

# 深圳市地铁集团有限公司

2015 年年度报告

## 第一节 重要提示

深圳市地铁集团有限公司（以下简称“公司”或“本公司”）和公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证本报告所载资料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或连带责任。

公司全体董事出席董事会会议，无董事对报告的真实性、准确性和完整性表示异议。

立信会计师事务所为本公司出具了无保留意见的审计报告。

公司负责人董事长林茂德，主管会计工作负责人张泓及会计机构负责人田杨声明：保证年度报告中财务报告的真实、准确、完整。

## 目 录

第一节 重要提示.....	II
第二节 公司简介.....	1
第三节 会计数据和财务指标摘要.....	4
第四节 董事会报告.....	6
第五节 年度重要事项.....	22
第六节 公司治理情况.....	23
第七节 内部控制情况.....	25
第八节 履行社会责任情况.....	26
第九节 财务报告.....	30

## 第二节 公司简介

### 一、公司基本情况

#### (一) 公司基本情况表

公司名称	深圳市地铁集团有限公司
注册资本	人民币 240 亿元
经营范围	轨道交通等政府投资决策项目的规划、设计、建设、融资、运营、资源开发与经营、配置土地及物业开发与经营；投资兴办各类实业项目（专营、专卖、专控项目另行申请）；国内商业、物资供销业（专营、专卖、专控项目另行申请）；设计、制作、发布、代理国内外广告业务；物业管理；轨道交通相关业务咨询及教育培训。
注册地址	深圳市福田区福中一路 1016 号地铁大厦 27-31 层
办公地址	深圳市福田区福中一路 1016 号地铁大厦
公司法定代表人	林茂德
邮政编码	518026
公司网址	www.szmc.net
电子信箱	<a href="mailto:szdt@shenzhenmc.com">szdt@shenzhenmc.com</a>
指定登载年度报告网址	<a href="http://gzw.sz.gov.cn">http://gzw.sz.gov.cn</a> www.szmc.net
会计师事务所名称	立信会计师事务所（特殊普通合伙）
会计师事务所办公地址	上海市南京东路 61 号四楼

#### (二) 信息披露主要负责人和联系方式

姓名	联系地址	电话	传真	电子信箱
刘文娜	深圳市福田区福中一路 1016 号地铁大厦 3111 室	23992811	23992811	<a href="mailto:liuwenna@shenzhenmc.com">liuwenna@shenzhenmc.com</a>

#### (三) 公司股权结构

股东名称	持股比例	持股数
深圳市人民政府国有资产监督管理委员会	100%	——

#### (四) 公司历史沿革及组织架构

公司是 1998 年 6 月 23 日经深圳市人民政府（“深府办[1998]73 号”文件）批准成立的市属国有独资企业。1998 年 7 月 31 日领取企业法人营业执照，公司注册名称为“深圳市地铁有限公司”，注册资本为人民币 10 亿元。2009 年 4 月，公司更名为“深圳市地铁集团有限公司”。截至报告期末，公司注册资本为人民币 240 亿元，实收资本为人民币 241 亿元（深圳市人民政府国有资产监督管理委员会通过货币资金对公司增加注册资本 1 亿元于 2015 年底到账，报告期内尚未完成工商变更手续）。

公司职能部门及业务单位包括：董事会办公室、办公室/内保部/综合治理办公室、党群工作部/工会办公室/武装部、人力资源部、法律事务部、监察审计部、财务部、资本运

作部、企业管理部/信息技术中心、技术管理中心、规划发展中心、安全监管中心。

特设机构：深圳市地铁运营管理办公室。

下属注册分公司包括：建设总部；运营总部；物业开发总部；资源开发分公司。

全资子公司包括：深圳地铁物业管理发展有限公司；深圳市市政设计研究院有限公司；深圳地铁前海国际发展有限公司；深圳地铁埃塞俄比亚有限责任公司。

全资事业单位法人：深圳地铁教育培训中心。

控股子公司：深圳市地铁三号线投资有限公司（公司持有 80%股权）；深圳平南铁路有限公司（公司持有 72.6%股权）；深圳地铁工程咨询有限公司（公司持有 51%股权）；深圳地铁万科投资发展有限公司（公司持有 51%股权）；深圳地铁诺德投资发展有限公司（公司持有 51%股权）；深圳市朗通房地产开发有限公司（公司持有 50%股权）；深圳北车轨道车辆有限公司（公司持有 50%股权）。

参股子公司：深圳市深圳通有限公司（公司持有 40%股权），深圳前海基础设施投资基金管理有限公司（公司持有 25%股权）。

公司作为深圳市政府投资国家铁路的出资者代表，持有厦深铁路广东有限公司（厦深铁路广东段）16%的股份和广深港客运专线有限责任公司（广深港客运专线内地段）27.43%的股份。

## 二、公司董事、监事和经营班子成员情况

以下公司董事、监事和经营班子成员情况为董事会审议本报告时现任的董事、监事、经营班子成员情况。

### （一）董事会人员情况

姓名	职务	性别	任现职起始时间
林茂德	董事长、党委书记	男	2012 年 4 月
肖民	董事、总经理、党委副书记	男	2012 年 6 月
李笑竹	董事、党委副书记、纪委书记、工会主席	男	2012 年 11 月
陈贤军	外部董事、财务总监	男	2011 年 10 月
朱沪生	外部董事	男	2012 年 6 月
孟建民	外部董事	男	2012 年 6 月
苏醒	外部董事	男	2012 年 6 月

### （二）监事会人员情况

姓名	职务	性别	任现职起始时间
孙静亮	监事会主席	男	2013 年 4 月
刘 波	监事	男	2008 年 3 月
汪玉竹	职工监事	男	2013 年 9 月
孙 焰	职工监事	女	2013 年 9 月

**(三) 经营班子成员情况**

姓名	职务	性别	任现职起止时间
肖民	董事、总经理、党委副书记	男	2012年6月至今
简炼	副总经理、党委委员	男	1998年10月至今
谢友松	副总经理、党委委员	男	2006年6月至今
张泓	副总经理、党委委员	男	2012年6月至今
黄力平	副总经理、党委委员	男	2014年8月至今
陈湘生	总工程师、党委委员	男	2012年6月至今
刘文	总经济师、党委委员	男	2012年6月至今

**三、集团改革情况**

公司自 2013 年以来根据业务发展，建立了与投融资、建设、运营、物业开发“四位一体”发展战略相匹配的“1+3”管控新模式，即 1 个集团职能管理总部和 3 个业务管理总部（建设总部、运营总部、物业开发总部）。2013 年 9 月，设立物业开发总部，对物业开发业务板块实施模拟法人运作，建立了层级管理体系，在决策体制、机制上推进高效率和专业化运作；内部建立了以项目部为主体的项目管理工作机制，发布了“深圳地铁地产”品牌形象并推向市场；促进用人机制向市场靠拢，引进各类专业人才，建立起以经营目标为中心的房地产开发管理平台。2014 年 1 月，运营分公司和 3 号线运营分公司整合，组建成立运营总部，整合了运营维修、调度、票务、物资等各类资源，构建了更加科学、合理的网络化运营生产管理平台。2015 年 3 月 31 日，公司对地铁建设部门进行整合，成立建设总部，形成了以高质量、高效率为目标的地铁工程建设管理平台。在“1+3”战略管控模式下，通过对各业务板块，针对其特点和实际，重塑业务流程，对核心业务进行分级分层管理，明确了各管理层级的责、权、利，缩短了决策流程，确保了企业运作的规范、有序和高效。

### 第三节 会计数据和财务指标摘要

#### 一、公司近两年的主要经济指标情况

单位：人民币 万元

项目	2015 年	2014 年	增减比率 (%)
营业收入	518,035	330,216	56.88%
营业成本	403,678	252,309	59.99%
营业税金及附加	21,850	4,620	372.94%
期间费用	52,545	39,925	31.60%
其中：销售费用	6,339	3,196	98.34%
管理费用	31,134	27,293	14.07%
财务费用	15,072	9,436	59.72%
营业外收支净额	185	1,376	-86.55%
其中：财政补贴收入			
利润总额	56,716	45,172	25.55%
净利润	53,418	44,628	19.69%
其中：归属于母公司的净利润	51,997	43,635	19.16%
资产总额	24,039,653	18,222,694	31.92%
负债总额	9,012,048	9,814,681	-8.19%
归属于母公司的所有者权益	14,816,004	8,204,645	80.60%
资产负债率	37.48%	53.86%	16.38%
净资产收益率	0.45%	0.57%	-0.12%
成本费用利润率	11.86%	14.71%	-2.85%
成本费用占营业收入的比重	92.28	90.29%	1.99%
工资总额	131,287	116,342	12.85%

备注 1：资产负债率 = (负债总额 ÷ 资产总额) × 100%

净资产收益率 = 归属于母公司的净利润 / 平均归属于母公司的所有者权益 × 100%

成本费用利润率 = 利润总额 / (营业成本 + 营业税金及附加 + 期间费用) × 100%

成本费用占营业收入的比重 = (营业成本 + 营业税金及附加 + 期间费用) / 营业收入 × 100%

2：工资总额增长主要是由于按 CPI 涨幅 3% 以及新员工到岗所致。

#### 二、主要运营指标

项目	2015 年	2014 年	2013 年
全年客运量 (万人次)	93,066	86,699	77,699
日均客运量 (万人次)	254.97	237.5	212.9
平均票价 (元 / 人次)	2.55	2.56	2.57
车公里成本 (元 / 车公里)	16.67	16.59	15.62

备注 1：平均票价 = 客运收入 (税后) / 客运量；平均票价不含销项税额。

2：车公里成本 (元 / 车公里) = 运营成本 (万元 / 年) / 运营里程 (万车公里 / 年)。

### 三、同行业数据比较

无。



## 第四节 董事会报告

### 一、公司经营计划执行情况

报告年度，公司全面完成了政府责任目标、市国资委经营业绩考核目标以及公共服务白皮书指标。全年完成投资 286.1 亿元，完成市国资委下达年度投资计划 220.77 亿元的 130%；利润总额 5.67 亿元，完成市国资委下达年度经营计划的利润总额目标 4.68 亿元的 121%；总资产和净资产分别为 2403.97 亿元和 1502.76 亿元。公司全面参与四期网规，启动了四期工程第一批优先线路约 280 公里的工可及勘察设计招标等前期研究工作；房地产全年新开工面积 100 万 m<sup>2</sup>，累计开工 230 万 m<sup>2</sup>，实现项目销售收入 119 亿元；全年政府拨入资金 736.65 亿元，利用市场化融资手段融资 67 亿元，其中国家专项建设基金 40.6 亿元，满足了全年建设资金需求。

