

## （上接B5版）

2.审批情况  
 本项目已经河南省发展和改革委员会《关于郑州至民权高速公路开封至民权段项目申请报告核准的批复》（豫发改基础[2013]081号）、河南省环境保护厅《关于郑州至民权高速公路开封至民权段项目环境影响评价报告书的批复》（豫环环评[2010]201号）、河南省国土资源厅《关于郑州至民权高速公路开封至民权段建设项目用地预审的意见》（豫国土资函[2013]479号）等文件的批准。

(二) 河南省海口马村港区扩建二期工程  
 1.项目情况  
 本项目位于海口市马村港区。马村港区为未来海口港的综合性中心港区,以大中型集装箱运输为主。大集装箱货物堆场,是海口港的油品、煤炭等能源物资的转运基地。本项目将建设4\*2\*2吨级散水、水工结构为块状)通航兼靠泊位,岸线长度754米;直立式过坝段(兼作泊位,水工结构为1~5万吨级),岸线长度429.1米,工作船位,岸线长度132.1米,岸设计年吞吐量50万吨。本项目建成后将有效加快马村港区建设步伐,满足海南省经济和海口市城市发展对港口运输的需求。  
 本项目采用BT(建设-移交)方式运作实施。项目由海南港航控股股份有限公司作为建设业主,由中交第四航务工程局有限公司设立的全资子公司海南中交四航建设有限公司实际执行项目。  
 本项目于2011年5月开工,项目的计划投资额为1.61亿元;截至2014年9月30日,项目已累计完成投资额3.17亿元。项目拟使用本次募集资金3.99亿元,并通过增资或委托贷款的方式投入,如果出现出现项目资金不足的情况,由项目公司自筹解决。

2.审批情况  
 本项目已经海南省发展和改革委员会《关于重新核准海口马村港区扩建二期工程项目的函》(琼发改审中[2012]2320号)、海南省国土资源厅《关于海口马村港区扩建二期工程环境影响评价报告书的补充报告》(琼土环环审字[2011]118号)、海南省海洋与渔业厅《关于海口马村港区扩建二期工程环境影响评价报告书的批复》(琼海渔函[2011]510号)、海南省国土资源厅《关于海口马村港区扩建二期工程用地预审意见的复函》(琼土环环审字[2011]124号)等文件批准,并获得了国海证[2012]B40602700718号和海国证[2012]B40602700728号《海域使用权证书》。

(四) 海南新海口港新港区汽车客滚装码头一期起步工程  
 1.项目情况  
 新一期码头位于海南省海口市西丽,粤海铁路轮渡渡码头北坡波的外侧,将逐渐承接秀英港区、海甸港、海口港、海口港的油品、煤炭等能源物资的转运基地。本项目将建设4\*2\*2吨级散水、水工结构为块状)通航兼靠泊位,岸线长度754米;直立式过坝段(兼作泊位,水工结构为1~5万吨级),岸线长度429.1米,工作船位,岸线长度132.1米,岸设计年吞吐量50万吨。本项目建成后将有效加快马村港区建设步伐,满足海南省经济和海口市城市发展对港口运输的需求。  
 本项目采用BT(建设-移交)方式运作实施。项目由海南港航控股股份有限公司作为建设业主,由中交第四航务工程局有限公司设立的全资子公司海南中交四航建设有限公司实际执行项目。  
 本项目于2011年5月开工,项目的计划投资额为1.61亿元;截至2014年9月30日,项目已累计完成投资额3.17亿元。项目拟使用本次募集资金3.99亿元,并通过增资或委托贷款的方式投入,如果出现出现项目资金不足的情况,由项目公司自筹解决。

