

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此為概要，故並不包括對閣下而言可能屬重要的所有資料。閣下在決定投資[編纂]前，務須閱讀整份文件。

任何投資均涉及風險。有關投資[編纂]的若干特定風險，均載於本文件「風險因素」一節。閣下在決定投資[編纂]前，務須細閱該節。本節使用的各詞匯均具有本文件「釋義」及「詞匯」等章節所界定的涵義。

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、成都機場高速公路及成溫邛高速公路。此外，我們亦持有城北出口高速公路其40%的股權。我們運營及投資的高速公路全部均位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地區。

- 成灌高速公路是G4217國家高速公路的重要部分及四川至甘肅、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省道的重要部分，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省道的重要部分，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省道的主要部分，也從成都市中心前往成都雙流機場的主要高速公路。

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。

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。根據四川省政府授予的相關批准，我們取得特許經營權以營運、管理及發展我們所有的高速公路及通行費權利，為期由25至30年。我們有特許權從使用我們高速公路的車輛收取由相關政府部門訂立的收費，並為高速公路的日常營運及維修負責。於業績記錄期間，我們通過將建設工程分包予第三方分包商，如重新鋪砌成灌高速公路及成溫邛高速公路的部分路段，以及於成彭高速公路增設車道，以為成灌高速公路、成溫邛高速公路及成彭高速公路提供升級及擴建服務。服務特許經營安排乃按成本列賬，即按照服務特許經營合約安排換取建設服務而已收取或應收取之代價的公平值，減去累計攤銷及任何減值虧損。我們就服務特許經營安排從該等升級及擴建服務確認建設收入。我們按已收或應收代價的公平值計量建設及升級服務產生的收益。我們產生的建設收入屬於非經常性質，鑑於其僅與我們於業績記錄期間進行的升級或擴建項目而非向第三方提供建設服務有關。我們確認的建設收入金額與同期的建設成本相同。有關更詳細的說明，請參閱「財務資料－主要會計政策及估計」及「財務資料－綜合財務狀況表的主要項目說明」。

概 要

於2015年、2016年及2017年以及截至2018年6月30日止六個月，我們的總收入分別為人民幣785.1百萬元、人民幣1,185.2百萬元、人民幣1,784.3百萬元及人民幣1,279.7百萬元，包括通行費收入及有關我們服務特許經營安排的建設收入。下表列載所示期間的通行費收入及建設收入明細。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2015年	2016年	2017年	2017年	2018年
	(人民幣千元)				
通行費收入 ⁽¹⁾ ...	778,363	787,558	840,378	391,823	435,375
有關服務特許經營安排的建設收入 ⁽²⁾ ...	6,727	397,643	943,920	167,045	844,329

附註：

- (1) 包括由成灌高速公路、成彭高速公路、成溫邛高速公路及成都機場高速公路所產生的通行費收入。
- (2) 包括由成灌高速公路、成彭高速公路及成溫邛高速公路所產生的建設收入。已確認的建設收入乃由於服務特許經營安排的會計處理所致，而於業績記錄期間產生零毛利率。

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 ⁽¹⁾	99.33%	21.32	6/8	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 ⁽²⁾	55%	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。更多詳情，請參閱「歷史及企業架構—企業發展—我們的附屬公司—成彭高速」一節。我們已於2018年6月30日完成成彭高速公路擴建項目成彭高速於成綿複線與成都第二繞城高速公路四條車道路段拓寬至六條車道路段，於成都第二繞城高速公路與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「業務—道路及設施養護、維修及升級—我們的業務運營—我們的高速公路擴建項目」。
- (2) 成都機場高速公路公司餘下45%股權分別由成渝高速及四川新能置業有限公司持有25%及20%。

於2015年、2016年及2017年及截至2018年6月30日止六個月，我們運營的高速公路的總加權日均車流量分別約158,599、170,475、157,026及147,935輛次，其中客運量佔總車流量超過80%。下表載列了於所示期間按流量類型劃分的加權日均車流量之詳情。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2015年	2016年	2017年	2017年	2018年
客運 ⁽¹⁾	141,221	152,423	140,768	149,702	132,363
貨運 ⁽¹⁾	17,378	18,052	16,258	16,874	15,572
總數	158,599	170,475	157,026	166,576	147,935

