

本资产评估报告依据中国资产评估准则编制

华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金
拟编制年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的
沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组市场价值
资产评估报告

世联资产评报字 SH0DXZH[2025]0119ZQGC

(共一册，第一册)

深圳市世联资产评估有限公司

2025年3月27日



中国资产评估协会

资产评估业务报告备案回执

报告编码:	4747130003202500094
合同编号:	世联资产ZC20250123
报告类型:	法定评估业务资产评估报告
报告文号:	世联资产评报字SHODXZH[2025]0119ZQGC
报告名称:	华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金拟编制年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组市场价值资产评估报告
评估结论:	2,530,435,400.00元
评估报告日:	2025年03月27日
评估机构名称:	深圳市世联资产评估有限公司
签名人员:	宋秋红 (资产评估师) 正式会员 编号: 37160056 张娇 (资产评估师) 正式会员 编号: 47220130
 (可扫描二维码查询备案业务信息)	

说明: 报告备案回执仅证明此报告已在业务报备管理系统进行了备案, 不作为协会对该报告认证、认可的依据, 也不作为资产评估机构及其签字资产评估专业人员免除相关法律责任的依据。

备案回执生成日期: 2025年03月27日

ICP备案号京ICP备2020034749号

目录

声明	1
摘要	2
正文	4
一、 委托人、产权持有人和资产评估委托合同约定的其他资产评估报告使用人	4
二、 评估目的	7
三、 评估对象和评估范围	7
四、 价值类型	13
五、 评估基准日	14
六、 相关依据	14
七、 评估方法	17
八、 评估程序实施过程 and 情况	20
九、 评估假设	22
十、 评估结论	24
十一、 特别事项说明	24
十二、 资产评估报告使用限制说明	26
十三、 资产评估报告日	27
十四、 签名盖章	27
资产评估报告附件	27

声明

一、本资产评估报告依据财政部发布的资产评估基本准则和中国资产评估协会发布的资产评估执业准则和职业道德准则编制。

二、委托人或者其他资产评估报告使用人应当按照法律、行政法规规定和本资产评估报告载明的使用范围使用资产评估报告；委托人或者其他资产评估报告使用人违反前述规定使用资产评估报告的，资产评估机构及其资产评估专业人员不承担责任。

三、资产评估报告仅供委托人、资产评估委托合同中约定的其他资产评估报告使用人和法律、行政法规规定的资产评估报告使用人使用；除此之外，其他任何机构和个人不能成为资产评估报告的使用人。

四、资产评估报告使用人应当正确理解和使用评估结论，评估结论不等同于评估对象可实现价格，评估结论不应当被认为是对其评估对象可实现价格的保证。

五、资产评估报告使用人应当关注评估结论成立的假设前提、资产评估报告特别事项说明和使用限制。

六、资产评估机构及其资产评估专业人员遵守法律、行政法规和资产评估准则，坚持独立、客观、公正的原则，并对所出具的资产评估报告依法承担责任。

七、评估对象涉及的资产、负债清单由委托人、产权持有人申报并经其采用签名、盖章或法律允许的其他方式确认；委托人和其他相关当事人依法对其提供资料的真实性、完整性、合法性负责。

八、资产评估机构及资产评估专业人员与资产评估报告中的评估对象没有现存或者预期的利益关系；与相关当事人没有现存或者预期的利益关系，对相关当事人不存在偏见。

九、资产评估专业人员已经对资产评估报告中的评估对象及其所涉及资产进行现场调查；已经对评估对象及其所涉及资产的法律权属状况给予必要的关注，对评估对象及其所涉及资产的法律权属资料进行了查验，对已经发现的问题进行了如实披露，并且已经提请委托人及其他相关当事人完善产权以满足出具资产评估报告的要求。

十、本资产评估机构出具的资产评估报告中的分析、判断和结果受资产评估报告中假设和限制条件的限制，资产评估报告使用人应当充分考虑资产评估报告中载明的假设、限制条件、特别事项说明及其对评估结论的影响。

华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金 拟编制年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的 沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组市场价值 资产评估报告

摘要

世联资产评报字 SHODXZH[2025]0119ZQGC

华泰证券(上海)资产管理有限公司:

深圳市世联资产房地产土地评估有限公司接受贵公司的委托,遵守法律、行政法规和资产评估准则的规定,坚持独立、客观、公正的原则,履行适当的资产评估程序,采用收益法,对华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金拟编制年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组在评估基准日的市场价值进行评估。现将资产评估报告摘要如下:

委托人:华泰证券(上海)资产管理有限公司

产权持有人:江苏沪苏浙高速公路有限公司

评估目的:根据《公开募集基础设施证券投资基金指引(试行)》的规定,华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金需编制基金年度报告。为此,需对华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组在评估基准日的市场价值进行评估,为该经济行为提供价值参考。

评估对象:华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金拟编制年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组市场价值。

评估范围:华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金拟编制年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组,具体包括固定资产、沪苏浙高速公路收费经营权。

资产组账面价值已经毕马威华振会计师事务所(特殊普通合伙)上海分所审计并出具了“毕马威华振沪审字第 2500750 号”《审计报告》。

评估基准日:2024 年 12 月 31 日

价值类型:市场价值

评估方法：收益法

评估结论：本次评估采用收益法评估结果作为本次评估结论，评估结论如下：

江苏沪苏浙高速公路有限公司持有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组于评估基准日资产账面价值为 173,623.97 万元，评估价值为 253,043.54 万元（大写贰拾伍亿叁仟零肆拾叁万伍仟肆佰元整），增值额为 79,419.57 万元，增值率为 45.74%。

资产评估结果汇总表（收益法）

金额单位：人民币万元

项目		账面价值	评估价值	增减值	增值率
		A	B	C=B-A	D=C/A×100
固定资产	1	11,994.39			
沪苏浙高速公路收费经营权	2	161,629.59			
资产组合计	3	173,623.97	253,043.54	79,419.57	45.74%

本资产评估报告仅为资产评估报告中描述的经济行为提供价值参考，不能用于任何其他目的。

资产评估报告使用人应当充分考虑资产评估报告中载明的假设、限定条件、特别事项说明对评估结论的影响。

以上内容摘自资产评估报告正文，欲了解本评估业务的详细情况和正确理解评估结论，应当阅读资产评估报告正文。

华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金拟 编制年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的 沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组市场价值 资产评估报告

正文

世联资产评报字 SH0DXZH[2025]0119ZQGC

华泰证券(上海)资产管理有限公司:

深圳市世联资产房地产土地评估有限公司接受华泰证券(上海)资产管理有限公司的委托,遵守法律、行政法规和资产评估准则的规定,坚持独立、客观、公正的原则,履行适当的资产评估程序,采用收益法,对华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金拟编制年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组在评估基准日的市场价值进行评估。现将资产评估情况报告如下:

一、 委托人、产权持有人和资产评估委托合同约定的其他资产评估报告使用人

本次资产评估的委托人为华泰证券(上海)资产管理有限公司,产权持有人为江苏沪苏浙高速公路有限公司,无资产评估委托合同约定的其他资产评估报告使用人。

(一) 委托人概况

公司名称: 华泰证券(上海)资产管理有限公司

统一社会信用代码: 91310000312590222J

公司性质: 有限责任公司(非自然人投资或控股的法人独资)

法定代表人: 崔春

注册资本: 260000 万人民币

成立日期: 2014 年 10 月 16 日

经营期限: 2014 年 10 月 16 日至无固定期限

经营范围: 证券资产管理业务,公开募集证券投资基金管理业务。【依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动】

(二) 产权持有人概况

1. 注册登记情况

公司名称: 江苏沪苏浙高速公路有限公司

统一社会信用代码：91320509767362592K

公司性质：有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）

注册地址：吴江区黎里镇浦北工业开发区

法定代表人：陈宇峰

注册资本：95900 万人民币

成立日期：2004 年 11 月 03 日

营业期限：2004 年 11 月 03 日至 2034 年 11 月 02 日

经营范围：高速公路建设、管理、养护及相关技术咨询，按章对通行车辆收费；承接广告业务；销售：日用百货、针纺织品、农副产品、水产品；以下限分支机构经营：餐饮、定型包装食品、饮料、酒、卷烟（雪茄烟）、报刊杂志、音像制品、成品油；汽车修理。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。

2. 公司股东及持股比例、股权变更情况

江苏沪苏浙高速公路有限公司是由江苏交通控股有限公司和永鼎集团有限公司于 2004 年 11 月 03 日共同出资设立的有限责任公司，初始注册资本为 10000 万元。其中：江苏交通控股有限公司出 7000 万元，占注册资本的 70%；永鼎集团有限公司出资 3000 万元，占注册资本的 30%。该出资已经江苏富华会计师事务所有限公司出具的苏富会验[2004]13 号《验资报告》验证。

2006 年 4 月 25 日，永鼎集团有限公司将持有江苏沪苏浙高速公路有限公司 30% 股权转让江苏永鼎股份有限公司，转让价为 3000 万元，并经江苏中天资产评估事务所有限公司出具的苏中资评报字（2006）第 46 号《评估报告》。

2007 年 10 月 19 日，根据公司股东会决议和修改后的章程规定，江苏沪苏浙高速公路有限公司增加注册资本 64680 万元，注册资本变更为 74680 万元。其中：江苏交通控股有限公司出资 52276 万元，占注册资本的 70%；江苏永鼎股份有限公司出资 22404 万元，占注册资本的 30%。该出资已经江苏富华会计师事务所有限公司出具的苏富会验(2007)53 号《验资报告》验证。

2009 年 4 月 3 日，根据公司股东会决议和修改后的章程规定，江苏沪苏浙高速公路有限公司增加注册资本 43620 万元，注册资本变更为 118300 万元。其中：江苏交通控股有限公司出资 92300 万元，占注册资本的 78.02%；江苏永鼎股份有限公司出资 25200 万元，占注册资本的 21.3%；永鼎集团有限公司出资 800 万元，占注册资本的 0.68%。该出资已经江苏富华会计师事务所有限公司出具的苏富会验[2009]19 号《验资报告》验证。

2012年9月11日,根据公司董事会决议和修改后的章程规定,江苏永鼎股份有限公司、永鼎集团有限公司分别将所持公司股权转让给江苏交通控股有限公司。股权转让完成后,江苏交通控股有限公司持有江苏沪苏浙高速公路有限公司100%股权。

2013年8月29日,根据公司董事会决议和修改后的章程规定,增加注册资本80000万元,注册资本变更为198300万元。该出资已经江苏富华会计师事务所有限公司出具的苏富会验[2013]32号《验资报告》验证。

2016年11月28日,根据公司董事会决议和修改后的章程规定,江苏交通控股有限公司将所持公司股权转让给江苏沿江高速公路有限公司。股权转让完成后,江苏沿江高速公路有限公司持有江苏沪苏浙高速公路有限公司100%股权。

2016年12月20日,根据公司董事会决议和修改后的章程规定,增加注册资本273600万元,注册资本变更为471,900万元,2017年1月19日完成工商登记。

2022年5月12日,江苏沪苏浙高速公路有限公司股东会决定,将公司注册资本减少376,000万元,减资后公司注册资本由471,900万元,变更为95,900万元。2022年7月14日完成了工商登记变更。

2022年11月4日,江苏沿江高速公路有限公司将所持公司100%股权转让给华泰证券(上海)资产管理有限公司(代表“华泰资管-江苏交控沪苏浙高速公路资产支持专项计划”),转让对价为123,168万元,2022年11月7日完成工商登记变更。

截至评估基准日,江苏沪苏浙高速公路有限公司股东、出资额及持股比例如下:

股东名称	认缴出资额	实缴出资额	出资比例(%)	出资方式
华泰证券(上海)资产管理有限公司	95900万元	95900万元	100.00	货币
合计	95900万元	95900万元	100.00	

3.经营财务状况

(1) 江苏沪苏浙高速公路有限公司近三年财务状况及经营成果如下:

财务状况及经营成果

金额单位:人民币万元

项目	2022年12月31日	2023年12月31日	2024年12月31日
资产总额	236,525.97	217,508.72	191,561.02
负债总额	208,445.39	203,453.10	193,717.90
所有者权益	28,080.58	14,055.62	-2,156.88
项目	2022年度	2023年度	2024年度
营业收入	29,500.04	38,898.75	36,942.22
利润总额	3,855.89	-13,817.40	-16,499.85
净利润	2,475.13	-14,024.96	-16,212.49

上述 2022 年、2023 年、2024 年财务数据均已经毕马威华振会计师事务所（特殊普通合伙）上海分所审计，并出具“毕马威华振沪审字第 2301601 号”、“毕马威华振沪审字第 2400713 号”、“毕马威华振沪审字第 2500750 号”审计报告。

（2）企业适用主要税项

税种	计税依据	税率
增值税	应纳税收入	6%、5%、3%
房产税	从价计征，按房产原值一次性扣除 30% 后余值。从租计征，按租金收入。	1.2%、12%
土地使用税	土地使用面积	5 元/平方米
城市维护建设税	按实际缴纳的增值税计缴	5%
城市教育费附加	按实际缴纳的增值税计缴	3%
地方教育费附加	按实际缴纳的增值税计缴	2%
企业所得税	按应纳税所得额计缴	25%

4. 委托人和产权持有人之间的关系

委托人华泰证券(上海)资产管理有限公司因华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金年报需对江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组市场价值进行评估。

（三）资产评估委托合同约定的其他资产评估报告使用人

资产评估委托合同未约定其他资产评估报告使用人。

资产评估报告仅供委托人、资产评估委托合同中约定的其他资产评估报告使用人和法律、行政法规规定的资产评估报告使用人使用；除此之外，其他任何机构和个人不能成为资产评估报告的使用人。

二、 评估目的

根据《公开募集基础设施证券投资基金指引(试行)》的规定，华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金需编制基金年度报告。为此，需对华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组在评估基准日的市场价值进行评估，为该经济行为提供价值参考。

三、 评估对象和评估范围

（一）评估对象

评估对象为华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组市场价值。

(二) 评估范围

评估范围为华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组，具体包括固定资产、沪苏浙高速公路收费经营权。

纳入评估范围的资产组账面价值如下：

金额单位：人民币元

序号	科目名称	账面价值
1	固定资产	119,943,858.78
2	沪苏浙高速公路收费经营权	1,616,295,876.57
3	资产组	1,736,239,735.35

产权持有人已承诺本次委托评估对象和评估范围与经济行为所涉及的评估对象和评估范围一致。资产组账面价值已经毕马威华振会计师事务所（特殊普通合伙）上海分所审计并出具了“毕马威华振沪审字第 2500750 号”《审计报告》。

(三) 基础设施项目概况

基础设施项目概况如下：

资产名称	沪苏浙高速公路江苏段
所在地	江苏省苏州吴江市南部
资产范围（线性工程填写起止地点；非线性工程填写项目四至）	起于：苏沪两省市交界处，与上海市的沪青平高速公路相接 止于：吴江市震泽镇八都北的苏浙两省交界处，与浙江省申苏浙皖高速公路相接
建设内容和规模	沪苏浙高速公路江苏段： 高速公路49.947公里，服务区1处，主线收费站2处，匝道收费站6处；工程设置特大桥、大桥19座，中、小桥28座，互通式立交7处，分离式立交5处，通道40道，涵洞91道
技术标准	全线采用双向六车道高速公路标准，路基宽度35.0米，计算行车速度120km/h
开竣工时间	沪苏浙高速公路江苏段： 开工时间：2005年7月 通车时间：2008年1月 竣工验收鉴定时间：2011年1月
决算总投资	沪苏浙高速公路江苏段：379035万元
运营起始时间	2008年1月
项目权属起止时间及剩余年限（剩余年限为权属到期年限与基准年限之差）	收费起始时间：2008年1月12日 收费停止时间：2033年1月11日 剩余年限：8.03年

(四) 表外资产

产权持有人未申报表外资产。

(五) 关于引用其他机构出具报告结论

本次评估审阅了江苏纬信工程咨询有限公司出具的《2025 年沪苏浙高速公路江苏段交通流量与通行费现金流入预测分析报告》，在分析其对沪苏浙高速公路江苏段通行费收入合理性的基础上，采纳并引用了上述机构对沪苏浙高速公路江苏段通行费收入的预测。现对报告中主要预测参数及合理性分析摘录如下：

1. 交通量预测结果

(1) 预测结果

沪苏浙高速公路江苏段交通量预测结果 (辆/日)

年份	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
增长率	-	10.62%	4.56%	4.27%	4.01%	3.77%	3.56%	3.37%	3.20%	0.35%
客 1	39297	44606	48124	51579	54960	58255	61454	64545	67518	67750
客 2	71	87	93	100	107	113	119	125	131	132
客 3	153	174	187	201	214	227	239	251	263	264
客 4	310	351	379	406	432	458	484	508	531	533
货 1	2405	2697	2820	2941	3058	3174	3287	3398	3506	3519
货 2	1622	1793	1875	1955	2033	2110	2185	2259	2331	2339
货 3	651	712	745	777	808	838	868	897	926	929
货 4	327	363	379	395	411	427	442	457	472	473
货 5	211	236	246	257	267	277	287	297	306	308
货 6	1573	1709	1787	1863	1937	2011	2082	2152	2221	2229
合计	46620	52727	56636	60473	64228	67890	71448	74890	78206	78475

(2) 预测结果分析

沪苏浙高速公路江苏段，现状双向 6 车道，设计时速 120km/h，根据《公路工程技术标准》(JTG B01-2014)，通行能力及服务水平分级如下。

表 1-1 高速公路路段服务水平分级表

服务水平等级	v/C 值	设计速度 (km/h)		
		120	100	80
		最大服务交通量 [pcu/(h·ln)]	最大服务交通量 [pcu/(h·ln)]	最大服务交通量 [pcu/(h·ln)]
一	$v/C \leq 0.35$	750	730	700
二	$0.35 < v/C \leq 0.55$	1 200	1 150	1 100
三	$0.55 < v/C \leq 0.75$	1 650	1 600	1 500
四	$0.75 < v/C \leq 0.90$	1 980	1 850	1 800
五	$0.90 < v/C \leq 1.00$	2 200	2 100	2 000
六	$v/C > 1.00$	0 ~ 2 200	0 ~ 2 100	0 ~ 2 000

注：v/C 是在基准条件下，最大服务交通量与基准通行能力之比。基准通行能力是五级服务水平条件下对应的最大小时交通量。

根据流量预测结果，对沪苏浙未来的容量适应性和服务水平进行分析。至 2033 年沪苏浙高速公路江苏段饱和度将 0.55 左右，服务水平维持在三级。

表 1-2 各断面特征年道路饱和度分析

路段	2025 年	2030 年	2033 年
全线平均	0.38	0.50	0.55
苏沪主线至汾湖	0.29	0.39	0.43
汾湖至汾湖枢纽	0.30	0.40	0.44
汾湖枢纽至北库	0.42	0.57	0.62
北库至黎里	0.42	0.57	0.62
黎里至平望枢纽	0.44	0.58	0.64
平望枢纽至平望	0.39	0.53	0.58
平望至横扇	0.38	0.50	0.55
横扇至七都	0.38	0.51	0.55
七都至八都枢纽（新增）	0.34	0.44	0.49
八都枢纽至苏浙主线	0.36	0.48	0.53

2. 沪苏浙高速收费收入测算

(1) 沪苏浙高速原定收费标准

根据《关于沪苏浙高速公路江苏段开征车辆通行费的通知》（苏价服〔2008〕9 号/苏财综〔2008〕1 号/苏交财〔2008〕31 号），沪苏浙高速核定收费年限为 25 年。收费标准如下。

类别	车型及规格		收费系数	收费费率 (元/公里)	最低收费 (元)
	客 车	货 车			
第一类	<7 座		1	0.55	15
		<2 吨	1.5	0.825	15
第二类	8 座~19 座		1.5	0.825	15
		2 吨~5 吨 (含 5 吨)	2	1.1	20
第三类	20 座~39 座		2	1.1	20
		5 吨~10 吨 (含 10 吨)	2.5	1.375	20
第四类	>40 座		2	1.1	20
		10 吨~15 吨 (含 15 吨) 20 英尺集装箱车	3	1.65	30
第五类		>15 吨 40 英尺集装箱车	3.5	1.925	30

沪苏浙高速公路江苏段车型划分及收费标准

(2) 《江苏省收费公路车辆通行费标准调整方案》

根据《省交通运输厅省发展和改革委员会省财政厅关于印发江苏省收费公路车辆通行费收费标准调整方案的通知》（苏交财〔2019〕124 号），江苏省收费公路车辆通行费收费标准调整方案如下：

1) 客车

客车仍按照座位数分成 4 类, 联网高速公路继续分别执行原路段批准的基本费率标准; 其他收费公路也继续执行原标准。对车长小于 6 米的 8 座和 9 座小型客车, 统一按照 1 类客车收费标准执行。

联网高速公路(含跨江大桥连接线) 客车通行费收费标准

客车类别	核定载人数	收费标准(元/车公里)		
		费率 1	费率 2	费率 3
一类	≤9	0.45	0.5	0.55
二类	10-19	0.675	0.75	0.825
三类	20-39	0.90	1	1.1
四类	≥40	0.90	1	1.1

2) 货车

货车由计重收费改为按车(轴)型收费, 按照轴数分为 6 类车型。专项作业车车型分类标准及收费标准参照货车执行。大件运输车按 6 轴货车标准执行。具体收费标准调整如下:

联网高速公路(含跨江大桥连接线) 货车通行费收费标准

货车类别	总轴数 (含悬浮轴)	车长和最大允许总质	收费标准 (元/车公里)
一类	2	车长小于 6000mm 且最大允许总质量小于 4500kg	0.45
二类	2	车长不小于 6000mm 或最大允许总质量不小于 4500kg	1.05
三类	3		1.57
四类	4		1.90
五类	5		1.94
六类	6		2.32

(3) 其他收费政策

1) 免费车

符合以下情况的车辆免收取通行费。

a. 全国军队、武警车辆; b. 符合规定的绿色通道货车; c. 正在执行任务的 120 急救车、国安的部分车辆、持特通证或警通证的车辆; d. 重大节日期间 7 座以下小型客车。

2) 优惠政策

根据交通运输部办公厅印发《关于大力推动高速公路 ETC 发展应用工作的通知》要求，从 2019 年 7 月 1 日起正式实施，将严格落实对 ETC 用户不低于 95 折的通行优惠政策。

(4) 沪苏浙高速现行收费标准

根据以上政策，本高速现行收费标准如下。

沪苏浙高速公路江苏段车型分类及收费标准

车辆类型	MTC 收费标准 (元/车公里)		ETC 收费标准 (元/车公里)	
	客车	货车	客车	货车
一类	0.55	0.45	0.523	0.428
二类	0.825	1.05	0.784	0.998
三类	1.1	1.57	1.045	1.492
四类	1.1	1.90	1.045	1.805
五类	/	1.94	/	1.843
六类	/	2.32	/	2.204

(5) 计算方法

高速通行费收入按照以下公式计算。

$$R_{\text{总}} = R_{\text{客}} + R_{\text{货}}$$

$$R_{\text{客}} = \sum_{v=1}^n (T_v * Tp_v) * L * d * r$$

$$R_{\text{货}} = \sum_{v=1}^n (T_v * Tp_v) * L * d * r$$

式中

$R_{\text{总}}$ ——通行费总收入；

$R_{\text{客}}$ ——客车通行费总收入；

$R_{\text{货}}$ ——货车通行费总收入；

T_v ——车型 v 的年平均日收费交通量（绝对数，辆/日）；

Tp_v ——车型 v 的收费标准（元/车公里）；

L ——项目收费里程数（公里）；

d ——实际收费天数（天）；

r ——车辆通行费实收率；

n——收费车型数。

考虑到 MTC 及 ETC 使用比例，假定 2023 年起，客货车 ETC 使用比例符合《国务院办公厅关于印发深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案的通知》(国办发〔2019〕23 号)中“各省(区、市)高速公路入口车辆使用 ETC 比例达到 90%以上”要求进行测算。

3. 测算结果

依据流量预测结果及收费标准，对沪苏浙高速公路江苏段的未来年通行费收入预测如下。此表中减免金额是指绿通等政策性减免，减免金额占车辆通行费征收额的 5%，对于重大节假日免收小型客车政策已在对应车型的车辆通行费计算中按实际天数予以扣除；通行费测算根据收费流量预测得出的征收额，含需上缴省财政的统筹发展费、各项税费等。

沪苏浙高速公路未来年收费收入表（单位：万元）

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 (1.1-1.11)
客 1	36118	39268	42362	45533	48339	51204	53971	56810	1957
客 2	124	134	144	154	163	171	180	189	6
客 3	332	359	384	411	434	458	481	505	15
客 4	672	725	777	830	878	926	973	1020	31
货 1	2115	2212	2306	2405	2489	2578	2665	2758	83
货 2	3279	3429	3575	3728	3858	3996	4131	4274	129
货 3	1948	2037	2124	2215	2292	2374	2454	2539	77
货 4	1200	1255	1308	1364	1412	1462	1512	1564	47
货 5	796	833	868	905	937	970	1003	1038	31
货 6	6902	7216	7524	7847	8121	8410	8694	8997	271
减免金额	2674	1149	1227	1308	1378	1451	1521	1594	53
实际 收费收入	50814	56318	60145	64085	67545	71099	74542	78100	2594

4. 不确定因素及说明

沪苏浙高速公路未来年收费收入的多少主要取决于未来年的通行流量，而通行流量的发展受到区域经济发展、区域综合立体交通网布局及高速公路网布局的综合影响。

另一方面，收费政策也是影响高速公路收费收入的重要原因之一，未来年若收费政策有变化，收费收入也将随之调整。但高速公路收费政策经过多年施行，已经比较稳定，在未来一定时期有较大概率保持现有的收费政策不变。

四、价值类型

资产评估价值类型包括市场价值和市场价值以外的价值类型。经资产评估师与委

托人充分沟通后，根据本次评估目的、市场条件及评估对象自身条件等因素，最终确定评估对象的价值类型为市场价值。

市场价值系指自愿买方与自愿卖方在各自理性行事且未受任何强迫的情况下，评估对象在评估基准日进行正常公平交易的价值估计数额。

五、 评估基准日

本项目评估基准日为 2024 年 12 月 31 日。

评估基准日是由委托人根据有利于经济行为实现的原则，并考虑到资产评估是对某一时点的资产提供价值参考，选择会计期末作为评估基准日，能够全面反映评估对象资产的整体情况等因素综合确定。

六、 相关依据

（一）经济行为依据

委托人与评估机构签订的《资产评估业务委托合同》。

（二）法律法规依据

1. 《中华人民共和国资产评估法》（2016 年 07 月 02 日，中华人民共和国主席令第 46 号，中华人民共和国第十二届全国人民代表大会常务委员会第二十一次会议通过）；
2. 《中华人民共和国公司法》（2023 年 12 月 29 日第十四届全国人民代表大会常务委员会第七次会议第二次修订）；
3. 《资产评估行业财政监督管理办法》（财政部令 86 号，2019 年 1 月 2 日中华人民共和国财政部令第 97 号修改）；
4. 《中华人民共和国民法典》（2020 年 5 月 28 日，中华人民共和国第十三届全国人民代表大会第三次会议通过）；
5. 《中华人民共和国证券法》（2019 年 12 月 28 日，中华人民共和国主席令第 37 号，第十三届全国人民代表大会常务委员会第十五次会议修订）；
6. 《中华人民共和国公路法》（2017 年 11 月 4 日，中华人民共和国主席令第 81 号，第十二届全国人民代表大会常务委员会第三十次会议修订）；
7. 《证券投资基金法》（2015 年 4 月 24 日，中华人民共和国主席令第 23 号，第十二届全国人民代表大会常务委员会第十四次会议修订）；
8. 《中国证监会、国家发展改革委关于推进基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关工作的通知》（2020 年 04 月 24 日，证监发〔2020〕40 号，中国证券监督管理委员会）；

9. 《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》（2020年08月06日，证监会公告[2020]54号，中国证券监督管理委员会）；
10. 《上海证券交易所公开募集基础设施证券投资基金（REITs）业务办法（试行）》；
11. 《上海证券交易所公开募集基础设施证券投资基金（REITs）规则适用指引第1号——审核关注事项（试行）（2023年修订）》；
12. 《国家发展改革委关于进一步做好基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点工作的通知》（发改投资[2021]958号）；
13. 《中华人民共和国企业国有资产法》（2008年10月28日，中华人民共和国主席令第5号，第十一届全国人民代表大会常务委员会第五次会议通过）；
14. 《企业国有资产监督管理暂行条例》（中华人民共和国国务院令第378号，根据2019年3月2日《国务院关于修改部分行政法规的决定》第二次修订）；
15. 《企业国有资产评估管理暂行办法》（2005年8月25日，国务院国有资产监督管理委员会令第12号，国务院国有资产监督管理委员会第31次主任办公会议审议通过）；
16. 《国有资产评估管理办法》（中华人民共和国国务院令第91号，根据2020年11月29日《国务院关于修改和废止部分行政法规的决定》修订）；
17. 《关于加强企业国有资产评估管理工作有关问题的通知》（2006年12月12日，国资委产权[2006]274号，国务院国有资产监督管理委员会）；
18. 《关于企业国有资产评估报告审核工作有关事项的通知》（国资产权[2009]941号）；
19. 《基础设施和公用事业特许经营管理办法》（2015年4月25日，中华人民共和国国家发展和改革委员会 中华人民共和国财政部 中华人民共和国住房和城乡建设部 中华人民共和国交通运输部 中华人民共和国水利部 中国人民银行令第25号）；
20. 《收费公路管理条例》（2004年8月18日，中华人民共和国国务院令第417号，中华人民共和国国务院第61次常务会议通过）；
21. 《中华人民共和国道路运输条例》（2019年3月2日，中华人民共和国国务院令第709号）；
22. 《收费公路权益转让办法》（2008年08月20日，中华人民共和国交通运输部、国家发展和改革委员会、中华人民共和国财政部令2008年第11号）；
23. 《关于全面推动基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目常态化发行的

通知》(发改投资〔2024〕1014号);

24.关于修改《中华人民共和国增值税暂行条例实施细则》和《中华人民共和国营业税暂行条例实施细则》的决定(2011年10月28日,中华人民共和国财政部令 第65号,财政部、国家税务总局审议通过);

25.财政部 税务总局《关于全面推开营业税改征增值税试点的通知》(财税〔2016〕36号);

26.财政部 税务总局《关于调整增值税税率的通知》(财税〔2018〕32号);

27.《关于深化增值税改革有关政策的公告》(财政部 税务总局 海关总署公告 2019年第39号);

28.《企业安全生产费用提取和使用管理办法》(财资〔2022〕136号);

29.《企业财务通则》(财政部令第41号)。

(三) 评估准则依据

- 1.《资产评估基本准则》(财资〔2017〕43号);
- 2.《资产评估职业道德准则》(中评协〔2017〕30号);
- 3.《资产评估执业准则—资产评估程序》(中评协〔2018〕36号);
- 4.《资产评估执业准则—资产评估报告》(中评协〔2018〕35号);
- 5.《资产评估执业准则—资产评估委托合同》(中评协〔2017〕33号);
- 6.《资产评估执业准则—资产评估档案》(中评协〔2018〕37号);
- 7.《资产评估执业准则—利用专家工作及相关报告》(中评协〔2017〕35号);
- 8.《资产评估执业准则—资产评估方法》(中评协〔2019〕35号);
- 9.《资产评估执业准则—无形资产》(中评协〔2017〕37号);
- 10.《资产评估执业准则—不动产》(中评协〔2017〕38号);
- 11.《资产评估执业准则—机器设备》(中评协〔2017〕39号);
- 12.《企业国有资产评估报告指南》(中评协〔2017〕42号);
- 13.《资产评估机构业务质量控制指南》(中评协〔2017〕46号);
- 14.《资产评估价值类型指导意见》(中评协〔2017〕47号);
- 15.《资产评估对象法律权属指导意见》(中评协〔2017〕48号);
- 16.《中国资产评估协会资产评估业务报备管理办法》(中评协〔2021〕30号)。

(四) 权属依据

- 1.收费经营权相关批复文件;
- 2.不动产权证书;

3.其他产权证明文件。

(五) 取价依据

- 1.评估基准日贷款市场报价利率(LPR)；
- 2.同花顺金融数据终端；
- 3.江苏纬信工程咨询有限公司出具的《2025 年沪苏浙高速公路江苏段交通流量与通行费现金流收入预测分析报告》；
- 4.企业提供的以前年度的财务报表、审计报告；
- 5.企业有关部门提供的未来年度经营计划；
- 6.企业提供的高速公路目前及未来年度预测资料；
- 7.资产评估专业人员现场勘察记录及收集的其他相关估价信息资料；
- 8.与此次资产评估有关的其他资料。

(六) 其他依据

- 1.委托人及产权持有人提供的资产清单和资产评估申报表；
- 2.毕马威华振会计师事务所（特殊普通合伙）上海分所审计并出具了“毕马威华振沪审字第 2500750 号”《审计报告》；
- 3.《企业会计准则——基本准则》（财政部令第 33 号；财政部令第 76 号，2014 年 7 月 23 日根据《财政部关于修改〈企业会计准则——基本准则〉的决定》修改）；
- 4.《资产评估专家指引第 8 号—资产评估中的核查验证》（中评协〔2019〕39 号）；
- 5.《资产评估专家指引第 12 号—收益法评估企业价值中折现率的测算》（中评协〔2020〕38 号）；
- 6.《监管规则适用指引——评估类第 1 号》（2021 年 1 月 22 日，中国证券监督管理委员会发布）；
- 7.国家宏观、行业、区域市场及企业分析统计资料；
- 8.深圳市世联资产房地产土地评估有限公司数据库。

七、 评估方法

(一) 评估方法的定义

企业价值评估的基本方法有市场法、收益法与成本法。

1.市场法

市场法是指利用市场上同样或类似资产的近期交易价格，经过直接比较或类比分析以估测资产价值的评估方法。其使用的基本前提有：

- (1) 存在一个活跃的公开市场；
- (2) 公开市场上存在可比的资产及其交易活动。

2.收益法

收益法是指通过估测评估对象未来预期收益的现值来判断资产价值的评估方法。

应用收益法必须具备的基本前提有：

- (1) 评估对象的未来预期收益可以预测并可以用货币衡量；
- (2) 资产所有者获得预期收益所承担的风险可以预测并可用货币衡量；
- (3) 评估对象预期获利年限可以预测。

3.成本法

成本法是指以企业评估基准日的资产负债表为基础，评估表内及可识别的表外各项资产、负债价值，确认评估对象价值的评估方法。应用成本法必须具备的基本前提有：

- (1) 评估对象处于持续使用状态或设定处于持续使用状态；
- (2) 可以调查评估对象的现行重购或收益预测的资料。

(二) 评估方法选取理由

1.市场法

由于未能收集到与资产组在业务结构、资产规模、经营模式、盈利状况等诸多因素可比的交易案例资料，故不宜采用市场法。

2.收益法

根据 2008 年 08 月 20 日中华人民共和国交通运输部、国家发展和改革委员会、中华人民共和国财政部令 2008 年第 11 号《收费公路权益转让办法》第十八条的相关规定，转让收费公路权益进行收费权价值评估，评估方法应当采用收益法，所涉及的收益期限由转让方与资产评估机构在批准的收费期限内约定。

根据 2020 年 08 月 06 日中国证券监督管理委员会发布的证监会公告[2020]54 号《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》第十二条，明确评估报告中评估结果的重要参数为经营权利剩余期间、运营收入、运营成本、运营净收益、资本性支出、未来现金流变动预期、折现率等，上述参数为收益法的主要参数。根据《上海证券交易所公开募集基础设施证券投资基金（REITs）规则适用指引第 1 号——审核关注事项（试行）》第 19 条，原则上以收益法作为基础设施项目评估的主要估价方法。

本次评估范围内的资产组具有独立获利能力、历史年度经营现金流量情况稳定，

管理层能够提供未来年度的可靠盈利预测数据，根据资产历史经营数据、内外部环境能够合理预计资产组组合未来的盈利水平，并且未来收益的风险可以合理量化。

3.成本法

由于成本法在资产组评估时容易忽略各项资产的综合获利能力和无法体现的无形资产价值如公路收费权价值等，故不宜采用成本法。

综上分析，本次评估采用收益法对华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组进行评估。

(三) 收益法简介

针对本项目的目的和特点，选用现金流量折现法中的项目息税前自由现金流折现模型。项目息税前自由现金流折现模型如下：

$$P = \sum_{i=1}^n \frac{NCF_i}{(1+r)^i}$$

其中：P：资产组价值；i：预测年度；r：折现率；NCF_i：第i年项目息税前自由现金流量；n：预测期年限。

(1) 项目未来息税前现金流量的计算

项目未来息税前自由现金流量=EBITDA-资本性支出-营运资金追加额+期末营运资金回收额+期末固定资产回收额-期初最低货币资金保有量

=营业收入-营业成本-税金及附加-销售费用-管理费用-财务费用（不含利息支出）+其他收益+营业外收入-营业外支出+折旧及摊销-资本性支出-营运资金变动额+期末运营资金回收额+期末固定资产回收额-期初营运资金

(2) 折现率的计算

基于收益法估值模型，按照收益额与折现率口径一致的原则，折现率选取所得税前加权平均资本成本（WACCBT）。公式如下：

$$WACCBT = R_e \times [E / (D+E)] / (1-T) + R_d \times D / (D+E)$$

其中：R_e为权益资本成本，R_e=R_f+β×ERP+R_s（R_f为无风险回报率，β为企业系统风险系数，ERP为市场风险超额收益率，R_s为企业特有风险超额回报率）；R_d为债权资本成本；E为股权价值；D为付息债务价值；E/（D+E）为股权占总资本比率；D/（D+E）为债务占总资本比率；T为企业所得税率。

(3) 收益期及预测期

2008年1月2日，江苏省人民政府出具《省政府关于同意沪苏浙高速公路江苏

段开征车辆通行费的批复》（苏政复[2008]1号），同意沪苏浙高速公路江苏段设苏沪主线、汾湖、北厍、黎里、平望、横扇、七都、苏浙主线8个收费站；同意由江苏沪苏浙高速公路有限公司负责沪苏浙高速公路江苏段的收费经营和管理维护工作；同意沪苏浙高速公路江苏段实行封闭式收费，并纳入苏南高速公路网实行联网收费；具体收费标准、收费年限、收费管理等事项由省物价局会同省财政厅、省交通厅另行通知。

2008年1月3日，江苏省物价局、江苏省财政厅和江苏省交通厅出具《关于沪苏浙高速公路江苏段开征车辆通行费的通知》（苏价服[2008]9号、苏财综[2008]1号、苏交财[2008]1号），核定沪苏浙高速公路江苏段的收费期限为25年，江苏沪苏浙高速公路有限公司负责对沪苏浙高速公路江苏段及其附属设施进行经营及管理维护。

故本次收益期采用有限期假设，预测期为2025年1月至2033年1月。

八、评估程序实施过程和情况

资产评估专业人员于2025年2月25日至2025年3月27日对本项目涉及的资产和负债实施了评估。主要评估程序实施过程和情况如下：

（一）接受委托

我公司与委托人洽谈，就评估目的、评估对象和评估范围、价值类型、评估基准日、资产评估报告使用范围、资产评估报告提交期限及方式、评估服务费及支付方式、评估工作各方参与人工作配合和协助等资产评估业务基本事项达成一致，签订资产评估委托合同，拟定评估计划。

（二）前期准备

针对本项目特点和资产分布情况，我公司制定了资产评估方案，组建了评估团队。

为便于产权持有人的财务与资产管理人员理解并提交资产评估资料，我公司对产权持有人相关配合人员进行了资产评估资料准备工作培训，并指派专人指导产权持有人清查资产、准备评估资料、核实资产、验证资料，对资产评估资料准备过程中遇到的问题进行解答。

（三）现场调查

资产评估专业人员于2025年2月25日至2025年2月28日对评估对象涉及的资产和负债进行了必要的清查核实，对产权持有人的经营管理状况等进行了必要的尽职调查。

1. 资产核实

(1) 指导产权持有人填表和准备应向资产评估机构提供的资料

资产评估专业人员指导产权持有人的财务与资产管理人員在自行资产清查的基础上，按照资产评估机构提供的“资产评估申报明细表”及其填写要求、资料清单等，对纳入评估范围的资产进行细致准确地填报，同时收集准备资产的产权证明文件和反映性能、状态、经济技术指标等情况的文件资料等。

(2) 初步审查和完善产权持有人填报的资产评估申报明细表

资产评估专业人员通过查阅有关资料，了解纳入评估范围的具体资产的详细状况，然后仔细审查各类“资产评估申报明细表”，检查有无填项不全、错填、资产项目不明确等情况，并根据经验及掌握的有关资料，检查“资产评估申报明细表”有无漏项等，同时反馈给产权持有人对“资产评估申报明细表”进行完善。

(3) 现场实地勘查

根据纳入评估范围的资产类型、数量和分布状况，资产评估专业人员在产权持有人相关人员的配合下，按照资产评估准则的相关规定，对各项资产进行了现场勘查，并针对不同的资产性质及特点，采取了不同的勘查方法。

(4) 补充、修改和完善资产评估申报明细表

资产评估专业人员根据现场实地勘查结果，并和产权持有人相关人员充分沟通，进一步完善“资产评估申报明细表”，以做到：账、表、实相符。

(5) 查验产权证明文件资料

评估人员对评估范围内资产的产权进行了调查，对权属资料不完善、权属资料不清晰的情况，提请企业核实。

2. 尽职调查

资产评估专业人员为了充分了解产权持有人的经营管理状况及其面临的风险，进行了必要的尽职调查。尽职调查的主要内容如下：

- (1) 产权持有人的基本情况、产权结构等；
- (2) 产权持有人的资产、财务、生产经营管理状况；
- (3) 产权持有人的经营计划、发展规划和财务预测信息；
- (4) 评估对象、产权持有人以往的评估及交易情况；
- (5) 影响产权持有人高速公路运营的宏观、区域经济因素；
- (6) 产权持有人高速公路所在区域的基础设施及城市规划等情况；
- (7) 其他相关信息资料。

（四）资料收集

资产评估专业人员根据评估项目的具体情况进行了评估资料收集，包括直接从市场等渠道独立获取的资料，从委托人等相关当事方获取的资料，以及从政府部门、各类专业机构和其他相关部门获取的资料，并对收集的评估资料进行了必要分析、归纳和整理，形成评定估算的依据。

