



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 2021年公司债券信用评级报告

目录

评定等级及主要观点

发债情况及发债主体

偿债环境

财富创造能力

偿债来源与负债平衡

偿债能力



信用等级公告

大公报 D【2020】424 号

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及其拟发行的 2021 年公司债券的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，2021 年湖州市交通投资集团有限公司公司债券的信用等级为 AAA。

特此通告。

大公国际资信评估有限公司

二〇二〇年七月三十日





评定等级

发债主体：湖州市交通投资集团有限公司

债项信用等级：AAA

主体信用等级：AAA

评级展望：稳定

债项概况

发行规模：10.00 亿元人民币

债券期限：15 年（附第 5、第 10 年末公司调整票面利率选择权及投资者回售选择权）

偿还方式：每年付息一次，到期一次还本

发行目的：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

主要财务数据和指标（单位：亿元、%）

项目	2020.3	2019	2018	2017
总资产	479.49	470.43	415.20	355.92
所有者权益	212.23	207.86	188.80	179.50
总有息债务	222.37	215.38	183.73	145.09
营业收入	7.37	26.24	20.94	14.21
净利润	-0.28	2.32	2.02	1.46
经营性净现金流	6.62	6.14	-2.29	5.96
毛利率	1.44	27.77	36.63	32.74
总资产报酬率	0.47	2.61	2.43	2.30
资产负债率	55.74	55.81	54.53	49.57
债务资本比率	51.17	50.89	49.32	44.70
EBITDA 利息保障 倍数（倍）	-	1.35	1.36	1.35
经营性净现金流 /总负债	2.50	2.51	-1.14	6.76

注：公司提供了 2017~2019 年和 2020 年 1~3 月财务报表，容诚会计师事务所（特殊普通合伙）¹ 对公司 2017~2019 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；2020 年 1~3 月财务报表未经审计。

评级小组负责人：曹业东

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”）是湖州市市级唯一交通基础设施项目投资、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。本次评级结果反映了长三角交通一体化规划出台为湖州市提供发展机遇，湖州市经济及财政实力较强，经济增速在浙江省排名靠前，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，持续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陆续入账进一步增强公司实力，公司控股、参股路产对收益及现金流形成良好保障，公司储备项目规模较大，随着项目投建，公司在湖州市交通建设领域的地位将进一步增强；同时，公司在建高速公路投资规模较大，面临一定资本支出压力，受疫情免收通行费影响，短期公司盈利能力及现金流受到一定影响。

优势与风险关注

主要优势/机遇：

- 湖州市位于长三角中心区域，长三角交通一体化规划出台为湖州市提供发展机遇，湖州市经济及财政实力较强，经济增速在浙江省排名靠前，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及建设主体，湖州交通集团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、参股路产为公司带来较为稳定收益及现金流，对盈利形成良好保障；
- 公司持续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，湖州市政府对公同划转大量资产并陆续入账，公司整体实力将进一步增强；
- 公司储备了一批城际铁路、市域铁路及轨道交通建设项目，储备项目投资规模较大，随着项目的投建，公司在湖州市

¹ 曾用名：华普天健会计师事务所（特殊普通合伙）。



交通建设领域的地位将进一步增强。

主要风险/挑战:

- 公司在建高速公路项目投资规模较大, 面临一定资本支出压力;
- 受疫情免收通行费影响, 公司 2020 年一季度盈利水平同比大幅下降, 短期公司盈利能力及现金流受到一定影响。

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-2020-V. 2. 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
要素一：偿债环境（46%）	5.63
（一）宏观环境	5.02
（二）行业环境	7.00
（三）区域环境	5.57
要素二：财富创造能力（27%）	4.94
（一）市场竞争力	5.10
（二）盈利能力	4.74
要素三：偿债来源与负债平衡（27%）	5.45
（一）债务状况	7.00
（二）流动性偿债来源与负债平衡	5.40
（三）清偿性偿债来源与负债平衡	4.69
调整项	0.25
主体信用等级	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

评级历史关键信息

主体评级	债项评级	评级时间	项目组成员	评级方法和模型	评级报告
AAA/稳定	-	2020/06/12	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（PF-CT- 2020-V. 2. 1）	点击全文阅读



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，发债主体与大公及其关联公司、控股股东、控股股东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。大公评级人员与发债主体之间，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、独立、公正的关联关系。

二、大公及评级分析师履行了实地调查和诚信义务，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，评级意见未因发债主体和其他任何组织机构或个人的不当影响而发生改变。

四、本报告引用的受评对象资料主要由发债主体提供，大公对该部分资料的真实性、准确性、完整性和及时性不作任何明示、暗示的陈述或担保。

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、本报告债项信用等级在本报告出具之日至本期债券到期兑付日有效，主体信用等级自本报告出具日起一年内有效，在有效期限内，大公拥有跟踪评级、变更等级和公告等级变化的权利。

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。



发债情况

（一）债券概况

本期债券是湖州交通集团面向合格机构投资者发行的公司债券，发行总额为 10.00 亿元人民币，发行期限为 15 年，附第 5、第 10 个计息年度末公司调整票面利率选择权及投资者回售选择权。债券面值 100.00 元，按面值平价发行。本期债券为固定利率债券，单利按年计息，不计复利，每年付息一次，到期一次还本，最后一期利息随本金的兑付一起支付。

本期债券无担保。

（二）募集资金用途

本期债券募集资金为 10.00 亿元人民币，拟用于申嘉湖高速公路安吉孝源至唐舍段工程项目（以下简称“申嘉湖高速二期”）建设和补充公司营运资金，募集资金中 70.00%用于申嘉湖高速二期，30.00%用于补充公司营运资金。

申嘉湖高速公路西延工程是长三角地区向东连接上海、向西连接安徽皖南地区的主要通道之一。申嘉湖高速二期项目作为申嘉湖高速公路西延工程的最后一步，与安徽段同步建成将对沿线全面融入长三角地区的社会经济发展、推进区域经济一体化具有重要作用。申嘉湖高速二期全线位于浙江省安吉县境内，起点位于孝源互通，接申嘉湖高速公路湖州鹿山至安吉孝源段终点。主线全长约 34.00 公里，同步建设孝丰、报福、杭垓互通连接线约 10.00 公里。其中，项目主线采用双向四车道高速公路标准，设计速度 100.00 公里/小时，路基宽度 26.00 米。申嘉湖高速二期总投资为 61.50 亿元，平均每公里指标 1.82 亿元。项目资本金占项目总投资的比例为 35.00%，资金已到位。申嘉湖高速二期于 2018 年 10 月开工建设，项目建设期为 36 个月。截至 2020 年 3 月末，公司已投入 12.71 亿元，包括前期费用、拆迁费用、建设费用等，路基累计完成 46.30%，桥涵累计完成 44.80%，隧道工程累计完成 46.20%。根据浙江省交通规划设计研究院出具的《申嘉湖高速公路安吉孝源至唐舍段项目申请报告》，该项目 20 年运营期内通行费收入合计 115.21 亿元，年均收入 5.76 亿元。根据《募集说明书》测算，假设本期债券于 2020 年末发行，则本期债券存续期 2020 年至 2035 年（假设投资者不行使回售选择权），申嘉湖二期项目可产生净收益 563,075 万元，债券存续期项目产生的净收益能够覆盖项目拟使用募集资金的本息。

发债主体

（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）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 万元的方式增加公司注册资本 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²，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。

截至 2020 年 3 月末，公司注册资本为 50.00 亿元，湖州市国资委为公司唯一股东和实际控制人。

（二）公司治理结构

公司不设股东会，湖州市国资委作为出资人，行使股东会职权。根据公司股东湖州市国资委决定，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国资委委派，董事会设董事长、副董事长、监事会主席、监事会副主席各 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 8 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。

截至 2020 年 3 月末，公司纳入合并报表范围子公司 51 家，其中全资子公司 40 家（见附件 1-3）。

（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 2020 年 5 月 18 日，公司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 13 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

