

吉林省高速公路集团有限公司

拟以长平高速公路沿线的广告经营权、服务设施

经营权向吉林高速公路股份有限公司注资项目

资产评估说明

中联评报字[2016]第 16 号

(共一册, 第一册)

中联资产评估集团有限公司

二〇一六年一月二十二日

目 录

第一部分	关于评估说明使用范围的声明	1
第二部分	企业关于进行资产评估有关事项的说明.....	2
第三部分	资产清查核实情况说明	3
第四部分	收益法评估说明	9
第五部分	评估结论及其分析	87
	企业关于进行资产评估有关事项的说明	93

第一部分 关于评估说明使用范围的声明

本资产评估说明，仅供评估主管机关、企业主管部门备案审查资产评估报告和相关监管部门检查评估机构工作之用，非法律、行政法规规定，材料的全部或部分内容不得提供给其它任何单位和个人，也不得见诸于公开媒体；任何未经评估机构和委托方确认的机构或个人不能由于得到评估报告而成为评估报告使用者。



第二部分 企业关于进行资产评估有关事项的说明

本评估说明该部分内容由委托方和被评估企业共同撰写，并由委托方单位负责人和被评估企业负责人签字，加盖相应单位公章并签署日期。详细内容请见《企业关于进行资产评估有关事项的说明》。

第三部分 资产清查核实情况说明

一、 评估对象与评估范围说明

（一）评估对象与评估范围内容

评估对象是吉林省高速公路集团有限公司（以下简称“吉高集团”）所拥有的长平高速公路沿线的广告经营权与服务设施经营权。评估范围为吉林省高速公路集团有限公司（以下简称“吉高集团”）所拥有的长平高速公路沿线的广告经营权与服务设施经营权。

根据中准会计师事务所（特殊普通合伙）中准专审字[2015]1494号专项审计报告，长平高速公路沿线的广告经营权与服务设施经营权所依附的实物资产的账面值分别为 2,184.56 万元、291.60 万元，评估是在委托方提供有关资料及审计的基础上进行的。

委托评估对象和评估范围与经济行为涉及的评估对象和评估范围一致。

本次评估范围中的主要资产为长平高速公路沿线的广告经营权与服务设施经营权。

（二）实物资产的分布情况及特点

纳入评估范围内的实物资产为长平高速公路沿线的广告牌与服务设施，这些资产具有以下特点：

- 1、实物资产主要分布在长平高速公路沿线范围内。
- 2、根据吉林省交通厅吉交发〔2006〕46号《吉林省交通厅关于将

高速公路广告经营管理权授权给吉林省高速公路集团有限公司的通知>>,根据省交通厅吉交发〔2006〕12号文件和专题会议纪要精神,省交通厅决定将全省高速公路广告经营管理权授权给吉林省高速公路集团有限公司,并就高速公路广告经营管理权问题通知如下:

“吉林省高速公路集团有限公司独家拥有全省高速公路(高速公路用地和建筑控制区域内)广告经营管理权。”

长平高速公路沿线的广告牌,根据吉高集团提供的有关广告牌资料,截止评估基准日存在100块广告牌,广告牌的类型有双面单立柱、三面单立柱、跨线广告牌、落地广告牌、雨棚广告牌的等五种类型,均为户外广告。这些广告牌由原吉林省高速主管部门移交取得(2012年11月6日的《长平高速沿线广告牌相关资料移交明细》及合同资料)。

现由吉高集团授权吉林省高速文化传媒有限公司经营管理。吉林省高速文化传媒有限公司为吉高集团全资子公司。

截至评估基准日长平高速公路沿线的大部分广告牌由于长平高速公路正在进行改扩建(由4车道改为8车道)而处于停用状态。截至评估基准日长平高速公路沿线的广告牌由原吉林省高速主管部门(吉林省高速公路管理局)移交取得(2012年11月6日的《长平高速沿线广告牌相关资料移交明细》及合同资料)。

3、本次纳入评估的长平高速公路沿线的三个服务区包括长春服务区(属于长春绕城高速)、公主岭服务区、四平服务区。该服务区的经营权原归属于吉林省高速公路管理局。依据吉林省交通厅《关于划转长平高速有关资产经营权的通知》(吉交财[2013]91号),长平高速公路

3 个服务区（四平服务区、公主岭服务区及长春服务区）及附属设施经营权划转至吉高集团。

三个服务区主要经营项目有加油站、汽修、餐厅、超市、客房等。其中长春服务区、公主岭服务区、四平服务区承包给吉林省众城汽车服务连锁有限公司。

4、根据委托方提供的 2010 年 2 月 10 日交通运输部交财发〔2010〕90 号《关于对东北高速公路股份有限公司收费公路权益转让有关问题的批复》，“我部原则同意将东北高速拥有的哈尔滨至大庆高速公路（以下简称哈大高速）收费权的主体变更为黑龙江交通发展股份有限公司（筹建，以下简称龙江高速），将东北高速拥有的长春至四平高速公路（以下简称长平高速）收费权的主体变更为吉林高速股份有限公司（筹建，以下简称吉林高速）。

根据东北高速公路股份有限公司 2010 年 2 月分立上市报告书记载，东北高速公路股份有限公司于 2010 年 2 月 10 日取得中国证监会证监许可 2010[194]号《关于核准东北高速公路股份有限公司分立的批复》。其中分立上市方案中资产划分方案一主业资产的划分：吉林省境内的长平高速公路的收费权及相关资产、东北高速持有的长春高速 63.8% 股权将进入吉林高速。

上述文件内容并未涉及广告经营权、服务设施经营权问题。

吉林高速股份无长平高速公路沿线广告经营权、服务设施经营权。

（三）企业申报的账面记录或者未记录的无形资产情况
无。

（四）企业申报的表外资产的类型、数量

截止评估基准日2015年9月30日，评估对象申报评估范围内的资产为长平高速公路沿线的三个服务区与108块广告牌资产（含待批复的广告牌数量）。

（五）引用其他机构出具的报告的结论所涉及的资产类型、数量和账面金额

本次评估报告中基准日各项资产除引用审计机构出具的专项审计报告外未引用其他机构报告内容。

二、 资产核实情况总体说明

（一）资产核实人员组织、实施时间和过程

评估人员在进入现场清查前，制定现场清查实施计划，按资产类型和分布特点，分成固定资产、无形资产小组，进行现场的核查工作。清查工作结束后，各小组对清查核实及现场勘察情况进行工作总结。清查核实的主要步骤如下：

首先，辅导企业进行资产的清查、申报评估的资产明细的填制，并收集整理评估资料。2014年12月20日，评估人员开展前期布置工作，评估师对企业资产评估配合工作要求进行了详细讲解，包括资产评估的基本概念、资产评估的任务、本次资产评估的计划安排、需委托方和被评估单位提供的资料清单、企业资产清查核实工作的要求、评估明细表和资产调查表的填报说明等。在此基础上，填报“评估申报明细表”和“资产调查表”，收集并整理委估资产的产权权属资料和反映资产性能、技

术状态、经济技术指标等情况的资料。

其次，依据资产评估申报明细表，对申报资产进行现场查勘。不同的资产类型，采取不同的查勘方法。根据清查结果，由企业进一步补充、修改和完善资产评估申报明细表，使“表”、“实”相符。

再次，核实评估资料，尤其是资产权属资料。在清查核实“表”、“实”相符的基础上，对企业提供的产权资料进行了核查。核查中，重点查验了产权权属资料中所载明的所有人以及其他事项。

（二）资产核实与尽职调查的内容

根据本次评估的特点，评估机构确定了资产核实的主要内容是评估对象资产的存在与真实性，具体以委托方及被评估单位提供的资料为准，经核实无误，确认资产的存在。为确保资产核实的准确性，评估机构制定了详细的尽职调查计划和清单，确定的尽职调查内容主要是：

1、本次评估的经济行为背景情况，主要为委托方和被评估单位对本次评估事项的说明；

2、评估对象存续经营的相关法律情况，主要为评估对象的有关章程、合同情况等；

3、评估对象的相关土地、房屋、广告经营权与服务设施经营权资产产权情况；

4、评估对象的经营规模及经营用设备情况；

5、评估对象执行的会计制度以及固定资产折旧方法等；

6、评估对象执行的税率税费及纳税情况；

7、评估对象的应收、应付账款情况；

8、评估对象的生产经营方式、历史经营业绩等；

9、最近几年营业成本，经营用设备及场所、人员工资福利费用等情况；

10、最近几年营业收入，主要客户的分布等情况；

11、未来几年的经营计划以及经营策略等；

12、主要竞争者的简况，包括经营的价格及市场占有情况等；

13、主要经营优势和风险，包括：国家政策优势和风险、市场(行业)竞争优势和风险等；

14、近年资产负债表、利润表以及营业收入明细表和成本费用明细表；

15、与本次评估有关的其他情况。

(三) 影响资产核实的事项及处理方法

经现场尽职调查，未发现吉高集团存在影响资产清查的事项。

(四) 资产清查核实结论

经过清查核实，发现截至评估基准日长平高速公路沿线的大部分广告牌由于长平高速公路正在进行改扩建（由4车道改为8车道）而处于停用状态，部分服务区处于营业状态，部分服务区处于改建、迁建基本完成状态。

评估人员在资产清查所知范围内，除上述清查事项外，清查情况表明：

实物资产的清查情况与申报明细一一核对，对清查核实明细项目已与企业财务及有关人员进行了沟通。

第四部分 收益法评估说明

根据本次资产评估的目的、资产业务性质、可获得资料的情况等，对长平高速公路沿线的广告经营权与服务设施经营权采用收益法进行评估。具体说明如下：

一、基本假设

1. 国家现行的宏观经济、金融以及产业等政策不发生重大变化。
2. 评估对象在未来经营期内的所处的社会经济环境以及所执行的税赋、税率等政策无重大变化。
3. 评估对象在未来经营期内的管理层尽职，并按基准日时及改扩建以后的经营管理模式持续经营。
4. 评估对象生产、经营场所的取得及利用方式与评估基准日保持一致而不发生变化。
5. 评估只基于基准日现有以及改扩建以后的经营能力。评估对象在未来经营期内的经营业务、收入与成本的构成以及经营策略等按评估基准日后的企业经营方式进行。不考虑未来可能由于管理层、经营策略以及经营环境等变化导致的经营业务状况的变化所带来的损益。
6. 在未来的经营期内，评估对象的各项期间费用按评估基准日时及改扩建以后的企业经营方式进行。
7. 本次评估不考虑通货膨胀因素的影响。
8. 本次评估对长平高速公路沿线的广告牌的数量能够得到有关主

管部门批复，并在该高速公路通车后开始获得收益。

二、评估方法

1、评估方法的选择

根据本次评估目的，结合国家有关规定以及资产评估准则的规定，确定按照收益途径、采用现金流折现方法（DCF）估算长平高速公路沿线的广告经营权与服务设施经营权的价值。

现金流折现方法（DCF）是通过将企业资产未来预期的现金流折算为现值，估计企业资产价值的一种方法，即通过估算企业资产未来预期现金流和采用适宜的折现率，将预期现金流折算成现时价值，得到企业资产价值。其适用的基本条件是：企业资产具备持续经营的基础和条件，经营与收益之间存有较稳定的对应关系，并且未来收益和风险能够预测及可量化。使用现金流折现法的关键在于未来预期现金流的预测，以及数据采集和处理的客观性和可靠性等。

本次评估目的为反映长平高速公路沿线的广告经营权与服务设施经营权于评估基准日的市场价值，为此次经济行为提供价值参考依据，未改变其业务模式和获利途径，长平高速公路沿线的广告经营与服务设施经营能够持续经营并能够获得一定的收益能力，因此具备了收益法估值的基础。

2、评估思路

根据本次尽职调查情况以及评估对象的资产构成和经营业务特点，本次评估的基本思路是以吉高集团提供长平高速公路沿线的改扩建后的广告经营权与服务设施经营权来估算其市场价值：

对纳入评估范围的资产和经营业务，按照最近几年的历史经营状况的变化趋势和业务类型估算预期收益（净现金流量），并折现得到广告经营权与服务设施经营权这一经营性资产的价值。

使用现金流折现法的最大难度在于未来预期现金流的预测，以及数据采集和处理的客观性和可靠性等。当对未来预期现金流的预测较为客观公正、折现率的选取较为合理时，其估值结果具有较好的客观性。

三、评估模型与基本公式

1、基本模型

本次评估的基本模型为：

$$E = B - D \quad (1)$$

式中：

E：股东全部权益价值（净资产）；

B：企业整体价值；

$$B = P + \sum C_i \quad (2)$$

P：经营性资产价值；

$$P = \sum_{i=1}^n \frac{R_i}{(1+r)^i} + \frac{R_n}{r(1+r)^n} \quad (3)$$

式中：

R_i ：未来第*i*年的预期收益（企业自由现金流量）；

R_n ：永续期的预期收益（企业自由现金流量）；

r：折现率；

n：未来预测收益期。

ΣC_i : 基准日存在的溢余或非经营性资产（负债）价值。

$$\Sigma C_i = C_1 + C_2 \quad (4)$$

式中:

C1: 基准日流动类溢余或非经营性资产（负债）价值;

C2: 基准日非流动类溢余或非经营性资产（负债）价值;

D: 付息债务价值。

2、收益指标

本次评估，使用企业自由现金流作为经营性资产的收益指标，其基本定义为:

$$R = \text{净利润} + \text{折旧摊销} + \text{扣税后付息债务利息} - \text{追加资本} \quad (5)$$

式中:

追加资本=资产更新投资+营运资本增加额+新增长期资产投资（新增固定资产或其他长期资产）

(6)

根据评估对象的经营历史以及未来市场发展等，预测其未来经营期内的自由现金流量。将未来经营期内的自由现金流量进行折现并加和，测算得到企业的经营性资产价值。

3、折现率

本次评估采用加权平均资本成本模型（WACC）确定折现率 r

$$r = r_d \times w_d + r_e \times w_e \quad (7)$$

式中:

W_d : 评估对象的债务比率;

$$w_d = \frac{D}{(E+D)} \quad (8)$$

W_e : 评估对象的股权资本比率;

$$w_e = \frac{E}{(E+D)} \quad (9)$$

r_e : 股权资本成本, 按资本资产定价模型 (CAPM) 确定股权资本成本;

$$r_e = r_f + \beta_e \times (r_m - r_f) + \varepsilon \quad (10)$$

式中:

r_f : 无风险报酬率;

r_m : 市场预期报酬率;

ε : 评估对象的特性风险调整系数;

β_e : 评估对象股权资本的预期市场风险系数;

$$\beta_e = \beta_u \times (1 + (1-t) \times \frac{D}{E}) \quad (11)$$

β_u : 可比公司的无杠杆市场风险系数;

$$\beta_u = \frac{\beta_i}{(1 + (1-t) \frac{D_i}{E_i})} \quad (12)$$

β_i : 可比公司股票 (资产) 的预期市场平均风险系数

$$\beta_i = 34\%K + 66\%\beta_x \quad (13)$$

式中: K : 一定时期股票市场的平均风险值, 通常假设 $K=1$;

β_x : 可比公司股票 (资产) 的历史市场平均风险系数

$$\beta_x = \frac{Cov(R_x; R_p)}{\sigma_p} \quad (14)$$

式中: $Cov(R_x, R_p)$: 一定时期内样本股票的收益率和股票市场组合收

益率的协方差；

σ_p : 一定时期内股票市场组合收益率的方差。

D_i 、 E_i : 分别为可比公司的付息债务与权益资本。

4、收益期限确定

根据 2012 年 7 月 17 日吉林省交通运输厅、吉林省物价局吉交联发〔2012〕27 号《关于长平高速公路改扩建项目经营年限有关问题的请示》，“项目的建设期三年（2012—2014 年），由吉林高速公路股份有限公司负责投资、建设、经营和养护管理。”

根据 2012 年 7 月 19 日吉林省人民政府吉政函〔2012〕104 号《吉林省人民政府关于长平高速公路改扩建项目收费期限的批复》，“同意长平高速公路改扩建项目作为经营性收费公路项目进行建设和经营，改扩建后收费期限 25 年，自工程建成通车之日起计算。”

根据有关资料，2013 年 6 月，完成改扩建工程的招投标工作，7 月该改扩建工程项目已全面开工，至 2015 年 10 月底建成通车。根据吉高集团出具的资料，此次出资的广告经营权、服务设施经营权以长平公路改扩建后收费期限作为出资期限，因此本次评估长平高速公路沿线的改扩建后的广告经营权与服务设施经营权收益期限确定为自 2015 年 10 月底至 2040 年 10 月末止。

四、宏观经济及行业环境分析

（一）宏观环境分析

1、国际国内宏观环境分析：

国家发展改革委宏观经济研究院国内经济形势分析与跟踪课题组近日发布《2014年经济形势分析与2015年展望》报告。该研究报告显示：

2015年我国经济运行国际环境总体趋好，世界经济将继续保持复苏态势，但国外政策调整、地缘政治冲突等也带来了一些风险和不确定性。国内基本面和改革因素仍可支撑经济中高速增长，但一些短期、结构性与长期性因素将会对经济增长造成冲击和制约，保持经济持续平稳增长仍面临很多挑战。

世界经济将持续复苏但难以有大的改善。虽然2014年上半年世界经济复苏的态势弱于预期，但是下半年以来发达经济体持续复苏，虽然欧元区和日本经济有所回落，但是美国经济增长强劲。各机构普遍预计2015年全球经济增长将继续保持复苏态势，增速较今年有所提高。国际货币基金组织(IMF)预测2015年全球经济增长3.8%，较今年提高0.5个百分点。但同时也要看到，发达经济体经济增长总体仍较为疲软，短期内难以真正走出低谷，一些主要新兴市场经济体，供给方面的制约因素和金融条件的收紧对经济增长造成的不利影响可能持续更长时间，因而明年世界经济仍只是边际上的改善。

2、国内宏观环境分析

根据国家统计局发布的2014年国民经济和社会发展统计公报，2014年国民经济稳定增长。初步核算，全年国内生产总值636,463亿元，比上年增长7.4%。其中，第一产业增加值58,332亿元，增长4.1%；第二产业增加值271,392亿元，增长7.3%；第三产业增加值306,739亿元，

增长 8.1%。第一产业增加值占国内生产总值的比重为 9.2%，第二产业增加值比重为 42.6%，第三产业增加值比重为 48.2%。



工业生产平稳增长。全年全部工业增加值 227,991 亿元，比上年增长 7.0%。规模以上工业增加值增长 8.3%。在规模以上工业中，分经济类型看，国有及国有控股企业增长 4.9%；集体企业增长 1.7%，股份制企业增长 9.7%，外商及港澳台商投资企业增长 6.3%；私营企业增长 10.2%。分门类看，采矿业增长 4.5%，制造业增长 9.4%，电力、热力、燃气及水生产和供应业增长 3.2%。



交通运输平稳增长。全年货物运输总量 439 亿吨，比上年增长 7.1%。

货物运输周转量 184,619 亿吨公里，增长 9.9%。全年规模以上港口完成货物吞吐量 111.6 亿吨，比上年增长 4.8%，其中外贸货物吞吐量 35.2 亿吨，增长 5.9%。规模以上港口集装箱吞吐量 20,093 万标准箱，增长 6.1%。

2014 年各种运输方式完成货物运输量及其增长速度

指 标	单 位	绝对数	比上年增长 (%)
货物运输总量	亿 吨	439.1	7.1
铁路	亿 吨	38.1	-3.9
公路	亿 吨	334.3	8.7
水运	亿 吨	59.6	6.4
民航	万 吨	593.3	5.7
管道	亿 吨	6.9	5.2
货物运输周转量	亿吨公里	184619.2	9.9
铁路	亿吨公里	27530.2	-5.6
公路	亿吨公里	61139.1	9.7
水运	亿吨公里	91881.1	15.7
民航	亿吨公里	186.1	9.3
管道	亿吨公里	3882.7	10.9

(二) 广告行业环境分析

我国广告业整体保持高速增长，占GDP比重仍然偏低。近年来，中国的广告业进入了一个空前活跃时期，无论是广告公司的数量，从业人数，还是广告营业额，都呈现迅速增长的态势。

根据国家工商总局公布的数据，2014年中国广告经营单位达到54万户，从业人员超过270万人，广告经营额再创新高，达5,605.6亿，比上年增长11.67%。而在1995年广告法颁布实施当年，我国广告经营额仅为273亿，以2014年广告经营额计算，年复合增长率达17.66%。



2008-2014年广告市场规模

(数据来源——国家工商总局、中信建设研究发展部)

自我国跃居世界第二大经济体后，我国广告市场也逐渐成为世界第二大广告市场，近年来广告经营总额占GDP的比重也稳步上升。2013、2014年中国广告市场规模占GDP的比重为0.88%，之前很长一段时间内徘徊在0.6%与0.75%之间。即使如此，这一数值与美国、日本等国相比明显偏低，空间广阔，市场潜力巨大。



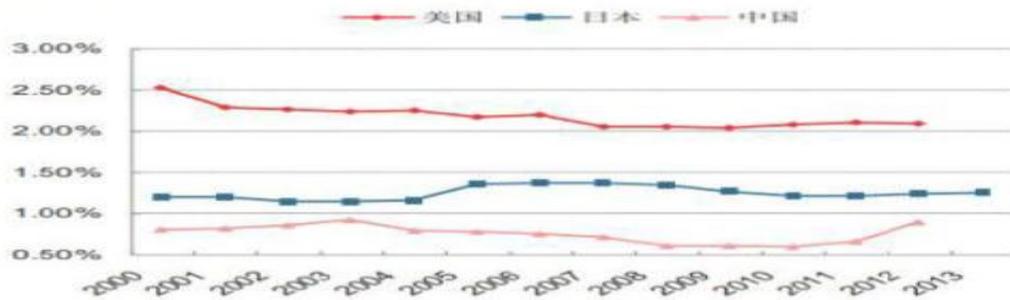
2008-2014年中国广告经营额占同年GDP比重

(数据来源——国家工商总局、中信建设研究发展部)

