

業 務

概覽

我們主要從事四川省成都市及周邊地區高速公路的運營、管理及發展。截至最後實際可行日期，我們的高速公路網絡包括四條高速公路：成灌高速公路、成彭高速公路、成溫邛高速公路及成都機場高速公路。此外，我們亦持有城北出口高速公路40%的股權。我們運營及投資的高速公路位全部均於成都周邊的戰略位置，是成都周邊高速公路網不可或缺的組成部分，沿途連接工業、文化及旅遊資源豐富的多個地區：

- 成灌高速公路是G4217國家高速公路的重要部分及四川西北向出川至甘肅、青海、西藏大通道的重要組成部分，同時也是通往歷史名城都江堰、青城山、九寨溝及黃龍等風景名勝的最主要道路，連接了四川省境內其他絕大部分列入聯合國教科文組織世界文化遺產的景點。
- 成彭高速公路是S105省級高速的重要部分，是成都市交通規劃放射狀路網主骨架公路，也是將成都連接至四川省北部地區的主要路線。
- 成溫邛高速公路是S8省級高速的重要部分，同時對於成都西部具有重要的經濟和文化意義，也是該區域唯一的高速公路通道，直接溝通聯繫溫江、崇州、大邑、邛崃等成都重要衛星城市。
- 成都機場高速公路是S6省級高速的主要部分，也是從成都市中心前往成都雙流機場的主要高速公路。

除前述我們的高速公路之外，我們持有城北出口高速公路40%的股權：

- 城北出口高速公路是G5京昆國家高速公路的一部分，並為連接成都市中心與成綿高速及成都繞城高速的重要高速公路。

四川省是中國西部的經濟中心，具有獨特的地理優勢。根據弗若斯特沙利文報告，作為四川省會，成都佔四川省名義國內生產總值總量約37.8%，按2017年名義國內生產總值計算，在中國所有省會中排名第二。以成為中國西部經濟、技術、文化及外交中心及交通樞紐為目標，成都的國內生產總值於過去幾年出現重大增長。根據弗若斯特沙利文報告，預期未來成都整體經濟及旅遊業將保持快速增長，此需要成都周邊

業 務

路網的通行能力及連通性繼續提升。根據四川省發展規劃，至2020年四川省高速公路里程將超過8000公里。我們相信，我們的運營業績及四川省高速公路行業總體將受惠於有利的政府政策以及四川及成都的經濟發展。

我們的日常運營側重於收取通行費以及維護和修理我們運營的高速公路。於2015年、2016年及2017年，我們運營的高速公路的總加權日均車流量分別約為165,138、177,279及164,203輛次，其中客運量佔總車流量超過80%，而其餘流量包括貨運量。同期，我們的總收入為人民幣785.1百萬元、人民幣1,185.2百萬元及人民幣1,784.3百萬元，其中來自收取通行費的收入分別為人民幣778.4百萬元、人民幣787.6百萬元及人民幣840.4百萬元。除收取通行費的收入外，我們亦於業績記錄期間分別在服務特許經營安排中產生建設收入，其金額與同期的建設成本相同。於2015年、2016年及2017年，我們的整體毛利分別為人民幣482.9百萬元、人民幣458.8百萬元及人民幣498.7百萬元，其相等於我們收取通行費業務的毛利。

我們的競爭優勢

我們四川省成都市高速公路的獨特地理優勢及戰略地位，擁有豐富旅遊資源的中國西部經濟樞紐

四川省是中國西部的經濟中心，具有獨特的地理優勢。根據弗若斯特沙利文報告，2013年至2017年，四川省的名義國內生產總值按複合年增長率9.3%急速增長，2017年在全國排名第六，在中國西南排名第一。四川省享有「西部大開發戰略」及「一帶一路」倡議等若干國家戰略的優勢，預期此將進一步促進四川省的經濟增長。我們運營及投資的高速公路全部位於成都及周邊地區，是成都周邊高速公路網的組成部分。作為四川省會，2017年，成都佔四川省名義國內生產總值總量約37.8%及四川省市區總人口約19.3%。為了將自身打造成中國西部的國際城市以及經濟、技術、文化及外交中心及交通樞紐，根據弗若斯特沙利文報告，成都的國內生產總值於2013年至2017年按複合年增長率11.7%出現大幅增長。隨著國內生產總值增長，成都城鎮居民人均可支配收入亦於同期大幅增加。此外，成都高新區及天府新區的發展亦為成都經濟的快速增長作出了貢獻，並吸引了超過280家財富雜誌500強企業、企業家及人才到成都。

業 務

此外，四川省擁有豐富的自然及文化旅遊資源，吸引數以百萬的國內外遊客，使旅遊業成為四川省支柱產業之一。根據弗若斯特沙利文報告，四川省的國內外遊客數目由2013年的489.1百萬人增加至2017年的673.4百萬人，複合年增長率為8.3%。我們的高速公路將成都連接至四川省許多著名旅遊景點，包括九寨溝風景名勝區、青城山及都江堰水利工程等許多列入聯合國教科文組織世界遺產名錄的世界遺產及西嶺雪山及天台山等其他旅遊景點。根據弗若斯特沙利文報告，受地方政府支持、人民的消費能力增加及對休閒活動的需求不斷增長所推動，預期四川省旅遊業將繼續保持快速的增長步伐。

我們預期四川省（特別是成都）的經濟發展將繼續受惠於（其中包括）實施有利國家戰略、天府新區及成都高新區發展及發展蓬勃的旅遊業。我們認為該地區繁榮的經濟狀況及前景將為我們的高速公路提供穩步增長的交通流量。

成都周邊高速公路網的組成部分，交通量穩定

我們運營及投資的高速公路以成都為中心，向西南、西北、西面和東北四個方向伸展。該等高速公路是成都周邊道路的組成部分，在連接成都市內部道路及進出四川省的國道及省道方面發揮著關鍵作用。此外，我們的高速公路具有戰略定位，並連接到經濟、文化和旅遊資源豐富的地區。

我們四條高速公路的亮點為：

- 成灌高速公路是G4217國家高速的重要部分，並為連接四川與甘肅、青海、西藏的重要路線，同時也是通往都江堰、青城山、九寨溝及黃龍等風景名勝的最主要道路，連接了四川省境內絕大部分列入聯合國教科文組織世界文化遺產的景點，對拉動沿線乃至地區的經濟發展和川西旅遊業的發展起到十分重要的推動作用。成灌高速公路透過連接沿途主要目的地為中國西部成都高新區的建成奠定堅實的基礎。
- 成彭高速公路是S105省級高速的重要部分，是成都市交通規劃放射狀路網主骨架公路，也是將成都連接至四川省北部地區的主要路線。成彭高速公路旨在改善新都、彭州及周邊地區的投資環境，刺激地區旅遊業的發展及

業 務

方便附近住宅區出行。為改善成彭高速公路的通行條件，促進經濟社會發展，成彭高速於2016年10月實施擴容改造工程。擴容改造預期2018年6月30日完成後，成彭高速公路將成為一條六／八車道的高速公路。

- 成溫邛高速公路為S8省級高速的重要部分，對於成都西部具有重要的經濟和文化意義，也是該區域唯一的高速公路通道，直接溝通聯繫溫江、崇州、大邑、邛崃等成都重要衛星城市。同時，成溫邛高速公路通過S8邛名省級高速連接雲南和西藏，是G5京昆國家高速的重要輔助線。成溫邛高速公路沿線旅遊資源豐富，是成都居民近郊短途休閒的重要區域。
- 成都機場高速公路是S6省級高速的重要部分，也從成都市中心前往成都雙流機場的主要高速公路。近年來成都市經濟快速發展，導致往返中國西部最繁忙的民航樞紐之一雙流機場的交通流量大幅增加。於2017年雙流機場處理了49.8百萬名乘客。受惠於成都及四川省日漸升級的商務及休閒活動，我們預期成都機場高速公路客流量持續增長。

除前述的高速公路之外，我們持有城北出口高速公路40%的股權：

- 城北出口高速公路是G5京昆國家高速公路一部分，並為連接成都市中心與成綿高速及成都繞城高速的重要高速公路。城北出口高速公路優化成都北部道路網絡結構並有效降低區內交通擁堵。

為打造成中國西部的國際交通樞紐，根據地方政府發佈的十三五規劃，成都計劃進一步增加高速公路網的長度和密度，以及提高現有道路的通行能力和質量。與此同時，隨著成都周邊公路網的連通性和密度不斷提高，我們預期高速公路的交通流量將繼續增加。

業 務

來自通行費收入的穩定現金流量

我們以提供可預測且穩定通行費收入現金流量的方式運營所有高速公路。隨著經濟增長、人均可支配收入增加以及對休閒活動的需求不斷增加，出行需求變得越來越普遍，並已促成四川省總交通流量顯著增長。於業績記錄期間，我們大部分高速公路的交通流量均有所增加，為我們提供穩定的通行費收入及現金流量。於2015年、2016年及2017年，我們運營的高速公路的總加權日均車流量分別約為165,138、177,279及164,203輛次。為緩解交通擠塞情況以及適應成都市區至其他省份不斷增加的北行車流量，我們於2016年10月開展成彭高速公路擴建項目，將其從四車道高速公路升級為一條六／八車道高速公路。我們預期成彭高速將於2018年7月底前恢復全線服務。此外，四川省政府已批准將成彭高速公路適用於乘用車的收費標準提高，惟須待（其中包括）完成交工驗收。有關成彭高速公路適用通行費的詳情，請參閱本文件「定價」。

於業績記錄期間，客運量佔我們交通流量超過80%，而其餘流量包括貨運量一般而言，客運量往往較貨流量不易受經濟環境波動的影響。由於我們的高速公路連接許多經濟活躍的地區及旅遊景點，我們預期客運量仍將為我們高速公路上交通流量的主要部分。此外，根據弗若斯特沙利文報告，成都擁有中國所有省會城市中第二高的民用汽車擁有率，成都民用汽車保有量由2013年的2.8百萬輛迅速增加至2017年的4.5百萬輛，複合年增長率為12.6%。於業績記錄期間，來自我們高速公路貨運量的收益亦展示強勁的增長動力，此受區內經濟增長所帶動。由於我們的高速公路連接到九尺冷鏈物流園及青白江物流園等各個物流中心，我們預期，我們高速公路的貨運量將隨著物流及電子商務行業快速發展及蓉歐快鐵的開通而繼續增加。

豐富的運營經驗及控股股東的強大支持

中國高速公路行業受嚴格規管，行業門檻相對較高。新進入者通常需要經歷繁復耗時的程序以取得批文、土地使用權及項目融資。中國的收費公路投資通常為資本密集型，新收費公路項目的招標過程通常要求投標人在中國收費公路項目的管理和投資方面擁有多年的經驗。該等要求對新進入者帶來很高的障礙。

業 務

我們所運營的高速公路的投資及運營可追溯至1990年代。我們是四川省首批高速公路運營商之一，運營多年，擁有豐富的經驗。我們建立了規範化的運營和服務流程、交通管理程序以及安裝了現代自動化設備，以提高我們的運營效率，同時確保我們的服務質量和道路安全，旨在為乘客提供安全愉快的高速公路駕駛體驗。例如，我們在所有高速公路安裝了ETC車道以提高收取通行費的效率。我們在所有收費廣場和高速公路沿途安裝了監控攝像頭，使我們能夠實時監控交通狀況，並及時應對交通堵塞和意外事故。我們已成立專門負責交通管理與協調、事故救援及信息收集與分析的團隊。由於我們對高速公路的勤奮積極管理，我們於業績記錄期間取得強勁的經營業績。截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，我們來自收取通行費的毛利分別為人民幣482.9百萬元、人民幣458.8百萬元及人民幣498.7百萬元以及來自收取通行費的毛利率分別約為62.0%、58.3%及59.3%。於2017年四川省高速公路路況檢測中，成灌高速公路、成溫邛高速公路及成都機場高速公路均取得95分以上的高分。

此外，得益於控股股東的大力支持，使我們能夠取得其資源。特別是，成都交通（作為成都市航空、鐵路及公路行業唯一的國有企業及中國西部交通基礎設施平台的主要組成部分）主要從事成都及四川省交通基礎設施的投資、融資及建設、開發、經營及管理。作為成都交通下開展高速公路投資及運營的唯一平臺，我們認為我們能夠利用其優質資源在成都及周邊地區爭奪新的高速公路投資及運營項目。

