



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 2022 年 3 月 4 日转发的《发行注册环节反馈意见落实函》（审核函〔2022〕010231 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.....	7
问题 3.....	19

问题 1

请发行人披露与股东上海联银创业投资有限公司、腾讯云计算（北京）有限责任公司及其关联方之间业务合作情况，发行人是否存在对上述股东及其关联方的依赖。

请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人补充披露

（一）发行人与股东上海联银创业投资有限公司及其关联方之间业务合作情况，发行人是否存在对上述股东及其关联方的依赖

1、发行人与股东联银创投及其关联方之间业务合作的情况

报告期内，发行人与股东联银创投及其关联方签订的协议情况如下：

2018 年 8 月 7 日，通行宝有限与股东联银创投的关联方江苏银联商务签订了《特约商户综合支付服务协议书》（以下简称“原支付服务协议书”），根据协议约定，江苏银联商务与发行人开展银联全渠道业务合作，由江苏银联商务为发行人提供 ETC 卡在线充值、车主移动支付高速公路通行费收单服务，发行人按协议约定费率向江苏银联商务支付交易手续费。因通行宝有限整体改制名称变更，2020 年 8 月 7 日，发行人与江苏银联商务重新签订了收单服务协议，主要条款及内容与原支付服务协议书一致，协议有效期 1 年，一方不再签订本协议的，需在协议期限届满前一个月书面通知另一方，否则协议自动延续一年，续展次数不限。截至本回复出具日，本协议尚在有效期内。

2019 年 8 月 23 日，发行人与股东联银创投的关联方中国银联股份有限公司江苏分公司（以下简称“江苏银联”）签订了《营销外包服务协议》，根据协议约定，江苏银联拟于 2019 年 9 月 1 日至 2020 年 3 月 31 日在江苏开展营销活动，委托发行人为本次营销活动提供服务，发行人提供的服务内容主要为在江苏境内高速公路收费站、服务区开展云闪付推广活动。本协议总价人民币 45 万元，按服务进度付款。截至本回复出具日，本协议已履行完毕。

2021年1月18日，发行人控股子公司感动科技与江苏银联商务签订了《江苏省高速公路移动支付终端维护合同》，根据协议约定，由感动科技为江苏银联商务提供江苏省高速公路移动支付终端维护配套服务，包括设备调试及技术服务，维修等。服务周期为1年，合同总价为20万元。2021年11月30日，感动科技与江苏银联商务签订了《江苏省高速公路移动支付终端维护合同补充协议书》，因服务周期内工单超出原合同约定工单数量，经双方友好协商，合同总金额由20万元调整为26万元。截至本回复出具日，本协议已履行完毕。

2、发行人与股东联银创投及其关联方之间发生的交易情况

报告期内，发行人与股东联银创投及其关联方之间发生的交易主要为采购服务和销售服务两类，具体交易情况如下：

（1）服务收入

单位：万元

采购方	服务方	服务内容	2021年	2020年	2019年
江苏银联	发行人	营销推广服务	-	25.47	16.98
江苏银联商务	感动科技	移动支付终端维护服务	24.53	-	-

注：以上金额为不含税金额，下同

（2）服务支出

单位：万元

采购方	服务方	服务内容	2021年	2020年	2019年
发行人	江苏银联商务	收单手续费	1,022.75	929.15	983.05

发行人与江苏银联、江苏银联商务开展的销售服务业务属一般性商业服务业务，发行人及感动科技在相关业务具有丰富经验和行业优势，江苏银联商务自行选择发行人及感动科技开展相关业务且相关业务金额较低，不存在对江苏银联、江苏银联商务的业务依赖；发行人向江苏银联商务采购银行卡收单服务，目前市场上能够开展该类业务的企业较多，支付宝、财付通、拉卡拉等持有《支付业务许可证》的非金融机构以及各商业银行均可开展银行卡收单业务，市场竞争充分。发行人在选择收单服务供应商时，系综合考虑其公司规模、商业信誉、服务价格等因素，完全是基于市场化的行为，具有商业合理性。公司自主选择收单服务机构，完全具有独立性，不存在对江苏银联商务的业务依赖。

综上，发行人不存在对联银创投及其关联方的业务依赖。

发行人已在招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“八、发行人股本情况”之“(二) 本次发行前的前十名股东情况”中补充披露上述内容。

(二) 发行人与股东腾讯云计算(北京)有限责任公司及其关联方之间业务合作情况，发行人是否存在对上述股东及其关联方的依赖

1、发行人与股东腾讯云及其关联方之间业务合作的情况

报告期内，发行人与股东腾讯云签订的协议如下：

2020年5月8日，发行人与腾讯云签订了《腾讯云服务协议》，根据协议约定，发行人向腾讯云采购短信验证服务，为用户在线办理 ETC 业务时进行手机短信验证。服务费用按实际发送的短信数量结算。本协议期限自2020年5月10日起至2021年5月9日止，截至本回复出具日，本协议已履行完毕。发行人采用公开招标方式确定该项采购业务的供应商，参与投标的均为行业内知名服务商，最终中标方为腾讯云。

2021年2月7日，发行人与腾讯云签订了《腾讯云服务协议》，根据协议约定，发行人向腾讯云采购云资源服务，将发行人业务系统部署在腾讯云上，服务费用按发行人实际使用腾讯云所提供的服务类型及使用量进行计费。本协议期限自2021年2月1日起至2024年1月31日止。截至本回复出具日，本协议尚在有效期内。发行人采用公开招标方式确定该项采购业务的供应商，参与投标的均为行业内知名服务商，最终中标方为腾讯云。

