充披露如下:

一、年报披露,公司报告期实现营业收入 50.77 亿元,同比下降 20.50%,归母净利润 2.42 亿元,同比下降 83.40%。分季度来看,公司第一至第四季度分别实现归母净利润－4.34 亿元、1.56 亿元、4.03 亿元、1.17 亿元,经营活动产生的现金流量净额分别为 1.95 亿元、5.55 亿元、7.17 亿元、8.03 亿元,公司分季度财务数据波动较大。请公司:(1)受疫情期间免收通行费政策影响,高速公路收费上市公司业绩普遍下滑,归母净利润下滑幅度约为 20%－50%。结合收费减免政策、同行业公司情况、经营情况、折旧/摊销政策、养护成本等,补充说明公司业绩下滑幅度高于行业一般水平的原因及合理性;(2)结合市场变化、业务经营特点、往年同期波动等情况,补充披露三季度归母净利润远高于其他季度,但现金流量净额未明显增加的原因。

公司回复:

(一)受疫情期间免收通行费政策影响,高速公路收费上市公司业绩普遍下滑,归母净利润下滑幅度约为 20%－50%。结合收费减免政策、同行业公司情况、经营情况、折旧/摊销政策、养护成本等,补充说明公司业绩下滑幅度高于行业一般水平的原因及合理性;

1、收费减免政策

2020 年 02 月 15 日,交通运输部发布《关于新冠肺炎疫情防控期间免收收费公路车辆通行费的通知》,决定在新冠肺炎疫情防控期间,免收全国收费公路车辆通行费。免收通行费的时间范围从 2020 年 2 月 17 日 0 时起,至疫情防控工作结束,免收通行费的车辆范围为依法通行收费公路的所有车辆。2020 年 4 月 28 日,交通运输部发布《关于恢复收费公路收费的公告》,自 2020 年 5 月 6 日 0 时起,经依法批准的收费公路恢复收费。

2、同行业公司情况及经营情况

受疫情期间免收通行费政策影响,高速公路收费上市公司业绩普遍下滑,由于各家高速公路收费上市公司在资产总额、管养里程、主营业务收入、财务费用等方面都存在差异,导致各公司间业绩存在差距。公司选取管养高速公路收费里程相近的同行业上市公司对比,情况如下:

金额:亿元

序号	公司名称	管养里程(公里)	净利润	收费公路业务收入占营业收入的比例(%)	收费公路业务收入	收费公路业务收入同比增减	收费公路成本	收费业务成本同比增减	收费公路业务毛利率(%)	收费桥折旧摊销
1	宁沪高速	850	24.64	74.90	60.16	－23.19	30.96	7.66	48.53	13.34
2	四川成渝	744	6.74	55.34	30.21	－22.83	16.84	－14.06	44.25	7.59
3	赣粤高速	800	5.27	52.92	26.81	－12.52	17.69	8.12	34.01	8.38
4	中原高速	792	2.42	75.58	38.37	－29.14	26.48	11.14	30.98	14.35

如上表所示,公司与宁沪高速相比,虽然在收费公路业务收入占营业收入的比例、收费公路业务成本、收费公路业务收入同比增减、收费公路业务成本同比增减、折旧摊销等方面都比较接近,但是由于在收费公路业务收入方面差距较大,造成了净利润和收费公路业务毛利率相差较大,影响了公司的经营业绩;公司与四川成渝和赣粤高速相比,主要差异是收费公路业务收入占营业收入的比重较高,所以收费公路业务成本和折旧摊销也较高,造成公司对高速公路收费业务的依赖性较强,通行费收入的下降严重影响公司的经营业绩。

3、折旧/摊销政策

(1)各类固定资产的折旧方法

类别	折旧方法	折旧年限(年)	残值率(%)	年折旧率(%)
房屋及建筑物	年限平均法	15~30	5.00	3.17~6.33
安全设备	年限平均法	3~15	5.00	6.33~31.67
监控设备	年限平均法	5~10	5.00	9.50~19.00
收费设备	年限平均法	5~8	5.00	11.88~19.00
通讯设备	年限平均法	5~15	5.00	6.33~19.00
机械设备	年限平均法	5~10	5.00	9.50~19.00
运输设备	年限平均法	5~10	5.00	9.50~19.00
其他设备	年限平均法	5	5.00	19.00

