

股票简称：东莞控股

股票代码：000828

关于东莞发展控股股份有限公司
2019 年度配股公开发行股票
申请文件反馈意见的回复



联席保荐机构（联席主承销商）



二〇二〇年六月

**关于东莞发展控股股份有限公司
2019 年度配股公开发行股票
申请文件反馈意见的回复**

中国证券监督管理委员会：

根据贵会 2020 年 5 月 29 日签发的《东莞发展控股股份有限公司配股申请文件反馈意见》（中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书 200939 号）（以下简称“《反馈意见》”）的要求，发行人东莞发展控股股份有限公司（以下简称“公司”、“上市公司”、“东莞控股”）会同浙商证券股份有限公司和东莞证券股份有限公司（以下简称“保荐机构”）、广东法制盛邦律师事务所（以下简称“发行人律师”）、大华会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“申报会计师”）本着勤勉尽责和诚实信用的原则，就反馈意见的问题逐项进行了落实、核查，并编制了本回复说明。现将贵会《反馈意见》所列问题的落实情况回复如下，请予审核。

如无特别说明，本回复使用的简称与《东莞发展控股股份有限公司配股说明书》中的释义相同。

目 录

问题 1:	4
问题 2:	23
问题 3:	45
问题 4:	47
问题 5:	54
问题 6:	65
问题 7:	67
问题 8:	72
问题 9:	74
问题 10:	81
问题 11:	88
问题 12:	92
问题 13:	99

问题 1:

申请人本次配股拟募集资金 25 亿元，用于东莞市轨道交通 1 号线一程 PPP 改造项目。请申请人补充说明并披露：（1）本次募投项目的运营模式及盈利模式；（2）本次募投项目具体投资数额安排明细，投资数额的测算依据和测算过程，各项投资构成是否属于资本性支出，是否使用募集资金投入；（3）本次募投项目目前进展情况、预计进度安排及资金的预计使用进度，是否存在置换董事会前投入的情形；（4）从设计、采购、建造、施工、运营、移交（如涉及）等环节说明本次募投项目拟实施的具体情况安排；（5）本次募投项目的回款方式、回款周期及保障措施；（6）本次募投项目是否存在投融资、建设、运营和技术风险，政策风险以及其他不可抗力风险，如有请充分揭示；（7）本次募投项目是否已与政府签订合同并成立项目公司，是否已纳入政府财政预算支出；（8）本次募投项目预计效益情况，效益测算依据、测算过程，效益测算是否谨慎。

请保荐机构发表核查意见。

回复：

（1）本次募投项目的运营模式及盈利模式

[说明]

一、项目的运营模式

东莞市轨道交通 1 号线一期工程 PPP 改造项目的运营模式系采用 PPP 模式，发行人按持股比例将资金通过资本金方式投入到 PPP 项目公司，即一号线建设公司，由项目公司具体负责 PPP 项目的投资建设管理及运营维护管理等工作。

本项目的合作期为 26 年，其中建设期 6 年，项目开始正式运营后进入运营维护期。合作期满后，项目公司将项目设施无偿移交给政府指定机构。

二、项目的盈利模式

自本项目正式运营起，项目公司发生的运营维护成本和收取的经营性收入计入项目公司损益，并开始获得政府支付的经绩效考核的年度可行性缺口补助。因此，本项目的回报机制为可行性缺口补助方式，项目收益来源包括使用者付费及

政府提供的必要补贴。

(2) 本次募投项目具体投资数额安排明细，投资数额的测算依据和测算过程，各项投资构成是否属于资本性支出，是否使用募集资金投入

[说明]

本次募集资金在扣除发行费用后将投入到本公司的子公司一号线建设公司，一部分作为注册资本，一部分计入资本公积，作为东莞市轨道交通 1 号线一期工程 PPP 改造项目的资本金。

东莞市轨道交通 1 号线一期工程的项目备案和环评批复情况如下：

建设项目名称	实施主体	初始总投资 测算值	拟使用募 集资金额	发改委备案	环评批复
东莞市城市轨道交通一号线一期工程	一号线建设公司	261.61 亿元	25 亿元	粤发改交通函[2016]926 号、粤发改基础函[2020]127 号	东环建[2015]2454 号

在本次配股募集资金到位之前，公司可根据项目进度的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位之后按照相关法规规定的程序予以置换。

一、投资数额的测算依据和测算过程

根据专业第三方机构中铁二院工程集团有限责任公司对东莞市轨道交通 1 号线一期工程出具的工程可行性研究报告，本项目的投资测算编制依据包括《城市轨道交通工程项目建设标准》（建标[2008]57 号）、《市政工程投资估算编制办法》（建标[2007]164 号）、《城市轨道交通工程设计概预算编制办法》（建标[2006]279 号）、《地铁设计规范》（GB50157-2013）、《城市轨道交通工程设计文件编制深度规定》（建质[2013]160 号）、《国务院办公厅关于加强城市轨道交通建设管理的通知》（国办发[2013]81 号）、《国务院办公厅转发建设部等部门关于优先发展城市公共交通意见的通知》（国办发[2005]46 号文）、《东莞市城市轨道交通近期建设规划（2013-2019 年）》、《1 号线一期工程可行性研究》技术方案及工程数量等。

本项目涉及的牵引供电、接触网、通信、信号及车辆检修工艺设备工程采用铁道部《铁路工程估算指标》（铁建设[1999]2000 号）、《铁路基本建设工程投资预估算、估算编制办法》（铁建设[2008]10 号）以及《铁路基本建设工程投资预估算、估算、设计概算费取值规定》（铁建设[2008]11 号）的有关规定计列其费

用；主变电所的建筑工程、安装工程、送电线路工程及电气调试采用《电力建设工程预算定额（2006年版）》（中电联技经[2007]15号文）的有关规定计列其费用。除上述以外，本项目其他工程采用广东省相关建筑定额、市政定额、安装定额、《城市轨道交通工程概算定额》（GCG102-2011）和广东省概算定额、电力建设工程预算定额（2013）版和综合价格，依据其相关配套计价办法，结合本项目估算编制期相关工、料、机价格及有关工程数量来分析计算投资估算指标。

根据以上测算依据，东莞市轨道交通1号线一期工程可行性研究报告测算的项目初始总投资估算值为329.39亿元。本项目改造为PPP项目后，根据PPP项目合同，本项目的初始总投资测算值按工程可行性研究报告估算的各项费用（除建设期贷款利息以外）基础上下浮14%计，即初始总投资测算值为263.18亿元。发行人作为牵头方的联合体在中标为本项目的社会资本后，在建设投资内容不变的前提下，与各联合体成员重新优化了施工安排与投资进度，导致建设期利息发生同步调整。根据调整后的投资进度调整建设期利息后，本项目的初始总投资测算值为261.61亿元。本项目初始总投资测算值的具体投资数额安排明细及测算过程如下：

单位：万元

序号	项目	金额	是否资本性支出	是否使用本次募集资金投入
第一部分：工程费用		1,349,322	-	-
1	车站（21个）	284,611	是	是
1.1	地下车站（13个）	249,352		
1.2	高架车站（8个）	35,259		
2	区间	458,901		
2.1	地下区间	270,360		
2.2	高架区间	164,513		
2.3	地面区间	10,953		
2.4	特殊线段区间	13,074		
3	轨道	77,771		
4	通信	51,203		
5	信号	64,608		
6	供电	170,195		
7	综合监控（主控）	7,418		
8	防灾报警、环境与设备监控（细化）	9,277		
9	安防及门禁（含车辆段与综合基地）	6,171		
10	通风、空调	23,498		
11	给水排水与消防	20,840		

12	自动售检票（AFC）含清分中心	22,489		
13	车站辅助设备	26,665		
14	车辆段与综合基地及停车场	118,299		
15	人防	7,379		
第二部分：工程建设其他费用		829,392	-	-
1	建设用地费	515,416		是
1.1	土地征用	98,451		
1.2	建（构）筑物迁建补偿费	416,965		
2	其他费用	313,975		
2.1	场地准备及建设单位临时设施费	86,340		
2.2	建设单位管理费	35,614		
2.3	工程监理费	32,784		
2.4	建设项目前期工作费	3,440		
2.5	施工安全监督费	1,163		
2.6	研究试验费	1,290		
2.7	勘察设计费	64,949		
2.8	联合试运转费	12,122	是	
2.9	生产准备及开办费	36,363		
2.10	工程保险费	7,123		否
2.11	招投标代理费含场地使用费	3,032		
2.12	引进技术和引进设备其他费	1,239		
2.13	咨询费	4,056		
2.14	工程验收专项费	1,496		
2.15	安全生产保障费	10,898		
2.16	施工图审图费	4,222		
2.17	白蚁防治费	104		
2.18	高架区间道路改造费	3,440		
2.19	高压线防护措施费	4,300		
第三部分：预备费		217,871	-	-
1	基本预备费	217,871	是	否
第四部分：专项费用		219,510	-	-
1	车辆购置费	140,352		
2	建设期贷款利息	77,404	是	否
3	铺底流动资金	1,754	否	
项目初始总投资测算值		2,616,095	-	-

注：按照建设部《城市轨道交通工程设计概预算编制办法》，基本预备费指在设计中难以预料的工程及费用，主要包括在批准的设计范围内技术设计、施工图设计及施工过程中所增加的工程费用，经批准的设计变更、工程变更、材料代用、局部地基处理等增加的费用，一般自然灾害造成的损失和预防自然灾害所采取的措施费用，竣工验收时为鉴定工程质量对隐蔽工程进行必要的挖掘和修复费用等。由于建设周期较长，城市轨道交通项目在投资估、概算阶段编制的基本预备费，在实际施工过程中，将按《城市轨道交通工程设计概预算编制办法》规定的范围据实支出。

二、各项投资构成是否属于资本性支出，是否使用募集资金投入

本次募投项目的具体投资构成主要由工程费用、工程建设其他费用、基本预备费、专项费用四部分构成。根据企业会计准则，以上各项投资中：工程费用主要是用于项目工程建设而发生的费用，以及设备、工器具购置和安装费用，主要包括建筑工程、安装工程、设备购置，符合资本化条件，属于资本性支出；工程建设其他费用是工程建筑、安装费和设备购置费以外的，在工程筹建到工程竣工验收交付生产或使用为止的整个建设期间，为了保证工程建设顺利完成和交付使用后能够正常发挥效用而发生的各项费用，主要包括建设用地费、设计费及工程建设监理费用等，符合资本化条件，属于资本性支出；基本预备费指工程项目在设计中难以预料的工程及费用，主要包括在批准的设计范围内技术设计、施工图设计及施工过程中所增加的工程费用，经批准的设计变更、工程变更、材料代用、局部地基处理等增加的费用，一般自然灾害造成的损失和预防自然灾害所采取的措施费用，竣工验收时为鉴定工程质量对隐蔽工程进行必要的挖掘和修复费用等，符合资本化条件，属于资本性支出；专项费用中的车辆购置费指按设计确定的所需要的新增车辆的型号、数量及车辆市场价格计算的投资金额，建设期贷款利息为建设项目分年度使用贷款在建设期计提应归还的贷款利息，符合资本化条件，属于资本性支出。

本募投项目的投资规模较大，本次募集资金规模尚不能满足项目各项投资的需要。因此，本次募集资金使用按照项目建设进度，主要投入到目前施工阶段所涉及的车站工程、区间工程、土地征用及建（构）筑物迁建补偿费的资本性支出，如募集资金不足，则以自有资金投入。

(3) 本次募投项目目前进展情况、预计进度安排及资金的预计使用进度，是否存在置换董事会前投入的情形

[说明]

一、项目目前进展情况

(一) 项目进度

截至 2020 年 5 月 31 日，本项目主要进度如下：全线共 21 个车站，其中道滘站、莞太路站等 16 个车站已进入主体施工（占车站总数的 76.19%）；大岭山北站、黄牛埔站等 5 个车站正开展施工围蔽及前期施工。

（二）资本金出资进度

截至 2020 年 5 月 31 日，项目公司各方股东的出资进度如下：

股东名称	认缴出资额（万元）	实缴金额（万元）	实际出资比例
东莞市轨道项目投资有限公司	52,761.06	42,232.21	80.04%
发行人	48,825.93	39,082.37	80.04%
其他股东	5,001.01	4,004.02	80.06%
合计	106,588.00	85,318.60	80.05%

（三）资金支付进度

根据本项目 PPP 合同及工程建设计划，项目公司已分别与 PPP 联合体成员中的中国中铁股份有限公司、中国铁建股份有限公司、广东省建筑工程集团有限公司（含上述公司在 PPP 联合体成员中的下属公司）签署了工程施工总承包合同，负责本项目车站、区间等主体建设工程（不含相关的设备采购），合同约定总工期为 1,828 天，合同总金额为 1,462,860.83 万元。截至 2020 年 5 月 31 日，各施工方的工程款支付进度如下：

施工方	合同金额(万元)	已支付工程款金额（万元）	已支付合同金额比例
中国中铁股份有限公司	740,510.43	29,729.94	4.01%
中国铁建股份有限公司	456,204.66	8,687.99	1.90%
广东省建筑工程集团有限公司	266,145.73	391.99	0.15%
合计	1,462,860.83	38,809.91	2.65%

上述已签署的工程施工总承包合同金额为 146.29 亿元，仅为本项目投资的一部分。除上述工程施工总承包之外，其他单项工程、设备采购等合同将根据项目后续进度另行签订。

此外，项目公司还支付了工程建设其他费用合计 4,117.56 万元，用于土地征收、管线迁改、聘请设计与监理等项目的服务单位等。

二、项目预计进度安排

本项目的建设阶段包括前期工作、车站与区间工程、轨道工程、车站设备安装与装修工程、系统工程、车辆段与停车场工程、车辆采购制造与交付调试、空载试运行、载客试运营。预计施工进度安排如下表所示：

项目	进度计划																											
	第1年（2019年）				第2年（2020年）				第3年（2021年）				第4年（2022年）				第5年（2023年）				第6年（2024年）				第7年（2025年）			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
（一）前期工作																												
（二）车站与区间工程																												
（三）轨道工程																												
（四）车站设备安装与装修工程																												
（五）系统工程																												
（六）车辆段、停车场工程																												
（七）车辆采购、制造与交付、调试																												
（八）空载试运行																												
（九）载客试运营																												

备注：项目建设期包含一年全线试运营期，全线试运营期为自开始全线试运营日起一周年。

三、资金的预计使用进度是否存在置换董事会前投入的情形

2019年9月12日，发行人召开第七届董事会第二十二次会议，审议通过了《关于公司2019年度配股公开发行证券方案的议案》等本次配股发行事项。

关于本次配股的董事会决议日之前，公司已提前对募投项目进行投入，提前投入募投项目的金额为9,765.19万元。本次拟投入募集资金250,000.00万元，截至2020年5月31日，公司在项目公司中按持股比例对应尚需投入金额为931,608.19万元，项目尚需投入金额大于本次拟投入项目的募集资金，不存在置换董事会日前投入的情形。

（4）从设计、采购、建造、施工、运营、移交（如涉及）等环节说明本次募投项目拟实施的具体情况安排

[说明]

根据项目公司与东莞市发展和改革局签署的《东莞市轨道交通1号线一期工程PPP改造项目PPP项目合同》，及项目公司与东莞市发展和改革局、东莞市轨道交通局签署《东莞市轨道交通1号线一期工程PPP改造项目PPP补充合同》，本募投项目实施的具体情况安排如下：

一、项目设计

东莞市轨道交通局、相关职能部门或其他政府指定机构已按照适用法律的规定，选择具有相应资质的北京城建勘测设计研究院有限责任公司等单位进行本项

目的地质测绘勘察，选择具有相应资质的中铁第四勘察设计院集团有限公司等单位进行本项目的工程设计。

二、项目采购

东莞市人民政府授权东莞市发展和改革局作为本项目的实施机构(后变更为东莞市轨道交通局)，负责本项目的准备、采购、监管和移交等具体工作。

东莞市发展和改革局经依法履行政府采购程序，通过公开招标的方式选定本项目的社会资本，并已于 2019 年 1 月 24 日公示完毕、发出中选通知书，确定发行人、中国中铁股份有限公司（及其下属公司中铁南方（东莞）投资有限公司、中铁一局集团有限公司、中铁二局集团有限公司、中铁三局集团有限公司、中铁五局集团有限公司、中铁广州工程局集团有限公司、中铁隧道局集团有限公司、中铁上海工程局集团有限公司）、中国铁建股份有限公司（及其下属公司中铁建（东莞）建设投资有限公司、中国铁建大桥工程局集团有限公司、中铁十四局集团有限公司、中铁十五局集团有限公司、中铁十九局集团有限公司）、广东省建筑工程集团有限公司（及其下属公司广东省水利水电第三工程局有限公司、广东华隧建设集团股份有限公司、粤水电轨道交通建设有限公司、广东省源天工程有限公司）为本项目的中标社会资本。

三、项目建造

根据 PPP 合同，对于东莞市轨道交通 1 号线一期工程的施工建设，由项目公司或委托第三方负责相应的建设管理工作，项目公司委托第三方负责相应的建设管理工作时，不免除项目公司在本合同项下的责任和义务。

本项目由项目公司自行开展工程建设及管理工作。

四、项目施工

根据 PPP 合同，东莞市轨道交通 1 号线一期工程的建造应采用工程总承包的形式进行。由项目公司与本项目具有相应施工资质的中标社会资本分别签订工程施工合同，但中标社会资本不得将本项目工程的主体部分对外转包或分包。对于本项目主体部分以外的附属工程在经东莞市轨道交通局批准后，项目公司可以通过公开招标的形式进行，并接受东莞市相关职能部门的监督。

项目公司已与具有相应施工资质的中标社会资本——中国中铁股份有限公

司、中国铁建股份有限公司、广东省建筑工程集团有限公司（含上述公司在 PPP 联合体成员中的下属公司）签署了工程施工总承包合同，开展相关施工建设。

五、项目运营

根据 PPP 合同，自东莞市轨道交通 1 号线一期工程正式运营日（含当日）起，项目公司发生的运营维护成本和收取的经营性收入计入项目公司损益，并开始获得东莞市轨道交通局支付的经绩效考核的年度可行性缺口补助。

六、项目移交

根据 PPP 合同，本项目合作期（即，运营期 20 年）终止后，东莞市轨道交通局或其指定机构和项目公司应按照合同规定的程序完成设施移交。

(5) 本次募投项目的回款方式、回款周期及保障措施

[说明]

一、回款方式及回款周期

根据 PPP 合同，在合作期内，项目公司通过使用者付费及可行性缺口补助获得收入。

(一) 使用者付费

使用者付费包含票务收入、非票务收入。其中，票务收入是项目公司按照客流及票价规定获得的经营性收入；非票务收入是项目公司根据合同规定自行开展非客运服务获得的经营性收入。

票务收入据实结算。在整个合作期内本项目的票务收入归项目公司所有，按照东莞市轨道交通 1 号线一期工程线路的实际票价和实际客流计算。

非票务收入以实际开展业务时项目公司与客户签署的相关合同具体约定结算期、收入标准。

(二) 可行性缺口补助

可行性缺口补助是指项目公司除获得的使用者付费以外，东莞市轨道交通局基于绩效考核机制向项目公司另行支付的年度可行性缺口补助，用于项目公司收回建设投资、覆盖日常运营维护成本、还本付息及获得合理投资回报。

可行性缺口补助以年度为结算期。根据 PPP 合同，在运营期内，项目公司于每年 1 月 20 日前将用于计算每年的可行性缺口补助金额的证明文件（提供所有相应的证明记录、资料及相关计算明细）提交给东莞市轨道交通局；东莞市轨道交通局或其指定机构依据项目公司提供的相关证明文件以及绩效考核结果文件，按照本合同的约定复核绩效考核结果，核算可行性缺口补助金额，并将最终与项目公司确认后的政府可行性缺口补助账单及金额于每年 2 月底前交至相关政府职能部门；相关政府部门在收到账单及金额后的一个月内，据此将可行性缺口补助直接拨付至项目公司。

二、保障措施

本次募投项目是东莞市的重大基础设施项目和交通民生工程。本次募投项目通过政府采购程序确定中标社会资本，涉及的 PPP 合同及相关协议中约定了具体的服务内容及收费方式，且明确了违约条款，并对违约的责任认定、处理方式进行了约定。因此，本项目的建设、运营及回款切实可行。

根据 PPP 合同，为确保客流量达到预测情况，东莞市轨道交通局确保在运营期内：（1）支持东莞市轨道交通 1 号线一期工程的客流培育，对东莞市轨道交通 1 号线一期工程沿线的公共交通进行综合管理，优化配置资源，提高利用率，并对东莞市轨道交通 1 号线一期工程与其他轨道交通线路的连接和换乘进行必要的协调；（2）对于东莞市轨道交通 1 号线一期工程运营期间遇到突发事件给予必要的应急协助和相关的资源调配；（3）当东莞市轨道交通 1 号线一期工程当年的实际客流低于或高于当年的约定客流时，东莞市轨道交通局应按照本合同约定的机制在年度可行性缺口补助中对项目公司予以补偿或分享超额收益；（4）应按照本合同约定的机制，同意批准项目公司自行或以合规方式委托第三方组织架/大修、更新和追加投资等工作，但不免除项目公司在本合同项下的权责利；（5）在制定与东莞市轨道交通 1 号线一期工程相关的轨道交通公用设施的运营管理制度过程中充分考虑项目公司的意见。

此外，为保障东莞市轨道交通 1 号线一期工程的有序运营，在保障项目公司有权公平、合理地与东莞市其他轨道交通运营企业（如有）按照统一收费标准进行统一结算和清分安排的情况下，市政府、市轨道交通局或其他政府职能部门应提供必要的协调，以避免不公平竞争。

(6) 本次募投项目是否存在投融资、建设、运营和技术风险，政策风险以及其他不可抗力风险，如有请充分揭示

[说明]

本次募投项目在项目投融资、建设、运营、技术、政策、不可抗力等方面的风险具体如下：

一、项目投融资风险

发行人本次募集资金投资项目总体资金需求量较大，拟通过配股等融资方式募集资金，投入项目建设。若发行人无法及时按计划完成融资，将对本次募投项目的建设进度造成不利影响。本次募投项目建成后，发行人资产规模将快速增长，特许经营权摊销和固定资产折旧额将会大幅上升。本次募集资金投资项目的可行性分析是基于当前国内城市轨道交通的发展现状及未来趋势、发行人自身在高速公路项目积累的经营管理经验，并结合东莞市当地经济发展现状及增长趋势、公共交通规划等因素综合做出的，任何一个因素的变动都会直接或间接影响项目的经济效益。如果募集资金投资项目实施条件发生重大不利变化，存在本次募集资金投资项目无法达到预期收益的风险，将对发行人经营业绩产生不利影响。

二、项目建设风险

本次发行人募集资金投资项目拟投资规模是由第三方专业机构基于城市轨道交通项目的行业规范与计价、取值标准，结合行业经验、结合东莞市当地实际情况测算得出的，在募集资金投资项目实施过程中，可能发生施工建设等风险。

(一) 施工风险

施工风险主要有施工供应风险、技术不当造成的风险、成本超支风险、质量不达标风险。供应风险是指项目施工所需要的能源动力、原材料、成品和半成品、机械设备等供应短缺、供应不及时、供给质量不符合要求或者供给价格过高等给项目带来损失。技术不当主要是施工工艺技术不能满足要求迫使项目公司追加投资进行技术改进，且可能造成工期延误。施工成本超支主要指施工过程中控制成本不当造成超支。质量不达标可能导致验收不通过、工期延误、成本增加等风险。

(二) 其他风险

其他风险主要为工程变更及工期延误的风险。项目施工前或者施工过程中，东莞市轨道交通局对现有设计提出调整要求、设计方对现有设计进行修正补充或者对施工方案进行变更，造成工期延误、建设成本增加，将形成工程变更风险。工期延误导致施工期限延长、运营期推迟、现金流回收延误，可能出现项目公司现金流压力骤增、现金流过渡紧张等风险。

三、项目运营风险

募投项目建成投入运营后，运营风险主要有运营成本控制风险、运营维护质量风险、安全事故风险。运营成本控制风险是指实际运营中由于项目公司自身经营管理水平不足等原因导致的运营成本超支风险。运营维护质量风险是指运营过程中基础设施、设备维护不当或不及时而造成经济损失、或由于设备折旧严重而不满足移交要求等风险。安全事故是由于生产设备操作或维护保养不当、操作人员自身素质不高、安全管理人员配备不到位等因素而发生安全管理事故的风险。

四、项目技术风险

项目技术风险主要为建设工期风险及地质风险。在项目的进展过程中，在初步设计阶段明确车站路线位置、探明地质情况、确定施工方法后，可更准确地安排实施工程进度计划，并使有条件的地段安排平行作业、缩短工期。虽然各种进度措施按照经验留有富余工期，但常会由于项目的各种原因如勘测资料的详细程度、设计方案的稳定性、工程事故的影响、项目管理的组织水平、资金到位情况、承建商的施工技术及管理水平的管理等造成工期延误的风险。

五、项目政策风险

城市轨道交通工程为城市基础建设项目，其建设不仅为了改善交通环境，还有加大基础投资，带动相关产业发展的功能，若有关城市轨道交通行业规划建设与运营的相关政策发生巨大变化，会导致本项目产生风险。本 PPP 项目采用“建设-运营-移交”模式，由于项目期限较长，涉及税收、金融、环保、投资、土地、产业等政策的调整变化，也会对项目的建设和运营带来相关政策风险。

六、不可抗力风险

本次募投项目在建设过程中可能因自然灾害、施工事故等不可抗力或不可预

期的因素导致项目建设进度有所延期,在影响较为严重的情况下甚至不排除部分项目暂停施工的可能,从而导致项目公司既有投入无法按期收回或预期收入无法实现,对发行人业绩造成不利影响。

(7) 本次募投项目是否已与政府签订合同并成立项目公司,是否已纳入政府财政预算支出

[说明]

一、已与政府签订合同并成立项目公司

2019年6月28日,项目公司一号线建设公司注册成立。项目公司成立后,与东莞市发展和改革局、东莞市轨道交通局签署了《东莞市轨道交通1号线一期工程PPP改造项目PPP项目合同》、《东莞市轨道交通1号线一期工程PPP改造项目PPP补充合同》。