² 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 元入资本公积。



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；13 笔关注记录中，12 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

2017 年以来我国经济增速放缓，但主要经济指标仍处于合理区间，产业结构更趋优化；在经济下行压力下，城投企业作为城市基础设施建设的重要实施主体，在各部门政策支持下，未来一段时间融资环境宽松；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；湖州市经济财政实力快速发展，为公司提供良好的外部环境。

（一）宏观政策环境

近三年来，我国经济增速不断放缓，但主要经济指标仍处于合理区间，产业结构更趋优化；2020 年一季度受新冠肺炎疫情疫情影响，我国经济首次呈现负增长，但在逆周期调节政策的带动下，预计经济将会恢复增长，同时我国经济中长期高质量发展走势不会改变。

2017 年以来，我国国民经济从高速增长阶段向高质量增长阶段转变，经济增速有所放缓，但主要经济指标仍处于合理区间，产业结构更趋优化。2017~2019 年，我国 GDP 增速分别为 6.8%、6.6%和 6.1%。根据国家统计局初步核算，2019 年我国实现国内生产总值 99.09 万亿元，增速同比下降 0.5 个百分点，在中美贸易摩擦和经济结构调整的大形势下仍保持较快增速。其中，社会消费品零售总额同比增加 8.0%，增速同比回落 1 个百分点，但消费对经济的拉动作用依然强劲，对经济增长的贡献率也保持在 60%左右的水平；固定资产投资额同比增长 5.4%，增速同比回落 0.5 个百分点，整体保持平稳态势，其中高技术制造业投资增速较快；进出口总额同比增长 3.4%，增速同比回落 6.3 个百分点，显示出中美贸易摩擦和全球贸易保护主义的负面影响。分产业来看，2019 年第一产业、第二产业增加值分别同比增长 3.1%、5.7%，第三产业增加值同比增长 6.9%，GDP 占比达 53.9%，第三产业增速和占比均超过第二产业，产业结构进一步优化。从工业增加值来看，规模以上工业增加值同比增长 5.7%，增速同比回落 0.5 个百分点，显示出工业生产经营在内外需求疲软的影响下有所放缓，但高技术产业和战略新兴产业规模以上工业增加值同比增速分别高达 8.8%和 8.4%，助推我国经济高质量发展。



在宏观经济政策方面，中央和地方政府灵活运用财政政策和货币政策，确保经济运行在合理区间。2019 年面对复杂的内外部经济形势，我国实行积极的财政政策，持续加大减税降费力度和财政支出力度，确保对重点领域和项目的支持力度，同时加强地方政府债务管理，切实支持实体经济稳定增长；执行稳健的货币政策，人民银行积极推动完善贷款市场报价利率（LPR）形成机制，进一步疏通货币政策传导机制，加强逆周期调节，通过降准和公开市场操作增加市场流动性，资金供给相对充足，市场利率运行平稳。

2020 年一季度，受新冠肺炎疫情（以下简称“疫情”）影响，我国经济出现大幅下降，一季度 GDP 为 20.65 万亿元，同比下降 6.8%；其中，社会消费品零售总额、固定资产投资额、进出口总额、规模以上工业增加值同比分别下降 19.0%、16.1%、6.4%、8.4%。在国家统筹推进疫情防控和经济社会发展的政策引领下，经济社会发展大局稳定。同时一季度以来，面对疫情和经济形势的变化，我国宏观经济调控力度不断加大，财政政策更加积极有为，货币政策更加灵活适度。财政政策方面，我国政府进一步落实减税降费政策，发挥了减轻企业和个人负担、调动民间投资积极性、促进经济稳增长和结构调整的重要作用；同期，财政部已提前下达 1.8 万亿元的地方政府债务额度，发行抗疫特别国债，提高资金使用效率，充分发挥财政政策稳定经济的关键作用。货币政策方面，央行灵活运用降准、降息、再贷款、再贴现等多种政策工具持续保持流动性合理宽裕，把资金用到支持实体经济特别是小微企业上。2020 年一季度各项贷款增加 7.1 万亿元，达到季度最高水平。综合来看，考虑到我国经济体量和整体运行情况，尤其通胀回落，政策工具多样并且政策空间充足，预计提质增效的财政政策和灵活精准的货币政策将促进经济恢复增长。

2020 年突如其来的疫情对我国经济社会发展带来前所未有的冲击，一季度的经济负增长是我国自 1992 年有季度统计以来的首次负增长，显示出当前经济形势的极不寻常，国际经济下行压力也增加了年内经济的不确定性。但是，我国经济已经转向中高速、高质量发展的新常态，同时疫情推动产业结构不断优化，新基建等新兴产业获得快速发展，在新一轮科技革命和产业变革的加速演进下，在逆周期调节政策的有力支持下，创新型经济将加速供给侧改革、产业升级和产业结构优化，区域协调发展战略和对外开放力度也将不断加大，预计“稳就业、稳金融、稳外贸、稳外资、稳投资、稳预期”和“保居民就业、保基本民生、保市场主体、保粮食能源安全、保产业链供应链稳定、保基层运转”政策目标将会实现，我国经济基本面也将继续长期向好发展。



（二）行业环境

城投企业作为国家实施基础设施投融资管理及新型城镇化战略的重要主体，未来具有较大的发展空间；随着地方政府债务管理的加强和融资平台运营的进一步规范，未来城投企业的发展将与政策的变化紧密相连；中共中央政治局会议明确提出要加大传统基建和新型基建的投资力度，发挥基建的稳增长作用，为城投企业带来新的发展机会；在各部委的政策支持下，城投企业再融资环境将维持宽松状态。

地方城投企业作为国家实施基础设施投融资管理及新型城镇化战略的重要主体，在我国城镇化快速推进过程中发挥了巨大作用，有力的支持了地方基础设施建设，促进了地方经济社会发展。在满足社会公共需要和地方经济发展的同时，城投企业也积累了较大规模的隐性债务。近年来，地方政府债务规模总体上保持增长态势。2015~2019 年末，地方政府债务余额分别为 16.0 万亿、15.3 万亿、16.5 万亿、18.4 万亿和 21.3 万亿。截至 2019 年末，我国地方政府债务余额为 21.3 万亿元，加上中央政府债务余额为 16.8 万亿元，全国政府显性债务的负债率（债务余额/GDP）为 38.5%，仍低于欧盟 60%的警戒线，政府显性债务风险水平总体可控。债务区域性分化较为显著，仍需要关注高负债率地区显隐性债务风险。

近年来，国务院、财政部、国家发展和改革委员会（以下简称“国家发改委”）等陆续出台一系列针对地方政府融资平台的管理文件，对地方政府债务和投融资企业的管理日趋规范。2014 年，《国务院关于加强地方政府性债务管理的意见》（国发【2014】43 号）的出台拉开了全国范围整治地方政府性债务的序幕。2015 年，新《预算法》开始实施，财政部对地方政府存量债务进行甄别，存量债务将被分类纳入预算管理。2016 年，《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，财政部已着手摸底全国地方隐性债务情况。2017 年，六部委联合下发了《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），加强了对融资平台公司融资管理，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。同年，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 号文），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



号文），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了更加规范的要求。随后，财政部印发了《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，国务院发布的《国务院办公厅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 年以来，监管政策有所宽松，仍以“防范化解地方政府债务风险，遏制隐性债务增量”为主，地方债务风险管理体系进一步完善。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。

