

股票简称：福建高速

股票代码：600033



## 福建发展高速公路股份有限公司

Fujian Expressway Development Company Limited

### 增发招股意向书

发行人注册地址：福建省福州市东水路 18 号福建交通综合大楼 26 层

保荐人（主承销商）： **广发证券股份有限公司**  
GF SECURITIES CO., LTD.

招股意向书公告时间：二〇〇九年十一月二十六日

## 声 明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺招股意向书及其摘要不存在任何虚假、误导性陈述或重大遗漏，并保证所披露信息的真实、准确、完整。

公司负责人、主管会计工作负责人及会计机构负责人(会计主管人员)保证招股意向书及其摘要中财务会计报告真实、完整。

证券监督管理机构及其他政府部门对本次发行所作的任何决定，均不表明其对发行人所发行证券的价值或者投资人的收益作出实质性判断或者保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》的规定，证券依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责，由此变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

本招股意向书的所有内容均构成招股说明书不可撤销的组成部分，与招股说明书具有同等法律效力。

# 重大事项提示

本公司董事会特别提醒投资者注意下列重大事项,并仔细阅读本招股意向书中对风险的叙述:

## 1、扩建工程对福厦高速车流量的影响

泉厦高速公路扩建工程(本次募集资金项目)已于2007年底开始前期准备工程,计划于2010年底基本建成通车。由子公司福泉公司承担的福泉高速扩建工程已于2007年底开始前期准备工程,计划于2011年中期基本建成通车。为确保扩建期间老路行车、施工的安全以及道路的畅通,需要在施工的某些阶段,对部分车流量进行分流,因此泉厦、福泉高速(通常合称“福厦高速”)扩建工程的陆续施工,将对施工期间福厦高速的车流量产生一定的影响,从而影响到本公司的营业收入。

## 2、福厦高速铁路的竞争风险

福厦高速铁路是福建省境内第一条贯通沿海城市群的铁路,北起福州,经福清、莆田、泉州、晋江,到达厦门,全长278公里。该线已于2005年9月30号正式开工,预计2009年11月底完工。福厦高速铁路建成后将以客运为主兼及货运,北接在建的温福铁路,南接厦深铁路(预计于2011年底完工),由此将构筑起我国东南沿海线上海—深圳铁路通道,届时长三角、海峡西岸经济区、珠三角将被这条9小时到达的沿海快速通道串起。福厦高速铁路建成后,从福州到厦门仅需2个小时左右,与目前的福厦高速公路相比,从福州到厦门的时间要缩短约0.5个小时左右。由于福厦高速铁路的路线走向与福厦高速大致平行,且有通行更为快捷的优势,因此从短期来看,将部分分流福厦高速公路的车流量。

## 3、财务风险

尽管报告期前两年的资产负债率不高,但随着本公司收购罗宁公司股权,特别是2008年以来已先行利用自有资金和银行贷款投入泉厦、福泉高速公路扩建工程的前期准备工作,本公司报告期末的资产负债率水平已大幅上升,母公司报

表反映的资产负债率已由 2007 年末的 23.73% 上升至 52.70%。

未来两年，本公司主要资本性支出有福泉、泉厦高速的扩建工程，以及收购浦南公司股权，资金需求量大且时间集中。如果本公司单纯依靠自身积累，以及银行贷款、发行债券等债务融资方式解决资金需求，公司资产负债率仍将保持在较高的水平，公司将面临较高的财务风险和偿债压力。

#### **4、宏观经济形势下滑使高速公路通行费收入的增长速度趋于减缓**

2008 年由金融危机引发的经济危机席卷全球，随着宏观经济增速回落，本公司所辖高速公路通行费收入的增长速度也趋于减缓，2008 年福厦高速公路通行费收入虽然较 2007 年同比增长了 11.8%，但如以半年为周期，2007 年至 2008 年间的四个周期内，营业收入的环比增长数为 17.6%、4.78% 和 -2.57%，增长速度下降，甚至 2008 年下半年出现了负增长。如果 2009 年未能改变经济衰退的趋势，将影响高速公路的通行费收入，使本公司营业收入下降。

#### **5、取消政府还贷二级公路收费导致营业收入下降的风险**

2009 年 2 月，福建省人民政府根据国务院“实施成品油价格和税费改革方案”，出台了《关于撤销政府还贷二级公路收费站（点）的通告》，于 2009 年 2 月 21 日起取消全省政府还贷二级公路收费，并撤销相关收费站。本公司现有经营的高速公路路段中的大部分与被撤销收费站点的一部分政府二级还贷公路平行。因此，这些与本公司经营路段基本平行的二级公路取消收费后，预计将部分分流本公司所经营高速公路的车流量，从而影响本公司未来的营业收入。

# 目 录

声 明.....	2
重大事项提示.....	3
目 录.....	5
第一节 释义.....	8
第二节 本次发行概况.....	10
一、发行人基本情况.....	10
二、本次发行的基本情况.....	10
三、发行方式与发行对象.....	11
四、承销方式及承销期.....	11
五、发行费用.....	12
六、承销期间停牌、复牌的时间安排.....	12
七、本次发行证券的上市流通.....	13
八、本次发行的有关机构.....	13
第三节 风险因素.....	16
一、扩建工程对福厦高速车流量的影响.....	16
二、福厦高速铁路的竞争风险.....	17
三、财务风险.....	19
四、宏观经济形势下滑使高速公路通行费收入增长速度趋于减缓.....	20
五、取消政府还贷二级公路收费导致营业收入下降的风险.....	22
六、公路收费期限风险.....	23
七、政策风险.....	24
八、经营风险.....	26
九、燃油价格波动带来的风险.....	27
第四节 发行人基本情况.....	28
一、发行前公司股本总额及前十名股东的持股情况.....	28

二、公司内部组织结构及对其他企业权益投资情况.....	29
三、主要股东和实际控制人的基本情况.....	31
四、发行人所处行业的基本情况.....	33
五、发行人主营业务基本情况.....	41
六、与业务相关的主要固定资产与无形资产.....	48
七、历次筹资、派现及净资产额变化情况.....	52
八、发行人及其控股股东的重要承诺及其履行情况.....	53
九、股利分配政策.....	55
十、发行人董事、监事及高级管理人员.....	57
<b>第五节 同业竞争与关联交易.....</b>	<b>64</b>
一、同业竞争.....	64
二、关联方及关联关系.....	69
三、报告期内重大关联交易.....	70
四、发行人减少和规范关联交易的措施.....	78
五、公司独立董事对关联交易发表的意见.....	80
<b>第六节 财务会计信息.....</b>	<b>81</b>
一、会计报表编制基础与注册会计师意见.....	81
二、报告期内合并报表范围的变化.....	82
三、最近三年的财务报表.....	83
四、最近三年主要财务指标.....	95
五、最近三年非经常性损益明细表和净资产收益率计算表.....	96
六、最近三年每股收益计算表.....	98
<b>第七节 管理层讨论与分析.....</b>	<b>100</b>
一、公司财务状况分析.....	100
二、盈利能力分析.....	116
三、现金流量分析.....	126
四、资本性支出分析.....	127
五、会计政策、会计估计变更和会计差错更正.....	129
六、担保、诉讼、其他或有事项.....	129

---

七、其它重大事项.....	129
八、重大期后事项.....	131
九、公司经营优势、困难及未来发展趋势分析.....	131
<b>第八节 本次募集资金的运用.....</b>	<b>135</b>
一、预计募集资金总量.....	135
二、募集资金项目概况.....	135
三、募集资金投资项目介绍.....	137
四、本次股权融资的必要性.....	138
五、本次募投项目的必要性.....	139
六、募集资金投资项目总体情况.....	141
七、福厦高速扩建对主要财务状况及经营成果的影响.....	146
<b>第九节 历次募集资金运用.....</b>	<b>148</b>
一、历次募集资金的基本情况.....	148
二、前次募集资金使用情况.....	148
<b>第十节 董事及有关中介机构声明.....</b>	<b>151</b>
<b>第十一节 备查文件.....</b>	<b>156</b>
一、备查文件目录.....	156
二、查阅时间.....	156

## 第一节 释义

在本招股意向书中，除非文义另有所指，下列词语具有如下含义：

发行人、公司、本公司、福建高速	指	福建发展高速公路股份有限公司
中国、我国、国内	指	中华人民共和国
股票或 A 股	指	发行人本次发行的每股面值为人民币 1.00 元的普通股
《公司法》	指	《中华人民共和国公司法》
《证券法》	指	《中华人民共和国证券法》
《公司章程》	指	福建发展高速公路股份有限公司章程
股东大会	指	发行人股东大会
董事会	指	发行人董事会
监事会	指	发行人监事会
高级管理人员、高管人员	指	发行人的高级管理人员
报告期	指	2006、2007、2008 年度
本次发行	指	本次公开增发 A 股的行为
保荐机构、广发证券、主承销商、保荐人	指	广发证券股份有限公司
承销机构	指	以广发证券股份有限公司为主承销商的承销团各成员
证监会	指	中国证券监督管理委员会
上交所、交易所	指	上海证券交易所
交通部	指	中华人民共和国交通运输部
元	指	人民币元
省高速公司、控股股东	指	发行人控股股东及实际控制人福建省高速公路有限责任公司
华建交通	指	发行人第二大股东华建交通经济开发中心



福泉公司	指	发行人的控股子公司福建省福泉高速公路有限公司
罗宁公司	指	发行人的全资子公司福建罗宁高速公路有限公司
浦南公司	指	发行人的参股子公司南平浦南高速公路有限责任公司
养护公司	指	发行人的参股子公司福建省高速公路养护工程有限公司
南平高速公司	指	福建省南平市高速公路有限责任公司
川达公司	指	养护公司的全资子公司福州川达公路养护工程有限公司
三顺公司	指	养护公司的全资子公司福建三顺交通工程有限公司
京福公司	指	发行人控股股东控制的福州京福高速公路有限责任公司
福泉经服公司	指	福建省福泉高速公路经营服务有限公司
福泉高速公路	指	福（州）—泉（州）高速公路
泉厦高速公路	指	泉（州）—厦（门）高速公路
福厦高速公路	指	福（州）—厦（门）高速公路，系泉厦高速公路和福泉高速公路的合称
沈海高速公路	指	原名同三高速公路，是我国沿海高速大通道，北起辽宁沈阳，南至海南海口，总长 3,710 公里。
浦南高速公路	指	浦（城）—南（平）高速公路
罗宁高速公路	指	罗（源）—宁（德）高速公路
324 国道福州至厦门段	指	324 国道在福建境内由福州至厦门的公路
205 国道南平至浦城段	指	205 国道在福建境内由南平至浦城的公路
104 国道罗源至宁德段	指	104 国道在福建境内由罗源至宁德的公路
两岸“三通”	指	指我国大陆和台湾地区之间直接双向全面“通邮、通商、通航”

## 第二节 本次发行概况

### 一、发行人基本情况

公司名称	福建发展高速公路股份有限公司
英文名称	Fujian Expressway Development Company Limited
注册资本	147,960 万元
法定代表人	吴庭锵
注册地址	福建省福州市东水路 18 号福建交通综合大楼 26 层
股票上市地	上海证券交易所
股票代码	600033
股票简称	福建高速

### 二、本次发行的基本情况

本次发行的核准文件	本次发行经 2008 年 1 月 31 日本公司第四届董事会第十三次会议形成决议,并经 2008 年 2 月 26 日召开的 2007 年度股东大会表决通过。2009 年 1 月 5 日,经本公司第四届董事会第二十三次会议形成决议,并经 2009 年 2 月 12 日召开的 2009 年度第一次临时股东大会表决通过,本次公开增发 A 股的决议有效期延长一年。本次发行已经中国证监会证监许可【2009】666 号文核准。
证券类型	人民币普通股(A股)
每股面值	1.00 元
发行数量	不超过 35,000 万股,最终发行数量由本公司与主承销商根据网上和网下的申购情况及本公司的筹资需求协商确定,并在申购结束后通过发行结果公告披露。
发行价格	本次发行价格为 6.43 元
预计募集资金量(含发行费用)	不超过 250,000 万元
预计募集资金净额	【】
募集资金专项存储的账户	开户行:兴业银行股份有限公司总行营业部 账 号:117010100100072390

## 三、发行方式与发行对象

### （一）发行方式

本次增发采用向原股东优先配售和网上、网下定价发行相结合的发行方式。网下优先配售和发行由保荐机构（主承销商）广发证券股份有限公司负责组织实施，网上优先配售和发行通过上海证券交易所交易系统进行。

### （二）发行对象

#### 1、优先配售对象

为股权登记日（2009年12月1日）收市后登记在册的股东。原有限售条件股股东在网下、原无限售条件股股东在网上进行优先配售。

优先配售对象最大可按其股权登记日收市后登记在册的持股数量以 10: 2.3 的比例行使优先认购权。优先配售对象放弃以及未获配售的优先认购权部分通过网下向机构投资者和网上向公众投资者发行。

#### 2、网上发行对象

所有在上海证券交易所开设 A 股股票帐户的中华人民共和国境内自然人和机构投资者（法律、法规禁止购买者除外）。

#### 3、网下发行对象

本次网下发行对象为机构投资者，机构投资者的最低认购股数为 100 万股，超过 100 万股的部分必须是 10 万股的整数倍。

## 四、承销方式及承销期

### （一）承销方式

本次发行由主承销商广发证券股份有限公司组织的承销团以余额包销的方式承销。

## （二）承销期

本次发行的承销期起止时间为：本招股意向书刊登日至发行结果公告日，即2009年12月2日至2009年12月8日。

## 五、发行费用

发行费用包括承销佣金及保荐费用、律师费用、审核及验资费用、路演推介公告费用等等，其中：承销佣金及保荐费用将根据《承销暨保荐协议》中相关条款及发行情况最终确定，路演推介公告费等将根据实际发生情况增减。

## 六、承销期间停牌、复牌的时间安排

交易日	日期	发行安排	停牌安排
T-4	2009年11月26日	刊登招股意向书摘要；网上和网下发行公告；网上路演公告	正常交易
T-1	2009年12月1日	网上路演，股权登记日	正常交易
T	2009年12月2日	网上、网下申购；网下申购定金缴款（优先配售及申购定金到账截止时间为当日下午17:00）；发行提示性公告	停牌一天
T+1	2009年12月3日	网上申购资金到账；网下申购定金验资	停牌一天
T+2	2009年12月4日	网上申购资金验资，确定网上、网下发行股数，计算除优先配售外的网上、网下配售比例/中签率	停牌一天
T+3	2009年12月7日	刊登网下发行结果及网上中签率公告，退还未获配售的网下申购定金，网下申购投资者根据配售结果补缴余款（到账截止时间为当日下午17:00），网上摇号抽签	停牌一天
T+4	2009年12月8日	刊登网上中签结果公告，网上申购款解冻，网下申购款验资，募集资金划入发行人指定账户	正常交易

以上日期均为工作日。如遇重大突发事件影响发行，保荐人（主承销商）将及时公告，修改发行日程。

本次发行完成后，发行人将尽快办理本次增发股份上市的有关手续。具体上市时间将另行公告。

## 七、本次发行证券的上市流通

参与本次增发的发行人董事、监事、高级管理人员、持有发行人股份百分之五以上的股东遵照《证券法》第四十七条规定，如在本次股票发行后六个月内卖出其所持股票，所得收益归发行人所有。发行人董事、监事和高级管理人员所持股份的变动遵照《上市公司董事、监事和高级管理人员所持本公司股份及其变动管理规则》执行。

## 八、本次发行的有关机构

### （一）发行人：福建发展高速公路股份有限公司

法定代表人	吴庭锵
注册地址	福建省福州市东水路 18 号福建交通综合大楼 26 层
办公地址	福建省福州市东水路 18 号福建交通综合大楼 26 层
邮政编码	350001
互联网地址	www.fjgs.com.cn
联系人	何高文
联系电话	0591-87077366
联系传真	0591-87077266
电子信箱	stock@fjgs.com.cn

### （二）保荐人（主承销商）：广发证券股份有限公司

法定代表人	王志伟
注册地址	广州市天河北路 183 号大都会广场 43 楼
办公地址	广东省广州市天河北路 183 号大都会广场 19 楼
保荐代表人	张每旭、林文坛
项目协办人	李晓芳
项目组成员	洪如明、许一忠、庄勇
联系电话	020-87555888

联系传真	020-87553583
------	--------------

### (三) 发行人律师：福建至理律师事务所

负责人	蒋方斌
办公地址	福州市湖东路 152 号中山大厦 25 层
经办律师	蒋方斌、王新颖
联系电话	0591-87855641 87855642 87818493
联系传真	0591-87855741

### (四) 审计机构：天健光华（北京）会计师事务所有限公司

注：天健光华（北京）会计师事务所有限公司已与中和正信会计师事务所有限公司于 2009 年 9 月 28 日完成合并，合并后事务所更名为天健正信会计师事务所有限公司。

法定代表人	陈箭深
办公地址	北京市东城区北三环 36 号环球贸易中心 A 座 12 层
经办会计师	黄印强、许瑞生
联系电话	0592-2218833
联系传真	0592-2217555

### (五) 上市的证券交易所：上海证券交易所

总经理	张育军
办公地址	上海市浦东南路 528 号
联系电话	021-68808888
联系传真	021-68807177

### (七) 股份登记机构：中国证券登记结算有限责任公司上海分公司

负责人	王迪彬
办公地址	上海市浦东新区陆家嘴东路 166 号中国保险大厦 36 楼
联系电话	021-58708888

---

---

联系传真
------

021-58754185
--------------

---

### (八) 保荐人（主承销商）收款银行：

户 名： 广发证券股份有限公司

开户行： 工行广州市第一支行

账 号： 3602000129200257965

票据交换号： 0012-001-7

人行系统交换号： 102581000013

联行行号： 25873005

## 第三节 风险因素

投资于本公司的股票可能会涉及一系列风险。敬请投资者在评价本公司此次发售的股票时，除参考本招股意向书提供的各项资料外，还应特别认真地考虑下述各项风险因素。根据重要性原则或可能影响投资决策的程度大小排序，本公司将可能影响到公司发展的几种风险以及每一种风险的可能影响列示如下：

### 一、扩建工程对福厦高速车流量的影响

泉厦高速公路扩建工程（本次募集资金投资项目）已于 2007 年底开始前期准备工程，计划于 2010 年底基本建成通车。由子公司福泉公司承担的福泉高速扩建工程已于 2007 年底开始前期准备工程，计划于 2011 年中期基本建成通车。为确保扩建期间老路行车、施工的安全以及道路的畅通，需要在施工的某些阶段，对部分车流量进行分流，因此泉厦、福泉高速（通常合称“福厦高速”）扩建工程的陆续施工，将对施工期间福厦高速的车流量产生一定的影响，从而影响到本公司的营业收入。

在扩建施工时，工程的施工方式和施工期长短直接影响到本公司经营路段的车流量。目前，与福厦高速同向的 324 国道（以下简称“G324”）福州至厦门段大部分路段的交通已达饱和状态，能承担的车辆分流空间较小，福建省高速公路建设总指挥部要求项目建设期间需保持老路交通不中断。为此，公司在福厦扩建工程预算中专项预留了施工期保畅通、交通组织、分流等费用，并对项目实施方案进行了详细规划和论证设计。公司将根据实际情况不断优化施工方案，加强交通组织，以保证施工期间不中断交通，使扩建工程对车流量的影响降至最低。

同时，公司对项目施工方式及施工期进行了周密论证，本次福厦扩建工程采用“双侧加宽拼接为主，分离为辅”的方案，从工程进度安排来看，在工程的路基施工阶段，需根据施工需要分时段、分路段对车辆通行实施管制，因而施工对车辆通行有一定程度的影响，但总体来看，影响时间较短，程度有限；在路面施



工阶段的中后期，由于能保证 4 车道双向通行，因此对车辆通行基本无影响；对老路车辆通行的影响主要是在路面施工阶段的中前期，这一期间只能维持 2 车道双向通行，为保证车流畅通以及行车、施工的安全，需分流大型、低速货车，对老路车流量的影响较大，时间较长，其中，福泉高速、泉厦高速双向只有 2 车道通行的时间（即需大规模分流的时间）分别约为 10 个月和 8 个月。

本公司将通过周密、细致的施工进度安排、交通组织等措施，尽量减少施工对老路交通量的影响。同时，考虑到 G324 人车混行，且目前的交通已达饱和状态，在大型、低速货车分流到 G324 时，可能会倒挤原先在 G324 上行驶的客车、小车回到福厦高速公路上，从而降低分流对公司营业收入的影响。因此，福泉及泉厦高速公路的扩建将主要影响路面施工阶段中前期的车流量，从而对本公司营业收入造成影响。从长远来看，福泉、泉厦高速公路是福建省，乃至全国最繁忙，也是效益最好的高速公路之一，由四车道扩建至八车道，有利于提高福厦高速公路的车流量增长空间，提升公司的持续盈利能力。

此外，从已完成扩建的其他高速公路来看，扩建完成后车流量均在短期内实现了恢复性甚至是迅猛地增长。福厦高速具备天然的区域垄断优势，贯穿了福建省内经济最为发达的沿海城市，占据了福厦间最便捷的通道资源，扩建工程完成后，福厦高速的车流量将有望在短期内实现恢复性增长。随着海峡西岸经济区的建设，福厦高速公路沿线区域经济的快速发展，以及两岸经济、文化交流日趋频繁，福厦高速的车流量亦有望出现快速、持续地增长。

## 二、福厦高速铁路的竞争风险

福厦高速铁路是福建省境内第一条贯通沿海城市群的铁路，北起福州，经福清、莆田、泉州、晋江，到达厦门，全长 278 公里。该线已于 2005 年 9 月 30 号正式开工，预计 2009 年 11 月底完工。福厦高速铁路建成后将以客运为主兼及货运，北接在建的温福铁路，南接厦深铁路（预计于 2011 年底完工），由此将构筑起我国东南沿海线上海—深圳铁路通道，届时长三角、海峡西岸经济区、珠三角将被这条 9 小时到达的沿海快速通道串起。福厦高速铁路建成后，从福州到厦

门仅需 2 个小时左右，与目前的福厦高速公路相比，从福州到厦门的时间要缩短约 0.5 个小时左右。由于福厦高速铁路的路线走向与福厦高速大致平行，且有通行更为快捷的优势，因此福厦高速铁路的建成运行将部分分流福厦高速公路的交通量。

福厦高速铁路预计将主要分流福厦高速公路的营运类客流，对货运及商务类、个人自驾出行类客流影响不大。

第一，公路交通运输仍是福建省目前综合运输网中最重要的运输方式，是区域之间、工矿企业之间、港口与腹地之间客货运输和集疏运中疏港、疏站的主力。公路运输网络不仅承担着省内旅客和货物的运输，同时也担负着周边和内陆省区对外物资交流的任务。此外，铁路货运与公路货运相比，不具备公路货运门到门运输的优势，而且福厦高速铁路在功能设计上以客运为主，兼顾货运，因而预计福厦高速铁路对高速公路货运的分流程度有限；

第二，福厦高铁作为上海至深圳快速客运铁路通道的重要一环，其建成后将贯通长江三角洲和珠江三角洲，着眼于为两个三角洲及海峡西岸经济区之间的经济往来服务，因而，预计福厦高速铁路将主要分流两个三角洲之间的长途客流（即福厦高速的“通过客流”），对于目前福厦高速的主要客流——福州、泉州、厦门之间的“区间客流”的分流影响不大。此外，福厦高铁站点设置有限，且多数站点离市区较远，从铁路站下车需换乘其它交通工具到达市区。考虑到区域内国道、省道路况较差、车流较为缓慢的现状，福厦高铁快捷性的优势将大打折扣，对“区间客流”的吸引力有限，分流影响不大；

第三，由于商务类、个人自驾出行类客流亦十分重视在目的城市通行的便捷性，因此预计这部分客流受高速铁路的影响也不大。

公司将充分发挥高速公路在中短途运输中快捷、方便、安全、经济的特点，提升竞争力，吸引客流量。

《国务院关于支持福建省加快建设海峡西岸经济区的若干意见》重点指出福建省要建立服务周边地区发展的对外开放综合通道，构建以铁路、高速公路、海

空港为主骨架主枢纽的海峡西岸现代化综合交通网络,使之成为服务周边地区发展、拓展两岸交流合作的综合通道,形成内地到福建的便捷交通走廊。集中力量加快海峡西岸经济区高速公路网建设,尽快打通省际间的断头路,加强纵深推进、南北拓展的高速公路建设,加快建设北京至福州高速公路,尽快形成高速公路网络。未来,随着福厦高速公路扩建工程的完工、海峡西岸经济区高速公路网络的形成,福建省内及周边地区路网格局将日趋完善。公路网络系统的不断完善,将使公路运输高效、灵活、快捷的特点得到更充分的体现,路网效应所带来的车流量的增长预计也将足以抵减福厦高速铁路所带来的分流影响。

长期来看,随着海峡西岸经济区建设的全面推进、两岸经贸文化交流的发展,未来运输量将大幅增长,福厦高速铁路的建设将有助于缓解福厦间的运输压力,高速铁路与高速公路的运力将相互补充,一同承担起福建省内大部分的运输需求。另一方面,福厦高铁在促进长三角及珠三角之间的经济往来,推动区域之间经济合作的同时,也将为福建省带来更大的车流量,因而高速铁路与高速公路的运输能力有望形成相互促进的良性循环。

### 三、财务风险

尽管报告期前两年公司的资产负债率不高,但随着本公司收购罗宁公司股权,特别是2008年以来已先行利用自有资金和银行贷款投入泉厦、福泉高速公路扩建工程的前期准备工作,本公司报告期末的资产负债率水平已大幅上升。其中:母公司报表反映的资产负债率已由2007年末的23.73%上升至52.70%;合并报表反映的资产负债率也由2007年末的28.51%上升至46.20%,已远高于同行业上市公司历史平均水平。

未来两年,本公司主要资本性支出有:福泉、泉厦高速的扩建工程和将履行本公司股权分置改革承诺收购浦南公司部分股权,资金需求量大且时间集中(其中福厦高速扩建工程的资本性支出情况详见下表)。如果本公司单纯依靠自身积累,以及银行贷款、发行债券等债务融资方式解决资金需求,公司资产负债率将

保持在较高的水平，预计 2009 年和 2010 年的资产负债率（合并报表口径）将达到 65%以上，公司将面临较高的财务风险和偿债压力。

未来两年福厦高速扩建工程的资本性支出 （单位：亿元）

投资项目	2009 年	2010 年	合计
泉厦扩建工程	20	30	50
福泉扩建工程	20	40	60
合 计	40	70	110

2006 年 7 月 12 日，本公司实施了股权分置改革，其中本公司控股股东省高速公路公司承诺，在浦南高速公路通车时将所持有的浦南公司部分股权转让给本公司，支持本公司控股浦南公司。2008 年 12 月 24 日，浦南公司经营的浦南高速建成通车。2008 年 12 月 22 日，本公司第四届董事会第二十二次会议审议通过了《关于开展南平浦南高速公路有限责任公司部分股权收购工作的议案》，本公司已于 2009 年初着手进行收购浦南公司部分股权的前期准备工作，将在具体收购方案确定后，再行提交本公司董事会和股东大会审议表决。截至 2008 年末，浦南公司的资产总额为 940,063.64 万元，净资产为 303,476.99 万元，本公司持有浦南公司 29.78%的股权。

公司计划通过此次增发，并通过中长期的固定利率贷款，融资成本较低的公司债等债务融资方式，以及其他融资方式，降低融资成本，优化公司资本结构，减轻公司债务压力，降低财务风险。

#### 四、宏观经济形势下滑使高速公路通行费收入增长速度趋于减缓

本部分内容的详细数据及原因分析见本招股意向书“第七节 管理层分析与讨论”之“二、盈利能力分析”之“(二) 2008 年下半年营业收入增长速度趋于减缓”部分。

受金融危机引发的全球经济危机影响，2008 年随着宏观经济增速回落，本公司所辖高速公路通行费收入的增长速度趋于减缓，但从总体上看，高速公路行业受经济周期的影响较小，其通行费收入的波动幅度相对较小，体现了行业相对稳定发展的态势。

2008 年福厦高速公路通行费收入较 2007 年同比增长了 11.8%，但如果以半年为周期，2007 年至 2008 年间的四个周期内，营业收入的环比增长数分别为 17.6%、4.78%和-2.57%，增长速度在下降，甚至 2008 年下半年出现了负增长，其中泉厦高速公路的营业收入的环比下降幅度较大。

高速公路车流量增长与经济增长之间存在明显的正相关性，特别是货车车流量的变化，往往预示着经济的兴衰，是经济增长情况的“晴雨表”。对于本公司而言，地处沿海开放省份，经济外向度较高，受全球经济危机影响导致了车流量减少。如果 2009 年未能改变经济衰退的趋势，将影响本公司营业收入。

2008 年下半年，世界各国面对经济衰退纷纷抛出“重磅经济刺激计划”，特别是我国宏观经济政策实行适度宽松的货币政策和积极的财政政策，从本公司车流量的变化趋势上看，经济刺激政策的影响已初步显现：

从本公司经营高速公路路段的货车车流量上看，在货车车流量方面，2008 年下半年较上半年的环比数据已有较大改观，福泉、罗宁高速公路的货车车流量已止跌，并出现回升迹象；受制于全球经济仍处于下滑周期，闽南地区经济外向型的特点，因经济对外依存度较高，尚未出现根本性的好转，本公司经营的泉厦高速公路货车车流量环比仍出现下降，但下降幅度已有所收窄。随着我国宏观经济刺激政策的实施，对实体经济的影响将逐步显现，反映到高速公路车流量及通行费收入的未来变化上，也将出现止跌回稳乃至上升的趋势。

## 五、取消政府还贷二级公路收费导致营业收入下降的风险

2009年2月20日，福建省人民政府根据国务院“实施成品油价格和税费改革方案”，公布了《关于撤销政府还贷二级公路收费站（点）的通告》，于2009年2月21日起取消全省政府还贷二级公路收费，并撤销相关收费站。

本公司现有经营的高速公路大部分路段与被撤销收费站点的一部分政府二级还贷公路平行：福厦高速与324国道福州—厦门段基本平行，罗宁高速与104国道罗源—宁德段基本平行，浦南高速有部分路段与205国道南平—浦城段基本平行。因此，这些与本公司经营路段基本平行的二级公路取消收费后，将在短期内部分分流本公司所经营高速公路的车流量，从而影响本公司未来的营业收入。

1、324国道福州至厦门段全长293公里，目前行车时间约4.5小时左右。本公司经营的福厦高速公路全长249公里，目前行车时间2.5—3小时。随着福建省国民经济的快速发展，近年来位于福建省最繁忙路段的324国道福州至厦门段的交通拥挤度已达到饱和状态，总体上看，其可承载的车流量增量不大；同时324国道原有收费标准较低，与本公司经营的福厦高速已形成相对稳定的市场划分，分别满足了行车者道路选择的不同需求，共同为福建省经济发展所提出的“沿海大通道建设”提供更有力的保障，在福建省取消政府还贷二级公路收费后，预计这一稳定的市场划分仍将得以延续；另一方面高速公路具有快捷、安全、舒适、省时、省油等优势，预计取消324国道收费对福厦高速车流量分流的影响有限。

2、104国道罗源至宁德段全长49.5公里，全程原先就未设收费站点，且坡陡弯急；本公司经营的罗宁高速全长33公里，预计取消104国道收费对罗宁高速车流量分流不构成影响。

3、205国道南平至浦城段全长276公里，行车时间约4.5小时，与本公司参股子公司浦南公司经营的浦南高速基本平行的路段长约200公里，该平行路段地处山区，路况较差。浦南高速全长245公里，行车时间约2.5小时。预计取消205国道收费对本公司参股子公司经营的浦南高速车流量分流影响有限。

## 六、公路收费期限风险

截止至本招股意向书出具日，本公司拥有的主要高速公路收费期限如下：

高速公路名称	扩建工程实施前的收费期限		预计扩建工程建成通车时间	预计扩建工程完工后的收费终止时间
	收费起始日期	收费终止日期		
福泉高速	2001年11月1日	2031年10月31日	2011年中期	2036年中期
泉厦高速	1999年6月28日	2029年6月27日	2010年底	2035年底
罗宁高速	2008年1月1日	2028年3月31日	---	---
浦南高速	2008年12月24日	2033年12月23日	---	---

（注：截至本招股意向书出具日，本公司尚未控股经营浦南高速的浦南公司）

2004年12月，国家出台了《收费公路管理条例》，该条例规定：经营性公路的收费期限，按照收回投资并有合理回报的原则确定，最长不得超过25年。国家确定的中西部省、自治区、直辖市的经营性公路收费期限，最长不得超过30年。经营性公路在收费期限届满后，经鉴定和验收，将无偿移交给国家交通主管部门。国家对收费公路期限的规定，会增加公司的持续经营能力风险。

2006年2月交通部正式印发《公路水路交通“十一五”发展规划》，重申了收费公路不动摇的政策。此外，《公路法》、《收费公路管理条例》等法律规章先后出台，为我国收费公路的规范发展和正常运营提供了足够的法律保障。

