

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



**江蘇寧滬高速公路股份有限公司**  
**JIANGSU EXPRESSWAY COMPANY LIMITED**

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：00177)

**公告**

**須予披露的交易及關連交易**

**關於本公司收購蘇錫常南部高速公司65%股權**

**及交割後的持續關連交易**

**本次收購**

為進一步擴大公司在蘇南高速公路路網中的資產規模，完善主業佈局，提升可持續發展能力，於2024年1月26日，本公司(作為買方及受讓方)與江蘇交控(作為賣方及轉讓方)簽署《股權轉讓協議》，向江蘇交控協議收購其持有的蘇錫常南部高速公司65%股權，對價為人民幣5,200,650,000元(轉讓對價以國有資產評估報告評估值為基礎按比例計算)，最終價格以國有資產管理部門備案估值為準。

完成本次收購後，本公司將持有蘇錫常南部高速公司65%股權。

完成本次收購前必須先達成有關的先決條件，包括但不限於獲得蘇錫常南部高速公司其他股東放棄其優先購買權，本公司股東大會上獲得獨立股東的批准及轉讓方已完成股權轉讓所必需的符合有關國資監管部門等主管／監管部門規定的審批／備案程序。

根據上海上市規則第6.3.3條的規定，本次交易對手方本公司控股股東江蘇交控為本公司關聯法人，本次交易構成關聯交易；並根據上海上市規則第6.3.7及6.3.9條的要求，本次交易金額佔本公司最近一期經審計淨資產絕對值的比例高於5%，因此本次交易需提交股東大會審議，且關聯股東江蘇交控需迴避表決。

本次關聯交易不構成《上市公司重大資產重組管理辦法》規定的重大資產重組，亦不涉及債權債務轉移。

江蘇交控為本公司的控股股東，根據香港上市規則第14A.07(1)條，江蘇交控是本公司的關連人士。《股權轉讓協議》項下本公司向江蘇交控協議收購其持有的蘇錫常南部高速公司65%股權構成本公司的關連交易。按香港上市規則第14.07條所計算之最高適用百分比率高於5%但低於25%，本次收購蘇錫常南部高速公司股權交易亦為本公司須予披露的交易。本次收購需遵守香港上市規則第14.33、14A.35、14A.36及14A.46條下之公告、通函及獨立股東批准之規定。

### **交割後的持續關連交易**

完成目標股權的交割後，蘇錫常南部高速公司將成為本公司的附屬公司，就蘇錫常南部高速公司(1)委託本公司日常經營管理其事務(不含服務區及加油站業務)，(2)委託本公司全資子公司長江商能公司管理服務區委託管理事項，及(3)將服務區加油站出租給本公司經營等交易，將不再構成本公司的持續關連交易。然而蘇錫常南部高速公司在日常業務中與江蘇交控以及其聯繫人的交易將構成本公司的日常關聯交易／持續關連交易。

## 須披露的持續關連交易

交易	關連人士	履約期限	金額
存款	財務公司	根據本公司與財務公司的金融服務協議	
路網管理服務	聯網公司	2023年1月1日至 2025年12月31日	人民幣8,500,000 (2024年)
SD-WAN網絡運維	通行寶公司	2021年12月13日至 2024年12月31日	人民幣433,096 (2024年)
雲調度技術服務	通行寶公司	2023年5月1日至 2024年4月30日	人民幣159,110 (2024年)
路網技術服務	通行寶公司	2023年1月1日至 2025年12月31日	人民幣5,000,000 (2024年)
路面養護	現代路橋公司	2021年12月28日的 往後十年	人民幣3,931,763.905 (2024年)

上述交易構成本公司的關聯交易。鑒於上述所有關聯交易在交割完成後的有關總額(連同向本集團提供的同類業務)佔本公司最近一期經審計淨資產絕對值的比例少於0.5%，因此不會觸發並豁免遵守《上海證券交易所上市規則》的關聯交易披露要求。

## 獨立財務顧問及股東大會

本公司(經由公司所有獨立非執行董事組成的獨立董事委員會批准)委聘了新百利融資有限公司作為獨立財務顧問就本次交易向獨立董事委員會及獨立股東提供建議及確認協議期限超過3年的交易的期限合乎業內該類協議的一般處理方法。預期一份載有本次交易詳情及香港上市規則所規定的其他資料的通函將於本公告刊發後15個營業日內(2024年2月21日或之前)寄發予H股股東。

《股權轉讓協議》項下的交易將於2024年4月18日本公司舉行的股東大會以考慮，並在適合的情況由獨立股東批准。

## 潛在的收購項目

此外，本公司亦與無錫交通簽訂了一份意向書以期開展商討收購其持有的蘇錫常南部高速公司22.8%的股權。

## 注意

收購事項須待若干先決條件達成後方告完成，故收購蘇錫常南部高速公司65%股權及潛在收購錫常南部高速公司22.8%股權不一定會落實。股東及潛在投資者於買賣本公司證券時務請審慎行事。

### 重要內容提示：

1. 投資標的名稱：江蘇蘇錫常南部高速公路有限公司(以下簡稱「蘇錫常南部高速公司」或「目標公司」)的65%股權。
2. 投資金額：人民幣5,200,650,000元。
3. 本次交易構成關聯交易，江蘇寧滬高速公路股份有限公司(以下簡稱「本公司」(連同其附屬公司統稱為「本集團」))過去12個月內將其全資子公司江蘇寧滬投資發展有限責任公司持有的寧滬商業保理(廣州)有限公司100%股權中的80%的股權轉讓給江蘇交通控股有限公司(以下簡稱「江蘇交控」)，其餘20%的股權轉讓給江蘇交控控股子公司江蘇雲杉資本管理有限公司。合計交易金額為人民幣34,860.00萬元。
4. 本次關聯交易不構成《上市公司重大資產重組管理辦法》規定的重大資產重組。
5. 本次交易實施尚需履行的審批及其他相關程序：(1)獲得蘇錫常南部高速公司其他股東放棄其優先購買權；(2)本公司股東大會上獲得獨立股東的批准；及(3)轉讓方已完成股權轉讓所必需的符合有關國資監管部門等主管／監管部門規定的審批／備案程序。
6. 風險提示：本次交易可能存在業務發展風險、政策風險等相關風險，敬請投資者注意投資風險。

## 一. 《股權轉讓協議》

為進一步擴大公司在蘇南高速公路路網中的資產規模，完善主業佈局，提升可持續發展能力，於2024年1月26日，本公司(作為買方及受讓方)與江蘇交控(作為賣方及轉讓方)簽署《股權轉讓協議》(以下簡稱「收購事項」)，協議主要條款如下：

### 1. 轉讓方：

江蘇交控(本公司的控股股東)

### 2. 受讓方：

本公司

### 3. 目標公司：

蘇錫常南部高速公司

### 4. 目標股權：

蘇錫常南部高速公司65%股權

據董事於作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，江蘇交控擁有的蘇錫常南高速公司股權清晰，不存在抵押、質押及其他任何限制轉讓的情況，不涉及訴訟、仲裁事項或查封、凍結等司法措施，以及不存在妨礙權屬轉移的其他情況。

## 5. 轉讓對價

人民幣5,200,650,000元

根據《企業國有資產交易監督管理辦法》的要求，本公司及江蘇交控之間採取非公開協議轉讓方式進行產權轉讓，轉讓對價不得低於國有資產監督管理部門核准或備案的評估結果。江蘇交控、無錫市交通產業集團有限公司(以下簡稱「無錫交通」、常州高速公路投資發展有限公司(以下簡稱「常州高投」)共同委任北京華亞正信資產評估有限公司(具有相應資質的評估公司)(以下簡稱「國有資產評估師」)對目標股權進行截至2023年10月31日(以下簡稱「評估基準日」)的資產評估。根據《江蘇交通控股有限公司、無錫市交通產業集團有限公司和常州高速公路投資發展有限公司擬轉讓各自持有的蘇錫常南部高速公司65%股權、22.8%股權和12.2%股權涉及的該公司100%股權價值項目資產評估報告》(文號：華亞正信評報字[2024]第B12-0007號)((以下簡稱「國有資產評估報告」)，以收益法目標公司的評估值為人民幣8,001,000,000元與賬面值相比的溢價為人民幣537,970,000元，增值約7.2%。轉讓對價以上述國有資產評估報告評估值為基礎按比例計算，最終價格以國有資產管理部門備案估值為準。

本次目標股權交易價格以經國有資產管理部門核准或備案的評估結果為基礎確定，如前述評估結果獲得核准或備案，則買方與賣方一致同意以前述評估結果作為本次目標股權的交易價格。

如核准或備案的評估結果和前述評估結果不一致，由買方與賣方根據核准或備案的評估結果協商確定本次股權交易價格，如買方與賣方無法協商一致，買賣雙方均可終止交易，且無需向對方承擔任何違約責任。

本公司同時委任Kroll (HK) Limited (以下簡稱「估值顧問」)對目標股權按照國際標準和要求(以下簡稱「評估報告」)，估值顧問初步評估目標公司截至評估基準日的公允值為人民幣81.3億元。因此，目標股權(目標公司65%股權)公允值為人民幣52.845億元，比國有資產評估報告的評估值略高。評估報告將載於寄發予H股股東的通函中。

蘇錫常南部高速公司在交易過渡期內(自評估基準日到交割日)的任何分配將歸屬於本公司。

## 6. 目標股權轉讓交割先決條件

目標股權轉讓的交割以達成(或豁免(倘適用))下文載列的先決條件為前提：

- (i) 蘇錫常南部高速公司的其他股東已明確放棄其在目標股權轉讓的優先購買權；
- (ii) 《股權轉讓協議》各方內部審議(交割先決條件(iv)除外)通過目標股權轉讓事宜；
- (iii) 江蘇交控已完成本次股權轉讓所必需的符合有關國資監管部門等主管／監管部門規定的審批／備案程序；