附註：

- (1) 成彭高速公路及成溫邛高速公路的車流量已考慮統繳模式下的車流量。

概 要

下表載列於所示期間我們分別按高速公路及流量類型劃分的通行費收入及平均每日通行費金額的明細。於業績記錄期間，收取通行費的收入的波動主要由於交通流量自然增長的整體影響、交通組合的改變、採納新統繳模式及由成彭高速公路擴建項目引致的公路封閉。我們的通行費收入由2015年增加1.2%至2016年的人民幣787.6百萬元，主要乃由於受車流量的自然增長所推動，成灌高速公路的通行費收入增加，部分被成都機場高速公路收費率下降導致其通行費收入減少所抵銷。我們的通行費收入由2016年增加6.7%至2017年的人民幣840.4百萬元，主要乃由於採用新統繳模式後成溫邛高速公路產生的通行費收入增加，以及成灌高速公路由於自然車流量增長及成彭高速公路因擴建項目而局部封路所造成的交通分流而導致通行費收入增加，部分被成彭高速公路因同一局部封路而導致的通行費收入減少所抵銷。我們的通行費收入由截至2017年6月30日止六個月增加11.1%至截至2018年6月30日止六個月的人民幣435.4百萬元，主要乃由於成溫邛高速公路採用新統繳模式，以及成灌高速公路由於自然車流量增長及成彭高速公路因擴建項目而局部封路所造成的交通分流而導致通行費收入增加，部分被成彭高速公路因同一局部封路而導致的通行費收入減少所抵銷。有關詳情，請參閱「財務資料－各期間經營業績比較」一節。

通行費收益	截至12月31日止年度									截至6月30日止六個月					
	2015年			2016年			2017年			2017年			2018年		
	客運	貨運	總數	客運	貨運	總數	客運	貨運	總數	客運	貨運	總數	客運	貨運	總數
成灌高速公路	223,642	41,495	265,137	251,567	42,745	294,312	258,556	52,326	310,882	120,111	20,303	140,414	128,921	33,899	162,820
成彭高速公路 ⁽¹⁾	不適用	不適用	107,196	不適用	不適用	106,433	不適用	不適用	66,537	不適用	不適用	51,373	9,458	4,210	13,668
成溫邛高速公路 ⁽²⁾	不適用	不適用	261,086	不適用	不適用	259,437	不適用	不適用	320,333	不適用	不適用	130,505	146,520	42,586	189,106
成都機場高速公路 ⁽³⁾	144,944	-	144,944	127,376	-	127,376	142,626	-	142,626	69,531	-	69,531	69,781	-	69,781
總計			<u>778,363</u>			<u>787,558</u>			<u>840,378</u>			<u>391,823</u>			<u>435,375</u>

平均每日通行費	截至12月31日止年度									截至6月30日止六個月					
	2015年			2016年			2017年			2017年			2018年		
	客運	貨運	總數	客運	貨運	總數	客運	貨運	總數	客運	貨運	總數	客運	貨運	總數
成灌高速公路	613	114	727	687	117	804	708	143	851	664	112	776	712	187	899
成彭高速公路 ⁽¹⁾	不適用	不適用	294	不適用	不適用	291	不適用	不適用	182	不適用	不適用	284	52	23	75
成溫邛高速公路 ⁽²⁾	不適用	不適用	715	不適用	不適用	709	不適用	不適用	878	不適用	不適用	721	810	235	1,045
成都機場高速公路 ⁽³⁾	397	-	397	348	-	348	391	-	391	384	-	384	386	-	386

