

## 亿阳信通股份有限公司

### 临时公告

本公司及董事会全体成员保证公告内容真实、准确和完整，并对公告中的任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏承担责任。

近期，公司关注到《证券市场周刊》对公司进行了相关报道，现针对有关事项公告如下：

1、媒体报道本公司 2007 年年报中披露的应收、预付款科目的主要债务人和公司可能存在关联方关系。上述可能存在关联方关系的法人包括：北京华富惠通技术有限公司(以下简称“华富惠通公司”)、北京五洲博通科技有限公司(以下简称“五洲博通公司”)、北京世华通软件技术有限公司(以下简称“世华通公司”)、北京亿阳宝利交通工程设备有限公司(以下简称“亿阳宝利公司”)、北京现代中软件科技有限公司(以下简称“现代中软公司”)、哈尔滨现代设备安装有限公司(以下简称“现代设备公司”)、沈阳博可信息技术有限公司(以下简称“沈阳博可公司”)等。

经了解，截止 2007 年 12 月 31 日，上述公司的股东方分别为：

华富惠通公司唯一股东潘立

五洲博通公司股东张文彬、刘国强

世华通公司自然人股东武爽娜

亿阳宝利公司股东王峰、马屹立

现代设备公司股东孙凯、李安国、刘明、孙奥、邹淑秋

沈阳博可公司股东覃卫红、侯振峰

本公司确认：本公司及控股股东的董事、监事和高级管理人员及其配偶、父母、兄弟姐妹均没有出任上述公司董事、监事及高级管理人员的情况。本公司及控股股东与上述公司及其股东方和法定代表人无任何关联方关系。具体内容如下：

(1) 本公司与华富惠通公司不存在关联方关系

该报道所涉及的华富惠通公司唯一股东潘立先生，同时担任该公司法定代表人，2005年之后，他未在亿阳集团及上市公司担任职务。潘立先生与本公司无关联关系，也未在北京亿阳增值业务通信股份有限公司及北京千雅文化传播有限责任公司担任职务。

北京亿阳增值业务通信股份有限公司2007年4月28日前是本公司参股的子公司，2007年4月28日公司将持有的该部分股权转让给北京千雅文化传播有限责任公司，详细情况请见2007年4月30日公司相关公告（www.sse.com.cn）。因此，目前北京亿阳增值业务通信股份有限公司既不是本公司的子公司，也不是本公司控股股东亿阳集团的子公司。

公司原独立董事章钢柱先生于1997年10月至1998年12月期间曾任黑龙江省华富电力投资有限公司（下称华富电力公司）的总经理；后因工作调动，离开华富电力公司，至今未再在华富电力公司任职。2007年公司董事会换届选举，选举章钢柱先生为公司第四届董事会独立董事之一。2008年初，章钢柱先生因工作原因提出辞去公司独立董事一职，经公司2008年度第一次临时股东大会批准，选举吕启明先生为公司新任独立董事，请参见公司2008年4月26日的相应公告（www.sse.com.cn）。

#### （2）公司与五洲博通公司没有关联关系

五洲博通公司股东张文彬、刘国强，法定代表人张文彬，与本公司无关联方关系。

#### （3）公司与世华通公司不存在关联方关系

恩济大厦为海淀区亮甲店的一处写字楼，内驻很多家公司，其中包括世华通公司在内，但该公司与本公司及控股股东并无关联关系。

经了解，该报道所称北京亿阳融通科技有限公司系由自然人股东出资组建，与本公司不存在关联方关系。

#### （4）公司与现代中软不存在关联关系

该报道所称现代中软公司与本公司没有关联关系，该公司至少一年前已停止营业。经了解，该报道所指S\*ST大通的董事长王峰，与亿阳宝利公司的法定代表人王峰并非同一人。

#### （5）公司与亿阳宝利公司不存在关联方关系

经了解，报道所称亿阳宝利公司股东是该公司法定代表人王峰及另一自然人出资，与本公司不存在关联方关系。

(6) 公司与现代设备公司不存在关联方关系

现代设备公司为公司发起人之一，公司上市时，现代设备公司持有本公司 3.55% 的股份，在第一届董事会中有一个董事席位，孙凯先生出任公司第一届董事会董事，后因他个人工作需要，2002 年 8 月辞去本公司董事职务；公司股权分置改革完成后，现代设备公司持有本公司 3.07% 的股份。截止 2007 年 12 月 31 日，现代设备公司已经不再持有本公司股份，请参见公司相应公告 ([www.sse.com.cn](http://www.sse.com.cn))。