（五）评定估算

资产评估专业人员针对资产的具体情况，根据选用的评估方法，选取相应的公式和参数进行分析、计算和判断，形成了初步评估结论。项目负责人对各类资产评估初步结论进行汇总，撰写并形成初步资产评估报告。

（六）内部审核

根据我公司评估业务流程管理办法规定，项目负责人在完成初步资产评估报告后提交公司内部审核。项目负责人在内部审核完成后，与委托人或者委托人同意的其他相关当事人就资产评估报告有关内容进行沟通，根据反馈意见进行合理修改后出具并提交资产评估报告。

九、评估假设

本资产评估报告采用的评估假设条件如下：

（一）基本假设

1.交易假设：交易假设是假定评估对象和评估范围内资产负债已经处在交易的过程中，根据交易条件等模拟市场进行评估。交易假设是资产评估得以进行的一个最基本的前提假设。

2.公开市场假设：公开市场假设是假定在市场上交易的资产，或拟在市场上交易的资产，资产交易双方彼此地位平等，彼此都有获取足够市场信息的机会和时间，以便于对资产的功能、用途及其交易价格等作出理智的判断。公开市场假设以资产在市场上可以公开买卖为基础。

3.持续使用假设：资产持续使用假设是指资产评估时需根据被评估资产按目前的用途和使用的方式、规模、频度、环境等情况在有效使用期内继续使用，或者在有所改变的基础上使用，相应确定评估方法、参数和依据。

4.收费期内持续经营假设：持续经营的假设是指假设企业以现有资产、资源条件为基础，在收费期内不会因为各种原因而停止营业，而是合法地持续地经营。

（二）一般假设

1.假设评估基准日后企业及其经营环境所处的政治、经济、社会等宏观环境不发

生影响其经营的重大变动。

2.除评估基准日政府已经颁布和已经颁布尚未实施的影响企业经营的法律、法规外，假设收益期内与企业经营相关的法律、法规不发生重大变化。

3.假设评估基准日后企业相关的利率、赋税基准及税率、政策性征收费用等不发生重大变化。

4.假设评估基准日后无人力不可抗拒因素及不可预见因素对企业造成重大不利影响。

5.假设评估基准日后企业完全遵守所有有关的法律法规。

6.假设评估基准日后企业采用的会计政策和编写此份报告时所采用的会计政策在重要方面保持一致。

7.假设评估基准日后企业的管理层是负责的、稳定的，且有能力担当其职务。

8.假设评估基准日后企业在现有管理方式和管理水平的基础上，经营范围、方式与目前方向保持一致，且经营不发生重大差错。

9.假设评估基准日后不发生对企业经营业绩产生重大影响的诉讼、抵押、担保等事项。

（三）特殊假设

1. 假设企业未来收益期不进行影响其经营的重大固定资产投资活动，高速公路正常运营所需资产以评估基准日状况进行估算。

2.假设企业未来收益期保持与历史年度相近的应收款项和应付款项周转情况，不发生与历史年度出现重大差异的拖欠养护工程款项的情况。

3.假设企业未来收益期经营现金流入、现金流出为均匀发生，不会出现年度某一时点集中确认收入的情形。

4.盈利预测中通行费收入主要参考江苏纬信工程咨询有限公司出具的《2025年沪苏浙高速公路江苏段交通流量与通行费现金流收入预测分析报告》，并结合项目实际情况进行调整，本次评估对交通量、通行费收入等进行了复核。

5.基础设施项目估值中不含项目使用土地的土地使用权市场价值，基金存续期间不转移项目涉及的土地使用权。

6.资产评估专业人员未对各种设备在评估基准日时的技术参数和性能做技术检测，在假定委托人提供的有关技术资料 and 运行记录是真实有效的前提下，通过实地勘察作出的判断。

本报告评估结论在上述假设条件下在评估基准日时成立，当上述假设条件发生较

大变化时,签字资产评估师及本资产评估机构将不承担由于假设条件改变而推导出不同评估结论的责任。

十、评估结论

本次评估采用收益法对华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组进行评估,根据以上评估工作,得出如下评估结论:

江苏沪苏浙高速公路有限公司持有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组于评估基准日资产账面价值为173,623.97万元,评估价值为253,043.54万元(大写贰拾伍亿叁仟零肆拾叁万伍仟肆佰元整),增值额为79,419.57万元,增值率为45.74%。

资产评估结果汇总表(收益法)

金额单位:人民币万元

项目		账面价值	评估价值	增减值	增值率
		A	B	C=B-A	D=C/A×100
固定资产	1	11,994.39			
沪苏浙高速公路收费经营权	2	161,629.59			
资产组合计	3	173,623.97	253,043.54	79,419.57	45.74%

十一、特别事项说明

以下为在评估过程中已发现可能影响评估结论但非评估人员执业水平和能力所能评定估算的有关事项:

(一) 关于引用其他机构出具报告结论的情况特别说明

本次资产评估交通量、通行费收入预测引用了江苏纬信工程咨询有限公司出具的《2025年沪苏浙高速公路江苏段交通流量与通行费现金流收入预测分析报告》。

(二) 关于权属资料不全面或者存在瑕疵的情形特别说明

纳入评估范围的部分房屋建筑物,包括收费站办公楼、综合楼、配电房、收费大棚、泵房、车库等,截至评估基准日未办理权属证件,产权持有人承诺上述房屋建筑物产权归产权持有人所有,本次评估未考虑上述产权瑕疵事项对评估结论的影响。

(三) 关于评估程序受到限制的情形特别说明

本项目不存在评估程序受到限制的情形。

(四) 关于评估资料不完整的情形特别说明

本项目不存在评估资料不完整的情形。

(五) 关于评估基准日存在的法律、经济等未决事项特别说明

本项目不存在法律、经济等未决事项。

(六) 担保、租赁及其或有负债（或有资产）等事项的性质、金额及与评估对象的关系。

本项目不存在担保、抵押及其或有负债（或有资产）等事项。

本次评估没有考虑将来可能承担的抵押、担保事宜，以及特殊的交易方式可能追加付出的价格等对评估结论的影响。

(七) 关于评估基准日至资产评估报告日之间可能对评估结论产生影响的事项特别说明

自评估基准日至评估报告出具日，本项目委托人未申报、评估人员亦未发现其他影响评估前提和评估结论而需要对评估结论进行调整的重大事项。

(八) 关于本次资产评估对应的经济行为中，可能对评估结论产生重大影响的瑕疵情形特别说明

本项目未发现可能对评估结论产生重大影响的瑕疵情形。

(九) 关于评估其他事项说明

1.本次收益法评估中所采用的评估假设是在目前条件下，对委估对象未来经营的一个合理预测，如果未来出现可能影响假设前提实现的各种不可预测和不可避免的因素，则会影响盈利预测的实现程度。资产评估专业人员在此提醒委托人及其他报告相关方，我们并不保证上述假设可以实现，也不承担实现或帮助实现上述假设的义务。

2.本次评估范围内的资产组科目和账面价值，摘自毕马威华振会计师事务所（特殊普通合伙）上海分所审计并出具了“毕马威华振沪审字第 2500750 号”《审计报告》，科目主要包括固定资产、无形资产等，不包含财务报表中的关联方往来、付息负债等，本次也未考虑其对估值的影响。

(十) 关于评估结论有关说明

1.本次评估结论是反映评估对象在本次评估目的下，根据公开市场原则确定的现行价格，未考虑国家宏观经济政策、国际经济环境发生变化以及遇有自然力因素外其他不可抗力对资产价格的影响。

2.评估师和评估机构的法律责任是对本报告所述评估目的下的资产价值量做出专业判断，不涉及到评估师和评估机构对该项评估目的所对应的经济行为做出任何判断。

3.评估工作在很大程度上依赖于委托人、产权持有人和其他关联方提供关于评估

对象的信息资料，因此，评估工作是以委托人及产权持有人依法提供真实、完整和合法的权属证明、财务会计信息和技术参数等其他资料为前提，相关资料的真实性、完整性和合法性会对评估结论产生影响。评估人员已尽职对评估对象进行现场调查，收集权属证明、财务会计信息和其他资料并进行核查验证、分析整理，作为评估的依据，但不排除未知事项可能造成评估结论变动，亦不承担与评估对象所涉及资产产权有关的任何法律事宜。

4.使用本评估结论需特别注意本报告所述之“评估假设”、“特别事项说明”。

5.在评估基准日以后的有效期内，如果资产数量及作价标准发生变化时，应按以下原则处理：

(1) 当资产数量发生变化时，应根据原评估方法对资产数额进行相应调整；

(2) 当资产价格标准发生变化、且对资产评估结论产生明显影响时，委托人应及时聘请有资格的资产评估机构重新确定评估价值；

(3) 对评估基准日后，资产数量、价格标准的变化，委托人在资产实际作价时应给予充分考虑，进行相应调整。

资产评估报告使用人应注意以上特别事项对评估结论产生的影响。

委托人和相关当事人未及时向评估人员说明对本评估结论可能产生影响的瑕疵事项，而评估人员履行了必要的评估程序无法正常获悉的情况下，评估机构及评估人员不承担相关责任。

十二、 资产评估报告使用限制说明

(一) 资产评估报告使用范围

1.资产评估报告的使用人为：委托人和国家法律、法规规定的资产评估报告使用人。

2.资产评估报告所揭示的评估结论仅对本项目对应的经济行为有效。

3.资产评估报告的评估结论使用有效期为自评估基准日起一年。委托人或者其他资产评估报告使用人应当在载明的评估结论使用有效期内使用资产评估报告。

4.未经委托人书面许可，资产评估机构及其资产评估专业人员不得将资产评估报告的内容向第三方提供或者公开，法律、行政法规另有规定的除外。

5.未征得资产评估机构同意，资产评估报告的内容不得被摘抄、引用或者披露于公开媒体，法律、行政法规规定以及相关当事人另有约定的除外。

(二) 委托人或者其他资产评估报告使用人未按照法律、行政法规规定和资产评估报告载明的使用范围使用资产评估报告的，资产评估机构及其资产评估师不承担责

任。

(三) 除委托人、资产评估委托合同中约定的其他资产评估报告使用人和法律、行政法规规定的资产评估报告使用人之外,其他任何机构和个人不能成为资产评估报告的使用人。

(四) 资产评估报告使用人应当正确理解评估结论,评估结论不等同于评估对象可实现价格,评估结论不应当被认为是对其评估对象可实现价格的保证。

(五) 资产评估报告系资产评估机构及其资产评估师遵守法律、行政法规和资产评估准则,根据委托履行必要的资产评估程序后出具的专业报告,在资产评估机构盖章及资产评估师签名后方可正式使用。

十三、 资产评估报告日

本资产评估报告日为 2025 年 3 月 27 日。

十四、 签名盖章

资产评估师:



资产评估师:



深圳市世联资产评估有限公司

2025 年 3 月 27 日



资产评估报告附件

附件一、委托人、产权持有人营业执照复印件

附件二、评估对象涉及的主要权属证明等资料

附件三、江苏纬信工程咨询有限公司出具的《2025 年沪苏浙高速公路江苏段交通流量与通行费现金流收入预测分析报告》

附件四、毕马威(特殊普通合伙)出具的“毕马威华振沪审字第 2500750 号”《审计报告》

附件五、委托人、产权持有人的承诺函

附件六、签名资产评估师的承诺函

附件七、签名资产评估师职业资格证书登记卡复印件

附件八、资产评估机构备案公告文件

附件九、资产评估机构营业执照副本复印件

附件十、收益法评估明细表



营业执照

(副本)

扫描二维码登录
“国家企业信用
信息公示系统”
了解更多登记、
备案、许可、监
管信息。



统一社会信用代码
91310000312590222J
证照编号: 0000000201906040031

中国(上海)自由贸易试验区

注册资本人民币260000.00000万元整

成立日期 2014年10月16日

营业期限 2014年10月16日至不约定期限

住所 中国(上海)自由贸易试验区基隆路6号
1222室

名称 华泰证券(上海)资产管理有限公司
类型 有限责任公司(非自然人投资或控股的法人独资)

法定代表人 崔春

经营范围 证券资产管理业务,公开募集证券投资基金管理业务。
【依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动】



登记机关

2019年06月04日

市场主体应当于每年1月1日至6月30日通过国家企业信用信息公示系统报送公示年度报告。

国家市场监督管理总局监制

国家企业信用信息公示系统网址: <http://www.gsxt.gov.cn>



营业执照

(副本)

编号 3205584666202211070387

扫描二维码登录“国家企业信用信息公示系统”了解更多登记、备案、许可、监管信息。



统一社会信用代码
91320509767362592K (1/1)

名称	江苏沪苏浙高速公路有限公司	注册资本	95900万元整
类型	有限责任公司(非自然人投资或控股的法人独资)	成立日期	2004年11月03日
法定代表人	陈宇峰	住所	吴江区黎里镇浦北工业开发区

经营范围
 高速公路建设、管理、养护及相关技术咨询, 按章对通行车辆收费; 承接广告业务; 以下限分支机构经营: 餐饮、定型包装食品、乳制品、卷烟、雪茄烟、酒、卷烟、(依法须经批准的项目, 经相关部门批准后方可开展经营活动)
 高速公路建设、管理、养护及相关技术咨询, 按章对通行车辆收费; 承接广告业务; 以下限分支机构经营: 餐饮、定型包装食品、乳制品、卷烟、雪茄烟、酒、卷烟、(依法须经批准的项目, 经相关部门批准后方可开展经营活动)



登记机关

2022

国家企业信用信息公示系统网址:

<http://www.gsxt.gov.cn>

市场主体应当于每年1月1日至6月30日通过国家企业信用信息公示系统报送公示年度报告。

国家市场监督管理总局监制

根据《中华人民共和国物权法》等法律法规，为保护不动产权利人合法权益，对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利，经审查核实，准予登记，颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制
编号NO 32015810643

苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011189 号

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区桃源镇
不动产单元号	320509 903000 GB00014 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积468149.43m ²
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日

附 记



宗地图



6102/022

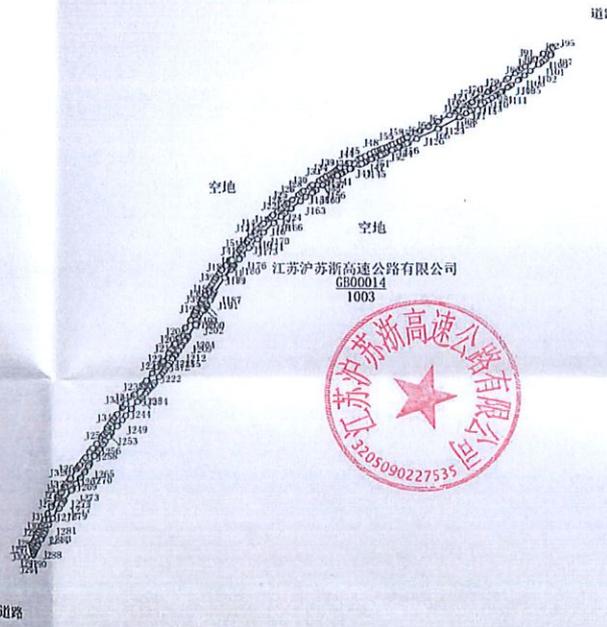
宗地代码: 320509903000GR00014
所在图幅编号: 50.00-35.75 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 468149.43

单位: m²



苏州市吴江区自然资源和规划局



2021年03月18日解析法测绘界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:48000

制图者: 沈平
审核者: 王建国

根据《中华人民共和国物权法》等法律法规,为保护不动产权利人合法权益,对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利,经审查核实,准予登记,颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制
编号NO 32015810776

苏 (2021) 苏州市吴江区不动产权第 9011187 号

附 记

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	吴江区松陵镇, 七都镇
不动产单元号	320509 903000 GB00013 Q0000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	宗地面积435923.97m ²
使用期限	
权利其他状况	



登记日期: 2021年03月19日

宗 地 图

单位: m²

宗地代码: 320509030000GB00013
所在图幅编号: 56.60-42.25 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 435923.97

北



4103/024



江苏沪苏浙高速公路有限公司
GB00013
1003



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日解析法测绘界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:37000

制图者: 沈 平
审核者: 王建国

根据《中华人民共和国物权法》等法律法规，为保护不动产权利人合法权益，对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利，经审查核实，准予登记，颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制

编号NO 32015810641



苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011194 号

附 记

权利人	江苏苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区松陵镇、黎里镇
不动产单元号	320509 903000 GB00009 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积586381.97㎡
使用期限	
权利其他状况	



登记日期: 2021年03月19日

宗地图

苏州市自然资源和规划局
宗地编号: 3205090227535

宗地代码: 320509903000GB00009
所在图幅编号: 65.20-59.25 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 586381.97

单位: m²

附图页



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日解析测绘绘界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:27000

制图者: 沈 平
审核者: 王建国

根据《中华人民共和国物权法》等法律法规,为保护不动产权利人合法权益,对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利,经审查核实,准予登记,颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制

编号 NO 32015810636



权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区七都镇
不动产单元号	320509 902000 GS00010 Q00000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积102323.56m ²
使用期限	
权利其他状况	



登记日期: 2021年03月19日



宗 地 图

宗地代码: 320509902000GS00010
所在图幅编号: 55.00-41.00 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 102323.56

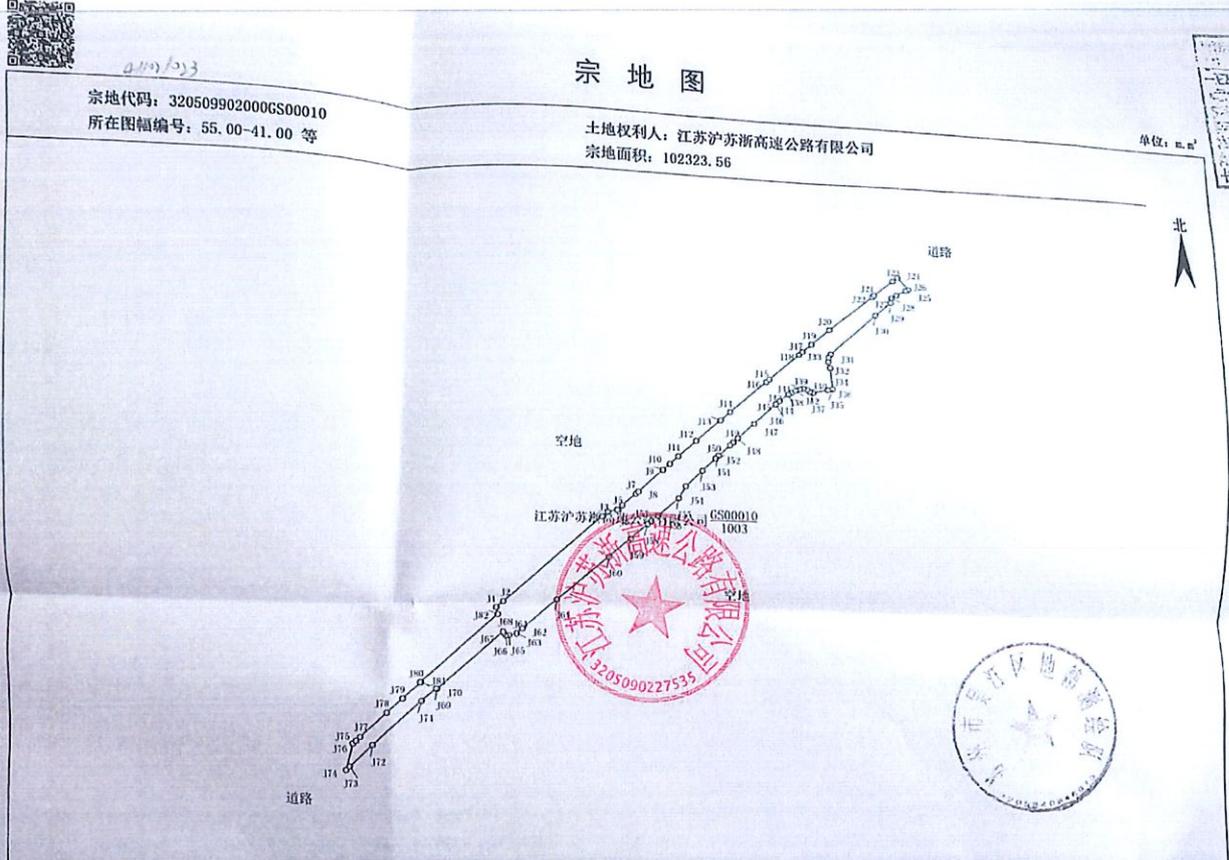
单位: m²

苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日解析法测绘界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:11000

制图者: 沈 平
审核者: 王建国



根据《中华人民共和国物权法》等法律法规，为保护不动产权利人合法权益，对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利，经审查核实，准予登记，颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制

编号NQ 32015810634

苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011203 号

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区松陵镇、平望镇
不动产单元号	320509 903000 GB00012 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积494413.98m ²
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日

附 记



权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	吴江区黎里镇
不动产单元号	320509 903000 G800008 00000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	宗地面积128353.22㎡
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日

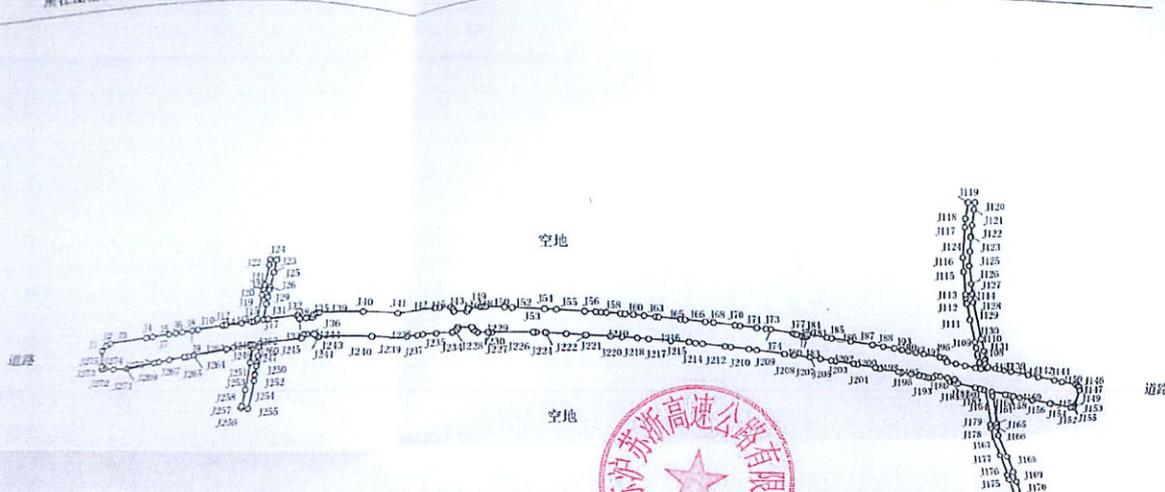


宗 地 图

宗地代码: 320509903000G800008
所在图幅编号: 64.80-64.75 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 128353.22

单位: m. m'



2021年03月18日解析法测绘界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:11000

制图者: 沈平
审核者: 王建国

苏州市吴江区自然资源和规划局

根据《中华人民共和国物权法》等法律法规，为保护不动产权利人合法权益，对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利，经审查核实，准予登记，颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制
编号NO 32015810633



苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011186 号

附 记

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区黎里镇
不动产单元号	320509 902000 GS00002 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积212783.89m²
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日



宗地图

单位: m²

宗地代码: 3205099020006S00002
所在图幅编号: 65.00-73.00 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 212783.89



附
图
页



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日解析法测绘界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:27000

制图者: 沈平
审核者: 王建国

根据《中华人民共和国物权法》等法律法规,为保护不动产权利人合法权益,对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利,经审查核实,准予登记,颁发此证。

苏州市吴江区自然资源和规划局
登记机构 (章)
苏州市吴江区自然资源和规划局
3205090146273

中华人民共和国自然资源部监制
编号 NO 32015810773

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区黎里镇
不动产单元号	320509 903000 GB00007 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积248150.79㎡
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日



宗 地 图

单位: m. m'

宗地代码: 320509903000GB00007
所在图幅编号: 64.80-77.75 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 248150.79



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日解析法测绘界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:12000

制图者: 沈 平
审核者: 王建国

宗地图

单位: m²

宗地代码: 320509903000GB00012
所在图幅编号: 61.00-47.75 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 494413.98



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日解析法测绘界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:30000

制图者: 沈平
审核者: 王建国

附图页

根据《中华人民共和国物权法》等法律法规,为保护不动产权利人合法权益,对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利,经审查核实,准予登记,颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制

编号NO 32015810772

根据《中华人民共和国物权法》等法律法规，为保护不动产权利人合法权益，对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利，经审查核实，准予登记，颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制
编号NO 32015810635

苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产第 9011202 号

附 记

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区松陵镇
不动产单元号	320509 902000 GS00008 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积9803.47m²
使用期限	
权利其他状况	



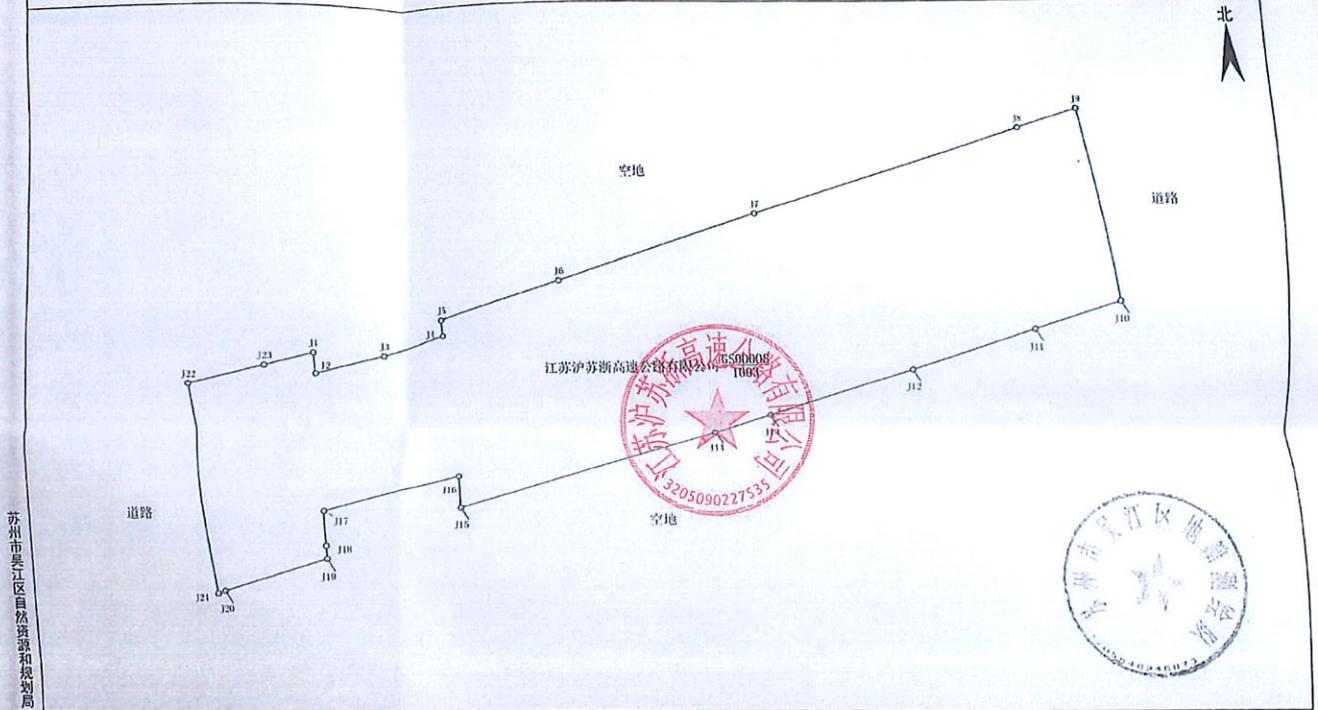
登记日期: 2021年03月19日

宗地图

单位: 0.1m

宗地代码: 320509902000GS00008
所在图幅编号: 63.60-53.25 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 9803.47



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日解析测绘界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:1100

制图者: 沈平
审核者: 王建国

根据《中华人民共和国物权法》等法律法规,为保护不动产权利人合法权益,对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利,经审查核实,准予登记,颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制

编号 No 32015810637



权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区松陵镇
不动产单元号	320509 903000 GB00010 Q00000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积224433.49m²
使用期限	
权利其他状况	



登记日期: 2021年03月19日

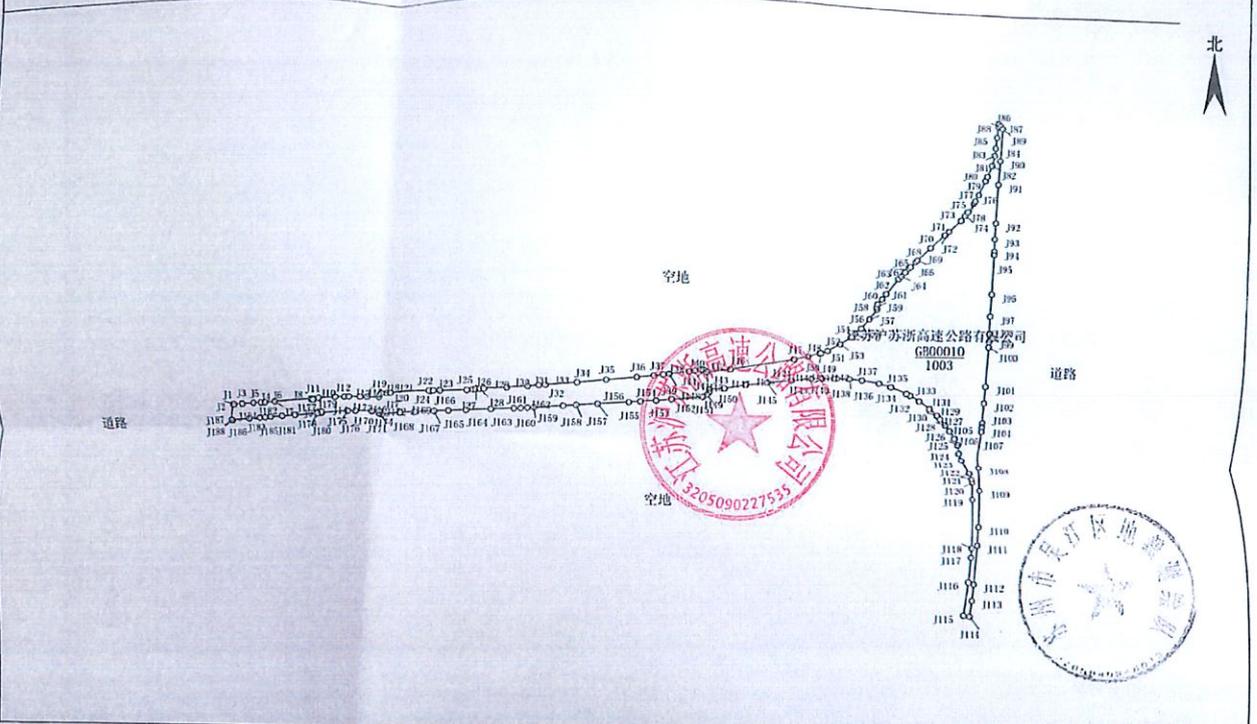
宗 地 图



宗地代码: 320509903000G000010
所在图幅编号: 64.40-57.25 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 224433.49

单位: m²



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日解析测绘绘界点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:12000

制图者: 沈 平
审核者: 王建国

根据《中华人民共和国物权法》等法律法规，为保护不动产权利人合法权益，对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利，经审查核实，准予登记，颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制

编号NO 32015810639

苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011196 号

附 记

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区松陵镇
不动产单元号	320509 902000 GS00005 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积2955.55m ²
使用期限	
权利其他状况	



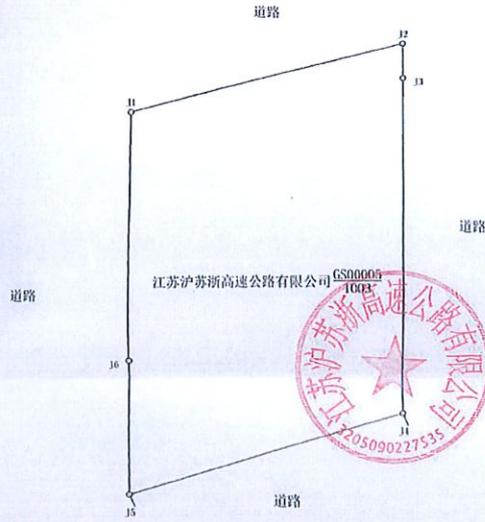
登记日期: 2021年03月19日

宗地图

单位: m²

宗地代码: 320509902000GS00005
所在图幅编号: 64.60-59.25

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 2955.55



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日解析法测绘界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:800

制图者: 沈平
审核者: 王建国

根据《中华人民共和国物权法》等法律法规,为保护不动产权利人合法权益,对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利,经审查核实,准予登记,颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制

编号NO 32015810642

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	吴江区松陵镇
不动产单元号	320509 902000 GS00007 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	宗地面积22929.50m ²
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日

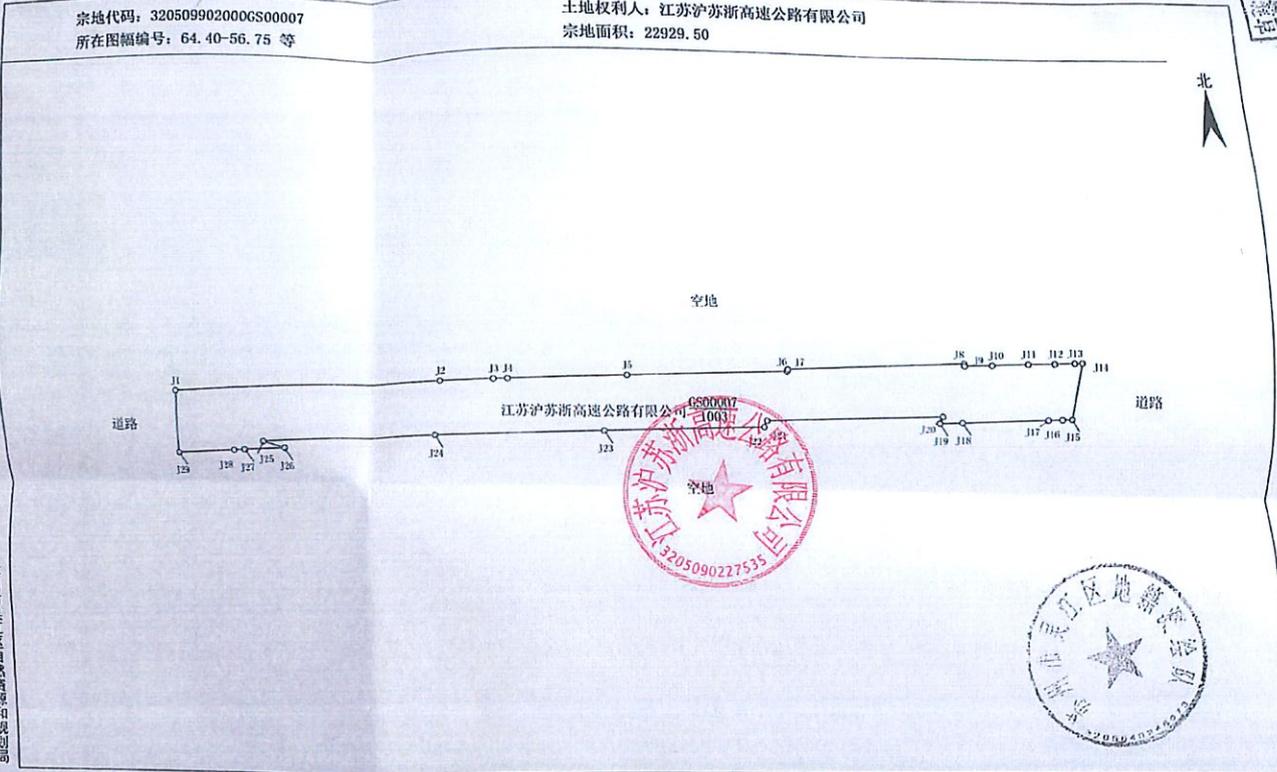


宗 地 图

宗地代码: 320509902000GS00007
所在图幅编号: 64.40-56.75 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 22929.50

单位: m²



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日解析法测绘界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:3300

制图者: 沈平
审核者: 王建国



根据《中华人民共和国物权法》等法律法规，为保护不动产权利人合法权益，对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利，经审查核实，准予登记，颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制
编号 NO 32015810775



苏 (2021) 苏州市吴江区不动产权第 9011184 号

附 记

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区松陵镇
不动产单元号	320509 902000 GS00006 Q00000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积3000.37m ²
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日

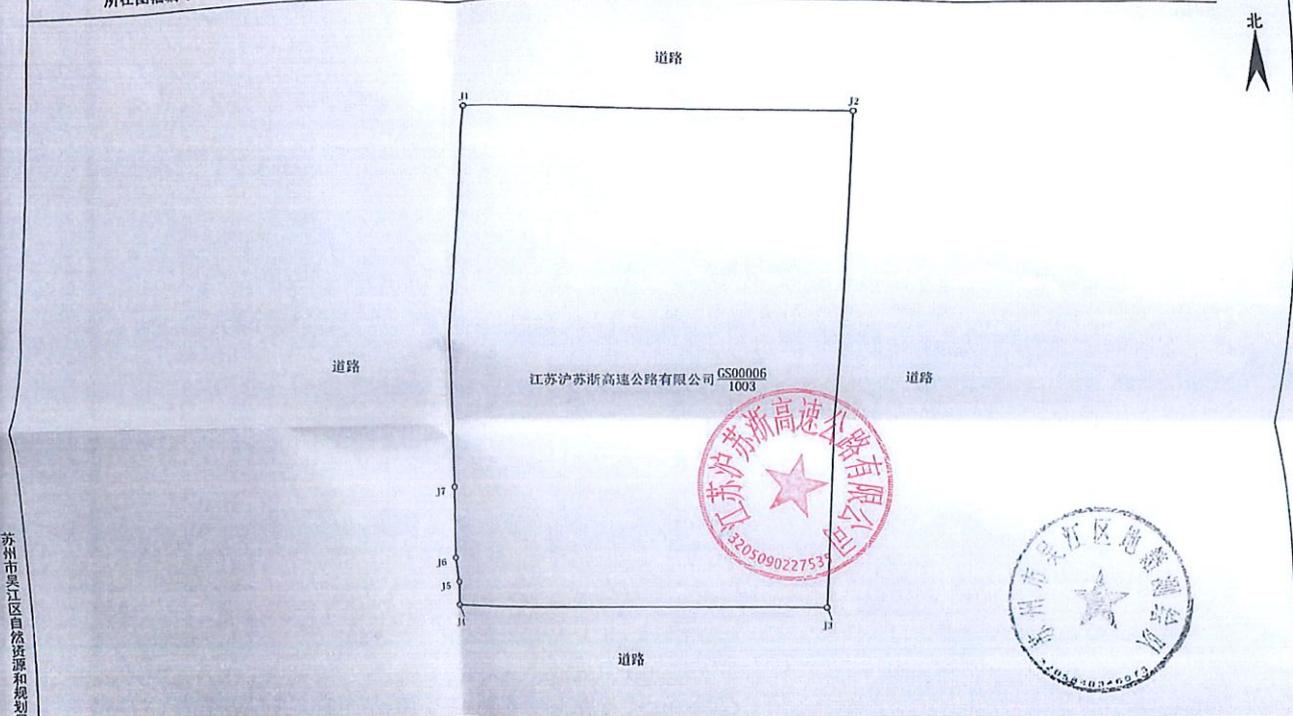


宗地图

单位: m, m²

宗地代码: 320509902000GS00006
所在图幅编号: 64.40-59.25

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 3000.37



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日解析测绘境界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:600

制图者: 沈平
审核者: 王建国

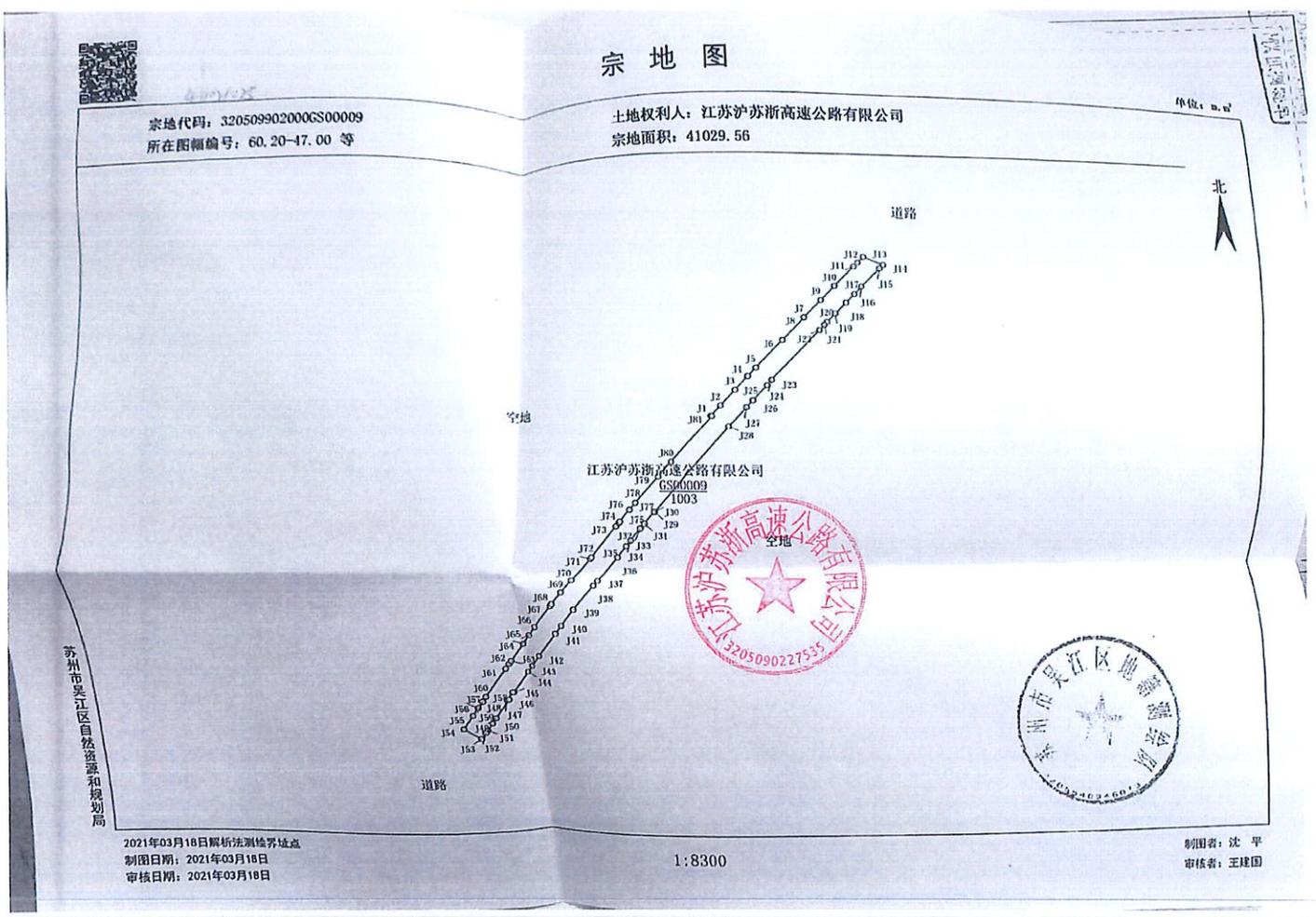
根据《中华人民共和国物权法》等法律法规,为保护不动产权利人合法权益,对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利,经审查核实,准予登记,颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制
编号 NO 32015810774