附註：

- 根據直至2017年6月30日前生效的舊統繳協議，由於我們僅收取固定年費，故未能提供按流量類型劃分的通行費收入明細。2017年及2018年上半年成彭高速平均每日通行費的下降主要由於其於2017年下半年的擴建項目引致的局部公路封閉，該擴建項目已於2018年6月30日完成。成彭高速已於2018年7月12日重新開放營運。
- 根據直至2017年6月30日前生效的舊統繳協議，由於我們僅收取固定年費，故未能提供按流量類型劃分的通行費收入明細。2017年及2018年上半年成溫邛高速平均每日通行費的上升主要是由於採納了新統繳模式及其升級項目於2016年完成後，公路質素提升使交通量提升。
- 成都天府國際機場或會對成都機場高速的交通量造成負面影響，其於最後實際可行日期正進行建設，而第一期預期會於2020年後竣工及開始營運。請參閱本文件「風險因素－與我們業務有關的風險－任何車流量下降，我們的收益及盈利可能會受到不利影響」及「業務－我們的業務運營－我們的高速公路－成都機場高速公路」。

除了上文所詳述的通行費的收入外，我們於業績記錄期間亦產生有關服務特許經營安排的建設收入。於業績記錄期間有關我們服務特許經營安排的建設收入的波動乃主要由於我們在成灌高速公路、成溫邛高速公路及成彭高速公路進行升級及擴建項目。於成彭高速公路擴建項目在2018年6月30日完成後，我們終止確認來自成彭擴建項

概 要

目的工程收入。倘我們於未來承接任何建設及升級項目，我們將從該等項目中產生建設收入。我們目前概無任何已計劃主要工程及於不久將來並無升級項目及只要我們概無承包任何建設及升級項目，我們預期於該未來期間，我們的收入將僅由通行費組成。

於2015年、2016年及2017年及截至2018年6月30日止六個月，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、人民幣498.7百萬元及人民幣262.7百萬元，相當於我們收取通行費營運的整體毛利。

我們的競爭優勢

我們相信，鑒於我們的競爭優勢，我們在高速公路行業處於優勢地位：

- 我們於四川省成都這個擁有豐富旅遊資源的中國西部經濟樞紐的高速公路擁有獨特地理優勢及戰略地位
- 成都周邊高速公路網的組成部分，交通量穩定
- 來自通行費收入的穩定現金流量
- 豐富的運營經驗及控股股東的強大支持
- 經驗豐富的管理團隊

有關該等競爭優勢的詳細討論，請參閱本文件「業務－我們的競爭優勢」。

業務策略

我們的目標是，加強我們在四川省作為領頭高速公路的地位和提高我們的整體盈利能力。我們增長策略的關鍵組成部分包括：

- 策略性收購或投資高速公路，並繼續提高我們高速公路的質量及通行能力。
- 繼續提高運營效率及盈利能力。
- 探索新的商業模式及其他收入來源。
- 探索由成都和四川省的有利政策產生的新機遇。

有關該等業務策略的詳細討論，請參閱本文件「業務－我們的發展策略」。

中國高速公路市場概覽

根據弗若斯特沙利文報告，根據中國政府對改進基礎設施的規劃的一部分，中國公路及高速公路網絡一直穩步發展。由2013年至2017年，公路總長度由4.4百萬公里增加至4.8百萬公里，複合年增長率為2.2%。於同期，高速公路總長度由100.4千公里增加至136.5千公里，複合年增長率為8.0%。於十三五計劃期間，中國高速公路網絡的發展為最重要的議題之一。

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。根據四川省發展規劃，四川省高速公路里程將於2020年前超過8,000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及四川省及成都的地區經濟發展。

截至最後實際可行日期，四川省共有66條高速公路在運作。於成都市區的高速公路目前與我們的高速公路競爭，包括成青快速通道、成綿高速公路、成雅高速公路、

概 要

成溫邛快速通道及成青金快速通道。此外，目前在建的成都經濟區環線（三繞）高速可能會於未來與成灌高速公路及成彭速公路競爭。

我們的業務模式

下表在列我們的業務模式：

運營：	我們的主要業務包括收費及交通管理。我們已採取多項措施監測實時交通流量，並能及時應對任何意外路況或緊急情況。
維護：	我們透過第三方承包商每日進行日常維護、維修、清理及綠化工作。
管理：	我們的管理團隊積極參與高速公路的日常運營。我們已有詳細的內部控制及管理政策，並已採取各種措施落實該等政策。
升級及擴建：	我們憑借將建設工程分包予第三方分包商，以為我們的高速公路提供升級和擴建服務。

