

东莞发展控股股份有限公司独立董事 关于深圳证券交易所《关于对东莞发展控股股份 有限公司对控股子公司减资暨重大资产重组的问询函》 之核查意见

本公司及董事会全体成员保证信息披露的内容真实、准确、完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

根据《中华人民共和国公司法》《中华人民共和国证券法》《深圳证券交易所股票上市规则》《上市公司重大资产重组管理办法》《上市公司独立董事管理办法》《深圳证券交易所上市公司自律监管指引第1号—主板上市公司规范运作》及《公司章程》等相关法律法规、规章制度的规定，我们作为东莞发展控股股份有限公司独立董事，对深圳证券交易所下发的《关于对东莞发展控股股份有限公司对控股子公司减资暨重大资产重组的问询函》（以下简称“《问询函》”）的相关问题，基于客观判断，现发表如下意见：

1.报告书显示，本次交易为上市公司拟对其持有的控股子公司东莞市轨道一号线建设发展有限公司（以下简称“一号线建设公司”）全部注册资本进行减资，交易对方和标的公司均为一号线建设公司。本次交易价款由一号线建设公司以现金方式支付，实际资金来源于东莞市轨道项目投资有限公司（以下简称“轨投公司”），本次交易不构成关联交易。东莞市国资委通过全资子公司东莞市交通投资集团有限公司、福民发展有限公司、东莞市福民集团公司间接控制公司69.82%股权，为公司实际控制人，轨投公司为东莞市国资委全资子公司。

请结合你公司、轨投公司、一号线建设公司的股权结构、控股股东及实际控制人背景，本次交易对各方的影响，以及《股票上市规则》等具体规则条款，市场可比案例，审慎核实并说明本次交易是否构成关联交易。请独立董事、独立财务顾问核查并发表明确意见。

回复：

一、公司、轨投公司、一号线建设公司的股权结构、控股股东及实际控制人背景

（一）截至 2023 年 6 月 30 日，公司控股股东为交投集团，东莞市国资委通过全资子公司（交投集团、福民发展、福民集团）间接控制公司 69.82% 股权，为公司的实际控制人。公司股权结构具体如下：

序号	股东名称/姓名	持股数量（股）	持股比例
1	交投集团	434,671,714	41.81%
2	福民发展	259,879,247	25.00%
3	福民集团	31,291,633	3.01%
4	香港中央结算有限公司	7,082,721	0.68%
5	麦容章	5,269,856	0.51%
6	阎健	3,611,200	0.35%
7	陈浩华	2,597,100	0.25%
8	麦旺球	2,446,456	0.24%
9	张建强	2,424,000	0.23%
10	戴艳红	2,274,400	0.22%
11	其他 A 股股东	287,968,665	27.70%
合计		1,039,516,992	100.00%

