



信永中和会计师事务所

ShineWing

certified public accountants

北京市东城区朝阳门北大街
8号富华大厦A座9层

9/F, Block A, Fu Hua Mansion,
No.8, Chaoyangmen Beidajie,
Dongcheng District, Beijing,
100027, P.R.China

联系电话: +86 (010) 6554 2288
telephone: +86 (010) 6554 2288

传真: +86 (010) 6554 7190
facsimile: +86 (010) 6554 7190

关于四川成渝高速公路集团股份有限公司 向特定对象发行股票申请文件的审核问询函的回复

XYZH/2026CDAA1F0333

四川成渝高速公路集团股份有限公司

上海证券交易所:

信永中和会计师事务所(特殊普通合伙)(以下简称“信永中和、申报会计师或我们”)作为四川成渝高速公路集团股份有限公司(以下简称“四川成渝或发行人”)向特定对象发行股票的申报会计师,已就贵所于2026年9月21日出具的《关于四川成渝高速公路集团股份有限公司向特定对象发行股票申请文件的审核问询函》(上证上审(再融资)2026)306号)(以下简称“问询函”)中要求申报会计师进行核查的相关问题或事项进行了审慎核查。提供真实、完整的相关资料并如实回复问询函所问询的问题或事项是四川成渝公司管理当局的责任,我们的责任是在执行审计工作的基础上,通过对发行人提供的相关资料和回复内容进行核查,对问询函中要求申报会计师核查的相关问题或事项发表核查意见。

我们现将问询函中要求申报会计师核查的相关问题或事项逐项回复如下:

目 录

问题 1.关于本次募投项目	3
问题 2.关于公司业务与经营情况.....	35

问题 1. 关于本次募投项目

根据申报材料，1) 本次向特定对象发行股票募集资金总额不超过 318,000.00 万元，拟用于“G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目”以及偿还有息债务；“G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目”的实施主体为公司控股子公司四川成雅高速公路有限责任公司，发行人与华西股份、交建集团、路桥集团、高路信息组成联合体共同投资建设。2) “G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目”资本金财务内部收益率（税后）为 6.39%。

请发行人说明：（1）本次募投项目实施的主要考虑，目前所处的建设阶段及未来的建设安排，相关批复、备案、许可等最新办理进展，募投项目的实施及运营是否存在重大不确定性风险；（2）本次募集资金是否拟投资于 PPP 项目，是否履行了有权机关立项、环评、土地管理、安全、能源管理等方面的审批、备案程序，项目涉及用地是否合法合规，募投项目的土地使用权办理进展及具体安排，募投项目用地落实的风险；是否涉及政府出资或付费，是否符合法律法规的规定，是否存在潜在风险；（3）公司组建联合体共同投资建设的具体合作方式、权利义务安排、运营管理模式等，以及上述安排的主要考虑；本次募投项目预计总投资规模，实施主体的其他股东是否同比例增资或提供贷款，相关资金来源、合同约定及最新出资进展，是否存在重大不确定性；（4）本次募投项目实施新增关联交易的具体内容及必要性，定价机制及公允性，相关决策程序、信息披露是否合规，是否违反控股股东及实际控制人已作出的规范和减少关联交易的承诺；（5）本次募投项目的具体构成和测算依据，每公里造价与公司类似项目或同行业公司可比项目是否存在重大差异，相关测算是否审慎、合理；（6）本次募投项目中车流量及预计增速、车型结构变化、通行里程、收费方案等参数的确定依据及合理性，以及同向高速公路或二级公路等潜在分流影响，说明“G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目”效益测算是否审慎，与同行业可比公司类似项目效益是否存在较大差异。

请保荐机构进行核查并发表明确意见。请保荐机构及发行人律师根据《监管规则适用指引——发行类第 6 号》第 2 条、第 4 条、第 8 条、第 12 条对问题（1）-（4）进行核查并发表明确意见。请保荐机构及申报会计师根据《证券期货法律适用意见第 18 号》第 5 条、《监管规则适用指引——发行类第 7 号》第 5 条对问题（5）（6）进行核查并发表明确意见。

回复：

【发行人说明】

五、本次募投项目的具体构成和测算依据，每公里造价与公司类似项目或同行业公司可比项目是否存在重大差异，相关测算是否审慎、合理。

本次向特定对象发行股票募集资金总额不超过 268,825.00 万元（含本数）（募集资金总额已扣除本次发行董事会决议日（即 2026 年 6 月 18 日）前六个月至本次发行前新

投入和拟投入的财务性投资 49,175.00 万元），扣除发行费用后的募集资金净额将全部用于 G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目和偿还有息债务。具体如下：

单位：万元

项目名称	工程或费用名称	投资金额	占比	其中，募 集资金投 入	是否资本 性支出
G5 京昆高速 公路成都至 雅安段扩容 工程项目	1、建筑安装工程费	1,979,715.00	70.98%	210,000.00	资本性支 出
	2、土地使用及拆迁补偿费	438,856.32	15.74%		资本性支 出
	3、工程建设其他费	94,840.77	3.40%		资本性支 出
	4、预备费	125,670.35	4.51%	-	非资本性 支出
	5、建设期利息	149,857.51	5.37%	-	资本性支 出
	合计	2,788,939.96	100.00%	210,000.00	
偿还有息债 务	偿还有息债务	58,825.00	100.00%	58,825.00	非资本性 支出
	合计	58,825.00	100.00%	58,825.00	

本次发行拟募集不超过 210,000.00 万元用于成雅扩容项目建设的建筑安装工程费用、土地使用及拆迁补偿费以及工程建设其他费用，均属于资本性支出，不用于预备费等非资本性支出项目。本次发行募集资金不超过 58,825.00 万元，用于偿还有息债务，该项目不符合《企业会计准则》资本化的要求，属于非资本性支出。

综上，本次向特定对象发行股票募集资金总额不超过 268,825.00 万元，其中用于偿还有息债务金额为 58,825.00 万元，属于非资本性支出，占募集资金总额比例为 21.88%，未超过募集资金总额的 30%，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关规定。

（一）成雅高速扩容项目的具体构成

根据《交通运输部关于 G5 京昆高速四川省成都至雅安段改扩建工程初步设计的批复》和《四川省交通运输厅关于 G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程芦山支线两阶段初步设计的批复》，成雅高速扩容项目计划投资总额为 278.89 亿元，具体构成如下：

单位：万元

工程或费用名称	总投资额	占比
第一部分 建筑安装工程费	1,979,715.00	70.98%
一、临时工程	82,225.32	2.95%
二、路基工程	235,977.40	8.46%
三、路面工程	183,856.12	6.59%

工程或费用名称	总投资额	占比
四、桥梁涵洞工程	224,629.04	8.05%
五、交叉工程	684,120.65	24.53%
六、交通工程及沿线设施	194,967.91	6.99%
七、绿化及环境保护工程	125,874.07	4.51%
八、其他工程	71,298.56	2.56%
九、专项费用	51,436.93	1.84%
十、隧道工程	125,329.00	4.49%
第二部分 土地使用及拆迁补偿费	438,856.32	15.74%
第三部分 工程建设其他费	94,840.77	3.40%
一、建设项目管理费	42,628.41	1.53%
二、研究试验费	2,053.00	0.07%
三、建设前期工作费	34,850.89	1.25%
四、专项评价（估）费	2,483.47	0.09%
五、联合试运转费	713.37	0.03%
六、生产准备费	1,967.30	0.07%
七、工程保通费	2,386.22	0.09%
八、工程保险费	7,758.10	0.28%
第四部分 预备费	125,670.35	4.51%
一、基本预备费	125,670.35	4.51%
第一至四部分合计	2,639,082.45	94.63%
建设期利息	149,857.51	5.37%
概算总金额	2,788,939.96	100.00%

（二）各项投资测算依据

1、项目投资测算编制依据

根据经四川省发改委审核通过，四川省公路规划勘察设计院有限公司牵头编制的《G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程工程可行性研究报告》（以下简称“《工可报告》”），项目投资测算的主要编制依据如下：

（1）编制办法：交通部 2018 年第 86 号文通知公布的《公路工程建设项目投资估算编制办法》（JTG3820-2018）（以下简称“部颁编制办法”）。

（2）指标及定额：《公路工程估算指标》（JTG/T3821-2018）及《公路工程概算定额》（JTG/T3831-2018）。

（3）四川省交通运输厅“关于执行交通运输部 2018 年《公路工程建设项目投资估算、概算预算编制办法》中人工工日单价及各项费用取费标准有关事项的通知”（川交函[2024]497 号）。

2、项目主要工程数量情况

根据《工可报告》，G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程分为 5 个路段，分别为白家至青龙场段、青龙场至公义段、公义至新店段、新店至对岩段及芦山支线段。各路段主要工程数量统计情况如下：

序号	指标名称	单位	白家至青龙场段数量	青龙场至公义段数量	公义至新店段数量	新店至对岩段数量	芦山支线段数量
1	路线总长	km	35.07	7.8	60.73	31.148	24.367
2	永久占地	亩	847	713.9	3587.3	1978.7	2255.57
3	临时占地	亩	565	100	580	450	1731.9
4	路基挖方	万 m ³	79.59	44.99	252.96	400.09	109.68
5	路基填方	万 m ³	120.86	30.78	387.48	78.25	48.52
6	特殊路基处理	km	35.07	6.47	60.73	31.148	4.262
7	路基排水工程	万 m ³	3.117	0.88	7.53	2.81	1.25
8	路基防护工程	万 m ³	5.657	3.45	28.51	6.77	4.65
9	沥青混凝土路面	万 m ²	84.126	27.44	183.92	63.17	10.01
10	涵洞	m/道	133/19	559.3/22	2822.1/164	951.3/57	680/17
11	小桥	m/座	358.1/16	133/5	432.6/21	158.9/7	-
12	中桥	m/座	594/10	281/5	1009.4/17	487.1/8	-
13	大桥	m/座	1068.44/3	-	367.16/3	1624/7	1190/3
14	特大桥	m/座	-	-	-	-	2620/1
15	隧道工程	m/座	-	-	-	1695/1	8652/3
16	通道	m/道	259/37	563.5/23	4449.5/223	1601.5/93	560/14
17	天桥	m/座	560/8	380/5	1914/29	1555/25	240/3
18	渡槽	m/座	455/7	66/1	132/2	101/2	-
19	分离式交叉	处	15	3	25	5	-
20	互通	处	7	1	8	8	4
21	服务区	处	-	-	1	-	-

3、各项费用的取定标准

（1）人工工资单价

本工程路线位于成都、眉山和雅安市境内，根据川交函[2024]497号“关于执行交通运输部2018年《公路工程建设项目投资估算、概算预算编制办法》中人工工日单价及各项费用取费标准有关事项的通知”，白家至青龙场段（成都双流区新津区31.9km和眉山3.17km）人工工日单价为101.37元/工日；青龙场至公义段（眉山7.8km）、公义至新店段（眉山6.13km、成都邛崃县蒲江县37.85km、雅安16.75km）、新店至对岩段（雅安31.148km）、芦山支线段（雅安24.367km）人工工日单价均为94.94元/工日。人工单价按各标段路段经过里程加权计算取定。

（2）材料单价

本工程地方材料、外购材料参考《四川交通建设工程造价管理信息》2025年第5月的价格，采用社会运输方式计算运杂费后作为材料单价。其中，白家至青龙场段外购材及地材采用成都价格；青龙场至公义段外购材及地材采用眉山价格；公义至新店段外购材采用眉山价格，地材单价采用成都单价计算；新店至对岩段外购材及地材采用雅安价格。

（3）机械费

按《公路工程机械台班费用定额》（JTG/T3833—2018）计算。

（4）措施费

按“部颁编制办法”及“川交函[2024]497号”执行。其中白家至青龙场段：冬季施工增加费：无；雨季施工增加费：成都和眉山均在Ⅱ区4个月；高原地区施工增加费：无。青龙场至公义段：冬季施工增加费：无；雨季施工增加费：眉山在Ⅱ区4个月；高原地区施工增加费：无。公义至新店段：冬季施工增加费：无；雨季施工增加费：成都和眉山均在Ⅱ区4个月，雅安在Ⅱ区5个月，按路线经过里程加权计算；高原地区施工增加费：无。新店至对岩段：冬季施工增加费：无；雨季施工增加费：雅安在Ⅱ区5个月；高原地区施工增加费：无。芦山支线段：冬季施工增加费：无；雨季施工增加费：雅安在Ⅱ区5个月；高原地区施工增加费：无。

（5）企业管理费

按“部颁编制办法”及“川交函[2024]497号”执行。

（6）规费

按“部颁编制办法”及“川交函[2024]497号”执行，以各类工程的人工费之和为基数，取费费率标准分别为养老保险费16%、失业保险费0.6%、医疗保险费9%、工伤保险费1.3%、住房公积金9%。

（7）利润

按“部颁编制办法”及“川交函[2024]497号”执行，按定额直接费及措施费、企业管理费之和的7.42%计算。

（8）税金

按“部颁编制办法”及“交通运输部公告2019年第26号”执行，税率9%。

（9）专项费用

按“部颁编制办法”及“川交函[2024]497号”执行，其中施工场地建设费以汇总后定额建安费减去专项费用为基数，按费率以累进办法计算。

（10）土地使用及拆迁补偿费

按照《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国耕地占用税法》《四川省〈中华人民共和国土地管理法〉实施办法》《四川统计年鉴》（2023）《眉山市统计年鉴》（2023）《关于调整森林植被恢复费征收标准引导节约集约利用林地的通知》（财税[2015]122号）、四川省发展和改革委员会四川省财政厅关于草原植被恢复费收费标准及有关事项的批复（川发改价格[2018]573号）、四川省人民政府关于同意各市(州)征收农用地地区片综合地价标准的批复（川府函[2023]222号）、四川省人民政府关于同意各市（州）征地上附着物和青苗补偿标准的批复川府函〔2024〕190号文等法律、法规的规定计算。成都市占地依据“成都市人民政府第129次常务会议纪要”、“成都市交通运输局关于报请审定高速公路建设项目征地拆迁标准的请示（成交[2021]57号）”、“四川省交通运输厅关于高速公路建设项目征地拆迁标准的复函”，成都征地单价按60万/亩计列。依据《四川省交通运输厅关于征求G5京昆高速公路成都至雅安段扩容工程（含芦山支线）土地使用及拆迁补偿综合单价意见的函》，眉山市和雅安市征地拆迁费分别按28.4303万/亩、32.3628万/亩包干单价计算。

（11）建设单位（业主）管理费

按“部颁编制办法”，以汇总后定额建安费为基数，按费率以累进办法计算。

（12）建设项目信息化费

按“部颁编制办法”，以汇总后定额建安费为基数，按费率以累进办法计算。

（13）工程监理费

按“部颁编制办法”，以汇总后定额建安费为基数，按费率以累进办法计算。

（14）设计文件审查费

按“部颁编制办法”，以汇总后定额建安费为基数，按费率以累进办法计算。

（15）竣（交）工验收试验检测费

按“部颁编制办法”，分别按道路工程、桥梁工程、隧道工程标准计列。

（16）研究试验费

按研究项目清单各项费用计列，全线共计 1,874.91 万。

（17）建设项目前期工作费

按“部颁编制办法”，以定额建筑安装工程费为基数，按费率以累进办法计算。

（18）专项评价（估）费

按各专项评估费用项金额计列，金额为 2,225.2 万。

（19）联合试运转费

按“部颁编制办法”，以定额建安费为基数按 0.04%费率计算。

（20）生产准备费

按“部颁编制办法”，改（扩）建工程的办公和生活用家具购置费按 12,250 元/公路公里，新建段的办公和生活用家具购置费按 17,500 元/公路公里计算。

（21）工程保通管理费

依据四川省交通运输厅交通建设工程造价管理站文件“关于印发《四川省高速公路建设项目前期造价文件审核工作手册》的通知”（川交造价[2024]118 号）计算本项目工程保通管理费，全线共计 8,500 万。其中，白家至青龙场段：营运铁路保通管理费（下穿 2 处），共计 1,000 万；营运高速公路保通管理费（2 处），共计 600 万；跨一级公路、二级及以上干线公路（8 处），共计 800 万。青龙场至公义段：营运高速公路保通管理费（2 处），共计 600 万；跨一级公路、二级及以上干线公路（1 处），共计 100 万。公义至新店段：营运铁路保通管理费（下穿 3 处），共计 1,500 万；营运高速公路保通管理费（1 处），共计 300 万；跨一级公路、二级及以上干线公路（9 处），共计 900 万。新店至对岩段：营运铁路保通管理费（下穿 1 处），共计 500 万；营运高速公路保通管理费（3 处），共计 900 万；跨一级公路、二级及以上干线公路（5 处），共计 500 万。芦山支线段：营运高速公路保通管理费（2 处），共计 600 万；跨一级公路、二级及以上干线公路（2 处），共计 200 万。

（22）工程保险费

按“部颁编制办法”，以建安费（不含设备费）为基数按 0.4%费率计算。

（23）其他相关费用

本项目计入“通行费收入补偿（运营损失费）”共计 81,531 万；计算方式参照成渝扩容项目，按前 3 年平均年交通量（扣除疫情期），施工期间考虑交通量损失 20%*工期计算考虑费用。本项目计入“原路检测费”共计 743 万，因本项目为原路改建工程，需对

原路进行检测，原路检测费参照 08 标准“2008 年四川省交通运输厅质量监督站关于试验检测费用的请示”文件的荷载试验费用取费计算。本项目计入绿化相关费用 450 万，分别为白鹤滩白鹭国家级湿地公园生态补偿 150 万，朝阳湖风景名胜区生态补偿及监测等 150 万，碧峰峡风景名胜区生态补偿及监测等 150 万。

（24）基本预备费

按“部颁编制办法”，以建安费、土地使用及拆迁补偿费、工程建设其他费之和为基数按 9%费率计算。

4、相关测算是否审慎、合理

综上所述，本次募投项目中 G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目的各类型费用测算编制依据详实，主要参数确定合理，该项目投资测算具备合理性。

（三）每公里造价与公司类似项目或同行业公司可比项目对比

本次募投项目中 G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目的造价数据均来源于四川省公路规划勘察设计研究院有限公司出具的《工可报告》，并最终经四川省发展和改革委员会核准批复。

本次募投项目每公里造价为 1.75 亿元，公司存在类似高速公路改扩建项目“成都至乐山高速公路扩容建设项目”，该项目每公里造价为 1.85 亿元，与本次募投项目每公里造价差异较小。

经梳理政府公开信息与同行业上市公司公告，本次募投项目与四川省内其他类似项目、同行可比项目对比情况如下：

单位：亿元

公司	内容依据	项目名称	预算总投资	平均每公里造价
本次募投项目	《四川省发展和改革委员会项目核准的批复关于 G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目核准的批复》（川发改基础〔2025〕404 号）	G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程	278.89	1.75
四川省内类似项目	《关于调整 G42 沪蓉高速南充至成都段扩容工程东观枢纽至南渝枢纽段等 3 个路段建设方案等核准事项的批复》（川发改基础〔2024〕122 号）	G42 沪蓉高速南充至成都段扩容工程	368.10	1.54
	《关于遂宁至重庆高速公路（四川境）扩容工程项目核准的批复》（川发改基础〔2022〕472 号）	遂宁至重庆高速公路（四川境）扩容工程项目	85.31	1.84
	《关于京昆高速公路广元至绵阳段扩容项目核准的批复》（川发改基础〔2020〕348 号）	G5 京昆高速公路广元至绵阳段扩容工程项目	278.00	2.24

公司	内容依据	项目名称	预算总投资	平均每公里造价
	《关于 G85G76 重庆（川渝界）至成都高速公路扩容工程项目核准的批复》（川发改基础〔2022〕471 号）	G85G76 重庆（川渝界）至成都高速公路扩容工程项目	497.75	2.62
赣粤高速 60026 9.SH	《赣粤高速：江西省交通设计研究院有限责任公司关于樟树至吉安高速公路改扩建工程可行性研究报告》	樟树至吉安高速公路改扩建工程	132.95	1.27
山东高速 60035 0.SH	《山东高速：股份有限公司关于投资京台高速公路济南至泰安段改扩建工程项目的公告》	京台高速公路济南至泰安段改扩建工程	66.22	1.22

高速公路建设项目平均每公里造价受地质构造、地形地貌、桥梁隧道等施工建设内容和其他费用的影响存在较大差异。本次募投项目中 G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目每公里造价为 1.75 亿元，与公司类似项目相比不存在较大差异，与四川省内类似项目及同行业公司可比项目相比，本次项目每公里造价金额处于合理区间范围内，相关测算合理、谨慎。