2008年5月，经福建省人民政府闽政文[2008]168号文批准，本公司经营的福泉、泉厦高速公路的收费经营期限变更为：扩建后收费年限为25年，分别自福泉、泉厦高速公路扩建工程全路段建成通车之日起计算。根据相关扩建工程的可行性研究、本公司及福泉公司实施扩建工程的规划和扩建项目的实际进展情况，本公司预计福泉、泉厦高速公路扩建工程全路段建成通车的时间分别为2011年中期和2010年底，由此推算，本公司预计经营上述两路段的收费经营终止日期分别为2036年中期和2035年底，预计较扩建工程实施前的收费经营终止日期分别延长了4年8个月和6年6个月。

本公司于 2008 年 1 月完成了对控股股东省高速公司持有的罗宁公司 100% 股权的收购，从而拥有了罗宁高速从 2008 年 1 月 1 日起 20.25 年的收费期限。本公司已于 2009 年初着手进行收购省高速公司持有浦南公司部分股权的工作，浦南公司经营的浦南高速已于 2008 年 12 月 24 日建成通车，收费期限为 25 年。收购罗宁公司以及收购浦南公司，将增加本公司的优质高速公路资产，提升公司的持续经营能力。

省高速公司在本公司股票首次公开发行并上市时承诺，若将其投资建设或经营管理的任何收费公路、桥梁、隧道及有关附属设施或权益对外转让，在同等条件下，本公司享有优先购买权；在本公司股权分置改革时，省高速公司也承诺，本公司对其所拥有的已通车路段享有优先购买权。本公司相信，在省高速公司的一贯支持下，公司将通过收购或投资建设等形式不断取得新的具有良好经济效益的高速公路和桥梁的收费经营权，实现公司的持续经营。

## 七、政策风险

### （一）产业政策风险

本公司主要从事的高速公路建设及经营管理业务，属于基础设施行业，目前受到国家产业政策的鼓励和支持。但是，经济发展的不同阶段国家产业政策会有不同程度的调整，如果国家对本公司所处行业减少扶持政策或在实施上增加限制，可能对本公司公路车流量及车辆通行费收入造成影响。

第一，“十一五”期间，公司所属行业仍为国家重点发展的国民经济基础行业。根据“十一五”规划纲要，国家将重点建设国家高速公路网，基本形成国家高速公路网骨架；将继续完善国道、省道干线公路网络，打通省际间通道，发挥路网整体效率。

第二，公司所属行业仍将是海峡西岸经济区建设重点发展的国民经济基础行业。海峡西岸经济区东与台湾地区一水相隔，北承长江三角洲，南接珠江三角洲，是我国沿海经济带的重要组成部分，在全国区域经济发展布局中处于重要位置。



福建省在海峡西岸经济区中居主体地位，与台湾地区地缘相近、血缘相亲、文缘相承、商缘相连、法缘相循，具有对台交往的独特优势。加快海峡西岸经济区建设，是进一步发挥福建省比较优势，实现又好又快发展的迫切需要；是完善沿海地区经济布局，推动海峡西岸其他地区和台商投资相对集中地区发展的重大举措；也是加强两岸交流合作，推进祖国和平统一大业战略部署，具有重大的经济意义和政治意义。海峡西岸经济区将成为继长江三角洲、珠江三角洲、环渤海区域之后中国区域经济又一增长。

建设对外开放、协调发展、全面繁荣的海峡西岸经济区，首当其冲是交通基础设施的建设，福建省将交通基础设施作为建设海峡西岸经济区的先决条件。《海峡西岸经济区建设纲要》及《促进海峡西岸经济区建设的决定》明确指出将重点构建现代化的基础设施支撑体系，建设现代综合交通运输网络，加快建设以大型港口为依托，连接高速公路、快速铁路、国家及省级干线公路和民航机场的客货运立体综合交通枢纽，形成对接国内外大枢纽和大通道的海峡西岸现代综合交通网络，增强对外对内交流能力和国防交通保障能力。

第三，公司所属行业仍将是福建省未来重点扶持的国民经济基础行业。福建省目前的交通运输尚不及全国平均水平，特别是铁路和高速公路。无论是从总量上，还是从人均交通水平看，福建的交通发展都严重滞后于经济发展。因此，随着经济的不断发展，公司所属行业仍将是福建省未来重点扶持的国民经济基础行业。

## （二）环境保护政策风险

福厦高速扩建工程在建设施工时，需征用沿线土地，需取土填筑路堤，开挖岗丘形成路堑等，将打破已逐渐平衡的沿线环境，对高速公路经过区域带状环境产生一定的影响，其主要是对自然环境的破坏、社会环境、生态环境的影响及噪声、油污等环境污染。环境治理和国家环保政策的调整将加大营运成本或制约高速公路交通流量的增加。

为了消除或减缓、降低扩建工程实施对环境所造成的不利影响，福厦高速扩建项目在设计、施工、运营各环节都进行了考虑：设计时注重节省土地资源，保护水质免受污染，在敏感路段设置降噪隔声屏障或设置防噪林带，有效地降低噪声污染；充分考虑高速公路的特点，结合当地的气候环境特征，并与工程防护措施结合，有效地防治水土流失；施工时对取土场、采石场、废弃物的填埋地点详细规划，以减少施工期的尘土污染；施工后及时对取土场、采石场、废弃物的填埋地点进行恢复；运营中加强配套设施检测维护，并注重对环境变化的监测等。

## 八、经营风险

### （一）公路维护及运营风险

福建陆地地位于北纬 23° 33′ 至 28° 20′、东经 115° 50′ 至 120° 40′ 之间，紧靠北回归线北面，属亚热带，背山面海，季风气候显著。2006 年，全省年平均气温 12.9-22.4℃。因此，福建省内极少出现冻雨、雪灾等恶劣天气。但福建省地处沿海，东濒我国东海与南海，面临台湾海峡，每年夏季受台风的影响较大。如果遭遇特大台风，可能带来暴雨以及路面塌方、山体滑坡等事故，可能会造成高速公路暂时关闭或破坏高速公路资产，导致公司车辆通行费收入降低，维护成本上升，对公司的经营业绩产生负面影响。此外，重大交通事故亦可能导致车辆通行速度降低，甚至迫使部分路段暂时关闭，导致车辆通行费收入下降。

本公司拥有丰富的防汛抗台经验，近年来，公司不断完善应急预案，健全应急保障机制，以保畅为首任，协调各养护单位配合相关部门积极落实应急预案，及时、有效地保证路面安全畅通，尽量把恶劣天气造成的损失降到最低。此外，本公司一直重视高速公路的维修及养护工作，定期对公路进行检查及清洁，保证路面情况的良好及畅通无阻；通过开通电子不停车收费系统，加快了车辆通行速度；通过引进新型 LED 节能照明技术，实施隧道照明改造；采用手机定位确定求助位置等，提高了高速公路路政施救等运营服务水平。

## （二）项目建设风险

公路建设具有投资量大、建设周期长、回收期长等特点。本公司主要从事福建省内高速公路的投资建设及经营管理，福建省地处沿海，境内多山，高速公路沿线复杂的地质结构和沿海多变的气候条件等提高了公路建设成本。因此，在成本、工期和质量等重要目标方面是否实施有效控制，对当期的建造成本以及未来的营运成本都会产生影响。

公司一直注重对项目建设的管理，在项目建设前期，本公司将加强可行性研究和设计工作，通过实地勘察，选择最佳方案；在项目建设过程中，本公司将加强对工程建设承包协议的研究和对工程建设项目的监理，避免施工过程中的费用超支、工程延期、施工缺陷等风险，保证工程按时保质完成。

## 九、燃油价格波动带来的风险

2008年12月18日，国务院出台了《关于实施成品油价格和税费改革的通知》，自2009年1月1日起，取消公路养路费、航道养护费、公路运输管理费、公路客货运附加费、水路运输管理费、水运客货运附加费等六项收费，同时提高了成品油消费税的单位税额。

由于车辆的使用成本受燃油价格波动的影响较大，提高成品油消费税单位税额后，燃油价格的波动有可能导致车辆营运成本提高，使部分对成本敏感的车辆减少出行次数，对本公司车流量及通行费收入产生影响。

但从另一个角度来看，成品油价格改革的实施也可能使部分车辆选择较为省油、省时的高速公路，这将在一定程度上降低因成品油消费税单位税额提高导致本公司通行费收入下降所带来的不利影响。

## 第四节 发行人基本情况

### 一、发行前公司股本总额及前十名股东的持股情况

本次发行前，本公司股本总额为 147,960 万股。截止至 2008 年 12 月 31 日，本公司前十名股东持股情况如下表：

序号	股东名称	持股数量 (股)	持股比 例	股份性质	质押、冻结 情况
1	福建省高速公路有限责任公司	630,074,748	42.58%	有限售条件 流通股	注
2	华建交通经济开发中心	306,360,234	20.71%	有限售条件 流通股	注
3	中国建设银行— 鹏华价值优势股票型证券投资基金	11,550,065	0.78%	无限售条件 流通股	---
4	中国银行— 友邦华泰积极成长混合型证券投资基金	9,780,852	0.66%	无限售条件 流通股	---
5	中国银行股份有限公司— 友邦华泰盛世中国股票型开放式证券投资基金	9,617,323	0.65%	无限售条件 流通股	---
6	中国人寿保险股份有限公司— 分红—个人分红—005L—FH002 沪	8,260,000	0.56%	无限售条件 流通股	---
7	中国农业银行— 富国天瑞强势地区精选混合型开放式证券投资基金	7,120,671	0.48%	无限售条件 流通股	---
8	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	4,665,954	0.32%	无限售条件 流通股	---
9	中国农业银行— 长城安心回报混合型证券投资基金	4,372,249	0.30%	无限售条件 流通股	---
10	兴业银行股份有限公司— 兴业趋势投资混合型证券投资基金	3,800,000	0.26%	无限售条件 流通股	---
	合 计	995,602,096	67.29%	---	---

注：

1、省高速公路公司和华建交通中心在本公司股权分置改革时承诺，其所持有的本公司原非流通股股份自股权分置改革方案实施之日（2006年7月14日）起，在三十六个月内不上市交易。截至本招股意向书出具日，省高速公路公司和华建交通中心均未对其所持公司股份提出解除限售的申请。因此，截至本招股意向书出具日，省高速公路公司和华建交通中心所持公司股份仍处于限售状态。

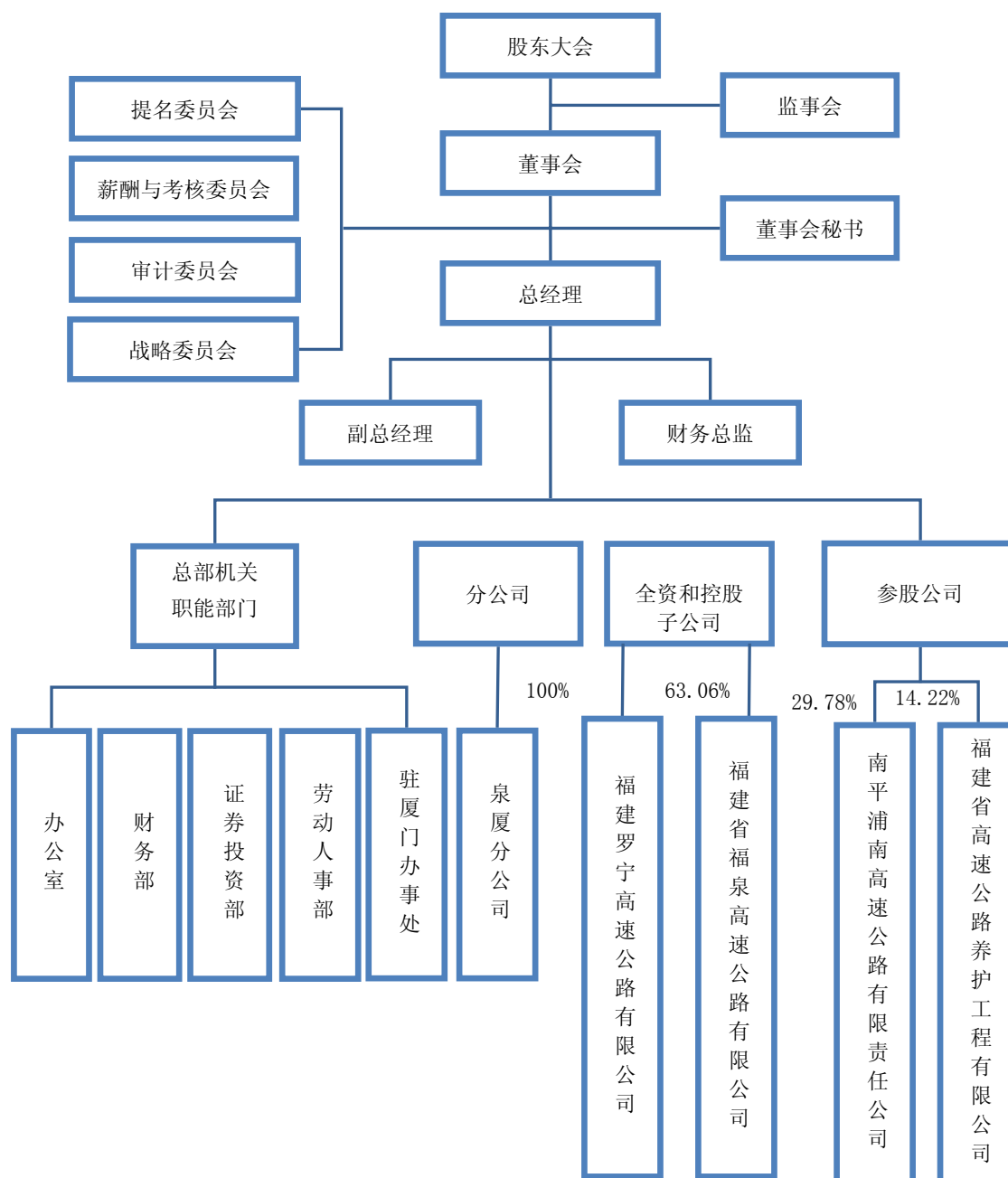
2、省高速公路公司和华建交通中心持有的本公司股权均为国家股。

3、截至本招股意向书出具日，省高速公路公司和华建交通中心持有的本公司股权均未质押、冻结。

## 二、公司内部组织结构及对其他企业权益投资情况

### （一）公司内部组织结构及对其他企业投资权益结构图

截止至 2008 年 12 月 31 日，本公司组织结构及对其他企业的权益投资情况如下图所示：



## (二) 重要权益投资情况

截止至 2008 年 12 月 31 日，本公司重要权益投资情况如下：

### 1、基本情况

公司名称	本公司持股比例	成立时间	注册资本(万元)	实收资本(万元)	主要业务	主要生产经营地
福建省福泉高速公路有限公司	63.06%	2001/10/31	8,000	8,000	福泉高速公路的经营管理,包括收费、养护、车辆拯救等业务	福建省

南平浦南高速公路有限责任公司	29.78%	2004/10/19	6,000	6,000	浦南高速公路的经营管理,包括收费、养护、车辆拯救等业务	福建省
福建罗宁高速公路有限公司	100.00%	2007/12/20	3,000	3,000	罗宁高速公路的经营管理,包括收费、养护、车辆拯救等业务	福建省

## 2、主要财务数据

公司名称	2008年主要财务数据(万元)				是否经过审计及审计机构名称
	总资产	净资产	营业收入	净利润	
福建省福泉高速公路有限公司	385,306.73	311,256.69	128,277.38	68,085.68	经天健光华(北京)会计师事务所有限公司审计
福建罗宁高速公路有限公司	127,703.97	56,326.17	17,507.73	3,683.24	经天健光华(北京)会计师事务所有限公司审计
南平浦南高速公路有限责任公司	940,063.64	303,476.99	578.05	-1,569.01	未经审计

## 三、主要股东和实际控制人的基本情况

### (一) 主要股东的持股情况

截止至本招股意向书出具日,本公司主要股东的持股情况如下:

序号	股东名称	持股数(万股)	占总股本的比例(%)
1	福建省高速公路有限责任公司	63,007.4748	42.58
2	华建交通经济开发中心	30,636.0234	20.71
	合计	93,643.4982	63.29

省高速公司是本公司的控股股东及实际控制人,持有本公司42.58%股权。截止至本招股意向书出具日,省高速公司持有的本公司股票不存在质押之情形。

### (二) 控股股东、实际控制人的基本情况

公司名称	福建省高速公路有限责任公司
企业性质	国有独资有限公司
《企业法人营业执照》	3500001001826

注册地址	福州市东水路 18 号福建交通综合大楼
办公地址	福州市东水路 18 号福建交通综合大楼
法人代表	唐建辉
注册资本	10 亿元人民币
成立日期	1997 年 8 月 6 日
主要经营业务或管理活动	主要业务为高速公路的投资、建设、运营和管理，同时受福建省交通厅的委托，实施路政管理，维护高速公路的路产、路权等。

省高速公司是经福建省人民政府批准，于 1997 年在福建省工商局正式注册成立的有限责任公司。省高速公司作为福建省人民政府对全省高速公路建设的投资主体，负责全省高速公路的建设、运营和管理的工作。同时受福建省交通厅的委托，实施路政管理，维护高速公路的路产、路权等。自成立以来，省高速公司始终以福建省高速公路建设和运营管理为主业，相继建成了泉厦、厦漳、福泉、罗宁、罗长、漳诏、福宁、福银、漳龙、龙长、浦南等一批高速公路。

省高速公司最近一年的主要财务指标如下：

2008 年主要财务数据（万元）				是否审计 及审计机构名称
总资产	净资产	主营业务收入	净利润	
9,376,682.49	2,480,987.53	688,257.82	116,824.51	已经福建华兴会计师事务所有限公司审计

### （三）主要股东的基本情况

公司名称	华建交通经济开发中心
企业性质	全民所有制
企业法人营业执照号	1000001001551（4-2）
注册地址	北京市朝阳区建国路 118 号招商局大厦五层
办公地址	北京市朝阳区建国路 118 号招商局大厦五层
法人代表	傅育宁
注册资本	50,000 万元人民币
成立日期	1993 年 12 月 8 日



经营范围	公路、码头、港口、航道的综合开发、承包建设；交通基础设施新技术、新产品、新材料的开发、研制和产品的销售。
------	--

华建交通成立于 1993 年 12 月，是我国唯一对中央投资的经营性收费公路的收益进行集中管理的全国性跨区域中央国有企业，也是中国经营性收费公路企业中投资范围最广、参股公司最多的公路投资经营企业，主要从事经营性收费公路（桥梁）的投资、经营、和管理。华建交通最近一年的主要财务数据如下：

股东名称	2008 年主要财务数据（万元）				是否审计 及审计机构名称
	总资产	净资产	营业收入	净利润	
华建交通	1,646,125.95	1,405,654.55	127.76	137,507.79	已经开元信德会计师事务所审计

## 四、发行人所处行业的基本情况

本公司主要从事高速公路的建设、运营和管理，属于交通运输业。交通运输是国民经济的基础性、服务性产业，是合理配置资源、提高经济运行质量和效率的重要基础。交通运输业对国家或地区的经济与社会发展至关重要。

### （一）行业管理体制

全国人民代表大会及其常务委员会负责制定国家交通法律；国务院负责制定全国交通法规及审批全国公路的规划；交通部作为国务院职能机构负责全国公路管理工作，并依照相关法规负责制定国家有关公路行业的规章和政策；各省、市、自治区均设有交通厅，是省级人民政府主管本地区公路交通行业的职能部门。

收费公路及桥梁的收费标准的制定及调整由省交通厅会同同级价格主管部门审核后，报本级人民政府审查批准。省级人民政府负责收费道路上设立收费站的审批。收费公路所有权归国家所有，公路管理机构对收费公路行使行业管理和路政执法职能。

### （二）行业发展状况

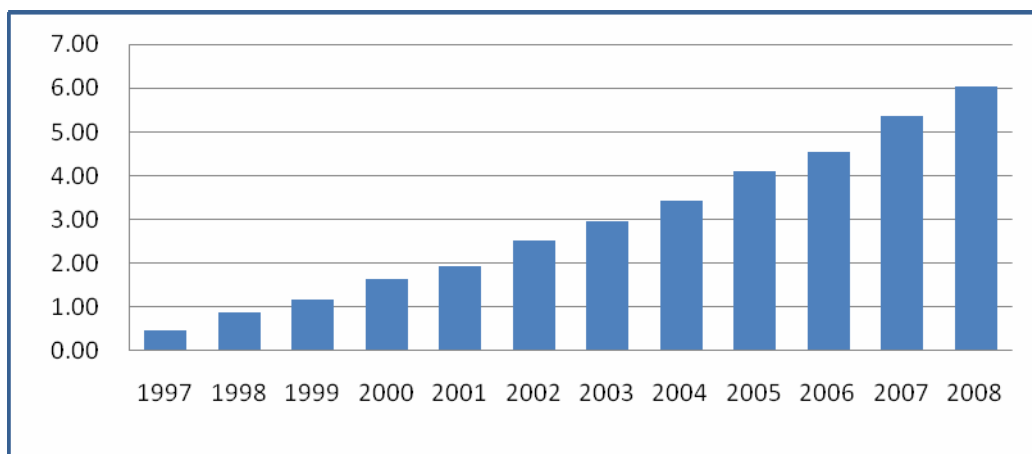
20 世纪 30 年代，高速公路作为专门为汽车交通服务的基础设施在意大利、

德国等西方发达国家出现，随后在美国、英国、法国、日本等国家得到发展，而各国有计划、大规模地建设高速公路则是在上世纪 50 年代中期以后。与一般公路相比，高速公路具有行车速度快、通行能力大、交通事故少、运行成本低等特点，有助于实现国土均衡开发，建立统一的市场经济体系，提高现代物流效率和公众生活质量。从行业发展来看，不管是发达国家，还是发展中国家，都普遍存在在高速公路建设、养护资金不足的现象，为了解决资金来源问题，许多国家不约而同地选择了收费公路政策，来吸引私人资金的支持，比如美国、日本、法国、加拿大等。有些国家的收费公路政策已经实施了 50 年之久，而且仍然在不断完善这项行之有效的政策。

我国的高速公路发展比西方发达国家晚近半个世纪的时间，从 80 年代末开始起步，经历了 80 年代末至 1997 年的起步建设阶段和 1998 年至今的快速发展阶段。1988 年上海至嘉定高速公路建成通车，结束了我国大陆没有高速公路的历史；1990 年，沈大高速公路全线建成通车，标志着我国高速公路发展进入了一个新的时代。为了加快我国高速公路的发展，1992 年，交通部制定了“五纵七横”国道主干线规划并付诸实施，从而为我国高速公路持续、快速、健康发展奠定了基础。

从 1998 年至今，我国高速公路建设进入了快速发展时期，年均通车里程超过 4,000 公里。“十五”期间高速公路建设实现历史性突破，建成高速公路 2.47 万公里，是“七五”、“八五”和“九五”期间建成高速公路总和的 1.5 倍。2008 年，我国高速公路的通车里程已达到 6.03 万公里，稳居世界第二。

#### **1997-2008 年我国高速公路总里程（万公里）**



（数据来源：交通部各年度《公路水路交通行业发展公报》）

高速公路的持续快速发展，大大缩短了省际之间、重要城市之间的时空距离，加快了区域间人员、商品、技术、信息的交流速度，有效降低了生产运输成本，在更大空间上实现了资源有效配置，拓展了市场，对提高企业竞争力、促进国民经济发展和社会进步都起到了重要的作用。目前我国高速公路的建设依然处于初级阶段，随着社会经济的快速发展，运输需求的日益增长，“缩小差距、加快发展”在较长的时间内仍然是我国交通建设的主题。

### （三）高速公路未来发展规划

#### 1、国家高速公路网规划

2004年12月17日，国务院审议通过了《国家高速公路网规划》。国家高速公路网是中国公路网中最高层次的公路通道，服务于国家政治稳定、经济发展、社会进步和国防现代化，体现国家强国富民、安全稳定、科学发展，建立综合运输体系以及加快公路交通现代化的要求。

国家高速公路网布局方案可归纳为“7918”网，规划采用放射线与纵横网格相结合的布局方案，形成由中心城市向外放射以及横连东西、纵贯南北的大通道，由7条首都放射线、9条南北纵向线和18条东西横向线组成，简称为“7918网”，总里程约8.5万公里，其中：主线6.8万公里，地区环线、联络线等其他路线约1.7万公里。

规划总体上贯彻了“东部加密、中部成网、西部连通”的布局思路,实现“东网、中联、西通”的目标。东部地区基本形成高速公路网,长江三角洲、珠江三角洲、环渤海地区形成较完善的城际高速公路网络;中部地区对外连接通道全面建成,地区内部中心城市间实现高速沟通;西部地区建成西部开发 8 条省际公路通道中的高速公路,实现东西互动、通江达海,建成后可以在全国范围内形成“首都连接省会、省会彼此相通、连接主要地市、覆盖重要县市”的高速公路网。

## 2、福建省高速公路发展现状及未来规划

自 1994 年福建省第一条高速公路——泉厦高速公路开工建设以来,经过多年的发展,已全线建成通车国家主干道沈海和福银高速公路福建段,建成通车厦成线漳州至龙岩段、机场高速一期、泉三、浦南高速。至 2008 年底,建成通车总里程达 1,767 公里,实现了各设区市都通上高速公路的建设目标,“一纵两横”高速公路骨架网、省会福州至各设区市“四小时交通经济圈”基本形成。目前,全省在建的高速公路有永武、机场高速二期、福州绕城路等项目。

福建省在建设海峡西岸经济区的过程中,提出要加快建设海西“大港口、大通道、大物流”、着力构建海西“对外开放、对接两洲、拓展中西部、服务祖国统一大业”的四大战略通道、建设海西现代交通运输业发展思路。“海峡西岸经济区建设纲要”把构建现代化交通基础设施列为九大支撑体系之一。海西经济腹地不断扩展,中心城市带动力不断增强,产业群发展壮大,为海西交通发展提供了更加广阔的发展空间。2008 年 11 月 1 日,福建省政府批准实施新修编的《海峡西岸经济区高速公路网布局规划》,福建省高速公路网规划由“三纵八横”主骨架,三条城市环线和三十三条联接线组成,即“三纵八横三环三十三联”,规划建设总里程 6,100 公里,截至 2008 年底,已建成通车 1,767 公里,在建 2,000 公里、拟建 2,300 公里。福建省“十一五”计划完成高速公路投资 1,000 亿元,基本形成“两纵四横” 2,450 公里高速公路主骨架,福建省与周边省份进出口通道达到 10 个(与江西省接口 4 个,广东省接口 2 个,浙江省接口 4 个)。全省 85 个县(区、市) 90%以上可在一小时内上高速公路。2009 年福建省计划完成高速公路投资 240 亿元。

## （四）影响高速公路发展的有利和不利因素

### 1、有利因素

#### （1） 产业政策的扶持

公路行业是国家产业政策重点扶持的基础产业，国家产业政策也鼓励地方和企业利用国内外贷款和自筹资金建设公路、桥梁，经批准后允许收费，用于归还贷款和滚动发展。2006年2月，交通部正式印发《公路水路交通“十一五”发展规划》，重申了经营性收费公路不动摇的政策。此外，《公路法》、《收费公路管理条例》等法律规章先后出台，为我国经营性收费公路的规范发展和正常运营提供了足够的法律保障。

#### （2） 国民经济持续、健康的发展

国民经济持续、健康增长和经济总量的不断扩大，必将带动全社会人员、物资流动总量的升级，导致全社会运输总需求量的不断增长，从而引发公路交通需求的持续增长。发达国家的资料显示，在人均GDP达到4,000美元之前，运输需求将持续保持高速增长，在人均GDP达到4,000美元之后，运输需求的增长速度有所减缓。2007年我国人均GDP为2,460美元，福建省首次超过3,000美元，距运输需求增长趋势明显减缓的临界点4,000美元还相差甚远。

从客运需求看，我国人口基数大，目前的生活水平还比较低，居民出行水平相对较低。未来随着人民生活水平的提高必然带来人员流动的增加，客运需求增长潜力巨大。

从货运需求看，随着经济规模的不断增大，除了适宜水路和铁路运输的大运量、低成本、低耗能、低附加值的货物运输量将有所增加外，适宜公路和航空运输的高附加值产品的货物运输量也将大幅度增加。

#### （3） 我国高速公路有效供给不足，发展潜力巨大

2007年，中国高速公路里程达到5.39万公里，位居世界第二，高速公路网络初具规模。尽管我国的高速公路建设在最近十年里取得了较辉煌的成绩，但相

对于我国广袤的国土面积和占全球 1/5 的人口数量，高速公路网的总量仍然不足，覆盖范围需要继续扩大。

从供给总量上看，现有公路运输密度按国土面积计算仍处在世界落后位置。我国的公路网密度约是巴西和印度的 1/2 和 1/5，与美国等发达国家相差甚远；公路通达深度依然不足。

从供给质量上看，公路交通基础设施标准依然较低，结构仍不合理。公路技术状况整体还比较落后，等级公路比重与发达国家的差距明显，尚未形成全国性高速公路网络，通行能力小，抗灾能力弱，早期建成的高速公路目前普遍进入大修期。

#### **(4) 城镇化进程加快、城镇人口大幅增加**

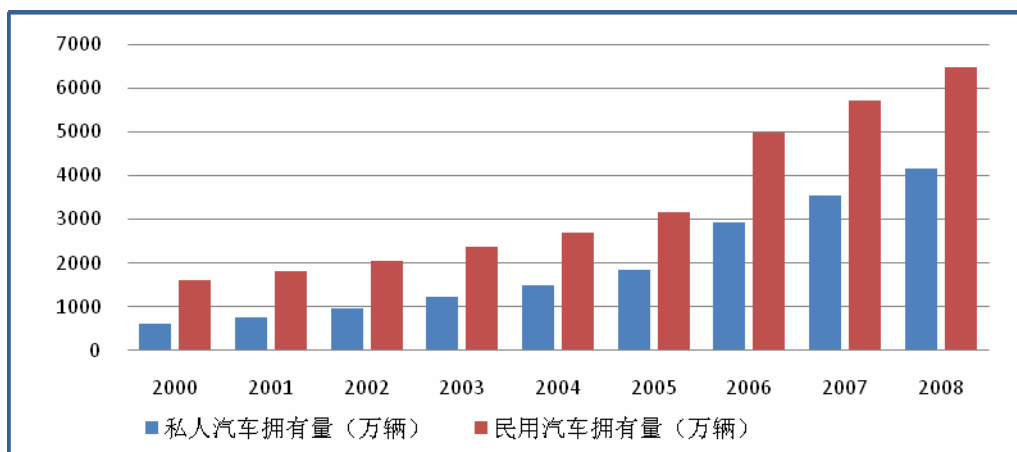
国外经验表明，城市化水平越高，人均出行需求越大。目前我国城镇居民的平均出行次数是农村居民的 8-9 倍。城市人口规模不断扩大，将促使人员流动和商品消费增加，进而带动客货运输需求的增长。农村人口向城镇的转移和城镇人口规模的扩大，势必会带来巨大的公路客货需求量。与此同时，随着城市化向更高层次发展，城市群和城市带大量出现，将使城市间的联系更加紧密，物资交流更加频繁，从而形成更大的公路货运需求。另外，城镇人口的增加，将对公路运输在舒适、便捷、可靠、安全等质量方面也提出了更高的要求。

#### **(5) 私人汽车保有量快速增长**

道路运输网络的不断完善、国民经济的持续快速发展和人民生活水平的不断提高，带动了私人汽车的快速增长。根据国家统计局公布的《2008 年国民经济和社会发展统计公报》，截至 2008 年末，全国民用汽车拥有量达到 6,467 万辆，同比增长 13.52%，其中私人汽车拥有量为 4,173 万辆，同比增长 18.08%。从 2000 年至 2008 年，全国民用汽车和私人汽车拥有量的年复合增长率为 18.99% 和 26.78%。2008 年底福建省民用汽车保有量达到 133.98 万辆（包括三轮汽车和低速货车 3.44 万辆），同比增长 17.2%，其中私人汽车保有量 94.53 万辆，同比增长 21.9%；民用轿车保有量 66.24 万辆，同比增长 26.2%，其中私人轿车 54.52 万辆，同比增长 29.8%。据有关机构预测，未来几年中国私人汽车拥有量仍将保

持 10% 以上的增长速度增长。私人汽车的普及将带来一场行为方式的革命，大大改善人们的生活质量，提高全社会的机动性。随着汽车社会的来临，公路客货运量将呈现持续快速增长的态势，对高速公路的需求也将随之显著提高。

2000-2008 年全国民用汽车和私人汽车拥有量



(数据来源: 国家统计局)

#### (6) 人民生活水平提高，消费结构显著变化

人民生活水平进一步提高，消费结构显著变化，将产生大量的公路客运需求，并呈现多样性、个性化趋势，方便、快捷、舒适、安全、自主等价值取向明显增强。

未来人民生活水平的提高和家庭轿车的激增将直接促使人均出行次数的增加，必然要求有现代化的公路交通运输网络和运输服务体系与之相适应。预计在未来的旅客出行中消费性出行增长最快，并呈现需求层次高、时间和空间分布不均匀的态势。这就要求客运提供更多的快速、及时、舒适、可选择的运输服务。我国的铁路、水运和民航提供的是群体化的客运服务，而公路除了提供群体化客运外，还提供相当数量的个性化客运，特别是干线公路能够提供规模化、个性化客运服务。因此，随着社会经济的发展、人民生活水平的提高，干线公路上交通需求增长潜力巨大。