二、纳入政府财政预算支出情况

本项目已取得东莞市人民政府办公室《关于同意将东莞市轨道交通1号线一期工程PPP改造项目政府支出责任纳入中期财政规划的复函》(东府办复[2019]262号),同意将东莞市轨道交通1号线一期工程PPP改造项目中政府应履行的跨年度财政支出责任列入中期财政规划,政府年度支出责任纳入财政年度预算。

根据《中华人民共和国预算法》规定:“地方各级政府财政部门具体编制本级预算、决算草案;各级预算经本级人民代表大会批准后,本级政府财政部门应当在二十日内向本级各部门批复预算。各部门应当在接到本级政府财政部门批复的本部门预算后十五日内向所属各单位批复预算。”

本次募投项目所在地政府将根据项目实际建设、运营情况,在项目建设期及运营期内,提请人大审议关于将项目资本金、可行性缺口补助纳入政府财政预算支出的议案,并形成决议,以政府财政预算支出作为付款来源,从而保障项目按协议约定顺利取得资本金投入与可行性缺口补助。

(8) 本次募投项目预计效益情况,效益测算依据、测算过程,效益测算是否谨慎

[说明]

一、本次募投项目总体收益测算情况

本项目建设期 6 年（含试运营期 1 年），运营期 20 年，效益测算按 26 年计算。根据测算，假定项目公司提取盈余公积比例为当年净利润的 10%，项目公司实现的年度可分配利润 100%向股东分配，发行人的投资内部收益率为 6.84%。项目总体效益情况如下：

指标名称	运营期总额（亿元）	运营期年均额（亿元）
营业收入	806.47	40.32
总成本及费用	567.52	28.38
税金及附加	56.55	2.83
利润总额	245.36	12.27
净利润	188.81	9.44

二、效益测算依据

本募投项目效益测算的主要依据包括 PPP 实施方案、PPP 项目合同、中标通知书、工程可行性研究报告等文件。测算模型按照国家发改委、建设部《建设项目经济评价方法与参数（第三版）》建立，采取目前基础设施特许经营投资建设项目通用的测算方法——现金流折现法（DCF）。

三、测算过程

（一）营业收入

本项目收入由票务收入、非票务收入、政府可行性缺口补助组成。年度票务收入为年度平均票价乘以年度基准客流的计算数值；年度非票务收入根据 PPP 项目合同按照 0.43 元/人次的标准乘以当年度预测客流量的计算数值；政府可行性缺口补助按照中标影子票价 31.37 元/人次和 PPP 项目合同约定执行。综合以上测算，项目公司在运营期内票务收入总额 148.25 亿元，非票务收入 10.91 亿元，政府可行性缺口补助 647.31 亿元，总收入为 806.47 亿元。

单位：万元

自然年	合作年	项目公司收入总额	实际票务收入	非票务收入	政府可行性缺口补助
2026 年	7	278,027	40,961	3,759	233,306
2027 年	8	292,846	43,145	3,960	245,742
2028 年	9	308,460	45,445	4,171	258,844
2029 年	10	324,901	47,867	4,393	272,640
2030 年	11	342,200	52,395	4,627	285,177
2031 年	12	360,421	60,929	4,874	294,619
2032 年	13	379,628	64,176	5,133	310,319

自然年	合作年	项目公司收入 总额	实际票务收入	非票务收入	政府可行性 缺口补助
2033年	14	399,885	67,600	5,407	326,878
2034年	15	421,191	71,202	5,695	344,294
2035年	16	443,610	74,992	5,999	362,620
2036年	17	445,009	83,058	6,017	355,933
2037年	18	446,408	83,319	6,036	357,053
2038年	19	447,808	86,738	6,055	355,014
2039年	20	449,207	87,009	6,074	356,124
2040年	21	450,638	87,286	6,094	357,258
2041年	22	452,037	96,670	6,112	349,254
2042年	23	453,468	96,976	6,132	350,360
2043年	24	454,899	97,282	6,151	351,465
2044年	25	456,298	97,582	6,170	352,547
2045年	26	457,761	97,894	6,190	353,677
合计		8,064,702	1,482,529	109,051	6,473,122

（二）运营成本

本项目的运营成本主要为电力费用及人工成本。根据工程可行性研究报告及城市轨道交通行业类似线路的运营管理经验，经测算，本项目运营期内电力费用总计为 392,922 万元，其中牵引用电费用为 253,122 万元，动力照明用电费用为 139,800 万元。

根据城市轨道交通行业类似线路的运营管理经验及东莞市人力资源情况，本项目的人工成本运营期第一年按 12.38 万元/人/年为基准数进行测算，单位人工成本年增长率为 5%。经测算，本项目在运营期内总人工成本约为 996,971 万元。

（三）日常维护维修费

维护维修费用包括车辆日常维护维护费用及其他设备设施日常维护维修费用。根据城市轨道交通行业类似线路的运营管理经验，车辆日常维护费单价按照每车公里 1.5 元进行测算，在建设期及运营期间每年增长 2%。其他修理费指除了车辆以外的隧道、桥梁、房屋建筑、设备系统等日常修理费用，参考《市政公用设施建设项目方法与参数》并结合类似项目土建专业、设备专业的日常维护维修情况，土建专业的费率按 0.5%、设备维护维护费率按 1%计算，在建设期和运营期每年增长 2%。经测算，本项目在运营期内日常维护维护费用总额为 458,232 万元，其中车辆日常维护费总额为 217,568 万元，其他设备设施日常维护维护费总额为 240,664 万元。

（四）架大修费用

架大修费用是指对本项目初始和追加投资购置的车辆进行架修和大修产生的费用。架修费用根据 PPP 实施方案按照 30%的比例测算单次架修费用，在车辆投入使用的第 4 年或大修后的第 4 年进行一次架修；大修费用根据 PPP 实施方案按照 50%的比例测算单次大修费用，每 7 年进行一次大修。架大修费用的年综合通胀系数按 102%计算。经测算，本项目在运营期内架大修费用总额为 518,753 万元。

（五）营运及管理费用

营运费用主要包括保安、保洁、车站助理、燃气、水费、计量测试费、安全消防费用、运营人员上岗资质、培训费等运营相关费用；管理费用主要包括办公费、差旅费、会议费、招聘费、税费、公务车费用、IT 相关费用等总部相关费用。参考国内城市轨道交通行业类似线路的管理经验及东莞市人力资源情况，本项目营运费用按 1.10 元/车公里计算，管理费用按职工人力成本、电费、维护维修、营运费总和的 8%计算。经测算，本项目在运营期内营运费用及管理费用总和为 320,164 万元。

（六）折旧摊销

项目公司运营期内可折旧摊销总额为 2,720,415 万元，其中初始投资折旧摊销总额 2,430,307 万元，更新改造及追加投资折旧摊销总额 290,108 万元。

（七）财务费用

本项目贷款年限 26 年，建设期 6 年为宽限期，只计息不付息，计入项目投资总额。假设在建设期每年年初按照当年的银行贷款需求提款，在运营期 20 年以等额本金方式还款，贷款利率为基准利率 4.90%。

若本项目运营期内因项目公司对资金的合理运用而产生其他或有收入，则上述其他或有收入应全额冲减财务费用。同时，根据 PPP 合同的约定，按政府方出资代表在项目公司持股比例对应的其他或有收入用于抵减可行性缺口补助。

经测算，本项目在运营期内财务费用总额为 267,779 万元。

（八）税费

项目公司适用税种包括增值税、城建税、教育费附加、地方教育费附加（计入税金及附加）、所得税。经测算，本项目在运营期内税金总额为 565,510 万元。

（九）净利润

经测算，本项目在运营期内实现净利润总额为 1,888,108 万元。

四、效益测算的谨慎性

（一）测算方法及依据合理谨慎

本项目效益测算参考了工程可行性研究报告及相关行业规范、主要测算指标，并结合了城市轨道交通行业类似线路、东莞市已运行的轨道交通 2 号线的经验数据确定，因此在测算方法及依据上合理谨慎。收入及成本测算的参数依据及其合理谨慎性具体如下：

1、收入测算

本项目的收入来源为票务收入、非票务收入及可行性缺口补助。

票务收入=票价*客流量。其中，票价是基于《东莞市轨道交通 1 号线一期工程可行性研究报告》中的相关成果，依据国内其他城市轨道交通收费情况、东莞轨道交通使用人群以及公众调查价格接受能力确定；客流量根据工程可行性研究报告结合东莞市轨道交通 2 号线的实际运营情况确定。

非票务收入根据《东莞市轨道交通 1 号线一期工程可行性研究报告》对本项目客流的预测，结合东莞市轨道交通 2 号线的实际运营情况确定。

可行性缺口补助是根据发行人投标确定的影子票价与预测票务收入的差值确定。

2、成本费用测算

本项目运营期的成本费用主要包括牵引用电、动力照明用电、人工成本、维修维护成本、营运及管理费用。各项费用测算取值参考因素如下：

（1）牵引用电

东莞市轨道交通 2 号线运营初期牵引单耗为 2.06 度/车公里，因东莞市轨道交通 1 号线的高架站、地下站的数量分布及日均客流预测数与东莞市轨道交通 2 号线有较大的不同，本项目运营初期单位牵引能耗按 2.2 度/车公里测算。

(2) 动力照明用电

根据东莞市轨道交通 2 号线动力照明用电情况, 日均动力及照明用电 8,800 度/站。本项目日均动力照明能耗参考东莞市轨道交通 2 号线数据, 按 8,800 度/站测算。

(3) 人工成本

东莞市轨道交通 2 号线平均每公里配备 43 人。本项目建设周期长, 实际投入运营在 6 年后, 考虑期间技术进步、自动化水平提高, 根据各年度的运量、车站数目及设备配备情况, 本项目平均每公里配备 42 人。人员工资参考东莞市城镇非私营单位就业人员年平均工资确定。

(4) 维修维护成本

本项目日常维护费用参考《市政公用设施建设项目方法与参数》并结合类似项目土建专业、设备专业的日常维护维修情况确定。

(5) 营运及管理费用

参考国内类似线路的支出情况, 营运及管理费用约占运营成本的 15%左右。本项目建设周期长, 实际投入运营在 6 年后, 考虑期间技术进步、自动化水平提高, 该比例将会持续下降。本项目营运及管理费占运营成本的比例约为 12%。

(二) 与其他可比项目的指标比较

1、收益率指标比较

经统计, 国内部分城市轨道交通 PPP 项目的收益率情况如下:

序号	项目	资本金税后收益率
1	贵阳地铁 2 号线一期 PPP 项目	6.76%
2	成都轨道交通 9 号线一期工程 PPP 项目	7.88%
3	成都轨道交通 17 号线一期工程 PPP 项目	8.07%
4	芜湖市轨道交通 1 号线、2 号线一期项目 PPP 模式	6.40%
5	绍兴市轨道交通 1 号线 PPP 项目	5.93%
6	发行人收益率	6.84%

资料来源: 网络公告、财政部政府和社会资本合作中心 (PPP 中心)

从社会资本方的角度来看, 资本金内部收益率对其投资收益水平的衡量及投资项目选择具有较强的参考价值, 因此城市轨道交通投资项目的效益一般使用投资方的资本金税后收益率来衡量。本项目与其他项目相比收益率处于合理水平,

效益测算较为谨慎。

2、技术经济指标比较

经统计，近年来国内部分城市新建轨道交通项目的技术经济指标情况比较如下：

序号	项目	概算总投资 (亿元)	建设规模 (公里)	技术经济指标 (亿元/正 线公里)
1	乌鲁木齐轨道交通 3 号线一期工程	180.23	20.9	8.62
2	乌鲁木齐市轨道交通 4 号线一期工程	175.84	20.7	8.49
3	贵阳市轨道交通 2 号线一期工程	194.59	27.6	7.05
4	贵阳市轨道交通 2 号线二期工程 PPP 项目	79.33	13.0	6.10
5	成都市成都轨道交通 17 号线一期工程 PPP 项目	171.5	25.8	6.65
6	合肥市轨道交通 2 号线东延	97.02	14.5	6.69
7	呼和浩特市城市轨道交通 1/2 号线	338.31	51.4	6.59
8	福州至长乐机场城际铁路	354.43	62.4	5.68
9	本项目	329.39	58.0	5.68

资料来源：网络公告、财政部政府和社会资本合作中心（PPP 中心）

城市轨道交通项目的技术经济指标以“亿元/正线公里”衡量，影响该结果的主要因素为设计项目时采用的各项成本参数，受不同区域和不同时间段的影响，各城市的轨道交通项目技术经济指标存在差异，且较晚规划论证的项目由于各项成本上涨等因素导致每正线公里的造价高于较早规划论证的项目。总体来看，本募投项目的技术经济指标与贵阳市轨道交通二号线二期、福州至长乐机场城际铁路可比，在所有项目中技术经济指标合理，投资测算谨慎。

[披露]

发行人已在配股说明书“第三节 风险因素”之“五、与本次配股发行相关的风险”和“第八节 本次募集资金运用”之“二、募集资金投资项目分析”中补充披露了上述信息。

保荐机构核查并发表意见：

[中介机构核查过程]

保荐机构进行了以下核查：（1）了解了本次募投项目所涉相关行业的基本情况、主要法律法规及政策规划等外部环境因素；（2）查阅并获取了本次募投项目相关核准与环评批复、项目工程可行性研究报告、公司批准本次募投项目的相关

内部审议文件及与本次募投项目相关的财务支出文件等；(3) 查阅了本次募投项目签订的特许经营授权书及相关合同；(4) 取得了主管政府部门出具的关于本项目纳入政府财政预算支出的说明；(5) 与公司相关负责人进行了访谈，对本次募投项目的经营模式、具体安排、相关风险及纳入政府财政预算支出情况进行了核查；(6) 实地查看募投项目现场施工情况。

[中介机构核查意见]

经核查，保荐机构认为：本次募投项目的经营模式及盈利模式符合 PPP 项目的运作规律，切实可行；本次募投项目具体投资数额安排明细、投资数额的测算依据和测算过程已披露，具体投资数额安排明细、测算依据及测算过程合理；除铺底流动资金外，项目投资构成属于资本性支出；按照项目建设进度，本次募集资金主要投入到车站工程、区间工程、土地征用及建（构）筑物迁建补偿费的资本性支出；项目目前进展情况、预计进度安排及资金的预计使用进度已披露，本次拟投入募集资金不存在置换董事会前投入的情形；项目签订的 PPP 合同等相关协议对项目设计、采购、建造、施工、经营、移交等环节的具体安排进行了明确约定；项目的回款方式、回款周期均在相关协议中予以明确约定；本次募投项目的相关风险已予揭示；涉及募投项目的效益测算依据及测算过程已披露，与其他城市轨道交通项目的相关指标水平相比，效益测算谨慎。

问题 2：

申请人参股东莞证券、东莞信托，并控股经营融资租赁、商业保理等业务。请申请人说明报告期至今，公司实施或拟实施的财务性投资及类金融业务的具体情况，并结合公司主营业务，说明公司最近一期末是否持有金额较大、期限较长的财务性投资(包括类金融业务)情形，同时对比目前财务性投资总额与本次募集资金规模和公司净资产水平说明本次募集资金量的必要性。

请保荐机构发表核查意见。

回复：

[说明]

一、报告期至今公司实施或拟实施的财务性投资及类金融业务情况

（一）公司主营业务拓展历程概述

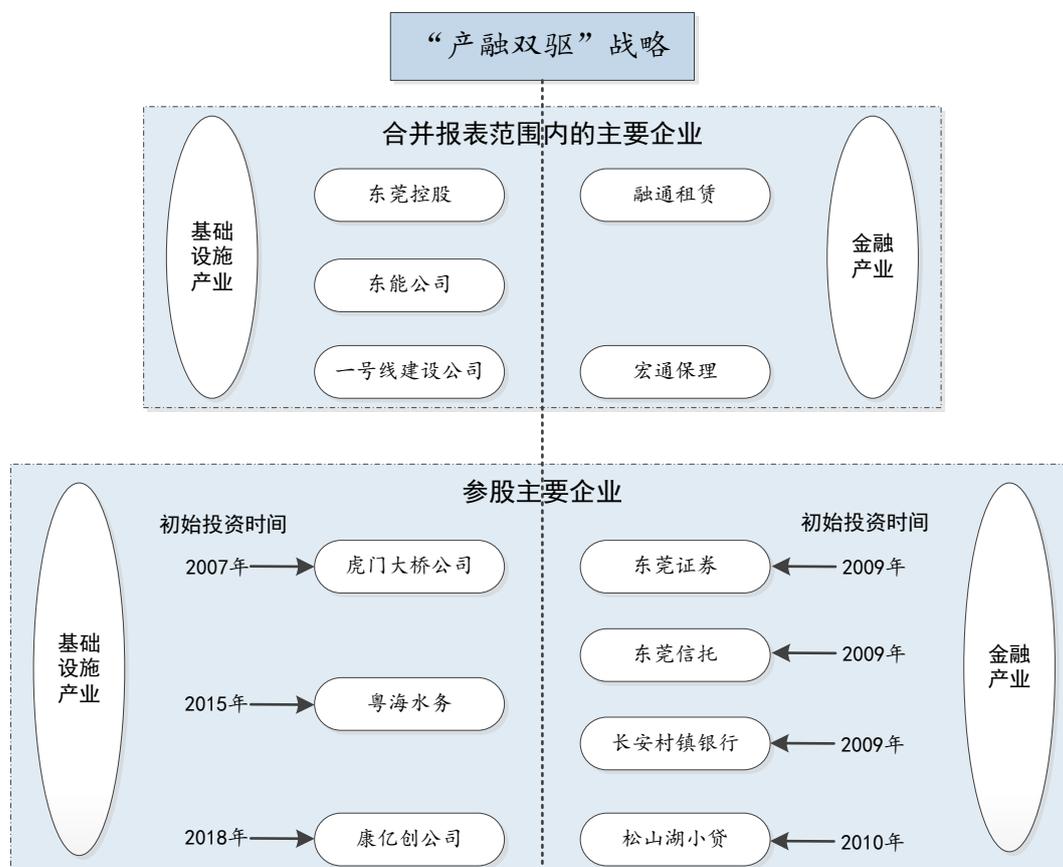
公司于 2004 年实施重大资产置换，高速公路运营管理业务成为主业，资产主要为莞深高速一二期，后续收购了与其相连接的莞深高速三期东城段、龙林高速资产，高速公路收费总里程 55.66 公里。至 2006 年，公司主营业务结构保持不变，由于高速公路服务辐射区域有限、经营期固定且收费政策由政府定价，公司主业资产规模与盈利水平面临较大增长瓶颈。为实现国有资本保值增值以及保护中小股东利益，公司积极寻求多元化发展，通过优化产业和资产结构，打造更多的业绩增长点，以解决高速公路业务单一且收费期有限和公司长期存续发展之间的矛盾。为此，经深入研究，公司确定了“探索改变主营业务单一、实现有限多元化发展的可能性”的发展思路，并在公司 2006 年年度报告中对该发展战略进行了明确。

在此背景下，公司依托在高速公路运营管理方面积累的丰富经验，围绕基础设施运营领域不断拓宽业务板块。2007 年公司投资虎门大桥公司，实现主业向路桥收费业务的拓展，之后陆续参股了清溪粤海水务、清粤市政、康亿创公司等，并投资新设了东能公司、一号线建设公司等下属企业。目前，在基础设施运营业务板块，公司业务涉及高速公路运营管理、新能源汽车充电、城市轨道交通投资建设等多个领域。

与此同时，基于高速公路收费业务的现金流优势，结合我国及珠三角区域经济持续高速发展带动金融业规模与市场持续扩大的趋势，公司积极布局并不断扩大金融投资管理业务板块，并作为支撑公司发展的重要战略。2009 年，公司先后收购东莞证券 20%股权、东莞信托 6%股权，实现公司主业由基础设施运营向金融投资管理的拓展。其后，公司陆续发起设立松山湖小额贷款公司、长安村镇银行等金融企业，进一步丰富金融业态。2015 年公司收购融通租赁 100%股权，2016 年新设控股子公司宏通保理，实现金融业务由参股向控股经营管理的转型。目前，在金融投资管理业务板块，公司通过控股经营融资租赁和商业保理业务，与东莞证券、东莞信托形成金融资源有效互补，强化了对实体经济的综合服务能力，取得了良好的投资收益和经营成果，增强了公司持续盈利能力。

经过多年的持续发展，公司已形成“基础设施运营+金融投资管理”的双主业发展格局，并呈现出良性的发展态势。

截至 2020 年 3 月 31 日，公司“基础设施运营+金融投资管理”相关的主要企业分布情况如下：



(二) 战略性投资形成的长期股权投资情况

截至 2020 年 3 月 31 日，公司持有的长期股权投资余额为 324,083.87 万元，公司长期股权投资均为战略布局形成战略性投资，不属于财务性投资。具体构成及说明如下：

单位：万元

被投资单位	账面价值	是否属于财务性投资
东莞证券股份有限公司	137,932.03	否
东莞信托有限公司	164,861.45	否
东莞市松山湖小额贷款股份有限公司	4,761.04	否
广东虎门大桥有限公司	13,392.86	否
东莞市康亿创新能源科技有限公司	3,136.49	否
合计	324,083.87	-

1、东莞证券股份有限公司

(1) 报告期至今投资变动情况

报告期各期末，公司对东莞证券的长期股权投资账面价值分别为

125,923.55 万元、128,267.71 万元、132,695.35 万元和 137,932.03 万元，账面价值的变动系因东莞证券分红和其经营盈利所致，报告期至今公司未对东莞证券新增投资。

(2) 东莞证券的基本情况

名称:	东莞证券股份有限公司
注册地址:	东莞市莞城区可园南路 1 号
成立日期:	1997 年 6 月 9 日
法定代表人:	陈照星
实际控制人:	东莞市国资委通过东莞控股、东莞市金融控股集团有限公司、东莞市金控资本投资有限公司间接控制本公司 55.40% 的股份，为本公司的实际控制人
公司持股:	直接持有 20.00% 的股份
主营业务:	证券经纪、证券投资咨询、证券自营、证券保荐及承销等

(3) 参股东莞证券的情况

2008 年 5 月，公司 2008 年第一次临时股东大会审议并通过了公司与东莞市城信电脑开发服务有限公司于 2008 年 4 月 29 日签署的《东莞证券有限责任公司股权转让合同》，同意受让东莞市城信电脑开发服务有限公司持有的东莞证券有限责任公司 20% 股权。2009 年 3 月，中国证监会《关于核准东莞证券有限责任公司变更持有 5% 以上股权的股东的批复》核准了公司持有东莞证券 5% 以上股权的股东资格。东莞证券于 2009 年 4 月完成了公司受让东莞市城信电脑开发服务有限公司持有的东莞证券 20% 股权的相关股东变更登记手续。截至本反馈意见回复出具日，公司持有东莞证券的股份比例未发生变化。

东莞证券是唯一一家总部位于东莞的全国综合性证券公司，所从事的主要业务包括：证券经纪；证券投资咨询；与证券交易、证券投资活动有关的财务顾问；证券承销与保荐；证券自营；证券资产管理；证券投资基金代销等。东莞证券全资子公司东证锦信投资管理有限公司从事投资管理、股权投资、企业投资咨询等业务，控股子公司华联期货有限公司从事商品期货经纪、金融期货经纪、期货投资咨询及资产管理等业务。东莞证券在证券、期货相关业务种类齐全，其牌照具有较高的价值，业绩发展情况较好，是东莞市优质的金融企业。

公司 2009 年参股东莞证券的主要目的是开拓金融业务板块，实现多元化经营。公司在路桥收费业务格局基础上，实现向金融业的拓展，局部解决了公司路产有限经营期和公司长期存续发展的矛盾，有利于提升公司经营业绩，优化公司的资

产结构。对东莞证券的参股标志着公司业务开始多元化，正式向金融领域扩张，“基础设施运营+金融投资管理”的发展战略格局初步形成。

此外，东莞市国资委通过东莞控股、东莞金融控股集团有限公司、东莞市金信发展有限公司间接持有东莞证券 55.40%的股份，为东莞证券实际控制人。公司向东莞证券董事会委派董事参与其管理，公司投资东莞证券是东莞市国有资产控股重要金融企业的重要组成部分。

2、东莞信托有限公司

(1) 报告期至今投资变动情况

报告期各期末，公司对东莞信托的长期股权投资账面价值分别为 0.00 万元、156,170.00 万元、164,410.58 万元和 164,861.45 万元。2018 年相对 2017 年变动的原因主要原因系 2018 年公司对东莞信托增资 12.125 亿元，持股比例由 6.00%增至 22.2069%，且派驻了 1 名董事，对东莞信托核算由可供出售金融资产转为长期股权投资核算，2017 年末公司因投资东莞信托形成的可供出售金融资产账面价值为 13,917.45 万元。除上述增资外，报告期至今公司对东莞信托的投资金额变动系因东莞信托分红和其经营盈利所致。

(2) 东莞信托的基本情况

名称:	东莞信托有限公司
注册地址:	东莞松山湖高新技术产业开发区创新科技园 2 号楼
成立日期:	1987 年 03 月 13 日
法定代表人:	黄晓雯
实际控制人:	东莞市国资委
公司持股:	直接持有 22.2069% 的股份
主营业务:	资金信托、动产信托、不动产信托、有价证券信托及其他财产或财产权信托等业务

(3) 参股东莞信托的情况

2009 年，公司参与竞投东莞市福民集团公司持有的东莞信托有限公司 6%股权转让事宜，经公开转让程序，公司被确定为东莞信托 6%股权的受让人。2009 年 4 月 28 日，公司与东莞市福民集团公司正式签署了《股权转让合同》。2009 年 7 月，中国银监会广东监管局《关于东莞市福民集团公司转让东莞信托有限公司股权的批复》核准了公司受让东莞市福民集团公司持有的东莞信托 6%股权。东莞信托已于 2009 年 7 月 28 日完成了相关股东变更登记手续。

2013 年，为提高其资本实力，东莞信托各股东同比例进行增资，增资后公司对东莞信托的持股比例维持在 6%。2018 年，为进一步巩固公司金融板块业务布局，增强对东莞信托的影响力，公司对东莞信托增资 12.125 亿元，对应 3.22 亿元注册资本，持股比例由 6%增至 22.2069%，东莞信托于 2018 年 12 月 29 日办理完成本次增资的工商变更登记手续。截至本反馈意见回复出具日，公司持有东莞信托股权比例维持在 22.2069%。

