

本资产评估报告依据中国资产评估准则编制

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

世联资产评报字 SH0DXJJ[2026]0151ZQAC

(共一册，第一册)

深圳市世联资产房地产土地评估有限公司

2026年3月30日

目录

声明	1
摘要	2
正文	4
一、委托人、产权持有人和资产评估委托合同约定的其他资产评估报告使用人	4
二、评估目的	7
三、评估对象和评估范围	7
四、价值类型	13
五、评估基准日	13
六、相关依据	14
七、评估方法	17
八、评估程序实施过程和情况	20
九、评估假设	22
十、评估结论	23
十一、特别事项说明	23
十二、资产评估报告使用限制说明	26
十三、资产评估报告日	27
十四、签名盖章	27
资产评估报告附件	27

声明

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

摘要

世联资产评报字 SH0DXJJ[2026]0151ZQAC

华泰证券(上海)资产管理有限公司：

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

委托人：华泰证券(上海)资产管理有限公司

产权持有人：江苏沪苏浙高速公路有限公司

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

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

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

资产组账面价值已经毕马威华振会计师事务所(特殊普通合伙)上海分所审计并出具了“毕马威华振沪审字第 2600762 号”《审计报告》。

评估基准日：2025 年 12 月 31 日

价值类型：市场价值

评估方法：收益法

评估结论：本次评估采用收益法评估结果作为本次评估结论，评估结论如下：

江苏沪苏浙高速公路有限公司持有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组于评估基准日资产账面价值为 153,767.04 万元，评估价值为 241,585.98 万元（大写贰拾肆亿壹仟伍佰捌拾伍万玖仟捌佰元整），增值额为 87,818.94 万元，增值率为 57.11%。

资产评估结果汇总表（收益法）

金额单位：人民币万元

项目		账面价值	评估价值	增减值	增值率
		A	B	C=B-A	D=C/A×100
固定资产	1	10,609.22			
沪苏浙高速公路收费经营权	2	143,157.81			
资产组合计	3	153,767.04	241,585.98	87,818.94	57.11%

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

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

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

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

正文

世联资产评报字 SH0DXJJ[2026]0151ZQAC

华泰证券(上海)资产管理有限公司:

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

一、 委托人、产权持有人和资产评估委托合同约定的其他资产评估报告使用人

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

(一) 委托人概况

公司名称:华泰证券(上海)资产管理有限公司

统一社会信用代码:91310000312590222J

公司性质:有限责任公司(非自然人投资或控股的法人独资)

法定代表人:崔春

注册资本:260000万人民币

成立日期:2014年10月16日

经营期限:2014年10月16日至无固定期限

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

(二) 产权持有人概况

1. 注册登记情况

公司名称:江苏沪苏浙高速公路有限公司

统一社会信用代码：91320509767362592K

公司性质：有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）

注册地址：吴江区黎里镇浦北工业开发区

法定代表人：陈宇峰

注册资本：95900 万人民币

成立日期：2004 年 11 月 03 日

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

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

2. 公司股东及持股比例、股权变更情况

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

截至评估基准日，江苏沪苏浙高速公路有限公司股东、出资额及持股比例如下：

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

3.经营财务状况

(1) 江苏沪苏浙高速公路有限公司近三年财务状况及经营成果如下：

财务状况及经营成果

金额单位：人民币万元

项目	2023年12月31日	2024年12月31日	2025年12月31日
资产总额	217,508.72	191,561.02	173,592.48
负债总额	203,453.10	193,717.90	187,439.46
所有者权益	14,055.62	-2,156.88	-13,846.99
项目	2023年度	2024年度	2025年度
营业收入	38,898.75	36,942.22	45,062.95
利润总额	-13,817.40	-16,499.85	-11,875.24
净利润	-14,024.96	-16,212.49	-11,698.41

上述 2023 年、2024 年、2025 年财务数据均已经毕马威华振会计师事务所（特殊普通合伙）上海分所审计，并出具“毕马威华振沪审字第 2400713 号”、“毕马威华振沪审字第 2500750 号”、“毕马威华振沪审字第 2600762 号”审计报告。

(2) 企业适用主要税项

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

4. 委托人和产权持有人之间的关系

委托人华泰证券(上海)资产管理有限公司因华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金年报需对江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组市场价值进行评估。委托人华泰证券(上海)资产管理有限公司为江苏沪苏浙高速公路有限公司的 100% 持股股东。

(三) 资产评估委托合同约定的其他资产评估报告使用人

资产评估委托合同未约定其他资产评估报告使用人。

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

二、 评估目的

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

三、 评估对象和评估范围

(一) 评估对象

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

组市场价值。

(二) 评估范围

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

纳入评估范围的资产组账面价值如下：

金额单位：人民币元

序号	科目名称	账面价值
1	固定资产	106,092,246.28
2	沪苏浙高速公路收费经营权	1,431,578,138.05
3	资产组	1,537,670,384.33

产权持有人已承诺本次委托评估对象和评估范围与经济行为所涉及的评估对象和评估范围一致。资产组账面价值已经毕马威华振会计师事务所（特殊普通合伙）上海分所审计并出具了“毕马威华振沪审字第 2600762 号”《审计报告》。

(三) 基础设施项目概况

基础设施项目概况如下：

资产名称	沪苏浙高速公路江苏段
所在地	江苏省苏州吴江市南部
资产范围（线性工程填写起止地点；非线性工程填写项目四至）	起于：苏沪两省市交界处，与上海市的沪青平高速公路相接 止于：吴江市震泽镇八都北的苏浙两省交界处，与浙江省申苏浙皖高速公路相接
建设内容和规模	沪苏浙高速公路江苏段： 高速公路49.947公里，服务区1处，主线收费站2处，匝道收费站6处；工程设置特大桥、大桥19座，中、小桥28座，互通式立交7处，分离式立交5处，通道40道，涵洞91道
技术标准	全线采用双向六车道高速公路标准，路基宽度35.0米，计算行车速度120km/h
开竣工时间	沪苏浙高速公路江苏段： 开工时间：2005年7月 通车时间：2008年1月 竣工验收鉴定时间：2011年1月
决算总投资	沪苏浙高速公路江苏段：379035万元
运营起始时间	2008年1月
项目权属起止时间及剩余年限（剩余年限为权属到期年限与基准年限之差）	收费起始时间：2008年1月12日 收费停止时间：2033年1月11日 剩余年限：7.03年

(四) 表外资产

产权持有人未申报表外资产。

(五) 关于引用其他机构出具报告结论

本次评估审阅了江苏纬信工程咨询有限公司出具的《2026年沪苏浙高速公路江苏段交通流量与通行费现金流收入预测分析报告》，在分析其对沪苏浙高速公路江苏段通行费收入合理性的基础上，采纳并引用了上述机构对沪苏浙高速公路江苏段通行费收入的预测。现对报告中主要预测参数及合理性分析摘录如下：

1. 交通量预测结果

(1) 预测结果

沪苏浙高速公路江苏段交通量预测结果 (辆/日)

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 (1.1-1.11)
增长率	-	6.76%	5.92%	4.63%	2.16%	2.93%	2.00%	-
客 1	47621	50979	54409	57244	58423	60310	61625	1880
客 2	123	132	141	148	152	156	160	5
客 3	352	377	402	423	432	446	455	14
客 4	674	722	771	811	827	854	873	27
货 1	2741	2908	3025	3122	3198	3268	3318	101
货 2	4314	4576	4760	4913	5032	5143	5222	159
货 3	2092	2219	2308	2383	2440	2494	2532	77
货 4	1542	1636	1701	1756	1799	1838	1867	57
货 5	1243	1319	1372	1416	1450	1482	1505	46
货 6	8861	9400	9777	10093	10336	10564	10726	327
合计	69563	74268	78666	82309	84089	86555	88283	2693

(2) 预测结果分析

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

表 1-1 高速公路路段服务水平分级表

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

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

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

2. 沪苏浙高速收费收入测算

(1) 沪苏浙高速原定收费标准

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

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

沪苏浙高速公路江苏段车型划分及收费标准

(2) 《江苏省收费公路车辆通行费标准调整方案》

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

1) 客车

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

联网高速公路（含跨江大桥连接线）客车通行费收费标准

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

2) 货车

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

联网高速公路（含跨江大桥连接线）货车通行费收费标准

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

(3) 其他收费政策

1) 免费车

符合以下情况的车辆免收取通行费。

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

2) 优惠政策

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

(4) 沪苏浙高速现行收费标准

根据以上政策，本高速现行收费标准如下。

沪苏浙高速公路江苏段车型分类及收费标准

车辆类型	MTC 收费标准 (元/车公里)		ETC 收费标准 (元/车公里)	
	客车	货车	客车	货车
一类	0.55	0.45	0.523	0.428
二类	0.825	1.05	0.784	0.998
三类	1.1	1.57	1.045	1.492

四类	1.1	1.90	1.045	1.805
五类	/	1.94	/	1.843
六类	/	2.32	/	2.204

(5) 计算方法

高速通行费收入按照以下公式计算。

$$R_{总} = R_{客} + R_{货}$$

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

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

式中

$R_{总}$ ——通行费总收入；

$R_{客}$ ——客车通行费总收入；

$R_{货}$ ——货车通行费总收入；

T_v ——车型 v 的年平均日收费交通量（绝对数，辆/日）；

Tp_v ——车型 v 的收费标准（元/车公里）；

L ——项目收费里程数（公里）；

d ——实际收费天数（天）；

r ——车辆通行费实收率；

n ——收费车型数。

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

3. 测算结果

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

沪苏浙高速公路未来年收费收入表（单位：万元）

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 (1.1-1.11)
客 1	47621	50979	54409	57244	58423	60310	61625	1880
客 2	123	132	141	148	152	156	160	5
客 3	352	377	402	423	432	446	455	14
客 4	674	722	771	811	827	854	873	27
货 1	2741	2908	3025	3122	3198	3268	3318	101
货 2	4314	4576	4760	4913	5032	5143	5222	159
货 3	2092	2219	2308	2383	2440	2494	2532	77
货 4	1542	1636	1701	1756	1799	1838	1867	57
货 5	1243	1319	1372	1416	1450	1482	1505	46
货 6	8861	9400	9777	10093	10336	10564	10726	327
减免金额	10864	11584	12262	12777	12326	12659	12896	269
实际 收费收入	58700	62683	66403	69532	71763	73898	75387	2423

4. 不确定因素及说明

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

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

四、 价值类型

资产评估价值类型包括市场价值和市场价值以外的价值类型。经资产评估师与委托人充分沟通后，根据本次评估目的、市场条件及评估对象自身条件等因素，最终确定评估对象的价值类型为市场价值。

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

五、 评估基准日

本项目评估基准日为 2025 年 12 月 31 日。

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

六、 相关依据

(一) 行为依据

委托人与评估机构签订的《资产评估业务委托合同》。

(二) 法律法规依据

1. 《中华人民共和国资产评估法》（2016年07月02日，中华人民共和国主席令第46号，中华人民共和国第十二届全国人民代表大会常务委员会第二十一次会议通过）；
2. 《中华人民共和国公司法》（2023年12月29日第十四届全国人民代表大会常务委员会第七次会议第二次修订）；
3. 《资产评估行业财政监督管理办法》（财政部令86号，2019年1月2日中华人民共和国财政部令第97号修改）；
4. 《中华人民共和国民法典》（2020年5月28日，中华人民共和国第十三届全国人民代表大会第三次会议通过）；
5. 《中华人民共和国证券法》（2019年12月28日，中华人民共和国主席令第37号，第十三届全国人民代表大会常务委员会第十五次会议修订）；
6. 《中华人民共和国公路法》（2017年11月4日，中华人民共和国主席令第81号，第十二届全国人民代表大会常务委员会第三十次会议修订）；
7. 《证券投资基金法》（2015年4月24日，中华人民共和国主席令第23号，第十二届全国人民代表大会常务委员会第十四次会议修订）；
8. 《中国证监会、国家发展改革委关于推进基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关工作的通知》（2020年04月24日，证监发〔2020〕40号，中国证券监督管理委员会）；
9. 《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》（2020年08月06日，证监会公告〔2020〕54号，中国证券监督管理委员会）；
10. 《上海证券交易所公开募集基础设施证券投资基金（REITs）业务办法（试行）》；
11. 《上海证券交易所公开募集基础设施证券投资基金（REITs）规则适用指引第1号——审核关注事项（试行）（2023年修订）》；
12. 《国家发展改革委关于进一步做好基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点工作的通知》（发改投资〔2021〕958号）；
13. 《中华人民共和国企业国有资产法》（2008年10月28日，中华人民共和国主席令第5号，第十一届全国人民代表大会常务委员会第五次会议通过）；

14. 《企业国有资产监督管理暂行条例》（中华人民共和国国务院令 第 378 号，根据 2019 年 3 月 2 日《国务院关于修改部分行政法规的决定》第二次修订）；
15. 《企业国有资产评估管理暂行办法》（2005 年 8 月 25 日，国务院国有资产监督管理委员会令 第 12 号，国务院国有资产监督管理委员会第 31 次主任办公会议审议通过）；
16. 《国有资产评估管理办法》（中华人民共和国国务院令 第 91 号，根据 2020 年 11 月 29 日《国务院关于修改和废止部分行政法规的决定》修订）；
17. 《关于加强企业国有资产评估管理工作有关问题的通知》（2006 年 12 月 12 日，国资委产权[2006]274 号，国务院国有资产监督管理委员会）；
18. 《关于企业国有资产评估报告审核工作有关事项的通知》（国资产权[2009]941 号）；
19. 《基础设施和公用事业特许经营管理办法》（2015 年 4 月 25 日，中华人民共和国国家发展和改革委员会 中华人民共和国财政部 中华人民共和国住房和城乡建设部 中华人民共和国交通运输部 中华人民共和国水利部 中国人民银行令 第 25 号）；
20. 《收费公路管理条例》（2004 年 8 月 18 日，中华人民共和国国务院令 第 417 号，中华人民共和国国务院第 61 次常务会议通过）；
21. 《中华人民共和国道路运输条例》（2019 年 3 月 2 日，中华人民共和国国务院令 第 709 号）；
22. 《收费公路权益转让办法》（2008 年 08 月 20 日，中华人民共和国交通运输部、国家发展和改革委员会、中华人民共和国财政部令 2008 年第 11 号）；
23. 《关于全面推动基础设施领域不动产投资信托基金(REITs)项目常态化发行的通知》(发改投资〔2024〕1014 号)；
24. 关于修改《中华人民共和国增值税暂行条例实施细则》和《中华人民共和国营业税暂行条例实施细则》的决定（2011 年 10 月 28 日，中华人民共和国财政部令 第 65 号，财政部、国家税务总局审议通过）；
25. 财政部 税务总局《关于全面推开营业税改征增值税试点的通知》(财税〔2016〕36 号)；
26. 财政部 税务总局《关于调整增值税税率的通知》（财税〔2018〕32 号）；
27. 《关于深化增值税改革有关政策的公告》（财政部 税务总局 海关总署公告 2019 年第 39 号）；

28. 《企业安全生产费用提取和使用管理办法》（财资〔2022〕136号）；
29. 《企业财务通则》（财政部令第41号）。

（三）评估准则依据

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

（四）权属依据

1. 收费经营权相关批复文件；
2. 不动产权证书；
3. 其他产权证明文件。

（五）取价依据

1. 评估基准日贷款市场报价利率(LPR)；
2. Wind 金融数据终端；
3. 江苏纬信工程咨询有限公司出具的《2026年沪苏浙高速公路江苏段交通流量与通行费现金流收入预测分析报告》；
4. 企业提供的以前年度的财务报表、审计报告；
5. 企业有关部门提供的未来年度经营计划；
6. 企业提供的高速公路目前及未来年度预测资料；

7. 资产评估专业人员现场勘察记录及收集的其他相关估价信息资料；
8. 与此次资产评估有关的其他资料。

(六) 其他依据

1. 委托人及产权持有人提供的资产清单和资产评估申报表；
2. 毕马威华振会计师事务所（特殊普通合伙）上海分所审计并出具了“毕马威华振沪审字第 2600762 号”《审计报告》；
3. 《企业会计准则——基本准则》（财政部令第 33 号；财政部令第 76 号，2014 年 7 月 23 日根据《财政部关于修改〈企业会计准则——基本准则〉的决定》修改）；
4. 《资产评估专家指引第 8 号—资产评估中的核查验证》（中评协〔2019〕39 号）；
5. 《资产评估专家指引第 12 号—收益法评估企业价值中折现率的测算》（中评协〔2020〕38 号）；
6. 《监管规则适用指引——评估类第 1 号》（2021 年 1 月 22 日，中国证券监督管理委员会发布）；
7. 国家宏观、行业、区域市场及企业分析统计资料；
8. 深圳市世联资产房地产土地评估有限公司数据库。

七、 评估方法

(一) 评估方法的定义

企业价值评估的基本方法有市场法、收益法与成本法。

1. 市场法

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

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

2. 收益法

收益法是指通过估测评估对象未来预期收益的现值来判断资产价值的评估方法。应用收益法必须具备的基本前提有：

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

3. 成本法

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

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

(二) 评估方法选取理由

1. 市场法

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

2. 收益法

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

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

本次评估范围内的资产组具有独立获利能力、历史年度经营现金流量情况稳定，管理层能够提供未来年度的可靠盈利预测数据，根据资产历史经营数据、内外部环境能够合理预计资产组组合未来的盈利水平，并且未来收益的风险可以合理量化。

3. 成本法

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

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

(三) 收益法简介

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

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

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

(1) 项目未来息税前现金流量的计算

项目未来息税前自由现金流量=EBITDA-资本性支出-营运资金追加额+期末营运资金回收额+期末固定资产回收额-期初最低货币资金保有量
 =营业收入-营业成本-税金及附加-销售费用-管理费用-财务费用(不含利息支出)+其他收益+营业外收入-营业外支出+折旧及摊销-资本性支出-营运资金变动额+期末运营资金回收额+期末固定资产回收额-期初营运资金

(2) 折现率的计算

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

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

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

(3) 收益期及预测期

2008年1月2日, 江苏省人民政府出具《省政府关于同意沪苏浙高速公路江苏段开征车辆通行费的批复》(苏政复[2008]1号), 同意沪苏浙高速公路江苏段设沪主线、汾湖、北库、黎里、平望、横扇、七都、苏浙主线8个收费站; 同意由江苏沪苏浙高速公路有限公司负责沪苏浙高速公路江苏段的收费经营和管理维护工作; 同意沪苏浙高速公路江苏段实行封闭式收费, 并纳入苏南高速公路网实行联网收费; 具体收费标准、收费年限、收费管理等事项由省物价局会同省财政厅、省交通厅另行通知。

2008年1月3日, 江苏省物价局、江苏省财政厅和江苏省交通厅出具《关于沪苏浙高速公路江苏段开征车辆通行费的通知》(苏价服[2008]9号、苏财综[2008]1号、苏交财[2008]1号), 核定沪苏浙高速公路江苏段的收费期限为25年, 江

苏沪苏浙高速公路有限公司负责对沪苏浙高速公路江苏段及其附属设施进行经营管理及维护。

故本次收益期采用有限期假设，预测期为 2026 年 1 月至 2033 年 1 月。

八、评估程序实施过程和情况

资产评估专业人员于 2026 年 1 月 28 日至 2026 年 2 月 1 日对本项目涉及的资产和负债实施了评估。主要评估程序实施过程和情况如下：

（一）接受委托

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

（二）前期准备

针对本项目特点和资产分布情况，我公司制定了资产评估方案，组建了评估团队。

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

（三）现场调查

资产评估专业人员于 2026 年 1 月 28 日至 2026 年 2 月 1 日对评估对象涉及的资产和负债进行了必要的清查核实，对产权持有人的经营管理状况等进行了必要的尽职调查。

1. 资产核实

（1）指导产权持有人填表和准备应向资产评估机构提供的资料

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

（2）初步审查和完善产权持有人填报的资产评估申报明细表

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

漏项等，同时反馈给产权持有人对“资产评估申报明细表”进行完善。

(3) 现场实地勘查

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

(4) 补充、修改和完善资产评估申报明细表

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

(5) 查验产权证明文件资料

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

2. 尽职调查

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

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

(四) 资料收集

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

(五) 评定估算

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

（六）内部审核

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

九、 评估假设

本资产评估报告采用的评估假设条件如下：

（一）基本假设

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

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

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

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

（二）一般假设

1.假设评估基准日后企业及其经营环境所处的政治、经济、社会等宏观环境不发生影响其经营的重大变动。

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

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

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

5.假设评估基准日后企业完全遵守所有有关的法律法规。

6.假设评估基准日后企业采用的会计政策和编写此份报告时所采用的会计政策

在重要方面保持一致。

7.假设评估基准日后企业的管理层是负责的、稳定的，且有能力担当其职务。

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

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

（三）特殊假设

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

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

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

4.盈利预测中通行费收入主要参考江苏纬信工程咨询有限公司出具的《2026年沪苏浙高速公路江苏段交通流量与通行费现金流收入预测分析报告》，并结合项目实际情况进行调整，本次评估对交通量、通行费收入等进行了复核。

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

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

本报告评估结论在上述假设条件下在评估基准日时成立，当上述假设条件发生较大变化时，签字资产评估师及本资产评估机构将不承担由于假设条件改变而推导出不同评估结论的责任。

十、评估结论

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

江苏沪苏浙高速公路有限公司持有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组于评估基准日资产账面价值为153,767.04万元，评估价值为241,585.98万元（大写贰拾肆亿壹仟伍佰捌拾伍万玖仟捌佰元整），增值额为87,818.94万元，增值率为

57.11%。

资产评估结果汇总表（收益法）

金额单位：人民币万元

项目		账面价值	评估价值	增减值	增值率
		A	B	C=B-A	D=C/A×100
固定资产	1	10,609.22			
沪苏浙高速公路收费经营权	2	143,157.81			
资产组合计	3	153,767.04	241,585.98	87,818.94	57.11%

十一、 特别事项说明

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

（一）关于引用其他机构出具报告结论的情况特别说明

本次资产评估交通量、通行费收入预测引用了江苏纬信工程咨询有限公司出具的《2026年沪苏浙高速公路江苏段交通流量与通行费现金流收入预测分析报告》。

（二）关于权属资料不全面或者存在瑕疵的情形特别说明

无。

（三）关于评估程序受到限制的情形特别说明

本项目不存在评估程序收到限制的情形。

（四）关于评估资料不完整的情形特别说明

本项目不存在评估资料不完整的情形。

（五）关于评估基准日存在的法律、经济等未决事项特别说明

本项目不存在法律、经济等未决事项。

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

本项目不存在担保、抵押及其或有负债（或有资产）等事项。

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

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

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

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

本项目未发现可能对评估结论产生重大影响的瑕疵情形。

(九) 关于评估其他事项说明

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

2.本次评估范围内的资产组科目和账面价值,摘自毕马威华振会计师事务所(特殊普通合伙)上海分所审计并出具了“毕马威华振沪审字第 2600762 号”《审计报告》,科目主要包括固定资产、无形资产等,不包含财务报表中的关联方往来、付息负债等,本次也未考虑其对估值的影响。

3.为便于委托人理解与使用,评估人员通过统计市场上相关高速公路的单公里价值对本次评估结果进行了分析,具体情况如下表所示:

项目	浙江沪杭甬 REIT	中金山东高速 REIT	华夏南京交通 REIT	招商高速公路 REIT	沪苏浙高速公路江苏段
总里程(公里)	122	43.149	41.215	101.3	49.947
市场价值(万元)	355,500.00	255,640.72	292,081.05	363,206.94	241,585.98
单公里市场价值(万元)	2,913.93	5,924.60	7,086.77	3,585.46	4,836.85

本次评估报告中沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组的单公里市场价值为 4,836.85 万元,属于合理估值。

(十) 关于评估结论有关说明

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

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

3.评估工作在很大程度上依赖于委托人、产权持有人和其他关联方提供关于评估对象的信息资料,因此,评估工作是以委托人及产权持有人依法提供真实、完整和合法的权属证明、财务会计信息和技术参数等其他资料为前提,相关资料的真实性、完

整性和合法性会对评估结论产生影响。评估人员已尽职对评估对象进行现场调查，收集权属证明、财务会计信息和其他资料并进行核查验证、分析整理，作为评估的依据，但不排除未知事项可能造成评估结论变动，亦不承担与评估对象所涉及资产产权有关的任何法律事宜。

4.使用本评估结论需特别注意本报告所述之“评估假设”、“特别事项说明”。

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

(1) 当资产数量发生变化时，应根据原评估方法对资产数额进行相应调整；

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

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

资产评估报告使用人应注意以上特别事项对评估结论产生的影响。

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

十二、 资产评估报告使用限制说明

(一) 资产评估报告使用范围

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

2.资产评估报告所揭示的评估结论仅对本项目对应的经济行为有效。

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

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

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

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

(三) 除委托人、资产评估委托合同中约定的其他资产评估报告使用人和法律、

行政法规规定的资产评估报告使用人之外,其他任何机构和个人不能成为资产评估报告的使用人。

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

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

十三、 资产评估报告日

本资产评估报告日为 2026 年 3 月 30 日。

十四、 签名盖章

资产评估师:



资产评估师:



深圳市世联资产房地产土地评估有限公司

2026 年 03 月 30 日

资产评估报告附件

- 附件一、委托人、产权持有人营业执照复印件
- 附件二、评估对象涉及的主要权属证明等资料
- 附件三、江苏纬信工程咨询有限公司出具的《2026 年沪苏浙高速公路江苏段交通流量与通行费现金流收入预测分析报告》
- 附件四、毕马威(特殊普通合伙)出具的“毕马威华振沪审字第 2600762 号”《审计报告》
- 附件五、委托人、产权持有人的承诺函
- 附件六、签名资产评估师的承诺函
- 附件七、签名资产评估师职业资格证书登记卡复印件
- 附件八、资产评估机构备案公告文件
- 附件九、资产评估机构营业执照副本复印件
- 附件十、收益法评估明细表



营业执照

(副本)

统一社会信用代码
91310000312590222J
证照编号: 00000000201906040031

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



名称 华泰证券(上海)资产管理有限公司
中国(上海)自由贸易试验区
注册资本 人民币260000.0000万元整
类型 有限责任公司(非自然人投资或控股的法人独资)
成立日期 2014年10月16日
法定代表人 崔春
营业期限 2014年10月16日至不约定期限
经营范围 证券资产管理业务, 公开募集证券投资基金管理业务。
【依法须经批准的项目, 经相关部门批准后方可开展经营活动】
住所 中国(上海)自由贸易试验区基隆路6号1222室



登记机关

2019年06月04日

国家市场监督管理总局监制

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

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



营业执照

(副本)

编号 320584666202211070387

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



统一社会信用代码
91320509767362592K (1/1)

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

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



登记机关

2022

国家市场监督管理总局监制

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

http://www.gsxt.gov.cn

国家企业信用信息公示系统网址:

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



中华人民共和国自然资源部监制
编号NO 32015810643

苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011109 号

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区桃源镇
不动产单元号	320509 903000 GB00014 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积469149.43㎡
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日

附 记



宗地图



6112/1022

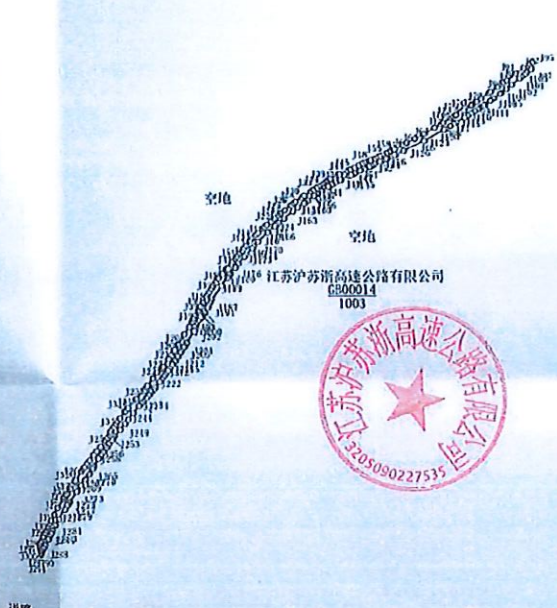
宗地代码: 3205099030006N00014
所在图幅编号: 50.00-35.75 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 468149.43

单位: m²



苏州市吴江区自然资源和规划局



2021年03月18日测绘宗地界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:48000

制图者: 沈平
审核者: 王建国

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



中华人民共和国自然资源部监制
编号NO 32015810776

苏 (2021) 苏州市吴江区不动产第 9011187 号

附 记

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	吴江区松陵镇、七都镇
不动产单元号	320509 903000 6000013 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	宗地面积435923.97m ²
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日

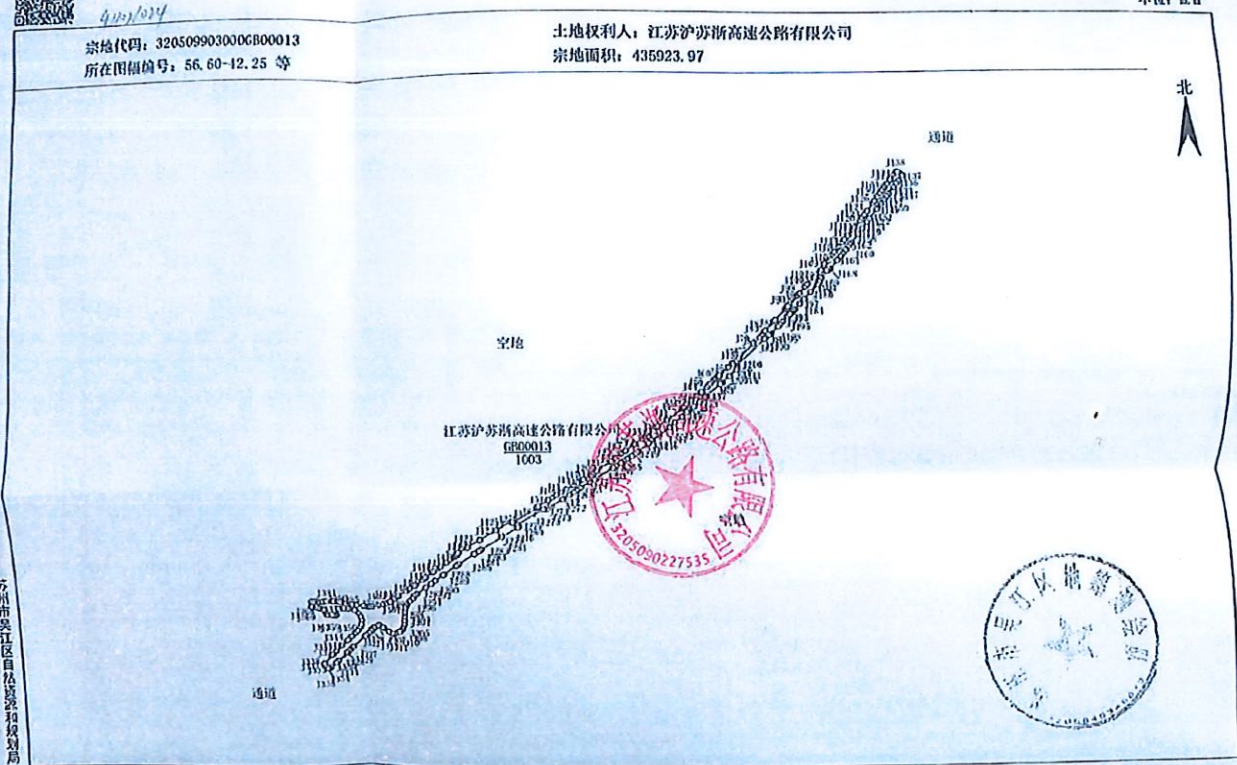


宗 地 图

单位: m²

宗地代码: 3205099030006000013
所在图幅编号: 56.60-12.25 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 435923.97



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日测绘(绘图地点)
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:37000

制图者: 沈 平
审核者: 王建国

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



中华人民共和国自然资源部监制
编号NO 32015810641

苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011194 号

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区松陵镇、黎里镇
不动产单元号	320509 903000 6600009 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积586381.97㎡
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日

附 记



宗地图

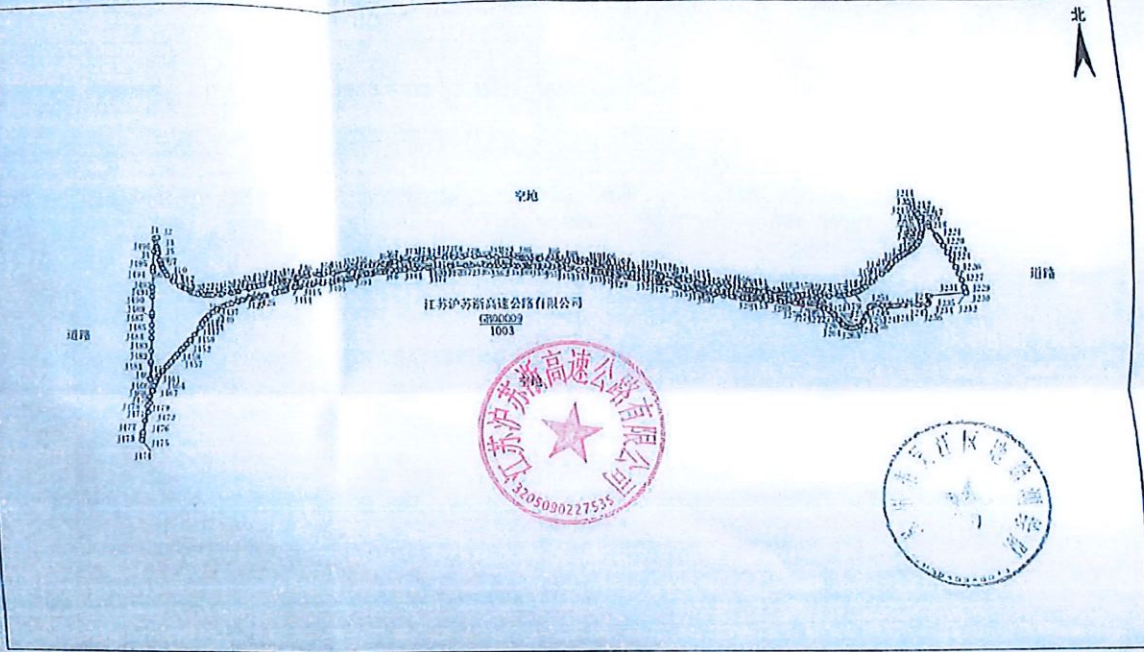
单位: m²

宗地代码: 320509903000GB00009
所在图幅编号: 65.20-69.25 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 686381.97

江苏省自然资源厅
不动产登记簿

附图页



2021年03月18日测绘法测绘止点
制图日期: 2021年03月18日
审批日期: 2021年03月18日

1:27000

制图者: 沈平
审核者: 王建国

苏州市吴江区自然资源和规划局

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



中华人民共和国自然资源部监制
编号NO 32015810636



苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011201 号

附 记

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区七都镇
不动产单元号	320509 902000 GS00010 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积102323.56㎡
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日



宗 地 图

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

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 102323.56

单位: m²

苏州市吴江区自然资源和规划局

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

1:11000

制图者: 沈 平
审核者: 王健国



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



中华人民共和国自然资源部监制
编号NQ 32015810634

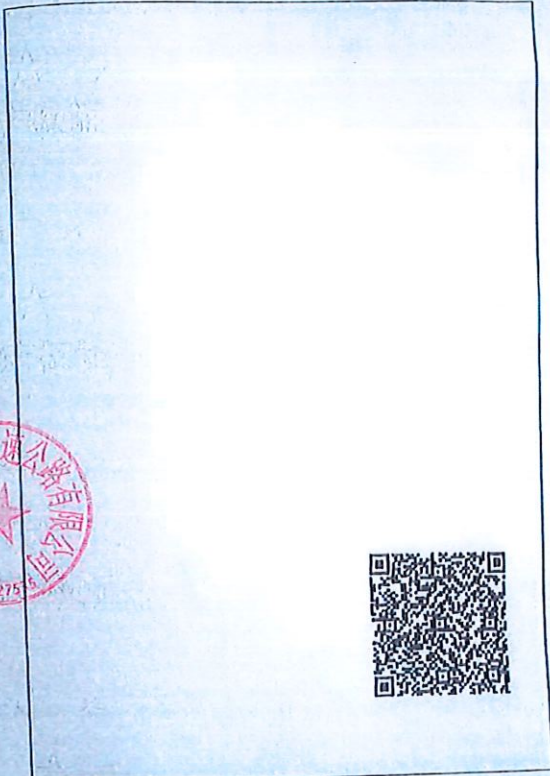


苏（2021）苏州市吴江区不动产第 9011203 号

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

登记日期：2021年03月19日

附 记



苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011188 号

附 记

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	吴江区黎里镇
不动产单元号	320509 903000 GB00008 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	宗地面积128353.22㎡
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日