#### （一）主营业务分析

公司在深圳市轨道交通建设和运营中承担主要职责，主要业务包括地铁工程建设、地铁运营、资源经营与物业管理、工程勘察设计咨询、物业开发与保障性住房建设以及参与国家铁路建设等方面。

#### 1、资金运作

报告年度，公司采用发行企业债券、短期融资券、专项建设基金等多种金融产品，共筹集资金 858.98 亿元。其中，落实政府财政资金到位共计 736.65 亿元，较去年增长了 2 倍，创历史新高；首次发行 25 亿元超短期融资券，集团债务融资再添新工具；成功获批 40.6 亿元国家专项建设基金，资金利率 1.2%/年，创历史新低。

#### 2、地铁工程

公司承建的地铁三期工程（主要包括 6、7、8、9、10、11 号线，2 号线三期、3 号线三期、5 号线二期、6 号线二期、9 号线二期和车公庙枢纽工程），投资总额逾 1800 亿元。截至报告期末，三期工程年累完成投资 209.82 亿元，开累完成投资 617.56 亿元。

##### （1）地铁 7 号线工程

7 号线是连接深圳特区内南半环主要居住区与就业区的局域线，该线起于南山区丽水路，止于罗湖区太安站，全长 30.17km，全线采用地下敷设方式，共设车站 28 座，总投资约 276.67 亿元。截至报告期末，7 号线车站、区间及场段主体结构完成 100%，车站安装装修完成 75%，实现轨道双线贯通及 35KV 电通，年累完成投资 60.55 亿元，开累完成投资 179.37 亿元。

##### （2）地铁 9 号线工程

9 号线是中心城区内主要居住与就业区之间的局域线，该线起于南山区深湾站，止于罗湖区文锦站，全长 25.35 km，全线采用地下敷设方式，共设车站 22 座，总投资约 248.49 亿元。截至报告期末，9 号线车站、区间及场段主体结构完成 100%，车站安装装修完成 80%，实现轨道双线贯通及 35KV 电通，年累完成投资 61.26 亿元，开累完成投资 160.17 亿元。

##### （3）地铁 11 号线工程

11 号线是深圳轨道网络的西部快线，并兼有机场快线功能。该线起于福田中心区，止于宝安区松岗，全长 51.7km（其中高架约 11.0 km），共设车站 17 座，总投资约 358.7 亿元。截至报告期末，11 号线车站、区间及场段主体结构完成 100%，车站安装装修完成 90%，实现车辆正线热滑及 400V 电通，年累完成投资 66.31 亿元，开累完成投资 242.67 亿元。

#### （4）地铁 6 号线工程

6 号线位于深圳市龙华新区、光明新区和宝安区，路线起自深圳市北站综合交通枢纽，终于松岗站。线路全长 37.627km，其中高架段长约 24.491km，地下段长约 5.756km，过渡段长约 1.190km，山体隧道段长约 6.190km，共设车站 20 座，总投资约 168.61 亿元。截至报告期末，完成前期及主体工程招标，前期及主体工程全面进场，年累完成投资 6.36 亿元，开累完成投资 8.1 亿元。

#### （5）地铁 8 号线一期工程

8 号线一期位于罗湖区和盐田区，起于 2 号线三期莲塘站，经沙头角、盐田坳等片区，终于盐田区盐田站，线路全长约 12.38 km，全地下敷设。共设车站 6 座（其中换乘站一座），建成后与已运营的 2 号线（蛇口线）、规划 2 号线三期工程贯通运营，总投资约 101.61 亿元。截止报告期末，完成前期及主体工程招标，前期及主体工程进场开工，开累完成投资 0.42 亿元。

#### （6）10 号线工程

10 号线是连接中部发展轴和福田中心城区的主要交通走廊，线路起于福田口岸站，终于龙岗区平湖中心站，全部为地下线路，途经福田区、龙华新区、龙岗区，共设车站 24 座，线路全长 29.22 km，总投资约 277.59 亿元。截止报告期末，完成前期及主体工程招标，前期及主体工程全面进场，年累完成投资 5.03 亿元，开累完成投资 5.07 亿元。

#### （7）2 号线三期工程

2 号线三期位于罗湖区，线路起自新秀站（既有站），经莲塘片区，终于莲塘站。线路全长约为 3.77km，全地下敷设。共设车站 3 座，均为地下车站，总投资约 35.73 亿元。截止报告期末，完成前期及主体工程招标，前期及主体工程全面进场。

#### （8）3 号线三期（南延）工程

3 号线南延缓解福田保税区交通拥堵，支持保税区产业转型升级，线路全长约 1.45km，起于益田站，止于保税区站，共设车站 1 座，总投资约 11.6 亿元。截止报告期末，完成前期及主体工程招标，前期及主体工程全面进场，

#### （9）5 号线二期工程

5 号线二期位于南山区，连接前海现代服务合作区和南山蛇口等地区，并通过已运营的线路连接至宝安、深圳北、布吉、罗湖的轨道干线，线路全长 7.65km，共设车站 7 座，总投资约 69.4 亿元。截止报告期末，完成前期及主体工程招标，前期及主体工程全面进场，年累完成投资 4.38 亿元，开累完成投资 4.38 亿元。

#### (10) 9 号线二期工程

9 号线二期工程位于南山区，加强前海、南油片区、科技园片区与福田、罗湖中心区联系，起于 9 号线红树湾站，止于前海片区航海路站，线路全长 10.79 km，共设车站 10 座，均为地下站，总投资约 104.21 亿元。截止报告期末，完成前期及主体工程招标，前期及主体工程全面进场，年累完成投资 2.38 亿元，开累完成投资 2.38 亿元。

#### (11) 3 号线三期（东延）工程及 6 号线二期工程

3 号线东延段由 3 号线双龙站引出，向北经过龙岗大道，坪西路，终点至六联站，线路全长约 9.4km，共设车站 7 座，全线采用高架敷设方式，总投资约 68 亿元。

6 号线二期工程北起深圳北站，南至科学馆站，主要经过龙华新区、梅林、银湖、八卦岭、上步等片区。线路全长约 11.5km，除起点段为高架过渡段，其余均采用地下敷设，共设车站 6 座，总投资约 77.1 亿元。

截止报告期末，已完成 3 号线三期东延及 6 号线二期工程工可的编制，其中 6 号线二期已完成总体及专家评审工作。

#### (12) 交通枢纽工程

车公庙枢纽工程是以城市轨道交通换乘为主，常规公交接驳为辅，兼顾少量出租车、社会车辆接驳的客运综合交通枢纽，汇集轨道交通 1 号线、7 号线、9 号线和 11 号线，枢纽占地 3.9 公顷，建筑面积约 7.1 万<sup>2</sup>，总投资约 36.0932 亿元。截至 2015 年 12 月底，车公庙枢纽工程 7、9、11 号线车站主体结构完成 100%，11 号线部分安装装修完成 90%，7、9 号线部分安装装修完成 60%，年累完成投资 3.55 亿元，开累完成投资 15 亿元。

### 3、地铁运营

地铁一期工程包括罗宝线首期和龙华线南段，正线里程为双线 21.453km，共设 19 个车站，总投资概算 115.53 亿元，是深圳市第一个国家级重点工程、国家确定的地铁车辆和设备国产化依托项目，也是备受社会关注的民心工程。2004 年 12 月 28 日，深圳地铁一期工程“如期、安全、顺利、高水平、高质量”建成通车。2010 年 7 月，地铁龙华线南段移交港铁轨道交通（深圳）有限公司运营。地铁二期工程包括罗宝线续建、蛇口线、龙岗线和环中线，总长约 142 km，已于 2011 年 6 月 28 日全部开通试运营，各线路总运营里程数达到 157.8 km（未包含港铁运营的龙华线 20.5km），深圳地铁进入网络化运营时代。截至报告期末，地铁安全运营 4021 天；全年客运收入 23.7 亿元，实现总部收支结余 1.37 亿；线网日均客运量达 254.97 万人次，12 月 31 日客运量 347.05 万人次，创下运营新高；轨道交通的公交分担率达到 31%，网络正点率和运行图兑现率分别达到 99.8%和 99.9%，顺利实现第十一个安全年。

### 4、物业开发

报告年度，物开总部紧紧围绕城市土地综合利用、保障性住房建设及商业项目开发等中心任务，不断强化市场意识和经营意识，经营管理和企业发展同步提升，物业销售增长突出，开创了深圳地铁地产跨越发展新局面。

#### (1) 城市土地综合利用情况

报告年度，公司积极推进安托山、塘朗 F 地块以及松岗、深云等地铁上盖土地的作价出资工作，加快开展轨道新线上盖及沿线土地综合利用研究，相关工作取得一定进展。

## （2）上盖物业商业开发与销售情况

报告年度，商业开发项目实现新开工面积 100 万 $m^2$ ，累计开工面积 230 万 $m^2$ 。塘朗城、山海韵、锦荟 PARK、前海时代 CEO 公馆四项目先后开盘，总销售面积 25 万 $m^2$ ，总销售金额 119 亿元，公司成功晋级销售百亿房企。

## （3）商业项目经营情况

报告年度，地铁商业地产实现租金收入 8182 万元（主要包括地铁大厦、深圳北站、中信地下商场、益田地下商场、塘朗综合楼五个租赁项目）。另外，招商工作取得突破性进展，华润万家、迪卡侬、星巴克三家世界 500 强企业以及中影国际、大生体育等主力店正式进驻横岗地铁锦荟广场项目。

## 5、资源经营

资源各项业务整体效益稳步增长，并不断深化经营模式创新，加速商业项目落地，提升市场化、专业化运作能力，在业务创新方面取得了丰硕成果。报告年度，实现资源收入 4.87 亿元，新增地下商业经营面积超过 2 万平米。会展中心、岗会区间、市民中心三大物业区相继开业经营，形成福田 CBD 四大物业区 4.7 万平米的地下空间，中心区“地下一座城”蓝图全面实现，成为国内地下商业空间开发的典范，有力展示了地铁商业的品牌价值；前置招商环节，全力推进华新、塘坑、黄贝岭站等商业街的开业筹备工作，加快地下商业项目落地的步伐；积极探索全新经营模式，推进与报业集团、广电集团、华视集团筹建地铁广告、电视专业合资公司，探索地下空间项目的合作开发模式，提升商业经营水平及价值；顺应科技发展趋势，开创国内先河，实现 1、2、5 号线 4G 信号全覆盖，并率先开展高速“4G+”网络新技术的调试实施，结合地铁 WiFi 优化项目，打造“无线地铁空间”；积极尝试、推陈出新，搭建“深圳地铁汇”微信公众平台、创新《深圳都市报》版面、内容等。站内广告经营效益稳健增长，公益宣传平台功能增强，全年发布公益宣传广告近 10000 幅。深度介入地铁三期工程商业、广告、通信等资源的前期策划工作，全面推进三期工程各线路及延长线地下空间的策划工作，充分挖掘商业价值，全力构筑地铁地下空间资源优势。

