



大公国际资信评估有限公司
DAGONG GLOBAL CREDIT RATING CO.,LTD

CREDIT RATING REPORT

报告名称

湖州市交通投资集团有限公司2022年度
信用评级报告

目录

评定等级及主要观点

评级对象

偿债环境

财富创造能力

偿债来源与负债平衡

评级结论





信用等级公告

DGZX-R【2022】00234

大公国际资信评估有限公司通过对湖州市交通投资集团有限公司主体信用状况进行分析和评估，确定湖州市交通投资集团有限公司的主体长期信用等级为 AAA，评级展望为稳定。

特此通告。

大公国际资信评估有限公司

评审委员会主任

席宁

二〇二二年四月二十九日



评定等级

主体信用等级: **AAA**
评级展望: **稳定**

主要财务数据和指标 (单位: 亿元、%)

项目	2021	2020	2019	2018
总资产	701.76	639.28	470.43	415.20
所有者权益	318.58	303.60	207.86	188.80
总有息债务	290.59	277.83	215.38	183.73
营业收入	60.46	66.62	26.24	20.94
净利润	0.53	1.28	2.32	2.02
经营性净现金流	13.65	9.87	6.14	-2.29
毛利率	9.05	7.26	27.77	36.63
总资产报酬率	1.40	1.89	2.61	2.43
资产负债率	54.60	52.51	55.81	54.53
债务资本比率	47.70	47.78	50.89	49.32
EBITDA 利息保障 倍数 (倍)	-	1.45	1.35	1.36
经营性净现金流 /总负债	3.80	3.30	2.51	-1.14

注: 公司提供了 2018~2020 年和 2021 年 1~9 月财务报表, 容诚会计师事务所(特殊普通合伙)¹对公司 2018~2020 年财务报表分别进行了审计, 并均出具了标准无保留意见的审计报告; 公司 2021 年 1~9 月财务报表未经审计。

评级小组负责人: 程碧珺
评级小组成员: 李婷婷
电话: 010-67413300
传真: 010-67413555
客服: 4008-84-4008

Email: dagongratings@dagongcredit.com

¹ 曾用名: 华普天健会计师事务所(特殊普通合伙)。

主要观点

湖州市交通投资集团有限公司(以下简称“湖州交通集团”或“公司”)是湖州市唯一市级交通基础设施项目投融资、建设及运营主体, 从事湖州市高速公路投融资、建设、运营及高铁、轨道交通投资建设。本次评级结果反映出, 长三角地区交通一体化规划出台为湖州市提供发展机遇, 近年来湖州市经济及财政实力持续增长, 为公司发展提供良好的外部环境, 公司在湖州市交通基础设施建设及运营领域具有垄断地位, 得到湖州市政府在资产划拨、财政补贴和项目资本金投入等方面的大力支持, 2019 年以来政府资产注入增强公司实力, 公司控股、参股高速公路为公司带来较为稳定的收益及现金流; 但同时, 公司拟建高速及轨道交通项目拟投资规模较大, 公司面临较大资本支出压力, 公司毛利率较低, 期间费用对利润造成较大侵蚀, 资产中主要路产收益权因贷款质押而受限, 同时高速公路用地等资产变现能力较弱, 对资产流动性产生一定影响。

优势与风险关注

主要优势/机遇:

- 长三角地区交通一体化规划出台为位于长三角中心区域的湖州市提供发展机遇, 近年来湖州市经济及财政实力持续增长, 为公司发展提供良好的外部环境;
- 公司作为湖州市高速公路、高铁、轨道交通等交通基础设施唯一市级投融资、建设及运营主体, 在湖州市交通基础设施建设及运营领域具有垄断地位;
- 公司控股、参股高速公路为公司带来较为稳定的收益及现金流, 对盈利形成良好支撑;
- 公司得到湖州市政府在资产划拨、财政补贴和项目资本金投入等方面的大力支持, 2019 年以来, 湖州市政府对公司划转大量资产, 公司整体实力进一步增强。



主要风险/挑战:

- 公司拟建高速及轨道交通项目拟投资规模较大, 公司面临较大资本支出压力;
- 公司毛利率较低, 期间费用对利润造成较大侵蚀;
- 公司资产中主要路产收益权因贷款质押而受限, 同时高速公路用地等资产变现能力较弱, 对资产流动性产生一定影响。

展望

预计未来 1~2 年, 公司作为湖州市市级唯一交通基础设施建设运营主体的地位不会改变, 将继续得到湖州市政府的大力支持。综合来看, 大公对湖州交通集团的评级展望为稳定。



评级模型打分表结果

本评级报告所依据的评级方法为《城市基础设施建设投融资企业信用评级方法》，版本号为 PF-CT-2021-V. 3. 1，该方法已在大公官网公开披露。本次主体信用等级评级模型及结果如下表所示：

评级要素（权重）	分数 ²
要素一：偿债环境（48%）	5.63
（一）区域环境	5.63
要素二：财富创造能力（37%）	5.26
（一）市场竞争力	5.48
（二）盈利能力	2.74
要素三：偿债来源与负债平衡（15%）	6.12
（一）债务状况	5.73
（二）偿债来源对债务偿还的保障程度	6.57
调整项	无
模型结果	AAA

注：大公对上述每个指标都设置了 1~7 分，其中 1 分代表最差情形，7 分代表最佳情形。

评级模型所用的数据根据公司提供资料整理。

最终评级结果由评审委员会确定，可能与上述模型结果存在差异。

评级历史关键信息

主体评级	评级时间	项目组成员	评级方法和模型	评级报告
AAA/稳定	2021/06/28	曹业东、李婷婷	城市基础设施建设投融资企业信用评级方法（V.3）	点击阅读全文
AAA/稳定	2020/07/30	曹业东、李婷婷	城市基础设施建设投融资企业信用评级方法（V.2.1）	点击阅读全文

² 本次分数与前次评级部分指标得分差异主要为评级方法版本更新所致。



评级报告声明

为便于报告使用人正确理解和使用大公国际资信评估有限公司（以下简称“大公”）出具的本信用评级报告（以下简称“本报告”），兹声明如下：

一、除因本次评级事项构成的委托关系外，评级对象或其发行人与大公、大公子公司、大公控股股东及其控制的其他机构不存在任何影响本次评级客观性、独立性、公正性、审慎性的官方或非官方交易、服务、利益冲突或其他形式的关联关系。

大公评级人员与评级委托方、评级对象或其发行人之间，除因本次评级事项构成的委托关系外，不存在其他影响评级客观性、独立性、公正性、审慎性的关联关系。

二、大公及评级项目组履行了尽职调查义务以及诚信义务，有充分理由保证所出具本报告遵循了客观、真实、公正、审慎的原则。

三、本报告的评级结论是大公依据合理的技术规范和评级程序做出的独立判断，评级意见未因评级对象或其发行人和其他任何组织机构或个人的不当影响而发生改变。

四、本报告引用的资料主要由评级对象或其发行人提供或为已经正式对外公布的信息，相关信息的合法性、真实性、准确性、完整性均由评级对象或其发行人/信息公布方负责。大公对该部分资料的合法性、真实性、准确性、完整性和有效性不作任何明示、暗示的陈述或担保。

由于评级对象或其发行人/信息公布方提供/公布的信息或资料存在瑕疵（如不合法、不真实、不准确、不完整及无效）而导致大公的评级结果或评级报告不准确或发生任何其他问题，大公对此不承担任何责任（无论是对评级对象或其发行人或任何第三方）。

五、本报告的分析及结论只能用于相关决策参考，不构成任何买入、持有或卖出等投资建议。大公对于本报告所提供信息所导致的任何直接的或者间接的投资盈亏后果不承担任何责任。

六、主体信用等级自本报告出具日之日起一年内有效，在有效期限内，大公将



根据《跟踪评级安排》对评级对象或其发行人进行定期或不定期跟踪评级，且有权根据后续跟踪评级的结论，对评级对象或其发行人做出维持、变更或终止信用等级决定并及时对外公布。

七、本报告版权属于大公所有，未经授权，任何机构和个人不得复制、转载、出售和发布；如引用、刊发，须注明出处，且不得歪曲和篡改。

八、未经大公书面同意，本次评级报告及评级观点和评级结论不得用于其他债券的发行等证券业务活动。

大公
服务
网络



评级对象

（一）主体概况

湖州交通集团系经湖州市编制委员会《关于同意建立湖州市交通建设投资开发公司的批复》（湖编【93】28号）于1993年批准组建的全民所有制企业，隶属湖州市交通局，初始注册资本2,000万元人民币，原名为湖州市交通建设投资开发公司（以下简称“湖州交投”），主要负责湖州市境内交通建设项目投资开发。1997年2月，湖州市交通局以318国道及104国道道路资产出资51,145万元，以资本公积转增资本方式出资6,855万元增加公司注册资本5.80亿元人民币，变更后的注册资本为6.00亿元。2005年11月，根据《湖州市人民政府关于同意组建湖州市交通投资集团有限公司的批复》（湖政函【2005】72号）及湖州市人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“湖州市国资委”）《关于同意湖州市交通建设投资开发公司改制实施方案的批复》（湖国资【2005】75号），由湖州市国资委以原湖州交投的净资产出资并履行出资人义务，折合注册资本8.00亿元³，公司名称变更为现名。2009年9月，根据湖州市国资委股东决定及《关于同意增加湖州市交通投资集团有限公司注册资本金的函复》（湖国资委【2009】62号），公司以资本公积转增资本方式增加注册资本至18.00亿元；2016年5月，根据湖州市国资委股东决定，公司以资本公积转增资本方式增加注册资本至50.00亿元。2020年8月，根据《浙江省财政厅等五部门关于全面推开划转部分国有资本充实社保基金工作的通知》（浙财企【2020】4号）和《湖州市国资委关于市交通集团国有股权划转的通知》（湖国资委【2020】32号）要求，湖州市国资委将其持有的公司10.00%国有股权无偿划转至浙江省财务开发有限责任公司⁴（以下简称“浙江省财务公司”），公司于2020年8月完成工商变更。

截至2021年9月末，公司注册资本与实收资本均为50.00亿元，湖州市国资委持股90.00%，浙江省财务公司持股10.00%，湖州市国资委为公司实际控制人。截至2021年9月末，公司纳入合并报表范围子公司65家，其中一级子公司35家（见附件1-3）。

（二）公司治理结构

公司设股东会，由湖州市国资委和浙江省财务公司两名股东组成。公司设董事会和监事会，成员均为5名，其中职工董事、职工监事分别为1名、2名，由公司职工代表大会选举产生，其余董事会及监事会成员由湖州市政府提名、经股

³ 湖州交投净资产评估价值为803,146,262.90元，其中以净资产出资折合注册资本人民币8.00亿元，其余3,146,462.90元计入资本公积。

⁴ 浙江省财务开发有限责任公司由浙江省财政厅100.00%持股，为浙江省政府直属单位，委托浙江省财政厅管理。



东会选举产生；董事会设董事长、副董事长各 1 名，监事会设主席、副主席各 1 名，由湖州市国资委分别在董事会成员、监事会成员中指定；设总经理 1 名，由湖州市国资委提议、董事会聘任或解聘；设副总经理 5 名，根据业务发展需要设总工程师、总经济师、总会计师各 1 名，协助总经理开展工作。

公司下设资产经营部、工程管理部、投资发展部及金融业务部等 10 个部门（见附件 1-2），并设立财务内部控制制度、固定资产管理办法等 7 项内部管理制度，符合公司业务发展要求。

（三）征信信息

根据公司提供的中国人民银行征信中心出具的企业信用报告，截至 2022 年 4 月 21 日，公司本部未结清负债中无不良记录；已结清负债中有 4 笔不良记录和 12 笔关注记录。其中，4 笔不良记录五级分类为次级，到期日分别为 2003 年 6 月 16 日、2004 年 3 月 15 日、2004 年 8 月 16 日和 2005 年 8 月 16 日，不良记录发生于公司改制前，且公司均已正常还款；12 笔关注记录中，11 笔发生于 2007 年 10 月前，1 笔发生于 2013 年，均已正常还本付息，对于发生于 2013 年的关注类贷款记录，根据中国工商银行湖州分行提供的相关说明，该笔借款在该行资产分类为正常类。截至本报告出具日，公司在公开债券市场发行的已到期各类债务融资工具均已兑付，存续期债务融资工具利息均按期支付。

偿债环境

过去三年，我国国民经济保持平稳运行，2021 年我国经济持续恢复，增长结构进一步优化，经济发展质量将得到不断提升；国务院及各部委陆续出台针对地方政府和城投企业债务的政策文件，不断加强地方政府隐性债务管理，预计 2022 年，监管政策将仍以“坚决遏制地方政府隐性债务增量、妥善化解存量、防范化解金融风险”为核心，城投行业风险整体可控；湖州市经济财政实力持续增长，为公司提供良好的外部环境。

（一）宏观环境

过去三年，我国国民经济保持平稳运行，宏观经济政策坚持“稳字当头”。2021 年我国经济持续恢复，增长结构进一步优化。中长期看，我国经济长期向好趋势不会改变，经济结构的持续优化将逐步释放内需增长空间，经济发展质量将得到不断提升。

近几年我国经济面临经济转型升级与疫情突发等多方面考验，经济发展模式逐渐从高速发展转向高质量发展，2018~2020 年，三年 GDP 同比分别增长 6.8%、6.0%和 2.2%，经济增速逐步放缓，但供给侧结构性改革不断深入推进之下，经济结构得到优化，内需潜能逐步释放，经济运行总体保持在合理区间，2020 年面对新型冠状病毒全球大流行的突然爆发，我国是全球唯一实现经济正增长的



主要经济体，彰显我国经济的强健韧性。2021 年我国统筹推进疫情防控和经济社会发展，国民经济持续恢复，国内生产总值（GDP）达到 1,143,680 亿元，按不变价格计算，同比增长 8.1%，两年平均增速 5.1%。三次产业保持恢复态势，稳中向好，产业结构进一步优化，第一产业和第三产业对 GDP 的累计同比贡献较上年同期有所提升，第二产业有所回落，其中第三产业累计同比贡献最高，达到 55.0%。需求端来看，社会消费品零售总额、固定资产投资、货物进出口同比分别增长 12.5%、4.9%和 21.4%，消费支出、资本支出和货物及服务贸易进出口分别对经济拉动 5.3、1.1 和 1.7 个百分点，内需对经济增长的贡献率达 79.1%，同比提升了 4.4 个百分点，经济增长结构得到持续改善。

