

香港聯合交易所有限公司與證券及期貨事務監察委員會對本申請版本的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何意見，並明確表示概不就因本申請版本全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



Chengdu Expressway Co., Ltd. 成都高速公路股份有限公司

(「本公司」)

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

申請版本

警告

本申請版本乃根據香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）及證券及期貨事務監察委員會（「證監會」）的要求而刊發，僅用作提供資訊予香港公眾人士。

本申請版本為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出重大變動。閣下閱覽本文件，即代表閣下知悉、接納並向本公司、其保薦人、顧問或承銷團成員表示同意：

- (a) 本文件僅為向香港投資者提供有關本公司的資料，概無任何其他目的。投資者不應根據本文件中的資料作出任何投資決定；
- (b) 在聯交所網站登載本文件或其補充、修訂或更換附頁，並不引起本公司、其保薦人、顧問或承銷團成員在香港或任何其他司法權區必須進行發售活動的責任。本公司最終會否進行發售仍屬未知之數；
- (c) 本文件或其補充、修訂或更換附頁的內容可能會亦可能不會在最後正式的上市文件內全部或部分轉載；
- (d) 申請版本並非最終的上市文件，本公司可能不時根據聯交所GEM證券上市規則作出更新或修訂；
- (e) 本文件並不構成向任何司法權區的公眾提呈出售任何證券的招股章程、發售通函、通知、通告、小冊子或廣告，亦非邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約，且不在邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約；
- (f) 本文件不應被視為誘使認購或購買任何證券，亦不擬構成該等勸誘；
- (g) 本公司或其任何聯屬公司、顧問或承銷商概無於任何司法權區透過刊發本文件而發售任何證券或徵求購買任何證券的要約；
- (h) 本文件所述的證券非供任何人士申請認購，即使提出申請亦不獲接納；
- (i) 本公司並無亦不會將本文件所指的證券按1933年美國證券法（經修訂）或美國任何州立證券法登記；
- (j) 由於本文件的派發或本文件所載任何資訊的發布可能受到法律限制，閣下同意了解並遵守任何該等適用於閣下的限制；及
- (k) 本文件所涉及的上市申請並未獲批准，聯交所及證監會或會接納、發回或拒絕有關的公開發售及／或上市申請。

倘於適當時候向香港公眾人士提出要約或邀請，有意投資者務請僅依據與香港公司註冊處處長註冊的本公司招股章程作出投資決定；招股章程的文本將於發售期內向公眾派發。

重要提示

重要提示：閣下如對本文件的任何內容有任何疑問，應諮詢獨立專業人士的意見。



Chengdu Expressway Co., Ltd. 成都高速公路股份有限公司

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

[編纂]

[編纂]的[編纂]數目：[編纂]股H股（視乎[編纂]行使與否而定）
香港[編纂]數目：[編纂]股H股（可予調整）
國際[編纂]數目：[編纂]股H股（視乎[編纂]行使與否而定）
最高[編纂]：每股H股[編纂]港元，另加1%經紀佣金、
(可按[編纂]下調機制下調[編纂]) 0.0027%證監會交易徵費及0.005%聯交所
交易費（股款須於[編纂]時以港元繳足，
多繳股款可予按[編纂]退還）
(如按[編纂]下調機制將指示性[編纂]範圍
下限下調[編纂]，經下調[編纂]將為每股
香港[編纂][編纂]港元)

面值：每股H股人民幣1.0元
股份代號：[編纂]

獨家保薦人

CLSA 中信里昂證券

[編纂]

香港交易及結算有限公司、香港聯合交易所有限公司及香港中央結算有限公司對本文件的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本文件全部或任何部分內容而產生或因依賴該等內容引致的任何損失承擔任何責任。

本文件連同本文件「附錄八一送呈香港公司註冊處處長及備查文件」所列的文件已根據香港法例第32章《公司（清盤及雜項條文）條例》第342C條的規定送呈香港公司註冊處處長登記。香港證券及期貨事務監察委員會與香港公司註冊處處長對本文件或上述任何其他文件的內容概不負責。

預期[編纂]將由[編纂]（為其本身及代表[編纂]）與我們於[編纂]以協議釐定。預期[編纂]為[編纂]或前後，但無論如何不得遲於[編纂]。[編纂]不會超過每股[編纂][編纂]港元，且現時預期不低於每股[編纂][編纂]港元，除非另有公告。倘因任何原因，[編纂]（為其本身及代表[編纂]）與我們未能就[編纂]於[編纂]達成協議，則[編纂]將不會進行並宣告失敗，香港[編纂]的申請者須於[編纂]時支付最高[編纂]每股[編纂][編纂]港元，連同1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費及0.005%聯交所交易費。倘[編纂]低於每股[編纂][編纂]港元，多繳款項可予退還。

[編纂]（為其本身及代表[編纂]）經我們同意下，可於截止遞交[編纂]申請日期上午前隨時調低[編纂]下提呈的[編纂]數目及／或指示性[編纂]範圍至低於本文件所載者（其為[編纂]港元至[編纂]港元）。在此情況下，本公司將於作出調低決定後在切實可行的情況下盡快，且無論如何不遲於截止遞交[編纂][編纂]日期上午前在《南華早報》（以英文）及《香港經濟日報》（以中文）刊發調低[編纂]下所提呈的[編纂]數目的通告。有關通告亦將刊載於聯交所網站 www.hkexnews.hk 及本公司網站 [www.chengdugs.com]。進一步詳情，請參閱本文件「[編纂]的架構」及「如何申請[編纂]」。

倘於H股開始在聯交所買賣日期上午八時正（香港時間）前出現若干理由，則[編纂]（為其本身及代表[編纂]）有權終止[編纂]根據[編纂]的義務。相關理由載於本文件「[編纂]」。謹請 閣下參閱該節以了解進一步詳情。

我們在中國註冊成立，業務亦主要位於中國。潛在[編纂]應了解中國內地與香港在法律、經濟及金融制度方面的差異，亦須了解[編纂]於在中國註冊成立的公司涉及的不同風險因素。潛在[編纂]還應了解中國內地與香港的監管架構不同，同時亦須考慮H股的市場性質不同。有關差異及風險因素載於本文件「風險因素」、「監管環境」、「附錄三一稅項及外匯」、「附錄五一主要法律及監管規定概要」及「附錄六一組織章程細則概要」。

[編纂]並沒有亦不會根據美國證券法或美國任何州證券法登記，且不得在美國境內發售、出售、抵押或轉讓，惟[編纂]可根據[編纂]第903或904條在美國境外提呈發售及出售。

[編纂]

預期時間表

[編纂]

預期時間表

[編纂]

預期時間表

[編纂]

預期時間表

[編纂]

目 錄

給[編纂]的重要信息

本文件僅為香港[編纂]及香港[編纂]而刊發，除本文件所述根據[編纂]的香港[編纂]外，並不構成出售任何證券的[編纂]或遊說購買任何證券的[編纂]。本文件不得用作且不構成在任何其他司法管轄區或在任何其他情況下的[編纂]或邀請。除香港外，本公司並未採取任何行動准許在任何司法管轄區[編纂][編纂]，亦無採取任何行動准許在香港以外的任何司法管轄區派發本文件。在其他司法管轄區內，除非已根據該等司法管轄區的適用證券法向相關證券監管機關登記或獲其授權或獲得豁免所准許，否則派發本文件及[編纂]和銷售[編纂]須受限制所限，且未必會進行。

閣下作出[編纂]決定時應僅依賴本文件及[編纂]所包含的資料。我們並未授權任何人士向閣下提供與本文件所包含的內容不同的數據。閣下不應依賴本文件以外的任何數據或陳述，亦不得將其視為已獲我們、[編纂]、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、任何[編纂]、我們或彼等各自的任何董事、監事、代理人、僱員或顧問，或參與[編纂]的任何其他人士或各方授權而提供的數據或陳述。我們的網站[www.chengdugs.com]所載數據並不屬本文件一部分。

	頁次
預期時間表.....	i
目錄.....	v
概要.....	1
釋義.....	11
技術詞彙表.....	22
前瞻性描述.....	24
風險因素.....	26
豁免嚴格遵守上市規則.....	54
有關本文件及[編纂]的資料.....	59

目 錄

董事、監事及參與[編纂]的各方	64
公司資料.....	68
行業概覽.....	70
監管環境.....	81
歷史及企業架構.....	90
業務	102
與控股股東的關係	159
關連交易.....	169
董事、監事及高級管理人員.....	176
主要股東.....	201
股本	202
財務資料.....	206
未來計劃及[編纂]用途	250
[編纂].....	252
[編纂]的架構及條件.....	265
如何申請[編纂].....	276
附錄一 — 會計師報告.....	I-1
附錄二 — [編纂].....	II-1
附錄三 — 稅項及外匯.....	III-1
附錄四 — 交通顧問報告.....	IV-1
附錄五 — 主要法律及監管規定概要	V-1
附錄六 — 組織章程細則概要	VI-1
附錄七 — 法定一般資料.....	VII-1
附錄八 — 送呈香港公司註冊處處長及備查文件	VIII-1

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[編纂][編纂]前，務須閱讀整份[編纂]。

任何[編纂]均涉及風險。有關[編纂][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[編纂][編纂]前，務須細閱該節。本節使用的各詞匯均具有「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。

概 要

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，我們運營及投資的高速公路的總加權日均車流量分別約165,138、177,279及164,203輛次，其中客運量佔總車流量超過80%。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根據我們的服務特許經營安排產生建設收入，金額與該等期間的建設成本相同。於2015年、2016年及2017年，我們的經營毛利分別為人民幣482.9百萬元、人民幣458.8百萬元及人民幣498.7百萬元等於收取通行費的經營毛利。

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) 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與成都第二繞城高速公路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「道路及設施養護、維修及升級－業務－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%股權分別由各為獨立第三方的成渝高速及四川新能置業有限公司持有25%及20%。

我們的競爭優勢

我們相信，鑑於我們的競爭優勢，我們在高速公路行業處於優勢地位：

- 我們於四川省高速公路這個擁有豐富旅遊資源的西部經濟樞紐的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

概 要

- 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「業務－我們的競爭優勢」。

業務策略

我們的目標是通過業務線及整體盈利能力增長，加強我們在四川省作為領頭高速公路的地位。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，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。

概 要

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運營。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。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」。

客戶及供應商

鑑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。

概 要

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年及2017年12月31日止年度的綜合財務資料。我們已根據本文件附錄一會計師報告所載綜合財務報表得出截至2018年4月30日止四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。

綜合全面收益表概要

	截至12月31日止年度					
	2015年		2016年		2017年	
	金額	佔收入百分比	金額	佔收入百分比	金額	佔收入百分比
	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
銷售成本.....	(302,148)	(38.5)	(726,378)	(61.3)	(1,285,629)	(72.1)
毛利.....	482,942	61.5	458,823	38.7	498,669	27.9
其他收入及收益.....	144,488	18.4	106,534	9.0	29,591	1.7
行政開支.....	(42,612)	(5.4)	(39,146)	(3.3)	(46,978)	(2.6)
其他開支.....	(2,777)	(0.4)	(2,745)	(0.2)	(2,590)	(0.1)
利息開支.....	(221,821)	(28.3)	(149,743)	(12.6)	(72,112)	(4.0)
應佔一家聯營公司溢利.....	-	-	7,074	0.6	21,798	1.2
除稅前溢利.....	360,220	45.9	380,797	32.1	428,378	24.0
所得稅開支.....	(54,472)	(6.9)	(56,447)	(4.8)	(60,588)	(3.4)
年內溢利.....	305,748	38.9	324,350	27.4	367,790	20.6

選定綜合財務狀況表概要

	截至12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元		
資產			
非流動資產總值.....	2,558,955	2,885,515	3,728,313
流動資產總值.....	3,593,552	1,581,672	1,185,765
總資產.....	6,152,507	4,467,187	4,914,078
負債			
流動負債總額.....	1,551,123	974,988	1,175,497
非流動負債總額.....	2,921,232	1,437,737	1,471,473
總負債.....	4,472,355	2,412,725	2,646,970
淨資產.....	1,680,152	2,054,462	2,267,108
權益.....	1,680,152	2,054,462	2,267,108

概 要

綜合現金流量表概要

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元		
經營活動所得現金流量	470,239	552,356	353,212
投資活動(所用)／所得現金流量淨額	(655,148)	2,015,442	43,970
融資活動(所用)／所得現金流量淨額	1,112,304	(2,268,167)	(758,611)
現金及現金等價物增加／(減少)淨額	927,395	299,631	(361,429)
年初現金及現金等價物	274,354	1,201,749	1,501,380
年末現金及現金等價物	<u>1,201,749</u>	<u>1,501,380</u>	<u>1,139,951</u>

主要財務及運營指標

下表載呈所示期向我們的部分關鍵財務指標：

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

附註：

- (1) 按截至年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) 按年內淨溢利除以總權益，再乘以100%計算。
- (4) 按年內淨溢利除以總資產，再乘以100%計算。

概 要

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[編纂][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。
- 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永久融資的能力亦有可能被限制。
- 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。
- 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。
- 高速公路運營及投資收入取決於通行費率等因素。
- 國家及地方政策的變動或會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。
- 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。

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。

概 要

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]用途

假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元（即指示性[編纂]範圍每股[編纂][編纂]港元至[編纂]港元的中位數），扣除[編纂]用及佣金及有關[編纂]的估計開支後（假設[編纂]未獲行使），我們估計[編纂][編纂]淨額合共約為[編纂]港元）。我們擬將[編纂]的[編纂]淨額作以下用途：

- (a) 約[編纂]（或約[編纂]港元）將用於收購或投資其他高速公路；
- (b) 約[編纂]（或約[編纂]港元）將用於成立新業務分部或收購其他補充業務以擴大我們於產業鏈內的業務；
- (c) 約[編纂]（或約[編纂]港元）將用於提高我們高速公路的運營效率，增加我們MTC收費車道自動發卡機及無感支付的使用度，以及改善我們的監控及交通管理能力；及
- (d) 約[編纂]（或約[編纂]港元）將用作一般公司及營運資金用途。

有關更多詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]用途」。

概 要

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。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。我們預期將於[編纂]前宣派截至2017年12月31日止年度及截至2018年9月30日止九個月的可供分派股息。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。

[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。

	根據按[編纂] 下調機制下調		
	[編纂]後的[編纂] 每股[編纂] [編纂]港元	根據[編纂] 每股H股股份 [編纂]港元	根據[編纂] 每股H股股份 [編纂]港元
[編纂]完成後的H股股份市值 ⁽¹⁾	[編纂]港元	[編纂]港元	[編纂]港元
每股未經審計[編纂]經調整合併 有形負債淨額 ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- (1) 市值乃按緊隨[編纂]完成後預期將有[編纂]股已發行H股股份，並假設概無行使[編纂]。
- (2) 每股未經審計[編纂]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]。

概 要

[編纂]費用

[編纂]費用主要包括[編纂]佣金及專家費用，估計約為人民幣[編纂]元（假設[編纂]為[編纂]港元，即本文件所述指示性[編纂]範圍的中位數）。於2017年12月31日或之前所產生的[編纂]費用約為人民幣[編纂]元，其中人民幣[編纂]元計入綜合收益表，而餘額人民幣[編纂]元錄得為預付款項，並將於[編纂]完成後計入權益。我們估計於2017年12月31日後，我們將進一步產生[編纂]佣金及其他[編纂]費用約人民幣[編纂]元，其中人民幣[編纂]元將計入綜合收益表，預期人民幣[編纂]元將於[編纂]完成後以扣減權益列賬。

近期發展

截至2018年5月31日止五個月，成灌高速公路及成溫邛高速公路的加權日均車流量較2017年同期溫和增長，而成都機場高速公路的加權日均車流量與2017年同期相比維持穩定。成彭高速公路截至2018年5月31日止五個月的加權日均車流量較2017年同期大幅減少，乃主要由於成彭高速公路若干部分因其擴建項目而關閉，項目預期於2018年6月30日前完成。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2017年12月31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。有關詳情，請參閱本文件「業務－法律合規及訴訟」。

釋 義

在本文件中，除文義另有所指外，下列詞語和用語具有下列含義。

「聯屬人士」	指	任何直接或間接控制指定人士或直接或間接受其控制或與其直接或間接受共同控制的其他人士
「[編纂]」	指	[編纂]、[編纂]及[編纂]，或視乎文義指其中任何一種表格
「組織章程細則」或「細則」	指	本公司於2017年6月28日批准採用的並於[編纂]生效的組織章程細則，並不時修訂、補充或以其他方式修改
「聯繫人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「審計與風險管理委員會」	指	我們董事會的審計與風險管理委員會
「董事會」	指	本公司董事會
「營業日」	指	香港銀行一般開門辦理日常銀行業務之日期，惟星期六、星期日或香港公眾假期除外
「複合年增長率」	指	複合年增長率
「[編纂]」	指	[編纂]設立和運作的[編纂]
「[編纂]參與者」	指	獲接納以直接[編纂]或全面[編纂]參與者身份參與[編纂]的人士
「[編纂]參與者」	指	獲接納以託管商參與者身份參與[編纂]的人士
「[編纂]」	指	獲准以[編纂]戶口持有人身份參與[編纂]的人士，可為個人、聯名個人或公司

釋 義

「[編纂]參與者」	指	[編纂]參與者、[編纂]參與者或[編纂]
「城北出口高速」	指	成都城北出口高速公路有限公司，一家於1996年9月6日在中國註冊成立的有限責任公司，其40%的股權由本公司持有，為本公司的聯營公司
「成都機場高速」	指	成都機場高速公路有限責任公司，一家於1997年12月24日在中國註冊成立的有限責任公司，其55%的股權由本公司持有，為本公司的非全資附屬公司
「成都交通」	指	成都交通投資集團有限公司，一家於2007年3月16日在中國註冊成立的有限責任公司，為我們的控股股東之一
「成都交通集團」	指	成都交通及其附屬公司
「成都高速」	指	成都高速公路建設開發有限公司，一家於1996年6月25日在中國註冊成立的有限責任公司，為我們的控股股東之一
「成都高新區」	指	成都高新技術產業開發區
「成灌高速」	指	成都成灌高速公路有限責任公司，一家於1998年8月25日在中國註冊成立的有限責任公司，為本公司之前身
「成彭高速」	指	成都成彭高速公路有限責任公司，一家於2002年9月11日在中國註冊成立的有限責任公司，其99.33%的股權由本公司持有，為本公司的非全資附屬公司

釋 義

「成溫邛（成溫段）公路」	指	成都蓉港成溫邛（成溫段）公路有限公司，為成都成溫邛高速公路有限公司的前身
「成溫邛高速」	指	成都成溫邛高速公路有限公司，一家於1998年10月26日在中國註冊成立的有限責任公司，為本公司的全資附屬公司
「成渝高速」	指	四川成渝高速公路股份有限公司，一家於1997年8月19日在中國註冊成立的有限責任公司（其H股及A股分別於聯交所上市（股份代號：00107）及上海證券交易所（股份代號：601107）上市），為獨立第三方
「緊密聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「守則」	指	上市規則附錄十四載列的企業管治守則及企業管治報告
「公司條例」	指	香港法例第622章《公司條例》（經不時修訂、補充或以其他方式修改）
「公司（清盤及雜項條文）條例」	指	香港法例第32章《公司（清盤及雜項條文）條例》（經不時修訂、補充或以其他方式修改）
「本公司」或「我們」	指	成都高速公路股份有限公司（一家根據中國法律於2016年12月21日在中國成立的股份有限公司）及其附屬公司
「關聯人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「控股股東」	指	香港上市規則所定義者，於本文件指成都交通及成都高速

釋 義

「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會
「董事」	指	本公司董事
「內資股」	指	本公司每股面值人民幣1.0元的普通股，以人民幣認購或入賬列作繳足
「[編纂]下調機制」	指	可令最終[編纂]最多設定為指示性[編纂]範圍下限以下最高[編纂]的調整
「企業所得稅法」	指	全國人民代表大會於2007年3月16日通過的中華人民共和國企業所得稅法，自2008年1月1日起生效，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「弗若斯特沙利文」	指	本公司行業顧問及獨立第三方弗若斯特沙利文（北京）諮詢有限公司上海分公司
「弗若斯特沙利文報告」	指	弗若斯特沙利文就本文件「行業概覽」一節所編製的報告
「國內生產總值」	指	國內生產總值（所有提述的國內生產總值增長率均指與國內生產總值名義增長率相對的實際增長率）
「[編纂]」	指	[編纂]及[編纂]
「[編纂]」	指	由[編纂]服務供應商填寫的[編纂]
「集團」或「本集團」	指	本公司及其附屬公司

釋 義

[編纂]

「香港」	指	中國香港特別行政區
「港元」	指	香港法定貨幣港元

[編纂]

釋 義

「國際財務報告準則」	指	國際會計準則理事會頒布的國際財務報告準則，包括準則及詮釋
「獨立第三方」	指	與本公司、其附屬公司或任何彼等各自的聯繫人的任何董事、監事、主要行政人員或主要股東概無關連（定義見上市規則）的個人或公司

[編纂]

「最後實際可行日期」	指	2018年〔6月22日〕，即本文件刊發前為加載若干數據的最後實際可行日期
[編纂]	指	我們的[編纂]於[編纂][編纂]
「[編纂]委員會」	指	聯交所[編纂]委員會

釋 義

[編纂]	指	我們的[編纂]於[編纂]並[編纂]自該日起[編纂]的日期，預期為[編纂]或前後日期
「上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
「必備條款」	指	到境外上市公司章程必備條款，以供載入將於境外上市的根據中國法律成立的公司的組織章程細則，乃由前國務院證券委員會及其他中國政府部門於1994年8月27日頒布
「交通運輸部」	指	中華人民共和國交通運輸部
「提名委員會」	指	我們董事會的提名委員會

[編纂]

釋 義

[編纂]

「中國人民銀行」	指	中國人民銀行
「中國」	指	中華人民共和國，僅就本文件而言（除非另有說明）不包括中華人民共和國香港、澳門特別行政區和台灣
「中國公司法」或 「公司法」	指	中華人民共和國公司法，經全國人民代表大會常務委員會於1993年12月29日通過，於2013年12月28日修訂並於2014年3月1日施行的中華人民共和國公司法，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「中國政府」	指	中國政府，包括各級政府部門（包括省級、市級及其他地區或地方政府機構）
「中國證券法」	指	中華人民共和國證券法，經全國人民代表大會常務委員會於1998年12月29日通過，於2014年8月31日修訂及生效，經不時修訂、補充或以其他方式修改

[編纂]

釋 義

[編纂]

「[編纂]」	指	美國證券法[編纂]，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「薪酬與考核委員會」	指	我們的董事會的薪酬與考核委員會
「重組」	指	本集團為籌備[編纂]而進行的重組，詳述於本文件「歷史及企業架構－重組」一節
「人民幣」	指	中國法定貨幣
「國務院國有資產 監督管理委員會」	指	國務院國有資產監督管理委員會，負責管理國有資產
「國家稅務總局」	指	國家稅務總局
「證監會」	指	香港證券及期貨事務監察委員會
「證券及期貨條例」	指	證券及期貨條例(香港法例第571章)，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「股份」	指	公司股本中每股面值人民幣1.0元的股份，包括內資股及H股
「股東」	指	我們的股份持有人
「四川高速公路結算中心」	指	四川省交通廳高速公路監控結算中心

釋 義

[編纂]

「獨家保薦人」 指 中信里昂證券資本市場有限公司

[編纂]

「穩定價格經辦人」 指 [編纂]

「國務院」 指 中華人民共和國國務院

「聯交所」 指 香港聯合交易所有限公司

「戰略與發展委員會」 指 我們董事會的策略與發展委員會

「附屬公司」 指 具有公司條例第15條所賦予的涵義

「主要股東」 指 具有上市規則所賦予的涵義，就本文件而言，指成都交通和成都高速

「監事」 指 本公司的監事

「監事會」 指 本公司監事會

「收購守則」 指 證監會頒布的《公司收購，合併及股份購回守則》，經不時修訂、補充或以其他方式修改

「交通顧問」或「MA」 指 綜智（中國）有限公司

「業績記錄期間」 指 截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度

[編纂]

釋 義

[編纂]

「聯合國教科文組織」	指	聯合國教育、科學及文化組織
「美國」	指	美利堅合眾國，其領土、屬地及受其司法管轄的所有地區
「美元」	指	美元，美國法定貨幣
「美國證券法」	指	1933年美國證券法（經修訂、補充或以其他方式修改）及據此頒布的規則及規例

[編纂]

「%」 指 百分比

〔中國國民、企業、實體、部門、機構、證書、所有職銜等的英文名稱，均為其中文名稱的譯名及／或音譯，僅供識別。倘中文名稱與其英文譯名及／或音譯有歧異，概以中文名稱為準。〕

本文件所載若干數額及百分比數據經已約整，因此，若干表格所載總計數據未必等於前面數據之和。〕

技術詞彙表

本技術詞彙表載有本文件中所用關於本集團及其業務的若干技術詞彙解釋。該等詞彙及其涵義與業內的標準涵義或用法未必相符。

「十三五規劃」	指	中國政府採用的一系列全國性經濟及社會發展政策及指導，旨在指導及實施2016年至2020年中國經濟及社會發展目標
「統繳模式」	指	一個通行費收費模式，僅適用於在成都彭高速公路附本地牌照的載客車輛及在成都溫邛高速公路附本地牌照的車輛，可經由此兩條高速公路的收費廣場進出而無需繳交通行費。取而代之的是，有關地方政府分別按照與成都彭高速公路和成都溫邛高速公路訂立的統繳協議向我們支付通行費。
「封閉式」	指	可控制入口的道路（所有進出點均設有收費亭）
「加權日均車流量」	指	就成灌高速公路、成都彭高速公路、成都溫邛高速公路、成都機場高速公路而言，其指高速公路的每日車流量總數，包括離開高速公路收費廣場的車輛數目、進入高速公路但從其他高速公路離開的車輛數目及經過高速公路但不進入或從高速公路收費廣場離開的車輛數目
「設計產能」	指	最大服務量（根據在相關技術標準下的設計速度及服務水平）乘以車道數目，除以平均過路車輛轉化因數，再除以高峰時段因數
「ETC」	指	電子道路收費系統
「高速公路」	指	雙向、分道的多車道道路，附進出口完全管制，全年平均每日運輸量逾15,000輛
「無感支付」	指	乘客在其智能手機上使用應用程式進行支付的一種支付模式，該支付模式可在車輛靠近收費站時自動識別車牌及自動收取通行費
「總樓面面積」	指	總樓面面積

技術詞彙表

「公路」	指	根據交通運輸部發佈的「公路工程技術標準」(JTG B01-2014)，公路包括以下五類道路： <ol style="list-style-type: none">1. 高速公路2. 一級3. 二級4. 三級5. 四級
「公里」	指	公里
「LED」	指	發光二極管
「當地牌照」	指	於成都市公安局成都交管局車輛管理處登記的現有「川A」牌照，以及於四川省公安廳車輛管理處登記，自2011年起停用的「川O」牌照
「MTC」	指	人工道路收費系統
「標準收費模式」	指	規定須於通過時付款的收費模式，適用於我們高速公路上所有不合資格使用統繳模式的車輛

前瞻性描述

本文件載有屬於或可被視為「前瞻性陳述」的若干陳述。該等前瞻性陳述可通過前瞻性措辭識別，包括「相信」、「旨在」、「估計」、「計劃」、「預測」、「預計」、「預期」、「有意」、「或會」、「尋求」、「可以」、「能夠」、「應當」、「可能」、「將會」或「應該」等字眼或類似措辭，或於各種情況下通過該等字眼的否定或其他變化形式或同類字眼識別或通過有關策略、計劃、目的、目標、未來事件或意向的討論識別。尤其是，對「估計」的提述僅指管理層據以採納最佳估計的情形。該等前瞻性陳述涉及並非歷史事實的所有事項。前瞻性陳述在本文件多處出現，包括（但不限於）有關我們的意向、信念或現時對（其中包括）我們的業務、經營業績、財務狀況、流動資金、前景、增長、策略及我們經營或日後可能經營業務所在行業及市場預期的陳述。

由於前瞻性陳述與未來事件及情況有關，故前瞻性陳述在性質上涉及風險及不明朗因素。前瞻性陳述並非對我們未來表現或我們實際經營業績、財務狀況及流動資金的保證。我們所經營市場及行業的發展可能與本文件所載前瞻性陳述描述或暗示的情況有重大差異。此外，即使我們的經營業績、財務狀況、流動資金及所在市場及行業的發展與本文件所載前瞻性陳述一致，該等業績或發展亦未必代表日後期間的業績或發展。若干風險、不明朗因素及其他因素或會導致業績及發展與前瞻性陳述所表述或隱含者存在重大差異，包括但不限於：

- 我們經營所在行業的不利變動或發展；
- 我們的經營及業務前景；
- 我們維持及提升市場地位的能力；
- 海內外競爭對我們業務所在行業或市場的影響及其對我們業務的潛在影響；
- 影響我們經營的（尤其與中國相關的）法律、法規、政府政策、稅務或會計準則或慣例的發展或變動；
- 整體政治及全球經濟狀況，尤其是與中國相關的經濟狀況，以及中國政府為控制經濟增長而採取的宏觀經濟調控措施；
- 通貨膨脹、利率、匯率的波動；

前瞻性描述

- 可供動用的融資的變動或新的融資需要；
- 我們經營所需設備成本的重大變動；
- 我們成功執行任何業務策略、計劃、目的及目標的能力；
- 我們擴展及管理我們的業務及開設新業務的能力；
- 我們獲取我們業務經營所需許可證或延長有關許可證期限的能力；
- 我們的擴展計劃及估計資本開支的變動；
- 我們的股息政策；
- 我們能否準確識別未來的業務風險及管理上述因素的風險；及
- 於本文件「概要」、「風險因素」、「未來計劃及[編纂]」、「行業概覽」及「業務」中討論的其他因素及於「財務資料」有關價格趨勢、數量、經營、毛利率、總體市場趨勢、風險管理及匯率的若干陳述。

前瞻性陳述或會且經常與實際結果有重大出入。本文件內的任何前瞻性陳述反映我們的管理層當前對未來事件的觀點，受與未來事件有關的風險、其他風險、不確定因素及假設所規限。[編纂]於作出任何[編纂]決定前，應特別考慮本文件所指出的可能導致與實際結果不符的因素。除根據上市規則規定及適用法律可能規定外，我們並無責任修訂本文件內的任何前瞻性陳述，以反映我們於本文件日期之後或會產生或出現的任何預期變動或任何事件或情況。本文件所載所有前瞻性陳述均適用本提示聲明。

風險因素

閣下應細讀本文件所載全部資料（包括下述風險與不明朗因素）後，方可[編纂]於我們的[編纂]。閣下尤應注意我們在中國註冊成立，所有業務均在中國經營的事實，中國的法律及監管環境在多方面與其他國家通用者不同。我們的業務、財務狀況或經營業績可因任何這些重大風險及不明朗因素而受到重大不利影響。我們[編纂]的[編纂]可因任何這些重大風險與不明朗因素而下跌，而閣下或會因此損失所有或部分[編纂]。

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。

我們高速公路之收益主要視乎使用我們高速公路之汽車數目及適用通行費。車流量直接及間接受多項因素影響，包括：

- 通行費；
- 燃料價格；
- 汽車價格以及擁有及操作汽車的成本；
- 使用我們高速公路的不同車輛分類組合；
- 於任何特定時間均能有效使用我們的高速公路的車輛數目的限制及不同車輛分類組合；
- 發生事故；
- 我們進行的升級、擴建及維修工程造成的公路封閉或限制通行；
- 法律、法規及政策變動；
- 人口、汽車保有量及駕駛年齡人士數目變化；
- 地震、水災及森林火災等自然災害；
- 可能使駕駛困難或危險的天氣狀況，如大雨或冰雹；

風險因素

- 與我們趨於平行的其他替代高速公路以及互相競爭的其他交通運輸方式（如高速鐵路）相比，我們高速公路的實用性、質量及鄰近程度；
- 連接公路的維護質量；
- 國家及省級公路一般適用的技術標準；
- 高速公路所到達省、市及鄉鎮的社會經濟發展；及
- 中國總體經濟增長狀況。

某一條收費公路之車流量，亦受其與當地及國家公路網絡的連接程度所影響。我們無法向閣下保證，四川省之公路系統及網絡之未來變動，將不會對我們高速公路之車流量構成不利影響。車流量之未來增長同樣視乎中國尤其是四川省的持續經濟增長及有利發展政策而定。任何經濟狀況之不利變動，或會對我們高速公路的車流量造成不利影響。

此外，於業績記錄期間，我們於成彭高速及成溫邛高速向若干當地汽車實施統繳模式，據此相關收費權透過相關地方政府機關根據議定公式計算每月或每季度結清應付通行費。有關統繳模式詳情，請參閱本文件「業務－我們的業務運營－收取通行費」。我們期望將來對我們所有高速公路實行標準收費模式，據此所有汽車通過我們的收費站時需按要求繳付通行費。特別是，我們將在預期於成彭高速擴建計劃如期於2018年6月30日完成後恢復標準收費模式。詳見本文件「業務－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」。我們無法向閣下保證，該兩條高速公路的車流量將不會因實施標準收費模式而下跌。

我們的經營業績或會受競爭公路及其他交通方式影響。

我們的業績或會受到源於以下競爭的影響，包括：

- 現有質量相若的競爭公路及橋梁（有關我們各高速公路的競爭公路詳情，見本文件「業務－我們的業務運營－我們的高速公路」）；
- 擴建中的高速鐵路網絡以及地鐵及城際輕軌系統規劃及發展；及
- 通行費或許較低的新競爭高速公路。

風險因素

替代交通方式或會給旅客提供更舒適便捷的交通服務。我們無法向閣下保證，我們將能夠保持或改善我們高速公路的道路情況以與現有及新交通方式競爭。倘乘客或交通模式發生變化，導致我們高速公路的整體車流量減少，我們的業務、財務狀況及經營業績或將受到不利影響。

我們的業務拓展或會需要重大資本投入及外部融資，而且我們安排額外外部融資的能力有限。

我們的高速公路業務或會需要重大資本投入，尤其是用於高速公路的升級及擴建。我們已尋求並將繼續尋求額外融資為資本開支提供資金，來支持我們業務的進一步增長及／或償還現有債務責任。我們安排外部融資的能力及有關融資成本取決於多項因素，包括整體經濟及資本市場狀況、利率、銀行或其他借款方可提供信貸、投資者對我們的信心、我們的業務成功以及中國的整體政治及經濟狀況。我們無法向閣下保證，將可取得額外融資（不論短期或長期），或（如有）將按對我們有利的條款取得有關融資。截至2017年12月31日及2018年4月30日，我們的銀行及其他借款總額分別約為人民幣1,455.5百萬元及1,488.0百萬元。我們於截至2017年12月31日的負債權益比率（即銀行及其他借款總額除以總權益）為64.2%。

此外，概不保證中國政府不會推出其他措施而可能進一步限制我們的資金。因此，我們可能越來越依賴現有高速公路營運產生的現金及透過任何股權或其他融資活動產生的現金，且概不保證該等現金流將足以為我們業務的未來增長提供足夠資金，因而可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成不利影響。此外，我們於若干資產的所有權及／或使用權（包括我們高速公路的特許經營權）就我們借款方若干質押及保證安排所限。倘相關貸款或保證出現任何違約，借款方或會選擇採取行動行使其質押或保證安排項下的權利。於該等情況下，我們或會因權利的行使失去對相關資產的控制權，其將對我們的業務、財務狀況和經營業績造成不利影響。

此外，我們的未來借款也可能包括限制性契約。任何我們未能履行支付義務或遵守任何肯定性契諾或我方任何違反否定性契諾的情況，都可能構成我們的借款違約事件。倘發生任何違約事件，我們的財務狀況、經營業績、現金流量及前景可能受到重大不利影響。

風險因素

擴建項目成本超支及延誤或會對我們的經營業績造成不利影響。

基於我們的業務性質，我們的擴展項目需要投入大量資本開支。完成任何指定項目的施工期及所需資金，或會受不同因素影響，包括建築材料、設備及勞工短缺、天氣惡劣、自然災害、與工人或承建商糾紛、意外、政府政策變動及／或其他不可預見的困難或情況。該等事件可導致擴建項目延遲完工，並導致成本超支或損失收益。

於最後實際可行日期，成彭高速公路正在進行車道擴建，預期將於2018年6月30日完工。進一步詳情請參閱本文件「業務－我們的業務經營－道路及設施養護、維修及升級－我們的高速公路擴建項目」。我們現有或未來車道擴建項目的完成或會遭遇成本超支或延誤，任何有關重大成本超支或延誤或會對我們的經營業績造成不利影響。

利率的變化已經影響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。

我們現有全部借款的利率將根據市場利率變動進行調整。我們的政策並非為對沖利率變動。我們的利率風險主要與我們的現金存款及長期銀行貸款及其他借款有關。利率的變化已經影響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。自2012年起，中國政府多次降低基本利率以刺激經濟，將一年期基準貸款利率由2012年6月8日的6.31%下調至2015年10月24日的4.35%。截至最後實際可行日期，一年期基準借款利率為4.35%。由於中國大部分商業銀行和中國其他金融機構都將貸款利率與中國人民銀行公佈的基準貸款利率掛鉤，因此任何基準貸款利率上調都會增加我們的融資成本，對我們的經營業績及業務前景造成不利影響。

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。

在中國，收費公路的通行費由省級或地方不同政府部門釐定。任何建議通行費增加須由相關政府部門經計及各項因素（如車流量、高速公路建設及經營成本、預期回收投資時間、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的承受能力）後批准。

風險因素

作為高速公路經營商，我們可不時向相關政府機關申請增加通行費及擴闊高速公路，以達至期望的投資回報率。然而，我們無法向閣下保證，政府部門會及時批准有關申請，或不批准。再者，我們無法向閣下保證，政府部門將不會於任何時候要求降低通行費。例如，四川省發展及改革委員會和四川省交通廳在2016年將使用成都機場高速公路的第一類乘用車之通行費下調28.6%。倘政府部門不及時或不批准我們提高通行費的請求，或要求下調或豁免通行費，則我們的業務和經營業績或會受到重大及不利影響。

此外，根據由四川省交通運輸廳、四川省發展及改革委員會及四川省財政部廳合頒布的《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日生效)，位於四川省內的高速公路通行費可根據高速公路的工程和服務質量評估按年調整。對於經營中的高速公路，倘高速公路服務質量評分低於85分或因高速公路管理不當引致重大事故發生，該高速公路通行費於來年將下調5%。進一步詳情請參閱本文件「業務－定價」。我們無法向閣下保證我們的通行費於日後將不會降低，可能對我們的收益及經營業績造成重大不利影響。

此外，由交通部發布並於2003年10月1日生效的《收費公路車輛通行費車型分類》(交通行業標準JT/T489-2003)規定載客汽車按照客座數目分類，而貨車則按照噸數分類。儘管車型分類標準曾不時由有關當局作出調整，而且該等調整對我們的通行費收入並無重大影響，惟概不保證與交通及物流有關的政府政策的任何未來指引、通知或變動將不會對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成不利影響。此外，根據《收費公路管理條例》、《國務院關於批轉交通運輸部等部門重大節假日免收小型客車通行費實施方案的通知》(「節假日免收通行費政策」)及《關於進一步完善鮮活農產品運輸綠色通道政策的緊急通知》，若干車輛獲豁免支付通行費。詳情見本文件「監管環境－

風險因素

中國高速公路行業的主要法例及法規」及「業務一定價」。概不保證相關政府機關日後將不會實施通行費折扣或免收通行費政策及任何其他有關通行費或通行費率的政策，而該等政策可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成不利影響。

國家及地方政策的變動或會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

中國經濟正迅速發展，因此會定期頒布政府法規政策以應對該等發展。政府政策的變動或會對我們的收益造成不利影響，直接或間接增加我們經營及維持高速公路之成本。此外，我們統繳模式的收費時限及據此的通行費乃由當地政府決定。由於根據統繳模式收取的通行費於我們通行費總收入中佔相當大比例，政府對統繳模式的態度的轉變可對我們的經營業績造成重大影響。更甚者，國家及地方政府有關交通管制及國家節假日通行費豁免的政策亦可對我們的經營業績或財務狀況造成不利影響。

我們可能未能與相關政府機構重續或延長經營我們高速公路的權利。

經營我們高速公路的權利及期限及徵收通行費視乎四川省政府的批准。根據國務院於2004年11月生效的《收費公路管理條例》，經營高速公路的期限應由相關政府機構根據全數收回投資成本及合理投資回報的原則制定，但於中國政府所訂明的中部及西部省份內不應長逾30年。於2015年7月，當局發布了對《收費公路管理條例》(修正案徵求意見稿)，以徵求公眾意見。據此，投資規模大且投資周期長的若干收費公路的經營期，經批准可以超過30年。然而，截止最後實際可行日期，徵求意見稿並無生效。進一步詳情請參閱本文件「監管環境－監管環境－中國高速公路行業的主要法例及法規」。

我們高速公路的餘下經營期介乎6年至17年。儘管我們致力尋求重續或延長我們高速公路的經營期，我們無法向 閣下，保證我們將能夠自相關政府機構獲取必要的批准。未能延長高速公路經營期可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。此外，儘管我們沒有理由相信我們的高速公路經營權會在逾期前及未經我們同意情況下被撤銷，我們無法向 閣下保證該事件不會發生。當地政府對我們安排所作出任何不利變動可對我們的財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。

風險因素

我們的業務在地域上集中且我們的業務及經營業績取決於中國（特別是四川省）的經濟活動水平。

我們的業務及表現受中國（特別是四川省）整體經濟狀況的影響，而中國整體經濟狀況則受超出我們控制範圍的各種整體經濟及社會狀況的影響，包括國內生產總值增長率、政府政策、通貨膨脹水平、就業率及利率。任何經濟活動低迷或預期放緩、中國國內生產總值增長減慢，以及中國社會狀況變動均可能會影響中國的整體交通需求。

我們的主要業務為建設、養護及開發位於四川省成都及周邊的高速公路。我們所經營或投資的高速公路均位於四川省成都。進一步詳情請參閱「業務－我們的業務運營」。因此，我們的業務、財務狀況及經營業績已經並將會繼續受到成都經濟活動水平影響，其次是四川省其他地區。由於我們擬於未來繼續經營現有的高速公路，以及收購或投資於四川省的其他優質高速公路，我們的業務將繼續在地域上集中於四川省。

成都和四川省經濟於過去幾年持續發展。尤其是成都2017年國內生產總值名列中國各省會城市中第二位。儘管該等發展讓我們大為受惠，並使我們迅速發展，概不保證成都和四川省經濟活動的水平將繼續以過去所達到的速度增長，或完全停止增長，或宏觀或地方經濟環境或中國政府或地方政府就有關高速公路的政策不會改變。倘發生超出我們控制範圍的事件而以致四川省或中國出現任何不利的經濟、社會、政治或監管情況或不利的發展情況，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景或會受到重大不利影響。

我們的高速公路經營可能會受到營運風險的影響。

只要針對通行費徵收的內部控制有效系統妥為建立，且恰當的定期維護照常進行，高速公路的經營一般涉及較低的經營風險。然而，我們高速公路的經營或會由於不可預見的事件及不同因素受到重大不利影響或中斷，如管理及內部控制不足、重大交通事故、其他不可預見狀況及我們進行的建設工程造成的公路封閉或限制通行。

倘發生事故，高速公路交通量或會減少，導致我們的收入及溢利減少。此外，倘高速公路因該等事故形成不安全或擁塞的不良聲譽，駕駛者可能會選擇其他路線，進而減少我們高速公路的車流量。我們所承接的高速公路升級、擴建及維修項目亦可能導致高速公路的車流量減少。例如，成彭高速公路於2017年的加權日均車流量減少乃主要由於成彭高速因其升級項目而部分關閉，該升級項目將於2018年6月30日前完成。

風險因素

請參閱本文件「一 道路及設施養護、維修及升級 — 我們的高速公路擴建項目」。倘高速公路的經營受該等事件影響整體或部分中斷，車流量以及因此我們的經營業績和財務狀況或會受到重大不利影響。

此外，我們的經營業績受迴避通行費的風險所影響。我們所有高速公路均為封閉式高速公路，以電子化方式核實通行費。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將記錄每起異常匝道抬起，而我們會在之後進行調查。我們亦在收費站、收費車道及收費亭內安裝高清監控錄像機，使我們能夠適時地監控交通和對緊急情況和不利的天氣條件作出高效的反應。然而，我們無法向閣下保證，該等控制及系統於日後仍為足夠，亦無法保證可收取通行費，且無法保證我們的收益及經營業績將不會因而受到不利影響。

四川高速公路結算中心負責收集聯網收費系統下我們的高速公路的車流量數據及通行費分配。收費系統中的任何錯誤均可能引致數據收集不準確並延遲結算，這可能會對我們的營運和聲譽造成不利影響。

四川省交通運輸廳直接控制的機構四川高速公路結算中心負責收集我們所有網際收費系統項下高速公路的車流量數據，並向我們的集團公司提供相關車流量數據及通行費收取資料。每輛汽車的路徑及里數資料（不論透過MTC或ETC）將由四川高速公路結算中心系統記錄及核實。四川高速公路結算中心其後將有關資料用於計算及分配各相關高速公路營運商的通行費權利，然後向我們發出有關該等資料及計算應收通行費的對賬報表供我們確認。我們的指定員工將按照我們內部記錄及指定收取通行費銀行賬戶的記錄，核實對賬報表所載的通行費金額。更多詳情請參閱本文件「業務 — 我們的業務運營 — 收取通行費」。過往，四川高速公路結算中心與我們識別的若干金額之間出現差異。隨著我們致力採取措施應對及減少發生差異，我們無法向閣下保證，日後將不會發生有關差異或與網際收費系統相關的任何其他問題，而可能對我們的通行費收入及財務狀況造成重大不利影響。

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。

截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，我們來自統繳模式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。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3.6百萬元及人民幣25.7百萬元。於業績記錄期間，地方政府（為統繳協議的訂約方）的付款有所延誤。倘因任何原因，地方政府日後未能及時支付全

風險因素

部款項或完全沒有支付款項，我們可能產生減值虧損，而我們的經營業績及財務狀況可能受到重大不利影響，亦可能轉而導致減值虧損撥備。我們無法向閣下保證，我們將能夠及時全數取回統繳產生的通行費收入應收賬款。倘統繳模式產生的通行費收入應收賬款並無獲及時繳付，則我們的財務狀況、盈利能力及現金流或會受到不利影響。我們預計於成彭高速公路擴建項目如期於2018年6月30日完工後於2018年7月將恢復標準收費模式。進一步詳情請參閱本文件「業務－業務經營－收取通行費－統繳模式」。

我們未必能夠透過收購及投資有效地擴充我們的業務，且概不保證我們建議的所有或任何收購及投資將按商業上可接受的條款完成，或根本無法完成。

我們的未來發展取決於（其中包括）我們透過收購及內部增長及擴充的能力。我們實現及受惠於該等收購及投資的能力取決於多項因素，部分因素並非我們所能控制。該等因素包括（但不限於）我們識別能配合我們發展策略的收購或投資資產或業務、在指定時限或估計預算內執行收購或完成投資、整合任何已收購業務以及培訓及挽留合資格人員以管理及經營已收購或被投資業務的能力。新收購及投資項目亦可能面臨我們現有高速公路業務所面對的所有業務風險。有關我們收購策略的詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]用途」。

收購及策略性投資在有關收購或投資完成前後涉及多項風險。完成前的風險包括監管限制、產生債務、管理層需分心處理其他業務、董事會延遲審批及完成收購或投資的條件未必獲我們或賣方履行。收購後面對的困難可能包括（其中包括）難以對所收購業務的營運、企業文化及人員進行整合、管理層需分心處理其他業務問題、產生額外債務、有關商譽及其他無形資產開支的減值或攤銷，以及所收購企業的重要僱員可能會流失。

再者，概不保證全部或任何建議收購或投資將按對我們有利的條件或在理想的時限內完成。即使我們能夠成功收購或投資合適的項目，概不保證該收購或投資將可為我們實現預期的回報。倘我們未能收購合適的項目或該收購或投資未能實現預期的回報，則我們的業務、財務狀況、經營業績及前景或會受到重大不利影響。

收購亦會構成我們可能面臨有關所收購公司及其管理層在收購前後進行的行動而產生繼任者責任的風險。我們就收購或投資進行的盡職審查未必足以發現未知責任，因而我們從我們所收購公司或投資目標公司的賣方及／或其股東收到的任何合約擔保或彌償未必足以保護我們避免或彌補我們產生的實際責任。任何與收購或投資有關的重大責任均可能對我們的聲譽產生不利影響及降低收購或投資的裨益，並可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

風險因素

我們可能會受到影響我們與附屬公司層面的股東的關係或業務來往的重大問題的不利影響。

我們通過非全資附屬公司或聯營公司開展部分業務。尤其是，我們持有成都機場高速公路公司55%股權及城北出口高速公路公司40%股權。成都機場高速公路的餘下股權分別由成渝高速及四川新能分別持有25%及20%，而城北出口高速公路的餘下股權則由成渝高速持有。成渝高速為一間於聯交所上市的高速公路公司。這種安排涉及一些風險，其中包括：

- 我們於該等公司的其他股東的經濟或業務利益或目標或理念未必與我們一致；
- 倘我們與我們於該等附屬公司或聯營公司的合作夥伴之間存在分歧，我們可能無法通過若干要求我們附屬公司或聯營公司全體董事一致同意的重要董事會決議；或
- 我們的合作夥伴可能採取違反我們的要求或違反我們的政策或目標的行動。

任何這些和其他因素可能對我們的業務產生重大的不利影響。

第三方承建商就每日維護高速公路或我們車道擴建工程項目違反合約義務或會對我們的經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們委聘第三方承建商提供多種服務，包括若干道路維護、維修項目和車道擴建項目。我們一般透過複雜的競投程序經考慮其報價、聲譽、品質、可信度、技術優勢及所提供的產品及服務甄選第三方承建商。該委聘過程需要多重審批程序。該等第三方承建商的表現是否理想與及時將直接影響我們的道路維護、維修項目以及車道擴建項目的質量及進度。雖然我們定期對承建商的表現進行復查及評估並於續約前重新評估其資格，我們無法向閣下保證由該等第三方承建商提供的服務令人滿意，或其將如期完成服務。此外，我們無法向閣下保證，我們對第三方承建商的作業及表現進行的監控將足以控制其服務質量或符合相關安全或環境標準的情況。倘我們的第三方承建商的表現欠佳，或有任何一方違反其合約義務，我們或會需要更換該等承建商，或採取其他補救行動，這將帶來額外成本及對項目進度造成重大不利影響。此外，於合約期間內的承建商的財務狀況可能會出現惡化，從而或會影響彼等開展項目的能力，並對我們項目能否如期完工及我們的經營業績造成重大不利影響。

此外，概不保證第三方承建商提供的服務將持續按商業上可接受的條款提供，甚至不會再提供。倘彼等的服務因任何理由中斷或終止，而我們未能及時按商業上可接

風險因素

受的條款聘請合適替代人士，甚至無法聘請替代人士，我們高速公路的養護、維修及升級進度可能會延誤。上述任何或所有情況均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。

建築材料成本及我們承建商的勞工成本之波動或會對我們的業務及財務表現造成重大不利影響

我們通常委聘第三方承建商進行高速公路建設、擴建及維修項目。該等第三方承建商通常負責採購建築材料，包括鋼筋及水泥，其價格或會出現波動。任何建築或原材料成本的大幅增加或會導致該等承建商的報價進一步上升。此外，隨著中國整體生活水平提升以及中國政府最近頒布的政策旨在提高外來工的工資，我們預期第三方承建商的勞工成本將於不久將來持續上升。鑑於我們經營及投資的高速公路的通行費由相關政府部門釐定且未經該等政府部門批准不得進行調整，我們可能無法將增加的成本轉嫁至我們的客戶。我們無法將我們增加的成本轉嫁予我們的客戶或會降低我們的利潤率，並對我們的經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們開展業務經營須取得若干資格或牌照，任何該等資格或牌照被吊銷、註銷或未獲重續，或會對我們的業務造成重大不利影響。

我們須取得若干由相關政府機構頒發的資格或牌照（尤其包括我們的高速公路的特許權）以開展業務。我們須遵守各級政府施行的若干規限及條件，以維持我們的資格及牌照。有關適用於我們的資格及牌照的相關中國法律法規的進一步詳情，請參閱本文件「監管環境」。倘我們未能遵守取得及維持我們資格及牌照所需的條件，我們的資格及牌照或會被註銷或吊銷，且我們的牌照或會被延遲續期，這將對我們的業務經營造成直接的不利影響。

我們的高速公路經營可能受到災難事件的重大不利影響，特別是成都或四川省。

我們的高速公路經營可能受到惡劣天氣狀況、自然災害及流行病等災難事件的重大不利影響。如2008年5月四川省汶川發生地震，造成該月我們所有高速公路車流量銳減。在此之後，成灌高速公路、成彭高速公路、成溫邛高速公路和成都機場高速公路的通行費收入亦受到地方政府機關實施臨時免收通行費政策的影響。特別是，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分別豁免收取通行費六個月、49日、24日及23日。此外，四川省九寨溝在2017年8月經歷了另外一起地震，導致成灌高速公路的車流量於去年同期減少約3%。此種災難性事件和惡劣的天氣狀況可能導致車道封閉，影響我們的道路狀況，並對我們的高速公路的運營產生負面影響。倘我們高速公路的狀況或經營因該等事件而受到重大影響，我們的經營業績和財務狀況或會遭受不利影響。

風險因素

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。

我們面臨多種與我們的業務有關的風險，且保險保障範圍可能不足或並無相關的保險保障。此外，根據中國的行業慣例，我們並無就訴訟風險、業務中斷風險、財產一切險及機器故障險等財產保險，人壽保險、公眾責任險、特種設備責任險或第三方責任險等責任保險投購保險。詳情見本文件「業務－社會保障計劃及保險」。若發生任何上述事件，則可能會導致我們的營運中斷，並使我們蒙受巨額損失或責任。此外，某些損失可能無法以商業上合理的條款投購保險，如因地震、戰爭、內亂及若干其他不可抗力事件而蒙受的損失。我們並不就一般商業及行業慣例上的損失投購保險。倘我們遭受重大損失或債務且我們無法獲得保險保障範圍或保險保障範圍不足以補償該等損失或債務，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能受到重大不利影響。

如果我們不能吸引和挽留主要管理人員和合格員工，我們的業務活動和業務可能受到不利影響。

我們的成功歸功於我們管理團隊的領導和貢獻。因此我們持續獲得成功很大程度上視乎我們挽留這些主要管理人員服務的能力。失去他們的服務而未有及時且合適的替代將會對我們的經營以及由此產生之收入和利潤造成不利影響。

在高速公路行業，合資格人員的競爭通常很激烈，且市場上合資格人選非常有限。我們無法向閣下保證我們將能夠維持執行項目或其他企業活動所需之充足的技術熟練勞動力，亦無法向閣下保證員工成本不會因熟練人員供應短缺而增加。此外，倘我們將業務擴充至四川省或中國其他地區，我們將需要在更大地理規模上聘用、培訓及挽留僱員。倘我們未能吸引和挽留有合適管理或其他專才的人員，或維持長期充足的勞動力，我們的財務狀況和經營業績或將受到重大不利影響。

風險因素

我們可能面臨僱員或第三方的挪用通行費或不當行為，並可能須投資更嚴緊監控機制。

由於我們高速公路上大部分收費站被設定為MTC，我們通常於日常營運中收取及處理大量現金。儘管我們已設置內部控制及增加使用自動通行費收費，依然面臨僱員挪用通行費的風險，我們無法向閣下保證將不會發生涉及僱員、乘客或其他第三方的欺詐、盜竊或其他不當行為。

於業績記錄期間，我們的前僱員陳傑（「陳先生」）因受賄而被追究刑事責任。陳先生由2009年1月至2016年4月兼任我們的董事兼董事長，並由2010年2月至2016年5月擔任成都交通副董事長。陳先生於2016年8月正式被調查，並於2017年9月被判犯刑事責任。本公司並無隱含或涉及與該事件有關的任何違法違紀行為。根據判決，本公司、董事或本公司的其他高級管理人員並非案件的當事人，且並無涉及任何形式的不當行為或被處以任何形式的懲罰或制裁。有關更多詳情，請參閱本文件「業務－法律合規及訴訟－有關我們前僱員的事件」。自該事件於2016年4月引起我們關注以來，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「業務－法律合規及訴訟－內部控制發現和整改措施」。

任何有損我們利益的不當行為可能令我們面臨財務虧損、有損我們聲譽及可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。此外，我們過往曾發現及可能日後發現我們內部控制上需要改進的地方。倘我們未能實施任何新或改進監控，或於實施上遇到任何困難，可能有損我們的經營業績或導致我們未能履行申報責任。有關詳情，請參閱本文件「業務－法律合規及訴訟－內部控制發現和整改措施」。

我們於業績記錄期間錄得大量無形資產，倘該等無形資產的可收回性大幅變差，我們可能產生重大減值虧損。

根據四川省政府授出的相關批文，我們獲得特許經營權以經營、管理及開發我們的所有高速公路及有權收取通行費，期限介乎25年至30年，以換取我們根據服務特許經營安排提供建設服務。我們高速公路的餘下經營期介乎6年至17年。我們升級及擴建我們高速公路所產生的建設成本乃資本化為我們的無形資產。截至2015年、2016年及2017年12月31日，我們的服務特許經營安排金額分別為人民幣2,343.4百萬元、人民幣

風險因素

2,633.1百萬元及人民幣3,460.6百萬元，分別佔我們總資產的38.1%、58.9%及70.4%。於2015年、2016年及2017年的服務特許經營安排的相關攤銷金額分別約為人民幣97.2百萬元、人民幣108.0百萬元及人民幣116.4百萬元。於業績記錄期間並無就特許經營無形資產確認減值虧損。

我們的服務特許經營安排於各估計可使用年期內攤銷，且僅於發生任何事件或情況變動而顯示資產的賬面值超出其可收回金額時，方會進行減值評估。倘發生任何事件或情況變動顯示其賬面值未必能夠全數收回，我們會估計我們服務特許經營安排的可收回金額。倘我們的服務特許經營安排的賬面值高於其可收回金額，我們將就其確認減值虧損。因此而確認的任何重大減值虧損均可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。更多詳情，請參閱「財務資料－主要會計政策及估計」。

我們的業務受季節性波動的影響。

我們的收入及經營業績已經且預期將繼續受季節性波動的影響。我們的收入與車流量波動及實施臨時豁免通行費政策有直接關係。由於我們的高速公路通往眾多旅遊景點及熱門目的地，我們於夏季的通行費收入往往較高，其時的天氣適合外遊且我們的高速公路往往在夏季錄得最高車流量。我們在春節假期前後的通行費收入往往是年內最低的，原因是其時的天氣寒冷、工商業活動量減少以及節假日免收通行費政策。該等因素導致各季收入不盡相同，而季度業績或會不同於過往年度相應期間的業績，而閣下未必能夠根據季度經營業績之比較結果預計年度經營業績。收入及經營業績的季節性波動可能導致我們的股價波動，甚至下跌。該等季節性波動或會隨收入增加而更加顯著。

風險因素

我們須就我們承辦與我們擁有的土地和樓宇相關的建設項目取得多項政府批文及符合法規要求。我們目前經營所用的若干物業不符合中國適用法律法規。

我們須就我們承辦的建設項目向相關部門取得多項許可證、證書及其他批文，包括但不限於土地使用權證、建設用地規劃許可證、建設工程規劃許可證、建築工程施工許可證、環境影響評價批覆文件、環保驗收、消防設計評估合格批文、消防驗收合格批文、竣工驗收備案登記證及樓宇所有權證。如果我們在獲得任何所需關於建設和開發項目的許可證、證書和批准時遇到困難，我們的經營業績可能會受到重大不利影響。

特別是，我們經營所用的若干物業不符合中國適用法律法規。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－物業」及「業務－法律合規及訴訟」。

誠如我們的中國法律顧問所告知，根據相關中國法律及法規，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收回相關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，我們面臨須於指定時限內採取若干補救措施（包括拆除相關樓宇）及被處罰款建設工程造價的5%至10%的風險；(iii)就未能取得建築工程施工許可證而言，我們面臨須停止建設及被處罰款建設工程合同價款的1%至2%的風險。

如果我們失去對任何土地和樓宇的權利，我們對該等土地和樓宇的使用或會受到限制，或我們可能會產生額外成本，在此情況下，我們的業務、財務狀況及經營業績將會受到干擾。如任何上述風險發生，我們的業務、財務狀況和經營業績可能會受到重大不利影響。

我們或會不時因經營涉及法律及其他訴訟，且或會因此面臨巨額負債。

於我們日常業務過程中，我們或會涉及與多方之糾紛，包括當地政府、我們的供應商、客戶及承建商，以及有關我們的收購及投資。此等糾紛不論對方要求賠償的價值高低，或會導致法律及其他訴訟，並或會令我們產生高額成本，分散企業資源及管理層注意力，亦可導致我們的項目完工延期。我們亦可能就外判活動涉及法律申索，而我們可能須產生成本及投放資源以就有關申索抗辯。此外，任何我們與僱員之間的

風險因素

重大勞務糾紛或會對我們的經營或未來擴展計劃造成重大干擾。於經營過程中，我們或會與監管機構產生分歧，或會令我們受到行政訴訟和引致罰款的不利決定。於該等情況下，我們的經營業績及財務狀況或會受到重大不利影響。

目前我們在中國可獲得的任何優惠稅收待遇或其他獎勵的中斷或會對我們的業務、財務狀況和經營業績造成重大不利影響。

截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，本公司、成溫邛高速、成都機場高速、及城北出口高速（本公司的聯營公司）有權享有15%的優惠所得稅率（而不是25%的法定所得稅率）。成彭高速於2015年及2016年亦享有15%的優惠稅率。截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，我們優惠稅收待遇的匯總稅項影響分別為人民幣36.0百萬元、人民幣38.1百萬元及人民幣41.7百萬元。

根據《財政部海關總署國家稅務總局關於深入實施西部大開發戰略有關稅收政策問題的通知》（財稅[2011]58號）（「通知」），優惠稅收待遇定於2020年12月屆滿。我們無法向閣下保證於優惠稅收待遇逾期後我們仍符合其要求或該優惠稅收待遇到期前未被撤銷。有關政府補貼及優惠稅收待遇的進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註9。若我們未能延續該優惠稅收待遇或該優惠稅收待遇被追溯撤銷，我們將面臨25%的法定企業所得稅率並可面臨由此引致的更高稅項負債，這可能對我們的經營業績造成不利影響。

環保及安全政策及法規可能會導致我們的高速公路經營開支增加，對我們的收入水平及盈利能力帶來不利影響。

高速公路的建設、擴建和運營可能對當地植被及水土造成不同程度的損害，產生灰塵和噪聲污染，破壞生態環境，造成安全隱患。雖然我們的主要業務不屬於高污染或危險行業，但環保或安全保護措施和政策可能會導致運營成本的增加，限制我們高速公路的車流量，從而對我們的收入水平及盈利能力產生不利影響。我們高速公路上的交通或會產生粉塵及噪音污染，而我們的道路養護、擴展或施工作業可能影響周邊的植被、土壤及水。儘管高速公路行業目前未被分類為高污染行業，惟中國政府正逐漸施行更多且趨於嚴格的環境法律法規。因此，有關當局或會要求我們遵守該等新法規及增加環保投入，這可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成不利影響。

風險因素

實施中國勞動合同法及中國勞工成本的增加可能對我們的業務及盈利能力造成不利影響。

於2008年1月1日生效及於2012年12月28日修訂的《中華人民共和國勞動合同法》連同其實施條例在訂立書面僱傭合約及解僱僱員方面，對僱主施加更嚴格的規定。《中華人民共和國勞動合同法》及其實施條例亦制訂有關（其中包括）最低工資、遣散費及非固定期限僱傭合約、試用期時限以及固定期限僱傭合約僱員的受僱期限及次數的規定。《中華人民共和國勞動合同法》及其實施條例亦規定僱主須代僱員支付社會保險費，倘未遵守該規定，僱員有權單方面終止僱傭合約。

此外，根據於2008年1月1日生效的中國《職工帶薪年休假條例》及於2008年9月18日生效的實施辦法，為僱主工作滿一年以上的僱員可享有5至15日帶薪年假，具體日數視僱員服務年期釐定。倘僱員應僱主要求放棄該等年假，僱主須就放棄的每個年休假日作出其正常薪酬三倍的補償。有關法律及法規可能會增加我們的勞工成本。此外，由於工人不滿工作環境及薪酬，若干於中國經營的公司於2010年發生勞資糾紛。我們無法向閣下保證，該等勞工罷工將不會影響勞工市場整體環境或導致中國更改相關勞動法律及法規，進而可能會對我們的業務造成不利影響。勞工成本的任何增加及日後與僱員的糾紛可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。

未來我們高速公路的實際交通流量及通行費收入可能與MA確定的預計交通流量及通行費收入有所不同，並發生變化。

MA一直擔任獨立交通顧問，對我們的高速公路進行獨立的交通及收入研究。詳情請參閱本文件「附錄四－交通顧問報告」。我們高速公路的交通流量預測由MA採用其認為合適的分析方法及模式編製。該等預測是基於我們的高速公路的交通流量的過往數據及（其中包括）對四川省的社會、人口及經濟趨勢的若干假設而作出。該等假設亦要求主觀確定與中國相關的若干因素，而該等因素未必會實現。無法保證在製定此類預測時使用的假設（包括但不限於我們的高速公路的估計容量、四川省及成都市的國內生產總值增長率以及其他社會經濟因素）將被證明屬準確。無法保證實際的交通流量將與預計的交通流量一致。實際交通流量的嚴重不足可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。

風險因素

有關在中國經營之風險

中國政府的政治及經濟政策的不利變動可對中國整體經濟發展造成重大不利影響，可引致對我們服務的需求減少並對我們的競爭地位造成重大不利影響。

我們在中國經營所有業務，因此我們的業務、財務狀況、經營業績及前景很大程度上受中國經濟、政治及法律發展影響。由於我們的業務容易受個人自主消費水平影響，在經濟全面下滑期間，我們的業務及經營業績將趨於減少。

中國經濟於多方面有別於大部分發達國家，包括政府參與程度、發展水平、增長率、外匯管制、融資能力及資源分配。雖然中國經濟於過去三十年經歷重大增長，但不同經濟環節在不同地區的增長幅度並不平均，並且增長率在近年一直放緩。此外，中國經濟一直以來由計劃經濟轉型為更以市場為導向的經濟，並且在中國大部分生產資本仍然由中國政府擁有。中國政府通過資源分配、控制償還外幣債務、訂立貨幣政策及對個別行業或公司提供優惠待遇，對中國經濟增長行使重要控制。然而，政府補貼及優惠稅收待遇由政府決定，且或會暫緩或意外終止，從而可對我們的經營業績造成不利影響。此外，其他經濟措施，連同中國政府未來舉措及政策，亦可對我們的流動資金及資本籌措及我們經營業務的能力造成重大影響。

中國經濟易受中國政府宏觀經濟政策的影響。

中國政府對中國經濟施加並繼續施加重大影響。中國政府不時調整其貨幣及經濟政策，或會對我們經營的市場造成影響。任何中國政府採取的有關經濟之行動或會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

中國政府近年來在金融界採取了一系列政策措施。自2011年11月至2015年6月，中國政府八次降低存款儲備金比率。儲備金指銀行就客戶的存款（包括保證金存款如承兌匯票、信用證和保函）必須於中國人民銀行存放的儲備金。

風險因素

未來任何存款儲備金比率的上調或會對中國商業銀行可借予企業（包括我們）的資金有負面影響。我們無法向閣下保證中國政府不會採取其他或會限制我們獲得資本資源的措施。中國政府採取的上述及其他措施或會限制我們使用銀行貸款或其他融資方式的靈活性及能力，因此或會要求我們保持較高水平的內部現金來源。因此，我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到重大不利影響。

中國政府對於外幣兌換的控制或會限制我們的外匯交易，包括向我們H股持有人支付股息。

我們的大部分收入是以人民幣計算，人民幣也是我們的報告幣種。人民幣不能自由兌換為外幣。我們的一部分現金可能須轉換為其他貨幣以滿足我們的外匯需求，包括現金支付我們已宣派的H股股利。根據中國現行的外匯監管規定，在符合特定程序規定的情況下，於[編纂]完成後，我們能夠通過經常賬戶交易以外幣支付股利而毋須事先取得國家外匯管理局的批准。

然而，如果中國政府未來酌情限制經常賬戶交易的外幣存取，我們可能無法以外幣向我們的H股持有者支付股利。另一方面，在中國資本賬戶下的外匯交易仍需要國家外匯管理局的批准，無法自由兌換。這些限制可能會影響我們通過股權融資或通過其他資本活動來獲得外幣的能力。

此外，我們預期[編纂]的[編纂]淨額將以境外貨幣而非人民幣的形式存於海外，直至我們從中國有關監管部門獲得必要的批准將這些[編纂]淨額轉入在岸人民幣。如果[編纂]無法及時地轉換成在岸人民幣，我們有效利用這些[編纂]的能力將可能受到影響，因為我們無法將這些[編纂]投資於以人民幣計算的在岸資產或將其用於需使用人民幣的境內用途，這可能會對我們的業務、經營業績和財務狀況造成不利影響。

中國法律制度未發展完善，既有的不確定因素可能影響我們的業務及股東所能享有的保障。

我們通過位處於中國的附屬公司及聯營公司經營所有業務。我們在中國的經營受中國法律及法規監管。然而，中國未建立起完全整合的法律制度，最近生效的法律法規或未能充分覆蓋中國所有層面的經濟活動。特別是由於該等法律法規相對較新，亦由於公布決定數量有限以及其無約束力性質，該等法律法規的詮釋及執行存在不確定

風險因素

性。此外，中國法律制度乃基於政府政策及內部政府規則而定（當中一部分未能及時公布或不公布），其可能具有追溯效力。

中國境內任何訴訟可被延長，並引致產生龐大開支及分散我們的資源及管理層的注意力。由於中國行政及法院機關在詮釋及執行法定及合約條款時具有重大酌情權，故與較發達司法制度相比，可能更難以評估中國行政和司法程序的結果及我們在中國享有法律保障的水平。該等不確定性可能會阻礙我們履行已與業務夥伴、客戶及供應商訂立的合約的能力。此外，諸如香港及開曼群島等地海外法院所授出的臨時補救措施或執行令在中國可能不受承認或不被執行。我們不能預測中國法律制度未來發展所帶來效果，包括頒布新法律、變更現有法律或據此之詮釋或執行，或相對於全國性法律，當地法規的優先性。該等不確定性可限制我們可享有的法律保障。

我們的H股持有人可能難以基於違反上市規則而對我們、我們的董事、監事或高級管理層送交法律程序文件及執行判決，以及採取法律行動。中國法律法規的詮釋和實行或會限制閣下可受之保障。

本公司乃根據中國法律註冊成立，我們所有資產和所有附屬公司均位於中國。我們所有董事、監事及高級管理人員都在中國居住。因此，可能無法在中國境外對我們的大部分董事、監事及高級管理人員送交法律程序文件。而且，中國並無規定相互承認和強制執行美國、英國、日本或大多數其他國家法院判決的條約。此外，香港沒有與美國達成相互強制執行判決的安排。因此，在中國或香港境內，就毋須遵守有約束力仲裁條款的任何事項承認和強制執行上述司法管轄區的法院判決可能比較困難或不可能。於2006年7月14日，中國最高人民法院與香港特別行政區政府簽訂《關於內地與香港特別行政區法院互相認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排》。根據此安排，如任何指定的中國人民法院或香港法院在依據法院選擇協議的民商事案件中已作出須支付款項的可強制執行終審判決，則其任何一方當事人可向相關中國人民法院或香港法院申請認可和強制執行判決。儘管此安排已於2008年8月1日生效，但據此安排作出的任何行動的結果和效力尚不確定。

風險因素

支付股息受中國法律的限制。

根據中國法律，我們只能從可分派溢利中支付股息。可分派溢利為依據中國公認會計原則或國際財務報告準則釐定的淨溢利（以較低者為準），加上期初未分派溢利，再減去任何累計損失彌補及我們須作出的各項法定及其他儲備轉撥。因此，我們可能沒有充足或任何可分派溢利使我們日後能夠向股東分派股息，包括在財務報表顯示我們並無錄得任何溢利時作出分派。指定年份未分配的任何可分派溢利予以保留，並供來年分配。此外，即使我們的營運附屬公司及聯營公司根據國際財務報告準則於當年錄得溢利，但根據中國公認會計原則未必會錄得可分派溢利，反之亦然。因此，我們未必能自附屬公司或聯營公司收取足夠分派。倘營運附屬公司或聯營公司日後（包括在財務報表顯示我們營運一直有利可圖的期限內）未能向我們支付股息，可能會對我們的現金流量及我們向股東分派股息的能力產生負面影響。

銷售我們的H股收益和我們的H股所得股息可能須繳納中國所得稅。

本公司H股股東名冊上列名持有H股的非中國居民個人股東（「非中國居民個人股東」）須就所收到的股息繳納中國個人所得稅。股息稅費須從來源扣繳。根據國家稅務總局於2011年6月28日發布的《關於國稅發[1993]045號文件廢止後有關個人所得稅徵管問題的通知》（國稅函[2011]348號），向持有H股的非中國居民個人股東派發的股息適用5%至20%（通常為10%）的稅率，取決於持有H股的非中國居民個人股東所在司法權區與中國之間是否有任何適用稅收協議而定。若非中國居民個人股東所居住的司法權區未與中國簽訂稅收協議，則須就我們作出的股息繳納20%的預扣稅。請參閱本文件「附錄三－稅項及外匯」。此外，根據《中華人民共和國個人所得稅法》及其實施條例，持有H股的非中國居民個人股東在出售或以其他方式處置H股的變現收益應繳納20%的個人所得稅。然而，根據中國財政部（「財政部」）和國家稅務總局於1998年3月30日發布的《關於個人轉讓股票所得繼續暫免徵收個人所得稅的通知》，轉讓上市企業股份的個人收益可免繳交個人所得稅。據我們所知，截至最後實際可行日期，中國稅務機關實際上並未試圖對該等收益徵收個人所得稅。然而，倘未來徵收該稅，則個人股東投資H股的價值可能會受到重大不利影響。

風險因素

在中國企業所得稅法（「企業所得稅法」）及其實施條例下，非中國居民企業通常應就其來自中國的收入繳納10%的企業所得稅，包括向中國公司收取的股息及處置中國公司股權所得的收益，並依據中國與非中國居民企業所在司法權區議定的任何特別安排或適用條約予以減免。根據國家稅務總局2008年11月6日頒布的《國家稅務總局關於中國居民企業向境外H股非居民企業股東派發股息代扣代繳企業所得稅有關問題的通知》，我們擬定從應付予持有H股的非中國居民企業股東（包括[編纂]代理人）的股息中預扣10%的稅款。根據適用所得稅條約或安排有權按減免利率賦稅的非中國企業需要向中國稅務機關申請退還任何超過適用條約利率預扣的金額，該退款的支付須獲得中國稅務機關的批准。中國稅務機關對企業所得稅法及其實施條例的詮釋和執行存在不明朗因素，包括持有H股的非中國居民企業股東在出售或以其他方式處置H股的所得收益時是否需繳納企業所得稅，以及如何繳納企業所得稅。倘未來徵收該稅項，則非中國企業持有人投資H股的價值可能會受到重大不利影響。

匯率波動（特別是人民幣）可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

人民幣兌美元、港元及其他貨幣的價值可能波動，並受（其中包括）中國政治形勢以及經濟政策及狀況的影響。於2005年7月21日，中國政府改變了過往十年人民幣與美元掛鈎的舊政策。根據相關政策，人民幣獲准於控制下隨一籃子若干外幣窄幅浮動。該政策變動導致2005年至2008年間人民幣兌美元升值約21%。從2008年7月至2010年6月，人民幣兌美元窄幅上落。於2010年6月，中國政府表示將採取更具彈性的人民幣兌外幣匯率，此舉提高了人民幣價值於不久將來出現急劇波動的可能性，而人民幣匯率更難以預計。於2012年4月16日，中國政府擴大每日交易區間至1%。於2014年3月17日，中國政府進一步擴大每日交易區間至2%，從而進一步促進以市場供求為基礎、有管理的浮動人民幣匯率制度。於2015年8月11日，中國人民銀行宣布將要求於海外交易市場的做市商根據供應及需求分析及其他貨幣匯率的市場狀況就人民幣兌換美元每日交易波幅限制的中間價提供建議報價。

中國人民銀行還推出了一系列的措施，以促進人民幣匯率制度的改革，包括推出貨幣互換等金融衍生產品，通過非金融機構放寬人民幣交易，以及推出包括國內外銀

風險因素

行的人民幣交易做市商制度。我們難以預測市場力量、中國或美國政府政策可能對人民幣與美元之間匯率施加的影響。中國政府採取更為靈活的貨幣政策，惟仍受到重大國際壓力，這可能導致人民幣兌外幣更大幅升值。