第 (2021) 苏000212区不动产权证 第 001109 号	
权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
坐落	吴江区横塘镇
不动产单元号	320509 002000 0500009 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积41029.56m ²
使用期限	
登记日期	2021年03月19日



根据《中华人民共和国物权法》等法律法规,为保护不动产权利人合法权益,对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利,经审查核实,准予登记,颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制
编号 No 32015810638

苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011197 号

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区黎里镇
不动产单元号	320509 903000 GB00015 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积345400.67m ²
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日

附 记



苏州市吴江区自然资源局

宗地图

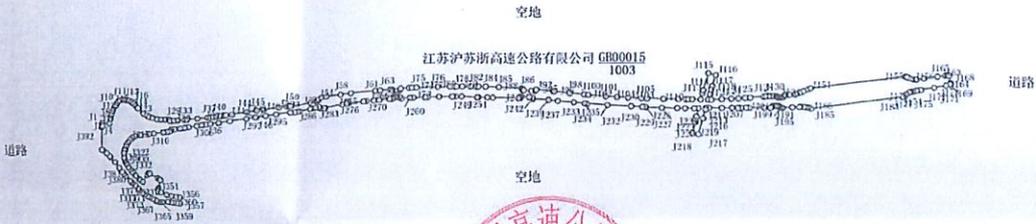
宗地代码: 3205099030006B00015
所在图幅编号: 64.80-68.25 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 345400.67

单位: m²



附图页



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月16日解析法测址址点
制图日期: 2021年03月16日
审核日期: 2021年03月16日

1:25000

制图者: 沈 平
审核者: 王建国

根据《中华人民共和国物权法》等法律法规, 为保护不动产权利人合法权益, 对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利, 经审查核实, 准予登记, 颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制

编号 NO 32015810640



权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	吴江区黎里镇
不动产单元号	320509 902000 GS00003 00000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	宗地面积64227.24m ²
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日

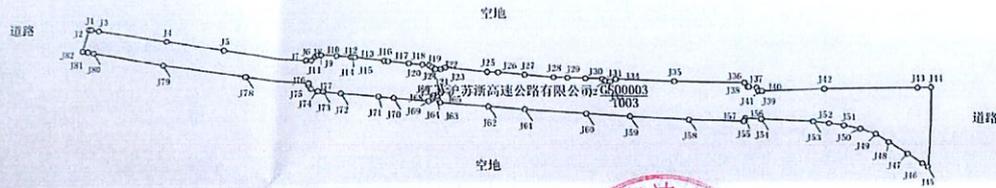


宗 地 图

单位: m²

宗地代码: 320509902000GS00003
所在图幅编号: 64.80-67.00 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 64227.24



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日解析测绘界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:6700

制图者: 沈 平
审核者: 王建国

附 图 页

根据《中华人民共和国物权法》等法律法规，为保护不动产权利人合法权益，对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利，经审查核实，准予登记，颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制
编号 NO 32015810644

苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产第 9011192 号

附 记

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区黎里镇
不动产单元号	320509 902000 GS00004 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积25940.65m²
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日



宗地图



41103/031

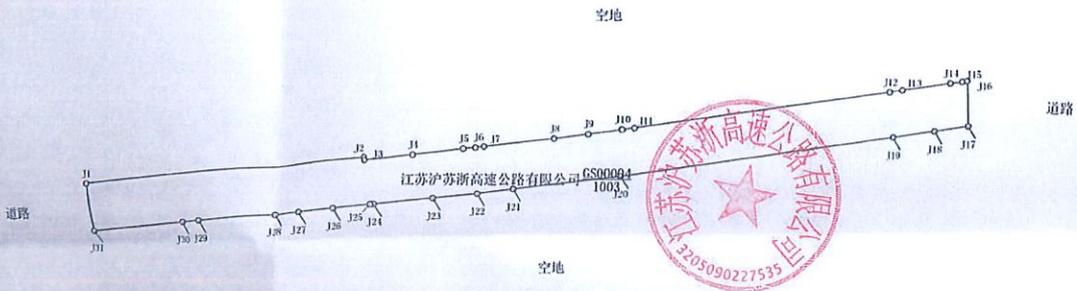
宗地代码: 320509902000GS00004
所在图幅编号: 64.80-64.25 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 25940.65

单位: m²



苏州市吴江区自然资源和规划局



2021年03月18日解析测绘界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:3800

制图者: 沈 早
审核者: 王建国

根据《中华人民共和国物权法》等法律法规,为保护不动产权利人合法权益,对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利,经审查核实,准予登记,颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制
编号NO 32015810771



2025 年沪苏浙高速公路江苏段交通流量 与通行费现金流收入预测分析报告

江苏纬信工程咨询有限公司

2025 年 03 月



目 录

第 1 章 项目总况	- 1 -
1.1 研究背景	- 1 -
1.2 任务要求	- 1 -
1.3 研究范围和期限	- 1 -
1.4 研究过程	- 2 -
1.5 术语和定义	- 2 -
1.6 研究依据	- 3 -
1.7 流量预测结果	- 5 -
1.8 收费收入测算结果	- 5 -
第 2 章 沪苏浙高速公路简介	- 6 -
2.1 工程概况	- 6 -
2.2 运营管理	- 6 -
2.3 交通功能	- 8 -
第 3 章 区域社会经济发展现状和规划情况	- 10 -
3.1 区域社会经济发展现状	- 10 -
3.2 区域社会经济发展规划	- 18 -
3.3 区域经济发展趋势研判	- 36 -
第 4 章 区域综合交通发展现状和规划情况	- 37 -
4.1 区域综合交通发展现状	- 37 -
4.2 区域综合交通发展规划	- 43 -
4.3 区域交通发展趋势研判	- 53 -
第 5 章 基础路网交通运行分析	- 55 -
5.1 相关高速公路运行分析	- 55 -
5.2 沪苏浙高速公路运行分析	- 62 -
5.3 沪苏浙高速流量影响分析	- 65 -
第 6 章 交通流量预测分析	- 68 -
6.1 预测思路	- 68 -
6.2 预测前提假设	- 69 -
6.3 预测参数标定	- 70 -

6.4 交通生成预测	- 75 -
6.5 交通分布预测	- 80 -
6.6 交通分配预测	- 83 -
6.7 流量预测结果	- 84 -
6.8 预测结果分析	- 89 -
第 7 章 沪苏浙高速收费收入测算	- 90 -
7.1 收费标准	- 90 -
7.2 计算方法	- 92 -
7.3 测算结果	- 93 -
7.4 不确定因素及说明	- 94 -
第 8 章 研究结论和相关说明事项	- 95 -
8.1 研究结论	- 95 -
8.2 相关说明事项	- 95 -

第 1 章 项目总况

1.1 研究背景

沪苏浙高速公路是上海至重庆 G50 国家重点千线公路的重要路段，江苏沪苏浙高速公路有限公司（简称“沪苏浙公司”）为华泰证券(上海)资产管理有限公司（代表“华泰资管-江苏交控沪苏浙高速公路资产支持专项计划”，简称“专项计划”）全资子公司。按照公募 REITS 法规要求，公募 REITS 基金管理人需要每年度披露一次更新的评估报告，为科学客观掌握未来年高速公路财务运行状况，开展未来年交通量预测及收费收入测算是必要的研究工作。

江苏纬信工程咨询有限公司接受华泰证券(上海)资产管理有限公司(简称“华泰资管”)的委托，根据国家有关法律法规，本着独立、客观、公正、科学的原则，对贵公司作为基金管理人的公募 REITS 涉及的沪苏浙高速公路 2025 年至 2033 年的交通流量开展预测。

1.2 任务要求

根据“华泰资管”要求，本次研究主要任务为预测沪苏浙高速公路路段未来年交通流量，按照高速公路收费车型进行预测，预测的流量数据基本单元为**年平均日交通量**，并测算通行费收入，以满足财务分析测算的需求。

1.3 研究范围和期限

本次研究的对象为沪苏浙高速公路江苏段，自苏浙省界至苏沪省界段，全长约 49.947 公里。

本次预测以 2024 年为预测基年，预测期限自 2025 年至 2033 年

1月11日。

1.4 研究过程

本次研究过程主要有：

一是收集历史年高速公路流量数据，梳理分析现状数据；

二是分析经济社会及交通发展现状和规划，研判未来区域交通发展趋势；

三是开展流量预测分析，构建预测模型，确定模型参数；

四是分析预测结果，并校验预测数据；

五是测算收费收入；

六是编制预测分析报告，提交给甲方；

七是根据甲方意见和需求，对预测情况进行说明，并对研究报告进行修改完善，提交最终成果。

1.5 术语和定义

绝对数：车流量自然数，单位：辆/veh。

折算数：根据《公路工程技术标准》(JTG B01-2014)各汽车代表车型与车辆折算系数（见下表），将不同的车型乘以对应的车辆折算系数后得到的数据就是交通量的折算数(折算为小客车)，单位：标准车/pcu。

表 1-1 各汽车代表车型与车辆折算系数

汽车代表车型	车辆折算系数	说明
小型车	1.0	座位≤19座的客车和载质量≤2t的货车
中型车	1.5	座位>19座的客车和2t<载质量≤7t的货车
大型车	2.5	7t<载质量≤20t的货车
汽车列车	4.0	载质量>20t的货车

OD调查：OD调查即交通起止点调查又称OD交通量调查，OD交通量就是指起终点间的交通出行量。“O”来源于英文ORIGIN，指

出行的出发地点，“D”来源于英文 DESTINATION，指出行的目的地。

高速公路 OD: 即高速公路 OD 交通量，就是指调查到的高速公路各起终点（即互通）间的交通出行量。

未来 OD: 预测到的未来年份的各互通间的交通出行量。

交通发生量弹性系数: 弹性系数是一定时期内相互联系的两个经济指标增长速度的比率，它是衡量一个经济变量的增长幅度对另一个经济变量增长幅度的依存关系。本文中的交通发生量弹性系数指的是小区的交通发生量的增长速度与 GDP 增长速度的比率。

交通量生成预测: 交通生成指各个小区的交通需求总量，预测则是对其未来年份的需求总量的一个计算。

发生交通量: 由小区 i 出发到各个小区的交通量之和。吸引交通量: 由各个小区来到小区 i 的交通量之和。

通行费征收额: 根据交通流量和收费标准测算得出的理论通行费收入。

实际征收额: 通行费征收额扣除通行费优惠减免金额。

1.6 研究依据

1、流量预测相关依据

- (1) 《中华人民共和国公路法》；
- (2) 《公路工程技术标准（JTGB01-2014）》；
- (3) 《收费公路管理条例》；
- (4) 《江苏省收费公路管理条例》；
- (5) 《长江三角洲城市群发展规划》；
- (6) 《江苏省城镇体系规划（2015-2030）》；

- (7) 《江苏省高速公路网规划（2017-2035）》；
- (8) 《关于印发公路建设项目可行性研究报告编制办法的通知》（交规划发[2010]178号）；
- (9) 《江苏省公路统计资料汇编》；
- (10) 交通部《公路通行能力手册》；
- (11) 《公开募集基础设施证券投资基金指引(试行)》；
- (12) 其他相关政策法规及相关专题研究报告。

2、收费收入测算依据

- (1) 《省政府关于同意沪苏浙高速公路江苏段开征车辆通行费的批复》(苏政复[2008]1号)；
- (2) 《江苏省物价局江苏省财政厅江苏省交通厅关于沪苏浙高速公路江苏段开征车辆通行费的通知》(苏价服[2008]9号)；
- (3) 《江苏省交通运输厅省发展和改革委员会省财政厅关于印发江苏省收费公路车辆通行费收费标准调整方案的通知》(苏交财[2019]124号)；
- (4) 《江苏省交通运输厅省发展和改革委员会省财政厅关于对高速公路六轴货车通行费实行差异化收费的通知》(苏交财[2020]4号)；
- (5) 《江苏省交通运输厅省发展和改革委员会省财政厅关于对联网收费高速公路2-5轴货车通行费实行差异化收费的通知》(苏交财[2020]8号)。

1.7 流量预测结果

流量预测结果如下。

表 1-2 未来年沪苏浙全线平均交通量预测绝对量 单位:辆/日

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	44606	48124	51579	54960	58255	61454	64545	67518	67750
客 2	87	93	100	107	113	119	125	131	132
客 3	174	187	201	214	227	239	251	263	264
客 4	351	379	406	432	458	484	508	531	533
货 1	2697	2820	2941	3058	3174	3287	3398	3506	3519
货 2	1793	1875	1955	2033	2110	2185	2259	2331	2339
货 3	712	745	777	808	838	868	897	926	929
货 4	363	379	395	411	427	442	457	472	473
货 5	236	246	257	267	277	287	297	306	308
货 6	1709	1787	1863	1937	2011	2082	2152	2221	2229
合计	52727	56636	60473	64228	67890	71448	74890	78206	78475

1.8 收费收入测算结果

表 1-3 沪苏浙高速公路未来年收费收入表 (单位: 万元)

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 (1.1-1.11)
客 1	36118	39268	42362	45533	48339	51204	53971	56810	1957
客 2	124	134	144	154	163	171	180	189	6
客 3	332	359	384	411	434	458	481	505	15
客 4	672	725	777	830	878	926	973	1020	31
货 1	2115	2212	2306	2405	2489	2578	2665	2758	83
货 2	3279	3429	3575	3728	3858	3996	4131	4274	129
货 3	1948	2037	2124	2215	2292	2374	2454	2539	77
货 4	1200	1255	1308	1364	1412	1462	1512	1564	47
货 5	796	833	868	905	937	970	1003	1038	31
货 6	6902	7216	7524	7847	8121	8410	8694	8997	271
减免金额	2674	1149	1227	1308	1378	1451	1521	1594	53
实际 收费收入	50814	56318	60145	64085	67545	71099	74542	78100	2594

第 2 章 沪苏浙高速公路简介

2.1 工程概况

沪苏浙高速公路是上海至重庆 G50 国家重点干线公路的重要路段，也是江苏省规划建设的“五纵九横五联”高速公路网的重要组成部分。研究的路线起于上海市青浦区与江苏省苏州市吴江区的交界处，与上海市沪青平高速公路相接，向西南穿越吴江市，与苏嘉杭高速公路交叉，跨越京杭运河、太浦河，与 227 省道相交，止于苏州市吴江区与浙江省湖州市的两省交界处，与申苏浙皖高速公路浙江段相接。



图 2-1 沪苏浙高速公路布局示意图

沪苏浙高速公路里程 49.947 公里，全线为双向六车道，设计速度 120km/h，全封闭、全立交，路基宽度 35 米，设互通收费站 6 个，服务区 1 个。

2.2 运营管理

1、投资概况

沪苏浙高速公路工程自开始建设至竣工决算止，累计完成投资额

37.9 亿元,其中建筑安装工程投资完成 27.36 亿元,设备投资完成 0.82 亿元,待摊投资完成 9.72 亿元。工程资金来源中项目资本金占 35%,贷款等融资 65%。

2、股东情况

2008 年 1 月,沪苏浙高速公路交工验收,并通车试营运,由江苏沪苏浙高速公路有限公司接收并负责营运管理。江苏沪苏浙高速公路有限公司(以下简称公司)成立于 2004 年 11 月 3 日,目前注册资本为 9.59 亿元,控股股东为专项计划,持股比例为 100%。

3、股权情况

公司成立之初的注册资本为 118300 万元,其中:江苏交通控股有限公司出资 92300 万元,占注册资本比例 78.02%,江苏永鼎股份有限公司出资 25200 万元,占注册资本比例 21.30%,永鼎集团有限公司出资 800 万元,占注册资本比例 0.68%。2012 年 8 月,永鼎股份和永鼎集团将其持有的公司股权全部转让给江苏交控,由江苏交控持有公司 100%股权。2016 年 9 月经江苏交控董事会决议,江苏沿江高速公路有限公司合并沪苏浙公司,至 2016 年 12 月 31 日,江苏交控完成以沪苏浙公司 100%股权对江苏沿江高速公路有限公司进行增资,沪苏浙公司变更为江苏沿江高速公路有限公司全资子公司。2022 年 11 月,江苏沿江高速公路有限公司将其持有的沪苏浙公司 100%股权转让给专项计划,沪苏浙公司变更为专项计划全资子公司。

4、公司经营

目前沪苏浙公司主要从事沪苏浙高速公路的经营管理,并发展与此相关的其他辅助服务。其经营范围涵盖:高速公路建设、管理、养

护及相关技术咨询，按章对通行车辆收费；承接广告业务；销售日用百货、针纺织品、农副产品、水产品；以下限分支机构经营：餐饮、定型包装食品、饮料、酒、卷烟(雪茄烟)、报刊杂志、音像制品、成品油；汽车修理(依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动)。

2.3 交通功能

沪苏浙高速公路是沪渝高速 G50 的重要组成部分，其承担了区域重要的交通功能，具体体现在以下几个方面。



图 2-2 研究技术路线示意图

1、是长三角地区骨架高速公路网的组成部分

承担长三角地区重要快速交通功能，是东部地区与西部地区快速沟通联系的重要纽带，服务东西部地区经济及交通上的往来联系。

2、是太湖南部区域高速干线公路通道重要组成部分

沪苏浙高速公路位于太湖南岸，呈东西向分布，串联上海、苏州吴江、湖州等地区，是太湖南部地区的重要横向通道，承担区域横向

交通联系。

3、是苏州及上海地区对外联系的快速交通要道

沪苏浙高速公路是沪渝高速 G50 的国家东部地区的一段，G50 为中国国家高速公路网东西向干线之一，是上海及苏州南部地区向西对外的射线，承担了该地区快速对外交通联系功能。

第3章 区域社会经济发展现状和规划情况

3.1 区域社会经济发展现状

1、上海

(1) 总况

上海是我国的直辖市之一，占地面积 6340.5 平方千米，辖 16 个区。2024 年，上海市常住人口约 2500 万人。同时，上海是长江三角洲世界级城市群的核心城市，是国际经济、金融、贸易、航运、科技创新中心和文化大都市，是国家历史文化名城，并将建设成为卓越的全球城市、具有世界影响力的社会主义现代化国际大都市。



图 3-1 上海市域图

(2) 地理环境

上海位于太平洋西岸，亚洲大陆东沿，中国南北海岸中心点，长江和黄浦江入海汇合处。北接长江，东濒东海，南临杭州湾，西接江苏省和浙江省。上海市属亚热带季风气候，四季如春，日照充分，雨量充沛。气候温和湿润，春秋较短，冬夏较长。

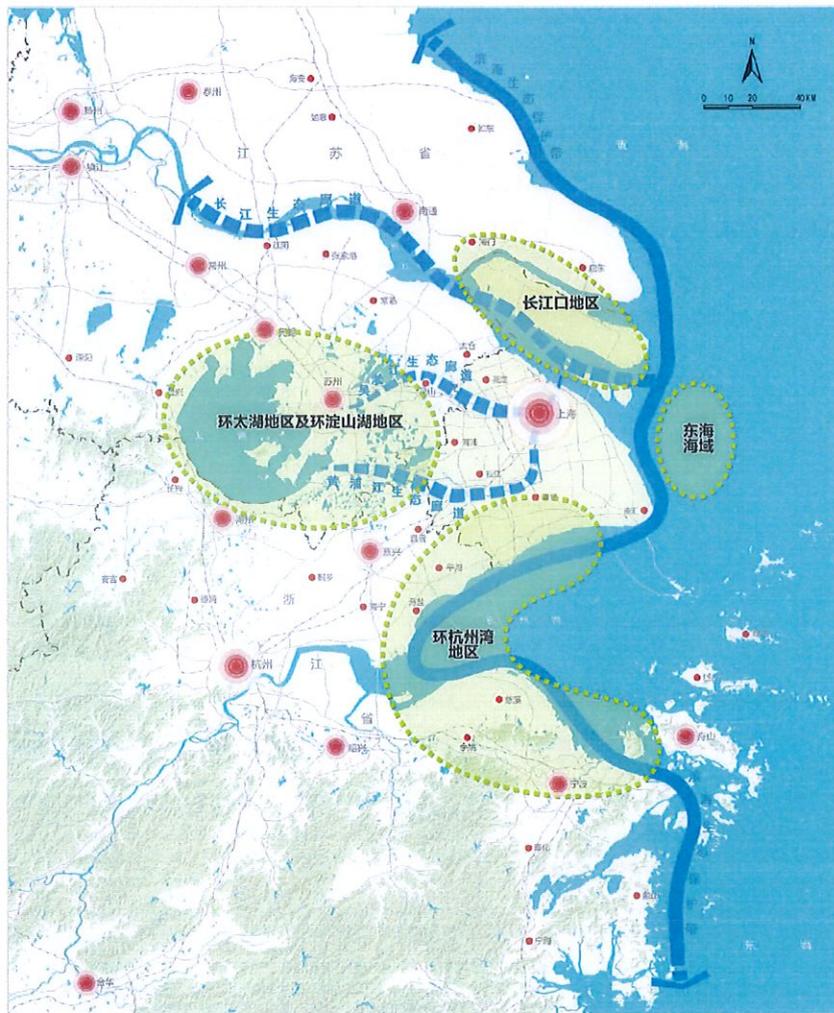


图 3-2 上海市位置境域图

上海是长江三角洲冲积平原的一部分，平均高度为海拔 2.19 米左右，海拔最高点是位于金山区杭州湾的大金山岛，海拔为 103.70 米。西部有天马山、薛山、凤凰山等残丘，天马山为上海陆上最高点，海拔高度 99.8 米，立有石碑“佘山之巅”。海域上有大金山岛、小金山岛、浮山岛（乌龟山岛）、佘山岛、小洋山岛等岩岛。在上海市北面的长江入海处，有崇明岛、长兴岛、横沙岛 3 个岛屿。崇明岛为中国第三大岛，由长江挟带下来的泥沙冲积而成，面积为 1041.21 平方千米，海拔 3.5 米~4.5 米。长兴岛面积 88.54 平方千米，横沙岛面积 55.74 平方千米。



图 3-3 上海市地形地貌图

(3) 经济产业

根据统计资料显示，2024 年，全市实现地区生产总值 53926.71 亿元，按不变价格计算，同比增长 5.0%。分产业看，第一产业增加值 99.70 亿元，下降 0.9%；第二产业增加值 11637.57 亿元，增长 2.4%；第三产业增加值 42189.44 亿元，增长 5.7%。

2、江苏

(1) 总况

江苏是中华人民共和国省级行政区，占地面积 10.72 万平方千米，共有 13 个设区市。同时，江苏是中国古代吴越文化、长江文化的发

祥地。省会所在地南京被称为“六朝古都”，创造了推进中国历史进程的长江文明。长江、淮河、京杭大运河纵横全省，长江水运连接中国腹地。江苏平原辽阔，河湖众多，百草丰茂，世称“鱼米之乡”。

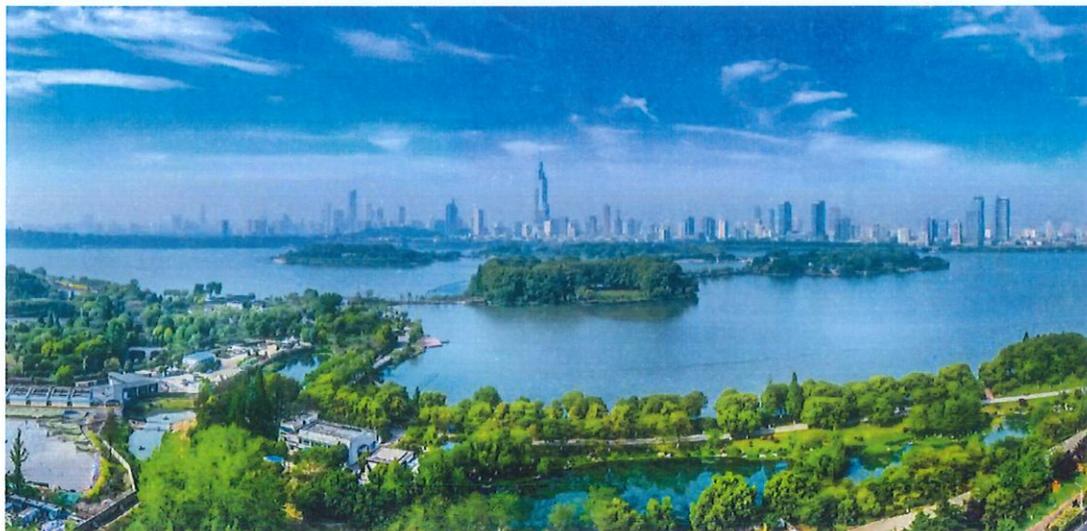


图 3-4 江苏省南京市域图

(2) 地理环境

江苏省地处中国大陆东部沿海地区中部，长江、淮河下游，东濒黄海，北接山东，西连安徽，东南与上海、浙江接壤，是长江三角洲地区的重要组成部分。陆域面积 10.72 万平方千米，占中国土地总面积的 1.12%。海域面积 3.75 万平方千米，共 26 个海岛。



图 3-5 江苏省陆地地貌分区图

江苏地貌包含平原、山地和丘陵三种类型。其中，平原面积占比 86.9%，丘陵面积占比 11.54%，山地面积占比 1.56%。全省 93.89% 的陆地面积处于 0°-2° 的平坡地中。连云港云台山玉女峰是全省最高峰，海拔 624.4 米。

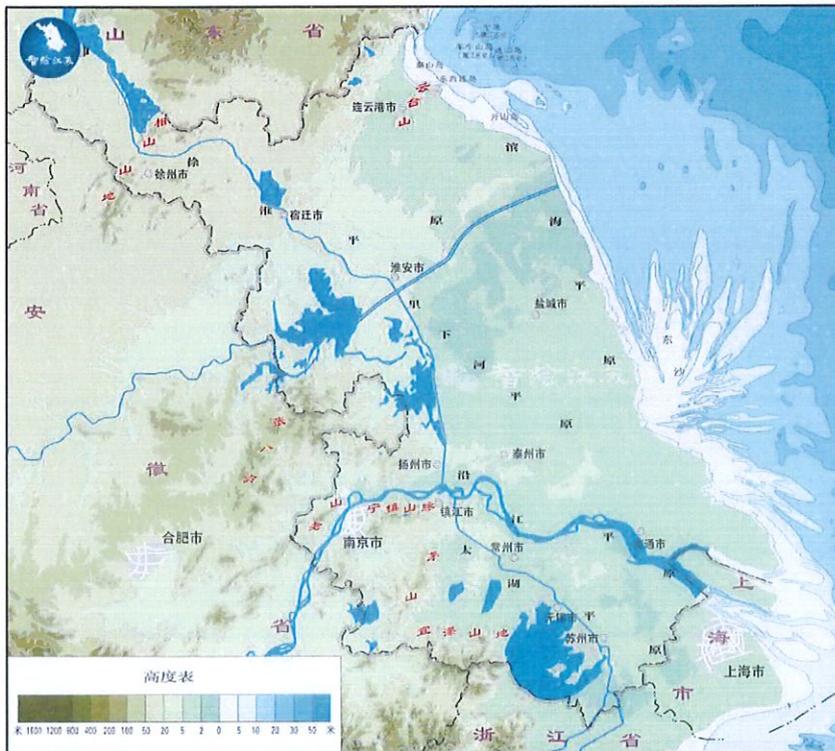


图 3-6 江苏省山地分布图

江苏省属东亚季风气候区，处在亚热带和暖温带的气候过渡地带。江苏省地势平坦，一般以淮河、苏北灌溉总渠一线为界，以北地区属暖温带湿润、半湿润季风气候；以南地区属亚热带湿润季风气候。江苏省气候呈现四季分明、季风显著、冬冷夏热、春温多变、秋高气爽、雨热同季、雨量充沛、降水集中、梅雨显著、光热充沛、气象灾害多发等特点。

(3) 经济产业

2024 年江苏省实现生产总值 137008.0 亿元，按不变价格计算，比上年增长 5.8%，增速比前三季度回升 0.1 个百分点。其中，第一产业增加值 5245.2 亿元，同比增长 3.1%；第二产业增加值 59180.1 亿元，增长 5.5%；第三产业增加值 72582.8 亿元，增长 6.2%。

2024 年，全省农林牧渔业总产值 9284.6 亿元，按可比价格计算，比上年增长 3.7%，增速比前三季度加快 0.4 个百分点。全省规模以上

工业增加值比上年增长 7.7%，各月累计增速始终保持在 7.5%以上。
全省第三产业增加值比上年增长 6.2%，累计增速连续两个季度加快。

3、浙江

(1) 总况

浙江是中华人民共和国省级行政区，占地面积 10.55 万平方千米，下辖 11 个地级市，37 个市辖区、20 个县级市和 33 个县（一个自治县）。截至 2023 年末，浙江省常住人口为 6627 万人。同时，浙江是中国古代文明的发祥地之一，100 万年前境内已出现人类活动，发现新石器时代遗址百余处，有距今 4000-5000 年的良渚文化、距今 5000-7000 年的河姆渡文化、距今 6000 多年的马家浜文化，以及吴越文化、江南文化、宋韵文化。

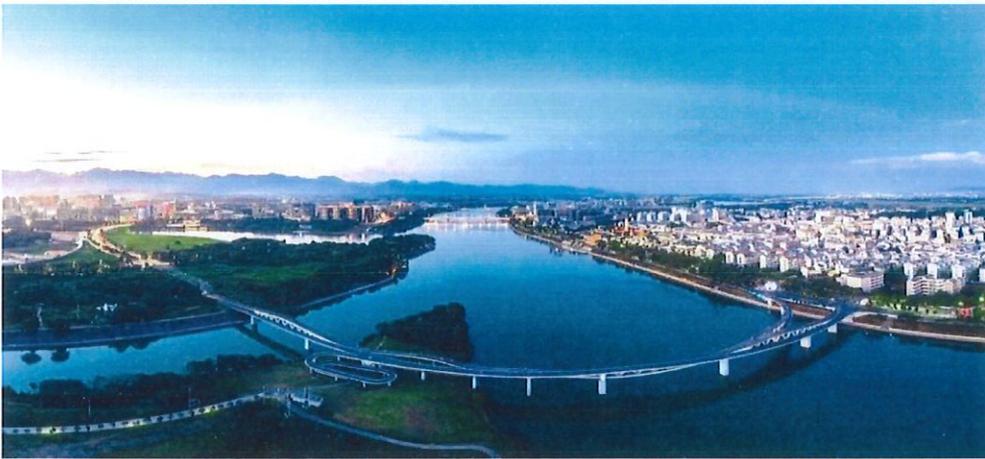


图 3-7 浙江省衢丽铁路图

(2) 地理环境

浙江省地处中国东南沿海、长江三角洲南翼，东临东海，北与上海、江苏接壤，南接福建，西与江西、安徽相连。陆域面积 10.55 万平方公里，海域面积 26 万平方千米，共有 2904 个岛屿，是全国岛屿最多的省份。

浙江省山地占 74.6%，水面占 5.1%，平坦地占 20.3%，故有“七山一水两分田”。浙江地势自西南向东北呈阶梯状倾斜，东北部是低平的冲积平原，东部以丘陵和沿海平原为主，中部以丘陵和盆地为主，西南以山地和丘陵为主。地形大致可分为浙北平原、浙西中山丘陵、浙东丘陵、中部金衢盆地、浙南山地、东南沿海平原及滨海岛屿等六个地形区。



图 3-8 浙江省地形图

浙江省地处亚热带中部，属季风性湿润气候，气温适中，四季分明，光照充足，雨量丰沛。年平均气温在 15°C-18°C 之间，年日照时数在 1100-2200 小时之间，年均降水量在 1100-2000 毫米之间。1 月、7 月分别为全年气温最低和最高的月份，5 月、6 月为集中降雨期。因受海洋和东南亚季风影响，浙江冬夏盛行风向有显著变化，降水有

明显的季节变化，气候资源配置多样。同时受西风带和东风带天气系统的双重影响，气象灾害繁多，是中国受台风、暴雨、干旱、寒潮、大风、冰雹、冻害、龙卷风等灾害影响较为严重的地区之一。

（3）经济产业

2024年浙江全省地区生产总值9.01万亿元(人民币，下同)，总量迈上新台阶，按不变价格计算，比上年增长5.5%。

分产业看，该省第一产业增加值2586亿元，比上年增长3.5%；第二产业增加值3.48万亿元，比上年增长6.1%；第三产业增加值5.28万亿元，比上年增长5.1%。其中，该省农业生产形势稳定，去年粮食产量650.2万吨，比上年增长1.8%，实现“九连增”；工业增加值比上年增长6.9%，对GDP增长贡献2.3个百分点。

2024年，该省新设企业和个体户162.5万户；年末在册经营主体数量达1095.2万户，比上年末增长5.9%，其中民营企业和个体工商户1060.1万户，占比达96.8%。

在民营经济发展方面，2024年，浙江规模以上工业民营企业增加值比上年增长8.1%，增速高于规模以上工业0.6个百分点，对规模以上工业增加值增长的贡献率达79.4%；有出口实绩的民营企业首次突破十万家，达到100361家。

3.2 区域社会经济发展规划

1、上海市

锚定上海市2035年远景目标，综合考量全市发展实际，到2025年，贯彻落实国家重大战略任务取得显著成果，城市数字化转型取得重大进展，国际经济、金融、贸易、航运和科技创新中心核心功能迈

上新台阶，人民城市建设迈出新步伐，谱写出新时代“城市，让生活更美好”的新篇章。

（1）强化全球资源配置功能，提升城市服务辐射能级

以巩固和提升经济综合实力、要素资源配置能力、市场主体竞争力为途径，提高对资金、数据、技术、人才、货物等要素配置的全球影响力，加快建设能级更高的国际经济、金融、贸易、航运中心，更好服务形成新发展格局。

（2）强化科技创新策源功能，扩大高水平科技供给

按照把创新放在国家现代化建设全局核心地位、把科技自立自强作为国家发展战略支撑的总要求，面向世界科技前沿、面向经济主战场、面向国家重大需求、面向人民生命健康，坚持科技创新和制度创新双轮驱动，以提升基础研究能力和突破关键核心技术为主攻方向，疏通基础研究、应用研究和产业化双向链接的快车道，激发各类主体的创新动力和活力，强化知识产权运用和保护，以更加开放包容的政策和环境培育集聚各类科创人才，推动国际科技创新中心核心功能取得重大突破性进展，努力成为科学新发现、技术新发明、产业新方向、发展新理念的重要策源地。

（3）强化高端产业引领功能，加快释放发展新动能

主动顺应新一轮科技革命和产业变革趋势，充分发挥经济中心城市功能，按照“高端、数字、融合、集群、品牌”的产业发展方针，聚焦高知识密集、高集成度、高复杂性的产业链高端与核心环节，以新一代信息技术赋能产业提质增效，促进制造和服务融合发展，全力打响上海品牌，在数字赋能、跨界融合、前沿突破、未来布局等方面占

据发展主导权，着力构建实体经济、科技创新、现代金融、人力资源协同发展的现代产业体系，加快形成战略性新兴产业引领与传统产业数字化转型相互促进、先进制造业与现代服务业深度融合的高端产业集群，努力保持制造业占全市生产总值比重基本稳定、持续增强核心竞争力，不断提升高端和新兴产业集群增加值占全市生产总值比重。

（4）强化开放枢纽门户功能，增创国际合作和竞争新优势

围绕更好促进国内国际两个市场、两种资源联动流通，统筹重点突破与系统集成相结合、对内开放与对外开放相促进，着力强化开放窗口、枢纽节点、门户联通功能，着力推动规则、规制、管理、标准等制度型开放，率先基本形成更高水平开放型经济新体制。

（5）弘扬城市精神和城市品格，提升国际文化大都市软实力

坚持中国特色社会主义文化发展道路，围绕举旗帜、聚民心、育新人、兴文化、展形象的使命任务，持续打响“上海文化”品牌，繁荣发展文化事业产业，升级完善公共文化服务体系，深化建设更加开放包容、更富创新活力、更显人文关怀、更具时代魅力、更具世界影响力的社会主义国际文化大都市。

（6）全面推动城市数字化转型，加快打造具有世界影响力的国际数字之都

抢抓数字化发展先机，把数字牵引作为推动高质量发展的强劲动能，促进数字技术赋能提升“五个中心”建设，围绕经济数字化、生活数字化、治理数字化等重要领域率先突破，加快培育应用生态体系，推进场景再造、业务再造、管理再造、服务再造，持续推动城市数字化转型。

（7）推动长三角更高质量一体化发展，服务全国发展大局

坚持“一极三区一高地”战略定位，紧扣“一体化”和“高质量”两个关键，进一步发挥上海龙头带动作用，深化与苏浙皖分工合作，加快畅通区域经济循环，在率先形成新发展格局上探索有效路径、做好示范引领，在科技和产业创新上勇当开路先锋，在深化改革、扩大开放上加快攻坚克难，积极探索形成新发展格局的路径。

（8）优化功能布局，塑造市域空间新格局

围绕增强城市核心功能，强化空间载体保障，促进人口、土地等资源要素优化布局，科学配置交通和公共服务设施，加快形成“中心辐射、两翼齐飞、新城发力、南北转型”的空间新格局，促进市域发展格局重塑、整体优化。



图 3-9 “十四五”上海市域功能布局

(9) 全面推进乡村振兴战略，促进城乡融合发展

优先发展农业农村，加快农业农村现代化，促进城乡资源双向流动，以“美丽家园、绿色田园、幸福乐园”建设为抓手，盘活土地资源和集体资产，不断提升郊区乡村的宜居度和吸引力，促进农业高质高效、乡村宜居宜业、农民富裕富足，建设充满活力的超大城市美丽乡村、未来发展战略空间和核心功能重要承载地。

(10) 加强面向未来的现代化基础设施建设，提高超大城市服务水平

坚持以人为本、安全为重、管理为先的理念，以枢纽型、功能性、网络化和智能化为导向，整体提升各类基础设施规模能力、运行效率

和服务品质，形成系统完备、适度超前、协同高效、安全可靠的超大城市现代化基础设施体系。

（11）巩固提升生态环境质量，加快建设生态宜居城市

积极回应人民群众对城市优美生态环境的期盼，滚动实施生态环境保护和建设三年行动计划，树立绿色低碳发展理念，推动环境治理从注重末端进一步转向源头防控，从无害化治理进一步转向资源化、减量化，从政府管理为主转向各方主体多元治理，生态环境质量持续稳定向好，公众对生态环境感受度满意度不断提升，使绿色成为人民城市最动人的底色、最温暖的亮色。

（12）努力创造高品质生活，更好满足人民对美好生活的向往

坚持尽力而为、量力而行，攻坚破解“老小旧远”民生难题，大力推进优质公共服务资源向郊区和家门口延伸、向薄弱环节和重点群体倾斜，着力提升人民群众的边际感受，鼓励市场和社会力量积极参与社会共建共享，扎实推动共同富裕，让人民生活更有品质、更有尊严、更加幸福。

（13）提高城市治理现代化水平，共建安全韧性城市

坚持以人民为中心，围绕实现“一流城市一流治理”目标，强化韧性适应理念，以基层社会治理为支撑，着力加强全周期管理，全面提高科学化、精细化、智能化水平，构建共建共治共享的社会治理共同体，激发全社会活力，建设更高水平的平安上海，打造具有国际影响力的超大城市治理标杆。

（14）全面深化改革，充分激活高质量发展动力

坚持社会主义市场经济体制改革方向，使市场在资源配置中起决

定性作用，更好发挥政府作用，加快建成高标准市场体系，健全公平竞争制度，提升政府治理能力现代化水平，加强重大制度创新的充分联动和衔接配套，营造长期稳定可预期的制度环境。

2、江苏省

锚定二〇三五年远景目标，综合考虑未来发展趋势和条件，“十四五”时期江苏经济社会发展要实现以下主要目标。

——高质量发展迈上新台阶。地区生产总值年均增长 5.5%左右，到 2025 年人均地区生产总值超过 15 万元。经济运行更加稳健，经济结构更加优化，创新能力显著提升，产业基础高级化、产业链现代化水平明显提高，基本建成具有全球影响力的产业科技创新中心、具有国际竞争力的先进制造业基地、具有世界聚合力的双向开放枢纽，跨江融合、南北联动、江海河湖统筹发展格局基本形成，现代基础设施支撑力明显增强，农业基础更加稳固，常住人口城镇化率达到 75% 以上，现代化经济体系建设走在前列。

——高品质生活取得新成果。居民收入增长和经济增长基本同步，居民人均可支配收入年均增长 5.5%左右，中等收入群体比重明显提高，低收入群体增收长效机制基本建立，就业更加充分更有质量，城镇调查失业率控制在 5%左右，现代化教育强省建设走在前列，高等教育毛入学率达到 65%左右，优质均衡的公共服务体系基本建成，卫生健康体系、社会保障体系、养老服务体系的质量和水平进一步提升，人民群众“衣食住行康育娱”水平显著提升，高品质生活需求不断得到满足。

——高效能治理实现新提升。社会主义民主法治更加健全，公平

正义进一步彰显，政府行政效率和公信力显著提升，社会治理特别是基层治理水平明显提高，防范化解重大风险体制机制不断健全，突发公共事件应急能力全面增强，防灾抗灾救灾能力明显提升，发展安全保障更加有力，制度优势更好转化为治理效能。