經驗豐富的管理團隊及有效的企業管治系統

我們的高級管理層在戰略發展方面由董事長肖軍先生帶領。肖先生在公路相關行業擁有三十年的經驗，在中國各項重大道路建設項目中發揮重要領導作用。總經理兼執行董事唐發維先生主要負責監督我們的運營並擔任戰略與發展委員會主席。我們的高級管理層平均在高速公路行業擁有十年以上的經驗，擁有豐富的運營專業知識和對行業的透徹理解，並為我們過去的增長作出重大貢獻。我們的董事及高級管理層同樣於高速公路建設及一般管理方面擁有豐富的經驗，並且為我們持續發展及業務增長的動力。

業 務

透過我們全面有效的企業管治系統，我們已作出重大努力提升僱員的服務質量及專業知識。於業績記錄期間，我們就我們的服務質量及營運狀況而獲得多個省級認可，包括「2017年四川五好高速公路獎」、「最美高速公路獎」及「最佳安全文化建設獎」。

我們的策略

執行策略性收購或投資高速公路及不斷提高現有高速公路質量及通行能力。

作為成都周邊路網一部分，隨着成都改善其基礎設施以實現成為國際城市和國家交通樞紐的目標，我們預期現有高速公路未來將增加客運量和貨運量。例如，我們預期於2018年6月30日完成成彭高速公路的擴建項目，此將使成彭高速公路成為一條六／八車道高速公路，緩解成彭高速公路交通擁堵，以及成都市區至其他省份的大量北向車流造成交通擁堵。我們將繼續密切關注我們高速公路的交通流量，並審慎評估升級或擴建我們經營的其他高速公路的需求及可行性。此外，我們擬收購或投資中國（特別是四川省）的其他優質高速公路，該等高速公路至少已部分竣工或正在運行，其在我們的高速公路網絡擁有策略性定位價值。

通過先進技術繼續提高我們的運營效率及提升盈利能力。

我們致力於通過採用先進技術提高我們運營的自動化水平來優化運營效率。我們已在所有收費站提供ETC車道，使我們能因應需要在ETC與MTC模式之間轉換，以於交通高峰時段減輕擁堵情況，並按正常的時間計減少勞工成本。我們計劃擴大目前正在成灌高速公路試點測試的針對我們高速公路的所有MTC車道的自動發卡系統覆蓋範圍，以縮短發卡時間。於2017年9月，我們與中國一家在線支付技術巨擘訂立協議，為我們的高速公路開發無感支付系統，我們相信該系統將進一步提高我們的運營效率，同時為乘客提供方便可替代的付款選項。我們認為，採用先進技術將大大提高我們的運營效率、緩解我們收費站的擁堵、提高乘客的滿意度，從而吸引更多的交通流量並提高盈利能力。

業 務

探索新的商業模式及其他收入來源。

於業績記錄期間，我們大部分收入來自收取通行費。憑藉我們在高速公路行業的多年經驗，我們計劃探尋高速公路行業價值鏈上的更多服務機會。近年來，隨著中國政府出台鼓勵私有資本進入公共事業的優惠政策，我們認為若干私營公司可能開始進入高速公路行業，進行新高速公路項目的運營及投資。我們認為，該等新進入者對專業運營諮詢服務有真正的需求，專業運營諮詢服務有助於該等運營商更好地管理其運營並改善運營業績。鑒於我們豐富的經驗及穩健的實力，我們相信我們已做好充分準備，可提供此類服務（特別是在四川省）。此外，我們亦打算擴大我們的服務範圍，為其他高速公路運營商以及當地政府提供有關當地高速公路及一般道路的維護服務及綠化服務。我們認為，開發多元化業務模式將有助於提高我們的競爭力，使我們的收入來源多元化，並提高我們的盈利能力。

從成都和四川省的有利政策開拓新機遇。

四川省工業化和城市化進程的加快，「成渝城市群」概念的推出等利好政策均利於推動四川省經濟發展。經濟發展將導致區域交通流量的增長，為高速公路行業帶來新的發展機遇。根據四川省發展規劃，至2020年四川省高速公路里程將超過8,000公里。

我們累積了多年的高速公路投資、運營、管理經驗，業績記錄期間取得了良好的經營業績。除此之外，我們長期與金融機構以及地方政府保持著良好的合作關係。憑藉我們的競爭優勢，我們計劃利用政府利好政策帶來的機遇，以開拓優質高速公路投資及運營機遇，此將產生額外收入及提高我們的盈利能力。

我們的業務運營

我們主要從事四川省內高速公路的經營、管理及發展。於最後實際可行日期，我們的高速公路網絡包括四條高速公路：成灌高速公路、成彭高速公路、成溫邛高速公路及成都機場高速公路。此外，我們亦持有城北出口高速公路40%的股權。

業 務

我們的日常運營集中於收取通行費以及自營高速公路的維護及維修。於2015年、2016年及2017年，我們產生自通行費收費的收入分別為人民幣778.4百萬元、人民幣787.6百萬元及人民幣840.4百萬元。

下表載列了截至最後實際可行日期我們高速公路的若干主要運營數據：

	擁有權百分比	長度(公里)	車道數量	收費站數量	開始經營時間	屆滿日期
成灌高速公路	100%	40.44	6	7	2000年7月	2030年7月
成彭高速公路	99.33% ⁽¹⁾	21.32	4 ⁽²⁾	4	2004年11月	2033年10月
成溫邛高速公路	100%	65.60	6/4	12	2005年1月	2035年1月
成都機場高速公路	55% ⁽³⁾	11.98	4	1	1999年7月	2024年12月

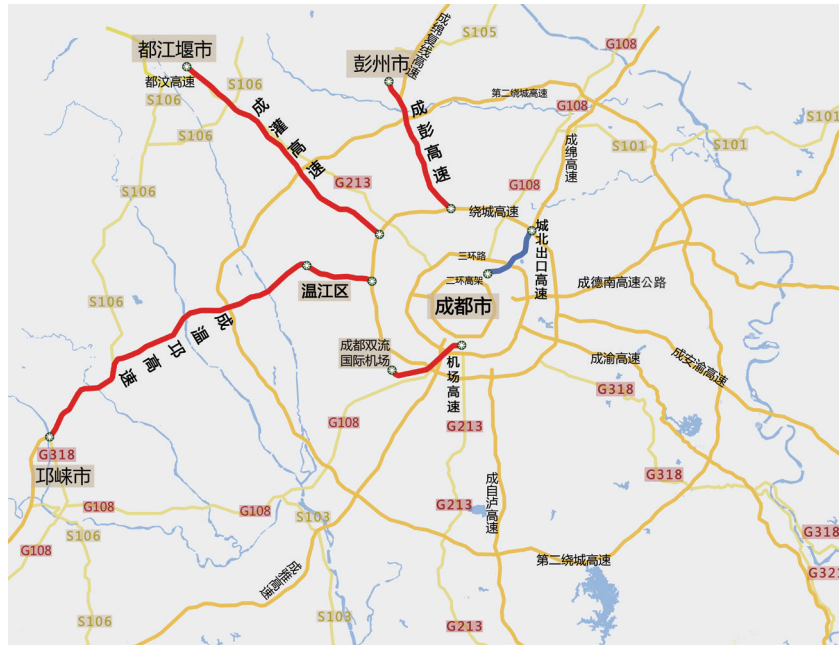
附註：

- (1) 成彭高速公路公司餘下0.67%股權由獨立第三方彭州市正通道橋建設有限責任公司持有。
- (2) 我們預期成彭高速公路擴建項目將於2018年6月30日完工，完工後，成彭高速將於成綿複線至成都第二繞城高速公路路段拓寬至六條車道，於成都第二繞城高速公路至成彭高速公路成都收費站路段拓寬至八條車道。有關更多詳情，請參閱「一 業務 — 道路及設施養護、維修及升級 — 我們的高速公路擴建項目」。
- (3) 成都機場高速公路公司餘下45%股權分別由成渝高速及新能置業持有25%及20%。

業 務

我們的高速公路

下列地圖載列了我們截至最後實際可行日期高速公路及我們持有40%股權的城北出口高速公路之地理位置：



下表載列了於所示期間我們按高速公路劃分的加權日均車流量及通行費收入之詳情：

	加權日均車流量 ⁽¹⁾			通行費收入 ⁽²⁾		
	2015年	2016年	2017年	2015年	2016年	2017年
	(輛次)			人民幣(千元)		
成灌高速公路.....	33,966	37,860	40,196	265,137	294,312	310,882
成彭高速公路.....	46,333	47,408	25,895	107,196	106,433	66,537
成溫邛高速公路.....	46,029	46,343	47,788	261,086	259,437	320,333
成都機場高速公路.....	38,810	45,668	50,324	144,944	127,376	142,626
總計.....	165,138	177,279	164,203	778,363	787,558	840,378

附註：

- (1) 加權日均車流量指於我們高速公路上行車的年度里數除以各高速公路總里數及365天。通過聯網收費系統，四川省交通運輸廳高速公路監控結算中心（「四川高速公路結算中心」）記錄駛經我們的高速公路的每輛車輛的路徑及里程資料。請參閱本文件「一收取通行費」。
- (2) 部分產生自成彭高速及成溫邛高速公路的通行費收入來自統繳模式。請參閱本文件「一收取通行費—統繳模式」。

業 務

高速公路的經營業績受各種因素影響，包括宏觀經濟環境、政策變動、相連或平行道路的建設、交通管制措施、相鄰路網的競爭或協同效應及其他競爭交通方式的影響。此外，高速公路的建設及維護亦或會影響交通流量。我們高速公路的流量包括客運量及貨運量。客運量於業績記錄期間佔超過80%的混合車流量，與貨運量相比相對穩定，較不易受經濟環境波動所影響。

下表載列於所示期間我們高速公路按流量類型劃分的加權日均車流量百分比明細：

	2015年		2016年		2017年	
	客運比例	貨運比例	客運比例	貨運比例	客運比例	貨運比例
			%			
成灌高速公路.....	87.3%	12.7%	87.6%	12.4%	87.0%	13.0%
成彭高速公路.....	87.1%	12.9%	87.6%	12.4%	87.0%	13.0%
成溫邛高速公路.....	84.7%	15.3%	83.8%	16.2%	83.9%	16.1%
成都機場高速公路.....	100.0%	-	100.0%	-	100.0%	-

成灌高速公路

成灌高速公路為一條瀝青混凝土六線的高速公路，全程40.44公里，最高設計時速達120公里／小時，為四川省最高設計時速。該高速公路建成後為封閉式高速公路，於2000年7月開始營運。這於刺激四川省西部的經濟發展和旅遊業擔當重要角色。下列地圖說明了成灌高速公路的地理位置及其與其他主要公路的相連情況：



業 務

截至最後實際可行日期，成灌高速公路若干關鍵信息載列如下：

路線	始於成都高新區，向西行至都江堰。
總長度	40.44公里
類別	高速公路
車道數量	六
設計容車量	每天45,000至80,000輛次
最高設計時速	120公里／小時
收費方式	MTC ETC
收費站數量	7個（成都、郫都、友愛、安德、崇義、聚源、 都江堰）
收費亭	63個MTC；40個ETC
立交數量	6個
屆滿日期	2030年7月
受益權	100%
競爭	成青快速通道及成灌鐵路

成灌高速公路優化了地區經濟結構及發展前景。為建立成都高新區奠定了堅實的基礎，並為沿線經濟發展整合了大量有價值的資源。許多研究機構，高等學府及知名國內及國際公司坐落於該高速公路沿線，其中包括英特爾、富士康、成都京東方光電科技有限公司、中藥現代化科技產業基地、西南交通大學信息產業學院以及中國電子科技集團公司十所、三十所。

業 務

成灌高速公路亦在連接四川省西部主要旅遊景點方面發揮著主要的作用，其因擁有豐富的文化遺產及壯觀的景色而廣為人知。成灌高速公路連接了四川省境內大部分列入聯合國教科文組織世界文化遺產的景點，包括九寨溝風景名勝區、黃龍風景名勝區、青城山、都江堰水利工程以及四川大熊貓基地。成灌高速公路亦連接其他著名文化及自然景點，如四姑娘山及於最後實際可行日期仍在建設中的成都萬達文化旅遊城等。

於2015年、2016年及2017年，成灌高速公路加權日均車流量分別為33,966、37,860及40,196輛次。下列表格列示2015年、2016年及2017年成灌高速公路按流量類型劃分的加權日均車流量。

加權日均車流量	2015年	2016年	2017年
		(輛次)	
客運量	29,642	33,168	34,990
貨運量	4,324	4,692	5,206
總計	33,966	37,860	40,196

