

本资产评估报告依据中国资产评估准则编制

新疆北新路桥集团股份有限公司
拟发行可转换债券、股份及支付现金购买资产
涉及的重庆北新渝长高速公路建设有限公司
股东全部权益价值评估项目

资产评估说明

卓信大华评报字(2020)第 8603 号

(共一册第一册)

北京卓信大华资产评估有限公司

二〇二〇年四月八日

目录

□关于评估说明使用范围的声明	1
□资产评估说明	2
评估对象与评估范围说明	2
资产核实情况总体说明	6
流动资产评估技术说明	9
设备评估技术说明	12
在建工程评估技术说明	21
无形资产评估技术说明	41
负债评估技术说明	46
收益法评估技术说明	49
评估结论及分析	73
□附件（企业关于进行资产评估有关事项的说明）	

关于资产评估说明使用范围的声明

北京卓信大华资产评估有限公司接受新疆北新路桥集团股份有限公司的委托，承办其拟发行可转换债券、股份及支付现金购买资产涉及的重庆北新渝长高速公路建设有限公司有限公司股东全部权益价值评估项目，现已完成资产评估报告。根据有关规定要求，特报送资产评估说明。

资产评估说明仅供国有资产监督管理机构（含所出资企业）、相关监管机构和部门使用，除法律法规规定外，材料的全部或部分内容不得提供给其他任何单位或个人，亦不得见诸于任何公开媒体。

北京卓信大华资产评估有限公司

二〇二〇年四月八日

评估对象与评估范围说明

一、评估对象与评估范围

评估对象为委托人所指定的应用于本次经济行为所涉及重庆北新渝长高速公路建设有限公司（以下简称：北新渝长）的股东全部权益价值。

评估范围为北新渝长申报的经审计后的全部资产和负债。

评估基准日资产、负债情况如下表：

金额单位：人民币万元

科目名称	账面价值	科目名称	账面价值
流动资产合计	45,863.23	流动负债合计	65,077.85
货币资金	969.40	应付账款	58,882.31
预付账款	8,431.32	应付职工薪酬	134.88
其他应收款	2,738.87	应交税费	1.66
存货	6.88	应付利息	607.58
其他流动资产	33,716.76	其他应付款	4,451.42
非流动资产合计	549,269.99	一年内到期的非流动负债	1,000.00
固定资产	338.58	非流动负债合计	423,812.97
在建工程	548,907.74	长期借款	423,812.97
无形资产	0.68	负债合计	488,890.82
长期待摊费用	22.99	所有者权益合计	106,242.40
资产总计	595,133.22	负债及所有者权益合计	595,133.22

资产权属状况：

1、在建工程

重庆市交通局（原重庆市交通委员会）与新疆生产建设兵团建设工程（集团）有限责任公司 2016 年 1 月签订的渝长高速公路扩能改造工程投资协议和重庆市交通局（原重庆市交通委员会）与重庆北新渝长高速公路建设有限公司 2016 年 6 月签订的 BOT 特许权协议。

投资协议约定新疆生产建设兵团建设工程（集团）有限责任公司依法组建项

目公司，作为项目公司的项目法人，项目公司按照特许权协议文件的规定负责项目的资金筹措、建设实施、运营管理、养护维修、债务偿还和资产管理，并享有 28 年 0 月的车辆通行收费权。项目的资本金为项目投资总额的 20%，即人民币 17.4424 亿元。

BOT 特许权协议约定：特许经营期分为准备期、建设期和运营期（含收费期）三个阶段，其中：准备期自特许权协议生效之日起至项目开工日止；建设期 3.5 年，从工程开工之日起至交工日止；运营期（含收费期）自交工日起至项目移交日止，其中收费期 28 年 0 个月，收费起止日以收费许可文件为准。收费期届满后的第一个工作日起北新渝长将项目及其全部设施以特许权协议规定的良好状态无偿移交给重庆市交通委员会指定的机构。

银行借款 80%，即人民币 71.26 亿元，由北新渝长与中国工商银行股份有限公司重庆分行、中国银行重庆市分行、中国邮政储蓄银行股份有限公司重庆市长寿区支行和中国建设银行股份有限公司重庆分行于 2016 年 12 月共同签署的借款合同，合同金额 71.26 亿元。

在建工程为重庆渝北至长寿高速公路（渝长高速公路扩能），开工日期为 2017 年 5 月 10 日，设计总长 52.784 公里，预计完工日期为 2020 年 11 月，截止至评估基准日，投资额进度为 65.52%。

该项目于 2017 年 3 月 29 日，由重庆市交通局（原重庆市交通委员会）下发了《关于重庆渝北至长寿高速公路（渝长高速公路扩能）项目初步设计概算的批复》，概算批复金额 88.06 亿元。于 2016 年 11 月至 2017 年 3 月分别取得“地字第区县市 500000201600031”至“地字第区县市 500000201600041”号和“地字第区县市 500000201700015”号、“地字第区县市 500000201700016”号建设用规划许可证。2017 年 5 月 9 日取得了重庆市交通局（原重庆市交通委员会）下发的公路建设项目施工许可决定书（编号：高速公路 2017050901），尚未取得土地使用权证。

土地使用权采用支付项目境内征地补偿安置费的形式取得，因整个项目尚处

于建设阶段，征地工作未全部完成，故土地使用权证尚未取得。根据重庆市交通局（原重庆市交通委员会）与新疆生产建设兵团建设工程（集团）有限责任公司 2016 年 1 月签订的渝长高速公路扩能改造工程投资协议和重庆市交通局（原重庆市交通委员会）与重庆北新渝长高速公路建设有限公司 2016 年 6 月签订的 BOT 特许权协议等文件规定：高速公路供地政策以划拨方式提供项目建设用地的土地使用权，重庆市交通局（原重庆市交通委员会）协助项目公司办理相关手续，费用由项目公司承担。收费期届满后的第一个工作日起将项目及其全部设施以特许权协议规定的良好状态无偿移交给重庆市交通局（原重庆市交通委员会）指定的机构。

2、车辆

本次共收集了 14 项《机动车行驶证》和《机动车登记证》，证载权利人为被评估单位。

3、电子设备

主要是对重点设备的采购合同、发票和付款凭证进行了收集，以确定其权属。

二、实物资产的分布情况及特点

实物资产主要为存货、车辆及电子设备、在建工程、无形资产等。

1、存货

存货包括库存物资及在用低值易耗品。

库存物资为外购自用的 302 瓶伊力小老窖白酒，存放于仓库内。

在用低值易耗品共计 60 项，购置于 2016 -2019 年间，主要为办公桌椅、沙发、文件柜、办公文具、厨具等，资产存放于企业的办公场所，目前均正常使用。

2、设备

设备类资产包括车辆及电子设备。

车辆共计 14 项，购置于 2016-2017 年间，主要为陆地巡洋舰、别克商务车、

北京 40 越野车、丰田普拉多等办公用车辆，目前车辆状况良好，年检合格。

电子设备共计 57 项，购置于 2016-2019 年间，主要为电脑、空调、打印机等，存放于企业的办公场所，目前电子设备均正常使用。

3、在建工程

在建工程为重庆渝北至长寿高速公路（渝长高速公路扩能），位于重庆渝北区至长寿区，开工日期为 2017 年 5 月 10 日，设计总长 52.784 公里，预计完工日期为 2020 年 11 月，截止至评估基准日，投资额进度为 65.52%。

4、无形资产

其他无形资产共计 4 项，为同望 WEC 公路造价软件（标准版）、广联达工程造价软件、纵横公路工程造价管理软件等，软件均正常使用中。

三、企业申报的账面记录或者未记录的无形资产情况

企业账面记录的无形资产为其他无形资产软件 4 项。

四、申报的表外资产情况

本次评估被评估单位未申报其他表外资产、负债，资产评估专业人员亦无法获取其他表外资产、负债的迹象。

五、引用其他机构出具报告情况

本项目未涉及引用其他机构出具报告。

资产核实情况总体说明

一、资产核实人员组织、实施时间和过程

我们在对评估项目进行了整体了解后，以被评估单位提供的资产评估明细表为基础，按资产类型分别对委估资产进行全面勘查核实。

勘查核实工作由北新渝长的财务部牵头，资产评估专业人员会同有关部门人员共同完成。按照资产评估准则——评估程序的规定，于2020年3月19日组织人员，分组落实具体工作内容，向被评估单位提供资产评估所需申报资料，指导被评估单位清查资产、进行盈利预测、填报相关表格；在完成上述前期准备工作后，我公司组织资产评估专业人员进入评估现场，于2020年3月19日—3月26日对全部资产、负债全面勘查核实。

在勘查核实过程中，我们采取调查、收集、核实、询问、函证、勘查、检查等方式进行必要的勘查，索取历史期评估资料，了解主要资产的经济、技术使用状况和法律权属状况，确定资产的存在性、真实性、完整性，核实申报的评估资料与提供的会计资料是否相符，并对资产法律权属状况给予必要的关注。将全部资产及负债按照经营性、非经营性、溢余、闲置进行调整、归类。

（一）资产基础法具体核实方法

1、对电子设备进行现场勘查核实，结合查验相关原始凭证等进行验证；对车辆通过向企业索取车辆相关资料，并与实物核对予以核实。

2、对实物资产的使用状况、保养状态、实有数量、品质和存放地点结合其存放条件、工作环境进行实地勘查，对日常管理制度和执行情况进行调查、了解。

3、对非实物资产通过查阅会计账簿、原始凭证，函证往来款项及审验各项合同等方法进行核实。结合查验该等资产抵押、质押受限条件，确定该等资产的真实、完整性。

4、对负债通过查阅会计账簿、原始凭证，函证往来款项等方法进行核实。

（二）收益法具体核实方法

1、了解评估对象的经济行为背景。

2、核实评估对象近期章程、投资出资协议、合同等法律权属变更情况及对存续经营的影响。

3、对企业历史财务、经营状况，未来发展策略和计划，主要业务范围。主要资产配置，执行的会计政策、税费率及纳税情况，会计政策变更情况。企业资本结构、企业规模、盈利状况等财务指标分析资料及审计情况进行访谈、勘查。

4、对企业未来外部经营环境，包括：国民经济发展走势，国家产业政策，行业发展状况，市场竞争优势和风险，财务风险等进行分析。对企业未来经营模式进行了解。

5、评估企业的综合实力、管理水平、盈利能力、发展能力、竞争优势、劣势。

6、对企业非经营性资产、负债和溢余资产及其相关的收入进行分析、调整。

二、影响资产核实的事项及处理方法

根据企业提供的《企业有关事项说明》，在本次资产勘查核实过程中，我们注意到：

纳入评估范围在建工程的重庆渝北至长寿高速公路各标段受客观条件限制，资产评估专业人员未能现场测量并核实工程量，仅依据被评估单位提供的施工合同、施工图纸、工程台账以及申报的数据和现场勘查了解的情况为准。

对于上述涉及的影响资产核实的事项，评估根据被评估单位出具的承诺函，假设该等资产权属清晰，为被评估单位所有，所申报的数据资料真实，且假设期后因权属纠纷及资料不实，而产生的资产损失由“重庆北新渝长高速公路建设有

限公司”承担。

三、核实结论

通过对被评估单位全部资产及负债的核实，评估范围的全部资产及负债与经审计后的账面值相符，与本次拟实施的经济行为涉及的评估对象和评估范围一致。

除前述影响资产核实的事项外，主要资产权属资料完备，资产均处于正常使用状态。

流动资产评估技术说明

一、评估范围

纳入评估范围的流动资产合计 45,863.23 万元，包括：货币资金 969.40 万元、预付账款净额 8,431.32 万元、其他应收款净额 2,738.87 万元、存货净额 6.88 万元、其他流动资产 33,716.76 万元。

二、评估过程及方法

1、货币资金

货币资金为银行存款。

在现场工作日资产评估专业人员索取银行对账单、银行存款余额调节表、主要银行存款询证函；抽查银行存款的入账凭证，确定银行存款真实、完整性；经审验银行存款账账、账表、账实相符；本次评估以核实后的账面值确定评估值。

2、预付款项

预付账款主要为预付的材料款、征地拆迁款、ETC 通行费等，主要供应商为新疆北新路桥集团股份有限公司北新渝长扩能项目总承包部、重庆市渝北区人民政府征地办公室、重庆通渝科技有限公司等。

对预付款项，评估人员首先进行总账、明细账、会计报表及清查评估明细表的核对。如评估人员现场核实日，对该预付款项的服务已经提供，评估人员核对预付款项明细账，核实业务的真实性。对预付账款能够收回的相应货物形成资产或权利的价值确定评估值。履行核实程序后，未发现不能收回相应资产或权利的预付款项，故按核实后的账面值确定评估值。

3、其他应收款

其他应收款主要为押金、代垫款项等，主要为戴小荣等个人、重庆信达星城置业有限公司、金科物业服务集团有限公司重庆分公司、新疆生产建设兵团建设工程（集团）有限责任公司等单位。

对其他应收款，评估人员核对明细账与总账、报表、评估明细表余额是否相符，根据评估明细表查阅款项金额、发生时间、业务内容等账务记录，分析账龄。对金额较大或金额异常的款项进行函证，对没有回函的款项实施替代程序（取得期后收回的款项的有关凭证或业务发生时的相关凭证），对关联单位应收款项进行相互核对，以证实应收账款、其他应收款的真实性、完整性。通过账龄分析，了解欠款原因、债务人经营情况、信用状况；索取认定坏账损失的证据，分析、测试坏账损失情况，分别按照账龄分析法、个别认定法、预计风险损失法综合判断确定评估风险损失；本次评估采用成本法根据每笔应收款项原始发生额，扣除预计评估风险损失，确定评估值。

坏账准备，为企业按《企业会计准则》规定计提数，按零值确定评估值。

4、存货

按存货类别分为：库存物资及在用低值易耗品。

经现场勘查存货存放条件较好，账实相符。收集存货市场参考价格以其作为取价参考依据，结合市场询价资料综合分析确定评估值。本次评估分别按存货类别、经营模式、核算方法、勘查结果采用具体评估方法，均以不含税价确定评估价值。数量以评估基准日实际数量为准。

（1）库存物资

库存物资为外购自用的 302 瓶伊力小老窖白酒，存放于仓库内。

本次评估采用成本法，以现行市场不含税价格，乘以实际数量，确定评估值。

（2）在用低值易耗品

主要为办公桌椅、沙发、文件柜、办公用品、厨具等，共计 60 项，目前均正常使用，日常使用、维护保养状况良好。

本次评估采用成本法，以现行市场不含税价格，乘以实际数量，结合其实际

使用、保养情况，扣除实体性、功能性损耗，确定评估值。

评估价值=评估单价×实际数量×成新率

5、其他流动资产

为尚未抵扣的增值税进项税额，本次评估以核实后的账面值确定评估值。

三、评估结果

通过实施上述评估程序和方法，得出以下评估结果：

流动资产评估结果分类汇总表

金额单位：人民币万元

科目名称	账面价值	评估价值	增减值	增值率%
货币资金	969.40	969.40	-	-
预付账款	8,431.32	8,431.32		
其他应收款	2,738.87	2,738.87		
存货	6.88	7.50	0.62	8.96
其他流动资产	33,716.76	33,716.76		
流动资产合计	45,863.23	45,863.85	0.62	-

设备评估技术说明

一、评估范围

纳入评估范围的固定资产—设备分类汇总如下表：

设备分类汇总表

金额单位：人民币元

类别	项数	数量	账面原值	账面净值	原值比例(%)
车辆	14	14 辆	4,821,408.64	3,249,164.03	94.71
电子设备	57	67 台	269,260.88	136,592.66	5.29
合计	71	81	5,090,669.52	3,385,756.69	100

企业对固定资产按实际成本计价，折旧及摊销按照预计使用年限采用年限平均法，并按预计使用年限和残值确定折旧率，不计提减值准备。

（一）基本情况

“北新渝长”成立于 2016 年 3 月 30 日，委估设备分布在该公司办公区和项目工地。

（二）设备技术、使用状况

1、车辆状况

主要为陆地巡洋舰、别克商务车、北京 40 越野车、丰田普拉多等办公用车辆，委估车辆大部分于 2016 年购置并投入使用，至评估基准日委估车辆正常驾驶，整体状况良好，维修保养正常，年检合格，无重大交通事故记录。

2、电子设备状况

电子设备主要为电脑、空调、打印机、一体机、交换机、服务器及视频会议设备等，大部分为 2016 年购置并投入使用，设备技术性能及使用状况良好，性能及存置使用状况良好。

二、 评估过程

1、 前期准备

对设备类资产构成情况进行了解，指导企业填写评估申报明细表，根据申报表及现场勘查资料，审核索取资料是否真实、完整、有效，审验账面价值构成情况，有无进行过评估并根据评估结果进行了会计处理；企业折旧及计提减值政策及执行情况；收集主要设备的购置合同、原始发票，车辆行驶证等资料；审核设备权属是否清晰，有无抵押、质押、担保、诉讼事项；了解设备购置日期、结合设备运行、维护资料分析鉴别资产使用状况。

2、 现场勘查

根据评估申报表，对设备进行现场勘查，查验设备维护保养情况，综合分析判断设备年限成新率。收集设备的技术资料，了解设备原始购置情况及运行情况，对设备的工作环境、工作负荷、技术状况进行现场了解与勘查，综合分析判断设备综合成新率。

3、 评定估算

根据勘查结果，按照现行市场价格，通过市场途径进行询价、计算，确定设备购置价及相关税费进行评定估算；对同类设备进行横向对比、分析和调整。

4、 评估汇总

在实施上述评估程序基础上汇总评估结果，编制固定资产评估汇总表，同时将评估过程的作业表、询价记录、技术档案、原始凭证等整理归档评估底稿。按设备的不同类型，分别选取账面价值较大的、具有代表性的主要设备作为评估案例，撰写设备评估技术说明。

三、 评估方法

电子设备大多为单台设备，不具有整体获利能力；无法在现行市场中找到相同类似的可比参照物，因此本次评估适宜采用成本法，对车辆适宜采用市场法，

以不含税价值确定评估值，数量以评估基准日实际数量为准。

成本法，是指首先估测被评估资产的重置成本，然后估测被评估资产已存在的各种贬值因素，并将其从重置成本中予以扣除而得到被评估资产价值的各种评估方法。

$$\begin{aligned} \text{评估值} &= \text{重置成本} \times \text{综合成新率} \\ &= \text{重置成本} - \text{实体性贬值} - \text{功能性贬值} - \text{经济性贬值} \end{aligned}$$

（一）车辆评估方法

在近期二手车交易市场中选择与估价对象处于同一供求范围内，具有较强相关性、替代性的汽车交易实例，根据估价对象和可比实例的状况，对尚可使用年限、尚可行驶里程、交易日期因素和交易车辆状况等影响二手车市场价格的因素进行分析比较和修正，评估出估价对象的市场价格。计算公式如下：

$$\text{比准价格} = \text{可比实例价格} \times \text{车辆行驶里程修正系数} \times \text{车辆使用年限修正系数} \times \text{车辆状况修正系数} \times \text{车辆交易日期修正系数} \times \text{车辆交易情况修正系数}$$

$$\text{评估值} = (\text{案例A} + \text{案例B} + \text{案例C}) / 3$$

（二）重置成本的确定

电子设备类资产因不需要安装，且都是本地购置，通过市场询价确定购置价，确定重置成本。

$$\text{重置成本} = \text{购置价} - \text{进项税}$$

购置价

通过直接向经销商或制造商询价，或参考商家的价格表、汽车之家 www.autohome.com.cn、中关村在线 www.zol.com.cn 的价格信息等，以此为基础确定购置价。

（三）成新率的确定

1、各种年限的确定

设备类的经济寿命年限：参照“资产评估常用数据与参数手册”确定；

已使用年限：根据启用日期至评估基准日的时间确定；

尚可使用年限：一般按经济寿命年限减去已使用年限的差值，或者评估专业人员通过了解现场设备使用情况，制造质量，磨损程度，维修水平等条件，并与技术人员、设备管理人员综合分析共同确定。

2、电子设备成新率的确定

对于电子设备等小型设备，主要依据其经济寿命年限来确定其综合成新率；
计算公式如下：

年限法成新率=(经济寿命年限-已使用年限)/经济寿命年限×100%

四、 评估操作实例

【实例一】“英莲帮巡洋舰霸道”

车辆评估明细表第3项

1、基本情况

车辆名称：英莲帮巡洋舰霸道

车辆牌号：渝 B-JT498

型号：JTEBX3FJ

生产厂家：洛杉矶改装（香港）有限公司

启用日期：2016年5月16日

行驶里程：142,546.00公里

账面原值：432,131.38元

账面净值：281,929.80元

2、技术参数

车辆名称:	英莲帮巡洋舰霸道	规格型号:	JTEBX3FJ
购置时间:	2016/5/12	排气量:	2.7L
行驶里程(公里):	142546	变速器形式:	5挡自动
燃油方式:	自然吸气	轴距:	2790
轮胎规格:	265/60R18	车身形式:	两厢
座椅使用情况:	完好	车辆事故及瑕疵:	无,车况良好
生产厂家:	洛杉矶改装(香港)有限公司	车架号	JTEBX3FJ3GK230180

3、设备概况

该英莲帮巡洋舰霸道于2016年5月投入使用,目前该车正常使用,年检合格,车体外观及内饰整体良好无破损,仪表齐全显示正常,各控制装置、电气系统及安全装置工作正常,行驶安全可靠,正常维护保养,无交通事故及大修记录。