2.审批情况  
 本项目已经海南省发展和改革委员会《关于重新核准海口马村港区扩建二期工程项目的函》(琼发改审中[2012]2320号)、海南省国土资源厅《关于海口马村港区扩建二期工程环境影响评价报告书的补充报告》(琼土环环审字[2011]118号)、海南省海洋与渔业厅《关于海口马村港区扩建二期工程环境影响评价报告书的批复》(琼海渔函[2011]510号)、海南省国土资源厅《关于海口马村港区扩建二期工程用地预审意见的复函》(琼土环环审字[2011]124号)等文件批准,并获得了国海证[2012]B40602700718号和海国证[2012]B40602700728号《海域使用权证书》。

(五) 418国道湖南湘潭至吴兴段改建项目  
 1.项目情况  
 418国道是上海至西藏拉林水的主要干线公路,318国道南段至吴兴段南处于湖湘中心地区规划范围,道路两侧建设迅速,公路综合性能好,是湘州公路交通中最为繁忙的路段之一。近年来,随着湖南省经济的进一步发展,公路交通及进出口入境交通急剧增长,特别是过境交通的快速成长,使得湖南省公路交通发展滞后与经济发展的矛盾日益突出。318国道南段至吴兴段改建工程起点在江苏、浙江两省交界处,项目起点与老318国道衔接,终点接湖南省至苏浙皖交界至嘉善湖公路连接,与湖盐公路交叉,路线全长33.03公里。本项目建成后将形成湖湘中心地区南段形成一个过境公路系统,使城镇交通与外部交通有效分离,避免干线公路与城市交通发生干扰,充分发挥国道干线公路功能作用,确保南北交通畅通。

2.审批情况  
 本项目采用BT(建设-移交)方式运作实施。项目由湖南湘潭交通和投资有限公司作为建设业主,由中交第四航务工程局有限公司及中交第一航务工程局有限公司以70:30的出资比例设立的湖南中交基础设施投资有限公司实际执行项目。

本项目于2013年8月开工,项目的计划投资额为22.82亿元;截至2014年9月30日,项目已累计完成投资额30.2亿元。项目拟使用本次募集资金16.52亿元,并通过增资或委托贷款的方式投入,如果出现出现项目资金不足的情况,由项目公司自筹解决。

2.审批情况  
 本项目已经河南省发展和改革委员会《关于318国道湖南湘潭至吴兴段改建工程可行性研究报告的批复》(豫发改审中[2012]20号)、浙江省环境保护厅《关于318国道湖南湘潭至吴兴段改建工程环境影响评价报告书的审查意见》(浙环环评[2011]06号)、浙江省国土资源厅《关于318国道湖南湘潭至吴兴段改建工程建设项目用地预审的意见》(浙国土资函[2011]146号)等文件批准。  
 (六) 270省道郑州北段项目  
 1.项目情况  
 270省道郑州北段北起山东台儿庄北三环东延段苏鲁省界,止于250省道北环,路线全长约30.77公里,全线采用一级公路标准,双向四车道。本项目位于江苏省北部,徐淮徐宿曹地区,属于徐州市。目前徐州市正在苏鲁豫冀城市群的核心之一,也是江苏省在苏北地区重点扶持的区域之一。270省道的建设将完善区域干线公路网络,大大加快徐州市与苏北地区、港口、经济开发区、郑州市产业带及山东半岛、京津冀经济带及产业带发展。同时,270省道全长251公里,250省道将共同组成郑州市域内出省通道,对于进一步加速苏鲁豫两省经济社会交流,带动两地区发展具有重要作用。  
 本项目采用BT(建设-移交)方式运作实施。项目由郑州市交通投资有限公司作为建设业主,由中交第四航务工程局有限公司设立全资子公司徐州中交基础设施投资有限公司实际执行项目。  
 本项目于2014年9月29日开工,项目的计划投资额为7.70亿元;截至2014年9月30日,项目已累计完成投资额0.06亿元。项目拟使用本次募集资金7.64亿元,并通过增资或委托贷款的方式投入,如果出现出现项目资金不足的情况,由项目公司自筹解决。

