

因珠海市人民政府拟收回高速公路收费权涉及京珠高速公路广
珠段有限公司拥有的广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）

高速公路资产价值

资产评估说明

中联羊城评字【2017】第 01GQD0448 号

评协备案号码 1500123044170404 号

（第壹册，共壹册）



广东中联羊城资产评估有限公司
CHINA UNITED Y. APPRAISAL CO., LTD.

二〇一七年八月三十一日

目录

关于评估说明使用范围的声 明.....	共 1 页
企业关于进行资产评估有关事项的说 明.....	共 10 页
资产评估说明	1
第一部分评估对象与评估范围说明	1
第二部分资产核实情况总体说明	4
第三部分采用成本法评估技术说明	8
第四部分收益法评估技术说明	22
评估结论及其分析	56

关于评估说明使用范围的声明

《资产评估说明》作为《资产评估报告书》的附件，仅供国有资产监督管理机构（含所出资企业）、相关监管机构和使用部门使用。除法律法规规定外，本《资产评估说明》和相关材料的全部或者部分内容不得提供给其他任何单位和个人，不得见诸公开媒体。

企业关于进行资产评估有关事项的说明

一、 委托方和产权持有者的概况

(一) 委托人和产权持有者

1、 基本情况

名称：京珠高速公路广珠段有限公司

注册地址：广东省广州市越秀区寺右新马路 111—115 号五羊新城广场
728 房自编 721 房

法定代表人：方智

注册资本：58000 万人民币

经济性质：有限责任公司(台港澳与境内合作)

统一社会信用代码：91440000617401445C

股东及持股比例：

股东名称	出资金额（万元）	持股比例
广州广珠交通投资管理有限公司	31900	55%
广东省高速公路发展股份有限公司	11600	20%
新粤公路建设有限公司	14500	25%
合计	58000	100%

经营范围：建设、经营和管理京珠高速公路广珠段。

经营期限：自 1993 年 05 月 13 日至 2030 年 05 月 12 日

本次资产评估的委托人和产权持有者均为京珠高速公路广珠段有限公司。

二、关于经济行为的说明

根据广东省高速公路发展股份有限公司《转发珠海市人民政府关于启动广澳高速珠海段取消收费以及资产回购相关工作的函的通知》（粤高股投【2017】11号）和《京珠高速公路广珠段有限公司会议纪要》（【2017】18号），珠海市人民政府拟收回广澳高速珠海段（桩号为K0+945---K5+158）高速公路收费权。

本资产评估报告是作为珠海市人民政府拟收回高速公路收费权，提供京珠高速公路广珠段有限公司拥有的广澳高速珠海段（桩号为K0+945---K5+158）高速公路资产价值在评估基准日时市场价值的参考依据。

三、关于评估对象与评估范围的说明

根据委托，本次评估对象和范围是京珠高速公路广珠段有限公司拥有的广澳高速珠海段（桩号为K0+945---K5+158）高速公路资产价值。

纳入评估范围的实物资产主要是广澳高速珠海段（桩号为K0+945---K5+158）公路及附属设施，包括：路产、公路绿化、防护栏、标志标线等相关资产。具体账面值如下表：

序号	建（构）筑物名称	建成年月	账面价值	
			原值	净值
1	路面处治工程	2009-10-31	4,728,000.00	-
2	公路绿化工程	2002-09-30	753,571.41	339,806.11
3	过渡性路面加铺工程	2005-07-31	2,360,180.73	1,370,402.25
4	公路构筑物	2000-01-01	324,462,447.28	175,481,988.41
5	标志标线	2000/1/1	1,742,228.82	174,222.88
6	其他安全设施	2000/1/1	266,738.68	26,673.87
7	防护栏	2000/1/1	2,649,108.61	264,910.86
8	F型可变情报版	2012/12/20	292,674.46	142,494.91
9	400米电缆	2012/12/20	16,000.00	
合 计			337,270,949.99	177,800,499.29
减：房屋建筑物减值准备				
合 计			337,270,949.99	177,800,499.29

广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）高速公路历史经营情况如下表：

单位：人民币元

项目	2015 年度	2016 年度	2017 年 1-5 月
一、营业收入	13,985,189.76	14,856,786.32	5,776,791.83
其中：主营业务收入	13,485,247.00	14,338,901.00	5,739,631.31
其他业务收入	499,942.76	517,885.32	37,160.52
减：营业成本	4,657,783.57	4,179,174.92	1,454,779.54
其中：主营业务成本	4,647,422.45	4,148,915.62	1,454,779.54
其他业务成本	10,361.12	30,259.30	
税金及附加	537,104.84	210,057.93	20,480.49
营业费用			
管理费用	437,143.66	407,824.77	180,380.52
财务费用	1,740,328.34	1,343,568.07	540,961.42
资产减值损失			
加：投资收益			
二、营业利润	6,612,829.35	8,716,160.63	3,580,189.86
加：营业外收入			
减：营业外支出	66,661.65	96,281.38	11,552.83
三、利润总额	6,546,167.70	8,619,879.25	3,568,637.03
减：所得税	1,718,204.43	2,260,905.10	900,076.87
四、净利润	4,827,963.27	6,358,974.15	2,668,560.16

以上数据已由广东正中珠江会计师事务所（特殊普通合伙）进行审计，并出具“关于京珠高速公路广珠段有限公司拥有的广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）高速公路资产账面值和模拟利润表的鉴证报告（广会专字【2017】G17031180031 号）”。

本次评估范围为广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）。该地块已办理相关产权资料《房地产权证》证号为“粤房地证字第 2043276 号”，权属人为京珠高速公路广珠段有限公司。该宗地用地面积为 168,330.60 平方米，地址为珠海市金鼎港湾大道京珠高速公路广珠段（K0+000-K4+294.4）。

该用地所有权性质为国有土地，土地用途为交通用地，批准使用年限 50 年，土地终止日期 2049 年 4 月 30 日。至评估基准日，剩余使用年限为 31.92 年，土地目前开发程度为“五通一平”。产权证登记日期为 1999 年 5 月 14 日。

广澳高速公路主线北起广州市南沙区塘坑，南至珠海市香洲区金鼎，途经广州南沙、中山，至珠海，全程收费里程 56.60km，其中起点塘坑至南朗段为双向六车道，设计时速 120 公里；南朗至珠海金鼎 17km 为双向四车道，设计时速 100 公里。目前全线设置互通式立交 10 处，共有 12 个出入口（含立交枢纽），设有亭角、灵山、三角、民众、（中山）城区、翠亨及珠海 7 个收费站，1 个服务区。广澳高速公路广珠段主线于 1999 年 12 月 6 日通车。广澳高速将广州与珠海、澳门两个经济区连成一体。京珠高速公路广珠段有限公司负责本项目的运营。

广澳高速公路珠海段（K0+945~K5+158）即京珠高速公路珠海段主线是国家高速公路网规划（7 条首都放射线、11 条北南纵线、18 条东西横线，以及地区环线、并行线、联络线等组成）中第 4 条首都放射线（北京-港澳）的并行线广澳国家高速公路，同时也是广东省高速公路网规划“十纵五横二环”主骨架路网中“五纵”的并行线。项目是沟通珠三角西部地区广州、江门、中山、珠海的重要交通走廊，同时由于本项目连接虎门大桥，也成为沟通珠三角东西两岸路网的重要组成部分。

依据广东省对外经济贸易委员会粤经贸批字【1993】0389 号《关于合作经营广东广珠东线高速公路有限公司合同、章程的批复》及广东省对外经济贸易委员会粤外经贸资批字【1998】613 号《关于合作企业广东广珠东线高速公路有限公司补充合同的批复》中的规定，广珠东公司的合作期自 1993 年 5 月 13 日至 2030 年 5 月 12 日。同时，根据广东省交通运输厅《关于京珠高速公路广珠东线项目收费期限有关情况的说明》，京珠高速公路广珠东线项目收费期限按照上述合作确定，经批注的合作期至 2030 年 5 月 12

日。

京珠高速公路广珠东线现行收费标准为：

单位：元/车

车型	一类车	二类车	三类车	四类车	五类车
收费标准	1.90	2.84	3.79	5.69	6.64

本次评估范围是广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）高速公路资产价值。

1998年11月，京珠高速公路广珠段有限公司与珠海市路桥发展有限公司签订《珠海市港湾大道征用补偿合同书》，征用该线路修建高速公路。合同明确征用原港湾大道（S111线）36米宽的路段2,681米，45米宽的路段1,619米，道路全长共计4,300米，征收补偿单价按省政府确定的与中山逸仙大道相同的补偿单价为2.85万元/千米，该处征用补偿总价为11,545.5万元。在同日签订的补充协议中双方约定，以每公里60万元给予道路两侧8.6公里辅道补助费用516万元，辅道产权属京珠高速公路广珠段有限公司所有。

京珠高速公路广珠段有限公司于1999年将此路段改造成高速公路，该为高速收费站外的引路，无隧道、涵洞、服务区和特殊地基处理等。

四、关于评估基准日的说明

- 1、本项目资产评估基准日为二〇一七年五月三十一日；
- 2、评估基准日是由委托方综合考虑实现经济行为的需要、被评估的资产规模、工作量大小、预计所需时间、合规性要求，以及会计期末提供资料的便利，与评估基准日与经济行为实现日尽可能接近等因素后确定；
- 3、本次评估采用的价格均为评估基准日的有效价格或标准。

五、可能影响评估工作的重大事项说明

1、历史清产核资/资产评估情况

无。

2、影响生产经营活动和财务状况的重大合同

无。

3、影响生产经营活动和财务状况的重大诉讼事项

无。

4、抵押、质押、担保资产

无。

5、其它或有负债、或有资产事项

无。

六、资产清查情况的说明、未来经营和收益状况预测的说明

（一）资产清查情况的说明

为配合资产评估工作，产权持有者已对评估范围内的资产组织开展了清查工作，清查情况如下：

1、清查范围

本次清查范围为纳入本次评估范围的资产，同时对各项资产的产权状况进行了清查，其中的资产主要为与评估对象相关的固定资产。

2、清查工作的组织实施

清查工作的实施由委估资产产权持有者单位主管领导负责协调，组织了包括财务、工程、办公室等有关部门的人员共同参加。清查时间从 2017 年 6 月 5 日开始至 2017 年 6 月 9 日结束。

(1) 清查工作

包括财务资产账册与房屋建筑物、构筑物的台帐及实物逐一核对，对重大资产的产权证明文件进行收集整理。

(2) 清查方法

在相关中介机构配合下，组织对有关实物资产做了实地盘查。

3、清查中采取的措施

无。

4、清查中发现的问题和原因

无。

(二) 未来经营和收益状况预测说明

1、所在行业相关经济要素及发展前景

广澳高速公路主线北起广州市南沙区塘坑，南至珠海市香洲区金鼎，途经广州南沙、中山，至珠海，全程收费里程 56.60km，其中起点塘坑至南朗段为双向六车道，设计时速 120 公里；南朗至珠海金鼎 17km 为双向四车道，设计时速 100 公里。目前全线设置互通式立交 10 处，共有 12 个出入口（含立交枢纽），设有亭角、灵山、三角、民众、（中山）城区、翠亨及珠海 7 个收费站，1 个服务区。广澳高速公路广珠段主线于 1999 年 12 月 6 日通车。广澳高速将广州与珠海、澳门两个经济区连成一体，极大地带动了珠江三角洲地区的经济发展。京珠高速公路广珠段有限公司负责本项目的运营。

111 京珠高速公路广珠段主线是国家高速公路网规划（7 条首都放射线、11 条北南纵线、18 条东西横线，以及地区环线、并行线、联络线等组成）中第 4 条首都放射线（北京-港澳）的并行线广澳国家高速公路，同时也是

广东省高速公路网规划“十纵五横二环”主骨架路网中第“五纵”的并行线。项目是沟通珠三角西部地区广州、江门、中山、珠海的重要交通走廊，同时由于本项目连接虎门大桥，也成为沟通珠三角东西两岸路网的重要组成部分。

从京珠高速公路广珠段主线整体交通量来看，由于近期影响区路网变化较大，交通量出现几次较大波动，但不考虑路网变化影响的情况下近期交通量增长较快，远期增长平缓。重要特征年分析如下：

2017 年底港珠澳大桥的建成通车对本项目交通量影响较大，其中港珠澳大桥建成以后，原来江门、中山、东莞、广州等经虎门大桥往香港的车辆可能会改道珠海往香港。原港珠澳大桥的工可编制单位对港珠澳大桥的交通量研究做过大量的深入的研究工作。从研究成果来看，港珠澳大桥主要的交通组成来自于诱增、铁路、水运的转移量，趋势型的交通量并不大，2018 年趋势交通量只有 5009pcu/d，占 2018 年预测总量的 14.6%。这个跟现状交通调查的结果也是相吻合的。也就是说，港珠澳大桥未来的交通量以诱增交通量为主，未来珠港澳大桥可能的主要流向是中山 29.95%，澳门 27.60%、江门 22.30%、珠海 20.15%。广珠东线主要服务的区域是中山东部片区，从前面定向流量也可以看出，珠海与中山的交通量约占了珠海站交通量的 35.37%。假设未来广珠东线可能承接港珠澳大桥交通量的 35%计算，2017 年底港珠澳大桥建成通车以后，可以为广珠东线珠海段增加约 3596pcu/d 的诱增交通量。

2、广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）高速公路历史经营情况如下表：

单位：人民币元

项目	2015 年度	2016 年度	2017 年 1-5 月
一、营业收入	13,985,189.76	14,856,786.32	5,776,791.83
其中：主营业务收入	13,485,247.00	14,338,901.00	5,739,631.31

项目	2015 年度	2016 年度	2017 年 1-5 月
其他业务收入	499,942.76	517,885.32	37,160.52
减：营业成本	4,657,783.57	4,179,174.92	1,454,779.54
其中：主营业务成本	4,647,422.45	4,148,915.62	1,454,779.54
其他业务成本	10,361.12	30,259.30	
税金及附加	537,104.84	210,057.93	20,480.49
营业费用			
管理费用	437,143.66	407,824.77	180,380.52
财务费用	1,740,328.34	1,343,568.07	540,961.42
资产减值损失			
加：投资收益			
二、营业利润	6,612,829.35	8,716,160.63	3,580,189.86
加：营业外收入			
减：营业外支出	66,661.65	96,281.38	11,552.83
三、利润总额	6,546,167.70	8,619,879.25	3,568,637.03
减：所得税	1,718,204.43	2,260,905.10	900,076.87
四、净利润	4,827,963.27	6,358,974.15	2,668,560.16

以上数据已由广东正中珠江会计师事务所（特殊普通合伙）进行审计，并出具“关于京珠高速公路广珠段有限公司拥有的广澳高速珠海段（桩号为 K0+945--K5+158）高速公路资产账面值和模拟利润表的鉴证报告（广会专字【2017】G17031180031 号）”。

3、未来主营收入、成本、费用等的预测过程和结果

经产权持有者通过自身经营情况的分析、总结，结合未来的经营发展方向、经营管理的方式，以及未来的规划等对广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）的未来主营业务收入、成本、费用进行预测，其结果如下：

企业关于进行资产评估有关事项的说明

项目	2017年6-12月	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
一、营业收入	998.70	2,092.54	2,481.09	2,855.67	3,173.22	3,085.09
主营业务收入	998.70	2,092.54	2,481.09	2,855.67	3,173.22	3,085.09
其他业务收入						
减：营业成本	441.65	891.49	1,049.85	1,202.52	1,328.51	1,292.92
其中：主营业务成本	441.65	891.49	1,049.85	1,202.52	1,328.51	1,292.92
其他业务成本						
营业税金及附加	3.82	7.74	9.18	10.57	11.74	11.41
营业费用						
管理费用	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
财务费用				0.00	0.00	0.00
资产减值损失						
加：投资收益						
二、营业利润	553.24	1,193.30	1,422.06	1,642.58	1,832.96	1,780.75
加：营业外收入						
减：营业外支出						
三、利润总额	553.24	1,193.30	1,422.06	1,642.58	1,832.96	1,780.75
减：所得税	138.31	298.32	355.51	410.65	458.24	445.19
四、净利润	414.93	894.97	1,066.54	1,231.94	1,374.72	1,335.56

项目	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年5月12日
一、营业收入	3,334.36	3,613.64	3,719.74	3,894.63	3,774.68	4,281.17	4,470.21	1,692.63
主营业务收入	3,334.36	3,613.64	3,719.74	3,894.63	3,771.68	4,281.17	4,470.21	1,692.63
其他业务收入								
减：营业成本	1,394.61	1,508.53	1,551.97	1,757.91	1,573.67	1,781.25	1,858.45	702.98
其中：主营业务成本	1,394.61	1,508.53	1,551.97	1,757.91	1,573.67	1,781.25	1,858.45	702.98
其他业务成本								
营业税金及附加	12.34	13.37	13.76	14.41	13.96	15.84	16.54	6.26
营业费用								
管理费用	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
财务费用	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
资产减值损失								
加：投资收益								
二、营业利润	1,927.40	2,091.74	2,154.01	2,122.31	2,184.06	2,484.07	2,595.22	983.39
加：营业外收入								
减：营业外支出								
三、利润总额	1,927.40	2,091.74	2,154.01	2,122.31	2,184.06	2,484.07	2,595.22	983.39
减：所得税	481.85	522.93	530.50	530.50	546.02	521.02	648.80	245.85
四、净利润	1,445.55	1,568.80	1,615.51	1,591.73	1,638.05	1,963.05	1,946.41	737.54

七、资料清单

提供给评估机构的资产评估资料包括：

- 1、资产评估申报表（明细表）；
- 2、相关经济行为的批文；
- 3、资产权属证明文件、产权证明文件；
- 4、重大合同、协议等；
- 5、生产经营统计资料；
- 6、其他与评估资产相关的资料。

(此页无正文)

委托方与产权持有者：京珠高速公路广珠段有限公司



法定代表人/授权委托人：

A handwritten signature in black ink, appearing to be '王为民' (Wang Weimin).

