

# 深圳市金溢科技股份有限公司股东股份解除质押的公告

证券代码:002869

证券简称:金溢科技

公告编号:2018-086

深圳市金溢科技股份有限公司

本公司及全体董事会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。

深圳市金溢科技股份有限公司(以下简称“公司”或“本公司”)近日接到股东杨成先生通知,获悉杨成先生所持本公司的部分股份已解除质押,杨成先生为公司实际控制人之一,解除质押的具体事项如下:

## 一、股东股份解除质押的基本情况

### 1、股东股份解除质押基本情况

股东名称:深圳市金溢科技股份有限公司(以下简称“公司”或“本公司”)。股东性质:实际控制人之一。持股数量:415股。持股比例:5.19%。解除质押日期:2017年12月6日。质权人:国信证券股份有限公司。本次解除质押占其所持股份比例:5.19%。

2、公司实际控制人及其一致行动人股份累计被质押的情况

股东罗瑞发先生、刘咏平先生、杨成先生、王明宽先生、李女士、李朝莉女士为公司实际控制人,公司第一大股东深圳市敏行电子有限公司的控股股东为罗瑞发先生。截至公告披露日,上述股东累计质押的股份

情况如下:						
股东名称	持股数(万股)	占公司总股本的比例	累计质押股数(万股)	占公司总股本的比例	累计质押占其持股份比例	
深圳市敏行电子有限公司	2360	20.03%	—	—	—	
罗瑞发	660	5.60%	—	—	—	
刘咏平	960	8.15%	716	6.08%	74.58%	
杨成	800	6.75%	—	—	—	
王明宽	600	5.09%	600	5.09%	100%	
李女士	560	4.75%	534.3	4.54%	95.41%	
李朝莉	80	0.68%	—	—	—	
合计	6020	51.10%	1850.30	15.71%	36.74%	

## 二、其他情况说明

### 1、股东股份被冻结、拍卖或设定信托基本情况

截至公告披露日,公司实际控制人、第一大股东未发生股份被冻结、拍卖或设定信托的情况。

## 2、股东质押风险

(1)全体实际控制人股份质押风险

截至公告披露日,公司实际控制人、第一大股东合计持有本公司股份6020万股,其中质押股份合计1850.30万股,质押占其所持股份比例为30.74%,该比例仍在合理范围内,质押行为不会导致公司实际控制权变更。

针对部分实际控制人股权质押比例较高的问题,公司已向其做出充分的风险提示,若股价跌至质押警戒线,该部分实际控制人将通过部分偿还本金、补充质押股票,或提前解除质押等方式,避免出现质押股份被强制平仓的情形。

## (2)部分实际控制人高比例质押股份的风险提示

截至公告披露日,公司实际控制人之一王明宽先生持有本公司股份600万股,其中质押股份合计600万股,质押占其所持比例为100%;实际控制人之一李女士女士持有本公司股份560万股,其中质押股份合计554.3万股,质押占其所持比例为95.41%,存在高比例质押股份的风险。

目前王明宽先生、李女士女士正积极与质权人沟通,并拟通过部分偿还本金、追加保证金或抵押物,或提前解除质押等相关措施防范风险。公司董事会将持续关注事项进展情况。

3、本次股份质押不属于《关于上市公司限售股份、解除限售存续股份参与融资融券交易相关问题的通知》(深证会〔2013〕30号)规定的“接受上市公司的董事、监事、高级管理人员、持有上市公司百分之五以上的股东开展以该上市公司股票为标的证券的融资融券交易”的情形。

4、本次被质押的股份不涉及重大资产重组等业绩承诺股份补偿的情况。

5、本次股份变动未达到《证券法》、《上市公司收购管理办法》等规定的相关情形。

三、备查文件

1、股东解除质押登记证明;

2、深交所要求的其他文件。

深圳市金溢科技股份有限公司董事会

2018年12月7日

# 新疆交通建设集团股份有限公司股票交易异常波动公告

证券代码:002941

证券简称:新疆交建

公告编号:2018-005

本公司及全体董事会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。

一、股票交易异常波动的情况说明

新疆交通建设集团股份有限公司(以下简称“公司”或“本公司”)股票交易简报(新疆交建,证券代码:002941)于2018年12月6日、12月7日连续两个交易日内收盘价格涨幅偏离值累计超过20%,根据《深圳证券交易所交易规则》的有关规定,属于股票交易异常波动的情况。