（二）截至 2023 年 6 月 30 日，轨投公司系东莞市国资委全资子公司，因此轨投公司的控股股东、实际控制人均为东莞市国资委。轨投公司股权结构具体如下：

序号	股东名称	注册资本（万元）	比例
1	东莞市人民政府国有资产监督管理委员会	52,761.06	100%

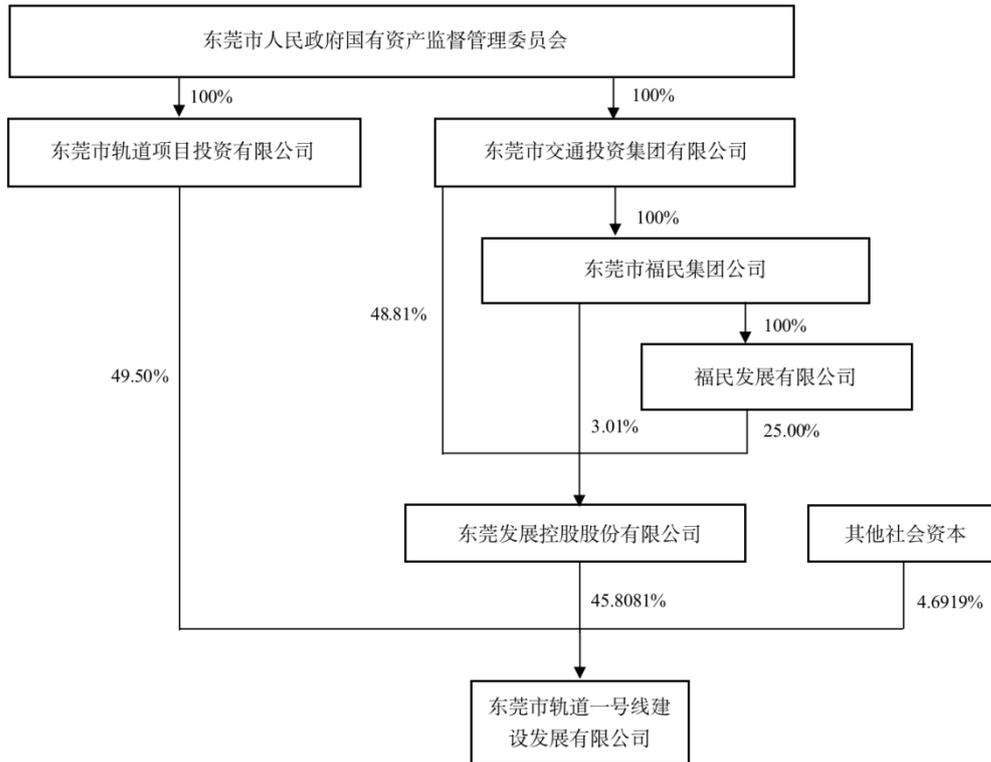
合计	52,761.06	100%
----	-----------	------

（三）截至 2023 年 6 月 30 日，轨投公司持有一号线建设公司 49.50%股权，公司持有一号线建设公司 45.8081%的股权，根据《财政部关于规范政府和社会资本合作合同管理工作的通知》（财金〔2014〕156 号），“项目公司是依法设立的自主运营、自负盈亏的具有独立法人资格的经营实体。项目公司可以由社会资本（可以是一家企业，也可以是多家企业组成的联合体）出资设立，也可以由政府和社会资本共同出资设立。但政府在项目公司中的持股比例应当低于 50%、且不具有实际控制力及管理权”，公司通过一号线建设公司的章程约定，控制一号线建设公司半数以上董事会席位及委派三分之二以上高级管理人员，有权决定一个企业的财务和经营政策，并享有一号线建设公司 95.5747%的税后利润分配权，即能据以从该企业的经营活动中获取利益，符合《企业会计准则第 33 号——合并财务报表》《深圳证券交易所创业板股票上市规则》13.1 条中关于“控制”的定义，因此一号线建设公司为公司合并报表范围内的子公司。一号线建设公司股权结构具体如下：

序号	股东名称	注册资本（万元）	比例
1	东莞市轨道项目投资有限公司	52,761.06	49.5000%
2	东莞发展控股股份有限公司	48,825.93	45.8081%
3	中铁建（东莞）建设投资有限公司	1,428.28	1.3400%
4	中铁南方（东莞）投资有限公司	1,297.60	1.2174%
5	中铁二局集团有限公司	479.11	0.4495%
6	粤水电轨道交通建设有限公司	392.99	0.3687%
7	广东省建筑工程集团有限公司	285.34	0.2677%
8	广东华隧建设集团股份有限公司	258.37	0.2424%
9	中铁隧道局集团有限公司	209.98	0.1970%
10	中铁三局集团有限公司	188.45	0.1768%
11	中铁广州工程局集团有限公司	145.39	0.1364%

序号	股东名称	注册资本（万元）	比例
12	中铁五局集团有限公司	129.18	0.1212%
13	中铁上海工程局集团有限公司	86.12	0.0808%
14	中铁一局集团有限公司	59.26	0.0556%
15	广东省水利水电第三工程局有限公司	5.44	0.0051%
16	广东省源天工程有限公司	5.44	0.0051%
17	中国中铁股份有限公司	5.01	0.0047%
18	中铁十五局集团有限公司	5.01	0.0047%
19	中国铁建股份有限公司	5.01	0.0047%
20	中铁十四局集团有限公司	5.01	0.0047%
21	中国铁建大桥工程局集团有限公司	5.01	0.0047%
22	中铁十九局集团有限公司	5.01	0.0047%
合计		106,588.00	100.0000%