我們的所有收入及經營開支均以人民幣計值。此外，[編纂][編纂]將以港元收取。因此，凡人民幣兌美元、港元或任何其他外幣升值均可能導致我們以外幣計值資產的價值及[編纂]的[編纂]減少。相反，人民幣的任何貶值可能對我們以外幣計值的H股價值及應付股息產生不利影響。此外，我們以合理成本減少外幣風險的可用工具有限，因此，我們無法向閣下保證，我們將能夠減少與我們以外幣計值資產有關的外幣風險。

此外，我們目前將巨額外幣兌換為人民幣之前亦須獲得國家外匯管理局批准。所有該等因素均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響，並可能減少我們以外幣計值H股的價值及應付股息。

與[編纂]有關的風險

我們的H股過往並無公開市場。

在[編纂]前，我們的H股並無公開市場。我們H股面向公眾的初步[編纂]由我們與[編纂]議定，[編纂]可能與[編纂]後我們H股的市價存在較大差異。我們已申請H股在聯交所[編纂]及買賣。然而，在聯交所[編纂]並不能保證將形成我們H股活躍的交易市場；或若形成活躍的交易市場，其將在[編纂]後得到維持；或我們H股的市價將不會在[編纂]後下跌。

有可能按[編纂]下調機制釐定[編纂]

我們採用[編纂]下調機制將最終[編纂]下調，下調幅度將不超過指示性[編纂]範圍下限的[編纂]。因此，倘我們全面行使[編纂]下調機制，最終[編纂]可下調至最低每股[編纂][編纂]港元。在該情況下，[編纂]將繼續進行而[編纂]不適用。倘若每股[編纂]最終[編纂]定為[編纂]港元，我們從[編纂][編纂]淨額將減少到[編纂]港元，而減少後的[編纂]淨額將於本文件「未來計劃及[編纂]用途－[編纂]用途」一節交代用途。

風險因素

我們H股的[編纂]可能波動，從而可能導致根據[編纂][編纂]蒙受重大損失。

我們H股的價格和成交量可能因各種因素而出現大幅波動。部分因素超出我們的控制範圍，包括：

- 我們經營業績的實際或預期波動（包括因外幣匯率波動產生的變動）；
- 有關我們或我們競爭對手招聘或流失主要人員的消息；
- 業界公布具競爭力的發展項目、收購或策略性聯盟；
- 財務分析師所作盈利估計或建議的變動；
- 潛在訴訟或監管調查；
- 影響我們或業界整體的經濟狀況或其他發展的變化；
- 其他中國及國際股市的價格走勢、其他公司與其他行業的經營表現及股價表現，以及其他超出我們控制範圍的事件或因素；及
- 我們流通在外股份的禁售期或其他轉讓限制解除，或我們、控股股東或其他股東出售或被視作出售額外股份。

此外，聯交所及其他證券市場不時經歷重大的價格及成交量波動，而相關波動與任何個別公司的經營表現無關。相關波動亦可能對我們H股的市價造成重大不利影響。

未來於公開市場出售或預期出售或轉換大量的我們股份（包括任何未來的H股[編纂]或將我們的[編纂]股份轉換為H股）可能對我們H股的現行市價及我們日後籌集額外資金的能力造成重大不利影響，或可能導致攤薄 閣下持有的股份。

未來於公開市場出售或發行大量我們的H股或與我們的H股有關的其他證券，或預期可能發生有關出售或發行，可能導致我們H股的市價下跌。此外，有關未來出售或預期出售亦可能對我們H股的現行市價及我們日後於有利時機以有利價格籌集資金的

風險因素

能力造成不利影響。控股股東持有的股份於[編纂]後最多六個月期間受若干禁售承諾規限。進一步詳情請參閱「[編纂]—[編纂]安排及開支」。我們無法向閣下保證，控股股東將不會出售彼等現時或未來可能擁有的股份。

緊隨[編纂]後，假設未行使[編纂]，我們的內資股數目將達到[編纂]股，佔我們已發行股本總數約[編纂]%（或假設充分行使[編纂]，約[編纂]股，佔我們已發行股本總數約[編纂]%）。根據[編纂]而發行的H股，假設未行使[編纂]，將達到[編纂]股，佔我們已發行股本總數約[編纂]%（或假設充分行使[編纂]，約[編纂]股，佔我們已發行股本總數約[編纂]%）。

此外，受限於國務院證券監管部門的批准，我們的內資股可全數轉換為H股，並且該等轉換股份可於一家海外證券交易所上市或交易。該等轉換股份於海外證券交易所的任何[編纂]或交易均需遵守該證券交易所的監管程序、規定及要求。該等轉換股份在海外證券交易所[編纂]及買賣毋須經類別股東作出表決。然而，中國公司法對關於公司[編纂]作出規定，該公司[編纂]前所發行股份，自[編纂]之日起一年內不得轉讓。因此，在[編纂]一年後，於取得必要之批准時，我們的內資股登記處所持有的股份可於轉換後以聯交所的H股形式被交易，這將會進一步加大市場上我們的H股供應並可對我們的H股市價帶來負面影響。

閣下將遭到即時及重大攤薄，若我們日後發行額外H股，閣下可能遭到進一步攤薄。

我們H股的[編纂]高於[編纂]前初步發行予我們股東的每股股份有形負債賬面淨值。因此，按最高[編纂][編纂]港元計算，[編纂]中H股的買家每股H股的[編纂]綜合有形負債賬面淨值人民幣[編纂]元（即[編纂]港元）將遭到即時攤薄，而我們股東於[編纂]前所持的每股H股的[編纂]綜合有形負債賬面淨值將會錄得增長。

風險因素

我們H股於開始[編纂]時的市價可能低於[編纂]。

[編纂]將於[編纂]釐定。然而，[編纂]將在交付後於聯交所開始[編纂]，預期為[編纂]後第五個營業日。因此，投資者未必可在該期間出售或以其他方式買賣[編纂]。[編纂]持有人因而須承受[編纂]開始時[編纂]價格可能因於出售至[編纂]開始期間可能出現的不利市況或其他不利發展而低於[編纂]的風險。

我們無法向閣下保證H股會一直[編纂]。

儘管按我們現行計劃，H股將一直於聯交所[編纂]，但不能保證H股能持續維持[編纂]地位。其中一項因素為本公司未必能持續符合聯交所的[編纂]規定。若H股不再[編纂]，H股持有人將不能通過在聯交所[編纂]出售其H股。

我們的控股股東對本公司有重大控制權，其利益未必與其他股東的利益一致。

[編纂]完成前及緊隨[編纂]完成後，我們控股股東將繼續對本公司擁有重大控制權。根據組織章程細則、公司條例及中國公司法，我們的控股股東將可透過於股東大會上投票的方式，對我們業務或其他對我們及其他股東而言屬重大的事宜行使重大控制權及施加重大影響。我們的控股股東的利益可能不同於其他股東的利益，他們可按其利益自由行使投票權。若控股股東的利益與其他股東的利益有所衝突，則其他股東的利益可能受到不利影響及損害。

本文件中的前瞻性資料可能被證明不準確。

本文件包含基於我們管理層的信念及假設作出的若干前瞻性陳述及與我們有關的資料。「預計」、「相信」、「預期」、「今後」等詞語及類似表述，當用於我們或我們的管理層時，即意指前瞻性陳述。此類陳述反映出我們管理層對未來事件的當前觀點，該等觀點受到若干風險、不確定因素及假設（包括本節所述的風險因素）的影響。倘該等風險或不確定因素中的一項或多項成為現實，或倘相關假設證明不準確，則我們的財務狀況可能受到不利影響，並可能與本文件所述的預測、相信、估計或預期的情況

風險因素

有重大差異。閣下於依賴涉及已知或未知風險及不確定因素的任何前瞻性陳述時，務須審慎。根據上市規則的規定，我們不擬因新資料、未來事件或其他原因而公開更新或以其他方式修改本文件內的前瞻性陳述。基於該等及其他風險、不確定因素及假設，本文件內所論述的前瞻性事件及情況未必如我們預期般發生，甚或完全不會發生。在所有情況下，閣下須仔細權衡有關事實或統計數據的份量或重要程度。

若干統計數字來自並非由我們、[編纂]或我們或各自的顧問獨立核實的刊物。

本文件內有關中國、中國經濟及中國運輸業界的若干事實及統計數字來自不同官方政府刊物及其他公開可得刊物。然而，我們無法向閣下保證該等來源的質量及可靠性。該等資料未經我們或任何我們聯屬人士或顧問備制或獨立核實，故我們並無就該等事實及統計數字的準確性作出任何聲明。由於可能存在漏洞，或收集方法不具效益或公佈的資料與市場慣例之間存在不一致及其他問題，本文件內所載事實和統計數字或會不準確，或不能與其他經濟體系所制定的事實和統計數字比較。因此，有意[編纂]應謹慎考慮他們對該等事實或統計數字賦予何等分量或重要程度。

[編纂]應細閱整份[編纂]，並不應在並無審慎考慮本文件所載風險及其他資料的情況下考慮媒體所刊登報導中的任何特定陳述。

媒體可能報導[編纂]及我們的業務。我們不會就該等資料的準確性或完整性承擔任何責任，且概無就任何媒體發布的任何資料的適當性、準確性、完整性或可靠性發表任何聲明。若媒體發布的任何資料與本文件所載資料不一致或存在分歧，我們概不會承擔任何責任。因此，有意投資者應細閱整份[編纂]，不應依賴報刊文章或其他媒體所載的任何資料。有意[編纂]應僅依賴本文件及[編纂]所載的資料以決定是否向我們作出[編纂]。

我們無法向閣下保證我們日後是否以及於何時派付股息。

我們派付股息的能力將取決於我們是否能夠產生足夠的盈利。派發股息將由董事會酌情決定，並須經股東批准。宣派或派付任何股息的決定以及派付的任何股息金額將取決於多種因素，包括但不限於我們的經營業績、現金流量及財務狀況、經營和資本支出要求、根據中國公認會計準則或國際財務報告準則釐定的可供分派利潤（以較低者為準）、我們的組織章程細則、公司法及任何其他適用中國法律及法規、市況、

風險因素

我們的戰略計劃及業務發展前景、合約限制及責任、我們的附屬公司向我們派付的股息、稅務、監管限制以及我們的董事會不時釐定的與宣派或暫停股息派付相關的任何其他因素。因此，儘管我們過去曾派付股息，但我們無法向閣下保證我們日後是否、何時以及以何種形式派付股息。我們可能因受上述任何限制而無法根據我們的股息政策派付股息。有關股息政策的更多詳情，請參閱本文件「財務資料－股息及股息政策」。

豁免嚴格遵守上市規則

管理層留駐

根據上市規則第8.12條及第19A.15條的規定，本公司須擁有足夠的管理層留駐香港。這通常指至少須有兩名執行董事常駐香港。由於我們的核心業務及經營、主要客戶及資產均主要位於中國，所以本公司的執行董事均常駐中國，原因是董事會相信，本公司的執行董事常駐於本公司的重大營運所在地屬更為有效益及效率。因此，我們目前沒有且在可預見的將來不會有執行董事常駐香港以符合上市規則第8.12條及第19A.15條的規定。目前，全體執行董事及高級管理層均居於中國。

因此，我們已向聯交所申請〔並已獲聯交所批准〕豁免嚴格遵守上市規則第8.12條及第19A.15條的規定。為確保聯交所與我們維持有效溝通，我們已作出下列安排：

- (i) 我們的兩名授權代表執行董事羅丹先生及聯席公司秘書之一張光文先生（「授權代表」），將會一直作為本公司與聯交所溝通的主要渠道，並確保本公司一直遵守上市規則。儘管羅丹先生與張光文先生居於中國，彼等擁有有效旅行證件，並可於該等旅行證件到期時更新。彼等可於合理的短時間內申請來訪訪港簽證。我們的授權代表可隨時通過電話、傳真及／或電郵與彼等聯絡，以及時處理聯交所的垂詢。據此，我們的授權代表能於接獲臨時通知後與聯交所有關人員會面；
- (ii) 本公司將確保兩名授權代表可隨時並於聯交所基於任何事宜希望聯絡我們的所有董事（包括獨立非執行董事）及本公司高級管理層時，均有方法立即與之聯絡；
- (iii) 我們各名董事已向授權代表及聯交所提供其手機、辦公室電話號碼、電郵地址及傳真號碼。倘任何董事預期外出差旅或因其他原因不在辦公室，其將會向授權代表提供住宿地點的電話號碼或透過其手機保持溝通；

豁免嚴格遵守上市規則

- (iv) 我們已委任一名常駐香港的獨立非執行董事舒華東先生，舒先生可以通過電話、傳真及／或郵件於隨時聯繫所有其他董事；
- (v) 非常駐香港的各董事均持有有效旅遊證件及／或可於合理的短時間內申請訪港簽證。因此，各董事將能夠於合理時間內訪港與聯交所有關人員會面；
- (vi) 我們的公司聯席秘書之一鄺燕萍女士為香港居民，將（其中包括）作為我們與聯交所溝通的替代渠道，並能夠處理聯交所的垂詢；及
- (vii) 我們已依照上市規則第3A.19條及第19A.05條委任同人融資有限公司為我們的合規顧問（「合規顧問」），合規顧問將在我們H股[編纂]後，就（其中包括）上市規則及香港其他適用法例及法規之適用而產生的持續合規要求及其他事項提供意見，並至少於自[編纂]起至本公司就其[編纂]後首個完整財政年度的財務業績遵守上市規則第13.46條之日止期間，作為我們除授權代表之外的與聯交所之間的另一溝通渠道，答覆聯交所的垂詢。我們將確保我們、我們的授權代表、董事、其他工作人員及合規顧問之間於合規顧問的任期內隨時有適當及有效的溝通方式。

委任聯席公司秘書

根據上市規則第8.17條規定，本公司必須委任符合上市規則第3.28條規定的公司秘書。根據上市規則第3.28條，我們必須委任被聯交所認為在學術或專業資格或相關經驗方面有能力履行公司秘書職責的人士出任公司秘書。

豁免嚴格遵守上市規則

上市規則第3.28條附註1載列下列聯交所認可的學術及專業資格：

- (a) 香港特許秘書公會會員；
- (b) 律師或大律師（定義見香港法例159章法律執業者條例）；及
- (c) 執業會計師（定義見香港法例50章專業會計師條例）。

上市規則第3.28條附註2載列下列聯交所評估個人是否具備「相關經驗」時考慮的各項因素：

- (a) 該名人士於發行人及其他發行人的任職年期及其所擔當的角色；
- (b) 該名人士對上市規則以及其他相關法律及法規（包括證券及期貨條例、公司條例、公司（清盤及雜項條文）條例及公司收購、合併及股份購回守則）的熟悉程度；
- (c) 除香港上市規則第3.29條規定的15小時最低要求外，該名人士已經及／或將會接受的相關培訓；及
- (d) 該名人士於其他司法權區的專業資格。

我們已委任張光文先生及鄺燕萍女士（香港特許秘書公會及英國特許秘書及行政人員公會會員）出任我們聯席公司秘書。鄺女士在為多傢私人及上市公司提供公司秘書服務方面有超過38年廣泛經驗。彼等將一同作為本公司的公司秘書共同履行職責及責任。有關張先生及鄺女士的進一步資料，請參見本文件「董事、監事及高級管理人員」。

由於張先生並不具備上市規則第3.28條所要求的特定資格，且亦未必擁有聯交所要求的相關經驗，因此我們已向聯交所申請且已獲香港聯交所豁免嚴格遵守上市規則第3.28條及第8.17條的規定。

豁免嚴格遵守上市規則

儘管張先生不具備上市規則第3.28條所規定的資格，本公司認為，考慮到張先生有關〔會計、財務、運營、管理及董事會秘書工作〕的過往經驗，其有能力履行作為本公司公司秘書的職能。此外，張先生對本集團內部業務及財務運作有全面的認識。本公司認為，委任張先生擔任聯席公司秘書符合本公司及股東的最佳利益並有利於本集團的企業管治。鑑於公司秘書對於上市發行人的公司治理舉足輕重，尤其須協助上市發行人及其董事遵守上市規則及其他相關法律與法規，我們已作出以下安排以支持豁免：

- 除香港上市規則第3.29條規定的15小時最低要求外，張先生將盡力參加相關培訓課程，包括在受邀的前提下參加由本公司的香港法律顧問舉辦的有關適用的香港法律法規及上市規則最新變化的簡介會及聯交所為中國發行人不時舉辦的講座等；
- 我們已委任符合上市規則第3.28條規定的鄺女士擔任聯席公司秘書，由[編纂]起計首三年擔任聯席公司秘書，與張先生緊密合作並協助張先生履行其公司秘書的職責，藉此協助張先生獲取與履行公司秘書職責有關的經驗（上市規則第3.28條所規定者），包括但不限於與張先生定期就有關企業管治、上市規則以及與我們相關的適用香港法律法規的事宜進行溝通。鄺女士亦將於[編纂]後及時告知張光文先生上市規則的修訂或補充及適用於本公司的任何新訂或經修訂法律、法規或守則；及
- 本公司根據上市規則第3A.19條委任的合規顧問將協助張先生，使其成為本公司與聯交所溝通的額外渠道，而香港法律顧問則處理有關本公司持續遵守上市規則及相關法律法規之責任的事宜。

首三年期屆滿時，張先生的資格將會被重新評估，以確定彼是否符合上市規則第3.28條的規定及決定是否有必要讓鄺女士繼續協助張先生。倘張光文先生於上述首三年期屆滿時已具備上市規則第3.28條的有關經驗，則本公司不再需要作出上述聯席公司秘書的安排。

豁免嚴格遵守上市規則

關連交易

我們已訂立並預期將繼續一項交易，根據上市規則，該項交易將於本文件「關連交易」一節所述的[編纂]後構成本公司的部分豁免持續關連交易。我們預計該部分豁免關連交易將持續進行並會延續一段時間，而我們的董事認為，嚴格遵守上市規則項下的適用規定屬不切實際，並對本公司構成繁重負擔及帶來不必要的行政成本。

因此，根據上市規則第14A.105條，當我們就有關部分豁免持續關連交易在H股股份於聯交所上市後，我們已申請且聯交所已向我們授予有關嚴格遵守上市規則第14章的適用規定的豁免。進一步詳情，請參閱本文件「關連交易」「部分豁免持續關連交易」一段。

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

董事、監事及參與[編纂]的各方

董事

姓名	地址	國籍
肖軍	中國成都市武侯區 建國巷1號2棟1單元14號	中國
唐發維	中國成都市高新區 天順路66號7棟2單元1004號	中國
張冬敏	中國成都市青羊區 多子巷10號附1號	中國
王曉	中國成都市武侯區 廣福橋北街8號4棟1單元35號	中國
楊斌	中國成都市高新區 新光路8號10棟1單位8號	中國
羅丹	中國成都市金牛區 蜀通街35號1棟1單元8號	中國

獨立非執行董事

舒華東	香港柴灣杏花村47座806室	中國（香港）
葉勇	中國成都市金牛區 二環路北一段111號附59號 學生宿舍1棟	中國
李遠富	中國成都市金牛區二環路 北一段111號附40號14棟單元2號	中國

董事、監事及參與[編纂]的各方

監事

姓名	地址	國籍
蔣燕	中國成都市高新區 都會路55號4單元1201號	中國
吳海燕	中國成都市金牛區 金琴路南一巷1號3棟1單元13號	中國
潘欣	中國成都市郫都區犀浦鎮 犀安路999號附50104號	中國
許靜嫻	中國成都市青羊區 金鳳路1號6棟1單元6樓601號	中國
張建	中國四川省崇州市 崇陽鎮文井街217號	中國

有關我們董事及監事的進一步詳情，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層」。

董事、監事及參與[編纂]的各方

參與[編纂]的其他各方

獨家保薦人

〔中信里昂證券資本市場有限公司
香港
金鐘道88號
太古廣場一期18樓〕

[編纂]

本公司法律顧問

有關香港及美國法律
凱易律師事務所
香港
中環中環皇后大道中15號
置地廣場
告羅士打大廈26樓

有關中國法律
金杜律師事務所
中國北京市100020
朝陽區
東三環中路1號環球金融中心
辦公樓東樓20層

獨家保薦人及[編纂]法律顧問

有關香港及美國法律
高偉紳律師行
香港
中環
康樂廣場1號
怡和大廈27樓

有關中國法律
北京觀韜中茂律師事務所
中國北京市100032
西城區
金融大街5號
新盛大廈B座18樓

董事、監事及參與[編纂]的各方

審計師及申報會計師

安永會計師事務所

執業會計師

香港

中環

添美道1號

中信大廈22樓

交通顧問

綜智(中國)有限公司

香港

尖沙咀

廣東道30號

新港中心第2座

9樓907室

行業顧問

弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司上海分公司

中國上海

徐匯區雲錦路500號

綠地匯中心

B棟1018室

收款銀行

[編纂]

公司資料

註冊辦事處	中國 四川成都 高新區 科新路1號
中國總辦事處	中國 四川成都 高新區西 成灌高速公路成都收費站
香港主要營業地點	香港灣仔 皇后大道東28號 金鐘匯中心18樓
公司網址	<u>[www.chengdugs.com]</u> (該網站所載數據並不構成本文件的一部分)
聯席公司秘書	張光文先生 成都市高新區天朗路9號4棟5單元603號 鄭燕萍女士 香港灣仔 皇后大道東28號 金鐘匯中心18樓
授權代表	羅丹先生 中國成都市金牛區蜀通街35號1棟1單元8號 張光文先生 成都市高新區天朗路9號4棟5單元603號
審計及風險管理委員會	舒華東先生 (主席) 葉勇先生 楊斌先生
提名委員會	肖軍先生 (主席) 李遠富先生 葉勇先生

公司資料

薪酬與考核委員會

葉勇先生 (主席)

羅丹先生

李遠富先生

戰略與發展委員會

唐發維先生 (主席)

王曉女士

舒華東先生

合規顧問

同人融資有限公司

香港

中環

德輔道中71號

永安集團大廈

1502-1503A室

[編纂]

主要往來銀行

中信銀行四川分行成都新都分行

中國四川

成都市新都區

馬超東路559號附116號

工商銀行四川分行成都金牛區分行

中國四川

成都市金牛區

沙灣路258號附1號

行業概覽

除另有說明外，本節所載的資料來自多份政府官方刊物、其他刊物以及由我們委託弗若斯特沙利文所編製的市場研究報告。我們相信有關資料來源恰當，且我們已合理審慎地選取及複製該等資料。我們無理由相信該等資料在任何重大方面含錯誤或誤導成分或遺漏任何事實致使該等資料在任何重大方面屬虛假或含誤導成分。我們、保薦人或我們或彼等各自的任何董事、高級管理人員或代表或參與[編纂]的任何其他人士沒有對有關資料進行獨立核實，且並無就其準確性或完整性發表任何聲明。有關資料及統計數據可能與中國境內或境外所編製的其他資料及統計數據不一致。

資料來源

我們委託獨立市場研究及諮詢公司弗若斯特沙利文就中國及四川省高速公路行業進行分析並編製報告。弗若斯特沙利文編製的報告在[編纂]中稱為弗若斯特沙利文報告。我們為編製報告支付了弗若斯特沙利文總計人民幣580,000元的費用，我們認為該報告反映了此類報告的市場報價。

弗若斯特沙利文為一間於1961年在紐約創立的全球諮詢公司，在全球各地設有40多個辦事處，擁有超過2,000名行業顧問、市場研究分析員、技術分析員及經濟師。

研究方法

弗若斯特沙利文報告的編製採用數據收集方法，通過各種來源進行初級研究及次及研究。初級研究涉及與整個行業價值鏈中的若干領先行業參與者討論行業現狀，並與相關機構進行訪談，以取得客觀客觀與事實數據及前瞻性預測。次級研究涉及審閱從公開來源所取得數據及刊物（包括政府部門的官方數據及公告）、公司報告及根據弗若斯特沙利文自有數據庫編製的數據。

基準及假設

於編撰及編製弗若斯特沙利文報告時，弗若斯特沙利文已作出以下假設；(i)於預測期間中國的社會、經濟及政治環境很可能保持穩定；及(ii)行業的關鍵驅動因素很可能會於預測期間推動中國及四川省高速公路行業增長。

在此基礎上，我們的董事信納本節所披露的預測及行業數據並無誤導成份。我們的董事經合理查詢後確認，自上述資料刊發日期以來，市場信息並無重大不利變動，致使可能就本節所載資料附保留意見或與有關資料出現衝突或造成不利影響。

行業概覽

中國、四川省及成都市的宏觀經濟

中國

過去幾年，中國宏觀經濟維持迅速的增長。根據國家統計局，截至2017年底，中國的名義國內生產總值在世界上排名第二，從2013年的人民幣59.5萬億元增加至2017年的人民幣82.7萬億元，複合年增長率為8.6%。

2013年至2017年主要經濟數據及人口（中國）

指數	單位	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	複合年 增長率 2013年至 2017年
名義國內生產總值	人民幣萬億元 ...	59.5	64.4	68.9	74.4	82.7	8.6%
人口	百萬.....	1,360.7	1,367.8	1,374.6	1,382.7	1,390.1	0.5%
城市人口	百萬.....	731.1	749.2	771.2	793	813.5	2.7%
城市化率	%	53.7%	54.8%	56.1%	57.3%	58.5%	2.2%
可支配收入	人民幣.....	26,955	29,381	31,195	33,616	36,396	7.8%

資料來源：國家統計局

中國是世界第一人口大國。截至2017年底，中國總人口達到13.901億人。中國的迅速經濟增長推動了其人口自1990年代以來進行史無前例的城市化。隨著經濟的持續增長及城市化，中國家庭的平均收入水平近年來亦不斷上升。於2017年，城鎮居民的人均可支配年收入從2013年的人民幣26,955元增加至人民幣36,396元。

四川省及成都市

四川省及成都市的名義國內生產總值

四川省的名義國內生產總值於2017年於中國排名第六及於中國西南地區排名第一。受到國務院實行「西部大開發戰略」的帶動，四川省經濟一直快速增長。四川省國內生產總值由2013年的人民幣2.6萬億元增加至2017年的人民幣3.7萬億元，複合年增長率為9.2%。

成都的經濟亦在過去幾年取得了長足的發展。其國內生產總值從2013年人民幣0.9萬億元增至2017年人民幣1.4萬億元，複合年增長率為11.7%。截至2017年底，成都的名義國內生產總值在中國內所有省會城市中名列第二。

2013年至2017年四川省及成都市的名義國內生產總值

指數	單位	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	複合年 增長率 2013年至 2017年
四川省的名義 國內生產總值	人民幣萬億元 ...	2.6	2.9	3.0	3.3	3.7	9.2%
成都市的名義 國內生產總值	人民幣萬億元 ...	0.9	1.0	1.1	1.2	1.4	11.7%

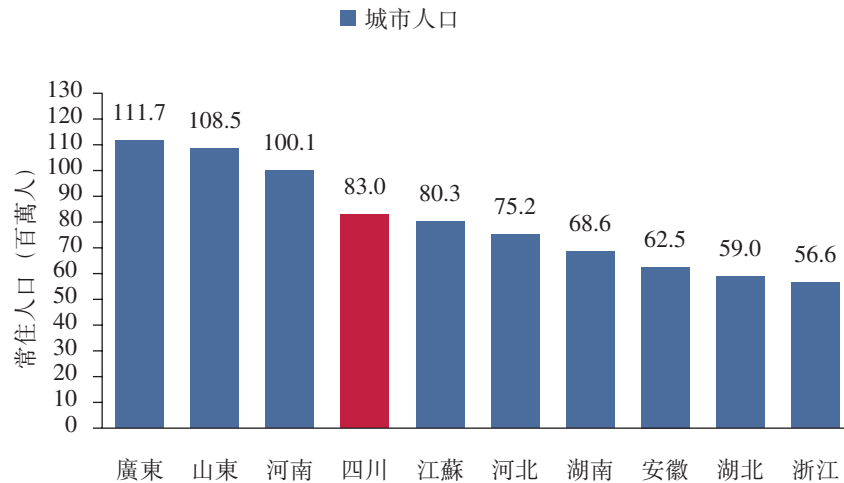
資料來源：四川省及成都市統計局

行業概覽

四川省及成都市的城市人口及人均可支配收入

隨著四川省的經濟和工業發展，四川省城市人口從2013年的81.1百萬人增加至2017年的83.0百萬人，在中國所有省份中常住人口數量排名第四。

2017年人口十大省份排名



資料來源：國家統計局

受到四川省服務業的發展所帶動，預計越來越多內陸移民在這個地區居住。此外，中國的「二胎政策」也可能有助四川省城市人口增長。四川省城鎮居民人均可支配收入的增長走勢與四川省地區名義國內生產總值增長相似。根據弗若斯特沙利文報告，於2013年至2017年，四川省城鎮居民人均可支配收入從人民幣22,368元增加至人民幣30,727元，複合年增長率為8.3%。

2013年至2017年四川省及成都市的常住人口

指數	單位	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	複合年
							增長率
							2013年至
							2017年
四川省的城市人口	百萬.....	81.1	81.4	82.0	82.6	83.0	0.6%
四川省的可支配收入	人民幣.....	22,368	24,381	26,205	28,335	30,727	8.3%
成都市的城市人口	百萬.....	14.3	14.4	14.7	15.9	16.0	2.8%
成都市的可支配收入	人民幣.....	29,968	32,665	33,476	35,902	38,918	6.8%

資料來源：四川省及成都市統計局

行業概覽

隨著成都省的經濟和工業發展迅速，成都城市人口達至2017年的16.0百萬人，佔四川省城市總人口的19.3%。成都擁有最多的城市人口。成都的城鎮居民人均可支配年收入亦於2013年至2017年間大幅增長，於2017年達到人民幣38,918元，在中國內所有28個省會城市中排名第九，於中國西南地區四個省會城市中排名第一。

四川省及成都市的旅遊業

四川省是中國主要旅遊目的地，擁有豐富的旅遊及風景資源。受人民的生活水平及四川的國際知名度提高帶動，近年來四川省的旅客人數均有顯着增長，分別由2013年的489.1百萬人次增加至2017年的673.4百萬人次，複合年增長率為8.3%。

憑借豐富的旅遊資源，成都近年來對其旅遊業進行了大量投資，旨在成為國家及國際性旅遊目的地。成都的本地及海外旅客人數分別由2013年的155.2百萬人次顯着增長至2017年的213.0百萬人次，複合年增長率分別為11.5%。成都的旅遊業收入從2013年的人民幣1,327億元達至2017年的人民幣3,030億元，複合年增長率為22.9%。

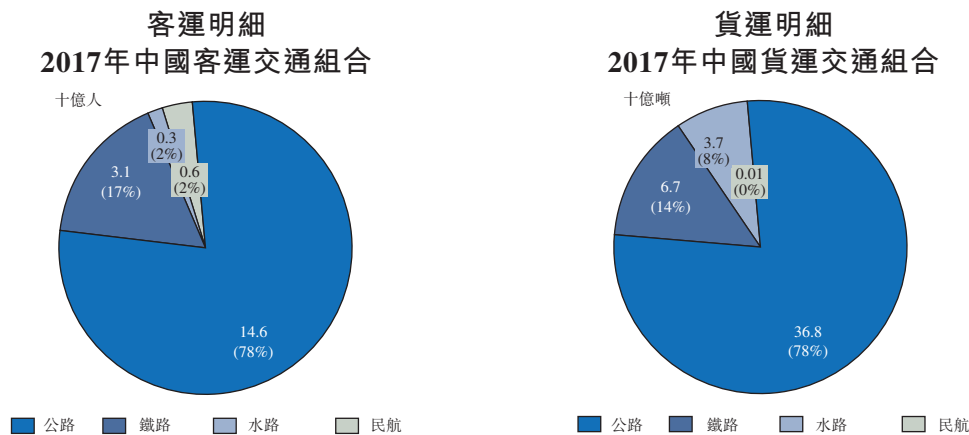
行業概覽

中國四川省及成都高速公路行業

中國高速公路概覽

於2017年，中國客運總量達至186億。中國公路客運總量達到約146億。同年，中國的貨運總量達到約472億噸，而公路貨運總量達至約368億噸。公路交通是中國客運及貨運交通的主要類型，分別佔中國客運總量的78.0%及佔貨運總量約78.0%。

2017年按交通類型劃分的客運及貨運明細（中國）



2017年客運總量 = 186億人次

2017年貨運總量 = 472億噸

資料來源：交通運輸部

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%。由2013年至2017年，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%。

2013年至2017年公路及高速公路總長（中國）

指數	單位	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	複合年
							增長率
							2013年至
							2017年
公路長度	百萬公里	4.4	4.5	4.6	4.7	4.8	2.2%
高速公路長度	千公里	100.4	111.9	123.5	131.0	136.5	8.0%

資料來源：國家統計局，交通運輸部

行業概覽

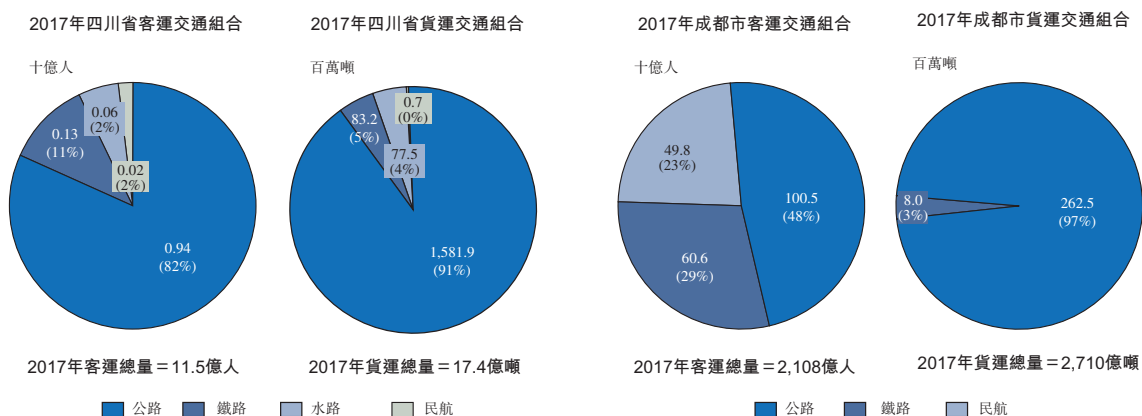
四川省及成都市的高速公路行業

概覽

於2017年，四川省的客運總量達到11.5億，其中，四川省的公路客運總量約9.4億。同年，四川省的貨運總量達到17.4億噸，其中公路貨運量達15.8億噸。於2017年，公路交通分別佔四川省總客運量及貨運量82.0%及91.0%。

公路交通亦為成都客運及貨運最常用的交通模式。於2017年，成都客運總量達到210.8百萬人次，而公路客運佔成都客流總量約48.0%。公路貨運亦佔2017年成都總貨運量97.0%。

2017年按交通類型劃分的成都客運及貨運明細



資料來源：四川省統計局

四川省政府不懈努力發展其公路及高速公路網絡，從而進一步促進四川省的經濟發展。例如，地方政府近年來出台若干支持性文件促進高速公路行業發展。

從2013年到2017年，四川省公路總長度從301.8千公里增至328.1千公里，其中四川省高速公路總長度從5.0千公里增至6.8千公里，複合年增長率為8.0%。

行業概覽

2013年至2017年公路及高速公路總長（四川省）

名稱	單位	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	複合年
							增長率
							2013年至
							2017年
公路長度	千公里.....	301.8	309.7	315.6	324.1	328.1	2.1%
高速公路長度	千公里.....	5.0	5.5	6.0	6.5	6.8	8.0%

資料來源：四川省統計局

於2013年至2017年，成都的公路總長度增加25.2千公里至26.3千公里，複合年增長率為1.1%。於2013年至2017年，成都的高速公路總長度從728公里增加至959公里，複合年增長率為7.2%。儘管四川省的高速公路行業急速增長，與其他省份相比日後仍有大量增長空間。

2013年至2017年公路及高速公路總長（成都）

名稱	單位	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	複合年
							增長率
							2013年至
							2017年
公路長度	千公里.....	25.2	25.5	25.7	26.0	26.3	1.1%
高速公路長度	公里.....	728	833	924	925	959	7.2%

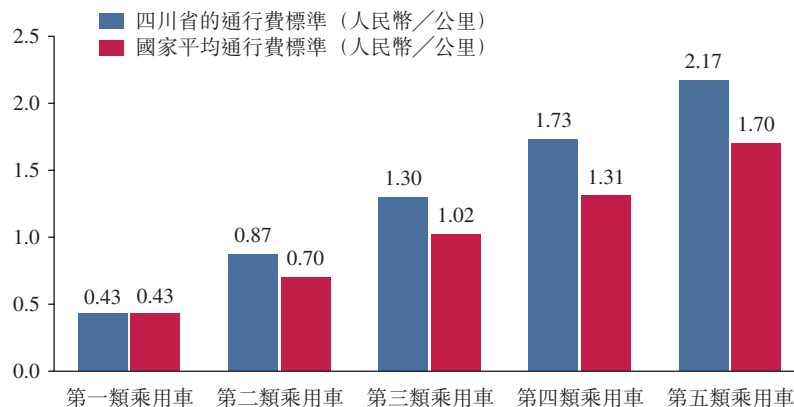
資料來源：四川省及成都國家統計局

通行費

四川省高速公路的通行費由四川省政府管制。通行費如有任何變動，須經四川省政府批准。四川省高速公路通行費標準可根據車輛類型分為五類。第一類乘用車的平均高速公路通行費約為人民幣0.43元／公里、第二類乘用車為人民幣0.87元／公里、第三類乘用車為人民幣1.30元／公里、第四類乘用車為人民幣1.73元／公里及第五類乘用車為人民幣2.17元／公里。除了第一類乘用車的高速公路通行費標準外，根據弗若斯特沙利文，四川省的通行費標準較中國平均公路通行費標準高。

行業概覽

2017年高速公路通行費標準比較（四川省）



附註：第五類乘用車僅指超過15噸載貨量的貨車通行費標準

資料來源：弗若斯特沙利文

於中國四川省及成都的高速公路的規劃與發展

高質的城際高速公路於經濟發展中擔當着重要的角色。近年來，中國政府一直專注於改善高速公路網絡，尤其為中國中西部的高速公路網絡，以促進經濟發展。中國政府已公布各項優惠政策及規定，包括《國家公路網規劃(2013-2030年)》，中央及省政府將繼續推進國家高速公路的建設，以加強省、地區及城市之間的相互聯繫。

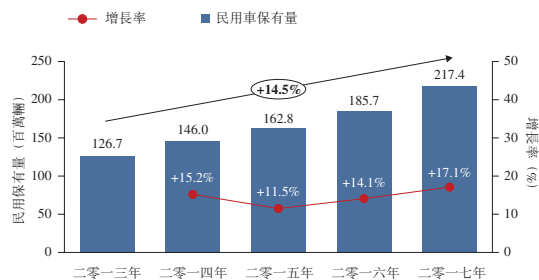
四川省政府亦不懈努力發展高速公路網絡。根據2014年發布的《四川省高速公路網規劃（2014年－2030年）》，四川省高速公路總長度預計至2020年達到8,000公里。根據《成都國民經濟和社會發展十三五規劃綱要》，預計成都將成為中國西部的區域性高速公路樞紐，及於2017年至2022年將建成多條高速公路。於2020年前，成都將擁有三條省級特快專用道及13個放射性高速公路。

中國、四川省及成都民用車保有量及機動化率

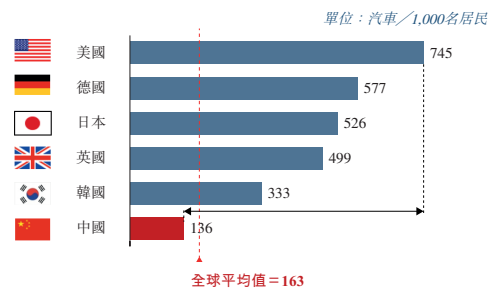
中國汽車市場於過往出現快速增長，已成為全球最大的汽車市場。同時，中國的民用車使用量也顯著增長，從2013年的126.7百萬輛增加至2017年的217.4百萬輛，由2013年至2017年的複合年增長率為14.5%。機動化率以每1,000名居民使用的車輛數量計量，是國家汽車市場發展狀況的重要指標。截至2017年，中國的機動化率維持低於其他發達國家，顯示出巨大增長潛力。

行業概覽

2013年至2017年民用車保有量
(中國)



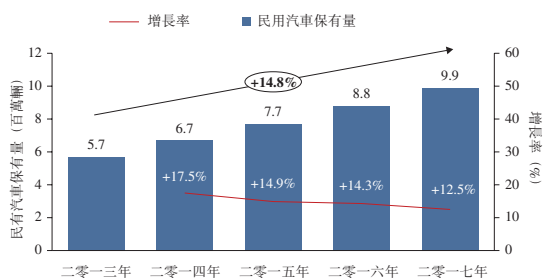
2017年機動化率
(主要發達國家與中國比較)



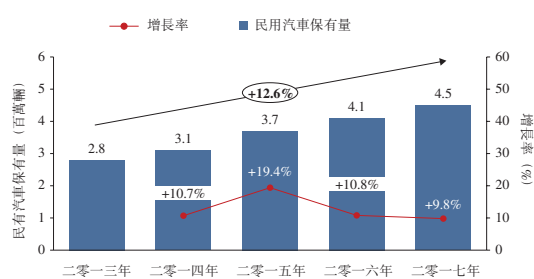
資料來源：世界汽車工業國際協會，中國汽車工業協會，國家統計局，弗若斯特沙利文

受惠於家庭開支的穩定增長及居民生活水平的提高，四川省及成都的民用汽車保有量於過去數年顯着增長，分別達至2017年的9.9百萬輛及4.5百萬輛，複合年增長率分別為14.8%及12.6%。成都為四川省最發達的城市，佔四川省的民用汽車數量超過45%。持續增加的民用汽車擁有量預計將帶動高速公路網絡需求的上升，並將推動四川省及成都的交通基礎建設。與北京、上海、重慶及深圳相比，2017年成都的民用汽車保有量僅低於北京。

2013年至2017年民用汽車保有量
(四川省)



2013年至2017年民用汽車保有量
(成都市)



資料來源：四川省統計局；弗若斯特沙利文

行業概覽

市場驅動因素、競爭及入行門檻

市場驅動因素

驅動四川省及成都市高速公路行業發展的主要因素包括：

- *高速公路建設的政策利好及相關投資持續。*四川省政府近年來連續出台若干支持性政策促進高速公路行業發展。最近於2016年，四川省政府發布了四川省五大經濟區「十三五」發展規劃，因運輸系統的發展被視為經濟發展基石的關鍵，規劃中就四川省高速公路網絡發展規劃作出了布局。
- *經濟發展及高速公路運輸增加。*自「西部大開發戰略」開始以來，四川省經濟一直快速增長。2017年，四川省的國內生產總值達到人民幣3.7萬億元，自2013年起的複合年增長率為9.2%，並預計於2022年將達到人民幣5.5萬億元。四川省民用汽車的擁有量預計將由2017年的9.9百萬輛增加至2022年的17.1百萬輛。
- *公私合營(「公私合營」)的發展及注入高速公路建設的社會資本增加。*由於在基礎建設開發中運用公私合營模式減輕了基礎設施建設的財政預算，該模式受到中央及地方政府的大力支持。公私合營的發展預期將成為一大主要市場驅動因素，因為社會資本的注入有助於支持高速公路建設項目。電子商務的發展預期將成為推動四川省高速公路行業發展的另一大因素。電子商務數量的持續增加刺激了相關物流服務的增長。一方面帶來了更高通行費收入，另一方面也喚起了高速公路運輸網絡的擴張。

中國高速公路行業的入行門檻

高速公路行業的主要入行門檻如下：

- *資金門檻。*高速公路運營對資金要求相對較高。高速公路運營商需要大額投資於高速公路的日常運營及維護。在運營期間，擴建或擴大高速公路也耗費甚高。此外，由於絕大多數資金均來自銀行貸款，公司也很可能面臨高昂的融資成本。因此，高速公路運營商需要充裕資金以涵蓋運營及未來擴展的成本。新入行者相對難以滿足該資本要求。

行業概覽

- **政府關係門檻。**高速公路行業是中國一個重要的公共基礎建設部門。高速公路運營在經營前必須獲得地方政府的特別授權或特許權合同。新入行者在短時間內相對難以取得授權。
- **資格門檻。**擬建設及經營高速公路的公司須取得所需經營許可證及若干資格。此外，新建議的高速公路項目必須通過招標程序，而運營公司通常須在進軍市場之前獲得若干資格。因此，高速公路運商在計劃進軍高速公路行業時具備所需認證、證書及資格實為非常重要。
- **行業經驗門檻。**行業經驗被認為是新進入高速公路行業的另一個門檻，乃由於高速公路運營的服務質量取決於經驗豐富的高級管理團隊及其他經驗豐富的員工的出色管理及執行能力。另外，就高速公路的建設而言，於公路建設各方面具有專業知識及經驗豐富的人員對於保證高速公路的質量至關重要。

四川省的競爭格局

高速公路性質上屬區域性項目。競爭只會在替代道路（如有）的效率接近及等同或多於現有高速公路的情況下方會出現。請參閱本文件「業務－競爭」。

監管環境

本附錄列載了與集團經營和業務有關的中國法律、法規若干內容的概要，但僅供參考，且不作為所適用法律及法規的全面描述或陳述。該描述是基於截至本文件發布日期現行有效法律，法規及解釋做出。但是，法律，行政法規和解釋，可能會在任何時間發生改變，且任何改變均可能產生溯及力。這些法律和法規也存在多種不同的解釋，且有關主管機關或法院以後可能不同意下文所載的解釋或結論。

概覽

中國政府已頒布特別適用於中國高速公路行業之若干法例或法規。因收費公路在中國有嚴格的批准和轉讓限制，公司須遵守國務院及道路交通主管部門制定的相應法規文件。同時，公司作為國有企業，必遵循國有資產管理和國有產權轉讓方面的法規政策。另外，關於勞動保障、稅項及外匯等多個業務範疇的法律法規同見下述。

1. 中國高速公路行業的主要法例及法規

1.1 公路法

根據1997年7月3日頒布、於1998年1月1日生效並於2017年11月4日新修訂的《中華人民共和國公路法》（《公路法》），中國境內公路（包括公路橋梁、公路隧道和公路渡口）的規劃、建設、養護、經營、使用及管理均須符合《公路法》的規定。

國家鼓勵國內外經濟組織對公路建設進行投資。根據《公路法》，所有公路均受國家保護，任何人士或單位不得損毀或損壞或非法佔用公路、公路用地及公路附屬設施。

中國公路按其在公路路網中的地位分為國道、省道、縣道及鄉道；並按技術等級分為高速公路、一級公路、二級公路、三級公路及四級公路。

公路建設應當按照國家規定的基本建設程序和有關規定進行。公路建設項目的施工，須按國務院交通主管部門的規定報請縣級以上地方人民政府相關交通

監管環境

主管部門批准。此外，承擔公路建設項目的可行性研究單位、勘察設計單位、施工單位和工程監理單位，必須持有國家規定的資質證書。

根據2015年9月25日頒布及於2015年12月1日起實施的《四川省高速公路條例》，條例適用於四川省行政區域內高速公路的規劃、建設、維護、經營、服務、使用和管理。高速公路項目以政府投資、社會投資、政府和社會資本的合作投資形式建設。具體籌資形式最終由省級人民政府決定。高速公路建設用地的規劃應符合土地利用總體規劃。另外，根據《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》，四川省行政區域內高速公路收費標準將與該等高速公路的工程質量和服務質量結合。

1.2 收取通行費

根據2004年9月13日頒布及於2004年11月1日生效的《收費公路管理條例》，建設收費公路，應當符合國家和省、自治區、直轄市公路發展規劃，符合《收費公路管理條例》規定的收費公路的技術等級和規模。縣級以上地方人民政府交通主管部門利用貸款或者向企業、個人有償集資建設的公路（以下簡稱**政府還貸公路**），國內外經濟組織投資建設或者依照公路法的規定受讓政府還貸公路收費權的公路（以下簡稱**經營性公路**），經依法批准後，方可收取車輛通行費。

收費公路收費站的設置，由省、自治區、直轄市人民政府按照下列規定審查批准：（一）高速公路以及其他封閉式的收費公路，除兩端出入口外，不得在主線上設置收費站。但是，省、自治區、直轄市之間確需設置收費站的除外；及（二）非封閉式的收費公路的同一主線上，相鄰收費站的間距不得少於50公里。

車輛通行費的收費標準，應當依照價格法律、行政法規的規定進行聽證，

監管環境

並按照下列程序審查批准：經營性公路的收費標準，由省、自治區、直轄市人民政府交通主管部門會同同級價格主管部門審核後，報本級人民政府審查批准。

收費公路的收費期限，應當按照以下標準經省、自治區、直轄市人民政府審查通過：經營性公路的收費期限，按照收回投資並有合理回報的原則確定，最長不得超過25年。國家確定的中西部省、自治區、直轄市的經營性公路收費期限，最長不得超過30年。

收費公路的收費期限屆滿後須終止收費，收費公路終止收費前六個月，省、自治區、直轄市人民政府交通主管部門應當對收費公路進行鑒定和驗收。經鑒定和驗收，公路符合取得收費公路權益時核定的技術等級和標準的，收費公路經營管理者方可按照國家有關規定向交通主管部門辦理公路移交手續。如果不符合取得收費公路權益時核定的技術等級和標準的，收費公路經營管理者應當在交通主管部門確定的期限內進行養護，達到要求後，方可按照規定辦理公路移交手續。

於2005年10月26日頒布及實施的《關於收費公路試行計重收費指導意見的通知》，經省級人民政府批准的收費公路，根據國家的實踐和經驗思考，應當繳納車輛通行費的所有載貨類機動車應進一步按重量收費。

根據國務院2012年7月24日頒布的《國務院關於批轉交通運輸部等部門重大節假日免收小型客車通行費實施方案的通知》，有七座以下的小型客車（包括允許在普通收費公路上行駛的摩托車），於春節、清明節、勞動節、國慶節等四個國家法定節假日，以及當年國務院辦公廳文件確定的上述法定節假日連休日，可以在某些收費公路上免繳通行費。

監管環境

根據於2009年12月22日頒布及於2010年1月1日生效的《交通運輸部、國家發展和改革委員會關於進一步完善和落實鮮活農產品運輸綠色通道政策的通知》中，所有收費公路均應採用車輛的「綠色通道」運輸政策，只要 (i) 運輸的農產品被列入《鮮活農產品品種目錄》；且 (ii) 裝載的鮮活農產品佔車輛核定載質量或車廂容積的80%以上，且沒有與非鮮活農產品混裝等行為。不符合上述要求的運輸車輛不能享受「綠色通道」運輸政策。

2015年7月21日，交通部發布《收費公路管理條例》(修訂徵求意見稿)以徵求社會意見，徵求意見稿明確收費公路的經營期限，按照收回投資並有合理回報的原則確定，並通過收費標準動態調整、收益調節等方式控制合理回報。高速公路的經營期限不得超過30年，但是投資規模大、回報周期長的高速公路，經批准可以超過30年。截至最後實際可行日期，該意見稿尚未生效。

1.3 《收費公路權益轉讓辦法》

根據2008年8月20日頒布及於2008年10月1日生效的《收費公路權益轉讓辦法》，國家允許依法轉讓收費公路的權益(包括收費權、廣告經營權及服務設施經營權)，同時對收費公路權益的轉讓進行嚴格控制。轉讓收費權的公路，應當符合《收費公路管理條例》規定的技術等級和規模。此外，長度小於1,000米的二車道獨立橋梁或隧道、二級公路或收費期間已超過總收費期限三分之二的公路的收費權不得轉讓。

轉讓公路收費權，在辦理轉讓審批前，轉讓方可以先向審批機關提出轉讓立項申請。審批機關在審查收費公路權益轉讓申請時，應當綜合考慮維護國家利益、社會公共利益的因素。若審批機關同意轉讓的，應當出具公路收費權轉讓批准文件。受讓方確定後，轉讓方和受讓方應當依法訂立收費公路權益轉讓合同。轉讓國道(包括國家主幹公路或國家高速公路網絡項目)收費權，應當經國務院交通運輸主管部門批准。轉讓國道以外的其他公路收費權，應當經省級交通運輸主管部門審核同意，報省級人民政府批准。公路收益權轉讓合同自公路收費權轉讓批准之日起生效。

監管環境

轉讓經營性公路收費權，不得延長收費期限，且累計收費期限的總和最長不得超過25年。國家確定的中西部省、自治區、直轄市經營性公路累計收費期限的總和，最長不得超過30年。不得以轉讓公路收費權為由提高車輛通行費標準。

1.4 土地開發

根據1986年6月25日頒布、於1987年1月1日實施、及再於2004年8月28日修訂的《中華人民共和國土地管理法》以及於1998年12月21日頒布、於1999年1月1日實施，及再於2014年7月29日修訂的《中華人民共和國土地管理法實施條例》，國家引入國有土地有償使用制度。國有土地有償使用的形式包括：(i)國有土地使用權的出讓；(ii)國有土地的租賃；及(iii)國有土地使用權作價以作投資。以有償租賃方式取得國有土地的建設單位，可以按照國務院規定的標準和方式，在支付土地使用權租賃費用和其他費用後使用土地。在使用國有土地時，建設單位應當按照土地使用權出讓等有償使用合同的約定使用土地。土地改建為建設用地，應當得到有關人民政府土地行政主管部門的同意，報原批准用地的人民政府批准。其中在城市規劃區域內的改變土地用途的，應當在有關的城市規劃行政主管部門取得同意書，然後才能提交批准。未經批准或者採取欺騙手段騙取批准，非法占用土地的由縣級以上人民政府土地行政主管部門責令歸還非法佔地的土地。

2. 國有企業和資產有關法律法規

根據2008年10月28日頒布及於2009年5月1日生效的《中華人民共和國企業國有資產法》：

企業國有資產是指國家對企業各種形式的出資所形成的權益。國務院和地方人民政府依照法律、行政法規的規定，分別代表國家對國家出資企業履行出資人職責，享有出資人權益。國家出資企業，是指國家出資的國有獨資企業、國有獨資公司，以及國有資本控股公司、國有資本參股公司。國務院國有資產監督管理機構和地方人民政

監管環境

府按照國務院的規定設立的國有資產監督管理機構，根據本級人民政府的授權，代表本級人民政府對國家出資企業履行出資人職責。

國家出資企業合併、分立、改制、上市，增加或者減少註冊資本，發行債券，進行重大投資，為他人提供大額擔保，轉讓重大財產，進行大額捐贈，分配利潤，以及解散、申請破產等重大事項，應當遵守法律、行政法規以及企業章程的規定，不得損害出資人和債權人的權益。

3. 國有產權轉讓有關法律法規

根據2016年6月24日頒布及生效的《企業國有資產交易監督管理辦法》，產權轉讓原則上須於產權市場公開進行。轉讓方可根據其實際情況及工作進度，兼採信息預披露及正式披露結合的方式，透過產權交易代理網站分階段披露產權轉讓信息，以及公開徵集受讓方，正式披露為期不得少於20個工作天。

產權轉讓由轉讓方根據組織章程細則及有關企業的內部管理制度釐定，且必須作出書面決議案。

轉讓方須根據企業發展策略適當地進行產權轉讓的可行性研究及方案論證。產權轉讓獲批准後，轉讓方須委任會計師事務所審核標的企業。

對於根據相關法律及法規須進行資產估值的產權轉讓而言，轉讓方須委任具有適當資格的評估機構對標的企業進行資產評估。產權轉讓價格應以經核准或備案的評估結果為基礎確定。

產權轉讓的信息披露期屆滿後，合資格有意受讓方將根據已披露的競價方式進行競價。競價可以拍賣、投標、網上競價及其他競價方式進行，且不得違反國家法律及法規的規定。

監管環境

倘於信息披露期屆滿後未發現可能的受讓方，轉讓可延期進行，底價可予下調，情況可於再披露信息前有所變動。倘底價下調或情況於再披露信息前有變，披露期將不少於20個工作天。當新底價少於評估結果的90%時，應當經轉讓行為批准單位書面同意。

國有資產監督管理委員會負責審查國家投資企業的產權轉讓事宜，其中，倘被投資企業不再由國家控制，有關產權轉讓結果須由國資監管機構報本級人民政府批准。國家投資企業須為其子公司的產權轉讓建立管理系統，並明確批准及管理授權。如子公司的主要業務屬於重要產業及主要行業（與國家保安或國家經濟命脈有關）或主要負責重要項目工作，該國家投資企業須向相同等級的國有資產監督管理委員會匯報產權轉讓以獲審批。倘轉讓方為國有企業若干股東共同持有的企業，持有最大股份比例的國有企業股東須負責進行相關審批程序；倘國有企業股東擁有相同的股權比例，相關股東於進行諮詢後將決定進行相關審批程序的股東。

4. 環境保護

根據於1989年12月26日頒布並生效，且於2014年4月24日修訂的《中華人民共和國環境保護法》；於2003年9月1日起實施及2016年7月2日修訂的《中華人民共和國環境影響評價法》以及於1998年11月29日頒布及實施及於2017年7月16日修訂的〔《建設項目環境保護管理條例》〕：(i)建設項目對環境可能造成重大影響的，應當編制環境影響報告書，對建設項目產生的污染和對環境的影響進行全面、詳細的評價；(ii)建設項目對環境可能造成輕度影響的，應當編制環境影響報告表，對建設項目產生的污染和對環境的影響進行分析或者專項評價；(iii)建設項目對環境影響很小，不需要進行環境影響評價的，應當填報環境影響登記表。建設項目環境影響評估文件未經依法審批或者審查後不予批准的，施工單位不得開工建設。經建設項目環境影響評價文件批准後，施

監管環境

工項目經歷重大變更，施工單位應當提交新建施工項目環境影響評價文件進行審批。必須實現與主體工程同步設計，同步施工和同步投入運行，以配合施工工程所需的環保設施施工。在建設項目主體工程完成後進行試生產，其配套的環保設施必須與主體工程同時進行試運行。

根據於1998年11月29日頒布及實施及於2017年7月16日修訂的《建設項目環境保護管理條例》及於2017年11月20日生效的《建設項目竣工環境保護驗收暫行辦法》，建設項目竣工後，建設單位應當按照環境行政主管部門規定的標準和程序，對配套建設的環境保護設施進行驗收，編制驗收報告。對於分期投產或分期投產的施工項目，應分階段對相應的環保設施進行驗收檢查。

5. 勞動

根據於1994年7月5日頒布、於1995年1月1日生效並於2009年8月27日修訂的《中華人民共和國勞動法》及於2007年6月29日頒布、於2008年1月1日生效並於2012年12月28日修訂（2013年7月1日實施）的《中華人民共和國勞動合同法》，用人單位應自用工之日起即與勞動者建立勞動關係。建立勞動關係，應當訂立書面勞動合同，否則應受到相應處罰。勞動者工資不得低於用人單位所在地的最低工資標準，用人單位不得違反法律法規規定延長勞動者的工作時間。

用人單位在制定、修改或者決定有關勞動報酬、工作時間、休息休假、勞動安全衛生、保險福利、職工培訓、勞動紀律以及勞動定額管理等直接涉及勞動者切身利益的規章制度或者重大事項時，應當經職工代表大會或者全體職工討論，提出方案和意見，與工會或者職工代表平等協商確定。

監管環境

根據1999年3月19日頒布及生效的《社會保險登記管理暫行辦法》以及2010年10月28日頒布及於2011年7月1日生效的《中華人民共和國社會保險法》；於2003年4月27日頒布、於2004年1月1日實施、於2010年12月20日修訂的《工傷保險條例》；於1999年1月22日頒布及實施的《失業保險條例》；於1997年7月16日頒布及實施的《國務院關於建立統一的企業職工基本養老保險制度的決定》、1998年12月14日頒布及實施的《國務院關於建立城鎮職工基本醫療保險制度的決定》，及於1994年12月14日頒布並於1995年1月1日實施的《企業職工生育保險試行辦法》，用人單位應當自成立之日起三十日內憑營業執照、登記證書或者單位印章，向當地社會保險經辦機構申請辦理社會保險登記。用人單位還應自用工之日起三十日內為其職工向社會保險經辦機構申請辦理社會保險登記，並為其職工繳納基本養老保險、基本醫療保險、工傷保險、失業保險和生育保險。

根據於1999年4月3日頒布及生效並於2002年3月24日修訂的《住房公積金管理條例》，中國境內的用人單位應當在住房公積金管理中心辦理登記，並在指定銀行開設住房公積金專用賬戶。中國境內用人單位及其職工均應按照規定向住房公積金供款，且該金額不少於該職工上一年度月平均工資的5%。

歷史及企業架構

緒言

成灌高速（為本公司的前身）於1998年8月在中國註冊成立為有限公司。為籌備[編纂]，成灌高速於2016年12月轉為股份有限公司並更名為成都高速公路股份有限公司。

我們的歷史可以追溯至1997年12月，成都機場高速（我們的附屬公司之一）為成都機場高速的建設、運營、管理及發展而成立。為建設、運營、管理及發展成灌高速公路、成彭高速公路及成溫邛高速公路，我們分別於1998年8月、2002年9月及1998年10月成立成灌高速、成彭高速及成溫邛高速來進一步拓展我們的高速公路網絡。有關我們業務營運的更多詳情，請參閱本文件中的「業務－我們的業務運營」。

業務里程碑

下表載列我們業務發展的關鍵里程碑：

1997年	成都機場高速（我們的運營附屬公司之一）成立。
1998年	本公司前身成灌高速及成溫邛高速前身成溫邛（成溫段）公路在中國成立為有限公司。
1999年	成都機場高速全面投入運營，並於同年獲得正式收費批文及開始收費。
2000年	成灌高速公路（本集團經營的高速公路之一）全面投入運營。
2002年	成彭高速（我們的運營附屬公司之一）成立。
	成灌高速公路獲得正式收費批文。

歷史及企業架構

2004年	成彭高速公路建設完成並開始試運營及試收費。成彭高速公路亦於同年獲得正式收費批文。
2007年	成溫邛高速公路成為四川省高速公路網絡的一部分。
2012年	成彭高速公路成為四川省高速公路網絡的一部分。
2014年	成都機場高速公路成為四川省高速公路網絡的一部分。
2015年	成灌高速公路及成彭高速公路連接至成都第二繞城高速公路並成為四川省高速公路網絡的一部分。
2016年	本公司轉為股份有限公司並更名為成都高速公路股份有限公司。

企業發展

本公司

成灌高速（為本公司的前身）於1998年8月在中國註冊成立為有限公司，初步註冊資本為人民幣25百萬元。下表載列成灌高速於成立日期的股權架構：

創辦人	出資的註冊 資本金額 (人民幣千元)	股本權益 百分比	資金來源
成都高速.....	7,500	30%	自身財務資源
四川華能萬康電力有限公司 （「華能萬康」） ⁽¹⁾	5,000	20%	自身財務資源

歷史及企業架構

創辦人	出資的註冊 資本金額 (人民幣千元)	股本權益 百分比	資金來源
成都新歲豐投資有限公司 （「成都新歲豐」） ⁽¹⁾	5,000	20%	自身財務資源
成都蘇錦實業投資有限公司 （「蘇錦實業」） ⁽¹⁾	5,000	20%	自身財務資源
郫縣國有資產投資經營公司 （「郫縣國投」） ⁽¹⁾	1,250	5%	自身財務資源
都江堰市重點公路橋梁建設 開發管理公司 （「都江堰公司」） ⁽¹⁾	1,250	5%	自身財務資源

附註：

(1) 據董事所知，此實體為獨立第三方。

下表載列成灌高速過往轉讓股本權益的詳情：

轉讓日期	轉讓方	受讓方	股本權益 百分比	代價	代價基準
				(人民幣千元)	
1998年12月	華能萬康	成都高速 ⁽¹⁾	10%	2,500	注資額
1998年12月	華能萬康	成都華錦投資開發有限公 司（「華錦投資」） ⁽²⁾	10%	2,500	注資額

歷史及企業架構

轉讓日期	轉讓方	受讓方	股本權益	代價	代價基準
			百分比		
2003年1月	都江堰公司	華錦投資	5%	1,250	注資額
2003年7月	成都新歲豐	聚友實業(集團)有限公司 (「聚友實業」) ⁽²⁾	20%	5,000	注資額
2004年3月	郫縣國投	成都高速 ⁽¹⁾	5%	15,940	根據2004年2月24日出 具的資產評估報告
2004年8月	聚友實業	北京市凱樂投資有限公司 (「北京凱樂」) ⁽³⁾	20%	5,000	注資額
2009年3月	北京凱樂 ⁽³⁾ 及 蘇錦實業	成都交通	40%	186,029	根據法院判決進行及 2008年11月12日出 具的資產評估報告 ⁽⁴⁾
2009年4月	華錦投資	成都交通	15%	75,000	根據雙方協商
2016年5月	成都交通	成都高速 ⁽¹⁾	30%	零	因屬集團內部轉讓而無 償進行

歷史及企業架構

附註：

- (1) 成都高速為成都交通之全資附屬公司
- (2) 據董事所知，此實體為獨立第三方。
- (3) 獨立第三方北京市凱樂投資有限公司，前稱深圳市聚友投資有限公司，於2005年1月21日更名為深圳市凱怡投資有限公司，其後於2006年12月4日更名為目前的名稱。
- (4) 於2009年4月，根據廣東省深圳市中級人民法院的法院判決，對北京凱樂及蘇錦實業分別持有成灌高速的40%股權中的20%及20%進行拍賣。成都交通以總代價人民幣186,028,800元中標並分別收購北京凱樂及蘇錦實業各自持有成灌高速的20%股權。

完成上述轉讓後，成都交通及其全資附屬公司成都高速分別持有成灌高速25%及75%的股權。

就若干上述成灌高速過往的股權轉讓，我們當時並未(i)取得相關國有資產管理部門的批准；(ii)按中國適用的規則要求履行相關國有資產評估手續；及(iii)經備案或核准的相關評估結果。我們已取得相關國有資產監督管理機構就相關過往股權轉讓缺陷的確認，確認（其中包括）相關轉讓真實、合法及有效。基於該等確認及本公司的聲明，我們的中國法律顧問認為(i)本公司前身成灌高速乃為依法設立的有限責任公司；(ii)成都交通及成都高速目前持有的本公司股份為合法、有效；(iii)本公司現有的股權結構清晰且沒有重大爭議。

為籌備[編纂]，根據成都國資委的相關批准及成都交通與成都高速所訂立的日期為2016年10月的發起人協議，成灌高速於2016年12月轉為股份有限公司並更名為成都高速公路股份有限公司。本公司中國法律顧問認為，本公司為變更及設立股份公司而簽署的《發起人協議》符合中國適用法律法規的要求。本公司整體變更及設立股份公司已經履行了合法的評估手續並經成都市國資委同意。

歷史及企業架構

重組

為籌備[編纂]，本公司自2016年6月起進行若干重組步驟（「重組」），據此，我們的控股股東成都交通及成都高速公路公司將其於成都機場高速公路公司、成彭高速公路公司及成溫邛高速公路公司的全部股權轉讓至本公司。有關該股權轉讓的詳情，請參閱本節「我們的附屬公司」。自重組完成後，成都機場高速公路公司、成彭高速公路公司及成溫邛高速公路公司成為本公司的附屬公司。

我們的附屬公司

成都機場高速

成都機場高速於1997年12月在中國註冊成立為有限責任公司，初步註冊資本為人民幣153.75百萬元。下表載列成都機場高速於成立日期的股權架構：

創辦人	出資的註冊 資本金額 (人民幣千元)	股本權益 百分比
成都高速.....	110,700	72%
華能萬康 ⁽¹⁾	43,050	28%

附註：

(1) 據董事所知，此實體為獨立第三方。

繼1997年至2008年間進行了一系列股權轉讓後，成都機場高速的註冊資本為人民幣153.75百萬元，由(i)成都高速；(ii)成渝高速；及(iii)四川新能置業有限公司（「四川新能」，前稱四川新能實業公司）分別擁有55.0%、25.0%及20.0%，成渝高速及四川新能各自均為獨立第三方。

於2016年6月15日，成都高速與本公司訂立股權轉讓協議，據此，成都高速將其於成都機場高速的55%國有股權無償轉讓予本公司。於完成轉讓及截至最後實際可行日期，成都機場高速由本公司、成渝高速公路公司及四川新能分別擁有55.0%、25.0%及20.0%權益。

歷史及企業架構

成彭高速

成彭高速於2002年9月在中國註冊成立為有限公司，初步註冊資本為人民幣10百萬元。下表載列成彭高速於成立日期的股權架構：

創辦人	出資的註冊 資本金額 (人民幣千元)	股本權益 百分比
成都高速.....	5,100	51%
成都中訊機電有限責任公司 ⁽¹⁾	2,900	29%
彭州市正通道橋建設有限責任公司) (「彭州市正通道橋」) ⁽¹⁾	2,000	20%

附註：

(1) 據董事所知，此實體為獨立第三方。

繼2004年至2009年間進行了一系列股權轉讓及註冊資本增資後，成彭高速的註冊資本為人民幣149.0百萬元，由成都高速、成都交通及彭州市正通道橋分別擁有97.38%、1.95%及0.67%。

於2016年6月20日，成都交通、成都高速及本公司訂立股權轉讓協議，據此，成都高速及成都交通將其各自於成彭高速的97.38%及1.95%股權無償轉讓予本公司。於完成轉讓及截至最後實際可行日期，成彭高速由本公司及彭州市正通道橋分別擁有99.33%和0.67%權益。

歷史及企業架構

成溫邛高速

成溫邛高速於1998年10月在中國註冊成立為有限公司，初步註冊資本為人民幣90百萬元。下表載列成溫邛高速於成立日期的股權架構：

創辦人	出資的註冊 資本金額 (人民幣千元)	股本權益 百分比
成都成溫邛公路開發有限責任公司 (「成溫邛開發」) ⁽¹⁾	49,500	55%
中國路橋(集團)總公司 ⁽²⁾	18,000	20%
中國基礎建設(成溫)有限公司 ⁽²⁾	22,500	25%

附註：

- (1) 成溫邛開發曾為成都交通的全資附屬公司，其後已被註銷。
- (2) 據董事所知，此實體為獨立第三方。

繼1999年至2008年間進行了一系列股權轉讓及註冊資本增資後，成溫邛高速的註冊資本為人民幣554.49百萬元，分別由成都交通及成溫邛開發擁有58.93%及41.07%。

於2016年6月24日，成都交通與我們的前身成灌高速訂立股權轉讓協議，據此，成都交通將其於成溫邛高速直接持有的58.93%股權無償轉讓予本公司。於2017年2月14日，成溫邛開發與本公司訂立股權轉讓協議，據此，成溫邛開發同意將成溫邛高速41.07%股權無償轉讓予本公司。於完成該等轉讓及截至最後實際可行日期，成溫邛高速由本公司全資擁有。

歷史及企業架構

我們聯營公司

城北出口高速

城北出口高速於1996年9月在中國註冊成立為有限公司，初步註冊資本為人民幣50百萬元，於成立之日分別由成渝高速公路公司持股49%以及由成都高速持股51%。

繼1997年至2005年間進行了一系列轉讓及註冊資本增資後，城北出口高速的註冊資本為人民幣220.0百萬元，由成都高速及成渝高速公路公司分別擁有約40.0%及60.0%。

於2016年6月22日，成都高速與本公司訂立股權轉讓協議，據此，成都高速將其持有的城北出口高速40%股權無償轉讓予本公司。於完成該等轉讓及截至最後實際可行日期，城北出口高速分別由本公司及成渝高速公路公司擁有40%及60%，並作為本集團的聯營公司入賬。

本公司附屬公司及聯營公司過往股權轉讓問題

就成溫邛高速、成都機場高速、成彭高速及城北出口高速過往的股權轉讓，發生日期全部均早於業績記錄期間開始前，我們概無：(i)取得相關國有資產管理部門的批准；(ii)未按中國適用的規則要求履行相關國有資產評估手續；及／或(iii)經備案或核准的評估結果（「**股權轉讓問題**」）。

我們及我們的中國法律顧問針對有關股權轉讓問題已走訪成都國資委，及其後獲得額外確認書，其說明未就股權轉讓問題採取過追索措施，而股權轉讓問題不影響我們及其他股東持有的上述實體持股合法性。另外，上述所有股權轉讓已於相關工商行政管理局完成登記。鑑於上述情況及本公司的聲明，我們的中國法律顧問認為，成溫邛高速公路公司、成都機場高速公路公司、成彭高速公路公司及城北出口高速公路公司現有股權清晰，不存在重大爭議。本公司持有的成溫邛高速公路公司、成都機場高速公路公司、成彭高速公路公司及城北出口高速公路公司股權合法有效。

歷史及企業架構

儘管如上文所述，成都交通向本公司承諾：(i)承擔由股權轉讓缺陷引起的所有法律後果和責任；(ii)倘若股權轉讓缺陷受到任何當局質疑，會防止任何不利本公司資產的潛在影響；(iii)倘若我們的附屬公司進行的任何過往股權轉讓被認定為無效，會盡一切切實可行的努力，確保本公司及每一家附屬公司的全部資產無缺；及(iv)倘若本公司及／或其附屬公司因股權轉讓缺陷而招致損失或處罰，會充分地在所有方面向本公司及／或其附屬公司賠償。

重大收購、出售及合併

除本節披露外，本公司成立股份公司後未發生重大收購、出售及合併事項。

[編纂]、期權、認股權證及可轉換債券

截至最後實際可行日期，本公司未有任何[編纂]，亦未授予任何期權、認股權證或可轉換債券。

我們現有股東的背景

(1) 成都交通

成都交通成立於2007年3月，為一家國有獨資企業以及在中國境內成立的有限責任公司。成都交通的最終股東為成都國資委。成都交通主要從事四川省交通基礎設施的投資、融資、建設、開發、經營及管理。截至最後實際可行日期，除本文件「與控股股東的關係」所披露的保留業務外，成都交通並無在與我們主營業務相競爭或可能相競爭的業務中直接或間接持有任何權益。

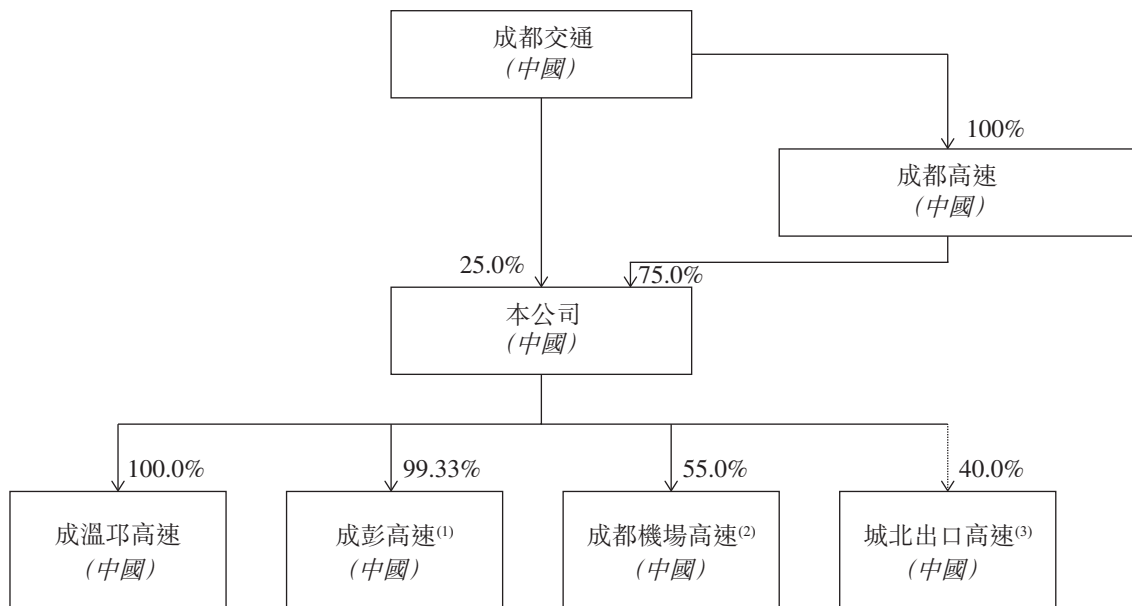
(2) 成都高速

成都高速由成都交通全資擁有，而後者則由成都國資委全資擁有。成都高速主要從事四川省收費公路沿線收費公路、大型天橋、車站、配套設施及物業的建設及發展。截至最後實際可行日期，除本文件「與控股股東的關係」所披露的保留業務外，成都高速並無在與我們主營業務相競爭或可能相競爭的業務中直接或間接持有任何權益。

