

# 河北建投交通投资有限责任公司

## 2021 年面向专业投资者公开发行公司债券

### （第一期）信用评级报告

---

项目负责人：黄菲 [fhuang@ccxi.com.cn](mailto:fhuang@ccxi.com.cn)

项目组成员：陶雨 [ytao@ccxi.com.cn](mailto:ytao@ccxi.com.cn)

评级总监：

电话：(010)66428877

传真：(010)66426100

2021 年 11 月 29 日

## 声 明

■ 本次评级为发行人委托评级。除因本次评级事项使中诚信国际与发行人构成委托关系外，中诚信国际与发行人不存在任何其他影响本次评级行为独立、客观、公正的关联关系；本次评级项目组成员及信用评审委员会人员与发行人之间亦不存在任何其他影响本次评级行为独立、客观、公正的关联关系。

■ 本次评级依据发行人提供或已经正式对外公布的信息，相关信息的合法性、真实性、完整性、准确性由发行人负责。中诚信国际按照相关性、及时性、可靠性的原则对评级信息进行审慎分析，但对于发行人提供信息的合法性、真实性、完整性、准确性不作任何保证。

■ 本次评级中，中诚信国际及项目人员遵照相关法律、法规及监管部门相关要求，按照中诚信国际的评级流程及评级标准，充分履行了勤勉尽责和诚信义务，有充分理由保证本次评级遵循了真实、客观、公正的原则。

■ 评级报告的评级结论是中诚信国际依据合理的内部信用评级标准和方法，遵循内部评级程序做出的独立判断，未受发行人和其他第三方组织或个人的干预和影响。

■ 本信用评级报告对评级对象信用状况的任何表述和判断仅作为相关决策参考之用，并不意味着中诚信国际实质性建议任何使用人据此报告采取投资、借贷等交易行为，也不能作为使用人购买、出售或持有相关金融产品的依据。

■ 中诚信国际不对任何投资者（包括机构投资者和个人投资者）使用本报告所表述的中诚信国际的分析结果而出现的任何损失负责，亦不对发行人使用本报告或将本报告提供给第三方所产生的任何后果承担责任。

■ 本次信用评级结果自本评级报告出具之日起生效，有效期为受评债券的存续期。

# 信用等级通知书

信评委函字 [2021]3834D 号

## 河北建投交通投资有限责任公司：

受贵公司委托，中诚信国际信用评级有限责任公司对贵公司拟发行的“河北建投交通投资有限责任公司 2021 年面向专业投资者公开发行公司债券（第一期）”的信用状况进行了综合分析。经中诚信国际信用评级委员会最后审定，本期公司债券（品种一）的信用等级为 **AAA**，本期公司债券（品种二）的信用等级为 **AAA**。

特此通告

中诚信国际信用评级有限责任公司

二零二一年十一月二十九日

**发行要素**

发行主体	本期规模	发行期限	偿还方式	发行目的
河北建投交通投资有限责任公司	不超过 20 亿元	本期债券分为两个品种，其中品种一债券期限为 3 年，品种二债券期限为 10 年	单利计息，付息频率为按年付息；到期一次性偿还本金	用于股权出资和偿还有息债务

**评级观点：**中诚信国际评定“河北建投交通投资有限责任公司 2021 年面向专业投资者公开发行公司债券（第一期）（品种一）”和“河北建投交通投资有限责任公司 2021 年面向专业投资者公开发行公司债券（第一期）（品种二）”的信用等级为 **AAA**。中诚信国际肯定了河北省较强的经济和财政实力及不断增长的铁路运输需求为公司发展提供了良好的外部环境；公司地位重要，持续获得河北省政府和各地市政府的有力支持；公司控股铁路运营情况持续向好等方面的优势对公司整体信用实力提供的有力支持。同时，中诚信国际关注到公司面临较大资本支出压力和疫情影响有待持续关注等因素对公司经营及信用状况造成的影响。

**概况数据**

建投交通（合并口径）	2018	2019	2020	2021.9
总资产（亿元）	617.70	677.71	742.97	755.13
所有者权益合计（亿元）	290.90	347.40	392.93	396.54
总负债（亿元）	326.79	330.31	350.03	358.59
总债务（亿元）	303.08	319.22	338.99	341.34
营业总收入（亿元）	23.01	34.06	38.48	26.02
经营性业务利润（亿元）	4.01	5.01	3.71	2.94
净利润（亿元）	3.86	4.42	3.45	2.83
EBITDA（亿元）	14.75	20.19	18.74	--
经营活动净现金流（亿元）	10.95	10.88	21.71	7.09
收现比(X)	1.04	1.07	1.15	0.92
营业毛利率(%)	53.36	56.55	46.90	38.36
应收类款项/总资产(%)	0.07	0.08	3.54	4.08
资产负债率(%)	52.91	48.74	47.11	47.49
总资本化比率(%)	51.03	47.89	46.31	46.26
总债务/EBITDA(X)	20.55	15.81	18.09	--
EBITDA 利息倍数(X)	1.88	1.41	1.31	--

注：1、本报告列示、分析的财务数据及财务指标为中诚信国际基于公司提供的经中兴华会计师事务所（特殊普通合伙）审计并出具标准无保留意见的 2018 年财务报告、经中审亚太会计师事务所（特殊普通合伙）审计并出具标准无保留意见的 2019-2020 年财务报告以及未经审计的 2021 年三季度财务报告整理，各期报表均按新会计准则编制，各期数据均使用当期财务报表期末数；2、中诚信国际将公司“长期应付款”中有息债务纳入长期债务核算，将公司“其他流动负债”中有息债务纳入短期债务核算；3、公司未提供 2021 年三季度现金流量补充表，故相关计算指标失效。

**正 面**

■ **良好的外部发展环境。**依托良好的区位优势和突出的战略定位，河北省经济水平稳步发展，财政实力不断增强，铁路运输需求持续强劲，为公司发展提供了良好的外部环境。

■ **重要的地位及有力的外部支持。**公司是经河北省人民政府批准设立的铁路行业重点项目投资主体，其控股及参股的铁路项目在河北省铁路的建设运营上具有区域垄断地位。近年来，河北省政府和沿线各地市政府在资金补贴、资本注入及基金发展等方面给予公司有力支持。

■ **控股铁路运营情况持续向好。**近年来，公司控股的邯黄铁路货运量持续增长，铁路运输业务收入大幅提升，未来随邯黄铁路扩能改造工程的逐步完工，预计公司铁路运输业务收入仍有一定增长空间。

**关 注**

■ **面临较大资本支出压力。**“十四五”期间，公司仍将承担较多铁路项目出资职责，出资任务较重，将面临较大资本支出压力。

■ **疫情影响有待持续关注。**2020 年，受新型冠状病毒肺炎疫情影响，公司参股客运铁路经营业绩均出现较大幅度下滑，2021 年 1~9 月虽显著回暖，但仍未恢复至疫情前水平，其后续影响有待持续关注。

## 发行主体概况

河北建投交通投资有限责任公司成立于 2007 年 6 月，系经河北省人民政府批准，由河北建设投资集团有限责任公司（以下简称“河北建投集团”）以及石家庄市、唐山市和保定市等各地市政府出资人代表共同出资组建的有限责任公司，初始注册资本 5.00 亿元。历经数次增资和股权变更，截至 2021 年 9 月末，公司注册资本和实收资本均为 230.88 亿元，控股股东为河北建投集团，实际控制人为河北省人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“河北省国资委”）。

公司作为河北省合资铁路的出资人代表，承担河北省铁路建设的主体职责，支持河北省综合交通特别是高铁和城际铁路等重大设施建设，统筹推进铁路发展战略研究、规划编制、项目前期、投资融资、工程施工、建设协调、综合开发及运营管理。除铁路项目外，公司还参与河北省内部分港口及高速公路项目的出资和建设，是河北省现代化交通运输体系的核心力量之一。

