

债券代码: 115495.SH	债券简称: 23 豫通 Y2
115356.SH	23 豫通 Y1
138573.SH	22 豫通 02
137764.SH	22 豫通 01
185061.SH	21 豫通 Y4
185058.SH	21 豫通 Y3
188811.SH	21 豫通 Y2
188810.SH	21 豫通 Y1
188521.SH	21 豫通 01

关于河南交通投资集团有限公司 公司债券 2022 年年度报告的更正公告

本公司全体董事或具有同等职责的人员保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

河南交通投资集团有限公司于 2022 年 4 月 28 日披露了《河南交通投资集团有限公司公司债券 2022 年年度报告》和《河南交通投资集团有限公司 2022 年度经审计的合并及母公司财务报告》。根据上海证券交易所相关要求，针对 2022 年度内容相关事项，补充披露以下内容：

一、2022 年 8 月，发行人吸收合并河南省交通运输发展集团有限公司（以

下简称交发集团)和河南高速公路发展有限责任公司,将其纳入合并报表范围。

1、关于上述合并事项是否构成同一控制下的企业合并的相关情况。

(1) 2022年8月17日,根据河南省政府《关于河南交通投资集团有限公司重组整合方案的批复》(豫政文【2022】30号)和河南省人民政府国有资产监督管理委员会(以下简称“省政府国资委”)《省政府国资委关于河南省交通运输发展集团有限公司股权作价出资注入河南交通投资集团有限公司的意见》(豫国资产权〔2022〕17号),将省政府持有的河南省交通运输发展集团有限公司(以下简称“交发集团”)股权作价出资注入河南交通投资集团有限公司(以下简称“公司”),作价出资金额为1,434.22亿元,本次股权作价出资完成后,公司实收资本变更为500亿元。公司于2022年8月31日完成增资工商变更登记,将交发集团纳入合并报表范围。公司由河南省人民政府单独出资,省政府国资委作为履行出资人职责的机构依据有关法律、行政法规和省政府授权,代表省政府对公司履行出资人职责,享有出资人权益。

根据财政部《企业会计准则第20号-企业合并》第十条“参与合并的各方在合并前后不受同一方或相同的多方最终控制的,为非同一控制下的企业合并”。合并前,交发集团的出资人为河南省人民政府,由河南省交通运输厅负责交发集团的行业管理、业务指导和人事管理,省财政厅负责公司的资产监管。发行人由河南省国资委管理,两者实际管理部门不同。2022年8月省政府及省政府国资委将交发集团股权作价出资河南交通投资集团有限公司,代表对交发集团履行出资人职责的单位发生了变化,因此公司将合并交发集团的事项认定为非同一控制下的企业合并。

(2) 根据河南省国资委《关于加快推进省交投集团重组整合相关工作的通知》(豫国资文〔2022〕36号)、《关于实施吸收合并河南省交通运输发展集团有限公司及河南高速公路发展有限责任公司等高速业务产权重组整合相关工作的通知》(豫交集团财〔2022〕239号)以及公司与交发集团、河南高速公路发展有限责任公司(以下简称“高发公司”)签署的吸收合并协议,公司于2022年11月1日吸收合并交发集团和高发公司。

高发公司于2009年7月被省政府划转至河南交通投资集团有限公司,成为公司的全资子公司。公司2022年11月1日吸收合并高发公司,是将原全资子公司吸收合并,高发公司期初已在公司合并范围内,未进行期初追溯调整。

交发集团于 2022 年 8 月 31 日纳入公司合并报表范围，根据“《企业会计准则解释第 7 号》原为非同一控制下企业合并取得的子公司改为分公司的，应将购买日至改为分公司日原子公司实现的净损益，转入原母公司留存收益”，因此吸收合并交发集团时将 2022 年 8 月 31 日至 2022 年 10 月 31 日期间的净损益转入公司，未进行期初追溯调整。

综上，发行人于 2022 年 8 月合并交发集团，属于非同一控制下企业合并；2022 年 11 月吸收合并高发公司属于将原全资子公司由控股合并变为吸收合并，合并范围未发生变化，无需进行追溯调整。

2、上述合并事项对发行人资产、负债主要科目及盈利能力、获现能力和偿债能力的影响。

(1) 划转子公司情况

①河南省交通运输发展集团有限公司基本情况

河南省交通运输发展集团有限公司，被合并前企业性质为有限责任公司（国有独资），法定代表人为尹如军，注册资本与实缴资本为人民币 185 亿元，控股股东和实际控制人为河南省人民政府，过往资信和诚信情况良好，不存在延期支付和违约的情况。

交发集团以高速公路的建设、运营和管理为主。交发集团主营业务收入为车辆通行费收入，营业成本为运营管理、道路养护支出。高速公路通行费板块是交发集团主要盈利来源。

截至 2021 年 12 月 31 日，交发集团总资产为 2,808.59 亿元，其中货币资金总额为 80.53 亿元；负债总额为 1,844.67 亿元，其中流动负债总额为 298.28 亿元。2021 年实现营业总收入 350.83 亿元，净利润 30.41 亿元。2021 年经营活动现金流量净额 115.69 亿元，投资活动现金流量净额-337.74 亿元，筹资活动现金流量净额 236.47 亿元。（经审计）

截至 2022 年 6 月 30 日（重组前最后一个会计报表日），交发集团总资产 2,985.73 亿元，其中货币资金总额为 81.83 亿元；公司负债总额为 2,007.66 亿元，其中流动负债总额为 342.37 亿元。2022 年 1-6 月实现营业总收入 179.73 亿元，净利润 14.68 亿元。2022 年 1-6 月经营活动现金流量净额 51.56 亿元，投资活动现金流量净额-177.06 亿元，筹资活动现金流量净额 126.81 亿元。（未经审计）

②河南高速公路发展有限责任公司基本情况

河南高速公路发展有限责任公司，企业性质为有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资），法定代表人为房益林，注册资本与实缴资本为人民币66.12亿元，控股股东为河南交通投资集团有限公司，实际控制人为河南省人民政府，过往资信和诚信情况良好，不存在延期支付和违约的情况。

高发公司以高速公路的建设、运营和管理为主。高速公路通行费板块是高发公司主要盈利来源。

截至2021年12月31日，高发公司总资产总计1,428.49亿元，其中货币资金总额为14.95亿元；负债总额为1,079.12亿元，其中流动负债总额为137.04亿元。2021年实现营业总收入199.13亿元，净利润5.87亿元。2021年经营活动现金流量净额57.52亿元，投资活动现金流量净额-164.62亿元，筹资活动现金流量净额109.60亿元。（经审计）

截至2022年6月30日（重组前最后一个会计报表日），高发公司总资产1,572.89亿元，其中货币资金总额为19.74亿元；负债总额为1,208.50亿元，其中流动负债总额为211.35亿元。2022年1-6月实现营业总收入99.58亿元，净利润4.45亿元。2022年1-6月经营活动现金流量净额20.07亿元，投资活动现金流量净额-135.55亿元，筹资活动现金流量净额120.27亿元。（未经审计）

（2）重大资产重组对发行人财务指标、经营情况的影响

①重大资产重组对发行人持续经营能力影响分析

本次发行人吸收合并交发集团后经营规模、资产、负债等均大幅增加。

就该重组事宜，发行人编制了备考报表，经中勤万信会计师事务所审计并出具“勤信审字〔2022〕第2328号”河南交通投资集团有限公司2021年度备考审计报告，本次重组完成后，发行人总资产、净资产、营收、净利润均大幅增加，主要指标如下：

单位：万元

科目	吸收合并前（2021年）	吸收合并后（2021年）	变动金额	占比（2021年）
总资产	21,493,307.80	49,483,762.28	27,990,454.48	130.23
净资产	6,706,966.42	16,282,327.51	9,575,361.09	142.77
营业收入	2,867,492.76	6,314,187.11	3,446,694.35	120.20
净利润	299,666.74	586,243.17	286,576.43	95.63

重大资产重组后，发行人将是河南省最重要的高速公路运营企业，本次重大资产重组并入的交发集团，主营业务为高速公路的建设、运营和管理，重组后，发行人营业收入大幅增加，交发集团原有业务与发行人主营业务形成协同，增强发行人盈利能力和综合实力。本次重大资产重组有利于发行人做大、做强优势板块，聚焦高速公路主业和与主业相关产业、实现核心业务更加突出，规模效益、管理效率和核心竞争力进一步提升，更好的发挥好全省交通投融资、运营主力军作用。

②标的资产对发行人主营业务结构分析

根据发行人编制的 2021 年备考审计报告，假设重组新交投集团的事项已于最早期初（2021 年 1 月 1 日）实施完成，即上述重组完成后的架构在 2021 年 1 月 1 日已经存在。假定交发集团于 2021 年度纳入发行人合并报表范围，则发行人主营业务结构变动情况如下：

资产重组前后发行人2021年合并报表主营业务收入变动比较

单位：万元、%

项目	吸收合并前（2021年）		吸收合并后（2021年）	
	金额	占比	金额	占比
建造服务	1,242,902.37	44.05	3,124,293.54	50.03
高速公路	1,204,852.81	42.70	2,800,649.00	44.85
房地产开发	85,315.04	3.02	85,315.04	1.37
工程施工	27,879.60	0.99	14,834.26	0.24
油品销售	193,435.69	6.85	193,435.69	3.10
道路养护	42,646.87	1.51	3,295.14	0.05
其他	24,759.48	0.88	22,824.12	0.37
合计	2,821,791.87	100.00	6,244,646.79	100.00

资产重组前后发行人2021年合并报表主营业务成本变动比较

单位：万元、%

项目	吸收合并前（2021年）		吸收合并后（2021年）	
	金额	占比	金额	占比
建造服务	1,242,902.37	66.95	3,124,293.54	73.82
高速公路	333,296.19	17.95	877,936.62	20.74
房地产开发	44,770.26	2.41	44,770.26	1.06
工程施工	20,060.06	1.08	9,634.65	0.23
油品销售	158,117.91	8.52	158,117.91	3.74
道路养护	41,149.72	2.22	2,856.41	0.07