——美丽江苏展现新面貌。生态环境治理体系和治理能力现代化取得重要突破，绿色发展活力持续增强，资源能源利用集约高效，生态环境质量明显改善，生态产品供给稳步提高，生态安全屏障更加牢固，美丽江苏建设的空间布局基本形成，自然生态之美、城乡宜居之美、水韵人文之美、绿色发展之美初步彰显，基本建成美丽中国示范省份。

——社会文明达到新水平。社会主义核心价值观深入人心，全省人民思想道德素质、科学文化素质和身心健康素质明显提高，公共文化服务提质增效，文化产业体系更加健全，文艺精品不断涌现，文化标识更加彰显，人民精神文化生活日益丰富，江苏文化影响力进一步提升，文化强省建设实现新的跃升。志愿服务发展指数达 85，全民阅读指数达 76，文化产业增加值占地区生产总值比重提升到 6% 以上。

——改革开放形成新优势。重点领域改革形成特色品牌，高标准市场体系基本建成，要素市场化配置更加健全，市场主体更加充满活力，公平竞争制度更加完善，高水平开放型经济新体制基本形成，陆海内外联动、东西双向互济的开放格局加快建立，在国内大循环中发挥重要战略支点作用，在国内国际双循环中发挥重要战略枢纽作用。

锚定二〇三五年远景目标，综合考虑未来发展趋势和条件，江苏省国民经济和社会发展第十四个五年规划的主要任务如下。

(1) 坚持科技自立自强，加快建设科技强省。突出创新在现代化建设全局中的核心地位，坚持“四个面向”，制定科技强国行动纲要江苏省实施方案，构建与新发展格局相适应的区域创新体系和产业创新模式，打造关键环节抗冲击能力体系，勇当科技和产业创新的开路先锋。

(2) 聚力打造制造强省，积极构建自主可控安全高效的现代产业体系。坚持巩固壮大实体经济根基，以培育建设具有国际竞争力的产业集群为主抓手，加快构建实体经济、科技创新、现代金融和人力资源协同发展的现代产业体系，不断提升江苏在全球产业链、供应链、价值链中的位势和能级。

(3) 全面畅通经济循环，积极拓展内需市场。坚持扩大内需战略基点，把实施扩大内需战略同深化供给侧结构性改革有机结合，注重需求侧管理，打通国际、国内两个市场，畅通政府、居民、企业三个部门，贯通生产、分配、流通、消费各环节，建立健全改进供给质量与拓展国内市场、融入全球市场联动机制，增强经济发展动力和韧性。

(4) 深化东西双向开放，加快向开放强省迈进。坚定不移积极主动扩大对外开放，以开放促改革促发展，形成新时代制度型开放新优势，加快构建陆海联动、东西互济、各展所长的开放新格局，畅通促进国内国际双循环的战略通道，着力打造对国际商品和全球资源的强大引力场，统筹深层次开放与维护经济安全，努力在全国率先建成开放强省。

(5) 奋力建设数字江苏，有力推动经济社会数字化转型。紧紧

抓住以新一代信息技术为核心的科技和产业创新机遇，充分发挥数据资源丰富、物联网发展先行和应用场景多元优势，加快构建数据驱动发展新模式，高水平推进网络强省建设，培育经济发展新动能，优化社会服务供给，提高政府治理效能，打造数字中国建设江苏样板。

（6）全面推进乡村振兴，加快农业农村现代化。坚持把解决好“三农”问题作为全局工作重中之重，全力实施乡村振兴战略，大力推进“四化同步”，强化以工补农、以城带乡，深化城乡融合发展，形成工农互促、城乡互补、协调发展、共同繁荣的新型工农城乡关系，促进农业高质高效、乡村宜居宜业、农民富裕富足，加快实现农业农村现代化。

（7）深入推进区域协调发展，大力促进省域一体化和新型城镇化。抢抓国家重大战略叠加机遇，全面融入国家发展总体格局，深化“1+3”重点功能区建设，加快江海河湖联动发展，以城市群为主体提高区域竞争力，构建形成推进省域一体化发展和新型城镇化建设的区域协调发展新格局。

（8）统筹基础设施建设，切实提高服务保障和支撑能力。坚持系统完备、高效实用、智能绿色、安全可靠方向，聚焦国家重大战略实施和省域区域经济布局，进一步优化基础设施布局、结构和功能，精准补齐短板，强化节点贯通，促进网络连通，更加全面高效地满足经济社会发展需求。

（9）全面提升人口素质，促进人的全面发展。坚持以人民为中心，优先发展教育事业，全方位全周期保障人民健康，着力解决好“一老一小”问题，进一步提升人口的科学文化和身心健康素质，不断促

进入的全面发展。

(10) 扎实推动共同富裕，不断创造人民期盼的幸福生活。坚持把实现好、维护好、发展好最广大人民根本利益作为发展的出发点和落脚点，尽力而为、量力而行，健全基本公共服务体系，推动共建共享改革发展成果，提升人民生活品质，不断增强获得感、幸福感、安全感，向着共同富裕目标作出积极有为的努力。

(11) 大力推进美丽江苏建设，促进人与自然和谐共生。坚持绿水青山就是金山银山理念，坚持尊重自然、顺应自然、保护自然，坚持节约优先、保护优先、自然恢复为主，制定深入打好污染防治攻坚战实施意见，推动实现生态环境质量根本性好转，彰显“水韵江苏”绿色转型成效和人文魅力风采，争创成为美丽中国建设的示范省份。

(12) 繁荣发展先进文化，全面提高公民文明素质和社会文明程度。坚持马克思主义在意识形态领域的指导地位，坚定文化自信，加强社会主义精神文明建设，加快提升文化创新创造发展能力，构筑思想文化引领高地、道德风尚建设高地、文艺精品创作高地，推动文化大省向文化强省跃升，当好社会主义文化强国建设的探路者、先行军。

(13) 坚定不移全面深化改革，激发现代化建设持久动力和活力。坚持和完善社会主义基本经济制度，推动有效市场和有为政府更好结合，从要素资源配置的全过程、企业产业发展的全生命周期出发来加强改革系统设计，健全改革推进落实和激励机制，加快重点改革领域新的突破，激发人民创新创业创造的活力和共建共治共享的动力。

(14) 聚焦民主法治建设，加快省域治理体系和治理能力现代化。深入贯彻习近平法治思想，落实《法治中国建设规划（2020—2025

年)》,坚持党的领导、人民当家作主、依法治国有机统一,深化法治国家、法治政府、法治社会一体建设的江苏实践,构建党委领导、政府负责、民主协调、社会协同、公众参与、法治保障、科技支撑的社会治理体系,把制度优势更好转化为社会治理效能,为现代化建设提供坚实保障。

(15)守住安全发展底线,建设更高水平的平安江苏。坚持总体国家安全观,更好统筹发展和安全,建立疫情防控和经济社会发展工作中长期协调机制,守牢安全稳定底线,防范和化解各种风险挑战,建设水准更高、品质更优、群众更认可的平安江苏。

(16)加强规划实施保障,凝心聚力开启全面建设社会主义现代化新征程。全面贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想,坚决贯彻党的基本理论、基本路线、基本方略,增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”,加强党对社会主义现代化建设的全面领导。全面建立以省级发展规划为统领、以空间规划为基础、以专项规划和区域规划为支撑的省级规划体系。统筹规划全程管理,完善目录清单、衔接审核、实施备案等管理制度。坚持政府自我评估和社会第三方评估相结合,完善规划动态评估、跟踪、预警机制,健全年度监测分析-中期评估-总结评估的全过程动态规划评估体系,严格规划动态调整和修订机制。推行规划政务信息公开,健全政府与企业、社会的沟通和交流机制,动员、鼓励、激发市场主体、社会力量和人民群众积极参与和推进规划实施。

3、浙江省

锚定二〇三五年远景目标,聚焦聚力高质量、竞争力、现代化,

发挥制度优势、提升治理效能、打造硬核成果、形成发展胜势，率先破解发展不平衡不充分问题，基本建成国内大循环的战略支点、国内国际双循环的战略枢纽，共建共治共享共同富裕先行先试取得实效，形成忠实践行“八八战略”、奋力打造“重要窗口”的系统性突破性标志性成果，争创社会主义现代化先行省。“十四五”时期浙江经济社会发展要实现以下主要目标。

——努力打造经济高质量发展高地。在质量效益明显提升基础上实现经济持续健康较快发展，增长潜力充分发挥，地区生产总值、人均生产总值分别突破 8.5 万亿元、13 万元，数字经济增加值占 GDP 比重达到 60%左右，其中数字经济核心产业增加值占 GDP 比重达到 15%。经济结构更加优化，农业基础更加稳固，产业基础高级化、产业链现代化水平显著提升，制造业增加值占 GDP 比重稳定在三分之一左右，初步建立实体经济、科技创新、现代金融、人力资源协同发展的现代产业体系。城镇化质量明显提升，常住人口城镇化率达到 75%左右，建成乡村振兴示范省，长三角一体化、“四大建设”、海洋强省、山区跨越式发展取得新的重大成效，城乡区域发展协调性进一步增强，省域一体化发展格局基本形成，在经济发展质量变革、效率变革、动力变革方面走在前列。

——努力打造三大科创高地。创新型人才队伍建设、体制机制改革、重大平台打造、创新主体培育等取得重大突破，R&D 经费支出占 GDP 比重达到 3.3%左右，重要指标实现“六倍增六提升”，初步建成一批大科学装置，基本形成新型实验室体系、区域性创新平台体系、企业技术创新体系，基本建成国际一流的“互联网+”科创高地，初步

建成国际一流的生命健康科创高地、新材料科创高地，高水平创新型省份和科技强省、人才强省建设取得重大进展，在科技创新、产业创新方面走在前列。

——努力打造改革开放新高地。以数字化改革牵引全面深化改革，基本建成营商环境最优省、市场机制最活省、改革探索领跑省，基本建成高标准市场体系，市场活力、社会活力充分激发，高质量发展、高水平均衡、高品质生活、高效能治理的体制机制更加完善；“一带一路”重要枢纽功能进一步增强，高水平开放型经济新体制基本形成，服务贸易进出口额达到 6000 亿元，在更深层次改革、更高水平开放方面走在前列。

——努力打造新时代文化高地。以党的创新理论为引领的先进文化、以红船精神为代表的红色文化、以浙江历史为依托的优秀传统文化、以浙江精神为底色的创新文化、以数字经济为支撑的数字文化全面繁荣发展，公共文化服务体系和文化产业体系更加健全，文化和旅游深度融合，文化及相关产业增加值达到 6400 亿元，文化自信充分彰显、文化形象更加鲜明、文化素质显著提升，形成具有国际影响、中国气派、古今辉映、诗画交融的文化浙江新格局，在人的现代化方面走在前列。

——努力打造美丽中国先行示范区。国土空间开发保护格局持续优化，生态环境质量持续改善，地级及以上城市空气质量优良天数比率达到 93%以上，地表水达到或好于Ⅲ类水体比例达到 95%以上，所有设区城市和 60%的县（市、区）完成“无废城市”建设，节能减排保持全国先进水平，绿色产业发展、资源能源利用效率、清洁能源发

展位居全国前列，低碳发展水平显著提升，绿水青山就是金山银山转化通道进一步拓宽，诗画浙江大花园基本建成、品牌影响力和国际美誉度显著提升，绿色成为浙江发展最动人的色彩，在生态文明建设方面走在前列。

——努力打造省域现代治理先行示范区。党的全面领导落实到各领域各方面的高效执行体系基本形成，清廉浙江建设纵深推进，政治生态更加优化，社会主义民主法治更加健全，社会公平正义进一步彰显，各领域法治化水平全面提升，“整体智治、唯实惟先”的现代政府基本建成，依申请政务服务办件“一网通办”率达到90%以上，党建统领的自治、法治、德治、智治融合基层治理体系基本形成，“县乡一体、条抓块统”高效协同治理格局基本形成，重大风险防范化解能力、突发公共事件应急能力、防灾减灾救灾能力显著增强，现代应急体系基本建成，平安建设体系更加完善，发展安全保障更加有力，在治理体系和治理能力现代化建设方面走在前列。

——努力打造人民幸福美好家园。实现更加充分更高质量的就业，城镇调查失业率控制在5.5%左右，居民人均收入增长与经济增长基本同步，城乡区域发展差距和居民生活水平差距持续缩小，中等收入群体为主的橄榄型社会结构基本形成；人民全生命周期需求普遍得到更高水平满足，高质量教育体系、健康浙江基本建成，社会保障和养老服务体系更加完善，人均预期寿命超过80岁，数字化、高品质、个性化公共服务供给更加丰富多样，在公共服务现代化方面走在前列。

锚定二〇三五年远景目标，综合考虑未来发展趋势和条件，浙江省国民经济和社会发展第十四个五年规划的主要任务如下。

(1) 实施人才强省、创新强省首位战略，加快建设高水平创新型省份。坚持创新在现代化建设全局中的核心地位，联动推进科技创新、产业创新和制度创新，打造“互联网+”、生命健康、新材料三大科创高地，构建具有全球影响力、全国一流水平和浙江特色的全域创新体系。

(2) 建设具有国际竞争力的现代产业体系，巩固壮大实体经济根基。坚持把发展经济的着力点放在实体经济上，全面优化升级产业结构，打好产业基础高级化和产业链现代化攻坚战，加快建设全球先进制造业基地，做优做强战略性新兴产业和未来产业，加快现代服务业发展，形成更高效率和更高质量的投入产出关系，不断提升现代产业体系整体竞争力。

(3) 全力打好构建新发展格局组合拳，打造国内大循环战略支点、国内国际双循环战略枢纽。坚持实施扩大内需战略同深化供给侧结构性改革有机结合，立足高水平的自立自强，全力推进科技创新，突破产业瓶颈，以有效供给穿透循环堵点，推动形成全方位全要素、高能级高效率的双循环，基本建成畅通国内大循环的战略支点和产业链供应链畅通的制造枢纽、内外贸有效贯通的市场枢纽、培育新模式新业态的商业变革枢纽、高端要素高效协同的配置枢纽，形成需求牵引供给、供给创造需求的更高水平动态平衡。

(4) 全面推进数字变革，建设新时代数字浙江。以数字科技创新为核心动力，强化云上浙江和数字强省基础支撑，加快数字化改革，完善数字生态，加快建设国家数字经济创新发展试验区，建成数字社会建设样板省、数字政府建设先行省，打造全球数字变革高地。

(5) 深化改革开放，加快构建充满活力的市场经济体制机制。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，更好发挥政府作用，激发各类市场主体活力，建立健全更加完善的要素市场化配置体制机制，构建现代地方财税金融体系，加快转变政府职能，推进更大范围、更宽领域、更深层次对外开放，打造法治化市场化国际化一流营商环境。

(6) 深入实施新型城镇化战略，推进大中小城市和小城镇协调发展。坚定不移走以人为核心、高质量为导向的新型城镇化道路，构建以大都市区为引领、大中小城市和小城镇协调发展的新型城镇化格局，实施城市更新行动，着力提升城市品质，全面推进城乡融合发展。

(7) 深入实施乡村振兴战略，加快推进农业农村现代化。坚持农业农村优先发展，始终把解决好“三农”问题作为重中之重，扎实推进“千万工程”和农业农村现代化建设行动，加快形成工农互促、城乡互补、协调发展、共同繁荣的新型工农城乡关系。

(8) 念好新时代“山海经”，推动区域协调发展。完善和落实主体功能区战略，健全区域协调发展体制机制，扎实推进长三角一体化和长江经济带发展，推动海洋经济和山区经济协同发展，加快形成“一湾引领、两翼提升、四极辐射、全域美丽”的省域空间发展总体格局。

(9) 建设现代化基础设施体系，持续优化发展硬环境。以整体优化协同融合为导向，统筹存量和增量、传统和新型基础设施发展，坚持战略性、引领性、网络型、数字化，建设集约高效、经济适用、智能绿色、安全可靠的现代化基础设施体系。

(10) 实施新时代文化浙江工程，加快推动文化大发展大繁荣。坚持以社会主义核心价值观为引领，深入实施文化建设“八项工程”，

推进文化强省、文化树人，提升文化软实力，引领社会新风尚，打造思想高地、文明高地、文化事业和文化产业高地，为铸就中华文化新辉煌贡献浙江力量。

（11）深入践行绿水青山就是金山银山理念，加快推进生态文明建设先行示范。全过程推动绿色低碳循环可持续发展，全领域打好生态环境巩固提升持久战，全地域推进生态保护修复，全方位健全环境治理体系，落实碳达峰、碳中和要求，促进人与自然和谐共生，高水平绘好新时代“富春山居图”。

（12）扎实推动共同富裕，加快构筑共建共治共享的美好家园。坚持发展为了人民、发展依靠人民、发展成果由人民共享，实施富民惠民安民、推进共同富裕新举措，稳步提高基本公共服务水平，完善人的全生命周期民生服务供给机制，促进高水平均衡，创造高品质生活，不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感，促进人的全面发展和社会全面进步。

（13）统筹发展和安全，加快建设更高水平的平安浙江。全面落实总体国家安全观，坚持底线思维，完善风险闭环管控大平安机制，积极防范应对各类风险挑战，确保政治安全、社会安定、人民安宁，努力建设平安中国示范区。

（14）推进社会主义民主法治建设，全面打造清廉浙江。坚持党的全面领导，扩大社会主义民主，打造一批有辨识度有影响力的法治建设成果，不断提高法治浙江和清廉浙江建设水平。

（15）健全规划实施机制，奋力实现规划目标任务。实现“十四五”规划和二〇三五年远景目标，必须坚持党的全面领导，更好地履

行政府职责，充分调动各方面积极性，形成高水平全面建设社会主义现代化强大合力。

3.3 区域经济发展趋势研判

1、区域经济发展平稳趋缓，向高质量、现代化方向发展

当前，区域社会经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，正在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期。高质量发展，就是能够很好满足人民日益增长的美好生活需要的发展，是体现新发展理念的发展，是创新成为第一动力、协调成为内生特点、绿色成为普遍形态、开放成为必由之路、共享成为根本目的的发展。未来区域经济将持续保持较为平稳的状态发展，发展步伐趋于平缓，但发展质量不断提升，整个社会经济朝着现代化方向发展。

2、区域经济继续向“实”发展

后疫情时代，未来区域经济将继续向实体经济方向深化发展，区域经济将从疫情创伤中走出，区域内部将着重发展制造业、抓大项目投资，向“实”而行的态势十分明显，“实体经济是一座城市发展的定海神针”，这也从侧面说明了未来发展实体经济的重要性和趋势性。

3、区域经济向“科技创新”方向发展

未来，区域经济发展将继续向创新方向发展，向信息化、智能化方向发展，新业态经济是未来区域经济发展的主流，新经济的成长，离不开科技创新的支撑和数字化的赋能，区域经济高质量发展，将形成大中小企业融通发展生态，携手打造创新型产业集群，新能源产业将持续发力，继续向汽车制造、充电桩、储能、新能源发电等方向深化发展。

第4章 区域综合交通发展现状和规划情况

4.1 区域综合交通发展现状

1、上海

(1) 公路

上海公路网规模持续增加，道路网络更加注重结构优化与功能提升，目前全市公路总里程约 1.3 万公里，高速公路里程 849 公里。公路总体呈现“两环、十二射、一纵、一横、多联”基本格局。



图 4-1 上海市路网现状图

按技术等级划分，高速公路、一级公路、二级公路、三级公路、四级公路分别占总里程的 6.5%、3.7%、29.8%、19.6%、40.5%。

(2) 铁路

目前，上海地区铁路里程约 490.9 公里，拥有京沪、沪昆、沪苏通 3 个方向 6 条通道，以及浦东、金山和沪春、南何、何杨、淞沪、新闵、吴泾、北杨、黄封、芦潮港等线路。



图 4-2 上海铁路枢纽总体布局

(3) 航运

上海港口能力持续提升。上海港集装箱吞吐量位居世界首位。集疏运体系不断优化，2024 年港口集装箱吞吐量 2.2 亿 TEU，同比分别增长 3.7% 和 8.2%。

(4) 航空

上海共有两个机场，投入运营 4 座航站楼、1 座单体卫星厅和 6 条跑道，停机坪 540 万平方米。2024 年上海航空运输市场步入加速恢复期，枢纽运营规模屡创新纪录，运营品质迈上新台阶，两场年旅客吞吐量超 1.24 亿人次，创下历史新高；两场年货邮吞吐量超 420 万吨，超过 2019 年水平。

2、江苏

(1) 公路

2024 年，宁扬长江大桥建成。阜溧高速建湖至兴化段、盐洛高速宿城至泗洪段、苏台高速七都至桃源段等建成通车，新增高速公路 280 公里、创 2010 年以来新高。沪陕高速平潮至广陵段全线完成改扩建。建成普通国省道 228 公里，新改建农村公路 2330 公里，打通公路“断头路” 168 公里。高速公路实现“县城通”以及 10 万人口以上城镇全覆盖，普通国省干线一级公路占比全国最高。2024 年，全省公路里程达 15.9 万公里,其中高速公路里程 5408 公里。

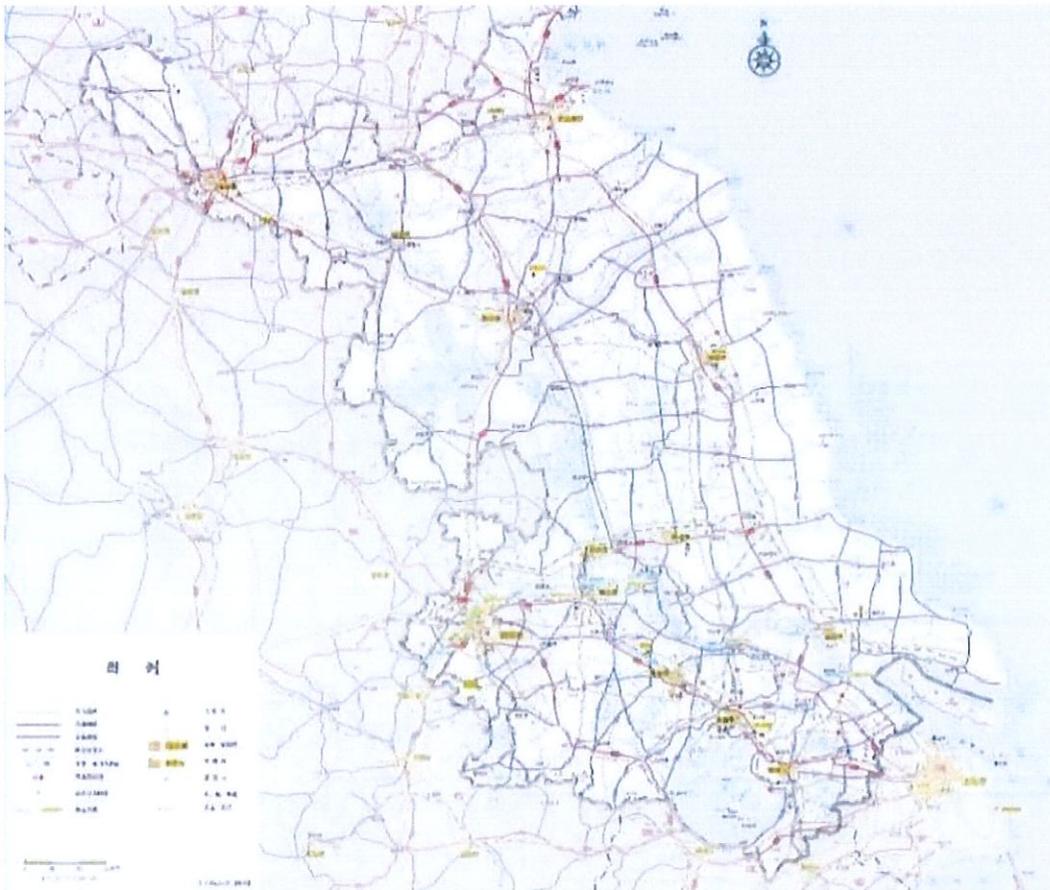


图 4-3 江苏省省道公路网现状图

(2) 铁路

2024 年沪苏湖高铁建成通车，盐泰锡常宜铁路全线开工，南京北站、苏州北站、泰州南站等综合交通枢纽和沪苏锡常城际铁路太仓先导段开工建设。北沿江高铁线下工程基本完成，通苏嘉甬高铁进入全面施工阶段，潍宿高铁、沪苏通铁路二期、宁淮城际铁路和上元门过江通道、宁芜铁路扩能改造工程有序推进，设区市全部通动车，“轨道上的江苏”主骨架基本形成。2024 年全省铁路旅客发送量首次突破 3 亿大关。

(3) 航运

2024 年，全省货物吞吐量同比增长 5.87%，集装箱吞吐量同比增

长 13.14%，成为全国首个年集装箱吞吐量超过千万标箱的内河港口企业。苏南运河二级航道整治工程全线开工，南京港新生圩改建一期、扬州港内港池等一批深水专业码头陆续投产，镇江港与宝武资源共建的长江中下游铁矿石加工示范基地圆满落地，苏港航务在沿江沿海相继建成 10 个应急保障点。

(4) 航空

全省拥有 9 个运输机场、8 个 A1 类通用机场，实现地面交通 90 分钟车程覆盖全部县（市）。全省 9 家机场共保障运输起降 49.3 万架次，同比增长 6.7%，较 2019 年增长 6.5%；客、货运输规模创历史新高，完成旅客吞吐量 6258.7 万人次，同比增长 14.2%，较 2019 年增长 7.1%，其中无锡硕放机场跨入千万级机场行列、南通兴东机场首次突破 400 万人次；货邮吞吐量 71.9 万吨，同比增长 13%，较 2019 年增长 12.1%。

3、浙江省

2024 年，浙江完成综合交通投资 4093 亿元、同比增长 9.6%，开工建设 40 个重点项目，建成杭温高铁等 30 个项目，全省高速公路里程达 5621 公里。2024 年，全省综合交通产业总产出达 3.4 万亿元，增加值 9000 亿元，占 GDP 超 10%。

(1) 公路

2024 年末全省公路总里程 12.1 万公里，其中高速公路 5621 公里。

(2) 铁路

2024 年，浙江省则开通了杭温高铁、贯通江浙沪的沪苏湖高铁，总里程突破 2100 公里。

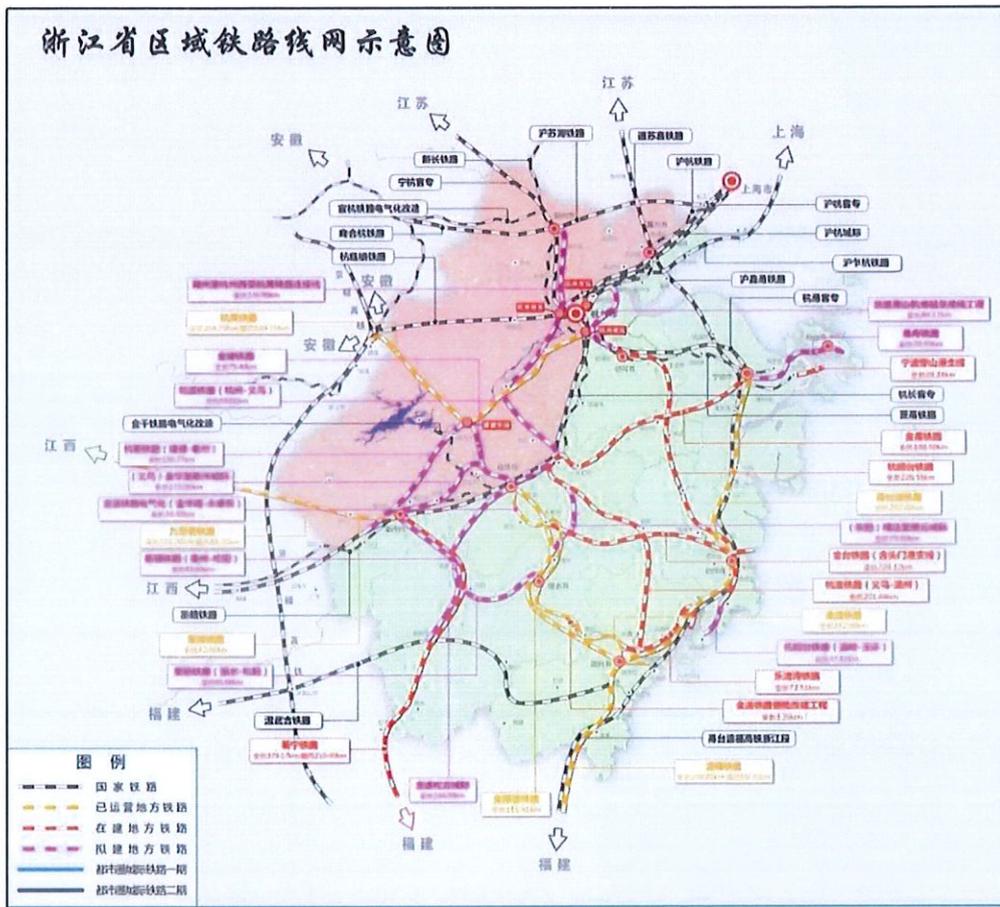


图 4-4 浙江省区域铁路线网示意图

(3) 航运

2024 年，宁波舟山港全年完成货物吞吐量 13.8 亿吨、同比增长 4%，集装箱吞吐量 3930 万标箱、同比增长 11.3%，国际航运中心指数跻身全球前 8。浙江全力建设中欧班列华东集结中心，创新“海铁联运 + 中欧班列”模式。

(4) 航空

有民航机场 7 个，杭甬温三大机场能级提升，全省机场旅客吞吐量增长 14.8%，国际货邮吞吐量增长 28%。此外，“四港”云平台上线后覆盖全国各省区，入选交通运输领域唯一一个“全国首批‘数据要素×’典型案例”。

4.2 区域综合交通发展规划

1、上海市

(1) 公路

完善浦东、虹桥、洋山、外高桥等交通枢纽的道路集散网络，研究控制青浦、松江、奉贤新城与主城区之间的快速路，预控新城、核心镇和中心镇至近沪地区的重要交通廊道。优化调整高速公路通道、枢纽和城镇空间发展的关系，提升对公共交通的服务能力，新城至中心城和重要交通枢纽的道路交通出行时间控制在1小时以内。主城区在中心城“三环十射一横十字”快速路网基础上，规划研究沪太快速路、浦星快速路、蕰川快速路等南北向通道。

根据《上海市综合交通发展“十四五”规划》，未来上海高速公路继续深化推进实施。

表 4-1 《上海市综合交通发展“十四五”规划》高速公路主要内容

方向	建设内容
总体思路	持续完善以“枢纽型、功能性、网络化、智能化、绿色化”为特征的超大城市综合交通体系建设，坚持“强枢纽、织网络、提品质、优治理、促转型”的发展策略。
	1) 强枢纽，就是要继续推进枢纽门户功能升级、辐射引领能力增强、资源配置能级提升的航运中心建设。
	2) 织网络，就是要加快完善综合立体的现代交通网。
	3) 提品质，就是要满足市民多样化、多层次的出行需要，提供更高品质的交通运输服务。
	4) 优治理，就是要强化交通设施全生命周期管理，提升精细化治理能力和水平。
	5) 促转型，就是要大力推进交通领域绿色低碳发展和数字化转型。
发展目标	打造“立体融合、人本生态、智慧高效”的高质量、现代化综合交通体系，实现国际航运中心世界一流，区域一体化交通互联互通水平全国领先，综合运输服务品质一流，交通治理能力全面现代化。

(2) 铁路

在现有虹桥站、上海站、上海南站的基础上，根据浦东国际机场

对外衔接的功能需求，新增国家沿海通道上的上海东站（祝桥），拓展浦东对外交通格局。完善安亭北站、松江南站，新增杨行站、奉贤站、南汇站等，形成“四主多辅”的铁路客运枢纽布局。

至 2035 年，铁路运输占对外客运比例达到 65%左右。优化京沪（沪蓉）、沪昆等既有铁路通道服务容量和品质，加快推进沪通铁路，规划建设沪乍杭铁路、沪杭城际铁路、沪苏湖铁路（新增），研究控制北沿江铁路、沪甬（舟）铁路。

（3）航运

至 2035 年，上海港集装箱吞吐量保持在 4000 万-4500 万标准集装箱（TEU）。提高港口国际、国内中转能力，上海港国际集装箱中转比例达到 13%。拓展国际邮轮航线，建成亚太地区规模最大的邮轮母港，年客运吞吐量达到 450 万人次左右。

上海港形成以洋山深水港区、外高桥港区为核心，杭州湾、崇明三岛等港区为补充的格局，其中洋山深水港区是上海国际航运中心集装箱深水枢纽港区、国际远洋集装箱班轮的主靠港。逐步调整黄浦江沿线、长江口货运码头功能，合理布局内河港区，对接海港。

加快高等级航道和配套港区建设发展，至 2035 年，水水中转比例达到 55% 以上，货物公路转运总量大幅下降。

（4）航空

优化航空空域使用结构，提升空中交通管理能力，提高航空设施吞吐能力和运输效率。持续改进航空网络通达性，大力发展国际运输，构建全球性航空运输网络，网络覆盖度达到国际大型枢纽机场水平。至 2035 年，上海航空枢纽设计年客运吞吐能力 1.8 亿人次左右，旅

客中转率、出入境客流比例提高至 19% 左右和 38%，货邮运量 650 万吨左右。

2、江苏省

(1) 公路

根据《江苏省高速公路网规划（2017-2035）》，到 2035 年，我省将全面建成“能力充分、覆盖广泛、便捷高效、开放互联”的高速公路网，全省高速公路网规划总里程将达到 6666 公里，总体上形成“十五射六纵十横”的布局形态。



图 4-5 江苏省高速公路布局方案图

“十五射六纵十横”中的 15 条射线分别是：南京至徐州，南京至连云港，南京至盐城，南京至南通，南京至上海，南京至上海二通道，南京至杭州，南京至杭州二通道，南京至宣城，南京至黄山，南京至芜湖，南京至合肥二通道，南京至合肥，南京至洛阳，南京至滁州。6 条纵线分别是：赣榆至吴江，东海至吴江，阜宁至宜兴，新沂至宜

兴，邳州至溧阳，徐州至明光。10条横线分别是：沛县至丰县，连云港至徐州，连云港至宿迁，滨海至泗洪，大丰至徐州，盐城至蚌埠，启东至扬州，太仓至溧水，太仓至高淳，上海至吴江。

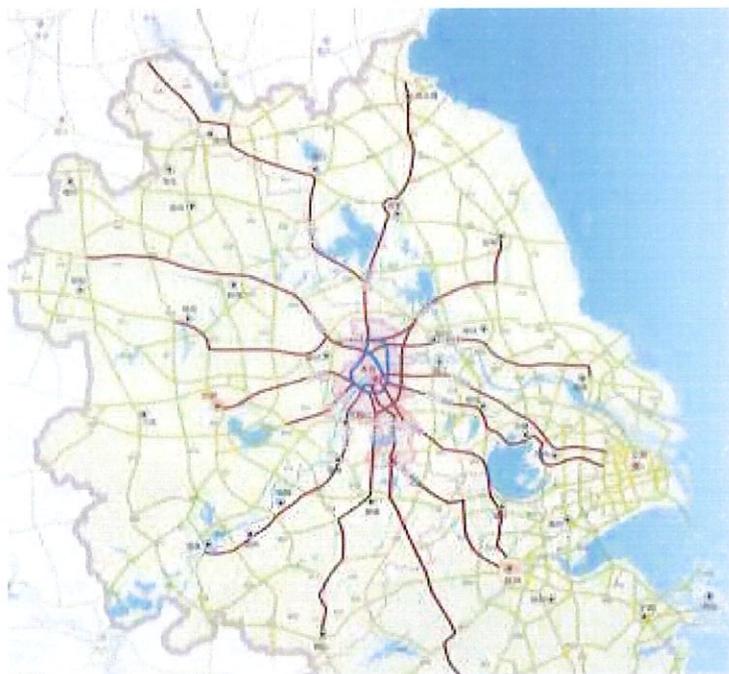


图 4-6 以南京为中心的放射状高速公路规划

根据规划，我省将深入贯彻落实“一带一路”建设、长江经济带发展、长三角一体化等国家战略，强化连云港、徐州陆桥通道节点城市地位，构建长江立体综合交通走廊，加强省际互联互通。全力推进落实扬子江城市群、沿海经济带、江淮生态经济区、淮海经济区等省重点功能区战略，提升南京首位度，支撑跨江融合，促进中心城市发展，完善综合运输大通道，提高枢纽集疏运效率。近中期（2017—2025年）建设完成高速公路约 1647 公里左右，其中新建约 776 公里、扩建约 871 公里；远期（2026—2035 年）建设完成高速公路约 1008 公里左右，其中新建约 804 公里、扩建约 204 公里。

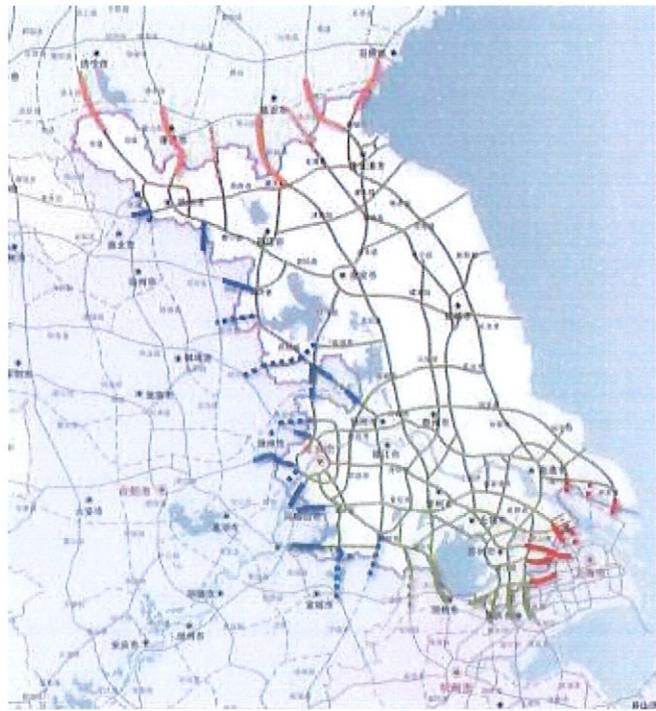


图 4-7 省际高速公路通道规划

根据未来过江交通需求，在高速公路网总体布局的基础上，我省规划了 15 个过江通道，其中新增 4 个过江通道，分别是龙潭、常泰、张靖和通沪过江通道，高速公路过江通道达到 15 座，平均间距缩短至 25 公里，布局更加均衡；规划远景展望过江通道 1 个，为海太过江通道。



图 4-8 高速公路过江通道规划

至 2035 年，全省高速公路网规划总里程将达到 6666 公里，比目前增长约 43%，面积密度增加至约 6.2 公里/百平方公里，10 万人口以上城镇、运输机场、沿江沿海重点港区、国家级开发区以及 5A 级景区覆盖率将达到 95%，节点连通度提高至 2.0，总体上实现四路连通。通过优化高速公路网格局，全省形成了 15 条以南京为中心的对外放射线路，进一步提升南京首位度，增强省会城市的辐射能力；新增省际高速公路 9 条，省际高速公路出入口增加至 42 个，完善了我省与长三角地区以及其他周边省市之间的省际高速公路布局，实现省际“主动脉”全面畅通。

（2）铁路

根据《江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划（2018-2035）》，加快苏中、苏北高快速铁路网和苏南城际铁路网建设，强化以南京为中心的 1.5 小时高铁放射网建设。建成由国家干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道组成的多层次、一体化轨道交通网，打造“轨道上的江苏”，支撑长江经济带“一轴、两翼、三极、多点”中“一极”即长三角城市群建设。提升普速铁路通行能力，加快疏港铁路专（支）线建设，形成以铁水联运为特色的铁路货运体系。

形成“三纵四横”高快速铁路网，到 2035 年，高快速铁路里程达到 5200 公里以上，省际接口达 26 个（苏鲁 6 个、苏皖 10 个、苏浙 3 个、苏沪 7 个），普速铁路总里程达到 1700 公里左右。



图 4-9 江苏省铁路网规划示意图

（3）航运

根据《江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划（2018-2035）》，到 2035 年，全面建成“两纵五横”干线航道网，省干线航道达标里程达到 4010 公里，13 条通江航道全部建成，12 条省际通道全部打通（苏鲁 2 条、苏皖 4 条、苏浙 3 条、苏沪 3 条），具备条件的县级及以上节点基本实现千吨级航道全覆盖。

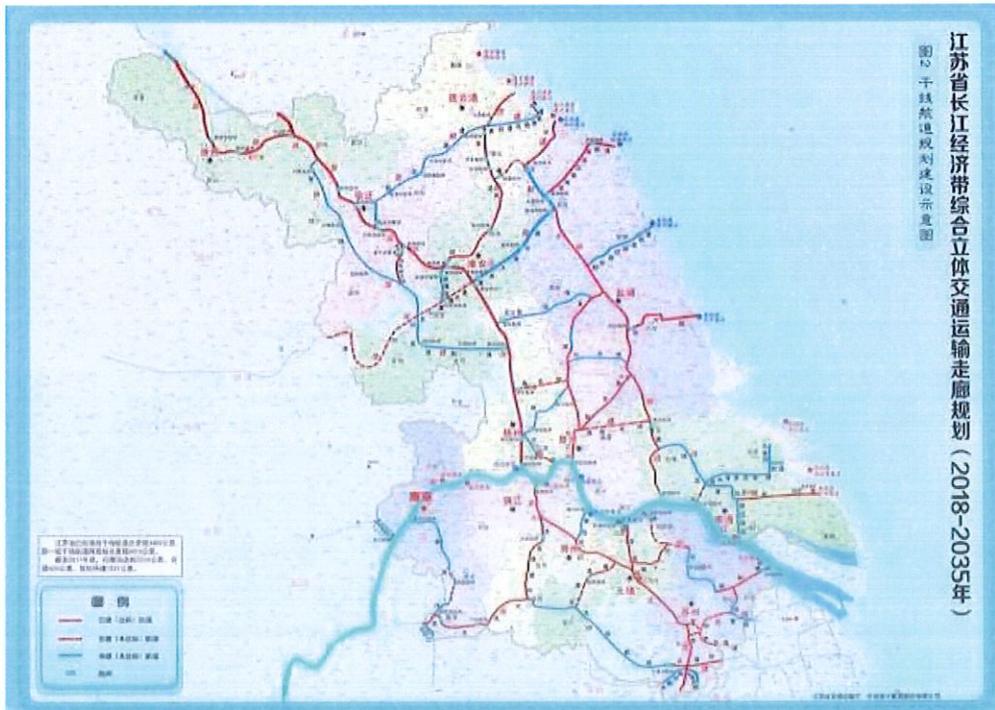


图 4-10 江苏省干线航道网规划图

(4) 航空

根据《江苏省民航“十三五”发展规划》，江苏将在保留现有 9 个民用航空机场的基础上，重点提升枢纽机场，扩充大中型机场，增强基础设施保障能力。

根据《江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划（2018-2035）》，到 2035 年，全省运输机场客货年保障能力分别达到 1.3 亿人次和 220 万吨；建成类型多样、服务广泛的通用航空体系，基本实现 15 分钟航程覆盖全省域；全省机场出入境客流比例提高至 18% 左右。