- (iv) 本公司股東大會(江蘇交控及其聯繫人(根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(以下簡稱「香港上市規則」)定義)迴避表決)相關的審議通過目標股權轉讓事宜));
- (v) 江蘇交控及蘇錫常南部高速公司已於《股權轉讓協議》簽署當日出具如《股權轉讓協議》附件2內所示的《聲明與承諾》(有關聲明為對蘇錫常南部高速公司的陳述與保證;而承諾是有關上述陳述與保證直至交割日的承諾);及
- (vi) 江蘇交控已於《股權轉讓協議》簽署當日出具如《股權轉讓協議》附件3內所示的《承諾函》。

於本公告日，先決條件(v)及(vi)已經達成。

## 7. 轉讓對價的支付

轉讓對價將以現金方式支付，並以本公司之自有資金或符合資金用途的融資款項撥付。

第一期轉讓對價為人民幣18億元(以下簡稱「**第一期股權轉讓對價**」)於上述先決條件達成後5個工作日內支付。剩餘轉讓對價(以下簡稱「**第二期股權轉讓對價**」)於交割日後90日內支付。第二期股權轉讓對價應當支付延期付款期間的利息，利息應按全國銀行間同業拆借中心(經中國人民銀行授權)每月20日發佈的當期一年期貸款市場報價利率為標準確定。延期付款期間自交割日的次日起至第二期股權轉讓對價實際支付之日止。



## 8. 交割

股權轉讓應於交割先決條件滿足後5個工作日內完成交割。「交割日」為本公司向江蘇交控指定銀行賬戶匯入第一期股權轉讓對價的當日。

## 9. 江蘇交控承諾

於本公告日，江蘇交控已全數繳足其所佔蘇錫常南高速公司的註冊資本。儘管如此，江蘇交控承諾就本公司因其向蘇錫常南高速公司逾期注入註冊資本而可能蒙受的損失及索償(如有)將連帶承擔全部法律責任。

## 10. 爭議解決

根據《股權轉讓協議》的執行所涉及的或與其相關的任何爭議，協議各方應友好協商解決。如任何爭議無法在爭議發生後三十(30)個工作日內通過協商解決，任何一方有權將爭議向本公司所在地人民法院提起訴訟。

國有資產評估報告重要評估假設和評估參數如下：

### (一) 一般假設

1. 交易假設：是假定所有待評估資產已經處在交易過程中，評估師根據待評估資產的交易條件等類比市場進行估價；
2. 公開市場假設：是指資產可以在充分競爭的市場上自由買賣，其價格高低取決於一定市場的供給狀況下獨立的買賣雙方對資產的價值判斷。公開市場是指一個有眾多買者和賣者的充分競爭的市場。在這個市場上，買者和賣者的地位是平等的，彼此都有獲得足夠市場訊息的機會和時間，買賣雙方的交易行為都是在自願的、理智的，而非強制或不受限制的條件下進行的；

3. 假設國家現行的有關法律法規及政策、國家宏觀經濟形勢無重大變化，本次交易各方所處地區的政治、經濟和社會環境無重大變化；
4. 針對評估基準日資產的實際狀況，假設企業持續經營；
5. 假設和被評估單位相關的賦稅基準及稅率、政策性徵收費等評估基準日後不發生重大變化；
6. 假設評估基準日後被評估單位的管理層是負責的、穩定的，且有能力擔當其職務；
7. 假設被評估單位完全遵守所有相關的法律法規；
8. 假設評估基準日後無不可抗力及不可預見因素對被評估單位造成重大不利影響。

## **(二) 特殊假設**

1. 假設評估基準日後被評估單位採用的會計政策和編寫本評估報告時所採用的會計政策在重要方面保持一致；
2. 假設評估基準日後被評估單位在現有管理方式和管理水準的基礎上，經營範圍、方式與目前保持一致；
3. 假設評估基準日後被評估單位的現金流入、流出為年中；
4. 假設委託人、被評估單位提供的與本次評估相關全部資料真實、完整、合法、有效；

5. 本次假設被評估單位高速公路收費年限到期後，高速公路及附屬設施等相關資產全部無償移交國家；
6. 假設被評估單位按現有借款計劃、還款計劃取得和歸還借款。

國有資產評估報告參照了由江蘇緯信工程諮詢有限公司出具的《蘇錫常南部高速公路交通量、通行費收入及運營養護成本預測》，該交通流量預測的主要假設如下：

1. 考慮過有關區域歷史年區域GDP增長以及客貨車彈性系數(即交通量增長與經濟增長之間的相關性系數)情況。其中，GDP增長依據江蘇地區及週邊經濟規劃及發展趨勢，總體保持穩中有降；同樣，隨著經濟發展階段的變化，相關區域的客貨車彈性系數預測值在預測期限內均有所下降。兩者原因共同導致區域路網總體流量增長速度從高向低發展。
2. 本次預測亦包括道路通行能力分析。通行能力的計算主要依據2014年中國交通部頒佈的《公路工程技術標準》(JTGB01-2014)，公路服務水準劃分為一、二、三、四、五、六級。經測算，蘇錫常南部高速的日通行能力約為15萬輛/日。
3. 本次預測交通量車型的變化。從江蘇省及全國各地高速公路車型的發展經驗看，客車的增長速度普遍高於貨車，路網中客車比例不斷增加。

近年來蘇南地區地方城市道路擁堵日益加劇，高速公路也成為區域通勤交通的選擇之一，短距離出行的客1車輛(即座位數少於9的客車)顯著增加；另一方面，隨著國家高速鐵路及地方城際鐵路的建設，大客車(即座位多於30以上的)城際功能逐漸減弱。因此，客1車輛佔所有客車車型的比例也會同步提升。

貨車方面，大型貨車的單位重量的運輸成本更低，在高效的運輸組織模式下，大型貨車(六軸)的發展勢頭良好；另一方面，小型貨車(二軸)的機動性較好，能夠較好的適應目前的經濟發展節奏，快遞運輸對小型貨車的發展也有較大的促進作用。因此，未來估計貨車車型比例方面，將保持兩頭發展、中間下降的發展態勢。

4. 是次分析採用交通阻抗函數進行路網流量分配，交通阻抗函數反映駕駛員在路徑選擇過程中考慮的路阻因素，通常情況下，包括所選路徑的實際行駛時間、線路的長度和收費等，這些路阻因素的重要度通過權重系數來反映，行駛時間和路線長度通過時間價值和車輛運營成本轉換為費用。有關的分析模型中的參數採用本公司在類似項目中獲取的經驗，及國內廣泛應用的數值作計算。
5. 收費期限方面，預測中假定在預測期限內，所有高速公路均維持現有收費狀態。

6. 本次評估中對收費標準假定如下：

- (1) 已建成投入運營的高速公路，維持既有批覆的收費標準不變。
- (2) 預計2025年前建成投入運營的高速公路。改擴建項目及新建橋隧項目參照2021年江蘇省交通廳、發改委、財政廳聯合印發的《江蘇省高速公路收費定價機制》；其他新建的一般項目的客、貨基本費率按照0.55、0.45元／公里。
- (3) 預計2030年前建成投入運營的高速公路。與蘇錫常南部高速相關的錫太高速以及沿江高速改擴建項目在通車後，因工程造價較高，客、貨車基本費率均上調至0.65、0.55元／公里，其他在2030年底前建成投入運營的項目與蘇錫常南部高速關聯較小且造價尚不明確，假定按照(2)中的基本費率。
- (4) 其他高速公路項目。2030年後建成通車的高速公路項目，工程造價將進一步提升，預計收費標準平均水準也會同步提升。與蘇錫常南部高速相關的滬寧高速在擴建完工後，假定客車基本費率提升至0.75元／公里，貨車基本費率為0.55元／公里，其他在2030年後建成投入運營的項目與蘇錫常南部高速關聯較小且造價尚不明確，假定按照(2)中的基本費率。

因平行高速公路的收費標準提升，預計蘇錫常南部高速在整個通道內流量分擔比例相比現狀將有所提升。

7. 蘇錫常南部高速既有差異化收費政策截止至2023年12月31日，目前無錫市與江蘇交控已就政策延續方案進行討論並簽署協議。根據協議，未來蘇錫常南部高速公司將不再分擔差異化的補助，由地方政府全額支付使用者補助，其他內容與以往方案保持一致。差異化政策一般實施期限小於5年，需要結合實施效果定期對差異化方案進行動態調整。

本次預測中假定後續差異化政策維持2024年延續的方案不變，後期擴大後的方案暫不予考慮。

8. 根據2022年江蘇省委、省政府印發的《江蘇省綜合立體交通網規劃綱要》，未來江蘇省規劃形成「十五射六縱十橫多聯」的高速公路網絡佈局，總里程約7,100公里。是次預測過程中也收集到了待建和在建項目的最新資訊(例如錫宜高速，錫太高速，沿江高速及滬寧高速等)，從路網功能及區位條件上判斷，沿江高速及滬寧高速改擴建工程對蘇錫常南部高速公司流量影響較大。
9. 根據《無錫市城市總體規劃(2016-2035)》以及《無錫市國土空間總體規劃(2021-2035年)》(公示稿)，對蘇錫常南部高速影響較大的地方快速路為規劃中的具區路西延及蘇錫太湖通道。

具區路西延為規劃與南部通道平行的跨太湖快速路，穿越梅梁湖，接宜馬通道，線路走向與蘇錫常南部高速基本一致，預計建成後將轉移蘇錫常南部高速承擔的無錫地方交通。目前，具區路西延尚未提上日程，並且隨著國家生態管控日趨嚴格，近期在本項目臨近位置再建設一條太湖隧道的難度較大，因此本次評估中不考慮具區路西延的建設。