项目	吸收合并前（2021年）		吸收合并后（2021年）	
	金额	占比	金额	占比
其他	16,072.18	0.87	14,792.94	0.35
合计	1,856,368.69	100.00	4,232,402.33	100.00

资产重组前后发行人2021年合并报表主营业务毛利润变动比较

单位：万元、%

项目	吸收合并前（2021年）		吸收合并后（2021年）	
	金额	占比	金额	占比
建造服务	0.00	0.00	0.00	0.00
高速公路	871,556.62	90.28	1,922,712.38	95.55
房地产开发	40,544.78	4.20	40,544.78	2.01
工程施工	7,819.54	0.81	5,199.61	0.26
油品销售	35,317.78	3.66	35,317.78	1.76
道路养护	1,497.15	0.16	438.73	0.02
其他	8,687.30	0.90	8,031.18	0.40
合计	965,423.18	100.00	2,012,244.46	100.00

资产重组前后发行人2021年合并报表主营业务毛利率变动比较

单位：%

项目	吸收合并前（2021年）	吸收合并后（2021年）
建造服务	0.00	0.00
高速公路	72.34	68.65
房地产开发	47.52	47.52
工程施工	28.05	35.05
油品销售	18.26	18.26
道路养护	3.51	13.31
其他	35.09	35.19
合计	34.21	32.22

本次重组完成后，发行人主营业务结构未发生变动，本次重组主要影响发行人各项业务规模。2021年，发行人重组后营业收入为6,244,646.79万元，较重组前增加3,422,854.92万元，增幅为121.30%，营收大幅增加。同时，2021年，发行人重组后毛利润为2,012,244.46万元，较重组前增加1,046,821.28万元，增幅为108.43%，公司盈利大幅增加。2021年，发行人重组后毛利率为32.22%，较重组前下降1.99个百分点，毛利率变化不大。

综上，本次重组后，发行人业务规模及盈利水平大幅增加，公司盈利能力和偿债能力进一步增强。

③本次重大重组对发行人行业地位的影响

发行人是河南省重要的高速公路建设与运营主体，业务涉及运输服务业和交通物流业等综合交通投融资、建设、运营及管理，本次重组完成后，发行人获得大量优质资产注入，发行人业务范围无重大变化，公司各项业务规模大幅增加，规模效应将能更加体现，行业地位更加稳固。

二、2022年发行人新增商品销售业务，实现商品销售收入321.58亿元。

1、报告期内开展商品销售业务的相关情况，包括但不限于业务背景、产品种类、购销数量、购销价格、交易结算模式等，关于上游供应商及下游客户存在重复或互相存在关联关系的情形，原因及合理性。

大宗商品贸易业务经营主体为控股子公司河南物产集团有限公司（以下简称“物产集团”），该公司于2022年5月18日完成工商注册登记并取得营业执照。物产集团系在河南深化推进国企混合所有制改革背景下所设立，开展大宗商品供应链业务及关联产业投资，聚焦煤炭、钢铁、农产品、铁矿石、有色金属等核心货种；2022年，发行人大宗商品贸易业务实现收入为3,215,846.51万元，在主营业务收入中的占比为35.49%。物产集团大宗商品贸易主要采用“以销定采”的业务模式，上下游账期均在6个月以内，并通过电汇或承兑汇票的方式进行结算。

公司产品种类、购销数量、购销价格、交易结算模式情况如下表所示：

表：2022年大宗商品各品种采购明细表

序号	大宗商品	采购数（万吨）	采购金额（万元）	交易结算模式
1	煤炭	1,644.83	1,440,988.39	付款结算方式以电汇为主，承兑、国内证为辅
2	有色金属	23.55	1,172,679.09	
3	铁矿石	319.36	209,009.25	
4	钢材	58.46	209,007.89	
5	农产品	27.48	165,387.64	
6	成品油	6.16	42,183.46	
合计		2,079.84	3,239,255.73	

表：2022年大宗商品各品种销售明细表

序号	大宗商品	销售数量（万吨）	销售金额（万元）	交易结算模式
1	煤炭	1,640.65	1,458,994.19	收款结算方式以电汇为主，承兑为辅
2	有色金属	22.76	1,174,086.50	
3	铁矿石	318.83	211,791.19	

4	钢材	54.94	199,116.72	均为电汇方式
5	农产品	19.28	140,367.80	
6	成品油	4.62	30,445.94	
7	保理		1,044.16	
合计		2,061.08	3,215,846.51	

2022年，公司大宗商品贸易存在上游供应商与下游客户部分重复的情形共有28家，其交易行为符合各品种行业惯例，均为真实业务，对于同一批次货物，不存在向同一对手方采购并销售的情形，具体明细如下：

上下游客户重复的客户名称	采购数据（万吨、万元）			销售数据（万吨、万元）		
	品种	采购数量	采购金额	品种	销售数量	销售金额
哈密新星天山物流有限公司	铁矿	7.18	4,682.71	铁矿	0.90	582.21
海南华菱资源有限公司	铁矿	1.69	1,018.41	铁矿	0.80	579.82
晋钢国贸矿业有限公司	铁矿	1.00	699.11	铁矿	0.90	521.68
青岛中资钢联国际贸易有限公司	铁矿	2.00	1,211.83	铁矿	3.23	1,958.08
嘉吉投资（中国）有限公司	铁矿	14.26	9,066.72	铁矿	2.89	2,043.18
天津东铄国际贸易有限公司	铁矿	1.00	675.21	铁矿	0.99	668.59
物产中大金属集团有限公司	铁矿	3.99	2,446.40	铁矿	0.80	410.62
浙江聚瑞国际贸易有限公司	铁矿	2.42	1,583.60	铁矿	3.00	1,889.82
河南农开供应链有限公司	农产品	0.53	1,549.16	煤炭	4.32	2,909.73
河南农业数字科技有限公司	小麦	0.85	2,645.61	玉米	1.99	4,947.78
新疆昊星棉麻有限公司	棉花	0.06	716.98	棉花	3.76	46,586.53
江苏易棉电子商务有限公司	棉花	0.03	364.71	棉花	0.01	185.23
中棉集团河南物流园有限公司	棉花	0.02	260.44	棉花	0.29	4,225.32
汇金工贸（天津）有限公司	钢材	1.48	6,090.53	钢材	0.15	554.69
厦门国贸集团股份有限公司	钢材	0.30	1,088.50	煤炭	3.50	4,966.93
唐山文丰特钢有限公司	钢材	0.49	1,793.42	煤炭	0.42	441.80
通化钢铁股份有限公司	钢材	0.53	1,735.36	铁矿	1.15	933.17
河南铁投供应链管理有限公司	煤炭	2.29	2,226.16	钢材	0.67	2,803.67
湖南岳阳铁水集运煤炭储备有限公司	煤炭	0.88	877.30	煤炭	16.38	16,792.49
江西政耀供应链管理有限公司	煤炭	26.63	26,746.77	煤炭	0.48	574.59
山西潞安煤炭经销有限责任公司	煤炭	4.33	3,977.96	煤炭	10.34	9,609.63
上海瑞茂通供应链管理有限公司	煤炭	27.95	26,654.09	煤炭	0.29	245.82
深国际供应链管理南京有限公司	煤炭	4.64	4,137.75	煤炭	10.06	7,010.62
苏美达国际技术贸易有限公司	煤炭	3.01	4,498.32	煤炭	1.00	1,019.20
张家港保税区阿帕奇国际贸易有限公司	煤炭	7.56	7,484.55	煤炭	2.01	2,492.19
浙江康翔能源有限公司	煤炭	4.79	4,764.17	煤炭	2.92	3,063.37
浙江物产环保能源股份有限公司	煤炭	10.65	10,647.04	煤炭	0.83	916.63

江苏港达供应链管理有限公司	焦炭	0.09	96.88	煤炭	14.05	11,818.03
采购合计		130.65	129,739.68	销售合计	88.15	130,751.40

发行人各主要货种上游供应商及下游客户存在重复，主要是由于发行人与贸易方在多种商品上均存在贸易关系，部分商品采购自其他贸易商，亦向其出售其他商品，或就同一类商品在不同时期发生采购或销售，低买高卖产生收益。从不同贸易品种交易方来看，原因如下：

①**铁矿石**：铁矿行业中交易方一般多为贸易商和钢厂，其中钢厂作为终端消费客户按需采购，在市场交易中并不活跃；铁矿石贸易商在市场交易中相对活跃，通常会根据市场行情随时进行交易，往往互为供应商/客户。公司作为铁矿石贸易商，与其他贸易商的交易较为频繁，就不同商品或同一类商品在不同时期发生采购或销售，上下游出现相同对手方属正常情况，符合行业一般特征。

②**农产品—棉花**：目前市场上棉花贸易环节的主要参与者分为：生产商（轧花厂），贸易商（贸易公司），使用商（纺织厂）。棉花从轧花厂加工出来到最终被纺织厂制成棉纱的过程中，会在不同的贸易商中间进行多次流转。因棉花的贸易商相对较集中，公司在开展棉花贸易的过程中会就不同细分商品或同一类商品在不同时期与其他贸易商发生采购或销售。

③**钢材**：公司目前开展的业务品类主要有建材——螺纹钢、线材、盘螺、圆钢，板材——冷、热轧板/卷、中厚板、彩涂板（镀锌板、彩涂板、镀锡板、镀铝锌钢板）、硅钢、带钢，钢材品类繁多且同一品类又会按照不同的规格、型号进行再区分。公司 2022 年仅存在一家对手方同时为公司供应商及客户，为汇金工贸（天津）有限公司，经核查公司向其销售的品种为螺纹钢，购买的品种为镀锌卷板、冷轧卷，非同一品类、同一批次的货物。