我們從高速公路業務中獲得大部分收益。我們經營或投資的高速公路的收費由相關政府部門設定。通行費的調整須得到四川省政府、四川省發展及改革委員會及四川省交通運輸廳的批准。我們採用適用於所有高速公路的標準收費模式及適用於成彭高速和成溫邛高速公路的統繳收費模式，其中成彭高速對本地牌照的載客車輛、成溫邛高速對本地牌照車輛實行統繳收費。務求於我們的日常運營收取通行費。有關更多資料，請參閱本文件「業務－我們的業務運營－收取通行費」、「業務－定價」及「財務資料－影響我們經營業績的重大因素－通行費」。

此外，於業績記錄期間，我們憑借將建設工程分包予第三方分包商，以為成灌高速公路、成溫邛高速公路及成彭高速公路提供升級和擴建服務。我們按已收或應收代價的公平值計量建設及升級服務產生的收益。我們確認的建設收入金額與同期的建設成本相同。有關更多資料，請參閱本文件「業務－我們的業務運營－道路及設施養護、維修及升級」。

服務特許經營安排會計處理的影響

服務特許經營安排的會計處理涉及判斷，並會對我們的經營業績造成影響。下表載列我們根據國際財務報告準則的服務特許經營安排的會計處理概要。

標準	服務特許經營安排		
	建設階段	經營階段	
(1)項目授予人控制或規範我們必須向基礎設施提供的服務、我們必須提供服務的對象及提供服務的價格； (2)項目授予人透過擁有權、實益所有權或其他方式控制在服務特許經營安排結束時於基礎設施的任何重大剩餘權益或基礎設施在其整個可用年期內用於服務特許經營安排； (3)基礎設施乃就服務特許經營安排而建造或屬於項目授予人的現有基礎設施，而我們可就服務特許經營安排而使用基礎設施	符合所有 (1)、(2)及(3)項 標準的項目		
	收益表 — 確認建設收入 — 扣除建設成本	財務狀況表 — 建設服務應收代價確認為無形資產	收益表 — 確認經營收入（已收／應收服務費用） — 無形資產的攤銷費用
	現金流 — 建設成本付款分類為經營活動項下 — 並無對建設收入造成現金流入影響	現金流 — 建設成本付款分類為經營活動項下 — 並無對建設收入造成現金流入影響	現金流 — 已收服務費用分類為經營活動項下

概 要

就作為服務特許經營安排的項目而言，我們於建設階段確認了非現金收入，惟於該階段並無收到通行費款項。相反，實際現金流量將於建設階段後的剩餘特許經營期內以通行費款項的形式收取。因此，我們的收入與該等項目的相關現金流量不匹配。建設階段的非現金收入在我們的財務報表中顯示為「服務特許經營安排的建設收入」。我們的收入受到該等項目建設工程的估計公平值及完工階段的影響。例如，於成彭擴建項目的建設階段，我們有關成彭高速公路服務特許經營安排的非現金收入乃基於建設工程的估計公平值確認。我們就承接成彭高速公路擴建的服務特許經營安排所採納的主要假設為：(i)成彭高速公路的加權日均車流量預期將於其擴建項目完成後增加，其將於成綿複線及成都第二繞城高速公路之間增加兩條車道，並於成都第二繞城高速公路與成彭高速公路的成都收費站之間增加四條車道，從而提高成彭高速公路的容車量；(ii)根據我們與主管政府部門的溝通，預期於擴建項目完成後，適用於成彭高速公路的收費率將會增加；(iii)成彭鄰近地區的社會及經濟發展預期將保持可持續發展。有關服務特許經營安排會計處理的更多資料，請參閱本文件「財務資料－主要會計政策及估計－服務特許經營安排的建設及升級服務－服務特許經營安排」。

