



CREDIT RATING REPORT

报告名称

湖州市交通投资集团有限公司主体与 相关债项2023年度跟踪评级报告

目录

评定等级及主要观点
跟踪债券及募资使用情况
主体概况
偿债环境
财富创造能力
偿债来源与负债平衡
外部支持
评级结论



信用等级公告

DGZX-R【2023】00653

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及“20 湖交投 MTN002”、“20 湖交 02”、“21 湖交投债/21 湖交投”、“22 湖交 01”和“22 湖交投 MTN001”的信用状况进行跟踪评级，确定湖州市交通投资集团有限公司的主体信用等级维持 AAA，评级展望维持稳定，“20 湖交投 MTN002”、“20 湖交 02”、“21 湖交投债/21 湖交投”、“22 湖交 01”和“22 湖交投 MTN001”的信用等级维持 AAA。特此公告。

大公国际资信评估有限公司

评审委员会主任：

二〇二三年六月二十六日



评定等级

主体信用					
跟踪评级结果	AAA	评级展望	稳定		
上次评级结果	AAA	评级展望	稳定		
债项信用					
债券简称	发行额(亿元)	期限(年)	跟踪评级结果	上次评级结果	上次评级时间
20 湖交投 MTN002	7.00	5 (3+2)	AAA	AAA	2022.06
20 湖交 02	10.00	5 (3+2)	AAA	AAA	2022.06
21 湖交投债 /21 湖交投	10.00	15 (5+5+5)	AAA	AAA	2022.06
22 湖交 01	10.00	5 (3+2)	AAA	AAA	2022.07
22 湖交投 MTN001	10.00	5 (3+2)	AAA	AAA	2022.07

主要财务数据和指标 (单位: 亿元、%)

项目	2023.3	2022	2021	2020
总资产	851.59	834.00	736.06	639.28
所有者权益	335.25	334.94	326.13	303.60
总有息债务	359.36	357.08	297.63	277.83
营业收入	21.49	104.30	80.98	66.62
净利润	0.30	1.03	1.32	1.28
经营性净现金流	1.32	5.71	-5.37	9.87
毛利率	5.22	3.74	7.35	7.26
总资产报酬率	0.43	1.83	2.05	1.89
资产负债率	60.63	59.84	55.69	52.51
债务资本比率	51.74	51.60	47.72	47.78
EBITDA 利息保障倍数(倍)	-	1.69	1.56	1.45
经营性净现金流 / 总负债	0.26	1.26	-1.44	3.30

注：公司提供了 2022 年和 2023 年 1~3 月财务报表，容诚会计师事务所（特殊普通合伙）对公司 2022 年财务报表进行了审计，并出具了标准无保留意见的审计报告；2023 年 1~3 月财务报表未经审计。

评级小组负责人：赵 婧

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

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投融资建设及运营主体，主要从事湖州市高速公路投融资、建设、运营及高铁和轨道交通投资建设等工作。跟踪期内，湖州市经济继续增长，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仍具有很强的区域专营性，得到湖州市政府在专项建设资金和财政补贴等方面的大力支持，2022 年以来，政府对高速公路、高铁项目投资进一步提升公司资产规模和资本实力。但同时，公司拟建高速及轨道交通等项目投资规模较大，面临较大资本支出压力；公司毛利率仍较低，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，资产流动性仍受到一定影响。

优势与风险关注

主要优势/机遇：

- 2022 年，湖州市经济继续增长，为公司发展提供良好的外部环境；
- 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，公司在湖州市交通基础设施建设及运营领域仍具有很强的区域专营性；
- 公司继续得到湖州市政府在专项建设资金和财政补贴等方面的大力支持，2022 年以来，湖州市政府对高速公路、高铁项目的投资进一步提升公司资产规模和资本实力。

主要风险/挑战：

- 拟建高速及轨道交通等项目投资规模较大，公司面临较大资本支出压力；
- 公司毛利率仍较低，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，资产流动性仍受到一定影响。



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-2022-V. 4. 0，该方法已在大公官网公开披露。本次评级所使用模型及结果如下表所示：

评级要素	分数
要素一：财富创造能力	4.14
（一）市场竞争力	4.14
（二）运营能力	7.00
（三）可持续发展能力	1.26
要素二：偿债来源与负债平衡	5.47
（一）偿债来源	4.52
（二）债务与资本结构	6.31
（三）保障能力分析	6.04
（四）现金流量分析	3.95
调整项	无
基础信用等级	aa-
外部支持	3
模型结果	AAA

外部支持说明：公司是湖州市唯一市级交通基础设施投融资建设及运营主体，能够得到湖州市政府在专项建设资金、政府补贴方面的大力支持。

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	债项简称	债项评级	评级时间	项目组 成员	评级方法和 模型	评级报告
-	22 湖交投 MTN001	AAA	2022/07/29	程碧琚、 李婷婷	城市基础设施 建设投融资企 业信用评级方 法（V.3.1）	点击阅读全 文
-	22 湖交 01	AAA	2022/07/22	程碧琚、 李婷婷	城市基础设施 建设投融资企 业信用评级方 法（V.3.1）	点击阅读全 文
AAA/稳定	20 湖交 02	AAA	2022/06/27	程碧琚、 李婷婷	城市基础设施 建设投融资企 业信用评级方 法（V.3.1）	点击阅读全 文
	20 湖交投 MTN002	AAA				
	21 湖交投债 /21 湖交投	AAA				
AAA/稳定	20 湖交 02	AAA	2020/12/09	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
AAA/稳定	20 湖交投 MTN002	AAA	2020/10/26	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
AAA/稳定	21 湖交投 债/21 湖交 投	AAA	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
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）	未查询到相 关公开披露 信息



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、本报告中所载的主体信用等级仅作为大公对湖州市交通投资集团有限公司及相关债项跟踪评级使用，未经大公书面同意，本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。

二、除本次评级事项构成的委托关系外，大公关联公司大公低碳科技(北京)有限公司对评级对象或其发行人提供了绿色债券评估服务，经审查不存在利益冲突的情形。

大公评级人员与评级委托方、评级对象或其发行人之间，不存在影响评级客观性、独立性、公正性、审慎性的关联关系。

三、大公及评级项目组履行了尽职调查以及诚信义务，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。

四、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。

五、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）。

六、本报告系大公基于评级对象及其他主体提供材料、介绍情况作出的预测性分析，不具有鉴证及证明功能，不构成相关决策参考及任何买入、持有或卖出



等投资建议。该预测性分析受到材料真实性、完整性等影响，可能与实际经营情况、实际兑付结果不一致。大公对于本报告所提供信息所导致的任何直接或间接的投资盈亏后果不承担任何责任。

七、本次评级结果中的信用等级自本评级报告出具之日起生效，主体信用等级自本报告出具日起一年内有效，债券信用等级有效期至被跟踪债券到期日。在有效期限内，大公将根据需要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的决定并及时对外公布。

八、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。



跟踪评级说明

根据大公承做的湖州交通集团存续债券信用评级的跟踪评级安排，大公对评级对象的经营和财务状况以及履行债务情况进行了信息收集和分析，并结合其外部经营环境变化等因素，得出跟踪评级结论。

本次跟踪评级为定期跟踪。

跟踪债券及募资使用情况

本次跟踪债券概况及募集资金使用情况如下表所示：

表 1 本次跟踪债券概况及募集资金使用情况（单位：亿元）					
债券简称	发行额度	债券余额	发行期限	募集资金用途	进展情况
20 湖交 02	10.00	10.00	2020.12.22 ~ 2025.12.22	全部用于偿还有息负债和补充流动资金	已按募集资金要求全部使用
20 湖交投 MTN002	7.00	7.00	2020.11.05 ~ 2025.11.05	全部用于偿还公司及子公司的金融机构借款	已按募集资金要求全部使用
21 湖交投债 / 21 湖交投	10.00	10.00	2021.04.19 ~ 2036.04.19	申嘉湖高速公路安吉孝源至唐舍段工程项目建设、补充公司营运资金	截至 2023 年 4 月末已按募集资金要求使用 9.91 亿元，剩余 0.09 亿元
22 湖交 01	10.00	10.00	2022.08.09 ~ 2027.08.09	用于偿还有息负债	已按募集资金要求全部使用
22 湖交投 MTN001	10.00	10.00	2022.08.19 ~ 2027.08.19	用于偿还公司债务融资工具	已按募集资金要求全部使用