④**煤炭**：公司煤炭贸易业务会结合煤炭行情、市场供需以及业务开展情况进行购销，虽然同为煤炭贸易业务，但在煤种、煤质，货源及销售渠道等方面都存在着差异。公司作为煤炭贸易的中间环节，在货源、煤质、区域等匹配过程中，就不同细分商品或同一类商品在不同时期与其他贸易商发生采购或销售。

综上所述，对于上游供应商及下游客户存在重复的情况，其销售和采购均是在不同时间、不同区域、不同运输方式下完成的，每一条业务链条、货源及贸易流向都是相互独立的，均可对应的合同、物流单据等都可以佐证。因此，产生上游供应商及下游客户存在重复的情况为正常的商业行为，在大宗货物贸

易商的经营活动中较为普遍，具备商业合理性。

2、关于商品销售业务的真实性和可持续性，及是否符合国务院国资委《关于加强地方国有企业债务风险管控工作的指导意见》关于严控低毛利贸易等高风险业务，严禁融资性贸易和‘空转’‘走单’等虚假贸易业务的相关要求的情况。

2022年物产集团尚处于初创期，本阶段发展战略为以低价快速抢占市场，力争在国内相关业务领域获得一定的知名度。同时，公司确定了“风险第一、规模第二、收益第三”的业务实施策略，业务标的主要选择一些风险较低且可控的业务，该类业务的收益通常相对较低。目前公司已组建专业的业务团队，下设国内煤炭事业部、钢材事业部、铁矿石事业部、有色金属事业部、农产品事业部，聚焦主业，集中优势资源，全国多地布局，积极开拓上下游终端客户。

2022年6月18日，河南物产集团在内蒙古、山西、陕西、新疆等煤炭主产区挂牌建立了21家河南物产集团煤炭储备合作基地，在湖北、浙江、广东等煤炭下游消费区域的主要港口挂牌建立了12家河南物产集团供应链服务基地，2022年11月，物产集团被河南省发改委列为河南省电煤重点保供贸易企业之一，为河南省内电力企业提供煤炭供应，做好能源保供工作。此外，河南物产集团聚力于河南作为全国粮食生产核心区的产业使命，在成立伊始便迅速与河南粮食投资集团等涉农企业合作开展粮食收购工作，研发农产品数字供应链平台，并与科技公司合作对粮仓进行智能化改造，节粮减损，推动河南省粮食产业发展。

物产集团的成立旨在贯彻落实河南省委省政府战略部署，提升河南省产业供应链现代化水平，业务真实、具有可持续性，遵照国务院国资委《关于加强地方国有企业债务风险管控工作的指导意见》的相关要求，建立完善的内部风险控制体系及业务流程管控体系，合法、合规开展日常经营活动。在商品销售业务开展过程中，物产集团严格控制风险，提高货物周转，尽量避免库存积压，因此差价较小导致账面体现的商品销售业务毛利率相对较低。发行人所开展的贸易业务均具有真实交易背景，业务均附有相关合同、单据、发票等文件，货款结算及时，不存在融资性贸易情况；2022年度物产集团经审计收入为321.58亿元，货物销售过程中货物控制权已转移，发行人承担了所交易商品或服务在所有权上的主要风险和报酬，并直接承担交易的后果，不存在“空转”、“走单”等虚假贸易业务。

三、2022年发行人实现建造服务收入401.47亿元，同比增加223.01%。

1、关于建造服务业务的业务开展模式及会计处理方式，建造服务业务毛利率较低的原因，相关业务的开展是否存在违反地方政府债务管理相关规定的情形情况。

（1）建造服务业务模式

根据河南省人民政府所印发《河南省高速公路规划（2021-2035）的通知》和《关于加快高速公路建设的意见》，河南省将全面启动实施高速公路“13445工程”，并将“13445工程”分批切块建设。切块项目计两批下达，其中第一批项目17个、建设里程1,063公里、总投资约1,522亿元；第二批项目18个、建设里程1,070公里，总投资1,334亿元，均由发行人负责建设。发行人在建高速公路项目主要采用“BOT+EPC”和PPP模式，发行人与社会资本方合作，组建投资人联合体，并与项目所在地政府签订投资协议。投资人联合体成立项目公司，负责具体投资建设及运营，项目公司与项目当地政府授权的项目实施机构签订特许经营协议，约定特许经营权期满后，将项目及其附属设施无偿移交交通运输主管部门。

（2）会计处理

财政部2021年发布了“关于印发《企业会计准则解释第14号》的通知”（财会〔2021〕1号），要求企业对符合企业会计准则解释第14号的PPP项目合同自2021年1月1日起开始按照该解释规定进行会计处理。根据发行人签署的特许经营权协议判断建造服务符合解释第14号所称的PPP项目合同特征，适用解释第14号相关规定。根据协议判断，公司在PPP项目建设服务中属于主要责任人，应当按照已收或应收对价总额确认收入，自2021年开始公司按照解释第14号规定确认建造服务收入和成本以及合同资产，在相关建造期间确认的合同资产在资产负债表“无形资产”项目中列报。

对满足相应条件的政府和社会资本合作（PPP）项目合同按照总额法零毛利确认建造收入，因此该业务板块毛利极低。

公司开展的高速建设业务不涉及政府投资行为，不存在替政府垫资的情形；相关项目建设资金由公司自筹和金融机构融资取得，公司对外融资不存在政府及其部门担保的情形，符合《预算法》《政府投资条例》《国务院关于加强地方政府债务管理的意见》（国发〔2014〕43号）、《关于进一步规范地方政府

举债融资行为的通知》（财预〔2017〕50号）及《国务院关于进一步深化预算管理制度改革的意见》（国发〔2021〕5号）等关于地方政府债务管理的相关规定，不存在替政府垫资和新增地方政府隐性债务的情形。

2、截至2022年末已建项目和在建项目的具体情况。

（1）已建项目情况

截至2022年末，发行人共计管理的102条高速公路，管理路段总里程约6,195.20公里，2022年已建项目情况如下：

序号	项目名称	运营模式	建设时间	运营期间	入库情况	投资方式	回报支付方式	收益回收周期	收益率
1	沿太行高速新乡段	PPP	2020.05-2022.12	2023-2062	是	自有资金、银行贷款	通行费收入	40年	6.03%
2	滏池至淅川高速西峡至淅川段	BOT+EPC	2020.03-2022.12	2023-2052	否	自有资金、银行贷款	通行费收入	30年	6.00%
3	濮阳至卫辉高速濮阳段	BOT+EPC	2019.03-2022.12	2023-2052	否	自有资金、银行贷款	通行费收入	30年	6.00%
4	滏池至淅川高速滏池至洛宁段	BOT+EPC	2019.6-2022.12	2023-2052	否	自有资金、银行贷款	通行费收入	30年	6.02%
5	濮阳至湖北阳新高速濮阳段一期工程	PPP	2019.9-2022.12	2023-2052	是	自有资金、银行贷款	通行费收入+可行性缺口补助	30年	6.05%
6	连霍呼北高速公路联络线	PPP	2019.11-2022.12	2023-2062	是	自有资金、银行贷款	通行费收入+可行性缺口补助	40年	6.07%
7	濮阳至卫辉高速滑县至卫辉段	BOT+EPC	2019.12-2022.12	2023-2052	否	自有资金、银行贷款	通行费收入	30年	6.00%
8	安阳至罗山高速上蔡至罗山段	PPP	2020.4-2022.12	2023-2065	是	自有资金、银行贷款	通行费收入	30年	6.02%
9	鹤壁至辉县高速公路	BOT+EPC	2021.3-2022.12	2023-2062	否	自有资金、银行贷款	通行费收入	40年	6.02%
10	许昌至信阳高速公路	PPP	2020.7-2023.12	2024-2063	是	自有资金、银行贷款	通行费收入	40年	6.01%

（2）在建项目情况

截至2022年末，发行人在建高速公路项目42个，总里程达到2,732.16公里，总投资4,026.27亿元，其中前十大项目情况如下：

序号	项目名称	运营模式	开工时间	完工时间	运营期间	入库情况	投资方式	回报支付方式	收益回收周期	收益率
1	郑州至洛阳高速公路	BOT	2021.12	2025.12	2026-2065	否	自有资金、银行贷款	通行费收入	40年	6.23%
2	沁阳至伊川高速公路	BOT+EPC	2021.12	2025.12	2026-	否	自有资金、	通行费收入	40年	6.97%

					2065		银行贷款			
3	安阳至罗山高速豫冀省界至原阳段	BOT	2021.06	2024.12	2025-2065	否	自有资金: 银行贷款	通行费收入	40年	6.37%
4	沿大别山高速鸡公山至商城(豫皖省界)段	BOT+EPC	2021.06	2024.12	2025-2065	否	自有资金: 银行贷款	通行费收入	40年	6.02%
5	许昌至信阳高速公路	PPP	2019.09	2023.12	2024-2063	是	自有资金: 银行贷款	通行费收入	40年	6.01%
6	栾川至卢氏高速公路	BOT+EPC	2019.03	2023.12	2024-2063	否	自有资金: 专项债: 银 行贷款	通行费收入	40年	6.02%
7	兰考至沈丘高速兰考至太康段	BOT+EPC	2021.12	2025.12	2026-2065	否	自有资金: 银行贷款	通行费收入	40年	6.08%
8	焦作至平顶山高速新密至襄城段	BOT	2021.12	2025.12	2026-2065	否	自有资金: 银行贷款	通行费收入	40年	6.02%
9	郑州至南阳高速郑州至许昌段	BOT+EPC	2021.12	2025.12	2026-2065	否	自有资金: 银行贷款	通行费收入	40年	6.04%
10	沈丘至卢氏高速沈丘至遂平段	BOT+EPC	2021.12	2025.12	2026-2065	否	自有资金: 银行贷款	通行费收入	40年	6.25%