(7) 公司与沈阳博可公司不存在关联方关系

据我们了解，沈阳博可公司的地址位于沈阳市浑南新区浑南四路。与沈阳亿阳计算机技术有限责任公司（地址：沈阳市浑南新区世纪路 1 号）不在一处。

2、媒体报道公司对长江三桥公司收费标准和车流量的预测存在高估的情形。公司收购长江三桥公司股权，是依据黑龙江国通资产评估有限公司出具的国通评报字(2008)B04 号《资产评估报告书》，由协议双方协商定价，这是符合市场原则的方式。经评估南京长江三桥的当前市场公允价值为 98 亿，以 5.4 亿元收购其 10% 的股份，这大约相当于给出了约 45% 的优惠。有关的评估依据、评估原则、评估结论，请参见评估报告及说明 ([www.sse.com.cn](http://www.sse.com.cn))。

资产评估工作与会计工作一样，是非常专业、严谨的工作，需要综合考量众多因素。黑龙江国通资产评估有限公司具有证券从业资格，在实地调研、仔细估算后，结合我国国民经济发展规划、交通运输行业的发展规划、汽车行业的发展趋势、车辆保有量增长趋势等得出相关结论。

(1) 未来年度车流量的预测

评估测算不能简单地按现在的收费标准笼统地计算收入，未来 26 年存在着通胀性上调通行资费标准、广告费收入、政府可能补贴、委托管理收入等很多种影响收入的因素。据我们了解此次评估还是本着审慎的原则：如对未来长江三桥的交通实际流量采取 17 万辆/日（折合成小车辆）封顶估算的。

①未来年度车流量的预测：车流量，是指单位时间内（年、月、日），通过公路路段某断面的车辆数目。评估时，通常是先估算出日流量，然后计算全年流量。

评估计算的车流量主要是收费的车流量，在全部车流量基础上减去国家规定免收通行费的车辆数，免收通行费的车辆按南京市政府规定为军事等车辆。同时，还应考虑有些需要免收费的其他车辆。

一般进行分车型的流量预测，然后折算成小客车的交通流量。各种车辆车型折算系数按公路工程技术标准 JTG B01—2003 执行。收费的车流量按车辆收费额折算为小车的当量。

车流量预测的方法，在预测期限较长时，尚需考虑桥梁的通行量的极限，也就是说交通量不能无限制的无穷增长，超过通行量极限时，一般情况则需要对桥梁进行改、扩建。

南京长江三桥于 2005 年 10 月 7 日建成通车，截至 2007 年 12 月 31 日车流量历史数据如下表（折合为 7 座以下小车）：

项目		2005年	2006年	2007年
平均日总交通量（辆/日）		16,572	23,948	31,908
其中	平均日收费交通量（辆/日）	16,273	23,625	31,463
	平均日免费交通量（辆/日）	299	323	445
交通流量增长率			44.51%	33.24%

从以上历史数据可以看出，2006 年及 2007 年的日交通流量分别比上年增长 44.51%和 33.24%。

根据江苏省在全国未来发展中心地位和总体目标要求，到 2020 年将完成由“一、二、三”到“三、二、一”的转变。即建立节约合作、高效增收和持续发展的现代化农业；建立以交通、通讯、流通为基础，金融、信息、旅游、房地产等新兴产业为突破口，基础型、先导型产业为重点，高起点、高效益的第三产业，使第三产业在江苏省的国民生产总值中额比重居首位。这将对交通运输业产生强大的推动作用，对区域交通流量产生重大影响。

目前，我国交通基础设施行业已步入快速发展期，属国家鼓励发展行业，收益稳定，行业风险低。国家政策支持该行业发展，先后出台《收费公路管理条例》、《关于公路经营企业车辆通行费收入营业税政策的通知》、《关于印发收费公路试行计重收费指导意见的通知》等指导支持政策。高速公路、桥梁的收费的稳定快速增长是建立在我国国民经济在未来 5-10 年将保持稳定快速增长的基础之上。国民经

济的持续繁荣，将促进货运量及其周转量、客运量及其周转量、汽车保有量、物流行业等影响车流量的因素持续发挥作用。不断高企的成品油价格导致成本攀升；物流成本的规模经济效应，将改善车流量结构，大型车比例将不断增加；高速公路的时间效应将在不断完善的路网下更加显著，这些因素会持续吸引出行车辆选择公路出行。据行业权威机构预测，我国车流量在未来 3-5 年仍将保持高速增长，未来 15-20 年将快速增长，我国汽车工业协会最新数据显示，今年一季度，乘用车累计销量超过 150 万辆，同比增长 22.36%，预计 2010 年前，我国汽车销量年增长率将在 20% 以上，随着汽车拥有量的高速增长，公路车流量增长将有坚定支撑。汽车生产与销售在 2006 年出现了持续的增长格局，到 2010 年我国汽车产销量将达到 1000 万辆，成为仅次于美国的全球第二大市场，并会有长达 20 年的迅速发展期。汽车拥有量的迅速增长无疑将使车流量同步增长，并在相当大程度上受益。