2.审批情况  
 本项目已经江苏省发展和改革委员会《关于270省道郑州北段可行性研究报告的批复》(苏发改基础发[2014]33号)、郑州市环境保护局《关于郑州市交通運輸局270省道郑州北段项目环境影响评价报告书的批复》(郑环环评[2013]23号)、江苏省国土资源厅《关于270省道郑州北段项目用地的预审意见》(苏国土资函[2013]225号)等文件批准。  
 二、补充重大工程包项目运营资金  
 近年来,按照了“稳增长”的总基调,公司以主营业务发展为基础,继续在各类大型工程承包市场持续领先优势。随着基建业务的经营规模不断扩大,新签合同额、营业收入均持续增长态势,同时也带来了持续的资金需求。因此,公司拟将本次募集资金约59.66亿元用于补充重大工程包项目运营资金,相关项目及拟使用募集资金情况如下:

序号	项目名称	开工日期/预计开工时间	预计完工时间	总投资(亿元)	募集资金使用
1	河南省高速公路服务区改扩建工程(豫发改基础[2014]33号)	2014年4月	2016年12月	101.31	15.20
2	国海(湖南)怀化至邵阳高速公路改扩建工程	2014年3月	2016年6月	29.68	5.80
3	新嘉坡至芙蓉高速公路改扩建工程(CZ296-改扩建)	2014年4月	2016年11月	29.03	4.35
4	新嘉坡至芙蓉高速公路改扩建工程(M20-改扩建)	2013年12月	2015年5月	25.95	3.89
5	新嘉坡至芙蓉高速公路改扩建工程(S2010-改扩建)	2014年10月	2016年12月	19.43	2.91
6	新嘉坡至芙蓉高速公路改扩建工程(S2010-改扩建)	2014年7月	2016年6月	18.80	2.82
7	成德铁路来宾至邵阳段扩能工程(S2010-改扩建)	2013年12月	2016年6月	18.73	2.81
8	广东省广二高速改扩建工程	2014年5月	2016年8月	18.42	2.76
9	广东省广二高速改扩建工程(二期)	2014年5月	2015年11月	16.90	2.54
10	宁夏宁南通道高速公路二期工程	2013年8月	2015年9月	16.49	2.47
11	海甸港油品及煤炭装卸二期工程(2#-4#泊位)	2013年8月	2015年8月	11.16	1.67

## （上接B5版）

1.修改公司章程中与优先股相关的内容;  
 2.一次或多次减少公司注册资本超过百分之十;  
 3.公司合并、分立、解散或变更公司形式;  
 4.发行优先股;  
 5.法律、行政法规、部门规章及公司章程规定的其他情形。

上述事项的实施,除须经出席会议的普通股股东(含表决权恢复的优先股股东)所持表决权的三分之二以上通过外,还须经出席会议的优先股股东(不含表决权恢复的优先股股东)所持表决权的三分之二以上通过。

九、表决权恢复条款  
 公司累计三个会计年度或连续两个会计年度未按约定支付优先股股息的,自股东大会批准部分或全部清偿当年优先股股息之日起次年年初起按约定支付优先股股息的付息日次日起,优先股股东有权出席股东大会并对普通股股东共同决议,可以出席原类别别股东大会进行表决。

10.每股优先股享有与普通股股东共同决议,可以出席原类别别股东大会进行表决。  
 11.表决权恢复条款  
 公司累计三个会计年度或连续两个会计年度未按约定支付优先股股息的,自股东大会批准部分或全部清偿当年优先股股息之日起次年年初起按约定支付优先股股息的付息日次日起,优先股股东有权出席股东大会并对普通股股东共同决议,可以出席原类别别股东大会进行表决。