蘇錫太湖通道是蘇錫常南部高速二期規劃取消後，無錫、蘇州以地方道路形式建設的城際道路。蘇錫太湖通道起點位於蘇州太湖大道與貢山路交叉口，終於無錫市蠡湖大道南泉樞紐北側。該項目建成後將與蘇錫常南部高速首尾相接，成為蘇錫常區域內部的重要快速城際通道，預計建成後將帶來蘇錫常南部高速流量的顯著增長，特別是蘇州南部地區去往常州、無錫的車輛。蘇錫太湖隧道兩市正在抓緊推進前期工作，尚未明確開工時間，本次評估中按照2036年建成通車假定。

國有資產評估師確認，自評估基準日至本公告日，沒有發生可能對評估結論產生重大影響的事項。

此外，本公司亦與無錫交通簽訂了一份意向書以期開展商討收購其持有的蘇錫常南部高速公司22.8%的股權。預計具有法律約束力的協議的條款應類似與江蘇交控簽訂的《股權轉讓協議》。價格將根據相關國有資產法規按由江蘇交控、無錫交通、常州高投共同委託進行的蘇錫常南部高速公司估值按比例計算。一旦本公司與無錫市交通正式簽訂《股權轉讓協議》並完成收購，本公司將擁有及控制蘇錫常南部高速公司87.8%的絕對控制股權。如與無錫市交通簽署《股權轉讓協議》時，江蘇交控仍然持有蘇錫常南部高速公司的股權，向無錫市交通收購蘇錫常南部高速公司22.8%的股權將根據香港上市規則第14A.28(1)條構成本公司的關連交易。然而，預期兩項收購項的累計不會構成上市規則第14章項下的主要交易。

至於由常州高投持有的蘇錫常南部高速公司12.2%的股權，截至本公告日，本公司尚未與常州高投就股權轉讓簽訂任何框架協議，意向書或任何具有法律約束力的協議。因此，本公司積極尋求對由常州高投持有的蘇錫常南部高速公司12.2%的股權進行收購。

## 二. 《股權轉讓協議》協議方基本信息

### 1. 本公司

本公司主要從事江蘇省境內收費公路及高速公路建設、管理、養護及收費，相關配套服務。



## 2. 江蘇交控

江蘇交控基本情況如下：

住所：南京市江東中路399號紫金金融中心A2棟

統一社會信用代碼：91320000134767063W

成立日期：1993年3月5日

企業類型：有限責任公司(國有獨資)\*

法定代表人：鄧東升

註冊資本：人民幣1,680,000萬元

主營業務：從事國有資產經營、管理(在省政府授權範圍內)，交通基礎設施、交通運輸及相關產業的投資、建設、經營和管理，高速公路收費，實業投資，國內貿易。

最近一個企業會計期末的總資產(2022年度)：人民幣779,408,849,469.48元<sup>#</sup>

最近一個企業會計期末的淨資產(2022年度)：人民幣299,683,763,862.43元<sup>#</sup>

最近一個企業會計期末的主營業務收入(2022年度)：人民幣93,171,065,453.75元<sup>#</sup>

最近一個企業會計期末的淨利潤(2022年度)：人民幣11,620,621,124.71元<sup>#</sup>

\* 江蘇交控最終實益擁有人為中國江蘇省人民政府國有資產監督管理委員會

<sup>#</sup> 江蘇交控2022年度財務數由中興華會計師事務所(特殊普通合夥)根據中華人民共和國企業會計標準審計



於本公告日，蘇錫常南部高速公司的股東信息如下：

股東	註冊資本 人民幣元	股權 %
江蘇交通控股有限公司	5,171,530,000.00	65
無錫市交通產業集團有限公司	1,815,510,000.00	22.8
常州高速公路投資發展有限公司	969,160,000.00	12.2

下文分別載列按照《中國企業會計準則》編製的蘇錫常南部高速公司的截至2021年12月31日和2022年12月31日的兩個財政年度以及截至2023年10月31日的十個月的經審計財務資訊：

(人民幣 元)

	截至12月31日的財政年度		截至2023年
	2021 <sup>#</sup>	2022 <sup>^</sup>	10月31日的 十個月 <sup>^</sup>
營業收入 <sup>1</sup>	1,608,508.66	383,429,296.69	497,676,436.23
營業成本	1,505,770.87	413,006,129.45	443,737,354.81
稅前利潤 <sup>2</sup>	(2,040,806.13)	(320,637,941.31)	(170,389,285.85)
綜合利潤	(2,040,806.13)	(320,637,941.31)	(170,389,285.85)
	<b>2021年</b>	<b>2022年</b>	<b>2023年</b>
	<b>12月31日<sup>#</sup></b>	<b>12月31日<sup>^</sup></b>	<b>10月31日<sup>^</sup></b>
總資產	15,979,016,253.37	15,440,257,154.89	14,532,508,003.16
負債總額	(8,916,503,865.58)	(8,298,363,803.40)	(7,069,474,937.52)
淨資產 <sup>3</sup>	7,062,512,387.79	7,141,893,351.49	7,463,033,065.64

<sup>#</sup> 目標公司法定審計師中興華會計師事務所(特殊普通合夥)審計的財務報表，並出具了標準無保留意見

<sup>^</sup> 目標公司法定審計師信永中和(特殊普通合夥)會計師事務所有限公司審計的財務報表，並出具了標準無保留意見

- 蘇錫常南部高速於2021年12月30日開始通車營運
- 2021年和2022年稅前虧損主要來自營業成本和財務費用，2023年1-10月稅前虧損主要來自財務費用
- 淨資產增加主要來自股東出資

自2021年1月1日，蘇錫常南部高速公司委託本公司日常經營管理事務(不含服務區及加油站業務)。自太湖灣服務區正式對外經營(2022年1月8日)，蘇錫常南部高速公司委託本公司全資子公司江蘇長江商業能源有限公司(以下簡稱「長江商能公司」)管理服務區及將服務區加油站出租給本公司經營。詳情如下：

於2021年3月26日，

- (1) 本公司全資子公司長江商能公司就服務區委託管理事項與蘇錫常南部高速公司簽署框架協議，期限自服務區正式對外經營之日起三年，預計與蘇錫常南部高速公司該協議金額不超過人民幣1,800萬元(自開通之日起首年不超過550萬元、第二年不超過600萬元、第三年不超過650萬元)。
- (2) 本公司就加油站租賃事項與蘇錫常南部高速公司簽署有關框架協議，蘇錫常南部高速公司將服務區加油站出租給本公司經營，經營租賃期限自太湖灣服務區加油站正式對外經營之日起三年，租賃價格為根據加油量定價，並根據目前預估相關加油站正式對外經營之日起三年的加油量，預計租賃金額不超過人民幣400萬元(2021年不超過人民幣115萬元，2022年不超過人民幣135萬元，2023年不超過人民幣150萬元)。
- (3) 本公司就委託經營管理事項與蘇錫常南部高速公司簽署委託管理協議，將蘇錫常南部高速公司日常經營管理事務(不含服務區及加油站業務)委託給本公司，委託管理期限自2021年1月1日至2023年12月31日，協議總金額不超過人民幣14,600萬元(2021年不超過人民幣600萬元，2022年不超過人民幣6,900萬元，2023年不超過人民幣7,100萬元)。

於2023年12月26日，為保障日常經營管理水平和服務質量，蘇錫常南部高速公司繼續委託本公司日常經營管理事務簽署委託管理協議，委託管理期限自2024年1月1日至2026年4月30日，委託費用按成本加成10%，預計2024年1月1日至12月31日不超過人民幣5,300萬元、2025年1月1日至12月31日不超過人民幣5,830萬元、2026年1月1日至4月30日不超過人民幣2,138萬元。

江蘇交控目前向蘇錫常南部高速公司提供人民幣6億元的貸款，該貸款來自江蘇交控發行的利率為3.76%的債券所募集的資金，債券到期日為2024年10月24日，用於蘇錫常南部高速的建設。蘇錫常南部高速公司按債券條款支付利息並償還本金。基於債券的利率是根據發行時市場情況通過詢價確定的且蘇錫常南部高速公司沒有為該貸款提供任何抵押品，本公司董事認為該貸款符合一般商業條款。

蘇錫常南部高速公司為建設蘇錫常南部高速自6家商業銀行及國家開發銀行取得固定資產貸款。目前，合計借款總額約人民幣55.7832億元。江蘇交控就相關銀行貸款提供擔保。基於涉及的銀行貸款並非循環貸款，江蘇交控不需要蘇錫常南部高速公司為該等貸款擔保支付任何擔保費或提供任何抵押品，本公司董事認為該等一次性貸款擔保按一般商務條款或更佳條款進行。