二、对重要问题的关注、核实情况说明

针对公司股票交易异常波动,公司董事会对公司、控股股东及实际控制人就有关事项进行了核查,相关情况说明如下:

1、公司前期所披露的信息,不存在需要更改、补充之处。

2、公司未发现近期公共媒体报道了可能已经对公司股票交易价格产生较大影响的未公开信息。

3、公司已披露的经营情况、内外部经营环境未发生重大变化。

4、经核查,公司、控股股东和实际控制人不存在关于公司的应披露而未披露的重大事项,或处于筹划阶段的重大事项。

5、经核查,控股股东、实际控制人在股票交易异常波动期间不存在买卖公司股票的情形。

6、经自查,公司不存在违反公平信息披露规定的情形。

7、经自查,公司不存在应披露而未披露信息的说明。

本公司董事会确认,本公司目前没有任何根据《深圳证券交易所股票上市规则》等有关规定应予以披露而未披露的事项或与该事项有关的筹划、商谈、意向、协议等;董事会也未获悉本公司有根据《深圳证券交易所股票上市规则》等有关规定应予以披露而未披露的,对公司股票及其衍生品种交易价格产生较大影响的信息;公司前期信息披露不存在需要更正、补充之处。

四、上市公司认为必要的风险提示

公司提醒投资者特别关注公司于2018年11月28日在指定信息披露媒体披露的《上市首日风险提示公告》(公告编号:2018-001)中所列示的公司风险因素及公司首次公开发行招股说明书第四节“风险因素”等有关章节关于风险的提示。

公司再次特别提醒投资者认真注意以下风险因素:

(一)市场风险

1、宏观经济周期波动影响的风险

公司的主营业务主要来源于国家和地区交通基础设施工程的建设,而交通基础设施的建设与宏观经济运行周期紧密相关,公司所处行业的整体发展受全社会固定资产投资规模、城市化进程以及国家的交通产业发展和投资政策影响较大。根据国家统计局《2017年国民经济和社会发展统计公报》和历年统计年鉴的数据,伴随我国经济结构的调整步伐,我国国内生产总值增长速度由2010年的10.6%逐步回落至2017年的6.9%,但在全世界范围内来看,仍保持了较高的增长速度;我国全社会固定资产投资规模由2007年的137,239.0亿元增长至2017年的641,238.0亿元,该期间年均复合增长率达16.67%,保持了较高的增长速度;2006年至2016年期间,我国每年公路新增里程均维持了较高的发展水平,年均新增里程为139,037.50公里,自2014年起每年新增公路里程呈现一定的上升趋势,2014年、2015年和2016年新增公路里程分别为10,80万公里,113,30万公里和111,93万公里。

目前,我国正处于深化经济结构调整的进程中,虽然我国国民经济的发展较为快速和平稳,而且全球经济出现企稳迹象,但未来不排除全球经济复苏出现反反复复或我国宏观经济出现周期性波动的可能性。若全球经济复苏未能步入上升周期,或我国经济在结构调整过程中出现显著放缓,而本公司未能对此做出预判并及时调整经营策略,则本公司经营业绩将存在下滑的风险。

2、区域交通基础设施投资规模下降风险

公司主要从事路桥工程的施工、勘察设计、试验检测,以及路桥施工行业主要来源于国家和地区的交通基础设施建设,而交通基础设施的建设与宏观经济运行周期紧密相关,公司所处行业的整体发展受全社会固定资产投资规模、城市化进程以及国家的交通产业发展和投资政策影响较大。根据国家统计局《2017年国民经济和社会发展统计公报》和历年统计年鉴的数据,伴随我国经济结构的调整步伐,我国国内生产总值增长速度由2010年的10.6%逐步回落至2017年的6.9%,但在全世界范围内来看,仍保持了较高的增长速度;我国全社会固定资产投资规模由2007年的137,239.0亿元增长至2017年的641,238.0亿元,该期间年均复合增长率达16.67%,保持了较高的增长速度;2006年至2016年期间,我国每年公路新增里程均维持了较高的发展水平,年均新增里程为139,037.50公里,自2014年起每年新增公路里程呈现一定的上升趋势,2014年、2015年和2016年新增公路里程分别为10,80万公里,113,30万公里和111,93万公里。

目前,我国正处于深化经济结构调整的进程中,虽然我国国民经济的发展较为快速和平稳,而且全球经济出现企稳迹象,但未来不排除全球经济复苏出现反反复复或我国宏观经济出现周期性波动的可能性。若全球经济复苏未能步入上升周期,或我国经济在结构调整过程中出现显著放缓,而本公司未能对此做出预判并及时调整经营策略,则本公司经营业绩将存在下滑的风险。