数据来源：根据公司提供资料整理

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。经过改制、注资及股权变更，截至 2023 年 3 月末，公司注册资本及实收资本均为 50.00 亿元，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”）持股 90.00%，浙江省财务开发有限责任公司持股 10.00%，湖州市国资委仍为公司实际控制人。

2022 年以来，公司章程无变化，部门设置新增经营发展部，部分部门名称有



所调整（见附件 1-1）。

截至 2022 年末，公司纳入合并报表范围子公司 73 家（见附件 1-2），合并范围同比新增 5 家。新增子公司中，湖州市数字惠民科技有限公司为非同一控制下企业合并，其余为新设立。

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 2023 年 5 月 18 日，公司本部未结清信贷中无不良记录；已结清信贷中有 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，公司在债券市场发行的已到期各类债务融资工具均已兑付，存续债务融资工具利息均按期支付。

偿债环境

（一）宏观环境

2022 年我国宏观经济大盘总体稳定，2023 年一季度我国经济运行开局良好，随着稳增长政策效应的不断显现，我国经济发展质量将稳步提升。

2022 年，我国经济增长面临一定阻力，政府加大宏观调控的力度，有效应对超预期因素的冲击，宏观经济大盘总体稳定，全年 GDP 比上年增长 3.0%。面对经济下行压力，政府出台实施稳经济一揽子政策和接续措施，推动经济企稳回升。积极的财政政策前置发力，加快地方债券特别是专项债券发行使用，实施大规模留抵退税助企纾困，大力优化支出结构。稳健的货币政策灵活适度，充分发挥总量和结构双重功能，保持流动性合理充裕。我国经济总量再上新台阶，经济高质量发展取得新成效。

2023 年，我国经济运行开局良好，市场预期明显改善，但国内经济回升基础尚不牢固，宏观政策将主要围绕扩内需、稳就业、防风险和促增长等方面加码发力。一季度我国 GDP 同比增长 4.5%，其中消费增长明显回升，基建投资保持稳健，制造业投资保持较强韧性，房地产拖累效应减弱，外贸进出口明显回稳；积极的财政政策加力提效，财政支出持续增加、专项债前置发力以及税费优惠政策优化延续等举措有效支持经济高质量发展；稳健的货币政策精准有力，通过降准等手段保持流动性合理充裕，继续加大结构性货币政策工具对重点经济领域和薄弱环节的支持力度。整体来看，2023 年在市场信心逐渐回升，以及国内扩内需、促消费等政策相互配合作用下，我国经济将整体回升。



（二）行业环境

2022 年，稳经济导向并未带来城投企业融资政策的放松，政府债务风险防范力度不减。2023 年，城投行业将延续严监管态势，城投企业分化可能进一步加剧，但信用风险整体可控，需关注尾部风险。

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。

2022 年，在经济稳增长的总基调下，基建投资成为重要抓手，鼓励基建投资的政策密集出台；但同时，基建投资发力并未带来城投企业融资政策的放松，地方政府债务管理依然坚持“开前门、堵后门”的原则。2022 年 5 月和 7 月，财政部分两批通报 16 个地方政府和融资平台公司新增隐性债务和隐性债务化解不典型案例，强调要持续强化监管，有效防范化解隐性债务风险。2022 年 6 月，国务院办公厅印发《关于进一步推进省以下财政体制改革工作的指导意见》（国办发【2022】20 号），提出适度增强省级财政调控能力，规范收入分享方式，同时强调省级党委和政府对本地区债务风险负总责。2022 年 9 月，财政部发布《关于加强“三公”经费管理严控一般性支出的通知》（财预【2022】126 号），要求不得通过国企购地等方式虚增土地出让收入，建立严格的举债审批制度，禁止新增各类隐性债务。2022 年，受隐性债务严监管、地方财力下滑等因素影响，部分区域的城投企业出现非标违约、商票逾期、债券技术性违约等信用风险事件，城投企业信用分化有所加剧。

党的二十大报告对统筹发展和安全作出重要战略部署，中央经济工作会议将防范化解地方政府债务风险列为现阶段三大经济金融相关风险之一。预计 2023 年，城投行业将延续严监管态势，监管部门将进一步健全遏制隐性债务增量、化解隐性债务存量的体制机制，有效防范化解重大风险，坚守不发生系统性风险的底线。同时，监管政策将聚焦规范城投企业投融资行为，推动市场化转型经营。2023 年，城投企业分化可能进一步加剧，但信用风险整体可控，需关注尾部风险。

我国高速公路行业发展稳健；预计未来，国家将继续推进高速公路网建设，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地位，是国家政策重点扶持的对象。高速公路建设具有投资规模大、回收周期长等特点以及公共产品属性，行业进入壁垒较高。现阶段我国高速公路企业具有较强的区域专营优势，竞争程度较低。

2021 年，全国收费公路里程和通行费收入同比均有所增长。根据《全国收费公路统计公报》，2021 年末，全国收费公路里程 18.76 万公里，同比增长 4.7%，其中高速公路 16.12 万公里，占收费公路里程的 85.9%；同期，全国收费公路共



有主线收费站 972 个，同比增加 7 个。2021 年末，全国收费公路累计建设投资总额 121,184.40 亿元，同比增长 12.1%；同期，全国收费公路债务余额 79,178.50 亿元，同比增长 12.1%。2021 年，全国收费公路通行费收入 6,630.50 亿元。

政策方面，2022 年 1 月，交通运输部发布《公路“十四五”发展规划》，提出“十四五”时期我国公路交通发展的总体思路、发展目标、重点任务和政策措施，强调将继续深化收费公路制度改革，包括完善收费公路制度、建立收费标准动态评估调整机制、出台公路资产管理办法、建立收费公路债务风险防控机制等。2022 年 7 月，国家发改委、交通运输部联合发布《国家公路网规划》，提出从支撑构建新发展格局、推动区域协调发展和新型城镇化、维护国家安全等国家战略实施等方面，对路网布局进行优化和完善；预计到 2035 年，调整后国家公路网规划总里程约 46.1 万公里，其中国家高速公路约 16.2 万公里，基本建成覆盖广泛、功能完备、集约高效、绿色智能、安全可靠的现代化高质量国家公路网。

总体来看，我国高速公路行业发展稳健。国家继续深化收费公路制度改革，高速公路收费体系更加完善。预计未来，国家将继续推进高速公路网建设，行业长期发展仍呈现良好态势。

（三）区域环境

2022 年，湖州市主要经济指标继续增长，经济实力增强，财政收入有所下降；整体来看，湖州市经济状况良好，仍为公司发展提供良好的外部环境。

2022 年，湖州市实现地区生产总值 3,850.0 亿元，同比增长 3.3%，主要经济指标仍位于浙江省内各地市中下游，在浙江省各地市中排名仍为第 8 位。2022 年，湖州市第一产业增加值 161.1 亿元，同比增长 4.6%；第二产业增加值 1,966.2 亿元，同比增长 2.7%；第三产业增加值 1,722.7 亿元，同比增长 3.8%，三次产业结构调整为 4.2:51.1:44.7。同期，全市规模以上工业增加值 1,324.9 亿元，同比增长 3.0%，其中轻工业 487.4 亿元、重工业 837.5 亿元，分别下降 6.1%和增长 8.6%。从重点产业看，高新技术产业 870.2 亿元，同比增长 4.1%，占比为 65.7%；战略性新兴产业 515.7 亿元，同比增长 3.0%，占比为 38.9%；装备制造业 466.9 亿元，同比增长 14.4%，占比为 35.2%。高新技术产业、装备制造业增速高于平均水平，对湖州市工业具有拉动作用，工业结构进一步优化。

**表 2 2022 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	77,715	3.1	8,039
杭州市	18,753	1.5	2,451
宁波市	15,704	3.5	1,680
温州市	8,030	3.7	574
绍兴市	7,351	4.4	540
嘉兴市	6,739	2.5	596
台州市	6,041	2.7	441
金华市	5,562	2.5	489
湖州市	3,850	3.3	387
衢州市	2,003	4.8	173
舟山市	1,951	8.5	156
丽水市	1,831	4.0	171

