

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均全部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多個地區：

- 成灌高速公路是G4217國家高速公路的重要部分及將四川連接甘肅、青海、西藏的重要部分，同時也是通往都江堰、青城山、九寨溝及黃龍等風景名勝的主要道路，連接了四川省內大部分列入聯合國教科文組織的世界遺產。
- 成彭高速公路是S105省級高速的重要部分，是成都周邊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，連接溫江、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省級高速的重要部分，也是從成都市中心前往成都雙流機場的主要高速公路。

除上述的高速公路之外，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以及四川省及成都的經濟發展。

我們的日常運營側重於收取通行費以及管理及維護我們運營的高速公路。於2015年、2016年、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為158,599、170,475、157,026及147,935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、人民幣1,784.3百萬元及人民幣1,279.7百萬元，其中來自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、人民幣840.4百萬元及人民幣435.4百萬元。除收取通行費的收入外，我們亦於業績記錄期間產生有關服務特許經營安排的建設收入，其金額與國際財務報告準則第15號項下同期的建設成本相同。於2015年、2016年、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，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得天獨厚的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樞紐，具有得天獨厚的地理優勢。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9.2%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地快速增長。

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持續增長的旅遊業。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關鍵作用。此外，我們的高速公路具有戰略定位，並與經濟、文化和旅遊資源豐富的地區相連。

我們四條高速公路的亮點為：

- 成灌高速公路是G4217國家高速公路的重要部分，並為連接四川與甘肅、青海及西藏的重要路線，同時也是通往都江堰、青城山、九寨溝及黃龍等旅遊景點的主要道路，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，對推動沿線地區的經濟增長和川西旅遊業的發展發揮關鍵的作用。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設施基礎。

業 務

- 成彭高速公路是S105省級高速公路的重要部分，是成都周邊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。建設成彭高速公路乃旨在透過刺激地區旅遊業的發展改善新都、彭州及其他周邊地區的投資環境，及並使附近的住宅區更容易到達。為改善成彭高速公路的情況，促進地區經濟社會發展，我們於2016年10月就成彭高速公路開展擴容改造項目。擴容改造於2018年6月30日完成後，成彭高速公路成為一條六／八車道的高速公路。
- 成溫邛高速公路為S8省級高速公路的重要部分，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，連接溫江、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G5京昆國家高速公路的重要輔助線。成溫邛高速公路沿線地區旅遊資源豐富，是成都居民近郊主要度假的目的地。
- 成都機場高速公路是S6省級高速公路的重要部分，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頻繁的商務及休閒活動，我們預期成都機場高速公路客流量將持續增長。

除上述的高速公路之外，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，並有效減少區內擁堵情況。

為打造成中國西部的國際交通樞紐，根據地方當局發佈的對成都市十三五規劃《成都國民經濟和社會發展十三五規劃綱要》，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。與此相符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

我們以為我們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、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為158,599、170,475、157,026及147,935輛次。成彭高速公路及成溫邛高速公路則於業績記錄期間內部分時間採用舊統繳模式，在該模式下，我們不論實際交通量收取固定年費，而無任何固定收費協議的高速公路貢獻業績記錄期間通行費收入約53%。成彭高速公路及成溫邛高速公路均已於2017年6月採用新統繳模式，並於2017年7月1日生效，於釐定通行費時考慮到實時交通信息。此外，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六／八車道高速公路。擴建完成後，成彭高速於2018年7月12日恢復全線服務。經我們於2018年5月28日從四川省發展及改革委員會及四川省交通運輸廳收到的通知（「通行費上調通知」）及於2018年7月10日從四川省交通運輸廳高速公路管理局發出的通知（「重開通知」）的批准及按照該等通知，我們於2018年7月提升成彭高速公路適用於乘用車的收費率。

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保有率，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。

業 務

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複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經驗。該等要求為新進入者帶來很高的障礙。

我們所運營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，經驗豐富。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、2017年12月31日止年度及截至2018年6月30日止六個月，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、人民幣498.7百萬元及人民幣262.7百萬元，而來自收取通行費的毛利率分別約為62.0%、58.3%、59.3%及60.3%。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90分以上的高分。

此外，我們受益於控股股東的大力支持，使我們能夠取得彼等資源。特別是，成都交通（作為成都市航空、鐵路及公路行業唯一的市級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。於四川省，高速公路由國營企業或其聯屬實體經營，並無任何地區專營權。作為成都交通下開展高速公路投資及運營的唯一平台，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項目。

業 務

經驗豐富的管理團隊及有效的企業管治系統

我們的高級管理層由董事長肖軍先生指導我們的戰略發展。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共同擁有豐富的高速公路建設經驗，為我們持續發展及業務增長的動力。

我們於高速公路經營及管理的豐富的經驗已裝備我們，給予我們寶貴的知識，以作出可靠的高速公路投資決定。此外，作為於我們的控股股東成都交通下惟一能執行高速公路投資及經營的平台，我們深信我們能夠提升其有質素的資源，以與在成都市及鄰近地區新的高速公路投資及項目較勁。我們將會聘請專業第三方，包括有豐富併購經驗的財務顧問，以協助我們投資。

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

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。

隨着成都改善其基礎設施，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（作為成都周邊路網的組成部分）未來的客貨運量將會增加。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要及可行性。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，該等高速公路已部分竣工或正在運行，在我們的高速公路網絡擁有策略性定位價值。我們亦可能與控股股東合作共同承接有關投資或收購項目，並可能在我們收購高速公路前首先向目標公司提供高速公路管理服務。

業 務

儘管董事在收購或投資其他高速公路方面並無經驗，然而彼等均具備豐富的高速公路運營及管理經驗，使彼等能夠對寶貴的投資機會獨具慧眼，並使彼等能夠有效進行該等收購及投資。憑藉豐富的運營及管理多條高速公路的經驗，以及情況可能需要的外部顧問及律師的協助，董事有能力及勝任評估高速公路的前景、釐定如何在收購後運營高速公路以及作出成功的收購或投資。此外，我們的投資發展部成員擁有於高速公路工程、會計及財務方面的專業培訓以及在高速公路運營及管理方面的豐富經驗。我們利用成員於高速公路建設、運營及管理的豐富經驗協助戰略與發展委員會找尋潛在投資目標，識別有價值的投資機會。

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，並減少正常時間的勞工成本。我們計劃擴大我們高速公路的所有MTC車道的自動發卡系統（目前正在成灌高速公路試點測試）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的替代付款方式。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情況、提高乘客的滿意水平，從而吸引更多的交通流量並提高盈利能力。

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經驗，我們計劃在高速公路行業的價值鏈中探索額外的服務提供機會。例如，運營四川省若干現有高速公路項目的權利通過招標過程授予運營高速公路經驗較少的公司，導致經營業績欠佳。近年來，隨著中國政府鼓勵私有資本進入公共基礎設施行業的有利政策出台，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，有關服務有助於該等新進入者更好地管理其運營並改善經營業績。鑒於我們豐富的經驗及

業 務

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。

探索成都和四川省有利政策帶來的新機遇。

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有助於推動四川省經濟發展。經濟發展將導致區域交通流量增長，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、運營及管理經驗，並於業績記錄期間實現強勁的經營業績。除此之外，我們已與金融機構以及地方政府建立長期的合作關係。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，探索優質高速公路投資及運營的機遇，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。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。

我們的日常運營集中於收取通行費以及我們運營的維護及維修高速公路。於2015年、2016年、2017年及截至2018年6月30日止六個月，我們來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、人民幣840.4百萬元及人民幣435.4百萬元。

業 務

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	6/8 ⁽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。有關更多詳情，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。
- (2) 我們於2018年6月30日完成成彭高速公路擴建項目，將成彭高速從成綿複線至成都第二繞城高速公路路段四條車道拓寬至六條車道，並將成都第二繞城高速公路至成彭高速公路成都收費站路段四條車道拓寬至八條車道。有關更多詳情，請參閱「我們的業務運營－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四川新能持有25%及20%。

我們的高速公路

下列地圖載列截至最後實際可行日期我們的高速公路及我們持有40%股權的城北出口高速公路的位置：



業 務

下表載列於所示期間我們按高速公路劃分的加權日均車流量的明細：

	加權日均車流量 ⁽¹⁾				
	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
	(輛次)				
成灌高速公路.....	33,966	37,860	40,196	36,810	42,290
成彭高速公路.....	46,333	47,408	25,895	40,262	11,236
成溫邛高速公路.....	46,029	46,343	47,788	47,311	51,945
成都機場高速公路.....	32,271	38,864	43,147	42,193	42,464
總計	158,599	170,475	157,026	166,576	147,935

附註：

- (1) 加權日均車流量指高速公路各路段的日均車流量的總和，按各路段的里數加權。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」。

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%的流量組合，比貨運量相對穩定，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的百分比明細：

	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	
	客運比例	貨運比例	客運比例	貨運比例	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%	88.3%	11.7%	86.1%	13.9%
成彭高速公路.....	87.1%	12.9%	87.6%	12.4%	87.0%	13.0%	87.7%	12.3%	84.1%	15.9%
成溫邛高速公路.....	84.7%	15.3%	83.8%	16.2%	83.9%	16.1%	83.9%	16.1%	84.8%	15.2%
成都機場高速公路.....	100.0%	-	100.0%	-	100.0%	-	100.0%	-	100.0%	-