日期：二〇一七年 月 日

资产评估说明

第一部分 评估对象与评估范围说明

一、 评估对象与评估范围内容

根据评估目的和产权持有单位的资产申报，本次评估对象和范围是京珠高速公路广珠段有限公司拥有的广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）高速公路资产价值。

二、 资产的分布情况及特点

纳入评估范围的实物资产主要是广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）公路及附属设施，包括：路产、公路绿化、防护栏、标志标线等相关资产。具体账面值如下表：

序号	建（构）筑物名称	建成年月	账面价值	
			原值	净值
1	路面处治工程	2009-10-31	4,728,000.00	-
2	公路绿化工程	2002-09-30	753,571.41	339,806.11
3	过渡性路面加铺工程	2005-07-31	2,360,180.73	1,370,402.25
4	公路构筑物	2000-01-01	324,462,447.28	175,481,988.41
5	标志标线	2000/1/1	1,742,228.82	174,222.88
6	其他安全设施	2000/1/1	266,738.68	26,673.87
7	防护栏	2000/1/1	2,649,108.61	264,910.86
8	F型可变情报版	2012/12/20	292,674.46	142,494.91
9	400米电缆	2012/12/20	16,000.00	
合计			337,270,949.99	177,800,499.29
减：房屋建筑物减值准备				
合计			337,270,949.99	177,800,499.29

本次评估范围为广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）。该地块已办理相关产权资料《房地产权证》证号为“粤房地证字第 2043276 号”，

权属人为京珠高速公路广珠段有限公司。该宗地用地面积为 168,330.60 平方米,地址为珠海市金鼎港湾大道京珠高速公路广珠段(K0+000-K4+294.4)。该用地所有权性质为国有土地,土地用途为交通用地,批准使用年限 50 年,土地终止日期 2049 年 4 月 30 日。至评估基准日,剩余使用年限为 31.92 年,土地目前开发程度为“五通一平”。产权证登记日期为 1999 年 5 月 14 日。

广澳高速公路主线北起广州市南沙区塘坑,南至珠海市香洲区金鼎,途经广州南沙、中山,至珠海,全程收费里程 56.60km,其中起点塘坑至南朗段为双向六车道,设计时速 120 公里;南朗至珠海金鼎 17km 为双向四车道,设计时速 100 公里。目前全线设置互通式立交 10 处,共有 12 个出入口(含立交枢纽),设有亭角、灵山、三角、民众、(中山)城区、翠亨及珠海 7 个收费站,1 个服务区。广澳高速公路广珠段主线于 1999 年 12 月 6 日通车。广澳高速将广州与珠海、澳门两个经济区连成一体。京珠高速公路广珠段有限公司负责本项目的运营。

广澳高速公路珠海段(K0+945~K5+158)即京珠高速公路珠海段主线是国家高速公路网规划(7 条首都放射线、11 条北南纵线、18 条东西横线,以及地区环线、并行线、联络线等组成)中第 4 条首都放射线(北京-港澳)的并行线广澳国家高速公路,同时也是广东省高速公路网规划“十纵五横二环”主骨架路网中“五纵”的并行线。项目是沟通珠三角西部地区广州、江门、中山、珠海的重要交通走廊,同时由于本项目连接虎门大桥,也成为沟通珠三角东西两岸路网的重要组成部分。

依据广东省对外经济贸易委员会粤经贸批字【1993】0389 号《关于合作经营广东广珠东线高速公路有限公司合同、章程的批复》及广东省对外经济贸易委员会粤外经贸资批字【1998】613 号《关于合作企业广东广珠东线高速公路有限公司补充合同的批复》中的规定,广珠东公司的合作期自 1993 年 5 月 13 日至 2030 年 5 月 12 日。同时,根据广东省交通运输厅《关

于京珠高速公路广珠东线项目收费期限有关情况的说明》，京珠高速公路广珠东线项目收费期限按照上述合作确定，经批注的合作期至 2030 年 5 月 12 日。

京珠高速公路广珠东线现行收费标准为：

单位：元/车

车型	一类车	二类车	三类车	四类车	五类车
收费标准	1.90	2.84	3.79	5.69	6.64

本次评估范围是广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）高速公路产权价值。

1998 年 11 月，京珠高速公路广珠段有限公司与珠海市路桥发展有限公司签订《珠海市港湾大道征用补偿合同书》，征用该线路修建高速公路。合同明确征用原港湾大道（S111 线）36 米宽的路段 2,681 米，45 米宽的路段 1,619 米，道路全长共计 4,300 米，征收补偿单价按省政府确定的与中山逸仙大道相同的补偿单价为 2.85 万元/千米，该处征用补偿总价为 11,545.5 万元。在同日签订的补充协议中双方约定，以每公里 60 万元给予道路两侧 8.6 公里辅道补助费用 516 万元，辅道产权属京珠高速公路广珠段有限公司所有。

京珠高速公路广珠段有限公司于 1999 年将此路段改造成高速公路，该路段为高速收费站外的引路，无隧道、涵洞、服务区和特殊地基处理等。

三、 引用其他机构出具报告的结论所涉及的资产类型、数量和金额

由于本次有针对此路段的《交通量及收费收入预测报告》，故评估对交通量和通行费收入的预测是直接引用广东省交通规划设计院《交通量及收费收入预测报告》的报告结论，我们已了解所引用报告结论的取得过程，并承担引用报告结论的相关责任。

第二部分 资产核实情况总体说明

一、 资产清查核实的内容

评估人员依据《企业关于进行资产评估有关事项的说明》中确定评估范围内的资产进行资产核实工作。主要工作包括在产权持有单位清查的基础上对待估资产的账面金额、形成及权属状况进行核实，对其中的实物资产的数量、品质、位置进行了清查，对可能影响资产评估的重大事项进行了解，并与委托方和产权持有单位就资产核实过程中发现的其他资产和存在的问题沟通解决。

二、 资产核实人员组织、实施时间和过程

1、 资产核实人员组织、实施时间

根据被评估单位所属行业性质、资产类型和实物资产的技术特点，在进入现场清查前，成立了以项目负责人为主的资产清查小组。项目负责人在与产权持有单位充分沟通的基础上，按照资产的技术要求、分布地点和特点，制定详细的现场清查实施计划，按资产类型和分布特点，组织了房屋建筑物、土地使用权等多个核实小组，到资产所在现场开展资产核实工作。在企业相关人员的配合下，分别对各类资产进行了清查，对企业的经营业务进行调查、访谈。资产核实工作结束后，各小组对清查核实及现场勘察情况进行工作总结，并提交资产核实及现场勘察作业的工作底稿。

评估人员于 2017 年 7 月 1 日至 2017 年 7 月 5 日到资产所在地现场进行复核。

2、 资产核实过程

资产核实分为三个阶段进行：

(1) 沟通、准备阶段

评估人员和产权持有单位充分沟通，共同协商制定资产核实方案。产权持有单位安排熟悉资产分布的资产管理人员协助评估机构的资产核实人员，评估人员向产权持有单位协助人员交待资产核实的时间进度和工作要求，搜集有关资产清单和相应的权属证明文件及原始凭证。主要工作包括：

a. 评估人员辅导产权持有单位进行资产清查、申报评估资产明细和整理收集整理评估资料。

评估人员开展评估前期资料准备和表格填写的布置工作。评估师对企业资产评估配合工作要求进行了详细讲解，包括资产评估的基本概念、资产评估的任务、本次资产评估的计划安排、需委托方和产权持有单位提供的资料清单、企业资产清查核实工作的要求、评估明细表和资产调查表的填报说明等。评估人员指导产权持有单位相关的财务与资产管理人员在自身资产清查基础上，按照评估机构提供的“评估资料清单”、“资产评估清查评估明细表”及其填写要求，进行整理、登记、申报，同时收集被评估资产的产权归属证明文件和反映资产性能、技术状态、经济技术指标等情况的文件资料。

b. 评估人员审查产权持有单位提供的资产评估明细表

评估人员通过查阅有关资料，明晰评估对象相关的评估范围，了解评估范围内具体资产的详细状况。然后审查各类资产评估明细表，检查有无填项不全、错填、漏填、资产项目不明确等现象，并要求产权持有单位及时更正。

(2) 现场核实阶段

评估人员依据资产评估明细表，到资产所在地现场，对委托方和产

权持有单位的清查结果进行复核，对产权持有单位申报资产进行清点和现场勘察，对其提供的资料进行验证，同时对可能影响资产评估重大事项进行调查了解，并针对不同资产的性质、特点，采取不同的勘察方法。实物资产清查资产包括固定资产等，清查内容主要为核实资产数量、使用状态、产权及其他影响评估作价的重要因素。

对于高速公路资产及产权，评估人员查阅会计凭证、构建资料、竣工验收记录、维护情况、收费许可等，了解委估资产的使用情况、账面情况及未来车流量预测等。

核查中，重点查验了产权权属资料中所载明的所有人以及其他事项，对产权权属资料中所载明的所有人与资产委托方和相关当事人不符以及缺乏产权权属资料的情况，给予高度关注，进一步通过询问的方式，了解产权权属，并要求委托方和相关当事人出具了“说明”和“承诺函”。

评估人员对产权持有者申报的收益法有关表格进行了核实，核查内容包括通过了解委估资产的经营、管理状况，所处行业的发展现状；查阅产权持有者财务管理、公路营运等报表和有关记录、明细，现场了解其历史的主要收入来源，主要成本、费用、税负的构成，核实其经常性损益发生的真实性；查阅融资和借贷合同，了解其资金的使用和需求状况；调查分析产权持有者各项预测数据是否合理和符合实际情况，收入、成本、费用、资本性支出等各项指标是否匹配。

(3) 分析、总结阶段

根据清查结果，由企业进一步补充、修改和完善资产评估申报明细表，使“表”、“实”相符。最后，评估人员根据现场核实情况及收集的有关资料，对委托方和被评估单位提供的清查结果进行整理分析并做必要调整，形成资产清查结论。

三、 影响资产核实的事项及处理方法

无。

四、 资产核实结论

经评估人员现场核实，得到以下资产核实结论：

房屋建（构）筑物等经过了解其权属状况，查阅其购建成本资料和现场勘察，认为构筑物权属清晰，账实相符，无重大毁损和存在重大结构隐患，维护、使用正常，满足被评估单位生产所需场地技术要求。

第三部分采用成本法评估技术说明

一、房屋建（构）筑物情况介绍

1、评估范围

纳入评估范围的建（构）筑物评估基准日的账面价值情况如下：

表 1-1 建筑物资产账面值

金额单位：人民币元

序号	建筑物名称和内容	原始入账价值	账面价值
1	路面处治工程	4,728,000.00	-
2	公路绿化工程	753,571.41	339,806.11
3	过渡性路面加铺工程	2,360,180.73	1,370,402.25
4	公路及构筑物	324,462,447.28	175,481,988.41
合 计		332,304,199.42	177,192,196.77

表 1-2 构筑物资产账面值

序号	建筑物名称和内容	原始入账价值	账面价值
1	标志标线	1,742,228.82	174,222.88
2	其他安全设施	266,738.68	26,673.87
3	防护栏	2,649,108.61	264,910.86
4	F 型可变情报版	292,674.46	142,494.91
5	400 米电缆	16,000.00	
合 计		4,966,750.57	608,302.52

2、建（构）筑物概况

纳入评估范围的建（构）筑物主要是广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）公路及附属设施，包括：路产、公路绿化、防护栏、标志标线等相关资产。

二、主要建（构）筑物（路产及其附属设施）评估技术说明

（一）路产及其附属设施详情

1、工程地理位置与自然条件

本路段地处珠江三角洲地区，沿线以低丘陵为主，地势略有起伏，地面高度 1.5~50cm，地表植被发育。其中，翠亨村路段沿海滨呈南北方向伸展，地面平坦，其城镇规划以显露雏形，规划路网纵横交错，部分商品住房和工业厂房相继建成。

地质是第四系（Q4）冲击层主要由冲、洪积粘土层，砂砾石以及坡残积的砂砾石、粘土组成，局部路段有深度 3~10cm 不等的淤泥土层，自北向南岩性由角闪花岗岩渐变，岩体表面风化严重，形成深度 5~30cm 不等的全、强风化层。

水文地质条件受地貌控制，平原地区，第四系冲、洪积层中含丰富的潜水，潜水埋深随季节稍有变化。

2、工程规模

广澳高速公路主线北起广州市南沙区塘坑，南至珠海市香洲区金鼎，途经广州南沙、中山，至珠海，全程收费里程 56.60km，其中起点塘坑至南朗段为双向六车道，设计时速 120 公里；南朗至珠海金鼎 17km 为双向四车道，设计时速 100 公里。目前全线设置互通式立交 10 处，共有 12 个出入口（含立交枢纽），设有亭角、灵山、三角、民众、（中山）城区、翠亨及珠海 7 个收费站，1 个服务区。

评估对象桩号为 K0+945---K5+158。

3、工程技术标准

新建路段设计时速 120km/h，路基宽 33.5m，设计荷载：汽车超—20 级，验算荷载：挂车—120。改建路段：设计时速 100km/h，路基宽 24.5m，设计荷载：汽车—20 级，验算荷载：挂车——100。

4、立项与审批

1984 年 5 月 5 日，国家计划委员会给广东省人民政府的《关于广（州）

深（圳）珠（海）高速公路可行性报告的复函》（计交[1984]825 号文）批复：国家计划委员会和交通部联名上报的《关于修建广深珠高速公路的报告》业经国务院原则批准。并指示“具体问题，由广东省人民政府继续进行谈判”。

5、工程可行性研究

根据广东省高速公路的整体规划布局，京珠高速东路广珠段由广州市东南郊环市高速公路的石榴岗起，经番禺市新造，石基至坦尾；自番禺南沙的塘坑接虎门大桥西引道，经坦尾、横沥，中山的三角、浪网至宫花；再自宫花经翠亨至珠海的外沙；在中山市新隆分叉经港口、坦背至江门，全长约 135.0km。该项目先行建设塘坑—外沙段 56.5km，编制该段高速公路工程可行性研究报告。但在调查分析时，考虑了京珠高速公路广珠段的整体规划，对项目的可行性、必要性进行分析和论证。

1994 年 7 月 29 日，交通部交计发[1994]730 号文《关于京珠公路塘坑（番禺）至外沙（珠海）路段工程可行性研究报告的批复》对京珠高速公路广珠段塘坑至宫花路段的线路走向、技术等级、工程投资规模等作出明确批复。

由于中山至珠海已有逸仙大道。城桂公路和 105 国道，三路共计 18 条车道，1988 年逸仙大道的车流量约 10000-12000 车次/日，为了避免再逸仙大道的车流量附近新修一条与之平行的六车道高速公路而导致重复建设，交通厅与中山市有关部门协调后同意本段高速公路变更工可方案，拟采用改建逸仙一级路为高速公路的方案。

1988 年 11 月 12 日，广东省人民政府召集经珠高速公路广珠段建设协调会议，基于各方面原因，特别是澳门回归前必须修通至珠海高速公路的需要，同意改建方案（见《广东省人民政府办公厅工作纪要（80）》）。

1999年8月13日，广东省计划委员会《关于（中山）宫花至（珠海）金鼎公路改建工程可行性研究报告的批复》，批准该段工可，工程估算为123475万元。（粤计交[1999]577号）