（四）本次偿还有息债务的原因及规模的合理性

公司偿还有息债务主要系结合公司业务及现金流情况、公司资产构成和自有资金、未来资本性开支资金等综合确定，规模具有合理性，具体分析如下：

1、公司业务及现金流情况

报告期内，公司各板块业务收入情况如下：

单位：万元、%

项目	2026 年 1-6 月		2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
公路桥梁管理及养护业	242,838.99	49.11	521,125.02	56.09	527,998.58	48.56	526,185.44	43.20
商品销售	97,770.67	19.77	195,465.82	21.04	247,741.47	22.78	269,472.45	22.12
建造服务	142,885.19	28.90	185,407.97	19.96	270,336.17	24.86	398,485.30	32.72
BT/PPP 项目	3,783.11	0.77	12,133.49	1.31	18,677.39	1.72	15,185.69	1.25
租赁业	4,006.03	0.81	7,191.50	0.77	7,037.82	0.65	5,336.48	0.44
其他收入	3,211.57	0.65	7,732.88	0.83	15,594.52	1.43	3,338.92	0.27
合计	494,495.55	100.00	929,056.69	100.00	1,087,385.96	100.00	1,218,004.29	100.00

报告期内，公司营业收入分别为 1,218,004.29 万元、1,087,385.96 万元、929,056.69 万元和 494,495.55 万元，其中建造服务按照零毛利确认收入，因此对公司的毛利、经营

活动现金流量净额均没有影响，商品销售中贸易业务毛利率低，对经营活动现金流量净额影响较小，且公司已主动收缩并基本停止与主营业务关联较小的贸易业务。剔除建造服务和贸易业务后，营业收入分别为 741,445.15 万元、777,375.84 万元、742,855.33 万元和 351,148.50 万元，业务维持稳定趋势，仍将占用公司部分营运资金。

报告期内，公司经营活动现金流量情况如下：

单位：万元

现金流量项目	2026 年 1-6 月	2025 年度	2024 年度	2023 年度
经营活动现金流入小计	411,040.71	796,213.61	895,376.46	838,138.94
经营活动现金流出小计	226,971.36	429,168.01	470,352.83	485,809.43
经营活动产生的现金流量净额	184,069.34	367,045.59	425,023.63	352,329.51

报告期内，公司经营活动现金流量净额分别为 352,329.51 万元、425,023.63 万元、367,045.59 万元和 184,069.34 万元，经营活动现金流量净额相对稳定，未来经营积累可以产生现金流入。

2、公司资产构成和货币资金情况

（1）公司资产中具有短期变现能力的流动资产占比较小

报告期各期末，公司资产结构情况如下：

单位：万元、%

项目	2026/6/30		2025/12/31		2024/12/31		2023/12/31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动资产	304,263.15	4.52	591,941.54	8.75	431,779.55	6.62	432,941.41	6.98
非流动资产	6,423,250.01	95.48	6,171,285.10	91.25	6,094,319.78	93.38	5,767,692.56	93.02
合计	6,727,513.17	100.00	6,763,226.64	100.00	6,526,099.34	100.00	6,200,633.96	100.00

报告期各期末，公司流动资产占比分别为 6.98%、6.62%、8.75%和 4.52%，非流动资产占比分别为 93.02%、93.38%、91.25%和 95.48%，公司资产中具有短期变现能力的流动资产占比很小，报告期各期末流动资产金额分别为 432,941.41 万元、431,779.55 万元、591,941.54 万元和 304,263.15 万元，流动资产金额亦较低。截至 2026 年 6 月末，公司流动资产中货币资金余额为 151,729.37 万元，占公司总资产比例仅 2.26%。

（2）公司流动比率处于行业较低水平

报告期各期末，公司与同行业可比上市公司流动比率情况如下：

代码	简称	2026年6月 30日	2025年12月 31日	2024年12月 31日	2023年12月 31日
600350.SH	山东高速	0.69	0.65	0.65	0.76
600377.SH	宁沪高速	0.83	0.59	0.52	0.91
001965.SZ	招商公路	1.04	1.07	0.92	0.84
600548.SH	深高速	0.82	0.75	0.54	0.35
000900.SZ	现代投资	0.46	0.42	0.38	0.41
600012.SH	皖通高速	1.01	1.85	3.60	2.92
600020.SH	中原高速	1.41	1.32	1.14	0.80
600269.SH	赣粤高速	1.03	1.32	1.02	0.81
000429.SZ	粤高速 A	2.77	5.76	2.71	3.22
600035.SH	楚天高速	0.66	0.41	0.29	0.39
600033.SH	福建高速	3.03	3.80	1.75	1.82
000828.SZ	东莞控股	2.14	2.53	2.38	0.74
000755.SZ	山西高速	1.05	1.30	1.25	0.84
600368.SH	五洲交通	0.93	0.97	0.86	1.37
601518.SH	吉林高速	3.65	4.95	4.53	1.77
601188.SH	龙江交通	4.90	6.07	5.12	6.71
000548.SZ	湖南投资	4.00	4.02	3.01	2.62
600106.SH	重庆路桥	4.81	4.96	3.06	3.09
可比公司平均值		1.96	2.37	1.87	1.69
601107.SH	发行人	0.44	1.25	0.64	0.55

由上表可知，公司最近一期流动比率处于同行业可比公司的最低水平，本次向特定对象发行股票募集资金能够有效提升公司短期偿债能力，降低财务风险，保障公司高速公路运营等主营业务持续健康发展。

（3）公司资产负债率已处于行业较高水平

报告期内各期末，公司与同行业可比公司资产负债率情况如下：

单位：%

代码	简称	2026年6月 30日	2025年12月 31日	2024年12月 31日	2023年12月 31日
600350.SH	山东高速	64.06	63.83	64.56	63.79

代码	简称	2026年6月 30日	2025年12月 31日	2024年12月 31日	2023年12月 31日
600377.SH	宁沪高速	45.64	42.96	44.67	48.02
001965.SZ	招商公路	43.29	43.58	44.22	47.84
600548.SH	深高速	54.62	55.04	59.74	58.53
000900.SZ	现代投资	75.88	76.06	75.38	75.00
600012.SH	皖通高速	56.88	53.29	39.13	35.07
600020.SH	中原高速	71.22	70.81	70.87	70.51
600269.SH	赣粤高速	44.36	43.22	44.71	45.57
000429.SZ	粤高速 A	50.49	46.98	41.20	41.93
600035.SH	楚天高速	57.10	55.39	50.86	51.23
600033.SH	福建高速	15.31	15.02	18.11	18.92
000828.SZ	东莞控股	33.20	34.72	42.66	39.04
000755.SZ	山西高速	52.86	54.60	57.08	61.15
600368.SH	五洲交通	39.89	39.03	29.41	34.21
601518.SH	吉林高速	12.06	8.13	7.33	17.96
601188.SH	龙江交通	10.16	22.55	12.50	10.50
000548.SZ	湖南投资	15.37	15.53	25.33	33.31
600106.SH	重庆路桥	24.56	24.74	28.47	30.29
可比公司平均值		42.61	42.53	42.01	43.49
601107.SH	发行人	67.37	64.42	65.91	68.75

报告期内各期末，公司资产负债率高于同行业可比公司平均水平。公司偿债压力相对较高，通过权益融资解决部分资金需求，有助于改善公司资产负债结构，有利于公司实现健康可持续发展和提升竞争力，本次募集资金规模合理。

3、未来三年资本性开支资金需求增加，将导致负债规模进一步增加

公司拟建公路工程项目未来三年存在大额资本性开支预期。公司所处的高速公路行业属于资金密集型行业，公路项目建设及运营的前期资金投入量大、开发周期和投资回收期长，公司需新增大量负债满足项目资金需求，进一步推高公司资产负债率。除本次募投项目外，公司目前已开工的高速公路项目还包括成乐高速扩容项目。具体情况如下：

单位：亿元

项目名称	合计	2026年	2027年	2028年
成雅高速扩容项目	202.00	42.00	80.00	80.00
成乐高速扩容项目	95.37	30.92	34.16	30.29

项目名称	合计	2026 年	2027 年	2028 年
合计	297.37	72.92	114.16	110.29

预计上述项目在 2026 年-2028 年期间资本开支合计 297.37 亿元，因此即使考虑公司未来三年经营活动产生现金流入、公司现有的货币资金情况，公司仍存在较大的资金缺口。同时，截至 2026 年 6 月末公司负债总计 453.26 亿元，资产总计 672.75 亿元，资产负债率已达 67.37%，继续大额债务融资将增加财务风险。通过本次向特定对象发行股票的募集资金用于偿还有息债务能够一定程度控制资产负债率上升的幅度，具有必要性和合理性。

综上，公司偿还有息债务主要系结合公司业务及现金流情况、公司资产构成和自有资金、未来资本性开支资金等综合确定，本次偿还有息债务能够改善资本结构、提升短期偿债能力，具有必要性，偿还有息债务具有合理性。

（五）根据《证券期货法律适用意见第 18 号》第 5 条的核查情况

根据《证券期货法律适用意见第 18 号》第 5 条，具体核查情况如下：

序号	指引要求	核查情况
1	通过配股、发行优先股或者董事会确定发行对象的向特定对象发行股票方式募集资金的，可以将募集资金全部用于补充流动资金和偿还债务。通过其他方式募集资金的，用于补充流动资金和偿还债务的比例不得超过募集资金总额的百分之三十。对于具有轻资产、高研发投入特点的企业，补充流动资金和偿还债务超过上述比例的，应当充分论证其合理性，且超过部分原则上应当用于主营业务相关的研发投入。	本次发行采取向特定对象发行股票的方式，董事会未提前确定发行对象，本次拟使用募集资金偿还有息债务未超过募集资金总额的 30%
2	金融类企业可以将募集资金全部用于补充资本金。	发行人不属于金融类企业，不适用本项规定
3	募集资金用于支付人员工资、货款、预备费、市场推广费、铺底流动资金等非资本性支出的，视为补充流动资金。资本化阶段的研发支出不视为补充流动资金。工程施工类项目建设期超过一年的，视为资本性支出。	除上述用于偿还有息债务情形外，本次募集资金仅用于项目的资本性投入；不涉及用于资本化阶段的研发支出
4	募集资金用于收购资产的，如本次发行董事会前已完成资产过户登记，本次募集资金用途视为补充流动资金；如本次发行董事会前尚未完成资产过户登记，本次募集资金用途视为收购资产。	本次募集资金未用于收购资产，不适用本项规定
5	上市公司应当披露本次募集资金中资本性支出、非资本性支出构成以及补充流动资金占募集资金的比例，并结合公司业务规模、业务增长情况、现金流状况、资产构成及资金占用情况，论证说明本次补充流动资金的原因及规模的合理性。	发行人已经按照相关要求披露本次募集资金中资本性支出、非资本性支出构成以及偿还有息债务占募集资金的比例，并结合公司业务规模、业务增长情况、现金流状况、资产构成及资金占用情况，论证说明本次偿还有息债务的原因及规模的合理性

经核查，发行人募集资金投资构成中资本性支出与非资本性支出划分准确，偿还有息债务规模具有必要性和合理性，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》第 5 条的相关规定。

六、本次募投项目中车流量及预计增速、车型结构变化、通行里程、收费方案等参数的确定依据及合理性，以及同向高速公路或二级公路等潜在分流影响，说明“G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目”效益测算是否审慎，与同行业可比公司类似项目效益是否存在较大差异

（一）本次募投项目中车流量及预计增速、车型结构变化、通行里程、收费方案等参数的确定依据及合理性，以及同向高速公路或二级公路等潜在分流影响，说明“G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目”效益测算是否审慎

1、车流量及预计增速

（1）交通量预测方法

本次募投项目交通量预测采用四阶段法。根据交通调查所获取的项目所在区域的经济社会、交通运输资料和 OD 分布情况，在分析区内经济社会、交通运输现状的基础上，预测其经济社会发展，从而预测未来各交通小区的交通出行，得到未来特征年的区域汽车出行分布 OD 表，最后通过交通量分配，获得本项目交通量预测的最终结果。

（2）成雅高速最近三年车流量

成雅高速最近三年的车流量情况具体如下：

项目	全程日均车流量（架次）		
	2025 年	2024 年	2023 年
成雅高速	38,389	38,476	38,606

2023 年度至 2025 年度，成雅高速全程日均车流量分别为 38,606 架次、38,476 架次、38,389 架次，基本保持稳定，主要系由于成雅高速属于国家公路网规划的公路运输大通道，在国家和区域路网中居重要地位，该路段从建成到现在交通量快速增长，近几年接近饱和状态，特别是在大假期间非常容易造成道路拥堵，现有道路情况已无法满足日益增长的出行需求。同时，随着区域路网调整，特别是新增高速公路接入成雅高速后将共用入城段，成雅高速入城段交通压力将进一步增大。

因此，对现有成雅高速公路主线进行扩容改造，符合《国家公路网规划》要求，不仅能够有效提高区域综合交通运输网络通行能力，更能有力助推现代综合交通运输体系建设，更好发挥高速公路的大通道作用，同时将提升道路行驶安全性，改善用户体验感受，进一步增强成雅高速在路网中的竞争力。

（3）成雅高速扩容后未来年度车流量预测、预计增速及合理性

根据《G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程可行性研究报告》（以下简称“《可行性研究报告》”），成雅高速扩容后，主线未来年度的交通量预测情况如下：

单位：pcu/d（日均车流量）

年份	白家-青龙场	青龙场-对岩	路段平均
2029	48,564	34,835	38,462
2030	51,925	37,422	41,253
2032	57,789	41,726	45,969
2033	59,176	42,811	47,134
2035	65,729	47,656	52,430
2036	69,093	49,870	54,948
2040	81,916	58,959	65,023
2048	108,739	76,220	84,810
2058	144,266	98,640	110,693

芦山支线未来年度的交通量预测情况如下：

单位：pcu/d（日均车流量）

年份	罗家坝枢纽互通-芦山北互通	芦山北互通-中里互通	中里互通-名山北枢纽互通	路段平均
2029	5,836	5,974	7,706	6,682
2030	6,282	6,430	8,303	7,195
2035	8,127	8,320	10,836	9,348
2036	8,964	9,160	11,686	10,192
2040	10,600	10,834	13,956	12,110
2048	13,665	13,971	18,058	15,642
2058	17,213	17,617	22,973	19,807

从预测结果来看，成雅主线到项目预测第 20 年（即 2048 年）时，路段平均交通量达到 84,810pcu/d，建成通车后的年均增长率为 4.2%，到项目预测第 30 年（即 2058 年）时，路段平均交通量达到 110,693pcu/d，建成通车后的年均增长率为 3.7%。芦山支线到项目第 20 年（即 2048 年）时，交通量达到 15,642pcu/d，建成通车后的年均增长率为 4.6%，到项目预测第 30 年（即 2058 年）时，路段平均交通量达到 19,807pcu/d，建成通车后的年均增长率为 3.8%。

由上述预测数据可见，在预测期初期，成雅高速扩容后的交通量与最近三年的水平相当，以后年度呈现逐年增长趋势，主要是基于以下因素：

1) 随着区域经济社会的持续发展，项目所在通道内交通出行量将快速增长，项目建成后，将主要承担通道内自然增长的趋势交通量，以及目前由相邻高速公路承担的分流趋势交通量；

2) 本项目建成通车后，改善了沿线出行环境，能够诱发项目沿线潜在的交通需求，随着沿线地区交通投资环境的改善，将促进沿线地区产业结构的优化调整和资源科技的优势互补，进一步加快经济发展，从而产生诱增交通需求，构成拟建项目的诱增交通量；

3) 本项目芦山支线影响区有着丰富的旅游资源，如碧峰峡景区、蒙顶山景区等，本项目芦山支线建成后将经过中里古镇、碧峰峡、蒙顶山等景区，将把沿线旅游精品区联接起来，并且在芦山、雅安之间形成一条便捷、快速通道，大大改善该区域的道路条件，必然刺激区域内旅游资源的开发，为区域经济发展带来新的增长点，进而产生更多的旅游交通量。

同时，还考虑到本项目影响区域内，目前已建成和未来规划建成的交通道路，将产生新的出行选择，必然会吸引部分客货交通量，对本项目产生一定分流影响，故本项目交通量预测亦考虑了其他交通道路转移交通量的影响。

综上，在以上趋势交通量、诱增交通量、转移交通量及旅游新增交通量等多方面因素影响下，通过采用四阶段法进行交通量预测，根据交通调查所获取的项目所在区域的经济社会、交通运输资料和 OD 分布情况，在分析区内经济社会、交通运输现状的基础上，预测其经济社会发展，从而预测未来各小区的交通出行，得到未来特征年的区域汽车出行分布 OD 表，最后通过交通量分配，获得本项目交通量预测的最终结果，相关预测方法、预测过程及结果具备合理性。

2、车型结构变化

2023 年-2025 年，成雅高速车型结构情况如下：

白家-青龙场										
年份	客 1	客 2	客 3	客 4	货 1	货 2	货 3	货 4	货 5	货 6
2023	81.69%	0.17%	0.17%	0.24%	8.21%	3.96%	4.28%	0.53%	0.05%	0.68%
2024	81.05%	0.18%	0.18%	0.24%	8.41%	4.12%	4.61%	0.49%	0.05%	0.66%
2025	81.31%	0.18%	0.18%	0.26%	8.58%	3.99%	3.16%	0.51%	0.15%	1.68%
青龙场-对岩										
年份	客 1	客 2	客 3	客 4	货 1	货 2	货 3	货 4	货 5	货 6
2023	81.94%	0.20%	0.20%	0.30%	6.59%	4.10%	4.52%	0.82%	0.04%	1.29%
2024	83.71%	0.24%	0.24%	0.27%	6.26%	4.25%	3.36%	0.69%	0.02%	0.96%
2025	83.84%	0.26%	0.26%	0.26%	6.18%	4.45%	2.32%	0.65%	0.08%	1.70%

注：上述车型分类按照《收费公路车辆通行费车型分类》(JT/T489—2019)划分。

根据《可行性研究报告》，经预测，成雅高速扩容项目未来各特征年车型结构预测情况如下：

白家-青龙场							
年份	小客	大客	小货	中货	大货	特大货	集装箱
2029	81.82%	0.82%	8.06%	4.55%	3.40%	0.90%	0.45%
2030	81.78%	0.82%	8.05%	4.55%	3.40%	0.92%	0.48%
2032	81.86%	0.82%	8.05%	4.47%	3.40%	0.92%	0.48%
2033	81.92%	0.82%	8.06%	4.40%	3.40%	0.92%	0.48%
2035	82.09%	0.82%	7.95%	4.33%	3.40%	0.92%	0.48%
2036	82.07%	0.82%	7.95%	4.25%	3.45%	0.95%	0.50%
2040	82.27%	0.82%	7.96%	4.04%	3.45%	0.95%	0.50%
2048	82.52%	0.90%	7.85%	3.66%	3.50%	1.01%	0.56%
2058	82.92%	0.97%	7.75%	3.22%	3.51%	1.04%	0.59%
青龙场-对岩							
年份	小客	大客	小货	中货	大货	特大货	集装箱
2029	89.24%	0.85%	1.27%	2.92%	2.67%	1.41%	1.64%
2030	89.21%	0.84%	1.27%	2.92%	2.72%	1.41%	1.64%
2032	89.22%	0.84%	1.27%	2.84%	2.72%	1.44%	1.67%
2033	89.29%	0.84%	1.27%	2.77%	2.72%	1.44%	1.67%
2035	89.41%	0.92%	1.15%	2.69%	2.72%	1.44%	1.67%
2036	89.41%	0.92%	1.15%	2.69%	2.72%	1.44%	1.67%
2040	89.51%	0.92%	1.15%	2.53%	2.72%	1.47%	1.70%
2048	89.73%	1.00%	1.04%	2.23%	2.77%	1.50%	1.73%
2058	90.22%	1.00%	0.81%	1.85%	2.82%	1.53%	1.76%
芦山支线							
年份	小客	大客	小货	中货	大货	特大货	集装箱
2029	83.21%	0.49%	5.34%	2.91%	3.06%	4.43%	0.58%
2030	83.23%	0.48%	5.33%	2.91%	3.05%	4.42%	0.58%
2035	83.46%	0.57%	5.22%	2.67%	3.06%	4.43%	0.61%
2036	83.43%	0.57%	5.21%	2.67%	3.06%	4.46%	0.61%
2040	83.55%	0.57%	5.21%	2.51%	3.10%	4.46%	0.61%
2048	83.89%	0.65%	5.11%	2.11%	3.11%	4.50%	0.64%
2058	84.23%	0.65%	4.99%	1.70%	3.16%	4.56%	0.70%