数据来源：浙江省及各地级市 2022 年国民经济和社会发展统计公报

2022 年，湖州市固定资产投资同比增长 9.1%，分领域看，民间投资增长 5.6%；交通投资增长 4.4%；高新技术产业投资增长 18.6%；生态环保、城市更新和水利设施增长 26.9%；房地产开发投资增长 3.1%。全市商品房销售面积 568.9 万平方米，同比下降 35.3%。同期，全市进出口总额 1,629.6 亿元，同比增长 9.3%；其中出口 1,500.1 亿元，增长 10.6%。

表 3 2020~2022 年湖州市国民经济和社会发展主要指标（单位：亿元、%）

项目	2022 年		2021 年		2020 年	
	金额	增速	金额	增速	金额	增速
地区生产总值	3,850.0	3.3	3,644.9	9.5	3,201.4	3.3
人均地区生产总值（元） ¹	112,902	2.7	107,534	8.2	95,579	-
规模以上工业增加值	1,324.9	3.0	1,245.6	13.3	978.0	5.1
全社会固定资产投资	-	9.1	-	14.2	-	6.6
社会消费品零售总额	1,594.7	2.5	1,556.2	9.2	1,424.4	1.0
进出口总额	1,629.6	9.3	1,490.9	31.8	1,132.2	20.4
三次产业结构	4.2:51.1:44.7		4.1:51.2:44.7		4.4:49.6:46.0	

数据来源：2020~2022 年湖州市国民经济和社会发展统计公报

根据《关于湖州市 2022 年全市和市本级预算执行情况及 2023 年全市和市本级预算草案的报告》，2022 年，湖州市一般预算收入为 387.30 亿元，同口径增长 1.4%，自然口径下降 6.3%，其中税收收入 343.46 亿元，同口径下降 0.9%，自然口径下降 9.5%，税收收入占一般公共预算比重为 88.7%；从税种看，增值税、企业所得税、契税、个人所得税和土地增值税五大税种合计占税收收入的比重为

¹ 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；2021~2022 年人均地区生产总值数据来源于统计公报。



80.61%。同期，全市政府性基金收入 546.19 亿元，同比下降 15.5%，主要是土地市场走弱，相对应土地出让收入减少。2022 年，湖州市一般预算支出为 601.92 亿元，同比增长 14.8%；全市政府性基金支出为 657.36 亿元，同比下降 8.9%。截至 2022 年末，湖州市全市地方政府债务限额为 1,189.43 亿元，地方政府债务余额为 1,189.34 亿元，其中一般债务余额 554.41 亿元，专项债务余额 634.93 亿元。

财富创造能力

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主体及运营主体，公司在湖州市交通基础设施建设及运营领域仍具有很强的区域专营性；2022 年，由于贸易业务收入的增长，公司营业收入大幅增长，通行费、不良资产包处置仍为利润的主要来源。

公司作为湖州市唯一市级交通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、贸易业务、交通能源、金融服务、公交运营等为辅的产业布局，在湖州市交通类项目承接和运营上仍具有很强的区域专营性。

2022 年，公司收入因贸易业务收入规模扩大而同比增长 28.80%，通行费收入、工程施工收入和贸易业务收入仍是营业收入重要构成。分板块看，通行费收入同比下降 7.28%；工程施工收入因施工及结算进度影响，同比小幅下降 4.79%；因业务规模扩张，贸易业务收入同比大幅增长 56.24%，仍以大宗商品销售为主；油品及充电桩仍主要为高速加油站收入，同比上升 6.01%；不良资产包处置收入因不良资产转让处置规模下降，同比下降 17.77%；公交运营收入同比下降 18.94%，同时在营业收入中占比很小。其他业务收入包括工程监理咨询公司提供的服务费、房产市场化租赁收入、农产品业务收入、装卸及堆场收入、运输服务等，2022 年同比有所增加，主要为公司以自有房产对参股公司浙江长三合控股集团有限公司（以下简称“长三合公司”）作价出资视同销售所致，涉及金额 1.47 亿元。

**表 4 2020~2022 年及 2023 年 1~3 月公司营业收入和利润情况（单位：亿元、%）**

项目	2023 年 1~3 月		2022 年		2021 年		2020 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
营业收入	21.49	100.00	104.30	100.00	80.98	100.00	66.62	100.00
通行费	2.50	11.62	9.66	9.26	10.42	12.86	6.89	10.35
工程施工	1.88	8.75	12.86	12.33	13.51	16.68	6.79	10.20
贸易业务	14.09	65.58	66.19	63.46	42.37	52.32	43.64	65.50
油品及充电桩	1.08	5.03	3.99	3.82	3.76	4.65	3.67	5.51
不良资产包处置	0.37	1.72	2.02	1.94	2.46	3.04	2.44	3.66
公交运营	0.15	0.70	0.42	0.40	0.52	0.64	0.47	0.71
其他	1.42	6.60	9.16	8.78	7.95	9.81	2.71	4.07
毛利润	1.12	100.00	3.90	100.00	5.95	100.00	4.83	100.00
通行费	1.18	105.46	3.59	91.99	4.67	78.48	3.20	66.13
工程施工	0.08	7.34	0.45	11.52	0.63	10.51	0.82	17.06
贸易业务	0.07	6.66	0.23	6.00	0.22	3.71	0.24	4.90
油品及充电桩	0.12	10.67	0.44	11.38	0.46	7.71	0.34	6.96
不良资产包处置	0.37	32.91	2.02	51.82	2.46	41.30	2.44	50.45
公交运营	-0.86	-76.81	-4.00	-102.43	-3.84	-64.58	-3.19	-65.90
其他	0.15	13.77	1.16	29.73	1.36	22.86	0.99	20.39
毛利率	5.22		3.74		7.35		7.26	
通行费	47.36		37.17		44.85		46.37	
工程施工	4.37		3.49		4.63		12.14	
贸易业务	0.53		0.35		0.52		0.54	
油品及充电桩	11.07		11.14		12.20		9.16	
不良资产包处置	100.00		100.00		100.00		100.00	
公交运营	-574.51		-946.69		-738.04		-671.07	
其他	10.89		12.67		17.13		36.34	

数据来源：根据公司提供资料整理

毛利润方面，通行费利润和不良资产包处置利润仍是公司毛利润的主要来源。毛利率方面，受毛利率很低的贸易业务规模扩大影响，综合毛利率同比下降 3.61 个百分点。通行费毛利率同比下降 7.68 个百分点；由于材料等成本上涨以及竞争加剧压缩利润空间，工程施工毛利率进一步下降 1.14 个百分点；贸易业务毛利率仍处于较低水平；油品及充电桩毛利率同比小幅下降 1.06 个百分点；不良资产包处置毛利率仍为 100.00%；公交业务仍亏损，且亏损规模扩大。

2023 年 1~3 月，公司实现营业收入 21.49 亿元，同比增长 3.52%；同期综合毛利率 5.22%，同比增长 3.33 个百分点。



（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；2022 年，公司通行费收入有所下降，仍主要来自于杭长高速；未来拟建高速及轨道交通项目投资金额较大，公司存在较大资本支出压力。

公司仍是湖州市高速公路投资建设及运营主体。截至 2023 年 3 月末，公司控股高速公路 3 条，分别为杭长高速、申嘉湖高速公路西延一期和申嘉湖高速公路西延二期，总里程为 172.07 公里，为浙江省高速公路网项目。

表 5 截至 2023 年 3 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 ²
3	申嘉湖高速西延二期	安吉孝源互通至唐舍西侧鸪鹑山隧道	34.00	61.19	2021.12	60.00
4	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
5	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	-	-	321.13	389.40	-	-

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；截至 2022 年末，公司对杭宁高速股权持股比例为 21.75%，当年实现股利收入 1.57 亿元。

² 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，其中公司承担注册资本 1.92 亿元，实际持股 63.86%，纳入合并范围。

**表6 2020~2022年及2023年1~3月公司已通车控股高速路车流量及收入（单位：万量、亿元）**

序号	项目	2023年1~3月		2022年		2021年		2020年	
		车流量	通行费	车流量 ³	通行费	车流量	通行费	车流量	通行费
1	杭长高速一期	75.90	0.47	302.22	2.02	309.89	2.56	248.34	1.28
2	杭长高速二期	254.10	1.58	1,011.78	6.75	4,298.63	7.37	3,276.83	4.88
3	申嘉湖西延一期	87.86	0.23	267.80	0.77	457.05	0.80	415.34	0.64
4	申嘉湖西延二期	38.86	0.04	105.96	0.12	-	-	-	-
合计		456.72	2.32	1,687.76	9.66	5,065.57	10.31	3,940.51	6.79