表 1：公司主要子公司（%）

全称	简称	持股比例
河北建投铁路有限公司	建投铁路公司	100.00
邯黄铁路有限责任公司	邯黄铁路公司	53.00
秦皇岛秦山化工港务有限责任公司	秦山化工港务	43.94
河北省城际铁路发展基金有限公司	铁路基金公司	55.07
和邢铁路有限责任公司	和邢铁路公司	40.63

资料来源：中诚信国际整理

## 本期债券概况

表 2：本期债券基本条款

基本条款	
发行主体	河北建投交通投资有限责任公司
债券名称	河北建投交通投资有限责任公司 2021 年面向专业投资者公开发行公司债券（第一期）
发行规模	不超过人民币 20 亿元
债券期限	本期债券分为两个品种，其中品种一债券期限为 3 年，品种二债券期限为 10 年
债券利率及确定方式	本期债券为固定利率债券，债券票面利率将根据网下询价簿记结果，由公司与主承销商协商确定
票面金额和发行价格	本期债券票面金额为 100 元，按面值平价发行
还本付息方式	本期债券采用单利计息，付息频率为按年付息；到期一次性偿还本金

募集资金用途	本期债券的募集资金将用于股权出资和偿还本息债务
--------	-------------------------

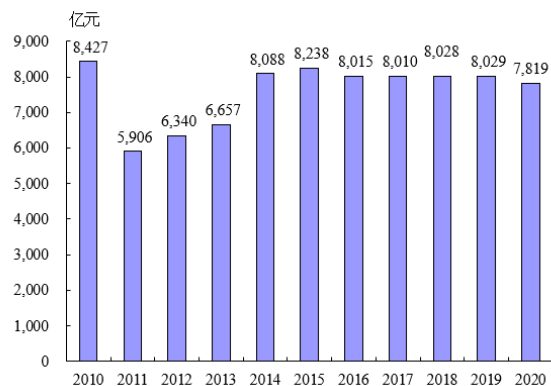
资料来源：募集说明书

## 铁路行业概况

### 铁路建设有序推进，投资规模稳定，路网结构进一步优化

近年来，全国铁路固定资产投资（含基本建设、更新改造和机车车辆购置）始终保持较大规模。2018 年~2020 年，全国铁路固定资产投资完成 8,028 亿元、8,029 亿元和 7,819 亿元。随铁路大规模建设，我国铁路运输能力已得到较大扩充，路网密度有所增加，结构明显优化，且列车运行速度和技术装备现代化水平也有了显著提高。从新线投产里程来看，近年投产新线里程波动变化且高铁在建设中的占据重要地位，2018~2020 年，投产新线分别为 4,683 公里、8,489 公里和 4,933 公里，其中高速铁路分别为 4,100 公里、5,474 公里和 2,521 公里。

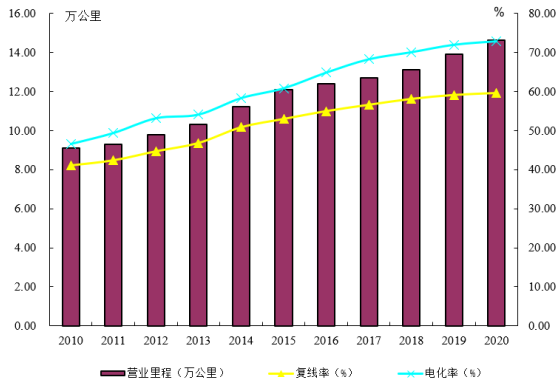
图 1：2010 年~2020 年全国铁路固定资产投资情况



资料来源：铁道统计公报，中诚信国际整理

从全国铁路路网建设现状来看，2020 年全国铁路营业里程达到 14.63 万公里，路网密度 152.3 公里/万平方公里。其中国家铁路营业里程 12.8 万公里，复线率 61.6%，电化率 74.9%；西部地区铁路营业里程 5.9 万公里；高速铁路营业里程达到 3.8 万公里，复线率 59.5%，电化率 72.8%。

图 2：2010 年~2020 年我国铁路网建设情况



资料来源：铁道统计公报，中诚信国际整理

总体来看，新线建成投产、既有线改造和枢纽及客站陆续建成提高了铁路的运输能力，缓解了运能不足的压力，并部分缓解了通道“瓶颈”制约，路网质量得到提高。

“十二五”期间，我国铁路建设有序推进，路网结构进一步优化。“十三五”期间，是我国高铁建设快速发展的时期，“四纵四横”高铁网提前建成，“八纵八横”高铁网加密成型；同时，铁路总体技术水平迈入世界先进行列。

### 科技创新取得新成果，安全科研方面不断升级；规章和技术标准不断完善

我国的铁路运输在科技创新方面不断取得新成果，形成了具有自主知识产权的高铁技术体系，运输能力进一步增强。铁路重大科技创新成果库 2020 年年度共评审入库 304 项，其中铁路科技项目 50 项，铁路专利 52 项、铁路技术标准 49 项，铁路科技论文 153 篇。2020 年第二届全国创新争先奖中，铁路行业共获奖牌 1 个、奖章 1 个、奖状 2 个。2020 年第二十一届中国专利奖中，铁路行业共有 30 项专利获奖；其中中南大学“铁路大风监测预警系统及方法”、株洲中车时代电气股份有限公司“一种用于动车组的快速粘着控制方法”、中铁工程装备集团有限公司“隧道联络通道用盾构机及其联络通道掘进方法”获中国专利金奖；中车青岛四方机车车辆股份有限公司、中国铁路联合申报的“轨道车辆车头(2014-3)”获外观设计金奖；此外另获中国专

利银奖 4 项，中国专利优秀奖 21 项，外观设计优秀 1 项。此外另获中国专利银奖 4 项中国专利优秀奖 21 项，外观设计优秀 1 项。铁路行业“TB/T3487-2017《交流传动电力机车》等 2 项标准”荣获 2020 年中国标准创新贡献奖标准项目奖三等奖。

重要技术制定标准方面，2020 年经国家标准委审批发布《标准轨距铁路限界》系列标准、《机车车辆火灾报警系统》等铁道国家标准 17 项。发布铁道行业标准（技术标准）公告 9 批 69 项和 5 项标准修改单。发布铁道行业标准（工程建设标准）公告 7 批，《市域（郊）铁路设计规范》和铁路工程施工安全系列技术规程等工程建设标准 15 项。局部修订工程建设标准 3 项。发布铁路工程造价标准公告 2 批。发布《钢轨断面检测量具检定规程》等铁道行业计量规程规范 4 项。

此外，我国铁路运输积极提升科技水平的同时也非常注重节能减排。2020 年国家铁路能源消耗折算标准煤 1,548.83 万吨，比上年减少 87.27 万吨，下降 5.3%。旅客发送量受疫情影响大幅下降，客车上座率低，造成单位运输工作量综合能耗 4.39 吨标准煤/百万换算吨公里，比上年增加 0.45 吨标准煤/百万换算吨公里，增长 11.3%；单位运输工作量主营综合能耗 4.32 吨标准煤/百万换算吨公里，比上年增加 0.48 吨标准煤/百万换算吨公里，增长 12.6%。国家铁路主要污染物排放量中化学需氧量排放量 1,634 吨，比上年减排 98 吨，降低 5.6%，二氧化硫排放量 3,271 吨，比上年减排 2,014 吨，降低 38.1%。

