



关于江苏通行宝智慧交通科技股份有限公司

首次公开发行股票并在创业板上市的

发行注册环节反馈意见落实函的回复

保荐机构（主承销商）



（深圳市前海深港合作区南山街道桂湾五路 128 号前海深港基金小镇 B7 栋 401）

中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所：

江苏通行宝智慧交通科技股份有限公司（以下简称“公司”、“发行人”或“通行宝”）收到深圳证券交易所于 2021 年 9 月 13 日转发的《发行注册环节反馈意见落实函》（审核函〔2021〕01106 号）（以下简称“《反馈意见落实函》”），公司已会同华泰联合证券有限责任公司（以下简称“华泰联合证券”、“保荐机构”）、江苏世纪同仁律师事务所（以下简称“律师”）、中天运会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“会计师”）进行了认真研究和落实，并按照《反馈意见落实函》的要求对所涉及的问题进行了回复，现回复如下，请予审核。

除非文义另有所指，本反馈意见落实函中的简称与《江苏通行宝智慧交通科技股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市招股说明书（注册稿）》（以下简称“《招股说明书》”）中的释义具有相同涵义。

本落实函回复的字体说明如下：

落实函所列问题	黑体（不加粗）
对问题的回答	宋体（不加粗）
招股说明书补充披露情况	楷体（加粗）

目录

问题 1.....	3
问题 2.....	12
问题 3.....	17

问题 1

申请材料显示，（1）2018 年、2019 年，发行人向江苏高网收取的客户发展费分别为 5,054.93 万元、3,490.57 万元；（2）2018 年发行人确认其他业务收入 10,212.13 万元，为委托贷款利息收入；（3）发行人将沉淀资金相关收益计入经常性损益。

请发行人：（1）结合发行人与江苏高网开展相关合作的背景、合作协议关于双方权利义务约定，进一步补充披露上述合作实质为合作开发客户，还是江苏高网向发行人购买服务，发行人将上述客户发展费确认为收入的依据及其合理性；（2）结合已有案例，进一步说明发行人将委托贷款收入确认为营业收入的原因及合理性；（3）补充披露发行人将沉淀资金相关收益计入经常性损益的原因及合理性。

请保荐机构和会计师核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人说明

（一）结合发行人与江苏高网开展相关合作的背景、合作协议关于双方权利义务的约定，进一步补充披露上述合作实质为合作开发客户，还是江苏高网向发行人购买服务，发行人将上述客户发展费确认为收入的依据及其合理性

1、发行人与江苏高网开展相关合作的背景

江苏高网为江苏省高速公路联网营运管理委员会（以下简称“管委会”）的日常管理机构，江苏高网承担的职能主要为负责组织开展本省收费公路联网收费运营和服务工作，服务全省高速公路联网营运管理，建立高速公路联网营运管理制度体系，加快江苏高速路网信息化、智能化建设，保障全省路网稳定有序的营运管理秩序，打造全省高速公路路网管理平台、营运信息服务平台和调度指挥平台，实现信息服务大众化和调度指挥快速化。管委会为协调管理江苏省内各条高速公路的联网收费工作的决策机构，目前管委会成员为：江苏省交通运输厅、江苏交控、江苏路网各成员单位等（包括江苏省所有高速公路运营管理单位以及安徽皖通高速公路股份有限公司、安徽天扬高速公路开发有限

公司），以联席会议制度的形式进行管理。

2015 年末，全国高速公路基本实现了 ETC 联网收费，当时全国范围内 ETC 用户普及率较低，至 2016 年末，全国 ETC 渗透率（ETC 用户数量/民用汽车拥有量）仅为 24.34%。为贯彻落实国务院和交通运输部相关文件精神及要求，提高高速公路通行效率和电子收费比例，降低现金收费量，减少收费工作人员数量和通行费征收成本，根据管委会的决议，2017 年至 2019 年发行人与江苏高网签订 ETC 用户发展协议，由发行人利用自有技术、人员、营销网络和系统解决方案，通过多方式、多渠道、多手段，为江苏路网高速公路运营单位发展 ETC 用户。

2、合作协议关于双方权利义务约定

2017 年至 2019 年发行人与江苏高网签订了 ETC 用户发展协议，其中：

江苏高网负责根据江苏省高速公路联网管理委员会，江苏高网股东会、董事会的决策，加快高速公路 ETC 用户发展，并对其发展实施监督。

发行人负责采取适当的宣传和营销等方式，努力达成年度 ETC 用户发展目标，合理保证 ETC 卡信息的真实、准确，提高和保障 ETC 通行费的征收，积极拓展 ETC 业务。

3、上述合作实质为合作开发客户，还是江苏高网向发行人购买服务，发行人将上述客户发展费确认为收入的依据及其合理性

发行人与江苏高网业务合作的实质为江苏高网代各高速公路运营单位向发行人购买服务。

为提高高速公路通行效率和电子收费比例，降低现金收费量，减少各高速公路运营单位收费工作人员数量和通行费征收成本，根据发行人与江苏高网签订协议的约定，发行人利用自有技术、人员、营销网络和系统解决方案，通过多方式、多渠道、多手段，为江苏路网内高速公路运营单位发展 ETC 用户。因此，该交易事项的实质为高速公路运营单位向发行人购买 ETC 用户发展及相关服务，鉴于江苏高网的相关职能，该项业务合作由江苏高网代各高速公路运营单位统一履行，客户发展费最终由各高速公路运营单位承担。

发行人将上述客户发展费确认为收入的依据及其合理性如下：

根据发行人与江苏高网签订的协议约定，发行人在发展 ETC 用户时，需完成用户车辆 OBU 的一次发行、二次发行和安装、激活，能够在高速公路正常使用，形成有效用户。发行人发展的 ETC 有效用户数据，需经江苏高网确认后，发行人方可确认收入。报告期内，发行人发展的 ETC 有效用户数均经江苏高网进行了确认并结算。在该业务过程中，发行人已完成了与江苏高网协议约定的义务，相关服务已经提供，该类收入的金额能够可靠计量，相关的经济利益已经流入发行人，相关的成本能够可靠计量。

综上，发行人向江苏高网提供发展 ETC 用户的相关服务，将客户发展费确认为收入符合企业会计准则相关规定，具有合理性。

（二）结合已有案例，进一步说明发行人将委托贷款收入确认为营业收入的原因及合理性

1、上市公司相关案例

云内动力（000903）2015 年审计报告：“2.公司主要会计政策、会计估计和前期差错之 2.26 收入之 2.26.3 让渡资产使用权收入确认在满足相关的经济利益很可能流入企业和收入的金额能够可靠地计量等两个条件时，本公司分别以下情况确认收入：（1）利息收入按照他人使用本公司货币资金的时间和实际利率计算确定。（2）使用费收入按照有关合同或协议约定的收费时间和方法计算确定。”当年，该公司将委托贷款业务收入确认为营业收入。

泉阳泉（600189）2015 年审计报告：“四、重要会计政策和会计估计之 25、收入之（5）利息收入：按照他人使用本公司货币资金的时间和实际利率计算确定。”当年，该公司将委托贷款业务收入确认为营业收入。

宝德股份（300023）2018 年审计报告：“三、重要会计政策及会计估计之（二十五）收入之（5）委托或信托贷款利息收入：根据本公司与借款人签订委托或信托贷款合同中约定的收款方法及时间确认。”当年，该公司将委托贷款业务收入确认为营业收入。

2、交通行业相关案例

江苏交通控股有限公司 2018 年审计报告：“附注三、重要会计政策、会计估计之 22.收入之（4）让渡资产使用权收入本集团在与让渡资产使用权相关的经济利益能够流入和收入的金额能够可靠的计量时确认让渡资产使用权收入。”当年，该公司将委托贷款业务收入确认为营业收入。

山东高速集团有限公司 2018 年审计报告：“四、重要会计政策和会计估计之（二十四）收入之 2.确认让渡资产使用权收入的依据：与交易相关的经济利益很可能流入企业，收入的金额能够可靠地计量时，分别下列情况确定让渡资产使用权收入金额：（1）利息收入金额，按照他人使用本公司货币资金的时间和实际利率计算确定。（2）使用费收入金额，按照有关合同或协议约定的收费时间和方法计算确定。”当年，该公司将委托贷款业务收入确认为营业收入。