4、交易案例

案例1

车辆名称:	英莲帮巡洋舰霸道	规格型号:	JTEBX3FJ
购置时间:	2014/7/1	排气量:	2.7L
行驶里程(公里):	71000	变速器形式:	5挡自动
燃油方式:	自然吸气	轴距:	2790
轮胎规格:	265/60R18	车身形式:	两厢
座椅使用情况:	完好	车辆事故及瑕疵:	无,车况良好
生产厂家:	洛杉矶改装(香港)有限公司	交易时间:	2019年12月
交易地点:	重庆市	成交价格:(元)	330,000.00

案例2

车辆名称:	英莲帮巡洋舰霸道	规格型号:	JTEBX3FJ
购置时间:	2016/6/1	排气量:	2.7L
行驶里程(公里):	60000	变速器形式:	5挡自动
燃油方式:	自然吸气	轴距:	2790
轮胎规格:	265/60R18	车身形式:	两厢
座椅使用情况:	完好	车辆事故及瑕疵:	无,车况良好
生产厂家:	洛杉矶改装(香港)有限公司	交易时间:	2019年12月
交易地点:	重庆市	成交价格:(元)	388,000.00

案例3

车辆名称:	英莲帮巡洋舰霸道	规格型号:	JTEBX3FJ
-------	----------	-------	----------

购置时间:	2017/3/1	排气量:	2.7L
行驶里程(公里):	45900	变速器形式:	5挡自动
燃油方式:	自然吸气	轴距:	2790
轮胎规格:	265/60R18	车身形式:	两厢
座椅使用情况:	完好	车辆事故及瑕疵:	无,车况良好
生产厂家:	洛杉矶改装(香港)有限公司	交易时间:	2019年12月
交易地点:	重庆市	成交价格:(元)	388,000.00

5、比较因素条件说明表

比较因素	待估车辆	案例 1	案例 2	案例 3
车辆名称:	英莲帮巡洋舰霸道	英莲帮巡洋舰霸道	英莲帮巡洋舰霸道	英莲帮巡洋舰霸道
规格型号:	JTEBX3FJ	JTEBX3FJ	JTEBX3FJ	JTEBX3FJ
行驶里程(公里):	142546	71000	60000	45900
燃油方式:	自然吸气	自然吸气	自然吸气	自然吸气
排气量:	2.7L	2.7L	2.7L	2.7L
变速器形式:	5挡自动	5挡自动	5挡自动	5挡自动
交易时间:	2019/12/31	2019年12月	2019年12月	2019年12月
车辆事故及瑕疵:	无,车况良好	无,车况良好	无,车况良好	无,车况良好

6、比较因素条件指数表

车辆名称:	待估车辆	案例 1	案例 2	案例 3
交易价格(元):		330000	388000	388000
付款方式:	100	100	100	100
交易时间:	100	100	100	100
行驶里程:	100	114	117	119
排气量:	100	100	100	100
车辆事故及瑕疵:	100	100	100	100

7、比较因素修正系数表

待估车辆	案例 1	案例 2	案例 3
交易价格(元):	330,000.00	388,000.00	388,000.00
付款方式:	1.0000	1.0000	1.0000
交易时间:	1.0000	1.0000	1.0000
行驶里程	0.8772	0.8547	0.8403

排气量:	1.0000	1.0000	1.0000
车辆事故及瑕疵:	1.0000	1.0000	1.0000
修正后市场交易价(元):	289,476.00	331,623.60	326,036.40
待估车辆评估值(元)(取整):			315,700.00

8、评估值

评估值=购置价/(1+增值税税率)

=315,700.00/(1+13%)

=279,400.00(元)(取整)

【实例二】“奥克斯空调”

电子设备评估明细表第1项

1、基本情况

设备名称: 奥克斯空调

规格型号: KFR-35GW/BPZA(A3)

购置日期: 2016年5月12日

启用日期: 2016年5月12日

账面原值: 1,911.00元

账面净值: 582.64元

2、技术参数

产品功率: 1.5P

冷暖类型: 冷暖电辅

是否变频: 变频

制冷量: 3500W

能效等级: 3级

制冷剂: 新冷媒(R410a)

电源性能: 220V/50Hz

3、设备概况

该奥克斯空调购置于 2016 年 5 月，在公司办公室内使用，目前该空调日常维护保养正常，设备运转正常。

4、重置成本的确定

重置成本=购置价-进项税

(1) 设备购置价

评估人员经电子市场查询产品含税售价为 2,399.00 元，企业批量采购可享受 76 折优惠，故本次评估采用优惠后售价 1,823.00 元。

(2) 进项税

进项税=增值税进项税抵扣额

$$=1,823.00/(1+13\%)\times 13\%$$

$$=209.73 \text{ 元}$$

(3) 重置成本

重置成本=购置价-进项税

$$=1,823.00-209.73$$

$$=1,613.00 \text{ 元（取整至个位）}$$

5、成新率的确定

该奥克斯空调启用日期为 2016 年 5 月 12 日，至评估基准日已经使用 3.64 年，经济寿命年限 6 年，剩余使用年限 2.36 年。

年限法成新率=（经济寿命年限-已使用年限）/经济寿命年限×100%

$$=（6-3.64）/6\times 100\%$$

$$=39\%$$

6、评估价值的确定

评估价值=重置成本×年限法成新率

$$=1,613.00\times 39\%$$

$$=629.00 \text{ 元（取整至个位）}$$

五、 评估结果

通过实施上述评估过程和方法，得出以下评估结果：

设备评估结果汇总表

金额单位：人民币万元

项目	账面价值	评估价值	增值额	增值率%
	A	B	C=B-A	D=(B-A)/A
车辆	324.92	299.83	-25.09	-7.72
电子设备	13.66	11.08	-2.58	-18.90
合计	338.58	310.91	-27.67	-8.17

在建工程评估技术说明

一、 评估范围

纳入评估范围的在建工程为正在建设的“重庆渝北至长寿高速公路（渝长高速公路扩能）工程”，工程项目主要包括：土建工程 10 个标段，路面工程标段，绿化标，交通安全设施标段，机电设施标段等。账面价值 548,907.74 万元。账面价值是由建安工程价款、支付的贷款利息、土地征用及拆迁补偿费、各项前期费用及间接费用等组成。

企业对在建工程按实际成本计价，不计提减值准备。

（一）基本情况

“重庆渝北至长寿高速公路（渝长高速公路扩能）工程”：渝长扩能项目既是国高网中的东西向大动脉—G50 沪渝高速公路的重要组成部分，也是重庆市高速公路网中的“第七条射线”的扩容通道，是长江以北重庆主城唯一的一条东北向出行的高速公路通道，连接重庆都市核心区与城市发展新区、渝东北生态涵养区的重要通道。项目起于江北区复盛镇内原渝长高速复盛互通，终点以长寿北枢纽互通与沪渝高速公路梁长段相连，路线经过两江新区、江北区、渝北区、长寿区共四个区，全长 52.784 公里。按双向六车道高速公路标准设计，路基宽度 33.5 米，设计速度 100 公里/小时，概算批复总投资 88.06 亿元。主要工程量：路基土石方 842.95 万 m³，涵洞及通道 85 道；特大桥 3295.6m/3 座、大中桥：8324.45/31 座；隧道 5181.45m/3 座，桥隧占比 31%；天桥 15 座；互通式立交 8 处；服务区 1 处。其中，御临河特大桥(全长 844.5 米，主桥为 110+210+110 连续刚构)、新房子特大桥(全长 1395 米，为现浇连续箱梁+(49+90+49)连续刚构+连续 T 梁)、两江隧道（左线全长 2805 米，右线全长 2796.822 米）、唐家嘴隧道（左线全长 2105 米，右线全长 2022.5 米）为控制性工程。

2016年8月，渝长高速公路扩能改造工程项目核准获批，2017年5月正式开工。计划2020年底通车。

该项目主要包括土建工程10个标段，路面工程标段，绿化标，交通安全设施标段、机电设施标段。总承包单位为新疆北新路桥集团股份有限公司，同时新疆北新路桥集团股份有限公司承接了该项目5、7、9标段的土建工程，（土建工程标段情况详见标段简介）。

1) YCTJ1 合同段

重庆渝北至长寿高速公路（渝长高速公路扩能）项目 YCTJ1 合同段，合同起迄里程为 K0+000~K3+800，路线总长 3.8 公里。龙盛枢纽互通、龙盛大桥、新房子特大桥、大青湾大桥，其中龙盛枢纽互通为半定向的组合型立交，全立交共设置 M、N、I、C、D、E 等 6 条匝道，其中 M、N 匝道对接现状渝长高速，I 匝道为改造现状复盛立交匝道、C、D、E 匝道为下地接疏港大道。主要工程数量：挖方 268 万方、填方 139 万方，无隧道，桥梁长 2280.42m/3 座，桥隧比 60.0%，互通式立交 1 处。

截止 2019 年 12 月 31 日已完成工程数量：累计完成路堑挖方 249.3 万 m³、路堤填方 99 万 m³、软基处理 5.47 万 m³、台背回填 3.4 万 m³、龙盛枢纽互通 M 匝道桥已完成全部基础结构工程、下部结构工程施工，上部结构已完成第一联、第五联现浇箱梁，第 13 跨至第 8 跨 T 梁预制；N 匝道桥基础工程已完成除 8#桩基外的全部基础结构工程，下部结构工程已完成第 1 跨至第 6 跨、第 14 跨至第 24 跨下部结构，上部结构已完成第一、二、六联现浇箱梁施工，第四联钢箱梁已制作完成等待安装；I 匝道桥已完成全部桩基础施工以及 2#墩柱及盖梁施工；上部结构已完成全桥钢箱梁制作等待安装；龙盛大桥基础结构工程已全部完成，下部结构工程，除 2#、5#门架梁外已全部完成；新房子特大桥已完成全桥所有基础结构工程施工，下部结构工程已完成第 1 跨至第 35 跨下部结构工程施工，大青湾大桥已完成全桥施工包括（基础结构工程、下部结构工程、上部结构工程及附属结构工程）。

开工时间：2017年5月18日

预计完工时间：2020年7月

施工单位：重庆北新融建建设工程有限公司

2) YCTJ2 合同段

重庆渝北至长寿高速公路（渝长高速扩能项目）YCTJ2 合同段起于江北区复盛镇宋家湾，止于江北区复盛镇与五宝镇交界的大庵寺，路线里程 K4+200~K5+735（左线 ZK4+200~ZK5+735），路线全长 1535m。合同段主要工程有隧道、路基和涵洞，其中两江隧道左线起讫里程为 ZK4+340~ZK5+735，长 1395m，右线起讫里程为 K4+350~K5+735，长 1385m；路基工程左幅长度 140m，右幅长度 150m；涵洞 1 座，本合同段的主要控制性工程为两江隧道。

截止 2019 年 12 月 31 日已完成工程数量：路基工程全部完成，隧道左洞开挖完成 915m，占总长度 1395m 的 66%，仰拱完成 798m，占总长度 1395m 的 57% 二衬完成 811m，占总长度 1395m 的 58%，隧道右洞开挖完成 1196 m，占总长度 1385m 的 88%，仰拱完成 1058m，占总长度 1385m 的 76% 二衬完成 1058m，占总长度 1385m 的 76%。

开工时间：2017年5月18日

预计完工时间：2020年6月

施工单位：重庆北新融建建设工程有限公司

3) YCTJ3 合同段

重庆渝北至长寿高速公路（渝长高速公路扩能）YCTJ3 合同段起于江北区复盛镇与五宝镇交界的大庵寺，止于江北区五宝镇楠木沟，路线里程 K5+735~K8+600（左线 ZK5+735~ZK8+600），路线全长 2.865 公里。主要工程包括：两江隧道左洞长 1420 米，右洞长 1404.4 米，隧道建筑限界：主洞 14.75×5m。周家大桥 974 双米（改线后），桥梁跨越深谷，下部结构桥墩采用空心墩、实体墩、圆柱墩，承台桩基础，桥台采用 U 型重力式桥台，桩基、扩大基础；上部结构采用 40m 预应力砼先简支后桥面连续 T 梁；路基 471m，涵洞 1 座。

截止 2019 年 12 月 31 日已完成工程数量：两江隧道左洞设计 1420 米，开挖累计完成 1021.97 米，完成 72%；右洞设计 1404.4 米，两江隧道右洞开挖累计进尺 1165.4 米，完成 83%。周家大桥桩基设计 131 根，累计完成 131 根，完成 100%。承台设计 15 个，累计完成 15 个，完成 100%；中系梁设计 27 个，累计完成 24 个，完成 89%；盖梁设计 46 个，累计完成 38 个，完成 83%。涵洞设计 1 米（61.31 米），完成 1 道，完成 100%。路基挖方设计 35.58 万方，累计完成 25.74 万方，路基填方设计 29.32 万方累计完成 29.32 万方。

开工时间：2017 年 5 月 18 日

预计完工时间：2020 年 7 月

施工单位：新疆北新岩土工程勘察设计有限公司

4) YCTJ4 合同段

重庆渝长扩能项目 YCTJ4 合同段起于江北区五宝镇楠木沟，起点桩号 K8+600；终点桩号 K14+650，全长 6.05km。本项目主要工程量包含：路基土石工程：土石挖方 290 万 m³，填方 110 万 m³。

路基防护工程：浆砌片石防护 2.45 万 m³，现浇（片石）混凝土 4.2 万 m³，框架锚杆 18.32 万 m。桥涵工程：特大桥 844.5m/1 座、大桥 936m/2 座、中桥 174m/2 座、匝道桥 3 座、人行天桥 2 座、涵洞 7 座。

截止 2019 年 12 月 31 日已完成工程数量：土石挖方 190 万 m³，填方 59 万 m³。浆砌片石防护 0.3 万 m³，现浇（片石）混凝土 1.6 万 m³，框架锚杆 0m。桥涵工程：特大桥 844.5m/1 座，已完成 222 米，重庆岸 240 米引桥下部工程已完工；大桥 936m/2 座、已完成 2 座 632 米。中桥 174m/2 座，已完成御泉路跨线桥 136 米下部工程；匝道桥 3 座，已完成 B、C 匝道桥下部工程已完成，A 匝道桥墩柱在施工；人行天桥 2 座已完成 0 座，涵洞 7 座已完成 5 座，取消 3 座涵洞，增加 1 座箱涵。

开工日期 2017 年 5 月

预计完工日期为 2020 年 9 月

施工单位：西藏天昶建设工程有限责任公司

5) YCTJ5 合同段

本项目起讫桩号为 K13+540-K19+065，长约 6.065km，位于渝北区洛碛镇，主要工程包含：互通式立交 2 处（三林桥互通、洛碛南互通），主线大中桥 5 座/1820 米，T 梁预制 719 片，三林互通现浇箱梁 19 联，路基挖方 345 万米，路基填方 325 万米，涵洞 16 个，片石混凝土挡土墙 1600 米。

截止 2019 年 12 月 31 日已完成工程数量：路堑挖方 258 万 m³、路堤填方 252 万 m³、桥梁桩基完成 303 根、地系梁完成 109 根、中系梁完成 84 根、桥台完成 23 个、墩柱完成 254 根、盖梁完成 70 根、T 梁预制完成片 299 片，架设完成 221 片，现浇箱梁完成 3 联，混凝土挡土墙完成 1060 米。

项目开工时间为 2018 年 5 月

预计完工时间为 2020 年 10 月

施工单位：新疆北新路桥集团股份有限公司

6) YCTJ6 合同段

本工程为重庆渝北至长寿高速公路（渝长高速公路扩能）项目土建工程 YCTJ6 标。施工主线里程：K20+700-PK28+100，长度 7.4Km。标段主要工作内容：桥梁涵洞工程 7 个、路基工程（挖方 269.48 万 m³、填方量 274.16 万 m³）、软基处理 29.27 万 m³、台背回填 10.39 万 m³、砌体防护 48345m³、桩基 304 根、承台 18 个、系梁 209 道、墩柱 262 根、台帽 37 个、现浇箱梁 13 联、预制 T 梁 742 榀、T 梁架设 742 榀、涵洞 40 道、桥涵 40 道及路基附属防护工程。施工主线里程：K20+700-PK28+100，长度 7.4Km。

截止 2019 年 12 月 31 日已完成工程量：路堑挖方 165 万 m³、路堤填方 174 万 m³、软基处理 21.33 万 m³、台背回填 3.02 万 m³、砌体防护 5444m³、桩基 248 根、承台 10 个、系梁 93 道、墩柱 206 根、台帽 24 个、现浇箱梁 4 联、预制 T 梁 293 榀、T 梁架设 227 榀、涵洞 21 道。

开工日期：2017 年 5 月

预计完工日期：2020年9月

施工单位：新疆兵团第四建筑工程有限责任公司

7) YCTJ7 合同段

渝长高速（扩能）项目 YCTJ7 合同段,起讫里程为 K28+100~K31+176, 起点位于沙溪村宝灵寺组的东侧（K28+100~K28+582），经宝灵寺组的碾盘寨大桥（376.08m）跨沙溪村村道，全长 3.076 公里，标段主要工作内容：路堑挖方 63 万 m³，路堤填方 38 万 m³，软基处理 2.5 万 m³，桩基 47 根，承台 3 个，系梁 33 道，墩柱 45 根，30 米 T 梁 168 榀，涵洞 5 道。唐家嘴隧道单洞长 2182 米。

截止 2019 年 12 月 31 日已完成工程量：路堑挖方 62 万 m³、路堤填方 37 万 m³、软基处理 2.5 万 m³、桩基 47 根、承台 2 个、系梁 31 道、墩柱 41 根、30 米预制 T 梁 168 榀、T 梁架设 63 榀、涵洞 5 道。隧道路面调平层 2002 米。

开工时间：2017 年 5 月

预计完工日期：2020 年 7 月

施工单位：新疆北新路桥集团股份有限公司

8) YCTJ8 合同段

渝长高速扩能项目 YCTJ8 合同段，起讫桩号：K31+176~K36+200，公路等级为高等级，设计时速 100 公里/小时。全长 5.024km。唐家嘴隧道 1 座单洞长 1945m，龙门大桥 1 座长度 488m，盖板涵 13 道，路基工程 3.56 km，挖土石方 54 万方，填方 34 万方，防护排水工程 1.92 万方。

截止 2019 年 12 月 31 日已完成工程量：①唐家嘴隧道左洞长 989m，初支、仰拱全部施工完成，完成设计的 100%；二衬完成 979.8m，完成设计 99.1%。唐家嘴隧道右洞长 956.5m，初支、仰拱全部施工完成，完成设计的 100%；二衬完成 918.7m 完成设计的 96.1%。②龙门大桥桥梁桩基完成 61 根，完成设计 63 根的 96.8%；地系梁完成 27 道，完成设计 30 道的 90%，墩系梁完成 21 道，完成设计 23 道的 91.3%；墩柱完成 56 根，完成设计 60 根的 93.3%；盖梁完成 27 个，完成设计 30 个的 90%；T 梁预制全部完成，完成设计 224 片的 100%；T 梁

架设完成 105 片，完成设计 224 片的 46.8%。桥面系未施工。③盖板涵完成 13 道，完成设计 13 道的 100%。④路基挖土石方完成 52 万方，完成设计 54 万方的 96.3%；填方完成 34 万方，完成设计 36 万方的 94.4%；防护排水工程完成 1.62 万方，完成设计 1.92 万方的 84.3%。

开工时间：2017 年 5 月

预计完工日期 2020 年 7 月

施工单位：新疆生产建设兵团交通建设有限公司

9) YCTJ9 合同段

重庆渝长扩能项目 YCTJ9 合同段项目起讫桩号 K36+200~K48+000，路线全长 11.8Km。标段主要工作内容：路基土石方：挖方 238.95 万立方，填方 337.8 万立方；软基换填 34.7 万立方及路基附属防护工程。涵洞、通道：涵洞 1485.61 米/33 道；通道 277.08 米/6 道。桥梁工程：大桥 190m/2 座、中桥 206m/2 座、八颗互通区桥梁 72m/1 座、八颗服务区桥梁 184m/3 座、车行天桥 72m/1 座。回龙寺隧道一座单洞长 626m。施工主线里程：K36+200-K48+000，长度 11.8Km。

截止 2019 年 12 月 31 日已完成工程量：路基挖方 229.3 万 m³、路堤填方 319 万 m³、软基处理 31.06 万 m³、台背回填 5.16 万 m³、砌体防护 3.4 万 m³、菩提路现浇桥全部完成，所有桥梁下部全部完成，预制 T 梁全部完成，隧道双洞贯通。服务区 A、B 匝道桥和八颗互通 A 匝道桥的完成量。

开工时间：2017 年 5 月

预计完工日期：2020 年 8 月

施工单位：新疆北新路桥集团股份有限公司

10) YCTJ10 合同段

本施工合同段为 YCTJ10 合同段，路线的长度及范围如下表所示，先行开工段范围：K48+000~ K52+784.629，长 4.784629 公里，包括新市中桥、北城大道跨线桥、长寿北互通、长梁互通以及长寿北互通 A 匝道桥、长梁互通 A 匝道桥、长梁互通 C 匝道桥，路基挖方 199.69 万方，路基填方 184.79 万方，软基处理 29.32

万方，台背回填 8.4 万方。

截止 2019 年 12 月 31 日已完成工程量：路基挖方 158.29 万 m³，路基填方 152.65m³，软基换填 4.38 万 m³，台背回填 5.7 万 m³，桩基 251 根，地系梁 102 道，墩柱 228 根，中系梁 77 道，盖梁 71 道，T 梁预制 379 榀，T 梁安装 339 榀。