注：上表中车型中小客为额载 19 座（含 19 座）的客车，大客为额载 19 座以上的客车，小货为额载重量小于 2 吨（含 2 吨）的货车，中货为额载重量 2-7 吨（含 7 吨）的货车，大货为额载重量 7-20 吨（含 20 吨）的货车，特大货为拖挂车及额载重量大于 20 吨的货车，集装箱为包括各式集装箱车。

从未来汽车市场发展趋势看，汽车消费需求结构由中间向两极分化、由公用型向私用型转变。客车方面，随着居民收入的增加，居民出行朝着个性化、多样化方向发展，小轿车将是支撑未来汽车需求的主导车型，私人小轿车出行将持续高速增长，因此未来小客车比例将逐渐增加。货车方面，随着未来物流业和电子商务的快速发展，未来货运需求向高频率、多种类方向发展，因此对公路货运提出了大型化、专业化、集装化的更高要求，未来货车将出现向大型、集约方向发展的趋势，大货车、集装箱车辆将得到发展，而中小型货车的比重会逐渐降低。

3、通行里程

G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程由成雅高速原路扩容和新建芦山支线组成。成雅高速原路扩容是四川省综合立体交通网对外“四向八廊”主骨架公路运输大通道。可研报告中本次募投项目路线全长 159.12 公里，其中主线里程长 134.75 公里，芦山支线里程长 24.37 公里。上述通行里程系根据《四川省发展和改革委员会关于 G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目核准的批复》确定，与监管批复一致，具有合理性。

4、收费方案

根据《四川省高速公路车辆通行费定价办法》（川交发[2020]26 号）（以下简称“《定价办法》”），四川省新建高速公路收费标准采用“基本标准+投资调整”综合核定。依据批准的初步设计概算投资，基本收费标准按投资 8000 万元/公里计算，一类车为 0.50 元/车公里。投资不超过 8000 万元/公里的高速公路执行基本收费标准，投资超过 8000 万元/公里的，以 1000 万元作为递进区间，对应一类车收费标准调增 0.05 元/车公里。双向四车道折减系数为 1.0，双向六车道折减系数为 0.8，双向八车道折减系数为 0.7。本收费标准中一类车初次批准上限为 1.20 元/车公里。另外，根据《收费公路车辆通行费车型分类》，执行高速公路收费车型分类的行业标准。客车车型收费系数为 1:2:3:4；货车及专项作业车车型收费系数为 1:2:3:3.9:4.7:5.4。

原成雅主线六车道收费标准为 0.45 元/公里，四车道收费标准为 0.35 元/公里，改扩建后成雅主线基本为八车道（青龙场至公义段为十车道），建成后将改善道路使用者服务水平。根据《可行性研究报告》测算，本项目一类车综合收费标准按 0.75 元/公里考虑。

本次募投项目效益测算中，项目收费标准具体如下：

单位：元/车·公里

车型	类型及规格		基准收费	
	客车	货车	客车	货车
一类车	车长<6000mm 且核定载人数≤9 人	2 轴货车（车长小于 6 米且最大允许总质量小于 4.5 吨）	0.75	0.75
二类车	车长<6000mm 且核定载人数 10-19 人	2 轴货车（车长不小于 6 米且最大允许总质量不小于 4.5 吨）	1.50	1.50
三类车	车长≥6000mm 且核定载人数≤39 人	3 轴货车	2.25	2.25
四类车	车长≥6000mm 且核定载人数≥40 人	4 轴货车	3.00	2.93
五类车		5 轴货车	-	3.53
六类车		6 轴货车	-	4.05

综上，根据《定价办法》的相关规定，本次募投项目效益测算采用的一类车综合收费标准按 0.75 元/公里考虑，具备合理性。

5、同向高速公路或二级公路等潜在分流影响

本次募投项目的建成必将吸引、分流部分其他通道上的车辆进入本项目，同时也会一定程度上受到周边同向道路的潜在分流影响。根据本次募投项目所处地理位置、主要交通源的分布、区域路网状况和通道内不同等级道路的行驶里程、时间等因素，以长途过境交通量为重点，分别选取与本次募投项目同向的其它相关通道，通过对行驶里程、行驶时间、行驶费用的比较，分析分流影响以及本次募投项目的竞争优势。

（1）康定及以远方向—西安及以远方向：成名高速通道与 S67 邛芦荥高速通道

康定及以远方向—西安及以远方向公路通道的具体位置关系如下图：



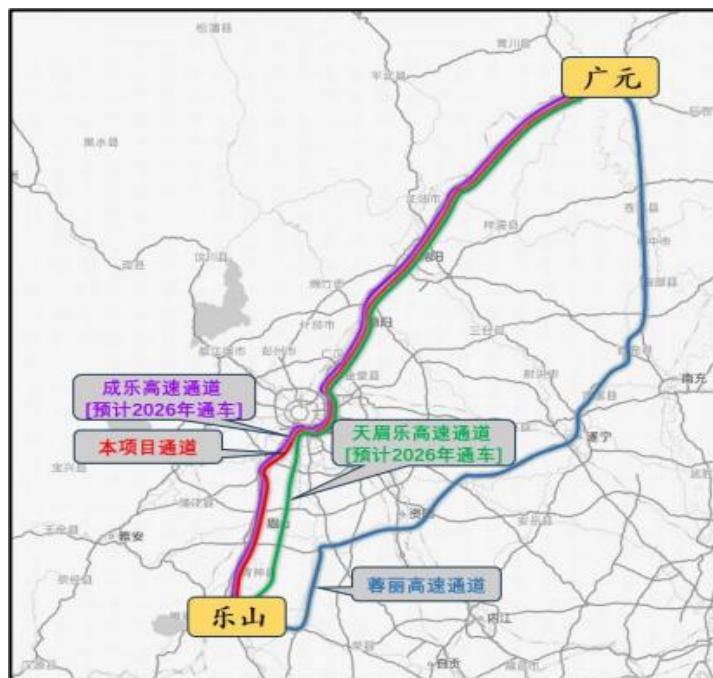
康定及以远方向—西安及以远方向公路通道出行路径比较表如下：

通道	通道构成	技术等级	行驶里程 (公里)	行驶时间 (小时)	行驶费用 (元)
成名高速通道	G3002线+S1线+SA2线+S8线+G5线+G4218线	高速公路	1007	12.6	521
S67邛芦荥高速通道	G3002+S1线+SA2线+S8线+S67线+G4218线	高速公路	1052	12.8	608
本项目通道	G3002+G5线+G8516线+G42线+本项目（成雅主线）+G5线+G4218线	高速公路	1083	13.0	631

从上图和上表可知，在康定及以远方向—西安及以远方向的长途过境方向上，本次募投项目通道与成名高速通道、S67邛芦荥高速通道相比，在行驶里程、行驶时间和行驶费用上均具有一定劣势；但是在未来成名高速交通压力逐渐增大的情况下，本次募投项目的修建可以为康定及以远方向—西安及以远方向的过境车辆提供一条道路承载能力更大的路径，综合来看成雅高速扩容后将会分流部分成名高速通道从康定及以远方向—西安及以远方向的过境车辆；S67邛芦荥高速修建完毕后，会产生一条康定及以远方向—西安及以远方向的新通道，可能会对本项目产生一定的分流。

（2）广元及以远方向—乐山及以远方向：成乐高速通道、天眉乐高速通道、蓉丽高速通道

广元及以远方向—乐山及以远方向公路通道的具体位置关系如下图：



广元及以远方向—乐山及以远方向公路通道出行路径比较表如下：

通道	通道构成	技术等级	行驶里程 (公里)	行驶时间 (小时)	行驶费用 (元)
蓉丽高速通道	G5012 线+G75 线+S29 线+S42 线+S41 线+S40 线+G4216 线+S66 线	高速公路	530	6.5	275
天眉乐高速通道	G5 线+G4202 线+G5 线+剑南大道+S7 线	国道/高速公路	422	5.3	206
成乐高速通道	G5 线+G4202 线+G5 线+SA2 线+G0512 线+G93 线	高速公路	440	5.2	194
本项目通道	G5 线+G4202 线+本项目（白家-青龙场段）+G0512 线+G93 线	高速公路	436	5.1	190

从上图和上表可知，在广元及以远方向—乐山及以远方向的长途过境方向上，本次募投项目通道与成乐高速通道、天眉乐高速通道、蓉丽高速通道相比，在行驶时间和行驶费用上均具有一定优势。未来本项目扩容完成后，将会继续扩大广元及以远方向往返乐山市及以远方向之间的通道出行优势，能够分流成乐高速通道、天眉乐高速通道、蓉丽高速通道上该方向的部分车流量。

（3）马尔康及以远方向—乐山及以远方向：汶马通道

马尔康及以远方向—乐山及以远方向公路通道的具体位置关系如下图：



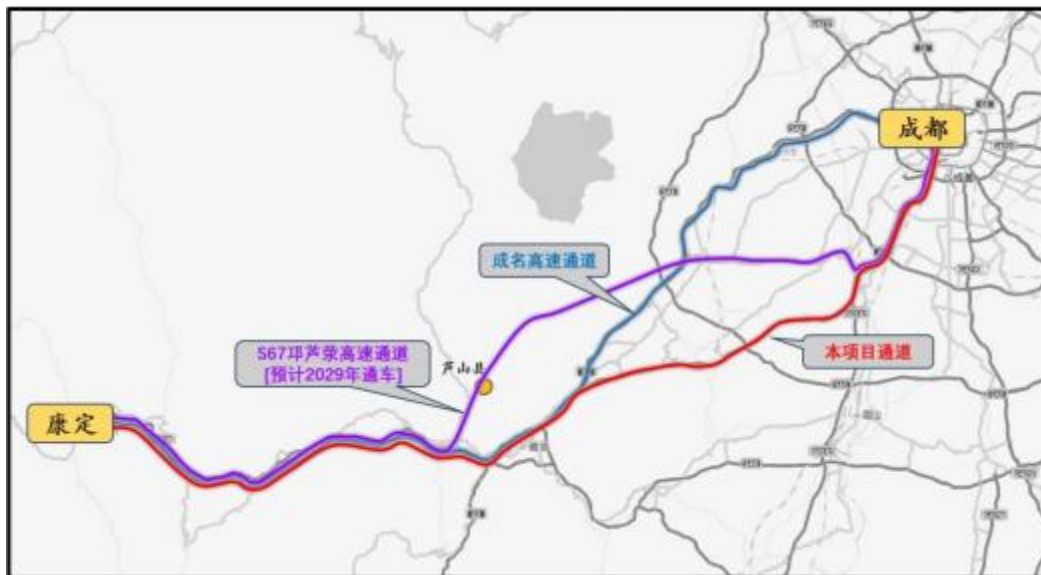
马尔康及以远方向—乐山及以远方向公路通道出行路径比较表如下：

通道	通道构成	技术等级	行驶里程 (公里)	行驶时间 (小时)	行驶费用 (元)
汶马通道	G4217 线+SA2 线+G5 线+G0512 线	高速公路	438	5.5	266
本项目通道	规划 S83 线+规划 S79 线+本项目（芦山支线）+G93 线	高速公路	470	5.8	373

从上图和上表可知，在马尔康及以远方向—乐山及以远方向的长途过境方向上，不仅出行通道较少，且高等级道路仅有汶马高速一条，极大地限制了该区域居民的出行选择；随着 S79 马雅高速、S83 两康高速修建完成后，同时随着芦山支线修建完成后，可与 S79 衔接，从而开辟出马尔康与乐山的新通行路径。待芦山支线修建完成并与 S79 线衔接，从马尔康前往乐山的交通路线将变得更加多元和便捷，具体路径可经由 S83 线转至 S79 线，再通过芦山支线，最终接入 G93 线抵达乐山，全程预计约 470 公里，本次募投项目所在通道与汶马高速所在通道相比，虽然在行驶里程、行驶时间、行驶费用上均具有一定劣势，但是未来芦山支线修建完成后，将会为马尔康及以远方向往返乐山市及以远方向之间的车辆出行提供一条新的路径选择，能够分流汶马高速通道上该方向的部分车流量，提升整体交通网络的效率和灵活性。

（4）成都方向—康定方向：成名高速通道、S67 邛芦荃高速通道

成都方向—康定方向公路通道的具体位置关系如下图：



成都方向—康定方向公路通道出行路径比较表如下：

通道	通道构成	道路等级	行驶里程 (公里)	行驶时间 (小时)	行驶费用 (元)
成名高速通道	SA2 线+S8 线+G5 线+G4218 线	高速公路	305	4.7	129

通道	通道构成	道路等级	行驶里程 (公里)	行驶时间 (小时)	行驶费用 (元)
S67 邛芦荥高速通道	G93 线+G0512 线+ 规划 S67 线 +G4218 线	高速公路	287	4.5	175
本项目通道	本项目（成雅主 线）+G5 线 +G4218 线	高速公路	282	4.5	158

从上图和上表可知，在成都方向—康定方向上，本次募投项目通道与成名高速通道相比，行驶里程和行驶时间上均具有一定优势；因此，未来成雅主线扩容完成通车后将分流成名高速通道上该方向的部分车流量。与 S67 邛芦荥高速通道相比，虽然在行驶费用和行驶里程上具有优势、但是 S67 邛芦荥高速通道作为一条成都经芦山至康定的新通道，其建设完成后会分流本次募投项目沿线上的部分交通量。

（5）成都方向—雅安方向：成名高速通道、成温邛快速路通道、成新蒲快速路通道、成乐高速通道

成都方向—雅安方向公路通道的具体位置关系如下图：



成都方向—雅安方向公路通道出行路径比较表如下：

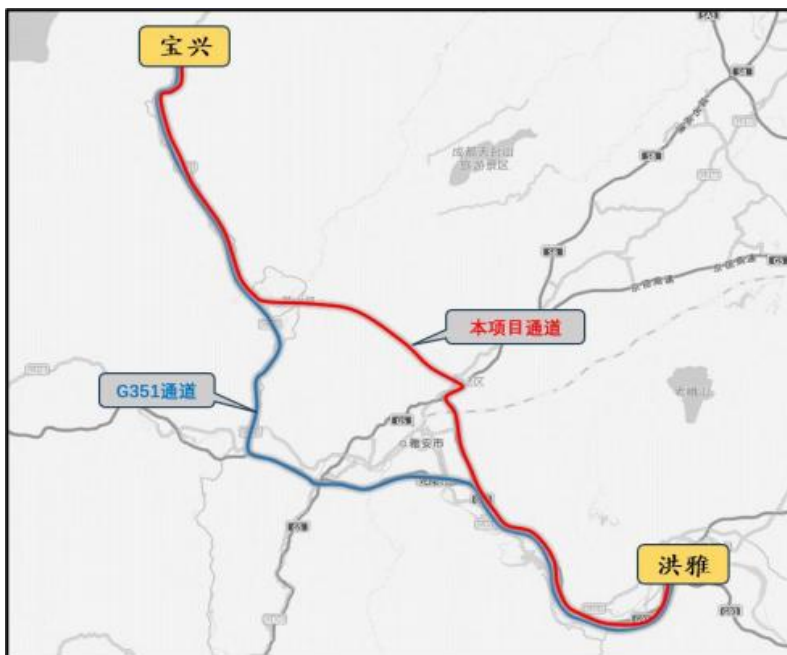
通道	通道构成	道路等级	行驶里程 (公里)	行驶时间 (小时)	行驶费用 (元)
成名高速通道	S8 线+G5 线	高速公路	154	1.8	84
成温邛快速路通道	成温邛快速路+京昆 线+成雅快速通道	国道/快速 路	144	2.8	/
成新蒲快速路通道	大件路+成新蒲快速 路+G5 线	国道/高速 公路	130	2.5	38

通道	通道构成	道路等级	行驶里程 (公里)	行驶时间 (小时)	行驶费用 (元)
成乐高速通道	G0512 线+G5 线	高速公路	135	1.5	107
本项目通道	本项目（成雅主线）	高速公路	134	1.5	101

从上图和上表可知，在成都方向—雅安方向上，本次募投项目通道与成名高速、成温邛快速路通道相比，行驶里程和行驶时间上均具有一定优势；与成新蒲快速路通道相比，行驶时间具有一定优势；与成乐高速通道相比，行驶费用和行驶里程上均具有一定优势。因此，未来成雅主线扩容完成通车后将分流成名高速通道、成温邛快速路通道、成新蒲快速路通道、成乐高速通道上该方向的部分车流量。

（6）宝兴方向—洪雅方向：G351 通道

宝兴方向—洪雅方向公路通道的具体位置关系如下图：



宝兴方向—洪雅方向公路通道出行路径比较表如下：

通道	通道构成	道路等级	行驶里程 (公里)	行驶时间 (小时)	行驶费用 (元)
G351 通道	G351 线+G4218 线+G93 线	国道/高速公路	97	1.5	48
本项目通道	G351 线+本项目（芦山支线）+G93 线	国道/高速公路	90	1.0	55

由上表和上图可知，在宝兴方向—洪雅方向上，芦山支线所在通道与 G351 通道相比，虽然行驶费用略高，但是在行驶时间和行驶里程上均具有一定优势。因此，未来芦山支线通道修建完成通车后将分流 G351 通道上该方向的部分车流量。

（7）芦山方向—雅安方向：G351 通道

芦山方向—雅安方向公路通道的具体位置关系如下图：



芦山方向—雅安方向公路通道出行路径比较表如下：

通道	通道构成	道路等级	行驶里程 (公里)	行驶时间 (小时)	行驶费用 (元)
G351 通道	G351 线+G318 线 +北环路	国道/主干 路	36	0.8	/
本项目通道	本项目（芦山支 线）+G108 线	高速/国道	35	0.5	24

由上表和上图可知，在芦山县方向—雅安市方向上，芦山支线所在通道与 G351 通道相比，其在行驶里程和行驶时间上均具有一定优势。因此，未来芦山支线通道建成通车后将分流 G351 通道上该方向的部分车流量。

（8）分析总结

从长途过境出行的通道对比来看，本次募投项目通道在康定及以远方向—西安及以远方向上，虽然目前在行驶里程、时间和费用上劣于成名高速通道和 S67 邛芦荥高速通道，但未来成名高速通道交通压力增大时，本次募投项目扩容后可提供更大道路承载能力，分流部分过境车辆；S67 邛芦荥高速建成后将成为成都至康定的又一通道，会对本次募投项目产生一定分流作用。在广元及以远方向—乐山及以远方向上，本次募投项目通道在行驶时间和费用上具有优势，扩容后将进一步扩大优势，将进一步分流成乐高速通道、天眉乐高速通道和蓉丽高速通道的部分车流量。在马尔康及以远方向—乐山及以远方向上，目前仅有一条高等级道路（汶马高速通道），但 S79 马雅高速、S83 两康高速和芦山支线建成后，将提供新的通行路径，尽管芦山支线通道在行驶里程、时间和费用上有一定劣势，但芦山支线建成后将有效提升整体交通网络的效率和灵活性，将会承

担该方向的部分车流量。

从中途出行的通道对比来看，本项目通道在成都方向—康定方向上，行驶里程和时间上优于成名高速通道，成雅主线扩容后将分流成名高速通道的部分车流量；与 S67 邛芦荥高速通道相比，尽管在费用和里程上有优势，但 S67 建成会分流部分现状成雅高速交通量。在成都方向—雅安方向上，本次募投项目通道在行驶里程和时间上优于成名高速通道、成温邛快速路通道，行驶时间优于成新蒲快速路通道，行驶费用和里程优于成乐高速通道，成雅主线扩容后将进一步分流这些通道的部分车流量。在宝兴方向—洪雅方向上，芦山支线通道在行驶时间和里程上优于 G351 通道，建成后将分流 G351 通道的部分车流量。

从短途出行的通道对比来看，在芦山县方向—雅安市方向上，芦山支线通道在行驶里程和时间上优于 G351 通道，建成后将分流 G351 通道的部分车流量。

成雅高速扩容项目《可行性研究报告》在进行效益测算时，已对可能存在分流效应的公路的潜在影响进行详细考虑，效益测算谨慎。

（二）说明“G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目”效益测算是否审慎，与同行业可比公司类似项目效益是否存在较大差异

1、“G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目”效益测算的审慎性

根据华杰工程咨询有限公司出具的《可行性研究报告》，本次募投项目效益测算具体如下：

根据《收费公路管理条例》及四川省收费年限核定政策，在 G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目通过交工验收之日起，公司预计将拥有该项目不超过 30 年的运营期，最终运营期限以有权机构核定为准。运营期内公司拥有收取车辆通行费、经营管理沿线规定区域内的广告等权利。本次募投项目经济效益按照项目运营期 30 年进行测算。