福建省高速公路集团有限公司 2018 年审计报告：“四、重要会计政策和会计估计之（二十四）收入之 2.确认让渡资产使用权收入的依据：与交易相关的经济利益很可能流入企业，收入的金额能够可靠地计量时，分别下列情况确定让渡资产使用权收入金额：（1）利息收入金额，按照他人使用本公司货币资金的时间和实际利率计算确定。（2）使用费收入金额，按照有关合同或协议约定的收费时间和方法计算确定。”当年，该公司将委托贷款业务收入确认为营业收入。

3、发行人将委托贷款收入确认为营业收入的原因及合理性

2018 年发行人存在委托贷款业务，其属于让渡资产使用权，发行人将委托贷款收入确认为营业收入，符合当时《企业会计准则》的规定。2019 年以后，发行人不存在委托贷款业务。

根据《企业会计准则第 14 号——收入》（财会[2006]3 号文）“第十七条，让渡资产使用权收入同时满足下列条件的，才能予以确认：①相关的经济利益很可能流入企业；②收入的金额能够可靠地计量。第十八条，企业应当确定让渡资产使用权收入金额：利息收入金额，按照他人使用本企业货币资金的时间和实际利率计算确定。”发行人发放委托贷款经过内部决策流程，签订委托贷款协议，约定委托贷款的本金、期间、利率等信息，相关的经济利益很可能流入企业。发行人发放委托贷款后，根据协议内容实际使用期间计算利息收入，并在约定的还息日归还利息，在约定的还款日归还贷款本金，收入的金额能够可靠地计量，故发

行人 2018 年对委托贷款的相关会计处理符合当时《企业会计准则》的规定，具有合理性。

2017 年 3 月，财政部修订了《企业会计准则第 22 号—金融工具确认和计量》、《企业会计准则第 23 号—金融资产转移》《企业会计准则第 24 号—套期会计》和《企业会计准则第 37 号—金融工具列报》（简称“新金融工具准则”），根据新金融工具准则的相关规定，委托贷款业务利息收入应计入投资收益，企业应当按照新准则的规定对金融工具进行分类和计量（含减值），涉及前期比较财务报表数据与新准则要求不一致的，无需调整。根据要求，发行人于 2019 年 1 月 1 日起执行新金融工具准则，对前期比较财务报表数据不做追溯调整。

（三）补充披露发行人将沉淀资金相关收益计入经常性损益的原因及合理性

根据《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第 1 号—非经常性损益》的相关规定，“非经常性损益是指与公司正常经营业务无直接关系，以及虽与正常经营业务相关，但由于其性质特殊和偶发性，影响报表使用人对公司经营业绩和盈利能力做出正常判断的各项交易和事项产生的损益。”2020 年 11 月 13 日，证监会发布的《监管规则适用指引——会计类第 1 号》中进一步明确了非经常损益的确认原则，非经常性损益的界定，应以非经常性损益的定义为依据，考虑其定义中的三个要素，即“与正常经营业务的相关性”、“性质特殊和偶发性”以及“体现公司正常的经营业绩和盈利能力”，同时应结合公司实际情况，参考列举项目，进行综合判断，而不应简单地把解释 1 号中列举的项目认定为非经常性损益，或者把解释 1 号中未列举的项目认定为不属于非经常性损益。如果公司把解释 1 号中列举的项目认定为不属于非经常性损益的，应当在附注中披露该项目的名称、金额及原因。

发行人结合自身实际情况，对沉淀资金产生的收益是否属于非经常性损益分析如下：

1、发行人沉淀资金产生的收益与正常经营业务具有相关性

发行人沉淀资金主要来源于储值卡充值形成的沉淀资金、通行费清分的结算账期形成的沉淀资金等。

发行人的主营业务之一为 ETC 发行与电子收费业务，发行人根据《全国 ETC 客户服务业务规程（试行）》标准和要求发行的 ETC 储值卡，采用先充值后消费模式。在该模式下 ETC 用户在办理 ETC 储值卡时需签署相关协议，根据约定 ETC 储值卡需提前充值，不能透支使用。用户一般在充值时都会预存一定额度的资金，方便后续一定时期内多次使用，因此，ETC 储值卡充值会形成一定规模的沉淀资金，该类沉淀资金的产生与发行人从事该项业务存在必然因果关系，与发行人正常经营业务具有相关性。

此外，根据交通运输部《收费公路联网收费运营和服务规则》《收费公路联网收费运营和服务规程（试行）》等规定，以及发行人与江苏高网签署的《江苏高速公路非现金通行费清算协议》，通行费清分存在一定的结算账期，在账期内发行人收取的通行费款项存放在发行人的银行账户，形成的一定规模的沉淀资金，该类沉淀资金的产生与发行人从事该项业务存在必然因果关系，与发行人正常经营业务具有相关性。

综上，发行人沉淀资金的产生与发行人从事的智慧交通电子收费业务密切相关，是开展该项经营活动导致的必然结果，发行人利用该类沉淀资金获得的资金收益与发行人正常经营业务具有相关性。

2、发行人沉淀资金产生的收益不属于性质特殊和偶发性收益

发行人沉淀资金为正常经营活动所产生，不属于性质特殊和偶发性。

报告期各期末，发行人沉淀资金余额及收益情况如下：

单位：万元

项目	2021 年 6 月末 /2021 年 1-6 月	2020 年末/ 2020 年度	2019 年末/ 2019 年度	2018 年末/ 2018 年度
沉淀资金余额	324,072.10	341,747.20	354,724.35	381,311.64
沉淀资金收益	5,223.63	12,888.75	12,029.73	12,561.90

根据上表可知，发行人沉淀资金具有持续性，发行人为了提高公司资金使用效率，在有效防范风险、确保资金安全的前提下，对相关资金开展了资金管理业务，获取资金收益，且相关资金收益具有持续性，因此，不属于性质特殊和偶发性业务。

3、发行人将资金收益认定为不属于非经常性损益，已在附注中披露该项目的名称、金额及原因

综上，发行人沉淀资金产生的收益与正常经营业务具有相关性，不属于性质特殊和偶发性收益，该收益体现了公司正常的经营业绩和盈利能力，发行人以沉淀资金开展资金管理业务产生的收益不属于非经常性损益，并已在附注中披露该项目的名称、金额及原因，符合中国证监会《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号—非经常性损益》《监管规则适用指引——会计类第1号》等相关规定，发行人将沉淀资金产生的收益认定为经常性损益具有合理性。

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十、经营成果分析”之“（六）非经常性损益分析”中补充披露上述内容。

（四）模拟测算如果计入非经常性损益对发行人扣除非经常性损益前后归母净利润的影响

报告期内，发行人资金收益的整体情况如下：

单位：万元

科目名称	分类	2021年 1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
财务费用	结构性存款固定利率部分产生的利息收入	1,407.03	3,326.27	2,601.62	77.34
财务费用	定期存款产生的利息收入	1,873.15	3,753.78	5,115.42	759.71
财务费用	活期存款产生的利息收入	273.24	565.60	1,975.27	533.24
投资收益	通行宝产生的投资收益	1,670.21	5,243.10	2,337.42	979.47
其他营业收入	委托贷款利息收入	-	-	-	10,212.13
沉淀资金收益小计		5,223.63	12,888.75	12,029.73	12,561.90
投资收益	感动科技产生的投资收益	35.43	68.91	38.41	-
合计		5,259.06	12,957.66	12,068.14	12,561.90

报告期内，发行人综合考虑沉淀资金产生的全部收益（包括财务费用-利息收入）与公司正常经营业务的关联程度以及可持续性，结合商业模式及业务特点认为不属于非经常性损益的具体构成情况如下：

单位：万元

项目	2021年 1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
（十四）除同公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外，持	1,670.21	5,243.10	2,337.42	979.47

有交易性金融资产、交易性金融负债产生的公允价值变动损益，以及处置交易性金融资产、交易性金融负债和可供出售金融资产取得的投资收益				
(十六) 对外委托贷款取得的损益	-	-	-	10,212.13
(二十一) 其他——沉淀资金产生的财务费用-利息收入	3,553.42	7,645.64	9,692.31	1,370.29
合计	5,223.63	12,888.75	12,029.73	12,561.90