歷史及企業架構

企業架構

下表載列緊接[編纂]前我們的所有權及企業架構：

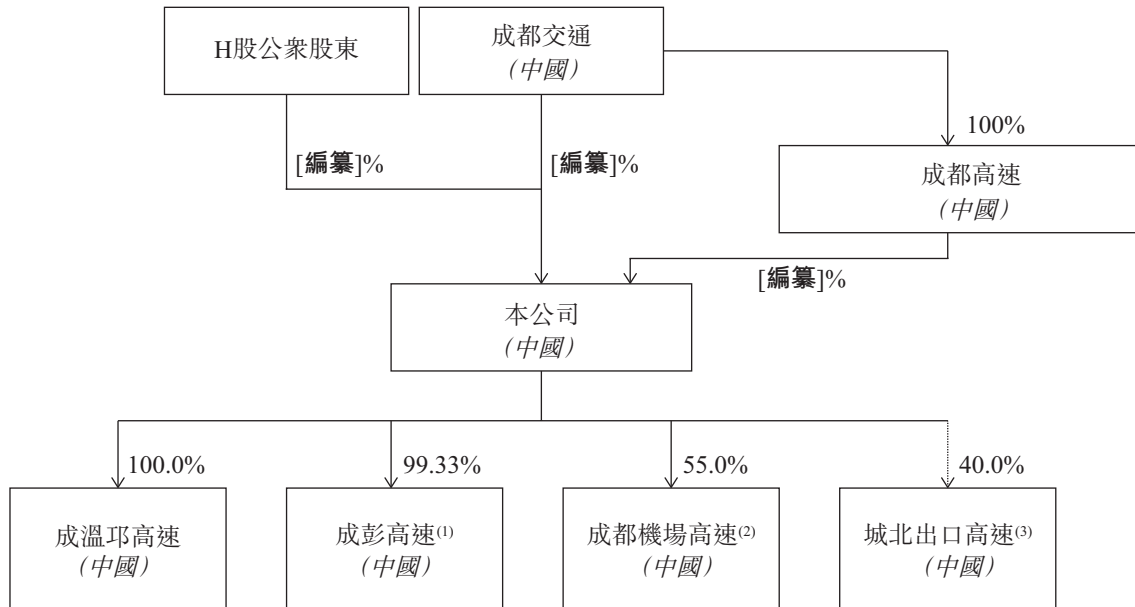


附註：

- (1) 成彭高速餘下0.67%股權由獨立第三方彭州市正通道橋持有。
- (2) 成都機場高速餘下45.0%股權由成渝高速及四川新能（各自為獨立第三方）分別持有25.0%及20.0%。
- (3) 城北出口高速餘下60.0%股權由獨立第三方成渝高速持有。

歷史及企業架構

假設[編纂]完全不獲行使，本集團緊隨[編纂]完成後的股權及公司結構於下圖詳述：



附注：

- (1) 成彭高速餘下0.67%股權由獨立第三方彭州市正通道橋持有。
- (2) 成都機場高速餘下45.0%股權由成渝高速及四川新能（各自為獨立第三方）分別持有25.0%及20.0%。
- (3) 城北出口高速餘下60.0%股權由獨立第三方成渝高速持有。

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多年經驗。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

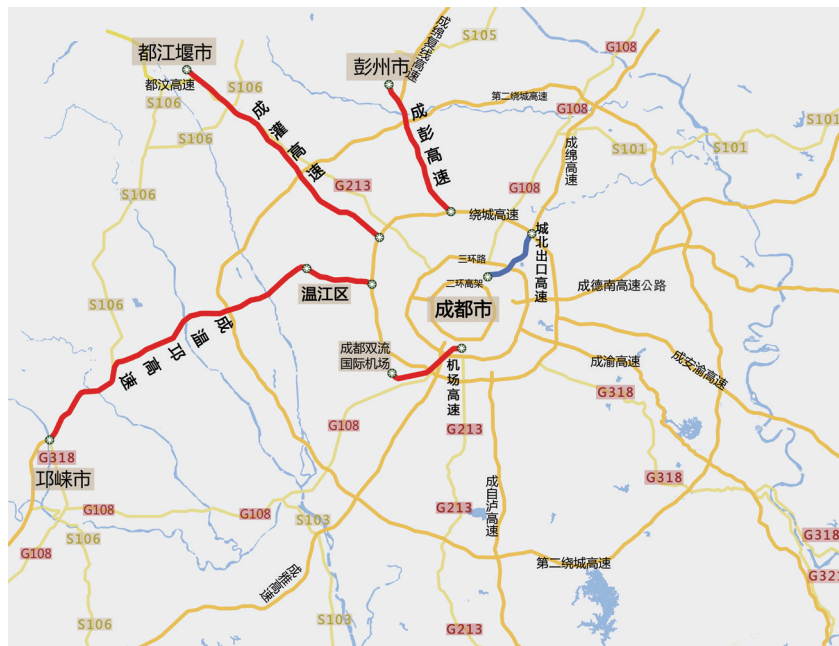
附註：

- (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

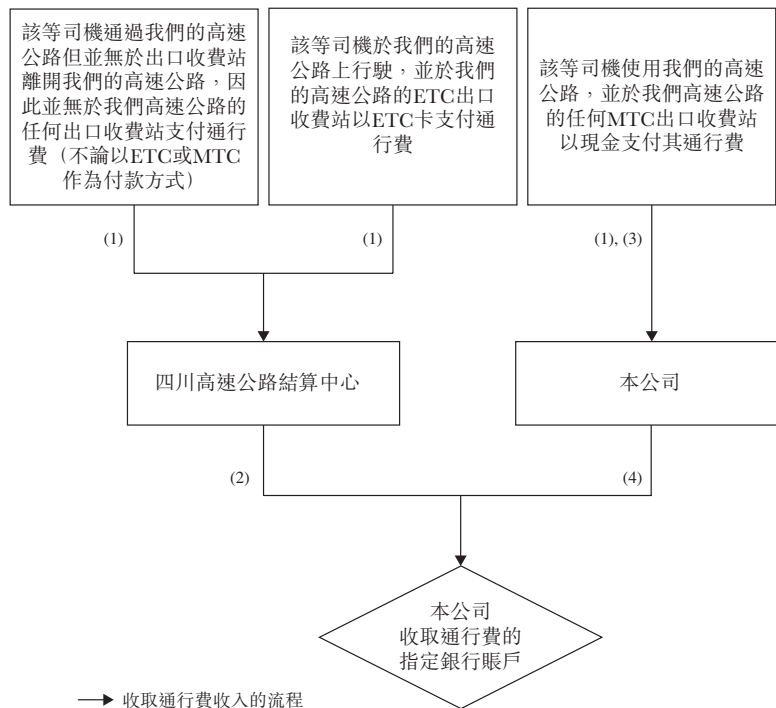
四川省的高速公路互相連接。在高速公路上行駛的車輛可繼續在另一條連接的高速公路上行駛，毋須經過另一個收費亭。因此，已經通過高速公路但繼續在連接的高速公路上行駛的車輛產生的通行費收入，當時不能直接由第一條高速公路的運營商收取。四川高速公路結算中心為主管通行費收取及結算的政府機構，利用中央聯網收費系統，集成不同高速公路運營商的計費系統。四川高速公路結算中心將實時收集四川省高速公路網內高速公路出入口收取通行費的信息，並根據車輛出入信息對高速公路運營商分配所收取的通行費。當車輛使用MTC通行卡或ETC設備入系統覆蓋的高速公路時，系統會記錄車輛類型和入口位置等信息。四川高速公路結算中心沿高速公路設置的多個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。

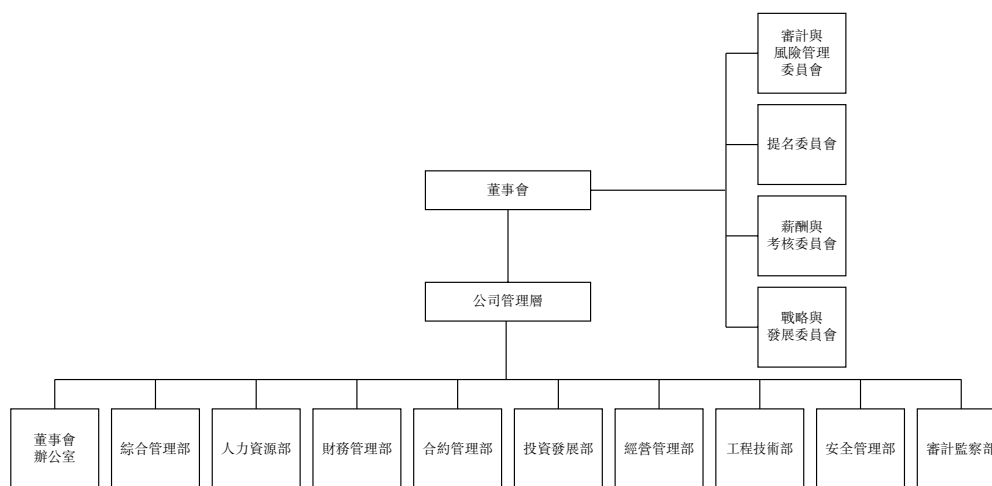
業 務

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：

車輛型號規格				
車類	客運車輛（座）	貨運車輛（噸）		
1	≤7（含7）	≤2		
2	8-19（含19）	2-5（含5）		
3	20-39（含39）	5-10（含10）、20英尺集裝箱車輛		
4	≥40	10-15（含15）、40英尺集裝箱車輛		
5	-	>15		

客運車輛收費標準（人民幣／公里）				
車類	成灌	成彭	成溫邛高速公路	
	高速公路	高速公路	四車道	六車道
1	0.5	0.4 ⁽¹⁾	0.35	0.45
2	1.0	0.8 ⁽¹⁾	0.7	0.9
3	1.5	1.2 ⁽¹⁾	1.05	1.35
4	2.0	1.6 ⁽¹⁾	1.4	1.8
5	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

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。

與控股股東的關係

概覽

成灌高速（為本公司的前身），於1998年8月25日在中國註冊成立有限公司，為籌備[編纂]，於2016年12月21日轉為股份有限公司並更名為成都高速公路股份有限公司。截至最後實際可行日期，成都交通及其全資附屬公司成都高速分別持有本公司股權25%及75%。[編纂]完成後，成都交通及成都高速將分別持有本公司股權約[編纂]及[編纂]（假設並無行使[編纂]）或分別持有本公司股權約[編纂]及[編纂]（假設已全數行使[編纂]）。在上述任何一種情況下，成都交通及成都高速在[編纂]後將繼續為我們的控股股東。

業務劃分及競爭

本集團主要從事在四川省成都以及附近的高速公路的運營、管理和發展（「我們的主要業務」）。

成都交通主要從事四川省交通基礎設施的投資、融資和建設、開發、營運及管理。截至最後實際可行日期，除下文所披露的保留業務及成都交通於本集團擁有之權益外，成都交通並無直接或間接在與我們的主要業務競爭或可能構成競爭的業務中擁有任何權益。

成都高速主要從事四川省收費公路、沿收費公路的大型天橋、車站、附屬設施及物業的建設和開發。截至最後實際可行日期，除成都高速於本集團擁有之權益，成都高速並無直接或間接在與我們的主要業務競爭或可能構成競爭的業務中擁有任何權益。

除另有披露外，成都交通及成都高速將其直接或間接持有的高速公路業務注入本集團。有關詳情，請參閱本文件「歷史及企業架構－企業發展」。

保留業務

截至最後實際可行日期，成都高速公路公司持有成都繞城高速公路（西段）有限責任公司（「繞城高速公路（西段）」），一間在中國成立的有限公司的35%股權（「保留業

與控股股東的關係

務」)，該公司主要從事成都繞西高速公路（「繞城西段」）的建設、營運及管理。繞城高速公路（西段）餘下的65%股權由一名獨立第三方四川高速公路建設開發集團有限公司（「四川高速」）持有。

除保留業務外，我們董事確認成都交通集團並無於已經或可能與我們的主要業務構成競爭的業務中直接或間接持有權益。

繞城西段起點、終止點均與成都繞東高速公路（「繞城東段」）相接，並構成全長41.83公里的環線。根據中國交通部發出的《關於繞城西段初步設計的批復》（交公路發[1998]663號），繞城西段於1998年11月動工並於2001年12月竣工。繞城西段於2001年12月開始運行。根據《關於同意成都繞城高速公路試行收取車輛通行費的批復》（川交公路[2001]247號）繞城西段於2001年12月27日起開始收費。根據繞西高速公路截至2017年12月31日的經審核財務狀況表及繞西高速公路截至2017年12月31日止年度的經審核綜合收入表（根據中國一般會計準則編製），繞西高速公路截至2017年12月31日的總資產價值約為人民幣1,425.2692百萬元，且截至2017年12月31日止年度，繞西高速公路產生的收益為人民幣1.0755百萬元。截至最後實際可行日期，並無繞西高速公路的董事或管理層於本公司擔任任何職位。

成都交通目前無意將保留業務注入本集團的主要原因如下：

- (i) **繞城西段的業務性質短期內與本集團經營的收費公路的業務性質不同。**根據成都市人民政府於2015年6月30日發出的有關成都繞城高速功能建議變動的諮詢函件（成府[2015]第41號），成都市人民政府有意將繞城西段從收費公路轉為不收費的高等級公路或在未來修訂成都繞城高速的收費方式。根據四川省人民政府辦公室於2015年9月21日發出的通知（第B[2015]2086-2號），有關成都繞城高速功能建議變動的詳細計劃須待成都市人民政府、四川省交通運輸廳及四川省交投集團進行可行性研究及討論由於本集團定位成為成都交通在四川省內收費公路建設、營運及管理的唯一平台，以及繞城西段作為收費公路的未來仍不明確。假設成都市政府會頒布目前正在考慮的繞城西段的轉換方案，收購成都交通於繞城西段持有之35%股權與本

與控股股東的關係

集團業務計劃及戰略不相符。鑑於上述繞城西段的不確定性，我們在此階段收購成都交通持有的繞城高速公路（西段）的35%股權在商業和戰略上是不合理的；及

- (ii) **成都高速為繞西高速公路的少數股東**。截至最後實際可行日期，按其於繞西高速公路的持股比例，成都高速提名繞西高速公路董事會五名董事會成員中的兩名，且並無指派繞西高速公路高級管理層的任何成員。因此，成都高速無法控制繞西高速公路董事會所作的商業決定以及繞西高速公路的日常營運和管理。

我們董事認為，保留業務與本集團業務並不構成競爭，原因如下：

- (i) 由於繞城西段是成都繞城高速公路的一部分，構成環線運行，與本集團目前營運的收費公路（即連接成都各不同縣區的縣際高速公路及向所有方向橫向擴散）有顯著不同且不會重疊，因此繞城西段與我們就路線而言並不構成競爭；
- (ii) 使用繞城西段的客戶與使用我們收費公路的客戶截然不同，因為他們使用道路作不同用途，例如，作為城市以內的人及貨物流動，而非用作人及貨物出入成都大都市區域。因此，我們與繞城西段不會爭奪同樣的客戶；及
- (iii) 鑑於其路線不同，繞城西段的目的與本集團目前營運的收費公路有顯著不同。繞城西段在連接成都市區的不同城市街道及減輕成都市區的交通阻塞方面有重要作用，而本集團目前營運的收費公路設計為有效疏導進出成都市區的交通，因此繞城西段與我們就功能而言並不構成競爭。

董事的競爭權益

除本文件所披露者外，我們的董事已確認，截至最後實際可行日期，彼等概無於任何與我們的主要業務構成或可能構成競爭的業務中擁有任何直接或間接權益。

與控股股東的關係

不競爭協議及不競爭承諾

於2017年6月29日，本公司與成都交通訂立不競爭協議，據此，成都交通已不可撤回地承諾，除保留業務外，成都交通及其附屬公司（不包括本集團及成都交通旗下上市實體及彼等各自的附屬公司）於不競爭協議期間不會並促使其聯繫人士不會，直接或間接個別或與其他實體共同從事或協助從事或參與任何與我們在四川省的主要業務構成競爭的業務。此外，成都交通承諾向本公司授出選擇權以收購可能與我們的主要業務構成直接或間接競爭的新業務機會、對保留業務及新競爭業務（定義見下文）的收購選擇權及優先購買權。

新業務機會選擇權

根據不競爭協議，成都交通承諾於相關期間，

- (i) 倘成都交通或其任何附屬公司（本集團除外）發現任何與我們的主要業務直接或間接構成或可能構成競爭的新業務機會（「新競爭業務」），彼須立即以書面形式通知本公司，通知須載有考慮是否從事新競爭業務的充足信息，並將盡其所能促使有關業務機會將首先以合理公平條款及條件向本公司提供；
- (ii) 倘於任何情況下，本公司選擇不接受該等新業務機會，彼須於30日內以書面形式通知成都交通。於收到本公司的書面確認，確認不接納該等新業務機會，或於任何情況下本公司未能於30日內以書面形式答覆，成都交通或其附屬公司（本集團除外）有權從事該等新商業機會。
- (iii) 成都交通須促使其聯繫人士或其附屬公司之聯繫人士（本集團除外）須首先向本公司提供任何與我們主要業務競爭或可能構成競爭的新商業機會；及
- (iv) 成都交通須促使其聯營公司及彼等聯繫人士向本公司提供任何與我們主要業務競爭或可能構成競爭的新商業機會。

與控股股東的關係

董事會（包括獨立非執行董事）或授權董事委員會須負責檢討及決定是否接受該等由成都交通或其聯繫人士提供的新商業機會，並考慮該等新業務機會的地理及其業務性質與本集團策略和前景的兼容性等因素。倘成都交通或其聯繫人士向我們發出任何新商業機會的通知，我們須立即向或會於特定時間內答覆成都交通或其聯繫人士（如適用）的獨立非執行董事匯報。

本公司將就我們接受或拒絕任何新業務機會的決定及基準刊登公告，並於年度報告內作出充分披露。

收購保留業務及／或新競爭業務的選擇權

成都交通已承諾向本公司授出選擇權，據此，公司有權於所有時間向成都交通及其附屬公司（本集團除外）收購適用法律及法規項下允許的以下各項：

- (i) 保留業務的任何股權、資產或其他權益；及／或
- (ii) 新競爭業務的任何股權、資產或其他權益。

另外，倘適用法律允許，本公司可能選擇作出有關安排，包括但不限於與成都交通或其附屬公司（本集團除外）就保留業務或新競爭業務的任何資產或業務之受託經營、租賃或承包經營。倘第三方於相同條件下擁有優先認購權，我們擁有的選擇權則不適用。然而，在有關情況下，成都交通須盡其所能致使有關第三方放棄其優先認購權。

此外，成都交通須促使其聯繫人士或其附屬公司（本集團除外）的聯繫人士及聯營公司及其聯繫人士向本公司授出相同選擇權。

倘行使有關選擇權涉及任何出售國有資產，代價須由成都交通或其附屬公司與我們經公平磋商釐定，須按國有資產的法定估值及根據適用法律的正當審批或登記程序。

董事會（包括獨立非執行董事）或授權董事委員會須負責審閱及釐定行使收購選擇權與否，並須考慮有關業務的地理及其與本集團策略及前景的兼容性等因素。

與控股股東的關係

優先購買權

成都交通已向本公司承諾，倘成都交通或其附屬公司（本集團除外）擬向第三方出讓、出售、租賃、以其他方式許可使用或允許使用以下各項：

- (i) 保留業務的任何股權、資產或其他權益；及／或
- (ii) 新競爭業務的任何股權、資產或其他權益，儘管成都交通或彼等附屬公司發展新業務機會構成新的競爭業務時，本公司獲授購買選擇權，本公司不可選擇購買新競爭業務的任何股權、資產或其他權益。

我們有權享有可於不競爭協議期間任何時間行使的有關優先購買權。倘成都交通或其附屬公司擬出讓、出售、租賃或轉讓或以其他方式許可使用或允許使用保留業務或新競爭業務內的任何股權、資產或其他權益，成都交通須向本公司發出書面通知，包括本公司考慮進行有關交易與否所須的所有資料。本公司須於收到上述通知後30天內向成都交通提供書面回覆。成都交通承諾，在收到本公司的書面回覆前，成都交通不會發出任何有關保留業務或新競爭業務的任何股權、資產或其他權益的轉讓（不論具法律約束力與否）通知或意向書予成都交通擬向其出讓、出售、租賃、以其他方式許可使用或允許使用保留業務或新競爭業務內的任何股權、資產或其他權益的有關第三方。倘(i)本公司拒絕購買或未能於特定期限內回覆成都交通；或(ii)本公司透過於特定期限內以書面形式向成都交通就建議收購事項反向提出新條款，拒絕接納通知所載的條款，然而，未能按公平原則與成都交通達成協議，成都交通有權按成都交通向本公司發出通知所載的條款，向第三方轉讓、出讓、出售、租賃、以其他方式許可使用或允許使用保留業務或新競爭業務內的有關股權、資產或其他權益。

此外，成都交通須促使成都交通的聯繫人士或其附屬公司（本集團除外）的聯繫人士及聯營公司及其聯繫人士向本公司授出相同優先購買權。

倘本公司行使優先購買權涉及出售任何國有資產，須按法定估值及中國適用法律規定的正當審批程序。

與控股股東的關係

董事會（包括獨立非執行董事）或授權董事委員會須負責審閱及考慮行使優先購買權與否，經考慮有關（包括但不限於）業務的地理以及其與本集團發展策略及前景的兼容性等因素。

根據上市規則構成關連交易的任何選擇權及／或優先購買權行使根據上市規則須符合適用披露規定及獲獨立股東批准（如適用）。

我們的董事相信，我們的獨立非執行董事於評估新業務機會及考慮行使任何選擇權及／或優先購買權與否擁有豐富經驗。此外，我們的獨立非執行董事可能諮詢專業財務顧問或可就行使不競爭協議項下任何選擇權及／或優先購買權須予考慮的事宜提供意見的其他專家。

成都交通集團提供的進一步承諾

成都交通已進一步承諾：

- (i) 應本公司獨立非執行董事的要求，成都交通其將提供一切所需信息，供本公司獨立非執行董事就成都交通執行不競爭協議及遵守協議項下承諾進行年度審查；
- (ii) 成都交通同意我們於年度報告或公告中披露我們獨立非執行董事委員會作出之決定以及就成都交通執行不競爭協議及遵守協議項下承諾進行的年度審查之一切所需信息；及
- (iii) 成都交通將就遵守不競爭協議下承諾的情況作出年度聲明，並同意我們可於年度報告及／或公告中披露該等聲明。

不競爭協議將具有充分效力，直至發生下列事項（以較早者為準）：

- (i) 成都交通集團及其子公司直接或間接持有我們股份總數不足30%；或
- (ii) 我們的H股不再在聯交所或其他國際認可證券交易所上市（因任何原因暫停或終止公司股票買賣除外）。

與控股股東的關係

獨立於控股股東

經考慮以下因素，我們信賴我們可於[編纂]後獨立於成都交通及成都高速及彼等各自緊密聯繫人士經營業務。

業務經營獨立性

本集團擁有充足資金、物業、設備、技術及人力資源以獨立經營其業務，並持有我們的主要業務必要的特許經營權及資格。本集團已建立組織架構，包括各有特定職責的多個獨立部門。本集團亦可獨立接觸（其中包括）承包商、技術顧問、供應商或本集團業務所須的建設材料及其他資源。我們獨立經營我們的主要業務，有獨立權利作出及實行經營決定。

我們亦維持內部控制程序，以促進我們業務的有效經營。我們已採納適當措施以確保執行不競爭承諾。有關詳情，請參閱本節「避免同業競爭協議及不競爭承諾」。我們亦已根據相關法律及法規採納企業管治手冊，例如有關股東會議、董事會會議、監事會會議及關連交易的進行。

本公司與控股股東有若干現有持續關連交易，據此，控股股東及／或其聯繫人士可能向本公司提供物業租賃服務或一般服務，或本公司可向控股股東及／或其聯繫人士提供物業租賃服務。經考慮本公司可能亦向其他獨立第三方採購有關服務或向其他獨立第三方提供有關服務，而有關服務具有充足競爭市場，我們的董事相信本公司可輕易以類似條款尋找獨立供應商或客戶。

基於上述原因，我們的董事認為，我們可獨立於控股股東及彼等各自緊密聯繫人士經營我們的業務。

財務獨立性

我們擁有獨立於控股股東的財務部門，而有關財務部門負責本公司的財務、會計、報告、信貸及內部控制。我們擁有獨立銀行賬戶，並無與控股股東共享任何銀行賬戶。我們以自有資金獨立進行我們的稅務登記及支付稅項。

與控股股東的關係

我們能夠取得融資，而無須依賴控股股東或其他關連人士提供的任何擔保或按揭。截至最後實際可行日期，我們現有銀行融資或貸款並無由控股股東擔保或以控股股東的資產抵押，而本集團亦無任何來自控股股東的股東貸款。截至2018年4月30日，本集團有未動用及無限制銀行融資合共人民幣1,628.7百萬元。因此，我們的經營財務上獨立於[編纂]。

基於上述原因，我們的董事相信我們財務上獨立於控股股東及彼等各自緊密聯繫人士。

董事會及管理層獨立性

我們的董事會包括九名董事，其中八名並無於控股股東（即成都交通及成都高速）及／或彼等的緊密聯繫人（本集團除外）擔任任何董事、高級管理層職位或監事職位。截至最後實際可行日期，僅一名非執行董事（並不管理我們的日常業務及經營）於控股股東及／或彼等的緊密聯繫人（本集團除外）擔任董事職位。下表概述我們董事截至最後實際可行日期於本公司的職位（如有）以及彼等於控股股東及／或彼等的緊密聯繫人（本集團除外）的職位：

名稱	於本公司的職位	截至最後實際可行日期 於控股股東及／或彼等的緊密 聯繫人（本集團除外）的職位
董事		
肖軍	董事會主席及非執行董事	成都交通副董事長
唐發維	執行董事及總經理	無
張冬敏	執行董事	無
王曉	執行董事及副總經理	無
羅丹	執行董事及首席會計師	無
楊斌	非執行董事	無

與控股股東的關係

名稱	於本公司的職位	截至最後實際可行日期 於控股股東及／或彼等的緊密 聯繫人（本集團除外）的職位
舒華東	獨立非執行董事	無
葉勇	獨立非執行董事	無
李遠富	獨立非執行董事	無

我們的獨立非執行董事概無以任何方式與控股股東相關而可能阻礙其作為獨立非執行董事根據上市規則第3.13條項所需滿足的獨立性。

我們相信，[編纂]後我們的董事及高級管理層能夠獨立履行彼等於本公司的職責，而本公司能夠獨立於控股股東經營其業務，乃基於以下原因：

- (i) 組織章程細則所載決策機制包括防止利益衝突的條文，訂明（其中包括）倘出現利益衝突（例如審閱有關與控股股東交易的建議），與控股股東相關的董事必須放棄投票，且不計入法定人數。此外，考慮關連交易時，我們的獨立非執行董事將審閱相關交易；
- (ii) 概無董事或高級管理層於控股股東或彼等各自的緊密聯繫人士持有任何股權；
- (iii) 所有董事須知悉作為董事的受信責任，並須以我們股東的利益行事；及
- (iv) 我們已委任三名獨立非執行董事，佔我們董事會的三分之一，以平衡董事會數目，以促進本公司及股東整體利益。

基於上述，我們的董事相信本公司於行政及經營層面上有其自有管理團隊，並信納其能夠維持獨立於控股股東及／或彼等的緊密聯繫人。

關連交易

概覽

根據上市規則第14A章，我們與關連人士訂立的交易於[編纂]後將構成關連交易。

獲全面豁免的持續關連交易

以下列載本集團的持續關連交易概要，該等交易獲全面豁免遵守上市規則第14A章的全部申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定。

一般服務框架協議

本公司與成都交通公司於2017年6月29日簽訂了一般服務框架協議（「**一般服務框架協議**」），據此，成都交通（連同成都高速，統稱「**成都交通集團**」）按實際需要可向我們提供若干一般服務，例如物業管理、餐飲、停車、維護、租賃市場推廣及行政服務。

- (i) **主要條款**：一般服務框架協議的主要條款包括：
 - (a) 服務費的定價政策（見下文）；
 - (b) 本集團與成都交通集團必須根據一般服務框架協議所載原則就相關服務訂立具體協議以訂明具體條款及條件，包括具體服務範圍、服務形式及付款方法；及
 - (c) 一般服務框架協議自[編纂]起計為期三年，並可經雙方磋商後同意續期。
- (ii) **進行交易的理由**：為促進我們的經營活動，成都交通集團多年來一直向本集團提供綜合服務。鑒於使用有關服務的質量、成本、效率及便利，繼續使用成都交通集團提供的有關服務將對我們有利。
- (iii) **定價政策**：一般服務將參考鄰近地區獨立第三方就相同或相似服務提供的價格按我們日常業務過程中的正常商業條款定價。於與成都交通集團訂立任何交易前，本集團將從於鄰近地區提供相同或同類服務的至少兩家獨立

關連交易

服務供應商取得報價。我們的財務部門將審閱及將從獨立服務供應商取得的報價與成都交通集團所提供的報價進行對比以決定服務供應商，從而確保成都交通集團向本集團提供的一般服務的價格屬公平合理，且有關價格乃按正常商業條款或不遜於本集團可從獨立第三方獲得的條款的條款釐定。如無適用市價，成都交通集團已同意按成本向我們提供一般服務的報價，以確保服務費屬公平合理或較本集團可從獨立第三方獲得者更有利。

- (iv) **年度上限**：董事估計，根據一般服務框架協議，本集團截至2018年、2019年及2020年12月31日止各年分別應付成都交通集團的服務費用的最高金額將不超過人民幣3百萬元。有關估計乃根據成都交通集團於截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度成都交通集團向本集團提供的服務的過往交易金額分別人民幣0.1百萬元、人民幣0.1百萬元及人民幣0.4百萬元而得出。

根據上市規則第14A章，成都交通為本公司的主要股東，因此為本公司的關連人士。所以，根據上市規則第14A章，一般服務框架協議項下擬進行之交易將構成本公司於[編纂]後之持續關連交易。由於上市規則第14.07條界定的各項適用百分比率預期將少於5%，而年度交易金額預計將少於3百萬港元，故一般服務框架協議項下擬進行的交易構成一項最低限額持續關連交易，並將獲豁免遵守上市規則第14A章有關申報、年度審閱、公告及獨立股東批准的規定。

中油租賃協議

我們的附屬公司成彭高速於2011年12月23日與成都中油能源有限公司（「中油能源」）訂立租賃協議（「中油租賃協議」），據此，成彭高速（作為業主）向中油能源（作為承租人）出租位於四川省成都市新都區大豐街雙林村總面積7,058.96平方米的一項物業（「物業」）。

- (i) **主要條款**：中油租賃協議的主要條款包括：
- (a) 租金定價政策（見下文）；及

關連交易

- (b) 中油租賃協議自2011年12月23日起計為期20年。中油租賃協議的期限長於上市規則通常允許的三年關連交易期限。董事認為中油租賃協議的條款允許我們確保我們營運的長期經濟效益、發展及持續性。有關安排符合我們的商業利益，因為其亦允許我們避免在短期租約的情況下因重新協商而產生的不必要的成本、時間及努力及業務中斷。鑒於上述觀點及下文來自董事的交易理由及市場同類安排，獨家保薦人亦認為，此類協議的有關期限屬正常商業慣例。
- (ii) **進行此交易的理由：**於業績記錄期間及之前，成彭高速向中油能源出租物業。於業績記錄期間及之前，該物業用作由中油能源興建及經營的加油站。董事認為，中油租賃協議的條款與一般商業條款一致，並可為我們提供長期租金收入，因此讓我們可確保成彭高速營運的長遠發展及可持續性。有關安排符合我們的商業利益，讓我們可節省額外成本，跟短期租賃相反。終止中油租賃協議及重新磋商新租約將導致不必要的業務中斷及成本。
- (iii) **定價政策：**中油能源應付成彭高速的年度租金將按中油能源位於物業的加油站出售的每升精煉油支付人民幣0.1元及每立方米壓縮天然氣支付人民幣0.1元的基準計算。上述定價基準乃經相關訂約方按一般商業條款於我們的日常業務過程訂立，經公平磋商後及經並參考鄰近地區加油站的現行定價基準而釐定。
- (iv) **年度上限：**董事估計，截至2018年、2019年及2020年12月31日止各年，成彭高速根據中油租賃協議向中油能源應收的租金最高金額將不超過人民幣3百萬元。有關估計乃根據成彭高速截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度分別收取人民幣1.84百萬元、人民幣1.82百萬元及人民幣1.15百萬元的過往租金金額計算。

關連交易

中油能源主要從事加油站的建設、營運及管理，由成都交通間接擁有49%股權，獨立第三方中國石油天然氣股份有限公司（聯交所上市公司，股份代號：857；及上海證券交易所股份代碼：601857）擁有51%股權。成都交通為本公司的主要股東。因此，根據上市規則第14A章，中油能源為成都交通的聯繫人及本公司的關連人士。因此，根據上市規則第14A章，根據中油租賃協議擬進行之交易將構成本公司於[編纂]後之持續關連交易。由於上市規則第14.07條界定的最高適用百分比率預期將超過0.1%但低於5%，而年度交易金額預計將少於3百萬港元，故中油租賃協議構成一項最低限額持續關連交易，並將根據上市規則第14A章獲豁免遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定。

部分獲豁免的持續關連交易

下文概述本集團持續關連交易，下列交易將須遵守申報、年度審閱及公告規定，但將獲豁免遵守上市規則第14A.76(2)章項下的獨立股東批准規定。

物業租賃框架協議

本公司已與成都交通於2017年6月29日訂立物業租賃框架協議（「物業租賃框架協議」），據此，成都交通集團可向本集團出租物業。

- (i) **主要條款：**物業租賃框架協議的主要條款包括：
 - (a) 租金定價政策（見下文）；及
 - (b) 雙方的有關附屬公司或聯營公司將訂立獨立協議，按照物業租賃框架協議所規定的定價政策訂明具體條款及條件，包括租金及付款方式；及
 - (c) 物業租賃框架協議自[編纂]起計為期三年，並可經雙方磋商後同意續期。

關連交易

- (ii) **進行交易的理由：**自2017年3月起，我們開始自成都交通集團租賃總建築面積為約990.3平方米的半層辦公場地。為滿足業務發展需求，於截至2018年12月31日止年度，我們預計繼續自成都交通集團租賃總建築面積為約990.3平方米的半層辦公場地，並於截至2019年及2020年12月31日止年度自成都交通集團租賃總建築面積為約2,200平方米的一整層辦公場地。董事相信自成都交通集團租賃而非購入有關辦公場地更符合成本效益，因而將有利本公司。
- (iii) **租賃定價政策：**租金將經相關訂約方公平磋商後及經參考面積及質量相似的附近當地物業當前市價而釐定。就成都交通集團向本公司出租的物業而言，於與成都交通集團訂立任何交易前，本集團將積極尋求透過多種渠道獲得市場價格，例如，從在附近出租近似面積及質量的當地物業的至少兩名獨立業主取得報價。我們的財務部門將審閱及將有關報價與成都交通集團所提供的報價進行對比，或根據實際情況，我們的財務部門將向我們管理層匯報有關報價，待其進一步審閱，以釐定是否接受成都交通集團所提供的報價，從而確保成都交通集團向本集團出租的物業租金屬公平合理，且有關價格乃按正常商業條款或不遜於本集團可從獨立第三方獲得的條款的條款釐定。
- (iv) **年度上限：**董事估計，根據物業租賃框架協議，本集團截至2018年、2019年及2020年12月31日止年度應付成都交通集團租金的最高金額將分別為人民幣1.1百萬元、人民幣2.6百萬元及人民幣2.9百萬元。於釐定上述年度上限時，董事已考慮：(i)我們現有物業租賃協議之條款；(ii)預計出租物業的總建築面積；(iii)預計出租物業的數量及狀況；(iv)預計類似條件物業的市場價格；及(v)截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，本集團向成都交通集團支付的過往租金分別為零、零及人民幣0.9百萬元。我們預計截至2019年及2020年12月31日止年度，就成都交通集團租賃物業支付的租金將有所增長，主要由於我們擴展辦公室面積而導致向成都交通集團租用的物業大幅增加。

關連交易

根據上市規則第14A章，成都交通集團為本公司的主要股東，因此為本公司的關連人士。所以，根據上市規則第14A章，物業租賃框架協議項下擬進行之交易將構成本公司[編纂]後之持續關連交易。由於上市規則第14.07條界定的最高適用百分比率預期將超過0.1%但少於5%，故物業租賃框架協議項下擬進行的交易須遵守申報、年度審閱及公告規定，惟可根據上市規則第14A.76(2)條獲豁免遵守獨立股東批准的規定。

豁免

由於該關連交易預期於[編纂]後按持續基準繼續進行，董事認為，遵照上市規則第14A章的公告規定披露有關關連交易將對本公司過度繁冗及不切實際，並將招致對本公司不必要的行政成本。因此，根據上市規則第14A.105條，我們已申請且已獲聯交所授出豁免嚴格遵守上市規則第14A.35條項下公告規定，於H股在聯交所上市時就有關部分獲豁免持續關連交易適用。然而，就該等部分獲豁免持續關連交易而言，我們將一直遵守上市規則第14A章的其他適用條文。

倘上市規則日後有任何進一步修訂而比本文件所述持續關連交易所適用者更為嚴格，本公司將採取適當措施確保於合理時間內遵守有關新規定。

董事的意見

董事（包括獨立非執行董事）認為：(i)上述物業租賃框架協議項下部分獲豁免持續關連交易已及將一般日常業務過程中按一般商業條款訂立，屬公平合理，且符合本公司及我們股東的整體利益；及(ii)有關交易的相關建議年度上限亦屬公平合理，且符合本公司及我們股東的整體利益。

關連交易

獨家保薦的意見

根據本公司提供的文件、資料及過往數據，以及獨家保薦人參與的盡職調查及與本公司討論後，獨家保薦人認為：(i)物業租賃框架協議項下部分獲豁免持續關連交易已及將一般日常業務過程中按一般商業條款訂立，屬公平合理，且符合本公司及我們股東的整體利益；及(ii)有關交易的相關建議年度上限亦屬公平合理，且符合本公司及我們股東的整體利益。

董事、監事及高級管理人員

概覽

我們的董事會由九名董事組成，包括四名執行董事、二名非執行董事及三名獨立非執行董事。董事任期三年。在董事任期屆滿時，任期可以連任。董事會負責及擁有全面權力管理和發展我們的業務。董事會的職能及職責包括召開股東大會及於股東大會上匯報董事會工作、實施股東大會決議案、敲定業務計劃及投資提案、制定年度預算及決算、編製利潤分配的方案、收回虧損、註冊資本增減以及行使組織章程細則賦予的其他權力、職能及職責。

中國公司法規定股份有限公司須設立監事會，而我們的組織章程細則亦載有此規定。本公司監事會由五名成員組成，包括兩名職工代表監事。監事會的職能及職責包括但不限於審閱本公司的財務報告、監察董事及高級管理人員履行的公司職責，並提出解僱違反法律及法規、組織章程細則或股東大會決議案的董事及高級管理人員、要求董事、總裁及其他高級管理人員糾正任何損害本公司利益的行為、建議召開股東特別大會、在董事會未能履行其召開及主持股東大會的職責的情況下召開及主持股東大會、向股東大會提出方案，以及審閱董事會制定的定期報告並就審計提出書面意見。

高級管理人員負責本公司的日常業務管理及營運。

下表載列董事、監事及高級管理人員的若干資料。所有董事、監事及高級管理人員均符合中國相關法律及法規以及上市規則對其各自職位的資歷要求。

董事、監事及高級管理人員

下表載列有關董事的若干資料。

姓名	年齡	職位	加入 本集團日期	獲委任為 董事日期	主要職務及職責
肖軍	52	董事長及 非執行董事	2016年4月	2016年4月27日	負責制定本公司的經營策略及 作出本公司的重大經營決 策，並擔任提名委員會主席
唐發維	49	執行董事及 總經理	2016年11月	2016年11月21日	全面主持本公司各項工作，擔 任戰略與發展委員會主席
張冬敏	55	執行董事	2017年5月	2018年6月6日	擔任成溫邛高速董事、董事 長、總經理
王曉	46	執行董事及 副總經理	2006年4月	2016年11月21日	協助總經理工作，分管綜合管 理部及擔任戰略與發展委員 會委員
楊斌	51	非執行董事	2014年5月	2018年5月9日	擔任審計與風險管理委員會委 員

董事、監事及高級管理人員

姓名	年齡	職位	加入 本集團日期	獲委任為 董事日期	主要職務及職責
羅丹	51	執行董事及 首席會計師	1998年8月	2016年11月21日	財務負責人，協助總經理工 作、分管財務部、合約管理 部，及擔任薪酬與考核委員 會委員
舒華東	45	獨立非執行董事	2016年11月	2016年11月21日	擔任審計與風險管理委員會主 席，戰略與發展委員會委員
葉勇	44	獨立非執行董事	2016年11月	2016年11月21日	擔任審計與風險管理委員會委 員，薪酬與考核委員會主 席，提名委員會委員
李遠富	56	獨立非執行董事	2016年11月	2016年11月21日	擔任提名委員會委員，薪酬與 考核委員會委員

董事、監事及高級管理人員

下表載列有關監事的若干資料。

姓名	年齡	職位	加入 本集團日期	獲委任為 監事日期	主要職務及職責
蔣燕	47	監事會主席	2018年5月	2018年5月9日	主持監事會工作及監察本公司的營運及財務活動
吳海燕	46	監事	2016年11月	2016年11月21日	監察本公司的營運及財務活動
潘欣	31	監事	2016年11月	2016年11月21日	監察本公司的營運及財務活動
許靜嫻	41	監事 (職工代表 監事)	1998年8月	2016年11月17日	負責本公司的監察及審計，並 建立及管理企業文化
張建	51	監事 (職工代表 監事)	1994年6月	2016年11月17日	負責本公司的監察及審計，並 建立及管理企業文化

董事、監事及高級管理人員

下表載列有關本公司高級管理人員的若干資料。

姓名	年齡	職位	加入 本集團日期	獲委任為高級 管理人員日期	主要職務及職責
唐發維	49	執行董事及 總經理	2016年11月	2016年12月9日	全面主持本公司各項工作
鄒志全	50	總工程師	2016年4月	2016年12月9日	協助總經理工作，分管工程技術部
王曉	46	執行董事及 副總經理	2006年4月	2016年12月9日	協助總經理工作，分管綜合管理部
羅丹	51	執行董事及首席 會計師	1998年8月	2016年12月9日	財務負責人，協助總經理工作， 分管財務部及合約管理部
蘇兵	50	副總經理	2004年4月	2017年6月8日	協助總經理工作，分管安全管理部
楊敬東	50	副總經理	2010年7月	2016年12月9日	協助總經理工作，分管審計監察部

董事、監事及高級管理人員

姓名	年齡	職位	加入 本集團日期	獲委任為高級 管理人員日期	主要職務及職責
蔣專平	48	副總經理	2011年3月	2016年12月9日	協助總經理工作，分管投資發展部、經營管理部
張光文	43	董事會秘書及聯 席公司秘書	2016年6月	2016年12月9日	分管董事會辦公室及負責董事會的日常工作

董事

執行董事

唐發維先生，49歲，自2016年11月起，擔任本公司執行董事；自2016年12月起，擔任本公司總經理，主要負責全面主持公司各項工作，擔任戰略與發展委員會主席。在加入本公司之前，唐先生於1989年8月至1990年9月期間於四川省成都市龍泉驛區龍泉初級中學擔任教職；於1990年9月至1993年3月期間於四川省成都市洛帶中學擔任教職，兼任團委專職副書記；於1993年3月至1998年10月期間於四川省成都市龍泉驛區教育委員會中學教育科工作，擔任職教幹事，負責全區職業教育和招生，兼任成都經濟技術開發區職業教育中心招生辦副主任；於1998年10月至2001年10月期間擔任成都市西河職業技術中學校任副校長；於2001年10月至2006年12月擔任成都經濟技術開發區黨工委、管委會辦公室綜合處副處長，期間於2001年10月至2002年10月在四川省商務廳掛職鍛煉；於2005年9月至2006年10月在國家商務部外資司掛職鍛煉。唐先生於2006年12月至2007年3月期間參與成都交通籌建工作，並於2007年3月至2018年4月擔任四川

董事、監事及高級管理人員

興蜀鐵路公司總經理。唐先生自2012年2月至2016年11月兼任成綿樂鐵路客運專線公司監事會主席。唐先生自2015年2月至2016年11月擔任成都高速董事及總經理，並自2015年2月至2016年11月兼任新邛高等級公路公司、成仁高等級公路公司、邛名高等級公路公司、青雲高等級公路公司及大雙高等級公路公司的董事長，並於2015年2月至2016年11月兼任四川成簡快速路發展有限公司執行董事、總經理，於2015年2月至2016年11月兼任宏盛物流公司董事長。

唐先生於1992年9月至1995年6月於成都教育學院政史教育專業專科學習；於1997年9月至2000年6月於四川省教育學院教育管理專業本科學習；並於2000年7月至2002年7月於北京師範大學完成教育與經濟專業研究生課程學習。

唐先生於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

張冬敏先生，55歲，自2018年6月起擔任本公司執行董事。在加入本公司之前，張先生於1979年10月至1982年4月期間於中華人民共和國解放軍陸軍第十一軍團任士兵職務；並於1982年5月至1998年9月期間擔任成都市自來水六廠建設指揮部組長；於1998年10月至2003年6月期間擔任成都「五橋一路」辦公室科長；於2003年6月至2009年12月期間擔任成都市路橋經營管理公司經理；於2009年12月至2017年5月期間擔任成都交通用地保障部部長。張先生自2017年5月起擔任成溫邛高速總經理並自2018年5月起擔任成溫邛高速董事長。

張先生於2001年6月畢業於四川省委黨校函授學院經濟管理專業。張先生於2006年12月獲頒經濟師證書。

張先生於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

王曉女士，46歲，自2016年11月起，擔任本公司執行董事；自2016年12月起，擔任本公司副總經理，主要負責協助總經理、分管綜合管理部，並擔任戰略與發展委員會委員。在加入本公司之前，王女士於1990年7月至1996年4月期間，擔任四川省蒲

董事、監事及高級管理人員

江縣農機局科員；於1996年5月至1998年1月期間，擔任成都市交通局交管處副主任科員；於1998年2月至2002年9月期間，擔任成都市交通局交通報社辦公室主任；於1999年9月至2001年7月完成西南交通大學舉辦的交通運輸規劃與管理課程。於2002年9月至2006年4月期間歷任成都石象湖交通飯店副總經理及總經理。王女士自2006年4月至2010年6月擔任成彭高速副總經理，自2010年7月至2014年5月擔任成灌高速副總經理。王女士自2014年5月至今一直擔任成都機場高速總經理及黨支部書記，且自2018年5月至今一直擔任成都機場高速董事會主席。

王女士於2011年7月畢業於中共中央黨校研究生院經濟學（經濟管理）專業。

王女士於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

羅丹先生，51歲，自2016年11月起，擔任本公司執行董事；自2016年12月起，擔任本公司首席會計師，主要負責財務事宜，協助總經理工作，分管財務部、合約管理部，擔任薪酬與考核委員會委員。在加入本公司之前，羅先生於1985年7月至1998年7月期間歷任成都市化工公司會計、副科長、財務負責人。自1998年8月至2010年6月期間，羅先生在成灌高速歷任多個職位，包括自1998年8月至1999年1月期間擔任財務部經理；自1999年2月至2000年11月期間擔任總經理助理兼財務部經理；自2000年12月至2010年6月擔任副總經理。羅先生自2010年7月至今一直擔任成溫邛高速公司副總經理及工會主席。

羅先生於1985年7月畢業於成都市財政貿易學校商業會計統計專業，於2004年12月畢業於中共四川省委黨校函授學院大專起點本科經濟管理專業。

羅先生於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

董事、監事及高級管理人員

非執行董事

肖軍先生，52歲，自2016年4月起，擔任成灌高速董事長及董事，自2016年11月起擔任本公司董事長、非執行董事以及提名委員會主席。在加入本公司之前，肖先生於1988年7月至1992年5月期間、1994年5月至1997年9月期間於四川省交通廳公路局路況隊擔任片區作業組長、黨支部副書記，負責路況調查和勘察設計工作，並於1992年5月至1994年5月期間擔任中國援建也門人民共和國阿拉公路技術組副隊長。肖先生於1997年9月至2000年11月期間於成都市交通局重點項目建設辦公室擔任項目工作人員，負責成雅高速公路及成彭高速公路重點項目協調並擔任成彭高速公路建設指揮部現場指揮長，並於2000年11月至2004年7月期間擔任成都市交通局公路管理處副處長。自2004年7月至2007年3月期間，肖先生歷任成都高速董事、常務副總經理及總經理。肖先生於2007年3月至2014年8月期間歷任成都交通總工程師和副總經理，自2014年8月至2017年12月擔任成都交通董事兼總工程師，並自2017年12月至今擔任成都交通副董事長。

肖先生於1988年7月畢業於重慶交通學院道路工程系路橋專業；於1998年7月畢業於重慶交通學院交通土建工程專業。肖先生於2004年3月獲得成都市職稱改革工作領導小組授予的高級工程師資格。

肖先生於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

楊斌先生，51歲，自2016年5月起，擔任本公司非執行董事及審計與風險管理委員會成員。在加入本公司之前，於1998年12月至2000年7月期間擔任成都高速公司資產經營部副經理；於2000年7月至2002年7月期間擔任成都西嶺雪山旅遊開發有限責任公司副總經理；於2002年7月至2014年5月期間擔任成都金沙運業有限公司副總經理及總經理；於2014年5月至2016年4月擔任成彭高速董事、總經理；於2016年4月至2016年11月期間擔任成都交投旅遊運業發展有限公司董事及總經理；於2016年11月至2018年3月期間擔任成都交通共產黨黨群工作部部長。楊先生自2018年3月起擔任城北出口高速董事、總經理及副董事長。

董事、監事及高級管理人員

楊先生於1994年6月取得四川大學高分子材料專業碩士學位並於1988年7月取得成都科學技術大學有機化工專業學士學位。

楊先生於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

獨立非執行董事

舒華東先生，45歲，自2016年11月起，擔任本公司獨立非執行董事，擔任審計與風險管理委員會主席，戰略與發展委員會委員。舒先生於審計、企業融資及財務管理方面擁有逾20年經驗。舒先生於1994年3月至2000年10月就職於德勤•關黃陳方會計師行先後擔任審計師、中級審計師，企業諮詢服務部高級審計師和公司財務部主管審計師，重組服務部高級審計師、聯席經理及經理，於2001年7月至2002年11月就職於德勤企業財務顧問有限公司（德勤•關黃陳方會計師行的企業金融服務公司）擔任經理。舒先生於2002年11月至2005年4月期間擔任金榜融資（亞洲）有限公司聯席董事。舒先生於2005年5月至2008年7月期間擔任天虹紡織集團有限公司（聯交所上市公司，股份代號：2678）首席財務官兼公司董事會秘書監督集團的財務管理職能。舒先生於2008年7月至2010年6月擔任熔盛重工控股有限公司首席財務官，並自2010年7月起，擔任百勤油田服務有限公司（聯交所上市公司，股份代號：2178）首席財務官。

舒先生於1994年9月畢業於澳洲迪肯大學會計專業，獲商學學士學位；於2009年11月完成中歐國際工商學院首席財務官課程。舒先生於1997年5月獲澳洲會計師公會認證為註冊會計師，並於1997年9月獲香港會計師公會認證為執業會計師會員。

除上文所披露者外，舒先生於過去三年並非且並無獲委任為任何其他上市公司的董事／監事。

葉勇先生，44歲，自2016年11月起，擔任本公司獨立非執行董事，主要負責擔任審計與風險管理委員會委員，薪酬與考核委員會主席，提名委員會委員。葉先生現任西南交通大學教授、會計學系主任。葉先生於1994年7月至1997年7月期間，先後擔任攀鋼集團公司技術員及機關團委副書記，於2005年7月至2006年7月期間擔任貴州財經大學管理科學與工程學院副教授，於2006年7月至2007年3月期間擔任成都理工大學信

董事、監事及高級管理人員

息管理學院副教授，並自2007年3月起於西南交通大學經濟管理學院先後擔任副教授、教授。葉先生自2006年1月起先後於四川海之科技股份有限公司、四川格瑞特科技有限公司提供顧問諮詢服務。此外，葉先生擁有豐富的參與國家自然科學基金等科研項目經驗，包括於2007年1月至2009年12月主持上市公司隱性終極控制權效應研究及實證分析項目；於2007年9月至2009年12月主持股權分置改革後國有大型企業公司治理研究項目；並於2014年1月至2017年12月參與中國財務報表列報方式的改進：基於突顯性理論的視角項目。

葉先生於2001年10月畢業於西南交通大學，獲工商管理碩士學位；於2005年7月畢業於西南交通大學，獲管理科學與工程博士學位。葉先生於2007年3月被國家自然科學基金委員會選為同行評議專家；於2015年9月被國家哲學社會科學規劃辦公室選為評審專家；於2014年12月被科技部選為國家科技專家庫專家；於2013年12月被教育部學位中心選為學位論文評審專家。

葉先生於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

李遠富先生，56歲，自2016年11月起，擔任本公司獨立非執行董事，主要負責擔任提名委員會及薪酬與考核委員會委員。李先生現任西南交通大學教授、教師發展中心主任。李先生於1983年7月至1987年9月期間擔任西南交通大學助教，並於1987年9月至2001年6月期間，歷任西南交通大學土木工程系講師、系副主任、院長助理及副教授。李先生自2001年7月至2009年12月任西南交通大學土木工程學院副院長，自2001年7月至2014年2月擔任西南交通大學土木工程學院教授，自2014年3月至2016年5月擔任西南交通大學教師發展中心常務副主任，並自2016年5月起至今擔任西南交通大學教師發展中心常務主任。李先生擁有豐富的科研經驗，包括於1997年12月獲鐵道部授予科技進步二等獎，以及於2011年12月獲中國公路學會授予科技成果一等獎。

董事、監事及高級管理人員

李先生於1983年8月畢業於西南交通大學鐵道工程專業，獲工學學士學位；於1989年9月畢業於西南交通大學鐵道工程專業，獲工學碩士學位；於2000年10月畢業於西南交通大學道路與鐵道工程專業，獲工學博士學位。李先生於2008年2月獲四川省諮詢業協會授予教授級註冊諮詢師；於2008年12月被教育部交通運輸與工程學科高校教指委選為教育部軌道運輸與工程教學指導分委員會委員；於2009年2月被選為軌道交通線橋隧工程教學指導組秘書長；於2009年6月被四川省人民政府評為四川省教師名師；於2011年7月被評為第九批四川省學術和技術帶頭人。

李先生於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

監事

蔣燕女士，47歲，自2018年5月起，擔任監事，行使監事職責。在加入本集團之前，蔣女士於1991年8月至1993年6月期間擔任重慶永川蠶絲集團公司會計；於1993年6月至1995年12月期間擔任交通銀行成都分行金堂支行信貸員、出納副科長；於1995年12月至2004年8月期間擔任中國工商銀行四川分行金堂支行分理處主任、會計科副科長；於2004年8月至2008年3月期間擔任四川傑事傑新材料有限公司財務部經理；於2008年3月至2009年3月期間擔任成都市現代農業物流業發展投資有限公司投資部主管；於2009年3月至2010年11月期間擔任成都城鄉商貿物流發展投資(集團)有限公司總經理；於2011年2月至2011年5月擔任中油潔能(成都)環保科技有限公司副總經理；於2011年5月至2016年4月期間擔任成都能源發展有限公司財務總監及副總經理及於2016年4月至2017年2月擔任成都交通投資旅遊運輸發展有限公司副總經理。其於2017年2月至2018年3月期間擔任成都交通經營管理部副部長並自2018年3月起擔任成都交通資本運營部副部長。

董事、監事及高級管理人員

蔣女士於1991年7月於四川商學院完成規劃統計專業專科畢業並於1997年12月畢業於四川省委黨校函授學院經濟管理專業。蔣女士於1966年10月獲頒由中華人民共和國人事部頒發的經濟師證書。

蔣女士於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

吳海燕女士，46歲，自2016年11月起，擔任本公司監事，行使監事職責。自1997年12月至2007年2月，吳女士於成都高速擔任會計，而自2007年2月至2008年1月，則於成都交通擔任會計。於2008年1月至2015年2月期間，吳女士於成都交通樞紐場站建設管理有限公司歷任財務部經理、副總經理。吳女士自2015年2月至今一直擔任成都交通財務部部長。

吳女士於1993年6月畢業於西南財經大學會計專業（專科），並於2009年6月畢業於中共四川省委黨校函授學院行政管理專業（本科）。吳女士於2016年5月獲成都市職稱改革工作領導小組授予高級會計師資格。

吳女士於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

潘欣先生，31歲，自2016年11月起，擔任本公司監事，行使監事職責。在加入本公司之前，潘先生於2013年7月至2016年8月擔任成都交通投資發展部主辦；於2016年9月至今擔任成都高速投資發展部經理。

潘先生於2010年6月畢業於西南交通大學交通運輸專業，獲工學學士學位；並於2013年6月畢業於西南交通大學交通運輸規劃與管理專業，獲工學碩士學位。潘先生於2011年12月獲中國物流與採購聯合會及全國物流化標準化技術委員會授予的物流師資格。

潘先生於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

董事、監事及高級管理人員

許靜嫻女士，41歲，自2016年11月起，擔任本公司財務部經理、職工代表監事，行使監事職責。在加入本公司之前，許女士於1998年8月至2009年4月期間擔任成灌高速會計，並自2009年4月至2016年11月擔任成灌高速公司財務部經理。

許女士於1998年7月畢業於四川省財政學校財會專業，並於2005年6月畢業於四川大學市場營銷專業。許女士於2009年10月獲四川省人事廳授予中級會計師資格。

許女士於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

張建先生，51歲，自2016年11月起，擔任本公司黨群人力資源部經理、職工代表監事，行使監事職責。張先生自1994年6月至今先後擔任成溫邛高速稽查隊長、站長助理及部門經理。

張先生於1995年6月畢業於中共四川省委黨校函授學院大專班經濟管理專業。

張先生於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

高級管理人員

唐發維先生，49歲，為本公司執行董事及總經理。有關唐先生的履歷，請參閱本章「一 董事」一段。

鄒志全先生，50歲，於2016年12月起擔任本公司總工程師，協助總經理工作，分管工程技術部。在加入本公司之前，鄒先生於1991年7月至1993年11月期間歷任成渝高速公路、新津樂山大件公路及洞子口立交橋等工地擔任技術員、技術負責人和施工負責人，於1993年至2004年11月期間，歷任柳桂高速鯉魚灘大橋、成都老南門大橋、隆納高速A合同段、成都三環路成綿高速立交橋、湖北黃石長江公路大橋等工地擔任項目經理、總工程師，並於1998年8月至2003年3月擔任省橋梁工程公司第六工程處副處

董事、監事及高級管理人員

長。自2004年11月至2007年8月期間，鄒先生在成都市路橋經營管理有限責任公司歷任多個職位，包括自2004年11月至2007年8月期間，歷任該公司工程部橋梁主辦、質量管理部經理、總工辦主任、工程管理部經理兼合約與成本管理經理；自2007年8月至2015年2月，擔任該公司副總經理；自2015年2月至2016年4月，擔任該公司董事、總經理、黨支部書記。鄒先生自2016年4月至今一直擔任成彭高速董事、總經理及黨支部書記，且自2018年5月至今一直擔任成彭高速董事會主席。

鄒先生於1991年7月畢業於南京航務工程專科學校建築管理工程（涉外工程）專業，並於2005年3月獲得成都市職稱改革工作領導小組授予高級工程師資格。

鄒先生於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

王曉女士，46歲，為本公司執行董事及副總經理。有關王女士的履歷，請參閱本章「一 董事」一段。

羅丹先生，51歲，為本公司執行董事及首席會計師。有關羅先生的履歷，請參閱本節「一 董事」。

蘇兵先生，50歲，自2017年6月起，擔任本公司副總經理，協助總經理工作，分管安全管理部。在加入本公司之前，蘇先生於1987年9月至1990年10月期間擔任成都長途運輸公司職員，於1990年11月至2004年9月期間歷任成都市交通局科員和科長蘇先生於2004年10月至2014年3月加入成彭高速，自2014年4月至今一直擔任成溫邛高速副總經理，負責安全、收費及監控等管理工作，並自2014年9月至2018年5月一直擔任成都交通工會委員會（成都交通的一個委員會）委員。

蘇先生於2001年7月畢業於中國共產黨四川省委員會黨校法律專業大專班，並2003年12月畢業於中國共產黨四川省委員會黨校函授學院大專起點本科行政管理專業。蘇先生於2007年12月獲成都市職稱改革工作領導小組授予工程師資格。

蘇先生於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

董事、監事及高級管理人員

楊敬東先生，50歲，自2016年12月起擔任本公司副總經理，協助總經理工作，分管審計監察部。在加入本公司之前，楊先生於1990年7月至1995年1月期間歷任成都毛巾床單廠技術員、經理，於1995年1月至1999年9月期間歷任成都市蜀都會計師事務所評估員、評估師，於1999年9月至2002年4月期間擔任四川恒德會計師事務所評估部主任，於2002年4月至2006年6月期間擔任四川成諮會計師事務所有限公司評估部主任，並於2006年6月至2007年8月期間擔任四川二分明月房地產評估有限公司技術總監。楊先生自2007年2月至2010年7月歷任成都交通資產管理部負責人、綜合部主管。楊先生自2010年7月至今擔任成彭高速副總經理及工會主席。

楊先生於1990年7月畢業於重慶大學機械製造工藝及設備專業，獲工學學士學位。楊先生於1995年7月獲成都市職稱改革工作領導小組授予工程師資格；於1999年6月獲中國資產評估協會授予中國註冊資產評估師資格；於2000年8月獲中華人民共和國建設部授予中國註冊房地產估價師資格；於2003年9月獲中華人民共和國國土資源部授予中國土地估價師資格；並於2007年1月獲四川省司法廳授予司法資產評估人資格。

楊先生於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

蔣專平先生，48歲，自2011年3月起擔任成灌高速公司副總經理，協助總經理工作，分管投資發展部、經營管理部。在加入本公司之前，蔣先生於1988年8月至1993年9月期間於四川省通江縣火炬中學任教，並於1993年9月至1994年9月擔任通江楊波中學的教師。從1994年9月至2000年9月，彼於通江新場中學擔任教師。蔣先生自2003年7月至2006年5月，於成都市交通局公路管理處工作，負責成都市農村公路建設、養護、收費等相關政策的具體實施；自2006年5月至2011年3月，蔣先生擔任成都高等級公路經營管理辦公室副主任。

蔣先生於1993年12月畢業於四川師範大學漢語言文學專業；於2003年7月畢業於西南政法大學經濟法學專業，獲法學碩士學位。蔣先生於2008年2月獲中華人民共和國司法部授予法律職業資格。

蔣先生於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

董事、監事及高級管理人員

張光文先生，43歲，於2016年12月起擔任本公司董事會秘書，分管董事會辦公室。在加入本公司之前，張先生於1998年7月至2003年10月期間於四川輪胎橡膠集團股份有限公司擔任會計、銷售內勤，並於2003年10月至2007年6月期間於四川中砒會計師事務所有限責任公司擔任審計。自2007年6月至2008年12月，張先生於成都交通擔任審計。於2009年1月至2016年6月期間，彼先後擔任成都交投置業有限公司財務部副經理及經理。自2016年6月至2016年12月，張先生於成灌高速擔任副總經理。

張先生於1998年7月畢業於四川工業學院工商管理專業，獲經濟學學士學位。張先生於2005年4月獲中國註冊會計師協會授予註冊會計師資格。

張先生於過去三年並非且並無獲委任為任何上市公司的董事／監事。

除本文件所披露者外，就我們的董事作出一切合理查詢後所深知、全悉及確信，截至最後實際可行日期，並無其他有關委任董事、監事及高級管理人員的事宜須提請股東垂注，亦無任何其他根據上市規則第13.51(2)條須予以披露的董事、監事及高級管理人員的資料，包括各董事、監事及高級管理人員(i)截至最後實際可行日期並無於本公司或本集團其他成員公司擔任其他職務；(ii)截至最後實際可行日期與本公司其他董事、高級管理人員或主要或控股股東並無任何其他關係；及(iii)於最後實際可行日期前三年並無於其他上市公司擔任任何董事職務。截至最後實際可行日期，並無我們的董事於H股或內資股中持有證券及期貨條例第XV部所界定的任何權益。

聯席公司秘書

張光文先生，43歲，為本公司秘書及聯席公司秘書，有關張先生的履歷，請參閱本章「—高級管理人員」一節。

鄺燕萍女士，自2017年11月起一直擔任為本公司聯席公司秘書。鄺女士擁有向眾多私人及上市公司提供公司秘書及合規服務的豐富經驗。彼為專門提供上市公司秘書及合規服務的方圓企業服務集團（香港）有限公司的副總裁。彼目前為數家於聯交所上

董事、監事及高級管理人員

市的公司擔任公司秘書或聯席公司秘書。鄺女士於1997年11月取得香港理工大學會計學學士學位。彼自2012年12月起成為香港特許秘書公會資深會員及英國特許秘書及行政人員協會資深會員。

上市規則第3.28條規定，發行人須委任一名人士為其公司秘書，而該名人士在聯交所看來，可憑借其學術或專業資質或相關經驗履行公司秘書的職責。我們已向聯交所提出申請，且已獲聯交所批准我們豁免嚴格遵守上市規則第3.28及8.17條的規定。有關該豁免的詳情，請參閱本文件「豁免嚴格遵守上市規則－委任聯席公司秘書」。

董事委員會

董事會將若干職責授予不同的委員會。本公司已根據中國相關法律及法規以及上市規則及組織章程細則有關企業管治之規定成立四個董事委員會，包括提名委員會、薪酬與考核委員會、審計與風險管理委員會及戰略與發展委員會。

提名委員會

我們已成立提名委員會，並訂明其書面職權範圍。職權範圍乃按照上市規則附錄十四所載之企業管治守則第A5段的規定。提名委員會由三名董事組成，包括肖軍先生、李遠富先生及葉勇先生。肖軍先生現任提名委員會主席。提名委員會的主要職責包括但不限於以下各項：

- (a) 每年至少檢討一次董事會的架構、人數及組成，並就董事會為配合本公司策略而擬作出的變動提出建議；
- (b) 研究董事及高級管理人員的選擇標準、程序及方法並提出建議；
- (c) 搜尋合資格的董事及高級管理人員的人選；
- (d) 對董事、高級管理人員人選的資格進行評估，並向董事會匯報其意見和任職建議；
- (e) 審核獨立非執行董事的獨立性；

董事、監事及高級管理人員

- (f) 就董事及高級管理人員的委任或重新委任以及董事及高級管理人員（尤其是董事長及總經理）繼任計劃等事宜向董事會提出建議；
- (g) 向董事會匯報其決定或建議，除非受到法律或法規限制則除外；
- (h) 公司股票上市地監管規則不時修訂的對委員會職責權限的其他要求；及
- (i) 董事會授權的其他職務及職責。

薪酬與考核委員會

我們已成立薪酬與考核委員會，並訂明其書面職權範圍。職權範圍乃按照上市規則第3.25條及上市規則附錄十四所載之企業管治守則第B.1段的規定。薪酬與考核委員會由三名董事組成，包括葉勇先生、羅丹先生及李遠富先生，其中兩名為獨立非執行董事。葉勇先生現任薪酬與考核委員會主席。薪酬與考核委員會的主要職責包括但不限於以下各項：

- (a) 就董事及高級管理人員的全體薪酬政策及架構以及建立正規、透明的薪酬政策制訂程序向董事會提出建議；
- (b) 研究董事及高級管理人員考核的標準、績效評價程序、薪酬及獎懲政策，並提交董事會批准；
- (c) 負責擬定本公司董事和高級管理人員績效考核管理辦法，制定考核方案，確定考核目標；
- (d) 根據董事會通過的本公司方針及目標而審查並批准高級管理人員的薪酬建議；
- (e) 制定董事及高級管理人員的薪酬待遇方案並向董事會提出建議，並提交董事會批准；
- (f) 審查及批准向執行董事及高級管理人員就其喪失或終止職務或委任而須支付的賠償以確保該等賠償與有關合約條款一致，若未能與有關條款一致，則有關賠償亦須公開合理，不該過多；

董事、監事及高級管理人員

- (g) 審查及批准因董事行為不當而解僱或罷免有關董事所涉及的賠償安排，以確保該等安排與有關公司條款一致，若未能與有關條款一致，則有關賠償亦須合理適當；
- (h) 確保任何董事或其聯繫人不得自行確定或參與擬定其薪酬；
- (i) 對本公司薪酬政策執行情況進行監督；
- (j) 對本公司的股權激勵方案進行研究並提出建議，並提交董事會批准；
- (k) 向董事會匯報其決定或建議，除非受到法律或法規限制則除外；
- (l) 董事會授權的其他事宜；及
- (m) 本公司股份上市地監管規則不時修訂的對委員會權力及職責的其他相關要求。

於業績記錄期間，董事及高級管理層成員之薪酬政策乃基於彼等之經驗、責任水平及整體市況而釐定。

審計與風險管理委員會

我們已成立審計與風險管理委員會，並訂明其書面職權範圍。職權範圍乃按照上市規則第3.21條及上市規則附錄十四所載之企業管治守則第C.3段的規定。審計與風險管理委員會由三名董事組成，包括舒華東先生、葉勇先生（均為獨立非執行董事）以及楊斌先生（非執行董事）。舒先生現任審計與風險管理委員會主席，具專業會計資格。審計與風險管理委員會的主要職責包括但不限於以下各項：

- (a) 就外聘核數師的聘請、續聘、更換或解聘向董事會提供建議，並提交董事會批准；批准及審核外聘核數師的審計費用及聘用條款；處理任何有關外聘核數師辭職或辭退問題，採取合適措施監督外聘核數師的工作，並審閱外聘核數師的報告；

董事、監事及高級管理人員

- (b) 按適用的標準審查及監督外聘核數師是否獨立客觀及審計程序是否有效，並在審計工作開始前事先就審計性質、範疇和申報責任等相關問題與外聘核數師討論；
- (c) 就外聘核數師提供非審計服務制定政策並予以執行，且就其認為必須採取的行動或改善的事項向董事會報告並提出建議；
- (d) 審查及監督本公司的財務報表、年度報告及賬目、中期報告和季度報告（如有）的完整性，並審閱財務報表及財務報告所載有關財務申報的重大意見；
- (e) 審查本公司的財務監控、內部控制及風險管理制度並持續監督該制度的實施，確保至少每年檢討一次本集團的風險管理及內部控制系統是否有效；
- (f) 檢討本公司遵守適用的企業管治守則情況及股份上市地監管規則要求企業管治報告的披露情況；
- (g) 與本公司管理層就風險管理及內部控制系統進行討論，確保建立有效的內部控制系統，監督內部控制的有效實施和內部控制自我評價情況，協調內部控制審計及其他相關事宜；
- (h) 確保內部核數師與外聘核數師的工作得到協調，亦須確保本公司內部審計部門有足夠資源運作，並且有適當的地位，審查並監督內部審計部門的運作是否有效；
- (i) 審查本公司的財務、會計政策及實務；
- (j) 審閱外聘核數師向本公司管理層提交的《審核情況說明函件》、外聘核數師就會計記錄、財務賬目或內部控制系統向管理層提出的任何重大疑問及管理層作出的響應；
- (k) 確認本公司的關聯／關連方名單，並向董事會及監事會報告；對提交予董事會審議批准的關聯／關連交易進行初審；對重大關聯交易的合理性及必要性進行審查；
- (l) 向董事會提交本公司的全面風險管理年度報告，審議本公司的風險管理策略和重大風險管理解決方案，審議及監察公司在法律及監管要求合規方面的政策和實務，提交董事會批准；
- (m) 審議內部審計部門提交的內部控制評價報告；
- (n) 監督並控制本公司受到海外制裁法律影響的風險，確保與該等法律相關的受制裁交易的信息得到及時、完整、準確的披露；及
- (o) 董事會授權的其他職務。

董事、監事及高級管理人員

- (p) 擔任本公司與外部審計機構之間的主要代表，負責監察二者之間的關係；
- (q) 主動或應董事會委派，就有關內部控制事宜的重要調查結果及管理層對調查結果的回應進行研究；
- (r) 確保董事會及時回應外部審計機構在其審計報告中提出的事宜；
- (s) 確保本公司建立適當渠道以便員工可在保密的情況下就財務匯報、內部控制或其他方面可能發生的不正當行為提出質疑，並不時審查有關安排，讓公司對此等事宜作出公平獨立的調查並採取適當行動；
- (t) 審查重大決策、重大風險、重大事件和重要業務流程的判斷標準或判斷機制，以及重大決策的風險評估報告；
- (u) 審議風險管理組織機構設置及其職責方案，並由董事會批准；
- (v) 就委員會職責範圍內的相關事項向董事會匯報；並就委員會作出的決定或建議向董事會匯報，但受到法律或監管限制所限而不能作此匯報的除外；
- (w) 本公司股份上市地監管規則不時修訂對委員會權力及職責的其他相關要求。

戰略與發展委員會

我們已成立戰略與發展委員會，並訂明其書面職權範圍。戰略與發展委員會由三名董事組成，包括唐發維先生、王曉女士及舒華東先生。唐先生現任戰略與發展委員會主席。戰略與發展委員會的主要職責包括但不限於以下各項：

- (a) 確立本公司戰略制定程序的基本框架，對本公司中長期戰略性發展計劃進行研究並提出建議；
- (b) 對組織章程細則規定須經董事會或股東大會批准的重大融資及投資方案進行研究並提出建議；
- (c) 審核本公司的年度業務計劃並提出建議；
- (d) 對組織章程細則規定須經董事會或股東大會批准的重大資本運作及資產管理項目進行研究並提出建議；

董事、監事及高級管理人員

- (e) 對組織章程細則規定須經董事會或股東大會批准的公司重組、併購、股權轉讓、改制、組織結構調整等方案進行研究並提出建議；
- (f) 對其他影響本公司發展的重大事項進行研究並提出建議；
- (g) 進行投資項目後評估；
- (h) 對上述事宜的實施情況進行監督；及
- (i) 董事會授權的其他職務及職責。

董事、監事及高級管理人員的薪酬

截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，本集團向董事支付的薪酬（包括袍金、薪金、績效花紅、退休金計劃供款、津貼及實物利益）總額分別為人民幣0.38百萬元、人民幣1.08百萬元及人民幣1.52百萬元。

截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，本集團向監事支付的薪酬（包括袍金、薪金、績效花紅、退休金計劃供款、津貼及實物利益）總額分別為人民幣0.36百萬元、人民幣0.62百萬元及人民幣0.42百萬元。

截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，本集團向高級管理人員（不包括擔任董事或監事的人士）支付的薪酬（包括袍金、薪金、績效花紅、退休金計劃供款、津貼及實物利益）總額分別為人民幣0.75百萬元、人民幣3.03百萬元及人民幣3.43百萬元。

截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，本集團向本公司五名最高薪酬人士支付的薪酬（包括袍金、薪金、績效花紅、退休金計劃供款、津貼及實物利益）總額分別為人民幣1.20百萬元、人民幣1.46百萬元及人民幣1.68百萬元。

除上文所披露者外，截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，概無董事、監事或五名最高薪酬僱員放棄或同意放棄任何酬金；本集團並無向董事、監事或五名最高薪酬僱員支付任何薪酬，作為吸引其加入本集團或加入本集團時的獎勵或作為其離職補償。

董事、監事及高級管理人員

根據截至最後實際可行日期時生效的安排，我們估計本集團就截至2018年12月31日止年度將支付及授予董事及監事的薪酬總額將約為人民幣2.62百萬元。我們授予董事及監事的薪酬可能會根據相關監管機構頒布的薪酬標準而調整。

在我們釐定董事、監事及高級管理人員的薪酬待遇之前，我們將考慮相關監管機構制定的薪酬標準、同類公司所支付的薪金、董事、監事及高級管理人員投入的時間及所承擔責任、本公司其他職位的僱用條件以及績效薪酬的可取性等因素。

僱員

截至最後實際可行日期，我們共有1,631名全職僱員。我們的僱員薪酬待遇主要包括薪金及酌情花紅。按中國相關法律及法規所規定，我們為僱員參與多項退休金計劃，包括省市政府組織的計劃及補充退休金計劃。有關對我們參與的強制退休金計劃及社保供款計劃的論述，請參閱本文件「業務－僱員」。花紅一般根據僱員的個人表現及我們業務的整體表現而酌情釐定。

於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們與僱員並未出現任何重大問題或因勞資糾紛導致營運中斷，而我們認為我們已經且會繼續維持與僱員的良好關係。

合規顧問

我們已根據上市規則第3A.19及19A.05條委任同人融資有限公司為合規顧問。根據上市規則第3A.23條，合規顧問將於下列情況向我們提供意見：

- (a) 於刊發任何監管公告、通函或財務報告前；
- (b) 如根據上市規則，我們擬進行可能須予公布或屬關連交易（定義見上市規則）的交易，包括股份發行及股份回購；
- (c) 如我們擬動用[編纂][編纂]作本文件所詳述以外的用途，或本公司的業務活動、發展或業績偏離於本文件所載的任何預測、估計或其他資料；及