综上，截至 2023 年 6 月 30 日，公司、轨投公司、一号线建设公司的产权控制关系如下：



二、本次交易对各方的影响

（一）本次交易对公司的影响

1、本次交易对公司主营业务的影响

本次交易前，公司主营业务包括交通基础设施建设和经营业务（包括高速公路经营管理和城市轨道交通投资建设）、新能源汽车充换电业务、金融投资业务等。

本次交易完成后，公司不再持有一号线建设公司股权，不再继续投资、建设轨道交通 1 号线项目。一方面，轨道 1 号线项目自 2019 年开工至今一直处于建设状态，本次交易将有利于公司降低未来项目的资金投入压力和投资风险，有利于改善公司未来整体资产收益率和资金使用效率；另一方面，公司将进一步聚焦目前主业，坚持“稳字当头、稳中求进”总基调，发展战略上继续巩固高速公路交通基础设施“基本盘”，全力打造新能源汽车充换电“增长极”，激活金融投

资“动力源”。

2、本次交易对公司主要财务指标的影响

根据公司财务报表以及《备考审阅报告》，公司本次交易前后的主要财务数据对比情况如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月/2023年6月30日			2022年度/2022年12月31日		
	交易前	交易后 (备考)	增幅	交易前	交易后 (备考)	增幅
资产总计	2,763,427.15	2,012,078.85	-27.19%	2,646,922.91	1,966,469.47	-25.71%
负债总计	1,279,469.59	902,476.57	-29.46%	1,189,313.04	875,951.73	-26.35%
所有者权益	1,483,957.55	1,109,602.28	-25.23%	1,457,609.88	1,090,517.74	-25.18%
归属于母公司股东权益	1,075,434.16	1,095,455.26	1.86%	1,056,283.42	1,076,203.90	1.89%
营业收入	194,354.02	83,711.63	-56.93%	410,398.03	144,829.41	-64.71%
利润总额	58,463.09	58,477.76	0.03%	102,752.04	102,750.92	0.00%
净利润	45,981.99	46,243.92	0.57%	82,875.39	82,646.17	-0.28%
归属于母公司股东的净利润	46,478.34	46,578.96	0.22%	82,891.94	82,787.83	-0.13%
基本每股收益(元/股)	0.42	0.42	0.00%	0.76	0.76	0.00%

注：上述财务指标，若无特别说明，均以合并口径计算。

一号线建设公司主要从事轨道交通1号线项目，根据《企业会计准则解释第14号》的相关规定，一号线建设公司需要按照履约进度对在建PPP项目确认建造收入和成本，毛利为零。如上表所示，本次交易完成后，一号线建设公司不再纳入公司合并报表范围，导致公司资产、负债、所有者权益及营业收入均存在一定幅度的下降，但对公司利润总额和净利润影响较小（不考虑公司通过本次交易收回的减资价款、资金成本补偿金）。

3、本次交易对各方股权结构的影响

本次交易不会导致公司股权结构、控股股东、实际控制人发生变化。本次交易完成后，公司不再持有一号线建设公司股权，一号线建设公司不再纳入公司合并财务报表范围。

（二）本次交易对轨投公司、一号线建设公司的影响

本次交易完成后，轨投公司持有一号线建设公司 100%股权，轨投公司的控股股东、实际控制人不变，仍为东莞市国资委。

一号线建设公司作为项目公司，继续负责投资、建设、运营轨道 1 号线项目，主营业务未发生变化。

三、本次交易不构成关联交易的进一步说明

（一）总体情况

截至 2023 年 6 月 30 日，公司控股股东为交投集团，东莞市国资委通过全资子公司（交投集团、福民发展、福民集团）间接控制公司 69.82%股权，为公司的实际控制人；轨投公司系东莞市国资委全资子公司；一号线建设公司为公司合并报表范围内子公司，除轨投公司外，一号线建设公司其他 20 名股东为国务院国资委或广东省国资委下属公司。

本次交易为公司对一号线建设公司进行减资，其他 20 名股东也共同对一号线建设公司减资，减资完成后，一号线建设公司为轨投公司全资子公司。

公司与轨投公司的实际控制人均为东莞市国资委，一号线建设公司其他 20 名股东的实际控制人为国务院国资委或广东省国资委，根据一号线建设公司其他 20 名股东的公开披露资料，不存在一号线建设公司其他 20 名股东法定代表人、董事长、总经理或半数以上的董事兼任公司、公司控股股东交投集团及轨投公司现任董事、监事或高

