

证券代码：600939
转债代码：110064
债券代码：254104

证券简称：重庆建工
转债简称：建工转债
债券简称：24 渝建 01

公告编号：临 2024-093

重庆建工集团股份有限公司 关于回复中证中小投资者服务中心 《股东质询函》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个别及连带责任。

重庆建工集团股份有限公司（以下简称“公司”）于近日收到中证中小投资者服务中心（简称“投服中心”）的《股东质询函》（投服中心行权函〔2024〕30号），投服中心对公司拟按持股比例向参股公司重庆通粤高速公路有限公司（以下简称“通粤公司”）提供财务资助事项中被资助对象的偿债能力及上市公司采取的风险防范措施尚存疑问，依法行使股东质询权。公司收到《股东质询函》后高度重视，组织人员对相关问题进行了认真核查，现就《股东质询函》相关问题进行回复并公告如下：

问题一：关于被资助对象的偿债能力问题

请你公司结合南川至贵州道（重庆段）高速公路项目效益测算的具体过程、相关参数选取依据、效益测算结果，项目收益率与公司及同行业可比公司类似项目的对比情况，项目收费期限以及项目实际运营情况，详细说明被资助公司是否具备偿还财务资助款项的履约能力。

回复：

一、项目收费期限

南川至贵州道真（重庆段）高速公路项目（以下简称“南道高速”或“项目”）收费期限按照实际批复的运营周期为 30 年，同时参考《基础设施和公用事业特许经营管理办法》（国家发改委 2024 年第 17 号令）中的相关规定，对投资规模大，回报周期长的特许经营项目可以根据实际情况适当延长，最长不超过 40 年的规定，测算延长收费周

期为 40 年。

二、相关参数选取依据

- (一) 中华人民共和国主席令第 86 号《中华人民共和国公路法》；
- (二) 中华人民共和国国务院令第 417 号《收费公路管理条例》；
- (三) 交通部公路字 28 号《贷款修建高等级公路和大型公路桥梁、隧道收取车辆通行费规定》；
- (四) 《重庆市交通委员会重庆市物价局南川至道真高速公路重庆段收取车辆通行费的批复》（渝交委〔2017〕21 号文）；
- (五) 《重庆市交通局 重庆市发展和改革委员会 关于重庆市取消高速公路省界收费站重新核定高速公路车辆通行费标准的批复》（渝交发〔2019〕35 号）；
- (六) 《重庆市交通局 重庆市发展和改革委员会 关于优化调整高速公路货车收费标准的通知》（渝交发〔2020〕5 号）；
- (七) 《重庆市交通局 重庆市发展和改革委员会关于进一步优化调整高速公路货车收费标准的通知》（渝交发〔2020〕43 号）；
- (八) 《重庆南川至贵州道真高速公路（重庆段）BOT 项目特许权协议》；
- (九) 《重庆南川至贵州道真高速公路（重庆段）项目合作合同》；
- (十) 南道高速历史财务数据以及历史车流量数据。

三、项目效益测算过程

（一）效益测算的假设条件

- 1. 国家现行法律、法规无重大变化，行业的政策及监管法规无重大变化；
- 2. 项目主要经营所在地及业务涉及地区的社会、经济环境无重大变化；
- 3. 行业未来形势及市场情况无重大变化；
- 4. 人力成本价格不存在重大变化；
- 5. 行业涉及的税收政策将无重大变化；
- 6. 无其他不可抗力及不可预见因素造成的重大不利影响。

（二）预计效益测算过程

1.车流量预测

公路交通量是经济社会发展对公路交通需求的反映，其发生和发展与沿线的经济社会状况密切相关，因此未来交通量应以研究区域未来经济发展目标为基础进行推算。交通运输需求是社会经济发展引起的派生需求，此次预测主要通过社会经济发展指标预测来开展交通量预测，本项目选用的指标为 **GDP**。