## (7) 建设海峡西岸经济区带来的发展机遇

2009年5月6日，国务院下发了《关于支持福建省加快建设海峡西岸经济区的若干意见》。从全国（包括台湾省）发展战略的高度上，将海峡西岸经济区作为继长江三角洲、珠江三角洲、环渤海区域之后中国区域经济又一增长极。福建省在建设海峡西岸经济区的过程中，提出要加快建设海西“大港口、大通道、大物流”、着力构建海西“对外开放、对接两洲、拓展中西部、服务祖国统一大业”的四大战略通道；《海峡西岸经济区建设纲要》把构建现代化交通基础设施列为九大支撑体系之一，明确指出将重点构建现代化的基础设施支撑体系，建设现代综合交通运输网络，加快建设以大型港口为依托，连接高速公路、快速铁路、国家及省级干线公路和民航机场的客货运立体综合交通枢纽。利用福建省对台区位优势和“五缘”优势，加快形成以福州和厦门两个国家级交通运输枢纽为中心，涵盖整个海峡西岸的半日交通经济辐射圈，涵盖江西、浙江西南部、广东东北部、湖南南部等地的一日交通经济辐射圈，并快速形成集疏运体系，早日形成连接海峡两岸“大通道”，服务祖国统一大业。

2008年11月1日，福建省政府批准实施的《海峡西岸经济区高速公路网布局规划》，福建省高速公路网规划由“三纵八横”主骨架。三条城市环线和三十三条联接线组成，即“三纵八横三环三十三联”，规划建设总里程6100公里，其中2009年福建省计划完成高速公路投资240亿元。

## 2、不利因素

### (1) 投资回收期较长

公路行业是资本密集型行业，初始投资大，回收期长，使大部分民间资本望而却步。公路资产的流通性差、见效慢等问题使公路行业的发展长期依赖财政投资和银行贷款，制约了行业的发展。但是，随着经营型运作方式的出现，公路资产的流通性逐步得到改善，公路所有权与经营权的分离对促进民间资本对公路行业的参与起到了积极的推动作用。



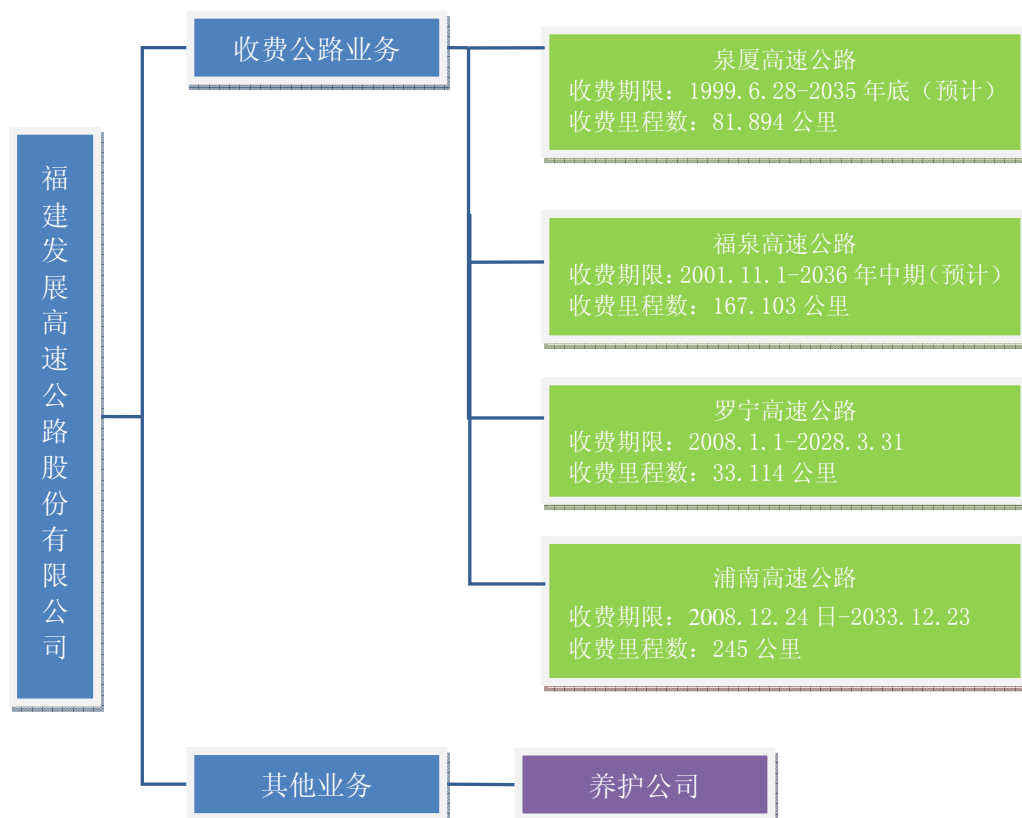
## (2) 其他交通方式带来的竞争

铁路、航空运输是公路运输主要的竞争对手。在铁路实施电气化改造、修建高速铁路、以及未来铁路行业整体效率提高后,对高速公路造成的竞争影响加大。航空运输业近年来发展迅猛,也会给高速公路运输带来一定程度的竞争压力。

## 五、发行人主营业务基本情况

### (一) 发行人主要业务

本公司主营业务是从事收费公路和道路的投资、建设和经营管理。报告期内,公司已营运路段包括福泉高速公路、泉厦高速公路和罗宁高速公路。公司参股公司—浦南公司经营的浦南高速公路也已于 2008 年 12 月 24 日建成通车。截止至本招股意向书出具日,本公司高速公路经营业务以及其他业务如下图所示。



注:截至本招股意向书出具日,本公司尚未控股经营浦南高速的浦南公司,本公司参股浦南公司的股权比例为 29.78%;本公司持有养护公司的股权比例为 14.22%。

## 1、福泉高速公路和泉厦高速公路

福泉高速公路和泉厦高速公路地处福建省东南沿海，是国家沿海大通道沈海高速公路福建段的重要组成部分。沈海线福建段北接浙江，南通广东，是海峡西岸经济区“十一五”期间“两纵四横”高速公路主骨架的“一纵”，亦是海峡西岸经济区最发达地区的干线公路，是福建省内沿海主干高速公路。

福泉、泉厦高速通常合称为福厦高速，福厦高速北起省会福州，连接莆田、泉州，南至厦门，贯通了福建省经济最发达、外向度最高、最具生机和活力的闽东南沿海地区，其贯穿地区及其延长线经济总量占福建省经济总量 70%以上，因而福厦高速是福建省乃至国内最为繁忙，亦是效益最好的高速公路之一。

泉厦高速于 1997 年 12 月 20 日正式投入运营，收费里程数为 81.894 公里；福泉高速于 1999 年国庆建成通车，收费里程数为 167.103 公里。2000-2008 年福泉及泉厦高速的车流量及通行费收入情况如下表：

## 福泉及泉厦高速车流量、通行费收入情况

年度	泉厦高速		福泉高速	
	日均车流量（辆）	通行费收入（万元）	日均车流量（辆）	通行费收入（万元）
2000 年度	17,208	20,147	---	---
2001 年度	18,297	24,013	11,793	6,355
2002 年度	20,580	27,823	13,172	42,445
2003 年度	22,871	34,644	17,017	53,539
2004 年度	29,406	43,846	22,859	70,297
2005 年度	33,505	48,004	26,790	78,727
2006 年度	36,664	52,425	31,074	90,584
2007 年度	计重收费前：41,502 计重收费后： 客车：19,358 货车：17,119	65,177	计重收费前：35,220 计重收费后： 客车：15,704 货车：14,720	112,092
2008 年度	客车：21,932 货车：16,528	70,213	客车：19,899 货车：14,528	127,980

注：

- 1、2007 年度以前的日均车流量系收费口径的车流量；
- 2、统计上，为适应计重收费政策，2007 年的日均车流量计算分为客车和货车两个口径计算，其中客车车流量仍沿用原有方法，货车车流量则以车货总重为 10 吨的货车为基准折算。

## 2、罗宁高速公路

罗宁高速公路亦是沈海线福建段的重要组成部分，北起宁德城关，南至罗源上楼，收费里程数为 33 公里。罗宁高速南接罗长高速公路，北接福宁高速公路，是福州市和宁德市的重要出入口，是福州市与宁德市公路网相互联系的咽喉要道，主体工程于 2000 年 2 月建成通车并开始收费。

罗宁高速通车时间较久，属于成熟路段，车流量逐年持续增长。2004-2008 年罗宁高速的车流量以及通行费收入情况见下表：

罗宁高速车流量、通行费收入情况

年 度	日均车流量	通行费收入(万元)
2004 年度	15,822	11,397
2005 年度	17,137	11,744
2006 年度	20,414	13,710
2007 年度	24,927	16,675
2008 年度	客车: 9,158 货车: 10,856	17,409

注:

- 1、2007 年度以前的日均车流量系收费口径的车流量;
- 2、2008 年本公司收购罗宁公司后,为适应计重收费政策,日均车流量计算分为客车和货车两个口径计算,其中客车车流量仍沿用原有方法,货车车流量则以车货总重为 10 吨的货车为基准折算。

### 3、浦南高速公路

浦南高速南接南平,北接浦城,是国家规划的南北走向重点干线天津至汕尾公路的组成部分,是连接安徽、浙江和福建三省的省际干线公路,全长约 245 公里,地理位置比较优越。浦南高速已于 2008 年 12 月 24 日建成通车,本公司已于 2009 年初着手进行收购省公司持有浦南公司部分股权的前期准备工作。

## (二) 公司主营业务的竞争优势与劣势

### 1、竞争优势

(1) 福建省“八山一水一分田”的地貌特征,使得公路运输与铁路、航空以及水运等运输方式相比,占有绝对优势。

福建省素有“八山一水一分田”之称,境内多山,铁路建设严重滞后,公路网络则较为发达,加上公路运输具有方便快捷等不可比拟的优势,公路交通运输是福建省目前综合运输网中最主要的运输方式。近些年,福建省的公路客、货运输量分别占到社会客、货运输总量的 90%和 65%以上,公路运输占有绝对优势。随着高等级公路的不断开发及公路网络系统的不断完善,将使公路运输高效、灵

活、快捷的特点得到更充分的体现，铁路、航空及水运将难以对公路运输特别是短途运输形成竞争冲击。

**(2) 本公司路产位于福建省沿海地区，福建省独特的对台及两大三角洲联接点的区位优势，使得本公司路产能充分分享对外贸易、对台贸易，以及区域经济增长的成果。**

福建省位于中国东南沿海，东濒台湾海峡，与台湾省隔海相望，东北与浙江省毗邻，西北横贯武夷山脉与江西省交界，西南与广东省相连，连接长江三角洲和珠江三角洲，是两个三角洲之间的咽喉地带。从全球位置来看，福建居中国东海与南海的交通要冲，是中国距南亚、西亚、东非和大洋洲最近的省份之一，是中国大陆重要的出海口，也是中国与世界交往的重要窗口和基地。福建省是两岸三地、长三角和珠三角的重要连结点，也是我国对外开放、与世界交往的重要门户和基地，具有北承南接、对接两洲、西进东出、内外拓展的优越地理区位和良好地缘优势。作为“海上丝绸之路”、“郑和下西洋”的起点，福建因其特殊的地理位置成为中国历史上重要的文化中心和商贸集散地，是中国与世界交往的重要门户。

本公司目前所拥有的福泉、泉厦、罗宁高速公路是国家高速公路网规划“二纵”沿海主干道沈海高速公路福建段的重要组成部分，连接宁德港、福州港、泉州港、湄洲港、厦门港等福建省对外贸易以及对台贸易的最主要的“桥头堡”；福泉、泉厦高速公路连接福建省福州、莆田、泉州、厦门等重要经济中心，贯穿地区及其延长线经济总量占福建省经济总量 70%以上，具备天然的区域垄断优势。沿海地区、福建省独特的对台以及两大三角洲联接点的区位优势，将使得本公司路产能充分分享对外贸易、对台贸易，以及区域经济增长的成果。

### **(3) 良好的融资平台**

本公司信用良好，长期以来与银行保持着良好的合作关系，间接融资渠道通畅。公司在上海证券交易所上市以来一直维持着绩优蓝筹的形象，经营业绩持续稳定增长；目前，公司股票是上证 180 指数、上证红利指数、沪深 300 指数成分

股，并入选福布斯杂志评选的“2006 年度亚洲最优秀的中小企业”，是 29 家中国上榜企业之一，亦拥有良好的直接融资渠道。

#### （4）公司治理规范，资产优良，效益良好

本公司是高速公路板块中业务结构较清晰、治理较规范的上市公司之一，目前，公司股票入选上证公司治理指数成分股；公司拥有的福泉高速公路、泉厦高速公路和罗宁高速公路是国家沿海高速公路主干道的重要组成部分，车流量逐年增长，盈利能力强。

## 2、竞争劣势

### （1）对政策的依赖性强

公司的收入主要来自于收取的车辆通行费，各收费公路项目的收费标准、收费方式和收费期限的确定与调整等均由政府有关主管部门审批。因此，国家相关产业政策和法规的变更均可能对公司的经营产生一定影响。

### （2）发展速度相对较慢

尽管福建省经济取得了长足的进步，但与沿海其他发达城市相比，仍有一定的差距，经济规模相对较小，发展速度相对较慢，这在一定程度上制约了本公司的发展速度。随着海峡西岸经济区的不断发展，依托福建独特的对台优势，在海峡两岸经济往来日益密切的背景下，两岸“三通”有望取得较大进展，未来福建经济有望取得较快的增长，公司也将从中不断获益。

### （三）发行人主要公路及桥梁的收费标准

目前本公司经营的福厦高速、罗宁高速的客车通行费收费标准系按照福建省交通厅、福建省物价局、福建省财政厅闽交财[2005]19 号文的规定，具体如下：

车型	车型类型座位界定	收费系数	收费费率（元）	
	客车		福厦高速	罗宁高速
一类车	7 座以下（含 7 座）	1.0	0.55	0.60

二类车	8-19 座	2.0	1.10	1.20
三类车	20-39 座	2.8	1.54	1.68
四类车	40 座以上（含 40 座）	3.0	1.65	1.80

目前本公司经营的福厦高速、罗宁高速的货车通行费实行计重收费政策。福建省交通厅、福建省财政厅、福建省物价局于 2007 年 4 月 29 日印发了《关于印发福建省高速公路载货类汽车计重收取车辆通行费实施方案的通知》（闽交财[2007]10 号），规定自 2007 年 5 月 20 日起，福建省高速公路对载货类汽车按车货总质量计重收费。计重收费标准为：

1、基本费率 0.090 元/吨公里；

2、正常装载的合法运输车辆（以下简称“正常车辆”）行驶高速公路时，其车辆通行费收费标准按照如下标准计算确定：1）以收费站实地测量确定的车货总重为依据，小于 10 吨（含 10 吨）的车辆，按基本费率 0.090 元/吨公里计算车辆通行费；2）10 吨至 40 吨（含 40 吨）的车辆，10 吨以下部分，其费率按基本费率 0.090 元/吨公里计收，10 吨以上的部分，其费率按基本费率 0.090 元/吨公里线性递减到 0.045 元/吨公里计收；3）大于 40 吨的车辆，10 吨以下部分，其费率按基本费率 0.090 元/吨公里计收，10 吨以上至 40 吨部分，其费率按基本费率 0.090 元/吨公里线性递减到 0.045 元/吨公里计收；超过 40 吨的部分按 0.045 元/吨公里费率计收。

3、超过公路承载能力的车辆行驶高速公路时，其车辆通行费收费标准：车货总重超过车辆公路承载能力认定标准 30%以内（含 30%）的车辆，按正常车辆的基本费率计收；车货总重超过该车对应的公路承载能力认定标准 30%以上的车辆，禁止进入高速公路（经审批符合国家有关规定超限运输特殊货物的除外）。对违法进入高速公路行驶的，除按治超的有关规定严肃处理外，按基本费率的 3 倍线性递增至 6 倍计征。

## （四）福建高速主要客户及供应商情况

### 1、公司主要客户及供应商情况

本公司主要从事收费公路和道路的投资、建设及经营管理。本公司客户为收费公路的使用者，数量巨大；在日常经营中，本公司的营业成本主要是路产折旧和养护业务成本，本公司经营路段的养护工程主要由本公司控股股东之控股子公司养护公司、川达公司 and 三顺公司提供。报告期内，本公司与养护公司、川达公司和三顺公司间发生的养护费用详见本招股意向书“第五节 同业竞争与关联交易”之“三、报告期内重大关联交易”之“（一）经常性关联交易”。

### 2、公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员及其关联方或持有公司 5%以上股份的股东在公司主要供应商或客户中所占权益

省高速公司持有养护公司 85.78%的股权，本公司持有养护公司 14.22%的股权，养护公司持有川达公司和三顺公司 100%的股权。除此之外，截止至本招股意向书出具日，本公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员及其关联方或持有公司 5%以上股份的股东在本公司主要供应商或客户中没有占任何权益。

## 六、与业务相关的主要固定资产与无形资产

### （一）主要固定资产情况

本公司固定资产主要是高速公路路产，以及与高速公路经营管理相关的房屋及建筑物、通讯设备、监控设备、收费设备、机械设备、运输设备等。截至 2008 年 12 月 31 日，本公司固定资产净值为 577,200.88 万元，总体财务成新度为 82.1%。截至 2008 年 12 月 31 日，公司固定资产基本情况如下（单位：万元）：

项 目	账面原值	累计折旧	账面价值	财务成新率
福泉高速公路	330,130.94	53,639.66	276,491.28	83.75%
泉厦高速公路	206,180.00	46,663.03	159,516.97	77.37%



罗宁高速公路	121,070.63	4,624.74	116,445.89	96.18%
通讯、监控、收费设备	25,391.30	14,665.46	10,725.83	42.24%
房屋建筑物	11,884.75	1,561.84	10,322.91	86.86%
机器设备	3,321.23	1,836.87	1,484.35	44.69%
运输工具	3,515.32	1,921.79	1,593.53	45.33%
其他设备	1,515.34	895.22	620.12	40.92%
合计	703,009.51	125,808.62	577,200.88	82.10%

截止至本招股意向书出具日，本公司拥有的房屋权证如下：

房地产权证号	建筑面积M <sup>2</sup>	处所	取得方式	抵押情况
厦地房证第00147527号	120.98	开发区洪文五里13号301室	购入	无抵押
厦地房证第00148470号	120.98	开发区洪文五里13号401室	购入	无抵押
厦国土房证第00607009号	4,420.65	厦门市集美区集源路39号	自建	无抵押
厦国土房证第00606999号	3,342.08	厦门市集美区集源路37号	自建	无抵押

## （二）土地使用权

截止至本招股意向书出具日，本公司及子公司拥有的承租土地使用权具体情况如下：

土地使用权人	土地座落	《国有土地使用证》或《土地他项权利证明书》证号	使用权面积（平方米）	用途	使用权类型	批准使用期限（终止日期）	抵押情况
股份公司（母公司）	泉厦高速公路	闽国用（2000）字第0292号	5,296,464.9	交通	租赁	2029年6月30日	无抵押
福泉公司	福泉高速公路	闽他项（2003）字第0011号	2,512,323.51	交通	租赁	2031年10月30日	无抵押
		闽他项（2003）字第0012号	2,866,699.62	交通	租赁	2031年10月30日	
		闽他项（2003）字第0013号	5,453,443.16	交通	租赁	2031年10月30日	

注：鉴于泉厦、福泉高速公路收费经营期限的延长已获相关政府部门批准，发行人计划：在各路段扩建工程全路段建成通车时，再分别向相关政府主管部门提出相应延长土地使用权年限的申请，保证收费经营期限与土地使用权的租赁使用年限一致。

### （三）主要无形资产

报告期内，本公司未拥有商标、专利、非专利技术，主要无形资产为机电工程系统软件。截止至 2008 年 12 月 31 日，本公司主要无形资产的基本情况如下：

项 目	账面原值（元）	累计摊销（元）	账面价值（元）
监控通信系统软件	1,777,275.00	1,129,293.00	647,982.00

### （四）特许经营权

截止至本招股意向书出具日，本公司拥有的特许经营权——高速公路收费权情况如下：

#### 1、泉厦、福泉高速公路收费权

根据交通部 1999 年 12 月 30 日《关于泉厦高速公路收费权经营期限的批复》（交财发[1999]736 号），泉厦高速公路经营期限 30 年，自公司成立之日起算。根据交通部 2001 年 9 月 6 日《关于同意将福州至泉州高速公路收费权转让给福建发展高速公路股份有限公司的批复》（交财发[2001]494 号），福泉高速公路收费权的经营期限为 30 年，自该公路收费权转让给本公司之日（2001 年 11 月 1 日）起算。

2008 年 5 月，经福建省人民政府闽政文[2008]168 号文批准，本公司经营的福泉、泉厦高速公路的收费经营期限变更为：扩建后收费年限为 25 年，分别自福泉、泉厦高速公路扩建工程全路段建成通车之日起计算。根据相关扩建工程的可行性研究、本公司及福泉公司实施扩建工程的规划和扩建项目的实际进展情况，本公司预计福泉、泉厦高速公路扩建工程全路段建成通车的时间分别为 2011 年中期和 2010 年底，由此推算，本公司预计经营上述两路段的收费经营终止日期分别为 2036 年中期和 2035 年底，预计较扩建工程实施前的收费经营终止日期分别延长了 4 年 8 个月和 6 年 6 个月。

## 2、罗宁高速公路收费权

根据福建省人民政府办公厅 2007 年 12 月 6 日《福建省人民政府关于福建发展高速公路股份有限公司收购罗宁高速公路有关事宜的复函》，本公司拥有的罗宁高速公路的收费期限为 2008 年 1 月 1 日至 2028 年 3 月 31 日。

## 3、浦南高速公路收费权

根据福建省人民政府办公厅 2004 年 9 月 5 日《福建省人民政府办公厅关于浦南高速公路收费权经营年限的函》，本公司与省高速公司共同投资建设的浦南高速公路的收费经营期限为 25 年，自全路段通车之日起计算。浦南高速已于 2008 年 12 月 24 日建成通车，因此浦南高速公路的收费经营期限为 2008 年 12 月 24 日至 2033 年 12 月 23 日。

### (五)发行人对其主要财产的所有权或使用权的行使存在限制的情况

1、2008 年 1 月 15 日，本公司 2008 年第一次临时股东大会审议通过《关于申请贷款额度的议案》，公司拟以泉厦高速公路收费权为泉厦高速公路扩建工程贷款 40 亿元提供质押担保。2008 年 2 月 27 日本公司与国家开发银行福建省分行签定了人民币借款合同，借款本金为人民币 15 亿元，期限为 2008 年 7 月 4 日至 2023 年 7 月 3 日；2008 年 6 月 30 日本公司与国家开发银行福建省分行签定了人民币借款合同，借款本金为人民币 6 亿元，期限为 2008 年 7 月 2 日至 2023 年 7 月 1 日。上述借款利率均为中国人民银行公布的同时限档次人民币贷款基准利率基础上下浮 10%。公司将拥有的泉厦高速公路（按建成后八车道）44%的公路收费权提供质押担保。

2、2008 年 2 月 26 日，本公司 2007 年度股东大会审议通过《关于公司控股子公司福泉公司申请银行贷款额度的议案》，子公司福泉公司拟以福泉高速公路收费权为质押担保，分别向国家开发银行、兴业银行、中国建设银行福建省分行申请贷款额度 34 亿元、22 亿元和 22 亿元，用于福泉高速公路扩建工程。2009

年6月1日福泉公司与中国建设银行股份有限公司福建省分行签订了人民币借款合同，借款本金为人民币14亿元，期限为2009年6月23日至2022年6月22日，2009年6月23日首笔提款10万元。2009年6月18日福泉公司与国家开发银行福建省分行签订了人民币借款合同，借款本金为人民币18亿元，期限为2009年6月22日至2024年6月21日，6月22日首笔提款10万元。上述借款年利率为基准利率下浮10%。

3、2008年3月11日，本公司第四届董事会第十五次会议审议通过《关于以罗宁高速公路收费权为罗宁高速公路项目贷款提供质押担保的议案》，公司拟以罗宁高速公路收费权为罗宁高速公路项目贷款8亿元提供质押担保。本公司于2008年5月7日与国家开发银行及省高速公司签定借款合同变更协议，将省高速公司与国家开发银行签订的用于罗宁高速公路项目贷款人民币8亿元转移给本公司承继，其借款期限为2008年1月4日至2028年1月3日，借款利率为中国人民银行公布的同时限档次人民币贷款基准利率基础上下浮10%。该项目贷款由罗宁高速公路收费权提供质押担保。

## 七、历次筹资、派现及净资产额变化情况

上市前最近一期末净资产额（万元）	91,032.51		
历次筹资情况	发行时间	发行类别	筹资净额（万元）
	2001年1月5日	首次公开发行	129,633.6
首发后累计派现金额（万元）（税前）	189,197		
本次发行前最近一期末净资产额（万元）	408,309.66		

注：“本次发行前最近一期净资产额”系截至2009年6月30日经审计的归属于母公司的股东权益。

## 八、发行人及其控股股东的重要承诺及其履行情况

### （一）发行人及其控股股东、实际控制人的重要承诺

#### 1、发行人控股股东关于避免同业竞争的承诺

2000年8月，在本公司股票上市时，省高速公司与本公司签署的《避免同业竞争的协议书》。上述协议详见本招股意向书“第五节 同业竞争与关联交易”之“一、同业竞争”之“（三）避免同业竞争的承诺”。

#### 2、发行人控股股东在发行人股权分置改革时所作承诺

报告期内，本公司及其控股股东、实际控制人的重要承诺为控股股东在本公司股权分置改革时做出的承诺：

（1）法定承诺：省高速公司依据相关法律、法规和规章的规定，做出法定最低承诺，履行法定的义务，遵守限售相关规定。

##### （2）附加承诺

①省高速公司承诺，其所持有的原非流通股股份自改革方案实施之日起，在三十六个月内不上市交易。

②在本次改革方案实施后，省高速公司将在2006年至2008年年度股东大会上提议并赞同福建高速进行现金分红，每年现金分红的比例不低于当年实现的可分配利润的70%。

③在本次改革方案实施后，省高速公司承诺将提议并赞同福建高速2006年中期实施公积金转增股本议案：福建高速向全体股东实施公积金转增资本，转增比例为每10股转增5股。

④在本次改革方案实施后，省高速公司承诺：A、在浦城-南平高速公路通车时将所持有的浦南公司部分股权转让给福建高速，以支持福建高速控股浦南公司；B、福建高速对省高速公司所拥有的已通车路段享有优先购买权；C、在履行必要的审批程序后将在2007年12月31日前把国家高速公路主干线沈阳-海口线

福建境内的罗（源）-宁（德）高速公路注入福建高速。

## （二）发行人及其控股股东、实际控制人重要承诺的履行情况

截止至本招股意向书出具日，省高速公司在本公司股权分置改革时所做承诺的履行情况如下：

1、2006 年度的现金分红承诺已履行完毕。省高速公司在本公司 2006 年年度股东大会上提议并赞同本公司进行现金分红，每 10 股派发现金红利 2.50 元(含税)，派发现金红利总额为 369,900,000 元，占 2006 年实现的可分配利润的 84.2%。

2、2007 年的现金分红承诺已履行完毕。省高速公司在本公司 2007 年年度股东大会上提议并赞同本公司进行现金分红，每 10 股派发现金红利 2.50 元(含税)，派发现金红利总额为 369,900,000 元，占 2007 年实现的可分配利润的 71.29%。

3、2008 年现金分红承诺已履行完毕。省高速公司在 2009 年 4 月 7 日召开的本公司 2008 年年度股东大会上提议并赞同本公司进行现金分红：每 10 股派发现金红利 1.5 元(含税)，派发现金红利总额为 221,940,000 元，占 2008 年实现的可分配利润的 78.47%。

4、2006 年中期资本公积金转增股本的承诺已履行完毕。省高速公司在本公司 2006 年 9 月 1 日召开 2006 年度第一次临时股东大会上提议并赞同本公司 2006 年中期实施公积金转增股本议案：以截止 2006 年 6 月 30 日经审计的资本公积实施资本公积转增股本方案，向全体股东每 10 股转增 5 股。

5、收购罗宁高速的承诺业已履行完毕。本公司 2007 年 12 月 27 日召开的第四届董事会第十二次会议在关联董事回避表决的情况下，以及 2008 年 1 月 15 日召开的 2008 年第一次临时股东大会在关联股东回避表决的情况下，审议通过了《关于收购福建罗宁高速公路有限公司股权的议案》和《福建罗宁高速公路有限公司股权转让协议书》，同意公司以 6.1 亿元收购省高速公司持有的福建罗宁高速公路有限公司（主要资产是罗宁高速公路）100%股权，收购基准日为 2008

年1月1日。上述股权转让行为已经福建省政府办公厅（闽政办函[2007]132号）和福建省人民政府国有资产监督管理委员会（闽国资函产权[2008]4号）批复。截至2008年12月31日，本公司已全额支付了罗宁公司股权收购款。

6、2008年12月22日，在关联董事回避表决的情况下，本公司第四届董事会第二十二次会议审议通过了《关于开展南平浦南高速公路有限责任公司部分股权收购工作的议案》。本公司已于2009年初着手进行收购浦南公司部分股权的前期准备工作，待具体收购方案确定时，再行召开相关董事会和股东大会审议表决。

## 九、股利分配政策

本公司现执行的《公司章程》对股利分配政策规定如下：

“第一百五十二条 公司分配当年税后利润时，应当提取利润的10%列入公司法定公积金。公司法定公积金累计额为公司注册资本的50%以上的，可以不再提取。

公司的法定公积金不足以弥补以前年度亏损的，在依照前款规定提取法定公积金之前，应当先用当年利润弥补亏损。

公司从税后利润中提取法定公积金后，经股东大会决议，还可以从税后利润中提取任意公积金。

公司弥补亏损和提取公积金后所余税后利润，按照股东持有的股份比例分配，但本章程规定不按持股比例分配的除外。

股东大会违反前款规定，在公司弥补亏损和提取法定公积金之前向股东分配利润的，股东必须将违反规定分配的利润退还公司。

公司持有的本公司股份不参与分配利润。”

“第一百五十四条 公司股东大会对利润分配方案做出决议后，公司董事会须在股东大会召开后2个月内完成股利（或股份）的派发事项。”

“第一百五十五条 公司应实施积极的利润分配办法：

(一) 公司的利润分配应重视对投资者的合理投资回报；

(二) 公司可以采取现金或者股票方式分配股利，连续三年以现金方式累计分配的利润不少于三年实现的年均可分配利润的百分之三十；

(三) 董事会未做出现金利润分配预案的，应当在定期报告中披露原因，独立董事应当对此发表独立意见；

(四) 存在股东违规占用公司资金情况的，公司应当扣减该股东所分配的现金红利，以偿还其占用的资金。”。

本公司首次公开发行上市后，每年均实施现金或股票分红：

1、2002年5月15日，公司2001年度股东大会审议通过了《2001年度利润分配方案》，以2001年末总股本68,500万股为基数，向全体股东每10股派现金红利1.2元（含税），派发总额为8,220万元。

2、2003年4月9日，公司2002年度股东大会审议通过了《2002年度利润分配预案》，以2002年末总股本68,500万股为基数，向全体股东每10股送2股，共送红股13,700万元；以2002年末总股本68,500万股为基数，向全体股东每10股派现金红利0.50元（含税），派发红利总额为3,425万元。

3、2004年5月12日，公司2003年度股东大会审议通过了《2003年度利润分配方案》，以2003年末公司总股本82,200万股为基数，向全体股东每10股送2股，共送红股16,440万元；以2003年末总股本82,200万股为基数，向全体股东每10股派现金红利1.50元（含税），派发红利总额为12,330万元。

4、2005年5月22日，公司2004年度股东大会审议通过了《2004年度利润分配方案》，以2004年末总股本98,640万股为基数，向全体股东每10股派现金红利3.5元（含税），派发红利总额为34,524万元。

5、2006年5月19日，公司2005年度股东大会审议通过了《2005年度利润分配方案》，以2005年末总股本98,640万股为基数，向全体股东每10股派现金红利3.5元（含税），派发红利总额为34,524万元。

6、2007年6月26日，公司2006年度股东大会审议通过了《2006年度利润



分配议案》，以 2006 年末总股本 147,960 万股为基数，向全体股东每 10 股派现金红利 2.5 元（含税），派发红利总额为 36,990 万元。

7、2008 年 2 月 26 日，公司 2007 年度股东大会审议通过了《2007 年度利润分配议案》，以 2007 年末总股本 147,960 万股为基数，向全体股东每 10 股派现金红利 2.5 元（含税），派发红利总额为 36,990 万元。

8、2009 年 4 月 7 日，公司 2008 年度股东大会审议通过了《2008 年度利润分配议案》，以 2008 年末总股本 147,960 万股为基数，向全体股东每 10 股派现金红利 1.5 元（含税），派发红利总额为 22,194 万元。