2021年6月28日，发行人与腾讯云签订了《数据中台一期项目建设合同》，根据合同约定，由腾讯云为发行人提供数据中台标准产品、定制服务、云服务并负责项目实施，合同金额为450万元，按照项目实施进展情况分4期支付。截至本回复出具日，本协议仍在履行中。发行人采用竞争性谈判方式确定该项目的供应商，参与竞争性谈判的均为行业内知名服务商，最终中标方为腾讯云。

2021年7月12日，发行人与腾讯云签订《智能客服系统一期建设项目合同》，根据合同约定，由腾讯云为发行人建设智能客服平台，合同金额为386.2万元，按照项目实施进展情况分4期支付。截至本回复出具日，本协议仍在履行中。发

行人采用竞争性谈判方式确定该项目的供应商，参与竞争性谈判的均为行业内知名服务商，最终中标方为腾讯云。

2、发行人与股东腾讯云及其关联方之间发生的交易情况

根据上述协议，报告期发行人与腾讯云之间发生的交易主要为采购服务，具体交易情况如下：

单位：万元

采购方	服务方	采购内容	2021 年	2020 年	2019 年
发行人	腾讯云	云服务资源	98.89	6.01	16.98
发行人	腾讯云	数据中台一期建设项目	367.17	-	-
发行人	腾讯云	智能客服系统一期建设项目	320.10	-	-

注：上述交易金额为按进度支付的不含税金额

发行人与腾讯云合作开展的云服务采购业务属一般性市场业务，发行人不存在向腾讯云采购特殊定制或单一定制服务的情形，发行人采用公开招标方式确定云服务供应商。目前，云服务市场竞争充分，阿里云、电信云、移动云、联通云、华为云、青云等企业均可提供该类服务。除腾讯云外，报告期内，发行人同时也和阿里云、青云开展该类业务的合作并采购相关服务。发行人在选择云服务供应商时具有自主选择权和独立性，不存在对某一企业的单一依赖；发行人与腾讯云合作开展的数据中台和客服系统建设，属于一般性信息系统开发项目。目前，市场能够提供该类业务的企业较多，如阿里、蚂蚁金服、三大电信运营商、中通服、亚信科技等，市场竞争充分。发行人采用竞争性谈判确定此类业务的供应商，在选择服务商时具有自主选择权和独立性，不存在对某一企业的单一依赖。

综上，发行人不存在对腾讯云及其关联企业的业务依赖。

发行人已在招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“八、发行人股本情况”之“（二）本次发行前的前十名股东情况”中补充披露上述内容。

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、查阅了报告期内发行人与联银创投及关联方签订的业务合同，对合同条

款、合同履行情况进行了核查确认。

2、查阅了报告期内发行人与腾讯云签订的业务合同，对合同条款、合同履行情况进行了核查确认；查阅了发行人就前述业务的供应商选定进行的招投标及竞争性谈判的相关文件，对腾讯云获取前述业务的方式予以确认。

3、统计分析发行人与联银创投及关联方、腾讯云及其关联方之间的采购、销售情况，并结合相关服务的市场供求情况进行分析，核查发行人是否对上述主体存在依赖。

（二）核查结论

经核查，保荐机构、发行人律师认为：

发行人不存在对股东联银创投、腾讯云及其关联方的依赖。

问题 2

请发行人就下列事项进一步进行重大事项提示：

（1）发行人收入、利润构成；沉淀资金来源及规模、相关利息收益分别占利润的比重；对储值卡形成的沉淀资金，披露行业政策变动对储值卡余额变动趋势的影响，提示相关收益下降风险；对结算资金形成的沉淀资金，披露现行行业政策是否存在变动风险、实时结算技术是否具有可行性、实时结算对发行人业绩的影响；

（2）披露发行人各项业务收入关联交易占比；

（3）在“行业竞争加剧风险”中披露发行人所处行业竞争格局，发行人进入其他省份或区域经营壁垒情况；

（4）梳理并汇总披露发行人关于业绩下滑的相关风险提示。

请保荐机构、发行人律师和申报会计师核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人补充披露

（一）发行人收入、利润构成；沉淀资金来源及规模、相关利息收益分别占利润的比重；对储值卡形成的沉淀资金，披露行业政策变动对储值卡余额变动趋势的影响，提示相关收益下降风险；对结算资金形成的沉淀资金，披露现行行业政策是否存在变动风险、实时结算技术是否具有可行性、实时结算对发行人业绩的影响

1、发行人收入、利润构成情况

报告期内，发行人营业收入、利润构成情况如下：

单位：万元

项目	智慧交通电子收费业务	智慧交通运营管理系统业务	智慧交通衍生业务	合计
2021 年度				
主营业务收入	36,169.51	21,941.00	1,235.14	59,345.66
收入占比	60.95%	36.97%	2.08%	100.00%
利润总额	17,740.76	5,004.69	577.87	23,323.32
其中：资金收益	10,795.93	-	-	-
利润总额占比	76.06%	21.46%	2.48%	100.00%
2020 年度				
主营业务收入	33,643.73	12,279.15	711.48	46,634.35
收入占比	72.14%	26.33%	1.53%	100.00%
利润总额	17,503.63	3,552.73	102.28	21,158.65
其中：资金收益	12,957.66	-	-	-
利润总额占比	82.73%	16.79%	0.48%	100.00%
2019 年度				
主营业务收入	137,267.52	4,716.43	1,072.88	143,056.82
收入占比	95.95%	3.30%	0.75%	100.00%
利润总额	52,559.69	2,652.41	601.33	55,813.43
其中：资金收益	12,068.14	-	-	-
利润总额占比	94.17%	4.75%	1.08%	100.00%