2.项目沿线社会经济发展情况

根据南道高速公路的线路走向，项目直接影响区域为重庆南川和贵州道真两个区县，间接影响区为重庆市和贵州省相关地区等。表 1 显示了南道高速相关地区近几年的经济发展情况。

表 1 南道高速相关地区 GDP 统计

单位：亿元

区域	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
重庆市	20,066.30	21,588.80	23,605.77	25,041.43	28,077.28	28,576.10	30,145.80
贵州省	13,605.40	15,353.20	16,769.34	17,860.41	19,458.60	20,010.40	20,913.25
南川区	233.39	280.37	333.95	362.17	408.51	421.42	433.70
道真县	65.15	70.74	73.13	79.49	88.70	90.76	95.40

总体来说，一方面，项目直接缩短了重庆南川与贵州道真之间的距离；另一方面，项目作为渝黔地区的重要省际通道和 **G69** 银百高速的重要组成部分，是川渝地区出海的重要通道，也将成为川渝陕地区通往两广及沿海地区最快捷的陆上旅游和公路运输通道。结合重庆及贵州目前的经济发展情况和战略定位分析，项目具有重要的区位、交通、经济优势，发展潜力巨大。

3.项目周边路网情况

从项目周边的路网情况看，相关影响道路主要是现有渝黔高速公路、渝黔复线高速、渝湘高速公路、酉沿高速、秀松高速、**S104** 省道以及项目周边县乡道路。

从项目在路网中所处的位置来看，一方面，南道高速作为重庆与贵州间的又一条省际主通道，吸引了重庆渝东北、渝东南等东部区县

至贵州、广西地区的车辆出行。另一方面，南道高速作为 G69 银百高速的一部分，是宁夏、甘肃、陕西、重庆、贵州、广西等省市间的重要出行通道。同时，南川与道真等区县之间生态和旅游资源丰富，包括 5A 景区金佛山，以及山王坪、道真大沙河等著名风景区，南道高速作为南川、道真的重要联系通道和旅游通道，至开通以来为沿途区县重要城镇和景点之间的交通出行提供服务，大幅提高了相关乡镇之间的通行效率，对沿线周边地区的物流和经济发展发挥了重要的带动作用。

4.未来车流量预测

(1) 基本思路

南道高速通车已近 6 年 10 个月，我们参照历史车流量增长趋势及类似高速公路的增长情况，预测其未来车流量，其基本思路及步骤为：

①将历史通行费收入按小型车（轿车）全线通行费标准折算为历史标准车流量，剔除疫情年度的影响；

②结合南道高速周边的路网规划，考虑区域经济状况及发展、路网完善情况、交通状况及发展等因素，预测南道高速未来车流量增长率，确定南道高速未来各年度的标准车流量。

(2) 具体预测过程

①南道高速历史标准车流量计算

标准车流量计算公式如下：

标准车流量=通行费含税收入÷标准车收费标准

南道高速（一型车）全程收费标准为 22 元/辆 公里。

②南道高速通行费收入构成

南川至道真高速公路重庆段按（渝交委〔2017〕21 号）文收费。

③南道高速自通车以来的标准车流量如下：

表 2 南道高速自通车以来的标准车流量

单位：万辆

期间	标准车流量	标准车流量 年增长率	备注

2017年10-12月	65	—	
2018年	347	33.46%	
2019年	443	27.67%	
2020年	426	-3.84%	疫情减免高速通行费 79 天
2021年	565	32.63%	
2022年	434	-23.19%	疫情封控次数较多 车流受影响较大
2023年	505	16.36%	

从上表我们可以看到，自南道高速通车 6 年 10 个月以来，南道高速车流量剔除疫情管控严重年度整体呈上升趋势。通过分析南道高速车流量的历史数据和沿线社会经济发展情况，对南道高速 2024 年至 2057 年车流量增长率进行了预测，预计 2024 年增长率为 3.56%。随着国家和区域经济的复苏和发展，会进一步刺激人们的出行需求。由于南道高速所连接的南川、道真等区等离重庆主城较近，路程最短的仅间隔约 65 公里，在主城都市圈对周边区县的虹吸效应下，将贡献较大的通勤车流量。随着国内汽车市场的不断扩大和汽车保有量的不断增加，在国家推动旅游消费的政策引导下，选择高速自驾出行的人越来越多，现在南川 178 环山线就是一条非常火爆的自驾路线。根据预测南道高速未来车流量增长率，2024 年至 2057 年的车流量总数为 65094 万辆。据此，推算出未来车流量结果如表 3 所示：