3、市场风险

1、宏观经济周期波动影响的风险

公司的主营业务主要来源于国家和地区交通基础设施工程的建设,而交通基础设施的建设与宏观经济运行周期紧密相关,公司所处行业的整体发展受全社会固定资产投资规模、城市化进程以及国家的交通产业发展和投资政策影响较大。根据国家统计局《2017年国民经济和社会发展统计公报》和历年统计年鉴的数据,伴随我国经济结构的调整步伐,我国国内生产总值增长速度由2010年的10.6%逐步回落至2017年的6.9%,但在全世界范围内来看,仍保持了较高的增长速度;我国全社会固定资产投资规模由2007年的137,239.0亿元增长至2017年的641,238.0亿元,该期间年均复合增长率达16.67%,保持了较高的增长速度;2006年至2016年期间,我国每年公路新增里程均维持了较高的发展水平,年均新增里程为139,037.50公里,自2014年起每年新增公路里程呈现一定的上升趋势,2014年、2015年和2016年新增公路里程分别为10,80万公里,113,30万公里和111,93万公里。

目前,我国正处于深化经济结构调整的进程中,虽然我国国民经济的发展较为快速和平稳,而且全球经济出现企稳迹象,但未来不排除全球经济复苏出现反反复复或我国宏观经济出现周期性波动的可能性。若全球经济复苏未能步入上升周期,或我国经济在结构调整过程中出现显著放缓,而本公司未能对此做出预判并及时调整经营策略,则本公司经营业绩将存在下滑的风险。

4、区域交通基础设施投资规模下降风险

公司主要从事路桥工程的施工、勘察设计、试验检测,以及路桥施工行业主要来源于国家和地区的交通基础设施建设,而交通基础设施的建设与宏观经济运行周期紧密相关,公司所处行业的整体发展受全社会固定资产投资规模、城市化进程以及国家的交通产业发展和投资政策影响较大。根据国家统计局《2017年国民经济和社会发展统计公报》和历年统计年鉴的数据,伴随我国经济结构的调整步伐,我国国内生产总值增长速度由2010年的10.6%逐步回落至2017年的6.9%,但在全世界范围内来看,仍保持了较高的增长速度;我国全社会固定资产投资规模由2007年的137,239.0亿元增长至2017年的641,238.0亿元,该期间年均复合增长率达16.67%,保持了较高的增长速度;2006年至2016年期间,我国每年公路新增里程均维持了较高的发展水平,年均新增里程为139,037.50公里,自2014年起每年新增公路里程呈现一定的上升趋势,2014年、2015年和2016年新增公路里程分别为10,80万公里,113,30万公里和111,93万公里。

目前,我国正处于深化经济结构调整的进程中,虽然我国国民经济的发展较为快速和平稳,而且全球经济出现企稳迹象,但未来不排除全球经济复苏出现反反复复或我国宏观经济出现周期性波动的可能性。若全球经济复苏未能步入上升周期,或我国经济在结构调整过程中出现显著放缓,而本公司未能对此做出预判并及时调整经营策略,则本公司经营业绩将存在下滑的风险。

5、市场风险

1、宏观经济周期波动影响的风险

公司的主营业务主要来源于国家和地区的交通基础设施工程的建设,而交通基础设施的建设与宏观经济运行周期紧密相关,公司所处行业的整体发展受全社会固定资产投资规模、城市化进程以及国家的交通产业发展和投资政策影响较大。根据国家统计局《2017年国民经济和社会发展统计公报》和历年统计年鉴的数据,伴随我国经济结构的调整步伐,我国国内生产总值增长速度由2010年的10.6%逐步回落至2017年的6.9%,但在全世界范围内来看,仍保持了较高的增长速度;我国全社会固定资产投资规模由2007年的137,239.0亿元增长至2017年的641,238.0亿元,该期间年均复合增长率达16.67%,保持了较高的增长速度;2006年至2016年期间,我国每年公路新增里程均维持了较高的发展水平,年均新增里程为139,037.50公里,自2014年起每年新增公路里程呈现一定的上升趋势,2014年、2015年和2016年新增公路里程分别为10,80万公里,113,30万公里和111,93万公里。