業 務

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，我們的通行費收入波動主要是由於交通流量的自然增長、流量組合的變動、採納新統繳模式及成彭高速公路擴展項目導致道路封閉的綜合影響。

通行費收入	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		
	客運量	貨運量	總計	客運量	貨運量	總計	客運量	貨運量	總計	客運量	貨運量	總計	客運量	貨運量	總計
	(人民幣千元)														
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		
	客運量	貨運量	總額	客運量	貨運量	總額	客運量	貨運量	總額	客運	貨運	總數	客運量	貨運量	總額
	(人民幣千元)														
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。成彭高速公路於2017年及2018年上半年平均每日通行費減少主要由於2017年下半年其擴展項目導致部分道路封閉，該項目已於2018年6月30日完工。成彭高速公路已於2018年7月12日重開。
- 根據直至2017年6月30日生效的舊統繳協議，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。成溫邛高速公路於2017年及2018年上半年平均每日通行費增加主要歸因於採納新統繳模式及其升級項目於2016年完工後道路質量改善導致流量增加。
- 成都機場高速公路的流量或受成都天府國際機場影響，該機場截至最後實際可行日期尚在建設，並預期第一階段於2020年後完工及開始運作。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」。

業 務

成灌高速公路

成灌高速公路為一條40.44公里的六車道瀝青混凝土高速公路，最高設計時速120公里／小時，為四川省最高設計時速。該高速公路為封閉系統高速公路，於2000年7月開始運營。這於刺激四川省西部的經濟發展和旅遊業發揮重要作用。下列地圖闡明成灌高速公路的位置及與其他主要道路的相連情況：



下表載列截至最後實際可行日期成灌高速公路的若干關鍵資料：

路線	起於成都市高新區，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

業 務

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
受益權益	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。其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、大學及知名國內及跨國公司坐落於該高速公路沿線，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、西南交通大學資訊產業學院以及中國電子科技集團公司十所、三十所。

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重要作用，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的世界遺產，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旅遊景點，如四姑娘山及截至最後實際可行日期仍在建設中的成都萬達文化旅遊城等。

業 務

於2015年、2016年、2017年及截至2018年6月30日止六個月，成灌高速公路加權日均車流量分別為33,966、37,860、40,196及42,290輛次。下列表格列示於所示期間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	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
			(輛次)		
客運量	29,642	33,168	34,990	32,501	36,404
貨運量	4,324	4,692	5,206	4,309	5,886
總計	33,966	37,860	40,196	36,810	42,290

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：請參閱本文件「附錄四－交通顧問報告－路線」。

- 成青快速通道，長度為38.7公里，起於成都，止於青城山。成青快速通道為免通行費，且轉移成灌高速公路前往青城山的部分車流。
- 成灌鐵路，起於成都，止於都江堰。

成灌高速公路的前景

我們預期，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，成灌高速公路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（預期將於2020年通車）及九汶高速公路（通車日期尚未確定），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。

業 務

成彭高速公路

成彭高速公路為一條21.32公里的四車道高速公路，最高設計時速100公里／小時。該高速公路是封閉系統高速公路，於2004年11月開始運營。其為S105省級高速公路的重要部分，其為成都周邊地區放射狀路絡的主要組成部分以及從北方地區進入成都的主要通道。下列地圖闡明成彭高速公路的位置及與其他主要道路的相連情況：



下表載列截至最後實際可行日期成彭高速公路的若干關鍵資料：

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	六／八 ⁽¹⁾
設計容車量	每天79,582輛次
最高設計時速	100公里／小時
收費方式	MTC ETC 標準收費模式 ⁽²⁾

業 務

收費站數量	4個收費站（成都、彭州、龍橋及新繁）
收費亭	39個MTC；27個ETC
立交數量	5個立交
屆滿日期	2033年10月
受益權益	99.33%
競爭	成綿高速

附註：

- 擴建項目於2018年6月30日完工後，成彭高速公路從四車道高速公路轉為於成綿複線與成都第二繞城高速公路之間路段的六車道高速公路及成都第二繞城高速公路與成都收費廣場之間路段的八車道高速公路。
- 成彭高速公路於擴建項目完成後於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使附近住宅區更容易到達。成彭高速公路在實施西部大開發戰略及幫助成都轉變為全國交通樞紐方面具有重要戰略意義。

於2015年、2016年、2017年及截至2018年6月30日止六個月，成彭高速公路的加權日均車流量分別為46,333、47,408、25,895及11,236輛次。下列表格載列於所示期間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	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
			(輛次)		
標準收費模式下的車流量...	10,113	9,813	5,702	8,492	2,994
統繳模式下的車流量 ⁽¹⁾	36,220	37,595	20,193	31,770	8,242
總計	<u>46,333</u>	<u>47,408</u>	<u>25,895⁽²⁾</u>	<u>40,262</u>	<u>11,236⁽²⁾</u>

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

(2) 2017年及2018年上半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項目而部分關閉所致，有關工程已於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」。

業 務

加權日均車流量	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 (輛次)	2017年	2018年
客運量	40,337	41,534	22,536	35,326	9,455
貨運量	5,996	5,874	3,359	4,936	1,781
總計	<u>46,333</u>	<u>47,408</u>	<u>25,895</u>	<u>40,262</u>	<u>11,236</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，其長度為92.3公里，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。請參閱本文件「附錄四－交通顧問報告－1.1路線」。

成彭高速公路的前景

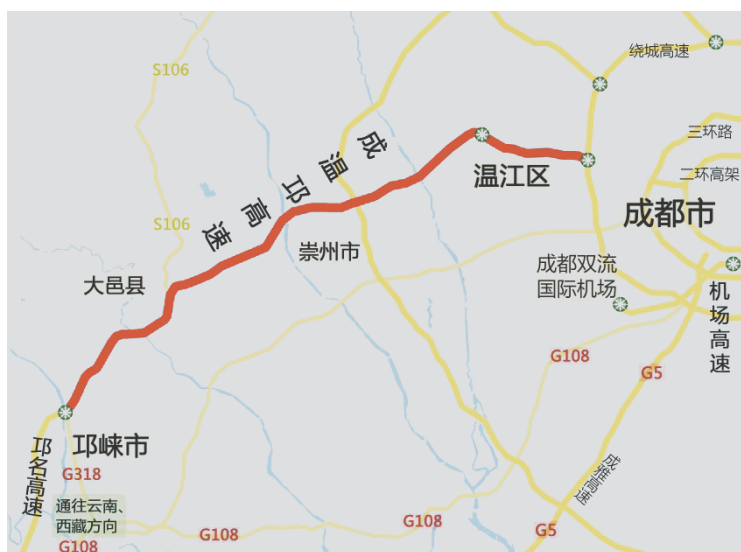
作為增加成彭高速公路進行能力計劃的一部分，我們進行了成彭高速公路擴建改造。隨著擴建項目於2018年6月30日完工，成彭高速公路於成綿複線與成都第二繞城高速公路之間的路段已變為六車道，而成都第二繞城高速公路與成都收費廣場之間路段已變為八車道，緩解了成彭高速公路及成都繞城高速公路交叉口的交通擁堵以及成都市中心到其他省份的大量北行車流造成的交通堵塞。此將有助於成彭高速成為成都北上出川的主通道，為收益增長奠定堅實的基礎。

業 務

成彭高速公路拓寬工程於2018年6月30日完成後，其早前關閉的部分於2018年7月12日重新開放，且我們於同日成彭高速公路恢復標準收費模式並提高收費。由於重新開放及恢復標準收費模式，於2018年7月12日至2018年10月31日期間，成彭高速公路的加權日均車流量達47,409輛次。鑒於成彭高速公路作為連接成都及四川省北部的主要路線的策略重要性、其擴建能有效減少高速公路各處及與已連接高速公路的交匯點的交通擠塞情況，從而增加對乘客的吸引力，以及實際車流量增加至接近擴建項目開展前的水平，我們不預期恢復標準收費模式將為成彭高速公路的車流量帶來任何重大不利影響。

成溫邛高速公路

成溫邛高速公路為成都一條65.60公里瀝青混凝土六／四車道的封閉系統高速公路，最高設計時速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。下列地圖闡明成溫邛高速公路的位置及與其他主要道路的相連情況：



業 務

下列載列截至最後實際可行日期成溫邛高速公路的若干資料：

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
競爭道路／其他運輸方式	成溫邛快速通道、成雅高速；成都地鐵四號線

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；及邛崃是中國最大的白酒生產基地。除上述者外，成溫邛高速公路沿線有許多歷史及自然遺產，包括西嶺雪山及天台山等。此外，成溫邛高速公路也是將成都連接西藏和雲南的一條主要高速公路。

業 務

於2015年、2016年、2017年及截至2018年6月30日止六個月，成溫邛高速公路加權日均車流量分別為46,029、46,343、47,788及51,945輛次。下列表格載列於所示期間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	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
	(輛次)				
標準收費模式下的車流量...	5,478	5,493	5,843	5,759	6,165
統繳模式下的車流量 ⁽¹⁾	40,551	40,850	41,945	41,552	45,780
總計	<u>46,029</u>	<u>46,343</u>	<u>47,788</u>	<u>47,311</u>	<u>51,945</u>