## 十、发行人董事、监事及高级管理人员

### （一）董事、监事和高级管理人员的基本情况

截止至本招股意向书出具日，本公司现任董事、监事、高级管理人员均未持有本公司股票，现任董事、监事、高级管理人员的基本情况如下表所示：

姓名	职务	性别	年龄	任期起始日期	任期终止日期
吴庭锵	董事长	男	57	2009 年 4 月 7 日	2012 年 4 月 7 日
吴新华	副董事长	男	42	2009 年 4 月 7 日	2012 年 4 月 7 日
熊向荣	董事	男	55	2009 年 4 月 7 日	2012 年 4 月 7 日
王敏	董事	男	51	2009 年 4 月 7 日	2012 年 4 月 7 日
蒋建新	董事、总经理	男	38	2009 年 4 月 7 日	2012 年 4 月 7 日
黄 晞	董事	女	40	2009 年 4 月 7 日	2012 年 4 月 7 日
潘 琰	独立董事	女	54	2009 年 4 月 7 日	2012 年 4 月 7 日
洪 波	独立董事	男	50	2009 年 4 月 7 日	2012 年 4 月 7 日
林志杨	独立董事	男	53	2009 年 4 月 7 日	2012 年 4 月 7 日
邱榕木	监事会主席	男	59	2009 年 4 月 7 日	2012 年 4 月 7 日
何琨	监事	女	32	2009 年 4 月 7 日	2012 年 4 月 7 日
叶国昌	监事	男	47	2009 年 4 月 7 日	2012 年 4 月 7 日

陈振松	监事	男	48	2009年4月7日	2012年4月7日
黄天顺	监事	男	55	2009年4月7日	2012年4月7日
陈斌	监事	男	47	2009年4月7日	2012年4月7日
林涓	财务总监	女	46	2009年4月7日	2012年4月7日
何高文	董事会秘书	男	41	2009年4月7日	2012年4月7日

注：2009年4月28日，公司第五届监事会职工监事林凯先生因个人原因辞职，林凯先生自2009年4月28日起不再担任公司监事，因此本公司现任监事共计6人。

## （二）董事、监事和高级管理人员简历

### 1、董事

#### （1）吴庭锵 先生

1952年11月出生，中共党员，大学学历。曾任福建省汽车运输总公司政工科干事、福建省交通厅政治处、人事处干事、教育处副处长、政工办副主任、运输管理局副局长、办公室主任、党组成员、纪检组长、厅直机关党委书记、福建省高速公路建设总指挥部副总指挥，省高速公司总经理。现任本公司董事长，省高速公司总经理。

#### （2）吴新华 先生

1967年1月出生，大学本科学历。曾在河南省经济体制改革委员会工作，长期从事投资银行业务，曾任中信证券有限责任公司投资银行部副总经理，山东证券有限责任公司南方管理总部总经理，招商证券股份有限公司投资银行总部执行董事。现任华建交通副总经理，福建高速副董事长。

#### （3）熊向荣 先生

1954年10月出生，中共党员，大学学历，经济师。曾任福建省汽车运输总公司办公室主任，福建省运输总公司龙岩公司经理，福建省高速公路建设总指挥部计财部副主任、省高速公司办公室主任，福建高速董事、总经理。现任本公司董事、党委书记。

#### （4）王敏 先生

1958年10月出生，中共党员，大学学历，政工师。曾任福建省公路局三处团委副书记、书记，福建省第二公路工程公司政治处组织干事、组干科副科长、科长、党委副书记、纪委书记，省高速公司人事教育处副处长、处长。现任省高速公司人事教育处处长、本公司董事。

**(5) 蒋建新 先生**

1971年11月出生，中共党员，工商管理硕士，高级经济师。曾任福建省高速公路建设总指挥部计划财务部干部、省高速公司计划投资处干部，本公司董事、副总经理、董事会秘书。现任福建高速董事、总经理。

**(6) 黄晞 女士**

1969年1月出生，大学学历，高级会计师职称。曾任中福（集团）公司助理会计师、财务科副科长，中福实业股份有限公司财务部会计科科长、中福发展（香港）有限公司财务部经理、中福实业股份有限公司财务管理中心副主任、中福置业发展有限公司副总经理；省高速公司财务处高级会计师、科长、副处长，现任省高速公司财务处处长，本公司董事。

**(7) 潘琰 女士**

1955年7月出生，中共党员，管理学博士，会计学教授，注册会计师。曾任上海海事大学管理学院教师，福州大学管理学院会计系副主任、主任、管理学院副院长，现任福州大学研究生院副院长、教授、博士生导师，本公司独立董事。

**(8) 洪波 先生**

1959年11月出生，中共党员，法学学士、经济学硕士，一级律师。曾任福建省司法厅干部、福建对外经济律师事务所主任、福建世通律师事务所主任，现任福建省律师协会会长，本公司独立董事。

**(9) 林志扬 先生**

1956年3月出生，中共党员，厦门大学管理学博士。现任厦门大学管理学院党委书记、教授、博士生导师，兼任中国企业管理研究会副理事长，福建省企业管理协会常务理事，厦门市企业管理学会副会长，本公司独立董事。

## 2、监事

### (1) 邱榕木 先生

1950年9月出生，中共党员，大学学历，高级工程师。曾任福建省龙岩市公路局书记、局长兼龙岩市交通局党组副书记、调研员，龙岩市建委党组副书记、副主任、调研员；省高速公司总经理助理。现任省高速公司副总经理、本公司监事会召集人。

### (2) 何琨 女士

1977年3月出生，研究生学历，会计师，注册会计师（非执业）。曾任安徽皖通高速公路股份有限公司监事、四川成渝高速公路股份有限公司监事、江苏宁靖盐高速公路股份有限公司监事。先后在华建交通经济开发中心发展研究部、证券管理部、计划财务部和国家资本金托管部工作。现任本公司监事。

### (3) 叶国昌 先生

1962年9月出生，中共党员，大学学历，经济师。曾任福州港务局劳动工资科科长、副科长、科长，福州港集装箱公司劳工科科长、兼团委机关党支部书记，福州港务集团有限公司人事教育部经理，福建省砂石出口有限公司党委书记，福建省交通运输（控股）有限责任公司办公室副主任兼法律事务部副经理、人力资源部副经理，福建省汽车运输总公司党委副书记。现任本公司监事。

### (4) 陈振松 先生

1961年10月出生，中共党员，大学学历、工程师。曾任海军航空兵机械员、机械师、机务处助理员、飞机修理厂副厂长兼质量控制室主任；海军东航航空工程部技术教育处助理员、政治部干事、转业办主任；福建省政府机关事务管理局人教处主任科员、副处长；福泉公司副总经理兼福泉经服公司经理；福州京福高速公路有限公司总经理。现任省高速公司管理处处长兼安全生产办公室副主任，本公司监事。

### (5) 黄天顺 先生

1954年9月出生，中共党员，大专学历。曾任漳州市公路局劳工科干事、副科长、科长；原福建省泉厦高速公路有限公司人事科科长、本公司办公室主任、

本公司泉厦分公司党委副书记、纪委书记兼人事科科长；漳州市漳诏高速公路有限公司总经理、党委书记、董事长。现任本公司泉厦分公司党委书记、经理，本公司监事。

#### (6) 陈斌 先生

1962年1月出生，中共党员，大专学历，工程师。曾任福建省公路管理局计划科科长、县乡道路科副科长、科长、管理局副局长，罗长高速公路运营管理筹备处副主任、福建省高速公路有限公司罗宁分公司经理，福建省福泉高速公路有限公司临时党委副书记、副总经理、党委书记、总经理。现任福建省福泉高速公路有限公司党委书记、董事长、本公司监事。

### 3、高级管理人员

#### (1) 蒋建新 先生

详见本节“二、发行人董事、监事及高级管理人员的任职情况”之“(二) 董事、监事及高级管理人员简历”之“1、董事”。

#### (2) 林涓 女士

1963年出生，大学学历，高级会计师。曾任福建省轮船总公司财务部会计、副经理，省高速公司财务处会计、副科长、科长，现任本公司财务总监。

#### (3) 何高文 先生

1968年7月出生，中共党员，大学学历，经济师。曾任中国人民银行光泽县支行科员、副股长，本公司证券部经济师、副经理，办公室副主任、主任，现任本公司董事会秘书。

### (三) 发行人董事、监事及高级管理人员的兼职情况

姓名	兼职单位	职务	兼职单位与发行人的关联关系
吴庭锵	省高速公司	总经理	发行人控股股东
吴新华	华建交通	副总经理	发行人主要股东
黄 晞	省高速公司	财务处处长	发行人控股股东

王敏	省高速公司	人事教育处处长	发行人控股股东
邱榕木	省高速公司	副总经理	发行人控股股东
何琨	华建交通	国家资本金托管部	发行人主要股东
陈振松	省高速公司	管理处处长	发行人控股股东
叶国昌	福建省汽车运输总公司	党委副书记	发行人发起人股东

独立董事的兼职情况请参见详见本节“十、发行人董事、监事及高级管理人员”之“(二) 董事、监事和高级管理人员简历”中独立董事的简历。除上述人员外，公司其他董事、监事和高级管理人员不存在在关联企业、其他法人单位兼职的情况。

#### (四) 发行人董事、监事及高级管理人员的薪酬情况

在 2008 年度内，担任本公司董事、监事和高级管理人员的年度报酬总额为 108.05 万元（含税）。具体情况如下：

姓名	2008 年的任职情况	2008 年从公司领取的报酬额(万元) (税前)	是否在股东单位或其他关联单位领取报酬、津贴
唐建辉	董事长	1.20	是
吴新华	副董事长	0.72	是
熊向荣	董事、党委书记	18.65	否
蒋建新	董事、总经理、董秘	15.65	否
黄晞	董事	0.84	是
潘琰	独立董事	3.00	否
曾五一	独立董事	3.00	否
洪波	独立董事	3.00	否
邱榕木	监事会召集人	0.96	是
杨明理	监事	16.50	否
李延	监事	0.60	是
官长春	监事	0.60	是
陈振松	监事	0.60	是
黄天顺	监事	16.50	否
林凯	监事	11.07	否
林涓	财务总监	15.16	否

合 计	---	108.05	---
-----	-----	--------	-----

注：上表为 2008 年度担任本公司董事、监事、高级管理人员领取薪酬的情况。2009 年 4 月 7 日，本公司 2008 年度股东大会选举产生了本公司新一届（第五届）董事会和监事会。同日，本公司第五届董事会第一次会议聘任公司高级管理人员。

1、第五届董事会成员吴庭锵先生、王敏先生、林志扬先生（独立董事）为新任董事会成员，上述三人在 2008 年度均未在本公司领取薪酬；

2、第五届监事会成员何琨女士、叶国昌先生、陈斌先生为新任监事会监事，何琨女士、叶国昌先生 2008 年度未在本公司领取薪酬，陈斌先生 2008 年度在本公司领取薪酬为 16.5 万元。

3、第五届董事会聘请蒋建新先生为公司总经理，聘请何高文先生为公司董事会秘书，聘请林涓女士为公司财务总监。其中，何高文先生为新任本公司的高管人员。何高文先生 2008 年度在本公司领取薪酬为 11.07 万元。

## 第五节 同业竞争与关联交易

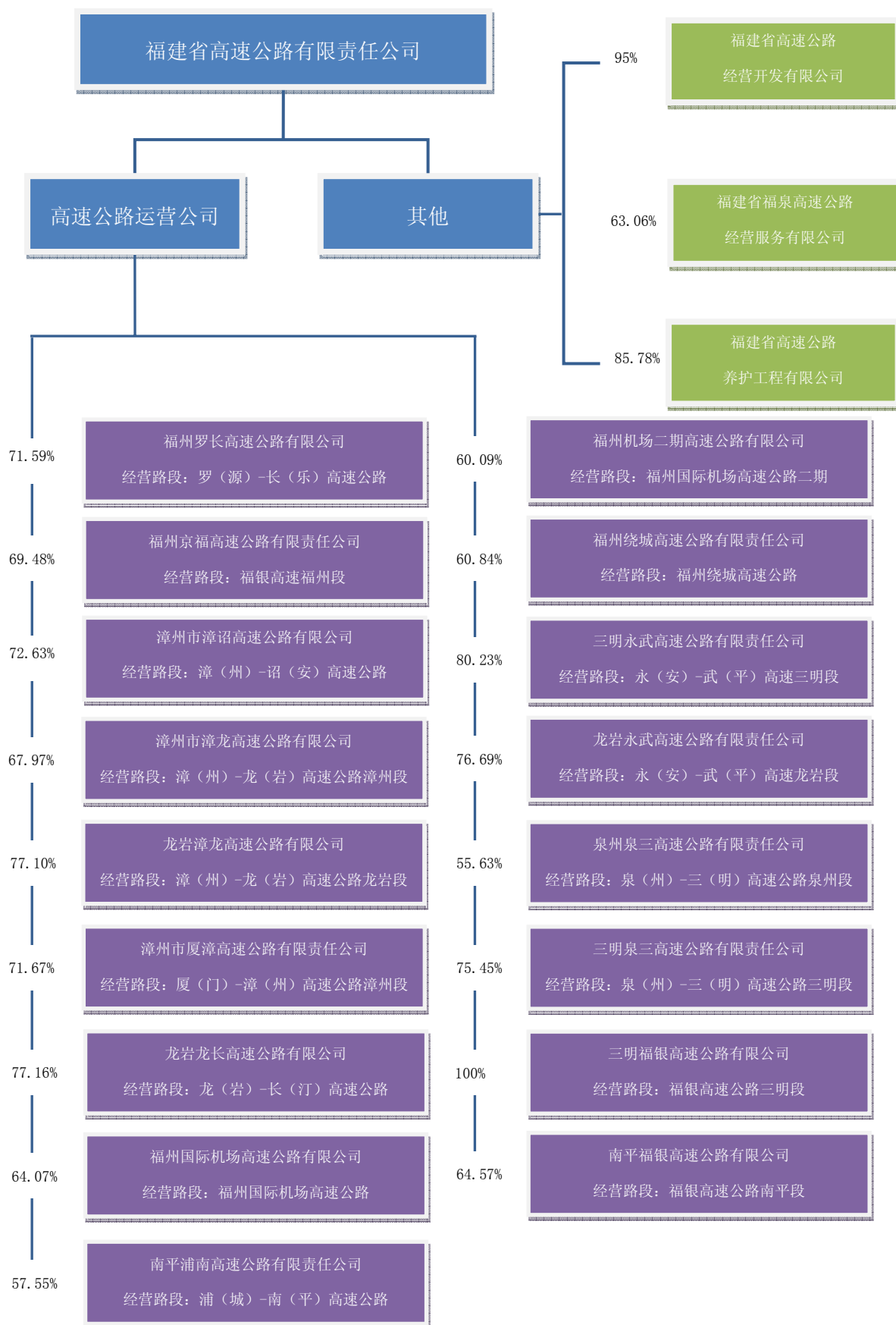
### 一、同业竞争

#### (一) 控股股东及其控制企业的经营范围

本公司控股股东及实际控制人为省高速公司。截止本招股意向书出具日，省高速公司持有本公司股份 63,007.4748 万股，占公司总股本的 42.58%。省高速公司经营范围为：投资建设高速公路；工业生产资料，百货，建筑材料，五金、交电、化工，仪器仪表，电子计算机及配件的销售。

除本公司外，省高速公司控制的其他主要企业见下图，另外省高速公司通过养护公司控制川达公司、三顺公司（养护公司持有川达公司、三顺公司的股权比例均为 100%），持有福建省高速公路经营开发有限公司 5%股权。此外，省高速公司通过下属的福宁分公司经营福（鼎）-宁（德）高速公路。





## （二）公司与控股股东及其控制的企业同业竞争情况

### 1、公司与控股股东及其控制的其他高速公路经营企业间不存在同业竞争

截至 2008 年底，福建省已建成通车高速公路里程 1,767 公里，在建里程 2,000 公里，拟建 2,300 公里，已建成“一纵两横”的高速公路骨架网（详见下图）。“一纵”系国家沿海大通道沈海高速公路福建段，由北至南由福（鼎）—宁（德）高速、罗（源）—宁（德）高速、罗（源）—长（乐）高速、福泉高速、泉厦高速、厦（门）—漳（州）高速和漳（州）—诏（安）高速公路组成，经由宁德、福州、莆田、泉州、厦门、漳州六个地市，沿福建省的海岸线将广东和浙江两省南北相连。“两横”系东西走向的高速公路，“两横”之一是福银高速福建段，由西向东连接江西与福建，经福建内陆的三明、南平两地市到达福州；另一条是国高厦（门）—成（都）高速福建段，主要由龙（岩）—长（汀）高速和漳（州）—龙（岩）高速组成，由西向东连接江西与福建，经由龙岩、漳州两地市到达厦门。

在“一纵两横”的高速公路骨架网中，本公司及子公司经营的高速公路是福泉高速、泉厦高速和罗宁高速，其他高速公路由省高速公司直接经营或通过其控制的其他路段公司经营。

## 海峡西岸经济区高速公路一纵两横和在建公路规划图



注：截至本招股意向书出具日，本公司尚未取得对经营浦南高速的浦南公司之控制权。

高速公路行业的同业竞争通常发生在相隔 50 公里以内的平行路段之间。截止至本招股意向书出具日，沈海高速公路福建段是福建省唯一一条已全线贯通南北走向的通车路段，是福建省最为繁忙的高速公路主干线，在促进福建省沿海城市之间的客、货运输方面起到了不可替代的作用。在沈海高速福建段的高速公路中，省高速公司经营的福宁高速、罗长高速、厦漳高速和漳诏高速在走向上是本公司经营路段的“延长线”，连接不同的沿海地市，彼此之间相互补充，不构成

竞争关系；已于 2008 年 12 月 24 日建成通车的浦南高速与本公司目前经营的福厦高速公路和罗宁高速公路平行，但两者之间相距至少 100 公里以上，主要是解决闽西北山区的南北出行问题，与福厦、罗宁高速公路处于沿海发达地区的地理位置差异明显，两者之间不存在竞争关系。另一方面，东西走向的“两横”连接江西与福建、福建内陆城市与沿海城市，在走向上与沿海高速公路相互补充，共同构成了福建省日益完善的高速公路网络，有力地推动了福建省高速公路行业的整体发展，因此“两横”与“一纵”亦是相互补充、相互促进的关系，不存在同业竞争。

截止至本招股意向书出具日，省高速公司在建的永（安）—武（平）高速公路，以及已分别于 2008 年 12 月和 2009 年 3 月份建成通车的泉（州）—三（明）高速、浦南高速共同形成了福建省内贯通南北的高速公路“第二纵”，其与沈海高速福建段走向大致平行，但由于相隔距离至少 100 公里以上，是连接福建省西北部山区的南北走向的出行问题，因此与沈海线福建段不构成竞争关系。泉三高速永安至泉州段，系东西走向的横线，由西向东经由三明、泉州两地市达到泉州，与沈海线福建段亦不存在竞争。

综合上述分析，截止至本招股意向书出具日，省高速公司控制的其他已通车和在建高速公路与本公司不存在同业竞争。

2、除高速公路经营企业外，省高速公司控制的其他企业的主营业务与本公司的主营业务不同，因而与本公司也不构成同业竞争关系。

### （三）避免同业竞争的承诺

省高速公司于 2000 年 8 月 8 日签署《避免同业竞争的协议书》，为避免与本公司之间将来可能发生同业竞争，省高速公司承诺：

1、省高速公司将不在泉厦高速公路以及本公司拟投资或收购的其他高速公路两侧各 50 公里范围内投资新建、改建或扩建任何与上述高速公路平行或方向相同或构成任何竞争威胁的高速公路、一级公路和二级公路。

2、省高速公司若将其投资建设或经营管理的任何收费公路、桥梁、隧道及有关附属设施或权益对外转让，在同等条件下，本公司享有优先购买权。

3、若本公司将来开拓新的业务领域，本公司享有优先权，省高速公司将不再发展同类业务。

4、省高速公司将不会利用其控股地位从事任何损害本公司或本公司其他股东利益的活动。

5、双方聘用的总经理及其他高级管理人员应避免发生双重任职的情形。

报告期内，省高速公司严格履行上述承诺。

#### **（四）独立董事对同业竞争发表的意见**

公司独立董事于2009年3月9日出具独立意见如下：“经核查福建发展高速公路股份有限公司（以下简称“福建高速”）、福建高速控股股东福建省高速公路有限责任公司（以下简称“省高速公司”）及其控制的其他企业的实际业务范围、业务性质等情况，作为福建高速独立董事，我们认为福建高速与省高速公司及其所控制的其他企业之间不存在同业竞争的情况”。

## **二、关联方及关联关系**

截至本招股意向书出具日，本公司的主要关联方有：

### **（一）持有发行人5%以上股份的主要股东**

1、省高速公司，现持有本公司股份630,074,748股，占本公司现有股本总额的42.58%，为本公司的控股股东及实际控制人。

2、华建交通，现持有本公司股份306,360,234股，占本公司现有股本总额的20.71%。

本公司实际控制人——省高速公司的基本情况详见本招股意向书“第四节 发行人基本情况”之“三、主要股东和实际控制人的基本情况”。

## （二）控股股东及实际控制人控制的其他主要企业

实际控制人一省高速公司控制的其他主要企业情况详见本招股意向书“第五节 同业竞争与关联交易”之“一、同业竞争”之“（一）控股股东及其控制企业的经营范围”。

## （三）全资和控股子公司

- 1、福泉公司。本公司持有福泉公司 63.06%的股权。
- 2、罗宁公司。本公司持有罗宁公司 100%的股权。

## （四）参股子公司

- 1、浦南公司。本公司持有浦南公司 29.78%的股权，省高速公司持有浦南公司 57.55%的股权。
- 2、养护公司。本公司持有养护公司 14.22%的股权，省高速公司持有养护公司 85.78%的股权。

## 三、报告期内重大关联交易

### （一）经常性关联交易

#### 1、接受劳务

##### （1）报告期内养护类关联交易定价依据及发生额

报告期内，公司发生接受劳务类经常性关联交易主要是：接受由省高速公路公司控制的其它企业向本公司提供的道路养护类关联交易，基本可分为日常养护和专项养护两大类，具体情况如下：（单位：万元）

养护工程类型	关联方	2008年	2007年	2006年
泉厦高速公路日常养护	养护公司	13.45	846.17	795.29
	三顺公司	860.71		

	小计	874.16	846.17	795.29
泉厦高速公路专项养护	养护公司	112.97	2,711.83	584.57
	三顺公司	2,018.00		
	小计	2,130.97	2,711.83	584.57
福泉高速公路日常养护	养护公司		639.06	1,386.71
	川达公司	1,559.26	648.90	
	小计	1,559.26	1,287.96	1,386.71
福泉高速公路专项养护	养护公司	2,416.22	5,290.60	5,290.89
	川达公司	1,377.82		
	小计	3,794.04	5,290.60	5,290.89
罗宁高速公路日常养护	川达公司	168.53		
	小计	168.53		
罗宁高速公路专项养护	养护公司	1,028.91		
	川达公司	1,093.39		
	小计	2,122.30		
总计	日常养护	2,601.94	2,134.13	2,182.00
	专项养护	8,047.31	8,002.43	5,875.46
	合计	10,649.25	10,136.56	8,057.46

报告期内，公司与各关联方发生的养护类关联交易的定价原则是：以福建省财政厅《关于核定我省高速公路运营成本定额的通知》（闽财建[2001]122号）为基础经过充分协商制定；部分专项养护关联交易定价在上述文件的收费标准基础上，通过招投标确定。上述关联交易定价或以政府批文为依据、或以市场价格为参考，不存在明显属于单方获利性交易的情况。结算方式为：按工程进度分期

结算。

报告期内，公司发生的养护类关联交易占营业成本、同类型交易的比例如下：

	2008年	2007年	2006年
占营业成本的比例	21.21%	24.55%	23.13%
占同类型交易的比例	76.92%	68.00%	73.69%

#### (2) 养护费用关联交易产生的原因。

为提高本公司高速公路日常养护与维修质量，确保高速公路正常通车和稳定经营，公司借鉴行业惯例，将高速公路的日常养护与专项养护外包给专业公司。养护公司及其全资子公司三顺公司和川达公司是目前福建省内专业化程度较高的高速公路养护公司，本公司将高速公路日常养护及专项养护工作项目承包给养护公司、三顺公司和川达公司，可以充分利用专业养护公司的资源和技术优势，实现高速公路的管、养分离，有利于公司集中精力抓好高速公路的收费经营管理，提高运作效率，保证高速公路的道路畅通，降低高速公路日常养护及维修费用。

#### (3) 养护费用关联交易的变动趋势

报告期内，公司养护类关联交易呈逐年上升趋势，其主要原因：一是福建省内专业性的、与本公司非关联的养护公司极少；二是公司于2008年新增经营罗宁高速公路；三是随着高速公路使用年限的延长，特别是专项养护的次数增多。

#### (4) 近两年养护类关联交易中招投标的情况

单位：万元

养护类关联交易		2007年		2008年	
		金额	比例	金额	比例
日常养护	非招投标	1,485.23	69.59%	181.96	6.99%
	招投标	648.90	30.41%	2,419.98	93.01%
	小计	2,134.13	100%	2,601.94	100%



专项养护	非招投标	2,658.57	33.22%	3,400.16	42.25%
	招投标	5,343.86	66.78%	4,647.15	57.75%
	小计	8,002.43	100%	8,047.31	100%
合计		10,136.56	100.00%	10,649.25	100.00%
其中：招投标		5,992.76	59.12%	7,067.12	66.36%

总体上看,近两年发行人养护类关联交易中通过招投标方式由关联方承担的比例呈上升趋势,由2007年的59.12%上升至2008年的66.36%。

由于高速公路日常养护的特点是发生频繁、每次发生金额不大、时效性要求高。为便于及时进行日常养护,保证道路畅通,2007年以前,发行人所经营路段的日常养护工作全部由关联方—养护公司承担,基本不通过招投标形式进行。2007年开始,发行人逐步在日常养护中引入招投标制度,特别是2008年发行人在日常养护工程上全面实行招投标制度,当年由关联方川达公司和三顺公司分别中标了本公司所经营的泉厦、福泉和罗宁高速公路的大部分日常养护工程,使本公司的日常养护类关联交易中通过招投标方式由关联方中标的比例由2007年的30.41%上升至2008年的93.01%。

在专项养护方面,其特点是金额较大,发生次数相对较少,计划性相对较强。但同时也有部分专项养护工程,如应急抢险工程(如台风、水毁等),发生较突然,施救时效性要求高,无法事先估计。近两年来,本公司专项养护工程除应急抢险工程外,基本上均通过招投标方式进行,专项养护工程中通过招投标方式由关联方中标的比例维持在60%左右。鉴于养护公司及其全资子公司川达公司、三顺公司在福建省高速公路养护工程方面的综合实力较强并具有本地化的成本优势,本公司将专项养护工程中的应急抢险工程基本委托给养护公司、川达公司、三顺公司承担。

## 2、土地使用权租赁

本公司于2001年收购并控股福泉公司时,按照福建省国土资源厅闽国土资

[2000]函 227 号文的批复，福泉高速土地使用权向福建省国土资源厅租赁使用。2002 年 12 月 31 日，福泉经服公司与福建省国土资源厅签署了《国有土地使用权租赁合同书》（以下简称“租赁合同”），福泉经服公司向福建省国土资源厅租赁使用福泉高速公路使用权，租赁年限 30 年，自 2001 年 10 月 31 日至 2031 年 10 月 31 日，年租金为人民币 1,360 万元。根据福建省国土资源厅《福建省国土资源厅关于福建省福泉高速公路有限公司福泉高速公路土地估价报告备案和批准土地资产处置方案的函》（闽国土资函[2002]317 号文），本公司子公司福泉公司于 2002 年 12 月 31 日与福泉经服公司签订《国有土地使用权转赁合同》，该《转赁合同》约定，福泉经服公司以《租赁合同》的同等价格和条件将福泉高速土地使用权转赁给福泉公司使用，转赁年限 30 年，自 2001 年 10 月 31 日至 2031 年 10 月 31 日，福泉公司每年 10 月 30 日前将租金直接转入福建省国土资源厅银行帐户。

福泉公司土地使用权租金以福建大地评估咨询有限公司出具的《福泉高速公路主营部分用地租赁土地估价报告》（编号：闽大地[2002]估 202 号）为基础并参照泉厦高速公路土地使用权租金标准制定。

### 3、办公场所租赁费

#### （1）母公司办公场所租赁

根据本公司与省高速公司签订的《写字楼（房屋）租赁合同》，本公司向省高速公司租用省交通厅综合大楼第 26 层 1,263 平方米作办公写字楼使用，租赁期共 36 个月，自 2003 年 1 月 1 日至 2005 年 12 月 31 日，年租金 72.75 万元。2006 年，双方签订续租协议，租赁期共 36 个月，自 2006 年 1 月 1 日至 2008 年 12 月 31 日，年租金 72.75 万元。鉴于上述房屋租赁期限已经届满，发行人与省高速公司重新签订了《写字楼(房屋)租赁合同》，继续向省高速公司租用省交通厅综合大楼第 26 层作为办公写字楼使用，租赁期限自 2009 年 1 月 1 日起至 2011 年 12 月 31 日止，年租金为 72.75 万元。

#### （2）福泉公司办公场所租赁

根据福泉公司与省高速公司签订的《写字楼（房屋）租赁合同》，福泉公司向省高速公司租用省交通厅综合大楼第 25 层 1,485 平方米作办公写字楼使用，租赁期共 36 个月，自 2003 年 1 月 1 日至 2005 年 12 月 31 日，年租金 85.54 万元。2006 年双方签订续租协议，租赁期共 12 个月，自 2006 年 1 月 1 日至 2006 年 12 月 31 日，年福泉公司办公场所租赁租金 85.54 万元。

报告期内，本公司、福泉公司办公场所租赁均参考市场价格与省高速公司协商确定，不存在明显属于单方获利性交易的情况。

#### 4、行业管理费

1997 年，省高速公司作为代表福建省人民政策对全省高速公路建设的投资主体正式成立。成立时，福建省人民政府就已对省高速公司的主要职责进行批复：省高速公司主要负责福建省全省高速公路的建设、管理、收费、监控等运营管理，为高速公路的发展筹融资，受省交通厅的委托实施路政管理，维护高速公路的路产路权。同时，还批准省高速公司及省高速公路监控中心等有关单位所需经费从高速公路运营成本中列支。同年，福建省人民政府为进一步理顺福建省高速公路经营管理体制，再次明确了省高速公路有限公司受省交通厅委托行使对全省高速公路的行业管理职能。

因此，省高速公司行使对全省高速公路的收费管理、路政管理、监控、通讯和收费系统管理等行业管理职能。为满足开展上述管理活动所必需的经费开支，省高速公司向全省各路段公司收取行业管理费，相关经费支出计划和行业管理费计提标准由福建省财政厅批准。2006—2008 年度省高速公司的经费支出计划和行业管理费计提标准已分别经福建省财政厅闽财建[2006]158 号《关于批复省高速公路有限责任公司及监控中心 2006 年度管理经费支出计划的函》、闽财建[2007]133 号《关于批复省高速公路有限责任公司及监控中心 2007 年度管理经费支出计划的函》和闽财建[2008]179 号《关于省高速公路有限责任公司有关管理经费问题的批复》批准。在报告期内，发行人系按照上述批文向省高速公司上交行业管理费，金额分别为 1,144.08 万元、1,418.15 万元和 2,156.01 万元，呈逐年上升趋势，主要原因是：随着本公司营业收入的增长，以收入为基数按比

例收取的行业管理费也呈增长，2008 年大幅增长系由于本公司新增罗宁高速通行费收入所致。

经核查，保荐人认为：省高速公司是经福建省人民政府批准行使对全省高速公路的行业管理职能，省高速公司为满足其开展行业管理等活动所必需的经费开支而向全省各路段公司收取行业管理费。省高速公司的相关经费支出计划和行业管理费计提标准均已获得福建省财政厅批准。因此，发行人向控股股东省高速公司上交行业管理费合法合规，不存在侵害发行人及公众股东利益的情形。

发行人律师认为：省高速公司系经福建省人民政府批准行使对全省高速公路的行业管理职能，省高速公司为满足其开展管理活动所必需的经费开支而向全省各路段公司收取行业管理费以及相关经费支出计划和行业管理费计提标准已获得福建省财政厅批准，因此，发行人向控股股东省高速公司上交行业管理费合法合规，不存在侵害发行人及公众股东利益的情形。

## 5、综合服务费

为保证福泉高速公路正常运营、管理，保障员工正常的生活秩序，福泉公司向福泉经服公司租用福泉高速公路十个通行费征收管理所的附属生活区房建设施等非经营性资产。根据福泉公司与福泉经服公司签订的《综合服务协议》，自 2005 年 1 月 1 日至 2007 年 12 月 31 日，福泉公司每年支付给福泉经服公司综合服务费 200 万元。2008 年 1 月 31 日，福泉公司与福泉经服公司续签了《综合服务协议》，约定每年的综合服务费仍为 200 万元。

## 6、交通接送服务

考虑到公司基层单位点多、线长、面广的特点，为了做好福泉公司基层所、队职工上下班交通问题，福泉公司委托福泉经服公司承担接送职工上下班，根据福泉公司与福泉经服公司 2002 年 3 月 30 日签订的《职工上下班交通接送协议》，接送费用每年包干 30 万元。