表 3 未来车流量预测及结果

单位：万辆

序号	年度	车流量	标准车流量年增长率	序号	年度	车流量	标准车流量年增长率
1	2024 年	523	3.56%	18	2041 年	1,944	9.10%
2	2025 年	544	3.90%	19	2042 年	2,122	9.15%
3	2026 年	566	4.15%	20	2043 年	2,301	8.40%
4	2027 年	600	5.90%	21	2044 年	2,444	6.24%
5	2028 年	632	5.40%	22	2045 年	2,554	4.50%
6	2029 年	673	6.50%	23	2046 年	2,661	4.20%
7	2030 年	714	6.10%	24	2047 年	2,789	4.80%

8	2031年	770	7.80%	25	2048年	2,904	4.10%
9	2032年	834	8.40%	26	2049年	2,997	3.21%
10	2033年	911	9.20%	27	2050年	3,093	3.21%
11	2034年	994	9.10%	28	2051年	3,192	3.21%
12	2035年	1,088	9.50%	29	2052年	3,295	3.21%
13	2036年	1,198	10.04%	30	2053年	3,303	0.25%
14	2037年	1,321	10.31%	31	2054年	3,310	0.21%
15	2038年	1,456	10.22%	32	2055年	3,316	0.20%
16	2039年	1,609	10.48%	33	2056年	3,323	0.20%
17	2040年	1,782	10.77%	34	2057年	3,330	0.20%
合计						65094	

5. 未来收入预测

(1) 通行费收入测算

① 通行费收费标准依据

根据《南道高速 BOT 项目特许权协议》和《基础设施和公用事业特许经营管理办法》。即南道高速收费期间为 2017 年至 2057 年，共计 40 年。

根据《重庆市高速公路联网收费管理办法(试行)》《重庆市人民政府 2004 年第 26 次常务会议纪要》《重庆市人民政府办公厅关于印发重庆市高速公路载货类汽车计重收费实施方案的通知》(渝办发〔2007〕134 号)、《重庆市物价局重庆市交通委员会关于重庆高速公路货车计重收费标准的批复》(渝价〔2007〕272 号)等规定，南川至道真高速公路(重庆段)实行客车按车型收费、货车按计重收费。客车按车型收费，收费标准以一类车为基数，按照 0.65 元/车公里计收，收费系数为 1:2:3:4，车型分类按《关于高速公路收费车型分类调整的通知》有关规定执行。载货类汽车高速公路基本费率按 0.12 元/吨公里计收。

根据《重庆市交通局 重庆市发展和改革委员会关于重庆市取消高速公路省界收费站重新核定高速公路车辆通行费标准的批复》(渝交发〔2019〕35 号)和《重庆市交通局 重庆市发展和改革委员会 关于优化调整高速公路货车收费标准的通知》(渝交发〔2020〕5 号)，

从 2020 年 1 月 1 日开始，一类客车收费费率为 0.65 元/车.公里，1 类至 4 类客车收费级差系数为 1:2:3:4。一类货车、专项作业车收费费率为 0.60 元/车.公里，1 类至 6 类货车、专项作业车的收费级差系数为 1.0:1.8:3.3:4.08:4.9:5.44，6 轴以上的大件运输车按基本费率的 7.5 倍计收。

根据《重庆市交通局 重庆市发展和改革委员会 关于进一步优化调整高速公路货车收费标准的通知》（渝交发〔2020〕43 号），从 2021 年 1 月 1 日起，1 类至 6 类货车（含专项作业车）的收费级差系数为 1.0:1.8:3.25:4.08:4.75:5.29，6 轴以上的大件运输车按基本费率的 7.5 倍计收。车型分类按《收费公路车辆通行费车型分类》（JT/T489-2019）执行。