## 6、物业管理

深圳地铁物业管理发展有限公司具有物业服务企业国家一级资质，是深圳市住房和建设局工程建设标准化试点企业（物业管理类），并获得 ISO9001、ISO14001、OHSAS18001 认证。地铁大厦物业管理项目获“全国物业管理示范大厦”称号，竹子林车辆段、罗湖交通层获“广东省物业管理示范项目”称号。目前，公司物业管理面积 679.20 万 $m^2$ 。报告年度，全年实现营业收入 35164 万元；物业管理公司先后获得上级主管单位颁发的“深圳市质量强市骨干企业”、“2014 年度广东省守合同重信用企业”、“深圳市质量诚信承诺企业”荣誉称号；地铁大厦管理处荣获广东省青年文明号荣誉称号、北站枢纽运管中心荣获深圳市青年文明号荣誉称号、公司团支部荣获福田区“五四”先进团支部；公寓管理处荣获深圳市安全文明小区荣誉称号。

## 7、工程勘察设计

深圳市市政设计研究院有限公司（以下简称“市政院”）具有市政行业、轨道交通、公路及特大桥工程、城市规划、建筑工程、工程勘察综合、工程咨询和风景园林等甲级设计资质，并具有施工图审查一类资质和甲级监理资质，业务类型囊括了城市道路、桥梁、轨道、隧道、公路、建筑、地下空间、给水排水、燃气、电气、风景园林、环卫、防灾减灾、工程总承包、规划及监理与施工图审查等领域。工程项目范围已覆盖到 20 多个省市，并分

别设立了东莞、合肥、长春、福建 4 家自主经营分公司及另 9 家项目合作类分公司。市政院拥有高级工程师近 300 人，其中教授级高级工程师、博士、博士后 44 人，是国内首家 BIM 应用技术示范单位，先后被评为“全国 CAD 应用示范单位”、“广东省信息化建设示范单位”、“深圳市勘察设计行业优秀企业”、“国家高新技术企业”，于 2000 年通过 ISO 国际质量保证体系的认证，2006 年经深圳市人民政府批准成立了深圳土木工程领域第一家“博士后创新实践基地”，2015 年获批国家博士后科研工作站。报告年度，市政院营业收入 4.77 亿元，在研各级政府课题 15 项。主编或参编标准 4 部、完成科技成果鉴定 1 项；国内发明专利 3 项、国外发明专利 4 项、实用新型专利 3 项；获行业、省部和市级优秀工程勘察设计奖 35 项；获省部级科技进步奖 2 项。

## 8、国家铁路建设

公司作为深圳市政府投资国家铁路的出资者代表，持有厦深铁路（广东段）16%的股份和广深港客运专线 27.43%的股份。2015 年 12 月，公司代表市政府完成对深圳平南铁路有限公司 72.6%股权及相关债权的收购。

公司作为深圳市政府投资国家铁路的出资者代表，持有厦深铁路（广东段）16%的股份和广深港客运专线 27.43%的股份（委托广东省铁路建设投资集团持股）。厦深铁路广东段项目总投资为 369.9906 亿元，其中公司出资 14.724 亿元；广深港客运专线内地段总投资为 294.0411 亿元，其中公司出资 43.5259 亿元。厦深铁路项目已于 2013 年 12 月 28 日全线建成开通；广深港客运专线已于 2015 年 12 月 30 日开通至福田站。截至报告期末，福田站及相关工程本年累计完成投资 1.2 亿元，开累完成投资 64.6 亿元，已完成设计总投资的 96.8%。

### （二）资产、负债状况分析

报告期末，公司资产总额 2403.97 亿元。其中，流动资产 862.72 亿元，非流动资产 1541.25 亿元，非流动资产主要由固定资产和在建工程构成，其中：固定资产 696.26 亿元，在建工程 770.73 亿元。

报告期末，公司负债总额 901.2 亿元。其中，流动负债 219.05 亿元，非流动负债 682.15 亿元，非流动负债主要由长期借款、应付债券和专项应付款构成，其中：长期借款 144.22 亿元，应付债券 179.57 亿元，专项应付款 282.59 亿元。

由于深圳市政府对公司地铁建设项目建设资本金投入有所上升，公司资产负债率逐年下降，2015 年末资产负债率 37.49%，保持较低风险、较稳定的财务结构，仍保持较强的偿债能力。

## 二、核心竞争力分析

### （一）资产规模大、质量优、产业链条完整

截至报告期末，公司总资产 2403.97 亿元，净资产 1502.76 亿元。“十三五”期间资产规模将进一步增加，占市属国有资产总量的比重会加大。公司土地资源丰富，实际拥有地铁上盖物业开发项目 10 个，项目总建筑面积 383.13 万 $m^2$ ，具有较好的经济效益创造能力。公司相关附属业务覆盖包括市政设计、工程咨询、资源经营、物业管理、铁路管理等，为公司创造了良好的社会效益和经济效益。

### （二）企业治理体系健全规范

公司按照现代企业制度要求，建立起规范的企业法人治理结构，形成党委、董事会、监事会、经营班子既有效制衡又良性互动的治理结构体系和责任分工体系；截至 2015 年底，公司已形成集团本部下辖建设总部、运营总部、物业开发总部等三个业务总部以及其它相关附属业务的“1+3”战略管控架构。集团本部含九个职能部门、三个中心，及相关附属业务。

### （三）发展模式行业领先

公司按照“建地铁、建城市”理念，创新确立了“轨道+物业”发展模式，一方面充分利用上盖空间再造土地资源，另一方面以地铁上盖及沿线物业的升值效益反哺轨道交通建设运营，有效抵补地铁建设投资及运营亏损，为公司管理发展构建起可持续发展盈利机制。

### （四）科研创新能力突出

公司坚持科技创新投入，倡导“用户主导”创新模式，依托市博士后创新实践基地、节能减排技术研发院士工作站等科研载体，构建产学研一体化的创新平台。进一步加强与深圳大学的合作交流，通过完善高端人才培养机制，创建学习型企业组织。

### （五）品牌文化基础深厚

公司大力倡导和塑造以“共同承担责任、共同创造价值、共同分享成果”为核心价值观的企业文化，致力于打造学习型企业、创建严格纪律和人文管理、和谐平衡的“铁魂”企业精神，坚持以人为本的原则，凝聚了一支高素质的人才队伍；公司以“成为最好的地铁公司”为愿景，经过多年稳健经营和良性发展，形成了优质的企业信誉和品牌形象，在国内外城市轨道交通领域均具有较强的影响力，为公司“走出去”发展奠定了坚实的基础。

## 三、投资状况分析

### （一）对外股权投资情况（以下金额均为人民币）

报告年度，公司发生八项对外股权投资行为：

1、深圳平南铁路有限公司（以下简称“平南铁路公司”），是按照市委市政府战略决策要求，公司代表市政府收购平南铁路公司 72.6%股权及相关债权。2015 年 12 月 4 日，公司与招商局系列企业（香港招商局、蛇口工业区、南山开发集团、南油集团）签署股权及债权转让协议；12 月 24 日，深圳市经贸信息委员会批复同意本次股权转让，12 月 30 日在市场监管局办理工商登记，并于 2016 年 1 月 4 日取得企业法人营业执照。变更后的平南铁路公司股东有三家，其余两家为广州铁路（集团）公司和深圳市蛇口东帝实业发展有限公司，各占股比 25%和 2.4%。

2、深圳前海基础设施投资基金管理有限公司是公司（持股 25%）与金石投资有限公司（持股 35%）、深圳市前海中证城市发展管理有限公司（持股 20%）、深圳市前海开发投资控股有限公司（持股 10%）和深圳市前海金融控股有限公司（持股 10%）共同发起组建的金融机构，注册资本 10000 万，为国有实际控制单位，2015 年 7 月公司完成工商注册登记。公司经营主旨：顺应国家政策导向，以推进城市的基础设施建设和城市综合开发为目的，将公司及公司所管理的基金主要用于轨道交通等城市基础设施、城市基础设施的上盖物业或地下空间以及城市基础设施的相关综合物业的投资和建设。公司经营范围包括：股权投资，债权投资，投资管理，投资顾问，投资咨询（不含限制项目）。

3、深圳地铁万科投资发展有限公司是由公司与万科企业股份有限公司组建，负责对红树湾物业开发项目进行全过程管理。注册资本 5000 万，为国有实际控制单位，公司持有其 51%股权，万科企业股份有限公司持有其 49%股权。2015 年 3 月公司完成工商注册登记。公司经营范围包括：房地产开发经营及管理，资产经营及管理，酒店、办公楼、商铺、公寓经营与管理，物业管理。

4、深圳地铁集团埃塞俄比亚有限责任公司为公司全资子公司，注册资本 4.79 万，2015 年 2 月公司完成工商注册登记。埃塞项目承载着集团公司“走出去”发展战略的重大使命，肩负着集团公司海外市场开疆辟土的重任，埃塞项目的成功对于集团建设海外市场持续发展能力有着重要的战略意义。

5、深圳地铁诺德投资发展有限公司是公司与中铁股份有限公司共同出资设立，负责对北站 D2 物业开发项目进行全过程管理。注册资本 2000 万，为国有全资企业，公司持有其 51%股权，中铁股份有限公司持有其 49%股权。2015 年 12 月公司完成工商注册登记。公司经营范围包括：房地产开发经营及管理，酒店、办公、商铺、公寓管理，物业管理。受托资产管理。

6、深圳市深圳通有限公司（以下简称“深圳通公司”）成立于 2004 年 12 月，截止 2014 年 12 月，注册资本 5000 万元，地铁集团占股 40%；巴士集团占股 30%、深业深港集团和运发集团各占 15%。目前员工 130 人。为了满足深圳通公司自身发展的主观需求，培育和形成新的经济增长点，同时减少自建平台重复投入的成本，快速形成新的移动支付平台，巩固在“手机深圳通”支付领域的主导地位。深圳通公司于 2014 年 10 月 28 日参股联祥瑞公司，投入资金 510 万元，股权比例为 51%。双方于 2015 年 1 月 4 日签署公司章程，2015 年 2 月 11 日完成相应的工商变更手续，联祥瑞公司更名为深圳市深圳通电子商务有限公司。

7、深圳通公司为向中国人民银行申请支付业务许可证，根据《非金融机构支付服务管理办法》有关注册资本最低限额为 1 亿元的要求，为了符合关于申请第三方支付业务许可证的相关规定，深圳通公司申请将原注册资本金从 5000 万增加至 10000 万元。公司于 2015 年 5 月 7 日注资深圳通公司 2000 万元，其余三家股东单位按照股权比例进行增资，占股比例保持不变，深圳通公司注册资本从 5000 万元增加至 10000 万元。