东莞信托持有《中华人民共和国金融许可证》，主要从事资金信托、动产信托、不动产信托、有价证券信托及其他财产或财产权信托等业务，致力于丰富新业务布局与提高风险管理意识双轮驱动，深耕粤港澳大湾区，强化科技创新活力服务，打造具备专业能力和地区特色的综合型信托公司。从行业发展趋势看，我国信托行业准入的门槛较高，东莞信托作为少有的地方综合性信托机构，牌照价值较高且具有稀缺性。

公司 2009 年参股东莞信托以及 2019 年持股比例提高至 22.2069%的主要目的是拓展公司金融产业版图，深化多元化经营，践行“基础设施运营+金融投资管理”的发展战略。此外，东莞市国资委通过东莞控股、东莞金融控股集团有限公司、东莞市东资经济贸易有限公司、广东福地投资有限公司间接持有东莞信托 92.9655%的股份，为东莞信托实际控制人。同时，公司向东莞信托董事会委派董事参与其管理，公司投资东莞信托是东莞市国有资产控股重要金融企业的重要组成部分。

3、东莞市松山湖小额贷款股份有限公司

(1) 报告期至今投资变动情况

报告期各期末，公司对松山湖小额贷款公司的长期股权投资账面价值分别为 4,797.20 万元、4,819.72 万元、4,749.59 万元和 4,761.04 万元，账面价值的变动主要系因松山湖小额贷款公司分红和其经营盈利所致，报告期至今公司未对松山湖小额贷款公司新增投资。

(2) 松山湖小额贷款公司的基本情况

名称:	东莞市松山湖小额贷款股份有限公司
注册地址:	广东省东莞市松山湖园区工业西路 15 号 2 栋 805 室
成立日期:	2010 年 11 月 30 日

法定代表人:	罗明
实际控制人:	无实际控制人
公司持股:	直接持有 20.00%的股份
主营业务:	办理各项小额贷款, 其他经批准的业务

(3) 参股松山湖小额贷款公司的情况

2010年7月15日, 公司召开董事会审议同意公司与东莞市园林绿化工程有限公司作为主发起人, 共同筹建东莞市松山湖小额贷款股份有限公司。2010年8月18日, 公司收到东莞市金融局转来的广东省人民政府金融工作办公室下发的《关于核准东莞市松山湖小额贷款股份有限公司设立资格的通知》(粤金贷核[2010]12号), 经省小额贷款公司准入审核委员会审核, 同意设立松山湖小额贷款公司。2010年11月30日, 松山湖小额贷款公司取得东莞市工商行政管理局颁发的《营业执照》, 公司持有松山湖小额贷款公司20%股权。

根据中国银行行业监督管理委员会、中国人民银行《关于小额贷款公司试点的指导意见》(银监发[2008]23号)、广东省人民政府《关于开展小额贷款公司试点工作的实施意见》(粤府[2009]5号)和《关于印发〈广东省小额贷款公司管理办法(试行)的通知〉》(粤金[2009]10号), 政府鼓励大力培育由自然人、企业法人和社团法人发起的小额贷款组织, 规范民间借贷, 明确肯定了小额信贷是一种适当的金融创新, 对其发展应予以大力支持。在此背景下, 东莞市为推动地方经济发展, 根据文件精神, 由东莞市园林绿化工程有限公司和东莞控股作为主发起人, 成立东莞市松山湖小额贷款股份有限公司。

公司作为主发起人于2010年设立松山湖小额贷款公司的主要目的是进一步丰富公司金融产业, 自2010年以来持股比例稳定, 同时公司向松山湖小额贷款公司董事会派驻代表担任董事并参与其经营管理。

4、广东虎门大桥有限公司

(1) 报告期至今投资变动情况

报告期各期末, 公司对虎门大桥公司的长期股权投资账面价值分别为17,950.61万元、17,098.72万元、13,560.77万元和13,392.86万元, 账面价值的变动主要系因虎门大桥公司分红和其经营盈利所致, 报告期至今公司未对虎门大桥公司新增投资。

(2) 虎门大桥公司基本情况

名称:	广东虎门大桥有限公司
注册地址:	广东省东莞市虎门镇威远大石吓
成立日期:	1994年09月09日
法定代表人:	孙楚文
实际控制人:	广东省国资委
公司持股:	直接持有 11.11%的股权
主营业务:	建设、经营和管理虎门大桥及有关配套设施与桥下铺项目

(3) 参股虎门大桥公司的情况

2017年,公司分别受让东莞市公路桥梁开发建设总公司持有的虎门大桥10%的股权和国投交通公司公开挂牌转让的虎门大桥公司1.11%的股权,合计取得虎门大桥公司11.11%的股权。截至本反馈意见回复出具日,公司持有的虎门大桥公司股权比例未发生变化。

虎门大桥横跨广州市南沙区与东莞市虎门镇,系连接珠江入海口东西两岸的主要交通要道。虎门大桥公司主要从事虎门大桥的收费管理,与公司高速公路收费业务类似。2007年,公司投资虎门大桥公司的主要目的是探索外延式发展,实现主业由高速公路收费向路桥收费业务的拓展,有利于提升公司的经营业绩和优化公司资产结构。公司注重虎门大桥收费业务,参股虎门大桥公司具备战略投资性质且向其董事会派驻一名董事参与管理,自参股投资以来持股比例稳定,未发生变化。

5、东莞市康亿创新能源科技有限公司

(1) 报告期至今投资变动情况

报告期各期末,公司对康亿创公司的长期股权投资账面价值分别为0.00万元、1,337.09万元、2,948.49万元和3,136.49万元。2018年账面价值相对2017年的变动系子公司金信资本于2018年4月以增资方式取得康亿创公司40%股权;2019年末账面价值变动系对其增资和其经营盈利所致;2020年3月末,账面价值的变动系因康亿创公司自身经营盈利所致。

(2) 康亿创公司的基本情况

名称:	东莞市康亿创新能源科技有限公司
注册地址:	东莞市南城区宏远工业区宏远大厦1505
成立日期:	2015年11月17日

法定代表人:	萧瑞兴
实际控制人:	无实际控制人
公司持股:	公司通过子公司金信资本持有 40.00% 的股权
主营业务:	为纯电动公交汽车提供充电服务

(3) 参股康亿创公司的情况

公司子公司金信资本于 2018 年 4 月以增资方式取得康亿创公司 40% 股权。截至本反馈意见回复出具日，公司持有康亿创公司的股权比例未发生变化。

康亿创公司主营业务为充电站的建设和运营，属于新型城市基础设施领域，公司派驻三名董事参与康亿创公司的经营管理，其中一名任董事长职务。为夯实公司在新能源汽车充电板块的实力，公司于 2019 年成立子公司东能公司，共同拓展东莞新能源充电市场。

公司参股康亿创公司符合国家鼓励新能源汽车、电动公交投资建设的政策。自 2015 年下半年起，国家和地方有关部门密集出台充电桩相关政策，充分反映了我国对新能源汽车和充电桩领域发展的热切关注和迫切需要。随着电动汽车的快速普及，充电桩作为新型城市基础设施，未来市场前景广阔。同时，充电桩作为车联网、智能电网的“入口”，在未来智慧城市、智能小区建设中除了担任资源补给角色，亦将发挥数据采集与分析、资源优化配置等重要作用，未来充电桩运营具备广阔的商业模式创新空间与发展前景。

公司参股康亿创公司是公司进一步拓展公司基础设施产业版图的重要举措，有利于进一步提升公司的资产经营效益。东莞控股作为东莞市唯一上市国企，致力于惠及民生基础设施建设，在政策补贴双管齐下的有利条件下，充电基础设施建设持续快速推进，有效盈利模式初现雏形，布局充电桩行业，是公司继续在东莞基础设施与公用事业服务领域的优势地位的必然需要。

6、结论

综上所述，公司参股东莞证券、东莞信托、松山湖小额贷款系公司开拓金融投资管理业务板块的重要战略举措，持有虎门大桥公司股权以及参股康亿创公司属于丰富基础设施运营板块的战略布局，公司上述投资不以获取短期投资收益为目的，且均在长期股权投资科目核算，不属于财务性投资的认定范围。

（三）财务性投资的认定

1、财务性投资的认定标准

（1）《发行监管问答》相关规定

根据中国证监会于 2020 年 2 月发布的《发行监管问答——关于引导规范上市公司融资行为的监管要求（修订版）》，上市公司申请再融资时，除金融类企业外，原则上最近一期末不得存在持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形。

（2）《再融资业务若干问题解答》相关规定

对于《发行监管问答——关于引导规范上市公司融资行为的监管要求（修订版）》中所列示的持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资情况，中国证监会于 2020 年 6 月发布修订后的《再融资业务若干问题解答》，指出上述财务性投资包括但不限于：类金融；投资产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资；购买收益波动大且风险较高的金融产品；非金融企业投资金融业务等。

围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，以收购或整合为目的的并购投资，以拓展客户、渠道为目的的委托贷款，如符合公司主营业务及战略发展方向，不界定为财务性投资。

2、公司财务性投资的具体认定情况

根据《发行监管问答——关于引导规范上市公司融资行为的监管要求（修订版）》，公司交易性金融资产和可供出售的金融资产（其他权益工具投资）主要包括对东莞长安村镇银行股份有限公司、东莞市清溪粤海水务有限公司、广东新基地产业投资发展股份有限公司、东莞市清粤市政工程有限公司、南靖百源股权投资合伙企业（有限合伙）的股权投资，借予他人款项主要为对东莞市清溪粤海水务有限公司的债权投资，具体情况如下：

对外投资企业	报告期各期末核算科目			
	2020.3.31	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
南靖百源股权投资合伙企业（有限合伙）	交易性金融资产		可供出售金融资产	

东莞长安村镇银行股份有限公司	其他权益工具投资	可供出售金融资产
东莞市清溪粤海水务有限公司	其他权益工具投资	可供出售金融资产
	债权投资	长期应收款（应收长期债权）
广东新基地产业投资发展股份有限公司	其他权益工具投资	可供出售金融资产
东莞市清粤市政工程有限公司	其他权益工具投资	可供出售金融资产

（1）交易性金融资产

报告期至今，公司持有的交易性金融资产为对南靖百源股权投资合伙企业（有限合伙）的股权投资，截至 2020 年 3 月 31 日的账面价值为 8,344.00 万元。除上述外，报告期至今公司未新增其他交易性金融资产。

2015 年 11 月 10 日，发行人子公司金信资本与其他 36 名投资人共同设立百源汇，百源汇将所收到的合伙人出资款全部投资参股了宏川智慧，宏川智慧于 2018 年 3 月 28 日在中小板上市，股票代码 002930。2017 年和 2018 年公司在可供出售金融资产对该笔投资进行核算，自 2019 年 1 月 1 日起执行新金融工具准则，公司将持有的百源汇股权分类至交易性金融资产，其公允交易变动计入公允价值变动损益科目。本次股权投资，主要是公司在股权投资领域的有益尝试，目的是在产权流动中实现公司资本的增值。

因此，公司的交易性金融资产属于财务性投资。

（2）其他权益工具投资

截至 2020 年 3 月 31 日，公司持有的其他权益工具投资余额为 4,109.00 万元，具体构成如下：

单位：万元

被投资单位	账面价值	是否财务性投资
东莞长安村镇银行股份有限公司	1,500.00	否
东莞市清溪粤海水务有限公司	1,800.00	否
东莞市清粤市政工程有限公司	100.00	否
广东新基地产业投资发展股份有限公司	709.00	是
合计	4,109.00	-

①东莞长安村镇银行股份有限公司

1) 报告期至今投资变动情况

报告期各期末，公司对东莞长安村镇银行投资的账面价值分别为 1,500.00 万元、1,500.00 万元、1,500.00 万元和 1,500.00 万元。报告期至今公司未对长

安村镇银行新增投资。

2) 长安村镇银行基本情况

名称:	东莞长安村镇银行股份有限公司
注册地址:	东莞市长安镇莲峰北路 23 号凤临公馆 1 幢商铺 101-112 号
成立日期:	2010 年 03 月 03 日
法定代表人:	李志锋
实际控制人:	无实际控制人
公司持股:	直接持有 5% 的股份
主营业务:	吸收公众存款; 发放短期、中期和长期贷款; 办理票据承兑与贴现; 从事同业拆借; 从事银行卡业、代理兑付、承销政府债券; 代理收付款项及代理银行业监督管理机构批准的其他业务

3) 参股长安村镇银行的情况

2010 年, 公司出资 1,500 万元与东莞银行等 24 家股东共同发起设立东莞长安村镇银行, 于 2010 年 3 月 23 日取得东莞市工商行政管理局颁发的《营业执照》, 公司持有长安村镇银行 5% 股权。截至本反馈意见回复出具日, 公司持有长安村镇银行股权比例稳定在 5%。

在前期成功涉入券商、信托领域后, 公司参股长安村镇银行, 主要目的是在风险可控的前提下, 进一步加强优质金融企业的布局, 进一步深化“基础设施运营+金融投资管理”的发展战略。本次参股是基于长期战略持有为目的, 同时派驻了代表担任监事参与企业的经营管理, 自参股投资以来持股比例稳定, 不构成财务性投资。

② 东莞市清溪粤海水务有限公司

1) 报告期至今投资变动情况

报告期各期末, 公司对粤海水务投资的账面价值分别为 1,800.00 万元、1,800.00 万元、1,800.00 万元和 1,800.00 万元。报告期至今公司未对粤海水务新增投资。

2) 粤海水务基本情况

名称:	东莞市清溪粤海水务有限公司
注册地址:	东莞市清溪镇清风路 97 号
成立日期:	2015 年 11 月 13 日
法定代表人:	李广生
实际控制人:	广东省国资委
公司持股:	直接持有 10% 的股权

主营业务:	粤海水务为专业综合型水务企业，经营范围涵盖原水供应、自来水生产和污水处理项目的投资与运营
--------------	--

3) 参股粤海水务的情况

2015 年，公司与东莞市粤海东原水务有限公司等 3 家公司共同发起设立粤海水务，收购并经营清溪镇供水资产，于 2015 年 12 月 8 日取得东莞市工商行政管理局颁发的《营业执照》，公司持有粤海水务 10% 的股权。截至本反馈意见回复出具日，公司持有粤海水务股权比例稳定在 10%。

随着新环保政策的落地和“水十条”的出台，水务行业正朝着黄金发展期迈进。公司在对粤海水务投资的主要目的是充分把握国家向社会资本开放基础设施领域投资的机遇，介入未来具有发展潜力的供水行业，有利于公司进一步夯实基础设施与资产经营，进一步提升公司的资产经营效益。

因此，公司参股粤海水务是促进公司基础设施产业的外延式发展而进行的战略投资，不构成财务性投资。

③东莞市清粤市政工程有限公司

1) 报告期至今投资变动情况

报告期各期末，公司对清粤市政投资的账面价值分别为 50.00 万元、50.00 万元、50.00 万元和 100.00 万元。2020 年 3 月末账面价值增加 50.00 万元系本期补缴注册资本出资额 50.00 万元。

2) 清粤市政的基本情况

名称:	东莞市清粤市政工程有限公司
注册地址:	2017 年 4 月 20 日
成立日期:	东莞市清溪镇长山头村清溪大道 28 号
法定代表人:	曾军儿
实际控制人:	广东省国资委
公司持股:	公司通过子公司金信资本持有 10% 的股份
主营业务:	主要从事市政工程、供水及污水工程设计、施工、安装和维修等公用事业

3) 参股清粤市政的情况

清粤市政由粤海水务原股东按其持有粤海水务股权比例同比例出资于 2017 年设立，两家公司同属一套人员班子经营管理。设立清粤市政的主要目的是将工程业务从粤海水务剥离，方便运营管理。公司参与清粤市政的设立，能更好的维

护公司在粤海水务的权益。

因此，与参股粤海水务相同，公司参股清粤市政不构成财务性投资。

④广东新基地产业投资发展股份有限公司

1) 报告期至今投资变动情况

报告期各期末，公司对新基地投资的账面价值分别为 709.00 万元、709.00 万元、709.00 万元和 709.00 万元。报告期至今公司未对新基地新增投资。

2) 新基地基本情况

名称:	广东新基地产业投资发展股份有限公司
注册地址:	东莞市南城街道新基路新基地科技创意产业园 G 栋 308
成立日期:	2011 年 8 月 9 日
法定代表人:	吴飞
实际控制人:	吴兰云、吴飞
公司持股:	公司通过子公司金信资本持股 4.55%
主营业务:	产业园区开发、实业投资等

3) 参股新基地的情况

公司于 2016 年参股新基地，属于在股权投资领域的有益尝试，主要目的是在产权流动中实现公司资本的增值。因此，公司对新基地投资构成财务性投资。

(3) 债权投资

2017 年末和 2018 年末公司对参股子公司粤海水务的借款在应收长期债权核算，账面价值为 2,646.10 万元，2019 年末，公司根据新金融工具准则调整至债权投资核算，账面价值为 2,646.10 万元。截至 2020 年 3 月 31 日，公司对参股子公司粤海水务债权投资的账面价值为 2,646.10 万元。报告期至今公司未对粤海水务新增借款。

2015 年 12 月 8 日，东莞市人民政府国有资产监督管理委员会出具了《关于东莞发展控股股份有限公司投资东莞清溪供水项目的批复》，同意公司在参股 10%的粤海水务公司融资到位的情况下，按照持股比例为粤海水务提供资本金股东借款。结合粤海水务公司的资金情况，目前各股东已同意提前结清以上借款。

鉴于公司对粤海水务的投资属于基础设施产业的外延式发展相关的战略投资，而公司对其借款亦是支持其水务开工建设，符合公司主营业务及战略发展方向，不构成财务性投资。

(4) 委托理财

报告期至今，公司不存在委托理财。

3、财务性投资认定结论

综上所述，截至 2020 年 3 月 31 日公司持有的交易性金融资产和其他权益工具、借予他人款项、委托理财中认定为财务性投资的系对南靖百源股权投资合伙企业（有限合伙）和广东新基地产业投资发展股份有限公司的股权投资，账面价值合计为 9,053.00 万元，占发行人净资产的比例为 1.15%。

(四) 类金融业务情况

公司通过直接和间接方式持有融通租赁 100.00%的股权，从事融资租赁业务；直接持有宏通保理 97.50%的股权，从事商业保理业务。具体情况如下：

1、融通租赁

(1) 融通租赁基本情况

融通租赁成立于 2012 年 3 月 30 日，是根据《外商投资租赁业管理办法》（商务部令[2005]第 5 号）设立的外商投资融资租赁公司，取得广东省对外贸易经济合作厅出具的《关于设立合资企业广东融通融资租赁有限公司的批复》（粤外经贸资字[2012]104 号）。融通租赁设立及变更已经获得广东省商务厅审查批准，并依法领取外商投资企业批准证书，统一社会信用代码为 91441900592104259D。融通租赁的融资租赁业务经营依法取得了批准或许可，不存在违法经营行为。

截至本反馈意见回复出具日，融通租赁的基本情况如下：

公司名称：	广东融通融资租赁有限公司
法定代表人：	王庆明
注册资本：	16,500 万美元
成立日期：	2012 年 3 月 30 日
注册地址：	广东省东莞市东城街道东宝路 124 号 1 栋 218 室
公司类型：	有限责任公司（台港澳与境内合资）
经营范围：	从事融资租赁业务、租赁业务、向国内外购买租赁财产、租赁财产的残值处理及维修，租赁交易咨询和担保（涉及行业许可管理的按国家有关规定办理申请）
主营业务：	开展融资性售后回租、有形动产融资租赁业务
股权结构：	东莞控股持股 75.00%，融通投资持股 25.00%

(2) 报告期至今发行人对融通租赁的投资情况

截至本反馈意见回复出具日，融通租赁的股权结构如下：

股东	认缴注册资本（万美元）	实缴注册资本（万美元）	持股比例
东莞控股	12,375	12,375.00	75.00%
融通投资	4,125	922.00	25.00%

注：融通投资为子公司金信资本全资子公司。

发行人对融通租赁的投资情况如下：

公司名称	类型	投资日期	实缴资本（万美元）	投资金额（万元）	是否董事会决议日前6个月至今投资
东莞控股	股权收购	2013.12.06	510.00	3,500.74	否
	缴纳注册资本	2014.01.15	6,375.00	3,050.25	否
	缴纳注册资本	2014.01.27		21,845.88	否
	缴纳注册资本	2014.11.03		14,126.11	否
	缴纳注册资本	2014.12.29	1,530.00	9,364.37	否
	股权收购	2015.03.11	846.49	5,799.89	否
	缴纳注册资本	2018.12.26	3,113.51	21,434.95	否
	小计		12,375.00	79,122.18	-
融通投资	股权收购	2015.01.09	922.00	6,068.57	否
	小计		922.00	6,068.57	-
	合计		13,297.00	85,190.75	-

注 1：公司股权收购对应列示的金额为公司支付给转让方的价款。

注 2：投资金额是指投入的股权收购款和实收资本投资额。

自本次公开发行董事会决议日前 6 个月至今，公司未对融通租赁进行新的投资、借款和担保。

（3）融通租赁的简要财务状况

最近一年及一期，融通租赁营业收入、净利润及占比上市公司比重情况如下：

单位：万元

营业收入		
项目	2020 年 1-3 月（未经审计）	2019 年度
融通租赁	2,597.58	11,082.94
东莞控股	16,406.95	163,982.59
占比	15.83%	6.76%
净利润		
项目	2020 年 1-3 月（未经审计）	2019 年度
融通租赁	1,314.92	4,978.20
东莞控股	11,178.84	107,495.21
占比	11.76%	4.63%

根据上表，2019 年度融通租赁营业收入、净利润占发行人营业收入、净利润比例分别为 6.76%和 4.63%，2020 年 1-3 月融通租赁营业收入、净利润占发行

人营业收入、净利润比例分别为 15.83%和 11.76%。

2、宏通保理

(1) 宏通保理基本情况

宏通保理成立于 2016 年 9 月 19 日，是根据《商务部关于商业保理试点有关工作的通知》（商资函[2012]419 号）、《商务部关于商业保理试点实施方案的复函》（商资函 [2012] 919 号）、《天津市商业保理业试点管理办法》、《天津市滨海新区商业保理业试点管理暂行办法》设立的商业保理公司，已经获得天津市滨海新区中心商务区管理委员会审查批准，取得《关于同意设立天津市宏通商业保理有限公司的批复》（津滨商管许可[2016]137 号），并依法获得天津市自由贸易试验区市场和监督管理局核准登记并颁发《营业执照》，统一社会信用代码为 91120118MA05L25Q6U。宏通保理的商业保理业务经营依法取得了批准或许可，不存在违法经营行为。

截至本反馈意见回复出具日，宏通保理的基本情况如下：

公司名称：	天津市宏通商业保理有限公司
法定代表人：	王庆明
注册资本：	100,000.00 万元
设立日期：	2016 年 9 月 19 日
注册地址：	天津自贸试验区（中心商务区）响螺湾旷世国际大厦 1 栋-1504B-32
公司类型：	有限责任公司
经营范围：	以受让应收账款的方式提供贸易融资；应收账款的收付结算、管理与催收；销售分户（分类）账管理；客户资信调查与评估；相关咨询服务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）
主营业务：	开展商业保理业务
股权结构：	东莞控股持股 97.5%，广东宏川集团有限公司持股 2.50%

(2) 报告期至今发行人对宏通保理的投资情况

截至本反馈意见回复出具日，宏通保理的股权结构如下：

股东	认缴注册资本(万元)	实缴注册资本(万元)	持股比例(认缴)
东莞控股	97,500.00	97,500.00	97.50%
广东宏川集团有限公司	2,500.00	2,500.00	2.50%

发行人对宏通保理的投资金额如下：

类型	投资日期	投资金额(万元)	是否董事会决议日前 6 个月至今投资
缴纳注册资本	2016/9/12	47,500.00	否
缴纳注册资本	2018/11/23	注册资本 资本公积	否

		50,000.00	12,250.43	
小计		109,750.43		-

自本次公开发行董事会决议日前 6 个月至今，公司未对宏通保理进行新的投资、借款和担保。

(3) 宏通保理的简要财务状况

最近一年及一期，宏通保理营业收入、净利润及占比上市公司比重情况如下：

营业收入		
项目	2020 年 1-3 月（未经审计）	2019 年度
宏通保理	4,817.78	18,217.81
东莞控股	16,406.95	163,982.59
占比	29.36%	11.11%
净利润		
项目	2020 年 1-3 月（未经审计）	2019 年度
宏通保理	3,269.34	8,422.60
东莞控股	11,178.84	107,495.21
占比	29.25%	7.84%

根据上表，2019 年度宏通保理营业收入、净利润占发行人营业收入、净利润比例分别为 11.11%和 7.84%，2020 年 1-3 月宏通保理营业收入、净利润占发行人营业收入、净利润比例分别为 29.36%和 29.25%。

3、报告期内融通租赁和宏通保理整体规模情况

(1) 融通租赁和宏通保理营业收入和利润情况

最近一年及一期，融通租赁、宏通投资营业收入、净利润及其整体占上市公司比重情况如下：

单位：万元

营业收入			
项目	2020 年 1-3 月	2019 年 1-3 月	2019 年度
融通租赁	2,597.58	2,946.80	11,082.94
宏通保理	4,817.78	4,827.20	18,217.81
合计	7,415.36	7,774.00	29,300.75
上市公司	16,406.95	38,049.26	163,982.59
营业收入占比	45.20%	20.43%	17.87%
净利润			
项目	2020 年 1-3 月	2019 年 1-3 月	2019 年度
融通租赁	1,314.92	1,706.62	4,978.20
宏通保理	3,269.34	2,065.27	8,422.60
合计	4,584.26	3,771.89	13,400.80
上市公司	11,178.84	27,605.31	107,495.21

净利润占比	41.01%	13.66%	12.47%
-------	--------	--------	--------

注：2019 年和 2020 年一季度数据未经审计。

2019 年度，融通租赁和宏通保理的合计营业收入和净利润占发行人合并报表营业收入和净利润比例均低于 30%。与 2019 年一季度相比，融通租赁和宏通保理 2020 年一季度的合计营业收入和净利润未出现大幅度增长，但占公司合并报表营业收入和净利润的比例高于 30%，主要原因是受新冠肺炎疫情影响，全国春节假期延长且自 2020 年 2 月 17 日起免收全国收费公路车辆通行费，发行人通行费收入大幅下降所致。