客戶及供應商

鑒於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對我們的通行費收益貢獻超過5%或對我們業務而言屬重大。因此，我們並無主要客戶亦為主要供應商。

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、2017年12月31日止年度及截至2018年6月30日止六個月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%、80.8%及86.5%。我們截至2015年、2016年、2017年12月31日止年度及截至2018年6月30日止六個月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%、37.5%及42.0%。我們與五大供應商維持平均約3.4年的業務關係。

歷史財務資料概要

下表載列我們的綜合財務資料概要。我們已從本文件附錄一會計師報告所載經審核綜合財務報表得出截至2015年、2016年、2017年12月31日止年度截至2018年6月30日止六個月的綜合財務資料。此摘要綜合財務資料應連同會計師報告所載綜合財務報表（包括相關附註）一併閱讀，以保證其完整性。我們的綜合財務資料乃根據國際財務報告準則編製。

綜合損益及其他全面收益表概要

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2015年		2016年		2017年		2017年		2018年	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
	人民幣千元		人民幣千元	人民幣千元		人民幣千元		人民幣千元	人民幣千元	
收入	785,090	100.0	1,185,201	100.0	1,784,298	100.0	558,868	100.0	1,279,704	100.0
通行費收入	778,363	99.1	787,558	66.4	840,378	47.1	391,823	70.1	435,375	34.0

概 要

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2015年		2016年		2017年		2017年		2018年	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
	人民幣千元		人民幣千元		人民幣千元		(未經審核) 人民幣千元		人民幣千元	
有關服務特許經營 安排的工程收入 ⁽¹⁾ ...	6,727	0.9	397,643	33.6	943,920	52.9	167,045	29.9	844,329	66.0
銷售成本.....	(302,148)	(38.5)	(726,378)	(61.3)	(1,285,629)	(72.1)	(329,859)	(59.0)	(1,017,031)	(79.5)
毛利.....	482,942	61.5	458,823	38.7	498,669	27.9	229,009	41.0	262,673	20.5
其他收入及收益 ⁽²⁾	144,488	18.4	106,534	9.0	29,591	1.7	12,812	2.3	14,790	1.2
行政開支.....	(42,612)	(5.4)	(39,146)	(3.3)	(46,978)	(2.6)	(19,828)	(3.5)	(22,487)	(1.8)
其他開支.....	(2,777)	(0.4)	(2,745)	(0.2)	(2,590)	(0.1)	(635)	(0.1)	(756)	(0.1)
利息開支 ⁽²⁾	(221,821)	(28.3)	(149,743)	(12.6)	(72,112)	(4.0)	(36,449)	(6.5)	(32,901)	(2.6)
應佔一家聯營公司 溢利.....	-	-	7,074	0.6	21,798	1.2	12,669	2.3	13,834	1.1
除稅前溢利.....	360,220	45.9	380,797	32.1	428,378	24.0	197,578	35.4	235,153	18.4
所得稅開支.....	(54,472)	(6.9)	(56,447)	(4.8)	(60,588)	(3.4)	(27,768)	(5.0)	(32,076)	(2.5)
年/期內溢利.....	305,748	38.9	324,350	27.4	367,790	20.6	169,810	30.4	203,077	15.9
其他全面收益.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
年/期內全面收益 總額.....	305,748	38.9	324,350	27.4	367,790	20.6	169,810	30.4	203,077	15.9

附註：

- 通過將建設工程分包予第三方分包商，如重新鋪砌成灌高速公路及成溫邛高速公路的部分路段，以及於成彭高速公路增設車道，我們為成灌高速公路、成溫邛高速公路及成彭高速公路提供升級及擴建服務。我們確認的建設收入金額與同期的建設成本相同。
- 於2015年及2016年，作為成都交通內的附屬公司，我們向我們的控股股東成都交通及另一個相關機構成都交通樞紐場站建設管理有限公司提供我們從銀行及其他金融機構取得的貸款。該等相關機構為我們支付該等貸款的利息，其金額與我們向銀行支付的應付利息一樣。該等直接計入我們的關聯方的利息支出已計入我們的利息支出。該等關聯方已於2017年向我們預繳所有餘下的貸款作為我們優化我們的企業管治的努力。於2015年、2016年及2017年及截至2018年6月30日止六個月，我們從給予關聯方的貸款取得利息收入分別為人民幣123.1百萬元、人民幣79.0百萬元、無及無。因此，我們於相同時期從給予關聯方的貸款利息支出分別為人民幣123.1百萬元、人民幣79.0百萬元、無及無。