3、主要资产科目中涉及 PPP 项目的具体情况。

截至 2022 年末，发行人主要 PPP 项目情况如下：

单位：亿元

序号	项目名称	总投资额	已投资额	是否入库	开工时间	预计竣工时间	合同签订时间	2022 年确认收入	2022 年回款
1	沿太行高速新乡段	25.38	25.38	是	2020.05	2022.12	2020.08	8.61	5.57
2	濮阳至湖北阳新高速濮阳段一期工程	32.47	32.47	是	2019.09	2022.12	2019.07	8.02	4.36
3	连霍呼北高速公路联络线	39.09	38.41	是	2019.11	2022.12	2019.06	11.36	0
4	安阳至罗山高速上蔡至罗山段	138.46	138.46	是	2020.04	2022.12	2019.12	61.14	0.34
5	许昌至信阳高速公路	156.33	130.92	是	2020.07	2023.12	漯河段 2020.10; 信阳段 2020.06; 许昌段 2020.09; 驻马店段 2020.04	58.68	8.33
6	濮阳至湖北阳新高速黄河特大桥(濮阳段二期)	28.50	25.64	是	2020.11	2023.11	2020.05	8.20	0
7	淮滨至内乡高速豫皖省界至淮滨段	19.71	10.76	是	2021.06	2024.12	2021.03	3.33	0
8	沿大别山高速明港至鸡公山段	131.97	68.52	是	2022.03	2025.09	2021.03	13.18	0

9	济源至洛阳西段	47.85	47.85	是	2016.11	2020.12	洛阳段 2020.03; 济源段 2020.05	1.20	5.45
10	台辉高速公路豫鲁界至范县段	47.33	47.33	是	2016.12	2020.12	2017.05	0.54	1.01

四、截至 2022 年末，发行人固定资产 2407.82 亿元，无形资产 2921.63 亿元。此外，发行人合并交发集团时因评估增值导致 2022 年末固定资产增加 303.98 亿元,无形资产增加 183.99 亿元，

1、关于资产评估的具体情况并结合同类可比资产情况评估的合理性。

(1) 资产评估安排

根据河南省人民政府《关于河南交通投资集团有限公司重组整合方案的批复》（豫政文〔2022〕30号）和河南省政府国资委《省政府国资委关于交投集团选聘重组整合中介机构的批复》（豫国资财管〔2022〕6号），河南省人民政府以持有的河南省交通运输发展集团有限公司股权评估作价出资注入河南交通投资集团有限公司，重组为新的河南交通投资集团。

河南交通投资集团有限公司（以下简称“发行人”）委托评估机构对河南省交通运输发展集团有限公司（以下简称“交发集团”）股东全部权益的市场价值进行评估，资产评估基准日为 2022 年 3 月 31 日。本次将评估涉及的交发集团及其下属公司划分为 13 个评估标段。其中，NO.1 标中标机构为牵头机构，承担 NO.1 标下公司的评估工作，并引用 NO.2-NO.13 标段评估报告及相关数据出具交发集团母公司口径评估报告。各标段被评估单位及评估机构如下表：

序号	标段	承做机构	单位名称
1	NO.1	深圳市鹏信资产评估土地房地产估价有限公司	河南省交通运输发展集团有限公司（总部）
2			河南省新伊高速公路有限公司
3			河南省平原高速公路有限公司
4			河南省沁伊高速公路有限公司
5			河南省荣密高速公路有限公司
6	NO.2	河南华威资产评估事务所（普通合伙）	河南和鼎高速公路管理有限公司
7	NO.3	沃克森（北京）国际资产评估有限公司	河南省交通运输发展集团有限公司濮阳分公司
8			河南省台辉高速公路建设有限公司
9			河南省德商高速公路建设有限公司
10			河南省南林高速公路南乐段建设有限公司

11			濮阳豫龙高速公路有限责任公司
12	NO.4	河南世纪天元房地产资产评估有限公司	河南省交通运输发展集团有限公司少洛分公司
13			河南省济源至洛阳西高速公路建设有限公司
14			河南省济阳高速公路建设有限公司
15	NO.5	河南中达信资产评估有限公司	河南省交通运输发展集团有限公司三门峡分公司
16			河南省豫晋高速公路建设有限公司
17			河南省三门峡至浙川高速公路项目有限公司
18			河南省三门峡黄河大桥高速公路建设有限公司
19			河南省连霍呼北联络线高速公路建设有限公司
20	NO.6	北京中企华资产评估有限责任公司	河南省交通运输发展集团有限公司南阳分公司
21			河南省融辉高速公路建设有限公司
22	NO.7	中通诚资产评估有限公司	河南省交通运输发展集团有限公司洛阳分公司
23			河南嵩阳高速公路有限公司
24			河南卢阳高速公路有限公司
25			河南省尧栾西高速公路建设有限公司
26			河南弘卢高速公路有限公司
27	NO.8	中瑞国际房地产土地资产评估有限公司	河南省交通运输发展集团有限公司郑州分公司
28	NO.9	河南永联信达资产评估有限公司	河南省交通运输发展集团有限公司航空港分公司
29			河南省机西高速公路建设有限公司
30	NO.10	北京中天和资产评估有限公司	河南高速公路发展有限责任公司本部
31			河南高速公路发展有限责任公司服务区管理分公司
32			河南高速公路发展有限责任公司郑州分公司
33			河南高速公路发展有限责任公司养护专项工程项目部
34	NO.11	北京亚太联华资产评估有限公司	河南高速公路发展有限责任公司信阳分公司
35			河南高速公路发展有限责任公司商丘分公司
36			河南高速公路发展有限责任公司驿阳分公司
37			河南高速公路发展有限责任公司南阳分公司
38	NO.12	中瑞世联资产评估集团有限公司	河南高速公路发展有限责任公司禹登分公司
39			河南高速公路发展有限责任公司开封分公司
40			河南高速公路发展有限责任公司洛阳分公司
41			河南高速公路发展有限责任公司三门峡分公司
42	NO.13	北京国融兴华资产评估有限责任公司	河南省郑许高速公路有限公司
43			河南省许魏绕城高速公路有限公司
44			河南省叶鲁高速公路有限公司
45			河南省黄河高速公路有限公司
46			河南省西浙高速公路建设有限公司
47			河南省豫浙高速公路有限公司
48			河南省南邓高速公路有限公司

49		河南省栾卢高速公路建设有限公司
50		河南省卢华高速公路有限公司
51		河南省新融高速公路建设有限公司
52		河南省滉栾高速公路建设有限公司
53		河南安罗高速公路有限公司
54		河南豫申高速公路有限公司
55		河南省濮新高速公路建设有限公司
56		河南省濮卫高速公路有限公司
57		河南省濮鲁高速公路有限公司
58		河南省京武高速公路有限公司
59		河南省鹤新高速公路有限公司
60		河南省豫冀高速公路有限公司
61		河南省泽畅高速公路有限公司
62		河南省济新高速公路有限公司
63		河南省沿太行高速公路有限公司
64		河南焦源高速公路有限公司
65		河南省沿黄高速公路有限公司

本次评估的交发集团固定资产和无形资产主要集中在各分公司名下，包括房屋建（构）筑物类资产、高速公路工程类资产、设备类资产、土地使用权等，交发集团本部固定资产和无形资产占比较少，账面价值合计约 343.89 万元，主要为运输设备、电子类设备、办公设备和软件。

（2）固定资产评估方法

交发集团本部评估运输设备主要采用市场法进行评估，电子及其他设备主要采用重置成本法进行评估。分公司固定资产类型基本相同，各标段机构整体评估方法操作是按照牵头机构标准要求进行评估，个别资产根据委估单位资产自身特点做详细细化，故以其中一家标段评估方法进行代表说明。固定资产评估方法如下：

1）房屋建（构）筑物类资产的评估（不含高速公路工程类资产）

根据房屋建（构）筑物类资产的特点、评估价值类型、资料收集情况等相关条件，考虑到纳入本次估值范围的房屋建（构）筑物资产均为企业自建，本次主要采用成本法对其评估。其计算公式如下：

$$\text{评估值} = \text{重置全价} \times \text{成新率}$$

<1>重置全价的确定

重置全价由建安综合造价（含税）、工程建设其他费用（含税）、资金成本三部分组成。其公式为：

重置全价=建安综合造价（含税）+前期及其他费用（含税）+资金成本

①建安综合造价

A.对于大型、价值高、重要的建（构）筑物采用预（决）算调整法确定其建安综合造价，即以待估建（构）筑物竣工图及相关资料和审核后结算工程量，按现行工程预算定额、综合费率，分别计算得出基准日时的建安综合造价税前造价及含税建安综合造价。

B.对于一般性建（构）筑物，按其结构类型跨度、层高、装修水平等影响建筑造价的因素分类确定其基准单方造价，该单方造价反映了该类型建（构）筑物在评估咨询基准日及所在地区正常的施工水平、施工质量和一般装修标准下的造价情况。在此基础上根据建（构）筑物的特点（如不同的层高、跨度、特殊装修、施工困难程度等）和现场勘查情况，对单方造价进行相应的调整，从而确定建安综合造价税前造价及含税建安综合造价。

②工程建设其他费用

按照建设部门的有关标准和当地相关行政事业性收费规定确定。

③资金成本

根据房屋建（构）筑物所在高速路段的合理建设工期，根据中国人民银行授权全国银行间同业拆借中心 2022 年 2 月 21 日公布的贷款市场报价利率（LPR）按复利计算。则资金成本计算如下：

资金成本=[建安综合造价(含税)+工程建设其他费用(含税)]×综合利息系数

<2>成新率的确定

成新率=年限法成新率×40%+现场勘察成新率×60%

①年限法成新率

依据建(构)筑物建造年限、已使用年限及预计尚可服务年限计算成新率。

成新率=预计尚可服务年限÷（已使用年限+预计尚可服务年限）×100%

②现场勘察成新率

将影响建(构)筑物成新率程度的主要因素分为三部分：结构部分(基础、主体、屋面)、装饰部分(门窗、内外装修及其他)、设备部分(水、电)。通过上述建(构)筑物造价中的 3 类影响因素各占的权重，确定不同结构形式建筑物各因素