(2) 对融通租赁和宏通保理投资额占发行人净资产的比例情况

截至 2020 年 3 月 31 日，发行人对融通租赁和宏通保理的合计资本金投资金额为 194,941.18 万元，占发行人 2020 年一季度末净资产的比例为 24.78%，具体如下表所示：

单位：万元

项目	金额
融通租赁资本金投资额	85,190.75
宏通保理资本金投资额	109,750.43
合计金额	194,941.18
截至 2020 年 3 月末上市公司净资产	786,588.12
合计金额占上市公司净资产的比例	24.78%

注：此处列示的融通租赁的资本金为东莞控股及其孙公司融通投资收购股权及缴纳注册资本支付的实际价款。

4、融资租赁和商业保理业务不纳入财务性投资的原因

公司对融通租赁和宏通保理的投資不纳入财务性投資的主要原因说明如下：

(1) 国家产业政策鼓励背景下形成的战略性投资

早期，公司主营业务结构单一，高速公路服务区域有限、经营期固定且收费政策由政府定价，公司主营业务资产规模与盈利水平增长面临较大瓶颈，抗风险能力较弱。在此背景下，公司开始探索改变主业单一的发展思路。2009 年，公司先后收购东莞证券 20% 股权、东莞信托 6% 股权，实现公司主业由单一的高速公路运营管理向金融业的拓展，金融业务投资成为公司发展新的驱动力。

2015 年 8 月 26 日，李克强总理召开会议，明确提出确定加快融资租赁和金融租赁行业发展的措施，以期更好服务实体经济。2015 年 9 月 7 日，国务院下

发《关于加快融资租赁行业发展的指导意见》，阐明加快重点领域融资租赁发展、支持融资租赁创新等一系列举措。党的十九大会议中关于“深化金融改革，服务实体经济”的精神为促进资本市场健康发展与建设指明了方向。东莞市自 2017 年以来也通过设立融资租赁发展专项资金、设立融资租赁贴息及风险补偿项目、大力推动商业保理等政策方案，深入推动供应链金融业务发展。在此背景下，公司先后收购融通租赁和设立宏通保理，并积极推动业务发展，为当地实体经济提供资金支持，融通租赁和宏通保理在拓宽地方中小微企业融资渠道、推进地方产业升级和经济结构调整等方面发挥了积极作用，与国家及地方政策精神一致。

(2) 融资租赁和商业保理属于公司主营业务

公司投资融资租赁和商业保理行业是为了解决对单一主业过度依赖问题的战略性举措，而非为了短期内获得投资收益的行为。自 2015 年公司收购融通租赁 100% 股权以及 2016 年新增控股子公司宏通保理以来，融资租赁业务收入和商业保理业务收入即纳入公司的主营业务进行核算，融资租赁和商业保理属于公司金融投资管理业务板块的主营业务。2017 年至 2019 年，公司融资租赁和商业保理实现营业收入金额合计分别为 32,899.04 万元、36,190.13 万元和 28,692.77 万元，收入贡献占比分别为 23.12%、22.73% 和 17.83%，公司经营对高速公路业务收入的依赖情况得以改善，抗风险能力增强。

(3) 融通租赁和宏通保理主要围绕于服务实体经济

公司高速公路运营管理业务具有现金流充沛稳定的特点，具备开展融资租赁和商业保理的条件下，作为东莞市唯一的一家国有上市公司，东莞控股承担着国有资产保值增值并利用自身优势支持当地实体经济发展的任务。为支持实体经济发展，公司进入融资租赁和商业保理领域，主要围绕制造业、基础设施建设、公共交通、新能源等行业开展业务。截至 2020 年 3 月 31 日，融通租赁和宏通保理累计向上述实体经济投放资金近 70 亿元，一定程度上满足了上述领域相关企业发展的资金需求，为当地实体经济做出了一定的贡献。

综上，东莞控股对融通租赁和宏通保理的投资行为是发行人基于响应国家政策寻求改变单一主业状况的战略性投资行为，不构成财务性投资。

二、公司最近一期末不存在金额较大、期限较长的财务性投资情形

最近一期末，公司对外投资形成的资产包括交易性金融资产、其他权益工具投资、债权投资、长期股权投资，类金融业务包括融通租赁和宏通保理，根据《发行监管问答》的相关规定，结合上述各项投资的投资背景、投资目的、投资期限以及形成过程分析后，公司财务性投资的认定情况如下：

单位：万元

项目	非财务性投资		财务性投资
	基础设施产业投资	金融产业投资	
1、交易性金融资产	-	-	8,344.00
2、其他权益工具投资	1,900.00	1,500.00	709.00
3、债权投资	2,487.33	-	-
4、长期股权投资	16,529.35	307,554.52	-
5、其他			
5.1 融通租赁	-	85,190.75	-
5.2 宏通保理	-	109,750.43	-
合计	20,916.68	503,995.70	9,053.00
占净资产比例	2.66%	64.07%	1.15%

注：融通租赁和宏通保理为投资金额，其他为期末余额。

根据上表，公司对南靖百源股权投资合伙企业（有限合伙）和对广东新基地产业投资发展股份有限公司的投资为财务性投资，最近一期末的账面余额合计为 9,053.00 万元，占发行人净资产的比例为 1.15%，金额和占比均较小，公司最近一期末不存在金额较大、期限较长的财务性投资情形。

三、对比目前财务性投资总额与本次募集资金规模和公司净资产水平说明本次募集资金量的必要性

截至 2020 年 3 月 31 日，公司财务性投资总额、本次募集资金规模及公司净资产情况如下：

单位：万元

项目	2020 年 3 月 31 日
①财务性投资金额	9,053.00
②合并报表归属于母公司净资产	734,870.85
③占归属于母公司净资产的比例（①/②）	1.23%
④募集资金总额	250,000.00
⑤占募集资金总额的比例（①/④）	3.62%

根据《广东省发展改革委关于东莞市城市轨道交通一号线一期工程可行性研究报告的批复》，东莞市城市轨道交通一号线一期工程投资估算为 329.39 亿元。根据 PPP 项目合同，按照广州地铁 18 和 22 号线的整体综合下浮率 14%进行下浮，

并适当调减建设期贷款利息后，初始总投资测算值约为 263.18 亿元。社会资本中标后，在建设投资不变的前提下，根据项目的实际情况重新进行了投资进度调整，建设期利息相应变化。根据调整后的投资进度调整建设期利息后，工程初始总投资测算值相应调整为 261.61 亿元。

截至 2020 年 3 月 31 日，公司财务性投资金额占合并报表归属于母公司净资产和募集资金总额的比例分别为 1.23%和 3.62%，占比较低。本次募集资金投资项目的资金需求远大于财务性投资金额，本次募集资金量具有较强的必要性。同时，公司已出具承诺，不将募集资金直接或变相用于类金融业务，在本次募集资金使用完毕前或募集资金到位 36 个月内，不再新增对类金融业务的资金投入（包含增资、借款、担保等各种形式的资金投入）。

保荐机构核查并发表意见：

[中介机构核查过程]

保荐机构进行了以下核查：（1）查询相关财务性投资和类金融业务的监管规定；（2）获取相关投资可行性分析报告、投资批准文件、会议决议文件等，了解发行人相关投资的目的和背景、相关投资与主营业务关系等情况；（3）取得对外投资明细表，访谈发行人董事会秘书，了解公司实施和拟实施的财务性投资情况，了解对外投资的背景及目的；（4）查阅了发行人年度报告及其与对外投资相关的公告文件，获取被投资公司审计报告、营业执照、相关投资协议等文件，查阅了被投资企业的工商信息，对发行人报告期初至今持有的对外投资情况进行核查；（5）获取发行人本次募投项目的可行性报告，核查发行人本次募投项目投资必要性及融资规模合理性；（6）取得融通租赁、宏通保理的报告期财务报表，发行人银行流水，确认对上述企业的新增资金投入情况；（7）取得发行人关于公司实施和拟实施的财务性投资情况的说明，取得发行人关于本次募集资金使用完毕前不再新增对类金融业务的资金投入的承诺。

[中介机构核查意见]

经核查，保荐机构认为：（1）2020 年一季度末，发行人财务性投资总额占其合并报表归属于母公司净资产的比例为 1.23%，占本次募集资金规模比例为 3.62%，占比较低，发行人不存在最近一期末持有金额较大、期限较长的财务性

投资的情形，发行人募集资金量具有必要性及合理性；（2）发行人已出具承诺，不将募集资金直接或变相用于类金融业务，在本次募集资金使用完毕前或募集资金到位 36 个月内，不再新增对类金融业务的资金投入（包含增资、借款、担保等各种形式的资金投入）。

问题 3:

申请人 2020 年一季度净利润同比下滑 58%。请申请人补充说明并披露：（1）2020 年一季度营业收入、净利润同比下滑的原因及合理性，与同行业可比公司是否相符；（2）新冠肺炎疫情及通行费政策对未来生产经营及业绩的影响，如存在不利影响，请进行风险提示。

请保荐机构发表核查意见。

回复：

（1）2020 年一季度营业收入、净利润同比下滑的原因及合理性，与同行业可比公司是否相符

[说明]

一、公司 2020 年一季度营业收入、净利润下滑的原因及合理性说明

2020 年 1-3 月，公司实现营业收入 16,406.95 万元、净利润 11,178.84 万元，同比上年同期下降 56.88%和 59.50%，主要原因是：受新冠肺炎疫情影响，全国春节假期延长且自 2020 年 2 月 17 日起免收全国收费公路车辆通行费，公司通行费业务收入大幅下降。

二、同行业可比公司对比分析

单位：万元

公司名称	2020 年 1-3 月			
	营业收入		净利润	
	金额	相对上年同期变动比例	金额	相对上年同期变动比例
粤高速 A (000429.SZ)	21,121.56	-71.32%	-6,872.91	-116.83%
福建高速 (600033.SH)	22,153.70	-66.96%	-3,186.56	-112.04%
宁沪高速 (600377.SH)	96,355.20	-59.21%	-4,408.72	-104.16%
皖通高速 (600012.SH)	27,239.60	-63.68%	-7,464.49	-125.73%
行业平均值	41,717.51	-65.29%	-5,483.17	-114.69%
东莞控股	16,406.95	-56.88%	11,178.84	-59.50%

由上表可知，2020 年一季度，同行业可比公司营业收入和净利润平均值分别较去年同期下滑 65.29%和 114.69%，与公司营业收入和净利润的变动趋势相同。根据同行业上市公司公布的季报，上述企业业绩下滑的主要原因均是受新冠肺炎疫情影响，春节假期延长且自 2020 年 2 月 17 日起免收全国收费公路车辆通行费而导致。发行人 2020 年 1-3 月净利润下滑幅度小于同行业可比公司的主要原因为公司投资的金融类企业以及融资租赁和商业保理业务实现盈利，缓解了公司因高速公路收费减少带来的业绩大幅下滑局面。

(2) 新冠肺炎疫情及通行费政策对未来生产经营及业绩的影响，如存在不利影响，请进行风险提示

[说明]

公司已在配股说明书针对新冠疫情带来的风险进行风险提示，内容如下：

“自新型冠状病毒肺炎疫情以来，对肺炎疫情的防控工作正在全国范围内持续进行。2020 年 2 月 15 日，交通部发布了《关于新冠肺炎疫情防控期间免收收费公路车辆通行费的通知》，自 2020 年 2 月 17 日 0 时起至肺炎疫情防控工作结束，免收全国收费公路车辆通行费，具体截止时间另行通知。2020 年 4 月 28 日，交通部发布了《交通运输部关于恢复收费公路收费的公告》，自 2020 年 5 月 6 日 0 时起，经依法批准的收费公路恢复收费（含收费桥梁和隧道）。报告期各期，公司来自通行费的收入贡献金额分别为 109,311.37 万元、122,682.64 万元、130,938.45 万元和 7,607.53 万元，占主营业务收入的比例分别为 76.80%、77.05%、81.38%和 48.18%，是公司主营业务收入的主要组成部分。鉴于上述高速公路收费政策在 2020 年的实施，且新型冠状病毒肺炎疫情的全球性蔓延局势尚未完全得以控制，受政策影响，公司上半年及全年经营业绩面临下滑的风险。”。

[披露]

2020 年一季度营业收入、净利润同比下滑的原因及合理性，与同行业可比公司是否相符的内容，发行人已在配股说明书之“第七节 管理层讨论与分析”之“二、盈利能力分析”之“（一）利润构成分析”之“1、公司盈利能力总体情况”进行披露。

保荐机构核查并发表意见：

[中介机构核查过程]

保荐机构进行了以下核查：（1）获取发行人及同行业可比公司 2020 年一季度财务报告，了解公司及同行业可比公司经营情况；（2）获取交通部发布的《关于新冠肺炎疫情防控期间免收收费公路车辆通行费的通知》、《交通运输部关于恢复收费公路收费的公告》，了解相关政策对发行人及同行业可比公司的实际影响情况；（3）访谈公司董事会秘书，了解免收高速公路通行费对公司 2020 年一季度业绩带来的不利影响以及对未来生产经营及业绩的影响。

[中介机构核查意见]

经核查，保荐机构认为：（1）2020 年第一季度，发行人高速公路通行费收入出现较大幅度的下降的主要原因是：受新冠肺炎疫情影响，春节假期延长且自 2020 年 2 月 17 日起免收全国收费公路车辆通行费；（2）发行人通行费收入在 2020 年一季度收入变动与同行业高速公路上市公司变动趋势一致；（3）发行人已针对新冠肺炎疫情及通行费政策对未来生产经营及业绩的影响进行风险提示。

问题 4：

申请人账面货币资金充裕，但短期、长期借款余额逐年大幅增加。请申请人补充说明：（1）账面货币资金的具体用途及存放管理情况，是否存在使用受限、与大股东及关联方资金共管、银行账户归集等情形；（2）最近三年一期财务费用构成中利息支出、利息收入等明细情况，利息收入与货币资金余额是否匹配；（3）在货币资金余额较大的情况下，短期、长期借款余额大幅增加的原因、合理性，与同行业可比公司是否存在较大差异，是否存在关联方资金占用情形。

请保荐机构和会计师发表核查意见。

回复：

（1）账面货币资金的具体用途及存放管理情况，是否存在使用受限、与大股东及关联方资金共管、银行账户归集等情形

[说明]

一、货币资金具体用途

东莞控股货币资金主要是银行存款。银行存款主要用于支付人员工资、缴纳税费、支付道路维修养护费用、融资租赁及保理业务支出、偿还债务、支付利息、分配股利、新增股权性投资、以及新增项目建设投资支出等。

报告期内，公司货币资金的主要使用情况如下：

单位：万元

项目	2020年1-3月	2019年度	2018年度	2017年度
购买商品、接受劳务支付的现金	3,260.47	9,016.92	8,995.73	6,183.26
融资租赁及保理业务支付的现金	7,014.42	63,699.83	77,577.00	143,354.94
支付给职工以及为职工支付的现金	2,770.04	14,010.35	11,601.12	11,298.05
支付的各项税费	7,518.76	33,662.47	32,888.64	29,140.12
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	42,555.13	6,074.11	1,507.07	1,991.65
投资支付的现金	50.00	1,200.00	122,725.29	50.00
偿还债务支付的现金	47,094.42	502,959.55	428,169.48	442,147.32
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	3,443.02	37,633.99	37,352.79	38,111.02
合计	113,706.26	668,257.22	720,817.12	672,276.36

注：2020年1-3月数据未经审计。

二、银行存款存放管理情况

报告期各期末，公司货币资金期末余额情况如下：

单位：万元

项目	2020.3.31	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
库存现金	4.38	4.09	2.49	4.60
银行存款	412,211.59	235,328.57	162,285.25	101,727.10
合计	412,215.97	235,332.66	162,287.74	101,731.70

注：2020年3月31日数据未经审计

东莞控股资金的存放遵循收益性及安全性原则，在保证相对存款收益率较高及充分流动性的前提下，将资金尽量分散到多个银行账户，降低存款风险。公司的货币资金不存在使用受限情况。

报告期各期末，东莞控股及子公司的大额银行存款（3,000万元以上账户）占各期末货币资金余额的比例分别为：90.56%、96.75%、93.81%和96.73%。具体存放情况如下：

单位：万元

开立主体	存放银行	2017年期末余额
东莞控股	东莞长安村镇银行股份有限公司	38,077.00
东莞控股	平安银行股份有限公司	23,197.15

开立主体	存放银行	2017 年期末余额
东莞控股	广发银行股份有限公司	6,283.04
东莞控股	广东华兴银行股份有限公司	4,836.03
东莞控股	东莞农村商业银行股份有限公司	5,000.00
东莞控股	中国工商银行股份有限公司	4,426.05
融资租赁	东莞长安村镇银行股份有限公司	4,101.00
宏通保理	广发银行股份有限公司	6,203.55
合计	-	92,123.82
占 2017 年末货币资金余额比重	-	90.56%

续表 1:

单位: 万元

开立主体	存放银行	2018 年期末余额
东莞控股	东莞长安村镇银行股份有限公司	38,262.00
东莞控股	广东华兴银行股份有限公司	15,213.59
东莞控股	平安银行股份有限公司	8,083.29
东莞控股	中国工商银行股份有限公司	6,213.51
东莞控股	东莞农村商业银行股份有限公司	5,228.00
东莞控股	兴业银行股份有限公司	6,200.00
东莞控股	招商银行股份有限公司	3,000.00
融资租赁	中国民生银行股份有限公司	14,667.11
融资租赁	中国农业银行股份有限公司	5,006.02
宏通保理	中国民生银行股份有限公司	55,146.58
合计	-	157,020.10
占 2018 年末货币资金余额比重	-	96.75%

续表 2:

单位: 万元

开户行	存放银行	2019 年期末余额
东莞控股	珠海华润银行	26,000.00
东莞控股	珠海华润银行股份有限公司	18,300.00
东莞控股	东莞长安村镇银行股份有限公司	12,628.44
东莞控股	平安银行股份有限公司	11,200.00
东莞控股	东莞银行股份有限公司	7,833.81
东莞控股	浙商银行股份有限公司	3,642.57
东莞控股	广东华兴银行股份有限公司	20,000.00
东莞控股	东莞农村商业银行股份有限公司	3,056.24
融资租赁	中国工商银行股份有限公司	12,000.00
融资租赁	珠海华润银行股份有限公司	8,394.70
宏通保理	中国民生银行股份有限公司	67,542.46
宏通保理	中国民生银行股份有限公司	10,000.00
轨道一号线	广东华兴银行股份有限公司	20,158.07
合计	-	220,756.30
占 2019 年末货币资金余额比重	-	93.81%

续表 3:

单位: 万元

开户行	存放银行	2020年3月末余额
东莞控股	平安银行股份有限公司	13,365.44
东莞控股	东莞长安村镇银行股份有限公司	18,300.00
东莞控股	东莞农村商业银行股份有限公司	20,000.00
东莞控股	东莞银行股份有限公司	11,200.00
东莞控股	珠海华润银行股份有限公司	26,000.00
东莞控股	浙商银行股份有限公司	6,809.90
东莞控股	上海浦发银行股份有限公司	5,670.90
融资租赁	中国民生银行股份有限公司	40,793.23
融资租赁	广东华兴银行股份有限公司	16,937.44
融资租赁	珠海华润银行股份有限公司	12,000.00
融资租赁	招商银行股份有限公司	10,900.21
宏通保理	中国民生银行股份有限公司	86,346.03
宏通保理	广东华兴银行股份有限公司	13,000.00
宏通保理	招商银行股份有限公司	3,918.75
宏通保理	珠海华润银行股份有限公司	20,000.00
宏通保理	浙商银行股份有限公司	50,000.19
宏通保理	中国光大银行股份有限公司	4,000.00
宏通保理	上海浦发银行股份有限公司	8,819.01
轨道一号线	东莞银行股份有限公司	30,664.80
合计	—	398,725.90
占2020年3月末货币资金余额比重	—	96.73%

三、公司不存在与大股东及关联方资金共管、银行账户归集等情形

公司严格按照现金收支管理相关制度对现金进行管理, 出纳岗每日登记现金日记账, 并在当日工作结束前盘点现金, 发现差异及时调查并处理, 日清月结; 超过库存限额的现金必须当日存入开户银行, 现金收入及时存入银行, 严禁坐支。

财务部定期完成银行对账工作。业务部门提交的银行支付类原始凭证, 由财务部支付审核岗重点审核申请金额的正确性, 原始凭证的真实性、完整性, 审批流程是否符合公司制度要求等, 审核无误后原始凭证提交出纳岗进行支付, 出纳岗支付完毕后在原始凭证上加盖“银行付讫”章, 并将原始凭证提交会计岗进行账务处理。

财务部负责监控公司及子公司的资金状况, 定期收集子公司财务部上报的《资金日报表》及《资金计划表》并进行审阅, 统一规划公司整体资金安排。

报告期内公司银行账户全部系以公司或其子公司名义开立, 不存在与大股东

及关联方资金共管、银行账户归集等情形。

(2) 最近三年一期财务费用构成中利息支出、利息收入等明细情况，利息收入与货币资金余额是否匹配

[说明]

一、最近三年一期财务费用明细情况

单位：万元

项目	2020年1-3月	2019年度	2018年度	2017年度
利息支出	467.10	5,054.44	2,046.79	1,145.12
减：利息收入	2,400.38	9,534.31	5,284.16	2,166.04
汇兑损益	0.00	-0.58	-1.74	2.42
银行手续费	0.83	26.80	71.92	100.65
合计	-1,932.46	-4,453.65	-3,167.18	-917.85

二、最近三年一期公司利息收入与货币资金余额匹配性分析

报告期各期，公司货币资金平均余额、利息收入及货币资金年化收益率如下：

单位：万元

项目	2020年1-3月	2019年度	2018年度	2017年度
利息收入	2,400.38	9,534.31	5,284.16	2,166.04
货币资金平均余额	323,774.31	277,204.48	164,929.62	109,393.78
平均资金收益率（利息收入/货币资金平均余额）	2.97%	3.44%	3.20%	1.98%

报告期各期，公司货币资金年化收益率分别为 1.98%、3.20%、3.44%和 2.97%。

公司银行存款主要有两大类，一类是大额存单类的定期存款，另一类是收益相对较高的活期类存款。定期存款利率在 1.35%-4.2625%之间，活期存款利率在 0.3%-3.4%之间。经测算，公司货币资金年化收益率介于 1.98%-3.44%之间，利息收入与货币资金余额基本匹配。

(3) 在货币资金余额较大的情况下，短期、长期借款余额大幅增加的原因、合理性，与同行业可比公司是否存在较大差异，是否存在关联方资金占用情形

[说明]

一、报告期有息负债情况

单位：万元

项目	2020.3.31	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
短期借款	54,790.00	68,840.00	88,780.00	67,700.00

项目	2020.3.31	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
一年内到期的非流动负债	9,441.29	8,208.69	36,886.26	99,522.93
其他流动负债	40,000.00	40,000.00	60,000.00	60,000.00
长期借款	153,071.04	140,699.46	126,177.58	128,084.39
应付债券	30,000.00	30,000.00	30,000.00	0.00
合计	287,302.33	287,748.15	341,843.84	355,307.32
占资产总额比重	23.98%	24.38%	30.94%	34.67%

报告期各期末，东莞控股的短期借款余额分别为 67,700.00 万元、88,780.00 万元、68,840.00 万元和 54,790.00 万元；长期借款余额分别为 128,084.39 万元、126,177.58 万元、140,699.46 万元和 153,071.04 万元，借款余额逐年递增，系有息负债的结构调整。但综合考虑“一年内到期的非流动负债”、“其他流动负债”和“应付债券”等项目，东莞控股报告期各期的总有息负债规模分别为 355,307.32 万元、341,843.84 万元、287,748.15 万元和 287,302.33 万元，呈现逐年下降趋势。

二、同行业可比公司情况

可比公司	有息负债占资产总额比重			
	2020.3.31	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
粤高速 A	37.11%	34.80%	33.91%	36.09%
福建高速	22.62%	22.36%	26.11%	31.07%
皖通高速	17.09%	16.80%	20.53%	20.28%
宁沪高速	37.02%	34.99%	33.09%	33.65%
行业平均	28.46%	27.24%	28.41%	30.27%
东莞控股	23.98%	24.38%	30.94%	34.67%

东莞控股有息负债占资产总额的比例与同行业均值不存在明显差异。其中，2017 年末与 2018 年末，东莞控股有息负债占资产总额比重略高于行业均值，主要是由于 2017 年公司为拓展融资租赁及商业保理业务当年借入长期借款及短期融资券金额较大，2018 年为支付东莞信托投资款、补足流动资金而在当年借入较多短期借款等债务。2019 年末、2020 年 3 月末，东莞控股有息负债占资产总额的比例略低于行业均值。

东莞控股的主要业务包括交通基础设施产业、金融投资管理业务。各业务板块协同发展，在交通基础设施产业板块，公司以高速公路运营管理为基石，介入城市轨道交通业务领域，并积极布局新能源汽车充电业务；在金融投资管理业务板块，公司深耕融资租赁、商业保理业务，并支持东莞证券、东莞信托业务的开

展。公司的业务发展需要持续、稳定的资金投入，自有资金难以满足运营的需要。公司主要融资渠道是银行借款、发行超短期融资券、中期票据以及进行保险债权投资计划融资。报告期各期末，公司借款规模总体呈现下降趋势，与同行业公司相比近三年一期有息负债占总资产比例相差不大。虽然公司账面货币资金余额较高，但公司可预期的日常生产经营、资本性支出、偿还债务的资金需求仍存在较大缺口。因此，公司维持短期借款、长期借款、发行债券等方式筹措资金，用于补充流动资金和储备公司业务投资资金。公司在货币资金余额较大的情况下，维持一定规模的借款金额，符合公司实际经营需求，具有合理性。

三、关联方资金占用情况

报告期内，东莞控股与控股股东及其附属企业、与其他关联人及其附属企业的关联交易均是因经常性业务产生，不存在非经营性往来。短期借款、长期借款不存在被关联方占用情况。

保荐机构和会计师核查并发表意见：

[中介机构核查过程]