6、本次的评估范围及已办理的相关产权资料

本次评估范围为广澳高速珠海段（桩号为K0+945—K5+158）。该地块已办理相关产权资料《房地产权证》证号为“粤房地证字第2043276号”，权属人为京珠高速公路广珠段有限公司。该宗地用地面积为168,330.60平方米，地址为珠海市金鼎港湾大道京珠高速公路广珠段（K0+000-K4+294.4）。该用地所有权性质为国有土地，土地用途为交通用地，批准使用年限50年，土地终止日期2049年4月30日。至评估基准日，剩余使用年限为31.92年，土地目前开发程度为“五通一平”。产权证登记日期为1999年5月14日。

（二）审查、现场勘察和市场调查

（1）资料审查

①评估申报表的审查

无形资产清查申报表：这部分内容主要是参数填写不全，已另列操作表重新作了补填。

②报建资料审查

本次评估范围内建、构筑物均无办理产权证，申报的参数基本以委托方提供的报建资料为依据。

（2）现场勘察

在评估时对现场作了全面的勘察，一方面是为了核实委估项目账面是否与实际相符，核对类型和数量等，另一方面是查看基础和结构的现时状况，查看其承载力的稳定性和牢固性等。经现场勘察，认为委估的路产和附属设施均可持续使用，使用功能正常。

(3) 市场调查

市场调查主要是搜集与建、构筑物评估的有关资料，其中包括广东省省建筑工程预算定额及其配套的取费标准，及目前执行的前期及其它费用标准以及广东省珠海市的建筑单方造价资料等，在委托方有关人员的配合下，经过我们的努力，完成了上述资料的搜集工作，这将使我们的评估有了可靠、准确的依据，以确保评估值的准确性。

(三) 评估程序

(1) 由被评估企业将需要参加评估的建(构)筑物及其附属设施等项目按评估要求填写评估申报表。

(2) 由被评估企业提供本工程预算、工程合同、工程变更数据及 2016 年 12 月材料信息价格，施工图及竣工图。

(3) 评估人员首先对被评估企业提供的评估申报表进行检查，凡不符合填写要求的请被评估企业有关人员补齐填全。

(4) 评估人员按产权持有单位提供的符合要求的评估申报表由相关人员陪同进行现场实地查勘。评估人员在现场对房屋建筑的路产中的路基、路面、桥梁、隧道、结构形式、跨度、材质、内外装修、施工质量、使用维修情况进行逐项详细的记录，并向有关人员深入了解建构筑物的基础情况。

(5) 根据以上收集到的资料及数据进行工程造价的计算及费率、成新率的测定，最后计算出重置全价及评估值。

(6) 撰写评估技术说明。

(四) 评估方法

基于本次评估之特定目的，结合各待评建构筑物的特点，本次评估主要采用重置成本法进行评估。

(1) 重置成本法介绍

采用重置成本法是以评估基准日开发或建造同类或类似房屋建筑物（路产）所需的建筑安装工程费、工程建设其他费用、分摊的固定资产投资必要的前期费用与管理费用等各项必要费用之和为基础，再加上占用资金的利息及合理利润，得出该等房屋建筑物（路产）的重置全价，然后根据该等房屋建筑物（路产）的使用及维护情况，并按建筑物（路产）的使用年限和对建筑物（路产）现场勘察的情况，判定其实体性贬值及可能存在的功能性贬值、经济性贬值等各项贬值，综合确定成新率，并以此确定该等房屋建筑物（路产）的评估价值。

建筑物评估值=重置全价×成新率

（4）房屋建筑物案例概况

评估对象桩号为 K0+945—K5+158，按 4 车道高速公路技术标准，设计行车速度 100km/h，该路段为高速收费站外的引路，无隧道、涵洞、服务区和特殊地基处理等。

（5）重置成本法计算过程

（一）重置全价

重置全价由建安造价、前期及其他费用、资金成本、开发利润等四部分组成。

A. 建安造价的确定

可比实例 1 概况：大广高速连平（赣粤界）至从化公路，路线起于河源市连平县上坪镇李屋排九连山隧道（赣粤界，设九连山隧道接大广高速公路江西境段），沿线经河源市连平县、韶关市新丰县、惠州市龙门县、广州市从化，终于从化太平镇中和里（顺接街北高速公路）。路线全长 182.014 公里，设计速度 100 公里/小时，双向六车道，路基宽度 33.5 米。主线桥梁总长 50492.75m/145 座，桥梁占路线总长的比例为 27.74%；隧道总长 13457.50m/13 座，隧道比例为 7.39%。

通过采用 2017 年 5 月广东省广州市的人材机价格对原造价进行调整，得出评估基准日建、构筑物综合造价为 15,016,924,900 元，每公里造价为 82,504,230 元。

序号	工程或费用名称	签约合同价(元)	工程变更增加造价(元)	签约合同造价(扣除 5%的暂列金)(元)	预算总造价(元)	评估基准日的人材机价格调整系数	基准日工程造价(元)
—	建筑安装工程费	15,085,480,849	1,415,769,382	14,331,206,807	15,746,976,189		15,016,924,900
1	主体工程	11,673,181,297	1,183,467,531	11,089,522,232	12,272,989,763	0.95	11,659,340,300
2	路面工程	2,237,655,908	118,191,538	2,125,773,113	2,243,964,651	0.96	2,154,206,100
3	绿化工程	161,225,122	17,154,477	153,163,866	170,318,343	0.99	168,615,200
4	房建工程	245,019,240	43,058,737	232,768,278	275,827,014	0.99	273,068,700
5	交安工程	278,589,876	5,972,403	264,660,382	270,632,785	0.97	262,513,800
6	机电工程	489,809,407	47,924,696	465,318,936	513,243,633	0.97	499,180,800

可比实例 2 概况：韶惠高速惠龙段全长约 63.2km。设大桥、特大桥 20533m/55 座、中小桥 842m/17 座，设仁图、鲜水塘（枢纽）、柏塘、罗径、苏茅坪（枢纽）、公庄、枫木山（枢纽）共 7 处互通立交，分离式立交 188m/2 处。全线采用设计速度 120km/h 的高速公路技术标准，其中起点至苏茅坪立交段（约 41.5km）为双向六车道，路基宽度 34.5m；苏茅坪立交至终点段（约 21.7km）为双向四车道，路基宽度 28.0m。沥青混凝土路面。本共设特大桥 5039.8m/3 座，大桥 9264m/32 座，中、小桥共 2537m/41 座，涵洞 136 道，通道 40 座。桥梁占路线长 26.5%，涵洞和通道 3.0 座/km（扣除桥隧）。长隧道 1 座，为了避让大型矿场而设置，隧道长 1140x2 米，隧道占路线长 3.62%。

通过采用 2017 年 4 月韶惠高速惠龙段工程可行性研究报告(修编)，的估算表得出评估基准日建、构筑物综合造价为 5,045,932,799 元，每公里造价为 80,030,700 元。

项目	工程或费用名称	单位	数量	估算金额(元)	技术经济指标	各项费用比例(%)	备注
一	第一部分 建筑安装工程费	公路公里	63.05	6177167424	28140007	59.38	
	临时工程	公路公里	63.05	56877727	902105	0.68	
二	路基工程	km	40.87	765072971	17251402	8.41	
三	路面工程	km/m ²	40.87 / 1220085	592369014	14665251.03 /	7.15	
四	桥梁涵洞工程	km	12.05	1692239646	13545572	19.47	
五	交叉工程	处	12.00	1408533114	11721093	16.78	
六	隧道工程	km/座	1.14 / 1	231855497	203382014.91 /	2.77	
七	公路设施及预埋管线工程	公路公里	63.05	163548299	2593946	1.95	
八	绿化及环境保护工程	公路公里	63.05	47497500	75331	0.57	
九	管理、养护及服务房屋	公路公里/m ²	63.25 / 34950	134173657	2121322.04 /	1.60	
	第二部分 设备及工具、器具购置费	公路公里	63.05	68705375	1093648	0.82	
一	设备购置费	公路公里	63.05	67662890	1073148	0.81	
二	办公及生活用家具购置费	公路公里	63.05	1103375	17590	0.01	
	合计			5045932799		60	

本次评估选用的两个案例都是双向六车道并整个路段包含桥梁及隧道。按工程量清单占比，双向四车道与六车道的修正系数为 75%，桥梁及隧道与路面的修正系数为 70%。

根据上述修正，可代入实例 1、实例 2 求其比准单价：

实例 1 比准单价为 82,504,230 × 75% × (1 - (27.74% + 7.39%)) × (1 - 70%)
= 55,356,800 元/公里

实例 2 比准单价为 80,030,700 × 75% × (1 - (26.5% + 3.62%)) × (1 - 70%)
= 54,596,900 元/公里

两者算术平均后建安成本单价为 54,976,850 元，本次评估的 4.213 公里的总成本为 231,617,500 元。

B. 前期及其他费用的确定；

前期及其他费用，包括土地征地补偿费用和建设单位为建设工程而投入的前期及其他费两个部分。

路产和附属设施包括用地及地上建设工程。由于路产用地已取得《房地产权证》，并该用地已办理出让手续。鉴于上述情况，土地使用权按照成本逼近法计算，计算后成本价值费用纳入建构筑物的前期工程费用考虑。

前期及其他费用包括的内容及取费标准见下表：

表 2-1 工程建设前期及其它费用表

项目	前期工程费	占造价比例	总金额(元)	计价依据
1.1	建设单位管理费	0.15%	347,426.25	财建[2002]394号

1.2	勘察设计费	1.80%	4,169,115.00	计价格[2002]10号
1.3	工程建设监理费	1.30%	3,011,027.50	发改价格[2007]670号
1.4	招标代理服务费	0.05%	115,808.75	计价格[2002]1980号
1.5	可行性研究费	0.15%	347,426.25	计价格[1999]1283号
1.6	环境评价费	0.05%	115,808.75	计价格[2002]125号
1.7	其他前期费	2.00%	4,632,350.00	包括建设项目前期工作费、设计文件审查费、竣（交）工验收试验检测费、研究试验费、专项评价（估）费、专项评价（估）费、生产人员培训费、设备购置费等，参考当地一般标准确定。
2	其他费用		65,648,900	土地使用权价值，详见土地成本逼近法计算过程
合计		5.5%	78,387,862.50	

土地成本逼近法计算过程：

成本逼近法是以开发土地所耗费的各项费用之和为主要依据，再加上一定的利息、利润、应缴纳的税金来确定出让土地价格的估价方法。

其基本计算公式为：

土地价格=（土地取得费+土地开发费+税费+利息+利润）×个别因素修正系数×年期修正系数

① 土地取得费

根据《中华人民共和国土地管理法》等国家颁布的有关法律、法规、以及国土资源部、广东省国土资源厅、珠海市国土资源局制定的有关规定，并调查待估宗地所在区域于评估基准日的土地取得费，目前获得与待估宗地类似的土地需支付费用主要有：土地补偿费、安置补助费、地上附着物和青苗补偿费等。

a、土地补偿费、安置补助费

依据按照《广东省国土资源厅关于印发广东省征地补偿保护标准（2016年修订调整）的通知》（粤国土资规字〔2016〕1号），并结合当地征地补偿费标准，并参照当地统计调查资料，调查待估宗地周边区域的土地利用情况，珠海市属广东省征地补偿保护标准地区类别的3类，耕地补偿标准为96.90元/平方米。

b、地上附着物和青苗补偿费

依据按照《珠海市征收（征用）土地青苗及地上附着物补偿办法》（珠府〔2015〕43号），并参照当地统计调查资料，调查待估宗地周边区域的土地利用情况，补偿费为160元/平方米。

②土地开发费

高速公路土地开发费在路产中已经考虑，故土地开发费用为0。

③各项税费

a、耕地占用税：根据《广东省财政厅、广东省地方税务局、广东省国土资源厅关于核定珠海市耕地占用税适用税额的批复》（粤财法〔2009〕37号）文件标准计算，珠海市为50元/平方米。

b、依据广东省人民政府颁布的《广东省非农业建设补充耕地管理办法》（令2010年第146号），（a）县、县级市辖区内18元/m²，地级以上市辖区内（不含所辖县、县级市）28元/m²；（b）基本农田加收15元/m²；（c）果园、鱼塘等其他农用地视同耕地，按50%交纳。经调查待估宗地需缴纳的耕地开垦费为28元/平方米。

c、根据《财政部、国家发展改革委关于取消、停征和免征一批行政事业性收费的通知》（财税〔2014〕101号），征地管理费收费项目取消，故征地管理费为0元/平方米。

④土地开发利息

按征地成本计算，土地开发利息在整体计算路产汇总统一核算。

⑤土地开发利润

按征地成本计算，土地开发利润在整体计算路产汇总统一核算。

⑥无限年期土地使用权价格

土地成本价格=土地取得费+土地开发费+有关税费+开发利息+开发利润

$$\begin{aligned} \text{土地成本价格} &= 96.90 + 160 + 50 + 28 \\ &= 335 \text{ 元} \end{aligned}$$

⑦土地增值收益

土地增值收益是指政府出让土地除收回成本价格外，同时要使国家土地所有权在经济上得以实现，即获取一定的增值收益。

经调查待估宗地所在区域土地市场价格与土地成本价格的差异，农用地经改变用途并开发达到与待估宗地同等用途与利用条件而带来的土地增值率一般为 40%。

$$\begin{aligned} \text{土地增值收益} &= 335 \times 40\% \\ &= 134 \text{ 元} \end{aligned}$$

⑧年期修正

年期修正公式为： $K=1-1/(1+r)^n$

式中：r—土地还原利率

参照基准地价年期修正系数

剩余使用年期	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
修正系数	0.0599	0.1163	0.1696	0.2198	0.2673	0.312	0.3542	0.394	0.4315	0.467
剩余使用年期	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
修正系数	0.5004	0.5319	0.5617	0.5897	0.6162	0.6412	0.6647	0.6859	0.7079	0.7277
剩余使用年期	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
修正系数	0.7461	0.764	0.7806	0.7962	0.811	0.825	0.8381	0.8505	0.8623	0.8733
剩余使用年期	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
修正系数	0.8837	0.8936	0.9028	0.9116	0.9198	0.9276	0.935	0.9419	0.9484	0.9546
剩余使用年期	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
修正系数	0.9604	0.9659	0.9711	0.976	0.9806	0.9849	0.989	0.9929	0.9966	1

经计算，工业用地还原利率为 6% 计算。

n—待估宗地设定年期（年）

$$\text{年期修正系数} = 1 - (1 + 6\%)^{-31.92} = 0.8443。$$

⑨区域因素及个别因素修正系数

评估过程中评估师参照当地的实际情况对影响土地价格的个别因素进行修正。修正情况如下表：

H	个别因素修正系数=1+H1+H2+H3		0.98	
H1	宗地区位、临路状况		3%	临工业区一般道路，区位一般。
H2	宗地面积		-2%	面积偏大，不适用于中小规模企业。
H3	宗地形状		-3%	形状不规整。

确定待估宗地土地价格

宗地土地价格=无限年期土地使用权价格×年期修正系数×个别因素修正系数×区位因素修正系数

$$= (335+134) \times 0.8443 \times 0.98 = 390 \text{ 元 (取整到十位)}$$

$$\text{宗地总价} = 168,330.60 \times 390 = 65,648,900 \text{ 元 (取整到百位)}$$

C. 资金成本的确定

资金成本系在建设期内为工程建设所投入资金的贷款利息，其采用的利率按基准日中国人民银行规定标准计算，工期按建设正常情况周期计算，并按均匀投入考虑：

$$\text{资金成本} = (\text{工程建安造价} + \text{前期及其它费用}) \times \text{合理工期} \times \text{贷款利息} \times 50\%$$

本工程合理建设工期为 2 年，资金成本按照建设期均匀投入，利率按 4.75% 计算，则：

$$\begin{aligned} \text{资金成本} &= (\text{工程造价} + \text{前期及其他费用}) \times \text{利率} \times \text{工期} \times 50\% \\ &= (231,617,500 + 78,387,862.50) \times 4.75\% \times 2 \times 50\% \\ &= 14,725,254.72 \text{ (元)} \end{aligned}$$

D. 开发利润的确定

假设该项目的合理建设开发周期 2 年，调查当地类似项目的开发获利水平，获取其成本利润率，则

$$\begin{aligned} \text{开发利润} &= (\text{工程建安造价} + \text{前期及其它费用}) \times \text{成本利润率} \\ &= (231,617,500 + 78,387,862.50) \times 10\% \end{aligned}$$