根据《重庆市交通局重庆市发展和改革委员会关于新冠肺炎疫情防控期间免收高速公路车辆通行费补偿政策的通知》（渝交发〔2021〕27 号）“一、补偿政策……现统一按核定的免费通行天数延长各收费公路项目收费期限的方式对全市高速公路经营管理单位给予补偿，即将全市各高速公路项目原批复的收费期限统一延长 79 天。二、（二）已批复试收费项目……南道高速公路……在确定正式收费期限时在其特许经营协议约定的收费期限或重庆市人民政府确定的收费期限基础上延长 79 天。”

②通行费收入测算情况

表 4 南道高速 2024-2057 年经营期的通行费收入预测

单位：万元

序号	年度	通行费收入	增长率	序号	年度	通行费收入	增长率
1	2024 年	11,174	3.50%	18	2041 年	41,532	9.11%
2	2025 年	11,610	3.90%	19	2042 年	45,332	9.15%
3	2026 年	12,092	4.15%	20	2043 年	49,140	8.40%
4	2027 年	12,805	5.90%	21	2044 年	52,206	6.24%
5	2028 年	13,497	5.40%	22	2045 年	54,556	4.50%
6	2029 年	14,374	6.50%	23	2046 年	56,847	4.20%
7	2030 年	15,251	6.10%	24	2047 年	59,576	4.80%
8	2031 年	16,441	7.80%	25	2048 年	62,018	4.10%

9	2032年	17,822	8.40%	26	2049年	64,009	3.21%
10	2033年	19,461	9.20%	27	2050年	66,064	3.21%
11	2034年	21,232	9.10%	28	2051年	68,184	3.21%
12	2035年	23,249	9.50%	29	2052年	70,373	3.21%
13	2036年	25,583	10.04%	30	2053年	70,548	0.25%
14	2037年	28,221	10.31%	31	2054年	70,696	0.21%
15	2038年	31,105	10.22%	32	2055年	70,837	0.20%
16	2039年	34,365	10.48%	33	2056年	70,979	0.20%
17	2040年	38,066	10.77%	34	2057年	71,121	0.20%
合计						1390365	

(2) 路衍经济收入测算

路衍收入主要为租赁收入等其他收入。其他收入 2017 年-2023 年七年平均收入为 315.81 万元；我们预测从 2024 年开始其他收入水平高于 2017 年-2023 年七年平均值，且一直持续到项目收费期结束。预计实现收入 2.21 亿元。

(3) 收入测算结果

经测算：剩余经营期收入预计实现 141.25 亿元，测算情况如下：

表 5 剩余经营期收入预测

单位：万元

序号	项目	剩余运营 期合计	剩余运 营期平 均	剩余运营期（34 年）						
				2024 年	2029 年	2034 年	2039 年	2044 年	2049 年	2054 年
1	年营业收入	1,412,498	41,544	11,502	14,824	21,882	35,103	55,294	64,747	71,434
1.1	通行费收入	1,390,366	40,893	11,174	14,374	21,232	34,365	54,556	64,009	70,696
1.2	路衍经济收入	22,132	651	328	450	650	738	738	738	738
1.2.1	服务区收入	22,132	651	328	450	650	738	738	738	738

6. 剩余经营期总体成本费用测算过程

高速公路运营总成本费用主要由运营管理费、养护费用、借款利息、折旧摊销费用、税金构成。预防性养护成本、大修费用等在资本性支出中列支，通过折旧体现成本费用。

(1) 经营管理费测算

运营管理成本包括人员经费支出和日常管理支出构成。人员经费支出根据项目现有人员配置数量（83 人）以及平均薪酬测算，日常

管理支出主要为办公费、企业发展经费、桥隧水电费等。经测算，运营期经营管理费用合计 8.07 亿元。

(2) 养护费用测算

养护费用主要由养护经费和机电经费。养护经费包括路面、桥梁、隧道、涵洞、站房等日常养护和桥梁隧道的定期检测费用。机电费用主要由机电设施设备日常维护、专项维护及设备的定期检测费用构成。根据项目相关成本的历史数据，同时考虑人力、物料成本的上涨，经测算，剩余运营期内养护费用为 4.11 亿元。