新冠肺炎疫情（以下简称“疫情”）发生以来，地方财政收支受到短期冲击。一方面受消费零售行业需求下降，土地市场低迷等因素影响，地方财政收入出现负增长；另一方面各地疫情防控支出加大，导致地方财政资金缺口进一步扩大。因城投企业承担地方道路桥梁、市政改造、安置保障房建设、公用配套设施建设等重要城市建设项目，地方财政收入是其债务偿还的主要来源，受疫情影响，城投企业相关业务资金结算或受到一定程度影响。2020 年 4 月 17 日，中共中央政治局召开会议（以下简称“会议”），提出“发行抗疫特别国债，增加地方政府专项债券，提高资金使用效率，真正发挥稳定经济的关键作用。”会议也明确要加大传统基建和新型基建的投资力度，发挥基建的稳增长作用。为对冲疫情对经济及地方财税的影响，预计疫情后，基建投资将提速托底经济，城投企业的基建投资职能将进一步强化。叠加各部委出台系列疫情防控及再融资相关政策，城投企业面临的再融资环境有望维持宽松。

城投企业作为国家实施基础设施投融资管理及新型城镇化战略的重要主体，未来具有较大的发展空间；随着地方政府债务管理的加强和融资平台运营的进一步规范，未来城投企业的发展将与政策的变化紧密相连；中共中央政治局会议明确提出要加大传统基建和新型基建的投资力度，发挥基建的稳增长作用，为城投企业带来新的发展机会；在各部委的政策支持下，城投企业再融资环境将维持宽松状态。



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；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。

交通运输是国民经济发展的基础，也是国家产业政策重点扶持的基础产业，其中，公路运输是最广泛、最普及的独立运输体系。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。

2019 年，我国新增高速公路 0.70 万公里，总里程达 14.96 万公里。1999～2018 年年均复合增长率为 15.01%。为了加快高速公路的发展，我国采取“贷款修路、收费还贷”的政策为高速公路的建设筹集资金。根据《2018 年全国收费公路统计公报》，截至 2018 年末，全国收费公路建设累计债务性资金投入为 6.18 万亿元，债务余额为 5.69 万亿元，其中全国收费高速公路年末债务余额为 5.37 万亿元，政府还贷高速公路和经营性高速公路债务余额分别为 2.84 万亿元和 2.52 万亿元，我国收费高速公路债务余额规模庞大且逐年增长。由于目前高速公路建设仍存在较大的资金缺口，为了保证资金来源，预计未来一定时期内，“贷款修路、收费还贷”政策仍将继续实行。

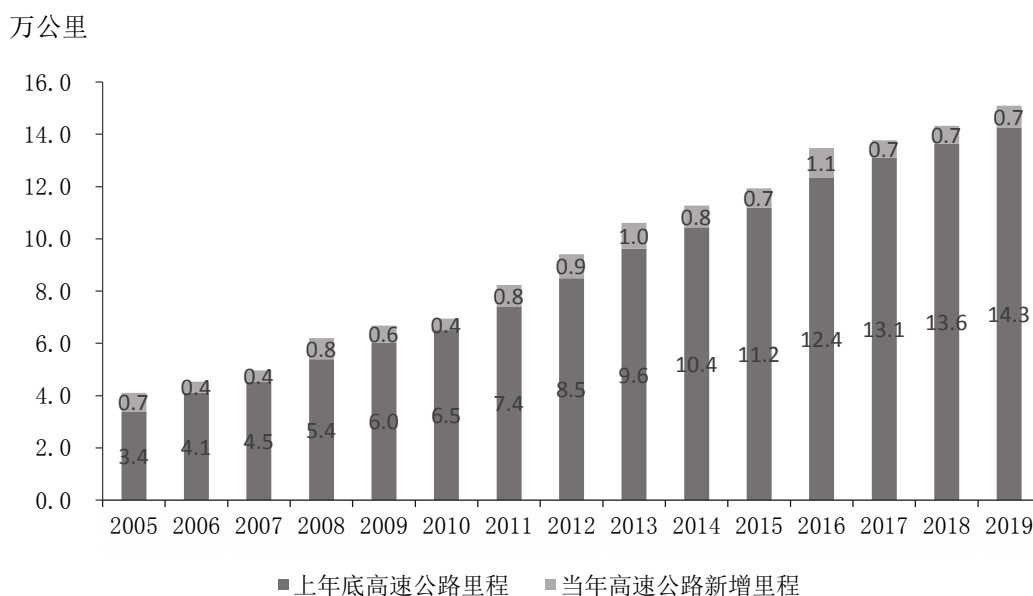


图 1 2005～2019 年我国高速公路通车里程情况

数据来源:根据公开资料整理

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，2017～



2019 年，我国公路货物运输周转量有所波动，分别为 66,771.50 亿吨公里、71,202.50 亿吨公里和 59,636.40 亿吨公里，公路旅客运输周转量逐年下降，分别为 9,765.18 亿人公里、9,275.50 亿人公里和 8,857.10 亿人公里。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。“十三五”期间，我国在高速公路建设方面将加快国家高速公路网剩余路段、瓶颈路段和省际间的断头路的建设，推动高速公路连网发挥规模效益，加快推进高速公路服务于新型城镇化发展战略，加快建设城市群和城市群之间，城市群内部城市和城市间互联互通高速公路网，我国高速公路建设任务仍较重。

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，取消省界收费站和 ETC 收费系统推广等对高速公路经营企业的影响较大，随着进一步规范收费、计费政策，高速公路收费体系将更加趋于完善；2020 年，疫情对高速公路行业造成重大负面影响，高速公路企业的运营和现金流面临较大压力；政府相关部门积极出台配套保障政策，行业长期发展仍呈现良好态势。

行业政策方面，为加快建设和完善高速公路收费体系和 ETC 收费系统的推广应用，国务院办公厅发布《关于印发深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案的通知》，在两年内基本取消全国高速公路省界收费站，实现不停车快捷收费，以提高综合交通运输网络效率，减少拥堵和降低物流成本。

收费方面，2019 年 7 月，交通运输部、国家发展改革委、财政部（以下简称“三部”）联合印发一系列通行费计费政策，《关于切实做好货车通行费计费方式调整有关工作的通知》，加快货车车型分类调整工作，确保在相同交通流量条件下，不增加货车通行费总体负担，科学测算大件运输车辆收费系数；加强收费标准调整监管和高速公路差异化收费等，对物流业提速增效起到重要作用。同月，三部印发《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。三部新印发的《关于进一步优化鲜活农产品运输“绿色通道”政策的通知》，在 2009 年交通运输部发布的《关于进一步完善和落实鲜活农产品运输绿色通道政策的通知》基础上，严格



规定对整车合法装载运输全国统一的《鲜活农产品品种目录》内产品的车辆，才可免收车辆通行费；同时，进一步优化鲜活农产品运输车辆通行服务，建立鲜活农产品运输信用体系，落实减费措施，有效保证广大货运司机的利益。2020 年 4 月，交通运输部、财政部、国家税务总局和国家档案局联合发布《于收费公路通行费电子票据开具汇总等有关事项的公告》，实现“多次通行，一次汇总，电子票据打包下载，无纸化报销归档”。这将进一步提升收费公路服务水平，规范收费公路通行费电子票据开具，便利 ETC 客户和受票单位电子票据财务处理。

建设方面，2017 年 11 月，交通运输部办公厅印发《收费公路政府和社会资本合作操作指南》结合 2016 年以来财政部、国家发展改革委等部门出台的 PPP 规范性文件，对 2015 年发布的《收费公路政府和社会资本合作操作指南(试行)》(交办财审〔2015〕192 号)作了进一步修订完善，进一步规范了收费公路领域政府和社会资本合作 (PPP) 项目操作流程。

自 2020 年 1 月疫情爆发以来，交通运输行业作为疫情防控工作中重要的环节，密集出台多项政策措施。随着高速公路行业防疫政策力度不断加强，短期内对高速公路企业现金流和债务偿付均造成较大压力，疫情对高速公路行业的负面影响不断加大。交通运输部《关于新冠肺炎疫情防控期间免收收费公路车辆通行费的通知》(交公路明电【2020】062 号)要求，从 2 月 17 日起至疫情防控工作结束，所有高速公路免收全国收费公路车辆通行费。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，可能对收费公路企业采取一定补助措施。