### 2020 年受疫情防控政策及旅客出行意愿骤降影响，旅客发送量大幅下滑；通过积极调整运力安排加强货物运输组织，货物发送量保持高位运行；未来随着疫情逐步得到控制以及经济复苏，能源的需求仍将对铁路货物运输增量提供有力的支撑

自 2016 年三季度以来，交通部和环保部分别推出的公路治超和强力治霾新政带来铁路货运的回暖。2016 年 8 月 30 日交通部发布《超限运输车辆

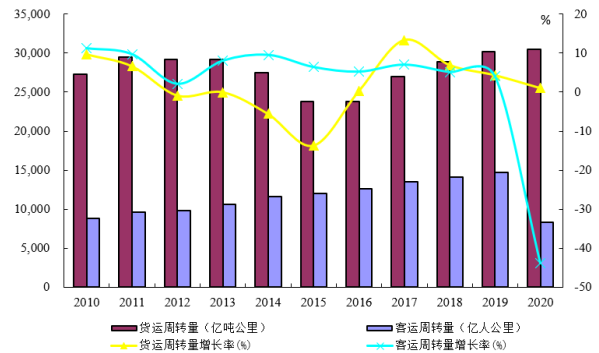
行驶公路管理规定》，该标准严格限制货车重量最高不能超过 49 吨，自实施以来导致公路煤炭运输价格有所提升，公路煤炭货源开始回归铁路，全国铁路货运量在连续下跌近 5 年后，取得正增长。2018 年 6 月，国务院印发《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，旨在通过 3 年努力（2018~2020 年）努力，大幅减少大气污染、改善环境空气质量；政策明确提出，将优化调整货物运输结构，大幅提升铁路货运比例。2018 年 7 月，为贯彻习近平总书记关于调整运输结构、增加铁路运输量的重要指示精神，中国铁路制定实施《2018~2020 年铁路货运增量行动方案》，该方案提出“到 2020 年，全国铁路货运量将达 47.9 亿吨，较 2017 年增长 30%，大宗货物运量占铁路货运总量的比例稳定保持在 90%以上”。2018 年，铁路货运全力组织西煤东运、北煤南运，加大港口矿石运输“公转铁”力度，大力发展多式联运和铁路专业物流，持续提升中欧班列开行品质，全年货运增量任务目标超额完成。2019 年二季度以来，中国铁路继续深化落实中央关于调整运输结构、增加铁路运输量的决策部署，分析货运形势，在全路范围部署并开展货运增运攻坚活动，以煤炭、疏港矿石、氧化铝运输和多式联运为主要方向，全年完成目标。

表 3：全国铁路客货物运输量

	2018	2019	2020
货物总发送量（亿吨）	40.26	43.89	45.52
其中：国家铁路（亿吨）	31.91	34.40	35.81
货运总周转量（亿吨公里）	28,820.99	30,181.95	30,514.46
其中：国家铁路（亿吨公里）	25,800.96	27,009.55	27,397.83
旅客发送量（亿人）	33.75	36.60	22.03
其中：国家铁路（亿人）	33.17	35.79	21.67
旅客周转量（亿人公里）	14,146.58	14,706.64	8,266.19
其中：国家铁路（亿人公里）	14,063.99	14,529.55	8,258.10

资料来源：铁道统计公报，中诚信国际整理

图 3：2010 年~2020 年全国铁路客货运周转情况



资料来源：铁道统计公报，中诚信国际整理

同时，近年来全国铁路持续推进运输供给侧结构性改革，不断优化客运产品结构、加快推进售票服务升级，全面提高铁路服务质量，加之近年客运运力持续增长，铁路客运整体发展持续向好。

2020 年新冠疫情发生以来，中国铁路调整运力安排加强货物运输组织，全力保障防疫、春耕、生产生活等重点物资运输，打通供应链产业链，主动下浮货运杂费，发挥中欧班列战略通道作用，积极服务企业复工复产，保持了货物发送量的高位运行。2020 年完成货物总发送量完成 45.52 亿吨，同比增长 3.2%；但受疫情防控政策及旅客出行意愿骤降影响，旅客发送量大幅下滑，当年旅客发送量为 22.03 亿人，同比下降 39.8%。

随着国内疫情逐步得到控制，运输市场需求逐步回暖，中国铁路在常态化疫情防控条件下有序推进铁路重点工作，确保铁路运输安全畅通，深入实施货运增量行动，精准增加客运有效供给。短期看，铁路客运量承压；长期看，随着经济的企稳回升、经济结构的调整，能源的需求仍将对铁路货物运输增量提供有力的支撑；同时随着铁路路网结构的不断完善和机车车辆品质结构的不断优化，未来我国铁路运量及运输效率或将进一步得到提高。

### 货运价格调整有利于增强市场活力，提升铁路货运优势

为贯彻落实《中共中央国务院关于推进价格机制改革的若干意见》（中发〔2015〕28 号），深化铁路货运价格市场化改革，充分发挥市场在资源配置

中的决定性作用，促进铁路运输行业持续健康发展，国家发改委于2017年12月26日发布《国家发展改革委关于深化铁路货运价格市场化改革等有关问题的通知》，该通知自2018年1月1日开始执行，主要内容包括：1、铁路集装箱、零担各类货物运输价格，以及整车运输的矿物性建筑材料、金属制品、工业机械等12个货物品类运输价格实行市场调节，由铁路运输企业依法自主制定。2、将执行国铁统一运价电气化路段收取的电力附加费并入国铁统一运价，不再单独收取。此外，实施政府指导价的整车运输货物可根据市场供求状况自主在基准价基础上上浮范围从原10%提升至15%，下浮依旧不限范围。3、对实行市场调节的货物运价，确立健全的运价内部管理制度。4、铁路运输企业自觉规范价格行为，落实明码标价规定。5、各级价格主管部门要加强对铁路运输价格的监督检查。

**表 4：2018 年铁路整车货物运输基准运价率**

运价号	基价 1		基价 2	
	单位	标准	单位	标准
1	--	--	元/吨公里	0.525
2	元/吨	9.50	元/吨公里	0.086
3	元/吨	12.80	元/吨公里	0.091
4	元/吨	16.30	元/吨公里	0.098
5	元/吨	18.60	元/吨公里	0.103
6	元/吨	26.00	元/吨公里	0.138
机械冷藏车	元/吨	20.00	元/吨公里	0.140

注：运费计算方法：整车货物每吨运价=基价1+基价2×运价公里。  
 资料来源：《国家发展改革委关于深化铁路货运价格市场化改革等有关问题的通知》（发改价格[2017]2163号），中诚信国际整理

根据海关总署、财政部、国家税务总局联合发布的《关于深化增值税改革有关政策的公告》，自2019年4月1日起，下调铁路运输服务增值税税率，中国铁路决定，同步对国铁运输的整车、零担、集装箱等货物运价相应下浮，取消翻卸车作业服务费、降低货车延期占用费等4项收费标准，主动将减税降费效应传递给下游企业，预计每年可向货主和企业让利约60亿元，以实际行动落实中央决策部署，支持实体经济发展。2019年7月1日起，中国铁路还将采取降低专用线代运营代维护服务收费、自备车检修服务收费等措施。铁路部

门将深入实施运输供给侧结构性改革，坚持以市场需求为导向，认真落实各项便民举措，优化货运产品结构，提升货运服务质量，更好地为经济社会发展提供可靠运输服务保障。2020年初为应对疫情，助力企业复工复产，中国铁路对运杂费迟交金、货物保价费、声明价格费、集装箱延期使用费、货车篷布延期使用费、货车滞留费实施阶段性减半收费政策，执行期限为：2020年3月6日至2020年6月30日。

总的来看，铁路货运价格的调整有利于增强市场活力，提高铁路货运的吸引力和优势地位。

## 区域经济环境

**依托良好的区位优势和突出的战略定位，河北省经济水平稳步发展，财政实力不断增强，铁路运输需求持续强劲，为公司发展提供了良好的外部环境**

河北省地处北京与全国各省市的交通动脉的必经之处，是环首都经济圈和环渤海经济带的重要组成部分。作为京津冀一体化的重要疏解区和支撑区，河北省有着明确的“三区一基地”的战略定位，区位优势显著，具备较大的发展潜力。