注：资金收益为智慧交通电子收费业务产生的沉淀资金收益。2019 年、2020 年、2021 年均为财务费用-利息收入和投资收益。

发行人已在招股说明书“重大事项提示”之“三、其他重大事项提示”中补充披露上述内容。

2、沉淀资金来源及规模、相关利息收益分别占利润的比重

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、自有资金形成的沉淀资金。报告期各期末，发行人沉淀资金余额及构成情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
储值卡沉淀资金	170,971.37	193,517.81	235,660.44
清分账期形成的沉淀资金	97,761.99	93,524.26	51,900.58
自有资金	67,375.59	54,705.13	67,163.33
沉淀资金合计	336,108.95	341,747.20	354,724.35

2020年以来，发行人对通行费的清分存在4-7天的结算周期。根据上表可知，随着2019年国家政策推动，全国ETC用户大幅增长，高速公路通行费ETC电子收费比例大幅提高，发行人各期末清分结算账期形成的沉淀资金余额逐年大幅增长，未来随着发行人ETC记账卡用户量的增加以及车主使用ETC频率的增加，清分账期形成的沉淀资金将会呈持续增长趋势，较大程度上弥补储值卡沉淀资金下降带来的影响，发行人沉淀资金规模总体稳定，具有持续性。

报告期内，发行人利润构成情况如下：

单位：万元

项目	2021年	2020年	2019年
净利润	20,158.38	18,189.27	42,378.08
资金收益（税后）	9,172.14	11,014.01	9,051.11
资金收益（税后）占净利润的比例	45.50%	60.55%	21.36%

根据上表可知，发行人资金收益占净利润的比例总体呈下降趋势。2019年由于受国家ETC大规模推广政策影响，ETC发行业务利润较高，资金收益占净利润的比例相对较低；2020年上半年新冠疫情爆发，发行人ETC发行、电子收费服务等业务收入受到较大影响，导致资金收益占净利润的比例较高；2021年随着发行人各项业务的逐步恢复，资金收益占净利润的比例降至45.50%。从未来发展趋势来看，随着发行人各项业务的快速发展，而沉淀资金基本处于平稳状态，发行人资金收益占净利润的比例将呈进一步下降趋势。

发行人已在招股说明书“重大事项提示”之“三、其他重大事项提示”中补充披露上述内容。

3、对储值卡形成的沉淀资金，披露行业政策变动对储值卡余额变动趋势的影响，提示相关收益下降风险

2019年5月国家发展改革委、交通运输部关于《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》要求停止ETC储值卡发行、逐步减少ETC储值卡使用。自2019年5月取消储值卡发行以来，原有储值卡用户经过近三年的选择转换，部分储值卡用户已转化为记账卡用户，现存量储值卡用户基本为储值卡习惯偏好的用户，储值卡用户再进行大幅转换的可能性相对较小，但是发行人储值卡沉淀资金的余额仍呈下降趋势。报告期各期末，发行人ETC储值卡的余额变动及收益情况如下：

单位：万元

项目	2021年末/2021年度	2020年末/2020年度	2019年末/2019年度
ETC储值卡的余额	170,971.37	193,517.81	235,660.44
变动比例	-11.65%	-17.88%	-
储值卡沉淀资金收益	6,154.97	7,450.44	8,955.10

4、对结算资金形成的沉淀资金，披露现行行业政策是否存在变动风险、实时结算技术是否具有可行性、实时结算对发行人业绩的影响

（1）结算资金实时结算在技术上暂不具备可行性

完成一笔高速公路ETC收费需要经过计费、验证、扣费、记账、清分、结算六个交易环节。其中：计费是指根据高速公路费率表计算通行费金额；验证是指交易时对用户卡内资金以及卡片有效性进行校验；扣费是指将通行费扣费指令在用户ETC卡片钱包中进行扣款；记账是指将通行费扣款指令发给银行（银行卡用户）或ETC发行方（储值卡用户），并经审核后在用户账户内扣款；清分是指在路网结算中心将收到的通行费交易数据在不同的高速公路运营单位之间进行分配；结算是指将收到的资金按清分拆分结果支付至各高速公路运营单位。

目前，我国高速公路ETC收费系统采用的是离线交易方式，主要是受现有

技术条件、网络传输、各省收费系统水平参差不齐等多种因素影响。不同于一般静态的刷卡和扫码交易，ETC 收费为不停车收费，车辆在车道的行驶速度标准上限为 20km/h。根据交通运输部路网中心《标准化 ETC 专用车道总体技术方案》，OBU 处理时间和通信时间不大于 60 毫秒；RSU 处理时间和通信时间不大于 60 毫秒；IC 卡处理时间和通信时间不大于 100 毫秒；车道控制机处理时间和通信时间不大于 50 毫秒；总交易时间不大于 270 毫秒。而目前在线交易的时间一般为 1-3 秒，因此，在现有技术和网络条件下，目前高速公路收费还无法实现在线交易，从而无法实现通行费的实时记账，进而无法实现实时清分、结算。