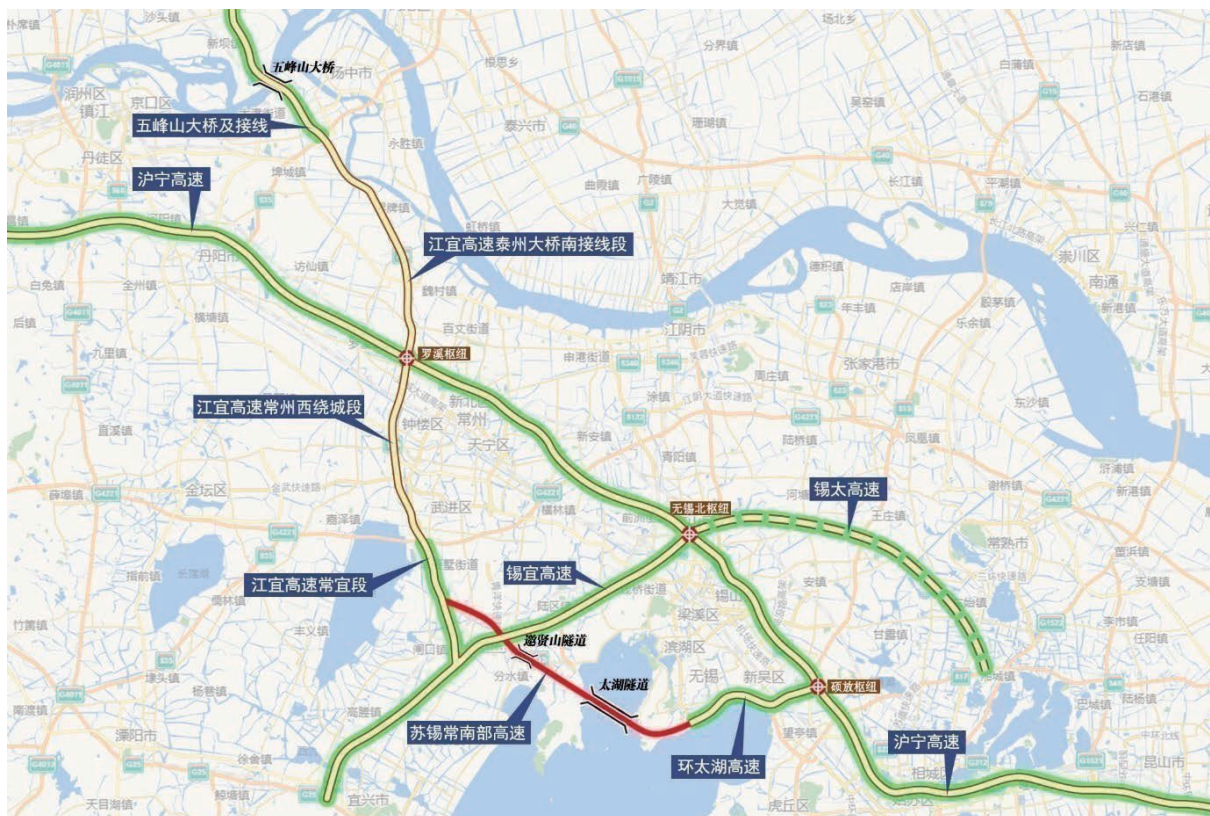
完成目標股權的交割後，江蘇交控將繼續提供該貸款及該等貸款擔保。





### 三. 蘇錫常南部高速資料

蘇錫常南部高速公路常州至無錫段(以下簡稱「**蘇錫常南部高速**」或「**目標公路**」)起自常宜高速前黃樞紐，在前黃鎮南側跨越錫溧漕河改線段、常漕公路及新長鐵路，與錫宜高速公路交叉後經潘家鎮穿越常州太湖灣旅遊度假區，經雪堰鎮南進入無錫馬山境內。在無錫境內向東通過太湖隧道，終於南泉樞紐，與無錫環太湖公路相接。

蘇錫常南部高速含邀賢山隧道與太湖隧道等兩處隧道，其中太湖隧道是目前國內最長最寬的水下隧道。項目沿線設4處出入互通(運村、太湖灣、馬山、軍嶂)，3處樞紐互通(前黃樞紐、雪堰樞紐、南泉樞紐)，1處服務區(太湖灣服務區)。

以下是作參考之用的顯示蘇錫常南部高速及其與其他主要收費公路和高速公路連接的地圖：



-  代表蘇錫常南部高速
-  代表本集團擁有和經營且與蘇錫常南部高速公路緊密相關的收費公路
-  代表本集團預期擁有和經營的收費公路
-  代表連結本集團擁有和經營的收費公路的收費公路

收費里程：	約43.9公里
設計行車速度：	前黃樞紐至馬山互通段120公里／小時 馬山互通至南泉樞紐段100公里／小時
車道數目：	雙向六車道
收費站數目：	4個：分別是運村、太湖灣、馬山、軍嶂
正式開通：	2021年12月30日
交工驗收：	2021年12月28日
竣工驗收：	2024年1月25日
收費權期限屆滿日：	25年，將於2046年12月29日到期

蘇錫常南部高速的收費標準經江蘇省人民政府批准如下：

- (1) 一至四類客車分別為0.55元／公里、0.825元／公里、1.1元／公里、1.1元／公里；
- (2) 一至六類貨車分別為0.45元／公里、0.977元／公里、1.35元／公里、1.805元／公里、1.843元／公里、2.20元／公里。

蘇錫常南部高速太湖隧道收費標準如下：

- (1) 一至四類客車分別為45元／車次、60元／車次、90元／車次、90元／車次；
- (2) 貨車通行費收費標準一至六類貨車分別為50元／車次、105元／車次、165元／車次、200元／車次、210元／車次、240元／車次。



邀賢山隧道收費標準如下：

- (1) 一至四類客車分別為5元／車次、5元／車次、10元／車次、10元／車次；
- (2) 貨車通行費標準一至六類貨車分別為5元／車次、10元／車次、20元／車次、25元／車次、25元／車次、30元／車次。

蘇錫常南部高速的歷史交通流量和收入如下：

	2021年 12月31日 <sup>(註)</sup>	2022年	截至 2023年 10月31日的 十個月
客車交通流量(每日車輛數目)	16,792	13,043	25,956
貨車交通流量(每日車輛數目)	<u>2,008</u>	<u>2,785</u>	<u>2,850</u>
合計通行費收入(人民幣千元)	<u>1,607.24</u>	<u>382,621.93</u>	<u>494,766.19</u>

註：蘇錫常南部高速於2021年12月30日正式開通

#### 四. 估值報告

本公司委任估值顧問，對目標股權按照國際標準進行評估。經初步評估，目標公司截至評估基準日的公允值為人民幣81.3億元。因此，目標股權(目標公司65%股權)公允值為人民幣52.845億元。

為形成估值意見，估值顧問考慮了三種常用估值方法：

在評估企業權益或淨資產方面，無論企業性質、地理位置、技術複雜性如何，都有三種基本估值方法。這三種方法一般稱為成本法、收入法和市場法。在正常情況下，評估者有義務同時考慮所有三種方法，因為每種方法都可能產生比較可靠的估值結果。

成本法評估財產價值基於財產的重置成本(重新建造或更換財產的成本，下同)減去折舊(包括物理退化及功能和經濟性陳舊引起的折舊，如存在且可計量)後的餘額。對於沒有二手市場，沒有可單獨確認的現金流的被評估資產，用這種方法評估的資產價值可能被認為是最可靠的。

收入法將預計定期所有權收益轉化為價值指標。收入法所依據的原理是：知情購買者在購買資產時願意支付的價格不會超過風險相似的同等資產的預期收益(收入)現值。

市場法考慮類似資產的近期成交價格，根據被評估資產相對於市場可比資產的條件和效用，對市場指導價格進行必要的調整。有成熟二手市場的資產可用這種方法進行評估。

為形成估值意見，估值顧問考慮了該三種常用估值方法：成本法、市場法和收入法。儘管成本法適合某些目的，但由於不能反映業務的未來盈利能力，一般不適合用於評估持續經營企業價值。所以本評估沒有使用成本法。估值顧問為應用可比公司方法而尋找上市公司，但沒有與目標公司在所有重大方面均相似的公司。考慮上述事項，估值顧問基於收入法形成估值意見以確定目標公司的商業企業價值。由於江蘇緯信工程諮詢有限公司(以下簡稱「**交通顧問**」)具有估算收入和運營成本的相關行業資質及經驗來支撐預測，所以估值顧問認為採用收入法是合適的。

估值顧問初步評估於評估目標股權的價值時，因採用收益法中的折現現金流量法並依據若干假設來評估蘇錫常南部高速公司的價值，構成香港上市規則第14.61條項下的盈利預測，因此香港上市規則第14.60A條的規定均適用。

## 主要假設

估值顧問於評估蘇錫常南部高速公司100%股權採用收益法的評估中採用的主要假設包括：

### 一般假設

本評估基於持續經營期限內的假設和公允價值的標準。公允價值指市場參與者在評估基準日的公允交易中出售某資產所取得的價格或轉讓某負債所付出的價格。

估值顧問關於價值的觀點基於持續經營假設，該假設反映買方及賣方擬將業務及相關資產作為現有及預測業務的一部分保留的條件。

估值顧問假設在評估過程中取得的資料及管理層向估值顧問提供的意見和陳述真實、準確，除了另有明確說明的以外，估值顧問都直接接受此類資料，沒有進行獨立核實。估值顧問沒有理由懷疑有任何重要事實被遺漏，也不知曉任何將導致估值顧問所收到的資訊、意見、陳述不真實、不準確或誤導的事實或情況。在得出估值意見過程中，估值顧問考慮了以下主要因素：

- 目標公司的發展階段
- 目標公司的歷史成本和當前財務狀況
- 主要影響行業的國家的發展前景
- 與目標公司相關的一般性的收費公路行業法律及合規問題和其他特定法律意見
- 與目標公司相關的風險
- 管理層的經驗

鑒於目標公司的營運環境不斷變化，所以作出估值結論的過程中估值顧問必須作出一些假設，當中的主要假設包括：

- 中國的政治、法律及經濟狀況不會出現重大變化；
- 收費公路行業的監管環境和市場條件將按主流市場預期繼續發展；
- 適用於目標公司的現行稅法不會出現重大變化；
- 目標公司的營運不會受資金限制；
- 未來的匯率和利率變化不會明顯偏離主流市場預期；
- 目標公司將在預測期內保留有能力的管理層、關鍵人員及技術人員，支援其持續經營。

### **特殊假設**

#### **折現率**

估值顧問在評估目標公司的基本價值時使用7.0%的折現率。

#### **收入**

收入主要來自向使用公路進行運輸的車輛徵收通行費。在交通顧問報告中，車輛的具體收費是根據其類型、重量和運輸距離來確定的。交通顧問在預測時考慮了歷史交通資料、經濟研究等資訊。每類車輛的收費標準假設在經營權有效期內保持不變。