图 4-11 江苏省民用机场布局图

3、浙江省

(1) 公路

根据《浙江省高速公路网布局规划（2021-2035年）》发展目标，至2035年，浙江全面建成“覆盖全面、衔接高效、能力充分、互联一体”的高速公路网络。未来规划建设“两纵两横十八连三绕三通道”高速公路网。“两纵”为甬台温高速公路、沪杭和杭金衢高速公路；“两横”为杭宁和杭甬高速公路、金丽温高速公路；“十八连”为上三、乍嘉苏、甬金、申苏浙皖、杭徽、台缙、杭新景、黄衢南、杭浦（沪杭复线）、杭绍甬（杭甬复线）、沿海（甬台温复线）、申嘉湖（杭）、诸永、天仙、丽龙庆、龙丽温、杭长和临金高速公路；“三绕”为杭州、宁波、温州绕城高速公路；“三通道”为杭州湾宁波通道、绍兴通道和萧山通道。

至本世纪中叶，全面建成现代化高速公路网，总里程约达9000

公里，建成全域智慧化高速公路，网络规模、通道服务能力、智慧化水平全面领先，全方位支撑高水平交通强省建设。



图 4-12 浙江省高速公路网规划布局图

(2) 铁路

浙江省未来铁路呈纵横贯通、干支相连、港铁配套的“二纵、五横、两放射”的布局框架。“二纵”为沿海通道（上海—宁波—温州—福州）、沪昆通道（上海—杭州—株洲）；“五横”为湖嘉乍（湖州—嘉兴—乍浦）、宣杭甬（宣城—杭州—宁波）、九景衢金甬（九江—景德镇—衢州—金华—宁波）、黄金温（黄山—金华—温州）、南丽台（南平—丽水—台州）；“二放射”为杭州—黄山铁路、杭州—建德—衢州—丽水铁路等。

(3) 航运

未来，浙江省水路交通建设的具体目标是：充分发挥浙江省沿海港口的区位优势 and 资源优势，形成以宁波—舟山港为中心，以温台港

口、浙北港口为两翼的现代化沿海港口体系、进一步确立和提高宁波港国际集装箱远洋干线港的地位，相应发展和增强集装箱支线港及喂给港的功能，完善全省港口集装箱运输系统，使沿海港口的适应能力、服务功能、专业化水平有显著提高。规划到 2020 年，宁波—舟山港货物吞吐能力达到 8.9 亿吨，集装箱吞吐能力达到 4900 万 TEU。

(4) 航空

规划浙江省拥有民航运输机场 8 个，形成布局合理、类型多样、等级协调、规模适度的机场网络。布局上，构成中心机场（杭州萧山机场）、沿海（宁波栎社机场、温州机场和黄岩路桥机场）、内陆（金华机场、义乌机场、衢州机场）和岛屿（舟山朱家尖机场）四条机场布局轴线。

4.3 区域交通发展趋势研判

1、高质量综合立体交通网不断完善，区域交通格局已经形成并保持基本稳定

未来一段时间，区域内将继续加快推进形成现代化高质量的综合立体交通网，进一步完善现代交通物流体系，实现交通运输跨界跨业融合深度发展，交通运输开放合作水平将继续提高，统一开放的交通运输市场将被建立，区域内交通格局将在不断完善的基础上趋于稳定，都市圈、城市群之间的交通联系不断加强，组团间的交通通道将得到完善，交通流中的运输构成也将趋于稳定，从宏观到微观看，交通运输已成为形成完整内需体系的坚实支撑、国内国际双循环相互促进的重要纽带、产业链供应链安全稳定的保障基石。

2、后疫情时期交通运输业快速恢复并保持稳步增长，公路交通

在综合交通运输体系中依然占主导地位

公路运输是我们整个物流体系中非常重要的一个环节，它的优势是能够点到点、门到门，灵活性强。2024年，前三季度，我国货物运输总量为416.3亿吨，同比增长2.3%。后疫情期间，交通运输行业整体快速恢复，未来并将保持稳步增长态势。在整个综合交通运输体系中，公路运输依然占据主导地位，是整个交通运输中的重要运输方式，未来公路客运及货运运输的体量依然保持主体地位。

3、高科技产业创新发展下，智慧化、信息化是未来交通运输业发展的主流趋势

交通运输行业的智慧化发展是未来交通发展的主要方向和趋势，智慧数字交通不仅依托智慧交通大数据平台，借助GPS定位技术、互联网、云计算、物联网、智能手机等新一代信息技术，采集车流、人流、物流等信息，实现交通运行和管理的智慧化。智能铁路、智慧公路、智慧航道、智慧民航、智慧邮政等建设步伐加快，已经建成和在建的自动化集装箱码头规模均居世界前列。

第5章 基础路网交通运行分析

5.1 相关高速公路运行分析

区域范围内对沪苏浙高速公路交通运行有较大影响的高速公路主要有沪宁高速公路、沪常高速公路、常台高速公路以及常嘉高速公路，其中沪宁高速为江苏交控所辖路段，沪常高速、常台高速与常嘉高速为苏州市管高速公路。



图 5-1 项目路段周边高速公路

1、沪宁高速公路

表 5-1 沪宁高速公路部分断面历年流量

单位：辆/日

高速	断面	年份	合计	客车	货车	断面	年份	合计	客车	货车
沪宁高速	东桥枢纽->苏州新区	2014	113783	79953	33830	苏州工业园区->正仪枢纽	2014	89735	67092	22643
		2015	122788	89874	32914		2015	93535	71958	21577
		2016	126617	93504	33113		2016	98781	76729	22052
		2017	134649	99333	35316		2017	105067	80929	24138
		2018	140481	103800	36681		2018	110944	86200	24744
		2019	152085	113710	38375		2019	119160	93536	25624
		2020	139845	112188	27657		2020	112008	86671	25337
		2021	132543	106348	26159		2021	115620	86412	29208
2022	116146	88790	27356	2022	84914	56577	28337			

高速	断面	年份	合计	客车	货车	断面	年份	合计	客车	货车
		2023	146233	122020	24213	纽	2023	125225	96552	28673
		2024	150620	125681	24939		2024	128982	99449	29533
	苏州新区->苏州东	2014	111222	74394	36828	正仪枢纽->昆山	2014	99196	74965	24231
		2015	118162	79914	38248		2015	100640	77758	22882
		2016	123465	84143	39322		2016	106019	82321	23698
		2017	130944	90950	39994		2017	113863	87620	26243
		2018	137416	96198	41218		2018	120558	93002	27556
		2019	149270	106891	42379		2019	126641	98620	28021
		2020	134080	104606	29474		2020	130059	104316	25743
		2021	127638	98896	28742		2021	121913	95147	26766
		2022	108728	79854	28874		2022	95236	69709	25527
		2023	139484	113785	25699		2023	130933	105088	25845
		2024	143669	117199	26470		2024	134861	108241	26620
		苏州东->苏州枢纽	2014	123625	81987		41638	昆山->陆家	2014	94263
	2015		128007	86554	41453	2015	95559		74340	21219
	2016		131878	89392	42486	2016	100897		79150	21747
	2017		138416	96804	41612	2017	108111		84051	24060
	2018		147294	104756	42538	2018	113919		88776	25143
	2019		159115	116552	42563	2019	119414		93691	25723
	2020		143321	113295	30026	2020	104669		83071	21598
	2021		137929	109117	28812	2021	105336		81350	23986
	2022		115615	86941	28674	2022	73082		51206	21876
	2023		146527	120977	25550	2023	118298		95230	23068
	2024		150190	124001	26189	2024	121255		97610	23645
	苏州枢纽->阳澄湖服务区		2014	74028	53738	20290	陆家->花桥		2014	94559
		2015	75547	55762	19785	2015		99493	78446	21047
		2016	78753	58375	20378	2016		106906	85811	21095
		2017	83874	61615	22259	2017		116611	93154	23457
		2018	88293	65261	23032	2018		122391	98316	24075
		2019	95294	71110	24184	2019		127218	102747	24471
		2020	91234	67609	23625	2020		108588	88702	19886
		2021	92055	65290	26765	2021		110805	88214	22591
		2022	73885	48008	25877	2022		71428	50880	20548
		2023	96889	73879	23010	2023		126919	104171	22748
		2024	100280	76465	23815	2024		131361	107817	23544
		阳澄湖服务区	2014	73898	53898	20000		/		
	2015		74945	55691	19254					
	2016		78484	58579	19905					
	2017		83750	62018	21732					
	2018		88165	65866	22299					
2019	95057		71771	23286						

高速	断面	年份	合计	客车	货车	断面	年份	合计	客车	货车
	->苏州工业园	2020	87768	65805	21963					
		2021	91938	65396	26542					
		2022	73815	47917	25898					
		2023	104427	77825	26602					
		2024	106516	79382	27134					

2、沪常高速公路

表 5-2 沪常高速公路部分断面历年流量

单位：辆/日

高速	断面	年份	合计	客车	货车	断面	年份	合计	客车	货车
沪常高速	通安->天池	2014	18940	13704	5236	郭巷->车坊	2014	31784	23300	8484
		2015	17890	13042	4848		2015	34935	26317	8618
		2016	17394	12249	5145		2016	39529	29923	9606
		2017	20264	12375	7889		2017	39635	30148	9487
		2018	21634	13327	8307		2018	45748	35419	10329
		2019	22706	14640	8066		2019	51836	41991	9845
		2020	40535	21063	19472		2020	56306	46439	9867
		2021	48751	23128	25623		2021	61694	50401	11293
		2022	35538	14662	20876		2022	42664	32813	9851
		2023	47739	25516	22223		2023	56988	46502	10486
	2024	48455	25899	22556	2024	57843	47200	10643		
	天池->光福	2014	17229	11965	5264	车坊->甬直互通	2014	32997	24250	8747
		2015	17609	12712	4897		2015	36402	27496	8906
		2016	19308	10910	8398		2016	41580	31689	9891
		2017	19308	10910	8398		2017	42772	33208	9564
		2018	20839	12138	8701		2018	46614	37184	9430
		2019	21848	13527	8321		2019	50105	41379	8726
		2020	38893	19792	19101		2020	56377	47259	9118
		2021	46699	20956	25743		2021	60204	49930	10274
		2022	33858	12869	20989		2022	40975	31876	9099
		2023	48635	26044	22591		2023	63518	53619	9899
	2024	49608	26565	23043	2024	64788	54691	10097		
	光福->西山	2014	13710	9127	4583	甬直互通->甬	2014	21809	16924	4885
		2015	13754	9524	4230		2015	25051	19895	5156
		2016	16115	10886	5229		2016	29298	23484	5814
		2017	16192	8431	7761		2017	36760	29528	7232
		2018	17467	9438	8029		2018	41575	33686	7889
		2019	18225	10642	7583		2019	44090	36678	7412
		2020	34707	16285	18422		2020	50679	42033	8646
		2021	41939	17055	24884		2021	53603	43454	10149

高速	断面	年份	合计	客车	货车	断面	年份	合计	客车	货车
		2022	30532	10300	20232	直南	2022	32803	24860	7943
		2023	43135	21554	21581		2023	53901	45853	8048
		2024	43782	21877	21905		2024	54710	46541	8169
	西山->太湖标识站	2014	14969	10194	4775	用直南->张铺	2014	19723	15191	4532
		2015	15535	11087	4448		2015	23119	18284	4835
		2016	14883	10030	4853		2016	27043	21676	5367
		2017	17526	9646	7880		2017	34725	27915	6810
		2018	19173	11063	8110		2018	39327	31819	7508
		2019	20209	12534	7675		2019	41595	34547	7048
		2020	36571	17997	18574		2020	45298	37573	7725
		2021	44219	19267	24952		2021	48869	39367	9502
		2022	32313	12120	20193		2022	28995	21553	7442
		2023	46423	24856	21567		2023	50341	42851	7490
		2024	47259	25304	21955		2024	51247	43622	7625
	东山->石湖	2014	18946	13894	5052	张铺->天灯	2014	19137	15070	4067
		2015	21628	16545	5083		2015	23190	18867	4323
		2016	22732	16840	5892		2016	27391	22373	5018
		2017	25166	16044	9122		2017	34482	28294	6188
		2018	27236	17629	9607		2018	37942	31298	6644
		2019	29069	19880	9189		2019	40273	33956	6317
		2020	44947	25397	19550		2020	43837	36580	7257
		2021	51694	25955	25739		2021	48167	38948	9219
		2022	36548	15570	20978		2022	26861	19840	7021
		2023	52017	29796	22221		2023	49576	42359	7217
	2024	52797	30243	22554	2024	50320	42995	7325		
	石湖->吴中枢纽	2014	26243	18532	7711	千灯->石浦主线	2014	19117	15540	3577
		2015	29296	21338	7958		2015	23948	20103	3845
		2016	30644	22220	8424		2016	28905	24411	4494
		2017	34938	23734	11204		2017	37776	31678	6098
		2018	41249	29293	11956		2018	42239	35447	6792
		2019	45853	34423	11430		2019	43745	37581	6164
		2020	52669	34540	18129		2020	50005	41795	8210
		2021	54377	32749	21628		2021	57327	46250	11077
		2022	38136	19875	18261		2022	30909	22367	8542
		2023	50464	31581	18883		2023	54503	45684	8819
	2024	51372	32149	19223	2024	55484	46506	8978		
	吴中枢纽	2014	32308	23780	8528	/				
		2015	35645	27112	8533					
		2016	39890	30439	9451					
		2017	39732	30379	9353					

高速	断面	年份	合计	客车	货车	断面	年份	合计	客车	货车
	->郭巷	2018	44105	34216	9889					
		2019	48741	39338	9403					
		2020	52950	43426	9524					
		2021	55141	44764	10374					
		2022	39814	30590	9224					
		2023	52997	43311	9686					
		2024	53845	44004	9841					

3、常台高速公路

表 5-3 常台高速公路部分断面历年流量

单位：辆/日

高速	断面	年份	合计	客车	货车	断面	年份	合计	客车	货车
常台高速	苏州城区->苏州枢纽	2014	75162	42667	32495	平望枢纽->吴江南	2014	64348	39304	25044
		2015	77742	44722	33020		2015	67189	42001	25188
		2016	81872	46526	35346		2016	71362	44229	27133
		2017	83949	55402	28547		2017	70137	45374	24763
		2018	91948	62518	29430		2018	73169	47606	25563
		2019	98256	69180	29076		2019	76220	50831	25389
		2020	86368	77337	9031		2020	80003	60441	19562
		2021	75284	72601	2683		2021	70570	53741	16829
		2022	60413	56754	3659		2022	70628	54407	16221
		2023	80634	77300	3334		2023	82702	65980	16722
	2024	82327	78923	3404	2024	84605	67498	17107		
	苏州吴中->苏州城区	2014	75458	44172	31286	黎里->平望枢纽	2014	56165	33373	22792
		2015	79117	47199	31918		2015	58782	35691	23091
		2016	80497	46526	33971		2016	62509	37488	25021
		2017	82113	53562	28551		2017	66589	41274	25315
		2018	87338	57909	29429		2018	68565	42558	26007
		2019	91086	62012	29074		2019	71452	45522	25930
		2020	75457	66540	8917		2020	56485	39660	16825
		2021	65375	62693	2682		2021	51366	36159	15207
		2022	60413	56754	3659		2022	52615	38138	14477
		2023	71326	68002	3324		2023	60544	45940	14604
	2024	72966	69566	3400	2024	61573	46721	14852		
	吴中枢纽	2014	76730	46887	29843	盛泽->	2014	56399	33062	23337
		2015	83671	52790	30881		2015	59131	35467	23664
		2016	85320	52289	33031		2016	63091	37341	25750

高速	断面	年份	合计	客车	货车	断面	年份	合计	客车	货车
	纽->吴中	2017	89034	58911	30123	黎里	2017	67753	41175	26578
		2018	94049	63035	31014		2018	69780	42677	27103
		2019	97547	67186	30361		2019	72448	45581	26867
		2020	80190	68810	11380		2020	54194	37824	16370
		2021	74222	69637	4585		2021	51853	35957	15896
		2022	72868	66783	6085		2022	52674	37859	14815
		2023	87490	81497	5993		2023	60449	45524	14925
		2024	89065	82964	6101		2024	61537	46343	15194
	吴江->吴中枢纽	2014	76657	47747	28910	盛泽主线->盛泽	2014	55650	31150	24500
		2015	83671	52790	30881		2015	58885	33877	25008
		2016	85917	54598	31319		2016	63475	36002	27473
		2017	85532	57341	28191		2017	67753	41175	26578
		2018	88246	59358	28888		2018	69762	41226	28536
		2019	91952	63436	28516		2019	71109	43605	27504
		2020	94050	72029	22021		2020	53341	36435	16906
		2021	87004	67388	19616		2021	50491	34122	16369
	2022	82933	64152	18781	2022	52108	36738	15370		
	2023	98176	79112	19064	2023	59047	43802	15245		
	2024	99649	80299	19350	2024	59933	44459	15474		
	吴江南->吴江	2014	65578	39130	26448	/				
		2015	67907	41478	26429					
		2016	71937	43509	28428					
		2017	71090	45465	25625					
		2018	74643	48182	26461					
		2019	78159	52005	26154					
		2020	79745	60514	19231					
		2021	73456	55741	17715					
		2022	73161	55909	17252					
		2023	85537	67997	17540					
	2024	87248	69357	17891						

4、常嘉高速公路

表 5-4 常嘉高速公路部分断面历年流量

单位：辆/日

高速	断面	年份	合计	客车	货车	断面	年份	合计	客车	货车
常嘉高速	吴淞江->	2014	24408	17124	7284	周庄->	2016	5932	3800	2132
		2015	23749	16445	7304		2017	15026	10006	5020
		2016	25133	16731	8402		2018	19118	12508	6610
		2017	32395	20139	12256		2019	21582	14842	6740

高速	断面	年份	合计	客车	货车	断面	年份	合计	客车	货车
	正仪枢纽	2018	36667	23506	13161	用直枢纽	2020	54237	30214	24023
		2019	37530	24697	12833		2021	56116	27447	28669
		2020	73784	43337	30447		2022	52421	24216	28205
		2021	77883	39674	38209		2023	62487	35367	27120
		2022	68159	32360	35799		2024	63487	35933	27554
		2023	71970	38427	33543		2016	5901	3773	2128
		2024	73122	39042	34080		2017	13405	8548	4857
	用直->吴淞江	2014	22248	15714	6534	莘塔->周庄	2018	16711	10466	6245
		2015	22436	15843	6593		2019	18437	12197	6240
		2016	24234	16633	7601		2020	48553	26472	22081
		2017	32625	21084	11541		2021	53454	24934	2520
		2018	37299	24687	12612		2022	51949	23149	28800
		2019	38001	25823	12178		2023	60907	33386	27521
		2020	71884	43225	28659		2024	61821	33887	27934
		2021	77601	40021	7580		2016	1042	828	214
	2022	67968	32609	35359	2017	12444	8034	4410		
	2023	76082	42662	33420	2018	4310	3174	1136		
	2024	77223	43302	33921	2019	15917	10943	4974		
	用直互通->	2014	18993	13347	5646	汾湖枢纽->莘塔	2020	50225	27225	23000
		2015	20016	14184	5832		2021	52329	24939	27390
		2016	21992	15203	6789		2022	50316	22875	27441
		2017	29667	19193	10474		2023	59036	32769	26267
		2018	33861	22175	11686		2024	60276	33457	26819
		2019	35002	23658	11344		2016	5891	3765	2126
	用直枢纽	2020	72097	42307	29790	汾湖枢纽->芦墟	2017	3302	2424	878
		2021	75790	38780	37010		2018	4310	3174	1136
		2022	67867	32562	35305		2019	4707	3612	1095
		2023	75403	41926	33477		2020	63343	39026	24317
		2024	76986	42806	34180		2021	62482	35485	26997
		2022	57677	35392	22285		2022	58444	31541	26903
	芦墟->常嘉主线	2021	59944	33363	26581	2023	70666	44511	26155	
		2022	57014	30380	26634	2024	71938	45312	26626	
		2023	68471	42602	25869	/				
		2024	69703	43369	26335					

5.2 沪苏浙高速公路运行分析

1、断面流量分析

表 5-5 沪苏浙高速公路部分断面历年流量 单位：辆/日

高速	断面	年份	合计	客车	货车	断面	年份	合计	客车	货车
沪苏浙高速	沪苏浙全程	2014	17222	13408	3814	平望枢纽->黎里	2014	19335	15143	4192
		2015	18371	14644	3727		2015	20435	16452	3983
		2016	23113	18464	4649		2016	22812	18308	4504
		2017	26211	20817	5394		2017	32870	24900	7970
		2018	28429	22568	5861		2018	34735	26430	8305
		2019	30989	25066	5923		2019	36706	28675	8031
		2020	38839	31128	7711		2020	48707	37937	10770
		2021	36849	29431	7418		2021	44732	35489	9243
		2022	28078	20921	7157		2022	33685	25224	8461
		2023	45824	38933	6891		2023	52676	44671	8005
		2024	46620	39831	6789		2024	55334	47679	7655
	苏浙省界->七都	2014	16237	11999	4238	黎里->北库	2014	18125	14614	3511
		2015	17676	13243	4433		2015	19008	15672	3336
		2016	20299	15198	5101		2016	21176	17425	3751
		2017	23581	18241	5340		2017	31525	24113	7412
		2018	26081	20021	6060		2018	33162	25369	7793
		2019	29360	23059	6301		2019	35095	27591	7504
		2020	35608	28506	7102		2020	46802	36753	10049
		2021	34015	26960	7055		2021	44028	35066	8962
		2022	26938	19846	7092		2022	33134	24859	8275
		2023	42490	35859	6631		2023	51867	44093	7774
		2024	/	/	/		2024	54038	46686	7352
	七都->横扇	2014	16527	12804	3723	北库->汾湖枢纽	2014	17259	13916	3343
		2015	17780	14150	3630		2015	18122	14988	3134
		2016	20562	16439	4123		2016	20398	16860	3538
		2017	24664	20026	4638		2017	31274	23988	7286
		2018	27542	22303	5239		2018	32950	25282	7668
		2019	30707	25195	5512		2019	34807	27425	7382
		2020	38104	30761	7343		2020	48051	37463	10588
		2021	36520	29354	7166		2021	44085	34925	9160
		2022	27863	20817	7046		2022	32876	24513	8363
		2023	45011	38326	6685		2023	51636	43792	7845
		2024	47706	41038	6668		2024	53756	46316	7440
	横扇->	2014	17256	13219	4037	汾湖枢纽	2014	17259	13916	3343
		2015	18394	14507	3887		2015	18122	14988	3134
		2016	21163	16818	4345		2016	19360	15589	3771

高速	断面	年份	合计	客车	货车	断面	年份	合计	客车	货车
	平望	2017	25154	20307	4847	纽->汾湖	2017	23199	19409	3790
		2018	27727	22293	5434		2018	24571	20738	3833
		2019	30849	25134	5715		2019	25943	22237	3706
		2020	38398	30772	7626		2020	28361	23936	4425
		2021	36804	29380	7424		2021	27700	22450	5250
		2022	28152	20823	7329		2022	21087	16019	5068
		2023	44940	38043	6897		2023	36756	31587	5169
		2024	47226	40405	6821		2024	37933	33033	4900
	平望->平望枢纽	2014	18585	14219	4366	汾湖->苏沪主线	2014	18031	14598	3433
		2015	19777	15612	4165		2015	18981	15790	3191
		2016	22859	18169	4690		2016	21157	17728	3429
		2017	27350	22100	5250		2017	24235	20571	3664
		2018	30279	24489	5790		2018	25357	21700	3657
		2019	33351	27359	5992		2019	26441	22904	3537
		2020	41992	33681	8311		2020	28282	24027	4255
		2021	39417	31541	7876		2021	27936	22657	5279
		2022	29660	21940	7720		2022	28078	20921	7157
		2023	47526	40200	7327		2023	36023	30860	5163
2024	49920	42750	7170	2024	37544	32632	4912			

注：数据来源于江苏省高速公路联网运营管理中心。年度统计数据可能会与基金管理人按月度统计数据计算的年度数据存在偏差。

2、收费站流量分析

表 5-6 沪苏浙高速历年收费站出入口流量数据表

年份	站名	汾湖	北厍	黎里	平望	横扇	七都
2014年	出口	685621	579989	548533	470419	296341	724224
	入口	538522	514621	533692	464546	266287	680025
2015年	出口	750021	595496	585436	515894	281241	864475
	入口	583807	541819	589162	511527	264971	825928
2016年	出口	818741	635442	671676	633396	318534	1034082
	入口	639881	582980	655957	655188	301804	1026945
2017年	出口	792666	605655	753855	807881	407861	1169413
	入口	695927	559714	656834	804312	380715	1152220
2018年	出口	784319	569232	823663	972267	536450	1297388
	入口	743265	551088	703684	974978	518893	1287838

年份	站名	汾湖	北厍	黎里	平望	横扇	七都
2019年	出口	827000	600085	853862	1122744	611012	1332024
	入口	847128	585660	710176	1162842	575041	1302382
2020年	出口	918444	650247	561645	1116872	597197	1125052
	入口	925830	679634	575163	1119348	613515	1147086
2021年	出口	1020816	674081	601581	1128856	593898	1116079
	入口	993202	697302	543967	1056615	564861	1126307
2022年	出口	745208	475673	354827	825073	439237	861347
	入口	758480	482423	332859	670708	449200	887434
2023年	出口	1115734	705637	529351	1279967	585173	1183688
	入口	1109840	711352	475453	1048181	615473	1249789
2024年	出口	1148154	750842	619849	1346621	644921	1191326
	入口	1131023	738341	533780	1089498	652172	1330803

通过对沪苏浙高速历年收费站出入口流量数据进行汇总整理，可以看出，沪苏浙高速公路出入口流量呈先增大后减小趋势，流量达到高峰的时间段主要集中在2019年至2021年，2023年疫情后，交通出行快速反弹，加上旅游出行激增，在2024年出入口流量有较大增幅。

3、车型结构分析

表 5-7 项目路段历年车型比例 (%)

年份	客车	货车	客 1	客 2	客 3	客 4	货 1	货 2	货 3	货 4	货 5	货 6
2014	77.85	22.15	72.27	1.32	0.46	3.80	6.93	6.29	2.45	0.67	5.81	/
2015	79.71	20.29	74.15	1.43	0.53	3.6	6.05	6.18	2.37	0.75	4.94	/
2016	79.89	20.11	75.01	1.17	0.53	3.18	5.48	6.16	2.48	0.90	5.09	/
2017	79.42	20.58	75.30	1.03	0.50	2.59	5.37	6.31	2.35	0.98	5.56	/
2018	79.38	20.62	75.89	0.85	0.51	2.13	5.01	6.29	2.29	1.03	6.00	/
2019	80.89	19.11	77.79	0.71	0.50	1.89	4.19	5.80	2.18	0.94	6.01	/
2020	80.15	19.85	78.83	0.32	0.27	0.73	4.30	4.87	2.61	1.55	1.46	5.06

年份	客车	货车	客 1	客 2	客 3	客 4	货 1	货 2	货 3	货 4	货 5	货 6
2021	79.87	20.13	78.47	0.27	0.31	0.82	5.71	4.91	2.45	1.41	0.90	4.75
2022	74.51	25.49	73.67	0.18	0.17	0.49	6.35	5.68	2.97	1.90	1.67	6.91
2023	84.96	15.04	83.71	0.20	0.34	0.71	4.96	3.57	1.60	0.88	0.51	3.53
2024	85.44	14.56	84.29	0.15	0.33	0.66	5.16	3.48	1.40	0.70	0.45	3.37

通过对沪苏浙高速公路历年车型比例进行汇总整理，可以看出，沪苏浙高速公路的主要车型为客车，客车占比约为货车占比的 3~4 倍，其中客 1 的依然占主导地位。

5.3 沪苏浙高速流量影响分析

沪苏浙高速是沪渝高速的重要组成部分，是长三角地区向西对外的主要快速通道之一，是国家高速公路网东西向干线之一，本项目主要服务上海、江苏、浙江等地区其对外的交通出行功能，其交通流量的来源主要为上海方向对外的交通出行、苏州南部的对外交通出行以及部分苏州北部地区过境交通。

沪苏浙高速交通流量发展主要的影响因素包含以下几个方面：

1、区域经济发展形势

经济发展的形势在一定程度上影响了交通运输客运及货运业的发展，经济形势好，经济增长率高，意味着各行各业的发展态势良好，那么交通运输业发展也较好，客运、货运等运输需求也大，高速公路流量将呈现增长态势；反之，交通运输业呈现萎缩状态，交通流量将增长缓慢、甚至下降。

长三角一体化发展上升为国家战略已经 5 年，前期的磨合、积累带来的效果越来越明显，“区域分工更明确，区域内大产业链、全产业链越来越完善、平衡，传统产业链在长三角拉长、资源配置更完善，

新兴产业链扩散得更快。在后疫情时期，区域经济迅速恢复，2024年，长三角三省一市 GDP 总量达 33.17 万亿元，占全国 GDP（134.9 万亿元）的 24.58%，相较 2023 年占比进一步提升，在区域协同创新、基础设施联通、生态环境协同共治、民生保障等多方面取得显著成效。

从区域经济发展态势来看，未来地区交通运输发展水平将继续保持较为平稳的节奏，客货运输需求将随着地区发展稳步增长。

2、区域交通发展格局

区域综合交通体系的格局，一定程度上决定了整个区域交通流量的分布和分配，交通格局的变化也必然会影响交通流量的分配。公路交通作为综合交通体系中重要的运输方式，综合交通体系格局变化、公路网布局变化等，都将对区域路网的流量分配产生一定影响。

目前，长三角地区综合交通发展取得重大成就，重大基础设施基本联通，交通干线密度高，省际高速公路基本贯通，主要城市间高速铁路有效连接，沿海、沿江联动协作的航运体系初步形成，区域机场群体系已建立。长三角地区综合立体交通网已基本成型，交通网络建设已经相当完善，尤其是高速公路网络已相当成熟，区域通道已经形成客货运运输，网络上客运流量、流向、网络流量分配也逐步稳定。

2024 年 12 月 26 日，沪苏湖高铁正式开通运营，一个月来，沪苏湖高铁安全运送旅客逾 250 万人次。作为长三角一体化基础设施互联互通的重大项目，沪苏湖高铁连接起上海、苏州、湖州三座城市，沪苏湖高铁的开通运营，一定程度上分流了沪苏浙高速公路的流量。

3、项目自身交通条件

影响高速流量发展的因素中，高速公路自身的通行条件也起到了一定的作用，交通通行条件好，必然会对周边其他运输方式或其他运输通道上的流量产生吸引，反之，交通通行条件和运行服务水平差，也将会使原先通道上的车流转移至其他运输方式或其他运输通道上。

目前，沪苏浙高速江苏段，为双向6车道标准，现状日均流量4.6万辆/日，饱和度在0.43左右，服务水平在二级，运行情况良好，沪苏浙高速还有较大容量富余，能够满足未来区域客货运输需求增长，因此，沪苏浙高速自身运行状态能够适应未来区域运输增长的需求。

沪渝高速上海段改扩建于2024年启动，如果按照通常施工保通原则，占一还一，能够保障原有道路通行需求，改建期间主要是影响的上海段的通行效率，与此同时上海段有G318作为地面道路分流，对江苏段原有车流的影响应该不大，综合来看，沪渝高速上海段改扩建对江苏段原有流量分流绕行的影响很小。

第 6 章 交通流量预测分析

6.1 预测思路

本项目交通流量预测总体上按照“四阶段”的预测思路，项目远景交通量包括全部三种基本交通量，即趋势交通量、诱增交通量和转移交通量。

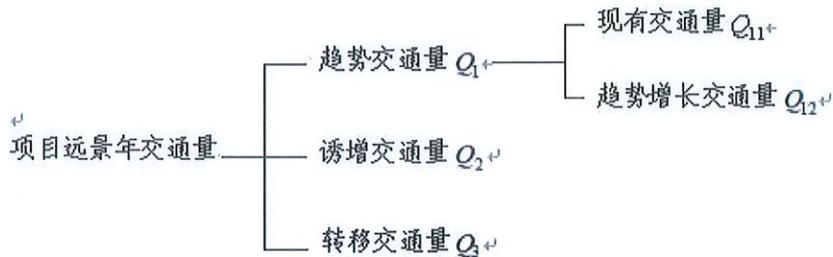


图 6-1 项目远景交通量组成

1、趋势交通量

趋势交通量是随着经济社会的发展而自然增长的交通量。新建项目的通车，使得通道内高速公路与干线公路格局更为合理，对于沿线乡镇对外出行利用也较便捷，因此将对区内出行产生重新分配。本项目将通过区域内全路网交通量分配技术获得正常趋势交通量在本项目上的交通量分配，得到拟建项目正常趋势交通量。

2、诱增交通量

诱增交通量是由于本项目建成而新产生的交通量。诱增交通量主要是由于原来道路条件较差通行能力和服务水平低的限制未出行，在项目建成后，道路条件改善后而诱发的交通出行；由于道路条件改善后，导致沿线地区产生新的经济点和生产企业的布局调整而新产生的交通量。

3、转移交通量

转移交通量是指由于建设项目的实施，引起区域交通条件的变化，而使其他运输方式与公路建设项目间相互转移的交通量。

交通量预测以现状高速公路流量与普通干线公路观测流量为基础，并结合补充调查情况，依据现状年 OD，进而分析生成各项目的预测基本交通量，利用弹性系数法得到特征年趋势型交通量。以项目区域路网完善和地区经济社会发展，以及项目周边路网的新建、改扩建为重点考虑转移交通量与新增交通量，得到各年份观测车型交通量。预测思路如下图。

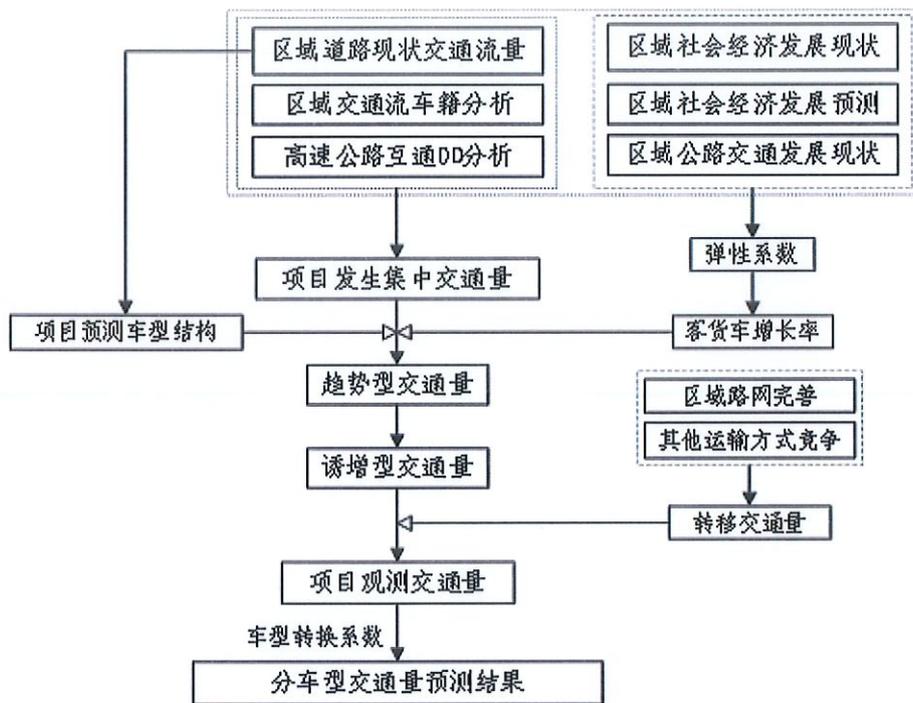


图 6-2 交通流量预测总体思路

6.2 预测前提假设

1、假设沪苏浙高速公路在 2025 年至 2033 年内，能够按照现行收费政策持续经营，本报告未考虑收费水平可能发生的变化。

2、国家和地方有关法律、法规、行业政策以及宏观经济环境等无重大变化。

3、无其他人力不可抗拒因素和不可预见因素对企业造成重大不利影响。

4、假设江苏沪苏浙高速公路有限公司在现有的管理方式和管理水平的基础上，经营范围、方式与目前方向保持一致。

5、假设江苏沪苏浙高速公路有限公司的经营者是负责的，且其管理层有能力担当其职务和履行其职责。

6、除非另有说明，假设江苏沪苏浙高速公路有限公司完全遵守所有有关的法律法规。

7、沪苏浙高速公路所处地区经济环境保持正常发展。在预测年限内假定宏观经济运行稳定，社会经济各项指标持续增长。疫情后，长三角一体化建设进度加快，苏州、湖州、上海等地区规划初期三年经济发展速度明显提升，后续趋于平稳。长三角生态绿色一体化发展示范区按照规划正常推进实施。

8、未来年度各类车型结构基本保持不变。

9、通苏嘉甬高速铁路 2027 年开通运营。

6.3 预测参数标定

1、预测年限

以历史年数据为研究基础，2024 年为预测基年，2025 年至 2033 年逐年预测。特征年 2025 年、2030 年、2033 年。

2、数据格式

预测数据基本单位为分路段、分车型的年平均日交通量的绝对量（辆/日）和相对量（标准车/日）。

3、经济增长数据

根据区域发展现状及发展规划，结合区域未来发展趋势，确定区域未来经济增长情况。

表 6-1 区域经济增长率情况

地区	增长目标	区域	增长目标
常州市	5.0%	徐州市	6.5%
淮安市	6.0%	盐城市	6.0%
连云港市	8.8%	扬州市	6.0%
南京市	6.5%	镇江市	6.0%
南通市	6.5%	安徽省及以西	6.5%
苏州市	6.0%	山东省及以北	5.5%
泰州市	5.5%	上海市	5.0%
无锡市	6.0%	浙江省及以南	5.5%
宿迁市	6.5%		

4、交通小区划分

以项目影响地区为主、兼顾周边地区的分区原则，结合项目路段所在区域的行政区划、区域现状路网形态结构和交通流量流向特征，本次研究以江苏省高速公路收费站服务区域划分 449 个交通小区，按照收费站所处区县划分为 85 个交通中区，并按照收费站所属 13 地市进行合并，省外划分上海、浙江及以南、山东及以北、安徽及以西 4 个交通大区，共计 17 个交通大区。如下表所示。

表 6-2 交通小区划分

大区编号	大区名称	包含小区
1	南京市	南京主线站等 44 个交通小区
2	无锡市	无锡收费站等 37 个交通小区
3	徐州市	徐州收费站等 28 个交通小区
4	常州市	常州收费站等 33 个交通小区
5	苏州市	苏州收费站等 73 个交通小区
6	南通市	南通北收费站等 41 个交通小区
7	连云港市	连云港北收费站等 26 个交通小区
8	淮安市	淮安收费站等 23 个交通小区
9	盐城市	盐城东收费站等 28 个交通小区
10	扬州市	扬州南收费站等 30 个交通小区
11	镇江市	镇江收费站等 22 个交通小区
12	泰州市	泰兴收费站等 26 个交通小区

大区编号	大区名称	包含小区
13	宿迁市	宿迁收费站等 18 个交通小区
14	安徽及以西地区	苏皖省界 5 个交通小区
15	山东及以北地区	苏鲁省界 5 个交通小区
16	上海地区	苏沪省界 5 个交通小区
17	浙江及以南地区	苏浙省界 5 个交通小区

5、基年高速 OD

本次研究的基年 OD 以江苏高速公路联网中心提供的 2014 年至 2024 年联网收费刷卡数据为基础，通过计算、修正、处理得到全年高速公路收费站之间的 OD，按收费站所处交通大区进行合并得到高速公路路网的 OD。

表 6-3 基年（2024 年）客车 OD 表

O/D	1 南京	2 无锡	3 徐州	4 常州	5 苏州	6 南通	7 连云港	8 淮安	9 盐城	10 扬州	11 镇江	12 泰州	13 宿迁	14 安徽及以西	15 山东及以北	16 上海	17 浙江及以南	合计
1 南京	119788	7465	573	12554	6953	9254	1326	7402	1966	6694	13767	5159	3384	9	1213	1163	292	198962
2 无锡	6984	67030	280	19180	31863	4967	373	1019	2674	2246	2977	9265	686	9	488	2059	497	152596
3 徐州	590	319	37641	224	351	326	2429	1069	517	393	146	169	3069	110	5469	153	1	52977
4 常州	12307	19697	224	44386	10523	2118	217	821	986	2439	8104	3348	531	8	296	918	330	107256
5 苏州	6824	33081	433	10767	223553	18157	679	1055	4293	2073	2482	4474	790	8	815	46566	873	356924
6 南通	10580	5075	267	2123	19120	84593	504	526	4309	1832	1168	3845	343	1	624	14306	1	149217
7 连云港	1389	399	2114	240	355	718	37550	3241	1965	252	116	261	691	0	3796	255	0	53341
8 淮安	7299	1197	1190	792	936	634	3279	18110	1608	2061	655	525	5507	8	913	662	4	45380
9 盐城	1940	3422	578	901	2005	5483	1953	1791	39941	799	585	2596	725	0	1062	1429	1	65213
10 扬州	6719	2702	334	2486	1872	1908	207	2110	866	30233	6260	7778	731	16	344	1476	14	66054
11 镇江	13722	3170	137	7971	2467	1152	112	620	603	6125	16085	3592	299	7	191	323	10	56588
12 泰州	5063	9418	187	2789	2152	3823	249	562	2550	7677	3629	23687	317	3	344	863	2	63317
13 宿迁	3294	761	3351	502	670	408	708	5213	605	817	333	313	16984	41	1417	360	4	35779
14 安徽及以西	25	25	276	22	23	3	0	23	0	41	20	8	101	2988	2281	18461	11686	35983
15 山东及以北	3062	1239	13877	750	2068	1582	9630	2315	2695	874	483	872	3593	8321	141	9840	10919	72260
16 上海	2319	5069	315	2166	117997	36181	566	947	3577	1853	570	2046	538	6617	1165	15799	19852	217577
17 浙江及以南	742	1260	3	838	2217	2	0	9	3	32	27	6	9	11533	770	22263	7146	46861
合计	202647	161328	61780	108693	425127	171309	59783	46832	69159	66441	57406	67945	38299	29680	21329	136895	51632	1776285