=31,000,536.25 元

E. 确定建构物重新构建价格

建构物重置全价=A+B+C+D=355,731,200 元。(取整至百位)。

②成新率

评估对象为广澳高速珠海段(桩号为 K0+945---K5+158)公路及其附属设施,根据高速公路运营的特点,本次采用耐用年限法及观察成新率综合测算成新率。

J	建筑物成新率		55%		成新率的计算过程见下表。				
J1	耐用年限法	分部工程	主体竣工年份	已使用年限	总使用年限	残值率	分部成新率	权重	成新率估算值
		建筑结构工程	1999	18	31	0%	42%	1.00	42%
J2	完损评分法	项目	完损状况说明		完损评分	权重1	分部工程成新率	权重2	成新率估算值
	建筑工程	基础	基本完好		70%	0.25	68%	1.00	68%
		承重构件	基本完好		70%	0.25			
		非承重墙	基本完好		70%	0.15			
		其他装修工程	基本完好		65%	0.15			
	建筑设备工程		基本完好		65%	0.20			
J3	综合成新率		耐用年限法	完损评分法	加权平均	采用耐用年限法及完损评分法两种方法计算,经加权后确定成新率。其中,耐用年限法权重为0.5,完损评分法权重为0.5,则成新率=42%×0.5+68%×0.5=55%。			
		估算结果	42%	68%	55%				
		权重	0.50	0.50	√				

③评估值的确定

评估值=重置全价×成新率

评估值= 355,731,200×55%

= 195,652,200 元

三、评估结果汇总

1、评估结果

本次评估范围内的房屋建(构)筑物评估结果如下:

表4-1 房屋建(构)筑物评估结果汇总

科目名称	账面值		评估价值		增值额	
	原值(元)	净值(元)	原值(元)	净值(元)	原值(元)	净值(元)
房屋建筑物	332,304,199.42	177,192,196.77	355,731,200	195,652,200	23,427,000.58	18,460,003.23
构筑物及其他辅助设施	4,966,750.57	608,302.52	-	-	-4,966,750.57	-608,302.52
固定资产减值准备	0	0	0	0	0	0

合计	337,270,949.99	177,800,499.29	355,739,000	195,656,500	18,460,250.01	17,851,700.71
----	----------------	----------------	-------------	-------------	---------------	---------------

2、评估增减值原因分析

经评估计算，房屋建（构）筑物资产净值增值 17,851,700.71 元，增值率 7.98%，导致房屋建（构）筑物增值的原因分析如下：

被评估房屋建（构）筑物建成的时间为 1999 年，近年建筑材料市场价格整体呈上升趋势，导致该类资产评估原值增值，该因素是导致房屋建（构）筑物原值评估增值的原因。被评估单位房屋建（构）筑物的会计折旧年限比委估资产的实际使用寿命年期要短，该因素也是导致房屋建（构）筑物评估增值的原因。

第四部分采用收益法评估技术说明

一、评估对象与评估范围

本次评估对象为京珠高速公路广珠段有限公司拥有的广澳高速珠海段（桩号为 K0+945--K5+158）高速公路资产价值。

广澳高速公路主线北起广州市南沙区塘坑，南至珠海市香洲区金鼎，途经广州南沙、中山，至珠海，全程收费里程 56.60km，其中起点塘坑至南朗段为双向六车道，设计时速 120 公里；南朗至珠海金鼎 17km 为双向四车道，设计时速 100 公里。目前全线设置互通式立交 10 处，共有 12 个出入口（含立交枢纽），设有亭角、灵山、三角、民众、（中山）城区、翠亨及珠海 7 个收费站，1 个服务区。广澳高速公路广珠段主线于 1999 年 12 月 6 日通车。广澳高速将广州与珠海、澳门两个经济区连成一体。京珠高速公路广珠段有限公司负责本项目的运营。

广澳高速公路珠海段（K0+945~K5+158）即京珠高速公路珠海段主线是国家高速公路网规划（7 条首都放射线、11 条北南纵线、18 条东西横线，以及地区环线、并行线、联络线等组成）中第 4 条首都放射线（北京-港澳）的并行线广澳国家高速公路，同时也是广东省高速公路网规划“十纵五横二环”主骨架路网中“五纵”的并行线。项目是沟通珠三角西部地区广州、江门、中山、珠海的重要交通走廊，同时由于本项目连接虎门大桥，也成为沟通珠三角东西两岸路网的重要组成部分。

依据广东省对外经济贸易委员会粤经贸批字【1993】0389 号《关于合作经营广东广珠东线高速公路有限公司合同、章程的批复》及广东省对外经济贸易委员会粤外经贸资批字【1998】613 号《关于合作企业广东广珠东线高速公路有限公司补充合同的批复》中的规定，广珠东公司的合作期自 1993 年 5 月 13 日至 2030 年 5 月 12 日。同时，根据广东省交通运输厅《关于京珠高速公路广珠东线项目收费期限有关情况的说明》，

京珠高速公路广珠东线项目收费期限按照上述合作确定，经批注的合作期至 2030 年 5 月 12 日。

京珠高速公路广珠东线现行收费标准为：

单位：元/车

车型	一类车	二类车	三类车	四类车	五类车
收费标准	1.90	2.84	3.79	5.69	6.64

本次评估范围是广澳高速珠海段（桩号为 K0+945—K5+158）高速公路资产价值。

1998 年 11 月，京珠高速公路广珠段有限公司与珠海市路桥发展有限公司签订《珠海市港湾大道征用补偿合同书》，征用该线路修建高速公路。合同明确征用原港湾大道（S111 线）36 米宽的路段 2,681 米，45 米宽的路段 1,619 米，道路全长共计 4,300 米，征收补偿单价按省政府确定的与中山逸仙大道相同的补偿单价为 2.85 万元/千米，该处征用补偿总价为 11,545.5 万元。在同日签订的补充协议中双方约定，以每公里 60 万元给予道路两侧 8.6 公里辅道补助费用 516 万元，辅道产权属京珠高速公路广珠段有限公司所有。

京珠高速公路广珠段有限公司于 1999 年将此路段改造成高速公路，该为高速收费站外的引路，无隧道、涵洞、服务区和特殊地基处理等。

二、 应用收益法评估简介

本评估项目所称企业资产价值是指企业的高速公路资产价值。企业高速公路资产价值评估，是指注册资产评估师对评估基准日特定目的下企业高速公路资产价值进行分析、估算并发表专业意见的行为和过程。

（一） 收益法的定义和原理

由于企业高速公路资产价值可以体现为企业在特定时期、地点和条件约束下所具有的持续获利能力，所以，企业公路资产价值评估可以企

业相关资产的获利能力为核心，综合考虑影响企业获利能力的各种因素以及企业面临的各种风险进行评估。

企业高速公路资产价值评估中的收益途径，是指通过将产权持有者相关资产预期收益资本化或折现以确定评估对象价值的评估思路。收益途径适用于评估有获利能力的企业。

收益法评估待估企业高速公路资产价值，即通过预测待估企业相关资产的未来预期收益，将其资本化或通过适当的折现率折算为现值并加总，以此来确定待估企业市场价值的方法。

(二) 收益法的应用前提

收益法应用必须具备三个前提：

- 1、企业的未来预期收益可以预测并可以用货币衡量；
- 2、企业预期收益所承担的风险也可以预测并可以用货币衡量；
- 3、企业预期获利年限可以预测。

(三) 收益法计算模型

1、评估模型

考虑产权持有者成立时间的长短、历史经营情况，尤其是经营和收益稳定状况、未来收益的可预测性，评估人员采用未来收益折现法评估，其中未来预期收益采用现金流口径，即采用企业预期公路收费经营权自由现金流量折现（DCF）的评估模型。

2、计算公式

高速公路资产价值 = 待估权益预期收益折现值 = 待估权益预测期各期预期收益的现值 + 待估权益预测期之后预期收益（终值）的现值

预测期期间是指从评估基准日至公路收费经营权终止的时间。

$$P = \sum_{i=t_0}^{t_n} \frac{R_i}{(1+r)^i} + \frac{R_n}{r(1+r)^n}$$

其中各项参数分别为：

P ：高速公路资产价值评估值；

i ：预测期各期距离评估基准日的时间间隔，单位为年；

t_0 ：待估资产预测期中预期收益的起始时点距评估基准日的时间间隔，单位为年；

t_n ：待估资产预测期期间预期收益的终止时点距评估基准日的时间间隔，单位为年；

R_i ：预测期距离评估基准日 i 年的时点，待估资产组预期收益预测值；

R_n ：待估资产预测期之后的预期收益（或预期收益终止时，待估资产的清算价值）预测值；

r ：与待估资产预期收益匹配的折现率。

3、应用收益法时的主要参数选取

(1) 预期收益及实现收益的时点

根据本项目评估对象的具体情况，评估人员通过下式预测确定待估资产组预期收益 R_i ：

预期收益 $R_i = \text{预期资产自由现金流量} = \text{收入} - \text{成本费用} - \text{税收} + \text{折旧与摊销} - \text{资本性支出}$

其中，预期收益中包括被评估单位于评估基准日及以前年度已实现利润中可分配但尚未分配的利润，未扣除待估权益的所有者持有该权益期间为管理该项权益而需支付的成本费用，以及取得该等预期收益时可能需在中华人民共和国境内支付的税项与相关费用。

预期收益实现的时点按被评估单位章程及有关合同规定的年度收益分配时点确定，即每年 12 月 31 日。

(2) 预测期及预期收益的持续时间

依据广东省对外经济贸易委员会粤经贸批字【1993】0389 号《关于合作经营广东广珠东线高速公路有限公司合同、章程的批复》及广东省对外经济贸易委员会粤外经贸资批字【1998】613 号《关于合作企业广东广珠东线高速公路有限公司补充合同的批复》中的规定，广珠东公司的合作期自 1993 年 5 月 13 日至 2030 年 5 月 12 日。同时，根据广东省交通运输厅《关于京珠高速公路广珠东线项目收费期限有关情况的说明》，京珠高速公路广珠东线项目收费期限按照上述合作确定，经批注的合作期至 2030 年 5 月 12 日。本次评估据此确定预期收益截止点为 2030 年 5 月 12 日。

(3) 预期收益终止时，待估资产的清算价值

根据《收费公路权益转让办法》第三十六条的规定：“收费公路权益转让合同约定的转让期限届满，转让收费公路权益的公路、公路附属设施及服务设施应当处于良好的技术状态，由国家无偿收回，由交通运输主管部门管理。收费公路权益转让期限未满，因社会公共利益需要等原因国家提前收回转让的收费公路权益的，接收收费公路权益的交通运输主管部门依法给予受让方补偿。”故当公路收费经营权期限届满时，国家将无偿收回，其清算价值为零。

(4) 待估资产预期收益的折现率

由于本项目评估模型采用预期资产自由现金流量折现的评估模型，按照与预期收益同一口径选择折现率的原则，评估人员采用资本资产定价模型（CAPM）评估计算预期收益所适用的折现率 r ：

$$r = r_f + \beta_e \times (r_m - r_f) + \varepsilon$$

式中：

r_f ：无风险报酬率；

r_m : 市场预期报酬率;

β_e : 评估对象股权资本的预期市场风险系数;

ε : 评估对象的特性风险调整系数。

其中, 评估人员参考评估基准日近期的中国国债交易市场的收益率数据, 选取与待估权益收益年限相近的国债收益率作为无风险报酬率。

(四) 收益法评估企业公路资产及产权价值基本步骤

1、收集并分析产权持有者的信息资料 and 与产权持有者相关的其他信息资料。

2、根据评估对象、所选择的价值类型和评估方法等相关条件, 在与委托方和相关当事方协商并获得有关信息的基础上, 采用适当的方法, 对产权持有者和参考企业的财务报表中对评估过程和评估结论具有影响的相关事项进行必要的分析调整, 以合理反映企业的财务状况和盈利能力。

3、根据企业的资产配置和使用情况, 以及未来业务发展的设想对企业评估基准日与公路资产和产权相关的资产负债进行分析, 确定收益法的评估范围。

4、对纳入收益法评估的资产、负债的预期收益进行界定, 确定采用现金流量、各种形式的利润等的预期收益口径。

5、从委托方或相关当事方获取产权持有者未来经营状况和收益状况的预测, 研究与企业经营和收益分配相关的宏观因素、行业因素、企业个别因素等影响因素, 并进行必要的分析、判断和调整, 并对预测趋势与产权持有者现实情况存在重大差异的原因及其合理性进行分析。

6、根据产权持有者经营状况和发展前景以及产权持有者所在行业现状及发展前景, 合理确定收益预测期间, 并恰当考虑预测期后的收益情况及相关终值的计算。

7、综合考虑评估基准日的利率水平、市场投资回报率、加权平均资金成本等资本市场相关信息和产权持有者、所在行业的特定风险等因素，合理确定资本化率或折现率。

8、将收益法各项参数代入计算模型，计算得出收益法评估值。

三、主要评估假设与前提

(一) 评估基本假设

1、假设评估对象处于交易过程中，评估师根据评估对象的交易条件等模拟市场进行估价，评估结果是对评估对象最可能达成交易价格的估计。

2、假设评估对象所涉及资产是在公开市场上进行交易的，在该市场上，买者与卖者的地位平等，彼此都有获取足够市场信息的机会和时间，买卖双方的交易行为都是在自愿的、理智的、非强制条件下进行的。

3、假设在评估目的经济行为实现后，评估对象所涉及的资产将按其评估基准日的用途与使用方式在原址持续使用。

(二) 关于评估对象的假设

1、除评估师所知范围之外，假设评估对象所涉及资产的购置、取得、改良、建设开发过程均符合国家有关法律法规规定。

2、除评估师所知范围之外，假设评估对象所涉及资产均无附带影响其价值的权利瑕疵、负债和限制，假设与之相关的国有土地使用权出让金、税费、各种应付款项均已付清。

3、评估人员已对评估对象所涉及构筑物从其可见实体外部进行勘察，并尽职对其内部存在问题进行了解，但未对相关资产的技术数据、技术状态、结构、附属物等组织专项技术检测。

4、除本报告有特别说明外，假设评估对象不会受到已经存在的或将来可能承担的抵押、担保事宜，以及特殊的交易方式等因素对其价值的

影响。

5、假设国家宏观经济政策不会发生重大变化，以及不会遇有其他人力不可抗拒因素或不可预见因素对评估对象价值造成重大不利影响。

6、假设本次评估中各项资产均以评估基准日的实际存量为前提，有关资产的现行市价以评估基准日的国内有效价格为依据。

(三) 关于企业经营和预测假设

1、假设被评估资产在评估目的经济行为实现后，仍将按照原有的经营目的、经营方式、管理水平、财务结构，以及所处行业状况及市场状况下持续按公司章程中规定的经营期限经营下去，能连续获利，其收益可以预测。

2、假设评估对象所涉及资产在评估目的经济行为实现后，仍按照预定之开发经营计划、开发经营方式持续开发或经营。

3、假设国家现行的有关法律法规及行政政策、产业政策、金融政策、税收政策等宏观政策环境相对稳定。除非另有说明，假设被评估资产经营完全遵守所有有关的法律法规。

4、假设国际金融和全球经济环境、国家宏观经济形势无重大变化，本次交易各方所处地区的政治、经济和社会环境无重大变化。

5、假设有关利率、汇率、赋税基准及税率、政策性征收费用等不发生重大变化。

6、假设被评估资产在持续经营期内的任一时点其资产的表现形式是不同的。

7、假设被评估资产按评估基准日现有的管理水平继续经营，被评估单位管理层是负责和尽职工作的，且管理层相对稳定和有能力强当其职务，不考虑将来经营者发生重大调整或管理水平发生重大变化对未来预期收益的影响。

8、假设被评估单位未来将采取的会计政策和编写本报告时所采用的会计政策在重要方面基本一致。

9、假设本次评估测算的各项参数取值不受到通货膨胀因素的影响。

(四) 其他假设

1、假设在剩余经营期限内，收费将维持现行的收费标准，不发生变化；

2、假设养护标准和养护规定等不发生较大变更，路面等级保持现状良好运行状态；

本项目评估过程中，评估师均认定以上假设条件在评估基准日时成立，当未来经济环境和其他假设条件发生较大变化时，评估师和评估机构将不承担由于假设条件改变而推导出不同评估结论的责任。

四、影响企业经营的因素分析

(一) 宏观经济因素

今年以来，面对复杂严峻的国内外形势，各地区、各部门在党中央、国务院的坚强领导下，认真贯彻落实新发展理念，积极适应引领发展新常态，坚持稳中求进工作总基调，适度扩大总需求，坚定不移推进供给侧结构性改革，引导良好发展预期，推动大众创业、万众创新，加快培育新动能，国民经济运行总体平稳、稳中有进、稳中提质、好于预期。