如果发行人将上述沉淀资金产生的全部收益计入非经常性损益，则其对发行人扣除非经常性损益前后归母净利润的影响情况如下：

单位：万元

项目	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
1、扣非前归母净利润	9,567.50	17,128.36	41,616.80	8,638.15
2、上述项目计入非经常性损益，扣非后归母净利润	3,799.51	5,205.58	32,538.24	-786.82

上述项目计入非经常性损益项目中财务费用-利息收入包含发行人股东投入资金及留存收益形成的资金产生的利息收入，该计入非经常性损益的项目金额系按照最严格口径进行的模拟测算。

根据上表可知，发行人即使将上述损益计入非经常性损益，仍符合发行人选择的《深圳证券交易所创业板股票上市规则（2020年修订）》第2.1.2条第二款：

“（二）预计市值不低于10亿元，最近一年净利润为正且营业收入不低于1亿元”的上市标准中对于净利润指标的要求。

二、中介机构核查意见

（一）核查过程

保荐机构、申报会计师核查过程如下：

1、查阅《江苏省高速公路联网运营管理协定》，了解管委会组织机构设置及工作职能；查阅江苏高网与发行人签署《ETC客户合作发展协议》，了解发行人与江苏高网的权利义务。

2、访谈发行人管理层和江苏高网相关负责人，分析客户发展费的业务实质；结合交通运输部发布《关于开展全国高速公路电子不停车收费联网工作的通知》

(交公路发〔2014〕64号)、《关于大力推动高速公路ETC发展应用工作的通知》(交办公路明电〔2019〕45号),以及国务院办公厅出台的《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)等文件,了解由江苏高网或各高速公路运营单位承担设备成本的商业逻辑及其合理性。

3、查阅公开资料,核查上市公司与交通行业将委托贷款收入确认为营业收入的案例。

4、查阅《全国ETC客户服务业务规程(试行)》,发行人与ETC用户签署《ETC用户章程》《ETC用户协议》,了解储值卡资金及其收益的归属以及存放发行人账户的合规性。

5、查阅《非金融机构支付服务管理办法》《单用途商业预付卡管理办法(试行)》等法律法规,访谈发行人管理层,了解ETC储值卡的存储要求。

6、访谈发行人董事长、业务部门负责人,了解沉淀资金管理的相关内部审议、审批程序,对报告期内发行人使用沉淀资金情况进行了核查。

7、取得了发行人关于沉淀资金使用的历次董事会、股东会大会会议决议及会议记录,并比照发行人的公司《章程》、董事会及股东大会的议事规则、《关联交易管理制度》及《资金管理规定》,对发行人沉淀资金的使用是否符合发行人资金管理规定及公司资金内控制度的规定进行了核查。

8、查询《监管规则适用指引——会计类第1号》《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益》的规定。

(二) 核查结论

经核查,保荐机构、申报会计师认为:

1、江苏高网为提高江苏路网内高速公路通行效率,降低现金收费量,减少收费站工作人员数量,利用发行人自有技术、人员、营销网络和系统解决方案,发行人通过多方式、多渠道、多手段,为江苏路网高速公路运营单位发展ETC用户。因此,该事项的实质为发行人利用自身的资源为江苏路网内高速公路运营单位提供发展ETC用户的相关服务。发行人将上述客户发展费确认为

收入符合《企业会计准则第 14 号——收入》的相关规定，具有合理性。

2、发行人 2018 年将委托贷款收入确认为营业收入，符合当时《企业会计准则》的规定，具有合理性。

3、发行人沉淀资金产生的收益与正常经营业务具有相关性，不属于性质特殊和偶发性收益，该收益体现了公司正常的经营业绩和盈利能力，发行人以沉淀资金开展资金管理业务产生的收益不属于非经常性损益，符合中国证监会《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第 1 号——非经常性损益》《监管规则适用指引——会计类第 1 号》等相关规定，发行人将沉淀资金产生的收益认定为经常性损益具有合理性。

问题 2

请发行人结合相关法律规定、发行人客户或交易方与发行人签署协议的具体约定情况，对通行费清分的结算账期形成的沉淀资金、储值卡卡内余额形成的沉淀资金权属进行分析，发行人对相关资金是否拥有所有权，发行人利用前述资金进行委托贷款或进行其他理财活动形成收益是否存在被追索或主张权益的法律风险。

请保荐机构、发行人律师进行认真核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人说明

针对通行费清分的结算账期形成的沉淀资金、储值卡卡内余额形成的沉淀资金的权属及其收益的归属，结合相关法律规定、发行人客户或交易方与发行人签署协议的约定，具体分析如下：

（一）通行费清分的结算账期形成的沉淀资金、储值卡卡内余额形成的沉淀资金的权属

1、通行费清分的结算账期形成的沉淀资金

发行人进行通行费清分结算，系按照交通运输部出台的《收费公路联网收费运营和服务规则》《收费公路联网收费运营和服务规程（试行）》等规定，以及发行人参照以上规则、规程与江苏高网签署的《江苏高速公路非现金通行费清算协议》执行。

根据《收费公路联网运营和服务规则》的规定，清分结算业务以车辆出口交易记录和 ETC 门架汇总记录为依据开展，交易金额为实际发生通行费金额，不计利息。根据上述清分结算流程，发行人通行费清分存在一定的结算账期。结算账期内发行人收取的通行费款项存在发行人的银行账户，形成的一定规模的沉淀资金。前述通行费形成的沉淀资金系发行人生产经营中产生的资金。发行人按照《收费公路联网运营和服务规则》及其与江苏高网签署了《江苏高速公路非现金通行费清算协议》进行通行费清分，并依法占有前述资金。

2、储值卡卡内余额形成的沉淀资金

发行人发行的 ETC 储值卡为《全国 ETC 客户服务业务规程》规定的行业卡，该类储值卡采用实名制，储值卡用户需要在发行人营业网点或通过网络等方式向发行人银行账户缴存充值款，才能使用。在储值卡用户充值后，发行人将取得相关充值资金，同时发行人需要在储值卡中记录相关充值信息。因此，储值卡卡内余额形成的沉淀资金系 ETC 储值卡用户充值而形成，该类资金系储值卡用户为获得 ETC 相关服务而支付的预付款，为发行人正常经营活动所产生的资金，由发行人依法占有。

3、对发行人上述沉淀资金相关权属的分析

根据《中华人民共和国民法典》第一百一十四条的规定，“物权是权利人依法对特定的物享有直接支配和排他的权利，包括所有权、用益物权和担保物权”，但对于货币资金的所有权判断规则未作出明确规定，发行人行业主管部门交通运输部亦未对沉淀资金权属作出明确规定。经查阅中华人民共和国最高人民法院（以下简称“最高院”）有关货币资金权属的裁判案例，司法实践中认为，货币资金是具有高度流通性和可替代性的特殊种类物，其使用价值就在于交换。如果交易过程中接受货币资金时需要调查占有货币资金的人是否具有所有权，货币作

为一般等价物的流通机能也将丧失殆尽。因此，对于货币资金采用“所有和占有有一致”的一般原则，但以特户、专户、封金等形式将货币资金特定化，向社会公示银行账户内的货币资金处于所有权和占有权分离状态的除外。

通行费清分的结算账期形成的沉淀资金、储值卡卡内余额形成的沉淀资金均为发行人正常经营活动所产生的货币资金，沉淀在发行人的一般银行账户，也不存在以特户、专户、封金等形式将货币资金特定化，发行人实际依法占有前述资金。结合最高院裁判案例中确立的“货币资金占有即所有”的裁判规则，发行人依法享有通行费清分的结算账期形成的沉淀资金、储值卡卡内余额形成的沉淀资金的所有权。对于此类资金，发行人记入货币资金科目，形成发行人的沉淀资金，同时发行人确认了相应的负债（即应付款项）。

（二）发行人利用前述资金进行委托贷款或进行其他理财活动形成收益是否存在被追索或主张权益的法律风险

发行人依法享有通行费清分的结算账期形成的沉淀资金、储值卡卡内余额形成的沉淀资金的所有权，可以利用前述资金进行委托贷款或进行其他理财活动，形成的收益归属发行人。即使未来最高院对货币资金归属的裁判规则发生变化，根据交通运输部路网监测与应急处置中心颁布相关业务规程以及发行人与客户签订的相关协议，发行人利用前述资金进行委托贷款或进行其他理财活动形成收益也不存在被追索或主张权益的法律风险。具体分析如下：