表 6-4 基年（2024 年）货车 OD 表

O/D	1 南京	2 无锡	3 徐州	4 常州	5 苏州	6 南通	7 连云港	8 淮安	9 盐城	10 扬州	11 镇江	12 泰州	13 宿迁	14 安徽及以西	15 山东及以北	16 上海	17 浙江及以南	合计
1 南京	18443	1402	116	1865	1202	8594	339	1161	277	1008	2530	759	331	15	1298	703	80	40122
2 无锡	1425	12045	123	6070	10344	1801	164	283	394	1030	859	3875	184	29	937	1624	122	41307
3 徐州	112	101	14200	83	134	96	936	463	154	53	67	53	742	90	4597	78	0	21956
4 常州	1655	5886	88	11010	3808	766	93	200	190	962	1646	1204	122	18	510	539	58	28752
5 苏州	1278	10807	113	4052	54290	9033	277	278	1077	769	813	1542	241	20	1314	14114	276	100297
6 南通	9854	1995	63	706	9147	11489	209	177	1381	535	458	945	78	1	541	5496	0	43074
7 连云港	332	113	827	97	208	291	10453	1272	1430	90	57	112	347	0	11511	279	0	27418
8 淮安	1123	248	531	193	273	196	1350	5710	679	446	293	157	2172	6	1210	221	2	14810
9 盐城	386	329	142	205	688	1380	1345	681	4271	98	118	453	202	0	1107	488	0	11891
10 扬州	993	681	51	1075	734	593	40	444	87	6245	3560	1416	159	12	265	490	2	16846
11 镇江	2472	841	77	1708	763	620	52	333	113	3645	1540	2874	224	18	360	417	5	16062
12 泰州	757	1567	48	1060	1216	998	84	162	463	1387	2895	3682	70	4	292	522	1	15207
13 宿迁	1123	248	531	193	273	196	1350	5710	679	446	293	157	2172	6	1210	221	2	14810
14 安徽及以西	37	70	214	42	47	3	0	15	0	32	42	10	17	319	1324	2778	14573	19523
15 山东及以北	3109	2243	11010	1220	3144	1295	27566	2897	2651	636	863	700	2408	7505	11	17215	5295	89767
16 上海	1021	3813	172	1178	33733	13096	647	369	1158	774	518	1196	179	5454	2994	5122	4669	76092
17 浙江及以南	191	291	1	138	660	1	1	5	1	5	14	3	4	8891	5183	6826	3509	25722
合计	44309	42680	28304	30894	120666	50447	44905	20160	15004	18159	16566	19137	9651	22387	34664	57133	28593	603659

6.4 交通生成预测

1、预测模型选定

区域交通生成量（交通发生集中量）是社会经济发展对运输需求的具体反映。发生集中交通量的预测以社会经济发展趋势为基本依据，常用的方法有：增长率法、相关分析法、强度分析法等。

相对而言，增长率法我们有比较成熟的经验，指标也易于把握，资料的占有也比较具备，因此本次研究推荐采用增长率法预测未来发生集中交通量。具体方法为：分析历史年各小区交通增长与经济生长的关系，并推算将来交通与经济之间的弹性关系，然后根据各区域未来经济增长率，推算相应小区发生集中交通量的增长率，进行预测。

常用的交通指标主要有路网交通量、运输量等，经济指标主要有国内生产总值（GDP）、工农业产值等。根据经验，交通量和运输量与 GDP 之间有着最为直接、敏感的相关关系，而且各地区将来的经济发展目标均以 GDP 作为衡量指标。经济指标中工农业总产值由于存在着重复计算，不能完全反映经济实际发展，因此弹性系数计算时经济指标选择 GDP 作为分析对象。交通指标中的运输量，由于目前统计年鉴中提供的主要是专业交通运输部门的运输量，难以得到确切的全社会运量资料，因此目前的运量资料尚有一定的片面性。同时通过运量反推交通量时，需要确定实载情况、运营特征等一些指标，会产生一定的偏差。而路网交通量则直接反映了公路交通需求的发展状况，且资料具有连续性、全面性的特点，因此弹性系数计算时的交通指标采用路网交通量。

各经济小区范围内交通量的发展趋势，基本上反映了该小区交通

生成量的增长趋势，本次研究对交通量增长与各区的经济增长进行弹性系数分析，用各区的预测 GDP 增长率推算各小区交通量的未来增长率。

2、弹性系数预测分析

(1) 研究理论方法

弹性系数用幂指数回归分析法计算。

$$\ln T_i = \alpha_i + \beta_i + \ln E_i$$

α_i : 回归参数;

β_i : 即为 i 区的交通增长弹性系数;

T_i : 客车或货车的交通量;

E_i : i 区 GDP (1978 年可比价)。

理论上说，上述 T_i 值应为客货运量或周转量，然后通过车辆平均载客货吨位，推算交通量。但从江苏省的情况看，全省客运（周转）量增长率低于货运（周转）量增长率，而道路上客车的增长率却高于货车增长率，这一方面反映了货运的单车平均运输吨位的增长高于客运单车的平均载客人数的增长，符合货物运输组织的更趋合理与小客车迅猛增长的发展趋势。另一方面，也反映了由于统计口径的不断扩大变化而造成的数据统计差异。由于交通量观测方法多年来较为一致，并且车辆载货率等参数难以调查，因此，本项目弹性系数的计算以客货车交通量为基础，避免了由于调查口径变化或换算系数不准确而带来的计算上的较大误差。

交通量的值以高速公路特征路段代表性的观测点的资料为基础。

(2) 历史年经济和交通量

收集整理 1999-2023 年项目区域附近的国、省道有代表性的特征观测点交通量资料。包括小货、中货、大货、拖挂、小客、大客共 6 种车型，计算弹性系数时适当合并，将小货、中货、大货、拖挂、集装箱合并为货车，小客、大客合并为客车，只计算货车和客车的交通量弹性系数。由此得到各区客车、货车的历年交通量。

(3) 未来弹性系数的确定

未来弹性系数的确定采用曲线拟合的方法，首先分析区域的客、货运量、交通量与经济指标的弹性发展趋势，在宏观上把握弹性系数的变化规律，同时参考经济、交通发展情况类似的国家和发展地区的发展轨迹，最后确定未来年货、客车弹性系数变化模型参数，预测未来年客、货车弹性系数。

就客运而言，随着各影响区域经济的发展及人民生活水平的提高，商务旅客出行和新的旅游出行必将大幅度增加，因此未来出行的绝对数将迅速增加，预计客运量弹性系数将继续保持下降，但速度会较为缓慢。就货运而言，根据国内外的经验，在经济发展初期，因工业、基础产业的迅速发展，需运送大量的原材料和初级产品，公路货运需求较大，公路货物的运输弹性系数较大。随着工业化发展及产业结构的调整，产业结构转向技术密集型，产品运输向轻、小、高附加值方向发展，货物运量减少，货运弹性系数呈下降趋势而小于 1.0。

公路客运与货运在不同时期的增长率也不一样。在经济发展初期，货运增长速度比客运快，即货运弹性高于客运弹性。但在经济发展过程中，随着国民收入的增加及人民生活水平的提高，人们对出行的需求也会不断提高，人均出行次数大幅度提高，公路客运增长速度要高

于公路货物运输量，货运弹性系数必将小于客运弹性系数。弹性系数还与地区发展的阶段性相关，因而在总的趋势中呈某种起伏。

由于项目所经区域的现况路网交通量由各当地交通和其他地区的过境交通组成，分析该地区历史年交通量和各地区经济的弹性关系的发展趋势，同时，参照国外的公路交通发展规律，对货、客交通量的弹性系数序列用指数函数拟合，拟合模型采用定量和定性相结合的方法，近期以定量为主，远期以定性为主。

表 6-5 各区域客车弹性系数

地区\年份	2025	2026-2030	2031-2035
常州市	1.20%	1.10%	0.90%
淮安市	1.50%	1.30%	1.10%
连云港市	1.50%	1.30%	1.10%
南京市	1.50%	1.30%	1.10%
南通市	1.00%	0.90%	0.80%
苏州市	1.50%	1.30%	1.10%
泰州市	0.90%	0.80%	0.70%
无锡市	1.00%	0.90%	0.80%
宿迁市	1.50%	1.30%	1.10%
徐州市	1.50%	1.30%	1.10%
盐城市	1.50%	1.30%	1.10%
扬州市	1.50%	1.30%	1.10%
镇江市	1.20%	1.10%	0.90%
安徽省	1.50%	1.30%	1.10%
山东省	1.50%	1.30%	1.10%
上海市	1.00%	0.90%	0.80%
浙江省	1.20%	1.10%	0.90%

表 6-6 各区域货车弹性系数

地区\年份	2025	2026-2030	2031-2035
常州市	1.50%	1.30%	1.10%
淮安市	0.90%	0.80%	0.70%
连云港市	1.50%	1.30%	1.10%
南京市	1.50%	1.30%	1.10%
南通市	1.50%	1.30%	1.10%
苏州市	1.20%	1.10%	0.90%
泰州市	1.20%	1.10%	0.90%
无锡市	1.20%	1.10%	0.90%
宿迁市	1.50%	1.30%	1.10%
徐州市	1.20%	1.10%	0.90%
盐城市	1.50%	1.30%	1.10%
扬州市	1.50%	1.30%	1.10%
镇江市	1.50%	1.30%	1.10%
安徽省	1.50%	1.30%	1.10%
山东省	1.20%	1.10%	0.90%
上海市	1.20%	1.10%	0.90%
浙江省	0.90%	0.80%	0.70%

3、交通增长率预测

预测未来特征年交通量时，根据需要，车型划分为货、客车两种。交通量的增长采用下式计算。

特征年交通量增长率 = 特征年经济增长率 × 特征年弹性系数。

其中，经济增长率的预测参考省经济计划中心对全省未来 10 年经济发展的预测结果，以及综合考虑沪苏浙地区综合发展规划以及长三角一体化建设，分析项目影响区域在一定的外部环境下国内生产总值和市场需求之间的最佳协调性，从而得出未来年项目影响区域国内

生产总值预测值，进而得到项目影响区域经济增长速度。

沪苏浙高速是我国长江经济带中的主要通道之一，同时考虑到沪宁高速已经临近饱和，考虑长三角一体化发展规划、长江经济带发展战略的布局，沪苏浙高速未来流量会保持快速增长。

以周边地区的经济发展目标与弹性系数预测结果为基础，结合历年流量增长情况对未来流量增长率进行预测。

表 6-7 沪苏浙高速公路未来年增长率预测

车型	2025	2026-2030	2031-2033
客车	12.0%	6.8%	3.5%
货车	10.0%	3.9%	2.3%

6.5 交通分布预测

1、趋势分布预测方法

采用弗雷特法预测各特征年度趋势型 OD 分布，弗雷特法的计算公式如下：

$$T_{ij} = \frac{1}{2} \left(t_{ij} \times \alpha_i \times \beta_j \times \frac{\sum_j t_{ij}}{\sum_j t_{ij} \times \beta_j} + t_{ij} \times \alpha_i \times \beta_j \times \frac{\sum_i t_{ij}}{\sum_i t_{ij} \times \alpha_i} \right)$$

式中：

T_{ij} ：未来交通区 i 区到 j 区的交通分布量；

t_{ij} ：现状交通区 i 区到 j 区的交通分布量；

α_i ： i 区现状交通产生量和未来交通产生量之间的增长系数；

β_j ： j 区现状交通吸引量和未来交通吸引量之间的增长系数。

计算过程中仍需要作迭代计算，即用下式进行重新计算 α_i' 、 β_j' ，然后将 α_i' 、 β_j' 作为 α_i 、 β_j 代入上式进行第二轮计算，如此反复，

直到 α_i' 、 β_j' 收敛于 1 左右。

$$\alpha_i' = \frac{G_i}{\sum_j T_{ij}}, \quad \beta_j' = \frac{A_j}{\sum_i T_{ij}}$$

式中： G_i ：未来小区交通产生总量；

A_j ：未来小区交通吸引总量。

$\sum_i T_{ij}$ 、 $\sum_j T_{ij}$ ：由计算公式计算出的小区交通产生、吸引总量

经过交通分布，形成正常增长的趋势型未来特征年 OD 矩阵。

2、转移交通量预测

公路与其它运输方式之间转移交通量的产生主要源于下述两个因素：由于公路项目的建设对其它运输方式的影响；由于其它运输方式项目的建设对公路运量产生的影响。转移交通量通过定性和定量相结合的方法计算，深入分析现状各种运输方式的运输设施、运输能力、运输量，及其未来发展规划和客货流特征，以及相关收费的影响，同时根据现行交通运输产业政策，确定未来公路与其它运输方式间的转移量。

(1) 沪苏湖高速铁路：综合分析该高铁对沪苏浙高速流量的影响因素，参照沪宁城际对沪宁高速流量影响情况，结合沪苏浙高速的具体情况，2024 年沪苏湖高速铁路开通运营后，将对沪苏浙高速公路产生 2.5% 左右的转移交通量，将转移 1300 辆/日流量的客流至高铁交通上，该转移量将在沪苏浙高速流量预测时统筹考虑。

(2) 南沿江高速铁路：南沿江城际铁路虽与沪苏浙高速公路平行，已于 2023 年 10 月开通运营，其距沪苏浙高速公路约 70 公里，

服务范围与功能定位并不重复，对沪苏浙高速公路基本无分流影响。

(3) 通苏嘉甬高速铁路：通苏嘉甬高铁南北走向，与沪苏浙高速公路相交，将于 2027 年开通运营，其服务范围与功能定位与沪苏浙高速公路不同，对沪苏浙高速公路基本无分流影响。

(4) 苏台高速苏州至嘉兴段，2024 年通车，该高速为苏州区域南北向通道，与本项目服务的片区差异较大，苏台高速的通车对本项目的车流影响较小，在流量预测过程一并考虑。

3、车种比例预测

由于基础交通量预测过程是分客车和货车两种车型预测的，预测对于未来年交通量的车种构成还要作更深一步的分析预测。

通过对项目所在区域路网历年交通量的车种组成相关资料的分析，发现车种的比例变化与 GDP 有着良好的相关关系，本次车种比例预测采用指数模型，与 GDP 进行回归预测。

未来区域路网中，随着人们生活水平的提高和交通条件的改善，小客车的比例将进一步增加，大客车比例有所降低；货车中，由于产业结构优化和经济发展，货运将向规模化、集运化方向发展，大型货车，尤其是集装箱运输比例将有一定幅度增长，中、小货车比例逐年下降。在模型预测的基础上，考虑客货车未来年的发展趋势，得出未来年的区域车型比例预测结果。

表 6-8 沪苏浙高速公路特征年车种比例预测

年份	客 1	客 2	客 3	客 4	货 1	货 2	货 3	货 4	货 5	货 6
2025 年	84.60%	0.16%	0.33%	0.67%	5.12%	3.40%	1.35%	0.69%	0.45%	3.24%
2030 年	86.01%	0.17%	0.33%	0.68%	4.60%	3.06%	1.22%	0.62%	0.40%	2.91%
2033 年	86.33%	0.17%	0.34%	0.68%	4.48%	2.98%	1.18%	0.60%	0.39%	2.84%

6.6 交通分配预测

交通量分配的任务就是把交通小区之间的分布交通量，按照一定的分配方法，分配到各预测年份的公路网中。

本项目使用交通量分析软件 TRANSCAD 在区域路网中分配，采用的模型为容量限制迭代平衡法。这种分配方法是将交通量按照道路的权重分配到两交通小区之间各条道路上，这里的路权为中型车辆在道路上行驶的时间，并且考虑了汽车行驶速度与路段交通量之间的关系，当交通量达到一定量时，车辆的行驶速度即会随交通量的增加而减小，路权则会产生相应变化，因而两交通小区之间的各线路的路权将会随着交通量的增加而不断变化。因此容量限制法是一种动态的确定型分配方法。同时考虑道路收费对交通流的影响，根据收费标准折算为时间权重。

交通量分配的主要模型如下：

$$\text{路径时间模型: } Lq_{ij} = L_{ij} / V_{ij} \times 60 \times (1 + 0.15 \times N / Y_j)^{4.0}$$

式中： Lq_{ij} —路径时间权重(min)；

V_{ij} —路径设计行车速度(km/h)；

L_{ij} —路径长度(km)；

N —年平均日交通量(pcu/d)；

Y_j —路径设计通行能力(pcu/d)。

区间交通量在路网上分配的路权计算将依据上式。

路段交通量分配比重计算模型：

$$P(r, s, t) = \text{EXP}(-\theta \cdot t(k) / tp) / \sum_{i=1}^m \text{EXP}(-\theta \cdot t(i) / tp)$$

式中: $P(r,s,t)$ —OD量 $T(r,s)$ 在第 k 条出行路线上的分配率;

$t^{(k)}$ —第 k 条出行路线的路权;

\bar{t}^p —各出行路线的平均路权;

θ —分配参数;

m —有效出行路线条数。

6.7 流量预测结果

1、沪苏浙高速公路全线平均流量

表 6-9 未来年沪苏浙全线平均交通量预测绝对量 单位:辆/日

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	44606	48124	51579	54960	58255	61454	64545	67518	67750
客 2	87	93	100	107	113	119	125	131	132
客 3	174	187	201	214	227	239	251	263	264
客 4	351	379	406	432	458	484	508	531	533
货 1	2697	2820	2941	3058	3174	3287	3398	3506	3519
货 2	1793	1875	1955	2033	2110	2185	2259	2331	2339
货 3	712	745	777	808	838	868	897	926	929
货 4	363	379	395	411	427	442	457	472	473
货 5	236	246	257	267	277	287	297	306	308
货 6	1709	1787	1863	1937	2011	2082	2152	2221	2229
合计	52727	56636	60473	64228	67890	71448	74890	78206	78475

将上表流量按《公路工程技术标准》(JTG B01-2014)转化为标准车如下表。

表 6-10 未来年沪苏浙全线平均交通量预测相对量 单位:pcu/日

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
相对量 (各类车型合计)	60664	64943	69142	73253	77263	81161	84937	88579	88886

2、沪苏浙高速公路各路段面流量

(1) 苏沪主线至汾湖段

表 6-11 苏沪主线至汾湖段平均交通量预测绝对量 单位:辆/日

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	36000	38839	41628	44356	47016	49598	52092	54492	54679

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 2	94	101	109	116	123	130	136	142	143
客 3	144	156	167	178	189	199	209	219	219
客 4	309	333	357	381	404	426	447	468	470
货 1	1955	2044	2131	2216	2300	2382	2462	2541	2550
货 2	1315	1374	1433	1490	1547	1602	1656	1709	1715
货 3	518	542	565	587	610	631	653	674	676
货 4	250	261	272	283	294	304	315	325	326
货 5	199	208	217	226	234	243	251	259	260
货 6	1167	1220	1272	1323	1373	1422	1470	1517	1523
合计	41951	45080	48151	51157	54089	56937	59691	62345	62559

(2) 汾湖至汾湖枢纽段

表 6-12 汾湖至汾湖枢纽段平均交通量预测绝对量 单位:辆/日

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	36444	39318	42140	44903	47595	50209	52734	55163	55352
客 2	91	98	105	112	118	125	131	137	138
客 3	144	156	167	178	189	199	209	219	219
客 4	318	343	368	392	415	438	460	481	483
货 1	1958	2047	2135	2220	2304	2386	2467	2545	2554
货 2	1290	1349	1407	1463	1518	1572	1625	1677	1683
货 3	513	536	559	581	603	625	646	666	669
货 4	251	262	273	284	295	306	316	326	327
货 5	198	207	216	225	233	241	249	257	258
货 6	1180	1234	1287	1338	1389	1438	1487	1534	1540
合计	42387	45551	48656	51696	54660	57539	60325	63007	63224

(3) 汾湖枢纽至北库段

表 6-13 汾湖枢纽至北库段平均交通量预测绝对量 单位:辆/日

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	51210	55249	59215	63096	66880	70552	74101	77514	77780
客 2	101	109	117	124	132	139	146	153	153
客 3	190	205	220	235	249	262	276	288	289
客 4	373	402	431	460	487	514	540	565	566
货 1	3078	3218	3355	3490	3622	3751	3877	4001	4015
货 2	1929	2017	2103	2188	2270	2351	2430	2508	2517
货 3	761	796	830	863	896	928	959	990	993
货 4	408	427	445	463	480	497	514	531	532

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
货 5	263	275	287	298	309	320	331	342	343
货 6	1745	1824	1902	1978	2053	2126	2198	2268	2276
合计	60058	64522	68905	73194	77377	81440	85371	89158	89465

(4) 北库至黎里段

表 6-14 北库至黎里段平均交通量预测绝对量 单位:辆/日

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	51612	55682	59680	63592	67405	71106	74683	78122	78390
客 2	103	111	119	127	135	142	149	156	157
客 3	190	205	220	235	249	262	276	288	289
客 4	383	413	443	472	500	528	554	580	582
货 1	3045	3184	3319	3452	3583	3710	3836	3958	3972
货 2	1901	1987	2072	2155	2237	2316	2394	2471	2480
货 3	751	786	819	852	884	916	946	977	980
货 4	403	421	439	456	474	491	507	523	525
货 5	254	266	277	288	299	310	320	330	331
货 6	1734	1813	1890	1966	2040	2113	2184	2254	2262
合计	60376	64868	69278	73595	77804	81893	85849	89659	89968

(5) 黎里至平望枢纽段

表 6-15 黎里至平望枢纽段平均交通量预测绝对量 单位:辆/日

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	52703	56859	60941	64936	68829	72609	76261	79774	80047
客 2	112	121	130	138	146	154	162	170	170
客 3	198	214	229	244	259	273	287	300	301
客 4	388	418	448	477	506	534	561	587	589
货 1	3176	3320	3462	3601	3737	3870	4000	4128	4143
货 2	1973	2063	2151	2238	2322	2405	2486	2565	2574
货 3	773	809	843	877	910	942	974	1005	1009
货 4	420	439	458	476	494	512	529	546	548
货 5	251	262	273	284	295	306	316	326	327
货 6	1827	1910	1992	2072	2150	2227	2302	2375	2384
合计	61821	66416	70928	75343	79649	83831	87878	91776	92092

(6) 平望枢纽至平望段

表 6-16 平望枢纽至平望段平均交通量预测绝对量 单位:辆/日

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	47248	50975	54634	58215	61706	65094	68369	71517	71763
客 2	86	93	100	106	113	119	125	131	131
客 3	185	199	214	228	241	255	267	280	281
客 4	361	389	417	444	471	497	522	546	548
货 1	2886	3018	3147	3273	3396	3517	3636	3752	3766
货 2	1918	2006	2091	2175	2257	2338	2417	2494	2503
货 3	748	782	815	848	880	912	942	972	976
货 4	375	392	409	425	441	457	473	488	489
货 5	235	246	257	267	277	287	297	306	307
货 6	1724	1802	1879	1954	2028	2101	2171	2241	2249
合计	55767	59903	63963	67936	71811	75576	79218	82727	83011

(7) 平望至横扇段

表 6-17 平望至横扇段平均交通量预测绝对量 单位:辆/日

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	44629	48148	51605	54987	58285	61485	64578	67552	67784
客 2	76	82	88	94	99	105	110	115	116
客 3	180	195	209	222	235	248	261	273	274
客 4	368	398	426	454	481	508	533	558	560
货 1	2622	2742	2859	2973	3086	3196	3303	3409	3421
货 2	1839	1923	2005	2085	2164	2241	2317	2391	2399
货 3	733	766	799	831	862	893	923	952	956
货 4	367	384	401	417	432	448	463	478	479
货 5	227	237	247	257	267	276	285	295	296
货 6	1715	1793	1870	1944	2018	2090	2160	2229	2237
合计	52757	56668	60507	64265	67929	71489	74934	78252	78522

(8) 横扇至七都段

表 6-18 横扇至七都段平均交通量预测绝对量 单位:辆/日

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	45334	48910	52421	55857	59206	62457	65599	68620	68856
客 2	74	80	85	91	97	102	107	112	112
客 3	183	197	211	225	238	252	264	276	277
客 4	372	401	430	458	486	512	538	563	565
货 1	2580	2697	2812	2925	3035	3143	3249	3353	3365
货 2	1770	1851	1930	2007	2083	2157	2230	2301	2309

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
货 3	723	756	788	819	850	881	910	939	943
货 4	351	367	383	398	413	428	442	456	458
货 5	222	232	242	252	261	271	280	289	290
货 6	1690	1767	1842	1916	1988	2059	2128	2196	2204
合计	53297	57257	61144	64948	68657	72261	75748	79106	79379

(9) 七都至八都枢纽（新增）

表 6-19 七都至八都枢纽（新增）段平均交通量预测绝对量 单位:辆/日

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	35048	37812	40527	43183	45773	48286	50715	53051	53233
客 2	60	65	70	75	79	83	88	92	92
客 3	142	153	164	175	186	196	206	215	216
客 4	268	289	310	330	350	369	387	405	407
货 1	3067	3207	3343	3477	3609	3737	3863	3987	4001
货 2	2092	2188	2281	2372	2462	2550	2636	2720	2729
货 3	780	815	850	884	918	950	982	1014	1017
货 4	414	432	451	469	487	504	521	538	540
货 5	263	275	287	298	309	320	331	342	343
货 6	2280	2384	2486	2586	2683	2779	2873	2964	2975
合计	44414	47621	50769	53849	56854	59774	62602	65327	65552

(10) 八都枢纽至苏浙主线

表 6-20 八都枢纽至苏浙主线段平均交通量预测绝对量 单位:辆/日

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	42056	45373	48630	51818	54925	57941	60855	63658	63876
客 2	62	66	71	76	80	85	89	93	94
客 3	164	176	189	201	214	225	237	248	248
客 4	340	367	394	420	445	469	493	515	517
货 1	2378	2487	2593	2697	2798	2898	2996	3092	3103
货 2	1749	1829	1907	1983	2058	2131	2203	2274	2282
货 3	765	799	833	867	900	932	963	994	997
货 4	359	375	391	407	422	437	452	466	468
货 5	226	236	246	256	265	275	284	293	294
货 6	1881	1967	2051	2133	2213	2292	2370	2445	2454
合计	49978	53675	57304	60856	64320	67685	70941	74078	74333

6.8 预测结果分析

沪苏浙高速公路江苏段，现状双向 6 车道，设计时速 120km/h，根据《公路工程技术标准》（JTG B01-2014），通行能力及服务水平分级如下。

表 6-21 高速公路路段服务水平分级表

服务水平等级	v/C 值	设计速度 (km/h)		
		120	100	80
		最大服务交通量 [pcu/(h·ln)]	最大服务交通量 [pcu/(h·ln)]	最大服务交通量 [pcu/(h·ln)]
一	$v/C \leq 0.35$	750	730	700
二	$0.35 < v/C \leq 0.55$	1 200	1 150	1 100
三	$0.55 < v/C \leq 0.75$	1 650	1 600	1 500
四	$0.75 < v/C \leq 0.90$	1 980	1 850	1 800
五	$0.90 < v/C \leq 1.00$	2 200	2 100	2 000
六	$v/C > 1.00$	0 ~ 2 200	0 ~ 2 100	0 ~ 2 000

注：v/C 是在基准条件下，最大服务交通量与基准通行能力之比。基准通行能力是五级服务水平条件下对应的最大小时交通量。

根据流量预测结果，对沪苏浙未来的容量适应性和服务水平进行分析。至 2033 年沪苏浙高速公路江苏段饱和度将 0.55 左右，服务水平维持在三级。

表 6-22 各断面特征年道路饱和度分析

路段	2025 年	2030 年	2033 年
全线平均	0.38	0.50	0.55
苏沪主线至汾湖	0.29	0.39	0.43
汾湖至汾湖枢纽	0.30	0.40	0.44
汾湖枢纽至北库	0.42	0.57	0.62
北库至黎里	0.42	0.57	0.62
黎里至平望枢纽	0.44	0.58	0.64
平望枢纽至平望	0.39	0.53	0.58
平望至横扇	0.38	0.50	0.55
横扇至七都	0.38	0.51	0.55
七都至八都枢纽（新增）	0.34	0.44	0.49
八都枢纽至苏浙主线	0.36	0.48	0.53

第 7 章 沪苏浙高速收费收入测算

7.1 收费标准

1、沪苏浙高速原定收费标准

根据《关于沪苏浙高速公路江苏段开征车辆通行费的通知》（苏价服〔2008〕9号/苏财综〔2008〕1号/苏交财〔2008〕31号），沪苏浙高速核定收费年限为 25 年。收费标准如下。

类别	车型及规格		收费系数	收费费率 (元/公里)	最低收费 (元)
	客 车	货 车			
第一类	≤7 座		1	0.55	15
		≤2 吨	1.5	0.825	15
第二类	8 座 ~ 19 座		1.5	0.825	15
		2 吨 ~ 5 吨 (含 5 吨)	2	1.1	20
第三类	20 座 ~ 39 座		2	1.1	20
		5 吨 ~ 10 吨 (含 10 吨)	2.5	1.375	20
第四类	≥40 座		2	1.1	20
		10 吨 ~ 15 吨 (含 15 吨) 20 英尺集装箱车	3	1.65	30
第五类		>15 吨 40 英尺集装箱车	3.5	1.925	30

图 7-1 沪苏浙高速公路江苏段车型划分及收费标准

2、《江苏省收费公路车辆通行费标准调整方案》

根据《省交通运输厅省发展和改革委员会省财政厅关于印发江苏省收费公路车辆通行费收费标准调整方案的通知》（苏交财〔2019〕124号），江苏省收费公路车辆通行费收费标准调整方案如下。

(1) 客车

客车仍按照座位数分成 4 类，**联网高速公路继续分别执行原路段批准的基本费率标准**；其他收费公路也继续执行原标准。对车长小于 6 米的 8 座和 9 座小型客车，统一按照 1 类客车收费标准执行。

表 7-1 联网高速公路（含跨江大桥连接线）客车通行费收费标准

客车类别	核定载人数	收费标准（元/车公里）		
		费率 1	费率 2	费率 3
一类	≤9	0.45	0.5	0.55
二类	10-19	0.675	0.75	0.825
三类	20-39	0.90	1	1.1
四类	≥40	0.90	1	1.1

（2）货车

货车由计重收费改为按车（轴）型收费，按照轴数分为 6 类车型。专项作业车车型分类标准及收费标准参照货车执行。大件运输车按 6 轴货车标准执行。具体收费标准调整如下：

表 7-2 联网高速公路（含跨江大桥连接线）货车通行费收费标准

货车类别	总轴数 (含悬浮轴)	车长和最大允许总质	收费标准 (元/车公里)
一类	2	车长小于 6000mm 且最大允许总质量小于 4500kg	0.45
二类	2	车长不小于 6000mm 或最大允许总质量不小于 4500kg	1.05
三类	3		1.57
四类	4		1.90
五类	5		1.94
六类	6		2.32

3、其他收费政策

（1）免费车

符合以下情况的车辆免收取通行费。

a.全国军队、武警车辆； b.符合规定的绿色通道货车； c.正在执行

任务的 120 急救车、国安的部分车辆、持特通行证或警通证的车辆；d. 重大节日期间 7 座以下小型客车。

(2) 优惠政策

根据交通运输部办公厅印发《关于大力推动高速公路 ETC 发展应用工作的通知》要求，从 2019 年 7 月 1 日起正式实施，将严格落实对 ETC 用户不低于 95 折的通行优惠政策。

4、沪苏浙高速现行收费标准

根据以上政策，本高速现行收费标准如下。

表 7-3 沪苏浙高速公路江苏段车型分类及收费标准

车辆类型	MTC 收费标准 (元/车公里)		ETC 收费标准 (元/车公里)	
	客车	货车	客车	货车
一类	0.55	0.45	0.523	0.428
二类	0.825	1.05	0.784	0.998
三类	1.1	1.57	1.045	1.492
四类	1.1	1.90	1.045	1.805
五类	/	1.94	/	1.843
六类	/	2.32	/	2.204

7.2 计算方法

高速通行费收入按照以下公式计算。

$$R_{\text{总}} = R_{\text{客}} + R_{\text{货}}$$

$$R_{\text{客}} = \sum_{v=1}^n (T_v * Tp_v) * L * d * r$$

$$R_{\text{货}} = \sum_{v=1}^n (T_v * Tp_v) * L * d * r$$

式中：

$R_{\text{总}}$ ——通行费总收入；

$R_{\text{客}}$ ——客车通行费总收入；

$R_{\text{货}}$ ——货车通行费总收入；

T_v ——车型 v 的年平均日收费交通量（绝对数，辆/日）；

Tp_v ——车型 v 的收费标准（元/车公里）；

L ——项目收费里程数（公里）；

d ——实际收费天数（天）；

r ——车辆通行费实收率；

n ——收费车型数。

考虑到 MTC 及 ETC 使用比例，假定 2023 年起，客货车 ETC 使用比例符合《国务院办公厅关于印发深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案的通知》(国办发〔2019〕23 号)中“各省(区、市)高速公路入口车辆使用 ETC 比例达到 90%以上”要求进行测算。

7.3 测算结果

依据流量预测结果及收费标准，对沪苏浙高速公路江苏段的未来年通行费收入预测如下。此表中减免金额是指绿通等政策性减免，减免金额占车辆通行费征收额的 5%，对于重大节假日免收小型客车政策已在对应车型的车辆通行费计算中按实际天数予以扣除；通行费测算根据收费流量预测得出的征收额，含需上缴省财政的统筹发展费、各项税费¹等。

表 7-4 沪苏浙高速公路未来年收费收入表（单位：万元）

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 (1.1-1.11)
客 1	36118	39268	42362	45533	48339	51204	53971	56810	1957
客 2	124	134	144	154	163	171	180	189	6
客 3	332	359	384	411	434	458	481	505	15
客 4	672	725	777	830	878	926	973	1020	31
货 1	2115	2212	2306	2405	2489	2578	2665	2758	83
货 2	3279	3429	3575	3728	3858	3996	4131	4274	129
货 3	1948	2037	2124	2215	2292	2374	2454	2539	77

¹ 统筹发展费为收费收入的 10%。增值税为收费收入扣除统筹发展费后金额的 3%。

年份	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 (1.1-1.11)
货 4	1200	1255	1308	1364	1412	1462	1512	1564	47
货 5	796	833	868	905	937	970	1003	1038	31
货 6	6902	7216	7524	7847	8121	8410	8694	8997	271
减免金额	2674	1149	1227	1308	1378	1451	1521	1594	53
实际 收费收入	50814	56318	60145	64085	67545	71099	74542	78100	2594

7.4 不确定因素及说明

沪苏浙高速公路未来年收费收入的多少主要取决于未来年的通行流量，而通行流量的发展受到区域经济发展、区域综合立体交通网布局及高速公路网布局的综合影响。

另一方面，收费政策也是影响高速公路收费收入的重要原因之一，未来年若收费政策有变化，收费收入也将随之调整。但高速公路收费政策经过多年施行，已经比较稳定，在未来一定时期有较大概率保持现有的收费政策不变。

第 8 章 研究结论和相关说明事项

8.1 研究结论

根据预测结果，未来年沪苏浙高速公路江苏段流量将继续保持平稳的增长，车型结构也将保持相对稳定的状态。预测到 2033 年本段高速日均流量将达到 7.8 万辆每天。

在现行收费政策不变的情况下，沪苏浙高速收费收入也将保持较为稳定的增长。

8.2 相关说明事项

1、需要说明事项

本报告的提出日期为 2025 年 3 月。以下事项可能对预测结果产生影响，敬请本报告的使用者予以重点关注。

(1) 本预测基准日是为保证预测所需资料的真实性、完整性、公允性以及报告的时效性，经与委托方协商一致确定的，如基准日变动，将会对预测结果产生影响。

(2) 本报告提出的测算结果是在委托方及资产占有方提供必要的资料基础上形成的，我们对委托方和资产占有方提供的资料和资料来源进行了必要的查验，并有责任对查验的情况予以披露。但本评估报告假定委托方提供的所有资料客观、真实、准确、合法。因资料不真实而造成评估结果误差，本公司不承担任何责任。

(3) 本报告流量测算结果是对沪苏浙高速公路 2025 年至 2033 年的车辆流量的客观公允反映。当基准日后发生对流量产生重大影响的期后事项时，不能直接使用本报告的预测结果。同时，本报告也未考虑国家宏观经济政策发生变化以及遇有自然力和其它不可抗力对

未来流量的影响。

(4) 本次测算结果基于本报告所陈述的有关假设基础之上，此等数据将会受多种市场因素影响而变化。我们对市场变化的情况不承担发表意见的责任，同时我们也没有义务为了反映报告日后的事项而进行任何修改。当前述条件以及测算中遵循的各种原则发生变化时，测算结果一般会失效。

2、成果使用范围

(1) 本报告仅供委托方用于测算目的对应的经济行为和送交资产评估机构及其行政主管部门审查使用；本报告的使用权归委托方所有。

(2) 本报告只能由报告载明的评估报告使用者使用。

(3) 本报告测算结论是在本报告载明的测算假设和限制条件下，为本报告列明的测算目的而提出的被测算对象于测算分析基准日市场价值的参考意见，该测算结果未考虑资产流动性及资金时间价值的影响。

(4) 未经本公司同意，委托方不得将报告的全部或部分内容发表于任何公开媒体上，法律、法规规定以及相关当事方另有约定的除外。对不当使用本报告预测结果于其他经济行为而形成的结果，本公司不承担任何法律责任。

(5) 根据国家的有关规定，本报告预测结论有效期为一年。自测算分析基准日2025年3月1日起，至2026年2月28日止。

江苏沪苏浙高速公路有限公司

自 2024 年 1 月 1 日
至 2024 年 12 月 31 日止年度财务报表



KPMG Huazhen LLP
25th Floor, Tower II, Plaza 66
1266 Nanjing West Road
Shanghai 200040
China
Telephone +86 (21) 2212 2888
Fax +86 (21) 6288 1889
Internet kpmg.com/cn

毕马威华振会计师事务所
(特殊普通合伙)
中国上海
南京西路1266号
恒隆广场2号楼25楼
邮政编码:200040
电话 +86 (21) 2212 2888
传真 +86 (21) 6288 1889
网址 kpmg.com/cn

审计报告

毕马威华振沪审字第 2500750 号

江苏沪苏浙高速公路有限公司董事会:

一、 审计意见

我们审计了后附的第 1 页至第 52 页的江苏沪苏浙高速公路有限公司 (以下简称“沪苏浙公司”) 财务报表, 包括 2024 年 12 月 31 日的资产负债表、2024 年度的利润表、现金流量表、所有者权益变动表以及相关财务报表附注。

我们认为, 后附的财务报表在所有重大方面按照中华人民共和国财政部颁布的企业会计准则 (以下简称“企业会计准则”) 的规定编制, 公允反映了沪苏浙公司 2024 年 12 月 31 日的财务状况以及 2024 年度的经营成果和现金流量。

二、 形成审计意见的基础

我们按照中国注册会计师审计准则 (以下简称“审计准则”) 的规定执行了审计工作。审计报告的“注册会计师对财务报表审计的责任”部分进一步阐述了我们在这些准则下的责任。按照中国注册会计师职业道德守则, 我们独立于沪苏浙公司, 并履行了职业道德方面的其他责任。我们相信, 我们获取的审计证据是充分、适当的, 为发表审计意见提供了基础。

三、 管理层和治理层对财务报表的责任

管理层负责按照企业会计准则的规定编制财务报表, 使其实现公允反映, 并设计、执行和维护必要的内部控制, 以使财务报表不存在由于舞弊或错误导致的重大错报。

在编制财务报表时, 管理层负责评估沪苏浙公司的持续经营能力, 披露与持续经营相关的事项 (如适用), 并运用持续经营假设, 除非沪苏浙公司计划进行清算、终止运营或别无其他现实的选择。

第 1 页, 共 3 页

审计报告 (续)

毕马威华振沪审字第 2500750 号

三、管理层和治理层对财务报表的责任 (续)

治理层负责监督沪苏浙公司的财务报告过程。

四、注册会计师对财务报表审计的责任

我们的目标是对财务报表整体是否不存在由于舞弊或错误导致的重大错报获取合理保证，并出具包含审计意见的审计报告。合理保证是高水平的保证，但并不能保证按照审计准则执行的审计在某一重大错报存在时总能发现。错报可能由于舞弊或错误导致，如果合理预期错报单独或汇总起来可能影响财务报表使用者依据财务报表作出的经济决策，则通常认为错报是重大的。

在按照审计准则执行审计工作的过程中，我们运用职业判断，并保持职业怀疑。同时，我们也执行以下工作：

- (1) 识别和评估由于舞弊或错误导致的财务报表重大错报风险，设计和实施审计程序以应对这些风险，并获取充分、适当的审计证据，作为发表审计意见的基础。由于舞弊可能涉及串通、伪造、故意遗漏、虚假陈述或凌驾于内部控制之上，未能发现由于舞弊导致的重大错报的风险高于未能发现由于错误导致的重大错报的风险。
- (2) 了解与审计相关的内部控制，以设计恰当的审计程序，但目的并非对内部控制的有效性发表意见。
- (3) 评价管理层选用会计政策的恰当性和作出会计估计及相关披露的合理性。
- (4) 对管理层使用持续经营假设的恰当性得出结论。同时，根据获取的审计证据，就可能对沪苏浙公司持续经营能力产生重大疑虑的事项或情况是否存在重大不确定性得出结论。如果我们得出结论认为存在重大不确定性，审计准则要求我们在审计报告中提请报表使用者注意财务报表中的相关披露；如果披露不充分，我们应当发表非无保留意见。我们的结论基于截至审计报告日可获得的信息。然而，未来的事项或情况可能导致沪苏浙公司不能持续经营。



审计报告 (续)

毕马威华振沪审字第 2500750 号

四、注册会计师对财务报表审计的责任 (续)

- (5) 评价财务报表的总体列报 (包括披露)、结构和内容, 并评价财务报表是否公允反映相关交易和事项。

我们与治理层就计划的审计范围、时间安排和重大审计发现等事项进行沟通, 包括沟通我们在审计中识别出的值得关注的内部控制缺陷。

毕马威华振会计师事务所 (特殊普通合伙)
上海分所

中国注册会计师

赵琳

中国 上海

赵星

江苏沪苏浙高速公路有限公司

资产负债表

2024年12月31日

(金额单位：人民币元)

资产	附注	2024年	2023年
流动资产			
货币资金	6	113,830,462.44	198,551,661.42
应收账款	7	15,187,425.22	16,583,779.12
预付款项	8	310,181.03	388,895.88
其他应收款	9	868,538.34	2,733,398.47
存货	10	770,721.00	738,171.00
其他流动资产	11	<u>763,181.14</u>	<u>346,499.80</u>
流动资产合计		<u>131,730,509.17</u>	<u>219,342,405.69</u>
非流动资产			
固定资产	12	119,943,858.78	139,659,370.17
在建工程	13	2,006,140.25	-
使用权资产	14	27,171,692.78	30,553,782.26
无形资产	15	1,616,295,876.57	1,769,943,030.58
递延所得税资产	16	<u>18,462,144.95</u>	<u>15,588,591.36</u>
非流动资产合计		<u>1,783,879,713.33</u>	<u>1,955,744,774.37</u>
资产总计		<u>1,915,610,222.50</u>	<u>2,175,087,180.06</u>

刊载于第9页至第52页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。

江苏沪苏浙高速公路有限公司
资产负债表 (续)
2024 年 12 月 31 日
(金额单位: 人民币元)

	附注	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
负债和所有者权益			
流动负债			
应付账款		58,299,301.75	84,203,770.99
预收款项		1,771,114.93	1,857,369.80
应付职工薪酬	17	4,542,130.38	4,542,130.38
应交税费	5(3)	1,980,709.20	1,494,822.52
其他应付款	18	1,824,983,009.93	1,898,927,539.22
一年内到期的非流动负债		<u>16,221,900.00</u>	<u>11,198,100.00</u>
流动负债合计		<u>1,907,798,166.19</u>	<u>2,002,223,732.91</u>
非流动负债			
租赁负债	19	25,849,525.13	27,598,900.55
递延收益	20	<u>3,531,290.19</u>	<u>4,708,386.91</u>
非流动负债合计		<u>29,380,815.32</u>	<u>32,307,287.46</u>
负债合计		<u>1,937,178,981.51</u>	<u>2,034,531,020.37</u>

刊载于第 9 页至第 52 页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。

江苏沪苏浙高速公路有限公司

资产负债表 (续)

2024 年 12 月 31 日

(金额单位: 人民币元)

	附注	2024 年	2023 年
负债和所有者权益 (续)			
所有者权益			
实收资本	21	959,000,000.00	959,000,000.00
未弥补亏损		<u>(980,568,759.01)</u>	<u>(818,443,840.31)</u>
所有者权益合计		<u>(21,568,759.01)</u>	<u>140,556,159.69</u>
负债和所有者权益总计		<u>1,915,610,222.50</u>	<u>2,175,087,180.06</u>

此财务报表已获董事会批准。



陈宇峰



夏慧



周菲



法定代表人

主管会计工作的
公司负责人

会计机构负责人

(公司盖章)

(签名和盖章)

(签名和盖章)

(签名和盖章)

日期:

刊载于第 9 页至第 52 页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。



Handwritten signature in blue ink, appearing to be '陈子衡'.