目前，交通运输部没有高速公路 ETC 收费实施在线交易的计划和方案。因此，结算资金实时结算在技术上暂不具备可行性。

（2）现行清分结算政策不存在变动风险

交通运输部路网监测与应急处置中心在现有技术条件下制定出台了《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，明确了清分结算政策。发行人按照上述规定开展电子收费清分结算业务，目前发行人执行的清分结算政策与现行的结算技术相匹配，预计在一定期间内不存在变动风险。

（3）实时结算对发行人业绩的影响

未来，随着技术的发展、网络传输能力的提升，在 ETC 收费系统能够达到在线交易要求时，不排除行业政策发生变化，统一全国收费系统并对 ETC 收费实施在线交易的可能性。如实施实时结算，对发行人的影响主要是结算周期会缩短，进而影响结算资金所形成的沉淀资金规模和收益。

实施在线交易，能够缩短通行费收费的计费、验证、扣费、记账环节的时间，但不会缩短清分、结算环节的时间，理论上整个交易环节可以缩短 1-2 天的时间，发行人进行通行费结算时间也相应会减少 1-2 天，进而影响发行人 1-2 天由通行费结算资金形成的沉淀资金数额，发行人沉淀资金收益会相应下降。若以发行人 2021 年 ETC 记账卡产生的资金流水测算，以 2 天计算最多减少沉淀资金约 1.57 亿元，按发行人 2021 年平均资金收益率 3.6%测算，减少资金收益约 565 万元。

发行人已在招股说明书“重大事项提示”之“三、其他重大事项提示”中补充披露上述内容。

（二）披露发行人各项业务收入关联交易占比

报告期内，发行人各项业务收入关联交易占比情况如下：

项目		2021 年度	2020 年度	2019 年度
智慧交通 电子收费 业务	营业收入	36,169.51	33,643.73	137,267.52
	关联交易	12,418.72	8,693.35	12,433.52
	占比	34.33%	25.84%	9.06%
智慧交通 运营管理 系统业务	营业收入	21,941.00	12,279.15	4,716.43
	关联交易	15,460.97	9,831.83	3,648.17
	占比	70.47%	80.07%	77.35%
智能交通 衍生业务	营业收入	1,235.14	711.48	1,072.88
	关联交易	-	-	-
	占比	0.00%	0.00%	0.00%
合计	营业收入	59,345.66	46,634.35	143,056.82
	关联交易	27,879.68	18,525.18	16,081.69
	占比	46.98%	39.72%	11.24%

通过上表，报告期内，发行人关联交易占比分别为 11.24%、39.72%、46.98%，主要是由于智慧交通运营管理系统业务快速增长导致的关联交易上升所致，其中：2020 年较 2019 年关联交易占比上升 28.48 个百分点，智慧交通运营管理系统业务导致的关联交易上升了 18.53 个百分点；2021 年较 2020 年关联交易占比上升 7.26 个百分点，智慧交通运营管理系统业务导致的关联交易上升了 4.97 个百分点。报告期内，发行人智慧交通运营管理系统业务快速增长，主要是由于发行人的技术和先发优势。技术方面，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；市场方面，江苏省智慧交通运营管理系统的发展水平居于全国前列，且需求较大，发行人的产品率先在江苏路网、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，具有合理性。未来随着发行人产品在全国市场的不断拓展，预计该类业务将会在全国范围内占有更多的市场份额，对关联方的智慧交通运营管理系统业务收入占同类业务收入比例将呈进一步下降趋势。

报告期内，发行人各类业务关联交易变动情况分析如下：

报告期，发行人智慧交通电子收费业务关联交易占比分别为 9.06%、25.84%、34.33%。2019 年发行人关联交易占比较低，主要是由于 2019 年 5 月国务院及国家发改委、交通运输部要求发展 ETC 相关文件的出台，发行人 ETC 发行业务得到了较快的发展，ETC 发行业务客户主要为银行，不存在关联交易，导致 2019 年发行人关联交易占比降低；2020 年受新冠疫情影响，发行人 ETC 发行业务影响较大，导致 2020 年关联交易比例上升；2021 年受江苏南京、扬州等地区新冠疫情大面积爆发的影响，发行人 ETC 发行业务再次受到较大影响，导致关联交易比例进一步上升。

报告期，发行人智慧交通运营管理系统业务关联交易占比分别为 77.35%、80.07%、70.47%。2019 年、2020 年发行人关联交易占比基本较为稳定，2021 年发行人关联交易出现一定幅度的下降，主要是由于 2021 年发行人江苏省外的业务出现较大幅度的增加，导致关联交易占比下降。报告期内，发行人智慧交通运营管理系统业务非关联方收入分别为 1,068.26 万元、2,447.32 万元和 6,480.03 万元，三年复合增长率为 146.29%，呈现出快速增长的态势。未来随着发行人该类业务在江苏省外的不断开拓，关联交易的占比将呈现进一步下降趋势。

报告期，发行人智能交通衍生业务主要为保险代理业务及供应链协同服务，该类业务不存在关联交易。

综上，报告期内，发行人关联交易占比较高主要是受到智慧交通运营管理系统业务快速增长，以及新冠疫情等因素的综合影响，未来随着发行人各项业务恢复常态化发展以及全国市场的不断开拓，关联交易的占比将呈现下降趋势，发行人对关联方不存在重大依赖。