近几年，我国宏观经济政策坚持“稳字当头”，政策工具储备充足，根据宏观经济走势适时调整政策组合，以保持经济增速在合理区间。2021 年针对我国经济修复态势，宏观经济政策仍将保持稳定性、连续性。财政政策坚持“提质增效、更可持续”，有力支持疫情防控和经济社会发展。2021 年，全年新增减税降费 1.1 万亿元，继续减轻实体经济税收负担，加大对实体经济支持力度，同时财政持续贯彻“政府过紧日子”的要求，降低行政运行成本。支出结构上，切实兜牢基层“三保”底线，教育、科学技术、社会保障和就业分别增长 3.5%、7.2%、3.4%，均高于总体支出增幅。货币政策在 2021 年仍保持“稳”字当头，突出“稳增长”服务实体经济的总体理念，上半年经济稳增长压力较小，市场修复态势整体向好，政策层面保持少干预、多引导的方式，通过预期管理引导市场自我修复。进入下半年后，疫情扰动增大，经济修复压力上升，央行坚持稳字当头，加强跨周期设计，自 7 月以后先后全面降准两次，释放长期资金 2.2 万亿元、新增 3,000 亿元支小再贷款额度、推出 2,000 亿元碳减排支持工具，下调支农支小再贷款利率 0.25 个百分点，1 年期 LPR0.05 个百分点，一系列密集调控措施出台充分保证了银行体系的流动性合理充裕。

2021 年在基数效应和新的“三重压力”叠加影响下，我国经济增速出现逐季放缓的态势，稳增长压力增大，预计 2022 年经济增速将有所回落。面对新形势，我国宏观调控强调“跨周期”和“逆周期”调控政策的有机结合，政策发力将总体前置，货币政策、财政政策、产业政策将统筹协调，联动发力，进一步释放内需增长潜力，基建将发挥“稳增长”功能，教育、社会保障与就业、医疗卫生等民生相关支出有望继续保持较高增速，财政政策与货币政策协调联动，将加大对水利、城市管网建设等重大项目的支持力度，维护好人民群众的切身利益，扎实推进共同富裕。从中长期来看，我国经济规模仍稳居世界第二，经济长期向好趋势不会改变，随着经济结构的不断优化，内需增长空间将进一步得到释放，经济发展质量将持续提升。





（二）行业环境

近年来，国务院及各部委陆续出台针对地方政府和城投企业债务的政策文件，不断加强地方政府隐性债务管理；2021 年以来，地方政府债务监管力度进一步趋严，城投企业融资环境有所收紧；预计 2022 年，监管政策将仍以“坚决遏制地方政府隐性债务增量、妥善化解存量、防范化解金融风险”为核心，规范城投企业的投融资行为，强化风险管理等举措，防范地方政府债务风险，城投行业风险整体可控。

城镇化建设为我国经济发展的重点领域，在我国城镇化快速推进过程中，地方城投企业的发展有力支持了地方城镇基础设施建设，促进了地方经济社会发展。

近年来，国务院及各部委陆续出台针对地方政府和城投企业债务的政策文件，不断加强地方政府隐性债务管理。2014 年 9 月，国务院印发《关于加强地方政府性债务管理的意见》（国发【2014】43 号），拉开了全国范围整治地方政府性债务的序幕。2015 年 1 月，新《预算法》开始实施，财政部对地方政府存量债务进行甄别，存量债务被分类纳入预算管理。2016 年 7 月，《中共中央国务院关于深化投融资体制改革的意见》公布实施，是历史上首次以党中央国务院名义出台专门针对投融资体制改革的文件。中央不断完善地方政府举债融资机制，硬化地方政府预算约束，规范地方投融资平台的举债融资行为；同时为了严控隐性债务扩张风险，财政部着手摸底全国地方隐性债务情况。2017 年 4 月，财政部等六部委联合下发《关于进一步规范地方政府举债融资行为的通知》（财预【2017】50 号），加强对融资平台公司的融资管理，强调地方政府不得承诺将储备土地预期出让收入作为融资平台公司偿债资金来源，不得违法违规出具担保函承诺函等。随后，财政部下发《关于坚决制止地方以政府购买服务名义违法违规融资的通知》（财预【2017】87 号），进一步规范政府购买服务管理，制止地方政府违法违规举债融资行为，防范化解财政金融风险。2018 年 2 月，国家发改委、财政部联合下发《关于进一步增强企业债券服务实体经济能力严格防范地方债务风险的通知》（发改办财金【2018】194 号），对申报企业债券的城投公司治理结构、财务信息和资产质量等方面均提出更加规范的要求。随后，财政部印发《关于规范金融企业对地方政府和国有企业投融资行为有关问题的通知》（财金【2018】23 号），以防范和化解地方政府债务风险为出发点，规范金融企业与地方政府和地方国企的投融资行为，剥离传统地方政府信用类项目中的地方政府隐性担保。2018 年 10 月，国务院发布《关于保持基础设施领域补短板力度的指导意见》（国办发【2018】101 号），明确允许城投公司的存量隐性债务进行展期，支持转型中及转型后的城投公司依法合规承接政府公益性项目，实行市场化经营、自负盈亏，地方政府以出资额为限承担责任，城投公司融资环境得到改善。2019 年 2 月，



国家发改委发布《关于开展 2019 年度企业债券存续期监督检查和本息兑付风险排查有关工作的通知》（发改办财金【2019】187 号），对已发行的企业债券进行风险排查，并积极引导区域内符合条件的企业发行企业债券融资，对在建项目融资、基础设施补短板等领域加大支持力度。地方融资平台发债条件有所放宽，再融资压力得到明显缓解，一定程度上缓释地方隐性债务风险。2020 年，受新冠肺炎疫情疫情影响，多个省份的公共预算收入和以土地出让金为主的基金预算收入出现明显下滑，地方财政收入承压，城投企业相关业务进度及资金结算受到一定程度影响。为缓解城投企业短期资金压力，上半年各部委陆续出台相关政策推动支持地方政府及城投企业发展，城投企业在相关政策指导下融资环境相对宽松；下半年随着疫情得到有效控制和我国经济的稳步恢复，加上信用风险事件的冲击，城投企业面临的融资环境边际收紧。

2021 年以来，地方政府债务监管力度进一步趋严，城投企业融资环境有所收紧。2021 年 4 月，国务院发布《关于进一步深化预算管理制度改革的意见》（国发【2021】5 号）（以下简称“国发 5 号文”），明确要将防控风险、增强财政可持续性摆在更加突出位置。国发 5 号文延续“规范举债融资机制，抓实化解隐性债务风险”的主要工作思路，同时提出要把防范化解地方政府隐性债务风险作为重要的政治纪律和政治规矩，切实防范恶意逃废债，保护债权人合法权益，坚决防止风险累积形成系统性风险，体现出中央对防范化解隐性债务风险的高度重视。此外，国发 5 号文再次提出清理规范地方融资平台公司，剥离其政府融资职能，对失去清偿能力的要依法实施破产重整或清算。2021 年 7 月，银保监会发文对银行保险机构提出要求：一是严格执行地方政府融资相关政策要求，打消财政兜底幻觉，严禁新增或虚假化解地方政府隐性债务，切实把控好金融闸门；二是严禁向承担地方政府隐性债务的借款人新提供流动资金贷款，对于短期偿债压力较大的到期地方政府隐性债务，可适当延长期限，探索降低债务利息成本，优先化解期限短、涉众广、利率高、刚性兑付预期强的债务，防范存量隐性债务资金链断裂的风险。这些要求有利于有效化解城投企业债务风险，并促进城投企业进入良性发展轨道。2021 年 12 月召开的中央经济工作会议，提出“积极的财政政策要提升效能，更加注重精准、可持续。要保证财政支出强度，加快支出进度。实施新的减税降费政策，适度超前开展基础设施投资。坚决遏制新增地方政府隐性债务。化解风险要有充足资源，研究制定化解风险的政策，要广泛配合，完善金融风险处置机制”。

预计 2022 年，监管政策将仍以“坚决遏制地方政府隐性债务增量、妥善化解存量、防范化解金融风险”为核心，规范城投企业的投融资行为，强化风险管理等举措，防范地方政府债务风险，城投行业风险整体可控。



我国高速公路发展稳健，未来国家将继续完善路网规划，持续推进高速公路的建设发展并保持较大建设力度，为高速公路行业发展提供良好的外部环境。

高速公路在公路运输中具有重要的地位，是国家产业政策重点扶持的对象。高速公路建设具有投资规模大且需集中投入、回收周期长的行业特点，再加上公路本身具有公共产品特征，整体来看，高速公路行业进入壁垒很高。现阶段我国高速公路具有很强的区域专营优势，竞争程度较低。

从近年来交通运输部披露的数据来看，收费公路里程数逐年上涨，但增幅有所放缓。截至 2020 年末，全国收费公路里程数 17.92 万公里，同比净增加 8,149 公里。其中，收费高速公路 15.29 万公里，占全国收费公路里程比重为 85.30%，同比增加 10,079 公里。全国收费公路共有主线收费站 965 个，同比减少 302 个。2020 年末，全国收费公路累计建设投资总额 108,075.10 亿元，同比净增加 12,979.00 亿元，增长 13.60%；同期，全国收费公路债务余额 70,661.20 亿元，同比增长 14.80%。2020 年，全国收费公路通行费收入 4,868.20 亿元，同比增长 54.20%，我国收费高速公路债务余额规模庞大且逐年增长。

我国交通运输需求结构以货运需求为主，受宏观经济等因素影响，2019~2021 年，我国公路货物运输周转量有所波动，分别为 59,636.40 亿吨公里、60,171.85 亿吨公里和 69,087.65 亿吨公里。根据《国家公路网规划（2013~2030 年）》，国家高速公路网的建设按照“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，由 7 条首都放射线、11 条南北纵线、18 条东西横线，以及地区环线、并行线、联络线等组成，约 11.8 万公里，另规划远期展望线约 1.8 万公里。

从近几年情况来看，我国公路客货运量和周转量呈现不同走势。其中，公路客运量和旅客周转量均呈现小幅下降趋势，其中 2021 年受疫情反复影响，公路客运量和旅客周转量继续下降，分别实现 50.87 亿人次和 3,627.54 亿人公里，同比分别下降 26.21%和 21.84%。

货运方面，2017~2019 年，随着我国物流业和电商的逐步发展和扩大，公路货运量及货物周转量均呈现上升态势；2020 年受疫情影响，货运量及货物周转量出现小幅下滑；2021 年货运量及货物周转量有所改善，分别实现 391.39 亿吨和 69,087.65 亿吨公里。

总体来看，我国高速公路通车里程增长较快，未来国家将继续完善路网规划，持续推进高速公路的建设发展且建设力度较大，为高速公路行业发展提供良好的外部环境。



高速公路行业政策性较强，近年来国家持续深化收费公路制度改革，高速收费体系建设更加完善，2021 年国家全面推广高速公路差异化收费；为缓解免收通行费政策给收费公路企业造成的资金压力，各地方陆续出台延长收费期限等配套保障政策；未来行业长期发展仍呈现良好态势。

收费方面，2019 年 7 月，交通运输部、国家发改委、财政部联合印发《关于全面清理规范地方性车辆通行费减免政策的通知》，规定不得设定歧视性收费项目、实行歧视性收费标准、规定歧视性价格；对需要停车接受人工查验、无法实现不停车快捷通行的地区，实行地方性车辆通行费减免政策；对跨省车辆正常收费的地方性车辆实行通行费减免政策。2020 年 6 月，国家发改委、交通运输部联合发布《关于进一步降低物流成本的实施意见》，明确提出降低公路通行成本，深化收费公路制度改革，全面推广高速公路差异化收费，进一步提高通行效率。2021 年 1 月，交通部印发《2021 年交通运输法制工作要点》，要求推动尽快出台新《公路法》及《收费公路管理条例》，路产特许经营的运营期限有望延长。2021 年 3 月，政府工作报告提出“全面推广高速公路差异化收费”的任务。2021 年 6 月，交通运输部、国家发改委、财政部联合发布《全面推广高速公路差异化收费实施方案》，将多省试点的高速公路差异化收费方式全面推广，提出了分路段、分车型（类）、分时段、分出入口、分方向、分支付方式六种差异化收费模式，持续提升高速公路网通行效率，降低高速公路出行成本，促进物流业降本增效。国家大力深化收费公路制度改革，有助于我国综合交通运输网络效率的提高，降低物流成本，实现不停车快捷收费目标，对物流业提速增效起到重要作用。

疫情防控方面，自 2020 年 5 月 6 日起，全国收费公路恢复收取车辆通行费。另一方面，受疫情影响，民众出行意愿也明显降低，加之各项人员流动和交通管制措施影响，正常行车效率减缓，因此我国交通运输量出现大幅下降。同时，交通运输部亦表示将另行研究出台相关配套保障政策，统筹维护收费公路债权人、投资者和经营者的合法权益。

交通基建方面，2020 年 4 月，中国证监会、国家发改委联合发布《关于推进基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关工作的通知》，提出优先支持基础设施补短板行业，包括仓储物流、收费公路等交通设施。REITs 实施为收费公路等基础设施建设提供新型融资方式，缓解基础设施投资期限长、前期投资大的问题，降低融资成本，优化债务结构，增强可持续发展能力。2020 年 10 月，《国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》出台，要求在“十四五”建设中进一步加快建设交通强国，完善综合运输大通道、综合交通枢纽和物流网络，加快城市群和都市圈轨道交通网络化，提高农村和边境地区交通通达深度。2021 年 2 月，《国家综合立体交通网规划纲要》出台，以基本



建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量国家综合立体交通网，实现国际国内互联互通、全国主要城市立体畅达、县级节点有效覆盖，有力支撑“全国 123 出行交通圈⁵”和“全球 123 快货物流圈⁶”为 2035 年发展目标，实现国家高速公路网 16 万公里左右、普通国道网 30 万公里左右的建设目标。

总体来看，高速公路行业政策性较强，国家继续深化收费公路制度改革，提升收费公路运行效率，降低收费公路通行成本，推进差异化收费制度，高速公路收费体系将更加趋于完善；同时，国家提出高速公路行业高质量发展目标，行业从完善建设时期逐步迈入优化建设时期，公路智能化建设成为交通创新基础设施建设重点。预计 2022 年，基于高速公路网进一步优化建设，国家将继续深化改革收费公路制度，促进高速公路的引流，提升通行效率和服务水平，未来行业长期发展仍呈现良好态势。预计未来 1~2 年内，深化推进收费公路制度改革、进一步降低物流成本，提高物流效率，将成为国家政策倾斜方向，未来行业长期发展仍呈现良好态势。

（三）区域环境

湖州市位于苏、浙、皖三省交界、长三角区域的中心，综合交通体系的建立为湖州经济快速发展提供有利条件；近年来，湖州市经济及财政实力持续增长，工业经济对地区经济拉动作用显著。