一方面，我国广告市场起步较晚，产业分散、市场成熟度较低，媒体资源价值没有得到充分挖掘。另一方面，国内企业总体处于产品广告阶段，对于品牌塑造、建设和维护尚未展开，广告预算相对较低。随着我国经济结构调整，创新战略、品牌战略的持续推进，国内广告主的预算将大幅提高，将推动广告市场规模的占比加速上升。未来五年，广告

市场占 GDP 的比重可能达到 1%-2%，复合增长率达到 10%-20%。下图为美国，日本，中国广告市场规模与 GDP 的占比。

图 3: 美国、日本与中国广告市场规模与 GDP 的占比

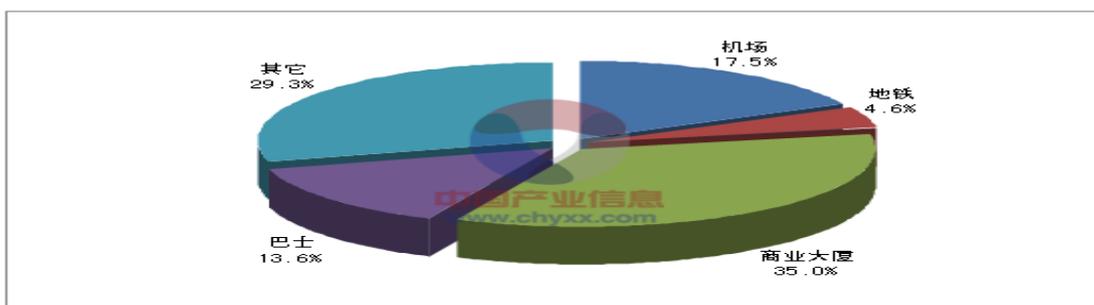


据中国产业信息网发布的《2014-2019 年中国户外广告行业市场分析及投资前景研究报告》指出：近年来我国户外广告市场延续了快速增长态势，行业市场规模从 2009 年的 60.4 亿美元增长至 2013 年的 126.5 亿美元，占我国广告行业市场总量的 16.7%，预计 2014 年我国户外广告市场规模将达到 147.7 亿美元

2014 年中国户外广告市场规模将达到 147.7 亿美元



2013 年我国户外广告市场格局



中国产业信息网发布的《2015-2020 年中国广告服务行业市场分

析与投资战略规划报告》，2014-2018 年中国广告市场容量测算及细分市场
市场规模预测情况：

2009-2018 年广告行业细分产业市场规模测算：十亿美元

	电视及广播	报纸	互联网	户外广告	杂志	其它
2009 年	19.6	2.62	3.05	6.04	8.94	0.83
2010 年	22.42	3.57	5.79	7.54	10.75	1.01
2011 年	26.1	3.89	8.19	9.23	12.34	1.17
2012 年	28.53	3.11	11.64	10.91	12.99	1.3
2013 年	30.61	2.72	16.16	12.65	12.33	1.43
2014E	32.31	1.47	21.93	14.77	11.73	1.56
2015E	34.58	1.2	25.12	17.42	12.69	1.71
2016E	37	1.1	28.01	20.59	13.56	1.86
2017E	40.14	0.87	31.58	24.49	14.42	2.04
2018E	43.58	0.89	36.18	29.37	15.4	2.27

2015 年中国户外广告市场五大推动因素分析：

1、整体经济增长的持续和城市化的增加

随着经济发展和城市化持续，中国的收入水平和生活水平预计将继续提高。中国的城市化比率从 2009 年的 48.3% 增加至 2013 年的 53.7%，并预计到 2018 年增加至 57.9%。随着城市化持续，本地消费预计将增加，而消费者的喜好亦有所改变。许多国内消费品牌乃是以区域甚至全国，而不是以本地为市场推广目标。因此，这些品牌预计将寻求以全国作为平台刊登广告，这预计将增加整体广告服务的需求，尤其是在二三线城市。因此，为吸引更多遍布中国的消费者，广告客户就户外广告的支出预计将会增加。

2、政府支持及规管

中国政府为寻求改善基建和设施，例如机场、地铁和高速铁路，于政府支出预计将会增加。中国政府通过一系列的法律和法规，监管中国的户外广告市场，预期将支持市场增长。

3、创新科技

随着科技的不断进步，新媒体及先进技术已融入户外广告，包括LED显示屏和流动电视。为了满足广告客户的需求，并与消费者更有效沟通，户外广告公司将继续开发和实施新技术。

4、改变消费者的生活方式及喜好

随着中国生活水平的提高，预计人们将花更多时间外出用餐、社交和娱乐。广告客户将利用此项优势，通过户外广告渠道接触消费者。

5、增加品牌和市场推广的投资

广告客户开始意识到户外广告的独特优势，如广告的功效和广泛覆盖理想地点，并因此会投资更多于户外广告。

（三）高速公路行业环境分析

1、高速公路行业发展趋势

高速公路与国民经济发展有着十分密切的关系，在整个交通运输体系中占有重要的地位。2014年全年货物运输总量439亿吨，比上年增长7.1%。货物运输周转量184,619亿吨公里，增长9.9%。其中，公路货物运输量为334.3亿吨，比上年增长8.7%。旅客运输总量221亿人次，比上年增长3.9%，公路旅客运输量为190.5亿人次，比上年增长2.8%。截至2014年末全国民用汽车保有量达到15,447万辆（包括三轮汽车和低速货车972万辆），比上年末增长12.4%，其中私人汽车保有量12,584万辆，

增长15.5%。民用轿车保有量8,307万辆，增长16.6%，其中私人轿车7,590万辆，增长18.4%。

高速公路具有不可替代性。随着“一路一带”国家战略的实施、两个公路体系逐步形成、收费标准存在低值修复的可能、我国汽车保有量不断攀升、现代物流运输业快速发展，都将有利于促进现有高速公路车流稳定增长，为高速公路行业的发展提供了有力支撑。

(1) “一路一带”国家战略的实施。“一路一带”包含了“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”。丝绸之路经济带战略涵盖东南亚经济整合、涵盖东北亚经济整合，并最终融合在一起通向欧洲，形成欧亚大陆经济整合的大趋势；海上丝绸之路经济带战略从海上联通欧亚非三个大陆和丝绸之路经济带战略形成一个海上、陆地的闭环。具体从地域上看，丝绸之路经济带包含了中国西北五省和西南四省部分地区；海上丝绸之路经济带覆盖了福建和广西的部分港口。“一路一带”战略的提出反映了国家决策层坚定“走出去”的决心，未来中国对外贸易将会进一步打开。从实体经济看，“一路一带”将以贸易为主，交通先行；“一路一带”作为国家未来十年重大战略，对于高速公路的催化效应明显。

(2) 两个公路体系逐步形成。2013年6月20日，国务院发布《国家公路网规划（2013年-2030年）》，规划建设由普通国道和国家高速公路构成的两个路网体系；交通部于2013年6月公示了《收费公路管理条例（修正征求意见稿）》，收费期限限制可能有所松动。新《条例》规定：“国家实施免费政策给经营管理者合法收益造成影响的，可通过适当延长收费年限等方式予以补偿”、“高速公路因改建扩容增加投资需调

整收费年限的，可依据本条例有关规定重新核定”、“还贷、经营期满后，除由公共财政承担养护费用的以外，高速公路可按满足基本养护管理支出需求的原则收取通行费，收费年限可按照公路的两个大修周期进行核准”。这三项政策的推出，为公路经营年限适当延长确立了制度法规基础，一定程度上是放开了收费期限的限制，为高速公路行业长期发展奠定了政策基础。

（3）收费标准存在低值修复的可能。新《条例》征求意见稿首次提出经营性公路的收费标准确定需要考虑融资成本、合理回报；费率标准也可以根据当地物价指数变化情况等因素适时予以调整。这一政策提法基本上承认了收费公路的准公共产品属性，为行业价格调整确立了法律依据。2014年11月李克强在国务院常务会议上指出缩小政府定价范围，实行公开透明的市场化定价，有利于维护生产者和消费者合法权益，以合理的价格信号促进市场竞争，破除垄断，撬动社会资本投资，以结构性改革的成效推动转方式、惠民生。常务会议另外确定，要充分考虑竞争条件和对市场、社会的影响，以逐步有序的方式，改革能源、交通、环保等价格形成机制，疏导价格矛盾。现在社会公众也更多认识到了并不是高速公路一亏损就涨价让老百姓买单，而是在建设成本维护保养成本高企的情况下，再按以前的收费标准高速公路是达不到盈亏平衡的。近两年已有吉林、黑龙江、安徽、云南和广西等省份上调了收费标准，必将对高速公路行业收益产生积极影响。

（4）我国汽车保有量不断攀升。汽车保有量稳步提升是公路车流量增长的最直接原因。我国汽车销量2013年同比增长14%达到 2,200万

辆；2015年1月23日，工信部发布2014年全年汽车工业经济运行情况，2014年我国累计生产汽车2,372.29万辆，同比增长7.3%，销售汽车2,349.19万辆，同比增长6.9%，产销量连续六年保持世界第一。由于受到增长基数高、国内宏观经济形势下行压力增大及商用车市场下降等原因影响，销量增速有较大回落，但仍然保持了较快的增速，汽车销量的良好态势带动了汽车保有量的稳步增长，汽车保有量近年来都增长15%-20%，直接推动了车流量的稳定增长。

（5）现代物流运输业快速发展。2014年6月11日，李克强总理主持召开国务院常务会议，讨论通过《物流业发展中长期规划（2014—2020）》（以下简称《中长期规划》），9月12日以国发〔2014〕42号文正式发布。此次出台的《中长期规划》，把物流业定位于支撑国民经济发展的基础性、战略性产业，是物流业产业地位进一步提升的重要标志。全年社会物流总额超过210万亿元，可比增长8%左右；物流业增加值超过3.4万亿元，可比增长9%左右，两项指标增速与上年相比均小幅放缓，但仍高于同期GDP增速，处于中高速增长区间。社会物流总费用将超过9.7万亿元，同比增长8%左右，增速延续小幅回落态势。社会物流总费用与GDP的比率约为17%左右，物流业发展的质量和效率有所提升。中国物流景气指数全年处于55%上下区间波动，物流运行总体趋稳。现代物流业的快速发展为高速公路车流量的稳定增长提供了重要的实体经济基础。

《国家公路网规划（2013年-2030年）》提出，未来的国家高速公路网将按照“实现有效连接、提升通道能力、强化区际联系、优化路网

衔接”的思路，必将继续稳步推进交通基础设施建设，完善综合交通网络体系，加快推进互联互通和“走出去”战略，推动交通运输开放发展。

以上因素决定了未来我国高速公路行业仍然具有一定的发展空间。

2、高速公路行业竞争格局

随着交通运输业的发展，交通设施的完善将为公众提供多样化交通运输的选择，一定程度上对高速公路行业带来更多的竞争和挑战。

从全国范围看，公路运输受到了航空、水路、铁路一定的竞争挑战，这种竞争在长距离运输中表现更为突出，这使高速公路行业形成垄断与竞争相结合的行业特点。

航空运输行业主要在长途运输中有着速度快的优点，但短途运输受成本高、气象条件等方面的影响，难以充分发挥其优点，相反高速公路行业在短途运输中有着有快捷、省时、服务设施齐全等优势，因此航空运输业对公司主要车流量不会产生实质性影响。

铁路运输与高速公路运输两者承运服务对象、市场存在差别，高速公路与铁路之间总体上是相辅相成的关系。高速公路相比普通公路具有快捷、安全、舒适、省时、省油、服务设施齐全等优势，因此普通公路的免费不会构成对高速公路实质性影响。

根据不同运输方式的经济特性和服务特性分析，公路货运方面的竞争主要集中在铁路和普通免费公路，而客运方面的竞争主要来自高铁。

(1) 普通公路竞争方面，2013年6月20日，国务院发布《国家公路网规划（2013年-2030年）》，规划方案由普通国道和国家高速公路两

个路网体系构成，总规模约40万公里。根据《规划》，普通国道网按照“主体保留、局部优化，扩大覆盖、完善网络”的思路，保留原国道网的主体，优化路线走向，恢复被高速公路占用的普通国道路段，补充连接地级行政中心和县级节点、重要的交通枢纽、物流节点城市和边境口岸，增加可有效提高路网运行效率和应急保障能力的部分路线，增设沿边沿海路线，维持普通国道网相对独立；调整后的普通国道由12条首都放射线、47条北南纵线、60条东西横线和81条联络线组成，总规模约26.5万公里。根据《规划》，普通国道网需新建路段只有8,000公里，另有10万公里需原路升级改造，以此构建我国的免费公路体系。由于公路规模扩大，同一路径的交通通道可能增加，特别是随着普通国道的新建及改造，免费公路体系的建立将对现有高速公路产生分流等不利影响。从长期看，随着收费公路占比越来越小，分流的影响将会更趋明显。但同时，随着国家公路网布局更优化、覆盖面更广，路网衔接更顺畅，将会诱导新增的交通流量，对于部分现有的高速公路将带来车流量的增长预期。

（2）铁路、高铁竞争方面。我国高铁里程进入快速增长期，截止2013年底，我国高铁里程已经超过1.1万公里，2014年开通12条高铁里程5,353公里，为历年之最。2015年计划投产的12条高铁里程为3,534公里。2014年7月1日，铁路进行了近年来最大幅度的一次列车运行图调整，此次调图共增开旅客列车60.5对，全国旅客列车将达到2,447对，其中动车组列车1,330对，占旅客列车总对数的54.4%，调图后高铁日均客运能力增加7万，增长3.8%。货运方面，安排货运班列118列，其中特快班列8列；快速班列增至32列，客运能力提高11.8%；普快班列增至78列，

客运能力提高9.9%。高铁的快速发展对民航和公路运输的影响是必然的，其影响也将越来越明显。从旅客以及货物周转量分析，2014年全国公路累计完成货运量334亿吨，同比增长8.7%，增速比上年同期回落3.6个百分点，货运量总体保持平稳较快增长；公路累计完成货物周转量61,139亿吨公里，同比增长9.7%，增速比上年同期回落3个百分点。运输量变动的原因主要是因为2014年经济增速较2013年有所下滑，但也有高铁竞争的影响。

五、长平高速公路概况及改扩建情况

北京至哈尔滨高速公路是国家高速公路网规划的“放射线七”，四平至长春段高速公路（以下简称长平高速公路）位于东北三省中部的吉林省境内，是吉林省乃至黑龙江省出关达海的重要通道，是东三省相互联系的重要路段，同时也是吉林省高速公路网规划的“纵三线”。长平高速公路位于东经125°25'—124°22'、北纬43°57'—43°07'之间，路线起于东北重镇四平市南侧的五里坡（吉辽省界），主要经由郭家店镇、公主岭市、陶家屯镇、范家屯镇，止于长春市，与沈四高速公路、长吉高速公路相连，通过连接线与102国道相连。长平高速公路于1996年9月建成通车。采用双向四车道高速公路标准，设计速度为120km/h，路基宽26m，其中行车道宽度为 $2 \times 2 \times 3.75$ 米，中央分隔带宽度为3.0米，左侧路缘带宽度为 2×0.75 米，硬路肩宽度为 2×2.5 米，土路肩宽度为 2×0.75 米。桥涵设计荷载标准为汽车-超20级、挂-120，沥青混凝土路面。设四平、郭家店、公主岭及范家屯4处互通立交。

京哈高速公路是国家高速公路网的重要组成部分，该路是北京及关

内各省与东北地区联系的公路交通主动脉，主要经由山海关、锦州、沈阳、铁岭、四平、长春、德惠、哈尔滨，长平高速公路是其中一段。由于吉林省位于东北的中部，肩挑辽、黑两翼，向北可达资源丰富的黑龙江省纵深地区，向南至沈阳、大连和关内广大区域。

近年来，随着吉林省社会经济的快速发展，长平高速公路的交通量快速增加，交通压力（交通组成以货车为主，所占绝对值比例在70%以上，其中，拖挂车、大货车、中货的比例分别高达23.45%、15.87%、22.32%）越来越大，通行状况日显拥挤，服务水平逐渐降低。作为国家高速公路网重要通道之一，长平高速公路的现状已无法满足吉林省经济发展和日常通行的要求。为了改善和缓解这种局面，经吉林省政府、吉林省交通运输厅同意，吉林高速公路股份有限公司决定对长平高速公路进行改扩建。

长平高速公路改扩建工程起于四平市南侧的五里坡（吉辽省界），经由郭家店镇、公主岭市、陶家屯镇、范家屯镇，止于长春市半截沟互通，与长春绕城高速公路相接，全长98.101公里。该改扩建项目采用“双侧拼接加宽为主，局部单侧加宽”的扩建方案，在原有四车道基础上加宽路基宽度为42米的八车道高速公路，同时对已有的四车道高速公路进行全面改建。设计速度为120公里每小时，项目概算总投资61.5亿元。

据《北京至哈尔滨高速公路四平至长春段改扩建工程可行性研究报告》：

公主岭和四平服务区按八车道高速公路要求进行扩建，即在现有场区和建筑物的基础上进一步增加占地和建筑面积，重新规划场区布局，

在调整过程中对于原有的建筑物有条件的予以利用。

根据吉林高速公路股份有限公司披露《2014年年度报告》显示，2010年3月1日，东北高速公路股份有限公司分立为吉林高速公路股份有限公司及龙江交通发展股份有限公司两家上市公司。吉林高速公路股份有限公司经管长平高速公路。

2012年6月29日，国家发展和改革委员会文件《国家发展改革委关于吉林省四平（辽吉界）至长春高速公路改扩建工程项目核准的批复》（发改基础[2012]1935号）核准实施四平（辽吉界）至长春高速公路改扩建工程。项目法人为吉林高速公路股份有限公司，项目总投资为56.7亿元，其中项目资本金为14.18亿元，约定项目总投资的25%，由吉林高速公路股份有限公司出资；项目资本金以外的投资42.52亿元，通过国内银行贷款解决。

根据2012年10月12日的交通运输部《交通运输部关于四平（辽吉界）至长春高速公路改扩建工程初步设计的批复》（交公路发[2012]520号），批复四平（辽吉界）至长春高速公路改扩建工程初步设计总概算核定为6,150,365,521元（含建设期贷款利息435,969,893元）。

2013年6月，公司顺利完成改扩建工程的招投标工作，7月该改扩建工程项目已全面开工。2014年5月长平高速公路半幅路面封闭改造，半幅路面通行。2015年4月长平高速公路另外半幅路面封闭改造，改造后的半幅路面中2个车道保持通行。

根据吉林高速公路股份有限公司2015年第三季度报告披露，截止2015年9月30日长平改扩建工程进展如下：

单位：人民币元

项目名称	项目金额	项目进度（%）	本报告期投入金额	累计实际投入金额	项目收益情况
长平改扩建工程	6,150,365,521.00	63.79%	860,897,557.80	3,923,241,190.54	项目正在建设期

据调查，该吉林高速于与2012年10月开始改扩建工作，计划2015年10月末全线通车。

六、长平高速公路所在地区经济发展情况

北京至哈尔滨高速公路四平至长春段位于吉林省中部，是国家规划的高速公路“7918”网中七条放射线的一部分，是东北地区交通运输的大动脉，是吉黑两省南下入关的主流干道。该路段是吉林省的首条高速公路，1996年9月正式通车，目前已运营十九年。

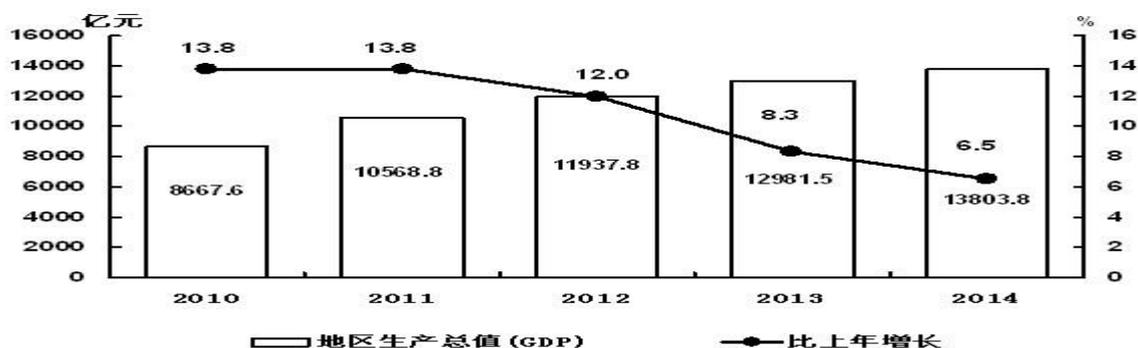
长平高速直接影响区域主要有长春市、四平市、公主岭市、梨树县，其中公主岭市、梨树县归属四平市管辖，间接影响区域为吉林省其它地区以及黑龙江省和辽宁省。

（一）吉林省社会经济发展现状

据吉林省2014年国民经济和社会发展统计公报，2014年吉林省实现地区生产总值13,803.81亿元，按可比价格计算，比上年增长6.5%。其中，第一产业增加值1,524.56亿元，增长4.6%；第二产业增加值7,287.26亿元，增长6.6%；第三产业增加值4,991.99亿元，增长6.9%。

吉林省民营经济实现增加值7,053.7亿元，占全省地区生产总值的比重为51.1%；民营经济实现主营业务收入30,008.2亿元，增长10.3%。万元GDP综合能耗降低率为6.68%；规模以上工业万元增加值综合能耗降低率为7.8%。