董事、監事及高級管理人員

- (d) 如聯交所就股份價格或成交量的不尋常變動或根據上市規則第13.10條的任何其他事宜向我們作出查詢。

根據上市規則第19A.06條，我們的合規顧問將及時就聯交所公布的上市規則的任何修訂或補充知會我們。我們的合規顧問亦會就適用法律及指引的任何修訂或補充知會我們。

任期自[編纂]開始，直至我們派發有關[編纂]後首個完整財政年度財務業績之年度報告當日結束，並經雙方同意可續期。

主要股東

就董事所知，緊隨[編纂]完成後（未計及因行使[編纂]而可能發行的H股），下列人士將於本公司股份或相關股份中擁有須根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有附有權利在各種情況下於本公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益：

股東姓名／名稱	權益性質	股份類別	截至本文件日期直接或間接持有股份數目及佔比	於[編纂]後直接或間接持有股份數目及佔比（假設[編纂]未獲行使）	於[編纂]後直接或間接持有股份數目及佔比（假設[編纂]獲悉數行使）
成都交通 ⁽¹⁾	實益擁有人／ 受控法團權益	內資股	100%	[編纂]	[編纂]
成都高速	實益擁有人	內資股	75%	[編纂]	[編纂]

附註：

- (1) 於最後實際可行日期，成都交通直接持有本公司25%的股權，並通過其全資附屬公司成都高速間接持有本公司75%的股權。

〔除上文所披露者外，我們並不知悉緊隨[編纂]後任何人士將於股份或相關股份中擁有須根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有附有權利在各種情況下於本集團任何其他成員公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益。〕

〔於最後實際可行日期，我們並不知悉任何於隨後日期的或會造成本公司控制權有任何變動之安排。〕

股 本

於最後實際可行日期，本公司的註冊股本為人民幣1,200,000,000元，分為1,200,000,000股每股面值人民幣1.00元的股份。

假設[編纂]未獲行使，緊隨[編纂]後本公司的股本將如下：

股份數目	股份概況	佔已發行股本 概約百分比(%)
1,200,000,000	內資股 ^(附註)	[編纂]
[編纂]	根據[編纂]將予發行的H股	[編纂]
<u>[編纂]</u>	合計	<u>[編纂]</u>

附註：該等內資股可轉換為H股。進一步詳情請參與本節中「股本－將我們的內資股份轉換為H股」。

假設[編纂]獲悉數行使，緊隨[編纂]後本公司的股本將如下：

股份數目	股份概況	佔已發行股本 概約百分比(%)
1,200,000,000	內資股 ^(附註)	[編纂]
[編纂]	根據[編纂]將予發行的H股	[編纂]
[編纂]	於[編纂]獲悉數行使時 將予發行的H股	[編纂]
<u>[編纂]</u>	合計	<u>[編纂]</u>

附註：該等內資股可轉換為H股。進一步詳情請參與本節中「股本－將我們的內資股份轉換為H股」。

股 本

公眾持股量規定

上市規則第8.08(1)(a)及(b)條規定尋求[編纂]的證券必須有公開市場及發行人的上市證券須維持充足的公眾持股量。一般而言，即(i)在任何時間發行人的已發行股本總額最少須有25%由公眾持有；及(ii)倘發行人除尋求[編纂]的一類證券外尚有其他類別的證券時，則在[編纂]時公眾人士在所有受監管市場（包括香港聯交所）持有的發行人證券總額須佔發行人已發行股本總額至少25%。然而，尋求[編纂]的一類證券不得少於發行人已發行股本總額15%，以及於[編纂]時必須有不少於50百萬港元的預期市值。

本公司承諾[編纂]時及[編纂]完成後（無論[編纂]是否獲悉數行使）會符合上市規則的公眾持股量規定。我們將於[編纂]後的各年年報適當披露公眾持股量和確認公眾持股量是否充足。

上表假設[編纂]成為無條件且完成。

股份

我們的內資股及H股均為本公司股本中的普通股。H股僅可由香港、澳門、台灣或除中國以外任何國家或地區之法人或自然人以港元認購及買賣，而內資股僅能以人民幣買賣。除中國若干合資格國內機構投資者以及滬港通及深港通的若干中國合資格投資者外，H股一般無法由中國法人或自然人認購或在彼等之間買賣。另一方面，內資股僅可由中國法人或自然人、合資格國外機構投資者或合資格國外策略投資者認購及在彼等之間轉讓。我們須以港幣支付就H股之全部股息並以人民幣支付就內資股之全部股息。

根據中國公司法，發起人股份自股份有限公司註冊成立日期（於我們的情況為2016年12月21日）起計的一年內不得出售，我們於註冊成立日轉為股份有限公司。該禁售期已於2017年12月20日到期。中國公司法進一步規定，就一家公司的[編纂]而言，該公司在[編纂]前已發行的股份自於任何證券交易所[編纂]日期起計一年內不得轉讓。因此，本公司於[編纂]前發行的股份應受此法定限制所規限，且自[編纂]日期起計的一年內不得轉讓。

股 本

除本文件所述及組織章程細則規定且於本文件附錄六概述的有關向股東寄發通告及財務報告、解決爭議、股份在股東名冊不同部分登記、股份轉讓方式及委任收取股息代理的事宜之外，我們的內資股及H股在各方面均享有同地位，特別是在本文件日期後就宣派、派付或作出的所有股息或分派方面享有同地位。然而，內資股的轉讓須遵守中國法律不時可能作出的有關限制。除[編纂]外，我們並無計劃在進行[編纂]的同時或自[編纂]起計六個月內進行任何公開或定向發行或配售證券。我們未批准進行[編纂]以外的任何股份發行計劃。

將我們的內資股份轉換為H股

轉換內資股

於[編纂]完成後，我們將擁有兩個類別的普通股，即H股及內資股。我們的所有內資股均為並未在任何證券交易所上市或買賣的非上市股份。

根據國務院證券監管部門的規定及組織章程細則，我們的內資股可轉換為H股。所轉換H股可在境外證券交易所上市或買賣，惟於轉換及該等所轉換H股買賣前，須已正式完成任何必要的內部批准程序，並已取得相關中國監管部門（包括中國證監會）的批准。此外，有關轉換、買賣及[編纂]須在所有方面遵守國務院證券監管部門規定的規例及相關境外證券交易所規定的規例、要求及程序。

如我們的任何內資股須轉換及以H股方式在聯交所買賣，則有關轉換將由包括中國證監會在內的相關中國監管部門批准。有關經轉換股份於聯交所[編纂]須獲得聯交所批准。根據本節所述我們的內資股轉換成H股的方法及程序，我們可在任何建議轉換前申請以H股方式將我們的全部或任何部分內資股在聯交所[編纂]，以確保轉換程序在知會香港聯交所及交付股份以於我們的H股股東名冊登記後得以完成。由於香港聯交所通常會將我們在香港聯交所首次上市後的任何額外股份[編纂]視作純粹行政事宜，故於我們在香港首次[編纂]時毋須事先作出有關[編纂]申請。

在境外證券交易所[編纂]及買賣轉換股份毋須獲類別股東表決通過。任何經轉換股份在我們首次[編纂]後在聯交所申請[編纂]須以公告方式事先知會股東及公眾任何建議轉換。

股 本

誠如我們的中國法律顧問所確認，組織章程細則並無抵觸有關內資股轉換的中國法律法規。

轉換機制及程序

在取得一切所需的批准後，進行生效的轉換將須完成下列程序：相關內資股將自我們的內資股股東名冊撤銷，並將有關股份在我們於香港存置的H股股東名冊中重新登記，以及指示我們的[編纂]發行H股股票。在我們的H股股東名冊登記須符合下列條件：(a)我們的[編纂]致函聯交所，確認有關H股已妥善登記於H股股東名冊及正式派發H股股票；及(b)我們的H股獲准在聯交所買賣，符合不時生效的上市規則、[編纂]一般規則及[編纂]運作程序規則。於所轉換股份重新在我們的H股股東名冊登記前，有關股份不得作為H股上市。

據我們的董事所知，我們的現任股東目前概無建議將其所持有的任何內資股轉換為H股。

轉讓於[編纂]前已發行的股份

中國公司法規定，就一家公司的[編纂]而言，該公司於[編纂]前發行的股份於[編纂]股份在任何證券交易所買賣當日起計一年內不得轉讓。因此，本公司於[編纂]前發行的股份將受此法定限制規限且於[編纂]起計一年內不得轉讓。

登記並非在境外證券交易所上市的股份

根據中國證監會頒布的關於境外上市公司非境外上市股份集中登記存管有關事宜的通知，境外上市公司須於[編纂]後15個工作日內向中國證券登記結算有限責任公司登記其並非在境外證券交易所上市的股份。

財務資料

閣下應將以下討論及分析與本文件附錄一所載的經審核綜合財務資料連同其附註一併閱讀。我們的經審核綜合財務資料乃根據國際財務報告準則編製，而國際財務報告準則或會在重大方面有別於其他司法權區的公認會計準則。過往業績並非是未來表現的指標。

以下討論和分析以及本文件其他部分包含反映我們目前對未來事件及財務表現的看法的前瞻性陳述，當中涉及風險及不確定因素。該等陳述乃基於我們根據我們對過往事件、現況及預期未來發展的經驗和理解以及我們認為於有關情況下屬合適的其他因素所作的假設及分析而作出。閣下在評估我們的業務時，應審慎考慮本文件「風險因素」所提供的資料。此外，我們的未來業績可能與預測前瞻性陳述有重大差別。請參閱「前瞻性陳述」。

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，沿途連接各工業、自然及文化資源豐富的地區。

四川省是華西的經濟中心，具有獨特的地理優勢。作為四川省會，成都佔四川省正常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。以成為華西經濟、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近年出現重大增長。預期未來成都整體經濟及旅遊業將保持快速增長動力，因此需要繼續提升成都周邊路網的通行能力及連通性。根據四川省發展規劃，於2020年前四川省高速公路里程將超過8,000公里。我們相信，受惠於有利的政府政策，我們的運營業績及四川省高速公路行業總體將繼續維持高增長率。

財務資料

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。於截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，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。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產生有關服務特許經營安排的建設收入（其金額等於該等期間的建設成本）。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，相等於我們收費營運的毛利。

呈列基準

本公司及本集團現時旗下的附屬公司進行本文件「歷史及企業架構」所指及所載的重組。於2016年6月進行重組後，本公司成為本集團現時旗下公司的控股公司。該等公司在重組前後均受最終控股股東的共同控制。因此，我們的過往財務資料乃採用合併會計原則編製，猶如重組於業績記錄期間開始時已完成。

我們的綜合財務報表乃根據國際財務報告準則編製。截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度的綜合損益及其他全面收益表、權益變動表及現金流量表包括本集團旗下各公司自最早呈列日期起或自附屬公司及／或企業首次受控股股東共同控制之日以來的業績及現金流量。截至2015年、2016年及2017年12月31日的綜合財務狀況表經已編製，從控股股東的角度採用現有賬面值呈列附屬公司及／或企業的資產及負債。概無作出調整以反映公平值，或因重組確認任何新資產或負債。

於重組前由控股股東以外各方持有的附屬公司及／或企業股權及其變動，已採用合併會計原則列作非控股權益。所有集團內公司間交易及結餘已於合併時對銷。

財務資料

影響我們經營業績的重大因素

我們的經營業績已經並預期將繼續受到多項因素影響，包括以下所載因素，而其中部分為我們無法控制：

通行費

我們經營或投資的高速公路所有通行費均由相關政府機構設定。通行費調整需要四川省政府、四川省發展及改革委員會及四川省交通運輸廳批准。於設定通行費時，政府機構會考慮包括車流量、高速公路的建設、經營及維護成本、通脹率及用戶的承受能力等因素。儘管我們可以提出或申請更改通行費，概不保證有關政府機構將及時批准或會批准該等請求或有關政府機構不會降低通行費。於2018年5月28日，我們收到四川省發展及改革委員會及四川省交通運輸廳的通知，批准於成彭高速公路擴建完成後按新標準收取車輛通行費，乘用車適用的收費將會增加，而當以下三項條件獲滿足時：(i)擴建工程符合交工驗收的要求標準；(ii)貨運車輛的收費設備被視為合資格；及(iii)成彭高速公路的新收費廣場投入使用。該項決定可能會對我們的經營業績造成有利影響。我們預計成彭高速公路的擴建工程將於2018年6月30日完成。有關成彭高速公路適用通行費的詳情，請參閱本文件「業務－定價」。

為緩解成都各區縣交通擁擠壓力，實現公路資源的均衡配置和優化利用，成都市政府在2008年2月起實施了一項政策，允許成都本地車輛免費在城市地區使用高速公路。因此，於業績記錄期間，我們分別對使用成彭高速公路具有當地牌照的乘用車及使用成溫邛高速公路具有當地牌照的車輛採用統繳模式。這兩條高速公路在統繳模式下的相關收費權利起初是由相關地方政府機構（每個相關機構按預定比例分配）支付的年度總包費用結算。此費用安排在相關地方區縣級政府機關與成彭高速公路公司和成溫邛高速公路公司（如適用）簽訂的協議（「舊統繳模式」）中有所規定。舊統繳模式考慮了（其中包括）交通量信息和其於未來幾年的增長趨勢等因素。有關舊統繳模式條款的詳情，請參閱本文件「業務－我們的業務運營－收取通行費」。

財務資料

根據成都市人民政府領導批准通知（成府函[2017] 5-8-57號），成彭高速公路和成溫邛高速公路於2017年6月簽訂新統繳協議。於2017年7月1日生效的新統繳協議包含修改後的統繳費用計算方法，考慮到相關收費公路的實時交通信息和當前收費標準以及影響未來交通量的因素，如經濟增長和消費水平預測以及路網條件變化和對新統繳模式下的交通量的潛在上行影響。在新統繳模式下，統繳費用總額按公式計算為：

成都本地車輛每月車流量（不包括成彭高速公路的貨車）×每輛車的通行費×70%

70%的折扣率由成都市政府根據影響未來交通量的因素確定，如經濟增長和消費水平預測、道路布局變化以及在新統繳模式下對交通量的潛在上行影響。

根據成都市政府於2017年5月的決定，我們預計成彭高速公路擴建項目於2018年6月30日完成後，其將於2018年7月恢復標準通行費收取模式。

車流量及組合

我們的通行費收入主要取決於使用我們高速公路的車輛數量。車流量受多項因素直接及間接影響，包括但不限於(i)通行費；(ii)燃料價格；(iii)汽車價格以及擁有及操作汽車的成本；(iv)人口增長、汽車保有量增長及駕駛年齡人士數目增長；(v)與替代道路及其他構成競爭的交通運輸模式相比，我們高速公路的實用性、質量及鄰近程度；(vi)我們高速公路服務地區的整體經濟發展；及(vii)就任何大型維修或擴建項目（如成彭高速公路擴建項目）關閉部分高速公路的需要。儘管我們相信高速公路的整體車流量於可預見未來將進一步增長，有關預測可能有別於實際車流量。我們亦密切監察高速公路的車流量，從而實時處理可能會對車流量造成不利影響的任何問題。

此外，由於我們的通行費視乎車輛分類（對乘用車）及重量（對貨車）而有所不同，故我們的通行費收入亦視乎使用我們高速公路的車輛組合，乃取決於以下增長：(i)地方經濟；(ii)業務活動程度；及(iii)私人汽車保有量水平。因此，我們的通行費收入變動與交通量的變動並非完全一致。於業績記錄期間，乘用車流量佔加權日均車流量的一大部分。我們預期這趨勢於可預見未來將會持續。

財務資料

通行費經營開支及資本開支

我們負責維修及保養我們的高速公路。有關高速公路定期保養及維修的成本一般確認為我們的銷售成本並通過我們的營運資金撥付，而有關升級或擴建工程的成本一般會撥充資本並在我們自有資金的基礎上，通過銀行貸款及其他借款撥付。截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，我們產生道路保養及維修開支分別人民幣35.8百萬元、人民幣41.1百萬元及人民幣27.8百萬元，佔我們同期從高速公路業務產生的通行費收入的4.6%、5.2%及3.3%。

此外，我們為高速公路的升級及擴建項目已招致額外的資本開支。例如，我們於2016年10月開始動工的成彭高速公路擴建項目。於該擴建項目完成後，成彭高速公路將成為成綿複線與成都第二繞城高速公路之間的六車道高速公路，以及成都第二繞城高速公路與成彭高速公路的成都收費廣場之間的八車道高速公路。我們就該擴建項目於2015年、2016年及2017年分別產生人民幣4.6百萬元、人民幣120.7百萬元及人民幣943.9百萬元的成本，包括建築及安裝工程、土地收購及當地居民搬遷補償的開支。

我們就高速公路作出年度預算，乃經計及估計通行費經營開支、維修及保養成本以及任何其他資本開支。於業績記錄期間，並無發生嚴重超出預算或重大不可預見資本開支要求的情況。我們亦注重高速公路的例行保養，而我們認為此舉將降低整體保養成本及減輕需要任何大型維修的風險。由於我們的業務性質，於未來，我們預期我們的經營業績及財務狀況將繼續受我們的通行費經營開支及未來資本開支要求所影響。

中國及四川省的經濟增長及經濟狀況變動

我們的收入大部分來自四川省。因此，四川省及中國整體的經濟狀況對我們的經營有直接影響。中國的國內生產總值增速於近年大致上放緩，並繼續受到下行壓力。另有與我們高速公路鄰近地區的經濟發展有關的重大不確定因素。儘管如此，於業績記錄期間，四川省名義國內生產總值在中國西南地區處於領先地位。此外，受四川省區域經濟發展帶動，高速公路的車流量於業績記錄期間呈現顯著的增長趨勢。

財務資料

監管環境

我們的經營受到與省市交通網絡、交通法規、車輛發牌及登記、高速公路經營權、通行費制度以及中國高速公路的規劃、建設及經營有關的政策變動所規限。一般而言，我們相信車流量的增長將取決於中國持續的經濟增長，而中國持續經濟增長乃部分由政府的發展政策所推動。例如，中國政府的主要措施強調加強國內外的經濟合作，以及加強交通運輸的基礎建設及路網連接。因此，我們預期我們的高速公路將受益於該等利好政策。有關更多資料，請參閱本文件「監管環境」。我們不能向閣下保證有關政策及法規的變動將不會對我們的收入或經營業績造成不利影響。

主要會計政策及估計

我們的部分會計政策要求我們應用與會計項目有關的估計及假設以及複雜判斷。我們在應用會計政策時所使用的估計及假設及所作出的判斷對我們的財務狀況及經營業績有重大影響。我們的管理層會根據過往經驗及其他因素（包括行業慣例及對相關情況下認為屬合理的日後事件的預期）不斷評估此等估計、假設及判斷。我們管理層的估計或假設與實際結果之間不存在任何重大偏差，且我們於業績記錄期間未對此等估計或假設作出任何重大變更。我們並不預期此等估計及假設在可見未來會發生任何重大變化。

下文載列對我們認為非常重要或涉及編製財務報表時所使用的重大估計、假設及判斷的會計政策的討論。對於理解我們的財務狀況及經營業績而言屬重要的重大會計政策、估計、假設及判斷的詳情載於本文件附錄一所載會計師報告的附註3.2及3.3。

收入確認

通行費收入

我們於提供相關服務時確認高速公路運營的通行費收入，並且我們收到付款或收到付款的權利已經確定。我們在舊統繳模式及新統繳模式下以與標準通行費收取模式相同的方式確認收費公路的通行費收入。下文為我們如何在舊統繳模式及新統繳模式下確認通行費收入的詳情。

財務資料

舊統繳模式下的會計處理與常規

在舊統繳模式下，我們按相關政府部門使用舊統繳費協議將通行費收入確認為向車輛提供服務，這與在標準通行費收取模式下記錄的收入類似，因為兩者都是考慮道路交通相關信息或以其他方式計算得出的。雖然統繳費用金額不能根據在各個時期任何實際或估計的交通量直接計算，但統繳費用在考慮（其中包括）交通量信息和其於未來幾年的增長趨勢後確定，而不是標準通行費收取模式。

新統繳模式下的會計處理與常規

我們以新統繳模式運營收費公路所得的收入與標準通行費收取模式相同。在這兩種模式下，四川省高速公路結算中心負責收集跨網絡收費系統下所有高速公路的交通量數據，並向集團公司提供相關的收費量數據和收費金額信息，儘管該中心不參與新統繳模式的收費分配和收費流程。

建設及升級服務收入

我們採用投入法確認服務特許經營安排下提供的建設及升級服務收入。有關更多資料，見下文「一服務特許經營安排下的建設及升級服務」。

服務特許經營安排的建設及升級服務

我們按照國際會計準則第15號「與客戶之間的合同產生的收入」確認與根據服務特許經營安排所提供建設及升級服務相關的收入及費用。

我們按已收或應收代價的公平值計量建設及升級服務所產生的收入。該代價指獲得一項無形資產的權利。

當收入、已產生的成本及估計完工成本能夠可靠地計量時，我們採用投入法釐定於某段期間內應確認的適當收入及費用金額。完工比例乃參照每份合同截止至報告期末已產生的相關項目建設成本佔估計總成本的百分比計算。當管理層預期出現可預見虧損時，將立即作出撥備。

財務資料

服務特許經營安排

我們獲得向公共服務使用者收費的權利載列於我們與相關政府機構簽訂的服務特許經營安排內。服務特許經營安排乃按成本（即為換取根據服務特許經營安排所提供建設服務而已收或應收代價的公平值）減去累計攤銷及任何減值虧損入賬。

維修及保養等後續開支於發生期間計入損益內。倘符合確認標準，我們將該等開支撥充作服務特許經營安排的附加成本。

服務特許經營安排的攤銷採用工作量法，根據某一期間車流量佔我們獲授經營該等服務特許經營安排權利的期內預計總車流量之比攤銷該等安排的成本計算。

我們定期審核各服務特許經營安排於特許經營期間的預計總車流量。我們將於適當時進行獨立專業交通研究。倘預計總車流量出現重大變動，則會作出適當調整。

我們將在服務特許經營安排的相關資產建設期間所產生的成本列賬，其將於服務特許經營安排開始履行時予以攤銷。

服務特許經營安排的攤銷成本

我們按工作量法計算服務特許經營安排的攤銷成本，據此攤銷乃按某一期間車流量佔我們獲授經營該等服務特許經營安排權利的期內預計總車流量計提。相應特許經營期內的預測總車流量可大幅變動。我們定期審核各服務特許經營安排於經營期間的預計總車流量。我們將於適當時進行獨立專業交通研究。倘預計總車流量出現重大變動，我們亦將作出適當調整。

財務資料

應收款項減值

我們根據對應收款項可收回性的評估估計應收款項減值。評估應收款項減值需要使用估計及判斷。當不可能收回全數款項時，則利用現有及過去數據評估的客觀證據，以對呆賬進行估計。我們於壞賬產生時即撇銷。倘日後的實際結果或預期偏離原有估計，該等差異將於有關估計變動的期間影響應收款項的賬面值及減值虧損金額。

非金融資產減值

倘資產存在減值跡象或須進行年度減值測試（存貨、遞延稅項資產及金融資產除外），會估計該項資產的可收回金額。資產的可收回金額為資產或現金產生單位的使用價值與其公平值扣除出售成本兩者之較高者，並就個別資產而釐定，除非該項資產產生的現金流入並非很大程度上獨立於其他資產或資產組別所產生的現金流入，在此情況下，可收回金額以該項資產所屬的現金產生單位釐定。

減值虧損只會於資產賬面值超逾其可收回金額的情況下確認。於評估使用價值時，估計未來現金流量將以能反映貨幣時間值及該資產特定風險的現時市場評估的除稅前貼現率貼現至其現值。減值虧損將於其產生期間在損益內與減值資產功能相符的開支類別扣除。

保養及路面重鋪責任撥備

根據服務特許經營，我們有責任對高速公路基礎設施進行保養以保持特定的使用狀態。預期履行責任所產生的成本乃根據我們按服務特許經營營運高速公路的營運期間所進行重大保養及路面重鋪活動的頻次及每次產生的預計成本釐定。保養及路面重鋪的預計成本及發生時間涉及估計。該等估計乃基於我們的路面重鋪計劃及類似活動所產生的歷史成本而定。該等成本其後根據能夠反映貨幣時間價值及責任特定風險的市場利率折現至現值。

截至2015年、2016年及2017年12月31日，概無就保養及路面重鋪責任計提撥備。

財務資料

綜合損益及全面收益表

下表載列於所示期間我們的綜合收益表以及其佔總收入的百分比：

	截至12月31日止年度					
	2015年		2016年		2017年	
	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比
	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
銷售成本.....	(302,148)	(38.5)	(726,378)	(61.3)	(1,285,629)	(72.1)
毛利.....	482,942	61.5	458,823	38.7	498,669	27.9
其他收入及收益.....	144,488	18.4	106,534	9.0	29,591	1.7
行政開支.....	(42,612)	(5.4)	(39,146)	(3.3)	(46,978)	(2.6)
其他開支.....	(2,777)	(0.4)	(2,745)	(0.2)	(2,590)	(0.1)
利息開支.....	(221,821)	28.3	(149,743)	12.6	(72,112)	(4.0)
應佔一家聯營 公司溢利.....	-	-	7,074	0.6	21,798	1.2
除稅前溢利.....	360,220	45.9	380,797	32.1	428,378	24.0
所得稅開支.....	(54,472)	(6.9)	(56,447)	(4.8)	(60,588)	(3.4)
年內溢利.....	305,748	38.9	324,350	27.4	367,790	20.6
其他全面收益.....	-	-	-	-	-	-
年內全面收益總額....	<u>305,748</u>	<u>38.9</u>	<u>324,350</u>	<u>27.4</u>	<u>367,790</u>	<u>20.6</u>
由以下項目應佔溢利及 全面收益總額：						
本公司擁有人.....	244,937	31.2	278,456	23.5	338,916	19.0
非控股權益.....	60,811	7.7	45,894	3.9	28,874	1.6
	<u>305,748</u>	<u>38.9</u>	<u>324,350</u>	<u>27.4</u>	<u>367,790</u>	<u>20.6</u>

財務資料

綜合全面收益表的主要項目說明

收入

我們從經營高速公路產生收入，包括成灌高速公路、成彭高速公路、成都機場高速公路及成溫邛高速公路。下表載列於業績記錄期間我們按高速公路劃分的收入明細（以絕對金額及佔總收入百分比列示）：

	截至12月31日止年度					
	2015年		2016年		2017年	
	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比
人民幣千元		人民幣千元		人民幣千元		
成灌高速公路	265,137	33.8	294,312	24.8	310,882	17.4
成彭高速公路	107,196	13.7	106,433	9.0	66,537	3.7
成溫邛高速公路	261,086	33.3	259,437	21.9	320,333	18.0
成都機場高速公路....	144,944	18.5	127,376	10.7	142,626	8.0
通行費收入總額	778,363	99.1	787,558	66.4	840,378	47.1
有關服務特許經營 安排的建設收入....	6,727	0.9	397,643	33.6	943,920	52.9
總收入	<u>785,090</u>	<u>100.0</u>	<u>1,185,201</u>	<u>100.0</u>	<u>1,784,298</u>	<u>100.0</u>

於業績記錄期間，我們的通行費收入分別佔我們於截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度總收入的99.1%、66.4%及47.1%。於我們完成成彭高速公路的擴建項目後，我們預期高速公路產生的收入日後將佔我們總收入的一大部分。

財務資料

我們於日常營運收費中採用標準通行費收取模式（用於我們所有高速公路）及統繳模式（適用於成彭高速公路上具有當地牌照的乘用車及成溫邛高速公路上所有具有當地牌照的車輛）。有關更多資料，請參閱本文件「一 影響我們經營業績的重大因素 — 通行費」及「業務 — 我們的業務運營 — 收取通行費」分節。下表載列我們於業績記錄期間按收費模式劃分的通行費收入明細：

		截至12月31日止年度					
		2015年		2016年		2017年	
		佔各高速公路收入		佔各高速公路收入		佔各高速公路收入	
		金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比
		人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
成灌高速公路	標準收費模式...	265,137	100	294,312	100	310,882	100
成彭高速公路	標準收費模式...	37,083	35	36,182	34	22,394	34
	統繳模式.....	70,113	65	70,251	66	44,143	66
成溫邛高速公路	標準收費模式...	74,116	28	72,166	28	77,287	24
	統繳模式.....	186,970	72	187,271	72	243,046	76
成都機場高速							
公路	標準收費模式...	144,944	100	127,376	100	142,626	100
總計		<u>778,363</u>		<u>787,558</u>		<u>840,378</u>	

財務資料

此外，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向成灌高速公路、成溫邛高速公路及成彭高速公路提供升級及擴建服務。於業績記錄期間來自根據服務特許經營安排提供升級服務的建設收入已計入服務特許經營安排添置。有關添置將於各高速公路升級及擴建完成後攤銷。於2015年、2016年及2017年產生的建設成本及利息開支分別人民幣6.7百萬元、人民幣397.6百萬元及人民幣943.9百萬元已撥充資本。

	截至12月31日止年度					
	2015年		2016年		2017年	
	金額		金額		金額	
人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	
成灌高速公路	2,093	31.1	-	-	-	-
成彭高速公路	4,634	68.9	120,708	30.4	943,920	100
成溫邛高速公路	-	-	276,935	69.6	-	-
	<u>6,727</u>	<u>100</u>	<u>397,643</u>	<u>100</u>	<u>943,920</u>	<u>100</u>

銷售成本

於業績記錄期間，我們的銷售成本主要包括(i)僱員福利開支、(ii)服務特許經營安排攤銷、(iii)維修及保養成本、(iv)折舊、(v)道路清潔及綠化、(vi)土地經營租賃、(vii)其他及(viii)建設成本。下表載列於所示年度按性質劃分的銷售成本明細：

	截至12月31日止年度					
	2015年		2016年		2017年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
僱員福利開支.....	107,187	35.5%	121,238	16.7%	135,360	10.5%
服務特許經營安排攤銷 ..	97,205	32.2%	108,023	14.9%	116,425	9.1%
維修及保養成本.....	35,764	11.8%	41,057	5.7%	27,827	2.2%
折舊.....	16,918	5.6%	16,649	2.3%	15,432	1.2%
道路清潔及綠化.....	24,139	8.0%	24,389	3.4%	27,456	2.1%
土地經營租賃.....	-	-	1,652	0.2%	3,608	0.3%
其他.....	14,208	4.7%	15,727	2.2%	15,601	1.2%
建設成本.....	<u>6,727</u>	<u>2.2%</u>	<u>397,643</u>	<u>54.7%</u>	<u>943,920</u>	<u>73.4%</u>
銷售成本總額.....	<u>302,148</u>	<u>100%</u>	<u>726,378</u>	<u>100%</u>	<u>1,285,629</u>	<u>100%</u>

財務資料

毛利及毛利率

截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，我們產生毛利分別人民幣482.9百萬元、人民幣458.8百萬元及人民幣498.7百萬元，相當於我們收費營運的毛利。同期，我們的整體毛利率分別為61.5%、38.7%及27.9%，而收費營運的毛利率則維持穩定分別為62.0%、58.3%及59.3%。下表載列於所示期間我們各高速公路的收費毛利及毛利率：

	截至12月31日止年度					
	2015年		2016年		2017年	
	金額		金額		金額	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
成灌高速公路.....	186,226	70.2%	204,851	69.6%	216,509	69.6%
成彭高速公路.....	65,387	61.0%	64,412	60.5%	28,359	42.6%
成溫邛高速公路.....	139,978	53.6%	130,324	50.2%	177,005	55.3%
成都機場高速公路.....	91,351	63.0%	59,236	46.5%	76,796	53.8%
總計.....	<u>482,942</u>	<u>62.0%</u>	<u>458,823</u>	<u>58.3%</u>	<u>498,669</u>	<u>59.3%</u>

其他收入及收益

於業績記錄期間，我們的其他收入及收益主要包括(i)貸款予關聯方的利息收入；(ii)銀行存款的銀行利息收入；(iii)我們的道路因交通意外而損壞的賠償收入；(iv)我們向關聯方及第三方出租沿高速公路物業廣告牌的租金收入；(v)就第三方佔用我們沿高速公路土地而收取的租賃收入撥至損益的遞延收入；及(vi)雜項。下表載列於業績記錄期間我們的其他收入及收益明細：

	截至12月31日止年度					
	2015年		2016年		2017年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
貸款予關聯方的						
利息收入.....	123,123	85.2%	78,990	74.1%	-	-
銀行利息收入.....	3,029	2.1%	7,551	7.1%	10,753	36.3%
損壞的賠償收入.....	3,481	2.4%	4,675	4.4%	3,320	11.2%
租金收入.....	11,340	7.8%	10,485	9.8%	9,884	33.4%
撥至損益的遞延收入...	2,271	1.6%	2,874	2.7%	4,062	13.7%
雜項.....	1,244	0.9%	1,959	1.8%	1,572	5.3%
總計.....	<u>144,488</u>	<u>100%</u>	<u>106,534</u>	<u>100%</u>	<u>29,591</u>	<u>100%</u>

財務資料

貸款予關聯方的利息收入。於2015年及2016年，我們向控股股東成都交通及另一名關聯方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財務機構取得的貸款。該等關聯方就有關貸款向我們支付利息，有關金額與我們應付銀行的利息完全相同。我們關聯方直接應佔的有關利息開支記錄為我們的利息開支。截至2017年，成都交通及成都交通樞紐場站建設管理有限公司已向我們償還所有未償還貸款。於2015年、2016年及2017年，我們貸款予關聯方的利息收入分別為人民幣123.1百萬元、人民幣79.0百萬元及零。

行政開支

於業績記錄期間，我們的行政開支主要包括僱員福利開支、辦公室開支、通勤及汽車、行政設備及設施的折舊和攤銷其他稅項開支、[編纂]費用、第三方代理費用及其他（主要包括保安開支及其他行政開支）。下表載列於所示期間我們的行政開支明細：

	截至12月31日止年度					
	2015年		2016年		2017年	
	金額		金額		金額	
人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	
僱員福利開支	22,341	52.4%	24,433	62.4%	27,483	58.5%
辦公室開支	4,196	9.8%	4,305	11.0%	4,786	10.2%
折舊及攤銷	962	2.3%	1,104	2.8%	995	2.1%
其他稅項開支	8,641	20.3%	3,932	10.0%	2,164	4.6%
[編纂]費用	-	-	533	1.4%	1,871	4.0%
第三方代理費用	2,049	4.8%	319	0.9%	4,245	9.0%
其他	4,423	10.4%	4,520	11.5%	5,434	11.6%
總計	<u>42,612</u>	<u>100.0%</u>	<u>39,146</u>	<u>100.0%</u>	<u>46,978</u>	<u>100.0%</u>

其他開支

於業績記錄期間，我們於截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度產生其他開支（包括租金開支、銀行手續費、出售固定資產淨虧損及其他）分別為人民幣2.8百萬元、人民幣2.7百萬元及人民幣2.6百萬元。

財務資料

利息開支

於業績記錄期間，我們於截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度的利息開支分別為人民幣221.8百萬元、人民幣149.7百萬元及人民幣72.1百萬元，包括(i)於2015年、2016年及2017年貸款予關聯方直接應佔的利息開支分別人民幣123.1百萬元、人民幣79.0百萬元及零；及(ii)同期我們的銀行及其他借款產生的利息開支分別人民幣98.7百萬元、人民幣76.9百萬元及人民幣72.3百萬元。

應佔一家聯營公司溢利

截至2016年及2017年12月31日止年度，我們的應佔一家聯營公司溢利分別為人民幣7.1百萬元及人民幣21.8百萬元，乃由於我們於城北出口高速公路的40%股權。截至2015年12月31日止年度，我們並無任何應佔一家聯營公司溢利，乃由於我們於2016年收購城北出口高速公路的股權。

所得稅開支

於業績記錄期間，我們於截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度的所得稅開支分別為人民幣54.5百萬元、人民幣56.4百萬元及人民幣60.6百萬元，包括現行中國企業所得稅及遞延稅項。除了成彭高速公路公司外，本公司、附屬公司及聯營公司於業績記錄期間享有15%的優惠所得稅率（相對於25%的法定所得稅稅率）。根據《國家稅務總局、財政部及海關總署關於深入實施西部大開發戰略的稅收政策問題的通知》（財稅[2011] 58號）（「該通知」），稅務優惠措施有效期至2020年。根據該通知，「從2011年1月1日至2020年12月31日，若干西部地區企業及其主營業務為《西部地區鼓勵類產業目錄》規定於西部地區鼓勵類產業的企業，鼓勵類業務收入佔比達到70%以上該等企業的收入。」

截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，本公司、成溫邛高速公路公司、成都機場高速公路公司及本公司的聯營公司城北出口高速公路公司均符合上述要求可享有15%優惠稅率。成彭高速公路公司於截至2015年及2016年12月31日止年度符合優惠稅務的待遇規定，惟截至2017年12月31日止年度未達到70%的門檻，乃由於成彭高速公路於2017年9月收取政府補助人民幣200.0百萬元。

截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，優惠稅務措施的總稅務影響分別為人民幣36.0百萬元、人民幣38.1百萬元及人民幣41.7百萬元。我們於截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度的實際稅率分別為15.1%、14.8%及14.1%。

財務資料

各期間經營業績比較

截至2017年12月31日止年度與截至2016年12月31日止年度的比較

收入

我們的總收入由2016年的人民幣1,185.2百萬元增加50.5%至2017年的人民幣1,784.3百萬元，主要是由於就成彭高速公路進行的擴建項目導致我們有關服務特許經營安排的建設收入由2016年的人民幣397.6百萬元大幅增加至2017年的人民幣943.9百萬元。我們的高速公路總通行費收入亦由2016年的人民幣787.6百萬元增加6.7%至2017年的人民幣840.4百萬元。

成灌高速公路。我們來自成灌高速公路的通行費收入由2016年的人民幣294.3百萬元增加5.6%至2017年的人民幣310.9百萬元，主要是由於(i)我們的加權日均車流量由2016年的37,860輛增至2017年的40,196輛，原因為交通流量的自然增長受四川省的經濟增長帶動及由於成彭高速公路的擴建項目造成局部封路而導致2017年下半年的交通流量額外增多。及(ii)交通組合的影響。

成彭高速公路。我們來自成彭高速公路的通行費收入由2016年的人民幣106.4百萬元減少37.5%至2017年的人民幣66.5百萬元，乃由於統繳模式產生的收入和我們標準通行費收取模式下產生的收入同時減少，原因是其擴建項目造成斷道施工。統繳模式產生的收入由2016年的人民幣70.3百萬元減至2017年的人民幣44.1百萬元，主要由於新統繳模式在2017年7月1日起生效，以及考慮到具有當地牌照的乘用車的實時交通流量因此2017年下半年的收入減少。標準通行費收取模式下產生的收入由2016年的人民幣36.2百萬元減少至2017年的人民幣22.4百萬元，因為根據標準通行費收取模式，基於上述原因，非當地牌照的車輛的加權日均車流量由2016年的6,060輛減少39.7%至2017年的3,653輛。

成溫邛高速公路。我們來自成溫邛高速公路的通行費收入由2016年的人民幣259.4百萬元增加23.5%至2017年的人民幣320.3百萬元，主要是由於統繳模式下產生的收入增加，以及少部分原因為標準通行費收取模式下產生的收入增長。統繳模式產生的收入由2016年的人民幣187.3百萬元增至2017年的人民幣243.0百萬元，主要由於新統繳模式在2017年7月1日起生效，2017年下半年的收入增加，以及考慮到具有當地牌照的乘用車的實時交通流量。標準通行費收取模式下產生的收入由2016年的人民幣

財務資料

72.2百萬元增加至2017年的人民幣77.3百萬元，原因是具有當地牌照的車輛的加權日均車流量由2016年的5,493輛增加至2017年的5,843輛，主要是由於成溫邛高速公路道路維修項目於2016年完成後道路質量改善，及(ii)交通組合的影響。

成都機場高速公路。我們來自成都機場高速公路的通行費收入由2016年的人民幣127.4百萬元增加10.2%至2017年的人民幣142.6百萬元，乃歸因於(i)加權日均車流量由2016年的45,668輛增加10.2%至2017年的50,324輛，原因為交通流量的自然增長以及四川省的經濟增長，特別是往返成都雙流機場的車輛流入和流出量增加及(ii)私人汽車的交通流量增加，而私人汽車的通行費高於計程車通行費。

有關服務特許經營安排的建設收入。我們有關服務特許經營安排的建設收入由2016年的人民幣397.6百萬元大幅增加人民幣546.3百萬元至2017年的人民幣943.9百萬元，乃由於成彭高速公路進行的擴建工程。

銷售成本

我們的銷售成本由2016年的人民幣726.4百萬元增加77.0%至2017年的人民幣1,285.6百萬元，主要是由於擴建成彭高速公路擴建所產生的有關服務特許經營安排的建設成本，與服務特許經營安排的建設收入相同。我們的收費營運總成本輕微增加3.9%，主要是由於就成灌高速公路及成溫邛高速公路的收費營運成本增加，部分被成彭高速公路及成都機場高速公路的收費營運成本減少所抵銷。我們各高速公路的收費營運成本出現變動的具體理由載於下文。

成灌高速公路。成灌高速公路的銷售成本由2016年的人民幣89.5百萬元增加5.5%至2017年的人民幣94.4百萬元，主要是由於僱員薪金水平及僱員人數增加導致僱員福利開支增加以及車流量增加導致服務特許經營安排攤銷增加。

成彭高速公路。成彭高速公路的銷售成本由2016年的人民幣42.0百萬元減少9.1%至2017年的人民幣38.2百萬元，主要是由於擴建項目造成車流量下降而導致服務特許經營安排攤銷以及維修及保養、綠化及清潔成本減少，乃部分被僱員薪金水平導致的僱員福利開支增加所抵銷。

財務資料

成溫邛高速公路。成溫邛高速公路的銷售成本由2016年的人民幣129.1百萬元增加11.0%至2017年的人民幣143.3百萬元，主要是由於僱員薪金水平增加導致僱員福利開支增加，車流量增加導致服務特許經營安排攤銷以及與西江河大橋專項維護相關的維修及保養成本增加。

成都機場高速公路。成都機場高速公路的銷售成本由2016年的人民幣68.1百萬元減少3.4%至2017年的人民幣65.8百萬元，因為我們並未承擔2016年產生的收費廣場的一次性維修及保養成本。該減少及部分被我們的服務特許經營安排攤銷、僱員福利開支以及與當地政府關於增加成都機場高速公路綠化支出的要求相關的綠化成本增加所抵銷。

毛利及毛利率

基於上述情況，(i)成灌高速公路的毛利由2016年的人民幣204.9百萬元增加5.7%至2017年的人民幣216.5百萬元，兩個年度的毛利率均為69.6%；(ii)成彭高速公路的毛利由2016年的人民幣64.4百萬元減少56.0%至2017年的人民幣28.4百萬元，2016年及2017年的毛利率分別為60.5%及42.6%；(iii)成溫邛高速公路的毛利由2016年的人民幣130.3百萬元增加35.8%至2017年的人民幣177.0百萬元，2016年及2017年的毛利率分別為50.2%及55.3%；以及(iv)成都機場高速公路的毛利由2016年的人民幣59.2百萬元增加29.6%至2017年的人民幣76.8百萬元，2016年及2017年的毛利率分別為46.5%及53.8%。我們並無有關服務特許經營安排的毛利或毛利率。我們的服務特許經營安排中的建設並無毛利或毛利率我們的整體收費營運毛利由2016年的人民幣458.8百萬元增加8.7%至2017年的人民幣498.7百萬元。我們的整體收費營運整體毛利率保持穩定，由2016年的58.3%輕微上升至2017年的59.3%。

其他收入及收益

我們的其他收入由2016年的人民幣106.5百萬元大幅減少72.2%至2017年的人民幣29.6百萬元，主要是由於我們的關聯方於2017年償還所有未償還貸款，部分以下項目抵銷：(i)銀行利息收入由2016年的人民幣7.6百萬元增加至2017年的人民幣10.8百萬元，及(ii)撥入損益的遞延收入由2016年的人民幣2.9百萬元增加至2017年的人民幣4.1百萬元。

行政開支

我們的行政開支由2016年的人民幣39.1百萬元增加20.0%至2017年的人民幣47.0百萬元，主要是由於2017年僱員福利開支及就[編纂]產生的[編纂]費用開支增加。

財務資料

其他開支

我們的其他開支於2016年及2017年分別維持穩定於人民幣2.7百萬元及人民幣2.6百萬元。

利息開支

我們的利息開支由2016年的人民幣149.7百萬元減少51.8%至2017年的人民幣72.1百萬元，主要是由於我們於2017年償還我們若干的銀行及其他借款後，償還直接歸屬於我們關聯方的所有貸款。

應佔一家聯營公司溢利

我們的應佔城北出口高速公路溢利由人民幣7.1百萬元大幅增加208.1%至2017年的人民幣21.8百萬元，主要是由於城北出口高速公路的股權於2016年年中已轉讓予我們，因此我們僅於2016年有權獲得六個月的溢利而非2017年的全年影響。此外，車流量增加主要導致城北出口高速公路的經營溢利增長25.0%，主要由於交通流量的自然增長，以及成彭高速公路於2017年下半年的擴建項目造成局部封路而導致來自成彭高速公路的交通流量額外增多。

所得稅開支

我們的所得稅開支由2016年的人民幣56.4百萬元增加7.3%至2017年的人民幣60.6百萬元，主要是由於我們的除稅前溢利增加。

淨溢利

基於上述情況，我們的淨溢利由2016年的人民幣324.4百萬元增加13.4%至2017年的人民幣367.8百萬元。

截至2016年12月31日止年度與截至2015年12月31日止年度的比較

收入

我們的總收入由2015年的人民幣785.1百萬元增加51.0%至2016年的人民幣1,185.2百萬元，主要由於成彭高速公路及成溫邛高速公路進行擴建工程，令我們有關服務特許經營安排的建設收入由2015年的人民幣6.7百萬元大幅增加至2016年的人民幣397.6百萬元。我們的總通行費收入由2015年的人民幣778.4百萬元增加1.2%至2016年的人民幣787.6百萬元。

財務資料

成灌高速公路。我們來自成灌高速公路的通行費收入由2015年的人民幣265.1百萬元增加人民幣29.2百萬元或11.0%至2016年的人民幣294.3百萬元，主要是由於加權日均車流量由2015年的33,966輛增加11.5%至2016年的37,860輛，主要因為交通流量的自然增長隨着經濟發展而增加，特別是高速公路通向的主要城市都江堰的發展。

成彭高速公路。我們來自成彭高速公路的通行費收入由2015年的人民幣107.2百萬元輕微下降至2016年的人民幣106.4百萬元。來自統繳模式的收入維持穩定，於2015年及2016年分別為人民幣70.1百萬元及人民幣70.3百萬元。來自標準通行費收取模式下的收入由2015年的人民幣37.1百萬元輕微減少至2016年的人民幣36.2百萬元，主要是由於2016年10月開始擴建工程後，標準通行費收取模式下的車輛加權車流量由2015年的10,113輛減至2016年的9,813輛。

成溫邛高速公路。我們來自成溫邛高速公路的通行費收入2016年保持穩定在人民幣259.4百萬元，而2015年則為人民幣261.1百萬元。來自統繳模式的收入維持穩定，於2015年及2016年分別為人民幣187.0百萬元及人民幣187.3百萬元。來自標準通行費收取模式下的收入由2015年的人民幣74.1百萬元輕微減少至2016年的人民幣72.2百萬元，乃由於貨車通行費於2016年輕微減少，而於標準通行費收取模式下我們的車輛加權日均車流量於2015年的5,478輛與2016年的5,493輛之間保持穩定。

成都機場高速公路。我們來自成都機場高速公路的通行費收入由2015年的人民幣144.9百萬元減少人民幣17.5百萬元或12.1%至2016年的人民幣127.4百萬元，主要是由於自2016年1月1日起採用較低通行費，乃部分被交通流量增加所抵銷，我們的車輛加權日均車流量於2015年及2016年分別為38,810輛及45,668輛。請參閱本文件「業務一定價」。

有關服務特許經營安排的建設收入。我們有關服務特許經營安排的建設收入由2015年的人民幣6.7百萬元大幅增加人民幣390.9百萬元至2016年的人民幣397.6百萬元，主要是由於成彭高速公路及成溫邛高速公路進行道路升級及擴建項目分別人民幣120.7百萬元及人民幣276.9百萬元。

銷售成本

我們的銷售成本由2015年的人民幣302.1百萬元增加140.4%至2016年的人民幣726.4百萬元，主要是由於成彭高速公路及成溫邛高速公路進行的道路升級及擴建項目導致建設成本增加。我們的收費營運總成本增加11.3%，主要是由於就成灌高速公路及成都機場高速公路的收費營運成本增加。我們各高速公路的收費營運成本出現變動的具體理由載於下文。

財務資料

成灌高速公路。成灌高速公路的銷售成本由2015年的人民幣78.9百萬元增加13.4%至2016年的人民幣89.5百萬元。此主要是由於僱員福利開支增加及因交通流量增加導致服務特許經營安排攤銷增加。

成彭高速公路。成彭高速公路的銷售成本由2015年的人民幣41.8百萬元輕微上升0.5%至2016年的人民幣42.0百萬元，原因是僱員福利開支增加，乃部分被擴建項目開始導致保養、綠化、清潔成本減少所抵銷。

成溫邛高速公路。成溫邛高速公路的銷售成本由2015年的人民幣121.1百萬元增加6.6%至2016年的人民幣129.1百萬元，主要是由於僱員福利開支增加及有關於2016年進行的升級計劃的2016年高速公路服務特許經營服務添置改造費用服務特許經營安排攤銷增加，乃部分被保養成本的下降所抵銷。

成都機場高速公路。成都機場高速公路的銷售成本由2015年的人民幣53.6百萬元增加27.1%至2016年的人民幣68.1百萬元，主要是由於收費廣場的一次性保養成本增加及服務特許經營安排攤銷增加。

毛利及毛利率

基於上述情況，(i)成灌高速公路的毛利由2015年的人民幣186.2百萬元增加10.0%至2016年的人民幣204.9百萬元，2015年及2016年的毛利率分別為70.2%及69.6%；(ii)成彭高速公路的毛利維持穩定，2015年及2016年分別為人民幣65.4百萬元及人民幣64.4百萬元，2015年及2016年的毛利率分別為61.0%及60.5%；(iii)成溫邛高速公路的毛利由2015年的人民幣140.0百萬元減少6.9%至2016年的人民幣130.3百萬元，2015年及2016年的毛利率分別為53.6%及50.2%；以及(iv)成都機場高速公路的毛利由2015年的人民幣91.4百萬元減少35.2%至2016年的人民幣59.2百萬元，2015年及2016年的毛利率分別為63.0%及46.5%，乃主要由於2016年起採納較低的通行費率。我們的整體收費營運毛利由2015年的人民幣482.9百萬元減少5.0%至2016年的人民幣458.8百萬元。我們的收費營運毛利率由2015年的62.0%減少至2016年的58.3%，主要是由於如上述成灌高速公路及成都機場高速公路的銷售成本增加所致。

其他收入及收益

我們的其他收入由2015年的人民幣144.5百萬元減少26.3%至2016年的人民幣106.5百萬元，主要是由於因於2016年償還該等貸款而減少向關聯方貸款產生的利息收入，並部分被銀行利息收入及車禍導致道路損失的一次性補償收入增加所抵銷。

財務資料

行政開支

我們的行政開支由2015年的人民幣42.6百萬元減少8.2%至2016年的人民幣39.1百萬元，主要是由於其他稅項開支減少，乃部分被僱員福利開支增加所抵銷。

其他開支

我們的其他開支於2015年及2016年分別維持穩定於人民幣2.8百萬元及人民幣2.7百萬元。

利息開支

我們的利息開支由2015年的人民幣221.8百萬元減少32.5%至2016年的人民幣149.7百萬元，主要是由於在2016年(i)關聯方向我們還款，我們償還關聯方直接應佔的貸款；及(ii)我們償還銀行及其他借款。

應佔一家聯營公司溢利

於2016年6月取得城北出口高速公路公司的40%股權後，我們於2016年錄得應佔城北出口高速公路公司溢利人民幣7.1百萬元。截至2015年12月31日止年度，我們並無任何應佔一家聯營公司溢利。

所得稅開支

我們的所得稅開支由2015年的人民幣54.5百萬元增加3.5%至2016年的人民幣56.4百萬元，主要是由於我們的溢利增加。

淨溢利

基於上述情況，我們的淨溢利由2015年的人民幣305.7百萬元增加6.1%至2016年的人民幣324.4百萬元。

流動資金及資金來源

現金流量

我們的現金主要用於為我們的營運資金提供資金。我們亦使用現金購買物業、廠房及設備並擴建或升級我們的高速公路。迄今為止，我們主要通過經營活動產生的現金及外部借款為我們的營運開支提供資金。展望未來，我們相信我們的流動資金需求將可通過動用結合經營活動產生的現金、外部借款、[編纂][編纂]及潛在新增股本及債項融資的資金滿足。

財務資料

於2015年、2016年及2017年，我們錄得經營活動所得現金流量淨額分別為人民幣470.2百萬元、人民幣552.4百萬元及人民幣353.2百萬元。下表載列於所示期間我們的現金流量：

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元		
經營活動所得現金流量淨額	470,239	552,356	353,212
投資活動 (所用) / 所得			
現金流量淨額	(655,148)	2,015,442	43,970
融資活動 (所用) / 所得			
現金流量淨額	1,112,304	(2,268,167)	(758,611)
現金及現金等價物增加 / (減少) 淨額	927,395	299,631	(361,429)
年初現金及現金等價物	274,354	1,201,749	1,501,380
年末現金及現金等價物	<u>1,201,749</u>	<u>1,501,380</u>	<u>1,139,951</u>

經營活動所得現金流量淨額

於2017年，我們的經營活動所得現金流量淨額為人民幣353.2百萬元。該金額指我們的除稅前溢利人民幣428.4百萬元，並主要就以下項目作出調整：(1)我們的服務特許經營安排添置人民幣943.7百萬元，內容有關擴建成彭高速公路；(2)我們的服務特許經營安排攤銷人民幣116.4百萬元；(3)利息開支淨額人民幣72.1百萬元；及(4)來自營運資金項目的營業現金流入淨額，包括貿易應付款項增加人民幣567.2百萬元，主要由於擴建成彭高速公路，乃部分被貿易應收款項增加人民幣17.4百萬元所抵銷，為新統繳模式下成溫邛高速公路於2017年12月31日的貿易應收款項，其後已於2018年結算。

於2016年，我們的經營活動所得現金流量淨額為人民幣552.4百萬元。該金額指我們的除稅前溢利人民幣380.8百萬元，並主要就以下項目作出調整：(1)我們的服務特許經營安排添置人民幣391.5百萬元，主要由於成彭高速公路及成溫邛高速公路的道路升級及擴建項目；(2)服務特許經營安排攤銷人民幣108.0百萬元；(3)利息開支人民幣149.7百萬元；及(4)來自營運資金項目的營業現金流入淨額，包括(i)貿易應收款項減少人民幣372.9百萬元，主要是由於根據統繳模式向地方政府收取應收款項；及(ii)貿易應付款項增加人民幣124.5百萬元，主要是由於擴建成彭高速公路，乃部分被其他應付款項及應計費用減少人民幣58.4百萬元所抵銷，其他應付款項及應計費用減少乃主要由於退還建設工程的按金。

財務資料

於2015年，我們的經營活動所得現金流量淨額為人民幣470.2百萬元。該金額指我們的除稅前溢利人民幣360.2百萬元，並主要就以下項目作出調整：(1)服務特許經營安排攤銷人民幣97.2百萬元，(2)利息開支人民幣221.8百萬元；及(3)營運資金項目的經營現金流出，包括貿易應收款項增加人民幣77.9百萬元，主要包括根據統繳安排應收地方政府的貿易應收款項，乃部分被以下各項所抵銷：(a)其他應付款項及應計費用增加人民幣29.9百萬元，乃由於從相關地方政府收取補償；及(b)其他應收款項減少人民幣1.4百萬元。

投資活動所得／(所用) 現金流量淨額

於2017年，我們的投資活動所得現金流量淨額為人民幣44.0百萬元，主要是由於來自關聯方償還的貸款人民幣55.8百萬元及從城北出口高速公路公司收取的股息人民幣15.6百萬元，乃部分被購買若干物業、設備及軟件人民幣27.4百萬元所抵銷。

於2016年，我們的投資活動所得現金流量淨額為人民幣2,015.4百萬元，主要是由於(i)償還來自關聯方的貸款人民幣1,896.2百萬元；(ii)就出售成灌老路於過往年度出售服務特許經營安排項目所得款項人民幣101.7百萬元；及(iii)從關聯方收取的利息人民幣80.5百萬元及從城北出口高速公路公司收取的股息人民幣11.4百萬元，乃部分被購買若干物業、設備及軟件人民幣19.7百萬元以及授予關聯方貸款人民幣80.9百萬元所抵銷。

於2015年，我們的投資活動所用現金流量淨額為人民幣655.1百萬元，主要是由於授予成都交通的貸款人民幣2,232.4百萬元，乃部分被關聯方（主要為成都交通）償還貸款人民幣1,425.4百萬元所抵銷。

融資活動所得／(所用) 現金流量淨額

於2017年，我們的融資活動所用現金流量淨額為人民幣758.6百萬元，主要是由於(i)償還一名關聯方授予的免息貸款人民幣375.0百萬元、(ii)償還銀行及其他借款人民幣265.9百萬元、(iii)股息分派人民幣116.9百萬元及(iv)已付利息人民幣72.6百萬元，部分被(a)銀行貸款所得款項人民幣110.0百萬元所抵銷。

於2016年，我們的融資活動所用現金流量淨額為人民幣2,268.2百萬元，主要是由於(i)償還銀行貸款人民幣925.7百萬元、(ii)償還其他借款人民幣1,555.9百萬元，主要歸

財務資料

因於償還與華夏金融租賃有限公司及昆侖金融租賃有限責任公司的融資租賃負債及(iii)已付利息人民幣114.2百萬元，部分被(a)銀行貸款所得款項人民幣166.0百萬元及(b)我們的控股股東授予的免息貸款人民幣125.0百萬元。

於2015年，我們的融資活動所得現金流量淨額為人民幣1,112.3百萬元，主要是由於(i)其他借款所得款項人民幣1,550.0百萬元（歸因於執行與華夏金融租賃有限公司及昆侖金融租賃有限責任公司的融資租賃）及(ii)銀行貸款所得款項人民幣615.0百萬元，乃部分被(a)償還銀行及其他借款人民幣770.7百萬元、(b)已付利息人民幣211.7百萬元及(c)已付本公司擁有人的股息人民幣89.7百萬元所抵銷。

流動資產及流動負債

截至2015年、2016年及2017年12月31日以及2018年4月30日，我們的流動資產淨值分別為人民幣2,042.4百萬元、人民幣606.7百萬元、人民幣10.3百萬元及人民幣72.6百萬元。

	截至12月31日			截至
	2015年	2016年	2017年	4月30日
	人民幣千元			2018年
	(未經審核)			
流動資產				
存貨.....	7	—	—	—
貿易應收款項.....	387,970	15,032	32,396	67,968
預付款項、按金及 其他應收款項.....	2,003,826	65,260	13,418	6,876
現金及現金等價物.....	1,201,749	1,501,380	1,139,951	1,045,112
流動資產總額	3,593,552	1,581,672	1,185,765	1,119,956
流動負債				
應付稅款.....	36,177	32,469	20,362	4,415
貿易應付款項.....	57,952	182,454	749,686	728,666
其他應付款項及應計費用...	454,742	522,338	160,449	59,298
計息銀行及其他借款.....	1,002,252	237,727	245,000	255,000
流動負債總額	1,551,123	974,988	1,175,497	1,047,379
流動資產淨值	2,042,429	606,684	10,268	72,577

我們的流動資產淨值由截至2017年12月31日的人民幣10.3百萬元增加至截至2018年4月30日的人民幣72.6百萬元，主要由於來自地方政府的統繳應收款項增加，以及與成彭高速公路建築工程相關的退回按金使其他貿易應付款項減少。

財務資料

我們的貿易應收款項主要來自於2014年與地方政府訂立的統繳協議（於2017年7月經修訂）下應收通行費收入。如舊統繳協議所列明。我們尋求對未償還應收款項維持嚴格控制，以將信貸風險減至最低。我們的管理層定期檢討逾期結餘。我們的貿易應收款項為免息。

我們的貿易應收款項由截至2015年12月31日的人民幣388.0百萬元大幅減少至截至2016年12月31日的人民幣15.0百萬元，主要是由於(i)舊統繳協議下的應收通行費收入減少所致，大部分已於2016年收回，餘下部分已於2017年收回及(ii)網絡內通行費收款及ETC應收款項由2015年12月31日的人民幣12.2百萬元減少至2016年12月31日的人民幣11.4百萬元。截至2017年12月31日，我們的貿易應收款項增加至人民幣32.4百萬元，主要由於相關地方政府機構就成溫邛高速公路於2017年最後一月根據新統繳協議項產生的應收通行費收入有所增加，部分被網絡內通行費收款及ETC應收款項由2016年12月31日的人民幣11.4百萬元減少至2017年12月31日的人民幣6.7百萬元所抵銷，於截至最後實際可行日期已全數收回。

下表載列截至所示日期我們根據交易日期及扣除貿易應收款項減值撥備後得出貿易應收款項的賬齡分析：

	截至12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元		
3個月內	70,377	15,032	32,396
3至6個月	54,598	—	—
6至12個月	87,335	—	—
一年以上	175,660	—	—
總計.....	<u>387,970</u>	<u>15,032</u>	<u>32,396</u>

下表載列於所示年度我們的貿易應收款項平均周轉日數：

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
貿易應收款項周轉日數.....	182	7	14

附註：

- (1) 貿易應收款項周轉日數乃按貿易應收款項於年末的餘額除以相關年度的通行費收入，再乘以年內的天數（即365日）計算。

財務資料

於業績記錄期間，我們遇到舊統繳協議的一方當地政府延遲付款。我們已對當地政府自2016年起的統繳支付通行費應付款項進行優化。截至2016年及2017年12月31日，我們並無任何逾期貿易應收款項。因此，我們的貿易應收款項周轉天數由2015年的182天，分別減少至2016年及2017年的7天及14天。截至2015年、2016年及2017年12月31日，統繳模式產生的我們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3.6百萬元及人民幣25.7百萬元。截至2017年12月31日，所有未償還金額已於最後實際可行日期全數償還。

我們於業績記錄期間並無就統繳模式下的貿易應收款項計提減值。基於過往經驗，我們的董事認為毋須就該等結餘計提減值撥備，乃由於信貸質量概無重大變動，且結餘仍被視為可全數收回。我們並無對該等結餘持有任何抵押品或其他信貸加強措施。

預付款項、按金及其他應收款項

截至2015年、2016年及2017年12月31日，我們的預付款項、按金及其他應收款項分別為人民幣2,084.8百萬元、人民幣65.3百萬元及人民幣13.4百萬元。下表載列截至所示日期我們的預付款項、按金及其他應收款項：

	截至12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元		
流動部分			
向供應商預付款項	446	1,946	2,921
應收關聯方款項	1,974,709	56,141	301
投標一幅土地的按金 ⁽¹⁾	26,350	—	—
遞延[編纂]費用 ⁽²⁾	—	5,334	6,697
應收租賃收入	—	—	1,290
其他 ⁽³⁾	3,572	3,175	4,959
小計	2,005,077	66,596	16,168
減值 ⁽⁴⁾	(1,251)	(1,336)	(2,750)
流動部分總額	2,003,826	65,260	13,418
非流動部分			
保安按金 ⁽⁵⁾	80,984	—	—
總計	2,084,810	65,260	13,418

財務資料

附註：

- (1) 指我們就一幅土地投標支付的按金，由於我們投標並不成功，故按金於2016年全數退回我們。
- (2) 指與[編纂]相關的法律及其他專業費用，可於我們完成[編纂]後自我們的權益中扣除。
- (3) 主要包括按金、當地政府從若干土地徵用收取的補償、就購買物業退回的付款、預付社會保險金。
- (4) 指我們預期的若干預繳款項的減值未能從日常業務過程中收回。
- (5) 指我們就取得若干長期借款而作出的可退回保安按金，已於2016年提前全數償還各自借款後退回。

應收關聯方款項

我們的應收關聯方款項由截至2015年12月31日的人民幣1,974.7百萬元大幅減少至截至2016年12月31日的人民幣56.1百萬元，主要由於2016年收到其中一名控股股東成都交通償還人民幣1,861.7百萬元的貸款並於2017年12月31日進一步減少至人民幣0.5百萬元，主要由於另一名控股股東成都高速償還人民幣53.4百萬元的貸款。

貿易應付款項

截至2015年、2016年及2017年12月31日，我們的貿易應付款項分別為人民幣58.0百萬元、人民幣182.5百萬元及人民幣749.7百萬元。

我們的貿易應付款項為不計息。除來自擴建及升級服務的應付保留金（通常於六個月至一年內償付）外，每名個別供應商或承包商授予的信貸期按個別基準及載於各自合約。保留金是在缺陷得到糾正或缺陷責任期屆滿之前，我們未支付和扣留的帳單金額。截至2015年、2016年及2017年12月31日，我們的應付保證金分別為人民幣20.7百萬元、人民幣20.8百萬元及人民幣37.9百萬元。截至2016年12月31日，我們的貿易應付款項大幅增加至人民幣182.5百萬元，主要由於成溫邛高速公路所進行的升級工程的應付賬款增加，並於截至2017年12月31日就成彭高速公路所進行的擴建項目的應付賬款增加進一步大幅增加至人民幣749.7百萬元。

財務資料

下表載列截至所示日期根據發票日期我們貿易應付款項的賬齡分析：

	截至12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元		
三個月內	18,591	148,284	519,187
三至六個月	908	5	22,894
六至十二個月	1,339	2,274	174,857
一年以上	37,114	31,891	32,748
總計	57,952	182,454	749,686

下表載列於所示年度我們的貿易應付款項平均周轉日數：

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
貿易應付款項平均周轉日數 ⁽¹⁾	70	92	213

附註：

- (1) 貿易應付款項平均周轉天數乃按貿易應付款項於年末的餘額除以有關年度的銷售成本，再乘以年內的天數（即365日）計算。

我們於2015年、2016年及2017年的貿易應付款項周轉日數分別約為70日、92日及213日。2017年的貿易應付款項周轉天數較高，主要是由於2017年與成彭高速公路擴建項目相關的貿易應付款項餘額大幅增加。

財務資料

其他應付款項及應計費用

於2015年、2016年及2017年12月31日，其他應付款項及應計費用分別為人民幣521.0百萬元、人民幣584.5百萬元及人民幣418.6百萬元。

下表載列於所示期間我們的其他應付款項及應計費用。

	截至12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元		
其他應付款項及應計費用包括：流動			
應付工資及福利.....	915	9,363	9,506
應付稅項及附加費.....	23,948	26,004	26,487
應付一名關聯方款項.....	250,000	375,000	–
應付網絡內通行費收款.....	144,295	19,020	85,728
按金.....	14,328	72,027	17,900
[編纂]費用.....	–	909	853
應付利息.....	5,279	2,276	2,065
遞延收入.....	2,281	4,062	4,062
其他.....	13,696	13,677	13,848
小計.....	454,742	522,338	160,449
其他應付款項及應計費用包括：			
非流動			
遞延收入.....	66,225	62,196	258,134
總計.....	520,967	584,534	418,583

我們的其他應付款項及應計費用為無抵押、免息及無固定還款期。其主要包括客戶墊款、應付工資及福利、應付稅項及附加費、應付一名關聯方款項、應付網絡內通行費收款、按金、[編纂]費用、應付利息、遞延收入及其他。其餘主要為有關成溫邛高速公路建築工程應付予若干當地政府費用。

財務資料

應付一名關聯方款項

我們的應付一名關聯方款項由截至2015年12月31日的人民幣250.0百萬元增加至截至2016年12月31日的人民幣375.0百萬元，主要由於控股股東之一成都交通於2016年就成彭高速公路擴建項目提供的額外貸款人民幣125.0百萬元，隨著我們於2017年向成都交通全數償還貸款總額人民幣375.0百萬元，於截至2017年12月31日減少至零。

應付網絡內通行費收款

應付網絡內通行費收款指我們代表其他高速公路運營商收取及待通過四川高速公路結算中心分配的高速公路通行費。

遞延收入

我們的遞延收入包括就佔用沿我們高速公路的土地而預收第三方的租賃收入及政府補貼。我們的預收租賃收入於截至2015年、2016年及2017年12月31日逐步減少，分別為人民幣68.5百萬元、人民幣66.3百萬元及人民幣62.2百萬元。我們於2017年就成彭高速公路擴建項目收取政府補貼人民幣200.0百萬元，以及在成彭高速公路擴建項目竣工時從服務特許經營權安排的賬面值中扣除，並以折舊費用的方式計入當期損益。這增加我們截至2017年12月31日的遞延收入人民幣262.2百萬元。

營運資金

我們主要通過營運產生的現金以及外部借款為我們的營運資金需求撥付資金。此外，我們從中國建設銀行獲得信貸融資承諾人民幣1,967.7百萬元，並於截至債務日期的可動用融資人民幣1,628.7百萬元。

我們日後就資本開支增加獲得更多資金的能力受到各種不確定因素所影響，包括我們營運的未來業績、財務狀況及現金流量以及中國的經濟、政治及其他條件，特別是涉及我們競爭所在市場。考慮到我們可動用的財務資源（包括我們經營活動產生的現金、我們可動用的已承諾未動用信貸融資及[編纂]估計[編纂]淨額（在可能按[編纂]下調機制將最終[編纂]下調至低於[編纂]範圍下限最多[編纂]後），我們的董事經審慎周詳查詢後認為，自本文件日期起至少未來12個月，我們擁有充足可動用營運資金以滿足我們目前的需求。

財務資料

我們的董事進一步確認，於業績記錄期間，我們在支付貿易及其他應付款項或銀行及其他借款方面並無發生任何重大違約情況，且我們亦無違反任何重大財務契約。

計息銀行及其他借款

我們產生計息銀行貸款及其他借款，以提供資金應付營運資金及資本開支的需求。下表載列截至所示日期我們計息銀行及其他借款的到期情況：

	截至12月31日			截至 4月30日
	2015年	2016年	2017年	2018年
				(未經審核)
	人民幣千元			
銀行貸款				
有抵押	1,116,720	646,000	681,000	753,000
已擔保	813,500	—	—	—
無抵押	—	524,500	444,500	405,000
小計	<u>1,930,220</u>	<u>1,170,500</u>	<u>1,125,500</u>	<u>1,158,000</u>
其他借款				
有抵押及已擔保	1,300,965	—	—	—
有抵押	610,000	430,000	330,000	330,000
無抵押	13,636	10,909	—	—
小計	<u>1,924,601</u>	<u>440,909</u>	<u>330,000</u>	<u>330,000</u>
總計	<u>3,854,821</u>	<u>1,611,409</u>	<u>1,455,500</u>	<u>1,488,000</u>

截至2015年、2016年及2017年12月31日以及2018年4月30日，我們銀行貸款的未償還餘額分別為人民幣1,930.2百萬元、人民幣1,170.5百萬元、人民幣1,125.5百萬元及人民幣1,158百萬元，分別按加權平均利率約5.85%、5.99%、4.42%及4.54%計息。

截至2015年、2016年及2017年12月31日以及2018年4月30日，我們其他借款的未償還餘額分別為人民幣1,924.6百萬元、人民幣440.9百萬元、人民幣330.0百萬元及人民幣330.0百萬元，分別按加權平均利率約5.23%、4.59%、4.86%及4.90%計息。於業績紀錄期間，我們其他借款包括融資租賃公司，信託融資公司，國債及成都市交通運輸委員會的轉借貸款。於4月30日，我們有另一筆由國家發展銀行資助，成都市交通運輸委員會轉借的貸款人民幣330.0百萬元。

財務資料

我們的銀行及其他貸款所得款項主要用作支持高速公路的升級及擴建工程，及於業績紀錄期間向我們的關聯方提供所得款項的一定金額。請參閱本文件「一 應收關聯方款項」及「一 重大關聯方交易」。於2015年、2016年及2017年12月31日，應收關聯方款項分別為人民幣1,974.7百萬元、人民幣56.1百萬元及人民幣0.5百萬元。截至最後實際可行日期，我們的關聯方已悉數向我們償還相關貸款，而我們亦已向銀行及其他金融機構償還相關貸款。

截至2015年、2016年及2017年12月31日，我們所有銀行及其他借款由我們若干資產抵押，包括我們的高速公路的服務特許經營權以及若干物業、廠房及設備抵押及／或由我們若干附屬公司、控股股東之一成都交通及成都財政局所擔保。截至最後實際可行日期，由我們關聯方提供的所有擔保經已解除。展望未來，我們可將銀行借款用於進一步升級及擴展計劃。

債務聲明

截至2018年4月30日（即就債務聲明而言的最後實際可行日期），我們的銀行及其他借款總額為人民幣1,488.0百萬元。截至同日，所有計息金融負債均以人民幣計值。

截至2018年4月30日（即就債務聲明而言的最後實際可行日期），我們有未動用及不受限制循環銀行信貸額度人民幣1,628.7百萬元，該等額度為經承諾及對提取並無異常限制。

我們的董事確認，自2018年4月30日起至本文件日期，我們的債務並無任何重大增加。截至最後實際可行日期，我們的債務並無重大限制性契約，而可能顯著限制我們獲取未來融資的能力，且於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的債務亦無任何重大違約或違反契約。截至最後實際可行日期，除銀行貸款外，我們並無計劃進行其他重大外部債務融資。

重大關聯方交易

與關聯方的交易

我們不時與關聯方訂立交易。於業績記錄期間，我們已訂立多項關聯方交易，據此(i)我們向控股股東及若干其他關聯方提供貸款；(ii)我們從控股股東之一借取貸款；(iii)我們就提供的貸款從關聯方收取利息，而我們將其確認為其他收入及收益；(iv)我

財務資料

於業績記錄期間，我們主要通過銀行及其他借款、我們營運產生的現金及應收一名關聯方款項為我們的資本開支需求撥付資金。我們並不預期於將來向我們的關聯方取得貸款。截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，我們的資本開支分別為人民幣18.0百萬元、人民幣417.4百萬元及人民幣970.8百萬元。

截至2019年12月31日止兩個年度，我們的資本開支預計約為人民幣986.7百萬元。我們計劃使用我們經營活動產生的現金流量、銀行貸款及其他借款以及[編纂][編纂]淨額為我們計劃的資本開支提供資金。

基於各種因素，包括我們的未來現金流量、經營業績及財務狀況、中國及全球的經濟狀況、能否按可接受的條款取得融資及其他因素，我們往後的實際資本開支可能有別於上述金額。我們亦可通過收購現有業務、投資於其他業務或與第三方合資，藉此追求業務的進一步發展。

經營租賃安排

作為出租人，我們根據經營租賃安排出租我們若干辦公室大樓及服務區，租期介乎一至20年。截至2015年、2016年及2017年12月31日，我們與租戶根據不可取消經營租賃的未來最少應收租金總額如下：

	截至12月31日		
	2015年	2016年	2017年
		人民幣千元	
一年內.....	644	1,020	843
第二至第五年（包括首尾兩年）.....	1,516	2,165	2,211
五年後.....	3,753	3,359	2,964
總計.....	<u>5,913</u>	<u>6,544</u>	<u>6,018</u>

財務資料

我們按介乎8.5至18.6年的年期就土地租約進行磋商。截至2015年、2016年及2017年12月31日，我們根據不可取消經營租賃的未來最少應付租金總額如下：

	截至12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元		
一年內	–	1,706	3,803
第二至第五年（包括首尾兩年）.....	–	13,651	15,213
五年後	–	36,073	34,351
總計	–	51,430	53,367

資本承擔

由於進行高速公路的各種升級及擴建項目，我們截至2015年、2016年及2017年12月31日的資本承擔分別為人民幣362.0百萬元、人民幣1,184.4百萬元及人民幣780.9百萬元。

主要財務比率

下表載列截至所示日期及年度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		
	2015年	2016年	2017年
流動比率 ⁽¹⁾	231.7%	162.2%	100.9%
負債權益比 ⁽²⁾	229.4%	78.4%	64.2%
股本回報率 ⁽³⁾	18.2%	15.8%	16.2%
總資產回報率 ⁽⁴⁾	5.0%	7.3%	7.5%

附註：

- (1) 按截至年末的流動資產除以流動負債計算。
- (2) 按計息銀行及其他借款總額除以總權益，再乘以100%計算。
- (3) 按年內淨溢利除以總權益，再乘以100%計算。
- (4) 按年內淨溢利除以總資產，再乘以100%計算。

財務資料

流動比率

我們的流動比率由2015年的231.7%下降至2016年的162.2%，乃主要由於關聯方於2016年向我們償還貸款使預付款項、按金及其他應收款項減少。我們的流動比率於2017年進一步下降至100.9%，主要由於現金及現金等價物因償還銀行貸款而減少貿易應收款項因我們從相關地方政府收取統繳應收款項而減少，以及於2017年的成彭高速公路擴建項目建築工程款項的貿易應付款項增加。

負債權益比

我們的負債權益比由2015年的229.4%下降至2016年的78.4%，並於2017年進一步下降至64.2%，主要是由於我們於2016及2017年償還計息銀行及其他借款。