根据交通运输部发布的《收费公路管理条例(修订草案)》，“遇有极端恶劣天气、突发事件等情形，省、自治区、直辖市人民政府或者其授权的政府或者部门可以决定对通行收费公路特定路段的车辆暂停收费”，“基于公共利益需要，政府提前终止经营合同、实施通行费减免、降低收费标准等政策，给经营管理者合法收益造成损失的，应当由相应交通运输主管部门会同同级财政部门上报作出决策的政府，通过延长经营期限、给予财政补贴等方式予以补偿”。本次疫情属于修订草案中提到的“突发事件”，考虑到高速公路企业在疫情防控期间停止收费，造成了其通行费收入的大幅下降，可依据《收费公路管理条例(修订草案)》，根据实际情况向交通主管部门提出申请；为应对疫情冲击，央行出台《关于进一步强化金融支持防控新型冠状病毒感染肺炎疫情的通知》(银发【2020】29 号)等政策文件，明确要求保持流动性合理充裕，加大货币信贷支持力度，加大对物流运输业的融资支持。未来短期内，高速公路行业到期银行贷款可能会进行展期、



延期偿还，银行抽贷、断贷的风险较小，一定程度上降低了高速公路行业到期贷款偿付压力。

2020 年 3 月，交通运输部印发的《关于统筹推进疫情防控和经济社会发展交通运输工作的实施意见》为减轻高速公路企业负担，加大对收费公路经营管理单位的支持保障力度，推动解决免收通行费后公路交通面临的债务、养护资金等困难。2020 年 4 月，交通运输部发布《交通运输部关于恢复收费公路收费的公告》，自 2020 年 5 月 6 日零时起，经依法批准的收费公路（包括收费桥梁和隧道）恢复收费。待疫情解除后，预期高速通行量将逐步回升至正常水平，配合货币和财政政策的支持，外部融资环境宽松，高速行业发展环境仍呈现良好态势。

综合来看，高速公路行业政策性较强，取消省界收费站和 ETC 收费系统推广等对高速公路经营企业的影响较大，随着进一步规范收费、计费政策，高速公路收费体系将更加趋于完善；2020 年，疫情对高速公路行业造成重大负面影响，高速公路企业的运营和现金流面临较大压力；政府相关部门积极出台配套保障政策，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，地理位置优越，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快速增长，工业经济对地区经济拉动作用显著，经济增长潜力大；2019 年，湖州市在浙江省经济规模排名第 8 位。

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，且在上海、杭州、南京三大都市圈交汇地带。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，2019 年末常住人口 306.0 万人。

湖州市正处于交通快速发展期。湖州处于南京、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，商合杭高铁 2020 年开通后到合肥为 60 分钟左右，于 2020 年 6 月开工的沪苏湖高铁建成通车后，湖州到上海时间为 30 分钟；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，截至 2019 年末，年通过能力 1.42 亿吨，其中集装箱 58 万标准箱。

表 1 2017~2019 年湖州市国民经济和社会发展主要指标（单位：亿元、%）

项目	2019 年		2018 年		2017 年	
	金额	增速	金额	增速	金额	增速
地区生产总值	3,122.4	7.9	2,881.2	8.1	2,476.1	8.5
人均地区生产总值 ³ （元）	116,807	7.6	101,990	7.6	93,265	8.0
财政总收入	540.6	10.2	490.7	20.0	408.9	13.3
全社会固定资产投资	-	11.4	-	6.2	1,731.0	13.7
规模以上工业增加值	888.7	8.4	-	9.3	-	8.7
社会消费品零售总额	1,429.3	10.2	-	10.0	-	11.2
进出口总额	940.2	6.3	885.1	14.6	778.0	14.5
三次产业结构	4.3:51.1:44.6		4.5:51.7:43.8		5.1:47.4:47.5	

数据来源：2017~2019 年湖州市国民经济和社会发展统计公报

近年来，湖州市经济及财政水平保持较高增速，经济增长潜力大，人均地区生产总值处于较高水平⁴。2017~2019 年，湖州市地区生产总值分别为 2,476.1 亿元、2,881.2 亿元和 3,122.4 亿元，增速分别为 8.5%、8.1%和 7.9%，经济增速持续维持较高水平，其中，2019 年经济增速高于浙江省 1.1 个百分点。固定资产投资增速有所波动，2019 年固定资产投资中民间项目投资增长 14.4%，交通投资增长 20.0%，高新技术产业投资增长 48.1%，经济增长潜力大；社会消费品零售总额持续保持较高水平，消费为经济增长的重要支撑；进出口总额受国际贸易环境影响，2019 年增速有所下降。三次产业结构中，第二产业占比增长较快，第一产业占比持续降低，产业结构有所优化。2019 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，经济增速及公共财政预算收入增速在浙江省分别位列第 4 位和第 2 位。

第二产业为湖州市最重要产业构成，对经济拉动作用显著。2019 年，湖州市工业增加值达到 1,422.08 亿元，同比增长 8.5%，对地区生产总值增长的贡献率为 51.2%；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 10.7%、10.4%和 12.6%，分列全省第 3 位、第 1 位和第 2 位。截至 2019 年末，湖州市已初步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。其中新能源汽车及关键零部件已形成 2,000 亿级产业集群，如涌现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。目前拥有上市公司 36 家，形

³ 按户籍人口计算。

⁴ 2019 年，全国、浙江省人均地区生产总值分别为 70,892 元、107,624 元。



成以新能源动力电池、汽车零部件、不锈钢产业新材、金属材料为主的核心产业集群。

表 2 2019 年浙江省各地市经济财政排名情况（单位：亿元、%）

序号	地区	GDP	GDP 增速	财政总收入	一般预算收入	一般预算收入增速
	浙江省	62,352.0	6.8	12,268.0	7,048.0	6.8
1	杭州	15,373.0	6.8	3,650.0	1,966.0	7.7
2	宁波	11,985.0	6.8	2,784.9	1,468.5	6.4
3	温州	6,606.1	8.2	936.9	579.0	12.5
4	绍兴	5,780.7	7.2	825.4	528.4	5.4
5	嘉兴	5,370.3	7.0	945.4	565.7	9.1
6	台州	5,134.0	5.1	729.8	438.5	1.7
7	金华	4,559.9	6.5	661.5	411.3	4.8
8	湖州	3,122.4	7.9	540.6	316.1	10.1
9	衢州	1,573.5	6.7	223.4	137.1	7.0
10	丽水	1,476.6	8.3	228.1	139.8	7.6
11	舟山	1,371.6	9.2	230.6	154.9	6.1
湖州位次		8	4	8	8	2

数据来源：根据 2019 年浙江省各市国民经济和社会发展统计公报整理

总体来看，湖州市地处长三角区域中心地带，近年来经济及财政实力快速增长，工业经济对地区经济拉动作用显著，经济增长潜力大；2019 年，湖州市在浙江省经济规模排名第 8 位，经济增速排名第 4 位。

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，公司作为湖州市唯一市级交通基础设施建设主体，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。

湖州市作为长三角城市群之一，位于长三角中心地带，东西连接安徽与上海、南北联通杭州和宁波两大中心城市，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。

湖州市地方财政收入以政府性基金收入为主，易受土地供需等因素影响，收入规模具有一定不确定性；受政府性基金收入大幅波动影响，湖州市地方财政收入呈现波动；一般预算收入增长较快，税收收入增长是一般预算收入增长最主要动力。

近年来，湖州市地方财政收入受政府性基金收入波动影响，呈波动上升趋势。2017~2019 年，地方财政收入分别为 622.78 亿元、917.56 亿元和 772.50 亿元，2018 年及 2019 年同比增速分别为 47.33%和-15.81%。