公司对于该项目建设期和运营期内所获收入及成本支出进行了合理估计，并基于合理假设，对项目经济效益指标进行了测算，具体效益预测的假设条件及主要计算过程如下：

（1）运营期收入估算

本次募投项目运营期收入包括车辆通行费收入和路衍经济收入。

1) 车辆通行费收入

①收费标准

本次募投项目的收费标准详见上文“（一）本次募投项目中车流量及预计增速、车型结构变化、通行里程、收费方案等参数的确定依据及合理性，以及同向高速公路或二级

公路等潜在分流影响，说明‘G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目’效益测算是否审慎”之“4、收费方案”。

②收费有效率

成雅主线高速减免收入包括节假日减免、ETC 减免、绿通和集装箱减免等，原成雅主线高速公路收费有效率约为 85%，本项目改扩建后，项目所在区域位置和路网关系未发生变化，因此，考虑本项目收费有效率暂按 85%计。

③交通量预测

本项目交通量预测采用四阶段法。根据交通调查所获取的项目所在区域的经济社会、交通运输资料和 OD 分布情况，在分析区内经济社会、交通运输现状的基础上，预测其经济社会发展，从而预测未来各小区的交通出行，得到未来特征年的区域汽车出行分布 OD 表，最后通过交通量分配，获得本项目交通量预测的最终结果。

④收费收入计算

因成雅主线 2029 年末收费期限截止，故 2029 年采用“增量法”计算改扩建后新增的收费收入，成雅主线收费期到期后采用总量收入，芦山支线为新建高速公路，收费收入采用总量收入计。本项目收费收入计算公式如下：

$$F = \sum_{i=1}^n (Q_i \cdot f_i) \cdot L_i \cdot T_i \cdot E_i / 10000 - \sum_{j=1}^n (Q_j \cdot f_j) \cdot L_j \cdot T_j \cdot E_j / 10000 + \sum_{k=1}^n (Q_k \cdot f_k) \cdot L_k \cdot T_k \cdot E_k / 10000$$

式中：F——总增量收费收入（万元/年）；

Q_i, j, k ——成雅主线扩建后、前及芦山支线分车型交通量（自然数，辆/天）；

f_i, j, k ——成雅主线扩建后、前及芦山支线分车型收费标准（元/车公里）；

L_i, j, k ——成雅主线扩建后、前及芦山支线收费路段长度（km）；

T_i, j, k ——成雅主线扩建后、前及芦山支线分车型收费天数（天/年）365 天/年。

E_i, j, k ——成雅主线扩建后、前及芦山支线收费有效率。

2) 路衍经济收入

根据对原成雅高速公路服务设施和广告经营收入统计分析，原成雅主线路衍经济收入约占车辆通行费收入的 2%，因此本项目服务设施和广告经营收入按车辆通行费收入的 2%计。

（2）运营期成本费用估算

1) 运营成本

项目运营期间主要的业务性费用支出包括公路修理费、人员费用、公用经费、运营

电费和联网管理费五部分。

①公路修理费

公路修理费主要包括养护费（日常养护和专项养护）和路面中修费。

A.日常养护费用

日常养护包含路段的全线保洁，路基、路面（含服务区场平）、桥隧、绿化、服务设施、交安设施的日常保养和小修，自然灾害的预防性处治和小型灾害的处治及清理等。考虑车流量情况，结合客货比、通行费收入及所属地域等因素影响，本项目日常养护费用通车 0-2 年（含）（即 2029 年-2030 年）按 4 万元/公里，第 2-6 年（含）按 4.4-6.6 万元/公里，6-12 年（含）按 6.6-8.8 万元/公里计，12-30 年按 8.8-11 万元/公里计。各年养护单价采用内插法计算。

B.专项养护费

专项养护费用通车 0-3 年按费用包含路面检测、桥梁检测、信息化系统费、监理设计费、桥面处理费等相关费用。第 4 年起，按周期总费用扣除日常费用计算（周期总费用=路面中修费用+除路面中修费用外的专项费用+日常费用）。

其中，成雅主线第 1 年按路面检测费用 40 万元计，桥梁初始检查 150 万元，改扩建后新增一座隧道，隧道每年进行一次定期检测，每次检测费用按 5 万元计，监理设计每年按 90 万元计，其他专项费用 35 万；第 2 至第 3 年按路面检测费用 40 万元/年，高架桥及桥梁特殊检测每年定检费用按 80 万元/年计，隧道 5 万元/年计，监理设计每年按 90 万元/年计，其他专项费用 10 万元/年计。芦山支线第 1 年按路面检测费用 10 万元计，隧道每年进行一次定期检测，每次检测费用按 50 万元计，监理设计每年按 20 万元计；第 2 至第 3 年按路面检测费用 5 万元/年，隧道 50 万元/年计，监理设计每年按 19 万元/年计。

C.路面中修费用

路面中修为局部病害处置后罩面加铺及配套交安工程改造等，I类中修周期为 10 年，本项目中修周期按 10 年计，路面中修费用四车道按 252 万元/公里计，八车道按 467 万元/公里计。中修费用和其他费用共同构成周期费用。

②人员费用

根据成雅项目公司提供的人员构成情况，项目公司人员构成主要有管理人员、收费人员、路管人员和辅助人员。

本项目建成后，仍保持一个管理中心，因此管理人员保持不变，即 167 人，费用为 5966 万元/年。成雅主线虽然主要由四车道扩建为八车道，部分收费站拓宽，但考虑到国家取消主线收费站以及全面普及 ETC 不停车收费系统等因素，匝道收费站未来将只留有少量人工收费人员和机电维护人员等，目前成雅项目公司已有收费人员 573 人，根

据现有收费人员数量，考虑从成雅项目公司调任部分人员至芦山支线收费站，故收费人员费用为 8727 万元/年。本项目建成后，路管人员暂按 94 人考虑，人均成本按 17 万元计，辅助人员暂按 25 人考虑，人均成本按 24 万元计。故本项目通车初年人员费用合计为 16850 万元/年，根据《四川省高速公路项目交通量预测与财务评价指南》，年增长率按 2%计。

③公用经费

运营高速公路公用经费包含办公费、会务费、车辆使用费、业务招待费、差旅交通费、水电气费、宣传费、维护及修理费、租赁费、培训费、中介机构费、董事会经费、劳动保护费、物业管理费、保险费、残疾人保障基金、安全生产经费、诉讼费、服装费、党组织活动经费、工会活动经费、团组织活动经费、精神文明建设费、纪检监察工作经费、军警民共建费等保障运营高速公路机关管理和一线生产经营的必要公共开支。

根据前述分析，本项目建设后公用经费参考成雅高速现状，按 2162 万元/年计，根据《四川省高速公路项目交通量预测与财务评价指南》，年增长率按 2%计。

④运营电费

根据 2018-2023 年原成雅主线运营费用统计，年均运营电费为 769 万元。折算成四车道运营电费为 5 万元/公里。

考虑成雅主线改扩建后，隧道加宽，部分收费站扩建，故成雅主线改扩建后运营电费按原费用的 1.2 倍考虑，芦山支线参考原成雅主线运营电费。因此成雅主线改扩建后通车初年运营电费按 923 万元/年计，芦山支线通车初年运营电费按 120 万元/年计。故本项目通车初年运营电费按 1043 万元计，根据《四川省高速公路项目交通量预测与财务评价指南》，年增长率按 2%计。

⑤联网管理费

本项目联网收费管理费按车辆通行费收入的 0.4%综合计取。

2) 无形资产摊销

本项目无形资产摊销按照工作量法计提，摊销年限按 30 年考虑。

3) 相关税费

①增值税及附加

本项目增值税按运营期销项税额抵扣运营期运营成本（按公路修理费）的进项税额后，再尽力抵扣建设期建设投资的进项税额计。根据财政部税务总局海关总署公告 2019 年第 39 号《关于深化增值税改革有关政策的公告》，本项目车辆通行费收入销项税率、其他收入销项税率、运营期公路修理费进项税率分别均按 9%计，运营电费进项税率按 13%计。

增值税附加包括城市维护建设税、教育费附加和地方教育费附加。其中：城市维护建设税按增值税的 7%计征；教育费附加按增值税的 3%计征；地方教育费附加按增值税的 2%计征。故项目增值税附加合计税率为 12%。

②所得税

《中华人民共和国企业所得税法》规定，企业从事国家重点扶持的公共基础设施项目投资经营所得，可以免征、减征企业所得税。财政部公告 2020 年第 23 号《关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》明确继续深入实施西部大开发战略，实施包括西部地区鼓励类产业企业减按 15%税率征收企业所得税在内的一揽子税收优惠政策。

本项目是位于我国西部地区的重点基础设施项目，企业所得税可申请按所得税率 15%计征。

4) 公积金

根据《中华人民共和国公司法》，本项目法定公积金按税后利润的 10%计提，不提取任意公积金。

5) 财务费用

财务费用包括长期借款利息和短期借款利息。贷款利率按照中国人民银行于 2025 年 5 月公布的 5 年期以上及 1 年期贷款市场报价利率（LPR）计，分别为 3.5%和 3.0%。

2、同行业可比公司类似项目效益对比

根据公开信息，近年来同行业类似项目的内部收益率情况如下表所示：

公司名称	项目名称	内部收益率（税后）
深高速	深圳外环高速公路深圳段项目	6.76%
北新路桥	G3 京台高速公路复线项目	5.09%
	福建顺邵高速公路 BOT 项目	6.31%
新疆交建	G3018 线精阿高速 PPP 项目	6.00%
赣粤高速	樟树至吉安高速公路改扩建工程	6.96%
五洲交通	G80 广昆高速公路南宁至百色段改扩建工程	7.10%
山东高速	国道 212 线苍溪回水至阆中 PPP 项目	5.69%
	京台高速公路济南至泰安段改扩建工程	7.10%
	济南至青岛高速公路改扩建工程	6.10%

本次募投项目的资本金内部收益率为 6.39%（税后），与同行业效益预测指标处于同一区间，具有合理性。

（三）关于《监管规则适用指引—发行类第7号》第5条的核查情况

根据《监管规则适用指引—发行类第7号》第5条进行逐项核查并发表核查意见，具体如下：

序号	《监管规则适用指引—发行类第7号》第5条具体规定	核查意见
1	对于披露预计效益的募投项目，上市公司应结合可研报告、内部决策文件或其他同类文件的内容，披露效益预测的假设条件、计算基础及计算过程。发行前可研报告超过一年的，上市公司应就预计效益的计算基础是否发生变化、变化的具体内容及对效益测算的影响进行补充说明。	经核查，公司已结合可研报告、内部决策文件等文件披露了效益预测的假设条件、计算基础及计算过程；本次募投项目可研报告出具日距离本回复报告出具日已超过一年，但本次募投项目预计效益的计算基础未发生重大变化，对效益测算无重大影响
2	发行人披露的效益指标为内部收益率或投资回收期的，应明确内部收益率或投资回收期的测算过程以及所使用的收益数据，并说明募投项目实施后对公司经营的预计影响	经核查，公司本次募投项目内部收益率的测算过程以及所使用的收益数据合理，公司已在募集说明书中披露本次发行对公司财务状况和经营管理的预计影响
3	上市公司应在预计效益测算的基础上，与现有业务的经营情况进行纵向对比，说明增长率、毛利率、预测净利率等收益指标的合理性，或与同行业可比公司的经营情况进行横向比较，说明增长率、毛利率等收益指标的合理性。	经核查，公司已经将收益指标与可比公司的经营情况进行横向对比，相关收益指标具有合理性
4	保荐机构应结合现有业务或同行业上市公司业务开展情况，对效益预测的计算方式、计算基础进行核查，并就效益预测的谨慎性、合理性发表意见。效益预测基础或经营环境发生变化的，保荐机构应督促公司在发行前更新披露本次募投项目的预计效益。	已结合前述情况进行核查，本次募投项目效益预测具有谨慎性、合理性；截至本回复报告出具日，本次募投项目效益预测基础或经营环境未发生重大变化

【会计师核查意见】

（一）核查程序

针对上述问题 1.（5）-（6），申报会计师主要执行了以下核查程序：

（1）查阅四川省公路规划勘察设计院有限公司《工可报告》、华杰工程咨询有限公司《可行性研究报告》、四川省发展和改革委员会《关于 G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目核准的批复》《交通运输部关于 G5 京昆高速四川省成都至雅安段改扩建工程初步设计的批复》和《四川省交通运输厅关于 G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程芦山支线两阶段初步设计的批复》等项目投资设计和核准文件，了解项目投资内容和具体构成的测算过程，以及本次募投项目效益测算的具体过程、相关参数的选取依据等；

（2）查阅《投资估算编制办法》、《公路工程估算指标》、《公路工程概算定额》、四川省交通运输厅“关于执行交通运输部 2018 年《公路建设工程项目投资估算、概算预

算编制办法》中人工工日单价及各项费用取费标准有关事项的通知”等文件，了解本次项目造价依据选取情况；

（3）查阅四川省发改委相关批复文件，了解省内同期可比项目单位造价情况，通过互联网、行业研报等了解行业内类似项目的单位造价情况，执行对比分析；

（4）结合公司现金流、资产构成等情况，分析本次偿还有息债务的原因及规模的合理性；

（5）将本次募投项目《可行性研究报告》的车流量预测和车型结构预测与历史车流量、历史车型结构数据进行对比分析，评估本次募投项目车流量和车型结构预测的合理性；

（6）查询《四川省高速公路车辆通行费定价办法》（川交发[2020]26号）等政策文件，了解四川省经营性公路收费标准的相关规定；

（7）结合本次募投项目的《可行性研究报告》和《四川省高速公路网布局规划（2022-2035年）》，了解与本次募投项目同向的公路布局情况，分析潜在分流影响；

（8）查阅同行业可比公司类似项目的效益测算数据，与本次募投项目的效益测算进行对比，评估其审慎性；

（9）根据《证券期货法律适用意见第18号》第5条、《监管规则适用指引—发行类第7号》第5条的相关规定进行逐项核查。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

（1）根据经四川省发改委审核通过，四川省公路规划勘察设计研究院有限公司牵头编制的《工可报告》，本次募投项目中G5京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目的各类费用测算编制依据详实，主要参数确定合理，该项目投资测算具备合理性；本次募投项目中G5京昆高速公路成都至雅安段扩容工程每公里造价为1.75亿元，与公司类似项目相比不存在较大差异，与四川省内类似项目及同行业公司可比项目相比本次项目每公里造价金额处于合理区间范围内，相关测算合理、谨慎，符合《证券期货法律适用意见第18号》第5条的相关规定。

（2）本次募投项目中车流量及预计增速、车型结构变化、通行里程、收费方案等参数确定依据充分有效、相关预测和设定具有合理性，周边同向公路分流影响较小且项目核心优势明显。本次募投项目具有良好的经济效益，项目效益测算谨慎、合理，与同行业公司可比项目效益不存在较大差异，符合《监管规则适用指引—发行类第7号》第5条的相关规定。

问题 2. 关于公司业务与经营情况

根据申报材料，1）报告期内，公司营业收入分别为 1,218,004.29 万元、1,087,385.96 万元、929,056.69 万元和 494,495.55 万元；归母净利润分别为 119,116.39 万元、150,355.17 万元、156,400.95 万元和 89,934.23 万元。2）报告期各期末，公司无形资产账面价值分别为 5,379,566.65 万元、5,576,995.04 万元、5,671,374.59 万元和 5,772,580.38 万元，主要为高速公路特许经营权。3）自本次发行董事会决议日前六个月起至今，公司存在对成渝赢创、环天智慧科技股份有限公司等主体的投资。

请发行人：（1）结合公司各板块业务经营情况、各段公路改扩建工程建设进展、车流量变化情况、车型结构、公路收费标准等，说明公司收入、毛利率、净利润波动的原因，收入与净利润变动趋势不一致的合理性，与可比公司变动情况是否存在较大差异；（2）结合改扩建工程对车流量、收费标准等的影响，说明报告期各期末公司主要公路特许经营权是否出现减值迹象，无形资产减值计提是否充分；特许经营权到期对公司经营业绩的具体影响，以及公司应对措施；（3）本次发行董事会决议日前六个月至本次发行前新投入的和拟投入的财务性投资情况；结合投资标的与公司业务的协同性，分析公司是否满足最近一期末不存在金额较大财务性投资的要求。

请保荐机构及申报会计师进行核查并发表明确意见。请保荐机构及申报会计师根据《证券期货法律适用意见第 18 号》第 1 条、《监管规则适用指引—发行类第 7 号》第 1 条对问题（3）进行核查并发表明确意见。

回复：

【发行人说明】

一、结合公司各板块业务经营情况、各段公路改扩建工程建设进展、车流量变化情况、车型结构、公路收费标准等，说明公司收入、毛利率、净利润波动的原因，收入与净利润变动趋势不一致的合理性，与可比公司变动情况是否存在较大差异

（一）公司收入、毛利率波动的原因

1、公司收入、毛利率波动主要受建造服务和商品销售板块的影响

（1）收入波动原因分析

报告期各期，公司营业收入分板块情况如下：

单位：万元、%

项目	2026 年 1-6 月		2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
公路桥梁管理及养护	242,838.99	49.11	521,125.02	56.09	527,998.58	48.56	526,185.44	43.20

项目	2026 年 1-6 月		2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
业								
商 品 销 售	97,770.67	19.77	195,465.82	21.04	247,741.47	22.78	269,472.45	22.12
建 造 服 务	142,885.19	28.90	185,407.97	19.96	270,336.17	24.86	398,485.30	32.72
BT/PPP 项目	3,783.11	0.77	12,133.49	1.31	18,677.39	1.72	15,185.69	1.25
租赁业	4,006.03	0.81	7,191.50	0.77	7,037.82	0.65	5,336.48	0.44
其 他 收 入	3,211.57	0.65	7,732.88	0.83	15,594.52	1.43	3,338.92	0.27
合计	494,495.55	100.00	929,056.69	100.00	1,087,385.96	100.00	1,218,004.29	100.00

2024 年度，公司营业收入同比减少 130,618.33 万元，下降 10.72%，主要系建造服务收入同比减少 128,149.13 万元和商品销售收入同比减少 21,730.98 万元所致。2025 年度，公司营业收入同比减少 158,329.27 万元，下降 14.56%，主要系建造服务收入同比减少 84,928.20 万元和商品销售收入同比减少 52,275.65 万元所致。2026 年 1-6 月，公司营业收入 494,495.55 万元，较 2025 年同期的 438,957.33 万元同比增加 12.65%，主要系建造服务收入同比增加所致。因此，报告期内公司营业收入的波动主要系受到建造服务和商品销售板块的影响，剔除建造服务和商品销售板块外，公司公路桥梁管理及养护业收入相对稳定，其他业务板块收入占比很小。具体来看：

建造服务方面，发行人参与公路投资建设业务时，依据《企业会计准则解释第 14 号》和《企业会计准则第 14 号——收入》相关规定，结合“主要责任人”身份判断，依托项目履约进度确认建造服务收入，并充分考量会计谨慎性原则进行综合论证，对建造服务业务采用零毛利率核算处理。报告期各期，公司建造服务收入分别为 398,485.30 万元、270,336.17 万元、185,407.97 万元和 142,885.19 万元。其中，2024 年度相较于 2023 年度减少 128,149.13 万元，降幅为 32.16%；2025 年度相较于 2024 年度减少 84,928.20 万元，降幅为 31.42%，2024 年度和 2025 年度同比减少主要系因天邛高速公路 BOT 项目已于 2024 年 9 月正式通车，其投资建设减少，因此对应的建造服务收入连续减少所致。2026 年 1-6 月，因成雅扩容高速项目建设增加投资，导致建造服务收入同比增加。

商品销售方面，发行人主要确认油品销售收入、贸易业务收入、充电桩电力销售收入等。报告期各期，公司商品销售收入分别为 269,472.45 万元、247,741.47 万元、195,465.82 万元和 97,770.67 万元，整体呈下降趋势。其中，2024 年度相较于 2023 年度减少 21,730.98 万元，降幅为 8.06%；2025 年度相较于 2024 年度减少 52,275.65 万元，降幅为 21.10%，2024 年度和 2025 年度同比减少主要系公司出于聚焦主业的调整而进行贸易业务收缩所致。2026 年 1-6 月，整体变化不大。

公路桥梁管理及养护业方面，报告期各期，公司公路桥梁管理及养护业收入分别为

526,185.44 万元、527,998.58 万元、521,125.02 万元和 242,838.99 万元，整体较为稳定。其中，2024 年度相较于 2023 年度增长 1,813.14 万元，增幅为 0.34%；2025 年度相较于 2024 年度减少 6,873.56 万元，降幅为 1.30%。2026 年 1-6 月小幅下降，主要系成雅高速、成仁高速和二绕西高速受路网分流和替代交通方式影响导致车流量小幅下降。整体来看，报告期内公司公路桥梁管理及养护业收入相对稳定。

综上，报告期内公司营业收入的波动主要系受到建造服务收入受公路投资建设进度影响以及商品销售收入受公司贸易业务收缩影响所致，公司核心的公路桥梁管理及养护业收入相对稳定。