开工日期：2017 年 5，

预计完工日期：2020 年 6 月

施工单位：新疆北新土木建设工程有限公司

路面工程简介：

1) 路面一标

渝长扩能项目 YCLM1 合同段全长 20.7km,其中主要结构层为：改善层 502425 m²，底基层 532094 m²，基层 512937 m²，下面层 425301 m²，中面层 802650 m²，上面层 810289 m²。

截止 2019 年 12 月 31 日已完成工程量：目前路面 1 标已备料 107 万吨碎石。
该标段暂未开工，预计完工时间 2020 年 10 月。

施工单位：新疆北新路桥集团股份有限公司

2) 路面二标

标段主要工作内容：渝长扩能项目 YCLM2 合同段全长 32km,其中主要结构层为：改善层 1083182 m²，底基层 1085121 m²，基层 1033264 m²，下面层 911855 m²，中面层 1216572 m²，上面层 1225900 m²。

截止 2019 年 12 月 31 日已完成工程量：完成改善层 250501 m²，底基层 105809 m²，基层 45869 m²，储备碎石 162 万吨。

尚未开工，预计完工时间 2020 年 10 月。

施工单位：新疆北新路桥集团股份有限公司

3) 绿化标：

标段主要工作内容：路基边坡绿化、中央分隔带、互通式立交绿化、行道树、隧道间、取弃土场绿化等工程的实施、完工及缺陷修复等。主要工程量为上边坡

约为 73.5 万平方米，下边坡约为 140.2 万平方米；景观苗木栽植总量约为 229048 株；互通及取、弃土场绿化面积约为 1034404 平方米。

截止 2019 年 12 月 31 日已完成工程量：主要完成边坡绿化施工和局部苗木栽植，其中完成边坡绿化施工 289742 平方米，栽植苗木 10629 株。

开工时间：2018 年 3 月

预计完工时间 2020 年 7 月

设计单位：招商局重庆交通科研设计院有限公司

施工单位：重庆市星月园林景观工程有限公司

交通安全设施标段、机电设施标段于评估基准日尚未开工建设。

在建工程开工日期为 2017 年 5 月 10 日，设计总长 52.784 公里，预计完工日期为 2020 年 11 月，截止评估基准日，投资额进度为 65.52 %。

（二）在建工程权属状况

2016年6月13日，重庆市规划局向重庆市交通局（原重庆市交通委员会）颁发《建设项目选址意见书》（选字第区县市500000201600020号），同意渝长高速复线项目建设项目在渝北区、江北区、长寿区选址，项目用地性质为H22-公路用地。

2016年9月9日，北新渝长取得重庆市交通局（原重庆市交通委员会）出具的《关于重庆渝北至长寿高速公路（渝长高速公路扩能）项目初步设计的批复》（渝交委路[2016]66号）。

2016年11月22日，北新渝长取得重庆市交通局（原重庆市交通委员会）出具的《关于重庆渝北至长寿高速公路（渝长高速公路扩能）一期工程施工图设计的批复》（渝交委路[2016]80号）。

2017年5月8日，北新渝长取得重庆市交通局（原重庆市交通委员会）出具的《关于重庆渝北至长寿高速公路（渝长高速公路扩能）二期工程施工图设计的批

复》（渝交委路[2017]48号）。

北新渝长已取得重庆市规划局颁发的 13 项《建设用地规划许可证》，具体情况如下：

序号	建设用地规划许可证编号	颁发日期	项目标段	用地总面积(m ²)
1	地字第区县市 500000201600031 号	2016.11.17	K46+950-K50+707	341,568
2	地字第区县市 500000201600032 号	2016.11.17	K38+070-K46+890	308,596
3	地字第区县市 500000201600033 号	2016.11.17	K26+178-K38+070	408,628
4	地字第区县市 500000201600034 号	2016.11.17	K49+500-K52+707	358,646
5	地字第区县市 500000201600035 号	2016.11.17	K45+790-K49+500	339,294
6	地字第区县市 500000201600036 号	2016.11.17	K38+070-K45+790	335,358
7	地字第区县市 500000201600037 号	2016.11.17	K26+178-K38+070	512,646
8	地字第区县市 500000201600038 号	2016.11.24	K19+400-k27+910	220,749
9	地字第区县市 500000201600039 号	2016.11.24	K0-K10+850	295,498
10	地字第区县市 500000201600040 号	2016.11.24	K19+400-K27+910	280,194
11	地字第区县市 500000201600041 号	2016.11.24	K0-K10+850	546,124
12	地字第区县市 500000201700015 号	2017.03.20	K10+850-K19+400	499,927
13	地字第区县市 500000201600016 号	2017.03.20	K10+850-K19+400	343,838

2017 年 5 月 9 日取得了重庆市交通局（原重庆市交通委员会）下发的公路建设项目施工许可决定书（编号：高速公路 2017050901）。

土地使用权采用支付项目境内征地补偿安置费的形式取得，整个项目尚处于建设阶段，土地使用权证尚未取得。根据重庆市交通局（原重庆市交通委员会）

与新疆生产建设兵团建设工程（集团）有限责任公司 2016 年 1 月签订的渝长高速公路扩能改造工程投资协议和重庆市交通局（原重庆市交通委员会）与重庆北新渝长高速公路建设有限公司 2016 年 6 月签订的 BOT 特许权协议等文件规定：高速公路供地政策以划拨方式提供项目建设用地的土地使用权，重庆市交通局（原重庆市交通委员会）协助项目公司办理相关手续，费用由项目公司承担。收费期届满后的第一个工作日起将项目及其全部设施以特许权协议规定的良好状态无偿移交给重庆市交通局（原重庆市交通委员会）指定的机构。

二、 评估过程

1、 前期准备

对工程建造情况进行了解，指导企业填写评估申报明细表及相关资料。根据被评估单位提供的申报表及现场勘查资料，查验工程项目可研报告、初步设计及相关批准文件、用地许可证、施工许可证、施工合同和工程预算书、付款凭证，了解在建工程核算方法、核算内容执行情况，了解项目合理工期，有无抵押、质押、担保、诉讼事项，审验账面价值构成是否真实、完整，有无进行过评估并根据评估结果进行了会计处理；结合查验原始凭证，验证资产权属是否清晰。审核索取资料是否真实、完整、有效。

2、 现场勘查

对在建工程的形象进度、付款情况进行勘查核实；按照合同条款执行情况，工程付款情况；对项目停建原因进行分析判断未来续建的必要性。填写现场评估勘查表。

3、 评定估算

通过实地勘查并对所收集资料进行整理、分析，结合工程施工监理确认单，根据在建工程项目状况，确定评估方法，计算评估值。

4、 评估结果汇总

在上述工作基础上，汇总确定评估结果；整理归档评估底稿；按在建工程实

际状况，撰写在建工程评估技术说明。

三、 评估方法

根据在建工程项目状况，工程进度情况，结合所收集资料数据进行认真整理、分析，根据工程施工合同实际完工进度确认单，分析、判定应付工程款占工程实际完工进度比例，采用具体评估方法，均以不含税价确定评估值。

本次申报评估的在建工程分为土建工程、利息支出、土地征用及拆迁补偿费、前期费用和待摊投资费用。

1、 土建工程

申报土建工程账面价值为 332,156.74 万元，是由 10 个土建标段，路面工程标段，1 个绿化标、交通安全设施标段、机电设施标段等组成。对正在建设期的工程采用重置核算法，将评估的土建工程按施工标段分类，筛选出有代表性的标段作为典型工程，收集典型工程的工程量计价清单等施工资料，抽查核实工程量，对工程量计价清单中的工程量依据评估基准日执行的的现行材料价和费用标准套算《公路工程基本建设项目投资估算编制办法》（JTG 3820—2018）、《公路工程基本建设项目概算预算编制办法》（JTG 3830—2018）、《公路工程估算指标》（JTG/T 3821—2018）、《公路工程概算定额》（JTG/T 3831—2018）、《公路工程预算定额》（JTG/T 3832—2018）、《公路工程机械台班费用定额》（JTG/T 3833—2018）、《重庆市交通局关于发布重庆市公路工程补充性造价依据（2019-1）的通知（渝交路【2019】29 号）》重新计算确定工程建安造价，并扣除增值税进项税额，以不含税建安造价作为各个标段的重置价，其他标段的重置价采用典型工程差异系数调整法计算，把待估对象和典型工程进行比较，获取综合调整系数，待估对象建筑安装成本等于典型工程建筑安装成本乘以综合调整系数。

土建工程重置价加资金成本确定为土建工程评估值。资金成本是评估基准日贷款利率，并考虑合理建设工期计算得出。

2、 利息支出

申报利息支出账面价值 29,042.28 万元，为账面长期借款已资本化的利息，对借款利息由于已经在相关资产价值中考虑，故按零值确定评估值。

3、土地征用及拆迁补偿费

申报的土地征用及拆迁补偿费账面价值为 173,522.47 万元，主要包括征用土地地上、地下附着物及青苗补偿费、安置补助费、挖沟放线费用、界桩埋设费用、电力设施拆除、迁建补偿费、通讯设施拆除、迁建补偿费、管道设施拆除、迁建补偿费、耕地开垦费、森林植被恢复费、环境和文物保护费、水土保持设施补偿费、征地管理费、耕地占用税、房屋补偿费、其他拆迁补偿款、其他城市公用设施拆除、迁建补偿费等，对在建工程中的土地征用及拆迁补偿费，由于未取得土地使用权证，土地面积和用途暂时无法获取。对土地征用及拆迁补偿费以经核实的账面值加评估基准日贷款利率并考虑合理建设工期计算资金成本，以此确定评估值。

4、前期费用和待摊投资费用

前期费用账面价值 9,532.55 万元，主要包括编制可行性研究报告、初步设计阶段勘察费、施工图勘察费、招标代理服务费、工程监理费、环境影响评估费、水土保持评估费、通航论证费、行洪论证费、使用林地可行性研究报告编制费、路基交叉设计方案评估费、施工安全风险总体评估咨询服务费等。对前期费用以经核实的账面值并考虑合理建设工期计算资金成本，以此确定评估值。

待摊费用账面价值 4,653.71 万元，主要包括金融机构的手续费、保函手续费、建设单位(业主)管理费、资产减值损失-计提坏账、应交城市维护建设税、教育费附加、地方教育费附加、应交车船使用税、应交印花税、农民工工资应急周转金、重庆市高速公路建设施工技能竞赛费用等。对待摊费用以经核实的账面值加评估基准日贷款利率并考虑合理建设工期计算资金成本，以此确定评估值。

在建工程评估值计算公式：

评估值=土建工程重置价+土地征用及拆迁补偿费+前期费用和待摊费用+资金成本

四、 评估操作实例

【实例】“YCTJ3 合同段，K5+735~K8+600，ZK5+735`ZK8+600”土建工程
评估明细表第 1-3 项

1、 基本情况

工程项目名称：YCTJ3 合同段，K5+735~K8+600，ZK5+735`ZK8+600

工程施工单位：新疆北新岩土工程勘察设计有限公司

工程状况：正在施工

开工日期：2017 年 5 月 18 日

预计完工日期：2020 年 7 月

完工程度：87%

主要工程内容：两江隧道左洞长 1420 米，右洞长 1404.4 米，隧道建筑限界：
主洞 14.75×5m。周家大桥 974 双米（改线后），桥梁跨越深谷，下部结构桥墩
采用空心墩、实体墩、圆柱墩，承台桩基础，桥台采用 U 型重力式桥台，桩基、
扩大基础；上部结构采用 40m 预应力砼先简支后桥面连续 T 梁；路基 471m，涵
洞 1 座。

2、 建安造价的确定

以评估基准日的现行材料价和费用标准套算《公路工程基本建设项目投资估
算编制办法》（JTG 3820—2018）、《公路工程基本建设项目概算预算编制办法》
（JTG 3830—2018）、《公路工程估算指标》（JTG/T 3821—2018）、《公路工
程概算定额》（JTG/T 3831—2018）、《公路工程预算定额》（JTG/T 3832—2018）、
《公路工程机械台班费用定额》（JTG/T 3833—2018）、《重庆市交通局关于发
布重庆市公路工程补充性造价依据（2019-1）的通知（渝交路【2019】29 号）》
重新计算确定工程建安造价，扣除增值税进项税额，以不含税建安造价作为该标
段的重置价。

$$\begin{aligned} \text{重置价} &= 346,073,277.00 \div (1+9\%) \\ &= 317,498,419.26 \text{ 元。} \end{aligned}$$

建安工程造价汇总表

金额单位：元

序号	项目名称	金额	备注
1	总则	14,661,130.00	
2	路基	11,822,010.00	
3	路面		
4	桥梁、涵洞	91,999,032.00	
5	隧道	227,591,105.00	
	合计	346,073,277.00	

工程造价明细表

金额单位：元

序号	行标签	项目内容	单位	数量	金额
1	101-a	建筑工程一切险	总额	0.000	1,043,372.00
2	101-b	第三者责任险	总额	0.000	15,000.00
3	102-2	安全生产费	总额	0.000	4,100,258.00
4	102-3	信息化管理费	总额	0.000	63,000.00
5	103-1	临时道路修建、养护与拆除(包 括原有道路的养护)	总额	0.000	1,111,500.00
6	103-3	临时占地	总额	0.000	2,448,000.00
7	103-4	临时供电设施架设、维护与拆 除	总额	0.000	720,000.00
8	103-5	电信设施的提供、维护与拆除	总额	0.000	90,000.00
9	103-6	供水与排污设施费	总额	0.000	450,000.00
10	103-8	大型拌和站建设	总额	0.000	1,200,000.00
11	104-1	标准化工地建设费	总额	0.000	3,420,000.00
12	202-2-a	清理现场	m2	22,704.58	32,922.00
13	203-1-a	挖土石方	m3	209,267.00	7,767,991.00
14	203-1-d	挖除非适用材料(不含淤泥)	m3	10,361.17	47,143.00
15	204-1-a	利用土石方填筑	m3	264,823.00	1,888,188.00

16	205-1-c-2	碎(砾)石	m ³	271.81	79,071.00
17	205-1-q-1	土工格栅	m ²	25,109.00	1,073,912.00
18	205-1-s	强夯	m ²	12,480.00	249,850.00
19	207-1-d-2	C20 现浇混凝土	m ³	204.70	131,076.00
20	207-2-a-2	M7.5 浆砌片石	m ³	304.82	138,705.00
21	207-3-a-2	M7.5 浆砌片石	m ³	221.13	106,501.00
22	207-5-k	防渗土工布	m ²	568.10	24,923.00
23	213-2-f	1-φ32mm	m	1,600.00	281,728.00
24	403-1-a	光圆钢筋(HPB300)	kg	46,042.80	267,509.00
25	403-1-b	带肋钢筋(HRB400、RRB400)	kg	1,020,849.10	5,931,133.00
26	403-2-a	光圆钢筋(HPB300)	kg	20,339.47	119,799.00
27	403-2-b	带肋钢筋(HRB400、RRB400)	kg	2,667,442.46	16,244,725.00
28	403-2-c	冷轧带肋钢筋网(CRB550)	kg	60,739.87	362,617.00
29	403-3-a	光圆钢筋(HPB300)	kg	322,174.30	2,023,255.00
30	403-3-b	带肋钢筋(HRB400、RRB400)	kg	1,570,355.00	9,689,090.00
31	404-1	干处挖土石方	m ³	21,266.59	1,059,076.00
32	405-1-b	φ2.0m	m	1,596.00	8,998,440.00
33	405-1-i	φ2.2m	m	142.00	805,160.00
34	405-1-j	φ2.5m	m	281.00	1,934,598.00
35	410-1-a-6	C25 混凝土	m ³	566.10	408,198.00
36	410-1-b-2	C25 混凝土	m ³	21.15	18,771.00
37	410-1-b-3	C30 混凝土	m ³	473.93	385,504.00
38	410-1-c-3	C30 混凝土	m ³	3,552.90	2,998,790.00
39	410-2-a-3	C30 混凝土	m ³	111.62	111,945.00
40	410-2-b-2	C30 混凝土	m ³	1,748.51	1,985,975.00
41	410-2-b-4	C40 混凝土	m ³	1,284.93	1,504,229.00
42	410-2-d-1	C25 混凝土	m ³	20.27	19,719.00
43	410-2-d-2	C30 混凝土	m ³	294.22	326,834.00
44	410-2-d-4	C40 混凝土	m ³	79.88	90,210.00
45	410-2-e-5	C25 混凝土	m ³	625.50	576,717.00
46	410-2-g-2	C30 混凝土	m ³	2,290.52	2,495,155.00
47	410-2-g-3	C35 混凝土	m ³	565.05	618,786.00
48	410-2-i-3	C40 混凝土	m ³	8,808.72	6,374,606.00
49	410-2-m-3	C40 混凝土	m ³	1,505.93	1,092,040.00

50	411-5	后张法预应力钢绞线	m3	374,228.91	5,463,742.00
51	411-8-b-2	C50 混凝土	m3	10,486.10	18,642,818.00
52	416-2-a	普通板式橡胶支座	dm3	3,201.66	357,177.00
53	416-2-b	四氟滑板式橡胶支座	dm3	715.68	111,095.00
54	420-1-a	光圆钢筋(HPB300)	kg	8,448.00	46,464.00
55	420-1-b	带肋钢筋(HRB400)	kg	21,013.00	116,832.00
56	420-2	挖基土石方	m3	1,300.00	42,211.00
57	420-3-e-2	C20 混凝土	m3	392.40	298,204.00
58	420-4-f-1	C20 混凝土	m3	518.10	392,658.00
59	420-4-f-2	C25 混凝土	m3	1.10	731.00
60	420-6-a-2	C30 混凝土	m3	82.80	84,219.00
61	502-1-a	土石方	m3	6,912.00	171,487.00
62	502-2-e-2	C20 片石混凝土	m3	32.50	23,352.00
63	502-3-b-3	1-φ22mm	m	1,642.00	89,998.00
64	502-3-e-2	钢筋网	kg	2,120.00	15,285.00
65	502-3-p-2	C25 混凝土	m3	135.00	90,350.00
66	502-5-a-6	C30 防水混凝土	m3	562.80	470,146.00
67	502-5-b-8	C30 防水混凝土	m3	437.06	257,782.00
68	502-5-c-4	C15 混凝土	m3	620.10	304,270.00
69	502-5-d-1	光圆钢筋(HPB300)	kg	12,672.00	78,313.00
70	502-5-d-2	带肋钢筋(HRB400、RRB400)	kg	107,876.00	682,855.00
71	503-1-a	洞身开挖	m3	343,536.87	30,925,189.00
72	503-2-a-4	φ127×6mm 管棚	m	3,822.00	1,101,806.00
73	503-2-b-1	φ42×3.5mm 小导管	m	121,491.94	7,683,150.00
74	503-2-b-3	φ42×4.5mm 小导管	m	31,676.40	2,003,216.00
75	503-2-d	药卷锚杆	kg	447,262.82	17,233,036.00
76	503-2-d-1	药卷锚杆(临时支护)	kg	7,003.00	270,666.00
77	503-2-e-3	φ25	m	220,558.87	11,008,093.00
78	503-2-h	钢筋网	kg	196,704.30	1,437,908.00
79	503-2-h-1	钢筋网(临时支护)	kg	2,463.00	17,758.00
80	503-2-i-1	钢筋格栅拱架	kg		2,368,866.00

				274,174.33	
81	503-2-i-2	型钢拱架	kg	2,203,350.53	16,436,995.00
82	503-2-i-3	型钢拱架（临时支护）	kg	55,020.00	409,349.00
83	503-2-j-2	C30 混凝土	m3	77.20	66,635.00
84	503-2-k-2	C25 混凝土	m3	16,976.69	14,442,579.00
85	503-2-k-7	C25 混凝土（临时支护）	m3	215.25	185,302.00
86	503-2-m-1	光圆钢筋(HPB300)	kg	136.00	887.00
87	503-2-m-2	带肋钢筋(HRB400、RRB400)	kg	37,762.00	253,383.00
88	504-1-a-6	C30 防水混凝土	m3	32,401.05	28,123,141.00
89	504-1-c-1	光圆钢筋(HPB300)	kg	848,456.00	5,616,779.00
90	504-1-c-2	带肋钢筋(HRB400、RRB400)	kg	2,953,367.83	19,728,497.00
91	504-2-a-8	C30 防水混凝土	m3	12,065.57	10,472,311.00
92	504-2-b-4	C15 混凝土	m3	26,963.09	13,218,114.00
93	504-2-b-5	C20 混凝土	m3	191.17	93,895.00
94	504-3-a-3	C25 混凝土	m3	3,389.69	2,606,125.00
95	504-4-a-1	现浇混凝土弯拉强度 2.5MPa	m3	2,152.62	1,084,618.00
96	504-4-a-6	现浇混凝土弯拉强度 5.0MPa	m3	75.60	39,713.00
97	505-1-a-7	1.5mm 厚 EVA 防水板	m2	56,832.67	2,965,529.00
98	505-1-b	土工布	m2	53,740.13	1,081,251.00
99	505-1-c-1	中埋式止水带	m	4,303.73	366,850.00
100	505-1-c-2	背贴式止水带	m	378.02	31,788.00
101	505-1-d-2	带注浆管遇水膨胀止水条	m	742.60	40,241.00
102	505-1-e-10	φ50mmHDPE 管	m	10,517.61	247,269.00
103	505-1-e-13	φ110mmHDPE 管	m	15,137.19	526,926.00
104	509-1-b	钻孔	m	1,744.40	568,901.00
105	509-1-c-3	地质雷达电磁法	m	2,233.90	266,504.00
106	509-1-c-7	隧道地震波法	m	2,104.40	275,971.00
107	520-1-a	洞身开挖	m3	54,518.04	5,669,331.00
108	520-2-b-1	φ42×3.5mm 小导管	m	16,537.50	1,028,798.00
109	520-2-b-3	φ42×4.5mm 小导管	m	1,671.43	102,475.00
110	520-2-e-3	φ25	m	31,800.30	1,587,471.00
111	520-2-h	钢筋网	kg	48,391.10	353,739.00
112	520-2-i-2	型钢拱架	kg	609,853.34	4,549,506.00
113	520-2-k-2	C25 气密性防腐混凝土	m3	3,987.75	5,009,930.00