股本回報率

我們的股本回報率由2015年的18.2%下降至2016年的15.8%，因我們於2016年收購當日，由於城北出口高速公路公司的40%股權於2016年以零代價轉讓至我們。我們的股本回報率於2017年維持相對穩定於16.2%。

總資產回報率

我們的總資產回報率由2015年的5.0%上升至2016年的7.3%，主要是由於我們的關聯方於2016年向我們償還彼等未償還貸款使我們的總資產減少。我們的總資產回報率於2017年維持穩定。

有關市場風險的定性及定量披露

我們的主要金融工具包括計息銀行及其他借款、貿易應收款項、其他應收款項、現金及現金等價物、貿易及其他應付款項。該等金融工具的主要目的是為我們的業務籌集資金。我們的政策是不得進行任何金融工具交易。

金融工具產生的主要風險為利率風險、流動資金風險及信貸風險。我們的董事會檢討並批准管理各項風險的政策概述如下：

利率風險

計息銀行及其他借款、來自關聯方的計息貸款的利率及還款期分別披露於本文件附錄一所載會計師報告附註22。

財務資料

由於我們並無任何按浮息計息的長期應收款項及貸款，故我們並無面臨任何重大市場利率變動風險。

信貸風險

現金及現金等價物、貿易應收款項及計入預付款項、按金及其他應收款項的金融資產之賬面值指我們面臨有關該等金融資產的最高信貸風險。我們絕大部分現金及現金等價物由位於中國的主要財務機構持有，我們的管理層相信該等財務機構的信貸質量高。我們根據財務機構的市場信譽、經營規模及財務背景，控制將於多家信譽良好的財務機構存放的存款大小，旨在將信貸風險限制至一家單一財務機構內可接受水平。

由於我們大部分的通行費收入來自政府機構或代理，我們相信彼等屬可靠及高信貸質素，因此並無與該等客戶的重大信貸風險。我們的高級管理層持續審閱及評估現有客戶的信用。

有關我們面臨來自貿易應收款項的信貸風險之進一步定量數據披露於本文件附錄一所載會計師報告附註17。

流動資金風險

我們採用經常性流動資金計劃工具，藉此監察我們資金短缺的風險。該工具會考慮我們的金融工具及金融資產的到期日以及來自我們營運的預期現金流量。

我們的目標在於透過運用計息銀行及其他借款維持資金持續性與靈活性的平衡。

我們的流動資金主要依賴我們維持充足經營現金流量以應付到期債項責任的能力。

財務資料

資產負債表外承擔及安排

截至最後實際可行日期，我們並無訂立任何資產負債表外的交易。

股息及股息政策

截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，我們宣派及派付股息分別人民幣156.0百萬元、人民幣71.9百萬元及人民幣155.1百萬元。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。我們預期將於[編纂]前宣派2017年12月31日及截至2018年9月30日止九個月的可供分派股息。

於[編纂]完成後，我們的股東將有權收取我們宣派的股息。我們預計於日後宣派約60.0%至70.0%的年度可分配溢利作為股息。然而，我們概無法保證我們將能夠在日後每年或任何一年的宣派此等金額或任何金額的股息。倘我們有顯著的投資或收購計劃，我們將相應地降低我們的股息支付比率。股息支付及其金額將由我們的董事酌情釐定，且將取決於我們未來的業務及盈利、資本需求及盈餘、整體財務狀況、合約限制及我們的董事認為相關的其他因素。

中國法律規定，股息應僅自根據中國會計原則計算的淨溢利撥付，乃在多方面有別於其他司法權區的公認會計原則，包括國際財務報告準則。根據中國公司法，我們及其附屬公司須提取10%的稅後溢利（按中國會計規則及規例釐定）至法定盈餘公積金，直至儲備結餘達註冊資本的50%為止。中國法律亦規定，我們於中國的附屬公司須將其部分淨溢利留存為法定儲備，不得用於現金股息分派。倘我們或其任何附屬公司產生債項或虧損或根據我們銀行信貸融資的任何限制性契諾、可轉換債券工具或我們或其附屬公司日後可能訂立的其他協議，分派亦可能受到限制。

可供分派儲備

截至2017年12月31日，我們的可供分派儲備為人民幣336.6百萬元。

財務資料

[編纂]費用

就[編纂]產生或將予產生的估計[編纂]費用總額約為人民幣[編纂]百萬元（根據[編纂]指示性[編纂]的中位數計算，並假設[編纂]未獲行使且不計及任何酌情獎勵費（如適用）），根據國際會計準則第32號，當中人民幣[編纂]百萬元將從發行新股份[編纂]總額內扣減，並直接於權益中扣除，而人民幣[編纂]百萬元已或將於我們的綜合損益中扣除。

並無重大不利變動

我們的董事確認，自2017年12月31日（即我們最近期經審核綜合財務資料的編製日期）起直至本文件日期，我們的財務或貿易狀況或前景並無任何重大不利變動，且自2017年12月31日起並無任何事件會對本文件附錄一會計師報告所載數據造成重大影響。

根據[編纂]規則第13.13至13.19條披露

我們的董事確認，除本文件另行披露者外，截至最後實際可行日期，概無任何情況會導致須根據上市規則第13.13至13.19條的規定作出披露。

本集團的未經審核[編纂]經調整有形負債淨額報表

以下本集團的未經審核[編纂]經調整有形負債淨額報表乃根據上市規則第4.29條編製，載於下文以說明[編纂]對截至2017年12月31日本公司權益擁有人應佔本集團綜合有形負債淨額的影響，猶如[編纂]已於2017年12月31日進行。

財務資料

編製本未經審核[編纂]經調整有形負債淨額報表僅供說明用途，且基於其假設性質，未必能夠如實反映本集團截至2017年12月31日或[編纂]後任何未來日期的綜合有形負債淨額。該報表乃根據本集團會計師報告所載本集團截至2017年12月31日的經審核綜合有形負債淨額編製並已作下列調整，其全文載於本文件附錄一。未經審核[編纂]經調整有形負債淨額報表並不構成會計師報告的一部分。

	本公司擁有人 截至2017年 12月31日 應佔本集團 經審核綜合 有形負債淨額 ⁽¹⁾		本公司擁有人 應佔未經審核 [編纂]經調整 有形負債淨額 未經審核[編纂]經調整 每股股份有形負債淨額 ⁽³⁾⁽⁴⁾		
	估計[編纂] [編纂]淨額 ⁽²⁾	[編纂]	[編纂]	人民幣元	港元
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣元	港元
根據按[編纂]下調機制 下調[編纂]後的 [編纂]每股[編纂] [編纂]港元.....	(1,325,291)	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
按[編纂]每股股份 [編纂]港元計算.....	(1,325,291)	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
按[編纂]每股股份 [編纂]港元計算.....	(1,325,291)	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

附註：

- (1) 本公司權益擁有人截至2017年12月31日應佔經審核綜合有形負債淨額摘錄自本文件附錄一所載的會計師報告，乃根據本公司權益擁有人截至2017年12月31日應佔本集團經審核綜合資產淨值約人民幣2,135.9百萬元計算，並就截至2017年12月31日的無形資產人民幣3,461.2百萬元作出調整。
- (2) [編纂]的估計[編纂]乃根據指示性[編纂]範圍每股[編纂][編纂]港元至[編纂]港元及[編纂]下調[編纂]後的[編纂]每股[編纂][編纂]港元計算。經扣除本公司應付的估計[編纂]及其他有關開支後，且並無計及於[編纂]獲行使時可予發行的任何股份或本公司根據一般授權及購回授權而可能授出及發行或購回的任何股份。
- (3) 未經審核[編纂]經調整每股股份有形負債淨額乃經作出上述各段所述的調整，按已發行股份總數[編纂]股計算得出，惟並無計及於[編纂]獲行使時可予發行的任何H股或本公司根據一般授權而可能授出及發行或購回的任何股份。
- (4) 就本未經審核[編纂]經調整有形負債淨額而言，以人民幣列示的結餘乃按1.00港元兌人民幣0.8261元的匯率換算為港元。

未來計劃及[編纂]用途

未來計劃

假設[編纂]未獲行使及假設[編纂]為每股H股[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍每股H股[編纂]港元至[編纂]港元的中位數），我們預期自[編纂]取得的合計[編纂]淨額（經扣除有關[編纂]的[編纂]費用及預計開支）將約為[編纂]港元（相當於人民幣[編纂]元）。根據我們的業務策略，我們致力於成為高速公路行業的領先綜合運營商，專營道路投資、建設、營運及管理，我們擬將[編纂][編纂]淨額用作下列用途：

- (a) 約[編纂]（或約[編纂]港元）將用於收購或投資其他高速公路。

我們擬收購或投資於中國（尤其是四川省）其他高素質的高速公路，此等高速公路起碼有部分已建成或正在運營，並與我們的高速公路網絡具有戰略定位。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。

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、詳細的財務分析以及審查相關合約、批准及許可證。我們亦將聘請符合資格的法律顧問，以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。

於最後實際可行日期，我們並無任何具體收購或投資計劃或目標，亦無與任何潛在目標訂立任何協議或諒解備忘錄或進行協商；

未來計劃及[編纂]用途

- (b) 約[編纂] (或約[編纂]港元) 將用於成立新業務分部或收購其他補充業務以擴大我們於產業鏈內的業務。除上述標準外，我們選擇此類戰略投資和收購目標的主要考慮因素是其貨幣化模式以及此類投資或收購能夠幫助我們擴大收入流的程度。具體而言，我們計劃投資或收購在收費管理及高速公路維護以及綠化和保潔方面具有豐富經驗的業務，從而能夠與我們現有業務形成協同效應。
- (c) 約[編纂] (或約[編纂]港元) 將用於提高我們高速公路的運營效率。具體而言，我們希望增加我們MTC收費車道的自動發卡機及無感支付的使用度以減少對手動收費的需要及相關勞工成本，縮短通行費發卡時間，以及緩解收費站上的擁塞。此外，我們希望改善我們的監控及交通管理能力。我們計劃增加在收費站、每條收費車道及收費亭內所安裝的高清監控錄像機數目，以及升級我們的數據傳輸系統，兩者皆讓我們能夠實時地監控交通狀況，並且對交通擁塞及意外事故作出即時應變。
- (d) 約[編纂] (或約[編纂]港元) 將用作一般公司及營運資金用途。

倘[編纂]獲悉數行使，且假設[編纂]為每股H股[編纂]港元 (即指示性[編纂]範圍每股H股[編纂]港元至[編纂]港元的中位數)，我們估計將取得[編纂]港元 (相當於人民幣[編纂]元) 的額外[編纂]淨額 (經扣除有關[編纂]的[編纂]費用及預計開支)。

倘[編纂]定於[編纂]港元 (即指示性[編纂]範圍下限)，則我們獲得的估計[編纂]淨額將減少約[編纂]港元 (假設[編纂]未獲行使)。倘[編纂]定於[編纂]港元 (即指示性[編纂]範圍上限)，則我們獲得的估計[編纂]淨額將增加約[編纂]港元 (假設[編纂]未獲行使)。如我們的[編纂]超出或少於預期，我們預期就上述用途按比例調整[編纂]淨額的分配。倘我們運用[編纂]下調機制以使最終[編纂]定於每股[編纂][編纂]港元，我們自[編纂]收取的估計[編纂]淨額將進一步減少額外的約[編纂]港元 (假設[編纂]未獲行使)。倘[編纂]進一步減少，我們預期就上述用途按比例調整[編纂]的分配。

倘[編纂]淨額未實時用作上述用途，則我們擬在相關法律法規許可的情況下，將資金存入香港或中國的銀行或其他金融機構作短期存款，或貨幣市場工具或其他形式的銀行存款。我們將遵守有關外匯登記及[編纂]匯款的中國法律。

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

保薦人的獨立性

獨家保薦人符合上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立標準。

[編纂] 的架構及條件

[編纂]

[編纂] 的 架 構 及 條 件

[編 纂]

[編纂] 的 架 構 及 條 件

[編 纂]

[編纂] 的 架 構 及 條 件

[編 纂]

[編纂] 的架構及條件

[編纂]

[編纂] 的 架 構 及 條 件

[編 纂]

[編纂] 的架構及條件

[編纂]

[編纂] 的 架 構 及 條 件

[編 纂]

[編纂] 的 架 構 及 條 件

[編 纂]

[編纂] 的 架 構 及 條 件

[編 纂]

[編纂] 的 架 構 及 條 件

[編 纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

〔商標〕

董事

成都高速公路股份有限公司
中信里昂證券資本市場有限公司

敬啟者：

吾等就第I-3至I-68頁所載成都高速公路股份有限公司（「貴公司」）及其附屬公司（「統稱「貴集團」」）之歷史財務資料作出報告，包括 貴集團截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度各年（「有關期間」）之綜合損益及其他全面收益表、權益變動表及現金流量表、 貴集團於2015年、2016年及2017年12月31日之綜合財務狀況表、 貴公司於2015年、2016年及2017年12月31日之財務狀況表以及主要會計政策概要及其他解釋資料（統稱「歷史財務資料」）。第I-3至I-68頁所載歷史財務資料構成本報告其中一部分，以供載入 貴公司日期為〔●〕年〔●〕月〔●〕日有關 貴公司股份於香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）主板首次[編纂]之文件（「文件」）而編製。

董事對歷史財務資料須承擔之責任

貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註2.1及2.2分別所載呈列基準及編製基準編製真實而中肯之歷史財務資料，以及制定董事認為必要之內部控制，以使歷史財務資料之編製不存在由於欺詐或錯誤而導致之重大錯誤陳述。

申報會計師之責任

吾等之責任為就歷史財務資料發表意見，並向 閣下匯報吾等之意見。吾等已按照香港會計師公會（「香港會計師公會」）所頒布香港投資通函呈報準則第200號「投資通函內就歷史財務資料出具之會計師報告」執行吾等之工作。該準則要求吾等遵守道德規範，並規劃及執行工作以就歷史財務資料是否不存在任何重大錯誤陳述獲取合理保證。

吾等之工作涉及執执行程序以獲取有關歷史財務資料所載金額及披露資料之憑證。所選定程序取決於申報會計師之判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致歷史財務資料存在重大錯誤陳述之風險。在評估該等風險時，申報會計師考慮與實體根據歷史財務資料附註2.1及2.2分別所載呈列基準及編製基準編製真實而中肯之歷史財務資料有關之內部控制，以設計適用於有關情況之程序，但目的並非對實體之內部控制成效發表意見。吾等之工作亦包括評價董事所採用會計政策之合適性及所作出會計估計之合理性，以及評價歷史財務資料之整體呈列方式。

吾等相信，吾等所獲得憑證充分恰當地為吾等之意見提供基礎。

意見

吾等認為，就會計師報告而言，歷史財務資料已根據歷史財務資料附註2.1及2.2分別所載呈列基準及編製基準真實而中肯地反映 貴集團及 貴公司於2015年、2016年及2017年12月31日之財務狀況以及 貴集團於各有關期間之財務表現及現金流量。

報告聯交所主板證券[編纂]規則及公司（清盤及雜項條文）條例項下事宜

調整

於編製歷史財務資料時，概無就相關財務報表（定義見第I-3頁）作出任何調整。

股息

吾等提述歷史財務資料附註11，當中載有 貴公司就有關期間派付股息之資料。

此致

成都高速公路股份有限公司
中信里昂證券資本市場有限公司
列位董事 台照

〔●〕

執業會計師
香港
謹啟

〔日期〕

I. 歷史財務資料

編製歷史財務資料

以下歷史財務資料構成本會計師報告其中一部分。

作為歷史財務資料之基礎，貴集團於的財務報表（「相關財務報表」）由安永會計師事務所根據國際審計及核證準則委員會頒布的國際審計準則進行審核。

歷史財務資料以人民幣呈列。除另有指明外，所有金額均調整至最接近的千位數（人民幣千元）。

綜合損益及其他全面收益表

	附註	截至12月31日止年度		
		2015年	2016年	2017年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
收入	5	785,090	1,185,201	1,784,298
銷售成本		(302,148)	(726,378)	(1,285,629)
毛利		482,942	458,823	498,669
其他收入及收益	5	144,488	106,534	29,591
行政開支		(42,612)	(39,146)	(46,978)
其他開支		(2,777)	(2,745)	(2,590)
利息開支	6	(221,821)	(149,743)	(72,112)
應佔聯營公司溢利		—	7,074	21,798
除稅前溢利	7	360,220	380,797	428,378
所得稅開支	9	(54,472)	(56,447)	(60,588)
年內溢利		<u>305,748</u>	<u>324,350</u>	<u>367,790</u>
其他全面收益		—	—	—
年內全面收益總額		<u>305,748</u>	<u>324,350</u>	<u>367,790</u>
以下應佔：				
貴公司擁有人		244,937	278,456	338,916
非控股權益		60,811	45,894	28,874
		<u>305,748</u>	<u>324,350</u>	<u>367,790</u>
貴公司普通權益持有人 應佔每股盈利				
— 基本及攤薄 (人民幣)	10	<u>0.204</u>	<u>0.232</u>	<u>0.282</u>

附錄一

會計師報告

綜合財務狀況表

	附註	於12月31日		
		2015年	2016年	2017年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非流動資產				
物業、廠房及設備	12	126,273	126,958	136,915
服務特許經營安排	13	2,343,448	2,633,068	3,460,563
軟件		312	185	642
於聯營公司的投資	15	–	117,533	123,728
按公平值計入損益的 金融資產		500	500	500
遞延稅項資產	16	7,438	7,271	5,965
按金	18	80,984	–	–
非流動資產總值		<u>2,558,955</u>	<u>2,885,515</u>	<u>3,728,313</u>
流動資產				
存貨		7	–	–
貿易應收款項	17	387,970	15,032	32,396
預付款項、按金及其他 應收款項	18	2,003,826	65,260	13,418
現金及現金等價物	19	1,201,749	1,501,380	1,139,951
流動資產總值		<u>3,593,552</u>	<u>1,581,672</u>	<u>1,185,765</u>
流動負債				
應付稅項		36,177	32,469	20,362
貿易應付款項	20	57,952	182,454	749,686
其他應付款項及應計費用	21	454,742	522,338	160,449
計息銀行借款及其他借款	22	1,002,252	237,727	245,000
流動負債總額		<u>1,551,123</u>	<u>974,988</u>	<u>1,175,497</u>
流動資產淨值		<u>2,042,429</u>	<u>606,684</u>	<u>10,268</u>
總資產減流動負債		<u>4,601,384</u>	<u>3,492,199</u>	<u>3,738,581</u>
非流動負債				
計息銀行借款及其他借款	22	2,852,569	1,373,682	1,210,500
遞延收入	21	66,225	62,196	258,134
遞延稅項負債	16	2,438	1,859	2,839
非流動負債總額		<u>2,921,232</u>	<u>1,437,737</u>	<u>1,471,473</u>
資產淨值		<u>1,680,152</u>	<u>2,054,462</u>	<u>2,267,108</u>
權益				
貴公司擁有人應佔權益				
實繳股本／股本	23	25,000	1,200,000	1,200,000
儲備	24	1,210,985	399,072	935,914
		<u>1,235,985</u>	<u>1,599,072</u>	<u>2,135,914</u>
非控股權益		444,167	455,390	131,194
總權益		<u>1,680,152</u>	<u>2,054,462</u>	<u>2,267,108</u>

綜合權益變動表

	貴公司擁有人應佔							
	實繳股本 ／股本 人民幣千元 (附註23)	資本儲備 人民幣千元 (附註24(a))	法定儲備 人民幣千元 (附註24(b))	保留盈利 人民幣千元 (附註24(c))	其他儲備 人民幣千元 (附註24(d))	總計 人民幣千元	非控股權益 人民幣千元	總權益 人民幣千元
於2015年1月1日	25,000	203,182	12,663	324,304	-	1,125,071	405,300	1,530,371
年內全面收益總額	-	-	-	244,937	-	244,937	60,811	305,748
附屬公司向非控股股東派付 股息	-	-	-	-	-	-	(21,944)	(21,944)
附屬公司向其當時股東宣派股息	-	-	-	(44,314)	-	(44,314)	-	(44,314)
已宣派股息	-	-	-	(89,709)	-	(89,709)	-	(89,709)
於2015年12月31日及2016年1月1日	25,000	203,182*	12,663*	435,218*	-*	1,235,985	444,167	1,680,152
年內全面收益總額	-	-	-	278,456	-	278,456	45,894	324,350
轉撥自／(至)法定儲備	-	-	19,589	(19,589)	-	-	-	-
轉為股份有限公司	1,175,000	(102,135)	(12,663)	(500,280)	-	-	-	-
母公司向聯營公司注資40%股權 (附註24(d))	-	-	-	-	121,818	121,818	-	121,818
附屬公司向非控股股東派付股息	-	-	-	-	-	-	(34,671)	(34,671)
附屬公司向其當時股東宣派股息	-	-	-	(37,187)	-	(37,187)	-	(37,187)
於2016年12月31日	1,200,000	101,047*	19,589*	156,618*	-*	1,599,072	455,390	2,054,462

綜合權益變動表 (續)

	貴公司擁有人應佔							總權益 人民幣千元			
	實繳股本 / 股本 人民幣千元 (附註23)	資本儲備 人民幣千元 (附註24(a))	法定儲備 人民幣千元 (附註24(b))	保留盈利 人民幣千元	合併儲備 人民幣千元 (附註24(c))	非控股權益 變動產生的 差額 人民幣千元	其他儲備 人民幣千元 (附註24(d))				
									總計 人民幣千元	非控股權益 人民幣千元	
於2017年1月1日	1,200,000	101,047	19,589	156,618	-	-	121,818	1,599,072	455,390	2,054,462	
年內全面收益總額	-	-	-	338,916	-	-	-	-	338,916	28,874	367,790
轉撥自儲備	-	-	42,023	(42,023)	-	-	-	-	-	-	-
已宣派股息	-	-	-	(116,907)	-	-	-	-	(116,907)	-	(116,907)
附屬公司向非控股股東派付股息	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(38,237)	(38,237)
收購非控股權益 (附註25(a)(ii))	-	-	-	-	-	315,670	-	-	315,670	(315,670)	-
視為部分出售附屬公司權益 (附註25(a)(iii))	-	-	-	-	-	(837)	-	-	(837)	837	-
於2017年12月31日	1,200,000	101,047*	61,612*	336,604*	-*	314,833*	121,818*	2,135,914	131,194	2,267,108	

* 該等儲備賬目包括在綜合財務狀況表所載於2015年、2016年及2017年12月31日分別人民幣1,210,985,000元、人民幣399,072,000元及人民幣935,914,000元的綜合儲備。

綜合現金流量表

	附註	截至12月31日止年度		
		2015年	2016年	2017年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
經營活動所得現金流量				
除稅前溢利		360,220	380,797	428,378
就以下各項作出調整：				
折舊	7	18,556	18,873	16,769
服務特許經營安排攤銷	7	97,205	108,023	116,425
其他無形資產攤銷	7	161	127	115
其他應收款項減值	7	21	85	1,414
出售及撤銷物業、廠房及設備項目虧損	7	125	146	125
應佔一家聯營公司溢利		-	(7,074)	(21,798)
利息開支	6	221,821	149,743	72,112
利息收入	5	(126,152)	(86,541)	(10,753)
		571,957	564,179	602,787
添置服務特許經營安排		(6,727)	(391,508)	(943,685)
存貨減少		26	7	-
貿易應收款項(增加)/減少		(77,949)	372,938	(17,364)
其他應收款項(增加)/減少		1,401	(6,318)	(5,362)
貿易應付款項增加/(減少)		(844)	124,502	567,232
其他應付款項及應計費用增加/(減少)		29,917	(58,428)	209,260
經營產生的現金		517,781	605,372	412,868
自銀行收取的利息		3,029	7,551	10,753
已付所得稅		(50,571)	(60,567)	(70,409)
經營活動所得現金流量淨額		470,239	552,356	353,212
投資活動所得現金流量				
購買物業、廠房及設備以及軟件項目		(11,345)	(19,725)	(27,425)
自關聯方收取的利息		123,136	80,506	-
就土地使用權退回按金		40,000	26,350	-
出售物業、廠房及設備項目所得款項		76	21	2
出售服務特許經營安排項目所得款項		-	101,720	-
已收股息		-	11,359	15,603
來自關聯方的貸款還款		1,425,432	1,896,153	55,790
授予關聯方的貸款		(2,232,447)	(80,942)	-
投資活動所得/(所用)現金流量淨額		(655,148)	2,015,442	43,970

		截至12月31日止年度		
		2015年	2016年	2017年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
融資活動所得現金流量				
	附註			
銀行貸款所得款項		615,000	166,000	110,000
銀行貸款還款		(391,100)	(925,720)	(155,000)
其他借款所得款項		1,550,000	–	–
其他借款還款		(379,636)	(1,555,910)	(110,909)
取得其他借款的安排費用		(55,800)	–	–
最終控股股東授予免息貸款的				
所得款項／(還款)		250,000	125,000	(375,000)
向 貴公司擁有人派付股息		(89,709)	–	(116,907)
附屬公司向其當時股東派付股息		(44,314)	(37,187)	–
附屬公司向其非控股股東				
派付股息		(21,944)	(34,671)	(38,237)
已付利息		(211,693)	(114,179)	(72,558)
與其他借款相關的保安按金		(108,500)	108,500	–
融資活動所得／				
(所用) 現金流量淨額				
		<u>1,112,304</u>	<u>(2,268,167)</u>	<u>(758,611)</u>
現金及現金等價物增加／				
(減少) 淨額				
		927,395	299,631	(361,429)
年初現金及現金等價物		<u>274,354</u>	<u>1,201,749</u>	<u>1,501,380</u>
年末現金及現金等價物	19	<u><u>1,201,749</u></u>	<u><u>1,501,380</u></u>	<u><u>1,139,951</u></u>

附錄一

會計師報告

財務狀況表

	附註	於12月31日		
		2015年 人民幣千元	2016年 人民幣千元	2017年 人民幣千元
非流動資產				
物業、廠房及設備	12	33,678	37,217	43,464
服務特許經營安排	13	629,000	605,281	579,166
軟件		226	128	329
於附屬公司的投資	14	–	839,378	1,279,211
於一家聯營公司的投資	15	–	117,533	123,728
按金	18	65,789	–	–
遞延稅項資產		–	9	–
非流動資產總值		728,693	1,599,546	2,025,898
流動資產				
貿易應收款項		6,689	6,744	4,297
預付款項、按金及其他 應收款項	18	1,135,252	61,634	8,050
應收股息		–	–	92,369
現金及現金等價物	19	385,784	308,008	427,664
流動資產總值		1,527,725	376,386	532,380
流動負債				
應付稅項		15,060	17,882	13,423
貿易應付款項	20	31,254	33,397	31,252
其他應付款項及應計費用	21	31,350	28,656	23,638
計息銀行借款及其他借款	22	427,525	30,000	30,000
流動負債總額		505,189	109,935	98,313
流動資產淨值		1,022,536	266,451	434,067
總資產減流動負債		1,751,229	1,865,997	2,459,965
非流動負債				
計息銀行借款及其他借款	22	1,322,941	275,000	245,000
遞延稅項負債		18	–	1,757
遞延收入	21	14,543	13,472	12,401
非流動負債總額		1,337,502	288,472	259,158
資產淨值		413,727	1,577,525	2,200,807
權益				
實繳股本／股本	23	25,000	1,200,000	1,200,000
儲備	24	388,727	377,525	1,000,807
總權益		413,727	1,577,525	2,200,807

II. 歷史財務資料附註

1. 公司資料

成都高速公路股份有限公司（「貴公司」）為一家於中華人民共和國（「中國」）成立的股份有限公司。貴公司的前身為成都成灌高速公路有限責任公司，於1998年8月25日於中國成立。貴公司的註冊辦事處位於中國成都高新西區成灌高速公路收費站。貴公司的主要業務地點位於中國成都高新區盛和一路66號城南天府9樓。

於有關期間，貴公司及其附屬公司（「貴集團」）參與中國內地高速公路管理及營運。

貴公司及現組成貴集團的其附屬公司進行文件「歷史、重組及企業架構」「重組」一段所載重組。

貴公司董事（「董事」）認為，貴公司的母公司為成都高速公路建設開發有限公司（「成都高速」，一家於中國成都成立的公司）。貴公司的最終控股股東為成都交通投資集團有限公司（「成都交通」），由中國成都市人民政府國務院國有資產監督管理委員會全資擁有。

於本報告日期，貴公司於其附屬公司擁有直接權益，該等附屬公司全部為私人有限公司，並已採納12月31日為其財政年結日。該等附屬公司的法定財務報表乃根據財政部（「財政部」）頒布的《企業會計準則》及財政部頒布的其他相關規定（統稱「中國公認會計原則」）編製，有關詳情載列如下：

名稱	成立地點 及日期	已發行普通 資本的面值	貴公司	
			應佔權益 百分比	主要業務
成都成彭高速公路有限責任 公司（「成彭高速公路 公司」）.....	中國內地 2002年9月11日	人民幣 149,000,000元	99.33%	經營成彭 高速公路
成都成溫邛高速公路有限 公司（「成溫邛高速公路 公司」）.....	中國內地 2002年10月16日	人民幣 554,490,000元	100.00%	經營成溫邛 高速公路
成都機場高速公路有限責任 公司（「成都機場高速公路 公司」）.....	中國內地 1997年12月24日	人民幣 153,750,000元	55.00%	經營成都機場 高速公路

於有關期間須獲法定審核的 貴集團現時旗下公司詳情及各自核數師名稱載列如下：

附屬公司名稱	財政年度	法定核數師
成彭高速公路公司	2015年至2016年	華普天健會計師事務所
	2017年	四川永樂會計師事務所
成溫邛高速公路公司	2015年至2016年	中興華會計師事務所
	2017年	四川永樂會計師事務所
成都機場公司	2015年至2016年	華普天健會計師事務所
	2017年	四川永樂會計師事務所

2.1 呈列基準

根據文件「歷史及企業架構」一節「重組」一段所更全面詳述的重組， 貴公司於2016年6月成為 貴集團現時旗下公司的控股公司。 貴集團現時旗下公司於重組前後均由最終控股公司共同控制。因此，就本報告而言，歷史財務資料已應用合併會計原則編製，猶如重組於有關期間開始時已完成。

貴集團於有關期間的損益及其他全面收益表、權益變動表及綜合現金流量表包括 貴集團現時旗下所有公司自最早呈列日期起或自該等附屬公司及／或業務首次受最終控股股東共同控制當日以來的較短期間的業績及現金流量。 貴集團於2015年及2016年12月31日的綜合財務狀況表已予編製，以從最終控股股東的角度採用現有賬面值呈列該等附屬公司及／或業務的資產及負債。概無作出調整以反映公平值或確認因重組而產生的任何新資產或負債。

於重組前由控股股東以外各方持有的附屬公司及／或企業股權及其變動，已採用合併會計原則列作非控股權益。

所有集團內公司間交易及結餘已於合併時對銷。

2.2 編製基準

歷史財務資料已根據國際會計準則理事會（「國際會計準則理事會」）頒布的國際財務報告準則（「國際財務報告準則」）而編製，其中包括國際會計準則理事會所核准的所有準則及詮釋。所有自2017年1月1日起會計期間生效的國際財務報告準則及相關過渡性條款已在編製歷史財務資料時在整個有關期間由 貴集團提早採用。

歷史財務資料已根據歷史成本法編製，惟若干按公平值計入損益的金融資產已按公平值計量。

3.1 貴集團採納的新訂及經修訂準則

提前採納國際財務報告準則第15號「來自客戶合約的收入」

國際會計準則理事會頒布的國際財務報告準則第15號於2018年1月1日或之後開始的財政年度生效。此準則容許全面追溯採納或經修改追溯方式採納。

貴集團已選擇就有關期間提前採納國際財務報告準則第15號「來自客戶合約的收入」。

國際財務報告準則第15號建立一個新的五步模式，以對自客戶合約產生的收入入賬。根據國際財務報告準則第15號，收入按能反映實體預期就交換向客戶轉讓貨品或服務而有權獲得的代價金額確認。國際財務報告準則第15號的原則為計量及確認收入提供更加結構化的方法。該準則亦引入廣泛的定性及定量披露規定，包括分拆收入總額、關於履行責任、不同期間之合約資產及負債賬目結餘的變動以及主要判斷及估計的資料。於2016年4月，國際會計準則委員會頒布國際財務報告準則第15號之修訂，以引入識別履行責任、委託人與代理的應用指引、知識產權許可及過渡安排的實施問題。該等修訂亦旨在幫助確保於實體採納國際財務報告準則第15號時更一致之應用及降低應用準則的成本及複雜性。

採納國際財務報告準則第15號對 貴集團的會計政策並無重大影響，其取代國際會計準則第18號「收入」及國際會計準則第11號「建築合約」的條文以及與確認、分類及計量收入及成本有關的相關詮釋。

提前採納國際財務報告準則第9號「金融工具」

國際會計準則理事會頒布的國際財務報告準則第9號於2018年1月1日或之後開始的財政年度生效。

貴集團已就有關期間提前完全採納國際財務報告準則第9號「金融工具」。

國際會計準則委員會於2014年7月頒布國際財務報告準則第9號的最終版本，將金融工具項目的所有階段集於一起以取代國際會計準則第39號及國際財務報告準則第9號的全部先前版本。該準則引入有關分類及計量、減值及對沖會計處理的新規定。國際財務報告準則第9號規定，按攤銷成本或公平值計入其他全面收益的債務工具、租賃應收款項、貸款承諾及並非根據國際財務報告準則第9號按公平值計入損益而入賬的財務擔保合約的減值，須基於十二個月或整個期間的預期信貸虧損模型入賬。

第I-15至I-25頁所載的「主要會計政策概要」概述 貴集團採納該等政策後與 貴集團相關的會計政策。

3.2 已頒佈但尚未生效的國際財務報告準則

貴集團並無於歷史財務資料採用以下已頒佈但尚未生效的新訂及經修訂國際財務報告準則：

國際財務報告準則第2號的修訂	以股份為基礎的支付交易的分類及計量 ¹
國際財務報告準則第4號的修訂	採用國際財務報告準則第4號保險合約時一併應用國際財務報告準則第9號金融工具 ¹
國際財務報告準則第9號的修訂	具有負補償的提早還款特性 ²
國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號的修訂	投資者與其聯營公司或合營企業之間的資產出售或注資 ²
國際財務報告準則第16號	租賃 ²
國際財務報告準則第17號	保險合約 ³
國際會計準則第19號的修訂	計劃修訂、縮減或結清 ²
國際會計準則第28號的修訂	於聯營公司及合營公司的長期權益 ²
國際會計準則第40號的修訂	轉讓投資物業 ¹
國際財務報告詮釋委員會第22號	外幣交易及墊款代價 ¹
國際財務報告詮釋委員會第23號	所得稅處理的不確定因素 ²

2014年至2016年周期年度改進	國際財務報告準則第1號及國際會計準則第28號的修訂 ¹
2015年至2017年周期年度改進	國際財務報告準則第3號、國際財務報告準則第11號、國際會計準則第12號及國際會計準則第23號的修訂 ²
¹	於2018年1月1日或之後開始的年度期間生效
²	於2019年1月1日或之後開始的年度期間生效
³	於2021年1月1日或之後開始的年度期間生效
⁴	尚未釐定法定生效日期但可供採納

國際財務報告準則第16號「租賃」

國際財務報告準則第16號載列確認、計量、呈列及披露租賃的原則。該準則就租賃會計處理引入單一承租人會計模式，並要求承租人就所有為期超過12個月的租賃確認資產及負債，除非相關資產的價值低廉則作別論。於租賃開始日期，承租人將支付租賃付款確認為負債（即租賃負債）及確認一項資產代表在租賃期內使用相關資產的權利（即使用權資產）。國際財務報告準則第16號大致沿用國際會計準則第17號的會計處理方式。因此，出租人將繼續使用與國際會計準則第17號相同的分類原則對所有租賃進行分類，並將之分為經營租賃及融資租賃，且以兩種不同租賃列賬。

董事預期該準則將會對財務狀況造成重大影響。儘管彼等繼續評估採納的影響，彼等目前認為最重大的變動與在合併財務狀況表中對於物業經營租賃使用權（「使用權」）資產及租賃負債的確認有關。此外，國際財務報告準則第16號要求作出廣泛披露。

於2017年12月31日，如歷史財務資料附註28(b)所披露，貴集團有不可取消的經營租賃付款承諾約人民幣53,367,000元。基於董事會的初步評估，貴集團相信最重大的變動與合併財務報表中對於物業經營租賃使用權資產及租賃負債的確認有關。該新準則將導致綜合財務狀況表中的使用權資產及金融負債增加。對於財務業績對損益的影響，經營租賃費用將會減少，而利息開支的折舊及攤銷將會增加。鑑於貴集團於2017年12月31日擁有人民幣4,914百萬元的總資產及人民幣2,647百萬元的總負債，董事認為首次採納國際財務報告準則第16號將不會對貴集團的財務表現及狀況造成重大影響。對於現金流量的分類而言，貴集團目前將與租賃自用土地有關的前期預付租賃付款以投資現金流量呈列，而其他經營租賃付款以經營現金流量呈列。根據國際財務報告準則第16號，與租賃負債相關的租賃付款將被分配為本金和利息，並以融資現金流量呈列。

國際會計準則第28號的修訂於2017年10月頒布，澄清了國際財務報告準則第9號的範圍豁免僅包括應用權益法的聯營公司或合營公司的權益，並不包括實質上構成聯營公司或合營公司投資淨額一部分且未採用權益法的長期權益。因此，實體採用國際財務報告準則第9號而非國際會計準則第28號（包括國際財務報告準則第9號下的減值要求）來計算此類長期權益。僅在確認聯營公司或合營公司的虧損以及聯營公司或合營公司投資淨額減值的情況下，國際會計準則第28號才應用於投資淨額（包括長期權益）。本集團預期於2019年1月1日採納該等修訂，並將使用修訂本的過渡性規定，根據2019年1月1日所存在的事實及情況評估該等長期權益的業務模式。貴集團亦擬於採納該等修訂時申請豁免重列過往期間比較數據。該等修訂預期不會對歷史財務資料產生任何重大影響。

於2017年6月頒布的國際財務報告詮釋委員會第23號針對當稅項處理涉及影響會計準則第12號應用的不確定性（常稱為「不確定稅項狀況」）時的所得稅（即期及遞延）會計處理。該詮釋既不應用於國際會計準則第12號範圍以外的稅收及徵稅，尤其亦不包括涉及有關不確定稅項處理的權益及罰金的規定。該詮釋具體針對(i)實體是否單獨考慮不確定稅項處理；(ii)實體對稅務機關的稅項處理檢查所作的假設；(iii)實體如何釐定應課稅溢利或稅項虧損、稅基、未動用稅項虧損、未動用稅項抵免及稅率；及(iv)實體如何考慮事實及情況變動。實體將不採用事後確認地全面追溯或以作為於初步應用日期的期初權益的調整而應用的累計效應追溯應用該詮釋，而不重列比較數據。本集團計劃將於2019年1月1日採用該詮釋。該詮釋預期不會對歷史財務資料產生任何重大影響。

3.3 主要會計政策概要

附屬公司

附屬公司是 貴公司直接或間接控制的實體（包括結構性實體）。當 貴集團擁有參與被投資公司業務面對可變回報的風險或有權獲得可變回報以及能夠對被投資公司行使其權力以影響其回報（即現有權利賦予 貴集團現時指示被投資公司相關活動的能力）時，即屬於擁有控制權。

當 貴公司並未直接或間接擁有被投資公司大多數投票權或類似的權力時， 貴集團會考慮所有相關因素及情況以評估其是否對被投資公司具有控制權，包括：

- (a) 與被投資公司的其他投票權持有者之間的合約式安排；
- (b) 從其他合約式安排中獲取的權力；及
- (c) 貴集團的投票權和潛在投票權。

附屬公司的業績按已收及應收股息為限計入 貴公司損益表。

倘事實及情況顯示上文所述三項控制因素之一項或多項出現變化， 貴集團會重新評估其是否控制被投資方。並無失去控制權的附屬公司擁有權益變動以股本交易入賬。

倘 貴集團失去對附屬公司的控制權，則終止確認(i)該附屬公司的資產（包括商譽）及負債，(ii)任何非控股權益的賬面值及(iii)於權益內記錄的累計匯兌差額；及確認(i)已收代價之公平值，(ii)所保留任何投資的公平值及(iii)損益中任何因此產生的盈餘或虧絀。先前已於其他全面收益內確認的 貴集團應佔部分重新分類至損益或保留溢利（如適當），基準與 貴集團直接出售相關資產或負債所需使用的基準相同。

於一家聯營公司的投資

聯營公司為 貴集團於其一般不少於20%股本投票權中擁有長期權益的實體，且可對其發揮重大影響力。重大影響力指的是參與投資對象的財務和經營決策的權力，但不是控制或共同控制這些決策的權力。

貴集團於一家聯營公司的投資乃按 貴集團根據權益會計法應佔資產淨值減任何減值虧損於綜合財務狀況表列賬。

貴集團應佔一家聯營公司收購後業績及其他全面收益分別計入綜合損益表及綜合其他全面收益表。此外，倘於聯營公司的權益直接確認變動，則 貴集團會於綜合權益變動表確認其應佔任何變動（倘適用）。 貴集團與其聯營公司間交易的未變現收益及虧損將以 貴集團於聯營公司的投資為限對銷，惟倘

未變現虧損證明所轉讓資產減值則除外。收購聯營公司所產生的商譽已計入作 貴集團於聯營公司投資的一部分。

倘於聯營公司之投資成為於合營企業之投資或相反，則保留利益不予重新計量。反之，有關投資繼續使用權益法入賬。於所有其他情況下，在失去對聯營公司之重大影響力或對合營企業之共同控制權後， 貴集團將計量並按其公平值確認任何保留投資。聯營公司或合營企業於失去重大影響力或共同控制權後之賬面值與保留投資及出售所得款項公平值之間的任何差額於損益內確認。

公平值計量

貴集團於各有關期間結束時按公平值計量其按公平值計入損益的金融資產。公平值為市場參與者之間於計量日期按有序交易出售一項資產而將收取的價格或轉讓負債時將支付的價格。公平值計量是基於假設出售資產或支付以轉讓負債的交易於資產或負債的主要市場，或於無主要市場的情況下，在對資產或負債的最有利市場進行。主要或最有利市場須位於 貴集團能到達的地方。資產或負債的公平值是基於市場參與者為資產或負債定價所用的假設計量（假設市場參與者依照彼等的最佳經濟利益行事）。

非金融資產的公平值計量是經計及一名市場參與者透過使用其資產的最高和最佳用途或透過將資產出售予將使用其最高和最佳用途的另一名市場參與者而能夠產生經濟利益的能力。

貴集團使用適用於不同情況的估值方法，而其有足夠信息計量公允價值，以盡量利用相關可觀察輸入值和盡量減少使用不可觀察輸入值。

於歷史財務資料中計量或披露公平值的所有資產和負債，是按對整體公平值計量而言屬重大的最低級輸入值分類至下述的公平值等級：

- 第一級 — 根據相同資產或負債於活躍市場的報價（未經調整）
- 第二級 — 根據採用對公平值計量而言屬重大的直接或間接可觀察最低級輸入值的估值方法
- 第三級 — 根據採用對公平值計量而言屬重大的不可觀察最低級輸入值的估值方法

就按經常性基準於歷史財務資料確認的資產和負債而言， 貴集團於各報告期末透過重新評估分類釐定轉撥是否於各級之間發生（基於對整體公平值計量而言屬重大的最低級輸入值）。

非金融資產減值

當顯示有減值存在或當資產需要每年作減值測試（存貨、遞延稅項資產及金融資產除外），則估計資產之可收回金額。資產之可收回金額以資產或現金產生單位之使用價值與其公平值孰高者減出售成本計算，及以個別資產釐定，除非資產主要依靠其他資產或組別資產而本身無產生現金流入，該情況下，可收回金額由資產所屬之現金產生單位釐定。

減值虧損僅於資產賬面值超過其可收回金額時確認。評估使用價值時，估計未來現金流量乃以反映貨幣時間值及資產特定風險的除稅前貼現率折現至其現值。減值虧損於其產生之期間在損益中支銷，並計入與減值資產之功能一致之有關費用類別內。

於各報告期末，會就是否有任何跡象顯示先前確認之減值虧損不再存在或可能已減少作出評估。倘有該等跡象，便會估計可收回金額。先前就資產（不包括商譽）確認之減值虧損，僅於用以釐定該資產之可收回金額之估計有變時予以撥回，但撥回金額不得高於假設過往年度並無就該資產確認減值虧損而應有之賬面值（扣除任何折舊／攤銷）。此減值虧損之撥回計入發生當期之損益內。

關聯方

任何一方如屬以下情況，即被視為 貴集團之關聯方：

(a) 倘屬以下人士，即該人士或該人士之近親與 貴集團有關連：

- (i) 控制或共同控制 貴集團；
- (ii) 對 貴集團有重大影響力；或
- (iii) 為 貴集團或 貴集團母公司之主要管理層成員；

或

(b) 倘符合下列任何條件，即該實體與 貴集團有關連：

- (i) 該實體與 貴集團屬同一集團之成員公司；
- (ii) 一實體為另一實體（或其他實體之母公司、附屬公司或同系附屬公司）之聯營公司或合營企業；
- (iii) 該實體與 貴集團為同一第三方之合營企業；
- (iv) 一實體為第三方實體之合營企業，而其他實體為第三方實體之聯營公司；
- (v) 該實體為 貴集團或與 貴集團有關連之實體就僱員利益設立之離職後福利計劃；
- (vi) 該實體受(a)所識別人士控制或共同控制；
- (vii) 於(a)(i)所識別人士對該實體有重大影響力或屬該實體（或該實體之母公司）主要管理層成員；及
- (viii) 該實體或其所屬集團的成員公司向 貴集團或 貴集團的母公司提供主要管理人員服務。

物業、廠房及設備以及折舊

除在建工程外，物業、廠房及設備乃按成本減去累計折舊及任何減值虧損入賬。物業、廠房及設備項目的成本包括其購買價及任何使資產達至營運狀況及地點以作擬定用途的直接相關成本。

物業、廠房及設備項目投入營運後產生的開支（如維修及保養費用）一般計入產生期間的損益表。倘符合確認標準，重大檢查的開支會在資產賬面值中撥充作重置資產。倘須定期替換物業、廠房及設備的主要部件，則 貴集團將該部分確認為有特定可使用年期的個別資產並作出折舊。

貴集團按每項物業、廠房及設備項目的估計可使用年期，以直線法撇銷其成本至其剩餘價值計算其折舊。物業、廠房及設備項目的估計可使用年期如下：

	可使用年期
樓宇	15至40年
保安設備	5至15年
監控設備及其他	5至15年
收費設備	5至10年
汽車	3至5年

倘部分物業、廠房及設備項目擁有不同可使用年期，貴集團將該項目的成本以合理基準在各部分分配及各部分分別計提折舊。剩餘價值、可使用年期及折舊法至少於各財政年度末經審核及作適當調整。

倘預計使用或出售物業、廠房及設備項目將不能帶來任何未來經濟利益，則貴集團終止確認初步確認的物業、廠房及設備項目（包括任何重大部分）。於該資產終止確認的年度，在損益表中所確認任何出售或報廢的收益或虧損為有關資產銷售所得款項淨值與賬面值之間的差額。

在建工程指正在建築中的物業、廠房及設備，乃以成本值減任何減值虧損列賬，且並無計提折舊。成本包括建築期間的直接建築成本及建築期間有關借款的資本化借貸成本。在建工程於完工及可作使用時，將重新分類至物業、廠房及設備之適當類別。

服務特許經營安排

服務特許經營安排指貴集團根據服務特許經營安排獲得向公共服務使用者收費的權利。服務特許經營安排乃按成本（即為換取根據服務特許經營安排所提供建設服務而已收或應收代價的公平值）減去累計攤銷及任何減值虧損入賬。

維修及保養等後續開支於發生期間計入損益表。倘符合確認標準，貴集團將該等開支撥充作服務特許經營安排的附加成本。

服務特許經營安排的攤銷採用工作量法，根據某一期間車流量佔貴集團獲授經營該等服務特許經營安排的期內預計總車流量之比撇銷該等安排的成本計算。

貴集團定期審核各服務特許經營安排於特許經營期間的預計總車流量。適當時將進行獨立專業交通研究。倘預計總車流量出現重大變動，則會作出適當調整。

貴集團將在服務特許經營安排的相關資產建設期間所產生的成本於服務特許經營安排記錄，其將於服務特許經營安排開始營運時予以攤銷。

有關 貴集團於2017年12月31日管理及經營的高速公路詳情如下：

	起點／終點	概約長度 (公里)	開始營運
成灌高速公路	成都市高新區／都江堰	40.44	2000年7月
成溫邛高速公路	青羊區／邛崃	65.60	2005年1月
成彭高速公路	新都區／彭州	21.32	2004年11月
成都機場高速公路	成都火車南立交橋／ 雙流機場T1航站樓	11.98	1999年7月

軟件

軟件按成本減任何減值虧損列賬，並以直線法按五年的估計可使用年內攤銷。

經營租賃

資產所有權之絕大部分回報與風險仍歸於出租人之租賃列作經營租賃。倘 貴集團為出租人，由 貴集團以經營租賃出租的資產乃計入非流動資產，而經營租賃的應收租金按租約年期以直線法計入損益。倘 貴集團為承租人，則經營租賃之應付租金（扣除出租人給予之獎勵）按照租期以直線法在損益扣除。

金融工具

貴集團按管理資產的業務模式及資產的合約條款分類其所有金融資產，並按以下方式計量：

- 攤銷成本
- 按公平值計入損益（「按公平值計入損益」）

倘將金融工具指定為按公平值計入損益可消除或大幅降低計量或確認差異，則 貴集團將金融工具指定為按公平值計入損益。

倘金融負債乃持作買賣且適用於衍生工具或公平值指定，則其按攤銷成本或按公平值計入損益計量。

倘同時滿足以下兩項條件， 貴集團按攤銷成本計量金融資產：

- 金融資產乃按目的為持有金融資產以獲取合約現金流量的業務模式持有
- 金融資產的合約條款令於特定日期產生之現金流量純粹為支付本金及結欠本金之利息。

持作買賣金融資產或金融負債

倘金融資產或金融負債主要為通過買賣活動短期獲利而購買或發行，或屬於一同管理的金融工具組合的一部分，且最近有以短期買賣獲利模式的證據，則 貴集團將其分離為持作買賣。持作買賣資產及負債乃按公平值於綜合財務狀況表入賬及計量。公平值變動於損益中確認。

按公平值計入損益的金融資產及金融負債

屬於此類別的金融資產及金融負債乃並非持作買賣且於初步確認時被管理層指定或根據國際財務報告準則第9號必須按公平值計量者。

當滿足以下其中一項條件時，管理層方會於初步確認時將工具指定為按公平值計入損益。該項指定乃按具體情況釐定：

- 有關指定可消除或大幅減少因按不同基準計量資產或負債或確認盈虧而導致處理方法不一致之情況；或
- 負債屬受管理且根據明文風險管理或投資策略按公平值基準評估表現之一組金融負債之一部分；或
- 負債包含一項或多項嵌入式衍生工具，惟嵌入式衍生金融工具對合約產生的現金流量沒有重大改變；或類似工具所嵌入的衍生金融工具，明顯不應當從相關工具中分拆則除外。

按公平值計入損益的金融資產及金融負債乃按公平值於綜合財務狀況表入賬。公平值變動於損益確認，惟由於 貴集團自身的信貸風險變動所致的指定為按公平值計入損益的負債的公平值變動除外。有關公平值變動通過其他全面收益計入其自身的信貸儲備，且不會撥回至損益。指定為按公平值計入損益的工具賺取或產生的利息分別於利息收入或利息開支中按實際利率累計，並計及任何折讓／溢價及屬於工具一部分的合資格交易成本。

必須按公平值計入損益計量的資產賺取的利息使用合約利率入賬。當確立付款權利時，按公平值計入損益計量的股本工具的股息收入於損益中確認為其他收入。

金融資產及負債的重新分類

本集團於初步確認後不會將其金融資產重新分類，除非 貴集團收購、出售或終止業務分部。金融負債永不重新分類。 貴集團於有關期間並無將任何金融資產或負債重新分類。

終止確認金融資產及負債

金融資產

金融資產（或如適用，一項金融資產的一部分或一組相若金融資產的一部分）於收取該項金融資產現金流量的權利已屆滿時將終止確認。倘 貴集團將金融資產轉讓，且轉讓符合終止確認，則 貴集團亦會終止確認金融資產。

貴集團僅會於以下情況轉讓金融資產：

- 貴集團已轉讓其從金融資產收取現金流量的合約權利；或
- 其保留現金流量的權利，但根據「轉移」安排承擔責任須在不能嚴重延期的情況下將所收取的現金流量支付予第三方。

根據轉移安排，貴集團保留合約權利收取金融資產（「原資產」）的現金流量，但承擔合約責任將該等現金流量支付予一間或多間實體（「最終接收人」），並須同時滿足以下三項條件：

- 貴集團無責任向最終接收人付款，除非其已從原資產獲得相同金額的款項，惟有權全額收回借款加按市場利率累計的利息的短期墊款除外
- 貴集團除抵押予最終接收人外無法將原資產出售或質押

貴集團須將其代表最終接收人收取的任何現金流量匯出，且不得嚴重延期。此外，貴集團無權將有關現金流量重新投資，惟於收款日至須向最終接收人匯款的日期期間對現金或現金等價物（包括賺取的利息）的投資除外。

轉讓屬於以下情況時方合資格終止確認：

- 貴集團已將資產的絕大部分風險及回報轉讓；或
- 貴集團並無轉讓或保留資產的絕大部分風險及回報，但已轉讓資產的控制權

當受讓人有實際能力將資產完整出售予不關聯的第三方且能夠單方面行使該能力且轉讓並無受到額外限制時，貴集團方會認為控制權已經轉讓。當貴集團並無轉讓或保留絕大部分風險及回報，且已保留資產的控制權，則於貴集團繼續參與期間繼續確認資產，在此情況下，貴集團亦確認相關負債。已轉讓資產及相關負債的計量基準反映貴集團已保留的權利及義務。以已轉讓資產作擔保的形式進行的持續參與乃按資產的原賬面值與貴集團須支付的最高代價之間的較低者計量。倘持續參與的形式為對已轉讓資產的書面或購買期權（或兩者均有），則持續參與按貴集團於購回時須支付的價值計量。倘資產的書面認沽期權按公平值計量，實體的持續參與程度僅限於已轉讓資產的公平值與期權行使價之間的較低者。

金融負債

當負債的責任解除、撤銷或失效時則終止確認金融負債。倘現有金融負債被同一借款人的另一項條款有巨大差異的負債取代，或現有負債的條款被大幅更改，則有關替換或更改被視為終止確認原負債及確認新負債。原金融負債的公平值與已付代價之間的差額於損益確認。

金融資產減值

貴集團就按攤銷成本計量的金融資產的預期信貸虧損（「預期信貸虧損」）確認虧損撥備。

貴集團按相等於終身預期信貸虧損的金額計量虧損撥備。就貿易應收款項而言，貴集團使用簡化方法就國際財務報告準則第9號規定的預期信貸虧損作出撥備，其要求就所有貿易應收款項使用終身預期虧損撥備。

終身預期信貸虧損為金融工具的預期年內所有可能發生的違約事件產生的預期信貸虧損。

預期信貸虧損計量

預期信貸虧損為信貸虧損的概率加權估計。信貸虧損按所有現金差額（即根據合約應付予實體的現金流量與貴集團預期收取的現金流量之間的差額）的現值計量。

於綜合財務狀況表中呈列預期信貸虧損撥備

按攤銷成本計量的金融資產虧損撥備從資產的賬面總值中扣除。

撤銷

金融資產的賬面總值於並無收回的現實前景時撤銷（部分或全部）。通常情況為 貴集團釐定債務人並無資產或收入來源能夠產生足夠現金流量償還須予撤銷的金額。然而，撤銷的金融資產仍可能須接受強制執行活動以遵守 貴集團收回應收款項的程序。

現金及現金等價物

就綜合現金流量表而言，現金及現金等價物包括手頭現金及活期存款，以及可隨時轉換為已知金額現金、所涉及價值變動風險不高且一般自取得起計三個月內到期的短期高流通性投資，並構成 貴集團現金管理不可或缺的一部分。

就綜合財務狀況表而言，現金及現金等價物包括手頭現金及銀行存款，包括並無限制用途的定期存款。

撥備

倘因過往事件須承擔現時責任（法定或推定），而履行該責任可能導致未來資源外流，且該責任所涉及金額能夠可靠估計，則確認撥備。

倘貼現影響屬重大，則確認撥備的金額為預期履行責任所需未來開支於報告期末的現值。貼現現值隨時間而增加之金額計入損益中的「利息開支」。

所得稅

所得稅包括即期及遞延稅項。所得稅如涉及在損益以外確認的項目，均在損益外確認，可在其他全面收益或直接在權益內確認。

即期稅項資產及負債，乃根據於報告期末已頒布或實體上已頒布的稅率（及稅法），並考慮 貴集團經營業務所在國家的現行法例詮釋及慣例，按預期將獲稅務機關退回或支付予稅務機關的金額計算。

遞延稅項乃就資產及負債的稅基與其作財務報告用途的賬面值之間於報告期末的所有暫時差額，採用負債法作出撥備。

遞延稅項負債根據全部應課稅暫時性差額確認，惟以下情況除外：

- 如果遞延稅項負債是由初步確認商譽或並非業務合併的交易中的資產或負債產生，及於進行交易時對會計利潤與應課稅溢利或虧損均無影響；及
- 就涉及於附屬公司及一家聯營公司的投資的應課稅暫時差額而言，如果可以控制撥回暫時差額的時間，且暫時差額可能不會在可見將來撥回。

遞延稅項資產就所有可抵扣暫時差額、結轉未動用稅務抵免及任何未動用稅務虧損作出確認。只有在日後有可能出現可利用該等可抵扣暫時差額、結轉未動用稅務抵免及未動用稅務虧損予以抵扣的應課稅溢利的情況下，方會確認遞延稅項資產，但以下情況除外：

- 如果有關可抵扣暫時差額的遞延稅項資產是由初步確認並非屬業務合併的交易中的資產或負債而產生，及於進行交易時對會計利潤或應課稅溢利或虧損均無影響；及
- 就涉及於附屬公司及一家聯營公司的投資的可抵扣暫時差額而言，只有在暫時差額有可能在可預見將來撥回，且日後有可能出現可利用該等暫時差額予以抵扣的應課稅溢利時，方會確認遞延稅項資產。

遞延稅項資產的賬面值會在各報告期末進行檢討，若不再可能有足夠應課稅溢利可供動用全部或部分相關遞延稅項資產，則削減遞延稅項資產的賬面值。如果可能有足夠應課稅溢利以收回全部或部分相關遞延稅項資產，則會在各報告期末重估未確認的遞延稅項資產。

遞延稅項資產及負債以變現資產或償還負債的期間的預期適用稅率計量，並以報告期末前已頒布或實體上已頒布的稅率（及稅法）為基礎。

當及僅當 貴集團有可合法執行權利可將即期稅項資產與即期稅項負債抵銷，且遞延稅項資產與遞延稅項負債與同一稅務機關對同一應稅實體或於各未來期間預期有大額遞延稅項負債或資產需要清償或收回時，擬按淨額基準清償即期稅務負債及資產或同時變現資產及清償負債的不同稅務實體徵收的所得稅相關，則遞延稅項資產與遞延稅項負債可予抵銷。

收入確認

收入確認乃為說明向客戶轉讓承諾服務，而有關收入金額能反映該 貴集團預期就交換該等服務有權獲得之代價。具體而言， 貴集團使用收入確認的五個步驟：

- 第一步：識別與客戶訂立之合約
- 第二步：識別合約中之履約責任
- 第三步：釐定交易價
- 第四步：將交易價分配至合約中之各履約責任
- 第五步：於（或隨著）實體完成履約責任時確認收入

貴集團於（或隨著）履約責任獲達成時（即與具體履約責任有關的服務的「控制權」轉移至客戶時）確認收入。

服務的控制權可隨時間或於某時間點轉移。如屬以下情況，服務的控制權隨時間轉移：

- 客戶同時接受及使用實體所提供的利益；
- 貴集團的履約於 貴集團履約時創造或增強客戶控制的資產；
- 貴集團的履約並無創造對 貴集團而言具替代用途的資產；
- 貴集團對迄今完成的履約付款具有強制執行權利。

收入按與客戶的合約所訂明的已收或應收代價的公平值計量，且不包括代表第三方收取的款項。 貴集團於就以下活動滿足特定標準時確認收入：

- (a) 來自經營高速公路的通行費收入，於提供相關服務 貴集團收到付款或收款權時確認；
- (b) 來自根據服務特許經營安排提供建設及升級服務之收益，按輸入數據方式確認，於下文「服務特許經營安排的建設及升級服務」會計政策進一步闡述；

貴集團預期不會訂立向客戶提供承諾的服務至客戶付款期間超過一年的任何合約。因此， 貴集團不就金錢的時間價值調整任何交易價格。

- (c) 利息收入，採用實際利率法計算，乃按累計基準採用足以將金融工具於其預計年期或較短期間（如適用）的估計未來現金收入確切貼現至金融資產賬面淨值的利率；
- (d) 股息收入，於股東收取付款的權利確立時確認；及
- (e) 租金收入，於租期內按時間百分比基準確認。

服務特許經營安排的建設及升級服務

貴集團按照國際財務報告準則第15號「來自客戶合約的收入」確認與根據服務特許經營安排所提供建設及升級服務相關的收入及費用。

貴集團按已收或應收代價的公平值計量其提供的建設及升級服務所產生的收入。該代價指獲得一項無形資產的權利。

當收入、已產生的成本及估計完工成本能夠可靠地計量時，貴集團採用輸入數據法釐定於某段期間內應確認的適當收入及費用金額。完工比例乃參照每份合同截止至報告期末已產生的相關基礎設施建設成本佔估計總成本的百分比計算。

政府補助

倘有合理保證可獲取政府補助，而所有附帶條件均可予以遵從，則按公平值確認政府補助。倘補助與支出項目有關，則以有系統基準於該項補助所補貼成本列支之期間確認為收入。

倘補貼與一項資產有關，則從該項資產的賬面值中扣除公平值，並以扣減折舊或攤銷支出方式回撥至損益。

僱員福利

定額供款退休金計劃

貴集團於中國內地經營的附屬公司的僱員須參與地方市政府管理的中央退休金計劃。該等附屬公司須按該等僱員薪酬成本相關部分若干百分比向中央退休金計劃供款。供款於根據中央退休金計劃的規則應付時於損益扣除。

補充養老金計劃

根據補充養老金計劃，貴集團每月按僱員上年平均工資的一定比例為每名合資格僱員支付固定供款額的保險金。參與該計劃並無針對過往服務之既得給付。該等補充養老金計劃供款於產生時計入損益。

住房公積金

根據四川省有關政策與法規規定，貴集團與其僱員將分別根據僱員上年度薪資的一定比例繳納相關的住房公積金。向公共住房公積金中心的供款於產生時計入損益表。

借款成本

收購、建設或生產合資格資產（即需要較長時間準備作擬定用途或銷售的資產）直接應佔的借款成本將予以資本化，作為該等資產部分成本。該等借款成本的資本化於該等資產實質上達到擬定用途或銷售狀態時將終止。擬用作合資格資產的開支的特定借款的暫時投資所得投資收益自予以資本化的借款成本中扣除。所有其他借款成本於產生期間確認為開支。借款成本由利息及實體發生的與該項融資借貸相關的其他成本組成。

股息

末期股息於股東大會上獲得批准後確認為負債。建議的末期股息於財務報表附註中披露。

外幣

本歷史財務資料以貴公司功能及呈列貨幣人民幣呈列。貴集團屬下各實體自行決定其功能貨幣，而各實體歷史財務資料內的項目均以該功能貨幣計量。貴集團屬下各實體錄得的外幣交易初步按交

易當日彼等各自的功能貨幣匯率入賬。以外幣為單位的貨幣資產及負債按報告期末的功能貨幣匯率換算。結算或換算貨幣項目產生的所有匯兌差額均於損益表確認。

按某外幣之歷史成本計量之非貨幣項目乃採用初步交易當日之匯率換算。

3.4 重大會計判斷及估計

編製歷史財務資料時，管理層須作出影響所呈報收入、開支、資產和負債金額及其隨附披露及或然負債披露的判斷、估計及假設。由於有關假設及估計存在不確定因素，故可導致須於日後對受影響的資產或負債賬面值作出重大調整。

估計不確定因素

有關未來的主要假設及於各有關期間結束時帶來估計不確定因素的其他主要因素涉及重大風險，可導致須於下一財政年度內對資產及負債的賬面金額作出重大調整，有關假設及因素於下文討論。

(a) 應收款項減值

貴集團根據對應收款項可收回性的評估估計應收款項減值。評估應收款項減值需要使用估計及判斷。當不可能收回全數款項時，利用現有及過去數據評估的客觀證據，以對呆賬進行估計。壞賬於產生後即撤銷。倘日後的實際結果或預期偏離原有估計，該等差異將於有關估計變動的期間影響應收款項的賬面值及減值虧損金額。

(b) 非金融資產減值

貴集團於各報告期末為所有非金融資產評估有否出現任何減值跡象。無限年期的無形資產每年及於出現減值跡象的其他時候測試減值。其他非金融資產則於有跡象顯示賬面金額可能無法收回時檢測減值。當資產或現金產生單位的賬面金額超過其可收回金額（即其公平值減出售成本和使用價值兩者中的較大者）時，則存在減值。公平值減出售成本是根據按公平原則進行具有約束力的類似資產銷售交易所獲得的數據或可觀察市場價格減去出售資產的增量成本而計算。採用使用價值計算法時，管理層須評估資產或現金產生單位的預期未來現金流量，並選擇適當貼現率以計算該等現金流量的現值。

(c) 服務特許經營安排成本攤銷

服務特許經營安排成本攤銷按使用單位法計算，攤銷按特定期間內車流量佔期內預測總車流量而計提，貴集團獲授有關車流量以經營服務特許經營安排。各自特許經營期內的預測總車流量可能大幅變動。貴集團定期審閱各自服務特許經營安排的經營期內預測總車流量。如預測總車流量被視為不適當，將進行獨立專業交通研究。倘預測總車流量出現重大變動，將作出適當調整。

(d) 根據服務特許經營安排及建築合約提供建設及升級服務的計量步驟

貴集團根據國際財務報告準則第15號來自客戶合約的收入確認與根據服務特許經營安排及建築合約提供建設及升級服務相關的收入及開支。貴集團根據與履行個別建築合約及升級服務工程的履約責任所產生的預期總成本相對應的履行履約責任產生的成本確認服務特許經營安排及建築合約項下建設收入，而該確認需要管理層作出估計。預計總成本及相應合約收入由管理層估計。鑑於建築合約所進行活動的性質使然，活動開始日期及活動竣工日期一般屬於不同會計期間。因此，在合約執行過程中，貴集團對為各合同所編製預算內的合約收入及合約成本的估計進行審閱和修訂。如實際合約收入較預期為少或實際合約成本較預期為高，則可能產生減值虧損。

(e) 中國企業所得稅（「企業所得稅」）

貴集團須繳納中國內地的企業所得稅。

由於有關企業所得稅的若干事宜未被當地相關稅務機構確認，故需要基於目前制定的稅務法律、法規及其他相關政策作出客觀估計，釐定企業所得稅撥備。倘該等事宜的最後稅款不同於最初記錄的金額，差額將影響所得稅開支及於差額變現期間的稅款撥備。

(f) 物業、廠房及設備的可使用年期

貴集團釐定物業、廠房及設備的估計可使用年期及相關折舊費用。該估計乃基於對具有類似性質或功能的物業、廠房及設備的實際可使用年期的歷史經驗而得。倘可使用年期短於先前所估計，管理層將增加折舊費用，或其將撇銷或撇減技術上已過時或非策略性（已棄用或出售）的資產。物業、廠房及設備的可使用年期於歷史財務資料第II節附註3.2中披露。

(g) 保養及路面重鋪責任撥備

根據服務特許經營，貴集團有責任對收費公路基礎設施進行保養及路面重鋪以保持特定的使用狀態。預期履行責任所產生的成本乃根據貴集團按服務特許經營營運收費公路的營運期間所進行重大保養及路面重鋪活動的頻次及每次產生的預計成本釐定。保養及路面重鋪的預計成本及發生時間涉及估計。該等估計乃基於貴集團的路面重鋪計劃及類似活動所產生的歷史成本而定。該等成本其後根據能夠反映貨幣時間價值及責任特定風險的市場利率折現至現值。

於各有關期間結束時，概無就保養及路面重鋪責任計提撥備。

4. 經營分部資料

貴集團的收入及對綜合業績的貢獻主要來自高速公路管理及營運，其被視為單一可呈報分部，方式上與就資源安排及表現評估目的向貴集團高級管理層內部呈報資料方式一致。此外，貴集團使用的所有資產位於中國內地。因此，除實體間披露外，並無呈列按溢利、資產及負債劃分的分部資料。

實體披露

地區資料

貴集團所有外部收入來自位於中國內地的客戶，而 貴集團所有非流動資產位於中國內地。因此，並無呈列按地區分部劃分的分部資料。

有關主要客戶的資料

截至2016年及2017年12月31日止年度，佔 貴集團收入超過10%的收入分別約人民幣397,643,000元及人民幣943,920,000元來自向服務特許權授予人提供由四川省人民政府共同控制的建設服務。

5. 收入、其他收入及收益

收入指經營高速公路所得通行費收入的發票價值，扣除政府附加稅，以及根據服務特許經營安排提供的升級服務之合約價值。

收入、其他收入及收益的分析如下：

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
收入			
通行費收入			
— 成灌高速公路	265,137	294,312	310,882
— 成彭高速公路	107,196	106,433	66,537
— 成溫邛高速公路	261,086	259,437	320,333
— 成都機場高速公路	144,944	127,376	142,626
	778,363	787,558	840,378
有關服務特許經營安排的 建設收入	6,727	397,643	943,920
總收入	785,090	1,185,201	1,784,298
其他收入及收益			
貸款予關聯方的利息收入	123,123	78,990	—
銀行利息收入	3,029	7,551	10,753
道路損壞的賠償收入	3,481	4,675	3,320
租金收入	11,340	10,485	9,884
撥至損益的遞延收入	2,271	2,874	4,062
雜項	1,244	1,959	1,572
其他收入及收益	144,488	106,534	29,591
收入、其他收入及收益總額	929,578	1,291,735	1,813,889

6. 利息開支

利息開支分析如下：

	截至12月31日止年度		
	2015年 人民幣千元	2016年 人民幣千元	2017年 人民幣千元
向關聯方提供貸款直接 應佔的利息開支	123,123	78,990	-
銀行貸款及其他借款的利息開支	98,698	76,888	72,347
減：撥充資本的利息 (附註13)	-	(6,135)	(235)
	<u>221,821</u>	<u>149,743</u>	<u>72,112</u>
撥充資本的借款成本利率	-	4.75%	4.75%

7. 除稅前溢利

貴集團的除稅前溢利已扣除／(計入) 下列各項：

	附註	截至12月31日止年度		
		2015年 人民幣千元	2016年 人民幣千元	2017年 人民幣千元
經營服務成本		295,421	328,735	341,709
建設及升級服務成本		6,727	397,643	943,920
銷售成本		302,148	726,378	1,285,629
僱員福利開支 (包括董事、 主要行政人員及監事薪酬 (附註8))：				
工資、薪金及津貼、 社會保險及福利		95,445	107,895	122,230
退休金計劃供款				
一定額供款基金		11,407	12,938	17,606
其他員工福利		22,676	24,838	23,007
		<u>129,528</u>	<u>145,671</u>	<u>162,843</u>
折舊	12	18,556	18,873	16,769
以下項目攤銷：				
－ 服務特許經營安排	13	97,205	108,023	116,425
－ 其他無形資產		161	127	115
已支銷[編纂]費用		-	533	1,871
出售及撤銷物業、廠房 及設備項目虧損		125	146	125
其他應收款項減值		21	85	1,414
土地經營租賃項下 最低租金付款		-	1,652	3,608
關聯方應收貸款的 利息收入	5	(123,123)	(78,990)	-
直接應佔關聯方貸款的 利息開支		123,123	78,990	-
銀行利息收入	5	<u>(3,029)</u>	<u>(7,551)</u>	<u>(10,753)</u>

8. 董事、主要行政人員及監事薪酬以及五名最高薪酬僱員

(a) 董事及監事薪酬

貴公司董事及監事於有關期間的薪酬總額如下：

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
袍金	—	—	—
其他酬金：			
薪金、津貼及實物利益.....	691	1,563	1,371
退休金計劃供款	57	144	175
	<u>748</u>	<u>1,707</u>	<u>1,546</u>

貴公司董事及監事的姓名以及彼等於有關期間的薪酬如下：

	袍金	薪金、津貼及 實物利益	退休金 計劃供款	薪酬總額
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
截至2015年12月31日止年度				
董事：				
李忠平先生 (附註i)	—	—	—	—
曾憲雲先生 (附註i)	—	—	—	—
許靜嫻女士 (附註ii)	—	166	13	179
何文高先生 (附註iii)	—	—	—	—
陳杰先生 (附註iv)	—	—	—	—
楊坦先生 (附註iv)	—	355	31	386
	—	<u>521</u>	<u>44</u>	<u>565</u>
監事：				
吳海燕女士 (附註i)	—	—	—	—
楊林先生 (附註i)	—	—	—	—
陳健先生 (附註ii)	—	170	13	183
雷明文先生 (附註iii)	—	—	—	—
	—	<u>170</u>	<u>13</u>	<u>183</u>
	—	<u>691</u>	<u>57</u>	<u>748</u>

附錄一

會計師報告

	袍金	薪金、津貼及 實物利益	退休金 計劃供款	薪酬總額
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
截至2016年12月31日止年度				
董事：				
李忠平先生 (附註iv)	-	-	-	-
曾憲雲先生 (附註iv)	-	-	-	-
許靜嫻女士 (附註iv)	-	171	12	183
陳杰先生 (附註iv)	-	-	-	-
楊坦先生 (附註iv)	-	203	11	214
	-	374	23	397
執行董事：				
唐發維先生 (附註v)	-	21	3	24
王曉女士 (附註v)	-	369	34	403
羅丹先生 (附註v)	-	252	27	279
	-	642	64	706
非執行董事：				
肖軍先生 (附註v)	-	-	-	-
張斌先生 (附註v)	-	147	17	164
吳家茂先生 (附註v)	-	-	-	-
	-	147	17	164
獨立非執行董事：				
舒華東先生 (附註v)	-	-	-	-
葉勇先生 (附註v)	-	-	-	-
李遠富女士 (附註v)	-	-	-	-
	-	-	-	-
監事：				
楊林先生 (附註i)	-	-	-	-
吳海燕女士 (附註i)	-	-	-	-
Chen Jian先生 (附註ii)	-	175	10	185
曾憲雲先生 (附註v)	-	-	-	-
潘欣女士 (附註v)	-	-	-	-
許靜嫻女士 (附註v)	-	25	6	31
張建先生 (附註v)	-	200	24	224
	-	400	40	440
	-	1,563	144	1,707

附錄一

會計師報告

	袍金	薪金、津貼及 實物利益	退休金 計劃供款	薪酬總額
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
截至2017年12月31日止年度				
執行董事：				
唐發維先生.....	-	357	37	394
王曉女士.....	-	386	49	435
羅丹先生.....	-	259	33	292
	-	1,002	119	1,121
非執行董事：				
肖軍先生.....	-	-	-	-
張斌先生.....	-	-	-	-
吳家茂先生.....	-	-	-	-
	-	-	-	-
獨立非執行董事：				
舒華東先生.....	-	-	-	-
葉勇先生.....	-	-	-	-
李遠富女士.....	-	-	-	-
	-	-	-	-
監事：				
吳海燕女士.....	-	-	-	-
曾憲雲先生.....	-	-	-	-
潘欣女士.....	-	-	-	-
許靜嫻女士.....	-	209	30	239
張建先生.....	-	160	26	186
	-	369	56	425
	-	1,371	175	1,546

附註：

- (i) 於2015年2月9日，李忠平先生及曾憲雲先生獲委任為 貴公司董事，而吳海燕女士及楊林先生獲委任為監事。
- (ii) 於2015年3月10日，許靜嫻女士獲委任為 貴公司董事，而陳健先生獲委任為監事。
- (iii) 何文高先生辭任 貴公司董事及雷明文先生辭任監事，自2015年2月9日起生效。
- (iv) 李忠平先生、曾憲雲先生、許靜嫻女士、陳杰先生及楊坦先生自2016年11月7日起辭任 貴公司董事。

- (v) 於2016年11月7日，唐發維先生、王曉女士及羅丹先生獲委任為執行董事，肖軍先生、張斌先生及吳家茂先生獲委任為非執行董事，舒華東先生、葉勇先生及李遠富女士獲委任為獨立非執行董事，以及曾憲雲先生、潘欣女士、許靜嫻女士及張建先生獲委任為貴集團監事。