8、深圳市市政设计研究院有限公司 1984 年成立时为事业单位，2007 年 8 月改制为有限责任公司，截止 2014 年底注册资本 3000 万元。2014 年 11 月，经集团公司第四届董事会第十八次会议审议通过，同意将市政院未分配利润 3000 万元转增为注册资本金，2015 年 1 月 20 日完成工商变更登记，公司注册资本从 3000 万元增加至 6000 万元。

**（二）非金融类公司委托理财及衍生品投资的情况**

无。

**（三）报告期内募集资金或报告期之前募集资金延续至报告期内的使用情况**

项目名称	发行金额 (单位: 亿元)	款项用途	至报告期末未 使用资金(单 位: 亿元)	资金实际使 用中存在的 差异
15 深地铁 SCP001	25	偿还银行贷款 25 亿元	0	0
短期贷款	1.4	补充流动资金 1.4 亿元	0	0

国家专项建设基金	8	深圳地铁 6 号线工程 8 亿元	0.72	0
	8	深圳地铁 8 号线一期工程 8 亿元	6.9	0
	7	深圳地铁 10 号线工程 7 亿元	1.79	0
	11	深圳地铁 5 号线二期工程 11 亿元	10.16	0
	5	深圳地铁 9 号线二期工程 5 亿元	4.23	0
	1.6	深圳地铁前海枢纽地下停车场工程 1.6 亿元	0	0

#### (四) 主要子公司、参控股公司分析 (以下金额均为人民币)

##### 1、全资子公司分析

深圳地铁教育培训中心所属职业技能培训行业，主要为深圳市地铁交通提供服务、城市轨道交通相关工种的职业技能培训、管理培训。公司注册资本 2030 万元。

深圳地铁物业管理发展有限公司所属商务服务行业，主要事物业管理与经营、物业租赁；机动车停放服务；房地产经纪；国内贸易；广告业务；环境设计；园林绿化工程；房屋维护、维修；地铁多种资源开发利用和经营；信息咨询；餐饮管理。公司注册资本 1000 万元。

深圳市市政设计研究院有限公司所属勘察设计行业，主要从事工程勘察设计、工程咨询、土工及建材试验、工程监理及城市规划编制。公司注册资本 6000 万元。

深圳地铁前海国际发展有限公司所属房地产开发经营和城市公共交通运输行业，主要从事轨道交通、综合交通枢纽等基础设施投资建设与运营服务；物业开发投资建设和经营管理服务；物业管理和租赁服务；工程咨询、投融资策划咨询服务等现代服务业。公司注册资本 1000 万元。

深圳地铁埃塞俄比亚有限责任公司所属铁路运输行业，主要从事轻轨运营服务。公司注册资本 4.7939 万元。

##### 2、控股公司分析

深圳平南铁路有限公司所属铁路运输行业，主要从事平南铁路建设、经营以及配套的装卸、仓储业务。公司注册资本 22152 万元。

地铁工程咨询有限公司所属工程管理服务行业，主要从事工程项目管理、工程监理服务，同时兼顾工程咨询及招标代理等其他工程咨询服务业务。公司注册资本 1000 万元。

地铁三号线投资有限公司所属铁路运输行业，主要从事轨道交通项目的筹划、建设、经营、开发和综合利用；地铁资源和地铁物业的综合开发。公司注册资本 15 亿元。

深圳市朗通房地产开发有限公司所属房地产开发行业，主要从事房地产开发与经营管理业务。公司注册资本 1 亿元。

深圳北车轨道车辆有限公司所属城市轨道交通设备制造行业，主要从事轨道车辆及配件制造、装配、试验、调试、销售、租赁；轨道车辆及部件维修及升级改造；轨道车辆及部件维护、可靠性分析、技术咨询。公司注册资本 2000 万元。

深圳市地铁万科投资发展有限公司所属房地产开发行业，主要从事房地产开发经营及管理，资产经营及管理，酒店、办公楼、商铺、公寓经营与管理，物业管理。公司注册资



本 5000 万元。

深圳地铁诺德投资发展有限公司所属房地产开发行业，主要从事房地产开发经营及管理，酒店、办公、商铺、公寓管理，物业管理，受托资产管理。公司注册资本 2000 万元。

### 3、参股公司分析

深圳市深圳通有限公司所属铁路运输行业，主要从事智能 IC 卡（包括用于公共大巴、公共小巴、出租小汽车、地铁、轻轨、轮渡等公共交通智能 IC 卡）的开发、制作、销售、应用、充值；电子交易收费系统相关配套设备的技术开发；电子交易收费系统运营技术开发、管理，信息咨询；广告业务。公司注册资本 10000 万元。

广深港客运专线有限责任公司所属运输行业，主要从事广深港客运专线的建设及运营，公司注册资本为 115.5 亿元。

厦深铁路广东有限公司所属运输行业，主要从事厦门至深圳铁路广东段的建设及运营，公司注册资本为 5 亿元。

深圳前海基础设施投资基金公司有限公司所属基金管理服务行业，主要从事股权投资，债权投资，投资管理，投资顾问，投资咨询（不含限制项目）。公司注册资本 10000 万元。

### 4、报告年度取得和处置公司的情况

无。

#### （五）项目投资总额超过公司上年度未经审计净资产 10%的非募集资金投资情况

无。

## 四、公司控制的特殊目的的主体情况

无。

## 五、公司未来发展的展望

### （一）行业发展格局和发展趋势

#### 1、国内宏观经济形势

一是我国经济进入中高速增长“新常态”。我国当前面临增长动力的转换、经济结构的再平衡以及复杂的系统转型，经济增速将有所放缓，进入中高速增长“新常态”。经济增长动力将由外需拉动转为内外共同拉动；经济结构将向高端化转型，现代服务业和战略性新兴产业比重将大幅提升；人民收入和民生福利水平将大幅提高，消费将成为生产总值中的最重要成分，公共产品供给的数量和质量都将大幅提升；伴随着居民收入的提升，“人口红利”将逐渐消失，劳动力成本将大幅提升并带动其他生产要素价格上涨，为企业的经营带来成本压力。

二是我国进入全面深化改革时代。十八届三中全会通过的《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》对我国全面深化改革做出总体部署，宣告我国进入统筹推进经济体制、政治体制、文化体制、社会体制、生态体制“五位一体”全面改革的历史新阶段。国资国企的市场化改革将进一步深入，十八届三中全会要求国家和地方加快国有企业股权多元化改革，积极发展混合所有制经济，完善国有资产监督管理，以管资本为主加强国有资产监管，建立健全现代企业制度和法人治理结构；金融体制改革将进一步深化，十八届

三中全会提出要“完善金融市场体系”，健全多层次资本市场体系，允许民间资本发起设立金融机构，多渠道推动股权融资，提高直接融资比重，加快推进利率市场化，推动资本市场双向开放，我国资产证券化程度将大幅提高，人民币国际化将迈出实质性步伐。

三是我国互联网技术及经济仍将保持快速发展。我国已经成为世界上互联网使用人口最多的国家，也是世界上最大和最具潜力的互联网市场。互联网经济已全面融入传统行业，从根本上改变一些传统行业的面貌，以互联网为牵引的电子商务、产品定制、物流服务和第三方支付等发展迅速，物联网、云计算、互联网金融、网络传媒娱乐、研发设计服务等新兴业态蓬勃发展，互联网经济正在成为我国经济社会发展新引擎。

四是我国企业加快“走出去”发展步伐。在“十三五”时期，在国家实施“一带一路”倡议及一系列对外投资便利政策的带动下，围绕铁路、电力、通信、工程机械以及汽车、飞机、电子等优势产业，中国具备实力的企业将进一步加快“走出去”步伐。特别是对于东南亚、非洲、拉美等地区，中国具有资本、品牌、技术、人才等方面的综合优势，中国企业将不断扩大对这些地区的产业投资和市场拓展力度，提升参与国际产业分工的水平和企业的国际竞争力。

五是我国房地产市场面临调整态势。进入“十三五”时期，我国房地产行业很可能将告别快速发展阶段，行业发展面临从求“量”到重“质”的调整态势。从长期趋势来看，受人口周期影响，我国处于购房年龄段的人口（25~44岁）在2015年达到峰值4.49亿人之后将长期下行，预示着我国房地产需求将趋于下滑。从中短期来看，房地产受到国家宏观调控和金融政策的多重影响：房地产业成为我国经济结构失衡、过热产业产能过剩等诸多矛盾的交汇点，面临国家宏观调控压力。但总体上，我国还处于工业化和城镇化发展的中期，对房地产市场的刚性需求仍然强劲，房地产行业趋于平稳发展时期。就深圳市场而言，市场发展成熟度相对较高，市场供需将更趋于均衡，消费者将更加重视房地产的质量和内涵，从而对房地产企业提出了更高的要求。

## 2、区域经济社会环境及行业发展形势

一是珠三角地区一体化发展加快。根据《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008-2020年)》要求，到“十三五”期末的2020年，珠三角地区将实现区域经济一体化和基本公共服务均等化，城市群、都市圈成为珠三角地区城市空间发展趋势。深圳、东莞、惠州三市全面贯彻落实《纲要》精神，在区域发展规划、产业发展、区域创新、基础设施建设、环境治理、生态保护、社会公共事务管理等方面全面加强合作，根据《深莞惠区域协调发展总体规划(2012-2020年)》，到2020年，一体化发展的深莞惠城市群将成为全球重要现代产业基地和全国最具国际竞争力的城市群之一。

二是深圳将加快“二区三市”建设。深圳将围绕现代化国际化创新型城市建设，全面推进改革和发展步伐，继续引领“市场化”改革的新突破，不断增创“法治化”环境的新优势，努力把深圳打造成为“更具改革开放引领作用的经济特区、更高水平的国家自主创新示范区、更具辐射力带动力的全国经济中心城市、更具竞争力影响力的国际化城市和更高质量的民生幸福城市”。为此，规划期内深圳将以更高标准加快推进轨道交通三期工程建设，更好满足市民绿色、便捷出行需求，把城市轨道交通发展作为提升城市功能和现代化水平以及民生福利水平的重要途径。

三是我国城市轨道交通进入大规模建设期。我国长期实施“公共交通优先发展”战略，轨道交通成为城市群及特大城市公共交通的发展重点。截至2013年末，全国已有19个城市共开通轨道交通，运营里程2746公里，全国城市轨道交通客运总量近110亿人次，比上

一年增长 26%，北京、上海、广州年客运量超过 20 亿人次，进入世界城市前列。“十三五”时期，我国将进入城市轨道交通建设大发展阶段，我国已有 30 多个城市已经或正规划建设地铁，2020 年规划线路里程超过 1 万公里。