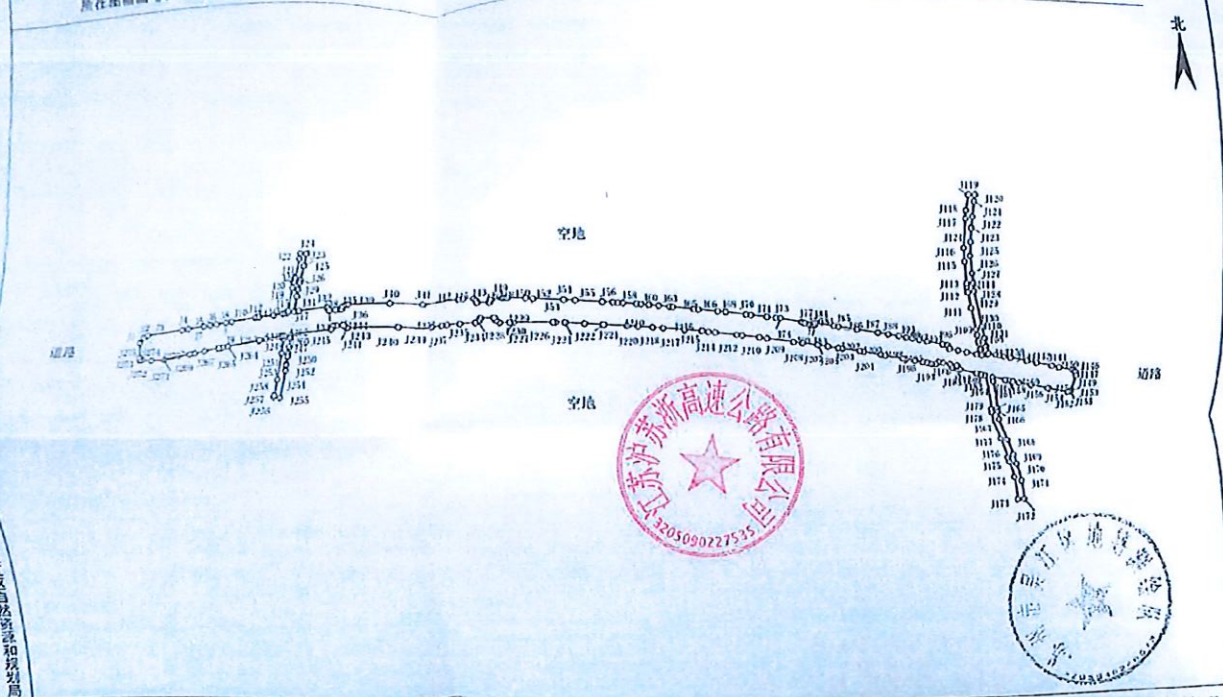
宗 地 图



宗地代码: 320509303000GB00008
所在图幅编号: 64.80-64.75 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 128353.22

单位: m²



苏州市吴江区自然资源和规划局

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

1:11000

绘图者: 沈 平
审核者: 王健国

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



中华人民共和国自然资源部监制
编号 NO 32015810633



苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011186 号

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区黎里镇
不动产单元号	320509 902000 GS00002 Q00000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积212783.89㎡
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日

附 记



宗地图

单位: 0.1m

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

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 212783.89



附
图
页



常州市武进区自然资源和规划局

2021年03月18日勘测测绘界线点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:27000

制图者: 沈平
审核者: 王健国

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



中华人民共和国自然资源部监制
编号 No 32015810773

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐 落	吴江区黎里镇
不动产单元号	320509 903000 G000007 Q0000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用 途	公路用地
面 积	宗地面积248150.79㎡
使用期限	
权利其他状况	
	登记日期: 2021年03月19日

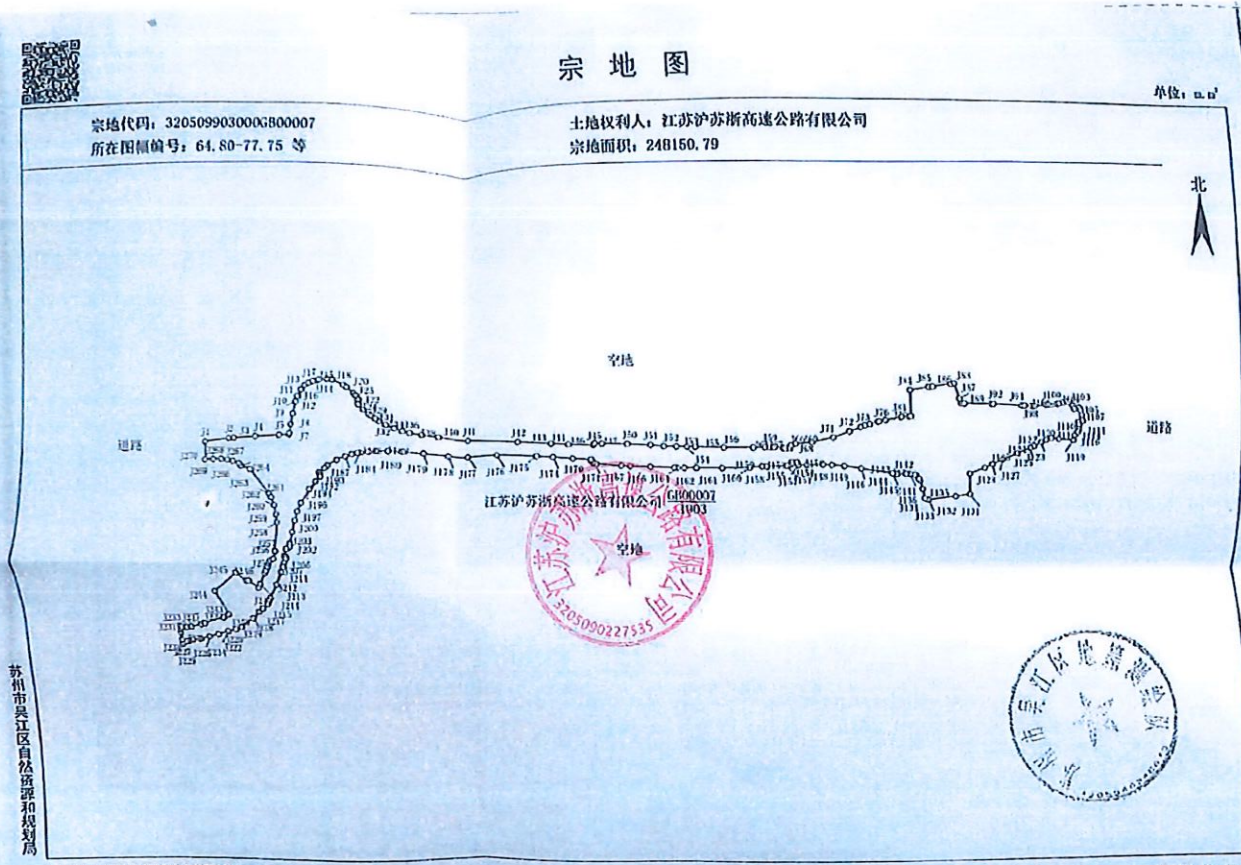


宗 地 图

单位: m²

宗地代码: 320509903000G800007
所在图幅编号: 64.80-77.75 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 248150.79



苏州市吴江区自然资源和规划局

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

1:12000

制图者: 沈 亨
审核者: 王建国

宗地图

单位: m²

宗地代码: 320509903000C000012
所在图幅编号: 61.00-47.75 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 494413.98

苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月10日航折法测绘宗地界址点
制图日期: 2021年03月10日
审核日期: 2021年03月10日

1:30000

制图者: 沈平
审核者: 王健国

附图页

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



中华人民共和国自然资源部监制

编号 NO 32015810772

苏州市吴江区不动产登记簿

权利人	江苏苏浙高速公路有限公司
不动产坐落	苏州市吴江区
不动产用途	国有建设用地使用权
不动产面积	25771.00 m ²
不动产来源	出让
不动产取得日期	2021年03月18日
不动产其他信息	

宗地代码: 3205099030006R00011

所在图幅编号: 63.60-53.50 等

宗地面积: 25771.00 m²

宗地权利人: 江苏苏浙高速公路有限公司

宗地用途: 国有建设用地使用权

宗地来源: 出让

宗地取得日期: 2021年03月18日

宗地其他信息:

苏州市吴江区自然资源局

2021年03月18日

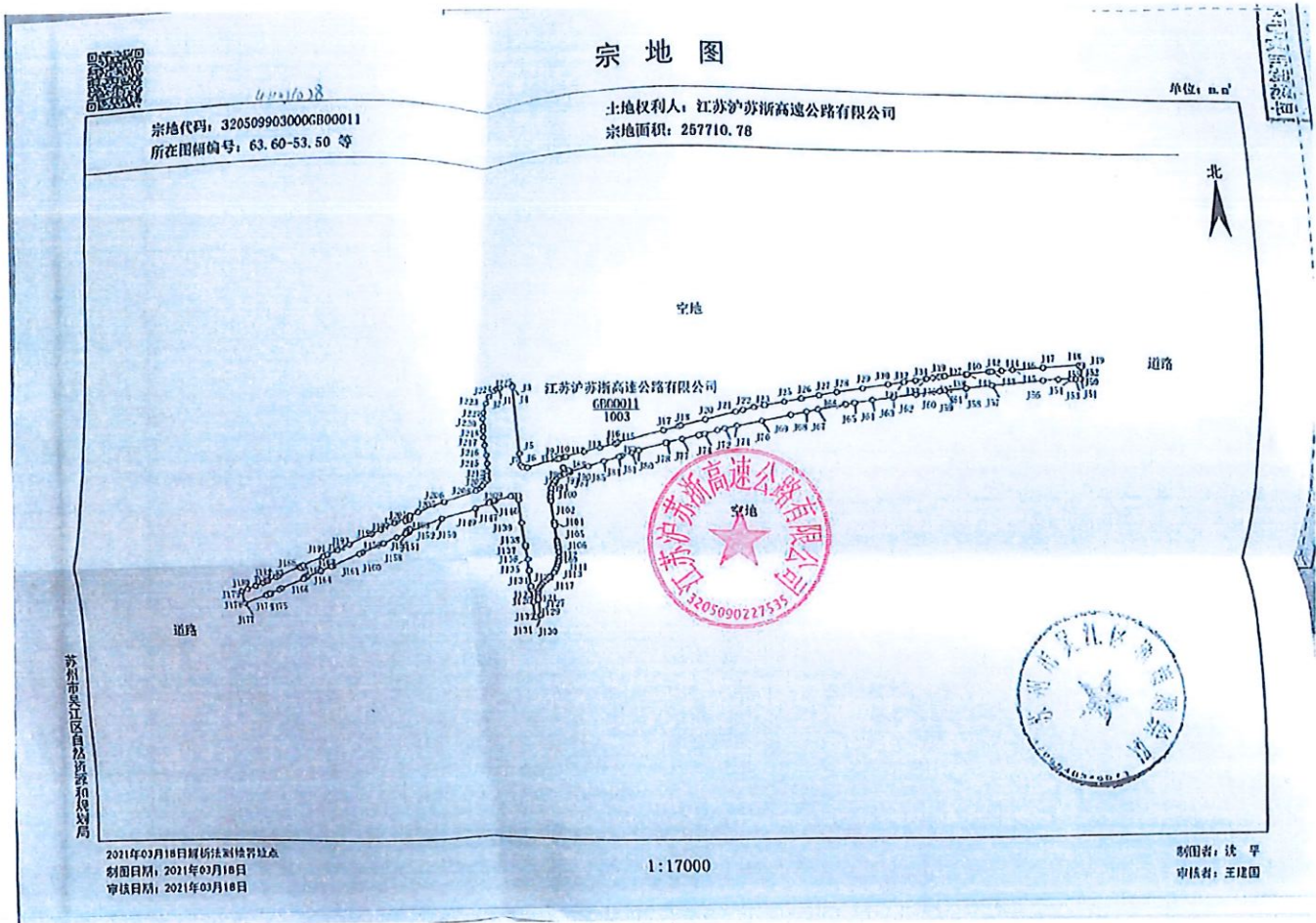
宗地权利人: 江苏苏浙高速公路有限公司

宗地用途: 国有建设用地使用权

宗地来源: 出让

宗地取得日期: 2021年03月18日

宗地其他信息:



2021年03月18日测绘技术协会
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:17000

制图者: 沈平
审核者: 王建国

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



中华人民共和国自然资源部监制
编号 NO 32015810635

苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产第 9011202 号

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区松陵镇
不动产单元号	320509 902000 G500008 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积9803.47m²
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日



附 记

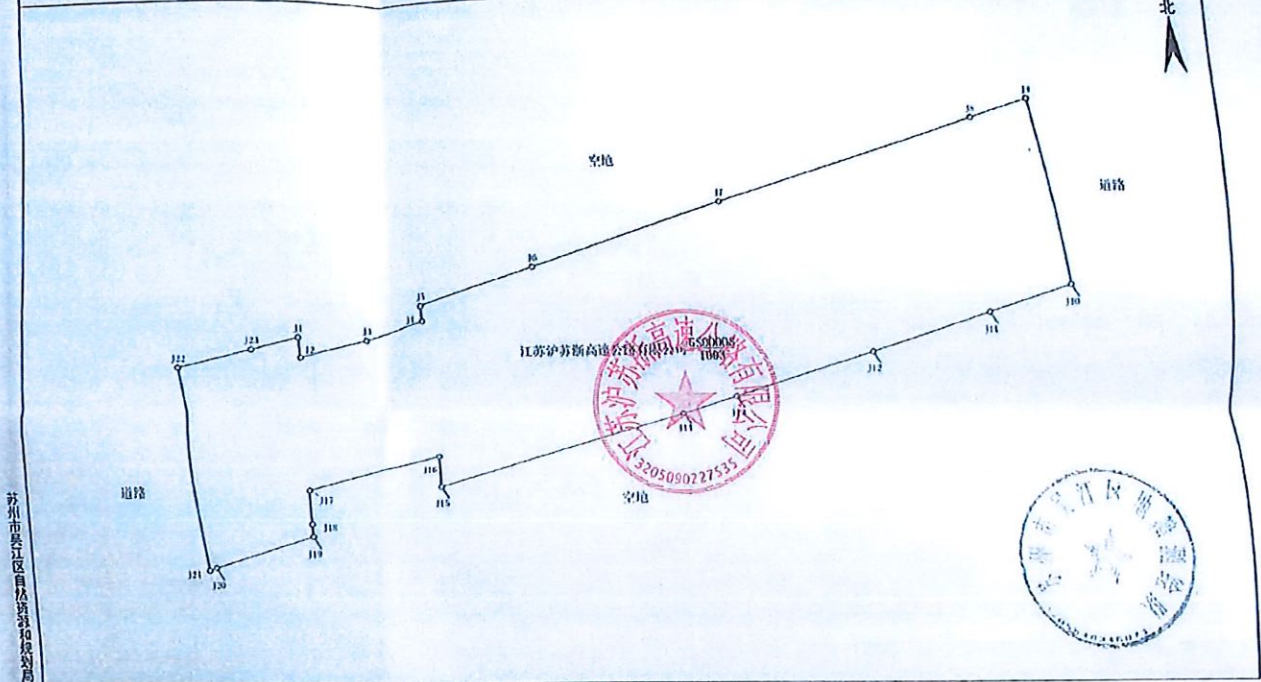


宗地图

单位: m²

宗地代码: 3205099020006S00008
所在图幅编号: 63.60-53.25 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 9803.47



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日航测法测绘界址点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:1100

绘图者: 沈平
审核者: 王建国

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



中华人民共和国自然资源部监制

编号NQ 32015010637



苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011199 号

附 记

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区松陵镇
不动产单元号	320509 903000 6000010 00000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积224433.49m ²
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日



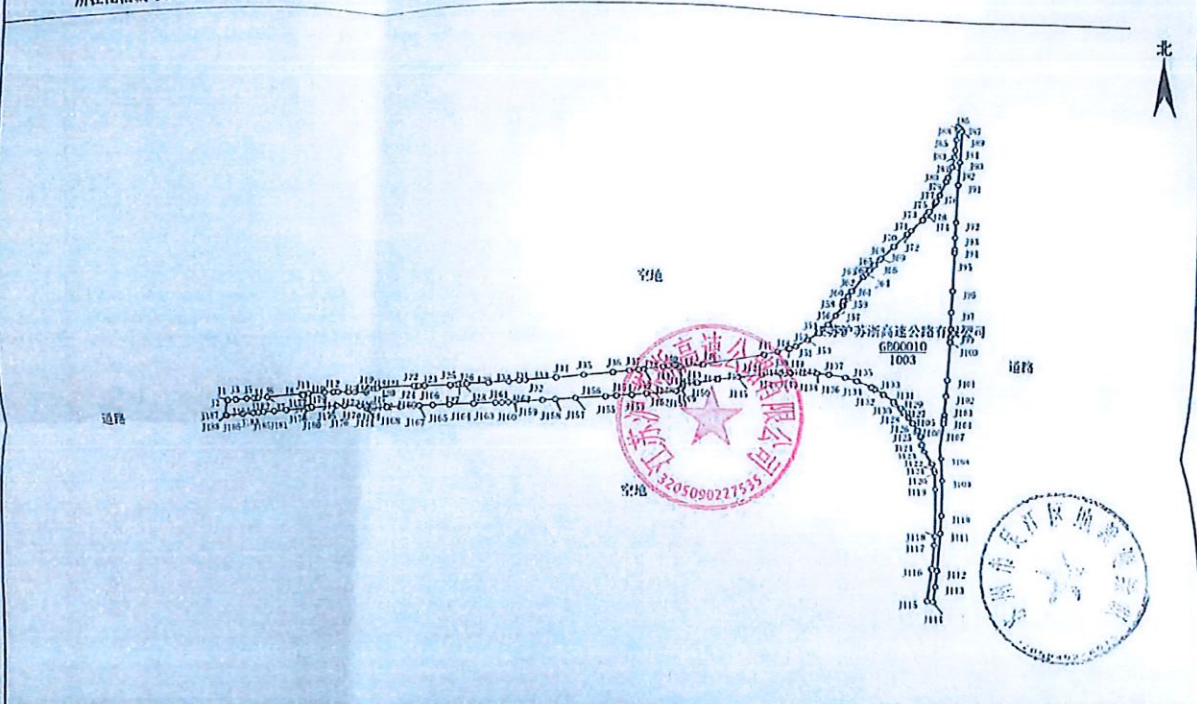
宗 地 图



宗地代码: 3205099030006000010
所在图幅编号: 64.40-57.25 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 224433.49

单位: m²



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日籍址测绘宗地
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:12000

制图者: 沈 平
审核者: 王建国

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



中华人民共和国自然资源部监制
编号NO 32015810639

苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011196 号

附 记

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区松陵镇
不动产单元号	320509 902000 GS00005 Q00000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积2955.55m ²
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日



宗地图

单位: m²

宗地代码: 3205099020006S00005
所在图幅编号: 64.60-59.25

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 2955.55

苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日解除测绘界线点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:800

制图人: 沈平
审核者: 王建国

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

中华人民共和国自然资源部监制

编号NO 32015810642

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



登记日期: 2021年03月19日

宗 地 图



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

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 22929.50

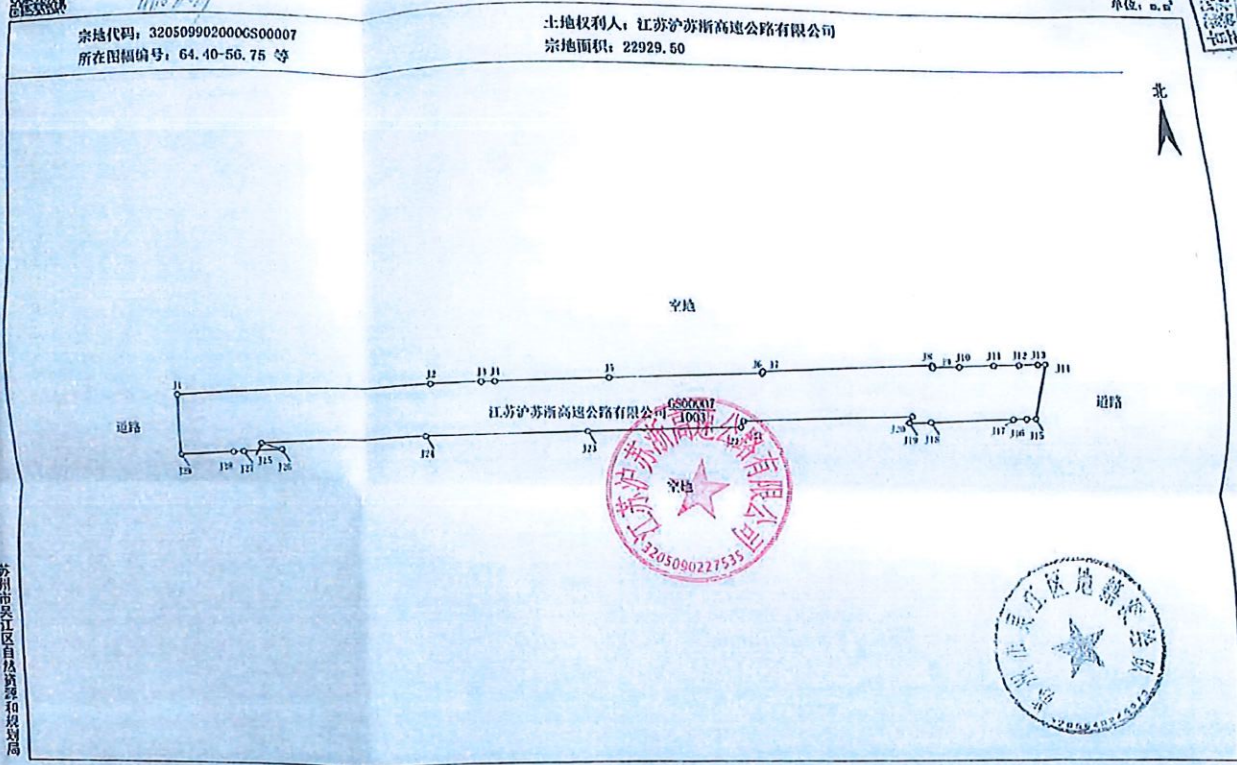
单位: m²

苏州市吴江区自然资源和规划局

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

1:3300

制图者: 沈平
审核者: 王建国



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



中华人民共和国自然资源部监制
编号NO 32015810775



苏(2021) 苏州市吴江区不动产权第 9011184 号

附 记

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区松陵镇
不动产单元号	320509 902000 6S00006 00000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积3000.37m ²
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日



宗地图



单位: m²

宗地代码: 3205099020006S00006
所在图幅编号: 64.40-59.25

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 3000.37



道路

道路

道路

江苏沪苏浙高速公路有限公司 6500006
1003

道路

苏州市吴江区自然资源和规划局

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

1:600

制图者: 沈平
审核者: 王建国



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



中华人民共和国自然资源部监制
编号NO 32015810774

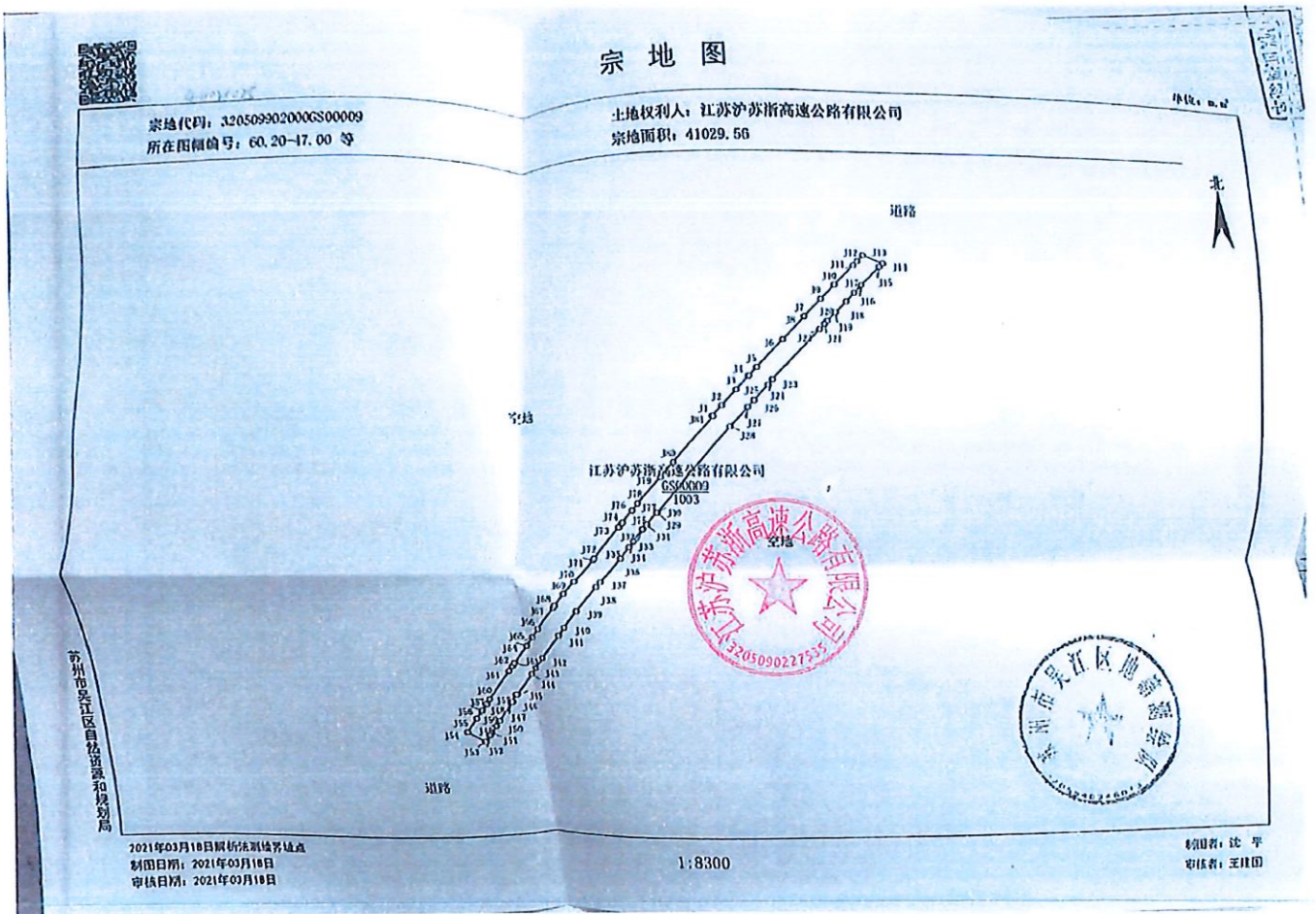


苏 (2021) 第 0021118 号 不动产 证书

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江经济技术开发区
不动产单元号	320509002000GS000009
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	出让
用途	公路用地
面积	41029.56 平方米
使用期限	

证书编号: 苏 (2021) 第 0021118 号

二维码



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



中华人民共和国自然资源部监制
编号 No 32015810638

苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011197 号

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区黎里镇
不动产单元号	320509 903000 6800015 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积345400.67m ²
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日

附 记



宗地图

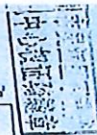


4.110 2/3.7

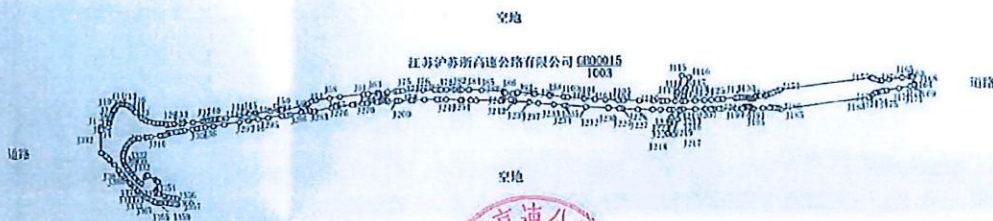
宗地代码: 320509903000GB00015
所在图幅编号: 64.80-68.25 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 345400.67

单位: m²



附 图 页



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日测绘技术交底点
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:25000

绘图者: 沈平
审核者: 王霞国

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



中华人民共和国自然资源部监制
编号 NO 32015810640



苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011195 号

附 记

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区黎里镇
不动产单元号	320509 902000 6500003 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积64227.24㎡
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日

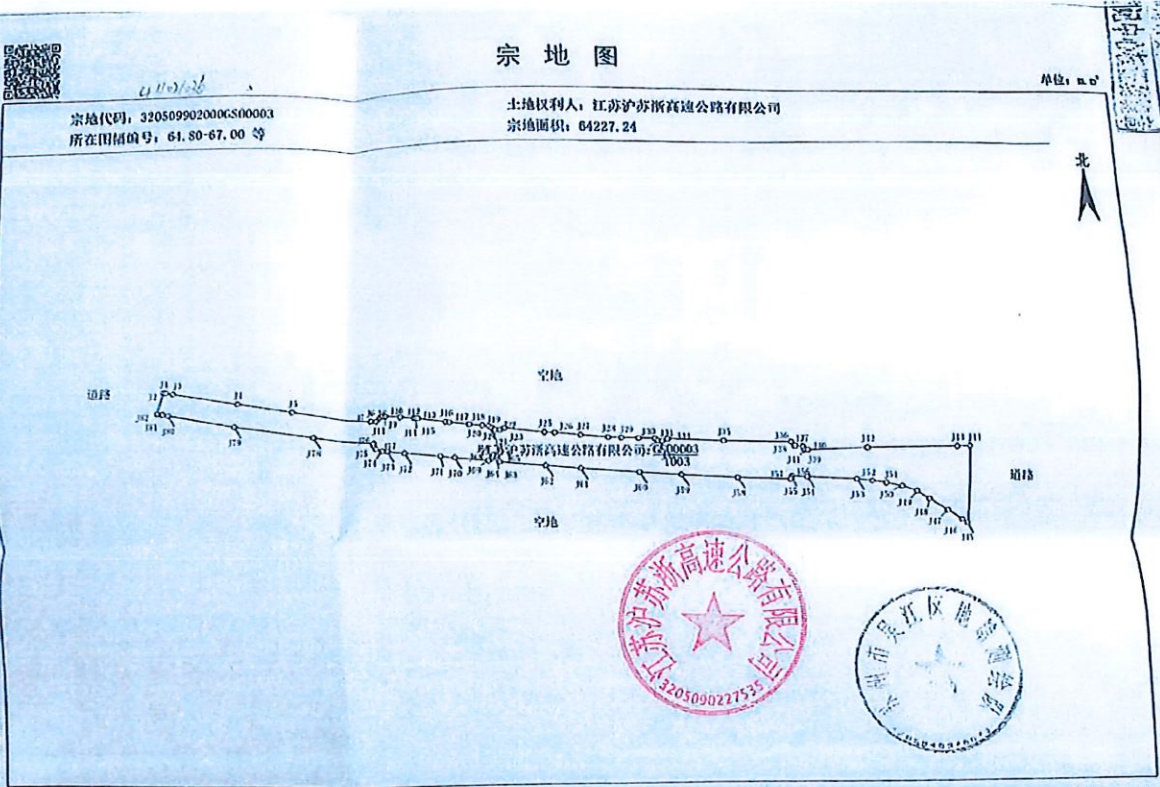


宗 地 图

单位: m²

宗地代码: 3205099020006500003
所在宗地编号: 61.80-67.00 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 64227.24



附 图 页



苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日测绘技术检查员
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:6700

制图人: 沈 平
审核人: 王世园

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



中华人民共和国自然资源部监制
编号 NO 32015810644

苏 (2021) 苏州市吴江区 不动产权第 9011192 号

权利人	江苏沪苏浙高速公路有限公司
共有情况	单独所有
坐落	吴江区黎里镇
不动产单元号	320509 902000 GS00004 000000001
权利类型	国有建设用地使用权
权利性质	划拨
用途	公路用地
面积	宗地面积25940.65m ²
使用期限	
权利其他状况	

登记日期: 2021年03月19日

附 记



宗地图



宗地代码: 3205099020006S00004
所在图幅编号: 64.80-64.25 等

土地权利人: 江苏沪苏浙高速公路有限公司
宗地面积: 25940.65

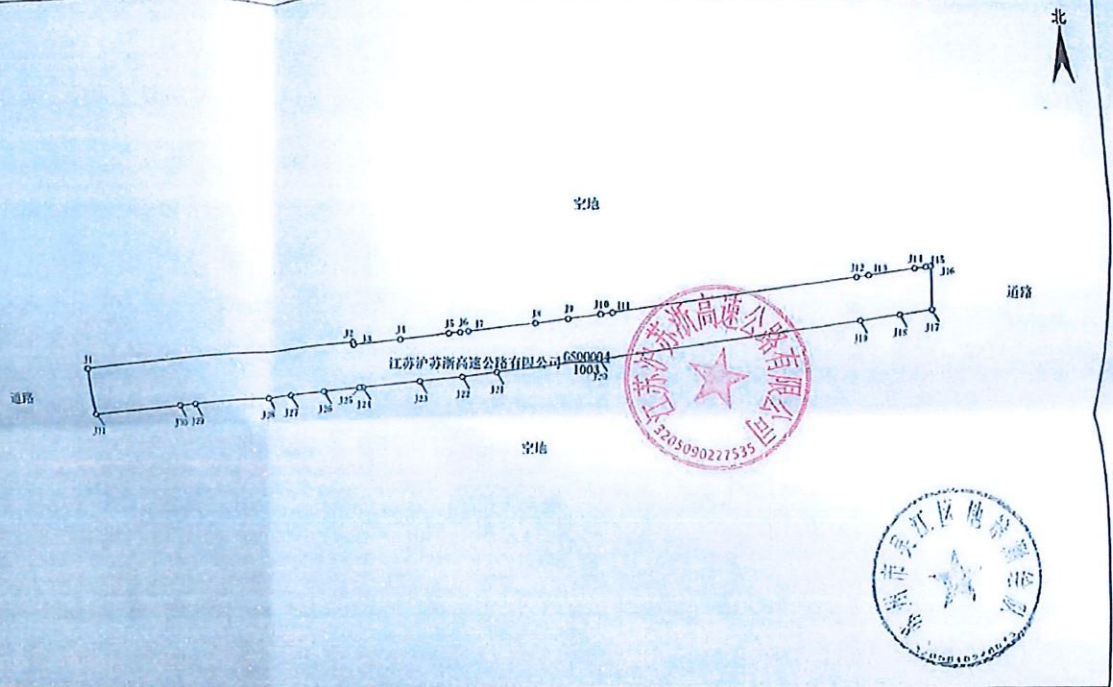
单位: m²

苏州市吴江区自然资源和规划局

2021年03月18日新测绘法测绘成果
制图日期: 2021年03月18日
审核日期: 2021年03月18日

1:3800

制图者: 沈平
审核者: 王健团



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



中华人民共和国自然资源部监制
编号 NO 32015810771



2026年沪苏浙高速公路江苏段交通流量与通行费现金流收入预测分析报告



重庆交通大学工程设计研究院有限公司
Institute Of Engineering Design & Research Chongqing Jiaotong University