12. N=V/Pn  
 其中:Pn为优先股股东持有的优先股票面总金额;模拟转股价格Pn为审议通过本次优先股发行方案的董事会决议日前二十个交易日公司股票普通股交易均价;其中:审议通过本次优先股发行方案的董事会决议日前二十个交易日公司股票普通股交易均价;其中:审议通过本次优先股发行方案的董事会决议日前二十个交易日公司股票普通股交易均价;其中:审议通过本次优先股发行方案的董事会决议日前二十个交易日公司股票普通股交易均价,即6.19元/股。恢复的表决权份额则去尾法取一整数股。

13. 在公司董事会通过本次优先股发行方案之日起,当公司因派息派发股利、转股股本、增发新股(不包括公司发行新股)等所有行为导致普通股股东的融资、支付股利或派发股利、收购或出售等情况使公司普通股股东的持股比例,将低于发行优先股决议时模拟转股价格的调整:

14. 增发新股或转股: P=P<sub>0</sub>×(N+Q)/(N+Q)  
 其中:P<sub>0</sub>为调整前的有效的模拟转股价格,Q为该次增发新股或转股股本,Q为该次增发新股或转股股数,N为该次增发新股或转股前公司普通股总股本,A为该次增发新股或转股价格,P<sub>0</sub>为增发新股或转股前公司普通股每股公允价值。  
 公司出现上述普通股股份变化的情况时,将对表决权恢复时的模拟转股价格进行相应的调整,并按照规定进行相关信息披露。

15. 当公司发生普通股股份回购、公司合并、分立或任何其他情形使公司股份及股东权益发生变化从而可能影响本次发行优先股股东的权益时,公司将按照公平、公允的原则,充分保护及平衡本次发行优先股股东和普通股股东的权益的原则,视具体情况调整表决权恢复时的模拟转股价格,有关表决权恢复时的模拟转股价格调整内容及操作办法将依据国家有关法律、法规制定。

16. 本次发行优先股表决权恢复的模拟转股价格不因公司发生普通股股息派发的行为而进行调整。

(三) 恢复条款的解除  
 表决权恢复后,当公司会全额支付当年优先股应计利息的,则自全额支付之日起,优先股股东根据表决权恢复条款取得的表决权即终止,但法律法规、《公司章程》另有规定的除外。后续如再次触发表决权恢复条款的,优先股股东的表决权可以重新恢复。

17. 清算偿付顺序及清算方法  
 本公司进行清算时,本公司财产在分别支付清算费用、职工的工资、社会保险费用和法定补偿金、缴纳所欠税款、清偿公司债务后的剩余财产,本公司按照以下顺序及方式分配给股东:  
 1.向优先股股东支付清算款项与当期已决议支付但未支付的款项之和,不足以支付的按优先股股东持股比例占全部优先股的比例分配;  
 2.普通股股东按照其持有的普通股全部股份的比例分配。

18. 优先股安排  
 本次发行优先股具体的安排将按照境内相关法律法规及发行市场的要求确定。

19. 担保安排  
 本次发行优先股无担保安排。

20. 本次优先股发行上市安排  
 本次发行的优先股在上海证券交易所上市,不设限售期,但转让范围仅限《优先股试点管理办法》规定的合格投资者。且相同条款优先股转让后,投资者不得超过二百人。

十四、募集资金用途  
 本次发行的募集资金计划用于基础设施建设项目,补充重大工程承包项目运营资金和补充一般流动资金。

十五、发行决议有效期  
 本次发行决议的有效期为自股东大会通过之日起24个月。

十六、本次发行优先股授权事项  
 为了保证本次非公开发行优先股后续相关工作的顺利开展,根据《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国证券法》、《上市公司证券发行管理办法》、《国务院关于开展优先股试点的指导意见》及《优先股试点管理办法》等法律法规及《中国交通建设股份有限公司章程》的有关规定,本公司拟提请股东大会授权董事会在下列期间内办理本次非公开发行的相关事宜:

1.根据非公开发行优先股发行情况,修改及完善法律、法规、规范性文件及监管规则下对本次非公开发行优先股上市前的申报、披露及有关法律、法规、规范性文件及公司章程制定及修改