其中,已计提减值准备的固定资产,还应扣除已计提的固定资产减值准备累计金额计算确定折旧额。

公路采用工作量法计提折旧,预计残值为零。

公路的折旧额＝该期间公路的实际车流量×(公路的账面价值÷收费权经营期限内预测的总车流量)。以上车流量统计均为收费口径,即按收费标准折算为收费标准最低车型的交通量。对实际车流量与预测车流量的差异,本公司每三年将根据实际车流量重新预测剩余期限的总车流量,并调整以后年度每单位车流量应计提的折旧额,以保证全部路产价值在收费权经营期限内全部收回。当实际车流量与预测车流量产生重大差异时,本公司将重新预测总车流量并调整计提的折旧额。

其他固定资产的折旧计提方法:

公司根据其他固定资产的性质和使用情况,确定固定资产的使用寿命和预计净残值,按年限平均法计提折旧,并在年度终了,对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核,如与原先估计数存在差异的,进行相应的调整。

每年年度终了,公司对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核。使用寿命预计数与原先估计数有差异的,调整固定资产使用寿命;预计净残值预计数与原先估计数有差异的,调整预计净残值。

公司对固定资产进行定期检查发生的大修理费用,有确凿证据表明符合固定资产确认条件的部分,计入固定资产成本,不符合固定资产确认条件的计入当期损益。固定资产在定期大修理间隔期间,照提折旧。

(2)公司于取得无形资产时分析判断其使用寿命。使用寿命为有限的,自无形资产可供使用时起,采用能反映与该资产有关的经济利益的预期实现方式的摊销方法,在预计使用年限内摊销;无法可靠确定预期实现方式的,采用直线法摊销;使用寿命不确定的无形资产,不作摊销。

各类无形资产的摊销方法:

特许经营权的摊销方法如下:

收费路桥在达到预定可使用状态时,特许经营权采用工作量法在收费路桥经营期限内进行摊销。特许经营权的摊销额＝该期间收费路桥的实际车流量×(收费路桥的特许经营权账面价值÷收费权经营期限内预测的总车流量)。以上车流量统计均为收费口径,即按收费标准折算为收费标准最低车型的交通量。

对实际车流量与预测车流量的差异,公司每三年将根据实际车流量重新预测剩余期限的总车流量,并调整以后年度每单位车流量应计提的摊销额,以确保相关收费路桥特许经营权可于摊销期满后全部摊销。当实际车流量与预测车流量产生重大差异时,公司将重新预测总车流量并调整计提的摊销额。

其他使用寿命有限的无形资产摊销方法如下:

其他无形资产于取得时分析判断其使用寿命。使用寿命为有限的,在预计使用年限内摊销;无法可靠确定预期实现方式的,采用直线法摊销;使用寿命不确定的无形资产,不作摊销。

类别	使用寿命(年)	摊销方法
软件	5.00	直线法
土地使用权	24.00~30.00	直线法
商标	10.00	直线法

公司于每年年度终了,对使用寿命有限的无形资产的使用寿命及摊销方法进行复核,与以前估计不同的,调整原先估计数,并按会计估计变更处理。

4、养护成本

按照“免费不免服务的原则”,公司所辖路段作为运输防疫物资的重要通道,车流量同比显著增长,2020 年度共发生养护成本 2.89 亿元,较上年同比增加 25.65%。

综上所述,公司业绩下滑幅度高于行业一般水平的原因是充分的,合理的。

(二)结合市场变化、业务经营特点、往年同期波动等情况,补充披露三季度归母净利润远高于其他季度,但现金流量净额未明显增加的原因。

根据国家的疫情期间免收通行费政策,公司在第二季度和第二季度,第三季度通行费收入开始恢复正常,因此,第三季度归母净利润远高于其他季度。第三季度经营活动净现金流量未有明显增加的主要原因是:公司所属房地产公司支付了土地收储前期费用及土地复垦券 0.97 亿元。

2020 年分季度主要财务数据

金额:亿元

项目	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	6.83	13.18	15.39	15.36
归属于上市公司股东的净利润	－4.34	1.56	4.03	1.17
经营活动产生的现金流量净额	1.95	5.55	7.17	8.03

会计师意见:

我们按照中国注册会计师审计准则的要求,设计和执行了相关程序,针对上述事项我们执行的主要程序包括:

(1)针对营业收入、经营情况:

①了解与收入确认相关的关键内部控制,评价这些控制的设计,确定其是否得到执行,并测试相关内部控制的运行有效性;

②取河南省高速公路联网监控收费通信服务有限公司提供并经各拆分单位确认的通行费拆分表,并与账面收入记录数据进行核对;

③向河南省高速公路联网监控收费通信服务有限公司实施函证程序,函证应收通行费收入期末余额及本期发生额;

④结合实际车流量变动,分析各路段收入变动是否合理;

(2)针对公路及桥梁折旧的计提及收费路桥特许经营权的摊销:

①了解、评价与公路及桥梁折旧计提、收费路桥特许经营权摊销相关的内部控制,并测试关键控制运行的有效性;

②对公司聘请的外部专业机构的胜任能力、专业素质和客观性进行评估;

③复核公司管理层作出估计的重要依据,获取外部专业机构的交通量预测报告并查阅其重要假设,将其重要假设与政府交通部门的规划进行比对,并通过将以前年度的预测车流量和该期间实际车流量进行比较来评价交通量预测报告的可靠性;

④对固定资产中公路及桥梁的折旧及无形资产中收费路桥特许经营权的摊销进行重新测算,验证财务报表中固定资产路产折旧计提及无形资产中收费路桥特许经营权摊销金额的准确性。

(3)针对经营活动产生的现金流量:

①取得公司现金流量表及其编制工作底稿,复核加计其准确性,将各经营活动产生的现金流量明细项目与资产负债表项目的变动及利润表项目的发生额进行了勾稽核对;

②结合会计准则的规定,评估其交易性质是否属于经营活动;

③结合银行流水及对账单、银行日记账等的检查,核查各现金流量明细项目的准确性。

我们按照中国注册会计师审计准则的规定对中原高速公司 2020 年度财务报表进行了审计,旨在对中原高速公司 2020 年度财务报表整体发表意见。我们将上述公司的说明,与我们在对公司 2020 年度财务报表执行审计工作中获得的信息进行了比较,未发现在所有重大方面存在不一致之处。

二、年报披露,公司 2018－2020 年投资活动产生的现金流量净额分别为 3.05 亿元、－10.32 亿元和－10.26 亿元,主要为购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金。请公司补充披露近三年投资的主要项目、建造工期、现金流出情况、项目进展、项目盈利能力及对公司经营和业绩的影响。

公司回复:

公司近三年的主要投资项目如下表所示:

金额:亿元

投资项目名称	建造工期	现金流出金额			项目进展
		2018 年	2019 年	2020 年	
京港澳高速漯河至驻马店改扩建工程	2013.5 至 2015.12	1.29	0.61	1.14	已通车
商丘至登封高速公路	2013.6 至 2017.9	7.79	3.23	3.79	已通车
机场改扩建项目部	2014.3 至 2016.6	1.25	0.12	0.84	已通车
取消省界收费站	2019 年	–	3.45	–	已完工
其他零星投资	–	1.21	2.66	3.81	已完工
合计	–	11.54	10.07	9.58	–

公司近三年的主要投资项目对公司经营和业绩的影响如下表所示:

金额:亿元

年份	京港澳高速漯河至驻马店改扩建工程			商丘至登封高速公路			机场改扩建项目部		
	车流量(百辆/年)	通行费收入	毛利	车流量(百辆/年)	通行费收入	毛利	车流量(百辆/年)	通行费收入	毛利
2018 年	190,267.17	6.05	3.62	387,245.97	6.58	3.20	270,217.61	2.95	0.82
2019 年	267,423.22	8.15	4.86	495,469.70	8.19	3.78	317,902.94	3.49	1.03
2020 年	283,193.84	5.43	2.23	721,293.44	5.32	0.41	376,054.18	2.48	－0.08

从上表可以看出,公司近三年主要投资项目的车流量、通行费收入、毛利都有显著的提升(2020 年通行费收入受疫情影响不具备可比性),高速公路运营管理是公司的主业,投资高速公路建设项目对增加资产规模、主营收入、可持续发展起到积极作用。

会计师意见:

我们按照中国注册会计师审计准则的要求,设计和执行了相关程序,针对上述事项我们执行的主要程序包括:

①取得公司现金流量表及其编制工作底稿,复核加计其准确性,将各投资活动产生的现金流量明细项目与资产负债表项目的变动及利润表项目的发生额进行了勾稽核对;