湖州市是浙江省下辖地级市，地处浙江省北部，位于江苏、浙江、安徽三省交界，东邻嘉兴，南接杭州，北濒太湖，与无锡、苏州隔湖相望。湖州市是长江三角洲中心区 27 城之一，地理上位于长三角中心腹地，处于南京、上海、杭州一个半小时的交通圈内，其中，湖州到杭州需要 20 分钟、到南京 40 分钟，于 2020 年 6 月开工的沪苏湖高铁建成通车后，湖州将进入上海 30 分钟通勤圈；届时商合杭高铁与沪苏湖高铁在湖州相连，将成为上海经江浙辐射安徽、河南等内陆省份的重要横向动脉，叠加现已开通的宁杭高铁，将在湖州形成横向连接上海与内陆、纵向联通江浙的高铁十字枢纽；高速公路打造“三纵三横”，纵向为杭宁、杭长、湖杭高速，横向有申苏浙皖、申嘉湖高速和杭州绕城西复线；同时，湖州港为 28 个内河港口之一，拥有千吨级航道长湖申航道。湖州市风景秀丽，人文底蕴浓厚，是“绿水青山就是金山银山”理论的诞生地，“太湖、竹乡、古镇、名山、湿地、古生态”等品牌是湖州生态优势的典型代表。湖州市下辖吴兴、南浔 2 区，德清、长兴、安吉 3 县以及南太湖新区，面积 5,820.13 平方千米，2021 年末常住人口 340.7 万人。

⁵ 都市区 1 小时通勤、城市群 2 小时通达、全国主要城市 3 小时覆盖。

⁶ 国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达。

**表 1 2019~2021 年湖州市国民经济和社会发展主要指标（单位：亿元、%）**

项目	2021 年		2020 年		2019 年	
	金额	增速	金额	增速	金额	增速
地区生产总值	3,644.9	9.5	3,201.4	3.3	3,122.4	7.9
人均地区生产总值（元） ⁷	107,534	8.2	95,579	-	94,816	-
财政总收入	683.8	17.5	582.1	7.7	540.6	10.2
规模以上工业增加值	1,245.6	13.3	978.0	5.1	888.7	8.4
全社会固定资产投资	-	14.2	-	6.6	-	11.4
社会消费品零售总额	1,556.2	9.2	1,424.4	1.0	1,429.3	10.2
进出口总额	1,490.9	31.8	1,132.2	20.4	940.2	6.3
三次产业结构	4.1:51.2:44.7		4.4:49.6:46.0		4.3:51.1:44.6	

数据来源：2019~2021 年湖州市国民经济和社会发展统计公报

近年来，湖州市经济及财政实力持续增长，增速较快，经济增长潜力大。2019~2021 年，湖州市地区生产总值增速分别为 7.9%、3.3%和 9.5%，处于较高水平⁸。固定资产投资增速有所波动，其中 2021 年固定资产投资中民间投资增长 8.4%，交通投资增长 6.0%，高新技术产业投资增长 31.5%，经济增长潜力大；社会消费品零售总额增长较快，其中 2020 年虽受疫情影响仍保持正增长，2021 年增速为 9.2%，为经济增长提供重要支撑；进出口总额因出口快速增长，近年来增速加快，2021 年增长 31.8%，其中出口 1,356.2 亿元，增长 32.3%。2021 年，湖州市经济财政规模在浙江省 11 个地级市中居于第 8 位。

表 2 2021 年浙江省各地市主要经济指标（单位：亿元、%）

城市	地区 GDP	GDP 增速	公共财政预算收入
浙江省	73,516	8.5	8,263
杭州市	18,109	8.5	2,387
宁波市	14,595	8.2	1,723
温州市	7,585	7.7	658
绍兴市	6,795	8.7	604
嘉兴市	6,355	8.5	675
台州市	5,786	8.3	455
金华市	5,355	9.8	492
湖州市	3,645	9.5	414
衢州市	1,876	8.7	164
丽水市	1,710	8.3	164
舟山市	1,704	8.4	181

数据来源：浙江省及各地级市 2021 年国民经济和社会发展统计公报

第二产业为湖州市最重要产业构成。2021 年，湖州市规模以上工业增加值

⁷ 2019~2020 年人均地区生产总值数据来源于 2021 年湖州市统计年鉴，常住人口口径；2021 年人均地区生产总值数据来源于统计公报。

⁸ 2019~2021 年，我国 GDP 增速分别为 6.1%、2.3%和 8.1%。



为 1,245.6 亿元，增速为 13.3%，其中轻工业、重工业分别为 457.6 亿元和 788.0 亿元，分别增长 10.8%和 14.8%；战略性新兴产业、高新技术产业、装备制造业增加值分别增长 14.5、17.0%和 20.2%，实现较快增长。2020 年，湖州市已形成新能源汽车及关键零部件、绿色家居、休闲旅游三大千亿级产业和金属新材、现代纺织、高端装备、数字经济核心产业四个 500 亿级产业集群，上市企业 40 家，其中新能源汽车及关键零部件企业包括湖州本地的天能电池集团股份有限公司、超威电源集团有限公司、微宏动力系统（湖州）有限公司、浙江久立特材科技股份有限公司、永兴特种材料科技股份有限公司以及落户湖州的吉利长兴新能源汽车有限公司等行业龙头企业。

财政收入方面，2018~2020 年，湖州市一般预算收入逐年增长，其中税收收入占比分别为 83.90%、85.65%和 92.98%，一般预算收入质量很高且不断提升；从税种看，2020 年，增值税、企业所得税、个人所得税、契税和土地增值税五大税种合计占税收收入的比重为 82.88%。2018~2020 年，湖州市政府性基金收入呈现波动，主要以土地使用权出让收入为主，易受国家宏观调控政策和土地市场等因素影响。2018~2020 年，湖州市转移性收入有所增长，主要来源于一般性转移支付收入、返还性收入等，是地方财力的重要补充。

表 3 2018~2020 年浙江省湖州市财政收支情况（单位：亿元）

项目		2020 年	2019 年	2018 年
财政收入	一般预算收入	336.56	316.07	287.10
	其中：税收收入	312.93	270.72	240.88
	政府性基金收入	529.25	456.43	630.46
	转移性收入	138.36	137.89	121.90
财政支出	一般预算支出	484.42	466.87	397.54
	政府性基金支出	561.84	430.58	598.85

数据来源：湖州市 2018~2020 年全市和市级财政决算

财政支出方面，2018~2020 年，湖州市一般预算支出逐年增加，财政自给率分别为 72.22%、67.70%和 69.48%。同期，政府性基金支出有所波动。

2018~2020 年末，湖州市地方政府债务余额逐年增长，分别为 693.02 亿元、733.18 亿元和 837.47 亿元，其中，2020 年末，湖州市一般债务余额为 539.51 亿元、专项债务余额为 297.96 亿元。

根据《湖州市 2021 年财政预算收支执行情况》，2021 年，湖州市完成财政总收入 683.78 亿元，同比增长 17.5%，增幅居浙江省第 4 位，两年平均增长 12.5%，居全省第 2 位；一般公共预算收入完成 413.52 亿元，同比增长 22.9%。



长三角地区交通一体化规划的出台为长三角地区加快形成现代化交通网络建设奠定基础，公司面临良好发展机遇。

为落实《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》和《交通强国建设纲要》工作部署，国家发改委和交通运输部于 2020 年 4 月印发《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》（以下简称《交通一体化规划》），提出长三角交通在现有基础上更加一体化、高质量发展，到 2025 年，铁路密度达到 507 公里/万平方公里，高速公路密度达到 500 公里/万平方公里，建设“轨道上的长三角”。具体从三个层面，以轨道交通为骨干构建一体化设施网络：第一层是打造多向立体、内外联通的大能力快速运输通道，统筹优化干线铁路、高速公路、长江黄金水道等内河航道、港口、机场布局，实现与国际、国内其他经济板块高效联通；第二层是构建快捷高效的城际交通网，依托快速运输通道，以城际铁路、高速公路、普通国省道等为重点，实现区域内部城际快速直连；第三层是建设一体衔接的都市圈通勤交通网，围绕上海大都市圈和南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波都市圈，以城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通、城市快速路等为骨干，打造都市圈 1 小时通勤圈。公司建设范围内的盐泰锡宜南延至湖州高铁、宁杭二通道高铁项目、水乡旅游线城际铁路项目均位列规划中。

湖州市位于长三角中心地带，在《交通一体化规划》带动下将以现代化综合交通体系建设作为深入融入长三角城市群的重要抓手，促进区域经济的进一步发展。湖州交通集团作为湖州市交通基础设施建设的重要主体，面临良好发展机遇。

财富创造能力

公司为湖州市唯一市级交通领域基础设施投融资、建设及运营主体，在湖州市交通基础设施建设及运营领域具有垄断地位；近年来，随着商贸物流规模大幅扩张，公司营业收入快速增长，高速公路通行费、不良资产包处置业务为公司收入及利润的重要来源；随着毛利率较低的商贸物流收入的大幅增长，公司毛利率大幅下降。

公司作为湖州市唯一市级交通领域基础设施投融资、建设及运营主体，主要负责湖州市高速公路、高速铁路等道路和水上交通运输基础设施投融资建设及高速公路运营，初步形成以高速公路建设运营、高速铁路投资为主业，以交通工程建设、商贸物流、交通能源、金融服务、公交运营、信息科技为辅的产业布局，在湖州市交通基础设施建设及运营领域具有垄断地位。

从收入上看，商贸物流收入、通行费收入、交通工程施工收入、能源销售收入和不良资产处置收入为公司收入主要来源。近年来，公司营业收入持续增长，其中 2020 年，营业收入因商贸物流收入规模扩大而大幅增长至 66.62 亿元，同比增加 40.38 亿元。高速公路通行费收入是公司收入的重要构成，其中 2019 年



由于杭长高速公路延伸段吉鸿路（杭州市区连接线）于 2015 年底建成通车后车流量增长较快，同时同向参股高速杭宁高速扩建施工，大型货车分流到杭长高速影响，公司高速公路通行费收入同比增长 13.49%；2020 年，受疫情免收通行费影响，高速公路通行费收入同比下降 14.05%。工程收入为公司承建交通工程建设项目产生收入，随着新签合同规模的增长，2019 年和 2020 年同比分别增长 24.35%和 20.41%。商贸物流板块的工程物资贸易业务主要为有色金属等大宗物资贸易及建材贸易，2019 年及以前，公司依托于申嘉湖高速西延一期工程、杭州绕城高速西复线项目等高速项目建设发展建材贸易，2019 年商贸物流收入同比增长 8.16%；2020 年以来，公司增加铜、铅等大宗物资的贸易规模，商贸流通板块收入大幅增长 38.98 亿元。交通能源销售收入来自于高速沿线等地加油站成品油销售，近年来销售收入有所波动。不良资产包处置收入为对不良资产包拆包、处置形成的收入，2017 年业务开展以来逐年增长。

表 4 2018~2020 年及 2021 年 1~9 月公司营业收入和利润情况（单位：亿元、%）

项目	2021 年 1~9 月		2020 年		2019 年		2018 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
营业收入	60.46	100.00	66.62	100.00	26.24	100.00	20.94	100.00
通行费	8.13	13.45	6.89	10.35	8.02	30.56	7.07	33.75
工程施工	4.96	8.20	6.79	10.20	5.64	21.50	4.54	21.67
商贸物流	39.08	64.63	42.39	63.62	3.41	13.00	3.15	15.07
交通能源销售	2.71	4.48	3.67	5.51	4.54	17.29	3.29	15.69
不良资产包处置	1.91	3.15	2.44	3.66	2.26	8.60	1.49	7.11
其他	3.67	6.08	4.44	6.66	2.37	9.04	1.41	6.72
毛利润	5.47	100.00	4.83	100.00	7.29	100.00	7.67	100.00
通行费	4.67	85.45	3.20	66.13	4.92	67.49	4.46	58.16
工程施工	0.35	6.47	0.82	17.06	0.50	6.85	0.49	6.44
商贸物流	0.19	3.48	0.30	6.13	0.12	1.71	0.21	2.67
交通能源销售	0.36	6.60	0.44	9.09	0.41	5.59	0.31	4.06
不良资产包处置	1.91	34.87	2.44	50.45	2.26	30.98	1.49	19.40
其他	-2.02	-36.88	-2.36	-48.87	-0.92	-12.61	0.71	9.27
毛利率	9.05		7.26		27.77		36.63	
通行费	57.47		46.37		61.32		63.14	
工程施工	7.14		12.14		8.85		10.88	
商贸物流	0.49		0.70		3.65		6.50	
交通能源销售	13.32		11.97		8.97		9.48	
不良资产包处置 ⁹	100.00		100.00		100.00		100.00	
其他	-54.91		-53.20		-38.73		50.55	

数据来源：根据公司提供资料整理

⁹ 地方由于该板块业务按照不良资产包买入价与卖出价的差额计入营业收入，故无营业成本，毛利率为 100.00%。





从毛利润上看，通行费和不良资产包处置利润是公司毛利润的主要构成。从毛利率上看，受毛利率较低的商贸物流业务规模扩大及商贸物流业务毛利率逐年下降，以及 2019 年下半年并入的公交业务亏损影响，公司毛利率逐年下降。2019 年，由于并入亏损的公交业务，毛利率同比下降 8.87 个百分点，除不良资产包处置其他板块毛利率均有所下降，其中，高速通行费毛利率小幅下降 1.82 个百分点，主要系申嘉湖高速西延一期于 2019 年 7 月新开通运行、车流量较少，拉低整体毛利率水平所致；工程施工毛利率小幅下降主要因 2019 年主材价格与合同签订时上涨较多，导致成本增加；其他业务毛利率由正转负，主要由于 2019 年下半年并入的公交公司经营亏损所致。2020 年，由于毛利率很低的贸易业务规模迅速扩大、免收通行费影响以及公交业务全年亏损的计入，综合毛利率同比下降 20.51 个百分点，其中通行费毛利率因疫情免收通行费影响，同比下降 14.95 个百分点；受 2020 年新中标部分毛利率较高的项目影响，工程施工毛利率上升 3.29 个百分点；公司为扩大贸易规模，有色金属贸易规模扩大但该部分回报较低，商贸物流利润率进一步下降至 0.70%；由于疫情期间石油采购单价下降，交通能源销售毛利率同比增长 3.00 个百分点至 11.97%；由于 2019 年下半年并入的公交公司于 2020 年计入全年收入利润情况，其他板块毛利率进一步下降。

2021 年 1~9 月，公司实现营业收入 60.46 亿元，其中商贸物流在收入中占比为 64.63%，受贸易规模扩大及通行费收入增长影响，公司营业收入同比增长 20.41%；同期，由于通行费毛利率逐步恢复，公司毛利率同比上升 0.73 个百分点至 9.05%。