(3) 预防性养护成本测算

2024 年-2038 年预防性养护费用预估费用为 500 万元/年;2039-2048 年预防性养护费用预估费用为 1000 万元/年;2049 年预计大修，不发生预防性养护费用；2050-2057 年预防性养护费用预估费用为 500 万元/年，剩余运营期共计发生预防性养护成本 2.15 亿元。

(4) 大修费用测算

路面大修预计发生在 2049 年。由于采用了预防性养护，路面寿命得以一定程度的延长，再加上项目初期交通流量不大，计划在通车运营的第 32 年开始大修，维修时间为 1 年，主要拟对全线铺面已产生局部病害处进行处理，对老化的面层进行铣刨重铺。全线 33.27 公里，350 万元/公里按双侧计算预计产生资本性支出 2.33 亿元。

(5) 财务费用测算依据

财务费用包含长期借款利息和短期借款利息。本项目长期借款利息根据贷款还款计划分析计算；短期借款利息根据短期借款计划计算。长期借款利率参照 5 年期贷款市场报价利率（LPR）下浮 5BP。目前项目公司的实际贷款利率为 4.15%。剩余运营期需支付的利息总额为 29.98 亿元。

(6) 折旧摊销费用测算

本项目公路资产折旧采用车流量法计提折旧，折旧剩余年限年限 34 年，固定资产残值率为 0%，其余资产按照直线法计提折旧，固定资产残值率为 3%，剩余运营期折旧费用预计 47.43 亿元。

(7) 税金测算

项目公司相关税费：本项目涉及的税种包括增值税及附加、所得税，按国家相关法律、法规执行。

①本项目通行费收入采用简易计税法计列增值税，税率为 3%。增值税附加包括城市维护建设税、教育费附加和地方教育费附加，其中：城市维护建设税按增值税的 7% 计征，教育费附加按增值税的 3% 计征，地方教育费附加按照增值税的 2% 计征，故增值税附加合计税率为 12%。剩余运营期预计税金及附加费用 0.9 亿元。

②本项目所得税根据 2018 年 12 月修订颁布的《中华人民共和国企业所得税法》，企业所得税税率按 25% 计，并按税法规定发生亏损时进行税前弥补亏损。剩余运营期预计所得税费用 16.03 亿元。

(8) 总成本费用测算结果

经测算，剩余运营期总成本费用 106.52 亿元，详细情况如下表：

表 6 剩余运营期总成本预测

单位：万元

序号	项目	剩余运营期合计	剩余运营期平均	剩余运营期（34 年）						
				2024 年	2029	2034 年	2039 年	2044 年	2049 年	2054 年
1	经营成本	121,790	3,582	3,052	3,046	3,350	3,685	3,870	4,063	4,266
1.1	运营管理费	80,736	2,375	2,073	2,018	2,220	2,442	2,564	2,692	2,826
1.2	养护费用	41,054	1,207	979	1,028	1,131	1,244	1,306	1,371	1,440
2	借款利息	299,802	8,818	14,556	14,877	15,170	13,109	7,970	0	0
3	折旧摊销	474,319	13,951	10,188	11,200	11,750	10,800	14,942	19,800	19,900
4	税金及附加	8,974	264	143	167	193	242	306	348	372
5	所得税	160,324	4,715	0	0	0	0	6,372	10,182	11,726
6	总成本费用	1,065,210	31,330	27,939	29,290	30,464	27,836	33,459	34,394	36,265