(1) 有關統繳模式的詳情，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	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
	(輛次)				
客運量	38,971	38,857	40,095	39,682	44,040
貨運量	7,058	7,486	7,693	7,629	7,905
總計	<u>46,029</u>	<u>46,343</u>	<u>47,788</u>	<u>47,311</u>	<u>51,945</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。請參閱本文件「附錄四—交通顧問報告—1.1路線」。

業 務

- 成溫邛快速通道，長度為52.6公里，起於雙流，止於邛崃。成溫邛快速通道免通行費，並轉移成溫邛高速公路前往溫江的部分車流。
- 成雅高速，長度為141.2公里，起於成都，止於雅安。成雅高速為收費公路，並轉移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，其轉移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繼續實施，我們普遍預期中國西部經濟將進一步發展，此將增加客貨運需求。成溫邛高速公路便捷地串聯了成都以西溫江、崇州、大邑及邛崃等主要城市群，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，並通過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，並增強成都以西大都市區的發展潛力。

成溫邛高速公路現在採納統繳模式收取通行費。根據MA（我們的交通顧問）所告知，對車流量將有所影響的因素包括（其中包括）成溫邛高速公路將進行類似成彭高速公路拓寬項目，導致標準收費模式的恢復，該等項目的詳情，如項目的規模、將於項目完成後採納的收費標準，及於項目進行期間成都及周遭的交通情況及基建狀態。截至最後實際可行日，並目前無以恢復成溫邛高速公路標準收費模式的具體或實質計劃及時間表。儘管受到該等因素的不確定性影響，原則上，倘根據妥為進行的可行性研究顯示項目將於財務上有利我們，我們方有意進行可導致恢復標準收費模式的任何拓展項目。根據此基準及鑒於成溫邛高速公路的策略性定位及商業價值，即使成溫邛高速公路將恢復標準收費模式，我們並不預期有關恢復將對我們的業務及財務業績造成任何重大不利影響。有關相關風險更詳盡的描述，請參見「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」。

業 務

成都機場高速公路

成都機場高速公路為一條11.98公里瀝青混凝土四車道的高速公路，最高設計時速100公里／小時。該高速公路建成後為封閉系統高速公路，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。下列地圖闡明成都機場高速公路的位置及與其他主要公路的相連情況：



下列載列截至最後實際可行日期成都機場高速公路的若干關鍵資料：

路線	從成都火車南站立交橋至雙流機場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

業 務

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
受益權益	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、2017年及截至2018年6月30日止六個月，成都機場高速公路的加權日均車流量分別為32,271、38,864、43,147及42,464輛次，僅包括客運量。

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，其轉移成都機場高速公路的部分車流量。

業 務

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，成都的第二個機場，成都天府國際機場正在建設中，預計2020年完成第一階段，而雙流機場將繼續營運。截至最後實際可行日期，據我們所知，概無就雙流機場及天府國際機場之間的交通分配作出任何安排。我們無法向閣下保證天府國際機場開始運作後成都機場高速公路的車流量不會減少。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」。

股東之間的安排

成都機場高速公司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有關的合併或分拆；(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)修改組織章程細則。除上述事項外，須以簡單多數通過。

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。倘股東擬將其股權轉讓予第三方，則需要大多數股東批准，且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10.35公里瀝青六車道的高速公路，最高設計時速100公里／小時。該高速公路為封閉系統高速公路，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。下列地圖闡明城北出口高速公路的位置及與其他主要道路的相連情況：



下列載列截至最後實際可行日期城北出口高速公路的若干關鍵資料：

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
受益權益	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，其長度為31.2公里，起於成都及止於金堂縣。成青金快速通道免通行費，並轉移城北出口高速公路前往金堂縣的部分車流。請參閱本文件「附錄四－交通顧問報告－1.1路線」。

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重大影響。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米的養護項目。我們預期該養護項目將於2019年進行，並歷時約三個月，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清盤；(iv)城北出口高速以公司形式變更；(v)設立任何分公司；及(vi)修改組織章程細則。除上述事項外，其他事項須於股東大會以簡單多數通過。

根據城北出口高速組織章程細則，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。倘股東擬將其股權轉讓予第三方，則需要大多數股東批准，且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的股權向彼等分派。

根據城北出口高速組織章程細則，我們已委任楊斌為城北出口高速的副董事長兼總經理，並委任汪偉為城北出口高速的副總經理。

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16年。根據國務院頒佈並於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及處理高速公路上的任何緊急事故。有關我們就服務特許經營安排取得的政府批文的詳情，請參閱「一 牌照、許可證及批文」。

業 務

下表載列我們服務特許經營安排的若干主要條款。

名稱	特許經營權 開始時間	特許經營權 屆滿時間	特許經營安排下的 權利及義務
成灌高速公路	2000年7月	2030年7月	按主管政府部門批准的費率向若干過路車輛收取通行費；管理通行費收取及高速公路及相關基礎設施的維護
成彭高速公路	2004年11月	2033年10月	按主管政府部門批准的費率向若干過路車輛收取通行費；管理通行費收取；進行建設服務
成溫邛高速公路	2005年1月	2035年1月	按主管政府部門批准的費率向若干過路車輛收取通行費；管理通行費收取；進行建設服務
成都機場高速公路	1999年7月	2024年12月	按主管政府部門批准的費率向若干過路車輛收取通行費；管理通行費收取

2015年7月，《收費公路管理條例》(修正案徵求意見稿) 獲發佈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」。

業 務

相關中國政府包括各省人民政府交通主管部門於規劃高速公路網發展方面的主要職責為根據國家社會經濟及國防需要而制定高速公路規劃、促進相關法律法規的完善、促進收費公路政策的實施，以及促進國家高速公路網絡更有效運作等。

根據公路法，中國國家及省級高速公路網乃由國家或省級交通主管部門（視情況而定）規劃，並經同級人民政府所批准。縣級高速公路網乃由縣級交通主管部門規劃，並經上級政府所批准。我們可能獲得的任何高速公路均須屬於國家公路網規劃（2013-2030年）及主管地方政府部門的規劃範圍內。

根據公路法及收費公路管理條例，服務特許經營項下的適用收費標準最終由省政府批准。同樣，根據收費公路權益轉讓辦法，收費權的轉讓應當經省級人民政府或者國務院交通運輸管理部門批准。

收取通行費

我們主要在日常經營中從事收取通行費。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，使我們能夠及時地監控每個收費站的交通和評估收費人員的表現。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312個收費站中有202個指定為MTC，共1,050名訓練有素的人員在收費亭工作，負責為每輛經過的車輛出具通行券及收取通行費。

業 務

ETC

根據四川省交通運輸廳高速公路管理局頒佈的《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年於我們的高速公路設立ETC車道，旨在通過電子收費來消除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312個收費站中有110個指定為ETC。

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路的收費站而毋須支付通行費。相關地方政府部門將按照彼等與成彭高速公路與成溫邛高速公路（倘適用）訂立的協議向我們支付通行費。

舊統繳協議

我們在2008年根據成彭高速公路公司及成溫邛高速公路公司與相關地方政府機關訂立的統繳協議中首次實施統繳模式，有關模式其後在2011年及2014年獲修訂（「舊統繳協議」）。

根據我們的特許經營安排，我們獲授權使用標準收費模式就我們的高速公路收取通行費。在成都市政府實施城鄉發展「三軌九路」建設計劃的背景下，成彭高速公路及成溫邛高速公路採用統繳模式。應成彭高速公路及成溫邛高速公路沿線地方政府的請求，成彭高速公路公司及成溫邛高速公路公司與相關地方政府部門訂立統繳協議，以進一步減輕交通擁堵的情況，達至道路資源的均衡分配及優化利用，並推動地方經濟發展。成灌高速公路及成都機場高速公路的地方政府部門則並無提出有關請求。

業 務

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地方政府預算中扣除相應的逾期結餘。

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。

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」）。新統繳協議於2017年7月1日生效，對統繳模式的計算方法進行了修訂，以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車流量的因素（如經濟增長及消費水平預測、道路佈局的變化及統繳方式下車流量的潛在上行影響）。

業 務

下表載列新統繳協議的主要條款：

	成彭高速公路	成溫邛高速公路
期限	從2017年7月1日起至標準收費模式恢復止 ⁽¹⁾	從2017年7月1日起至標準收費模式恢復或任何新的付款制度生效止 ⁽²⁾
定價	具有當地牌照的乘用車每月交通流量 × 每輛車收費率 × 70% ⁽³⁾	具有當地牌照的車輛每月交通流量 × 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地方政府預算中扣取逾期結餘。

對逾期三個月以上的款項，成都市財政局及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) 成彭高速公路完成擴建後於2018年7月12日恢復使用標準收費模式。成彭高速公路沿線的地方政府建議恢復標準收費模式，乃由於在完成擴建後，成彭高速公路的車流量預期將大幅增長，因而導致相關地方政府根據統繳模式而須承擔的統繳付款大幅增加。
- (2) 截至本文件日期，我們並不知悉任何就成溫邛高速公路將進行相類似成彭高速公路拓寬項目之具體或實質計劃及時間表，可導致成溫邛高速公路的標準收費模式的恢復。
- (3) 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、道路佈局變化和統繳方式下對交通流量的潛在上行影響。

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、2017年及截至2018年6月30日止六個月，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、人民幣287.2百萬元及人民幣158.9百萬元。下表載列我們於所示期間來自成彭高速公路和成溫邛高速公路的統繳收入：