1、发行人利用通行费清分的结算账期形成的沉淀资金进行委托贷款或进行其他理财活动形成收益不存在被追索或主张权益的法律风险

如上所述，发行人按照《收费公路联网运营和服务规则》及其与江苏高网签署的《江苏高速公路非现金通行费清算协议》进行通行费清分，依法占有通行费清分的结算账期形成的沉淀资金。

根据《收费公路联网运营和服务规则》的规定，清分结算业务以交易金额为实际发生通行费金额，不计利息；根据发行人与江苏高网签署的《江苏高速公路非现金通行费清算协议》，发行人根据经确认的正常记账交易进行清分结算，交易金额为实际发生通行费金额，不计利息。经核查，《江苏高速公路非现金通行

费清算协议》系发行人与江苏高网就通行费结算业务规程、资金划拨周期等相关事宜进行的约定，协议中未对发行人使用前述资金作出禁止性约定。

通行费清分的结算账期形成的沉淀资金系发行人生产经营产生的资金，对其使用和管理不存在其他特殊监管规定或要求。发行人在遵守“安全性、流动性为主，兼顾收益性”原则的基础上，将前述资金用于委托贷款和购买保本的结构存款并取得相应收益，是企业正常生产经营行为，符合行业惯例。

根据《中华人民共和国民法典》的规定，“法定孳息，当事人有约定的，按照约定取得；没有约定或者约定不明确的，按照交易习惯取得”。发行人与各高速公路运营单位未就通行费清分的结算账期形成的沉淀资金所产生的收益归属进行约定，发行人将前述资金用于委托贷款和购买保本的结构存款，取得收益归属于发行人，符合《中华人民共和国民法典》的规定及交易习惯，不存在被追索或主张权益的法律风险。

2、发行人利用储值卡卡内余额形成的沉淀资金进行委托贷款或进行其他理财活动形成收益不存在被追索或主张权益的法律风险

如前所述，发行人发行的 ETC 储值卡属于符合《全国 ETC 客户服务业务规程》规定的行业卡，储值卡卡内余额形成的沉淀资金系 ETC 储值卡用户充值而形成，该类资金系储值卡用户为获得 ETC 相关服务而支付的预付款，为发行人正常经营活动所产生的资金，由发行人依法占有。

ETC 用户在办理 ETC 储值卡时需签署《ETC 用户章程》《ETC 用户协议》，其中已明确约定 ETC 用户充值的资金不计利息，因此 ETC 用户已知晓其对储值卡卡内余额形成的沉淀资金产生相关收益不享有所有权。发行人发行的储值卡内充值的资金虽不计利息，但储值卡用户通行费可享受一定折扣优惠，此种运营方式在全国范围内其他省份 ETC 储值卡也同样采用，是一种普遍的商业模式和行业惯例。同时，交通运输部路网中心于 2021 年 6 月 23 日出具的《关于 ETC 发行等若干事项的说明》，明确 ETC 储值卡沉淀资金没有受到相关管理部门的监管或指定专户存储的要求，由各资金管理单位按照各自规定对资金进行严格管理。

因此，发行人作为 ETC 发行服务机构，依法占有储值卡卡内余额形成的沉

淀资金。发行人发行的储值卡内充值的资金不计利息。发行人取得储值卡卡内余额形成的沉淀资金形成的收益符合的行业商业模式和行业惯例，未违反发行人与ETC用户间的约定，亦符合交通运输部路网中心对于此类资金管理的要求，不存在被追索或主张权益的法律风险。

二、中介机构核查意见

（一）核查过程

保荐机构、发行人律师核查过程如下：

1、查阅了交通运输部出台的《收费公路联网收费运营和服务规则》《收费公路联网收费运营和服务规程（试行）》及《全国ETC客户服务业务规程（试行）》，对通行费清分结算过程及ETC储值卡充值及付费业务流程进行了核查确认。

2、查阅了交通运输部出台的《收费公路联网收费运营和服务规则》《收费公路联网收费运营和服务规程（试行）》《全国ETC客户服务业务规程（试行）》以及最高院关于货币资金权属的裁判案例，并结合现有法律法规和规范性文件以及最高院裁判案例，对通行费清分的结算账期形成的沉淀资金、储值卡卡内余额形成的沉淀资金的权属进行分析。

3、查阅了根据发行人与江苏高网签署的《江苏高速公路非现金通行费清算协议》、ETC用户在办理ETC储值卡时需签署的《ETC用户章程》《ETC用户协议》，对发行人利用前述资金进行委托贷款或进行其他理财活动形成收益是否存在被追索或主张权益的法律风险进行了分析。

4、查阅了交通运输部路网中心于2021年6月23日出具的《关于ETC发行等若干事项的说明》，对各资金管理单位是否有权按照各自规定对ETC储值卡沉淀资金进行管理进行了核查确认。

（二）核查结论

经核查，保荐机构、发行人律师认为：

通行费清分的结算账期形成的沉淀资金、储值卡卡内余额形成的沉淀资金归

发行人所有，发行人利用前述资金进行委托贷款或进行其他理财活动形成收益不存在被追索或主张权益的法律风险。

问题 3

请发行人：（1）结合 ETC 发行业务资质形成渊源、同行业公司 ETC 发行与营销业务地域分布特点及趋势、发行人控股股东在发行人业务形成及开展中发挥作用情况，详细说明发行人是否具备独立开展业务能力；（2）结合主营业务内容、构成、收入来源等相关情况，说明发行人业务实质是否为依赖业务资质、行业的地域属性等特点收取高速公路通行费用的佣金，发行人主营业务是否符合创业板定位。

请保荐机构、发行人律师进行认真核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人说明

（一）结合 ETC 发行业务资质形成渊源、同行业公司 ETC 发行与营销业务地域分布特点及趋势、发行人控股股东在发行人业务形成及开展中发挥作用情况，详细说明发行人是否具备独立开展业务能力

1、ETC 发行业务资质形成渊源

我国高速公路电子收费起步相对较晚。2005 年江苏省开始试点实施高速公路通行费电子收费，当时尚未有法律法规或规范性文件对高速公路电子收费等事项作出较为系统、明确的规定，亦未有相关文件对高速公路电子收费的主管部门进行明确，各省开展通行费电子收费一般由省级人民政府批准。江苏交控为江苏省人民政府 100%持股的企业，其作为江苏重点交通基础设施建设项目省级主要投融资以及项目运营管理平台，向江苏省人民政府申请在全省高速公路联网收费实施电子支付并由江苏高网作为独立实施主体，2005 年 2 月 7 日，江苏省人民政府下发《省政府关于同意在全省高速公路联网收费实施电子支付的批复》（苏政复[2005]9 号）至江苏交控，对江苏交控《关于请求批准在全省高速公路联网收

费实施电子支付的请示》作出批复，同意全省高速公路联网收费系统增加电子支付功能，并由江苏交控所属江苏高速公路联网收费技术服务有限公司（江苏高网原名）为制作、发行预付卡的主体。自 2005 年起，江苏高网以取得的江苏省人民政府文件批复的形式获得 ETC 发行资质。

2005 年以来，交通运输部相继发布了一系列政策及行业规范文件对高速公路电子收费、ETC 发行等事项作出规定。其中，2011 年 2 月，交通运输部发布《收费公路联网电子不停车收费技术要求》，明确省级密钥由省级交通运输主管部门负责管理，具体工作可由其委托的单位承担，但应确保其唯一性，即各省内的 ETC 发行资格明确由省级交通运输主管部门管理。2020 年，交通运输部发布了《收费公路联网收费运营和服务规则（2020）》（交办公路函[2020]466 号），规定“省级交通运输主管部门负责指导本省（区、市）收费公路联网收费运营管理和服务工作”，再次明确，各省 ETC 发行资质由省级交通运输主管部门负责管理。