114	520-4-a-2	C30 气密性防腐混凝土	m3	4,704.00	6,011,665.00
115	520-4-d-4	C15 混凝土	m3	3,858.40	3,159,567.00
116	520-4-e-1	光圆钢筋(HPB300)	kg	134,270.71	956,007.00
117	520-4-e-2	带肋钢筋(HRB400、RRB400)	kg	351,214.79	2,521,722.00
118	520-5-a-7	1.5mm 厚 EVA 防水板	m2	12,922.38	674,031.00
119	520-5-b	土工布	m2	12,922.38	261,420.00
120	520-5-c-1	中埋式止水带	m	822.46	69,163.00
121	520-5-e-13	φ110mmHDPE 管	m	843.36	30,825.00
122	522-2-a	直径 55mm 钻孔	m	360.00	222,376.00
	合计				346,073,277.00

3、前期费用的确定

由于该标段尚未完工，前期费用的计取无法合理量化，故对已完工程的前期费用不再重新计取。

4、资金成本的确定

以“YCTJ3”为一个独立的建设项目为前提，结合委估资产建设规模，确定合理的建设工期为 36 个月，“YCTJ3”工程自 2017 年 5 月 18 日开工至评估基准日已完工期为 32 个月，假设资金是均匀投入，计息时间为已完建设工期一半，按同期贷款利率 1 年~5 年 4.75% 计算，则：

$$\begin{aligned} \text{资金成本} &= \text{建安价} \times \text{年贷款利率} \times \text{已完工期} / 12 / 2 \\ &= 317,498,419.26 \times 4.75\% \times 32 \div 12 \div 2 \\ &= 20,108,233.22 \text{ (元)} \end{aligned}$$

5、评估值的确定

$$\begin{aligned} \text{评估值} &= \text{建安工程重置价} + \text{资金成本} \\ &= 317,498,419.26 + 20,108,233.22 \\ &= 337,606,652.48 \text{ (元)} \end{aligned}$$

五、评估结果

通过实施上述评估过程和方法，得出以下评估结果：

在建工程评估结果汇总表

金额单位：人民币万元

项目	账面价值	评估价值	增值额	增值率%
	A	B	C=B-A	D=(B-A)/A
土建工程	332,156.74	374,680.16	42,523.42	12.80
利息支出	29,042.28		-29,042.28	-100.00
土地征用及拆迁补偿费	173,522.47	181,764.78	8,242.31	4.75
前期费用	9,532.55	9,985.34	452.79	4.75
待摊费用	4,653.70	4,874.76	221.06	4.75
在建工程合计	548,907.74	571,305.04	22,397.30	4.08

无形资产评估技术说明

一、评估范围

纳入评估范围的无形资产为其他无形资产。无形资产评估前账面价值合计 0.68 万元，其中造价软件账面价值 0.68 万元。

企业对无形资产按实际成本计价，摊销期按法定使用年限（尚可服务年限），采用直线法摊销；不计提减值准备。

（一）基本状况

本次评估的无形资产为同望 WEC 公路造价软件（标准版）、广联达工程造价软件、纵横公路工程造价管理软件，共计 4 项，软件安置于北新渝长办公场所内，同望 WEC 公路造价软件（标准版）购置于 2016 年 6 月，广联达造价软件分别购置于 2018 年 5 月和 2019 年 5 月，纵横公路工程造价管理软件购置于 2019 年 9 月，目前均正常使用。

（二）资产使用状况

同望 WEC 公路造价及广联达造价软件现场勘查均正常使用。

二、评估过程

1、前期准备

对各类无形资产分布情况进行了解，指导企业填写评估申报明细表及相关资料。根据被评估单位提供的申报表及现场勘查资料，审核索取资料是否真实、完

整、有效。审验账面价值构成情况，有无进行过评估并根据评估结果进行了会计处理；企业摊销及计提减值政策及执行情况；了解并索取购置无形资产等合同资料。关注无形产权属是否清晰，有无抵押、质押、担保、诉讼事项。

2、现场勘查

根据被评估单位提供的无形资产评估明细表，与企业相关人员对各项无形资产进行分析鉴定，索取各项无形资产法律权属证明资料，购置合同，查验原始入账发票等会计资料，确定资产的真实性和完整性，调查、了解无形资产的实际使用、技术状况，了解无形资产日常维护、升级使用情况。

3、市场调查

收集了解无形资产市场销售价格等有关计价依据。

4、评定估算

根据现场勘查结果及所收集资料数据进行认真整理、分析，按照评估基准日的现行市场价格进行评定估算。

5、评估汇总

将无形资产评估结果汇总，编制评估工作底稿，整理归档，撰写无形资产评估说明。

三、评估方法

根据本次评估目的所对应的经济行为的特性，以及评估现场所收集到的企业经营资料，通过对收益法、市场法、成本法的适用性分析，资产评估专业人员认为各项管理应用软件单独不具有获利能力，并且近期市场上同类型的软件有可比实例销售价格，因此，根据市场销售价格，考虑应用软件版本的功能性贬值因素，结合购置合同约定的升级条款，考察其在用状况，综合分析、计算，采用市场法确定评估值。市场法评估值计算公式：

评估值=该项资产购置价÷（1+进项税率）

四、 评估结果

通过实施上述评估程序和方法，得出以下评估结果：

无形资产评估结果分类汇总表

金额单位：人民币元

内容或名称	原始入账价值	账面价值	评估价值	增减值额	增值率%
其他无形资产	25,597.58	6,814.92	23,899.00	17,084.08	250.69
合计	25,597.58	6,814.92	23,899.00	17,084.08	250.69

长期待摊费用评估技术说明

一、评估范围

纳入评估范围的长期待摊费用为重庆北新渝长高速公路建设有限公司租赁房屋支付的装修改造费及燃气安装工程费等。原始发生额 28.17 万元，账面价值 22.99 万元。

企业对长期待摊费用采用实际成本计价，并按预计受益期限平均摊销,对不能使以后会计期间收益的长期待摊销费用项目,在确定时将该项目的摊余价值全部计入当期损益。

二、评估过程及方法

通过对长期待摊费用进行查验、测试，查看发生额及原始凭证，索取装修费、专利费凭证合同，对账面价值构成、会计核算方法、摊销期的确定进行了取证核实，确定长期待摊费用账面价值的真实、完整性。

经查验，装修改造费、燃气安装工程费等支出：

1、2019 年 7 月发生的职工食堂装修改造费，为租用金科物业服务集团有限公司重庆分公司场所的装修改造费用，截止至评估基准日装修费应摊销 36 个月，实际摊余价值应为 18.38 万元。

2、2019 年 4 月发生的燃气安装工程费，为租用金科物业服务集团有限公司重庆分公司场所的燃气安装工程费，截止至评估基准日燃气安装工程费应摊销 36 个月，实际摊余价值应为 4.61 万元。

通过对所收集资料数据进行分析、计算，按照合同约定的受益期，考虑该等资产与受益期相匹配的价值确定评估值。

三、评估结果

通过实施上述评估程序和方法，得出以下评估结果：

评估前长期待摊费用账面价值 22.99 万元，评估价值 22.89 万元，评估减值 0.10 万元，减值率 0.43%。

负债评估技术说明

一、评估范围

纳入评估范围的流动负债合计 65,077.85 万元，包括：应付账款 58,882.31 万元、应付职工薪酬 134.88 万元、应交税费 1.66 万元，应付利息 607.58 万元、其他应付款 4,451.43 万元、一年内到期的非流动负债 1,000.00 万元。非流动负债 423,812.97 万元，其中：长期借款 423,812.97 万元。

二、评估过程及方法

1、应付账款

主要内容为应付工程款、质保金及征地拆迁款等。通过抽查有关账簿记录、合同、业务发票，核查是否有未达款项，核查期后付款情况，并选取金额较大或异常的款项进行函证，并结合替代性审核。根据核查和回函情况确定应付款项的真实性和完整性。经核实应付账款账面值与会计报表、总账、明细账、评估明细表核对相符，未来均需偿付。本次评估以核实后的账面值确定评估值。

2、应付职工薪酬

主要内容为已计提尚未支付的职工工资、工会经费、职工教育经费等。经调查、了解北新渝长工资、社会保险费、住房公积金执行的发放标准政策，职工福利、工会经费、职工教育经费执行的会计准则，通过索取工资表，原始入账凭证，查阅工资及各项保险等计提和发放、支付的原始凭证、账簿记录，抽查核实是否存在欠发工资及欠费情况，对工资、各项保险等计提、发放、支付的真实性的、完整性进行验证。经核实应付职工薪酬账面值与会计报表、总账、明细账、评估明细表核对相符，未来均需偿付，本次评估以核实后的账面值确定评估值。

3、 应交税费

主要内容为个人所得税。通过查阅被评估单位纳税申报表及税务机关减、免税的批准文件；了解其适用的税种、计税基础、税率、征减、免税的范围与期限；查阅企业纳税凭证，检查应交税费计提是否正确、缴纳是否及时，对其真实性、完整性进行验证。经核实账面值与会计报表、总账、明细账、评估明细表核对相符，未来均需偿付，本次评估以经审计确认核实后的账面值确定评估值。

4、 应付利息

主要是应付中国工商银行股份有限公司重庆分行、中国银行重庆市分行、中国邮政储蓄银行股份有限公司重庆市长寿区支行、中国建设银行股份有限公司重庆分行长期借款利息。评估人员获取应付利息明细表，并与明细账、总账、报表数核对相符。并对应付利息的计息基础、计息依据、利息计算过程进行了资料收集和复核计算，抽查了有关凭证。本次评估以核实后的账面值确定评估值。

5、 其他应付款

主要内容为履约保证金、社会保险费、住房公积金、农民工工资应急周转金、人事代理费、代建工程款等。通过抽查有关账簿记录，核查是否有未达款项，对款项发生时间、原因，进行账龄分析；核查大额其他应付款期后支付情况；对大额款项发询证函，并结合替代性审核。根据核查和回函情况确定应付款项的真实性和完整性。经核实其他应付款账面值与会计报表、总账、明细账、评估明细表核对相符。本次评估以核实后的账面值确定评估值。

6、 一年内到期的非流动负债

主要是应付中国工商银行股份有限公司重庆分行、中国银行重庆市分行、中国邮政储蓄银行股份有限公司重庆市长寿区支行、中国建设银行股份有限公司重庆分行将于一年内到期的长期借款。评估人员查阅了借款合同、核对了借款期限、借款利率等相关内容，确认以上借款是真实完整的。通过查阅有关凭证及向银行函证，确认企业借款利息是否存在未付的利息。本次评估以核实后的账面值确定评估值。

7、长期借款

北新渝长向中国工商银行股份有限公司重庆分行、中国银行重庆市分行、中国邮政储蓄银行股份有限公司重庆市长寿区支行、中国建设银行股份有限公司重庆分行等借入的、超过一年到期的款项。评估人员查阅了借款合同、核对了借款期限、借款利率等相关内容，确认以上借款是真实完整的。通过查阅有关凭证及向银行函证，确认企业借款利息是否存在未付的利息。本次评估以核实后的账面价值确定评估值。

三、评估结果

通过实施上述评估程序和方法，得出以下评估结果：

负债评估结果汇总表

金额单位：人民币万元

科目名称	账面价值	评估价值	增值额	增值率%
应付账款	58,882.31	58,882.31		
应付职工薪酬	134.88	134.88		
应交税费	1.66	1.66		
应付利息	607.58	607.58		
其他应付款	4,451.43	4,451.43		
一年内到期的非流动负债	1,000.00	1,000.00		
长期借款	423,812.97	423,812.97		
负债合计	488,890.83	488,890.83		

收益法评估技术说明

一、评估对象

本次评估对象为委托人所指定的应用于本次经济行为所涉及重庆北新渝长高速公路建设有限公司的股东全部权益价值。评估对象基本概况请见报告中披露的被评估单位简介。

二、收益法的应用前提及选择的理由和依据

（一）收益法定义和原理

企业价值评估中的收益法，是指将预期收益资本化或者折现，确定评估对象价值的评估方法。

收益法常用的具体方法包括股利折现法和现金流量折现法。股利折现法是将预期股利进行折现以确定评估对象价值的具体方法，通常适用于缺乏控制权的股东部分权益价值的评估。现金流量折现法通常包括企业自由现金流折现模型和股权自由现金流折现模型。

本项目采用的现金流量折现法是指通过估算评估对象未来预期的净现金流量并采用适宜的折现率折算成现值，借以确定评估价值的一种评估技术思路。

（二）收益法应用前提

- 1、企业整体资产具备持续经营的基础和条件，经营与收益之间存有较稳定的对应关系。
- 2、必须能用货币衡量其未来期望收益。
- 3、评估对象所承担的风险也必须是能用货币衡量。

（三）收益法选择的理由和依据

1、评估目的的判断

本次评估目的是新疆北新路桥集团股份有限公司拟发行可转换债券、股份及支付现金购买所涉及重庆北新渝长高速公路建设有限公司的股东全部权益在评估基准日所表现的市场价值予以客观、真实的反映。股东权益价值不仅由构成企业各单项资产、负债价值的加总，更要充分体现构成企业持续经营的整体获利能力的账外的潜在资源、资产价值。

2、企业总体情况判断

通过对评估对象的基本情况，2018年及评估基准日的资产、财务及经营状况，主要资产的法律权属、经济、物理状况进行综合分析，认为本次评估所涉及重庆北新渝长高速公路建设有限公司的企业整体资产具有以下特征：

（1）企业具备持续经营条件；主要资产为经营性资产，能最大化满足企业生产经营需要。

（2）评估对象可以用货币衡量其未来收益，表现为企业主营业务收入能够以货币计量的方式流入，相匹配的成本费用能够以货币计量的方式流出，其他经济利益的流入、流出也能以货币计量，因此企业整体获利能力所带来的预期收益能够用货币衡量。

（3）评估对象承担的风险能够用货币衡量。企业的风险主要有行业风险、经营风险和财务风险。行业风险可以通过对道路行业上市公司披露的经营情况、收益情况资料以及国家宏观经济政策、产业政策对该行业的影响等方面的分析进行判断。经营风险指企业因经营上的原因而导致利润变动的风险，主要有市场需求、服务成本、调整价格的能力和固定成本的比重，这些风险因素都会导致企业的收益下降，成本费用上升，而且这种变动的影响结果能够以货币的形式表现。

3、企业会计报表判断

重庆北新渝长高速公路建设有限公司历史年度报表披露的企业经营性资产、工程可行性研究报告披露的数据均符合收益法预测条件；企业未来整体获利能力

符合企业经营发展模式。

本次评估将重庆北新渝长高速公路建设有限公司作为一个企业整体资产，通过对其未来收益进行预测，选择适用折现率，确定被评估单位未来整体获利能力的现值，以此计算重庆北新渝长高速公路建设有限公司股东全部权益价值的评估结果。

根据本次评估目的所对应的经济行为的特性，以及评估现场所收集到的企业经营资料，综合上述分析结果，资产评估专业人员认为重庆北新渝长高速公路建设有限公司基本具备采用收益法评估的前提条件。故本次评估项目适宜采用收益法。

三、收益预测的假设条件

根据本次评估目的所对应的经济行为的特性，以及评估现场所收集到的企业经营资料，本次收益预测基于以下假设前提、限制条件成立的基础上得出的，当未来经济环境发生较大变化时，资产评估专业人员不承担由于假设条件改变而推导出不同评估结论的责任。

- 1、假设评估基准日后被评估单位持续经营，且能够按照计划完工并开始运营。
- 2、假设被评估单位完全遵守所有有关的法律法规，需要审批的相关事项可以获得通过。
- 3、假设公司的经营者是负责的，且公司管理层有能力担当其职务。
- 4、假设公司保持现有的管理方式和管理水平，经营范围、方式与目前方向保持一致。
- 5、假设公司未来将采取的会计政策和编写此份报告时所采用的会计政策在重要方面基本一致。
- 6、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。

7、假设评估基准日后被估值单位的现金流入为平均流入，现金流出为平均流出，现金流在每个预测期间的中期产生。

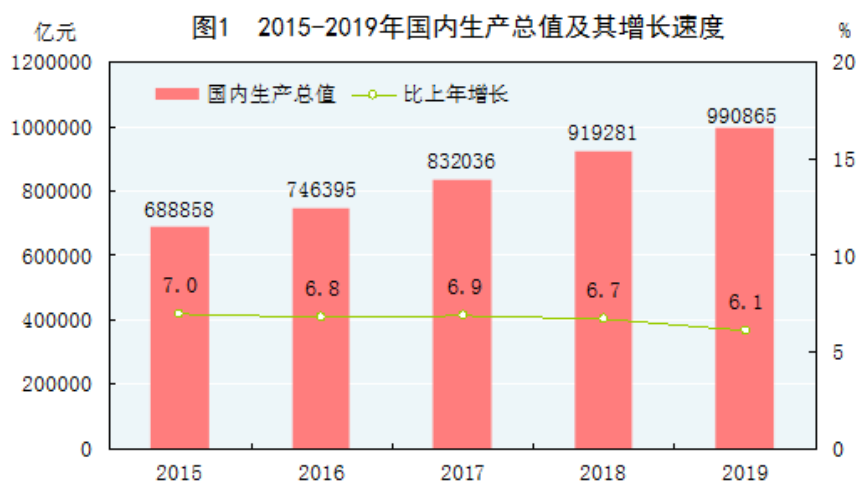
8、无其他人力不可抗拒因素及不可预见因素对企业造成重大不利影响。

四、企业经营、资产、财务分析

（一）宏观、区域经济因素

据国家统计局网站发布的《2019年国民经济和社会发展统计公报》显示，全年国内生产总值990865亿元，比上年增长6.1%。

其中，第一产业增加值70467亿元，增长3.1%；第二产业增加值386165亿元，增长5.7%；第三产业增加值534233亿元，增长6.9%。第一产业增加值占国内生产总值比重为7.1%，第二产业增加值比重为39.0%，第三产业增加值比重为53.9%。全年最终消费支出对国内生产总值增长的贡献率为57.8%，资本形成总额的贡献率为31.2%，货物和服务净出口的贡献率为11.0%。人均国内生产总值70892元，比上年增长5.7%。国民总收入988458亿元，比上年增长6.2%。全国万元国内生产总值能耗比上年下降2.6%。全员劳动生产率为115009元/人，比上年提高6.2%。



据国家统计局介绍，2019年，在错综复杂的国际国内环境下，经济运行实现了总体平稳、稳中有进，经济社会发展的主要预期目标较好实现，主要表现在以下三个方面：

第一，产业发展水平继续提升，农业基础地位得到加强。

2019年第一产业增加值70467亿元，比上年增长3.1%。粮食总产量66384万吨，创历史新高。2019年新增耕地灌溉面积27万公顷，新增高效节水灌溉面积146万公顷。工业持续发展。2019年工业增加值317109亿元，比上年增长5.7%，其中制造业增加值有望连续10年位居世界第一。主要产品产量稳居世界前列。2019年，集成电路产量2018亿块，增长8.9%；钢材产量12亿吨，增长6.3%。2019年末，全国发电装机容量201066万千瓦，比上年末增长5.8%。服务业增势较好。2019年服务业增加值534233亿元，比上年增长6.9%，其中信息传输、软件和信息技术服务业增长18.7%，租赁和商务服务业增长8.7%。

第二，基础设施建设成绩斐然。交通运输设施不断完善。

2019年末，高速铁路营业总里程超过3.5万公里，占全球高铁里程2/3以上；高速公路里程超过14万公里，稳居世界第一。邮政快递服务能力提升。2019年邮政行业业务总量达到16230亿元，比上年增长31.5%；快递业务量635.2亿件，增长25.3%。信息通信发展步伐加快。2019年移动互联网用户接入流量比上年增长71.6%。5G商用稳步推进，大数据、云计算、人工智能等现代信息技术快速发展，“网络强国”建设迈出坚实步伐。

第三，就业扩大物价总体稳定。

2019年全国城镇新增就业1352万人，连续7年保持在1300万人以上；农民工总量29077万人，比上年增长0.8%。月度全国城镇调查失业率保持在5.0%—5.3%之间，低于5.5%左右预期目标。市场价格涨幅总体温和。2019年居民消费价格比上年上涨2.9%，低于全年预期目标。其中，扣除食品和能源的核心CPI上涨1.6%，涨幅比上年回落0.3个百分点。

（二）高速公路行业发展现状

高速公路行业是国民经济的基础性、服务性产业，是合理配置资源、提高经济运行质量和效率的重要基础，在交通运输业中起到了主导作用。根据交通部《公路工程技术标准》划分标准，高速公路是指“专供汽车分方向、分车道行驶，全部控制出入的多车道公路”，主要用于连接政治、经济、文化上重要的城市和地区，是国家公路干线网络的骨架。高速公路是重要的国家资源，具有行车速度快、通行能力大、运输成本低、行车安全等特点，对于促进国家经济增长、提高人民生活质量以及维护国家安全有重要作用。