		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
		(未經審核)				
來自統繳的收入 (人民幣千元).....	成彭高速公路	70,113	70,251	44,143	35,123	7,825
	成溫邛高速公路	186,970	187,271	243,046	93,658	151,109
	總計	257,083	257,522	287,189	128,781	158,934
佔各高速公路通行費收入的 百分比(%)	成彭高速公路	65.4	66.0	66.3	68.4	57.3
	成溫邛高速公路	71.6	72.2	75.9	71.8	79.9
佔我們通行費總收入的 百分比(%)	成彭高速公路	9.0	8.9	5.3	9.0	1.8
	成溫邛高速公路	24.0	23.8	28.9	23.9	34.7
	總計	33.0	32.7	34.2	32.9	36.5

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截至2017年12月31日止三個年度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車流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。

業 務

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、2017年12月31日及2018年6月30日，我們有關統繳模式產生的通行費收入的貿易應收款項分別為人民幣375.8百萬元、人民幣3.6百萬元、人民幣25.7百萬元及人民幣31.4百萬元。截至最後實際可行日期，截至2018年6月30日的所有未償還款項已悉數結清。請參閱本文件「風險因素－與我們業務有關的風險－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」。

通行費結算系統

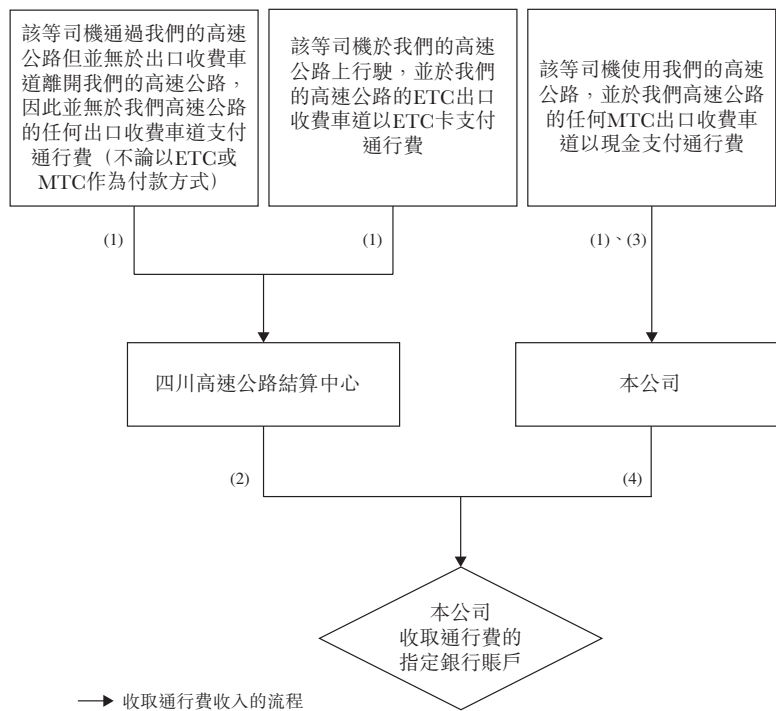
四川省的高速公路互相連接。在高速公路上行駛的車輛可繼續在另一條連接的高速公路上行駛，毋須經過另一個收費亭或於離開時向第一條高速公路的營運商支付任何通行費。因此，已經通過高速公路但繼續在連接的高速公路上行駛的車輛產生的通行費收入，當時不能直接由第一條高速公路的營運商收取。四川高速公路結算中心為主管通行費收取及結算的政府機構，利用中央聯網收費系統，集成不同高速公路運營商的計費系統。四川高速公路結算中心將實時收集四川省高速公路網內高速公路出入口收取通行費的信息，並根據車輛出入信息對高速公路運營商分配所收取的通行費。當車輛使用MTC通行卡（可於我們經營的所有高速公路上使用，惟成都機場高速公路除外）或ETC設備進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駛路徑。當車輛到達收費站並退還MTC通行卡或離開ETC通道時，系統根據包括進出口點、行駛距離、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駛路徑及里程資料。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由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而ETC的結算時間表通常為T+3。根據舊統繳模式，通行費為直接與相關地方政府結算。根據新統繳模式，四川高速公路結算中心負責收集車輛的車流量數據及計算應付通行費金額，但不參與由相關地方政府處理的結算過程。

業 務

我們收取通行費的權利於車輛進入我們的高速公路時，而非四川高速公路結算中心確認將收取的通行費金額時產生。當提供了有關由車輛使用的收費公路的服務及與四川省高速公路結算中心確認了我們應得的相關通行費收入金額，相關通行費收入獲確認。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」。

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通常會就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電匯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出口收費車道以現金支付通行費。
- (4) 本公司每天將以現金收取的通行費存入收取通行費的指定銀行賬戶。

業 務

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，而我們會在之後進行調查。我們的收費人員必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必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。

我們採取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；
- 收費站安裝有自動閘道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就自動發卡機及無感支付技術進行試點測試。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司機的卡上。無感支付技術將實現自動識別車牌，以及利用智能手機裝置為車輛進行網上付款。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、縮短收費卡發放時間，以及緩解收費站上的擁塞情況。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所有收費站提供ETC車道。該升級可有效緩解收費站及周邊區域的擁塞情況。

業 務

交通管理

我們認為，採用有效交通管理、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繫我們的高速公路為乘客首選的關鍵。

為提高運營效率，我們所有的高速公路都配有ETC車道。請參閱上文「一 收取通行費」。為了更好地服務客戶，我們採用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，使我們能夠及時監控每個收費站的交通，並有效應對緊急情況及不利的天氣條件。截至最後實際可行日期，我們的高速公路上安裝了867部監控攝像機。

我們加強高速公路交通管理的措施包括：

- *專門的交通管理和緊急應變團隊*

我們成立了安全管理部作為高層交通協調單位。我們的專門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。各團隊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事故後清理道路的工具、機器和車輛，亦負責清除道路堵塞或擁堵。我們的安全管理部有員工輪班工作，每天24小時運作，以確保全天候高效的交通管理。

- *與政府機構密切協調*

我們與交警建立了穩固的合作關係，有助我們在緊急情況和惡劣天氣條件下管理高速公路上的交通流量。我們的安全管理部積極與交警聯絡，並及時向我們的員工和承包商提供指示，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。

業 務

- 全面監察及信息公佈系統

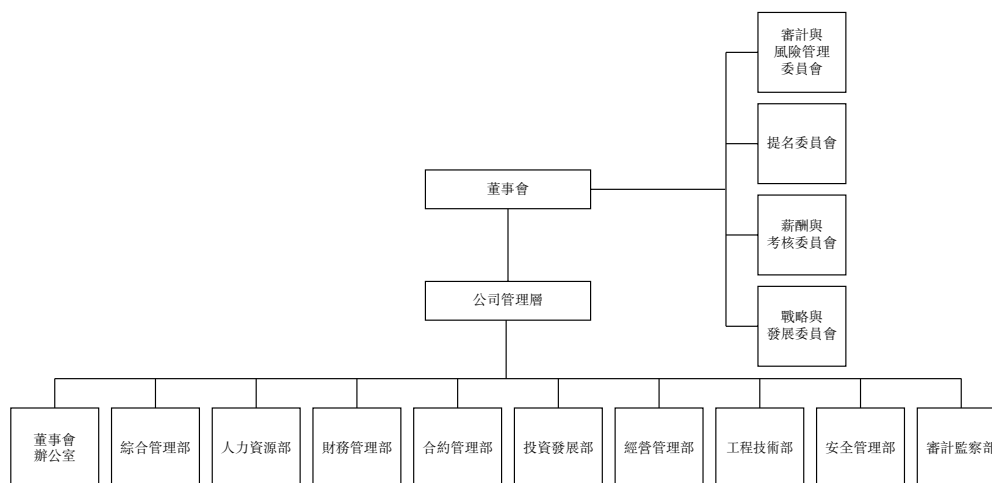
我們已安裝了全面監察系統以提升我們的運營效率，設有安裝於所有收費廣場以及高速公路沿途的360度高清監控攝像頭，使我們的員工可隨時對高速公路進行全面而細緻的監察。該系統透過光纖及第四代流動通訊網絡將獲得的影像及視頻傳送到我們的安全管理部，使其可進行實時交通協調和在緊急情形下迅速應對。我們亦在高速公路沿途放置了LED信息板，讓乘客可了解最新的實時擁堵情況以及分流信息，並提醒乘客留意惡劣天氣情況。

我們已有一套既定的交通管理程序管理交通及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制定了應急計劃。例如，在不利的天氣條件（如暴風雪和大霧）下，我們將與相關政府機關（包括巡邏人員和主管道路管理局）聯絡，派遣警車協助引導車輛有序安全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、事故救援以及信息採集及分析。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：



業 務

上圖所載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。
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層成員的選舉標準；尋找合資格的董事及高級管理層成員的人選。
薪酬與考核委員會	負責就董事及高級管理層成員的整體薪酬政策及框架向董事會提供建議，以及研究董事及高級管理層成員的評核標準、程序、薪酬及獎懲政策，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定程序的基本框架，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及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，包括管理日常運營、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

業 務

財務管理部	負責會計、資本管理、資金及融資管理
合約部	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
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、運營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