立交

成灌高速公路目前有六個立交連接至其他主要道路及高速公路，包括成都第二繞城高速公路、都汶高速公路、太清路、溫郫路、彭青路及聚青路。

競爭

成灌高速公路面臨以下競爭：

- 成青快速通道，起於成都，止於青城山。成青快速通道為免通行費，且分流通過成灌高速公路前往青城山的車流。
- 成灌鐵路，起於成都，止於都江堰。

業 務

成灌高速公路的前景

由多個商場、主題公園及其他娛樂設施組成的地區購物娛樂中心成都萬達文化旅遊城開張後，我們預期成灌高速的車流量及通行費收入將會增加。此外，由於成灌高速公路連接汶馬高速公路及九汶高速公路，我們預期汶馬高速公路及九汶高速公路通車後，成灌高速公路的車流量將繼續增加。

成彭高速公路

成彭高速公路為一條四線的高速公路，全程21.32公里，最高設計時速達100公里／小時。該高速公路是封閉系統高速公路，於2004年11月通車，為S105省道的重要部分，其為成都周邊地區放射狀道路網絡的主要組成部分以及從北部區域進入成都的主要通道。下列地圖說明了成彭高速公路的地理位置及其與其他主要公路的相連情況：



截至最後實際可行日期，成彭高速公路若干關鍵信息載列如下：

路線	從成都新都區至彭州。
總長度	21.32公里
類別	高速公路
車道數量	四 ⁽¹⁾
設計容車量	每天36,273輛次

業 務

最高設計時速	100公里／小時
收費方式	MTC ETC 統繳（適用於具有當地牌照的乘用車） ⁽²⁾
收費站數量	4個收費站（成都、彭州、龍橋及新繁）
收費亭	17個MTC；17個ETC
立交數量	5個立交
屆滿日期	2033年10月
受益權	99.33%
競爭	成綿高速

附註：

- (1) 擴建項目預計於2018年6月30日完工，屆時，成彭高速公路於成綿複線與成都第二繞城高速公路之間的路段將為六車道的高速公路，而成都第二繞城高速公路與成都收費廣場之間路段將為八車道的高速公路。
- (2) 我們預計成彭高速公路擴建項目於2018年6月30日完工後，將於2018年7月恢復標準通行費收費模式。

成彭高速公路的建設旨在改善新都、彭州及其他周邊地區的投資環境，刺激該區旅遊業發展及方便附近住宅區出行。成彭高速公路在實施西部大開發戰略及幫助成都成為全國交通樞紐方面具有重要戰略意義。

業 務

於2015年、2016年及2017年，成彭高速公路的加權日均車流量分別為46,333、47,408及25,895輛次。下列表格列示2015年、2016年及2017年成彭高速公路按付款模式及流量類型劃分的加權日均車流量。

加權日均車流量	2015年	2016年	2017年
		(輛次)	
標準收費模式下的車流量.....	10,113	9,813	5,702
統繳模式下的車流量 ⁽¹⁾	36,220	37,595	20,193
總計	<u>46,333</u>	<u>47,408</u>	<u>25,895⁽²⁾</u>

- (1) 有關統繳模式的詳細信息，請參閱本文件「－我們的業務運營－收取通行費－統繳模式」。
- (2) 2017年的加權日均車流量減少主要是由於成彭高速公路進行升級改造工程而部分關閉所致，有關工程將於2018年6月30日前竣工。請參閱本文件「－道路及設施養護、維修及升級－我們的高速公路拓展項目」。

加權日均車流量	2015年	2016年	2017年
		(輛次)	
客運量	40,337	41,534	22,536
貨運量	5,996	5,874	3,359
總計	<u>46,333</u>	<u>47,408</u>	<u>25,895⁽¹⁾</u>

立交

成彭高速公路現時有五個立交連接至其他主要道路及高速公路，包括成綿複線及成都第二繞城公路。

競爭

成彭高速公路主要面臨來自成綿高速的競爭，其起於成都及止於綿陽，分流通過成彭高速公路前往綿陽的部分車流。

業 務

成彭高速公路的前景

作為成彭高速公路增加容量計劃的一部分，我們啟動了成彭高速公路擴建項目。隨著擴建項目計劃於2018年6月30日完工，成彭高速公路於成綿複線與成都第二繞城高速公路之間的路段將為六車道，而成都第二繞城高速公路與成都收費廣場之間路段將為八車道，緩解了成彭高速公路及成都繞城高速公路交叉口的擁堵問題以及成都市市區到其他省份的大量北行車流造成的交通堵塞。此將使成彭高速成為成都北上出川的主通道，為收益增長奠定堅實的基礎。

成溫邛高速公路

成溫邛高速公路為成都一條瀝青混凝土六／四線的封閉式系統高速公路，全程65.60公里，最高設計時速達100公里／小時。其在G318國道成都部分的基礎上重建，並於2005年1月開始營運。下列地圖說明了成溫邛高速公路的地理位置及其與其他主要公路的相連情況：



業 務

截至最後實際可行日期，成溫邛高速公路若干關鍵信息載列如下：

路線	起於青羊區及止於邛崃縣。
總長度	65.60公里
類別	高速公路
車道數量	六／四
設計容車量	每天31,355輛次
最高設計時速	100公里／小時
收費方式	MTC ETC 統繳（適用於具有當地牌照的車輛）
收費站數量	12個收費站（文家、邛崃、溫江、溫江北、金馬、羊馬、崇州、崇州西、白頭、大邑東、大邑、王泗）
收費亭	92個MTC；40個ETC
立交數量	8個立交
屆滿日期	2035年1月
競爭	成溫邛快速通道、成雅高速

成溫邛高速公路途經溫江、崇州、大邑及邛崃，對於成都西部具有重要的經濟和文化意義。溫江被視為成都最宜居的城區；崇州以「女鞋之都」著稱；大邑是道教的搖籃；及邛崃市是中國最大的白酒生產基地。除上述者外，諸多歷史及自然遺產亦沿成溫邛高速公路分佈，包括西嶺雪山及天台山等。此外，成溫邛高速公路也是連接成都至西藏和雲南的一條關鍵高速公路。

業 務

於2015年、2016年及2017年，成溫邛高速公路加權日均車流量分別為46,029、46,343及47,788輛次。下表列示2015年、2016年及2017年成溫邛高速公路按付款模式及流量種類劃分的加權日均車流量。

加權日均車流量	2015年	2016年	2017年
		(輛次)	
標準收費模式下的車流量.....	5,478	5,493	5,843
統繳模式下的車流量 ⁽¹⁾	40,551	40,850	41,945
總計	<u>46,029</u>	<u>46,343</u>	<u>47,788</u>

(1) 有關統繳模式的詳細信息，請參閱本文件「我們的業務運營－收取通行費－統繳模式」。

加權日均車流量	2015年	2016年	2017年
		(輛次)	
客運量	38,971	38,857	40,095
貨運量	7,058	7,486	7,693
總計	<u>46,029</u>	<u>46,343</u>	<u>47,788</u>

立交

成溫邛高速公路現時有八個立交將成溫邛高速公路連接至其他主要道路及高速公路，包括成都繞城公路、成都第二繞城公路及S8邛名省級高速。

競爭

成溫邛高速公路面臨以下道路競爭：

- 成溫邛快速通道，起於雙流，止於邛崃市。成溫邛快速通道為免通行費，且分流通過成溫邛高速公路前往溫江的部分車流。

業 務

- 成雅高速，起於成都，止於雅安。成雅高速為收費公路，且分流通過成溫邛高速公路前往雅安的部分車流。

此外，成溫邛高速公路面臨其他交通方式的競爭，如成都地鐵4號線，其分流通過成溫邛高速公路前往溫江的部分車流。

成溫邛高速公路的前景

隨著西部大開發戰略的深入實施，我們一般預期中國西部經濟將得到進一步發展，此將增加客貨運需求。成溫邛高速公路便捷地串聯了成都西部溫江、崇州、大邑及邛崃等主要城市，通過S8邛名省級高速公路－成雅高速公路－雅西高速公路－西攀高速公路而連接雲南，通過S8邛名省級高速公路－成雅高速公路－雅康高速公路－G318國道連接藏區。未來，隨著鄰近地區路網進一步發展，將有助加強沿途各地區之間的聯繫，促進地區之間社會經濟資源的有效整合，增強成都以西大都市區的發展潛力。

成都機場高速公路

成都機場高速公路為一條瀝青混凝土四線的高速公路，全程11.98公里，最高設計時速達100公里／小時。該高速公路建成後為封閉式高速公路，於1999年7月開始營運，是連接成都市區和成都雙流國際機場（「雙流機場」）的主要高速公路。下列地圖說明了成都機場高速公路的地理位置及其與其他主要公路的相連情況：



業 務

截至最後實際可行日期，成都機場高速公路若干關鍵信息載列如下：

路線	從成都火車南立交橋至雙流機場T1航站樓。
總長度	11.98公里
類別	高速公路
車道數量	四
設計容車量	每天35,929輛次
最高設計時速	100公里／小時
收費方式	MTC ETC
收費站數量	1個收費站
收費亭	8個MTC；3個ETC
立交數量	3個立交
屆滿日期	2024年12月
受益權	55%
競爭	成都地鐵10號線

雙流機場是中國西部最繁忙的民航樞紐之一，2017年客流量達49.8百萬人次。作為連接雙流機場和成都市區的主要高速公路，成都機場高速公路對於雙流機場的日常運營影響重大。

於2015年、2016年及2017年，成都機場高速公路的加權日均車流量分別為38,810、45,668及50,324輛次，僅包括客運量。

業 務

立交

成都機場高速公路現時有三個立交連接至其他主要道路及高速公路，包括三環路及成都繞城高速。

競爭

成都機場高速公路現時面臨來自成都地鐵10號線的競爭，其分流成都機場高速公路的部分車流量。

成都機場高速公路的前景

成都機場高速公路車流量與雙流機場旅客量（其取決於成都國內生產總值及旅遊業增長）息息相關。考慮到成都國內生產總值的預期向上趨勢及旅遊業的增長，我們預期雙流機場旅客吞吐量將會進一步增加，導致成都機場高速公路車流量增加。此外，作為成都的第二個機場，成都天府國際機場正在建設中，預計2020年完成一期，雙流機場將繼續營運。天府國際機場的開通可能會對成都機場高速公路的交通流量產生部分影響。

股東之間的安排

成都機場高速的股東之間並無簽訂任何獨立的合資協議。

根據成都機場高速公路公司的組織章程細則，若干重大事項需要三分之二以上股東的批准，包括(i)增加或減少註冊資本；(ii)與成都機場高速公路公司相關的合併或分拆；(iii)終止或將成都機場高速公路公司清盤；(iv)成都機場高速公路公司的任何公司形式變更；(v)設立任何分公司；及(vi)修改公司章程。除上述事項外，須經半數以上表決權的股東通過。

此外，股東可以將彼等於公司的股權在彼等之間轉讓，惟以至少剩餘兩名股東的情況為限。如果股東打算將其股權轉讓給第三方，則需要大多數股東批准，其他股東有優先購買權。

再者，股息均須由董事會宣派並由股東以簡單多數形式批准，並將根據股東於成都機場高速公路公司的股權向彼等分派。

我們已委任王曉為成都機場高速公路公司的董事、董事長兼總經理，委任黃黎竹為董事，並已委任許靜嫻為監事。

業 務

我們投資的高速公路

城北出口高速公路

我們持有城北出口高速公路的40%股權。城北出口高速公路為一條瀝青六車道的高速公路，全程10.35公里，最高設計時速達100公里／小時。該高速公路建成後為封閉式高速公路，於1998年12月開始運營。其為一條連接成都市區與成綿高速和成都繞城高速的重要高速公路。下列地圖說明了城北出口高速公路的地理位置及其與其他主要公路的相連情況：



截至最後實際可行日期，城北出口高速公路若干關鍵信息載列如下：

路線	從成都青龍場高架橋至白鶴林。
總長度	10.35公里
類別	高速公路
車道數量	六
設計容量	每天48,817輛次
最高設計時速	100公里／小時

業 務

收費方式	MTC
	ETC
	統繳
收費站數量	1個收費站
收費亭	21個MTC；6個ETC
立交數量	1個立交
屆滿日期	2024年6月
受益權	40%
競爭	成青金快速通道