初步核算，前三季度国内生产总值 529971 亿元，按可比价格计算，同比增长 6.7%。分季度看，一季度同比增长 6.7%，二季度增长 6.7%，三季度增长 6.7%。分产业看，第一产业增加值 40666 亿元，同比增长 3.5%；第二产业增加值 209415 亿元，增长 6.1%；第三产业增加值 279890 亿元，增长 7.6%。从环比看，三季度国内生产总值增长 1.8%。

(1) 农业生产基本稳定，秋粮生长形势较好

全国夏粮总产量 13926 万吨，比上年减少 162 万吨，下降 1.2%，是历史第二高产年。早稻总产量 3278 万吨，比上年减少 91 万吨，下降 2.7%；秋粮有望获得好收成。前三季度，猪牛羊禽肉产量 5833 万吨，同比下降 1.1%，其中猪肉产量 3690 万吨，下降 3.6%。生猪存栏 43163 万头，同比减少 3.4%；生猪出栏 47924 万头，减少 3.7%。

（2）工业生产运行平稳，企业效益明显改善

前三季度，全国规模以上工业增加值按可比价格计算同比增长 6.0%，增速与上半年持平。分经济类型看，国有控股企业增加值同比增长 1.0%，集体企业增长 0.7%，股份制企业增长 6.9%，外商及港澳台商投资企业增长 4.2%。分三大门类看，采矿业增加值同比下降 0.4%，制造业增长 6.9%，电力、热力、燃气及水生产和供应业增长 4.3%。工业结构继续优化。前三季度，高技术产业和装备制造业增加值同比分别增长 10.6% 和 9.1%，增速分别比规模以上工业快 4.6 和 3.1 个百分点，占规模以上工业增加值比重分别为 12.2% 和 32.6%，比上年同期提高 0.6 和 1.2 个百分点。规模以上工业企业产销率达到 97.5%。规模以上工业企业实现出口交货值 85950 亿元，同比下降 0.1%。9 月份，规模以上工业增加值同比增长 6.1%，环比增长 0.47%。

1-8 月份，全国规模以上工业企业实现利润总额 40584 亿元，同比增长 8.4%，比上半年加快 2.2 个百分点；其中，8 月份增长 19.5%，比上月加快 8.5 个百分点。规模以上工业企业每百元主营业务收入中的成本为 85.87 元，主营业务收入利润率为 5.66%。

（3）固定资产投资增速缓中趋稳，商品房待售面积持续减少

前三季度，全国固定资产投资（不含农户）426906 亿元，同比名义增长 8.2%（扣除价格因素实际增长 9.5%），增速比上半年回落 0.8 个百分点，但 7 月、8 月和 9 月当月投资分别增长 3.9%、8.2% 和 9.0%，增速连续 2 个月加快。国有控股投资 151617 亿元，增长 21.1%；民间投资 261934

亿元，增长 2.5%，比 1-8 月份加快 0.4 个百分点，占全部投资的比重为 61.4%。分产业看，第一产业投资 13402 亿元，同比增长 21.8%；第二产业投资 167497 亿元，增长 3.3%；第三产业投资 246008 亿元，增长 11.1%，其中基础设施投资 83245 亿元，增长 19.4%。前三季度固定资产投资到位资金 442238 亿元，同比增长 5.9%。新开工项目计划总投资 367663 亿元，增长 22.6%。从环比看，9 月份固定资产投资（不含农户）增长 0.52%。

前三季度，全国房地产开发投资 74598 亿元，同比名义增长 5.8%（扣除价格因素实际增长 7.1%），增速比上半年回落 0.3 个百分点，比 1-8 月份加快 0.4 个百分点。其中，住宅投资增长 5.1%。房屋新开工面积 122655 万平方米，同比增长 6.8%，其中住宅新开工面积增长 6.7%。全国商品房销售面积 105185 万平方米，同比增长 26.9%，其中住宅销售面积增长 27.1%。全国商品房销售额 80208 亿元，同比增长 41.3%，其中住宅销售额增长 43.2%。房地产开发企业土地购置面积 14917 万平方米，同比下降 6.1%。9 月末，全国商品房待售面积 69612 万平方米，比 6 月末减少 1804 万平方米。前三季度，房地产开发企业到位资金 104711 亿元，同比增长 15.5%。

（4）市场销售稳中有升，消费升级类商品增长较快

前三季度，社会消费品零售总额 238482 亿元，同比名义增长 10.4%（扣除价格因素实际增长 9.8%），增速比上半年加快 0.1 个百分点。其中，限额以上单位消费品零售额 108344 亿元，增长 7.8%。按经营单位所在地分，城镇消费品零售额 204940 亿元，同比增长 10.3%，乡村消费品零售额 33542 亿元，增长 10.9%。按消费类型分，餐饮收入 25614 亿元，同比增长 11.0%，商品零售 212868 亿元，增长 10.3%，其中限额以上单位商品零售 101785 亿元，增长 7.9%。通讯和居住类商品增长较快，通讯器材增长 12.7%，家具增长 13.9%，建筑及装潢材料增长 15.4%。9 月份，社

会消费品零售总额同比名义增长 10.7%（扣除价格因素实际增长 9.6%），比上月加快 0.1 个百分点，环比增长 0.85%。

前三季度，全国网上零售额 34651 亿元，同比增长 26.1%。其中，实物商品网上零售额 27950 亿元，增长 25.1%，占社会消费品零售总额的比重为 11.7%。

（5）进出口降幅收窄，一般贸易比重上升

前三季度，进出口总额 175318 亿元，同比下降 1.9%，降幅比上半年收窄 1.7 个百分点；其中，出口 100585 亿元，下降 1.6%，收窄 1.1 个百分点；进口 74733 亿元，下降 2.3%，收窄 2.4 个百分点。进出口相抵，顺差 25852 亿元。9 月份，进出口总额 21679 亿元，同比下降 2.4%；其中，出口 12231 亿元，下降 5.6%；进口 9448 亿元，增长 2.2%。贸易结构优化。前三季度，一般贸易进出口占进出口总额的比重为 56%，比上年同期提高 1.1 个百分点；机电产品出口占出口总额的 57%，为出口主力；民营企业出口增长 2.3%，占出口总额的 46.5%，继续保持出口份额首位。对一带一路部分沿线国家出口增长，前三季度对巴基斯坦、俄罗斯、波兰、孟加拉国和印度出口分别增长 14.9%、14%、11.7%、9.6%和 7.8%。部分大宗商品进口量保持增长，前三季度进口铁矿石 7.63 亿吨，增长 9.1%；原油 2.84 亿吨，增长 14%；煤 1.8 亿吨，增长 15.2%；铜 379 万吨，增长 11.8%。

（6）居民消费价格涨势温和，工业生产者出厂价格同比由负转正

前三季度，居民消费价格同比上涨 2.0%，涨幅比上半年回落 0.1 个百分点。其中，城市上涨 2.0%，农村上涨 1.8%。分类别看，食品烟酒价格同比上涨 4.1%，衣着上涨 1.5%，居住上涨 1.5%，生活用品及服务上涨 0.5%，交通和通信下降 1.8%，教育文化和娱乐上涨 1.4%，医疗保健上涨 3.6%，其他用品和服务上涨 2.4%。在食品烟酒价格中，粮食价格上涨 0.5%，猪肉价格上涨 21.2%，鲜菜价格上涨 12.3%。9 月份，居民消费价格同比

上涨 1.9%，环比上涨 0.7%。前三季度，工业生产者出厂价格同比下降 2.9%，降幅比上半年收窄 1.0 个百分点；9 月份同比上涨 0.1%，结束了同比连续 54 个月下降的态势，环比上涨 0.5%。前三季度，工业生产者购进价格同比下降 3.8%，9 月份同比下降 0.6%，环比上涨 0.4%。

（7）居民收入稳定增长，城乡差距继续缩小

前三季度，全国居民人均可支配收入 17735 元，同比名义增长 8.4%，扣除价格因素实际增长 6.3%。按常住地分，城镇居民人均可支配收入 25337 元，同比名义增长 7.8%，扣除价格因素实际增长 5.7%；农村居民人均可支配收入 8998 元，同比名义增长 8.4%，扣除价格因素实际增长 6.5%。城乡居民人均收入倍差为 2.82，比上年同期缩小 0.01。全国居民人均可支配收入中位数 15626 元，同比名义增长 8.1%。三季度末，农村外出务工劳动力总量 17649 万人，同比增加 95 万人，增长 0.5%。三季度，农村外出务工劳动力月均收入 3232 元，同比增长 5.9%。

（8）供给侧结构性改革取得积极进展，发展的质量效益稳步提升

“三去一降一补”取得实效。前三季度，原煤产量同比下降 10.5%。工业企业和商品房库存持续减少。8 月末，规模以上工业企业产成品存货同比下降 1.6%，自 4 月份以来连续 5 个月同比下降。商品房待售面积自 3 月份以来连续 7 个月减少。工业企业资产负债率及成本均有所下降。8 月末，规模以上工业企业资产负债率为 56.4%，比上年同期下降 0.6 个百分点；1-8 月份，规模以上工业企业每百元主营业务收入中的成本比上年同期减少 0.17 元。前三季度，生态保护和环境治理业、水利管理业、农林牧渔业投资同比分别增长 43.4%、20.5%和 20.1%，分别快于全部投资 35.2、12.3 和 11.9 个百分点。

产业结构持续升级。前三季度，第三产业增加值占国内生产总值的比重为 52.8%，比上年同期提高 1.6 个百分点，高于第二产业 13.3 个百分点。需求结构继续改善。前三季度，最终消费支出对国内生产总值增

长的贡献率为 71.0%，比上年同期提高 13.3 个百分点。新经济快速成长。前三季度，战略性新兴产业同比增长 10.8%，增速比规模以上工业高 4.8 个百分点。节能降耗成效突出。前三季度，单位国内生产总值能耗同比下降 5.2%，水电、风电、核电、天然气等清洁能源消费占比为 19.3%，比上年同期提高 1.7 个百分点。

总的来看，在适度扩大总需求和供给侧结构性改革政策措施、引导良好发展预期的综合作用下，前三季度国民经济继续保持总体平稳、稳中有进、稳中提质的发展态势。但也要看到我国经济仍处在转型升级、动能转换的关键阶段，国内因素和国际因素相互影响，不稳定不确定因素仍然较多，经济持续发展的基础尚不牢固。下阶段，要按照“五位一体”总体布局和“四个全面”战略布局，坚持以新发展理念引领新常态，继续坚定不移地推进供给侧结构性改革，适度扩大总需求，科学统筹稳增长、促改革、调结构、惠民生、防风险，狠抓政策落实改革落地，努力巩固壮大积极变化，确保实现全年预期目标。

（二）产业经济因素

1、广东省交通运输现状

改革开放以来，广东省的交通基础设施和运输装备得到不断改善，初步形成了由铁路、公路、水运、民航和管道组成的综合交通运输体系。

（1）基础设施

——铁路

铁路经过多年建设，特别是改革开放以来，完成了衡广复线、广深复线，新建了三茂铁路、广梅汕铁路和京九铁路广东段、粤海铁路广东段。目前，广东铁路主要有京广、京九、广深、广湛、梅坎、广梅汕和黎湛等干线及其它支线。到 2015 年底，铁路营运里程为 5141km。

——水运

广东省共有大小河流 2000 多条，总长 3.6 万 km 左右。全省现有通航河流 998 条，内河通航里程 12096km，仅次于江苏居全国第 2 位。主要河流集中在珠江水系，珠江三角洲航道成网，共有 800 多条水道，航道里程占全省通航里程的一半左右。此外，粤东的韩江和粤西的漠阳江、鉴江等也是主要的通航河流，内河航运可通达全省 90%左右的县市。

——航空

广东境内现有民用机场 8 座，已初步形成以广州新机场和深圳宝安机场为主，汕头、湛江、珠海、梅州、佛山、惠阳等机场为辅，能辐射内地、延伸海外的民用航空网，现已开通包括区域内、国内和国际航线 300 多条，可直接通航国内和香港特区 92 个城市和阿姆斯特丹、洛杉矶、墨尔本、悉尼、雅加达、大阪、吉隆坡、槟城、马尼拉、新加坡、曼谷、胡志明市等国外城市。2015 年，广东省民用航空航线里程 237.29 万公里，拥有民用飞机 625 架。

——公路

改革开放以来，广东公路基础设施建设取得了巨大成就。全省已形成以广州为中心，国道和高速公路为骨架，省道为干线，县乡公路为基础，连接省内主要城市、港口和工业区，辐射全省的公路交通网络，基本实现了行政村通公路。至 2015 年底，全省公路里程为公里，公路网密度到达到 112.99 公里/百平方公里，其中高速公路通车总里程达到 7021 公里，二级公路及以上里程为 37170 公里，等外公路里程为 14567 公里，全省现有公路技术等级二级及二级以上公路仅占 17.21%。广东省历年公路里程变化见表 3-1，广东省现状图网见图 3-1。

广东省公路通车里程一览表

单位：公里

表
3-1

年份	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
全省公路里程	115337	178387	182004.5	183155	184960	190144	190724	194943	202915	212094	216023

公路等级	高速公路	3340	3340	3517.7	3823	4035	4839	5049	5274	5703	6266	7021
	一级公路	8935	8935	8986.7	9052	10040	10126	10339	10544	10621	10787	10936
	二级公路	17525	17525	18251.7	18272	18793	19082	19044	19042	19125	19233	19213
	三级公路	15107	15106	15579.0	15772	15860	16089	16996	17210	17364	17840	18662
	四级公路	102796	102796	105357.2	107959	111452	120008	120955	124884	133544	143005	145624
	等外公路	30685	30685	30312.3	28277	24780	19999	18342	17740	16558	14963	14567

注：资料来源于历年《广东省统计年鉴》，广东省公路局编《广东省公路统计资料》。



图 3-1 广东省高速公路现状路网图

(2) 综合运输量

根据《2016 年广东国民经济和社会发展统计公报》，2016 年广东省全社会完成货物运输总量 376301 万吨，比上年增长 7.6 %；货物运输周转量 22040.29 亿吨公里，比上年增长 50.3%；旅客运输总量 144139 万人，增长 4.9%。旅客运输周转量 3816.17 亿人公里，增长 6.0%；港口完成货物吞吐量 179924 万吨，比上年增长 5.2%。广东省各种运输方式的客货运输量见表 3-2。

广东省历年全社会客货运输量

表 3-2

项 目	单 位	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
客运量	万人	164791	212104	199372	211215	484161	428705	467049	522002	586299	636816	193299	207271

其中：铁路	万人	12165	16106	17167	16762	13739	13394	14956	17778	18528	20459	23744	26527
公路	万人	148945	189881	175567	186835	462997	406704	442224	493618	556510	604934	157234	168028
水运	万人	2363	2062	2073	2071	1593	1873	2241	2591	2725	2426	2549	2728
民航	万人	1318	4055	4565	5548	5832	6734	7628	8015	8535	8997	9771	9988
旅客周转量	亿人 km	1218.59	2122.14	2245.06	2626.71	2551.92	2853.3	3342.23	3852.66	4372.06	4852.41	3966.51	4320.38
其中：铁路	亿人 km	241.51	327.74	347.56	387.61	420.12	407.72	456.46	506.00	514.88	565.91	670.78	747.07
公路	亿人 km	780.74	1190.73	1212.76	1410.72	1276.12	1470.06	1736.34	2082.68	2470.11	2776.08	1629.79	1769.61
水运	亿人 km	11.65	9.54	12.14	10.98	7.54	7.06	8.36	9.63	10.01	10.23	9.90	10.50
民航	亿人 km	184.69	594.13	672.60	817.40	848.14	968.46	1141.07	1254.35	1377.06	1500.19	1656.05	1793.20
货运量	万吨	119216	158470	148543	165426	153256	179722	205034	234913	266359	305833	352926	376020
其中：铁路	万吨	15172	18648	18802	16480	11545	11254	12170	12119	12002	12042	11143	10098
公路	万吨	75365	105581	97461	112611	101428	125433	142389	166566	189034	217630	257135	279983
水运	万吨	25696	30179	27503	30893	33935	36623	43092	48658	57737	68378	76414	78093
民航	万吨	31	73	79	87	85	90	116	118	128	131	144	148
管道	万吨	2952	3989	4698	5355	6263	6322	7267	7451	7458	7652	8090	7697
货物周转量	亿吨 km	3064.51	4359.97	4162.77	4430.93	4591.2	4942.8	5933.9	7105.95	9780.56	12495.93	15013.82	15130.69
其中：铁路	亿吨 km	295.97	319.68	333.12	337.31	344.96	309.55	329.49	322.29	306.04	301.55	274.81	254.05
公路	亿吨 km	472.49	781.41	742.67	906.84	1225.3	1518.4	1753.4	2150.04	2434.95	2875.68	3113.84	3454.99
水运	亿吨 km	2247.86	3195.85	2964.89	3043.53	2853.9	2937.9	3642.2	4420.53	6820.29	9104.59	11400.70	11190.91
民航	亿吨 km	7.66	17.45	18.70	20.14	18.38	18.83	32.98	36.94	42.40	44.20	51.05	56.44
管道	亿吨 km	41.74	45.58	103.39	123.11	148.66	158.08	175.79	176.16	176.89	169.94	173.42	174.30
港口货物吞吐量	万吨	31649	70926	82698	93567	98795	102761	122258	133704	140776	156373	165455	171109