二〇二六年三月



目 录

第 1 章 概述	1
1.1 研究背景.....	1
1.2 项目路概况.....	1
1.3 预测期限.....	4
1.4 研究依据.....	4
1.5 预测结论.....	6
第 2 章 区域发展现状与规划	8
2.1 区域社会经济发展现状和规划.....	8
2.1.1 发展现状.....	8
2.1.2 发展规划.....	14
2.2 区域综合交通发展现状和规划.....	19
2.2.1 发展现状.....	19
2.2.2 发展规划.....	26
第 3 章 项目路发展现状	37
3.1 交通流量现状.....	37
3.1.1 断面流量.....	37
3.1.2 收费站流量.....	39
3.1.3 区域高速流量.....	41
3.2 通行费收入现状.....	43
第 4 章 交通量预测方法及假设条件	44
4.1 预测方法.....	44
4.1.1 交通量预测方法.....	44
4.1.2 预测软件及其参数选用.....	46
4.2 主要假设条件.....	46
4.2.1 经济社会发展参数.....	46
4.2.2 弹性系数假设.....	49

4.2.3 道路通行能力分析.....	51
4.2.4 道路车型比例分析.....	53
4.2.5 道路阻抗假设.....	55
4.2.6 周边交通建设计划影响分析.....	56
第5章 交通量预测结论分析	59
5.1 预测流程简述.....	59
5.2 小区划分及基年 OD.....	59
5.3 模型建立及校核.....	64
5.4 出行生成预测.....	65
5.5 出行分布预测.....	66
5.5.1 预测方法与原理.....	66
5.5.2 出行分布预测结果.....	68
5.6 交通分配预测.....	72
5.6.1 交通量分配方法.....	72
5.6.2 分配路网.....	72
5.7 主要预测结论.....	72
第6章 通行费收入预测.....	78
6.1 收费政策分析.....	78
6.2 计算方法.....	79
6.3 收入预测结果.....	80
6.4 不确定因素及说明.....	81
第7章 研究结论和相关说明事项	82
7.1 研究结论.....	82
7.2 相关说明事项.....	82

第1章 概述

1.1 研究背景

沪苏浙高速公路是上海至重庆 G50 国家重点干线公路的重要路段，其运营主体为江苏沪苏浙高速公路有限公司（以下简称“沪苏浙公司”），该公司系华泰证券（上海）资产管理有限公司（代表“华泰资管-江苏交控沪苏浙高速公路资产支持专项计划”，简称“专项计划”）的全资子公司。根据公募 REITs 法规要求，基金管理人须每年披露一次更新的评估报告。为科学、客观地掌握该高速公路未来年的财务运行状况，有必要对未来年交通量及收费收入开展预测，作为评估报告编制的基础研究工作。

我公司接受华泰证券（上海）资产管理有限公司（以下简称“华泰资管”）的委托，本着独立、客观、公正、科学的原则，依据国家有关法律法规，对贵公司作为基金管理人的公募 REITs 所涉及的沪苏浙高速公路开展交通流量预测研究。根据“华泰资管”的要求，本次研究的主要任务是对该高速公路 2026 年至 2033 年期间的路段交通流量进行预测。预测将按高速公路收费车型分类实施，输出数据的基本单元为年平均日交通量，并据此测算通行费收入，以满足后续财务分析的需求。

沪苏浙高速公路江苏段所处的地理位置如下图所示。



图 1-1 项目路地理区位图

1.2 项目路概况

1、工程概况

(1) 项目规模

项目路全线里程 49.947 公里，东接上海沪青平高速（G50 上海段），西连浙江申苏浙皖高速（G50 浙江段）。项目沿线设 6 处出入互通（汾湖互通、北厍互通、黎里互通、平望互通、横扇互通、七都互通），3 处枢纽互通（汾湖枢纽、平望枢纽、八都枢纽），1 处服务区（平望服务区）。



图 1-2 项目路沿线主要设施图

(2) 线路走向

沪苏浙高速公路是上海至重庆 G50 国家重点干线公路的重要路段，也是江苏省“五纵九横五联”高速公路网规划的组成部分。研究路段起于上海市青浦区与苏州市吴江区的省界交界处，顺接上海市沪青平高速公路；路线向西南贯穿吴江区，先后与苏嘉杭高速公路交叉、跨越京杭运河与太浦河、与 227 省道相交；止于苏州市吴江区与浙江省湖州市的省界交界处，接申苏浙皖高速公路浙江段。

(3) 主要技术指标

项目路采用六车道高速公路标准建设，全线设计速度 120 公里/小时，路基宽度 35 米，全线采用全封闭、全立交控制出入；主要技术指标依据《公路工程技术标准》（JTG B01-2014）及国颁《工程建设标准强制性条文》（公路工程部分）执行，主要技术标准如下：

表 1-1 项目建设技术标准

序号	项目	技术标准
1	公路等级	高速公路

2	设计速度	120km/h
3	路基宽度	35m
4	地震动峰值加速度	0.1g
5	汽车荷载等级	公路-I级

(4) 项目投资

沪苏浙高速公路工程自开始建设至竣工决算止，累计完成投资额 37.9 亿元，其中建筑安装工程投资完成 27.36 亿元，设备投资完成 0.82 亿元，待摊投资完成 9.72 亿元。工程资金来源中项目资本金占 35%，贷款等融资 65%。

2、运营概况

(1) 股权情况

公司自成立以来，其股权结构历经数次变更，主要可分为三个阶段：

设立之初，公司注册资本为 118300 万元，由三方共同出资：江苏交通控股有限公司（以下简称“江苏交控”）出资 92300 万元，占股 78.02%；江苏永鼎股份有限公司出资 25200 万元，占股 21.30%；永鼎集团有限公司出资 800 万元，占股 0.68%。

首次股权变更发生于 2012 年 8 月，永鼎股份与永鼎集团将其持有的全部股权转让给江苏交控。至此，江苏交控持有公司 100% 股权。

后续重组整合分为两步：首先，2016 年 9 月经江苏交控董事会决议，江苏沿江高速公路有限公司（以下简称“沿江公司”）合并沪苏浙公司。2016 年 12 月 31 日，江苏交控完成以沪苏浙公司 100% 股权对沿江高速公司进行增资，公司随之变更为沿江公司的全资子公司。随后，2022 年 11 月，沿江公司将其持有的公司 100% 股权转让给专项计划，公司最终变更为该专项计划的全资子公司。

(2) 经营管理

目前沪苏浙公司主要从事沪苏浙高速公路的经营管理，并发展与此相关的其他辅助服务。其经营范围涵盖：高速公路建设、管理、养护及相关技术咨询，按章对通行车辆收费；承接广告业务；销售日用百货、针纺织品、农副产品、水产品；以下限分支机构经营：餐饮、定型包装食品、饮料、酒、卷烟（雪茄烟）、报刊杂志、音像制品、成品油；汽车修理（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。

3、路网功能

沪苏浙高速公路作为 G50 沪渝高速的重要组成部分，在国家和区域路网中承担着多重功能。根据项目区位特征及交通流构成分析，其主要路网功能可归纳为以下三个层面：

一是国家战略层面：长三角骨架高速网的核心组成，筑牢东西部联动发展战略通道。作为 G50 沪渝高速的东部关键段落，项目路东联上海、西接浙江并贯通皖渝，通过平望枢纽等节点与南北向干线高效互联，构筑起跨省客货运输大通道。该通道显著提升了长三角对中西部地区的辐射带动能力，为东西部产业转移、资源要素流动及经济贸易合作提供了坚实的交通支撑。

二是都市圈辐射层面：苏沪南部西向核心射线，畅通对外联系与辐射拓展。作为苏州及上海南部地区向西对外联系的快速要道，项目路承接上海产业外溢与功能疏解流量，同时打通苏州南部西向出口，实现与湖州、宣城等城市的直连直达。该路段在满足居民高品质出行需求、保障区域物流供应链稳定的同时，也为其他地区融入上海大都市圈、对接长三角中西部地区筑牢了交通基础。

三是区域发展层面：太湖南部区域横向主轴，支撑环太湖经济圈协同发展。作为太湖南部区域高速干线公路的核心载体，项目路呈东西向串联上海青浦、苏州吴江、浙江湖州等片区，有效填补了该区域东西向高速干线的空白。其与周边路网共同推动形成“一小时交通圈”，紧密服务沿线重点产业园区与生态旅游资源，为区域产业协同、生态共治与民生共享提供了有力保障，助力环太湖经济圈打造长三角一体化发展先行示范区。

1.3 预测期限

预测期限为评估基准日次日起至项目路收费期截止，本次预测以 2025 年为预测基年，预测期限自 2026 年 1 月 1 日至 2033 年 1 月 11 日。

1.4 研究依据

1、流量预测主要依据

- (1) 《中华人民共和国公路法》；
- (2) 《公路工程技术标准（JTG B01-2014）》；

- (3) 《收费公路管理条例》；
- (4) 《江苏省收费公路管理条例》；
- (5) 上海市、江苏省和浙江省等研究区域的历年统计年鉴、国民经济和社会发展第十四个五年规划、国民经济和社会发展第十五个五年规划和国土空间规划；
- (6) 《江苏省省道公路网规划（2023-2035年）》；
- (7) 《江苏省“十四五”铁路发展暨中长期路网布局规划》；
- (8) 《江苏省干线航道网规划（2023-2035年）》；
- (9) 《江苏省沿江沿海港口布局规划（2015-2030年）》；
- (10) 《江苏省内河港口布局规划（2017-2035年）》；
- (11) 《江苏省民航中长期发展规划（2020-2035年）》；
- (12) 《江苏省中长期通用机场布局规划（2018-2035年）》；
- (13) 《浙江省高速公路网布局规划（2021-2035年）》；
- (14) 《浙江省普通省道公路网布局规划（2021-2035年）》；
- (15) 《浙江省内河干线航道网规划》；
- (16) 《关于印发公路建设项目可行性研究报告编制办法的通知》（交规划发〔2010〕178号）；
- (17) 《江苏省公路统计资料汇编》；
- (18) 《公路通行能力手册》；
- (19) 《公开募集基础设施证券投资基金指引（试行）》；
- (20) 上海、江苏和浙江省等研究区域的历年统计年鉴；
- (21) 其他相关政策法规及相关专题研究报告等。

2、收费收入测算依据

- (1) 《省政府关于同意沪苏浙高速公路江苏段开征车辆通行费的批复》（苏政复〔2008〕1号）；
- (2) 《关于沪苏浙高速公路江苏段开征车辆通行费的通知》（苏价服〔2008〕9号）；
- (3) 《关于印发江苏省收费公路车辆通行费收费标准调整方案的通知》（苏交财〔2019〕124号）；

(4) 《关于对高速公路六轴货车通行费实行差异化收费的通知》（苏交财〔2020〕4号）；

(5) 《关于对联网收费高速公路 2-5 轴货车通行费实行差异化收费的通知》（苏交财〔2020〕8号）；

(6) 《关于优化完善我省部分货车车辆通行费优惠政策的通知》（苏交财〔2025〕8号）；

1.5 预测结论

1、关于数据的口径说明

本报告中交通量和通行费收入的说明如下：

交通量指一定期限内通过某一路段的车辆数，对于存在多个路段的道路，其交通量为各个路段交通量按里程的加权平均值，包括自然量（绝对数）以及标准量（相对数）两种口径。其中，自然量为车辆自然数，单位为 veh；标准量是指在自然量的基础上，按照车型换算系数对不同车型的车辆数进行换算加和，单位为 pcu。本报告中，车型换算系数按照收费系数取值，为该车型收费费率与一类客车或一类货车收费费率的比值。两种口径分别对应江苏省高速公路联网中心（以下简称“联网中心”）每月公布的“江苏高速公路断面日均流量月报表”（B45）中的日平均流量合计及标准收费流量。

通行费收入指通过项目公司针对途经项目路的车辆征收的过路费，每月由联网中心报表公布。通行费收入是依据批复的收费标准用户实际缴纳的费用，含增值税及普通公路统筹发展基金等。

2、交通量、收入结论汇总

(1) 交通量预测结果

经预测，2026年至2033年期间，项目路交通流量呈现持续增长态势。2026年，项目路自然流量合计为59958veh/d，较上年增长8.83%；其中客车流量为50311veh/d（增长7.9%），货车流量为9647veh/d（增长14%）。至远景2033年，项目路自然流量预计达77716veh/d，年均增长率为4.39%；其中客车流量增至65920veh/d（增长4.42%），货车流量增至11797veh/d（增长4.24%）。各特征年分区段交通量预测结果详见下表。

表 1-2 项目路特征年交通量预测结果（单位：veh/d）

年份		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
车辆类别	总体增长率	8.83%	6.89%	6.30%	4.90%	2.11%	3.07%	2.08%	1.22%
	客车增长率	7.90%	7.05%	6.73%	5.21%	2.06%	3.23%	2.18%	1.25%
	货车增长率	14.00%	6.08%	4.01%	3.23%	2.41%	2.21%	1.53%	1.02%
总数合计		59958	64091	68126	71465	72976	75218	76783	77716
客车合计		50311	53857	57482	60477	61723	63717	65106	65920
货车合计		9647	10234	10644	10988	11253	11502	11678	11797
客 1		49689	53192	56772	59730	60960	62929	64301	65105
客 2		86	92	98	103	105	109	111	113
客 3		184	197	210	221	225	233	238	241
客 4		352	377	402	423	432	446	456	461
货 1		3495	3708	3857	3981	4077	4167	4231	4274
货 2		2359	2502	2602	2687	2751	2812	2855	2884
货 3		765	812	844	871	892	912	926	935
货 4		466	495	514	531	544	556	564	570
货 5		368	391	406	419	429	439	446	450
货 6		2194	2327	2421	2499	2559	2615	2656	2683

从标准小汽车流量来看，2026年至2033年期间，项目路交通流量逐年增长。2026年标准小汽车流量为70938pcu/d，较上年增长率为9.57%；2033年标准小汽车流量为91166pcu/d，年均增长率4.37%。

表 1-3 项目路特征年标准小汽车预测结果表（单位：pcu/d）

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
标准小汽车流 (pcu/d)	70938	75742	80252	83988	85800	88329	90097	91166
增长率 (%)	9.57%	6.77%	5.95%	4.66%	2.16%	2.95%	2.00%	1.19%

(2) 项目路营收预测结果

根据预测，项目路通行费收入将保持稳健增长态势，收入规模与增长质量持续提升。经测算，2026年项目路通行费收入将达到5.87亿元，较2025年增加

0.78 亿元，同比增长 15.32%。收入增长的动力主要来自区域交通需求的稳步释放、货车流量的提升以及路网互联互通效应的持续显现。总体来看，通行费收入的增长趋势与项目路车流量变化、车型结构优化及收费政策导向保持一致，具备较强的稳定性和可持续性。

表 6-4 沪苏浙高速公路未来年收费收入预测表（单位：万元）

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 (1.1-1.11)
客 1	47621	50979	54409	57244	58423	60310	61625	1880
客 2	123	132	141	148	152	156	160	5
客 3	352	377	402	423	432	446	455	14
客 4	674	722	771	811	827	854	873	27
货 1	2741	2908	3025	3122	3198	3268	3318	101
货 2	4314	4576	4760	4913	5032	5143	5222	159
货 3	2092	2219	2308	2383	2440	2494	2532	77
货 4	1542	1636	1701	1756	1799	1838	1867	57
货 5	1243	1319	1372	1416	1450	1482	1505	46
货 6	8861	9400	9777	10093	10336	10564	10726	327
减免金 额	10864	11584	12262	12777	12326	12659	12896	269
实际收 费收入	58700	62683	66403	69532	71763	73898	75387	2423

第2章 区域发展现状与规划

2.1 区域社会经济发展现状和规划

2.1.1 发展现状

1、上海市

(1) 总体概况

上海是我国的四大直辖市之一，占地面积 6340.5 平方公里，辖 16 个区、108 个街道、106 个镇和 2 个乡。2024 年，常住人口 2480.26 万人。上海是长江三角洲世界级城市群的核心城市，是国际经济、金融、贸易、航运、科技创新中心和文化大都市，是国家历史文化名城，并将建设成为卓越的全球城市、具有世界影响力的社会主义现代化国际大都市。

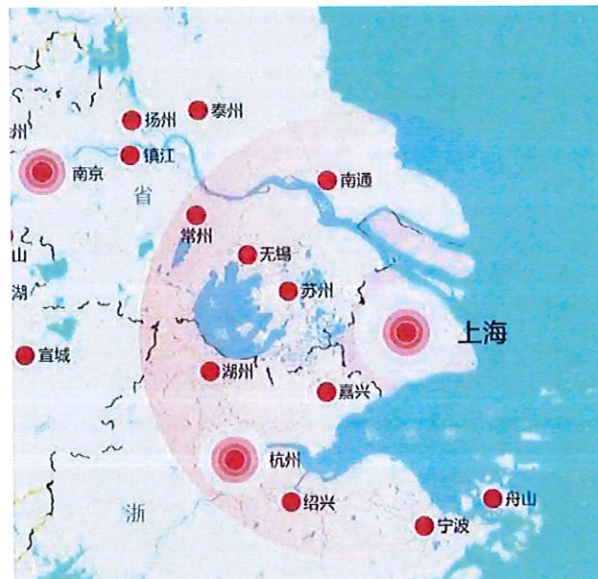


图 2-1 上海市区位图

(2) 地理环境

上海地处长江入海口，北界长江，东濒东海，南临杭州湾，西接江苏省和浙江省，介于东经 120°52'~122°16'，北纬 30°42'~31°48'之间，位于太平洋西岸，亚洲大陆东沿，我国南北海岸中心点，长江和黄浦江入海汇合处。市境南北长约 120 公里，东西宽约 100 公里。上海市属亚热带季风气候，四季如春，日照充分，雨量充沛。气候温和湿润，春秋较短，冬夏较长。

上海市地处长江三角洲冲积平原，地势坦荡低平，平均海拔 4 米左右，并略呈东高西低之状，像微微倾斜的半个碟子，境内西部有天马山、佘山、薛山、

凤凰山等残丘，号称“云间九峰”，其中天马山是境内陆上最高点，海拔 98.2 米；境内北面长江入海处有崇明、长兴、横沙、九段沙等岛屿，由长江挟带下来的泥沙冲积而成，其中崇明岛是我国第三大岛，海域上有大金山岛、小金山岛、浮山岛、佘山岛等基岩岛，皆为江口沙洲，其中大金山海拔 103.70 米，是上海境内最高点。全境具有 3 种不同的地貌，即碟形洼地、碟缘高地、江口沙洲，其中最低点为西部淀山湖一带的淀泖洼地，海拔仅 1~2 米；泗泾、亭林、金卫一线以东的黄浦江两岸地区为碟缘高地，海拔 4 米左右；浦东钦公塘以东地区为滨海平原，海拔 4~5 米。



图 2-2 上海市地形地貌图

(3) 经济产业

2025 年，上海市实现地区生产总值 56708.71 亿元，按不变价格计算，同比增长 5.4%。分产业看，第一产业增加值 99.39 亿元，增长 2.0%；第二产业增加值 11650.62 亿元，增长 3.5%；第三产业增加值 44958.70 亿元，增长 6.0%。

2、江苏省

(1) 总体概况

江苏省，简称“苏”，取江宁、苏州二府之首字而得名，共有 13 个设区市。2024 年末，全省常住人口 8526 万人，与上年末持平。江苏是我国古代吴越文化、长江文化的发祥地。省会所在地南京被称为“六朝古都”。长江、淮河、京杭大运河纵横全省，长江水运连接我国腹地。江苏平原辽阔，河湖众多，百草丰茂，世称“鱼米之乡”。

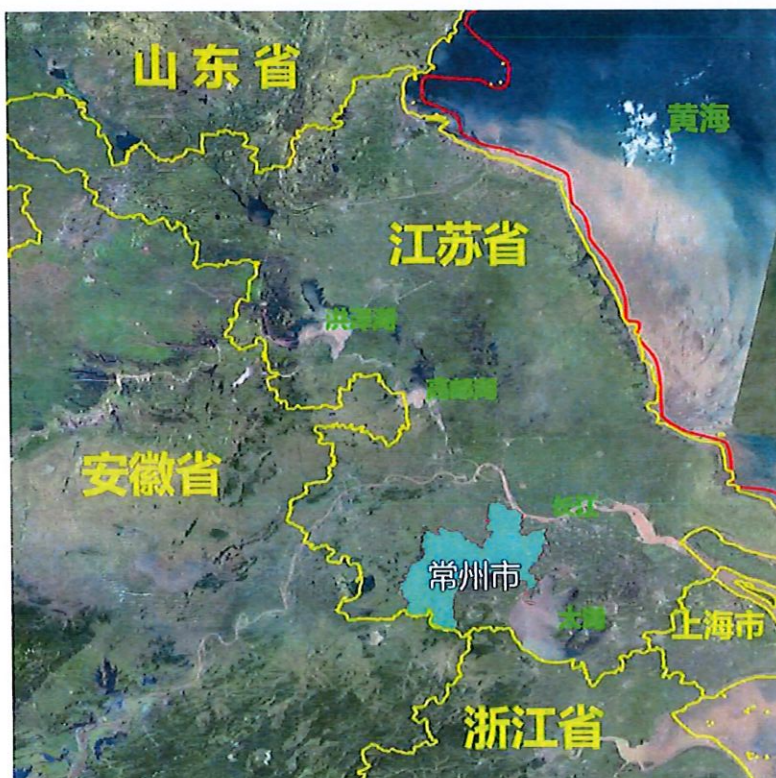


图 2-3 江苏省区位图

(2) 地理环境

江苏地处我国大陆东部沿海地区中部，长江、淮河下游，东濒黄海，北接山东，西连安徽，东南与上海、浙江接壤，处于丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的交汇点，是国务院批复确定的支撑长江经济带发展、长三角一体化发展等国家区域重大战略实施的重要地区。陆域面积 10.72 万平方公里，占全国土地总面积的 1.12%。海域面积 3.75 万平方公里，共 26 个海岛。



图 2-4 江苏省陆地地貌分区图

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

(3) 经济产业

2025 年全省实现地区生产总值 142351.5 亿元，按不变价格计算，比上年增长 5.3%，高于全国的 5.0%。分产业来看，第一产业增加值 5369.7 亿元，同比增长 3.5%；第二产业增加值 60038.2 亿元，增长 4.7%；第三产业增加值 76943.7 亿元，增长 5.8%。

2025 年全省规模以上工业增加值同比增长 6.5%。装备制造业增加值同比增长 8.8%，快于全部规上工业 2.3 个百分点；对全部规上工业增长的贡献率为

74.6%，比上年提高13.4个百分点。其中，计算机、通信和其他电子设备制造业增长13.5%，铁路、船舶、航空航天和其他运输设备制造业增长15.8%。

3、浙江

(1) 总体概况

浙江省，简称“浙”，是我国省级行政区，省会杭州市，下辖11个地级市。2025年末，全省常住人口为6701万人，与2024年末增加31万人。浙江是国务院批复确定的长江经济带发展、长三角一体化发展策略的交汇区，是中国式现代化的先行者。2021年5月，中共中央、国务院支持浙江高质量发展建设共同富裕示范区。



图 2-5 浙江省区位图

(2) 地理环境

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

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



图 2-6 浙江省地形地貌图

浙江省地处亚热带中部，属季风性湿润气候，气温适中，四季分明，光照充足，雨量丰沛。年平均气温在 15°C-18°C 之间，年日照时数在 1100-2200 小时之间，年均降水量在 1100-2000 毫米之间。1 月、7 月分别为全年气温最低和最高的月份，5 月、6 月为集中降雨期。因受海洋和东南亚季风影响，浙江冬夏盛行风向有显著变化，降水有明显的季节变化，气候资源配置多样。同时受西风带和东风带天气系统的双重影响，气象灾害繁多，是我国受台风、暴雨、干旱、寒潮、大风、冰雹、冻害、龙卷风等灾害影响较为严重的地区之一。

(3) 经济产业

2025 年浙江省实现地区生产总值 94545 亿元，比上年增长 5.5%。其中，第一产业增加值 2657 亿元，增长 3.9%；第二产业增加值 35682 亿元，增长 5.1%；第三产业增加值 56206 亿元，增长 5.8%。三次产业结构为 2.8:37.7:59.5。人均地区生产总值 141418 元（按年平均汇率折算为 19798 美元），增长 4.9%。

浙江全年以新产业、新业态、新模式为主要特征的“三新”经济增加值占全省地区生产总值的 28.7%。数字经济核心产业增加值 12268 亿元，比上年增长 10.2%，占全省地区生产总值的 13.0%。规模以上工业中，高技术制造业、装备

制造业和高新技术产业增加值分别增长 12.4%、10.5%和 7.9%，分别占规模以上工业的 18.2%、52.7%和 69.1%，比重分别比上年提高 1.0 个百分点、3.8 个百分点和 0.1 个百分点。

2.1.2 发展规划

1、上海市

《上海市国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》提出，“十五五”期上海市经济社会发展的奋斗目标是：到 2030 年“五个中心”核心功能持续跃升，全球资源配置力、科技创新策源力、高端产业引领力、开放枢纽门户影响力和文化软实力明显增强，重要领域和关键环节改革取得决定性成果，高水平制度型开放取得更大突破，奋力打造人民城市最佳实践地，人民生活品质不断提高，社会主义现代化国际大都市的世界影响力更加彰显，全球城市综合位势持续进阶。

——高质量发展取得显著成效。地区生产总值年均增速力争达到 5%左右，全员劳动生产率超过 52 万元/人，制造业保持合理比重，产业引领力、竞争力持续提高，服务业创新发展取得重大进展，现代乡村产业体系更为健全，新质生产力加快培育，国际消费中心城市建设取得突破，内需拉动经济增长主动力作用持续增强。

——城市核心功能实现新跃升。“四大功能”持续增强，金融服务实体经济质效稳步提升，金融市场交易总额达到 4500 万亿元以上，人民币资产全球配置和风险管理能力明显提升，贸易结构持续优化、质量显著提升，服务贸易进出口额突破 3000 亿美元，集装箱吞吐量和航空货邮吞吐量保持世界领先，航运服务体系持续健全，创新体系整体效能显著提升，全社会研发经费支出相当于地区生产总值比例达到 5%以上，前沿领域科技创新和重点领域技术攻关取得重大突破，科技创新和产业创新深度融合，高端产业能级显著提高，数字经济核心产业增加值占地区生产总值比重达到 20%以上。

——高水平改革开放取得新突破。国家重大战略全面落实，重点区域改革开放取得显著成效，制度型开放水平明显提高，更高水平开放型经济新体制率先形成，服务建设强大国内市场、构建新发展格局深入推进，制约高质量发展

的体制机制瓶颈持续破解，要素市场化配置水平明显提高，各类经营主体蓬勃发展，在长三角一体化发展中的龙头带动作用更加彰显。

——社会文明程度明显提升。主流思想舆论不断巩固壮大，社会主义核心价值观深入践行，城市精神和城市品格充分弘扬，红色文化传承创新，海派文化、江南文化进一步彰显，城市文化软实力显著增强，中华文化重要窗口作用更好彰显，文化品牌持续打响，市民文明素质和城市文明程度持续提升，人民精神文化生活更加丰富。

——人民城市建设持续深化。高质量就业更加充分，城镇调查失业率稳定在5%以下，共同富裕扎实推进，居民收入增长和经济增长同步、劳动报酬提高和劳动生产率提高同步，宜居安居水平显著提高，新增供应保障性租赁住房25—27万套（间），社会保障制度更加优化更可持续，养老服务继续走在全国前列，养老机构护理型床位占比达到75%以上，公共服务更加优质均衡可及，社区公共服务设施15分钟步行可达覆盖率达到95%。

——城市治理现代化水平显著提高。如期实现碳达峰目标，单位生产总值二氧化碳排放降低和非化石能源占能源消费总量比重完成国家审核衔接后确定的目标，主要污染物排放总量持续减少，生活垃圾回收利用率达到50%，绿色生产生活方式基本形成，生态系统多样性稳定性持续性不断提升，美丽上海建设取得新的重大进展，治理体系和治理能力现代化持续推进，全过程人民民主最佳实践地建设取得重大进展，基层和社区活力显著增强，平安上海、法治上海建设达到更高水平，韧性安全城市建设深入推进，城市管理精细化常态长效，本质安全全面加强，风险防范化解体系不断健全，单位生产总值生产安全事故死亡率控制在0.006人/亿元以下。

接续奋斗，到2035年上海“五个中心”功能全面升级，重要发展指标达到国际领先水平，城市能级和核心竞争力显著提升，人均地区生产总值比2020年翻一番，基本建成具有世界影响力的社会主义现代化国际大都市。

2、江苏省

《江苏省国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》提出，“十五五”时期江苏经济社会发展的主要目标：

——在高质量发展上继续走在前列。经济增长保持在合理区间，全要素生产率稳步提升，居民消费率明显提高，内需拉动经济增长主动力作用持续增强，经济增长潜力得到充分释放，新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化取得重大进展，打造发展新质生产力的重要阵地、建设现代化经济体系取得重大突破。

——在推动科技创新和产业创新融合上打头阵。科技自立自强水平大幅提高，教育科技人才一体发展格局基本形成，基础研究和原始创新能力显著增强，重点领域关键核心技术加快突破，重大科技创新平台建设取得新进展，科技创新和产业创新深度融合，科技成果转化和产业化水平不断提高。

——在推进深层次改革和高水平开放上勇争先。重要领域和关键环节改革取得新突破、形成更多制度性成果，推动高质量发展体制机制更加完善，陆海内外联动、东西双向互济的开放新格局加快塑造，“一带一路”交汇点建设取得新成效，国际合作空间持续拓展，更高水平开放型经济新体制基本形成。

——在落实国家重大发展战略上走在前。全面融入和服务长江经济带发展和长三角一体化发展战略，“1+3”重点功能区战略深入实施，乡村全面振兴扎实推进，现代化人民城市建设取得重要进展，基础设施现代化水平稳步提升，交通运输现代化基本实现，国土空间开发保护格局不断优化，区域互补、跨江融合、南北联动的区域协调发展优势充分彰显，服务构建新发展格局的枢纽作用、支撑作用和示范引领作用进一步发挥。

——在促进全体人民共同富裕上作示范。高质量充分就业取得新进展，居民收入增长和经济增长同步、劳动报酬提高和劳动生产率提高同步，城乡居民收入倍差进一步缩小，中等收入群体持续扩大，社会保障体系更加健全，基本公共服务均等化水平明显提高。

——在精神文明建设上展现新气象。主流思想舆论不断巩固壮大，社会主义核心价值观广泛践行，城乡精神文明建设持续深化，公共文化服务体系和文化产业体系更加健全，人民群众精神文化生活更加丰富，社会文明程度明显提升，文化软实力进一步增强，文化自信更加坚定。

——在美丽江苏建设上取得新的重大进展。经济社会发展全面绿色转型步伐显著加快，绿色生产生活方式基本形成，长江大保护、太湖治理、大运河生

态环境保护成效不断巩固，主要污染物排放总量持续减少，碳达峰目标如期实现，生态环境质量全面改善，生态系统多样性稳定性持续性不断提升。

——在推进省域治理体系和治理能力现代化上实现新提升。全过程人民民主制度化、规范化、程序化水平进一步提高，平安江苏、法治江苏建设高水平推进，本质安全水平系统提升，防范化解重大风险体制机制不断完善，城乡社区治理体系更加健全，社会治理总体效能持续增强。

在此基础上再奋斗五年，到2035年全国基本实现社会主义现代化时，全省经济实力、科技实力、综合竞争力和辐射带动力将实现新的大幅跃升，人均地区生产总值和居民收入将达到一个更高水平，人民生活更加幸福美好，“强富美高”新江苏现代化建设取得新的重大进展，更好展现基本实现社会主义现代化的现实模样。

3、浙江省

《浙江省国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》指出，“十五五”时期浙江经济社会发展的主要目标：通过五年的不懈奋斗，高质量发展建设共同富裕示范区取得决定性进展，率先呈现基本实现社会主义现代化的生动图景。到2030年，我省经济实力、科技实力、综合竞争力大幅跃升，人均地区生产总值接近发达经济体水平，经济大省带动和支柱作用全面增强；城乡区域发展差距、城乡居民收入和实际消费水平差距进一步缩小，人民群众获得感幸福感安全感认同感进一步增强。

——创新浙江建设、现代化产业体系构建实现重大突破，科创高地、先进制造业基地和人工智能创新发展高地全球竞争力影响力更加凸显。教育强省、科技强省、人才强省、浙江特色现代化产业体系基本建成，支持全面创新的制度体系更加成熟完善，创新体系整体效能显著提升，区域创新能力和制造业高质量发展水平保持全国前列并努力争先进位，人工智能可持续发展、领跑发展格局全面形成，产业结构全面优化，全要素生产率稳步提升，研发投入强度达3.5%以上，全员劳动生产率达30万元/人左右，制造业增加值占GDP比重保持基本稳定，规上工业增加值年均增长5.5%以上，“浙江制造”“浙江服务”品牌进一步打响，产业体系国际竞争力和安全韧性进一步增强。

——深度融入和服务构建新发展格局、高能级开放强省建设实现重大突破，国内大循环战略支点和国内国际双循环战略枢纽地位更加彰显。世界一流强港、中欧班列集结中心、长三角航空联运中心的全球辐射能力显著增强，大宗商品资源配置枢纽建设取得明显进展，货物贸易、服务贸易、数字贸易稳定增长、结构优化，服务最优、成本最低、效率最高的开放环境全面形成并持续提升，高能级开放强省基本建成，货物和服务贸易进出口总额占全国份额达 12%左右；全面融入服务全国统一大市场建设，实现有效投资合理增长、投资结构更加优化、投资效益持续提高，努力成为引领消费转型升级的高地，内外贸一体化发展格局全面形成，畅通国内大循环和联通国内国际双循环的功能进一步增强。

——高水平文化强省建设实现重大突破，文以铸魂、文以赋能、文以兴业、文以惠民力量更加充沛。习近平新时代中国特色社会主义思想更加深入人心，文化事业文化产业更加繁荣，文化与科技、旅游、体育、民生在更高水平上实现融合发展，全社会创新创业活力更加有效激发，新型文化业态高质量发展，人的文明素养和社会文明程度全面提升，高水平文化强省基本建成，中华文明浙江标识更加鲜亮，文化发展综合实力走在全国前列，更好担负起新时代的文化使命。

——城乡一体融合高质量发展实现重大突破，全体人民共享高品质幸福生活更加可感可及。杭甬双城综合能级和综合辐射带动作用显著提升，山区海岛县内生发展动力更加强劲，县城综合承载能力进一步提升，和美乡村实现省域基本全覆盖；高质量充分就业取得新进展，居民收入增长与 GDP 增长同步，居民人均可支配收入达 9 万元左右，劳动报酬提高与劳动生产率提高同步，以中等收入群体为主体的橄榄型结构形成；社会保障制度更加优化更可持续，公共服务更加均衡普惠、共享可及，成为心生向往、情感归属、梦想成真的幸福家园。

——更高水平生态省建设实现重大突破，诗画浙江山清水秀的独特韵味更加动人。生态环境治理能力水平显著提升，产业结构、能源结构、交通运输结构进一步优化，新型能源体系、现代物流体系基本建成，绿色低碳循环发展的经济体系加快建立，2030 年前碳达峰目标如期实现，生态环境质量进一步提升，地级及以上城市细颗粒物（PM2.5）浓度持续改善，优良水体比例持续提升，

绿水青山就是金山银山转化通道进一步拓宽，更高水平生态省基本建成，继续在美丽中国建设中走在前列。

——治理体系和治理能力现代化实现重大突破，社会充满活力、安定有序的标识更加鲜明。打造新时代党建高地和清廉建设高地走深走实，党的全面领导巩固加强，社会主义民主法治更加健全，社会公平正义进一步彰显，各领域法治化水平全面提升，“大平安”理念更加深入人心，统筹发展和安全更加有力，新时代“枫桥经验”、“后陈经验”金名片持续擦亮，重点领域风险有效防范化解，社会治理和公共安全治理水平明显提高，建成平安中国示范区，中国特色社会主义社会治理和法治道路优越性在浙江充分彰显。