於2017年，成都市政府就成彭高速公路的擴建項目向我們授出政府補貼人民幣847.7百萬元。我們於2017年收取人民幣200.0百萬元及於截至2018年6月30日止六個月收取人民幣100.0百萬元，已入賬列為有關期間的其他收入及收益項下的遞延收入。我們已於2018年11月額外收取人民幣100.0百萬元，並預期於2019年6月30日另外收取人民幣200.0百萬元及於2020年6月30日前收取撥款總額的餘款。

選定綜合財務狀況表概要

	截至12月31日			截至6月30日 止六個月
	2015年	2016年	2017年	2018年
	人民幣千元			
資產				
非流動資產總值 ⁽¹⁾	2,558,955	2,885,515	3,728,313	4,639,807
流動資產總值.....	3,593,552	1,581,672	1,185,765	1,239,537
總資產.....	6,152,507	4,467,187	4,914,078	5,879,344
負債				
流動負債總額.....	1,551,123	974,988	1,175,497	1,671,818

概 要

	截至12月31日			截至6月30日
	2015年	2016年	2017年	止六個月
	人民幣千元			2018年
非流動負債總額	2,921,232	1,437,737	1,471,473	1,737,341
總負債	4,472,355	2,412,725	2,646,970	3,409,159
流動資產／(負債)淨值	2,042,429	606,684	10,268	(432,281)
淨資產	1,680,152	2,054,462	2,267,108	2,470,185
權益	1,680,152	2,054,462	2,267,108	2,470,185

附註：

- (1) 包括於各所示期間的按公平值計入損益的金融資產人民幣0.5百萬元，即於Sichuan Intelligent Transportation System Management Co., Ltd.的0.565%股權投資。

綜合現金流量表概要

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2015年	2016年	2017年	2017年	2018年
	人民幣千元			(未經審核)	
經營活動所得現金流量	470,239	552,356	353,212	164,282	(103,656)
投資活動(所用)／所得現金流量淨額	(655,148)	2,015,442	43,970	36,070	(18,420)
融資活動(所用)／所得現金流量淨額	1,112,304	(2,268,167)	(758,611)	(521,938)	148,372
現金及現金等價物增加／(減少)淨額	927,395	299,631	(361,429)	(321,586)	26,296
年初現金及現金等價物	274,354	1,201,749	1,501,380	1,501,380	1,139,951
年末現金及現金等價物	1,201,749	1,501,380	1,139,951	1,179,794	1,166,247

截至2018年6月30日，我們的流動負債淨額為人民幣432.3百萬元，主要原因為流動負債因有關成彭高速建設工程的貿易應付款項增加至人民幣1,317.6百萬元而增加所致，部分由其他應付款項及應計費用以及應付稅款減少所抵銷。截至2018年6月30日止六個月，我們的經營現金流出淨額約為人民幣103.7百萬元，除稅前溢利人民幣為235.2百萬元，主要就下列各項調整：(1)就擴建成彭高速對服務特許經營安排增加人民幣843.0百萬元，(2)對服務特許經營安排攤銷人民幣62.4百萬元；(3)利息開支人民幣32.9百萬元，及(4)來自營運資金項目的經營現金流入，包括貿易及其他應付款項人民幣463.9百萬元，主要原因為擴建成彭高速，部分由其他應收款項增加人民幣20.4百萬元所抵銷。有關更多詳情，請參閱「財務資料－流動資產及流動負債」及「財務資料－流動資金及資金來源」。