的标准分值，根据现场勘察实际情况确定各分类评估分值，根据此分值确定现场勘察成新率。

$$\text{现场勘察成新率} = A\% \times KA + B\% \times KB + C\% \times KC$$

对于单位价值小，结构相对简单的建(构)筑物，主要采用年限法确定成新率。

<3>评估值的确定

$$\text{评估值} = \text{重置价值} \times \text{成新率}$$

2) 高速公路工程类资产的评估

本次评估的高速公路是国家正常投资的高速公路，根据高速公路工程类资产（路基、路面、桥梁、隧道等）的特点、评估价值类型、资料收集情况等相关条件，采用成本法进行评估。成本法计算公式为：

$$\text{评估值} = \text{重置全价} \times \text{成新率}$$

<1>重置全价的确定

$$\text{重置全价} = \text{建安综合造价（含税）} + \text{工程建设其它费用（含税）} + \text{资金成本。}$$

①建安综合造价

采用重编预算法确定，即根据收集的工程结算(或预算)资料、利用收集资料中的工程量，调整定额内容，根据《公路工程预算定额》（JTG/T3832-2018）、《公路工程机械台班费用定额》（JTG/T3833-2018）、《公路工程项目概算预算编制办法》（JTG/T3830-2018）及基准日当地建材信息价重新编制工程预算的方法。

②工程建设其它费用

根据《公路工程项目概算预算编制办法》（JTG/T3830-2018）及国家相关规定确定。

③资金成本

资金成本按委估高速公路项目的建设规模，确定整个项目的合理建设期，根据《公路工程项目概算预算编制办法》（JTG/T3830-2018），公路工程类资产资金成本按复利计算，根据中国人民银行授权全国银行间同业拆借中心2022年2月21日公布的贷款市场报价利率（LPR），并结合待估项目情况，计算综合利息系数。其计算公式为：

$$\text{资金成本} = [\text{建安综合造价(含税)} + \text{工程建设其他费用(含税)}] \times \text{综合利息系数}$$

<2>成新率的确定

①由于委估高速公路由养护科定期进行养护，对于高速公路工程类资产（路面、桥梁、隧道等），成新率以现场勘查时确定的成新率为准，通过对其进行现场勘查，结合历年更新改造情况、维护状况和该线路工程类资产的年检情况（MQI、优等率、优良率）等，对高速公路工程类资产的实际使用状况作出判断，综合分析确定其成新率。

②对于路基资产，在分析其物理属性、使用方式、功能、安全性要求及后期维护的基础上确定其新旧程度。本次估值范围内的路基资产，属于开挖或填筑而形成的土工构筑物，且为高速公路的重要组成部分，主要为路面铺设及车辆行驶提供必要条件，主要功能是用于承受机动车辆、路面等交通荷载的静荷载和动荷载。在正常条件下，其应具备足够的坚固性、稳定性和耐久性，从而保障高速公路的安全运行。其在日常使用过程中出现折损的主要来源是重大交通事故和外部异常环境（地质、水、降雨、气候、地震等自然条件变化）的侵袭，从而影响高速公路的安全性，造成高速公路停止运行。因高速公路属于安全使用要求较高的资产，运营方会对其实施日常养护和重大损坏后的及时修复，以保障高速公路的正常安全运行。

因此，本次主要依据高速公路路基资产的土工结构类型、使用方式、功能和高速公路的运行安全性要求，考虑到运营方对其实施日常养护和重大损坏后及时修复的情况，结合现场勘查情况，在确定其所属高速公路正常安全运行的情况下，本次评估路基资产的成新率确定为 100%。

<3>评估值的确定

评估值 = 重置全价 × 成新率

3) 设备类资产的评估

评估人员根据企业提供的设备评估明细表，通过对有关的合同、发票等权属证明材料及相关会计凭证的审查核实，对其权属予以必要的关注，通过查阅有关的记账凭证、设备购置发票、分析折旧政策和计提过程，对其账面价值予以必要的核实；组织专业技术人员进行现场勘查和核实，查阅主要设备的运行和维护记录资料，并向设备管理和使用人员了解设备的使用、维护和修理等情况，对主要设备进行详细的现场勘察和鉴定。评估人员根据设备的特点和收集资料的情况，主要采用成本法进行评估，基本公式为：

评估值=重置全价×成新率

<1>重置全价的确定

①机械设备

对价值量较大、主要关键设备的重置全价由设备购置价、运杂费、安装调试费、工程建设其他费用、资金成本等内容构成。计算公式如下：

重置全价=设备购置费+运杂费+安装工程费+基础费+前期及其他费用+资金成本

A.设备购置价

设备购置价主要通过市场询价、查阅有关设备报价资料，以及评估人员根据收集的相关价格资料确定；对于部分新近购进的设备，在核实其有关会计凭证的基础上，按照企业的购买价确定其购置价；对于部分无市场价格的设备，按照替代原则参考同类设备的购置价，技术进步程度较小的，以物价指数法来确定重置价；非标设备以重置核算法确定其购置价。

B.运杂费

运杂费是根据各设备的具体情况，区分设备购置地点和运输的难易程度，参照有关设备的行业标准并结合相关的市场惯例，按设备购置价的合理百分比计算确定。

C.安装调试费

安装调试费是根据设备的特点、安装难易程度等技术指标，按设备购置价的一定比率计算确定。

D.基础费

基础费是根据设备的大小、重量等技术指标，按设备购置价的一定比率计算确定。

E.前期及其他费用

前期及其他费用由建设单位管理费、工程监理费、工程勘察设计费、招投标代理费、环境评价费等构成，评估时依据建设单位资产规模，按国家相关规定计算确定。

F.资金成本

a 与高速公路项目相关的设备根据其所在高速路段的合理建设工期，根据中国人民银行授权全国银行间同业拆借中心 2022 年 2 月 21 日公布的贷款市场

报价利率（LPR）按复利计算。则资金成本计算如下：

资金成本=（设备购置价+运杂费+安装调试费+基础费+前期费用）×综合利息系数

b 其他设备资金成本按整个项目考虑，是指资金在合理建设工期内均匀投入和评估咨询基准日全国银行间同业拆借中心受权公布贷款市场报价利率(LPR)计算。其计算公式为：

资金成本=（设备购置价+运杂费+安装调试费+基础费+前期费用）×贷款LPR利率×（合理工期/2）

对于形成固定资产所需时间较短、价值量小、不需要安装以及运杂费较低的一般设备，重置全价参照其购置价并结合具体情况综合确定其重置全价。

②运输类设备

运输类设备的重置全价以其所在地同类运输类设备在评估咨询基准日的市场售价为基础，加上相应的购置税、验车及牌照等费用确定重置全价。基本公式为：

重置全价=购置价（含税）+购置税+验车及牌照等费用

③电子设备及其他设备

参照评估咨询基准日市场购价并结合具体情况综合确定其重置全价。

对待报废设备类资产按照其可回收价值确定其评估值。

<2>成新率的确定

①机械设备、电子设备及其他类设备

主要设备依据设备经济寿命年限、已使用年限，通过对设备使用状况、技术状况的现场勘查了解，确定其理论成新率以及勘查成新率，理论年限法与勘察法分别测算其年限成新率和勘察成新率后，再用加权平均法求得其综合成新率，其中：

年限法成新率=（经济使用年限-已使用年限）/经济使用年限×100%

勘察成新率，根据设备各主要部件进行打分确定，无特殊情况分值与年限法成新率相近。

综合成新率=年限法成新率×40%+现场勘察成新率×60%

对价值量较小的一般设备和电子设备采用年限法确定其成新率。即：

成新率=（1-实际已使用年限/经济寿命年限）×100%

②运输类设备

对于运输车辆，根据商务部、发改委、公安部、环境保护部令 2012 年第 12 号文《机动车强制报废标准规定》的有关规定，并根据一般运输类设备使用和持有情况，按以下方法确定理论成新率，即：

$$\text{行驶里程成新率} = (1 - \text{已行驶里程} \div \text{规定行驶里程}) \times 100\%$$

$$\text{年限法成新率} = (\text{经济使用年限} - \text{已使用年限}) / \text{经济使用年限} \times 100\%$$

$$\text{成新率} = \text{Min}(\text{使用年限成新率}, \text{行驶里程成新率})$$

同时对待估运输类设备进行必要的勘察鉴定,根据运输类设备各部分技术状况,确定运输类设备的现场勘察成新率。

$$\text{成新率} = \text{理论成新率} \times 40\% + \text{勘察成新率} \times 60\%。$$

成新率的确定是专业评估人员基于技术、经验及现场勘察情况所做出的专业性综合判断的结果。

<3>评估值的确定

$$\text{评估值} = \text{重置全价} \times \text{成新率}$$

(3) 无形资产评估方法

交发集团本部无形资产主要为软件；分公司无形资产类型主要为土地使用权。评估方法如下：

1) 无形资产-软件

对于企业外购的软件，评估人员查阅了无形资产的形成过程记录，收集了其他无形资产的购置合同及有关资料。对于评估基准日市场上有销售且无升级版的外购软件，按照同类软件评估基准日市场价格确认评估值；对于目前市场上有销售但版本已经升级的外购软件，以现行市场价格扣减软件升级费用确定评估值；对于已没有市场交易但仍可以按原用途继续使用的软件，参考企业原始购置成本并参照同类软件市场价格变化趋势确定贬值率，计算评估价值，公式如下：

$$\text{评估价值} = \text{原始购置价格} \times (1 / \text{贬值率})$$

2) 无形资产-土地使用权的评估

根据相关准则、规程的规定，现行土地使用权的评估方法有市场比较法、收益还原法、假设开发法（剩余法）、成本逼近法、基准地价系数修正法。根据当地土地市场的特点和资产占有单位提供资料及评估人员勘察、调查收集的