在此基础上再奋斗五年，到2035年，全省经济实力、科技实力、综合竞争力迈上新的大台阶，人均地区生产总值达到发达经济体水平，人民享有更高品质更加幸福的生活，建成共同富裕示范区，成为新时代全面展示中国特色社会主义制度优越性的重要窗口，不断谱写中国式现代化浙江新篇章。

2.2 区域综合交通发展现状和规划

2.2.1 发展现状

1、上海市

上海是我国重要的交通枢纽，全市已形成由公路、铁路、水运、航空等组成的超大规模综合交通运输网络。近年来，上海又相继建成了一大批大桥、隧道、高架路、高速公路、国际机场、深水港口等标志性重大城市建设工程。

(1) 公路

上海已通车的国家高速公路有京沪高速 G2（北京至上海）、沈海高速 G15（沈阳至海口）、沪陕高速 G40（上海至西安）、沪蓉高速 G42（上海至成都）、沪渝高速 G50（上海至重庆）等；省级高速公路有迎宾高速 S1（上海市区至浦东机场）、沪芦高速 S2（上海市区至芦潮港）、沪奉高速 S3（浦东至奉贤）、沪金高速 S4（上海市区至金山）、沪嘉高速 S5 等。

2024年底，上海市通车公路总里程12998公里，其中高速公路通车里程881公里，已建成南浦大桥、杨浦大桥、卢浦大桥、上海长江大桥、崇启大桥等大桥和越江隧道。2024年实现公路货物运输量5.2亿吨，同比增长2.9%。公路货物运输量占比为33.3%，同比增加0.4个百分点。

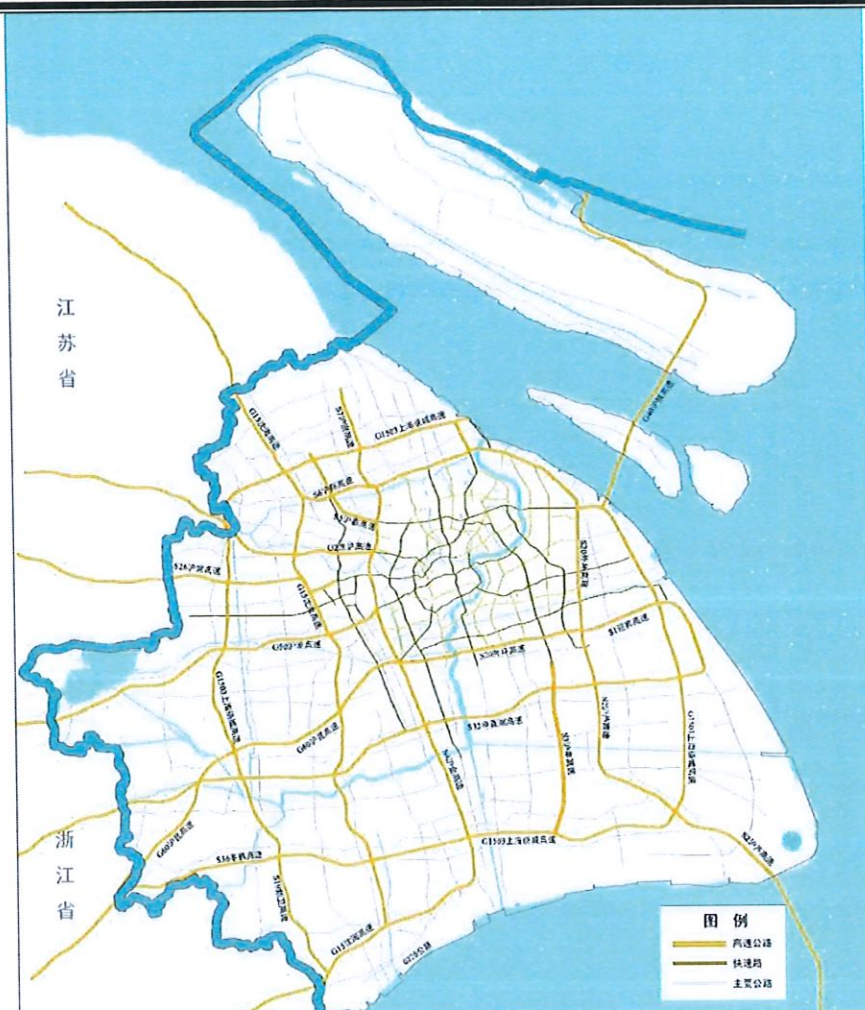


图 2-7 上海市公路网现状图

(2) 铁路

2024年上海市铁路营业里程累计为557公里，其中，正线延展里程1014公里。拥有京沪、沪昆、沪苏通3个方向6条通道，以及浦东、金山和沪春、南何、何杨、淞沪、新闵、吴泾、北杨、黄封、芦潮港等线路。上海现有5个主要的火车站，分别是上海站、上海南站、上海虹桥站、上海松江站、上海西站。

2024年铁路旅客到发量为27838.8万人次，日均到发量为76.1万人次，同比增长6.5%；其增量或源于长三角“同城效应”提速强化，叠加“高铁+文旅”模式激活周末城际消费群。铁路客运站中，虹桥火车站、上海站、上海南站日均到发量占比分别为58.3%、27.4%和8.1%。

比例达到 61.5%，同比提高 3.7 个百分点。上海港着力强化水水中转、海铁联运、沿海捎带、国际中转集拼功能，全面提升航运枢纽链接能力。

（4）航空

目前，上海市有着上海虹桥国际机场和上海浦东国际机场两座国际机场。到 2024 年 5 月，上海市机场共定期通航 48 个国家 281 个客货运航点。2024 年，上海浦东、虹桥两大国际机场全年共起降航班 80.34 万架次，同比增长 14.7%；实现进出港旅客 12473.11 万人次，增长 28.6%。其增量主要源于国内及跨境商务、旅游客运量持续增长。其中，境内航线进出港旅客 8971.44 万人次，增长 14.4%；境外（含国际及港澳台）航线进出港旅客 3501.66 万人次，增长 89.0%。实现货邮吞吐量 420.59 万吨，增长 10.6%。2024 年航空实现货邮吞吐量 420.6 万吨，同比增长 10.9%，跨境电商成为航空货运新增长点。机场货邮吞吐量中，境内航线货邮吞吐量 73.4 万吨，同比增长 16.0%，占总量的 17.5%；国际及港澳台航线货邮吞吐量 346.4 万吨，同比增长 9.7%，占总量的 82.5%。

2、江苏省

“十四五”期，江苏省统筹推进交通强国建设试点和交通运输现代化示范区建设，加快构建现代化综合交通运输体系，公、铁、水、空等各运输方式建设迈出更大步伐。

（1）公路

2024 年全省公路总里程已达 15.9 万公里，其中高速公路里程 5232 公里，高速公路实现“县城通”以及 10 万人口以上城镇全覆盖，普通国省道规模达到 13697 公里，普通国省道一级公路占比全国各省区中最高。农村公路总里程约 14 万公里，已实现规划发展村庄双车道四级公路基本通达。

（2）铁路

至 2024 年全省铁路总里程突破 4500 公里，达到 4731 公里，其中高铁里程 2594 公里，跃居全国前列，高速铁路面积密度达到 242 公里/万平方公里，居各省区之首；13 个设区市全部通动车，“轨道上的江苏”主骨架基本形成。全省共设有 95 个火车客运站点，其中高铁站点 77 个。日均开行列车超 700 对，全省铁路客运年发送量从 2015 年的 1.6 亿人次增加到 2024 年的 3.1 亿人次，实现铁路客运量翻番。

（3）水运

2024年，江苏省内河航道总里程约2.4万公里，约占全国1/5，等级航道里程8814公里，约占全国1/7，里程和密度均居全国之首。长江和京杭运河两条国家水运主通道穿境而过，长江横穿东西365公里，京杭运河纵贯南北687公里，长江江苏段以1/7的长江航道里程，承担全线70%的运能。三级及以上干线航道里程2576公里，覆盖全省85%县级及以上城市节点、57%省级及以上开发区，全省86%干线航道规划里程已纳入全国港口与航道布局规划。

作为全国唯一兼有江港、海港和河港的省份，江苏正从港口大省向港口强省转变。江苏在沿江沿海地区共布局了10个港口，其中，连云港港、南京港、镇江港、苏州港、南通港为国家主要港口，扬州港、无锡（江阴）港、泰州港、常州港、盐城港为地区性重要港口。在交通运输部公布的全国53个主要港口名录中，江苏有7个，分别为连云港港、南京港、镇江港、苏州港、南通港，徐州港，无锡内河港。全省拥有港口生产性泊位6801个，包括沿海港口泊位237个和内河港口泊位6564个。万吨级以上泊位数584个、2亿吨大港7个、港口综合年通过能力28.1亿吨、年吞吐量36.1亿吨。南京港龙潭集装箱有限公司荣获五星级“中国绿色港口”称号，成为全国首个获此殊荣的内河港口。

2024年，全省内河集装箱吞吐量达175.8万标箱。32家航运企业投入344艘集装箱运输船舶（运力达2.8万标箱），开行124条内河集装箱航线，通达8个省市的13个港口，辐射长江干线、淮河水系、京杭运河（菏泽至杭州段），“通江、达海、内联”的集装箱航线网络已基本形成。

（4）航空

江苏省共有9个运输机场，8个A1级通用机场。2024年，全省9家运输机场共保障运输起降49.3万架次，同比增长6.7%，较疫情前的2019年增长6.5%；客、货运输规模创历史新高，完成旅客吞吐量6258.7万人次，同比增长14.2%，较2019年增长7.1%，其中无锡硕放机场跨入千万级机场行列、南通兴东机场首次突破400万人次；货邮吞吐量71.9万吨，同比增长13%，较2019年增长12.1%。。

据统计，全省机场国内客运航线总计达421条，支撑国内热门旅游目的地出港旅客量快速增长。2024年，全省国际及港澳台地区旅客吞吐量同比增长

94.5%，恢复至 2019 年的 61.4%，全年累计开通国际及港澳台客运航线 48 条，较 2023 年增加 16 条，其中东南亚及日韩航线增长较快，航线条数达 35 条，出港旅客量同比分别增长 122.5%、230.1%。全省机场共完成国际及地区货邮吞吐量 10.6 万吨，创历史新高，全年累计开通国际货运航线 14 条。



图 2-9 江苏省综合交通现状图

3、浙江省

“十四五”期，浙江省已基本建成高效、立体、智能的现代综合交通运输体系，“六纵六横”综合运输通道加速成型，截至 2024 年底，全省综合交通网络里程已突破 14 万公里，“省域、市域、城区”三个“1 小时交通圈”人口覆盖率超 98%。

(1) 公路

公路是浙江居民出行的首选方式，承担了全省约 81% 的出行量。截至 2024 年底，全省公路总里程达 12.1 万公里，其中高速公路 5615 公里，已实现全省“县县通高速”的目标，省际接口增至 23 个，有效加强了与周边省份的互联互通，10 万人口以上城镇通达率提升至 87%。全省已实现 91% 乡镇通达三级以上公路、88% 建制村通双车道公路，城乡公交一体化率超过 90%。

(2) 铁路

浙江已基本建成杭州至省内主要城市和长三角主要城市1-2小时的高铁交通圈，截至2024年底，全省铁路网总里程达4059公里，其中高铁里程2191公里，实现了陆域高铁“市市通”。随着湖杭、杭温、沪苏湖等高铁线路的相继通车，以及杭州西站等综合枢纽的投运，铁路网络日益完善。目前，浙江与长三角沪苏皖的省际轨道接口已增至13个，形成了多层次、多方向的互联互通格局。此外，作为对外开放的重要载体，浙江中欧班列（义新欧）年开行量已达2619列，辐射欧亚大陆50多个国家、160多个城市。



图 2-10 浙江省高铁站分布图

(3) 水运

凭借独特的沿海和内陆水系资源，浙江已实现所有地市“通江达海”。

沿海港口：宁波舟山港是世界级强港，其货物吞吐量持续稳居全球第1，集装箱吞吐量居全球第3，国际航线增至256条。全省沿海万吨级以上泊位总数达296个，位居全国第三。

内河航运：浙江正高水平建设“航运浙江”，全省内河航道总里程近9800公里，其中四级及以上高等级航道1781公里。目前，浙江正规划构建“五纵八横十干”的干线航道网络，目标实现2000吨级船舶通达海港，进一步降低物流成本。

(4) 航空

浙江基本实现航空服务省域全覆盖，全省运输机场总数达到 9 个，“十四五”期间新增了嘉兴和丽水两座运输机场。2024 年，全省机场年旅客吞吐量突破 8400 万人次（居全国第 5），年货邮吞吐量突破 100 万吨（居全国第 4），杭州萧山机场跻身全球前 50 大机场。全省国际及地区通航点达 118 个，实现五大洲全覆盖。。

浙江省运输机场总数达到 9 个，保障能力较“十三五”末提升将近 50%。基本实现航空服务省域全覆盖。2024 年全省机场年旅客吞吐量突破 8400 万人次，居全国第 5，年货邮吞吐量突破 100 万吨，居全国第 4，杭州萧山机场跻身全球前 50 大机场，全省国际及地区通航点达 118 个，实现五大洲全覆盖。



图 2-11 浙江省综合交通现状图

2.2.2 发展规划

1、上海市

(1) 公路

根据《上海市城市总体规划（2017-2035）》，至 2035 年上海市市域高速干线公路将形成“一环、十三射、一纵一横、多联”的布局，规划总里程达到 1280 公里左右，包括 960 公里高速公路和 320 公里快速路；主要公路规划总里程达

到 2400 公里左右。完善浦东、虹桥、洋山、外高桥等交通枢纽的道路集散网络，研究青浦、松江、奉贤新城与主城区之间的快速路，新城至中心城和重要交通枢纽的道路交通出行时间控制在 1 小时以内。预控新城、核心镇和中心镇至近沪地区的重要交通廊道。

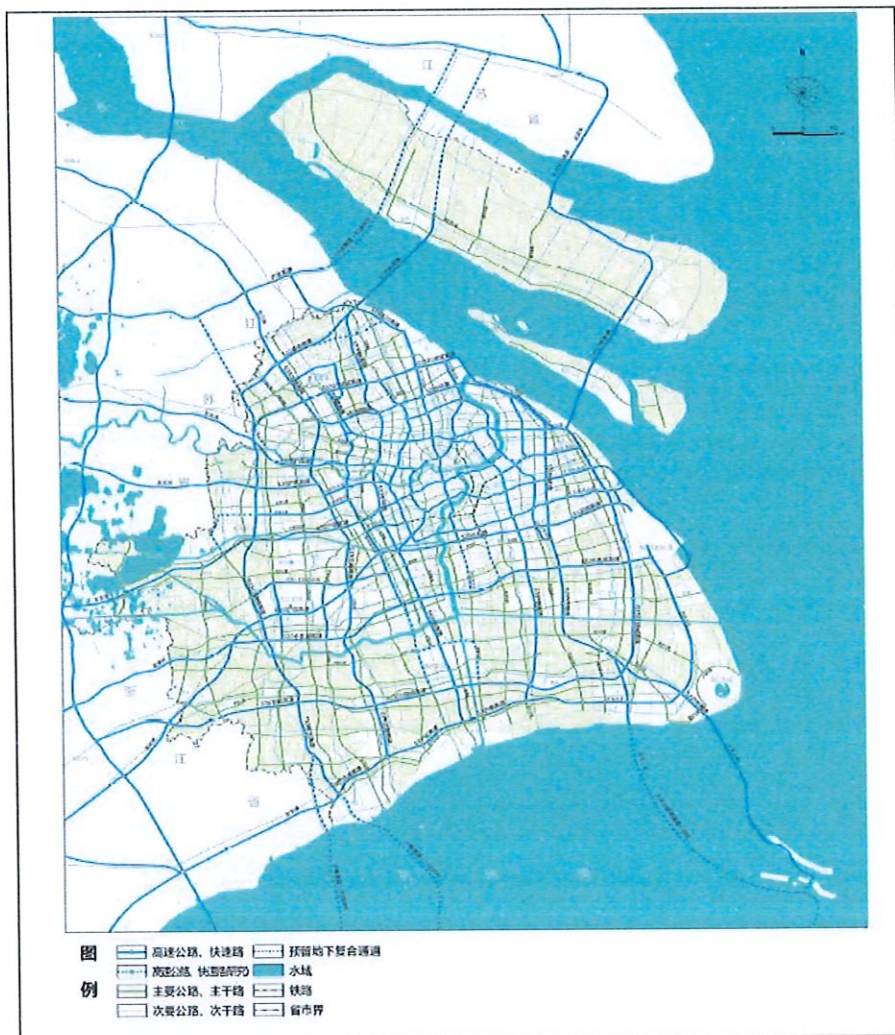


图 2-12 上海市域干线道路系统规划图

(2) 铁路

至 2035 年，进一步强化上海铁路枢纽作为国家铁路网主枢纽的地位，铁路运输占对外客运比例达到 65%左右。

①通道布局

优化京沪（沪蓉）、沪昆等铁路通道服务能力，加快推进沪通铁路，建成沪乍杭铁路、沪杭城际铁路、沪苏湖铁路，研究控制北沿江铁路、沪甬（舟）铁路，形成“五个方向、十二条干线”通道。

②客货枢纽布局

在虹桥站、上海站、上海南站的基础上，结合浦东国际机场新增国家沿海通道上的上海东站（祝桥），形成4个主要铁路客站；完善安亭北站、松江南站，新增杨行站、奉贤站、南汇站等，形成“四主多辅”的铁路客运枢纽布局。

优化调整南翔编组站功能，结合区域铁路网络在沪乍杭、沪通通道上研究控制新的铁路编组站。新增外高桥集装箱站，并以整合外移为原则，提升完善沿海通道上的徐行、四团等货运枢纽功能。

（3）水运

规划至2035年，上海港年集装箱吞吐量保持在4000万-4500万标准集装箱，年客运吞吐量达到450万人次左右，国际集装箱中转比例达到13%。提高港口国际、国内中转能力，培育船舶经纪、航运金融、海事法律等高端航运服务功能，拓展国际邮轮航线，建成亚太地区规模最大的邮轮母港。

在北外滩、陆家嘴、洋山-临港、外高桥、吴淞等地区形成高能级航运服务集聚区。上海港形成以洋山深水港区、外高桥港区为核心，杭州湾、崇明三岛等港区为补充的总体格局。其中洋山深水港区是上海国际航运中心集装箱深水枢纽港区、国际远洋集装箱班轮的主靠港。

逐步调整黄浦江沿线、长江口货运码头功能，构建以长江黄金水道为干线、高等级航道为支线、内河港区为转运枢纽的内河航运网络。依托吴淞口国际邮轮港和北外滩国际客运中心，结合杭州湾北岸地区生活岸线功能调整，完善全市客运港区布局。

（4）航空

以强化亚太航空门户枢纽地位为目标，优化航空空域使用结构，提高航空设施吞吐能力和运输效率，构建全球性航空运输网络，网络覆盖度达到国际大型枢纽机场水平。至2035年，上海航空枢纽设计年客运吞吐能力1.8亿人次左右，旅客中转率、出入境客流比例分别达到19%左右和38%，货邮吞吐量650万吨左右。

拓展浦东国际机场的设施规模，提升浦东、虹桥国际机场保障能力。完善浦东国际机场和虹桥国际机场的公共航空运输功能，兼顾公务航空服务功能。在青浦规划预留大型通用机场，以公务机起降服务为主要功能，兼顾城市管理、

应急保障需求。在长江口、杭州湾等地区布局若干小型通用机场，以城市管理、应急保障需求为主要功能。



图 2-13 上海市对外综合交通通道规划图

2、江苏省

(1) 公路

根据《江苏省省道公路网规划（2023-2035年）》，到2035年形成包容开放、重点突出、便捷高效、绿色智能、安全可靠的现代化高质量省道公路网，具备世界一流的服务品质和网络效率，有力支撑江苏公路率先实现现代化，彰显公路“更好地为公众服务”的发展价值观，全面适应人民群众日益增长的美好出行需求。

① 高速公路

至 2035 年，江苏省规划高速公路总里程约 7815 公里，包括国家高速 4229 公里和省道高速 3586 公里，形成“十五射七纵十横”的布局形态和 22 座高速过江通道。

②普通国省道

至 2035 年，江苏规划普通国省道总里程约 16450 公里。境内普通国道共有 25 条，总里程约 6096 公里。普通省道公路规划形成 6 条放射线路，54 条北南纵线，40 条东西横线，44 条联络线，总里程约 10354 公里。

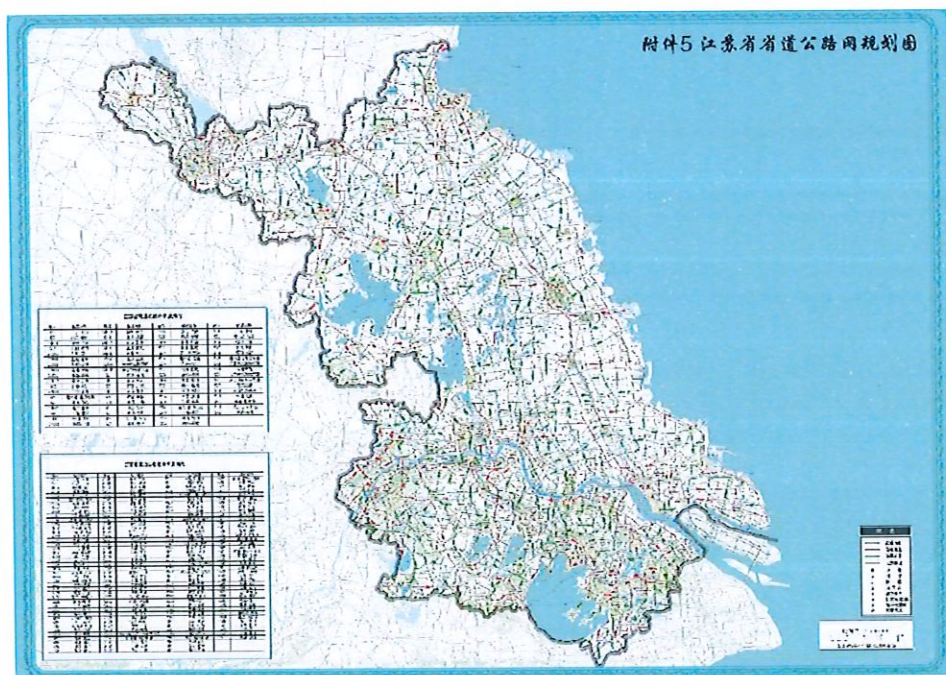


图 2-14 江苏省国省道公路网规划图

(2) 铁路

《江苏省“十四五”铁路发展暨中长期路网布局规划》提出干线铁路坚持高普并举、骨干贯通、主辅统筹，形成“六纵六横”高速铁路网和“三纵三横”普速铁路网，到 2035 年，高速铁路约 4800 公里，普速铁路约 2100 公里；城市群城际和市域（郊）铁路重点围绕沿江城市群以及南京、苏锡常、徐州三大都市圈，以区域一体、功能匹配、便捷高效为重点，形成“拥江环湖环沪”的城际铁路网和中心放射的市域（郊）铁路网，到 2035 年，城市群城际和市域（郊）铁路约 1400 公里。

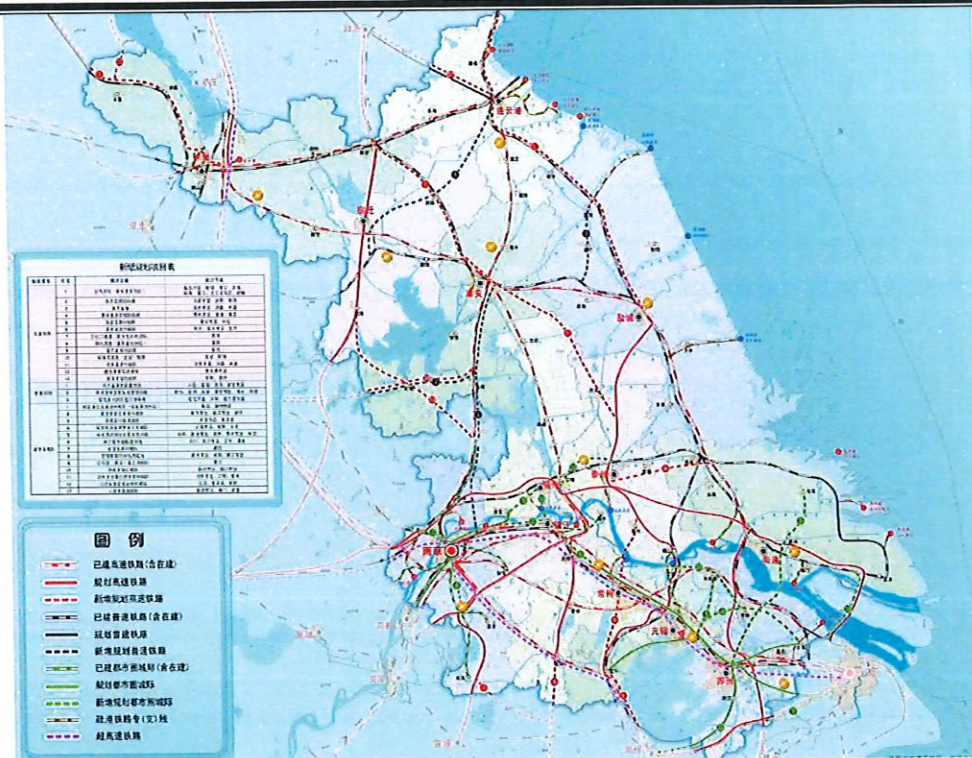


图 2-15 江苏省铁路网规划图

(3) 水运

① 干线航道

根据《江苏省干线航道网规划（2023-2035年）》，至2035年江苏规划形成以长江干线、京杭运河、淮河国家水运主通道为核心，二级及以上航道为主体、三级航道为支撑的“联网畅通、达海通江、优质高效、保障有力”干线航道网络。干线航道总里程力争达4000公里以上，通达74%以上的省级及以上开发区、95%以上的县级节点。二级及以上航道里程力争达2200公里，覆盖56%以上的省级及以上开发区、90%以上的沿海沿江重点港区和所有的设区市。

全省规划形成“两纵五横”的干线航道网络，“两纵”由京杭运河通道、连申线通道组成，“五横”由徐宿连通道、淮河出海通道、通扬线通道、长江通道、芜申线通道组成，共计4192公里。其中一级航道365公里，二级航道2362公里，三级航道1465公里。

② 沿江沿海港口

《江苏省沿江沿海港口布局规划（2015-2030年）》提出聚力推进长江南京以下江海联运港区、南京区域性航运物流中心、连云港港区域性国际枢纽港、苏州太仓集装箱干线港等“一区三港”的建设发展，着力提升综合服务功能和

辐射带动能力，着力提升我省沿江沿海港口整体竞争力。到 2030 年，规划我省港口形成以连云港港、南京港、镇江港、苏州港、南通港为主要港口，扬州港、无锡（江阴）港、泰州港、常州港、盐城港为地区性重要港口，分工合作、协调发展的分层次发展格局。

③内河港口

《江苏省内河港口布局规划（2017-2035 年）》提出，全省内河港口规划为主要港口、地区性重要港口和一般港口三个层次。徐州港、无锡内河港为主要港口，苏州内河港、常州内河港、淮安港、宿迁港、扬州内河港、镇江内河港为地区性重要港口，盐城内河港、连云港内河港、泰州内河港、南通内河港、南京内河港为一般港口。全省 13 个内河港口干线航道沿线共布局港区 63 个。其中，苏州内河港和淮安港具备发展成为国家主要港口的基础和条件，可以发挥主要港口的功能和作用。



图 2-16 江苏省干线航道网与港口布局规划图

(4) 航空

①运输机场

《江苏省民航中长期发展规划（2020-2035 年）》提出至 2035 年，南京机场建成长三角世界级机场群重要枢纽（中心机场）、航空货物和快件集散中心，

成为国内前3位的最佳服务机场，进入全球前50强，南京都市圈机场体系不断完善；无锡硕放机场建成区域性枢纽机场，南通、苏州机场加快发展，深度融入支撑上海都市圈机场体系；全省机场旅客吞吐量超过2.5亿人次，货邮吞吐量超过420万吨，民航对经济社会支撑和引领功能更加突出。

②通用航空机场

依据《江苏省中长期通用机场布局规划（2018-2035年）》，至2035年全省规划形成“10+60”的通用机场体系，包括10处国家（区域）级通用机场和60处地区（省市）级通用机场。

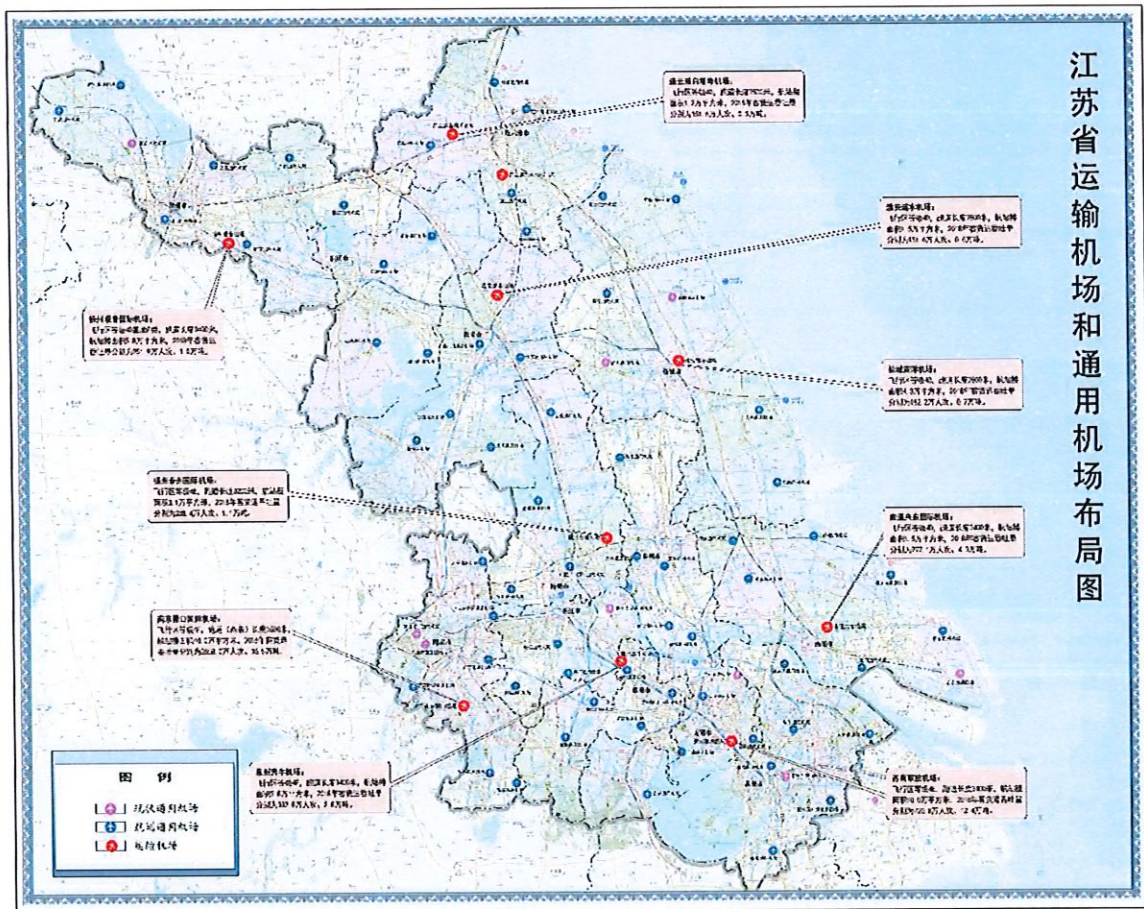


图 2-17 江苏省运输机场和通用机场规划布局图

3、浙江省

(1) 公路

①高速公路

《浙江省高速公路网布局规划（2021-2035年）》提出，至2035年浙江将全面建成“覆盖全面、衔接高效、能力充分、互联一体”的高速公路网络。规划

明确，全省高速公路网以国家高速为布局主骨架，总体形成“九纵九横五环五通道多连”的布局形态。规划实施后，全省高速公路网总里程将达到约 9000 公里，实现高速对全省 10 万人口以上城镇、高等级景区、新兴经济节点、重点特色小镇、产业集聚区基本全覆盖，加强对 26 县的供给能力，有条件的县（市、区）通达两条以上高速公路。

其中“十五五”期，加快推进杭淳开高速、甬金衢上高速、义龙庆高速、苍泰高速、甬舟高速复线、甬金高速改扩建、甬台温高速改扩建等续建项目建设；谋划推进合温高速、沪杭甬高速改扩建、杭宁高速改扩建、金丽温高速改扩建、杭州绕城高速改扩建、甬莞高速台州机场支线等项目。至 2030 年，全省高速公路里程达 6500 公里以上。



图 2-18 浙江省高速公路网规划布局图

②普通国省道

《浙江省普通省道公路网布局规划（2021-2035 年）》提出，到 2035 年，普通省道网与普通国道共同构成“覆盖广泛、结构合理、畅通便捷、安全可靠、绿色智慧”的普惠性干线公路运输服务网。规划方案共布局普通省道公路网 43 条、约 9000 公里。按线路走向划分：纵线 20 条，约 4550 公里；横线 23 条，约 4450 公里。规划实施后，全省普通国省道与高速公路合计里程约 2.3 万公里（其

中普通国省道约 1.4 万公里，高速公路约 9000 公里），约占全省公路总里程的 16%。

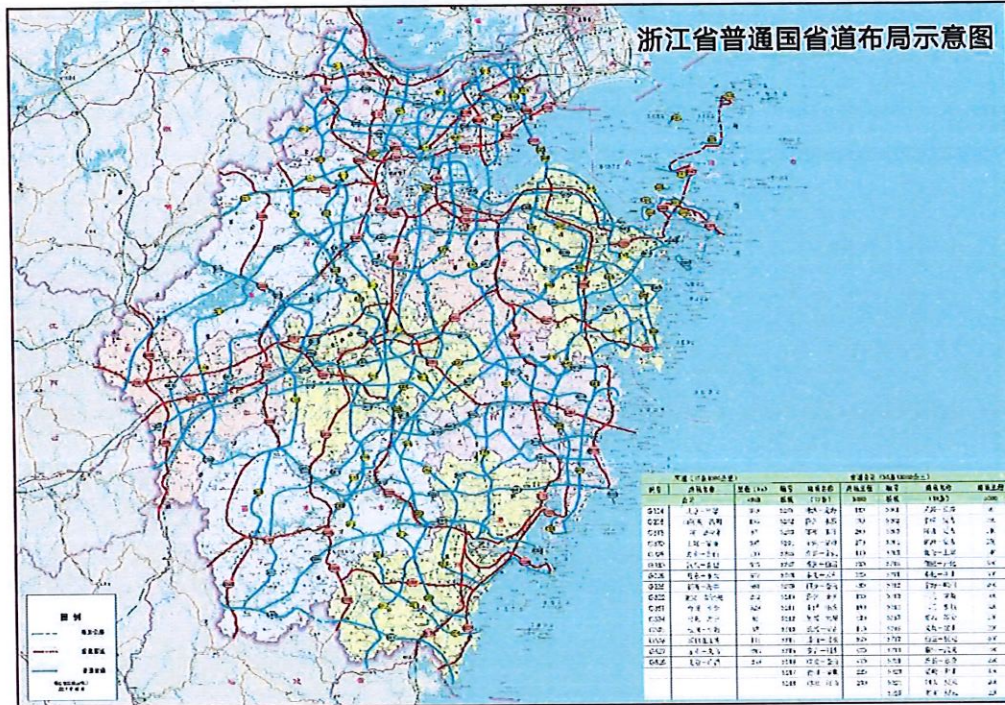


图 2-19 浙江省普通国省道公路网规划布局图

(2) 铁路

根据《浙江省国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》，浙江未来五年将实施“千亿千里”铁路建设行动，以联网、补网、强链和枢纽能力提升为重点，客运和货运并重，新建和改扩建并举，积极构建布局合理、覆盖广泛、高效便捷、安全经济的现代化铁路网络。加快贯通沿海高铁通道，补齐沪昆通道能力短板，力争开工建设沪甬跨海通道。提升杭州、宁波等铁路枢纽能级，推动望江门越江隧道等开工建设。强化港口后方铁路通道建设，建成投运梅山等铁路专用线，贯通“双高箱”运输路径，推动铁路专支线疏港进企入园。