发行人已在招股说明书“重大事项提示”之“三、其他重大事项提示”中补充披露上述内容。

（三）在“行业竞争加剧风险”中披露发行人所处行业竞争格局，发行人进入其他省份或区域经营壁垒情况

截至目前，全国 ETC 安装率约为 80%。根据工业和信息化部《2021 年 12 月

汽车工业经济运行情况》，2021 年全国汽车销量为 2,627.5 万辆；根据中国汽车流通协会发布的相关数据，2021 年全国二手车交易量 1,758.51 万辆。近年来，全国汽车保有量年增长均超过 2,500 万辆，二手车交易量年均超过 1,500 万辆，每年 ETC 潜在需求约 4,000 万辆。另外，受车载电子标签电子元器件老化、损坏以及电池使用寿命等因素影响，也存在一定数量的质保期外的新老 ETC 设备更换的需求。预计未来，随着新能源汽车市场渗透率不断提高，从政策驱动向市场驱动的转变，将进一步促进我国汽车的销售增长，全国汽车保有量仍将不断增加。在新增汽车保有量、二手车交易量以及新旧 ETC 设备更换需求不断变大的背景下，ETC 发行仍具有较大市场空间。

发行人已在“行业竞争加剧的风险”中披露发行人所处行业竞争格局，发行人进入其他省份或区域经营壁垒情况。具体如下：

近十余年来，随着信息化水平的不断提高、行业企业的持续努力以及政府部门的高度重视，我国智慧交通行业的技术水平取得了长足的进步。ETC 细分行业作为智慧交通重要的领域之一，市场化程度越来越高，市场竞争格局正处于快速变化的阶段。全国 ETC 电子收费行业，历经十余年的发展，形成了 29 个省市联网运行格局，各省范围内均存在 ETC 发行机构，并在其区域范围内具有相对垄断的优势，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 发行业务方面，具有较强优势。目前发行人为江苏省唯一经授权的 ETC 发行机构，虽然已建立完善的线上发行渠道，可以实现全国范围内 ETC 发行，但在江苏省外的地域尚未建立线下 ETC 发行服务网点，受当地车主习惯选择在常住地办理 ETC 业务等因素影响，发行人省外办理 ETC 发行业务仍存在较大的竞争压力。若未来行业政策、行业规范以及市场竞争格局发生重大变化，发行人 ETC 发行销售市场份额存在被竞争对手抢占的风险；电子收费服务也存在被其他发行机构全部或部分替代，从而面临无法与现有的高速公路运营单位续签路网技术服务费协议或收费标准下调的风险。如果发生上述情况，则发行人将失去目前在区域内拥有的明显的竞争优势，甚至有出现重大不利影响的可能性。

在智慧交通业务领域，虽然发行人率先在行业内开发了系列云控平台等产品，具有产品、服务等先发优势，市场占有率较高，但是，一方面各省均存在从事同类业务的公司，在当地具有一定的市场资源和地域服务优势，未来，随

着该类公司技术、服务能力的提升，发行人在进一步开拓全国业务市场时，将面临较大的市场竞争；另一方面，智慧交通行业相对较高的利润率也不断吸引着其他企业通过渗透、兼并重组、产业转型等方式进入到本行业，包括阿里、腾讯、华为等超大型企业，未来公司存在行业竞争加剧的风险。

发行人已在招股说明书“第四节 风险因素”之“一、经营风险”之“(二) 行业竞争加剧的风险”中补充披露上述内容。

(四) 梳理并汇总披露发行人关于业绩下滑的相关风险提示

经梳理并汇总披露发行人关于业绩下滑的相关风险提示，发行人业绩下滑的风险如下：

1、业绩波动的风险

公司 2019 年、2020 年、2021 年的营业收入分别为 143,056.82 万元、46,634.35 万元、59,345.66 万元，其中：智慧交通电子收费业务收入分别为 137,267.52 万元、33,643.73 万元、36,169.51 万元。受 2019 年 5 月国务院办公厅《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》及国家发展改革委、交通运输部《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》等政策影响，公司智慧交通电子收费业务出现爆发式增长，导致 2019 年 5 月后收入和利润激增。随着 2019 年末全国 ETC 发行阶段性任务的完成，以及 2020 年上半年受新冠疫情影响，2020 年相关收入与 2019 年相比明显下降，业绩波动较大，但随着疫情影响逐渐消除，全国 ETC 发行总体处于平稳增长的状态。

2、储值卡沉淀资金下降对业绩影响的风险

2019 年 5 月，国家发展改革委、交通运输部发布《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》，要求停止 ETC 储值卡发行，但原 ETC 储值卡可以继续使用。由于 ETC 储值卡使用的方便性以及用户习惯偏好，该类人群一般不会轻易改变使用卡片类型。经 2019 年 5 月取消储值卡发行以来，原有储值卡用户经过近三年的选择转换，部分储值卡用户已转化为记账卡用户，现存量储值卡用户基本为储值卡习惯偏好的用户，储值卡用户再进行大幅转换的可能

性相对较小，但是发行人储值卡沉淀资金的余额仍呈下降趋势。报告期各期末，发行人 ETC 储值卡的余额变动及收益情况如下：

单位：万元

项目	2021 年末/ 2021 年度	2020 年末/ 2020 年度	2019 年末/ 2019 年度
ETC 储值卡的余额	170,971.37	193,517.81	235,660.44
变动比例	-11.65%	-17.88%	-
储值卡沉淀资金收益	6,154.97	7,450.44	8,955.10