数据来源：根据公司提供资料整理

2022年，通行费同比下降6.29%，通行费收入仍主要来自杭长高速；申嘉湖西延二期于2021年12月底通车，2022年车流量较小。

表7 截至2023年3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	2023年4~12月拟投	2024年拟投	2025年拟投	建设期间
在建高速公路									
1	湖杭高速	100.00	44.94	169.77	127.50	25.00	17.22	-	2020~2024
拟建高速公路									
1	杭宁高速公路湖州市区联络线	100.00	14.20	55.73	2.00	9.14	16.72	16.72	2023~2026
2	德安高速	-	24.34	92.54	-	-	18.51	27.77	2023~2027
3	合温高速湖州段	-	60.00	203.20	-	-	20.32	60.95	2024~2028
合计	-	-	98.54	351.47	2.00	9.14	55.55	105.44	-

数据来源：根据公司提供资料整理

截至2023年3月末，公司在建控股高速公路为湖杭高速，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，申请政府收费公路专项债解决。截至2022年末，湖杭高速共收到专项债资金为80.00亿元；截至2023年5月末累计收到100.00亿元。截至2023年3月末，湖杭高速已投资127.50亿元，尚需投资42.22

³ 公司应江苏省统一要求对车流量统计口径进行调整，原按照收费站流量统计，自2022年起按照主线流量统计。



亿元，由于湖杭高速建设主要来源于财政资金和专项债资金，在建高速公路未来投资压力不大，公司拟建高速项目为合温高速湖州段和德安高速等⁴。其中杭宁高速公路湖州市区联络线资本金占比 35%，由公司自有资金解决，其余通过融资筹措解决。拟建高速公路总投资 351.47 亿元，投资规模较大，存在较大资本支出压力。

公司仍是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，2022 年，公司对参股高铁投资进一步增加；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。

公司仍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。公司参与投资并投入运营的高铁为宁杭高铁湖州段、商合杭高铁湖州段和湖杭高铁湖州段。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，目前为盈利状态；商合杭高铁湖州段全长 51.50 公里，总投资 77.50 亿元，于 2020 年 7 月运行通车；湖杭高铁湖州段全长 41.20 公里，总投资 78.99 亿元，于 2022 年 9 月通车，由于在运营初期，处于亏损阶段，亏损部分由地方财政弥补。

公司参股在建的高铁项目为沪苏湖铁路湖州段，公司共需承担资本金 15.05 亿元，截至 2023 年 3 月末尚需投入 1.08 亿元。高铁项目资本金投入部分主要由地方财政承担。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，并将分期出资额拨付给公司。在建控股城际铁路为如通苏湖城际湖州段，总投资 276.18 亿元，资本金比例 40%，由湖州市财政统筹解决，资本金以外使用财政性资金或申请国内银行贷款。

表 8 截至 2023 年 3 月末公司在建参股高铁及控股城际铁路情况（单位：公里、亿元）

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							
沪苏湖铁路湖州段	12.50	45.00	64.80	50.10	15.05	13.97	2020.6~2024.6
在建控股城际铁路项目							
如通苏湖城际湖州段	78.11	65.00	276.18	49.50	85.95	49.50	2023~2027

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），

⁴ 暂无政府批复文件。



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，2023 年 3 月末处于可研编制阶段；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，2023 年 3 月末处于前期研究中。

拟建轨道交通方面，截至 2023 年 3 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 329.40 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仍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，2022 年工程施工收入小幅下降，新签合同金额有所上升，业务持续性总体较好。

交通工程施工收入为公司收入的主要来源之一，交通工程施工业务仍由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。

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施工一级资质的单位。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，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。

表 9 2020~2022 年及 2023 年 1~3 月工程施工业务新签及期末在手合同（单位：个、亿元）

项目	2023年1~3月(末)	2022年(末)	2021年(末)	2020年(末)
新签合同个数	3	37	31	52
新签合同金额	3.67	9.04	6.54	14.93
期末已承接未完工合同个数	25	27	24	32
期末已承接未完工合同金额	15.42	15.51	17.60	11.90

数据来源：根据公司提供资料整理

2022 年，公司新签合同数量及金额均有所上升。由于 2021 年公司新签合同规模减小，2022 年实现工程施工收入同比小幅减小；由于材料成本处于高位，扬尘治理费用等导致项目成本增加，以及市场竞争激烈挤压项目利润空间，交通工程施工毛利率进一步降低至 3.49%。截至 2023 年 3 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、104 国道长兴李家巷至湖州施家桥段改建工程等项目，在建项目合同总造价为 26.54 亿元，已投资 21.12 亿元，已确认收入 12.23 亿元，业务持续性总体较好。



（三）贸易业务

2022 年以来，公司仍与湖州市上市公司及大型企业合作，进行铜、铅、建材等大宗商品贸易，贸易收入同比大幅增长，同时该业务毛利率仍很低，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。

表 10 2020~2022 年及 2023 年 1~3 月公司大宗贸易商品销售情况（单位：万吨、万元）

序号	商品	2023 年 1~3 月		2022 年		2021 年		2020 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	0.72	0.30	9.07	3.93	2.77	1.37	1.48	0.54
2	水泥	6.78	0.28	48.22	2.04	33.01	1.65	23.80	1.06
3	沥青	-	-	0.02	0.01	-	-	-	-
4	混凝土	1.12	0.03	2.01	0.05	1.74	0.05	2.25	0.06
5	铅	2.20	2.93	11.88	16.37	13.21	18.12	14.60	19.41
6	铜	1.40	8.48	6.36	37.82	4.57	19.38	4.44	18.73
7	精对苯二甲酸	-	-	2.43	1.49	2.43	1.49	4.58	1.74
8	大宗钢材	0.71	0.26	-	-	-	-	-	-
9	其他	-	-	3.36	3.15	1.31	1.05	-	0.59
合计	-	12.93	12.29	80.92	63.36	59.04	43.11	51.15⁵	42.13

数据来源：根据公司提供资料整理

2022 年以来，公司继续从事建材和铜、铝等大宗商品贸易业务，贸易品类中铜和铅贸易规模仍较大，由于铜贸易规模的大幅增加和铜价上升，铜贸易收入带动贸易业务收入大幅增长。同期，由于湖杭高速项目建设大规模投入，建材贸易规模及收入同比大幅增长。贸易公司上游客户主要为铅、铜等生产商或贸易商，结算周期一般为 1~3 个月；下游客户仍为湖州市上市公司浙江久立特材科技股份有限公司（002318.SZ）的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。

⁵ 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 万平米。

**表 11 2021 年公司前五大供应商和前五大客户情况（单位：万元、%）**

供应商	货种	金额	占比	销货单位	货种	金额	占比
湖州吴兴盈创供应链管理有限责任公司	铜	9.63	22.86	久立集团股份有限公司	铜	19.38	45.74
上海五锐金属集团有限公司	铜	7.15	16.97	浙江新威能源贸易有限公司	铅	12.16	28.70
江苏新春兴再生资源有限责任公司	铅	4.71	11.17	浙江超赢供应链管理有限责任公司	铅	3.46	8.18
云南振兴集团资源利用有限公司	铅	3.19	7.56	湖州吴兴湖盛供应链管理有限责任公司	铅	2.49	5.89
安新县辰泰有色金属熔炼有限公司	铅	2.49	5.90	湖州新投供应链管理有限责任公司	FDY、PET 等	1.12	2.65
合计	-	27.16	64.45	合计	-	38.62	91.16

数据来源：根据公司提供资料整理

2022 年，公司大宗商品贸易收入为 66.19 亿元，同比增长 56.24%，毛利率为 0.35%，同比有所下降，仍处于很低水平，拉低公司综合毛利率水平，盈利空间有待提升。

表 12 2022 年公司前五大供应商和前五大客户情况（单位：万元、%）

供应商	货种	金额	占比	销货单位	货种	金额	占比
上海五锐金属集团有限公司	铜	19.03	26.77	久立集团股份有限公司	铜	28.89	40.31
江西齐劲材料有限公司	铅	8.59	12.09	浙江新威能源贸易有限公司	铅	18.39	25.67
广州周秀新材料有限公司	铜	7.39	10.39	浙江久立电气材料有限公司	铜	7.09	9.89
济源市舒望贸易有限公司	铜	5.51	7.75	湖州吴兴盈创贸易有限公司	铜	6.75	9.42
浙江周秀金属材料有限公司	铜	4.18	5.88	湖州吴兴盛港供应链管理有限责任公司	FDY DTY	3.55	4.96
合计	-	44.70	62.88	合计	-	64.68	90.25