②结合会计准则的规定,评估其交易性质是否属于投资活动;

③结合银行流水及对账单、银行日记账等的检查,核查各现金流量明细项目的准确性。

我们按照中国注册会计师审计准则的规定对中原高速公司 2020 年度财务报表进行了审计,旨在对中原高速公司 2020 年度财务报表整体发表意见。我们将上述公司的说明,与我们在对公司 2020 年度财务报表执行审计工作中获得的信息进行了比较,未发现在所有重大方面存在不一致之处。

三、年报披露,公司报告期财务费用为 14.11 亿元,占净利润 582.14%。公司资产负债率 74.8%,短期借款 48.11 亿元,一年内到期非流动负债 49.49 亿元,长期借款 206.82 亿元,应付债券 13.46 亿元。公司以公路收费权等作为质押申请贷款,报告期末质押的公路收费权资产净值 180.90 亿元。请公司:(1)补充说明短期借款情况,包括借款期限、利率、具体用途,以及报告期内大幅增长的原因;(2)对比同行业公司,补充说明公司资产负债率较高的原因及合理性,并结合负债结构、货币资金及现金流情况,分析偿债能力及流动性风险;(3)补充说明大额质押公路收费权是否会对上市公司生产经营产生不利影响。

公司回复:

(一)补充说明短期借款情况,包括借款期限、利率、具体用途,以及报告期内大幅增长的原因;

1、公司短期借款情况:

截至 2020 年末,公司短期借款余额 48.11 亿元(含短期借款 48.05 亿元及应付利息 0.06 亿元),短期借款情况如下:

金额:亿元

金融机构	借款期限	2020 年末借款余额	利率	用途
中信银行	2020.01.06－2021.01.06	1.00	3.9150%	补充流动资金
民生银行	2020.02.21－2021.02.21	1.00	3.9150%	补充流动资金
中信银行	2020.03.03－2021.03.03	5.00	3.9150%	补充流动资金
交通银行	2020.03.06－2021.03.04	4.00	3.9150%	补充流动资金
中原银行	2020.03.11－2021.03.11	1.00	3.9150%	补充流动资金
汇丰银行	2020.03.13－2021.03.12	0.85	3.9150%	补充流动资金
浦发银行	2020.03.20－2021.03.19	5.00	3.0500%	补充流动资金
浦发银行	2020.03.20－2021.03.19	3.50	3.0500%	补充流动资金
邮储银行	2020.04.17－2021.04.17	5.00	3.9150%	补充流动资金
广发银行	2020.05.15－2021.05－15	3.70	3.9150%	补充流动资金
招商银行	2020.06.10－2021.06.10	2.00	3.7500%	补充流动资金
建设银行	2020.07.27－2021.07.27	7.00	3.6930%	补充流动资金
中国银行	2020.07.30－2021.07.30	3.00	3.7000%	补充流动资金
中信银行	2020.12.07－2021.11.07	1.00	3.6975%	补充流动资金
建设银行	2020.12.11－2021.10.10	3.00	3.6800%	补充流动资金
民生银行	2020.12.22－2021.01.22	2.00	3.9500%	补充流动资金
合计	–	48.05	–	–

2、报告期内大幅增长的原因

2020 年末,公司短期借款余额为 48.11 亿元,较上年末增加 29.23 亿元,增幅 154.88%,主要原因为 2020 年受新冠疫情免费政策影响,为保障经营利润,公司在 2020 年融入利率较低的短期贷款置换部分长期贷款,以达到降低财务费用的目的。

(二)对比同行业公司,补充说明公司资产负债率较高的原因及合理性,并结合负债结构、货币资金及现金流情况,分析偿债能力及流动性风险。

公司主营业务为经营性收费公路的投资、建设、运营管理等,根据有关规定,中西部地区经营性收费公路经营权期限最长不超过 30 年。为实现可持续发展,公司积极拓展主营业务,培育新的利润增长点。随着公司投资建设高速公路里程的增加,与同行业上市公司相比,公司通行费收入占营业收入比重较大,同时资产负债率也相对较高。