1、行业概况

（1）行业发展：步入平稳期，十三五路网继续完善

从历史情况来看，自 1988 年第一条高速公路通车以来，高速公路行业发展大致可以概括为三个阶段：

1) 1988 年-1997 年起步阶段：这一阶段，年新增里程仅 500 公里，但增速较快，新增里程年复合增速达到 28%；

2) 1998 年-2005 年高速发展阶段：平均年新增里程快速增加并保持在 4500 公里，新增里程年复合增速达到 8%；

3) 2006 年至今的发展平稳阶段：平均年新增里程维持 8600 公里，但增速放缓，新增里程年复合增速达到 6%。

随着路网的成熟完善，当前我国高速公路已经进入了发展平稳阶段。一方面表现在高速公路总里程与新增里程增速的放缓。2016 年我国新增高速公路 7485.7 公里，总里程达到 12.45 万公里，同比增长 6%，相较于近五年复合增速 9% 有所下降。另一方面，受经济增速放缓与高铁分流等因素影响，高速公路客、货运量的增速也有所放缓。

高速公路发展的三个阶段

阶段划分	平均年新增里程	新增里程年复合增速	主要特点
起步阶段（1988-1997）	500 公里	28%	年新建里程少，但增速快

高速发展阶段（1998-2005）	4500 公里	8%	年新增里程突增，且保持高速增长
发展平稳阶段（2006 至今）	8600 公里	6%	新增里程维持高位，但增速下降

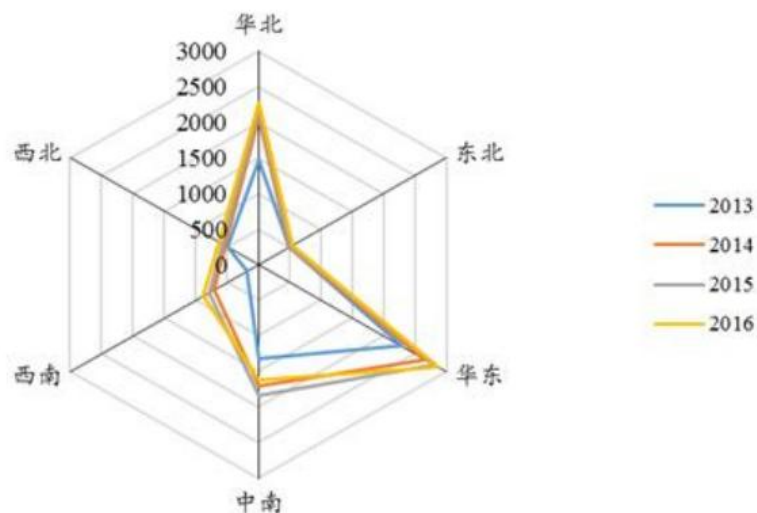
展望未来，高速公路网络将继续完善。根据《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》，“十三五”期间将加快推进由 7 条首都放射线、11 条北南纵线、18 条东西横线，以及地区环线、并行线、联络线等组成的国家高速公路网建设，尽快打通国家高速公路主线待贯通路段，推进建设年代较早、交通繁忙的国家高速公路扩容改造和分流路线建设。到 2020 年，高速公路建成里程由 2015 年的 12.4 万公里提高至 15 万公里，年复合增速 3.8%，增速较之前有所放缓。

（2）东部地区路网基本完善，西部地区新建空间大

华东、华北路网密度已经基本完善，西部地区发展潜力较大。比较我国各区域路网密度，华东地区路网密度最大，2016 年达到 2862 千米/万平方千米。中南、华北地区的路网密度次之，东北地区的路网密度最小。从增速来看，西南地区的高速路网密度增长最快，15、16 年增速分别达到 13.8%、10.4%；西北地区路网密度发展也十分迅速，两年增速分别为 9.9%、10%。华北、华东地区高速路网则已基本进入完善阶段，路网密度增速为 6% 左右。

西北地区人均路网密度及增速远超其他区域。西北地广人稀，人均路网密度远大于东部地区；西南与华北地区次之，东北、华东人均路网密度最小。从增速来看，由于近年来西部道路建设的推进，西北人均路网密度以每年接近 17% 的速度增长，远超其他区域；华东地区 2015、2016 年同比增长率稳定在 8% 左右；华北地区是人均路网密度增长最慢的地区，2015、2016 年同比增长率仅为 2.45%、3.96%。

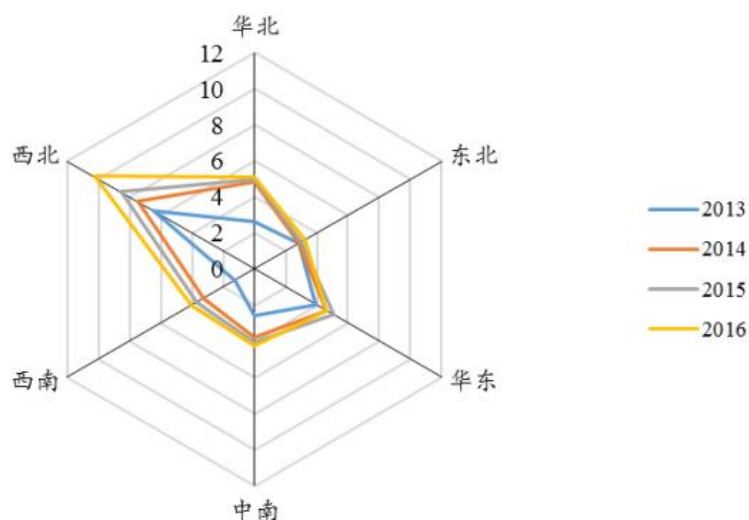
2013-2016 年高速路网密度(千米/万平方公里)



注：2013 年有部分省份数据缺失，绝对值不可比。

数据来源：WIND、兴业证券研究所

2013-2016 年高速人均路网密度 (千米/万人)



注：2013 年有部分省份数据缺失，绝对值不可比。

数据来源：WIND、兴业证券研究所

2、行业政策

(1) 《公路水路交通中长期科技发展规划纲要（2006-2020 年）》

2006年6月13日,交通部发布《公路水路交通中长期科技发展规划纲要(2006

年-2020年)》，旨在从国民经济、社会发展和国家安全的需求出发，结合交通科技自身发展的特点和规律，确定中长期交通科技工作的发展目标和重点任务，制定具体的规划实施方案，提出促进交通科技发展的保障措施，为交通行业的科技活动和科技资源配置提供指导。纲要提出，到2020年，全国将形成15-20个全国或区域性交通行业科技研发中心，培养100名左右国内一流、国际有影响的交通科技领军人才。

(2) 《国家公路网规划(2013-2030年)》

2013年5月24日，国家发改委印发《国家公路网规划(2013-2030年)》，成为我国第一个集高速公路和普通公路于一体的国家中长期公路网布局规划。规划指出，国家级干线公路将形成由“普通国道+国家高速公路”两个层次共同组成的线网格局，普通国道提供普遍的、非收费的交通基本公共服务，国家高速公路提供高效、快捷的运输服务。空间布局将更加合理、结构更加清晰、功能更加明确。今后十几年，我国将投入4.7万亿元，到2030年建成总规模40.1万公里的国家公路网，由普通国道和国家高速公路两个路网构成。

(3) 《综合运输服务“十三五”发展规划》

2016年3月7日，交通部印发《综合运输服务“十三五”发展规划》。根据规划，到2020年，我国将基本建成统一开放、竞争有序的综合运输服务市场体系。同时，规划特别指出，综合运输服务应与新一代信息技术实现深度融合，并提出达到2020年高速公路ETC覆盖率达85%的规划目标。

(4) 《交通基础设施重大工程建设三年行动计划》

2016年3月28日，国家发改委和交通部印发《交通基础设施重大工程建设三年行动计划》。计划提出，“十三五”时期是交通基础设施重大工程建设的重要阶段，2016-2018年拟重点推进铁路、公路和水路、机场、城市轨道交通项目303项，涉及项目总投资约4.7万亿元，其中2016年项目131个，投资约2.1万亿元；2017年项目92个，投资约1.3万亿元；2018年项目80个，投资约1.3万亿元。公路建设方面将重点推进54个项目前期工作，新建及改扩建高速公路6,000公

里以上，涉及投资约 5,800 亿元。

(5) 《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案的通知》

2016 年 6 月 10 日，国务院办公厅发布《关于转发国家发展改革委营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案的通知》（国办发[2016]43 号）。方案在我国综合运输体系基本形成的大背景下，针对我国目前运输体系还存在线路与节点配套不足、各运输方式之间衔接不够等问题提出指导意见。为完善枢纽及疏运系统，加强交通物流网络建设，我国需加强重点城市绕城高速公路建设，强化超大、特大城市出入城道路与高速公路衔接，减少过境货物对城市交通的干扰。

(6) 《推进智慧交通发展行动计划（2017-2020 年）》

2017 年 01 月 22 日，交通部印发《推进智慧交通发展行动计划（2017-2020 年）》，着力提升交通运输数字化、网络化、智能化水平。该计划将深化建筑信息模型（BIM）技术在重大交通基础设施项目规划、设计、建设、施工、运营、检测维护管理全生命周期的应用，选取国家高速公路、特大型桥梁、特长隧道等重大基础设施项目；加快云计算、大数据等现代信息技术的集成创新与应用，加强公路养护决策、路网运行监测、应急调度指挥等核心业务系统建设和应用，有效提升路网建管养智能化水平。

(7) 《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》

2017 年 2 月 3 日，国务院印发《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》，旨在与“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展等规划相衔接。规划指出，到 2020 年，基本建成安全、便捷、高效、绿色的现代综合交通运输体系，部分地区和领域率先基本实现交通运输现代化。为构建高品质的快速交通网，将完善高速公路网络，加快推进由 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、联络线等组成的国家高速公路网建设，尽快打通国家高速公路主线待贯通路段，推进建设年代较早、交通繁忙的国家高速公路扩容改造和分流路线建设。

3、行业发展优势

（1）汽车保有量快速增长

公路运输量和汽车保有量有相当高的正相关性。多年来我国经济保持快速稳定增长，人民生活水平提高带动汽车消费使得汽车保有量迅速上升。从中国人均汽车保有量和人均 GDP 增长情况来看，中国汽车市场特别是二、三线市场和农村市场仍有较大的发展空间。高速公路快捷、舒适的通行特点决定了高速公路仍将是汽车出行的首选。

（2）路网效应逐步体现

高速公路具有突出的网络化特征，如网络布局合理，高速公路将形成显著的运输效益优势。随着《国家公路网规划（2013-2030）》高速公路网络的逐步建成，我国高速公路网络效应将不断得到增强，车流量将不断受益于路网贯通效应而呈现快速增长态势。“网络效应”将是未来我国高速公路车流量高速增长的重要推动力，也是高速公路行业快速增长的重要驱动因素。

（3）行业自身优势

首先，从行业特性分析，高速公路运营成本中固定成本所占比重较高，只有车流量达到一定规模才能保障盈利，而决定车流量的主要因素是地区经济发展水平。因此，从一定意义上说，只要地区经济持续保持较高的增长速度，区内高速公路公司的利润就有保障。

其次，高速公路行业经营收入即期收取，现金流充沛，且不存在商品积压、赊销等问题，从而保障了高速公路行业经营和财务的稳健。

最后，与其他行业相比，高速公路行业受宏观经济波动影响较小，具有抗风险能力较强、现金流量充裕、投资收益稳定等特点。

（三）重庆市公路行业现状及发展趋势

重庆市交通局发布消息，2019 年上半年重庆完成交通投资 408.7 亿元，其中公路完成投资 303.4 亿元，为年计划 53.70%，其中，全市 18 个深度贫困乡镇累计完成投资 42.74 亿元，实现行动计划良好开局。

1、坚持体系建设，“四好农村路”有序推进。

按照行动计划，全市 2019 年上半年通组公路开工 1.3 万公里，为年计划 2.4 万公里 的 54.2%。召开全市“四好农村路”现场会，印发实施《重庆市“四好农村路”（通组公路）管理办法》等“1+5”制度文件，开展建设管理专题培训 2 期，“四好农村路”送教上门培训 10 期，成功创建万盛、武隆、奉节、永川“四好农村路”全国示范区县，以及涪陵、垫江、云阳、沙坪坝等 8 个市级示范区县。

2、坚持品质管理，普通干线建设提质增效。

按照行动计划，共启动建设普通干线公路 4,000 公里。制定出台《关于进一步加强普通国省道路面改造项目设计管理工作的通知》等系列文件，基本完成 1 万公里干线公路改造工程方案设计审查，综合督查全市 2017 年、2018 年国省道计划项目及以前年度续建项目，国检路况成绩全国领先，重点桥隧监测结果获得交通运输部充分肯定。

3、坚持科学养护，公路全寿命周期持续提升。

编制全市普通干线公路网命名编号调整实施方案，制定实施《农村公路技术状况评定标准》；完成路面灌缝 156 万延米、病害挖补 68 万平方米，预防性养护 489 公里，公路安防工程 3,000 公里，分别占年度计划的 195%、136%，122% 和 300%；改造危桥危隧 120 座，渡改公路桥 15 座，整治地灾路段 100 公里；城口、酉阳、涪陵等 8 座普通公路隧道绿色蓄能发光应急诱导示范工程顺利投用，市公路应急抢险指挥及物资储备中心（一期）基本建成；成功举办全市普通公路养护技能竞赛，并荣获全国交通运输行业职业技能竞赛团体第二名及压路机单项冠亚军。同时，市车渡管理站被交通运输部授予“全国交通运输行业文明单位”称号。

4、坚持依法治路，路政治超体系逐步完善。

组织《重庆市公路路政管理办法》立法调研并形成初稿，修订完成《公路路产赔（补）偿收费标准》，联合市公安局出台治超联合执法文件（渝交委〔2018〕7 号和渝交发〔2018〕3 号）；全市共查处损坏公路及附属设施 1,436 处，超限

超载车辆 11.5 万台次，全市货运车辆平均超限率 1.36%；渝北区、永川区、璧山区、垫江县先后完成非现场执法系统建设任务，执法效率不断提升；服务大厅共办理路政许可 2.7 万件，网上许可率达到 100%。

5、坚持高效环保，新型技术工艺应用推广。

完成公路养护辅助决策系统开发和桥梁健康监测集成系统升级改造，新接入罐子溪隧道、中梁治超站、李家沱码头等 50 余路路网监控视频，国省干线公路阻断信息实时发布到高德地图；组织编制《重庆市公路沥青路面预防性养护》等技术指南，推广应用武隆仙女山旅游公路交通诱导示范项目及路面再生等低碳节能环保技术。

（四）企业历史期生产经营情况

重庆北新渝长高速公路建设有限公司尚处于渝长高速公路扩能改造项目建设阶段，预计 2020 年底将建成并投入运营。

（五）企业未来发展策略

渝长高速公路扩能改造项目的实施将极大改善老渝长高速交通拥堵状况，可与二环线（绕城高速）、三环线（外环高速）、沿江高速（至涪陵段）、沿江高速长寿支线（至长寿段）构成项目区与外部联络的快速高速公路网。从项目的区位优势、扩能项目的性质，项目交通量具有一定保障。

（五）企业经营管理情况

1、企业管理制度

北新渝长设执行董事、监事各一名，下设综合办公室、财务管理部、征迁协调部、工程管理部、安全管理部、计划合同部、总工办。

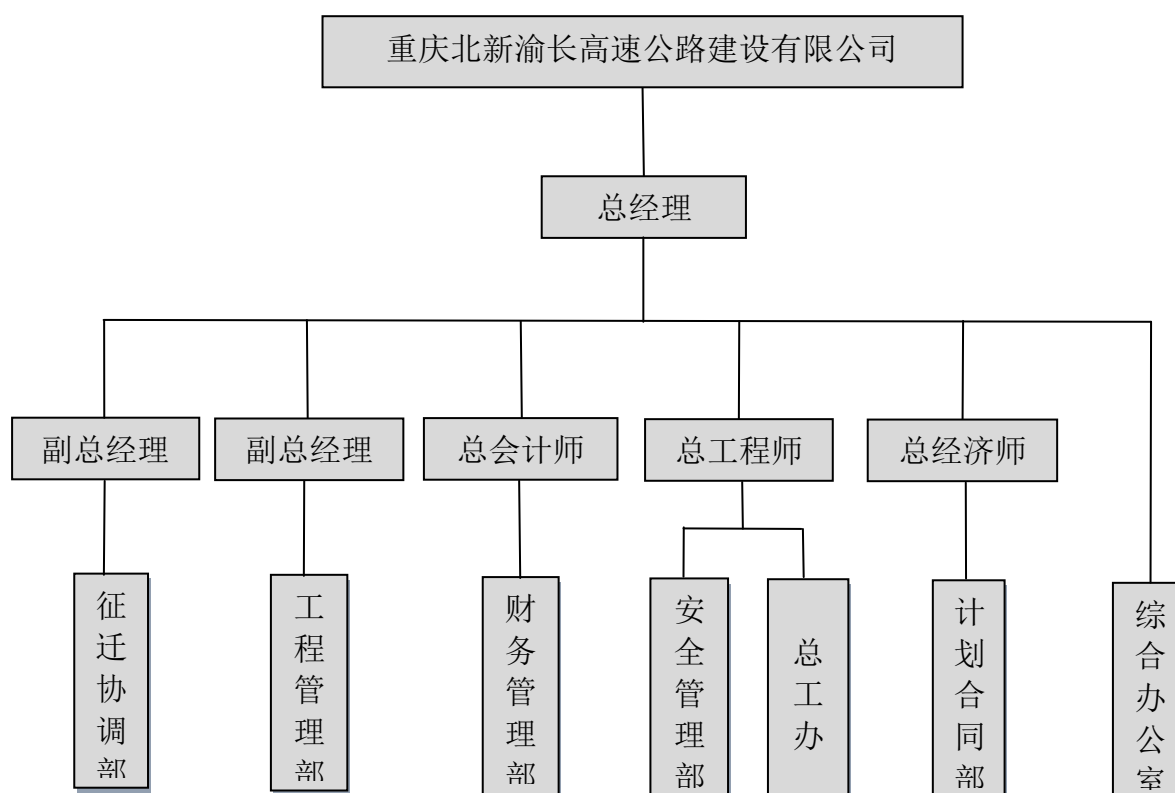
对各部门的职责制定了具体的管理制度，如：行政管理制度，人力资源管理制度、财务管理制度、计划与合同管理制度、工程管理制度、征地拆迁管理制度等。

2、核心资产

截止评估基准日，账面主要资产为固定资产（主要包括办公车辆、办公家具、电子设备等）和在建工程，核心资产为在建工程-重庆渝北至长寿高速公路。

3、管理层构成

北新渝长设执行董事、监事各一名，下设综合办公室、财务管理部、征迁协调部、工程管理部、安全管理部、计划合同部、总工办。其组织架构图如下：



4、经营管理状况

北新渝长目前主要负责重庆渝北至长寿高速公路（渝长高速公路扩能）项目的投资建设。目前尚处于建设期，预计 2020 年底投入运营。

渝长扩能项目路线全长 52.784 公里，桥隧占比 31.8%，互通式立体交叉 8 处，服务区 1 处，按双向六车道高速公路标准设计，路基宽度 33.5 米，设计速度 100 公里/小时。

渝长扩能项目概算投资为 88.06 亿元,其中业主自筹资本金占总投资的 20%;银行贷款占总投资的 80%。项目于 2017 年 5 月取得开工令,建设工期 3.5 年,运营收费期为 28 年。

渝长高速扩能项目是重庆市交通“十三五”开局之年的首个重大项目,也是重庆“第四个千公里”高速公路项目库的储备项目,建成后将显著缓解渝长高速公路交通拥堵问题,对于增强都市功能核心区、都市功能拓展区和城市发展新区集聚能力、优化产业布局、拓展城市发展空间、带动新型城镇化建设,都具有十分重要的意义。

(六) 企业历史期财务分析

企业尚处于渝长高速公路扩能改造项目建设阶段,无历史经营数据。

偿债能力分析

项目	历史年度		
	2017 年	2018 年	2019 年
流动比率	553.42%	84.07%	70.47%
速动比率	90.10%	23.06%	5.70%
现金流动负债比率			
资产负债率	77.14%	81.74%	82.15%
产权比率	337.46%	447.72%	460.17%

资产负债率平均为 80.34%、流动比率平均为 259.82%、产权比率平均为 415.12%;从企业反映偿债能力状况的几项指标来看,各个指标总体上呈上升趋势,说明该公司偿还债务能力在变强。

(七) 经营性、非经营性、溢余资产分析

经分析,非经营性资产为:其他应收款 2,725.70 万元,为应收新疆生产建设兵团建设工程(集团)有限责任公司代垫款项;在建工程—长寿西立交 7,806.68 万元,非经营性负债为:应付账款 58,882.31 万元,为应付未付工程款;应付利息 607.58 万元,为应付未付贷款利息;其他应付款 4,200.00 万元,分别为代建项目款项 4,000.00 万元和农民工工资应急周转金 200.00 万元。本次评估均采用