（2）公司与同行业可比公司收入增长率对比情况

2024 年度、2025 年度和 2026 年 1-6 月，公司与同行业可比公司收入增长率及公路桥梁管理及养护业收入增长率对比情况如下：

单位：万元，%

代码	简称	2026 年 1-6 月		2025 年		2024 年	
		收入增长率	公路桥梁管理及养护业收入增长率	收入增长率	公路桥梁管理及养护业收入增长率	收入增长率	公路桥梁管理及养护业收入增长率
600350.SH	山东高速	2.10	-2.86	-16.03	3.70	7.34	-5.78
600377.SH	宁沪高速	-1.20	5.76	-12.54	0.29	52.70	0.17
001965.SZ	招商公路	26.86	-4.08	5.11	-6.50	30.62	52.85
600548.SH	深高速	-6.78	-8.83	0.20	1.40	-0.53	-5.98
000900.SZ	现代投资	30.76	-10.13	-20.93	-5.96	-3.20	-9.20
600012.SH	皖通高速	-13.75	0.99	-5.22	13.29	6.94	-5.09
600020.SH	中原高速	-5.86	1.43	-5.31	1.18	22.20	-3.45
600269.SH	赣粤高速	-13.66	0.62	4.98	0.77	-20.12	2.11
000429.SZ	粤高速 A	0.05	0.25	-2.19	-2.60	-6.34	-6.47
600035.SH	楚天高速	0.91	-12.53	49.83	3.26	37.27	-0.06
600033.SH	福建高速	-2.94	/	0.76	0.83	-0.78	-0.70
000828.SZ	东莞控股	-8.51	-5.62	-8.28	-2.48	-63.91	-3.06
000755.SZ	山西高速	-0.23	-1.03	1.25	-0.77	-5.98	-6.10
600368.SH	五洲交通	-8.53	-4.63	-13.90	-7.76	-3.39	-5.23
601518.SH	吉林高速	-5.09	/	-7.85	-1.61	2.58	-6.50
601188.SH	龙江交通	-6.87	/	-9.09	4.81	29.89	5.10
000548.SZ	湖南投资	-36.18	-7.75	-17.71	-1.93	-49.50	1.27

代码	简称	2026 年 1-6 月		2025 年		2024 年	
		收入增长率	公路桥梁管理及养护业收入增长率	收入增长率	公路桥梁管理及养护业收入增长率	收入增长率	公路桥梁管理及养护业收入增长率
600106.SH	重庆路桥	-12.63	/	-0.13	-0.06	-3.16	-2.93
可比公司平均值		-3.42	-3.46	-3.17	-0.01	1.81	0.05
601107.SH	发行人	12.65	-4.12	-14.56	-1.30	-10.72	0.34

注：1、可比公司平均值中的增长率为算术平均值；2、福建高速、吉林高速、龙江交通、重庆路桥 2026 年半年度报告未披露其分业务的收入情况；3、因报告期内发行人完成收购荆宜高速的同一控制下企业合并，发行人对 2023-2025 年度财务数据进行了追溯调整，导致 2023 年度和 2022 年度不可比，因此以上未列示 2023 年度的同比增速。

同行业可比上市公司通常以高速公路投资运营为主业并开展不同的多元化业务，因各公司开展的多元化业务存在差异，且各公司所处业务发展阶段不同、所处地区经济、政策等外部环境不同，导致各公司的收入增长率差异较大。从公路桥梁管理及养护业来看，报告期各期，公司公路桥梁管理及养护业收入增长率与同行业可比公司平均值变动趋势一致。

（3）毛利及毛利率波动原因分析

报告期各期，公司各板块毛利、毛利占比和毛利率情况如下：

单位：万元、%

项目	2026 年 1-6 月			2025 年度		
	毛利金额	占比	毛利率	毛利金额	占比	毛利率
公路桥梁管理及养护业	141,566.88	84.95	58.30	283,740.60	87.27	54.45
商品销售	19,880.46	11.93	20.33	30,256.63	9.31	15.48
建造服务	-	-	-	-	-	-
BT/PPP 项目	3,083.96	1.85	81.52	8,164.44	2.51	67.29
租赁业	2,393.31	1.44	59.74	3,666.43	1.13	50.98
其他收入	-279.88	-0.17	-8.71	-714.43	-0.22	-9.24
合计	166,644.74	100.00	33.70	325,113.67	100.00	34.99
项目	2024 年度			2023 年度		
	毛利金额	占比	毛利率	毛利金额	占比	毛利率
公路桥梁管理及养护业	302,578.99	86.74	57.31	283,858.03	90.14	53.95
商品销售	30,700.70	8.80	12.39	25,919.12	8.23	9.62
建造服务	-	-	-	-	-	-

BT/PPP 项目	9,487.70	2.72	50.80	3,837.87	1.22	25.27
租赁业	5,106.67	1.46	72.56	3,463.08	1.10	64.89
其他收入	949.25	0.27	6.09	-2,161.72	-0.69	-64.74
合计	348,823.31	100.00	32.08	314,916.38	100.00	25.86

报告期各期，公司营业毛利分别为 314,916.38 万元、348,823.31 万元、325,113.67 万元和 166,644.74 万元。2024 年度营业毛利同比增加主要系公路桥梁管理及养护业毛利增加 18,720.96 万元，2025 年度营业毛利同比减少主要系公路桥梁管理及养护业毛利减少 18,838.39 万元。公司营业毛利变化主要受公路桥梁管理及养护业影响。如前文所述，2023 年度至 2025 年度营业收入受建造服务、商品销售业务收缩影响导致有所减少，但建造服务根据会计准则规定采用零毛利率核算、商品销售服务中贸易业务的毛利率极低，该部分业务对公司营业毛利的影响微弱，所以虽然营业收入减少，但是公司的营业毛利并未同趋势下降，营业收入与营业毛利变动趋势存在不一致。

报告期各期，公司毛利率分别为 25.86%、32.08%、34.99%和 33.70%，其中 2023-2025 年度逐年增加，一方面，因公司零毛利核算的建造服务收入占比逐年降低，公司整体营业毛利未因建造服务收入减少而减少，进而导致公司整体毛利率增加；另一方面 2023-2025 年度商品销售业务毛利率分别为 9.62%、12.39%和 15.48%，逐年增加，主要系公司逐步缩减贸易业务，低毛利率的贸易业务减少后，商品销售业务毛利率逐年提升，进而导致公司整体毛利率逐年提升。2026 年 1-6 月，公司整体毛利率小幅回落，主要系零毛利核算的建造服务收入占比有所增加。

（4）公路桥梁管理及养护业与可比公司同类业务毛利率不存在较大差异

报告期各期，公司毛利率分别为 25.86%、32.08%、34.99%和 33.70%，其中公路桥梁管理及养护业毛利率分别为 53.95%、57.31%、54.45%和 58.30%，各年度毛利率有所波动。公司与可比公司毛利率以及公路桥梁管理及养护业同类业务的毛利率对比情况如下：

单位：%

代码	简称	2026 年 1-6 月		2025 年		2024 年		2023 年	
		毛利率	公路桥梁管理及养护业毛利率	毛利率	公路桥梁管理及养护业毛利率	毛利率	公路桥梁管理及养护业毛利率	毛利率	公路桥梁管理及养护业毛利率
600350.S H	山东高速	33.48	57.60	32.99	55.72	26.06	51.55	30.38	53.62
600377.S H	宁沪高速	34.60	62.48	30.07	60.02	26.28	58.86	36.94	54.52
001965.S Z	招商公路	24.76	37.48	29.83	39.43	34.09	41.87	36.96	47.15

代码	简称	2026 年 1-6 月		2025 年		2024 年		2023 年	
		毛利率	公路桥梁管理及养护业毛利率	毛利率	公路桥梁管理及养护业毛利率	毛利率	公路桥梁管理及养护业毛利率	毛利率	公路桥梁管理及养护业毛利率
600548.S H	深高速	36.41	47.45	30.30	45.14	31.60	48.27	36.00	50.38
000900.S Z	现代投资	26.99	49.01	27.55	49.11	23.97	49.38	25.98	53.70
600012.S H	皖通高速	44.54	56.87	44.50	57.66	34.50	61.77	39.55	63.18
600020.S H	中原高速	45.88	59.18	35.82	51.58	33.00	50.75	41.76	50.23
600269.S H	赣粤高速	42.11	53.44	37.72	53.53	39.29	54.45	31.97	51.28
000429.S Z	粤高速 A	67.87	68.23	64.51	64.61	64.31	64.49	64.32	64.50
600035.S H	楚天高速	26.76	46.66	18.49	41.48	32.20	51.15	46.05	54.15
600033.S H	福建高速	55.80	/	55.80	57.40	56.55	58.12	55.89	56.73
000828.S Z	东莞控股	69.57	74.96	67.96	74.04	65.47	72.78	25.01	73.01
000755.S Z	山西高速	56.69	58.54	52.35	55.25	54.97	55.47	53.25	53.54
600368.S H	五洲交通	59.70	67.52	55.00	65.99	57.64	69.33	60.65	71.58
601518.S H	吉林高速	67.42	/	54.12	63.48	52.70	64.85	56.63	63.72
601188.S H	龙江交通	44.19	/	42.73	34.82	26.80	39.27	33.52	42.90
000548.S Z	湖南投资	51.86	70.35	43.19	66.99	41.25	70.90	31.05	65.00
600106.S H	重庆路桥	89.52	/	91.09	91.95	84.42	84.81	86.60	86.90
可比公司平均值		48.79	57.84	45.22	57.12	43.62	58.23	44.03	58.67
601107.S H	发行人	33.70	58.30	34.99	54.45	32.08	57.31	25.86	53.95

注：福建高速、吉林高速、龙江交通、重庆路桥 2026 年半年度报告未披露其分业务的毛利率。

因高速公路投资运营业务存在前期投资规模大、资金回收期长但成熟路产现金流量好等特点，因此同行业可比上市公司通常以高速公路投资运营为主业并开展不同的多元化业务，因各公司开展的多元化业务存在差异，导致各公司的毛利率指标差异较大。报告期各期，公司公路桥梁管理及养护业的毛利率分别为 53.95%、57.31%、54.45%和 58.30%，和同行业可比公司平均水平基本一致，不存在较大差异。

2、各段公路改扩建工程建设进展、车流量变化情况、车型结构、公路收费标准对公司收入、毛利率无显著影响

（1）各公路改扩建工程建设对公司收入、毛利率的影响

报告期内，公司涉及改扩建状态的公路包括成渝高速、成乐高速以及成雅高速，处于新建状态的公路包括天邛高速。其中，成乐高速改扩建项目、成雅高速改扩建项目和天邛高速公路项目为发行人投资建设，对公司的收入、毛利率存在影响，成渝高速为第三方投资建设，对公司的收入、毛利率无影响。

报告期各期，发行人建造服务收入、毛利率情况如下：

单位：万元、%

项目		2026 年 1-6 月	2025 年度	2024 年度	2023 年度
建造服务	收入金额	142,885.19	185,407.97	270,336.17	398,485.30
	收入占比	28.90	19.96	24.86	32.72
	毛利率	0.00	0.00	0.00	0.00

收入方面，2024 年度相较于 2023 年度减少 128,149.13 万元，降幅为 32.16%；2025 年度相较于 2024 年度减少 84,928.20 万元，降幅为 31.42%，主要系天邛高速公路项目于 2024 年 9 月正式通车，对应的建造服务收入减少所致。2026 年 1-6 月建造服务收入同比增加，主要系成雅高速改扩建项目陆续进行投资所致。毛利率方面，如前文所述，建造服务根据会计准则规定采用零毛利率核算，因此 2023 年度-2025 年度建造服务收入减少对公司整体毛利率有正向影响，2026 年 1-6 月建造服务收入增加对公司整体毛利率有负向影响。

各公路改扩建工程建设对相关高速公路的公路桥梁管理及养护业收入、毛利率无显著影响，具体分析如下：

1）成渝高速对应的成渝高速扩容工程项目由四川高速公路建设开发集团有限公司控股的四川成内渝高速公路有限责任公司作为项目公司实施。2022 年 8 月，四川省发展和改革委员会作出《关于 G85G76 重庆（川渝界）至成都高速公路扩容工程项目核准的批复》（川发改基础〔2022〕471 号）。项目采用新建复线为主、局部原路拓宽的方式实施扩容，仅界牌枢纽互通至大石包枢纽互通段约 33.02 公里涉及发行人运营的成渝高速的扩容建设，其他路段与成渝高速并不重合。2024 年 12 月资阳段全面开工，2025 年 3 月内江段全面开工，2025 年 7 月成都段施工许可正式获批，标志着全线的施工许可均已全部取得批复，报告期内成渝高速扩容工程项目与成渝高速重合的路段尚未开工建设。报告期各期，公司的成渝高速通行费收入分别为 82,011 万元、85,452 万元、86,756 万元以及 44,103 万元，报告期内，改扩建项目对成渝高速通行费收入、毛利率情况影响较小。

2）成乐高速对应的成乐高速扩容建设工程项目于 2017 年 5 月 16 日获得了由四川省发展和改革委员会作出的《四川省发展和改革委员会关于成都至乐山高速公路扩容建

设项目核准的批复》（川发改基础〔2017〕244号），项目正式开始建设；2019年11月27日，成乐扩容项目试验段（眉山—青龙）完成既定任务，实现双向通车；2019年12月18日，成乐高速新青龙收费站正式通车运营；2022年1月27日，眉山至乐山段81公里全面实现双向八车道通行；2022年6月15日获得由四川省发展和改革委员会作出的《关于调整成都至乐山高速公路扩容建设项目核准事项的批复》（川发改基础〔2022〕298号）；2023年5月11日，成乐高速扩容项目乐山城区过境复线段通车；2025年12月31日，成乐高速扩容项目二绕至文山段通车。根据成乐高速扩容项目的建设情况，与现运营的成乐高速重叠的路段（即原路加宽方式扩容路段）在2022年1月前已基本完成建设。报告期各期，公司的成乐高速通行费收入分别为53,613万元、62,627万元、61,320万元以及29,600万元。报告期内成乐高速通行费收入整体呈现增长趋势，改扩建项目对成乐高速通行费收入、毛利率几乎无影响。

3）成雅高速对应的成雅高速扩容项目于2025年8月获得了由四川省发展和改革委员会作出的《四川省发展和改革委员会关于G5京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目核准的批复》（川发改基础〔2025〕404号）。2025年9月，项目公司取得川交许可建〔2025〕139号《高速公路工程施工许可》、川交许可建〔2025〕144号《高速公路工程施工许可》两处先开工点施工许可，2026年4月，项目公司取得川交许可建〔2026〕34号《高速公路工程施工许可》一处先开工点施工许可，对部分施工点进行先开工，截至本回复报告出具之日，尚未全面开工。报告期各期，公司的成雅高速通行费收入分别为104,027万元、105,078万元、104,040万元以及46,785万元。由于改扩建项目仍处于建设初期，对成雅高速通行费收入、毛利率情况影响较小。

（2）报告期内公司日均车流量及车型结构情况整体较为稳定，公路桥梁管理及养护业收入整体较为稳定

报告期各期，公司各高速的车流量变化以及车型结构如下：

单位：架次，万元

高速名称	2026 年 1-6 月			2025 年			2024 年			2023 年		
	日均车流量	客货比	通行费收入	日均车流量	客货比	通行费收入	日均车流量	客货比	通行费收入	日均车流量	客货比	通行费收入
成渝高速	19,628	4.07	44,103	21,724	3.89	86,756	20,593	4.09	85,452	20,358	4.09	82,011
成雅高速	37,170	5.18	46,785	38,389	4.91	104,040	38,476	4.85	105,078	38,606	4.83	104,027
成仁高速	32,304	5.66	37,907	32,355	5.13	81,120	32,878	4.94	86,347	35,221	4.67	92,976
成乐高速	42,642	4.07	29,600	40,376	3.83	61,320	39,725	3.78	62,627	35,519	4.15	53,613
城北出口	-	-	38	50,612	21.16	7,999	46,821	21.18	10,330	47,710	23.23	10,826
遂广高速	11,830	2.69	12,965	11,146	2.41	27,976	10,927	2.49	26,961	11,449	2.48	27,464
遂西高速	10,217	2.00	9,094	10,421	1.80	18,949	9,387	1.87	17,179	9,106	1.84	16,751
二绕西高速	26,009	2.96	36,643	26,406	2.72	80,397	26,639	2.55	83,740	26,639	2.35	86,517
荆宜高速	21,018	1.83	25,704	21,012	2.41	52,569	19,539	2.49	50,286	19,785	2.48	52,002
总计	200,818	3.60	242,839	252,441	4.65	521,125	244,985	4.56	527,999	244,393	4.59	526,185

注 1:根据《关于成都城北出口高速公路收费期限届满的公告》，城北出口高速于 2025 年 9 月 17 日收费期限届满，根据四川省交通运输厅的通告，自 2025 年 9 月 17 日 24 时起，城北出口高速停止收费，对通行该路段所有车辆免收车辆通行费，车流量数据为收费期内的日均流量。2026 年上半年存在少量由政府单位以及清分单位后续确认的货车通行政策的财政补贴收入。

注 2:日均车流量系加权流量=Σ（门架流量*门架公里参数）/总公里数。

注 3:四川省内高速流量为全量数据，荆宜高速流量仅为收费车流量数据，不含免费车数据。

报告期各期，公司公路桥梁管理及养护业收入分别为 526,185.44 万元、527,998.58 万元、521,125.02 万元和 242,838.99 万元，整体较为稳定。

报告期各期，成渝高速日均车流量分别为 20,358 架次、20,593 架次、21,724 架次以及 19,628 架次，通行费收入分别为 82,011 万元、85,452 万元、86,756 万元以及 44,103 万元。报告期各期，通行费收入逐步上升，2023-2025 年度车流量逐年上升，2026 年 1-6 月车流量有所下降，一是受周边高速建成后暂时免费通车的影响，成渝高速受到一定程度分流；二是随着成都至重庆之间的路网布局不断完善，成渝高速在清明、五一等节假日车流量下降明显，而节假日小型客车通行高速公路免费，因此该因素对通行费收入无影响；三是由于技术原因导致成渝高速 2026 年 1-6 月存在门架数据缺失的情况，经部分还原后的流量与实际情况也还存在一定偏差，导致车流量数据下降。

报告期各期，成雅高速日均车流量分别为 38,606 架次、38,476 架次、38,389 架次以及 37,170 架次，通行费收入分别为 104,027 万元、105,078 万元、104,040 万元以及 46,785 万元。报告期前三年整体车流量以及通行费收入较为稳定，2026 年 1-6 月车流量略微下降系受周边高速建成后暂时免费通车影响，存在一定分流。

报告期各期，成仁高速日均车流量分别为 35,221 架次、32,878 架次、32,355 架次以及 32,304 架次，通行费收入分别为 92,976 万元、86,347 万元、81,120 万元以及 37,907 万元。报告期各期车流量以及通行费收入呈略微下降趋势，一是 2023 年 12 月 26 日，成宜（成都-宜宾）高铁开通，多元化通行方式加剧客运市场竞争；二是 2024 年 3 月 23 日，成仁高速的延伸路段仁沐新（仁寿—沐川—新市）高速公路开始收费，为节省通行费用，司乘人员选择替代路线；三是 2024 年 9 月 29 日，天府机场高速支线的高庙山匝道开通，原前往西博城、兴隆湖、天府机场的车辆可以选择该条线路行驶；四是 2025 年 1 月，天府大道仁寿段开通，该路段与成仁高速平行且为不收费公路，对成仁高速有一定分流影响。

报告期各期，成乐高速日均车流量分别为 35,519 架次、39,725 架次、40,376 架次以及 42,642 架次，通行费收入分别 53,613 万元、62,627 万元、61,320 万元以及 29,600 万元。报告期各期，受益于成乐扩容的逐渐推进，成乐高速的车流量稳步提升，通行费收入整体提升。

报告期各期，二绕西高速日均车流量分别为 26,639 架次、26,639 架次、26,406 架次以及 26,009 架次，通行费收入分别 86,517 万元、83,740 万元、80,397 万元以及 36,643 万元。受宏观经济形势影响，导致货运、大型客车流量下降。

报告期各期，荆宜高速日均车流量分别为 19,785 架次、19,539 架次、21,012 架次及 21,018 架次，通行费收入分别为 52,002 万元、50,286 万元、52,569 万元以及 25,704 万元。2023 年以及 2024 年受当阳西段改造影响，日均车流量有所下降，改造完成后，2025 年以及 2026 年 1-6 月荆宜日均车流量有所上升。