表 3 2017~2019 年湖州市全市及市本级财政收支状况（单位：亿元）

项目		全市			市本级		
		2019 年	2018 年	2017 年	2019 年	2018 年	2017 年
本年收入	财政本年收入合计	-	1,039.46	725.49	-	541.41	390.60
	地方财政收入	772.50	917.56	622.78	349.72	485.31	343.66
	一般预算	316.07	287.10	237.43	131.02	121.66	99.75
	税收收入	270.72	240.88	202.45	112.24	100.77	82.88
	非税收入	45.35	46.22	34.98	18.78	20.89	16.87
	政府性基金	456.43	630.46	385.35	218.70	363.65	243.91
	转移性收入 ⁵	-	121.90	102.71	-	56.09	46.95
	一般预算	-	115.54	96.65	-	51.53	43.60
	政府性基金	-	6.37	6.06	-	4.56	3.35
本年支出	财政本年支出合计	-	1,062.65	694.88	-	540.63	358.70
	地方财政支出	897.44	996.40	637.98	452.31	512.53	334.97
	一般预算	466.87	397.54	325.02	214.55	184.46	148.80
	基金预算	430.58	598.85	312.96	237.76	328.06	186.17
	转移性支出	-	66.26	56.90	-	28.10	23.73
	一般预算	-	66.26	56.90	-	28.10	23.73
收支净额	本年收支净额	-	-23.19	30.61	-	0.78	31.90
	地方财政收支净额	-124.95	-78.84	-15.20	-102.59	-27.21	8.69
	转移性收支净额	-	55.64	45.81	-	27.99	23.21

数据来源：根据公开资料整理

⁵ 此处转移性收入口径与湖州市政府披露口径不同，包括返还性收入及转移支付，不包含债务转贷收入、调入资金、上年结转收入等。



湖州市地方财政收入以政府性基金收入为主，2017~2019 年，政府性基金收入在地方财政收入中占比分别为 61.88%、68.71%和 59.08%。近年来，政府性基金收入规模较大且呈现大幅波动，2018 年及 2019 年分别增长 63.61%和下降 27.60%，政府性基金收入易受宏观经济、土地供需、城市规划及政策等因素影响，具有一定不确定性。

湖州市一般公共预算收入为地方财政收入中重要构成，近年来规模逐年快速增长。2017~2019 年，一般公共预算收入分别为 237.43 亿元、287.10 亿元和 316.07 亿元，2018 年及 2019 年同比分别增长 20.92%和 10.09%，增长较快；其中，税收收入为一般公共预算收入的最主要构成，2017~2019 年，税收收入在一般公共预算中占比分别为 85.27%、83.90%和 85.65%。从税收结构来看，增值税、企业所得税、契税、个人所得税和土地增值税为主要税种，2019 年，五种税收在税收中合计占比为 83.13%，其中增值税为最主要税种，占比为 40.21%。

转移性收入为湖州市财政本年收入的重要补充，2017 年及 2018 年，转移性收入在财政本年收入中占比分别为 14.16%和 11.73%。

总体来看，受政府性基金收入大幅波动影响，湖州市地方财政收入呈现波动；政府性基金收入是地方财政收入的主要构成，易受宏观经济、土地供需等因素影响，具有一定不确定性；一般公共预算收入增长较快，税收收入是一般公共预算收入最主要构成，税收收入的快速增长为一般公共预算收入增长的重要动力。

近年来，在地方财政收入快速增长带动下，地方财政支出较快增长，政府性基金支出大幅波动使湖州市地方财政支出波动上升；一般公共预算支出中，刚性支出比重有所下降且狭义刚性支出比重不高。

近年来，在地方财政收入快速增长带动下，地方财政支出较快增长，2018 年同比增长 56.18%，2019 年有所回落，同比下降 9.93%。受政府性基金波动较大影响，湖州市地方财政支出呈现波动增长。地方财政支出中，除因 2018 年政府性基金支出大幅增长使当年支出占比较高外，一般公共预算支出为地方财政支出的主要构成；转移性支出规模较小。

从一般公共预算支出结构上看，2017 年~2019 年，狭义刚性支出规模占比分别为 48.84%、45.67%和 45.32%，呈逐年小幅下降；刚性支出总体占比不高，支出弹性较好。

**表 4 2017~2019 年湖州市全市一般预算支出中刚性支出（单位：亿元、%）**

项目	2019 年		2018 年		2017 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
一般预算支出	466.87	100.00	397.54	100.00	325.02	100.00
狭义刚性支出 ⁶	211.57	45.32	181.54	45.67	158.74	48.84
一般公共服务	47.03	10.07	40.31	10.14	34.20	10.52
教育	76.83	16.46	69.91	17.58	63.67	19.59
社会保障和就业	46.28	9.91	38.37	9.65	32.73	10.07
医疗卫生	41.42	8.87	32.96	8.29	28.14	8.66
广义刚性支出 ⁷	295.30	63.25	255.16	64.18	213.75	65.76

数据来源：根据公开资料整理

根据公开资料，截至 2019 年末，湖州市政府性债务余额为 733.18 亿元，同比增长 5.79%，其中，一般债务余额为 521.45 亿元，专项债务余额为 211.73 亿元；政府性债务限额为 734.14 亿元。同期，市本级政府性债务余额为 311.99 亿元，同比增长 12.07%，其中，一般债务余额为 177.87 亿元，专项债务余额为 134.12 亿元；市本级政府性债务限额为 312.45 亿元。

财富创造能力

近年来，高速公路通行费为公司收入及利润的重要来源，不良资产包处置收入逐渐成为公司利润的重要构成，但未来收入的实现具有一定不确定性。2020 年一季度，疫情期间免收高速通行费对公司短期收入和现金流造成负面影响；随着恢复通行费，公司经营情况将恢复至常态。

公司作为湖州市唯一市级交通领域基础设施投资建设及运营主体，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，在湖州市交通类项目承接和运营上具有垄断性。

⁶ 狭义刚性支出包括社会保障与就业、医疗卫生、教育和一般公共服务四个支出科目。

⁷ 广义刚性支出除包括狭义刚性支出外，还包括一般预算支出中外交、国防、公共安全、科学技术、文化与传媒、环境保护等科目，但不包括城乡社区事务、农林水事务、交通运输和工业商业金融等事务四个科目。

**表 5 2017~2019 年及 2020 年 1~3 月公司营业收入和利润情况（单位：亿元、%）**

项目	2020 年 1~3 月		2019 年		2018 年		2017 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
营业收入	7.37	100.00	26.24	100.00	20.94	100.00	14.21	100.00
通行费	0.69	9.33	8.02	30.56	7.07	33.75	5.54	38.95
工程施工	2.08	28.22	5.64	21.50	4.54	21.67	2.89	20.31
商贸物流	2.89	39.26	3.41	13.00	3.15	15.07	1.21	8.54
交通能源销售	0.81	10.94	4.54	17.29	3.29	15.69	3.49	24.55
不良资产包处置	0.48	6.55	2.26	8.60	1.49	7.11	0.10	0.74
其他	0.42	5.70	2.37	9.04	1.41	6.72	0.98	6.92
毛利润	0.11	100.00	7.29	100.00	7.67	100.00	4.65	100.00
通行费	-0.11	-106.04	4.92	67.49	4.46	58.16	3.52	75.61
工程施工	0.12	117.08	0.50	6.85	0.49	6.44	0.30	6.51
商贸物流	0.02	21.95	0.12	1.71	0.21	2.67	0.08	1.77
交通能源销售	0.11	101.02	0.41	5.59	0.31	4.06	0.24	5.07
不良资产包处置	0.48	455.21	2.26	30.98	1.49	19.40	0.10	2.26
其他	-0.52	-489.22	-0.92	-12.61	0.71	9.27	0.41	8.78
毛利率	1.44		27.77		36.63		32.74	
通行费	-16.36		61.32		63.14		63.57	
工程施工	5.97		8.85		10.88		10.50	
商贸物流	0.80		3.65		6.50		6.80	
交通能源销售	13.29		8.97		9.48		6.76	
不良资产包处置	100.00		100.00		100.00		100.00	
其他	-123.49		-38.73		50.55		41.57	