截至 2020 年末,公司管养里程由成立之初的 173 公里,增加至 792 公里。期间公司投资建设了郑州至尧山高速公路、郑州至民权高速公路郑州至开封段、济宁至邾门高速公路水城段(一期)、济宁至邾门高速公路水城段(二期)、商丘至登封高速公路以及京港澳高速公路郑州至漯河改扩建、京港澳高速公路漯河至驻马店改扩建、郑州机场高速公路改扩建等高速公路项目。高速公路的投资特点是投资金额大、回收期长,一般采取金融机构借款模式进行投资建设,因此,随着公司资产规模的增大,资产负债率也相应提高。为了降低风险,公司不断努力,通过各种方式降低资产负债率,从近三年又一期披露数据显示,公司资产负债率整体处于稳中有降的态势,未来公司将控制资产负债率在合理范围内进一步降低。

1、公司 20 年末有息债务结构如下:

金额:亿元

项目	期限结构	2020 年末	
		金额	占比
短期借款	1 年以内	48.11	15.13%
一年内到期的非流动负债		49.49	15.57%
长期借款	1 年以上	206.82	65.07%
应付债券		13.46	4.23%
合计	–	317.87	100.00%

公司有息负债主要由短期借款、长期借款及应付债券构成,以长期借款和应付债券为主。截至 2021 年 3 月末,公司已对有息负债结构进行了调整,长期有息负债占比由 69.30%上升至 77.96%,流动性风险显著下降。

2、结合货币资金及现金流情况对偿债能力及流动性风险的分析

相关会计科目及偿债能力

金额:亿元

主要指标或会计科目	2020 年	2019 年	变动比例(%)
货币资金	9.54	12.74	－25.11
经营活动现金净流量	22.70	32.36	－29.84
息税折旧摊销前利润	34.15	49.06	－30.40
流动比率	0.4592	0.4210	9.08
速动比率	0.1277	0.1474	－13.38
EBITDA 全部债务比	0.0961	0.1340	－28.25
利息保障倍数	1.1992	2.2344	－46.33
现金利息保障倍数	2.6021	3.4226	－23.97
EBITDA 利息保障倍数	2.3675	3.4475	－24.78
贷款偿还率(%)	100.00	100.00	–
利息偿付率(%)	100.00	100.00	–

(1)短期偿债能力分析

2019－2020 年末,公司流动比率分别为 0.42 和 0.46;速动比率分别为 0.15 和 0.13。公司流动比率呈上升趋势,说明公司的变现和短期偿债能力增强。

(2)长期偿债能力分析

2019－2020 年,公司 EBITDA 利息保障倍数分别为 3.15 和 2.37,公司 EBITDA 利息保障倍数较高,显示公司偿债能力较强。2020 年公司 EBITDA 利息保障倍数降低,主要受 2020 年新冠疫情防控期间免收车辆通行费政策影响,通行费收入同比大幅下降,同时收费公路经营成本仍需正常支出所致。从 2019－2020 年末资产负债率来看,公司资产负债率整体变化不大,稳中有降。

综合负债结构、货币资金、经营性现金净流量等情况来看,公司整体偿债能力较强,流动性风险可控,且 2021 年一季度,公司整体情况进一步优化。截至 2020 年年末,公司尚未使用银行借款额度 147.21 亿元,尚未发行的短期融资券及超短期融资券额度 50 亿元,并且公司根据各银行相关政策可以对已到期银行贷款进行展期,所以,公司持续融资能力较强,流动性风险较低。

(三)补充说明大额质押公路收费权是否会对上市公司生产经营产生不利影响

由于高速公路投资金额大、回收周期长,一般采用负债运营模式,银行贷款为主要融资来源,在获取银行贷款时,国内高速公路企业普遍使用公路收费权进行质押。所以,公司质押公路收费权的融资方式符合行业特性。目前,公司整体生产经营情况良好,银行贷款本金及利息均按时偿付,质押公路收费权不会对公司生产经营产生不利影响。

会计师意见:

我们按照中国注册会计师审计准则的要求,设计和执行了相关程序,针对上述事项我们执行的主要程序包括:

(1)针对有息负债:

①了解与筹资及计提利息相关的关键内部控制,评价这些控制的设计,确定其是否得到执行,并测试相关内部控制的运行有效性;

②获取企业信用报告,并与账面记录进行核对;

③对银行借款执行函证程序;

④对本期增加的借款,检查借款合同,了解借款金额、借款用途、借款条件、借款期限、还款日期、借款利率等,对本期减少的借款,检查相关记录和原始凭证,核实还款金额,并与相关会计记录核对;