於有關期間，並無作出董事或監事放棄或同意放棄任何薪酬的安排。貴集團並無向任何董事或監事支付任何酬金，作為加入或於加盟貴集團時的獎金或作為離職補償。

(b) 五名最高薪酬僱員

貴集團內五名最高薪酬僱員於有關期間的人數分析如下：

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
董事	1	2	2
監事	—	—	—
非董事及非監事	4	3	3
	<u>5</u>	<u>5</u>	<u>5</u>

有關董事、主要行政人員及監事的薪酬詳情載於上文。

上述非董事、非主要行政人員及非監事的最高薪酬僱員薪酬詳情如下：

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
薪金、津貼及實物利益	1,305	893	1,002
退休金計劃供款	122	95	121
	<u>1,427</u>	<u>988</u>	<u>1,123</u>

於有關期間，上述非董事、非主要行政人員及非監事的最高薪酬僱員人數的薪酬為1,000,000港元以下。

9. 所得稅開支

由於有關期間內並無於香港賺取或產生應課稅溢利，故並無就香港利得稅計提撥備。

貴公司及其附屬公司及聯營公司於有關期間有權獲得15%的優惠稅率。根據《財政部、海關總署、國家稅務總局關於深入實施西部大開發戰略有關稅收政策問題的通知》(財稅[2011]58號)，西部大開發稅收優惠政策可繼續沿用至2020年。該文件規定：「自2011年1月1日至2020年12月31日，對設在西部地區的鼓勵類產業企業減按15%的稅率徵收企業所得稅。上述行業是指「以國務院批准並於截至2014年10月1日實施的《西部地區鼓勵類產業目錄》(「目錄」)以及國務院批准並於截至2017年7月28日實施的《西部地區鼓勵類產業目錄(經修訂)》中規定的產業項目為主營業務，且其收入佔企業收入總額70%以上的企業」。

附錄一

會計師報告

對於交通運輸行業範圍內的實體，如 貴公司，成溫邛高速公路公司、成都機場高速公路公司及成都城北出口高速公路有限公司（「城北出口高速公路公司」）， 貴公司的一家聯營公司已於2012年前獲批准享有15%的優惠稅率，由於其並無更改業務營運，且被歸類為該範疇的合資格收入佔其各自總收入超過70%，故該等實體於有關期間的所得稅仍按15%稅率計算。

成彭高速公路公司的業務屬於交通行業範圍，已於2012年前獲批准享有15%的優惠稅率，因其業務經營未有發生變化，且業務範圍內的合資格收入超過截至2015年及2016年12月31日止年度總收入的70%，故截至2015年及2016年12月31日止年度，成彭高速公路公司的所得稅仍按15%的稅率計算。於截至2017年12月31日止年度，董事認為成彭高速公路公司的合資格收入並未超過其總收入的70%，且截至2017年12月31日止年度成彭高速公路公司的所得稅開支撥備乃按25%的企業所得稅率計算。

於有關期間的所得稅開支主要組成部分如下：

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
即期－中國內地			
年內支出.....	57,472	56,859	58,302
遞延 (附註16)	(3,000)	(412)	2,286
年內稅項開支總額	<u>54,472</u>	<u>56,447</u>	<u>60,588</u>

就 貴集團旗下公司適用於按中國內地法定稅率除稅前溢利的稅項開支與按實際利率的稅項開支之對賬如下：

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
除稅前溢利.....	<u>360,220</u>	<u>380,797</u>	<u>428,378</u>
按法定稅率25%徵收的所得稅開支	90,055	95,199	107,095
優惠所得稅率15%的影響.....	(36,022)	(38,080)	(41,703)
不可扣稅開支.....	439	389	13
稅率變化對開放遞延稅的影響.....	-	-	(1,547)
一家聯營公司應佔溢利	-	(1,061)	(3,270)
按 貴集團實際利率徵收的稅項.....	<u>54,472</u>	<u>56,447</u>	<u>60,588</u>

截至2017年12月31日止年度的應佔一家聯營公司稅項人民幣3,847,000元（自收購日期起至2016年12月31日六個月期間為人民幣1,248,000元）計入損益內「應佔一家聯營公司溢利」。

附錄一

會計師報告

10. 貴公司普通權益持有人應佔每股盈利

每股基本盈利乃根據 貴公司普通權益持有人應佔溢利及普通股數目1,200,000,000股計算，當中假設於 貴公司在2016年11月21日轉型為一家股份有限公司時的1,200,000,000股股份（附註23）已於整個有關期間內發行。

由於 貴集團於有關期間並無潛在攤薄的已發行普通股，故並無就攤薄對於有關期間呈列的每股基本盈利金額作出調整。

11. 股息

於有關期間， 貴公司附屬公司向其當時股東宣派的股息及 貴公司宣派的股息如下：

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貴公司附屬公司向其當時 股東／非控股股東宣派的 股息	66,258	71,858	38,237
貴公司宣派的股息	89,709	-	116,907
	<u>155,967</u>	<u>71,858</u>	<u>155,144</u>

12. 物業、廠房及設備

貴集團

	樓宇	保安設備	監控設備 及其他	收費設備	汽車	在建工程	總計
	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	人民幣千元
成本：							
於2015年1月1日....	21,499	165,523	121,515	181,963	33,028	8	523,536
添置	-	-	514	716	989	9,094	11,313
出售及撤銷.....	-	-	(795)	(123)	(1,387)	-	(2,305)
轉讓	-	-	-	2,258	-	(2,258)	-
於2015年12月31日 及2016年1月1日....	21,499	165,523	121,234	184,814	32,630	6,844	532,544
添置	1,147	-	612	213	1,835	15,918	19,725
出售	(760)	-	(246)	-	(767)	-	(1,773)
轉讓	-	-	1,286	18,530	-	(19,816)	-
於2016年12月31日 及2017年1月1日....	21,886	165,523	122,886	203,557	33,698	2,946	550,496
添置	-	-	648	18	818	25,369	26,853
出售及撤銷.....	-	-	(89)	(1,451)	(342)	-	(1,882)
轉讓	1,802	-	-	18,741	-	(20,543)	-
於2017年12月31日 ..	<u>23,688</u>	<u>165,523</u>	<u>123,445</u>	<u>220,865</u>	<u>34,174</u>	<u>7,772</u>	<u>575,467</u>

附錄一

會計師報告

	樓宇	保安設備	監控設備 及其他	收費設備	汽車	在建工程	總計
	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	人民幣千元
累計折舊及減值：							
於2015年1月1日	9,282	155,595	90,607	118,720	15,615	–	389,819
年內撥備	804	923	6,134	7,513	3,182	–	18,556
出售	–	–	(684)	(117)	(1,303)	–	(2,104)
於2015年12月31日 及2016年1月1日	10,086	156,518	96,057	126,116	17,494	–	406,271
年內撥備	1,177	587	5,303	8,493	3,313	–	18,873
出售	(722)	–	(241)	–	(643)	–	(1,606)
於2016年12月31日 及2017年1月1日	10,541	157,105	101,119	134,609	20,164	–	423,538
年內撥備	949	586	2,349	10,115	2,770	–	16,769
出售	–	–	(86)	(1,379)	(290)	–	(1,755)
於2017年12月31日	<u>11,490</u>	<u>157,691</u>	<u>103,382</u>	<u>143,345</u>	<u>22,644</u>	<u>–</u>	<u>438,552</u>
賬面淨值：							
於2015年1月1日	<u>12,217</u>	<u>9,928</u>	<u>30,908</u>	<u>63,243</u>	<u>17,413</u>	<u>8</u>	<u>133,717</u>
於2015年12月31日	<u>11,413</u>	<u>9,005</u>	<u>25,177</u>	<u>58,698</u>	<u>15,136</u>	<u>6,844</u>	<u>126,273</u>
於2016年12月31日	<u>11,345</u>	<u>8,418</u>	<u>21,767</u>	<u>68,948</u>	<u>13,534</u>	<u>2,946</u>	<u>126,958</u>
於2017年12月31日	<u>12,198</u>	<u>7,832</u>	<u>20,063</u>	<u>77,520</u>	<u>11,530</u>	<u>7,772</u>	<u>136,915</u>

貴公司

	樓宇	保安設備	監控設備 及其他	收費設備	汽車	在建工程	總計
	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	人民幣千元
成本：							
於2015年1月1日	10,658	71,853	59,804	35,400	10,374	8	188,097
添置	–	–	112	–	284	7,171	7,567
出售	–	–	(747)	(123)	(135)	–	(1,005)
轉讓	–	–	–	350	–	(350)	–
於2015年12月31日 及2016年1月1日	10,658	71,853	59,169	35,627	10,523	6,829	194,659
添置	1,147	–	157	–	940	10,618	12,862
出售	(760)	–	–	–	(522)	–	(1,282)
轉讓	–	–	1,286	14,673	–	(15,959)	–
於2016年12月31日 及2017年1月1日	11,045	71,853	60,612	50,300	10,941	1,488	206,239
添置	–	–	155	–	780	13,244	14,179
出售	–	–	(14)	–	(342)	–	(356)
轉讓	1,802	–	–	6,971	–	(8,773)	–
於2017年12月31日	<u>12,847</u>	<u>71,853</u>	<u>60,753</u>	<u>57,271</u>	<u>11,379</u>	<u>5,959</u>	<u>220,062</u>

附錄一

會計師報告

	樓宇	保安設備	監控設備 及其他	收費設備	汽車	在建工程	總計
	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	人民幣千元
累計折舊及減值：							
於2015年1月1日...	3,740	67,138	50,371	28,377	4,387	-	154,013
年內撥備.....	395	149	3,008	2,969	1,316	-	7,837
出售.....	-	-	(638)	(117)	(114)	-	(869)
於2015年12月31日 及2016年1月1日...	4,135	67,287	52,741	31,229	5,589	-	160,981
年內撥備.....	768	149	2,896	4,273	1,173	-	9,259
出售.....	(722)	-	-	-	(496)	-	(1,218)
於2016年12月31日 及2017年1月1日...	4,181	67,436	55,637	35,502	6,266	-	169,022
年內撥備.....	540	149	968	5,072	1,150	-	7,879
出售.....	-	-	(13)	-	(290)	-	(303)
於2017年12月31日	<u>4,721</u>	<u>67,585</u>	<u>56,592</u>	<u>40,574</u>	<u>7,126</u>	<u>-</u>	<u>176,598</u>
賬面淨值：							
於2015年1月1日...	<u>6,918</u>	<u>4,715</u>	<u>9,433</u>	<u>7,023</u>	<u>5,987</u>	<u>8</u>	<u>34,084</u>
於2015年12月31日	<u>6,523</u>	<u>4,566</u>	<u>6,428</u>	<u>4,398</u>	<u>4,934</u>	<u>6,829</u>	<u>33,678</u>
於2016年12月31日	<u>6,864</u>	<u>4,417</u>	<u>4,975</u>	<u>14,798</u>	<u>4,675</u>	<u>1,488</u>	<u>37,217</u>
於2017年12月31日	<u>8,126</u>	<u>4,268</u>	<u>4,161</u>	<u>16,697</u>	<u>4,253</u>	<u>5,959</u>	<u>43,464</u>

附註：

- (a) 於2016年12月31日總賬面淨值為人民幣11,306,000元的若干物業、廠房及設備項目已抵押，以取得授予 貴集團及 貴公司的若干銀行借款及其他借款（附註22(c)）。
- (b) 於2015年、2016年及2017年12月31日， 貴集團現正就其若干樓宇申請所有權證，樓宇的總賬面淨值分別約為人民幣3,033,000元、人民幣1,556,000元及人民幣1,475,000元。董事認為， 貴集團有權合法及有效佔用及使用上述樓宇。

13. 服務特許經營安排

貴集團

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
成本：			
年初.....	3,174,464	3,181,191	3,578,834
添置.....	6,727	391,508	943,685
撥充資本的利息開支（附註6）.....	-	6,135	235
年末.....	<u>3,181,191</u>	<u>3,578,834</u>	<u>4,522,754</u>

附錄一

會計師報告

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
累計攤銷：			
年初	740,538	837,743	945,766
年內支出.....	97,205	108,023	116,425
年末	837,743	945,766	1,062,191
賬面淨值：			
年初	2,433,926	2,343,448	2,633,068
年末	2,343,448	2,633,068	3,460,563

貴公司

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
成本：			
年初	820,071	822,164	822,164
添置	2,093	-	-
年末	822,164	822,164	822,164
累計攤銷：			
年初	171,962	193,164	216,883
年內支出.....	21,202	23,719	26,115
年末	193,164	216,883	242,998
賬面淨值：			
年初	648,109	629,000	605,281
年末	629,000	605,281	579,166

上述高速公路經營權乃由受四川省人民政府共同控制的服務特許經營授出者授出，為期介乎25.5年至30年。於高速公路特許經營期內，貴集團有權經營及管理成灌高速公路、成溫邛高速公路及成都機場高速公路以及收取通行費的權利。貴集團須根據交通部及相關政府部門頒布的法規管理及經營高速公路。相關特許經營服務期結束時，收費高速公路將無償交還予授出者。

- (a) 有關 貴集團及 貴公司若干高速公路的特許經營權已抵押以取得授予 貴集團及 貴公司的銀行貸款及其他借款，有關特許經營權的賬面淨值列示如下（附註22(a)及附註22(d)）：

貴集團

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
成灌高速公路.....	629,000	—	—
成彭高速公路.....	355,833	464,100	1,401,174
成溫邛高速公路.....	1,083,781	1,318,730	1,268,113
成都機場高速公路.....	274,834	244,957	212,110
	<u>2,343,448</u>	<u>2,027,787</u>	<u>2,881,397</u>

貴公司

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
成灌高速公路.....	<u>629,000</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

- (b) 於有關期間， 貴集團已向成灌高速公路、成溫邛高速公路及成彭高速公路提供升級服務。截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，分別產生建設成本（包括資本化利息開支）總額人民幣6,727,000元、人民幣397,643,000元及人民幣943,920,000元。全部建設工程已分包予第三方分包商。

於有關期間，來自根據服務特許經營安排提供升級服務的建設收入計入添置服務特許經營安排。有關添置將於各自高速公路升級完成後攤銷。

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
成灌高速公路.....	2,093	—	—
成溫邛高速公路.....	—	276,935	—
成彭高速公路.....	4,634	120,708	943,920
	<u>6,727</u>	<u>397,643</u>	<u>943,920</u>

14. 於附屬公司的投資

貴公司

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非上市投資，按成本	—	839,378	1,279,211

有關 貴公司附屬公司的詳情載於本節附註1。

根據重組，成都交通擁有的成溫邛高速公路公司58.9%股權、成彭高速公路公司99.3%股權及成都機場公司55%股權於2016年6月30日無償轉讓予 貴集團。成溫邛高速公路公司、成彭高速公路公司及成都機場公司於收購日期的資產及負債淨額按控股股東角度現有賬面值合共人民幣839,378,000元記錄為於附屬公司的投資。緊隨重組完成後，成溫邛高速公路公司、成彭高速公路公司及成都機場公司成為 貴公司的附屬公司。

於2017年2月24日，成溫邛公司的餘下41.07%非控股權益由成都交通的附屬公成都成溫邛公路開發有限公司（「成溫邛開發」）無償轉讓予 貴公司。成溫邛高速公路公司其後成為 貴公司的全資附屬公司。成溫邛高速公路公司於收購日期應佔資產淨值人民幣315,670,000元乃列賬為成溫邛高速公路公司的投資成本添置。根據 貴集團與成溫邛開發達成的協議，成溫邛高速公路公司於2016年10月1日止2017年2月24日期間的利潤屬於 貴集團所有。

有關有重大非控股權益的 貴集團附屬公司詳情載列如下：

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
於報告日期由非控股權益持有的 股權百分比：			
成溫邛高速公路公司.....	41.07%	41.07%	—
成都機場高速公路公司.....	45.00%	45.00%	45.00%

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於報告日期的非控股權益累計結餘：			
成溫邛高速公路公司	291,668	315,670	—
成都機場高速公路公司.....	151,022	138,220	128,790

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
分配至非控股權益的年內溢利：			
成都機場高速公路公司.....	32,935	21,617	28,807
向成都機場高速公路公司非控股 權益派付的股息.....	21,825	34,419	38,237

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年 1月1日至 2017年 2月24日 兩個月期間
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
分配至非控股權益的年／期內溢利：			
成溫邛高速公路公司.....	27,624	24,003	-

下表說明成溫邛高速公路公司的財務資料概要：

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年 1月1日至 2017年 2月24日 兩個月期間
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
收入.....	261,086	259,437	20,816
總開支.....	(193,826)	(184,459)	(15,512)
年／期內溢利及全面收益總額.....	67,260	74,978	5,304
經營活動所得現金流量淨額.....	124,930	287,811	31,437
投資活動所得／(所用) 現金流量淨額.....	(102,621)	255,823	(20,077)
融資活動所得／(所用) 現金流量淨額.....	367,213	(259,660)	-
現金及現金等價物增加淨額.....	389,522	283,974	11,360

附錄一

會計師報告

	於12月31日	
	2015年	2016年
	人民幣千元	人民幣千元
流動資產.....	1,045,345	733,085
非流動資產.....	1,152,477	1,389,111
流動負債.....	(523,157)	(552,034)
非流動負債.....	(964,494)	(785,013)

下表說明成都機場高速公路公司的財務資料概要：

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
收入.....	144,944	127,376	142,626
總開支.....	(71,755)	(79,338)	(78,611)
年內溢利及全面收益總額.....	<u>73,189</u>	<u>48,038</u>	<u>64,015</u>
經營活動所得現金流量淨額.....	115,955	90,414	99,796
投資活動所得／(所用)			
現金流量淨額.....	115,060	332,747	(2,075)
融資活動所用現金流量淨額.....	<u>(116,761)</u>	<u>(427,302)</u>	<u>(128,866)</u>
現金及現金等價物增加／(減少)			
淨額.....	<u>114,254</u>	<u>(4,141)</u>	<u>(31,145)</u>

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
流動資產.....	527,239	191,802	160,363
非流動資產.....	293,862	260,584	227,094
流動負債.....	(363,078)	(63,372)	(60,177)
非流動負債.....	<u>(122,420)</u>	<u>(81,859)</u>	<u>(41,082)</u>

15. 於一家聯營公司的投資

貴集團及 貴公司

	於2016年12月31日	於2017年12月31日
	人民幣千元	人民幣千元
應佔資產淨值.....	117,533	123,728

貴集團及 貴公司於一家聯營公司的投資佔城北出口公司的40%股權，城北出口公司從事中國四川成都的城北出口高速公路及青龍場立交橋建設及營運。城北公司原本為成都交通的聯營公司，於2016年6月30日無償轉讓予 貴集團及 貴公司。

下表說明有關城北出口公司（被視為重大聯營公司）的財務資料概要與歷史財務資料內賬面值的對賬：

	於2016年12月31日	於2017年12月31日
	人民幣千元	人民幣千元
流動資產.....	71,678	114,573
非流動資產.....	240,242	218,559
流動負債.....	(18,087)	(23,812)
資產淨值.....	293,833	309,320
與 貴集團及 貴公司於聯營公司 權益的對賬：		
擁有權比例.....	40%	40%
應佔聯營公司的資產淨值.....	117,533	123,728
投資的賬面值.....	117,533	123,728
	收購日期至	
	2016年12月31日	2017年
	六個月期間	
	人民幣千元	人民幣千元
收入.....	51,637	110,193
年／期內溢利及全面收益總額.....	17,685	54,494
已收股息.....	(11,359)	(15,603)

16. 遞延稅項資產／負債

貴集團

遞延稅項資產

	固定資產 減值撥備	超出攤銷撥備 的相關攤銷	超出折舊撥備 的相關折舊	遞延收入	總計
	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
於2014年12月31日及 2015年1月1日	1,133	-	1,528	8,565	11,226
年內計入／(扣除自) 損益的 遞延稅項 (附註9)	(204)	651	(1,401)	4,276	3,322
於2015年12月31日及 2016年1月1日	929	651	127	12,841	14,548
年內計入／(扣除自) 損益的 遞延稅項 (附註9)	(206)	64	(127)	(337)	(606)
於2016年12月31日及 2017年1月1日	723	715	-	12,504	13,942
稅率變化的影響 (附註9)	-	-	-	3,379	3,379
年內扣除自損益的 遞延稅項 (附註9)	(205)	(105)	-	(892)	(1,202)
於2017年12月31日	<u>518</u>	<u>610</u>	<u>-</u>	<u>14,991</u>	<u>16,119</u>

遞延稅項負債

	超出相關攤銷 的攤銷撥備
	人民幣千元
於2015年1月1日	9,226
年內扣除自損益的遞延稅項 (附註9)	322
於2015年12月31日及2016年1月1日	9,548
年內計入損益的遞延稅項 (附註9)	(1,018)
於2016年12月31日及2017年1月1日	8,530
稅率變化的影響 (附註9)	1,832
年內扣除自損益的遞延稅項 (附註9)	2,631
於2017年12月31日	<u>12,993</u>

附錄一

會計師報告

就呈列目的而言，若干遞延稅項資產及負債已於綜合財務狀況表內抵銷。就呈報目的而言，貴集團的遞延稅項結餘分析如下：

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
遞延稅項資產總額	10,251	13,942	12,555
遞延稅項負債總額	(2,813)	(6,671)	(6,590)
遞延稅項資產淨值	<u>7,438</u>	<u>7,271</u>	<u>5,965</u>
遞延稅項資產總額	6,735	1,859	6,403
遞延稅項負債總額	(4,297)	-	(3,564)
遞延稅項負債淨額	<u>2,438</u>	<u>1,859</u>	<u>2,839</u>

17. 貿易應收款項

貴集團

貿易應收款項按分類分析如下：

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
統繳安排	375,820	3,630	25,738
網絡內通行費收款及電子收費 (「ETC」) 應收款項	<u>12,150</u>	<u>11,402</u>	<u>6,658</u>
	387,970	15,032	32,396
減值	-	-	-
	<u>387,970</u>	<u>15,032</u>	<u>32,396</u>

貴集團的貿易應收款項主要來自成彭高速公路及成溫邛高速公路的統繳協議及新統繳安排（定義見下文）項下應收通行費收入。於2014年，貴集團與若干城都地方政府機構訂立一系列協議以實施統繳安排（「統繳安排」）。根據統繳安排，相關政府機構同意於若干期間內向貴集團支付固定金額款項，而若干合資格乘用車可通過該兩條高速公路而毋須繳付通行費。款項根據統繳協議相關合約內列明的信貸期1個月至3個月結算。

於2017年6月，貴集團與有關地區／縣級政府機構訂立新的統繳安排（「新統繳安排」），其中列明統繳費款項的經修訂計算方法，乃考慮到實際交通數據及相關收費公路的現行收費標準以及影響未來交通流量的因素，例如經濟增長及消費水平預測以及道路網絡情況變動及在統繳安排下對交通流量的潛在上行影響，該項安排於2017年6月30日生效。款項根據新統繳安排相關合約內列明的信貸期1個月結算。

附錄一

會計師報告

貴集團尋求維持對未償還應收款項的嚴格控制，以將信貸風險降至最低。逾期結餘由高級管理層定期審閱。貿易應收款項為免息。

貴集團於各有關期間結束時的貿易應收款項按交易日期，並扣除貿易應收款項減值撥備的賬齡分析如下：

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
3個月內	70,377	15,032	32,396
3至6個月.....	54,598	—	—
6至12個月.....	87,335	—	—
一年以上.....	175,660	—	—
	<u>387,970</u>	<u>15,032</u>	<u>32,396</u>

個別或共同被視為並非將予減值的貿易應收款項賬齡分析如下：

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
未逾期亦無減值	70,377	15,032	32,396
逾期但無減值：			
3個月內	54,598	—	—
3至6個月.....	43,560	—	—
6至12個月.....	74,105	—	—
1至2年	61,820	—	—
2至3年	83,510	—	—
	<u>387,970</u>	<u>15,032</u>	<u>32,396</u>

已逾期但無減值的應收款項主要有關政府機構。根據過往的經驗，董事認為毋須就該等結餘計提減值撥備，原因是信貸質素並無重大轉變，且結餘仍被視作可悉數收回。貴集團並無就該等結餘持有任何抵押品或其他信貸加強措施。

附錄一

會計師報告

18. 預付款項、按金及其他應收款項

貴集團

	附註	於12月31日		
		2015年	2016年	2017年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
<i>即期部分</i>				
向供應商預付款項		446	1,946	2,921
應收關聯方款項	30(b)	1,974,709	56,141	301
投標一幅土地的按金	(a)	26,350	–	–
遞延[編纂]費用	(b)	–	5,334	6,697
應收租賃收入		–	–	1,290
其他		3,572	3,175	4,959
		<u>2,005,077</u>	<u>66,596</u>	<u>16,168</u>
減值		<u>(1,251)</u>	<u>(1,336)</u>	<u>(2,750)</u>
		<u>2,003,826</u>	<u>65,260</u>	<u>13,418</u>
<i>非即期部分</i>				
保安按金	(c)	80,984	–	–
		<u>2,084,810</u>	<u>65,260</u>	<u>13,418</u>

貴公司

	附註	12月31日		
		2015年	2016年	2017年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
<i>即期部分</i>				
向供應商預付款項		177	911	1,090
應收關聯方款項		1,134,959	55,266	–
遞延[編纂]費用	(b)	–	5,334	6,697
其他		678	685	825
		<u>1,135,814</u>	<u>62,196</u>	<u>8,612</u>
減值		<u>(562)</u>	<u>(562)</u>	<u>(562)</u>
		<u>1,135,252</u>	<u>61,634</u>	<u>3,185</u>
<i>非即期部分</i>				
保安按金	(c)	65,789	–	–
		<u>1,201,041</u>	<u>61,634</u>	<u>8,050</u>

附註：

- (a) 結餘指就一幅土地投標支付的按金，由於 貴集團投標並不成功，故按金於2016年全數退回 貴集團。
- (b) 遞延[編纂]費用指與[編纂]相關的法律及其他專業費用，可於 貴公司完成[編纂]後自權益中扣除。
- (c) 貴集團及 貴公司於2015年12月31日的結餘指就取得長期借款而作出的可退回保安按金， 貴集團及 貴公司的賬面總值分別為人民幣1,246,965,000元（附註22(c)）及人民幣1,005,746,000元（附註22(c)），已於2016年提早全數償還各自借款後退回。

19. 現金及現金等價物

貴集團

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
現金及銀行結餘.....	1,201,749	1,501,380	1,139,951

貴公司

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
現金及銀行結餘.....	385,784	308,008	427,664

於各有關期間結束時， 貴集團及 貴公司所有現金及銀行結餘以人民幣計值。

人民幣不可自由地兌換為其他貨幣，然而，根據中國內地的外匯管理條例及結匯、售匯及付匯管理規定， 貴集團及 貴公司獲准通過獲授權經營外匯業務的銀行將人民幣兌換為其他貨幣。

銀行現金按每日銀行存款利率之浮動利率計息。銀行結餘已存入近期並無不良拖欠記錄、信譽良好的銀行。

20. 貿易應付款項

截至各有關期間結束時，貿易應付款項按發票日期的賬齡分析如下：

貴集團

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
3個月內	18,591	148,284	519,187
3至6個月.....	908	5	22,894
6至12個月.....	1,339	2,274	174,857
1年以上	37,114	31,891	32,748
	<u>57,952</u>	<u>182,454</u>	<u>749,686</u>
保留款項，計入為貿易 應付款項.....	<u>20,657</u>	<u>20,827</u>	<u>37,941</u>

貴公司

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
3個月內	5,699	6,222	9,339
3至6個月.....	748	5	720
6至12個月.....	425	2,262	6,766
1年以上	24,382	24,908	14,427
	<u>31,254</u>	<u>33,397</u>	<u>31,252</u>
保留款項，計入為貿易應付款項	<u>10,202</u>	<u>10,956</u>	<u>4,771</u>

貿易應付款項為免息。除來自建設及升級服務的應付保留金一般於六個月至一年償付外，信貸期由各個別供應商或承建商按個別基準授出及載於各自合約內。

附錄一

會計師報告

21. 其他應付款項及應計費用

貴集團

	附註	於12月31日		
		2015年	2016年	2017年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
<i>即期部分</i>				
應付工資及福利		915	9,363	9,506
應付稅項及附加費用		23,948	26,004	26,487
應付一名關聯方款項	30(b)	250,000	375,000	–
應付網絡內通行費收款	(a)	144,295	19,020	85,728
按金		14,328	72,027	17,900
[編纂]費用		–	909	853
應付利息		5,279	2,276	2,065
遞延收入	(b)	2,281	4,062	4,062
其他		13,696	13,677	13,848
		<u>454,742</u>	<u>522,338</u>	<u>160,449</u>
<i>非即期部分</i>				
遞延收入	(b)	<u>66,225</u>	<u>62,196</u>	<u>258,134</u>
		<u>520,967</u>	<u>584,534</u>	<u>418,583</u>

貴公司

		12月31日		
		2015年	2016年	2017年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
<i>即期部分</i>				
應付工資及福利		150	2,659	2,855
應付稅項及附加費用		11,658	15,421	15,349
應付網絡內通行費收款	(a)	13,076	2,779	1,698
按金		3,656	5,003	1,055
[編纂]費用		–	909	853
應付利息		1,650	411	371
遞延收入	(b)	1,071	1,071	1,071
其他		89	403	386
		<u>31,350</u>	<u>28,656</u>	<u>23,638</u>
<i>非即期部分</i>				
遞延收入	(b)	<u>14,543</u>	<u>13,472</u>	<u>12,401</u>
		<u>45,893</u>	<u>42,128</u>	<u>36,039</u>

附註：

(a) 結餘指有待分配予其他高速公路營運商的高速公路通行費。

(b) 各個相關期末的遞延收入包括以下項目：

貴集團

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
預先收取的租金收入*			
— 即期	2,281	4,062	4,062
— 非即期	66,225	62,196	58,134
政府補助**	—	—	200,000
	<u>68,506</u>	<u>66,258</u>	<u>262,196</u>

* 結餘指就佔用 貴集團土地連同高速公路預先收取的租金收入。於各有關期間結束起十二個月後撥至損益的 貴集團遞延收入已記錄為非流動負債。

** 結餘指成彭高速公路擴建項目收到的政府補助。該補助將於擴建項目完成後從服務特許權安排的賬面值中扣除，並以減少的攤銷額撥至損益。

貴公司

結餘指預先收取的租金收入以佔用 貴集團沿高速公路的土地。

貴集團及 貴公司的其他應付款項為無抵押、免息及無固定還款期。

22. 計息銀行借款及其他借款

貴集團

	附註	實際利率 (%)	到期日	於12月31日		
				2015年	2016年	2017年
				人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
銀行貸款：						
有抵押	(a)	4.41-6.77	2003-2036	1,116,720	646,000	681,000
已擔保	(b)	4.75-6.77	2013-2016	813,500	—	—
無抵押	(e)	4.41-4.75	2016-2025	—	524,500	444,500
				<u>1,930,220</u>	<u>1,170,500</u>	<u>1,125,500</u>
其他借款：						
有抵押及已擔保	(c)	5.88-7.20	2012-2016	1,300,965	—	—
有抵押	(d)	4.90-7.68	2002-2020	610,000	430,000	330,000
無抵押	(f)	3.30	2000-2017	13,636	10,909	—
				<u>1,924,601</u>	<u>440,909</u>	<u>330,000</u>
				<u>3,854,821</u>	<u>1,611,409</u>	<u>1,455,500</u>

附錄一

會計師報告

	附註	實際利率 (%)	到期日	於12月31日		
				2015年	2016年	2017年
				人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
分析為：						
應償還銀行貸款：						
一年內.....				515,000	135,000	145,000
第二年.....				240,000	145,000	165,000
第三至五年 (包括首尾兩年) ..				683,220	417,500	342,500
五年以上.....				492,000	473,000	473,000
				<u>1,930,220</u>	<u>1,170,500</u>	<u>1,125,500</u>
應償還其他借款：						
一年內.....				487,252	102,727	100,000
第二年.....				407,060	102,727	110,000
第三至五年 (包括首尾兩年) ..				1,030,289	235,455	120,000
				<u>1,924,601</u>	<u>440,909</u>	<u>330,000</u>
銀行及其他借款總額 ..				3,854,821	1,611,409	1,455,500
分類為流動負債部分 ..				<u>(1,002,252)</u>	<u>(237,727)</u>	<u>(245,000)</u>
非即期部分.....				<u>2,852,569</u>	<u>1,373,682</u>	<u>1,210,500</u>

貴公司

	附註	實際利率 (%)	到期日	於12月31日		
				2015年	2016年	2017年
				人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
銀行貸款：						
有抵押.....	(a)	4.41	2003-2016	406,720	-	-
已擔保.....	(b)	4.41-4.99	2013-2025	254,000	305,000	275,000
				<u>660,720</u>	<u>305,000</u>	<u>275,000</u>
其他借款：						
有抵押及已擔保	(c)	5.70-7.68	2012-2016	1,089,746	-	-
				<u>1,750,466</u>	<u>305,000</u>	<u>275,000</u>

附錄一

會計師報告

	附註	實際利率 (%)	到期日	於12月31日		
				2015年	2016年	2017年
				人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
分析為：						
應償還銀行貸款：						
一年內.....				125,000	30,000	30,000
第二年.....				120,000	30,000	30,000
第三至五年 (包括首尾兩年) ..				223,720	88,000	98,000
五年以上.....				192,000	157,000	117,000
				<u>660,720</u>	<u>305,000</u>	<u>275,000</u>
應償還其他借款：						
一年內.....				302,525	-	-
第二年.....				236,333	-	-
第三至五年 (包括首尾兩年) ..				550,888	-	-
				<u>1,089,746</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
銀行及其他借款總額 ..				1,750,466	305,000	275,000
分類為流動負債部分 ..				<u>(427,525)</u>	<u>(30,000)</u>	<u>(30,000)</u>
非即期部分.....				<u>1,322,941</u>	<u>275,000</u>	<u>245,000</u>

附註：

貴集團及 貴公司所有銀行借款及其他借款以人民幣計值。

(a) 以下列各項抵押及擔保的銀行貸款：

貴集團

於2015年、2016年及2017年12月31日，貴集團的銀行貸款分別約人民幣1,116,720,000元、人民幣646,000,000元及人民幣681,000,000元由貴集團特許經營權(附註13(a))抵押，其賬面淨值如下：

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
成灌高速公路.....	629,000	-	-
成彭高速公路.....	355,833	464,100	1,401,174
成溫邛高速公路.....	1,083,781	1,318,730	1,268,113
機場高速公路.....	274,834	244,957	212,110
	<u>2,343,448</u>	<u>2,027,787</u>	<u>2,881,397</u>

貴公司

於2015年12月31日，貴公司的銀行貸款約人民幣406,720,000元由成灌高速公路的特許經營權抵押，其於2015年12月31日的賬面淨值約為人民幣629,000,000元（附註13(a)）。

- (b) 於2015年12月31日，貴集團及貴公司的銀行貸款分別約人民幣813,500,000元及人民幣254,000,000元由成都交通無償擔保。

貴公司於2016年及2017年12月31日的銀行貸款分別約人民幣305,000,000元及人民幣275,000,000元乃由成溫邛高速公路公司無償提供擔保。

- (c) 於2015年12月31日，貴集團的其他借款約人民幣1,300,965,000元由財務公司授出，其中人民幣1,246,965,000元及人民幣54,000,000元分別由成都交通及Chengdu Road & Bridge（定義見附註30(a)）（為一名關聯方）擔保及由若干資產抵押，其賬面淨值如下：

	於12月31日		
	2015年 人民幣千元	2016年 人民幣千元	2017年 人民幣千元
由以下特許經營權抵押：(附註13(a))			
成灌高速公路.....	629,000	—	—
成溫邛高速公路.....	1,083,781	—	—
成彭高速公路.....	355,833	—	—
	<u>2,068,614</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
由以下各項抵押：			
保安按金 (附註18(c))	80,984	—	—
物業、廠房及設備 (附註12(a))	11,306	—	—
	<u>92,290</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

於2015年12月31日，貴公司的其他借款約人民幣1,089,746,000元由財務公司授出，其中人民幣1,005,746,000元及人民幣84,000,000元分別由成都交通及成溫邛高速公路公司無償擔保及由成灌高速公路的特許經營權（賬面淨值約為人民幣629,000,000元（附註13(a)）），物業、廠房及設備約為人民幣11,306,000元（附註12(a)）及保證金的人民幣65,789,000元（附註18(c)）作抵押。

- (d) 於2015年、2016年及2017年12月31日，貴集團的其他借款分別約人民幣610,000,000元、人民幣430,000,000元及人民幣330,000,000元由成灌高速公路及成溫邛高速公路（附註13(a)）抵押，其賬面淨值如下：

	於12月31日		
	2015年 人民幣千元	2016年 人民幣千元	2017年 人民幣千元
成灌高速公路.....	629,000	—	—
成溫邛高速公路.....	1,083,781	1,318,730	1,268,113
	<u>1,712,781</u>	<u>1,318,730</u>	<u>1,268,113</u>

- (e) 貴集團於2016年及2017年12月31日的銀行借款分別約人民幣524,500,000元及人民幣444,500,000元乃由 貴公司及成溫邛高速公路公司無償提供擔保。
- (f) 於2015年及2016年12月31日， 貴集團的其他借款分別約人民幣13,636,000元及人民幣10,909,000元由成都市財政局無償授出。

於各有關期間結束時， 貴集團及 貴公司所有計息銀行及其他借款以人民幣計值。

23. 實繳股本／已發行股本

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
實繳股本／已發行股本.....	25,000	1,200,000	1,200,000

貴公司於1998年8月25日在中國成立為有限責任公司，法定股本為人民幣25,000,000元，分為25,000,000股每股面值人民幣1.00元的股份。於成立日期，25,000,000股 貴公司普通股按面值每股人民幣1.00元發行及配發予其當時股東，以換取現金。

貴公司於2016年11月21日轉型為股份有限公司。根據國務院國有資產監督管理委員會的批文， 貴公司於2016年6月30日的權益人民幣1,422,865,000元轉換為股份有限公司的股本人民幣1,200,000,000元及資本儲備人民幣222,865,000元。待計算轉換後， 貴公司的資本為人民幣1,200,000,000元，分為1,200,000,000股每股人民幣1.00元的普通股。中天運會計師事務所（特殊普通合夥）四川分所已驗證已發行股本，併發行資本驗證報告中天運研字[2016]00007號。

普通股持有人有權收取不時宣派的股息，並有權於 貴公司股東大會上就每股股份投一票。所有普通股就 貴公司剩餘資產淨值享有同等權益。

24. 儲備

貴集團

貴集團儲備金額及其於有關期間的變動情況列示在綜合權益變動表中。

(a) 資本儲備

股份溢價賬的應用受中國公司法所管轄。根據憲章文件及中國公司法，股份溢價可分派為股息，條件是 貴公司可於債務於一般業務過程中到期時支付，同時建議股息為待支付。

(b) 法定儲備

根據中國公司法及位於中國內地的附屬公司各自組織章程細則，各中國附屬公司規定須分配其除稅後溢利10%（根據中國公認會計準則釐定）至法定盈餘公積金（「法定盈餘公積金」），直至該儲備達到其註冊資本的50%。

根據位於中國內地附屬公司的組織章程細則， 貴公司及附屬公司須根據中國公認會計準則分配10%除稅後溢利至法定盈餘公積金。

附錄一

會計師報告

除清盤外，法定盈餘公積金不可分配，並受到若干相關中國法規所限制。法定盈餘公積金可用作抵銷累計虧損或資本化為繳足資本。

(c) 合併儲備

貴集團的合併儲備乃由於編製歷史財務資料。如第II節附註2.1所進一步說明，歷史財務資料已編製，猶如重組於有關期間開始時已完成。其指成都交通應佔成溫邛高速公路公司、成彭高速公路公司及成都機場高速公路公司的實繳股本及資本儲備總額人民幣559,922,000元，已於貴公司在2016年11月21日轉型為股份有限公司時轉撥至實繳股本及資本儲備。

(d) 其他儲備

其指於收購日期城北出口高速公路公司應佔股份的可識別資產淨值40%之公平值人民幣121,818,000元。

貴公司

	法定				總計
	資本儲備	盈餘儲備	保留盈利	其他儲備	
	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
於2015年1月1日	203,182	12,663	135,006	-	350,851
年內全面收益總額	-	-	127,585	-	127,585
已宣派股息	-	-	(89,709)	-	(89,709)
於2015年12月31日及 2016年1月1日	203,182	12,663	172,882	-	388,727
年內全面收益總額	-	-	202,602	-	202,602
轉撥自／(至)儲備	-	19,589	(19,589)	-	-
成都交通向附屬公司注資股權 (附註14)	-	-	-	839,378	839,378
成都高速向一家聯營公司 注資40%股權 (附註25(a)(i))	-	-	-	121,818	121,818
轉為有限責任的股份 有限公司	19,683	(12,663)	(220,824)	(961,196)	(1,175,000)
於2016年12月31日及 2017年1月1日	222,865	19,589	135,071	-	377,525
年內全面收益總額	-	-	425,356	-	425,356
轉撥自／(至)儲備	-	42,023	(42,023)	-	-
成溫邛開發向附屬公司注資股權 (附註25(a)(ii))	-	-	-	315,670	315,670
視為部分出售一家附屬公司 權益(附註25(a)(iii))	-	-	-	(837)	(837)
已宣派股息	-	-	(116,907)	-	(116,907)
於2017年12月31日	222,865	61,612	401,497	314,833	1,000,807

25. 綜合現金流量表附註

(a) 重大非現金交易

- (i) 就於2016年6月30日完成的重組而言，成都高速公路公司過往在城北出口高速公路公司所持的40%股權已無償轉讓予 貴集團。城北出口高速公路公司於收購日期應佔可識別資產淨值40%的公平值為人民幣121,818,000元。
- (ii) 於2017年2月24日，成溫邛開發過往在成溫邛高速公路公司所持的41.07%股權已無償轉讓 貴集團。所收購應佔資產淨值的賬面值人民幣315,670,000元已在權益中確認。
- (iii) 於2017年6月19日，差額為人民幣837,000元，即 貴公司向成彭高速公路公司作出人民幣125,000,000元的注資額與 貴集團應佔成彭高速公路公司資產淨值之差額已於權益中列賬為「非控股權益變動所產生的差額」。

(b) 融資活動所產生的負債變動

	銀行借款及 其他借款	應付一名 關聯方款項	應付利息
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2015年1月1日	2,532,775	-	6,249
融資現金流量變動	1,394,264	250,000	(211,693)
獲取其他借款的安排費用	(55,800)	-	-
安排費用攤銷	11,098	-	(11,098)
保證金貼現影響	(27,516)	-	-
利息開支	-	-	221,821
	<u>3,854,821</u>	<u>250,000</u>	<u>5,279</u>
於2015年12月31日及2016年1月1日	3,854,821	250,000	5,279
融資現金流量變動	(2,315,630)	125,000	(114,179)
已支銷未攤安排費用	44,702	-	(44,702)
未攤銷保證金貼現影響撥回	27,516	-	-
利息開支	-	-	149,743
資本化利息	-	-	6,135
	<u>1,611,409</u>	<u>375,000</u>	<u>2,276</u>
於2016年12月31日及2017年1月1日	1,611,409	375,000	2,276
融資現金流量變動	(155,909)	(375,000)	(72,558)
利息開支	-	-	72,112
資本化利息	-	-	235
	<u>1,455,500</u>	<u>-</u>	<u>2,065</u>
於2017年12月31日	<u>1,455,500</u>	<u>-</u>	<u>2,065</u>

26. 或然負債

於各有關期間結束時， 貴集團並無任何重大或然負債。

27. 資產抵押

由 貴集團資產就 貴集團銀行及其他借款抵押（以 貴集團資產抵押）的詳情分別載於歷史財務資料附註12及13。

28. 經營租賃安排

(a) 作為出租人

貴集團根據經營租賃安排出租我們若干辦公室大樓及服務站，租約按介乎1至20年的年期磋商。

於各有關期間結束時，貴集團與租戶根據不可取消經營租賃的未來最少應收租金總額如下：

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
一年內	684	1,060	883
第二至五年(包括首尾兩年)	1,516	2,165	2,211
五年後	3,753	3,359	2,964
	<u>5,913</u>	<u>6,544</u>	<u>6,018</u>

(b) 作為承租人

貴集團根據經營租賃安排租用若干土地，乃由於購買該等資產並不符合貴集團的最佳利益。土地租約按介乎8.5至18.6年的年期進行磋商。

於各有關期間結束時，貴集團根據不可取消經營租賃的未來最少應付租金總額如下：

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
一年內	–	1,706	3,803
第二至五年(包括首尾兩年)	–	13,651	15,213
五年後	–	36,073	34,351
	<u>–</u>	<u>51,430</u>	<u>53,367</u>

29. 承擔

除上文附註28所詳述的經營租賃承擔外，貴集團於各有關期間結束時的資本承擔如下：

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
已訂約但無撥備:	<u>361,983</u>	<u>1,184,404</u>	<u>780,874</u>

30. 關聯方交易及結餘

貴集團董事認為，下列公司為有關期間與貴集團發生重大交易或結餘的關聯方。

(a) 關聯方的名稱及關係

關聯方	關係
成都交通	最終控股公司
成都高速公路公司	母公司
成都交通樞紐場站建設管理有限公司 (「成都交通樞紐」)	由成都交通控制的公司
成都交投資產經營管理有限公司 (「資產管理」)	成都交通控制的公司
成都中油有限公司 (「中油能源」)	成都交通的聯營公司
成都路橋經營管理有限公司 (「成都路橋」)	由成都交通控制的公司

除於本報告其他部分詳述的交易外，貴集團亦與關聯方進行以下交易：

(b) 與關聯方交易

(1) 已收到／(償還予) 成都交通的貸款詳情

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
已收到貸款.....	250,000	125,000	—
償還貸款.....	—	—	(375,000)
	<u>250,000</u>	<u>125,000</u>	<u>(375,000)</u>

(2) 給予／(償還自) 成都交通的貸款詳情

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
給予貸款.....	2,232,447	27,516	—
償還貸款.....	(1,324,428)	(1,861,718)	(2,364)
	<u>908,019</u>	<u>(1,834,202)</u>	<u>(2,364)</u>

(3) 給予／(償還自)成都高速公路公司的貸款詳情

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
給予貸款.....	-	53,426	-
償還貸款.....	(31,004)	(136,155)	(53,426)

(4) 償還自成都交通樞紐的貸款詳情

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
償還貸款.....	70,000	-	-

(5) 利息收入所得

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
成都交通.....	121,403	78,910	-
成都交通樞紐.....	1,720	-	-

於截至2015年及2016年12月31日止年度，貴集團向成都交通及成都交通樞紐發放計息貸款。於每個月末根據成都交通及成都交通樞紐應收計息貸款的月結餘收取利息。於截至2015年及2016年12月31日止年度，向成都交通所收取的利率介乎每年4.75%至7.68%及每年4.75%至6.77%。於截至2015年12月31日止年度，向成都交通樞紐收取的利率為每年6.32%除上述者外，其他來自關聯方的貸款為無抵押、免息及無固定還款期限。

(6) 已收土地租賃收入

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
中油能源.....	1,843	1,824	1,146

董事認為按租賃協議所釐定向中油能源收取的租金開支乃基於相若地點的相若場地的市場費率。

(7) 關聯方提供的擔保

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
以下所擔保的銀行貸款			
成都交通.....	1,103,600	969,500	—
成都路橋.....	90,000	54,000	—
成都高速公路公司.....	150,000	—	—
	<u>1,343,600</u>	<u>1,023,500</u>	<u>—</u>
以下所擔保的其他借款			
成都交通.....	1,550,000	1,291,667	—
	<u>1,550,000</u>	<u>1,291,667</u>	<u>—</u>

銀行及其他借款由關聯方無償擔保。

(8) 從關聯方租賃的物業

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
成都交通樞紐.....	—	—	891
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>891</u>

董事認為，根據租賃協議釐定的 貴集團支付予Chengdu Junction的辦公室租金開支乃根據相類地點的市場價格計算。

(9) 來自關聯方的物業管理及其他一般服務

	截至12月31日止年度		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
資產管理.....	147	108	330
成都交通樞紐.....	—	—	30
	<u>147</u>	<u>108</u>	<u>360</u>

董事認為 貴集團按物業管理及其他一般服務協議向資產管理及成都交通樞紐支付的物業管理及其他一般服務開支乃基於相若地點的市場費率。

(c) 關聯方結餘

貴集團

	附註	於12月31日		
		2015年	2016年	2017年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應收關聯方款項：				
貿易性質				
資產管理.....	(i)	—	—	178
非貿易性質				
中油能源.....	(ii)	472	351	301
成都交通.....	(iii)	1,838,082	2,364	—
— 授予貸款的本金.....		1,836,566	2,364	—
— 應收利息.....		1,516	—	—
成都高速公路公司.....	(iv)	136,155	53,426	—
— 其他應收款項.....		101,720	—	—
— 授予貸款的本金.....		34,435	53,426	—
		<u>1,974,709</u>	<u>56,141</u>	<u>479</u>
應付關聯方款項：				
非貿易性質				
成都交通.....	(v)	250,000	375,000	—

(i) 於2017年12月31日，成都交通樞紐的應收結餘為成都交通樞紐的辦公室租賃預付租金。

(ii) 於2015年、2016年及2017年12月31日，中油能源的應收結餘為中油能源的租賃應收租金。

(iii) 於2015年12月31日，成都交通的應收款項包括授予成都交通的本金為人民幣1,836,566,000元的貸款及應收利息人民幣1,516,000元。該等貸款為無抵押、無固定還款期，並於截至2015年及2016年12月31日止年度分別按年利率4.75%至7.68%及4.75%至6.77%計息。

(iv) 於2015年12月31日，成都高速公路公司的應收款項為出售2009年服務特許經營權安排產生的應收款項人民幣101,720,000元，並由成都高速公路公司於2016年悉數支付。

(v) 於2015年及2016年12月31日的結餘為成都交通授予的無息貸款。該貸款為無抵押、無固定的還款條件。

(d) 貴集團主要管理人員的薪酬

	截至12月31日止年度		
	2015年 人民幣千元	2016年 人民幣千元	2017年 人民幣千元
薪金、津貼及實物利益	691	2,757	3,052
退休金計劃供款	57	277	380
	<u>748</u>	<u>3,034</u>	<u>3,432</u>

有關董事及監事的進一步詳情載於歷史財務資料附註8。

31. 按類別劃分的金融工具

貴集團

金融資產

	於12月31日		
	2015年 人民幣千元	2016年 人民幣千元	2017年 人民幣千元
貸款及應收款項			
貿易應收款項	387,970	15,032	32,396
計入預付款項、按金及其他應收款項的 金融資產	2,084,364	57,980	3,800
現金及現金等價物	<u>1,201,749</u>	<u>1,501,380</u>	<u>1,139,951</u>
	3,674,083	1,574,392	1,176,147
按公平值計入損益的金融資產	<u>500</u>	<u>500</u>	<u>500</u>
	<u>3,674,583</u>	<u>1,574,892</u>	<u>1,176,647</u>

金融負債

	於12月31日		
	2015年 人民幣千元	2016年 人民幣千元	2017年 人民幣千元
按攤銷成本列賬的金融負債			
貿易應付款項	57,952	182,454	749,686
計入應付款項及應計費用的金融負債	424,473	480,363	117,658
計息銀行借款及其他借款	<u>3,854,821</u>	<u>1,611,409</u>	<u>1,455,500</u>
	4,337,246	2,274,226	2,322,844
	<u>4,337,246</u>	<u>2,274,226</u>	<u>2,322,844</u>

附錄一

會計師報告

貴公司

金融資產

	12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貸款及應收款項			
貿易應收款項.....	6,689	6,744	4,297
計入預付款項、按金及其他應收款項的 金融資產.....	1,200,864	55,389	263
應收股息.....	—	—	92,369
現金及現金等價物.....	385,784	308,008	427,664
	<u>1,593,337</u>	<u>370,141</u>	<u>524,593</u>

金融負債

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
按攤銷成本列賬的金融負債			
貿易應付款項.....	31,254	33,397	31,252
計入應付款項及應計費用的金融負債.....	18,471	9,505	4,363
計息銀行借款及其他借款.....	1,750,466	305,000	275,000
	<u>1,800,191</u>	<u>347,902</u>	<u>310,615</u>

32. 金融工具的公平值及公平值等級

貴集團及貴公司的金融工具（由於到期時間較短，賬面值與公平值合理相若者除外）的賬面值及公平值如下：

貴集團

	於12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
賬面值			
金融資產			
按金，非即期部分.....	<u>80,984</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
金融負債			
計息銀行借款及其他借款， 非即期部分：			
— 銀行貸款.....	1,415,220	1,035,500	980,500
— 其他借款.....	1,437,349	338,182	230,000
	<u>2,852,569</u>	<u>1,373,682</u>	<u>1,210,500</u>

下列方法及假設用於估計公平值：

管理層已評估按公平值計入損益的金融資產的公平值與根據需要重大不可觀察輸入的估值技術的賬面值相同。

貴集團按金計息銀行及其他借款非即期部分的公平值乃透過使用年期、信貸風險及餘下到期時間類似的金融工具現時可獲得的利率（就 貴集團或附屬公司自有違約風險作出調整（如適用））貼現預期未來現金流量而計算。

公平值等級

於2015年、2016年及2017年12月31日， 貴集團及 貴公司金融資產及金融負債的非即期部分（其公平值已披露）之公平值計量等級被視為第三級，需要重大不可觀察輸入數據。以公平值計量且其變動計入當期損益的金融資產的公平值計量等級需要重大的不可觀察輸入數據（第三級）。

33. 財務風險管理目標及政策

貴集團的主要金融工具包括計息銀行及其他借款、貿易及其他應收款項、現金及現金等價物、貿易及其他應付款項。該等金融工具的主要目的是為 貴集團的業務籌集資金。 貴集團的政策是不得進行金融工具交易。

貴集團金融工具產生的主要風險為利率風險、流動資金風險及信貸風險。董事會檢討並同意管理各項風險的政策概述如下：

利率風險

計息銀行及其他借款、來自關聯方的計息貸款的利率及還款期分別披露於附註22及附註30(b)(ii)。由於 貴集團並無任何按浮息計息的長期應收款項及貸款，故 貴集團並無面臨任何重大市場利率變動風險。

信貸風險

現金及現金等價物、貿易應收款項及計入預付款項、按金及其他應收款項的金融資產之賬面值指 貴集團面臨有關該等金融資產的最高信貸風險。 貴集團絕大部分現金及現金等價物由位於中國內地的主要財務機構持有，管理層相信該等財務機構的信貸質量高。 貴集團根據財務機構的市場信譽、經營規模及財務背景，控制將於多家信譽良好的財務機構存放的存款大小，旨在將信貸風險限制至一個單一財務機構內可接受水平。

由於 貴集團的主要應收款項來自政府機構， 貴集團相信彼等屬可靠及高信貸質易，及因此，並無與該等客戶的重要信貸風險。 貴公司高級管理層持續審閱及評估 貴集團現有客戶的信用。

有關 貴集團面臨來自貿易應收款項的信貸風險之進一步定量數據披露於歷史財務資料附註17。

流動資金風險

貴集團採用經常性流動資金計劃工具，藉此監察 貴集團資金短缺的風險。該工具會考慮其金融工具及金融資產的到期日以及來自營運的預期現金流量。

貴集團的目標在於透過運用計息銀行及其他借款維持資金持續性與靈活性的平衡。

貴集團的流動資金主要依賴其維持充足經營現金流量以應付到期債項責任的能力。

於各有關期間結束時，根據合約未貼現款項 貴集團的金融負債到期資料載列如下：

貴集團

	2015年12月31日					
	按要求償還	3個月以下	3至12個月	1至5年	5年以上	總計
	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
計息銀行借款及						
其他借款.....	-	473,381	644,698	2,679,250	569,668	4,366,997
貿易應付款項.....	18,704	18,591	20,657	-	-	57,952
其他應付款項及						
應計費用.....	260,571	149,574	14,328	-	-	424,473
	<u>279,275</u>	<u>641,546</u>	<u>679,683</u>	<u>2,679,250</u>	<u>569,668</u>	<u>4,849,422</u>
	2016年12月31日					
	按要求償還	3個月以下	3至12個月	1至5年	5年以上	總計
	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
計息銀行借款及						
其他借款.....	-	58,358	249,406	1,061,805	533,100	1,902,669
貿易應付款項.....	13,343	148,284	20,827	-	-	182,454
其他應付款項及						
應計費用.....	386,025	22,311	72,027	-	-	480,363
	<u>399,368</u>	<u>228,953</u>	<u>342,260</u>	<u>1,061,805</u>	<u>533,100</u>	<u>2,565,486</u>
	2017年12月31日					
	按要求償還	3個月以下	3至12個月	1至5年	5年以上	總計
	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
計息銀行借款及						
其他借款.....	-	56,176	249,606	871,592	520,502	1,697,876
貿易應付款項.....	192,817	518,928	37,941	-	-	749,686
其他應付款項及						
應計費用.....	11,112	88,646	17,900	-	-	117,658
	<u>203,929</u>	<u>663,750</u>	<u>305,447</u>	<u>871,592</u>	<u>520,502</u>	<u>2,565,220</u>

附錄一

會計師報告

貴公司

2015年12月31日

	按要求償還	3個月以下	3至12個月	1至5年	5年以上	總計
	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
計息銀行借款及						
其他借款.....	-	96,981	361,287	1,287,143	215,650	1,961,061
貿易應付款項.....	15,353	5,699	10,202	-	-	31,254
其他應付款項及						
應計費用.....	87	14,728	3,656	-	-	18,471
	<u>15,440</u>	<u>117,408</u>	<u>375,145</u>	<u>1,287,143</u>	<u>215,650</u>	<u>2,010,786</u>

2016年12月31日

	按要求償還	3個月以下	3至12個月	1至5年	5年以上	總計
	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
計息銀行借款及						
其他借款.....	-	3,363	39,835	157,528	172,327	373,053
貿易應付款項.....	16,219	6,222	10,956	-	-	33,397
其他應付款項及						
應計費用.....	403	4,099	5,003	-	-	9,505
	<u>16,622</u>	<u>13,684</u>	<u>55,794</u>	<u>157,528</u>	<u>172,327</u>	<u>415,955</u>

2017年12月31日

	按要求償還	3個月以下	3至12個月	1至5年	5年以上	總計
	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
計息銀行借款及						
其他借款.....	-	3,133	24,121	159,887	148,946	336,087
貿易應付款項.....	17,143	9,338	4,771	-	-	31,252
其他應付款項及						
應計費用.....	386	2,922	1,055	-	-	4,363
	<u>17,529</u>	<u>15,393</u>	<u>29,947</u>	<u>159,887</u>	<u>148,946</u>	<u>371,702</u>

資本管理

貴集團的資本管理目標是保全 貴集團持續經營的能力，以致其可繼續為股東提供回報並為其他利益相關者提供福利，並通過與風險水平相當的服務及產品的定價向股東提供足夠回報。

貴集團按風險比例制訂資本金額。貴集團管理其資本結構並根據經濟狀況變動及相關資產的風險特點加以調整。為了維持或調整資本結構，貴集團可調整已付股東的股息金額，向股東退還資本，發行新股或出售資產以減債。

貴集團以槓桿比率監控資本，該比率為淨債務除以總權益加淨債務。淨債務包括貿易應付款項、計息銀行及其他借款、其他應付款項及應計費用以及應付稅項，減去現金及現金等價物。資本指貴公司擁有人應佔權益。

貴集團的策略是保持槓桿比率在穩健的資本水平，以支持其業務。貴集團採取的主要策略包括但不限於審閱未來現金流量要求和支付到期債務的能力，保持可用銀行融資在合理水平及調整投資計劃和融資計劃（如需要），以確保貴集團擁有合理水平的資本支持其業務。於各有關期間結束時的資產負債比率如下：

	12月31日		
	2015年	2016年	2017年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貿易應付款項.....	57,952	182,454	749,686
其他應付款項及應計費用.....	454,742	522,338	160,449
應付稅項.....	36,177	32,469	20,362
計息銀行借款及其他借款.....	3,854,821	1,611,409	1,455,500
減：現金及現金等價物.....	(1,201,749)	(1,501,380)	(1,139,951)
保證金.....	(80,984)	-	-
淨債務.....	3,120,959	847,290	1,246,046
總權益.....	1,680,152	2,054,462	2,267,108
資本及淨債務.....	<u>4,801,111</u>	<u>2,901,752</u>	<u>3,513,154</u>
資產負債比率.....	<u>65%</u>	<u>29%</u>	<u>35%</u>

34. 有關期間後事件

有關期間後概無發生需要作出額外披露或調整的其他重大事件。

III. 期後財務報表

貴集團或貴集團旗下任何公司均未就於2017年12月31日之後的任何期間編製經審核財務報表。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

1. 中國稅項

1.1 股息稅

個人

根據於1980年9月10日頒布及生效，2011年6月30日新修訂的《中華人民共和國個人所得稅法》（「《個人所得稅法》」），利息、股息、紅利所得須按20%的統一稅率徵稅。利息、股息、紅利所得，偶然所得和其他所得，以每次收入額為應納稅所得額。

2011年6月28日，國家稅務總局（「國家稅務總局」）頒布《國家稅務總局關於國稅發[1993]045號文件廢止後有關個人所得稅徵管問題的通知》（《新稅收通知》）。根據《新稅收通知》，於香港上市的中國公司向外籍個人派付的股息須按《個人所得稅法》及其實施條例的規定繳納中國預扣稅，該等預扣稅或可按適用的雙重徵稅條約予以寬減或豁免。一般而言，在無根據該等條約應用的情況下，香港上市公司向外籍個人派付股息通常應按10%的適用稅率徵稅。如10%的稅率不適用，預扣稅公司則應：(1)在適用稅率低於10%時，按相應程序返還超出稅額；(2)在適用稅率介乎10%至20%之間時，以適用稅率預扣該等外籍個人所得稅；及(3)在雙重徵稅條約不適用時，以20%的稅率預扣該等外籍個人所得稅。

企業

根據於2006年8月21日簽署及於2007年1月1日生效的《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》，中國政府可就中國公司向香港居民（包括自然人和法人）派付的股息徵稅，但該稅項不得超過應付股息總額的10%。倘一名香港居民在一家中國公司直接持有25%或以上的股東權益，則該稅項不得超過中國公司應付股息總額的5%。

根據於2007年3月16日頒布、於2008年1月1日生效及於2017年2月24日修訂的《中華人民共和國企業所得稅法》（《新企業所得稅法》）以及於2007年12月6日頒布及於2008年1月1日生效的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，非居

民企業在中國境內未設立機構、場所的，或者雖設立機構、場所但取得的所得與其所設機構、場所沒有實際聯繫的，應當就其來源於中國境內的所得繳納10%的企業所得稅。

1.2 資本收益稅

根據於1980年9月10日頒布及生效，並於2011年6月30日新修訂的《中華人民共和國個人所得稅法》以及於1994年1月28日頒布及生效並於2011年7月19日新修訂的《中華人民共和國個人所得稅法實施條例》，財產轉讓所得須繳納20%的個人所得稅。

根據財政部及國家稅務總局於1998年3月30日聯合發布及生效的《關於個人轉讓股票所得繼續暫免徵收個人所得稅的通知》。從1997年1月1日起，對個人轉讓上市公司股票所得繼續暫免徵收個人所得稅。

然而，根據財政部、國家稅務總局及中國證監會於2009年12月3日聯合發布的《關於個人轉讓上市公司限售股所得徵收個人所得稅有關問題的通知》(財稅[2009]167號)，個人轉讓國內相關證券交易所上市公司股份所得將繼續免徵個人所得稅，但《關於個人轉讓上市公司限售股所得徵收個人所得稅有關問題的補充通知》(財稅[2010]70號)中所界定的相關限售股份除外。截至最後可行日期，前述條文未明確規定是否就非中國居民個人出售中國居民企業於海外證券交易所上市的股份徵收個人所得稅。

1.3 印花稅

根據於1998年8月6日頒布、於1998年10月1日生效並於2011年1月8日修訂的《中華人民共和國印花稅暫行條例》，在中華人民共和國境內書立、領受本條例所列舉憑證的單位和個人，均是印花稅的納稅義務人應當按規定繳納印花稅。納稅人應當根據應納稅憑證的性質計算應納印花稅金。下列憑證為應納稅憑證：(1)購銷、加工承攬、財產租賃、貨物運輸、倉儲保管、借款、財產保險、技術合同或者具有合同性質的憑證；(2)產權轉移書據；(3)營業賬簿；(4)權利、許可證照；(5)經財政部確定徵稅的其他憑證。

1.4 公司所得稅

根據《新企業所得稅法》及於2007年12月6日頒佈並自2008年1月1日期實施的《中華人民共和國在企業所得稅法實施條例》，在中國註冊設立的企業從生產及經營所賺取的收益以及其他收益應按25%的稅率繳納企業所得稅。居民企業（指依法在中國境內成立，或者依照外國（地區）法律成立但實際管理機構在中國境內的企業）應當就其來源於中國境內、境外的所得繳納企業所得稅，企業所得稅稅率為25%。

1.5 營業稅改徵增值稅

根據於2016年3月23日頒佈及於2016年5月1日生效的《關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知》。經國務院批准，自2016年5月1日起，在全國範圍內全面推開營業稅改徵增值稅試點，建築業、房地產業、金融業、生活服務業等全部營業稅納稅人，納入試點範圍，由繳納營業稅改為繳納增值稅。公路經營企業中的一般納稅人收取試點前開工的高速公路的車輛通行費，可以選擇適用簡易計稅方法，減按3%的徵收率計算應納稅額。「試點前開工的高速公路」是指相關施工許可證明上註明的合同開工日期在2016年4月30日前的高速公路。

根據於1993年12月13日頒佈、於1994年1月1日生效，並於2017年11月19日新修訂的《中華人民共和國增值稅暫行條例》以及其他相關執行法規，在中華人民共和國境內銷售貨物或者加工、修理修配勞務，銷售服務、無形資產、不動產以及進口貨物的單位和個人，均為增值稅的納稅人，並應當繳納增值稅。

2. 外匯管制

人民幣是中國的法定貨幣，目前受到外匯管制，無法完全自由兌換成外匯。經中國人民銀行授權，國家外匯管理局有權行使管理與外匯相關的所有事宜的職能，包括實施外匯管制規定。

根據國務院於1996年1月29日頒佈、1996年4月1日實施、並於2008年8月5日最新修訂的《中華人民共和國外匯管理條例》，境內機構、境內個人的外匯收支或者外匯經營活動，以及境外機構、境外個人在境內的外匯收支或者外匯經營活動，適用此條

例。境內機構從事有價證券、衍生產品發行、交易，應當按照國務院外匯管理部門的規定辦理登記。外匯管理機關有權對資本項目外匯及結匯資金使用和賬戶變動情況進行監督檢查，但是國家對經常性的國際支付和轉移不再予以限制。

根據國家外匯管理局於2014年12月26日頒布並實施的《國家外匯管理局關於境外上市外匯管理有關問題的通知》(匯發[2014]54號)，境內公司應在境外上市發行結束之日起15個營業日內，需持相應資料向其註冊所在地的國家外匯管理局地方分支機構辦理境外上市登記；當地外匯局審核材料無誤後，會在資本項目信息系統為公司辦理登記，公司可憑相應登記憑證辦理境外上市開戶及相關業務。境外上市所得款項可調回對應的境內專用賬戶或存放境外專用賬戶，資金用途應與文件及其他公開披露文件所列相關內容一致。

根據國家外匯管理局於2015年2月13日頒布，並於2015年6月1日實施的《國家外匯管理局關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》(匯發[2015]13號)，其取消了境內直接投資項下外匯登記核准和境外直接投資項下外匯登記核准，改由銀行直接審核辦理境內直接投資項下外匯登記和境外直接投資項下外匯登記，國家外匯管理局及其分支機構通過銀行對直接投資外匯登記實施間接監管。

根據國家外匯管理局於2016年6月9日頒布並實施的《國家外匯管理局關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》(匯發[2016]16號)，相關政策已經明確實行意願結匯的資本項目外匯收入(包括境外上市調回資金)，可根據境內機構的實際經營需要在銀行辦理結匯；境內機構資本項目外匯收入意願結匯比例暫定為100%。國家外匯管理局可根據國際收支形勢適時對上述比例進行調整。

匯發[2016]16號文還規定了境內機構資本項目外匯收入的使用應遵循真實、自用原則。境內機構的資本項目外匯收入及其結匯所得人民幣資金，應當遵守以下規定：

- (1) 不得直接或間接用於企業經營範圍之外或國家法律法規禁止的支出；
- (2) 除另有明確規定外，不得直接或間接用於證券投資或除銀行保本型產品之外的其他投資理財；
- (3) 不得用於向非關聯企業發放貸款，經營範圍明確許可的情形除外；及
- (4) 不得用於建設、購買非自用房地產（房地產企業除外）。

此外，境內機構申請使用資本項目收入辦理支付時，應如實向銀行提供與資金用途相關的真實性證明材料。對於申請(1)一次性將全部資本項目外匯收入支付結匯；或(2)將結匯待支付賬戶中全部人民幣資金進行支付的境內機構，如不能提供相關真實性證明材料的，銀行不得為其辦理結匯、支付。

以下是成都高速公路股份有限公司的交通顧問綜智(中國)有限公司，就四川成灌高速公路、成彭高速公路、成都機場高速公路、成溫邛高速公路，提供交通諮詢服務，進行獨立交通量預測研究報告文本，以便收錄於本文件內。



綜智(中國)有限公司
香港九龍尖沙嘴廣東道30號
新港中心9樓907室

[日期]

致公司董事
成都高速公路股份有限公司

敬啟者，

四川省成灌高速公路、成彭高速公路、成都機場高速公路及 成溫邛高速公路高速公路交通流量預測研究最終報告

根據閣下之指示及受成都高速公路股份有限公司(「公司」)委託，綜智(中國)有限公司(「顧問公司」)已展開對中華人民共和國(「中國」)四川省內四條高速公路之獨立交通流量研究(「研究」)。本報告總結的交通流量預測是根據顧問公司技術分析得出。顧問公司確認，下列高速公路之交通流量預測按獨立及專業方式進行：

1. 成灌高速公路
2. 成彭高速公路
3. 成都機場高速公路
4. 成溫邛高速公路

本報告研究結果總結如下：

1 前言

本報告總結的交通流量預測是根據顧問公司技術分析得出。顧問公司確認，餘下至專營期屆滿年之交通流量預測是按獨立及專業方式進行。在進行研究期間，顧問公司已根據充分的實地視察之分析、會見當地機關／收費公路營辦商，並檢閱所獲取的交通數據、可行性報告及其他相關資料。在運用公司提供之資料時，顧問公司已取得收費公路管理層之確認，並無遺漏任何重要資料的重大因素存在。顧問公司結論是，已獲提供足夠及可靠資料以作出最終檢閱及全面分析。

1.1 路線

成灌高速公路

成灌高速公路全長40.44公里，設有七個收費站，為是六條行車線瀝青混凝土路面的高速公路。設計行車速度為120公里／小時，為全封閉式高速公路，於2000年7月正式投入營運，位於四川省，成灌高速從成都高新區向西至都江堰。對川西的經濟發展和旅遊業的發展起到十分重要的推動作用。

成彭高速公路

成彭高速公路原為雙向四車道，於2017年開展拓寬工程拓寬至六條車道路段（成都－綿陽高速公路（復線）與成都第二繞城高速公路路段），八條車道（成都第二繞城高速公路與成彭高速公路成都收費站路段），道路拓寬工程預計將在2018年6月30日完成。設有四個收費站，全長21.32公里，設計行車速度為100公里／小時，於2004年10月建成通車，正式投入營運。位於四川省，成彭高速公路從成都新都區開始到彭州。成彭高速為省道S105的重要組成部分，為四川高速公路網成都放射線的骨幹部分，為連接川北的主要交通走廊。

成都機場高速公路

成都機場高速公路為四車道高速公路，設有一個收費站，瀝青混凝土路面，全長11.98公里，採用高速公路設計標準，設計時速100公里／小時。為全封

閉式高速公路，於1999年正式投入營運，位於四川省，成都機場高速公路從成都南站高架橋至雙流機場1號隧道。是區內主要連接成都雙流國際機場的高速。

成溫邛高速公路

成溫邛高速公路為雙向四／六車道高速公路，設有十二個收費站，瀝青混凝土路面，全長65.60公里，設計時速100公里／小時。成溫邛高速公路全部位於成都市境內，其前身成溫邛公路是318國道的一段，於2004年10月建成通車。位於四川省，成溫邛高速公路從青羊區開始到邛崃市。

四條高速公路的所在位置及描述總括在圖1-1及表格1-1。

圖表1-1 四條高速公路位置



來源：成都高速公路股份有限公司，2018年

表格1-1 項目公路總體描述

	長度 (公里)	行車道	收費站數目	開始運營	專營期至
成灌高速公路.....	40.44	6	7	2000年7月	2030年7月
成彭高速公路.....	21.32	4 ⁽¹⁾	4	2004年11月	2033年10月
成都機場高速公路.	11.98	4	1	1999年7月	2024年12月
成溫邛高速公路...	65.60	6/4	12	2005年1月	2035年1月

附註：

- (1) 成彭高速公路擴建項目預期將於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。

來源：成都高速公路股份有限公司，2018年

終點和主要連接點

- 成都市是中國四川省首府。成都市主要工業包括機械、汽車、醫藥、食品和通信科技，吸引眾多大型企業。越來越多外來的高科技企業也紛紛落戶。成都市的交通網絡發達，是許多國家高速公路的起點，四川－山西、四川－西藏、四川－雲南都有重要的交通走廊。
- 雙流國際機場距成都市區西南部16公里，是中西部最繁忙的機場，是全國第五繁忙的機場，2017年機場旅客吞吐量達到4,980萬人次。
- 項目高速公路連接成都通往四川眾多著名旅遊景點，包括一系列聯合國教科文組織世界遺產名錄、如九寨溝風景名勝區、青城山、都江堰水利工程及西嶺雪山等。
- 成都第二繞城高速公路：完成連接成都市的高速公路，完善了成都的交通路網促成「一小時經濟圈」政策。

現有的競爭公路／鐵路

- 現有競爭道路包括成青快速通道、成灌鐵路、成綿高速、成雅高速、成溫邛快速通道等；
- 成灌高速公路面臨以下競爭公路：
 - 成青快速通道，起於成都，止於青城山，為免費道路，主要分流來往青城山的客車流量；
 - 成都－都江堰鐵路（成灌鐵路）為成都居民提供了高速公路以外的替代運輸方式，主要分流到都江堰和青城山的客車，火車票價單程人民幣15元。
- 成彭高速公路面臨以下競爭公路：
 - 成綿高速，起於成都，止於綿陽，主要分流前往溫江區的客車與貨車。
- 成溫邛高速公路面臨以下競爭公路：
 - 成溫邛快速通道，起於雙流，止於邛崃，為免費市政快速道路，主要分流前往溫江地區的客車和貨車；
 - 成雅高速，起於成都，止於雅安，收費公路，主要分流前往雅安地段的客車與貨車流量；
 - 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，主要分流來往成都與溫江區之間的客車。
- 成都機場高速公路面臨以下競爭公路：
 - 成都地鐵10號線的競爭，主要分流前往成都雙流國際機場的客車。

來源：成都高速公路股份有限公司，2018年

2 研究目標和服務範圍

研究之技術目標是為公司提供未來車流量預測之獨立研究。工作範圍包括對四條項目公路的未來車流量作預測：

主要工作包括：

- 收集及分析歷史交通量數據；
- 收集及審閱研究地區之社會經濟數據；
- 會見收費公路營辦商、當地公路局官員及當地規劃部門官員；
- 審閱獲提供有關研究公路交通走廊之規劃及可行性報告；
- 建立社會經濟及交通預測模型；
- 分析於研究下對行車走廊競爭道路可能產生之影響；及
- 編製交通流量預測。

3 交通流量預測方法

為了四條項目高速公路實現可靠的交通流量預測，顧問公司建立了全面的社會經濟及交通預測模型（「交通模型」）。該交通模型是根據收費公路研究廣泛採用之傳統行車需求預測方法進行，並已用於四川省及中國類似收費公路上。顧問公司於四川省地區及中國其他地區之其他項目中所收集及累積之有關資料亦已納入本研究內。研究之交通流量預測方法及重要假設總結在下面章節。

- (i) 數據收集及分析 — 本技術階段之主要目標是取得現有可獲提供之資料，並將之整理作下一個工作階段。典型數據及資料包括過往公路網絡數據、站到站起終點數據、收費公路車流量及收益數據，以及有關地區之現有及未來社會經濟預測，以及過往分析及報告。
- (ii) 交通預測模型之建立 — 顧問公司在本研究用專業的電腦模擬軟件來建立交通預測模型，並為四川省劃分了超過200個交通分析小區（Traffic Analysis Zone, TAZ）進行未來分析。交通預測模型用於基礎年現狀校核，採用合