有关资料，经综合分析比较后，本次选用成本逼近法对土地使用权的市场价值进行评估。

成本逼近法是以开发土地所耗费的各项客观费用之和为主要依据，再加上一定的利润、利息、应缴纳的税金和土地增值收益来确定土地价格的估价方法。

其基本计算公式为： $V=Ea+Ed+T+R1+R2+R3=VE+R3$

式中：V——土地价格； Ea——土地取得费；

Ed——土地开发费； T——税费；

R1——利息； R2——利润；

R3——土地增值收益； VE——土地成本价格。

其中：

土地取得费及税费：根据《中华人民共和国土地管理法》，土地取得费包括土地补偿费、安置补助费、青苗和附着物补偿费，税费包括耕地占用税、耕地开垦费、征地管理费等；

土地开发费：土地开发费按估价设定土地开发程度下区域平均需投入的各项客观费用计算；

利息：按照估价界定的土地开发程度的正常开发周期、各项费用投入期限和资本年利息率，分别估计各期投入应支付的利息；

利润：按照开发性质和各地实际情况，确定开发中各项投资的正常回报率，估计土地投资应取得的投资利润；

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。

3) 无形资产-其他无形资产的评估

本次申报的其他无形资产为企业外购的软件，评估人员通过了解软件的主要功能和特点，核查其购置合同、发票、付款凭证等资料，并关注是否存在权属纠纷现象。对于企业外购的软件，评估时采用市场法并区分以下几种情况：对于评估咨询基准日市场上有销售且无升级版的外购软件，按照同类软件评估咨询基准日市场价格确认评估值；对于目前市场上有销售但版本已经升级的外购软件，以现行市场价格扣减软件升级费用确定评估值；对于已经停止使用，经向企业核实无使用价值的软件，评估值为零。

(4) 评估方法合理性分析

对于房屋建筑物类资产和高速公路路产等土建类资产，成本法评估是采用重置成本法考虑相应的成新率确定评估值的评估操作，重置全价的评估参数均结合委估资产所在地的造价标准和国家政策标准进行重置成本确定，该参数地域不同标准不同，但均按照资产所在地的建安造价标准、《公路工程预算定额》（JTG/T3832-2018）、《公路工程机械台班费用定额》（JTG/T3833-2018）、《公路工程项目概算预算编制办法》（JTG/T3830-2018）及基准日当地建材信息价等资料进行参数选取确定；对于设备类资产主要采用重置成本法进行评估，个别车辆采用二手车市场法进行评估，但主体方法仍是重置成本法评估，设备类资产中的机器设备、运输设备、电子设备和其他设备评估参数是选取各自资产的重置价，考虑资产的各种贬值因素从而确定成新率，最后确定评估值。

对于土地使用权，由于评估对象作为公路用地，区域内无类似房地产出租案例，未来的收益和风险难以准确地量化（预测），因此不适合采用收益还原法；由于评估对象为公路用地，开发完成后一般不用于销售，且开发完成后的价值难以预测，故不适合采用剩余法；通过中国土地市场网调查，搜集近三年估价对象所在区域的土地成交案例，分析得出，估价对象所在区域近期成交的交通用地案例不多，不满足市场比较法要求，经综合考虑不宜采用市场比较法。根据调查了解，政府公开发布的基准地价信息较滞后，政府发布的基准地价基准日距本次评估基准日超过3年，不能满足基准地价法的条件，因此本次未采用基准地价法。

根据当地土地市场的特点和资产占有单位提供资料及评估人员勘察、调查收集的有关资料，经综合分析比较后，选用成本逼近法对土地使用权的市场价值进行评估。各项成本的评估参数选取均是按照宗地所在地的土地成本补偿标准和政府公布的截止评估基准日的适用文件政策补偿确定。

综上评估方法的描述，结合评估对象委估资产所在区域的实际情况，委估资产主要分布在各自区域内的特定资产，房屋土建资产、高速公路路产，都是在采用重置成本法的评估方法基础上进行评估的，这类资产依资产自身特点有特殊造价情况，工程量不同评估结果不同，此类资产无同类可比资产或者说并无同类可比性，但评估单价基本是在合理造价区间的；设备类资产选用的评估方法一致，价值区间与同类资产可比较，结合整个交发集团的设备资产评估，类似资产的评估值趋于合理区间；土地使用权分宗地所在区域不同其价值不同，

他受宗地所在区域土地成本影响，同区域内的土地使用权等无形资产评估单价在相同区间内。

(5) 评估结果

根据鹏信资评报字[2022]第 YHNO40 号评估报告，交发集团固定资产及无形资产评估结果如下：

固定资产账面价值 13,929,296.55 万元，评估值 16,969,957.60 万元，增值 3,040,661.06 万元，增值率 21.83%。增值原因一方面是截至评估基准日的人工、材料机械价格均比项目建成期有较大幅度的上涨，形成评估增值；另一方面是经济使用年限长于企业会计折旧年限致使评估净值增值。

无形资产账面价值 4,245,028.01 万元，评估值 6,048,245.01 万元，增值 1,803,217.00 万元，增值率 42.48%。增值原因为随着该区域基础设施建设的不断完善，经济的不断发展，国家对土地供应的调控，土地市场的供求矛盾日益加剧，土地取得成本不断增高，致使评估增值。

结合交发集团整体资产的评估，固定资产、无形资产所选用的评估方法合理，评估参数结合自身资产特点选取合理，评估结论具备合理性。

2、截至 2022 年末固定资产和无形资产的具体构成情况，关于相关资产减值准备的计提、进一步减值的风险，以及是否符合企业会计准则的相关要求的情况。

(1) 固定资产和无形资产构成

2022 年末，发行人固定资产主要由公路及构筑物构成，明细如下：

表：截至 2022 年末发行人固定资产情况分布表

单位：万元

项目	账面原值	累计折旧	固定资产账面净值	减值准备合计	固定资产账面价值
公路及构筑物	22,474,646.50	140,556.96	22,334,089.54	1,420.12	22,332,669.42
房屋及建筑物	1,055,116.87	344,165.21	710,951.66	1,171.38	709,780.28
机器设备	230,410.51	75,723.37	154,687.14	62.36	154,624.78
运输工具	83,099.07	52,518.77	30,580.30	45.16	30,535.15
电子设备	4,587.84	2,335.44	2,252.41	0.67	2,251.74
办公设备	327.59	55.21	272.38	-	272.38
其他	1,237,645.61	389,602.40	848,043.22	17.77	848,025.45
合计	25,085,833.99	1,004,957.35	24,080,876.64	2,717.45	24,078,159.19

2022年末，发行人无形资产主要由高速公路特许经营权、PPP建设业务及土地使用权。明细如下：

表：2022年末发行人无形资产明细情况

单位：万元

项目	原价	累计摊销	减值准备	账面价值
软件	10,652.55	6,692.32	121.37	3,838.86
土地使用权	8,950,477.80	64,515.33	-	8,885,962.47
专利权	9.07	5.17	-	3.89
商标权	16.71	15.32	-	1.39
特许经营权	13,022,614.01	19,910.98	13,460.80	12,989,242.24
PPP建设业务	7,336,977.95	-	-	7,336,977.95
其他	289.45	48.49	-	240.96
合计	29,321,037.53	91,187.62	13,582.17	29,216,267.75

（2）减值情况

发行人固定资产和无形资产主要由公路及构筑物、土地使用权及特许经营权资产构成，其中土地使用权为高速公路用地，公路及构筑物和特许经营权为发行人建设的高速公路累计投入，因此发行人固定资产和无形资产主要为高速公路相关资产及建设投入。

评估入账方面，深圳市鹏信资产评估土地房地产估价有限公司接受河南交通投资集团有限公司（以下简称“交投集团”）的委托，对交投集团拟增资之经济行为所涉及的河南省交通运输发展集团有限公司（以下简称“交发集团”）股东全部权益于2022年03月31日的市场价值进行了评估。并于2022年8月10日为报告日出具了《鹏信资评报字[2022]第YHNO40号》评估报告。

河南省国资委于2022年8月17日出具了《省政府国资委关于河南省交通运输发展集团有限公司股权作价出资注入河南交通投资集团有限公司的意见》（豫国资产权[2022]17号），同意将省政府持有的河南省交通运输发展集团有限公司股权按评估结果作价出资注入交投集团，交投集团已于2022年8月31日完成增资工商变更登记。

公司于2022年8月31日依据省国资委的文件进行了账务处理，根据评估结果相应增加长期股权投资、实收资本以及资本公积。2022年11月1日吸收合并交发集团，根据《企业会计准则解释第7号》“四、母公司直接控股的全资子

公司改为分公司的，该母公司应如何进行会计处理的相关答复：将原子公司的相关资产、负债，按照原母公司自购买日所取得的该原子公司各项资产、负债的公允价值入账”，因此公司以交发集团 2022 年 8 月 31 日资产、负债持续计算至吸收合并日的公允价值入账。

从经营和收益情况来看，最近三年，发行人高速公路通行费收入分别为 972,618.27 万元、1,204,852.81 万元、1,463,223.76 万元，通行费收入稳定；日均车流量分别为 158.78 万辆、159.61 万辆、122.12 万辆，存在一定波动，主要受河南水灾等不可抗力因素影响。2023 年以来随着高速公路客运、货运需求的逐步恢复，日均实际车流量大幅上升，通行费收入随之增加，收益情况良好。河南是全国重要的交通通信枢纽和物资集散地，在全国交通发展格局中具有连南贯北、承东启西的重要战略地位，发行人作为河南省最主要的高速公路投资建设运营主体，目前管理着河南省 102 条高速公路，总里程达 6,195.20 公里，占河南省高速公路通车里程的比重接近 80%，2022 年以来公司新增 15 条路产，新增通车里程超过 600 公里，预计“十四五”期间内仍将有较多在建路产陆续完工投入运营，未来公司运营路产里程将继续增长，凭借良好的交通优势和区位优势，发行人高速公路业务将保持稳定增长。