於業績記錄期間，我們自費對高速公路進行日常養護及大修。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、建築物及設備（包括頂燈、收費設備、通訊設備及交控設備）的養護以及更換事故損壞的道路安全設施。大修包括路基及路面的整修、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。截至最後實際可行日期，我們的施工部門擁有35名經驗豐富的員工負責養護及維修工程。針對嚴重損壞，我們通常通過招標程序將維修工程外包予第三方承包商。

於2015年、2016年、2017年及截至2018年6月30日止六個月，我們分別負上道路養護及維修開支人民幣35.8百萬元、人民幣41.1百萬元、人民幣27.8百萬元及人民幣8.3百萬元，佔我們同期來自高速公路業務通行費收入的4.6%、5.2%、3.3%及1.9%。

業 務

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交通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」。

戰略投資及發展

在我們的董事長肖軍先生及我們的總經理兼執行董事唐發維先生的領導下，我們的戰略與發展委員會及投資發展部主要負責辨別潛在投資目標及與我們的控股股東成都交通（成都市的高速公路行業中惟一成都市市級的國有企業）緊密合作，以獲悉寶貴的投資機會。我們的投資發展部在戰略與發展委員會的領導及指導下找尋潛在投資目標。於識別潛在投資目標後，投資發展部與戰略與發展委員會及第三方專業機構緊密合作，通過盡職調查、可行性分析及成本估算對投資目標進行初步評估，並編製詳細報告以供我們的戰略與發展委員會及高級管理層審閱。收購或投資高速公路的主要考慮因素主要是評估高速公路前景的能力，當中計及高速公路周邊地區及公路網的經濟發展、通行費標準以及高速公路的營運及維護等因素。

我們的戰略與發展委員會將對潛在目標進行初步審查和可行性研究，然後決定是否進行擬議收購或投資。於評估收購或投資目標時，我們將仔細考慮與目標有關的各種因素，包括資產和業務的素質、收購的成本和收益以及我們的內部財務要求（經考慮我們公司的戰略和長期計劃）、我們目前業務與潛在目標之間的協同作用、潛在目標所在地區和省的社會經濟和人口狀況與所實施的當地監管環境和政策、我們的財務資源、目標的任何適用質素要求和財務數據以及提高我們現有和未來業務的整體競爭力和可持續性之可能。

業 務

根據由我們的董事會批核的投資行政辦法，倘收購或投資目標符合我們初步評估的標準，我們將對目標進行詳細的盡職調查，包括進行詳細的可行性研究、交通研究及財務分析以分析潛在投資回報及風險。我們亦將聘請符合資格的法律顧問審閱相關合約、批准及牌照，並就收購或投資方面的任何潛在法律問題向我們提供建議，並確保目標公司的收購和運營不會導致任何違規問題或違反法律和法規。

總經理辦公室將審閱研究及分析結果，並將收購或投資建議交給我們的董事會審閱，倘其相信收購應該進行。我們的董事會獲授權批准於若干門檻內的交易及將會提交高於該等門檻的建議交易給股東大會，以取得最終批准。當股東大會批准交易後，我們將與相關國有資產監督部門進行文件記錄及尋求負責的交通主管部門及其他市政府機構的批准。

我們的高速公路擴建項目

由於預期車流量將不斷增長，並為了紓緩金豐高架橋與成都繞城高速交叉口的交通擁塞情況，我們於2016年10月開展成彭高速公路的擴建項目。擴建項目於成綿複線與成都第二繞城高速公路之間的路段外線旁各增加一條額外車道，並於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外線旁各增加兩條額外車道。擴建項目於2018年6月30日完工後，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為八車道。本擴建項目的總投資額約人民幣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為投資提供資金。於2015年、2016年、2017年及截至2018年6月30日止六個月，我們已分別就擴展項目產生成本人民幣4.6百萬元、人民幣120.7百萬元、人民幣943.9百萬元及人民幣966.0百萬元，包括建設及安裝工程開支、土地收購及搬遷賠償，分別相當於相關期間項目進度的0.2%、5.9%、46.4%及47.4%。截至最後實際可行日期，擴建項目並無將產生的未支付資本開支。我們的該等資金中有約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400.0百萬元。根據補助時間表，我們預期到2019年6月30日將收到人民幣200.0百萬元，餘下的補助總額將於2020年6月30日前收到。

業 務

由於進行拓展，我們於2017年7月起將部分成彭高速公路關閉，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，並進一步減少至截至2018年6月30日止六個月的11,236輛。成彭高速公路關閉的部分包括成都與龍橋之間路段的四條車道及龍橋與新繁之間路段的兩條車道。該部分成彭高速公路在擴建項目竣工後已於2018年7月12日重開。

經通行費上調通知及重開通知批准及根據該等通知，我們於2018年7月將成彭高速公路乘用車適用通行費率上調。

基於高速公路的交通量、高速公路對周邊道路網絡的重要性，以及高速公路沿線地區的經濟狀況、人口及汽車保有量等因素，我們已向相關政府機構提出我們經營的高速公路的擴建項目。我們亦可能與我們的控股股東共同承擔該等收購或投資項目。我們目前並無任何已計劃主要工程及於不久的將來並無任何升級項目。

定價

我們的業務受中國政府嚴格控制的價格所規限。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、高速公路建設及運營成本、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第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，請參閱本文件「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」。

業 務

目前四川省有效的車輛類別標準及通行費率載列如下。除非另有列明，否則下列通行費適用於整個業績記錄期間。

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	0.63 ⁽¹⁾	0.35	0.45
2	8-19 (含19)	2-5 (含5)	1.0	1.26 ⁽¹⁾	0.7	0.9
3	20-39 (含39)	5-10 (含10)、20英尺集裝箱車輛	1.5	1.89 ⁽¹⁾	1.05	1.35
4	≥40	10-15 (含15)、40英尺集裝箱車輛	2.0	2.52 ⁽¹⁾	1.4	1.8
5	-	>15	2.5	3.15 ⁽¹⁾	1.75	2.25

附註：

- (1) 經通行費上調通知及重開通知批准及根據該等通知，我們於2018年7月將成彭高速公路乘用車適用通行費率上調，第一類、第二類、第三類、第四類及第五類車輛原來的費率分別為每公里人民幣0.4元、每公里人民幣0.8元、每公里人民幣1.2元、每公里人民幣1.6元及每公里人民幣2.0元。

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 (出租車) ⁽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。

業 務

成灌高速公路、成彭高速公路、成溫邛高速公路及城北出口高速公路於業績記錄期間貨運車輛按重量計算的收費率計算如下。成都機場高速公路於業績記錄期間並無任何貨運量。

車重	適用收費率
≤20	<ul style="list-style-type: none">標準收費（人民幣0.075元／噸公里）
20（不含）－40（含）	<ul style="list-style-type: none">首20噸標準收費餘下部分為累進收費，最多為標準費率的50%
>40	<ul style="list-style-type: none">首20噸標準收費次20公噸為累進收費，為標準費率的100%至50%餘下部分為標準費率50%

除上述披露的標準通行費率外，我們的若干通行費折扣及豁免安排描述如下：

- 選擇ETC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認可搶險救災工作的車輛獲豁免通行費；
- 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。

業 務

根據由四川省交通運輸廳、四川省發展和改革委員會及四川省財政局共同頒佈的《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，倘高速公路的服務質量得分低於85分，或倘高速公路管理不當導致高速公路發生重大事故，該高速公路的通行費率將於下一年降低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年均獲得90分以上。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及養護、對收費人員進行每月表現評估、向僱員提供各種培訓（範圍涵蓋專業技能及禮儀），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率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，或對我們的業務而言屬重大。因此，我們概無主要客戶同時為主要供應商。

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、養護、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養護服務提供商、施工服務提供商以及產品及設備供應商。於2015年，我們的五大供應商主要為我們的高速公路提供道路養護服務。於2016年，我們的五大供應商主要為成溫邛高速公路及成彭高速公路提供建設相關服務。於2017年及截至2018年6月30日止六個月，我們的五大客戶主要為成彭高速公路提供建設相關服務。我們向截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度以及截至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%。我們已與五大供應商維持平均約3.4年的業務關係。我們一般透過銀行電匯向供應商付款，信用期限為20-30日。

業 務

我們根據定價、聲譽、品質、可靠程度、技術優勢以及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重審批程序，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。我們亦定期檢討及評估供應商的表現，並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。

- **道路養護服務提供商**

大多數與我們日常服務提供商訂立的協議（如與道路清潔和道路綠化有關者）期限為一年，並設有內在重續機制。一般而言，道路養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、按月或按日檢驗及評估工作成果，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供應商的合同關係。

- **產品及設備提供商**

我們一般不會與產品及設備供應商訂立長期協議。我們通常在產品檢驗完成後的5或15天內向產品及設備供應商支付合約金額約90%，而餘下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。產品及設備供應商通常負責自費交付及安裝產品。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，而倘供應商未能根據協議及時提供補救措施，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，概無董事或截至最後實際可行日期擁有我們已發行股本5%以上的任何股東或彼等各自的任何聯繫人於我們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接獲有關收取通行費及公路狀況的投訴和查詢。為確保及時妥善處理投訴，我們已制定一套規範化內部指導方針供僱員及第三方服務提供商遵守。接獲投訴後，獲指派部門將於三日內及時地復查、調查及回應有關事宜。於業績記錄期間，我們並未接獲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)現有及未來的競爭道路及(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高效和不間斷的運行。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。我們對信息技術系統定期進行維護程序，亦不時進行系統更新。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1,639名全職僱員，彼等均在中國境內。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.....	22
行政和支持人員.....	144
操作人員 ⁽¹⁾	1,464
總計	1,639