2016 年 12 月，通行宝有限收购了江苏高网所持有的开展 ETC 业务所需的资产以及与其相关联的债权、债务，并承接了相关业务人员。根据江苏交控、江苏高网的董事会、股东会决议及相关会议文件，由通行宝有限承继开展全省 ETC 的专业化运营和推广业务。为进一步明确发行人为江苏省 ETC 发行服务机构，经江苏交控申请，2020 年 6 月 29 日江苏省交通运输厅下发《关于明确江苏通行宝智慧交通科技股份有限公司为江苏省 ETC 发行服务机构的复函》（苏交财函（2020）54 号）至江苏交控，鉴于江苏交控所属江苏高速公路联网营运营管理有限公司已于 2016 年 11 月将江苏省 ETC 相关业务剥离至通行宝公司，明确通行宝公司为江苏省 ETC 发行服务机构。

综上，结合相关行业规范，ETC 发行业务资质系交通运输部为确保满足收费公路联网电子不停车收费技术要求而明确的一项行业管理要求。2021 年 6 月 23 日，交通运输部路网监测与应急处置中心出具《关于 ETC 发行等若干事项的说明》专门明确：“截至目前，交通运输部未出台关于 ETC 发行、收费资质属于特许权及相关行政许可的管理办法。”据此，主管部门已明确回复 ETC 发行业务资质非特许权。截至目前，全国共有 31 家经授权的 ETC 发行服务机构，均可

在全国范围内从事 ETC 发行业务。

2、同行业公司 ETC 发行与营销业务地域分布特点及趋势

2007年，交通部组织开展了京津冀和长三角区域高速公路电子不停车收费示范工程，并于2010年完成示范工程实现区域联网。由于各省ETC发行机构在本省拥有较多的发行网点和营销渠道，在ETC线上发行渠道未普及的情况下，本地车主习惯于选择在常住地办理ETC设备，因此，在全国联网前各省ETC发行服务机构均以本省或本区域联网内用户为主要发行营销对象。

2015年底，高速公路ETC收费实现全国联网，ETC系统全国一张网的格局正式形成，打破了原ETC发行地域性限制，各省ETC发行机构均可在全国不同省份开展ETC发行业务。2018年，发行人突破传统的ETC线下发行模式，基于互联网运营思维，开发出线上发行ETC一体化解决方案，提高了用户办理ETC的便利性，同时打破了ETC发行的地域限制，实现了ETC发行的全国化。

2019年5月，国务院办公厅下发《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》，交通运输部等国家部委相继出台《关于大力推动高速公路ETC发展应用工作的通知》等政策文件，进一步鼓励支持行业内各发行方利用互联网发行渠道面向全国开展ETC发行服务。同行业领先公司相继建立起线上发行、第三方合作渠道推广等方式，在全国范围内发行ETC，抢占全国的ETC发行市场（但由于无法获取同行业公司发行业务地域分布的公开数据，故无法比较）。总体来看，未来行业内公司将进一步分化，领先公司头部化趋势将加速，其ETC发行与营销业务将会在全国范围内占据更大的市场份额。

综上，在高速公路实现全国联网收费之前，同行业公司ETC发行与营销业务均以本省或本区域联网内用户为主要发行对象，随着我国高速公路收费全国“一张网”运营，未来行业内公司将进一步分化，领先公司头部化趋势将加速，其ETC发行与营销业务将会在全国范围内占据更大的市场份额。

3、发行人控股股东在发行人业务形成及开展中发挥作用情况

江苏省交通运输厅为省级交通运输主管部门，发行人的ETC发行资质系江苏省交通运输厅授权，江苏交控不具有ETC发行资质的授予权限，发行人依据

ETC 发行资质独立开展相关业务。

根据《〈公路电子不停车收费联网运营和服务规范〉实施手册》（JTGB10-01-2014），公路电子不停车收费（ETC）联网运营和服务的参与方由国家级 ETC 联网运营和服务中心、省级 ETC 联网运营和服务中心、收费公路经营管理单位和 ETC 发行方组成。根据上述业务规则，高速公路运营管理单位为路方，ETC 发行服务机构为发行方，各自根据业务规范独立开展业务，发行人的业务运营模式具有独立性。

在 ETC 发行与销售业务方面，发行人自主研发了 ETC “发行销售系统”，通过直接销售、线下销售、线上销售等模式，为车主用户提供 OBU 设备发行、ETC 支付绑卡以及安装激活等，在此过程中，公司主要客户为商业银行、互联网平台等，江苏交控并非发行人该类业务的客户。

在 ETC 电子收费业务方面，由于发行人 ETC 业务起步较早，在该领域内耕耘多年，具有较强的 ETC 相关业务系统的开发、技术支持实力，已在江苏省内、外积累了庞大的 ETC 用户群体，具有先发优势地位，且与江苏路网内各高速公路运营管理单位建立了长期良好的业务合作关系，对于江苏路网内新增的高速公路运营管理单位也会根据其自身业务需要，与发行人独立签订《路网技术服务协议》，不存在江苏交控指定与发行人合作的情形。截至目前，发行人已分别与江苏省高速公路经营管理中心及其他 36 家高速公路运营管理单位（含南京、苏州、常州交通集团及安徽皖通高速公路股份有限公司、安徽天扬高速公路开发有限公司等非江苏交控控制的高速公路运营管理单位）签订《路网技术服务协议》。尽管发行人 ETC 电子收费业务与江苏交控控制的路网运营管理单位存在业务合作关系，但该业务的开展是满足和保障全国高速公路联网收费运营管理的需要，为双方市场化选择的结果，发行人独立开展相关业务。

（二）结合主营业务内容、构成、收入来源等相关情况，说明发行人业务实质是否为依赖业务资质、行业的地域属性等特点收取高速公路通行费用的佣金，发行人主营业务是否符合创业板定位

1、发行人主要业务的情况

报告期内，发行人主营业务收入按业务内容分类的构成情况如下：

单位：万元

项目		2021 年 1-6 月		2020 年度		2019 年度		2018 年度	
		金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
智慧交通电子收费业务	ETC 发行与销售	11,698.15	45.59%	24,071.90	51.62%	127,466.75	89.10%	17,584.38	69.42%
	电子收费服务	6,750.88	26.31%	9,571.83	20.53%	9,800.77	6.85%	6,164.36	24.34%
	小计	18,449.03	71.89%	33,643.73	72.14%	137,267.52	95.95%	23,748.74	93.75%
智慧交通运营管理系统业务	软件开发	1,397.65	5.45%	2,753.45	5.90%	1,990.09	1.39%	-	-
	综合解决方案	2,647.10	10.32%	4,846.74	10.39%	1,327.00	0.93%	-	-
	技术服务	2,484.34	9.68%	4,678.96	10.03%	1,399.33	0.98%	651.88	2.57%
	小计	6,529.09	25.44%	12,279.15	26.33%	4,716.43	3.30%	651.88	2.57%
智慧交通衍生业务	保险代理业务	443.85	1.73%	539.23	1.16%	1,020.80	0.71%	921.51	3.64%
	供应链协同服务及其他	240.19	0.94%	172.25	0.37%	52.07	0.04%	8.57	0.03%
	小计	684.04	2.67%	711.48	1.53%	1,072.88	0.75%	930.08	3.67%
合计		25,662.16	100.00%	46,634.35	100.00%	143,056.82	100.00%	25,330.71	100.00%

报告期内，发行人智慧交通电子收费业务占比均超过 70%，其主要情况分析如下：

发行人智慧交通电子收费业务的开展主要依赖于发行人所开发的业务系统，具体分为“发行销售系统”和“电子收费业务系统”两个子系统。“发行销售系统”主要实现客户注册、电子标签（OBU）及 ETC 卡发行、电子标签安装激活，账户及账单管理，储值卡充值、ETC 设备销售等业务功能；“电子收费业务系统”主要实现 ETC 通行交易清分、交易对账等功能，并将清分确认的交易数据发至“发行销售系统”，进行客户的账单记账和售后处理。发行人的以上系统与“银行业务系统”“微信、支付宝等企业业务系统”对接，实现用户的 ETC 卡与其银行卡、微信、支付宝账户的签约绑定，完成全流程的 ETC 发行，以及后续的电子收费清分结算。上述业务系统建设成本高、技术复杂，具有较高的进入门槛。

发行智慧交通电子收费业务的实质为发行人通过 ETC 发行与销售，使车主用户安装 ETC 车载设备，待车主用户在高速公路等行驶过程中，通过 ETC 车载设备与路侧设备对接，再利用计算机网络技术和软件技术，将各个分离的设备、