数据来源：根据公司提供资料整理

（四）油品销售

油品销售仍为公司控股加油站运营产生的油品销售，2022 年油品销售量有所下降，但销售收入同比小幅增长。

油品销售收入仍主要来自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 13 2020~2022 年及 2023 年 1~3 月公司油品销售情况（单位：吨、亿元）

子公司	2023 年 1~3 月		2022 年		2021 年		2020 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	0.69	0.60	2.62	2.40	2.80	2.12	4.21	2.49
交投石油	0.48	0.43	1.67	1.54	2.15	1.64	1.88	1.18
合计	1.17	1.03	4.29	3.94	4.95	3.76	6.09	3.67

数据来源：根据公司提供资料整理

2022 年，公司油品销售量有所下降，但销售收入因单价上涨同比小幅增长。2023 年 1~3 月，公司油品销售量为 1.17 吨，同比小幅下降；实现销售收入 1.06 亿元，同比基本持平。

（五）不良资产处置

2022 年以来，不良资产处置收入同比下降，不良资产处置仍为公司利润的重要来源；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。

公司不良资产处置业务仍由二级子公司浙江浙北资产管理有限公司（以下简称“浙北资管”）负责，浙北资管为公司与浙江省浙商资产管理有限公司⁶（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。

浙北资管业务范围仍集中于浙江省内，使用浙商资管的业务从事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，并仍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。浙北资管业务模式同比基本一致。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。

⁶ 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。



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，毛利率仍为 100.00%。

2022 年，公司实现不良资产包处置收入 2.02 亿元，同比下降 17.77%，主要因市场化资产包标的抵押物主要集中在房地产，公司收购较为谨慎。截至 2023 年 3 月末，浙北资管资产总额 20.85 亿元，负债总额 12.89 亿元，净资产 7.97 亿元；资产负债率 61.79%，同比有所下降；公司存量自行清收资产包 13 个，收购成本余额为 8.32 亿元，同比下降 2.17 亿元。不良资产包处置收入仍为公司利润的重要构成。目前公司不良资产处置业务运行稳定，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。

（六）公交运营

2022 年，公交运营业务仍呈现亏损状态，且亏损规模有所扩大。

公司公交运营业务仍由子公司湖州市公交集团有限公司（以下简称“公交公司”）负责。公交公司成立于 2019 年 4 月，承担湖州市区公交运营服务。截至 2023 年 3 月末，公交公司拥有公交场站 43 个，公交站点 2,709 个，公交线路 193 条，运营车辆 1,075 辆，线网运距为 4,546 公里，日发班次 8,300 班，日均客流 10 万人次。2022 年，公司实现公交收入 0.42 亿元，同比有所下降，亏损 4.00 亿元，亏损规模同比扩大 0.16 亿元。

偿债来源与负债平衡

（一）偿债来源

1、盈利能力

2022 年，公司营业收入大幅增长，毛利率仍较低；以财务费用为主的期间费用对利润仍造成较大侵蚀，投资收益有所增长，政府补助和以杭宁高速股利收入为主的投资收益仍为利润的重要构成。

2022 年，公司营业收入同比大幅增长，综合毛利率同比下降且仍处于较低水平。财务费用的进一步增长促使公司期间费用小幅上升至 14.00 亿元，由于营业收入的大幅提高，期间费用率下降 3.03 个百分点至 13.42%，但仍对利润形成较大侵蚀。以政府补助、税收返还或减免为主的其他收益 11.56 亿元和投资收益 1.31 亿元仍是公司利润的重要构成，其中，政府补助主要包括公共交通运营补贴、基础设施运营补贴、港口码头运营补贴、粮食和农业补贴等；投资收益主要为对浙江杭宁高速公路有限责任公司（以下简称“杭宁高速公司”）、浙江省交通投资集团有限公司、浙商资管、湖州长运汽车运输有限公司等的投资所获收益，2022 年有所增长，其中杭宁高速公司的股利收入为 1.57 亿元，同比增长，仍是投资收益主要来源。

**表 14 2020~2022 年及 2023 年 1~3 月公司收入及盈利概况（单位：亿元、%）**

项目	2023 年 1~3 月	2022 年	2021 年	2020 年
营业收入	21.49	104.30	80.98	66.62
营业成本	20.37	100.40	75.03	61.79
毛利率	5.22	3.74	7.35	7.26
期间费用	3.27	14.00	13.32	11.69
销售费用	0.11	0.33	0.54	0.49
管理费用	0.45	2.34	2.37	2.10
财务费用	2.71	11.31	10.41	9.10
期间费用/营业收入	15.22	13.42	16.45	17.54
其他收益	2.57	11.56	9.92	7.89
投资收益	0.20	1.31	0.86	1.62
资产减值损失	0.00 ⁷	0.06	0.06	0.91
营业利润	0.58	2.46	3.05	1.67
利润总额	0.64	2.42	2.93	1.75
净利润	0.30	1.03	1.32	1.28
总资产报酬率	0.43	1.83	2.05	1.89
净资产收益率	0.09	0.31	0.40	0.42

数据来源：根据公司提供资料整理

同期，公司利润总额和净利润规模有所下降，总资产报酬率和净资产收益率水平下降，处于较低水平。

2023 年 1~3 月，公司营业收入 21.49 亿元，同比小幅增长 3.52%；同期综合毛利率 5.22%，政府补助为主的其他收益仍为营业利润的重要来源。

2、筹资能力及资产可变现性

公司融资渠道仍以银行借款和发行债券为主，融资渠道通畅。

公司融资渠道仍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，2022 年末，公司短期借款和长期借款分别为 19.05 元和 164.66 亿元⁸，其中信用借款 6.45 亿元；2023 年 3 月末，公司获得银行授信额度为 463.65 亿元，已使用 241.91 亿元，剩余额度为 221.74 亿元，授信资源充裕。债券方面，截至 2023 年 5 月末，公司存续债券共 15 只，债券余额为 143.00 亿元，债券类型多样，包括超短期融资券、中期票据、企业债和公司债等。此外，2022 年末，公司因轨道交通等项目向国开发展基金有限公司（以下简称“国开基金”）借款余额为 34.89 亿元。总体来看，公司融资渠道通畅。

⁷ 2023 年 1~3 月资产减值损失为 45.19 万元。

⁸ 含一年内到期的长期借款。



2022 年以来，由于对高速公路项目投资增加，公司资产规模大幅增长；同时，公司主要高速公路收益权因贷款质押而受限，对资产流动性仍产生一定影响。

2022 年以来，随着政府对高速公路、高铁项目的投资增加，公司资产规模大幅增长，资产仍以固定资产、在建工程等非流动资产为主。

表 15 2020~2022 年末及 2023 年 3 月末公司资产构成（单位：亿元、%）

项目	2023 年 3 月末		2022 年末		2021 年末		2020 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动资产合计	335.10	39.35	323.33	38.77	298.02	40.49	251.97	39.41
货币资金	92.72	10.89	87.16	10.45	78.40	10.65	60.28	9.43
交易性金融资产	9.29	1.09	14.74	1.77	13.45	1.83	-	-
其他应收款	28.90	3.39	28.91	3.47	29.04	3.95	32.00	5.00
存货	135.20	15.88	131.99	15.83	131.48	17.86	128.03	20.03
合同资产	26.76	3.14	26.01	3.12	18.32	2.49	-	-
非流动资产合计	516.49	60.65	510.67	61.23	438.04	59.51	387.31	60.59
可供出售金融资产	-	-	-	-	-	-	54.80	8.57
其他权益投资工具	70.81	8.32	70.84	8.49	61.54	8.36	-	-
固定资产	236.39	27.76	236.38	28.34	194.98	26.49	194.71	30.46
在建工程	139.00	16.32	137.92	16.54	115.47	15.69	76.18	11.92
其他非流动资产	29.55	3.47	21.88	2.62	21.87	2.97	21.87	3.42
资产总计	851.59	100.00	834.00	100.00	736.06	100.00	639.28	100.00