（一）高速公路运营及高速铁路、城际铁路投资

公司是湖州市高速公路投资运营主体，控股、参股高速公路资产质量好。公司通行费收入主要来自于杭长高速，2020 年受疫情及高速公路免通行费影响，通行费收入有所下降；2021 年 1~9 月，通行费收入恢复增长；拟建高速及轨道交通项目拟投资规模较大，公司面临较大资本支出压力。

公司是湖州市高速公路投资建设及运营主体。截至 2021 年 9 月末，公司控股高速公路 2 条，分别为杭长高速和申嘉湖高速公路西延一期，里程分别为 89.50 公里和 48.57 公里，为浙江省高速公路网项目。

杭长高速（S14）为杭宁高速并行的南北向高速公路，向北通过杭长高速湖州长兴段将连通至江苏，向南连接杭州。杭长高速分为一期、二期和吉鸿路，其中一期工程为长兴泗安至安吉安城段，全长 20.84 公里，2008 年 1 月正式营运；二期全长 66.03 公里，于 2012 年 12 月建成通车；吉鸿路为杭长高速通向杭州市区的连接线，于 2015 年 12 月通车。与杭长高速连接的江苏宜兴段高速已于 2021 年 1 月通车，有利于杭长高速车流量的增长。



图 1 公司主要控股及参股高速、高铁位置

数据来源:根据公司提供资料整理

申嘉湖高速公路 (S12) 西延一期为东西向高速公路, 向西将联通安徽, 向东连接嘉兴、上海, 已于 2019 年 7 月建成通车。

表 5 截至 2021 年 9 月末公司已建成通车控股及参股路产情况 (单位: 公里、亿元)

序号	项目	起止点	长度	总投资额	通车时间	持股比例 (%)
1	杭长高速	杭州紫金港枢纽至长兴泗安枢纽	89.50	93.56	一期 2008.12; 二期 2012.12	59.00
2	申嘉湖高速西延一期	湖州鹿山枢纽至安吉孝源互通	48.57	76.36	2019.07	13.56 ¹⁰
3	杭宁高速	苏浙省界父子岭至杭州南兜庄枢纽	98.26	35.20	2000.12	21.75
4	杭州绕城西复线	德清东部练杭高速公路新市枢纽至德清与余杭交界的姜家山	50.80	123.09	2020.12	20.00
合计	-	-	287.13	328.21	-	-

数据来源:根据公司提供资料整理

公司参股高速公路为杭宁高速和杭州绕城西复线。其中, 杭宁高速为长三角地区重要南北向高速, 2019 年单公里通行费为 1,200.90 万元/公里, 2018~2020 年, 公司获得杭宁高速现金红利分别为 2.23 亿元、4.54 亿元¹¹和 1.57 亿元。2020 年, 公司投入 5.92 亿元对杭宁高速股权进行增持, 增持后公司对杭宁高速持股

¹⁰ 公司持有申嘉湖高速公路湖州鹿山至安吉孝源段 13.56% 的股权, 该路段的项目公司为湖州湖皖高速公路有限公司, 注册资本 14.13 亿元, 其中中国开基金承担 11.13 亿元, 其他股东承担 3.00 亿元, 公司承担注册资本 1.92 亿元, 实际持股 63.86%, 纳入合并范围。

¹¹ 2019 年现金分红金额较高, 主要由于包含之前部分年度未分配红利所致。



比例由 15.057%增至 21.753%。杭州绕城西复线总投资 123.09 亿元，已于 2020 年 12 月建成通车。

表 6 2018~2020 年及 2021 年 1~9 月公司已通车控股高速路车流量及收入 (单位: 万量、亿元)¹²

序号	项目	2021 年 1~9 月		2020 年		2019 年		2018 年	
		车流量	通行费	车流量	通行费	车流量	通行费	车流量	通行费
1	杭长高速一期	234.68	1.39	248.34	1.28	270.59	1.66	259.84	1.51
2	杭长高速二期	3,200.89	5.71	3,276.83	4.88	2,673.09	6.33	2,222.12	5.77
3	申嘉湖西延一期	338.56	0.61	415.34	0.64	157.79 ¹³	0.32	-	-
合计		3,774.13	7.71	3,940.51	6.79	3,101.47	8.30	2,481.96	7.28

数据来源: 根据公司提供资料整理

近年来, 公司通行费收入有所波动, 2018~2020 年, 分别实现通行费 7.28 亿元、8.30 亿元¹⁴和 6.79 亿元, 其中, 2019 年受杭长高速公路延伸段吉鸿路(杭州市区连接线)于 2015 年底建成通车, 车流量进入快速增长期, 同时叠加杭宁高速扩建施工、大型货车分流, 部分车辆引流进入杭长高速影响, 收入有所增长; 2020 年受疫情期间免收通行费影响有所下降。2021 年 1~9 月, 车流量同比增长 36.05%, 通行费收入同比上升 39.31%。未来随着申嘉湖高速公路安吉孝源至唐舍段(以下简称“申嘉湖高速西延二期”)通车运营, 带动申嘉湖高速车流量增长, 有望进一步增加公司通行费收入。

截至 2021 年 9 月末, 公司有两条在建控股高速公路, 分别为湖杭高速和申嘉湖高速安吉孝源至唐舍段, 其中湖杭高速为政府还债高速公路, 资本金占总投资的 35.00%, 由湖州市财政承担, 其余建设资金以项目相应车辆通行费收入等为保证, 拟申请政府收费公路专项债解决, 该项目已于 2020 年 9 月开工建设。2020 年及 2021 年 1~9 月, 公司分别收到对应湖杭高速的政府专项债资金 10.00 亿元和 30.00 亿元。截至 2021 年 9 月末, 公司在建高速公路已投资 101.90 亿元, 未来 3 年尚需投资 112.10 亿元, 由于湖杭高速建设主要来源于财政资金, 同时资金来源为自有资金和项目贷款的申嘉湖高速西延二期已于 2021 年末通车运营, 在建高速公路未来投资压力不大, 公司拟建高速项目为太湖龙之梦旅游高速公路和德安高速(一期)¹⁵, 拟投资 117.90 亿元, 公司面临较大资本支出压力。

¹² 部分年份通行费收入与表 5 差异为经营与财务口径差异导致。

¹³ 申嘉湖高速公路西延一期 2019 收费时间节点为 2019 年 7~12 月。

¹⁴ 公司部分经营数据与营业收入与利润情况表数据不一致, 为统计口径与会计口径有所差异导致, 下同。

¹⁵ 拟建项目均暂定为政府性投资项目, 资金来源暂定为政府专项债; 暂无可研及批复文件。

**表 7 截至 2021 年 9 月末公司在建及拟建控股高速公路情况（单位：公里、亿元）**

序号	项目	持股比例 (%)	长度	总投资	已投资	2021 年 10~12 月拟投	2022 年拟投	2023 年拟投	建设期间
在建高速公路									
1	湖杭高速	100.00	44.94	169.77	42.70	10.30	50.00	50.00	2020~2024
2	申嘉湖高速公路安吉孝源至唐舍段	60.00	34.00	61.19	59.20	1.80	-	-	2018~2021 ¹⁶
合计	-	-	-	230.96	101.90	12.10	50.00	50.00	-
拟建高速公路¹⁷									
1	太湖龙之梦旅游高速公路	-	14.00	61.40	-	-	-	-	2022~2025
2	德清至安吉高速公路（一期）	-	19.10	56.50	-	-	-	-	2023~2026
合计	-	-	33.10	117.90	-	-	-	-	-

数据来源：根据公司提供资料整理

公司作为湖州市区域内城际铁路、市域铁路、城市轨道交通投资的重要主体，储备了一批交通建设项目，随着项目的投建，公司在湖州市交通建设领域的地位将进一步增强，但同时将面临较大的资本支出压力。

公司是湖州市参与浙江省高速铁路投资、城际铁路及城市轨道交通投资的重要主体。长江三角洲区域一体化发展战略背景下，公司作为区域内铁路、轨道交通投资的重要主体，迎来重要发展机遇。

公司参与投资并投入运营的高铁为宁杭高铁湖州段和商合杭高铁湖州段。宁杭高铁湖州段全长 77.50 公里，总投资 84.00 亿元，于 2013 年 7 月投入运营。商合杭高铁湖州段全长 51.50 公里，总投资 77.50 亿元，已于 2020 年 7 月运行通车。

公司参股在建的高铁项目为湖州至杭州西至杭黄铁路连线工程湖州段和沪苏湖铁路湖州段，公司共需承担资本金 37.15 亿元，截至 2021 年 9 月末已投入资本金 7.15 亿元，尚需投入 10.00 亿元。高铁资本金投入部分主要由地方财政承担。根据《浙江省人民政府关于新建铁路湖州至杭州西至杭黄铁路连接线项目建设资金筹措方案的函》（浙政函【2019】13 号），该铁路湖州部分的资本金安排财政资金落实；根据《湖州市人民政府办公室关于明确沪苏湖铁路湖州段出资主体等相关工作的通知》，沪苏湖铁路各段由市、区两级财政按照 3:7 比例出资，

¹⁶ 该项目已于 2021 年 12 月 30 日通车运营。¹⁷ 拟建高速项目尚处于前期阶段，公司未提供拟建项目可行性研究报告及批复等资料。



并将分期出资额拨付给公司。

表 8 截至 2021 年 9 月末公司在建参股高铁及拟建城际铁路情况（单位：公里、亿元）

序号	项目	持股比例 (%)	长度	总投资	已投资	公司承担资本金	公司已投入资本金	建设期间
在建参股高铁项目								
1	湖州至杭州西至杭黄铁路连线工程湖州段	13.23	41.20	78.99	44.07	22.10	18.54	2019.11~2022.7
2	沪苏湖铁路湖州段	12.50	45.00	64.80	27.10	15.05	8.61	2020.6~2024.6
合计	-	-	-	143.79	71.17	37.15	27.15	-
拟建控股城际铁路项目								
1	如通苏湖城际湖州段	66.00 ¹⁸	65.00	278.00	-	-	-	2022~2027

数据来源：根据公司提供资料整理

高铁储备项目方面，盐泰锡宜南延至湖州高铁、宁杭高铁二通道项目已被列入《湖州市综合交通运输发展“十四五”规划》（湖发改规划【2021】166号），其中，盐泰锡宜至湖州高铁全长 58.00 公里、估算投资额为 100.00 亿元，其中“十四五”期间投资约 70.00 亿元；宁杭高铁二通道项目全长 39.00 公里、估算投资额为 60.00 亿元，其中“十四五”期间投资约 40.00 亿元。

拟建轨道交通方面，公司拟建城际铁路为如通苏湖城际湖州段，总投资 278.00 亿元，目前处于工程可行性研究阶段。截至 2021 年 9 月末，公司储备了一批城际铁路、市域铁路及轨道交通建设项目，涉及总投资金额 266.70 亿元（见附件 2）。公司拟建轨道交通项目拟投资规模较大，公司面临较大资本支出压力。

（二）交通工程施工

公司交通工程施工业务为市场化方式进行项目施工的业务，主要在湖州市域范围内，并开始向周边市县扩展，近年来工程施工收入逐年增长，在手订单金额较充足。

交通工程施工收入为公司收入的主要来源之一，交通工程施工业务由公司子公司湖州市交通工程建设集团有限公司（以下简称“交工集团”）负责。

¹⁸ 除公司外，吴兴区、南浔区、长兴县、南太湖新区分别参股 10%、8%、10%和 6%，项目处于前期阶段，公司尚未提供项目可行性研究报告及批复等资料。

**表 9 2018~2020 年及 2021 年 1~9 月工程施工业务新签及期末在手合同（单位：个、亿元）**

项目	2021年1~9月(末)	2020年(末)	2019年(末)	2018年(末)
新签合同个数	25	52	46	27
新签合同金额	4.17	14.93	4.42	8.32
期末已承接未完工合同个数	24	32	58	42
期末已承接未完工合同金额	17.59	11.90	17.85	12.17

数据来源：根据公司提供资料整理

交工集团拥有公路工程施工总承包一级资质，为湖州市唯一一家拥有公路工程承包一级资质的单位。交工集团通过招投标形式参与湖州地区的交通工程项目建设，并开始向周边市县扩展，按照市场化报价、公平竞争方式，实现市场化运作。项目委托人主要为湖州地方政府部门及当地负责城市基础设施建设的国有企业，项目经营模式为总承包模式，项目委托人按照项目实施进度进行工程款结算，毛利率通常为 10.00%~15.00%之间。

近年来，公司新签合同数量逐年上升，且在手订单金额较充足。2018~2020 年，公司工程收入分别为 4.54 亿元、5.64 亿元和 6.79 亿元，保持增长。截至 2021 年 9 月末，公司主要在建项目为 2017 年南浔区菱湖镇及南浔镇农村公路提升工程、湖杭高速公路吴兴至德清段工程先行段(TJ04 标)施工等项目，在建及尚未完成结算项目合同总造价为 31.32 亿元，已投资 15.14 亿元，已回款 13.14 亿元，业务可持续性较好。

（三）商贸物流

近年来，公司将商贸流通业务由建材贸易扩展至铜、铅等大宗商品贸易；随着公司工程项目建设推进和贸易品种扩展，商贸流通收入逐年大幅增长，但同时该业务毛利率较低，拉低公司综合毛利率水平，盈利空间有待提升。

大宗商品贸易业务由子公司湖州市交通投资集团贸易发展有限公司（以下简称“贸易公司”）负责。

贸易公司以湖州交通集团工程项目物资供应为切入点，开展工程贸易业务，贸易品类包括钢材、水泥、沥青和混凝土等。由于公司申嘉湖西延一期项目建设高峰及杭州绕城高速西复线项目启动，2018 年，水泥等建材贸易量达到高点；2019 年，随着申嘉湖西延一期项目建设进入尾声，水泥贸易量有所下降。为增加贸易收入，2020 年贸易品类有所变化，公司拓展与湖州市大型企业的有色金属等贸易业务，贸易品类中铜和铅贸易规模较大，为贸易收入大幅增长的主要原因。贸易公司上游客户转为主要为铅、铜等生产商或贸易商，结算周期一般为 1~3 个月；下游客户新增湖州市上市公司母公司久立集团股份有限公司及大型企业，销售集中度很高，采用的结算方式为先预收部分销售款后发货的方式，货款结算周期一般为 1~3 个月。公司自身不留有库存，均在接到订单后进行采购，按销