级管理人员的情形。

截至 2023 年 6 月 30 日，轨投公司设董事会 3 人（其中董事长兼总经理、法定代表人）、监事 5 人、财务总监 1 人，该等人员与公司及其控股股东现任董事、监事或高级管理人员均无重叠，故不存在轨投公司的法定代表人、董事长、总经理或半数以上的董事兼任公司、公司控股股东交投集团现任董事，监事或高级管理人员的情形，因此公司、公司控股股东与轨投公司之间不构成关联关系。

综上，公司、轨投公司与一号线建设公司其他 20 名股东之间不构成关联关系，公司、公司控股股东与轨投公司不因同受东莞市国资委控制而构成关联关系，一号线建设公司及其除公司外的其他股东在本次交易完成前后均未与公司构成《公司法》《股票上市规则》规定的关联关系，本次交易不构成关联交易。

（二）《股票上市规则》等具体规则条款

根据《公司法》第二百一十六条，“（四）关联关系，是指公司控股股东、实际控制人、董事、监事、高级管理人员与其直接或者间接控制的企业之间的关系，以及可能导致公司利益转移的其他关系。但是，国家控股的企业之间不仅因为同受国家控股而具有关联关系”。

根据《股票上市规则》6.3.4，“上市公司与本规则第 6.3.3 条第二款第（二）项所列法人（或者其他组织）受同一国有资产管理机构控制而形成该项所述情形的，不因此构成关联关系，但其法定代表人、董事长、总经理或者半数以上的董事兼任上市公司董事、监事或者高级管理人员的除外。”

（三）本次交易不构成关联交易的进一步说明

1、公司、轨投公司与一号线建设公司其他股东之间不构成关联

关系

截至 2023 年 6 月 30 日，一号线建设公司股东的控股股东及实际控制人情况具体如下：

序号	股东名称	控股股东情况	实际控制人
1	东莞市轨道项目投资有限公司	东莞市国资委	东莞市国资委
2	东莞发展控股股份有限公司	东莞市国资委全资子公司交投集团	东莞市国资委
3	中国铁建股份有限公司	中国铁道建筑集团有限公司	国务院国资委
4	中铁建（东莞）建设投资有限公司	中国铁建	国务院国资委
5	中国铁建大桥工程局集团有限公司	中国铁建	国务院国资委
6	中国中铁股份有限公司	中国铁路工程集团有限公司	国务院国资委
7	中铁南方（东莞）投资有限公司	中国中铁	国务院国资委
8	中铁二局集团有限公司	中国中铁	国务院国资委
9	中铁隧道局集团有限公司	中国中铁	国务院国资委
10	中铁三局集团有限公司	中国中铁	国务院国资委
11	中铁广州工程局集团有限公司	中国中铁	国务院国资委
12	中铁五局集团有限公司	中国中铁	国务院国资委
13	中铁上海工程局集团有限公司	中国中铁	国务院国资委
14	中铁一局集团有限公司	中国中铁	国务院国资委
15	中铁十五局集团有限公司	中国中铁	国务院国资委
16	中铁十四局集团有限公司	中国中铁	国务院国资委
17	中铁十九局集团有限公司	中国中铁	国务院国资委
18	粤水电轨道交通建设有限公司	粤水电	广东省国资委
19	广东省建筑工程集团有限公司	粤水电	广东省国资委
20	广东华隧建设集团股份有限公司	粤水电	广东省国资委
21	广东省水利水电第三工程局有限公司	粤水电	广东省国资委
22	广东省源天工程有限公司	粤水电	广东省国资委

如上表所示，公司与轨投公司的实际控制人均为东莞市国资委，除公司和轨投公司外，一号线建设公司其他 20 名股东的实际控制人为国务院国资委或广东省国资委，根据一号线建设公司其他 20 名股东的公开披露资料，不存在一号线建设公司其他 20 名股东法定代表人、董事长、总经理或半数以上的董事兼任公司、公司控股股东交投集团及轨投公司现任董事、监事或高级管理人员的情形。

因此，根据《公司法》《股票上市规则》，公司、轨投公司与一号线建设公司其他 20 名股东之间不构成关联关系。

2、公司、轨投公司之间不构成关联关系

公司、轨投公司的实际控制人虽然均为东莞市国资委，但公司的控股股东为交投集团，轨投公司为东莞市国资委的直接 100%持股企业，两者之间不构成关联关系的具体认定依据如下：