城北出口高速公路是G5京昆國家高速公路的一部分。城北出口高速公路直接連接成綿高速主路線，穿過綿陽經濟技術開發區以及多個旅遊景點，如千佛山、尋龍山及太白故居。

競爭

城北出口高速公路主要面臨來自成青金快速通道的競爭，其起於成都及止於金堂縣。成青金快速通道為免通行費，且分流通過城北出口高速公路前往金堂縣的部分車流。

城北出口高速公路的前景

由於城北出口高速公路上大部分的出口都是在成都，成都的經濟發展將對城北出口高速公路的交通量有顯著的影響。此外，城北高速公路公司董事會於2018年5月通過決議案，將對城北高速公路部分路段進行長度2,724米的養護工程。我們預期該養護工程由2018年10月持續至2019年1月，期間該部分的城北高速公路將會關閉。因此，城北高速公路於該期間的交通流量可能受到負面影響。

業 務

股東之間的安排

城北出口高速公路公司董事會由五名董事組成，其中，兩名董事由我們提名。若干重大事項需要三分之二以上股東的批准，包括(i)增加或減少註冊資本；(ii)與城北出口高速公路相關的合併或分拆；(iii)終止或將城北出口高速公路公司清盤；(iv)城北出口高速公路公司以公司形式變更；(v)設立任何分公司；及(vi)修改公司章程。除上述事項外，須經半數以上表決權的股東通過。

根據城北出口高速公路公司章程，股東可以將彼等於公司的股權於彼等之間轉讓，惟以至少剩餘兩名股東的情況為限。如果股東打算將其股權轉讓給第三方，則需要大多數股東批准，其他股東有優先購買權。

股息均須由董事會宣派，並將根據股東於城北出口高速公路公司的股權向彼等分派。

根據城北出口高速公路公司章程，我們已委任楊斌為城北出口高速公路公司的副董事長及總經理及委任汪偉為城北出口高速公路公司的副總經理。

特許經營及經營期

根據四川省政府授出的相關批文，我們取得經營、管理及開發我們所有高速公路及收取通行費權利的特許經營權，期限介乎25年至30年。我們高速公路餘下的經營期介乎6年至17年。根據國務院頒布並於2004年11月1日生效的《收費公路管理條例》，我們擁有按相關政府部門釐定的費率收取通行費的專有權，我們負責高速公路的日常營運和維修，聘請合格的收費人員並處理高速公路上的任何緊急事故。

2015年7月，《收費公路管理條例》(修正案徵求意見稿)獲發布以徵求公眾意見及反饋。其讓若干具有大規模投資和長投資周期的收費公路的經營期可在經批准後延長30年以上。然而，截至最後實際可行日期，修正案徵求意見稿並未生效。有關更多資料，請參閱本文件「監管環境－中國高速公路行業的主要法例及法規」及「風險因素－與我們業務有關的風險－我們可能未能與政府重續或延長經營我們高速公路的權利」分節。

業 務

收取通行費

我們的日常經營主要從事收取通行費。車輛經過收費站根據車輛規格、重量及行駛距離按不同費率收取通行費。我們採用兩種收費方式：即標準收費模式（包括MTC及ETC）及統繳模式。高清監控錄像機安裝於收費站、收費車道及收費亭內，使我們能夠適時地監控每個收費站的交通和評估收費人員的工作表現。我們收取的通行費乃根據四川高速公路結算中心所編製的報告計算，其記錄了進入我們高速公路的每輛車輛的路線及里程資料。

標準收費模式

MTC

MTC是我們日常經營中最常用的收費方式。截至最後實際可行日期，我們280個收費站中有180個指定為MTC，共1,030名訓練有素的工作人員在收費亭工作，負責為每輛經過的車輛出具通行費發票及收取通行費。

ETC

根據四川省交通運輸廳高速公路管理局頒布的《關於第一批四川省高速公路電子不停車收費(ETC)車道開通試運行的通知》，我們於2014年於我們所有高速公路設立ETC車道，旨在通過電子收費來解決收費公路上的擁堵情況。ETC自動確定經過車輛是否配備電子收取通行費所需的ETC設備，向我們的員工通報沒有該等設備的車輛，並阻止有關車輛通過。截至最後實際可行日期，我們的280個收費站中100個設有ETC通道。MTC ETC模式下收取的通行費根據四川高速公路結算中心與我們訂立的協議向我們結算。我們通常根據四川高速公路結算中心制定的結算時間表收到所收取的通行費。

我們根據與四川高速公路結算中心的協議結算按MTC及ETC模式收取的通行費，且通常根據四川高速公路結算中心所定的結算時間表收取有關通行費。請參閱下文「通行費結算系統」。

統繳模式

於業績記錄期間，我們就具備當地牌照使用成彭高速公路的客運車輛及具備當地牌照使用成溫邛高速公路的所有車輛採用統繳模式。合資格車輛可通過該兩條高速公

業 務

路的收費站且毋須支付通行費。當地政府有關部門將按照與成彭高速公路與成溫邛高速公路（倘適用）訂立的協議支付通行費。

舊統繳協議

於2008年，根據成彭高速公路公司及成溫邛高速公路公司與有關當地政府機關訂立的統繳協議，我們首次實施統繳模式，有關模式其後在2014年獲修訂（「舊統繳協議」）。

下表載列於2014年修訂的舊統繳協議的主要條款。

	成彭高速公路	成溫邛高速公路
期限	自2014年2月1日起至標準收費模式恢復止	自2014年6月1日起至標準收費模式恢復或任何新繳費制度生效止
定價	固定年度費用人民幣72.6百萬元，已計及包括交通量信息及增長趨勢在內的其他因素。	固定年度費用人民幣193.6百萬元，已計及包括交通量信息及增長趨勢在內的其他因素。
付款期限	按季度繳納	按月／季度繳納

若出現按季度繳納任何延遲繳納的情況，我們有權要求成都市財政局從違約的當地政府財政預算中扣取逾期結餘。

誠如我們的中國法律顧問告知，舊統繳協議不違反中華人民共和國公路法或其他中國相關法律法規，且於有關協議的有效期內根據中國法律屬有效及具約束力。

業 務

新統繳協議

2017年6月，成彭高速公路公司和成溫邛高速公路公司均與相關政府機關訂立新的統繳協議（「新統繳協議」）。新統繳協議自2017年7月1日起生效，對統繳模式的計算方法進行了修訂，計及實時車流量的資料、相關收費公路的標準收費金額以及影響未來流量的因素（如經濟增長及消費水平預測、道路格局的變化及統繳方式下車流量的潛在上升影響）。

下表列出了新統繳協議的關鍵條款：

	成彭高速公路	成溫邛高速公路
期限	從2017年7月1日起，直至標準收費模式恢復止 ⁽¹⁾	從2017年7月1日起，直至標準收費模式恢復或任何新的付款制度生效止
定價	具有當地牌照的乘用車每月交通量×每輛車收費率×70% ⁽²⁾	具有當地牌照的車輛每月交通量×每輛車收費率×70% ⁽²⁾
付款期限	按季度繳納	按月繳納

若出現任何延遲繳納的情況，我們有權要求成都市財政局從違約的當地政府財政預算中扣取逾期結餘。

對逾期三個月以上的款項，成都市財政局、成都市交通運輸委員會應協助收款，而我們有權享有逾期付款利息。

附註：

- (1) 基於成都市政府於2017年4月的決定，我們預期成彭高速公路將於2018年6月30日完成擴建後於2018年7月恢復至標準收費模式。
- (2) 折扣率由成都市政府根據影響未來交通量的因素釐定，如經濟增長和消費水平預測、道路格局變化和統繳方式下對交通量的潛在上升影響。

誠如我們的中國法律顧問所告知，新統繳協議不違反高速公路法或其他中國相關法律法規，且根據中國法律屬有效及具約束力。

業 務

統繳模式的收入

於2015年、2016年及2017年，統繳模式產生的通行費收入分別為人民幣257.1百萬元、人民幣257.5百萬元及人民幣287.2百萬元。下表列出了我們於業績記錄期間來自成彭高速公路和成溫邛高速公路的統繳的收入：

	統繳的收入			佔高速公路通行費 收入的百分比			佔我們通行費 總收入的百分比		
	2015年	2016年	2017年	2015年	2016年	2017年	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元			%			%		
成彭高速公路.....	70,113	70,251	44,143	65.4	66.0	66.3	9.0	8.9	5.3
成溫邛高速公路.....	186,970	187,271	243,046	71.6	72.2	75.9	24.0	23.8	28.9
總計	<u>257,083</u>	<u>257,222</u>	<u>287,189</u>	<u>69.8</u>	<u>70.4</u>	<u>74.2</u>	<u>33.0</u>	<u>32.7</u>	<u>34.2</u>

於2017年7月1日，我們開始根據新統繳模式自成彭高速公路及成溫邛高速公路產生收益。我們在舊統繳模式及新統繳模式下確認的通行費是以與標準收費模式相同的方式確認。倘新統繳協議於整個業績記錄期間於成彭高速公路及成溫邛高速公路生效，我們估計截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度的通行費收入分別增加人民幣89.4百萬元、人民幣91.9百萬元及人民幣42.3百萬元。同期，我們估計我們的毛利分別增加人民幣89.4百萬元、人民幣91.9百萬元及人民幣42.3百萬元。上表的估計收益及毛利僅作說明用途，其計算乃根據(i)新統繳模式下的收費模式公式；(ii)成溫邛高速公路上具有當地牌照的貨運車輛的平均收費率；及(iii)假設相關期間新統繳模式下的交通量及銷售成本與舊統繳模式下的實際車流量及銷售成本保持不變。

於業績記錄期間，我們面臨地方政府（為舊統繳模式統繳協議的訂約方）付款延誤的情況。截至2015年、2016年及2017年12月31日，統繳模式產生的通行費收入貿易應收賬款分別為人民幣375.8百萬元、人民幣3.6百萬元及人民幣25.7百萬元。於最後實際可行日期，截至2017年12月31日的所有未償還款項已悉數結清。請參閱本文件「風險因素－與業務有關的風險－我們面臨統繳模式項下通行費收入延誤付款的風險，可能對我們的財務狀況、盈利能力及現金流造成不利影響」。

業 務

通行費結算系統

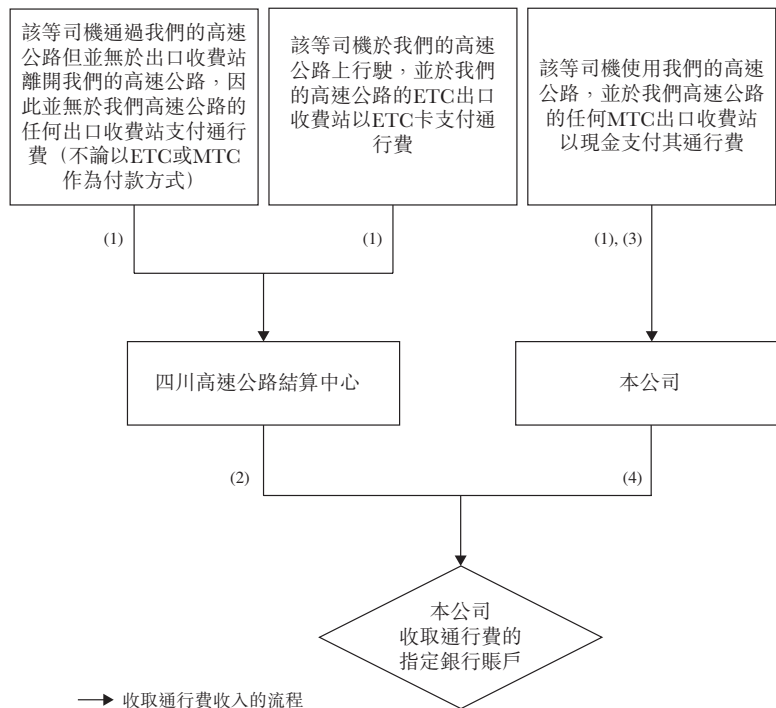
四川省的高速公路互相連接。在高速公路上行駛的車輛可繼續在另一條連接的高速公路上行駛，毋須經過另一個收費亭。因此，已經通過高速公路但繼續在連接的高速公路上行駛的車輛產生的通行費收入，當時不能直接由第一條高速公路的運營商收取。四川高速公路結算中心為主管通行費收取及結算的政府機構，利用中央聯網收費系統，集成不同高速公路運營商的計費系統。四川高速公路結算中心將實時收集四川省高速公路網內高速公路出入口收取通行費的信息，並根據車輛出入信息對高速公路運營商分配所收取的通行費。當車輛使用MTC通行卡或ETC設備入系統覆蓋的高速公路時，系統會記錄車輛類型和入口位置等信息。四川高速公路結算中心沿高速公路設置的多個監控點追蹤車輛在高速公路上的行使路徑。當車輛到達收費站並退還MTC通行卡或離開通過ETC通道時，系統根據包括進出口點、行使距離、車輛類型和載重等因素自動計算應付的通行費金額，而通行費由出口收費車道的高速公路運營商（倘司機以現金支付通行費）或四川高速公路結算中心（倘司機以其他方式支付通行費）收取。