序号	项目名称	项目计划投资额	截至2014年9月30日已投入募集资金	其中:截至2014年9月30日已投入募集资金	主要资金来源
1	贵州省黔东南州新通道高速公路改扩建工程	2014年12月	2017年8月	9.25	1.39
2	新嘉坡至芙蓉高速公路改扩建工程(M20-改扩建)	2014年7月	2017年6月	8.96	1.34
3	广东省广二高速改扩建工程	2014年4月	2016年6月	8.63	1.30
4	广东省广二高速改扩建工程(二期)	2014年4月	2016年6月	7.82	1.29
5	湖南省高速公路改扩建工程(S2010-改扩建)	2014年4月	2015年11月	6.62	1.17
6	广东省广二高速改扩建工程	2014年4月	2016年6月	7.05	1.06
7	新嘉坡至芙蓉高速公路改扩建工程(M20-改扩建)	2013年2月	2015年12月	7.02	1.05
8	海甸港油品及煤炭装卸二期工程	2013年11月	2015年11月	6.50	0.98
9	成德铁路来宾至邵阳段扩能工程(S2010-改扩建)	2013年11月	2015年11月	5.92	0.89
10	湖南省高速公路改扩建工程(S2010-改扩建)	2014年10月	2016年8月	5.76	0.86
11	海甸港油品及煤炭装卸二期工程	2014年7月	2015年9月	4.20	0.63
12	北京新机场二期项目	2013年10月	2016年9月	3.20	0.48
合计				397.83	59.66

三、补充一般流动资金  
 本次非公开发行优先股募集资金扣除发行费用后,除用于基础设施建设项目和补充重大工程承包项目运营资金外,剩余募集资金将全部用于补充公司流动资金。  
 截至2014年9月30日,建设银行用于以上公司的相关财务指标如下:

中国建设银行	1.31	0.61	79.89
中国交通银行	1.29	0.63	84.18
中国工商银行	1.25	0.69	83.99
中国农业银行	1.11	0.62	83.47
中国银行	1.16	0.62	84.53
中国光大	1.30	0.93	66.66
平安	1.22	0.87	80.79
中银国际	1.06	0.66	81.20

数据来源:根据上市公司2014年第三季度报告计算  
 截至2014年9月30日,中国交通的流动比率和速动比率分别为1.06和0.66,低于可比公司平均水平,中国交通的资产负债率为81.20%,略高于可比公司平均水平。伴随公司“五商中交”战略部署的逐步推进,以及公司业务规模的稳步发展,公司需大量的资金支持。本次流动资金补充到位后,将有助于优化公司财务结构,提升公司的风险承受能力,也有助于支撑公司业务持续扩张,巩固公司的市场地位,为公司实现“五商中交”的战略发展目标打下坚实基础。

## 第三章 董事会议案对本次发行对公司影响的分析与讨论

一、本次发行优先股相关会计处理办法  
 根据《企业会计准则第22号-金融工具确认和计量》、《企业会计准则第37号-金融工具列报》和《金融负债与权益工具的区分及相关会计处理》的要求,本次发行优先股的条款符合作为权益工具分类的要求,作为权益工具核算。

二、本次优先股股东的税务处理  
 现行有关税收法规,法规尚未对优先股股东的税务处理进行明确规定,因此向优先股股东支付股息的支付方式尚存在不确定性。如本次发行优先股股息在税务处理上被界定为股息而非利息,则优先股股息将无法作为本公司企业所得税前扣除;同时本公司将按相关规定就股息支付的相关费用履行代扣代缴义务。本次优先股发行完成后,本公司将根据主管税务机关的具体要求确定优先股相关的税务处理。

三、本次发行对公司主要财务数据和财务指标的影响  
 (一)对股本、净资产、营运资金资产负债表的影响  
 以截至2014年9月30日的合并报表主要财务数据为基准,假设2014年9月30日完成优先股的发行,发行规模投入145亿元计算,该时点的主要财务数据和财务指标变化如下:

指标(单位:亿元)	发行前	发行后	变化后
普通股股本	161.75		161.75
净资产	214.76	1,289.17	12.67%
营运资金	10.01	28.00	47.46%
资产负债率	81.29%	79.33%	下降1.88个百分点

注:在不考虑发行费用的情况下,发行优先股募集资金用于补充重大工程包项目运营资金的金额为59.66亿元,补充一般流动资金的金额为36.25亿元。  
 本次优先股发行完成后,公司的净资产、营运资金规模将分别提高12.67%和47.46%,同时公司的资产负债率将下降1.88个百分点。

(二)对加权平均净资产收益率和每股收益的影响  
 以公司2013年度财务数据为基准,假设公司于2013年1月1日将145亿元优先股全部发行完毕,股息率为6.5%-7.5%(仅用于示意性计算,不代表公司对本次发行的优先股的票面股息承诺),并于2013年5月宣告全额发放当年优先股股息(即提前兑付股息),优先股股息未在税前抵扣,在完全不考虑本次优先股募集资金带来的任何收益的情况下,本次优先股发行对公司每股收益及净资产收益率的影响如下:

指标	2013年2013年1-12月	
	发行前	发行后(不考虑提前兑付股息)
股本(亿元)		106
归属于母公司普通股净资产(亿元)	161.75	161.75
归属于母公司普通股净资产(亿元)	955.06	1,089.1-1,000.64
归属于母公司普通股净利润(亿元)	121.39	121.39
归属于母公司普通股股东的加权平均净资产收益率	0.75	0.68-0.69
归属于母公司普通股股东的加权平均净资产收益率	13.29%	12.18%-12.19%
		13.43%-13.58%

注:  
 (1) 发行后归属于母公司普通股净资产=发行前归属于母公司净资产+发行后归属于母公司普通股净资产的增长-优先股股本-当年已宣告优先股股息;  
 (2) 发行后归属于母公司普通股股东的加权平均净资产收益率=(发行后归属于母公司普通股净利润-当年已宣告优先股股息)/普通股股本;  
 (3) 发行后归属于母公司普通股股东的加权平均净资产收益率=(发行后归属于母公司普通股净利润-当年已宣告优先股股息)/(发行前归属于母公司普通股净资产+加权平均的当年已宣告优先股股息+加权平均的归属于母公司普通股净利润的乘积)。

四、最近三年利用募集资金投资已完工项目的实施效果  
 (一)最近三年利用募集资金投资已完工项目的实施效果  
 1. 2012年3月,公司完成在境内首次公开发行人民币普通股A股股票上市并募集资金吸收合并本公司之子公司-路桥集团国际建设股份有限公司,公司共计发行人民币普通股13.50亿股,其中,2.42亿股用于收购控股子公司路桥集团国际建设股份有限公司,其余募集资金公开发行,募集资金总额约人民币80.04亿元,直接发行费用后的募集资金净额为人民币48.64亿元。截至2014年9月30日,本公司已累计使用募集资金45.2亿元,募集资金还剩余3.9亿元(含募集资金发行产生的利息并扣除银行手续费费用)。除用于补充公司流动资金外,2012-2013年及2014年1-9月公司利用首次公开发行人民币普通股募集资金投入已完工项目的实施效果如下:

募集资金投资项目	截至2014年9月30日累计已投入募集资金金额			项目计划投资总额
	2012年	2013年	2014年1-9月	
1600万吨产能扩建	4.15	-	-	已投入使用
1600万吨产能扩建	-	-	-	已投入使用
肇庆至梧州高速公路项目	2.19	-	0.20	2014年11月
湖南岳州至岳阳高速公路项目	3.50	-	0.54	2014年11月
湖南岳州至岳阳高速公路项目	3.51	-	0.25	2014年11月
孝感至随州高速公路项目	3.26	-	0.09	2014年11月
合计	19.82	-	0.34	2.09