⑤根据借款的本金、利率和期限,重新计算利息支出;

⑥检查中原高速公司对应付债券的公告及信息披露等事项,对利息进行重新测算并核对;

⑦对于以质押方式取得的借款,检查借款合同中的相关条款,核对相关质押物信息。

(2)针对偿债风险和流动性风险:

①取得管理层 2021 年资金预算方案,与管理层讨论偿债计划的可行性;

②检查相关的融资文件及合同,核实公司尚未使用的银行借款额度和尚未发行的短期融资券及超短期融资券额度;

③了解和评估期后的融资情况。

我们将上述公司的说明,与我们在对公司 2020 年度财务报表执行审计工作中获得的信息进行了比较,未发现在所有重大方面存在不一致之处。基于执行的审计程序,我们认为公司关于偿债风险和流动性的分析是合理的。

四、年报披露,公司通过公开竞标方式中标郑州至洛阳高速公路特许经营投资人项目,项目投资估算约 183.09 亿元,工期 48 个月,收费期 40 年,预计未来几年公司将处于资本支出的高峰期。报告期末公司货币资金 9.54 亿元。请公司补充披露项目投资的资金来源及筹措安排、项目造价与行业水平是否相符,并结合公司负债结构、货币资金、现金流情况等,补充披露公司是否具备投资能力、是否对公司流动性造成重大不利影响,导致公司出现短期偿债风险。

公司回复:

为拓展公司主营业务,实现可持续发展,培育新的利润增长点,2020 年 12 月 30 日,公司 2020 年第五次临时股东大会审议通过了《关于拟参与郑州至洛阳高速公路特许经营投资人投标的议案》,同意公司参与该项目特许经营投资人投标,项目基本情况详见公司于 2020 年 12 月 15 日在上海证券交易所网站披露的《郑州至洛阳高速公路工程可行性研究报告》。

(一)资金来源及筹措安排

本项目投资估算约 183.09 亿元(具体以有权部门批复为准),按照国务院《关于加强固定资产投资项目资本金管理的通知》(国发(2019)26 号)的规定“铁路、公路、城市轨道交通、化肥(钾肥除外)项目,最低资本金比例为 20%”,公司拟通过自有资金解决约 36.61 亿元的项目资本金,其余约 146.48 亿元通过银行贷款、发行长期限债券等融资方式筹措。本项目资金筹措将根据项目建设进度进行安排。

(二)项目造价是否与行业水平相符

郑州至洛阳高速公路与同期其他项目造价对比表

项目名称	规模	里程(公里)	造价(亿元)	每公里造价(亿元/公里)	批复时间	备注
关于焦作至平顶山高速公路荥阳至新密段	双向六车道高速公路	46.00	99.53	2.16	2020 年 12 月 10 日	(关于焦作至平顶山高速公路荥阳至新密段初步设计及概算的批复)(豫交规划函【2020】122 号)
卢氏至洛南(豫陕省界)高速公路	双向四车道高速公路	45.51	99.29	2.18	2021 年 2 月 24 日	(关于卢氏至洛南(豫陕省界)高速公路初步设计及概算的批复)(豫交规划函【2021】25 号)
淅川至豫川高速公路淅川至豫鄂省界段	双向四车道高速公路	25.49	49.66	1.95	2021 年 5 月 25 日	(关于淅川至淅川高速公路淅川至豫鄂省界段初步设计的批复)(豫交规划函【2021】46 号)
郑州至洛阳高速公路	双向六/四车道高速公路	98.877	187.93	1.90	2021 年 6 月 1 日受理	

本项目尚未取得河南省交通运输厅初步设计及概算批复,投资估算等需以批复为准。对比河南省内同期其他项目,结合材料价格变动及项目穿越矿区、互通立交设置、桥隧比等情况,本项目每公里造价指标基本合理。

(三)结合公司负债结构、货币资金、现金流情况等,补充披露公司是否具备投资能力、是否对公司流动性造成重大不利影响,导致公司出现短期偿债风险。

公司 2020 年以前保持较高的盈利水平,2020 年受疫情免收通行费政策影响不具有可比性,2021 年已经恢复正常,公司具备投资能力。

单位:亿元

项目	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
资产总额	502.41	501.48	488.13	474.76
负债总额	369.29	389.37	366.11	355.15
净资产	133.12	112.11	122.02	119.61
营业总收入	58.47	57.76	63.86	50.77
营业总成本	47.51	47.92	47.59	51.51
净利润	11.92	8.04	14.68	2.45
经营活动产生的现金流量净额	29.16	46.10	32.36	22.70
加权平均净资产收益率	9.69%	4.06%	12.94%	1.34%
资产负债率	73.50%	77.64%	75.00%	74.81%