到 2030 年，全省铁路里程超 5000 公里，实现“市市通高铁”。强化轨道交通跨省互联，推进长三角一体化贯通运营，提高市域（郊）铁路可持续运营能力，完善杭州、宁波、温州都市圈轨道交通网。

(3) 水运

《浙江省内河干线航道网规划》提出规划形成约 2500 公里“五纵八横十干”的干线航道网络和 3 大内河集装箱运输主通道，构建“十枢多点”内河集装箱

港口发展格局。“五纵八横”为约 1600 公里的国家高等级航道，“十干”为约 900 公里的省级干线航道和通港达园入企短支航道。

“十五五”期，浙江大力建设现代化水运基础设施。围绕“一横一纵”内河运输主轴，构建高等级航道网络，高水平建设“航运浙江”。畅通浙北水系、杭甬运河、钱塘江、瓯江等海河联运通道，谋划推进跨省跨流域大通道建设。推动短支航道通港达园入企，推进航道干支联动，建强嘉兴、湖州、衢州等内河港口综合枢纽。加快推进京杭运河畅通、国家高等级航道达标、义新欧（诸暨）枢纽港配套服务设施、常山江航电枢纽一期等项目建设；谋划推进海河联运通达、富春江二线船闸、杭平申线南延段航道改造、江山江航道一期、杭绍临空经济区公铁水空国际枢纽中心等项目。至 2030 年，高等级航道总里程达 1200 公里。

（4）航空

“十五五”期，浙江加快构建现代化机场设施网。实施“155”机场建设行动，推进萧山机场四期、栎社机场四期、龙湾机场三期建设，深化共建长三角世界级机场群。推动通用机场适应性改造，布局建设无人机公共起降场、测试场、低空智能网联系统等低空设施。加快推进义乌机场改扩建等项目建设；谋划推进衢州机场迁建等项目，机场年旅客吞吐保障能力、货邮吞吐保障能力达 1.3 亿人次、330 万吨。

第3章 项目路发展现状

3.1 交通流量现状

本报告中历史流量及收入数据均来源于联网中心每月发布的统计报表。

3.1.1 断面流量

1、断面流量分析

2025年，项目路全线平均断面流量为5.5万veh/d，换算为标准小客车流量为6.9万pcu/d，较2024年分别增长18.1%和19.0%，增速较快。从历史演变趋势来看，高速公路自然车流量已从早期的28429veh/d增长至目前的55091veh/d，年均增长率为13.1%；标准小客车流量则由37628pcu/d增长至69113pcu/d，年均增长率为11.2%。

表3-1 历年项目路全线平均断面流量变化表

年份	标准量 (pcu/d)	自然量 (veh/d)	客车自然量 (veh/d)	货车自然量 (veh/d)
2018	37628	28429	22568	5861
2019	41165	30741	24276	6465
2020	59862	42574	34258	8316
2021	50641	36849	29431	7418
2022	42436	28078	20921	7157
2023	57218	45128	38323	6805
2024	58076	46620	39831	6789
2025	69113	55091	46628	8463

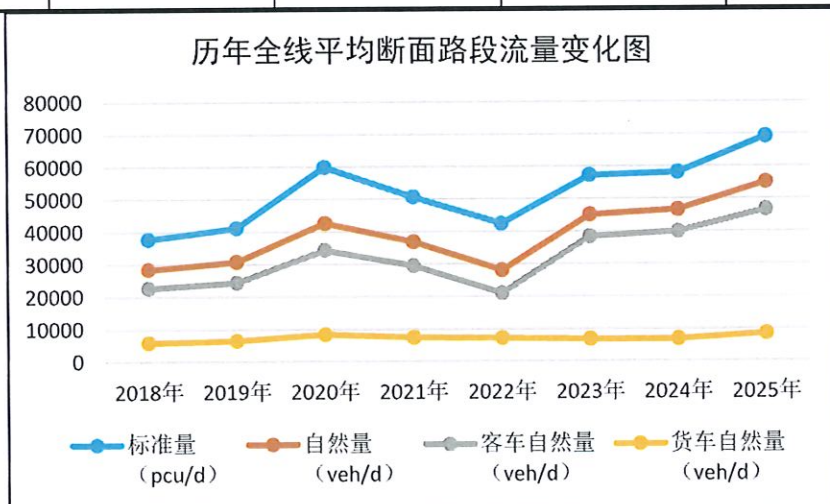


图 3-1 历年项目路全线平均断面流量变化图

从全线 10 个分段流量来看，各段落间的差异较为显著。其中，横扇至七都段流量最高，达 6.0 万 veh/d，远超全线平均断面水平；而汾湖至汾湖枢纽段流量最低，为 3.85 万 veh/d，仅相当于全线平均断面的 70%。具体来看，全线流量超过 6.0 万 veh/d 的段落共有 2 段，分别为横扇至七都段、黎里至平望枢纽段；流量介于 5.5 万至 6.0 万 veh/d 的段落共有 5 段，分别为汾湖枢纽至北库段、北库至黎里段、平望枢纽至平望段、平望至横扇段、七都至八都枢纽段。整体呈现中间高、两端低的流量分布特征。

表 3-2 2025 年项目路不同断面流量对比表

年份	标准量 (pcu/d)	自然量 (veh/d)	客车自然量 (veh/d)	货车自然量 (veh/d)
苏沪主线至汾湖	47808	38811	33401	5410
汾湖至汾湖枢纽	47583	38526	33102	5424
汾湖枢纽至北库	69735	56148	47661	8487
北库至黎里	70133	56564	48096	8468
黎里至平望枢纽	74387	60055	50994	9061
平望枢纽至平望	74905	59488	50071	9417
平望至横扇	72946	57585	48388	9197
横扇至七都	75621	60425	51280	9145
七都至八都枢纽	75826	59492	49955	9537
八都枢纽至苏浙主线	68731	53086	44235	8851

2、车型比例分析

从车型结构上来看，项目路以客车流量为主，因疫情过后私家车出行需求恢复，客车占比¹由 2022 年的 74.51% 提升至 2025 年的 84.64%。其中，客车中以客 1 车型为主，约占客车比例为 99%；货车以 1、2 类及 6 类车型为主，中型货车比例较低，呈现两头分布的态势。

表 3-3 项目路历年客车车型结构表

年份	客 1	客 2	客 3	客 4	客车合计
2018	75.89%	0.85%	0.51%	2.13%	79.38%
2019	75.98%	0.68%	0.49%	1.81%	78.97%
2020	79.17%	0.31%	0.26%	0.71%	80.47%
2021	78.47%	0.27%	0.31%	0.82%	79.87%
2022	73.67%	0.18%	0.17%	0.49%	74.51%
2023	83.68%	0.19%	0.34%	0.71%	84.92%
2024	84.29%	0.15%	0.33%	0.66%	85.44%
2025	83.59%	0.14%	0.31%	0.59%	84.64%

¹ 本报告中所有的车型比例数据均为自然量的比例。

表 3-4 项目路历年货车车型结构表

年份	货 1	货 2	货 3	货 4	货 5	货 6	货车合计
2018	5.01%	6.29%	2.29%	1.03%	6.00%	0.00%	20.62%
2019	4.41%	6.40%	2.36%	1.07%	6.79%	0.00%	21.03%
2020	4.15%	4.79%	2.57%	1.54%	1.47%	5.03%	19.53%
2021	5.71%	4.91%	2.45%	1.41%	0.90%	4.75%	20.13%
2022	6.35%	5.68%	2.97%	1.90%	1.67%	6.91%	25.49%
2023	4.90%	3.57%	1.62%	0.87%	0.50%	3.61%	15.08%
2024	5.16%	3.48%	1.40%	0.70%	0.45%	3.37%	14.56%
2025	5.56%	3.76%	1.22%	0.74%	0.59%	3.50%	15.36%

3.1.2 收费站流量

项目路沿线设有汾湖互通、北库互通、黎里互通、平望互通、横扇互通、七都互通等 6 个收费站，2025 年沪苏浙高速出入口总流量为 1207.76 万辆，日均 3.3 万辆，较去年同期增长了 8.35%；从车型比例来看，收费站主要以客车为主，客货车比例为 82:18。

表 3-5 高速公路沿线收费站交通量（单位：veh/d）

年份	站名	汾湖	北库	黎里	平望	横扇	七都
2018	出口	784319	569232	823663	972267	536450	1297388
	入口	743265	551088	703684	974978	518893	1287838
	合计	1527584	1120320	1527347	1947245	1055343	2585226
	日均流量	4185	3069	4185	5335	2891	7083
2019	出口	827000	600085	853862	1122744	611012	1332024
	入口	847128	585660	710176	1162842	575041	1302382
	合计	1674128	1185745	1564038	2285586	1186053	2634406
	日均流量	4587	3249	4285	6262	3249	7218
2020	出口	918444	650247	561645	1116872	597197	1125052
	入口	925830	679634	575163	1119348	613515	1147086
	合计	1844274	1329881	1136808	2236220	1210712	2272138
	日均流量	5053	3644	3115	6127	3317	6225
2021	出口	1020816	674081	601581	1128856	593898	1116079
	入口	993202	697302	543967	1056615	564861	1126307
	合计	2014018	1371383	1145548	2185471	1158759	2242386
	日均流量	5518	3757	3138	5988	3175	6144
2022	出口	745208	475673	354827	825073	439237	861347
	入口	758480	482423	332859	670708	449200	887434
	合计	1503688	958096	687686	1495781	888437	1748781
	日均流量	4120	2625	1884	4098	2434	4791
2023	出口	1115734	705637	529351	1279967	585173	1183688
	入口	1109840	711352	475453	1048181	615473	1249789
	合计	2225574	1416989	1004804	2328148	1200646	2433477
	日均流量	6097	3882	2753	6378	3289	6667

年份	站名	汾湖	北库	黎里	平望	横扇	七都
2024	出口	1148154	750842	619849	1346621	644921	1191326
	入口	1131023	738341	533780	1089498	652172	1330803
	合计	2279177	1489183	1153629	2436119	1297093	2522129
	日均流量	6244	4080	3161	6674	3554	6910
2025	出口	1085679	653896	1133484	1349373	1058765	829268
	入口	1095766	643627	1205540	1042440	1007386	972375
	合计	2181445	1297523	2339024	2391813	2066151	1801643
	日均流量	5977	3555	6408	6553	5661	4936

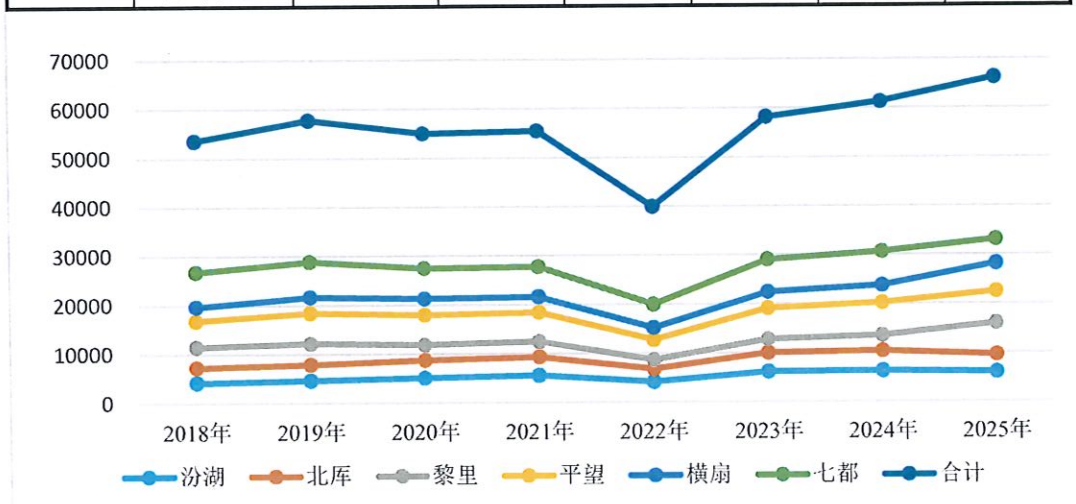


图 3-2 历年沪苏浙高速收费站出入口总流量变化趋势图 (单位: veh/d)

从 2025 年全年流量运行特征来看, 各月份日均自然流量分布呈现不均衡态势, 月度间波动较为明显。

从时间维度看, 受节假日出行、货运周转及旅游出行叠加影响, 2025 年 10 月份收费站进出口日均流量达到全年峰值, 为 45316 veh/d; 而受春节假期及冬季出行需求相对偏弱等因素影响, 2025 年 2 月份日均流量为全年最低, 仅 27508 veh/d, 月度间峰谷差异较为突出。

从空间分布看, 各收费站站点的流量分布存在明显差异。其中, 平望收费站因区位优势突出、交通集散功能较强, 日均通行流量居各站首位, 达到 6546 veh/d; 而北库收费站受沿线交通需求、路网结构及服务范围等因素影响, 日均流量相对较小, 仅 3553 veh/d。

表 3-6 沪苏浙高速 2025 年分月各收费站流量一览表 (单位: veh/d)

月份	汾湖	北库	黎里	平望	横扇	七都	合计
2025 年 1 月	6176	3286	3002	6046	5015	5125	28651
2025 年 2 月	5452	3333	2983	6022	5017	4701	27508
2025 年 3 月	5936	3739	3312	6276	4157	4977	28398
2025 年 4 月	6278	4048	4030	7082	5261	5394	32094

月份	汾湖	北厍	黎里	平望	横扇	七都	合计
2025年5月	6537	3899	7841	7561	5887	5599	37325
2025年6月	5626	3242	6506	5918	4570	4364	30227
2025年7月	5592	3288	7623	6315	5306	4550	32675
2025年8月	6248	3341	8733	6455	5806	5136	35720
2025年9月	5750	3567	6911	5884	4822	4044	30977
2025年10月	7013	4003	10433	8446	9037	6384	45316
2025年11月	5629	3415	8131	6380	6718	4644	34917
2025年12月	5410	3477	7059	6167	6229	4250	32592
平均值	5971	3553	6381	6546	5652	4931	396398

3.1.3 区域高速流量

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



图 3-3 项目路周边的主要高速公路位置图

2017 年至今，除 2020-2022 年受疫情特殊影响外，周边高速公路流量整体保持增长态势。其中，沪宁高速苏州段、沪常高速、常嘉高速的年均增长率分别达到 1.71%、9.89%和 22.59%。从流量分布来看，沪宁高速苏州段断面交通量已达到约 12 万辆/日，高峰期平均运营速度不足 60 公里/小时，路段通行压力较为突出。受无锡段流量趋于饱和、通行能力限制，沪宁高速全线流量增长整体趋缓。相比之下，沪常高速、常嘉高速及常台高速在 2025 年均已突破 5 万辆/日，增长势头较为显著。

表 3-7 宁沪高速苏州段历年平均流量情况

年份	客车 (veh/d)	货车 (veh/d)	合计 (veh/d)
2017	84053	28757	112809
2018	89131	29698	118829
2019	96514	30514	127028
2020	91807	25034	116841
2021	88463	26619	115082
2022	64431	25885	90317
2023	101059	25045	126104
2024	103983	25765	129748
2025	94333	22371	116704

表 3-8 沪常高速历年平均流量情况

年份	客车 (veh/d)	货车 (veh/d)	合计 (veh/d)
2017	22484	8230	30714
2018	25535	8707	34242
2019	28547	8245	36792
2020	33091	13353	46444
2021	34786	16958	51745
2022	20715	13896	34611
2023	36887	14670	51557
2024	37507	14916	52424
2025	39383	15677	55060

表 3-9 常台高速历年平均流量情况

年份	客车 (veh/d)	货车 (veh/d)	合计 (veh/d)
2017	48853	27141	75994
2018	51674	28048	79722
2019	55484	27652	83137
2020	57732	15583	73315
2021	54227	12398	66625
2022	51944	12258	64201
2023	63906	12306	76212
2024	65126	12530	77656
2025	48126	9389	57515

表 3-10 常嘉高速历年平均流量情况

年份	客车 (veh/d)	货车 (veh/d)	合计 (veh/d)
2017	12775	7062	19838
2018	14241	7512	21754
2019	16539	7915	24454
2020	35900	25575	61475
2021	33080	24370	57450
2022	28712	30556	59267
2023	38956	29172	68128
2024	39639	29681	69320
2025	36648	28499	65147

3.2 通行费收入现状

2025年高速通行费收入合计为5.08亿元，日均139.09万元，较上年增长22.72%。分车型看，客车收入为3.46亿元，日均94.69万元，同比增长20.71%；货车收入为1.62亿元，日均44.37万元，同比增长27.30%，另有补缴、退费和调整费用总计6.91万元。

表 3-11 2025 年沪苏浙高速收费情况一览表

月份	通行费收入（元）			
	客车	货车	补缴/退费/调整	合计
1月	3107	1062.93	0.39	4170.32
2月	2319.86	809.38	0.66	3129.9
3月	2735.61	1370.43	0.57	4106.61
4月	2480.62	1328.66	1.28	3810.56
5月	2399.03	1315.56	0.94	3715.52
6月	2750.28	1263.57	0.39	4014.23
7月	3402.14	1336.42	0.45	4739.01
8月	3826.46	1350.14	0.06	5176.65
9月	2592.69	1371.34	0.34	3964.37
10月	2474.23	1599.05	0.75	4074.03
11月	3338.85	1723.07	0.77	5062.7
12月	3136.56	1665.98	0.31	4802.84
合计	34563.31	16196.53	6.91	50766.75
日均	94.69	44.37	0.02	139.09
同比	20.71%	27.30%	/	22.72%

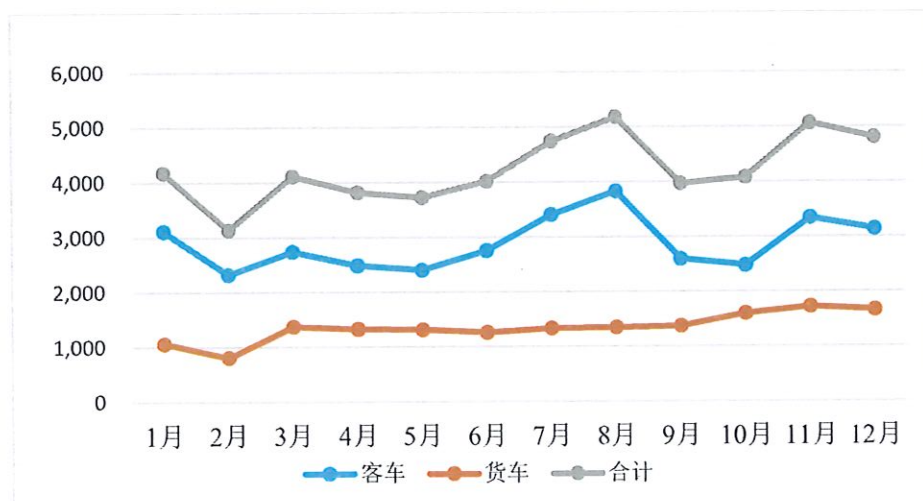


表 3-4 沪苏浙高速收费情况月度变化图 (单位: veh/d)

第4章 交通量预测方法及假设条件

4.1 预测方法

4.1.1 交通量预测方法

本次预测工作依据2010年4月交通运输部颁发的《公路建设项目可行性研究报告编制办法》中的公路建设项目交通量分析与预测方法，采用以机动车起讫点调查为基础的“四阶段预测法”。主要步骤如下：

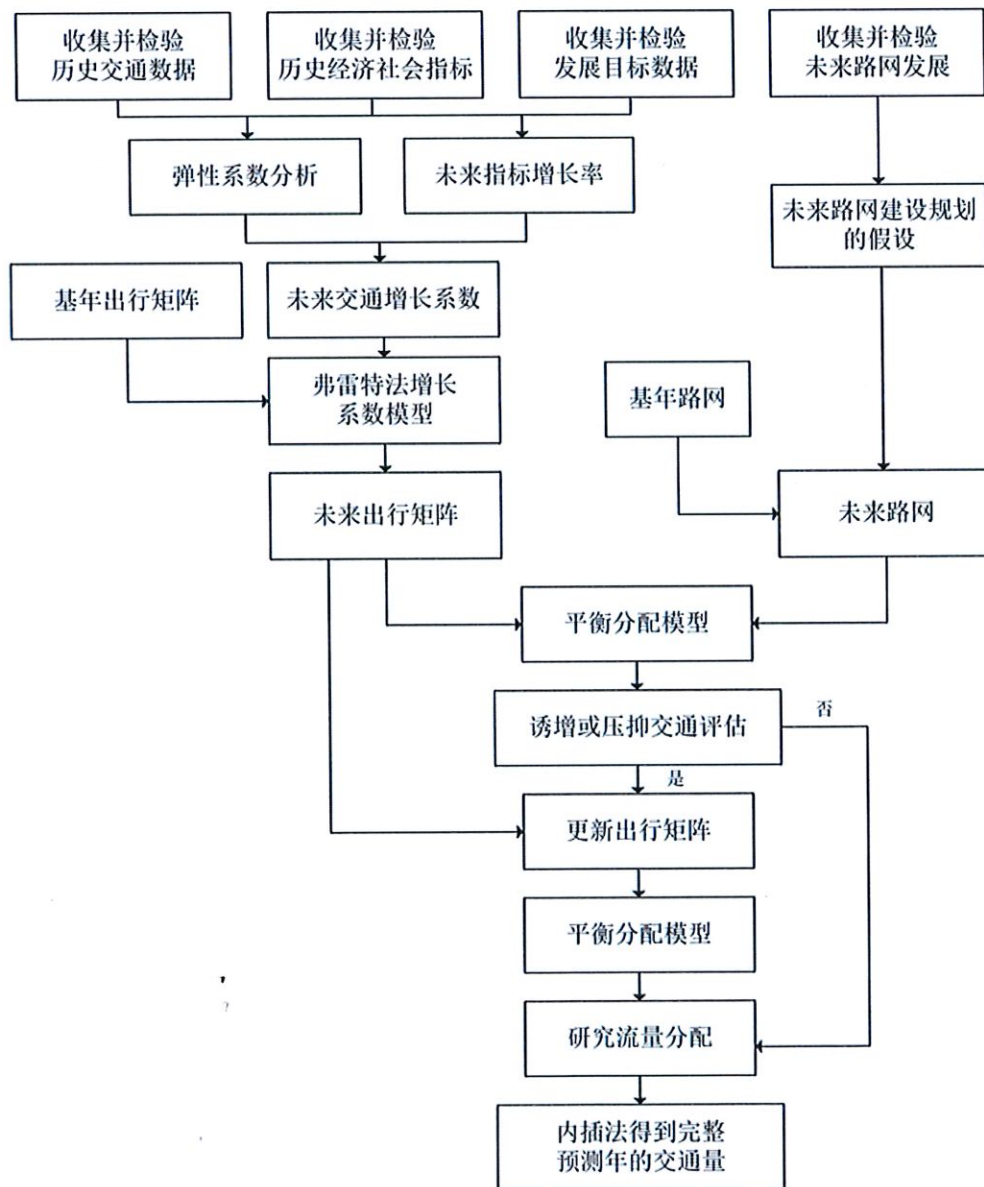


图 4-1 交通量预测流程图

1、经济社会发展预测

经济社会发展预测的重点是分小区确定与交通需求有明显关系的主要经济社会指标的未来发展水平。预测工作以相关区域经济社会发展的历史与现状情况为基础，分析研究未来经济社会发展的主要影响因素，以及可能的发展潜力，结合国家确定的宏观经济发展战略和政策，以及该区域的相关规划，采用定量和定性相结合的方法进行预测。

预测工作应与项目所在地区相关规划相结合，视具体情况选择如下方法之一：

(1) 以当地经济社会发展规划为基本依据，做适当的补充分析预测。应注意各小区预测结果与整个影响区域甚至有关省份规划目标的平衡分析；

(2) 把当地经济社会发展规划作为预测方案之一，与项目分析预测结果结合起来，综合分析得到预测值。

2、出行生成预测

小区交通出行总量（交通发生、吸引量）是经济社会发展对交通运输需求的具体反映。发生吸引量的预测，应以经济社会发展趋势为基本依据。常用的预测方法有增长率法、相关分析法、强度指标法。其中，增长率法最为常用，通过研究小区人口或经济指标增长情况，来确定小区交通出行增长率。

3、出行分布预测

交通量分布预测是根据发生、吸引交通量推算各小区间交通出行分布的过程。交通量分布预测方法可以分为现在状态法和综合模式法两类。

(1) 现在状态法

由现状的 OD 表推算将来交通出行分布，主要有均衡增长率法、平均增长率法、底特律法和弗雷特法等几种模型形式，其中弗雷特法应用最为广泛。

(2) 综合模式法

综合模式法是利用区域经济活动质量和交通出行阻抗情况，预测将来交通出行分布的一种方法。主要的模型形式是基本重力模型及其变形，模型的预测参数及其标定相对现在状态法较为复杂。

4、出行分配预测

交通量分配是利用公路网上的阻抗，将小区间的分布量分配到具体线路上的过程。公路网上的线路阻抗一般采用时间距离或广义运行费用等路网参数来

度量。在进行交通量分配前应对分配模型进行检验，分配模型的检验包括路网描述参数的检验和路线阻抗模型的检验，将基年 OD 矩阵分配到基年路网上，进行实际调查结果与分配结果的校验，通过不断调整参数使两者吻合。

常用的交通量分配方法包括用户均衡分配法、全有全无法、考虑容量限制的最短路径迭代分配法、多路径概率分配法等。

4.1.2 预测软件及其参数选用

1、预测软件应用

本次交通量预测采用 TransCAD 软件作为工具，该软件将主要用于完成出行生成、出行分布及出行分配等关键步骤的测算与分析。

2、预测中的主要参数

出行生成预测参数：包括各交通小区的经济社会指标（如人口、GDP 等）及交通弹性系数；

出行分布预测参数：在基年 OD 校核基础上，需输入公路通行能力、现状路网布局等；

出行分配预测参数：主要包括规划路网布局、公路通行能力、交通阻抗函数等。

综上，预测所需核心参数涵盖经济社会指标、交通弹性系数、公路通行能力、现状与规划路网布局、交通阻抗等。此外，车型比例作为将自然交通量转换为标准当量交通量的关键依据，也需在预测过程中同步测算确定。

4.2 主要假设条件

4.2.1 经济社会发展参数

经济社会发展水平是决定区域交通发生与吸引量的关键因素，其活跃度直接推动公路车流量的增长。因此，对关键经济社会指标的预测是交通量预测的重要前提。通常，交通量与经济发展水平（尤以 GDP 为代表）具有显著的相关性。鉴于 GDP 是衡量各地区未来发展目标的核心指标，本次预测也将其作为主要的经济社会预测参数。

4.2.1.1 历史年区域 GDP 增长情况

根据项目路与周边区域密切程度，本次经济社会研究将周边区域划分为：苏州市、上海市、湖州市、无锡市、常州市、南京市、镇江市、嘉兴市、杭州市、苏中地区、苏北地区、山东省、浙江省和安徽省。在预测未来特征年 GDP 增长时，对以上各地区分开考虑，未来的交通生成预测将依据这些指标进行。

根据相关区域统计年鉴，本项目主要影响区域 2017 年至 2025 年 GDP 增长率统计如下表所示。

表 4-1 项目主要影响区域的历年 GDP 增长率（单位：%）

地区/年份	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
苏州	7.1	6.8	5.6	3.4	8.7	2	4.5	6	5.4
上海市	7	6.8	6	1.7	8.1	-0.2	5	5	5.4
湖州	8.5	8.1	7.9	3.3	9.5	3.3	5.8	5.8	5.9
无锡	7.4	7.4	6.7	3.7	8.8	3	5.8	5.8	5.1
常州	8.1	7	6.8	4.5	9.1	3.5	6.1	6	5.2
南京	8.1	8	7.8	4.6	7.5	2.1	5.6	4.5	5.2
镇江	7.2	3.1	5.8	3.5	9.4	2.9	6.4	5.9	5.4
嘉兴	8	7.7	7.1	3.5	8.5	2.5	6.3	5.6	5.2
杭州	8	6.7	6.8	3.9	8.5	1.5	5.6	4.7	5.2
苏中地区	8	6.9	6.5	3.9	8.8	3.6	6	5.8	5.4
苏北地区	7.2	5.5	6.1	3.5	8.9	3.5	8.6	6.3	5.8
山东省	7.4	6.4	5.5	3.6	8.3	3.9	6.2	5.5	5.5
浙江省	7.8	7.1	6.8	3.6	8.5	3.1	6.3	5.5	5.5
安徽省	8.5	8	7.5	3.9	8.3	3.5	6.1	5.8	5.5

4.2.1.2 未来各特征年的 GDP 预测

项目影响区域的经济社会发展是交通量增长预测的主要因素。为此，本次预测不仅基于近年来历史经济发展数据，还结合了区域国民经济和社会发展规划中确定的发展目标。

1、经济形势趋势分析

我国经济发展经历了近三十年的高速增长期，主要来自两大红利的驱动。从供给端看，内部的人口红利带来了丰富的廉价劳动力，推升了储蓄率和潜在经济增速。从需求端看，外部的全球化红利带来了外需的爆炸式增长和外资的大规模涌入，奠定了外向型增长模式的基础。但从目前来看，世界经济正在深度调整中曲折复苏，总体仍处于低速增长期。国际环境严峻，贸易争端愈演愈

烈，诸多矛盾叠加，风险隐患增多，外部红利正在加速衰退。同时，国内面临人口老龄化的问题，内部人口红利也逐渐消失。这势必导致中国经济从高速增长向中高速增长换挡。

从国际经验来看，高增长之后的“换挡”也是必然趋势。根据世界银行增长与发展委员会的统计，二战后连续 25 年以上保持 7% 以上高增长的经济体只有 13 个，排除博茨瓦纳、马耳他、阿曼这样的小国，剩余 10 个经济体基本都从第三个十年开始减速，第四个十年能保持 7% 以上增速的只有台湾，其余经济体基本都掉到了 4% 以下。而中国已进入高增长的第四个十年。

因此未来相当一段时期内，经济增长率稳中有降的可能性较大。

2、江苏地区及周边经济增长指标预测

本次预测工作中，经济增长指标的设定主要依据江苏省经济社会相关规划文件及发展目标。鉴于《江苏省国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》中未明确“十五五”期间地区生产总值的具体增长数据，故参考《江苏省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》中提出的发展目标：到 2035 年，全省人均地区生产总值在 2020 年基础上实现翻一番。结合近年来江苏省常住人口保持微增的态势，以及 2020 年实际 GDP 受疫情影响基数偏低的客观情况，测算认为，到 2035 年全省 GDP 总量至少需达到 2020 年的 2.1 至 2.15 倍。在此基础上，剔除 2021 年至 2023 年已实现的增长率（8.6%、2.8%、5.8%）以及 2024 年 5.8% 和 2025 年 5.3% 的增长率，剩余 10 年（2026-2035 年）GDP 的年均增速需至少达到 4.9% 以上。经测算，若 2026-2035 年间年均 GDP 增速按每年递减约 0.2% 的趋势变化，则总体增长水平能够满足上述目标要求。对于 2036 年以后的增长趋势，由于缺乏明确的规划依据，故参考现阶段发达国家 2%-3% 的增速水平进行合理假定。设定 2036-2046 年间年均增速按每年递减 0.1% 的幅度，逐步降至 3.0% 左右，以此作为远期预测的基础。

项目涉及的其他区域 GDP 预测，主要参照江苏的平均发展趋势，并基于各地规划目标及近年经济发展态势进行综合判断。具体增长率预测如下表所示。

表 4-2 项目主要影响区域 GDP 平均增长率预测值（单位：%）

地区/年份	2026~2030	2031~2035
苏州	5.3	4.3
上海市	4.6	3.8
湖州	5.4	4.5

地区\年份	2026~2030	2031~2035
无锡	5.4	4.4
常州	5	4.2
南京	5.8	4.6
镇江	5.1	4.3
嘉兴	5.2	4.2
杭州	5.1	4.3
苏中地区	5.5	4.5
苏北地区	6	5
山东省	5.5	4.6
安徽省	5.6	4.6
浙江省	5.4	4.5

4.2.2 弹性系数假设

1、弹性系数的定义及计算

弹性系数是指交通量增长与经济增长之间的相关性系数。公路交通量对经济指标的弹性系数为交通量的变化率和经济指标的变化率之比，计算公式如下：

$$GV_r = GDP_r * e_{GV}$$

$$PV_r = GDP_r * e_{PV}$$

式中： GV_r ——研究区域货车交通量年平均增长率。

例如：当年的增长率等于 $GV_r = (GV_t - GV_{t-1}) / GV_{t-1}$ ；

PV_r ——研究区域客车交通量年平均增长率。

例如：当年的增长率等于 $PV_r = (PV_t - PV_{t-1}) / PV_{t-1}$ ；

GDP_r ——研究区域 GDP 的年平均增长率

e_{GV} ——货车弹性系数；

e_{PV} ——客车弹性系数。

根据上式，我们可以推导得到客货交通与 GDP 之间的弹性系数的计算方法，如下所示：

$$e_{Gr} = \frac{\partial GV / GV}{\partial GDP / GDP}$$

$$e_{Pr} = \frac{\partial PV / PV}{\partial GDP / GDP}$$

整理上述两个等式，并求积分，得到客货交通与 GDP 之间的弹性关系符合以下公式：

$$Traffic = A * GDP^B \quad (1)$$

其中， $Traffic$ ——研究区域交通量；

GDP ——研究区域的国内生产总值指标；

A 、 B ——标定系数。

对 (1) 两边取对数，得到 (2)

$$\ln(Traffic) = \ln(A) + B * \ln(GDP) \quad (2)$$

$$\frac{\partial(Traffic)}{Traffic} = B * \frac{\partial(GDP)}{GDP}$$

$$B = \frac{\frac{\partial(Traffic)}{Traffic}}{\frac{\partial(GDP)}{GDP}} \quad (\text{弹性系数})$$

2、弹性系数分析及预测

经济社会发展不同阶段对应着不同的客货运输发展规律。具体演变过程如下：在经济发展初期，重工业与基础产业快速扩张，原材料及初级产品运输需求旺盛，推动货运量显著增长。此阶段货运增速高于客运，货运弹性系数大于客运弹性系数。随着经济的持续发展，国民收入与人民生活水平不断提高，人员流动需求日益扩大，客运增长逐渐提速并最终超越货运。公路客运量不仅增速更快，其增长周期也较货运更为持久。因此，在较长时期内，客运弹性系数接近或大于 1.0，随后逐步回落。至经济发展成熟阶段，货运弹性系数普遍低于客运弹性系数，客运成为推动交通量增长的主导力量。基于上述规律分析，结合本项目影响区域的实际情况，对客货车弹性系数的预测如下。

表 4-3 各区域客车弹性系数预测表

地区/年份	2026~2030	2031~2035
苏州	1.01	0.89
上海市	0.99	0.87
湖州	1.06	0.97
无锡	1.03	0.91
常州	1.05	0.93
南京	1.02	0.9
镇江	1.06	0.93
嘉兴	1.05	0.92