中顺路桥群的建设将加快开发,同时,该项目的建设将更方便东北、西西南、苏西北及皖北地区项目建设(如濮阳、郑州、开封、洛阳等地)。

本项目采用BT(建设-移交)方式运作实施。项目业主为河南高速公路有限公司,由中交第四航务工程局有限公司设立全资子公司河南中交四航建设有限公司实际执行项目。

本项目于2013年1月开工,项目的计划投资额为25.20亿元;截至2014年9月30日,项目已累计完成投资额30.2亿元。项目拟使用本次募集资金6.00亿元,并通过增资或委托贷款的方式投入,如果出现出现项目资金不足的情况,由项目公司自筹解决。

2.审批情况  
 本项目已经河南省发展和改革委员会《关于郑州至民权高速公路开封至民权段项目申请报告核准的批复》(豫发改基础[2013]081号)、河南省环境保护厅《关于郑州至民权高速公路开封至民权段项目环境影响评价报告书的批复》(豫环环评[2010]201号)、河南省国土资源厅《关于郑州至民权高速公路开封至民权段建设项目用地预审的意见》(豫国土资函[2013]479号)等文件的批准。

(二) 河南省海口马村港区扩建二期工程  
 1.项目情况  
 本项目位于海口市马村港区。马村港区为未来海口港的综合性中心港区,以大中型集装箱运输为主。大集装箱货物堆场,是海口港的油品、煤炭等能源物资的转运基地。本项目将建设4\*2\*2吨级散水、水工结构为块状)通航兼靠泊位,岸线长度754米;直立式过坝段(兼作泊位,水工结构为1~5万吨级),岸线长度429.1米,工作船位,岸线长度132.1米,岸设计年吞吐量50万吨。本项目建成后将有效加快马村港区建设步伐,满足海南省经济和海口市城市发展对港口运输的需求。  
 本项目采用BT(建设-移交)方式运作实施。项目由海南港航控股股份有限公司作为建设业主,由中交第四航务工程局有限公司设立的全资子公司海南中交四航建设有限公司实际执行项目。  
 本项目于2011年5月开工,项目的计划投资额为1.61亿元;截至2014年9月30日,项目已累计完成投资额3.17亿元。项目拟使用本次募集资金3.99亿元,并通过增资或委托贷款的方式投入,如果出现出现项目资金不足的情况,由项目公司自筹解决。

2.审批情况  
 本项目已经海南省发展和改革委员会《关于重新核准海口马村港区扩建二期工程项目的函》(琼发改审中[2012]2320号)、海南省国土资源厅《关于海口马村港区扩建二期工程环境影响评价报告书的补充报告》(琼土环环审字[2011]118号)、海南省海洋与渔业厅《关于海口马村港区扩建二期工程环境影响评价报告书的批复》(琼海渔函[2011]510号)、海南省国土资源厅《关于海口马村港区扩建二期工程用地预审意见的复函》(琼土环环审字[2011]124号)等文件批准,并获得了国海证[2012]B40602700718号和海国证[2012]B40602700728号《海域使用权证书》。

(四) 海南新海口港新港区汽车客滚装码头一期起步工程  
 1.项目情况  
 新一期码头位于海南省海口市西丽,粤海铁路轮渡渡码头北坡波的外侧,将逐渐承接秀英港区、海甸港、海口港、海口港的油品、煤炭等能源物资的转运基地。本项目将建设4\*2\*2吨级散水、水工结构为块状)通航兼靠泊位,岸线长度754米;直立式过坝段(兼作泊位,水工结构为1~5万吨级),岸线长度429.1米,工作船位,岸线长度132.1米,岸设计年吞吐量50万吨。本项目建成后将有效加快马村港区建设步伐,满足海南省经济和海口市城市发展对港口运输的需求。  
 本项目采用BT(建设-移交)方式运作实施。项目由海南港航控股股份有限公司作为建设业主,由中交第四航务工程局有限公司设立的全资子公司海南中交四航建设有限公司实际执行项目。  
 本项目于2011年5月开工,项目的计划投资额为1.61亿元;截至2014年9月30日,项目已累计完成投资额3.17亿元。项目拟使用本次募集资金3.99亿元,并通过增资或委托贷款的方式投入,如果出现出现项目资金不足的情况,由项目公司自筹解决。