售协议中约定的结算单价及实际交付验收的产品数量与客户进行结算。

表 10 2018~2020 年及 2021 年 1~9 月公司大宗贸易商品销售情况（单位：万吨、亿元）

序号	商品	2021 年 1~9 月		2020 年		2019 年		2018 年	
		销售量	销售收入	销售量	销售收入	销售量	销售收入	销售量	销售收入
1	钢材	1.87	0.91	1.48	0.54	1.20	0.45	2.14	0.82
2	水泥	15.35	0.69	23.80	1.06	29.29	1.38	42.57	1.80
3	沥青	-	-	-	-	0.95	0.38	0.51	0.20
4	混凝土	1.19	0.03	2.25	0.06	3.48	0.19	4.32	0.21
5	铅	10.61	14.48	14.60	19.41	0.59	0.81	-	-
6	铜	3.57	21.71	4.44	18.73	-	-	-	-
7	精对苯二甲酸	1.15	0.70	4.58	1.74	-	-	-	-
8	其他	0.67	0.53	-	0.59	0.32	0.21	6.65	0.07
合计	-	34.41¹⁹	39.06	88.79²⁰	42.13	35.82	3.41	56.20	3.10

数据来源：根据公司提供资料整理

2018~2020 年，大宗商品贸易收入分别为 3.10 亿元、3.41 亿元和 42.13 亿元，毛利率分别为 6.50%、3.65%和 0.70%，随贸易量扩大，毛利率逐年下降。

2021 年 1~9 月，随着铜贸易继续扩大，大宗商品贸易收入同比增长 12.41%，毛利率降至 0.49%，同比下降 0.17 个百分点。

表 11 2020 年公司前五大供应商和前五大客户情况（单位：亿元、%）

供应商	货种	金额	占比	销货单位	货种	金额	占比
湖州吴兴湖盛贸易有限公司	铜、精对苯二甲酸	8.59	18.13	久立集团股份有限公司	铜	16.32	34.28
安徽华铂再生资源科技有限公司	铅	7.19	15.19	浙江新威能源贸易有限公司	铅	14.00	29.41
江西丰日冶金科技有限公司	铅	4.04	8.52	浙江天能物资贸易有限公司	铅	7.93	16.67
东方集团有限公司上海分公司	铜	3.26	6.89	湖州吴兴盈创贸易有限公司	铜	4.80	10.08
贵州永鑫冶金科技有限公司	铅	2.74	5.79	长兴滨湖建设开发有限公司	布、丝、蓄电池	0.66	1.39
合计	-	25.82	54.51	合计	-	43.72	91.84

数据来源：根据公司提供资料整理

综合来看，公司商贸流通业务规模随铜、铅贸易扩张而发展很快，随着公司有色金属贸易的拓展，公司贸易规模或将进一步增长，但同时该业务毛利率较低，

¹⁹ 2021 年 1~9 月，“其他”贸易品类包括丝、聚丙烯。

²⁰ 2020 年其他大宗商品包括布、丝和蓄电池，此处销售量不包括布的销售，2020 年布的贸易规模为 608.60 万米。



拉低公司综合毛利率水平，盈利空间有待提升。

（四）交通能源销售

交通能源销售为公司控股加油站运营产生的油品销售，近年来收入有所波动。

交通能源销售收入主要来自公司子公司湖州交投石化有限公司（以下简称“交投石化”）及湖州交投石油有限公司（以下简称“交投石油”）运营加油站形成的汽油销售收入。交投石化由公司子公司湖州市交通投资集团能源发展有限公司（以下简称“能源公司”）与中国石化销售有限公司浙江石油分公司共同出资于 2015 年设立，公司股权占比为 51%；交投石化拥有 3 个加油站，位于杭长高速径山服务区和妙西潘村。交投石油由能源公司与浙江中石油销售有限公司出资于 2016 年设立，公司股权占比为 51%，目前拥有 5 个加油站，位于杭长高速安吉服务区、申嘉湖高速溪龙服务区和湖州高铁站站前广场。加油站的油品销售主要采取向中石化、中石油批量购买，现货零售、现金结算的运营模式。

表 12 2018~2020 年及 2021 年 1~9 月公司油品销售情况（单位：万吨、亿元）

子公司	2021 年 1~9 月		2020 年		2019 年		2018 年	
	销售量	销售收入	销售量	销售收入	销售量	销售收入	销售量	销售收入
交投石化	1.93	1.45	4.21	2.49	4.74	3.16	3.51	2.39
交投石油	1.63	1.25	1.88	1.18	1.65	1.22	1.14	0.88
合计	3.56	2.70	6.09	3.67	6.39	4.38	4.65	3.27

数据来源：根据公司提供资料整理

近年来，公司油品销售有所波动，其中 2019 年，由于车辆自然增长、新增 2 座加油站及销售优惠力度较大，油品销售收入快速上升；2020 年，公司油品销售受疫情期间多次下调油价影响，收入有所下降。2018~2020 年，公司油品销售收入分别为 3.27 亿元、4.38 亿元和 3.67 亿元。2021 年 1~9 月，公司油品销售量为 3.56 万吨，实现销售收入 2.70 亿元，同比基本持平。

综合来看，公司交通能源销售业务依托高速公路加油站运营，近年来收入有所波动。

（五）不良资产处置

近年来，公司依托地区国有企业背景优势和资本优势发展不良资产处置业务，不良资产处置收入逐渐成为公司重要收入及利润来源；但不良资产处置完成时间上具有不确定性，且对资产价值评估准确性要求较高，收入具有一定不确定性。

公司金融板块业务当前主要为不良资产处置业务，由二级子公司浙江浙北资产管理有限公司负责（以下简称“浙北资管”），浙北资管为公司与浙江省浙商



资产管理有限公司²¹（以下简称“浙商资管”）、上海金昊投资管理有限公司（以下简称“上海金昊”）共同出资设立，注册资本 5.00 亿元，其中公司间接持股浙北资管 49.00%、浙商资管持股 41.00%、上海金昊持股 10.00%，公司向浙北资管派驻董事长并取得实际控制权。

浙北资管于 2017 年底正式成立并开展相关业务，业务范围主要集中在浙江省内，使用浙商资管的业务许可资格参与一级市场不良资产包竞拍，同时在二级市场进行不良资产包购买与处置，并以二级市场业务为主，不良资产包来源主要为四大资产管理公司及浙江省内国有银行和股份制银行。浙北资管通过对不良资产包进行尽职调查，分析处置难度、盈利空间等要素，经浙北资管投资决策会表决通过后，参与不良资产包竞价，与不良资产包发包人进行交易，对不良资产拆包后根据处置难度及获利空间进行资产处置或转包。目前公司购买的不良资产包的标的资产以债权为主，包括以抵押物做抵押和以第三人做担保的债权，其中抵押物主要为工业厂房、住宅房屋、商业房屋、工业用地、住宅用地和在建工程等。此外，公司开展配资型不良资产收购与处置业务。

近年来，浙北资管不良资产处置业务增长较快，2018~2020 年，不良资产包处置收入分别为 1.49 亿元、2.37 亿元和 2.44 亿元，逐渐成为公司收入的重要来源。但同时，不良资产处置完成时间上具有不确定性，且对资产价值评估准确性要求较高，收入具有一定不确定性。

2021 年 1~9 月，公司不良资产处置业务实现收入 1.91 亿元，同比增长 26.24%，毛利率仍为 100.00%。截至 2021 年 9 月末，浙北资管资产总额 22.34 亿元，负债总额 15.44 亿元，净资产 6.90 亿元，资产负债率 69.11%；公司存量自行清收资产包 15 个，收购成本余额为 11.00 亿元。

总体来看，公司凭借国企背景优势及资本优势，与浙商资管合作的不良资产处置业务开展以来发展较快，但不良资产处置完成时间上具有不确定性，且对资产价值评估准确性要求较高，业务收入具有一定不确定性。

（六）其他业务

公司其他业务收入包括服务费、租赁收入、公交收入、装卸及堆场收入等；2019 年，公司新增公交运营业务，范围覆盖湖州市区，运营呈现亏损状态，但受政府全额补贴。

公司其他业务收入包括服务费、租赁收入、公交收入、装卸及堆场收入等。其中，服务费为子公司湖州市公路水运工程监理咨询股份有限公司提供工程可行性研究、规划、监理等咨询、服务业务形成的收入；租赁收入为子公司湖州市交通投资集团实业发展有限公司将湖州交通集团名下房产市场化出租形成的收入；

²¹ 浙商资管成立于 2013 年 8 月，是由浙江省政府批准设立、银监会核准公布的国内首批五家专业处置和经营不良资产的地方资产管理公司之一。





公交收入为公司 2019 年并入子公司湖州市交通集团公共交通有限公司（以下简称“公交公司”）的运营收入。

公交公司成立于 2019 年 4 月，承担湖州市区公交服务。截至 2021 年 9 月末，公交公司拥有公交场站 48 个，公交站点 2,312 个，公交线路 181 条，运营车辆 1,127 辆，线网运距为 4,098 公里，日发班次 9,984 班，日均客流 11.1 万人次，2020 年公交分担率为 22.8%。截至 2020 年末，公交公司资产 8.21 亿元，负债 9.30 亿元；2019~2020 年，公交公司分别实现收入 0.46 亿元及 0.47 亿元，净亏损分别为 1.14 亿元和 3.19 亿元。2019~2020 年及 2021 年 1~9 月，公交运营获得政府购买补贴资金分别为 0.95 亿元、4.44 亿元和 2.60 亿元。

偿债来源与负债平衡

公司收入快速增长，经营性净现金流有所增长，但对债务及利息保障能力始终较弱，债务融资是公司流动性偿债来源的主要构成；公司资产规模随政府资产划拨和高铁项目等资金投入而大规模增长，对公司债务偿还提供良好保障，资产中主要路产收益权因贷款质押而受限，高速公路用地等资产变现能力较弱，对资产流动性产生一定影响；公司负债规模增长较快，资产负债率处于适中水平。

（一）偿债来源

1、盈利

近年来，由于贸易规模不断扩大，公司营业收入增长较快，但毛利率较低，且以财务费用为主的期间费用对利润造成较大侵蚀；政府补助和参股高速杭宁高速的现金分红对利润的贡献较大；公司控股、参股高速公路为公司带来较为稳定的收益和现金流，对盈利形成良好支撑。

近年来，公司营业收入快速增长，其中公司控股高速公路通行费是公司利润的最稳定来源；受财务费用逐年增长影响，期间费用规模上升，期间费用率受营业收入增长影响呈现下降，但仍对利润造成较大侵蚀。

政府补贴和投资收益是公司营业利润的重要补充。2018~2020 年，公司获得政府补助逐年大幅增长，主要为政府购买公交服务购车补贴及新能源车辆推广补贴等，其中 2020 年还包括因疫情期间高速公路减免收费的财政专项补助等。同期，公司投资收益分别为 2.13 亿元、4.30 亿元和 1.62 亿元，主要为公司参股高速杭宁高速现金分红，为公司带来较为稳定的收益和现金流，对盈利形成良好支撑。

2018~2020 年，公司净利润分别为 2.02 亿元、2.32 亿元和 1.28 亿元，呈现波动；总资产报酬率及净资产收益率水平随之波动。

**表 13 2018~2020 年及 2021 年 1~9 月公司收入及盈利概况 (单位: 亿元、%)**

项目	2021 年 1~9 月	2020 年	2019 年	2018 年
营业收入	60.46	66.62	26.24	20.94
营业成本	54.99	61.79	18.95	13.27
毛利率	9.05	7.26	27.77	36.63
期间费用	9.55	11.69	10.04	7.57
销售费用	0.40	0.49	0.39	0.32
管理费用	1.40	2.10	1.35	1.13
财务费用	7.75	9.10	8.31	6.12
期间费用/营业收入	15.79	17.54	38.28	36.16
其他收益	5.55	7.89	1.15	0.17
投资收益	0.22	1.62	4.30	2.13
资产减值损失	-0.06	-0.91	-0.60	-0.32
营业利润	1.59	1.67	2.63	2.33
利润总额	1.73	1.75	2.66	2.33
净利润	0.53	1.28	2.32	2.02
总资产报酬率	1.40	1.89	2.61	2.43
净资产收益率	0.17	0.42	1.12	1.07

数据来源: 根据公司提供资料整理

2021 年 1~9 月, 公司营业收入大幅增长, 但由于毛利率很低的贸易收入规模加大, 公司综合毛利率较低, 以财务费用为主的期间费用 9.55 亿元, 对利润形成较大侵蚀; 同时获得各项政府补助共计 5.55 亿元, 其中主要为公共交通服务补贴资金 2.26 亿元以及财政补贴 3.19 亿元; 实现利润总额及净利润分别为 1.73 亿元和 0.53 亿元。

综合来看, 以财务费用为主的期间费用对利润形成侵蚀, 政府补助和投资收益是公司利润的重要构成, 公司利润水平有所波动。

2、现金流

近年来, 经营性净现金流规模有所增长, 但对债务及利息保障能力始终较弱; 由于高速公路项目建设投资及股权投资规模加大, 投资性现金流持续为净流出且规模扩大; 公司拟建高速、高铁投资规模及轨道交通拟投资规模较大, 面临较大资本支出需求。

2018~2020 年, 公司经营性净现金流由净流出转为净流入, 但对利息及负债的保障能力始终较弱。其中 2018 年, 公司经营性净现金流为负值, 主要是由于浙北资管于 2018 年正式开展业务, 购入大量不良资产包, 导致现金大幅流出。投资性现金流持续为净流出, 2018 年及 2019 年, 由于申嘉湖高速西延一期的投建, 公司投资性现金流出规模大幅增加, 其中, 2018 年由于赎回结构性存款使收回投资收到现金流规模较大; 2019 年, 由于购买结构性存款使收回投资现金流规模较小, 而工程建设支出大幅增加; 2020 年, 由于公司对在建高速公路及参股



的高铁项目支付建设资金及资本金，并增加对浙商资管、有限合伙企业的投资、收购杭宁高速 6.696% 股权等资本性支出增加，投资性净现金流为大幅净流出 80.44 亿元，净流出规模同比大幅扩大。

2021 年 1~9 月，公司经营性现金流为净流入 13.65 亿元，对利息及负债具有一定保障作用；由于湖杭高速、申嘉湖高速西延二期高速等资金投入、子公司湖州交通集团置业发展有限公司（以下简称“交通置业”）购地支出等形成的固定资产投资，以及杭绕公司、湖杭铁路、沪苏湖铁路资本金支出、浙北资产购买资产及集团购买结构性存款支出，投资性现金流仍呈现大额净流出 50.56 亿元。

表 14 2018~2020 年及 2021 年 1~9 月公司现金流及偿债指标情况（单位：亿元、倍）

项目	2021 年 1~9 月	2020 年	2019 年	2018 年
经营性净现金流	13.65	9.87	6.14	-2.29
投资性净现金流	-50.56	-80.44	-28.09	-1.51
经营性净现金流利息保障倍数	1.52	0.89	0.54	-0.26
经营性净现金流/流动负债（%）	22.71	17.75	12.06	-5.73