2010—2014 年地区生产总值及其增长速度



2014年全年实现农林牧渔业增加值1,570.2亿元，比上年增长4.6%。其中，实现农业增加值888.6亿元，增长6.6%；林业增加值65.3亿元，增长4.0%；牧业增加值546.1亿元，增长1.2%；渔业增加值24.5亿元，增长12.6%；农林牧渔服务业增加值45.6亿元，增长5.0%。

2014年工业和建筑业，规模以上工业增加值6,492.93亿元，比上年增长6.6%。其中，轻工业实现增加值1,997.18亿元，增长7.8%；重工业实现增加值4,495.75亿元，增长6.0%。

2014年全年规模以上工业企业累计实现主营业务收入23,220.02亿元，增长6.0%；实现利润总额1,397.69亿元，比上年增长12.3%。民营企业实现增加值3,315.09亿元，增长9.8%，增幅高于全部规模以上工业平均增长水平3.2个百分点；实现利润595.60亿元，下降6.9%。全年建筑业企业实现增加值897.0亿元，增长6.7%。全省具有资质等级的总承包和专业承包建筑业企业完成总产值2,520.9亿元，增长14.0%。

2014年全年全社会固定资产投资11,486.52亿元，比上年增长15.1%，人均投资达到41,733元。其中交通运输、仓储和邮政业投资额（亿元）

比上年增长47.2%。

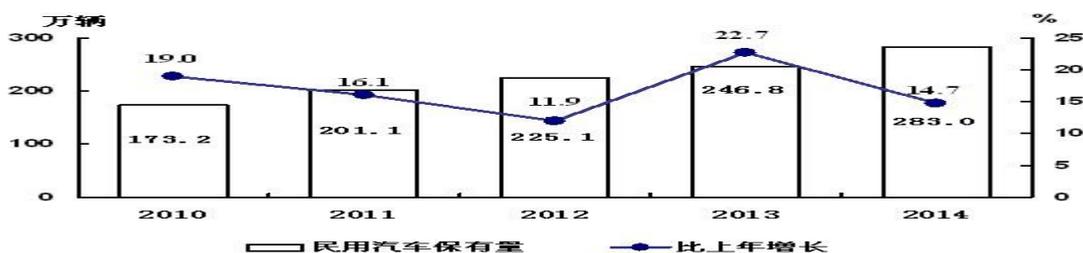
2014年全年社会消费品零售总额6,080.90亿元，比上年增长12.1%。按经营地统计，城镇消费品零售额5,385.30亿元，增长12.0%；乡村消费品零售额695.60亿元，增长12.3%，乡村消费品零售额增长幅度分别高于全省平均水平和城镇0.2和0.3个百分点。按消费形态统计，商品零售额5,400.46亿元，增长12.2%；餐饮收入额680.44亿元，增长11.1%。

根据海关统计，2014年全年全省累计实现外贸进出口总值263.78亿美元，比上年增长2.1%。其中，出口总值57.78亿美元，下降14.3%；进口总值206.00亿美元，增长7.9%。

2014年交通运输业，全省各种运输方式完成货物运输周转量1861.54亿吨公里，比上年增长1.0%；货物发送量5.30亿吨，增长7.07%。全年各种运输方式旅客运输周转量472.63亿人公里，增长3.8%；旅客发送量3.55亿人，增长2.6%。民航集团全年共保障运输起降航班7.58万架次，完成旅客吞吐量911.35万人次。截至2014年末，全省铁路营业里程达到4,345.2公里。公路总里程9.6万公里，其中，等级公路总里程8.87万公里，占公路总里程的92.3%；有等外公路7,374公里，占公路总里程的7.7%。全省公路总里程中，有高速公路2,348公里，占公路总里程的2.4%。

2014年年末，全省民用汽车保有量达到282.97万辆，比上年末增长14.7%。其中，全省私人汽车保有量249.41万辆，增长14.5%，其中，私人轿车保有量146.47万辆，增长19.2%。

2010—2014年民用汽车保有量及其增长速度



2014年，全省接待国内外游客12,141.24万人次，增长17.1%。其中，接待国内游客12,003.55万人次，增长17.2%；接待入境游客137.69万人次，增长8.1%，其中，接待外国游客119.94万人次，增长8.6%；港澳台同胞17.75万人次，增长5.0%。全年旅游总收入1,807.71亿元，增长22.4%。其中，国内旅游收入1,766.55亿元，增长22.5%；旅游外汇收入6.75亿美元，增长18.4%。截至2014年末，全省有旅行社845家，其中，分社138家。有星级以上宾馆218家，其中，五星级宾馆5家；全省拥有国家A级旅游景区268家，其中，5A级旅游景区3家。

2014年，全省城镇常住居民人均可支配收入达到23,217.8元，比上年增长8.8%；城镇居民人均消费性支出为17,156元，增长7.6%。农村常住居民人均可支配收入达到10,780.1元，增长10.2%。

（二）长春市社会经济发展现状

据2014年长春市国民经济和社会发展统计公报，长春市2014年全年实现地区生产总值5,342.4亿元，按不变价格计算，比上年增长6.6%。其中，第一产业增加值332.0亿元，比上年增长4.7%；第二产业增加值2,813.6亿元，增长6.9%；第三产业增加值2,196.8亿元，增长6.6%。

2014年全年完成农林牧渔业总产值626.9亿元，比上年增长5.8%。其中，种植业产值322.5亿元，增长3.99%；林业产值3亿元，增长28.8%；牧业产值179.8亿元，增长7.9%；渔业产值5.2亿元，增长5.3%；农林牧渔服务业产值16.2亿元，增长1.5%。

2014年全年完成规模以上工业增加值2415.7亿元，比上年增长6.7%。全年完成规模以上工业总产值9831.1亿元，比上年增长6.7%。汽车制造业累计完成产值5,894.2亿元，增长7.7%，占规模以上工业总产值的60%；农副食品加工业完成产值1,399亿元，下降0.3%，占规模以上工业总产值的14.2%；生物与医药工业完成产值132亿元，增长16.4%，占1.3%；光电子信息工业完成产值120.4亿元，增长8.1%，占1.2%；建材工业完成产值688.4亿元，增长5.5%，占7%；能源工业完成产值550.4亿元，增长3.2%，占5.6%；装备制造业完成产值609.6亿元，增长16.6%，占6.2%。

2014年全年完成全社会固定资产投资总额3,924.5亿元，比上年增长15.1%。其中：房地产开发投资534.4亿元，下降12.9%。新增固定资产3,437.5亿元。固定资产交付使用率为89.2%，比上年提高11.8个百分点。房屋面积竣工率为23%，比上年下降3.6个百分点。

2014年国内贸易，全年实现社会消费品零售总额2,217.5亿元，比上年增长12.6%。分行业看，批发零售贸易业零售额2,005.9亿元，增长12.7%。其中：限额以上批发零售贸易业零售额879.3亿元，增长6.2%；限额以下批发零售贸易业零售额1,126.5亿元，增长18.4%。

2014年全年实现进出口总额207.2亿美元，比上年增长1.7%。其中，进口182.5亿美元，增长6.7%；出口24.7亿美元，下降24.7%。

2014年交通运输业，全年公路货物周转量334.9亿吨公里，增长8.4%；旅客周转量为59.0亿人公里，增长2.6%。民航完成货邮吞吐量7.4万吨，增长8.1%；完成旅客吞吐量742.2万人，增长10.2%。

2014年末全市民用汽车保有量114.5万辆，增长12.4%。其中，私人汽车保有量96.6万辆，增长15.3%。

2014年末，全市完成道路新建和扩建长度115.76公里，全市道路总面积达到7,113.21万平方米，道路长度达到3,125.23公里。

（三）四平市社会经济发展现状

据四平市统计局关于2014年四平市国民经济和社会发展的统计公报，2014年全市实现地区生产总值1,289.0亿元，按可比价格计算，比上年增长6.4%。其中，第一产业实现增加值300.6亿元，增长4.6%；第二产业实现增加值607.7亿元，增长6.5%；第三产业实现增加值380.7亿元，增长7.7%。人均生产总值达39,285.3元，比上年增长8.2%。

2014年全年实现农林牧渔业总产值535.6亿元，按可比价格计算比上年增长6.5%。其中，农业产值217.3亿元，比上年减少0.8%；林业产值9.5亿元，比上年增长336.7%；牧业产值297.8亿元，比上年增长9.8%；渔业产值1.8亿元，比上年增长53.9%。

2014年全年规模以上工业增加值598.9亿元，比上年增长6.5%。实现工业总产值2,080.7亿元，比上年增长5.5%。销售产值2,064.4亿元，比上年增长5.9%。产销率99.2%，同比增长0.4个百分点。实现主营业务收入1,708.0亿元，比上年增长1.6%。实现利润总额57.0亿元，比上年下降

5.7%。

2014年全年实现建筑业增加值34.3亿元，比上年增长4.0%。全年完成全社会固定资产投资767.8亿元，比上年增长15.0%。

2014年国内贸易，全年实现社会消费品零售总额503.8亿元，比上年增长12.0%。剔除价格上涨因素，实际增长9.8%。其中，城镇实现零售额423.6亿元，比上年增长12.3%；乡村实现零售额80.2亿元，比上年增长10.3%。全年进出口总额48,005万美元，比上年增长39.8%。其中，进口总额达44,506万美元，比上年增长48.8%，出口总额达3,499万美元，比上年下降21%。

2014年全年完成交通运输、仓储、邮电业增加值49.4亿元，按可比价格计算，比上年增长7.5%。全年公路旅客发送量2,030万人，比上年下降1.3%。公路货物发送量6,238万吨，比上年增长21.0%。公路货物周转量2,315,781万吨/公里，比上年增长19.9%。旅客周转量129,022万人/公里，比上年增长0.9%。年末，全市出租车达9,731辆，比上年增长7.0%。市区出租车达2,797辆，比上年增长0.2%。全市机动车保有量506,537辆，比上年增长8.3%。其中载客汽车达到226,439辆，比上年增长14.8%，载货汽车达到62,616辆，比上年增长11.8%。

2014年全年接待旅游总人数228.9万人次，比上年增长17.2%。其中，接待入境旅游者3,880人次，比上年增长37.8%。接待国内旅游者228.5万人次，比上年增长17.2%。旅游总收入31.0亿元人民币，比上年增长24.9%。

七、长平高速公路所在地区路网建设发展情况

据吉林省交通运输厅 二〇一四年十二月公告的《吉林省省级公路网规划》（2014年-2030年），吉林省公路网经过多年发展获得了长足进步。截至2013年底，吉林省公路通车里程达到94,218公里，其中高速公路通车里程达到2,326公里，二级及以上公路里程达到13,242公里，占总里程的14.1%。吉林省国省道通车里程达到13,600公里（新调国道未纳入），国省干线中二级及以上公路比重达到了77.1%。国省干线公路的快速发展，显著提升了吉林省公路交通发展水平，有效支撑了全省经济社会发展。

未来一段时期是吉林省经济社会发展的重要战略机遇期，吉林省将从产业结构优化升级、优势资源开发、区域一体化和协调发展、新型城镇化及构建综合运输体系等方面加快发展。未来10到20年，吉林省经济发展状况、产业格局和城乡面貌将发生深刻变化，人民生活水平将显著提升，从而也将对公路交通发展提出新的更高要求。预计到2015年底，普通省道二级以上比重达到50%，省级高速公路新增通车里程77公里。“十三五”期间，将加快普通省道改造，到2020年，二级以上公路比重力争达到70%以上。有序推进对加强省际、区域和城际联系、有利于新型城镇化、沿边开发开放的省级高速公路建设。到2020年，省级高速公路通车里程力争达到800公里。

八、长平高速公路运营的优劣势分析

（一）、长平高速公路运营的优势

1、长平高速公路是吉林省的首条高速公路，交通地位极其重要。

其位于北京至哈尔滨高速公路四平至长春段，在吉林省中部，是国家规划的高速公路“7918”网中七条放射线的一部分，是东北地区交通运输的大动脉，是吉黑两省南下入关的主流干道。由于吉林省位于东北的中部，肩挑辽、黑两翼，向北可达资源丰富的黑龙江省纵深地区，向南至沈阳、大连和关内广大区域。

2、长平高速公路对当地经济发展影响深远。长平高速直接影响区域主要有长春市、四平市、公主岭市、梨树县，其中公主岭市、梨树县归属四平市管辖，间接影响区域为吉林省其它地区以及黑龙江省和辽宁省。

3、长平高速公路改扩建后交通将更加繁忙，交通量将更加扩大。经“双侧拼接加宽为主，局部单侧加宽”的扩建，在原有四车道基础上加宽路基宽度为 42 米的八车道高速公路，同时对已有的四车道高速公路进行全面改建。设计速度为 120 公里每小时。项目概算总投资 61.5 亿元。其路况将更加畅通，交通更加快速便捷。据《北京至哈尔滨高速公路四平至长春段改扩建工程可行性研究报告》，在项目建成通车之后，至 2015、2020、2030、2033 年交通量的增长速度分为 7.93%、6.71%、4.83%、3.00%。

4、在该路段投放广告、服务设施经营优势将更加突显，将更加有所保障。环境的改变，使高速户外广告显示出它独特动人的魅力。

高速户外广告相对其他广告媒体，有着它传流媒体无可比拟的优势：

1) 高速公路是城市与城市连接的一道风景线，因高速公路以快速直

达、节约时间等优势，赢得众人出行的首选，受众面广，旅客涵盖了各行各业人士。

2) 高速广告为户外广告一种新型的信息传播媒体，由于沿线的景致单调、重复、周边视觉障碍物少，因此造就了高速公路户外广告位具有了较强的视觉冲击力，更有简单、醒目、记忆永固、传播时效强、广告效果显著等优点，有利于受众全面地接受。

3) 高速户外广告可以提供的是无间断地“每周七天，每天 24 小时”地向不断变化着的消费对象们发布着信息。在每一年度的各类媒体的价值比较当中，高速户外广告一直被评为最佳的媒体选择。

4) 长平高速公路视野开阔，人、车流量大。因此，将企业的形象和品牌矗立在高速公路上，便可以收到“做区域广告，得全国效应”的良好效果，还是东北地区最主要的交通要道。

5) 高速广告是用高精度的喷绘制作，图片效果好、户外广告位的高度正好在人的有效视角内，而乘车时人们也比较无聊，因此广告也更容易受注意，经过长时间的暴光，人们会无意注意时产生的短时记忆转为长记忆，从而达到强烈的广告效果。

6) 更新快、不易受破坏、不会因天气或其他因素而影响广告效果。因此，选择高速公路户外广告，也就选择了性价比最高的广告媒体，也更适宜保持公司形象或寻求提升知名度，树立公司形象的广告。

7) 城市人口不断膨胀，人口流动性大，旅游逐渐增多，越来越多的国民选择旅游作为假日休闲活动的最佳方式，随着人们身处户外的时间变长，视觉冲击力强，创意无限的高速公路户外广告开始影响着人们的

消费，品牌宣传作用愈加凸现出来，相对于其他媒体，高速公路户外广告的创意空间和余地要大得多。因而投入高速户外广告，更好的为节省了产品的销售成本，提高了企业形象及知名度。从接触频度看，高速公路户外广告已成为第二大媒体广告。

高速公路服务区（含停车区，以下简称“服务区”）是交通运输行业服务群众的重要“窗口”，也是社会公众驾乘车辆出行的重要休息场所，对于满足驾乘人员生理和心理需求、预防疲劳驾驶、为车辆提供加油和维修服务、消除行车安全隐患具有十分重要的作用。

高速公路服务区的优势：

1）长平高速公路服务区地域分布较广。到目前，投入运营的服务区有五对，分布区域主要有长春市、四平市、公主岭市、梨树县，数量较多，分布较广，形成了良好的空间分布，为过往车辆和乘客提供了极大方便。

2）长平高速公路服务区目标群体确定，客源稳定，营销成本低。高速公路服务区客源对象主要是高速公路行驶的汽车驾驶人员和乘客，服务对象确定，进入服务区的司乘人员大多为固定客户，客源稳定，服务时间比较集中，相对于其他商业企业的营销来说，每个司乘人员都知道高速公路服务区的商品及服务，而且高速公路沿线都能看到高速公路服务区的标示标牌，起到了重要的宣传作用，不需要投入大量的广告，节省宣传费用，营销成本要少得多。

3）高速公路服务区具有品牌优势。高速公路服务区管理公司是代

表国家持有并经营国有资产的企业，与高速公路的形象息息相关，经过多年的经营与管理，有较好的经营信誉，形成了品牌优势。

4) 公路运输方便。高速公路服务区依托高速公路，具有突出的交通运输优势，同时，服务区设置一般在离市区或城镇比较近的地方，运输便捷速度快，可以及时补充高速公路服务区经营商品，满足高速公路服务区销售需要。

5) 资源优势明显，具有自然垄断的特性。高速公路是供车辆高速行驶的完全封闭、完全立交、完全控制出入的专用道路。高速公路服务区是在高速公路行驶中唯一能及时为驾驶人员及乘客提供服务的地方，服务及时快捷，而且驾驶人员在高速公路上行驶过程，为避免疲劳驾驶，都会进服务区休息，这就为高速公路的经营提供了商机。根据有关资料显示驾驶员连续驾驶 3 - 4 小时就需要休息调整，因此，在高速公路服务区休息成为必然，这为高速公路服务区提供的稳定了客源。同时，随着现代社会生活节奏的加快，人们也越来越注意效率的提高，在人们外出旅途中大多数人都想方便快捷的解决吃住行，高速公路服务区消费成为人们的首选。

5、吉高集团是吉林省内唯一实行建、管、养一体化的高速公路企业集团，拥有大量的具备专业知识和管理经验的管理人员与专业技术人员，具有丰富的高速公路管理经验，为提升长平高速公路运营价值创造了前提条件和坚实基础。

6、吉高集团对广告与服务区实行的是租赁经营，节省了人力成本与相关运营费用。广告经营由吉林省高速文化传媒有限公司统一管理经营，服务区由承包者经营与管理，吉高集团严格按照服务区管理规范进行督促与管理。

（二）、长平高速公路运营的劣势

1、目前长平高速公路的广告形式较单一。高速公路及其附属设施，都属于视觉媒体，单面体、双面体和多面体它的缺点在于初期建设成本较高，需要经常维护，而且形式单一。绝大部分的T型广告牌都为钢结构，一次性投资很大，需要经常进行照明、防腐蚀和防风等恶劣天气的维护，施工质量不过关往往就是重大的安全隐患。高速公路沿线设施、收费站、服务区、房屋和上跨桥等设置的广告牌，由于这种广告的发布不仅涉及高速公路的营运管理部门还涉及地方政府的相关部门，不仅涉及高速公路的利益还牵涉到广告公司、相关企业和私人利益，在法律法规上不完善的地方较多，因此相应的问题也比较多，也是高速公路广告经营管理中比较头痛的问题。

2、目前长平高速公路的服务区承租者的经营方式基本相同，需进一步完善。长平高速公路服务区的服务项目主要有加油、餐饮、超市、住宿、汽车修理、休息和如厕等。高速公路服务区提供的业务应该以方便快捷服务为主，在此基础上推陈出新，建立特有的招牌产品。需据具体情况增设物流、信息服务、娱乐、休闲健身等项目，拓展服务项目进行多元化经营，在发展核心业务的同时，拓展其他业务，将由休息功能

向休闲功能转变并且经营范围将更加丰富，提高企业的盈利能力。

九、长平高速公路广告经营权评估说明

长平高速公路处于改扩建中，经现场勘察，大部分广告牌由于长平高速公路正在进行改扩建（由4车道改为8车道）而处于停用状态，部分拆除或报废，因此本次评估以吉高集团的重新规划数量为依据进行评估。

吉高集团的重新规划是依据长平高速公路改扩建工程扩建图拟定的。该规划根据我国公路管理的相关法规规定是需要政府主管部门的审定批准的，截止评估基准日该规划尚未得到相关主管部门的批准。根据吉高集团提供广告经营权出资资料，评估时以该规划所拟定的广告牌的數量确定，待被评估单位的重新规划以政府主管部门批复的规划数量为准，相应调整评估值。

吉高集团根据长平高速公路改扩建后，该高速公路途经主要节点、服务区等位置，即主要集中于新增跨线桥、十家堡互通、服务区、收费站、互通立交等重要交通节点位置以及原有高速公路广告点位等情况，总共规划108座广告牌，对改扩建中受影响的广告牌经营期限进行了顺延（见下面有关描述），其中：双面单立柱56座，跨线广告牌39座，落地广告6座，雨棚广告6座，三面单立柱1座。

I、净现金流量预测

（一）主营业务收入与成本预测

1、主营业务收入的分析

根据2007年1月11日吉高集团资管〔2007〕2号《关于将全省高速公路广告经营管理权委托给吉林省高速文化传媒有限公司的通知》，“吉林省高速公路集团有限公司决定将全省高速公路广告经营管理权委托给你公司独家经营管理，负责统一经营管理全省高速公路广告业务及其相关业务。”截止评估基准日对长平高速广告经营管理全部由其全资子公司吉林省高速文化传媒有限公司进行对外招商经营管理。