目前,我国正处于深化经济结构调整的进程中,虽然我国国民经济的发展较为快速和平稳,而且全球经济出现企稳迹象,但未来不排除全球经济复苏出现反反复复或我国宏观经济出现周期性波动的可能性。若全球经济复苏未能步入上升周期,或我国经济在结构调整过程中出现显著放缓,而本公司未能对此做出预判并及时调整经营策略,则本公司经营业绩将存在下滑的风险。

6、区域交通基础设施投资规模下降风险

公司主要从事路桥工程的施工、勘察设计、试验检测,以及路桥施工行业主要来源于国家和地区的交通基础设施建设,而交通基础设施的建设与宏观经济运行周期紧密相关,公司所处行业的整体发展受全社会固定资产投资规模、城市化进程以及国家的交通产业发展和投资政策影响较大。根据国家统计局《2017年国民经济和社会发展统计公报》和历年统计年鉴的数据,伴随我国经济结构的调整步伐,我国国内生产总值增长速度由2010年的10.6%逐步回落至2017年的6.9%,但在全世界范围内来看,仍保持了较高的增长速度;我国全社会固定资产投资规模由2007年的137,239.0亿元增长至2017年的641,238.0亿元,该期间年均复合增长率达16.67%,保持了较高的增长速度;2006年至2016年期间,我国每年公路新增里程均维持了较高的发展水平,年均新增里程为139,037.50公里,自2014年起每年新增公路里程呈现一定的上升趋势,2014年、2015年和2016年新增公路里程分别为10,80万公里,113,30万公里和111,93万公里。

目前,我国正处于深化经济结构调整的进程中,虽然我国国民经济的发展较为快速和平稳,而且全球经济出现企稳迹象,但未来不排除全球经济复苏出现反反复复或我国宏观经济出现周期性波动的可能性。若全球经济复苏未能步入上升周期,或我国经济在结构调整过程中出现显著放缓,而本公司未能对此做出预判并及时调整经营策略,则本公司经营业绩将存在下滑的风险。

7、市场风险

1、宏观经济周期波动影响的风险

公司的主营业务主要来源于国家和地区的交通基础设施工程的建设,而交通基础设施的建设与宏观经济运行周期紧密相关,公司所处行业的整体发展受全社会固定资产投资规模、城市化进程以及国家的交通产业发展和投资政策影响较大。根据国家统计局《2017年国民经济和社会发展统计公报》和历年统计年鉴的数据,伴随我国经济结构的调整步伐,我国国内生产总值增长速度由2010年的10.6%逐步回落至2017年的6.9%,但在全世界范围内来看,仍保持了较高的增长速度;我国全社会固定资产投资规模由2007年的137,239.0亿元增长至2017年的641,238.0亿元,该期间年均复合增长率达16.67%,保持了较高的增长速度;2006年至2016年期间,我国每年公路新增里程均维持了较高的发展水平,年均新增里程为139,037.50公里,自2014年起每年新增公路里程分别为10,80万公里,113,30万公里和111,93万公里。

目前,我国正处于深化经济结构调整的进程中,虽然我国国民经济的发展较为快速和平稳,而且全球经济出现企稳迹象,但未来不排除全球经济复苏出现反反复复或我国宏观经济出现周期性波动的可能性。若全球经济复苏未能步入上升周期,或我国经济在结构调整过程中出现显著放缓,而本公司未能对此做出预判并及时调整经营策略,则本公司经营业绩将存在下滑的风险。

8、区域交通基础设施投资规模下降风险

公司主要从事路桥工程的施工、勘察设计、试验检测,以及路桥施工行业主要来源于国家和地区的交通基础设施建设,而交通基础设施的建设与宏观经济运行周期紧密相关,公司所处行业的整体发展受全社会固定资产投资规模、城市化进程以及国家的交通产业发展和投资政策影响较大。根据国家统计局《2017年国民经济和社会发展统计公报》和历年统计年鉴的数据,伴随我国经济结构的调整步伐,我国国内生产总值增长速度由2010年的10.6%逐步回落至2017年的6.9%,但在全世界范围内来看,仍保持了较高的增长速度;我国全社会固定资产投资规模由2007年的137,239.0亿元增长至2017年的641,238.0亿元,该期间年均复合增长率达16.67%,保持了较高的增长速度;2006年至2016年期间,我国每年公路新增里程均维持了较高的发展水平,年均新增里程为139,037.50公里,自2014年起每年新增公路里程分别为10,80万公里,113,30万公里和111,93万公里。