四是我国轨道交通技术和产业将继续快速发展。“十三五”期间，我国城市轨道交通线路建设技术将进一步快速发展，在线路规划、隧道挖掘和机电设备制造等方面，通过不断自主创新，必将取得多方面新的突破。在可见的未来，我国将成为轨道交通车辆及相关设备的技术创新及制造中心，一些领域将走出国门，成为世界城市轨道交通工程承建商和设备出口商。

五是我国城市轨道交通产业政策不断完善。随着我国社会的经济全面发展，大型、特大型城市人口迅速增长，交通出行的需求迅猛增加，轨道交通凭借高效、环保、准时、站点密集等特点，逐步成为城市公共交通的骨干，国家和地方政府越来越重视城市轨道交通的发展，出台了一系列支持城市轨道交通发展的政策和举措。“十三五”期间，我国城市轨道交通产业政策将进一步健全完善。发展城市轨道交通将成为中央和地方实施“民生优化、公交优先”的重要方向，城市轨道交通发展将得到更加可靠的公共资源投入保障；与此同时，城市轨道交通作为低污染、高效率的运输方式符合我国节能减排和发展低碳经济的大方向，将得到财税、投资、金融等政策的落实和倾斜，引导社会资金、人才等要素向行业聚集。

## （二）公司发展战略

2016 年是集团实施“十三五”战略规划、创新发展、全面提升管理之年，公司将按照“适应新常态、引领新常态”的工作要求，从内部管理入手，坚持创新驱动、质量引领、安全发展的理念，以“十三五”规划为导向，继续推进全面改革，通过优体系、顺机制等举措，着力解决制约企业发展的管理顽疾，全面提升企业核心竞争力，确保各项政府责任目标及国资委下达的各项任务指标全面完成，为“十三五”规划谋好篇、布好局，力争将企业打造成为国内轨道交通行业标杆。

公司“十三五”时期的总体发展战略是：“建设统领，五举并重”。

一是建设地铁与建设城市并重。以支持深圳现代化国际化创新型城市为核心，加快推进深圳地铁建设、轻轨线路建设和城际铁路建设，形成更大规模城市轨道交通网络，有力促进区域一体化和特区内外一体化，以轨道交通建设引领城市改造更新，提升智慧交通和绿色交通水平，促进和谐环境、和谐社会、和谐城市建设。

二是建设地铁与运营地铁并重。在推进大规模地铁网络建设的同时，保障提供国际一流水平的城市轨道交通运营服务，构建先进的运营管理体系，提供高标准的装备水平，大幅提升运营效率，有效降低运营成本，大力提高城市公交分担率，为广大市民提供安全便捷、舒适环保的高品质公共交通服务，有力支持深圳民生幸福城市建设。

三是建设地铁与资源创造并重。在推进大规模地铁网络建设的同时，不断完善地铁建设的发展理念，优化前期规划设计，推进土地综合利用改革，强化地铁建设过程中最大程度创造土地资源和商业资源价值，完善地铁上盖物业开发机制，打造高档次、高质量、高服务水平的地铁物业品牌，不断优化“轨道+物业”的地铁发展模式。

四是建设地铁与配套服务并重。在推进大规模地铁网络建设的同时，在为广大乘客提供优质公交服务的基础上，最大程度地满足乘客的多样化生活需求，打造知名地下空间，加强服务引领、科技引领和文化引领，把深圳地铁建设成为优质的地下生活空间、智慧商

圈和正能量文化阵地。

五是建设地铁与管理提升并重。在推进大规模地铁网络建设的同时，遵循企业发展和市场发展的规律，深化企业治理和组织管理改革，加强分类管理，优化业务流程，提高决策效率，建立健全与市场相适应的人力资源管理机制，加强专业化人才队伍建设、品牌建设和企业文化建设，不断提升地铁集团核心竞争能力。

### （三）公司 2016 年经营计划

#### 1、2016 公司经营计划

工程建设方面：7、9、11 号线 107km 将开通试运营，6 号线、8 号线一期、10 号线及 2、3、5、9 号线延长线约 103km 线路将全面开展主体工程施工，3 号线东延、6 号线南延及 9 号线支线约 25km 新线将开工，拟纳入地铁四期规划的 11 条线路将全面开展前期研究工作。

运营方面：以保障三期新线开通运营为核心，重点做好 7、9、11 号线“三权”接管工作以及试运营工作；继续贯彻落实集团“走出去”战略，积极拓展国内外合作项目；对于既有线路，在确保运营安全的重要基础上，持续提升运营服务水平，有效压缩行车间隔，不断提升运能；持续对标国际一流运营商，不断完善运作机制、优化制度流程、强化线网管控能力、稳固人才梯队。

物业开发方面：积极探索新线土地资源，推进土地作价出资工作，全面提升物业开发核心竞争力；以营销为龙头，转变营销观念、创新营销方法、提升营销意识，将营销服务标准制度化，不断强化营销执行力度；通过倒排在建项目工期计划，严把形象进度节点，确保完成全年建设任务；通过加快新项目启动，强化工期谋划和工程把控，确保完成全年开工任务；通过进一步加大协调力度，强化安全质量管理，确保工程质量可靠；贯彻绿色建筑理念，高标准、高水平开发，打造高品质商业地产项目。

投融资方面：积极优化完善融资结构，有效降低资金成本，将融资成本率控制在国资委下达指标范围内。大力提升产业基金的运作水平，落实集团公司“走出去”战略，对外积极开展公私合作（PPP）模式项目。同时，加大轨道交通投融资方案的研究，确保新线建设正常开展。

资源开发方面：做好三期及远期新线资源开发策划工作，实现资源开发与新线建设同步规划、同步施工、同步招商、同步经营；挖掘地铁附属资源价值和经营潜力，加强移动互联网等新兴技术应用，加强市场化、专业化、规模化、网络化经营理念，积极探索地铁商业资源经营的特许经营模式。

工程勘察设计方面：继续保持并强化现有市政设计行业的优势地位，在履行好轨道交通勘察设计总承包任务的同时，进一步提高市场敏感度，积极探索异地市场业务新兴增长点。

物业管理方面：积极做好三期项目物业接管准备工作，要全力做好保障性住房、商业项目、枢纽及人才公寓的接管及物业服务工作，做好集团各项后勤保障工作，推进“专业化、标准化、精细化”管理，完善服务架构，构建服务标准，有效控制物业管理成本，提升服务质量，丰富服务内涵，培育核心竞争优势。

## 2、为实现公司的各项工作目标，具体工作措施如下：

**一是企业内部管理方面**，优化管控模式，进行三大总部运行效果评估，理顺人事授权和运作流程，修订层级管理办法；进行境外项目、PPP 项目等管控体系研究，形成完备、规范的制度体系；推动混合所有制改革，以“走出去”为契机完善 PPP 融资模式，多渠道引入社会资本；加快市政院、物业管理公司、深圳通公司混合所有制改革；开展集团总部与建设总部岗位标准化建设，完善“多劳多得、奖优罚劣”的考核体系和差异化薪酬体系，强化高层次人才吸引和激励；全力推进创新发展，推动 2 个国家实验室、1 个装备认证中心、1 个创新研究院建设，打造 8 号线国家创新示范线，推进线网互联互通、云技术、节能减排等新技术的创新和应用；推进卓越绩效体系建设，提升集团化、规模化运作下的战略管控能力、全面预算统筹能力、资金集中管理能力、风险防控能力和信息化运作效率；分解“十三五”规划任务，实施年度滚动督办，确保各项目标完成。

**二是工程建设方面**，围绕保开通、保安全、保质量目标，强化工期和关键节点控制，做好系统联调、三权移交和试运营验收，确保 7、9、11 号线高水平开通；完善 6、8、10 号线及 2、3 号线延长等的开工手续，力争 2016 年 6 月底前取得工可批复，年底前车站围护结构平均完成 50%，加快三期修编剩余 3 条线路的前期工作，力争实现工程进场围挡及开工；积极配合四期轨网规划审批，力争完成首批 11 条线可研编制，梯度推进总体设计；加快与东莞、惠州等跨境线路的规划建设；优化盘活地铁建设管理资源，推行“一体化管理，分项目实施”管控模式；统一线路设计标准和技术标准，推进新技术在建设中的应用；培养建设管理专家型人才，满足三、四期大规模的建设需要。

**三是运营生产方面**，精心做好三期运营筹备，提前介入，加快隐患排查整改；统筹做好新员工上岗、三权接管和后勤保障；完善新老线导向标识衔接；提前制定新线开通后客流增长的行车组织及车站导流预案，确保新老线路兼容稳定、运营安全；结合国内外地铁运营之所长，全面建立深圳地铁运营管理评价体系；强化运营精细化管理，推动管理创新和技术创新，深化标准化成本建设和节能减排；努力打造海内外市场轨道交通装备创新标杆。积极推动深圳本地有轨电车规划发展，开拓其他地区市场；综合考虑商务运作、成本测算、招投标管理等因素，积极探索走出去项目标准化运作机制。

**四是物业开发方面**，强化土地储备，完成安托山、塘朗 F 地块等的作价出资；编制地铁上盖及周边土地综合开发设计标准，将土地综合利用纳入新线规划。

**五是投融资方面**，根据年度投资计划科学拟定融资方案，争取财政资金支持，合理匹配融资工具，保障资金需求，减少资金闲置；梳理三期及修编项目总体资金需求，完善项目资金、资源平衡报告，结合四期规划进程适时启动投融资方案研究。

**六是产业经营方面**，加快资源经营市场化步伐，切实做好三期 7 万多平米地下商业空间的策划和招商，强化建设对接与协调，力争 7、9、11 号线配套商业、广告、通讯同步开通使用；物业管理公司要做好 7、9、11 号线保洁开荒和管理筹备；并根据未来需管理的商业住宅、保障性住房、写字楼、商业综合体等不同物业特点，提升物业管理标准和品质；跟进落实四大枢纽产权划转集团工作；做好平南铁路股权收购后续人员安置、债务重组、西丽站改造等工作；积极落实铁路项目投资资金，配合推进赣深、深茂等铁路项目设计和开工筹备。

**七是安全生产方面**，发挥安监中心统筹作用，完善各板块安全管理体系和运作流程，强化安全管理责任落实和考核，提升常态化安全管控水平和应急事件处置能力；做好 7、9、11 号线竣工验收、政府专项验收及试运营条件评估，适时开展工后质量评估，督促施工单

位及时整改；充分评估新线安全风险，强化暗挖隧道、下穿既有线等重大风险源监管，确保新线施工安全质量可控；健全从建设到运营的全生命周期安全管控体系，依托信息化建设，以 BIM 为基础建立包括全寿命期工程质量和运营安全信息在内的城市轨道交通大数据安全管理体系；狠抓生态文明建设，加强施工扬尘、排水、余泥渣土管理，完善运营生产污水处理系统，强化危险品管理，持续导入绿色建筑标准，提升深圳地铁生态文明建设水平。