儘管我們有流動負債淨額及經營現金流出淨額，然而董事經盡審慎周詳查詢後認為，我們具備充足的財務資源及足夠的可用營運資金。首先，於業績記錄期間，在高速公路模式下，我們一直能夠從通行費收入中產生穩定的現金流，除稅前溢利的穩定增長足以佐證這一點。成都市政府向我們授出補貼人民幣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400.0百萬元。根據撥款計劃，我們預期到2019年6月30日將收到人民幣200.0百萬元，而總撥款的其餘部分將於2020年6月30日前收到。

概 要

該等政府補貼將記錄為其他應收款項，導致流動資產增加。由於以上所述以及與就成彭高速公路建設工程支付的款項有關的貿易應付款項減少，截至2018年10月31日，我們的流動負債淨額已減少至人民幣83.7百萬元。此外，鑒於成彭高速公路的建設已完成，我們預期短期內建設及購買材料的開支將會減少，使我們有更多可用資金。最後，截至2018年10月31日，我們的可用信貸額度為人民幣1,358.7百萬元，當中的人民幣1,128.7百萬元為成彭高速擴建項目的金額及人民幣230.0百萬元為成溫邛高速現存貸款再融資的金額，應足以滿足我們自本文件日期起至少未來12個月的營運資金需求。

主要財務及運營指標

下表載列截至該等日期及於所示期間向我們的若干主要財務比率。

	截至12月31日及截至該日止年度			截至6月30日
	2015年	2016年	2017年	止六個月
流動比率 ⁽¹⁾	231.7%	162.2%	100.9%	74.1%
負債權益比 ⁽²⁾	229.4%	78.4%	64.2%	66.3%
股本回報率 ⁽³⁾	18.2%	15.8%	16.2%	不適用
總資產回報率 ⁽⁴⁾	5.0%	7.3%	7.5%	不適用

附註：

- (1) 按截至期末的流動資產除以流動負債計算。
- (2) 按銀行及其他借款總額除以總權益，再乘以100%計算。
- (3) 按期內淨溢利除以總權益，再乘以100%計算。截至2018年6月30日止六個月，股本回報率計算並不適用，因計算並非按全年基準進行。
- (4) 按期內淨溢利除以總資產，再乘以100%計算。截至2018年6月30日止六個月，總資產回報率計算並不適用，因計算並非按全年基準進行。

風險因素

我們的業務及[編纂]涉及若干風險，其中部分風險載於本文件「風險因素」。閣下於決定投資[編纂]前，應仔細閱讀該章節。我們面臨的一些主要風險包括：

- 任何車流量下降，我們的收益及盈利可能會受到不利影響。
- 我們的經營業績或會受競爭公路及其他交通方式影響，從而導致我們的高速公路的整體交通量減少。
- 我們的業務拓展或會需要重大資本投入及外部融資而我們安排額外外部融資的能力亦有可能被限制。
- 服務特許經營安排的相關會計準則的變動以及我們應用該等會計準則時的判斷及假設的變化可能對我們服務特許經營安排的措施及報告產生重大影響。
- 我們有淨流動負債及淨營業現金流出，這可能導致我們面臨一定的流動性風險、限制我們的經營靈活性以及對我們的財務狀況及擴展業務的能力產生不利影響。
- 我們的收入及作為服務特許經營安排而計入我們項目的相關現金流存在錯配，這有可能對我們的財務表現及流動資金狀況造成不利影響。
- 成本超支及擴展項目延誤或會對我們的經營業績造成不利影響。
- 中國利率的變化已經並將繼續影響我們的融資成本，並最終影響我們的經營業績。

概 要

企業架構及我們的控股股東

緊隨[編纂]完成後，成都交通及成都高速將分別持有本公司當時已發行股本約[編纂]%及[編纂]%（假設[編纂]完全不獲行使），或分別持有本公司當時已發行股本約[編纂]%及[編纂]%（假設[編纂]獲全數行使）。成都高速為成都交通的全資附屬公司。因此，無論[編纂]是否行使，成都交通及成都高速於[編纂]完成後均為本公司控股股東。有關詳情，請參閱本文件「歷史及企業架構」、「與控股股東的關係」及「主要股東」等章節。