在形成估值意見過程中，估值顧問將交通顧問報告的收入預測結果用作評估依據。根據交通顧問報告，年通行費收入為里程、通行費收費標準、交通流量、年收費天數和收費調整系數的乘積。預計收入從2023年的人民幣5.8億元增長至2046年的24.6億元，複合增長率為6.52%。

2024年的收入將大幅增長至人民幣8.6億元，原因為：(1)蘇錫常南部高速的運營時間較短，交通流量在2024年處於快速發展期，(2)2023年6月，京滬高速改擴建通車，為蘇錫常南部高速帶來更多南下的車流，以及(3)平行於蘇錫常南部高速的沿江高速擴建主體工程將於2024年全面開工，當地路網中僅有蘇錫常南部高速具備能力承接路網分流車輛。2026年的收入將會增長至人民幣12.9億元但於2027年(沿江高速屆時將擴建完工)下降至人民幣12.5億元。由於平行於蘇錫常南部高速的滬寧高速計劃屆時將進行擴建，收入預計會從2028年的人人民幣14.8億元增長至2029年的人人民幣18億元，其後從2031年的人人民幣19.90億元減少至2032年的人人民幣15.5億元。隨後由於順接蘇錫常南部高速的蘇錫太湖通道2036年初通車，使得蘇錫常南部高速流量增加，收入預計從2035年的人人民幣17.5億元增加至2036年的人人民幣21.1億元。

### *成本及營運費用*

交通顧問報告中的成本和營運費用包括徵收業務成本、三大系統成本和路橋養護成本。在形成估值意見過程中，除了前述成本費用外，估值顧問還考慮了現存固定資產折舊及公路經營權攤銷的影響。

### *所得稅*

根據中華人民共和國國務院2007年下發的稅務文件(國發[2007]39號)規定，目標公司將適用25%的所得稅。估值顧問在計算現金流量時將使用該稅率。

### *經營權到期後的實物資產價值*

對於高速公路經營權到期後的實物資產：由於到期後的處置方式無法確定，另外屆時固定資產經長期使用年限後殘餘價值較低，如有剩餘價值亦會大概率下依行業慣例無償移交國家，因此，評估中未考慮經營權到期後的實物資產剩餘價值。

## 基本價值的計算

目標公司經營的基本價值通過將2024年至2046年期間預計每年的自由現金流和2023年餘下兩個月的自由現金流的現值加總來計算。現值是通過以反映投資項目的風險的折現率對自由現金流進行折現得出的。

## 未償貸款利息費用的稅盾效應調整

根據調整現值法，由於所用折現率屬於所有股權融資層面，所以估值顧問加上了目標公司在預測期內未償貸款的利息費用的稅盾現值。

經管理層告知，利息費用可予扣稅。基於目標公司的借款成本和25%的標準稅率，用於計算稅盾現值的折現率為2.53%的稅後債務成本。並且估值顧問假設目標公司按現有借款計劃、還款計劃取得和歸還借款。

## 缺乏市場流動性折扣(「DLOM」)

市場流動性的概念反映所有者權益的流動性，即所有者出售其權益的便捷性或所有者權益的變現能力。缺乏市場流通性的折扣反映了目標公司投資項目沒有現成股份交易市場的事實。根據期權定價方法，估值顧問認為5.0%的DLOM適合計算目標公司的股權價值。

## 控制權溢價

本次評估未考慮控制權溢價對股權價值的影響。

## 確認

根據香港上市規則第14.60A(2)條的規定，本公司的申報會計師畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合伙)獲委任就估值報告中使用折現未來現金流量作出報告。折現的未來現金流量不涉及採用會計政策。就計算而言，折現未來現金流量於所有重大方面已根據載於估值報告中本公司董事所採納之基準及假設妥為擬備。

本公司董事會已(i)與本公司高級管理層及估值顧問討論估值報告所載蘇錫常南部高速公路折現現金流估值的基準及假設；(ii)審閱估值報告所載折現現金流估值；及(iii)考慮本公司申報會計師的報告。根據上述基準及上述假設，本公司董事會確認評估報告所載的折現現金流估值乃經本公司董事作出適當及審慎查詢後作出。

就香港上市規則第14.60A(3)條項下的要求，本公司已委任中信建投(國際)融資有限公司作為本公司董事會的財務顧問。

交通顧問報告、評估報告及根據香港上市規則第14.60A(2)及14.60A(3)條規定的申報會計師核數師報告及財務顧問確認函、獨立財務顧問函件及獨立董事委員會函件將載於本公告刊發後15個營業日內(2024年2月21日左右)寄發予H股股東的通函內。

## **五. 進行本次交易之理由、裨益及交易對本公司的財務影響**

### **進行本次交易之理由、裨益**

#### **一是進一步完善南路網佈局，鞏固蘇南路網運營商領先地位**

蘇錫常南部高速位於城市中心城區南側，與滬寧高速共同構成了蘇錫常中心城區間的一南一北兩條城際交通軸線，對提升區域通行能力起到重要作用。收購蘇錫常南部高速進一步完善本公司在蘇南路網的佈局，擴大本公司運營公路規模與範圍，增加優質資產儲備、提升可持續發展能力。

本公司作為蘇南地區的路網運營商，具有成熟的運營管理經驗，蘇錫常南部高速公司自2021年起已將其擁有的蘇錫常南部高速及其附屬設施委託本公司經營和管理。收購蘇錫常南部高速公司股權後，目標公司的資產和本公司現有資產的高融合度有利於更快產生協同效應，進一步發揮規模效應，不僅能夠幫助本公司擴大業務覆蓋範圍，優化路橋資源配置，實現路網統籌運營管理，更能進一步利用上市公司地位降低融資成本、提高盈利水準，有效提升滬寧走廊通行能力和全省路網一體化運營效益，鞏固本公司在蘇南區域路網運營商的優勢地位。

## **二是把握客車流量快速增長趨勢，分享長三角一體化深化發展帶來的交通需求增長紅利**

目前，蘇南地區橫向通道在無錫境內主要有本公司參股的沿江高速、本公司的滬寧高速及擬收購的蘇錫常南部高速3條高速。2017年至今，除2020-2022年疫情年份外，蘇南橫向通道流量均保持增長，其中滬寧高速、沿江高速平均增長率分別為4.1%、5.5%。蘇錫常南部高速開通時間至今較短，其車流量處於快速增長期。

隨著經濟的不斷發展，全國及江蘇機動車保有量快速增長，有力支撐了高速公路流量的增長。從江蘇省及全國各地高速公路車型的發展經驗看，客車的增長速度普遍高於貨車，導致路網中客車比例不斷增加。此外，近年來蘇南地區地方城市道路擁堵日益加劇，高速公路也成為區域通勤交通的選擇之一，短距離出行的小客車顯著增加。因此估計未來客車增長快過貨車，導致客車比例將會持續提升；因小客車進一步普及以及城際鐵路建設等因素，小客車佔所有客車車型的比例也會同步提升。蘇錫常南部高速以承擔客運功能為主，



隨著蘇南地區發展及長三角地區一體化深化發展，正切合地區發展需求。

本次收購可以有效地改善滬寧高速無錫段運營速度，提升流量增長，有利於本公司持續分享蘇南發展的橫向通道流量增長及至長三角地區一體化深化發展帶來的交通需求增長紅利。

**三是減輕路網分流影響，承接蘇南路網集中改擴建時期流量溢出的機遇。**

蘇錫常南部高速與滬寧高速常州段、無錫段基本平行，是蘇南地區高速公路網規劃中四條橫向貫通性道路之一，開通後在通道內流量分擔比例已超過10%。對其週邊道路的分流作用較為顯著。隨著未來區域流量持續增長，蘇錫常南部高速承接滬寧高速等週邊高速公路溢出流量的比例將會進一步提升。

在未來8年間，蘇錫常南部高速週邊公路路網集中改擴建。沿江高速擴建主體工程將於2024年全面開工，2024年—2027年改擴建期間，預計部分貨車將分流至滬寧高速等其他高速公路，該區域路網中蘇錫常南部高速具備較大富餘能力承接路網分流客車。如滬寧高速改擴建工程落實進行，蘇錫常南部高速將承接2027-2031年間滬寧高速組織改擴建工程溢出車流量，減少滬寧高速改擴建工程對本公司當期營業收入的影響。

本次收購不僅可以消除蘇錫常南部高速在蘇南無錫區域對滬寧高速等本公司控股或參股道路產生的分流影響，還讓本公司做好承接蘇南路網集中改擴建時期流量溢出的機遇準備。

### 交易對本公司的財務影響

收購完成後，蘇錫常南部高速公司將成為本公司的非全資附屬公司，其資產及負債將併入公司賬目。

蘇錫常南部高速開通以來，其車流量處於快速增長期。根據截至2023年10月31日止10個月經審計的財務報表，2023年1-10月營業虧損約為人民幣1.70億元，相比2022年同期虧損2.49億已經有所收窄；營業收入(人民幣4.98億元)已經可抵銷營業成本(人民幣4.44億元)；隨著收費公路的運營，建設貸款等融資還款期已開始，財務費用人民幣2.241億元已較2022年同期減少人民幣0.27億元，預計此次收購可在短期內獲取收益和在未來成為本公司的利潤新增長點。

## 六. 交割後的持續關連交易

完成目標股權的交割後，蘇錫常南部高速公司將成為本公司的附屬公司，就蘇錫常南部高速公司委託本公司日常經營管理其事務(不含服務區及加油站業務)及委託本公司全資子公司長江商能公司就服務區委託管理事項，及將服務區加油站出租給本公司經營等交易，將不再構成本公司的持續關連交易。然而，蘇錫常南部高速公司在日常業務中與江蘇交控以及其聯繫人的交易將構成本公司的日常關聯交易／持續關連交易。現根據香港上市規則14A.60條披露於交割後將變成本公司持續關連交易的交易披露如下：