7. 效益测算结果

经测算，本项目剩余运营期 34 年营业收入 141.25 亿元，利润总

额 50.76 亿元，税后净利润 34.73 亿元。项目剩余经营期具体损益预测情况如下表：

表 7 项目剩余经营期具体损益预测

单位：万元

序号	项目	剩余运营 期合计	剩余运 营期平 均	剩余运营期（34 年）						
				2024年	2,029 年	2034 年	2039 年	2044 年	2049 年	2054 年
1	营业收入	1,412,498	41,544	11,502	14,824	21,882	35,103	52,944	64,747	71,434
2	营业成本	596,110	17,533	13,240	14,246	15,100	14,485	18,811	23,863	24,166
3	财务费用	299,802	8,818	14,556	14,877	15,170	13,109	7,970	0	0
4	税金及附加	8,974	264	143	167	193	242	306	348	372
5	利润总额	507,612	14,930	-16,437	-14,466	-8,582	7,267	25,858	40,536	46,895
6	所得税	160,324	4,715	0	0	0	0	6,372	10,182	11,726
7	净利润	347,288	10,214	-16,437	-14,466	-8,582	7,267	19,486	30,353	35,169

五、项目收益率与公司及同行业可比公司类似项目的对比情况

（一）与公司类似项目的对比情况

公司进入运营期且具有特许经营权的高速仅有遂资眉高速公路遂宁至资阳段高速公路（以下简称“遂资高速”）。结合近三年财务指标，南道高速与遂资高速毛利率水平的比较情况如下：

表 8 南道高速与遂资高速毛利率水平对比表

序号	可比项目名称	毛利率		
		2023 年	2022 年	2021 年
1	南道高速	5%	-32%	-11%
2	遂资高速	41.5%	37.6%	36.8%

经对比，南道高速和遂资高速毛利率近三年毛利率差异甚大，主要是在投资总额、周边路网、地理位置及周边经济情况等方面存在极大差异，具体分析如下：

表 9 南道高速与遂资高速基本情况对比表

序号	项目	南道高速	遂资高速
1	通车时间	2017 年 10 月 19 日	2013 年 6 月 5 日
2	通车里程	33.27 公里	126.285 公里
3	投资总额	41.03 亿元/	71.89 亿元/

4	周边路网	有 4 条高速公路在此相交, 2 条高速公路与之相连	2 条高速公路与之相连
5	地理位置及 周边经济情况	项目作为渝黔地区的重要省际通道和 G69 银百高速的重要组成部分, 是川渝地区出海的重要通道, 也是川渝陕地区通往两广及沿海地区最快捷的陆上旅游和公路运输通道。	川中腹心地带, 是连接川东北和川西的最短路径; 随着成渝双城经济圈建设的稳步推进遂资高速将成为连接川东北和川西的重要物流通道和旅游路线。遂宁、资阳及沿线乡镇的经济基础薄弱, 发展潜力巨大。连接的遂宁市、资阳市均纳入了成渝地区双城经济圈发展规划范围, 是成渝城市群的重要组成部分。

遂资高速通车时间更早, 里程更长, 沿线路网更加发达, 获取了更多期、更多路段的通行费收入。特别自 2020 年以来, 成渝地区双城经济圈建设纳入国家级发展战略规划, 而遂资高速沿线城区均位于该经济圈腹地, 其经济发展水平和市场辐射力较南道高速所通区域优势更为显著, 进一步增加车流量。所以, 两条高速在毛利率上不具有可比性。

(二) 与同行业可比公司类似项目的对比情况

由于在公开披露的信息中未能查找到同行业可比公司类似项目的营运期数据。同时鉴于高速公路建设营运具有特殊性, 受辐射区域的经济发展水平、地理位置、周边路网情况、建造环境、人口特征、建设投资金额及桥隧比等多方面因素影响, 导致不同区域的高速公路经济效益差异性较为显著, 本身也不具有可比性, 本处未作相关对比。