1) 长平高速广告牌数量的确定

吉高集团提供的广告牌由原吉林省高速主管部门移交取得。根据2012年11月6日的《长平高速沿线广告牌相关资料移交明细》及合同资料，长平高速沿线广告牌有：

广告牌类型	数量（块）
双面单立柱	46
跨线桥广告	30
落地广告	16
雨棚广告	7
三面单立柱	1
合计	100

2015年9月30日吉高集团广告牌账面记载数量如下：

类型	数量（块）
双面单立柱	13
跨线桥	13
落地广告	12
雨棚	2
三面单立柱	1
合计	41

吉高集团根据长平高速公路改扩建后，依据该高速公路改扩建后情

况重新对广告牌进行了规划，总共108块，其中：双面单立柱56座，跨线广告牌39座，落地广告6座，雨棚广告6座，三面单立柱1座。

2) 各类广告牌未来价格的确定

各类广告牌预测收入原则：

鉴于该公司在评估基准日广告牌存在原有合同约定的数量和价格继续有效以及新的未来预测的数量和价格的情况，评估预测时首先在表格中将原有合同约定的广告牌的数量与未来预测的广告牌的数量按年限（当年存在的月份数）分别列示，再乘以相应年限（当年）原有合同约定的广告牌的价格与未来预测广告牌的价格，计算出当年的各自的广告牌的收入，然后将各自当年的收入加和得出当年的原有合同约定的广告牌与未来预测的广告牌的总收入。对原有合同中存在的能够分清广告牌的类型但不能分清每类广告牌的价格即在合同中以出租总额列示的情况，评估预测时按合同中各类广告牌的数量与对应的广告牌的预测的价格计算出其收入总额，之后按该计算出的各类广告牌的收入占该计算出的总收入额之比，再乘以原合同中各类广告牌约定的出租总价格，分别得出原合同中的各类广告牌的合同收入。

（1）评估基准日存在的广告业务合同中仍旧履行的广告业务的广告牌的价格

对于此类未到期的广告牌的价格根据合同的规定，保持原合同执行的价格，直至到期后按预测的新的价格确定。

广告类型/ 承租方	金色年 华广告	金色年华 广告	金色年华 广告	天合广 告	天合广 告	中辰广 告	冬阳广告
双面单立	4	7	5	16	5	2	1

吉林省高速公路集团有限公司拟以长平高速公路沿线
广告经营权、服务设施经营权向吉林高速公路股份有限公司注资项目·资产评估说明

柱							
跨线桥广告	1	15	11	1	1		
雨棚广告						1	
数量合计 (块)	5	22	16	17	6	3	1
有效期限	自 2015 年 10 月底通车后顺延至 2019 年 10 月	自 2015 年 10 月底通车后顺延至 2020 年 1 月	自 2015 年 10 月底通车后顺延至 2020 年 7 月	自 2015 年 10 月底通车后顺延至 2020 年 1 月	自 2015 年 10 月底通车后顺延至 2020 年 1 月	至 2017 年 11 月 6 日	至 2018 年 11 月 1 日
出租金额	计 15.5 万元	计 53 万元	计 43.5 万元	计 30.5 万元	计 18.5 万元	4 万元 /8 万元 /块	5 万元/块

(2) 评估基准日重新预测广告牌的价格

评估人员对该集团公司过去、现有的广告牌的价格以及京哈高速公路尤其是辽宁段、黑龙江段以及与长平高速公路附近高速公路沿线同类广告牌出租价格进行了大量的调查、咨询，综合考虑了长平高速公路改造后车流量的影响以及当地经济发展状况的影响，确定了各类广告牌的出租价格。

经调查与综合考虑上述因素，双面单立柱平均每座出租价格为13.5万元/年，跨线广告牌平均每座出租价格为20万元/年，落地广告牌平均每座出租价格为12万元/年，雨棚广告牌平均每座出租价格为52.5万元/年，三面单立柱牌平均每座出租价格为25万元/年。

根据吉高集团提供的资料，对在评估基准日尚未到期的广告经营点位的广告牌的价格按在广告合同约定的期限内按原合同约定的价格测算，到期后按重新预测的价格测算。

根据吉高股份提供吉林省交通规划设计研究院有限公司（原吉林省公路勘测设计院）于2010年10月所做的《北京至哈尔滨高速公路四平至长春段改扩建工程可行性研究报告》预测，在项目建成通车之后，至2015、2020、2030、2033年交通量的增长速度分为7.93%、6.71%、4.83%、3.00%。平均增长速度为5.62%。

根据吉林省2014年国民经济和社会发展统计公报，2014年吉林省实现地区生产总值13,803.81亿元，按可比价格计算，比上年增长6.5%。

根据吉林省经济发展情况、长平高速汽车通行量增长趋势，预测的广告牌价格每五年涨幅5%测算。

3、营业成本与期间费用的测算

评估调查过程中对出租的广告牌的经营方式也进行了调查。由于该公司的广告牌大多为移交取得，移交中广告牌账面资产包括了广告牌基础、广告柱的建设成本。

吉林省高速文化传媒有限公司负责办理所有广告设施施工所需要的路政、交警、工商等行政审批、行政许可等相关手续（广告设施施工包括但不限于广告设施建设、维修维护、画面更换、画面发布等手续）。

吉林省高速文化传媒有限公司将广告牌对外招租给相关的广告公司，由相关的广告公司负责广告（牌）的发布、设计、制作以及基础柱的建设等。改扩建完成后吉林省高速文化传媒有限公司对外新经营广告牌业务基本不再负责广告牌基础、柱建设，负责办理与办理广告发布的相关手续以及必要的维护。

由于吉高集团对经营高速公路广告统一由吉林省高速文化传媒有限公司

限公司进行核算，吉林省高速文化传媒有限公司经营全省的高速公路广告业务，其人员不仅管理长平高速公路的广告业务，还管理省内其他高速公路广告业务，本次评估按未来经营长平高速公路广告所应投入的人力及必需投入资产进行测算。

高速传媒公司计划按2人管理广告业务，每人平均按年10万元薪酬计算。年人力薪酬为20万元。根据实际情况每年增长1%。

另外需要车辆一台，估算价值15万元，使用15年，残值率为5%，每年的折旧费为0.95万元。

估算使用电子设备2台，每台需1万元，按5年、残值率5%计算折旧，每年折旧费0.38万元。

根据中准会计师事务所（特殊普通合伙）中准专审字[2015]1494号专项审计报告，长平高速公路广告资产每年计提的折旧费409,382.68元。

管理费用（含销售费用）：由于吉林省高速文化传媒有限公司负责办理所有广告设施施工所需要的路政、交警、工商等行政审批、行政许可等相关手续，发生的管理费较少，考虑销售费用，管理费（含销售费用）按收入的3%测算。

该公司无付息负债，评估时不再预测。

4、营业税金及附加的预测

评估对象的营业税金及附加包括增值税、城建税、教育费附加和地方教育费附加。其中：增值税税率6%，城建税按实际缴纳流转税额的

7%缴纳，教育费附加按实际缴纳流转税额的 3% 缴纳，地方教育费附加按实际缴纳流转税额的 2% 缴纳。

本次评估根据该公司上述税率估算未来营业税金及附加，营业税金及附加预测结果见“净现金流预测表”。

5、折旧及摊销的预测

评估对象的固定资产主要为移交接管的广告牌基础等。根据中准会计师事务所（特殊普通合伙）中准专审字[2015]1494号专项审计报告，长平高速公路广告资产每年计提的折旧费409,382.68元。

本次评估中，按照企业执行的固定资产折旧政策，以基准日其计提折旧额估算未来经营期的折旧额。

根据本次评估对广告经营权的未来经营情况，该公司未来广告牌的建设费用均由对方承担。

折旧及摊销的预测结果见“净现金流预测表”。

6、企业所得税的预测

企业所得税预测值系根据该公司各年利润总额预测值并考虑应纳税额的调整后乘以适用的企业所得税率计算。所得税预测结果见“净现金流预测表”。

7、追加资本估算

追加资本系指企业在不改变当前经营业务条件下，所需增加的营运资金和超过一年期的长期资本性投入。如经营规模扩大所需的资本性投资（购置固定资产或其他非流动资产），以及所需的新增营运资金及持续经营所必须的资产更新等。

在本次评估中，假设评估对象不再对现有的经营能力进行资本性投资，未来经营期内的追加资本主要为持续经营所需的基准日现有资产的更新和营运资金增加额。即本报告所定义的追加资本为：

追加资本=资产更新+营运资金增加额

资产更新=固定资产更新=房屋建筑物+机器设备+其他固定资产

（1）资产更新投资估算

按照收益预测的前提和基础，在维持现有规模的前提下，未来各年不考虑扩大的资本性投资，则只需满足维持现有生产经营能力所必需的更新性投资支出。评估对象未来资产更新改造支出的估算结果见“净现金流预测表”。

（2）营运资金增加额估算

营运资金追加额系指企业在不改变当前主营业务条件下，为保持企业持续经营能力所需的新增营运资金，如正常经营所需保持的现金、产品存货购置、代客户垫付购货款（应收账款）等所需的基本资金以及应付的款项等。营运资金的追加是指随着企业经营活动的变化，获取他人的商业信用而占用的现金，正常经营所需保持的现金、存货等；同时，在经济活动中，提供商业信用，相应可以减少现金的即时支付。通常其他应收账款和其他应付账款核算的内容绝大多为与主业无关或暂时性的往来，需具体甄别视其与所估算经营业务的相关性个别确定。因此估算营运资金的增加原则上只需考虑正常经营所需保持的现金、应收款项、存货和应付款项等主要因素。本报告所定义的营运资金增加额为：

营运资金增加额=当期营运资金-上期营运资金

其中， $\text{营运资金} = \text{最低付现成本} + \text{应收款项} + \text{存货} - \text{应付款项}$

本次评估基于广告经营的具体经营方式，该公司资金投入由对方承担，事先收取广告费，收取的广告费足以满足日常人力及运营的需要，因此本次评估不再对此进行预测。

8、净现金流量估算结果

净现金流预测表给出了评估对象未来经营期内的主营收入及净现金流量的预测结果。本次评估中对未来收益的估算，主要是在评估对象报表揭示的历史营业收入、成本和财务数据的核实以及对行业的市场调研、分析的基础上，根据其经营历史、市场未来的发展等综合情况作出的一种专业判断。估算时不考虑非经常性经营等（不存在）所产生的损益。

吉林省高速公路集团有限公司拟以长平高速公路沿线
广告经营权、服务设施经营权向吉林高速公路股份有限公司注资项目·资产评估说明

长平高速公路沿线广告经营现金流量表（一）

项目	预测年期												
	2015年 9-12月	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
营业收入	53.00	683.82	804.08	963.49	974.61	1,274.55	1,929.62	1,929.62	1,929.62	1,929.62	1,929.62	2,026.10	2,026.10
营业成本	15.23	62.46	62.66	62.86	63.07	63.28	63.49	63.70	63.91	64.13	64.35	64.57	64.79
营业税金及附加	0.38	4.92	5.79	6.94	7.01	9.17	13.89	13.89	13.89	13.89	13.89	14.59	14.59
销售费用	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
管理费用	1.59	20.51	24.12	28.90	29.24	38.24	57.89	57.89	57.89	57.89	57.89	60.78	60.78
财务费用	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
投资收益	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
营业利润	35.80	595.93	711.51	864.79	875.29	1,163.86	1,794.35	1,794.14	1,793.93	1,793.71	1,793.49	1,886.16	1,885.94
营业外收支净额	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
利润总额	35.80	595.93	711.51	864.79	875.29	1,163.86	1,794.35	1,794.14	1,793.93	1,793.71	1,793.49	1,886.16	1,885.94
所得税费用	8.95	148.98	177.88	216.20	218.82	290.97	448.59	448.54	448.48	448.43	448.37	471.54	471.49
净利润	26.85	446.95	533.63	648.59	656.47	872.89	1,345.76	1,345.60	1,345.45	1,345.28	1,345.12	1,414.62	1,414.45
加回：折旧	10.23	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26
摊销	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
利息费用（扣除税务影响）	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
扣减：资本性支出	17.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00	0.00	0.00
营运资金追加额	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
企业自由现金流量	20.08	489.21	575.89	690.85	698.73	913.15	1,388.02	1,387.86	1,387.71	1,387.54	1,385.38	1,456.88	1,456.71
折现率（WACC）	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012
折现年限	0.25	1.25	2.25	3.25	4.25	5.25	6.25	7.25	8.25	9.25	10.25	11.25	12.25
折现系数	0.9762	0.8865	0.8050	0.7310	0.6638	0.6028	0.5474	0.4971	0.4514	0.4100	0.3723	0.3381	0.3070
企业自由现金流现值	19.60	433.68	463.59	505.01	463.82	550.45	759.80	689.91	626.41	568.89	515.78	492.57	447.21

吉林省高速公路集团有限公司拟以长平高速公路沿线
广告经营权、服务设施经营权向吉林高速公路股份有限公司注资项目·资产评估说明

长平高速公路沿线广告经营现金流量表（二）

项目	预测年期												
	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年	2035年	2036年	2037年	2038年	2039年	2040年10月
营业收入	2,026.10	2,026.10	2,026.10	2,127.41	2,127.41	2,127.41	2,127.41	2,127.41	2,233.78	2,233.78	2,233.78	2,233.78	1,861.48
营业成本	65.02	65.25	65.48	65.71	65.94	66.18	66.42	66.66	66.90	67.15	67.40	67.65	60.86
营业税金及附加	14.59	14.59	14.59	15.31	15.31	15.31	15.31	15.31	16.08	16.08	16.08	16.08	13.40
销售费用	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
管理费用	60.78	60.78	60.78	63.82	63.82	63.82	63.82	63.82	67.01	67.01	67.01	67.01	55.84
财务费用	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
投资收益	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
营业利润	1,885.71	1,885.48	1,885.25	1,982.57	1,982.34	1,982.10	1,981.86	1,981.62	2,083.79	2,083.54	2,083.29	2,083.04	1,731.38
营业外收支净额	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
利润总额	1,885.71	1,885.48	1,885.25	1,982.57	1,982.34	1,982.10	1,981.86	1,981.62	2,083.79	2,083.54	2,083.29	2,083.04	1,731.38
所得税费用	471.43	471.37	471.31	495.64	495.59	495.53	495.47	495.41	520.95	520.89	520.82	520.76	432.85
净利润	1,414.28	1,414.11	1,413.94	1,486.93	1,486.75	1,486.57	1,486.39	1,486.21	1,562.84	1,562.65	1,562.47	1,562.28	1,298.53
加回：折旧	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26	42.26	35.22
摊销	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
利息费用（扣除 税务影响）	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
扣减：资本性支出	0.00	0.00	17.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
营运资金追加 额	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

吉林省高速公路集团有限公司拟以长平高速公路沿线
广告经营权、服务设施经营权向吉林高速公路股份有限公司增资项目·资产评估说明

企业自由现金流量	1,456.54	1,456.37	1,439.20	1,529.19	1,529.01	1,528.83	1,528.65	1,526.47	1,605.10	1,604.91	1,604.73	1,604.54	1,333.75
折现率 (WACC)	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012	0.1012
折现年限	13.25	14.25	15.25	16.25	17.25	18.25	19.25	20.25	21.25	22.25	23.25	24.25	25.00
折现系数	0.2788	0.2532	0.2299	0.2088	0.1896	0.1722	0.1563	0.1420	0.1289	0.1171	0.1063	0.0965	0.0898
企业自由现金流现值	406.08	368.75	330.87	319.29	289.90	263.26	238.93	216.76	206.90	187.93	170.58	154.84	119.77

十、长平高速公路服务设施经营权评估说明

长平高速公路沿线的三个服务区包括长春服务区（属于长春绕城高速）、公主岭服务区、四平服务区。该服务区的经营权原归属于吉林省高速公路管理局。依据吉林省交通厅《关于划转长平高速有关资产经营权的通知》（吉交财[2013]91号），长平高速公路3个服务区（四平服务区、公主岭服务区及长春服务区）及附属设施经营权划转至吉高集团。

三个服务区主要经营项目有加油站、汽修、餐厅、超市、客房等。其中长春服务区、公主岭服务区、四平服务区承包给吉林省众城汽车服务连锁有限公司。经营方式均为租赁经营。

截至评估基准日长平高速公路沿线的服务区由于长平高速公路在进行改扩建（由4车道改为8车道），部分服务区处于营业状态，部分服务区处于改建、迁建基本完成状态。

（一）各服务区取得情况

1、长春服务区

根据委托方提供的2013年9月12日吉林省高速公路管理局《长春服务区经营权移交书》，“根据省交通运输厅〔2013〕91号文件指示精神，现将京哈高速G1长平段K958+532KM处的长春服务区经营权移交给吉林省高速公路集团有限公司。长春服务区承包合同移交后，原服务区租赁（承包）合同继续有效。”

A、根据该服务区经营权移交书所附的《承包经营协议》（众诚公

司），该协议于2010年7月25日由吉林省高速公路实业总公司长春服务区（发包方，甲方）与吉林省众城汽车服务连锁有限公司（承包方）签订，承包经营范围为：南北区加油站；南、北区修配厂；南区小二楼；南区平房。协议期限从2010年8月1日起至2016年7月31日，共计6年。该承包经营期间承包费用为每年185.00万元。其中第十条约定，甲方保留对长春服务区的承包范围内户外广告的使用和发布权力；第十九条约定，乙方在协议有效期内，除正常损耗外，要保证对承包范围内的房屋、设施、上下排水（污）及经营设备的正常保养维护与维修，并承担全部费用；第二十条约定，乙方承担在协议有效期内承包范围内进行经济活动时发生的一切费用（包括水费、电费、取暖费、卫生费等与经营有关的费用）。

B、根据该服务区经营权移交书所附的《承包经营合同》（个体承包），2014年5月25日王冰松与吉林省高速公路实业总公司签订的《终止合同协议书》，甲方吉林省高速公路实业总公司与乙方王冰松于2012年8月31日签订的承包长春服务区北区宾馆的合同（年承包费55.2万元），因吉林省高速公路2014年5月5日至2014年10月31日四平至长春绕城段、五里坡至毛家店段全封闭修路，导致车辆严重分流，造成长春服务区收不抵支，双方协商同意，合同于5月30日予以终止。

C、根据委托方提供的吉林省高速公路实业总公司（移交单位，甲方）与吉林省高速公路集团有限公司（接收单位，乙方）于2014年8月7日签订的《长春服务区经营管理权接管协议书》，乙方接管京哈高速公路K958+532公里处的长春服务区（两侧）资产的经营管理权及长春服

务区北侧甲方管理的公共服务项目管理权。甲方于2014年8月8日停止对长春服务区（北侧）的经营管理及现场管理，乙方正式接管该区域的公共服务项目。乙方接管长春服务区后，甲方与吉林省众城汽车服务连锁有限公司2010年7月25日签订的《承包经营协议》继续有效。

D、上述《长春服务区经营权移交书》中的移交的资产未体现账面值。

2、公主岭服务区

根据委托方提供的2013年9月12日吉林省高速公路管理局《公主岭服务区经营权移交书》，“根据省交通运输厅〔2013〕91号文件指示精神，现将京哈高速G1长平段K904KM处的公主岭服务区经营权移交给吉林省高速公路集团有限公司。公主岭服务区承包合同移交后，原服务区租赁（承包）合同继续有效。”

A、根据该服务区经营权移交书所附的吉林省高速公路实业总公司（甲方）与吉林省众诚汽车服务连锁有限公司（乙方）于2010年10月30日签订的《关于公主岭、石头口门服务区、长春东加油站承包合同补充协议书》，长春东加油站拆除，吉林省众诚汽车服务连锁有限公司承包公主岭、石头口门服务区总承包费由原合同（2005年11月11日签订）每年330万元调整为每年313万元，合同经营期限至2015年11月1日。原合同第四款第六条约定，甲方保留对各沿线服务区（含加油站、停车场）户外广告的使用和发布权力；第六款第七条约定，乙方在协议有效期内，除正常损耗外，要保证对房屋（含防水）内外设施、场区地面、上下排水（污）及经营设备的正常保养维护与维修，并承担全部费用；第八条

约定，乙方承担在合同有效期内服务区进行经济活动时发生的一切费用（包括水、电、暖、环保、土地、房产、工资等，其中：房产税、土地使用税应有甲方提供账面数据，乙方按此数据上缴甲方，再由甲方统一缴纳，或由乙方提供完整的完税证明，其他税金由乙方自行到所属税务机关缴纳）。移交资产中未体现账面值。

B、根据吉林省高速公路实业总公司（甲方）与吉林省众诚汽车服务连锁有限公司（乙方）签订的《关于公主岭服务区合同包拆分的补充协议书》，经其双方研究确定：石头口门服务区年承包费为壹佰万元（100万元），公主岭服务区年承包费为贰佰壹拾叁万元（213万元），合同总价与承包期限不变。

3、四平服务区

根据委托方提供的2013年9月12日吉林省高速公路管理局《四平服务区经营权移交书》，“根据省交通运输厅〔2013〕91号文件指示精神，现将京哈高速G1长平段K854.667KM处的四平服务区经营权移交给吉林省高速公路集团有限公司。四平服务区承包合同移交后，原服务区租赁（承包）合同继续有效。”移交长平高速公路四平服务区资产清册中未体现账面值。

A、根据该服务区经营权移交书所附的吉林省高速公路实业总公司（甲方）与吉林省众诚汽车服务连锁有限公司（乙方）于2005年签订的《长平高速公路四平服务区BOT项目建设与经营合同书》，乙方采用BOT方式改扩建和经营四平服务区，建设工期为2005年4月15日---2005年9月15日，经营期限为2005年9月15日至2013年3月15日止。合同总金

额为2,250万元。经营期间，乙方每年向甲方交纳管理费300万元。待经营期满后，乙方无条件把新建筑、新设施一并转交给甲方。甲方保留对各沿线服务区（含加油站、停车场）户外广告的使用和发布权力。乙方在合同有效期内，除正常损耗外，要保证对经营场所所有资产的正常保养维护与维修，并承担全部费用。乙方承担在合同有效期内服务区进行经济活动时发生的税金及费用（包括水、电、暖、环保、土地、房产、工资等，其中：房产税、土地使用税应有甲方提供账面数据，乙方按此数据上缴甲方，再由甲方统一缴纳，或由乙方提供完整的完税证明，其他税金由乙方自行到所属税务机构缴纳）。