## 須披露的持續關連交易

### (1) 存款於財務公司

於《股權轉讓協議》日(即2024年1月26日)，蘇錫常南部高速公司在江蘇交通控股集團財務有限公司(「**財務公司**」)的存款金額為人民幣125,942,056.67元。自交割日起，蘇錫常南部高速公司將納入本公司與財務公司當時有效的《金融服務協議》項下的本集團存款額度統一管理。

### (2) 江蘇高速公路聯網營運管理有限公司

2023年1月9日，蘇錫常南部高速公司就路網管理服務與江蘇高速公路聯網營運管理有限公司(以下簡稱「**聯網公司**」)簽署協議，其與聯網公司進行的持續關連交易的協議期限及協議最高金額如下：

貨幣：人民幣

項目	履約期限	2024年 擬發生額	2025年 擬發生額	合計	2023年 已發生額
路網管理 服務	2023年1月1日至 2025年12月31日	8,500,000	9,300,000	17,800,000	2,006,013
總計		<u>8,500,000</u>	<u>9,300,000</u>	<u>17,800,000</u>	<u>2,006,013</u>

聯網公司的定價是每年通過路網管委會會議由所有路網成員單位共同確定，以通行費收入為基數，現金收入按不超過0.2%、非現金收入按不超過1.5%的標準向路網各成員單位收取路網管理費。收費標準低於《江蘇省物價局關於高速公路聯網服務費標準的批覆》（蘇價服[2008]204號）中批覆的價格（現金收入按不超過0.2%、非現金收入按不超過2%）。

協議的費用將在接受相關服務後，蘇錫常南部高速公司按月以自有資金或符合資金用途的融資款項自行支付。

### **(3) 江蘇通行寶智慧交通科技股份有限公司**

蘇錫常南部高速公司就SD-WAN網絡運維、雲調度技術服務及路網技術服務與江蘇通行寶智慧交通科技股份有限公司（以下簡稱「通行寶公司」）分別於2021年12月13日，2023年5月24日及2023年1月13日簽署協議。

蘇錫常南部高速公司與通行寶公司進行的持續關連交易的協議期限及協議最高金額如下：

貨幣：人民幣

項目	履約期限	2025年 擬發生額	2024年 擬發生額	2023年 已發生額	2022年 已發生額
SD-WAN網絡運維 (包括移動支付、車牌上雲、技術服務)	2021年12月13日 至2024年 12月31日	不適用	433,096	512,596	820,562
雲調度技術服務	2023年5月1日至 2024年4月30日	不適用	106,073.33	212,146.66	不適用
路網技術服務 (包括ETC與移動支付技術服務，清排障 移動支付技術服務)	2023年1月1日至 2025年12月31日	5,600,000	5,000,000	4,400,000	不適用
<b>總計</b>		<b>5,600,000</b>	<b>5,539,169.33</b>	<b>5,124,742.66</b>	<b>820,562</b>

就雲調度技術服務、SD-WAN網絡運維、移動支付、車牌上雲、技術服務等費用，蘇錫常南部高速公司委聘具中華人民共和國建設部發佈的《工程造價諮詢單位管理辦法》資質的獨立第三方造價諮詢單位單價審核並報告審核結果。通行寶公司項目的合同價格是其根據蘇錫常南部高速公司要求的服務報價或由蘇錫常南部高速公司委聘的造價諮詢單位審定的價格較低者。協定最高金額分別根據上一年的使用情況和協定期預期使用情況估算。上述各項服務的定價方式和依據確保了該項交易定價的公允性。

上述移動支付、車牌上雲的服務費已由蘇錫常南部高速公司以自有資金或符合資金用途的融資款項於2021年12月自行一次性支付。至於雲調度技術服務、SD-WAN網絡運維、技術服務由目標公司每半年在接受相關服務後，以自有資金或符合資金用途的融資款項自行支付。

與ETC與移動支付技術服務有關的路網技術服務費是由江蘇省高速公路聯網的高速公路成員單位代表組成的江蘇省高速公路聯網營運管理委員會批准通行寶公司按照非現金車輛通行費電子收費額的0.35%收取的，該收費標準是委員會在考慮通行寶公司作為服務供應商的成本和費用後，與通行寶公司公平磋商後設定。該價格低於江蘇省物價局訂立的2%的收費上限；協議最高金額基於預期交通量以及不斷增長的貨車使用趨勢估算。有關費用在目標公司每月接受有關服務後，以自有資金或符合資金用途的融資款項自行撥付。

與清排障移動支付技術服務有關的路網技術服務費是按年度清障費(即實際路面發生故障或交通意外而需要安排清理路面所產生的費用)的0.35%收取。協議最高金額是蘇錫常南部高速公司根據近幾年清排障技術服務費的發生額，結合車流量情況進行測算的結果。有關費用在目標公司每月接受有關服務後，以自有資金或符合資金用途的融資款項自行撥付。

## 協議期限超過3年的持續關連交易

### (4) 江蘇現代路橋有限責任公司

2021年4月23日，蘇錫常南部高速公司就太湖隧道、邀賢山隧道工程路面建養一體化項目CX-23標段養護與江蘇現代路橋有限責任公司(以下簡稱「現代路橋公司」)簽署協議，該協議的總額為人民幣39,845,585.98元。

蘇錫常南部高速公司與現代路橋公司進行的持續關連交易的協議期限及協議最高金額如下：

貨幣：人民幣

項目	太湖隧道、 邀賢山隧道工程路面建養 一體化項目CX-23標段養護 (以下簡稱「路面養護協議」)
2021年已發生額	1,962,179.94
2022年已發生額	1,962,179.94
2023年已發生額	1,962,179.94
2024年擬發生額	3,931,763.905
2025年擬發生額	4,304,023.48
2026年擬發生額	4,304,023.48
2027年擬發生額	4,676,283.055
2028年擬發生額	4,676,283.055
2029年擬發生額	5,048,542.63
2030年擬發生額	5,420,802.205
<b>總計</b>	<b>38,248,261.63</b>

根據路面養護協議，現代路橋公司負責就CX-23標段範圍內的隧道路面及吳楊路支綫上跨和路馬公路支綫路面施工完成後的養護。有關施工於2021年11月完成，根據路面養護協議，現代路橋公司就新建項目與交工驗收日後十年提供養護服務，有關養護階段的合同總額為人民幣39,845,585.98元。

現代路橋公司通過由交通建設局負責招標成功取得路面養護協議。協議最高金額基於道路狀況所需的預期服務量估算。協議的費用在每季度接受有關服務後，蘇錫常南部高速公司以自有資金或符合資金用途的融資款項自行撥付。

由於路面養護協議的期限超過三年，根據上海上市規則，本公司後續將每三年將此議案提請董事會審議。

### 完全豁免關連交易

此外，蘇錫常南部高速公司亦與江蘇交控以下的聯繫人進行持續關連交易，該等交易完全豁免遵守關連交易要求：

#### (5) 江蘇快鹿汽車運輸股份有限公司

2023年5月1日，本公司就由江蘇快鹿汽車運輸股份有限公司(以下簡稱「快鹿公司」)為蘇錫常南部高速公司提供通勤班車服務，與快鹿公司簽署協議。

蘇錫常南部高速公司與快鹿公司進行的持續關連交易的協議期限及協議最高金額如下：

貨幣：人民幣

項目	履約期限	2024年 擬發生額	2023年 已發生額
通勤班車服務	2023年5月1日至 2024年4月30日	1,046,580	2,093,000
<b>總計</b>		<b><u>1,046,580</u></b>	<b><u>2,093,000</u></b>

通勤班車服務費用是通過詢價比價的方式定價的。協議的費用在接受有關服務後，蘇錫常南部高速公司每季度以自有資金或符合資金用途的融資款項自行撥付。



(6) 江蘇交控商業運營管理有限公司

蘇錫常南部高速公司與江蘇交控商業運營管理有限公司(以下簡稱「交控商運公司」)進行的持續關連交易的協議期限及協議最高金額如下：

貨幣：人民幣

項目	履約期限	2024年 擬發生額	2023年 已發生額	2022年 已發生額
車輛的運行管理 外包服務	2023年10月1日至 2024年4月30日	179,500	134,630	不適用
總計		<u>179,500</u>	<u>134,630</u>	不適用

交控商運公司的費用是通過詢價比價的方式確定的，蘇錫常南部高速公司根據相關業務需要，分別向三傢俱有相關資質的公司尋求合作詢價，其中交控商運公司是本公司的關聯方／關連人士，其他兩家公司為獨立第三方。對比三家單位的報價，交控商運公司報價最低，價格是公允且合理的。協議的費用在接受有關服務後，蘇錫常南部高速公司每季度以自有資金或符合資金用途的融資款項自行撥付。

(7) 江蘇交控人力資源發展有限公司

蘇錫常南部高速公司與江蘇交控人力資源發展有限公司(以下簡稱「交控人力資源公司」)進行的持續關連交易的協議期限及協議最高金額如下：

貨幣：人民幣

項目	履約期限	2024年 擬發生額	2023年 已發生額	2022年 已發生額
南部通道管理處 收費業務外包	2021年12月8日至 2024年12月7日	4,849,548.39	3,456,000	3,677,483.83
總計		<u>4,849,548.39</u>	<u>3,456,000</u>	<u>3,677,483.83</u>

交控人力資源公司的費用是通過詢價比價的方式確定的，蘇錫常南部高速公司根據相關業務需要，分別向三傢俱有相關資質的公司尋求合作詢價，其中交控人力資源公司是本公司的關聯方／關連人士，其他兩家公司為獨立第三方。對比三家單位的報價，交控人力資源公司報價最低，價格是公允且合理的。協議的費用在接受有關服務後，蘇錫常南部高速公司每月以自有資金或符合資金用途的融資款項自行撥付。