附註：

(1) 操作人員主要包括收費人員、工程人員及安全管理人員。

我們透過嚴格的招聘程序招募僱員。我們相信培育和維持一支有能力及積極進取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招募、培訓及留住有才幹的人員，以及提供有競爭力的績效薪酬方案及職業發展機會。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》及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、養老金、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，截至最後實際可行日期，我們的13名人員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，以與當地僱員訂立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）此等僱員的工資單、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，我們的正常業務經營並未面臨由罷工或勞務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，我們已就我們運營的高速公路沿線11塊土地取得土地使用權，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建項目所用佔地面積約166,593平方米的土地（「該土地」）取得土地使用權證。該土地相當於該擴建項目所用土地約18.4%。該土地包括(i)我們於擴建前的成彭高速公路中成綿複線與成都第二繞城高速公路之間的路段的每條外車道旁邊加建的一條額外車道；及(ii)我們於擴建前的成彭高速公路中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的每條外車道旁邊加建的兩條額外車道。

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，根據該等規定，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日及2018年10月9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)該土地的擬定用途符合地區規劃，(ii)申請獲得批准，(iii)本公司在完成申請中並無遇到實質障礙，(iv)並無就土地使用權向成彭高速公路公司下達行政處罰，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，並符合整體土地利用規劃；及(ii)本公司在完成申請土地使用權方面並無實質障礙。

業 務

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一切必要許可證及批文，(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保證，彌償我們可能就該缺陷產生的任何虧損；及(iii)成都市國土資源局及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監管處罰的可能性相對較低，我們向成都市國土資源局及四川省國土資源廳申請徵收土地並不存在實質性障礙，且有關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。

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。根據我們與相關主管部門的持續溝通，我們預期於2019年8月底前取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，並在我們的中期及年度報告中適當披露申請有關土地使用權證的進度及狀況。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「一 法律合規及訴訟 — 內部控制發現和整改措施」。

樓宇

截至最後實際可行日期，我們已就中國總建築面積（「建築面積」）約27,448平方米的56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。

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，其位於成都高新區盛和路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一切所需的重大牌照、許可證及批文。

下表載列本公司的若干主要許可證及批文。

編號	公司名稱	證書／批文名稱	發出機構	發出日期
----	------	---------	------	------

有關成灌高速公路特許經營權的批文

- | | | | | |
|----|--------------|---|------------------|------------|
| 1. | 成都高速公路股份有限公司 | 《關於成灌高速公路調整收費標準和正式收取車輛通行費的覆函》(川辦函(2002)11號) | 四川省人民政府辦公廳 | 2002年1月18日 |
| 2. | 成都高速公路股份有限公司 | 《關於成灌高速公路正式收取車輛通行費的批覆》(川交公路(2002)34號) | 四川省交通廳
四川省物價局 | 2002年2月4日 |

業 務

編號	公司名稱	證書／批文名稱	發出機構	發出日期
3.	成都高速公路股份有限公司	《關於成(都)灌(縣)高速公路車輛通行費車型分類標準調整的批覆》(川交發(2005)119號)	四川省交通廳 四川省物價局	2005年12月14日
4.	成都高速公路股份有限公司	《關於成灌高速公路試行貨車聯網計重收費的批覆》(川交發(2009)19號)	四川省交通廳 四川省物價局	2009年5月21日
5.	成都高速公路股份有限公司	《關於調整成灌高速公路收費區間的批覆》(川交發(2014)63號)	四川省交通運輸廳 四川省發展和改革委員會	2014年12月30日

業 務

編號	公司名稱	證書／批文名稱	發出機構	發出日期
有關成彭高速公路特許經營權的批文				
6.	成彭高速公路公司	《關於成（都）彭（州）高速公路正式收取車輛通行費的覆函》(川辦函(2007)347號)	四川省人民政府辦公廳	2007年12月12日
7.	成彭高速公路公司	《關於成（都）彭（州）高速公路正式收取車輛通行費的批覆》(川交發(2008)3號)	四川省交通廳 四川省物價局	2008年1月7日
8.	成彭高速公路公司	《關於成彭高速公路增設龍橋匝道收費站批覆》(川交發(2009)50號)	四川省交通廳 四川省物價局	2009年9月21日

業 務

編號	公司名稱	證書／批文名稱	發出機構	發出日期
9.	成彭高速公路公司	《關於成彭高速公路實行聯網計重收費有關事項的批覆》(川交發(2012)33號)	四川省交通運輸廳 四川省發展和改革委員會	2012年4月16日
10.	成彭高速公路公司	《關於調整成彭高速公路車輛通行費區間收費標準的批覆》(川交發(2013)125號)	四川省交通運輸廳 四川省發展和改革委員會	2013年12月4日
11.	成彭高速公路公司	《關於成彭高速公路擴容改造後調整車輛通行費收費標準的批覆》(川發(2018)11號)	四川省交通運輸廳 四川省發展和改革委員會	2018年5月28日

業 務

編號	公司名稱	證書／批文名稱	發出機構	發出日期
有關成溫邛高速公路特許經營權的批文				
12.	成溫邛高速公路公司	《關於成溫邛高速公路正式收取車輛通行費的覆函》(川辦函(2008)205號)	四川省人民政府辦公廳	2008年10月20日
13.	成溫邛高速公路公司	《關於成溫邛高速公路正式收取車輛通行費的批覆》(川交發(2008)40號)	四川省交通廳 四川省物價局	2008年11月10日
14.	成溫邛高速公路公司	《關於新增成溫邛高速公路桑園互通段車輛通行費標準的批覆》(川交發(2010)41號)	四川省交通運輸廳 四川省發展和改革委員會	2010年11月1日

業 務

編號	公司名稱	證書／批文名稱	發出機構	發出日期
15.	成溫邛高速公路公司	《關於新增成溫邛高速公路崇州西匝道收費站及收費標準的批覆》(川交發(2011)14號)	四川省交通運輸廳 四川省發展和改革委員會	2011年5月16日
16.	成溫邛高速公路公司	《關於調整成溫邛高速公路車輛通行費區間收費標準的批覆》(川交發(2012)50號)	四川省交通運輸廳 四川省發展和改革委員會	2012年6月26日

有關成都機場高速公路特許經營權的批文

17.	成都機場高速公路公司	《關於成都機場高速公路正式收取車輛通行費的覆函》(川辦函(2001)83號)	四川省人民政府辦公廳	2001年4月23日
-----	------------	--	------------	------------

業 務

編號	公司名稱	證書／批文名稱	發出機構	發出日期
18.	成都機場高速公路公司	《關於同意成都機場高速公路正式收取車輛通行費的批覆》(川交公路(2001)88號)	四川省交通廳 四川省物價局	2001年6月14日
19.	成都機場高速公路公司	《關於成都機場高速公路實施單向收費的批覆》(川交發(2005)67號)	四川省交通廳 四川省物價局	2005年8月10日
20.	成都機場高速公路公司	《關於成都市經營性公路項目車輛通行費車輛車型分類標準調整的批覆》(川交發(2005)136號)	四川省交通廳 四川省物價局	2005年12月16日

業 務

編號	公司名稱	證書／批文名稱	發出機構	發出日期
21.	成都機場高速公路公司	《關於調整成都機場高速公路收費標準的通知》(川交發(2012)56號)	四川省交通運輸廳 四川省發展和改革委員會	2012年7月24日

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由法律規定我們須購買的保險求保。我們亦為員工購買商業健康保險，並定期為員工組織體檢。

我們已制定並實施各種有關安全控制程序及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，如維護及修理、緊急應變、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期間定期進行安全檢驗及向全體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，我們的高速公路並未經歷任何因我們管理不當而造成的交通事故或任何使我們資產遭受損害的重大交通事故。此外，於業績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們並無因嚴重違反任何適用中國工作場所健康及安全的法律或法規而受到任何處罰。

業 務

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》及《建設環境保護管理條例》。請參閱本文件「監管環境－環境保護」。我們將環境保護視為一項重要的企業責任，且非常重視在日常運營中實施環保措施。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、規則及法規而受到任何行政處罰。

社會保障計劃及保險

我們認為我們現有的保險足以應付目前經營需要，亦符合行業慣例。就承包商進行的養護及維修以及道路升級工程而言，彼等須根據適用中國法律法規為自己及員工投購足夠保險。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索賠。然而，我們可能存在若干未有投保的風險，我們的投保範圍可能不足以涵蓋業務營運過程中可能產生的損害及責任。有關該等風險的詳情，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（包括養老金、醫療保險、失業保險、工傷保險及生育保險）以及住房公積金供款。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供款及住房公積金供款，且並無遭受任何罰款，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遵守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通用法定要求。

業 務

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。我們的營銷工作主要包括在附近的連接道路上設置指示牌，以顯示我們高速公路的明確方向、沿連接道路發放旅行指南材料以及在各種營銷渠道推廣我們的高速公路。

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
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