功能、信息集成为智慧交通收费系统，并提供持续地运营、维护服务。

根据交通运输部现行的行业规范，ETC 发行与服务业务的开展需取得交通运输主管部门的资质授权。2020 年 6 月 29 日，江苏省交通运输厅下发《关于明确江苏通行宝智慧交通科技股份有限公司为江苏省 ETC 发行服务机构的复函》（苏交财函〔2020〕54 号），明确通行宝公司为江苏省 ETC 发行服务机构。目前，全国经认定的 ETC 发行服务机构为 31 家，其均可以在全国范围内从事 ETC 发行与销售业务。

在 ETC 发行与销售方面，发行人在行业内率先建立了线上发行、第三方合作渠道推广等，截至 2020 年末，发行人在全国范围内已发展 ETC 用户约 1,915 万（其中在江苏省外 ETC 用户超过 200 万），体现了较强的 ETC 发行市场竞争能力。若以发行人车主用户车牌号码所在地划分，报告期内发行人 ETC 发行业务收入按主要地区分类如下：

单位：万元

地区	2021 年 1-6 月	2020 年度	2019 年度	2018 年度
安徽	182.66	504.81	2,059.97	234.58
山东	284.71	402.89	1,047.73	178.78
上海	248.73	371.73	1,661.35	242.15
广东	86.52	337.52	2,485.73	153.65
河南	141.83	328.41	1,804.81	212.12
浙江	161.72	272.46	2,301.87	168.90
河北	119.95	175.52	940.73	121.22
广西	46.98	131.26	464.40	21.08
湖北	58.98	120.16	961.27	45.59
江西	112.85	117.33	627.09	54.52
湖南	25.67	96.41	777.74	45.79
吉林	15.45	24.66	141.95	47.70
其他省份	464.88	761.46	5,677.88	380.60
合计（不含江苏省）	1,950.93	3,644.64	20,952.52	1,906.68
发行人 ETC 发行与销售收入	11,698.25	24,071.90	127,466.75	17,584.38
江苏省外发行收入占全部发行收入的比例	16.68%	15.14%	16.44%	10.84%

注：上述各省份收入为根据车牌所对应的区域进行统计，即如果上述地区车牌号码所绑定的银行为江苏省内银行，则发行人该笔业务收入的客户为江苏省内银行，发行人确认该笔业务的收入为江苏省内收入。

在电子收费方面，由于发行人 ETC 业务起步较早，在该领域内耕耘多年，具有较强的 ETC 相关业务系统的开发、技术支持实力，已在江苏省内积累庞大的 ETC 用户群体，具有先发优势地位，且与江苏路网内各高速公路运营单位建立了长期良好的业务合作关系，因此，发行人与江苏省高速公路经营管理中心及其他 36 家高速公路运营单位签订《路网技术服务协议》，为上述单位提供非现金车辆通行费清分结算服务，并向其收取技术服务费。自 2015 年 11 月全国高速公路实现 ETC 联网收费后，发行人 ETC 卡可以在全国高速公路范围内使用。但由于目前全国尚未建立统一的电子收费技术服务费收取机制，导致发行人发行的 ETC 卡在江苏路网（包括江苏省所有高速公路及部分安徽省高速公路）以外产生的非现金通行费，发行人不向江苏路网外高速公路运营单位收取技术服务费。根据交通运输部路网监测中心出具的《关于 ETC 发行服务与全国收费公路联网收费服务费机制的说明》（交路网函[2021]150 号）：目前，全国尚未建立统一的收费公路联网收费服务费机制，随着行业不断发展和 ETC 收费规模快速扩大，建立全国收费公路联网收费服务费机制已成为必然。为更好地促进行业健康发展，平衡各相关方的发展诉求，按照“公平公正”、“谁贡献，谁受益”的原则，正在组织研究建立全国收费公路联网收费服务费机制。

综上：

发行人的 ETC 发行与销售业务需取得交通运输主管部门的授权，该授权为行业管理的要求，但该类业务的发展依托于发行人研发的较为先进的发行销售系统，较强的客户服务能力，以及强大的线上、线下营销推广能力等综合竞争优势。发行人该项业务已在全国范围内开展，不存在地域限制。

发行人开展电子收费服务业务是由于发行人 ETC 业务起步较早，在该领域内耕耘多年，具有较强的 ETC 相关业务系统的开发、技术支持实力，已在江苏省内积累庞大的 ETC 用户群体，具有先发优势地位，且与江苏路网内各高速公路运营单位建立起长期良好的业务合作关系，发行人开展电子收费服务业务不存在业务资质的要求。发行人目前收取高速公路非现金通行费用技术服务费的

区域为江苏路网，主要是由于目前全国尚未建立统一的电子收费技术服务费收取机制，随着行业不断发展和 ETC 收费规模快速扩大，建立全国收费公路联网收费服务费机制将是行业的发展趋势。

2、发行人主营业务符合创业板定位

（1）发行人具备创新、创造、创意能力

①发行人科技创新情况

发行智慧交通电子收费业务的实质为发行人通过 ETC 发行与销售，使车主用户安装 ETC 车载设备，待车主用户在高速公路等行驶过程中，通过 ETC 车载设备与路侧设备对接，再利用计算机网络技术和软件技术，将各个分离的设备、功能、信息集成为智慧交通收费系统，并提供持续地运营、维护服务。

ETC 设备的发行与销售是电子收费服务开展的基础，是构成 ETC 收费业务整个链条其中的一个重要环节。公司通过“发行销售系统”，对 OBU 进行严格、精确的解密、加密（灌装发行方密钥）、身份识别、信息写入、激活等系统集成操作，并按规定完成 OBU 设备的“一次发行”和“二次发行”，在 OBU 设备销售后完成精准的系统集成、信息写入和标准安装后，才能有效支撑用户后期便捷使用。

在电子收费服务方面，发行人采用基于云计算的微服务架构，充分考虑可靠性、拓展性、安全性，易于和第三方应用系统进行集成等因素，设计开发了“电子收费业务系统”。通过该系统，与高速公路收费系统、银行业务系统等对接，实现 ETC 交易数据对账、记账、交易扣款，为高速公路运营单位等客户提供通行费清分结算服务。同时，公司通过以上业务系统持续为 ETC 用户提供账户及账单管理、储值卡充值、发票、咨询等售后服务。

发行人作为专业从事智慧交通综合解决方案服务的高新技术企业，通过多年持续的研发投入，已形成较为系统的技术体系，拥有与自身经营相关的主要核心技术。发行人首次提出了多功能感知交通平台构建方法及标准体系框架，先后研发出以“调度云”为代表的系列智慧交通云控平台，在行业内创新性地采用云网一体化的组网方式，搭建“云-管-端”的 SaaS 服务，完成了路网基础