保荐机构和申报会计师进行了以下核查：（1）获取了报告期内东莞控股的财务管理制度，了解和复核公司制定的与货币资金相关的关键内部控制设计和运行的有效性；（2）获取银行提供的已开立账户清单，与账面记载情况进行核对，确定银行账户的完整性和使用的合规性；（3）获取银行对账单，选取大额对账单记录与账面记录进行双向核对；（4）对银行账户进行函证，核查银行账户的余额信息、是否存在货币资金使用受限的情况；（5）获取定期存单、银行理财协议等资料，对报告期内货币资金余额与利息收入的匹配情况进行测算；（6）获取企业信用报告、银行借款合同，了解和复核借款的期限、金额，分析公司短期借款、长期借款的必要性及合理性，查阅了可比公司公开披露的相关财务数据信息并与东莞控股进行对比分析；（7）检查与关联方往来及交易情况，获取相关交易合同、发票等资料，对大额关联方往来进行函证。

[中介机构核查意见]

经核查，保荐机构和申报会计师认为：

（1）报告期内，公司货币资金主要为银行存款，银行存款主要用于公司日

常经营所需资金支付；货币资金不存在使用受限的情形；公司不存在与大股东及关联方资金共管、银行账户归集等情形；

(2) 报告期内公司货币资金年化收益率处于合理水平，利息收入与货币资金余额规模相匹配；

(3) 报告期各期末，公司货币资金余额较大，维持一定规模的借款金额符合公司业务发展的需要，与同行业上市公司不存在显著差异，具有合理性；关联交易均是日常业务产生，不存在非经营性往来。

问题 5:

申请人报告期各期末长期应收款余额金额较大，主要为应收融资租赁款和应收保理款。

请申请人补充说明：（1）报告期各期末长期应收款余额金额较大的原因及合理性，与同行业可比公司是否一致；（2）长期应收款坏账准备计提情况，是否存在逾期未收回情形，结合相关合同、账龄、回款及同行业可比公司情况说明坏账准备计提是否充分。

请保荐机构发表核查意见。

回复：

（1）报告期各期末长期应收款余额金额较大的原因及合理性，与同行业可比公司是否一致

[说明]

一、长期应收款金额较大的原因及合理性说明

（一）长期应收款核算政策

根据《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》及财政部印发的《企业会计准则——应用指南》中相关账务处理的规定，长期应收款核算企业的长期应收款项，包括融资租赁产生的应收款项、采用递延方式分期收款且实质上具有融资性质的销售商品和提供劳务等经营活动产生的应收款项等。

报告期内，公司长期应收款核算内容主要为融通租赁开展业务形成的应收融

融资租赁款和子公司宏通保理开展商业保理业务形成的应收保理款。

(二) 长期应收款金额较大的原因及合理性

报告期各期末，发行人的长期应收款账面价值分别为 448,238.88 万元、360,786.61 万元、293,158.15 万元和 160,236.55 万元，占非流动资产的比例分别为 53.37%、41.06%、35.17%和 22.31%，整体呈现下降的趋势，与公司因融资租赁和商业保理业务而进行本金投放的规模保持一致，对外投放资金的规模越大，应收本金和未实现的融资收益越高，长期应收款金额越大，具体如下：

单位：万元

项目	2020.3.31	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
长期应收款账面价值	160,236.55	293,158.15	360,786.61	448,238.88
一年以内到期的长期应收款	50,982.31	96,029.05	55,421.92	62,536.36
长期应收款账面价值小计	211,218.86	389,187.20	416,208.53	510,775.24
存量项目投放本金	219,530.55	398,831.66	427,411.37	532,524.72
长期应收款账面价值小计占投放本金的比例	96.21%	97.58%	97.38%	95.92%

注：长期应收款账面价值=长期应收款账面余额 - 未实现融资收益 - 坏账准备

报告期各期末，公司长期应收账款账面价值与存量项目投放本金占比分别为 95.92%、97.38%、97.58%和 96.21%，长期应收款金额与存量项目投放本金相符，具有合理性。

2017 年末，公司长期应收款金额较大的主要原因是：公司与东莞市新照投资有限公司于 2015 年签订了租赁本金为 16 亿元（实际放款 15.65 亿元，至 2017 年末租赁本金余额 15.00 亿元）的售后回租合同，项目期限为 5 年。

2018 年末，公司长期应收款较上年末下降 87,452.27 万元，减幅 19.51%，主要原因是：本年度提前收回了对东莞市新照投资有限公司应收融资租赁款项 9.17 亿元，且同期新项目投放相对放缓。

2019 年末，公司长期应收款较上年末下降 67,628.46 万元，减幅 18.74%，主要原因是：本年度对东莞市新照投资有限公司售后回租项目形成的长期应收款金额 36,343.18 万元调整至一年内到期的非流动资产科目，且同期新项目投放相对放缓。

2020 年 3 月末，公司长期应收款较上年末下降 45.34%，主要原因系子公司宏通保理提前结清东莞理工学院城市学院保理项目，收回本金 13.65 亿元。

综上，报告期各期末公司长期应收款的波动主要受前期项目到期回款及新项目的投放的影响，公司长期应收款金额波动具有合理性。

二、与同行业可比公司对比情况

东莞控股同行业上市公司包括粤高速、福建高速、宁沪高速和皖通高速等，由于上述公司未开展融资租赁和保理业务，因此上述公司未形成与融资租赁和保理业务相关的长期应收款项。国内目前尚无商业保理类上市公司，由于商业保理和融资租赁的业务模式、财务核算较为相似，因此选取融资租赁行业公司进行对比。

融资租赁国内 A 股上市公司主要为江苏金融租赁股份有限公司（以下简称“江苏租赁”）和渤海租赁股份有限公司（下称“渤海租赁”）。江苏租赁是经中国银行保险监督管理委员会批准从事融资租赁业务的国有控股非银行金融机构，所处行业为金融租赁，采用金融企业的财务报表格式列报其资产及负债项目；渤海租赁主营业务包含经营租赁和融资租赁两类，且经营租赁收入占比较高，上述两家上市公司与融通租赁均存在一定差异，因此选取在业务模式等方面与发行人较为类似的全国股份转让系统挂牌公司作为可比对象，情况如下：

单位：万元

公司名称	主营业务	截至 2020 年 3 月 31 日主要财务数据		
		总资产	净资产	净利润
中国康复 (833499)	在清洁能源行业、高端装备行业、公共健康行业以及车辆交通行业为企业 提供融资租赁服务	3,196,342.48	413,610.19	7,213.85
福能租赁 (832743)	在煤炭、电力、建材、港口物流、建 工房地产等领域开展融资租赁业务	268,485.57	72,521.27	-508.36
康安租赁 (835319)	主要为建筑机械、纺织设备、矿山机 械、能源设备、模具机械、医疗设备 等行业客户提供融资租赁服务	70,053.55	32,521.16	596.89
东莞控股 (000828)	在基础制造、基础建设、公共交通、 新能源、教育等领域为企业 提供融资租赁和保理业务服务	481,008.87	238,808.81	4,584.26

注：东莞控股列示的财务数据系融通租赁和宏通保理分部主体的财务数据。

对于融资租赁业务和商业保理企业，一般而言，长期应收款金额越大，说明业务规模越大，对应营业收入越高。发行人和可比公司的长期应收款与营业收入的比值情况如下：

单位：万元

公司名称	2020.3.31			2019.12.31			2018.12.31			2017.12.31		
	长期应收款 账面价值	营业收入	比值	长期应收款 账面价值	营业收入	比值	长期应收款 账面价值	营业收入	比值	长期应收款 账面价值	营业收入	比值
中国康富	2,791,009.36	46,481.14	60.05	2,852,294.66	206,161.71	13.84	2,741,477.60	211,131.12	12.98	3,045,082.76	172,172.73	17.69
福能租赁	179,220.42	2,103.71	85.19	169,390.24	11,579.44	14.63	176,095.03	21,170.57	8.32	305,101.59	17,484.19	17.45
康安租赁	61,101.89	1,140.62	53.57	65,668.51	6,662.15	9.86	71,478.54	6,477.23	11.04	90,320.08	9,382.08	9.63
东莞控股	211,218.87	7,415.36	28.48	389,187.20	29,300.75	13.28	416,208.53	36,697.71	11.34	510,775.24	33,072.33	15.44

注 1：长期应收款账面价值包含一年内到期的长期应收款；

注 2：东莞控股长期应收款为融通租赁和宏通保理产生的长期应收款，营业收入为融通租赁和宏通保理的营业收入。

由上表可知，2017 至 2019 年末，发行人长期应收款与融资租赁和保理业务收入的比值与同行业可比公司差异不大。2020 年 3 月 31 日，发行人长期应收款与收入比值较低的主要原因是本季度子公司宏通保理提前结清东莞理工学院城市学院保理项目，收回本金 13.65 亿元所致。

(2) 长期应收款坏账准备计提情况，是否存在逾期未收回情形，结合相关合同、账龄、回款及同行业可比公司情况说明坏账准备计提是否充分

[说明]

一、长期应收款坏账准备计提情况

(一) 长期应收款坏账准备计提政策

报告期内，发行人根据应收融资租赁款、应收保理款逾期时间长短、可收回性评估计提坏账准备。监测应收融资租赁款、应收保理款的资产质量时参照中国银行业监督管理委员会为其监管下金融机构所颁布有关资产质量的指引，采纳五个类别的分类系统对应收融资租赁款、应收保理款进行分类并计提坏账比例，具体计提比例如下：

组合名称	应收融资租赁款、应收保理款计提比例
正常：未存在逾期	0.50%
关注：逾期 1-3 个月（含）	2.00%
次级：逾期 3-12 个月（含）	15.00%
可疑：逾期 12 个月以上	25.00%
损失：个别认定	100.00%

注 1：坏账准备=（长期应收款 - 未实现融资收益）*计提比例；

注 2：对于损失类的长期应收款，采取个别认定的方法计提坏账准备，确认无法收回的款项按照 100%计提坏账准备。

(二) 长期应收款坏账准备计提情况

融通租赁、宏通保理建立了由风控部、法务部、财务部组成的风险管理体系，持续跟踪并处理融资租赁、商业保理业务贷前、贷中和贷后的相关资产质量评估和风险事件，并向班子会、董事会定期汇报资产质量的评估及坏账准备计提的结果。

报告期各期末，公司长期应收款按照融资租赁款和保理款类别计提坏账准备情况如下：

单位：万元

项目	2020.3.31		
	账面余额	坏账准备	账面价值
融资租赁款	124,760.00	6,965.25	117,794.75
其中：未实现融资收益	18,090.33	-	-
减：一年内到期的融资租赁款	42,380.69	4,855.10	37,525.59
其中：未实现融资收益	7,161.41	-	-

融资租赁款余额	82,379.31	2,110.15	80,269.15
应收保理款	93,893.59	469.47	93,424.12
其中：未实现融资收益	17,827.47	-	-
减：一年内到期的应收保理款	13,524.34	67.62	13,456.72
其中：未实现融资收益	4,303.30	-	-
应收保理款余额	80,369.25	401.85	79,967.40
应收长期债权	-	-	-
合计	162,748.55	2,512.00	160,236.55
项目	2019.12.31		
	账面余额	坏账准备	账面价值
应收融资租赁款	162,940.77	7,016.66	155,924.11
其中：未实现融资收益	18,933.60	-	-
减：一年内到期的融资租赁款	77,224.98	5,026.93	72,198.05
其中：未实现融资收益	8,047.91	-	-
融资租赁款余额	85,715.79	1,989.73	83,726.06
应收保理款	234,435.26	1,172.18	233,263.09
其中：未实现融资收益	80,393.22	-	-
减：一年内到期的应收保理款	23,950.76	119.75	23,831.00
其中：未实现融资收益	13,689.96	-	-
应收保理款余额	210,484.51	1,052.42	209,432.09
应收长期债权	-	-	-
合计	296,200.30	3,042.15	293,158.15
项目	2018.12.31		
	账面余额	坏账准备	账面价值
融资租赁款	150,469.03	4,947.59	145,521.44
其中：未实现融资收益	19,976.03	-	-
减：一年内到期的融资租赁款	36,313.15	4,376.81	31,936.34
其中：未实现融资收益	10,771.73	-	-
融资租赁款余额	114,155.88	570.78	113,585.10
应收保理款	269,547.49	1,347.74	268,199.75
其中：未实现融资收益	95,543.09	-	-
减：一年内到期的应收保理款	23,603.60	118.02	23,485.58
其中：未实现融资收益	15,212.88	-	-
应收保理款余额	245,943.89	1,229.72	244,714.17
应收长期债权	2,646.10	158.77	2,487.33
合计	362,745.87	1,959.26	360,786.61
项目	2017.12.31		
	账面余额	坏账准备	账面价值
融资租赁款	248,592.81	5,093.44	243,499.37
其中：未实现融资收益	35,142.42	-	-
减：一年内到期的融资租赁款	57,963.64	4,140.29	53,823.35
其中：未实现融资收益	16,367.10	-	-
融资租赁款余额	190,629.17	953.15	189,676.03
应收保理款	266,119.12	1,330.60	264,788.52
其中：未实现融资收益	112,829.10	-	-
减：一年内到期的应收保理款	8,756.79	43.78	8,713.01

其中：未实现融资收益	15,957.83	-	-
应收保理款余额	257,362.32	1,286.81	256,075.51
应收长期债权	2,646.10	158.77	2,487.33
合计	450,637.60	2,398.72	448,238.88

由上表可知，报告期各期末，公司长期应收款（含一年内到期的长期应收款）的坏账准备金额分别为 6,424.04 万元、6,295.33 万元、8,188.84 万元和 7,434.72 万元。

二、长期应收款逾期未收回情况

截至本反馈意见回复出具日，公司子公司宏通保理不存在长期应收款逾期未收回的情况，融通租赁存在长期应收款逾期未收回的情况。融通租赁逾期未收回的项目情况如下：

单位：万元

序号	客户名称	合同类型	实际放款	合同履行期间	未能按期支付租金利息时间	逾期时间	回款情况	
							逾期未收回本金	已收回本金
1	大连机床集团（东莞）科技孵化有限公司	售后回租	5,827.50	20151230-20181229	2016.11.10	超过 12 个月	4,347.38	1,480.12
2	广东龙威粮油工业有限公司	售后回租	1,500.00	20150703-20160702	2015.11.10	超过 12 个月	1,350.00	150.00
3	东莞市纵横投资管理有限公司	售后回租	3,100.00	20171228-20210409	2019.01.10	超过 12 个月	1,270.67	1,829.33

（一）大连机床集团（东莞）科技孵化有限公司（以下简称“大连机床”）项目坏账准备计提情况

2015 年 12 月 29 日，融通租赁与大连机床签订售后回租合同，租赁本金为 5,827.50 万元，租赁期限为 3 年（36 期）。2015 年 12 月 30 日，融通租赁向大连机床发放租赁本金 5,827.50 万元，大连机床于第 9 期开始持续逾期。

2017 年 12 月大连机床逾期超过 12 个月，公司按照 25% 计提坏账准备 1,063.25 万元；2017 年 12 月 31 日，经减值测试，预计该项目资产处置收入 744 万元，故针对该项目计提坏账准备 2,445.70 万元，累计计提坏账准备 3,509.01 万元。

2018 年 12 月 31 日，经减值测试，预计该项目资产处置收入 488.25 万元，故针对该项目个别计提坏账准备 255.75 万元，累计计提坏账准备 3,764.76 万元。

2019 年 12 月 31 日，经减值测试，大连机床项目应收融资租赁款账面余额

4,603.20 万元，未实现融资收益 350.19 万元，已计提坏账准备 3,764.76 万元，应收融资租赁款账面价值 488.25 万元，小于该项目预计资产处置收入 961.30 万元，即该项目的资产处置收入大于账面价值，基于谨慎性原则，不转回已计提坏账准备。因此 2019 年末不再额外计提坏账准备。

大连机床项目租赁物于 2020 年 4 月 10 日通过司法拍卖网以 1,901.00 万元的价格完成拍卖。

综上，融通租赁已按照长期应收款坏账计提政策针对大连机床项目计提坏账准备，坏账准备计提充分。

（二）广东龙威粮油工业有限公司（以下简称“龙威粮油”）项目坏账准备计提情况

2015 年 7 月 2 日，融通租赁与龙威粮油签订售后租回合同，租赁本金为 8,000 万元，租赁期限为 1 年（12 期）。2015 年 7 月 3 日，融通租赁向龙威粮油发放首笔租赁本金 1,500 万元，剩余租赁本金未发放。龙威粮油于第 4 期开始持续逾期。

2017 年 12 月，龙威粮油逾期超过 12 个月，融通租赁按照 25% 计提坏账准备 370.13 万元。

2017 年 12 月 31 日，经减值测试，预计该项目资产处置收入为 1,188.37 万元，高于长期应收款账面价值 1,110.38 万元，基于谨慎性原则，不转回已计提坏账准备。因此，2017 年末不再多计提坏账准备。

2018 年 6 月 30 日，经减值测试，预计该项目资产处置收入为 1,021.36 万元，低于长期应收款净额 1,110.38 万元，故个别计提坏账准备 89.02 万元，累计计提坏账准备 459.15 万元。

2018 年 12 月 31 日，经减值测试，预计该项目资产处置收入为 1,628.29 万元，高于长期应收款净额 1,021.36 万元，基于谨慎性原则，不转回已计提坏账准备。因此，2018 年末不再多计提坏账准备。

2019 年 12 月 31 日，经减值测试，龙威粮油项目应收融资租赁款账面余额 1,480.51 万元，未实现融资收益 0 万元，已计提坏账准备 459.15 万元，长期应收款账面价值 1,021.36 万元，小于该项目预计资产处置收入 1,768.14 万元，即该项目的资产处置收入大于账面价值，基于谨慎性原则，不转回已计提坏账准备。

因此 2019 年末不再额外计提坏账准备。

龙威粮油项目租赁物主要为 q235 钢材和 ss304 不锈钢，根据第三方公开交易数据测算，实际可回收金额约 1,680.91 万元。

综上，融通租赁已按照长期应收款坏账计提政策针对龙威粮油项目计提坏账准备，坏账准备计提充分。

（三）东莞市纵横投资管理有限公司（以下简称“纵横投资”）坏账准备计提情况

2017 年 12 月 27 日，融通租赁与纵横投资签订售后回租合同，租赁本金为 3,100.00 万元，租赁期限为 1 年（12 期）。2017 年 12 月 28 日，融通租赁向纵横投资支付租赁本金 3,100.00 万元。后经客户申请，融通租赁与纵横投资签订补充协议，约定租赁期限延长至不超过 3 年。纵横投资于第 15 期开始持续逾期。

2019 年 12 月 31 日，经减值测试，纵横投资项目应收融资租赁款账面余额 1,378.96 万元，未实现融资收益 24.40 万元，已计提坏账准备 203.18 万元，长期应收款账面价值 1,151.38 万元，小于该项目预计资产处置收入 1,833.53 万元，即该项目的资产处置收入大于账面价值，基于谨慎性原则，不转回已计提坏账准备。因此 2019 年末不再额外计提坏账准备。

纵横投资项目租赁物根据第三方于 2020 年 1 月出具的评估报告，租赁物评估价值为 1,833.53 万元。

综上，融通租赁已按照长期应收款坏账计提政策针对纵横投资项目计提坏账准备，坏账准备计提充分。

三、结合相关合同、账龄、回款及同行业可比公司情况说明坏账准备计提是否充分

（一）合同主要条款说明

公司融资租赁业务和商业保理业务合同为格式条款合同，融资租赁合同约定了物件的交付、起租日、租赁期限、期数、租金支付日、租赁手续费、租赁本金及违约、补救措施、租赁担保等主要条款，商业保理合同约定了基础协议、保理标的、应收账款转让、保理转让款、保理融资利息、保理期限、期数、本息支付日及违约、补救措施、担保等主要条款。

一般情况下，融资租赁业务和商业保理业务的项目期限为3-5年，租赁方或应收账款卖方按合同约定支付租赁本金、保理本金及利息，如存在逾期违约情况，融通租赁和宏通保理按照合同确认违约责任和补救措施，并依据坏账准备政策结合逾期时间长短、可收回情况分别计提相应坏账准备。

（二）长期应收款账面余额期限情况

公司长期应收款账面余额为未来按月、季（具体以业务合同为准）到期的应收融资租赁款和应收保理款本金及未实现融资收益。报告期各期末，融通租赁、宏通保理的长期应收款（含重分类至一年内到期的非流动资产）账面余额按到期期限划分的情况如下：

单位：万元

期限	2020.3.31		2019.12.31		2018.12.31		2017.12.31	
	账面余额	占比	余额	占比	余额	占比	余额	占比
1年以内	55,905.04	25.57%	101,175.74	25.46%	59,916.74	14.27%	66,720.43	12.96%
1-2年	55,281.98	25.28%	5,417.85	13.63%	89,571.42	21.33%	46,975.57	9.13%
2-3年	32,073.91	14.67%	43,046.58	10.83%	51,626.47	12.29%	161,281.60	31.33%
3-4年	31,686.02	14.49%	44,192.85	11.12%	37,592.88	8.95%	44,215.21	8.59%
4-5年	17,837.34	8.16%	36,436.44	9.17%	34,287.49	8.16%	32,888.38	6.39%
5年以上	25,869.30	11.83%	118,345.97	29.78%	147,021.51	35.00%	162,630.74	31.60%
合计	218,653.59	100.00%	397,376.03	100.00%	420,016.52	100.00%	514,711.93	100.00%

由上表可知，截至2020年3月31日，融通租赁、宏通保理的长期应收款账面余额为218,653.59万元，主要为中短期长期应收款项（3年以下）。2017年至2019年末，5年以上期限的长期应收款主要为宏通保理对广东科技学院和东莞理工学院城市学院投放的保理款。

（三）长期应收款回款情况

截至2020年5月31日，公司长期应收账款（含重分类至一年内到期的长期应收款）账面余额247,728.39万元，款项逾期未收回的项目为大连机床、龙威粮油和纵横投资，合计应收而未收回的金额为7,462.67万元，已计提坏账准备的金额为4,566.65万元，坏账准备的计提金额超过应收而未收金额与可变现价值之间的差额，公司已针对上述三个项目进行个别认定并足额计提了坏账准备，除上述三个项目外，其他项目的应收款项均回款正常，不存在逾期未收回的情况。

（四）同行业可比公司坏账计提政策对比

公司与同行业可比公司坏账计提比例对比情况如下：

东莞控股（000828）		中国康富（833499）		康安租赁（835319）		福能租赁（832743）	
类别	计提比例	类别	计提比例	类别	计提比例	类别	计提比例
正常类 （未逾期）	0.50%	正常类	0.00%	正常类 （未逾期）	0.50%	正常类	0.50%
关注类 （逾期 1-3 个月）	2.00%	关注类	1.00%	关注类 （逾期 1-6 个月）	2.00%	关注类	2.00%
次级类 （逾期 3-12 个月）	15.00%	次级类	5.00%	次级类 （逾期 6-12 个月）	25.00%	次级类	25.00%
可疑类 （逾期 12 个月以上）	25.00%	可疑类	20.00%	可疑类 （逾期 12-24 个月）	50.00%	可疑类	50.00%
损失类 （个别认定）	100.00%	损失类	100.00%	损失类 （逾期 24 个月以上）	100.00%	损失类	100.00%

注 1：中国康富年报未披露其类别划分具体逾期期限，其划分主要是参照中国银保监会发布的资产质量分类指引，分析承租人支付能力、还款意愿、还款记录及租赁项目盈利能力等因素，评估融资租赁款收回的可能性，对融资租赁资产进行分类；

注 2：福能租赁年报未披露具体逾期时间；

注 3：东莞控股列示的计提比例为融通租赁和宏通保理长期应收款坏账计提的比例。

由上表可知，公司长期应收账款（含一年内到期的长期应收款）的坏账准备计提比例与同行业其他可比公司相比，不存在显著差异，处于合理水平。

综上，公司子公司报告期各期末长期应收账款（含一年内到期的长期应收款）余额期限主要为 2 年以内，回款情况良好，公司与同行业可比公司的坏账准备计提政策、计提比例无明显差异，报告期各期末长期应收账款（含一年内到期的长期应收款）坏账准备计提充分。

保荐机构核查并发表意见：

[中介机构核查过程]

保荐机构进行了以下核查：（1）了解和评价融资租赁、宏通保理相关的关键内控制度设计和运行的有效性；（2）检查合同台账，与合同进行核对，核对其是否存在逾期及分类是否正确；（3）选取部分应收融资租赁款及所对应的融资租赁业务的客户资料进行审阅，重点关注承租人及保证人的偿付能力、租赁物的可收回价值以及相关行业发展状况等；（4）复核应收融资租赁款预期信用损失计算的准确性，包括逾期期限的统计、在租项目的分类等；（5）检查本期发生逾期的融资租赁客户情况，通过检查业务合同、付款计划及资金收付凭证等评价相关融资租赁客户的偿债能力，关注其还款意愿及担保抵押情况，重点分析发生逾期融资

租赁客户期末预期信用损失计提是否充分、准确；（6）获取同行业可比公司定期报告，了解其融资租赁业务或保理业务长期应收款核算方式以及长期应收款坏账准备计提政策；（7）取得大连机床项目、龙威粮油项目法院判决书，纵横投资项目的债权转让协议，了解上述项目处置情况。

[中介机构核查意见]

经核查，保荐机构认为：报告期内公司长期应收账款回款良好，坏账准备计提符合公司坏账准备计提办法，坏账准备计提充分。

问题 6：

申请人 2019 年对固定资产预计净残值率、高速公路资产折旧进行会计估计变更。请申请人补充说明：（1）会计估计变更的具体内容，进行会计估计变更的原因及合理性，相关会计估计与同行业可比公司是否一致；（2）会计估计变更对相关财务数据的影响。

请保荐机构和会计师发表核查意见。

回复：

（1）会计估计变更的具体内容，进行会计估计变更的原因及合理性，相关会计估计与同行业可比公司是否一致

[说明]

一、会计估计变更的具体内容，进行会计估计变更的原因及合理性

（一）固定资产残值率变更

2019 年 6 月，东莞控股第七届董事会第十八次会议审议通过会计估计变更的议案，本次会计估计变更主要是对部分固定资产的残值率进行变更，固定资产的折旧方法和折旧年限仍保持不变。

根据东莞控股实际情况，由于部分固定资产的净残值已不能合理体现其折旧期满后市场价值，为真实、可靠、公允地反映公司的财务状况和经营成果，东莞控股对固定资产残值率进行合理调整。