(8) 江蘇交控數字交通研究院有限公司

蘇錫常南部高速公司與江蘇交控數字交通研究院有限公司(以下簡稱「數研院」)進行的持續關連交易的協議期限及協議最高金額如下：

貨幣：人民幣

項目	履約期限	2024年 擬發生額	2023年 已發生額
「交控雲」平台及雲端 資源技術服務	2023年12月1日至 2024年4月30日	71,893	143,786
<b>總計</b>		<b>71,893</b>	<b>143,786</b>

數研院的協議是通過標前審計的方式定價的，即均委託具備造價資質的獨立第三方審價單位進行控制價編製。第三方在審核過程中以國家法律、法規以及預算定額等為依據，並結合實際情況進行審閱、覆核並進行市場詢價，確保了該項關聯交易定價的公允性。協議的費用在接受有關服務後，蘇錫常南部高速公司分3期以自有資金或符合資金用途的融資款項自行撥付。

(9) 南京感動科技有限公司

蘇錫常南部高速公司與南京感動科技有限公司(以下簡稱「感動科技公司」)進行的持續關連交易的協議期限及協議最高金額如下：

貨幣：人民幣

項目	履約期限	2025年 擬發生額	2024年 擬發生額	2023年 已發生額	2022年 已發生額
FT2.0賦能平台 服務	2024年1月1日 至2025年 4月30日	20,000	60,000	不適用	不適用
雲值機系統及 三項業務上 雲系統部署 與服務	2022年1月1日 至2024年 12月31日	不適用	463,333	463,333	463,332
總計		<u>20,000</u>	<u>523,333</u>	<u>463,333</u>	<u>463,333</u>

就以上服務費用，蘇錫常南部高速公司委聘具有中華人民共和國建設部發佈的《工程造價諮詢單位管理辦法》資質的獨立第三方造價諮詢單位根據造價諮詢單位資料庫類似服務合同單價審核並報告審核結果。感動科技公司項目的合同價格將是其根據蘇錫常南部高速公司要求的服務報價或由蘇錫常南部高速公司委聘的造價諮詢單位審定的價格較低者。協議最高金額分別根據上一年的使用情況和協議期預期使用情況估算。雲值機系統及三項業務上雲系統部署與服務協議的費用在每季、FT2.0賦能平台服務在每半年接受有關服務後，蘇錫常南部高速公司以自有資金或符合資金用途的融資款項自行撥付。

自交割日起，蘇錫常南部高速公司將按本公司與上述公司當時有效的服務協議條款繼續進行相關持續關連交易。

### **持續關聯交易的交易方資料**

須符合公告規定的可能持續關連交易的交易方資料：

快鹿公司主營業務為公路運輸。股東是本公司(32.1575%)、江蘇交控(18.1455%) (最終實益擁有人為江蘇省人民政府國有資產監督管理委員會)、江蘇南京長途汽車客運集團有限責任公司(13.6364%)<sup>1</sup>、蘇汽集團有限公司(10.6061%)<sup>2</sup>、無錫客運集團有限公司(10.6061%)<sup>3</sup>、常州公路運輸集團有限公司(7.5757%)<sup>4</sup>、江蘇省鎮江江天汽運集團有限責任公司(7.2727%)<sup>5</sup>。

通行寶公司主營業務為1.以ETC為載體的智慧交通電子收費業務，包括ETC發行與銷售、電子收費服務業務等。2.以雲技術為平台的智慧交通運營管理系統業務，主要包括智慧交通運營管理的系統軟件開發、綜合解決方案和系統技術服務。3.以「ETC+」為內核開展生態場景搭建，融合車輛停車、加油、保險、路域經濟、養車用車等車生活，開展ETC生態圈業務。股東為江蘇交通控股有限公司(49.35%)，江蘇高速公路聯網營運管理有限公司(21.15%)<sup>6</sup>，上海聯銀創業投資有限公司(4.23%)<sup>7</sup>，台州尚頡頡豐股權投資合夥企業(有限合夥)(3.53%)<sup>8</sup>，南通交通產業集團有限公司(2.82%)<sup>9</sup>，騰訊雲計算(北京)有限責任公司(2.21%)<sup>10</sup>，深圳高燈計算機科技有限公司(1.97%)<sup>11</sup>

現代路橋公司主營業務為橋樑工程、公路工程、隧道工程、鐵路工程、市政工程、綠化工程、園林景觀工程、交通工程、建築工程的設計、施工、養護及技術服務；檢測服務；工程監理；新材料、公路養護設備的銷售及技術研發；建築材料的研發及銷售；普通貨物倉儲服務；工程機械設備的租賃、銷售及技術服務；設計、製作、代理、發佈國內各類廣告；廣告工程施工；信息技術開發與服務等。股東是江蘇交通控股有限公司(25%)，江蘇寧滬高速公路股份有限公司(15%)，江蘇沿江高速公路有限公司(15%)<sup>12</sup>，江蘇廣靖錫澄高速公路有限責任公司(7.5%)<sup>13</sup>，江蘇蘇通大橋有限責任公司(7.5%)<sup>14</sup>，江蘇揚子大橋股份有限公司(7.5%)，江蘇潤揚大橋發展有限責任公司(7.5%)<sup>6</sup>，江蘇泰州大橋有限公司(7.5%)<sup>15</sup>，江蘇寧杭高速公路有限公司(7.5%)<sup>16</sup>。

江蘇高速公路聯網營運管理有限公司的主營業務為江蘇高速公路聯網營運管理與技術研究及服務，通信、監控、收費及相關系統的維護及技術諮詢，江蘇省聯網高速公路通行費審核結算、電子收費服務，江蘇省聯網高速公路公共信息的收集和發佈工作，江蘇省高速公路收費系統使用的電子標籤及IC卡銷售。擁有大於其5%股權的股東是江蘇交通控股有限公司(23.9404%)，江蘇沿江高速公路有限公司(7.2438%)<sup>12</sup>，江蘇廣靖錫澄高速公路有限責任公司(7.2438%)<sup>13</sup>，江蘇寧滬高速公路股份有限公司(7.2438%)。

註：

1. 最終實益擁有人是南京市國有資產管理委員會(35.00%)，田吉人(10.7%)，張來順(3.5%)，上海錦江在綫網絡服務股份有限公司(27%，上市公司：600650.SH)。據公開的信息，沒有其他人擁有超過3%權益。
2. 最終實益擁有人是：蘇汽集團有限公司工會委員會(78.89%)，蘇州市國資委(21.11%)。
3. 最終實益擁有人是：無錫市人民政府(95%)，無錫廣播電視集團(5%)。

4. 最終實益擁有人是：常州市人民政府(25.98%)，蘇汽集團有限公司工會委員會(18%)，蘇州市國資委(4.8%)，沒有其他人擁有超過5%權益。
5. 最終實益擁有人是：葉鳴(30.4835%)，陳洪傑(7.0409%)，景彬(6.8033%)，曹如明(6.8033%)，吳志秀(6.8033%)，葛亞芳(6.8033%)，沒有其他人擁有超過5%權益。
6. 最終實益擁有人：江蘇交通控股有限公司。
7. 最終實益擁有人：中國銀聯股份有限公司(超過85名股東，包括各持約3.017%權益的中國印鈔造幣總公司，中國建設銀行股份有限公司，中國工商銀行股份有限公司，交通銀行股份有限公司及中國銀行股份有限公司(除中國印鈔造幣總公司外，均為香港和上海的上市公司)；根據公開的信息，沒有其他人擁有超過3%權益)。
8. 執行事務合夥人上海尚頌投資管理合夥企業(有限合夥)。
9. 最終實益擁有人南通市人民政府國有資產監督管理委員會。
10. 最終實益擁有人包括：馬化騰(60%)，許晨曄(35%)，盧山(5%)。
11. 最終實益擁有人包括：馬化騰(10.8%)，金超(7.9322%)，張民遐(7.9322%)，安徽新華傳媒股份有限公司(6.33%，上市公司)，莫曉盛(4.7593%)，張志東(4.4%)，根據公開的信息，沒有其他人擁有超過4%權益。
12. 最終實益擁有人包括：江蘇交通控股有限公司(55.46%)，江蘇廣靖錫澄高速公路有限責任公司<sup>13</sup>，蘇州沿江高速公路有限公司(8.91%)(其最終實益擁有人包括常熟市國有資產監督管理辦公室(36.66%)，蘇州市人民政府國有資產監督管理委員會(24.71%)，張家港市公有資產管理委員會(17.90%)，國壽東吳(蘇州)城市產業投資企業(有限合夥)執行事務合夥人東吳創業投資有限公司(1.45%)及太倉市政府國有資產監督管理辦公室(19.35%))，張家港市公有資產管理委員會(6.25%)，蘇州太倉港疏港高速公路有限公司(2.48%)(其最終實益擁有人包括太倉市政府國有資產監督管理辦公室(38.87%)，蘇州市人民政府國有資產監督管理委員會(33.33%)，崑山市政府國有資產監督管理辦公室(5.54%)，江蘇交通控股有限公司(4.51%)及連雲港市人民政府國有資產監督管理委員會(4.12%))及常州市人民政府國有資產監督管理委員會(1.58%)，根據公開的信息，沒有其他人擁有超過1%權益。