数据来源：根据公司提供资料整理

根据公司项目建设进度计划，截至 2021 年 9 月末，公司在建控股高速公路总投资 230.96 亿元，尚需投入 129.06 亿元，其中需要公司自筹投入资金 1.80 亿元；拟建高速公路总投资 117.90 亿元；在建参股高铁需承担资本金 37.15 亿元，尚需投入 10.00 亿元；拟建城际铁路总投资 278.00 亿元。总体看，在建高速公路、高铁项目尚需投入资金及资本金规模较大。

总体来看，公司经营性净现金流有所增长，但对负债及利息的保障能力始终较弱；受在建高速公路投资增加及股权投资影响，投资性现金流持续为大规模净流出，公司面临较大资本支出需求。

3、债务收入

公司融资渠道以银行借款和发行债券为主，债务收入对支撑债务偿还及项目资金投入贡献很大。

公司融资渠道以银行借款和发行债券为主。公司与各类银行均保持良好合作关系，银行借款以高速公路项目质押借款为主，截至 2021 年 9 月末，公司获得银行授信额度为 404.26 亿元，剩余额度为 177.55 亿元，授信资源较为充裕。

**表 15 截至 2021 年末公司存续债券情况（单位：亿元、%）**

债券简称	余额	期限（年）	起息日	利率（当期）
07 湖交投债	15.00	15	2007.07.17	5.48
19 湖交投 MTN001	20.00	5	2019.03.25	4.70
19 湖交 01 ²²	20.00	3+2	2019.11.28	4.04
20 湖交投 MTN001	3.00	3+2	2020.04.24	2.80
20 湖交 01 ²³	10.00	3+2	2020.08.20	3.85
20 湖交投 MTN002	7.00	3+2	2020.11.05	3.80
20 湖交 02	10.00	3+2	2020.12.22	4.05
21 湖交投债/21 湖交投	10.00	5+5+5	2021.04.19	4.19
21 湖交投 MTN001	10.00	3+2	2021.09.22	3.20
21 湖交投 SCP001	5.00	0.74	2021.11.26	2.48
21 湖交投 SCP002	5.00	0.74	2021.11.30	2.48
合计	115.00	-	-	-

数据来源：根据公司提供资料整理

同时，公司在资本市场融资活跃。截至 2021 年末，公司存续债券共 11 只，债券余额为 115.00 亿元，债券类型多样，包括中期票据、企业债、私募债和超短期融资券。

表 16 2018~2020 年及 2021 年 1~9 月债务融资情况分析（单位：亿元）

财务指标	2021 年 1~9 月	2020 年	2019 年	2018 年
筹资性现金流入	85.63	142.38	94.45	49.65
借款所收到的现金	38.85	101.40	80.71	44.05
筹资性现金流出	33.85	53.31	72.60	16.56
偿还债务所支付的现金	25.92	42.14	51.15	7.64
筹资性净现金流	51.78	89.07	21.85	33.09

数据来源：根据公司提供资料整理

近年来，公司筹资性现金流持续为净流入。2018~2020 年，以借款为主的筹资性现金流入规模快速增长，债务融资是公司债务偿还的主要来源；筹资性净现金流分别为 33.09 亿元、21.85 亿元和 89.07 亿元，对投资性资金需求形成良好支撑。2021 年 1~9 月，公司筹资性净现金流为 51.78 亿元，仍呈现净流入，主要为收到湖杭专项债资金及湖杭铁路、沪苏湖铁路资本金。

预计未来 1~2 年，公司在银行及资本市场将继续维持较为通畅的融资渠道，债务融资仍将是公司项目建设及债务偿还的主要来源。

²² 债券类型为私募债。²³ 债券类型为私募债。



4、外部支持

作为湖州市交通基础设施投融资、建设和运营管理的唯一市级国有企业，近年来公司得到当地政府在资产划拨、财政补贴和项目资本金投入等方面的大力支持，2019 年以来湖州市政府对公司划转大量资产，公司整体实力进一步增强。

湖州市有三家市级国有企业，其中两家为投资公司，分别为湖州市城市投资发展集团有限公司（以下简称“湖州城投”）和湖州交通集团²⁴；湖州市产业投资发展集团有限公司（以下简称“湖州产投”）为国有资本运营公司，主要负责政府性产业投资引导基金和金融股权股份管理运作、产业投资、社会事业发展。湖州城投主要负责城市基础设施和社会公益设施的建设、开发、经营和管理；湖州交通集团主要负责高速公路、铁路及轨道交通基础设施的建设、开发、经营和管理。湖州市本级发债国有企业共有 6 家，除湖州城投与湖州交通集团外，湖州市城建投资集团有限公司为湖州城投子公司，其余三家公司分别负责湖州经济技术开发区和湖州太湖旅游度假区的建设。

表 17 2020 年（末）湖州市本级主要发债国有企业情况（单位：亿元、%）

公司名称	总资产	资产负债率	营业收入	经营性净现金流	业务范围
湖州市城市投资发展集团有限公司	1,021.83	63.18	117.06	-34.32	城市基础设施和社会公益设施的建设、开发、经营和管理
湖州交通集团有限公司	639.28	52.51	66.62	9.87	高速公路、高铁、轨道交通建设主体，高速公路运营主体
湖州市城建投资集团有限公司	483.90	56.41	20.27	18.82	城市基础设施建设，湖州市城市投资发展集团有限公司子公司
浙江湖州环太湖集团有限公司	371.43	66.22	20.76	-12.92	湖州经济技术开发区基础设施建设主体
湖州西塞山开发建设有限公司	236.27	55.88	10.16	18.70	湖州经济技术开发区（西塞山分区、康山分区、杨家埠工业区和西南分区）基础设施建设主体
浙江南太湖控股集团有限公司	111.47	51.43	3.78	-6.64	湖州太湖旅游度假区建设、运营、管理

数据来源：根据公司提供资料整理

湖州交通集团是湖州市参与长三角区域综合交通网络建设的重要主体。湖州市政府和市国资委在 2016 年对湖州市本级经营性国有资产盘活重组以来，对湖州交通集团在资产划拨、财政补贴和专项建设资金等方面给予大力支持。

²⁴ 根据中共湖州市委、湖州市人民政府印发的《湖州市本级经营性国有资产盘活重组实施方案》（湖委发【2016】9 号），湖州市盘活重组市级国有企业和行政事业单位经营性国有资产及国有股权，新组建 4 家市级国有资本投资运营公司，形成城市、交通、旅游、产业四大行业板块。其中湖州市旅游投资发展集团有限公司控股股东已于 2019 年 5 月变更为产投公司，持股比例 96.19%。



资产划拨方面，2017 年及 2018 年，公司陆续得到政府关于土地、股权等资产划拨。根据湖州市人民政府专题会议纪要【2017】130 号、【2018】5 号和【2018】16 号，湖州市政府将市级机关事业单位房地产分三批无偿划转给公司，账面价值合计 11.22 亿元。根据《关于湖州市水利投资发展有限公司等单位整合重组有关事宜专题会议纪要》（【2018】69 号），将市国资委持有的湖州市水利投资发展有限公司（以下简称“水投公司”）100.00%股权以及市水利局及下属事业单位水利工程队持有的水利水电工程建设有限公司 100.00%股权以增加国有投入方式划转到公司。根据 2018 年 11 月签署的国有产权属移交协议，湖州市湖州监狱将湖州监狱及其下属三家企业资产 4.01 亿元及负债 0.99 亿元无偿划转给公司。

2019 年以来，湖州市政府进一步划转资产，增强对公司的支持力度，公司整体实力进一步增强。根据湖州市人民政府第 50 次常务会议纪要（【2019】17 号），湖州市人民政府已于 2020 年将湖州市储备粮管理有限公司 100%的股权划转给公司；将市级机关事业单位的经营性资产无偿划入公司，其中 3 宗湖州监狱土地、青年路等 9 宗房产、青铜路 258 号房产等资产增加资本公积 2.31 亿元，青年路 9 号等 4 宗地块土地出让收入 0.06 亿元；申嘉湖高速西延一期 4,775 亩高速用地作价增加资本公积 22.31 亿元。2020 年，根据湖州市人民政府抄告单（湖办第 25 号），湖州市交通建设管理局将湖州融通工程管理有限公司²⁵（以下简称“融通公司”）100%的股权无偿划转至公司；根据湖州市人民政府文件，将湖州黄浦源船闸维护中心和湖州市太湖水利工程建设管理局分别持有的湖申船闸公司 18.7091%和 7.0159%股权无偿划转至子公司水投公司。

政府补助方面，2018~2020 年，公司获得政府补助分别为 0.17 亿元、1.15 亿元和 7.89 亿元。其中，2018 年主要为隧道节能照明改造补助资金及税收返还，2019 年主要为政府购买公交服务购车补贴及新能源车辆推广补贴等，2020 年主要为政府购买公共交通服务补贴 4.44 亿元以及因疫情期间高速公路减免收费的财政专项补助 2.39 亿元。2021 年 1~9 月，公司获得各项政府补助共计 5.55 亿元，主要为公共交通服务补贴资金 2.26 亿元和财政补贴 3.19 亿元。

项目资本金投入方面，2019 年，公司收到政府拨款 5.08 亿元作为湖杭铁路湖州方资本金，增加公司资本公积；2020 年公司收到政府对湖杭铁路和沪苏湖铁路的拨款分别为 6.65 亿元和 7.00 亿元，收到对应湖杭高速的地方政府专项债资金 10.00 亿元。资金支持方面，公司 2020 年收到计入资本公积的政府拨款 7.94

²⁵ 融通公司成立于 2015 年 9 月，原为湖州市交通建设管理局下属单位，经营范围包括公路工程、桥梁和水运工程、市政工程的可行性研究、规划、咨询、技术服务，建设工程施工，工程项目管理及代建。2020 年末，融通公司总资产 21.76 亿元，总负债 68.60 万元；2020 年营业收入和净利润分别为 617.66 万元和 178.44 万元。



亿元，子公司水投公司收到政府拨款 6.06 亿元。未来随着高铁、轨道交通项目逐年投入，公司作为交通重要投资主体将进一步获得财政对项目资本金支持。

5、可变现资产

近年来，由于公司高速公路、高速铁路项目投资大规模增加及政府资产的划拨，公司资产规模逐年快速增长，实力逐年增强；同时，公司主要高速公路收益权因贷款质押而受限，高速公路用地等资产变现能力较弱，对资产流动性造成一定影响；2021 年 9 月末，主要由于财政资金对湖杭高速等项目的投入，公司资产规模进一步增长。

2018~2020 年末，公司总资产规模分别为 415.20 亿元、470.43 亿元和 639.28 亿元，呈现快速增长。从资产结构来看，以固定资产、在建工程为主要构成的非流动资产占比逐年上升。

公司流动资产主要由货币资金、其他应收款、存货和其他流动资产构成。货币资金主要为银行存款，2018~2020 年末，货币资金规模始终保持在较高水平，其中 2020 年末，受限货币资金规模为 0.23 亿元，为合同履行保证金和银行承兑汇票保证金，受限规模很小。同期，以湖州市其他国有企业之间往来款为主的其他应收款有所波动，2019 年末同比增长 4.21 亿元，主要为增加与湖州吴兴城市投资发展集团有限公司（以下简称“吴兴城投”）往来款 4.01 亿元；2020 年末同比下降 8.76%，主要为收回吴兴城投往来款 4.01 亿元所致。截至 2020 年末，其他应收款前五名分别为应收湖州众通交通建设有限公司 17.16 亿元、浙江湖州环太湖集团有限公司 4.00 亿元、湖州市交通枢纽建设有限公司 3.70 亿元、浙江德清交运投资建设有限公司 1.78 亿元和湖州市交通运输局 1.14 亿元，前五名合计 27.78 亿元，占比为 90.58%；其中 5.50 亿元账龄为 2~3 年，其余账龄均为 3 年以上，账龄较长；坏账准备方面，2020 年末，因预计无法收回而对湖州市航运实业总公司其他应收款计提坏账准备金额为 0.09 亿元、采用余额百分比法计提坏账准备的金额为 0.15 亿元，当年转回坏账准备金额 0.03 亿元。同期，公司存货由土地资产、库存商品和工程施工等构成，主要为土地资产，近年来规模逐年增长，其中，2019 年末同比小幅增长，主要为因无偿划入湖州市储备粮管理有限公司增加 2.36 亿元地方储备粮；2020 年末同比增长 14.00 亿元，主要为子公司交通置业为业务发展购置土地所致。2020 年末，以土地资产为主的开发成本 124.40 亿元，在存货中占比为 97.16%。同期，公司其他流动资产主要为不良资产包和银行理财产品，2019 年同比下降 40.73%，系不良资产处置、减少对银行理财产品投资及基于不良资产处置的资管计划减少所致；2020 年末同比变化不大。

**表 18 2018~2020 年末及 2021 年 9 月末公司资产构成（单位：亿元、%）**

项目	2021 年 9 月末		2020 年末		2019 年末		2018 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动资产合计	281.10	40.06	251.97	39.41	214.18	45.53	219.61	52.89
货币资金	71.29	10.16	60.28	9.43	41.52	8.83	43.83	10.56
其他应收款	30.87	4.40	32.00	5.00	35.07	7.45	30.86	7.43
存货	134.60	19.18	128.03	20.03	114.03	24.24	111.22	26.79
其他流动资产	8.46	1.21	17.04	2.67	16.93	3.60	28.56	6.88
非流动资产合计	420.66	59.94	387.31	60.59	256.25	54.47	195.59	47.11
可供出售金融资产	-	-	54.80	8.57	26.07	5.54	16.51	3.98
其他权益工具投资	57.79	8.23	-	-	-	-	-	-
固定资产	192.68	27.46	194.71	30.46	156.80	33.33	85.35	20.56
在建工程	95.68	13.63	76.18	11.92	51.34	10.91	78.32	18.86
其他非流动资产	26.23	3.74	21.87	3.42	0.21	0.04	0.21	0.05
资产总计	701.76	100.00	639.28	100.00	470.43	100.00	415.20	100.00