成本法确定。

五、评估计算分析过程

(一) 收益模型的确定

本次评估采用折现现金流法(DCF)，其中企业未来预期收益采用股权自由现金流，折现率采用权益资本报酬率，基本模型为：

$$E=P+\sum C_i$$

式中：E--被评估单位的股东全部权益价值

P--股东权益现金流评估值

$\sum C_i$ --被评估单位基准日存在的非经营性和溢余性资产的价值及长期股权投资价值

股东权益现金流评估值 P 计算公式为：

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

式中：

R_i--被评估单位未来第 i 年的预期收益

r--折现率

n--被评估单位的未来持续经营期

$\sum C_i$ 计算公式为：

$$\sum C_i = C_1 + C_2 + C_3$$

式中：C₁--被评估单位基准日存在的现金类资产价值

C₂--被评估单位基准日存在的其他溢余性和非经营性资产价值

C₃--长期股权投资价值

非经营性资产和溢余资产并不产生经营性的现金流，因此不适宜采用折现现金流量法，以其成本加和法的评估值进行计算。

被评估单位无长期股权投资，本次评估不考虑此项。

（二）收益年限的确定

收益期，根据重庆市交通局（原重庆市交通委员会）与新疆生产建设兵团建设工程（集团）有限责任公司 2016 年 1 月签订的渝长高速公路扩能改造工程投资协议和重庆市交通局（原重庆市交通委员会）与重庆北新渝长高速公路建设有限公司 2016 年 6 月签订的 BOT 特许权协议等文件规定：自项目交工日起至项目移交日止，收费期 28 年 0 个月，收费期届满后的第一个工作日起将项目及其全部设施以特许权协议规定的良好状态无偿移交给重庆市交通局（原重庆市交通委员会）指定的机构；故本次评估基于企业未来收费期结束移交项目及其全部设施，因此确定收益期为有限年期 29 年（含建设期）。

预测期，根据工程可行性研究报告和行业发展趋势等资料，根据企业实际情况和政策、市场等因素对企业收入、成本费用、利润等进行合理预测。

（三）未来收益预测

1、现金流折现模型的确定

按照预期收益口径与折现率一致的原则，采用股权自由现金流确定评估对象的企业价值收益指标。

股权自由现金流=净利润+折旧摊销-资本性支出+待抵扣销项税收回+净营运资本的增加额+债务净增加

确定预测期净利润时对被评估单位财务报表编制基础、非经常性收入和支出、非经营性资产、非经营性负债和溢余资产等方面进行适当的调整，对被评估单位的经济效益状况与其所在行业平均经济效益状况进行必要的分析。

2、营业收入预测

北新渝长核心业务是渝长高速公路通行费收入，年通行费收入的计算公式：
年通行费收入=客车收入+货车收入

客车收入 = \sum 各车型交通量 \times 收费标准 \times 收费里程 \times 收费天数 \times (1-免费车比例)

货车收入 = \sum 各车型交通量 \times 收费标准 \times 货车实载量 \times 收费里程 \times 收费天数 \times (1-免费车比例)

1) 预测期

截止基准日渝长高速公路还在建设中，预计 2020 年 11 月完工，因此 2020 年为建设期，2021 年至 2048 年为运营期。

2) 交通量的预测

本次交通量预测采用工程可行性研究报告中预测的交通量。工程可行性研究报告描述交通量预测采用四阶段法进行预测各特征年本项目高速公路路段交通量，然后通过内插，得到未来年份交通量预测结果，特征年交通量情况见下表。

计量单位：pcu/日

路段名称	2021 年	2026 年	2031 年	2036 年	2041 年
全线平均值	31,766.00	40,569.00	51,191.00	62,352.00	67,831.00

备注：特征年选取，以 5 年单位为参考依据。起测年为设计通车年，其他特征年，为符合国家 5 年规划。

3) 收费标准

依据工程可行性研究报告描述交通量对应的车型为小客车、大客车、货车。由于渝长高速公路正在建设中，尚未取得收费标准，本次评估采用重庆市交通局（原重庆市交通委员会）和重庆市物价局 2017 年 10 月 11 日发布的（渝交委【2017】21 号）《关于南川至道真高速公路重庆段收取车辆通行费的批复》等确定收费标准。收费标准为小客车 0.65 元 / 车公里、大客车 1.95 元 / 车公里、货车 0.12 元/吨公里计重收费。上述价格均为含税价。

预测期假设收费标准不变，以基准日获取的收费标准为依据进行预测。

4) 收费里程

渝长高速公路全长 52.784 公里，本次评估按照全长计费，不考虑分流产生的影响。

5) 收费天数

本次评估考虑小客车收费天数按 345 天计算，大客车及货车按 365 天计算。

6) 免费车辆

由于存在一些免费车辆，如军用车、消防车及交通管理车辆等，实际收费交通量略小于通行量。根据对重庆市高速公路营运统计资料的分析，高速公路免费车所占比重在 2%~8%之间，本次评估考虑收费交通量为预测交通量的 95%。

经上述分析，最终确定预测期营业收入。

3、营业成本预测

预测期的营业成本分为折旧、摊销、养护费用、机电运营费用、工资及社保。

依据工程可行性研究报告描述折旧及摊销采用工作量法（具体为车流量法）和年限平均法。由于道路尚在建设中对预测期养护费用及机电运营费用，采用工程可行性研究报告中的数据。

工资及社保未来预测采用重庆市社会平均工资以及社保单位缴纳比例计算得出，人数是按照工程可行性研究报告中收费站数量和标准人员配置得出。以后年度工资增长是按照重庆市社会平均工资增长率3%确定。

4、销售费用

通过可比公司利润表的构成分析，高速公路经营通行费收入一般不需要销售费用故本次评估不对销售费用进行预测。

5、管理费用预测

管理费用主要为工资及附加、办公费及其他费用分别预测如下：

A、工资和社保

工资及社保未来预测采用重庆市社会平均工资以及社保单位缴纳比例计算得出，人数是按照管理需要确定，以后年度工资增长是按照重庆市社会平均工资增长率 3%确定。

B、折旧

折旧为固定资产每年应计提的折旧费用，以评估基准日车辆和电子设备的账

面原值乘以年折旧率进行预测。

C、办公类费用

主要包括办公费、差旅费、招待费及其他管理费用等。采用工程可行性研究报告中的数据。

6、财务费用预测

主要为利息支出。

利息支出为长期借款的利息支出，本次评估以长期借款合同约定的还款计划为基础进行预测。

7、税金及附加预测

税金及附加主要包括城建税、教育费附加、地方教育费、印花税等。以企业应缴纳的增值税额，按照企业实际执行的税率进行预测。房产税、土地使用税、车船使用税、印花税等根据其相应的计税基础及相关税率进行预测。

8、折旧及摊销预测

公路资产及构筑物采用工作量法（具体为车流量法）进行预测、房屋及设备采用年限平均法进行预测。

9、资本性支出预测

资本性支出包括更新改造支出、追加资本性支出。

更新改造支出是为维持未来生产能力而需要支付的固定资产更新改造费用。对于设备类资产，本次评估假设计提的折旧用于更新改造，以此预测设备类的更新支出。未来预测期中定期对公路资产及构筑物进行大修维护，故公路资产及构筑物不考虑更新改造支出。

追加资本性支出由两部分构成，一部分资本性支出为达到经营规模需要继续投入的资金，如公路、桥梁及配套设施、机械设施项目支出等，此部分资本性支出根据工程概算、前期已投入资金和已有资金进行测算，并按照用款计划在建设期进行安排。另外一部分资本支出根据工程可行性研究报告中的大修期限以及大修金额确定支出。

9、待抵扣销项税收回

在企业开始运营后，构建固定资产和运营中所形成的进项税额，在全部被抵扣产生应交税金之前所形成的运营收入带来的销项税额流入。

10、营运资金预测及增加额的确定

(1) 营运资金预测

(2) 营运资金增加额的确定

企业营运资金追加额系指企业在不改变当前主营业务条件下，为保持企业持续经营能力所需的新增营运资金。

营运资金的追加是指随着企业经营活动的变化，获取他人的商业信用而占用的现金，正常经营所需保持的现金、存货等；同时，在经济活动中，提供商业信用，相应可以减少现金的即时支付。

由于北新渝长未开展经营活动，因此本次评估采用可比公司基准日营运资金周转率指标，预测未来收益期每年营运资金需求量，计算营运资金净增加额。

11、新增债务及偿还债务预测

渝长高速公路长期借款总额 712,600.00 万元。评估基准日北新渝长已到位长期借款 424,812.97 万元，剩余借款 287,787.03 万元将于 2020 年陆续到位，用于继续建设。根据与银行约定的资金到位计划和还款计划及金额安排债务归还。

12、非经营性资产、负债、溢余资产评估值的确定

非经营性资产是指与企业正常经营收益无直接关系不产生经营效益的资产。经分析，本项目非经营性资产为：其他应收款 2,725.70 万元，为应收新疆生产建设兵团建设工程(集团)有限责任公司代垫款项；在建工程—长寿西立交 11,191.95 万元，非经营性负债为：应付账款 58,882.31 万元，为应付未付工程款；应付利息 607.58 万元，为应付未付贷款利息；其他应付款 4,200.00 万元，分别为代建项目款项 4,000.00 万元和农民工工资应急周转金 200.00 万元。本次评估均采用成本法确定。

(四) 折现率的确定

1、折现率模型

本次评估收益额口径为股权自由现金流量，则折现率选取权益资本报酬率。采用 CAPM (Capital Asset Pricing Modle) 模型确定。

公式如下：

$$Re=Rf+\beta(Rm-Rf)+\varepsilon$$

式中：

Re：权益资本成本

Rf：无风险报酬率；

β ：权益系统风险系数；

$Rm-Rf$ ：市场风险溢价；

Rm：市场报酬率；

ε ：公司特定风险调整系数

2、各项参数的选取过程

(1) 无风险报酬率的确定

无风险收益率是指在当前市场状态下投资者应获得的最低收益率。在我国，国债是一种比较安全的投资，因此国债收益率可视为投资方案中最稳妥，也是最低的收益率，即安全收益率。本次评估，参考Wind资讯的债券相关资料，选取中长期国债的到期收益率3.97%。

(2) 市场平均风险溢价的确定

市场风险溢价 (Market Risk Premium) 是投资者投资股票市场所期望的超过无风险收益率的部分，是市场预期回报率与无风险利率的差。

市场风险溢价=成熟股票市场的基本补偿额+国家风险补偿额

本次评估市场风险溢价取 7.24%。

(3) 风险系数 β 值的确定

β 值被认为是衡量公司相对风险的指标。通过 Wind 证券资讯终端系统，查询可比上市公司的评估基准日有财务杠杆的 β 值、带息债务与权益资本比值，并

求取平均数，企业所得税率为 25%，换算为无财务杠杆的 β 值，取其算术平均值，即 0.52。由于被评估单位有付息债务，因此本次估值采用目标公司的资本结构换算成有财务杠杆风险系数，则风险系数 β 值为 0.77。

（4）公司特定风险的确定

公司特定风险是指企业在经营过程中，由于市场需求变化、生产要素供给条件变化以及同类企业间的竞争，资金融通、资金周转等可能出现的不确定性因素对被评估单位预期收益带来的影响。

由于被评估单位为非上市公司，而评估参数选取的可比公司是上市公司，故需通过特定风险系数调整。综合考虑企业的生产经营规模、财务状况、政策风险等，确定被评估单位的特定风险系数为 1%。

（5）权益资本成本折现率的确定

将选取的无风险报酬率、风险报酬率代入折现率估算公式计算得出折现率为 10.54%。

$$\begin{aligned} Re &= R_f + \beta \times ERP + \epsilon \\ &= 10.54\% \end{aligned}$$

六、评估值计算过程与结果

根据前述对预期收益的预测与折现率的估计分析，将各项预测数据代入本评估项目的收益法模型，计算得出股东全部权益价值 169,400.00 万元。

详情请见股东全部权益价值收益法评估结果汇总表。

七、评估结果

通过上述评估过程，在假设前提成立的情况下，采用收益法根据设定的预测基础和预测原则，得出以下评估结果：

北新渝长在评估基准日的股东全部权益评估前账面价值 106,242.40 万元，评估价值 169,400.00 万元，评估增值 63,157.60 万元，增值率 59.45%。

评估结论及分析

一、评估结论

根据国家有关法律、法规和资产评估准则、资产评估原则，按照必要的评估程序，采用资产基础法、收益法，对委托方拟收购股权之目的所涉及“北新渝长”的股东全部权益在 2019 年 12 月 31 日所表现的市场价值进行了评估，得出如下评估结论：

（一）资产基础法评估结果

评估账面资产总计 595,133.22 万元，评估值 617,505.09 万元，评估增值 22,371.87 万元，增值率 3.76%；账面负债总计 488,890.82 万元，评估值 488,890.82 万元，增值 0.00 万元，增值率 0.00%；账面净资产 106,242.40 万元，评估值 128,614.27 万元，评估增值 22,371.87 万元，增值率 21.06%。

资产基础法评估结果表

金额单位：人民币万元

项 目	账面价值	评估价值	增值额	增值率%
	A	B	C=B-A	D= (B-A) /A
流动资产	45,863.23	45,863.85	0.62	-
非流动资产	549,269.99	571,641.24	22,371.25	4.07
长期股权投资	-	-	-	-
持有至到期投资	-	-	-	-
固定资产	338.58	310.91	-27.67	-8.17
在建工程	548,907.74	571,305.05	22,397.31	4.08
工程物资	-	-	-	-
无形资产	0.68	2.39	1.71	251.47
其中：土地使用权	-	-	-	-
长期待摊费用	22.99	22.89	-0.10	-0.43
递延所得税资产	-	-	-	-
其他非流动资产	-	-	-	-
资产总计	595,133.22	617,505.09	22,371.87	3.76

项 目	账面价值	评估价值	增值额	增值率%
	A	B	C=B-A	D= (B-A) /A
流动负债	65,077.85	65,077.85	-	-
非流动负债	423,812.97	423,812.97	-	-
负债总计	488,890.82	488,890.82	-	-
净资产	106,242.40	128,614.27	22,371.87	21.06

评估结果详细情况见评估明细表。

（二）收益法评估结果

通过收益法计算过程，在评估假设及限定条件成立的前提下，“重庆北新渝长高速公路建设有限公司”的股东全部权益评估前账面价值 106,242.40 万元，评估价值 169,400.00 万元，评估增值 63,157.60 万元，增值率 59.45%。

（三）评估结果的分析选取

“北新渝长”的股东全部权益价值在评估基准日所表现的市场价值，采用资产基础法评估结果 128,614.27 万元，采用收益法评估结果 169,400.00 万元，两种评估方法确定的评估结果差异 40,785.73 万元。收益法评估结果比资产基础法评估结果增加 31.71%。

资产基础法和收益法的评估角度、路径不同。资产基础法是从资产的再取得途径考虑的，反映的是企业现有资产的重置价值。收益法是从企业的未来获利能力角度考虑的，反映了企业各项资产的综合获利能力。

资产基础法评估结果主要以资产负债表作为建造成本口径，确定企业在评估基准日实际拥有的各要素资产、负债的现行更新重置成本价值，比较真实、切合实际的反映了企业价值，评估思路是以重新再建现有状况企业所需要的市场价值投资额估算评估对象价值。

根据被评估单位所处行业和经营特点，依照行业惯例和我国《收费公路管理条例》明确应采用收益法对高速公路进行评估，同时考虑到北新渝长未来主要从事高速公路经营，因此本次采用了收益法对其股东全部权益价值进行评估。但由

于渝长高速正在建设，相关收费审批手续尚取得，收费标准不明确。按照我国现行规定，收费标准由各省自行制定，同一省份中不同高速公路收费标准也不一样，根据重庆市高速公路的收费定价原则，一般对不同高速公路的收费会采取政府行政审批的方式确定。参照近两年新批复的高速公路收费标准不能准确反映渝长高速公路的收益情况。收益情况存在不确定性。

综上所述，考虑到资产基础法和收益法两种不同评估方法的优势与限制，分析两种评估方法对本项目评估结果的影响程度，根据本次特定的经济行为，考虑资产基础法评估结果更有利于报告使用者对评估结论作出合理的判断。因此，本次评估以资产基础法评估结果作为最终评估结论。

重庆北新渝长高速公路建设有限公司的股东全部权益评估价值为128,614.27万元。

本评估结论系根据本资产评估报告所列示的目的、假设及限制条件、依据、方法、程序得出，本评估结论只有在上述目的、依据、假设、前提存在的条件下成立，且评估结论仅为本次评估目的服务。

二、 评估结论与账面价值比较变动情况及原因

（一） 资产基础法评估结果比较变动因素分析

本次评估主要变动项目为：在建工程、无形资产增值。具体分析如下：

在建工程评估比较变动原因：土建工程账面价值为按工程合同进度支付的价款，反映工程核算的历史成本，本次评估按照在建工程已完工工程量，采用2018公路工程定额重新进行套算，并考虑材料的市场信息价格变动等情况，再加上已完工程的资金成本价值，导致评估增值。

无形资产—其他无形资产评估比较变动原因：软件类无形资产账面已进行摊销，本次评估按其正常使用状态下的扣税后市场价值进行评估，导致评估增值。

固定资产评估减值，具体分析如下：

固定资产—设备评估比较变动主要原因：1、车辆因更新换代较快，市场价格降低，故车辆总体为评估减值；2、电子设备因市场更新换代快，市场价值较低；部分设备经济寿命年限大于财务折旧年限，致成新率较高。但电子设备市场价格降低的因素大于成新率提高因素，故电子设备评估减值。

上述各类资产比较变动因素相抵后，导致资产评估结果为增值。

净资产评估增值，是由在建工程、无形资产评估增值形成的。

（二）收益法评估结果比较变动因素分析

评估对象的账面价值体现按照会计政策核算方法形成的股东全部权益的历史成本价值，采用收益法计算的股东全部权益价值，体现了企业未来持续经营的整体获利能力的完整价值体系，从而导致收益法评估结果表现为增值。

新疆北新路桥集团股份有限公司 企业关于进行资产评估有关事项的说明

一、委托人概况

企业名称：新疆北新路桥集团股份有限公司

法定住所：新疆乌鲁木齐高新技术产业开发区高新街217号盈科广场A座
16-17层

经营场所：新疆乌鲁木齐高新技术产业开发区高新街217号盈科广场A座
16-17层

法定代表人：汪伟

注册资本：人民币捌亿玖仟捌佰贰拾万陆仟肆佰叁拾陆元整

主要经营范围：货物运输、搬运装卸（机械）；市政公用工程施工总承包一级；公路工程施工总承包特级；工程设计公路行业甲级；工程勘察专业类（工程测量、水文地质勘察、岩土工程（勘察、设计））乙级；公路路面工程专业承包一级；公路路基工程专业承包一级；桥梁工程专业承包一级；隧道工程专业承包一级；机场场道工程专业承包贰级；新型建材的开发、生产及销售；工程机械设备租赁；承包境外公路工程 and 境内国际招标工程；对外派遣实施上述境外工程所需的劳务人员；对外援助成套项目总承包企业资格；自营和代理各类商品和技术的进出口（但国家限定公司经营或禁止进出口的商品和技术除外）；润滑油、钢材、水泥、机械设备及配件、建筑材料、通讯器材（专项除外）销售。

二、关于经济行为的说明

根据 2019 年 3 月 9 日新疆生产建设兵团建设工程（集团）有限责任公司兵

建集董发【2019】（8）号《关于北新路桥发行股份及可转换债券购买集团渝长高速公路股权并募集配套资金的请示》，新疆北新路桥集团股份有限公司拟收购股东新疆生产建设兵团建设工程（集团）有限责任公司持有的重庆北新渝长高速公路建设有限公司100%股权。此项经济行为于2019年3月19日已获得新疆生产建设兵团第十一师国有资产监督管理委员会【2019】13号《关于对新疆北新路桥集团股份有限公司发行股份及可转换债券购买资产并募集配套资金暨关联交易项目预审核的意见》批复。因此需要对重庆北新渝长高速公路建设有限公司在评估基准日2019年12月31日的模拟会计报表的股东全部权益所表现的市场价值作出公允反映，为该经济行为提供价值参考意见。

三、关于评估对象与评估范围的说明

本次评估对象为应用于本次经济行为所涉及北新渝长的股东全部权益。

本次评估范围为北新渝长经审计后的全部资产和负债。账面资产总计444,767.61万元；账面负债总计358,325.21万元；账面净资产86,442.40万元。评估基准日资产、负债情况如下表：

金额单位：人民币万元

科目名称	账面价值	科目名称	账面价值
流动资产合计	45,863.23	流动负债合计	65,077.85
货币资金	969.40	应付账款	58,882.31
预付账款	8,431.32	应付职工薪酬	134.88
其他应收款	2,738.87	应交税费	1.66
存货	6.88	应付利息	607.58
其他流动资产	33,716.76	其他应付款	4,451.42
非流动资产合计	549,269.99	一年内到期的非流动负债	1,000.00
固定资产	338.58	非流动负债合计	423,812.97
在建工程	548,907.74	长期借款	423,812.97
无形资产	0.68	负债合计	488,890.82
长期待摊费用	22.99	所有者权益合计	106,242.40
资产总计	595,133.22	负债及所有者权益合计	595,133.22

本次评估基准日的财务报表业经希格玛会计师事务所(特殊普通合伙)中国

注册会计师审计，并出具了“希会审字（2020）1979”审计报告。

四、关于评估基准日的说明

本项目评估基准日为2019年12月31日。

为了保证评估结果的时效性，并与经济行为的实现日尽可能接近，根据本次经济行为的性质，我们与北京卓信大华资产评估有限公司讨论，最终由我们确定评估基准日为2019年12月31日。