资产减值计提方面，根据省政府《关于河南交通投资集团有限公司重组整合方案的批复》（豫政文【2022】30 号），交发集团以 2022 年 3 月 31 日为基准日进行了全面资产清查，中勤万信会计师事务所（特殊普通合伙）于 2022 年 8 月 15 日出具了资产清查报告（勤信专字【2022】第 1369 号）。根据《企业会计准则第 8 号—资产减值》规定，“有证据表明资产已经陈旧过时或者其实体已经损坏，表明资产可能发生了减值”。资产清查中盘点状态为损坏待报废资产已经出现了上述规定提示的减值迹象，公司将此类资产计提减值准备。公司根据资产清查报告，确定损坏待报废资产实体已经损坏，无法作为资产使用并产生价值，其余在用的公路资产处于正常使用中，未发现《企业会计准则第 8 号-资产减值》相关指引提示的减值迹象，暂无资产损失风险，公司评估入账资产的减值准备是充分、合理的。

公司根据《企业会计准则第 4 号-固定资产》、《企业会计准则第 8 号-资产减值》规定，每年对资产进行盘点，并且于每年年度终了进行减值测试，经减值测试，2022 年 12 月 31 日不存在进一步减值的风险。

综上，考虑到高速公路运营及收益情况以及减值测试结果，公司计提减值充分，不存在进一步减值风险，符合会计准则相关要求。

3、报告期内固定资产的折旧计提方法以及计提情况、无形资产的摊销计提方法以及计提情况，相关资产折旧或摊销计提充分充分性，关于报告期内相关资产的入账以及折旧计提和摊销计提情况是否符合企业会计准则的相关要求的情况。

(1) 固定资产计提折旧方法及计提情况

①高速公路经营类公司

根据《河南省交通运输厅关于完善河南交通投资集团有限公司所属公路资产折旧摊销政策的函》（豫交文[2014]477号文）、《河南省财政厅关于完善河南交通投资集团有限公司所属公路资产折旧摊销政策的复函》（豫财企[2014]60号）批复，发行人计提折旧的固定资产范围为：房屋、建筑物，收费、通讯、监控等运营设施，办公、运输等运营机具设备设施。

根据各类固定资产的性质和使用情况，确定固定资产的使用寿命和预计净残值。折旧方法分别采用年限平均法、工作量法、双倍余额递减法、年数总和法等。并在年度终了，对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核，如与原先估计数存在差异的，进行相应的调整。除公路资产、已提足折旧仍继续使用的固定资产和单独计价入账的土地之外，公司对所有固定资产计提折旧。

资产类别	预计使用寿命（年）	预计净残值率（%）	年折旧率（%）
公路及构筑物	—	—	—
安全设施	—	—	—
房屋及建筑物-房屋	30-40	3-5	2.38-3.23
房屋及建筑物-建筑物	25	3-5	3.80-3.88
监控设施	5-10	3-5	9.50-19.40
收费设施	5-8	3-5	11.88-19.40
通讯设施	5-15	3-5	6.33-19.40
机械设备	5-14	3-5	6.79-19.40
运输设备	5-10	3-5	9.50-19.40
其他设备	2-8	3-5	11.88-48.50

②非高速公路经营类公司

根据各类固定资产的性质和使用情况，确定固定资产的使用寿命和预计净

残值，折旧方法采用年限平均法。在年度终了，对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核，如与原先估计数存在差异的，进行相应的调整。除已提足折旧仍继续使用的固定资产和单独计价入账的土地之外，对所有固定资产计提折旧。

资产类别	预计使用寿命（年）	预计净残值率（%）	年折旧率（%）
房屋及建筑物	25-30	3	3.23-3.88
机器设备	10-14	3	6.93-9.70
运输工具	5	3	19.40
电子设备	5	3	19.40
办公设备	8	3	12.13
酒店业家具	8	3	12.13
其他	8	3	12.13

③固定资产计提情况

单位：万元

项目	2021年12月31日	本期增加	本期减少	2022年12月31日
累计折旧合计：	369,001.37	831,137.04	195,181.06	1,004,957.35
其中：公路及构筑物	80,010.82	62,576.19	2,030.05	140,556.96
房屋及建筑物	97,020.48	252,021.25	4,876.51	344,165.21
机器设备	97,978.59	13,750.70	36,005.92	75,723.37
运输工具	34,075.67	47,638.47	29,195.38	52,518.77
电子设备	245.51	2,089.93	-	2,335.44
办公设备	818.07	762.86	1,525.72	55.21
其他	58,852.23	452,297.64	121,547.47	389,602.40

（2）无形资产摊销方法及摊销情况

①收费经营权

根据《河南省交通运输厅关于完善河南交通投资集团有限公司所属公路资产折旧摊销政策的函》（豫交文[2014]477号文）、《河南省财政厅关于完善河南交通投资集团有限公司所属公路资产折旧摊销政策的复函》（豫财企[2014]60号）批复，公司特许经营权不进行摊销。

②其他无形资产按照直线法摊销。

类别	使用寿命	摊销方法	备注
高速公路土地使用权	—	—	
其他土地使用权	法律规定使用年限	直线法	适用于非高速公路用地
软件	5	直线法	

类别	使用寿命	摊销方法	备注
专利权	10	直线法	
商标权	法律规定使用年限	直线法	
停车位试用期	法律规定使用年限	直线法	

③无形资产计提情况

单位：万元

项目	2021年12月31日	本期增加	本期减少	2022年12月31日
累计摊销额合计	63,530.35	27,819.41	162.13	91,187.62
其中：计算机软件	4,389.17	2,461.01	157.86	6,692.32
土地使用权	39,162.02	25,353.30	- -	64,515.33
专利权	9.45	-	4.28	5.17
商标权	14.85	0.47	- -	15.32
特许经营权	19,910.98	-	- -	19,910.98
PPP建设业务	- -	-	- -	- -
其他	43.87	4.62	- -	48.49

(3) 相关资产折旧或摊销是否计提充分

2014年，河南省交通厅和河南省财政厅分别出具《关于完善河南交通投资集团有限公司所属公路资产折旧摊销政策的函》（豫交文【2014】477号）和《关于完善河南交通投资集团有限公司所属公路资产折旧摊销政策的复函》（豫财企【2014】60号），批复同意河南交通投资集团有限公司仅对固定资产中的房屋、建筑物，收费、通讯、监控等运营设施，办公、运输等运营机具设备设施计提折旧；对无形资产中的收费、办公等运营软件、专利权及非高速公路用地土地使用权计提摊销，公司根据上述固定资产的折旧方法和无形资产的摊销方法计提折旧和摊销，经测算，固定资产计提折旧和无形资产计提摊销的金额是充分的。

(4) 报告期内相关资产的入账以及折旧计提和摊销计提情况是否符合企业会计准则的相关要求

固定资产、无形资产的取得分自建和外购，对于自行建造的资产，将建造该项资产达到预定可使用状态前所发生的必要支出全部计入该项资产。对于外购的资产，包括购买价款、相关税费、使固定资产达到预定可使用状态前所发生的可归属于该项资产的运输费、装卸费、安装费和专业人员服务费等都计入

该项资产。公司固定资产、无形资产主要为公路资产及特许经营权。

公司公路资产入账情况：依据《企业会计准则第4号-固定资产》，公路资产属于自行建造的资产，建造期间根据承包方工程计量单入账，年底根据实际工程量暂估，公路通车时根据合同执行情况暂估转固，待政府审计结束根据政府审计结果调整入账金额。

公司特许经营权入账情况：依据PPP项目的会计处理规定，根据特许经营协议、投资协议是否有政府补助，区分PPP项目按混合模式还是无形资产模式核算。无形资产模式下，在特许经营的建造期，根据承包方工程计量单确认合同资产，PPP项目资产达到预定可使用状态时，结转至无形资产；混合模式的合同资产反映的是扣减应收政府补助后的金额。在PPP项目资产的建造过程中发生的借款费用，公司按照《企业会计准则第17号--借款费用》的规定进行会计处理。

交发集团资产入账情况：根据《企业会计准则第20号-企业合并》应用指南（二）非同一控制下的控股合并，母公司在购买日编制合并资产负债表时，对于被购买方可辨认资产、负债应当按照合并中确定的公允价值列示；《企业会计准则第20号-企业合并》非同一控制下的企业合并，第十五条企业合并形成母子公司关系的，母公司应当设置备查簿，记录企业合并中取得的子公司各项可辨认资产、负债及或有负债等在购买日的公允价值。编制合并财务报表时，应当以购买日确定的各项可辨认资产、负债及或有负债的公允价值为基础对子公司的财务报表进行调整。公司在2022年8月31日（购买日）将交发集团纳入合并范围，公司在编制合并资产负债表时，按交发集团可辨认资产、负债的公允价值列示，将交发集团评估增减部分设置备查账套，公司合并报表按交发集团2022年8月31日的公允价值进行持续计量后的金额进行合并。

折旧计提和摊销计提情况：合并报表反映的交发集团资产自购买日按照上述披露的会计政策计提折旧和摊销；合并范围内其他公司资产在报告期内按照上述披露的会计政策计提折旧和摊销。

公司报告期内相关资产的入账以及折旧计提和摊销计提情况符合企业会计准则的相关要求。

五、2022年发行人投资活动净现金流为-447.09亿元，大幅净流出，2022

年主要投资活动现金流出的具体投向、相关项目的建设进度、预计所需资金、收益实现方式及回收周期，是否投向公益性资产的情况，相关投资对发行人偿债能力的影响情况。

2022年度，发行人投资活动流入825,480.36万元，投资活动流出5,296,337.95万元，净流出4,470,857.59万元。发行人投资活动流出主要系构建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金，具体投向为高速公路项目。根据河南省人民政府所印发《河南省高速公路规划（2021-2035）的通知》和《关于加快高速公路建设的意见》，河南省将全面启动实施高速公路“13445工程”，并将“13445工程”分批切块建设。切块项目计两批下达，其中第一批项目17个、建设里程1,063公里、总投资约1,522亿元；第二批项目18个、建设里程1,070公里，总投资1,334亿元，均由发行人负责建设。