注：资料来源于历年《广东省统计年鉴》，广东省公路局编《广东省公路统计资料》。

(3) 运输工具拥有量

随着经济的飞速发展，广东省各种运输工具拥有量也在迅速增加。根据《2016年广东国民经济和社会发展统计公报》，至2016年底，全省民用汽车保有量1675.50万辆，比上年末增长14.1%，其中，私人汽车1485.96万辆，增长14.9%。民用轿车保有量994.63万辆，增长14.5%。

其中，私人轿车 940.03 万辆，增长 14.6%。全省运输工具拥有量详见表 3-3。

广东省运输工具一览表

表
3-3

序号	项目	单位	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
铁路	铁路机车	台	538	470	490	464	463	448	396	395	356	354	350
公路	1.民用汽车	万辆	172.91	377.29	506.72	575.01	660.24	783.50	912.10	1038.51	1178.51	1332.94	1472.33
	(1)客车	万辆	85.34	247.44	373.68	440.60	520.38	629.30	745.35	861.60	992.39	1144.18	1290.57
	(2)货车	万辆	84.38	118.84	122.68	122.97	133.24	147.53	159.92	169.86	178.89	181.81	174.90
	(3)其他	万辆	3.19	11.01	10.36	11.44	6.62	6.67	6.82	7.05	7.22	6.95	6.86
水运	1.机动船	艘	21733	16208	12126	10701	9310	8793	8657	8545	8474	8709	8716
	2.驳船	艘	1076	110	44	34	23	23	21	18	20	19	19
民航	民用飞机	架	106	241	337	345	381	441	454	496	560	581	625

注：资料来源于历年《广东统计年鉴》。

2、广东省交通运输发展规划

(1) 广东省综合交通运输体系发展“十三五”规划

①发展目标

到 2020 年，交通基础设施总体达到国内领先、世界先进水平，基本建成覆盖全省、辐射泛珠、服务全国、连通世界的现代化综合交通运输体系，国际综合交通门户地位基本确立，实现“12312”交通圈，即广州与珠三角各市 1 小时通达，珠三角与粤东西北各市陆路 2 小时左右通达、与周边省会城市陆路 3 小时左右通达，广东与全球主要城市 12 小时通达。

轨道交通。铁路运营总里程达 5500 公里，以高速铁路为骨干的铁路网络基本形成，高速铁路运营里程达 2000 公里，实现市市通高速铁路，与各陆路相邻省（区）均有高速铁路连接，铁路出省通道由 13 条增加到 17 条；城际铁路运营里程达 650 公里，珠三角城际铁路网覆盖珠三角九市及清远市区。城市轨道交通运营里程达 1100 公里，广州、深圳等中心城市轨道交通网基本建成。

公路网络。通车总里程达 25 万公里。基本建成高速公路网，通车里程达 1.1 万公里，国家高速公路粤境段基本建成，省内干线全部贯通；

国道全面通达县城，省道普遍通达乡镇。

港航设施。全省亿吨大港增加至 8 个，港口货物年通过能力达 20 亿吨；集装箱年通过能力达 6500 万 TEU；高等级（三级以上）航道里程达 1400 公里。

民用机场。民用运输机场旅客吞吐能力超过 1.4 亿人次，货邮吞吐能力达到 610 万吨。全省国际机场开通国际航线达 210 条以上。

油气管道。线网长度达 7000 公里，其中天然气主干管道约 3600 公里，通达全省 21 个地级以上市。

“十三五”时期全省综合交通运输体系发展目标

表 3-12

指标	单位	2018 年	2020 年	五年增长量
1. 轨道交通运营里程	公里	5450	6600	2128
1.1 铁路运营里程	公里	4700	5500	1480
其中：高速铁路	公里	1625	2000	640
城际铁路	公里	495	650	505
1.2 城市轨道交通	公里	750	1100	648
2. 公路通车里程	万公里	23.5	25	3
其中：高速公路	公里	9100	11000	3982
3. 内河航道通航里程	公里	12150	12150	-
其中：三级以上航道	公里	1200	1400	503
4. 港口货物年综合通过能力	亿吨	19	20	4
其中：集装箱年综合通过能力	万 TEU	6200	6500	900
5. 民用机场旅客年吞吐能力	万人次/年	13000	14000	4145
6. 民用机场货邮年吞吐能力	万吨/年	550	610	110
7. 输油（气）管道	公里	5770	7000	2230

②构建功能完善的综合交通网络

按照“三横四纵”的综合运输通道布局，统筹不同层面运输需求，进一步完善综合交通运输网络功能结构，提升网络整体利用效率。

三横：沿海主通道（厦门-粤东-珠三角-粤西-北海/海口）、闽粤桂主通道（龙岩-梅州-河源-珠三角-贺州/梧州）、粤北区域性通道（赣州-韶关-贺州）。

四纵：京广主通道（长沙-韶关-清远-珠三角-香港/澳门）、京九主通道（赣州-河源-珠三角-香港）、粤东区域性通道（汕头-潮州-揭阳-梅州-瑞金）、粤西区域性通道（湛江-茂名-广西）。

③建设快速运输网

高速铁路网。重点推进深圳至茂名铁路、梅州至潮汕铁路、合浦至湛江铁路、赣州至深圳客运专线、广州至汕尾客运专线、汕尾至汕头铁路（兼顾城际）、龙川至龙岩客运专线、湛江至海口铁路扩能工程、张家界经湛江至海口旅游高铁等项目建设，研究规划广州至河源客运专线、广州至湛江客运专线等，完善经粤东西北至周边省（区）高速铁路通道建设，形成东联海峡西岸、沟通长三角，西通桂黔、辐射大西南，北达湘赣、连接中原地区的“五纵二横”1 高速铁路骨干网络，实现市市通高速铁路。

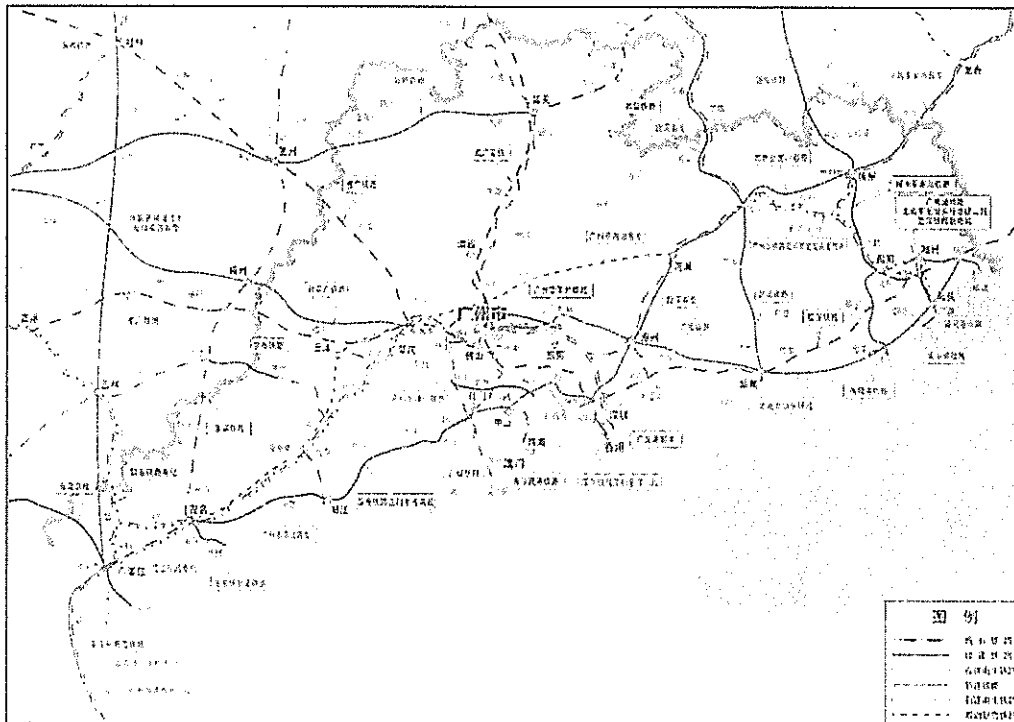


图3-5 广东省铁路网“十三五”规划示意图

高速公路网。完善对外通道，重点推进汕昆高速、武深高速等国家高速公路以及广佛肇等出省通道建设，实现与各陆路相邻省（区）间拥有 5 条以上高速公路通道，与港澳间拥有 6 条高速公路通道。加强内部

联通，加快推进港珠澳大桥、深中通道、虎门二桥等珠江口过江通道以及汕湛高速等省内骨干网络建设，有序实施高速瓶颈路段改扩建，强化珠三角地区对粤东西北的辐射。优化路网衔接，完善地方衔接道路规划建设，逐步消除城市出入口交通瓶颈，加强高速公路与沿线重要经济开发区、产业园区、城市新区、重要城镇连接。

民航运输网。重点打造“5+4”骨干机场，新建珠三角新干线机场，推进广州白云机场、深圳宝安机场、珠海金湾机场、揭阳潮汕机场、惠州平潭机场等机场改扩建工程，实施湛江机场、梅县机场迁建以及韶关机场军民合用改扩建，优化提升珠三角机场服务保障能力，扩大粤东西北地区航空服务范围，形成以珠三角机场群为核心、粤东粤西机场为两翼、覆盖粤北地区的全省运输机场布局；着力拓展航线网络，加快形成国际航线、国内干线、区域支线相互支撑的航空运输格局。积极发展通用航空，依托现有航空基础设施，规划建设遍布全省的通用航空机场、固定运营基地（FBO）、飞行服务站（FSS）等通航保障设施，构建多元化通用航空综合服务体系。

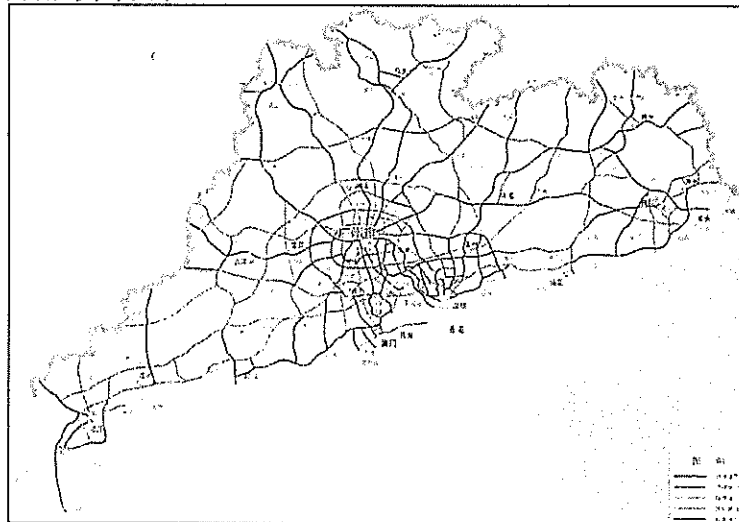
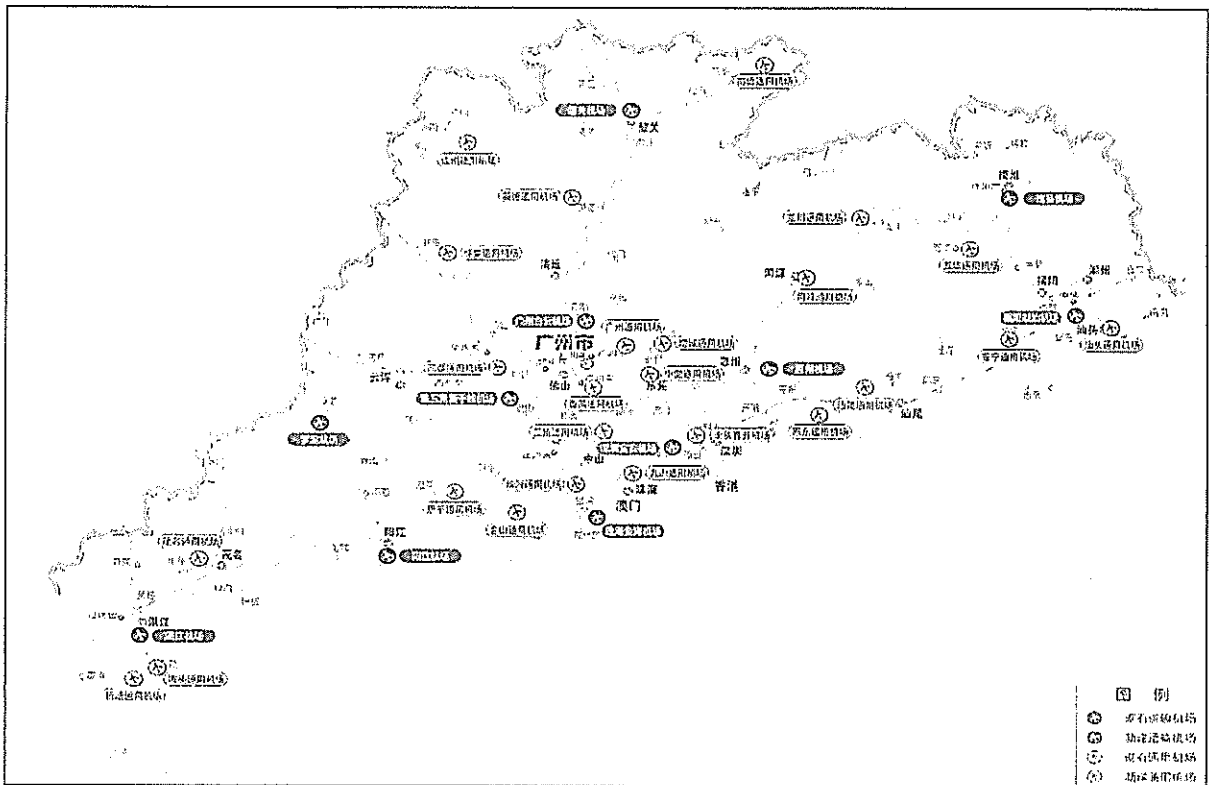


图3-6 广东省高速公路网“十三五”规划示意图



有两条高速公路通道，确保高速公路网可靠的运行；所有沿海重要港口、机场、重点风景名胜区、县城基本上可以在 30 分钟以内上高速公路；高速公路布局总体上呈网格状，在珠江三角洲地区和区域中心城市周围以环行和放射状进行加密。

——布局方案。以“十纵五横两环”为主骨架，以 38 条加密线和联络线为补充，形成以珠江三角洲地区为核心，以沿海为扇面，以沿海港口(城市)为龙头向粤北山区和内陆省(区)辐射的高速公路网布局。