数据来源：根据公司提供资料整理

公司非流动资产主要由可供出售金融资产、固定资产、在建工程和其他非流动资产构成。可供出售金融资产为对浙江交投以及浙江杭宁高速公路有限责任公司等参股高速、高铁建设公司的投资；2019 年末，因新增对湖州银行股份有限公司、湖杭铁路有限公司等公司的投资，可供出售金融资产同比增长 9.57 亿元；2020 年同比增长 28.74 亿元，主要为增加对湖杭铁路、沪苏湖铁路和杭宁高速的股权投资，新增对浙商资管和杭州萧山泽上股权投资合伙企业等三家有限合伙企业的股权投资等，其中，新增投资有限合伙企业主要系为浙北资产围绕不良资产经营主业开展投行及资产经营等业务。公司固定资产主要为高速公路资产及房屋建筑物，2019 年末，固定资产同比大幅增长 83.72%，主要为申嘉湖高速公路西延一期工程建成通车由在建工程转入及政府无偿划入房地产所致，其中主要为在建工程转入 67.58 亿元；2020 年同比增长 37.91 亿元，主要为无偿划入申嘉湖高速西延一期 4,775 亩高速用地所致。在建工程主要为工程项目建设投资，近年来规模波动很大，2019 年末同比减少 26.98%，主要系申嘉湖高速公路西延一期及申嘉湖高速西延二期工程投资增加及申嘉湖高速公路西延一期转出共同导致；2020 年同比增加 24.84 亿元，主要为湖杭高速投入 9.30 亿元、申嘉湖高速新增投入 10.72 亿元以及后续太嘉河和环湖工程新增投入 2.16 亿元等。其他非流动资产于 2018 年末大幅下降，系因公司对已取消收费的 8 条政府还贷收费二级公路以减少资本公积的方式进行剥离，由市交通运输局接受该项资产；2019 年末，其他非流动资产主要为湖州市中心城市防洪工程，规模很小；2020 年末同比增长 21.67 亿元，为政府无偿划入融通公司并入的二级公路资产。由于公司主要高速公路因项目贷款将未来收益权质押，且 2020 年注入的高速公路用地资产变



现能力较弱，对资产流动性造成一定影响。

2021 年 9 月末，公司资产规模 701.76 亿元，仍以非流动资产为主，较 2020 年末增长 9.77%，其中货币资金增长 11.01 亿元、在建工程增长 19.50 亿元，主要用于政府对湖杭高速等项目的投资资金增加并投入相关项目所致，同时可供出售金融资产由于实行新会计准则被纳入其他权益工具投资科目；其他资产科目变动不大。

表 19 截至 2021 年 9 月末公司受限资产情况（单位：亿元）

科目名称	受限资产	账面价值	贷款金额	受限原因
货币资金	银行存款	0.80	-	银行履约保证金、银行承兑汇票保证金
固定资产	杭长高速公路收费权	-	61.34	项目贷款质押物
	申嘉湖高速公路湖州鹿山至安吉孝源段收费权	-	49.58	项目贷款质押物
在建工程	申嘉湖高速公路湖州安吉孝源段至唐舍段工程项目建成后通行费收费权及其项下全部权益和收益权	-	20.40	项目贷款质押物
合计	-	0.80	131.32	-

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2020 年末，公司受限资产包括用于履约保证金的 0.23 亿元银行存款，以及公司已通车的两条高速公路、一条在建高速公路通行费收益权；截至 2021 年 9 月末，货币资金受限 0.80 亿元，高速公路通行费收益权质押取得贷款金额为 131.32 亿元，对资产流动性产生一定影响。

（二）债务及资本结构

近年来，公司负债规模增长较快，但资产负债率适中；总有息债务在负债中占比较高，但债务期限结构较为分散。

2018~2020 年末，公司负债总额规模逐年较快增长，非流动负债占比较大。同期，公司资产负债率分别为 54.53%、55.81%和 52.51%，处于适中水平。

公司流动负债主要由短期借款、应付账款、其他应付款、一年内到期的非流动负债和其他流动负债构成。公司短期借款主要为信用借款和保证借款，近年来规模逐年增长；应付账款主要为应付工程款，近年来有所波动，2020 年末应付账款账龄集中在两年内；其他应付款近年来规模呈现波动，2020 年末，其他应付款前五名分别为常山县人民法院、湖州市财政粮食风险基金、浙江省大成建设集团有限公司、温州交通建设集团有限公司和湖州康达公交运输有限公司，共计 1.87 亿元，合计占比 21.07%。同期，公司一年内到期的非流动负债规模呈现波动，其





中 2020 年末同比增长 5.47 亿元，主要为 5.00 亿元点心债²⁶；其他流动负债主要为公司发行的超短期融资券。

表 20 2018~2020 年末及 2021 年 9 月末公司负债情况（单位：亿元、%）

项目	2021 年 9 月末		2020 年末		2019 年末		2018 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
短期借款	18.94	4.94	25.80	7.69	12.27	4.67	9.20	4.06
应付账款	11.13	2.90	11.97	3.57	18.05	6.88	2.33	1.03
其他应付款	18.64	4.86	9.46	2.82	9.27	3.53	24.37	10.76
一年内到期的非流动负债	5.04	1.31	9.76	2.91	4.29	1.63	4.67	2.06
其他流动负债	-	-	-	-	3.00	1.14	10.00	4.42
流动负债合计	58.10	15.16	62.11	18.50	49.05	18.68	52.81	23.33
长期借款	154.83	40.41	150.46	44.82	128.93	49.10	112.76	49.81
应付债券	104.68	27.32	84.71	25.24	59.77	22.76	40.00	17.67
长期应付款	62.46	16.30	32.31	9.63	22.20	8.46	20.71	9.15
非流动负债合计	325.08	84.84	273.57	81.50	213.52	81.32	173.59	76.67
负债总额	383.18	100.00	335.68	100.00	262.57	100.00	226.40	100.00
短期有息债务	23.97	6.26	35.56	10.59	19.56	7.45	23.87	10.54
长期有息债务	266.62	69.58	242.28	72.17	195.81	74.58	159.87	70.61
总有息债务	290.59	75.84	277.83	82.77	215.38	82.03	183.73	81.15
资产负债率		54.60		52.51		55.81		54.53

数据来源：根据公司提供资料整理

公司非流动负债主要为长期借款、应付债券和长期应付款。2018~2020 年末，公司长期借款规模逐年增长，长期借款主要是为高速公路建设而进行的项目贷款，主要为质押借款；随着公司在资本市场发债增加，应付债券余额逐年增长；长期应付款主要为政府拨付的项目建设资金及补贴，2020 年末，长期应付款中包括浙江交投给予无偿使用的资金 5.00 亿元、国开发展基金有限公司借款 7.11 亿元、湖杭高速政府专项债资金 10.00 亿元及各类补助构成的专项应付款 10.20 亿元。

截至 2021 年 9 月末，公司负债规模较 2020 年末增长 47.50 亿元，其中，长期应付款增长 30.15 亿元，主要为政府对湖杭高速等项目的投资资金；应付债券增长 19.97 亿元；其他负债科目较 2020 年末变动不大。

公司总有息债务规模较大，面临一定偿债压力；债务期限结构以长期有息债务为主，期限较为分散；公司无对外担保或其他或有负债。

2021 年 9 月末，公司有息债务 290.59 亿元，在总负债中比重为 75.84%，占比较高，公司面临一定偿债压力；其中一年内到期的有息债务为 44.94 亿元，在

²⁶ 已于 2021 年 12 月偿还。



有息债务中的占比为 15.45%，非受限货币资金对一年内到期的有息债务覆盖比率为 1.57 倍，短期偿债压力不大；债务期限结构以长期有息债务为主，主要集中于 5 年以上。

项目	≤1 年	(1, 2]年	(2, 3]年	(3, 4]年	(4, 5]年	>5 年	合计
金额	44.94 ²⁷	5.32	20.00	60.28	28.75	131.62	290.91 ²⁸
占比	15.45	1.83	6.87	20.72	9.88	45.24	100.00

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2021 年 9 月末，公司无对外担保情况。

近年来，由于政府多次进行资产无偿划拨及财政对项目的资本金投入致使资本公积增加，公司所有者权益逐年增长。

近年来，因受到湖州市政府及市国资委在资产划拨方面的大力支持，公司所有者权益连续增长，2018~2020 年末，所有者权益规模分别为 188.80 亿元、207.86 亿元和 303.60 亿元。

2019 年末，所有者权益同比增长 19.06 亿元，主要是根据【2017】130 号、【2018】5 号和【2018】16 号文件等无偿划转 78 宗房产以及 4 宗土地增加资本公积 4.14 亿元；无偿划入湖州市储备粮管理有限公司、湖州市衡鼎产品检测公司等 6 家公司 100%股权增加资本公积 1.19 亿元；根据《关于湖杭铁路湖州方资金筹措备忘录》收到政府拨款，增加资本公积 5.08 亿元；水投公司收到市级拨款、省级拨款共增加资本公积 2.30 亿元所致。2020 年末，所有者权益同比增长 46.06%，主要为资本公积同比增长 75.82 亿元，包括湖州市交通建设管理局将融通公司 100%股权无偿划转至公司增加资本公积 21.71 亿元、对湖杭铁路和沪苏湖铁路的政府拨款分别增加资本公积 6.65 亿元和 7.00 亿元、计入资本公积的政府拨款 7.94 亿元、子公司水投公司收到政府拨款 6.06 亿元以及子公司湖州湖皖高速公路有限公司土地作价增资按股权比例增加公司的资本公积 22.31 亿元等。

截至 2021 年 9 月末，公司所有者权益 318.58 亿元，较 2020 年末增长 14.98 亿元，主要为资本公积的增长，其中资本公积由于收到湖杭铁路、沪苏湖铁路、湖杭高速资本金而增长 13.45 亿元。

²⁷ 该数据包括 2021 年 9 月末财务报表中长期借款、应付债券等长期负债科目中将于一年内到期的部分，故金额大于自 2021 年 1~9 月财务报表中计算得出的短期有息债务金额。

²⁸ 该金额与 2021 年 9 月末总有息债务差异主要为该数据计算依据为债券余额，总有息债务中包括的应付债券为摊余成本。



公司盈利对利息保障能力较强；经营性净现金流对负债的保障尚不稳定，但公司外部融资对流动性偿债能力具有良好支撑作用；公司资产中高速路产占比较高，对债务偿还形成很强保障，但同时路产质押及变现能力较弱的高速公路用地对资产流动性造成一定影响。

从盈利对利息的保障能力来看，2018~2020 年，公司 EBITDA 对利息的保障倍数分别为 1.36 倍、1.35 倍和 1.45 倍，公司盈利对利息的保障能力较强。

从流动性偿债能力来看，公司流动性偿债来源以货币资金和债务融资为主，流动性偿债能力很强。2018~2020 年，经营性净现金流对流动负债的覆盖比率分别为-5.73%、12.06%和 17.75%，经营性净现金流对流动负债的保障能力不稳定；2018~2020 年末，公司流动比率分别为 4.16 倍、4.37 倍和 4.06 倍；速动比率分别为 2.05 倍、2.04 倍和 2.00 倍，流动资产对流动负债的覆盖水平持续较高；公司债务融资渠道较为通畅，流动性偿债来源对流动性负债形成良好保障。

从清偿性偿债能力来看，公司可变现资产主要为高速公路资产、土地资产、货币资金、国有企业间往来款等，其中，高速公路资产在资产中占比较高，对债务偿还形成很强保障作用，但由于路产贷款质押，且高速公路用地等资产变现能力较弱，对资产流动性造成一定影响。截至 2021 年 9 月末，公司资产负债率和债务资本比率分别为 54.60%和 47.70%。

评级结论

湖州市位于长三角中心区域，长三角地区交通一体化规划出台为湖州市提供发展机遇，近年来湖州市经济及财政实力持续增长，为公司发展提供良好的外部环境，公司在湖州市交通基础设施建设及运营领域具有垄断地位，得到湖州市政府在资产划拨、财政补贴和项目资本金投入等方面的大力支持，2019 年以来政府资产注入增强公司实力，公司控股、参股高速公路为公司带来较为稳定的收益及现金流；但同时，公司拟建高速及轨道交通项目拟投资规模较大，公司面临较大资本支出压力，公司毛利率较低，期间费用对利润造成较大侵蚀，资产中主要路产收益权因贷款质押而受限，同时高速公路用地等资产变现能力较弱，对资产流动性产生一定影响。

综合来看，公司的抗风险能力极强，偿债能力极强。

预计未来 1~2 年，公司作为湖州市市级唯一交通基础设施投资、建设、运营管理主体的地位不会改变，将继续得到湖州市政府的大力支持。因此，大公对湖州交通集团的评级展望为稳定。



跟踪评级安排

自评级报告出具之日起，大公国际资信评估有限公司（以下简称“大公”）将对湖州市交通投资集团有限公司（以下简称“评级对象”）进行持续跟踪评级。

跟踪评级期间，大公将持续关注评级对象外部经营环境的变化、影响其经营或财务状况的重大事项以及评级对象履行债务的情况等因素，并出具跟踪评级报告，动态地反映评级对象的信用状况。

跟踪评级安排包括以下内容：

1) 跟踪评级时间安排

大公将在发生影响评级报告结论的重大事项后及时进行跟踪评级，在跟踪评级分析结束后下 1 个工作日向监管部门报告，并发布评级结果。

2) 跟踪评级程序安排

跟踪评级将按照收集评级所需资料、现场访谈、评级分析、评审委员会上会评审、出具评级报告、公告等程序进行。

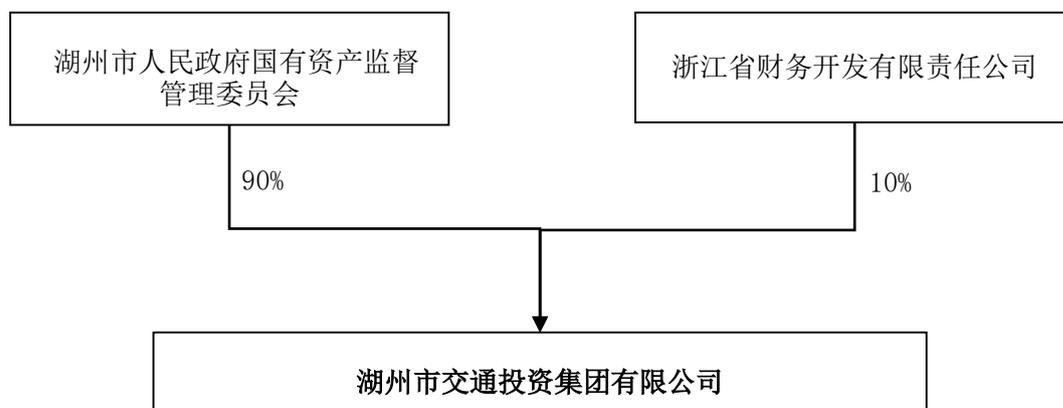
大公的跟踪评级报告和评级结果将对评级对象、监管部门及监管部门要求的披露对象进行披露。

3) 如评级对象不能及时提供跟踪评级所需资料，大公将根据有关的公开信息资料进行分析并调整信用等级，或宣布评级报告所公布的信用等级暂时失效直至评级对象提供所需评级资料。