南京长江第三大桥位于江苏省西南部，长江三角洲的西部，东距长江入海口约 350 公里，位于南京长江大桥上游 19 公里左右，本地区是江苏省的政治、经济、文化中心，是全国经济最发达的地区之一。

南京长江三桥是国家“十五”期间重点建设项目，是上海至成都国道主干线的重要组成部分，也是江苏省规划建设的五大战略性过江通道之一，是南京市“富民强市，率先基本实现现代化”的先导工程。不但是连接沪宁高速和宁合高速公路南京段的过江通道，也是江苏省通往中西部地区的重要出口，而且通过规划的宁杭高速连接了整个江苏省西南部地区、浙江省西北部，并和宁芜高速公路、宁高高速公路、宁连高速公路、以及规划中的京沪高速铁路一起形成了该地区的公路、铁路运输网络。

依据南京长江第三大桥《工程可行性研究报告》中的交通量观测资料，结合上述综合因素对三桥交通流量的影响并参考分析了南京长江第二大桥的交通量情况，以此作为未来交通预测及分析交通量增长率的基础。

预计近几年随着陆续建成宁淮高速和绕越高速公路和与南京三桥的连接，以及临近区域的公路网的形成，南京三桥的车流量相对增长较快，2011 年后增速渐缓，2014 年后增速趋于稳定，2019 年车流量预计达到饱和程度，不能再增加车流量。

2008 年-2034 年的车流量预测如下表（折合为 7 座以下小车）：

项目		2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
平均日总交通量 (辆/日)		41,481	53,925	70,103	84,123	100,948
其中	平均日收费交通量 (辆/日)	40,859	53,116	69,051	82,862	99,434
	平均日免费交通量 (辆/日)	622	809	1,052	1,262	1,514
交通流量增长率		30.00%	30.00%	30.00%	20.00%	20.00%
项目		2013年	2014年	2015年	2016年	2017年
平均日总交通量 (辆/日)		116,090	127,699	140,469	154,516	162,242
其中	平均日收费交通量 (辆/日)	114,349	125,784	138,362	152,198	159,808
	平均日免费交通量 (辆/日)	1,741	1,915	2,107	2,318	2,434
交通流量增长率		15.00%	10.00%	10.00%	10.00%	5.00%
项目		2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
平均日总交通量 (辆/日)		170,354	170,354	170,354	170,354	170,354
其中	平均日收费交通量 (辆/日)	167,799	167,799	167,799	167,799	167,799
	平均日免费交通量 (辆/日)	2,555	2,555	2,555	2,555	2,555
交通流量增长率		5.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
项目		2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
平均日总交通量 (辆/日)		170,354	170,354	170,354	170,354	170,354
其中	平均日收费交通量 (辆/日)	167,799	167,799	167,799	167,799	167,799
	平均日免费交通量 (辆/日)	2,555	2,555	2,555	2,555	2,555
交通流量增长率		0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
项目		2028年	2029年	2030年	2031年	2032年
平均日总交通量 (辆/日)		170,354	170,354	170,354	170,354	170,354
其中	平均日收费交通量 (辆/日)	167,799	167,799	167,799	167,799	167,799
	平均日免费交通量 (辆/日)	2,555	2,555	2,555	2,555	2,555
交通流量增长率		0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
项目		2033年	2034年			
平均日总交通量 (辆/日)		170,354	170,354			
其中	平均日收费交通量 (辆/日)	167,799	167,799			
	平均日免费交通量 (辆/日)	2,555	2,555			
交通流量增长率		0.00%	0.00%			

## ②未来年度收费标准的预测

收费标准是指各种车辆通过收费站所缴的通行费，公路收费标准企业无权决定，需要通过政府批准方能准许调整。企业目前执行的是江苏省物价局、江苏省财政厅、江苏省交通厅《省物价局 省财政厅 省交通厅关于南京长江第三大桥开征车辆通行费的通知》（苏价服[2005]291号 苏财综[2005]77号 苏交财[2005]57号）规定的车辆通行费标准。在预测时，参照历史调价的周期和物价增长幅度，结合国家对价格总水平涨幅的控制指标和今年我国一、二月份CPI实际指数等方面的资料，对收费标准每五年进行调整一次。

对2008年-2034年的收费标准预测如下表（折合为7座以下小车）：

项目	2008年- 2009年	2010年- 2014年	2015年- 2019年	2020年- 2024年	2025年- 2029年	2030年- 2034年
收费单价 (元/台)	20	25	30	40	50	65