六、项目实际运营情况

南道高速于 2017 年 10 月 19 日通车运营, 目前还处于市场培育期, 从收入端看, 流量水平不足道路设计能力, 处于爬坡期。从成本端看, 南道高速建设期资本性支出 41 亿元, 投入巨大, 存量债务 31 亿元, 在运营初期规模处于高峰, 且无法实现利息资本化, 刚性财务费用高。南道高速 2024 年 1-6 月营业亏损约 0.84 亿元, 相比 2023 年同期增亏 0.13 亿元。这一方面符合高速公路建设运营的行业基本特征, 此外, 南道高速在疫情期间履行国家相关政策不收取通行费、受周边高速和县乡道路一定分流, 以及周边区域经济复苏发展态势不

及预期等因素，短期亏损更加显著。随着高速公路流量从培育期进入成熟期，经济逐步回暖，交通流量不断增长，预计累计收入将不断增长，而且随着逐年还本，债务规模及财务成本将持续下降，盈利状态将逐渐好转，能够为通粤公司提供稳定的现金流。

与此同时，为进一步改善财务状况，通粤公司正持续开展一些降本增效工作，目前推进均较为顺利：

（一）多措并举促进主业增收。深入开展交旅融合，与区县文旅委、旅游公司对接，针对性地开展“高速带你去旅游”等活动；利用辖区路域资源，主动走进物流工业园区等货运车辆集中的区域，开展货车 ETC 办理和运输线路优劣势分析，积极引车上路，预计将增加整个经营期主营业务收入约 4,950 万元。

（二）积极探索盘活山王坪土地闲置资产。通粤公司目前拥有山王坪景区附近约 120 亩住宅建设用地，土地价值 9,812 万元。通粤公司充分挖掘其高山避暑价值，正在招商引资，对土地进行持续盘活。

（三）积极推动南道高速营运补贴兑现。2011 年 6 月，通粤公司控股股东重庆高速公路集团有限公司与南川区政府签订了《重庆南川至贵州道真高速公路（重庆段）项目合作框架协议》，约定南道高速通车后将获得 5 年期境内路段每年每公里 50 万元的项目营运补贴。南道高速全长 33.27 公里，均属南川境内，目前营运补贴相关工作正在有序推进中。

综上分析，通粤公司具备偿还财务资助款项的履约能力。

问题二：关于公司采取的风险防范措施

请你公司结合对通粤高速的历年财务资助交易情况补充说明被资助对象或者其他第三方是否就财务资助事项提供担保，如果未提供履约担保，请你公司说明将采取何种风险防范措施保障财务资助款项到期后能够顺利收回。

回复：

一、担保情况

目前，通粤公司或其他第三方未就财务资助事项提供担保。公司对其提供财务资助是基于在承接该工程订单时期，公司与重庆高速公路集团有限公司签署的南道高速合作合同中约定，若南道高速建设及营运过程中，出现资金困难，公司与重庆高速公路集团有限公司通过协商按股权比例对通粤公司进行资金支持。

二、风险防范措施

（一）通粤公司控股股东重庆高速公路集团有限公司按其持股比例 57% 提供同等条件的财务资助。

（二）通粤公司近年来积极推进降本增效经营，多举措促进增加通行费收入和其他业务收入，增强自身造血能力，有利于降低公司财务资助风险。后续随着车流量达到设计的峰值，预计未来现金流量可以覆盖公司提供的财务资助金额。

（三）公司已向通粤公司委派 2 名董事、1 名总经理和 1 名监事，参与通粤公司重大决策，及时知悉通粤公司经营、财务、投融资等领域的重大事宜，有利于及时识别通粤公司运营出现的重大风险并做出应对。

（四）公司对外资助情况已建立台账管理，加强对通粤公司的风险管控，包括但不限于对其资产现状、信用状况、涉诉情况、经营情况、财务状况、盈利能力、偿债能力等方面进行持续风险评估，如发现可能存在影响公司资金安全的情况，将及时采取措施，最大限度地控制风险、保证资金安全。

特此公告。

重庆建工集团股份有限公司董事会

2024 年 8 月 26 日