注:报表数据为当年年报披露数据。

本项目的建设是连接郑州与洛阳之间最便捷高速通道,是落实国家战略规划的必然选择,有利于完善河南省高速公路网布局,缓解交通压力,促进沿线城市经济发展。投资建设本项目符合公司业务发展战略,有利于公司的主营业务扩张和可持续发展。同时,该项目概算投资金额较大,投资该项目将对公司财务状况产生一定影响。

该项目预计未来经营情况(单位:亿元)

项目	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
一、资产负债情况								
(一)资产总额	24.72	74.16	107.11	140.07	164.36	163.42	162.40	161.31
(二)负债总额	24.92	74.76	107.98	141.21	168.52	168.89	167.74	166.49
(三)净资产	－0.20	－0.60	－0.87	－1.14	－4.16	－5.47	－5.34	－5.19
二、损益情况								
(一)营业收入	0	0	0	0	1.43	3.14	3.39	3.66
其中:通行费收入			0.00	0.00	1.43	3.14	3.39	3.66
(二)营业总成本	0.20	0.60	0.87	1.14	5.58	8.61	8.73	8.85
1.财务费用	0.20	0.60	0.87	1.14	4.68	6.68	6.68	6.68
2.税金及附加								
3.付现运营成本					0.47	0.99	1.03	1.07
4.折旧摊销					0.43	0.94	1.02	1.10
(三)净利润	－0.20	－0.60	－0.87	－1.14	－4.16	－5.47	－5.34	－5.19

注:1、表中数据在建设期仅考虑资本金投入增加的利息支出,资金成本按照 4%测算;2、付现成本按照每公里每年 100 万元测算;3、通行费收入按照第一年每公里每年 300 万元,第二年递增 10%,第三年递增 8%测算。

2025 年 5 月末该项目建成通车后,受贷款利息资本化停止,培育期盈利能力不足的影响,该项目预计 2025 年后每年亏损约 5 亿元,受此影响公司 2025 年实现利润 21.17 亿元,较新项目开通前减少了 4.16 亿元,但公司仍保持较高的盈利水平;资产负债率呈下降态势,较投资前上升 8 个百分点,风险仍然可控。

投资该项目前后公司主要财务数据(单位:亿元)

项目	项目	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
投资该项目前	资产负债率	75.1%	73.0%	69.6%	67.2%	64.8%	62.0%	60.1%	58.4%	56.7%
	净利润	2.38	16.67	20.47	23.20	25.76	25.33	26.51	27.69	28.89
投资该项目后	资产负债率	75.1%	74.2%	73.4%	72.6%	71.8%	70.6%	69.0%	67.3%	65.7%
	净利润	2.38	16.47	19.87	22.33	24.62	21.17	21.04	22.35	23.70
投资该项目后较投资前增减幅	资产负债率	–	1.3%	3.7%	5.3%	6.9%	8.6%	8.9%	9.0%	9.0%
	净利润	–	－0.20	－0.60	－0.87	－1.14	－4.16	－5.47	－5.34	－5.19

注:该项目的营业收入、对净利润的影响及对资产负债率的影响仅为公司初步预计,不构成业绩承诺,对公司财务状况的实际影响以会计师出具的审计报告为准。

本项目建设工期 4 年,缺陷责任期 2 年,项目资本金 36.61 亿元按照 5 年支付期计算,每年投入自有资金约 7.3 亿元,对公司流动性不会造成重大不利影响。高速公路建设项目的固定资产贷款期限为 20－30 年,不会出现短期偿债风险。

会计师意见:

我们按照中国注册会计师审计准则的规定对中原高速公司 2020 年度财务报表进行了审计,旨在对中原高速公司 2020 年度财务报表整体发表意见。我们将上述公司的说明,与我们在对公司 2020 年度财务报表执行审计工作中获得的信息进行了比较,未发现在所有重大方面存在不一致之处。