2.审批情况  
 本项目已经海南省发展和改革委员会《关于重新核准海口马村港区扩建二期工程项目的函》(琼发改审中[2012]2320号)、海南省国土资源厅《关于海口马村港区扩建二期工程环境影响评价报告书的补充报告》(琼土环环审字[2011]118号)、海南省海洋与渔业厅《关于海口马村港区扩建二期工程环境影响评价报告书的批复》(琼海渔函[2011]510号)、海南省国土资源厅《关于海口马村港区扩建二期工程用地预审意见的复函》(琼土环环审字[2011]124号)等文件批准,并获得了国海证[2012]B40602700718号和海国证[2012]B40602700728号《海域使用权证书》。

(五) 418国道湖南湘潭至吴兴段改建项目  
 1.项目情况  
 418国道是上海至西藏拉林水的主要干线公路,318国道南段至吴兴段南处于湖湘中心地区规划范围,道路两侧建设迅速,公路综合性能好,是湘州公路交通中最为繁忙的路段之一。近年来,随着湖南省经济的进一步发展,公路交通及进出口入境交通急剧增长,特别是过境交通的快速成长,使得湖南省公路交通发展滞后与经济发展的矛盾日益突出。318国道南段至吴兴段改建工程起点在江苏、浙江两省交界处,项目起点与老318国道衔接,终点接湖南省至苏浙皖交界至嘉善湖公路连接,与湖盐公路交叉,路线全长33.03公里。本项目建成后将形成湖湘中心地区南段形成一个过境公路系统,使城镇交通与外部交通有效分离,避免干线公路与城市交通发生干扰,充分发挥国道干线公路功能作用,确保南北交通畅通。

2.审批情况  
 本项目采用BT(建设-移交)方式运作实施。项目由湖南湘潭交通和投资有限公司作为建设业主,由中交第四航务工程局有限公司及中交第一航务工程局有限公司以70:30的出资比例设立的湖南中交基础设施投资有限公司实际执行项目。

本项目于2013年8月开工,项目的计划投资额为22.82亿元;截至2014年9月30日,项目已累计完成投资额30.2亿元。项目拟使用本次募集资金16.52亿元,并通过增资或委托贷款的方式投入,如果出现出现项目资金不足的情况,由项目公司自筹解决。

2.审批情况  
 本项目已经江苏省发展和改革委员会《关于270省道郑州北段可行性研究报告的批复》(苏发改基础发[2014]33号)、郑州市环境保护局《关于郑州市交通運輸局270省道郑州北段项目环境影响评价报告书的批复》(郑环环评[2013]23号)、江苏省国土资源厅《关于270省道郑州北段项目用地的预审意见》(苏国土资函[2013]225号)等文件批准。

二、补充重大工程包项目运营资金  
 近年来,按照了“稳增长”的总基调,公司以主营业务发展为基础,继续在各类大型工程承包市场持续领先优势。随着基建业务的经营规模不断扩大,新签合同额、营业收入均持续增长态势,同时也带来了持续的资金需求。因此,公司拟将本次募集资金约59.66亿元用于补充重大工程包项目运营资金,相关项目及拟使用募集资金情况如下:

序号	项目名称	项目计划投资额	截至2014年9月30日已投入募集资金	其中:截至2014年9月30日已投入募集资金	主要资金来源
1	贵州省黔东南州新通道高速公路改扩建工程	2014年12月			