杭州	1.04	0.91
苏中地区	1.07	0.96
苏北地区	1.11	0.98
浙江省	1.05	0.93
安徽省	1.13	0.99

表 4-4 各区域货车弹性系数预测表

地区\年份	2026~2030	2031~2035
苏州	0.75	0.65
上海市	0.73	0.63
湖州	0.77	0.67
无锡	0.76	0.66
常州	0.79	0.67
南京	0.76	0.66
镇江	0.89	0.76
嘉兴	1.05	0.92
杭州	1.04	0.91
苏中地区	0.93	0.79
苏北地区	0.94	0.81
浙江省	0.77	0.67
安徽省	0.95	0.82

4.2.3 道路通行能力分析

1、规范情况

公路通行能力主要依据《公路工程技术标准》(JTG B01-2014)进行计算。该标准将服务水平划分为六个等级(一至六级),其中,三级服务水平的最大服务交通量对应设计通行能力,五级服务水平的最大服务交通量则对应基准通行能力。具体的划分标准如下表所示。

表 4-5 高速公路路段服务水平分级

服务水平等级	v/C 值	设计速度		
		120	100	80
		最大服务交通量 pcu/h/ln	最大服务交通量 pcu/h/ln	最大服务交通量 pcu/h/ln
一	$v/C \leq 0.35$	750	730	700
二	$0.35 < v/C \leq 0.55$	1200	1150	1100
三	$0.55 < v/C \leq 0.75$	1650	1600	1500
四	$0.75 < v/C \leq 0.90$	1980	1850	1800
五	$0.90 < v/C \leq 1.00$	2200	2100	2000
六	$v/C > 1.00$	0~2200	0~2100	0~2000

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

因规范中的车型划分及车型换算系数与收费标准不一致，根据以往路网运营数据抽样统计，实际收费系数计算的通行能力相比规范中换算系数的计算值高出约 5%。

2、实际通行能力测算

高速公路实际通行能力计算采用如下公式：

$$C_r = C_d \times f_{HV} \times f_N \times f_p$$

其中：

C_r ——高速公路的实际通行能力 veh/(h·ln)；

C_d ——与实际行驶速度相对应的高速公路路段基本通行能力 pcu/(h·ln)，设计速度为 120、100km/h 时，基本通行能力分别取 2200、2100pcu/(h·ln)；

f_{HV} ——交通组成对通行能力的修正系数，根据各车型在交通组成中所占比例进行修正，计算公式为：

$$f_{HV} = \frac{1}{1 + \sum P_i (E_i - 1)}$$

式中： P_i —车型 i 的交通量占总交通量的百分比；

E_i —车型 i 的车辆折算系数；

f_N ——六车道及其以上高速公路的车道数修正系数，取 0.98，六车道取 0.99；

f_p ——驾驶员总体特征修正系数，一般取 0.95~1，本次取 1。

因路网中各个路段的车型构成均有差异，模型中通行能力无法按照自然量统一设置。因此，模型中通行能力采用标准量表示，车型修正系数统一按 0.98 粗略取值。

3、日通行能力测算

$$C = C_r * N / K / D$$

其中，

C ——道路日通行能力，单位为 pcu/d；

N ——单向车道数，取 2、3、4；

K ——高峰小时比率，根据历史调查数据约为 0.075~0.085，取 0.080；

D ——方向不均衡系数，取 0.52。

模型中，高速公路通行能力按照计算值取整后，设定如下表所示：

表 4-6 高速公路日通行能力表 (单位: pcu/d)

设计速度\车道数	高速公路		
	八车道	六车道	四车道
120km/h	180000	130000	90000
100km/h	170000	120000	80000

4.2.4 道路车型比例分析

1、客车车型发展趋势分析

随着经济持续发展,全国及江苏省机动车保有量保持快速增长,为高速公路流量增长提供了重要基础支撑。从江苏省及全国高速公路的车型结构演变规律来看,客车增速普遍高于货车,推动路网中客车比例持续提升。2017年至2024年,江苏及周边省份的民用汽车拥有量和苏南五市私人小汽车保有量变化情况如下表所示(数据来源于相关区域统计年鉴)。

表 4-7 江苏及周边省份的民用汽车拥有量变化情况 (单位: 万辆)

地区\年份	2017		2024		增速	
	载客汽车	载货汽车	载客汽车	载货汽车	载客汽车	载货汽车
江苏省	1499.72	105.65	2374.93	156.53	6.79%	5.78%
上海市	328.17	30.81	512.41	34.39	6.57%	1.58%
安徽省	605.79	99.79	1107.77	140.90	9.01%	5.05%
浙江省	1266.84	124.53	2089.41	176.28	7.41%	5.09%
山东省	1711.66	210.72	2795.57	332.37	7.26%	6.73%
全国	18469.54	2338.85	31013.91	3399.28	7.69%	5.49%

注:数据来源于中国统计年鉴。

表 4-8 苏南五市私人小汽车保有量变化情况（单位：万辆）

地区\年份	2017	2018	2019	2020	2021	2022	平均增速
南京	201.56	207.25	211.19	216.03	222.64	229.24	2.61%
镇江	49.56	53.78	56.93	59.64	62.32	63.37	5.04%
常州	104.76	113.41	120.81	126.68	132.91	136.52	5.44%
无锡	149.03	161.42	172.24	180.87	189.46	195.81	5.61%
苏州	301.54	329.72	350.49	369.22	390.94	409.78	6.33%
合计	806.45	865.58	911.66	952.4439	998.2756	1034.72	5.11%

注：数据来源于江苏省统计年鉴。

此外，近年来苏南地区城市道路拥堵日益加剧，促使高速公路成为区域通勤的重要选择之一，短距离出行的小客车（客 1）流量显著增加。与此同时，随着国家高速铁路及地方城际铁路网络不断完善，中长距离城际客运功能逐步向铁路转移，导致传统长途大客车（客 3、客 4）流量明显下降，京沪高铁、宁杭高铁等线路沿线表现尤为突出。从广深、沪宁等城际高速公路的发展经验来看，小客车（客 1）对流量增长的贡献已超过 80%，成为驱动高速公路车种结构变化的关键因素。

综上，未来高速公路出行将呈现以下趋势：一方面，客车增速持续高于货车，客车在路网中的比例将进一步上升；另一方面，受小客车普及和城际铁路分流影响，小客车（客 1）在客车车型中的占比也将同步提高。

2、货车车型发展趋势分析

货车车型的发展趋势主要受货运专业化与区域产业结构变化两方面影响。

从货运专业化角度看，货车车型呈现向两端发展的态势。一方面，大型货车（以六轴为主）凭借单位运输成本低的优势，在高效运输组织模式下持续增长；另一方面，小型货车（二轴）机动性强，适应灵活经济需求，快递物流等行业也进一步推动其发展。相比之下，中型货车（三轴、四轴，有时包括五轴）的运输优势不断减弱，受到重型与轻型货车的双重挤压，占比逐年下降。全国统计数据显示，中型货车拥有量从 2010 年的 269.75 万辆降至 2021 年的 95.88 万辆，年均下降约 9%，而同期轻型和重型货车数量均保持上升。

从产业结构演变角度看，不同产业对货物运输的需求存在显著差异。单位重工业产值带来的货运需求通常大于轻工业，轻工业又大于服务业；此外，产品结构也在深刻影响运输需求。高附加值、“轻薄短小”类产品虽然货运量相对较少，但对运输质量、时效的要求更高；而传统“粗重长大”类产品则仍依赖大

运力运输。区域产业结构中农业、轻工业、重工业及服务行业的比例，以及产品类型的升级，共同决定了货运需求的总量与结构特征。因此，未来高附加值制造业的发展将推动货车轻型化趋势，而大型设备和规模化物流需求则会促进重型化发展。

综合以上两方面，区域货车车型结构预计将持续调整，中型货车比例逐步下降，轻型和重型货车成为主要发展方向，车型结构向“两端化、专业化”演进。

3、车型比例预测

车型的预测以定性为主，客货车分开进行预测。根据以上分析，整体客车车型比例将呈现客一增长、其他车型下降的趋势；货车车型比例方面，也将保持两头发展、中间下降的发展态势。

表 4-9 项目路客车车型比例预测

年份	合计	客 1	客 2	客 3	客 4
2025	100.00%	98.77%	0.17%	0.36%	0.70%
2026	100.00%	98.83%	0.15%	0.35%	0.67%
2030	100.00%	98.87%	0.14%	0.34%	0.65%
2033	100.00%	98.92%	0.13%	0.32%	0.63%

表 4-10 项目路货车车型比例预测

年份	合计	货 1	货 2	货 3	货 4	货 5	货 6
2025	100.00%	36.20%	24.47%	7.93%	4.82%	3.82%	22.76%
2026	100.00%	35.96%	23.24%	7.52%	5.73%	4.54%	23.01%
2030	100.00%	35.87%	22.36%	6.92%	6.65%	4.64%	23.56%
2033	100.00%	35.62%	21.53%	6.53%	6.78%	5.22%	24.32%

4.2.5 道路阻抗假设

模型采用交通阻抗函数进行路网流量分配，交通阻抗函数反映驾驶员在路径选择过程中考虑的路阻因素，通常情况下，包括所选路径的实际行驶时间、线路的长度和收费等，这些路阻因素的重要度通过权重系数来反映，行驶时间和路线长度通过时间价值和车辆运营成本转换为费用。阻抗函数公式一般表示如下：

$$T = L/V + [FT + (TPK + VOC) \times L] / VOT$$

式中： T ——路段综合费用（单位：小时）；

L ——路段长度（单位：公里）；

V ——实际行驶速度（单位：公里/小时）；

FT ——固定式收费额 *Fix Toll*（单位：元）；

TPK ——按里程收费式费率 *Toll Per KM* (单位: 元/公里);

VOC ——汽车营运成本 *Vehicle operating costs* (单位: 元/公里);

VOT ——时间价值 *Values of Time* (单位: 元/小时)。

行驶速度随交通量的变化而变化, 其中车速曲线按美国公路局流量~延误模型 (Traffic Assignment Manual, Bureau of Public Roads) 确定, 即 BPR 函数描述二者之间的密切关系。模型进行路网流量的迭代分配时, 各路段的行驶速度都将根据路上的交通流量重新计算。阻抗函数公式中的第一项行驶时间采用 BPR 函数公式表示如下:

$$t_{cur} = t_0 \times \left(1 + \alpha \left(\frac{q}{q_{max} \times \gamma} \right)^\beta \right)$$

式中: t_{cur} ——已加载路网的运行时间 (小时, h);

t_0 ——自由流行驶时间 (单位: 小时), 取路段长度与设计速度的比值;

q ——路段流量 (单位: pcu/d);

q_{max} ——道路通行能力 (单位: pcu/d);

α 、 β 、 γ ——参数。模型中的参数采用本公司在类似项目中获取的经验, 及国内广泛应用的数值。一般, α 、 β 、 γ 取值为 0.15、4 与 1。

4.2.6 周边交通建设计划影响分析

1、周边高速公路建设计划

本次预测过程中收集到了江苏省、上海市、浙江省“十五五”规划的待建和在建项目的最新信息, 将对项目路流量可能有影响的项目信息梳理如下表所示。

表 4-9 主要影响项目路的高速公路规划建设信息表

序号	道路名称	建设计划	影响说明
1	G1522 常台高速	2026-2029 年	本项目为南北向通道，与沪苏浙不在一个运输廊道内，对本项目流量影响很小，可忽略不计。
2	G50 沪渝高速上海段	2026-2028 年	施工期间主线将维持通行，局部路段占道施工，通过“占一还一”“分幅施工”等措施保通。施工期对项目路流量会有消极影响，通车运营会对项目路流量增长有积极影响。
3	G50 沪渝高速湖州段	2023-2026 年	目前已实现“3+1”（3个行车道+1个应急车道）模式恢复通行，安徽方向路段已于2026年春节前恢复通车，目前上海方向仍在施工，维持有序通行。预计2026年底全线八车道竣工。施工期对项目路流量会有消极影响，通车运营会对项目路流量增长有积极影响。

2、轨道交通规划及其建设计划

本次预测过程中也了解到在同一交通廊道内，有两条铁路的建设计划与本项目运营密切相关，分别为沪苏湖高铁与水乡旅游城际铁路。

沪苏湖高铁：沪苏湖高铁是连接上海、江苏苏州与浙江湖州的高速铁路，定位为纯客运专线，主要服务于沿线城际客流、商务出行、旅游客流及区域通勤需求。线路正线全长约 164 公里，设计时速 350 公里，串联上海虹桥、苏州南、湖州等关键枢纽，是长三角地区完善路网结构、提升通道能力、促进一体化发展的关键客运通道。该线路已于 2024 年 12 月建成运营，其对项目路交通量的初期分流效应已初步显现。考虑到客流培育周期、路网叠加效应及区域发展动态，其影响仍会持续 1-2 年直至趋于稳定。



图 4-2 沪苏湖高铁线路图

水乡旅游城际铁路：该铁路是《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》明确的“十四五”重点工程，属于沪苏浙跨省都市圈城际铁路，兼具区域城际与市域客运功能，以“公交化”模式运营，串联江南水乡文旅资源，旨在支撑长三角一体化示范区高质量发展。线路全长 132 公里，设计时速 160 公里，起于水乡客厅站，终至杭州萧山机场，贯通沪苏浙两省一市。该项目已于 2025 年 6 月底开工建设，预计 2029 年底建成。由于线路走向与沪苏浙高速位于同一廊道，主要承担短途跨省旅游与通勤客流，预计在 2030 年投入运营后，会对沪苏浙高速公路的客运车流产生一定分流影响。

第5章 交通量预测结论分析

5.1 预测流程简述

根据前文预测方法及假设条件，本次交通量预测工作的主要流程如下：

- 1、根据项目特点对研究区域进行小区划分，并计算基年 OD；
- 2、建立路网模型，并根据历史数据进行参数标定与校核；
- 3、根据未来年经济增长率和弹性系数分析，计算主要年份的各个小区的交通生成量；
- 5、采用弗莱特效法，计算主要年份的各个小区的 OD 分布量；
- 6、标定主要年份路网信息，采用 UE 分配模型，并开展交通量分配；
- 7、计算项目路各年份的平均交通量、分区段及分车型交通量，并分析交通量变化特征及原因。

5.2 小区划分及基年 OD

1、小区划分

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

表 5-1 交通大区划分表

大区编号	大区名称	包含小区
1	南京市	南京主线站等 44 个交通小区
2	无锡市	无锡收费站等 37 个交通小区
3	徐州市	徐州收费站等 28 个交通小区
4	常州市	常州收费站等 33 个交通小区
5	苏州市	苏州收费站等 73 个交通小区
6	南通市	南通北收费站等 41 个交通小区
7	连云港市	连云港北收费站等 26 个交通小区
8	淮安市	淮安收费站等 23 个交通小区
9	盐城市	盐城东收费站等 28 个交通小区
10	扬州市	扬州南收费站等 30 个交通小区
11	镇江市	镇江收费站等 22 个交通小区
12	泰州市	泰兴收费站等 26 个交通小区
13	宿迁市	宿迁收费站等 18 个交通小区

大区编号	大区名称	包含小区
14	安徽及以西地区	安徽及以西 5 个交通小区
15	山东及以北地区	山东及已北 5 个交通小区
16	上海地区	上海市 5 个交通小区
17	浙江及以南地区	浙江及以南 5 个交通小区

注：各个大区内按照境内高速公路收费站的服务区域划分为若干个交通小区，因数量较多，报告中未详细列出。

2、基年 OD 获取

基年 OD 是以联网中心提供的 2025 年门架流量统计数据、收费站流量数据为基础，通过扩样处理获得，按收费站所处交通大区进行合并得到大区间的 OD，如下表所示。

表 5-2 基年 2025 年大区 OD 矩阵表 (客车, 单位: pcu/d)

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	合计
1	132965	8286	636	13935	7718	10272	1472	8216	2182	7430	15281	5726	3756	10	1346	1291	324	220848
2	7752	74403	311	21290	35368	5513	414	1131	2968	2493	3304	10284	761	10	542	2285	552	169383
3	655	354	41782	249	390	362	2696	1187	574	436	162	188	3407	122	6071	170	1	58803
4	13661	21864	249	49268	11681	2351	241	911	1094	2707	8995	3716	589	9	329	1019	366	119051
5	7575	36720	481	11951	248144	20154	754	1171	4765	2301	2755	4966	877	9	905	51688	969	396185
6	11744	5633	296	2357	21223	93898	559	584	4783	2034	1296	4268	381	1	693	15880	1	165631
7	1542	443	2347	266	394	797	41681	3598	2181	280	129	290	767	0	4214	283	0	59210
8	8102	1329	1321	879	1039	704	3640	20102	1785	2288	727	583	6113	9	1013	735	4	50372
9	2153	3798	642	1000	2226	6086	2168	1988	44335	887	649	2882	805	0	1179	1586	1	72384
10	7458	2999	371	2759	2078	2118	230	2342	961	33559	6949	8634	811	18	382	1638	16	73322
11	15231	3519	152	8848	2738	1279	124	688	669	6799	17854	3987	332	8	212	359	11	62810
12	5620	10454	208	3096	2389	4244	276	624	2831	8521	4028	26293	352	3	382	958	2	70280
13	3656	845	3720	557	744	453	786	5786	672	907	370	347	18852	46	1573	400	4	39717
14	28	28	306	24	26	3	0	26	0	46	22	9	112	3317	2532	20492	12971	39941
15	3399	1375	15403	833	2295	1756	10689	2570	2991	970	536	968	3988	9236	157	10922	12120	80210
16	2574	5627	350	2404	130977	40161	628	1051	3970	2057	633	2271	597	7345	1293	17537	22036	241510
17	824	1399	3	930	2461	2	0	10	3	36	30	7	10	12802	855	24712	7932	52015
合计	224938	179075	68576	120647	471889	190153	66358	51985	76765	73750	63722	75418	42511	32944	23675	151955	57312	1971671

表 5-3 基年 2025 年大区 OD 矩阵表 (货车, 单位: pcu/d)

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	合计
1	19918	1514	125	2014	1298	9282	366	1254	299	1089	2732	820	357	16	1402	759	86	43333
2	1539	13009	133	6556	11172	1945	177	306	426	1112	928	4185	199	31	1012	1754	132	44614
3	121	109	15336	90	145	104	1011	500	166	57	72	57	801	97	4965	84	0	23716
4	1787	6357	95	11891	4113	827	100	216	205	1039	1778	1300	132	19	551	582	63	31055
5	1380	11672	122	4376	58633	9756	299	300	1163	831	878	1665	260	22	1419	15243	298	108318
6	10642	2155	68	762	9879	12408	226	191	1491	578	495	1021	84	1	584	5936	0	46521
7	359	122	893	105	225	314	11289	1374	1544	97	62	121	375	0	12432	301	0	29613
8	1213	268	573	208	295	212	1458	6167	733	482	316	170	2346	6	1307	239	2	15995
9	417	355	153	221	743	1490	1453	735	4613	106	127	489	218	0	1196	527	0	12844
10	1072	735	55	1161	793	640	43	480	94	6745	3845	1529	172	13	286	529	2	18195
11	2670	908	83	1845	824	670	56	360	122	3937	1663	3104	242	19	389	450	5	17347
12	818	1692	52	1145	1313	1078	91	175	500	1498	3127	3977	76	4	315	564	1	16425
13	1213	268	573	208	295	212	1458	6167	733	482	316	170	2346	6	1307	239	2	15995
14	40	76	231	45	51	3	0	16	0	35	45	11	18	345	1430	3000	15739	21085
15	3358	2422	11891	1318	3396	1399	29771	3129	2863	687	932	756	2601	8105	12	18592	5719	96949
16	1103	4118	186	1272	36432	14144	699	399	1251	836	559	1292	193	5890	3234	5532	5043	82180
17	206	314	1	149	713	1	1	5	1	5	15	3	4	9602	5598	7372	3790	27782
合计	47856	46094	30572	33367	130317	54484	48498	21773	16205	19614	17891	20669	10424	24179	37437	61704	30882	651966

表 5-4 基年 2025 年大区 OD 矩阵表 (合计, 单位: pcu/d)

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	合计
1	152883	9800	761	15949	9016	19553	1838	9470	2481	8519	18014	6546	4114	26	2748	2050	411	264181
2	9291	87412	444	27845	46539	7458	591	1437	3394	3605	4232	14469	960	41	1554	4039	683	213996
3	776	463	57118	338	534	466	3707	1687	740	493	234	245	4208	219	11035	254	1	82519
4	15448	28221	344	61159	15793	3178	341	1127	1300	3746	10773	5017	721	28	879	1601	429	150106
5	8955	48391	603	16328	306777	29910	1053	1471	5928	3132	3633	6632	1137	30	2324	66931	1267	504502
6	22386	7788	364	3119	31102	106306	785	775	6274	2611	1791	5289	465	2	1277	21815	1	212152
7	1900	565	3240	371	619	1111	52970	4971	3726	377	190	411	1142	0	16645	584	0	88822
8	9315	1597	1894	1088	1334	915	5098	26269	2518	2769	1043	752	8459	15	2320	974	7	66367
9	2570	4154	795	1222	2969	7577	3620	2723	48947	993	777	3371	1023	0	2374	2113	1	85229
10	8531	3735	426	3920	2871	2758	273	2822	1055	40303	10793	10163	983	31	668	2168	18	91517
11	17901	4427	235	10692	3562	1948	180	1048	791	10735	19518	7091	574	27	601	809	17	80157
12	6437	12146	259	4241	3702	5321	367	799	3331	10019	7155	30269	427	8	697	1522	3	86704
13	4869	1113	4293	766	1039	665	2244	11953	1405	1389	686	517	21198	52	2880	638	7	55712
14	68	103	537	70	76	7	0	42	0	80	68	20	130	3661	3962	23492	28710	61026
15	6757	3798	27294	2150	5691	3155	40461	5698	5855	1657	1468	1724	6589	17342	168	29515	17839	177159
16	3677	9745	535	3677	167408	54305	1327	1450	5221	2893	1192	3563	791	13235	4527	23069	27078	323691
17	1030	1713	4	1079	3174	3	1	15	4	41	45	10	14	22404	6452	32084	11722	79797
合计	272794	225170	99147	154014	602206	244637	114857	73757	92971	93363	81613	96087	52935	57123	61112	213658	88193	2623637

5.3 模型建立及校核

5.3.1 校核检验方法

本次预测采用了 TransCAD 交通规划软件中 UE 模型将基年的出行矩阵分配到路网中去，然后将分配结果与实际数据进行比较，对每一 OD 对之间的路径进行检查。如果有必要的话，修正路网的各类信息数据，重新运行程序，不断修正路网使得模型能更好地反映车辆的现状运行模式，这一修正过程反复进行直到获得合理的路径和分配流量为止。

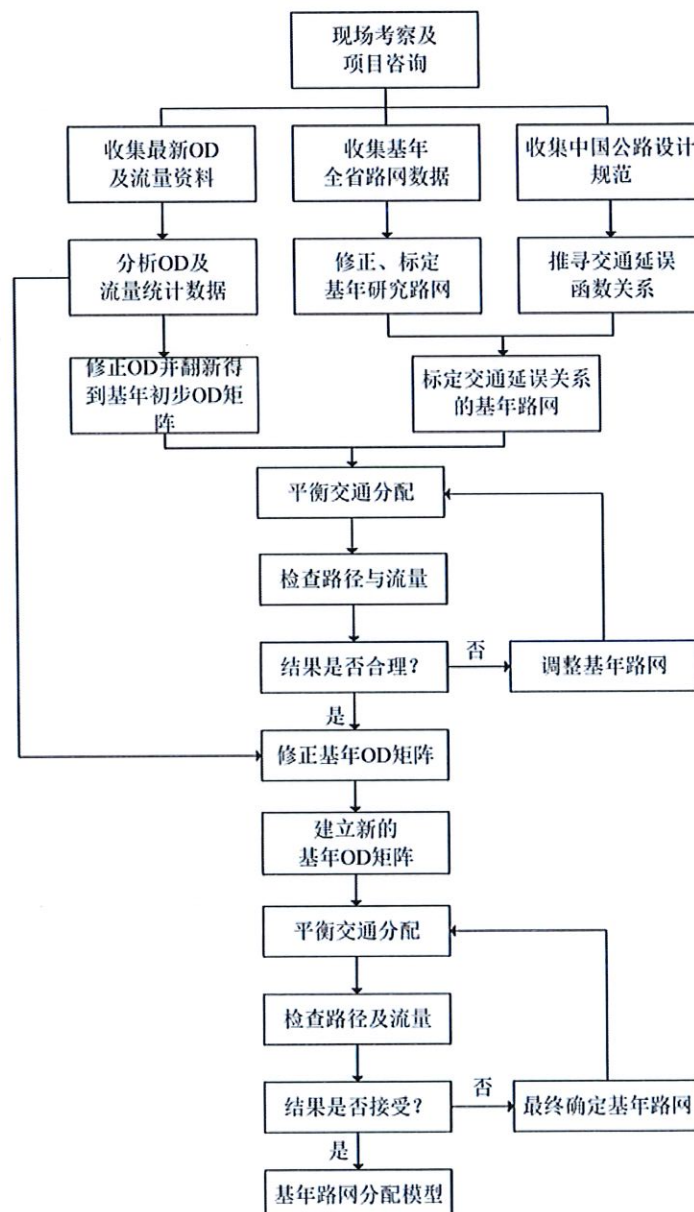


图 5-1 预测模型的校正与检验流程图

5.3.2 校核检验结果

模型的校核检验是为了更好的反映基年 2025 年研究道路的交通量以及其他邻近道路的交通状况。校正的目标是使得模型分配值尽可能的与实际值相吻合。

下表总结了项目区域主要高速公路路段的模型校正结果，可以看出模型能较好的反映基年的研究区域交通状况，这将作为未来年预测的可靠基础。

表 5-5 基年模型路网分配值与观测值比较表（单位：pcu/d）

路名	路段	现状值	分配值	相对误差
沪苏浙高速公路	苏沪主线->汾湖	47,808	46,407	-2.93%
	汾湖->汾湖枢纽	47,583	49,386	3.79%
	汾湖枢纽>北库	69,735	69,303	-0.62%
	北库->黎里	70,133	71,823	2.41%
	黎里->平望枢纽	74,387	71,590	-3.76%
	平望枢纽->平望	74,905	76,193	1.72%
	平望->横扇	72,946	71,480	-2.01%
	横扇->七都	75,621	76,400	1.03%
	七都->八都	75,826	77,373	2.04%
	八都>苏浙主线	68,731	66,635	-3.05%

5.4 出行生成预测

1、基年发生、吸引量

在确定基年交通发生和吸引量时，考虑到客、货车辆的生成机理、服务对象均有较大差异，因此在研究中根据车型不同，分别对客货车辆的发生和吸引进行测算，最后汇总成各大区的交通发生吸引量。

用上述方法拟合的 2025 年各交通大区的日均交通发生吸引量如下表所示。

表 5-6 基年分车型交通发生吸引量（单位：pcu/d）

大区编号	大区名称	客车		货车	
		发生量	吸引量	发生量	吸引量
1	南京市	220848	469852	43333	981008
2	无锡市	169383	274728	44614	588676
3	徐州市	58803	234876	23716	491999
4	常州市	119051	717095	31055	1462722
5	苏州市	396185	649428	108318	1405612
6	南通市	165631	335475	46521	659530
7	连云港市	59210	175807	29613	349861
8	淮安市	50372	201552	15995	412754
9	盐城市	72384	233187	12844	476123
10	扬州市	73322	194880	18195	406727
11	镇江市	62810	204123	17347	424427
12	泰州市	70280	168971	16425	340171

13	宿迁市	39717	160921	15995	337794
14	安徽及以西地区	39941	345429	21085	665784
15	山东及以北地区	80210	488260	96949	1070693
16	上海地区	241510	394116	82180	870396
17	浙江及以南地区	52015	3701337	27782	7241843

2、各特征年发生和吸引量预测

根据各区的客、货车辆增长率的预测，对各特征年的客、货车辆发生、吸引量进行预测，由于数据量较大，报告中只列出2026年、2030年、2033年的预测数据，结果如下。

表 5-7 各预测特征年交通发生吸引量一览（单位：pcu/d）

大区 编号	大区名称	2026年		2030年		2033年	
		发生量	吸引量	发生量	吸引量	发生量	吸引量
1	南京市	288723	298137	351376	362832	374215	386416
2	无锡市	233877	246088	284628	299489	303129	318956
3	徐州市	90185	108358	109755	131872	116889	140444
4	常州市	164051	168321	199650	204847	212627	218162
5	苏州市	551370	658151	671018	800970	714634	853033
6	南通市	231861	267364	282175	325381	300516	346531
7	连云港市	97074	125527	118139	152766	125818	162696
8	淮安市	72532	80609	88272	98102	94009	104478
9	盐城市	93146	101608	113359	123657	120728	131694
10	扬州市	100019	102037	121723	124179	129635	132250
11	镇江市	87604	89195	106614	108550	113544	115606
12	泰州市	94759	105013	115322	127801	122818	136108
13	宿迁市	60887	57853	74100	70407	78916	74983
14	安徽及以西地区	66695	62429	81168	75977	86444	80915
15	山东及以北地区	193617	66790	235632	81283	250948	86566
16	上海地区	353762	233507	430528	284178	458512	302650
17	浙江及以南地区	87210	96386	106134	117302	113033	124927

5.5 出行分布预测

5.5.1 预测方法与原理

出行分布预测即 OD 预测，主要包括趋势 OD、转移 OD 及诱增 OD 三个部分。

1、趋势 OD 分析

未来各特征年 OD 出行矩阵的计算采用了常用的出行分布增长系数法，即弗雷特法 (Fratar)，这种方法用总的发生和吸引预测值作为横列与竖列的约束条件，先迭代翻新每一列然后每一行，使得每一列达到每列目标总量，每一行也达到每行目标总量，最终形成未来各特征年的 OD 矩阵。

FRATAR 法的具体形式如下：

$$Q_{ij} = Q_{oij} \cdot G_j \cdot F_i \cdot \frac{L_i + L_j}{2}$$

$$G_j = \frac{Q_{aj}}{Q_{oaj}}$$

$$F_i = \frac{Q_{pi}}{Q_{opi}}$$

$$L_i = \frac{Q_{opi}}{\sum_{j=1}^n (Q_{oij} \cdot G_j)}$$

$$L_j = \frac{Q_{oaj}}{\sum_{i=1}^n (Q_{oij} \cdot F_i)}$$

式中： Q_{ij} —未来某预测特征年 i 区到 j 区的交通分布量；

Q_{oij} —基年 i 区到 j 区的交通分布量；

G_j —j 区交通集中量增长倍数；

F_i —i 区交通发生量增长倍数；

Q_{aj} —特征年 j 区交通集中量；

Q_{oaj} —基年 j 区交通集中量；

Q_{pi} —特征年 i 区交通发生量；

Q_{opi} —基年 i 区交通发生量；

L_i —i 区对于所有 j 区的位置系数；

L_j —j 区对于所有 i 区的位置系数。

各特征年的客、货 OD 进行分别预测，汇总形成特征年总的趋势 OD。

2、转移及诱增交通量的预测

(1) 转移交通量

转移交通量是指因铁路、水路、航空等其他运输方式的发展，形成高速公路转移到其他运输方式的流量。根据 4.2.6 章节分析，于项目路同一交通廊道内，有两条铁路建设计划与本项目运营密切相关，分别为沪苏湖高铁与水乡旅游城际铁路。

沪苏湖高铁已于 2024 年 12 月建成运营。作为长三角地区的关键客运通道，沪苏湖高铁主要承担沿线城际客流、商务出行及旅游需求。根据最新影响分析，其对项目路交通量的初期分流效应已初步显现。考虑到客流培育周期、路网叠加效应及区域发展动态，高铁建设的影响仍将持续 1-2 年，直至趋于稳定。水乡旅游城际铁路已于 2025 年 6 月底开工建设，预计 2029 年底建成。由于线路走向与沪苏浙高速位于同一廊道，并在沿线设置多个站点，预计在 2030 年投入运营后，会对本项目客运车流产生一定的分流影响。

(2) 诱增交通量

诱增交通量是指由于公路的新建或改造而诱发产生的额外交通量。本项目自 2008 年开通，已运营多年，路网结构趋于稳定，沿线土地利用开发基本成型，未来因项目路本身产生大规模诱增交通量的可能性较小。同时，根据周边高速公路建设计划——G50 沪渝高速上海和湖州段的建设，虽然相关路段施工及通车可能对项目路流量产生消极或积极影响，但其作用更多体现为路网流量再分配或转移，而非新增诱增流量。因此，本次预测中采取保守估计原则，暂不考虑诱增交通量。

5.5.2 出行分布预测结果

结合趋势、转移和诱增交通量预测，出行分布预测形成的各特征年 OD 表结果如下所示。

表 5-8 2026年大区 OD 矩阵预测表 (单位: pcu/d)

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	合计
1	167086	10711	832	17431	9854	21370	2009	10350	2712	9310	19687	7154	4496	29	3004	2241	449	288723
2	10154	95532	485	30432	50863	8151	646	1570	3709	3940	4625	15813	1049	45	1698	4415	747	233877
3	848	506	62424	370	584	509	4051	1843	809	539	256	268	4599	240	12061	278	1	90185
4	16883	30842	376	66841	17260	3474	373	1232	1420	4094	11774	5483	788	31	961	1750	469	164051
5	9787	52887	659	17844	335277	32689	1151	1608	6479	3422	3971	7248	1243	33	2540	73149	1385	551370
6	24466	8511	398	3409	33991	116182	858	847	6857	2854	1958	5780	508	2	1396	23842	1	231861
7	2077	617	3541	406	676	1214	57891	5433	4072	412	208	449	1248	0	18192	639	0	97074
8	10180	1745	2070	1189	1458	1000	5571	28709	2752	3027	1140	822	9244	17	2536	1064	7	72532
9	2809	4540	869	1335	3244	8280	3957	2977	53494	1085	849	3684	1118	0	2595	2310	1	93146
10	9323	4082	465	4285	3137	3015	298	3084	1153	44047	11796	11107	1074	34	730	2369	19	100019
11	19564	4838	257	11686	3893	2129	197	1145	865	11733	21331	7750	627	30	657	884	18	87604
12	7036	13275	284	4635	4046	5816	401	873	3640	10950	7819	33081	467	8	762	1663	4	94759
13	5322	1216	4692	837	1135	726	2452	13064	1535	1518	750	565	23167	57	3147	698	7	60887
14	74	113	587	76	83	7	0	46	0	88	74	22	143	4001	4330	25674	31377	66695
15	7384	4151	29830	2350	6220	3448	44219	6228	6398	1811	1605	1884	7201	18953	184	32257	19496	193617
16	4018	10650	585	4018	182961	59349	1450	1584	5706	3161	1303	3894	864	14465	4947	25212	29594	353762
17	1126	1872	5	1179	3469	4	1	17	5	45	49	11	16	24485	7052	35065	12811	87210
合计	298137	246088	108358	168321	658151	267364	125527	80609	101608	102037	89195	105013	57853	62429	66790	233507	96386	2867372

表 5-9 2030 年大区 OD 矩阵预测表 (单位: pcu/d)