报告期内，上述第 2 至 6 项经常性关联交易的情况列表如下：（单位：万元）

经常性关联交易内容	关联方	2008 年	2007 年	2006 年

福泉公司土地使用权租赁	福泉经服公司	1,360.00	1,360.00	1,360.00
本公司租赁办公场所	省高速公司	72.75	72.75	72.75
福泉公司租赁办公场所	省高速公司			74.84
行业管理费	省高速公司	2,156.01	1,418.15	1,144.08
福泉公司交通接送服务	福泉经服公司	30.00	30.00	30.00
福泉公司综合服务费	福泉经服公司	200.00	200.00	200.00
合 计		3,818.76	3,080.90	2,881.67

报告期内，上述第 2 至 6 项经常性关联交易占营业成本、同类型交易的比例如下：

	占营业成本比例			占同类交易比例		
	2008 年	2007 年	2006 年	2008 年	2007 年	2006 年
福泉公司土地使用权租赁	2.71%	3.29%	3.90%	69.42%	69.42%	69.42%
租赁办公场所	0.14%	0.18%	0.42%	100.00%	100%	100%
行业管理费	4.29%	3.44%	3.28%	100.00%	100%	100%
职工交通接送服务	0.06%	0.07%	0.09%	100.00%	100%	100%
福泉公司综合服务费	0.40%	0.48%	0.57%	100.00%	100%	100%
合计	7.60%	7.46%	8.26%			

可见，除养护类关联交易外，本公司其它关联交易的金额占营业成本的比例较低，其中相对金额较大的是福泉公司土地使用权租赁和行业管理费。

## （二）经常性关联交易应收、应付款余额情况

报告期各期末，因经常性关联交易产生的相关会计科目（各关联方的明细账）余额如下：（单位：万元）

项目	关联方	2008.12.31	2007.12.31	2006.12.31
应付账款	养护公司	656.46	4,426.27	5,222.39
	川达公司	218.61	465.27	
	三顺公司	1,170.10		

其他应付款	养护公司	576.93	1,186.01	892.36
	三顺公司	134.90		
	川达公司	177.42		

### （三）偶发性关联交易

#### 1、与关联方共同投资

详见本招股意向书“第七节 管理层讨论与分析”之“四、资本性支出分析”之“（一）报告期内重大资本支出”之“2、投资浦南高速公路”。

#### 2、收购罗宁公司股权

详见本招股意向书“第七节 管理层讨论与分析”之“四、资本性支出分析”之“（一）报告期内重大资本支出”之“3、收购罗宁公司”。

公司上述关联交易乃是出于生产经营的需要，遵循政府定价或者市场定价原则，不存在损害公司及其他股东利益的情况。上述关联交易本身对公司报告期及未来财务状况、经营成果无重大影响。

## 四、发行人减少和规范关联交易的措施

公司在《公司章程》以及《关联交易管理制度》对关联交易事项进行了严格规定，主要规定如下：

1、公司董事会审议关联交易事项时，关联董事应当回避表决，也不得代理其他董事行使表决权。该董事会会议由过半数的非关联董事出席即可举行，董事会会议所作决议须经非关联董事过半数通过。出席董事会会议的非关联董事人数不足三人的，公司应当将交易提交股东大会审议。

2、公司股东大会审议关联交易事项时，关联股东应当回避表决，由出席股东大会的其他股东对有关关联交易事项进行审议表决，且上述关联股东所持表决权不计入出席股东大会有表决权的股份总数。

3、对于股东没有主动说明关联关系并回避、或董事会在公告中未注明的关

联交易，其他股东可以要求其说明情况并要求其回避。

4、股东大会结束后，其他股东发现有关联股东参与有关关联交易事项投票的，或者股东对是否应适用回避有异议的，有权就相关决议根据公司章程的规定向人民法院起诉。

5、公司与关联自然人发生的交易金额在 30 万元以上的关联交易（公司提供担保除外），应当及时披露。公司不得直接或者通过子公司向董事、监事、高级管理人员提供借款。

6、公司与关联法人发生的交易金额在 300 万元以上，且占公司最近一期经审计净资产绝对值 0.5%以上的关联交易（公司提供担保除外），应当及时披露。

7、公司与关联人发生的交易（公司提供担保、受赠现金资产除外）金额在 3,000 万元以上，且占公司最近一期经审计净资产绝对值 5%以上的关联交易，除应当及时披露外，还应当聘请具有执行证券、期货相关业务资格的中介机构，对交易标的进行审计或者评估，并将该交易提交股东大会审议。

发行人在遵守相关法律、法规对关联交易的规定并严格执行公司有关关联交易相关制度的基础上，将积极采取措施进一步减少关联交易，特别是养护工程类的关联交易，其主要措施有：

### **1、通过进一步引入招投标机制，降低关联交易**

#### **（1）在所经营路段的日常养护中继续引入招投标机制**

本公司计划在高速公路日常养护中继续引入招投标机制。通过引入招投标制度，随着福建省专业性的高速公路养护公司数量增加，特别是与本公司无关联的第三方、有实力的专业性养护公司增加，本公司经营路段日常养护工程的关联交易将呈下降趋势。

#### **（2）除应急抢险工程外，在专项养护中继续全部实行招投标制度。**

发行人将继续执行专项养护（除应急抢险工程外）的招投标制度，扩大招投标的选择对象，吸引国内外更多的优秀企业参与公司的专项养护，实现降低此类关联交易的目标。

随着福建省高速公路通车里程的逐年增长,省内养护工程的市场容量日趋扩大,这亦将吸引更多的省外专业养护公司通过在省内建立专业养护队伍等方式参与福建省高速公路养护工程的竞争,本公司养护工程类的关联交易也有望进一步降低。

2、在条件成熟的情况下,将建立专业的养护队伍,专业从事所经营路段的养护工作。

目前,受规模经济等因素影响,发行人自行建立养护队伍从事养护工程的成本较高。随着本公司本次募集资金投资项目的完工以及未来所经营路段通车里程的增加,自行建立专业养护队伍将在经济上成为可行。发行人将在条件成熟的前提下,建设自有的养护队伍,为发行人所经营路段提供养护服务,实现降低养护工程关联交易的目标。

## 五、公司独立董事对关联交易发表的意见

公司独立董事于2009年3月9日出具的关于公司关联交易的独立意见,认为:

“1、公司在最近三年与关联方签订的关联交易协议遵循了平等、自愿、等价、有偿的原则,符合有关法律法规、公司章程及公司关联交易制度的规定,是合法有效的。

2、公司对于关联交易的决策程序符合国家有关法律法规、公司章程及公司关联交易制度的规定。公司股东大会、董事会在对关联交易事项进行表决时,关联股东、关联董事均依法进行了回避。

3、关联交易的价格均按照政府定价或者市场定价原则定价,体现了公平、公正、合理的原则,在交易中不存在损害公司和其他股东合法利益的情形。”



## 第六节 财务会计信息

### 一、会计报表编制基础与注册会计师意见

本公司在 2006 年 1 月 1 日至 2006 年 12 月 31 日会计期间实际执行财政部于 2000 年 12 月 29 日颁布的《企业会计制度》以及相应的企业会计准则。财政部于 2006 年 2 月 15 日颁布《企业会计准则——基本准则》以及《企业会计准则第 1 号——存货》等 38 项具体准则，形成了新企业会计准则体系。本公司从 2007 年 1 月 1 日起全面执行新企业会计准则体系。

本公司是上市公司，公司 2006 年、2007 年和 2008 年的财务报告经天健华证中洲（北京）会计师事务所有限公司和天健光华（北京）会计师事务所有限公司（2008 年 7 月天健华证中洲（北京）会计师事务所有限公司更名为天健光华（北京）会计师事务所有限公司）审计，出具了标准无保留意见的审计报告，审计报告文号分别为：天健华证中洲审（2007）GF 字第 020034 号、天健华证中洲审（2008）GF 字第 020038 号和天健光华审（2009）GF 字第 020007 号。

本公司在编制 2007 年年度财务报告时，已按照《企业会计准则第 38 号——首次执行企业会计准则》、中国证监会《公开发行证券的公司信息披露规范问答第 7 号——新旧会计准则过渡期间比较财务会计信息的编制和披露》（证监会计字[2007]10 号）、《企业会计准则解释第 1 号》（财会[2007]14 号）等的规定，对要求追溯调整的项目在 2006 年度进行了追溯调整，并对 2006 年度的财务报表进行了重新表述。因此，本节所列之本公司 2006 年财务会计信息均是经上述调整后的数据（即本公司 2007 年度经审计财务报表的期初数或上年数）。

2008 年本公司因收购罗宁公司而导致在编制 2008 年年度财务报表时，调整了 2008 年资产负债表的期初数（详见本节之“二、报告期内合并报表范围的变化”），为使本公司相关财务指标计算更具合理性，本节所列本公司 2007 年财务会计信息均为本公司 2007 年经审计财务报表的期末数或本年数。

2009年7月23日，本公司公告了2009年度半年度报告（2009年半年度财务报表已经天健光华（北京）会计师事务所有限公司审计），2009年10月17日，本公司公告了2009年度三季度报告（未经审计），已在上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）公开披露。

## 二、报告期内合并报表范围的变化

本公司2006年度和2007年度纳入合并报表范围的子公司系通过同一控制下的企业合并取得的子公司的福泉公司（控股比例为63.06%）。

为切实履行股权分置改革承诺，经公司临时股东大会审议通过，2008年本公司以6.1亿元收购省高速公司持有的罗宁公司100%股权，使罗宁公司成为本公司之全资子公司，从而纳入了本公司2008年合并报表的范围。罗宁公司成立于2007年末，其经营的罗宁高速亦是沈海线福建段的重要组成部分，属于成熟路段，车流量逐年持续增长，对本公司的主营业务的扩张和利润的增长产生了积极的影响。

2008年，本公司合并罗宁公司的财务报表属于同一控制下企业合并，根据《企业会计准则第33号—合并财务报表》的规定，同一控制下企业合并增加的子公司，在编制合并资产负债表时，应当调整合并资产负债表的期初数。2008年合并报表中货币资金年初数调增30,000,000.00元、固定资产年初数调增1,296,429,264.52元、其他应付款年初数调增800,000,000.00元、资本公积年初数调增526,429,264.52元。因此本公司披露的2008年度经审计的财务报表的期初数与本招股意向书中的2007年的期末数存在差异。

### 三、最近三年的财务报表

#### (一) 资产负债表

##### 1、合并报表

合并资产负债表（一）

单位：元

项 目	2008年12月31日	2007年12月31日	2006年12月31日
流动资产：			
货币资金	148,776,990.10	395,152,109.53	115,723,709.26
应收账款	146,830,511.00	176,814,042.00	168,387,756.43
预付款项	581,516,333.98	387,513,088.00	91,480.00
其他应收款	3,812,398.08	2,312,663.67	1,349,467.13
存货	1,970,363.20	1,427,085.50	1,185,145.90
<b>流动资产合计</b>	<b>882,906,596.36</b>	<b>963,218,988.70</b>	<b>286,737,558.72</b>
非流动资产：			
长期股权投资	889,847,682.14	424,290,184.30	280,690,184.30
固定资产	5,772,008,830.03	4,697,362,028.07	4,868,421,669.05
在建工程	1,824,821,843.72	141,415,755.62	67,000.00
固定资产清理	394,480.71		
无形资产	647,982.00	870,138.00	1,180,593.00
商誉	62,015,533.59	62,015,533.59	62,015,533.59
递延所得税资产	45,044.96	18,834.64	250,024.72
<b>非流动资产合计</b>	<b>8,549,781,397.15</b>	<b>5,325,972,474.22</b>	<b>5,212,625,004.66</b>
<b>资产总计</b>	<b>9,432,687,993.51</b>	<b>6,289,191,462.92</b>	<b>5,499,362,563.38</b>

合并资产负债表续（二）

单位：元

项 目	2008年12月31日	2007年12月31日	2006年12月31日
-----	-------------	-------------	-------------

流动负债：			
短期借款	2,489,342,000.00	980,000,000.00	550,000,000.00
应付账款	29,144,228.59	107,725,858.77	64,941,291.56
预收账款	120,600.00		
应付职工薪酬	29,583,527.76	26,059,787.91	26,037,787.28
应交税费	165,558,406.10	255,944,250.22	148,263,052.07
应付利息	10,347,346.56	6,731,552.13	6,947,590.87
其他应付款	30,799,099.30	44,962,953.32	28,366,804.22
其他流动负债			73,880,000.00
<b>流动负债合计</b>	<b>2,754,895,208.31</b>	<b>1,421,424,402.35</b>	<b>898,436,526.00</b>
非流动负债：			
长期借款	1,551,964,615.17	322,623,162.73	344,887,809.15
递延所得税负债	51,201,175.49	48,998,958.33	44,906,229.76
<b>非流动负债合计</b>	<b>1,603,165,790.66</b>	<b>371,622,121.06</b>	<b>389,794,038.91</b>
<b>负债合计</b>	<b>4,358,060,998.97</b>	<b>1,793,046,523.41</b>	<b>1,288,230,564.91</b>
股东权益：			
股本	1,479,600,000.00	1,479,600,000.00	1,479,600,000.00
资本公积	783,185,036.26	866,755,771.74	866,755,771.74
盈余公积	562,547,964.93	531,121,610.11	473,472,632.40
未分配利润	1,099,511,780.83	720,393,851.24	521,999,404.67
归属于母公司股东权益合计	3,924,844,782.02	3,597,871,233.09	3,341,827,808.81
少数股东权益	1,149,782,212.52	898,273,706.42	869,304,189.66
<b>股东权益合计</b>	<b>5,074,626,994.54</b>	<b>4,496,144,939.51</b>	<b>4,211,131,998.47</b>
<b>负债和股东权益总计</b>	<b>9,432,687,993.51</b>	<b>6,289,191,462.92</b>	<b>5,499,362,563.38</b>

## 2、母公司报表

### 母公司资产负债表（一）

单位：元

项 目	2008年12月31日	2007年12月31日	2006年12月31日
流动资产：			
货币资金	43,037,777.50	369,003,596.07	105,736,520.20
应收账款	35,212,179.02	67,078,904.33	73,470,517.59
预付款项	431,086,184.47	373,848,850.00	-
其他应收款	2,823,507.24	1,740,823.99	648,947.53
存货	568,531.50	546,939.00	428,257.40
其他流动资产			126,120,000.00
<b>流动资产合计</b>	<b>512,728,179.73</b>	<b>812,219,113.39</b>	<b>306,404,242.72</b>
非流动资产：			
长期应收款	695,000,000.00		
长期股权投资	2,783,122,084.10	1,791,135,321.74	1,647,535,321.74
固定资产	1,667,630,482.84	1,732,590,288.92	1,802,815,711.31
在建工程	1,169,988,525.60	81,680,817.04	
固定资产清理	344,216.63		
递延所得税资产	26,396.57	6,831.63	110,689.43
<b>非流动资产合计</b>	<b>6,316,111,705.74</b>	<b>3,605,413,259.33</b>	<b>3,450,461,722.48</b>
<b>资产总计</b>	<b>6,828,839,885.47</b>	<b>4,417,632,372.72</b>	<b>3,756,865,965.20</b>

母公司资产负债表（二）

单位：元

项 目	2008年12月31日	2007年12月31日	2006年12月31日
流动负债：			
短期借款	1,919,852,000.00	530,000,000.00	140,000,000.00
应付账款	17,995,057.09	52,208,553.61	10,644,049.46
预收账款	120,600.00		
应付职工薪酬	15,676,122.09	13,833,668.53	14,526,042.25

应交税费	56,114,234.58	86,925,658.37	50,467,117.21
应付利息	9,211,165.57	5,952,174.63	6,318,445.87
其他应付款	9,053,621.88	19,146,460.84	10,977,646.24
<b>流动负债合计</b>	<b>2,028,022,801.21</b>	<b>708,066,515.98</b>	<b>232,933,301.03</b>
非流动负债:			
长期借款	1,551,964,615.17	322,623,162.73	344,887,809.15
递延所得税负债	18,795,200.82	17,678,238.42	16,370,176.53
<b>非流动负债合计</b>	<b>1,570,759,815.99</b>	<b>340,301,401.15</b>	<b>361,257,985.68</b>
<b>负债合计</b>	<b>3,598,782,617.20</b>	<b>1,048,367,917.13</b>	<b>594,191,286.71</b>
股东权益:			
股本	1,479,600,000.00	1,479,600,000.00	1,479,600,000.00
资本公积	783,182,712.70	866,753,448.18	866,753,448.18
盈余公积	562,547,964.93	531,121,610.11	473,472,632.40
未分配利润	404,726,590.64	491,789,397.30	342,848,597.91
<b>股东权益合计</b>	<b>3,230,057,268.27</b>	<b>3,369,264,455.59</b>	<b>3,162,674,678.49</b>
<b>负债和股东权益总计</b>	<b>6,828,839,885.47</b>	<b>4,417,632,372.72</b>	<b>3,756,865,965.20</b>

## (二) 利润表

### 1、合并报表

#### 合并利润表

单位：元

项 目	2008 年度	2007年度	2006年度
一、营业收入	2,162,173,006.54	1,777,412,402.33	1,434,650,246.40
减：营业成本	502,187,074.80	418,601,648.66	353,826,555.92
营业税金及附加	71,826,386.84	59,042,969.63	47,634,477.58

管理费用	61,147,734.44	49,871,842.72	46,190,184.04
财务费用	131,825,450.39	27,750,110.59	44,597,055.06
资产减值损失	104,841.25	-924,760.30	902,847.84
加：投资收益（损失以“-”号填列）	-4,672,502.16		
<b>二、营业利润</b>	<b>1,390,409,016.66</b>	<b>1,223,070,591.03</b>	<b>941,499,125.96</b>
加：营业外收入	839,461.37	3,346,985.28	7,893,973.90
减：营业外支出	1,684,380.45	94,824.25	142,771.45
其中：非流动资产处置损失	39,898.95	86,391.64	15,200.70
<b>三、利润总额</b>	<b>1,389,564,097.58</b>	<b>1,226,322,752.06</b>	<b>949,250,328.41</b>
减：所得税费用	357,611,307.07	409,367,879.42	316,267,890.93
<b>四、净利润</b>	<b>1,031,952,790.51</b>	<b>816,954,872.64</b>	<b>632,982,437.48</b>
归属于母公司所有者的净利润	780,444,284.41	625,943,424.28	483,021,534.45
少数股东损益	251,508,506.10	191,011,448.36	149,960,903.03
<b>五、每股收益：</b>			
（一）基本每股收益	0.53	0.42	0.33
（二）稀释每股收益	0.53	0.42	0.33

## 2、母公司报表

## 母公司利润表

单位：元

项 目	2008年度	2007年度	2006年度
一、营业收入	704,321,927.83	653,866,482.26	526,317,973.10
减：营业成本	152,509,345.22	155,071,723.40	124,098,142.23
营业税金及附加	23,393,279.33	21,716,426.21	17,469,951.86
管理费用	27,697,576.46	24,770,430.56	23,727,273.65
财务费用	69,694,334.42	3,323,649.25	20,985,216.46
资产减值损失	78,259.71	-415,431.15	414,470.02
加：投资收益（损失以“-”号填列）	-4,672,502.16	276,620,579.51	226,425,082.27
二、营业利润	426,276,630.53	726,020,263.50	566,048,001.15
加：营业外收入	647,655.67	1,701,802.58	3,049,242.85
减：营业外支出	1,326,759.87	8,432.61	87,570.75
其中：非流动资产处置损失	25,400.12		
三、利润总额（亏损总额以“-”号填列）	425,597,526.33	727,713,633.47	569,009,673.25
减：所得税费用	111,333,978.17	151,223,856.37	115,560,201.78
四、净利润（净亏损以“-”号填列）	314,263,548.16	576,489,777.10	453,449,471.47



### (三) 现金流量表

#### 1、合并报表

合并现金流量表

单位：元

项 目	2008年度	2007年度	2006年度
一、经营活动产生的现金流量：			
销售商品、提供劳务收到的现金	2,171,759,649.16	1,741,105,795.60	1,395,185,258.02
收到其他与经营活动有关的现金	31,227,121.99	48,107,192.20	15,463,903.27
<b>经营活动现金流入小计</b>	<b>2,202,986,771.15</b>	<b>1,789,212,987.80</b>	<b>1,410,649,161.29</b>
购买商品、接受劳务支付的现金	216,023,405.67	159,057,411.58	106,212,883.46
支付给职工以及为职工支付的现金	92,185,087.81	67,311,769.10	53,901,085.06
支付的各项税费	520,748,199.57	358,439,033.97	283,344,316.86
支付其他与经营活动有关的现金	64,891,428.06	31,188,526.20	73,541,869.18
<b>经营活动现金流出小计</b>	<b>893,848,121.11</b>	<b>615,996,740.85</b>	<b>517,000,154.56</b>
<b>经营活动产生的现金流量净额</b>	<b>1,309,138,650.04</b>	<b>1,173,216,246.95</b>	<b>893,649,006.73</b>
二、投资活动产生的现金流量：			
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	705,100.00	31,290.00	81,740.60
<b>投资活动现金流入小计</b>	<b>705,100.00</b>	<b>31,290.00</b>	<b>81,740.60</b>
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	1,900,868,095.94	492,073,926.27	21,172,353.02
投资支付的现金	1,050,230,000.00	143,600,000.00	171,000,000.00
支付其他与投资活动有关的现金		30,000,000.00	-
<b>投资活动现金流出小计</b>	<b>2,951,098,095.94</b>	<b>665,673,926.27</b>	<b>192,172,353.02</b>
<b>投资活动产生的现金流量净额</b>	<b>-2,950,392,995.94</b>	<b>-665,642,636.27</b>	<b>-192,090,612.42</b>
三、筹资活动产生的现金流量：			
取得借款收到的现金	4,098,442,000.00	1,590,000,000.00	1,215,000,000.00

<b>筹资活动现金流入小计</b>	<b>4,098,442,000.00</b>	<b>1,590,000,000.00</b>	<b>1,215,000,000.00</b>
偿还债务支付的现金	2,139,000,000.00	1,160,000,000.00	1,385,000,000.00
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	588,708,263.95	584,265,210.41	534,861,955.10
其中：子公司支付给少数股东的股利、利润		162,041,931.61	132,637,845.53
支付其他与筹资活动有关的现金	5,854,509.58	73,880,000.00	75,769,000.00
<b>筹资活动现金流出小计</b>	<b>2,733,562,773.53</b>	<b>1,818,145,210.41</b>	<b>1,995,630,955.10</b>
<b>筹资活动产生的现金流量净额</b>	<b>1,364,879,226.47</b>	<b>-228,145,210.41</b>	<b>-780,630,955.10</b>
四、现金及现金等价物净增加额	-276,375,119.43	279,428,400.27	-79,072,560.79
加：期初现金及现金等价物余额	425,152,109.53	115,723,709.26	194,796,270.05
五、期末现金及现金等价物余额	148,776,990.10	395,152,109.53	115,723,709.26

## 2、母公司报表

### 母公司现金流量表

单位：元

项 目	2008 年度	2007 年度	2006 年度
一、经营活动产生的现金流量：			
销售商品、提供劳务收到的现金	729,827,795.26	648,565,933.60	500,030,555.98
收到其他与经营活动有关的现金	9,581,603.22	20,429,149.21	8,462,333.98
<b>经营活动现金流入小计</b>	<b>739,409,398.48</b>	<b>668,995,082.81</b>	<b>508,492,889.96</b>
购买商品、接受劳务支付的现金	46,266,390.08	33,715,628.62	31,959,948.32
支付给职工以及为职工支付的现金	36,719,850.82	30,369,020.56	20,928,039.34
支付的各项税费	165,871,134.95	136,118,371.36	101,130,720.12
支付其他与经营活动有关的现金	26,119,630.64	18,582,316.70	46,207,380.24
<b>经营活动现金流出小计</b>	<b>274,977,006.49</b>	<b>218,785,337.24</b>	<b>200,226,088.02</b>
<b>经营活动产生的现金流量净额</b>	<b>464,432,391.99</b>	<b>450,209,745.57</b>	<b>308,266,801.94</b>
二、投资活动产生的现金流量：			

收回投资收到的现金		126,120,000.00	126,120,000.00
取得投资收益收到的现金		276,620,579.51	226,425,082.27
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	590,100.00		1,080.60
<b>投资活动现金流入小计</b>	<b>590,100.00</b>	<b>402,740,579.51</b>	<b>352,546,162.87</b>
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	1,158,055,377.42	408,448,690.41	11,088,845.29
投资支付的现金	1,050,230,000.00	143,600,000.00	171,000,000.00
支付其他与投资活动有关的现金		30,000,000.00	
<b>投资活动现金流出小计</b>	<b>2,208,285,377.42</b>	<b>582,048,690.41</b>	<b>182,088,845.29</b>
<b>投资活动产生的现金流量净额</b>	<b>-2,207,695,277.42</b>	<b>-179,308,110.90</b>	<b>170,457,317.58</b>
三、筹资活动产生的现金流量：			
取得借款收到的现金	3,088,952,000.00	530,000,000.00	190,000,000.00
<b>筹资活动现金流入小计</b>	<b>3,088,952,000.00</b>	<b>530,000,000.00</b>	<b>190,000,000.00</b>
偿还债务支付的现金	1,144,000,000.00	140,000,000.00	310,000,000.00
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	524,913,245.14	397,634,558.80	378,333,564.21
支付其他与筹资活动有关的现金	2,741,688.00		1,889,000.00
<b>筹资活动现金流出小计</b>	<b>1,671,654,933.14</b>	<b>537,634,558.80</b>	<b>690,222,564.21</b>
<b>筹资活动产生的现金流量净额</b>	<b>1,417,297,066.86</b>	<b>-7,634,558.80</b>	<b>-500,222,564.21</b>
四、现金及现金等价物净增加额	-325,965,818.57	263,267,075.87	-21,498,444.69
加：期初现金及现金等价物余额	369,003,596.07	105,736,520.20	127,234,964.89
五、期末现金及现金等价物余额	43,037,777.50	369,003,596.07	105,736,520.20

#### (四) 所有者权益变动表

##### 1、合并报表

##### (1) 2006 年度

单位：万元

项目	归属于母公司股东权益				少数股东权益	股东权益合计
	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润		
一、上年年末余额	98,640.00	135,759.80	44,524.35	43,402.65	86,016.68	408,343.48
加：会计政策变更		424.68	-1,711.58	-446.37	-818.57	-2,551.84
二、本年年初余额	98,640.00	136,184.48	42,812.77	42,956.28	85,198.11	405,791.64
三、本年增减变动金额(减少以“-”号填列)	49,320.00	-49,508.90	4,534.49	9,243.66	1,732.31	15,321.56
(一) 净利润				48,302.15	14,996.09	63,298.24
(四) 利润分配			4,534.49	-39,058.49	-13,263.78	-47,787.78
1. 提取盈余公积			4,534.49	-4,534.49		
2. 对所有者(或股东)的分配				-34,524.00	-13,263.78	-47,787.78
(五) 所有者权益内部结转	49,320.00	-49,508.90				-188.90
1. 资本公积转增资本	49,320.00	-49,320.00				
2. 其他		-188.90				-188.90
四、本年年末余额	147,960.00	86,675.58	47,347.26	52,199.94	86,930.42	421,113.20

## (2) 2007 年度

单位：万元

项目	归属于母公司股东权益				少数股东权益	股东权益合计
	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润		
一、上年年末余额	147,960.00	86,675.58	47,347.26	52,199.94	86,930.42	421,113.20
二、本年年初余额	147,960.00	86,675.58	47,347.26	52,199.94	86,930.42	421,113.20
三、本年增减变动金额(减少以“-”号填列)			5,764.90	19,839.44	2,896.95	28,501.29
(一) 净利润				62,594.34	19,101.14	81,695.49
(三) 利润分配			5,764.90	-42,754.90	-16,204.19	-53,194.19
1. 提取盈余公积			5,764.90	-5,764.90		

2. 对所有者（或股东）的分配				-36,990.00	-16,204.19	-53,194.19
四、本年年末余额	147,960.00	86,675.58	53,112.16	72,039.39	89,827.37	449,614.49

## (3) 2008 年度

单位：万元

项 目	归属于母公司股东权益				少数股东权益	股东权益合计
	实收资本	资本公积	盈余公积	未分配利润		
一、上年年末余额	147,960.00	86,675.58	53,112.16	72,039.39	89,827.37	449,614.49
加：同一控制下企业合并产生		52,642.93				
二、本年年初余额	147,960.00	139,318.50	53,112.16	72,039.39	89,827.37	502,257.42
三、本年增减变动金额（减少以“-”号填列）		-61,000.00	3,142.64	37,911.79	25,150.85	5,205.28
（一）净利润				78,044.43	25,150.85	103,195.28
（二）直接计入所有者权益的利得或损失		-61,000.00				-61,000.00
（四）利润分配			3,142.64	-40,132.64		-36,990.00
1、提取盈余公积			3,142.64	-3,142.64		
2、利润分配				-36,990.00		-36,990.00
四、本年年末余额	147,960.00	78,318.50	56,254.80	109,951.18	114,978.22	507,462.70

## 2、母公司报表

## (1) 2006 年度

单位：万元

项 目	归属于母公司股东权益				股东权益合计
	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润	
一、上年年末余额	98,640.00	135,759.80	44,524.35	43,402.65	322,326.80
加：会计政策变更		424.45	-1,711.58	-15,404.25	-16,691.38

二、本年年初余额	98,640.00	136,184.24	42,812.77	27,998.41	305,635.42
三、本年增减变动金额 (减少以“-”号填列)	49,320.00	-49,508.90	4,534.49	6,286.45	10,632.05
(一) 净利润				45,344.95	45,344.95
(三) 利润分配			4,534.49	-39,058.49	-34,524.00
1. 提取盈余公积			4,534.49	-4,534.49	
2. 对股东的分配				-34,524.00	-34,524.00
(五) 所有者权益的内部结转	49,320.00	-49,508.90			-188.90
1、资本公积转增股本	49,320.00	-49,320.00			-
4、其它		-188.90			-188.90
四、本年年末余额	147,960.00	86,675.34	47,347.26	34,284.86	316,267.47

## (2) 2007 年度

单位：万元

项目	归属于母公司股东权益				股东权益合计
	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润	
一、上年年末余额	147,960.00	86,675.34	47,347.26	34,284.86	316,267.47
二、本年年初余额	147,960.00	86,675.34	47,347.26	34,284.86	316,267.47
三、本年增减变动金额 (减少以“-”号填列)			5,764.90	14,894.08	20,658.98
(一) 净利润				57,648.98	57,648.98
(四) 利润分配			5,764.90	-42,754.90	-36,990.00
1. 提取盈余公积			5,764.90	-5,764.90	
2. 对股东分配				-36,990.00	-36,990.00
四、本年年末余额	147,960.00	86,675.34	53,112.16	49,178.94	336,926.45

## (3) 2008 年度

单位：万元

项目	归属于母公司股东权益				股东权益合计
	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润	
一、上年年末余额	147,960.00	86,675.34	53,112.16	49,178.94	336,926.45
二、本年初余额	147,960.00	86,675.34	53,112.16	49,178.94	336,926.45
三、本年增减变动金额 (减少以“-”号填列)		-8,357.07	3,142.64	-8,706.28	-13,920.72
(一) 净利润				31,426.35	31,426.35
(二) 直接计入所有者权益的利得或损失		-8,357.07			-8,357.07
(四) 利润分配			3,142.64	-40,132.64	-36,990.00
1. 提取盈余公积			3,142.64	-3,142.64	
2. 对股东分配				-36,990.00	-36,990.00
四、本年年末余额	147,960.00	78,318.27	56,254.80	40,472.66	323,005.73

#### 四、最近三年主要财务指标

以本节“三、最近三年的财务报表”之合并报表数据为基础计算的最近三年主要财务指标如下表所示：

项 目	2008 年度	2007 年度	2006 年度
流动比率	0.32	0.68	0.32
速动比率	0.32	0.68	0.32
资产负债率（母公司报表）	52.70%	23.73%	15.82%
资产负债率（合并报表）	46.20%	28.51%	23.43%
应收账款周转率（次）	13.13	10.27	9.72
存货周转率（次）	295.63	316.09	295.16
每股净资产（元）	2.65	2.43	2.26
每股经营活动现金流量（元）	0.88	0.79	0.60
每股净现金流量（元）	-0.19	0.19	-0.05

研发费用占营业收入的比重	0	0	0
扣除非经常性损益前基本每股收益（元）	0.53	0.42	0.33
扣除非经常性损益前稀释每股收益（元）	0.53	0.42	0.33
扣除非经常性损益前全面摊薄净资产收益率（%）	19.88%	17.40	14.45
扣除非经常性损益前加权平均净资产收益率（%）	20.82%	18.04	14.75
扣除非经常性损益后基本每股收益（元）	0.53	0.42	0.32
扣除非经常性损益后稀释每股收益（元）	0.53	0.42	0.32
扣除非经常性损益后全面摊薄净资产收益率（%）	19.90%	17.33	14.33
扣除非经常性损益后加权平均净资产收益率（%）	20.84%	17.97	14.63

## 五、最近三年非经常性损益明细表和净资产收益率计算表

根据中国证监会颁布的《公开发行证券的公司信息披露编报规则第9号—净资产收益率和每股收益的计算及披露（2007年修订）》和2008年10月31日颁布的《公开发行证券的公司信息披露规范问答第1号—非经常性损益（2008年）》以及《企业会计准则》的有关要求，本公司编制了最近三年净资产收益率计算表和非经常性损益明细表。天健光华（北京）会计师事务所有限公司为此出具了《关于福建发展高速公路股份有限公司最近三年净资产收益率计算表和非经常性损益明细表专项鉴证报告》（天健光华审（2009）专字第020158号）。