13. 本公司85%附屬公司，其餘15%的最終實益擁有人是招商局公路網絡科技控股股份有限公司(深圳證券交易所證券代碼：001965)。
14. 最終實益擁有人是：江蘇交通控股有限公司(46.54%)，如東縣投資管理辦公室(8.31%)，南通市人民政府國有資產監督管理委員會(20.09%)，蘇州市國有資產管理委員會(15.1%)，根據公開的信息，沒有其他人擁有超過3%權益。
15. 最終實益擁有人：江蘇交通控股有限公司(75.93%)，泰州市人民政府(13.02%)，根據公開的信息，沒有其他人擁有超過3%權益。
16. 最終實益擁有人是江蘇省國有資產監督管理委員會(79.99%)，南京市國有資產管理委員會(10%)，常州市人民政府國有資產監督管理委員會(7.82%)及無錫市人民政府國有資產監督管理委員會(2.19%)。

## 七. 上市規則之涵義

### 上海上市規則

#### **收購蘇錫常南部高速公司65%股權**

根據《上海證券交易所股票上市規則》(以下簡稱「《上海上市規則》」)第6.3.3條的規定，本次交易對手方本公司控股股東江蘇交控為本公司關聯法人，本次交易構成關聯交易；並根據上海上市規則第6.3.7及6.3.9條的要求，本次交易金額佔本公司最近一期經審計淨資產絕對值的比例高於5%，因此本次交易需提交股東大會審議，且關聯股東江蘇交控需迴避表決。

關聯方交易不構成《上市公司重大資產重組管理辦法》規定的重大資產重組，亦不涉及債權債務轉移。



## **江蘇交控貸款及江蘇交控擔保**

江蘇交控向蘇錫常南部高速公司提供貸款以及擔保將構成本公司的關聯交易。根據上海上市規則第6.3.18條(一)、(二)的規定，江蘇交控提供的貸款利率水平不高於貸款市場報價利率，且上市公司無需提供擔保，可以免於按照關聯交易的方式審議和披露。江蘇交控提供的擔保，本公司無需支付對價，屬於不附任何義務的交易，亦可免於按照關聯交易的方式審議和披露。

## **交割後的日常關聯交易**

上述第1至9項有關交易的交易對方與本公司同受江蘇交控控制，根據上海上市規則構成關聯交易，有關費用總額佔本公司最近一期經審計淨資產絕對值的比例少於0.5%，有關關聯交易無需披露。

## **香港上市規則**

### **收購蘇錫常南部高速公司65%股權**

江蘇交控為本公司的控股股東，根據香港上市規則第14A.07(1)條，江蘇交控是本公司的關連人士。《股權轉讓協議》項下本公司向江蘇交控協議收購其持有的蘇錫常南部高速公司65%股權構成本公司的關連交易。按香港上市規則第14.07條所計算之最高適用百分比率高於5%但低於25%，本次收購蘇錫常南部高速公司65%股權交易亦為本公司須予披露的交易。本次收購需遵守香港上市規則第14.33、14A.35、14A.36及14A.46條下之公告、通函及獨立股東批准之規定。

## 江蘇交控貸款及江蘇交控擔保

鑑於貸款及擔保均在股權轉讓協議前提供，且貸款性質並非循環貸款，無需支付擔保費，不構成持續關連交易，江蘇交控提供的貸款及江蘇交控擔保按一般商務條款或更佳條款進行且蘇錫常南部高速公司沒有為該貸款及擔保提供任何抵押品，根據香港上市規則第14A.90條可獲得全面豁免公告、通函及獨立股東批准之規定。

## 交割後的持續關連交易

鑑於上述1-9項交割後的持續交易的對手方均為江蘇交控的附屬公司或由江蘇交控直接或間接持有30%或以上股權的公司，按香港上市規則第14A.07(4)條及第14A.13(1)條或第14A.13(3)條是本公司的關連人士，有關交易構成本公司持續關連交易。

考慮到上述1-4項持續關連交易交割後的預計總額(與其他與本集團類似性質和類別的持續關連交易累計)按香港上市規則第14.07條所計算的收益比率高於0.1%但低於5%，相關交易是在目標公司日常業務中按照一般商務條款進行，故根據香港上市規則第14A.76(2)(a)條只須符合公告規定，但無須在股東大會上獲得獨立股東批准。上述1-4項持續關連交易亦須符合香港上市規則第14A.55至14A.59條年度審閱的規定。

考慮到上述5至9項的持續關連交易交割後的預計總額(與其他與本集團類似性質和類別的持續關連交易累計)按香港上市規則第14.07條所計算的所有百分比率均低於0.1%，相關交易是在目標公司日常業務中按照一般商務條款進行，應可以根據香港上市規則第14A.76(1)(a)條獲得全面豁免持續關連交易披露和獨立股東批准要求。

本公司(經獨立董事委員會批准，其成員為本公司所有獨立非執行董事)已委任新百利融資有限公司為獨立財務顧問，就收購事項向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。預期一份載有(其中包括)收購事項詳情及香港上市規則規定的其他資料的通函將於本公告刊發後15個營業日內(2024年2月21日或之前)寄發予H股股東。

預計股權轉讓協議項下擬進行的交易將在2024年4月18日召開的本公司股東大會上由股東審議(江蘇交控及其聯繫人將迴避表決)。

## 八. 對該交易已執行和將執行的審查程序

本次關聯交易議案(包括收購事項、江蘇交控貸款及江蘇交控擔保、交割後的持續關連交易)和與無錫交通簽訂意向書已經公司第十屆董事會第二十四次會議審議通過，關聯/關連董事徐海北先生、王穎健先生(均為江蘇交控的員工)迴避了表決。

本次收購事項需提交股東大會審議且江蘇交控及其聯繫人需迴避表決。

本公司5位獨立董事發表了事前認可意見，同意將本次關聯交易議案提交第十屆董事會第二十四次會議審議：

本公司基於戰略發展規劃要求，不斷提升本公司綜合盈利能力及核心競爭力，有利於本公司的長遠發展，符合本公司整體利益。該項交易條款屬一般的商業條款，交易價格公允合理，對本公司並無負面影響，不存在損害本公司及全體股東，特別是中小股東利益的情形。

在董事會審議收購事項時發表獨立意見如下：

1.本次交易已由本公司聘請的符合《證券法》要求的評估機構對交易標的進行評估，該評估機構具有充分的獨立性；2.本次交易以收益法作為本次評估結果，該評估方法與目標公司所處行業特性相適應，符合相關法律法規的要求。評估的假設前提合理、評估方法的選取得當、評估參數選取合理；3.本次交易價格以符合《證券法》要求的資產評估機構的評估結果為基礎確定，交易定價客觀公正，交易行為公允，符合本公司和股東的利益，不存在損害非關聯股東特別是中小股東利益的情形；4.本次關聯交易的內容、決策程序合法合規，符合《公司法》、《證券法》和《上海證券交易所股票上市規則》等有關法律、法規和《公司章程》的規定。本公司董事會在對本次關聯交易進行表決時，關聯董事迴避表決，其他非關聯董事參與表決同意本次關聯交易的議案，表決程序符合有關法律法規的規定。

本公司審計委員會對本次關聯交易議案發表書面審核意見如下：

本次收購事項履行了必要的審計、評估及其他程序，交易價格基於評估結果協商確定，定價客觀、公允、合理，不涉及損害股東利益的情形。我們同意將上述關聯交易議案提交公司第十屆董事會第二十四次會議審議。本次交易尚須獲得股東大會的批准，與該關聯交易有關的關聯方江蘇交控將放棄行使在股東大會上對該議案的投票權。

江蘇交控貸款及江蘇交控擔保、交割後的日常關聯交易屬於本公司日常業務合同範疇，合同定價均按照市場公允價格，不會損害公司利益，也不存在對集團內部關聯方進行利益輸送的情形；同時，相關業務可以發揮集團內部關聯／關連公司的協同效應，進一步節約本公司的管理成本、提升管理效率，保證主營業務的有效運營。本公司的收入、利潤對該類關聯交易並不存在依賴性，也不存在影響上市公司獨立性的情形，對本公司並無負面影響。

考慮到上述因素，本公司董事(包括獨立非執行董事)相信：

1. 收購事項交易條款(包括轉讓對價)公平合理、且符合本公司及股東整體利益。本次交易標的均經具備從業資格的獨立評估機構進行評估，評估方法、評估假設等重要評估參數合理。交易未損害本公司及全體股東、特別是中小股東的利益。
2. 江蘇交控貸款及江蘇交控擔保、交割後的日常關聯交易／持續關連交易屬於本公司日常業務合同範疇，合同定價均按照市場公允價格，不會損害公司利益，也不存在對集團內部關聯／關連人士進行利益輸送的情形；同時，相關業務可以發揮集團內部關聯／關連公司的協同效應，進一步節約本公司的管理成本、提升管理效率，保證主營業務的有效運營。本公司的收入、利潤對該類關聯／關連交易並不存在依賴性，也不存在影響上市公司獨立性的情形，對本公司並無負面影響。

因此，本公司董事會(包括獨立非執行董事)認為，有關交易乃是在本公司日常業務中進行，屬一般的商業條款，交易條款公平合理，且符合本公司及其股東的整體利益。

完成本次收購前必須先達成若干先決條件，因此本次收購可能會進行或可能不會繼續進行。本公司或董事在本公告作出或提出的一切估算、推測、目標、預測及其他前瞻性聲明均建基於一些假設。該些聲明就其性質而言存在風險和不確定性，故不能用作對於未來業績及發展的保證。有見及此，本公司的股東們及潛在投資者在買賣本公司的證券時應審慎而行。

備查文件：

1. 蘇錫常南部高速公司經會計師事務所審計的最近一年又一期財務會計報告

承董事會命  
姚永嘉  
執行董事及公司秘書

中國·南京，2024年1月29日

於本公告日期，本公司董事為：

陳雲江、徐海北、王穎健、汪鋒、姚永嘉、吳新華、李曉艷、馬忠禮、周曙東\*、劉曉星\*、虞明遠\*、徐光華\*、葛揚\*

\* 獨立非執行董事