数据来源：根据公司提供资料整理

从收入上看，通行费收入、交通工程施工收入、商贸物流收入、能源销售收入和不良资产处置收入为公司收入主要来源。2017~2019 年，公司分别实现营业收入 14.21 亿元、20.94 亿元和 26.24 亿元，同比分别增长 43.28%、47.30%和 25.33%，增速很快，其中各板块收入均有较快增长。高速公路通行费收入是公司收入最重要构成，其中 2018 年及 2019 年同比分别增长 27.64%和 13.49%，主要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，车流量增长较快，同时同向高速杭宁高速扩建施工，大型货车实行分流影响。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，2018 年、2019 年同比分别增长 57.21%和 24.35%。商贸物流板块的工程物资贸易业务主要依托于湖州交通集团在建项目，2018 年，申嘉湖高速西延一期工程加快、杭州绕城高速西复线项目启动使物资供应迎来高峰，商贸物流板块收入同比大幅增长



159.80%，2019 年进一步增长 8.16%。交通能源销售收入来自于高速沿线加油站成品油销售，近年来波动上升，其中 2018 年由于杭长高速公路径山、安吉服务区加油站进行为期两个月的双层罐提质工程改造而暂停营业，使得能源销售收入有所下降；2019 年，由于新增溪龙服务区 2 座加油站、高速公路车流量自然增长及两大合作运营商市场营销幅度和优惠幅度加大，能源销售收入增长 38.11%。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 年业务开展以来增长迅速，随着业务展开，不良资产处置业务增长较快。

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；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。

从毛利润上看，通行费利润是公司毛利润的最主要构成；不良资产包处置业务逐步扩展，逐渐成为公司利润的重要构成。从毛利率上看，公司毛利率有所波动，2017~2019 年毛利率分别为 32.74%、36.63%和 27.77%。其中 2018 年，毛利率同比增长 3.89 个百分点，主要是由于毛利率为 100.00%的不良资产包处置业务规模大幅上升所致。2019 年，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；其他业务毛利率转正为负主要为并入的公交公司经营亏损所致。

2020 年 1~3 月，公司实现营业收入 7.37 亿元，同比增长 40.38%，主要系工程施工和商贸流通板块收入增长所致；同期毛利率 1.44%，降幅较大。受疫情影响，全国高速公路自 2020 年 2 月 17 日起停止收取通行费，作为公司最主要收入渠道和利润来源的通行费收入大幅下降，通行费毛利率为-16.36%。自 5 月 6 日恢复收取通行费收入后，公司收入及利润预计将随之逐渐恢复。



（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建设及运营主体，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，近年来，由于杭长高速与杭州市区连接线通车后车流量增长及同向的杭宁高速扩建施工分流影响，公司通行费收入增长较快，未来在建高速公路项目的投入运营将进一步增加公司通行费收入；受疫情及高速公路免通行费影响，公司 2020 年通行费收入或有所下降。

公司是湖州市高速公路投资建设及运营主体。截至 2020 年 3 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，总里程为 138.07 公里，为浙江省高速公路网项目；参股高速公路为杭宁高速，长度为 98.26 公里，为国家高速公路网项目。

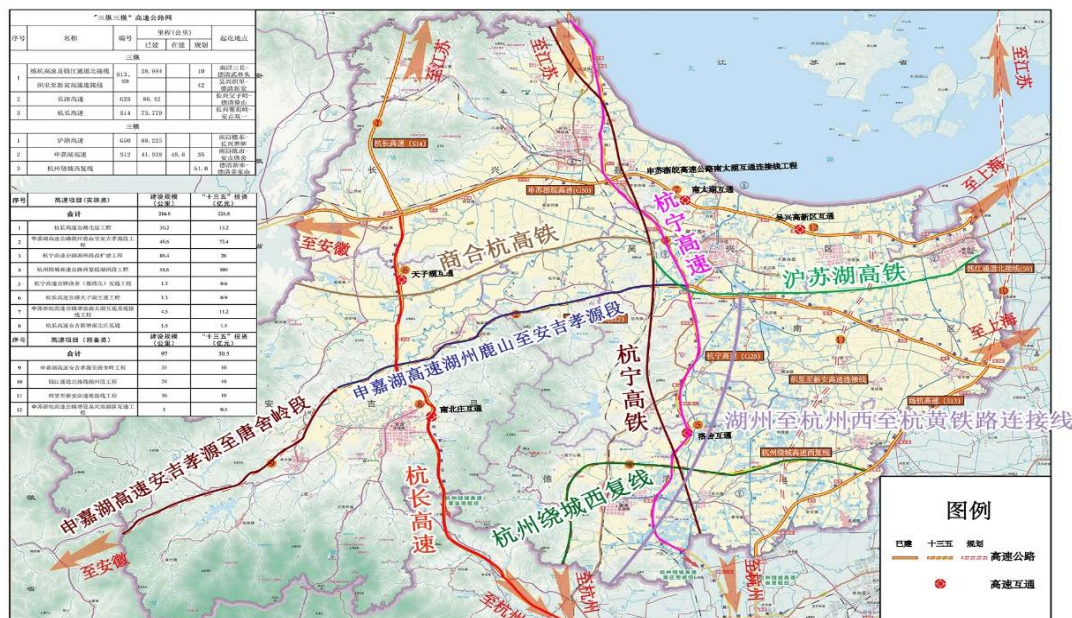


图 2 公司主要控股及参股高速、高铁位置

数据来源:根据公司提供资料整理

近年来，公司通行费收入增长较快，2017~2019 年，分别实现通行费 5.73 亿元、7.28 亿元和 8.30 亿元⁸，2018 年及 2019 年保持较快增长，其中，2019 年增速有所下降主要由于浙江省为鼓励货车办理 ETC，出台政策规定办理浙江省 ETC 货车在浙江省高速公路通行，通行费用八五折优惠⁹。2020 年 1~3 月，车流量为 633.67 万辆，实现通行费收入 0.53 亿元，其中，杭长高速一期、二期车流量 555.63 万辆，受疫情期间全民居家隔离影响同比下降 7.42%；受免收通行费

⁸ 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。

⁹ 根据《浙江省人民政府办公厅关于进一步减轻企业负担增强企业竞争力的若干意见》（浙政办发【2018】99 号），自 2019 年 1 月 1 日起，省属及市、县（市）属国有全资和控股的高速公路路段，对使用我省高速公路货车非现金支付卡、货车 ETC 卡的合法装载货运车辆，试行通行费八五折优惠，时间为 2019 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日，暂定两年。



影响，实现通行费 0.47 亿元，同比大幅减少。预计全年通行费收入受疫情影响，将有所下降。

表 6 公司已建成通车控股高速公路车流量及收入情况（单位：万量、亿元）

序号	项目	2020 年 1~3 月		2019 年		2018 年		2017 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	51.84	0.10	270.59	1.66	259.84	1.51	229.78	1.19
2	杭长高速二期	503.79	0.38	2,673.09	6.33	2,222.12	5.77	1,880.53	4.54
3	申嘉湖西延一期	78.04	0.06	157.79 ¹⁰	0.32	-	-	-	-
合计		633.67	0.53	3,101.47	8.30	2,481.96	7.28	2,110.31	5.73

数据来源：根据公司提供资料整理

杭长高速为公司主要收费高速公路，2019 年单公里通行费为 892.74 万元/公里，近年来，受杭长高速与杭州市区连接线吉鸿路通车后车流量增长及杭宁高速分流影响，车流量及通行费收入逐年上升。2018 年，杭长高速一期、二期车流量同比分别增长 13.08%和 18.16%；2019 年，杭长高速一期、二期车流量分别增长 4.14%和 20.29%，主要系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、大型货车实行分流，部分车辆引流进入杭长高速所致。申嘉湖高速公路西延一期于 2019 年 7 月通车，当年车流量为 157.79 万辆，实现通行费收入 0.32 亿元，尚处于培育期。