#### （四）因维持当前业务并完成在建投资项目公司所需的资金需求

2016 年三期 6 号线和 10 号线工程全面铺开，三期修编线路也将于 2017 年开始大规模工程建设，预计 2016-2018 年投资约为 700 亿元。公司将继续采取多元融资方式，通过银团贷款、中期票据等项目满足建设投资资金需求。

#### （五）可能面对的风险

##### 1、公司 2016 年重大风险因素

（1）安全质量管理风险。地铁是人员高度密集、逃生通道有限的地下公共场所。建设一旦发生坍塌，运营一旦发生火灾，可能会造成人员伤亡、公共设施被破坏，对政府、城市甚至国家的声誉受损。

风险管控措施：以“安全管理提升年”活动为抓手，强化风险意识；继续实施地铁工程建设安全质量创优工程；在新线建设中，要求继续实施创优工程，以创优为目标，统领安全质量一切工作；完善公司及建设工程安全生产责任制；以责任制落实情况的检查、考核和失职追责，实现责任落实的突破；构建从建设到运营的全生命周期安全管控体系；全面开展安全风险评估，深入开展隐患排查治理；通过安全风险评估和隐患排查。

（2）7、9、11 号新线试运营风险。在新线开通试运营过程中，存在新线试运营不顺利的风险。若不提高运营能力，将不能提升服务质量确保 7、9、11 号线顺利开通运营，可能导致公司运营目标的完成造成影响。

风险管控措施：建立大网络化运营的地铁调度指挥系统，提升新老线协调调度能力；加强对设备的标准化管理，提升设备配置效率；重视乘客声音反馈，提升客户服务质量；加强新员工培训力度，提升新员工适应岗位能力。

（3）地铁大规模建设风险。随着地铁三期工程 7、9、11 号线收尾，3、10、6 延长及 9 号线支线的陆续开工，四期工程 11 条线路初步设计的全面启动，地铁大规模建设将摊薄管理力量，可能导致建设过程管理不善，产生地铁建设管理盲区；建设质量不达标，进度不受控或成本失控等风险。

风险管控措施：完善专业化与项目制相结合、“责、权、利”相匹配的深圳地铁建设管理体制；优化盘活地铁建设管理资源，推行“一体化管理，分项目实施”管控模式，加强新线建设设计管理；实现 7、9、11 号线保开通、保安全、保质量目标；加快推进大规模新线建设。

（4）物业开发可持续发展风险。深圳市政府计划在“十三五”期间建设 40 万套保障房的设想，对公司的“轨道+物业”的战略发展模式、地铁建设 PPP 模式带来较大的影响和冲击，此外，对国家和地方政府房地产调控政策的把握或反应不及时可能对公司的盈利能力、经营目标的实现造成负面影响。

风险管控措施：完善土地储备机制，优化土地综合利用；提升产品品质，强化营销水平，提升市场竞争力；探索开发模式，总结积累开发经验；通过降低开发成本，提升开发质量的方式提高企业市场竞争力。

(5) 物业出租管理风险。截至报告期末，物开总部部分商户存在欠租情况。考虑到未来一段时间内物开总部将会有大量在建商业地产项目完工交付，商业地产运营体系的不完善，可能导致公司业务收入无法及时实现，影响公司经济利益。

风险管控措施：建立商业经营分析体系，对商业运营管理及决策制定提供依据；明晰业主与物业之间的管理权责，建立物业公司管理评价体系；强化应收账款催缴机制，建立应收账款风险预警机制。

(6) “走出去战略实施”风险。公司在跨区域经营和产业链延伸，迅速扩张现有业务的过程中，在外部竞争环境中市场定位不明晰或合作模式不恰当等的风险。市场化项目的项目成果的确认和项目款项回收出现纠纷、或投资回报率达不到预期，可能对公司经营收益水平产生影响。

风险管控措施：研究“走出去”模式，把控节奏，控制风险；合理把控海外项目“走出去”步伐，加快推进国内各市场化项目有序开展；努力打造海内外市场轨道交通装备创新标杆；加强机制建设和团队培养，不断积累市场经验。

## 2、报告期内较上一年的新增风险因素

战略与集团化管控风险。一是公司梳理“十二五”完成情况，积极谋划“十三五”战略；二是完善“1+3”战略管控架构；三是深化探索“走出去”战略，提升国际竞争力。通过以上措施解决了公司及各板块战略定位和发展方向存在的战略风险。

安全质量管理风险。一是公司建立了安全质量责任制和考核制度；二是深化运营安全风险管控，完善风险清单，控制风险源；三是建设工程以关键节点条件验收为抓手，落实安全质量重大风险源管控措施，确保较大事故得到有效控制；四是全部车站实施了安检，推行“一站一预案”、创建“四个一工程”。通过以上措施解决了三期公司大量新线建设及运营进入大客流常态化带来的风险。

物业开发管理风险。一是公司以市场为导向，提升销售专业化水平；二是建立目标成本管理，健全标准工作体系；三是探索商业模式，提升品牌价值；四是明确多方职责权限，提升内部管控效率。通过以上措施解决了房地产开发的建设周期、价格制定与调整、销售与资金回笼等风险。

资产损失风险。一是梳理、建立资产评价体系，保证信息有效收集；二是明确职责与流程，识别资产管理关键节点；三是加强预算导向，完善信息化手段；四是建立责任识别制度，保证资产有效追溯。通过以上措施解决了国有资产安全的风险。

商业资源开发管理风险。一是公司通过“试点+推广”的模式，将原有的粗放式经营逐步转变为精细化差异化经营；二是尝试由经营代理权外包方式向成立合资子公司转变，借助市场先进广告公司的经验与平台，共同开发地铁广告资源。通过以上措施解决了现有商业运营管理能力不足带来的风险。

报告年度，针对重大风险，公司建立了贯穿整个风险管理流程、连接上下级与各部门及业务单位的风险管理信息沟通渠道，实行定期例行报告、重大专项风险报告、重大风险紧急报告的报告机制，并通过公司监事会、纪委、企业管理部、监察审计部对风险管理的

运行情况进行日常监控，确保风险管理信息的及时、准确和完整；并对风险管理工作中所识别出的风险进行跟踪，检查整改措施的落实情况，为风险管理的持续改进奠定基础。

## 六、会计政策变更

无。



## 第五节 年度重要事项

### 一、公司章程、注册资本变动情况

报告期内，公司章程无变动；公司注册资本为人民币 240 亿元，实收资本为人民币 241 亿元（深圳市人民政府国有资产监督管理委员会通过货币资金对公司增加注册资本 1 亿元于 2015 年年底到账，报告期内尚未完成工商变更手续）。

### 二、企业高层管理人员变动情况

报告年度，公司无高层管理人员变动情况。

### 三、企业合并、分立、解散或申请破产等事项，企业经营范围的重大变化

报告年度，公司无合并、分立、解散或申请破产等事项；企业经营范围无重大变化。

### 四、企业重大投资行为、重大融资行为、重大或有事项

#### 1、重大投资行为

为切实落实市委市政府的决策，公司代表市政府收购深圳平南铁路有限公司 72.6% 股权及相关债权。经公司第四届董事会第二十八次会议研究决策了平南铁路收购事项，收购平南铁路工作具有长远战略意义并为公司带来新的发展契机。

公司与金石投资、前海中证、前海金控和前海投控等实力强大的股东组建深圳前海基础设施投资基金管理有限公司，引导社会资本参与基础设施领域投资建设的金融机构。经公司第四届董事会第二十三次会议审议通过，前海基金公司投资领域主要是以城市轨道交通为代表的基础设施产业。

2014 年，公司获得埃塞俄比亚轻轨运营项目的运营及维护合同，是国内第一家走出国门的地铁企业。2015 年 2 月 10 日，经公司第四届董事会第二十次会议审议通过设立深圳地铁埃塞俄比亚有限责任公司，埃塞项目承载着公司“走出去”发展战略的重大使命，肩负着公司海外市场开疆辟土的重任，对于公司建设海外市场持续发展能力有着重要的战略意义。

#### 2、重大融资行为

报告年度，公司完成市场融资 67 亿元。其中，2015 年 3 月首次成功发行 25 亿元超短期融资券，并于同年 12 月完成到期兑付；短期银行贷款 1.4 亿元；公司 6 个轨道交通建设项目获得国开行国家专项建设基金 40.6 亿元。

### 五、企业发生重大亏损或重大损失情况

报告年度内公司无发生重大亏损或重大损失情况。

### 六、企业聘任、解聘会计师事务所情况

报告年度公司聘任的会计师事务所为立信会计师事务所。目前，立信会计师事务所已连续为我司提供审计服务 4 年。

### 七、其他重大事项

报告年度无其他重大事项。

## 第六节 公司治理情况

### 一、公司治理基本状况

公司不断深化内部机制改革推动企业良性运行。报告期内，公司按照企业市场化要求，重点推进“1+3”管控模式建设，完成物开总部、运营总部、建设总部的组建，并针对各业务板块特点重塑业务流程，实施运营、建设、物开和资源的层级授权管理，明确各管理层级的责、权、利，确保企业运作的规范、有序和高效。公司全年修订制度 23 项，拟定新制度 19 项，废除不适应制度 41 项，形成较为科学合理的制度体系。

### 二、股东（大）会和临时股东（大）会情况

无。

### 三、独立董事履行职责情况

无。

### 四、董事会下属专门委员会情况

报告年度，集团董事会下属各专业委员会充分发挥作用，对公司的重大决策提出审议、评价和咨询意见，为董事会决策提供建议。全年共召开 7 次会议，为提交董事会审议的议案预先进行审核，涉及前海车辆段综合楼公寓、前海综合交通枢纽上盖物业等 2 个投资项目；风险管理报告、内部控制评价报告、公司年度报告、项目后评价报告、预算、利润分配等重大经营事项；集团经理层的重大人事任免和对企业经理层、各项经营管理工作的监督考核。董事会下属专业委员会为董事会决策提供了有力支持。

### 五、监事会报告

#### （一）监事会履职情况

报告年度，监事会依照《公司法》等国家有关法律法规和公司章程认真履行职责，对董事会的决议是否符合有关法律法规、董事及高级管理人员的履职情况、国有资产的安全保值以及公司依法运营、财务运作、重大项目投资、项目招标采购、资产管理体系建设、全面风险管理和内部控制等方面认真开展监督工作，维护了深圳市国资委作为出资人和公司长远发展的利益。报告年度监事会成员列席集团公司董事会 9 次，经营班子会 78 次，招标领导小组会议 78 次，其他会议 70 次，共计 235 余次，在涉及地铁建设、运营服务、投融资、资源经营、物业开发等方面重大决策及实施过程中，独立发表意见和建议。报告年度共开展专项检查 25 项，加大了内审工作的监督力度，依法依规对公司的重点决策行为进行程序监督，组织完成了集团公司招标采购全过程监管工作的专项调研，对招标文件编制、合约管控等相关工作存在的风险与不足，提出了整改建议，促进了招标采购工作管控水平的提高。指导企业资产租赁管理工作，推进资产管理制度体系建设，督导强化资金管理，督促前海时代工程进展，推动销售筹备等，实现物业开发项目销售佳绩，有力地支持了集团公司中心工作的完成。