2018~2020年，河北省分别实现地区生产总值36,010.3亿元、35,104.5亿元和36,206.9亿元，按可比价格计算，较上年度分别增长6.6%、6.8%和3.9%，经济体量和增速均处全国中上游水平。2020年，河北省实现第一产业增加值3,880.1亿元，同比增长3.2%；实现第二产业增加值13,597.2亿元，同比增长4.8%；实现第三产业增加值18,729.6亿元，同比增长3.3%；三次产业比例为10.7:37.6:51.7。2021年前三季度，河北省实现地区生产总值29,060.7亿元，同比增长7.7%。

固定资产投资方面，2018~2020年，河北省固定资产投资增速分别为5.7%、5.8%和2.9%，其中2020年受疫情影响有所下滑。2020年，河北省固定资产投资（不含农户）增长3.2%，其中第一产业投资下降5.3%；第二产业投资下降5.6%；第三产业投



资增长 10.7%。2020 年，河北省基础设施投资增长 16.5%，占固定资产投资（不含农户）的比重为 25.7%，较上年提高 2.9 个百分点。2021 年前三季度，河北省固定资产投资（不含农户）同比增长 0.4%。

**表 5：2018~2020 年河北省经济发展情况（亿元、%）**

项目	2018	2019	2020
地区生产总值	36,010.3	35,104.5	36,206.9
地区生产总值增速	6.6	6.8	3.9
固定资产投资增速	5.7	5.8	2.9

资料来源：河北省国民经济和社会发展统计公报

财政收入方面，2018~2020 年，河北省分别实现一般公共预算收入 3,513.9 亿元、3,742.7 亿元和 3,826.4 亿元，其中税收收入分别为 2,555.8 亿元、2,630.4 亿元和 2,527.2 亿元；分别实现政府性基金收入 2,907.1 亿元、3,328.8 亿元和 3,161.5 亿元，其中 2020 年有所下滑主要系车辆通行费收入大幅下滑所致。财政支出及平衡方面，2018~2020 年，河北省一般公共预算支出分别为 7,726.2 亿元、8,313.7 亿元和 9,021.7 亿元；财政平衡率分别为 45.48%、45.02% 和 42.41%，庞大的人口基数导致河北省财政支出压力较大，财政平衡能力偏弱，对上级补助收入存在一定依赖。

**表 6：2018~2020 年河北省财政收支情况（亿元、%）**

项目	2018	2019	2020
一般公共预算收入	3,513.9	3,742.7	3,826.4
其中：税收收入	2,555.8	2,630.4	2,527.2
税收收入占比	72.73	70.28	66.05
政府性基金收入	2,907.1	3,328.8	3,161.5
一般公共预算支出	7,726.2	8,313.7	9,021.7
财政平衡率	45.48	45.02	42.41

资料来源：河北省财政厅

交通运输方面，在疫情冲击下，2020 年河北省货运增速有所放缓，客运体量大幅下滑，全年实现货物运输总量 24.8 亿吨，增长 2.0%；实现旅客运输总量 1.8 亿人次，下降 59.9%。2020 年，河北省货物运输总量中，铁路货物运输总量 3.1 亿吨，增长 14.8%，铁路货运需求持续强劲。

总体来看，依托良好的区位优势和突出的战略定位，河北省经济水平稳步发展，财政实力不断增

强，铁路运输需求持续强劲，为公司发展提供了良好的外部环境。

## 发行人信用质量分析概述

作为河北省铁路建设出资人代表，公司收入主要来自控股铁路运输收入以及参股铁路、港口和高速公路等项目的投资收益。近年来，公司收入规模稳步增长，其中，得益于控股铁路运量的不断提升，公司铁路运输收入实现较快增长；而受参股项目运营波动及分红政策等因素影响，公司投资分红及权益法确认的收益波动较大。

**表 7：公司主要板块收入结构及占比（亿元、%）**

收入	2018	2019	2020	2021.1~9
投资分红及权益法确认的收益	12.61	16.08	11.39	5.43
铁路运输	9.06	16.81	24.90	20.09
其他	1.34	1.17	2.18	0.50
<b>合计</b>	<b>23.01</b>	<b>34.06</b>	<b>38.48</b>	<b>26.02</b>
占比	2018	2019	2020	2021.1~9
投资分红及权益法确认的收益	54.80	47.20	29.60	20.87
铁路运输	39.38	49.37	64.73	77.21
其他	5.82	3.43	5.67	1.92
<b>合计</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>

注：其他业务收入包括工程施工收入、出租收入和理财收益等。

资料来源：公司提供

### 公司控股铁路运营不断成熟，铁路运输收入稳步增长并实现盈利；参股货运铁路运营情况良好，但客运铁路经营业绩受疫情影响大幅下滑，未来经营及投资收益贡献情况值得关注

河北省合资铁路建设资本金由河北省人民政府和中国国家铁路集团有限公司（原“中国铁路总公司”，以下简称“中国铁路”）按比例共同出资，公司作为河北省人民政府的出资人代表，对省内合资铁路项目进行投资建设及管理。截至 2021 年 9 月末，公司主要控股在运营铁路 2 条，主要参股在运营铁路 9 条。

截至 2021 年 9 月末，公司控股在运营铁路主要为邯黄铁路和建投铁路，通车里程合计 521.37 公里，其中邯黄铁路于 2014 年 11 月正式运营，不但为黄骅港提供了便捷的大能力集疏运通道，使其直

接服务于河北中南部地区，亦为晋中地区开辟了出海新通道。近年来，邯黄铁路运营不断成熟，货运量保持较快增长，带动公司铁路运输业务收入大幅提升，并于 2020 年首次实现盈利。目前，邯黄铁路

运力已趋于饱和，正启动扩能改造工程，未来随改造工程的完成，该线路货运能力与实际运量预计将进一步提升。

表 8：截至 2021 年 9 月末公司主要控股在运营铁路情况（公里、亿元、%、亿吨）

名称	长度	总投资	出资比例	货运量			营业收入			净利润		
				2019	2020	2021.9	2019	2020	2021.9	2019	2020	2021.9
邯黄铁路	468.00	176.79	53.00	0.23	0.32	0.26	16.25	24.99	19.12	-2.98	0.20	0.24
建投铁路	53.37	0.78	100.00	0.10	0.11	0.09	0.94	0.92	0.68	0.04	0.06	0.01
<b>合计</b>	<b>521.37</b>	<b>177.57</b>	<b>--</b>	<b>0.33</b>	<b>0.43</b>	<b>0.35</b>	<b>17.20</b>	<b>25.91</b>	<b>19.80</b>	<b>-2.94</b>	<b>0.26</b>	<b>0.26</b>

注：1、表中营业收入包含运输收入、运输代理收入、工程施工收入等，为业务口径的统计方式，与财务报告中的运输收入因统计范围不同而略有差异；2、小数差异系四舍五入导致。

资料来源：公司提供

参股铁路方面，截至 2021 年 9 月末，公司参股在运营铁路主要包括朔黄铁路、石济客专和京沪高铁等 9 条线路，通车里程合计 4,447.41 公里。2020 年以前，公司参股铁路运营情况良好，营业收入稳步提升，可为公司贡献较大规模投资收益；2020 年，公司参股货运铁路运营保持稳定，但参股客运铁路

业绩受疫情影响大幅下滑，整体投资收益贡献规模亦有所下降；2021 年 1~9 月，得益于国内疫情形势的稳定，公司参股客运铁路运营逐步回暖，经营业绩较 2020 年同期大幅提升，但仍未恢复疫情前水平，其未来经营及投资收益贡献情况值得关注。