### （一）最近三年非经常损益计算表

单位：元

项 目	2008 年度	2007 年度	2006 年度
非流动性资产处置损益	2,528.32	-86,391.64	40,523.95
其他营业外收入和支出	-847,447.40	3,338,552.67	7,710,678.50
其它非经常性损益项目		924,760.30	
非经常性损益合计（影响利润总额）	-844,919.08	4,176,921.33	7,751,202.45



减：所得税影响数	-211,229.77	1,073,213.14	2,557,896.81
非经常性损益净额（影响净利润）	-633,689.31	3,103,708.19	5,193,305.64
其中：影响少数股东损益	56,659.54	573,943.86	1,185,399.18
影响归属于母公司普通股股东净利润	-690,348.85	2,529,764.33	4,007,906.46
扣除非经常性损益后的归属于母公司普通股股东净利润	781,134,633.26	623,413,659.95	479,013,627.99

## （二）最近三年净资产收益率计算表

单位：万元

项 目	2008 年度	2007 年度		2006 年度
		调整后	调整前	
归属于母公司的所有者权益	392,484.48	412,430.05	359,787.12	334,182.78
归属于母公司所有者的净利润	78,044.43	62,594.34	62,594.34	48,302.15
全面摊薄净资产收益率	19.88%	15.18%	17.40%	14.45%
加权平均净资产收益率	20.82%	18.04%	18.04%	14.75%
归属于母公司所有者的非经常性损益净额	-69.03	252.98	252.98	400.79
归属于母公司所有者的扣除非经常性损益后的净利润	78,113.46	62,341.37	62,341.37	47,901.36
扣除非经常性损益后全面摊薄净资产收益率	19.90%	15.12%	17.33%	14.33%
扣除非经常性损益后年度加权平均净资产收益率	20.84%	17.97%	17.97%	14.63%

注：

1、2008 年因本公司收购同一控制下的罗宁公司而调整了 2008 年合并资产负债表的期初数，在计算 2007 年度净资产收益率指标时，分为调整前和调整后的填列，调整前数据系本公司 2007 年度审计报告所列示的相关指标，调整后数据的计算依据为：以 2008 年合并资产负债表相关项目的期初数作为 2007 年合并资产负债表相关项目的期末数。两者差异为：归属母公司的所有者权益调整前后相差 526,429,264.52 元。

2、为使本公司相关财务指标的计算更加合理，如果将 2008 年调整后合并资产负债表的期初数作为 2007 年相关项目的期末数，将不利于公司相关财务数据报告期内的可比性及合

理性分析，如在资产结构的变化、偿债能力指标的变化、净资产收益率和资产周转率等等指标的变化上，均无法更客观的反映报告期内的实际情况。因此，在招股意向书中，除了本处外，均未将上述因素纳入 2007 年度财务情况分析。

## 六、最近三年每股收益计算表

单位：万元或万股

项目	序号	2008 年	2007 年	2006 年
归属于本公司普通股股东的净利润	1	78,044.43	62,594.34	48,302.15
扣除所得税影响后归属于母公司普通股股东净利润的非经常性损益	2	-69.03	252.98	400.79
归属于本公司普通股股东、扣除非经常性损益后的净利润	3=1-2	78,113.46	62,341.37	47,901.36
年初股份总数	4	147,960.00	147,960.00	98,640.00
公积金转增股本或股票股利分配等增加股份数	5			49,320.00
发行新股或债转股等增加股份数	6			
	6			
	6			
发行新股或债转股等增加股份下一月份起至报告期年末的月份数	7			
	7			
	7			
报告期因回购或缩股等减少股份数	8			
减少股份下一月份起至报告期年末的月份数	9			
报告期月份数	10	12.00	12.00	12.00
发行在外的普通股加权平均数	$11=4+5+6\times 7\div 10-8\times 9\div 10$	147,960.00	147,960.00	147,960.00
基本每股收益（I）	$12=1\div 11$	0.53	0.42	0.33
基本每股收益（II）	$13=3\div 11$	0.53	0.42	0.32
已确认为费用的稀释性潜在普通股利息	14			

所得税率	15			
转换费用	16			
认权证、期权行权增加股份数	17			
稀释每股收益（I）	$18 = [1 + (14 - 16) \times (1 - 15)] \div (11 + 17)$	0.53	0.42	0.33
稀释每股收益（II）	$19 = [3 + (14 - 16) \times (1 - 15)] \div (11 + 17)$	0.53	0.42	0.32

## 第七节 管理层讨论与分析

除特别说明以外,本节分析披露的内容以公司按照本招股意向书“第六节 财务会计信息”中的报告期财务数据为基础进行,本节图表中金额单位均为万元。

### 一、公司财务状况分析

#### (一) 公司主要资产

最近三年末公司主要资产及构成情况如下:

项目	2008年12月31日		2007年12月31日		2006年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动资产	88,290.66	9.36%	96,321.90	15.32%	28,673.76	5.21%
长期股权投资	88,984.77	9.43%	42,429.02	6.75%	28,069.02	5.10%
固定资产	577,240.33	61.20%	469,736.20	74.69%	486,842.17	88.53%
在建工程	182,482.18	19.35%	14,141.58	2.25%	6.70	0.00%
无形资产及其他资产	6,270.86	0.66%	6,290.45	1.00%	6,344.62	1.15%
资产总计	943,268.80	100.00%	628,919.15	100.00%	549,936.26	100.00%

注:2008年末公司固定资产清理余额为39.45万元,主要是已提足折旧拟报废的车辆,上表2008年末固定资产金额中包括了固定资产清理的余额。

报告期内,公司资产总额呈逐年上升趋势,特别是2008年福厦高速公路扩建工程开工和浦南高速的建成通车,公司资产总额同比上升了近50%。

本公司资产结构中以固定资产和在建工程为主,两者合计占总资产的比重历年均在70%以上。报告期内,公司核心资产为福泉、泉厦和罗宁高速公路资产(包括已动工建设的福厦高速公路扩建工程),整体资产质量高,结构合理。

#### 1、固定资产

##### (1) 固定资产构成分析

报告期各期末公司固定资产净值构成情况如下:

项目	2008年12月31日		2007年12月31日		2006年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
泉厦高速公路	159,516.97	27.64%	166,484.77	35.44%	173,376.12	35.61%
福泉高速公路	276,491.28	47.90%	287,598.59	61.23%	298,026.13	61.22%
罗宁高速公路	116,445.89	20.17%				
房屋及建筑物	10,322.91	1.79%	5,774.49	1.23%	5,587.48	1.15%
通讯、监控、收费设备	10,725.83	1.86%	6,740.17	1.44%	6,659.62	1.37%
机械设备	1,484.35	0.26%	1,546.07	0.33%	1,578.57	0.32%
运输工具	1,593.53	0.28%	971.89	0.21%	1,059.53	0.22%
其他设备	620.12	0.11%	620.23	0.13%	554.72	0.11%
合计	577,200.88	100.00%	469,736.20	100.00%	486,842.17	100.00%

注：上表中 2008 年末的固定资产净值中未包括固定资产清理余额 39.45 万元，因此与前述的固定资产数据有一定差异。

报告期内公司最主要的固定资产是高速公路路产，包括泉厦、福泉和罗宁高速公路，与高速公路收费相关的经营性资产，如与收费业务相关的房屋建筑物和通讯、监控、收费设备也占固定资产净值的一定比例。2008 年末固定资产增加主要是新增了罗宁高速公路路产以及与罗宁高速公路收费相关的其它经营性固定资产。报告期内，本公司固定资产结构保持稳定，整体质量高，不存在置换、抵押和担保等情形。

## (2) 固定资产折旧

本公司固定资产折旧方法为：对高速公路资产采用与收费公路行驶车流量相关的工作量法（简称“车流量法”），其余固定资产采用年限平均法。对高速公路采用车流量法是根据高速公路行业的实际特点确定的，车流量的大小能较好地体现公路资产的消耗及其所含经济利益的实现。目前，绝大部分同行业上市公司均采用车流量法。

为了确保核算的准确性，本公司委托交通部公路科学研究所等中介机构每三年针对公司所经营高速公路收费权剩余年限内的预计总车流量进行预测，根据实

际车流量与预测车流量的差异，本公司每三年调整以后年度每标准车流量应计提的折旧，以尽量保证折旧计提符合实际。报告期内，本公司高速公路类固定资产计提折旧的车流量依据是：交通部公路科学研究所于 2005 年 3 月出具的《厦门—泉州交通量预测报告》和《福州—泉州交通量预测报告》。2008 年福厦高速公路扩建工程动工，造成预测扩建期间车流量的难度加大，同时为使固定资产折旧的计提更符合配比原则，预测扩建完成后的相关车流量更具有意义，因此，2008 年本公司高速公路路产折旧的车流量计算依据已满三年，本公司在扩建期间仍旧沿用交通部公路科学研究所于 2005 年 3 月出具车流量数据为基础计提折旧。

除高速公路路产以外的固定资产折旧采用平均年限法，并按固定资产类别的原价、估计经济使用年限和估计残值，确定其折旧率。

### (3) 固定资产减值准备

公司固定资产各期末均未发生减值情况，无需计提固定资产减值准备。

## 2、长期投资

公司长期投资系对联营企业的股权投资和对其他企业的股权投资，报告期内，本公司长期投资的期末余额如下：

项 目	被投资单位	持股比例	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日	2006 年 12 月 31 日
按权益法核算的长期投资	浦南公司	29.78%	88,532.55	41,976.80	27,616.80
按成本法核算的长期投资	养护公司	14.22%	452.22	452.22	452.22
长期股权投资合计			88,984.77	42,429.02	28,069.02

本公司主要的长期投资为联营企业浦南公司的投资。2004 年 10 月经本公司临时股东大会决议，由本公司与省高速公路公司、南平高速公司三方共同组建浦南公司。浦南公司主要从事投资、建设和经营浦南高速。根据交通部交公路发[2004]776 号文《关于福建省浦城（闽浙界）至南平公路初步设计的批复》，浦南高速初步设计总概算 98 亿元，其中项目资本金 315,700 万元，其余为银行贷款。报告期内，随着浦南高速建设的进展，本公司投资浦南公司的投资金额也大

幅增加。截至 2009 年 6 月 30 日，本公司累计已投资浦南公司 94,000 万元，持有浦南公司的股权比例为 29.78%。

2008 年 12 月 24 日浦南高速建成通车，浦南公司也进入运营阶段，2008 年浦南公司实现营业收入 578.05 万元，实现净利润为-1,569 万元，按权益法核算，本公司实现的对浦南公司的投资收益为-467.25 万元（未经审计）。2008 年浦南公司亏损的主要原因：一是 2008 年浦南高速通车时间极短，营业收入较小，二是浦南公司的开办费于浦南公司运营的当日一次性摊销，三是建设浦南高速的贷款利息停止资本化后增加了财务费用。

报告期内，上述长期股权投资各期末均未发生减值情况，无需计提长期投资减值准备。

### 3、在建工程

报告期内，随着福厦高速公路扩建工程的开展，在建工程期末余额呈快速上升的趋势。2008 年末在建工程的余额为 182,263.78 万元，主要是福厦高速公路的扩建工程的投入，具体情况如下：

项目	2008 年年末余额	经批复的初步设计概算投资额	占比
泉厦高速扩建	116,801.15	659,463.47	17.71%
福泉高速扩建	65,190.78	904,300.48	7.21%
其它	6.70		

注：根据交通运输部交公路发[2008]464 号文和[2009]134 号文的批复，泉厦高速公路扩建工程初步设计概算投资额为 659,463.47 万元，福泉高速公路扩建工程初步设计概算投资额为 904,300.48 万元。

报告期内本公司在建工程各期末均未发生减值情况，无需计提减值准备。

### 4、无形资产和其他资产

截至 2008 年 12 月 31 日，公司无形资产如下：

项 目	原 值	累计摊销额	净 值	剩余摊销年限
监控通信系统软件	177.73	112.93	64.80	3年11个月

截至2008年12月31日，本公司商誉为6,201.55万元，主要系收购子公司福泉公司的少数股东股权而形成的。

## 5、流动资产

报告期各期末，公司各项流动资产构成情况如下：

项 目	2008年12月31日		2007年12月31日		2006年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
货币资金	14,877.70	16.85%	39,515.21	41.02%	11,572.37	40.36%
应收账款	14,683.05	16.63%	17,681.40	18.36%	16,838.78	58.73%
预付款项	58,151.63	65.86%	38,751.31	40.23%	9.15	0.03%
其他应收款	381.24	0.43%	231.27	0.24%	134.95	0.47%
存货	197.04	0.22%	142.71	0.15%	118.51	0.41%
流动资产合计	88,290.66	100.00%	96,321.90	100.00%	28,673.76	100.00%

### (1) 货币资金

报告期各期末的货币资金余额呈大幅波动，主要系自2007年中期后，福厦高速公路扩建工程全面开工，发行人筹集扩建资金及使用扩建资金所致：2007年末货币资金大幅增长系发行人为扩建工程的全面开工预先筹措资金，获得的银行借款较多所形成的；2008年末货币资金大幅减少系发行人将筹措的资金用于扩建工程所致。

### (2) 应收账款

报告期内各期末，本公司应收账款情况如下：

项 目	2008年12月31日	2007年12月31日	2006年12月31日
应收账款余额	14,693.46	17,688.30	16,937.38



账龄在 1 年以内应收账款	14,693.46	17,688.30	16,937.38
坏账准备	10.41	6.89	98.60
应收账款净额	14,683.05	17,681.40	16,838.78
应收账款余额占营业收入的比例	6.80%	9.95%	11.81%

报告期内，公司应收账款账龄全部在一年以内，占营业收入的比重较低。本公司的应收账款绝大部分是应收福建省高速公路资金结算管理委员会的通行费收入，应收福建省路政管理总队的路政收入所占比例极小。报告期内，各期末应收账款余额中应收“福建省高速公路资金结算管理委员会”的余额，均系根据通行费结算分配政策而产生的应收通行费收入分配款。

### ①通行费收入

福建省高速公路通行费收入分配实行“联网收费，统一分配，按月清算”。

福建省财政厅于 2002 年 9 月 30 日出具《关于高速公路通行费收入资金管理问题的复函》（闽财建[2002]159 号），规定由省高速公司负责福建省高速公路的联网收费，收费的分配结算管理由福建省高速公路资金结算管理委员会（原名“福建省高速公路资金结算委员会”，以下简称“结算管理委员会”）负责。结算管理委员会独立运作，不受省高速公司控制。

I、2003 年至 2007 年 5 月 20 日间的通行费收入分配办法（以下简称“旧办法”）

根据福建省人民政府闽政[1997]297 号文有关收费清算管理的规定和交通部公路科学研究所《福建省高速公路通行费收入分配办法研究补充报告》的课题研究成果，结算管理委员会于 2003 年 3 月制定《福建省联网高速公路通行费结算分配暂行办法》（闽高征[2003]8 号文），规定：从 2003 年 1 月 1 日起，福建省内高速公路联网收费路段各路段公司之间的通行费收入分配实行“联网收费，统一分配，按月清算”。各路段公司应享有的通行费收入，通过结算管理委员会下设的“通行费收入清算中心”，按投资、路段里程、交通量、费率四个分配因素对通行费收入进行结算分配。各路段公司分配比例计算公式如下：

$$B_i = b \times I_i / \sum_{i=1}^n I_i + (1-b) F_i \times L_i \times Q_i / (\sum_{i=1}^n F_i \times L_i \times Q_i)$$

式中： $B_i$  为第  $i$  路段公司可分配收入的比例；

$b$  为调节系数，取 0.2；

$L_i$  为第  $i$  路段的里程，指建成通车并进行收费高速公路主线里程、连线里程和主线枢纽互通的匝道里程；

$Q_i$  为第  $i$  路段的交通量，指通过联网高速公路某路段按收费系数折算成的标准小型车的平均断面昼夜车辆数，按日交通量计。各收费车型折算系数按福建省物价局、福建省交通厅、福建省财政厅核定的各类车型的收费系数执行；

$F_i$  为第  $i$  路段的通行费费率，是指标准小客车的每车公里收费标准，具体费率按福建省物价局、福建省财政厅、福建省交通厅核定的现行标准执行；

$I_i$  为第  $i$  路段的投资，已完成竣工决算的路段以决算数作为该路段的投资数；全线和部分路段已竣工通车但尚未决算的，暂以竣工的预估数作为投资数。

各路段公司通行费分配收入计算公式如下：

$$T_i = T \times B_i$$

$T_i$  为第  $i$  路段公司分配所得收入；

$T$  为参与分配的联网高速公路通行费总收入。

II、2007 年 5 月 20 日后至今的通行费收入分配办法（以下简称“新办法”）

2007 年 5 月 17 日，结算管理委员会讨论通过了《福建省联网高速公路通行费结算分配暂行办法》（闽高结算[2007]1 号文），从 2007 年 5 月 20 日起，福建省联网高速公路各路段公司应享有的高速公路车辆通行费收入，按路段里程、投资、费率三个分配因素对通行费收入进行结算分配。其中有实际车辆通行产生的通行费收入，包括电脑售票收入、人工售票收入和补交款收入，采用“一车一拆”的方式进行实时分配。无实际车辆通行产生的其他收入，包括溢款收入和利息按月进行分配。免费车无通行费收入，不参与分配。路段公司单车通行费分配计算

公式如下：

$$E_{ij} = (1-b) \times G_j \times F_i \times L_i / \left( \sum_{i=1}^N F_i \times L_i \right)$$

式中：E<sub>ij</sub> 为第 i 路段第 j 车分配收入；b 为调节部分所占比例，取 0.2；

G<sub>j</sub> 为该车应缴纳的通行费收入；

F<sub>i</sub> 为第 i 路段费率（车型：元/标准小行车\*公里；计重：元/吨\*公里）

L<sub>i</sub> 为该车在第 i 路段行驶里程； N 为该车经过的路段数。

路段公司总通行费分配计算公式如下：

$$T_i = b \times L_i / \sum_{i=1}^n L_i \times T + \sum_{j=1}^M E_{ij} + (1-b) \times \sum_{j=1}^M E_{ij} \times C / \left( \sum_{i=1}^N \sum_{j=1}^M E_{ij} \right)$$

式中：T<sub>i</sub> 为第 i 路段总通行费分配收入；T 为参与分配的联网高速公路通行费总收入；

E<sub>ij</sub> 为第 i 路段第 j 辆车分配收入；b 为调节部分所占比例，取 0.2；

L<sub>i</sub> 为第 i 路段的投资；C 为全省无实际车辆通行产生的其他收入（包括溢款收入和利息）；

N 为全省参与分配的路段数；M 为第 i 路段拆分单车数。

### III、报告期内两种不同通行费收入分配办法对发行人营业收入的影响

发行人报告期内两种不同的通行费收入分配办法本质上没有区别，遵循的原则均是：全月各通行车辆应缴纳通行费收入的 80%按里程、费率（车型：元/标准小行车\*公里；计重：元/吨\*公里）两因素分配到各路段公司，参与分配的联网高速公路通行费总收入的 20%按投资因素（各路段公司投资额占全省高速公路总投资额的比例）分配到各路段公司。“新办法”将无实际车辆通行产生的其他收入，如溢款收入和利息，考虑在分配的公式中，而这部分收入占通行费总收入的比例极低，因此“新办法”与“旧办法”无实质性差异。

#### IV、通行费收入分配办法的合理性、必要性

“联网收费、统一分配”是社会、经济发展的客观需要。根据《收费公路管理条例》的相关规定：“高速公路以及其他封闭式的收费公路，除两端出入口外，不得在主线上设置收费站；高速公路以及其他封闭式的收费公路，应当实行计算机联网收费，减少收费站点，提高通行效率”。随着福建省高速公路事业的发展，完全按照经营单位逐段收取通行费的做法已愈来愈不适应社会、经济发展的需要：在高速公路主线路段设置收费站点将直接导致通行车辆的频繁停车，显著降低车辆的通行效率，同时频繁停车收费也将提高经营者的管理成本。因此，福建省内高速公路在主线路段不设收费站，全省高速公路实行联网收费，统一分配。

“联网收费、统一分配”保证了各路段公司的投资经营高速公路的积极性，有力促进了福建省高速公路网的建设。“联网收费、统一分配”施行以来，福建省高速公路建设取得了快速发展，截止至 2008 年底，已建成了“一纵两横”的高速公路骨架网，初步形成了以本公司经营路段为核心的、连接福建省内陆地区与沿海发达地区、连接两大三角洲之间的主要沿海大通道的海峡西岸高速公路网。福建省高速公路网的日益完善，形成了良好的路网效应，为包括本公司经营路段在内的沿海高速公路带来了持续增长的诱导交通量，是本公司近年来车流量快速增长的一个重要因素。

“按月清算”是指：每月 10 日，福建省高速公路资金结算管理委员会根据现行《福建省联网高速公路通行费结算分配暂行办法》的规定，编制并计算上一个月的“福建省高速公路通行费收入清算分配月报表”，并下发给参与分配的福建省各路段公司。报告期内，本公司、本公司全资子公司罗宁公司和本公司控股子公司福泉公司均在取得“福建省高速公路通行费收入清算分配月报表”时，依据该报表确认的清算分配结果确认收入。

上述通行费收入分配办法由政府机构、第三方专业机构拟定，各路段公司协商确定，收入分配办法科学、合理。

#### ②路政收入

本公司的路政收入主要有三类：路产赔补偿收入、反超限运输收入和清障业务收入。“路产赔补偿收入”是指：车辆在高速公路行驶中因交通事故对高速公路路产造成损坏，而由相应责任方支付修复路产的赔偿款；“反超限运输收入”是指：车辆在高速公路行驶中因超载、超限，而由相应责任方支付的相关款项（实施计重收费后已大幅度下降）；“清障业务收入”是指：在高速公路上，因各种原因造成车辆无法行驶时，由相关部门实施拖车等清除路障措施，而向相关事故方收取的清障费用。

发行人的路政收入均由所经营的路段公司收取，作为损坏路产的修复、清障支出和路政管理补充经费等。会计核算上，路政收入中的“清障业务收入”计入“营业收入”，“路产赔补偿收入”和“反超限运输收入”则计入“营业外收入”。

根据闽高财[2004]59号文的规定，福建省路政收入实行“收支两条线”，需先统一通过福建省路政管理总队专户将全省的路政收入上缴到省财政厅预算外资金专户，福建省路政管理总队再将省财政厅回拨的上述收入分别下拨各路段公司。因此，发行人的路政收入不属于代第三方收取的款项。在具体的会计处理上，发行人将收取的待上缴的路政收入计入其他应付款，将未收到的路政收入列作应收账款。

截至2008年12月31日，发行人应收账款净额为17,681.40万元，主要构成为：本公司应收结算管理委员会的通行费收入分配款3,410.85万元，控股子公司福泉公司应收结算管理委员会的通行费收入分配款9,699.78万元，全资子公司罗宁公司应收结算管理委员会的通行费收入分配款1,374.71万元，本公司应收福建省路政管理总队199.49万元。

### （3）坏账准备的计提

报告期内，公司坏账损失的核算采用备抵法，以应收款项（含应收账款和其他应收款）期末余额扣除其中所包含的应收结算管理委员会通行费收入分配款、本公司员工暂借款、备用金及本公司存放其他单位押金后的余额为基础，按账龄分析法提取坏账准备，具体提取比例为：

账龄	1年以内	1-2年	2-3年	3-4年	4-5年	5年以上
计提比例	5%	10%	30%	50%	80%	100%

结算管理委员会由各路段公司组成, 代为行使省内高速公路通行费收取和分配职能, 每月发生的通行费收入一般在分配完毕后一个月内划拨给各路段公司, 该项应收账款不存在发生坏账的可能性, 不必计提坏账准备。本公司该项应收账款历史上未曾发生过坏账情形。

#### (4) 预付账款

报告期内, 随着福厦高速扩建工程的进行, 本公司预付账款的余额也大幅增加 (其中 2007 年末的余额中包括了预付省高速公司收购罗宁公司的 3,000 万元预付款)。报告期各期末均无账龄超过一年的预付账款。2008 年末, 公司预付账款的余额均为福厦高速扩建工程的前期征地、建设管理费, 具体情况如下:

项目	单位名称	2008年12月31日余额
福泉高速扩建工程	莆田市高速公路有限责任公司	3,777.79
	福州市交通建设发展总公司	833.02
	泉州市高速公路投资有限公司	10,432.21
	小计	15,043.02
泉厦高速扩建工程	泉州市高速公路投资有限公司	24,287.18
	厦门路桥建设集团有限公司	18,771.83
	小计	43,059.01

#### (5) 其他流动资产

报告期内, 公司其他应收款年末余额均较小, 主要系车道备用金、职工内部借款以及极小金额的福厦高速公路扩建工程的代垫款。截止至 2008 年 12 月 31 日, 其他应收款余额 388.85 万元, 其中账龄在 1 年以内的其他应收款为 383.31 万元, 占 98.57%。公司已按照坏账准备的计提政策足额计提了坏账准备。

截止至 2008 年 12 月 31 日, 公司存货余额为 197.04 万元, 占流动资产的比

例极小。公司的存货主要为监控通讯类备件和低值易耗品。公司以经营高速公路收费为主要业务的特点决定了公司日常经营活动中所需的存货数量较少。报告期各期末存货未发生跌价损失的情况，故无需计提存货跌价准备。

公司管理层认为，公司制定了稳健的会计估计政策，主要资产的减值准备计提充分、合理，与资产质量实际状况相符，公司未来不会因为资产突发减值导致财务风险。

## （二）负债的构成及其变化

### 1、负债构成情况

项 目	2008年12月31日		2007年12月31日		2006年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动负债	275,489.52	63.21%	142,142.44	79.27%	89,843.65	69.74%
非流动负债	160,316.58	36.79%	37,162.21	20.73%	38,979.40	30.26%
负债合计	435,806.10	100%	179,304.65	100.00%	128,823.06	100.00%

报告期内，公司的负债结构基本维持稳定，主要以流动负债为主。2008年为解决福厦高速公路扩建和收购罗宁公司股权的资金需要，公司负债规模急速扩张，同比增加了256,501.45万元，同比增长幅度达143.05%。

### 2、流动负债的构成和变动情况

项 目	2008年12月31日		2007年12月31日		2006年12月31日	
	余额	比例	余额	比例	余额	比例
短期借款	248,934.20	90.36%	98,000.00	68.94%	55,000.00	61.22%
应付账款	2,914.42	1.06%	10,772.59	7.58%	6,494.13	7.23%
预收账款	12.06	0.00%				
应付职工薪酬	2,958.35	1.07%	2,605.98	1.83%	2,603.78	2.90%
应交税费	16,555.84	6.01%	25,594.43	18.01%	14,826.31	16.50%

应付利息	1,034.73	0.38%	673.16	0.47%	694.76	0.77%
其他应付款	3,079.91	1.12%	4,496.30	3.16%	2,836.68	3.16%
其他流动负债					7,388.00	8.22%
流动负债合计	275,489.52	100.00%	142,142.44	100.00%	89,843.65	100.00%

报告期内，公司的流动负债结构未发生重大变化，主要是由短期借款构成。

2006年末其他流动负债余额7,388万元，系本公司子公司福泉公司2007年度需按股权比例支付给福泉公司少数股东的减资款。2004年10月11日福泉公司召开2004年第一次临时股东会，审议通过减少注册资本人民币6亿元的议案，各股东按股权比例减少注册资本，所减少的注册资本6亿元分别于2005年、2006年和2007年三个年度按股权比例支付给股东，每年支付2亿元，抵销掉本公司因持有福泉公司63.06%的股权所应收的12,612万元，每年实际应付其他股东7,388万元。上述减资事项已经福建省人民政府国有资产监督管理委员会闽国资函产权[2005]64号文同意，并于2005年7月21日办理了工商变更手续。

2007年年末流动负债较2006年年末增加52,298.79万元，主要原因系福厦高速公路扩建工程的资金需求而增加短期借款。

2008年公司短期借款规模增长较快，同比增长了150,934.20万元，增长幅度达154.01%，主要原因系福厦高速公路扩建工程的资金需求而增加短期借款。

### 3、长期借款的构成和变动情况

截至2008年12月31日，本公司的长期借款主要有：

#### (1) 长期外币借款

为了偿还福厦高速公路建设期间向世界银行的借款，本公司于2002年9月24日向国内商业银行借入44,167,122.46美元。2007年3月，上述贷款展期36个月。展期后，还款时间从2010年3月至2013年9月分8期归还。年利率为美元6个月LIBOR+0.9%，每6个月浮动一次。

#### (2) 国家开发银行的长期贷款



2008年2月27日，本公司与国家开发银行福建省分行签订了人民币借款合同，借款本金为人民币15亿元，期限为2008年7月4日至2023年7月3日；2008年6月30日本公司与国家开发银行福建省分行签订了人民币借款合同，借款本金为人民币6亿元，期限为2008年7月2日至2023年7月1日。上述借款利率均为中国人民银行公布的同时期限档次人民币贷款基准利率基础上下浮10%。

2008年5月7日，本公司与国家开发银行及省高速公司签定借款合同变更协议，将省高速公司与国家开发银行签订的罗宁高速公路项目人民币8亿元贷款转移给本公司承继，原借款合同规定的借款期限、利率等继续有效。该项目贷款借款期限为2008年1月4日至2028年1月3日，借款利率为中国人民银行公布的同时期限档次人民币贷款基准利率基础上下浮10%。

报告期内，除长期借款外，本公司的非流动负债主要是由按车流量法计提折旧产生的应纳税时间性差异的递延所得税负债。

### （三）偿债能力分析

报告期内公司偿债能力指标如下所示：

评价指标	2008年12月31日	2007年12月31日	2006年12月31日
流动比率	0.32	0.68	0.32
速动比率	0.32	0.68	0.32
资产负债率（母公司）	52.70%	23.73%	15.82%
资产负债率（合并）	46.20%	28.51%	23.43%
评价指标	2008年	2007年	2006年
息税折旧摊销前利润（万元）	176,636.99	148,106.59	118,776.36
利息保障倍数	9.97	24.21	17.54
经营活动产生的现金净流量（万元）	130,913.87	117,321.62	89,364.90

较低的流动比率和速动比率是由行业特点所决定的。本公司属交通基础设施行业，主要资产为高速公路资产和在建工程，其总额占到资产总额的80%左右；流动资产主要为通行费收入所形成的货币资金，应收账款所占比例较低，故这两

项指标并不能真实反映公司的短期偿债能力。

由于本公司现经营的主要资产均为收费公路，收入基本为现金收入，现金流量充足，短期偿债能力较高。报告期内，公司经营活动产生的现金净流量分别为 89,364.90 万元、117,321.62 万元和 130,913.87 万元。报告期内公司利息保障倍数较高，2008 年利息保障倍数有较大幅度的下降，主要原因系本公司为筹措福厦高速公路扩建的资本金借款导致当期利息费用大幅增长所致。

此外，公司凭借其稳定的业绩增长、良好的信贷纪录和行业声誉，已连续多年获得建设银行、兴业银行等商业银行的 AAA 级信贷评级，和各商业银行形成长期稳定的合作关系。基于公司经营活动产生的稳定充沛且持续增长的现金流，以及公司与银行良好的合作关系和信贷纪录，公司具有良好的短期偿债能力。

同行业上市公司截止至 2007 年 12 月 31 日的偿债能力指标如下：

公司简称	流动比率	速动比率	资产负债率（合并报表口径）
山东高速	0.54	0.55	28.49%
楚天高速	0.16	0.16	20.63%
赣粤高速	0.25	0.39	41.74%
宁沪高速	0.19	0.20	37.78%
粤高速 A	0.26	0.26	34.88%
东莞控股	0.22	0.22	29.44%
中原高速	0.56	0.55	68.54%
深 高 速	0.60	0.60	47.45%
平 均 值	0.3475	0.36625	38.62%

（数据来源：聚源数据工作站）

报告期内，本公司的流动比率、速动比率与同行业上市公司平均水平差异不大，报告期前两年的资产负债率（合并报表口径）低于行业平均水平。2008 年公司资产负债率水平大幅上升，远高于同行业上市公司平均水平，公司偿债能力有一定程度下降。发行人的这一特点是由于高速公路的行业特点决定的：在没有高速公路建设项目投资时，由于通行费收入形成的良好现金流量使公司可以保持

较低的负债水平运营，而一旦有投资项目时，往往投资金额巨大，依靠自身积累远不能满足资金需求，需要大量借款融资，导致资产负债率水平大幅上升。

#### （四）资产经营效率分析

公司报告期内总资产周转率如下：

项 目	2008 年	2007 年	2006 年
总资产周转率（次）	0.06	0.30	0.26

公司主营业务收入以现金收入为主，存货和应收账款占营业收入的比重很小，因此在评价资产经营效率时，存货周转率和应收帐款周转率的参考意义不大。与存货周转率和应收账款周转率相比，总资产周转率可以更好地反映高速公路公司的资产经营效率，并且该指标更具可比性。由于高速公路公司的主要资产为高速公路资产，且公路建设投资大，回收期长，因而总资产周转率一般都不高。对比行业内上市公司 2007 年平均数据，报告期前两年本公司总资产周转率水平明显高于行业平均水平。2008 年随着福厦高速公路扩建工程的启动，公司资产规模有大幅度的上升，导致该期间的总资产周转率下降，这一特点也是与高速公路的行业特点相关的。