#### （二）监事会独立意见

监事会加强内部监督，重大事项及时以季报、年度综合报告或专报方式报告深圳市国资委。监事会对报告期内有关情况发表独立意见如下：

集团公司法人治理结构完整，公司治理依法运作，内控制度健全，决策会议的召开、决议的事项符合有关规定程序；公司董事及高级管理人员能够严格执行《公司法》、市国资委相关规定、董事会会议议事规则、公司章程等有关法律法规，并按制度要求规范运作；经营班子认真执行董事会决议，积极抓好年度经营工作，全面完成了市国资委下达的各项经营考核指标，年度经营业绩优异。公司董事会忠诚履职，勤勉尽职，决策规范；经营班子兢兢业业，执行有力；公司财务状况良好，经营收入稳步增长，工程建设投资创新高，运营安全和服务水平进一步提升，物业开发效益大幅提高，公司呈现快速发展的新局面。

## 第七节 内部控制情况

### 一、制度建设情况和年度执行评价

集团重视制度建设，并不断完善制度体系，构建起完善的管理制度，规范业务行为、企业管理行为、员工行为等，为企业的运行提供了保障。截止报告期末，公司规章制度合计 282 项，覆盖了法律事务、工程建设、党群监审、科研管理、财务管理等所有的 12 个领域，尤其在创新方面，进一步深化企业改革，继运营总部、物业开发总部之后，2015 年集团成立了建设总部，创新构建了集团总部与三大总部的“1+3”管控新模式，全面优化企业内部管理。根据集团 1+3 发展战略大方向，从 2013-2015 年分步逐年的开展了物开、运营、建设三大板块的决策机制建设。明确了三大总部权责，建立健全各板块业务的科学决策、民主决策的议事机制，制定三大总部的层级管理办法，明确授权职责，提高各板块业务管理的工作效率。

### 二、公司管理层对企业内部控制进行自我评价的结论

报告年度，公司根据基本规范、评价指引及其他相关法律法规的要求，对公司内部控制设计与运行的有效性进行了自我评价。公司对集团公司及其所属单位的主要业务和事项均已建立了内部控制，并得以有效执行，达到了公司内部控制的目标，不存在重大缺陷。

### 三、风险管理与内控实施情况

报告年度，公司将全面风险管理列入公司“三大管理战略之一”，紧密结合当前地铁建设、运营、物业开发及经营管理的特点，将风险管理与内部控制有机结合，按照“重点领域各个击破，奠定基础全面铺开”的工作路径，启动了涵盖七个业务板块的全面风险管理体系优化完善工作，促进风险管理与业务流程的紧密融合，从完善体制机制入手，优化顶层设计，提升管理水平，取得了管控模式明显优化、企业运作提速增效、三期工程全面推进、网络化运营安全有序、物业开发品牌提升、投融资平台良性运作、经营效益稳步提升、市场拓展稳中求进、市场转型初步显现等较好的业绩。

## 第八节 履行社会责任情况

### 一、公共服务

地铁义工联合会从成立至今，义工人数由 200 人发展至 5500 人，更好地将运营服务提供给每一位有需要的市民，义工服务融入地铁服务系统。报告年度，义工服务车站达 42 个，日均安排义工达 250 人次，国庆当天安排义工创 600 人次新高，全年提供 279000 志愿服务小时，在深圳市 360 多个义工团体服务组织中排名第一。

地铁运营总部紧紧围绕集团公司下达的年度工作计划和总部建设纲要，克服了客运安全形势严峻、新线接管压力大等诸多不利因素，结合“安全生产、经营效益、服务质量、管理改进”四个着力点，加快推进各项工作进程，为进一步提升网络化运营效益奠定了坚实的基础。报告年度，运营累计实现列车安全运行 13520 万车公里，全年开行列车 61.9 万列次，全年完成客运量 9.3 亿人次；列车服务可靠度 152 万车公里；网络正点率和运行图兑现率分别达到 99.82%和 99.92%。运营总部积极应对因客流增长对行车造成的压力，调整运营模式，压缩行车间隔 11 次，在提升与改善各线运能的同时，有效减小了乘车等待时间，减缓了各线客流高峰时段的拥挤情况。其中 1 号线工作日高峰行车间隔压缩至 2 分 45 秒，高峰运能提升 9%；3 号线工作日高峰行车间隔压缩至 3 分钟，晚高峰运能提升 9%，2、5 号线工作日高峰行车间隔压缩至 5 分钟，2 号线高峰运能提升 20%，5 号线晚高峰运能提升 9%；2、3、5 号线周末高峰行车间隔 5 分 30 秒、4 分 30 秒和 5 分 30 秒，高峰运能分别提升 9%、11%和 9%；2、3、5 号线节假日高峰行车间隔分别压缩至 5 分钟、4 分钟和 5 分钟，高峰运能分别提升 20%、25%和 20%。有效缓解了乘车拥挤状况，全面提升了线网整体运能。

全年开行车次 619160 列次，安全运行 13520 万车公里；全年完成客运量 9.3 亿人次；列车服务可靠度 152 万车公里；网络正点率和运行图兑现率分别达到 99.82%和 99.92%，全面实现地铁运营安全质量各项规划服务指标。

### 二、社会公益

公司积极参与社会公益活动，地铁义工联积极组织义工为“深圳百公里”、“深圳马拉松”等大型赛事、大型展会提供志愿服务达 36 次，开展 100 人以上公益活动达 25 次，并借助地铁公益平台开展粤北怀集、粤西高州山区价值 10 万元的“捐书助学”，开展一季度一次共计 360 人次的“爱心献血”活动，受各主要新闻媒体采访报道达 80 余次，为打造深圳“志愿者之城”做出了重要贡献，为企业树立了勇于承担社会责任的良好形象；举办“幸福的红雨伞”第四季公益活动，完成 6000 把红雨伞的制作及配送，免费向市民提供爱心雨伞暂借服务，传递幸福与爱心，加强市民的诚信和责任意识，提高城市文明指数。

报告年度，公司为 22 次大型活动免费运送参展客商和观展人员 44 万人次，票款总额达 167 万元；全年深圳地铁提供了老人免费乘车 956 万人次，提供残疾人免费乘车 142 万人次，票款总额达 4190 万元。地铁义工联合会荣获“深圳市十佳志愿服务组织”及“深圳市十佳爱心企业”两个市级公益荣誉奖。

### 三、保障性住房建设

地铁上盖建设保障性住房是深圳市委、市政府为加快改善住房困难群体居住条件，创造性地拓宽和解决保障性住房建设途径的有益尝试。公司在地铁建设十分繁重的任务情况下，排除万难，积极配合市政府、住建局、规土委、发改委等部门，组织力量全力推进保障房建设。2015 年按照计划安排，向市住建局正式移交前海、横岗、塘朗三个保障房项目，

共计 19212 套房，其中 9199 套房分批实现入伙，蛇口西保障性住房工程基本完成，计划 2016 年 6 月完成竣工验收移交。四个保障性住房项目分别获“市优质结构工程奖”、“安全生产与文明施工优良工地”等荣誉称号。

#### 四、股东和债权人权益

公司不断完善公司治理，规范运作，财务稳健，项目投资审核制度严格、资金管理制度健全、应收账款管理制度完善，保障了公司资产、资金安全。国有资产稳定增值，资产负债率保持在合理水平，保持较低风险、较稳定的财务结构。公司严格控管政府投资，工程造价控制基本有效。公司严格遵守财政税收法律法规的规定，履行缴纳各项税款的义务，2015 年上交税费总额达 5.46 亿元。

#### 五、搭建共建联控平台

公司持续扩展“共建联控”专项工作的业务范围，在吸收中国铁建、中国交建等央企加入后，平台目前已有包括地铁集团在内的工程建设、勘察设计、施工监理等 12 家成员单位。公司还组织业主方、建设方与新开工线路沿线的 19 家街道办共同签署了《共建联控合作备忘录》，实现了多方直接对接，市民共建地铁的良好局面。在此基础上，公司联合各成员单位共同开展联合效能督察和联合审计工作，确保工程进度、质量、成本与投资效益等目标的协调实现，有力支持了三期工程建设。

#### 六、职工权益

公司坚持以人为本的原则，遵守劳动与社会保障法律法规，在企业发展中兼顾员工利益，构建和谐劳动关系，为员工提供良好的事业发展平台，实现员工与企业共同发展。公司建立关爱互助资金，针对员工患重疾或遭受不可抗力原因产生自然灾害等情况，对困难员工或员工家庭予以资金支持，帮扶困难职工已经在公司内部形成了长效机制。

#### 七、可持续发展与环境保护

##### （一）可持续发展

公司坚持“公益为先、效益为源、四位一体、科学发展”的经营理念，确立了“按照深圳建设现代化、国际化先进城市的总体要求，落实打造‘深圳质量、品质交通’的任务安排，坚持以轨道交通支撑城市创新发展、以市场原则推动企业规范经营，把更好服务公众作为根本目标，拓展城市发展空间、提升城市效益空间、改善城市生态空间，开展地铁投融资、建设、运营以及物业开发一体化运作，各个业务板块逐步构建各自的核心竞争能力。其中，公司在国内率先建立起“轨道+物业”的地铁发展模式，通过沿线土地和上盖物业资源开发经营有效抵补地铁运营的公益性亏损，为公司自身发展构建起可持续发展盈利机制。

##### （二）节能减排及生态文明建设

公司为积极响应国家和省市政府关于节能减排的号召，率先践行绿色低碳发展理念，在节能减排领域发挥表率作用，提升公司的发展质量和长期竞争力。公司全年组织运营、物业和资源等部门积极按照节能大纲要求开展节能减排工作，为集团节约费用 5700 多万元。

报告年度，完成了市交委要求的 2014 年度深圳地铁节能自查报告并通过了交委委托的第三方核查小组的审查；协助市发改委委托的第三方碳排放核查小组对公司前三年碳排放

量的统计核查并对“十三五”公司的碳排放进行了预估；完成了地铁 1、2、3、5 号线及地铁物业的公共区照明改造及广告灯箱改造；按照国家发展改革委等十二部委局制定的《万家企业节能低碳行动实施方案》要求，公司“十二五”期间节能量总目标为 4435 吨标准煤，截止报告期末，公司“十二五”累计完成进度节能量 57058 吨标准煤，超额完成 1187%。