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，全长 89.50 公里，总投资额 93.56 亿元。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。截至目前，与杭长高速连接的江苏宜兴段高速正在建设中，预计 2020 年底前通车，该段全线建成通车后，预计车流量将进一步增长。

¹⁰ 申嘉湖高速公路西延一期收费时间节点为 2019 年 7~12 月。

**表 7 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 ¹¹
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	15.06
合计	-	-	236.33	205.12	-	-

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，起止点为湖州鹿山至安吉孝源，向西将联通安徽、向东连接嘉兴、上海，全长 48.57 公里，总投资额 76.36 亿元，已于 2019 年 7 月建成通车。

公司参股高速公路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，2017~2019 年，杭宁高速分别实现通行费收入 13.41 亿元、12.01 亿元和 11.80 亿元，因 2018 年开始扩建施工使通行费有所下降；公司持股比例为 15.06%，2018 年及 2019 年分别获得现金红利 2.23 亿元和 4.54 亿元。2020 年 3 月 13 日，浙江省交通投资集团有限公司（以下简称“浙江交投”）通过司法整体竞拍方式取得包括杭宁高速出资股东标准基础设施投资集团有限公司持有的杭宁高速 55.47%的股权、美君投资集团有限公司持有浙江杭宁高速公路有限责任公司 8.568%的股权在内 3 条浙江省内高速公路股权，整体取得对价为 75.67 亿元。根据公司与浙江交投签订的《备忘录》，浙江交投将保留杭宁高速 51.00%股权，其余 25.258%股权转让给湖州交通集团，届时公司对杭宁高速持股股权比例为 40.315%。公司对杭宁高速持股份额的增加有助于公司增获投资收益。

¹¹ 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。

**表 8 截至 2020 年 3 月末公司在建及拟建控股及参股高速公路情况（单位：公里、亿元）**

序号	项目	持股比例 (%)	长度	总投资	已投资	2020.4 ~ 12月拟投	2021年拟投	2022年拟投	建设期间
在建高速公路项目									
1	申嘉湖高速公路安吉孝源至唐舍段	60.00	34.00	61.19	31.03	15.90	14.26	-	2018~2021
2	杭州绕城西复线	20.00	50.80	123.09	101.59	21.50	-	-	2017~2020
拟建高速公路项目									
1	湖杭高速	100.00	44.94	169.77	-	25.00	42.00	51.00	2020~2024
合计	-	-	-	354.05	132.62	62.40	56.26	51.00	-

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2020 年 3 月末，公司有两条在建高速公路和一条拟建高速公路，其中在建高速申嘉湖高速安吉孝源至唐舍段为公司控股高速；杭州绕城西复线为参股高速。公司在建控股高速公路为申嘉湖高速安吉孝源至唐舍段，为申嘉湖高速向西延伸线，将连接安徽省，总投资额 61.19 亿元，截至 2020 年 3 月末尚需投资 30.16 亿元，将于 2020 年 4~12 月及 2021 年分别投资 15.90 亿元和 14.26 亿元。公司在建的参股高速公路为杭州绕城西复线，公司持股比例为 20.00%，项目总投资额为 123.09 亿元，资本金投入比例为 35.00%，其中，公司需要负担的资本金为 8.68 亿元，截至 2020 年 3 月末已投入资本金 3.59 亿元，尚需投资 5.09 亿元。总体来看，公司在建高速公路方面面临一定投资压力。

公司拟建项目为湖杭高速吴兴至德清段，起于申苏浙皖（G50）高速公路，终于练杭（S13）高速公路，中与申嘉湖（S12）高速公路、杭州绕城高速公路西复线沟通衔接。项目主线全长 44.94 公里，同步建设 4 条连接线，建设里程 13.40 公里，双向六车道，路基宽度为 34.50 米，投资估算 169.77 亿元，计划建设期为 48 个月。根据浙江省发改委对湖杭高速工程可行性研究报告的批复，项目业主为公司全资子公司浙江湖杭高速公路有限公司，项目资本金由湖州市财政承担，其余建设资金以相应车辆通行费为保证，拟申请政府收费公路专项债解决。湖杭高速的建设目的为缓解练杭、杭宁高速通行压力，以杭宁高速 2019 年单公里通行费 1,200 万元/公里测算，湖杭高速总投资回收需要 31.48 年，超过高速公路通行收费 25 年年限，项目财务质量较弱。

综合来看，近年来，随着杭长高速与杭州市区连接线通车后车流量增长及并行的杭宁高速扩建施工影响，公司高速公路通行费收入持续较快增长，在建控股及参股高速公路投资使公司近两年面临一定投资压力，但随着在建项目投入运营，未来通行费收入将进一步增长；2020 年，受疫情及免征通行费政策影响，通行费



收入或有所下降。

公司是湖州市区域内高速铁路、城际铁路投资的重要主体，参股的宁杭高铁已于 2019 年开始收到分红，但分红较小；在长三角交通一体化战略下，湖州市人民政府授权公司负责城际铁路、市域铁路、城市轨道交通的投建和运营，公司储备了一批交通建设项目，储备项目投资规模较大，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。

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，《交通一体化规划》为长三角地区交通发展提出顶层设计、为重点项目推进提供路线图，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。

公司参与投资建设并投入运营的高铁为宁杭高铁湖州段，全长 77.50 公里，总投资 84.00 亿元，于 2013 年 7 月投入运营，2017~2019 年，宁杭高铁全线实现收入分别为 24.69 亿元、26.61 亿元和 29.89 亿元，公司于 2019 年收到首次分红 0.15 亿元。

表 9 截至 2020 年 3 月末公司参与在建或拟建高铁情况（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	商合杭高速铁路湖州段	17.56	51.50	77.50	59.00	6.80	5.00	2015.11~2020.7
2	湖州至杭州西至杭黄铁路连线工程湖州段	13.23	41.20	78.99	6.08	21.80	5.08	2019.11~2022.7
合计	-	-	-	156.49	65.08	28.60	10.08	-
拟建参股高铁项目								
1	沪苏湖铁路湖州段	12.50	45.00	64.80	-	14.63	-	2020.6~2024.6

数据来源：根据公司提供资料整理

公司参与建设的高铁项目为商合杭高铁湖州段及湖州至杭州西至杭黄铁路连线工程湖州段，两个项目的资本金投资比例均为 50.00%，公司共需承担资本金 28.60 亿元，已投入资本金 10.08 亿元，尚需投入 18.52 亿元。其中，商合杭高铁将于 2020 年通车；公司拟参与建设的高铁为沪苏湖铁路湖州段，公司拟承担资本金 14.63 亿元。在建及拟建参股铁路投资仍需公司投入资本金 33.15 亿元，高铁资本金投入部分主要由地方财政承担。根据《国家发展改革委关于新建商丘至合肥至杭州铁路可行性研究报告的批复》（发改基础【2015】948 号），



商合杭铁路途径各省负责境内征地拆迁工作和费用，征地拆迁费用计入项目地方股份；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，并将分期出资额拨付给公司。

高铁储备项目方面，盐泰锡宜南延至湖州高铁、宁杭二通道项目已被列入《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）》，其中，盐泰锡宜南延至湖州高铁全长 37.00 公里、估算投资额为 59.00 亿元，预计在 2021~2025 年投资建设；宁杭二通道项目全长 40.00 公里、估算投资额为 64.00 亿元，预计从 2022 年开始投资建设。