業 務

知識產權

截至最後實際可行日期，我們已於香港擁有一個商標及已於中國申請註冊三個商標。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，我們並無遇到董事認為整體而言可能對我們業務、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（四川省內對當地居民福祉至關重要的重點項目）的建設工程。為取得上述許可證，我們必須首先取得進行建設工程所在的若干土地的土地使用權證，而此需要成都市國土資源局及四川省國土資源廳發出土地徵用批准。四川省國土資源廳於2016年1月4日發出初步土地徵用批准函件。鑒於項目的重要性及迫切性，我們根據原定計劃開始進行相關建設工程以確保其可按時完成。由於現有土地使用權持有人搬遷過程存在困難，整個過程耗時超過預期，最終於2018年4月完成。我們於搬遷過程完成後立即提交所有必要的土地徵用申請材料，並於2018年5月29日從成都市國土資源局收到通知確認收妥申請材料。

截至最後實際可行日期，土地徵用申請仍在審核中，而主管部門成都市國土資源局及四川省國土資源廳已書面確認，本公司在完成申請方面並無實質障礙。我們預期於2019年3月底前收到土地徵用批准，並將於我們收到土地徵用批准後立即提交土地使用權證申請。我們預期於2019年8月底前取得土地使用權證，並將於取得土地使用權

業 務

證後立即提交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的申請。我們預期於2019年第四季度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。除上述許可證外，我們已就成彭高速公路擴建項目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建設工程的確認書。

誠如中國法律顧問告知，根據相關中國法律法規，一般而言，(i)就未能取得建設用地規劃許可證而言，我們面臨相關政府可能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建築成本5%至10%的罰款；及(iii)就未能取得建築工程施工許可證而言，我們面臨被要求停止施工並遭處以建築項目合同金額1%至2%的罰款。

經計及我們與主管部門成都市城鄉建設委員會的訪問，我們因未能取得建設工程施工許可證而可能被處以的最高罰款金額約為人民幣1.0百萬元。根據成都市規劃管理局、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的確認，我們將不會因未能取得有關成彭高速公路擴建項目的建設工程規劃許可證而受到前述監管部門的監管處罰。

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，各部門中確認，(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；(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法規的行政處罰記錄；及(3)我們將不會因為未能取得建設工程規劃許可證而受到行政處罰。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，(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)其將不會就擴建項目對成彭高速公路施加行政處罰，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。此外，我們從四川省發展和改革委員會

業 務

及四川省交通運輸廳收到通行費上調通知，批准於完成擴建後上調成彭高速公路乘用車適用通行費率。四川省交通運輸廳高速公路管理局亦發出重開通知，指示多方（包括交警、地方政府部門、連接高速公路的運營商及四川高速公路結算中心）在成彭高速公路重開時間前後對其運營提供支持。

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糾紛，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)相關政府機關的書面確認函及口頭確認，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)於我們根據相關中國法律法規向上述主管部門提交切必要的申請文件之後，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障礙；(iv)成彭高速未就改擴建項目取得建設用地規劃許可證、建設工程規劃許可證即開工建設的情況不會受到成都市規劃管理局、成都市郫都區城鄉規劃和住房建設局、成都市新都區規劃管理局的處罰；(v)我們因未能就成彭高速公路擴建項目取得建設項目施工許可證而受到成都市城鄉建設委員會監管處罰的可能性相對較低；及(vi)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。

截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度及截至2018年6月30日止六個月，從成彭高速公路收取的通行費分別約佔我們通行費總收入約13.8%、13.5%、7.9%及3.1%。我們對成彭高速公路仍有超過15年的特許經營權，根據目前的特許經營安排，其將於2033年10月屆滿。成彭高速公路擴建路段重開及於2018年7月恢復標準收費模式後，我們預期2018年及2019年來自成彭高速公路的通行費收入在絕對值及佔我們通行費收入的百分比方面均會有所增長，並將繼續成為我們業務及營運中的重要高速公路。

業 務

我們已經實施廣泛而全面的措施來糾正上述問題。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，並正在與密切跟進政府當局我們的申請。為確保及時糾正此情況，倘情況需要，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

判決

根據成都市中級人民法院於2017年9月發出的判決（「判決」），陳杰先生（於2009年1月至2016年4月擔任我們的董事兼主席，於2010年2月至2016年5月亦為我們的控股股東之一成都交通的副董事長）因接受合共相等於約人民幣1.9百萬元的賄賂而被判有罪，並被判處四年監禁，罰款人民幣0.2百萬元，並沒收所有非法所得。根據判決，在對陳先生的定罪指控中，於2009年至2015年，我們三名歷史悠久的供應商被發現賄賂陳先生，以換取陳先生協助選擇該等服務供應商進行本集團路的若干道路清潔及養護、道路建設以及設施改造項目（「該事件」）。

導致該事件的原因

於2009年至2015年期間（「有關期間」），陳先生（即本公司當時的主席兼董事）擁有最終決策權，並為負責監督本集團招標及採購職能的主要人員。楊勤華先生於2009年4月至2011年3月為成灌高速當時的副總經理，參與招標及採購相關事宜，以及為成溫邛高速當時的總經理（2011年3月至2017年6月）及董事（2014年4月至2017年6月），於有關期間直接向陳先生報告。除作為成溫邛高速公路公司的董事外，楊勤華先生並非為本公司或任何其他附屬公司的董事。儘管本公司於有關期間的內部採購政策及程序乃根據適用的中國招標法律法規進行，惟有關本公司招標及採購程序的內部管制仍存有不足之處，因而導致該事件。

業 務

根據當時的招標及採購程序，對於投資金額少於人民幣30百萬元的建築及／或其他項目，本公司可自主安排評標過程的若干部分流程，即(i)將舉行評標的地點，及(ii)將參與評標委員會的專家。兩者均為陳先生（即本公司當時的主席兼董事）有機會施加其個人影響的事宜，而此可能導致該事件發生，如下：

- (i) 該事件前，就投資金額超過人民幣30百萬元的建築項目而言，其會使用成都市公共資源交易服務中心（前稱成都建設工程交易服務中心）的招標中心，並按市政府規定根據成都市公共資源交易服務中心的規則實施一整程序保障措施（如限制進出及監督程序）。

就投資金額少於人民幣30百萬元的建築及／或其他項目而言，市政府並無規定使用成都市公共資源交易服務中心投標中心。相反，其可使用任何本公司或可接觸的地方地點作投標用途，於程序保障上並無監管要求，與該等適用於成都市公共資源交易服務中心的投票中心之要求相似，所以本公司可自主安排評標過程的若干部分流程。因此，倘並無受限制進出控制及加強程序監督的保證，則招標及採購過程的完整性可能受到影響，陳先生將有機會自由進入投標評估的所在地點，並對負責評估的人員或專家施加其個人影響；

- (ii) 此外，於該事件期間，評估投資金額低於人民幣30百萬元的項目相關投標的專家並未由專家數據庫隨機選出，且彼等可能並非獨立於本公司或投標人。由於專家候選人的背景及資格並無經過嚴格審查，彼等的身份資料並無嚴格保密，本公司若干內部人員（如陳先生）可能事先知悉誰是負責若干評標的專家，然後對其施加不當影響。

業 務

本公司於該事件後採取的整改措施

於該事件後，我們已向賄賂陳先生的三家供應商發出通告，通知彼等違反供應商與本公司訂立的誠信協議。三家供應商的其中兩家被禁止參與任何與我們及我們的附屬公司的商業合作（包括但不限於任何與我們及我們的附屬公司的招標活動，自發出通告日期起若干時間內生效，視乎違反的嚴重程度而定），主要由於彼等向陳先生行賄的牽連及影響嚴重。該兩家供應商均向陳先生行賄運用其權力及利用當時的不足之處，對招標及採購過程施加影響。因此，該兩家供應商並無經過任何受監管的招標程序各自投得若干項目及獲授相關項目。即使該兩家供應商進行的工程符合規定標準，此顯然會令人質疑該等供應商在受妥善監管的招標過程中會否獲授項目，因此賄賂事件對我們有嚴重影響。

此外，餘下的供應商僅被處罰款，乃由於陳先生為該供應商施加的實際影響對供應商是否獲妥為挑選的核心問題並無重大影響。該供應商向陳先生行賄以獲取(i)有關潛在建設項目的信息，及(ii)快速及更高效的项目結束付款及項目結束檢驗。雖然陳先生利用其職位並協助合資格投標者預備內部條件，但該特定供應商涉及的實際招標及採購程序於成都市公共資源交易服務中心進行，並實施上述相關程序保障措施，陳先生對該程序施加的實際影響有限，原因是傳遞予該供應商的消息其後亦公開予所有其他潛在投標者，而有關消息並不影響相關項目的投標結果。因此，我們合理認為該供應商在與其他合資格投標者公平競爭下妥為獲授有關項目。再者，鑒於有關招標的所有重大資料須根據成都市公共資源交易服務中心規定開放予所有其他投標者閱覽，我們相信，陳先生在招標相關資料公開前預先獲取有關資料將僅讓供應商有更多時間預備招標及計劃其內部資金及資源要求，而非大幅影響招標結果。此外，參與招標評估過程的專家僅基於開放予所有潛在投標者的公開招標文件評估相關標書，以確保所有投標者之間在資訊上平等及獨立達至評估結論。此外，雖然陳先生於內部為協助該供應商於加快項目結束付款及項目結束檢驗，但付款乃根據合約條款支付，且檢驗過程乃按照中國政府列明的要求進行，政府機構參與其中。因此，考慮到上述因素，我們認為罰款對餘下供應商已為足夠處罰。截至最後實際可行日期，我們已結束與該三家供應商的所有相關合約關係。