东莞控股高速公路路产折旧采用工作量法，不涉及残值率；房屋及建筑物残

值率为 5%、专用设备残值率为 5%，此次不进行变更。除此之外，运输设备、机器设备、电子设备和其他设备的残值率由 5%变更为 0.5%。变更后各类固定资产的折旧方法、折旧年限和年折旧率如下：

类别	折旧方法	折旧年限（年）	残值率（%）	年折旧率（%）
房屋及建筑物	年限平均法	10-30年	5	9.50-3.167
机器设备	年限平均法	10年	0.5	9.95
运输设备	年限平均法	5年	0.5	19.90
电子设备及其他设备	年限平均法	5年	0.5	19.90
专用设备	年限平均法	10年	5	9.50

（二）高速公路资产折旧

公司路产按工作量计提折旧，工作量根据第三方咨询机构出具的预测报告确定。根据公司的会计政策，对实际车流量与预测车流量的差异，公司每三年将根据实际车流量重新预测剩余收费期的车流量，并调整以后年度每标准车流量应计提的折旧，以保证路产价值在经营期限内合理分摊。

2019年12月1日，东莞控股第七届董事会第二十七次会议审议通过会计估计变更的议案，东莞控股对采用工作量法计提折旧的路产，根据实际车流量重新预测剩余收费期的车流量，并调整以后年度每标准车流量应计提的折旧额，自2019年12月1日起对高速公路资产折旧进行会计估计变更。

二、同行业公司会计估计情况

公司	路产折旧/特许经营权摊销政策	其他固定资产残值率
粤高速 A	采用工作量法在批准的收费期限内计提折旧。具体方法如下：以公路及桥梁收费期限内的预测总标准车流量、公路及桥梁的原值或账面价值为基础，计算每标准车流量应计提的折旧额，然后根据各会计期间实际标准车流量计提折旧。	3%-10%
福建高速	经营公路资产采用车流量法计提折旧，由公司聘请专业机构预测高速公路剩余收费期的总车流量，实际车流量与预测车流量的差异，公司每三年将根据实际车流量重新预测剩余收费期的总车流量，并据此调整以后年度每标准车流量应计提的折旧，以保证路产价值在经营期限内全部收回。	0%-5%
皖通高速	收费公路特许经营权按其入账价值依照特许经营权期限采用年限平均法摊销。	3%
宁沪高速	公路经营权的摊销按照交通流量法计提，即特定年度实际交通流量与经营期间的预估总交通流量的比例计算年度摊销总额。当实际交通流量与预估总交通流量产生重大差异时，本集团将重新预估总交通流量并计提摊销。	0%-3%

同行业可比公司的路产资产折旧政策主要采用工作量法，其他固定资产估计残值率是 0%-10%，东莞控股的折旧政策与同行业可比公司相比基本一致。

(2) 会计估计变更对相关财务数据的影响

[说明]

公司会计估计变更对相关财务数据的影响情况如下：

单位：万元

变更时间	会计估计变更的内容	对 2019 年影响金额	占利润总额比重
2019 年 7 月 1 日	固定资产预计净残值率	-80.41	-0.06%
2019 年 12 月 1 日	高速公路资产折旧	401.00	0.30%

东莞控股自 2019 年 7 月按照变更后固定资产预计净残值率计提折旧，固定资产预计净残值率变更导致 2019 年多计提折旧 80.41 万元。东莞控股自 2019 年 12 月起按新预测的每标准车流量折旧额计提折旧，该项变更导致 2019 年减少折旧 401.00 万元。变更当年，对东莞控股利润的影响金额为 320.59 万元，占当年利润总额的比例为 0.24%。以上会计估计变更对东莞控股利润影响很小，不会导致盈利情况发生重大变化。

保荐机构和会计师核查并发表意见：

[中介机构核查过程]

保荐机构和申报会计师进行了以下核查：（1）查阅董事会决议，检查会计估计变更内部决策流程，了解会计估计变更的具体内容及原因；（2）获取第三方咨询机构出具的车流量预测报告，对专家工作进行复核；（3）查阅了可比公司公开披露的相关信息，与东莞控股固定资产折旧政策进行比较；（4）计算会计估计变更对相关财务数据的影响。

[中介机构核查意见]

经核查，保荐机构和申报会计师认为：（1）东莞控股会计估计变更是合理的，相关会计估计与同行业可比公司基本一致；（2）会计估计变更对东莞控股利润总额的影响很小。

问题 7：

申请人报告期内存在会计差错更正。请申请人补充说明：（1）会计差错的具体内容及发生会计差错的原因；（2）会计差错更正对相关财务数据的影响；（3）是否存在其他未披露的会计差错；（4）是否存在会计基础薄弱，内部控

制缺失情形。

请保荐机构和会计师发表核查意见。

回复：

(1) 会计差错的具体内容及发生会计差错的原因

[说明]

公司会计差错的主要原因系 2009 年 3 月购买东莞证券 20%股权时发生，具体情况如下：

东莞控股于 2009 年 3 月购买东莞证券 20%股权，初始投资成本为 37,620 万元。购买日，东莞证券的净资产账面价值为 151,838.33 万元，东莞控股持有其 20%股权对应享有的净资产份额为 30,367.67 万元。在会计处理时，东莞控股将初始投资成本与应享有被投资单位账面净资产份额的差额 7,252.33 万元作为长期股权投资差额，并按照 10 年期限进行摊销，摊销值冲减自购买日至 2018 年 12 月 31 日期间的各会计年度对东莞证券的投资收益。

2006 年 2 月 15 日财政部发布《企业会计准则—基本准则（2006 修订）》及《企业会计准则第 2 号—长期股权投资（2006）》，自 2007 年 1 月 1 日起施行。

东莞控股原对持有东莞证券 20%股权的长期股权投资初始投资成本与应享有被投资单位账面净资产份额的差额 7,252.33 万元，作为长期股权投资差额处理，是 2007 年以前执行的相关企业会计准则下的规定。2007 年起执行的《企业会计准则第 2 号—长期股权投资（2006）》对此的相关规定为：

第二章之第四条：（一）以支付现金取得的长期股权投资，应当按照实际支付的购买价款作为初始投资成本。

第三章之第九条：长期股权投资的初始投资成本大于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的，不调整长期股权投资的初始投资成本；长期股权投资的初始投资成本小于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的，其差额应当计入当期损益，同时调整长期股权投资的成本。被投资单位可辨认净资产的公允价值，应当比照《企业会计准则第 20 号—企业合并》的有关规定确定。

第三章之第十二条：投资企业在确认应享有被投资单位净损益的份额时，应当以取得投资时被投资单位各项可辨认资产等的公允价值为基础，对被投资单位的净利润进行调整后确认。

按照《企业会计准则第 2 号—长期股权投资（2006）》的规定，上述长期股权投资差额的处理属于会计差错，应进行差错更正。

(2) 会计差错更正对相关财务数据的影响

[说明]

会计差错更正对 2017 年和 2018 年的财务数据存在影响，具体科目和影响金额情况如下：

一、对 2017 年期末合并财务报表项目及金额具体影响

单位：万元

受影响的比较期间报表项目名称	2017 年 12 月 31 日/2017 年度		
	重述前金额	累积影响金额	重述后金额
长期股权投资	145,368.75	3,302.61	148,671.36
资产总额	1,021,665.62	3,302.61	1,024,968.23
盈余公积	68,520.40	330.26	68,850.66
未分配利润	279,884.16	2,972.35	282,856.51
归属于母公司股东权益合计	565,657.35	3,302.61	568,959.96
股东权益合计	568,396.82	3,302.61	571,699.43
投资收益	23,585.10	725.23	24,310.33
净利润	88,917.73	725.23	89,642.96

二、对 2017 年期末母公司财务报表项目及金额具体影响

单位：万元

受影响的比较期间报表项目名称	2017 年 12 月 31 日/2017 年度		
	重述前金额	累积影响金额	重述后金额
长期股权投资	260,555.98	3,302.61	263,858.59
资产总额	882,717.84	3,302.61	886,020.45
盈余公积	68,520.40	330.26	68,850.66
未分配利润	245,275.83	2,972.35	248,248.18
股东权益合计	531,542.15	3,302.61	534,844.76
投资收益	24,154.72	725.23	24,879.95
净利润	75,829.39	725.23	76,554.62

三、对 2018 年期末合并财务报表项目及金额具体影响

单位：万元

受影响的比较期间报表项目名称	2018 年 12 月 31 日/2018 年度		
	重述前金额	累积影响金额	重述后金额

受影响的比较期间报表项目名称	2018年12月31日/2018年度		
	重述前金额	累积影响金额	重述后金额
长期股权投资	303,665.40	4,027.84	307,693.24
资产总额	1,100,936.14	4,027.84	1,104,963.98
盈余公积	78,297.24	402.78	78,700.02
未分配利润	349,005.39	3,625.06	352,630.45
归属于母公司股东权益合计	649,195.30	4,027.84	653,223.15
股东权益合计	652,676.47	4,027.84	656,704.32
投资收益	33,246.47	725.23	33,971.71
净利润	105,196.01	725.23	105,921.25

四、对2018年期末母公司财务报表项目及金额具体影响

单位：万元

受影响的比较期间报表项目名称	2018年12月31日/2018年度		
	重述前金额	累积影响金额	重述后金额
长期股权投资	503,300.91	4,027.84	507,328.76
资产总额	1,044,425.21	4,027.84	1,048,453.05
盈余公积	78,297.24	402.78	78,700.02
未分配利润	307,279.49	3,625.06	310,904.55
股东权益合计	603,864.74	4,027.84	607,892.58
投资收益	37,351.31	725.23	38,076.54
净利润	97,768.43	725.23	98,493.66

(3) 是否存在其他未披露的会计差错

[说明]

报告期内，除上述会计差错外，东莞控股不存在其他未披露的会计差错。

(4) 是否存在会计基础薄弱，内部控制缺失情形

[说明]

上述会计差错对2017年和2018年净资产影响金额分别为3,302.61万元、4,027.84万元，占当期净资产比重分别为0.58%、0.61%，占比较小，不构成重大影响。东莞控股公司已于2019年年报审计时对上述事项进行了整改，对以前年度的财务报表进行了追溯调整并履行了信息披露义务。

东莞控股根据企业会计准则等制定了《财务管理制度》并严格执行；建立了规范的财务会计核算体系，财务部门岗位齐备，财务人员工作经验丰富，能够胜任该岗位工作，通过岗位责任制、不相容职务相分离、电子信息系统控制、档案管理会计控制方法，确保企业会计基础工作规范，财务报告编制有良好基础。

东莞控股建立了完善的内控制度及内控流程，全面推行制度化的规范管理，

以规范各业务流程的控制活动。董事会负责内部控制的建立健全和有效实施，监事会对董事会建立与实施内部控制进行监督。经营管理层负责组织领导企业内部控制的日常运行。党群监察部负责组织协调内部控制的建立实施及评价等日常工作。各职能部门负责其职能范围内的内部控制具体实施及维护工作。

报告期东莞控股对内部控制有效性进行自我评价。北京兴华会计师事务所（特殊普通合伙）对 2017 年、2018 年财务报告内部控制的有效性进行了审计，并出具了[2018]京会兴内审字第 03010001 号、[2019]京会兴内审字第 03020001 号标准无保留《内部控制审计报告》。大华会计师事务所（特殊普通合伙）对 2019 年财务报告相关内部控制的有效性进行了审计，并出具了大华内字[2020]000054 号标准无保留的《内部控制审计报告》，公司已经按照《企业内部控制基本规范》和相关规定在所有重大方面保持了与财务报表相关的有效的内部控制。

综上，东莞控股不存在会计基础薄弱的情况。公司内部控制制度健全，能够有效保证公司运行的效率、合法合规性和财务报告的可靠性，内部控制制度的完整性、合理性、有效性不存在重大缺陷。

保荐机构和会计师核查并发表意见：

[中介机构核查过程]

保荐机构和申报会计师进行了以下核查：（1）查阅会计差错更正相关的董事会决议；（2）检查东莞控股购买东莞证券公司股权的转让协议、评估报告、付款凭证及工商变更资料；（3）获取东莞证券各年审计报告及分红决议；（4）检查东莞控股自投资后长期股权投资会计处理及原始凭证；（5）根据企业会计准则的规定更正会计处理，计算差错更正对每年相关财务数据的影响；（6）获取公司内部控制自我评价报告。

[中介机构核查意见]

经核查，保荐机构和申报会计师认为：（1）东莞控股购买东莞证券公司 20% 股权，东莞控股将初始投资成本与应享有被投资单位账面净资产份额的差额按照 10 年进行摊销，该会计处理不符合《企业会计准则》规定，属于会计差错，应进行更正；（2）更正金额对利润额影响较小；（3）除上述会计差错更正外，公司无其他未披露的会计差错事项；（4）东莞控股内控流程设计有效，运行良好，无

内部控制缺失情形。

问题 8:

申请人存在重大未决诉讼。请申请人结合相关诉讼进展情况说明预计负债计提情况及合理性。

请保荐机构发表核查意见。

回复:

[说明]

一、公司及其控股子公司未决诉讼事项

截至本反馈意见回复出具日，公司及其控股子公司未决诉讼情况如下:

序号	原告/申请人	被告/被申请人	案由	诉讼进展	是否形成预计负债	未计提预计负债的原因
1	融通租赁	大连机床集团(东莞)科技孵化有限公司	融资租赁合同纠纷	强制执行阶段	否	公司之子公司作为原告向被告主张款项支付,不涉及计提预计负债
2	融通租赁	广东龙威粮油工业有限公司	融资租赁合同纠纷	二审已判决、准备申请强制执行	否	公司之子公司作为原告向被告主张款项支付,不涉及计提预计负债
3	汉邦公司	福地公司、发行人	产权转让合同纠纷	一审已开庭、尚未判决	否	本案仍在审理过程中,且涉诉合同与发行人无关,不存在已经成为公司现时义务的情况,不符合预计负债确认的先决条件

2018年6月14日,融通租赁与大连机床因融资租赁合同产生纠纷,融通租赁向东莞市第一人民法院提起诉讼。2019年4月12日,融通租赁收到东莞市第一人民法院作出的该案判决书,判决支持融通租赁的诉讼请求租金4,628.29万元及逾期利息等。该案判决书已发生法律效力,融通租赁已经于2019年7月向法院申请强制执行该生效判决。截止至本反馈意见回复出具日,该执行案件尚未执结。

2018年10月12日,融通租赁与龙威粮油因融资租赁合同产生纠纷,融通租赁向东莞市第一人民法院提起诉讼。2019年10月15日,发行人收到东莞市

第一人民法院作出的该案判决书，判决支持融通租赁的诉讼请求租金 1,405.92 万元及逾期利息等。2019 年 11 月 28 日，融通租赁收到龙威粮油的上诉状，请求调整逾期利息。2020 年 5 月 23 日，融通租赁收到东莞市中级人民法院作出的维持原判的判决书。该案判决书已发生法律效力，融通租赁正在准备向法院申请强制执行该生效判决。截止至本反馈意见回复出具日，融通租赁尚未提交强制执行申请。

2020 年 1 月 10 日，发行人收到东莞市中级人民法院送达的《追加被告申请书》、《变更诉讼请求申请书》、《参加诉讼通知书》、《应诉通知书》、《传票》等文件。东莞市汉邦帝庭苑房地产开发有限公司（原告，下称“汉邦公司”）与广东福地投资有限公司（被告，下称“福地公司”）因其双方 2011 年 10 月 18 日签署的《产权转让合同》的履行纠纷一案，申请追加发行人作为该案共同被告。请求发行人将案涉标的已办有房地产权证的地上建筑物，协助变更登记到汉邦公司名下并交付给汉邦公司。该案由原告汉邦公司于 2018 年 7 月 10 日起诉福地公司，2019 年 9 月 4 日，东莞市中级人民法院开庭审理并且一审法庭辩论终结。汉邦公司于 2019 年 12 月 13 日提交《追加被告申请书》和《变更诉讼请求申请书》，申请追加发行人作为共同被告。该案由原告汉邦公司于 2018 年 7 月 10 日起诉福地公司，2019 年 9 月 4 日，东莞市中级人民法院开庭审理并且一审法庭辩论终结。汉邦公司于 2019 年 12 月 13 日提交《追加被告申请书》和《变更诉讼请求申请书》，申请追加发行人作为共同被告。该案已经由东莞市中级人民法院于 2020 年 5 月 12 日和 14 日开庭审理，截止至本反馈意见回复出具日，尚未作出判决。上述诉讼事项，涉诉合同与发行人无关，案涉建筑物已经在 2003 年由发行人进行重大资产重组时将对应的房产置出并移交给东莞路桥，不再属于发行人所有，且未被发行人使用或占用，该案不对发行人构成重大影响，对本次发行不构成实质性影响。

二、相关案件预计负债计提情况

《企业会计准则第 13 号——或有事项》第四条规定：“与或有事项相关的义务同时满足下列条件的，应当确认为预计负债：（1）该义务是企业承担的现时义务；（2）履行该义务很可能导致经济利益流出企业；（3）该义务的金额能够可靠地计量”。第十二条规定：“企业应当在资产负债表日对预计负债的账面价值进行

复核。有确凿证据表明该账面价值不能真实反映当前最佳估计数的，应当按照当前最佳估计数对该账面价值进行调整”。

公司与大连机床、龙威粮油之间的案件中，公司均作为原告向被告主张款项支付，因此不涉及计提预计负债。发行人被汉邦公司追加作为共同被告的案件，一审已开庭尚未判决，由于该案件涉诉合同与公司无关，原告亦未向公司提出实质性经济权益请求，结合该等案件目前的实际情况，不存在已经成为公司现时义务的情况，不符合预计负债确认的先决条件。

综上，公司未决诉讼未计提预计负债合理。

保荐机构核查并发表意见：

[中介机构核查过程]

针对上述事项，保荐机构进行了以下核查：（1）取得发行人提供的公司及其子公司未决诉讼、仲裁统计表；（2）通过中国裁判文书网、企查查等公开网站查询了发行人未决诉讼情况；（3）与律师进行了沟通，了解案情背景、进展及庭审情况；取得诉讼案情相关资料；（4）查阅了发行人及其子公司报告期内的财务报表、定期报告及审计报告，复核了发行人与预计负债相关的会计政策、会计处理等；（5）与申报会计师交流有关未决诉讼问题，核查发行人截至 2020 年 3 月 31 日预计负债的计提是否符合会计准则的要求。

[中介机构核查意见]

经核查，保荐机构认为：公司未决诉讼未计提预计负债合理。

问题 9：

关于募投项目。本次募投项目东莞市城市轨道交通一号线一期工程属于政府和社会资本合作（PPP）项目，请申请人补充说明并披露：（1）项目是否履行了有权机关立项、环评、土地管理、安全、能源管理等方面的审批、备案程序。

（2）项目已取得用地预审意见。请申请人补充说明用地办理程序及相关手续办理进展情况，是否存在未能取得的障碍，进而影响项目顺利实施。（3）说明项目的实施进度及现阶段需履行的政府审批程序，同时披露未来需履行哪些政府审批手续，是否存在法律障碍，并充分提示风险。（4）PPP 项目是否已纳入财

政部全国 PPP 综合信息平台项目库，是否已经过地方人大批准并纳入政府财政预算。

请保荐机构和发行人律师发表核查意见。

回复：

(1) 项目是否履行了有权机关立项、环评、土地管理、安全、能源管理等方面的审批、备案程序

[说明]

一、项目立项审批

东莞市轨道交通 1 号线一期工程（以下简称“项目”）已经履行立项审批手续。2016 年 3 月 7 日，广东省发展和改革委员会《关于东莞市城市轨道交通一号线一期工程可行性研究报告的批复》（粤发改交通函〔2016〕926 号），批复同意建设东莞市城市轨道交通一号线一期工程。2020 年 1 月 24 日，广东省发展和改革委员会《广东省发展改革委关于同意东莞市城市轨道交通 1 号线一期工程变更项目业主的函》（粤发改基础函〔2020〕127 号），批复同意东莞市城市轨道交通 1 号线一期工程项目业主变更为一号线建设公司；其他事项仍按粤发改交通函〔2016〕926 号文批复内容执行。

二、项目环评审批

项目已经履行环评审批手续。2015 年 11 月 11 日，东莞市环境保护局《关于东莞市城市轨道交通 1 号线一期工程环境影响报告书的批复》（东环建〔2015〕2454 号），批复同意本项目环境影响报告书的评价结论、技术评估审查意见。

三、土地管理审批

(一) 项目已经履行规划选址审批手续。2015 年 11 月 6 日，广东省住房和城乡建设厅《广东省住房和城乡建设厅关于对东莞市轨道交通 1 号线一期工程（望洪站至黄江中心站）规划选址的审查意见》，同意项目选址方案。同日，广东省住房和城乡建设厅颁发《建设项目选址意见书》（选字第 440000201500406 号）。

(二) 项目已经履行用地预审审批手续。2016 年 1 月 11 日，广东省国土资

源厅《关于东莞市城市轨道交通 1 号线一期工程（望洪站-黄江中心站）工程建设项目用地的预审意见》（粤国土资（预）函 [2016] 1 号），批复同意通过东莞市国土资源局提交的东莞市城市轨道交通 1 号线一期工程(望洪站—黄江中心站)工程建设项目用地预审。

四、项目安全审批

（一）项目已经履行项目工程场地地震安全性评价审批手续。2013 年 10 月 17 日广东省地震局出具《关于东莞市轨道交通 1 号线工程场地地震安全性评价报告和抗震设防要求的批复》（粤震安评 [2013] 448 号），审定同意本项目场地地震安全性评价报告对项目区域地震分析意见、工程场地涉及地震动参数结果、工程场地地震地质灾害的评价意见，确定项目工程场地的抗震设防要求。

（二）项目已经履行项目水土保持方案审批手续。2015 年 4 月 17 日广东省水利厅出具《广东省水利厅关于东莞市城市轨道交通 1 号线一期工程水土保持方案的批复》（粤水水保 [2015] 28 号），同意本项目水土保持方案报告书对主体工程水土保持分析与评价的结论及水土保持方案。

（三）项目已经履行项目社会稳定风险评估审批手续。2015 年 12 月 4 日东莞市人民政府《关于报送对〈东莞市城市轨道交通 1 号线工程社会稳定风险分析报告〉评估报告的的意见的函》（东府函 [2015] 133 号），同意本项目社会稳定风险分析报告的评估内容和项目等级判定，认为该工程项目属低风险，且东莞市有可靠的措施防范和化解可能存在的风险。

五、能源管理审批

项目已经履行节能评估审批手续。2015 年 12 月 18 日，广东省发展和改革委员会《广东省发展改革委关于东莞市城市轨道交通 1 号线一期工程（望洪站—黄江中心站）节能评估报告的审查意见》（粤发改资环函 [2015] 5701 号），审查确认项目采用的主要技术标准和建设方案符合国家相关节能法规及节能政策的要求, 同意该项目节能评估报告。

（2）项目已取得用地预审意见。请申请人补充说明用地办理程序及相关手续办理进展情况，是否存在未能取得的障碍，进而影响项目顺利实施

[说明]

一、项目用地预审批复情况

根据广东省国土资源厅 2016 年 1 月 11 日《关于东莞市城市轨道交通 1 号线一期工程（望洪站-黄江中心站）工程建设项目用地的预审意见》（粤国土资（预）函 [2016] 1 号）批复，东莞市城市轨道交通 1 号线一期工程（望洪站—黄江中心站）项目拟用地总面积 132.1794 公顷，其中农用地 55.9124 公顷（其中耕地 30.622 公顷），建设用地 71.9778 公顷，未利用地 4.2892 公顷。项目不涉及占用基本农田。项目功能分区用地情况：主体工程用地 72.0861 公顷，车辆段 25.4369 公顷，停车场用地面积 23.4798 公顷，车站用地面积 10.8266 公顷，主变所用地 0.35 公顷。

二、项目用地办理程序

项目用地由东莞市政府及相关部门负责向一号线建设公司按无偿划拨提供，一号线建设公司根据项目实际情况和东莞市国土部门的要求进行土地产权登记，办理土地使用权证。

根据一号线建设公司与东莞市发展和改革局 2019 年 8 月 16 日签订的《东莞市轨道交通 1 号线一期工程 PPP 改造项目 PPP 项目合同》第 6.2 条约定，在项目合作期内，东莞市政府及相关部门通过无偿划拨方式向一号线建设公司提供本项目建设用地的土地使用权；东莞市发改局应协助一号线建设公司获得本项目的土地使用权，一号线建设公司根据项目实际情况和东莞市国土部门的要求进行土地产权登记，办理土地使用权证。根据《东莞市轨道交通 1 号线一期工程 PPP 改造项目 PPP 项目合同》第 6.3 条约定，一号线建设公司拥有项目场地范围内土地使用权，有权为本项目之目的合法、独立性地使用和合法出入场地，且该等权利在合作期内一致保持有效。

三、项目用地征地

项目用地已经由东莞市政府协调东莞市望牛墩镇、洪梅镇、万江街道、南城街道、东城街道、大岭山镇、松山湖、大朗镇、黄江镇政府包干负责完成各自辖区内项目用地的征地拆迁、临时用地及绿化迁移等前期工作，并将各自辖区内项目用地、临时用地提交给一号线建设公司使用。一号线建设公司承担相关镇区负责项目用地的征地拆迁、临时用地及绿化迁移等工作的相关补偿、安置包干费用。

四、项目用地相关手续办理进展情况

东莞市望牛墩镇、洪梅镇、万江街道、南城街道、东城街道、大岭山镇、松山湖、大朗镇、黄江镇政府已经按项目进展要求将各自辖区内项目用地提交给一号线建设公司临时使用。但项目用地尚未完成项目用地无偿划拨手续，尚未办理土地使用权证。

五、项目用地不存在未能取得的障碍，不影响项目顺利实施

根据《中华人民共和国城市房地产管理法》第二十三条约定：

“土地使用权划拨，是指县级以上人民政府依法批准，在土地使用者缴纳补偿、安置等费用后将该幅土地交付其使用，或者将土地使用权无偿交付给土地使用者使用的行为。”

根据《中华人民共和国城市房地产管理法》第二十四条约定：

“下列建设用地的土地使用权，确属必需的，可以由县级以上人民政府依法批准划拨：

- （一）国家机关用地和军事用地；
- （二）城市基础设施用地和公益事业用地；
- （三）国家重点扶持的能源、交通、水利等项目用地；
- （四）法律、行政法规规定的其他用地。”