江苏沪苏浙高速公路有限公司

利润表

2024 年度

(金额单位：人民币元)

	附注	2024 年	2023 年
营业收入	22	369,422,194.92	388,987,492.12
减：营业成本		(291,042,415.54)	(273,030,208.19)
税金及附加	23	(2,396,745.10)	(1,206,361.43)
管理费用		(2,537,221.30)	(1,570,615.69)
财务费用	24	(238,230,005.03)	(252,817,746.21)
其中：利息费用		241,019,040.06	256,766,082.66
利息收入		2,789,035.03	3,948,636.45
加：其他收益	25	1,177,096.72	1,185,458.15
信用减值损失	26	-	179,499.34
营业亏损		(163,607,095.33)	(138,272,481.91)
加：营业外收入	27	177,978.14	101,085.59
减：营业外支出	27	(1,569,355.10)	(2,599.04)
亏损总额		(164,998,472.29)	(138,173,995.36)
加：所得税费用	28	2,873,553.59	(2,075,651.21)
净亏损		(162,124,918.70)	(140,249,646.57)
其他综合收益的税后净额		-	-
综合收益总额		<u>(162,124,918.70)</u>	<u>(140,249,646.57)</u>

刊载于第 9 页至第 52 页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。

江苏沪苏浙高速公路有限公司

现金流量表

2024 年度

(金额单位：人民币元)

	附注	2024 年	2023 年
经营活动产生的现金流量：			
销售商品、提供劳务收到的现金		383,845,051.11	401,052,152.59
收到的税费返还		-	22,812,051.19
收到其他与经营活动有关的现金		177,978.14	437,341.10
经营活动现金流入小计		384,023,029.25	424,301,544.88
购买商品、接受劳务支付的现金		(127,080,432.92)	(158,164,884.09)
支付的各项税费		(14,332,115.35)	(14,212,039.71)
支付其他与经营活动有关的现金		(14,843,042.28)	(9,140,746.47)
经营活动现金流出小计		(156,255,590.55)	(181,517,670.27)
经营活动产生的现金流量净额	30(1)	227,767,438.70	242,783,874.61
投资活动产生的现金流量：			
收回投资收到的现金		50,000,000.00	-
取得利息收入收到的现金		4,868,460.82	1,722,819.71
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额		41,384.90	10,252.47
投资活动现金流入小计		54,909,845.72	1,733,072.18
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金		(7,481,743.02)	(15,187,205.05)
支付其他与投资活动有关的现金		-	(50,000,000.00)
投资活动现金流出小计		(7,481,743.02)	(65,187,205.05)
投资活动产生 / (使用) 的现金流量净额		47,428,102.70	(63,454,132.87)

刊载于第 9 页至第 52 页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。

江苏沪苏浙高速公路有限公司
 现金流量表 (续)
 2024 年度
 (金额单位: 人民币元)

	附注	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
筹资活动产生的现金流量:			
偿付利息支付的现金		(309,916,740.38)	(182,190,118.58)
支付其他与筹资活动有关的现金		-	(45,000,000.00)
筹资活动现金流出小计		<u>(309,916,740.38)</u>	<u>(227,190,118.58)</u>
筹资活动使用的现金流量净额		<u>(309,916,740.38)</u>	<u>(227,190,118.58)</u>
现金及现金等价物净减少额	30(2)	(34,721,198.98)	(47,860,376.84)
加: 年初现金及现金等价物余额		<u>148,551,661.42</u>	<u>196,412,038.26</u>
年末现金及现金等价物余额	30(3)	<u>113,830,462.44</u>	<u>148,551,661.42</u>

刊载于第 9 页至第 52 页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。

江苏沪苏浙高速公路有限公司
所有者权益变动表
2024 年度
(金额单位：人民币元)

	<u>实收资本</u>	<u>未弥补亏损</u>	<u>所有者权益合计</u>
2024 年 1 月 1 日余额	959,000,000.00	(818,443,840.31)	140,556,159.69
本年增减变动金额			
综合收益总额	<u>-</u>	<u>(162,124,918.70)</u>	<u>(162,124,918.70)</u>
2024 年 12 月 31 日余额	<u>959,000,000.00</u>	<u>(980,568,759.01)</u>	<u>(21,568,759.01)</u>

刊载于第 9 页至第 52 页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。

江苏沪苏浙高速公路有限公司

所有者权益变动表 (续)

2023 年度

(金额单位: 人民币元)

	<u>实收资本</u>	<u>未弥补亏损</u>	<u>所有者权益合计</u>
2023 年 1 月 1 日余额	959,000,000.00	(678,194,193.74)	280,805,806.26
本年增减变动金额			
综合收益总额	<u>-</u>	<u>(140,249,646.57)</u>	<u>(140,249,646.57)</u>
2023 年 12 月 31 日余额	<u>959,000,000.00</u>	<u>(818,443,840.31)</u>	<u>140,556,159.69</u>

刊载于第 9 页至第 52 页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。

江苏沪苏浙高速公路有限公司

财务报表附注

(金额单位：人民币元)

1 公司基本情况

江苏沪苏浙高速公路有限公司(以下简称“本公司”)是2004年11月3日在中华人民共和国江苏省成立的有限责任公司,本公司注册资本人民币95,900.00万元,本公司的最终控股公司为华泰证券(上海)资产管理有限公司。

本公司的营业执照、税务登记证、组织机构代码证实行三证合一,本公司的统一信用代码为91320509767362592K。

本公司营业期限为30年,经营范围为高速公路建设、管理、养护及相关技术咨询,按章对通行车辆收费;承接广告业务;销售:日用百货、针纺织品、农副产品、水产品;以下限分支机构经营:餐饮、定型包装食品、饮料、酒、卷烟(雪茄烟)、报刊杂志、音像制品、成品油;汽车修理。(依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动)。

本公司目前主要从事沪苏浙高速公路江苏段的经营管理,并发展与此相关的其他辅助服务。

于2022年11月4日,本公司的投资方江苏沿江高速公路有限公司与华泰证券(上海)资产管理有限公司签订了关于本公司的股权转让协议。根据该协议的条款和条件,江苏沿江高速公路有限公司向华泰证券(上海)资产管理有限公司转让其持有的占公司注册资本100.00%的股权。上述股权转让完成后,华泰证券(上海)资产管理有限公司拥有本公司100%的股权。于2022年11月7日,本公司领取了苏州市吴江区行政审批局颁发的91320509767362592K号企业法人营业执照。

2 财务报表编制基础

本公司以持续经营为基础编制财务报表。

于2024年12月31日,本公司的流动负债已超过流动资产人民币1,776,067,657.02元,其中包含本公司对母公司华泰证券(上海)资产管理有限公司(代表华泰资管-江苏交控沪苏浙高速公路资产支持专项计划)的其他应付款人民币1,776,320,000.00元,根据《债务清偿协议》,虽然该其他应付款经本公司和母公司协商一致可提前偿还,但是本公司最晚可于2033年1月11日偿还,剔除该其他应付款后,本公司的流动资产超过流动负债,因此本财务报表仍然以持续经营为基础编制。

(1) 遵循企业会计准则的声明

本财务报表符合中华人民共和国财政部（以下简称“财政部”）颁布的企业会计准则的要求，真实、完整地反映了本公司 2024 年 12 月 31 日的财务状况、2024 年度的经营成果及现金流量。

(2) 会计年度

本公司的会计年度自公历 1 月 1 日起至 12 月 31 日止。

(3) 记账本位币及列报货币

本公司的记账本位币为人民币，编制财务报表采用的货币为人民币。

3 主要会计政策和主要会计估计

(1) 外币折算

本公司收到投资者以外币投入资本时按当日即期汇率折合为人民币，其他外币交易在初始确认时按交易发生日的即期汇率的近似汇率折合为人民币。即期汇率的近似汇率是按照系统合理的方法确定的、与交易发生日即期汇率近似的当期平均汇率。

于资产负债表日，外币货币性项目采用该日的即期汇率折算。除与购建或者生产符合资本化条件资产有关的专门借款本金和利息的汇兑差额（参见附注 3(15)）外，其他汇兑差额计入当期损益。以历史成本计量的外币非货币性项目，仍采用交易发生日的即期汇率折算。

(2) 现金和现金等价物

现金和现金等价物包括库存现金、可以随时用于支付的存款以及持有期限短、流动性强、易于转换为已知金额现金、价值变动风险很小的投资。

(3) 存货

存货按成本进行初始计量。存货成本包括采购成本和使存货达到目前场所和状态所发生的其他支出。发出存货的实际成本采用先进先出法计量。

资产负债表日，存货按照成本与可变现净值孰低计量。

按单个存货项目计算的成本高于其可变现净值的差额，计提存货跌价准备，计入当期损益。可变现净值，是指在日常活动中，存货的估计售价减去估计的销售费用以及相关税费后的金额。

(4) 固定资产及在建工程

固定资产指本公司为提供劳务、出租或经营管理而持有的，使用寿命超过一个会计年度的有形资产。

固定资产以成本减累计折旧及减值准备（参见附注(8)(b)）在资产负债表内列示，在建工程以成本减减值准备（参见附注 3(8)(b)）在资产负债表内列示。

外购固定资产的初始成本包括购买价款、相关税费以及使该资产达到预定可使用状态前所发生的可归属于该项资产的支出。自行建造固定资产的初始成本包括工程用物资、直接人工和使该项资产达到预定可使用状态前所发生的必要支出。

在建工程于达到预定可使用状态时转入固定资产。在建工程不计提折旧。

对于固定资产的后续支出，包括与更换固定资产某组成部分相关的支出，在与支出相关的经济利益很可能流入本公司时资本化计入固定资产成本，同时将被替换部分的账面价值扣除；与固定资产日常维护相关的支出在发生时计入当期损益。

报废或处置固定资产项目所产生的损益为处置所得款项净额与项目账面金额之间的差额，并于报废或处置日在损益中确认。

本公司将固定资产的成本扣除预计净残值和累计减值准备后在其使用寿命内按年限平均法计提折旧，各类固定资产的使用寿命、残值率和折旧率分别为：

	使用寿命	残值率	折旧率
房屋及建筑物	10 年 - 30 年	0%	3.3% - 10.0%
安全设施	10 年	3%	9.7%
三大系统	8 年	3%	12.1%
机器设备	10 年	3%	9.7%
电子设备	5 年	3%	19.4%
运输工具	8 年	3%	12.1%
家具及其他	5 年	3%	19.4%

本公司至少在每年年度终了对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核。

(5) 租赁

在合同开始日，本公司评估合同是否为租赁或者包含租赁。如果合同中一方让渡了在一定期间内控制一项或多项已识别资产使用的权利以换取对价，则该合同为租赁或者包含租赁。

为确定合同是否让渡了在一定期间内控制已识别资产使用的权利，本公司进行如下评估：

- 合同是否涉及已识别资产的使用。已识别资产可能由合同明确指定或在资产可供客户使用时隐性指定，并且该资产在物理上可区分，或者如果资产的某部分产能或其他部分在物理上不可区分但实质上代表了该资产的全部产能，从而使客户获得因使用该资产所产生的几乎全部经济利益。如果资产的供应方在整个使用期间拥有对该资产的实质性替换权，则该资产不属于已识别资产；
- 承租人是否有权获得在使用期间内因使用已识别资产所产生的几乎全部经济利益；
- 承租人是否有权在该使用期间主导已识别资产的使用。

合同中同时包含多项单独租赁的，承租人和出租人将合同予以分拆，并分别各项单独租赁进行会计处理。合同中同时包含租赁和非租赁部分的，承租人和出租人将租赁和非租赁部分进行分拆。在分拆合同包含的租赁和非租赁部分时，承租人按照各租赁部分单独价格及非租赁部分的单独价格之和的相对比例分摊合同对价。出租人按附注 3(12) 所述会计政策中关于交易价格分摊的规定分摊合同对价。

(a) 本公司作为承租人

在租赁期开始日，本公司对租赁确认使用权资产和租赁负债。使用权资产按照成本进行初始计量，包括租赁负债的初始计量金额、在租赁期开始日或之前支付的租赁付款额（扣除已享受的租赁激励相关金额），发生的初始直接费用以及为拆卸及移除租赁资产、复原租赁资产所在场地或将租赁资产恢复至租赁条款约定状态预计将发生的成本。

本公司使用直线法对使用权资产计提折旧。对能够合理确定租赁期届满时取得租赁资产所有权的，本公司在租赁资产剩余使用寿命内计提折旧。否则，租赁资产在租赁期与租赁资产剩余使用寿命两者孰短的期间内计提折旧。使用权资产按附注 3(8)(b) 所述的会计政策计提减值准备。

租赁负债按照租赁期开始日尚未支付的租赁付款额的现值进行初始计量，折现率为租赁内含利率。无法确定租赁内含利率的，采用本公司增量借款利率作为折现率。

本公司按照固定的周期性利率计算租赁负债在租赁期内各期间的利息费用，并计入当期损益或相关资产成本。未纳入租赁负债计量的可变租赁付款额在实际发生时计入当期损益或相关资产成本。

租赁期开始日后，发生下列情形的，本公司按照变动后租赁付款额的现值重新计量租赁负债：

- 根据担保余值预计的应付金额发生变动；
- 用于确定租赁付款额的指数或比率发生变动；
- 本公司对购买选择权、续租选择权或终止租赁选择权的评估结果发生变化，或续租选择权或终止租赁选择权的实际行使情况与原评估结果不一致。

在对租赁负债进行重新计量时，本公司相应调整使用权资产的账面价值。使用权资产的账面价值已调减至零，但租赁负债仍需进一步调减的，本公司将剩余金额计入当期损益。

本公司已选择对短期租赁（租赁期不超过 12 个月的租赁）和低价值资产租赁不确认使用权资产和租赁负债，并将相关的租赁付款额在租赁期内各个期间按照直线法计入当期损益或相关资产成本。

(b) 本公司作为出租人

在租赁开始日，本公司将租赁分为融资租赁和经营租赁。融资租赁是指无论所有权最终是否转移但实质上转移了与租赁资产所有权有关的几乎全部风险和报酬的租赁。经营租赁是指除融资租赁以外的其他租赁。

本公司作为转租出租人时，基于原租赁产生的使用权资产，而不是原租赁的标的资产，对转租进行分类。如果原租赁为短期租赁且本公司选择对原租赁应用上述短期租赁的简化处理，本公司将该转租分类为经营租赁。

经营租赁的租赁收款额在租赁期内按直线法确认为租金收入。本公司将其发生的与经营租赁有关的初始直接费用予以资本化，在租赁期内按照与租金收入确认相同的基础进行分摊，分期计入当期损益。未计入租赁收款额的可变租赁付款额在实际发生时计入当期损益。

(6) 无形资产

无形资产以成本减累计摊销（仅限于使用寿命有限的无形资产）及减值准备（参见附注 3(8)(b)）在资产负债表内列示。

对于使用寿命有限的无形资产，本公司将无形资产的成本扣除预计净残值和累计减值准备后按车流量法在预计使用寿命期内摊销。无形资产的摊销年限为：

	<u>摊销年限</u>
经营性公路收费权	25 年

本公司至少在每年年度终了对使用寿命有限的无形资产的使用寿命及摊销方法进行复核。

(7) 金融工具

本公司的金融工具包括货币资金、应收款项、应付款项及实收资本等。

(a) 金融资产及金融负债的确认和初始计量

金融资产和金融负债在本公司成为相关金融工具合同条款的一方时，于资产负债表内确认。

在初始确认时，金融资产及金融负债以公允价值计量。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产或金融负债，相关交易费用直接计入当期损益；对于其他类别的金融资产或金融负债，相关交易费用计入初始确认金额。对于未包含重大融资成分或不考虑不超过一年的合同中的融资成分的应收账款，本公司按照根据附注 3(12) 会计政策确定的交易价格进行初始计量。

(b) 金融资产的分类和后续计量

(i) 本公司金融资产的分类

本公司通常根据管理金融资产的业务模式和金融资产的合同现金流量特征，在初始确认时将金融资产分为不同类别：以摊余成本计量的金融资产、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产及以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。

除非本公司改变管理金融资产的业务模式，在此情形下，所有受影响的相关金融资产在业务模式发生变更后的首个报告期间的第一天进行重分类，否则金融资产在初始确认后不得进行重分类。

本公司将同时符合下列条件且未被指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产，分类为以摊余成本计量的金融资产：

- 本公司管理该金融资产的业务模式是以收取合同现金流量为目标；
- 该金融资产的合同条款规定，在特定日期产生的现金流量，仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。

本公司将同时符合下列条件且未被指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产，分类为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产：

- 本公司管理该金融资产的业务模式既以收取合同现金流量为目标又以出售该金融资产为目标；
- 该金融资产的合同条款规定，在特定日期产生的现金流量，仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。

对于非交易性权益工具投资，本公司可在初始确认时将其不可撤销地指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产。该指定在单项投资的基础上作出，且相关投资从发行者的角度符合权益工具的定义。

除上述以摊余成本计量和以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产外，本公司将其余所有的金融资产分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。在初始确认时，如果能够消除或显著减少会计错配，本公司可以将本应以摊余成本计量或以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产不可撤销地指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。

管理金融资产的业务模式，是指本公司如何管理金融资产以产生现金流量。业务模式决定本公司所管理金融资产现金流量的来源是收取合同现金流量、出售金融资产还是两者兼有。本公司以客观事实为依据、以关键管理人员决定的对金融资产进行管理的特定业务目标为基础，确定管理金融资产的业务模式。

本公司对金融资产的合同现金流量特征进行评估，以确定相关金融资产在特定日期产生的合同现金流量是否仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。其中，本金是指金融资产在初始确认时的公允价值；利息包括对货币时间价值、与特定时期未偿付本金金额相关的信用风险、以及其他基本借贷风险、成本和利润的对价。此外，本公司对可能导致金融资产合同现金流量的时间分布或金额发生变更的合同条款进行评估，以确定其是否满足上述合同现金流量特征的要求。

本公司于本报告期间及比较期间均不持有以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产、分类为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产和指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的权益工具投资。

(ii) 本公司金融资产的后续计量

- 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产

初始确认后，对于该类金融资产以公允价值进行后续计量，产生的利得或损失（包括利息和股利收入）计入当期损益，除非该金融资产属于套期关系的一部分。

- 以摊余成本计量的金融资产

初始确认后，对于该类金融资产采用实际利率法以摊余成本计量。以摊余成本计量且不属于任何套期关系的一部分的金融资产所产生的利得或损失，在终止确认、重分类、按照实际利率法摊销或确认减值时，计入当期损益。

(c) 金融负债的分类和后续计量

本公司将金融负债分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债及以摊余成本计量的金融负债。

- 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债

该类金融负债包括交易性金融负债（含属于金融负债的衍生工具）和指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债。

初始确认后，对于该类金融负债以公允价值进行后续计量，除与套期会计有关外，产生的利得或损失（包括利息费用）计入当期损益。

- 以摊余成本计量的金融负债

初始确认后，对于该类金融负债采用实际利率法以摊余成本计量。

(d) 抵销

金融资产和金融负债在资产负债表内分别列示，没有相互抵销。但是，同时满足下列条件的，以相互抵销后的净额在资产负债表内列示：

- 本公司具有抵销已确认金额的法定权利，且该种法定权利是当前可执行的；
- 本公司计划以净额结算，或同时变现该金融资产和清偿该金融负债。

(e) 金融资产和金融负债的终止确认

满足下列条件之一时，本公司终止确认该金融资产：

- 收取该金融资产现金流量的合同权利终止；
- 该金融资产已转移，且本公司将金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方；
- 该金融资产已转移，虽然本公司既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬，但是未保留对该金融资产的控制。

金融资产转移整体满足终止确认条件的，本公司将下列两项金额的差额计入当期损益：

- 被转移金融资产在终止确认日的账面价值；
- 因转移金融资产而收到的对价，与原直接计入其他综合收益的公允价值变动累计额中对应终止确认部分的金额（涉及转移的金融资产为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债权投资）之和。

金融负债（或其一部分）的现时义务已经解除的，本公司终止确认该金融负债（或该部分金融负债）。

(f) 权益工具

本公司发行权益工具，按实际发行价格计入所有者权益，相关的交易费用从所有者权益（资本公积）中扣减，如资本公积不足冲减的，依次冲减盈余公积和未分配利润。回购本公司权益工具支付的对价和交易费用，减少所有者权益。

(8) 资产减值准备

除附注 3(3) 及 (10) 中涉及的资产减值外，其他资产的减值按下述原则处理：

(a) 金融工具的减值

本公司以预期信用损失为基础，对下列项目进行减值会计处理并确认损失准备：

- 以摊余成本计量的金融资产；
- 租赁应收款。

本公司持有的其他以公允价值计量的金融资产不适用预期信用损失模型，包括以公允价值计量且其变动计入当期损益的债权投资或权益工具投资，指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的权益工具投资，以及衍生金融资产。

预期信用损失的计量

预期信用损失，是指以发生违约的风险为权重的金融工具信用损失的加权平均值。信用损失，是指本公司按照原实际利率折现的、根据合同应收的所有合同现金流量与预期收取的所有现金流量之间的差额，即全部现金短缺的现值。

在计量预期信用损失时，本公司需考虑的最长期限为企业面临信用风险的最长合同期限（包括考虑续约选择权）。

整个存续期预期信用损失，是指因金融工具整个预计存续期内所有可能发生的违约事件而导致的预期信用损失。

未来 12 个月内预期信用损失，是指因资产负债表日后 12 个月内（若金融工具的预计存续期少于 12 个月，则为预计存续期）可能发生的金融工具违约事件而导致的预期信用损失，是整个存续期预期信用损失的一部分。

对于应收账款和租赁应收款，本公司始终按照相当于整个存续期内预期信用损失的金额计量其损失准备。本公司基于历史信用损失经验、使用准备矩阵计算上述金融资产的预期信用损失，相关历史经验根据资产负债表日借款人的特定因素、以及对当前状况和未来经济状况预测的评估进行调整。

除应收账款和租赁应收款外，本公司对满足下列情形的金融工具按照相当于未来 12 个月内预期信用损失的金额计量其损失准备，对其他金融工具按照相当于整个存续期内预期信用损失的金额计量其损失准备：

- 该金融工具在资产负债表日只具有较低的信用风险；或
- 该金融工具的信用风险自初始确认后并未显著增加。

具有较低的信用风险

如果金融工具的违约风险较低，借款人在短期内履行其合同现金流量义务的能力很强，并且即便较长时期内经济形势和经营环境存在不利变化但未必一定降低借款人履行其合同现金流量义务的能力，该金融工具被视为具有较低的信用风险。

信用风险显著增加

本公司通过比较金融工具在资产负债表日发生违约的风险与在初始确认日发生违约的风险，以评估金融工具的信用风险自初始确认后是否已显著增加。

在确定信用风险自初始确认后是否显著增加时，本公司考虑无须付出不必要的额外成本或努力即可获得的合理且有依据的信息，包括前瞻性信息。本公司考虑的信息包括：

- 债务人未能按合同到期日支付本金和利息的情况；
- 已发生的或预期的金融工具的外部或内部信用评级 (如有) 的严重恶化；
- 已发生的或预期的债务人经营成果的严重恶化；
- 现存的或预期的技术、市场、经济或法律环境变化，并将对债务人对本公司的还款能力产生重大不利影响。

根据金融工具的性质，本公司以单项金融工具或金融工具组合为基础评估信用风险是否显著增加。以金融工具组合为基础进行评估时，本公司可基于共同信用风险特征对金融工具进行分类，例如逾期信息和信用风险评级。

如果逾期超过 1 年，本公司确定金融工具的信用风险已经显著增加。

本公司认为金融资产在下列情况发生违约：

- 借款人不大可能全额支付其对本公司的欠款，该评估不考虑本公司采取例如变现抵押品 (如果持有) 等追索行动；或
- 金融资产逾期超过 2 年。

已发生信用减值的金融资产

本公司在资产负债表日评估以摊余成本计量的金融资产和以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债权投资是否已发生信用减值。当对金融资产预期未来现金流量具有不利影响的一项或多项事件发生时，该金融资产成为已发生信用减值的金融资产。金融资产已发生信用减值的证据包括下列可观察信息：

- 发行方或债务人发生重大财务困难；
- 债务人违反合同，如偿付利息或本金违约等；
- 本公司出于与债务人财务困难有关的经济或合同考虑，给予债务人在任何其他情况下都不会做出的让步；
- 债务人很可能破产或进行其他财务重组；
- 发行方或债务人财务困难导致该金融资产的活跃市场消失。

预期信用损失准备的列报

为反映金融工具的信用风险自初始确认后的变化，本公司在每个资产负债表日重新计量预期信用损失，由此形成的损失准备的增加或转回金额，应当作为减值损失或利得计入当期损益。对于以摊余成本计量的金融资产，损失准备抵减该金融资产在资产负债表中列示的账面价值；对于以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债权投资，本公司在其他综合收益中确认其损失准备，不抵减该金融资产的账面价值。

核销

如果本公司不再合理预期金融资产合同现金流量能够全部或部分收回，则直接减记该金融资产的账面余额。这种减记构成相关金融资产的终止确认。这种情况通常发生在本公司确定债务人没有资产或收入来源可产生足够的现金流量以偿还将被减记的金额。但是，被减记的金融资产仍可能受到本公司催收到期款项相关执行活动的影响。

已减记的金融资产以后又收回的，作为减值损失的转回计入收回当期的损益。

(b) 其他资产的减值

本公司在资产负债表日根据内部及外部信息以确定下列资产是否存在减值的迹象，包括：

- 固定资产
- 在建工程
- 使用权资产
- 无形资产

本公司对存在减值迹象的资产进行减值测试，估计资产的可收回金额。

资产组由创造现金流入相关的资产组成，是可以认定的最小资产组合，其产生的现金流入基本上独立于其他资产或者资产组。

可收回金额是指资产（或资产组、资产组组合，下同）的公允价值（参见附注 3(9)）减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间较高者。

资产预计未来现金流量的现值，按照资产在持续使用过程中和最终处置时所产生的预计未来现金流量，选择恰当的税前折现率对其进行折现后的金额加以确定。

可收回金额的估计结果表明，资产的可收回金额低于其账面价值的，资产的账面价值会减记至可收回金额，减记的金额确认为资产减值损失，计入当期损益，同时计提相应的资产减值准备。与资产组或者资产组组合相关的减值损失，根据资产组或者资产组组合中的各项资产的账面价值所占比重，按比例抵减各项资产的账面价值，但抵减后的各资产的账面价值不得低于该资产的公允价值减去处置费用后的净额（如可确定的）、该资产预计未来现金流量的现值（如可确定的）和零三者之中最高者。

资产减值损失一经确认，在以后会计期间不会转回。

(9) 公允价值的计量

除特别声明外，本公司按下述原则计量公允价值：

公允价值是指市场参与者在计量日发生的有序交易中，出售一项资产所能收到或者转移一项负债所需支付的价格。

本公司估计公允价值时，考虑市场参与者在计量日对相关资产或负债进行定价时考虑的特征（包括资产状况及所在位置、对资产出售或者使用的限制等），并采用在当前情况下适用并且有足够可利用数据和其他信息支持的估值技术。使用的估值技术主要包括市场法、收益法和成本法。

(10) 所得税

除因直接计入所有者权益（包括其他综合收益）的交易或者事项产生的所得税外，本公司将当期所得税和递延所得税计入当期损益。

当期所得税是按本年度应税所得额，根据税法规定的税率计算的预期应交所得税，加上以往年度应付所得税的调整。

资产负债表日，如果本公司拥有以净额结算的法定权利并且意图以净额结算或取得资产、清偿负债同时进行，那么当期所得税资产及当期所得税负债以抵销后的净额列示。

递延所得税资产与递延所得税负债分别根据可抵扣暂时性差异和应纳税暂时性差异确定。暂时性差异是指资产或负债的账面价值与其计税基础之间的差额，包括能够结转以后年度的可抵扣亏损和税款抵减。递延所得税资产的确认以很可能取得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额为限。

如果单项交易不是企业合并，交易发生时既不影响会计利润也不影响应纳税所得额（或可抵扣亏损），且初始确认的资产和负债并未导致产生等额应纳税暂时性差异和可抵扣暂时性差异，则该项交易中产生的暂时性差异不会产生递延所得税。

资产负债表日，本公司根据递延所得税资产和负债的预期收回或结算方式，依据已颁布的税法规定，按照预期收回该资产或清偿该负债期间的适用税率计量该递延所得税资产和负债的账面金额。

资产负债表日，本公司对递延所得税资产的账面价值进行复核。如果未来期间很可能无法获得足够的应纳税所得额用以抵扣递延所得税资产的利益，则减记递延所得税资产的账面价值。在很可能获得足够的应纳税所得额时，减记的金额予以转回。

资产负债表日，递延所得税资产及递延所得税负债在同时满足以下条件时以抵销后的净额列示：

- 纳税主体拥有以净额结算当期所得税资产及当期所得税负债的法定权利；
- 并且递延所得税资产及递延所得税负债是与同一税收征管部门对同一纳税主体征收的所得税相关或者是对不同的纳税主体相关，但在未来每一具有重要性的递延所得税资产及负债转回的期间内，涉及的纳税主体意图以净额结算当期所得税资产和负债或是同时取得资产、清偿负债。

(11) 预计负债

如果与或有事项相关的义务是本公司承担的现时义务，且该义务的履行很可能会导致经济利益流出本公司，以及有关金额能够可靠地计量，则本公司会确认预计负债。对于货币时间价值影响重大的，预计负债以预计未来现金流量折现后的金额确定。

(12) 收入确认

收入是本公司在日常活动中形成的、会导致所有者权益增加且与所有者投入资本无关的经济利益的总流入。

本公司在履行了合同中的履约义务，即在客户取得相关商品或服务的控制权时，确认收入。

合同中包含两项或多项履约义务的，本公司在合同开始日，按照各单项履约义务所承诺商品或服务的单独售价的相对比例，将交易价格分摊至各单项履约义务，按照分摊至各单项履约义务的交易价格计量收入。单独售价，是指本公司向客户单独销售商品或提供服务的价格。单独售价无法直接观察的，本公司综合考虑能够合理取得的全部相关信息，并最大限度地采用可观察的输入值估计单独售价。

交易价格是本公司因向客户转让商品或服务而预期有权收取的对价金额，不包括代第三方收取的款项。本公司确认的交易价格不超过在相关不确定性消除时累计已确认收入极可能不会发生重大转回的金额。有权收取的对价是非现金形式时，本公司按照非现金对价的公允价值确定交易价格。非现金对价的公允价值不能合理估计的，本公司参照承诺向客户转让商品或提供服务的单独售价间接确定交易价格。合同中存在重大融资成分的，本公司按照假定客户在取得商品或服务控制权时即以现金支付的应付金额确定交易价格。该交易价格与合同对价之间的差额，在合同期间内采用实际利率法摊销。合同开始日，本公司预计客户取得商品或服务控制权与客户支付价款间隔不超过一年的，不考虑合同中存在的重大融资成分。

满足下列条件之一时，本公司属于在某一时段内履行履约义务，否则，属于在某一时点履行履约义务：

- 客户在本公司履约的同时即取得并消耗本公司履约所带来的经济利益；
- 客户能够控制本公司履约过程中在建的商品；
- 本公司履约过程中所产出的商品具有不可替代用途，且本公司在整个合同期间内有权就累计至今已完成的履约部分收取款项。

对于在某一时段内履行的履约义务，本公司在该段时间内按照履约进度确认收入。履约进度不能合理确定时，本公司已经发生的成本预计能够得到补偿的，按照已经发生的成本金额确认收入，直到履约进度能够合理确定为止。

对于在某一时点履行的履约义务，本公司在客户取得相关商品或服务控制权时点确认收入。在判断客户是否已取得商品或服务控制权时，本公司会考虑下列迹象：

- 本公司就该商品或服务享有现时收款权利；
- 本公司已将该商品的实物转移给客户；
- 本公司已将该商品的法定所有权或所有权上的主要风险和报酬转移给客户；
- 客户已接受该商品或服务。

本公司根据在向客户转让商品或服务前是否拥有对该商品或服务的控制权，来判断本公司从事交易时的身份是主要责任人还是代理人。本公司在向客户转让商品或服务前能够控制该商品或服务的，本公司为主要责任人，按照已收或应收对价总额确认收入；否则，本公司为代理人，按照预期有权收取的佣金或手续费的金额确认收入，该金额按照已收或应收对价总额扣除应支付给其他相关方的价款后的净额，或者按照既定的佣金金额或比例等确定。

与本公司取得收入的主要活动相关的具体会计政策描述如下：

(a) 通行费收入

通行费收入指经营收费公路的通行费收入，于收取时确认收入。

(b) 提供劳务收入

本公司按已收或应收的合同或协议价款的公允价值确定提供劳务收入金额。

在资产负债表日，劳务交易的结果能够可靠估计的，根据完工百分比法确认提供劳务收入，提供劳务交易的完工进度根据已完工作的测量确定。

劳务交易的结果不能可靠估计的，如果已经发生的劳务成本预计能够得到补偿的，则按照已经发生的劳务成本金额确认提供劳务收入，并按相同金额结转劳务成本；如果已经发生的劳务成本预计不能够得到补偿的，则将已经发生的劳务成本计入当期损益，不确认提供劳务收入。

(13) 合同成本

合同成本包括为取得合同发生的增量成本及合同履约成本。

为取得合同发生的增量成本是指本公司不取得合同就不会发生的成本（如销售佣金等）。该成本预期能够收回的，本公司将其作为合同取得成本确认为一项资产。本公司为取得合同发生的、除预期能够收回的增量成本之外的其他支出于发生时计入当期损益。

为履行合同发生的成本，不属于存货等其他企业会计准则规范范围且同时满足下列条件的，本公司将其作为合同履约成本确认为一项资产：

- 该成本与一份当前或预期取得的合同直接相关，包括直接人工、直接材料、制造费用（或类似费用）、明确由客户承担的成本以及仅因该合同而发生的其他成本；
- 该成本增加了本公司未来用于履行履约义务的资源；

- 该成本预期能够收回。

合同取得成本确认的资产和合同履约成本确认的资产 (以下简称“与合同成本有关的资产”) 采用与该资产相关的商品或服务收入确认相同的基础进行摊销, 计入当期损益。合同取得成本确认的资产摊销期限不超过一年的, 在发生时计入当期损益。

当与合同成本有关的资产的账面价值高于下列两项的差额时, 本公司对超出部分计提减值准备, 并确认为资产减值损失:

- 本公司因转让与该资产相关的商品或服务预期能够取得的剩余对价;
- 为转让该相关商品或服务估计将要发生的成本。

(14) 政府补助

政府补助是本公司从政府无偿取得的货币性资产或非货币性资产, 但不包括政府以投资者身份向本公司投入的资本。

政府补助在能够满足政府补助所附条件, 并能够收到时, 予以确认。

政府补助为货币性资产的, 按照收到或应收的金额计量。政府补助为非货币性资产的, 按照公允价值计量。

与资产相关的政府补助, 本公司将其确认为递延收益, 并在相关资产使用寿命内按照合理、系统的方法分期计入其他收益或营业外收入。与收益相关的政府补助, 如果用于补偿本公司以后期间的相关成本费用或损失的, 本公司将其确认为递延收益, 并在确认相关成本费用或损失的期间, 计入其他收益或营业外收入; 否则直接计入其他收益或营业外收入。

(15) 借款费用

本公司发生的可直接归属于符合资本化条件的资产的购建的借款费用, 予以资本化并计入相关资产的成本, 其他借款费用均于发生当期确认为财务费用。

在资本化期间内, 本公司按照下列方法确定每一会计期间的利息资本化金额 (包括折价或溢价的摊销):

- 对于为购建符合资本化条件的资产而借入的专门借款, 本公司以专门借款按实际利率计算的当期利息费用, 减去将尚未动用的借款资金存入银行取得的利息收入或进行暂时性投资取得的投资收益后的金额确定专门借款应予资本化的利息金额。

- 对于为购建符合资本化条件的资产而占用的一般借款，本公司根据累计资产支出超过专门借款部分的资产支出的加权平均数乘以所占用一般借款的资本化率，计算确定一般借款应予资本化的利息金额。资本化率是根据一般借款加权平均的实际利率计算确定。

资本化期间是指本公司从借款费用开始资本化时点到停止资本化时点的期间，借款费用暂停资本化的期间不包括在内。当资本支出和借款费用已经发生及为使资产达到预定可使用状态所必要的购建活动已经开始时，借款费用开始资本化。当购建符合资本化条件的资产达到预定可使用状态时，借款费用停止资本化。对于符合资本化条件的资产在购建过程中发生非正常中断、且中断时间连续超过 3 个月的，本公司暂停借款费用的资本化。

(16) 利润分配

资产负债表日后，经审议批准的利润分配方案中拟分配的利润，不确认为资产负债表日的负债，在附注中单独披露。

(17) 关联方

一方控制、共同控制另一方或对另一方施加重大影响，以及两方或两方以上同受一方控制、共同控制的，构成关联方。关联方可为个人或企业。仅仅同受国家控制而不存在其他关联方关系的企业，不构成关联方。

(18) 主要会计估计及判断

编制财务报表时，本公司管理层需要运用估计和假设，这些估计和假设会对会计政策的应用及资产、负债、收入及费用的金额产生影响。实际情况可能与这些估计不同。本公司管理层对估计涉及的关键假设和不确定因素的判断进行持续评估，会计估计变更的影响在变更当期和未来期间予以确认。

附注 3(4) 和 (6) 载有关于固定资产及无形资产等资产的折旧及摊销的会计估计，附注 7、9、10、12、13、14、15 和 16 载有各类资产减值涉及的会计估计。

附注 79 - 金融工具公允价值估值。

4 会计政策变更的说明

本公司于 2024 年度执行了财政部于近年颁布的企业会计准则相关规定及指引，主要包括：

- 《企业会计准则解释第 17 号》(财会 [2023] 21 号) (以下简称“解释第 17 号”) 中“关于流动负债与非流动负债的划分”的规定

(a) 本公司采用上述规定及指引的主要影响

(i) 关于流动负债与非流动负债的划分规定

根据解释第17号的规定，本公司在对负债的流动性进行划分时，仅考虑本公司在资产负债表日是否有将负债清偿推迟至资产负债表日后一年以上的实质性权利（以下简称“推迟清偿负债的权利”），而不考虑本公司是否有行使上述权利的主观可能性。

对于本公司贷款安排产生的负债，如果本公司推迟清偿负债的权利取决于本公司是否遵循了贷款安排中规定的条件（以下简称“契约条件”），本公司在对相关负债的流动性进行划分时，仅考虑在资产负债表日或者之前应遵循的契约条件，而不考虑本公司在资产负债表日之后应遵循的契约条件的影响。

对于本公司在交易对手方选择的情况下通过交付自身权益工具进行清偿的负债，若本公司按照《企业会计准则第37号——金融工具列报》的规定将上述选择权分类为权益工具并将其作为复合金融工具的权益组成部分单独确认，则不影响该项负债的流动性划分；反之，若上述选择权不能分类为权益工具，则会影响该项负债的流动性划分。

采用该规定未对本公司的财务状况及经营成果产生重大影响。

5 税项

- (1) 本公司适用的与高速通行费收入、应税劳务收入和不动产经营租赁收入相关的税费有增值税、企业所得税、城市维护建设税、教育费附加、地方教育费附加、城镇土地使用税及房产税等。