根據四川高速公路結算中心、相關銀行及我們之間的安排，四川高速公路結算中心記錄通過聯網收費系統駛入我們的高速公路的每輛車輛的行使路徑及里程資料。然後，將該等資料及應收通行費的計算匯編成對賬表供我們確認。我們的指定員工將對賬表所載通行費金額與我們的內部記錄及收取通行費的指定銀行賬戶的記錄進行核對。一經確認，四川高速公路結算中心會向我們支付我們有權享有但從其他高速公路運營商收取的通行費款項，並同時向我們收取我們已收取但屬於其他高速公路運營商的通行費款項。MTC的結算時間表通常為T+1及ETC的結算時間表為T+3。四川高速公路結算中心亦負責收集統繳模式下車輛的車流量數據，但不參與費用分配及結算過程。

過往曾發生四川高速公路結算中心與我們所計算通行費金額存在差異的事件，隨後獲得解決且對我們的財務表現並無造成任何重大影響。有關更詳細的描述，請參閱本文件「風險因素－與我們業務有關的風險－我們的高速公路經營可能會受到營運風險的影響」。

業 務

下圖顯示收取通行費收入的流程：



附註：

- (1) 該等通行費經四川高速公路結算中心根據進出點、行駛距離、車輛類型及運載重量計算及分配予我們。
- (2) 就本公司某月份收取的通行費收入總額而言，四川高速公路結算中心一般會就MTC按T+1及就ETC按T+3進行結算程序。計算及分配本公司收取的通行費收入總額後，四川高速公路結算中心通常於其後二至三個月內通過銀行轉賬將該月份本公司應收取的通行費總收入扣除該月本公司已收取的該月份通行費存入本公司收取通行費的指定銀行賬戶。
- (3) 司機可在我們高速公路的MTC出口收費站以現金支付通行費。
- (4) 本公司每天將以現金收取的通行費存入收取通行費指定的銀行賬戶。

為收取MTC及ETC通行費實施的控制措施

就MTC而言，我們密切關注MTC通行費的收取以將逃避通行費的現象減至最低。車輛僅在支付通行費後方能通過我們的自動匝道。我們的自動化收費系統會記錄每起異常匝道抬起，並會在之後進行調查。我們的收費人員須為每輛經過收費亭的車輛出具通行費發票，並將所有收取的現金放入密封的盒子中，並填寫賬面記錄。在各輪班結束時，收費人員須將盒子與收費收據交給收費站會計人員，收費站會計人員會將收取的現金與發出的發票金額對照。已收取現金的任何差額須由負責的收費人員補齊。此外，我們在白天和夜班定期進行抽查。我們還安裝了全天候視頻監控系統和電子發票系統，以監控我們收費站的交通流量和收費情況。視頻監控系統的監控人員須匯報任何異常活動。

業 務

我們採用以下措施以確保嚴格遵循我們的收費流程：

- 收費亭及簿記室安裝了閉路電視以監控操作員的活動；
- 收費站安裝有自動門以確保每輛車於離開收費站前已支付通行費；及
- 監管人員（包括經理、檢查員和監控人員）駐紮在收費站進行隨機抽查並檢查已收取的通行費金額。

此外，我們亦於成灌高速公路測試自動發卡機及無感支付技術。我們的自動發卡機在車輛接近收費站時收集車輛的許可證信息，並將相關信息記錄在自動發給駕駛員的車票上。無感支付技術將可自動識別車輛牌照，而車輛可利用智能手機裝置網上付款。我們相信，該等嶄新技術將減少對手動收費的需要及相關勞工成本，縮短通行費發票時間，以及緩解收費站上的擁塞。我們計劃增加自動發卡機及無感支付技術在我們高速公路的覆蓋面。

就我們的ETC收費而言，我們的收費亭能夠在出現異常情況時通報我們，並阻止車輛通過。該等情況包括（其中包括）車輛並無ETC設備、已被列入黑名單或未從有效地點進入我們的高速公路。此外，我們已完成高速公路的升級在任何收費站提供ETC車道。該升級可有效緩解收費站及周邊區域的擁塞。

交通管理

我們認為，採用高效交通管理、優化收取通行費程序及促進方便、快捷而安全的運輸途徑是建立及維系我們的高速公路作為乘客首選的關鍵。

為提高營運效率，我們所有的高速公路都配有ETC車道。請見上文「一 收取通行費」。為了更好地服務客戶，我們採取規範的運營和服務流程。我們定期向員工提供培訓，旨在提高收費效率。我們亦在收費站、每條收費車道及收費亭內均安裝有高清監控錄像機，使我們能夠適時地監控每個收費站的交通和對緊急情況和不利的天氣條件作出高效的反應。截至最後實際可行日期，我們的高速公路上安裝了723台監控攝像機。

業 務

我們加強高速公路交通管理的措施包括：

- *專門的交通管理和應急應變團隊*

我們成立了安全控制部門作為高層交通協調單位。我們專門的團隊會定期巡查彼等各自負責的高速路段，並盡快處理因事故或惡劣天氣條件引起的緊急情況。各小組由主管人員和道路應急救援隊組成。救援隊配備專門設計用於道路通行事故的工具、機器和車輛，亦負責清除道路堵塞或擁堵。我們的安全控制部門有員工全天24小時輪班，以確保全天候高效的交通管理。

- *與政府機構密切協調*

我們與交警建立了良好的合作關係，幫助我們在緊急情況和惡劣天氣條件下調度高速公路上的交通流量。我們的安全控制部門積極與交警聯絡，並及時向我們的員工和承包商提供指導，以實現高效的交通流量管理。該等措施包括派遣我們的道路應急救援隊，協助巡邏人員現場解除堵塞，並指揮車輛通過事故現場。我們的目標是盡可能減少擁堵並盡快解決高速公路上發生的任何破壞性事件。在惡劣的天氣條件下（如大雪或大霧），我們可能會在警方的協助下暫時關閉部分高速公路，以確保乘客的安全。我們亦定期與交警進行演習，以熟悉應急協議，提高交通協調能力。

- *全面監察及信息公布系統*

我們已安裝了全面監察系統以提升我們的運營效率，設有安裝於所有收費廣場以及高速公路沿途的360度高清監控攝像頭，使我們的員工可隨時對高速公路進行全面而細緻的監察。該系統透過光纖及第四代流動通訊網絡將獲得的影像及視頻傳送到我們的安全控制部門，使其可進行實時交通協調和在緊急情形下作出及時應對。我們亦在高速公路沿途放置了LED信息板，讓乘客可了解實時擁堵情況以及分流信息，並提醒乘客留意惡劣天氣情況。

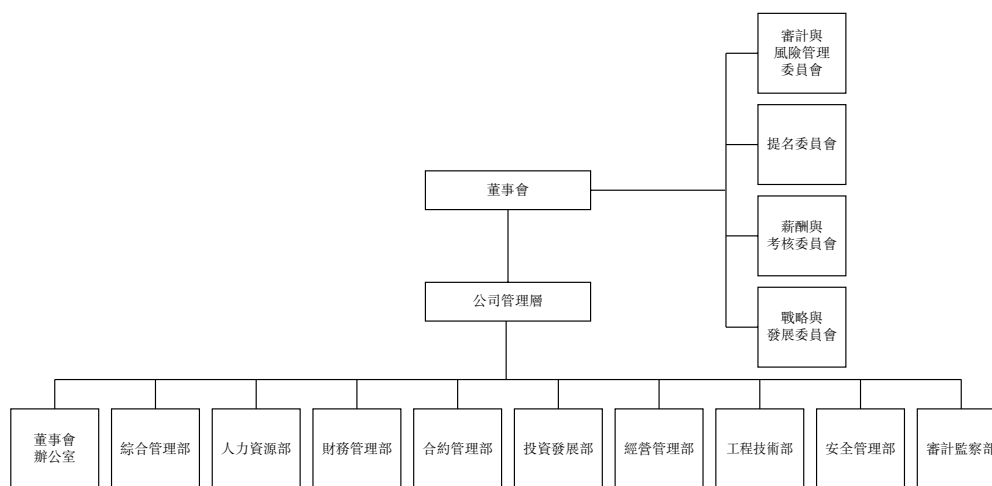
業 務

我們已有一套既定的交通管理程序以管理交通並確保我們高速公路運作暢順。我們亦就意外事故、撞車、有毒化學物質或放射性物質的洩漏、自然災害、極端天氣情況以及該等情況造成的擁堵設有應急計劃。例如，在不利的天氣條件（如暴風雪和大霧）下，我們將與有關政府機關（包括巡邏人員和主管道路管理局）協調，派遣警車協助引導車輛有序及安全地通過我們的高速公路。

為確保前述流程的貫徹執行，我們已成立工作小組，負責交通管理及協調、事故救援、信息採集及分析。獲指派的高級管理層小組會督導和監督整個應急管理過程。

管理及營運員工

本公司在高速公路業務方面的主要組織架構載於下圖：



上圖我們高速公路營運的委員會及主要單位職能如下：

審計與風險管理委員會 負責藉就本集團財務報告程序、內部控制及風險管理系統的有效程度提供獨立觀點以協助董事會、監督審計程序及履行董事會指派的其他職責。

業 務

提名委員會	負責審查董事會的結構、成員人數及組成、研究董事及高級管理人員的選舉標準；尋找合資格的董事及高級管理人員的人選。
薪酬與考核委員會	負責就董事及高級管理人員的整體薪酬政策和框架向董事會提供建議，以及研究董事和高級管理人員的評價標準、程序、薪酬和獎懲政策，並提交予董事會批准。
戰略與發展委員會	負責建立本公司戰略制訂程序的基本框架，以及研究本公司中長期戰略發展規劃、重大融資及投資計劃和年度業務計劃並就此提供建議。
董事會辦公室	負責董事會相關事宜，包括管理日常營運、信息披露、投資者關係
綜合管理部	負責行政事宜，包括整體協調、文檔、存檔及後勤辦公室運作，以及表現評估
人力資源部	負責僱員招聘、培訓、評估及薪酬
財務管理部	負責會計、資本管理、融資及財務管理
合約管理部	負責審閱及管理合約、價格控制及競價投標
投資發展部	負責投資管理、項目協調及策略發展
經營管理部	負責管理收費、資產及營運

業 務

工程技術部	負責高速公路養護及管理以及建設相關事宜
安全管理部	負責與建設安全、營運安全及工作場所安全培訓有關的事宜
審計監察部	負責審計及合規相關事宜

道路及設施養護、維修及升級

我們於業績記錄期間自費對高速公路進行日常養護及重大維修。日常養護包括道路、橋梁、隧道和排水設施的清潔、路面小修、車道標記、建築物和設備（包括頂燈、收費設備、通訊設備和交控設備）的維護以及更換事故損壞的道路安全設施。重大維修包括路基和路面的整修、修復排水系統或堤防的結構性缺陷，以及糾正其他操作失誤。截至2017年12月31日，我們的施工部門擁有33名經驗豐富的員工負責養護及維修工作。針對嚴重損壞，我們通常通過招標將維修工程外包予第三方承包商。

於2015年、2016年及2017年12月31日止年度，我們分別產生道路維護及維修開支人民幣35.8百萬元、人民幣41.1百萬元及人民幣27.8百萬元，佔我們同期來自高速公路業務通行費收入的4.6%、5.2%及3.3%。

我們不時進行道路升級及／或擴建項目，以提升我們高速公路的效率及司機使用我們高速公路的體驗。於業績記錄期間，我們花費人民幣276.9百萬元重新鋪設成溫邛高速公路文家場收費站至邛崃收費站路段，全長58.5公里，鋪地面積1,476,700平方米。項目已於2016年9月竣工。