经核查，截至 2023 年 6 月 30 日，轨投公司设董事会 3 人（其中董事长兼总经理、法定代表人）、监事 5 人、财务总监 1 人，均由东莞市国资委任命，轨投公司以上人员与公司及公司控股股东的现任董事、监事或高级管理人员均无重叠，故不存在轨投公司的法定代表人董事长、总经理或半数以上的董事兼任公司、公司控股股东交投集团现任董事、监事或高级管理人员的情形。

因此，根据《公司法》《股票上市规则》，公司及公司控股股东与轨投公司不因同受东莞市国资委控制而构成关联关系。

（三）市场案例情况

东莞证券股份有限公司（以下简称“东莞证券”）系在审 IPO 企业，并于 2022 年 2 月 24 日经中国证监会第十八届发审委 2022 年第 19 次会议审核通过。根据《东莞证券股份有限公司首次公开发行股票并在主板上市招股说明书(申报稿)》“第八节 公司治理与独立性”之“七、关联方和关联交易”之“（一）关联方和关联交易”，“东莞市国资委通过东莞控股、金控集团、金控资本合计控制东莞证券 55.40%的股权，为东莞证券的实际控制人”，同时，该文件披露的东莞证券关联关系中，未包括同受东莞市国资委控制的其他公司。

其次，根据公开披露文件，深规院、永兴股份、中科江南、厦门环能、青岛食品、凯龙股份等各地方国资委控制的上市公司所披露关联关系中，均未包括受同一国资委控制的其他企业。

（四）本次交易有利于上市公司及全体股东利益

轨道交通 1 号线项目建设周期长，自 2019 年动工至今一直处于建设状态，受客观因素影响，项目进展较慢，在轨道交通 1 号线项目投入运营并且实现盈利前，一定程度影响了公司整体收益水平。

同时，因城市规划变更等原因，项目建设总投资、交通网络规划等发生了较大调整，相比于《PPP 合同》订立时的基础条件发生了较大变化，在近年来控制总体债务风险及 PPP 项目合作新机制新发布的政策环境下，若轨道 1 号线 PPP 项目新增的投资变化无法纳入《PPP 项目合同》，将影响公司投资轨道 1 号线 PPP 项目的投资回报。

综上，公司以公允、合理的交易定价减资退出轨道交通 1 号线项目的项目公司（即轨道一号线建设公司），即以不低于评估结果（该评估结果以符合相关法律法规规定的评估机构出具的并经有权国资管理单位备案或核准的资产评估报告确定）的减资价款提前收回已投入的项目资本金，并获得不低于公司经测算的项目资本金成本的资金成本补偿金，有利于公司降低未来项目的资金投入压力和投资风险，降低公司的偿债风险和财务费用，有利于公司进一步聚焦主业，优化战略布局，促进公司业务的转型升级，从而在一定程度上提升公司盈利能力，提高上市公司整体质量，保障全体股东利益。

四、独立董事的核查意见

经核查，独立董事认为：结合公司、轨投公司、一号线建设公司的股权结构、控股股东及实际控制人背景，本次交易对各方的影响，以及《股票上市规则》等具体规则条款，市场可比案例，本次交易不构成关联交易。

3.报告书显示，本次交易你公司将收回投资成本 37.10 亿元，以

及资本成本补偿金为 2.62 亿元。请补充说明你公司对一号线建设公司投资的资金来源、资金成本、资金取得及支付时间，并结合上述情况及资本成本补偿金金额，说明本次交易的合理性、公允性。请你公司独立董事、独立财务顾问核查并发表明确意见。

回复：

一、公司对一号线建设公司投资的资金及资金成本情况

公司对一号线建设公司投资的资金来源主要为自有资金，包括主营业务盈余、投资单位利润分配等。

自公司投资一号线建设公司的年度起至本次交易的评估基准日（即 2019 年 1 月 1 日至 2023 年 6 月 30 日）期间，公司各期的长短期银行贷款、银行间市场债务工具有息债务的加权平均有息债务利率（每期有息负债利息支出/每期平均有息债务）分别为 4.29%、3.95%、3.84%、3.39%、3.24%，公司经测算的资金成本计算公式为：公司对一号线建设公司投资的每一笔资金金额*到账日至评估基准日（即 2023 年 6 月 30 日）的投资期间*前述公司各期加权平均有息债务利率，公司据此测算的资金成本为 2.62 亿元，并以此为基础与交易各方协商确定公司取得的资金成本补偿金为 2.62 亿元。