假设 2021 年沉淀资金平均收益率保持不变的情况下，发行人 ETC 储值卡预存充值款余额下降的敏感性分析如下：

单位：万元

ETC 储值卡 预存充值款余额 下降的比例	2021 年末 ETC 储 值卡的余额	发行人资金收益	对发行人 资金收益的影响
0	170,971.37	6,154.97	0
-10%	153,874.23	5,539.47	-615.50
-20%	136,777.10	4,923.98	-1,230.99
-40%	102,582.82	3,692.98	-2,461.99
-60%	68,388.55	2,461.99	-3,692.98

如果未来发行人存量 ETC 储值卡用户充值金额继续下降或不再进行充值，将导致发行人资金收益下降，对发行人业绩造成不利影响。

3、ETC 发行与销售业务市场瓶颈风险

截至目前全国 ETC 安装率约为 80%，虽然近年来，全国汽车保有量的增长年均超过 2,000 万辆，加上存量以及二手车 ETC 过户增量，年 ETC 安装量约 4,000 万辆，ETC 需求仍保持较高景气度，但不排除未来汽车销量以及二手车交易量的减少，导致 ETC 发行与安装出现市场瓶颈的风险。

另外，现阶段发行人 ETC 发行与销售业务主要集中在江苏区域，如果未来江苏区域汽车销售出现下滑或发行人在全国范围内线上发行 ETC 业务达不到预期，将导致发行人 ETC 发行与销售业务出现下滑的风险。

4、智慧交通运营管理系统业务出现下滑的风险

报告期内，公司智慧交通运营管理系统业务收入分别为 4,716.43 万元、

12,279.15 万元、21,941.00 万元，占主营业务收入的比例分别为 3.30%、26.33%、36.97%。近年来，《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》《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》《全国高速公路视频联网监测工作实施方案》《推进综合交通运输大数据发展行动纲要（2020-2025 年）》《关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》等一系列利好政策陆续出台，推动了全国智慧交通行业的快速发展。在此背景下，公司智慧交通运营管理系统业务经历了快速的发展。虽然报告期内公司该类业务收入不断增长，但若未来相关应用场景需求下降、竞争加剧、市场规模增速放缓，公司该类业务有可能出现下滑风险。

5、ETC 设备未来销售单价下降的风险

2019 年 7 月，交通运输部路网中心下发《关于加强 ETC 客户发展工作的函》（交路网函[2019]228 号），路网中心与各合作银行总行签署了合作备忘录，就电子标签（OBU）售价达成一致。上述合作备忘录作为全国 ETC 发行、设备销售及定价的指导性文件，为发行人该项业务提供了不同销售模式下的全国统一定价依据。如未来 ETC 发行相关成本、设备形态、市场供需以及获客难度等出现较大变化，交通运输部路网中心也会与合作银行协商，对相应价格标准做出适时调整，不排除未来销售单价存在下降风险。

6、利息收入和投资收益对业绩影响的风险

报告期内，发行人资金收益较为稳定，利息收入和投资收益构成发行人稳定的利润来源。从沉淀资金收益占净利润比例来看，由于 2019 年 ETC 发行受国家政策支持影响，发行人 ETC 发行业务出现较大幅度的增长，2019 年资金收益占净利润比例为 21.36%，处于较低的水平；2020 年各项业务恢复常态化后，发行人资金收益占净利润比例从 2019 年的 21.36%升至 60.55%，2021 年随着发行人各项业务的快速发展，资金收益占净利润比例降至 45.50%，总体来看，沉淀资金收益占净利润比例整体呈下降趋势。若未来沉淀资金规模或资金收益率下降，则可能对发行人业绩造成不利影响。

发行人已在招股说明书“重大事项提示”之“一、特别风险提示”之“（二）业绩下滑风险”中补充披露上述内容。

二、中介机构核查意见

（一）核查过程

保荐机构、发行人律师、申报会计师核查过程如下：

1、取得发行人收入明细表，统计分析发行人各业务类型下收入、利润构成。

2、结合发行人业务特点，分析沉淀资金来源，统计分析沉淀资金金额及对应收益占各期利润总额的比例，并访谈发行人管理层，了解资金收益占比变动的原因，分析未来发展趋势。

3、访谈发行人管理层，了解相关行业政策的变动风险，分析行业政策变动对储值卡余额及其收益变动的影响，分析实时结算对发行人业绩的影响。

4、统计分析发行人各项业务的关联交易占比，分析变动原因。

（二）核查结论

经核查，保荐机构、发行人律师、申报会计师认为：

1、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、自有资金形成的沉淀资金。未来随着发行人 ETC 记账卡用户量的增加以及车主使用 ETC 频率的增加，清分账期形成的沉淀资金将会呈持续增长趋势，较大程度上弥补储值卡沉淀资金下降带来的影响，发行人沉淀资金具有持续性。

2、随着发行人主营业务的快速发展，而沉淀资金基本处于平稳状态，发行人资金收益占利润总额的比例将呈进一步下降趋势。

3、受国家政策影响，以及部分 ETC 用户将储值卡转换成银行卡，ETC 储值卡沉淀资金规模出现下降。但由于 ETC 储值卡使用的方便性以及用户习惯偏好，该类人群一般不会轻易改变使用卡片类型。经 2019 年 5 月取消储值卡发行以来，原有储值卡用户经过近三年的选择转换，部分储值卡用户已转化为记账卡用户，现存量储值卡用户基本为储值卡习惯偏好的用户，储值卡用户再进行大幅转换的可能性相对较小。