本次评估基准日为一个年度的截止日，有关资料、财务数据较全面，具有较好的可比性，有利于经济行为的实现，因此确定2019年12月31日为本次评估基准日。

五、资料清单

根据有关评估的要求，我们向评估机构提供了下列资料：

- 1、委托方“北新路桥”的《企业法人营业执照》；
- 2、委托方资产评估承诺函；
- 3、本次评估的经济行为文件。

委托人：

新疆北新路桥集团股份有限公司

负责人：

二〇二〇年四月七日

重庆北新渝长高速公路建设有限公司 企业关于进行资产评估有关事项的说明

一、委托人与被评估单位概况

(一) 委托人

企业名称：新疆北新路桥集团股份有限公司

法定住所：新疆乌鲁木齐高新技术产业开发区高新街 217 号盈科广场 A 座
16-17 层

经营场所：新疆乌鲁木齐高新技术产业开发区高新街 217 号盈科广场 A 座
16-17 层

法定代表人：汪伟

注册资本：人民币捌亿玖仟捌佰贰拾万陆仟肆佰叁拾陆元整

主要经营范围：货物运输、搬运装卸（机械）；市政公用工程施工总承包一级；公路工程施工总承包特级；工程设计公路行业甲级；工程勘察专业类（工程测量、水文地质勘察、岩土工程（勘察、设计））乙级；公路路面工程专业承包一级；公路路基工程专业承包一级；桥梁工程专业承包一级；隧道工程专业承包一级；机场场道工程专业承包贰级；新型建材的开发、生产及销售；工程机械设备租赁；承包境外公路工程 and 境内国际招标工程；对外派遣实施上述境外工程所需的劳务人员；对外援助成套项目总承包企业资格；自营和代理各类商品和技术的进出口（但国家限定公司经营或禁止进出口的商品和技术除外）；润滑油、钢材、水泥、机械设备及配件、建筑材料、通讯器材（专项除外）销售。

(二) 被评估单位概况

企业名称：重庆北新渝长高速公路建设有限公司

法定住所：重庆市长寿区晏家街道齐心大道 20 号 5-1

法定代表人：侯长勇

注册资本：人民币壹拾柒亿肆仟肆佰贰拾肆万元整

企业性质：有限责任公司(法人独资)

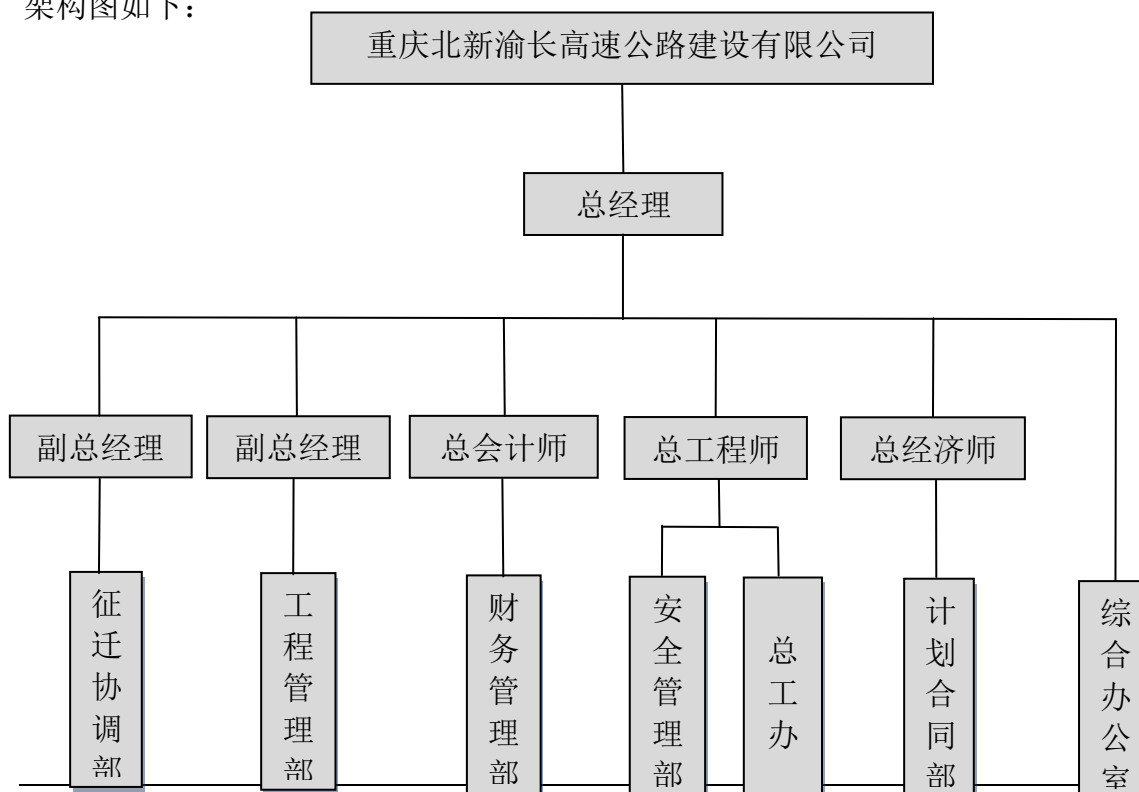
1、企业历史沿革

重庆北新渝长高速公路建设有限公司（以下简称北新渝长），是于 2016 年 3 月 30 日成立，并取得重庆市工商行政管理局长寿区分局核发的统一社会信用代码 91500115MA5U599D9X 号的企业法人营业执照，初始注册资本 174424.00 万元，全部由新疆生产建设兵团建设工程（集团）有限责任公司投资，占注册资本 100%；营业期限：长期。

2、经营管理情况

主要经营范围：房地产开发（须取得相关行政许可或审批后方可从事经营）；从事建筑相关业务；物业服务（凭资质证书执业）；高速公路建设；销售：商品混凝土、普通机械设备、建筑材料；设计、制作、代理、发布国内外广告；餐饮管理；建设工程勘察设计咨询服务（不含国家禁止或限制的项目）（以上范围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）。

经营管理结构：北新渝长设执行董事、监事各一名，下设综合办公室、财务管理部、征迁协调部、工程管理部、安全管理部、计划合同部、总工办。其组织架构图如下：



主要经营情况：

北新渝长目前主要负责重庆渝北至长寿高速公路（渝长高速公路扩能）项目的投资建设。目前尚处于建设期，预计 2020 年底投入运营。

渝长扩能项目路线全长 52.784 公里，桥隧占比 31.8%，互通式立体交叉 8 处，服务区 1 处，按双向六车道高速公路标准设计，路基宽度 33.5 米，设计速度 100 公里/小时。

渝长扩能项目概算投资为 88.06 亿元，其中业主自筹资本金占总投资的 20%；银行贷款占总投资的 80%。项目于 2017 年 5 月取得开工令，建设工期 3.5 年，运营收费期为 28 年。

渝长高速扩能项目是重庆市交通“十三五”开局之年的首个重大项目，也是重庆“第四个千公里”高速公路项目库的储备项目，建成后将显著缓解渝长高速公路交通拥堵问题，对于增强都市功能核心区、都市功能拓展区和城市发展新区集聚能力、优化产业布局、拓展城市发展空间、带动新型城镇化建设，都具有十分重要的意义。

近三年公司模拟会计报表的资产、负债、财务、经营状况：

金额：人民币万元

项目	2017 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日
流动资产	47,651.18	39,456.99	45,863.23
非流动资产	155,514.48	379,232.25	549,269.99
资产总计	203,165.67	418,689.24	595,133.22
流动负债	8,610.29	46,933.87	65,077.85
非流动负债	148,112.97	295,312.97	423,812.97
负债总计	156,723.27	342,246.84	488,890.82
净资产	46,442.40	76,442.40	106,242.40
项目	2017 年度	2018 年度	2019 年度
营业收入			
利润总额			
净利润			
经营性净现金流量			

上述二年及基准日的模拟财务报表全部业经希格玛会计师事务所（特殊普通

合伙) 审计, 并出具了希会审字(2020)1979 号无保留意见审计报告。

3、企业的主要资产状况

流动资产: 银行存款、预付账款、其他应收款、存货、其他流动资产。

(1) 银行存款主要为公司在银团内各家银行开立的结算账户。

(2) 预付账款主要为支付北新路桥渝长总承包的工程预付款及区县征地办公室的征迁补偿款等。

(3) 其他应收款主要是公司支付的办公室房屋押金及食堂装修保证金等。

(4) 存货主要为公司外购自用的白酒一批及用于日常管理的一些低值易耗品(主要有办公桌椅、沙发、文件柜及办公文具等)。

(5) 其他流动资产是公司形成的增值税留抵税款, 重分类到其他流动资产。

非流动资产: 固定资产、在建工程、无形资产。

(1) 固定资产

车辆共计 14 项, 购置于 2016-2017 年间, 主要为陆地巡洋舰、别克商务车、北京 40 越野车、丰田普拉多等办公用车辆, 目前车辆状况良好, 年检合格。

电子设备共计 57 项, 购置于 2016-2019 年间, 主要为电脑、空调、打印机等, 存放于企业的办公场所, 目前电子设备均正常使用。

(2) 在建工程

在建工程为重庆渝北至长寿高速公路(渝长高速公路扩能), 位于重庆渝北区至长寿区, 开工日期为 2017 年 5 月 10 日, 设计总长 52.784 公里, 预计完工日期为 2020 年 11 月, 截止至评估基准日, 投资额进度为 65.52%。

(3) 无形资产

无形资产为同望 WEC 公路造价软件(标准版)、广联达工程造价软件, 软件均正常使用。

4、我司采用的主要会计政策

会计年度：以公历 1 月 1 日至 12 月 31 日止为一个会计年度；

记账本位币：以人民币为记账本位币；

会计制度：执行《企业会计制度》；

记账基础：权责发生制；

计价原则：历史成本原则；

固定资产：固定资产按成本进行初始计量。折旧方法采用年限平均法。

存货：按照成本进行初始计量；

收入的确认原则：权责发生制；

所得税的会计处理方法：资产负债表债务法；

（四）委托人和被评估单位之间的关系

被评估单位与委托人同为新疆生产建设兵团建设工程（集团）有限责任公司的控股子公司。本次交易行为构成关联交易。

二、关于经济行为的说明

根据 2019 年 3 月 9 日新疆生产建设兵团建设工程（集团）有限责任公司兵建集董发【2019】（8）号《关于北新路桥发行股份及可转换债券购买集团渝长高速公路股权并募集配套资金的请示》，新疆北新路桥集团股份有限公司拟收购股东新疆生产建设兵团建设工程（集团）有限责任公司持有的重庆北新渝长高速公路建设有限公司 100% 股权。此项经济行为于 2019 年 3 月 19 日已获得新疆生产建设兵团第十一师国有资产监督管理委员会【2019】13 号《关于对新疆北新路桥集团股份有限公司发行股份及可转换债券购买资产并募集配套资金暨关联交易项目预审核的意见》。因此需要对重庆北新渝长高速公路建设有限公司在评估基准日 2019 年 3 月 31 日的模拟会计报表的股东全部权益所表现的市场价值作

出公允反映，为该经济行为提供价值参考意见。

三、关于评估对象与评估范围的说明

本次评估对象为应用于本次经济行为所涉及北新渝长的股东全部权益。

本次评估范围为北新渝长经审计后的全部资产和负债。账面资产总计 595,133.22 万元；账面负债总计 488,890.82 万元；账面净资产 106,242.40 万元。评估基准日资产、负债情况如下表：

金额单位：人民币万元

科目名称	账面价值	科目名称	账面价值
流动资产合计	45,863.23	流动负债合计	65,077.85
货币资金	969.40	应付账款	58,882.31
预付账款	8,431.32	应付职工薪酬	134.88
其他应收款	2,738.87	应交税费	1.66
存货	6.88	应付利息	607.58
其他流动资产	33,716.76	其他应付款	4,451.42
非流动资产合计	549,269.99	一年内到期的非流动负债	1,000.00
固定资产	338.58	非流动负债合计	423,812.97
在建工程	548,907.74	长期借款	423,812.97
无形资产	0.68	负债合计	488,890.82
长期待摊费用	22.99	所有者权益合计	106,242.40
资产总计	595,133.22	负债及所有者权益合计	595,133.22

本次评估基准日的财务报表业经希格玛会计师事务所(特殊普通合伙)中国注册会计师审计，并出具了希会审字（2020）1979 号无保留意见审计报告。

五、可能影响评估工作的重大事项说明

在本次资产清查过程中，我们发现：

纳入评估范围的在建工程受客观条件限制，资产评估专业人员未能现场测量、核实工程量，仅依据被评估单位提供的施工合同、工程台账，申报的数据及

现场勘查了解的情况为准。

对于上述涉及的影响资产核实的事项，评估根据被评估单位出具的承诺函，假设该等资产权属清晰，为被评估单位所有，所申报的数据资料真实，且假设期后因权属纠纷及资料不实，而产生的资产损失由“重庆北新渝长高速公路建设有限公司”承担。

对上述款项我们向评估机构提供了情况说明。

上述事项的存在可能对评估结论产生影响。

六、资产及负债清查情况、未来经营和收益状况预测的说明

（一）资产及负债清查情况

我司对应用于本次经济行为的模拟会计报表的全部资产及负债进行了专门清查工作。

列入本次清查范围的全部资产和负债：账面资产总计 595,133.22 万元，其中：流动资产 45,863.23 万元；非流动资产 549,269.99 万元；账面负债总计 488,890.82 万元，其中流动负债 65,077.85 万元，非流动负债 423,812.97 万元；账面净资产 106,242.40 万元。

资产权属状况：

1、车辆 14 辆，主要为陆地巡洋舰、别克商务车、北京 40 越野车、丰田普拉多等办公用车辆，均具有车辆行驶证及机动车信息登记证，证载所有权人为重庆北新渝长高速公路建设有限公司，年检合格。

2、电子设备共计 57 项，67 台（套），主要为电脑、空调、打印机、一体机、交换机、服务器及视频会议设备等，均有购置发票，权属人为重庆北新渝长高速公路建设有限公司，设备技术性能及使用状况良好。

实物资产分布地点及特点：

纳入评估范围的车辆存放于北新渝长办公区域内，车辆性能良好、保养良好，

均正常使用，年检合格；电子设备存放于北新渝长办公区域内，电子设备均正常使用、保养良好。

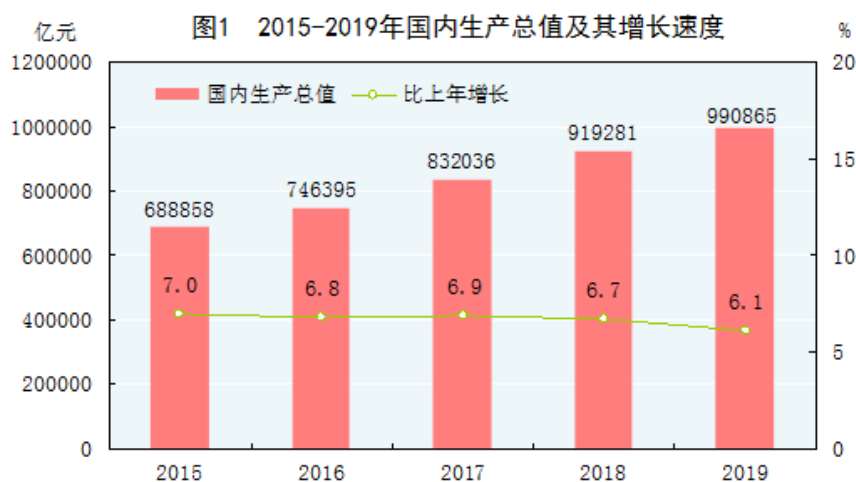
本次清查工作由北新渝长的财务部牵头，会同综合部等有关部门人员共同完成。时间安排为 2020 年 3 月 21 日组织人员，分组落实具体工作内容，2020 年 3 月 23 日—3 月 25 日对全部资产和负债全面清查，对企业未来经营和收益状况进行预测。

（二）未来经营和收益状况预测

1、宏观经济状况

据国家统计局网站发布的《2019 年国民经济和社会发展统计公报》显示，全年国内生产总值 990865 亿元，比上年增长 6.1%。

其中，第一产业增加值 70467 亿元，增长 3.1%；第二产业增加值 386165 亿元，增长 5.7%；第三产业增加值 534233 亿元，增长 6.9%。第一产业增加值占国内生产总值比重为 7.1%，第二产业增加值比重为 39.0%，第三产业增加值比重为 53.9%。全年最终消费支出对国内生产总值增长的贡献率为 57.8%，资本形成总额的贡献率为 31.2%，货物和服务净出口的贡献率为 11.0%。人均国内生产总值 70892 元，比上年增长 5.7%。国民总收入 988458 亿元，比上年增长 6.2%。全国万元国内生产总值能耗比上年下降 2.6%。全员劳动生产率为 115009 元/人，比上年提高 6.2%。



据国家统计局介绍，2019年，在错综复杂的国际国内环境下，经济运行实现了总体平稳、稳中有进，经济社会发展的主要预期目标较好实现，主要表现在以下三个方面：

第一，产业发展水平继续提升，农业基础地位得到加强。

2019年第一产业增加值70467亿元，比上年增长3.1%。粮食总产量66384万吨，创历史新高。2019年新增耕地灌溉面积27万公顷，新增高效节水灌溉面积146万公顷。工业持续发展。2019年工业增加值317109亿元，比上年增长5.7%，其中制造业增加值有望连续10年位居世界第一。主要产品产量稳居世界前列。2019年，集成电路产量2018亿块，增长8.9%；钢材产量12亿吨，增长6.3%。2019年末，全国发电装机容量201066万千瓦，比上年末增长5.8%。服务业增势较好。2019年服务业增加值534233亿元，比上年增长6.9%，其中信息传输、软件和信息技术服务业增长18.7%，租赁和商务服务业增长8.7%。

第二，基础设施建设成绩斐然。交通运输设施不断完善。

2019年末，高速铁路营业总里程超过3.5万公里，占全球高铁里程2/3以上；高速公路里程超过14万公里，稳居世界第一。邮政快递服务能力提升。2019年邮政行业业务总量达到16230亿元，比上年增长31.5%；快递业务量635.2亿件，增长25.3%。信息通信发展步伐加快。2019年移动互联网用户接入流量比上年增

长 71.6%。5G 商用稳步推进，大数据、云计算、人工智能等现代信息技术快速发展，“网络强国”建设迈出坚实步伐。

第三，就业扩大物价总体稳定。

2019 年全国城镇新增就业 1352 万人，连续 7 年保持在 1300 万人以上；农民工总量 29077 万人，比上年增长 0.8%。月度全国城镇调查失业率保持在 5.0%—5.3%之间，低于 5.5%左右预期目标。市场价格涨幅总体温温和。2019 年居民消费价格比上年上涨 2.9%，低于全年预期目标。其中，扣除食品和能源的核心 CPI 上涨 1.6%，涨幅比上年回落 0.3 个百分点。

2、高速公路行业发展现状

高速公路行业是国民经济的基础性、服务性产业，是合理配置资源、提高经济运行质量和效率的重要基础，在交通运输业中起到了主导作用。根据交通部《公路工程技术标准》划分标准，高速公路是指“专供汽车分方向、分车道行驶，全部控制出入的多车道公路”，主要用于连接政治、经济、文化上重要的城市和地区，是国家公路干线网络的骨架。高速公路是重要的国家资源，具有行车速度快、通行能力大、运输成本低、行车安全等特点，对于促进国家经济增长、提高人民生活质量以及维护国家安全有重要作用。

1、行业概况

(1) 行业发展：步入平稳期，十三五路网继续完善

从历史情况来看，自 1988 年第一条高速公路通车以来，高速公路行业发展大致可以概括为三个阶段：

1) 1988 年-1997 年起步阶段：这一阶段，年新增里程仅 500 公里，但增速较快，新增里程年复合增速达到 28%；

2) 1998 年-2005 年高速发展阶段：平均年新增里程快速增加并保持在 4500 公里，新增里程年复合增速达到 8%；

3) 2006 年至今的发展平稳阶段：平均年新增里程维持 8600 公里，但增速放缓，新增里程年复合增速达到 6%。

随着路网的成熟完善，当前我国高速公路已经进入了发展平稳阶段。一方面表现在高速公路总里程与新增里程增速的放缓。2016年我国新增高速公路7485.7公里，总里程达到12.45万公里，同比增长6%，相较于近五年复合增速9%有所下降。另一方面，受经济增速放缓与高铁分流等因素影响，高速公路客、货运量的增速也有所放缓。

高速公路发展的三个阶段

阶段划分	平均年新增里程	新增里程年复合增速	主要特点
起步阶段（1988-1997）	500公里	28%	年新建里程少，但增速快
高速发展阶段（1998-2005）	4500公里	8%	年新增里程突增，且保持高速增长
发展平稳阶段（2006至今）	8600公里	6%	新增里程维持高位，但增速下降

展望未来，高速公路网络将继续完善。根据《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》，“十三五”期间将加快推进由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、联络线等组成的国家高速公路网建设，尽快打通国家高速公路主线待贯通路段，推进建设年代较早、交通繁忙的国家高速公路扩容改造和分流路线建设。到2020年，高速公路建成里程由2015年的12.4万公里提高至15万公里，年复合增速3.8%，增速较之前有所放缓。