理的交通增長率假設預測交通分佈，以及在高速公路網上進行交通分配，以獲得未來交通量預測結果。

- (iii) 交通模型輸入假設 — 交通模型輸入包括現狀交通數據（參考本報告4.1部分）及社會經濟數據及未來假設（參考本報告4.2部分）。交通模型會計算出未來交通需求（分車型的需求矩陣）。其他交通模型輸入包括路網假設（參考本報告4.3部分）、模型參數包括交通堵塞延誤、道路通行能力（參考本報告4.4部分），及費率假設（參考本報告4.5部分）等。
- (iv) 交通流量 — 交通模型會應用適當的交通工程運算方法來分配未來年需求矩陣（分不同車型）於未來年的路網。此過程稱為「交通流量分配」，交通模型所採用的方法為「綜合成本」來模擬道路使用者在研究範圍所選擇的路徑，以此進行交通流平衡分配。所謂綜合成本下的交通流分配，即綜合考慮影響道路車輛路徑選擇的所有成本因素（例如行車時間、行車距離、行車成本、路費等等因素）。

顧問公司所建立的交通模型的交通分配方法考慮了一般道路使用者願意承擔的出行成本。在過程中考慮了項目公路及與之競爭的公路兩者之間的速度與交通堵塞程度。在其出行矩陣的分配過程裏，任何兩個交通分析小區之間的出行，會被分配到綜合成本最低的路徑。分配是一個重複的過程，在每一次的過程中，車輛都會選擇綜合成本最低的路徑。項目路的路段流量因此可被計算出來。

4 主要假設

交通預測的主要假設如下所列。

4.1 現狀交通數據

四條項目高速公路開通至今已經超過10年（例如成都機場高速公路於1999年開通、成溫邛高速公路於2004年開通），顧問公司亦從項目公司獲取了2012-2017年的歷史交通數據，經分析後顧問公司認為其交通構成、模式和交通流量已基本趨於穩定。

顧問公司從四川省高速公路收費結算系統獲取了四條項目公路在2017年10月23至29日、及2018年3月23至29日期間的站到站交通起終點數據，這些數據記錄了該時間段內四川省高速公路聯網系統內四條項目公路的車輛信息，包括：出入口時間和出入口站（起終點）、車型、收費類型、通行費費額、總重（貨車）等。這些數據為顧問公司提供四條項目高速公路的交通構成、車輛的起點和目的地、交通量週變化及其行車距離等信息。

從收費公路系統的站到站數據來獲取高速公路車流分佈的做法具有多個優點。首先，數據由電子設備記錄，不經人手調查。第二，數據直接由四川省高速公路收費系統取得，免除了由於人手輸入資料可能造成的錯誤，提高了基礎資料的準確性，以供後續分析；第三，資料全面反映高速公路系統的24小時記錄，因而可避免抽樣調查方法可能會產生的不一致問題。

4.2 社會經濟發展

過往於研究地區及中國其他地區進行之研究顯示，國內生產總值之增長與客貨車輛之相容性及關係較任何其他因素或出現之影響因素為大。利用「國內生產總值」統計數字作為最佳指標，以決定研究中之公路未來之交通增長。由於大多數預期未來行車將與四川省區內之乘客及貨物流動有關，故此，國內生產總值增長將用作未來預測之主要影響因素。研究地區之未來經濟增長趨勢參考中國及四川省現有地區經濟政策一致，包括第十三個五年計劃、省發展總計劃及當地政府政策。所採納之經濟增長列於下表：

表格4-1 每年國內生產總值增長假設

	2018-2020	2021-2025	2026-2030	2031-2035
中國	7.8%	6.5%	5.5%	4.5%
四川省	7.9%	6.5%	5.5%	4.5%
成都區	7.9%	6.5%	5.5%	4.5%
德陽區	8.4%	7.0%	6.0%	5.0%
綿陽區	8.3%	7.0%	6.0%	5.0%
雅安區	8.1%	6.5%	5.5%	4.5%

來源：四川省第十三個五年計劃、顧問公司假設，2018年

4.3 道路網及其他基建假設

有關交通模型中所建立之基礎年（2017年）的路網，顧問公司採用了從四川省高速公路圖，將主要道路都輸入交通模型軟件中來建立，當中包含所有高速公路和國省道。

未來年的預測需要對四川省未來路網的變化作出分析，顧問公司基於現狀路網、四川高速公路路網規劃全圖、第十三個五年計劃的規劃新建高速公路項目。所有這些新建高速公路已經根據其預計開通時間添加到基礎年交通模型軟件的路網中，對於2021年以後的公路基礎設施規劃項目，暫無官方來源作假設。

研究範圍可能影響四條項目道路的主要規劃或在建的基建項目包括以下。

- 成彭高速公路拓寬工程－成彭高速公路將拓寬至六條車道路段（成都－綿陽高速公路（復線）與成都第二繞城高速公路路段），八條車道（成都第二繞城高速公路與成彭高速公路成都收費站路段），道路拓寬工程預計將在2018年6月30日完成。
- 成都第三繞城高速公路－在成都外圍形成一條外環路，連接德陽、都江堰、大邑、蒲江、彭山、簡陽及中江等地。2014年正式開建，預計2020年底完工通車。
- 成都第二機場－成都雙流國際機場在不久未來將接近飽和，成都天府國際機場的建設，能滿足成都未來的發展成中國西部區域航空樞紐。2016年新機場開工建設，一期工程預計2020年投入使用，成都即將邁入雙機場時

代，設計滿足年旅客吞吐量為4,000萬人次，遠期達到5,000萬人次，將分流成都出港的部分旅客量。

顧問公司將未來出行矩陣（本報告4.1及4.2部分方法得到）在未來路網上分配車流量。根據交通模型分析結果，未來年對項目高速公路有比較大影響的年份是2019年、2020年和2021年。其他新開通道路同樣在模型中進行了測試，但由於其走向的差異或者距離項目高速公路較遠，對項目高速公路影響較輕微。

4.4 交通堵塞延誤及道路通行能力

四條項目高速公路的最大設計車速為100公里／小時或120公里／小時。對高速公路的通行能力構成影響的因素主要有設計標準（設計車速）、車型構成及交通量時間分佈（高峰小時系數）。根據公路工程技術標準(JTG B01-2014)，三級服務水平斷面的通行能力為1,650 (PCU／車道／小時)，四條項目高速公路的通行能力如下表所示。

表格4-2 項目高速公路的通行能力假設

	長度 (公里)	行車道數目	設計車速 (公里／小時)	通行能力 (車輛數／每日)
成灌高速公路	40.44	6	120	168,960
成彭高速公路	21.32	4 ⁽¹⁾	100	108,444
成都機場高速公路.....	11.98	4	100	93,866
成溫邛高速公路	65.60	6/4	100	110,080 (四條行車道) 165,120 (六條行車道)

附註：

- (1) 成彭高速公路擴建項目預期將於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(通行能力為162,667車輛數/每日)，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(通行能力為216,889車輛數/每日)。

來源：顧問公司，2018

因為未來年項目高速公路高速客貨車比例的變化，將影響各個斷面實際可以通過自然車數量，於是相應的影響那個時間的斷面通行能力。因此未來年項目高速公路的通行能力可能會與當前的計算值有些變化。

出行的行車時間基本上由車速決定，而車速又隨交通堵塞程度而變化。基礎年項目高速公路的堵塞程度已經計算。在未來年隨著交通量增長，將有必要通過容量約束的交通分配來估計車速，所分配的交通量和服務水平已存於交通模型數據庫中。

4.5 通行費率

通行費率是其中一個影響出行者的路線選擇的其中一個參數。在交通模型的交通分配的過程中，不同車型的實際通行費率已被輸入到在交通模型裏面，來評估出行者的路線選擇。四川省現行的標準通行費率如下所示：

表格4-3 四川省現行的標準通行費率

車型分類	車型分類	
	客車（座位）	貨車（噸）
1	≤7（含7）	≤2
2	8-19（含19）	2-5（含5）
3	20-39（含39）	5-10（含10），2英呎集裝箱貨車
4	≥40	10-15（含15），40英呎集裝箱貨車
5	-	>15

客車通行費率（人民幣元／每公里）

車型分類	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.....	0.5	0.4 ⁽¹⁾	0.63	0.35	0.45
2.....	1.0	0.8 ⁽¹⁾	1.26	0.7	0.9
3.....	1.5	1.2 ⁽¹⁾	1.89	1.05	1.35
4.....	2.0	1.6 ⁽¹⁾	2.52	1.4	1.8
5.....	2.5	2.0 ⁽¹⁾	3.15	1.75	2.25

附註：

- (1) 2018年5月28日，公司收到四川省發展和改革委員會和四川省交通廳的通知，批准在成都高速公路擴建完成後，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、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。

成都機場高速採用固定通行費，費率如下：

車型分類	通行費率（人民幣元／車次）
	成都機場高速公路
1.....	10.00/5.0（出租車） ⁽¹⁾
2.....	20.00
3.....	30.00
4.....	40.00
5.....	50.00

附註：

- (1) 在2016年1月1日之前，適用通行費為每輛1型客車14.0元人民幣，每輛出租車為7.0元人民幣。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。

貨車計重收費所採取的計算方法如下：

收費	類別	計重收費標準
計重收費	標準費率	0.075元／噸公里
	< 20噸（含20噸）	0.075元／噸公里
	20~40噸（含40噸）	首20噸標準費率 餘下部分其費率按標準費率線性遞減到 標準費率的50%計收
	>40噸	首20噸標準費率 次20噸其費率按標準費率線性遞減到基 本費率的50%計收 餘下部分按標準收費率50%收取

來源：成都高速公路股份有限公司，2018年

超限懲罰：超限0~30%部分按標準費率計費；超限30%~100%部分按標準費率3至5倍累進收費；超過100%部分按標準費率5倍收費；貨車貨物重量超過55噸，通行價格按標準費率16倍收費。

除了以上標準通行費率，以下陳述了其他通行費的減免安排：

- 車輛用電子收費方式(ETC)繳費可獲5%折扣優惠；
- 出租車使用機場高速可獲50%折扣優惠；
- 載有軍用登記車牌，消防車，警車，執行政府當局通行的救援任務的車輛，免繳通行費；
- 合法裝載運輸鮮活農產品車輛免收車輛通行費；
- 車輛可以購買成都機場高速公路的年票年收費率

5 交通流量預測結果

根據上述研究以及主要假設，得到項目公路的營運期間的交通流量預測。未來交通預測是基於年平均日的交通流量(AADT)計算，有關項目四條高速的年平均日的交通流量如下表所述。

基於以上研究，本次預測除了基本方案以外，我司還對項目四條高速測試了一系列的敏感性測試方案，各個方案的假設內容如下表5-1所示。

表格5-1 項目四條高速敏感性測試方案

內容	
(1)	基本方案 根據第4章的假設條件
(2)	敏感性測試1 在基本方案基礎上，社會經濟增長情況假設下調10%的測試
(3)	敏感性測試2 在基本方案基礎上，社會經濟增長情況假設上調10%的測試

5.1 基本方案

表格5-2 成灌高速公路年平均日交通流量（基本方案）（車次／每日）

年份	一類客車	二類客車	三類客車	四類客車	五類客車	一類貨車	二類貨車	三類貨車	四類貨車	五類貨車	總數 ⁽¹⁾
2018	34,540	549	669	188	4	1,651	940	181	461	2,488	41,671
2019	35,121	586	889	234	4	1,608	935	177	480	2,443	42,477
2020	38,520	643	976	257	4	1,754	1,020	194	523	2,663	46,554
2021	41,672	696	1,056	278	4	1,889	1,100	207	563	2,866	50,331
2022	45,082	752	1,143	300	4	2,034	1,184	224	606	3,085	54,414
2023	48,770	814	1,237	325	4	2,190	1,276	241	652	3,320	58,829
2024	52,760	880	1,338	351	5	2,359	1,374	260	703	3,574	63,604
2025	57,078	952	1,448	380	5	2,541	1,481	279	757	3,846	68,767
2026	61,122	1,019	1,551	406	5	2,711	1,581	298	807	4,102	73,602
2027 ⁽²⁾	65,331	1,089	1,658	434	6	2,885	1,684	317	859	4,365	78,628
2028	68,908	1,151	1,753	459	6	3,031	1,770	333	904	4,591	82,906
2029	71,136	1,190	1,814	475	6	3,115	1,822	343	930	4,731	85,562
2030	72,297	1,211	1,848	483	6	3,151	1,844	346	944	4,806	86,936

來源：顧問公司，2018年

備註：1類：貨車（≤2噸），客車（≤7座）；2類：貨車（2~5噸，含5噸），客車（8~19座）；3類：貨車（5~10噸，含10噸）或20呎集裝箱貨車，客車（20~39座）；4類：貨車（10~15噸，含15噸）或40呎集裝箱貨車，客車（≥40座）；5類：貨車（>15噸）

- (1) 年平均日交通流量：指各斷面日均交通量乘以其段面里程數的積的和，除以各段面里程數的和。
- (2) 成灌高速部分路段飽和。

表格5-3 成彭高速公路年平均日交通流量（基本方案）（車次／每日）

年份	一類客車	二類客車	三類客車	四類客車	五類客車	一類貨車	二類貨車	三類貨車	四類貨車	五類貨車	總數 ⁽¹⁾
2018 ⁽²⁾	24,328	179	367	38	0	1,919	885	204	307	1,126	29,353
2019.....	41,419	308	636	70	0	3,253	1,436	319	531	1,869	49,841
2020.....	44,813	333	688	75	0	3,510	1,549	344	572	2,014	53,898
2021.....	47,815	355	735	81	0	3,738	1,649	367	609	2,142	57,491
2022.....	51,025	379	784	86	0	3,981	1,756	390	647	2,278	61,326
2023.....	54,450	404	836	92	0	4,240	1,869	416	689	2,423	65,419
2024.....	58,100	431	893	98	0	4,516	1,990	442	733	2,578	69,781
2025.....	62,001	460	953	105	0	4,810	2,119	471	780	2,742	74,441
2026 ⁽³⁾	65,115	483	1,000	110	0	5,032	2,212	491	813	2,847	78,103
2027.....	68,347	506	1,049	115	0	5,259	2,306	512	846	2,952	81,892
2028.....	71,758	531	1,101	121	0	5,499	2,406	534	881	3,063	85,894
2029.....	75,365	557	1,156	127	0	5,752	2,511	557	918	3,180	90,123
2030.....	79,181	584	1,214	133	0	6,018	2,622	581	956	3,303	94,592
2031.....	82,233	606	1,261	138	0	6,234	2,711	601	988	3,403	98,175
2032.....	85,278	627	1,307	144	0	6,449	2,798	620	1,019	3,504	101,747
2033.....	88,467	649	1,355	149	0	6,674	2,890	640	1,052	3,610	105,486

來源：顧問公司，2018年

備註：1類：貨車（≤2噸），客車（≤7座）；2類：貨車（2~5噸，含5噸），客車（8~19座）；3類：貨車（5~10噸，含10噸）或20呎集裝箱貨車，客車（20~39座）；4類：貨車（10~15噸，含15噸）或40呎集裝箱貨車，客車（≥40座）；5類：貨車（>15噸）

- (1) 年平均日交通流量：指各斷面日均交通量乘以其段面里程數的積的和，除以各段面里程數的和。
- (2) 2018年上半年成彭高速正在進行拓寬工程，2018年7月1日開始成彭高速採取正常過站式收費。
- (3) 成彭高速部分路段飽和。

表格5-4 成都機場高速公路年平均日交通流量（基本方案）（車次／每日）

年份	一類客車	二類客車	三類客車	四類客車	五類客車	出租車	不收費	總數 ⁽¹⁾
2018	35,556	342	61	22	4	8,123	7,013	51,121
2019	38,366	369	66	23	4	8,765	7,567	55,160
2020 ⁽²⁾	33,116	319	57	20	4	7,566	6,532	47,614
2021	29,220	281	50	18	3	6,675	5,763	42,010
2022	28,252	272	49	17	3	6,455	5,572	40,620
2023	29,133	281	50	18	3	6,656	5,746	41,887
2024	29,755	286	51	18	3	6,797	5,868	42,778

來源：顧問公司，2018年。

備註：1類：貨車（≤2噸），客車（≤7座）；2類：貨車（2~5噸，含5噸），客車（8~19座）；3類：貨車（5~10噸，含10噸）或20呎集裝箱貨車，客車（20~39座）；4類：貨車（10~15噸，含15噸）或40呎集裝箱貨車，客車（≥40座）；5類：貨車（>15噸）

- (1) 年平均日交通流量：指各斷面日均交通量乘以其段面里程數的積的和，除以各段面里程數的和。即在成都機場高速收費站駛入或駛出，而不論其進入或離開高速位置的交通量；
- (2) 成都第二機場－天府國際機場一期將於2020年投入使用。

表格5-5 成溫邛高速公路年平均日交通流量(基本方案)(車次/每日)

年份	統籌收費										正常過站式收費										總數 ⁽¹⁾
	一類客車	二類客車	三類客車	四類客車	五類客車	一類貨車	二類貨車	三類貨車	四類貨車	五類貨車	一類客車	二類客車	三類客車	四類客車	五類客車	一類貨車	二類貨車	三類貨車	四類貨車	五類貨車	
2018	37,560	504	670	103	0	2,674	1,710	292	288	590	3,632	52	68	19	0	547	344	154	530	1,161	50,898
2019	39,078	524	700	107	0	2,784	1,773	303	300	616	3,772	54	71	20	0	568	357	158	547	1,207	52,939
2020	40,498	542	727	111	0	2,886	1,832	314	312	640	3,909	56	74	21	0	589	368	163	562	1,250	54,854
2021 ⁽²⁾	41,677	568	764	116	0	3,023	1,910	327	327	673	4,072	59	79	21	0	616	385	169	584	1,311	56,681
2022	42,444	598	807	121	0	3,178	1,998	343	344	709	4,234	62	85	22	0	647	403	176	607	1,381	58,159
2023	43,037	618	848	127	0	3,325	2,081	357	359	740	4,423	65	89	24	0	673	420	182	627	1,440	59,435
2024	43,397	630	891	124	0	3,484	2,170	373	376	775	4,596	69	93	25	0	702	436	188	650	1,496	60,475
2025	44,552	640	864	124	0	3,557	2,145	373	359	732	4,744	70	100	26	0	678	383	176	587	1,254	61,364
2026	45,374	591	877	119	0	3,620	2,162	377	359	730	4,796	68	105	26	0	678	375	176	578	1,224	62,235
2027	46,016	596	864	114	0	3,689	2,199	383	366	741	4,799	66	100	27	0	687	375	177	582	1,215	62,996
2028	46,665	606	880	115	0	3,751	2,232	389	372	756	4,624	68	102	27	0	699	381	180	591	1,237	63,675
2029	47,268	613	892	115	0	3,798	2,256	394	377	767	4,529	62	96	28	0	708	386	181	596	1,253	64,319
2030	47,972	624	912	118	0	3,866	2,291	400	384	785	4,041	65	99	28	0	723	393	184	605	1,282	64,772
2031	48,191	629	922	119	0	3,891	2,302	402	386	791	4,054	65	99	29	0	729	397	184	608	1,294	65,092
2032	48,268	636	932	120	0	3,930	2,323	405	391	802	3,949	62	100	29	0	738	400	187	613	1,309	65,194
2033	48,267	643	945	122	0	3,975	2,345	409	395	813	3,875	62	101	30	0	747	405	188	618	1,326	65,266
2034	48,224	649	955	123	0	4,018	2,367	411	400	824	3,881	63	102	30	0	755	409	189	623	1,340	65,363
2035	48,029	647	966	124	0	4,065	2,392	416	404	834	3,962	60	102	30	0	763	413	190	628	1,351	65,376

來源：顧問公司，2018年

備註：1類：貨車(≤2噸)，客車(≤7座)；2類：貨車(2~5噸，含5噸)，客車(8~19座)；3類：貨車(5~10噸，含10噸)或20呎集裝箱貨車，客車(20~39座)；4類：貨車(10~15噸，含15噸)或40呎集裝箱貨車，客車(≥40座)；5類：貨車(>15噸)

(1) 年平均日交通流量：指各斷面日均交通量乘以其段面里程數的積的和，除以各段面里程數的和。

(2) 成溫邛高速部分路段飽和。

5.2 敏感性測試1

在基本方案基礎上，社會經濟增長情況假設下調10%的測試，項目四條高速預測得到敏感性測試1的交通量如表格5-6至表格5-9所示。敏感性測試僅用來說明其對交通量的影響程度，任何其他的變化都可能超過所給出的測試範圍。

表格5-6 成灌高速公路年平均日交通流量（敏感性測試1）（車次／每日）

年份	一類客車	二類客車	三類客車	四類客車	五類客車	一類貨車	二類貨車	三類貨車	四類貨車	五類貨車	總數 ⁽¹⁾
2018	34,542	535	666	187	4	1,677	935	180	460	2,362	41,548
2019	34,753	568	871	229	3	1,624	920	175	476	2,342	41,961
2020	37,780	618	947	249	4	1,756	996	189	515	2,532	45,586
2021	40,563	664	1,017	267	4	1,878	1,065	202	550	2,706	48,916
2022	43,550	712	1,091	286	4	2,007	1,139	216	588	2,892	52,485
2023	46,756	764	1,172	307	4	2,147	1,218	231	628	3,090	56,317
2024	50,199	821	1,258	330	5	2,295	1,304	247	672	3,303	60,434
2025	53,896	881	1,352	354	5	2,454	1,394	264	718	3,530	64,848
2026	57,332	938	1,438	377	5	2,602	1,479	279	761	3,741	68,952
2027	60,988	997	1,531	400	5	2,758	1,568	296	807	3,965	73,315
2028 ⁽²⁾	64,838	1,059	1,627	426	6	2,922	1,662	314	855	4,200	77,909
2029	68,161	1,115	1,713	448	6	3,061	1,742	329	896	4,401	81,872
2030	70,879	1,162	1,785	467	6	3,172	1,806	341	930	4,568	85,116

來源：顧問公司，2018年

備註：1類：貨車（≤2噸），客車（≤7座）；2類：貨車（2~5噸，含5噸），客車（8~19座）；3類：貨車（5~10噸，含10噸）或20呎集裝箱貨車，客車（20~39座）；4類：貨車（10~15噸，含15噸）或40呎集裝箱貨車，客車（≥40座）；5類：貨車（>15噸）

(1) 年平均日交通流量：指各斷面日均交通量乘以其段面里程數的積的和，除以各段面里程數的和。

(2) 成灌高速部分路段飽和。

表格5-7 成彭高速公路年平均日交通流量（敏感性測試1）（車次／每日）

年份	一類客車	二類客車	三類客車	四類客車	五類客車	一類貨車	二類貨車	三類貨車	四類貨車	五類貨車	總數 ⁽¹⁾
2018 ⁽²⁾	24,220	177	361	38	0	1,895	873	199	303	1,111	29,177
2019	40,874	302	621	69	0	3,185	1,406	310	520	1,829	49,116
2020	43,885	324	667	74	0	3,412	1,506	332	557	1,957	52,714
2021	46,536	343	707	78	0	3,611	1,593	351	589	2,069	55,877
2022	49,345	364	750	83	0	3,823	1,686	372	622	2,187	59,232
2023	52,326	386	795	88	0	4,047	1,784	393	658	2,313	62,790
2024	55,484	409	843	93	0	4,284	1,888	416	696	2,445	66,558
2025	58,837	434	894	99	0	4,535	1,998	440	736	2,585	70,558
2026	61,860	456	940	104	0	4,760	2,096	462	772	2,711	74,161
2027 ⁽³⁾	64,712	476	983	109	0	4,963	2,182	481	803	2,810	77,519
2028	67,597	497	1,027	113	0	5,165	2,266	499	832	2,902	80,898
2029	70,629	519	1,073	118	0	5,376	2,354	518	863	3,000	84,450
2030	73,818	541	1,121	124	0	5,598	2,446	538	895	3,102	88,183
2031	76,580	561	1,162	128	0	5,792	2,527	555	923	3,191	91,419
2032	79,458	582	1,206	133	0	5,993	2,610	573	953	3,283	94,791
2033	82,235	601	1,248	138	0	6,188	2,690	591	981	3,373	98,045

來源：顧問公司，2018年

備註：1類：貨車（≤2噸），客車（≤7座）；2類：貨車（2~5噸，含5噸），客車（8~19座）；3類：貨車（5~10噸，含10噸）或20呎集裝箱貨車，客車（20~39座）；4類：貨車（10~15噸，含15噸）或40呎集裝箱貨車，客車（≥40座）；5類：貨車（>15噸）

- (1) 年平均日交通流量：指各斷面日均交通量乘以其段面里程數的積的和，除以各段面里程數的和。
- (2) 2018年上半年成彭高速正在進行拓寬工程，2018年7月1日開始成彭高速採取正常過站式收費。
- (3) 成彭高速部分路段飽和。

表格5-8 成都機場高速公路年平均日交通流量（敏感性測試1）（車次／每日）

年份	一類客車	二類客車	三類客車	四類客車	五類客車	出租車	不收費	總數 ⁽¹⁾
2018	34,305	344	95	24	3	8,991	7,279	51,041
2019	36,745	368	102	25	3	9,630	7,797	54,670
2020 ⁽²⁾	31,427	315	87	22	3	8,237	6,669	46,760
2021	27,524	276	76	19	3	7,214	5,840	40,952
2022	26,436	265	73	18	2	6,928	5,609	39,331
2023	27,087	271	75	19	3	7,099	5,748	40,302
2024	27,488	275	76	19	3	7,204	5,833	40,898

來源：顧問公司，2018年。

附註：1類：貨車（≤2噸），客車（≤7座）；2類：貨車（2~5噸，含5噸），客車（8~19座）；3類：貨車（5~10噸，含10噸）或20呎集裝箱貨車，客車（20~39座）；4類：貨車（10~15噸，含15噸）或40呎集裝箱貨車，客車（≥40座）；5類：貨車（>15噸）

- (1) 年平均日交通流量：指各斷面日均交通量乘以其段面里程數的積的和，除以各段面里程數的和。即在成都機場高速收費站駛入或駛出，而不論其進入或離開高速位置的交通量；
- (2) 成都第二機場－天府國際機場一期將於2020年投入使用。

表格5-9 成溫邛高速公路年平均日交通流量(敏感性測試1)

年份	統籌收費										正常過站式收費										總數 ⁽¹⁾
	一類客車	二類客車	三類客車	四類客車	五類客車	一類貨車	二類貨車	三類貨車	四類貨車	五類貨車	一類客車	二類客車	三類客車	四類客車	五類客車	一類貨車	二類貨車	三類貨車	四類貨車	五類貨車	
2018	37,178	497	673	103	0	2,660	1,701	290	288	584	3,606	51	68	20	0	549	344	152	529	1,137	50,430
2019	38,526	515	700	107	0	2,759	1,757	299	299	607	3,730	54	71	20	0	568	355	157	544	1,178	52,246
2020	39,783	531	725	110	0	2,850	1,809	309	309	628	3,852	55	74	21	0	587	366	160	557	1,216	53,942
2021 ^(a)	40,921	556	759	115	0	2,978	1,882	321	323	658	4,006	58	78	22	0	612	380	166	577	1,270	55,682
2022	41,628	583	798	120	0	3,116	1,961	336	339	692	4,152	60	84	22	0	640	397	172	599	1,332	57,031
2023	42,206	599	837	125	0	3,252	2,037	348	352	720	4,326	64	87	25	0	664	413	178	618	1,387	58,238
2024	42,539	611	875	123	0	3,393	2,115	362	368	751	4,479	66	92	25	0	690	427	183	636	1,436	59,171
2025	43,568	619	851	123	0	3,457	2,095	363	353	714	4,612	67	98	26	0	670	380	173	583	1,230	59,982
2026	44,289	577	864	118	0	3,511	2,109	366	352	712	4,657	67	101	26	0	671	375	172	574	1,203	60,744
2027	44,874	582	851	113	0	3,573	2,143	372	359	722	4,660	64	98	27	0	678	374	173	578	1,194	61,435
2028	45,489	592	867	115	0	3,634	2,176	377	365	734	4,505	65	99	27	0	688	379	176	585	1,212	62,085
2029	46,056	598	877	115	0	3,679	2,199	382	370	745	4,426	62	95	27	0	696	383	177	589	1,226	62,702
2030	46,786	610	896	118	0	3,748	2,236	388	376	760	4,008	63	97	28	0	709	390	180	599	1,251	63,243
2031	47,081	615	907	119	0	3,779	2,252	391	379	768	4,028	63	97	28	0	715	393	181	603	1,262	63,661
2032	47,209	620	919	121	0	3,818	2,273	395	384	779	3,941	62	98	29	0	724	397	182	608	1,278	63,837
2033	47,267	627	930	122	0	3,862	2,295	399	388	790	3,880	61	99	29	0	733	402	184	614	1,297	63,979
2034	47,217	634	940	123	0	3,898	2,315	401	393	799	3,885	62	100	29	0	741	406	184	617	1,309	64,053
2035	47,069	631	950	124	0	3,944	2,338	404	397	809	3,964	60	100	30	0	748	410	186	622	1,321	64,107

來源：顧問公司，2018年

備註：1類：貨車(≤2噸)，客車(≤7座)；2類：貨車(2~5噸，含5噸)，客車(8~19座)；3類：貨車(5~10噸，含10噸)或20呎集裝箱貨車，客車(20~39座)；4類：貨車(10~15噸，含15噸)或40呎集裝箱貨車，客車(≥40座)；5類：貨車(>15噸)

(1) 年平均日交通流量：指各斷面日均交通量乘以其段面里程數的積的和，除以各段面里程數的和。

(2) 成溫邛高速部分路段飽和。

5.3 敏感性測試方案2

在基本方案基礎上，社會經濟增長情況假設上調10%的測試，項目四條高速預測得到敏感性測試1的交通量如表格5-10至表格5-13所示。敏感性測試僅用來說明其對交通量的影響程度，任何其他的變化都可能超過所給出的測試範圍。

表格5-10 成灌高速公路年平均日交通流量（敏感性測試2）（車次／每日）

年份	一類客車	二類客車	三類客車	四類客車	五類客車	一類貨車	二類貨車	三類貨車	四類貨車	五類貨車	總數 ⁽¹⁾
2018	34,537	563	672	190	4	1,625	944	183	461	2,614	41,793
2019	35,490	604	910	240	4	1,592	950	179	483	2,544	42,996
2020	39,268	668	1,007	264	4	1,752	1,046	198	532	2,797	47,536
2021	42,803	728	1,097	288	4	1,899	1,134	213	577	3,031	51,774
2022	46,655	793	1,196	314	4	2,060	1,231	232	625	3,286	56,396
2023	50,854	865	1,304	342	5	2,234	1,335	251	678	3,562	61,430
2024	55,432	943	1,422	373	5	2,423	1,449	272	735	3,860	66,914
2025	60,420	1,027	1,550	407	5	2,628	1,572	296	797	4,186	72,888
2026 ⁽²⁾	65,015	1,106	1,668	438	6	2,815	1,685	317	854	4,482	78,386
2027	68,957	1,174	1,773	465	6	2,973	1,781	334	902	4,738	83,103
2028	71,136	1,213	1,834	481	6	3,052	1,831	343	928	4,877	85,701
2029	72,420	1,237	1,872	490	6	3,091	1,856	348	943	4,963	87,226
2030	72,949	1,244	1,885	493	6	3,096	1,859	348	944	4,969	87,793

來源：顧問公司，2018年。

附註：1類：貨車（≤2噸），客車（≤7座）；2類：貨車（2~5噸，含5噸），客車（8~19座）；3類：貨車（5~10噸，含10噸）或20呎集裝箱貨車，客車（20~39座）；4類：貨車（10~15噸，含15噸）或40呎集裝箱貨車，客車（≥40座）；5類：貨車（>15噸）

(1) 年平均日交通流量：指各斷面日均交通量乘以其段面里程數的積的和，除以各段面里程數的和。

(2) 成灌高速部分路段飽和

表格5-11 成彭高速公路年平均日交通流量(敏感性測試2)(車次／每日)

年份	一類客車	二類客車	三類客車	四類客車	五類客車	一類貨車	二類貨車	三類貨車	四類貨車	五類貨車	總數 ⁽¹⁾
2018 ⁽²⁾	24,438	181	374	38	0	1,944	896	209	310	1,140	29,530
2019.....	41,969	314	651	71	(0)	3,321	1,467	329	541	1,909	50,572
2020.....	45,749	343	710	77	0	3,610	1,593	357	588	2,072	55,099
2021.....	49,122	368	763	83	0	3,868	1,707	383	629	2,217	59,140
2022.....	52,749	395	819	89	0	4,144	1,828	410	673	2,372	63,479
2023.....	56,644	424	879	96	0	4,441	1,958	439	720	2,538	68,140
2024.....	60,822	455	944	103	0	4,759	2,097	470	771	2,716	73,137
2025 ⁽³⁾	64,890	485	1,007	110	0	5,056	2,223	498	816	2,864	77,949
2026.....	68,431	510	1,061	116	0	5,307	2,328	521	853	2,980	82,107
2027.....	72,190	538	1,119	122	0	5,574	2,439	546	891	3,104	86,523
2028.....	76,187	567	1,181	129	0	5,856	2,556	572	933	3,234	91,215
2029.....	80,386	597	1,246	136	0	6,152	2,679	599	976	3,372	96,143
2030.....	84,341	625	1,306	142	0	6,429	2,792	624	1,016	3,504	100,779
2031.....	87,800	649	1,359	148	0	6,675	2,893	646	1,052	3,620	104,842
2032.....	91,437	674	1,415	155	0	6,934	2,998	670	1,090	3,742	109,115
2033.....	95,265	701	1,474	161	0	7,205	3,108	694	1,130	3,870	113,608

來源：顧問公司，2018年。

附註：1類：貨車(≤2噸)，客車(≤7座)；2類：貨車(2~5噸，含5噸)，客車(8~19座)；3類：貨車(5~10噸，含10噸)或20呎集裝箱貨車，客車(20~39座)；4類：貨車(10~15噸，含15噸)或40呎集裝箱貨車，客車(≥40座)；5類：貨車(>15噸)。

- (1) 年平均日交通流量：指各斷面日均交通量乘以其段面里程數的積的和，除以各段面里程數的和；
- (2) 2018年上半年成彭高速正在進行拓寬工程，2018年7月1日開始成彭高速採取正常過站式收費。
- (3) 成彭高速部分路段飽和。

表格5-12 成都機場高速公路年平均日交通流量（敏感性測試2）（車次／每日）

年份	一類客車	二類客車	三類客車	四類客車	五類客車	出租車	不收費	總數 ⁽¹⁾
2018.....	34,412	345	96	24	3	9,019	7,302	51,201
2019.....	37,402	375	104	26	3	9,803	7,937	55,650
2020 ⁽²⁾	32,582	326	90	23	3	8,539	6,914	48,477
2021.....	28,959	290	80	20	3	7,590	6,145	43,087
2022.....	28,189	282	78	20	3	7,388	5,981	41,941
2023.....	29,252	293	81	20	3	7,666	6,207	43,522
2024.....	30,065	301	83	21	3	7,879	6,379	44,731

來源：顧問公司，2018年。

備註：1類：貨車（≤2噸），客車（≤7座）；2類：貨車（2~5噸，含5噸），客車（8~19座）；3類：貨車（5~10噸，含10噸）或20呎集裝箱貨車，客車（20~39座）；4類：貨車（10~15噸，含15噸）或40呎集裝箱貨車，客車（≥40座）；5類：貨車（>15噸）

- (1) 年平均日交通流量：指各斷面日均交通量乘以其段面里程數的積的和，除以各段面里程數的和。即在成都機場高速收費站駛入或駛出，而不論其進入或離開高速位置的交通量；
- (2) 成都第二機場－天府國際機場一期將於2020年投入使用。

表格5-13 成溫邛高速公路年平均日交通流量（敏感性測試2）

年份	統籌收費					正常過站式收費					總數 ⁽¹⁾										
	一類客車	二類客車	三類客車	四類客車	五類客車	一類貨車	二類貨車	三類貨車	四類貨車	五類貨車											
2018	37,946	510	666	103	0	2,687	1,719	294	289	595	3,659	53	68	19	0	545	345	156	531	1,185	51,370
2019	39,636	533	699	107	0	2,809	1,788	307	302	623	3,813	54	71	20	0	569	359	160	550	1,238	53,638
2020	41,225	553	730	112	0	2,923	1,854	319	315	650	3,967	57	74	20	0	591	372	165	567	1,286	55,780
2021 ⁽²⁾	42,419	582	768	117	0	3,068	1,937	333	330	686	4,137	60	79	21	0	620	389	172	590	1,352	57,660
2022	43,186	614	813	123	0	3,232	2,030	349	348	726	4,306	63	86	22	0	652	409	180	615	1,425	59,179
2023	43,864	636	860	129	0	3,399	2,125	365	365	760	4,519	67	90	24	0	681	427	186	637	1,494	60,628
2024	44,228	649	907	125	0	3,575	2,223	383	384	799	4,709	71	96	26	0	712	445	193	661	1,556	61,742
2025	45,501	660	875	125	0	3,655	2,194	383	365	750	4,875	73	104	27	0	686	384	180	591	1,275	62,703
2026	46,221	600	886	119	0	3,709	2,203	386	363	744	4,912	71	107	26	0	684	375	178	578	1,238	63,400
2027	46,736	604	868	113	0	3,768	2,234	392	369	753	4,898	67	102	28	0	690	373	179	581	1,223	63,978
2028	47,301	613	883	114	0	3,825	2,264	397	374	767	4,685	68	104	28	0	701	378	181	589	1,244	64,516
2029	47,769	618	892	114	0	3,861	2,282	400	378	775	4,558	62	97	28	0	707	381	182	592	1,253	64,949
2030	48,466	630	912	116	0	3,927	2,316	405	385	793	4,010	65	99	28	0	723	389	186	601	1,283	65,334
2031	48,646	635	921	117	0	3,951	2,327	407	387	799	4,020	65	99	29	0	728	391	186	603	1,291	65,602
2032	48,701	641	932	118	0	3,993	2,348	411	391	810	3,901	62	101	29	0	736	395	187	608	1,306	65,670
2033	48,668	648	945	120	0	4,039	2,371	415	396	821	3,816	61	101	30	0	745	400	189	613	1,323	65,701
2034	48,549	655	955	121	0	4,082	2,393	418	400	831	3,814	62	102	30	0	752	403	189	616	1,334	65,706
2035	48,328	651	967	123	0	4,134	2,420	422	405	841	3,901	60	102	30	0	759	407	191	622	1,347	65,710

來源：顧問公司，2018年

備註：1類：貨車（≤2噸），客車（≤7座）；2類：貨車（2~5噸，含5噸），客車（8~19座）；3類：貨車（5~10噸，含10噸）或20呎集裝箱貨車，客車（20~39座）；4類：貨車（10~15噸，含15噸）或40呎集裝箱貨車，客車（≥40座）；5類：貨車（>15噸）

(1) 年平均日交通流量：指各斷面日均交通量乘以其段面里程數的積的和，除以各段面里程數的和。

(2) 成溫邛高速部分路段飽和。

6 總結

顧問公司對本研究的結論是，以上述方法及按上述假設作出之車流量預測乃與一般專業操守相符，並符合與 貴公司協定之工作範圍之目標。顧問公司運用了業界普遍接受的工作流程與技術方法，在準備報告的過程中運用了合理和專業的技術、判斷以及盡職調查。但基於各種原因，對於任何收費公路的交通量預測都有不確定性。由於顧問公司無法完全掌握所有可能發生的變化，預測值與實際結果之間會存在出入。另外，此報告中的交通量預測主要是反映整體的長期趨勢，在任何一特定年中的經濟情況、基建規劃或其他因素與實際情況存在變化將產生差異。因此，顧問公司雖盡量確保所提供盡職調查的技術性，但顧問公司不保證所提供資料的準確性或可靠性，且概不會就因有關資料所帶來的任何損失或損失負上任何責任。

此致

代表

綜智（中國）有限公司

謹啟

主要法律及監管規定概要

本附錄載有中國公司及證券法律法規、中國公司法與公司條例之間的若干重大差異及聯交所有關中國股份有限公司的額外監管規定的概要。本概要的主要目的是提供適用於我們的主要法律法規的概覽。本概要無意載列對潛在投資者而言可能重要的所有資料。有關具體規管本公司業務的法律法規的討論，請參閱「監管環境」。

1. 中國法律及法規

1.1 中國的法律體系

中國的法律體系以《中華人民共和國憲法》為基準，由成文法律、行政法規、地方法規、自治條例、單行條例、國務院部門的規則及法規、地方政府的規則及法規及中國政府為簽署國的國際條約構成。法院判例並不構成具約束力的先例，儘管其用作司法參考和指引。

全國人民代表大會（「全國人大」）和全國人民代表大會常務委員會（「全國人大常務委員會」）獲授權行使國家的立法權力。全國人大有權制定和修改監管民事、刑事、國家機關及其他事項的基本法律。全國人大常務委員會獲授權在全國人大閉會期間制定和修改法律（須由全國人大制定的法律除外），並補充和修改全國人大制定的法律的任何部分，然而該等補充和修改不得與該等法律的基本原則相抵觸。全國人大常務委員會獲授權詮釋、制定並修改無需由全國人大制定的其他法律。

國務院是國家最高行政機關，並有權根據憲法和法律制定行政法規。

省、自治區和直轄市的人大及其各自的常務委員會可根據其本身各自的行政區的具體情況和實際需要制定地方法規，但須符合憲法、法律和行政法規規定。各城市的人大分區及其各自的常務委員會可根據其市內具體情況和實際需要，就城鄉發展管理、環境保護、歷史文化保護及其他事宜制定地方法規，並在報省或自治區的人大常務委員會批准後頒布。省或自治區的人大常務委員會審查

報請批准的地方法規的合法性，並在與憲法、法律、行政法規和有關省或自治區的地方法規並不抵觸的情況下予以批准。省或自治區的人大常務委員會在審查各城市分區的地方法規時，倘發現其與該省或自治區的人民政府的法規相抵觸，應作出決定，惟設有省或自治區的人民政府的城市、設有經濟特區的城市和經國務院批准的較大城市除外。分區城市開始制定地方法規的具體程序及時間應由全國人民代表大會常務委員會經全面考慮省級或自治區各分區城市的人口、領土、經濟與社會發展、立法需求、立法能力及其他因素後決定，並向全國人大常委會和國務院報告。

民族自治區的人大有權依照有關地區的民族或多個民族的政治、經濟和文化特點，制定自治條例和單行條例。自治區的自治條例和單行條例，須報經全國人大常務委員會批准後，方予生效。自治州及自治縣的自治條例及單行條例須提交省、自治區或直轄市的人大常務委員會批准後，始予生效。自治州、自治縣的自治條例和單行條例可以依照地方種族的特性作出變通修訂，然而不得與法律或行政法規的基本原則相抵觸，及不得對憲法、民族區域的自治法律及其他相關的法律和行政法規就民族自治區域所作的特定條文作出變通修訂。

國務院各部及各委員會、中國人民銀行、國務院國家審計署和直屬國務院具有行政管理職能的其他部門，可以根據法律和行政法規、國務院的決定和裁決，在本部門的授權下制定部門規章。國務院部門規章規定的事宜須與執行法律和國務院的行政法規、決定、裁決有關。省、自治區、直轄市和各城市分區的人民政府可根據有關省、自治區和直轄市的法律、行政法規和地方法規制定行政規章。

根據《中華人民共和國憲法》，法律的詮釋權歸全國人大常務委員會。根據1981年6月10日通過的《全國人民代表大會常務委員會關於加強法律解釋工作的決議》，凡屬於法院審判工作中具體應用法律、法令的問題，由最高人民法院進行解釋。凡屬於檢察院檢察工作中具體應用法律、法令的問題，由最高人民檢察院進行解釋。最高人民法院和最高人民檢察院的解釋如果有原則性的分歧，報請全國人大常務委員會解釋或決定。國務院及其各部、委亦有權詮釋彼等頒布的行政法規和部門規章。在地區層面，對地方、法規及行政規章的詮釋權歸頒布有關法規及規章的地方立法及行政機構。

1.2 中國的司法體系

根據《中華人民共和國憲法》及《中華人民共和國法院組織法》，中國司法體系是由最高人民法院、地方人民法院、軍事法院及其他專門人民法院組成。地方各級人民法院分為基層人民法院、中級人民法院及高級人民法院三級。基層人民法院可設立民事審判庭、刑事審判庭和行政審判庭。中級人民法院及高級人民法院與基層人民法院及其他專門法庭（如知識產權審判庭）的結構類似。下一級人民法院的司法工作受高一級人民法院監督。人民檢察院對同級或下級人民法院的民事訴訟程序亦有權行使法律監督。最高人民法院是中國的最高司法機構，監督各級人民法院的司法行為。

人民法院採用「兩審終審」制度。當事人可就一審判決或裁定向上一級人民法院提出上訴。如與第一審法院同級的人民法院的判決或裁定有誤，地方人民檢察院應向上一級人民法院提出抗訴。上一級法院做出的二審判決或者裁定為終審判決或裁定，最高人民法院的一審判決或裁定亦為終審判決或裁定。然而，如果最高人民法院或上一級人民法院發現任何下級人民法院已經生效的具約束力終審判決有誤，或人民法院院長發現其法院作出的已生效的具約束力終審判決有誤，可以根據審判監督程序對該案件進行重審。

於1991年4月9日頒布並於2017年6月27日新修訂的《中華人民共和國民事訴訟法》(《中國民事訴訟法》)對提出民事訴訟、人民法院的司法管轄權、進行民事訴訟所依循的程序及民事判決或裁定的執行程序均有規則。中國境內的民事訴訟各方當事人必須遵守《中國民事訴訟法》。一般而言，民事案件由被告居住地所在的地方法院進行一審。合同各方當事人可以通過書面協議選擇人民法院，而該人民法院所在地應該是被告或原告的居住地、合同履行地或簽訂地或訴訟標的物所在地或與糾紛有實質聯繫的任何其他地區。然而，上述選擇在任何情況下均不得違反級別司法管轄權和專屬司法管轄權的規定。

外國人或外國企業一般與中國公民或法人享有同等的訴訟權利和義務。倘外國司法制度限制中國公民和企業的訴訟權利，則中國法院可對(在中國的)該等外國公民和企業根據對等原則實行對等限制。倘民事訴訟的任何一方拒絕遵守人民法院作出的判決或裁定，或者在中國的仲裁庭作出的裁決，則另一方在規定時間內可向人民法院申請強制執行有關判決或裁定。申請強制執行的時間限制為兩年。任何人若未能在規定時間內執行人民法院判決，則法院可應任何當事人的呈請，依法強制執行該判決。

當事人尋求執行人民法院針對不在中國或並無在中國擁有任何財產的一方作出的判決或裁定時，可向有適當司法權的外國法院申請承認並執行該判決或裁定。人民法院對申請或者請求承認和執行的外國法院做出的發生法律效力的判決、裁定，依照中國締結或參加的國際條約，或者按照互惠原則進行審查後，認為不違反中國法律的基本原則或者國家主權、安全、社會公共利益的，裁定承認其效力，需要執行的，發出執行令，依照有關規定執行。違反中國法律的基本原則或者國家主權、安全、社會公共利益的，不予承認和執行。

1.3 《中華人民共和國公司法》及其他適用規則及規例

《中華人民共和國公司法》(《中國公司法》)於1993年12月29日頒布、於1994年7月1日生效，且於2013年12月28日新修訂，以規範公司的組織和行為，保護公司、股東和債權人的合法權益並維護社會經濟秩序。於1994年8月4日頒布及生效

的《國務院關於股份有限公司境外募集股份及上市的特別規定》（《特別規定》）對意圖在中國境外募股及上市的股份有限公司作出了規定。於1994年9月29日頒布及生效的《到境外上市公司章程必備條款》（《必備條款》）以及於1995年4月3日頒布及生效的《關於到香港上市公司對公司章程作出補充修改的意見》規定了於境外證券交易所上市的股份有限公司在其章程中必須具備的條款內容。因此，《必備條款》已載於章程細則。

《中國公司法》、《特別規定》與《必備條款》的主要規定概述如下：

1.3.1. 一般事項

「公司」指依照《中國公司法》在中國境內設立的有限責任公司和股份有限公司。作為企業法人，公司擁有獨立的法人財產及該等法人財產權，並以其全部財產對公司的債務承擔責任。有限責任公司的股東以其認繳的出資額為限對公司承擔責任，而股份有限公司的股東是以其認購的股份為限對公司承擔責任。

1.3.2. 註冊成立

股份有限公司可採取發起或募集的方式註冊成立。股份有限公司由最少兩名但不超過二百名發起人註冊成立，其中須有至少半數的發起人居住於中國境內。

以發起方式註冊成立的股份有限公司，其全部註冊資本由全體發起人認購。在發起人認購的股份繳足前，不得向他人[編纂]。以公開募集方式註冊成立的股份有限公司，註冊資本為在登記機關註冊登記的實繳股本總額。股份有限公司採取募集方式設立的，註冊資本為在公司登記機關登記的實收股本總額。

以發起方式註冊成立的股份有限公司，發起人應以書面全面認購章程細則規定其認購的股份。如以非貨幣資產出資的，應辦妥與非貨幣資產所

有權轉讓有關的手續。按照發起人協議的約定，發起人未能按照前述規定繳付其出資額，應承擔違約責任。發起人認足章程細則規定的出資後，應進行董事會和監事會選舉，並由董事會向公司註冊登記機關報送章程細則及法律或行政法規規定的其他文件，申請註冊成立公司。

以募集方式註冊成立的股份有限公司，發起人必須認購的股份不得少於公司股份總數的35%，其餘股份可向公眾或者特定人士募集，但法律或行政法規另有規定的除外。發起人向公眾公開募集股份，必須公告招股章程，並編製認股書，由認購人填寫所認購股數、金額、住所，並簽名、蓋章。認購人按照所認股數繳納股款。如發起人向公眾公開募集股份，該募集應當由依法設立的證券公司承銷，簽訂有關的承銷協議。向公眾公開募集股份的發起人，亦應與銀行簽訂代收股款協議。代收股款的銀行應代收和託管股款，向繳納股款的認購人出具收款單據，並負責向有關部門提供收款證明。發行股份的認繳股款繳足後，必須經依法設立的驗資機構進行驗資並出具有關報告。發起人需於所有股份獲全數認購當日起三十日內主持召開公司創立大會，並早於大會舉行十五日前通知所有認購人或公告創立大會召開日期。創立大會由發起人及認購人組成。如發行的股份於文件規定的截止日期前尚未獲募足的，或者如發行股份的認繳股款繳足後三十日內，發起人未能召開創立大會的，認購人可要求發起人返還所繳股款並按照銀行同期存款利率加算利息。董事會應於創立大會結束後三十日內，向公司註冊登記機關申請公司成立的註冊登記。

經有關工商行政管理局核准註冊登記及簽發營業執照後，股份有限公司即告正式成立及具有法人資格。

股份有限公司的發起人應當個別及共同地對下列各項負責：

- (i) 股份有限公司不能註冊成立時，負責支付於註冊成立過程中所產生的一切費用和債務；
- (ii) 股份有限公司不能註冊成立時，對認購人已繳納的股款，負責返還股款並按照銀行同期存款利率加算利息；及
- (iii) 在股份有限公司註冊成立過程中因發起人的過失致使公司蒙受的損害。

1.3.3. 股本

股份有限公司發起人可以貨幣、實物出資，或通過注入資產、知識產權或土地使用權的方式（均按其經評估的估值計算），並可以將合法已轉讓的非貨幣資產按其貨幣估價兌換為出資（但按法律或行政法規規定禁止作為資本出資的資產除外）。如出資以現金以外作出的，必須根據有關估值的法律或行政法規的條文規定對出資的資產進行評估和驗資，而不得有任何高估或者低估。

股份有限公司可以發行記名股票或不記名股票。依據《特別規定》和《必備條款》，向境外投資者發行並在境外上市的股份，須採取記名股票形式，並須以人民幣標明面值，以外幣認購。向境外投資者及在香港、澳門和台灣地區的投資者發行並在香港上市的股份場稱為外資股，而向中國境內（上述地區除外）的投資者發行的股份稱為內資股。根據《特別規定》，公司在發行計劃確定的股份總數內發行境外上市外資股，經國務院證券委員會批准，可以與承銷商在承銷協議中約定，在承銷數額之外預留不超過該次擬募集境外上市外資股數額15%的股份。

1.3.4. 增加股本

根據《中國公司法》，股份的發行應以公平、公正原則進行。同類股份應與其他股份享有同等權益。同次發行的同類股份，應按相同條款和價格發行。認購股份的任何單位或個人應當支付每股的相同價格。

如股份有限公司發行新股，股東大會應就新股發行價格、新股發行的起止日期及向原定股東擬發行新股的種類及數額通過決議案。股份有限公司經國務院證券管理部門批准後向公眾公開發行新股時，必須公告新股發行招股章程和財務會計報告，並製作認股書。本公司發行新股募足股款後，必須向公司登記機關辦理變更登記，並作出公告。股份有限公司發行新股增加註冊資本時，股東認購新股須按照註冊成立公司的繳納認繳股款的有關規定進行。

除上述《中國公司法》規定的須經股東大會批准的條件外，於1998年12月29日頒布、於1999年7月1日生效及於2014年8月30日修訂的《中華人民共和國證券法》（《中國證券法》）亦對股份有限公司[編纂]新股規定以下條件：(i)具備健全且運行良好的組織機構；(ii)具有持續盈利能力，財務狀況良好；(iii)最近三年財務會計文件無虛假記載，無其他重大違法行為；及(iv)履經國務院批准的國務院證券監督管理機構規定的其他條件。

1.3.5. 削減股本

根據註冊資本最低限額的規定，股份有限公司可依據下列《中國公司法》規定的程序削減其註冊資本：

- (i) 股份有限公司必須編製資產負債表及資產清單；
- (ii) 削減註冊資本必須經股東於股東大會上批准；

- (iii) 股份有限公司應當自作出削減註冊資本的決議案通過之日起十日內通知其債權人資本的減少，並於三十日內於報章上公告資本的減少；
- (iv) 公司債權人於法定期限內有權要求公司清償債務或提供彌補債務的擔保；及
- (v) 公司必須向相關的工商管理當局申請減少註冊資本的變更登記。

1.3.6. 回購股份

公司不得購回其本身股份，惟下列目的之一除外：

- (i) 減少其註冊股本；
- (ii) 與持有其股份的其他公司合併；
- (iii) 將股份作為獎勵授予其員工；
- (iv) 向就股東大會作出與另一公司合併或分立的決議案投票反對的股東購回本身股份；及
- (v) 法律和行政法規允許的該等其他目的。

公司因前述第(i)至(iii)項原因收購其本身股份，須經股東大會的決議案批准。公司依照前述規定收購本身股份後，如屬第(i)項情形，須自收購日期起十日內註銷股份，或如屬於第(ii)或第(iv)項情形，須在六個月內轉讓或註銷股份。

公司按第一段第(iii)項收購本身股份，不得超過公司已發行股份總額的5%。用於收購的資金須從公司的稅後利潤撥付，及所收購的股份須於一年內轉讓予公司員工。

1.3.7. 股份轉讓

股東持有的股份可依相關法律及法規轉讓。股東在股票背書後或法律或行政法規指定的任何其他方式後可轉讓記名股票。記名股票轉讓後，公司將受讓人的姓名或者名稱及地址記載於股東名冊。不記名股票的轉讓，由股東將該股票交付受讓人後即生效。如股東轉讓其股份，應當在依法設立的證券交易所進行或按照國務院規定的其他方式進行。根據《中國公司法》，在有關上市公司股東名冊變更登記的任何法律條文的規限下，股東大會召開前二十日內或者公司決定分派股息的基準日前五日內，不得進行前述規定的股東名冊的變更登記。《必備條款》要求股東大會日期前三十日內或公司設定的任何除息日前五日內，不得在公司股東名冊變更登記。

公司的發起人於公司成立日期後一年內不可轉讓其所持股份。公司於公開發售其股份前已發行的股份，自公司股份在證券交易所[編纂]日期起一年內不可轉讓。公司的董事、監事及高級管理人員須向公司聲明其於公司的持股，及該持股情況的任何變動。於任職期間，他們每年轉讓的股份不得超過其所持公司股份總數的25%。他們自公司於證券交易所[編纂]日期起一年內及離職後的半年內，均不得轉讓其各自所持的公司任何股份。章程細則可以對公司董事、監事及高級管理人員轉讓其所持有的公司股份作出其他限制性規定。

1.3.8. 股東

公司的章程細則規定股東的權利和義務，並對所有股東均有約束力。

根據《中國公司法》及《必備條款》，股東的權利包括：

- (i) 親身或委任代表代其出席股東大會及就所持股份數目行使投票權；

- (ii) 根據適用法律、法規及公司章程細則轉讓股東所持股份；
- (iii) 倘股東大會或董事會通過的決議案違反任何法律或行政法規或侵犯股東的合法權利或權益，則可在人民法院提起訴訟，要求撤銷決議案；
- (iv) 查閱章程細則、股東名冊、公司債券存根、股東大會會議記錄、董事會決議案、監事會決議案、財務會計報告，並對公司的經營提出建議或質詢；
- (v) 按其所持股份數目收取股息；
- (vi) 於公司清算時按其持股比例收取公司剩餘財產分配；及
- (vii) 章程細則規定的任何其他股東權利。

股東的義務包括遵守公司的章程細則，依其所認購的股份繳納股款，以其同意就所接納股份的認購款項為限承擔公司的債務和責任，及公司的章程細則規定的任何其他股東義務。

1.3.9. 股東大會

股東大會是公司的權力機構，依照《中國公司法》行使其權力。

股東大會行使下列主要權力：

- (i) 決定公司的經營方針和投資方案；
- (ii) 選舉或更換非由職工代表擔任的董事及監事，決定有關董事及監事的薪酬事宜；
- (iii) 審批董事會報告；

- (iv) 審批監事會報告或者監事報告；
- (v) 審批公司的年度財務預算及決算方案；
- (vi) 審批公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (vii) 對公司註冊資本的增加或減少作出決定；
- (viii) 對公司債券的發行作出決定；
- (ix) 對公司的合併、分立、解散和清算及其他事宜作出決定；
- (x) 修改公司的章程細則；及
- (xi) 章程細則規定的其他職權。

股東大會應當每年召開一次。當發生下列任何一項情形，應在情況發生後兩個月內召開臨時股東大會：

- (i) 董事人數不足《中國公司法》規定人數或不足章程細則所定人數的三分之二；
- (ii) 公司未彌補的總虧損達公司實收股本總額的三分之一；
- (iii) 單獨或合計持有公司股份10%或以上的股東請求時；
- (iv) 董事會認為必要時；
- (v) 監事會如此請求時；或
- (vi) 章程細則規定的其他情形。

股東大會由董事會負責召集，並由董事會主席主持。倘董事會主席不能履行或不履行職務，則由董事會副主席主持。倘董事會副主席不能履

行或不履行職務，則由半數以上董事提名一名董事主持。倘董事會不能履行或不履行召集股東大會職責，則監事會須及時召集和主持該大會。倘監事會不能召集和主持該大會，連續九十日以上單獨或者合計持有公司股份10%以上的股東可單方面召集和主持該大會。

根據《中國公司法》，列明會議召開的時間、地點和審議事項的通告須在召開股東大會前二十日，向全體股東發出。召開股東特別大會的公告，須在召開大會前十五日，向全體股東發出。發行不記名股票的，公告須於會議召開前三十日發出。根據《特別規定》和《必備條款》，有關通告須於會議前四十五日發予所有股東，並載明大會待審議的事項。根據《特別規定》和《必備條款》，擬出席的股東須在大會召開前二十日將出席大會的確認書送交公司。此外，根據《特別規定》，在公司股東大會上，持有賦予投票權的公司股份5%或以上的股東，有權以書面形式向公司提出新的提案供該次大會審議，若此提案屬股東大會的職權範圍，則須列入該次大會的議程。

股東出席股東大會，所持每一股份有一投票權，但公司持有的股份並無投票權。股東大會的決議案，須經出席會議的股東所持投票權的半數以上通過，但股東大會對公司合併、分立、解散、改變公司類別、增加或削減註冊資本或修改章程細則作出的決議案，須經出席會議的股東所持投票權的三分之二以上通過。如《中國公司法》和章程細則規定公司轉讓或收購重大資產或對外提供擔保須經股東大會的決議案，董事須盡快召集股東大會，由股東大會立即就上述事項投票。股東大會選舉董事、監事，可以根據章程細則的規定或股東大會的決議案實行累計投票制。根據累計投票制，股東大會選舉董事或者監事時，每一股份擁有與應選董事或者監事人數相同的投票權，股東擁有的投票權可於投票時合併使用。

股東大會應當對所議事項的決定作成會議記錄，出席會議的主席及董事應當在會議記錄上簽名。會議記錄應當與出席股東的簽名冊及代理人出席的委託書一併保存。

根據《必備條款》，增加或減少股本、發行任何類別的股份、權證或其他類似的證券，以及公司債券證；公司清算、合併、分拆、解散及公司的章程細則及詳情變更；及以股東大會通過普通決議案解決而可能對本公司造成重大影響並須以特別決議案通過的任何其他事項，必須由出席股東大會持投票權的三分之二以上的股東以特別決議通過。

根據《必備條款》，擬出席會議的股東所代表的在該會議上有表決權的股份數，達到在該會議上有表決權的該類別股份總數二分之一以上的，公司可以召開股東會議；達不到的，公司應當在五日內將會議擬審議的事項、開會日期和地點以公告形式再次通知股東。經公告通知，公司可以召開股東會議。股東特別大會未必就通知或公告所載事項作出決定。《必備條款》規定，倘類別股東的權利有變更或廢除，須舉行類別股東大會。

1.3.10.董事

公司須設立董事會，成員為五至十九人。董事會成員中可含有公司職工代表，由公司職工通過職工代表大會、職工大會或者其他方式民主選舉產生。董事任期由章程細則規定，但每屆任期不得超過三年。董事任期屆滿，可連選連任。董事任期屆滿未及時改選，或董事在任期內辭職而導致董事會成員低於法定人數，在改選出的董事就任前，原董事仍應依照法律、行政法規和章程細則規定履行董事職務。

根據《中國公司法》，董事會行使以下權力：

- (i) 召集股東大會並向股東大會報告工作；
- (ii) 執行股東大會通過的決議；
- (iii) 決定公司的經營計劃和投資方案；
- (iv) 制訂公司的建議年度財務預算和決算方案；
- (v) 制訂公司的利潤分配和彌補虧損方案；
- (vi) 制訂公司增減註冊資本及發行公司債的方案；
- (vii) 擬訂公司合併、分立、解散或改變類別的方案；
- (viii) 決定公司的內部管理架構；
- (ix) 決定聘任或罷免公司的總經理並決定其薪酬，根據總經理的提名，聘任或解聘公司的副總經理及財務負責人，並決定其薪酬；
- (x) 制定公司的基本管理制度；及
- (xi) 章程細則規定的任何其他權力。

董事會每年度至少召開兩次會議。董事會應於會議召開十日前向全體董事和監事發出會議通告。代表10%以上投票權的股東、三分之一以上董事或監事委員會，可召開董事會臨時會議。董事會主席應自接到提議後十日內，召集和主持董事會會議。董事會可另定發出召集董事會特別會議通告的方式和通知時限。董事會會議由二分之一或以上的董事出席方可舉行。董事會的決議須經全體董事的過半數通過。每名董事應對將由董事會

批准的決議擁有一票投票權。董事應親身出席董事會會議。如董事因故不能出席，可以書面授權任何另一董事代為出席董事會，授權書內應載明代其出席會議代表的授權範圍。

倘董事會決議違反法律、行政法規、公司的章程細則或股東大會決議案，並致使公司蒙受嚴重損失，則參與該決議的董事須對公司承擔賠償責任。但如經證明在投票決議時曾表明異議並記載於會議記錄的，該董事可免除該責任。

根據《中國公司法》，以下人士不得出任公司董事：

- (i) 無民事行為能力或限制民事行為能力；
- (ii) 曾因犯有貪污、賄賂、侵佔財產、挪用財產或破壞社會經濟秩序，被判處刑罰，且自執行期滿之日起未滿五年，或者因犯罪被剝奪政治權利，且自執行期滿之日起未滿五年；
- (iii) 曾擔任破產清算的公司或企業的董事、廠長或者經理，對該公司或企業的破產負有個人責任的，且自該公司或企業破產清算完結之日起未滿三年；
- (iv) 曾擔任因違法被吊銷營業執照或因違法而被責令停業或被責令停止經營公司或企業的法定代表人，並負有個人責任的，且自該公司或企業被吊銷營業執照之日起未滿三年；及
- (v) 個人所負數額較大的債務到期未清償。

公司違反前述規定選舉或任命的董事的選舉、任命或聘任應無效。董事在任職期間出現前述所列情形的，公司應解除其職務。

《必備條款》載明不合資格出任公司董事的其他情況。

董事會須任命董事會主席一名，並可任命董事會副主席一名。董事會主席和董事會副主席由董事會以全體董事的過半數選舉產生。董事會主席須召集和主持董事會會議，審查董事會決議的實施情況。董事會副主席須協助董事會主席工作。如董事會主席不履行職務，應由董事會副主席代其履行。如董事會副主席無法或未能履行職務或不履行職務，應由半數以上董事提名一名董事履行其職務。

1.3.11. 監事

公司成立監事會，應由不得少於三名的成員組成。監事會由股東代表和適當比例的公司員工代表組成。實際比例應由章程細則規定，但員工代表的比例不得低於監事人數的三分之一；且董事及高級人員不得同時出任監事。監事會中公司的員工及職工代表由員工代表大會、員工大會或其他形式民主選舉產生。監事會應任命主席一名，並可任命副主席一名。監事會主席和副主席由全體監事過半數選舉產生。監事會主席須召集和主持監事會會議。如監事會主席不能履行或不履行職務，應由監事會副主席召集和主持監事會會議。如監事會副主席不能履行或不履行職務，則由半數以上監事提名一名監事召集和主持監事會會議。

監事的任期每屆為三年，可以連任。監事任期屆滿未及時改選，或者監事在任期內辭職導致監事會成員低於法定人數，在改選出的監事就任前，原監事仍應當依照法律、行政法規和章程細則的規定，履行監事職務。

監事會行使以下權力：

- (i) 審查公司財務狀況；
- (ii) 對董事及高級管理人員履行職務的行為進行監督，對違反法律、法規、章程細則或股東決議的董事及高級人員提出罷免的建議；
- (iii) 要求董事及高級管理人員整改損害公司利益的有關行為；
- (iv) 提議召開股東大會，以及在董事會未履行本法規定的召集和主持股東會議的職責時按中國法律召集和主持股東大會；
- (v) 向股東大會提出提案；
- (vi) 對董事及高級人員提起訴訟；及
- (vii) 章程細則規定的其他職權。

監事可以列席董事會會議，並對董事會決議事項提出質詢或建議。監事會或公司監事（如無監事會）發現公司經營情況異常可以進行調查，及可以在必要時聘請會計師事務所協助其工作，產生的費用由公司承擔。

1.3.12. 經理和高級人員

公司可以設經理，由董事會聘任或解聘。經理向董事會負責，並行使以下職權：

- (i) 管理公司的生產、業務及管理工作，安排實施董事會決議；
- (ii) 安排實施公司年度經營計劃和投資方案；
- (iii) 擬訂公司內部管理架構的設置方案；

- (iv) 擬訂公司的基本管理制度；
- (v) 制訂公司的詳細規章；
- (vi) 提請聘任及解聘副經理及負責財務的人士；
- (vii) 聘任或解聘應由董事會聘任或者解聘以外的負責人員；及
- (viii) 董事會或章程細則授予的其他職權。

章程細則對總經理職權另有其他規定的亦應遵守。總經理應列席董事會會議。

根據《中國公司法》，高級人員是指公司的總經理、副總經理、財務人員、上市公司的董事會秘書以及章程細則規定的其他人員。

1.3.13. 董事、監事、總經理與其他高級人員的職責

根據《中國公司法》，公司的董事、監事、經理及高級人員須遵守相關的法律、法規及章程細則，忠實履行職務。董事、監事、經理及高級人員不得利用職權收受賄賂或其他非法收入，不得挪用公司的財產。董事及高級人員不得：

- (i) 挪用公司資金；
- (ii) 將公司資金存入其個人賬戶或者以其他個人名義開立的賬戶；
- (iii) 違反章程細則的規定，或未經股東會議、股東大會或董事會事先同意，將公司資金擅自借貸給他人或以公司資產為他人提供擔保；
- (iv) 違反章程細則的規定，或未經股東會議、股東大會事先同意，擅自與公司訂立合約或者進行交易；

- (v) 未經股東會議或者股東大會事先同意，擅自利用職務及權力為自己或他人謀取本應屬於公司的商業機會，或自營或者為他人經營與所任職公司同類的業務；
- (vi) 將第三方與公司交易的佣金歸為己有；
- (vii) 未經授權洩露公司商業秘密；或
- (viii) 違反對公司忠實義務的其他行為。

董事或高級人員違反前述規定所得的收入應歸公司所有。

董事、監事或高級人員履行公司職務時違反任何法律、法規或公司的章程細則的規定為公司造成損失應個人對公司負責。

股東大會要求董事、監事或高級人員列席會議，董事、監事或高級人員應按規定列席並回答股東的質詢。董事及高級人員應向監事會提供相關數據，不得妨礙監事會或監事行使職權。

《特別規定》及《必備條款》規定公司的董事、監事、總經理及其他高級人員須向公司負有誠信義務，並須忠誠履行其職務及保障公司權益，且不得利用其於公司的職務謀取私利。《必備條款》對該等職責有詳細的規定。

1.3.14. 財務及會計

公司應依照法律、行政法規和國務院財政主管部門的規定，建立財務及會計制度。公司應在每個財政年度結束時編製財務報告，並依法經會計師審計。財務及會計報告應當依照法律、行政法規和國務院財政部門的規定編製。

股份有限公司的財務報表應當最少在召開股東大會的二十日前置備於公司，供股東查閱；公開發行股票的股份有限公司必須公告其財務報表。公司分配每年稅後利潤時，應提取其稅後利潤的10%撥入公司的法定盈餘公積金，但公司法定公積金累計額達公司註冊資本50%以上時可不予提取。當公司的法定公積金不足以彌補上一年度損失，應當優先用當年利潤彌補虧損。公司從稅後利潤中提取法定公積金後，經股東會議或者股東大會決議批准，可從中再提取任意公積金。公司彌補虧損並提取公積金後所餘利潤，按照股東持有的股份比例分配，或以其他方式分派。股東會議、股東大會或者董事會違反上述規定，在公司彌補虧損和提取法定公積金之前向股東分配利潤的，股東必須將違反規定分配的利潤退還公司。公司持有的公司股份不得分配利潤。

公司以超過公司股份面值發行公司股份所得的溢價及相關政府部門規定列入資本公積金的其他收入，應當列為資本公積金。公司的公積金須用於彌補公司的虧損、擴大公司業務經營或轉為增加公司資本。資本公積金不得用於彌補公司的損失。法定公積金轉為資本時，所留存的該項法定公積金不得少於轉撥前註冊資本的25%。

公司除法定的會計賬簿外，不得另立其他會計賬簿。公司資產不得存入任何以個人名義開立的賬戶。

1.3.15. 會計師事務所的任命與退任

根據《中國公司法》，公司任命或解聘負責公司審計的會計師，依照章程細則的規定，須由股東會議、股東大會或者董事會決定。股東會議、股東大會或者董事會就解聘會計師進行投票時，應當允許會計師陳述意

見。公司應當向聘用的會計師提供真實及完整的會計憑證、會計賬簿、財務會計報告及其他會計數據，不得拒絕、隱匿及謊報資料。

《特別規定》要求公司聘用一家合資格的獨立會計師事務所，審計公司的年度報告以及審查和查證公司的其他財務報告。會計師的任期自公司股東大會年會結束起至下屆股東大會年會結束時止。

1.3.16. 利潤分配

根據《中國公司法》，公司不得在彌補累計損失及計提法定公積金之前分配利潤。《特別規定》規定公司向外資股持有人支付的股息及其他分派，須以人民幣宣派和計價，並以外幣支付。根據《必備條款》，應通過收款代理向股東支付外幣。

1.3.17. 修改章程細則

就章程細則作出的任何修改必須依照適用法律、法規及章程細則所規定的程序進行。公司章程的修改，涉及《必備條款》內容的，經國務院授權的公司審批部門和國務院證券委員會批准後生效；涉及公司登記事項的，應當依法辦理變更登記。

1.3.18. 解散及清算

根據《中國公司法》，公司因以下原因應予解散：

- (i) 公司的章程細則所規定的經營期限屆滿或公司的章程細則規定的其他解散事件出現；
- (ii) 股東在股東大會已決議解散公司；
- (iii) 因公司合併或分立需要解散；

- (iv) 依法被吊銷營業執照、責令關閉或者被撤銷；或
- (v) 公司經營管理發生不能解決的嚴重困難，繼續存續會使股東利益受到重大損失，持有公司全部股東投票權10%以上的股東請求人民法院解散公司，人民法院依照情況予以解散公司。

在上述第(i)項的情況，公司可以通過修改其章程細則而存續。依照前段所載規定修改章程細則的，須經出席股東大會的股東所持投票權的三分之二以上通過。

公司在上述第(i)、(ii)、(iv)或(v)所述情況下解散的，應當在解散事由出現之日起十五日內成立清算委員會開始清算。股份有限公司清算委員會成員須由董事或股東大會任命的人員組成。如逾期不成立清算委員會，公司的債權人可向人民法院申請，要求法院指定有關人員組成清算委員會。人民法院應當受理該申請，並及時組織清算委員會進行清算。

清算委員會在清算期間行使以下職權：

- (i) 處理公司資產，編製資產負債表和資產清單；
- (ii) 通知債權人或刊發公告；
- (iii) 處理與清算公司的未了結的業務；
- (iv) 清繳任何逾期稅款以及清算過程中產生的稅款；
- (v) 清理公司的債權及債務；

(vi) 處理清償債務後公司的剩餘資產；及

(vii) 代表公司參與民事訴訟。

清算委員會應自其成立之日起十日內通知公司的債權人，並於六十日內在報章上刊發公告。債權人應自接到通知書之日起三十日內，或未接到通告的自公告刊發之日起四十五日內，向清算委員會申報其債權。債權人須申報與其訴訟的債權相關的所有事項，並提供證明。清算委員會應對債權進行登記。在申報債權期間，清算委員會不得對債權人進行任何債務清償。

清算委員會在清理公司財產、編製資產負債表和資產清單後，應制定清算方案，並提交股東會議、股東大會或者人民法院作確認。

公司資產在分別支付清算費用、工資、社會保險費用和法定補償金，清繳所欠稅款，清償公司債務後的剩餘資產，(如屬股份有限公司)按照股東持有的股份比例分配。清算期間，公司繼續存續，但僅可參與與清算相關的經營活動。公司的財產在未按前述規定清償前，不得分配給股東。

清算委員會在清理公司財產、編製資產負債表和資產清單後，如發現公司資產不足以清償債務的，應立即向人民法院申請宣告破產。

作出破產宣告後，清算委員會應當將所有清算相關事務移交給人民法院。

清算結束後，清算委員會應將清算報告報股東會議、股東大會或人民法院確認。之後，報告應報送公司登記機關，以註銷公司登記，並公告公司終止。

清算委員會成員應當忠於職守，並遵守相關法律。清算委員會成員不得利用職權收受賄賂或其他非法收入，亦不得侵佔公司財產。清算委員會成員因故意或重大過失引致公司或債權人任何損失的，應負責對公司或債權人賠償。

1.3.19. 境外上市

公司的股份須獲得中國證監會批准後方可在境外上市，且上市程序必須根據國務院指定的步驟進行。

根據《特別規定》，經中國證監會批准發行外資股和內資股的計劃，可自中國證監會批准之日起十五個月內分別實施。

1.3.20. 合併與分立

如公司合併，合併各方的債權人權利和債務，應當由合併後存續的公司或新公司承繼。如公司分立，其資產須作相應的分割，並應編製資產負債表及資產清單。除債權人另有協議外，公司分立前的相關債務責任須由分立後的公司共同及各自承擔。

公司合併或分立引起須登記的公司登記詳情的變動須向公司登記機關辦理變更登記。如公司解散，應依法辦理公司註銷登記。註冊成立新公司應依法辦理公司註冊成立的登記。

1.4 證券法律、法規及監管體制

自1992年以來，中國已頒布多項有關股票發行及交易與信息披露的法規。1992年10月，國務院設立證券委員會及中國證監會。證券委員會負責協調起草證券的相關法律及法規，制訂有關證券事務的政策，規劃證券市場的發展，並指導、協調及監管中國所有涉及證券事務的機構，並管理中國證監會。中國證監會是證券委員會下設的監督管理執行機構，負責草擬監管證券市場的法規，監督證

券公司，監管中國公司在中國及境外公開發行證券，管理證券交易，編製與證券有關的統計資料，並進行研究及分析。1998年國務院決定撤銷國務院證券委員會，其職能改由中國證監會承擔。