表 9：截至 2021 年 9 月末公司主要参股在运营铁路情况（公里、亿元、%）

名称	长度	总投资	出资比例	营业收入			投资分红			权益法投资收益		
				2019	2020	2021.9	2019	2020	2021.9	2019	2020	2021.9
朔黄铁路	594.00	161.35	6.12	198.78	205.85	159.33	2.68	8.34	--	--	--	--
唐港铁路	237.60	66.92	11.64	52.61	53.27	45.07	0.90	1.80	0.53	--	--	--
石太客专	189.93	173.00	7.96	11.32	9.56	7.67	--	--	--	--	--	--
京沪高铁	1,318.00	2,209.40	1.10	329.42	252.38	230.17	1.84	0.29	0.18	--	--	--
蒙冀铁路	996.00	600.10	4.94	79.80	71.97	65.36	--	0.49	--	--	--	--
张双铁路	50.64	5.19	9.63	0.51	0.39	0.39	--	--	0.03	--	--	--
京石客专	467.00	465.39	22.68	189.63	116.49	104.69	--	--	--	4.52	-6.85	-0.90
津秦客专	271.24	409.98	14.13	16.27	12.33	10.59	--	--	--	--	--	--
石济客专	323.00	424.00	14.05	--	6.60	6.20	--	--	--	--	--	--
<b>合计</b>	<b>4,447.41</b>	<b>4,515.33</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>5.42</b>	<b>10.92</b>	<b>0.74</b>	<b>4.52</b>	<b>-6.85</b>	<b>-0.90</b>

资料来源：公司提供

总体来看，公司控股铁路运营不断成熟，铁路运输收入稳步增长并实现盈利；参股货运铁路运营情况良好，但客运铁路经营业绩受疫情影响大幅下滑，未来经营及投资收益贡献情况值得关注。

**公司参控股铁路项目建设及出资情况良好，部分项目已进入建设后期，完工运营后预计将进一步提升公司运输收入和投资收益；“十四五”期间，公司铁路建设出资任务较重，将面临较大资本支出压力**

根据河北省政府和河北建投集团的规划，河北

省将构建现代综合立体交通支撑体系，进一步加快铁路建设，以高速铁路、城际铁路、疏港铁路为重点，不断完善铁路网络布局。

截至 2021 年 9 月末，公司主要参控股在建及拟建铁路项目 13 个，除和邢铁路外，其余项目均为参股建设项目。截至 2021 年 9 月末，公司参控股在建及拟建铁路项目计划总投资额合计 4,908.07 亿元，其中公司计划总投资额 581.85 亿元，截至 2021 年 9 月末已完成出资 222.49 亿元。

京津冀城际铁路投资有限公司（以下简称“京

津冀城际”)成立于2014年12月,由中国铁路、公司、以及北京市和天津市出资人代表按1:3:3:3的出资比例共同出资设立,初始注册资本100.00亿元。2020年12月,京津冀城际注册资本由100.00亿元变更为800.00亿元,股东出资比例变更为3:2:2:2。京津冀城际作为京津冀一体化国家战略的重要实

施主体,主要负责京津冀三省市内的城际铁路项目投资、建设及运营,并可对城际铁路项目用地及毗邻区域进行土地综合开发。截至2021年3月末,京津冀城际在建铁路项目5个,建设里程合计566.72公里,总投资合计1,349.06亿元,已投资合计408.12亿元,已到位资本金合计279.99亿元。

**表 10: 截至 2021 年 9 月末公司主要参控股在建及拟建铁路项目情况 (亿元、%)**

在建项目名称	计划总投资额	项目资本金比例	公司出资比例	公司计划总投资额	公司已完成投资额
和邢铁路	66.40	48.20	40.63	13.00	13.00
遵小铁路	10.08	35.00	12.50	0.44	0.44
京张客专	584.10	50.00	24.88	47.90	47.90
大张铁路	27.74	100.00		1.00	1.00
京张崇礼支线	66.56	70.00	2.34	18.64	18.64
张呼客专	328.15	50.00		17.40	16.84
京沈客专	699.80	50.00	6.00	37.50	32.05
京雄城际	335.30	50.00	33.00	60.03	60.03
京雄商高铁雄商段	827.10	50.00		114.80	--
雄忻高铁	572.40	41.00		52.40	--
京津冀城际	800.00	100.00	22.00	176.00	30.00
廊涿固保	243.50	60.00	15.00	21.92	--
石衡沧港城际铁路	346.94	60.00	10.00	20.82	2.59
<b>合计</b>	<b>4,908.07</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>581.85</b>	<b>222.49</b>

注: 1、公司计划总投资额指最近一期经相关部门审定调整后的发行人应出资金额,与项目立项阶段匡算的应出资额有所不同; 2、京雄城际、京雄商高铁雄商段和雄忻高铁项目出资比例为公司对雄安高速铁路有限公司持股比例; 3、京张客专、大张铁路和京张崇礼支线项目出资比例为公司对京张城际铁路有限公司持股比例。

资料来源: 公司提供

经初步规划,“十四五”期间公司计划参与 20 个铁路项目建设出资,涉及总投资规模约 801 亿元,资金来源包括省市级财政资金、对外融资、铁路运输收益和投资收益。铁路项目建设期和回收期较长,建设期间对外部融资和财政资金依赖较大,公司将面临较大资本支出压力。

总体来看,公司参控股铁路项目建设及出资情况良好,部分项目已进入建设后期,完工运营后预计将进一步提升公司运输收入和投资收益;“十四五”期间,公司铁路建设出资任务较重,将面临较大资本支出压力。

**近年来公司参控股港口运营情况良好,受疫情影响不大,可为公司贡献稳定投资收益;但目前全球疫情形势依旧严峻,国际贸易环境对公司参控股港口运营情况的影响仍需持续关注**

经河北省人民政府批准,公司亦对省内港口行

业重点项目履行出资职责。截至 2021 年 9 月末,公司主要参控股港口 8 家,除秦山化工港务外,其余均为参股港口。其中,唐山港集团股份有限公司(以下简称“唐山港股份”)和秦皇岛港股份有限公司(以下简称“秦港股份”)均为上市公司,公司对其所持股份均为流通股。

截至 2021 年 9 月末,公司主要参控股港口泊位数合计 130 个,主要货种包括煤炭、矿石和大宗商品等。近年来,公司参控股港口运营情况良好,受疫情影响不大,吞吐量多呈增长态势,可为公司贡献稳定投资收益。截至 2021 年 9 月末,公司尚无港口新增投资计划。

**表 11：截至 2021 年 9 月末公司主要参控股港口情况（亿元、%、个、亿吨）**

港口名称	注册资本	出资比例	泊位数量	吞吐量			投资分红			权益法投资收益		
				2019	2020	2021.9	2019	2020	2021.9	2019	2020	2021.9
唐山港股份公司	59.26	8.11	35	2.17	2.18	1.56	0.34	0.43	0.96	0.68	1.09	0.20
曹妃甸矿石码头	20.00	10.00	6	0.67	0.77	0.54	0.13	0.27	0.28	--	--	--
黄骅港	67.90	30.00	17	2.06	2.11	1.65	2.97	3.35	4.19	1.21	1.30	-0.78
秦山化工港务	0.65	43.94	2	0.02	0.01	0.01	--	--	--	--	--	--
秦皇岛港股份公司	55.87	3.76	50	3.74	3.76	2.79	0.16	0.19	0.13	0.16	0.31	0.14
国投曹妃甸煤码头	33.20	20.00	10	0.67	0.66	0.57	--	--	--	0.21	0.22	0.32
唐山曹妃甸煤炭港务	18.00	6.00	5	0.32	0.35	0.32	--	--	--	--	--	--
华能曹妃甸港口	13.36	20	5	0.34	0.27	0.24	--	--	--	--	-0.20	--
<b>合计</b>	--	--	<b>130</b>	--	--	--	<b>3.60</b>	<b>4.24</b>	<b>5.56</b>	<b>2.26</b>	<b>2.72</b>	<b>-0.12</b>