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	合计
1	203344	13035	1013	21213	11992	26007	2445	12596	3300	11331	23959	8707	5471	35	3655	2727	546	351376
2	12358	116263	590	37036	61900	9920	786	1911	4514	4795	5629	19245	1277	55	2066	5373	909	284628
3	1032	616	75970	450	711	619	4931	2243	984	656	312	326	5597	292	14678	338	1	109755
4	20547	37535	457	81345	21006	4227	454	1499	1729	4983	14329	6672	959	38	1170	2130	571	199650
5	11911	64364	802	21717	408032	39782	1400	1957	7885	4165	4832	8820	1513	41	3091	89023	1685	671018
6	29775	10358	485	4148	41367	141394	1044	1031	8345	3473	2382	7034	618	3	1698	29016	1	282175
7	2528	751	4309	494	823	1478	70453	6612	4955	501	253	546	1519	0	22139	777	0	118139
8	12389	2123	2520	1447	1774	1218	6780	34939	3349	3683	1388	1001	11250	20	3086	1295	9	88272
9	3419	5525	1057	1625	3948	10077	4815	3622	65103	1320	1033	4483	1361	0	3158	2811	1	113359
10	11346	4967	566	5214	3818	3669	363	3753	1404	53606	14356	13517	1308	41	889	2883	24	121723
11	23810	5888	313	14222	4738	2591	240	1394	1053	14279	25959	9432	763	36	799	1076	22	106614
12	8562	16155	345	5640	4924	7078	488	1062	4430	13326	9516	40260	569	10	927	2024	4	115322
13	6476	1480	5710	1018	1381	884	2984	15899	1869	1847	913	688	28195	69	3830	849	9	74100
14	90	137	715	93	101	9	0	56	0	106	90	26	174	4870	5269	31246	38186	81168
15	8987	5051	36303	2860	7569	4196	53815	7579	7787	2204	1953	2293	8764	23066	224	39256	23727	235632
16	4890	12961	712	4890	222663	72228	1765	1928	6944	3848	1586	4739	1051	17604	6021	30683	36016	430528
17	1370	2278	6	1435	4221	4	1	20	6	54	60	13	19	29799	8582	42674	15591	106134
合计	362832	299489	131872	204847	800970	325381	152766	98102	123657	124179	108550	127801	70407	75977	81283	284178	117302	3489592

表 5-10 2033 年大区 OD 矩阵预测表 (单位: pcu/d)

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	合计
1	216561	13882	1078	22592	12771	27698	2604	13415	3515	12067	25517	9273	5827	37	3893	2904	582	374215
2	13161	123820	628	39443	65924	10565	837	2035	4807	5107	5995	20496	1360	59	2201	5722	968	303129
3	1099	656	80908	479	757	659	5251	2389	1048	699	332	347	5961	311	15632	360	2	116889
4	21883	39975	487	86633	22371	4502	483	1597	1841	5307	15260	7106	1022	40	1246	2268	608	212627
5	12685	68547	854	23128	434554	42368	1491	2084	8398	4436	5146	9394	1611	43	3292	94809	1795	714634
6	31710	11032	516	4418	44056	150584	1112	1098	8888	3699	2537	7491	659	3	1809	30902	2	300516
7	2692	800	4589	526	876	1574	75032	7042	5277	534	270	582	1617	0	23578	828	0	125818
8	13194	2261	2683	1541	1889	1297	7221	37210	3567	3923	1478	1066	11982	22	3287	1379	9	94009
9	3641	5884	1126	1730	4205	10732	5128	3858	69334	1406	1100	4775	1449	0	3363	2993	2	120728
10	12084	5290	603	5553	4066	3907	387	3997	1495	57090	15289	14396	1393	44	946	3070	25	129635
11	25357	6271	333	15146	5046	2760	256	1484	1121	15207	27647	10045	813	39	851	1146	23	113544
12	9119	17205	367	6007	5244	7538	520	1131	4718	14193	10135	42877	606	11	988	2155	5	122818
13	6897	1576	6081	1085	1471	941	3178	16932	1990	1967	972	732	30027	74	4079	904	9	78916
14	96	146	761	99	108	9	0	59	0	113	96	28	185	5186	5612	33277	40669	86444
15	9571	5380	38663	3046	8061	4469	57313	8072	8293	2347	2080	2442	9333	24565	239	41808	25269	250948
16	5208	13803	758	5208	237136	76923	1880	2054	7396	4098	1689	5047	1120	18748	6412	32677	38357	458512
17	1459	2426	6	1529	4496	5	2	22	6	58	64	14	20	31735	9140	45447	16604	113033
合计	386416	318956	140444	218162	853033	346531	162696	104478	131694	132250	115606	136108	74983	80915	86566	302650	124927	3716416

5.6 交通分配预测

5.6.1 交通量分配方法

本次交通分配采用 TransCAD 软件中的用户均衡分配模型（User Equilibrium 模型）进行车流量预测。该模型基于以下假设：所有用户均完全掌握路网运行状态信息，并依据个人运行费用最小化的原则选择行车路径；而用户的运行费用会随路段交通量的增加而变化，形成动态反馈机制。模型中采用的运行费用即 4.2.5 章节所定义的道路阻抗函数，综合考虑了通行时间、道路收费及车辆运营成本等多重因素。UE 模型的分配过程可通过下图直观展示，其数学本质是以路网中所有路段的广义运行费用积分之和最小化为目标函数，通过迭代计算达到均衡状态。

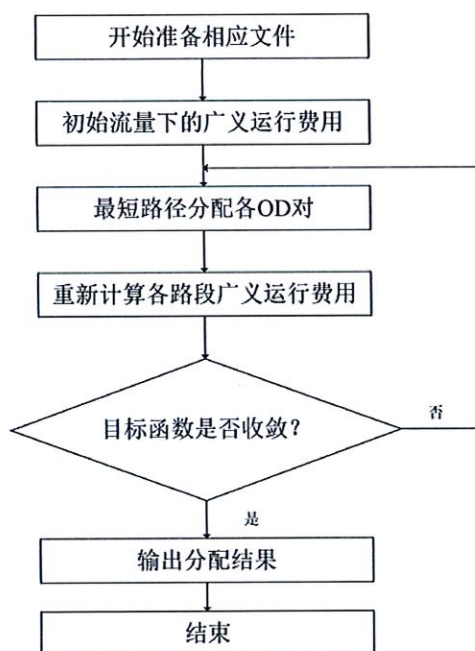


图 5-2 交通量预测流程图

5.6.2 分配路网

本次预测分配路网主要来自 2.2 章节的江苏省省道公路网规划布局，同时各年份路网依据 4.2.6 章节周边交通建设计划假定进行分年度设置。

5.7 主要预测结论

1、特征年交通量

经预测，2026年至2033年期间，项目路交通流量呈现持续增长态势。2026年，项目路自然流量合计为59958veh/d，较上年增长8.83%；其中客车流量为50311veh/d（增长7.9%），货车流量为9647veh/d（增长14%）。至远景2033年，项目路自然流量预计达77716veh/d，年均增长率为4.39%；其中客车流量增至65920veh/d（增长4.42%），货车流量增至11797veh/d（增长4.24%）。各特征年分区段交通量预测结果详见下表。

表 5-11 项目路特征年交通量预测结果（单位：veh/d）

年份		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
车辆类别	总体增长率	8.83%	6.89%	6.30%	4.90%	2.11%	3.07%	2.08%	1.22%
	客车增长率	7.90%	7.05%	6.73%	5.21%	2.06%	3.23%	2.18%	1.25%
	货车增长率	14.00%	6.08%	4.01%	3.23%	2.41%	2.21%	1.53%	1.02%
总数合计		59958	64091	68126	71465	72976	75218	76783	77716
客车合计		50311	53857	57482	60477	61723	63717	65106	65920
货车合计		9647	10234	10644	10988	11253	11502	11678	11797
客 1		49689	53192	56772	59730	60960	62929	64301	65105
客 2		86	92	98	103	105	109	111	113
客 3		184	197	210	221	225	233	238	241
客 4		352	377	402	423	432	446	456	461
货 1		3495	3708	3857	3981	4077	4167	4231	4274
货 2		2359	2502	2602	2687	2751	2812	2855	2884
货 3		765	812	844	871	892	912	926	935
货 4		466	495	514	531	544	556	564	570
货 5		368	391	406	419	429	439	446	450
货 6		2194	2327	2421	2499	2559	2615	2656	2683

从标准小汽车流量来看，2026年至2033年期间，项目路交通流量逐年增长。2026年标准小汽车流量为70938pcu/d，较上年增长率为9.57%；2033年标准小汽车流量为91166pcu/d，年均增长率4.37%。

表 5-12 项目路特征年标准小汽车预测结果表 (单位: pcu/d)

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
标准小汽车流 (pcu/d)	70938	75742	80252	83988	85800	88329	90097	91166
增长率 (%)	9.57%	6.77%	5.95%	4.66%	2.16%	2.95%	2.00%	1.19%

2、分段交通量预测

从交通量分段分布来看,项目路全线流量呈现不均衡特征。根据2026年预测结果显示,横扇至七都段自然流量最大,日均达65549veh/d;汾湖至汾湖枢纽段自然流量最小,日均41768veh/d。全线各路段自然交通量均超过4万veh/d,其中超过6万veh/d的路段共7段,占比达70%。2026年项目路各分段平均日自然交通量预测详见下表。

表 5-13 苏沪主线至汾湖段交通量预测表 (单位: veh/d)

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	35455	37955	40509	42620	43497	44902	45881	46455
客 2	88	94	101	106	109	112	115	116
客 3	130	139	149	156	160	165	168	171
客 4	256	274	293	308	314	324	331	335
货 1	2205	2339	2432	2511	2571	2628	2669	2696
货 2	1519	1611	1675	1730	1771	1810	1838	1857
货 3	513	545	566	585	599	612	621	628
货 4	285	302	315	325	333	340	345	349
货 5	267	283	294	304	311	318	323	326
货 6	1356	1439	1496	1545	1582	1617	1642	1658

表 5-14 汾湖至汾湖枢纽段交通量预测表 (单位: veh/d)

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	35135	37611	40143	42234	43104	44496	45467	46035
客 2	88	94	101	106	109	112	115	116
客 3	127	136	145	153	156	161	164	166
客 4	258	276	295	310	317	327	334	338
货 1	2211	2346	2440	2519	2579	2636	2677	2704
货 2	1505	1596	1660	1714	1755	1794	1822	1840
货 3	513	545	566	585	599	612	621	628
货 4	285	302	315	325	333	340	345	349
货 5	271	288	300	309	317	324	329	332
货 6	1374	1458	1516	1565	1603	1638	1664	1681

表 5-15 汾湖枢纽至北库段交通量预测表 (单位: veh/d)

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	50661	54233	57883	60898	62153	64160	65559	66379
客 2	100	107	114	120	123	127	130	132
客 3	174	187	199	209	214	221	226	228
客 4	333	357	381	401	409	422	432	437
货 1	3639	3861	4015	4145	4245	4339	4405	4450
货 2	2286	2425	2522	2604	2667	2726	2767	2795
货 3	771	818	851	879	900	920	934	943
货 4	462	490	510	526	539	551	559	565
货 5	366	388	404	417	427	436	443	447
货 6	2061	2187	2274	2348	2404	2458	2495	2521

表 5-16 北库至黎里段段交通量预测表 (单位: veh/d)

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	51123	54727	58410	61453	62719	64745	66156	66983
客 2	100	107	114	120	123	127	130	132
客 3	174	187	199	209	214	221	226	228
客 4	340	364	388	409	417	430	440	445
货 1	3643	3864	4019	4149	4249	4343	4409	4454
货 2	2308	2448	2546	2629	2692	2752	2794	2822
货 3	773	821	853	881	902	922	936	946
货 4	458	486	505	521	534	546	554	560
货 5	362	384	400	413	423	432	439	443
货 6	2074	2200	2288	2362	2419	2473	2510	2536

表 5-17 黎里至平望枢纽段交通量预测表 (单位: veh/d)

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	54213	58035	61941	65168	66511	68659	70156	71032
客 2	100	107	114	120	123	127	130	132
客 3	186	199	213	224	228	236	241	244
客 4	355	380	406	427	436	450	459	465
货 1	3990	4233	4402	4545	4654	4757	4830	4879
货 2	2435	2583	2687	2774	2840	2903	2948	2978
货 3	802	851	885	913	935	956	971	981
货 4	492	522	543	560	574	586	595	601
货 5	362	384	400	413	423	432	439	443
货 6	2210	2345	2439	2517	2578	2635	2675	2703

表 5-18 平望枢纽至平望段交通量预测表 (单位: veh/d)

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 1	53196	56946	60778	63945	65262	67370	68839	69699
客 2	86	92	98	103	106	109	112	113
客 3	201	215	230	242	247	255	260	264
客 4	379	405	433	455	465	480	490	496
货 1	3909	4147	4313	4453	4560	4661	4732	4780
货 2	2646	2807	2920	3014	3087	3155	3203	3236
货 3	828	878	914	943	966	987	1002	1012

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
货4	521	553	575	594	608	622	631	637
货5	410	435	452	467	478	489	496	501
货6	2381	2525	2627	2711	2777	2838	2882	2911

表 5-19 平望至横扇段交通量预测表 (单位: veh/d)

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客1	51382	55004	58706	61765	63037	65073	66492	67323
客2	79	84	90	94	97	100	102	103
客3	200	214	229	241	245	253	259	262
客4	390	418	446	469	479	495	505	512
货1	3720	3946	4104	4237	4339	4435	4503	4548
货2	2596	2754	2865	2957	3029	3095	3143	3175
货3	819	869	904	933	955	976	991	1001
货4	517	548	570	589	603	616	626	632
货5	403	428	445	459	470	481	488	493
货6	2391	2536	2638	2723	2789	2850	2894	2924

表 5-20 横扇至七都段交通量预测表 (单位: veh/d)

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客1	54472	58313	62237	65480	66829	68987	70491	71372
客2	81	86	92	97	99	103	105	106
客3	211	226	241	253	259	267	273	276
客4	398	426	455	478	488	504	515	521
货1	3754	3982	4142	4276	4379	4475	4544	4590
货2	2553	2709	2817	2908	2978	3044	3091	3122
货3	808	857	891	920	942	963	977	987
货4	503	534	555	573	587	600	609	615
货5	399	423	440	454	465	475	483	487
货6	2370	2515	2615	2700	2765	2826	2869	2899

表 5-21 七都至八都枢纽段交通量预测表 (单位: veh/d)

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客1	53078	56820	60644	63804	65118	67222	68687	69546
客2	75	81	86	91	93	96	98	99
客3	205	220	235	247	252	260	266	269
客4	378	404	431	454	463	478	489	495
货1	3742	3970	4129	4263	4365	4462	4530	4576
货2	2679	2842	2956	3052	3125	3194	3243	3276
货3	848	900	936	966	990	1012	1027	1037
货4	533	565	588	607	621	635	645	651
货5	408	433	450	464	476	486	494	499
货6	2621	2781	2892	2986	3058	3125	3173	3205

表 5-22 八都枢纽至苏浙主线段交通量预测表 (单位: veh/d)

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客1	47012	50327	53714	56512	57676	59539	60837	61598
客2	65	69	74	78	79	82	84	85
客3	170	182	194	204	209	215	220	223

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
客 4	337	360	385	405	413	426	436	441
货 1	3306	3507	3648	3766	3857	3942	4002	4043
货 2	2486	2637	2743	2832	2900	2964	3009	3040
货 3	839	890	926	956	979	1001	1016	1026
货 4	486	516	536	554	567	580	588	594
货 5	338	359	373	386	395	404	410	414
货 6	2596	2754	2865	2957	3029	3095	3143	3175

第6章 通行费收入预测

6.1 收费政策分析

1、收费政策

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

（1）客车

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

表 6-1 联网高速公路（含跨江大桥连接线）客车通行费收费标准

客车类别	核定载人数	收费标准（元/车公里）		
		费率 1	费率 2	费率 3
一类	≤9	0.45	0.5	0.55
二类	10-19	0.675	0.75	0.825
三类	20-39	0.9	1	1.1
四类	≥40	0.9	1	1.1

（2）货车

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

表 6-2 联网高速公路（含跨江大桥连接线）货车通行费收费标准

货车类别	总轴数 (含悬浮轴)	车长和最大允许总质	收费标准（元/车公里）
一类	2	车长小于 6000mm 且最大允许总质量小于 4500kg	0.45
二类	2	车长不小于 6000mm 或最大允许总质量不小于 4500kg	1.05
三类	3		1.57
四类	4		1.9
五类	5		1.94

货车类别	总轴数 (含悬浮轴)	车长和最大允许总质	收费标准(元/车公里)
六类	6		2.32

2、优惠政策

(1) 免费车

符合以下情况的车辆免收取通行费。

①全国军队、武警车辆；②符合规定的绿色通道货车；③正在执行任务的120急救车、国安的部分车辆、持特通证或警通证的车辆；④重大节日期间7座以下小型客车。

(2) 优惠政策

根据交通运输部办公厅印发《关于大力推动高速公路ETC发展应用工作的通知》要求，从2019年7月1日起正式实施，将严格落实对ETC用户不低于95折的通行优惠政策。另外根据《关于优化完善我省部分货车车辆通行费优惠政策的通知》（苏交财〔2025〕8号），全省联网收费高速公路在继续执行《关于对高速公路六轴货车通行费实行差异化收费的通知》（苏交财〔2020〕4号）和《关于对联网收费高速公路2—5轴货车通行费实行差异化收费的通知》（苏交财〔2020〕8号）有关差异化收费优惠的基础上，在路网内二级服务水平及以下的路段，对安装并正常使用ETC缴费的3—6类货车实施车辆通行费85折差异化收费优惠。

3、项目路收费政策

根据以上政策，项目路现行收费标准如下表所示。

表 6-3 项目路收费车型分类及收费标准

车辆类型	MTC收费标准(元/车公里)		ETC收费标准(元/车公里)	
	客车	货车	客车	货车
一类	0.55	0.45	0.523	0.428
二类	0.825	1.05	0.784	0.998
三类	1.1	1.57	1.045	1.492
四类	1.1	1.9	1.045	1.805
五类	/	1.94	/	1.843
六类	/	2.32	/	2.204

6.2 计算方法

高速通行费收入按照以下公式计算。

$$R_{总} = R_{客} + R_{货}$$

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

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

式中： $R_{总}$ ——通行费总收入；

$R_{客}$ ——客车通行费总收入；

$R_{货}$ ——货车通行费总收入；

T_v ——车型 v 的年平均日收费交通量（绝对数，辆/日）；

Tp_v ——车型 v 的收费标准（元/车公里）；

L ——项目收费里程数（公里）；

d ——实际收费天数（天）；

r ——车辆通行费实收率；

n ——收费车型数。

根据《国务院办公厅关于印发深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案的通知》（国办发〔2019〕23号）中关于“各省（区、市）高速公路入口车辆使用ETC比例达到90%以上”的要求，本次测算假定自2023年起，项目路客货车ETC使用比例均按不低于90%的标准进行取值，以此作为MTC与ETC构成比例的依据。

6.3 收入预测结果

根据预测，项目路通行费收入将保持稳健增长态势，收入规模与增长质量持续提升。经测算，2026年项目路通行费收入将达到5.87亿元，较2025年增加0.78亿元，同比增长15.32%。收入增长的动力主要来自区域交通需求的稳步释放、货车流量的提升以及路网互联互通效应的持续显现。总体来看，通行费收入的增长趋势与项目路车流量变化、车型结构优化及收费政策导向保持一致，具备较强的稳定性和可持续性。

表 6-4 沪苏浙高速公路未来年收费收入预测表（单位：万元）

年份	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 (1.1-1.11)
客 1	47621	50979	54409	57244	58423	60310	61625	1880
客 2	123	132	141	148	152	156	160	5
客 3	352	377	402	423	432	446	455	14
客 4	674	722	771	811	827	854	873	27
货 1	2741	2908	3025	3122	3198	3268	3318	101
货 2	4314	4576	4760	4913	5032	5143	5222	159
货 3	2092	2219	2308	2383	2440	2494	2532	77
货 4	1542	1636	1701	1756	1799	1838	1867	57
货 5	1243	1319	1372	1416	1450	1482	1505	46
货 6	8861	9400	9777	10093	10336	10564	10726	327
减免金额	10864	11584	12262	12777	12326	12659	12896	269
实际收费收入	58700	62683	66403	69532	71763	73898	75387	2423

6.4 不确定因素及说明

沪苏浙高速公路未来年通行费收入主要取决于两大核心变量：一是路段交通流量，二是收费政策标准。

从交通流量层面看，未来年通行流量的变化受多重因素综合影响，主要包括：区域经济发展水平、综合立体交通网络布局以及高速公路路网结构的演变。上述因素的任何变动，均可能对项目路实际车流量产生直接或间接影响，进而波及通行费收入规模。

从收费政策层面看，收费标准的调整是影响通行费收入的另一重要变量。若未来年收费政策发生变化，通行费收入也将随之调整。需要指出的是，我国高速公路收费政策经过多年实践已趋于成熟稳定，在未来一定时期内保持现行政策不变的概率较大，但政策调整的可能性仍客观存在。

综合来看，交通流量与收费政策构成未来年项目路通行费收入的核心影响因素，其不确定性是本次预测需要重点关注的风险点。

第7章 研究结论和相关事项说明

7.1 研究结论

根据预测结果，未来年沪苏浙高速公路江苏段交通流量将继续保持平稳增长态势，车型结构也将保持相对稳定的状态。预计到2033年，项目高速日均自然流量将达到7.8万 veh/d。在现行收费政策不变的假设前提下，项目路通行费收入亦将随之实现稳定增长。

7.2 相关事项说明

1、需要寿命事项

本报告最终稿的出具日期为2026年3月。为确保预测结果的客观性与时效性，提请报告使用者重点关注以下事项：

(1) 本项目预测基准日系与委托方协商一致确定，是保证资料真实性、完整性与报告时效性的基础。若基准日发生变化，可能对预测结果产生影响。

(2) 本报告基于委托方及资产所有方提供的资料形成。我公司已对相关资料进行了必要的查验，但假定所提供的全部资料客观、真实、准确、合法。因资料失实导致的预测偏差，我公司不承担相关责任。

(3) 本报告反映的是出具时点上的流量预测结果。若报告出具后发生对项目路流量产生重大影响的事项（如宏观经济政策调整、路网结构性变动、不可抗力等），可能使实际结果与预测产生较大偏离。

(4) 本预测是基于报告中所述假设条件基础上形成的，这些假设将会在后期受多种市场因素影响而变化，测算结果可能会失效。我司无义务对报告出具后的市场变化及由此产生的影响进行修正或更新。

2、成果使用范围

(1) 本报告的使用权归委托方所有，委托方可将本报告用于本次测算目的所对应的经济行为，以及送交资产评估机构及其行政主管部门审查使用。

(2) 本报告仅限报告载明的使用者使用。

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

(4) 未经本公司同意，任何单位和个人不得将报告内容全部或部分发表于公开媒体上，法律、法规规定及相关当事方另有约定的除外。因不当使用报告引发的后果，本公司不承担任何法律责任。

(5) 根据国家相关规定，本报告预测结论有效期为一年，自测算基准日2026年3月1日起至2027年2月28日止。

江苏沪苏浙高速公路有限公司

自 2025 年 1 月 1 日
至 2025 年 12 月 31 日止年度财务报表

此码用于证明该审计报告是否由具有执业许可的会计师事务所出具，
您可使用手机“扫一扫”或进入“注册会计师行业统一监管平台 (<http://acc.mof.gov.cn>)”进行查验。
报告编码：沪267WLG718W





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

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

审计报告

毕马威华振沪审字第 2600762 号

江苏沪苏浙高速公路有限公司董事会：

一、审计意见

我们审计了后附的第 1 页至第 51 页的江苏沪苏浙高速公路有限公司（以下简称“沪苏浙公司”）财务报表，包括 2025 年 12 月 31 日的资产负债表、2025 年度的利润表、现金流量表、所有者权益变动表以及相关财务报表附注。

我们认为，后附的财务报表在所有重大方面按照中华人民共和国财政部颁布的企业会计准则（以下简称“企业会计准则”）的规定编制，公允反映了沪苏浙公司 2025 年 12 月 31 日的财务状况以及 2025 年度的经营成果和现金流量。

二、形成审计意见的基础

我们按照中国注册会计师审计准则（以下简称“审计准则”）的规定执行了审计工作。审计报告的“注册会计师对财务报表审计的责任”部分进一步阐述了我们在这些准则下的责任。按照中国注册会计师职业道德守则和《中国注册会计师独立性准则第 1 号——财务报表审计和审阅业务对独立性的要求》，我们独立于沪苏浙公司，并履行了职业道德方面的其他责任。我们相信，我们获取的审计证据是充分、适当的，为发表审计意见提供了基础。

第 1 页，共 3 页



审计报告 (续)

毕马威华振沪审字第 2600762 号

三、管理层和治理层对财务报表的责任

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

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

治理层负责监督沪苏浙公司的财务报告过程。

四、注册会计师对财务报表审计的责任

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

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

- (1) 识别和评估由于舞弊或错误导致的财务报表重大错报风险，设计和实施审计程序以应对这些风险，并获取充分、适当的审计证据，作为发表审计意见的基础。由于舞弊可能涉及串通、伪造、故意遗漏、虚假陈述或凌驾于内部控制之上，未能发现由于舞弊导致的重大错报的风险高于未能发现由于错误导致的重大错报的风险。
- (2) 了解与审计相关的内部控制，以设计恰当的审计程序，但目的并非对内部控制的有效性发表意见。
- (3) 评价管理层选用会计政策的恰当性和作出会计估计及相关披露的合理性。



审计报告 (续)

毕马威华振沪审字第 2600762 号

四、注册会计师对财务报表审计的责任 (续)

- (4) 对管理层使用持续经营假设的恰当性得出结论。同时，根据获取的审计证据，就可能导致对沪苏浙公司持续经营能力产生重大疑虑的事项或情况是否存在重大不确定性得出结论。如果我们得出结论认为存在重大不确定性，审计准则要求我们在审计报告中提请报表使用者注意财务报表中的相关披露；如果披露不充分，我们应当发表非无保留意见。我们的结论基于截至审计报告日可获得的信息。然而，未来的事项或情况可能导致沪苏浙公司不能持续经营。
- (5) 评价财务报表的总体列报（包括披露）、结构和内容，并评价财务报表是否公允反映相关交易和事项。

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

毕马威华振会计师事务所 (特殊普通合伙)
上海分所



中国注册会计师

赵琳



中国 上海

蒋志浩



20264 3月3日



江苏沪苏浙高速公路有限公司

资产负债表

2025年12月31日

(金额单位：人民币元)

	附注	2025年	2024年
资产			
流动资产			
货币资金	5	13,835,762.79	113,830,462.44
交易性金融资产	6	118,080,917.22	-
应收账款	7	18,165,592.51	15,187,425.22
预付款项	8	297,040.62	310,181.03
其他应收款	9	466,543.06	868,538.34
存货	10	918,704.00	770,721.00
其他流动资产	11	787,025.97	763,181.14
流动资产合计		<u>152,551,586.17</u>	<u>131,730,509.17</u>
非流动资产			
固定资产	12	106,092,246.28	119,943,858.78
在建工程	13	1,682,688.00	2,006,140.25
使用权资产	14	23,789,603.30	27,171,692.78
无形资产	15	1,431,578,138.05	1,616,295,876.57
递延所得税资产	16	20,230,513.70	18,462,144.95
非流动资产合计		<u>1,583,373,189.33</u>	<u>1,783,879,713.33</u>
资产总计		<u>1,735,924,775.50</u>	<u>1,915,610,222.50</u>

刊载于第9页至第51页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。



江苏沪苏浙高速公路有限公司
资产负债表 (续)
2025 年 12 月 31 日
(金额单位: 人民币元)

	附注	2025 年	2024 年
负债和所有者权益			
流动负债			
应付账款		41,467,050.26	58,299,301.75
预收款项		1,687,252.62	1,771,114.93
应付职工薪酬	17	4,542,130.38	4,542,130.38
应交税费	4(3)	2,275,524.62	1,980,709.20
其他应付款	18	1,778,958,182.28	1,824,983,009.93
一年内到期的非流动负债		<u>18,733,800.00</u>	<u>16,221,900.00</u>
流动负债合计		<u>1,847,663,940.16</u>	<u>1,907,798,166.19</u>
非流动负债			
租赁负债	19	24,376,507.58	25,849,525.13
递延收益	20	<u>2,354,193.39</u>	<u>3,531,290.19</u>
非流动负债合计		<u>26,730,700.97</u>	<u>29,380,815.32</u>
负债合计		<u>1,874,394,641.13</u>	<u>1,937,178,981.51</u>

刊载于第 9 页至第 51 页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。



江苏沪苏浙高速公路有限公司

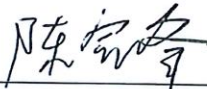

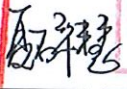




资产负债表 (续)

2025 年 12 月 31 日

(金额单位: 人民币元)

	附注	2025 年	2024 年
负债和所有者权益 (续)			
所有者权益			
实收资本	21	959,000,000.00	959,000,000.00
专项储备		82,962.81	-
未弥补亏损		(1,097,552,828.44)	(980,568,759.01)
所有者权益合计		(138,469,865.63)	(21,568,759.01)
负债和所有者权益总计		1,735,924,775.50	1,915,610,222.50

此财务报表已获董事会批准。

法定代表人 主管会计工作的公司负 会计机构负责人 (公司盖章)
 (签名和盖章) 责人 (签名和盖章)

日期: 2026年 3月 3日

刊载于第 9 页至第 51 页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。



江苏沪苏浙高速公路有限公司

利润表

2025 年度

(金额单位：人民币元)

	附注	2025 年	2024 年
营业收入	22	450,629,458.41	369,422,194.92
减：营业成本		(351,022,414.38)	(291,042,415.54)
税金及附加	23	(2,647,989.48)	(2,396,745.10)
管理费用		(2,195,177.85)	(2,537,221.30)
财务费用	24	(217,292,774.77)	(238,230,005.03)
其中：利息费用		218,242,973.10	241,019,040.06
利息收入		950,198.33	2,789,035.03
加：其他收益	25	1,177,096.80	1,177,096.72
投资收益		580,917.22	-
信用减值损失	26	59,826.29	-
营业亏损		(120,711,057.76)	(163,607,095.33)
加：营业外收入	27	2,135,332.50	177,978.14
减：营业外支出	27	(176,712.92)	(1,569,355.10)
亏损总额		(118,752,438.18)	(164,998,472.29)
加：所得税费用	28	1,768,368.75	2,873,553.59
净亏损		(116,984,069.43)	(162,124,918.70)
其他综合收益的税后净额		-	-
综合收益总额		(116,984,069.43)	(162,124,918.70)

刊载于第 9 页至第 51 页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。



江苏沪苏浙高速公路有限公司
现金流量表
2025 年度
(金额单位：人民币元)

	附注	2025 年	2024 年
经营活动产生的现金流量：			
销售商品、提供劳务收到的现金		463,377,633.79	383,845,051.11
收到其他与经营活动有关的现金		<u>148,185.52</u>	<u>177,978.14</u>
经营活动现金流入小计		<u>463,525,819.31</u>	<u>384,023,029.25</u>
购买商品、接受劳务支付的现金		(152,086,217.60)	(127,080,432.92)
支付的各项税费		(17,392,758.27)	(14,332,115.35)
支付其他与经营活动有关的现金		<u>(7,240,283.96)</u>	<u>(14,843,042.28)</u>
经营活动现金流出小计		<u>(176,719,259.83)</u>	<u>(156,255,590.55)</u>
经营活动产生的现金流量净额	30(1)	<u>286,806,559.48</u>	<u>227,767,438.70</u>
投资活动产生的现金流量：			
收回投资收到的现金		-	50,000,000.00
取得利息收入收到的现金		1,096,289.28	4,868,460.82
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额		<u>5,825.24</u>	<u>41,384.90</u>
投资活动现金流入小计		<u>1,102,114.52</u>	<u>54,909,845.72</u>
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金		(3,686,221.26)	(7,481,743.02)
投资支付的现金		<u>(117,500,000.00)</u>	<u>-</u>
投资活动现金流出小计		<u>(121,186,221.26)</u>	<u>(7,481,743.02)</u>
投资活动 (使用) / 产生的现金流量净额		<u>(120,084,106.74)</u>	<u>47,428,102.70</u>

刊载于第 9 页至第 51 页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。



江苏沪苏浙高速公路有限公司
 现金流量表 (续)
 2025 年度
 (金额单位: 人民币元)

	附注	<u>2025 年</u>	<u>2024 年</u>
筹资活动产生的现金流量:			
偿还债务支付的现金		(20,000,000.00)	-
偿付利息支付的现金		(244,205,252.39)	(309,916,740.38)
支付其他与筹资活动有关的现金		<u>(2,511,900.00)</u>	<u>-</u>
筹资活动现金流出小计		<u>(266,717,152.39)</u>	<u>(309,916,740.38)</u>
筹资活动使用的现金流量净额		<u>...(266,717,152.39)</u>	<u>(309,916,740.38)</u>
现金净减少额	30(2)	(99,994,699.65)	(34,721,198.98)
加: 年初现金余额		<u>113,830,462.44</u>	<u>148,551,661.42</u>
年末现金余额	30(3)	<u>13,835,762.79</u>	<u>113,830,462.44</u>

刊载于第 9 页至第 51 页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。



江苏沪苏浙高速公路有限公司

所有者权益变动表

2025 年度

(金额单位：人民币元)

	实收资本	专项储备	未弥补亏损	所有者权益合计
2025 年 1 月 1 日余额	959,000,000.00	-	(980,568,759.01)	(21,568,759.01)
本年增减变动金额				
1. 综合收益总额	-	-	(116,984,069.43)	(116,984,069.43)
2. 专项储备				
- 提取专项储备	-	82,962.81	-	82,962.81
上述 1 至 2 小计	-	82,962.81	(116,984,069.43)	(116,901,106.62)
2025 年 12 月 31 日余额	959,000,000.00	82,962.81	(1,097,552,828.44)	(138,469,865.63)

刊载于第 9 页至第 51 页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。



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

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

刊载于第 9 页至第 51 页的财务报表附注为本财务报表的组成部分。



江苏沪苏浙高速公路有限公司
财务报表附注
(金额单位: 人民币元)

1 公司基本情况

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

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

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

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

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

2 财务报表编制基础

本公司以持续经营为基础编制财务报表。

于2025年12月31日,本公司的流动负债已超过流动资产人民币1,695,112,353.99元,其中包含本公司对母公司华泰证券(上海)资产管理有限公司(代表华泰资管-江苏交控沪苏浙高速公路资产支持专项计划)的其他应付款人民币1,756,320,000.00元,根据《债务清偿协议》,虽然该其他应付款经本公司和母公司协商一致可提前偿还,但是本公司最晚可于2033年1月11日偿还,剔除该其他应付款后,本公司的流动资产超过流动负债,因此本财务报表仍然以持续经营为基础编制。



(1) 遵循企业会计准则的声明

本财务报表符合中华人民共和国财政部 (以下简称“财政部”) 颁布的企业会计准则的要求, 真实、完整地反映了本公司 2025 年 12 月 31 日的财务状况、2025 年度的经营成果及现金流量。