我們主要根據適用的法律法規透過招標程序向具有相關資質的公司外包養護、維修、施工及翻新工程。有關我們採購程序的詳情，請參閱本文件「我們的供應商及採購」。

業 務

我們的高速公路擴建項目

預計車流量將不斷增長及為紓緩金豐高架橋與成都繞城高速交叉路口的交通擁塞情況，我們於2016年10月開展成彭高速公路的擴建項目。擴建項目完工後，成彭高速公路於成綿複線與成都第二繞城高速公路之間的路段將為六車道，而成都第二繞城高速公路與成彭高速公路成都收費廣場之間路段將為八車道。我們預期擴建項目將於2018年6月30日前竣工，總投資約人民幣2,036.0百萬元。我們主要通過內部現金、第三方金融機構貸款及政府補貼來為投資提供資金。於2015年、2016年及2017年，我們已就擴展項目分別產生成本人民幣4.6百萬元、人民幣120.7百萬元及人民幣943.9百萬元，包括建設及安裝工程開支、土地收購及搬遷賠償。我們的資金中有約65%乃來自債務融資。此外，成都市政府授予我們補助人民幣847.7百萬元，其中截至最後實際可行日期，我們已收到人民幣250.0百萬元。根據補助時間表，我們預期到2018年12月31日前將收到人民幣50.0百萬元，2019年6月30日前將收到人民幣300.0百萬元，餘下的授予總額將於2020年6月30日前收到。

由於進行拓展，我們於2017年7月起將部分成彭高速公路封閉通車，導致成彭高速公路加權日均車流量由2016年的47,408輛減少至2017年的25,895輛。預期該部分成彭高速公路將於2018年7月在擴建項目竣工後重開。

於2018年5月28日，我們收到四川省發展和改革委員會和四川省交通廳的通知，批准在成彭高速公路擴建完成後及滿足以下三個條件時，乘用車適用的通行費率將會上調：(i)擴建工程符合交工驗收的規定；(ii)貨運車輛通行費收取設備被視為合格；及(iii)成彭高速公路的新收費廣場投入使用。有關成彭高速公路適用通行費的詳情，請參閱本文件「定價」。

業 務

定價

我們的業務受中國政府的嚴格價格控制。我們有權提議更改通行費率，但須取得四川省政府、四川省發展和改革委員會和四川省交通運輸廳批准。相關政府機關在釐定通行費率考慮的因素包括（其中包括）車流量、高速公路建設及營運成本、預期投資回收期、償還貸款期限、通貨膨脹率、高速公路的管理、經營和維護成本以及用戶承受能力等因素。2016年，四川省發展和改革委員會及四川省交通運輸廳就一類客運車輛下調成都機場高速公路的通行費率28.6%。有關更詳細的描述，請見本文件「風險因素－與我們業務有關的風險－我們來自高速公路經營及投資的收入視乎多項因素，其中包括通行費」。

目前四川省有效的車輛類別標準及通行費率載列如下：

車類	車輛型號規格		客運車輛收費標準（人民幣／公里）			
	客運車輛（座）	貨運車輛（噸）	成灌 高速公路	成彭 高速公路	成溫邛高速公路 四車道	六車道
1	≤7（含7）	≤2	0.5	0.4 ⁽¹⁾	0.35	0.45
2	8-19（含19）	2-5（含5）	1.0	0.8 ⁽¹⁾	0.7	0.9
3	20-39（含39）	5-10（含10）、20英尺集裝箱車輛	1.5	1.2 ⁽¹⁾	1.05	1.35
4	≥40	10-15（含15）、40英尺集裝箱車輛	2.0	1.6 ⁽¹⁾	1.4	1.8
5	—	>15	2.5	2.0 ⁽¹⁾	1.75	2.25

附註：

- (1) 2018年5月28日，我們收到四川省發展和改革委員會和四川省交通廳的通知，批准在成都機場高速公路擴建完成後及滿足以下三個條件時，一類、二類、三類、四類及五類乘用車適用的通行費率分別上調至每公里人民幣0.63元、人民幣1.26元、人民幣1.89元、人民幣2.52元及人民幣3.15元：(i)擴建工程符合交工驗收的規定；(ii)貨運車輛通行費收取設備被視為合格，及(iii)成彭高速公路的新收費廣場投入使用。

業 務

城北出口高速公路和成都機場高速公路於業績記錄期間採取固定收費，載列如下：

車類	通行費率（人民幣／輛）	
	城北出口 高速公路	成都機場 高速公路
1	8.0	10.0 / 5.0 (的士) ⁽¹⁾
2	16.0	20.0 ⁽¹⁾
3	24.0	30.0 ⁽¹⁾
4	32.0	40.0 ⁽¹⁾
5	40.0	50.0 ⁽¹⁾

附註：

- (1) 2016年1月1日前，適用收費率為第一類車輛每車人民幣14.0元，惟出租車每車人民幣7.0元。於2016年1月1日之前，第2類至第5類車輛的適用費率分別為每輛適用車輛人民幣28元、人民幣42元、人民幣56元及人民幣70元。

計重收費貨運車輛收費標準載列如下：

車重（公噸）	適用收費率
少於或等於20公噸	• 標準收費（人民幣0.075元／噸•公里）
（不包括）20公噸至 （包括）40公噸	• 首20公噸標準收費 • 餘下部分其費率按照標準費率線性遞減到標準費率的50%計收
大於40公噸	• 首20公噸標準收費 • 次20公噸其費率按照標準費率線性遞減到標準費率的50%計收 • 餘下部分按標準收費率50%收取

除上述披露的標準通行費率外，我們的若干收費折扣及豁免安排描述如下：

- 選擇ETC作為付款方式的車輛將從上述標準通行費率中獲得5%的折扣；
- 掛有軍用牌照的車輛、消防車、警車及執行政府部門批准救援工作的車輛獲豁免通行費；

業 務

- 載有鮮活農產品的貨運車輛在使用若干車道時獲豁免通行費；
- 駛經成都機場高速公路的出租車將從上述標準通行費率中獲得50%的折扣；及
- 車輛亦可購買成都機場高速公路按年收取通行費的年票。

根據由四川省交通運輸廳，四川省發展和改革委員會和四川省財政局共同頒布的《四川省高速公路車輛通行費收費標準與工程和服務質量掛鉤管理辦法》，自2016年4月1日起，四川省境內高速公路通行費率將根據高速公路的施工及服務質量評估每年進行調整。對於目前運行中的高速公路，倘高速公路的服務評估分數低於85分，或倘高速公路因不當管理高速公路而發生重大事故，該高速公路的通行費率於下一年將降低5%。

我們始終於我們高速公路提供優質服務。成灌高速公路、成溫邛高速公路及成都機場高速公路的分數於2017年均高於95分。為確保我們高速公路的安全及提供優質的服務，我們定期進行公路的檢查和維護、對收費人員進行每月績效評估、向僱員提供各種培訓（範圍涵蓋專業技能和禮儀），並實施各種激勵機制。因此，我們相信，根據上述規定調整通行費價格不會對我們的經營業績造成重大不利影響。

我們的客戶

鑒於我們高速公路業務的性質，於業績記錄期間，我們並無任何單一客戶貢獻超過5%的通行費收益，亦無對我們的業務屬重大的單一客戶。因此，我們概無主要客戶亦為主要供應商。

我們的供應商及採購

我們主要依賴第三方供應商提供日常服務，如道路清潔、綠化、維護、維修、施工及翻新工程。於業績記錄期間，我們的五大供應商主要包括第三方道路維護服務提供商、施工服務提供商以及產品及設備供應商。我們向截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度的五大供應商的採購分別佔我們於該等期間總採購金額的27.5%、60.4%及80.8%。我們截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度的最大供應商分別佔我們於該等期間總採購金額約6.5%、27.0%及37.5%。我們與五大供應商維持平均約3.4年的業務關係。

業 務

我們根據定價、聲譽、品質、可靠度、技術優勢和產品及服務供應來挑選高質供應商。供應商僱用流程需要多層審批程序，並視乎涉及的服務類型和合同價值的金額而有所不同。就若干服務而言，國家發展計劃委員會頒佈的《工程建設項目招標範圍和規模標準規定》所載的規定獲嚴格遵守。我們通常按固定價格與供應商訂立書面協議。我們亦定期審查及評估供應商的表現及於續約前重新評估其資質。此外，我們通常與服務供應商訂立誠信協議。倘供應商嚴重違反其於誠信協議下的責任，我們亦有權終止與供應商的合同關係。

- **道路維護服務提供商**

大多數與我們日常服務提供商（如道路清潔和道路綠化）之間的協議期限通常為一年並設有更新機制。一般而言，道路維護服務提供商不得進行分包。根據該等協議，我們有權按年、按季度、按月或按日審查及評估工作產品，且一般而言，倘服務提供商連續兩次未能達到我們的要求，我們有權單方面終止該等協議。我們通常每季度或每半年向我們的日常服務提供商付款。

- **施工服務提供商**

我們與施工服務提供商訂立的協議期限通常根據項目期限進行釐定。我們通常按建設工程的完工狀況向我們的施工服務提供商支付合約金額的85%至90%，而餘下的10%至15%於保修期屆滿後（通常為一至兩年）支付。倘履約出現延誤及未能及時解決延誤，我們可根據協議終止與提供商的合同關係。

- **產品及設備提供商**

我們一般不會與產品及設備提供商訂立長期協議。我們通常在產品檢驗完成後的5或15天內向產品及設備提供商支付合約金額的約90%，而餘下的部分於保修期屆滿後（通常為一至兩年）支付。部分協議按訂約各方所協定者分期付款。產品及設備提供商通常負責交付及安裝產品，費用概由彼等自行承擔。倘交付發生延誤或產品及設備的質量不理想，我們有權獲得合同總價值一部分金額的賠償，而倘提供商未能根據協議及時提供補救，則我們可單方面終止協議。

業 務

於業績記錄期間，在滿足採購需要上，我們並未遇到任何重大問題或因供應短缺而遇到任何業務中斷。我們相信，我們與供應商保持著良好的業務關係。我們相信，任何供應上的短缺或延遲並不會對我們的經營業績產生重大影響，因我們可隨時找到質量和價格相若的替代供應商。就董事所知，於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，概無董事或於最後實際可行日期持有我們已發行股本5%以上的任何股東或彼等各自的聯繫人於本集團五大客戶中持有任何權益。

投訴及索賠管理

在我們日常業務經營過程中，我們不時透過熱線電話、成都市市長的公開信箱以及成都市及四川省熱線系統收到有關公路收費及公路狀況的投訴和查詢。為確保及時恰當地處理投訴，我們已建立一套規範內部指引供僱員及第三方服務提供商遵守。收到投訴後，獲指派部門將於三日內適時地復查、調查及回覆有關事宜。於業績記錄期間，我們並未收到關於我們業務經營的任何重大投訴或索賠。

競爭

我們的高速公路面臨來自下列各項的競爭：(i)現有競爭道路及(ii)高速列車網絡、地鐵線路及城際輕軌系統（其成本可能較低或為乘客提供更便捷的交通選擇）的發展及擴展。該等競爭或會對我們高速公路的盈利能力造成負面影響。有關我們各高速公路的競爭道路的詳情，請參閱本文件「—我們的業務運營—我們的高速公路」。

信息技術

為確保道路安全和運營效率，我們業務依賴於信息技術系統有效和不間斷的運行。我們的信息技術系統主要包括監控系統和辦公自動化系統。我們委聘第三方來開發和建立我們的信息系統，並由我們的信息技術團隊進行維護以支持我們的業務經營。我們針對信息技術系統定期進行維護程序，亦不時進行系統升級。於業績記錄期間，我們的監控系統升級了高清網絡攝像機，且我們計劃繼續改進我們的自動化監控功能。

業 務

僱員

截至最後實際可行日期，我們有1,631名全職僱員，所有僱員均在中國境內。下表載列截至最後實際可行日期按職能劃分的僱員人數：

職能	人數
高級管理層.....	9
財務人員.....	20
行政和支持人員.....	103
操作人員 ⁽¹⁾	1,499
總計	1,631

附註：

(1) 操作人員 主要包括收費人員、工程人員及安全控制人員。

我們的僱員通過嚴格的招聘程序進行招募。我們相信培訓和保持一支有能力、有動力的員工團隊對我們的成功至關重要。我們旨在通過各種程序，並提供有競爭力的績效薪酬方案和職業發展機遇，以招募、訓練及保留有才幹的員工。我們亦為僱員提供入職培訓、IT培訓、安全培訓、通行費計算培訓以及服務禮儀培訓。

我們已根據《中華人民共和國勞動法》和其他相關法規與全職僱員訂立勞工合同。根據中國法律法規的規定，我們參與由適用市級和省級政府機關組織的住房公積金及各種僱員社會保障計劃，包括住房、養老、醫療、工傷及失業福利計劃，據此，我們按僱員工資的特定百分比作出供款。此外，我們的13名員工通過根據中國法律獲授權的第三方人力資源公司訂立合約，以與當地僱員簽訂僱傭合約並將有關僱員派往本公司。該等第三方人力資源公司亦負責管理（其中包括）此等僱員的工資表、社會保險供款及當地居留許可證。