其他高速的通行费收入较小。综上，公司各高速受到其周边路网变化及道路施工因素等影响在报告期各期日均车流量存在一定的波动，但公司整体车流量情况以及通行费收入较为稳定。

（3）报告期内公司各高速公路收费标准无变化

根据《公路法》《收费公路管理条例》及《四川省高速公路条例》的有关规定，高速公路公司本身没有收费标准的自主定价权，其所辖高速公路收费标准的确定与调整须报省交通主管部门会同同级物价主管部门核定批准。

公司管理及运营的高速公路运营期内的客车收费标准情况如下：

1）成渝高速

车辆类别	公路通行费标准	龙泉山隧道通行费标准
一类客车	0.35 元/车公里	5.00 元/每车次
二类客车	0.70 元/车公里	10.00 元/每车次
三类客车	1.05 元/车公里	15.00 元/每车次
四类客车	1.40 元/车公里	20.00 元/每车次

2）城北出口高速（含青龙场立交桥）

车辆类别	城北出口收费站(含青龙立交 3 元)
一类车	8.00 元/车.次
二类车	16.00 元/车.次
三类车	24.00 元/车.次
四类车	32.00 元/车.次
五类车	40.00 元/车.次

3）成雅高速

车辆类别	成都至青龙场收费标准	青龙场至雅安收费标准	金鸡关隧道通行费标准
一类客车	0.45 元/车公里	0.35 元/车公里	3.00 元/每车次
二类客车	0.90 元/车公里	0.70 元/车公里	6.00 元/每车次
三类客车	1.35 元/车公里	1.05 元/车公里	9.00 元/每车次
四类客车	1.80 元/车公里	1.40 元/车公里	12.00 元/每车次

4）成乐高速

车型分类	车型分类标准	收费标准
客车	一类	7 座（含）以下客车
	二类	8 座—19 座客车
		0.35 元/车.公里
		0.70 元/车.公里

车型分类		车型分类标准	收费标准
	三类	20 座—39 座客车	1.05 元/车.公里
	四类	40 座（含）以上客车	1.40 元/车.公里

5) 成仁高速

车辆类别	成都至双流区永兴镇收费标准（六车道）	双流区永兴镇至眉山段收费标准（四车道）	二峨山隧道
一类客车	0.60 元/车公里	0.50 元/车公里	8.00 元/每车次
二类客车	1.20 元/车公里	1.00 元/车公里	16.00 元/每车次
三类客车	1.80 元/车公里	1.50 元/车公里	24.00 元/每车次
四类客车	2.40 元/车公里	2.00 元/车公里	32.00 元/每车次

6) 遂广遂西高速

车辆类别	遂广高速公路	遂西高速公路
一类客车	0.50 元/车公里	0.50 元/车公里
二类客车	1.00 元/车公里	1.00 元/车公里
三类客车	1.50 元/车公里	1.50 元/车公里
四类客车	2.00 元/车公里	2.00 元/车公里

7) 二绕西高速

车型分类		车型分类标准	收费标准
客车	一类	7 座（含）以下客车	0.57 元/车.公里
	二类	8 座—19 座客车	1.14 元/车.公里
	三类	20 座—39 座客车	1.71 元/车.公里
	四类	40 座（含）以上客车	2.28 元/车.公里

8) 荆宜高速

车型分类		车型分类标准	收费标准
客车	一类	9 座（含）以下客车	0.4 元/车.公里
	二类	10 座—19 座客车	0.6 元/车.公里
	三类	20 座—39 座客车	0.8 元/车.公里
	四类	40 座（含）以上客车	1 元/车.公里

9) 货车收费标准

根据国务院办公厅[国办发（2019）23 号]《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》，调整货车通行费计费方式，从 2020 年 1 月 1 日

起，统一按车（轴）型收费，相应四川省交通厅、四川省物价局[川交发（2007）14号]批复的对货车实施计重收费的政策不再执行；按照四川省交通运输厅、四川省发展和改革委员会[川交发（2019）53号]文件由“计重收费”调整为“按车型收费”，具体情况如下：

序号	路段名称	费率类别	货车费率标准（元/车 公里）					
			1类	2类	3类	4类	5类	6类
1	成雅高速	基价	0.37	0.64	1.12	1.57	1.18	2.03
2	成乐高速	基价	0.38	0.65	1.15	1.63	1.74	1.93
3	成渝高速	基价	0.38	0.66	1.17	1.70	1.81	2.08
		桥隧加收	2.63	4.89	8.71	12.58	13.63	15.15
4	城北高速	基价	0.39	0.54	1.19	1.42	1.63	1.92
5	成仁高速	基价	0.38	0.66	1.17	1.68	1.79	2.11
		桥隧加收	2.98	5.04	8.99	12.92	14.00	16.46
6	遂广高速	基价	0.37	0.66	1.18	1.65	1.87	2.20
7	遂西高速	基价	0.39	0.69	1.26	1.74	1.85	2.21
8	蓉城二绕	基价	0.36	0.60	1.11	1.49	1.65	2.01
		桥梁加价	2.90	4.57	8.56	8.56	12.60	15.68
9	荆宜高速	基价	0.40	0.74	1.21	1.76	2.05	2.34

注：根据《湖北省高速公路车辆通行费货车收费标准》，荆宜高速对7轴及以上货车，每增加一轴在6类货车基础上加收0.4元。

综上，公司管理和运营的各条高速公路的收费标准均根据相关法律法规规定制定，报告期内，公司客货车收费标准未发生变化。

（二）公司净利润波动的原因，收入与净利润变动趋势不一致的合理性

报告期各期，公司合并利润表数据如下：

单位：万元

项目	2026年1-6月	2025年度	2024年度	2023年度
营业收入	494,495.55	929,056.69	1,087,385.96	1,218,004.29
营业成本	327,850.81	603,943.02	738,562.66	903,087.92
营业毛利	166,644.74	325,113.67	348,823.31	314,916.38
税金及附加	1,561.17	3,932.70	3,872.61	3,077.69
销售费用	3,474.03	7,291.47	7,654.04	5,697.45
管理费用	21,073.97	50,346.01	59,544.44	57,690.42
研发费用	288.61	276.62	-	-

项目	2026 年 1-6 月	2025 年度	2024 年度	2023 年度
财务费用	31,361.11	61,792.09	87,316.10	98,069.11
加：其他收益	1,618.88	3,412.27	3,726.30	3,834.97
投资收益	2,448.35	5,272.22	4,297.66	5,382.21
公允价值变动收益	897.05	-365.29	1,096.91	524.14
信用减值损失	3,170.07	-5,295.03	-1,539.24	3,392.78
资产减值损失	-	-376.51	-	-758.27
资产处置收益	-	260.86	0.23	-268.48
三、营业利润	117,020.21	204,383.29	198,017.97	162,489.06
加：营业外收入	1,618.63	1,751.29	3,053.68	3,018.46
减：营业外支出	481.42	1,898.59	1,625.56	1,582.48
四、利润总额	118,157.41	204,235.99	199,446.08	163,925.04
减：所得税费用	20,252.77	43,892.93	39,483.61	37,223.40
五、净利润	97,904.64	160,343.06	159,962.47	126,701.64

报告期各期，公司营业收入分别为 1,218,004.29 万元、1,087,385.96 万元、929,056.69 万元和 494,495.55 万元，营业毛利分别为 314,916.38 万元、348,823.31 万元、325,113.67 万元和 166,644.74 万元；净利润分别为 126,701.64 万元、159,962.47 万元、160,343.06 万元和 97,904.64 万元。2023-2025 年度公司收入下降，但净利润有所上升，变动趋势存在差异，具体分析如下：

1、收入下降主要系建造服务和商品销售收入下降所致，但该类业务的毛利贡献低，公司核心的公路管理及养护业务保持稳定，因此在收入规模下降的情况下，净利润未受此影响同步下降

如本题上文“（一）公司收入、毛利率波动的原因”中所示，报告期内公司营业收入的波动主要系受到建造服务收入受公路投资建设进度影响以及商品销售收入受公司贸易业务收缩影响所致，公司核心的公路桥梁管理及养护业收入相对稳定。而建造服务毛利率为零、商品销售服务中贸易业务的毛利率极低，因此建造服务、商品销售中贸易业务的收入变化对公司毛利影响较小，进而对净利润影响极小。

2、受市场利率下行影响，公司财务费用大幅减少，导致净利润增长

报告期各期，公司财务费用分别为 98,069.11 万元、87,316.10 万元、61,792.09 万元和 31,361.11 万元，主要由利息支出构成。2024 年度财务费用同比减少 10,753.01 万元，2025 年财务费用同比减少 25,524.01 万元，主要系在市场利率下行的背景下，公司对部分高利率债务进行置换且部分存量借款合同执行利率下降所致，进而导致公司净利润有所增加。

报告期各期，公司与同行业可比公司财务费用率如下表：

单位：%

证券代码	证券简称	2026 年 1-6 月	2025 年度	2024 年度	2023 年度
600350.SH	山东高速	7.10	6.75	5.29	7.16
600377.SH	宁沪高速	4.32	4.10	4.12	7.41
001965.SZ	招商公路	9.32	10.92	13.53	10.98
600548.SH	深高速	7.30	8.02	11.23	13.34
000900.SZ	现代投资	8.75	11.69	11.21	12.36
600012.SH	皖通高速	4.77	3.38	0.91	1.59
600020.SH	中原高速	11.51	11.06	12.82	18.91
600269.SH	赣粤高速	4.37	3.36	5.22	5.26
000429.SZ	粤高速	0.18	1.62	2.76	2.50
600035.SH	楚天高速	3.67	2.88	5.14	7.04
600033.SH	福建高速	-0.11	0.32	0.87	1.35
000828.SZ	东莞控股	-1.91	0.74	2.58	0.84
000755.SZ	山西高速	8.85	9.05	12.25	14.08
600368.SH	五洲交通	4.67	5.66	7.28	8.37
601518.SH	吉林高速	-0.44	-1.46	-0.87	0.29
601188.SH	龙江交通	3.55	3.99	-1.11	-1.64
000548.SZ	湖南投资	0.77	0.16	-0.15	0.49
600106.SH	重庆路桥	23.05	22.58	28.83	14.76
可比公司平均值		5.54	5.82	6.77	6.95
601107.SH	公司	6.34	6.65	8.03	8.05

公司财务费用率略高于可比公司平均水平，但整体差异不大。行业整体财务费用率呈现下降趋势，与公司变化趋势保持一致。

3、公司净利润增速与可比公司变动趋势一致

报告期各期，公司与同行业可比公司净利润增速如下表：

单位：%

代码	简称	2026 年 1-6 月	2025 年	2024 年
600350.SH	山东高速	-10.06	-0.93	-2.54
600377.SH	宁沪高速	3.13	-6.75	12.17
001965.SZ	招商公路	2.09	-13.97	-17.74

代码	简称	2026 年 1-6 月	2025 年	2024 年
600548.SH	深高速	-4.80	-2.67	-48.94
000900.SZ	现代投资	-12.94	48.21	-41.63
600012.SH	皖通高速	8.87	9.96	0.75
600020.SH	中原高速	3.58	-28.66	6.27
600269.SH	赣粤高速	-69.92	3.24	9.53
000429.SZ	粤高速 A	-18.72	18.34	-7.05
600035.SH	楚天高速	9.49	-41.60	-18.36
600033.SH	福建高速	-7.99	15.33	-10.82
000828.SZ	东莞控股	3.32	-13.98	42.98
000755.SZ	山西高速	1.87	-0.17	1.59
600368.SH	五洲交通	0.07	-19.74	6.52
601518.SH	吉林高速	-3.13	-9.05	-0.01
601188.SH	龙江交通	12.30	14.70	7.27
000548.SZ	湖南投资	-37.04	-48.33	-45.25
600106.SH	重庆路桥	-42.07	-27.59	-25.55
可比公司平均值		-9.00	-5.76	-7.27
601107.SH	发行人	4.92	0.24	26.25

注：因报告期内发行人完成收购荆宜高速的同一控制下企业合并，发行人对 2023-2025 年度财务数据进行了追溯调整，导致 2023 年度和 2022 年度不可比，因此以上未列示 2023 年度的同比增速。

因高速公路投资运营业务的增长性相对较弱，且存在前期投资规模大、成熟路产现金流量好等特点，因此同行业可比上市公司通常以高速公路投资运营为主业并开展不同的多元化业务。同时，不同地区的高速公路受区域经营环境、高速公路建设难度、投建成本等因素影响，盈利能力差异较大。因此各公司的净利润增速差异较大。

二、结合改扩建工程对车流量、收费标准等的影响，说明报告期各期末公司主要公路特许经营权是否出现减值迹象，无形资产减值计提是否充分；特许经营权到期对公司经营业绩的具体影响，以及公司应对措施

（一）结合改扩建工程对车流量、收费标准等的影响，说明报告期各期末公司主要

公路特许经营权是否出现减值迹象，无形资产减值计提是否充分

1、特许经营权减值政策

发行人在资产负债表日首先判断收费公路特许经营权是否存在可能发生减值的迹象，资产存在减值迹象的，发行人将对其可回收金额做出估计。资产或资产组的可回收金额根据资产或资产组的使用价值与其公允价值减去处置费用后的净额之间较高者确定。在估计其使用价值时，预计资产或资产组的未来现金流量并采用折现率折现后确定。发行人在合理和有依据的基础上对资产的使用情况进行会计估计并预测未来现金流量，并采用反映当前市场的货币时间价值和与该资产有关的特定风险的折现率确定未来现金流量的现值。

在对收费公路特许经营权进行减值迹象的判断时，发行人将综合考虑以下因素：（1）国家及省市相关公路收费政策是否发生重大变化；（2）收费公路所属区域经济环境是否发生重大不利变化；（3）市场利率的变化；（4）国内收费公司的近期交易价格；（5）特许经营权的剩余年限；（6）整体道路的状态及养护情况；（7）车流量数据变动与通行费收入是否逐年稳步增长，对于暂时未达到管理层预期的车流量及通行费收入进行分析，评估其未来车流量和收入的增长潜质和动力；（8）了解周边收费公路的车流量情况等。

2、报告期各期末主要公路特许经营权是否出现减值迹象

（1）改扩建工程对车流量的影响

报告期内，发行人运营的高速公路项目中，涉及改扩建工程的包括成渝高速、成乐高速和成雅高速。

改扩建工程对车流量影响方面，报告期内相关高速公路的车流量情况如下：

单位：架次、%

项目	2026 年 1-6 月		2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	日均车流量	同比增速	日均车流量	同比增速	日均车流量	同比增速	日均车流量	同比增速
成渝高速	19,628	-10.68	21,724	5.49	20,593	1.15	20,358	20.40
成乐高速	42,642	5.49	40,376	1.64	39,725	11.84	35,519	39.33
成雅高速	37,170	-1.57	38,389	-0.23	38,476	-0.34	38,606	7.39

注：成渝高速 2026 年 1-6 月由于技术原因存在门架数据缺失的情况，经部分还原后的流量与实际情况也还存在一定偏差。

1）成渝高速

成渝高速 2023 年-2025 年日均车流量整体处于增长趋势，2026 年 1-6 月日均车流量同比下降 10.68%，主要系一方面，受平行高速建成后免费通车影响以及成都至重庆之间

的路网布局不断完善，成渝高速车流量受到一定分流影响；另一方面，2026年1-6月，成渝高速由于技术原因存在门架数据缺失的情况，经部分还原后的流量与实际情况也还存在一定偏差，导致车流量数据明显下降。2026年1-6月，成渝高速通行费收入4.41亿元，实际同比增加4.51%。因此特许经营权不存在减值迹象。

成渝高速扩容项目由四川高速公路建设开发集团有限公司控股的四川成内渝高速公路有限责任公司作为项目公司实施，项目采用新建复线为主、局部原路拓宽的方式实施扩容，仅界牌枢纽互通至大石包枢纽互通段约33.02公里涉及发行人运营的成渝高速的扩容建设，其他路段与成渝高速并不重合，因此其建设不对成渝高速的车流量产生直接影响。截至本回复报告出具之日，成渝高速扩容项目尚在建设中，报告期内未对发行人运营的成渝高速车流量产生明显影响。

2）成乐高速

成乐高速报告期内的日均车流量整体处于增长趋势，报告期内车流量受到成乐高速扩容项目的影响较小。因此特许经营权不存在减值迹象。

成乐高速扩容项目由发行人全资子公司四川成乐高速公路有限责任公司作为项目公司实施，项目采用新线和原路加宽方式扩容，其中涉及原路加宽路段的眉山至青龙场段2019年11月通车、眉山至乐山段2022年1月全面实现双向八车道通行，因此原路扩容基本在报告期以前完成建设，报告期内未对成乐高速车流量产生明显影响。

3）成雅高速

成雅高速报告期内的日均车流量整体较为稳定，报告期内车流量受到成雅高速扩容项目的影响较小。因此特许经营权不存在减值迹象。

成雅高速扩容项目由发行人控股子公司成雅公司实施，项目采用原路扩宽为主的方式实施扩容，截至报告期末，成雅高速扩容项目尚未全面开工，未对成雅高速车流量产生明显影响。

（2）改扩建工程对收费标准的影响

改扩建工程对收费标准影响方面，截至本回复报告出具之日，成渝高速扩容项目、成乐高速扩容项目、成雅高速扩容项目均处于建设阶段，尚未取得收费批复，尚未确定收费标准。发行人运营的成渝高速、成乐高速和成雅高速仍按原收费标准进行收费，因此改扩建工程未对收费标准产生影响，特许经营权不存在减值迹象。

（3）其他减值迹象判断

报告期各期末，发行人对其他减值迹象判断情况如下：

序号	减值迹象	判断情况
1	国家及省市相关公路收费政策是否发生重大变化	报告期内，国家、四川省、湖北省的相关公路收费政策未发生重大变化，发行人运营的高速公路特许经营权收费标准、收费期限未发生不利变化，公路特许经营权不存在减值迹象
2	收费公路所属区域经济环境是否发生重大不利变化	报告期内，发行人运营高速所属区域包括四川省、湖北省。2023 年度、2024 年度、2025 年度和 2026 年 1-6 月，四川省 GDP 分别同比增长 6.00%、5.70%、5.50%和 4.80%；湖北省 GDP 分别同比增长 6.00%、5.80%、5.50%和 5.00%，所属区域经济环境未发生重大不利变化，公路特许经营权不存在减值迹象
3	市场利率的变化	报告期各期末，10 年期国债到期收益率分别为 2.56%、1.68%、1.85%和 1.73%，市场利率整体处于下行趋势，资产未来现金流量的现值增加，因此公路特许经营权不存在减值迹象
4	国内收费公司的近期交易价格	报告期内，发行人依据评估价格完成收购蓉城二绕公司、湖北荆宜公司的控制权，并对相关公路的特许经营权进行了评估，不存在减值迹象
5	特许经营权的剩余年限	发行人对高速公路特许经营权采用工作量法（车流量法）进行摊销，特许经营权的年限减少已通过摊销的方式减少资产账面价值。发行人不存在特许经营权年限缩短的情形，不存在减值迹象
6	整体道路的状态及养护情况	报告期内，发行人运营的高速公路项目整体状态良好，维持正常的养护开支，不存在减值迹象
7	车流量数据变动与通行费收入是否逐年稳步增长，对于暂时未达到管理层预期的车流量及通行费收入进行分析，评估其未来车流量和收入的增长潜质和动力	报告期内，除 2025 年已到期的城北出口高速外，发行人的公路特许经营权的车流量和通行费收入整体有小幅波动但不存在大幅下降的情形，详见“问题 2、一、（一）、2、（2）报告期内公司日均车流量及车型结构情况整体较为稳定，公路桥梁管理及养护业收入整体较为稳定”的相关分析。因此不存在减值迹象 报告期内，发行人运营的遂广、遂西高速车流量及通行费收入暂未达预期，通行费运营净收益尚无法完全覆盖项目建设融资额的当期财务利息支出，导致遂广遂西公司亏损，发行人对遂广遂西高速公路经营权进行了减值测试
8	了解周边收费公路的车流量情况	蜀道集团为四川省高速公路通车里程占比最多的公司，截至 2025 年末蜀道集团已建成通车高速公路 83 条（含发行人运营），通车里程 8,191.56 公里，占四川省的 75%左右。蜀道集团报告期内公路投资建设运营收入分别为 253.33 亿元、266.50 亿元、262.90 亿元和 138.31 亿元，整体稳中有增，因无法直接获取周边收费公路的车流量数据，通过蜀道集团相关业务收入判断周边收费公路车流量不存在明显下降情形，因此不存在减值迹象

报告期内，发行人运营的遂广、遂西高速车流量及通行费收入暂未达预期，通行费运营净收益尚无法完全覆盖项目建设融资额的当期财务利息支出，导致遂广遂西公司亏损。基于上述经营现状，报告期各期末发行人对遂广遂西高速公路经营权进行减值测试，经测算评估，遂广高速资产组、遂西高速资产组不存在减值情形，具体如下：