数据来源：根据公司提供资料整理

2022 年末，公司流动资产主要由货币资金、交易性金融资产、其他应收款、存货和合同资产构成。同期末，货币资金同比增长 11.17%，仍主要为银行存款，其中其他货币资金规模为 0.18 亿元。同期末，交易性金融资产同比变化不大，仍主要为浙北资管不良资产包，2022 年新增结构性存款。同期，以湖州市其他国有企业及平台公司之间往来款为主的其他应收款同比变化不大；截至 2022 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（以下简称“众通交建”）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 3.72 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 0.60 亿元，前五名合计 27.26 亿元，占比为 92.92%，账龄均为 3 年以上，账龄较长；坏账准备方面，2022 年末，其他应收款累计计提坏账准备 0.43 亿元。同期，公司存货仍主要为土地资产等，同比变化不大。同期，合同资产为已完工未结算工程项目，2022 年末同比增长 7.69 亿元。

2022 年末，公司非流动资产同比增长 16.58%，主要由其他权益投资工具、固定资产、在建工程和其他非流动资产构成。同期末，其他权益投资工具同比增长 15.12%，主要为对长三合公司和沪杭铁路客运专线股份有限公司的投资增长所致。同期，固定资产同比增长 21.24%，主要为申嘉湖高速二期自在建工程转



入；在建工程同比增长 19.44%，主要为湖杭高速投入以及申嘉湖高速二期转入固定资产所致。同期，其他非流动资产同比变化不大，仍为道路资产。

截至 2023 年 3 月末，公司资产规模 851.59 亿元，较 2022 年末增长 2.11%，主要为货币资金、存货、其他非流动资产的增长，交易性金融资产规模有所下降，其他主要科目变化不大。

表 16 截至 2023 年 3 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	0.17	-	合同履行保证金、银行承兑汇票保证金、保函保证金和 POS 机押金
固定资产	浙江杭长高速公路有限公司通行费收费权及其项下全部权益和收益权	-	56.24	项目贷款质押物
	湖州湖皖高速公路有限公司所属高速公路通行费收费权及其项下全部权益和收益权	-	59.93	项目贷款质押物
	浙江吉宁高速公路有限公司通行费收费权及其项下全部权益和收益权	-	31.22	项目贷款质押物
合计	-	0.17	147.39	-

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2022 年末，公司受限资产包括用于履约保证金的 0.17 亿元银行存款，以及子公司浙江吉宁高速公路有限公司、浙江杭长高速公路有限公司、湖州湖皖高速公路有限公司所属高速公路通行费收费权及其项下全部权益和收益权。截至 2023 年 3 月末，受限资产中银行存款仍为 0.17 亿元，三条高速公路通行费收益权质押取得贷款余额为 147.39 亿元。主要高速公路收益权因贷款质押而受限，对资产流动性仍产生一定影响。

（二）债务及资本结构

2022 年以来，公司负债及有息债务规模增长较快，资产负债率水平大幅提升。

2022 年末，公司负债总额同比增长 21.74%，增长较快，负债结构仍以非流动负债为主；资产负债率为 59.84%，同比大幅提升 4.15 个百分点。

2022 年末，公司流动负债同比增长 32.45%，仍主要由短期借款、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。同期，公司短期借款同比增长 28.03%，主要为保证借款规模增长；应付账款同比大幅增长 92.99%，



账龄集中在一年以内；其他应付款同比减少 33.53%，账龄集中在三年以内。同期，公司一年内到期的非流动负债同比大幅增长 14.72 亿元，以一年内到期的应付债券为主。

表 17 2020~2022 年末及 2023 年 3 月末公司负债情况（单位：亿元、%）

项目	2023 年 3 月末		2022 年末		2021 年末		2020 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
短期借款	18.17	3.52	19.07	3.82	14.89	3.63	25.80	7.69
应付账款	24.07	4.66	26.40	5.29	13.68	3.34	11.97	3.57
其他应付款	15.93	3.08	7.03	1.41	10.58	2.58	9.46	2.82
一年内到期的非流动负债	0.20	0.04	43.49	8.71	28.76	7.02	9.76	2.91
其他流动负债	0.00 ⁹	0.00	10.26	2.06	10.06	2.45	-	-
流动负债合计	65.23	12.63	111.92	22.43	84.50	20.61	62.11	18.50
长期借款	163.70	31.70	157.20	31.50	150.12	36.62	150.46	44.82
应付债券	142.67	27.63	94.74	18.98	89.70	21.88	84.71	25.24
长期应付款	142.03	27.51	130.83	26.21	82.19	20.05	32.31	9.63
非流动负债合计	451.11	87.37	387.13	77.57	325.43	79.39	273.57	81.50
负债总额	516.34	100.00	499.06	100.00	409.93	100.00	335.68	100.00
短期有息债务	18.37	3.56	72.67	14.56	50.69	12.37	35.56	10.59
长期有息债务	340.99	66.04	284.41	56.99	246.93	60.24	242.28	72.17
总有息债务	359.36	69.60	357.08	71.55	297.63	72.60	277.83	82.77
资产负债率		60.63		59.84		55.69		52.51

数据来源：根据公司提供资料整理

2022 年末，公司非流动负债同比增长 18.96%，仍主要为长期借款、应付债券和长期应付款。同期，公司长期借款同比增长 4.71%，长期借款主要为质押借款、保证借款；应付债券同比增长 5.61%，主要为新发债券及部分转入一年内到期的非流动负债的综合结果，其中 2022 年新发债包括“22 湖交 01”、“22 湖交 02”、“22 湖交 03”和“22 湖交投 MTN001”，发行规模合计 55.00 亿元。同期，长期应付款同比大幅增长 48.64 亿元，主要为因如通苏湖项目新增国开基金借款 27.50 亿元以及收到湖州市财政局拨付的湖杭高速项目资金 20.00 亿元。

截至 2023 年 3 月末，公司负债规模 516.34 亿元，较 2022 年末增长 3.46%，因未将一年末到期的非流动负债拆出，流动负债规模大幅减小；资产负债率为 60.63%，较 2022 年末小幅增长。

⁹ 2023 年 3 月末，其他流动负债规模为 24.05 万元，占比为 0.00047%。



公司有息债务大幅增长，在总负债中占比仍较高，公司面临一定偿债压力；债务期限结构仍以长期为主，由于公司货币资金较为充裕，短期偿债压力较小；公司无对外担保。

2022 年末，公司有息债务 357.08 亿元，同比大幅增长 19.98%，在总负债中比重为 71.55%，占比仍较高，公司面临一定偿债压力；其中短期有息债务在有息债务中的占比为 20.35%，债务期限结构仍以长期为主，考虑到公司 2022 年末货币资金较为充裕，公司短期债务压力较小。2023 年 3 月末，公司有息债务规模同比变化不大。

表 18 截至 2023 年 3 月末公司有息债务期限结构（单位：亿元、%）

项目	2023.4~12	2024 年	2025 年	2026 年及以后	合计
金额	57.90	55.25	58.89	187.62	359.66 ¹⁰
占比	16.10	15.36	16.37	52.17	100.00

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2023 年 3 月末，公司无对外担保。

2022 年以来，由于政府对高铁项目资本金的投入使资本公积增加，公司所有者权益继续增长，资本实力进一步增强。

2022 年末，公司所有者权益 334.94 亿元，同比增长 8.81 亿元。其中，资本公积同比增长 7.56 亿元，主要为收到对湖杭铁路和沪苏湖铁路的政府拨款 1.65 亿元和 3.78 亿元，以及子公司湖州市水利投资发展有限公司（以下简称“水投公司”）收到专项拨款 2.40 亿元。此外，未分配利润同比增长 1.04 亿元，少数股东权益同比减少 0.47 亿元。

2023 年 3 月末，公司所有者权益为 335.25 亿元，由于资本公积进一步增加而增长。

2022 年，公司盈利对利息保障能力较强；以高速公路资产为主的资产对债务偿还起到一定保障作用。

2022 年，公司 EBITDA 对利息的保障倍数为 1.69 倍，公司盈利对利息的保障能力较强。同期，公司流动比率与速动比率分别为 2.89 倍和 1.71 倍，流动资产对流动负债的覆盖水平仍较高。公司可变现资产主要为高速公路资产等，对债务偿还起到一定保障作用。截至 2023 年 3 月末，公司资产负债率和债务资本比率分别为 60.63%和 51.74%。