广东省高速公路建设规划见图 3-8。

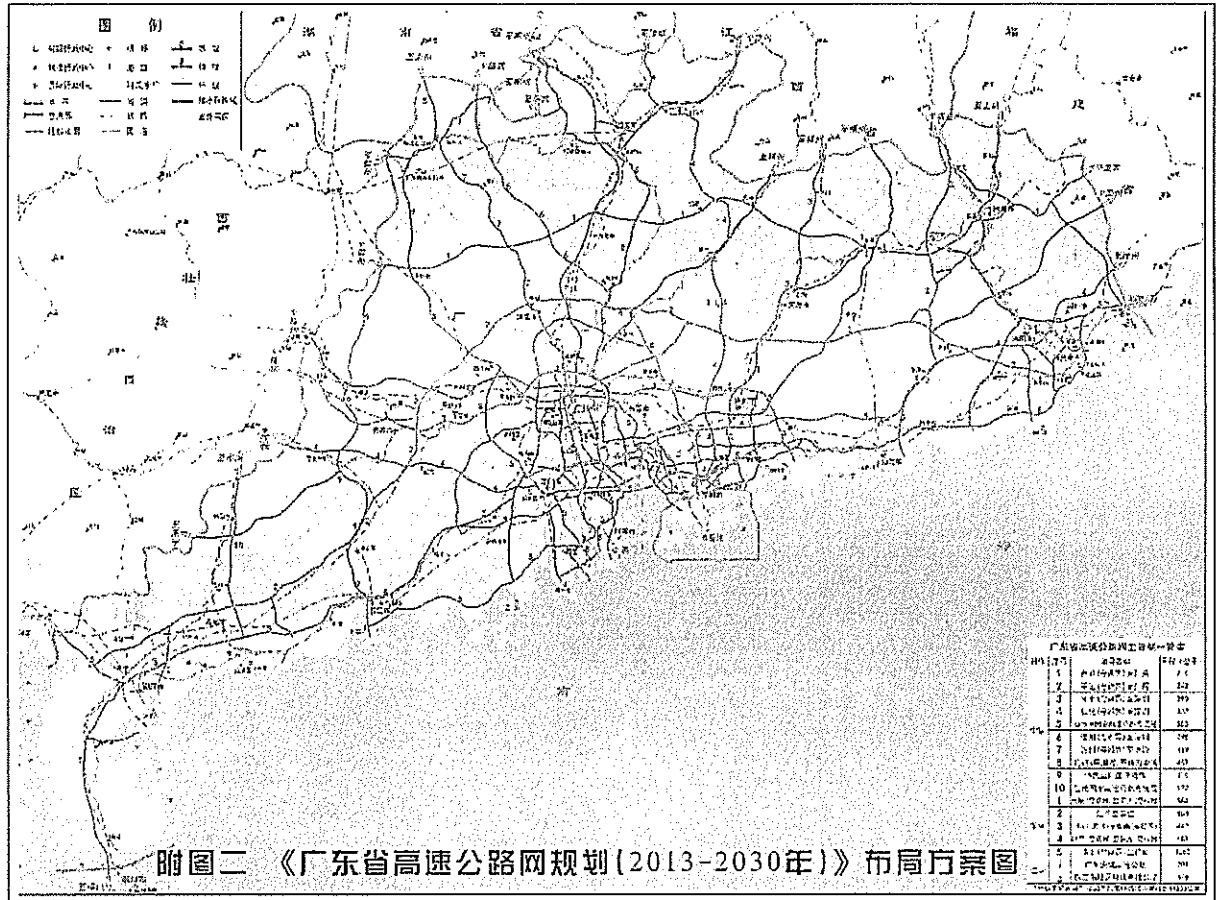


图 3-8 广东省高速公路建设规划示意图。

(三) 影响委估权益的个别因素

广澳高速公路主线北起广州市南沙区塘坑，南至珠海市香洲区金鼎，途经广州南沙、中山，至珠海，全程收费里程 56.60km，其中起点塘坑至南朗段为双向六车道，设计时速 120 公里；南朗至珠海金鼎 17km 为双向四车道，设计时速 100 公里。目前全线设置互通式立交 10 处，共有 12 个出入口（含立交枢纽），设有亭角、灵山、三角、民众、（中山）城区、翠亨及珠海 7 个收费站，1 个服务区。广澳高速公路广珠段主线于 1999 年 12 月 6 日通车。广澳高速将广州与珠海、澳门两个经济区连成一体，极大地带动了珠江三角洲地区的经济发展。京珠高速公路广珠段有限公司负责本项目的运营。

111 京珠高速公路广珠段主线是国家高速公路网规划（7 条首都放射线、11 条北南纵线、18 条东西横线，以及地区环线、并行线、联络线等

组成)中第 4 条首都放射线(北京-港澳)的并行线广澳国家高速公路,同时也是广东省高速公路网规划“十纵五横二环”主骨架路网中第“五纵”的并行线。项目是沟通珠三角西部地区广州、江门、中山、珠海的重要交通走廊,同时由于本项目连接虎门大桥,也成为沟通珠三角东西两岸路网的重要组成部分。

从京珠高速公路广珠段主线整体交通量来看,由于近期影响区路网变化较大,交通量出现几次较大波动,但不考虑路网变化影响的情况下近期交通量增长较快,远期增长平缓。重要特征年分析如下:

2017 年底港珠澳大桥的建成通车对本项目交通量影响较大,其中港珠澳大桥建成以后,原来江门、中山、东莞、广州等经虎门大桥往香港的车辆可能会改道珠海往香港。原港珠澳大桥的工可编制单位对港珠澳大桥的交通量研究做过大量的深入的研究工作。从研究成果来看,港珠澳大桥主要的交通组成来自于诱增、铁路、水运的转移量,趋势型的交通量并不大,2018 年趋势交通量只有 5009pcu/d,占 2018 年预测总量的 14.6%。这个跟现状交通调查的结果也是相吻合的。也就是说,港珠澳大桥未来的交通量以诱增交通量为主,未来珠港澳大桥可能的主要流向是中山 29.95%,澳门 27.60%、江门 22.30%、珠海 20.15%。广珠东线主要服务的区域是中山东部片区,从前面定向流量也可以看出,珠海与中山的交通量约占了珠海站交通量的 35.37%。假设未来广珠东线可能承接港珠澳大桥交通量的 35%计算,2017 年底港珠澳大桥建成通车以后,可以为广珠东线珠海段增加约 3596pcu/d 的诱增交通量。

五、评估计算及分析过程

(一) 收益年限的确定

依据广东省对外经济贸易委员会粤经贸批字【1993】0389 号《关于合作经营广东广珠东线高速公路有限公司合同、章程的批复》及广东省

对外经济贸易委员会粤外经贸资批字【1998】613 号《关于合作企业广东广珠东线高速公路有限公司补充合同的批复》中的规定，广珠东公司的合作期自 1993 年 5 月 13 日至 2030 年 5 月 12 日。同时，根据广东省交通运输厅《关于京珠高速公路广珠东线项目收费期限有关情况的说明》，京珠高速公路广珠东线项目收费期限按照上述合作确定，经批注的合作期至 2030 年 5 月 12 日。本次评估据此确定预期收益截止点为 2030 年 5 月 12 日。

(二) 预期收益的确定

根据本项目评估对象的具体情况，评估人员通过下式预测确定待估资产组预期收益 R_i ：

预期收益 R_i = 预期公路资产自由现金流量 = 收入 - 成本费用 - 税收 + 折旧与摊销 - 资本性支出

其中，预期收益中包括被评估单位于评估基准日及以前年度已实现利润中可分配但尚未分配的利润，未扣除待估权益的所有者持有该权益期间为管理该项权益而需支付的成本费用，以及取得该等预期收益时可能需在中华人民共和国境内支付的税项与相关费用。

预期收益实现的时点按被评估单位章程及有关合同规定的年度收益分配时点确定，即每年 12 月 31 日。

(三) 收费经营权自由现金流量预测

1、营业收入预测

通过对历史经营数据进行分析，营业收入主要包括车辆通行费收入，无其他业务收入。

广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）高速公路现行的收费标准是“广东省物价局、广东省交通运输厅文件《关于实施统一全省高速公路车辆通行费收费标准的通知》（粤费【2012】1号）”。其收费标准如下表：

广澳高速公路珠海段4.213公里收费标准

单位：元/车

车型	一类车	二类车	三类车	四类车	五类车
收费标准	1.90	2.84	3.79	5.69	6.64

（1）历史车流量和收入

广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）高速公路历史车流量和收入情况如下表：

单位：万车次、万元

年份	珠海段 4.213 公里 (最终统计结果)	
	车流量 h=l	折算收入 i=h*g
2015 年	596.3649	1348.5247
2016 年合计	634.1175	1433.8901
2017 年 1-5 月	262.8829	590.8444

（2）未来预测车流量

根据广东省交通规划设计院《交通量及收费收入预测报告》，本次在对广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）高速公路未来车辆通行费收入预测时，考虑项目所在地区路网比较复杂，同时未来区域公路网的变化将对项目的交通量产生较大的影响，预测过程中需要充分考虑相关公路的影响，因此交通量预测工作采用“四阶段预测法”进行。即首先预测项目所在地区的社会经济发展，在此基础上进行交通生成和交通分布的预测，根据交通分布预测结果，采用随机用户平衡法进行交通分配预测。并在预测过程中，充分考虑其它运输方式对本项目交通量的影响。其中，2017 年—2022 年均增长在 15.73%左右（含 2018 年珠港澳大桥通

车带来当年约 15.33%的车流量正增长影响), 由于 2021 年底中山东外环高速通车及 2024 年底深中通道通车会对项目车流量进行分流, 造成 2022 年、2025 年当年车流量分别负增长 12.75%、4.50%。2026 年-2030 年均增长量为 4.70%, 本次评估中车流量数据采用此数据进行预测。则未来年度车流量预测结果如下:

单位: 辆/日

收入计算交通	一类车	二类车	三类车	四类车	五类车	免费车	节假日	绝对数	折算数
2016	15,350.13	151.78	1,431.34	518.28	43.78	146.00	1,266.97	18,908.27	20,605.70
2017	17,469.26	172.74	1,628.94	589.83	49.82	166.15	1,441.87	21,518.61	23,450.37
2018	22,516.46	222.64	2,099.57	760.24	64.22	214.16	1,858.46	27,735.74	30,225.62
2019	25,445.05	251.60	2,372.65	859.13	72.57	242.01	2,100.18	31,343.18	34,156.90
2020	29,206.59	288.80	2,723.40	985.13	83.30	277.79	2,410.65	35,976.64	39,206.31
2021	32,543.22	321.79	3,034.52	1,098.79	92.81	309.52	2,686.04	40,086.69	43,685.33
2022	31,639.38	312.85	2,950.25	1,068.27	90.23	300.92	2,611.44	38,973.35	42,472.04
2023	34,195.79	338.13	3,188.62	1,154.59	97.52	325.24	2,822.44	42,122.34	45,903.72
2024	36,958.76	365.45	3,446.26	1,247.87	105.40	351.52	3,050.49	45,525.76	49,612.67
2025	38,148.17	377.21	3,557.16	1,288.03	108.80	362.83	3,148.66	46,990.86	51,209.30
2026	39,941.77	394.95	3,724.41	1,348.59	113.91	379.89	3,296.71	49,200.23	53,617.00
2027	41,819.71	413.52	3,899.52	1,412.00	119.27	397.75	3,451.71	51,513.47	56,137.90
2028	43,785.94	432.96	4,082.86	1,478.39	124.87	416.45	3,613.99	53,935.47	58,777.33
2029	45,844.62	453.31	4,274.83	1,547.90	130.75	436.03	3,783.91	56,471.34	61,540.85
2030	48,000.09	474.63	4,475.82	1,620.67	136.89	456.53	3,961.82	59,126.45	64,434.31

则未来年度车辆通行费收入预测结果如下:

单位: 万元

特征年	一类车	二类车	三类车	四类车	五类车	合计	考虑计重	考虑大修	总计
2017 (6-12)	747.68	11.09	139.44	75.73	7.46	981.41	17.29	0.00	998.70
2018	1643.70	24.38	306.54	166.49	16.41	2157.52	38.01	102.99	2092.54
2019	1857.49	27.55	346.41	188.15	18.54	2438.14	42.95	0.00	2481.09
2020	2137.92	31.71	398.71	216.55	21.34	2806.23	49.44	0.00	2855.67
2021	2375.65	35.24	443.04	240.63	23.71	3118.28	54.94	0.00	3173.22
2022	2309.67	34.26	430.74	233.95	23.05	3031.67	53.41	0.00	3085.09
2023	2496.29	37.03	465.54	252.85	24.92	3276.63	57.73	0.00	3334.36
2024	2705.38	40.13	504.53	274.03	27.00	3551.08	62.56	0.00	3613.64
2025	2784.82	41.30	519.35	282.08	27.80	3655.34	64.40	0.00	3719.74
2026	2915.75	43.25	543.76	295.34	29.10	3827.21	67.43	0.00	3894.63
2027	3052.84	45.28	569.33	309.23	30.47	4007.15	70.60	306.06	3771.68
2028	3205.13	47.54	597.73	324.65	31.99	4207.05	74.12	0.00	4281.17
2029	3346.66	49.64	624.12	338.99	33.41	4392.81	77.39	0.00	4470.21
2030	1267.20	18.80	236.32	128.36	12.65	1663.33	29.30	0.00	1692.63
合计	32846.20	487.18	6125.55	3327.05	327.86	43113.84	759.57	409.05	43464.36

2、营业成本的预测

营业成本主要包括主营业务成本, 没有其他业务成本。主营业务成本包括日常养护、路产折旧、安全机电折旧、专项费用及其他费用。

历史成本情况如下表:(单位: 元)

主营业务成本	2015年	2016年	2017年1-5月
日常养护	598,386.83	770,156.65	172,743.14
路产折旧	2,825,356.79	2,895,678.46	1,250,292.51
安全机电折旧	34,755.10	34,755.10	14,481.29
其他折旧	67,023.73	42,525.41	17,262.61
专项费用	1,121,900.00	405,800.00	
合计	4,647,422.45	4,148,915.62	1,454,779.54

本次评估是结合历史年度及 2017 年计划数预测对未来年度成本进行预测，具体如下所示：（单位：万元）

项目	年度													
	2017年6-12月	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年5月12日
日常养护	17.58	17.75	17.93	18.11	18.29	18.48	18.66	18.85	19.04	19.23	19.42	19.61	19.81	6.34
路产折旧	410.66	858.80	1,016.80	1,169.31	1,298.52	1,262.65	1,364.08	1,477.72	1,520.88	1,592.05	1,542.03	1,748.33	1,826.25	690.85
安全机电折旧	2.03	3.48	3.48	3.48										
专项费用	11.38	11.46	11.54	11.62	11.70	11.79	11.87	11.96	12.04	146.63	12.22	12.31	12.39	3.79
主营业务成本	441.65	891.49	1,049.85	1,202.52	1,328.51	1,282.92	1,394.61	1,508.53	1,551.97	1,757.91	1,573.67	1,781.25	1,858.45	702.98

（1）日常养护的预测

本次日常养护的预测是根据产权所有者统计 2017 年实际将发生的金额，以 2017 年数据为基数每年递增 1%进行预测。2017 年广澳高速珠海段（桩号为 K0+945—K5+158）高速公路日常养护费用是按 2017 年全路段日常养护费用按公里数分摊，2017 年数据为 255.05 万元/62.4km*4.3km=17.58 万元。

（2）路产折旧

路产折旧费用包含路产（按工作量法计提）和其他折旧（按直线法计提）两方面，2014 年度至 2017 年度路产折旧以资产账面当年末已计提折旧与原值比例算出资产的折旧率，再以本次涉及的资产原值乘以此折旧率算出本次出让资产的累计计提折旧，最后用本年末已计提折旧减去上年末已计提折旧得出本年实际计提折旧金额；其他附属设施的折旧采用直线法，以截至 5 月底出让资产的净值算出每月应计提折旧总额，再按实际月份分摊。未来年度的路产折旧按工作量法计算，其他附属设施采用工作量法计算。

（3）安全机电折旧

安全机电折旧是一块情报板的折旧，采用直线法计提，到期日是 2020

年 12 月。

(4) 专项费用

此路段涉及的专项费用主要包括路面病害处理、路面检测费及大修费用。路面病害处理 2017 年约 8 万元（单车道 200m*4 车道*4cm*2500 元=8 万元），未来年度按 1%递增；路面检测费参照历史年度数据约为 3.38 万元，此费用每年几乎不变，因此未来年度按 3.38 万元预测；由于此路段于 2014-2015 年安排了中修，路况较好，整体技术状况指标较好，按照技术规范要求不需要大修，本次考虑在 2026 年进行一次中修，金额为 134.5 万元，包括表层处理和其他病害（如坑槽、拥包、基层开裂等）处理。

(5) 其他费用

其他费用主要是人工成本，包括各收费站长管理人员、票管员、收费员工资。由于此次收购为非正常收购，是一种政府的回购行为，再加上回购资产为部分路段，回购后京珠高速公路广珠段有限公司相关人员并未因此减少，因此不考虑此费用预测。

3、 营业税金及附加预测

主营业务税金及附加主要包括城乡建设维护税（7%）、教育费附加（5%）及堤围防护费，按照各年的主营业务收入预测值结合相关税率进行预测。预测结果如下所示：（单位：万元）

项目	2017年6-12月	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年5月12日
城建及教育附加	3.50	7.53	8.93	10.28	11.42	11.11	12.00	13.01	13.33	14.02	13.58	15.41	15.02	6.09
堤围防护费	0.22	0.21	0.25	0.23	0.32	0.31	0.33	0.35	0.37	0.39	0.38	0.43	0.45	0.17
营业税金及附加	3.82	7.74	9.18	10.51	11.74	11.41	12.34	13.37	13.76	14.41	13.96	15.84	15.54	6.26

4、 管理费用

管理费用主要包括管理员工资性费用、办公用设备折旧费、办公费、其他关联费用等费用。由于此次收购为非正常收购，是一种政府的回购行为，再加上回购资产为部分路段，回购后京珠高速公路广珠段有