二、本次交易的合理性、公允性

本次交易的标的资产为上市公司拟对其控股子公司一号线建设公司减资的全部注册资本，减资价款以符合相关法律法规规定的评估机构出具的并经有权国资管理单位备案或核准的资产评估报告确定的评估结果及截至评估基准日中标社会资本实际投入资金占一号线建设公司全体股东实际投入资金总额的比例为基础，最终由交易各方友好协商确定，减资价款未低于上述评估结果与上述实际投入资金占

比之乘积。

其次，鉴于中标社会资本退出一号线建设公司后，将放弃未来特许经营期内的收益，考虑到中标社会资本在项目建设期内提供的支持，并基于中标社会资本作为退出方获取合理投资收益的诉求，一号建设公司根据本次交易相关协议向中标社会资本支付实际投入资金的资金成本补偿金，以补偿中标社会资本在项目建设期内已投入项目资本金的资金成本，且上述资金成本补偿金以公司经测算的资金成本为基础由交易各方协商确定，资金成本补偿金未低于公司经测算的资金成本。

根据公开披露信息，本次交易定价原则与同为退出 PPP 项目公司的部分市场可比案例不存在重大差异，具体案例情况如下所示。

上市公司	披露日期	披露文件	退出价格计算原则	资金成本补充金计算原则
启迪环境 (000826)	2023/6/7	关于签署《解除 S354 道县上关至湘源温泉公路 PPP 项目协议书》补充协议的公告	总投入	当期全国银行间同业拆借中心授权公布贷款市场报价的利率，分 4 年支付
元成股份 (603388)	2023/5/31	元成环境股份有限公司关于终止 PPP 项目合同并注销项目公司的公告	按照《资溪元丰农业发展有限公司股东权益价值评估项目资产评估报告(赣抚安钆评字(2023)15号)》中元成环境股份有限公司的权益价值 1,231.74 万元 × 0.8 计算，金额与实缴出资额*出资比例一致	无
苏州科达 (603660)	2023/5/9	关于公司控股子公司提前终止 PPP 合同的公告	累计投入-已支付的绩效考核付费-双方协商的金额(建设期及运营期存在瑕疵与不足)	无

上市公司	披露日期	披露文件	退出价格计算原则	资金成本补充金计算原则
中铝国际 (601068)	2022/10/13	中铝国际工程股份有限公司重大资产出售报告书(草案)(修订稿)	根据北京晟明资产评估有限公司出具的报字(2022)006号《资产评估报告》，减值率0.0001%，基本与账面值一致	以股权转让价款为基数,按年利率4.65%计算,利率系参考双方协商时当期中国人民银行公布的5年期LPR利率(4.65%)确定。
博世科 (300422)	2021/10/18	关于签订PPP项目提前终止协议暨对外投资进展的公告	本项目总投资金额(即本项目全部子单位工程经审计工程费之和及经审计确认的工程建设其他费用)+社会资本方投资的资本金资金占用费及利息+其他协商款项	按同期贷款市场报价全国银行间同业拆借中心计算并公布的1年期流动贷款LPR利率的月平均值标准
博世科 (300422)	2021/1/20	关于签订PPP项目合同解除协议暨对外投资进展的公告	移交价款包含公司及项目公司为实施本项目所发生的所有建设投资成本,具体金额以第三方资产评估机构出具的评估报告为准	无

对于本次交易，上市公司依据《公司法》《上市规则》《公司章程》等规定及时、全面地履行了法定的公开披露程序。上市公司独立董事对本次交易发表了独立董事意见，确认整个交易过程不存在损害上市公司和全体股东利益的情形。

综上，本次交易具有合理性、公允性。

三、独立董事的核查意见

经核查，独立董事认为：本次交易的减资价款以符合相关法律法规规定的评估机构出具的并经有权国资管理单位备案或核准的资产评估报告确定的评估结果及截至评估基准日中标社会资本实际投入资金占一号线建设公司全体股东实际投入资金总额的比例为基础，最终由交易各方友好协商确定，减资价款未低于上述评估结果与上述实际投入资金占比之乘积；资金成本补偿金以公司经测算的资金成本为

基础由交易各方协商确定，资金成本补偿金未低于公司经测算的资金成本；本次交易定价原则与市场可比案例不存在重大差异；本次交易依据《公司法》《上市规则》《公司章程》等规定及时、全面地履行了法定的公开披露程序，具有合理性、公允性。

独立董事：刘恒、李希元、辛宇、吴向能

2023年12月9日