单位：万元

报告期	项目	账面价值	可收回金额	减值金额
2026/6/30	遂广高速资产组	645,902.87	770,946.43	-
	遂西高速资产组	430,772.63	547,104.51	-
2025/12/31	遂广高速资产组	652,311.28	800,943.87	-
	遂西高速资产组	434,687.84	566,143.68	-
2024/12/31	遂广高速资产组	663,462.37	826,671.79	-
	遂西高速资产组	441,199.65	578,674.14	-
2023/12/31	遂广高速资产组	676,598.68	740,380.00	-
	遂西高速资产组	449,070.15	506,580.00	-

注：遂广高速资产组、遂西高速资产组包括公路特许经营权、土地使用权、固定资产、在建工程和使用权资产，因此资产组账面价值略高于特许经营权账面价值。

综上所述，报告期各期末，发行人主要公路特许经营权不存在减值。

（二）特许经营权到期对公司经营业绩的具体影响，以及公司应对措施

1、特许经营权到期对公司经营业绩的具体影响

报告期内，发行人的特许经营权具体情况如下：

序号	特许经营权项目	里程	高速公路整体开始收费经营期	高速公路收费到期日
1	城北出口高速	10.35 公里	1998/12/21	2025/9/17（已到期）
2	成渝高速	226 公里	1997/10/7	2027/10/6
3	成乐高速	86.4 公里	2000/1/1	2029/12/31
4	成雅高速	144.1 公里	2000/1/1	2029/12/31
5	荆宜高速	94.998 公里	2007/12/25	2038/3/13
6	成仁高速	106.613 公里	2012/9/18	2042/7/15
7	二绕西高速	114.26 公里	2016/2/16	2046/1/11
8	遂西高速	67.644 公里	2016/10/9	2046/9/9
9	遂广高速	102.941 公里	2016/10/9	2046/9/9

报告期内，公司特许经营权中城北出口高速特许经营权已于 2025 年 9 月 17 日到期，成渝高速、成乐高速、成雅高速特许经营权将分别于 2027 年 10 月 6 日、2029 年 12 月 31 日和 2029 年 12 月 31 日到期。其他高速公路特许经营权的到期日超过 5 年，剩余期限长，短期内不会对公司的经营业绩产生影响。

（1）已到期特许经营权项目的影响

报告期内，城北出口高速通行费收入及占公司公路桥梁管理及养护业比例情况如下：

单位：亿元、%

特许经营权项目	项目	2026 年 1-6 月	2025 年度	2024 年度	2023 年度
城北出口高速	通行费收入	0.004	0.80	1.03	1.08
	占公路桥梁管理及养护业比例	0.02	1.53	1.96	2.06

因城北出口高速的收费里程为 10.35 公里，收费里程较短，占公司整体收费里程的比例很低，因此城北出口高速的通行费收入占公司公路桥梁管理及养护业整体收入的比例很低，城北出口高速公路特许经营权到期未对公司的经营业绩产生明显影响。

（2）未来 5 年将到期特许经营权项目的影响

报告期内，未来 5 年将到期的成渝高速、成乐高速、成雅高速通行费收入及占公司公路桥梁管理及养护业比例情况如下：

单位：亿元、%

特许经营权项目	项目	2026 年 1-6 月	2025 年度	2024 年度	2023 年度
成渝高速	通行费收入	4.41	8.68	8.55	8.20
	占公路桥梁管理及养护业比例	18.16	16.65	16.18	15.59
成乐高速	通行费收入	2.96	6.13	6.26	5.36
	占公路桥梁管理及养护业比例	12.19	11.77	11.86	10.19
成雅高速	通行费收入	4.68	10.40	10.51	10.40
	占公路桥梁管理及养护业比例	19.27	19.96	19.90	19.77

报告期内，成渝高速通行费收入分别为 8.20 亿元、8.55 亿元、8.68 亿元和 4.41 亿

元，占公司公路桥梁管理及养护业比例分别为 15.59%、16.18%、16.65%和 18.16%，占比较高，成渝高速特许经营权到期后预计将对公司的经营业绩产生一定影响。

报告期内，成乐高速通行费收入分别为 5.36 亿元、6.26 亿元、6.13 亿元和 2.96 亿元，占公司公路桥梁管理及养护业比例分别为 10.19%、11.86%、11.77%和 12.19%，占比较高。成乐高速特许经营权将于 2029 年 12 月 31 日到期，发行人拟通过成乐高速扩容项目对收费期限进行接续，预计不会对公司经营业绩有明显的负面影响。成乐高速扩容项目的具体情况如下：

2016 年 10 月，经公司董事会批准实施成乐高速青龙场至眉山试验段的改扩建工程，2017 年 8 月-10 月，经过公司董事会、股东大会审议批准，公司投资实施成乐高速全路段的扩容项目，涉及原成乐高速扩建段、新建乐山城区过境复线、新建成都至青龙场段，2019 年至 2025 年，原成乐高速扩建段、新建乐山城区过境复线相继全部通车运营，新建成都至青龙场段已部分通车。根据四川省交通运输厅公路规划勘察设计研究院出具的《工可报告》，成乐高速扩容项目的收费期间为 30 年（最终由项目收费批复文件确定），因此将对现有成乐高速特许经营权进行接续。

报告期内，成雅高速通行费收入分别为 10.40 亿元、10.51 亿元、10.40 亿元和 4.68 亿元，占公司公路桥梁管理及养护业比例分别为 19.77%、19.90%、19.96%和 19.27%，占比较高。成雅高速特许经营权将于 2029 年 12 月 31 日到期，发行人拟通过成雅高速扩容项目对收费期限进行接续，预计不会对公司经营业绩有明显的负面影响。成雅高速扩容项目的具体情况如下：

经公司董事会、股东会审议批准，公司与华西股份、交建集团、路桥集团、高路信息组成联合体投资成雅高速扩容项目，公司控股 85%的成雅公司作为项目投资主体。成雅高速扩容项目涉及原成雅高速扩容和新建芦山支线，截至本回复报告出具之日，成雅公司已启动先行施工工作，预计项目建设期为 4 年，主线青龙场至对岩段预计 2029 年 9 月完工，主线白家至青龙场段预计 2029 年 12 月完工，芦山支线预计 2030 年 9 月完工。根据成雅高速扩容项目《特许经营权协议》，成雅高速扩容项目的中标收费期为 29 年 305 天（实际起止时间以四川省人民政府批准的为准），因此将对现有成雅高速特许经营权进行接续。

综上所述，成渝高速特许经营权到期后预计将对公司的经营业绩产生一定影响。成乐高速、成雅高速将通过扩容项目对收费期限进行接续，预计不会对公司经营业绩有明显的负面影响。

2、公司的应对措施

针对部分高速公路特许经营权期限到期届满的情况，发行人持续采取积极的应对措施，具体如下：

一是加强资源整合和资产运营，提高经营效率。在高速公路运营主业方面，发行人做精运营管理，通过科技赋能实现降本增效与安全保畅，提升通行服务体验。围绕高速公路路网资源进行资产运营，大力发展综合能源和新质服务两大培育产业，一方面，整合多种能源业务为综合能源板块，实现传统能源夯基固本、绿色能源有序接替，有效布局新能源“发配售”产业链，迅速转向利润上升通道，同步破局光伏、储能、氢能新赛道；另一方面，加快推进新质服务业务，促进服务区转型升级，加快城乡基础设施产业开发以及打造多式联运服务体系。

二是投资并购优质高速路产。一方面，通过改扩建现有路段直接延长收费权期限，通过投资新建高速公路项目获取新的路桥资源。近年来，发行人投资的改扩建项目包括成乐高速扩容项目、成雅扩容高速（含支线）项目，投资新建的高速包括天邛高速，维持现有优质高速公路路产的持续经营。另一方面，发行人持续通过并购优质高速路产增加运营收费里程，2023年，发行人通过现金收购四川蓉城第二绕城高速公路开发有限责任公司100%股权，获得二绕西高速全部权益；2026年，发行人通过现金收购湖北荆宜高速公路有限公司85%股权，获得湖北荆宜高速大部分权益。

三是股权融资优化资本结构。发行人通过适时的股权融资、子公司引入少数股东等方式调整资本结构，降低债务水平并减少财务费用对利润的影响。本次发行募集资金不超过58,825.00万元的部分将用于偿还有息债务，将对公司利润带来正向影响。

针对高速公路特许经营权到期对经营业绩的影响，已在募集说明书中披露“核心路产特许经营权到期导致公司业绩波动乃至下滑的风险”，以提示广大投资者关注相关风险。

三、本次发行董事会决议日前六个月至本次发行前新投入的和拟投入的财务性投资情况；结合投资标的与公司业务的协同性，分析公司是否满足最近一期末不存在金额较大财务性投资的要求

（一）本次发行董事会决议日前六个月至本次发行前新投入的和拟投入的财务性投资情况

2026年6月18日，公司召开第九届董事会第二次会议审议通过了关于公司向特定对象发行股票的有关议案，自本次发行相关董事会决议日（即2026年6月18日）前六个月起至今，公司新投入和拟投入的财务性投资情况如下：

1、南京宏泰半导体科技股份有限公司

2026年3月，公司通过间接全资子公司成渝赢创向南京宏泰半导体科技股份有限公司投资2,000.00万元，该投资属于本次发行相关董事会决议日前六个月新投入的财务性投资，并从本次募集资金中扣除。

2、环天智慧科技股份有限公司

2026年8月，经公司内部审议，发行人拟向间接全资子公司成渝赢创进行实缴部分出资并对外投资，实缴后，成渝赢创拟出资不超过10,000.00万元参与环天智慧科技股份有限公司增资项目。该项投资通过上海联合产权交易所挂牌方式进行，截至本回复报告出具之日，尚未达成投资条件，未达成投资，基于谨慎性原则，公司将相关投资认定为本次发行相关董事会决议日前六个月至本次发行前拟投入的财务性投资，并从本次募集资金中扣除。

3、拟投入的股权投资基金

为充分发挥成渝私募基金公司市场化基金投资管理平台优势，积极推进基金管理业务。发行人拟通过下属公司成渝私募基金公司、成渝赢创参与新设股权投资基金，具体如下：

（1）拟设立创业投资基金

根据公司内部审议，公司拟通过下属公司成渝私募基金公司与第三方共同设立创业投资基金，基金总规模为5亿元，其中成渝私募基金公司作为执行事务合伙人之一认缴0.50%，即250.00万元，成渝赢创作为有限合伙人认缴10.50%，即5,250.00万元，其他第三方投资者合计认缴89.00%，即44,500.00万元。

截至本回复报告出具之日，上述创业投资基金尚在筹划阶段，尚未设立完成，基于谨慎性原则，公司将相关投资认定为本次发行相关董事会决议日前六个月至本次发行前拟投入的财务性投资，并从本次募集资金中扣除。

（2）拟设立产业基金

公司拟通过下属公司成渝私募基金公司与第三方共同设立产业基金，基金总规模为10亿元，其中成渝私募基金公司作为执行事务合伙人之一认缴0.10%，即100.00万元，成渝赢创作为有限合伙人认缴28.90%，即28,900.00万元，其他第三方投资者合计认缴71.00%，即71,000.00万元。

截至本回复报告出具之日，上述产业基金尚在筹划阶段，尚未设立完成，基于谨慎性原则，公司将相关投资认定为本次发行相关董事会决议日前六个月至本次发行前拟投入的财务性投资，并从本次募集资金中扣除。

4、成渝发展基金

截至本回复报告出具之日，公司直接持有成渝发展基金49.18%的出资额，成渝发展基金的股权结构如下：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	四川成渝	30,000.00	49.18%

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
2	四川产业振兴基金投资集团有限公司	30,000.00	49.18%
3	众信公司	1,000.00	1.64%
合计		61,000.00	100.00%

成渝发展基金成立于 2014 年 6 月 19 日，为在中国证券投资基金业协会备案的股权投资基金，成渝发展基金主要投资方向为公用事业、国企改革重组（含地方金融机构改革重组）、科技创新（含军民融合及战略新兴产业）、现代物流（含智能交通）及其他优势产业。公司投资成渝发展基金属于财务性投资，公司分别于 2015 年、2016 年和 2019 年实缴出资 15,000.00 万元、6,000.00 万元和 6,675.00 万元，截至本回复报告出具之日，公司尚未履行的出资义务为 2,325.00 万元，该基金已进入退出阶段，尚未出资部分无需再进行出资。基于谨慎性原则，公司将尚未履行的出资义务 2,325.00 万元认定为本次发行相关董事会决议日前六个月至本次发行前拟投入的财务性投资，并从本次募集资金中扣除。

5、间接全资子公司成渝赢创的相关情况

截至本回复报告出具之日，公司通过子公司蜀道成渝投资公司和成渝私募基金公司持有成渝赢创 100% 的出资额，成渝赢创的股权结构如下：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	蜀道成渝投资公司	47,405.00	99.80%
2	成渝私募基金公司	95.00	0.20%
合计		47,500.00	100.00%

成渝赢创成立于 2017 年 4 月 5 日，为在中国证券投资基金业协会备案的股权投资基金，成渝赢创的基金总规模为 4.75 亿元，首期实缴人民币 1,000.00 万元，剩余认缴出资由管理人（即成渝私募基金公司）发出缴款通知书。

公司向间接全资子公司成渝赢创出资情况如下：

时间	出资金额（万元）	目的
2023 年 11 月	1,000.00	履行首次出资义务，成渝赢创未对外投资
2026 年 3 月	2,000.00	投资南京宏泰半导体科技股份有限公司
2026 年 9 月	3,000.00	投资环天智慧科技股份有限公司
计划出资	7,000.00	投资环天智慧科技股份有限公司

时间	出资金额（万元）	目的
尚未出资金额	34,500.00	其中 5,250.00 万元计划用于参与设立创业投资基金，28,900.00 万元计划用于参与设立产业基金，350.00 万元计划用于其他投资

公司 2023 年 11 月通过下属公司向成渝赢创实缴出资，不属于本次发行相关董事会决议日前六个月的新投入的财务性投资。

成渝赢创投资南京宏泰半导体科技股份有限公司 2,000.00 万元、投资环天智慧科技股份有限公司 10,000.00 万元、计划参与设立创业投资基金 5,250.00 万元和计划参与设立产业基金 28,900.00 万元的相关情况详见“（一）本次发行董事会决议日前六个月至本次发行前新投入的和拟投入的财务性投资情况”之 1-3。除此之外，成渝赢创尚未出资金额 350.00 万元计划用于其他投资，预计可能在本次发行相关董事会决议日前六个月至本次发行前进行投资，因此基于谨慎性原则，在本次募集资金总额中进行扣除。

综上所述，自本次发行相关董事会决议日（即 2026 年 6 月 18 日）前六个月起至本次发行前，公司新投入和拟投入的财务性投资合计为 49,175.00 万元。具体情况如下：

序号	投资情况	金额	备注
1	投资南京宏泰半导体科技股份有限公司	2,000.00	通过成渝赢创投资
2	投资环天智慧科技股份有限公司	10,000.00	通过成渝赢创投资
3	参与设立创业投资基金	5,500.00	通过成渝赢创投资 5,250.00 万元，通过成渝私募基金公司投资 250.00 万元
4	参与设立产业基金	29,000.00	通过成渝赢创投资 28,900.00 万元，通过成渝私募基金公司投资 100.00 万元
5	成渝发展基金尚未出资义务	2,325.00	投资成渝发展基金
6	成渝赢创其他尚未出资义务	350.00	通过成渝赢创投资
合计		49,175.00	-

2026 年 10 月 8 日，公司召开第九届董事会第五次会议，审议通过了《关于调整本公司向特定对象发行 A 股股票方案的议案》，将募集资金总额调整为 268,825.00 万元，前述财务性投资已从本次募集资金中扣除。

（二）结合投资标的与公司业务的协同性，分析公司是否满足最近一期末不存在金额较大财务性投资的要求

截至 2026 年 6 月末，公司可能涉及财务性投资的情况列示如下：

序号	项目	账面价值（万元）	财务性投资（万元）
1	交易性金融资产	114.31	47.58
2	其他应收款	20,318.68	-
3	其他流动资产	51,771.99	-
4	一年内到期的其他非流动资产	49,447.40	
5	债权投资	1,394.95	
6	其他权益工具投资	30,479.36	28,777.36
7	其他非流动金融资产	7,019.47	7,019.47
8	长期股权投资	54,770.87	40,141.06
9	其他非流动资产	325,507.61	-
合计		540,824.64	75,985.46

注：合并报表归属于母公司净资产已扣除公司发行的永续债和永续保险债权计划。

1、交易性金融资产

截至 2026 年 6 月末，公司交易性金融资产构成如下：

单位：万元

项目	2026/6/30 账面价值	是否属于财务性投资
渝农商行（601077.SH）股票	30.86	是
浙商银行（601916.SH）股票	16.72	是
衍生金融工具	66.73	否
合计	114.31	-

公司交易性金融资产中，渝农商行（601077.SH）股票、浙商银行（601916.SH）股票投资属于财务性投资，但不属于本次发行董事会决议日前六个月至本次发行前新投入和拟投入的财务性投资。衍生金融工具为公司进行外汇锁汇的成本，不属于财务性投资。

2、其他应收款

截至 2026 年 6 月末，公司其他应收款账面价值为 20,318.68 万元，主要为第三方单位往来款、代收通行费收入、保证金、诚意金及工程质保金、备用金等，不属于财务性投资。

3、其他流动资产

截至 2026 年 6 月末，公司其他流动资产账面价值为 51,771.99 万元，主要为增值税留抵税、待抵扣进项税额、预缴税金等，不属于财务性投资。

4、一年内到期的其他非流动资产

截至 2026 年 6 月末，公司一年内到期的其他非流动资产账面价值为 49,447.40 万元，公司一年内到期的非流动资产均为 BT/PPP 项目回购款，不属于财务性投资。

5、债权投资

截至 2026 年 6 月末，公司债权投资账面价值为 1,394.95 万元，为公司通过东方资产管理（香港）有限公司持有的成都天府大港集团有限公司债券（债券简称“大港集团 7 20270723”）。债券投资为固定收益产品，不属于购买收益波动大且风险较高的金融产品，不属于财务性投资。

6、其他权益工具投资

截至 2026 年 6 月末，公司其他权益工具投资账面价值为 30,479.36 万元，具体构成情况如下：

单位：万元

序号	被投资项目	2026/6/30 账面价值	是否属于财务性投资
1	招商基金管理有限公司	20,984.25	是
2	中国光大银行股份有限公司	7,793.11	是
3	成都城北高速交通加油站有限公司	1,441.00	否
4	四川智能交通系统管理有限责任公司	261.00	否
合计		30,479.36	-

公司对招商基金管理有限公司的投资 20,984.25 万元为认购招商基金招商公路高速公路封闭式基础设施证券投资基金的基金份额，对中国光大银行股份有限公司的投资 7,793.11 万元为持有的股票，均属于财务性投资，但不属于本次发行董事会决议日前六个月至本次发行前新投入和拟投入的财务性投资。

公司对城北加油站公司、智能交通公司的投资不属于财务性投资，相关投资与公司业务关系及协同性情况如下：

（1）城北加油站公司

城北加油站公司主营成品油销售业务。公司主营业务为公路项目投资建设运营以及依托公路项目获取的地材、服务区、能源站等资源开发及运营。公司投资该公司能够更好地利用公路项目资源优势，因此该公司业务与公司主营业务存在协同性，公司投资该公司属于符合主营业务及战略发展方向的投资，不属于财务性投资。

（2）智能交通公司

智能交通公司是归属于四川省交通运输厅、蜀道集团共同管理的国有企业，承担四

川省高速公路结算、发卡、监控、通讯的运行、维护和管理；负责四川省各高速公路联网收费通行费的拆分、结算、稽核和全省高速公路路网收费系统、通讯系统、监控系统、计算机网络系统的运行维护等职能。公司主要高速公路资产均位于四川省内，需要由智能交通公司提供联网收费系统路网运行保障服务。

报告期内，公司与智能交通公司签订《四川省高速公路联网收费系统路网运行保障服务协议》，由该公司为公司提供所辖高速公路车辆通行费清分结算、收费软件与设备维护等服务。因此该公司与公司主营业务存在协同性，公司投资该公司属于符合主营业务及战略发展方向的投资，不属于财务性投资。

7、其他非流动金融资产

截至 2026 年 6 月末，公司其他非流动金融资产账面价值为 7,019.47 万元，具体构成情况如下：

单位：万元

序号	被投资项目	2026/6/30 账面价值	是否属于财务性投资
1	海南川商壹拾贰号私募基金中心（有限合伙）	5,019.47	是
2	南京宏泰半导体科技股份有限公司	2,000.00	是
合计		7,019.47	-