4、在现有技术和网络条件下，目前高速公路收费还无法实现在线交易，从而无法实现通行费的实时记账，进而无法实现实时清分、结算。目前交通运输部没有高速公路 ETC 收费实施在线交易的计划和方案。未来，随着技术的发展、网络传输能力的提升，在 ETC 收费系统能够达到在线交易要求时，不排除行业政策发生变化，统一全国收费系统并对 ETC 收费实施在线交易的可能性。如实施实时结算，对发行人的影响主要是结算周期会缩短 1-2 天，进而影响结算资金所形成的沉淀资金规模和收益。

5、报告期内发行人营业收入关联交易占比分别为 11.24%、39.72%、46.98%。2019 年发行人关联交易占比较低，主要是由于 2019 年 5 月国务院及国家发改委、交通运输部要求发展 ETC 相关文件的出台，发行人 ETC 发行业务得到了较快的发展，ETC 发行业务客户主要为银行，不存在关联交易，导致 2019 年发行人关联交易占比降低；2021 年发行人关联交易占比较 2020 年上升，主要是由于 2021 年发行人智慧交通运营管理系统业务快速增长，而这类业务关联交易比例较高，因此导致 2021 年发行人关联交易占比上升。

6、发行人已在“行业竞争加剧风险”中披露发行人所处行业竞争格局，补充披露发行人进入其他省份或区域经营壁垒情况。

问题 3

请发行人进一步披露将沉淀资金委托贷款利息收入计入营业收入是否符合企业会计准则规定，将沉淀资金收益计入经常性损益的原因及合理性。请保荐机构和申报会计师核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人说明

（一）发行人进一步披露将沉淀资金委托贷款利息收入计入营业收入是否符合企业会计准则规定

1、将沉淀资金委托贷款利息收入计入营业收入符合《企业会计准则第 14

号——收入》（财会[2006]3 号文）的相关规定

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，因此，发行人 2017 年、2018 年对委托贷款的收益计入其他业务收入科目。

2、新会计准则对利息收入列报的规定

根据《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》（财会〔2017〕7 号），执行《企业会计准则第 14 号——收入》（财会[2006]3 号文）的企业应按照规定将委托贷款利息收入计入以摊余成本计量的金融资产核算，其利息收入计入“投资收益”。

根据以上规定，发行人在申请首次公开发行的会计报表中应将 2017 年、2018 年发生的委托贷款利息收入从“其他业务收入”科目调整至“投资收益”科目。

2、本次会计差错更正情况以及对公司财务情况的影响

2022 年 3 月 4 日，发行人第一届董事会第十三次会议决定，采用追溯重述法将委托贷款产生的利息收入从“其他业务收入”科目调整至“投资收益”科目。

本次会计差错更正的追溯重述事项对发行人首发申报报表主要数据的影响如下：

（1）对 2017 年度财务报表项目及金额具体影响

单位：万元

受影响的比较期间报表项目名称	重述前金额	累积影响金额	重述后金额
营业收入	27,968.42	-9,660.45	18,307.97
投资收益	-	9,660.45	9,660.45

受影响的比较期间报表项目名称	重述前金额	累积影响金额	重述后金额
归属于公司普通股股东的净利润	5,017.71	-	5,017.71
扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	5,050.77	-7,245.34	-2,194.57

(2) 对 2018 年度财务报表项目及金额具体影响

单位：万元

受影响的比较期间报表项目名称	重述前金额	累积影响金额	重述后金额
营业收入	35,542.83	-10,212.13	25,330.71
投资收益	979.47	10,212.13	11,191.60
归属于公司普通股股东的净利润	8,638.15	-	8,638.15
扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	8,634.60	-7,659.09	975.51

本次前期会计差错更正对合并资产负债表、合并现金流量表、每股收益及净资产收益率无影响，追溯事项为利润表科目内部重分类及影响 2017 年度、2018 年度非经常性损益调整事项。本次会计差错更正对发行人 2019 年、2020 年、2021 年的财务报表不产生影响。

发行人本次更新 2021 年会计年报后，该事项已不在报告期内。

3、会计差错调整未对本次发行构成实质不利影响

发行人进行本次会计差错调整，对 2017 年、2018 年发行人利润表“营业收入”“投资收益”项目产生一定影响，但对合并资产负债表、合并现金流量表、每股收益及净资产收益率不产生影响，不存在滥用会计政策或者会计估计，操纵、伪造或篡改编制财务报表所依据的会计记录等情形，符合《企业会计准则第 28 号——会计政策、会计估计变更和会计差错更正》《首发业务若干问题解答（2020 年 6 月修订）》相关规定，不存在会计基础工作薄弱和内控缺失的情形，相关更正信息已披露，不会对本次发行构成实质不利影响。

(二) 进一步披露将沉淀资金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。

发行人结合业务实际情况，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、发行人沉淀资金的形成是业务经营的必然结果

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、自有资金形成的沉淀资金。

（1）储值卡充值形成的沉淀资金是业务经营的必然结果

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，导致ETC储值卡充值会形成一定规模的沉淀资金。因此，发行人发行的ETC储值卡所形成的沉淀资金是业务经营的必然结果。