關連交易

我們已訂立及將訂立於[編纂]完成後構成本公司持續關連交易的若干交易。有關我們的持續關連交易及豁免嚴格遵守上市規則的詳情，請參閱本文件「關連交易」及「豁免嚴格遵守上市規則」章節。

[編纂]

股息及股息政策

截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，我們分別宣派及支付股息約人民幣156.0百萬元、人民幣71.9百萬元及人民幣155.1百萬元。誠如董事會及我們股東所議決，我們於2018年10月向現有股東成都交通及成都高速派付截至2017年12月31日止年度股息約人民幣222.0百萬元。我們議決及計劃於[編纂]後分派截至2018年12月31日止年度我們的可供分派溢利約60.0%至70.0%予我們所有的股東作為年度股息。

於[編纂]後，我們預期於未來分配年度可供分派溢利的60.0%至70.0%作為股息。然而，我們過往的股息分派並不代表我們未來的派息政策或分派。無法保證我們將能夠每年或於未來任何一年分配同類金額或任何金額的股息。若我們有重大投資或收購計劃，我們將相應地降低我們同年的股息支付比率。我們未來的股息政策將由董事會根據我們的經營業績、現金流量、財務狀況、業務前景、與股息分派有關的法定及監管限制及董事會認為相關的其他因素釐定。有關詳情，請參閱本文件「財務資料－股息及股息政策」分節。

概 要

[編纂]統計數據

下表載列的所有統計數據乃假設[編纂]未獲行使。

	按[編纂] 每股[編纂]股份 計算[編纂]
[編纂]完成後的[編纂]股份市值 ⁽¹⁾	[編纂]
每股未經審計備考經調整合併有形負債淨額 ⁽²⁾⁽³⁾	[編纂]

附註：

- (1) 市值乃按緊隨[編纂]完成後預期將有[編纂]股已發行[編纂]，並假設概無行使[編纂]。
- (2) 每股未經審計備考經調整合併有形負債淨額乃基於緊隨[編纂]完成後預期將有[編纂]股已發行[編纂]，並假設概無行使[編纂]。
- (3) 概無對本集團之未經審核備考經調整綜合有形負債淨值額作出調整以反映本集團於2018年6月30日後之營運業績或所進行之其他交易。特別是，本集團的未經審核備考經調整綜合有形負債淨值額並未計及截至2017年12月31日止年度的股息約人民幣221,988,800元。倘經計及截至2017年12月31日止年度的股息約[編纂]，根據[編纂]每股[編纂][編纂]計算，每股未經審核備考經調整綜合有形負債淨值額將為每股[編纂]（相等於[編纂]）。

[編纂]

近期發展

在成彭高速公路於2018年6月30日擴建完成後，其以往封閉的路段於2018年7月12日重開，且我們於同日為成彭高速重啟已增加通行費的標準收費模式。於2018年7月12日至2018年10月31日期間，成彭高速公路的總加權日均車流量為47,409輛次。同時，成灌高速公路、成溫邛高速公路及成都機場高速公路截至2018年10月31日止四個月的加權日均車流量較截至2018年6月30日止六個月的加權日均車流量分別增加至44,620、54,117及44,092輛次，而與截至2017年10月31日止四個月的加權日均車流量43,822輛次、47,400輛次及43,206輛次相比亦有增長。有關詳情，請參閱本文件「業務－我們的高速公路擴建項目」。

我們的董事確認，直至本文件日期，自2018年6月30日（即我們的經審核綜合財務資料的日期）起，本集團的財務、交易狀況、債務、抵押、或有負債、擔保或前景並無重大不利變動。

不合規

我們已涉及若干不合規事件。於業績記錄期間，我們曾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展成彭高速公路擴建項目的建設工程。此外，一名曾於2009年1月至2016年4月擔任董事及主席，以及於2010年2月至2016年5月擔任成都交通副董事長的前僱員因於業績記錄期間受賄而負有刑事責任。有關詳情，請參閱本文件「業務－法律合規及訴訟」。