1998年12月29日，全國人大常務委員會頒布《中國證券法》，並於1999年7月1日生效。此乃中國第一部全國性的證券法律，亦為全面規範中國證券市場活動的基本法。《中國證券法》於2004年8月28日、2005年10月27日、2013年6月29日和2014年8月31日分別進行四次修訂。《中國證券法》適用於在中國發行和交易股份、公司債券以及國務院根據法律指定的其他證券，規定證券的發行和交易、上市公司進行收購、證券交易所、證券公司以及國務院證券監督管理機構的職責和責任等。就《中國證券法》未規範的事宜，適用《中國公司法》及其他適用法律和行政法規的規定。

1.5 仲裁法

全國人大常務委員會於1994年8月31日通過《中華人民共和國仲裁法》（《仲裁法》），並於1995年9月1日開始實施。《仲裁法》於2017年9月1日新修訂，適用於（其中包括）當各方已訂立書面協議將事項呈交根據《仲裁法》組成的仲裁委員會仲裁有關合約及其他財產糾紛。根據《仲裁法》規定，中國仲裁協會頒布仲裁規則前，仲裁委員會可以根據《仲裁法》及《中國民事訴訟法》制定仲裁暫行規定。倘當事人各方按協議已有以仲裁作為解決爭議方法時，如一方向人民法院起訴，該人民法院將拒絕受理該案件，但仲裁協議已無效時則除外。

中國經貿仲裁委是中國一家經濟貿易事務仲裁機構。根據於1988年9月12日頒布、於1989年1月1日生效並於2014年11月4日新修訂的《中國國際經濟貿易仲裁委員會仲裁規則》，中國經貿仲裁委的管轄範圍包括涉及香港的爭議。中國經貿仲裁委設於北京，於香港設有仲裁中心。根據《仲裁法》，仲裁實行一裁終局的制度，對仲裁當事人各方均有約束力，倘其中一方未能遵守仲裁決定，則裁決另外一方可向人民法院申請強制執行該仲裁決定。倘仲裁程序與仲裁規則不符（包括仲裁委員會的組成違反法定程序，或裁決事項不屬於仲裁協議的範圍或仲裁委員會無權仲裁），則人民法院可拒絕強制執行仲裁委員會作出的仲裁決定。

一方尋求向另一方強制執行中國的涉外事務仲裁機關的裁決，該一方或其財產並非在中國境內的，可向對有關執行事宜具司法管轄權的海外法院申請強制執行該裁決。同樣，中國法院可根據互惠原則或中國已簽訂或參與的任何國際公約，確認及執行由海外仲裁機關作出的仲裁裁決。1986年12月2日全國人大常務委員會通過決議案，中國加入於1958年6月10日通過的《承認及執行外國仲裁判決的公約》（《紐約公約》）。《紐約公約》規定，各簽訂國對《紐約公約》的另一簽訂國作出的所有仲裁裁決必須承認及執行，但各國保留在若干情況下（包括違反該國公共政策的情況）拒絕強制執行的權利。全國人大常務委員會於中國加入該公約時同時宣布，(1)中國唯有在互惠原則的基礎上承認和強制執行外國仲裁裁決；及(2)《紐約公約》僅可應用於根據中國法律視為合約或非合約商業法律關係所引起的爭議。1999年6月18日，香港與中國就仲裁裁決的交互強制執行訂立安排。該項新安排經由中國最高人民法院及香港立法會批准，並於2000年2月1日起生效。該項安排依據《紐約公約》宗旨作出。按照該安排，中國的仲裁機構根據中國仲裁法作出的裁決可在香港執行，香港的仲裁機構的裁決亦可在中國執行。

香港法律及法規

香港及中國公司法的重大差別概要

適用於在香港註冊成立的公司的香港法例是以公司條例、公司（清盤及雜項條文）條例為基礎，輔之以香港適用的普通法及衡平法規則。作為在中國成立的股份有限公司，我們受中國公司法及根據中國公司法頒布的所有其他適用規則及條例監管。

以下各節所載為適用於在香港註冊成立的公司的香港公司法與適用於根據中國公司法註冊成立並存續的股份有限公司的中國公司法之間的某些重大差別。但是，這並不是一份詳盡無遺的比較。

(1) 公司存續

根據公司條例，香港公司註冊處處長註冊成立擁有股本的公司，於公司註冊成立時發出註冊證書，而該公司成為一家獨立存在的公司。公司可註冊成立為公眾或私人公司。

根據中國公司法，股份有限公司可以發起或認購的方式註冊成立。對股份公司的最低註冊資本並無規定，除法律、行政法規及國務院決定對股份公司註冊資本實繳及註冊資本最低限額另有規定外。

香港法例並無規定香港公司的最低資本要求。

(2) 股本

根據香港法律，香港公司的法定股本為公司可發行股本的數額，但未規定公司須發行其全部法定股本的數額。法定股本的數額可能大於其已發行股本。因此，香港公司的董事可在經股東事先同意（如有規定）後，促使公司發行新股份。《中華人民共和國公司法》除註冊資本外並無法定股本的概念。股份有限公司的註冊資本就是公司已發行股本的數額。增加註冊資本必須獲得出席股東大會的股東及有關的中國政府和監管機關的批准。

根據證券法，獲相關證券行政機構授權將股份於證券交易所上市的公司，股本總額不得少於人民幣3000萬元。香港法例並無就香港註冊成立公司設立任何最低股本規定。

根據中國公司法，股份可以貨幣或非貨幣資產形式（可以用貨幣估價並可合法轉讓）認購。就用作出資的非貨幣資產而言，應當評估作價，核實資產，確保並無高估或低估資產價值。香港法例對香港公司並無該限制。

(3) 持股及股份轉讓的限制

根據中國法律，股份有限公司股本中以人民幣計值和認購的內資股（「內資股」）只可由中國境內投資者買賣，特定中國合資格境內機構投資者除外，以人民幣計值和以人民幣以外貨幣認購的海外上市股份（「外資股」），只可由香港、澳門及台灣或中國境外任何國家或地區或其他合資格機構認購及買賣。

根據中國公司法，由股份有限公司發起人持有的股份，自該公司成立之日起一年內不得轉讓。於公司公開發售前已發行的股份由股份於證券交易所上市及交易起一年內不得轉讓。由董事、監事和高級管理人員持有的及在其任職期間每年轉讓的股份有限公司股份，不得超過其所持有的公司股份總數的25%，其所持有的公司股份在股份上市日期起一年內或在該人士離職後半年內亦不得轉讓。組織章程細則可對董事、監事及高級管理人員轉讓所持公司股份作出其他限制規定。除如本文件「[編纂]」所載的公司發行股份須遵守六個月的禁售期外，香港法例並無持股量及股份轉讓的有關限制。

(4) 購買股份的財務資助

雖然中國公司法並無條文禁止或限制股份有限公司或其子公司，就購入其本身股份或其控股公司的股份而提供財務資助，但必備條款載有若干條款，與香港公司法中限制公司及其子公司提供該等財務資助的內容相類似。

(5) 類別權利變更

中國公司法沒有關於類別股東權利變動的特別規定。但是，中國公司法規定，國務院可以頒布有關其他類別股份的規定。必備條款載有關於視為類別股東權利變動的情況及必須就類別權力變更遵從的批准程序的詳細條文。該等條文已載入組織章程細則，概述於本文件附錄六。

據公司條例，任何類別股份的附帶權利均不可更改：除非(i)獲有關類別持有人另行召開大會以特別決議案批准，(ii)獲持有有關類別已發行股份面值四分之三的股東以書面同意，(iii)獲香港公司所有股東同意或(iv)如章程細則載有關於更改這些權利的條文，則根據這些條文。本公司已按香港上市規則及必備條款的規定，在章程細則採納與香港法例類似的保障類別權利條文。境外上市股份和境內上市股份的持有人在章程細則中界定為不同類別。然而類別股東批准的特別程序不適用於以下情況：(i)我們根據股東特別決議案在任何12個月內單獨或同時發行及配發不超過當時已發行境內上市股份及境外上市股份的20%；(ii)於成立後發行內資股及境外上市股份的計劃在獲得中國證監會批准日期後15個月內實施；及(iii)經證監會批准，我們內資股股東將其股份轉讓給境外投資者，且該等股份在境外證券交易所上市或買賣。

(6) 董事

與香港公司法不同，中國公司法並無規定董事須公布在重大合同中所擁有的權益、限制董事在作出主要處置時的權力、限制公司提供若干福利，或禁止在未經股東批准下收取離職補償。公司法限制利益相關董事在與董事會會議決議事項所涉及的企業有利益或關聯關係的情況下對該項決議案表決。然而，必備條款對主要處置設定了規定及限制，並對董事可以收取離職補償的具體情況有所規定。所有規定已納入組織章程細則，其概要載列於附錄六。

(7) 監事

根據《中國公司法》，股份有限公司的董事會須受監事會的監督及審查。在香港註冊成立的公司並無強制規定於香港註冊成立的公司須設立監事會。必備條款規定每位監事有責任在行使其職權時，以誠信及誠實態度，按其認為符合公司最佳利益方式進行，並以謹慎、勤勉的態度及相當的技巧行事，猶如一位合理審慎人士在相同情況下所作出的行為。

(8) 少數股東的衍生訴訟

香港法例允許，倘若董事控制股東大會大多數表決權，而有效阻止公司以本身名義對違反其職責的董事提出。中國公司法給予股份有限公司股東權利，可向人民法院提出法律程序，阻止實行任何在股東大訴訟，則少數股東代表所有股東對違反其對公司的誠信責任的董事提出衍生訴訟會上由股東或由董事會通過而違反任何法律或侵犯股東合法權利及權益的決議案。公司法亦規定在本公司董事或高級管理人員違反法律、行政法規或者本組織章程細則的規定並因而損害股東利益的情況下，股東亦可以提起訴訟。必備條款進一步規定了董事、監事及高級管理人員違反其對公司負有的責任時，對公司所需作出的補償。此外，就其外資股申請於聯交所[編纂]的股份有限公司的每位董事及監事，須向公司作出遵守組織章程細則的承諾。此安排使少數股東可對違約董事及監事提出訴訟。

(9) 對少數股東的保障

根據香港法例，股東在投訴於香港註冊成立公司的事務乃以不公平方式進行而損害其權益時，可向法庭申請將該公司清盤，或發出監管該公司事務的法令。此外，在特定數目的股東申請下，香港政府財政司司長可委派督察，並給予其廣泛法定權力，調查於香港註冊成立公司的事務。中國公司法規定，持有公司全部已發行股份表決權10%或以上的股東，在公司經營或管理發生任何嚴重困難，致令繼續存續會使其利益受到重大損失，且通過任何其他途徑不能解決有關困難的情況下，可以請求人民法院解散公司。然而，必備條款同時規定，控股股東不得通過行使其表決權的方式，免除董事或監事須誠實作出符合公司最佳利益之行為的責任，或批准董事或監事剝奪公司資產或其他股東的個人權益，因而損害公司全體股東或部分股東的權益。

(10) 股東大會通告

根據中國公司法，股東周年大會及股東特別大會通告須分別於大會舉行日期前不少於20日和15日寄予股東，根據特別規定及必備條款，必須提前45日給予所有股東書面通知，而擬出席大會的股東須於大會舉行日期前20日以書面回覆。就於香港註冊成

立的有限公司而言，對股東周年大會之外的股東大會，最短通知期分別為14日；且股東周年大會的通知期為21日。

(11) 股東大會的法定人數

根據香港法例，除公司的章程細則另有規定者外，股東大會的法定人數為兩名股東。對於單一股東公司，其法定人數為一名股東。

中國公司法並無特別訂明股東大會所需的法定人數，但特別規定及必備條款規定，公司在股東大會擬舉行大會日期最少20日前，收到代表公司有投票權股份50%的股東答覆出席方可召開，或倘作出出席回覆的股東未能達到代表公司有投票權股份的50%時，則公司須於五日內以公告形式再次通知股東，股東大會隨後即可舉行。

(12) 投票表決

根據香港法例，普通決議案須獲親自或委派代表出席股東大會的股東以過半票數通過，而特別決議案則須經親自或委派代表出席股東大會的股東以不少於四分之三的票數通過。根據中國公司法，股東大會的決議案，必須經出席會議的股東（親身或委派代表）所持表決權的半數或以上通過，但關於股份有限組織章程細則細則修改、股本增加或減少、合併、分拆、解散或公司性質的變更，則必須經出席股東大會的股東以三分之二或以上投票通過。

(13) 財務披露

根據中國公司法，公司須在股東周年大會前20日在公司辦公地點，備有年度資產負債表、損益表、財務狀況變動表及其他有關附件，供股東索閱。另外，公開發行股票的公司必須公布其財務報表。年度資產負債表須由註冊會計師核實。公司條例規定，公司須在舉行股東周年大會不少於21日前，向各股東寄發其在股東周年大會提呈的資產負債表、核數師報告及董事會報告。根據中國法律，公司須按照中國會計準則編製其財務報表。必備條款規定公司除依照中國會計準則編製賬目外，亦須依照國際

財務報告準則或香港會計準則編製及審核其賬目，而其財務報表亦必須載有一項有關與根據中國會計準則編製的財務報表有重大差別（如有）的財務影響的說明。

特別規定訂明，在中國境內及境外披露的信息不應存在差異，如根據有關的中國及海外法律法規及有關證券交易所的規定須披露的信息存在差異，該等差異須同時作出披露。

(14) 有關董事及股東的信息

中國公司法規定公司股東有權查閱其章程細則、股東大會會議記錄和財務和會計報告。根據章程細則，公司股東有權查閱並複印（繳付合理的費用後）有關股東和董事的若干資料，該權利與香港法例規定在香港註冊成立公司的股東所應有的權利相若。

(15) 收款代理

根據中國法律及香港法例，股息在宣派後即成為應付股東的債項。根據香港法例，追討債項的訴訟時效為六年，而根據中國法律則為兩年。必備條款規定，須委任根據香港法例第29章香港受託人條例成立的信託公司作為收款代理，代外資股持有人收取所宣派的股息以及股份有限公司就該等外資股欠付的所有其他金額。

(16) 公司重組

在香港註冊成立的公司可以多種方式進行公司重組，如根據公司（清盤及雜項條文）條例第237條於進行自動清盤時，轉讓公司全部或部分業務或財產予另一家公司，或根據公司條例第673條由公司及其債權人或公司及其股東達成而須經法院批准的債務重組或安排。根據中國法律，股份有限公司的合併、分拆、解散、清算或公司形式的更改須經股東在股東大會。

(17) 爭議的仲裁

在香港，股東與在香港註冊成立的公司或其董事的爭議可在法庭解決。必備條款規定，該等爭議可由申請人酌情決定在香港國際仲裁中心或中國國際經濟貿易仲裁委員會仲裁。

(18) 法定扣減

根據中國公司法，在公司宣派任何稅後股息前，其應當提取利潤的10%列入其法定公積金。若公司法定公積金累計金額達到公司註冊資本的50%，則公司可以不再存入法定公積金。公司從稅後利潤中提取法定公積金後，經股東決議後，可以自稅後利潤提取任意公積金。香港法例並無相關規定。

(19) 公司補救措施

根據中國公司法，倘董事、監事或高級管理層在履行其職責的過程中違反任何法律、行政法規或組織章程細則，而對公司造成損害，則該董事、監事或高級管理層須就該等損害對公司負責。此外，該等公司補救措施與香港法例所規定者類似（包括解除有關合約及向董事、監事或高級人員追討利潤的規定），符合上市規則。

(20) 股息

根據香港法例，請求償還債務（包括追償股息）的訴訟時效為六年，而根據中國法律，該時效則為兩年。在適用時效到期前，公司不得行使權力沒收任何未申索的股份股息。

(21) 受信責任

在香港，普通法中有董事受信責任的概念。根據公司法和特別規定，董事、監事、高級管理人員對其公司承擔受信責任，不允許進行與公司利益相競爭或有損公司利益的任何活動。

(22) 暫停辦理股東登記

公司條例規定公司股東名冊在一年內全面暫停登記股份過戶的時間不得超過30日（在若干情況下可延長至60日），而組織章程細則按照中國公司法規定，訂明不得在股東大會日期前20日內或公司決定分配股息的基準日前五日內進行因股份轉讓而發生的股東名冊的變更登記。

上市規則

上市規則載有適用於根據中國法律註冊成立為股份有限公司，並尋求以聯交所作為第一[編纂]地或已以聯交所作為第一[編纂]地的發行人的其他規定。下文載列適用於本公司的主要其他規定的概要。

(1) 合規顧問

尋求在聯交所[編纂]的公司須自其[編纂]至分發其首個完整年度的年報日期止，委任聯交所接納的合規顧問，以向公司提供持續遵守上市規則及一切其他適用法例、法規、規章、守則及指引的專業建議，並隨時充當公司兩名授權代表以外與聯交所溝通的主要管道。於委任聯交所接納的替任合規顧問前，公司不得終止對合規顧問的任命。

倘香港聯交所認為合規顧問未有充分履行其責任，可以要求公司終止對合規顧問的任命並委任替任人選。

合規顧問必須及時通知公司適用於公司的上市規則及任何新訂或經修訂的香港法例、法規或守則的變化。

如預期公司的授權代表經常離港，則合規顧問須擔任公司與聯交所溝通的主要渠道。

(2) 會計師報告

除非有關會計師報告的賬目已按照與香港要求或國際審計準則或中國審計準則相若的標準進行審核，否則聯交所一般不會接納中國發行人的會計師報告。有關報告一般須符合香港或國際會計準則或中國企業會計準則。

(3) 接收傳票代理人

上市公司證券在香港聯交所上市的整段期間，須在香港委任並設有一名獲授權人士代表上市公司接收傳票及通知，且必須通知香港聯交所有關該接收傳票代理人的任命、終止任命及聯絡詳情。

(4) 公眾持股

倘中國發行人在任何時間存在除在香港聯交所上市的外資股（「外資股」）以外的現有已發行證券，則香港上市規則規定公眾持有的H股及其他證券總額不得少於中國發行人已發行股本總額的25%，且倘公司於[編纂]時的預期市值不少於5,000萬港元，則尋求[編纂]的類別證券不得少於發行人已發行股本總額的15%。倘發行人在[編纂]時的預期市值超過100億港元，則聯交所可酌情接受介乎15%至25%的較低百分比。

(5) 獨立非執行董事及監事

中國發行人的獨立非執行董事須證明其具有可接受的專業能力及充足的商業或專業知識，以確保股東整體權益將可獲充分反映。中國發行人的監事必須具有良好品德、專業知識及操守以及與監事職務相稱的能力水準。

經政府批准及在組織章程細則規定的情況下，本公司可按照上市規則的規定在聯交所購回公司本身的H股。購回股份必須由內資股持有人及H股持有人在各自根據組織章程細則進行的類別股東大會上，以特別決議批准後方可進行。於尋求批准時，公司須就任何建議購回或實際購回的全部或任何權益證券（不論是否在聯交所上市或買賣）提供資料。董事亦必須說明根據收購守則以及董事所知任何類似的中國法律或上述兩者購回任何股份將產生的後果（如有）。

授予董事購回外資股的任何一般授權，不得超過公司現時已發行外資股總額的10%。

(6) 必備條款

為加強對投資者的保障程度，聯交所規定，以聯交所作為第一[編纂]地的中國公司，須於其組織章程細則內加載必備條款，以及與更改、罷免及辭任核數師、類別股東大會及公司監事會行為有關的條文。該等條文已載入組織章程細則，其概要載於附錄六。

(7) 可贖回股份

除非聯交所信納股東的相對權利獲得足夠保障，否則本公司不得發行任何可贖回股份。

(8) 優先購買權

除下述情況外，在進行下列事項之前，即在：(1)授權、配發、發行或授出股份或可換股證券，或認購任何股份或可換股證券的購股權、認股權證或類似權利；或(2)公司任何主要附屬公司作出任何該等授權、配發、發行或授予，以致嚴重攤薄公司及其股東佔有關附屬公司的股權百分比之前，公司董事須在股東大會上獲股東以特別決議批准，並在根據公司的公司章程進行的各類別股東大會上獲內資股及外資股持有人（各自均有權在股東大會上投票者）以特別決議批准。

如公司的現有股東已在股東大會上通過特別決議無條件或按照該決議可能規定的條款與條件賦予董事授權，每隔12個月個別或同時授權、配發或發行不超過截至通過有關特別決議當日存在的內資股及外資股各自20%的股份，或屬公司成立時發行內資股及外資股的計劃的一部分的股份，且該計劃在中國證監會批准之日起計15個月內被實施；或經國務院證券監督或管理機構批准後，公司內資股股東將其持有的股份轉讓予境外投資人，且有關股份乃在境外市場上市及交易，則毋須獲得上述批准（但僅以此為限）。

(9) 監事

本公司須採納規範其監事買賣本公司證券的規則，條款的嚴格程度須不遜於由聯交所頒布的標準守則（載於上市規則附錄十）。

在本公司或其任何附屬公司與公司或其附屬公司的監事或候任監事訂立以下性質的服務合約前，本公司須取得其股東在股東大會（有關監事及其聯繫人不得於會上就此投票）的批准：(1)年期可能超過三年的合約；或(2)合約明文規定本公司給予一年以上通知或支付等於一年以上酬金的賠償或作出其他付款。

本公司的薪酬與考核委員會或獨立董事委員會必須就須獲得股東批准的服務合約達成意見，並告知股東（於服務合約中擁有重大權益的股東及其聯繫人除外）條款是否屬公平合理，以及該等合約是否符合本公司及其股東的整體利益，並建議股東如何投票表決。

(10) 修訂組織章程細則

本公司不得允許或促使公司的組織章程細則有任何修訂，致使其組織章程細則不再符合上市規則的必備條款或中國公司法的必備條款。

(11) 備查文件

本公司須在香港存置以下文件，以供公眾人士及公司股東免費查閱，及於收取合理費用後供股東複印：

- 完整的股東名冊復本；
- 顯示本公司已發行股本狀況的報告；
- 本公司最近期經審核財務報表及董事會、核數師及監事會（如有）就此作出的報告；
- 特別決議案；

- 顯示本公司自上一個財政年度結束以來所購回證券的數目及面值、就該等證券支付的款項總額，及購回各類別證券所支付的最高及最低款額（按內資股及H股劃分）的報告；
- 向工商管理部門提交的最近期年度申報表副本；及
- 僅就股東而言，股東大會會議記錄的副本。

(12) 收款代理人

本公司須在香港委任一名或以上的收款代理人，並向有關代理人支付H股的已宣派股息及其他欠付款項，由其代有關H股持有人保管該等款項以待彼等領取。

(13) H股股票的聲明

本公司須確保公司的所有[編纂]文件及H股股票載有以下規定的聲明，並須指示及促使其各[編纂]，於該等股份持有人向其提交載有就該等股份作出以下聲明的署名表格後，方以任何特定持有人名義登記其任何股份的認購、購買或轉讓：

- 股份收購方與本公司及公司各股東協議，且本公司亦與公司各股東協議遵守及符合中國公司法、特別規定、組織章程細則及其他相關法律及行政法規；
- 股份收購方與本公司、公司各股東、董事、監事、經理及高級人員協議，而本公司亦代表其本身及代表公司各董事、監事、經理及高級人員與各股東協定，由組織章程細則或中國公司法或其他相關法律及行政法規所授予或施加的任何權利或責任所引致的一切有關公司事務的分歧及申索，均按組織章程細則規定進行仲裁。凡提交仲裁將被視作授權仲裁庭進行公開聆訊及公布其裁決結果。該等仲裁結果將為最終及決定性的；
- 股份收購方與本公司及公司各股東協議，H股可由其持有人自由轉讓；及

- 股份收購方授權本公司代其與公司各董事、監事、經理及高級人員訂立合約，而各有關董事及高級人員據此承諾遵守及符合組織章程細則中所規定其對股東應負的責任。

(14) 符合中國公司法、特別規定及組織章程細則的規定

本公司須遵守及符合中國公司法、特別規定及組織章程細則的規定。

(15) 本公司與其董事、高級人員及監事訂立的合約

公司須與每名董事及高級人員訂立書面合約，其中最少須載有以下條文：

- 董事或高級人員向本公司承諾將遵守及符合中國公司法、特別規定、組織章程細則以及收購守則的規定，以及與本公司協議按組織章程細則所載規定作出補救行動，而彼等的合約及職務一概不得轉讓；
- 董事或高級人員向本公司（作為各股東的代理人）承諾遵守及符合組織章程細則規定其須向股東履行的責任；
- 仲裁條款規定，倘出現由該合約、組織章程細則或中國公司法或其他相關法律及行政法規所授予的任何權利或施的任何責任而引致本公司與其董事或高級人員之間，以及H股持有人與本公司董事或高級人員之間的任何有關本公司事務的爭議或申索，則該等爭議或申索可按申索人的選擇，根據中國國際經濟貿易仲裁委員會的規則在該委員會進行仲裁，或根據香港國際仲裁中心的證券仲裁規則在該中心進行仲裁。申索人一經提出爭議或申索仲裁，另一方必須服從申索人所選擇的仲裁機關的裁決。有關仲裁結果將為最終及決定性的；
- 倘如尋求仲裁的一方選擇由香港國際仲裁中心就爭議或申索進行仲裁，則任何一方均可根據香港國際仲裁中心的證券仲裁規則申請在深圳進行有關仲裁；
- 除非法律或行政法規另有訂明，否則上文所述的爭議或申索仲裁應受中國法律監管；

- 仲裁機構作出的裁決為終局裁決，且應對所有有關方均具有約束力；
- 仲裁協議由董事或高級人員與本公司（代表本身及代表各股東）訂立；及
- 凡提交仲裁須被視為授權仲裁庭進行公開聆訊及公布其裁決結果。本公司亦須與各監事訂立書面合同，當中載有條款大致相同的聲明。

(16) 隨後[編纂]

除非聯交所信納外資股持有人的相對權利得到充分保障，否則本公司的外資股不得申請在中國的證券交易所[編纂]。

(17) 英文譯本

本公司根據上市規則的規定須向聯交所或H股持有人提交的一切通告或其他文件，必須以英文撰寫或附以經核證的英文譯本。

(18) 一般規定

倘中國法律或市場慣例有任何變動而對提出附加要求的任何依據的有效性或準確性具有重大變更，則聯交所可施加附加要求或要求中國發行人（包括本公司）的權益證券[編纂]符合聯交所認為合適的特別條件。無論任何該等中國法律或市場慣例變動是否發生，聯交所保留根據上市規則提出附加要求及提出有關本公司[編纂]的特別條件的一般權力。

其他法律及監管規定

待本公司[編纂]後，證券及期貨條例、收購守則以及其他可能適用於聯交所上市公司的有關條例及規例的條文，將適用於公司。

證券仲裁規則

組織章程細則規定，若干因組織章程細則、中國公司法及其他適用法律引起的申索須通過中國國際經濟貿易仲裁委員會或香港國際仲裁中心根據各自的仲裁規則進行仲裁。香港國際仲裁中心證券仲裁規則包含的規定允許仲裁庭可以就涉及根據中國法律註冊成立及在聯交所上市的公司的事務的個案在深圳進行聆訊，以便中國各方當事人及證人能夠出席。

倘任何一方申請在深圳進行聆訊，則仲裁庭須在其信納有關申請乃依據真誠理由作出時，在所有當事人（包括證人及仲裁員）均可以前往深圳出席聆訊的情況下，在深圳進行聆訊。倘有當事人（中國當事人除外）或其任何證人或仲裁員不獲准前往深圳，則仲裁庭須命令以實際可行的方式進行聆訊，包括使用電子媒體。就證券仲裁規則而言，中國當事人指居住在中國（香港、澳門及中國台灣地區除外）的當事人。

本公司於2016年12月21日根據中國公司法於中國改制為股份有限公司。組織章程是本公司的法定成立文件；下文為已於2017年6月28日批准並將於[編纂]生效的組織章程的主要條文概要。

本概要的主要目的乃為潛在投資者提供組織章程以及適用於本公司的主要法律及監管規定的概覽。由於下文所載數據屬概要形式，因此並無載有可能對潛在投資者而言屬重要的所有數據。閣下如欲取得有關中國法律或任何其他司法權區法律的詳細資料，應尋求獨立專業意見。誠如本文件附錄八「送呈香港公司註冊處處長及備查文件」所述，組織章程的中文全文副本可供查閱。

1. 更改法定成立文件

本公司可根據有關法律、行政法規及組織章程修訂其組織章程。

對組織章程作出涉及《到境外上市公司章程必備條款》（「《必備條款》」）內容的修訂，須經國務院審批機構及國務院屬下證券監管機構批准後始可生效。倘本公司的註冊資料出現任何改動，則須根據法律就有關變動申請辦理登記手續。

2. 董事及董事會

(a) 委任、退任及罷免

若干人士不得擔任本公司的董事、監事、總裁或其他高級人員，包括但不限於（若干情況除外）曾觸犯貪污、賄賂、侵佔財產、挪用財產或破壞社會經濟秩序等罪行，被判處刑罰，執行期滿未逾五年的人士；或因犯罪被剝奪政治權利，執行期滿未逾五年的人士；破產並已清盤的公司或企業的前任董事、廠長或經理，並須對該公司或企業的破產負上個人責任的人士；自該公司、企業完成破產及清盤之日起未逾三年的人士；曾擔任因違法而被吊銷其營業執照及責令關閉的公司或企業的法定代表並須對有關營業執照被吊銷負上個人責任的人士；自該公司、企業被吊銷營業執照之日起

未逾三年的人士；背負數額較大且到期仍未清償的個人債務的人士；及曾觸犯刑事罪行且司法機關仍在進行調查中的人士。

董事、總裁或其他高級人員代表本公司向真誠行事的第三方所作的行為，其有效性將不會因有關董事、總裁或其他高級人員的聘任、選舉或資格的任何不合規而受影響。

董事會須由九名董事組成。董事毋須持有任何股份。董事會主席須由全體董事過半數通過選舉或罷免。董事可於股東大會上以普通決議方式罷免。

主席的任期為三年，可重選連任。

發出有意提名一名人士參選董事及其參與選舉意願書面通知的最短限期為股東大會前七天。該七天限期的開始時間須不早於進行有關選舉的大會通告發出後第二天，並不遲於該大會舉行前七天。

董事及監事候選人名單須以提案方式提請股東大會議決。股東大會可以過半數票數批准委任董事及監事。

(b) 分配及發行股份的權力

董事會須為配發或發行股份編製建議書，以供股東在股東大會上以特別決議方式批准。任何該等配發或發行須按照有關法律及行政法規所規定的程序進行。

(c) 處置本公司或其任何附屬公司資產的權力

如(i)擬處置本公司固定資產的預期價值；及(ii)緊接此項處置建議前四個月期間已處置的本公司任何固定資產所得代價的價值的總和，超過股東於股東大會上獲提呈的最近期資產負債表所顯示的本公司固定資產價值的33%，則董事會在未經股東於股東大會上事先批准的情況下不得處置或同意處置本公司任何固定資產。就該等目的而言，「處置」包括任何涉及轉讓財產權益的行為，惟透過固定資產提供擔保則除外。

本公司處置固定資產的交易的有效性，將不會因違反此項限制而受影響。

(d) 借貸權力

組織章程不包括任何關於可由董事行使借貸權力的方式的特別規定，惟(a)賦予董事會制定本公司債券發行方案的權利；及(b)須經股東於股東大會上以特別決議方式批准發行債券的規定則除外。

(e) 薪酬

經股東於股東大會上事先批准，本公司須就各董事或監事的職務與其訂立有關薪酬的書面合約。董事或監事的薪酬尚待股東大會批准。

(f) 離職補償或付款

本公司與董事或監事訂立的薪酬合約須規定，倘本公司被收購，董事或監事於股東大會上取得股東的事先同意後，將以離職或退任補償的方式獲支付款項或其他金額。本公司被收購是指下列情況：

- (i) 獲提出收購要約，以收購本公司全體股東所持有的股份；或
- (ii) 獲提出收購要約，致使收購者將成為本公司的控股股東（定義見組織章程）。

倘有關董事或監事按上文所述以補償方式獲支付任何款項或其他金額，而有關補償並未事前獲公司股東於股東大會上批准，則任何有關款項應歸該等由於接納要約而已將其股份售出的人士所有，而該董事或監事亦須承擔因按比例向該等人士分派該款項所產生的開支，且有關開支不得自所分派款項中扣除。

(g) 向董事、監事及其他職員提供貸款

本公司不得向其董事、監事、總裁或其他高級人員或其控股公司的董事、監事、總裁或其他高級人員直接或間接提供任何貸款或提供任何貸款擔保。

如本公司違反上述規定提供貸款，則不論該筆貸款的條款為何，貸款的接收人須立刻償還有關款項。本公司違反上述規定而提供的貸款擔保不得強制本公司執行，惟若干有限情況則除外。

若干章程細則所述的交易並不受上述規定所規限，例如（其中包括）本公司向一間公司（而該公司為本公司的附屬公司）提供貸款或貸款擔保。

就該等目的而言，「擔保」包括任何為保證義務人履行義務而作出承諾或提供財產的行為。

(h) 提供財政資助以購買本公司的股份

在組織章程若干例外情況的規限下，本公司或其任何附屬公司均不得於任何時間以任何方式為以下人士提供財政資助：

- (i) 收購或擬收購任何股份的人士，包括任何因收購任何股份而直接或間接承擔責任的人士；及
- (ii) 上文(i)段所述人士，以減少或解除其責任。

就該等目的而言，「財政資助」包括但不限於以饋贈形式作出的資助；擔保、彌償、解除或豁免；貸款；以及在本公司無力償債或其資產淨值大幅度減少時的任何其他資助。

此外，「承擔責任」包括以訂立協議或作出安排（不論該協議或安排是否可強制執行，亦不論是否由其個人或與任何其他人士共同承擔）或以任何其他方式改變其財務狀況而承擔的責任。

若干組織章程所述的交易並不受以上有關財政資助的規定所規限，例如（其中包括）依法分配本公司資產作為股息、以股份方式分派股息以及資助是真誠地以本公司利益為主要目的而並非為購買股份所提供，或提供有關資助為達成本公司某項總計劃中附帶的一部分。

(i) 披露與本公司或其任何附屬公司的合約權益及就有關合約投票的事宜

當本公司董事、監事、總裁或其他高級人員以任何方式直接或間接在與本公司訂立的合約、交易或安排或建議合約、交易或安排中擁有重大權益，無論有關合約、交易或安排或建議是否須另行經董事會批准，彼亦須盡快向董事會申報其權益的性質及程度。

除非有利害關係的董事、監事、總裁或其他高級人員已按照前段披露其權益，以及董事會已於並無將有利害關係且已放棄投票的董事計入法定人數的大會上批准有關合約、交易或安排，否則本公司可撤銷有關合約、交易或安排，惟針對在對有關董事、監事、總裁或其他高級人員的失職行為並不知情下行事的善意訂約方的情況除外。本公司董事、監事、總裁及其他高級人員被視為於其關連人士擁有權益的合約、交易或安排中擁有權益。

倘本公司董事、監事、總裁或其他高級人員向董事會發出一般書面通知，聲明基於通知所列的事實，其於本公司日後可能訂立屬任何性質的合約、交易或安排中擁有權益，則其將被視為已就該通知所述的內容遵照組織章程的相關條文作出披露，惟有關通知須於本公司首次考慮是否訂立有關合約、交易或安排的日期前向董事會發出。

(j) 責任

本公司董事、監事、總裁及其他高級人員對本公司負有誠信勤勉的責任。除有關法律及行政法規規定的任何權利及補救措施外，在董事、監事、總裁或其他高級人員違反其對本公司應負的責任時，本公司有權採取一系列措施，包括但不限於有權申索因其違反事項而令本公司招致的損失；要求有關人士就其本身因違反責任而獲得的利潤作出交代以及追回有關人士所收取的任何款項（包括但不限於佣金）。

董事會履行其職責時，須遵守法律及行政法規、組織章程及於股東大會上通過的決議。本公司各董事、監事、總裁及其他高級人員在履行其職責時須遵守其誠信原則，不可置自身於其職責與其本身的利益可能發生衝突的處境。該等原則包括（但不限於若干例外情況，並受其所限）：真誠地以本公司最佳利益為出發點行事；除根據組

織章程或於股東大會上取得股東的知情同意，不得與本公司訂立任何合約、交易或安排、以任何方式利用本公司資產謀取其個人利益或接受與本公司交易有關的佣金；不得利用其職位收取賄賂或其他非法收入或謀取私利；或不得與本公司競爭或利用或披露本公司的機密數據。

本公司董事、監事、總裁或其他高級人員，不得指使與其有關連的人士作出其不獲准作出的事情。與董事、監事、總裁或其他高級人員有關連的人士包括（但不限於）：有關人士的配偶、未成年子女或合夥人或由該董事、監事、總裁或其他高級人員單獨或與一名或多名關連人士，或與本公司任何其他董事、監事、總裁或其他高級人員實際上共同控制的公司；

本公司董事、監事、總裁及其他高級人員的誠信責任，並不一定因其任期結束而終止。其對本公司商業秘密的保密責任，在其任期結束後仍然有效。其他責任是否會在某段期間內繼續生效，須按公平原則決定並視乎其任期屆滿相距有關事件發生的時間，以及其與本公司終止關係的有關情況及條款而定。

董事、監事、總裁或其他高級人員因違反某項具體職責所產生的責任，可在股東大會上經股東在知情的情況下解除，惟若干情況除外。

除有關法律、行政法規或股份上市的證券交易所的上市規則所規定的責任外，董事、監事、總裁及其他高級人員在行使其權力及履行其職責時，須向股東負若干責任，包括：不得使本公司超越其營業執照列明的營業範圍；以其認為符合本公司最佳利益的方式真誠行事；不得剝奪本公司任何資產或對本公司有利的機會；及不得剝奪股東的個人權利及權益。

本公司各董事、監事、總裁及其他高級人員在行使其權力及履行其職責時，有責任以一名合理謹慎人士在類似情況下所應表現的審慎、勤勉及技巧行事。

3. 現有股份或類別股份的權利變更

本公司不得變更或廢除任何類別股份所附帶的權利，除非經股東在股東大會上以特別決議批准及在依照組織章程的條文另行舉行的大會上經該類別股份的持有人批准，方可進行。以下情況被視為某類別股份的類別權利的變更或廢除，包括但不限於增加或減少任何類別股份的數目；增設與該類別股份享有同等或者優先表決權或分配權或特權的新類別股份；增加另一類別股份的權利或特權；及變更或廢除組織章程的條文。

在涉及若幹事項時，受影響的類別股東（不論是否在股東大會上有表決權）在類別股東大會上均有表決權，惟有利害關係股東（定義見下文）在類別股東大會上並無表決權。類別股東的決議須經由佔該類別表決權三分之二以上的與會股東對有關決議投贊成票批准。

本公司須於類別股東大會召開日期前至少45天發出召開大會的書面通知，以通知所有持有該類別股份的登記股東有關擬在該大會上審議的事項以及大會的日期及地點。擬出席類別股東大會的股東須將確認出席大會的書面回覆，於大會日期前至少20天交回本公司。

如擬出席的股東所持附帶表決權的類別股份數目佔該等股份總數的一半以上，本公司可召開類別股東大會。否則，本公司須於五天內發出公告，再次通知股東擬於該大會上審議的事項以及大會的日期及地點。公告一經發出，本公司方可召開類別股東大會。

類別股東大會的通知只需送達予有權在該大會上表決的股東。

任何類別股東大會應採用盡可能與組織章程所載有關股東大會規定之類似方式舉行。組織章程中有關舉行任何股東大會的條文適用於任何類別股東大會。

除其他類別股份的持有人以外，內資股及境外上市外資股持有人被視為不同類別的股東。在下述各項情況下毋須不同類別股份的持有人進行投票表決：

- (a) 本公司（每12個月分別或同時在取得股東在股東大會上以特別決議批准的情況下）發行不超過20%的現有已發行內資股或境外上市外資股；及
- (b) 本公司自國務院屬下證券監管機構批准之日起計15個月內完成其成立時所訂立之發行內資股及境外上市外資股的計劃。

就組織章程有關類別股份權利的條文而言，「有利害關係股東」指：

- (i) 在按相同比例向全體股東發出購回股份要約或在聯交所通過場內交易購回股份的情況下，指組織章程所定義的控股股東；
- (ii) 在聯交所外以場外協議方式購回股份的情況下，指與該協議有關的股東；
或
- (iii) 在本公司進行建議重組的情況下，指於某一類別中較該類別股東承擔較低比例責任或與該類別其他股東擁有不同利益的股東。

4. 普通及特別決議

股東大會決議分為普通決議及特別決議。

普通決議須獲出席股東大會的股東（包括受委代表）以所持表決權一半以上的投票贊成，方獲採納。

特別決議須獲出席股東大會的股東（包括受委代表）以所持表決權三分之二以上的投票贊成，方獲採納。

5. 表決權（一般有關以投票方式表決及要求以投票方式表決的權利）

股東有權出席或委任代表出席股東大會並於會上投票。股東（包括受委代表）在股東大會表決時，可按附帶表決權的股份數目行使表決權，每股股份有一票表決權。

除非下列人員在舉手表決以前或者以後，要求以投票方式表決，股東大會以舉手方式進行表決：

- (1) 會議主席；
- (2) 至少兩名有表決權的股東或者有表決權的股東的代理人；或
- (3) 單獨或者合併計算持有在該會議上有表決權的股份百分之十以上（含百分之十）的一個或者若干股東（包括股東代理人）。

當反對票與贊成票票數相等時，大會主席有權多投一票。

6. 有關股東周年大會的規定

股東大會分為股東周年大會或股東特別大會。股東周年大會於財政年度結束後六個月內舉行，每年舉行一次。

7. 大會通知及議程

股東大會為本公司的權力機關，可依法執行其職能及行使權力。

未經股東在股東大會上以特別決議案事先批准，本公司不得與董事、監事、總裁或其他高級人員以外的任何人士訂立任何合約，將本公司任何業務的全部或重要部分交托該人士管理。

董事會須於若干事件發生兩個月內召開股東特別大會，包括但不限於：董事人數少於中國公司法規定的董事人數或少於組織章程指定的董事人數的三分之二時；本公司的虧損達其股本總額的三分之一時；或董事會認為必要或於監事會或獨立董事或多名個別或共同持有股份10%或以上的股東要求召開時。

本公司須於任何股東大會召開日期前至少45天向股東發出書面通知，當中載有(其中包括)擬於會上審議的事項以及大會日期及地點。將出席大會的股東須於大會召開日期前至少20天，將出席大會的書面回覆交回本公司。

當本公司召開股東大會時，個別或共同持有附帶表決權股份3%或以上的股東有權以書面形式向本公司提出新的議案。

本公司須根據股東大會舉行日期前20天接獲的書面回覆，計算擬出席大會的股東所佔的附有表決權的股份數目。倘擬出席大會的股東所佔附有表決權的股份數目超過附有表決權的股份總數一半，本公司可召開股東大會；否則，本公司須於五天內發出公告，再次通知股東擬於該大會上審議的事項及大會的日期及地點。公告一經發出，本公司方可召開股東大會。股東大會不得決定通告並無註明的事項。

股東大會的公告須於大會舉行日期前45天至50天期間內，在國務院屬下證券機關及股份上市的證券交易所的監管機構指定的一份或多份報章上刊登。公告一經刊發，所有內資股持有人須被視為已收到相關股東大會通告。因意外遺漏而未向有權收取通告的人士發出大會通告或該等人士並無收到大會通告，並不會致使大會議程及決議無效。

倘股東請求召開股東特別大會或類別股東大會，應遵守組織章程詳細載列的若干程序。

須在股東大會上以普通決議通過的事項包括但不限於董事會擬訂的利潤分配方案及虧損彌補方案以及董事會成員的選舉及罷免。

須在股東大會上以特別決議通過的事項包括但不限於發行公司債券；本公司的分立、合併、解散或清盤；及組織章程的修訂。

8. 股東大會的法定人數

倘擬出席大會的股東所佔附有表決權的股份數目超過附有表決權的股份總數一半，本公司可召開股東大會；否則，本公司須於五天內以公告形式再次通知股東擬於該大會上審議的事項及大會的日期及地點。刊發有關公告後，本公司方可舉行股東大會。

倘擬出席類別股東大會的股東所佔附有表決權的類別股份數目超過有關股份總數的一半，本公司可召開類別股東大會；否則，本公司須於五天內以公告形式再次通知股東擬於該類別股東大會上審議的事項及類別股東大會的日期及地點。刊發有關公告後，本公司方可舉行類別股東大會。

9. 受委代表

任何有權出席股東大會並有表決權的股東，均有權委任一名或多名人士（無論是否為股東）作為其受委代表，代其出席股東大會及投票表決。據此獲委任的受委代表應有權按照該名股東的授權行使以下權利：

- (i) 股東在大會上的發言權；
- (ii) 自行或與他人共同要求以投票方式表決的權利；及
- (iii) 以舉手或投票方式表決時，除非股東委任超過一名受委代表，該等受委代表只可以投票的方式行使表決權。

委任受委代表的文件須由委任人或其書面正式授權的代理人親筆簽署；或倘委任人為法人，則須加蓋印章或由董事或正式授權的代理人親筆簽署。委任表決受委代表的文件須不遲於該受委代表擬表決的大會舉行時間前24小時，送抵本公司註冊地點或召開會議通知內指定的有關其他地點。如該文件由委任人以授權書或其他授權文件授權的其他人士簽署，則有關授權書或其他授權文件須經公證人核證。經公證人核證的授權書或其他授權文件，連同委任表決受委代表的文件須送抵本公司註冊地點或召開會議通知內指定的有關其他地點。

如委任人為法人，則其法定代表或經董事會或其他決策機關決議而獲授權的任何人士，均可代表委任人出席股東大會。

任何由董事會發給股東用於委任受委代表的表格，應使股東可按其意願指示其受委代表就會議上提出的動議及每項個別表決事項投票表示贊成或反對或放棄投票。該表格須載有一項聲明，表示如委任人並無指示，則受委代表可酌情投票。

如委任人在表決前身故、喪失行為能力或委任受委代表或據以委任受委代表的授權遭撤回或與委任受委代表相關的股份已被轉讓，只要本公司在使用有關委任受委代表文件的會議開始前並無收到有關該等身故、喪失行為能力、撤回或轉讓的書面通知，則受委代表根據委任受委代表文件條款所作出的表決仍然有效。

10. 會計與審計

(a) 財務與會計制度

本公司須根據法律、行政法規及相關國家機關制訂的規則，設立其財務與會計制度。

董事會須於每屆股東周年大會上向股東提呈股份上市所在地的法律、行政法規或地方政府及監管機關所頒布的規範性文件所規定的該等財務報告。

本公司的財務報表、中期業績及財務數據須遵照中國會計準則及法規編製，亦須符合國際會計準則或股份上市所在的中國境外地區的會計準則。如按兩種會計準則編製的財務報表有重要出入，將在財務報表附註中註明。就分配公司在有關會計年度的稅後利潤而言，將以前述兩種財務報表中稅後利潤數較少者為準。本公司須於每個財政年度披露其財務報告兩次，即於每個財政年度首六個月完結後的60日內披露其中期財務報告，並在其財政年度結束後的120日內披露其年度財務報告。

本公司須在股東周年大會召開前20天，將其財務報告存置於本公司，供股東查閱。每名股東均有權獲取一份財務報告。此外，本公司須在股東周年大會召開日期最少21天前送遞或以預付郵資郵件方式將上述財務報告副本寄往股東名冊所示各境外上市外資股持有人的登記地址。

本公司不得存置任何法律規定以外的賬冊。

(b) 委任及罷免核數師

本公司應當委任符合國家相關法規的合資格獨立會計師事務所，負責審核本公司的年度財務報表，並審閱本公司的其他財務報告。

本公司的首任會計師事務所可由首屆股東周年大會召開前的創立大會委任，據此獲委任的會計師事務所的任期在首屆股東周年大會結束時屆滿。其後，本公司委任的會計師事務所的任期應自每屆股東周年大會結束時起計，直至下屆股東周年大會結束為止。

本公司委任、罷免及不再續聘會計師事務所時，須由股東於股東大會上議決並報國務院證券主管機構備案。不論本公司與會計師事務所訂立的合約有如何規定，在不損害該會計師事務所就有關罷免的損失而索償（如有）的權利的情況下，股東可在會計師事務所任期屆滿前，在股東大會上以通過普通決議方式罷免該會計師事務所。

會計師事務所的酬金或釐定有關酬金的方式應由股東於股東大會上決定。董事會所委任的會計師事務所的酬金應由董事會確定。

在罷免或不續聘會計師事務所前，須向該會計師事務所發出有關罷免或不續聘的事前通知，而有關會計師事務所所有權出席股東大會及在會上發表聲明。

會計師事務所可向本公司發出通知辭去其職務。該通知應當包括說明其辭任並不涉及任何其認為應該向本公司股東或債權人交代情況的陳述，或任何有關情況的詳情。如該通知載有有關情況的詳情，本公司應當將該陳述的副本存置於本公司，供股

東查閱，本公司亦應將該陳述的副本以預付郵資郵件方式，按股東名冊登記的地址寄予每名境外上市外資股的持有人。所有該等會計師事務所的通知亦應發送至相關的監管機關。

倘會計師事務所辭任其職務，應當向股東大會說明本公司是否存在任何不當行為。此外，如會計師事務所的辭任通知載有任何應當向本公司股東或債權人交代的情況的陳述，會計師事務所可要求董事會召開股東特別大會，以解釋與其辭任有關的情況。

11. 股份轉讓

待國務院屬下證券監管機構批准後，內資股持有人可將其股份轉讓予境外投資者，且該等已轉讓股份可於境外證券交易所上市或買賣。已轉讓股份在境外證券交易所上市或買賣亦須遵守有關境外證券交易所的監管程序、規則及規定。

發起人持有的本公司股份自本公司成立之日起計一年內不得轉讓。

本公司董事、監事及高級人員應向本公司申報其所持有的本公司股份數目及其變動情況。董事、監事或高級人員在任期間每年可轉讓的股份數目不得超過其所擁有股份總數的25%。上述人員與本公司終止僱傭關係後六個月內，不得轉讓其所擁有的股份。

股東大會舉行日期前30天內或本公司分派股息的基準日前五天內，不得因股份轉讓而更改股東名冊的資料。

12. 本公司購回其本身股份的權力

根據適用法律、行政法規、上市規則、部門規則及組織章程，並待相關國家監管機關批准後，本公司可以在若干情況下回購其股份，包括但不限於：

- (i) 註銷其股份以減少其註冊股本；
- (ii) 與持有股份的另一間公司合併；

- (iii) 向本公司僱員授出股份作為獎勵報酬；
- (iv) 在投票反對任何在股東大會上作出有關本公司合併或分立決議的股東要求下購回其股份。

倘本公司以上文第(i)、(ii)或(iii)段載列的方式或在證券交易所外以場外協議方式購回其本身的股份，有關購回的決議須於股東大會上予以採納。如依照上文第(i)段合法購回股份，有關股份須自購回之日起計10天內註銷；如依照第(ii)或(iv)段購回股份，有關股份須在購回後六個月內轉讓或註銷；而如依照第(iii)段購回股份，有關股份不得超過本公司已發行股本總額的5%，並須於一年內轉讓予相關僱員。

本公司註銷任何所購回的股份後，須向原公司註冊機關申請辦理其註冊資本變更登記並刊發公告。

經相關國家監管機關批准後，本公司亦可以下列方式購回其股份，其中包括按照比例向全體股東作出全面購回要約；在證券交易所通過「場內」交易方式購回股份；或在證券交易所外以場外協議方式購回。

本公司以場外協議方式購回其股份須事先在股東大會上取得股東批准，而本公司亦可在股東大會上事先取得股東批准的情況下，撤銷或修改或放棄其獲該協議所賦予的任何權利。上述購回股份的協議包括但不限於有關承擔購回股份的義務及取得購回股份的權利的協議。

本公司不得轉讓購回其股份的協議或其獲該協議所賦予的任何權利。

13. 本公司任何附屬公司可擁有其母公司股份的權力

組織章程並無載列限制條文，防止本公司任何附屬公司持有股份。

14. 股息及其他分派方式

本公司可以現金及／或股份形式分派股息。

本公司須代表境外上市外資股持有人委任收款代理，代表該等股東收取本公司就該等股份所派付的股息及其他應付款項。本公司委任的代表在聯交所上市的境外上市外資股的持有人的收款代理須為按照香港受託人條例註冊的信託公司。

15. 催繳股款及沒收股份

股東對其在催繳股款前已繳足的任何股份的股款均享有利息，惟有關股東無權就其預繳股款的股份享有其後宣派的股息。

在須遵守聯交所有關規例的前提下，本公司可對無人認領的股息行使沒收的權利，但該權利僅可在有關時效屆滿後行使。

16. 查閱股東名冊及股東的其他權利

本公司須存置完整的股東名冊，包括本公司境外上市外資股持有人的名冊；及其他持有人的名冊。

除董事會認為就[編纂]而言屬必須的情況外，本公司須在其註冊地點存置股東名冊。本公司可根據國務院屬下證券監管機構與適用的境外證券監管組織之間的任何諒解備忘錄或協議，於境外存置其境外上市外資股股東名冊正本，並委任境外代理管理該股東名冊。於香港上市的境外上市外資股的股東名冊正本須存置於香港，而該名冊副本則須存置於本公司的註冊地點。獲委任的境外代理須確保股東名冊正本與副本的登記數據一致。如外資股股東名冊正本與副本的登記資料不符，則以正本為準。

修訂或更正股東名冊任何部分均須根據存置該部分股東名冊所在地的法律進行。

在股東大會日期前30天或本公司分派股息的基準日前五天內，不得因股份轉讓而要求在股東名冊上作出變更。

倘本公司決定召開股東大會、分派股息、清盤或進行須確定股權的其他公司活動，董事會須就決定某一日為股權確定日。股權確定日結束時於名冊上登記為股東的人士為本公司的股東。

倘任何人士反對股東名冊及要求於名冊上登記其姓名或自名冊刪除其姓名，可向具有司法管轄權的法院申請修訂名冊。

股東有權獲取本公司若干數據，包括但不限於下列文件副本：組織章程（須支付合理費用）、股東大會會議記錄以及最新經審核財務報表；以及查閱股東名冊及本公司各董事、監事、總裁及其他高級人員的個人資料。

17. 少數股東遭詐騙或受壓制時的權利

除法律、行政法規及股份上市的證券交易所的上市規則所要求的義務外，控股股東在行使其作為股東的權力時，不得就若幹事宜行使其表決權以作出有損股東整體或部分股東利益的決定，包括但不限於：免除董事或監事真誠地以本公司最佳利益行事的責任；或批准董事或監事（為其本身利益或他人利益）沒收本公司任何資產或有利機會；或批准董事或監事（為自身或他人利益）剝奪其他股東的個人權利。

18. 解散及清盤程序

本公司須按照法律於若干情況下解散，包括但不限於以下情況：

- (i) 其營運期屆滿或章程細則訂明的任何解散情況發生；
- (ii) 於股東大會上以特別決議方式批准解散；
- (iii) 因本公司合併或分立需要解散；
- (iv) 本公司因不能清償到期債務依法宣告破產；

- (v) 本公司的營業執照根據法律或行政法規被吊銷或被責令結束營業或解散；
- (vi) 本公司經營管理遭遇嚴重困難，其持續經營將對股東權益構成重大損失以及通過任何其他途徑亦無解決方案，且持有本公司表決權10%以上的股東可請求人民法院解散本公司。

倘本公司因上文段(i)、(ii)、(v)及(vi)所載原因解散，則本公司應在15天內成立清盤委員會，清盤委員會成員須由董事挑選或於股東大會上決定。逾期不成立清算組的，債權人可以申請人民法院指定有關人員組成清算組。

倘董事會擬因本公司已宣告破產以外的理由對本公司執行清盤，董事會須在就審議該建議而召開股東大會的通告中加載聲明，表示董事會經對本公司的狀況作出全面調查後，認為本公司將能自清盤開始起計的12個月內悉數支付其債務。

股東在股東大會上通過本公司清盤的決議後，董事會的一切職能及職權將告終止。

清盤委員會須按股東大會的指示，每年最少一次向股東大會報告該委員會的收入、支出、本公司的業務以及清盤的進度，並於清盤完成後向股東大會提交最終報告。

清盤委員會須於成立後10天內向債權人發出通知，並須於成立後60天內在報紙上作出公告。

清盤委員會須為債權人提出的申索進行登記。

清盤委員會於審查本公司的資產、編製資產負債表及資產清單後，須制訂清盤計劃並將該計劃提交股東大會或相關人民法院以作確認。

倘清盤委員會已詳盡審查本公司的資產及編製資產負債表及資產清單，併發現本公司的資產不足以悉數支付其債務，其須立即向人民法院申請宣告破產。經人民法院宣告本公司破產後，公司清盤委員會應將任何有關清盤的事宜移交人民法院處理。

清盤完成後，清盤委員會應編製清盤報告以及清盤期內的收支報表及財務賬冊，有關資料須經中國註冊會計師審查及核實，並呈交股東大會或政府機關以作確認。清盤委員會亦應於有關確認起計30天內向公司登記機關呈交前述的文件，申請註銷本公司的登記，並刊發內容有關本公司終止業務的公告。

19. 有關本公司或其股東的其他重要條文

(a) 一般條文

本公司為一間永久存續的股份有限公司。

除非法律另有規定，本公司可投資於其他有限責任公司、股份有限公司及其他實體。於作出有關投資時，本公司不得承擔較其投資更重大的責任。

組織章程對本公司、其股東、董事、監事及其他高級人員構成具法律約束力的文件。根據組織章程，股東可向本公司提出法律訴訟；本公司可向股東提出法律訴訟；股東可向股東提出法律訴訟；及股東可向本公司董事、監事及高級管理人員提出法律訴訟。該等訴訟可包括法院的訴訟或仲裁訴訟。

(b) 股份及轉讓

誠如組織章程所提述，「境外投資者」指來自境外國家、香港、澳門或台灣認購股份的投資者；而「境內投資者」則指來自中國境內（香港、澳門及台灣的投資者除外）認購股份的投資者。

本公司可透過下列方式增資，其中包括向非指定投資者發行新股份；或向其現有股東配售新股份或配發新股份。

本公司在按照組織章程的規定獲得批准後以發行新股的方式增資，須根據國家有關法律及行政法規規定的程序進行。

本公司可按照中國公司法及其他法規訂明的程序以及組織章程規定削減其註冊資本。如本公司削減其註冊資本，必須編製資產負債表及資產清單。

(c) 獨立董事

獨立董事人數在任何時間均不得少於三名。

(d) 董事會秘書

董事會秘書必須為具備必要專業知識及經驗的自然人，且須由董事會委任。

(e) 監事會

本公司須成立監事會。監事會須由五名成員組成，其中一名須為監事會主席。選任或罷免監事會主席須由三分之二或以上的監事決定。監事會的決定須由三分之二或以上的監事投票贊成通過。

監事任期應為三年，可重選連任。

本公司的董事及高級管理人員不得同時兼任監事。監事會須對股東大會負責，並依法執行若干職能及行使若干權力，包括（但不限於）：

- (i) 監督董事、總裁及高級管理人員執行職務，並建議罷免違反任何法律、行政法規、組織章程或股東決議的董事及高級管理人員；
- (ii) 檢查本公司的財務狀況及審閱董事會將提呈股東大會的財務報告、營運報告及溢利分派計劃；
- (iii) 建議召開董事會特別會議及／或股東特別大會；及

(iv) 代表本公司與本公司董事或高級管理人員磋商或向其提起法律訴訟。

監事可出席董事會會議。

(f) 總裁

本公司須設一名總裁。總裁須對董事會負責，並執行若干職能及行使若干權力，包括（但不限於）：

(i) 主持本公司的生產、營運及管理工作，並組織實施董事會決議；

(ii) 組織實施本公司的年度經營計劃及投資方案；

(iii) 草擬成立本公司內部管理組織的計劃；

(iv) 草擬本公司的基本管理規則；

(v) 制定本公司的具體規則及規例；

(vi) 建議聘任及解聘副總裁、財務總監及首席工程師；

(vii) 聘請或者解聘除董事會僱用或解聘的管理人員；和

(viii) 公司章程及董事會授予的其他職能和權力。

(g) 解決爭議

根據組織章程、中國公司法及有關法律以及行政法規所規定的權利及義務所產生及涉及（其中包括）任何境外上市外資股股東的爭議或者申索應由有關方提交仲裁解決，且除非法律及行政法規及股票上市地的監管規則另有規定，否則該等爭議或者申索應當根據中國法律解決。

申請仲裁方可選擇按中國國際經濟貿易仲裁委員會（「貿仲委」）的仲裁規則向其提交仲裁或按香港國際仲裁中心（「香港國際仲裁中心」）的證券仲裁規則向其提交仲裁。申請仲裁方將爭議或申索事宜提交仲裁後，另一方必須服從申請仲裁方所選擇的仲裁機關。如申請仲裁方選擇向香港國際仲裁中心提交仲裁，則任何一方可按香港國際仲裁中心的證券仲裁規則的規定請求該仲裁在深圳進行。

仲裁機關作出的裁決應為最終裁決，對各方均具有約束力。

有關界定股東及股東登記的爭議，可以仲裁以外的方式解決。

有關本集團的進一步資料

本公司註冊成立

本公司的前身成灌高速於1998年8月在中國成立為有限責任公司，初始註冊資本為人民幣25,000,000.00元。為籌備[編纂]，於2016年12月，成灌高速改制為一家股份有限公司並更名為成都高速公路股份有限公司，註冊資本為人民幣1,200,000,000元。改制完成後，我們的控股股東成都交通及成都高速（成都交通的全資附屬公司）分別持有其股權25%及75%。根據成都市國資委發出的相關批准以及成都交通與成都高速於2016年10月28日訂立的發起人協議，本公司於2016年12月21日改製成立為股份有限公司。我們註冊地址為成都市高新區科新路1號。我們的香港主要營業地點為香港灣仔皇后大道東28號金鐘匯中心18樓，並已根據公司條例第XVI部於2017年6月6日註冊為一家非香港公司。〔鄺燕萍女士〕已獲委任為本公司於香港接收送達法律程序文件及通知書的授權代表。

由於我們在中國成立，我們的公司架構及組織章程細則須遵守中國相關法律及法規。中國相關法律及法規若干方面的概要及組織章程細則若干條文概要分別載於本文件附錄五及附錄六。

附屬公司

我們主要附屬公司的詳情載於會計師報告（全文載列於本文件附錄一）附註1「附屬公司」。

本公司註冊股本變動

本公司前身成灌高速成立於1998年8月25日，其註冊成立時的註冊資本為人民幣25,000,000元，已全部繳清。自註冊成立之日起，本公司的股本變動情況如下：

2016年10月28日，成都高速與成都交通簽訂了《成都高速公路股份有限公司發起人協議書》，以成灌高速截至2016年6月30日經審計的淨資產人民幣1,422,865,622元按84%的折股比例折為本公司的股本，超出註冊資本部分的222,865,622元淨資產值計

入資本公積，折股後本公司總股本為1,200,000,000股，成都高速和成都交通分別持股900,000,000股和300,000,000股，持股比例分別為75%和25%。據此，改制完成後，本公司註冊資本為人民幣1,200,000,000元，分為1,200,000,000股普通股，每股面值人民幣1元。

緊隨[編纂]完成後，假設[編纂]不獲行使，我們的註冊資本將增至人民幣[編纂]元，包括〔1,200,000,000〕股內資股及[編纂]股繳足或列作繳足H股，分別約相當於我們經擴大註冊資本的[編纂]%及[編纂]%。

緊隨[編纂]完成後，假設[編纂]獲全數行使，我們的註冊股本將增加至人民幣[編纂]元，由〔1,200,000,000〕股內資股和[編纂]股繳足或列作繳足H股組成，分別約相當於我們經擴大註冊股本的[編纂]%和[編纂]%。

除上文及本文件所披露者外，本公司股本自成立以來並無變動。

我們的附屬公司註冊股本變動

本公司的附屬公司的股本於本文件刊發前兩年內並無其他變更。

本公司的股東決議案

於2017年2月27日，股東於2017年第一次臨時股東大會通過（其中包括）：

- (a) 批准本公司發行H股，而有關H股數目不超過已發行股本總額的25%；
- (b) 就不多於如上述(a)段所述發行的H股數量的15%授予[編纂]；
- (c) 批准董事會及其授權人士處理有關（其中包括）發行H股及H股於聯交所[編纂]的所有事項。

企業發展

為籌備[編纂]，根據成都國有資產監督管理委員會發布的相關批准及成都交通與成都高速於2016年10月訂立的發起人協議，成灌高速改制成為一家股份有限公司並更名為成都高速公路股份有限公司。我們的中國法律顧問表示，該發起人協議符合中國可行法律法規的規定。本公司已通過全面改制及成立股份公司的法律評估程序並已取得成都國有資產監督管理委員會的批准。截至最後實際可行日期，我們的控股股東成都交通及成都高速（成都交通的全資附屬公司）分別持有本公司25%及75%股權。有關詳情載於進一步詳情可見本文件「我們的歷史、重組及企業架構」。

有關我們業務的進一步資料

我們重大合同的概要

以下合同（不包括我們日常業務過程中訂立的有關合同）已由本公司或我們的附屬公司於本文件日期前兩年內訂立，且屬重大或可能屬重大：

- (a) 本公司與成都交通於2017年6月29日就不競爭承諾訂立的不競爭協議，有關詳情載於本文件「與控股股東的關係」；及
- (b) [編纂]。

知識產權

截至最後實際可行日期，我們已就以下我們認為對業務屬重大的知識產權註冊或申請註冊。

商標

截至最後實際可行日期，本集團已獲准於香港使用以下商標：

編號	商標	持有人	申請編號	期限	類別
1.		本公司	304030325	2017年1月24日至 2027年1月23日	35, 36, 37, 39, 42, 43, 44

我們已於中國申請註冊以下商標，惟註冊尚未獲批：

編號	商標	申請人	申請編號	申請日期	國際分類號
1.		本公司	23012898	2017年3月3日	35
2.		本公司	23012738	2017年3月3日	36
3.		本公司	23012696	2017年3月3日	37
4.		本公司	23012660	2017年3月3日	39
5.		本公司	23012539	2017年3月3日	42
6.		本公司	23012626	2017年3月3日	43
7.		本公司	23012727	2017年3月3日	44

專利

〔截至最後實際可行日期，本集團未註冊或已申請註冊對業務屬重大的專利。〕

版權

〔截至最後實際可行日期，本集團未註冊或已申請註冊對業務屬重大的電腦軟件版權。〕

域名

截至最後實際可行日期，本集團已就域名申請註冊：

域名	申請人	申請日期
chengdugs.com	本公司	2018年6月20日

有關我們董事、監事及主要股東的進一步資料

權益披露

本公司董事、監事及高級行政人員於本公司及其相聯法團已發行股份的權益及淡倉披露

緊隨[編纂]完成後，並假設尚未行使[編纂]，本公司董事、監事及高級行政人員概無於本公司或其相關法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份、相關股份或債權證中，擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部將須知會本公司及聯交所的任何權益及／或淡倉（包括根據證券及期貨條例的該等條文彼被當作或視為擁有的權益或淡倉），或根據證券及期貨條例第352條將須登記於該條所述的登記冊內的任何權益及／或淡倉，或根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則將須知會本公司及聯交所的任何權益及／或淡倉（就此而言，證券及期貨條例的相關條文將按猶如適用於監事及高級行政人員的方式詮釋。

主要股東於股份及相關股份的權益及淡倉

於本公司的權益

除本文件「主要股東」所披露者外，我們的董事並不知悉任何其他人士（並非本公司的董事、監事或高級行政人員）緊隨[編纂]完成後於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的規定須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或將直接或間接擁有附有權利可於任何情況下在本公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益或淡倉。

於本集團其他成員公司的權益

就董事所知，於本文件日期，以下人士（除本公司外）擁有附有權利可於任何情況下在本集團其他成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益：

附屬公司名稱	股東名稱	概約股權百分比
成都機場高速.....	四川成渝高速公路股份有限公司	25%
	四川新能置業有限公司	20%

董事及監事的服務合約

各董事於〔●〕與本公司訂立服務合約。有關服務合同的主要詳情包括（除其他以外）(a)自彼等相應委任為股東批准日期起的工作任期；及(b)根據相應條款的終止條文。

各監事就（其中包括）遵守相關法律、法規、組織章程細則及仲裁適用的相關條文於〔●〕與本公司訂立合約。

除上述所披露者外，概無董事或監事已經或建議與本集團任何成員公司訂立服務合約（一年內屆滿或由相關僱主終止而毋須作出賠償（法定賠償除外）的合約除外）。

董事及監事的薪酬

截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，本集團向董事支付的薪酬總額（包括費用、薪金、與表現有關之花紅、退休金計劃供款、津貼及實物利益）分別為人民幣0.38百萬元、人民幣1.08百萬元及人民幣1.52百萬元。截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，本集團支付給本公司監事的薪酬總額（包括費用、薪金、退休金計劃供款、津貼及實物利益）分別為人民幣0.36百萬元、人民幣0.62百萬元及人民幣0.42百萬元。

除本文件所披露者外，截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度，本集團任何成員公司概無向董事及監事已付或應付其他款項。

根據於本文件日期有效的安排，截至2018年12月31日止年度應付董事及監事的薪酬總額估計約人民幣2.62百萬元。我們已付或應付董事及監事的款項可能根據相關監管機構的薪酬政策調整。

董事的競爭權益

除本文件「董事、監事及高級管理層」及「與控股股東的關係－董事的競爭權益」分節所披露者外，董事已確認截至最後實際可行日期彼等概無於任何與我們業務構成或可能構成直接或間接競爭的業務中擁有權益。

個人擔保

概無董事及監事就任何向我們授出的銀行融資以貸款人為受益人提供個人擔保。

已收代理費或佣金

除本文件所披露者外，於本文件日期前兩年內，概無就本公司或其任何附屬公司發行或出售任何股份或借貸資本獲授佣金、折扣、代理費、經紀費或其他特殊條款。

關聯方交易

我們於本文件日期前兩年內訂立的重大關聯方交易詳述於本文件附錄一所載會計師報告內財務資料附註30。

免責聲明

除本文件所披露者外：

- (a) 本公司董事、監事及高級行政人員概無於本公司或其相關法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份、相關股份或債權證中，於H股在香港聯交所[編纂]後擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部將須知會本公司及聯交所的任何權益及／或淡倉（包括根據證券及期貨條例的該等條文彼被

當作或視為擁有的權益或淡倉)，或根據證券及期貨條例第352條將須登記於該條所述的登記冊內的任何權益及／或淡倉，或根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則將須知會本公司及聯交所的任何權益及／或淡倉。就此而言，證券及期貨條例的相關條文將按猶如適用於監事的方式詮釋；

- (b) 本公司董事及高級行政人員並不知悉任何其他人士於H股在聯交所[編纂]後於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的規定須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或將直接或間接擁有附有權利可於任何情況下在本集團任何其他成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益；
- (c) 概無本附錄內「其他資料－專家資格」項下所指董事、監事或各方在本公司創辦過程中，或本公司於本文件日期前兩年內收購或出售或租賃或擬收購或出售或租賃的任何資產中擁有任何權益；
- (d) 除本文件或[編纂]協議內所披露者外，概無本附錄內「其他資料－專家資格」項下所指董事、監事或各方於本文件日期與本集團業務有重大關係的任何合約或安排中擁有重大權益；
- (e) 除與[編纂]協議有關者外，概無本附錄內「其他資料－專家資格」項下所指各方(i)於我們的股份或我們任何附屬公司的任何股份中擁有法定或實益權益；或(ii)擁有認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的任何權利（不論可合法強制執行與否）；
- (f) 截至最後實際可行日期，就我們的董事所知，概無董事、監事、彼等各自緊密聯繫人（定義見上市規則）或持有我們已發行股本5%以上權益的任何股東於我們任何五大供應商及五大客戶中擁有任何權益；及
- (g) 於業績記錄期間董事概無就作為加入本公司時或加入後的獎勵，或為發起或成立本公司提供服務而獲任何人士支付現金或股份或其他利益。

其他資料

遺產稅

我們的董事獲告知，根據中國法律，本公司或任何其附屬公司不大可能會須承擔重大遺產稅責任。

訴訟

於業績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團成員公司概無涉及任何重大訴訟、仲裁或申索，而就董事所知，本集團概無待決或面臨將對我們業務、財務狀況及經營業績有重大不利影響的重大訴訟、仲裁或申索。

股份購回的限制

有關詳情，請參閱「附錄六一組織章程細則概要－12. 本公司購回其本身股份的權力」。

獨家保薦人及獨家保薦人費用

獨家保薦人已代表本公司向聯交所[編纂]委員會提出[編纂]，批准我們的H股（包括行使[編纂]而可能發行的任何[編纂]）[編纂]及買賣。本公司已作出一切必要安排，使H股獲納入[編纂]。獨家保薦人有權就作為[編纂]的獨家保薦人收取合共人民幣〔3.4〕百萬元作為保薦人費用。

獨家保薦人已根據上市規則第3A.07條聲明其獨立性。

開辦費用

截至最後實際可行日期，我們的開辦費用約為人民幣〔19.4〕百萬元，由本公司承擔。

專家資格

於本文件內提供意見的專家資格如下：

名稱	資格
中信里昂證券資本市場有限公司	根據證券及期貨條例從事第4類（就證券提供意見）及第6類（就企業融資提供意見）受規管活動的持牌法團
安永會計師事務所	執業會計師
北京市金杜律師事務所	中國法律顧問
弗若斯特沙利文（北京） 諮詢有限公司上海分公司	行業顧問
綜智（中國）有限公司	交通顧問

專家同意書

本附錄「其他資料－專家資格」所述的專家已各自就本文件的刊發發出書面同意書，表示同意按本文件所載的形式及內容載入其任何報告及／或函件及／或法律意見（視情況而定）及引述其名稱，且迄今並無撤回其同意書。

上文所列專家概無於本公司或任何附屬公司擁有任何股權或可認購或提名他人認購本公司或任何附屬公司證券的權利（無論依法執行與否）。

合規顧問

我們已根據上市規則第3A.19條委任同人融資有限公司為我們的合規顧問。

約束力

倘根據本文件提出申請，則本文件具有使所有相關人士須受公司（清盤及雜項條文）條例第44A及44B條所有適用條文（罰則條文除外）約束的效力。

無重大不利變動

董事確認，自2017年12月31日（本集團編製最新經審核合併財務報表的日期）以來，本集團財務或交易狀況或前景並無重大不利變動。

雙語[編纂]

本文件的中英文版本乃依據香港法例第32L章公司（豁免公司及[編纂]）遵從條文）公告第4條規定的豁免分開刊發。

其他事項

- (a) 除本文件所披露者外：
- (i) 於本文件日期前兩年內，概無發行或同意發行任何本公司或其附屬公司的繳足或部分繳付股份或借貸資本，以換取現金或現金以外的代價；
 - (ii) 於本文件日期前兩年內，本公司或任何附屬公司的股份或借貸資本並不附帶購股權或有條件或無條件同意附帶購股權；
 - (iii) 於本文件日期前兩年內，概無就認購、同意認購、促使認購或同意促使認購本公司或任何附屬公司股份而向任何人士支付或應付任何人士佣金（支付予[編纂]的佣金除外）；
 - (iv) 本公司或任何附屬公司概無發行或同意發行創辦人股份、管理人員股份或遞延股份；
 - (v) 本公司並無已發行可換股債務證券或債券；及
 - (vi) 概無有關放棄或同意放棄未來股利的安排；
- (b) 董事確認於本文件日期前12個月內，本公司業務並未受到任何干擾而可能或已經對本公司的財務狀況造成重大不利影響；
- (c) 本公司的權益及債務證券（如有）概無於任何其他證券交易所上市或買賣，亦無正在或擬尋求任何[編纂]或批准買賣；

- (d) 本公司目前並未計劃申請中外合資股份有限公司的地位，亦預期毋須受中國中外合資企業法所規管；及
- (e) 我們已作出一切所需安排使H股獲准納入[編纂]進行結算及交收。

送呈公司註冊處處長文件

隨本文件副本一併送呈香港公司註冊處處長登記的文件為[編纂]副本、本文件附錄七「其他數據－專家同意書」一節所述的同意書及本文件附錄七「有關我們業務的其他資料－我們的重大合約概述」一節所述的重大合約。

備查文件

下列文件自本文件刊發日期起計14日（包括該日）止的正常辦公時間內，在凱易律師事務所的辦事處（地址為香港皇后大道中15號置地廣場告羅士打大廈26樓）可供查閱：

- (a) 組織章程細則；
- (b) 來自安永會計師事務所的有關本集團財務資料的會計師報告，全文載於本文件附錄一；
- (c) 來自安永會計師事務所的[編纂]報告，全文載於本文件附錄二；
- (d) 本文件附錄七「我們的重大合約概述」一段所述的重大合約；
- (e) 本文件附錄七「董事及監事的服務合約詳情」一段所述的服務合約；
- (f) 本文件附錄七「專家同意書」一段所述的書面同意書；
- (g) 本公司中國法律顧問金杜律師事務所出具的中國法律意見；
- (h) 中國公司法、必備條款及特別規定，連同其非正式譯本；及
- (i) 弗若斯特沙利文編製的行業報告，其概要載於本文件「行業概覽」內。