2022年，发行人前十大在建项目情况如下：

单位：亿元、%

序号	项目名称	收益回收周期	总投资额	已投资额	未来投资额	2022年末建设进度	2022年度投资额	回报支付方式
1	郑州至洛阳高速公路	40年	201.68	61.40	140.28	30.44	36.00	通行费收入
2	沁阳至伊川高速公路	40年	188.74	37.02	151.72	19.61	30.72	通行费收入
3	安阳至罗山高速豫冀省界至原阳段	40年	184.39	84.20	100.19	45.66	50.20	通行费收入
4	沿大别山高速鸡公山至商城（豫皖省界）段	40年	159.02	73.21	85.81	46.04	35.50	通行费收入
5	许昌至信阳高速公路	40年	156.33	130.92	25.41	83.75	42.50	通行费收入
6	栾川至卢氏高速公路	40年	153.62	141.40	12.22	92.05	25.50	通行费收入
7	兰考至沈丘高速兰考至太康段	40年	140.95	37.71	103.24	26.75	31.20	通行费收入
8	焦作至平顶山高速新密至襄城段	40年	140.42	36.40	104.02	25.92	29.70	通行费收入
9	郑州至南阳高速郑州至许昌段	40年	137.50	28.31	109.19	20.59	22.21	通行费收入
10	沈丘至卢氏高速沈丘至遂平段	40年	136.30	34.82	101.48	25.55	28.06	通行费收入
总计			1,598.95	665.39	933.56		331.58	

发行人投资流出主要系高速公路项目建设，不涉及公益性项目。短期来看，上述项目除资本金外的其他资金投入主要依靠债务融资来解决，一方面将增加发行人的负债规模，加大利息支出和财务负担；另一方面由于高速公路项目建

设周期长、投资回收慢，而且一般而言高速公路培育期较长，因此未来较大规模的投资将会对发行人的经营业绩造成一定影响。因此，发行人将积极提升自身运营效率，合理的项目投融资规划与可行性研究分析，做好现金流量规划和管理。长期来看，随着投资修建的高速公路陆续通车运营，发行人拥有路段的车辆通行量会稳步增加，预计未来路网通行费收入将保持增长，通行费收入为偿还债务提供有力的现金流支撑，发行人偿债能力有望进一步增强。

六、发行人 2022 年确认营业外支出 16.06 亿元，2022 年营业外支出的具体构成情况，关于损失是否持续及对发行人偿债能力影响的情况。

2022 年，发行人营业外支出明细如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度
非流动资产毁损报废损失合计	3,631.72	2,003.84
对外捐赠	981.44	472.51
盘亏损失		0.70
税收滞纳金	150,711.92	
其他	5,296.25	13,769.11
合计	160,621.32	16,246.16

2022 年确认营业外支出 16.06 亿元，主要是 2022 年交投集团重组吸收合并河南省交通运输发展集团有限公司（以下简称“交发集团”）后，于 2022 年 12 月补缴交发集团 2013 年 4 月应缴未缴国有划拨土地使用权作价出资相关契税 8.58 亿元，同时缴纳税款滞纳金 15.07 亿元并计入营业外支出。

省财政厅结合发行人重组的实际情况，为了增强资本实力，提升融资能力，于 2022 年 12 月 26 日，向发行人补充了 30 亿元国家资本金。

上述营业外支出主要为以前年度历史遗留问题，不是持续性的，本次吸收合并交发集团，经发行人全面自查，不存在其他应缴税收滞纳金的情况，预计上述损失对发行人偿债能力无重大不利影响。

七、发行人 2022 年确认其他减值损失 3.89 亿元。报告期内其他减值损失的具体构成情况,相关资产减值准备的计提情况、计提比例和计提依据，相关减值准备的计提充分性，及是否存在进一步减值的风险、符合企业会计准则的相关要求的情况。

(1) 其他减值损失具体构成

公司其他减值损失 3.89 亿元为固定资产清理减值准备计提的减值损失。根据《企业会计准则第 4 号-固定资产》，企业报废固定资产或发生固定资产毁损，应当通过“固定资产清理”科目进行核算，因此在 2022 年将清查出的损毁待报废资产账面价值转入固定资产清理，并根据《企业会计准则第 8 号-资产减值》的规定，在截止资产负债表日固定资产清理未清理完毕的情况下，对借方余额进行减值测试并计提相应减值准备。

交发集团以 2022 年 3 月 31 日为基准日进行了全面资产清查，中勤万信会计师事务所（特殊普通合伙）于 2022 年 8 月 15 日出具了资产清查报告（勤信专字【2022】第 1369 号），因吸收合并交发集团和高发公司，2022 年 11 月公司以 2022 年 10 月 31 日为基准日进行了全面资产盘点。经上述资产清查及盘点，清查出公司及子公司存在损毁待报废资产共计 3.94 亿元：（1）原交发集团损毁待报废资产 2.04 亿元，其中公路及构筑物 0.37 亿元，房屋建筑物 0.19 亿元，安全、监控、收费设施 1.01 亿元，其他设施 0.47 亿元；（2）母公司及原高发公司损毁待报废资产 1.67 亿元，其中公路及构筑物 1.47 亿元，房屋建筑物 0.02 亿元，安全设施 0.11 亿元，其他设施 0.07 亿元；（3）其他公司损毁待报废资产 0.23 亿元。

(2) 相关减值准备的计提是否充分，是否存在进一步减值的风险，是否符合企业会计准则的相关要求。

根据省政府《关于河南交通投资集团有限公司重组整合方案的批复》（豫政文【2022】30 号），交发集团以 2022 年 3 月 31 日为基准日进行了全面资产清查，中勤万信会计师事务所（特殊普通合伙）于 2022 年 8 月 15 日出具了资产清查报告（勤信专字【2022】第 1369 号）。2022 年 11 月，交投集团以 2022 年 10 月 31 日为基准日进行了全面资产盘点。根据《企业会计准则第 8 号—资产减值》规定，“有证据表明资产已经陈旧过时或者其实体已经损坏，表明资产可能发生了减值”，资产盘点状态为损坏待报废资产已经出现了上述规定提示的减值迹象，公司将此类资产计提减值准备，计提减值准备金额 3.89 亿。公司根据资产盘点结果，确定损坏待报废资产实体已经损坏，无法作为资产使用并产生价值，其余在用的公路资产处于正常使用中，未发现《企业会计准则第 8 号-资产减值》相关指引提示的减值迹象，暂无资产损失风险，公司资产的减值准

备是充分、合理的。

公司根据《企业会计准则第4号-固定资产》、《企业会计准则第8号-资产减值》规定，每年对资产进行盘点，并且于每年年度终了进行减值测试，经减值测试，2022年12月31日不存在进一步减值的风险。综上，公司相关资产减值准备的计提是充分的，不存在进一步减值的风险，符合企业会计准则的相关要求。

八、2022年年度报告中对资产受限情况、利润及其他损益来源情况的披露有误，更正内容如下：

发行人已按照《上市规则》《上海证券交易所公司债券自律监管规则适用指引第1号—公司债券持续信息披露》等要求，对年度报告进行核查，并将前述内容补充披露至年度报告内，其中对资产受限情况更正如下：

适用 不适用

单位：亿元 币种：人民币

受限资产类别	受限资产账面价值	资产受限金额	受限资产评估价值（如有）	资产受限金额占该类别资产账面价值的比例（%）
货币资金	122.88	1.11	-	0.9
固定资产	2,407.82	2,091.00	-	86.84
无形资产	2,921.63	2,384.46	-	81.61
投资性房地产	7.39	0.03	-	0.38
合计	5,459.71	4,476.60	—	—

对利润及其他损益来源情况更正如下：

（一）基本情况

报告期利润总额：-0.13亿元

报告期非经常性损益总额：-10.42亿元

报告期内合并报表范围利润主要源自非主要经营业务的：

适用 不适用

单位：亿元 币种：人民币

科目	金额	形成原因	属于非经常性损益的金额	可持续性
投资收益	5.09	权益法核算长期股权投资收益、其他权益工具投资持有期间分红、债权投资持有期间的利息收益	3.46	可持续
公允价值变动损益	0.00		0.00	
资产减值损失	-6.30	非流动资产减值	0.00	不可持续
营业外收入	0.55	主要为路产赔偿收入	0.55	不可持续
营业外支出	-16.06	主要为税收滞纳金	-16.06	不可持续
其他收益	1.63	政府补助	1.63	可持续

（二） 投资状况分析

如来源于单个子公司的净利润或单个参股公司的投资收益对发行人合并口径净利润影响达到 20%以上

√适用 □不适用

单位：亿元 币种：人民币

公司名称	是否发行人子公司	持股比例	主营业务经营情况	总资产	净资产	主营业务收入	主营业务利润
河南中原高速公路股份有限公司	是	45.09%	公路管理与养护	611.64	240.78	74.11	11.34
河南高速公路发展有限责任公司	是	100.00%	道路交通	127.31	125.98	56.37	6.78
河南物产集团有限公司	是	51.00%	道路货物运输	115.88	61.04	321.58	1.16
河南省交通运输发展集团有限公司	是	100.00%	高速公路和特大桥梁的投资、经营管理和维护	974.36	813.97	119.15	-18.47

本次补充和更正内容对公司财务状况、经营业绩及偿债能力无不利影响，本公司承诺所披露的信息真实、准确、完整，并将按照债券市场相关规定，履行后续信息披露义务。

（以下无正文）

(本页无正文，为《关于河南交通投资集团有限公司公司债券
2022年年度报告的更正公告》之盖章页)

河南交通投资集团有限公司



2023年7月12日