五、年报披露,公司其他应收款余额为 2.81 亿元,其中与河南绿地商城置业有限公司存在联营企业合作划款 1.18 亿元,其体为在 2017 年 1 月借款 2810 万元,2019 年 8 月借款 9012.6 万元,未计提坏账准备。请公司:(1)补充披露上述应收款的形成背景、利息收入情况和其他股东是否按持股比例提供借款;(2)补充披露至今未能收回的原因,是否存在回收风险以及回款安排;(3)补充披露未计提坏账准备的确定依据和合理性。

公司回复:

(一)上述应收款的形成背景、利息收入情况和其他股东是否按持股比例提供借款

1、成立河南绿地商城置业有限公司的背景

2016 年 1 月 8 日,绿地控股集团与郑州市人民政府签订了《全面战略合作框架协议》,管城区商都新区起步区苏庄行政村、八郎寨行政村合村并城项目列入约定合作项目;2016 年 1 月 15 日,绿地控股集团中原事业部与管城回族区人民政府签订了《商都新区起步区合村并城项目意向合作协议》,2016 年 4 月 22 日,作为绿地控股集团的子公司河南老街旅置业有限公司(以下简称“老街协公司”)与郑州市管城建设综合开发总公司签订《管城回族区商都新区起步区合村并城项目合作协议》,按照协议约定,老街协公司拥有开发该合村并城项目的全部权益。

2016 年 7 月 5 日,河南高速房地产开发有限(以下简称“高速地产公司”)与老街协公司签订了《合村并城项目框架协议书》,双方合资成立了河南绿地商城置业有限公司(以下简称“商城置业公司”),共同开发管城区苏庄八郎寨项目(以下简称“花语城项目”),注册资金 1000 万元,高速地产公司占 20%股份、老街协公司占 80%股份。

2、应收款形成的背景

2017 年 1 月 20 日,花语城项目首次拍地时高速地产公司借给商城置业公司 3 亿元,双方商定在该项目需要融资时将此笔借款比例分笔转增注册资本。12 月 20 日高速地产公司与老街协公司签订补充协议,将其中的 0.99 亿元作为增资款同比例入股商城置业公司;2019 年 6 月高速地产公司与老街协公司签订补充协议,将其中的 0.88 亿元作为增资款同比例入股商城置业公司;2020 年 4 月高速地产公司与老街协公司签订补充协议,将其中的 0.799 亿元作为增资款同比例入股商城置业公司;2020 年 12 月收到商城置业公司归还借款 500 万元。至此 2017 年 1 月的借款还剩余 2,810 万元。

2018 年 12 月底,公司通过资产置换将高速地产公司并入。2019 年 8 月花语城项目再次拍地时高速地产公司按照协议约定同比例借给商城置业公司 9,012.60 万元,2020 年末应收款余额为 1.18 亿元。

3、利息收入情况

截止 2020 年末,按照协议约定高速地产公司共收取商城置业公司借款利息 2,664.23 万元。

4、其他股东是否按持股比例提供借款

按照双方的约定,每年商城置业公司年报出具后,聘请会计师事务所对双方投入资金情况进行审计检查,核实双方是否按照持股比例提供借款。截至 2020 年底,项目累计收到高速地产公司借款 11,823 万元,收到老街协公司及关联方款项 49,795 万元,收到资本金注入 134,700 万元。

(二)至今未能收回的原因,是否存在回收风险以及回款安排

花语城项目占地面积共计 1975 亩,其中安置地块 485 亩,开发地块 1490 亩,安开比例为 1:3。目前项目已经开发了 6 年,累计获取十宗土地,共计 588 亩,其中开发区七宗地共计 436 亩、安置区三宗地共计 152 亩,结合市场情况,后续地块预计开发周期 3－5 年。项目整体盈利能力较强,应收款回收无风险。根据花语城项目融资安排,预计本年高速地产公司将 0.9 亿元作为增资款同比例入股商城置业公司,剩余 2,822.60 万元预计也在本年归还。

(三)未计提坏账准备的确定依据和合理性

预期信用损失的计量

预期信用损失,是指以发生违约的风险为权重的金融工具信用损失的加权平均值。信用损失,是指公司按照原实际利率折现的、根据合同应收的所有合同现金流量与预期收取的所有现金流量之间的差额,即全部现金短缺的现值。

公司对于处于不同阶段的