（2）通行费清分的结算账期形成的沉淀资金是业务经营的必然结果

根据交通运输部《收费公路联网收费运营和服务规则》，完成一笔高速公路ETC收费需要经过计费、验证、扣费、记账、清分、结算六个交易环节。目前，我国高速公路ETC收费系统采用的是离线交易方式，一般会形成4-7天的清分结算账期，结算账期内发行人收取的通行费款项形成一定规模的沉淀资金。因此，发行人开展通行费清分结算形成的沉淀资金是业务经营的必然结果。

（3）自有资金形成的沉淀资金主要是业务经营的结果

发行人自有资金主要是经营积累所形成，该类资金也是发行人业务经营的结果。

综上，发行人沉淀资金的产生与发行人从事的业务密切相关，是开展经营活动的必然结果，产生的沉淀资金具有持续性。

2、发行人沉淀资金产生的收益具有持续性，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 年末/ 2021 年度	2020 年末/ 2020 年度	2019 年末/ 2019 年度
沉淀资金余额	336,108.95	341,747.20	354,724.35
沉淀资金收益	10,734.40	12,888.75	12,029.73

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，发行人沉淀资金相关资金收益具有持续性，不属于性质特殊和偶发性业务。

3、发行人沉淀资金收益体现了企业正常的经营业绩和盈利能力

（1）沉淀资金收益是发行人整体经营情况的组成部分

发行人 ETC 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的必然结果，是该类业务形成闭环不可或缺的组成部分，由此产生的 ETC 沉淀资金具有持续性。发行人制定电子收费业务经营定价策略，也是基于 ETC 沉淀资金产生收益和电子收费业务收益组成的整体经营收益的情况，发行人 ETC 沉淀资金收益和电子收费业务收益共同构成了发行人电子收费业务的整体经营收益，共同支撑发行人的业务活动的开展。

（2）ETC 沉淀资金收益不参与分配业务运营成本，也导致 ETC 沉淀资金收益占利润总额的比例较高

发行人ETC沉淀资金的产生与业务紧密相关，ETC沉淀资金在产生过程中，

必然要发生相应的成本，而在财务核算中电子收费业务运营成本只在电子收费业务大类归集分配，ETC 沉淀资金收益记入投资收益或财务费用--利息收入，不参与分配业务运营成本，也导致 ETC 沉淀资金收益占利润总额的比例较高。

4、发行人沉淀资金的管理具有完善的内部控制制度

为加强资金管理，提高资金安全性、收益性，促进资金管理规范化、制度化，发行人制定了《现金管理业务管理办法》《财务支付审核审批规定》等相关内部控制制度。报告期内，发行人购买现金管理产品严格遵循总额审批、单笔限额、分笔购买的管理方式，在董事会或股东大会审批批准的额度内、审批同意的现金管理产品范围内进行运作。具体操作时，由公司财务管理部提出业务申请，申请中包括资金来源、投资规模、预期收益、投资品种、投资期间、比价情况等，由公司经营层组织决策，公司财务管理部负责组织实施。此外，发行人建立了资金管理报告制度，由相关经办人定期编制现金管理报告，跟踪现金管理进展、收益实现及风险控制等情况。报告期内，相关内部控制制度得到有效执行。

5、发行人已将沉淀资金收益确认为经常性损益事项进行充分披露

发行人将资金收益认定为不属于非经常性损益，已在招股说明书、会计报表附注等申报文件中对该事项的名称、金额及原因进行详细披露。

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，并已在招股说明书、会计报表附注等申报文件中对该事项的名称、金额及原因进行详细披露，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。

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《企业会计准则》关于会计政策变更及会计差错更正的定义，查阅公司第一届董事会第十三次会议的会议议案及纪要，确认发行人将 2017 年、2018 年委托贷款收益会计处理认定为会计差错更正理由的充分性。

2、查看《首发业务若干问题解答（2020 年 6 月修订）》关于首发材料申报后存在会计政策变更、会计估计变更或会计差错更正情形的审核问答，确认发行人本次会计差错更正不存在导致公司在会计基础工作规范及相关内控方面不符合发行条件的情形。

3、对照《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》的相关规定，并结合发行人的业务特征，分析发行人将沉淀资金产生的收益纳入经常性损益的合规性。

（二）核查结论

经核查，保荐机构、申报会计师认为：

1、发行人将 2017 年、2018 年度发生的委托贷款利息收入从“其他业务收入”科目调整至“投资收益”科目，并采用追溯重述法。本次调整重新认定为会计差错更正是恰当的，符合《企业会计准则》的规定。公司本次会计差错更正不存在《首发业务若干问题解答（2020 年 6 月修订）》中规定的因发行人在会计基础工作规范及相关内控方面不符合发行条件的情形。

2、发行人沉淀资金的产生与发行人从事的业务密切相关，是开展经营活动的必然结果，产生的沉淀资金具有持续性。

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，并已在招股说明书、会计报表附注等申报文件中对该事项的名称、金额及原因进行详细披露，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。

（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）

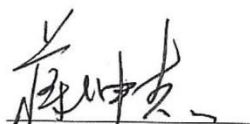
江苏通行宝智慧交通科技股份有限公司



2024年 3 月 10 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

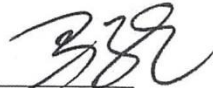
华泰联合证券有限责任公司



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 骁

华泰联合证券有限责任公司