限公司相关人员并未因此减少，因此不考虑此费用预测。

5、所得税预测

京珠高速公路广珠段有限公司的所得税适用税率为 25%。评估人员根据企业主营业务收入、主营业务成本、主营业务税金及附加及管理费用等预测资料，计算企业利润总额，根据税法调整得出应纳税所得额，并结合相应的所得税率预测每年应缴纳的所得税。

6、资本支出预测

由于企业的现有固定资产在未来年度不会减少，固定资产不需进行更新，因此不考虑资本支出预测。

7、折旧预测

评估人员将评估基准日企业现存的各项资产根据折旧政策的不同分为几大类，分别根据各类当年在役的长期资产的原值（原始入账价值）、年折旧率估算当年的折旧总额。预测结果如下：

未来年度折旧预测结果为：

资产类别	2017年6-12月	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年6月12日
折旧合计	412.69	862.28	1,020.38	1,172.79	1,298.52	1,262.66	1,364.08	1,477.72	1,520.89	1,592.05	1,542.03	1,749.33	1,826.25	690.85

(四) 收费经营权终止时清算价值预测

根据《收费公路权益转让办法》第三十六条的规定：“收费公路权益转让合同约定的转让期限届满，转让收费公路权益的公路、公路附属设施及服务设施应当处于良好的技术状态，由国家无偿收回，由交通运输主管部门管理。收费公路权益转让期限未满，因社会公共利益需要等原因国家提前收回转让的收费公路权益的，接收收费公路权益的交通运输主管部门依法给予受让方补偿。”故当公路收费经营权期限届满时，国家将无偿收回，其清算价值为零。

(五) 折现率的选取

评估人员采用资本资产定价模型 (CAPM) 评估计算预期收益所适用的折现率 r :

$$r = r_f + \beta_e \times (r_m - r_f) + \varepsilon$$

式中:

r_f : 无风险报酬率;

r_m : 市场预期报酬率;

β_e : 评估对象股权资本的预期市场风险系数;

ε : 评估对象的特性风险调整系数。

1、无风险报酬率 r_f 的选取

无风险收益率 r_f , 参照国家近五年发行的中长期国债利率的平均水平 (见下表), 按照十年期以上国债利率平均水平确定无风险收益率 r_f 的近似, 即 $r_f = 3.95\%$ 。

中长期国债利率

序号	国债代码	国债名称	期限	实际利率
1	101204	国债 1204	10	0.0354
2	101206	国债 1206	20	0.0407
3	101208	国债 1208	50	0.0430
4	101209	国债 1209	10	0.0339
5	101212	国债 1212	30	0.0411
6	101213	国债 1213	30	0.0416
7	101215	国债 1215	10	0.0342
8	101218	国债 1218	20	0.0414
9	101220	国债 1220	50	0.0440
10	101221	国债 1221	10	0.0358
11	101305	国债 1305	10	0.0355
12	101309	国债 1309	20	0.0403
13	101310	国债 1310	50	0.0428
14	101311	国债 1311	10	0.0341

序号	国债代码	国债名称	期限	实际利率
15	101316	国债 1316	20	0.0437
16	101318	国债 1318	10	0.0412
17	101319	国债 1319	30	0.0482
18	101324	国债 1324	50	0.0538
19	101325	国债 1325	30	0.0511
20	101405	国债 1405	10	0.0447
21	101409	国债 1409	20	0.0483
22	101410	国债 1410	50	0.0472
23	101412	国债 1412	10	0.0404
24	101416	国债 1416	30	0.0482
25	101417	国债 1417	20	0.0468
26	101421	国债 1421	10	0.0417
27	101425	国债 1425	30	0.0435
28	101427	国债 1427	50	0.0428
29	101429	国债 1429	10	0.0381
30	101505	国债 1505	10	0.0367
31	101508	国债 1508	20	0.0413
32	101510	国债 1510	50	0.0403
33	101516	国债 1516	10	0.0354
34	101517	国债 1517	30	0.0398
35	101521	国债 1521	20	0.0377
36	101523	国债 1523	10	0.0301
37	101525	国债 1525	30	0.0377
38	101528	国债 1528	50	0.0393
39	101604	国债 1604	10	0.0287
40	101608	国债 1608	30	0.0355
41	101610	国债 1610	10	0.0292
42	101613	国债 1613	50	0.0373
43	101617	国债 1617	10	0.0276
44	101619	国债 1619	30	0.0330
45	101623	国债 1623	10	0.0272
46	101626	国债 1626	50	0.0351
平均				0.0395

2、市场预期报酬率 r_m 的选取

市场期望报酬率 r_m ，一般认为，股票指数的波动能够反映市场整体的波动情况，指数的长期平均收益率可以反映市场期望的平均报酬率。通过对上证综合指数自 1992 年 5 月 21 日全面放开股价、实行自由竞价交易后至 2016 年 12 月 31 日期间的指数平均收益率进行测算，得出市场期望报酬率的近似，即： $r_m=10.55\%$ 。

3、评估对象预期市场风险系数 β_e 。

产权持有者为高速公路公司，评估人员使用 WIND 资讯对该类型企业所在的行业的上市公司的 β_e 系数进行了查询，查询的结果为道路运输行业加权剔除财务杠杆调整 Beta 为 0.5070。

4、评估对象的特性风险调整系数 ε 的确定

评估对象的特性风险调整系数是通过分析委估公司在所在行业的地位、公司规模、经营风险、财务风险等企业个别风险因素后综合确定。由于高速公路的特殊性，本次评估确定评估对象的特性风险调整系数取 1%。

5、折现率的确定

将选取的无风险报酬率、市场预期报酬率、预期市场风险系数、个别风险报酬率代入 CAPM 模型，计算得出折现率为 8.30%，即 $r=8.30\%$ 。

(六) 收益法评估值的计算

根据前文对预期收益的预测与折现率的估计分析，评估人员将各种预测数据与估测数据代入本评估项目使用的收益法模型，并计算出广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）高速公路资产价值为 20,597.00 万元。具体计算详见文段后面附表。

收益法评估计算表
评估基准日：2017年5月31日

产权持有者：真纳高速公路广联投资有限公司		金额单位：人民币万元												
会计年度	2017年6-12月	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	永续期
一、营业收入	998.70	2,092.54	2,481.09	2,855.67	3,173.22	3,085.09	3,334.36	3,613.64	3,719.74	3,894.63	3,771.68	4,281.17	4,470.21	1,692.63
其中：主营业务收入	998.70	2,092.54	2,481.09	2,855.67	3,173.22	3,085.09	3,334.36	3,613.64	3,719.74	3,894.63	3,771.68	4,281.17	4,470.21	1,692.63
其他业务收入														
减：营业成本	441.65	891.49	1,049.85	1,202.52	1,328.51	1,292.92	1,394.61	1,508.53	1,551.97	1,757.91	1,573.67	1,781.25	1,858.45	702.98
其中：主营业务成本	441.65	891.49	1,049.85	1,202.52	1,328.51	1,292.92	1,394.61	1,508.53	1,551.97	1,757.91	1,573.67	1,781.25	1,858.45	702.98
其他业务成本														
营业税金及附加	3.82	7.74	9.18	10.57	11.74	11.41	12.34	13.37	13.76	14.41	13.96	15.84	16.54	6.26
减：管理费用														
财务费用														
资产减值损失														
三、营业利润	553.24	1,193.30	1,422.06	1,642.58	1,832.96	1,780.75	1,927.40	2,091.74	2,154.01	2,122.31	2,184.06	2,484.07	2,595.22	983.39
四、利润总额	553.24	1,193.30	1,422.06	1,642.58	1,832.96	1,780.75	1,927.40	2,091.74	2,154.01	2,122.31	2,184.06	2,484.07	2,595.22	983.39
减：所得税	70.75	172.62	209.34	362.57	441.60	419.58	481.60	551.09	577.45	587.32	590.25	717.08	764.10	248.03
五、净利润	482.49	1,020.68	1,152.72	1,280.01	1,391.36	1,361.17	1,445.80	1,540.63	1,576.55	1,534.99	1,593.81	1,766.99	1,831.12	735.37
加：折旧与摊销	412.69	862.28	1,020.38	1,172.79	1,298.52	1,262.66	1,364.08	1,477.72	1,520.89	1,592.05	1,542.03	1,749.33	1,826.25	690.85
六、净现金流量	895.18	1,882.95	2,173.10	2,452.80	2,689.88	2,623.82	2,809.89	3,018.37	3,097.45	3,127.05	3,135.84	3,516.32	3,657.37	1,426.22
年期	0.58	1.58	2.58	3.58	4.58	5.58	6.58	7.58	8.58	9.58	10.58	11.58	12.58	12.92
七、折现率	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%
折现系数	0.9546	0.8814	0.8138	0.7515	0.6939	0.6407	0.5916	0.5463	0.5044	0.4657	0.4300	0.3971	0.3667	0.3370
八、各年净现金流量折现值	855.00	1,660.00	1,768.00	1,843.00	1,867.00	1,681.00	1,662.00	1,649.00	1,362.00	1,356.00	1,348.00	1,396.00	1,341.00	509.00
九、收益法评估价值														20,597.00

评估结论及其分析

一、 评估结论

根据国家有关资产评估的法律、法规、规章和评估准则，本着独立、公正、科学、客观的原则，经过实施清查核实、实地查勘、市场调查和评定估算等必要的评估程序，在前述之评估目的和相关评估假设下，待估广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）高速公路资产价值于二〇一七年五月三十一日的市场价值的评估结论为：

（一） 采用资产基础法评估结果

采用资产基础法评估计算，广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）高速公路资产价值评估值为人民币壹亿玖仟伍佰陆拾伍万贰仟贰佰元(RMB 19,565.22 万元)。

（二） 采用收益法评估结果

采用收益法评估计算，广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）高速公路资产价值评估值为人民币贰亿零伍佰玖拾柒万元(RMB20,597.00 万元)。具体如下表：

收益法评估计算表

评估基准日：2017年5月31日

产权持有者：京珠高速公路广珠段有限公司		金额单位：人民币万元												
会计年度	2017年6-12月	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年10月
一、营业收入	998.70	2,092.54	2,481.09	2,855.67	3,173.22	3,085.09	3,334.36	3,613.64	3,719.74	3,894.63	3,771.68	4,281.17	4,470.21	4,692.63
其中：主营业务收入	998.70	2,092.54	2,481.09	2,855.67	3,173.22	3,085.09	3,334.36	3,613.64	3,719.74	3,894.63	3,771.68	4,281.17	4,470.21	4,692.63
其他业务收入														
减：营业成本	441.65	891.49	1,049.85	1,202.52	1,328.51	1,292.92	1,394.61	1,508.53	1,551.97	1,757.91	1,573.67	1,781.25	1,858.45	702.98
其中：主营业务成本	441.65	891.49	1,049.85	1,202.52	1,328.51	1,292.92	1,394.61	1,508.53	1,551.97	1,757.91	1,573.67	1,781.25	1,858.45	702.98
其他业务成本														
营业税金及附加	3.82	7.74	9.18	10.57	11.74	11.41	12.34	13.37	13.76	14.41	13.96	15.84	16.54	6.26
减：销售费用														
管理费用	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
财务费用	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
资产减值损失														
三、营业利润	557.04	1,193.30	1,422.06	1,642.58	1,832.96	1,780.75	1,927.40	2,091.74	2,154.01	2,122.31	2,184.06	2,484.07	2,595.22	983.39
四、利润总额	553.24	1,193.30	1,422.06	1,642.58	1,832.96	1,780.75	1,927.40	2,091.74	2,154.01	2,122.31	2,184.06	2,484.07	2,595.22	983.39
减：所得税	70.75	172.62	209.34	302.57	441.60	419.58	481.60	551.89	577.85	592.32	590.23	717.08	764.10	248.03
五、净利润	482.49	1,020.68	1,152.72	1,280.01	1,391.36	1,361.17	1,445.80	1,540.65	1,576.55	1,534.99	1,593.81	1,766.99	1,831.12	735.37
加：折旧与摊销	412.69	862.28	1,020.28	1,172.79	1,298.52	1,262.66	1,364.88	1,477.72	1,520.89	1,592.05	1,542.03	1,749.33	1,826.23	690.83
六、净现金流量	895.18	1,882.95	2,173.10	2,452.80	2,689.88	2,623.82	2,809.89	3,018.37	3,097.45	3,127.03	3,135.84	3,516.32	3,657.37	1,426.22
年期	0.58	1.58	2.58	3.58	4.58	5.58	6.58	7.58	8.58	9.58	10.58	11.58	12.58	12.92
七、折现率	8.10%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%	8.30%
折现系数	0.9246	0.8814	0.8138	0.7515	0.6939	0.6107	0.5916	0.5463	0.5044	0.4652	0.4300	0.3971	0.3667	0.3370
八、各年净现金流量折现值	855.00	1,660.00	1,768.00	1,843.00	1,867.00	1,681.00	1,662.00	1,649.00	1,562.00	1,456.00	1,348.00	1,396.00	1,341.00	869.00
九、收益法评估价值														20,597.00

(三) 评估结论的分析、确定和应用

成本法为从资产重置的角度间接地评价资产的公平市场价值，成本法运用在资产组评估时不能合理体现相关资产的综合获利能力。

收益法则是从决定资产现行公平市场价值的基本依据—资产的预期获利能力的角度评价资产，符合市场经济条件下的价值观念，从理论上讲，收益法的评估结论能更好体现评估对象价值。因此，本次评估采用收益法的评估结果。即评估结论如下：

广澳高速珠海段（桩号为 K0+945---K5+158）高速公路资产价值评估值为人民币贰亿零伍佰玖拾柒万元 (RMB20, 597.00 万元)。

二、 评估结论有关说明

1、 本评估结果未考虑评估对象及涉及资产欠缴税款和交易时可能需支付的各种交易税费及手续费等支出对其价值的影响，也未对资产评估增值额作任何纳税调整准备。

2、 评估人员已知晓资产的流动性对估价对象价值可能产生重大影响。但由于无法获得足够的行业及相关资产产权交易情况资料，缺乏对资产流动性的分析依据，故本次评估中没有考虑资产的流动性对评估对象价值的影响。

3、 由于本次有针对此路段的《交通量及收费收入预测报告》，故评估对交通量和通行费收入的预测是直接引用广东省交通规划设计院《交通量及收费收入预测报告》的报告结论，我们已了解所引用报告结论的取得过程，并承担引用报告结论的相关责任。

4、 评估师和评估机构的法律责任是对本报告所述评估目的下的资产价值量做出专业判断，不涉及到评估师和评估机构对该项评估目的所对应的经济行为做出任何判断。

5、 评估工作在很大程度上依赖于委托人、产权持有者和其他关联

方提供关于评估对象的信息资料，因此，评估工作是以委托人及产权持有者依法提供真实、完整和合法的权属证明、财务会计信息和技术参数等其他资料为前提，相关资料的真实性、完整性和合法性会对评估结果产生影响。评估人员已尽职对评估对象进行现场调查，收集权属证明、财务会计信息和其他资料并进行核查验证、分析整理，作为评估的依据，但不排除未知事项可能造成评估结果变动，亦不承担与评估对象所涉及资产产权有关的任何法律事宜。

6、 使用本评估结果需特别注意本报告所述之“评估假设”、“特别事项说明”。

7、 在评估基准日以后的有效期内，如果资产数量及作价标准发生变化时，应按以下原则处理：

(1) 当资产数量发生变化时，应根据原评估方法对资产数额进行相应调整；

(2) 当资产价格标准发生变化、且对资产评估结果产生明显影响时，委托人应及时聘请有资格的资产评估机构重新确定评估价值；

(1) 对评估基准日后，资产数量、价格标准的变化，委托人在资产实际作价时应给予充分考虑，进行相应调整。

三、 特别事项说明

以下事项可能影响评估结论的使用，评估报告使用者应特别注意以下事项对评估结论的影响：

(一) 产权瑕疵事项

评估师未获告知及现场尽职调查中未发现被评估资产存在产权瑕疵事项，评估时也未考虑被评估资产任何可能存在的产权瑕疵事项对评估结果的影响。

(二) 抵押担保、对外担保事项

评估师未获告知及现场尽职调查中未发现被评估资产存在抵押、对外担保等事项，评估时也未考虑被评估资产任何可能存在的抵押、担保责任等因素对评估结果的影响。

（三）未决事项、法律纠纷等不确定因素

评估师未获告知及现场尽职调查中未发现被评估资产存在违约责任、诉讼未决或法律纠纷等事项，评估时也未考虑被评估资产任何可能存在的违约、诉讼责任等因素对评估结果的影响。

（四）重大期后事项

至出具报告之日，评估师未获告知，亦未发现对评估结果产生影响的重大期后事项。