## 八、自主创新

针对地铁工程建设规划设计中集约利用资源和建设中的技术难题，公司组织各方攻坚克难，并为资源的共享承担社会义务，取得了良好成绩。“深圳地铁安保区地下管线与地质资料三维信息管理系统”获中国测绘地理信息学会颁发的“测绘科技进步三等奖”和中国地理信息产业协会颁发的“地理信息科技三等奖”，“复杂条件盾构下穿既有运营隧道安全控制关键技术研究”获国家安全总局颁发的“第六届安全生产科技成果奖”，“深圳地铁三号线工程”获中国建筑学会颁发的“重大创新施工技术科技进步三等奖”，在报告期内市国资委组织的自主创新奖励扶持资金的申报工作中，公司《埃塞俄比亚轻轨运营与维护管理》项目获得了三等奖。公司还积极参加了由中国城市轨道交通协会组织，由上海申通、上海城建总院、广州地铁设计研究院等单位共同参加的行业科研项目《地铁列车定员、车站规模动态计算方法及其标准研究》，该项目的成果提供了“北上广深”国内典型城市轨道交通运能的大量实际数据和情况分析，为地铁建设规范标准制修订工作提供基础依据。

根据国家发展改革委办公厅“关于请组织申报城市轨道交通创新能力建设专项的通知”（发改办高技[2014]2600 号）的要求，公司与铁道部信息技术中心、西南交大、深圳市永达电子股份有限公司等单位联合申报“城市轨道交通系统安全保障国家工程实验室”，在报告年度 4 月和 9 月分别完成了发改委组织的专家评审和评估工作，并取得了小组第一的成绩；与铁科院联合申报了“城市轨道交通系统测试国家工程实验室”，并将在“城市轨道交通装备（南方）认证中心”、“城市轨道交通创新研究院”建设中与铁科院展开全面战略合作。为全面推动技术创新、管理创新和文化创新，公司特编制《深圳市地铁集团有限公司“十三五”创新发展工作大纲》，构筑国家级技术创新平台、打造国家级装备创新基地、培育全国性节能减排典范为创新重点。

## 九、安全生产与信访维稳

公司全面落实安全生产“一岗双责”，严格执行《安全生产责任制》、《业主代表管理规定》和《问责管理暂行办法》，从董事长-总经理-分管领导-部门负责人-岗位员工层层签订责任书，着力构建安全生产“决策—监督—执行”三级体系，打造安全质量监管横向覆盖、纵向延伸的全面管理网络，建立健全安全生产管理长效机制，地铁建设、运营、物业与资源开发的安全质量处于可控状态。

报告年度，工程质量安全文明施工处于可控状态，未发生较大及以上安全事故，全面完成年度责任状。公司在建工程建设项目（含 7、9、11 号线 BT 项目和物业开发项目）中共有 3 个项目获得国家“AAA 级安全文明标准化工地”奖，35 个项目获得广东省安全文明施工“双优工地”奖，104 个工地获得深圳市安全文明施工“双优工地”奖占总数的 70% 以上，135 个项目获得深圳市“优质结构工程”奖；针对触电、高坠、物体打击等事故的预防，下发十大禁令，对违反单位处以 5 至 10 万元的罚款，实施了地铁建设史上最严的处罚措施，力争整治安全生产顽症和通病，减少事故数量；全面推行管理人员现场值班制度和班前安全活动，加强对作业层末梢管控力度；策划和组织开展了 2015 年安全生产活动月、三防检查、在建工程地面坍塌防治专项检查、施工机电专项检查、打非治违、易燃品管理等系列专题活动；对深基坑与暗挖隧道（含联络通道）开挖、盾构进出洞、穿越既有地铁

线等重要建（构）筑物、暗挖隧道（含联络通道）二衬等关键环节的安全质量条件验收，共计 412 次；运营分公司全年未发生中断行车 30 分钟及以上行车事故，未发生责任火灾、员工因工重伤及以上事故，全面兑现了各项安全指标。

在信访维稳工作方面，报告期内，公司根据国家、省市信访工作的要求，认真领悟新常态，以新的思路积极稳妥地开展各项工作，今年共办理网络信访案件 221 宗（市交委信访平台、12345 信访平台），办理电话信访案件 140 余宗（共建联控投诉平台），接待群众来访 70 余宗，办理 10 人以上上访维稳案件 20 余宗。未发生到省进京上访事件，也未发生影响恶劣的维稳案件。



## 第九节 财务报告

### 一、公司财务报告审计意见结论

本公司 2015 年度财务报表经立信会计师事务所审计，出具了编号为“信会师报字[2016]第 320033 号”的标准无保留意见审计报告。

### 二、经审计的合并财务报表

#### 合并资产负债表

编制单位：深圳市地铁集团有限公司		2015 年 12 月 31 日	金额单位：人民币元
资 产	年 末 数	年 初 数	
流动资产：			
货币资金	13,791,050,037.53	5,612,860,652.83	
应收账款	418,768,626.70	317,177,825.20	
预付款项	58,386,247.32	209,080,098.49	
应收利息	166,968.52	217,491.82	
其他应收款	1,599,140,385.30	3,815,627,264.85	
存货	46,819,272,143.02	40,071,844,687.04	
其他流动资产	23,585,060,832.89	5,541,623,591.12	
流动资产合计	86,271,845,241.28	55,568,431,611.35	
非流动资产：			
可供出售金额资产	22,400,000.00	22,400,000.00	
长期股权投资	288,302,089.81	87,334,419.93	
固定资产	69,625,909,140.07	68,396,129,986.25	
在建工程	77,073,372,142.09	54,554,847,273.94	
固定资产清理	314,573.23	238,437.58	
无形资产	11,759,051.74	10,428,948.03	
长摊待摊费用	16,427,287.66	13,216,428.00	
递延所得税资产	2,085,853.41	2,365,940.97	
其他非流动资产	7,084,118,640.42	3,571,546,501.24	
非流动资产合计	154,124,688,778.43	126,658,507,935.94	
资产总计	240,396,534,019.71	182,226,939,547.29	

## 合并资产负债表（续）

编制单位：深圳市地铁集团有限公司	2015 年 12 月 31 日	金额单位：人民币元
负债和所有者权益	年末数	年初数
流动负债：		
短期借款	-	2,200,000,000.00
应付账款	13,704,322,663.68	7,078,792,292.49
预收款项	6,631,506,784.19	2,391,289,251.26
应付职工薪酬	298,369,223.17	216,551,672.82
应交税费	67,399,383.50	26,732,675.43
应付利息	600,477,471.87	921,161,240.56
其他应付款	603,262,151.59	345,879,219.51
其他流动负债	-	11,200,000,000.00
流动负债合计	21,905,337,678.00	24,380,406,352.07
非流动负债：		
长期借款	14,422,380,407.65	35,905,579,076.64
应付债券	17,956,608,354.75	17,939,717,022.27
长期应付款	1,724,596,684.09	2,036,286,195.10
专项应付款	28,259,575,433.59	17,397,131,148.59
递延收益	5,311,764.15	4,512,264.15
其他非流动负债	5,846,678,400.00	483,184,200.00
非流动负债合计	68,215,151,044.23	73,766,409,906.75
负债合计	90,120,488,722.23	98,146,816,258.82
所有者权益：		
实收资本	24,100,000,000.00	24,000,000,000.00
资本公积	120,149,272,544.63	54,655,272,448.29
其他综合收益	54.19	-
专项储备	3,366,760.48	3,746,677.44
盈余公积	2,284,532.98	2,284,532.98
未分配利润	3,905,123,105.27	3,385,149,066.81
归属于母公司股东权益合计	148,160,046,997.55	82,046,452,725.52
少数股东权益	2,115,998,299.93	2,033,670,562.95
所有者权益合计	150,276,045,297.48	84,080,123,288.47
负债和所有者权益合计	240,396,534,019.71	182,226,939,547.29

## 合并利润表

编制单位：深圳市地铁集团有限公司	2015 年度	金额单位：人民币元
项 目	本年度	上年数
一、营业收入	5,180,351,932.87	3,302,163,840.77
减：营业成本	4,036,783,905.91	2,523,091,405.10
营业税金及附加	218,504,138.71	46,200,398.93
销售费用	63,398,777.18	31,961,404.28
管理费用	311,347,008.89	272,930,356.14
财务费用	150,729,485.05	94,357,128.60
资产减值损失	-1,756,964.76	935,327.91
投资收益	163,967,669.88	105,276,048.03
二、营业利润	565,313,251.77	437,963,867.84
加：营业外收入	3,199,722.49	14,221,975.10
减：营业外支出	1,347,471.81	460,926.20
三、利润总额	567,165,502.45	451,724,916.74
减：所得税费用	32,979,415.60	5,440,060.17
四、净利润	534,186,086.85	446,284,856.57
归属于母公司股东的净利润	519,974,038.46	436,354,604.63
少数股东损益	14,212,048.39	9,930,251.94

合并所有者权益变动表

项目	本期金额							
	归属于母公司所有者权益						少数股东权益	所有者权益合计
	实收资本(或股本)	资本公积	其他综合收益	盈余公积	未分配利润	专项储备		
一、上年年末余额	24,000,000,000.00	54,655,272,448.29	-	2,284,532.98	3,385,149,066.81	3,746,677.44	2,033,670,562.95	84,080,123,288.47
二、本年初余额	24,000,000,000.00	54,655,272,448.29	-	2,284,532.98	3,385,149,066.81	3,746,677.44	2,033,670,562.95	84,080,123,288.47
三、本期增减金额	100,000,000.00	65,494,000,096.34	54.19	-	519,974,038.46	-379,916.96	82,327,736.98	66,195,922,009.01
(一) 综合收益总额	-	-	54.19	-	519,974,038.46	-	14,212,048.39	534,186,141.04
(二) 所有者投入和减少资本	100,000,000.00	65,494,000,096.34	-	-	-	-	68,115,688.59	65,662,115,784.93
(三) 利润分配	-	-	-	-	-	-	-	-
(四) 所有者权益内部结转	-	-	-	-	-	-	-	-
1. 资本公积转增资本(或股本)	-	-	-	-	-	-	-	-
(五) 专项储备	-	-	-	-	-	-379,916.96	-	-379,916.96
1. 本期提取	-	-	-	-	-	32,253,838.45	-	32,253,838.45
2. 本期使用	-	-	-	-	-	32,633,755.41	-	32,633,755.41
四、本期末余额	24,100,000,000.00	120,149,272,544.63	54.19	2,284,532.98	3,905,123,105.27	3,366,760.48	2,115,998,299.93	150,276,045,297.48

备注：1. 根据市政府办公会议纪要（105 号）以及深财建函（2013）2847 号文，同意本公司将固定资产折旧和融资利息延迟计入经营成本，在后续地铁物业开发中解决。

深圳市地铁集团有限公司

二〇一六年五月二十日