¹⁰ 该金额与 2023 年 3 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。



（三）现金流

2022 年，经营性净现金流表现为净流入，但规模较小，对利息和债务保障能力较弱；由于高速公路、铁路项目投资等资本性支出规模较大，投资性现金净流出规模仍较大；债务收入对支撑债务偿还及项目资金投入贡献仍很大。

2022 年，公司经营性净现金流由负转正至 5.71 亿元，主要由于收到计入递延收益的政府补助、增值税留抵退税及其他公司往来款所致。但因净流入规模较小，对利息及债务保障能力较弱。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规模仍较大，投资性现金流仍为大规模净流出。筹资性现金流仍为大额净流入，其中筹资性现金流入为 197.20 亿元，筹资对支撑债务偿还及公司项目资金投入贡献仍很大。

表 19 2020~2022 年及 2023 年 1~3 月公司现金流及偿债指标情况（单位：亿元、倍）

项目	2023 年 1~3 月	2022 年	2021 年	2020 年
经营性净现金流	1.32	5.71	-5.37	9.87
投资性净现金流	-12.17	-65.59	-56.92	-80.44
筹资性净现金流	16.42	68.73	80.38	89.07
经营性净现金流利息保障倍数	0.43	0.45	-0.40	0.89
经营性净现金流/流动负债（%）	1.48	5.82	-7.32	17.75
经营性净现金流/总负债（%）	0.26	1.26	-1.44	3.30

数据来源：根据公司提供资料整理

2023 年 1~3 月，公司经营性现金流、筹资性现金流仍为净流入，但对利息及负债保障能力仍较弱；投资性现金流仍呈现净流出。

外部支持

2022 年以来，公司继续得到湖州市政府在专项建设资金和财政补贴等方面的大力支持。

湖州市有三家市级国有企业，其中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¹¹为基础设施投资公司；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。湖州市本级发债国有企业共有 7 家，除湖州城投、湖州交通集团和湖州产投外，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。

¹¹ 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 月变更为湖州产投，持股比例 96.19%。

**表 20 截至 2022 年末湖州市本级主要发债平台情况（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	1,319.96	65.83	163.97	-76.40	城市基础设施和社会公益设施的建设、开发、经营和管理
湖州市交通投资集团有限公司	834.00	59.84	104.30	5.71	高速公路、高铁、轨道交通建设主体，高速公路运营主体
湖州市产业投资发展集团有限公司	312.85	48.48	57.84	-50.09	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
浙江湖州环太湖集团有限公司	498.64	64.07	16.63	22.96	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 ¹²	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	185.27	63.25	4.93	-16.63	湖州太湖旅游度假区建设、运营、管理
湖州市城建投资集团有限公司 ¹³	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

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，2022 年继续得到政府在专项建设资金和财政补贴等方面给予大力支持。

专项建设资金方面，2022 年公司收到政府对湖杭高速的政府专项债资金 20.00 亿元，计入长期应付款；对湖杭铁路和沪苏湖铁路的拨款分别为 1.65 亿元和 3.78 亿元，计入资本公积；对水投公司专项拨款 2.40 亿元，计入资本公积。

财政补贴及税收减免方面，公司 2022 年收到政府补助以及税收返还或减免为 11.56 亿元，计入其他收益，主要包括公交运营补贴 4.14 亿元、基础设施运营补贴 6.51 亿元、港口码头运营补贴 0.30 亿元、粮食和农业补贴 0.28 亿元及税费优惠返还 0.33 亿元等。

评级结论

跟踪期内，湖州市经济继续增长，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仍具有很强的区域专营性，得到湖州市政府在专项建设资金和财政补贴等方面的大力支持，2022 年以来，政府对高速公路、高铁项目投资进一步提升公司资产规模和资本实力。但同时，公司拟建高速及轨

¹² 财务数据为 2020 年年报数据。

¹³ 财务数据为 2020 年年报数据。



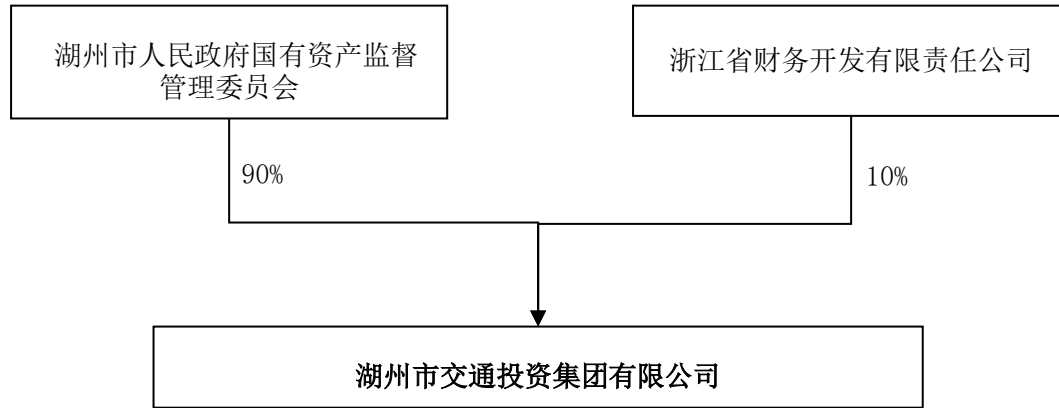
道交通等项目投资规模较大，面临较大资本支出压力；公司毛利率仍较低，期间费用对利润造成较大侵蚀；资产中主要路产收益权因贷款质押而受限，资产流动性仍受到一定影响。

综合分析，大公对公司主体信用等级维持 AAA，评级展望维持稳定，“20 湖交投 MTN002”、“20 湖交 02”、“21 湖交投债/21 湖交投”、“22 湖交 01”和“22 湖交投 MTN001”信用等级维持 AAA。