资料来源：公司提供

总体来看，近年来公司参控股港口运营情况良好，受疫情影响不大，可为公司贡献稳定投资收益；但目前全球疫情形势依旧严峻，国际贸易环境对公司参控股港口运营情况的影响仍需持续关注。

### 京张高速运营情况受疫情影响较大，但公司原始出资已全部收回，整体收益情况良好

除铁路和港口业务外，公司还对河北交投京张高速公路有限公司（简称“京张高速”）履行出资职责，出资规模 1.27 亿元，持股比例 16.00%。2018~2020 年，京张高速分别实现收入 4.49 亿元、4.42 亿元和 2.94 亿元，分别实现利润总额 2.00 亿元、1.88 亿元和 0.77 亿元，其中 2020 年受疫情影响大幅下滑。2018~2020 年，公司分别取得京张高速分红 0.26 亿元、0.22 亿元和 0.23 亿元，公司原始出资已全部收回，整体收益情况良好。

### 公司资产规模和资本实力稳步提升，财务杠杆水平有所下降；营业毛利率有所下滑，利润水平持续波动；经营活动现金回流情况较好，但投资建设等资金支出对筹资活动的依赖依然较大

公司资产主要由在建及完工控股铁路相关资产、参股铁路及港口等项目出资、以及应收省内国有企业拆借款构成，近年来资产规模随控股项目建设推进及参股项目持续出资而稳步提升。公司负债主要由银行借款、应付债券和应付融资款等有息债务构成，近年来亦有所增长。

得益于各地市股东的持续出资及铁路建设专

项资金的拨付，近年来公司资本实力不断增强，控股铁路项目少数股东出资及利润累积下，少数股东权益和未分配利润也持续增长，整体权益规模持续攀升，财务杠杆水平亦有所下降。截至 2021 年 9 月末，公司资产负债率和总资本化比率分别为 47.49% 和 46.26%，尚有一定规模融资空间。

**表 12：近年来公司主要财务指标情况（亿元、%）**

项目	2018	2019	2020	2021.9
总资产	617.70	677.71	742.97	755.13
总负债	326.79	330.31	350.03	358.59
所有者权益合计	290.90	347.40	392.93	396.54
短期债务	6.15	15.05	29.44	25.66
总债务	303.08	319.22	338.99	341.34
资产负债率	52.91	48.74	47.11	47.49
总资本化比率	51.03	47.89	46.31	46.26

注：公司 2021 年三季度未将应付债券中“12 冀交通债/12 冀交通”14.00 亿元调整至“一年内到期的非流动负债”科目。

资料来源：公司财务报表，中诚信国际整理

盈利能力方面，公司控股铁路运输业务运营逐渐成熟，而投资分红及权益发确认收益受参股项目业绩变动及分红政策等影响波动较大，因而近年来公司营业毛利率受收入结构变动影响有所下滑，期间费用受利息支出冲减和财政贴息等因素影响有所波动，整体利润水平亦呈持续波动状态。现金流方面，近年来公司经营活动现金回流情况较好，但参控股铁路项目建设及出资资金缺口仍需通过筹资活动弥补。

**表 13：近年来公司盈利能力及现金流相关指标(亿元)**

项目	2018	2019	2020	2021.9
营业毛利率(%)	53.36	56.55	46.90	38.36
期间费用合计	8.24	14.14	14.23	6.94
期间费用率(%)	35.80	41.51	36.99	26.66
经营性业务利润	4.01	5.01	3.71	2.94
利润总额	4.00	4.56	3.71	2.92
经营活动净现金流	10.95	10.88	21.71	7.09
投资活动净现金流	-65.52	-68.54	-61.08	-11.21
筹资活动净现金流	68.80	41.05	49.77	-4.08

资料来源：公司财务报表，中诚信国际整理

### 公司债务规模有所增长，以长期债务为主的期限结构与公司业务相匹配；公司短期债务偿付对融资及财政注资存在较大依赖，其融资环境及政府支持情况值得关注

近年来，公司债务规模亦有所提升。截至 2021 年 9 月末，公司总债务 341.34 亿元，包括短期借款 20.66 亿元、长期借款 260.95 亿元（其中信用借款 178.45 亿元）、应付短期债券 5.00 亿元、应付长期债券 52.00 亿元和应付融资租赁款 2.72 亿元。近年来，公司持续压降非标融资规模，应付融资租赁款不断减少。此外，公司债务期限结构以长期为主，与铁路项目建设周期长而回款周期慢的特点相匹配。

偿债能力方面，近年来公司 EBITDA 和经营活动净现金流尚可覆盖利息支出，但对债务本金的保障能力较弱，整体偿债能力指标一般。同时，公司货币资金对短期债务的保障能力持续弱化，短期债务偿付对融资及财政注资存在较大依赖，中诚信国际将持续关注公司融资环境及政府支持情况。

**表 14：近年来公司现金流及偿债指标情况（亿元、X）**

项目名称	2018	2019	2020	2021.9
总债务/经营活动净现金流	27.69	29.35	15.61	--
经营活动净现金流/利息支出	1.40	0.76	1.52	0.68
总债务/EBITDA	20.55	15.81	18.09	--
EBITDA 利息保障倍数	1.88	1.41	1.31	--
货币资金/短期债务	4.43	0.71	0.71	0.50

资料来源：公司财务报表，中诚信国际整理

银行授信方面，截至 2021 年 9 月末，公司共获得银行授信额度 323.12 亿元，其中尚未使用额度 37.99 亿元，公司备用流动性一般。

受限资产方面，截至 2021 年 9 月末，公司受限资产 17.90 亿元，均为受限固定资产。此外，公司以持有的承德遵小铁路 12.50% 的股权及承德宽平铁路 12.50% 的股权进行质押，向协鑫（集团）控股有限公司提供反担保，担保期限至 2030 年 11 月；以持有的神华黄骅港务有限公司 30.00% 的股权向河北建投集团提供反担保，担保期限至 2023 年 3 月。公司整体受限情况对资产流动性影响不大。

### 公司代偿风险较低，过往债务履约情况良好

或有债务方面，截至 2020 年末，公司存在一笔对外担保，被担保对象为华能曹妃甸港口有限公司，担保余额 1.90 亿元，公司代偿风险较低。

**过往债务履约情况：**根据公司提供的《企业信用报告》及相关资料，截至 2021 年 11 月 12 日，公司所有借款均到期还本、按期付息，未出现延迟支付本金和利息的情况。根据公开资料显示，截至报告出具日，公司在公开市场无信用违约记录。

## 外部支持

### 公司持续获得各级政府在资金补贴、资本注入和基金发展等方面有力支持，为河北省铁路建设和公司的发展奠定了良好的基础

公司是经河北省人民政府批准设立的铁路行业重点项目投资主体，其控股及参股的铁路项目在河北省铁路的建设运营上具有区域垄断地位。近年来，河北省政府和沿线各地市政府在资金补贴、资本注入和基金发展等方面给予公司有力支持。

铁路建设资金补贴方面，根据相关文件批复，2013~2018 年，公司每年可获得省级铁路建设专项资金 10.00 亿元，2019~2020 年，公司每年可获得省级铁路建设专项资金提升至 20.00 亿元。上述资金均按年足额到位，截至 2020 年末，公司累计获得省级铁路建设专项资金 100.00 亿元。其中，2017 年和 2018 年，公司每年将收到的省级铁路建设专项资金中 4.00 亿元直接冲减利息支出，以降低财务费用。截至目前，上述省级铁路建设专项资金支持政策尚