税种	计缴标准
增值税	按税法规定的应税劳务收入的6%计算销项税额，在扣除当期允许抵扣的进项税额后，差额部分为应缴增值税。对于按照简易征收办法计算的高速公路通行费收入和不动产经营租赁服务收入，按税法规定的高速公路通行费收入的3%和不动产经营租赁服务收入的5%计算应纳税额
企业所得税	应纳税所得额
城市维护建设税	按实际缴纳增值税的5%
教育费附加	按实际缴纳增值税的3%
地方教育费附加	按实际缴纳增值税的2%
房产税	房屋租赁收入的12%或房产原值一次减除30%后的余值的1.2%
城镇土地使用税	5元 / 每平方米

(2) 所得税

本公司的法定税率为 25%，本年度按法定税率执行 (2023 年：25%)。

(3) 应交税费

	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
	人民币元	人民币元
应交增值税	1,543,506.99	1,398,517.34
应交城市维护建设税	57,362.12	48,152.58
应交教育费附加	34,417.28	28,891.55
应交地方教育附加费	22,944.86	19,261.05
应交房产税	205,452.18	-
应交城镇土地使用税	108,284.27	-
其他	8,741.50	-
	<u>1,980,709.20</u>	<u>1,494,822.52</u>
合计	<u>1,980,709.20</u>	<u>1,494,822.52</u>

6 货币资金

	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
	人民币元	人民币元
现金		
库存现金	9,938.00	30,149.00
银行存款	13,820,524.44	5,521,512.42
七天通知存款	50,000,000.00	143,000,000.00
一年期定期存款	-	50,000,000.00
三个月定期存款	50,000,000.00	-
	<u>113,830,462.44</u>	<u>198,551,661.42</u>
合计	<u>113,830,462.44</u>	<u>198,551,661.42</u>

7 应收账款

(1) 应收账款按客户类别分析如下:

	2024 年 人民币元	2023 年 人民币元
应收关联公司	9,671,335.74	9,954,606.11
其他客户	<u>6,829,916.77</u>	<u>7,943,000.30</u>
小计	16,501,252.51	17,897,606.41
减: 坏账准备	<u>(1,313,827.29)</u>	<u>(1,313,827.29)</u>
合计	<u>15,187,425.22</u>	<u>16,583,779.12</u>

(2) 应收账款按账龄分析如下:

	2024 年 人民币元	2023 年 人民币元
1 年以内 (含 1 年)	10,248,116.88	11,462,601.30
1 年至 2 年 (含 2 年)	570,140.17	421,053.39
2 年至 3 年 (含 3 年)	287,238.67	2,797,113.04
3 年以上	<u>5,395,756.79</u>	<u>3,216,838.68</u>
小计	16,501,252.51	17,897,606.41
减: 坏账准备	<u>(1,313,827.29)</u>	<u>(1,313,827.29)</u>
合计	<u>15,187,425.22</u>	<u>16,583,779.12</u>

账龄自应收账款确认日起开始计算。

组合 2：除组合 1 之外的应收款项，根据本公司的历史经验，该组合存在信用风险。

(c) 组合 2 中，应收账款预期信用损失的评估：

2024 年

	<u>预期信用损失率</u>	<u>年末账面余额</u> 人民币元	<u>年末减值准备</u> 人民币元
1 年以内 (含 1 年)	14.97%	<u>399,553.00</u>	<u>59,826.29</u>

2023 年

	<u>预期信用损失率</u>	<u>年末账面余额</u> 人民币元	<u>年末减值准备</u> 人民币元
1 年以内 (含 1 年)	7.00%	<u>855,000.00</u>	<u>59,826.29</u>

(4) 坏账准备变动情况如下：

	<u>2024 年</u> 人民币元	<u>2023 年</u> 人民币元
年初余额	(1,313,827.29)	(1,413,316.95)
本年转回	<u>-</u>	<u>99,489.66</u>
年末余额	<u>(1,313,827.29)</u>	<u>(1,313,827.29)</u>

8 预付款项

(1) 预付款项分类分析如下：

	<u>2024年</u> 人民币元	<u>2023年</u> 人民币元
预付电费	165,291.85	177,610.00
预付车辆汽油费	116,685.31	121,664.44
其他	<u>28,203.87</u>	<u>89,621.44</u>
合计	<u><u>310,181.03</u></u>	<u><u>388,895.88</u></u>

(2) 预付款项账龄分析如下：

	<u>2024年</u> 人民币元	<u>2023年</u> 人民币元
1年以内(含1年)	310,181.03	374,018.00
1年至2年(含2年)	<u>-</u>	<u>14,877.88</u>
合计	<u><u>310,181.03</u></u>	<u><u>388,895.88</u></u>

账龄自预付款项确认日起开始计算。

9 其他应收款

	注	<u>2024年</u> 人民币元	<u>2023年</u> 人民币元
应收利息		146,090.95	2,225,516.74
其他	(1)	<u>722,447.39</u>	<u>507,881.73</u>
合计		<u><u>868,538.34</u></u>	<u><u>2,733,398.47</u></u>

(1) 其他

(a) 按客户类别分析如下:

	2024年 人民币元	2023年 人民币元
应收关联公司	215,959.87	206,872.26
其他	<u>884,654.69</u>	<u>679,176.64</u>
小计	1,100,614.56	886,048.90
减: 坏账准备	<u>(378,167.17)</u>	<u>(378,167.17)</u>
合计	<u><u>722,447.39</u></u>	<u><u>507,881.73</u></u>

(b) 按账龄分析如下:

	2024年 人民币元	2023年 人民币元
1年以内 (含1年)	404,564.70	170,457.17
1年至2年 (含2年)	434.70	29,843.31
2年至3年 (含3年)	10,843.31	976.57
3年以上	<u>684,771.85</u>	<u>684,771.85</u>
小计	1,100,614.56	886,048.90
减: 坏账准备	<u>(378,167.17)</u>	<u>(378,167.17)</u>
合计	<u><u>722,447.39</u></u>	<u><u>507,881.73</u></u>

账龄自其他应收款确认日起开始计算。

(2) 按坏账准备计提方法分类披露

类别	2024 年				
	账面余额		坏账准备		账面价值
	金额	比例 (%)	金额	计提比例 (%)	
按单项计提坏账准备	96,000.00	8.72%	96,000.00	100.00%	-
按组合计提坏账准备					
- 组合 1	493,924.34	44.88%	-	-	493,924.34
- 组合 2	510,690.22	46.40%	282,167.17	55.25%	228,523.05
小计	1,004,614.56	91.28%	282,167.17	28.09%	722,447.39
合计	1,100,614.56	100.00%	378,167.17	34.36%	722,447.39

类别	2023 年				
	账面余额		坏账准备		账面价值
	金额	比例 (%)	金额	计提比例 (%)	
按单项计提坏账准备	96,000.00	10.83%	96,000.00	100.00%	-
按组合计提坏账准备					
- 组合 1	505,846.73	57.09%	-	-	505,846.73
- 组合 2	284,202.17	32.08%	282,167.17	99.28%	2,035.00
小计	790,048.90	89.17%	282,167.17	35.72%	507,881.73
合计	886,048.90	100.00%	378,167.17	42.68%	507,881.73

(a) 2024 年及 2023 年按单项计提坏账准备的计提理由:

名称	计提理由
浙江新团圆投资管理有限公司	对方违约

(b) 2024 年按组合计提坏账准备的确认标准及说明:

根据本公司的历史经验, 不同细分客户群体发生损失的情况存在显著差异, 基于其信用风险特征, 本公司将其划分为不同组合:

组合 1: 主要包括应收政府部门的款项、员工的备用金、保证金及押金、应收关联方款项, 根据本公司的历史经验, 该组合不会发生信用风险。

组合 2: 除组合 1 之外的应收款项, 根据本公司的历史经验, 该组合存在信用风险。

(3) 坏账准备变动情况如下:

	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
	人民币元	人民币元
年初余额	(378,167.17)	(458,176.85)
本年计提	-	(114.91)
本年转回	-	80,124.59
	(378,167.17)	80,124.59
年末余额	(378,167.17)	(378,167.17)

10 存货

本公司按存货类别分析如下:

	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
	人民币元	人民币元
库存商品	770,721.00	738,171.00

11 其他流动资产

	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
	人民币元	人民币元
预缴保险费	543,542.09	-
待抵扣进项税	203,209.81	330,070.56
预缴个人所得税	16,429.24	16,429.24
	16,429.24	16,429.24
合计	763,181.14	346,499.80

12 固定资产

	房屋及建筑物 人民币元	安全设施 人民币元	三大系统 人民币元	机器设备 人民币元	电子设备 人民币元	运输工具 人民币元	家具及其他 人民币元	合计 人民币元
成本								
2023 年 1 月 1 日余额	165,158,274.03	74,341,340.01	102,277,815.95	28,160,634.56	4,206,997.99	2,365,020.34	13,779,494.45	390,289,577.33
本年增加	-	15,180.00	37,500.00	-	235,536.50	-	32,095.00	320,311.50
在建工程转入	6,488,191.71	279,950.00	14,931,062.72	-	-	-	-	21,699,204.43
本年减少	-	-	-	(3,800.00)	-	-	-	(3,800.00)
2023 年 12 月 31 日余额	171,646,465.74	74,636,470.01	117,246,378.67	28,156,834.56	4,442,534.49	2,365,020.34	13,811,589.45	412,305,293.26
本年增加	-	-	308,750.00	-	220,774.81	117,677.88	169,385.88	816,588.57
在建工程转入	-	87,526.00	136,550.00	-	-	-	-	224,076.00
本年减少	(405,738.13)	-	(28,549,443.54)	(1,353,367.80)	(467,285.65)	-	(13,011,016.45)	(43,786,851.57)
2024 年 12 月 31 日余额	171,240,727.61	74,723,996.01	89,142,235.13	26,803,466.76	4,196,023.65	2,482,698.22	969,958.88	369,559,106.26
减：累计折旧								
2023 年 1 月 1 日余额	(92,085,282.49)	(71,105,830.95)	(59,564,914.19)	(15,722,544.55)	(2,623,189.01)	(1,567,003.23)	(13,317,607.06)	(255,986,371.48)
本年计提折旧	(6,804,650.83)	(247,822.06)	(7,328,718.78)	(1,592,600.65)	(443,985.64)	(156,404.73)	(87,119.88)	(16,661,302.57)
折旧冲销	-	-	-	1,750.96	-	-	-	1,750.96
2023 年 12 月 31 日余额	(98,889,933.32)	(71,353,653.01)	(66,893,632.97)	(17,313,394.24)	(3,067,174.65)	(1,723,407.96)	(13,404,726.94)	(272,645,923.09)
本年计提折旧	(6,964,717.91)	(272,245.48)	(8,591,844.83)	(1,434,625.35)	(430,183.95)	(159,520.81)	(99,845.34)	(17,952,983.67)
折旧冲销	83,800.00	-	26,218,941.43	1,310,063.84	454,047.00	-	12,916,807.01	40,983,659.28
2024 年 12 月 31 日余额	(105,770,851.23)	(71,625,898.49)	(49,266,536.37)	(17,437,955.75)	(3,043,311.60)	(1,882,928.77)	(587,765.27)	(249,615,247.48)
账面价值								
2024 年 12 月 31 日	65,469,876.38	3,098,097.52	39,875,698.76	9,365,511.01	1,152,712.05	599,769.45	382,193.61	119,943,858.78
2023 年 12 月 31 日	72,756,532.42	3,282,817.00	50,352,745.70	10,843,440.32	1,375,359.84	641,612.38	406,862.51	139,659,370.17

13 在建工程

人民币元

成本

2023 年 1 月 1 日余额	17,018,291.53
本年增加	4,680,912.90
本年转入固定资产	<u>(21,699,204.43)</u>
2023 年 12 月 31 日余额	-
本年增加	2,146,816.25
本年转入固定资产	<u>(140,676.00)</u>
2024 年 12 月 31 日余额	<u>2,006,140.25</u>

账面价值

2024 年 12 月 31 日	<u>2,006,140.25</u>
2023 年 12 月 31 日	<u>-</u>

14 使用权资产

本公司作为承租人的租赁情况如下：

	土地 人民币元
原值	
2023年1月1日、12月31日及2024年12月31日余额	<u>34,936,984.59</u>
减：累计折旧	
2023年1月1日余额	(1,001,112.85)
本年增加	<u>(3,382,089.48)</u>
2023年12月31日余额	(4,383,202.33)
本年增加	<u>(3,382,089.48)</u>
2024年12月31日余额	<u>(7,765,291.81)</u>
账面价值	
2024年12月31日	<u>27,171,692.78</u>
2023年12月31日	<u>30,553,782.26</u>

15 无形资产

	经营性公路收费权 人民币元
账面原值	
2023 年 1 月 1 日、12 月 31 日及 2024 年 12 月 31 日余额	3,408,269,809.55
减：累计摊销	
2023 年 1 月 1 日余额	(1,482,322,245.53)
本年增加金额	(156,004,533.44)
2023 年 12 月 31 日余额	(1,638,326,778.97)
本年增加金额	(153,647,154.01)
2024 年 12 月 31 日余额	(1,791,973,932.98)
账面价值	
2024 年 12 月 31 日	1,616,295,876.57
2023 年 12 月 31 日	1,769,943,030.58

16 递延所得税资产

	递延所得税资产		
	年初余额 人民币元	本年增减 计入损益 人民币元	年末余额 人民币元
坏账准备	422,998.62	-	422,998.62
无形资产	8,126,312.15	(706,746.77)	7,419,565.38
预提费用	3,801,379.29	2,210,446.03	6,011,825.32
递延收益	1,177,096.73	(294,274.18)	882,822.55
使用权资产	(7,638,445.57)	845,522.37	(6,792,923.20)
租赁负债	9,699,250.14	818,606.14	10,517,856.28
合计	15,588,591.36	2,873,553.59	18,462,144.95

未确认的递延所得税资产明细

	<u>2024 年</u> 人民币元	<u>2023 年</u> 人民币元
可抵扣亏损	<u>73,815,075.40</u>	<u>50,148,842.72</u>

未确认递延所得税资产的可抵扣亏损的到期情况

	<u>2024 年</u> 人民币元	<u>2023 年</u> 人民币元
2028 年	50,148,842.72	50,148,842.72
2029 年	<u>23,666,232.68</u>	-
合计	<u>73,815,075.40</u>	<u>50,148,842.72</u>

由于本公司不是很可能获得可用于实现可抵扣暂时性差异转回和抵扣有关亏损的未来应税利润，因此本公司尚未就人民币 73,815,075.40 元的累计可抵扣亏损确认递延所得税资产。

17 应付职工薪酬

	注	<u>2024 年</u> 人民币元	<u>2023 年</u> 人民币元
短期薪酬	(1)	<u>4,542,130.38</u>	<u>4,542,130.38</u>

(1) 短期薪酬

	<u>2024 年</u> 人民币元	<u>2023 年</u> 人民币元
工会经费和职工教育经费	<u>4,542,130.38</u>	<u>4,542,130.38</u>

18 其他应付款

	<u>2024 年</u> 人民币元	<u>2023 年</u> 人民币元
应付利息	41,638,887.49	113,811,012.39
应付关联方往来款	1,776,320,000.00	1,776,320,000.00
保证金	650,409.32	720,537.52
公路统筹发展费	3,719,438.29	3,152,361.72
其他	<u>2,654,274.83</u>	<u>4,923,627.59</u>
合计	<u>1,824,983,009.93</u>	<u>1,898,927,539.22</u>

19 租赁负债

	<u>2024 年</u> 人民币元	<u>2023 年</u> 人民币元
长期租赁负债	42,071,425.13	38,797,000.55
减：一年内到期的租赁负债	<u>16,221,900.00</u>	<u>11,198,100.00</u>
合计	<u>25,849,525.13</u>	<u>27,598,900.55</u>

本公司租用土地以经营高速公路服务区，租赁期不短于沪苏浙高速公路江苏段的剩余收费年限。

20 递延收益

	2024 年 1 月 <u>1 日余额</u> 人民币元	本年摊销 人民币元	2024 年 12 月 <u>31 日余额</u> 人民币元
政府补助	<u>4,708,386.91</u>	<u>(1,177,096.72)</u>	<u>3,531,290.19</u>
	2023 年 1 月 <u>1 日余额</u> 人民币元	本年摊销 人民币元	2023 年 12 月 <u>31 日余额</u> 人民币元
政府补助	<u>5,885,483.63</u>	<u>(1,177,096.72)</u>	<u>4,708,386.91</u>

21 实收资本

本公司于 12 月 31 日的注册资本结构如下：

	2024 年及 2023 年	
	金额	%
	人民币	
华泰证券 (上海) 资产管理有限公司	959,000,000.00	100%

本公司于 12 月 31 日的实收资本结构如下：

	2024 年及 2023 年	
	金额	%
	人民币	
华泰证券 (上海) 资产管理有限公司	959,000,000.00	100%

22 营业收入

	注	2024 年 人民币元	2023 年 人民币元
主营业务收入			
-租赁收入		6,590,226.52	6,802,489.21
-通行费收入		362,449,039.15	381,809,491.58
-清障收入		382,929.25	375,511.33
		369,422,194.92	388,987,492.12
其中：合同产生的收入	(1)	362,831,968.40	382,185,002.91
租赁收入		6,590,226.52	6,802,489.21

(1) 合同产生的收入的情况

	<u>2024 年</u> 人民币元	<u>2023 年</u> 人民币元
商品类型		
通行费收入	362,449,039.15	381,809,491.58
清障收入	<u>382,929.25</u>	<u>375,511.33</u>
合计	<u>362,831,968.40</u>	<u>382,185,002.91</u>
按商品转让的时间分类		
在某一时点确认收入	<u>362,831,968.40</u>	<u>382,185,002.91</u>

23 税金及附加

	<u>2024 年</u> 人民币元	<u>2023 年</u> 人民币元
城市维护建设税	558,076.78	588,109.61
教育费附加	334,846.11	352,780.84
地方教育费附加	223,230.72	235,187.25
房产税	823,570.79	-
土地使用税	433,137.12	-
车船使用税	8,046.15	8,046.16
印花税	<u>15,837.43</u>	<u>22,237.57</u>
合计	<u>2,396,745.10</u>	<u>1,206,361.43</u>

24 财务费用

	<u>2024年</u> 人民币元	<u>2023年</u> 人民币元
应付款项的利息支出	237,744,615.48	253,746,506.97
租赁负债的利息支出	3,274,424.58	3,019,575.69
利息收入	(2,789,035.03)	(3,948,636.45)
手续费	-	300.00
合计	<u>238,230,005.03</u>	<u>252,817,746.21</u>

25 其他收益

	<u>2024年</u> 人民币元	<u>2023年</u> 人民币元
取消省界收费站专项补助资金	1,177,096.72	1,177,096.72
代扣个人所得税手续费返还	-	8,361.43
合计	<u>1,177,096.72</u>	<u>1,185,458.15</u>

26 信用减值转回 / (损失)

	<u>2024年</u> 人民币元	<u>2023年</u> 人民币元
其他应收款坏账准备转回	-	80,009.68
应收账款坏账准备转回	-	99,489.66
合计	<u>-</u>	<u>179,499.34</u>

27 营业外收支

(1) 营业外收入

	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
	人民币元	人民币元
路产赔偿	177,978.14	90,283.12
非流动资产处置利得	<u>-</u>	<u>10,802.47</u>
合计	<u>177,978.14</u>	<u>101,085.59</u>

(2) 营业外支出

	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
	人民币元	人民币元
非流动资产毁损报废损失	<u>1,569,355.10</u>	<u>2,599.04</u>

28 所得税费用

(1) 本年所得税费用组成

	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
	人民币元	人民币元
汇算清缴差异调整	-	400,195.40
递延所得税的变动	<u>(2,873,553.59)</u>	<u>1,675,455.81</u>
合计	<u>(2,873,553.59)</u>	<u>2,075,651.21</u>

递延所得税费用分析如下:

	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
	人民币元	人民币元
暂时性差异的产生和转回	<u>(2,873,553.59)</u>	<u>1,675,455.81</u>

(2) 所得税费用与会计亏损的关系如下:

	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
	人民币元	人民币元
税前亏损	(164,998,472.29)	(138,173,995.36)
按税率 25%计算的预期所得税	(41,249,618.07)	(34,543,498.84)
不可抵扣支出	19,922,295.63	23,681,743.99
汇算清缴差异调整	-	400,195.40
本年未确认递延所得税资产的可抵扣暂时性差异或可 抵扣亏损的影响	<u>18,453,768.85</u>	<u>12,537,210.66</u>
本年所得税费用	<u>(2,873,553.59)</u>	<u>2,075,651.21</u>

29 利润表补充资料

对利润表中的费用按性质分类的信息如下:

	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
	人民币元	人民币元
营业收入	369,422,194.92	388,987,492.12
减: 折旧和摊销费用	(174,982,227.16)	(176,047,925.49)
财务费用	(238,230,005.03)	(252,817,746.21)
加: 其他收益	1,177,096.72	1,185,458.15
信用减值转回	-	179,499.34
其他	<u>(120,994,154.78)</u>	<u>(99,759,259.82)</u>
营业亏损	<u>(163,607,095.33)</u>	<u>(138,272,481.91)</u>

30 现金流量表补充资料

(1) 将净亏损调节为经营活动的现金流量:

	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
	人民币元	人民币元
净亏损	(162,124,918.70)	(140,249,646.57)
加: 信用减值损失	-	(179,499.34)
固定资产折旧	17,952,983.67	16,661,302.57
无形资产摊销	153,647,154.01	156,004,533.44
使用权资产折旧	3,382,089.48	3,382,089.48
处置固定资产的损失 / (收益)	2,761,807.39	(8,203.43)
财务费用	238,230,005.03	252,817,746.21
递延所得税资产 (增加) / 减少	(2,873,553.59)	1,675,455.81
存货的 (增加) / 减少	(32,550.00)	24,180.00
经营性应收项目的减少	757,566.88	22,068,108.20
经营性应付项目的减少	(22,756,048.75)	(68,235,095.04)
其他收益	(1,177,096.72)	(1,177,096.72)
经营活动产生的现金流量净额	<u>227,767,438.70</u>	<u>242,783,874.61</u>

(2) 现金及现金等价物净变动情况:

	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
	人民币元	人民币元
现金及现金等价物的年末余额	113,830,462.44	148,551,661.42
减: 现金及现金等价物的年初余额	<u>148,551,661.42</u>	<u>196,412,038.26</u>
现金及现金等价物净减少额	<u>(34,721,198.98)</u>	<u>(47,860,376.84)</u>

(3) 本公司持有的现金和现金等价物分析如下:

	<u>2024年</u>	<u>2023年</u>
	人民币元	人民币元
(a) 货币资金		
- 库存现金	9,938.00	30,149.00
- 可随时用于支付的银行存款	113,820,524.44	148,521,512.42
- 使用受限制的货币资金	<u>-</u>	<u>50,000,000.00</u>
(b) 年末货币资金余额	113,830,462.44	198,551,661.42
减: 使用受限制的货币资金	<u>-</u>	<u>(50,000,000.00)</u>
(c) 年末可随时变现的现金及现金等价物余额	<u>113,830,462.44</u>	<u>148,551,661.42</u>

31 金融工具的风险分析及敏感性分析

本公司在日常活动中面临各种金融工具的风险, 主要包括:

- 信用风险
- 流动性风险
- 利率风险

下文主要论述上述风险敞口及其形成原因以及在本年发生的变化、风险管理目标、政策和程序以及计量风险的方法及其在本年发生的变化等。

本公司从事风险管理的目标是在风险和收益之间取得适当的平衡, 力求降低金融风险对本公司财务业绩的不利影响。基于该风险管理目标, 本公司已制定风险管理政策以辨别和分析本公司所面临的风险, 设定适当的风险可接受水平并设计相应的内部控制程序, 以监控本公司的风险水平。本公司会定期审阅这些风险管理政策及有关内部控制系统, 以适应市场情况或本公司经营活动的改变。

(1) 信用风险

信用风险，是指金融工具的一方不能履行义务，造成另一方发生财务损失的风险。本公司的信用风险主要来自货币资金、应收款项等。管理层会持续监控这些信用风险的敞口。

本公司除现金以外的货币资金主要存放于信用良好的金融机构，管理层认为其不存在重大的信用风险，预期不会因为对方违约而给本公司造成损失。

于资产负债表日，本公司应收款项余额主要为应收关联方的高速公路通行费和应收租户租金，未存在重大信用风险。

本公司所承受的最大信用风险敞口为资产负债表中每项金融资产的账面金额。本公司没有提供任何其他可能令本公司承受信用风险的担保。

(2) 流动性风险

流动性风险，是指企业在履行以交付现金或其他金融资产的方式结算的义务时发生资金短缺的风险。本公司负责自身的现金管理工作，以应付预计现金需求。本公司的政策是定期监控短期和长期的流动资金需求，以及是否符合借款协议的规定，以确保维持充裕的现金储备，同时获得主要金融机构承诺提供足够的备用资金，以满足短期和较长期的流动资金需求。

(3) 利率风险

固定利率和浮动利率的带息金融工具分别使本公司面临公允价值利率风险及现金流量利率风险。本公司根据市场环境来决定固定利率与浮动利率工具的比例并通过定期审阅与监察维持适当的固定和浮动利率工具组合。

(a) 本公司于 12 月 31 日持有的计息金融工具如下:

	2024 年		2023 年	
	实际利率	金额 人民币元	实际利率	金额 人民币元
浮动利率金融工具				
金融资产				
- 银行存款	0.25%	13,820,524.44	0.25%	5,521,512.42
- 七天通知存款	0.9% - 1.15%	50,000,000.00	1.45% - 1.75%	143,000,000.00
- 一年期定期存款	-	-	1.80%	50,000,000.00
- 三个月定期存款	1.15%	50,000,000.00	-	-
金融负债				
- 华泰资产支持专项 计划	13.80% - 14.60%	(1,776,320,000.00)	13.80% - 14.60%	(1,776,320,000.00)
合计		(1,662,499,475.56)		(1,577,798,487.58)

(b) 敏感性分析

于 12 月 31 日, 在其他变量不变的情况下, 假定利率上调 50 个基点将会导致本公司所有者权益税前减少人民币 8,312,497.38 元 (2023 年: 人民币 7,888,992.44 元), 当期亏损税前增加人民币 8,312,497.38 元 (2023 年: 人民币 7,888,992.44 元); 假定利率下调 50 个基点, 将导致所有者权益和当期损益的变化和上述金额相同但方向相反。

对于资产负债表日持有的、使本公司面临公允价值利率风险的金融工具, 上述敏感性分析中净亏损及所有者权益的影响是假设在资产负债表日利率发生变动, 按照新利率对上述金融工具进行重新计量后的影响。对于资产负债表日持有的、使本公司面临现金流量利率风险的浮动利率非衍生工具, 上述敏感性分析中的净亏损及所有者权益的影响是上述利率变动对按年度估算的利息费用或收入的影响。上一年度的分析基于同样的假设和方法。

32 承担

于 12 月 31 日, 本公司的资本承担如下:

项目	2024 年 人民币元	2023 年 人民币元
已批准尚未签订的工程合同	-	1,806,823.40

(1) 经营租赁承担

根据不可撤销的有关土地经营租赁协议，本公司于 12 月 31 日以后应支付的最低租赁付款额如下：

	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
	人民币元	人民币元
1 年以内 (含 1 年)	5,023,800.00	4,877,400.00
1 年以上 2 年以内 (含 2 年)	5,023,800.00	5,023,800.00
2 年以上 3 年以内 (含 3 年)	5,174,500.00	5,023,800.00
3 年以上	<u>26,983,500.00</u>	<u>32,158,000.00</u>
合计	<u>42,205,600.00</u>	<u>47,083,000.00</u>

33 关联方关系及其交易

(1) 有关本公司母公司的信息如下：

<u>母公司名称</u>	<u>注册地</u>	<u>业务性质</u>	<u>注册资本</u>	<u>对本公司的 持股比例</u>	<u>对本公司的 表决权比例</u>
华泰证券 (上海) 资产管理 有限 公司	上海	资本市场服务	人民币 2,600,000,000.00	100%	100%

(2) 本公司与关联方之间的交易：

(a) 与关联方之间的交易金额如下：

	<u>2024 年</u>	<u>2023 年</u>
	人民币元	人民币元
租赁收入	3,971,961.09	4,580,732.81
租赁负债的利息支出	3,274,424.58	3,019,575.69
接受劳务	72,595,777.47	75,491,390.16
利息支出	237,744,615.48	253,746,506.97

(b) 与关联方之间的交易于 12 月 31 日的余额如下:

	2024 年 人民币元	2023 年 人民币元
应收账款	9,671,335.74	9,954,606.11
其他应收款	215,959.87	206,872.26
应付账款	22,173,802.82	53,536,891.05
其他应付款	1,821,678,325.78	1,893,291,105.14
预付账款	28,203.87	62,998.29

(c) (2)(a) 和 (b) 涉及交易的关联方与本公司的关系

<u>公司名称</u>	<u>与本公司关系</u>
江苏高速公路工程养护技术有限公司	同受江苏交通控股有限公司最终控制
江苏交通控股集团财务有限公司	同受江苏交通控股有限公司最终控制
江苏高速公路联网营运管理有限公司	同受江苏交通控股有限公司最终控制
江苏广靖锡澄高速公路有限责任公司	同受江苏交通控股有限公司最终控制
江苏通行宝智慧交通科技股份有限公司	同受江苏交通控股有限公司最终控制
江苏现代路桥有限责任公司	同受江苏交通控股有限公司最终控制
江苏高速公路信息工程有限公司	同受江苏交通控股有限公司最终控制
江苏交通文化传媒有限公司	同受江苏交通控股有限公司最终控制
江苏高速公路能源发展有限公司	同受江苏交通控股有限公司最终控制
江苏沿江高速公路有限公司	同受江苏交通控股有限公司最终控制
江苏华通工程技术有限公司	同受江苏交通控股有限公司最终控制
江苏快鹿汽车运输股份有限公司	同受江苏交通控股有限公司最终控制
南京感动科技有限公司	同受江苏交通控股有限公司最终控制
江苏现代路桥有限责任公司	同受江苏交通控股有限公司最终控制
江苏交通控股有限公司	最终控制方
华泰证券(上海)资产管理有限公司	母公司

委托人承诺函

深圳市世联资产房地产土地评估有限公司：

因华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金拟编制年报的需要，特委托贵公司对该经济行为所涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组进行评估。评估基准日为2024年12月31日。为确保资产评估机构独立、客观、公正地进行资产评估，本公司承诺如下并承担相应的法律责任：

1. 资产评估的经济行为符合国家规定。
2. 所提供的资产评估业务资料真实、完整、合法、有效，有关重大事项揭示充分。
3. 纳入评估范围的资产权属明确，出具的资产权属证明文件合法有效。
4. 本公司及本公司主要负责人和协助评估工作的人员均与资产评估机构和本次资产评估专业人员没有任何利益冲突或存在损害评估独立性的关系。
5. 不干预资产评估机构和资产评估专业人员独立、客观、公正地执业。

委托人：华泰证券(上海)资产管理有限公司

法定代表人（签字或盖章）：



2025年2月5日

产权持有人承诺函

深圳市世联资产评估有限公司：

因华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金拟编制年报的需要，华泰证券(上海)资产管理有限公司委托贵公司对该经济行为所涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组进行评估。评估基准日为2024年12月31日。为确保资产评估机构独立、客观、公正地进行资产评估，本公司承诺如下并承担相应的法律责任：

- 1.资产评估的经济行为符合国家规定。
- 2.所提供的资产评估业务资料真实、完整、合法、有效，有关重大事项揭示充分。
- 3.纳入评估范围的资产与经济行为涉及的资产范围一致，未重未漏。
- 4.纳入评估范围的资产权属明确，出具的资产权属证明文件合法有效。
- 5.本公司及本公司主要负责人和协助评估工作的人员均与资产评估机构和本次资产评估专业人员没有任何利益冲突或存在损害评估独立性的关系。
- 6.不干预资产评估机构和资产评估专业人员独立、客观、公正地执业。

产权持有人：江苏沪苏浙高速公路有限公司



法定代表人（签字或盖章）：



2025年 月 日

资产评估师承诺函

华泰证券(上海)资产管理有限公司:

受贵公司的委托,我们对华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金拟编制年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组的市场价值,以2024年12月31日为基准日进行了评估,形成了资产评估报告。在本报告中披露的假设条件成立的前提下,我们承诺如下:

1. 具备相应的执业资格。
2. 评估对象和评估范围与资产评估委托合同的约定一致。
3. 对评估对象及其所涉及的资产进行了必要的核实。
4. 根据资产评估准则选用了评估方法。
5. 充分考虑了影响评估价值的因素。
6. 评估结论合理。
7. 评估工作未受到非法干预并独立进行。

资产评估师签名:



资产评估师签名:



2025年03月27日



中国资产评估协会 正式执业会员证书

会员编号：37160056

会员姓名：宋秋红

证件号码：370881*****9

所在机构：深圳市世联资产房地产土地评估有限公司

年检情况：通过 (2024-04-29)

职业资格：资产评估师



扫码查看详细信息

评估发现价值

诚信铸就行业

本人印鉴：



签名：

宋秋红



(有效期至 2025-04-30 日止)

打印时间：2024年04月30日



中国资产评估协会 正式执业会员证书

会员编号：47220130

会员姓名：张娇

证件号码：220723*****2

所在机构：深圳市世联资产评估有
限公司

年检情况：通过（2024-04-29）

职业资格：资产评估师



扫码查看详细信息

评估发现价值 诚信铸就行业

本人印鉴：



签名：

张娇



(有效期至 2025-04-30 日止)

打印时间：2024年04月30日

深圳市财政局

深圳市财政局关于深圳市世联资产评估有限公司变更备案公告

(深财资备案〔2023〕10号)

深圳市世联资产评估有限公司变更事项备案及有关材料收悉。根据《中华人民共和国资产评估法》《资产评估行业财政监督管理办法》的有关规定，予以备案。变更备案的相关信息如下：

深圳市世联资产评估有限公司股东由原来的王卓 70.00%，王小方 2.50%，李娜 27.50%；变更为王卓 70.00%，王小方 2.50%，陈迅 27.50%。相关信息已录入备案信息管理系统，可通过财政部、中国资产评估协会官方网站进行查询。

特此公告。



(联系人：于曦，电话：0755—83938020)

抄送：深圳市资产评估协会。



营业执照

(副本)



统一社会信用代码

91440300576874288Y

名称 深圳市世联资产评估有限公司

类型 有限责任公司

法定代表人 王卓

成立日期 2011年06月23日

住所 深圳市福田区卓越梅林中心广场(南区) B座B单元19层1905

重要提示

- 1. 商事主体的经营范围由章程确定。经营范围中属于法律、法规规定应当经批准的项目，取得许可审批文件后方可开展相关经营活动。
- 2. 商事主体经营范围和许可审批项目等有关企业信用事项及年报信息和其他信用信息，请登录左下角的国家企业信用信息公示系统或扫描右上方的二维码查询。
- 3. 各类商事主体每年须于成立周年之日起两个月内，向商事登记机关提交上一自然年度的年度报告。企业应当按照《企业信息公示暂行条例》第十条的规定向社会公示企业信息。



登记机关 关

深圳市正联资产评估土地估价有限公司

主营业务收入分析预测表

评估基准日：2024年12月31日

委托方：江苏润源高速公路有限公司

金额单位：人民币元

序号	项目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033(1-1)
		预测期	预测期							
1	车场运营收入	444,002,504.85	492,098,941.75	525,538,310.68	559,966,631.07	590,199,553.40	621,252,349.51	651,339,087.38	682,430,854.37	22,666,631.07
2	维修收入	478,121.62	529,914.00	565,923.00	602,996.94	635,553.10	668,992.13	701,390.86	734,871.86	24,408.44
3	经营租赁收入	6,570,830.95	6,835,139.99	7,094,616.63	7,348,554.89	7,596,200.06	7,836,785.99	8,069,560.70	8,293,801.27	250,499.19
4	广告牌照收入	972,384.92	1,021,004.16	1,072,054.37	1,125,657.09	1,181,939.95	1,241,036.94	1,303,088.79	1,368,243.23	43,296.46
	合计	452,023,842.34	500,484,999.90	534,270,904.68	569,043,839.99	599,613,246.51	630,999,164.58	661,413,127.73	692,827,770.73	22,984,835.15

深圳市世联资产评估土地房地产估价有限公司

主营业务成本分析预测表

评估基准日：2024年12月31日

受托评估人：江苏苏嘉新高速公路有限公司

金额单位：人民币元

序号	项目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033(1-1)
		预测期	预测期							
一	固定部分	172,421,299.05	184,779,902.70	196,803,077.06	208,767,245.83	219,461,746.30	230,452,526.92	241,247,505.67	250,589,212.52	7,766,829.03
1	折旧	11,493,358.19	11,895,468.25	12,123,723.25	12,131,398.41	12,161,999.20	12,327,305.88	12,619,959.17	11,136,192.09	657,562.56
2	摊销	160,927,940.86	172,884,434.45	184,679,353.81	196,635,847.41	207,299,747.10	218,125,221.04	228,627,546.49	239,453,020.43	7,109,266.47
二	可变部分	132,899,471.62	122,981,890.87	124,573,295.50	128,162,701.53	129,846,548.51	183,589,633.81	135,371,554.45	139,275,905.35	4,323,269.35
(一)	路桥养护成本	34,805,897.41	22,089,038.62	22,751,709.78	23,434,261.08	24,137,288.92	74,861,407.59	25,607,249.81	26,375,467.30	818,723.41
(二)	三大系统成本	5,186,971.88	5,342,581.04	5,502,858.47	5,667,944.22	5,837,982.55	6,013,122.03	6,193,515.69	6,379,321.16	198,021.12
(三)	征收业务成本	80,237,904.75	82,645,049.86	83,026,362.60	85,517,203.48	85,921,718.84	88,499,336.41	88,928,539.58	91,596,445.76	2,843,249.72
(四)	清障成本	4,948,796.17	5,097,260.05	5,250,177.84	5,407,683.18	5,569,913.67	5,737,011.08	5,909,121.40	6,086,395.04	188,928.38
(五)	经营租赁成本	7,719,901.41	7,807,961.30	8,042,186.81	8,135,609.57	8,379,644.53	8,478,756.70	8,733,127.97	8,838,276.09	274,346.72
三	合计	305,320,770.67	307,761,793.57	321,376,372.56	336,929,947.36	349,308,294.81	414,042,160.73	376,619,060.12	389,865,117.87	12,090,098.38

杭州萧山国际机场股份有限公司

税金及附加分析预测表

评估基准日：2024年12月31日

杭州萧山国际机场股份有限公司

金额单位：人民币元

序号	项目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033(1-1)
		预测期	预测期							
2	城建税	684,861.80	757,788.77	808,724.14	861,135.48	907,244.68	954,573.08	1,000,440.25	1,047,801.39	34,734.44
3	教育费附加	684,861.80	757,788.77	808,724.14	861,135.48	907,244.68	954,573.08	1,000,440.25	1,047,801.39	34,734.44
4	城镇土地使用税	821,806.40	821,806.40	821,806.40	821,806.40	821,806.40	821,806.40	821,806.40	821,806.40	24,766.77
5	印花税	433,137.00	433,137.00	433,137.00	433,137.00	433,137.00	433,137.00	433,137.00	433,137.00	13,053.44
6	车船使用税	22,609.93	25,033.92	26,723.87	28,463.19	29,992.25	31,562.15	33,083.44	34,654.77	1,149.69
7	其他	8,046.16	8,046.16	8,046.16	8,046.16	8,046.16	8,046.16	8,046.16	8,046.16	8,046.16
合计		2,655,323.08	2,803,601.03	2,907,161.71	3,013,723.70	3,107,471.17	3,203,697.87	3,296,953.50	3,393,247.12	116,484.93

管理费用分析预测表

评估基准日：2024年12月31日

产权持有人：江苏沪苏浙高速公路有限公司

金额单位：人民币元

序号	项目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033(1-1)
		预测期	预测期							
一	固定部分	206,285.75	215,670.07	222,712.55	226,909.38	230,964.93	236,847.43	244,294.06	228,488.43	11,083.46
1	折旧	151,157.30	156,445.73	159,447.67	159,548.62	159,951.07	162,125.13	165,974.03	146,459.95	8,648.07
2	摊销	55,128.45	59,224.34	63,264.88	67,360.77	71,013.86	74,722.30	78,320.04	82,028.48	2,435.39
二	可变部分	2,030,491.10	2,248,178.62	2,399,944.90	2,556,144.93	2,693,462.70	2,834,448.25	2,971,067.77	3,112,182.35	103,247.88
1	维护修理费	92,212.86	102,098.94	108,991.26	116,084.94	122,321.10	128,723.83	134,928.28	141,336.87	4,688.91
2	业务招待费	155,270.19	171,916.60	183,522.06	195,466.56	205,967.15	216,748.21	227,195.41	237,986.34	7,895.29
3	交通差旅费	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	办公费	149,619.89	165,660.53	176,843.67	188,353.51	198,471.98	208,860.72	218,927.75	229,325.99	7,607.98
5	水电气费	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	物业生活管理费	925,703.73	982,064.05	1,038,424.37	1,094,784.69	1,151,145.01	1,207,505.33	1,263,865.65	1,320,225.97	37,665.62
7	广告宣传费	170,865.01	189,183.33	201,954.40	215,098.57	226,653.81	238,517.68	250,014.16	261,888.90	8,688.27
8	通讯电话费	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	车辆使用费	227,367.99	251,743.95	268,738.27	286,229.05	301,605.46	317,392.58	332,690.80	348,492.37	11,561.37
10	党群费用	8,362.44	9,258.97	9,884.01	10,527.31	11,092.85	11,673.48	12,236.14	12,817.31	425.22
11	诉讼仲裁费用	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	安全生产费	9,266.49	10,259.94	10,932.55	11,665.40	12,292.07	12,935.48	13,558.97	14,202.97	471.19
13	中介机构费	623,114.87	689,918.57	736,492.44	784,426.93	826,566.86	869,832.35	911,758.00	955,063.08	31,684.60
14	劳动保险费	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	财产保险费	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	环保费	10,170.54	11,260.91	12,021.10	12,803.49	13,491.30	14,197.48	14,881.80	15,588.62	517.16
17	其他(不可预见费)	58,537.09	64,812.81	69,188.08	73,691.18	77,649.92	81,714.39	85,653.00	89,721.20	2,976.54
三	合计	2,236,776.85	2,463,848.69	2,622,657.46	2,783,054.31	2,924,427.63	3,071,295.68	3,215,361.83	3,340,670.78	114,331.34