根据以上法律规定，项目用地由东莞市政府及相关部门负责向一号线建设公司按无偿划拨提供，符合法律规定。相关镇区已经按项目进度要求对各自辖区内项目用地开展征地拆迁，不存在未能取得项目用地的障碍；目前暂未完成项目用地无偿划拨手续，暂未办理土地使用权证，不影响项目顺利实施。

(3) 说明项目的实施进度及现阶段需履行的政府审批程序，同时披露未来需履行哪些政府审批手续，是否存在法律障碍，并充分提示风险

[说明]

一、项目的实施进度

一号线建设公司分别于 2019 年 11 月 29 日、2019 年 12 月 12 日、2019 年 12 月 28 日分别与广东省建筑工程集团有限公司（包含其下属广东省水利水电第

三工程局有限公司、广东华隧建设集团股份有限公司、粤水电轨道交通建设有限公司、广东省源天工程有限公司）、中国铁建股份有限公司（包含其下属中铁建（东莞）建设投资有限公司、中国铁建大桥工程局集团有限公司、中铁十四局集团有限公司、中铁十五局集团有限公司、中铁十九局集团有限公司）、中国中铁股份有限公司（包含其下属中铁南方（东莞）投资有限公司、中铁一局集团有限公司、中铁二局集团有限公司、中铁三局集团有限公司、中铁五局集团有限公司、中铁广州工程局集团有限公司、中铁隧道局集团有限公司、中铁上海工程局集团有限公司）分别签订《东莞市轨道交通 1 号线一期工程 1303 段施工总承包合同》、《东莞市轨道交通 1 号线一期工程 1302 段施工总承包合同》、《东莞市轨道交通 1 号线一期工程 1301 段施工总承包合同》。各承包人已经按各自施工段的施工总承包合同约定完成各项施工准备并已经动工。截至 2020 年 5 月 31 日，全线共 21 个车站，其中道滘站、莞太路站等 16 个车站已进入主体施工（占车站总数的 76.19%）；大岭山北站、黄牛埔站等 5 个车站正开展施工围蔽及前期施工。

二、现阶段需履行的政府审批程序

（一）根据进度需要办理施工图审查审批程序。

（二）根据进度办理项目用地无偿划拨审批程序。三、未来需履行的政府审批程序

项目建成后投产使用前，需要履行各项验收、审查审批手续。

四、后续行政审批程序法律障碍及提示风险

根据前述说明，项目已经完成必要的审批手续且合法合规，项目用地按无偿划拨提供使用符合法律规定，因此，以上项目涉及的后续行政审批事项属于正常程序事项，不存在法律障碍。后续事项是否能按预期达成目标，存在不确定风险。

（4）PPP 项目是否已纳入财政部全国 PPP 综合信息平台项目库，是否已经过地方人大批准并纳入政府财政预算

[说明]

本次募投项目（PPP 项目）已经列入财政部政府和社会资本合作中心的 PPP 综合信息平台系统项目库。东莞市人民政府 2019 年 11 月 22 日《关于同意将东莞市轨道交通 1 号线一期工程 PPP 改造项目政府支出责任纳入中期财政规划的复

函》（东府办复[2019]262号），已经批复同意将项目中政府应履行的跨年度财政支出责任列入中期财政规划，政府年度支出责任纳入财政年度预算。东莞市人民政府将逐年将财政年度预算报地方人大批准后执行。

根据《中华人民共和国预算法》规定：“地方各级政府财政部门具体编制本级预算、决算草案；各级预算经本级人民代表大会批准后，本级政府财政部门应当在二十日内向本级各部门批复预算。各部门应当在接到本级政府财政部门批复的本部门预算后十五日内向所属各单位批复预算。”

本次募投项目所在地政府将根据项目实际建设、运营情况，在项目建设期及运营期内，提请人大审议关于将项目资本金、可行性缺口补助纳入政府财政预算支出的议案，并形成决议，以政府财政预算支出作为付款来源，从而保障项目按协议约定顺利取得资本金投入与可行性缺口补助。

[披露]

发行人已在配股说明书“第八节 本次募集资金运用”之“二、募集资金投资项目分析”中披露了上述事项，并在配股说明书“第三节 风险因素”之“五、与本次配股发行相关的风险”中补充披露了与后续行政审批程序相关的风险。

保荐机构和律师核查并发表意见：

[中介机构核查过程]

保荐机构会同发行人律师履行了以下核查程序：（1）查阅了有权机关立项、环评、土地管理、安全、能源管理等方面的审批、备案程序；（2）取得《东莞市轨道交通1号线一期工程PPP改造项目PPP项目合同》、《东莞市轨道交通1号线一期工程PPP改造项目PPP补充合同》；（3）查阅城市房地产管理法、预算法等法律法规；（4）查阅财政部政府和社会资本合作中心的PPP综合信息平台系统项目库；（5）取得《关于同意将东莞市轨道交通1号线一期工程PPP改造项目政府支出责任纳入中期财政规划的复函》。

[中介机构核查意见]

经核查，保荐机构和发行人律师认为：

- （1）项目已经履行了有权机关立项、环评、土地管理、安全、能源管理等

方面的审批、备案程序，项目合法有效。

(2) 项目已取得用地预审意见。在合作期内，项目用地由东莞市政府及相关部门通过无偿划拨方式向一号线建设公司提供使用，该无偿划拨使用土地方式符合法律规定。相关镇区已经按项目进展要求将各自辖区内项目用地提交给一号线建设公司临时使用，不存在未能取得项目用地的障碍；暂未完成项目用地无偿划拨手续，暂未办理土地使用权证，不影响项目顺利实施。

(3) 项目已经完成各项施工准备并已经动工开展前期工作。项目根据进度需要履行后续政府审查批准手续，属于正常程序事项，不存在法律障碍。

(4) 本次募投项目（PPP 项目）已经列入财政部政府和社会资本合作中心的 PPP 综合信息平台系统项目库，东莞市人民政府已经将项目中政府应履行的跨年度财政支出责任列入中期财政规划，政府年度支出责任纳入财政年度预算，将逐年报地方人大批准执行。

问题 10：

关于募投项目实施方式。申请人通过与政府方出资代表、其他社会资本方新设一号线建设公司实施本次募投项目。请保荐机构及律师核查各方合作原因、合作方实力及商业合理性，并就合作方是否属于关联方、双方出资比例、合资公司的法人治理结构、设立后申请人是否拥有控制权等发表明确意见。

回复：

[说明]

一、各方合作原因

城市轨道交通建设项目作为重要城市基础设施建设项目，具有投资规模大、建设运营周期长的特点，对项目合作方的投融资能力及建设经营实力要求较高。采用 PPP 模式建设轨道交通项目，可通过引入社会资本拓宽项目融资渠道，同时充分利用社会资本方施工建设、运营维护经验，提高配套公共设施及市政基础设施的供给效率和运营效益。在全国各地城市的积极探索尝试下，目前 PPP 模式在我国城市轨道交通项目中已形成了较为成熟的运作机制。

在此背景下，东莞市政府对东莞市轨道交通 1 号线一期工程探索采用了政府

和社会资本合作（PPP）模式。2018年2月5日，东莞市人民政府办公室下发《关于审定〈东莞市轨道交通1号线一期工程PPP改造项目实施方案（送审稿）〉问题的复函》（东府办复〔2018〕60号），同意东莞市轨道交通1号线一期工程改造为PPP项目。2018年12月20日，东莞市发展和改革局发布了本项目招标文件，通过公开招标采购程序选择满足要求的社会资本，由中选社会资本和政府方出资代表共同出资在东莞市成立本项目的PPP项目公司。2019年1月10日，根据《中标通知书》，发行人作为牵头方组成的联合体中标成为本项目的社会资本。

根据本项目招标文件，招标采购的社会资本中承担施工任务的成员均应具有中华人民共和国建设行政主管部门颁发的有效铁路工程施工总承包特级资质或市政公用工程施工总承包一级资质及以上，且社会资本或联合体成员任意一方应具有城市轨道交通工程建设或运营经验。为竞标本项目，发行人通过履行必要的内部遴选程序，选择中国中铁股份有限公司、中国铁建股份有限公司和广东省建筑工程集团有限公司（含其下属公司，下同）等作为合作方，共同组成了本项目的投标联合体。发行人主营业务之一为高速公路运营管理，具有成熟的公共基础设施运营管理经验，而合作方中国中铁股份有限公司、中国铁建股份有限公司和广东省建筑工程集团有限公司作为国内大型企业集团，具有丰富的城市轨道交通工程建设或运营经验，且具备相关工程施工资质，因此发行人与中国中铁股份有限公司、中国铁建股份有限公司和广东省建筑工程集团有限公司共同组成投标联合体，可以充分发挥各方在资金、工程建设、项目运营管理等方面的优势，协同负责轨道PPP项目的投资、建设、运营和维护工作，符合本项目招标文件对社会资本的资格要求。

此外，发行人作为牵头方组成的联合体成为中标社会资本后，与政府方出资代表共同出资设立本项目的PPP项目公司——一号线建设公司，是基于东莞市发展和改革局的要求，符合本项目的招标采购文件约定。

二、合作方实力

发行人在本项目的合作方包括政府方出资代表和投标联合体中的其他社会资本方。其中，政府方出资代表为东莞市轨道项目投资有限公司，其他社会资本方为中国中铁股份有限公司、中国铁建股份有限公司和广东省建筑工程集团有限公司（及其下属公司，联合体成员）。

（一）东莞市轨道项目投资有限公司

东莞市轨道项目投资有限公司为经东莞市政府批准成立的国有独资公司，成立于 2019 年 6 月 17 日，注册资本 52,761.06 万元，东莞市国资委持有其 100.00% 股权。根据《东莞市人民政府办公室关于东莞市轨道交通 1 号线一期工程 PPP 改造项目政府方出资代表组建方案有关问题的复函》（东府办复〔2019〕118 号），东莞市轨道项目投资有限公司出资资金由市财政局根据轨道 1 号线 PPP 项目的工程建设进度，通过东莞市国资委分步拨付至东莞市轨道项目投资有限公司。东莞市轨道项目投资有限公司的资金来源为财政资金支持，由东莞市国资委直接出资控制，具有较强的资金实力。

（二）中国中铁股份有限公司及其下属公司

中标社会资本的企业包括中国中铁股份有限公司及其下属的中铁南方（东莞）投资有限公司、中铁二局集团有限公司、中铁广州工程局集团有限公司、中铁五局集团有限公司、中铁三局集团有限公司、中铁隧道局集团有限公司、中铁上海工程局集团有限公司、中铁一局集团有限公司。

中国中铁是全球最大的多功能综合型建设集团之一，已于 2007 年 12 月在上海证券交易所上市。中国中铁在中国基础设施建设行业处于领先地位，是我国城市轨道交通基建领域最大的建设集团，在国内城市轨道交通基建市场的份额保持在 40% 以上，具有较强的资金实力和建设施工能力。中国中铁曾参与投资建设深圳市城市轨道交通 11 号线 BT 项目、成都地铁 7 号线投融资建设项目、昆明地铁 4 号线 PPP 项目土建工程项目、石家庄市城市轨道交通 1 号线一期工程项目和重庆市轨道交通五号线一期项目，具有丰富的城市轨道交通投资建设经验。除此以外的其他各企业，也均具有丰富的城市轨道交通施工经验，且具有铁路工程施工总承包特级资质或市政公用工程施工总承包一级及以上资质。

（三）中国铁建股份有限公司及其下属公司

中标社会资本的企业包括中国铁建股份有限公司及其下属的中铁建（东莞）建设投资有限公司、中国铁建大桥工程局集团有限公司、中铁十五局集团有限公司、中铁十四局集团有限公司、中铁十九局集团有限公司。

中国铁建为国务院国资委管理的特大型建筑企业，已于 2008 年 3 月分别在

上海证券交易所和香港联交所上市。中国铁建是中国乃至全球最具实力、最具规模的特大型综合建设集团之一，中国铁建连续入选美国《工程新闻记录》（ENR）杂志“全球 250 家最大承包商”，2019 年排名第 3 位，具有较强的资金实力和建设施工能力。中国铁建曾参与投资建设成都地铁 5 号线一、二期项目和成都地铁 6 号线一、二期工程项目，具有丰富的城市轨道交通投资项目经验。除此以外的其他各企业，也均具有丰富的城市轨道交通施工经验，且均具有铁路工程施工总承包特级资质或市政公用工程施工总承包一级及以上资质。

（四）广东省建筑工程集团有限公司及其下属公司

中标社会资本的企业包括广东省建筑工程集团有限公司及其下属的广东省水利水电第三工程局有限公司、广东华隧建设集团股份有限公司、粤水电轨道交通建设有限公司、广东省源天工程有限公司。

广东建工是广东省建筑行业龙头企业，旗下拥有一家上市公司（粤水电：002060），拥有 2 家国家级科研机构、19 家省级科研机构和 26 家高新技术企业。广东建工连续 15 年跻身“中国企业 500 强”，连续 15 年荣获“中国承包商 80 强”，在行业内具有较强的市场竞争力和良好的社会信誉。广东华隧建设集团股份有限公司曾参与广州市轨道交通九号线土建工程的施工总承包，具有城市轨道交通施工领域的总承包经验。除此以外的其他各企业，也均具有丰富的城市轨道交通施工经验，且均具有市政公用工程施工总承包一级及以上资质。

三、商业合理性

发行人自 2004 年通过实施重大资产置换置入高速公路运营管理业务以来，围绕东莞市内公共基础设施产业的发展，在高速公路业务稳固发展基础上，不断延伸基础设施运营产业布局，深耕基础设施运营业务，多年来积累形成了一套标准的服务规范与管理体系，具有成熟丰富的基础设施运营管理经验。中国中铁、中国铁建为全球大型的建设集团，广东建工为广东省建筑龙头企业，均具备本项目招标采购要求的轨道交通建设相关工程施工资质，且均具有城市轨道交通工程建设或运营经验。

城市轨道交通项目的投资规模大，建设、运营周期长，发行人与中国中铁、中国铁建和广东建工等组成联合体，通过 PPP 模式投资建设城市轨道交通项目，

发行人作为联合体牵头方主要负责统筹项目融资、建设，牵头筹备项目公司、负责项目的日常运营管理和维护等事宜，联合体中其他社会资本方主要负责建设工程的施工、建设，有利于强强联合，充分发挥各方在资金、工程建设、项目运营管理等方面的优势，符合本项目的招标采购文件约定，具有商业合理性。

四、发行人与合作方关联关系情况

根据深圳证券交易所股票上市规则，具有下列情形之一的法人或者其他组织，为上市公司的关联法人：（1）直接或者间接地控制上市公司的法人或者其他组织；（2）由前项所述法人直接或者间接控制的除上市公司及其控股子公司以外的法人或者其他组织；（3）上市公司的关联自然人直接或者间接控制的，或者担任董事、高级管理人员的，除上市公司及其控股子公司以外的法人或者其他组织；（4）持有上市公司 5%以上股份的法人或者其他组织及其一致行动人；（5）中国证监会、本所或者上市公司根据实质重于形式的原则认定的其他与上市公司有特殊关系，可能或者已经造成上市公司对其利益倾斜的法人或者其他组织。

本项目合作方包括东莞市轨道项目投资有限公司、中国中铁、中国铁建和广东建工。其中，中国中铁、中国铁建的实际控制人为国务院国资委，广东建工实际控制人为广东省国资委，发行人与上述各方不构成关联关系。虽发行人与东莞市轨道项目投资有限公司的实际控制人均为东莞市国资委，但根据深圳证券交易所股票上市规则，受同一国有资产管理机构控制的不构成关联关系，当该法人或其他组织的法定代表人、总经理、负责人或半数以上的董事兼任上市公司董事、监事或高管人员的除外。公司不存在深圳证券交易所股票上市规则规定的上述情形。

因此，发行人与合作方不存在关联关系，不属于关联方。

五、各方出资比例

本项目由发行人作为牵头方组成的联合体与东莞市轨道项目投资有限公司（政府方出资代表）共同出资设立项目公司——一号线建设公司，各方具体出资比例如下：

单位：万元

股东名称	认缴出资额	出资比例
------	-------	------

东莞市轨道项目投资有限公司	52,761.06	49.50%
发行人	48,825.93	45.8081%
中国中铁股份有限公司	5.01	0.0047%
中铁南方（东莞）投资有限公司	1,297.60	1.2174%
中铁二局集团有限公司	479.11	0.4495%
中铁广州工程局集团有限公司	145.39	0.1364%
中铁五局集团有限公司	129.18	0.1212%
中铁三局集团有限公司	188.45	0.1768%
中铁隧道局集团有限公司	209.98	0.1970%
中铁上海工程局集团有限公司	86.12	0.0808%
中铁一局集团有限公司	59.26	0.0556%
中国铁建股份有限公司	5.01	0.0047%
中铁建（东莞）建设投资有限公司	1,428.28	1.3400%
中国铁建大桥工程局集团有限公司	5.01	0.0047%
中铁十五局集团有限公司	5.01	0.0047%
中铁十四局集团有限公司	5.01	0.0047%
中铁十九局集团有限公司	5.01	0.0047%
广东省建筑工程集团有限公司	285.34	0.2677%
广东省水利水电第三工程局有限公司	5.44	0.0051%
广东华隧建设集团股份有限公司	258.37	0.2424%
粤水电轨道交通建设有限公司	392.99	0.3687%
广东省源天工程有限公司	5.44	0.0051%
合计	106,588.00	100.00%

如上表所示，东莞市轨道项目投资有限公司出资比例为 49.50%，发行人出资比例为 45.8081%，其他社会资本方出资比例为 4.6919%。

六、项目公司的法人治理结构

一号线建设公司设立了股东会，股东会是公司的最高权力机构，股东会会议由股东各方按认缴资本金出资比例行使表决权。

一号线建设公司设立董事会，董事会对股东会负责，由七名董事组成，其中东莞市轨道项目投资有限公司委派一名，发行人委派四名，其他社会资本方共同委派一名，职工董事一名，由职工代表大会选举产生；设董事长一名，由发行人提名，由董事会过半数选举产生。董事会对股东会负责，董事会会议实行一人一票的表决制度。

一号线建设公司设监事会，成员七名，由东莞市轨道项目投资有限公司委派一名，东莞控股委派一名，其余 20 名股东共同委派二名，另设三名职工代表监事，职工代表监事由公司职工代表大会选举产生。

一号线建设公司设总经理一名，由发行人提名；设副总经理若干名，其中一名副总经理由东莞市轨道项目投资有限公司提名，剩余副总经理由发行人提名；公司设财务负责人一名，由发行人委派，由董事会决定聘任和解聘。

项目公司依据《公司法》及其他相关法律、行政法规的规定，制定公司章程，明确各方权利、义务，规范公司的组织和行为，法人治理结构健全。

七、项目公司设立后控制权情况

从项目公司的出资比例来看，发行人出资比例为 45.8081%，东莞市轨道项目投资有限公司出资比例为 49.50%。根据项目公司章程，股东按认缴资本金出资比例行使表决权，因此投资各方均未持有项目公司半数以上表决权。从公司治理结构看，项目公司董事会、经营层的人事任免和决策机制方面，组成董事会的七名董事中四名董事均由发行人委派，发行人能掌控项目公司过半数董事会成员的任命程序，且能任命或批准项目公司总经理、财务负责人、过半数副总经理等关键管理人员，具有实际能力以单方面主导项目公司经营决策活动。此外，根据项目公司章程，东莞市轨道项目投资有限公司委派的董事对涉及重大公共利益事项，享有一票否决权，但该权利旨在保护重大公共利益不受侵害，不会对项目公司日常的经营决策产生实质性影响。因此，发行人对项目公司拥有控制权。

保荐机构和律师核查并发表意见：

[中介机构核查过程]

保荐机构会同发行人律师履行了以下核查程序：（1）对发行人管理层进行了访谈，了解发行人与政府方出资代表、其他社会资本方合作实施募投项目的原因；（2）获取并查阅了本项目投标文件、中标通知书、联合体协议书、公司章程等文件，对合作方的实力、发行人与合作方的职责分工、一号线建设公司的出资比例设置和法人治理结构设置进行了核查；（3）通过公开网络查询，核查发行人和其他合作方之间的关联关系。

[中介机构核查意见]

保荐机构和发行人律师认为：（1）发行人与一号线建设公司其他股东不存在关联关系，不属于发行人的关联方；（2）一号线建设公司各股东出资比例设置符合项目招标文件约定及《公司法》等有关法律法规的规定，不存在损害发行人

利益的情形；（3）一号线建设公司已经建立了规范的法人治理结构，法人治理结构健全；（4）发行人对一号线建设公司拥有控制权，能够有效控制一号线建设公司的经营决策。

问题 11：

关于行政处罚。请申请人以列表方式补充披露报告期内受到的行政处罚及整改情况；并补充说明上市公司现任董事、高管最近 36 个月是否受到过证监会行政处罚或最近 12 个月是否受到过交易所公开谴责；上市公司或其现任董事、高管是否存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或被证监会立案调查的情况。

请保荐机构和律师核查，并就申请人是否符合《上市公司证券发行管理办法》的相关规定，发表明确意见。

回复：

[说明]

一、发行人及其控制子公司报告期内受到的行政处罚及整改情况

发行人及其控股子公司自 2017 年至今受到的行政处罚情况如下：

序号	受罚单位	处罚时间	处罚机关	处罚事项	整改情况
1	东莞控股	2018年9月	东莞市国土资源局	大坪收费站出入口扩建用地手续不全，被要求退还占用土地、对违规部分予以拆除、罚款48,646元	已经支付罚款，尚未整改完毕
2	东莞控股	2020年5月	东莞市自然资源局	上屯收费站出入口扩建用地手续不全，被要求退还占用土地、罚款12,842元	已经支付罚款，尚未整改完毕
3	宏通保理	2017年5月、2018年3月	天津市滨海新区税务局	逾期申报，被加收滞纳金257.70元	已经支付滞纳金，已整改
4	金信资本	2018年3月	国家外汇管理局东莞市中心支局	未按外汇管理规定办理直接投资存量权益登记手续，给予警告并罚款3万元	已经支付罚款，并办理登记手续，已整改
5	汇通租车	2018年3月	东莞市国家税务局莞城税务分局	遗失增值税专用发票情形，处以200元罚款	已经支付罚款，已整改

截至本反馈意见回复出具日，最近 36 个月内发行人及其主要子公司受到的上述行政处罚涉及的罚款均已及时足额缴纳；结合相关适用法律法规规定及相关主管部门出具的证明文件，上述行政处罚所涉行为不属于重大违法行为，不属于《管理办法》第九条第（二）项规定的重大违法行为。具体如下：

(一) 针对上述第 1 项和第 2 项处罚，发行人已经足额缴纳罚款，积极进行整改，其他事项仍在协调，尚未整改完毕。

该两项处罚涉及的违法行为是发行人分别对大坪收费站和上屯收费站扩建通行车道与设施所导致。发行人是在莞深高速原有大坪收费站和上屯收费站出入口设施基础上，为缓解车道拥堵，根据所在镇街发展需求实施收费站出入口扩建工程，为社会公共项目；造成违法的原因主要是开展扩建的两个收费站，在最初建设时所在镇街已将高速公路控制用地移交给发行人使用，因此在实施两个收费站出入口扩建工程时未按新建道路办理土地使用手续，导致被国土部门认为手续不全，涉嫌违法用地，而受到处罚。但是，两个收费站出入口扩建所占用土地面积较小且为高速公路控制用地，发行人并无违法故意，且所处罚金额较小；收费站出入口扩建工程属于社会公共项目，发行人并无非法获益，也没有损害他人的利益；行政处罚机关东莞市自然资源局亦书面确认该两项处罚涉及的违法行为不属于情节严重的违法行为；因此，不构成重大违法行为，不会对公司高速公路业务正常开展造成不利影响。

上述第 1 项和第 2 项处罚涉及的违法行为不属于情节严重的违法行为，行政罚款金额小，不属于重大违法行为，不构成本次发行的实质障碍，符合《管理办法》第九条的规定。

截至本反馈意见回复出具日，发行人已经及时缴纳了罚款，其他事项尚未整改完毕。未整改完毕主要原因是，整改事项涉及过往车辆出行需求及安全保障，因此具体整改方案，仍待地方政府协调解决。

(二) 针对上述第 3 项处罚，宏通保理已经足额缴纳滞纳金，积极进行整改，已经整改完毕。

该项处罚涉及的违法行为是宏通保理工作人员疏忽导致，2017 年 5 月增值税、个人所得税逾期申报和 2018 年 3 月印花税逾期申报，非故意违法造成。

宏通保理前述处罚涉及的违法行为情节轻微，行政罚款金额较小，不属于重大违法行为，不构成本次发行的实质障碍，符合《管理办法》第九条的规定。

(三) 针对上述第 4 项处罚，金信资本在收到《行政处罚决定书》后已经及时缴纳了罚款，积极进行整改，已经整改完毕。

该项处罚涉及的违法行为是金信资本收购香港融通时，经办人员不熟悉外汇管理法规，导致未及时办理直接存量权益登记手续，并非主观故意；金信资本在事后已积极配合完成补登记，并加强外汇业务管理，不会对公司经营产生重大不利影响。

金信资本前述处罚涉及的违法行为情节较轻，行政罚款金额较小，不属于重大违法行为，不构成本次发行的实质障碍，符合《管理办法》第九条的规定。

（四）针对上述第 5 项处罚，汇通租车在收到《行政处罚决定书》后已经及时缴纳了罚款，积极进行整改，已经整改完毕。

该项处罚涉及的违法行为是汇通租车遗失增值税专用发票一张，非故意违法造成，相关遗失发票已登报、挂失。

汇通租车前述违法行为情节轻微，行政罚款金额较小，不属于重大违法行为，不构成本次发行的实质障碍，符合《管理办法》第九条的规定。

二、上市公司现任董事、高管最近 36 个月是否受到过证监会行政处罚或最近 12 个月是否受到过交易所公开谴责；上市公司或其现任董事、高管是否存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或被证监会立案调查的情况

（一）公司现任董事、高级管理人员的情况

姓名	职务
张庆文	董事长
萧瑞兴	董事、总裁
王庆明	董事、副总裁、财务总监
陈玉罡	独立董事
江伟	独立董事
刘恒	独立董事
徐维军	独立董事
汪爱兵	副总裁、总工程师
罗柱良	副总裁
李雪军	副总裁、董事会秘书
李海峰	副总裁