(2) 会计年度

本公司的会计年度自公历 1 月 1 日起至 12 月 31 日止。

(3) 记账本位币及列报货币

本公司的记账本位币为人民币, 编制财务报表采用的货币为人民币。

3 主要会计政策和主要会计估计

(1) 外币折算

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

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

(2) 现金和现金等价物

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

(3) 存货

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

资产负债表日, 存货按照成本与可变现净值孰低计量。

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



(4) 固定资产及在建工程

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

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

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

在建工程于达到预定可使用状态时转入固定资产。在建工程不计提折旧。

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

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

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

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

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

(5) 租赁

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



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

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

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

(a) 本公司作为承租人

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

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

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

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



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

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

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

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

(b) 本公司作为出租人

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

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

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



(6) 无形资产

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

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

	摊销年限
经营性公路收费权	25 年

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

(7) 金融工具

本公司的金融工具包括货币资金、应收款项、应付款项及实收资本等。

(a) 金融资产及金融负债的确认和初始计量

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

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

(b) 金融资产的分类和后续计量

(i) 本公司金融资产的分类

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

(ii) 本公司金融资产的后续计量

– 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产

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

– 以摊余成本计量的金融资产

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

(c) 金融负债的分类和后续计量

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

– 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债

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

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



– 以摊余成本计量的金融负债

初始确认后，对于该类金融负债采用实际利率法以摊余成本计量。

(d) 抵销

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

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

(e) 金融资产和金融负债的终止确认

满足下列条件之一时，本公司终止确认该金融资产：

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

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

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

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

(f) 权益工具

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



(8) 资产减值准备

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

(a) 金融工具的减值

本公司以预期信用损失为基础，对下列项目进行减值会计处理并确认损失准备：

- 以摊余成本计量的金融资产；
- 租赁应收款。

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

预期信用损失的计量

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

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

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

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

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



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

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

具有较低的信用风险

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

信用风险显著增加

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

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

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

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

如果逾期超过 1 年，本公司确定金融工具的信用风险已经显著增加。

本公司认为金融资产在下列情况发生违约：

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



已发生信用减值的金融资产

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

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

预期信用损失准备的列报

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

核销

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

已减记的金融资产以后又收回的，作为减值损失的转回计入收回当期的损益。

(b) 其他资产的减值

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

- 固定资产
- 在建工程
- 使用权资产



- 无形资产

本公司对存在减值迹象的资产进行减值测试，估计资产的可收回金额。

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

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

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

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

资产减值损失一经确认，在以后会计期间不会转回。

(9) 公允价值的计量

除特别声明外，本公司按下述原则计量公允价值：

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

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



(10) 所得税

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

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

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

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

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

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

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

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

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



(11) 预计负债

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

(12) 收入确认

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

与本公司取得收入的主要活动相关的具体会计政策描述如下：

(a) 通行费收入

通行费收入指经营收费公路的通行费收入，于收取时确认收入。

(b) 提供劳务收入

本公司按已收或应收的合同或协议价款的公允价值确定提供劳务收入金额。

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

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



(13) 合同成本

合同成本包括为取得合同发生的增量成本及合同履约成本。

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

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

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

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

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

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

(14) 政府补助

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

政府补助在能够满足政府补助所附条件，并能够收到时，予以确认。

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



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

(15) 借款费用

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

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

- 对于为购建符合资本化条件的资产而借入的专门借款，本公司以专门借款按实际利率计算的当期利息费用，减去将尚未动用的借款资金存入银行取得的利息收入或进行暂时性投资取得的投资收益后的金额确定专门借款应予资本化的利息金额。
- 对于为购建符合资本化条件的资产而占用的一般借款，本公司根据累计资产支出超过专门借款部分的资产支出的加权平均数乘以所占用一般借款的资本化率，计算确定一般借款应予资本化的利息金额。资本化率是根据一般借款加权平均的实际利率计算确定。

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

(16) 利润分配

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

(17) 关联方

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



(18) 主要会计估计及判断

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

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

4 税项

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

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

(2) 所得税

本公司的法定税率为 25%，本年度按法定税率执行 (2024 年：25%)。



(3) 应交税费

	<u>2025 年</u>	<u>2024 年</u>
	人民币元	人民币元
应交增值税	1,818,900.77	1,543,507.57
应交所得税	-	-
应交城市维护建设税	69,925.50	57,362.11
应交教育费附加	41,955.30	34,417.28
应交地方教育附加费	27,970.22	22,944.86
应交房产税	205,451.60	205,451.60
应交城镇土地使用税	108,284.28	108,284.28
其他	3,036.95	8,741.50
	<u>2,275,524.62</u>	<u>1,980,709.20</u>

5 货币资金

	<u>2025 年</u>	<u>2024 年</u>
	人民币元	人民币元
现金		
库存现金	120,676.00	9,938.00
银行存款	13,715,086.79	13,820,524.44
七天通知存款	-	50,000,000.00
三个月定期存款	-	50,000,000.00
	<u>13,835,762.79</u>	<u>113,830,462.44</u>

6 交易性金融资产

	<u>2025 年</u>	<u>2024 年</u>
	人民币元	人民币元
以公允价值计量且其变动计入		
当期损益的金融资产	118,080,917.22	-
其中：债务工具投资	118,080,917.22	-
	<u>118,080,917.22</u>	<u>-</u>



7 应收账款

(1) 应收账款按客户类别分析如下:

	2025年 人民币元	2024年 人民币元
应收关联公司	13,302,736.18	9,671,335.74
其他客户	<u>6,116,857.33</u>	<u>6,829,916.77</u>
小计	19,419,593.51	16,501,252.51
减: 坏账准备	<u>(1,254,001.00)</u>	<u>(1,313,827.29)</u>
合计	<u>18,165,592.51</u>	<u>15,187,425.22</u>

(2) 应收账款按账龄分析如下:

	2025年 人民币元	2024年 人民币元
1年以内(含1年)	13,773,109.09	10,248,116.88
1年至2年(含2年)	434,791.77	570,140.17
2年至3年(含3年)	524,267.07	287,238.67
3年以上	<u>4,687,425.58</u>	<u>5,395,756.79</u>
小计	19,419,593.51	16,501,252.51
减: 坏账准备	<u>(1,254,001.00)</u>	<u>(1,313,827.29)</u>
合计	<u>18,165,592.51</u>	<u>15,187,425.22</u>

账龄自应收账款确认日起开始计算。



(3) 应收账款按坏账准备计提方法分类披露

类别	2025年				
	账面余额		坏账准备		账面价值
	金额	比例 (%)	金额	计提比例 (%)	金额
按单项计提坏账准备	1,254,001.00	6.46%	1,254,001.00	100.00%	-
按组合计提坏账准备					
- 组合1	17,782,528.30	91.57%	-	-	17,782,528.30
- 组合2	383,064.21	1.97%	-	-	383,064.21
小计	18,165,592.51	93.54%	-	-	18,165,592.51
合计	19,419,593.51	100.00%	1,254,001.00	6.46%	18,165,592.51

类别	2024年				
	账面余额		坏账准备		账面价值
	金额	比例 (%)	金额	计提比例 (%)	金额
按单项计提坏账准备	1,254,001.00	7.60%	1,254,001.00	100.00%	-
按组合计提坏账准备					
- 组合1	14,847,698.51	89.98%	-	-	14,847,698.51
- 组合2	399,553.00	2.42%	59,826.29	14.97%	339,726.71
小计	15,247,251.51	92.40%	59,826.29	0.39%	15,187,425.22
合计	16,501,252.51	100.00%	1,313,827.29	7.96%	15,187,425.22

(a) 2025年及2024年按单项计提坏账准备的计提理由:

名称	计提理由
浙江新团圆投资管理有限公司	对方违约

(b) 2025年及2024年按组合计提坏账准备的确认标准及说明:

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

组合1:主要包括应收政府部门的款项、通行费、路产赔偿费、应收关联方款项、经营租赁按照直线法确认但尚未结算的房产租赁收入,根据本公司的历史经验,该组合不会发生信用风险。



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

(c) 组合 2 中, 应收账款预期信用损失的评估:

2025 年

	<u>预期信用损失率</u>	<u>年末账面余额</u> 人民币元	<u>年末减值准备</u> 人民币元
未逾期	-	-	-
1 年以内 (含 1 年)	-	<u>383,064.21</u>	<u>-</u>
合计		<u>383,064.21</u>	<u>-</u>

2024 年

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

(4) 坏账准备变动情况如下:

	<u>2025 年</u> 人民币元	<u>2024 年</u> 人民币元
年初及年末余额	<u>(1,254,001.00)</u>	<u>(1,313,827.29)</u>



8 预付款项

(1) 预付款项分类分析如下：

	<u>2025年</u> 人民币元	<u>2024年</u> 人民币元
预付电费	149,851.05	165,291.85
预付车辆汽油费	96,852.12	116,685.31
其他	50,337.45	28,203.87
合计	297,040.62	310,181.03

(2) 预付款项账龄分析如下：

	<u>2025年</u> 人民币元	<u>2024年</u> 人民币元
1年以内 (含1年)	297,040.62	310,181.03

账龄自预付款项确认日起开始计算。

9 其他应收款

	注	<u>2025年</u> 人民币元	<u>2024年</u> 人民币元
应收利息		-	146,090.95
其他	(1)	466,543.06	722,447.39
合计		466,543.06	868,538.34



(1) 其他

(a) 按客户类别分析如下：

	2025年 人民币元	2024年 人民币元
应收关联公司	12,924.42	215,959.87
其他	<u>831,785.81</u>	<u>884,654.69</u>
小计	844,710.23	1,100,614.56
减：坏账准备	<u>(378,167.17)</u>	<u>(378,167.17)</u>
合计	<u>466,543.06</u>	<u>722,447.39</u>

(b) 按账龄分析如下：

	2025年 人民币元	2024年 人民币元
1年以内 (含1年)	345,124.02	404,564.70
1年至2年 (含2年)	-	434.70
2年至3年 (含3年)	-	10,843.31
3年以上	<u>499,586.21</u>	<u>684,771.85</u>
小计	844,710.23	1,100,614.56
减：坏账准备	<u>(378,167.17)</u>	<u>(378,167.17)</u>
合计	<u>466,543.06</u>	<u>722,447.39</u>

账龄自其他应收款确认日起开始计算。



(2) 按坏账准备计提方法分类披露

类别	2025年				
	账面余额		坏账准备		账面价值
	金额	比例 (%)	金额	计提比例 (%)	
按单项计提坏账准备	96,000.00	11.36%	96,000.00	100.00%	-
按组合计提坏账准备					
- 组合1	124,117.32	14.69%	-	-	124,117.32
- 组合2	624,592.91	73.94%	282,167.17	45.18%	342,425.74
小计	748,710.23	88.64%	282,167.17	37.69%	466,543.06
合计	844,710.23	100.00%	378,167.17	44.77%	466,543.06

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

(a) 2025 年及 2024 年按单项计提坏账准备的计提理由：

名称	计提理由
浙江新团圆投资管理有限公司	对方违约

(b) 2025 年按组合计提坏账准备的确认标准及说明：

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

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



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

(3) 坏账准备变动情况如下：

	<u>2025年</u> 人民币元	<u>2024年</u> 人民币元
年初及年末余额	<u>(378,167.17)</u>	<u>(378,167.17)</u>

10 存货

本公司按存货类别分析如下：

	<u>2025年</u> 人民币元	<u>2024年</u> 人民币元
库存商品	<u>918,704.00</u>	<u>770,721.00</u>

11 其他流动资产

	<u>2025年</u> 人民币元	<u>2024年</u> 人民币元
预缴保险费	543,400.92	543,542.09
待抵扣进项税	227,195.81	203,209.81
预缴个人所得税	<u>16,429.24</u>	<u>16,429.24</u>
合计	<u>787,025.97</u>	<u>763,181.14</u>



12 固定资产

	房屋及建筑物		安全设施		三大系统		机器设备		电子设备		运输工具		家具及其他		合计	
	人民币元	人民币元	人民币元	人民币元	人民币元	人民币元	人民币元	人民币元	人民币元	人民币元	人民币元	人民币元	人民币元	人民币元	人民币元	人民币元
成本																
2024年1月1日余额	171,646,465.74	74,636,470.01	117,246,378.67	28,156,834.56	4,442,534.49	2,365,020.34	13,811,589.45	412,305,293.26								
本年增加	-	-	392,150.00	-	220,774.81	117,677.88	169,385.88	899,988.57								
在建工程转入	-	87,526.00	53,150.00	-	-	-	-	140,676.00								
本年减少	(405,738.13)	-	(28,549,443.54)	(1,353,367.80)	(467,285.65)	-	(13,011,016.45)	(43,786,851.57)								
2024年12月31日余额	171,240,727.61	74,723,996.01	89,142,235.13	26,803,466.76	4,196,023.65	2,482,698.22	969,958.88	369,559,106.26								
本年增加	-	-	175,842.01	1,008.85	126,779.50	-	77,854.00	381,484.36								
在建工程转入	-	1,615,904.07	1,641,730.08	282,000.00	-	-	-	3,539,634.15								
本年减少	-	-	(2,222,922.52)	(92,026.22)	(268,974.00)	(1,075,086.00)	(142,851.30)	(3,801,860.04)								
2025年12月31日余额	171,240,727.61	76,339,900.08	88,736,884.70	26,994,449.39	4,053,829.15	1,407,612.22	904,961.58	369,678,364.73								
减：累计折旧																
2024年1月1日余额	(98,889,933.32)	(71,353,653.01)	(66,893,632.97)	(17,313,394.24)	(3,067,174.65)	(1,723,407.96)	(13,404,726.94)	(272,645,923.09)								
本年计提折旧	(6,964,717.91)	(272,245.48)	(8,591,844.83)	(1,434,625.35)	(430,183.95)	(159,520.81)	(99,845.34)	(17,952,983.67)								
折旧冲销	83,800.00	-	26,218,941.43	1,310,063.84	454,047.00	-	12,916,807.01	40,983,659.28								
2024年12月31日余额	(105,770,851.23)	(71,625,898.49)	(49,266,536.37)	(17,437,955.75)	(3,043,311.60)	(1,882,928.77)	(587,765.27)	(249,615,247.46)								
本年计提折旧	(7,081,709.21)	(319,609.40)	(8,098,436.63)	(1,409,400.18)	(394,695.06)	(171,308.25)	(115,034.12)	(17,590,192.85)								
折旧冲销	-	-	2,154,347.63	51,545.16	232,029.91	1,042,833.42	138,565.76	3,619,321.88								
2025年12月31日余额	(112,852,560.44)	(71,945,507.89)	(55,210,625.37)	(18,795,810.77)	(3,205,976.75)	(1,011,403.60)	(564,233.63)	(263,586,118.45)								
账面价值																
2025年12月31日	58,388,167.17	4,394,392.19	33,526,259.33	8,198,638.62	847,852.40	396,208.62	340,727.95	106,092,246.28								
2024年12月31日	65,469,876.38	3,098,097.52	39,875,698.76	9,365,511.01	1,152,712.05	599,769.45	382,193.61	119,943,858.78								



13 在建工程

人民币元

成本

2024年1月1日余额	-
本年增加	2,146,816.25
本年转入固定资产	<u>(140,676.00)</u>
2024年12月31日余额	2,006,140.25
本年增加	3,304,736.90
本年转入固定资产	(3,539,634.15)
本年其他减少	<u>(88,555.00)</u>
2025年12月31日余额	<u>1,682,688.00</u>

账面价值

2025年12月31日	<u>1,682,688.00</u>
2024年12月31日	<u>2,006,140.25</u>



14 使用权资产

本公司作为承租人的租赁情况如下：

	土地 人民币元
原值	
2024年1月1日、12月31日及2025年12月31日余额	<u>34,936,984.59</u>
减：累计折旧	
2024年1月1日余额	(4,383,202.33)
本年增加	<u>(3,382,089.48)</u>
2024年12月31日余额	(7,765,291.81)
本年增加	<u>(3,382,089.48)</u>
2025年12月31日余额	<u>(11,147,381.29)</u>
账面价值	
2025年12月31日	<u>23,789,603.30</u>
2024年12月31日	<u>27,171,692.78</u>



15 无形资产

经营性公路收费权
人民币元

账面原值

2024年1月1日、12月31日及2025年12月31日余额 3,408,269,809.55

减：累计摊销

2024年1月1日余额 (1,638,326,778.97)

本年增加金额 (153,647,154.01)

2024年12月31日余额 (1,791,973,932.98)

本年增加金额 (184,717,738.52)

2025年12月31日余额 (1,976,691,671.50)

账面价值

2025年12月31日 1,431,578,138.05

2024年12月31日 1,616,295,876.57

16 递延所得税资产

递延所得税资产

	递延所得税资产		
	年初余额	本年增减	年末余额
	人民币元	人民币元	人民币元
坏账准备	422,998.62	(14,956.58)	408,042.04
无形资产	7,419,565.38	(854,091.31)	6,565,474.07
预提费用	6,011,825.32	1,826,447.85	7,838,273.17
递延收益	882,822.55	(294,274.20)	588,548.35
使用权资产	(6,792,923.20)	845,522.37	(5,947,400.83)
租赁负债	<u>10,517,856.28</u>	<u>259,720.62</u>	<u>10,777,576.90</u>
合计	<u>18,462,144.95</u>	<u>1,768,368.75</u>	<u>20,230,513.70</u>



未确认递延所得税资产明细

	<u>2025 年</u> 人民币元	<u>2024 年</u> 人民币元
可抵扣亏损	<u>178,433,392.38</u>	<u>123,963,918.12</u>

未确认递延所得税资产的可抵扣亏损的到期情况

	<u>2025 年</u> 人民币元	<u>2024 年</u> 人民币元
2028 年	50,148,842.72	50,148,842.72
2029 年	73,815,075.40	73,815,075.40
2030 年	<u>54,469,474.26</u>	<u>-</u>
合计	<u>178,433,392.38</u>	<u>123,963,918.12</u>

由于本公司不是很可能获得可用于实现可抵扣暂时性差异转回和抵扣有关亏损的未来应税利润，因此本公司尚未就人民币 178,433,392.38 元的累计可抵扣亏损确认递延所得税资产。

17 应付职工薪酬

	注	<u>2025 年</u> 人民币元	<u>2024 年</u> 人民币元
短期薪酬	(1)	<u>4,542,130.38</u>	<u>4,542,130.38</u>

(1) 短期薪酬

	<u>2025 年</u> 人民币元	<u>2024 年</u> 人民币元
工会经费和职工教育经费	<u>4,542,130.38</u>	<u>4,542,130.38</u>



18 其他应付款

	<u>2025年</u> 人民币元	<u>2024年</u> 人民币元
应付利息	12,125,825.75	41,638,887.49
应付关联方往来款	1,756,320,000.00	1,776,320,000.00
保证金	921,121.22	650,409.32
公路统筹发展费	4,624,714.83	3,719,438.29
其他	<u>4,966,520.48</u>	<u>2,654,274.83</u>
合计	<u><u>1,778,958,182.28</u></u>	<u><u>1,824,983,009.93</u></u>

19 租赁负债

	<u>2025年</u> 人民币元	<u>2024年</u> 人民币元
长期租赁负债	43,110,307.58	42,071,425.13
减：一年内到期的租赁负债	<u>18,733,800.00</u>	<u>16,221,900.00</u>
合计	<u><u>24,376,507.58</u></u>	<u><u>25,849,525.13</u></u>

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

20 递延收益

	2025年1月 <u>1日余额</u> 人民币元	本年摊销 人民币元	2025年12月 <u>31日余额</u> 人民币元
政府补助	<u>3,531,290.19</u>	<u>(1,177,096.80)</u>	<u>2,354,193.39</u>
	2024年1月 <u>1日余额</u> 人民币元	本年摊销 人民币元	2024年12月 <u>31日余额</u> 人民币元
政府补助	<u>4,708,386.91</u>	<u>(1,177,096.72)</u>	<u>3,531,290.19</u>



21 实收资本

本公司于 12 月 31 日的注册资本结构如下：

	2025 年及 2024 年	
	金额 人民币	%
华泰证券（上海）资产管理有限公司	<u>959,000,000.00</u>	<u>100%</u>

本公司于 12 月 31 日的实收资本结构如下：

	2025 年及 2024 年		
	原币金额 人民币	等值人民币	
		金额	%
华泰证券（上海）资产管理有限公司	<u>959,000,000.00</u>	<u>959,000,000.00</u>	<u>100%</u>

22 营业收入

	注	2025年 人民币元	2024年 人民币元
主营业务收入			
- 租赁收入		6,724,980.01	6,590,226.52
- 通行费收入		443,605,756.68	362,449,039.15
- 清障收入		<u>298,721.72</u>	<u>382,929.25</u>
		<u>450,629,458.41</u>	<u>369,422,194.92</u>
其中：合同产生的收入	(1)	443,904,478.40	362,831,968.40
租赁收入		6,724,980.01	6,590,226.52



(1) 合同产生的收入的情况

	<u>2025年</u> 人民币元	<u>2024年</u> 人民币元
商品类型		
通行费收入	443,605,756.68	362,449,039.15
清障收入	298,721.72	382,929.25
合计	443,904,478.40	362,831,968.40
按商品转让的时间分类		
在某一时点确认收入	443,904,478.40	362,831,968.40

23 税金及附加

	<u>2025年</u> 人民币元	<u>2024年</u> 人民币元
城市维护建设税	679,237.22	558,076.78
教育费附加	407,542.34	334,846.11
地方教育费附加	271,694.90	223,230.72
房产税	824,092.11	823,570.79
土地使用税	433,137.12	433,137.12
车船使用税	5,088.29	8,046.15
印花税	27,197.50	15,837.43
合计	2,647,989.48	2,396,745.10

24 财务费用

	<u>2025年</u> 人民币元	<u>2024年</u> 人民币元
应付款项的利息支出	214,692,190.65	237,744,615.48
租赁负债的利息支出	3,550,782.45	3,274,424.58
利息收入	(950,198.33)	(2,789,035.03)
合计	217,292,774.77	238,230,005.03



25 其他收益

	2025年 人民币元	2024年 人民币元
取消省界收费站专项补助资金	<u>1,177,096.80</u>	<u>1,177,096.72</u>

26 信用减值损失

	2025年 人民币元	2024年 人民币元
应收账款	<u>(59,826.29)</u>	<u>-</u>

27 营业外收支

(1) 营业外收入

	2025年 人民币元	2024年 人民币元
路产赔偿	147,175.84	177,978.14
广告牌赔偿	<u>1,988,156.66</u>	<u>-</u>
合计	<u>2,135,332.50</u>	<u>177,978.14</u>

(2) 营业外支出

	2025年 人民币元	2024年 人民币元
非流动资产毁损报废损失	<u>176,712.92</u>	<u>1,569,355.10</u>

28 所得税费用

(1) 本年所得税费用组成

	2025年 人民币元	2024年 人民币元
递延所得税的变动	<u>(1,768,368.75)</u>	<u>(2,873,553.59)</u>



递延所得税费用分析如下：

	<u>2025 年</u>	<u>2024 年</u>
	人民币元	人民币元
暂时性差异的产生和转回	<u>(1,768,368.75)</u>	<u>(2,873,553.59)</u>

(2) 所得税费用与会计亏损的关系如下：

	<u>2025 年</u>	<u>2024 年</u>
	人民币元	人民币元
税前亏损	(118,752,438.18)	(164,998,472.29)
按税率 25%计算的预期所得税	(29,688,109.55)	(41,249,618.07)
不可抵扣支出	14,302,372.24	19,922,295.63
本年未确认递延所得税资产的可抵扣暂时性差异或可 抵扣亏损的影响	<u>13,617,368.56</u>	<u>18,453,768.85</u>
本年所得税费用	<u>(1,768,368.75)</u>	<u>(2,873,553.59)</u>

29 利润表补充资料

对利润表中的费用按性质分类的信息如下：

	<u>2025 年</u>	<u>2024 年</u>
	人民币元	人民币元
营业收入	450,629,458.41	369,422,194.92
减：折旧和摊销费用	(205,690,020.85)	(174,982,227.16)
财务费用	(217,292,774.77)	(238,230,005.03)
加：其他收益	1,177,096.80	1,177,096.72
投资收益	580,917.22	-
信用减值转回	59,826.29	-
其他	<u>(150,175,560.86)</u>	<u>(120,994,154.78)</u>
营业亏损	<u>(120,711,057.76)</u>	<u>(163,607,095.33)</u>



30 现金流量表补充资料

(1) 将净亏损调节为经营活动的现金流量:

	<u>2025 年</u>	<u>2024 年</u>
	人民币元	人民币元
净亏损	(116,984,069.43)	(162,124,918.70)
加: 固定资产折旧	17,590,192.85	17,952,983.67
无形资产摊销	184,717,738.52	153,647,154.01
使用权资产折旧	3,382,089.48	3,382,089.48
处置固定资产的损失	176,712.92	2,761,807.39
财务费用	217,292,774.77	238,230,005.03
投资收益	(580,917.22)	-
递延所得税资产增加	(1,768,368.75)	(2,873,553.59)
存货的增加	(147,983.00)	(32,550.00)
经营性应收项目的 (增加) / 减少	(2,788,100.98)	757,566.88
经营性应付项目的减少	(12,966,239.17)	(22,756,048.75)
其他收益	(1,177,096.80)	(1,177,096.72)
信用减值转回	59,826.29	-
	<u>286,806,559.48</u>	<u>227,767,438.70</u>
经营活动产生的现金流量净额	<u>286,806,559.48</u>	<u>227,767,438.70</u>

(2) 现金净变动情况:

	<u>2025 年</u>	<u>2024 年</u>
	人民币元	人民币元
现金的年末余额	13,835,762.79	113,830,462.44
减: 现金的年初余额	<u>113,830,462.44</u>	<u>148,551,661.42</u>
现金净减少额	<u>(99,994,699.65)</u>	<u>(34,721,198.98)</u>



(3) 本公司持有的现金分析如下：

	2025年 人民币元	2024年 人民币元
(a) 货币资金		
- 库存现金	120,676.00	9,938.00
- 可随时用于支付的银行存款	<u>13,715,086.79</u>	<u>113,820,524.44</u>
(b) 年末可随时变现的现金余额	<u>13,835,762.79</u>	<u>113,830,462.44</u>

31 金融工具的风险分析及敏感性分析

本公司在日常活动中面临各种金融工具的风险，主要包括：

- 信用风险
- 流动性风险
- 利率风险

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

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

(1) 信用风险

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

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

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



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

(2) 流动性风险

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

(3) 利率风险

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

(a) 本公司于 12 月 31 日持有的计息金融工具如下：

	2025 年		2024 年	
	实际利率	金额 人民币元	实际利率	金额 人民币元
浮动利率金融工具				
金融资产				
- 银行存款	0.25%	13,835,762.79	0.25%	13,820,524.44
- 七天通知存款	-	-	0.9%	50,000,000.00
- 三个月定期存款	-	-	- 1.15%	50,000,000.00
- 交易性金融资产	1.41%- 1.52%	117,500,000.00	1.15%	-
金融负债				
- 华泰资产支持专项计划	13.80% - 14.60%	(1,756,320,000.00)	13.80% - 14.60%	(1,776,320,000.00)
合计		<u>(1,624,984,237.21)</u>		<u>(1,662,499,475.56)</u>

(b) 敏感性分析

于 12 月 31 日，在其他变量不变的情况下，假定利率上调 50 个基点将会导致本公司所有者权益税前减少人民币 8,124,921.19 元 (2024 年：人民币 8,312,497.38 元)，当期亏损税前增加人民币 8,124,921.19 元 (2024 年：人民币 8,312,497.38 元)；假定利率下调 50 个基点，将导致所有者权益和当期损益的变化和上述金额相同但方向相反。



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

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

32 承担

于12月31日，本公司的资本承担如下：

<u>项目</u>	<u>2025年</u> 人民币元	<u>2024年</u> 人民币元
已批准尚未签订的工程合同	-	1,908,354.12

(1) 经营租赁承担

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

	<u>2025年</u> 人民币元	<u>2024年</u> 人民币元
1年以内(含1年)	5,023,800.00	5,023,800.00
1年以上2年以内(含2年)	5,174,500.00	5,023,800.00
2年以上3年以内(含3年)	5,174,500.00	5,174,500.00
3年以上	21,809,000.00	26,983,500.00
合计	<u>37,181,800.00</u>	<u>42,205,600.00</u>



33 关联方关系及其交易

(1) 有关本公司母公司的信息如下：

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

(2) 本公司与关联方之间的交易：

(a) 与关联方之间的交易金额如下：

	2025年 人民币元	2024年 人民币元
租赁收入	3,769,920.06	3,971,961.09
租赁负债的利息支出	3,550,782.45	3,274,424.58
接受劳务	87,070,977.63	72,595,777.47
利息支出	214,692,190.65	237,744,615.48

(b) 与关联方之间的交易于12月31日的余额如下：

	2025年 人民币元	2024年 人民币元
应收账款	13,302,736.18	9,671,335.74
其他应收款	12,924.42	215,959.87
应付账款	12,335,960.36	22,173,802.82
其他应付款	1,773,070,540.58	1,821,678,325.78
预付账款	50,337.45	28,203.87



(c) (2)(a) 和 (b) 涉及交易的关联方与本公司的关系

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



委托人承诺函

深圳市世联资产房地产土地评估有限公司：

因华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金拟编制年报的需要，特委托贵公司对该经济行为所涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组进行评估。评估基准日为 2025 年 12 月 31 日。为确保资产评估机构独立、客观、公正地进行资产评估，本公司承诺如下并承担相应的法律责任：

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

委托人：华泰证券(上海)资产管理有限公司

法定代表人（签字或盖章）：



年 月 日

产权持有人承诺函

深圳市世联资产评估有限公司：

因华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金拟编制年报的需要，华泰证券(上海)资产管理有限公司委托贵公司对该经济行为所涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组进行评估。评估基准日为 2025 年 12 月 31 日。为确保资产评估机构独立、客观、公正地进行资产评估，本公司承诺如下并承担相应的法律责任：

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

产权持有人：江苏沪苏浙高速公路有限公司

法定代表人（签字或盖章）：



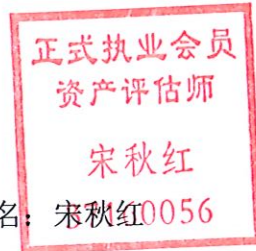
年 月 日

资产评估师承诺函

华泰证券（上海）资产管理有限公司：

受贵公司的委托，我们对华泰紫金江苏交控高速公路封闭式基础设施证券投资基金拟编制年报涉及的江苏沪苏浙高速公路有限公司拥有的沪苏浙高速公路江苏段收费经营权所在资产组的市场价值，以 2025 年 12 月 31 日为基准日进行了评估，形成了资产评估报告。在本报告中披露的假设条件成立的前提下，我们承诺如下：

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



资产评估师签名：宋秋红0056



资产评估师签名：陈丽彬

年 月 日

深圳市财政局

深圳市财政局关于深圳市世联资产房地产土地 评估有限公司变更备案公告

(深财资备案〔2025〕72号)

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

深圳市世联资产房地产土地评估有限公司股东由原来的王卓：70%，王小方：2.5%，陈迅：27.5%；变更为王卓：70%，王小方：2.5%，陈迅：27.4%，罗家恒：0.1%。

相关备案信息可通过中国资产评估协会官方网站进行查询。
特此公告。



(联系人：于曦，电话：0755-83938020)

抄送：深圳市资产评估协会。



营业执照

(副本)



统一社会信用代码

91440300576874288Y

名称 深圳市世联资产评估有限公司

类型 有限责任公司

法定代表人 王卓

成立日期 2011年06月23日

住所 深圳市福田区卓越梅林中心广场(南区)B座B单元19层1905

重要提示

1. 商事主体的经营范围由章程确定。经营范围中属于法律、法规规定应当经批准的项目，取得许可审批文件后方可开展相关经营活动。
2. 商事主体经营范围和许可审批项目等有关企业信用事项及年报信息和其他信用信息，请登录后角的企业信用信息公示系统或扫描右上方的二维码查询。
3. 各类商事主体每年须于成立周年之日起两个月内，向商事登记机关提交上一自然年度的年度报告。企业应当按照《企业信息公示暂行条例》第十条的规定向社会公示企业信息。



登记机关

2020年10月



中国资产评估协会 正式执业会员证书

会员编号：37160056

会员姓名：宋秋红

证件号码：370881*****9



所在机构：深圳市世联资产房地产土地评估有
限公司



年检情况：2025 年通过

职业资格：资产评估师

扫码查看详细信息

评估发现价值

诚信铸就行业

本人印鉴：



签名：

宋秋红



(有效期至 2026-04-30 日止)



中国资产评估协会 正式执业会员证书

会员编号：47190043

会员姓名：陈丽彬

证件号码：211322*****1



所在机构：深圳市世联资产房地产土地评估有限公司

年检情况：2025 年通过

职业资格：资产评估师



扫码查看详细信息

评估发现价值

诚信铸就行业

本人印鉴：



签名：

陈丽彬



(有效期至 2026-04-30 日止)

资产组价值收益法评估测算表

评估基准日：2025年12月31日

序号	项目	金额单位：人民币元											
		2023 历史期	2024 历史期	2025 历史期	2026 预测期	2027 预测期	2028 预测期	2029 预测期	2030 预测期	2031 预测期	2032 预测期	2033(-1) 预测期	期末 预测期
一	营业收入	388,987,492.12	369,422,194.92	450,629,458.41	521,653,779.89	556,837,422.01	589,701,922.71	617,362,703.37	637,031,442.04	655,912,770.20	669,113,940.26	31,104,723.91	
二	营业成本	273,030,208.19	291,042,415.54	351,022,414.38	320,265,424.27	326,045,620.93	339,463,268.42	353,501,901.97	409,335,158.19	369,912,201.48	376,447,217.26	14,237,453.11	
3	税金及附加	1,206,361.43	2,396,745.10	2,647,989.48	2,866,247.48	2,974,162.96	3,074,966.23	3,159,852.79	3,220,106.02	3,278,091.82	3,318,644.35	1,374,677.71	
4	销售费用	1,570,615.69	2,537,221.30	2,195,177.85	2,810,609.93	2,994,719.88	3,164,695.44	3,308,050.32	3,409,461.74	3,506,868.60	3,575,328.07	170,963.87	
5	研发费用	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6	财务费用(不含利息支出)	-3,948,336.45	-2,789,035.03	-950,198.33	-	-	-	-	-	-	-	-	
7	资产减值损失	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
8	信用减值损失	-179,499.34	-	-59,826.29	-	-	-	-	-	-	-	-	
9	其他收益	1,185,458.15	1,177,096.80	1,177,096.80	-	-	-	-	-	-	-	-	
10	投资收益	-	-	580,917.22	-	-	-	-	-	-	-	-	
11	净敞口套期收益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
12	公允价值变动收益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
13	资产处置收益	101,085.59	177,978.14	2,135,332.50	-	-	-	-	-	-	-	-	
14	营业外收入	2,599.04	1,569,355.10	176,712.92	-	-	-	-	-	-	-	-	
15	营业外支出	118,592,087.30	76,020,567.77	99,490,534.92	195,711,498.21	224,824,918.24	243,998,992.62	257,392,898.29	221,065,716.09	279,220,608.30	285,772,750.58	15,321,629.22	
二	EBIT	176,307,019.02	175,223,247.47	198,133,663.66	182,277,461.04	194,361,630.42	205,928,175.07	216,107,094.15	219,976,570.55	226,520,793.83	230,975,508.93	9,735,532.79	
1	折旧摊销	294,899,106.32	251,243,815.24	297,624,198.58	377,988,959.25	419,186,548.66	449,927,167.69	473,499,992.44	441,042,286.64	505,741,402.13	516,748,259.51	25,657,162.01	
三	EBITDA	471,106,125.34	426,467,062.71	495,757,862.24	560,266,420.29	613,548,179.08	655,855,342.76	690,597,086.59	661,018,857.19	732,262,195.96	747,723,768.44	35,392,694.71	
1	减：营运资金追加额	-	-	-	-12,480,753.79	65,304.36	-406,569.68	-530,895.59	-2,633,823.88	-210,882.46	-	-	
2	资本性支出	-	-	-	29,312,818.03	727,938.00	4,360,061.76	3,729,950.20	6,143,226.17	2,104,919.29	1,197,740.13	-592,633.14	
3	加：账面营运资金回收	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4	期末长期资产回收	294,899,106.32	251,243,815.24	297,624,198.58	361,156,895.01	418,393,286.30	445,973,675.61	470,300,937.83	437,532,884.35	501,253,436.73	515,761,401.84	11,835,220.22	
四	FCFFBT	785%	785%	785%	785%	785%	785%	785%	785%	785%	785%	785%	
1	折现率	7.85%	7.85%	7.85%	7.85%	7.85%	7.85%	7.85%	7.85%	7.85%	7.85%	7.85%	
2	折现期(年)	0.5000	1.5000	0.5000	2.5000	3.5000	4.5000	5.5000	6.5000	7.5000	8.5000	9.5000	
3	折现系数	0.9629	0.8928	0.8278	0.7676	0.7117	0.6599	0.6119	0.5685	0.5271	0.4885	0.4519	
五	FCFFBt现值				347,757,974.21	373,541,526.01	369,177,098.67	361,002,999.88	311,392,153.79	330,777,142.90	315,594,401.79	6,965,027.10	
六	FCFFBt现值合计				2,415,859,800.00								
七	减：期初营运资金												
八	资产组评估价值				2,415,859,800.00								
1	评估基准日资产组账面价值				1,537,670,384.33								
2	收益法评估增值额				878,189,415.67								
3	收益法评估增值率				57.19%								

评估分析人员：宋秋红、陈丽彬、郑智文