B、根据2013年7月16日吉林省高速公路实业总公司（甲方）与吉林省众诚汽车服务连锁有限公司（乙方）签订的《吉林省高速公路四平服务区补充协议书》，“鉴于长平高速改扩建项目对四平服务区地址的调整，补充协议如下：一、在改扩建过程中由乙方继续经营四平服务区，直至服务区拆迁为止。”

（二）各服务区的现场勘查、调查情况

评估人员在委托方、资产占有方有关人员与2014年12月23日、2015年4月9日两次对长平高速公路服务区进行了现场勘查，各服务区设施包括加油站及其相应休息、餐饮、零售店铺或汽修等。

1、长春服务区

长春服务区包括加油站、汽修、餐厅、超市、旅店等。

A、长春服务区加油站（南）

1) 地理交通：

该加油站位于长春市南关区幸福乡八一村，加油站北侧是高速公路（主干路），西侧是民房（三类保护物）、南侧是公测、便利店、汽修服务站（三类保护物），东侧是饭店（三类保护物）。

2) 加油站规模:

吉林省众诚汽车服务连锁有限公司长春服务区加油站（南）主要经营车用乙醇汽油、柴油和少量润滑油。储罐区共有 4 台卧式埋地油罐，站内油品最大储量如下:

a 汽油: 汽油罐 $20\text{m}^3 \times 1$; 最大相对密度 0.79; 罐储存容积系数 0.9; 则站内汽油最大储量为 14.22 吨。

b 柴油: 柴油罐 $20\text{m}^3 \times 2$ 、 30×1 ; 最大相对密度 0.90; 罐储存容积系数 0.9; 则站内最大储量为 48.6 吨。

c 润滑油: 火灾危险性分类为丙类; 站内最大存量为 200 公斤。

依据《汽车加油加气站设计与施工规范》（GB50156-2002，2006 年版）第 3.0.3 条的规定，该加油站汽油和柴油的总容积（柴油罐容积折半计算）为 50m^3 ，该加油站属三级站。

3) 加油站总平面布置:

该加油站占地面积 $1,760\text{m}^2$ ，加油站由储油罐区、加油岛、罩棚及站房等组成。加油区面向公路，罩棚位于站区的北侧位置，罩棚南侧为站房，站房的西侧为罐区。加油站站区内未设燃煤锅炉房，冬季取暖采用服务区集中供热取暖。配电室设在站区内。站内道路采用混凝土路面，除必要的绿化隔离带外，加油站其他场地地坪全部采用混凝土硬化处理，车辆进、出口面向公路设置。

4) 主要建筑物:

该加油站主要建筑物有站房、罩棚、加油岛、围墙等组成。见表 1

表 1 主要建筑物一览表

序号	建筑名称	结构形式	耐火等级	总高度 (m)	层数	规格
1	站房	砖混	二级	3.5m	一层	150m ²
2	罩棚	钢网架	二级	4.5m		100m ²
3	实体围墙	砖混	-----	2.2m		

5) 该加油站的主要设备设施 (见表 2):

表 2 主要设备、设施表

序号	名称	规模型号	数量	备注
1	汽油罐	V=20m ³ PN=常压	1	卧罐埋地
2	柴油罐	V=20m ³ PN=常压	3	卧罐埋地
3	自动计量加油机	5~50L/min	4	双枪税控加油机
4	带阻火器通气帽	DN50	4	组合件
5	空气干燥器	DN50	1	用于乙醇汽油罐

B、长春服务区服务配套设施

现场勘查、调查情况如下:

序号	服务区	超市	宾馆
1、	长春服务区(北) K958+532KM	目前加油站附带小超市日营业额在 500 元/天;宾馆内大超市自从 2014 年 8 月份高管局接收以来不营业;但以前在正常营业时日营业额约为 6000 元/天。	服务区内宾馆目前不营业,自从 2014 年 8 月份高管局接收以来不营业;但以前在正常营业时:共计 39 个客房,普通间 8 个,80 元/天,商务间 29 个,120 元/天,高间 2 个,约 300 元/天,从 2006 年 10 月开业以来,冬季入住率为 55%,夏季入住率 35%
2、	长春服务区(南区)	同北区	同北区

2、公主岭服务区

公主岭服务区包括加油站、汽修、餐厅、超市。

A、公主岭服务区加油站（南、北）

公主岭服务区加油站（北）：

1) 地理交通：

该加油站位于公主岭市环岭乡靠山村长平高速公路 53 公里处，加油站南侧是长平高速公路（主干路），北侧是服务区食杂店（三类保护物），西侧是服务区饭店（三类保护物）、服务区公厕（三类保护物），东侧是空地，交通便利。

2) 加油站规模：

主要经营车用乙醇汽油、柴油和少量润滑油。储罐区共有 4 台卧式埋地油罐，站内油品最大储量如下：

a 汽油：汽油罐 $20\text{m}^3 \times 1$ ；最大相对密度 0.79；罐储存容积系数 0.9；则站内汽油最大储量为 16.35 吨。

b 柴油：柴油罐 $20\text{m}^3 \times 2$ 、 30×1 ；最大相对密度 0.90；罐储存容积系数 0.9；则站内最大储量为 84.24 吨。

c 润滑油：火灾危险性分类为丙类；站内最大存量为 200 斤。

依据《汽车加油站设计与施工规范》（GB50156-2002，2006 年版）第 3.0.3 条的规定，该加油站汽油和柴油的总容积（柴油罐容积折半计算）为 75m^3 ，该加油站属二级站。

3) 加油站总平面布置：

该加油站占地面积 1980m^2 ，加油站由储油罐区、加油岛、罩棚及

站房等组成。加油区面向公路，罩棚位于站区的南侧位置，罩棚北侧为站房，站房的东侧为罐区，罐区内有 5 台埋地油罐。站区内未设锅炉房，冬季取暖采用服务区集中供热。配电室设在站房内。站内道路采用混凝土路面，除必要的绿化隔离带外，加油站其他场地地坪全部采用混凝土硬化处理，车辆进、出口面向公路设置。

4) 主要建筑物:

该加油站主要建筑物有站房、罩棚、加油岛、罐区防护堤、围墙等组成。

主要建筑物一览表

序号	建筑名称	结构形式	耐火等级	总高度 (m)	层数	规格
1	站房	砖混	二级	4.5m	一层	140m ²
2	罩棚	钢网架	二级	6m		600m ²

5) 该加油站的主要设备设施:

主要设备、设施表

序号	名称	规模型号	数量	备注
1	汽油罐	V=23m ³ PN=常压	1	卧罐埋地
2	柴油罐	V=26m ³ PN=常压	4	卧罐埋地
3	自动计量加油机	5~50L/min	5	双枪税控加油机
4	带阻火器通气帽	DN50	5	组合件
5	空气干燥器	DN50	1	用于乙醇汽油罐

公主岭服务区加油站 (南):

1) 地理交通:

该加油站位于公主岭市环岭乡靠山村长平高速公路 53 公里处，加油站北侧是长平高速公路 (主干路)，东侧是汽修服务站 (三类保护物)，

南侧是服务区（三类保护物）、服务区商店（三类保护物）、服务区厕所（三类保护物），西侧是大地，交通便利。

2) 加油站规模:

主要经营车用乙醇汽油、柴油和少量润滑油。储罐区共有 5 台卧式埋地油罐，站内油品最大储量如下:

a 汽油: 汽油罐 $23\text{m}^3 \times 1$; 最大相对密度 0.79; 罐储存容积系数 0.9; 则站内汽油最大储量为 16.35 吨。

b 柴油: 柴油罐 $20\text{m}^3 \times 2$ 、 30×1 ; 最大相对密度 0.90; 罐储存容积系数 0.9; 则站内最大储量为 84.24 吨。

c 润滑油: 火灾危险性分类为丙类; 站内最大存量为 200 斤。

依据《汽车加油站设计与施工规范》（GB50156-2002, 2006 年版）第 3.0.3 条的规定，该加油站汽油和柴油的总容积（柴油罐容积折半计算）为 75m^3 ，该加油站属二级站。

3) 加油站总平面布置:

该加油站占地面积 $1,980\text{m}^2$ ，加油站由储油罐区、加油岛、罩棚及站房等组成。加油区面向高速公路，罩棚位于站区的北侧位置，罩棚的南侧为站房，站房的两侧为罐区，罐区内有 5 台埋地油罐。站区内未设锅炉房，冬季取暖采用服务区集中供热。配电室设在站房内。站内道路采用混凝土路面，除必要的绿化隔离带外，加油站其他场地地坪全部采用混凝土硬化处理，车辆进、出口面向朝阳大街设置。

4) 主要建筑物:

该加油站主要建筑物有站房、罩棚、加油岛、罐区防护堤、围墙等

组成。

主要建筑物一览表

序号	建筑名称	结构形式	耐火等级	总高度 (m)	层数	规格
1	站房	砖混	二级	4.5m	一层	140m ²
2	罩棚	钢网架	二级	6m		600m ²

5) 该加油站的主要设备设施:

主要设备、设施表

序号	名称	规模型号	数量	备注
1	汽油罐	V=23m ³ PN=常压	1	卧罐埋地
2	柴油罐	V=26m ³ PN=常压	4	卧罐埋地
3	自动计量加油机	5~50L/min	5	双枪税控加油机
4	带阻火器通气帽	DN50	5	组合件
5	空气干燥器	DN50	1	用于乙醇汽油罐

B、公主岭服务区服务配套设施

现场勘查、调查情况如下:

公主岭(北)	目前超市 24 小时营业额在 2800 元/天;加油站便利店 1000 元/天	北区无
公主岭(南)长平段 K904KM	目前超市 24 小时营业额在 1500 元/天;加油站便利店 900 元/天.明天关停	服务区内一楼为餐厅,共计 25 张餐桌;目前道路改造日营业额约为 3000 元-4000 元,去年改造前可达到 8000 元/天.宾馆共计 30 个客房,2 楼住宿,3 楼为员工宿舍.目前未营业,原因是自去年改造后,无停车场,无法营业,楼本身渗水,条件差.改造前 100 元/天.因 4 月 10 日南线进行封闭,此处餐厅及宾馆人员即关停撤走.

3、四平服务区

四平服务区包括加油站、汽修、餐厅、超市。

A、四平服务区加油站（南、北）

四平服务区加油站（南）：

1) 地理交通：

该加油站位于四平市山门镇和平高速公路 2 公里处，加油站北侧是长平高速公路（主干路），西侧是服务区（三类保护物），东侧有一架空通讯线（一般），南侧有一闲置房（三类保护物），交通便利。

2) 加油站规模：

吉林省众诚汽车服务连锁有限公司四平服务区加油站（南）主要经营车用乙醇汽油、柴油和少量润滑油。储罐区共有 5 台卧式埋地油罐，站内油品最大储量如下：

a 汽油：汽油罐 $30\text{m}^3 \times 2$ ；最大相对密度 0.79；罐储存容积系数 0.9；则站内汽油最大储量为 42.66 吨。

b 柴油：柴油罐 $30\text{m}^3 \times 3$ ；最大相对密度 0.90；罐储存容积系数 0.9；则站内最大储量为 72.9 吨。

c 润滑油：火灾危险性分类为丙类；站内最大存量为 200 公斤。

依据《汽车加油加气站设计与施工规范》（GB50156-2002，2006 年版）第 3.0.3 条的规定，该加油站汽油和柴油的总容积（柴油罐容积折半计算）为 90m^3 ，该加油站属二级站。

3) 加油站总平面布置：

该加油站占地面积 $2,224\text{m}^2$ ，加油站由储油罐区、加油岛、罩棚及站房等组成。加油区面向高速公路，罩棚位于站区的北侧位置，罩棚东侧为站房，站房的南侧是罐区，罐区内有 5 台埋地油罐。站区内未设锅

炉房，冬季取暖采用服务区集中供热。配电室设在站房内。站内道路采用混凝土路面，除必要的绿化隔离带外，加油站其他场地地坪全部采用混凝土硬化处理，车辆进、出口面向朝阳大街设置。

4) 主要建筑物:

该加油站主要建筑物有站房、罩棚、加油岛、罐区防护堤、围墙等组成。

主要建筑物一览表

序号	建筑名称	结构形式	耐火等级	总高度 (m)	层数	规格
1	站房	砖混	二级	4.5m	一层	270m ²
2	罩棚	钢网架	二级	6m		600m ²
3	实体围墙	砖混	-----	2.2m		

5) 该加油站的主要设备设施:

主要设备、设施表

序号	名称	规模型号	数量	备注
1	汽油罐	V=30m ³ PN=常压	2	卧罐埋地
2	柴油罐	V=30m ³ PN=常压	3	卧罐埋地
3	自动计量加油机	5~50L/min	8	双枪税控加油机
4	带阻火器通气帽	DN50	5	组合件
5	空气干燥器	DN50	2	用于乙醇汽油罐

四平服务区加油站（北）:

1) 地理交通:

该加油站位于四平市山门镇和平高速公路 2 公里处，加油站南侧是长平高速公路（主干路），东侧是服务区服务站（三类保护物），北侧是服务区（三类保护物），铁路高架桥，西侧是大地，交通便利。

2) 加油站规模:

吉林省众诚汽车服务连锁有限公司四平服务区加油站(北)主要经营车用乙醇汽油、柴油和少量润滑油。储罐区共有5台卧式埋地油罐,站内油品最大储量如下:

a 汽油:汽油罐 $30\text{m}^3 \times 1$; 最大相对密度 0.79; 罐储存容积系数 0.9; 则站内汽油最大储量为 42.66 吨。

b 柴油:柴油罐 $30\text{m}^3 \times 2$ 、 30×1 ; 最大相对密度 0.90; 罐储存容积系数 0.9; 则站内最大储量为 72.9 吨。

c 润滑油:火灾危险性分类为丙类; 站内最大存量为 200 斤。

依据《汽车加油加气站设计与施工规范》(GB50156-2002, 2006 年版)第 3.0.3 条的规定,该加油站汽油和柴油的总容积(柴油罐容积折半计算)为 90m^3 ,该加油站属二级站。

3) 加油站总平面布置:

该加油站占地面积 $2,224\text{m}^2$,加油站由储油罐区、加油岛、罩棚及站房等组成。加油区面向高速公路,罩棚位于站区的南侧位置,罩棚西侧为站房,站房的北侧是罐区,罐区内有5台埋地油罐。站区内未设锅炉房,冬季取暖采用服务区集中供热。配电室设在站房内。站内道路采用混凝土路面,除必要的绿化隔离带外,加油站其他场地地坪全部采用混凝土硬化处理,车辆进、出口面向朝阳大街设置。

4) 主要建筑物:

该加油站主要建筑物有站房、罩棚、加油岛、罐区防护堤、围墙等组成。

主要建筑物一览表

序号	建筑名称	结构形式	耐火等级	总高度 (m)	层数	规格
1	站房	砖混	二级	4.5m	一层	270m ²
2	罩棚	钢网架	二级	6m		600m ²
3	实体围墙	砖混	-----	2.2m		

5) 该加油站的主要设备设施:

主要设备、设施表

序号	名称	规模型号	数量	备注
1	汽油罐	V=30m ³ PN=常压	2	卧罐埋地
2	柴油罐	V=30m ³ PN=常压	3	卧罐埋地
3	自动计量加油机	5~50L/min	8	双枪税控加油机
4	带阻火器通气帽	DN50	5	组合件
5	空气干燥器	DN50	2	用于乙醇汽油罐

B、四平服务区服务配套设施

现场勘查、调查情况如下:

四平服务区(北)	拆建中	拆建中
四平服务区(南)	目前超市24小时营业额在500元/天	餐厅及客房属于再分包,客房20个,2人间2个,60元/间,3人间1个,90元/间;4人间8个,90元/间

(三) 各服务区的净现金流量预测

1、各服务区服务设施的未來价格的确定

高速公路服务区又称高速公路服务站,其设施包括住宿(含停车)、餐饮、加油、汽车修理四大功能,其中加油服务收入占主要地位。据有关资料,自1988年沪嘉高速公路通车,实现我国大陆高速公路零的突破之后,我国高速公路建设一路突飞猛进,从1988年的100公里,一

路飙升至2013年的10.44万公里。根据我国政府交通运输“十二五”规划，到2015年，国家高速公路路网基本形成，通车里程将达到10.8万公里。按2011年高速公路运营里程统计，全国正在运营的服务区已超过1,500家。高速公路服务区一般都以50公里为标准间距设置，在进行高速公路服务区规划时，一般采取成对设置的方法，即道路两侧各设1处服务区。到2015年，预计全国将保有高速公路服务区数量在2,000对左右。根据有关方面测算，未来高速公路服务区每年将有2,000多亿元的消费需求，可见其市场潜力之大。

目前，高速公路服务区经营有业主自营、租赁经营和部分自营三种模式。

吉高集团采取的经营方式是租赁经营方式。

(1) 评估基准日存在的尚未到期的服务区服务设施经营合同

对于此类未到期的服务区服务设施的价格根据原合同的规定，保持原合同执行的价格，直至到期后按预测的新的价格确定。

根据长平高速公路改扩建工程中四平、公主岭服务区相关情况说明，长平高速公路新建四平服务区，在评估现场勘查日，受改扩建征地拆迁、建设进度等因素影响，公主岭服务区也受改扩建影响，为保证车辆及施工安全，严禁车辆进出，致使服务区在正常投入使用前无收入。根据公司下一步建设进度计划，四平、公主岭服务区将于2016年11月底投入正常使用。受改扩建影响，改扩建期间经营者的收入补偿问题由吉高集团另行协商解决。

A、长春服务区

根据与该服务区经营权移交书所附的《承包经营协议》，该协议于2010年7月25日由吉林省高速公路实业总公司长春服务区（发包方，甲方）与吉林省众城汽车服务连锁有限公司（承包方）签订，承包经营范围为：南北区加油站；南、北区修配厂；南区小二楼；南区平房。协议期限从2010年8月1日起至2016年7月31日，共计6年。该承包经营期间承包费用为每年185.00万元。

根据委托方提供的2014年5月25日王冰松与吉林省高速公路实业总公司签订的《终止合同协议书》，甲方吉林省高速公路实业总公司与乙方王冰松于2012年8月31日签订的承包长春服务区北区宾馆的合同，合同价格为55.2万元/年。因吉林省高速公路2014年5月5日至2014年10月31日四平至长春绕城段、五里坡至毛家店段全封闭修路，导致车辆严重分流，造成长春服务区收不抵支，双方协商同意，合同于5月30日予以终止。

B、公主岭服务区

根据吉林省高速公路实业总公司（甲方）与吉林省众诚汽车服务连锁有限公司（乙方）于2010年10月30日签订的《关于公主岭、石头口门服务区、长春东加油站承包合同补充协议书》，长春东加油站拆除，吉林省众诚汽车服务连锁有限公司承包公主岭、石头口门服务区总承包费由原合同（2005年11月11日签订）每年330万元调整为每年313万元，合同经营期限至2015年11月1日。

根据吉林省高速公路实业总公司（甲方）与吉林省众诚汽车服务连锁有限公司（乙方）签订的《关于公主岭服务区合同包拆分的补充协议

书》，经其双方研究确定：公主岭服务区年承包费为贰佰壹拾叁万元（213万元），合同总价与承包期限不变。

C、四平服务区

根据吉林省高速公路实业总公司（甲方）与吉林省众诚汽车服务连锁有限公司（乙方）于2005年签订的《长平高速公路四平服务区BOT项目建设与经营合同书》，乙方采用BOT方式改扩建和经营四平服务区，建设工期为2005年4月15日---2005年9月15日，经营期限为2005年9月15日至2013年3月15日止。合同总金额为2,250万元。经营期间，乙方每年向甲方交纳管理费300万元。

根据2013年7月16日吉林省高速公路实业总公司（甲方）与吉林省众诚汽车服务连锁有限公司（乙方）签订的《吉林省高速公路四平服务区补充协议书》，“鉴于长平高速改扩建项目对四平服务区地址的调整，补充协议如下：一、在改扩建过程中由乙方继续经营四平服务区，直至服务区拆迁为止。”

（2）评估基准日重新预测各服务区的服务设施的价格

根据委托方提供的吉林省交通规划设计研究院有限公司所做的《北京至哈尔滨高速公路四平至长春段改扩建工程可行性研究报告》预测，在项目建成通车之后，至2015、2020、2030、2033年交通量的增长速度分为7.93%、6.71%、4.83%、3.00%。平均增长速度为5.62%。

该项目建成后，项目影响区未来经济发展的情况如下：

项目影响区未来经济发展速度表

影响区	2009~2010	2010~2020	2020~2030	2030~2040

吉林省高速公路集团有限公司拟以长平高速公路沿线
广告经营权、服务设施经营权向吉林高速公路股份有限公司注资项目·资产评估说明

吉林省	12.17%	10.11%	7.32%	5.17%
长春市	14.10%	10.97%	7.80%	5.41%
四平市	12.15%	9.74%	7.50%	6.77%
公主岭	10.61%	9.82%	7.58%	7.72%
梨树县	9.96%	8.95%	7.20%	6.32%
双辽市	12.06%	10.47%	8.42%	6.70%
辽宁省	11.55%	9.98%	7.98%	5.22%
黑龙江	11.50%	9.80%	8.00%	6.00%
内蒙古	14.40%	12.30%	7.40%	6.20%
全国	10.45%	9.38%	7.92%	4.77%

评估人员对长平高速公路服务区的服务设施租赁经营情况进行了调查，对吉高集团提供的长平高速公路服务区的服务设施租赁合同进行了核查。吉高集团管理吉林省高速公路各服务区的服务设施的租赁经营的招投标情况，市场公开信息很少。根据评估需要，吉高集团也提供了与长平高速公路服务区的周边区域内相关的高速公路服务区的服务设施租赁经营的有关资料。