附件 1 公司治理

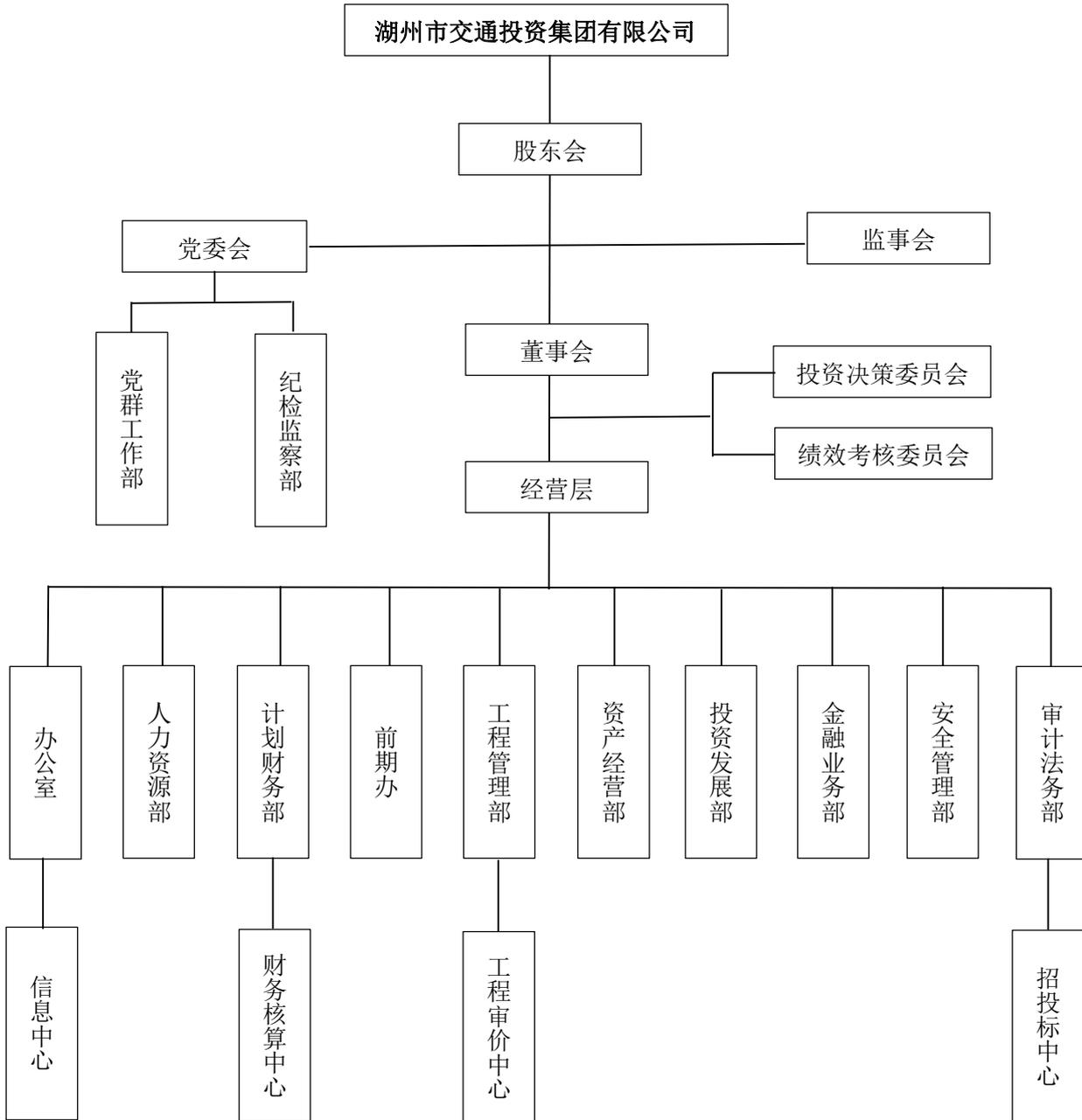
1-1 截至 2021 年 9 月末湖州市交通投资集团有限公司股权结构图



资料来源：根据公司提供资料整理



1-2 截至 2021 年 9 月末湖州市交通投资集团有限公司组织结构图



资料来源：根据公司提供资料整理



1-3 截至 2021 年 9 月末湖州市交通投资集团有限公司子公司情况

(单位：%)

序号	子公司全称	持股比例		取得方式
		直接	间接	
1	湖州市轨道交通集团有限公司	100.00	-	设立
2	浙北融资租赁（天津）有限公司	100.00	-	设立
3	湖州市交通工程建设集团有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
4	湖州南浔交建投资有限公司	-	100.00	设立
5	湖州市港航工程建设有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
6	湖州恒元公路养护有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
7	湖州市水利水电工程建设有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
8	湖州正大桥梁预制构件有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
9	湖州元通公路养护有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
10	湖州交建工程咨询有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
11	湖州交工园林绿化工程有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
12	湖州交建工程检测有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
13	湖州市交通绿色环保新材料有限公司	-	51.00	设立
14	湖州交通集团置业发展有限公司	100.00	-	设立
15	湖州市交通投资集团贸易发展有限公司	100.00	-	设立
16	湖州国际物流有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
17	浙江湖州港务有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
18	浙江湖杭高速公路有限公司	100.00	-	设立
19	天津湖交商业保理有限公司	100.00	-	设立
20	湖州市水利投资发展有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
21	湖州湖申船闸建设开发有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
22	湖州市交通投资集团公交枢纽发展有限公司	100.00	-	设立
23	湖州农垦农垦场有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
24	湖州市农垦园林绿化工程有限公司	-	100.00	设立
25	湖州农垦现代农业发展有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
26	湖州农垦产业发展有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
27	湖州市农通联农业发展有限公司	-	65.00	设立
28	湖州农垦粮油科技有限公司	-	51.00	设立
29	湖州市交通投资集团公务用车服务有限公司	100.00	-	设立
30	湖州市交通投资集团实业发展有限公司	100.00	-	设立
31	湖州市交通商贸有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
32	湖州港航资产管理有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并



1-3 截至 2021 年 9 月末湖州市交通投资集团有限公司子公司情况 (续表)

(单位: %)

序号	子公司全称	持股比例		取得方式
		直接	间接	
33	湖州市道路客货运输服务有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
34	湖州天门工贸有限公司	-	100.00	同一控制下企业合并
35	天津湖交国际贸易有限公司	100.00	-	设立
36	天津浙北科技有限公司	100.00	-	设立
37	湖州市交通投资集团能源发展有限公司	100.00	-	设立
38	湖州交投石油有限公司	-	51.00	设立
39	湖州交投石化有限公司	-	51.00	设立
40	湖州市交通集团公共交通有限公司	100.00	-	设立
41	湖州市公交信息科技有限公司	-	100.00	设立
42	湖州市公交广告传媒有限公司	-	100.00	设立
43	湖州市公交汽车维修有限公司	-	100.00	设立
44	湖州市储备粮管理有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
45	湖州市敬业特种设备技术咨询有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
46	湖州融通工程管理有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
47	湖州衡鼎产品检测中心	100.00	-	非同一控制下企业合并
48	湖州安康安全技术服务中心	100.00	-	非同一控制下企业合并
49	湖州河道工程公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
50	湖州市信息技术服务公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
51	湖州市公路水运工程监理咨询股份有限公司	97.00	3.00	设立
52	湖州鸿远工程管理咨询有限公司	-	100.00	设立
53	湖州市聚通建设发展有限公司	95.00	5.00	设立
54	浙江吉宁高速公路有限公司	60.00	-	设立
55	浙江杭长高速公路有限公司	59.00	-	非同一控制
56	浙江杭长商贸有限公司	-	100.00	设立
57	湖州市通合城投资发展有限公司	51.00	-	设立
58	浙江浙北资产管理有限公司	-	49.00	设立
59	湖州市跨境贸易综合服务有限公司	51.00	-	设立
60	湖州市宁杭铁路投资有限公司	41.70	-	设立
61	湖州湖皖高速公路有限公司	63.86	-	非同一控制下企业合并
62	湖州上港国际港务有限公司	40.00	-	设立
63	湖州市交通科技发展有限公司	100.00	-	设立
64	浙江如通苏湖城际铁路有限公司	-	66.00	设立
65	湖州市交通集团保险代理有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并

数据来源: 根据公司提供资料整理



附件 2 经营指标

截至 2021 年 9 月末公司铁路及轨道交通项目储备情况

(单位: 公里、亿元)

项目类型	项目名称	长度	投资额	推进计划及进度	建设期间
城际铁路	水乡旅游线湖州段	29.30 ²⁹	62.70	已列入《长三角地区多层次轨道交通体系规划》(发改基础【2021】811号)、《湖州市综合交通运输发展“十四五”规划》	2022~2027年
市域铁路 ³⁰	湖州至安吉	82.00	/	已列入《长三角地区多层次轨道交通体系规划》(发改基础【2021】811号), 规划要求作为远期规划列入, 当前为预工可研究阶段	/
	湖州至德清	76.00	/	预工可研究阶段	/
中心城市轨道交通	1号线一期	23.70	114.00	线网规划已批复, 建设规划报批中	2022~2027年
	2号线一期	17.50	90.00	线网规划已批复, 建设规划报批中	2022~2027年
合计	-	228.50	266.70	-	-

数据来源: 根据公司提供资料整理

²⁹ 含共线段的 5 公里。³⁰ 《湖州市综合交通运输发展“十四五”规划》中为预备类项目, 未明确总投资额和建设期限。



附件 3 湖州市交通投资集团有限公司主要财务指标

(单位: 万元)

项目	2021 年 1~9 月 (未经审计)	2020 年	2019 年	2018 年
货币资金	712,938	602,795	415,214	438,337
应收账款	66,896	84,253	28,169	23,295
其他应收款	308,721	319,950	350,670	308,594
存货	1,346,035	1,280,293	1,140,309	1,112,187
固定资产	1,926,780	1,947,051	1,567,966	853,463
总资产	7,017,598	6,392,805	4,704,348	4,152,030
短期借款	189,373	258,001	122,737	92,000
其他应付款	186,365	94,621	92,716	243,651
流动负债合计	581,015	621,092	490,469	528,089
长期借款	1,548,337	1,504,576	1,289,316	1,127,581
应付债券	1,046,808	847,121	597,726	400,000
非流动负债合计	3,250,812	2,735,717	2,135,230	1,735,898
负债合计	3,831,826	3,356,808	2,625,699	2,263,988
实收资本(股本)	500,000	500,000	500,000	500,000
资本公积	2,041,984	1,907,486	1,132,667	989,618
所有者权益	3,185,772	3,035,996	2,078,649	1,888,043
营业收入	604,575	666,208	262,401	209,371
利润总额	17,278	17,526	26,632	23,251
净利润	5,267	12,800	23,191	20,199
经营活动产生的现金流量净额	136,507	98,655	61,414	-22,896
投资活动产生的现金流量净额	-505,551	-804,412	-280,870	-15,072
筹资活动产生的现金流量净额	517,763	890,665	218,469	330,892
EBIT	98,118	120,769	122,606	100,999
EBITDA	-	161,787	153,755	120,565
EBITDA 利息保障倍数(倍)	-	1.45	1.35	1.36
总有息债务	2,905,943	2,778,334	2,153,752	1,837,317
毛利率(%)	9.05	7.26	27.77	36.63
总资产报酬率(%)	1.40	1.89	2.61	2.43
净资产收益率(%)	0.17	0.42	1.12	1.07
资产负债率(%)	54.60	52.51	55.81	54.53
应收账款周转天数(天)	33.75	30.37	35.30	30.87
经营性净现金流利息保障倍数(倍)	1.52	0.89	0.54	-0.26
担保比率(%) ³¹	-	-	-	-

³¹ 2018~2020 年末及 2021 年 9 月末, 公司无对外担保。



附件 4 主要指标的计算公式

指标名称	计算公式
毛利率 (%)	$(1 - \text{营业成本} / \text{营业收入}) \times 100\%$
EBIT	利润总额 + 计入财务费用的利息支出
EBITDA	EBIT + 折旧 + 摊销 (无形资产摊销 + 长期待摊费用摊销)
EBITDA 利润率 (%)	EBITDA / 营业收入 $\times 100\%$
总资产报酬率 (%)	EBIT / 年末资产总额 $\times 100\%$
净资产收益率 (%)	净利润 / 年末净资产 $\times 100\%$
现金回笼率 (%)	销售商品及提供劳务收到的现金 / 营业收入 $\times 100\%$
资产负债率 (%)	负债总额 / 资产总额 $\times 100\%$
债务资本比率 (%)	总有息债务 / (总有息债务 + 所有者权益) $\times 100\%$
总有息债务	短期有息债务 + 长期有息债务
短期有息债务	短期借款 + 应付票据 + 其他流动负债 (应付短期债券) + 一年内到期的非流动负债 + 其他应付款 (付息项)
长期有息债务	长期借款 + 应付债券 + 长期应付款 (付息项)
担保比率 (%)	担保余额 / 所有者权益 $\times 100\%$
经营性净现金流 / 流动负债 (%)	经营性现金流量净额 / [(期初流动负债 + 期末流动负债) / 2] $\times 100\%$
经营性净现金流 / 总负债 (%)	经营性现金流量净额 / [(期初负债总额 + 期末负债总额) / 2] $\times 100\%$
存货周转天数 ³²	360 / (营业成本 / 年初末平均存货)
应收账款周转天数 ³³	360 / (营业收入 / 年初末平均应收账款)
流动比率	流动资产 / 流动负债
速动比率	(流动资产 - 存货) / 流动负债
现金比率 (%)	(货币资金 + 交易性金融资产) / 流动负债 $\times 100\%$
扣非净利润	净利润 - 公允价值变动收益 - 投资收益 - 汇兑收益 - 资产处置收益 - 其他收益 - (营业外收入 - 营业外支出)
可变现资产	总资产 - 在建工程 - 开发支出 - 商誉 - 长期待摊费用 - 递延所得税资产
EBIT 利息保障倍数 (倍)	EBIT / (计入财务费用的利息支出 + 资本化利息)
EBITDA 利息保障倍数 (倍)	EBITDA / (计入财务费用的利息支出 + 资本化利息)
经营性净现金流利息保障倍数 (倍)	经营性现金流量净额 / (计入财务费用的利息支出 + 资本化利息)

³² 前三季度取 270 天。³³ 前三季度取 270 天。



附件 5 信用等级符号和定义

一般主体评级信用等级符号及定义

信用等级	定义	
AAA	偿还债务的能力极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低。	
AA	偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约风险很低。	
A	偿还债务能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低。	
BBB	偿还债务能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般。	
BB	偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，有较高违约风险。	
B	偿还债务的能力较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高。	
CCC	偿还债务的能力极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高。	
CC	在破产或重组时可获得保护较小，基本不能保证偿还债务。	
C	不能偿还债务。	
展望	正面	存在有利因素，一般情况下，信用等级上调的可能性较大。
	稳定	信用状况稳定，一般情况下，信用等级调整的可能性不大。
	负面	存在不利因素，一般情况下，信用等级下调的可能性较大。

注：除 AAA 级、CCC 级（含）以下等级外，每一个信用等级可用“+”、“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。