業 務

我們亦已主動採取多項措施以加強我們的企業管治，包括但不限於加強我們的內部政策及於委聘第三方供應商的招標及遴選過程中採用較嚴格的程序及條件。尤其是：

- 我們的招標及投標政策已明確界定公開招標範圍及招標過程相關的物流要求，因此估算採購成本多於人民幣200,000元（但少於人民幣30百萬元）的任何項目必須使用成都交通於2016年7月成立的指定招標中心（成都交通投資集團有限公司招投標交易服務中心），作為成都交通集團所有建築項目招標及採購過程的中心地點。除為成都交通集團的投標活動提供場地外，成都交通亦已委派代表於該投標中心協助監察整個程序，以確保該程序快據有關法律法規以及內部政策及程序進行。根據《四川省公路工程建設項目招標投標管理實施細則（試行）》及《成都交投集團關於集團招投標交易服務中心試運行的通知》，我們的招標及投標程序僅可按照相關規定及要求於成都市公共資源交易服務中心（超過人民幣30百萬元的項目）或於成都交通投資集團有限公司招投標交易服務中心（少於人民幣30百萬元的項目）兩個地點之一進行；
- 委聘獨立第三方機構負責監察該招標中心的整個過程，範圍包括開標、評標及結果公佈，以確保本公司、其僱員或任何潛在投標人均不能干預過程或操縱招標結果。該等獨立第三方機構通常於管理建設項目擁有多年經驗，並有能力向我們及其他公司提供相關獨立諮詢服務，尤其是，管理及監督各種建築項目的整個投標程序；
- 評標委員會所涉及的專家將由獨立於我們及／或我們的附屬公司、投標人及獨立第三方機構運營的專業人士選出。有關專業人士其後將於限期內從專家數據庫中隨機選擇專家成為評標委員會成員以確保我們或投標人均無法在評標過程之前或期間影響專家。專家數據庫由專業人士維護，且所有專家均為並非我們僱員的外部專家。該等專家的基本遴選標準包括但不限於：
 - (i) 從事相關專業八年或以上及擁有高級專業職級或相等專業級別；

業 務

- (ii) 熟悉有關投標及招標的法律、法規及政策，掌握投標及評標的知識，及擁有投標項目的相關實踐經驗；
 - (iii) 能認真、公平及誠實地履行彼等的職責，並無專業不當行為或任何違反法律法規的記錄；
 - (iv) 健康良好及具備可勝任評標的思維，且不超過60歲；及
- 要求將有關公開招標程序的所有詳情刊登於指定網站，使潛在投標人可基於公開資料及彼等獨立分析作出投標；
 - 於2018年6月採納獨立保密工作制度，加強我們的保密工作管理及根據相關中國法律法規切實維護本集團的合法權益，尤其是成立保密工作委員會以監督我們的日常保密工作相關事宜，包括但不限於(i)處理及報告重大保密工作事件(如有)，(ii)實施及定期檢討保密工作措施、指引及政策，及(iii)指導、協調、監督及調查我們所有部門的保密工作相關事宜。
 - 我們所有現有部門經理級或以上人員須簽署保密工作責任書，其規定該等人員嚴格遵守上述保密工作政策，並確保該等人員將促使彼等各自部門內的僱員同樣嚴格遵守該政策；
 - 所有新加入僱員須簽署更新勞動合同，當中載有關於誠信及保密等的條文，以確保我們每名僱員均受該合約條款所限；
 - 於2017年5月採納反舞弊工作管理辦法，根據相關中國法律法規、行業慣例及標準、專業操守以及內部規則及規例，規範本集團管理層及僱員的專業行為，以確保我們於誠實勤勉的環境經營，以及預防可能損害我們最佳利益的任何行為；

業 務

- 於2017年5月採納反洗錢管理辦法，根據相關中國法律法規列明各種反洗錢相關罪案（如貪污及賄賂等）的預防措施，包括但不限於成立反洗錢辦公室，由財務管理部、審計監察部及合約管理部人員組成，負責組織、協調、監察及調查可疑交易；及
- 於2017年5月採納反腐倡廉工作辦法，明確管理層及各部門監察及調查反貪相關事項的責任，以確保本集團內有統一的反貪概念。

再者，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，請參閱本節「一 法律合規及訴訟 — 內部控制發現和整改措施」。

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，我們並不知悉有關本公司、董事及高級管理層的任何調查。

經考慮（其中包括）以下事項後，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月離任我們的董事及主席職務。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，彼等概無使用次級材料或進行次級工程（即項目的整體質量已符合國家標準及通過相關檢驗），且並無涉及該等服務的質量或安全問題；

業 務

- (iii) 該事件僅涉及陳先生的個人違法行為及高度影響管理層的個人失當行為。截至最後實際可行日期，就我們所知，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；
- (iv) 僅有一名非執行董事楊斌先生於該事件期間（2014年5月至2016年4月）擔任成彭高速公路公司的董事兼總經理，而其並不涉及導致該事件的採購及招標相關程序，因有關成彭高速的該事件相關協議乃於楊先生加入本集團為董事兼總經理之前於2014年1月／2月訂立。除楊先生外，現任的董事概無於該事件期間為本集團參與採購程序的董事；
- (v) 儘管於該事件期間我們五名現任監事中有兩名亦擔任監事及其中一名監事為成溫邛高速的僱員代表董事，彼等概無參與有關採購或招標程序的日常交易事宜；
- (vi) 儘管我們四名現任執行董事中有兩名（王曉女士及羅丹先生）在該事件期間分別擔任成灌高速及成溫邛高速副總經理時協助當時的總經理執行本集團的招標及採購職能，彼等須報告並接受該兩間公司當時的總經理的指示，而有關公司須報告並接受當時的主席（即陳先生）的指示。楊勤華先生於2011年3月至2017年6月擔任成溫邛高速公路公司的前總經理，於該相關期間，羅先生向其報告。另一方面，當王曉女士擔任成灌高速公路公司的副總經理時並不需要向楊勤華先生報告。成灌高速公路公司的前總經理為楊坦先生，王曉女士於其在成灌高速公路公司的任期內須向其報告。楊坦先生於2016年4月不再為成灌高速公路公司的總經理。儘管王女士及羅先生均遵守及遵循當時有效的內部政策及控制措施，然而由於當時的內部控制措施存在缺陷，陳先生能夠違背內部協議而未被其下屬發現。王曉女士及羅丹先生於彼等的任期內均並無被發現違反任何員工行為守則，亦無被起訴、控告或發現或涉嫌與彼等執行採購相關職能有關的任何失當行為；及

業 務

- (vii) 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及內部管理系統。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進行評估。作為委聘工作的一部分，我們已諮詢我們的內部控制顧問，以識別與加強內部控制系統以及將採取的措施相關的因素。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推薦建議。我們隨後就有關調查結果及推薦建議採取補救措施。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。

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；

業 務

- 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；
- 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，以阻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。

我們留意到來自內部控制顧問關於我們的招標及採購過程的數據，指明本集團並無就所有種類的資產之招標及採購過程制定一套統一程序。特別是，本集團無法(i)就建築項目訂立相關管理層批准通過程序及政策；(ii)闡明項目招標的程序及其他相關事項；及(iii)訂立相關政策，以規管價格比較過程。我們其後獲內部控制顧問建議就整體招標及採購過程作出改善及制定一套標準化程序，特別是：(i)釐清負責部門及彼等各自的職務，以及使多項採購工作的範圍、條件、方法、物流及控制正規化；(ii)正規地管制項目批核流程及項目招標相關事宜；及(iii)標準化價格比較過程及供應商報價的物流。

業 務

根據內部控制顧問的建議及作為補救措施，我們已修改及標準化招標及採購管理政策，特別是，採納採購管理辦法：(i)明確地指出啟動採購計劃、申請採購及決定採購方式（即招標、比較、價格徵詢等）的程序；(ii)提高及收緊建築項目的批核流程及招標過程；及(iii)明確地列出管制招標及價格比較程序的標準。

此外，我們亦已成立合約部及審計監督部以分別實施及監察採購程序以及監督適用採購程序的有效性。董事會亦已成立審計及風險管理委員會，由一名獨立非執行董事擔任主席，並由非執行董事或獨立非執行董事組成，以專門對整體流程進行獨立監察及監督。

此外，我們亦採用一套治理僱員行為的內部規則及政策。我們已設立監督制度，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。

- 我們已實施反腐敗行政措施，明確負責組織的具體職責、值得調查的行為類型及舉報機制；
- 我們已實施反賄賂協議，其規定相關部門及負責人員的反腐敗活動（如(i)審計及風險管理委員會的職責為審閱整體反貪污管理政策；(ii)成立正式投訴處理及彙報渠道；及(iii)審閱及與管理層討論該等過去與貪污有關的事件及評估各自的影響及應採取的相應補救措施）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。

業 務

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、我們已委任獨立非執行董事以及成立董事會下的審計及風險管理委員會，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]。

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。截至最後實際可行日期，我們的財務團隊由22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。

業 務

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的待決或面臨威脅的法律訴訟、索賠或糾紛。