在服务区这种特殊的经营服务场所，服务区自身所能获得的经济效益与所在高速公路区域的经济水平、路段车流量、路段车型密以及在全国各省份或某一省份内发展水平紧密相关。根据本次评估假设，在其经营管理模式（租赁经营）保持不变的前提下，综合考虑长平高速公路在该区域内的所处的重要地位、该公路段的各服务区的不同规模情况及其历史租赁合同签订情况、周边区域内相关的高速公路服务区的服务设施租赁经营情况、长平高速公路所处区域经济发展情况、改扩建以后该高速路交通量的增长趋势及对影响该区域的未来经济发展趋势，同时依据吉高集团提供的对该高速段的收益预测情况，经与有关各方深入研讨分析后，预测出各服务区的租赁收入与经营成本。

在预测过程中，首先对各服务区加油站的租赁价格进行预测，之后依据历史租赁合同中各服务区之间的租赁价格比来预测其他服务区的租赁价格，进而得出整个服务区的租赁价格。

根据吉高集团 2015 年 8 月 18 日提供的中标通知书，招标人为吉林省高速公路集团有限公司，招标代理为吉林省交通招标咨询中心，中标人为中国石油天然气股份有限公司吉林销售公司、四平市安通汽车综合服务有限公司和四平市雅顿商务酒店有限公司，中标价（年租金）：30,300,000 元，租赁年限：5 年。

根据吉林省交通运输厅网站 2015 年 9 月 8 日公示的吉林省高速公路服务区项目二次招标中标结果公示，长平高速公路沿线的四平服务区（包括加油站、汽修、餐饮、超市、客房。其中餐饮经营项目包括早餐、中餐、晚餐为主的餐饮服务业务；超市经营项目包括食品、百货、洗漱用品为主的基本项目、客房经营项目即住宿为主的服务业务；汽修经营项目包括汽车修理、零售汽车配件、加水等汽修相关业务；加油站服务。）整体项目由中国石油天然气股份有限公司吉林销售公司、四平市安通汽车综合服务有限公司和四平市雅顿商务酒店有限公司组成的投标联合体中标，预期中标结果年租金为 3030 万元，租赁期限为 5 年。

评估时根据吉高集团提供的中标资料以及上述资料，评估时预测四平服务区租赁价格为 3030 万元，其他服务区的租赁价格按照吉高集团原有签订的四平服务区租赁价格与其他服务区的价格的比例关系来预测。

四平服务区、公主岭服务区、长春服务区的原承包合同价分别为300万元、213万元和240.2万元，公主岭服务区、长春服务区的原承包合同价占四平服务区的原合同价的比分别是71%（ $213/300$ ）和80.07%（ $240.2/300$ ），则预测未来的公主岭服务区的承包价为2150万元（ $3030*71%$ ）和2420万元（ $3030*80.07%$ ）（取整）。

根据委托方提供的吉林省交通规划设计研究院有限公司所做的《北京至哈尔滨高速公路四平至长春段改扩建工程可行性研究报告》预测，在项目建成通车之后，至2015、2020、2030、2033年交通量的增长速度分为7.93%、6.71%、4.83%、3.00%。平均增长速度为5.62%。

根据吉高集团提供的长平高速公路沿线上的吉林省高速公路管理局《陶家屯服务区经营权移交书》合同期限20年，自2005年8月30日至2025年8月30日，其中包括①经营期限为15年，自2005年8月30日至2020年8月30日，②对前期合同补偿经营年限为5年，自2020年8月30日至2025年8月30日。乙方于每年8月30日前向甲方返还前期投资折旧费53万元，每5年递增一次，每次递增额为2万元，即2005—2010年前期折旧费为53万元/年；2011--2015年为55万元/年；2016--2020年为57万元/年；2021--2025年为59万元/年。年增长率分别为3.77%、3.64%、3.51%，平均3.64%。

根据吉高集团提供的长平高速公路沿线上的吉林省高速公路管理局《靠山屯服务区经营权移交书》。租赁期限为十五年，自2003年8月26日起至2018年8月25日止。年租金为40万元，每三年递增一次，每次递增额为一万元。年递增2.5%、2.44%、2.38%、2.33%、2.27%、2.22%，

平均2.36%。

根据吉林省2014年国民经济和社会发展统计公报，2014年吉林省实现地区生产总值13,803.81亿元，按可比价格计算，比上年增长6.5%。

根据吉林省经济发展情况、长平高速汽车通行量增长趋势以及吉高集团该公司在过去签订合同的约定情况，预测的广告牌价格每五年涨幅5%测算。

3、营业成本与期间费用的测算

由于吉高集团对经营长平高速公路服务设施的资产为移交（2003年8月28日）而来，根据移交资料中关于服务设施资产的详细记载资料，长春服务区为承包经营，房屋等服务设施为吉高集团所有；公主岭服务区为承包经营，房屋等服务设施为吉高集团所有；四平服务区现BOT已到期和拆除，由吉高股份投资建设，评估基准日已基本完工，余下的工程由承包者自身建设安装相关设施。因此根据移交资料计算折旧额是仅需计算长春服务区、四平服务区、公主岭服务区的资产的折旧费。根据中准会计师事务所（特殊普通合伙）中准专审字[2015]1494号专项审计报告，长平高速公路服务区资产（3780.38万元）每年计提的折旧费126.01万元。

经调查，吉高集团统一对吉林省高速公路进行管理，对此发生的成本及费用无单独记录，本次评估按未来管理长平高速公路所应投入的人力进行测算。

吉高集团计划按2人管理长平高速公路服务设施的资产，每人平均按年10万元薪酬计算。年人力薪酬为20万元。根据实际情况每年增长

1%。

另外需要车辆一台，估算价值 15 万元，使用 15 年，残值率为 5%，每年的折旧费为 0.95 万元。

估算使用电子设备2台，每台需1万元，按5年、残值率5%计算折旧，每年折旧费0.38万元。

管理费用：由于吉高集团统一对吉林省高速公路进行管理，负责按国家和吉林省有关规定对各服务区进行管理，维护道路及服务区的正常运营，各服务区的对外承包通过招标、投标方式进行。根据该公司对长平高速公路服务设施的资产的管理情况，管理费按收入的1.5%测算。

该公司对此无付息负债，其历年发生的费用很少，评估时不再预测。

4、营业税金及附加的预测

评估对象的营业税金及附加包括营业税、城建税、教育费附加和地方教育费附加。其中：营业税税率 5%，城建税按实际缴纳流转税额的 7%缴纳，教育费附加按实际缴纳流转税额的 3%缴纳，地方教育费附加按实际缴纳流转税额的 2%缴纳。

本次评估根据该公司上述税率估算未来营业税金及附加，营业税金及附加预测结果见“净现金流预测表”。

5、折旧及摊销的预测

评估对象的固定资产主要为移交接管的长平高速公路服务设施的资产等。

根据中准会计师事务所（特殊普通合伙）中准专审字[2015]1494号

专项审计报告，长平高速公路服务区资产（3780.38万元）每年计提的折旧费126.01万元。

本次评估中，按照企业执行的固定资产折旧政策，以基准日其计提折旧额估算未来经营期的折旧额。

根据本次评估对长平高速公路服务设施的资产的未来经营情况，该公司未来长平高速公路服务设施的资产的经营继续保持现状。

折旧及摊销的预测结果见“净现金流预测表”。

6、企业所得税的预测

企业所得税预测值系根据该公司各年利润总额预测值并考虑应纳税额的调整后乘以适用的企业所得税率计算。所得税预测结果见“净现金流预测表”。

7、追加资本估算

追加资本系指企业在不改变当前经营业务条件下，所需增加的营运资金和超过一年期的长期资本性投入。如经营规模扩大所需的资本性投资（购置固定资产或其他非流动资产），以及所需的新增营运资金及持续经营所必须的资产更新等。

在本次评估中，假设评估对象不再对现有的经营能力进行资本性投资，未来经营期内的追加资本主要为持续经营所需的基准日现有资产的更新和营运资金增加额。即本报告所定义的追加资本为：

追加资本=资产更新+营运资金增加额

资产更新=固定资产更新=房屋建筑物+机器设备+其他固定资产

（1）、资产更新投资估算

按照收益预测的前提和基础，在维持现有规模的前提下，未来各年不考虑扩大的资本性投资，则只需满足维持现有生产经营能力所必需的更新性投资支出。评估对象未来资产更新改造支出的估算结果见“净现金流预测表”。

（2）、营运资金增加额估算

营运资金追加额系指企业在不改变当前主营业务条件下，为保持企业持续经营能力所需的新增营运资金，如正常经营所需保持的现金、产品存货购置、代客户垫付购货款（应收账款）等所需的基本资金以及应付的款项等。营运资金的追加是指随着企业经营活动的变化，获取他人的商业信用而占用的现金，正常经营所需保持的现金、存货等；同时，在经济活动中，提供商业信用，相应可以减少现金的即时支付。通常其他应收账款和其他应付账款核算的内容绝大多为与主业无关或暂时性的往来，需具体甄别视其与所估算经营业务的相关性个别确定。因此估算营运资金的增加原则上只需考虑正常经营所需保持的现金、应收款项、存货和应付款项等主要因素。本报告所定义的营运资金增加额为：

营运资金增加额=当期营运资金-上期营运资金

其中，营运资金=最低付现成本+应收款项+存货-应付款项

本次评估基于长平高速公路服务设施的资产的具体经营方式，该公司事先收取租赁费，收取的租赁费足以满足日常人力及运营的需要，因此本次评估不再对此进行预测。

8、净现金流量估算结果

净现金流预测表给出了评估对象未来经营期内的主营收入及净现

现金流量的预测结果。本次评估中对未来收益的估算，主要是在评估对象报表揭示的历史营业收入、成本和财务数据的核实以及对行业的市场调研、分析的基础上，根据其经营历史、市场未来的发展等综合情况作出的一种专业判断。估算时不考虑非经常性经营等（不存在）所产生的损益。

吉林省高速公路集团有限公司拟以长平高速公路沿线
广告经营权、服务设施经营权向吉林高速公路股份有限公司注资项目·资产评估说明

长平高速公路三对服务区服务设施经营现金流量表（一）

项目	预测年期												
	2015年10-12月	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
营业收入	46.25	1547.92	7,600.00	7,600.00	7,600.00	7,600.00	7,859.00	7,980.00	7,980.00	7,980.00	7,980.00	8,251.96	8,379.01
营业成本	36.5	147.54	147.74	147.94	148.15	148.36	148.57	148.78	148.99	149.21	149.43	149.65	149.87
营业税金及附加	2.59	86.69	425.6	425.6	425.6	425.6	440.11	446.88	446.88	446.88	446.88	462.11	469.23
销售费用	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
管理费用	0.69	23.22	114.00	114.00	114.00	114.00	117.89	119.70	119.70	119.70	119.70	123.78	125.69
财务费用	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
投资收益	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
营业利润	6.47	1,290.47	6,912.66	6,912.46	6,912.25	6,912.04	7,152.43	7,264.64	7,264.43	7,264.21	7,263.99	7,516.42	7,634.22
营业外收支净额	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
利润总额	6.47	1,290.47	6,912.66	6,912.46	6,912.25	6,912.04	7,152.43	7,264.64	7,264.43	7,264.21	7,263.99	7,516.42	7,634.22
所得税费用	1.62	322.62	1,728.17	1,728.12	1,728.06	1,728.01	1,788.11	1,816.16	1,816.11	1,816.05	1,816.00	1,879.11	1,908.56
净利润	4.85	967.85	5,184.49	5,184.34	5,184.19	5,184.03	5,364.32	5,448.48	5,448.32	5,448.16	5,447.99	5,637.31	5,725.66
加回：折旧	31.50	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34
摊销	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
利息费用（扣除税务影响）	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
扣减：资本性支出	17.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00	0.00	0.00
营运资金追加额	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
企业自由现金流量	19.35	1,095.19	5,311.83	5,311.68	5,311.53	5,309.37	5,491.66	5,575.82	5,575.66	5,575.50	5,573.33	5,764.65	5,853.00
折现率（WACC）	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062
折现年限	0.25	1.25	2.25	3.25	4.25	5.25	6.25	7.25	8.25	9.25	10.25	11.25	12.25
折现系数	0.9751	0.8815	0.7968	0.7203	0.6512	0.5887	0.5322	0.4811	0.4349	0.3931	0.3554	0.3213	0.2904
企业自由现金流现值	18.87	965.41	4232.47	3826.00	3458.87	3125.63	2922.66	2682.53	2424.85	2191.73	1980.76	1852.18	1699.71

吉林省高速公路集团有限公司拟以长平高速公路沿线
广告经营权、服务设施经营权向吉林高速公路股份有限公司注资项目·资产评估说明

长平高速公路三对服务区服务设施经营现金流量表（二）

项目	预测年期												金额单位：人民币万元
	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年	2035年	2036年	2037年	2038年	2039年	2040年10月
营业收入	8,379.01	8,379.01	8,379.01	8,664.56	8,797.96	8,797.96	8,797.96	8,797.96	9,097.79	9237.86	9237.86	9237.86	7698.22
营业成本	150.10	150.33	150.56	150.79	151.02	151.26	151.50	151.74	151.98	152.23	152.48	152.73	127.28
营业税金及附加	469.23	469.23	469.23	485.22	492.69	492.69	492.69	492.69	509.47	517.31	517.31	517.31	431.1
销售费用	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
管理费用	125.69	125.69	125.69	129.97	131.97	131.97	131.97	131.97	136.47	138.57	138.57	138.57	115.47
财务费用	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
投资收益	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
营业利润	7,633.99	7,633.76	7,633.53	7,898.58	8,022.28	8,022.04	8,021.80	8,021.56	8,299.87	8,429.75	8,429.50	8,429.25	7,024.37
营业外收支净额	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
利润总额	7,633.99	7,633.76	7,633.53	7,898.58	8,022.28	8,022.04	8,021.80	8,021.56	8,299.87	8,429.75	8,429.50	8,429.25	7,024.37
所得税费用	1,908.50	1,908.44	1,908.38	1,974.65	2,005.57	2,005.51	2,005.45	2,005.39	2,074.97	2,107.44	2,107.38	2,107.31	1,756.09
净利润	5,725.49	5,725.32	5,725.15	5,923.93	6,016.71	6,016.53	6,016.35	6,016.17	6,224.90	6,322.31	6,322.12	6,321.94	5,268.28
加回：折旧	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34	127.34	106.12
摊销	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
利息费用（扣除税务影响）	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
扣减：资本性支出	0.00	0.00	17.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
营运资金追加额	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
企业自由现金流量	5,852.83	5,852.66	5,835.49	6,051.27	6,144.05	6,143.87	6,143.69	6,141.51	6,352.24	6,449.65	6,449.46	6,449.28	5,374.40
折现率（WACC）	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062	0.1062
折现年限	13.25	14.25	15.25	16.25	17.25	18.25	19.25	20.25	21.25	22.25	23.25	24.25	25.00
折现系数	0.2625	0.2373	0.2146	0.1940	0.1753	0.1585	0.1433	0.1295	0.1171	0.1059	0.0957	0.0865	0.0802
企业自由现金流现值	1536.37	1388.84	1252.30	1173.95	1077.05	973.80	880.39	795.33	743.85	683.02	617.21	557.86	431.03

十一、权益资本价值预测

1、折现率的确定

(1) 无风险收益率 r_f ，参照国家近五年发行的中长期国债利率的平均水平，按照十年期以上国债利率平均水平确定无风险收益率 r_f 的近似，即 $r_f=4.08\%$ 。

中长期国债利率

序号	国债代码	国债名称	期限	实际利率
1	101002	国债 1002	10	0.0346
2	101003	国债 1003	30	0.0412
3	101007	国债 1007	10	0.0339
4	101009	国债 1009	20	0.0400
5	101012	国债 1012	10	0.0328
6	101014	国债 1014	50	0.0407
7	101018	国债 1018	30	0.0407
8	101019	国债 1019	10	0.0344
9	101023	国债 1023	30	0.0400
10	101024	国债 1024	10	0.0331
11	101026	国债 1026	30	0.0400
12	101029	国债 1029	20	0.0386
13	101031	国债 1031	10	0.0332
14	101034	国债 1034	10	0.0370
15	101037	国债 1037	50	0.0445
16	101040	国债 1040	30	0.0427
17	101041	国债 1041	10	0.0381
18	101102	国债 1102	10	0.0398
19	101105	国债 1105	30	0.0436
20	101108	国债 1108	10	0.0387
21	101110	国债 1110	20	0.0419
22	101112	国债 1112	50	0.0453
23	101115	国债 1115	10	0.0403
24	101116	国债 1116	30	0.0455
25	101119	国债 1119	10	0.0397
26	101123	国债 1123	50	0.0438
27	101124	国债 1124	10	0.0360
28	101204	国债 1204	10	0.0354

吉林省高速公路集团有限公司拟以长平高速公路沿线
广告经营权、服务设施经营权向吉林高速公路股份有限公司注资项目·资产评估说明

29	101206	国债 1206	20	0.0407
30	101208	国债 1208	50	0.0430
31	101209	国债 1209	10	0.0339
32	101212	国债 1212	30	0.0411
33	101213	国债 1213	30	0.0416
34	101215	国债 1215	10	0.0342
35	101218	国债 1218	20	0.0414
36	101220	国债 1220	50	0.0440
37	101221	国债 1221	10	0.0358
38	101305	国债 1305	10	0.0355
39	101309	国债 1309	20	0.0403
40	101310	国债 1310	50	0.0428
41	101311	国债 1311	10	0.0341
42	101316	国债 1316	20	0.0437
43	101318	国债 1318	10	0.0412
44	101319	国债 1319	30	0.0482
45	101324	国债 1324	50	0.0538
46	101325	国债 1325	30	0.0511
47	101405	国债 1405	10	0.0447
48	101409	国债 1409	20	0.0483
49	101410	国债 1410	50	0.0472
50	101412	国债 1412	10	0.0404
51	101416	国债 1416	30	0.0482
52	101417	国债 1417	20	0.0468
53	101421	国债 1421	10	0.0417
54	101425	国债 1425	30	0.0435
55	101427	国债 1427	50	0.0428
56	101429	国债 1429	10	0.0381
平均				0.0408

(2) 市场期望报酬率 r_m ，一般认为，股票指数的波动能够反映市场整体的波动情况，指数的长期平均收益率可以反映市场期望的平均报酬率。通过对上证综合指数自1992年5月21日全面放开股价、实行自由竞价交易后至2014年12月31日期间的指数平均收益率进行测算，得出市场期望报酬率的近似，即： $r_m=11.24\%$ 。

(3) β_u , 取沪深同类可比上市公司(经营高速公路)股票(即现代投资、四川成渝、宁沪高速、赣粤高速和楚天高速), 以2010年9月至2015年9月的市场价格测算估计, 得到可比公司股票的历史市场平均风险系数 β_x , 按式(13)计算得到评估对象预期市场平均风险系数 β_t , 并由式(12)得到评估对象预期无财务杠杆风险系数的估计值

$\beta_u=0.5643$ 。

(4) β_e 值, 吉高集团广告经营、服务设施经营无有息款项, 由式(11)得到评估对象权益资本预期风险系数的估计值 $\beta_e=0.5643$ 。

(5) 权益资本成本 r_e , 本次评估考虑到评估对象在公司的融资条件、资本流动性以及公司的治理结构和公司资本债务结果(无付息负债)等方面与可比上市公司的差异性所可能产生的特性个体风险, 设公司特性风险调整系数 $\varepsilon=1.5\%$; 最终由式(10)得到评估对象的权益资本成本 $r_e=9.62\%$

(6) 从该项资产产品类型、现有资产产品市场稳定性及获利能力、现有资产使用时间等方面以及依附于长平高速公路进行经营且长平高速受未来交通量分流的影响等因素进行分析, 综合确定该项资产—广告经营与服务设施经营的特性风险调整系数 ε_2 分别为 0.5%和 1.0%。

(7) 折现率 r , 将上述各值分别代入公式, 分别得出广告经营与服务设施经营权的折现率 $r=10.12\%$ 、 10.62% 。

需要说明的是:

本次评估选取的5家交通运输行业的上市公司其经营范围均有广告经营业务, 且实际经营高速公路广告业务, 又鉴于本次的两个评估对象

依托高速公路进行经营，因此本次对两评估对象评估均选取交通运输行业的上市公司指标来进行。

2、经营性资产价值估算

将得到的预期净现金流量代入式（3），即可得到长平高速公路沿线的广告经营权的评估价值为9,810.58万元，长平高速公路沿线的服务设施经营权的评估价值为43,492.67万元，总计53,303.25万元。

第五部分 评估结论及其分析

一、评估结论

我们根据国家有关资产评估的法律、法规、规章和评估准则，本着独立、公正、科学、客观的原则，履行了资产评估法定的和必要的程序，采用公认的评估方法，对吉林高速公路集团有限公司纳入评估范围的资产实施了实地勘察、市场调查、询证和评估计算，得出如下结论：

采用收益法（现金流折现方法（DCF））对吉林高速公路集团有限公司向吉林高速公路股份有限公司注资所涉及的长平高速公路沿线的广告经营权、服务设施经营权进行评估，得出其于评估基准日2015年9月30日的评估结论如下：

长平高速公路沿线的广告经营权（108块广告牌）的评估价值为9,810.58万元，长平高速公路沿线的服务设施经营权（三对服务区）的评估价值为43,492.67万元，总计53,303.25万元。