我們設立了五個工會為僱員的權利提供額外的保障，鼓勵僱員參與管理決策，並加強與僱員的關係。於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的日常業務經營並未面臨由罷工或勞動糾紛導致的任何重大中斷，且我們相信，我們將繼續與僱員保持積極的關係。

業 務

物業

土地使用權及物業權益

土地使用權

截至最後實際可行日期，我們已取得有關我們運營的高速公路沿線11塊地塊的土地使用權，總佔地面積為7,642,436.41平方米。截至最後實際可行日期，我們尚未就成彭高速公路擴展項目所用的佔地面積為約166,593平方米的土地（「該土地」）取得土地使用權證。

根據中華人民共和國土地管理法的有關規定，我們需要申請並獲得我們使用的所有土地的土地使用權證。我們的中國法律顧問告知，根據這些規定，中國縣級以上土地管理部門可以責令我們退還我們未取得土地使用權證的土地，沒收該土地上的建築物 and 設施並對我們處以最高每平方米人民幣30元的罰款。

我們已申請相關批文及證照，且已於2018年5月29日從成都市國土資源局（根據我們中國法律顧問的意見，其為該土地的主管土地登記部門）收到確認函，確認(i)該土地的擬使用用途符合地區規劃，(ii)申請獲得批准，(iii)本公司完成申請並無實質障礙，(iv)並無就土地使用權向成彭高速公路公司發出行政處罰，及(v)其將在行政程序完成後授予我們土地使用權證。我們亦於2018年6月5日收到了四川省國土資源廳的確認函，確認(i)成彭高速公路擴建項目是成都和四川省重點工程，且對當地居民的福祉至關重要，並符合土地利用整體規劃；及(ii)本公司完成申請土地使用權方面並無實質障礙。

根據(i)本公司聲明，成彭高速擴建項目未受到任何行政處罰或涉及任何爭議，且本公司已取得其業務經營所需的一切必要許可證及批准，(ii)控股股東的承諾函，當中提供以本公司為受益人的全面彌償，彌償我們可能就該缺陷產生的任何虧損；及(iii)成都市國土資源局和四川省國土資源廳的確認函，我們的中國法律顧問認為我們受到成都市國土資源局及四川省國土資源廳的監管處罰的可能性相對較低，我們於成都市國土資源局及四川省國土資源廳的監管辦理徵地報批手續並不存在實質性障礙，而且這些物業缺陷將不會對本公司現有的業務運營產生重大不利影響。

業 務

基於(i)相關主管部門取得的確認函；(ii)上述中國法律顧問的意見；及(iii)土地的面積僅佔我們使用的土地的總面積少於3%，董事認為，土地缺乏土地使用權證對我們的業務營運或財務狀況整體而言並不重要。

我們正在申請獲得該土地的土地使用權證。根據我們與有關主管部門的持續溝通，我們預計於2019年獲得土地的土地使用權證。我們將繼續盡最大努力與相關土地管理部門合作，並在我們的中期和年度報告中適當披露申請有關土地使用權證的進展情況。我們亦已就高速公路管理層採納一套內部指引，確保彼等獲得適當指導以遵守上述監管要求。為確保及時糾正此情況，如情況需要，我們亦將聘請外部法律顧問或其他專業顧問解決整改過程中可能出現的任何問題。有關該等內部控制措施的詳情，請參閱「— 法律合規及訴訟 — 內部控制發現和整改措施」。

樓宇

於最後實際可行日期，我們已就中國的總建築面積（「建築面積」）約為26,840平方米的55座樓宇（包括現時就證書持有人名稱變更而進行證書更新手續的樓宇）取得房屋所有權證。該等樓宇大部分用作行政或支持功能及屬輔助性質。

我們尚未就位於成都新都區的一棟樓宇取得房屋所有權證，其出租予中油能源（本公司的關連人士）用作成彭高速公路沿線的加油站，建築面積約為608平方米（「新都自有樓宇」）。請參閱[編纂]「關連交易 — 獲全面豁免的持續關連交易 — 中油租賃協議」。

我們已於2018年5月29日取得新都區國土資源局（根據我們中國法律顧問的意見，其為新都自有樓宇的主管物業登記部門）的確認函件，確認(i)我們已就相關物業取得所需土地使用權；(ii)我們一直遵守並且沒有受到任何相關的土地使用及開發法律法規的約束；及(iii)我們在獲得證書及許可方面並無實質障礙（「新都確認函」）。

業 務

基於(i)本公司聲明，新都自有樓宇並非用於我們的業務，本公司已向地方政府部門申請房屋所有權證，且新都自有樓宇的建築面積相對我們物業的總建築面積並不重大；(ii)我們已就新都自有樓宇取得建設用地規劃許可證、建設項目選址意見書及建設工程消防驗收意見書；(iii)新都確認函；及(iv)控股股東的承諾函，當中提供以本公司為受益人的全面彌償，彌償我們可能就該缺陷產生的任何虧損，我們的中國法律顧問認為，成彭高速公路公司根據相關中國法律及法規向主管部門提交所需的所有申請材料後，我們在獲得房屋所有權證方面並無重大法律障礙，而有關物業缺陷對本公司的目前業務營運並無任何重大不利影響。

基於(i)自相關主管部門取得的確認函；(ii)上述中國法律顧問的意見；及(iii)新都自有樓宇的建築面積僅佔我們自有樓宇總建築面積少於3%，董事認為，缺乏新都自有樓宇的房屋所有權證對我們的業務運營或財務狀況整體而言並不重要。

截至最後實際可行日期，相關政府部門並無對我們施加行政行動、罰款或處罰，而我們任何樓宇亦毋須就缺乏證書或許可證而作出補救措施，且我們使用樓宇的權利並無被第三方質疑。

我們正在申請獲取新都自有樓宇的房屋所有權證。根據我們與相關主管機關的持續溝通，我們預期於2019年3月就新都自有樓宇取得房屋所有權證。我們將繼續盡最大努力與相關管理部門合作，並在中期及年度報告中披露適當的申請房屋所有權證的進展情況。我們亦為高速公路的管理層採用了一套內部指引，以確保彼等得到適當的指導以符合上述監管要求。為確保及時糾正此情況，並在有需要的情況下，我們亦會聘請外部法律顧問或其他專業顧問解決整改過程中可能出現的任何問題。有關該等內部控制措施的詳情，請參閱「— 法律合規及訴訟 — 內部控制發現和整改措施」。

租賃物業

截至最後實際可行日期，我們(i)於都江堰租賃兩塊土地，總佔地面積為3,455.3平方米；及(ii)向成都交通樞紐場站建設管理有限公司租賃一間面積為990.3平方米的公寓，租賃期自2018年3月至2019年2月。該物業位於成都高新區盛和一路66號城南天府大廈9樓。

業 務

牌照、許可證及批文

於業績記錄期間，除本文件「一物業」及「一法律合規及訴訟一不合規事件」所披露者外，我們已取得我們高速公路收費業務所需的所有重大牌照、許可證及批文。

工作場所健康和 safety

我們重點關注僱員的職業健康及安全，旨在建立一個以人為本的工作環境。我們遵守適用的中國健康與安全規定，並有內部監控政策及機制以確保該等規定得以遵守。我們相信，於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已一直遵守該等規定。對我們僱員的潛在責任受法律規定須購買的保險保障。我們亦為員工購買商業健康保險，並定期組織員工體檢。

我們已制定並實施各種有關安全控制程序和標準的手冊及內部政策，其專門為滿足個別工作的安全需要而定制，如維護和修理、應急應變、現場交通協調及收取通行費工作等。我們要求員工在履行工作職責時遵守該等手冊。此外，我們在所有僱員加入我們時及受僱時定期進行安全檢驗及向僱員提供職業安全培訓。我們的僱員必須參加培訓並通過相關評估，然後才有資格在其指定職位上工作。有關培訓包括（其中包括）與預防措施相關的講座及模擬演習。

於業績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們並未經歷任何重大事故，亦未因嚴重違反任何適用中國工作環境健康及安全的法律法規而觸發任何處罰。

環境保護

我們須遵守若干環境法律法規，包括《中華人民共和國環境保護法》、《中華人民共和國噪聲污染防治法》、《中華人民共和國環境影響評價法》和《建設環境保護管理條例》。請參閱本文件「監管環境一環境保護」。我們將環境保護視為一項重要的企業責任，並致力於在我們的日常經營中實施環保措施。基於(i)本公司的確認；(ii)於2017年6月9日及2018年5月24日與成都市環保局的會談；(iii)於2017年5月31日及2018年5月24日與成都市交通委員會的會談；及(iv)對相關公眾渠道的獨立核查，我們的中國法律顧問

業 務

問確認，於業績記錄期間，我們並未因違反任何適用環境保護法律、條例及法規而受到任何重大行政處罰。

社會保障計劃及保險

我們認為我們現有的保險足夠應對目前經營需要，亦符合行業慣例。對於由承建商完成的保養及維修以及道路升級工程，亦要求承建商根據適用中國法律法規為自身及其員工購買充足保險。於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無牽涉任何重大保險賠償。然而，或有若干我們未有保障的風險，我們的承保範圍可能無法充分保障我們免受業務營運相關及其所產生的損失及責任。有關該等風險之詳情，請參閱本文件中「風險因素－與我們業務有關的風險－我們的投保範圍可能不足以涵蓋我們的潛在責任或損失，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能會因此受到重大不利影響」。

根據適用中國社會保險及住房公積金法規，我們為僱員的社會保險（包括養老保險、醫療保險、失業保險、工傷保險及生育保險）和住房公積金供款。董事確認，我們已於所有重大方面根據適用法律法規為僱員作出社會保險及住房公積金供款，並無遭任何罰款，亦無欠付社會保險及住房公積金款項。於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們亦已在所有重大方面履行依據中國法律繳納適用於我們的法定社會保險及住房公積金的責任。根據成都市人力資源和社會保障局及成都住房公積金管理中心發出的確認函及誠如我們的中國法律顧問所告知，我們相信我們於業績記錄期間在所有重大方面一直遵守社會保障計劃及住房公積金的法定要求。

銷售及營銷

我們收費公路收入乃於車輛駛經我們高速公路時透過通行費收取或透過統繳模式產生的。我們的營銷工作主要包括在附近的連接道路上安裝指示牌，以顯示我們高速公路的明確方向、沿連接道路發放旅行指導材料以及在各種營銷渠道推廣我們的高速公路。

業 務

獎項及榮譽

下表載列於業績記錄期間我們就我們的高速公路運營、養護及管理取得的主要獎項及榮譽。

高速公路	獎項及榮譽	頒發機構	頒發年份
成灌高速公路	「十二五」全省幹線公路養護管理工作優秀單位	四川省交通運輸廳	2016年
	四川省「五好」高速公路	四川省交通運輸廳	2017年
	2017最美中國高速公路	中國交通企業管理協會	2017年
	安全生產標準化二級企業（公路）	四川省安全生產監督管理局	2017年
成彭高速公路	安全生產標準化二級企業（公路）	四川省安全生產監督管理局	2015年
	2015年道路水路春運工作成效顯著單位	四川省交通運輸廳	2015年

業 務

高速公路	獎項及榮譽	頒發機構	頒發年份
成溫邛高速公路	四川省「五好」高速公路	四川省交通運輸廳	2017年
	省級安全文化建設示範企業	四川省安全生產委員會 辦公室	2017年
成都機場高速公路	省級安全文化建設示範企業	四川省安全生產委員會 辦公室	2016年
	四川省「五好」高速公路	四川省交通運輸廳	2017年

知識產權

截至最後實際可行日期，我們已申請註冊一個商標。請參閱本文件「附錄七－法定及一般資料－有關我們業務的進一步資料－知識產權」。我們並不知悉(i)我們侵害第三方擁有的任何知識產權，或(ii)任何第三方侵害我們擁有的任何知識產權。

法律合規及訴訟

不合規事件

於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無遇到整體而言董事認為可能對我們業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響的任何重大或系統性不符合法律或法規的情況。同期，我們亦無遇到任何不遵守法律或法規的情況而使董事認為整體而言本公司、董事或高級管理層以合規的方式經營業務的能力或趨勢受到負面影響。

於業績記錄期間，我們於取得建設用地規劃許可證、建設工程規劃許可證及建築工程施工許可證前開始我們成彭高速公路擴建項目的施工。鑒於成彭高速公路擴建工程為成都以及四川省的重點項目，且對當地居民的福祉而言至關重要，我們根據初步