公司上述投资属于与主营业务无关的股权投资，均属于财务性投资。

8、长期股权投资

截至 2026 年 6 月末，公司长期股权投资账面价值为 54,770.87 万元，具体构成情况如下：

单位：万元

序号	被投资项目	2026/6/30 账面价值	是否属于财务性投资
一、合营企业			
1	四川成渝发展股权投资基金中心（有限合伙）	2,245.48	是
2	四川中交信通网络科技有限公司	656.02	否
二、联营企业			
3	蜀道融资租赁（深圳）有限公司	18,018.30	是
4	四川仁寿农村商业银行股份有限公司	19,439.26	是
5	四川众信资产管理有限公司	438.02	是
6	成都机场高速公路有限责任公司	6,787.49	否
7	成都交投国际供应链管理有限公司	7,186.30	否

序号	被投资项目	2026/6/30 账面价值	是否属于财务性投资
	合计	54,770.87	-

公司对成渝发展基金、蜀道融资租赁公司、四川仁寿农村商业银行股份有限公司、众信公司的投资属于与主营业务无关的股权投资，均属于财务性投资。

公司对中交信通公司、机场高速公司、交投供应链公司的投资不属于财务性投资，相关投资与公司业务关系及协同性情况如下：

（1）中交信通公司

中交信通公司主要从事高速公路网络建设运营、数据传输、IDC 机房运营、信息化项目集成、网络安全及针对客户的需求提供经营性租赁服务，中交信通公司的控股股东中交信通网络科技有限公司是隶属于交通运输部中国交通通信信息中心的国资企业，受交通运输部中国交通通信信息中心委托，承担全国高速公路信息通信网这一交通运输行业专用通信网的运行维护任务。

报告期内，中交信通公司为公司提供高速公路相关信息系统、网络安全等多种信息化服务，与公司主营业务存在协同性，因此属于符合公司主营业务及战略发展方向的投资，不属于财务性投资。

（2）机场高速公司

机场高速公司主营业务是成都机场高速公路（川高速 S6，连接成都市区到成都双流国际机场）的运营管理，与公司的主营业务公路项目投资建设运营一致，公司投资机场高速公司有利于夯实优质公路资产储备、扩大路网规模，与主营业务具有协同性，因此属于符合公司主营业务及战略发展方向的投资，不属于财务性投资。

（3）交投供应链公司

交投供应链公司主要经营空、铁、公、水运输服务及贸易业务，主要依托物流枢纽和集疏运通道，为客户提供多式联运、供应链整体解决方案及运营管理服务。

公司主营业务为公路项目投资建设运营以及依托公路项目获取的地材、服务区、能源站等资源开发及运营，其中包括围绕公路项目打造多式联运服务体系。为积极抢抓国家一带一路倡议机遇，顺应我国交通运输业供给侧结构改革，提升公司的可持续发展能力，2018 年，公司与成都交通投资集团有限公司、中国铁路成都局集团有限公司成立多式联运公司，公司持股 51%并将多式联运公司纳入合并范围。2019 年，多式联运公司进一步与成都交通投资集团有限公司、中国铁路成都局集团有限公司成立交投供应链公司，推动多式联运业务发展。

公司投资交投供应链公司与公司开展多式联运服务业务具有协同性，因此属于符合

公司主营业务及战略发展方向的投资，不属于财务性投资。

（4）公司参股蜀道融资租赁公司构成财务性投资的具体情况

公司投资的蜀道融资租赁公司主要从事融资租赁业务，为类金融业务，公司已将对蜀道融资租赁公司的投资认定为财务性投资。

公司仅参股蜀道融资租赁（深圳）有限公司，公司及合并报表范围内子公司最近一年一期不存在开展类金融业务的情形，最近三年一期，类金融业务收入均为 0，投资蜀道融资租赁公司的投资收益分别为 1,327.68 万元、1,263.28 万元、1,269.47 万元和 1,017.45 万元，占公司净利润的比例分别为 1.05%、0.79%、0.79%和 1.04%，均低于 30%。

本次发行董事会决议日前六个月至今，公司不存在对蜀道融资租赁公司进行增资、借款等各种形式的资金投入的情形，公司不存在新投入和拟投入类金融业务的金额，无需在本次募集资金中进行扣除。

公司本次募集资金用于“G5 京昆高速公路成都至雅安段扩容工程项目”和“偿还有息债务”，未直接或变相用于类金融业务的情况，公司承诺在本次募集资金使用完毕前或募集资金到位 36 个月内，不再新增对类金融业务的资金投入（包含增资、借款等各种形式的资金投入）。

除参股蜀道融资租赁（深圳）有限公司外，公司及合并报表范围内子公司最近一年一期不存在开展类金融业务的情形。

综上，公司参股蜀道融资租赁公司符合《监管规则适用指引——发行类第 7 号》第 1 条的相关规定。

9、其他非流动资产

截至 2026 年 6 月末，公司其他非流动资产账面价值为 325,507.61 万元，为预付长期资产建造款 279,584.48 万元和合同资产 45,923.13 万元，均不属于财务性投资。

综上所述，截至 2026 年 6 月末，公司财务性投资账面价值合计为 75,985.46 万元，占合并报表扣除其他权益工具后归属于母公司净资产的比例为 4.50%，未超过 30%，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》第 1 条具体规定。因此，公司满足最近一期末不存在金额较大财务性投资的要求。

（三）根据《证券期货法律适用意见第 18 号》第 1 条、《监管规则适用指引——发行类第 7 号》第 1 条的核查情况

1、根据《证券期货法律适用意见第 18 号》第 1 条进行逐项核查并发表核查意见，具体如下：

序号	《证券期货法律适用意见第 18 号》第 1 条具体规定	核查意见
1	财务性投资包括但不限于：投资类金融业务；非金融企业投资金融业务（不包括投资前后持股比例未增加的对集团财务公司的投资）；与公司主营业务无关的股权投资或投资产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；购买收益波动大且风险较高的金融产品等	经核查，公司财务性投资认定符合《证券期货法律适用意见第 18 号》第 1 条的具体规定
2	围绕产业链上下游以获取技术、原料或者渠道为目的的产业投资，以收购或者整合为目的的并购投资，以拓展客户、渠道为目的的拆借资金、委托贷款，如符合公司主营业务及战略发展方向，不界定为财务性投资	经核查，截至 2026 年 6 月末，公司投资城北加油站公司、智能交通公司、中交信通公司、机场高速公司、交投供应链公司符合相关情况，不属于财务性投资，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》第 1 条的具体规定
3	上市公司及其子公司参股类金融公司的，适用本条要求；经营类金融业务的不适用本条，经营类金融业务是指将类金融业务收入纳入合并报表	经核查，截至 2026 年 6 月末，公司存在对蜀道融资租赁（深圳）有限公司的投资，该公司主要从事融资租赁业务，为类金融业务。公司已对该公司的投资认定为财务性投资
4	基于历史原因，通过发起设立、政策性重组等形成且短期难以清退的财务性投资，不纳入财务性投资计算口径	经核查，公司不存在基于历史原因，通过发起设立、政策性重组等形成且短期难以清退的财务性投资情形
5	金额较大是指，公司已持有和拟持有的财务性投资金额超过公司合并报表归属于母公司净资产的百分之三十（不包括对合并报表范围内的类金融业务的投资金额）	经核查，截至 2026 年 6 月末，公司财务性投资账面价值合计为 75,985.46 万元，占合并报表扣除其他权益工具后归属于母公司净资产的比例为 4.50%，未超过 30%
6	本次发行董事会决议日前六个月至本次发行前新投入和拟投入的财务性投资金额应当从本次募集资金总额中扣除。投入是指支付投资资金、披露投资意向或者签订投资协议等	经核查，公司本次发行董事会决议日前六个月至本次发行前新投入和拟投入的财务性投资金额已从本次募集资金总额中扣除
7	发行人应当结合前述情况，准确披露截至最近一期末不存在金额较大的财务性投资的基本情况	经核查，公司已结合前述情况，准确披露截至最近一期末不存在金额较大的财务性投资的基本情况

2、根据《监管规则适用指引—发行类第 7 号》第 1 条“7-1 类金融业务监管要求”进行核查并发表核查意见，具体如下：

序号	《监管规则适用指引—发行类第7号》第1条“7-1 类金融业务监管要求”具体规定	核查意见
1	一、除人民银行、银保监会、证监会批准从事金融业务的持牌机构为金融机构外，其他从事金融活动的机构均为类金融机构。类金融业务包括但不限于：融资租赁、融资担保、商业保理、典当及小额贷款等业务	经核查，截至2026年6月末，公司存在对蜀道融资租赁（深圳）有限公司的投资，该公司主要从事融资租赁业务，为类金融业务。公司已将该公司的投资认定为财务性投资
2	二、发行人应披露募集资金未直接或变相用于类金融业务的情况。对于虽包括类金融业务，但类金融业务收入、利润占比均低于30%，且符合下列条件后可推进审核工作：（一）本次发行董事会决议日前六个月至本次发行前新投入和拟投入类金融业务的金额（包含增资、借款等各种形式的资金投入）应从本次募集资金总额中扣除。 （二）公司承诺在本次募集资金使用完毕前或募集资金到位36个月内，不再新增对类金融业务的资金投入（包含增资、借款等各种形式的资金投入）	经核查，（1）公司已在募集说明书补充披露本次募集资金未直接或变相用于类金融业务的情况；（2）公司仅参股蜀道融资租赁（深圳）有限公司，公司及合并报表范围内子公司最近一年一期不存在开展类金融业务的情形，最近三年一期，类金融业务收入均为0，投资蜀道融资租赁（深圳）有限公司的投资收益分别为1,327.68万元、1,263.28万元、1,269.47万元和1,017.45万元，占净利润的比例分别为1.05%、0.79%、0.79%和1.04%，均低于30%；（3）本次发行董事会决议日前六个月至今，公司不存在新投入和拟投入类金融业务的情形；（4）公司已在募集说明书补充承诺在本次募集资金使用完毕前或募集资金到位36个月内，不再新增对类金融业务的资金投入（包含增资、借款等各种形式的资金投入）
3	三、与公司主营业务发展密切相关，符合业态所需、行业发展惯例及产业政策的融资租赁、商业保理及供应链金融，暂不纳入类金融业务计算口径。发行人应结合融资租赁、商业保理以及供应链金融的具体经营内容、服务对象、盈利来源，以及上述业务与公司主营业务或主要产品之间的关系，论证说明该业务是否有利于服务实体经济，是否属于行业发展所需或符合行业惯例	经核查，公司仅参股蜀道融资租赁（深圳）有限公司，公司及合并报表范围内子公司最近一年一期不存在开展类金融业务的情形
4	四、保荐机构应就发行人最近一年一期类金融业务的内容、模式、规模等基本情况及相关风险、债务偿付能力及经营合规性进行核查并发表明确意	经核查，公司仅参股蜀道融资租赁（深圳）有限公司，公司及合并报表范围内子公司最近一年一期不存在开展类金融业务的情形

序号	《监管规则适用指引—发行类第7号》第1条“7-1 类金融业务监管要求”具体规定	核查意见
	见，律师应就发行人最近一年一类金融业务的经营合规性进行核查并发表明确意见	

【会计师核查意见】

（一）核查程序

1、针对问题 2.（1），申报会计师主要执行了以下核查程序：

（1）获取发行人报告期内营业收入明细，了解各板块业务经营情况，查阅发行人涉及及改扩建的公路工程建设进展，获取各高速公路相关通行数据；

（2）核查发行人整体收入与成本变动关系，分析发行人毛利率变动情况，核查发行人各板块业务收入与成本变动情况，分析收入与净利润变动趋势不一致的原因；

（3）获取发行人各期财务费用明细账、全部借款合同及授信资料，对各期财务费用大额发生额实施凭证抽查；结合借款合同约定利率、还款情况复核利息计算过程及计提金额，同步对财务费用波动执行分析性程序；

（4）结合发行人各高速路段车流量变化、车型结构比例及公路收费标准情况，对通行费收入变动的合理性进行分析；核对通行费结算中心月度通行费报表与发行人账面记录，并向通行费结算机构函证各报告期通行费发生额及往来款余额，验证收入真实性及完整性；

（5）查询同行业可比公司相关财务数据，将公司相关财务数据的变动趋势与同行业可比公司进行对比。

2、针对问题 2.（2），申报会计师主要执行了以下核查程序：

（1）查阅发行人公路特许经营权会计政策，结合会计政策分析并复核发行人管理层对主要公路特许经营权减值测试工作；

（2）从四川省发改委、四川省交通厅、地方政府网站等公开渠道查阅成渝高速扩容项目的发改批复、建设内容、建设进度等；获取发行人投资成乐高速扩容项目、成雅高速扩容项目的董事会、股东会决议公告，取得项目的发改批复，了解成乐高速扩容项目、成雅高速扩容项目的建设内容和建设进度等，分析对现有公路特许经营权的车流量、收费标准影响；

（3）获取并查阅了发行人报告期内高速公路的车流量、通行费收入数据，分析报告期内车流量、通行费收入的变动情况；取得高速公路特许经营权的收费批复，并确认报告期内收费标准不存在变化情况；

（4）查阅收费公路行业政策、发行人公路特许经营权收费批复，分析是否存在重大变化；

（5）查阅四川省政府、湖北省政府 2023 年、2024 年、2025 年国民经济和社会发展统计公报和 2026 年上半年经济运行情况相关报道，了解所属区域经济环境是否发生重大不利变化；

（6）查阅 2023 年 1 月至 2026 年 6 月 10 年期国债到期收益率情况，分析市场利率变化情况；

（7）查阅蜀道集团报告期内的审计报告和财务报表，分析报告期内省内高速公路车流量情况；

（8）查阅遂广高速资产组、遂西高速资产组报告期内的评估报告或可收回金额评估过程。

3、针对问题 2.（3），申报会计师主要执行了以下核查程序：

（1）获取最近一期末可能涉及财务性投资的相关会计科目明细，了解发行人对外股权投资情况并通过公开渠道进行基本信息查询，分析发行人最近一期末是否存在持有较大的财务性投资（包括类金融业务）的情形；

（2）了解自本次发行相关董事会前六个月至今，发行人已实施或拟实施的财务性投资的具体情况，收集并查阅了相关投资的投资协议、合伙协议、内部审议文件等资料，分析是否涉及募集资金扣减情形；

（3）根据《证券期货法律适用意见第 18 号》第 1 条、《监管规则适用指引—发行类第 7 号》第 1 条的相关规定进行逐项核查。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

1、报告期各期，公司收入、毛利率波动主要受商品销售以及建造服务板块的影响，公路桥梁管理及养护业毛利率与可比公司同类业务毛利率不存在较大差异；因各公司开展的多元化业务存在差异，导致各公司的收入增速、毛利率、净利率指标差异较大；报告期各期，公路桥梁管理及养护业收入整体较为稳定，各段公路改扩建工程对公司收入、毛利率存在影响，但对公路桥梁管理及养护业无显著影响，车流量变化情况、车型结构对公司收入、毛利率无显著影响；报告期内，公司公路收费标准未发生变化；由于低毛利的贸易业务不断收缩、零毛利的建造服务收入下降、以及公司财务费用的减少，公司收入下降的同时，净利润有所上升具有合理性。

2、报告期各期末，发行人主要公路特许经营权不存在减值；成渝高速特许经营权到期后预计将对公司的经营业绩产生一定影响。成乐高速、成雅高速将通过扩容项目对收费期限进行接续，预计不会对公司经营业绩有明显的负面影响，发行人存在应对措施并已在募集说明书提示核心路产特许经营权到期导致公司业绩波动乃至下滑的风险。

3、自本次发行相关董事会决议日前六个月至本回复报告出具之日，公司已投入和拟投入的财务性投资已从本次募集资金总额中扣除；公司最近一期末不存在持有较大的

财务性投资（包括类金融业务）的情形。

信永中和会计师事务所(特殊普通合伙)



中国注册会计师：

陈世其



中国注册会计师：

宋若舟



中国 北京

二〇二六年十月九日



营业执照

(副本) (3-1)

统一社会信用代码

91110101592354581W



扫描市场主体身份码
了解更多登记、备案、
许可、监管信息，体
验更多应用服务。

名称 信永中和会计师事务所(特殊普通合伙)

类型 特殊普通合伙企业

执行事务合伙人 李晓军、谭小军、家朝学、谭小军

经营范围 许可项目：代理记账；代理记帐。（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，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：企业管理咨询；税务服务；破产清算服务；业务培训（不含教育培训、职业技能培训等需取得许可的培训）；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；软件开发；软件销售；信息系统集成服务；信息技术咨询服务；网络与信息安全软件开发；信息系统运行维护服务；数据处理服务；计算机软硬件及辅助设备零售。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）（不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

出资额 6000 万元
成立日期 2012 年 03 月 02 日
主要经营场所 北京市东城区朝阳门北大街 8 号富华大厦 A 座 8 层



2026 年 01 月 21 日

登记机关



说明

- 1、《会计师事务所执业证书》是证明持有人经财政部门依法审批，准予执行注册会计师法定业务的凭证。
- 2、《会计师事务所执业证书》记载事项发生变动的，应当向财政部门申请换发。
- 3、《会计师事务所执业证书》不得伪造、涂改、出租、出借、转让。
- 4、会计师事务所终止或执业许可注销的，应当向财政部门交回《会计师事务所执业证书》。

会计师事务所

执业证书

名称: 信永中和会计师事务所(特殊普通合伙)

首席合伙人: 谭小青

主任会计师:

经营场所: 北京市东城区朝阳门北大街8号富华大厦A座8层

组织形式: 特殊普通合伙

执业证书编号: 11010136

批准执业文号: 京财会许可[2011]0056号

批准执业日期: 2011年07月07日



发证机关: 北京市财政局

二〇一一年七月五日

中华人民共和国财政部制

注册会计师工作单位变更事项登记
Registration of the Change of Working Unit by a CPA

同意调出
Agree the holder to be transferred from

转出协会盖章
Stamp of the transfer-out Institute of CPAs

转出协会盖章
Stamp of the transfer-out Institute of CPAs

同意调入
Agree the holder to be transferred to

转入协会盖章
Stamp of the transfer-in Institute of CPAs

转入协会盖章
Stamp of the transfer-in Institute of CPAs

注册会计师工作单位变更事项登记
Registration of the Change of Working Unit by a CPA

同意调出
Agree the holder to be transferred from

转出协会盖章
Stamp of the transfer-out Institute of CPAs

转出协会盖章
Stamp of the transfer-out Institute of CPAs

同意调入
Agree the holder to be transferred to

转入协会盖章
Stamp of the transfer-in Institute of CPAs

转入协会盖章
Stamp of the transfer-in Institute of CPAs

7-2-73

10



姓名 陈芳芳

Full name

性别 女

Sex

出生日期 1973-5-21

Date of birth

工作单位 四川君和会计师事务所

Working unit

身份证号码 510102730521656

Identity card No.



姓名:陈芳芳

证书编号:510100022906



证书编号: 510100022906
No. of Certificate

批准注册会计师协会
Authorized Institute of CPAs

发证日期: 2000 年 06 月 01 日
Date of Issuance



年度检验登记
Annual Renewal Registration
本证书经检验合格, 继续有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.



2007 年 12 月 31 日

注册会计师工作单位变更事项登记

Registration of the Change of Working Unit by a CPA

同意调出

Agree the holder to be transferred from

信永中和会计师事务所
CPAs

转出协会盖章
Stamp of the transfer-out Institute of CPAs
2012年12月20日

同意调入

Agree the holder to be transferred to

信永中和会计师事务所
CPAs

转入协会盖章
Stamp of the transfer-in Institute of CPAs
2012年12月20日

注册会计师工作单位变更事项登记

Registration of the Change of Working Unit by a CPA

同意调出

Agree the holder to be transferred from

事务所
CPAs

转出协会盖章
Stamp of the transfer-out Institute of CPAs
年 月 日

同意调入

Agree the holder to be transferred to

事务所
CPAs

转入协会盖章
Stamp of the transfer-in Institute of CPAs
年 月 日



姓名 宋晋平
Full name
性别 男
Sex
出生日期 1972-6-28
Date of birth
工作单位 信永中和会计师事务所有限公司成都分所
Working unit
身份证号码 513424720628021
Identity card No.



姓名:宋晋平

证书编号:510100243091

证书编号:
No. of Certificate

510100243091

批准注册协会: 四川省注册会计师协会
Authorized Institute of CPAs

发证日期:
Date of Issuance

2003年05月14日



年度检验登记
Annual Renewal Registration
本证书检验合格有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.



2010年2月8日