公司简称	总资产周转率（次）
山东高速	0.29
楚天高速	0.24
赣粤高速	0.21
宁沪高速	0.20
粤高速 A	0.19
东莞控股	0.14
中原高速	0.13
深 高 速	0.09
平均数	0.19

（数据来源：聚源数据工作站）

## 二、盈利能力分析

### （一）营业收入分析

报告期内，公司营业收入主要为高速公路通行费收入，具体构成情况如下：

项 目	2008 年		2007 年		2006 年	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
泉厦高速公路	70,212.98	32.57%	65,177.39	36.77%	52,425.21	36.66%
福泉高速公路	127,979.58	59.36%	112,091.72	63.23%	90,584.16	63.34%
罗宁高速公路	17,408.80	8.07%				
合 计	215,601.36	100.00%	177,269.11	100.00%	143,009.38	100.00%

报告期内，公司营业收入全部为泉厦高速公路、福泉高速公路和罗宁高速公路的通行费收入，收入构成稳定增长。

从营业收入增长率来看，2007 年和 2008 年营业收入同比分别增长了 23.96% 和 21.62%，增长趋势稳定，其中 2008 年因新增罗宁高速通行费收入使本公司营业收入仍保持较高的增长速度。具体来看，泉厦高速通行费收入 2007 年、2008 年同比分别增长了 24.32% 和 7.73%，福泉高速通行费收入 2007 年、2008 年同比分别增长了 23.74% 和 14.17%，增长速度有减缓的趋势。

报告期内公司营业收入持续增长的主要原因是：

1、经济增长。总体上看，近年来福建省宏观经济保持持续、稳步的增长。在宏观经济形势发生转折的 2008 年，福建省经济仍保持稳定发展，全省完成生产总值 10,863 亿元，比上年增长 13%，虽然同比增速有所回落（2007 年为 15.1%），仍大大高于全国 9% 水平。特别是本公司下辖泉厦高速公路、福泉高速公路和罗宁高速公路，连接福建省经济最发达，外向度最高、最具生机和活力的闽东南沿海地区，沿线的宁德、福州、莆田、泉州、厦门五地市的 GDP 占全省总量的 71%，2008 年五地市的 GDP 增幅也位居全省前列。经济的持续增长使高速公路的车流量维持相对稳定的增长；

2、高速公路联网通车的路网效应。近年来，福建省内及周边地区高速公路网络日益完善，截至 2008 年底，福建省高速公路通车总里程达 1,767 公里，路网不断完善，使高速公路便捷、顺畅、舒适的优点日益凸显，推动车流量的持续增长；

3、社会汽车保有量持续增长。社会汽车保有量的提高促进了高速公路交通量的增长；

4、对台往来日益频繁带来客货运的持续增长。与台湾隔海相望的福建，已成为大陆对台通航模式最多、客货往来最频繁的主要通道和前沿平台。近五年，福建沿海与台湾地区海上直航客运量突破 260 万人次、货运量突破 530 万吨，福州港、厦门港对高雄的集装箱班轮试点直航共运送集装箱 508 万标箱。福建沿海与台湾地区海上直航航线成为两岸最经济、最便捷的黄金通道。随着两岸经贸往来的日益频繁，台湾和福建之间物流量、客流量都将大幅增加，并且不管是通过航空还是水运进入福建，最终着陆后很大一部分还必须经过公路运输，两岸物流、客流的增加对福建高速的车流量产生直接的积极影响。

## （二）2008 年下半年营业收入增长速度趋于减缓

2008 年是世界经济增长发生转折之年，一场由金融海啸演变成的经济危机席卷全球。在世界经济危机的影响下，中国经济形势也发生了变化，经济增长速度下降，不利影响从虚拟经济向实体经济蔓延。受金融危机的影响，我国整体经济呈前高后低态势。2008 年随着宏观经济增速回落，本公司所辖高速公路车流量增长速度趋于减缓，但从总体上看，高速公路行业受经济周期的影响较小，其通行费收入的波动幅度相对较小，体现了行业相对稳定发展的态势。2008 年上、下半年与 2007 年上、下半年本公司各经营路段的车流量和通行费收入如下：

### 2008 年与 2007 年公司经营的高速公路车流量、通行费收入表

（日均车流量单位：辆，营业收入单位：万元）

	福泉高速	泉厦高速	罗宁高速	合计

日均车流量	2007年	上半年	计重收费前	35,220	41,502	-	-
			计重收费后	客车: 14,765 货车: 13,063	客车: 17,880 货车: 14,613	-	-
		下半年		客车: 15,950 货车: 15,036	客车: 19,732 货车: 17,620	-	-
	2008年	上半年		客车: 20,349 货车: 14,438	客车: 23,410 货车: 16,598	客车: 9,518 货车: 10,784	
		下半年		客车: 19,455 货车: 14,617	客车: 20,470 货车: 15,922	客车: 8,803 货车: 10,927	
	营业收入	2007年	上半年		51,796.42	29,667.94	-
下半年				60,295.30	35,509.45	-	95,804.75
合计				112,091.72	65,177.39	-	177,269.11
2008年		上半年		64,082.20	36,305.69	8,667.75	109,055.64
		下半年		63,897.38	33,907.29	8,741.05	106,545.72
		合计		127,979.58	70,212.98	17,408.80	215,601.36

注：1、2007年上半年营业收入、日均车流量的数据均摘自本公司未经审计的2007年半年度报告，2007年下半年营业收入数据为2007年经审计的年报数减去未经审计的2007年上半年数；2、日均车流量数据来源于公司统计数据。

### 2008年与2007年公司经营路段车流量、通行费收入的增长情况

比较期间			环比分析			同比分析
			2008年下半年较2008年上半年	2008年上半年较2007年下半年	2007年下半年较2007年上半年	2008年下半年较2007年下半年
日均车流量	福泉高速	客车	-4.39%	27.58%	8.03%	21.97%
		货车	1.24%	-3.98%	15.10%	-2.79%
	泉厦高速	客车	-12.56%	18.64%	10.36%	3.74%
		货车	-4.07%	-5.80%	20.58%	-9.64%
	罗宁	客车	-7.51%			

	高速	货车	1.33%			
营业收入	福泉高速		-0.29%	6.28%	16.41%	5.97%
	泉厦高速		-6.61%	2.24%	19.69%	-4.51%
	罗宁高速		0.85%			
	合计		-2.30%	13.83%	17.60%	11.21%

## 1、车流量情况分析

### (1) 数据分析

环比上看，客车车流量的增长趋势在 2008 年下半年发生了变化，由 2008 年上半年环比快速增长（2008 年上半年较 2007 年下半年福泉高速客车车流量环比增长 27.58%、泉厦高速客车车流量环比增长 18.64%），转变为 2008 年下半年环比出现下降趋势，其中泉厦高速公路客车车流量环比下降了 12.56%，下降幅度较大。

在货车车流量方面，车流量环比增长趋势的拐点则出现在 2008 年上半年，较客车车流量环比下降的时间提早，其中：泉厦高速公路货车车流量由 2007 年下半年环比增长 20.58%，转变为 2008 年上半年环比下降 5.8%；福泉高速公路货车车流量由 2007 年下半年环比增长 15.1%，转变为 2008 年上半年环比下降 3.98%。2008 年下半年环比下降的趋势有所减缓，甚至在部分路段出现环比上升的情况，其中：泉厦高速公路货车车流量由 2008 年上半年环比减少 5.8%收窄至 2008 年下半年的 4.07%，福泉、罗宁高速公路的货车车流量则在 2008 年下半年出现止跌回升的迹象。

同比上看，2008 年下半年较 2007 年下半年，客车车流量同比仍呈上升趋势，特别是福泉高速公路。货车车流量同比则呈现出下降，泉厦高速公路的货车车流量下降幅度为 9.64%，相对较大。

### (2) 原因及趋势分析

#### A、货车车流量

高速公路车流量与经济增长之间存在明显的正相关性，从一定程度上说，高速公路车流量的变化情况，特别是货车车流量的变化，往往预示着经济的兴衰，

是经济增长情况的“晴雨表”。从全国范围来看，金融危机对实体经济的影响在 2008 年下半年逐步显现，而从高速公路货车车流量上看，在 2008 年上半年就已显现。对于本公司经营的高速公路各路段而言，由于闽南地区的外向型企业较多，出口型企业受金融危机影响更明显，在 2008 年上半年即已出现，因此，泉厦高速公路的货车车流量 2008 年上半年的下降幅度略高于福泉高速公路。

2008 年下半年，世界各国面对经济衰退纷纷抛出“重磅经济刺激计划”，特别是我国宏观经济政策实行适度宽松的货币政策和积极的财政政策，从本公司车流量的变化趋势上看，经济刺激政策的影响已初步显现：从货车车流量上看，2008 年下半年的环比数据已有较大改观，福泉、罗宁高速公路的货车车流量已止跌，并出现回升迹象；受制于全球经济仍处于下滑周期，闽南地区的外向型经济因经济对外依存度较高，尚未出现根本性的好转，本公司经营的泉厦高速公路货车车流量环比仍出现下降，但下降幅度已有所收窄。

随着我国宏观经济刺激政策的实施，对实体经济的影响将逐步显现，反映到高速公路货车车流量的未来变化上，也将出现止跌回稳乃至上升的趋势。

## **B、客车车流量**

从整体上看，福厦高速公路的客车车流量同比呈现稳步增长的趋势，其中福泉高速公路的车流量增长较快。但不可否认的是，经济危机对高速公路的客车车流量还是产生了一定的影响，福厦高速公路的客车车流量增长速度已有所减缓。

为减轻福厦高速公路扩建期间车流量分流至 324 国道的压力，保障福建省经济动脉—福州至厦门沿海大通道的交通顺畅，2008 年 324 国道福州至厦门段进行了适度的改扩建，导致原先在 324 国道上行驶的部分客车分流至高速公路，使 2008 年上半年福厦高速公路客车车流量大幅增长。

也正是由于 2008 年上半年福厦高速客车车流量的基数较大，随着 324 国道改扩建的陆续完工，2008 年下半年福厦高速客车车流量环比出现了一定幅度的下降。其中 324 国道福州至泉州段的普遍完工时间略晚于泉州至厦门段，致使福泉高速公路客车车流量 2008 年下半年的下降幅度小于泉厦高速公路。



## 2、营业收入分析

### (1) 数据分析

2008 年本公司新增罗宁高速公路，为保持分析数据的可比性，需将罗宁高速公路的通行费收入予以剔除，以下分析均未包括罗宁高速的通行费收入。

#### 剔除罗宁高速通行费收入后的营业收入环比、同比相对数情况

	环比分析			同比分析
	2008 年下半 年较 2008 年 上半年	2008 年上半 年较 2007 年 下半年	2007 年下半 年较 2007 年 上半年	2008 年下半 年较 2007 年 下半年
福泉高速	-0.29%	6.28%	16.41%	5.97%
泉厦高速	-6.61%	2.24%	19.69%	-4.51%
合计	-2.57%	4.78%	17.60%	2.09%

从环比上看，以半年为周期，2007 年至 2008 年间的四个周期内，福厦高速公路营业收入的环比增长数为 17.6%、4.78%和-2.57%，增长速度呈现下降趋势，2008 年下半年出现了负增长，其中泉厦高速公路的营业收入的下降幅度较大。

同比上看，2008 年下半年较 2007 年下半年，福厦高速的营业收入总体上仍保持 2.09%的增长，但泉厦高速公路的营业收入同比出现了下降，下降幅度为 4.51%。

### (2) 原因分析

与车流量的变动原因一样，本公司 2008 年营业收入波动也与宏观经济形势的变化和 2008 年 324 国道的适度改扩建工程密切相关。

同时，由于本公司经营的高速公路通行费收入实行计重收费政策，货车通行费的收费水平普遍高于客车，货车车流量的减少对营业收入减少的敏感性较高，如 2008 年上半年较 2007 年下半年，泉厦高速的客车车流量增长了 18.64%，货车车流量仅减少了 5.8%，而营业收入的增加幅度也仅有 2.24%。又如 2008 年下半年较 2008 年上半年，福厦高速公路的货车车流量下降趋势已收窄（其中福泉高速公路的货车车流量还有小幅增长），客车车流量相对有一定幅度下降，而营

业收入的下降幅度仅为 2.57%。

但是，从同比上看，2008 年下半年较 2007 年下半年福厦高速公路的营业收入同比增长了 2.09%，充分体现了高速公路行业受经济周期影响相对较小的特点。

### 3、营业收入下滑对经营业绩的影响

构成本公司营业成本最主要有三部分：征收、养护、监控业务成本，土地租金和路产折旧。其中征收、养护、监控业务成本和土地租金具有较强的“刚性”，受车流量波动的影响较小，基本上可以认定为是相关范围内的固定成本；按车流量法计提折旧下，路产折旧随车流量的变动而变动，基本上呈线性相关关系。因此，营业收入和车流量的波动基本反映了本公司营业利润的变动趋势。

## （三）毛利率变动分析

### 1、营业成本的构成分析

报告期内，公司营业成本的构成如下：

项 目	2008 年	2007 年	2006 年
营业成本合计	50,218.71	41,860.16	35,382.66
其中：征收业务成本	8,267.76	5,014.56	4,891.67
养护业务成本	13,845.47	14,906.43	10,934.38
监控业务成本	2,415.63	1,172.22	1,289.15
路产折旧	20,977.21	17,318.90	14,862.15
土地租金	2,299.69	1,959.00	1,959.00

高速公路行业公司的营业成本构成主要有三方面：养护、征收、监控业务成本，路产折旧和土地租金。报告期内，发行人上述三项成本占营业成本的比例分别为 95.91%、96.44%和 95.20%，占比保持稳定。此外，高速公司行业的公司在未有新增营运路段下，除路产折旧外的营业成本具有一定的“刚性”，在报告期前两年中，如果剔除路产折旧因素以及 2007 年因专项养护支出增长的因素，2007

年营业成本的总额基本与2006年保持一致。因2008年发行人新增运营罗宁高速，导致发行人土地租金增长了340.69万元，监控业务成本增长1,243.41万元，征收业务成本增长了3,253.2万元。

报告期内，在车流量法计提折旧下，路产折旧随着公司车流量的增长而增长，2008年新增罗宁高速也增加了当期的路产折旧。

报告期内，发行人养护业务成本的波动呈现出与其它营业成本波动不一致的情况，主要系高速公路的专项养护特点决定的：高速公路的养护可分为日常养护和专项养护，日常养护成本基本上较“刚性”（参见本招股意向书“第五节 同业竞争与关联交易”之“三、报告期内重大关联交易”），在未新增营运路段下，年度间日常养护成本波动不大，而专项养护则呈现出周期性的波动，对于发行人而言，除每年进行必要的专项养护外，每三年进行一次大规模的专项养护，2007年发行人进行了大规模专项养护，导致2007年养护业务成本大幅上升，而2008年因新增罗宁高速公路的养护，使发行人2008年的养护业务仅较2007年有小幅下降。

## 2、毛利率变动分析

报告期内，公司的综合毛利率及分路段毛利率具体如下：

项 目	2008年	2007年	2006年
综合毛利率	77.06%	76.71%	75.64%
泉厦高速公路毛利率	78.64%	76.61%	76.82%
福泉高速公路毛利率	80.28%	76.77%	74.96%
罗宁高速公路毛利率	46.97%		

报告期内公司综合毛利率总体上保持稳定，并呈现小幅增长的趋势，其原因为：第一，得益于福建省2006年全面推进海峡西岸经济区建设，经济快速发展，以及海峡两岸经贸、文化交流的日益频繁，公司所辖高速公路车流量持续稳定增长；第二，公司从2007年5月20日开始对货车实行计重收费，货车单车的收入贡献较客车大，从而使得毛利率有所提高。具体来看，报告期内：

福泉、泉厦高速公路的毛利率水平稳步提高的原因：车流量在报告期内稳步增长，其中泉厦高速公路 2007 年的毛利率略低于同期福泉高速公路的毛利率，主要是因为泉厦高速公路当年进行路面中修工程，导致专项养护支出大幅增加所致。罗宁高速的毛利率较低的原因是：虽然罗宁高速也属于成熟路段，受制于其沿线的经济发展水平相对福厦高速公路沿线低，其车流量水平明显低于福厦高速公路，且罗宁高速公路地处闽东山区，养护成本相对较高。

### 3、公司毛利率与同行业上市公司的比较

同行业上市公司 2007 年高速公路收费业务的毛利率情况如下表所示：

公司	综合毛利率
山东高速	61.80%
楚天高速	67.67%
赣粤高速	70.40%
宁沪高速	58.13%
粤高速 A	69.67%
东莞控股	64.34%
中原高速	60.64%
深 高 速	69.31%
平 均 值	65.25%

（数据来源：聚源数据工作站）

从上表可以看出，公司的毛利率水平高于同行业上市公司。这主要得益于公司优质的路产，优秀的管理团队及良好的成本控制。泉厦和福泉高速公路是国家沿海大通道沈海高速公路福建段的重要组成部分，连接福建省经济最发达，外向度最高、最具生机和活力的闽东南沿海地区。福建省素有“八山一水一分田”之称，省内交通以公路运输为主，泉厦和福泉高速公路具有天然的区域垄断优势。公司依托国民经济、区域经济的快速增长，以及高速公路联网通车带来的网络效

应，致力于主营业务的发展，加强高速公路收费、养护管理工作和成本控制，使得公司的毛利率位居同行业上市公司前列。

#### （四）期间费用

报告期内公司期间费用包括管理费用和财务费用，具体构成情况如下表：

项 目	2008 年		2007 年		2006 年	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
管理费用	6,114.77	31.69%	4,987.18	64.25%	4,619.02	50.88%
财务费用	13,182.55	68.31%	2,775.01	35.75%	4,459.71	49.12%
期间费用合计	19,297.32	100.00%	7,762.20	100.00%	9,078.72	100.00%

报告期内，2008 年随着公司收购罗宁公司，业务规模的扩大，管理费用有所增长。报告期内公司管理费用占营业收入的比重分别为 3.23%、2.81%和 2.83%，报告期管理费用保持相对稳定且占营业收入的比例呈下降趋势，显示公司良好的管理能力。

报告期内，2008 年公司财务费用大幅增长，其中利息支出达 15,494.46 万元，较 2007 年利息支出 5,174.74 万元增长了近 200%，其主要原因系，本公司 2008 年为保证福厦高速公路扩建的资金需求，短期借款增加了 150,934.20 万元所致。

#### （五）利润总额构成分析

报告期内，公司利润总额构成及变动情况具体列示如下：

项 目	2008 年		2007 年		2006 年	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
营业利润	139,040.90	100.06%	122,307.06	99.73%	94,149.91	99.18%
营业外收支净额	-84.49	-0.06%	325.22	0.27%	775.12	0.82%
利润总额	138,956.41	100%	122,632.28	100.00%	94,925.03	100.00%

报告期内，公司利润主要来源于主营业务，营业利润占利润总额的比重均在

99%以上，公司的业绩增长具有较强的稳定性和持续性。得益于车流量的持续增长和对成本的有效控制，报告期内，公司营业利润持续增长，2008 年公司收购罗宁公司后，公司的营业规模和收入水平得到进一步的提升。

### 三、现金流量分析

报告期内公司经营活动产生的现金流量情况如：

项 目	2008 年	2007 年度	2006 年度
经营活动现金流入小计	220,298.68	178,921.30	141,064.92
经营活动现金流出小计	89,384.81	61,599.67	51,700.02
经营活动产生的现金流量净额	130,913.87	117,321.62	89,364.90

报告期内，公司经营活动产生的现金流量稳步增长，与营业收入的增长保持一致。由于通行费收入几乎全部是现金收入，因而本公司经营活动现金流量充沛。

报告期内，公司各项活动的现金流量情况如下：

项 目	2008 年	2007 年	2006 年
经营活动现金净流量	130,913.87	117,321.62	89,364.90
投资活动现金净流量	-295,039.30	-66,564.26	-19,209.06
筹资活动现金净流量	136,487.92	-19,814.52	-78,063.10
现金及现金等价物净增加额	-27,637.51	30,942.84	-7,907.26

2006 年公司无重大资本性支出计划，经营活动产生的现金净流量主要用于偿还银行借款。2007 年开始，随着福厦高速公路扩建工程开工，公司将经营活动取得的现金净流量用于扩建工程的投入，特别是 2008 年还通过大额借款以弥补扩建工程的资金不足。

## 四、资本性支出分析

### （一）报告期内重大资本支出

报告期内，公司的主要资本性支出包括泉厦、福泉高速扩建工程，浦南高速公路的投资，以及收购罗宁公司股权。

#### 1、泉厦、福泉高速公路扩建工程

截至 2008 年 12 月 31 日，泉厦、福泉高速公路扩建工程已全线开工建设，其中：本公司已通过自有资金和银行借款累计投入泉厦高速扩建工程金额达 159,860.16 万元，占该项目经批复初步设计概算投资总额的 24.24%；控股子公司福泉公司已通过自有资金和银行借款累计投入福泉高速公路扩建工程金额达 80,233.8 万元，占该项目经批复初步设计概算投资总额的 8.87%。

#### 2、投资浦南高速公路

2003 年，浦南高速项目立项获国家发改委的批准，根据交通部交公路发[2004]776 号文《关于福建省浦城（闽浙界）至南平公路初步设计的批复》，浦南高速全长约 245 公里，项目总工期 4 年，初步设计总概算 98 亿元，其中项目资本金 315,700 万元，其余为银行贷款。

2004 年 10 月 10 日，本公司 2004 年第一次临时股东大会审议通过了《关于组建南平浦南高速公路有限责任公司的议案》，浦南公司由省高速公司、本公司和福建省南平市高速公路有限责任公司三方投资设立，注册资本 6,000 万元，本公司持股比例为 29.78%。截至本招股意向书出具日，本公司持有浦南公司的股权比例未发生变化。

浦南高速于 2005 年 12 月动工兴建，2008 年 12 月 24 日建成通车。在浦南高速建设阶段，本公司已累计投入建设资金约 9 亿元。截至本招股意向书出具日，由于浦南高速尚未完成工程结算、决算和审计工作，尚无法确定浦南高速的总投资额。

根据浦南公司 2008 年未经审计的财务报表，截至 2008 年 12 月 31 日，浦南公司的资产总额为 940,063.64 万元，负债总额为 636,586.65 万元，其中短期借款期末余额为 68,000 万元，长期借款期末余额为 480,990 万元，2008 年实现营业收入 578.05 万元，实现净利润-1,569.01 万元。本公司按权益法核算对浦南公司的联营投资，2008 年本公司对浦南公司的投资收益为-467.25 万元。

### 3、收购罗宁公司

公司于 2007 年 12 月 27 日召开第四届董事会第十二次会议，审议通过了《关于福建发展高速公路股份有限公司收购福建罗宁高速公路有限公司 100%股权的议案》。2008 年 1 月 8 日福建省人民政府国有资产监督管理委员会《关于福建罗宁高速公路有限公司股权转让事宜的函》（闽国资函产权[2008]4 号）同意省高速公司将福建罗宁高速公路有限公司 100%股权以人民币 6.1 亿元价格转让给本公司。公司于 2008 年 1 月 15 日召开 2008 年第一次临时股东大会，审议通过《关于福建发展高速公路股份有限公司收购福建罗宁高速公路有限公司股权的议案》。根据本公司与省高速公司于 2007 年 12 月 27 日签署的《福建罗宁高速公路有限公司股权转让协议》，股权转让价格为 6.1 亿元。截至 2008 年 12 月 31 日，本公司已全额支付了罗宁公司股权收购款。

## （二）未来可预见的重大资本性支出计划及资金需求量

未来两年，公司可预见的主要资本性支出包括：

### 1、泉厦高速扩建工程

泉厦高速公路扩建工程于 2007 年年底开始前期准备工程，计划于 2010 年底基本建成通车，批复的概算投资总额为 65.95 亿元。本公司计划通过本次募集资金、银行贷款和公司自身积累等方式解决项目资金。

### 2、福泉高速扩建工程

福泉高速公路扩建工程于 2007 年年底开始前期准备工程，预计于 2011 年中基



本建成通车，批复的概算投资总额为 90.43 亿元。福泉高速扩建工程由福泉公司承担，计划通过其自身积累、银行信贷等方式解决项目资金。

### 3、支付收购浦南公司部分股权

2006 年 7 月 12 日，本公司实施了股权分置改革，其中本公司控股股东省高速公路公司承诺，在浦南高速公路通车时将所持有的浦南公司部分股权转让给本公司，支持本公司控股浦南公司。2008 年 12 月 24 日，浦南公司经营的浦南高速建成通车。2008 年 12 月 22 日，本公司第四届董事会第二十二次会议审议通过了《关于开展南平浦南高速公路有限责任公司部分股权收购工作的议案》，本公司已于 2009 年初着手进行收购浦南公司部分股权的前期准备工作，将在具体收购方案确定后，再行提交本公司董事会和股东大会审议表决。

## 五、会计政策、会计估计变更和会计差错更正

报告期内，除 2007 年因执行新会计准则而导致会计政策变更外，本公司不存在其它会计政策变更、会计估计变更和会计差错更正的情形。2007 因执行新会计准则产生的影响，请参见本招股意向书“第六节 财务会计信息”之“七、2007 年执行新会计准则的影响”。

## 六、担保、诉讼、其他或有事项

### （一）担保事项

报告期内，公司不存在对外担保。

### （二）诉讼事项

报告期内，公司不存在重大诉讼事项。

## 七、其它重大事项

截至 2008 年 12 月 31 日，公司其它重大事项如下：

## （一）泉厦高速公路土地使用权租赁

根据本公司与福建省国土资源厅签订的《国有土地使用权租赁合同书》及福建省人民政府闽政[2000]252号文《福建省人民政府关于收回福建省高速公路有限责任公司划拨土地使用权的通知》，本公司自1999年7月1日起向福建省国土资源厅租用泉厦高速公路占地土地使用权，租期30年，每年租金为599万元，报告期内，本公司每年度实际支付599万元。

## （二）福泉高速公路土地使用权租赁

详见本招股意向书“第五节 同业竞争与关联交易”之“三、报告期内重大关联交易”。

## （三）罗宁高速公路土地使用权租赁

根据本公司与福建省国土资源厅签订的《国有土地使用权租赁合同书》，本公司自2008年1月1日起向福建省国土资源厅租用罗宁高速公路占地土地使用权，租期20.25年，每年租金为340.69万元。

## （四）综合服务协议

详见本招股意向书“第五节 同业竞争与关联交易”之“三、报告期内重大关联交易”。

## （五）租赁办公场所

详见本招股意向书“第五节 同业竞争与关联交易”之“三、报告期内重大关联交易”。

## （六）延长特许经营权时间

详见本招股意向书“第四节 发行人基本情况”之“六、与业务相关的主要固定资产和无形资产”之“（四）特许经营权”。

## 八、重大期后事项

无。

## 九、公司经营优势、困难及未来发展趋势分析

### （一）公司经营优势

#### 1、海峡西岸经济区建设为本公司主营业务带来巨大的发展机遇

2009年5月6日，国务院下发了《关于支持福建省加快建设海峡西岸经济区的若干意见》。从全国（包括台湾省）发展战略的高度上，将海峡西岸经济区作为继长江三角洲、珠江三角洲、环渤海区域之后中国区域经济又一增长极。

海峡西岸经济区是我国沿海经济带的重要组成部分，在全国区域经济发展布局中处于重要位置。福建省在海峡西岸经济区中居主体地位，与台湾地区地缘相近、血缘相亲、文缘相承、商缘相连、法缘相循，具有对台交往的独特优势。加快海峡西岸经济区建设，进一步发挥福建省比较优势，是完善沿海地区经济布局，推动海峡西岸其他地区和台商投资相对集中地区发展的重大举措，也是加强两岸交流合作，推进祖国和平统一大业的战略部署，具有重大的经济意义和政治意义。

海峡西岸经济区的建设，首当其冲是交通基础设施的建设，福建省提出构建海峡西岸经济区“对外开放、对接两洲、拓展中西部、服务祖国统一大业”的四大战略通道，构建以高速公路、快速铁路、大型海港、空港为主骨架、主枢纽的海峡西岸现代化综合交通运输体系，为促进东部再发展、中部崛起、西部开发提供一条快捷顺畅的对外开放战略通道，并不断拓展福建发展空间。因此，本公司等福建省内的交通基础设施类公司将成为直接的受益者。

随着海峡西岸经济区的建设、发展，福建的对台区位优势和作为两岸三地、两大三角洲联结点的区位优势将得以充分展现，将进一步深化长三角、珠三角、环渤海、内陆地区及两岸三地日益密切的经贸文化合作，为福建省未来客运量、货运量的持续增长创造有利条件。因此，本公司未来业务发展将面临极为有利的

外部经济环境，迎来新一轮的发展机遇。

此外，根据《关于支持福建省加快建设海峡西岸经济区的若干意见》，福建省将建设海峡西岸高新技术产业带，承接台湾高新技术产业与技术转移；福建将成为两岸文化交流的重要基地，推动两岸文化交流、人员互动；福建省将建设成为两岸直接往来的综合枢纽，扩大口岸开放，实现福建电子口岸互联互通和信息共享，促进海峡西岸经济区与台湾地区直接往来，把该地区建设成为两岸交流交往、直接“三通”的主要通道和平台。因此，随着海峡西岸经济、文化交流的扩大，台湾与福建之间客流、物流必将爆发式地增长，本公司也将由此受益。

## 2、优良港口建设为本公司业务发展创造有利条件

福建省海岸线长达 3,234 公里，约占全国海岸线总长的 18.3%，居全国第二位。福建自北向南有宁德港、福州港、泉州港、湄洲港、厦门港等优良港口。建设海峡西岸经济区，福建沿海港口在全国综合交通体系和对台贸易物资运输中的地位将越发突出。随着世界制造业中心向中国东南沿海转移，优良港口成为吸引临港工业发展和产业集聚的重要条件，为福建沿海港口货物吞吐量的快速增长提供保障，亦为本公司高速公路货、客运的快速增长创造有利条件。

除上述经营优势外，福建省“八山一水一分田”的地貌特征，使得公路运输与铁路、航空以及水运等运输方式相比，占有绝对优势。随着国家高速公路网的加快建设，福建周边地区路网格局将日趋完善，公路网络系统的不断完善，公路运输高效、灵活、快捷的特点将得到更充分的体现，路网效应有望推动本公司主营业务收入长期、持续的增长。本公司上市以来，一直维持着绩优蓝筹的良好市场形象，公司治理规范，是上证公司治理指数成分股；每年坚持现金分红，是上证红利指数成分股；经营业绩持续稳定增长，是上证 180 指数、沪深 300 指数成分股，并入选福布斯杂志评选的“2006 年度亚洲最优秀的中小企业”，是 29 家中国上榜企业之一。

## （二）公司经营困难

公司在未来两年由于泉厦高速和福泉高速的扩建以及收购省高速公司持有

的浦南公司部分股权等（参见本节之“四、资本性支出分析”），将需要大量的资金投入。目前公司的业务发展所需的资金主要来源于自身积累和银行信贷。由于高速公路的开发建设具有投资大、回收周期长的特点，如果本公司未来资金需求完全依靠公司自身积累以及银行贷款等债务融资方式，一方面，将难以满足项目资本金需求，导致计划投资、建设项目难以完成，另一方面也将大幅提高公司的资产负债率和财务成本，为公司经营业绩带来较大的压力。

### （三）公司未来 2-3 年发展规划

本公司自 2001 年首次公开发行上市以来，业绩逐年增长，在坚持每年以现金或股票分红的方式回馈公司股东的同时，也不断寻求适当的时机，投资建设优质高速公路项目，或是收购省高速公司所持有的优质路产，以进一步提升业务规模。公司上市以来的主要高速公路投资项目如下：

1、2004 年本公司与省高速公司、南平高速公司共同投资建设浦南高速公路，浦南高速公路已于 2008 年底建成通车；目前本公司持有浦南公司 29.78% 的股份，根据省高速公司在本公司股权分置改革时的承诺，本公司已着手进行收购省公司持有的浦南公司部分股权的工作。

2、2008 年 1 月，本公司完成了对省高速公司所持罗宁公司 100% 股权的投资，从而拥有了沈海线优质路段罗宁高速公路从 2008 年 1 月 1 日至 2028 年 3 月 31 日的收费权。

未来两年是本公司主要的投资建设期，主要资本性支出有收购浦南公司部分股权，福泉高速扩建支出，泉厦高速扩建支出。在这一期间，公司资金需求庞大，难以完全依靠自身积累和银行信贷，因此，一方面，公司将加大自筹资金的力度，继续维持并充分利用与银行的良好合作关系，争取获得比较优惠的长期贷款，另一方面，公司计划选择适当的市场时机，采用股权融资与债务融资的组合融资方式，提高直接融资的比重，最大限度地降低融资成本，优化资本结构，降低公司建设期间的财务风险。

在上述投资建设项目完成后，本公司仍将在国家产业政策以及省高速公司的支持下，选择优质的高速公路建设、收购项目，以进一步增加公司持续经营能力，提升公司盈利能力。

## 第八节 本次募集资金的运用

### 一、预计募集资金总量

公司本次拟向社会公众公开发行不超过 35,000 万股人民币普通股，预计募集资金不超过 250,000 万元人民币(实际募集资金由实际发行股数确定)，公司第四届董事会第十三次会议和公司 2007 年年度股东大会审议通过了关于本次公开发行募集资金投资项目可行性的议案。