设施全要素的云端数字化与智慧感知应用。

公司核心技术及其先进性、创新性情况如下：

序号	核心技术名称	技术先进性及具体表征
1	高速公路联网收费技术	基于 5.8G 专用短程微波通信技术、可信赖加密技术、图像抓拍及识别技术，交易时间不超过 270ms，交易具有不可抵赖性。
2	高速公路移动支付技术	基于 SpringCloud 微服务架构，实现高并发、高可用、易扩展，单笔交易平均时长 3 秒，每秒支持 50-100 并发，支持扩展。
3	ETC 发行服务技术	基于 spring-cloud 技术架构，开发和维护、采用微服务技术、按需伸缩、服务简单化、业务精确、服务管理方便，形成统一标准的业务中台，支持跨技术平台对接，支持多渠道多场景业务合作，以及在线 ETC 发行认证和在线密钥管理。
4	ETC 客户服务技术	采用分布式微服务技术架构，通过应用分布式服务治理组件，分布式数据库组件、消息队列组件、全局事务组件、全链路监控组件等成熟互联网技术，保障共享服务中心的快速建设与稳定运行，通过中台赋能的方式，为面向 ETC 客户服务的前台应用输出共享服务中心沉淀的核心业务能力和持续创新能力。在前端 ETC 客户应用和后端核心业务系统之间，对面向多个渠道提供的共用 ETC 客户服务能力进行抽象和逻辑拆分，构建独立的、功能服务单一的公共能力。
5	应急处置指挥调度技术	基于调度云平台，结合 GIS 系统，构建基于“一张图”的指挥调度系统，实现多方联动、系统高效，实现应急事件多渠道接报、在线实时处置、在线查看处置轨迹、在线编辑总结报告等全过程闭环，将传统电话、线下汇报等方式信息化，借助融合通信能力和 GIS 地图能力辅助工作人员提升处置效率。
6	可变情报板联网发布技术	将各路段不同厂商、不同品牌、不同协议的情报板感知设备的接入云端，实现对“云上”情报板的集中控制、集中发布，从而保证交通诱导信息的对外发布，具备“所见即所在”、“自适应”等特点。
7	视频云联网技术	能够满足全线大量视频资源的接入，并基于视频直播与 CDN 分发能力，为用户提供高并发的视频秒级播放功能。
8	地理编码技术	快速将经纬度信息与高速公路编号及桩号信息关联匹配，实现百米桩号的 GIS 地图展示，为图形化指挥调度打下基础。
9	主线轴技术	以事件处置为主线，以时间轴顺序显示，展示和表达事件处理的进度，形成一个集文字、语音、图片、视频等多媒体信息于一体的事件处理跟踪报告单，其中的多媒体信息还能够被实时浏览、查看和收听，帮助管理人员更好的理清事件脉络。
10	路网智能监测分析技术	围绕车像、人像、物象进行特征识别，根据交通流量、排队长度、异常事件（逆行、抛洒物、车道行人、停车、事故等），聚焦于高速拥堵事件、高速停车事件、团雾恶劣天气及交通参数计算四个方面，为用户提供实时分析与预警，助力路网科学高效管理。
11	路径还原技术	通过建立高速公路路网模型，将原本较为松散和碎片化的运营、管理和服务通过一张整体的“图”来展现，实现车辆的

		“路径查询”、“路径还原”。
--	--	----------------

截至本回复出具日，发行人已获得 44 项专利和 113 项软件著作权，是交通运输部路网监测与应急处置中心《公路视频云联网技术与管理规程》等 7 项规程和规则的参编单位。发行人通过 ISO9001 质量管理体系认证和 ISO/IEC20000 信息技术服务管理体系认证。发行人在全国率先研发出以“调度云”为代表的系列云控平台，获得 2020 年“中国高速公路信息化奖”；参编的《过饱和流量“云端-控”智慧高速关键技术与应用》获江苏省科技进步奖二等奖；率先开发应用的高速公路“视频云联网”被交通运输部作为成功案例在全国推广；“SD-WAN 组网”成为智慧江苏十大标志性工程；“基于云服务、大数据、人工智能的 ETC 生态运营平台项目”被列为江苏省 2020 年省级战略性新兴产业发展项目；还获得中国（小谷围）“互联网+交通运输”创新创业大赛一等奖及三等奖。

发行人为国务院国有企业改革领导小组办公室认定的“全国百户科技型企业深化市场化改革提升自主创新能力专项行动”企业、2020 年南京市“培育独角兽”企业、南京市“交通运营管理工程技术研究中心”、江苏省教育厅“江苏省研究生工作站”等。

②发行人模式与业态创新情况

发行人突破传统的 ETC 线下发行模式，基于互联网运营思维，在行业内率先推出线上发行 ETC 一体化解决方案，提高了用户办理 ETC 的便利性，进一步打破了 ETC 发行的地域限制，促进了 ETC 发行的全国化，无论是在国家出台大力加快电子不停车收费系统的政策大背景下，还是在抵御疫情影响时，都对公司的主营业务发展起到了积极的促进作用。该项目荣获 2018 年中国（小谷围）“互联网+交通运输”创新创业大赛·“交通运输+互联网”行业增效升级创新大赛总决赛一等奖。

此外，发行人搭建“ETC+互联网”模式下的生态场景，依托 ETC 用户体量优势，融合高速通行、城市停车、加油、路域经济、养车用车等用户服务场景，打造 ETC 生态服务全新运营模式。

（2）发行人属于成长型创新创业企业

①报告期内发行人业务增长迅速

发行人自 2016 年 11 月成立以来，专注于智慧交通业务领域，主营业务发展迅速。2020 年被评为南京市“培育独角兽”企业。

报告期内，发行人主营业务收入构成及增长情况如下：

单位：万元

项目	2021年 1-6月	2020 年度	2019 年度	2018 年度	2018 年-2020 年 复合增长率
智慧交通 电子收费业务	18,449.03	33,643.73	137,267.52	23,748.74	19.02%
智慧交通 运营管理系统业务	6,529.09	12,279.15	4,716.43	651.88	334.01%
智慧交通 衍生业务	684.04	711.48	1,072.88	930.08	-12.54%
合计	25,662.16	46,634.35	143,056.82	25,330.71	35.68%

注：2020 年公司总体业务收入低于 2019 年，原因为 2019 年受到国务院、交通运输部发布大力推广电子不停车收费相关政策影响，ETC 的普及率在一年中从大约 30%上升到 80%左右，2019 年的发行与销售大幅增长具有政策特殊性。

由上表可见，2018 年来，发行人智慧交通业务发展迅速，主营业务具备较好的可持续性 & 成长性。

②发行人市场先发优势明显，市场地位相对稳固

在智慧交通电子收费业务领域，截至 2021 年 6 月末，公司在全国范围内已发展 ETC 用户约 1,990 万，用户总量位居全国前三。公司立足江苏、布局全国，深化高速动态智慧交通与城市静态智慧交通融合发展，公司已在大型交通枢纽，以及医院、高校、商业综合体、旅游景区和小区物业等不同场景的数百家智慧停车场推广应用 ETC 收费系统。

在智慧交通运营管理系统业务领域，公司紧扣交通行业管理与服务需求，首次提出了多功能感知交通平台构建方法及标准体系框架，推进高速公路行业的数字化转型。发行人先后研发了系列云平台产品，该系列云产品均为行业内创新产品，部分为国内首创，达到国际先进水平，较好地满足了行业细分领域发展的需求，并率先在江苏路网、国家级项目进行验证和应用，进而逐步向全国市场进行推广应用，竞争优势明显。目前已经拓展到北京、河北、河南、湖南、湖北、重庆、贵州、安徽、云南、山西、山东、广西、青海等 18 个省市地区。

因此，发行人在智慧交通领域市场先发优势明显，市场地位相对稳固。

③行业政策对公司发展前景产生积极影响

结合目前主要的行业相关政策分析，公司的主营业务具有良好的发展前景，具体如下：

序号	政策名称	发布单位	时间	主要内容
1	关于开展ETC智慧停车城市建设试点工作的通知	交通运输部	2020.12	数字赋能产业融合。结合“新基建”，通过大数据、人工智能、5G等与ETC技术的融合应用，强化“ETC+互联网”产业融合，打造ETC+物联网感知、ETC+智能网联通讯、ETC+大数据平台、ETC+静态交通管理、ETC+车主服务等ETC+产业链，形成数据驱动的管理服务新模式，实现与本地相关平台互联互通、信息共享，增强协同应用能力，推动城市停车服务提质增效。北京、南京、杭州、深圳、佛山、贵阳、银川重点实施。 省级示范区。江苏省重点实施，研究制定本省ETC停车相关服务规则和技术要求，建设停车管理综合平台，做好与各地市停车管理平台衔接。聚焦综合交通，积极探索ETC在动静态交通涉车、涉路领域创新应用，充分挖掘交通出行大数据，全面提升ETC服务水平。
2	关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见	交通运输部	2020.08	深化高速公路电子不停车收费系统（ETC）门架应用，推进车路协同等设施建设，丰富车路协同应用场景。推动公路感知网络与基础设施同步规划、同步建设，在重点路段实现全天候、多要素的状态感知。应用智能视频分析等技术，建设监测、调度、管控、应急、服务一体的智慧路网云控平台。
3	《交通强国建设纲要》	中共中央、国务院	2019.09	大力发展智慧交通。推动大数据、互联网、人工智能、区块链、超级计算等新技术与交通行业深度融合。推进数据资源赋能交通发展，加速交通基础设施网、运输服务网、能源网与信息网络融合发展，构建泛在先进的交通信息基础设施。构建综合交通大数据中心体系，深化交通公共服务和电子政务发展。
4	《加快推进高速公路电子不停车快捷收费应用服务实施方案》	国家发改委、交通运输部	2019.05	到2019年12月底，全国ETC用户数量突破1.8亿，高速公路收费站ETC全覆盖，高速公路不停车快捷收费率达到90%以上，力争2019年底前基本取消全国高速公路省界收费站。