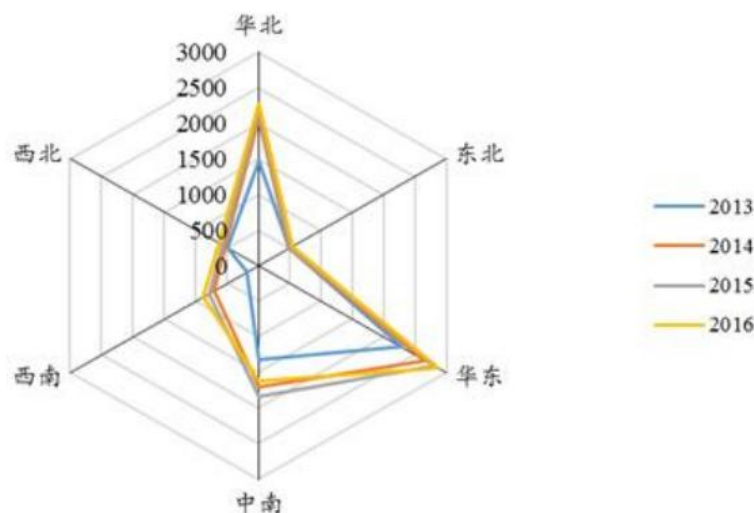
（2）东部地区路网基本完善，西部地区新建空间大

华东、华北路网密度已经基本完善，西部地区发展潜力较大。比较我国各区域路网密度，华东地区路网密度最大，2016年达到2862千米/万平方千米。中南、华北地区的路网密度次之，东北地区的路网密度最小。从增速来看，西南地区的高速路网密度增长最快，15、16年增速分别达到13.8%、10.4%；西北地区路网密度发展也十分迅速，两年增速分别为9.9%、10%。华北、华东地区高速路网则已基本进入完善阶段，路网密度增速为6%左右。

西北地区人均路网密度及增速远超其他区域。西北地广人稀，人均路网密度远大于东部地区；西南与华北地区次之，东北、华东人均路网密度最小。从增速来看，由于近年来西部道路建设的推进，西北人均路网密度以每年接近17%的速

度增长，远超其他区域；华东地区 2015、2016 年同比增长率稳定在 8% 左右；华北地区是人均路网密度增长最慢的地区，2015、2016 年同比增长率仅为 2.45%、3.96%。

2013-2016 年高速路网密度(千米/万平方公里)



注：2013 年有部分省份数据缺失，绝对值不可比。

数据来源：WIND、兴业证券研究所

(2) 行业政策

1) 《公路水路交通中长期科技发展规划纲要（2006-2020 年）》

2006 年 6 月 13 日，交通部发布《公路水路交通中长期科技发展规划纲要（2006 年-2020 年）》，旨在从国民经济、社会发展和国家安全的需求出发，结合交通科技自身发展的特点和规律，确定中长期交通科技工作的发展目标和重点任务，制定具体的规划实施方案，提出促进交通科技发展的保障措施，为交通行业的科技活动和科技资源配置提供指导。纲要提出，到 2020 年，全国将形成 15-20 个全国或区域性交通行业科技研发中心，培养 100 名左右国内一流、国际有影响的交通科技领军人才。

2) 《国家公路网规划（2013-2030 年）》

2013 年 5 月 24 日，国家发改委印发《国家公路网规划（2013-2030 年）》，

成为我国第一个集高速公路和普通公路于一体的国家中长期公路网布局规划。规划指出，国家级干线公路将形成由“普通国道+国家高速公路”两个层次共同组成的线网格局，普通国道提供普遍的、非收费的交通基本公共服务，国家高速公路提供高效、快捷的运输服务。空间布局将更加合理、结构更加清晰、功能更加明确。今后十几年，我国将投入 4.7 万亿元，到 2030 年建成总规模 40.1 万公里的国家公路网，由普通国道和国家高速公路两个路网构成。

3) 《综合运输服务“十三五”发展规划》

2016 年 3 月 7 日，交通部印发《综合运输服务“十三五”发展规划》。根据规划，到 2020 年，我国将基本建成统一开放、竞争有序的综合运输服务市场体系。同时，规划特别指出，综合运输服务应与新一代信息技术实现深度融合，并提出达到 2020 年高速公路 ETC 覆盖率达 85% 的规划目标。

4) 《交通基础设施重大工程建设三年行动计划》

2016 年 3 月 28 日，国家发改委和交通部印发《交通基础设施重大工程建设三年行动计划》。计划提出，“十三五”时期是交通基础设施重大工程建设的重要阶段，2016-2018 年拟重点推进铁路、公路和水路、机场、城市轨道交通项目 303 项，涉及项目总投资约 4.7 万亿元，其中 2016 年项目 131 个，投资约 2.1 万亿元；2017 年项目 92 个，投资约 1.3 万亿元；2018 年项目 80 个，投资约 1.3 万亿元。公路建设方面将重点推进 54 个项目前期工作，新建及改扩建高速公路 6,000 公里以上，涉及投资约 5,800 亿元。

5) 《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案的通知》

2016 年 6 月 10 日，国务院办公厅发布《关于转发国家发展改革委营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案的通知》（国办发[2016]43 号）。方案在我国综合运输体系基本形成的大背景下，针对我国目前运输体系还存在线路与节点配套不足、各运输方式之间衔接不够等问题提出指导意见。为完善枢纽及疏运系统，加强交通物流网络建设，我国需加强重点城市绕城高速公路建设，强化超大、特大城市出入城道路与高速公路衔接，减少过境货物对城市交通的干扰。

6) 《推进智慧交通发展行动计划（2017-2020年）》

2017年01月22日，交通部印发《推进智慧交通发展行动计划（2017-2020年）》，着力提升交通运输数字化、网络化、智能化水平。该计划将深化建筑信息模型（BIM）技术在重大交通基础设施项目规划、设计、建设、施工、运营、检测维护管理全生命周期的应用，选取国家高速公路、特大型桥梁、特长隧道等重大基础设施项目；加快云计算、大数据等现代信息技术的集成创新与应用，加强公路养护决策、路网运行监测、应急调度指挥等核心业务系统建设和应用，有效提升路网建管养智能化水平。

7) 《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》

2017年2月3日，国务院印发《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》，旨在与“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展等规划相衔接。规划指出，到2020年，基本建成安全、便捷、高效、绿色的现代综合交通运输体系，部分地区和领域率先基本实现交通运输现代化。为构建高品质的快速交通网，将完善高速公路网络，加快推进由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、联络线等组成的国家高速公路网建设，尽快打通国家高速公路主线待贯通路段，推进建设年代较早、交通繁忙的国家高速公路扩容改造和分流路线建设。

（3）行业发展优势

1) 汽车保有量快速增长

公路运输量和汽车保有量有相当高的正相关性。多年来我国经济保持快速稳定增长，人民生活水平提高带动汽车消费使得汽车保有量迅速上升。从中国人均汽车保有量和人均GDP增长情况来看，中国汽车市场特别是二、三线市场和农村市场仍有较大的发展空间。高速公路快捷、舒适的通行特点决定了高速公路仍将是汽车出行的首选。

2) 路网效应逐步体现

高速公路具有突出的网络化特征，如网络布局合理，高速公路将形成显著的

运输效益优势。随着《国家公路网规划（2013-2030）》高速公路网络的逐步建成，我国高速公路网络效应将不断得到增强，车流量将不断受益于路网贯通效应而呈现快速增长态势。“网络效应”将是未来我国高速公路车流量高速增长的重要推动力，也是高速公路行业快速增长的重要驱动因素。

3) 行业自身优势

首先，从行业特性分析，高速公路运营成本中固定成本所占比重较高，只有车流量达到一定规模才能保障盈利，而决定车流量的主要因素是地区经济发展水平。因此，从一定意义上说，只要地区经济持续保持较高的增长速度，区内高速公路公司的利润就有保障。

其次，高速公路行业经营收入即期收取，现金流充沛，且不存在商品积压、赊销等问题，从而保障了高速公路行业经营和财务的稳健。

最后，与其他行业相比，高速公路行业受宏观经济波动影响较小，具有抗风险能力较强、现金流量充裕、投资收益稳定等特点。

(4) 重庆市公路行业现状及发展趋势

重庆市交通局发布消息，2019年上半年重庆完成交通投资408.7亿元，其中公路完成投资303.4亿元，为年计划53.70%，其中，全市18个深度贫困乡镇累计完成投资42.74亿元，实现行动计划良好开局。

1) 坚持体系建设，“四好农村路”有序推进。

按照行动计划，全市2019年上半年通组公路开工1.3万公里，为年计划2.4万公里的54.2%。召开全市“四好农村路”现场会，印发实施《重庆市“四好农村路”（通组公路）管理办法》等“1+5”制度文件，开展建设管理专题培训2期，“四好农村路”送教上门培训10期，成功创建万盛、武隆、奉节、永川“四好农村路”全国示范区县，以及涪陵、垫江、云阳、沙坪坝等8个市级示范区县。

2) 坚持品质管理，普通干线建设提质增效。

按照行动计划，共启动建设普通干线公路4,000公里。制定出台《关于进一步加强普通国省道路路面改造项目设计管理工作的通知》等系列文件，基本完成1

万公里干线公路改造工程方案设计审查，综合督查全市 2017 年、2018 年国省道计划项目及以前年度续建项目，国检路况成绩全国领先，重点桥隧监测结果获得交通运输部充分肯定。

3) 坚持科学养护，公路全寿命周期持续提升。

编制全市普通干线公路网命名编号调整实施方案，制定实施《农村公路技术状况评定标准》；完成路面灌缝 156 万延米、病害挖补 68 万平方米，预防性养护 489 公里，公路安防工程 3,000 公里，分别占年度计划的 195%、136%，122% 和 300%；改造危桥危隧 120 座，渡改公路桥 15 座，整治地灾路段 100 公里；城口、酉阳、涪陵等 8 座普通公路隧道绿色蓄能发光应急诱导示范工程顺利投用，市公路应急抢险指挥及物资储备中心（一期）基本建成；成功举办全市普通公路养护技能竞赛，并荣获全国交通运输行业职业技能竞赛团体第二名及压路机单项冠亚军。同时，市车渡管理站被交通运输部授予“全国交通运输行业文明单位”称号。

4) 坚持依法治路，路政治超体系逐步完善。

组织《重庆市公路路政管理办法》立法调研并形成初稿，修订完成《公路路产赔（补）偿收费标准》，联合市公安局出台治超综合执法文件（渝交委〔2018〕7 号和渝交发〔2018〕3 号）；全市共查处损坏公路及附属设施 1,436 处，超限超载车辆 11.5 万台次，全市货运车辆平均超限率 1.36%；渝北区、永川区、璧山区、垫江县先后完成非现场执法系统建设任务，执法效率不断提升；服务大厅共办理路政许可 2.7 万件，网上许可率达到 100%。

5) 坚持高效环保，新型技术工艺应用推广。

完成公路养护辅助决策系统开发和桥梁健康监测集成系统升级改造，新接入罐子溪隧道、中梁治超站、李家沱码头等 50 余路路网监控视频，国省干线公路阻断信息实时发布到高德地图；组织编制《重庆市公路沥青路面预防性养护》等技术指南，推广应用武隆仙女山旅游公路交通诱导示范项目及路面再生等低碳节能环保技术。

4、企业未来收入、成本、费用预测

(1) 营业收入的预测

北新渝长核心业务是渝长高速公路通行费收入，年通行费收入的计算公式：

年通行费收入=客车收入+货车收入

客车收入=∑各车型交通量×收费标准×收费里程×收费天数×(1-免费车比例)

货车收入=∑各车型交通量×收费标准×货车实载量×收费里程×收费天数×(1-免费车比例)

1) 预测期

截止基准日渝长高速公路还在建设中，预计 2020 年 11 月完工，因此 2020 年为建设期，2021 年至 2048 年为运营期。

2) 交通量的预测

本次交通量预测采用工程可行性研究报告中预测的交通量。工程可行性研究报告描述交通量预测采用四阶段法进行预测各特征年本项目高速公路路段交通量，然后通过内插，得到未来年份交通量预测结果，特征年交通量情况见下表。

计量单位：pcu/日

路段名称	2021 年	2026 年	2031 年	2036 年	2041 年
全线平均值	31,766.00	40,569.00	51,191.00	62,352.00	67,831.00

备注：特征年选取，以 5 年单位为参考依据。起测年为设计通车年，其他特征年，为符合国家 5 年规划。

3) 收费标准

依据工程可行性研究报告描述交通量对应的车型为小客车、大客车、货车。由于渝长高速公路正在建设中，尚未取得收费标准，本次评估采用重庆市交通委员会和重庆市物价局 2017 年 10 月 11 日发布的（渝交委【2017】21 号）《关于南川至道真高速公路重庆段收取车辆通行费的批复》等确定收费标准。收费标准

为小客车 0.65 元 / 车公里、大客车 1.95 元 / 车公里、货车 0.12 元/吨公里计重收费。上述价格均为含税价。

预测期假设收费标准不变，以基准日获取的收费标准为依据进行预测。

4) 收费里程

渝长高速公路全长 52.784 公里，本次评估按照全长计费，不考虑分流产生的影响。

5) 收费天数

本次评估考虑小客车收费天数按 345 天计算，大客车及货车按 365 天计算。

6) 免费车辆

由于存在一些免费车辆，如军用车、消防车及交通管理车辆等，实际收费交通量略小于通行量。根据对重庆市高速公路营运统计资料的分析，高速公路免费车所占比重在 2%~8%之间，本次评估考虑收费交通量为预测交通量的 95%。

经上述分析，最终确定预测期营业收入。

(2) 营业成本的预测

预测期的营业成本分为折旧、摊销、养护费用、机电运营费用、工资及社保。

依据工程可行性研究报告描述折旧及摊销采用工作量法（具体为车流量法）和年限平均法。由于道路尚在建设中对预测期养护费用及机电运营费用，采用工程可行性研究报告中的数据。

工资及社保未来预测采用重庆市社会平均工资以及社保单位缴纳比例计算得出，人数是按照工程可行性研究报告中收费站数量和标准人员配置得出。以后年度工资增长是按照重庆市社会平均工资增长率 3% 确定。

(3) 各项税金及附加

税金及附加主要包括城建税、教育费附加、地方教育费、印花税等。以企业应缴纳的增值税额，按照企业实际执行的税率进行预测。房产税、土地使用税、车船使用税、印花税等根据其相应的计税基础及相关税率进行预测。

(4) 销售费用的预测

通过可比公司利润表的构成分析，高速公路经营通行费收入一般不需要销售费用故本次评估不对销售费用进行预测。

(5) 管理费用的预测

管理费用主要为工资及附加、办公费及其他费用分别预测如下：

A、工资和社保

工资及社保未来预测采用重庆市社会平均工资以及社保单位缴纳比例计算得出，人数是按照管理需要确定，以后年度工资增长是按照重庆市社会平均工资增长率 3% 确定。

B、折旧

折旧为固定资产每年应计提的折旧费用，以评估基准日车辆和电子设备的账面原值乘以年折旧率进行预测。

C、办公类费用

主要包括办公费、差旅费、招待费及其他管理费用等。采用工程可行性研究报告中的数据。

(6) 财务费用

主要为利息支出。

利息支出为长期借款的利息支出，本次评估以长期借款合同约定的还款计划为基础进行预测。

详情见财务费用预测表。

(7) 盈利预测结果

金额单位：人民币万元

项目	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
营业收入	55,121.32	57,882.90	60,782.83	63,828.05	67,025.84
减：营业成本	19,810.06	20,684.88	21,641.77	22,602.32	23,643.97
营业税金及附加	1,080.88	1,082.26	1,083.71	1,085.23	1,086.83
管理费用	376.67	386.41	396.45	406.79	417.43
财务费用	34,819.40	34,721.40	34,549.90	34,304.90	33,937.40

营业利润	-965.69	1,007.95	3,111.00	5,428.81	7,940.21
利润总额	-965.69	1,007.95	3,111.00	5,428.81	7,940.21
所得税率	25%	25%	25%	25%	25%
减：所得税费用	-	10.57	777.75	1,357.20	1,985.05
净利润	-965.69	997.38	2,333.25	4,071.61	5,955.16
项目	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
营业收入	71,258.66	74,650.57	78,203.93	81,926.44	85,826.14
减：营业成本	24,689.33	25,736.43	26,866.69	27,998.75	29,214.00
营业税金及附加	1,088.95	1,090.65	1,092.42	1,094.28	1,347.98
管理费用	428.39	439.68	451.33	463.30	475.64
财务费用	33,447.40	32,834.90	32,099.90	31,364.90	30,384.90
营业利润	11,604.59	14,548.91	17,693.59	21,005.21	24,403.62
利润总额	11,604.59	14,548.91	17,693.59	21,005.21	24,403.62
所得税率	25%	25%	25%	25%	25%
减：所得税费用	2,901.15	3,637.23	4,423.40	5,251.30	6,100.91
净利润	8,703.44	10,911.68	13,270.19	15,753.91	18,302.71
项目	2031 年度	2032 年度	2033 年度	2034 年度	2035 年度
营业收入	91,210.30	94,876.95	98,691.00	102,658.38	106,785.25
减：营业成本	31,306.84	32,447.38	33,788.15	35,014.86	36,325.93
营业税金及附加	2,060.20	2,100.91	2,143.30	2,187.36	2,233.20
管理费用	488.35	501.44	514.90	528.80	543.10
财务费用	29,159.90	27,812.40	26,342.40	24,627.40	22,667.40
营业利润	28,195.01	32,014.82	35,902.25	40,299.96	45,015.62
利润总额	28,195.01	32,014.82	35,902.25	40,299.96	45,015.62
所得税率	25%	25%	25%	25%	25%
减：所得税费用	7,048.75	8,003.71	8,975.56	10,074.99	11,253.91
净利润	21,146.26	24,011.11	26,926.69	30,224.97	33,761.71
项目	2036 年度	2037 年度	2038 年度	2039 年度	2040 年度
营业收入	112,701.06	115,101.59	117,553.25	120,057.14	122,614.35

减：营业成本	37,638.94	38,393.17	39,230.82	40,269.82	41,114.62
营业税金及附加	2,299.26	2,325.55	2,352.41	2,379.83	2,140.07
销售费用	-	-	-	-	-
管理费用	557.83	573.02	588.66	604.75	621.32
财务费用	20,707.40	18,502.40	16,052.40	13,479.91	10,784.90
营业利润	51,497.63	55,307.45	59,328.96	63,322.83	67,953.44
利润总额	51,497.63	55,307.45	59,328.96	63,322.83	67,953.44
所得税率	25%	25%	25%	25%	25%
减：所得税费用	12,874.41	13,826.86	14,832.24	15,830.71	16,988.36
净利润	38,623.22	41,480.59	44,496.72	47,492.12	50,965.08
项目	2041 年度	2042 年度	2043 年度	2044 年度	2045 年度
营业收入	124,295.61	126,943.11	129,647.00	132,408.48	135,228.78
减：营业成本	44,213.93	45,065.98	45,921.21	46,861.05	47,972.66
营业税金及附加	2,425.88	2,454.84	2,484.41	2,514.59	2,545.41
管理费用	638.40	656.01	674.12	692.78	712.01
财务费用	8,089.90	5,394.90	2,699.90	676.21	0.00
营业利润	68,927.50	73,371.38	77,867.36	81,663.85	83,998.70
利润总额	68,927.50	73,371.38	77,867.36	81,663.85	83,998.70
所得税率	25%	25%	25%	25%	25%
减：所得税费用	17,231.88	18,342.85	19,466.84	20,415.96	20,999.68
净利润	51,695.62	55,028.53	58,400.52	61,247.89	62,999.02
项目	2046 年度	2047 年度	2048 年度		
营业收入	138,109.15	141,050.88	144,055.26		
减：营业成本	48,921.03	49,873.76	56,425.55		
营业税金及附加	2,576.89	2,609.02	2,584.82		
管理费用	731.80	752.20	773.19		
营业利润	85,879.43	87,815.90	84,271.70		
利润总额	85,879.43	87,815.90	84,271.70		
所得税率	25%	25%	25%		

减：所得 税费用	21,469.86	21,953.98	21,067.93		
净利润	64,409.57	65,861.92	63,203.77		

我们郑重声明：

除前述可能影响本次评估工作的重大事项相关内容之外，北新渝长不存在可能影响本次委托评估资产所涉及的有关生产经营活动和财务状况的重大合同、投资的不确定事项，不存在其它与该等资产相关的抵押、质押、担保、承诺、诉讼、资产租出、租入事项及其他或有负债、或有资产、账外资产等影响资产评估工作的重大事项与期后事项。

北新渝长提供申报的各类资产、负债真实、可靠，纳入评估范围的全部资产及负债项目真实、完整，不重、不漏；纳入评估范围各类资产北新渝长均对其拥有所有权，各类债务未来均需偿付，我们确信这些资产不会产生财产权利上的诉讼或纠纷，若今后资产发生权属的法律争议，由北新渝长承担全部责任，包括由此给本次资产评估受托方带来的一切损失负责、承担全部责任。

我们愿对上述承诺事项不实导致的一切法律后果承担全部责任。

七、 资料清单

根据有关评估的要求，我们向评估机构提供了下列资料：

- 4、被评估单位“北新渝长”的《企业法人营业执照》；
- 5、被评估单位资产评估承诺函；
- 6、被评估单位“北新渝长”的资产评估申报明细表；
- 7、被评估单位“北新渝长”未来企业盈利预测资料；
- 8、审计机构希格玛会计师事务所（特殊普通合伙）出具的希会审字（2020）1979号无保留意见审计报告；
- 9、被评估单位提供的资产权属证明资料：车辆行驶证、机动车信息登记证、

重大资产购置发票、合同；

10、 其他与评估有关的资料、文件等。

(本页无正文)

被评估单位:

重庆北新渝长高速公路建设有限公司

负责人:

二〇二〇年四月七日