### 二、募集资金项目概况

#### (一) 投资概算与投资计划

本次公开发行股票募集资金将全部投资于泉厦高速扩建工程。泉厦高速扩建工程路线全长 82 公里，初步设计的概算总投资为 65.95 亿元。

本次募集资金投资项目的投资计划如下：

项目名称	初步设计的总概算投资额 (亿元)	募集资金 投资额(亿元)	投资进度(亿元)	
			2009 年	2010 年
泉厦高速 扩建工程	65.95	不超过 25	20	30

截至 2008 年 12 月 31 日，泉厦高速公路扩建工程已全线开工建设，本公司已通过自有资金和银行借款累计投入泉厦高速扩建工程金额达 159,860.16 万元，占该项目初步设计概算投资总额的 24.24%。为提高募集资金的使用效率，降低公司的资金使用成本，发行人将根据项目的投资进度，在本次募集资金到位后，用募集资金置换已投入用于募集资金投资项目的资金。

本次募集资金项目已获得交通部交函规划[2007]501 号文核准，已获得国家发展和改革委员会发改交运[2008]1315 号文核准。项目初步设计也已获得交通运输部交公路发[2008]464 号文的批复。

本次募集资金项目拟用地总面积 241.73 公顷，其中农用地 188.09 公顷。项目所需用地已取得国土资源部国土资预审字[2008]15 号文同意。此外，本次募集资金投资项目业已取得国家环境保护总局环审[2008]68 号文批准。

若本次募集资金到位时间与项目进度不一致，公司将以自有资金、银行贷款或其他债务融资方式完成项目投资。项目所需资金缺口部分将通过申请银行贷款等途径自筹资金，从而保证项目的实施。公司一直和银行等金融机构保持良好的合作关系，可确保银行融资渠道畅通。

公司全体董事均认真阅读了募集资金运用可行性分析报告，并确信本次募集资金投资项目符合国家产业政策及公司的发展战略，是切实可行的。

福泉高速扩建工程是福厦高速扩建工程的重要组成部分，该项目已获国家发展与改革委员会发改基础[2008]3045 号文核准，福泉高速公路扩建工程全长 143.4 公里。经交通运输部交公路发[2008]464 号文的批复，概算投资总额为 90.43 亿元。截至 2008 年 12 月 31 日，本公司控股子公司福泉公司已通过自有资金和银行借款累计投入福泉高速公路扩建工程金额达 80,233.8 万元，占该项目批复概算投资总额的 8.87%。

## （二）募集资金投资项目的资金保障

截止至 2008 年 12 月 31 日，为确保泉厦高速公路扩建工程的顺利实施，本公司已取得的主要银行承诺贷款情况如下：

1、2007 年 7 月 5 日，中国工商银行股份有限公司工银贷函[2007]118 号文承诺为福厦段扩建工程提供贷款 50 亿元，其中泉厦段 20 亿元，福泉段 30 亿元。

2、2007 年 7 月 6 日，兴业银行股份有限公司 117012007190 号文承诺为泉厦段扩建工程提供人民币贷款 13 亿元。

3、2007 年 8 月 27 日，中国建设银行股份有限公司集承（2007 年）第 13 号文承诺为泉厦段扩建工程提供固定资产贷款人民币 13 亿元。

4、2008 年 2 月 1 日，中国农业银行福州市福新支行(闽农银新)有承字(2008)



第 001 号文承诺为泉厦段扩建工程提供人民币贷款 5 亿元。

5、2008 年 2 月 27 日本公司与国家开发银行福建省分行签定了人民币借款合同，借款本金为人民币 15 亿元，期限为 2008 年 7 月 4 日至 2023 年 7 月 3 日；2008 年 6 月 30 日本公司与国家开发银行福建省分行签定了人民币借款合同，借款本金为人民币 6 亿元，期限为 2008 年 7 月 2 日至 2023 年 7 月 1 日。上述借款利率均为中国人民银行公布的同时期限档次人民币贷款基准利率基础上下浮 10%。公司将拥有的泉厦高速公路（按建成后八车道）44%的公路收费权提供质押担保。

6、2008 年 11 月 27 日本公司与国家开发银行福建省分行签定了短期贷款合同，贷款本金为 8,000 万元，期限为 2008 年 11 月 27 日至 2009 年 11 月 27 日，贷款年利率为 5.022%，专用于泉厦高速公路扩建工程。

### 三、募集资金投资项目介绍

泉厦高速公路是福建省的第一条高速公路，被称为“八闽第一路”，同时也是我国“八五”跨“九五”期间的重点建设项目，全线于 1997 年 12 月 15 日建成通车投入运营，主线全长 81.894 公里。

泉厦高速公路位于福建省东南沿海经济发达的闽南“金三角”地区，贯穿福建省内经济最为发达的闽南区域，是福建省的经济动脉，是国内最为繁忙的路段之一。泉厦高速公路将福建省经济较发达的沿海城市连接起来，构筑了区域快速交通通道，为缓解沿线交通紧张状况，拉动沿线经济发展，发挥了重要的作用。泉厦高速同时亦是国家高速公路网规划“二纵”沿海主干道沈海高速公路的重要组成部分，也是国道主干线“沿海大通道”的重要组成部分。此外，福建省“八山一水一分田”的特殊地形结构决定了公路运输在福建省交通运输体系中的垄断地位，泉厦高速具备天然的区域垄断优势。

福建省已在泉厦高速公路乃至福厦高速公路通道沿线形成了一条充满生机、蓬勃发展的经济走廊带。福厦高速连接了福建省福州、莆田、泉州、厦门等重要经济中心，是我国和福建省东部沿海地区的主要公路大通道，福厦高速贯穿地区

及其延长线经济总量占福建省经济总量 70%以上，沿线城市工业经济规模大，第三产业发展快，是福建省经济最为活跃的地区，相应对交通基础设施的需求高。同时，沈海线福建境内段的全线通车，也为高速公路提供了通道效应，使得福厦高速不仅服务于福州、泉州、厦门等直接影响区，更服务于整个高速公路网。

#### 四、本次股权融资的必要性

公司拟进行本次股权融资的主要原因在于：

第一，尽管报告期前两年的资产负债率不高，但随着本公司收购罗宁公司股权，特别是 2008 年以来已先行利用自有资金和银行贷款投入泉厦高速公路扩建工程的前期准备工作，本公司报告期末的资产负债率水平已大幅上升。其中：母公司报表反映的资产负债率已由 2007 年末的 23.73% 上升至 52.70%；合并报表反映的资产负债率也由 2007 年末的 28.51% 上升至 46.20%，已远高于同行业上市公司平均水平。

未来两年，本公司主要资本性支出有：福泉、泉厦高速的扩建工程和为履行本公司股权分置改革承诺收购浦南公司股权，资金需求量大且时间集中。如果本公司单纯依靠自身积累，以及银行贷款、发行债券等债务融资方式解决资金需求，公司资产负债率仍将保持在较高的水平，预计 2009 年和 2010 年的资产负债率（合并报表口径）将达到 65% 以上，公司将面临较高的财务风险和偿债压力。

未来 2 年福厦高速扩建工程的资本性支出 （单位：亿元）

投资项目	2009 年	2010 年	合计
泉厦扩建工程	20	30	50
福泉扩建工程	20	40	60
合 计	40	70	110

注：上表未列明本公司收购浦南公司部份股权的资本性支出。

此外，浦南公司经营的浦南高速已于 2008 年 12 月 24 日建成通车，本公司将履行股权分置改革承诺，控股收购浦南公司。由于浦南高速建设资金中有约

58%来源于银行贷款，因此，控股浦南公司后，不仅提高了本公司合并报表的负债水平，而且因浦南公司停止借款费用资本化也将在一定程度上增加本公司合并报表的财务费用。

公司计划通过此次增发，并通过中长期的固定利率贷款，融资成本较低的公司债等债务融资方式，以及其他融资方式，降低融资成本，优化公司包括资本结构，减轻公司债务压力，降低财务风险。

第二、本次增发也有助于进一步提升本公司的资本实力，缓解投资、建设项目的项目资本金需求，也有助于公司取得银行等贷款机构的贷款支持。

## 五、本次募投项目的必要性

### （一）满足海峡西岸经济区的建设需要

福建省位于我国经济最发达的珠江三角洲和长江三角洲地区之间，与台湾省隔海相望，处于国际运输大通道台湾海峡西岸，具有独特的战略位置和极大的潜在发展环境。2004年初福建省委、省政府立足于全国发展大局和祖国统一大局，提出了建设福建省海峡西岸经济区的战略构想。第十届全国人民代表大会第四次会议把海峡西岸经济区列入国家“十一五”规划中，明确提出支持海峡西岸的经济发展，第十一届全国人大一次会议中央政府工作报告再次重申支持海峡西岸的经济发展，海峡西岸经济区建设已成为中央战略决策的重要组成部分。

海峡西岸经济区的建设，首当其冲是交通基础设施的建设，需构建以高速公路、快速铁路、大型海港、空港为主骨架、主枢纽的海峡西岸现代化综合交通运输体系。泉厦高速公路的扩建，将进一步提升福厦高速公路的通行能力，更好地连接福建省经济最发达的东南沿海城市，有利于加强福、泉、厦的政治、经济、文化的核心地位优势，进而带动和辐射福建省海峡西岸经济区全面协调发展，进一步加强福建省与全国经济最发达的珠江三角洲和长江三角洲之间的交通联系，促进福建省对外经济合作。

## （二）满足国家高速公路网和福建公路主骨架网的建设需要

泉厦高速公路是规划的国家高速公路“二纵”沈阳至海口线福建段的重要组成部分，同时也是海峡西岸经济区“三纵八横”高速公路网规划的第一纵，是福建省的主干线之一。因此本项目对于提升国家高速公路网的通行能力，加强福建省公路主骨架网的主骨架作用，发挥公路网络整体效益，对接珠江三角洲和长江三角洲地区，具有重要意义。

## （三）满足交通量迅速增长的需要

福厦高速公路自 1999 年 9 月全线建成通车以来，交通量迅速增长，其中，泉厦高速公路日均车流量（收费口径交通量）2000 年为 1.72 万辆，2007 年为 4.31 万辆，年复合增长率约为 14%。2007 年 12 月，泉厦高速公路日均车流量（交调口径交通量）为 3.73 万辆，主线各路段日均车流量（交调口径交通量）介于 2.9 万辆-5.1 万辆之间，实际交通量水平已趋设计上限。随着项目影响区域经济、社会的快速发展，泉厦高速公路通道作用日益显现，交通量仍将保持较高的增长速度，而运输服务水平将继续降低。因此，泉厦高速公路的扩建是适应交通量迅速增长、缓解通道运输压力、提高运输服务水平的必要措施。

## （四）满足区域经济发展的需要

福建省经济近年来保持较快的发展速度，1999-2006 年平均增长率达 12.58%。福厦高速公路沿线的福州、莆田、泉州、厦门等城市已经连接形成福建省沿海充满生机、蓬勃发展的经济走廊，四个市 GDP 比重占全省约 68%。社会经济快速发展要求有与之匹配的基础设施，海峡西岸经济区的发展建设，对作为在社会总运输量中占主导地位的公路运输提出更高的要求。因此，泉厦高速扩建，以及福泉高速扩建有助于满足福、泉、厦区域经济快速发展的要求。

## （五）是加强国防交通，有效保障国家安全和统一的需要

泉厦高速公路位于台湾海峡西岸，是我国重要的军事前沿阵地，也是我国沿海重要的军事战备枢纽中心，历来是兵家必争之地。泉厦高速扩建后将更好地构

建海峡西岸沿海快速大通道，有利于军事人员和物资快速调动，有效保障国家安全和统一。

## （六）扩建的紧迫性

1、根据交通量预测结果，2009年泉厦高速全线日均车流量（交调口径交通量）将超过4.5万辆，局部路段超过6.3万辆，目前的4车道高速公路已不适应交通量的要求，因此福厦高速的拓宽是当务之急。

2、从拓宽实施上讲，随着交通量的增大，实施的难度也将增加。据国内高速公路拓宽改造的经验，一般4车道高速公路日均车流量（交调口径交通量）在3万辆左右时实施拓宽改造较为合适，因此为减少以后施工的组织难度，迫切需要扩建工程的早日实施。

3、在建中的福厦高速铁路与泉厦、福泉高速公路有多处交叉、近距离并行，对高速公路扩建工程的实施影响较大，一旦铁路营运通车，则铁路的封闭隔离设施将对扩建项目拼接工程的工作面产生极大干扰，影响扩建工程的实施。

4、在建的LNG（天然气）管道工程布设在泉厦、福泉高速公路走廊带，将来高速公路扩建对LNG管网的安全运营构成威胁。因此，为避免LNG对高速公路扩建工程的干扰，泉厦、福泉高速公路扩建工程需要加紧实施。

## 六、募集资金投资项目总体情况

### （一）投资概况和资金用项

本项目概算投资总额65.95亿元，具体资金用项如下：

项目	工程或费用名称	概算金额（亿元）
一	建筑安装工程	43.26
二	设备及工具、器具购置费	0.93
三	工程建设其他费用	18.82
1	土地、青苗等补偿和安置补助费	12.11

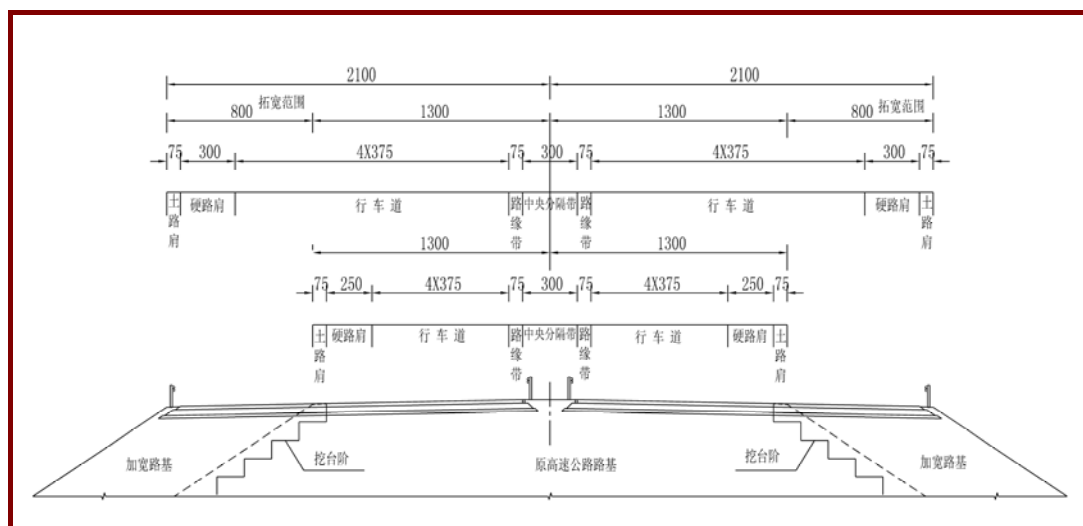
2	建设项目管理费	1.30
3	研究试验费	0.02
4	勘察设计费	1.08
7	建设期贷款利息	4.31
四	预留费用	2.94
合计	投资概算总金额	65.95

## (二) 项目技术标准和路基横断面布置

原泉厦高速公路采用的是交通部 1988 年颁布的《公路工程设计标准》(JTJ 01-88) (现已废止), 按照计算行车速度 120km/h 的平原微丘区高速公路设计标准, 整体式路基宽度为 26 米, 分离式路基宽度为 12.75 米。

从节约土地资源、减少拆迁数量以及最大限度利用现有工程和工程费用合理的角度考虑, 本次扩建工程按照现行《公路工程技术标准》(JTG B01-2003), 采用“设计速度 120km/h”的八车道高速公路设计标准: 整体式路基宽度为 42 米, 分离式路基宽度为 20.75 米。

新旧路基横断面布置详见下图。



(V=120km/h) 8 车道整体式路基双侧加宽图

由上图可见, 设计速度为 120km/h 新旧横断面中央分隔带宽度一致, 均为 3m, 左侧路缘带宽度新旧宽度均为 0.75m。因此, 扩建项目两侧加宽整体式路基

中央分隔带宽度与原路基一致，既能保持路线的衔接，充分利用既有的工程，减少对老路交通的影响，又能节省项目投资。

### （三）扩建工程的实施方案

泉厦、福泉高速公路的扩建工程将采取“边通车、边施工”方案，施工期间不中断主线的交通。

一方面，泉厦、福泉高速公路沿线走廊带相对狭窄，目前该走廊带已被 3 条铁路（货运、客运、城际）、324 国道、201 省道、LNG 管线、高压电力线路等各种管线占据，已无空间新建 1 条 4 车道以上高速公路，因此本次泉厦、福泉高速扩建工程只能采用“双侧拼接加宽为主，局部分离”的扩建方案。整个建设工程将采取两侧拼宽、单侧拼宽、两侧分离、单侧分离等方式实现拓宽，将优先采用原路基两侧各拼宽 2 车道、形成 8 车道整体式路基的两侧拼宽方式，其余受隧道、桥梁等条件限制的特殊路段采用单侧拼宽、两侧分离各新建 2 车道、单侧分离新建一幅 4 车道等方式，将全线扩建为 8 车道高速公路，扩建里程 228.766 公里。

另一方面，从城市总体规划和产业发展的角度看，扩建亦是最有利的方案。经过多年来的相互配合、相互适应，泉厦、福泉高速公路现有的线位走廊与福、泉、厦等沿线城市的总体规划和沿线的产业布局已协调一致，形成了相对稳定的沿高速公路产业带，采用“扩建方案”有利于保持扩建项目与福、泉、厦等沿线城市的总体规划和沿线产业布局的协调，有利于促进沿线产业带的进一步发展，有利于吸引交通，以充分发挥国家高速公路的功能和作用。同时，泉厦、福泉高速公路所在的走廊带内，还有在建的福厦高速铁路、324 国道、201 省道以及天然气管线、高压输电线路和其他用地等，这些工程已经占据该条狭窄的走廊带，使通道资源更显紧张。若在这有限的走廊带内另建一条四车道高速公路，必将与已建、在建或将建的工程产生大量的干扰。因此，采用扩建方案有利于福、泉、厦等沿线城市的总体规划和产业发展。

泉厦扩建工程的起点位于泉州过坑（桩号 K387+982），终点为厦门杏林（桩

号 K469+876)，路线全长 82 公里。

#### （四）项目的实施方式及施工进度

为加快扩建工程进度，尽可能缩短工期，更好的协调规划、征迁、建设、监理等各方面工作，本公司计划参照福建省高速公路建设管理体制，采取委托建设方式，委托泉厦高速沿线各市政府有关单位负责开展扩建工程工作。本项目计划施工进度为：2007 年年底开始前期准备工程，于 2010 年年底基本建成通车，主要工期安排如下：

施工阶段	主要施工内容	施工时间区间	工期长度（月）
前期准备工作	全线征地动迁和前期各项准备工作。	2007.12-2008.7	8
路基施工阶段	全线不封闭交通，期间进行路基加宽填筑及开挖、涵洞接长、桥梁基础及下部施工、各种梁板预制、跨线桥基础和下部施工、互通主线桥及不影响交通的匝道桥及路基施工；完成主线路基加宽填筑及开挖，涵洞通道、分离式立交桥改建或重建，进行桥梁上部改造，部分互通立交、排水防护及交通工程。	2008.8-2009.11	16
路面施工阶段	维持单幅双向通行，分段交叉进行的桥梁拼接和路面工程，完成互通立交及排水防护工程。其中，在施工的前 8 个月，维持单幅 2 车道双向通行（注），在施工的后 4 个月，可实现单幅 4 车道双向通行，无需进行车辆分流。	2009.12-2010.11	11
扫尾工程	交替完成交通工程、沿线设施和景观绿化的施工等。其中分离式路段不受维持交通影响，可全时段施工。	2010.12	1

注：为保证施工期间，施工以及车辆通行的顺畅、安全，在 8 个月的单幅 2 车道双向通行阶段（按目前工程进度估计为 2009 年 12 月至 2010 年 7 月），需进行大规模的车辆分流。

此外，福泉高速扩建工程的计划施工进度为：2007 年年底开始前期准备工程，于 2011 年中中期基本建成通车。为保证施工期间，施工以及车辆通行的顺畅、安全，福泉高速公路需进行大规模的车辆分流，即维持单幅 2 车道双向通行的时间大约有 10 个月。



## （五）主要原材料供应情况

修筑公路需要的原材料及自然资源由施工单位负责提供，主要包括石料、沙、沙砾、水、电、钢材、水泥、石油沥青、木材、路基填料等，均可从国内、主要是省内市场得到充足供应。

## （六）募集资金投资项目的用地使用方式

本次募集资金投资项目所需用地仍将与现有泉厦高速公路用地的使用方式保持一致，即仍采用租赁方式使用。

## （七）项目环保安排

本次泉厦扩建工程将打破已逐渐平衡的沿线环境，对高速公路经过区域带状环境产生一定的影响，主要是对自然环境的破坏，社会环境、生态环境的影响及噪声、油污等环境污染。

为了消除或减缓、降低本项目实施对环境所造成的不利影响，本项目在设计、施工、运营等各环节都进行了考虑。设计时注重节省土地资源，保护水质免受污染，在敏感路段设置降噪隔声屏障或设置防噪林带，有效地降低噪声污染，充分考虑高速公路的特点，结合当地的气候环境特征，并与工程防护措施结合，有效地防治水土流失；施工时对取土场、采石场、废弃物的填埋地点详细规划，以减少施工期的尘土污染；施工后及时对取土场、采石场、废弃物的填埋地点进行恢复；运营中加强配套设施检测维护，并注重对环境变化的监测等。

总体而言，扩建工程与新建工程相比对环境的影响小，通过设计、施工、营运各阶段的共同努力可以将项目实施对环境的影响控制在最小范围内。

本项目建设业经国家环境保护总局环审[2008]68号文《关于国家高速公路沈海线泉州至厦门段扩建工程环境影响报告书的批复》同意。

## （八）项目的效益测算

假设泉厦扩建项目所需资金通过本次增发募集资金以及银行贷款解决，贷款

利率按照基准利率下调 10%；财务基准折现率采用全部投资综合借款年利率 4.14%。经测算，泉厦高速扩建项目财务内部收益率为 10.05%，财务投资回收期 12.47 年，财务净现值 52.22 亿元，项目银行借款综合偿还期 11.94 年。泉厦高速扩建项目总体财务效益较好，从高速公路的营运特点来看，借款偿还期适中，项目在财务上有较强的抗风险能力。

## 七、福厦高速扩建对主要财务状况及经营成果的影响

在福泉及泉厦高速公路扩建的路面施工阶段中前期将直接影响本公司经营路段的车流量，从而对本公司营业收入造成影响。但是从长远来看，福泉、泉厦高速公路是福建省，乃至全国最繁忙，也是效益最好的高速公路之一，由四车道扩建至八车道，有利于提高福厦高速公路的车流量增长空间，提升公司的持续盈利能力。

### （一）对扩建期间车流量的影响

泉厦高速扩建工程已于 2007 年年底开始前期准备工程，2010 年底基本建成通车；福泉高速扩建工程已于 2007 年年底开始前期准备工程，2011 年中期基本建成通车。在路基施工阶段，软基处理、土石方工程、桥梁下构、涵洞通道接长等施工基本不影响现有道路的通行，可在左右两个工作面上同时开工；部分路段，需根据施工需要分时段对车辆通行实施管制，从而对车流量产生一定的影响，但影响的时间较短，影响程度有限。新建单幅分离及单侧加宽路段施工时对现有道路的通行影响较小，可连续施工。

在路面施工阶段，路面、桥梁拼接工程施工时对老路交通影响较大，其中，福泉、泉厦施工期间只有单幅 2 车道双向通行的时间（在路面施工阶段的中前期）分别约为 10 个月（按目前的工程进度估计在 2010 年 7 至 2011 年 4 月）和 8 个月（按目前的工程进度估计在 2009 年 12 月至 2010 年 7 月），其余时间基本可保证 4 车道通行。为最大程度地降低施工对车辆通行的影响，公司在福厦扩建工程中专项预留了保畅专项资金，其中泉厦高速扩建工程（本次募集资金项目）的施

工期保通、交通组织、分流等费用预算为 1.37 亿元。在单幅 2 车道双向通行期间，本公司将通过大规模的交通组织以降低施工对老路交通的影响，计划将大型、低速货车向国道分流，以最大程度保证客运车辆的正常通行。公司将通过合理的施工进度安排、交通组织等尽量减少施工对这一期间公司通行费收入的影响。考虑到 G324 目前的交通已达饱和状态，在大型、低速货车分流到 G324 时，可能会倒挤原先在 G324 上行驶的客车、小车回到福厦高速公路上，从而降低分流对公司营业收入的影响。

从已完成扩建的其他高速公路来看，扩建完成后车流量均在短期内实现了恢复性增长。凭借福厦高速所具有的独特优势，预计在扩建工程完成后，福厦高速的车流量亦有望在短期内实现快速地恢复性增长。随着沿线区域经济、社会的快速发展，以及大陆与台湾经贸、文化交流的日趋频繁，福厦高速的交通量甚至有望出现迅猛增长。

## （二）对期间费用的影响

在扩建期间，借款利息绝大部分资本化计入工程成本，因此不会增加施工期间的公司财务费用。根据建设计划，泉厦、福泉高速分别在 2010 年底和 2011 年中期基本建成通车，因此预计公司泉厦高速扩建的工程借款费用从 2010 年底起将停止资本化，福泉高速扩建的工程借款费用从 2011 年中期起停止资本化，使公司财务费用上升，对公司业绩形成一定压力。同时，路产折旧也将有较大幅度的增加，将增加公司的营业成本，但随着扩建项目的完工，按车流量法计提折旧下，预计车流量的增长可以覆盖折旧费用的增长。

## 第九节 历次募集资金运用

### 一、历次募集资金的基本情况

经中国证券监督管理委员会证监发行字[2000]190号文核准，本公司于2001年1月5日向社会首次公开发行A股20,000万股，发行价格为6.66元/股，实际募集资金净额129,633.6万元，已于2001年1月12日资金到位，并经厦门天健华天会计师事务所厦门天健华天所验[2001]GF字第5001号验资报告予以验证。

本公司除上述首次公开发行股票募集资金外，自上市以来未通过证券市场实施其它融资行为。

### 二、前次募集资金使用情况

#### (一) 前次募集资金实际投资和承诺投资情况对比

##### 1、承诺投资情况

根据《福建发展高速公路股份有限公司首次公开发行股票招股说明书》，本公司首次公开发行股票募集资金全部用于收购福泉高速公路的全部收费权，募集资金不足支付的部分通过银行贷款解决。

2001年6月，北京中企华资产评估有限责任公司出具的《福泉高速公路收费权资产评估报告》，福泉高速公路收费权对应净资产帐面值为274,821万元，评估值为266,119万元，该评估结果已经福建省财政厅闽财企[2000]269号文确认。

##### 2、实际投资情况

根据评估结果，本公司收购福泉高速公路全部收费权的金额为266,119万元，本公司首次公开发行股票募集资金不足以全额支付，尚存在136,485.05万元资金缺口需通过银行贷款解决，如通过银行借贷收购福泉高速公路全部收费

权，无疑将大幅增加公司的财务负担。

2001年，本公司为了减少财务费用支出，优化财务结构，避免在今后几年面临较大的偿债压力，兼顾公司长期利益和短期利益，对原收购方案进行了调整，将IPO募集资金投资项目由原计划的收购福泉高速公路全部收费权变更为收购51%的收费权。2001年9月11日，本公司第二届董事会第八次会议审议通过了《关于调整收购福泉高速公路收费权具体方案暨关联交易的议案》，将募集资金投向调整为收购福泉高速公路51%收费权。2001年10月15日，本公司2001年第一次临时股东大会审议通过该议案。

同时，发行人还聘请独立财务顾问和律师就该事项发表了独立意见：

发行人聘请的独立财务顾问—福建儒林信息技术发展有限公司于2001年9月11日出具了《关于福建发展高速公路股份有限公司收购福泉高速公路收费权的独立财务顾问报告》，认为：“福建高速本次收购符合《公司法》、《证券法》、中国证监会《关于规范上市公司重大购买或出售资产行为的通知》、上交所股票上市规则（2001年修订本）等相关法律、法规的要求，体现了公开、公平、公正的原则，我们认为：本次收购符合全体股东的共同利益、对全体股东是公平合理的。”

发行人聘请的福州至理律师事务所于2001年9月11日出具了《关于福建发展高速公路股份有限公司收购福泉高速公路收费权的法律意见书》，认为：“本次收购符合《证券法》、《公司法》、《关于规范上市公司重大购买或出售资产行为的通知》、《上海证券交易所股票上市规则（2001年修订本）》等相关法律、法规和规范性文件的规定，不存在与我国有关法律、法规和规范性文件的规定相抵触之情形。”

此次调整并没有改变募集资金投资的项目和改变募集资金用途。

2001年10月，本公司运用募集资金向省高速公司支付了第一期收购款，计95,004万元；2002年3月，运用募集资金和自有资金向省高速公司支付了第二期收购款，计40,717万元。至此，前次募集资金已全部使用完毕。收购款与前次募集资金净额的差额6,087万元以自有资金支付。

本公司前次募集资金使用情况如下表：

承诺投资项目	实际投资项目	承诺投资金额（万元）	实际投入募集资金额（万元）		差额
			2001年	2002年	
福泉高速公路收费权	福泉高速公路收费权	129,633.6	95,004.36	34,629.24	0元

## （二）前次募集资金使用效益

本公司在《福建发展高速公路股份有限公司首次公开发行股票招股说明书》中对2000年和2001年的经营业绩进行了预测，主要预测数与实际数的对比情况如下：

单位：万元

项目	2000年			2001年		
	预测数	实际数	差异	预测数	实际数	差异
主营业务收入	19,500	20,146.66	646.66	30,466	30,368.26	-97.74
净利润	13,348	13,412.86	64.86	17,260	22,027.63	4,767.63

除2001年盈利预测的主营业务收入略高于实际数外，本公司在2000年和2001年的主要经营成果均高于盈利预测数，募集资金取得了良好的投资收益。

## 第十节 董事及有关中介机构声明

## 发行人全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本招股意向书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

### 全体董事签字：

\_\_\_\_\_  
吴庭锵

\_\_\_\_\_  
吴新华

\_\_\_\_\_  
熊向荣

\_\_\_\_\_  
王敏

\_\_\_\_\_  
黄晞

\_\_\_\_\_  
蒋建新

\_\_\_\_\_  
潘琰

\_\_\_\_\_  
洪波

\_\_\_\_\_  
林志扬

### 全体监事签字：

\_\_\_\_\_  
邱榕木

\_\_\_\_\_  
何琨

\_\_\_\_\_  
叶国昌

\_\_\_\_\_  
陈振松

\_\_\_\_\_  
黄天顺

\_\_\_\_\_  
陈斌

### 高级管理人员签字：

\_\_\_\_\_  
林涓

\_\_\_\_\_  
何高文

福建发展高速公路股份有限公司

2009年11月26日



## 保荐人（主承销商）声明

本公司已对招股意向书及其摘要进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

法定代表人签字：

\_\_\_\_\_  
王志伟

保荐代表人签字：

\_\_\_\_\_  
张每旭

\_\_\_\_\_  
林文坛

项目协办人签字：

\_\_\_\_\_  
李晓芳

广发证券股份有限公司

2009年11月26日

## 发行人律师声明

本所及签字的律师已阅读招股意向书及其摘要, 确认招股意向书及其摘要与本所出具的法律意见书和律师工作报告无矛盾。本所及签字的律师对发行人在招股意向书及其摘要中引用的法律意见书和律师工作报告的内容无异议, 确认招股意向书不致因所引用内容出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏, 并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

经办律师签字:

\_\_\_\_\_  
蒋方斌

\_\_\_\_\_  
王新颖

律师事务所负责人签字:

\_\_\_\_\_  
蒋方斌

福建至理律师事务所

2009年11月26日

## 会计师事务所声明

本所及签字注册会计师已阅读招股意向书及其摘要，确认招股意向书及其摘要与本所出具的报告不存在矛盾。本所及签字注册会计师对发行人在招股意向书及其摘要中引用的财务报告的内容无异议，确认招股意向书不致因所引用内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

签字注册会计师签字：

\_\_\_\_\_  
黄印强

\_\_\_\_\_  
许瑞生

会计师事务所负责人签字：

\_\_\_\_\_  
俞兴保

天健光华（北京）会计师事务所有限公司

2009年11月26日

## 第十一节 备查文件

### 一、备查文件目录

- （一）发行人最近 3 年的财务报告、审计报告；
- （二）保荐机构出具的发行保荐书、发行保荐工作报告；
- （三）法律意见书、补充法律意见书和律师工作报告；
- （四）中国证监会核准本次发行的文件；
- （五）其它与本次发行有关的重要文件。

### 二、查阅时间

查阅时间：工作日上午 9：00-12：00，下午 2：00-5：00。

查阅地点：发行人及主承销商（保荐人）的法定住所。

福建发展高速公路股份有限公司

2009 年 11 月 26 日