5	《大力推动高速公路ETC发展应用工作的通知》	交通运输部	2019.05	2019年年底，各省(区、市)汽车ETC安装率达到80%以上，通行高速公路的车辆ETC使用率达到90%以上，从2019年7月1日起，严格落实对ETC用户不少于5%的车辆通行费基本优惠政策。
6	《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》	国务院办公厅	2019.05	(二)加快电子不停车收费系统推广应用。制定印发加快推进高速公路电子不停车快捷收费应用服务实施方案。拓展服务功能，鼓励ETC在停车场等涉车场所应用。加快现有车辆免费安装ETC车载装置。组织发行单位开展互联网发行、预约安装、上门安装等服务。依托商业银行网点以及汽车主机厂、4S店、高速公路服务区和收费站出入口广场等车辆集中场所，增加安装网点，方便公众就近便捷免费安装。组织基层政府及相关部门，深入居民小区和村镇，开展宣传和安装服务，2019年底前各省(区、市)高速公路入口车辆使用ETC比例达到90%以上，同时实现手机移动支付在人工收费车道全覆盖。完善结算系统，提供便捷高效服务。推动汽车预置安装。2019年底前完成ETC车载装置技术标准制定工作，从2020年7月1日起，新申请批准的车型应在选装配置中增加ETC车载装置。升级优化ETC车载装置，研究推动ETC与新技术融合发展。实现机动车注册登记信息共享，便利车辆安装ETC车载装置。

综上，我国ETC细分领域正处于快速增长、深化应用的发展阶段，目前已成为最主流的高速公路智慧交通电子收费方式。

2020年12月23日，交通运输部发布《关于开展ETC智慧停车城市建设试点工作的通知》：加快拓展ETC服务功能，推动ETC停车场景应用，选定北京等27个城市作为试点城市、江苏省作为省级示范区，先期开展ETC智慧停车试点工作，以满足人民群众高效停车、便捷出行需求，强化“ETC+互联网”产业融合，打造智慧停车发展样板，实现停车无人值守，提高停车位使用效率，优化城市停车供需关系，推动城市动静态交通均衡协调发展，提升城市交通综合服务能力，不断增强人民群众获得感、幸福感、安全感。城市智慧停车是一个新兴产业，未来相关业务市场前景广阔。在该政策背景下，发行人作为江苏省省级示范区的主要实施单位，将加快推进ETC电子收费业务向城市静态交通业务领域拓展，助力智慧交通衍生业务场景搭建。

(3) 发行人符合创业板定位

发行人是全国领先的为高速公路、干线公路以及城市交通等提供智慧交通平台化解决方案的供应商。根据《中国证监会上市公司行业分类指引》（2012年修订），公司所属行业分类为软件和信息技术服务业（行业代码：I65）。根据国家统计局《国民经济行业分类》（GB/T 4754-2017），公司所属行业分类为软件和信息技术服务业（行业代码：I65），不属于《深圳证券交易所创业板企业发行上市申报及推荐暂行规定》第四条规定的“原则上不支持其申报在创业板发行上市的行业”。

结合前文论述，发行人属于成长型创新创业企业，符合《深圳证券交易所创业板企业发行上市申报及推荐暂行规定》“第二条 创业板定位于深入贯彻创新驱动发展战略，适应发展更多依靠创新、创造、创意的大趋势，主要服务成长型创新创业企业，并支持传统产业与新技术、新产业、新业态、新模式深度融合”的定位要求。

综上，发行人主营业务符合创业板定位要求。

二、中介机构核查意见

（一）核查过程

保荐机构、发行人律师核查过程如下：

1、查阅江苏省人民政府下发的《省政府关于同意在全省高速公路联网收费实施电子支付的批复》（苏政复[2005]9号），了解江苏高网的ETC发行资质取得方式；查阅交通运输部发布的《收费公路联网电子不停车收费技术要求》，以及江苏省交通运输厅下发的《关于明确江苏通行宝智慧交通科技股份有限公司为江苏省ETC发行服务机构的复函》（苏交财函〔2020〕54号），查阅江苏交控、江苏高网的董事会、股东会决议及相关会议文件，了解发行人取得江苏省ETC发行资质的政策依据和决策文件。

2、访谈发行人董事长、业务部门负责人，查阅《〈公路电子不停车收费联网运营和服务规范〉实施手册》（JTGB10-01-2014），核查发行人资产、财务、人员等方面的独立性，查阅交通运输部《收费公路联网电子不停车收费技术要求》，通过公开资料查询其他省份ETC发行主体。

3、查阅江苏省交通运输厅下发的《江苏省交通运输厅关于明确江苏通行宝智慧交通科技股份有限公司为江苏省 ETC 发行服务机构的复函》（苏交财函〔2020〕54 号）。

4、取得发行人收入明细表，统计分析发行人主营业务下各细分业务的收入金额及占比情况。

5、访谈发行人管理层，了解智慧交通电子收费业务、智慧交通运营管理系统业务的业务内容，结合同行业上市公司公开资料，分析发行人主营业务的特征。

6、查阅国家统计局 2017 年发布的《国民经济行业分类》（GB/T4754-2017）、中国证监会发布的《上市公司行业分类指引》（2012 年修订），并将发行人主营业务与其进行匹配分析。

7、查阅交通运输部发布的《关于开展 ETC 智慧停车城市建设试点工作的通知》等行业法规、政策，分析发行人主营业务情况。

8、结合发行人各主营业务经营模式，论证发行人利用创新驱动发展的具体情况，具备的创新、创造、创意能力情况，是否属于成长型创新创业企业或者符合传统行业与新技术、新产业、新业态、新模式深度融合的要求，是否符合创业板定位。

（二）核查结论

经核查，保荐机构、发行人律师认为：

1、发行人取得 ETC 业务资质主要是发行人具有 ETC 业务系统的开发、技术支持实力，已在江苏省内积累庞大的 ETC 用户群体；同行业公司 ETC 发行与营销业务地域分布特点及趋势无显著差异；发行人控股股东在发行人业务形成时，成立了独立的业务单位独立开展相关业务，在业务开展过程中，发行人依靠自身的技术实力、ETC 发行渠道和积累的用户群体优势，不断拓展新的 ETC 发行渠道和高速公路电子收费服务对象，发行人具备独立开展业务能力。

2、结合主营业务内容、构成、收入来源等相关情况，发行人的 ETC 发行与销售业务需取得交通运输主管部门的授权，该授权为行业管理的要求，但其业务

发展依托于发行人综合竞争优势，发行人该项业务已在全国范围内开展，不存在地域限制。发行人开展电子收费服务业务不存在业务资质的要求，发行人目前收取高速公路非现金通行费用技术服务费的区域为江苏路网，主要是由于目前全国尚未建立统一的电子收费技术服务费收取机制，随着行业不断发展和 ETC 收费规模快速扩大，建立全国收费公路联网收费服务费机制将是行业的发展趋势。发行人主营业务符合创业板定位。

（此页无正文，为《关于江苏通行宝智慧交通科技股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市的发行注册环节反馈意见落实函的回复》之签章页）

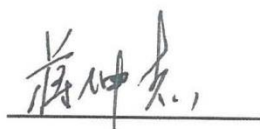
江苏通行宝智慧交通科技股份有限公司



2021年 10月 11 日

（此页无正文，为华泰联合证券有限责任公司《关于江苏通行宝智慧交通科技股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市的发行注册环节反馈意见落实函的回复》之签章页）

保荐代表人：

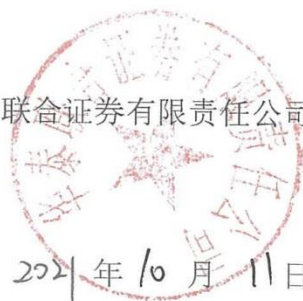


蒋坤杰



陈晓锋

华泰联合证券有限责任公司



保荐机构总经理声明

本人已认真阅读江苏通行宝智慧交通科技股份有限公司本次发行注册环节反馈意见落实函回复的全部内容，了解落实函回复涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，落实函回复中不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

保荐机构总经理：



马 晓

华泰联合证券有限责任公司