(2) 报道中称“2008年6月25日，南京市政府召开了新闻发布会，宣布长江三桥本市私车的收费标准从15元/辆次降至11.25元/辆次”，这对长江三桥的收入影响不大，因为长江三桥是以过境车辆为主。

(3) 影响车辆通行流量的关键在于收费速度。长江三桥是双向六车道，但现有的收费口已多达20个，还可以视需要进行扩容。

(4) 经实际流量分析，通行南京长江三桥是以过境性质的货车和客车为主，折算成小车会增加很多，一辆大车的收费可折合成3-4辆小车。而且由于是过境性质的，根据需要可以通过路网结算系统实现不停车收费，可提高通行速度。

南京三桥地处我国经济发展重要区域，其作用主要是连接宁沪、宁杭、宁合、宁连、宁马等多条公路主干线，成为贯通长江流域、华中、华东、华南、西南等中西部省份过境车辆便捷的高速过江通道。同时南京三桥与现有的南京二桥、绕城公路一期工程、北边的宁通公路、浦珠路、宁合路形成一个跨江“环”，该桥的建成使纵贯华东至西南的沪蓉干线实现了真正意义上的贯通。宁淮高速、宁常高速相继开通，不断完善周边路网对其车流量的增长也产生积极影响。

### 3、媒体报道公司2007年3月购买的研发及办公用房未办理过户手续。

2007年3月29日，公司董事会召开第三届董事会第十八次会议，经非关联董事审议表决一致通过了《关于购置研发及办公用房的议案》及《购置房产意向协议》；2007年4月28日，公司召开2006年度股东大会，关联股东亿阳集团股份有限公司回避表决。其他非关联方股东审议通过上述议案。公司对上述事宜按照有关规定进行了信息披露，相关公告请参见上海证券交易所网站（[www.sse.com.cn](http://www.sse.com.cn)）。

截止公司2008年一季报披露之前，公司所购置的西山赢府商务中心B座尚未建成，因此房产证还未办理。目前该房产已经具备投入使用条件，公司已经开始组织搬迁工作，预计在今年8月1日左右完成搬迁工作。就此，公司已经进行了相关公告（2008年7月1日刊登的临时公告，[www.sse.com.cn](http://www.sse.com.cn)）。

### 4、关于预付款、应收款相关情况

报道称公司2007年预付帐款11.63亿元。公司在2007年度继续保持在主营业务领域研发和市场的前期大力投入，为保持在主营行业领域持续的增长能力，保证项目实施顺畅、及时，对相关项目进行了必要的提前采购安排。通过外包、采购、

预付等方式，在资金、人员、设备、模拟环境平台搭建等方面做好充分准备。

2008 年公司主营业务领域有了新的变化，电信重组已经明确、3G 项目建设已经提到议事日程、各大运营商都在为保障奥运会通信工程加紧工作。公司目前也与中国移动一起为保障奥运会通信工程、顺利完成 TD-SCDMA 项目运行成功尽全力服务。公司将会根据市场变化，适时调整公司的经营策略，来保证公司及全体股东的利益最大化。

该报道所称应收账款沈阳博可公司的 1845 万元及华富惠通公司的 1560 万元，均为销售款，并已于 2008 年 1 月全部收回；其他应收款中列示应收现代设备公司 3011 万元系保证金，已经在 2008 年 4 月全部收回，且无新发生应收及其他应收的情况。应收世华通公司 4629 万元，系战略合作伙伴暂时资金拆借，此借款参考银行利息水平收取资金占用费，不会损害投资者利益，并且履行了相应的审批程序。在公司 2007 年度报告中已经披露。公司会根据信息披露的有关要求及时披露回款情况。

公司建立健全了法人治理结构，内部规章制度完善，并严格遵照执行。上述有关公司的预付帐款事宜均按照《公司章程》、《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》、《资产运用项目审批权限手册》等有关规定，经过必要的审批程序，同时其风险也在公司可控制范围内，因此不会对公司及股东利益造成损害。

公司郑重说明：本公司不存在任何应披露而未披露的信息，公司严格按照有关法律、法规的规定和要求，及时做好信息披露工作，公司保证定期报告中所披露的信息真实、准确、完整，不存在任何虚假记载、误导性陈述和重大遗漏；公司郑重提醒广大投资者，上海证券交易所网站 <http://www.sse.com.cn>、《中国证券报》和《上海证券报》为公司选定的信息披露媒体，公司所有披露的信息均以在上述指定媒体刊登的信息为准，请广大投资者理性投资。

特此公告。

亿阳信通股份有限公司董事会

2008 年 7 月 8 日