未出台延续政策，中诚信国际将对该政策延续情况保持关注。

地市政府出资方面，2018年~2020年，公司分别收到沿线各地市股东出资 17.79 亿元、13.86 亿元和 16.26 亿元。

铁路发展基金方面，为解决河北省铁路建设项目资本金需求，2014 年河北省发改委上报省政府《关于加快推进城际铁路建设工作方案》中提出，设立河北省城际铁路发展基金，支持公司引入央企、民企等资本方，通过加大资本金的方式增强融资能力。根据铁路基金公司最新章程，河北省城际铁路发展基金计划总规模 120.00 亿元，包含省级资金 60.00 亿元和市级资金 60.00 亿元，未来或将引入社会资本。截至 2020 年末，河北省城际铁路发展基金累计到位资本金 88.20 亿元，包含省级资金 52.60 亿元和市级资金 35.60 亿元。

此外，2021 年 1~9 月，公司取得财政贴息 3.09 亿元，付息压力得到减轻，盈利能力得到增强。

总体来看，河北省政府及沿线各地市政府对公司的支持力度很强，公司获得的省级铁路建设专项资金和河北省城际铁路发展基金的设立在一定程度上缓解了公司的资本支出压力，为河北省铁路建设和公司的发展奠定了良好的基础。

## 评级结论

综上所述，中诚信国际评定“河北建投交通投资有限责任公司 2021 年面向专业投资者公开发行公司债券（第一期）（品种一）”和“河北建投交通投资有限责任公司 2021 年面向专业投资者公开发行公司债券（第一期）（品种二）”的债项信用等级为 **AAA**。

# 中诚信国际关于河北建投交通投资有限责任公司 2021 年 面向专业投资者公开发行公司债券（第一期） 的跟踪评级安排

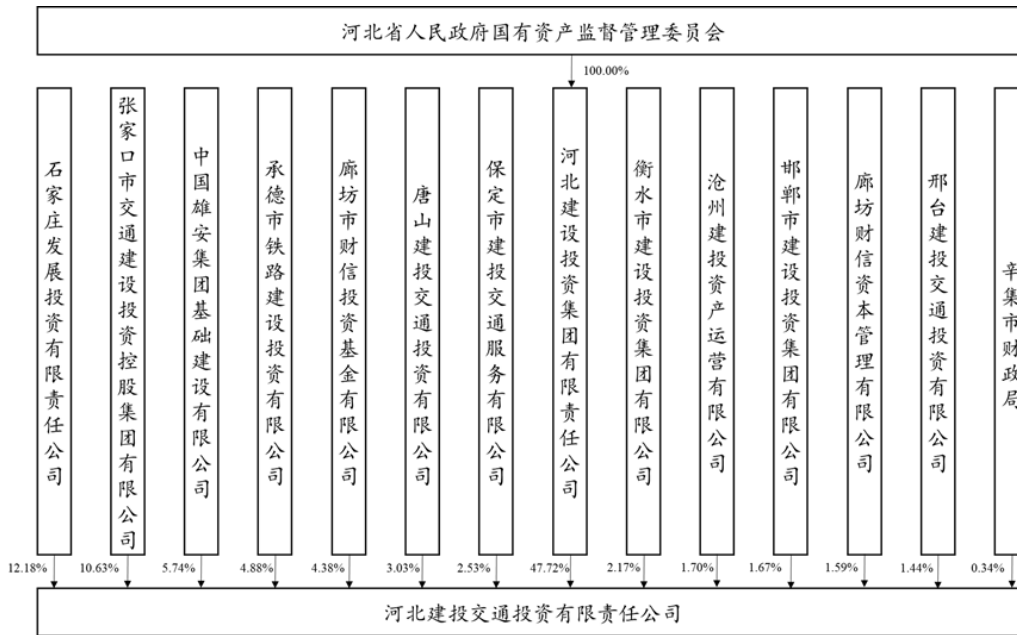
根据中国证监会相关规定、评级行业惯例以及本公司评级制度相关规定，自首次评级报告出具之日（以评级报告上注明日期为准）起，本公司将在本次债券信用级别有效期内或者本次债券存续期内，持续关注本次债券发行人外部经营环境变化、经营或财务状况变化以及本次债券偿债保障情况等因素，以对本次债券的信用风险进行持续跟踪。跟踪评级包括定期和不定期跟踪评级。

在跟踪评级期限内，本公司将于本次债券发行主体及担保主体（如有）年度报告公布后两个月内完成该年度的定期跟踪评级，并根据上市规则于每一会计年度结束之日起 6 个月内披露上一年度的债券信用跟踪评级报告。此外，自本次评级报告出具之日起，本公司将密切关注与发行主体、担保主体（如有）以及本次债券有关的信息，如发生可能影响本次债券信用级别的重大事件，发行主体应及时通知本公司并提供相关资料，本公司将在认为必要时及时启动不定期跟踪评级，就该事项进行调研、分析并发布不定期跟踪评级结果。

本公司的定期和不定期跟踪评级结果等相关信息将根据监管要求或约定在本公司网站（[www.ccxi.com.cn](http://www.ccxi.com.cn)）和交易所网站予以公告，且交易所网站公告披露时间不得晚于在其他交易场所、媒体或者其他场合公开披露的时间。

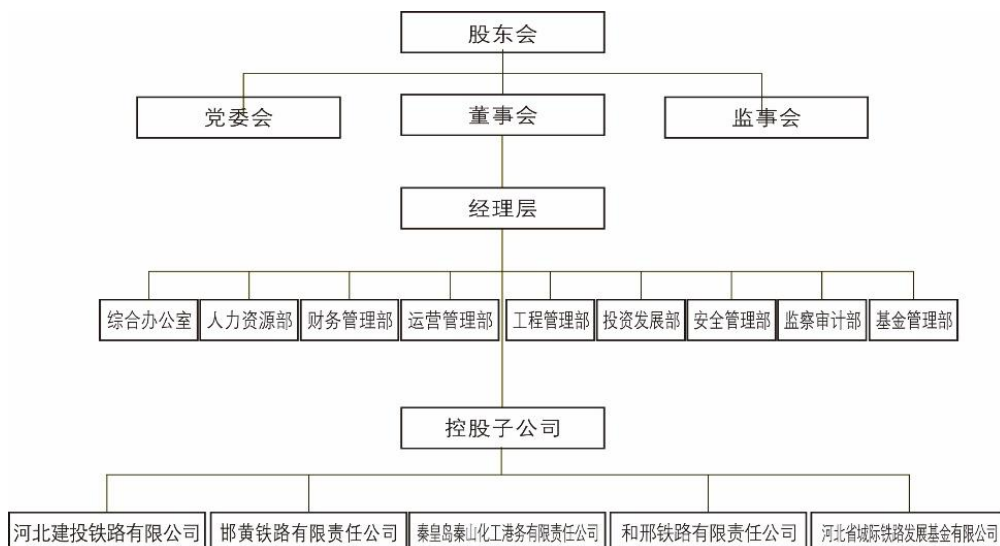
如发行主体、担保主体（如有）未能及时或拒绝提供相关信息，本公司将根据有关情况进行分析，据此确认或调整主体、债券信用级别或公告信用级别暂时失效。

## 附一：河北建投交通投资有限责任公司股权结构图及组织结构图（截至 2021 年 9 月末）



子公司名称	持股比例 (%)
河北建投铁路有限公司	100.00
邯黄铁路有限责任公司	53.00
秦皇岛秦山化工港务有限责任公司	43.94
河北省城际铁路发展基金有限公司	55.07
和邢铁路有限责任公司	40.63