（二）上市公司现任董事、高管最近 36 个月是否受到过证监会行政处罚或最近 12 个月是否受到过交易所公开谴责

根据中国证监会证券期货市场失信记录查询平台（<http://neris.csrc.gov.cn/shixinchaxun/>）、深圳证券交易所网站上市公司

诚信档案信息平
台 (<http://www.szse.cn/disclosure/listed/credit/record/index.html>)、上海
上海证券交易所网站相关监管公开信息平台 (<http://www.sse.com.cn>)、信用中
国网站 (<http://www.creditchina.gov.cn>)、中国执行信息公开网
(<http://zxgk.court.gov.cn/>) 及中国裁判文书网
(<http://wenshu.court.gov.cn>) 等公开信息平台检索结果,截至本反馈意见回
复出具日,公司现任董事、高管不存在最近 36 个月内受到中国证监会的行政处
罚或最近 12 个月内受到过证券交易所公开谴责的情形,符合《管理办法》第六
条第(三)项的要求。

(三) 上市公司或其现任董事、高级管理人员是否存在因涉嫌违法违规正 被司法机关立案侦查或被证监会立案调查的情况

根据中国证监会证券期货市场失信记录查询平台
(<http://neris.csrc.gov.cn/shixinchaxun/>)、深圳证券交易所网站上市公司
诚信档案信息平
台 (<http://www.szse.cn/disclosure/listed/credit/record/index.html>)、上海
上海证券交易所网站相关监管公开信息平台 (<http://www.sse.com.cn>)、信用中
国网站 (<http://www.creditchina.gov.cn>)、中国执行信息公开网
(<http://zxgk.court.gov.cn/>) 及中国裁判文书网
(<http://wenshu.court.gov.cn>) 等公开信息平台检索结果,截至本反馈意见回
复出具之日,公司或其现任董事、高管不存在因涉嫌违法违规正被司法机关立案
侦查或被证监会立案调查的情况,符合《管理办法》第十一条第(五)项的要求。

[披露]

发行人已将受到的行政处罚及整改情况在配股说明书“第四节 发行人基本
情况”之“十六、发行人受到行政处罚的情况”中补充披露。

保荐机构和律师核查并发表意见:

[中介机构核查过程]

针对上述事项,保荐机构会同发行人律师进行了以下核查:(1) 查阅了发行
人及其子公司收到的行政处罚等文件,对发行人近三年受到的行政处罚原因、处

理情况进行了核查；（2）查阅了发行人提供的罚款缴纳凭证；（3）取得发行人及其子公司提供的工商、税务、国土、外汇等主管部门出具的证明文件；（4）通过检索中国证监会证券期货市场失信记录查询平台、深圳证券交易所网站上市公司诚信档案信息平台、上海证券交易所网站相关监管公开信息平台、信用中国网站、全国法院被执行人信息查询系统、中国执行信息公开网、中国裁判文书网信息公开平台，对上市公司现任董事、高管最近 36 个月是否受到过证监会行政处罚或最近 12 个月是否受到过交易所公开谴责；上市公司或其现任董事、高管是否存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦察或被证监会立案调查的情况进行了核查。

[中介机构核查意见]

经核查，保荐机构会同发行人律师认为：（1）发行人及其子公司涉及的上述行政处罚事项，均非发行人及其子公司故意违法造成，行政罚款金额较小，所涉及的行政处罚不属于情节严重的违法行为，不构成重大违法行为。发行人最近三十六个月内不存在违反证券法律、行政法规或规章，受到中国证监会的行政处罚，或者受到刑事处罚的情形。发行人最近三十六个月内不存在其他违反国家法律、行政法规且情节严重的行为。因此，发行人最近三十六个月内不存在重大违法行为，符合《管理办法》第九条的规定。（2）发行人现任董事、高管最近 36 个月不存在受到过中国证监会行政处罚或最近 12 个月受到过交易所公开谴责的情形；发行人或其现任董事、高管不存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或涉嫌违法违规被中国证监会立案调查的情形；符合《管理办法》第六条第（三）项和第十一条第（五）项的要求。

问题 12：

关于同业竞争。根据申请文件，公司主营业务之一为基础设施运营。请申请人补充说明并披露，控股股东交投集团控制、共同控制或施加重大影响的其他企业的主营业务及具体经营情况，是否与申请人构成同业竞争，是否符合关于减少和避免同业竞争的相关承诺，募投项目是否新增同业竞争。

请保荐机构及律师发表核查意见。

回复：

[说明]

一、控股股东交投集团控制、共同控制或施加重大影响的其他企业的主营业务及具体经营情况

截至本反馈回复出具日，控股股东交投集团控制、共同控制或施加重大影响的其他企业的主营业务及具体经营情况如下：

序号	公司名称	与发行人关系	主营业务	经营情况（2020.03.31/2020年1-3月）		
				总资产 (万元)	净资产 (万元)	营业收入 (万元)
1	东莞市路桥投资建设有限公司	交投集团持有100.00%股权的企业	投资运营常虎高速、莞深高速三期石碣段、从莞高速东莞段（含清溪支线）等高速公路	2,061,489.42	960,986.95	10,957.41
2	东莞巴士有限公司	交投集团持有100.00%股权的企业	东莞市公交资源整合和运营服务	229,381.52	37,367.89	2,311.82
3	东莞交通实业发展有限公司	交投集团持有100.00%股权的企业	机动车考试场地建设、交通产业投资	36,855.63	8,863.44	55.27
4	东莞城际轨道实业有限公司	交投集团持有100.00%股权的企业	东莞市境内的城际轨道交通站点800米范围内、站场红线外土地或其他土地进行统筹开发	24.62	-24.77	0
5	东莞交投置业有限公司	交投集团持有100.00%股权的企业	轨道交通站点与车辆基地上盖综合开发。2020年3月成立，未实际经营	-	-	-
6	东莞市福民集团公司	交投集团持有100.00%股权的企业	国内商业贸易（不含国家专营专控及涉证项目）	30,590.64	16,394.15	0
7	东莞市虎门港澳客运有限公司	交投集团持有100.00%股权的企业	经营虎门港澳客运码头	10,805.88	9,082.36	0
8	东莞市数据互联有限公司	交投集团持有100.00%股权的企业	数据中心建设运维，数据产业，特别是交通数据的采集、存储、开发应用等	22,020.48	8,999.21	1.51
9	东莞市鸿运运输有限公司	交投集团持有100.00%股权的企业	经营出租汽车、出租客运、市内客运以及道路旅客运输	494.84	194.84	0
10	东莞市东莞通股份有限公司	交投集团直接和间接共持有82.00%股权的企业	东莞通卡的开发和推广应用	33,518.17	24,058.41	297.89
11	东莞市轨道交通有限公司	交投集团持有68.61%股权的企业	城市轨道交通项目的建设、维护、经营、开发和综合利用；投资兴办实业	2,832,383.77	1,524,349.56	3,032.37
12	东莞数汇大数据有限公司	交投集团持有60.00%股权的企业	大数据系统咨询设计、开发实施与运维增值；政企信息化顶层规划、咨询、建设实施与运维	626.06	249.48	5.60
13	东莞市南电鸿运能源有限公司	交投集团持有51.00%股权的企业	新能源汽车相关业务。目前未实际经营	555.10	505.12	0
14	东莞市城巴运输	东莞巴士有限公司持	市内客运经营	114,281.15	-3,908.71	1,510.62

	有限公司	有 80.00% 股权的企业				
15	东莞市小巴运输有限公司	东莞巴士有限公司持有 67.00% 股权的企业	市内客运经营	27,931.20	-1,611.47	305.50
16	东莞市滨海湾公共交通有限公司	东莞巴士有限公司持有 63.00% 股权的企业	市内客运经营	92,114.02	1,720.91	1,043.98
17	东莞市松山湖公共交通有限公司	东莞巴士有限公司持有 51.00% 股权的企业	市内客运经营	126,572.98	11,862.80	1,125.54
18	东莞市经纬公路工程有限公司	东莞市路桥投资建设有限公司持有 100.00% 股权的企业	公路工程施工	14,616.28	14,174.28	1,463.43
19	东莞市从莞高速公路发展有限公司	东莞市路桥投资建设有限公司持有 100.00% 股权的企业	投资、开发、经营、管理从莞高速公司	-	-	-
20	东莞市莞番高速公路有限公司	东莞市路桥投资建设有限公司持有 100.00% 股权的企业	投资、开发、经营、管理莞番高速公路（东莞段）	5,051.55	2,000.00	0
21	东莞市新风塘投资有限公司	东莞市路桥投资建设有限公司持有 100.00% 股权的企业	投资建设、经营管理深圳外环高速公路（东莞段）及相关服务。目前未投入营运	228,153.93	139,153.93	0
22	东莞市新照投资有限公司	东莞市路桥投资建设有限公司持有 65.00% 股权的企业	投资建设、经营管理惠常高速公路（东莞段）及相关服务	104,193.98	100,799.38	1,833.26
23	东莞市交投石化能源有限公司	东莞市路桥投资建设有限公司持有 55.00% 股权的企业	成品油零售；便利店零售；服务区招商运营。目前未实际经营	486.38	485.95	0
24	福民发展有限公司	东莞市福民集团公司持有 100.00% 股权的企业	投资控股、物业投资及提供管理及代理人服务	309,702.27	160,372.98	119.14
25	东莞虎门龙威客运有限公司	东莞市虎门港澳客运有限公司持有 100.00% 股权的企业	经营由东莞市太平至香港、澳门水上客运业务及旅客接送业务	9,177.17	3,989.59	610.22
26	东莞市虎门港澳客运码头服务有限公司	东莞市虎门港澳客运有限公司持有 90.00% 股权，东莞虎门龙威客运有限公司持有 10% 股权的企业	为虎门港澳客运旅客提供票务、行李托运、海空联运手续等地勤代理服务	324.56	318.11	69.44
27	东莞市滨海湾水上巴士有限公司	东莞市虎门港澳客运有限公司持有 60.00% 股权的企业	港口经营。目前未实际经营	865.64	864.19	0
28	东莞市鸿运出租车有限公司	东莞市鸿运运输有限公司持有 100.00% 股权的企业	出租汽车、出租客运	837.57	-526.24	38.65
29	东莞市轨道交通电视传媒有限公司	东莞市轨道交通有限公司持有 51.00% 股权的企业	企业形象策划，媒体信息咨询、设计、制作、发布、代理国内外各类广告	499.85	206.67	-1.08
30	东莞静态交通投资有限公司	东莞交通实业发展有限公司持有 100.00% 股权的企业	路内路外停车设施投资建设和运营管理。2019 年 10 月成立，目前未实际经营	1,000.00	992.06	0
31	东莞市水乡新城	交投集团直接持有	市内客运经营	38,244.81	1,381.42	441.85

	公共汽车有限公司	30.20%股权的企业				
32	东莞智慧城市投资建设运营有限公司	交投集团直接持有24.50%股权的企业	建设、运营东莞市无线城市公共 WiFi 网络	17,755.43	17,733.48	0
33	东莞市公共汽车有限公司	交投集团直接持有20.00%股权的企业	客运经营；公交站场运营；物业出租；GPS 汽车定位系统销售、安装	13,050.34	12,185.31	192.90

注：东莞交投置业有限公司于 2020 年 3 月 20 日成立，未编制 2020 年一季度报表。东莞市路桥投资建设有限公司正在办理吸收合并东莞市从莞高速公路发展有限公司程序，因此东莞市从莞高速公路发展有限公司未编制 2020 年一季度报表。

二、控股股东交投集团控制、共同控制或施加重大影响的其他企业与申请人不构成同业竞争

公司主营业务之一为基础设施运营，截至本反馈意见回复出具日，除交投集团、东莞市路桥投资建设有限公司（含下属的东莞市从莞高速公路发展有限公司、东莞市莞番高速公路有限公司、东莞市新风塘投资有限公司、东莞市新照投资有限公司）、东莞市轨道交通有限公司外，公司控股股东交投集团控制、共同控制或施加重大影响的其他企业未经营与公司相同或类似的业务。

（一）高速公路同业竞争

因高速公路经营具有明显的区域性和方向性特征，根据公路实际运行中行驶车辆的选择情况看，只有起点和终点相同或相近，且在较近距离内几乎平行的公路才存在实质性同业竞争。交投集团及其控股子公司拥有的高速公路和本公司的公路之间不存在起点和终点相同，并且在较近距离内几乎平行的情况，具体说明如下：



东莞市路桥投资建设有限公司下属的常虎高速公路分公司，负责虎岗高速的投资建设和经营管理；东莞市新照投资有限公司负责虎岗高速常平至谢岗段（惠常高速东莞段）的投资建设和经营管理；东莞市新风塘投资有限公司负责深外环高速东莞段工程项目的投资建设和经营管理；东莞市莞番高速公路有限公司负责莞番高速项目的投资建设和经营管理。

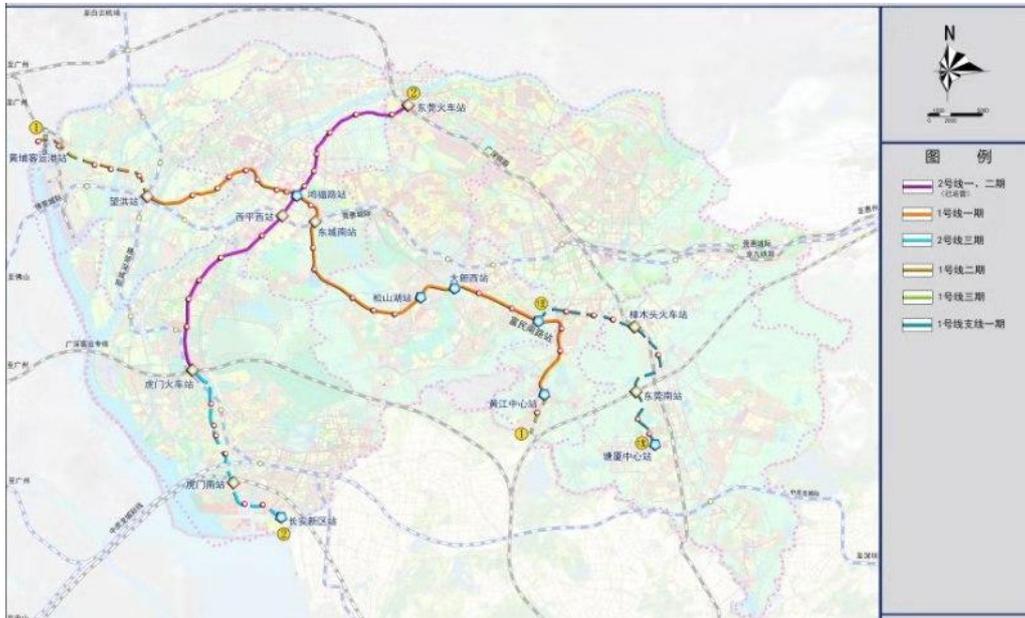
因常虎高速、惠常高速东莞段、莞番高速（部分通车、在建）、深外环高速东莞段（在建）均为东西走向，但各条高速公路起终点不同、所处区域不同、走向不同及服务对象不同，不与公司高速公路业务构成现实或潜在的同业竞争，反而通过路网的有效连接互通，而有助于提升公司所属莞深高速的车流量。

东莞市从莞高速公路发展有限公司负责从莞高速东莞段项目的投资建设和经营管理，虽然从莞高速东莞段项目为南北走向，但其起终点、通达区域均与莞深高速不同，莞深高速通行车辆被分流的风险较小；此外，从莞高速东莞段距莞深高速超过 5 公里，没有违反交投集团作出的关于同业竞争的相关承诺。

（二）轨道交通同业竞争

因轨道交通经营具有明显的区域性和方向性特征，轨道交通实际运行中只有起点和终点相同或相近，且在较近距离内几乎平行才存在实质性同业竞争。

东莞市轨道交通目前已通车运行二号线，由东莞市轨道交通有限公司负责运营管理；而正在建设的一号线一期工程由公司子公司一号线建设公司负责。因二号线为南北走向，与公司投资建设、经营管理的一号线的走向不同、服务对象不同，因此与公司不构成现实或潜在的同业竞争。



公司在业务、资产、人员、机构、财务方面均独立于控股股东，且公司法人治理结构完善，公司管理层进行日常经营管理，公司股东大会、董事会依据规定程序及其权限对重大事项进行审议、决策。

综上所述，本公司及控股子公司与控股股东及其控制、共同控制或施加重大影响的其他企业之间不存在同业竞争。

三、上述情况符合关于减少和避免同业竞争的相关承诺

公司控股股东交投集团分别于 2005 年 8 月、2017 年 7 月出具了关于避免同业竞争的承诺，主要内容如下：

1、在莞深高速公路以及东莞控股今后投资或收购的其他高速公路未达到设计车流量前，交投集团及其控股子公司将不得在这些公路两侧各 5 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和一级公路。

2、交投集团若将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，东莞控股享有优先购买权。

3、若东莞控股将来开拓新的业务领域，东莞控股享有优先权，交投集团及其控股子公司将不再发展同类业务。

4、交投集团将不会利用对东莞控股的控股地位从事任何损害东莞控股或东莞控股其他股东利益的活动。

公司控股股东交投集团于 2019 年 11 月补充出具了关于避免同业竞争的承诺，主要内容如下：

1、在东莞市城市轨道交通一号线以及东莞控股今后投资或收购的其他东莞市城市轨道交通线路未达到设计客流量前，交投集团及其控股子公司将不得在这些城市轨道交通线路两侧各 5 公里范围内投资新建任何与上述城市轨道交通线路平行或方向相同或构成任何竞争威胁的城市轨道交通线路。

2、交投集团及其控股子公司若将投资建设或经营的城市轨道交通线路或权益转让时，在同等条件下，东莞控股享有优先购买权。

作为东莞控股的控股股东，自作出避免同业竞争的声明和承诺以来，交投集团严格履行承诺义务，交投集团及其控股子公司未在莞深高速公路两侧各 5 公里范围内投资新建、改建或扩建任何与该发行人管理的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和一级公路；未在东莞市城市轨道交通一号线两侧各 5 公里范围内投资新建任何与东莞市城市轨道交通一号线平行或方向相同或构成任何竞争威胁的城市轨道交通线路，切实履行了相关承诺。

综上所述，上述情况符合控股股东出具的关于减少和避免同业竞争的相关承诺。

四、募投项目不会新增同业竞争

轨道交通经营具有明显的区域性和方向性特征，轨道交通实际运行中只有起点和终点相同或相近，且在较近距离内几乎平行才存在实质性同业竞争。本次募投项目为一号线建设公司投资经营的东莞市轨道交通 1 号线，近似于东西走向，而交投集团下属公司投资经营的东莞市轨道交通 2 号线近似于南北走向，二者行走方向不同，服务对象不同，因此不会导致新增同业竞争。另一方面，鉴于一号线建设公司投资经营东莞市轨道交通 1 号线，为避免交投集团及其控制的其他企业与东莞控股之间可能存在的潜在同业竞争，交投集团 2019 年已经作出关于避

免城市轨道交通同业竞争的承诺，有利于避免同业竞争。

[披露]

公司已将上述内容在配股说明书“第五节 同业竞争与关联交易调查”之“一、同业竞争”和“第八节 本次募集资金运用”之“四、本次募集资金运用对公司的影响”中补充披露。

保荐机构和律师核查并发表意见：

[中介机构核查过程]

保荐机构会同发行人律师履行了以下核查程序：（1）查阅了工商资料，了解了交投集团控制、共同控制或施加重大影响的其他企业主营业务和实际经营情况；（2）访谈了发行人高级管理人员，了解其业务经营模式和经营区域；（3）查阅了东莞高速公路分布图和东莞市城市轨道交通一号线、二号线走向图，了解了莞深高速、从莞高速、莞番高速、深外环高速等高速公路的走向，东莞市城市轨道交通一号线和二号线的走向；（4）取得了实际控制人、控股股东控制的其他企业的名单，核查其是否与发行人存在同业竞争；（5）查阅了募投项目的可研报告，核查募投项目的主要业务内容。

[中介机构核查意见]

经核查，保荐机构和发行人律师认为：控股股东交投集团控制、共同控制或施加重大影响的其他企业与发行人不构成同业竞争，符合关于减少和避免同业竞争的相关承诺，本次募投项目不存在新增同业竞争的情况。

问题 13：

关于未决诉讼。请申请人补充说明并披露未决诉讼情况及其对公司生产经营的影响。请保荐机构和律师核查，并就申请人是否符合《上市公司证券发行管理办法》第七条第（六）项的规定发表明确意见。

回复：

[说明]

一、未决诉讼情况

2018年6月14日，融通租赁与大连机床因融资租赁合同产生纠纷，融通租赁向东莞市第一人民法院提起诉讼。2019年4月12日，融通租赁收到东莞市第一人民法院作出的该案判决书，判决支持融通租赁的诉讼请求租金4,628.29万元及逾期利息等。该案判决书已发生法律效力，融通租赁已经于2019年7月向法院申请强制执行该生效判决。截止至本反馈意见回复出具日，该执行案件尚未执结。

2018年10月12日，融通租赁与龙威粮油因融资租赁合同产生纠纷，融通租赁向东莞市第一人民法院提起诉讼。2019年10月15日，融通租赁收到东莞市第一人民法院作出的该案判决书，判决支持融通租赁的诉讼请求租金1,405.92万元及逾期利息等。2019年11月28日，龙威粮油提起上诉，请求调整逾期利息。2020年5月23日融通租赁收到东莞市中级人民法院作出的维持原判的判决书。该案判决书已发生法律效力，融通租赁正在准备向法院申请强制执行该生效判决。截止至本反馈意见回复出具日，融通租赁尚未提交强制执行申请。

2020年1月10日，发行人收到东莞市中级人民法院送达的《追加被告申请书》、《变更诉讼请求申请书》、《参加诉讼通知书》、《应诉通知书》、《传票》等文件。汉邦公司福地公司因其双方2011年10月18日签署的《产权转让合同》（汉邦公司以4.523亿元总成交价竞得福地公司公开挂牌转让的位于东莞市南城区周溪工业区科技园路段的国有工业用地部分土地使用权及地上建筑物）的履行纠纷一案，申请追加发行人作为该案共同被告。请求发行人将案涉标的已办有房地产权证的地上建筑物，协助变更登记到汉邦公司名下并交付给汉邦公司。该案由原告汉邦公司于2018年7月10日起诉福地公司，2019年9月4日，东莞市中级人民法院开庭审理并且一审法庭辩论终结。汉邦公司于2019年12月13日提交《追加被告申请书》和《变更诉讼请求申请书》，申请追加发行人作为共同被告。该案已经由东莞市中级人民法院于2020年5月12日和14日开庭审理，截止至本反馈意见回复出具日，尚未作出判决。

二、未决诉讼对公司生产经营的影响

上述第一、二项诉讼事项属于融通租赁正常业务经营诉讼，生效判决已经确认融通租赁胜诉，尽管存在债权不能完全收回的风险，但鉴于相关债权已经计提减值，因此对发行人持续经营不构成重大影响。

上述第三项诉讼事项，鉴于：（1）涉诉合同与发行人无关，案涉建筑物已经在 2003 年由发行人置换并移交给东莞路桥，不再属于发行人所有，发行人已不再控制、占有、享有案涉建筑物的权益；（2）发行人亦没有利用案涉建筑物从事任何经营活动，发行人现有主要经营场所位于东莞市寮步镇浮竹山佛岭水库路侧莞深高速公路管理中心，发行人所享有和运营的资产与业务均与案涉建筑物无关；（3）原告汉邦公司没有针对上述第三项诉讼事项向发行人提出实质性经济权益请求，更没有对发行人所享有和运营的资产和业务提出任何请求。因此，该案不会导致发行人现有资产和业务受到影响，对发行人的持续经营不构成重大影响。

[披露]

公司已将上述内容在配股说明书“第七节 管理层讨论与分析”之“六、重大担保、诉讼、其他重大或有事项和期后事项”中补充披露。

保荐机构和律师核查并发表意见：

[中介机构核查过程]

保荐机构会同发行人律师履行了以下核查程序：（1）取得发行人提供的公司及其子公司未决诉讼、仲裁统计表，查看人民法院出具的裁判文书；（2）通过中国裁判文书网、企查查等公开网站查询了发行人报告期内的诉讼情况；（3）查看发行人报告期内披露的定期报告文件，了解发行人的经营状况。

[中介机构核查意见]

经核查，保荐机构和发行人律师认为：（1）融通租赁的未决诉讼属于正常业务经营诉讼，且融通租赁胜诉，案涉债权已经计提减值，因此对发行人持续经营不构成重大影响；汉邦公司起诉案件所涉诉的合同与发行人无关，案涉建筑物不再属于发行人所有，汉邦公司也没有向发行人提出实质性经济权益请求，因此该案对发行人持续经营不构成重大影响；（2）发行人不存在对持续经营构成重大影响的诉讼、担保、仲裁或其他重大事项，符合《管理办法》第七条第（六）项的规定。

(本页无正文 ,为《浙商证券股份有限公司关于东莞发展控股股份有限公司 2019 年度配股公开发行股票申请文件反馈意见的回复》之签章页)

东莞发展控股股份有限公司

2020 年 6 月 24 日

(本页无正文 ,为《浙商证券股份有限公司关于东莞发展控股股份有限公司 2019 年度配股公开发行人股票申请文件反馈意见的回复》之签章页)

保荐代表人 : _____

肖 尧

莫瑞君

保荐机构总裁 : _____

王青山

浙商证券股份有限公司

2020 年 6 月 24 日

联席保荐机构（主承销商）总裁声明

本人已认真阅读东莞发展控股股份有限公司本次反馈意见回复的全部内容，了解反馈意见回复涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，反馈意见回复不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

保荐机构总裁：_____

王青山

浙商证券股份有限公司

2020年6月24日

(本页无正文 ,为《东莞证券股份有限公司关于东莞发展控股股份有限公司 2019 年度配股公开发行股票申请文件反馈意见的回复》之签章页)

保荐代表人 : _____

张晓泉

文 斌

保荐机构总经理 : _____

陈照星

东莞证券股份有限公司

2020 年 6 月 24 日

联席保荐机构（主承销商）总经理声明

本人已认真阅读东莞发展控股股份有限公司本次反馈意见回复的全部内容，了解反馈意见回复涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，反馈意见回复不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

保荐机构总经理：_____

陈照星

东莞证券股份有限公司

2020年6月24日