業 務

時間表開始相關施工工程，以確保其及時竣工。除上述許可證外，我們已就成彭高速公路取得一切其他所需證書或許可證，包括成都市交通運輸委員會及四川省交通廳批准成彭高速公路擴建項目的建設工程。

誠如中國法律顧問告知，大致上根據相關中國法律法規，(i)就未能取得建設用地規劃許可證而言，我們可能面臨相關政府撤銷有關審議中土地的土地使用權的風險；(ii)就未能取得建設工程規劃許可證而言，我們面臨被要求採取若干補救措施的風險，包括於限定時間內拆除相關建築並遭處以按建築成本5%至10%計算的罰款；及(iii)就未能取得建築工程施工許可證而言，我們面臨被要求停工並遭處以按建築項目合同金額1%至2%計算的罰款。

截至最後實際可行日期，我們收到成都市新都區規劃管理局、成都市郫都區城鄉規劃和住房建設局、成都市規劃管理局等有關地方政府部門的確認函，其中確認，(1)我們完成相關規劃許可證的申請並無實質障礙，並將於申請程序完成時發放許可證；及(2)並無有關成彭高速公路過往曾經涉及有關中國規劃法律及法規的行政處罰的記錄。我們的中國法律顧問亦於2018年5月24日訪問成都市城鄉建設委員會，並獲得其口頭確認，包括(i)成彭高速公路合資格取得相關施工項目的施工許可證且我們在獲得施工許可證方面並無實質性障礙；(ii)其將不會對成彭高速公路就其擴建項目施加行政處罰，以及(iii)缺乏相關許可證將不會影響成彭高速公路的業務運營。

根據(i)我們聲明，成彭高速公路擴建項目未受到任何行政處罰或涉及爭議，且本公司已取得其業務經營所需的一切必要許可證及批文，(ii)控股股東的承諾函，當中提供以我們為受益人的全面彌償，彌償我們可能就該缺陷產生的任何虧損，及(iii)有關政府機關的確認函及口頭確認，我們的中國法律顧問認為(i)成都市規劃管理局、成都市城鄉建設委員會、成都市新都區規劃管理局及成都市郫都區城鄉規劃和住房建設局是授出相關許可證及作出有關確認的主管部門；(ii)除已披露的情況外，我們已獲得成彭高速公路擴建項目的相關重要證照和許可證；(iii)於我們根據中國有關法律法規向上述主管部門提交所有所需的申請文件之後，我們在就成都高速公路擴建項目獲得建設

業 務

用地規劃許可證、建設工程規劃許可證及建築工程施工許可證方面並不存在實質性障礙；(iv)我們因成彭高速公路擴建項目而受到上述部門監管處罰的可能性相對較低；及(v)在取得建設用地規劃許可證、建設工程規劃許可證及建築工程施工許可證前開始施工不會對我們現有業務經營造成任何重大不利影響。

我們已經實施廣泛而全面的措施來糾正此問題。我們正在向有關政府部門申請未獲得的相關必要證書和許可證，並正在就我們申請密切跟進政府當局的動向。為確保及時糾正此情況，並在有需要的情況下，我們亦會聘請外部法律顧問或其他專業顧問解決整改過程中可能出現的任何問題。我們亦為高速公路的管理層採用了一套內部指引，以確保彼等得到適當的指導以符合上述監管要求。有關此等內部控制措施的詳情，請參閱「— 法律合規及訴訟 — 內部控制發現和整改措施」。

有關我們前僱員的事件

自2010年2月至2016年5月，陳傑先生正式擔任控股股東之一成都交通的副董事長。陳先生於其於控股股東任職期間於2009年1月至2016年4月兼任我們的董事兼董事長。根據成都市中級人民法院於2017年9月發出的判決（「判決」），陳先生因接受合計約人民幣1.9百萬元的賄賂而被判有罪，並被判處四年監禁及罰款人民幣0.2百萬元，並沒收所有非法所得。

根據判決，在針對陳先生的指控中，於2009年至2015年，我們三家過往的供應商被發現賄賂陳先生，以換取陳先生協助選擇該等供應商負責進行成灌高速公路及成溫邛高速公路的若干道路清潔、維護、道路建設及設施改造工程。截至最後實際可行日期，我們已終止與該三家供應商的所有相關合約關係。

截至最後實際可行日期，就我們所知，除與陳先生有關的調查外，我們並不知悉任何針對本公司、董事及高級管理人員的調查。我們已實施各種反腐預防措施以減輕此類事件的風險，措施包括聘請一名內部控制顧問、檢討及提升我們的內部控制措施及程序以及加強僱員在合規事宜方面的教育。有關我們在該方面的工作的更多詳情，請參閱本文件「— 法律合規及訴訟 — 內部控制發現和整改措施」。

業 務

經考慮以下事項（其中包括）後，我們的董事認為，事件及相關指控並無且不會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成任何重大不利影響：

- (i) 陳先生於2016年6月遭刑事拘留前已於2016年4月離任我們的董事。我們的業務營運並無因陳先生的事件而受到影響，因陳先生並無積極參與我們的日常營運，且我們已及時推選肖先生擔任相關職務及職能；
- (ii) 我們與上述供應商的關係已經終止，我們已審查該等供應商提供的服務質量，且並無涉及該等服務的質量或安全問題；
- (iii) 該事件只涉及陳先生的個人違法行為。截至最後實際可行日期，就我們所知，概無董事或高級管理層涉及該事件。本公司或我們任何其他僱員概無因與陳先生有關的事件而被調查或被處以任何行政處罰；及
- (iv) 我們已因應該事件採取多種預防及防範措施。更詳細披露請參閱「— 法律合規及訴訟 — 內部控制發現和整改措施」。

我們將繼續加強風險控制和內部管理系統。除上文所披露者外，於業績記錄期間及截至最後實際可行日期，概無僱員牽涉重大法律訴訟。

內部控制發現和整改措施

內部控制

我們已聘請一間獨立外部公司（「內部控制顧問」）就與[編纂]有關的內部控制系統作評估。作為委聘工作的一部分，我們已與我們的內部控制顧問進行諮詢，務求識別與加強內部控制系統以及將予採取之步驟相關的因素。內部控制顧問於2016年9月進行工作，並於2017年6月發出報告就企業管治、會計及資訊科技管理提供多項調查結果及建議。我們隨後就有關調查結果及建議採取補救措施。內部控制顧問已就本公司採取的行動對本公司的內部監控系統進行跟進程序，並於我們在2018年6月完成補救措施時作進一步評論。

業 務

我們已成立董事會風險管理委員會及審計部，並指派相關人員負責監督我們持續遵守規管我們業務營運的相關中國法律法規的情況，並負責監督實施任何必要措施。此外，我們計劃定期向我們的董事、高級管理層及有關僱員提供有關中國相關法律及法規的持續培訓計劃及／或最新資訊，務求積極識別與潛在違規事項相關的任何疑慮及事宜，並確保我們的整體持續合規。

就我們的土地及物業所有權缺陷而言，我們已實施以下內部監控措施以確保我們遵守土地及物業法律及法規：

- 我們取得任何土地使用權或購買任何物業前，我們的董事及高級管理層將進行經加強的盡職調查，以確保不存在任何所有權問題及法律問題。經加強的盡職調查包括（其中包括）(i)檢查相關土地使用權證及房屋所有權文件；(ii)向土地行政主管部門及樓宇行政主管部門核實有關證書及文件，並確認所有權；(iii)與樓宇行政主管部門核實以確定是否有附屬於該樓宇的按揭、押記或其他抵押；及(iv)進行實地考察；
- 我們將根據法律法規的要求，獲得必要的牌照及許可證（包括但不限於土地使用權證及房屋所有權證），並遵循有關樓宇及高速公路工程的必要程序；
- 我們已委聘外部法律顧問就有關法律及法規的合規事宜向我們提供意見，並在必要時繼續委聘外部法律顧問就該等事宜向我們提供意見；及
- 我們已制訂一系列購買物業政策及程序，以加強我們的內部審批流程。

就我們在發生的違規事件，我們已制訂內部程序，以保管我們的高速公司於日後展開任何建設工程前獲得所有必要的許可證、牌照及監管批准。

- 我們已於建設工程展開前，就投資及建設工程編製已採取的行政措施，列出議定書，並要求我們的僱員採取此等措施；

業 務

- 我們於總部設有指定人員負責為擬建的建設工程取得此等許可證、牌照及批文；
- 我們的總部憑藉於我們在現場的建設管理／質素控制團隊每季對所有建設工程進行檢查，以防止於獲得所有必要的許可證、牌照及批准前展開施工；及
- 於我們總部的審計部門中的合規團隊亦對所發現的問題進行年度調查及評估，並實施適當的整改措施。

此外，我們亦採用一套治理僱員行為的內部規則及政策。我們已制訂監督制度，以實施反賄賂和反腐措施，務求確保僱員遵守內部規則及政策以及適用法律法規。

- 我們已實施反腐敗管理辦法，闡明負責組織的具體職責、值得深入調查的行為類型及舉報制度；
- 我們已實施反賄賂協議，其規定反腐敗活動的一般原則及具體工作範圍，以及將要實施的具體懲罰措施；
- 我們已實施反洗黑錢行政措施，明確負責組織的組成及職責、識別及舉報可疑交易的程序以及內部審查制度；
- 我們的紀檢監察部門已為我們的高級管理層及僱員組織針對的反腐敗和反賄賂問題的多種培訓。

經考慮我們就本文件「一 法律合規及訴訟」所披露的違規事件所採取的整改措施及內部控制措施、由我們的內部控制顧問進行審查的結果、我們的管理層持續進行的監控和監督，我們的董事認為我們經加強的內部控制措施足夠有效；董事的合適程度及資格符合上市規則第3.08及3.09條；且本公司根據上市規則第8.04條適合[編纂]。

業 務

風險管理

我們致力於建立和維護健全的內部控制系統。我們的內部控制系統涉及公司治理、運營、管理、法律事務、財務和審計。我們已根據中國《公司法》、上市規則及其他有關法律規定制定了《股東大會議事規則》、《董事會議事規則》、《監事會議事規則》及各委員會工作細則等內部規章制度，規定了（其中包括）董事會及監事會的義務和責任等。我們已就財務申報、法律合規及人力資源管理等業務營運的多個方面採用並實施風險管理政策及企業治理措施。

財務申報風險管理

我們已就財務申報風險管理採用全面會計政策。我們為財務人員提供持續培訓，以確保此等政策獲嚴格遵守並有效實施。於2017年12月31日，我們的財務團隊由20名僱員組成，並在上市公司財務申報方面擁有豐富經驗。我們財務部門的其他高級成員均具備財務及會計方面的經驗。

營運風險管理

我們擁有專門的法律團隊，負責監察中國法律法規的任何變化，並確保我們的業務持續符合中國法律法規。為防止本文件「一 法律合規及訴訟」所披露的類似不合規事件再次發生，我們的管理層致力持續了解規管我們業務活動的最新法律及法規，並與我們的法律團隊和外部法律顧問合力採取一切必要行動確保遵守有關法律法規。於相關法律法規不清晰以致未知是否應該採取有關行動時，我們採取保守方法以避免任何潛在的合規問題。

人力資源風險管理

我們已制訂涵蓋人力資源管理各方面（例如招聘、培訓、職業道德及法律合規）的內部控制政策。我們於招聘過程採用高標準及嚴格程序，以保證新僱員的素質。我們按不同部門僱員的需求提供專門培訓。我們的僱員手冊包含有關最佳商業慣例、職

業 務

業道德及欺詐、疏忽及腐敗防範的指導方針。我們的僱員必須提供確認，以表明彼明白並承諾遵守我們員工手冊中規定的要求。我們亦已提供一個匿名舉報渠道。憑此舉報渠道，可及時向管理層舉報本公司任何層面上可能違反我們內部政策的潛在違規行為或違法行為，並可採取適當措施以將損害減至最少。

企業治理措施

我們已於董事會成立審計及風險管理委員會，其主要職責為藉就本集團財務申報流程、內部控制及風險管理系統的有效程度提供獨立意見、監督審核工作及履行董事會指定的其他職責等的方式，協助董事會。審計及風險管理委員會由三名獨立非執行董事組成，其主席具備適當的專業資格。

持續監察風險管理政策實施情況的措施

我們的審計與風險委員會及高級管理層持續監察本公司風險管理政策的執行情況，以確保我們的內部控制系統有效識別、管理及減輕我們營運所涉及的風險。

法律訴訟

截至最後實際可行日期，我們並無涉及任何重大待決或面臨威脅之法律訴訟、索賠或糾紛。