注：公司对秦山化工港务公司及和邢铁路公司持股比例小于 50%，但对其财务和经营具有控制权，故将其纳入合并报表。



资料来源：公司提供



## 附二：河北建投交通投资有限责任公司财务数据及主要指标（合并口径）

财务数据（单位：万元）	2018	2019	2020	2021.9
货币资金	272,307.90	106,198.92	210,175.87	128,258.65
应收账款	1,171.98	1,878.42	4,752.63	3,873.73
其他应收款	3,114.79	3,740.31	258,356.60	303,977.06
存货	515.93	1,009.11	2,333.67	2,565.01
长期投资	3,864,625.37	4,580,797.88	4,776,401.91	4,796,381.88
在建工程	373,375.70	454,666.57	590,209.27	646,848.21
无形资产	265,558.06	271,714.78	271,453.32	271,259.79
总资产	6,176,968.13	6,777,107.55	7,429,686.74	7,551,347.60
其他应付款	34,894.95	25,723.68	24,387.47	22,478.38
短期债务	61,500.00	150,450.00	294,361.50	256,600.00
长期债务	2,969,347.07	3,041,789.53	3,095,489.98	3,156,783.77
总债务	3,030,847.07	3,192,239.53	3,389,851.48	3,413,383.77
总负债	3,267,937.32	3,303,070.76	3,500,347.08	3,585,907.05
费用化利息支出	70,435.56	130,643.07	128,932.09	90,332.88
资本化利息支出	7,922.75	12,081.82	13,578.51	14,160.00
实收资本	1,361,525.80	1,894,406.51	1,894,406.51	2,308,810.11
少数股东权益	597,100.62	733,955.47	819,170.27	827,770.21
所有者权益合计	2,909,030.81	3,474,036.79	3,929,339.65	3,965,440.55
营业总收入	230,066.26	340,620.80	384,754.21	260,235.71
经营性业务利润	40,055.99	50,105.28	37,111.32	29,392.58
投资收益	93.78	18.08	23.65	4.00
净利润	38,588.90	44,163.29	34,456.35	28,287.26
EBIT	110,484.95	176,241.32	165,991.66	119,556.98
EBITDA	147,507.62	201,866.87	187,396.37	--
销售商品、提供劳务收到的现金	239,044.16	362,791.39	442,765.54	240,610.54
收到其他与经营活动有关的现金	33,749.67	23,522.27	134,111.03	133,010.54
购买商品、接受劳务支付的现金	126,606.46	174,886.21	232,236.25	63,604.50
支付其他与经营活动有关的现金	20,755.08	77,098.16	100,826.29	216,084.53
吸收投资收到的现金	285,851.80	300,942.62	253,769.51	6,880.00
资本支出	156,430.57	80,495.60	96,002.92	153,037.88
经营活动产生现金净流量	109,450.80	108,781.07	217,097.19	70,945.24
投资活动产生现金净流量	-655,202.64	-685,433.49	-610,796.97	-112,058.51
筹资活动产生现金净流量	687,952.84	410,543.45	497,676.73	-40,803.96
财务指标	2018	2019	2020	2021.9
营业毛利率(%)	53.36	56.55	46.90	38.36
期间费用率(%)	35.80	41.51	36.99	26.66
应收类款项/总资产(%)	0.07	0.08	3.54	4.08
收现比(%)	1.04	1.07	1.15	0.92
总资产收益率(%)	1.91	2.72	2.34	2.13
资产负债率(%)	52.91	48.74	47.11	47.49
总资本化比率(%)	51.03	47.89	46.31	46.26
短期债务/总债务(%)	0.02	0.05	0.09	0.08
FFO/总债务(X)	0.05	0.06	0.05	--
FFO利息倍数(X)	1.86	1.44	1.30	--
经营活动净现金流利息覆盖倍数(X)	1.40	0.76	1.52	0.68
总债务/EBITDA(X)	20.55	15.81	18.09	--
EBITDA/短期债务(X)	2.40	1.34	0.64	--
货币资金/短期债务(X)	4.43	0.71	0.71	0.50
EBITDA利息覆盖倍数(X)	1.88	1.41	1.31	--

注：1、公司各期财务报表均按新会计准则编制；2、公司未提供2021年三季度报现金流量补充表，故相关计算指标失效；3、中诚信国际将公司“长期应付款”中的有息债务纳入长期债务核算，将公司“其他流动负债”中的有息债务纳入短期债务核算；3、2018年，公司将收到的铁路建设专项资金中4.00亿元直接冲减费用化利息支出。

### 附三：基本财务指标的计算公式

指标		计算公式
资本结构	短期债务	=短期借款+以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债/交易性金融负债+应付票据+一年内到期的非流动负债+其他债务调整项
	长期债务	=长期借款+应付债券+其他债务调整项
	总债务	=长期债务+短期债务
	资产负债率	=负债总额/资产总额
	总资本化比率	=总债务/(总债务+所有者权益合计)
	长期投资	=可供出售金融资产+持有至到期投资+长期股权投资
	应收类款项/总资产	=(应收账款+其他应收款+长期应收款)/总资产
盈利能力	营业成本合计	=营业成本+利息支出+手续费及佣金成本+退保金+赔付支出净额+提取保险合同准备金净额+保单红利支出+分保费用
	营业毛利率	=(营业总收入-营业成本合计)/营业总收入
	期间费用合计	=财务费用+管理费用+销售费用+研发费用
	期间费用率	=(销售费用+管理费用+研发费用+财务费用)/营业总收入
	经营性业务利润	=营业总收入-营业成本合计-税金及附加-销售费用-管理费用-研发费用-财务费用+其他收益
	EBIT (息税前盈余)	=利润总额+费用化利息支出
	EBITDA (息税折旧摊销前盈余)	=EBIT+折旧+无形资产摊销+长期待摊费用摊销
	总资产收益率	=EBIT/总资产平均余额
	EBIT 利润率	=EBIT/当年营业总收入
现金流	EBITDA 利润率	=EBITDA/当年营业总收入
	FFO (营运现金流)	=经营活动净现金流-营运资本的减少(存货的减少+经营性应收项目的减少+经营性应付项目的增加)
	收现比	=销售商品、提供劳务收到的现金/营业收入
偿债能力	资本支出	=购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金
	EBITDA 利息覆盖倍数	=EBITDA/(费用化利息支出+资本化利息支出)
	FFO 利息覆盖倍数	=FFO/(费用化利息支出+资本化利息支出)
	经营活动净现金流利息覆盖倍数	=经营活动净现金流/(费用化利息支出+资本化利息支出)

注：“利息支出、手续费及佣金支出、退保金、赔付支出净额、提取保险合同准备金净额、保单红利支出、分保费用”为金融及涉及金融业务的相关企业专用。根据《关于修订印发2018年度一般企业财务报表格式的通知》(财会[2018]15号)，对于已执行新金融准则的企业，长期投资计算公式为：“长期投资=债权投资+其他权益工具投资+其他债权投资+其他非流动金融资产+长期股权投资”。

## 附四：信用等级的符号及定义

主体等级符号	含义
AAA	受评对象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	受评对象偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响较小，违约风险很低。
A	受评对象偿还债务的能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低。
BBB	受评对象偿还债务的能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般。
BB	受评对象偿还债务的能力较弱，受不利经济环境影响很大，有较高违约风险。
B	受评对象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	受评对象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	受评对象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	受评对象不能偿还债务。

注：除 AAA 级，CCC 级及以下等级外，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。

中长期债券等级符号	含义
AAA	债券安全性极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低。
AA	债券安全性很强，受不利经济环境的影响较小，违约风险很低。
A	债券安全性较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低。
BBB	债券安全性一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般。
BB	债券安全性较弱，受不利经济环境影响很大，有较高违约风险。
B	债券安全性较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高。
CCC	债券安全性极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高。
CC	基本不能保证偿还债券。
C	不能偿还债券。

注：除 AAA 级，CCC 级及以下等级外，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。

短期债券等级符号	含义
A-1	为最高级短期债券，还本付息风险很小，安全性很高。
A-2	还本付息风险较小，安全性较高。
A-3	还本付息风险一般，安全性易受不利环境变化的影响。
B	还本付息风险较高，有一定的违约风险。
C	还本付息风险很高，违约风险较高。
D	不能按期还本付息。

注：每一个信用等级均不进行微调。