二、特别事项说明

需要特殊说明的事项：

1、根据国家的有关规定，吉林高速公路集团有限公司此次注资所涉及的广告经营权的广告牌设置数量须经吉林省交通运输厅批复，本次评估假设该广告牌设置数量能够得到批复。

2、在评估基准日，长平高速公路正在改扩建过程中，评估中是依据委托方所提供的资料（如《北京至哈尔滨高速公路四平至长春段改扩

建工程可行性研究报告》等) 以及现场勘查情况对委托评估对象进行的描述。

在报告使用时请有关部门给予关注。

企业关于进行资产评估有关事项的说明

一、委托方、被评估单位和其他评估报告使用者

本次资产评估的委托方为吉林高速公路股份有限公司与吉林省高速公路集团有限公司，被评估单位为吉林省高速公路集团有限公司。

(一) 委托方概况

委托方一概况

公司名称：吉林高速公路股份有限公司

注册地址：长春市宽城区兰家镇兰家大街 155 号

企业法人营业执照注册号：2200000000149648

法定代表人：冯秀明副董事长（代）

注册资本：人民币壹拾贰亿壹仟叁佰贰拾万元

公司类型：股份有限公司（上市）

经营范围：公路投资、开发、建设、养护和经营管理；建筑材料生产、经销；公路工程咨询；设计、制作、代理发布国内各类广告业务；房地产开发(凭资质证书经营)；农林牧产品加工；进出口贸易(国家禁止的品种除外)；生物工程开发；汽车清洗；汽车配件及金属材料、机电设备及配件、通讯设备销售。

成立日期：2010 年 3 月 1 日

营业期限至 2050 年 3 月 1 日

1、公司概况

吉林高速公路股份有限公司系经吉林省人民政府《吉林省人民政府

关于东北高速公路股份有限公司分立重组上市预案的批复》(吉政函〔2010〕10号)、吉林省交通运输厅《关于东北高速公路股份有限公司分立重组上市方案的批复》(吉交函〔2010〕6号)批复，并经中国证券监督管理委员会《关于核准东北高速公路股份有限公司分立的批复》(证监许可〔2010〕194号)核准，由原东北高速公路股份有限公司分立新设的股份有限公司。2010年3月17日，经上海证券交易所上证发字〔2010〕11号文件核准公司股票上市。2010年3月19日公司股票在上海证券交易所挂牌交易。

(二) 委托方二与被评估单位概况

公司名称：吉林省高速公路集团有限公司

注册地址：长春市经济技术开发区浦东路 1658 号

企业法人营业执照注册号：220000000092630

法定代表人：韩增义

注册资本：人民币贰拾柒亿元

公司类型：有限责任公司（国有独资）

经营范围：高速公路开发建设、管理、养护；房屋租赁；机械设备租赁；五金建材（不含木材）、机电设备、汽车配件、沥青、日用百货、服装；住宿、餐饮、汽车维修、石油及成品油、食品的销售（由分支机构凭资质开展经营活动）；设计、制作、代理国内各种广告业务；发布路牌、灯箱、霓虹灯广告业务；进出口贸易（国家法律法规禁止的除外）。

成立日期：1993 年 8 月 6 日

营业期限至 2039 年 12 月 31 日

1.公司简介

吉林省高速公路集团有限公司（以下简称吉高集团）始建于1993年，是经吉林省人民政府批准，吉林省交通运输厅出资组建的大型国有独资公司，系省政府授权投资的机构和筹融资平台，按照现代企业制度运作，是吉林省内唯一实行建、管、养一体化的高速公路企业集团。

吉高集团主要从事高速公路开发建设、管理、养护；经营高等级公路、高速公路和地方铁路；经销各种筑路材料以及交通工程设施；房屋租赁；机械设备租赁；机电设备维护与开发和通讯光纤管网服务；独家经营全省高速公路服务区、加油站和广告；公路工程咨询和财务咨询服务；餐饮、住宿；进出口贸易等。

吉高集团公司目前下设八部一室，即：办公室、人力资源部、规划企管部、安全生产管理部、资产管理部、财务审计部、筹融资部、经营管理部、党群工作部。

吉高集团公司拥有吉林省高等级公路投资开发有限公司、吉林省高速文化传媒有限公司、吉林松花湖吉高宾馆有限公司和吉林省高速公路集团得一渔府有限公司、长春市得一物业服务有限公司5家全资子公司；拥有长春管理分公司1家分公司；拥有吉林省自然村发展有限公司、吉林高速公路股份有限公司、吉林省宇辉地方铁路有限公司、吉林省吉高海仓物流有限公司3家控股子公司；拥有长双烟铁路有限责任公司、吉林省吉隆坡大酒店有限公司2家参股子公司。

2.资产、财务状况

根据中准会计师事务所（特殊普通合伙）中准专审字[2015]1494号专项审计报告，长平高速公路沿线的广告经营权与服务设施经营权所依附的实物资产的账面值分别为 2184.56 万元、291.60 万元，评估是在委托方提供有关资料及审计的基础上进行的。

（三）吉高集团执行的主要会计政策

1、会计年度

本公司会计年度采用公历制，即自每年一月一日起至十二月三十一日止。

2、记账本位币

本公司采用人民币为记账本位币。

3、计量属性在本期发生变化的报表项目及本期采用的计量属性

本公司以权责发生制为记账基础。在对会计要素进行计量时，一般采用历史成本法，对于采用重置成本、可变现净值、现值、公允价值计量的，以所确定的会计要素金额能够取得并可靠计量为基础。

4、固定资产的核算方法

固定资产确认条件：

公司为提供劳务、出租或经营管理等而持有的，使用年限在 1 年（不含 1 年）以上的有形资产，计入固定资产。包括房屋及建筑物、机器设备、交通运输设备等。购买计算机硬件所附带的软件，未单独计价的，应并入计算机硬件作为固定资产管理；单独计价的软件，计入无形资产。

5、收入

1) 销售商品的收入:

在下列条件均能满足时予以确认:

公司已将商品所有权上的重要风险和报酬转移给购货方;

公司既没有保留通常与所有权联系的继续管理权,也没有对已售出的商品实施控制;

收入的金额能够可靠计量。

相关经济利益很可能流入本公司。

相关的、已发生的或将发生的成本能够可靠计量。

2) 提供劳务的收入:

(1)在同一会计年度内开始并完成的劳务,在劳务完成时确认收入,确认的金额为合同或协议总金额。

(2)如果劳务的开始和完成分属不同的会计年度,在提供劳务交易的结果能够可靠估计的情况下,本公司在资产负债表日按完工百分比法确认收入。

(3)在提供劳务交易的结果不能可靠估计的情况下,本公司在资产负债表日按已经发生并预计能够补偿的劳务成本金额确认收入,并按相同金额结转成本;如果已经发生的劳务成本预计只能部分地得到补偿,应按能够得到补偿的劳务成本金额确认收入,并按已经发生的劳务成本结转

成本；如果已经发生的劳务成本预计不能得到补偿,则不确认收入,并将已经发生的劳务成本确认为当期费用。

6、职工薪酬

职工薪酬主要包括工资、奖金、津贴和补助；职工福利费；医疗保险费、养老保险费、失业保险费、工伤保险费、生育保险费等社会保险费；住房公积金；工会经费和职工教育经费、非货币性福利、辞退福利等其他与获得职工提供的服务相关的支出。公司于职工提供服务的期间将应付职工薪酬确认为负债，除因解除与职工劳动关系给予的补偿外，根据职工提供服务的收益对象计入相关的成本费用。职工薪酬按以下原则进行计量：

(1) 具有明确计提标准的货币性薪酬，按照规定的计提标准确认应付职工薪酬；

(2) 没有明确计提标准的货币性薪酬，公司根据历史经验数据和自身实际情况，计算确定应付职工薪酬；

(3) 非货币性职工薪酬，按照非货币性资产的公允价值在实际发放时确认应付职工薪酬；

(4) 对于公司已经制定正式解除劳动关系计划且不能单方面撤销该计划的辞退福利，公司应确认为当期损益，同时确认应付职工薪酬。

7、税项

税种	计税依据	税率
1	增值税	按销售收入计算销项税额，并扣除进项税额后的差额计缴 6%
2	房产税	房产原值或租金 1.2%、12%

3	城建税	应缴流转税额	7%
5	教育费附加	应缴流转税额	5%
6	*所得税	应纳税所得额	25%

二、关于经济行为的说明

吉林省人民政府《关于向吉林高速公路股份有限公司注入优质资产的批复》（吉政函[2010]9号）的文件精神，吉高集团需两年内向吉林高速注入长营高速公路、长春绕城高速公路南段和长平一级公路等高速公路资产。为落实资产注入工作，省交通运输厅向交通运输部上报了《关于向吉林高速公路股份有限公司注入长平高速绕城南段资产的请示》（吉交财[2011]124号）文件。根据交通运输部《关于吉林高速公路股份有限公司资产注入问题的复函》（财资便字【2011】227号）文件精神，交通运输部暂停受理收费公路资产上市审批事项，直接导致原资产注入承诺无法如期兑现。吉高集团已将资产注入承诺无法如期兑现的实际情况函告吉林高速，并已履行相关信息披露义务。同时，吉高集团向省交通运输厅汇报，提请调整注资方案。吉林省交通运输厅已向吉高集团下发了《向吉林高速公路股份有限公司注入资产工作方案》（吉交财[2012]126号），拟向吉林高速注入长平高速公路沿线服务区和广告经营权等资产。

吉高集团2015年12月10日出资决定，“经我公司研究决定，根据吉林省人民政府《关于向吉林高速公路股份有限公司注入优质资产的批复》（吉政函[2010]9号）、吉林省交通运输厅向吉高集团下发的《向吉林高速公路股份有限公司注入资产工作方案》（吉交财[2012]126号）文件精神，决定以长平高速公路沿线改扩建规划（含原有）的108块广告牌的广告经营权、长平高速公路沿线的三个服务区（即长春服务区、

公主岭服务区、四平服务区)的服务设施经营权向吉林高速公路股份有限公司注入资产。”

本次评估的目的是反映吉林省高速公路集团有限公司所拥有的长平高速公路沿线的广告经营权、服务设施经营权于评估基准日的市场价值，为吉林省高速公路集团有限公司以上述资产向吉林高速公路股份有限公司注资之经济行为提供价值参考依据。

三、关于评估对象与评估范围的说明

(一) 评估对象与评估范围内容

评估对象为吉林省高速公路集团有限公司拥有的长平高速公路沿线的广告经营权、服务设施经营权。

评估范围是吉林省高速公路集团有限公司拥有的长平高速公路沿线的广告经营权、服务设施经营权。

评估是在委托方提供有关资料和审计的基础上进行的。

委托评估对象和评估范围与经济行为涉及的评估对象和评估范围一致。

(二) 实物资产的分布情况及特点

本次评估范围中的主要资产为吉林省高速公路集团有限公司拥有的长平高速公路沿线的广告经营权、服务设施经营权。

这些资产具有以下特点：

1、实物资产主要分布在长平高速公路沿线范围内。

长平高速公路沿线的广告经营权对应的载体为长平高速公路沿线的广告牌；长平高速公路沿线的服务设施经营权的载体为长平高速公路

沿线的五对服务区服务设施。

北京至哈尔滨高速公路是国家高速公路网规划的“放射线七”，四平至长春段高速公路（以下简称长平高速公路）位于东北三省中部的吉林省境内，是吉林省乃至黑龙江省出关达海的重要通道，是东三省相互联系的重要路段，同时也是吉林省高速公路网规划的“纵三线”。长平高速公路位于东经 $125^{\circ}25'$ — $124^{\circ}22'$ 、北纬 $43^{\circ}57'$ — $43^{\circ}07'$ 之间，路线起于东北重镇四平市南侧的五里坡（吉辽省界），主要经由郭家店镇、公主岭市、陶家屯镇、范家屯镇，止于长春市，与沈四高速公路、长吉高速公路相连，通过连接线与102国道相连。长平高速公路于1996年9月建成通车。采用双向四车道高速公路标准，设计速度为120km/h，路基宽26m，其中行车道宽度为 $2 \times 2 \times 3.75$ 米，中央分隔带宽度为3.0米，左侧路缘带宽度为 2×0.75 米，硬路肩宽度为 2×2.5 米，土路肩宽度为 2×0.75 米。桥涵设计荷载标准为汽车-超20级、挂-120，沥青混凝土路面。设四平、郭家店、公主岭及范家屯4处互通立交，原设四平和公主岭2处服务区，靠山屯及陶家屯2处停车区，目前这两处停车区已改为服务区。

2012年6月29日，国家发展和改革委员会文件《国家发展改革委员会关于吉林省四平（辽吉界）至长春高速公路改扩建工程项目核准的批复》（发改基础[2012]1935号）核准实施四平（辽吉界）至长春高速公路改扩建工程。项目法人吉林高速公路股份有限公司，项目总投资为56.7亿元，其中项目资本金为14.18亿元，约定项目总投资的25%，由吉林高速公路股份有限公司出资；项目资本金以外的投资42.52亿元，通过国内银行贷款解决。

根据2012年10月12日的交通运输部《交通运输部关于四平(辽吉界)至长春高速公路改扩建工程初步设计的批复》(交公路发[2012]520号),批复四平(辽吉界)至长春高速公路改扩建工程初步设计总概算核定为6,150,365,521元。

长平高速公路改扩建工程起于四平市南侧的五里坡(吉辽省界),经由郭家店镇、公主岭市、陶家屯镇、范家屯镇,止于长春市半截沟互通,与长春绕城高速公路相接,全长98.101公里。该改扩建项目采用“双侧拼接加宽为主,局部单侧加宽”的扩建方案,在原有四车道基础上加宽路基宽度为42米的八车道高速公路,同时对已有的四车道高速公路进行全面改建。设计速度为120公里每小时。

2013年6月,吉林高速公路股份有限公司完成改扩建工程的招投标工作,7月该改扩建工程项目已全面开工。2014年5月长平高速公路半幅路面封闭改造,半幅路面通行。2015年4月长平高速公路另外半幅路面封闭改造,改造后的半幅路面中2个车道保持通行,截止2015年9月30日项目在建设中。计划2015年10月末全线通车。

2、长平高速公路沿线的广告经营权所对应的载体为长平高速公路沿线的广告牌。吉高集团拥有的广告牌由原吉林省高速主管部门移交取得。根据2012年11月6日的《长平高速沿线广告牌相关资料移交明细》及合同资料,长平高速沿线广告截止评估基准日吉高集团原拥有100块广告牌。

被评估单位根据长平高速公路改扩建后,该高速公路途经主要节点、服务区等位置,即主要集中于新增跨线桥、十家堡互通、服务区、

收费站、互通立交等重要交通节点位置以及原有高速公路广告点位等情况，总共规划 108 座广告牌，对改扩建中受影响的广告牌经营期限进行了顺延，其中：双面单立柱 56 座，跨线广告牌 39 座，落地广告 6 座，雨棚广告 6 座，三面单立柱 1 座。上述五种类型广告牌均为户外广告。

根据吉林省交通厅吉交发〔2006〕46号《吉林省交通厅关于将高速公路广告经营管理权授权给吉林省高速公路集团有限公司的通知》，根据省交通厅吉交发〔2006〕12号文件和专题会议纪要精神，省交通厅决定将全省高速公路广告经营管理权授权给吉林省高速公路集团有限公司，并就高速公路广告经营管理权问题通知如下：

“吉林省高速公路集团有限公司独家拥有全省高速公路(高速公路用地和建筑控制区域内)广告经营管理权。”

根据2007年1月11日吉高集团资管〔2007〕2号《关于将全省高速公路广告经营管理权委托给吉林省高速文化传媒有限公司的通知》，“吉林省高速公路集团有限公司决定将全省高速公路广告经营管理权委托给你公司独家经营管理，负责统一经营管理全省高速公路广告业务及其相关业务。”长平高速公路沿线的广告牌经营由吉林省高速文化传媒有限公司经营管理。

3、长平高速公路沿线的三个服务区包括长春服务区（属于长春绕城高速）、公主岭服务区、四平服务区。该服务区的经营权原归属于吉林省高速公路管理局。依据吉林省交通厅《关于划转长平高速有关资产经营权的通知》（吉交财[2013]91号），长平高速公路3个服务区（四平服务区、公主岭服务区及长春服务区）及附属设施经营权划

转至吉高集团。

三个服务区主要经营项目有加油站、汽修、餐厅、超市、客房等。吉高集团对服务区采取的经营方式是租赁经营方式。其中长春服务区、公主岭服务区、四平服务区承包给吉林省众城汽车服务连锁有限公司。

截至评估基准日长平高速公路沿线的大部分广告牌由于长平高速公路正在进行改扩建（由4车道改为8车道）而处于停用状态，部分服务区处于营业状态，部分服务区处于改建、迁建基本完成状态。

上述企业所属资产产权属清晰，不存在抵押、担保等事项。

（三）企业申报的账面记录或者未记录的无形资产情况

无。

四、关于评估基准日的说明

本项目资产评估的基准日是2015年9月30日。

此基准日是委托方综合考虑被评估单位的资产规模、工作量大小、预计所需时间、合规性等因素的基础上确定的。

五、可能影响评估工作的重大事项的说明

在评估基准日，长平高速公路正在改扩建过程中，长平高速公路沿线的大部分广告牌由于长平高速公路正在进行改扩建（由4车道改为8车道）而处于停用状态，部分服务区处于营业状态，部分服务区处于改建、迁建基本完成状态。此次委托评估的对象权属均为移交或授权所得。根据中准会计师事务所（特殊普通合伙）中准专审字[2015]1494号专项审计报告，长平高速公路沿线的广告经营权与服务设施经营权所依附的

实物资产的账面值分别为 2184.56 万元、291.60 万元。

除此之外，无影响评估工作的重大事项。

六、资产负债清查情况、未来经营和收益状况预测的说明

（一）资产负债清查情况说明

纳入评估范围内的实物资产为长平高速公路沿线的广告牌与服务设施，这些资产具有以下特点：

1、实物资产主要分布在长平高速公路沿线范围内。

2、长平高速公路沿线的广告牌，吉高集团提供的有关广告牌资料，截止评估基准日吉高集团拥有100块广告牌，广告牌的类型有双面单立柱、三面单立柱、跨线广告牌、落地广告牌、雨棚广告牌的等五种类型，均为户外广告。

2015年9月30日吉高集团广告牌账面记载数量如下：

类型	数量（块）
双面单立柱	13
跨线桥	13
落地广告	12
雨棚	2
三面单立柱	1
合计	41

根据长平高速公路改扩建后，吉高公司依据该高速公路改扩建后情况重新对广告牌进行了规划，总共108块，其中：双面单立柱56座，跨线广告牌39座，落地广告6座，雨棚广告6座，三面单立柱1座。由吉林省高速文化传媒有限公司经营管理。

3、长平高速公路沿线的三个服务区包括长春服务区（属于长春绕城高速）、公主岭服务区、四平服务区。该服务区的经营权原归属于吉林省高速公路管理局。依据吉林省交通厅《关于划转长平高速有关资产经营权的通知》（吉交财[2013]91号），长平高速公路3个服务区（四平服务区、公主岭服务区及长春服务区）及附属设施经营权划转至吉高集团。

三个服务区主要经营项目有加油站、汽修、餐厅、超市、客房等。其中长春服务区、公主岭服务区、四平服务区承包给吉林省众城汽车服务连锁有限公司。

截至评估基准日长平高速公路沿线的大部分广告牌由于长平高速公路正在进行改扩建（由4车道改为8车道）而处于停用状态，部分服务区处于营业状态，部分服务区处于改建、迁建基本完成状态。

3、清查盘点时间：清查基准日为2014年12月23日，清查盘点时间自2014年12月23日至2015年1月5日。

4、实施方案：此项工作由吉高集团副总牵头，相关各部门参与。

清查盘点工作本着实事求是的原则，统一核对账、合同、物，力求做到准确、真实、完整。

通过数量盘点和改扩建规划预算相结合，按照具体要求做到了实事求是的评价。

5、清查结论

1）、评估基准日存在的广告业务合同中仍旧履行的广告业务的广告牌有：

广告类型/承租方	金色年华广告	金色年华广告	金色年华广告	天合广告	天合广告	中辰广告	冬阳广告
双面单立柱	4	7	5	16	5	2	1
跨线桥广告	1	15	11	1	1		
雨棚广告						1	
数量合计(块)	5	22	16	17	6	3	1
有效期限	自 2015 年 10 月底通车后顺延至 2019 年 10 月	自 2015 年 10 月底通车后顺延至 2020 年 1 月	自 2015 年 10 月底通车后顺延至 2020 年 7 月	自 2015 年 10 月底通车后顺延至 2020 年 1 月	自 2015 年 10 月底通车后顺延至 2020 年 1 月	至 2017 年 11 月 6 日	至 2018 年 11 月 1 日
出租金额	计 15.5 万元	计 53 万元	计 43.5 万元	计 30.5 万元	计 18.5 万元	4 万元/8 万元/块	5 万元/块

长平高速公路沿线的广告牌，吉高集团截止评估基准日吉高集团拥有 100 块广告牌，根据长平高速公路改扩建后，公司依据该高速公路改扩建后情况重新对广告牌进行了规划，总共 108 块，其中：双面单立柱 56 座，跨线广告牌 39 座，落地广告 6 座，雨棚广告 6 座，三面单立柱 1 座。

2)、长平高速公路沿线的五个服务区包括长春服务区(属于长春绕城高速)、公主岭服务区、四平服务区。评估时三个服务区仍按原经营方式及承包形式进行。广告按四平高速公路通车后开始正常发布并取得收益。吉林高速股份无长平高速沿线广告经营权与服务设施经营权。

除上述账外纳入评估范围内的资产外，通过以上资产清查核实程序，资产的清查数与申报情况一致。

(二) 未来经营和收益状况预测说明

I、宏观环境分析

1、国际国内宏观环境分析：

国家发展改革委宏观经济研究院国内经济形势分析与跟踪课题组近日发布《2014年经济形势分析与2015年展望》报告。该研究报告显示：

2015年我国经济运行国际环境总体趋好，世界经济将继续保持复苏态势，但国外政策调整、地缘政治冲突等也带来了一些风险和不确定性。国内基本面和改革因素仍可支撑经济中高速增长，但一些短期、结构性与长期性因素将会对经济增长造成冲击和制约，保持经济持续平稳增长仍面临很多挑战。