附件 1 公司治理

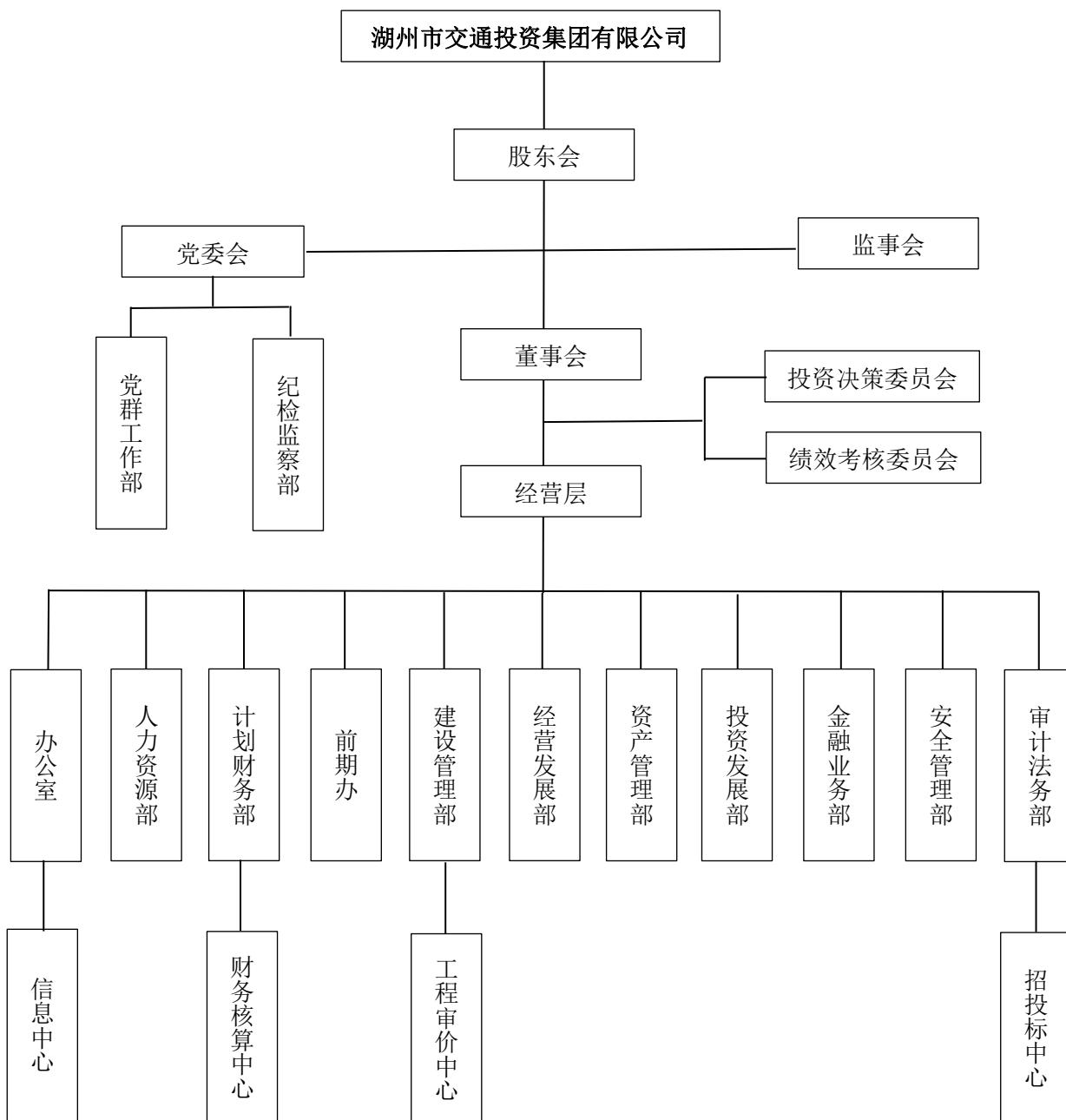
1-1 截至 2023 年 3 月末湖州市交通投资集团有限公司股权结构图



资料来源：根据公司提供资料整理



1-2 截至 2023 年 3 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 2022 年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	浙江如通苏湖城际铁路有限公司	100.00	-	设立
3	浙北融资租赁(天津)有限公司	100.00 -	100.00	设立
4	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
5	湖州南浔交建投资有限公司	-	100.00	设立
6	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
7	湖州恒元公路养护有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
8	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
9	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
10	湖州交建工程检测有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
11	湖州市交通绿色环保新材料有限公司	-	51.00	设立
13	湖州交通集团置业发展有限公司	100.00	-	设立
13	湖州市交通投资集团贸易发展有限公司	100.00	-	设立
14	湖州国际物流有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
15	浙江湖州港务有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
16	浙江湖杭高速公路有限公司	100.00	-	设立
17	天津湖交商业保理有限公司	-	100.00	设立
18	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
19	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
20	湖州市交通投资集团公交枢纽发展有限公司	-	100.00	设立
21	湖州农垦农垦场有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
22	湖州市农垦园林绿化工程有限公司	-	100.00	设立
23	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
24	湖州农垦产业发展有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
25	湖州农垦粮油科技有限公司	-	51.00	设立
26	湖州市交通投资集团公务用车服务有限公司	100.00	-	设立
27	湖州市交通投资集团实业发展有限公司	100.00	-	设立
28	湖州市交通商贸有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
29	湖州港航资产管理有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
30	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
31	湖州天门工贸有限公司	-	100.00	同一控制下企业合并
32	湖州交投开元城市服务有限公司	-	51.00	设立
33	天津湖交国际贸易有限公司	100.00	-	设立



截至 2022 年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	
34	天津浙北科技有限公司	100.00	-	设立
35	湖州市交通投资集团能源发展有限公司	100.00	-	设立
36	湖州环合通能源有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
37	湖州交投石油有限公司	-	51.00	设立
38	湖州交投石化有限公司	-	51.00	设立
39	湖州市公交集团有限公司	100.00	-	设立
40	湖州市公交信息科技有限公司	-	100.00	设立
41	湖州市公交广告传媒有限公司	-	100.00	设立
42	湖州市公交汽车维修有限公司	-	100.00	设立
43	湖州市储备粮管理有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
44	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
45	湖州融通工程管理有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
46	湖州市检验检测中心	100.00	-	非同一控制下企业合并
47	湖州安康安全技术服务中心	100.00	-	非同一控制下企业合并
48	湖州市交通职业培训股份有限公司	5.00	95.00	设立
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有限公司	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	-	非同一控制下企业合并
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	100.00	-	设立
58	浙江浙北资产管理有限公司	-	49.00	设立
59	湖州市交通集团供应链管理有限公司	-	100.00	设立
60	湖州市跨境贸易综合服务有限公司	51.00	-	设立
61	湖州市宁杭铁路投资有限公司	41.70	-	设立
62	湖州湖皖高速公路有限公司	63.86	-	非同一控制下企业合并
63	湖州上港国际港务有限公司	40.00	-	设立
64	湖州市交通科技发展有限公司	100.00	-	设立
65	湖州市民卡服务有限公司	-	100.00	设立
66	湖州交通智造科技有限公司	-	100.00	设立



截至 2022 年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	
67	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
68	湖州交通浙青投资有限公司	100.00	-	设立
69	湖州经实产业开发有限公司	-	70.00	设立
70	湖州新能源服务有限公司	-	51.00	设立
71	湖州市数字惠民科技有限公司	49.50	50.50	非同一控制下企业合并
72	湖州市绕城高速公路有限公司	100.00	-	设立
73	浙江浙北高速公路运营管理有限公司	100.00	-	设立

数据来源：根据公司提供资料整理

注：2022 年末，公司合并范围增加 5 家子公司，分别为湖州经实产业开发有限公司、湖州新能源服务有限公司、湖州市数字惠民科技有限公司、湖州市绕城高速公路有限公司和浙江浙北高速公路运营管理有限公司。



附件 2 经营情况

截至 2023 年 3 月末湖州市交通投资集团有限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 ¹⁴	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》	2023~2028年
	宜湖铁路	36.00	62.70	已被列入国家《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》(发改基础【2020】529号)、《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》(发改基础【2021】811号)和《江苏省“十四五”铁路发展暨中长期路网布局规划》	2023~2028年
市域铁路 ¹⁵	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	2024~2029年
	2号线一期	17.50	90.00	线网规划已批复, 建设规划报批中	2024~2029年
合计	-	264.5	329.4	-	-

数据来源: 根据公司提供资料整理

¹⁴ 含共线段的 5 公里。¹⁵ 《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	2023 年 1~3 月 (未经审计)	2022 年	2021 年	2020 年
货币资金	927,192	871,594	784,018	602,795
应收账款	73,840	79,140	83,086	84,253
其他应收款	289,015	289,120	290,398	319,950
存货	1,352,037	1,319,916	1,314,815	1,280,293
固定资产	2,363,948	2,363,834	1,949,792	1,947,051
总资产	8,515,923	8,340,007	7,360,602	6,392,805
短期借款	181,682	190,694	148,947	258,001
其他应付款	159,279	70,305	105,776	94,621
流动负债合计	652,292	1,119,246	845,034	621,092
长期借款	1,637,050	1,571,956	1,501,241	1,504,576
应付债券	1,426,747	947,388	897,032	847,121
非流动负债合计	4,511,129	3,871,318	3,254,268	2,735,717
负债合计	5,163,421	4,990,564	4,099,302	3,356,808
实收资本	500,000	500,000	500,000	500,000
资本公积	2,176,902	2,166,556	2,090,962	1,907,486
所有者权益	3,352,501	3,349,443	3,261,300	3,035,996
营业收入	214,920	1,043,020	809,798	666,208
利润总额	6,382	24,205	29,307	17,526
净利润	2,951	10,332	13,154	12,800
经营活动产生的现金流量净额	13,153	57,131	-53,674	98,655
投资活动产生的现金流量净额	-121,727	-655,928	-569,177	-804,412
筹资活动产生的现金流量净额	164,162	687,320	803,755	890,665
EBIT	36,893	152,355	150,769	120,769
EBITDA	-	216,505	210,126	161,787
EBITDA 利息保障倍数 (倍)	-	1.69	1.56	1.45
总有息债务	3,593,555	3,570,772	2,976,253	2,778,334
毛利率 (%)	5.22	3.74	7.35	7.26
总资产报酬率 (%)	0.43	1.83	2.05	1.89
净资产收益率 (%)	0.09	0.31	0.40	0.42
资产负债率 (%)	60.63	59.84	55.69	52.51
应收账款周转天数 (天)	32.03	28.00	37.20	30.37
经营性净现金流利息保障倍数 (倍)	0.43	0.45	-0.40	0.89
担保比率 (%)	-	-	-	-



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 ¹⁶	360 / (营业成本 / 年初末平均存货)
应收账款周转天数 ¹⁷	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)

¹⁶ 一季度取 90 天。¹⁷ 一季度取 90 天。



附件 5 信用等级符号和定义

5-1 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。

5-2 中长期债项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。

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。