世界经济将持续复苏但难以有大的改善。虽然2014年上半年世界经济复苏的态势弱于预期，但是下半年以来发达经济体持续复苏，虽然欧元区和日本经济有所回落，但是美国经济增长强劲。各机构普遍预计2015年全球经济增长将继续保持复苏态势，增速较今年有所提高。国际货币基金组织(IMF)预测2015年全球经济增长3.8%，较今年提高0.5个百分点。但同时也要看到，发达经济体经济增长总体仍较为疲软，短期内难以真正走出低谷，一些主要新兴市场经济体，供给方面的制约因素和金融条件的收紧对经济增长造成的不利影响可能持续更长时间，因而明年世界经济仍只是边际上的改善。

2、国内宏观环境分析

根据国家统计局发布的2014年国民经济和社会发展统计公报，2014年国民经济稳定增长。初步核算，全年国内生产总值636,463亿元，比上年增长7.4%。其中，第一产业增加值58,332亿元，增长4.1%；第二产业增加值271,392亿元，增长7.3%；第三产业增加值306,739亿元，

增长 8.1%。第一产业增加值占国内生产总值的比重为 9.2%，第二产业增加值比重为 42.6%，第三产业增加值比重为 48.2%。



工业生产平稳增长。全年全部工业增加值 227,991 亿元，比上年增长 7.0%。规模以上工业增加值增长 8.3%。在规模以上工业中，分经济类型看，国有及国有控股企业增长 4.9%；集体企业增长 1.7%，股份制企业增长 9.7%，外商及港澳台商投资企业增长 6.3%；私营企业增长 10.2%。分门类看，采矿业增长 4.5%，制造业增长 9.4%，电力、热力、燃气及水生产和供应业增长 3.2%。



交通运输平稳增长。全年货物运输总量 439 亿吨，比上年增长 7.1%。

货物运输周转量 184,619 亿吨公里，增长 9.9%。全年规模以上港口完成货物吞吐量 111.6 亿吨，比上年增长 4.8%，其中外贸货物吞吐量 35.2 亿吨，增长 5.9%。规模以上港口集装箱吞吐量 20,093 万标准箱，增长 6.1%。

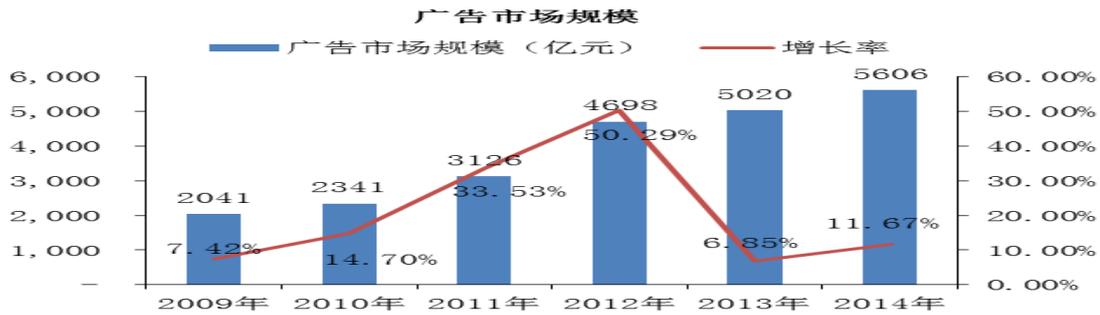
2014 年各种运输方式完成货物运输量及其增长速度

指 标	单 位	绝对数	比上年增长 (%)
货物运输总量	亿 吨	439.1	7.1
铁路	亿 吨	38.1	-3.9
公路	亿 吨	334.3	8.7
水运	亿 吨	59.6	6.4
民航	万 吨	593.3	5.7
管道	亿 吨	6.9	5.2
货物运输周转量	亿吨公里	184619.2	9.9
铁路	亿吨公里	27530.2	-5.6
公路	亿吨公里	61139.1	9.7
水运	亿吨公里	91881.1	15.7
民航	亿吨公里	186.1	9.3
管道	亿吨公里	3882.7	10.9

II、广告行业环境分析

我国广告业整体保持高速增长，占GDP比重仍然偏低。近年来，中国的广告业进入了一个空前活跃时期，无论是广告公司的数量，从业人数，还是广告营业额，都呈现迅速增长的态势。

根据国家工商总局公布的数据，2014年中国广告经营单位达到54万户，从业人员超过270万人，广告经营额再创新高，达5,605.6亿，比上年增长11.67%。而在1995年广告法颁布实施当年，我国广告经营额仅为273亿，以2014年广告经营额计算，年复合增长率达17.66%。



2008-2014年广告市场规模

(数据来源——国家工商总局、中信建设研究发展部)

自我国跃居世界第二大经济体后，我国广告市场也逐渐成为世界第二大广告市场，近年来广告经营总额占GDP的比重也稳步上升。2013、2014年中国广告市场规模占GDP的比重为0.88%，之前很长一段时间内徘徊在0.6%与0.75%之间。即使如此，这一数值与美国、日本等国相比明显偏低，空间广阔，市场潜力巨大。



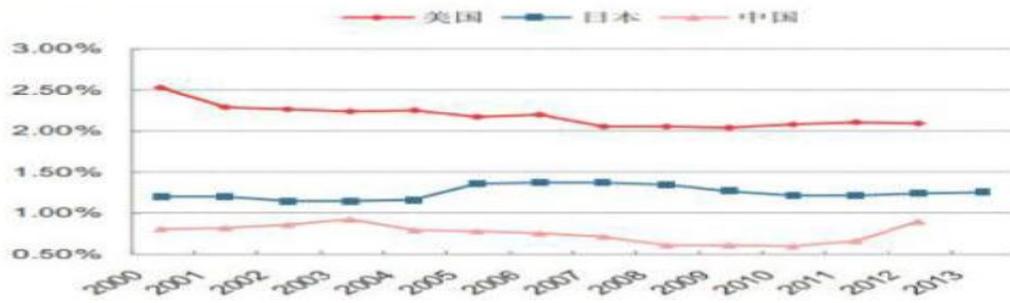
2008-2014年中国广告经营额占同年GDP比重

(数据来源——国家工商总局、中信建设研究发展部)

一方面，我国广告市场起步较晚，产业分散、市场成熟度较低，媒体资源价值没有得到充分挖掘。另一方面，国内企业总体处于产品广告阶段，对于品牌塑造、建设和维护尚未展开，广告预算相对较低。随着我国经济结构调整，创新战略、品牌战略的持续推进，国内广告主的预算将大幅提高，将推动广告市场规模的占比加速上升。未来五年，广告市场占GDP的比重可能达到1%-2%，复合增长率达到10%-20%。下图

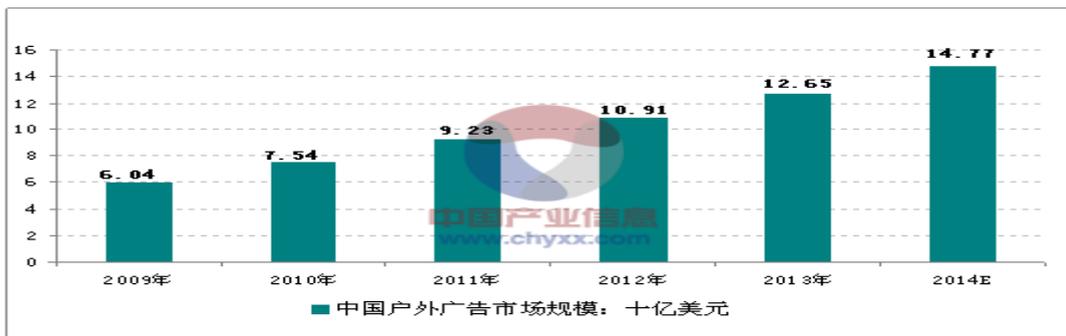
为美国，日本，中国广告市场规模与 GDP 的占比。

图 3: 美国、日本与中国广告市场规模与 GDP 的占比

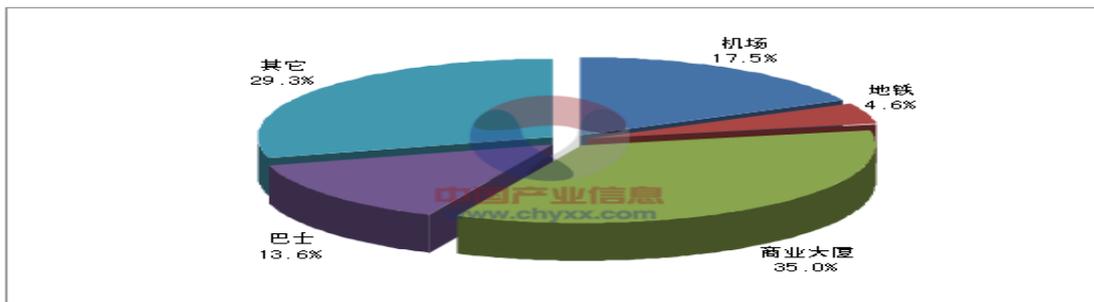


据中国产业信息网发布的《2014-2019 年中国户外广告行业市场分析及投资前景研究报告》指出：近年来我国户外广告市场延续了快速增长态势，行业市场规模从 2009 年的 60.4 亿美元增长至 2013 年的 126.5 亿美元，占我国广告行业市场总量的 16.7%，预计 2014 年我国户外广告市场规模将达到 147.7 亿美元

2014 年中国户外广告市场规模将达到 147.7 亿美元



2013 年我国户外广告市场格局



中国产业信息网发布的《2015-2020 年中国广告服务行业市场分析与投资战略规划报告》，2014-2018 年中国广告市场容量测算及细分

市场规模预测情况:

2009-2018 年广告行业细分产业市场规模测算: 十亿美元

	电视及广播	报纸	互联网	户外广告	杂志	其它
2009 年	19.6	2.62	3.05	6.04	8.94	0.83
2010 年	22.42	3.57	5.79	7.54	10.75	1.01
2011 年	26.1	3.89	8.19	9.23	12.34	1.17
2012 年	28.53	3.11	11.64	10.91	12.99	1.3
2013 年	30.61	2.72	16.16	12.65	12.33	1.43
2014E	32.31	1.47	21.93	14.77	11.73	1.56
2015E	34.58	1.2	25.12	17.42	12.69	1.71
2016E	37	1.1	28.01	20.59	13.56	1.86
2017E	40.14	0.87	31.58	24.49	14.42	2.04
2018E	43.58	0.89	36.18	29.37	15.4	2.27

2015 年中国户外广告市场五大推动因素分析:

1、整体经济增长的持续和城市化的增加

随着经济发展和城市化持续,中国的收入水平和生活水平预计将继续提高。中国的城市化比率从 2009 年的 48.3% 增加至 2013 年的 53.7%,并预计到 2018 年增加至 57.9%。随着城市化持续,本地消费预计将增加,而消费者的喜好亦有所改变。许多国内消费品牌乃是以区域甚至全国,而不是以本地为市场推广目标。因此,这些品牌预计将寻求以全国作为平台刊登广告,这预计将增加整体广告服务的需求,尤其是在二三线城市。因此,为吸引更多遍布中国的消费者,广告客户就户外广告的支出预计将会增加。

2、政府支持及规管

中国政府为寻求改善基建和设施,例如机场、地铁和高速铁路,于政府支出预计将会增加。中国政府通过一系列的法律和法规,监管中国的户外广告市场,预期将支持市场增长。

3、创新科技

随着科技的不断进步，新媒体及先进技术已融入户外广告，包括LED显示屏和流动电视。为了满足广告客户的需求，并与消费者更有效沟通，户外广告公司将继续开发和实施新技术。

4、改变消费者的生活方式及喜好

随着中国生活水平的提高，预计人们将花更多时间外出用餐、社交和娱乐。广告客户将利用此项优势，通过户外广告渠道接触消费者。

5、增加品牌和市场推广的投资

广告客户开始意识到户外广告的独特优势，如广告的功效和广泛覆盖理想地点，并因此会投资更多于户外广告。

III、高速公路行业环境分析

1、高速公路行业发展趋势

高速公路与国民经济发展有着十分密切的关系，在整个交通运输体系中占有重要的地位。2014年全年货物运输总量439亿吨，比上年增长7.1%。货物运输周转量184,619亿吨公里，增长9.9%。其中，公路货物运输量为334.3亿吨，比上年增长8.7%。旅客运输总量221亿人次，比上年增长3.9%，公路旅客运输量为190.5亿人次，比上年增长2.8%。截至2014年末全国民用汽车保有量达到15,447万辆（包括三轮汽车和低速货车972万辆），比上年末增长12.4%，其中私人汽车保有量12,584万辆，增长15.5%。民用轿车保有量8,307万辆，增长16.6%，其中私人轿车7,590万辆，增长18.4%。

高速公路具有不可替代性。随着“一路一带”国家战略的实施、两个

公路体系逐步形成、收费标准存在低值修复的可能、我国汽车保有量不断攀升、现代物流运输业快速发展，都将有利于促进现有高速公路车流稳定增长，为高速公路行业的发展提供了有力支撑。

(1) “一路一带”国家战略的实施。“一路一带”包含了“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”。丝绸之路经济带战略涵盖东南亚经济整合、涵盖东北亚经济整合，并最终融合在一起通向欧洲，形成欧亚大陆经济整合的大趋势；海上丝绸之路经济带战略从海上联通欧亚非三个大陆和丝绸之路经济带战略形成一个海上、陆地的闭环。具体从地域上看，丝绸之路经济带包含了中国西北五省和西南四省部分地区；海上丝绸之路经济带覆盖了福建和广西的部分港口。“一路一带”战略的提出反映了国家决策层坚定“走出去”的决心，未来中国对外贸易将会进一步打开。从实体经济看，“一路一带”将以贸易为主，交通先行；“一路一带”作为国家未来十年重大战略，对于高速公路的催化效应明显。

(2) 两个公路体系逐步形成。2013年6月20日，国务院发布《国家公路网规划（2013年-2030年）》，规划建设由普通国道和国家高速公路构成的两个路网体系；交通部于2013年6月公示了《收费公路管理条例（修正征求意见稿）》，收费期限限制可能有所松动。新《条例》规定：“国家实施免费政策给经营管理者合法收益造成影响的，可通过适当延长收费年限等方式予以补偿”、“高速公路因改建扩容增加投资需调整收费年限的，可依据本条例有关规定重新核定”、“还贷、经营期满后，除由公共财政承担养护费用的以外，高速公路可按满足基本养护管理支出需求的原则收取通行费，收费年限可按照公路的两个大修周期进行核

准”。这三项政策的推出，为公路经营年限适当延长确立了制度法规基础，一定程度上是放开了收费期限的限制，为高速公路行业长期发展奠定了政策基础。

(3) 收费标准存在低值修复的可能。新《条例》征求意见稿首次提出经营性公路的收费标准确定需要考虑融资成本、合理回报；费率标准也可以根据当地物价指数变化情况等因素适时予以调整。这一政策提法基本上承认了收费公路的准公共产品属性，为行业价格调整确立了法律依据。2014年11月李克强在国务院常务会议上指出缩小政府定价范围，实行公开透明的市场化定价，有利于维护生产者和消费者合法权益，以合理的价格信号促进市场竞争，破除垄断，撬动社会资本投资，以结构性改革的成效推动转方式、惠民生。常务会议另外确定，要充分考虑竞争条件和对市场、社会的影响，以逐步有序的方式，改革能源、交通、环保等价格形成机制，疏导价格矛盾。现在社会公众也更多认识到了并不是高速公路一亏损就涨价让老百姓买单，而是在建设成本维护保养成本高企的情况下，再按以前的收费标准高速公路是达不到盈亏平衡的。近两年已有吉林、黑龙江、安徽、云南和广西等省份上调了收费标准，必将对高速公路行业收益产生积极影响。

(4) 我国汽车保有量不断攀升。汽车保有量稳步提升是公路车流量增长的最直接原因。我国汽车销量2013年同比增长14%达到 2,200万辆；2015年1月23日，工信部发布2014年全年汽车工业经济运行情况，2014年我国累计生产汽车2,372.29万辆，同比增长7.3%，销售汽车2,349.19万辆，同比增长6.9%，产销量连续六年保持世界第一。由于受

到增长基数高、国内宏观经济形势下行压力增大及商用车市场下降等原因影响，销量增速有较大回落，但仍然保持了较快的增速，汽车销量的良好态势带动了汽车保有量的稳步增长，汽车保有量近年来都增长15%-20%，直接推动了车流量的稳定增长。

(5) 现代物流运输业快速发展。2014年6月11日，李克强总理主持召开国务院常务会议，讨论通过《物流业发展中长期规划(2014—2020)》(以下简称《中长期规划》)，9月12日以国发〔2014〕42号文正式发布。此次出台的《中长期规划》，把物流业定位于支撑国民经济发展的基础性、战略性产业，是物流业产业地位进一步提升的重要标志。全年社会物流总额超过210万亿元，可比增长8%左右；物流业增加值超过3.4万亿元，可比增长9%左右，两项指标增速与上年相比均小幅放缓，但仍高于同期GDP增速，处于中高速增长区间。社会物流总费用将超过9.7万亿元，同比增长8%左右，增速延续小幅回落态势。社会物流总费用与GDP的比率约为17%左右，物流业发展的质量和效率有所提升。中国物流景气指数全年处于55%上下区间波动，物流运行总体趋稳。现代物流业的快速发展为高速公路车流量的稳定增长提供了重要的实体经济基础。

《国家公路网规划(2013年-2030年)》提出，未来的国家高速公路网将按照“实现有效连接、提升通道能力、强化区际联系、优化路网衔接”的思路，必将继续稳步推进交通基础设施建设，完善综合交通网络体系，加快推进互联互通和“走出去”战略，推动交通运输开放发展。

以上因素决定了未来我国高速公路行业仍然具有一定的发展空

间。

2、高速公路行业竞争格局

随着交通运输业的发展，交通设施的完善将为公众提供多样化交通运输的选择，一定程度上对高速公路行业带来更多的竞争和挑战。

从全国范围看，公路运输受到了航空、水路、铁路一定的竞争挑战，这种竞争在长距离运输中表现更为突出，这使高速公路行业形成垄断与竞争相结合的行业特点。

航空运输行业主要在长途运输中有着速度快的优点，但短途运输受成本高、气象条件等方面的影响，难以充分发挥其优点，相反高速公路行业在短途运输中有着有快捷、省时、服务设施齐全等优势，因此航空运输业对公司主要车流量不会产生实质性影响。

铁路运输与高速公路运输两者承运服务对象、市场存在差别，高速公路与铁路之间总体上是相辅相成的关系。高速公路相比普通公路具有快捷、安全、舒适、省时、省油、服务设施齐全等优势，因此普通公路的免费不会构成对高速公路实质性影响。

根据不同运输方式的经济特性和服务特性分析，公路货运方面的竞争主要集中在铁路和普通免费公路，而客运方面的竞争主要来自高铁。

(1) 普通公路竞争方面，2013年6月20日，国务院发布《国家公路网规划（2013年-2030年）》，规划方案由普通国道和国家高速公路两个路网体系构成，总规模约40万公里。根据《规划》，普通国道网按照“主体保留、局部优化，扩大覆盖、完善网络”的思路，保留原国道网的主体，优化路线走向，恢复被高速公路占用的普通国道路段，补充连接

地级行政中心和县级节点、重要的交通枢纽、物流节点城市和边境口岸，增加可有效提高路网运行效率和应急保障能力的部分路线，增设沿边沿海路线，维持普通国道网相对独立；调整后的普通国道由12条首都放射线、47条北南纵线、60条东西横线和81条联络线组成，总规模约 26.5 万公里。根据《规划》，普通国道网需新建路段只有8,000公里，另有10万公里需原路升级改造，以此构建我国的免费公路体系。由于公路规模扩大，同一路径的交通通道可能增加，特别是随着普通国道的新建及改造，免费公路体系的建立将对现有高速公路产生分流等不利影响。从长期看，随着收费公路占比越来越小，分流的影响将会更趋明显。但同时，随着国家公路网布局更优化、覆盖面更广，路网衔接更顺畅，将会诱导新增的交通流量，对于部分现有的高速公路将带来车流量的增长预期。

（2）铁路、高铁竞争方面。我国高铁里程进入快速增长期，截止2013 年底，我国高铁里程已经超过1.1万公里，2014年开通12条高铁里程5,353公里，为历年之最。2015年计划投产的12条高铁里程为3,534公里。2014年7月1日，铁路进行了近年来最大幅度的一次列车运行图调整，此次调图共增开旅客列车60.5对，全国旅客列车将达到2,447对，其中动车组列车1,330对，占旅客列车总对数的54.4%，调图后高铁日均客运能力增加7万，增长3.8%。货运方面，安排货运班列118列，其中特快班列8列；快速班列增至32列，客运能力提高 11.8%；普快班列增至78列，客运能力提高9.9%。高铁的快速发展对民航和公路运输的影响是必然的，其影响也将越来越明显。从旅客以及货物周转量分析，2014年全国公路累计完成货运量334亿吨，同比增长8.7%，增速比上年同期回落3.6

个百分点，货运量总体保持平稳较快增长；公路累计完成货物周转量61,139亿吨公里，同比增长9.7%，增速比上年同期回落3个百分点。运输量变动的原因主要是因为2014年经济增速较2013年有所下滑，但也有高铁竞争的影响。

七、资料清单

委托方和本公司已向评估机构提供了以下资料：

- 1、经济行为文件；
- 2、委托方及公司企业法人营业执照；
- 3、吉高集团接受的移交的长平高速资产、广告经营权(含广告牌)、服务设施经营权以及部分财务记录资料；
- 4、资产权属证明文件（资产移交书、合同等）；
- 5、资产评估申报表及收益预测资料；
- 6、与本次评估有关的其他资料及专项说明。