拟建轨道交通方面，《湖州市轨道交通规划线网规划（2018-2035）》规划了长兴-吴兴-织里-南浔的长湖苏环太湖走廊和吴兴-和孚-菱湖-东林-德清这一向南延伸至杭州的湖德杭走廊构成的 T 字主走廊，以及杭安走廊和浔练嘉走廊构成的两翼副走廊。根据 2019 年 9 月《湖州市人民政府关于同意成立湖州市轨道交通投资发展有限公司的批复》，为确保湖州市轨道交通建设顺利实施和正常运行，同意公司成立全资子公司湖州市轨道交通投资发展有限公司（以下简称“轨交公司”）负责城际铁路、市域铁路、城市轨道交通的投资、建设、运营和管理。截至 2020 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 646.00 亿元（详见附件 2-1），由子公司轨交公司负责项目投资。目前，除水乡旅游线项目已列入《交通一体化规划》外，其他项目均在申报阶段。根据《国务院办公厅关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》（国办发【2018】52 号），除城市轨道交通建设规划中明确采用特许经营模式的项目外，项目总投资中财政资金投入不得低于 40%。财政资金投入将一定程度保障轨道交通项目的顺利推进。

（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。

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。

表 10 公司工程施工业务新签及期末在手合同情况（单位：个、亿元）

项目	2020年1~3月(末)	2019年(末)	2018年(末)	2017年(末)
新签合同个数	4	46	27	23
新签合同金额	0.57	4.42	8.32	12.25
期末已承接未完工合同个数	27	58	42	19
期末已承接未完工合同金额	11.51	17.85	12.17	8.30

数据来源：根据公司提供资料整理

近年来，公司交通工程施工业务新签合同金额因单体项目规模减小而有所下降，但期末在手合同金额逐年上升，且在手订单金额较充足。2017~2019 年及 2020 年 1~3 月，公司工程收入分别为 2.89 亿元、4.54 亿元、5.64 亿元和 2.08 亿元，保持增长。截至 2020 年 3 月末，公司 2017 年南浔区菱湖镇及南浔镇农村公路提升工程、湖州南太湖产业集聚区吴兴杨渎桥至南浔菱湖公路工程第五标段等 27 个项目，合同金额 11.51 亿元，其中已确认收入 4.81 亿元，已回款 3.56 亿元。

（三）商贸物流

近年来，依托于高速公路建设主业，公司商贸流通业务随公司工程项目建设推进和贸易品种扩展，收入逐年增长。

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，水泥、钢材为主要贸易品种。由于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，公司贸易品类有所变化，公司 2019 年开始增加铅等有色金属贸易；2020 年 1~3 月，受疫情下建筑单位普遍停工影响，建材类贸易规模较小，公司拓展贸易渠道，新增贸易品种为铜、布、丝等，未来随着项目建设快速推进，建材贸易将逐步恢复。

**表 11 公司大宗贸易商品销售情况（单位：万吨、万元）**

序号	商品	2020 年 1~3 月		2019 年		2018 年		2017 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	0.22	0.08	1.20	0.45	2.14	0.82	2.28	0.88
2	水泥	2.74	0.13	29.29	1.38	42.57	1.80	9.74	0.43
3	沥青	-	-	0.95	0.38	0.51	0.20	0.05	0.01
4	混凝土	0.87	0.03	3.48	0.19	4.32	0.21	-	-
5	铅	0.38	0.48	0.59	0.81	-	-	-	-
6	其他	-	2.16	0.32	0.21	6.65	0.07	3.47	0.05
合计	-	-	2.87	35.82	3.41	56.20	3.10	15.54	1.37

数据来源：根据公司提供资料整理

贸易公司上游客户均为各地大型建材厂商或建材销售公司，近年来较为稳定，主要采用银行承兑汇票等结算方式，当月结算；下游客户以承接湖州交通集团建设项目的建设单位为主，采用的结算方式为先预收部分销售款后发货的方式，基本以现金交易为主，货款结算周期不等，一般为 1~3 个月。公司存货较少，面临商品价格波动风险较小。

表 12 2018 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
湖州南方水泥销售有限公司	水泥	11,669	33.70	中交一公局集团有限公司	水泥	6,262	18.99
浙江中拓供应链管理集团有限公司	钢材	5,059	14.61	中铁十六局集团有限公司	水泥	5,482	16.62
浙江宁波海中贸易有限责任公司	水泥	4,146	11.98	中交二公局第一工程有限公司	钢材、水泥、粉煤灰	5,081	15.41
浙江富钢金属制品有限公司	钢材	3,446	9.95	河北冀通路桥建设有限公司	水泥、钢材	4,435	13.45
安吉南方水泥有限公司	水泥	2,937	8.48	中交第三航务工程局有限公司	水泥、沥青	3,365	10.20
合计	-	27,257	78.72	合计	-	24,624	74.67

数据来源：根据公司提供资料整理

近年来，公司大宗商品贸易销售收入逐年增长，2017~2019 年，大宗商品贸易收入分别为 1.37 亿元、3.10 亿元和 3.41 亿元。公司目前正在拓展与湖州市上市公司的有色金属等贸易业务，预计铜、电解铅及棉纱纺织品等品类新接贸易量达 26 亿元。未来随着长三角一体化下湖州市交通等基础设施建设项目量增加，以及有色金属贸易的展开，公司贸易规模仍会增大，大宗商品贸易收入或进一步增长。

**表 13 2019 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
浙江宁波海中贸易有限责任公司	水泥	10,389	28.13	中交一公局集团有限公司	水泥	6,665	17.21
浙江新威能源贸易有限公司	铅	5,005	13.55	江苏新春兴再生资源有限责任公司	铅	5,005	12.92
杭州交投实业有限公司	沥青	4,294	11.63	中交第三航务工程局有限公司	水泥、沥青	4,335	11.19
浙江中拓供应链管理有限公司	钢材	2,874	7.78	浙江天能物资贸易有限公司	铅	4,103	10.59
上海亨威金属资源有限公司	铅	2,369	6.42	湖州市交通工程建设集团有限公司	水泥、混凝土	3,870	9.99
合计	-	24,931	67.51	合计	-	23,977	61.91

数据来源：根据公司提供资料整理

物流方面，公司与南太湖新区管委会合作建设铁公水综合物流园，建设内容包括铁公水物流园一期码头、湖州保税物流中心（B 型）、铁公水物流园二期，总概算投资 100.00 亿元，公司拟控股 70.00%。物流园建成后，随着长湖申线、湖嘉申线三级航道工程实施后，湖州港作为直接受益的港区，将是杭嘉湖地区及周边的上海、苏南、皖南等地大宗货物运输的中转基地，定位于以钢材、木材、件杂货（纺织品、工艺品、竹木制品、盐、化肥等）以及集装箱为主，将实现铁路港、水路港、公路港、金融港、信息港“五港合一”。截至 2020 年 3 月末，项目已投资 4.51 亿元，湖州保税物流中心（B 型）已于 2019 年底建成运营，一期码头将于 2020 年底建成并投入运营，物流园二期处于规划批复和建设招标阶段。根据公司与南太湖新区管委会签订的备忘录，由于项目为具有公益性的经营性项目，南太湖新区管委会将在项目前期运营阶段对项目公司年度运营亏损、合理投资回报给予全额补助并纳入南太湖新区年度财政预算，直至项目盈利。

综合来看，公司商贸流通业务依托高速公路建设主业，近年来有良好发展，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。

（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，随着新开通高速及车流量的增加，整体呈现增长态势。

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。交投石化由能源公司与中国石化销售有限公司浙江石油分公司分别出资 50.00%于 2015 年设立，拥有 2 个加油站，位于杭长高速径山服务



区；交投石油由能源公司与浙江中石油销售有限公司分别出资 50.00%于 2016 年设立，拥有 5 个加油站，2 座位于杭长高速安吉服务区、2 座位于申嘉湖高速溪龙服务区，1 座位于湖州高铁站站前广场。7 个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 14 2017~2019 年及 2020 年 1~3 月公司油品销售情况（单位：吨、万元）

子公司	2020 年 1~3 月		2019 年		2018 年		2017 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	0.74	0.49	4.74	3.16	3.51	2.39	4.18	3.00
交投石油	0.19	0.29	1.65	1.22	1.14	0.88	1.46	0.93
合计	0.93	0.79	6.39	4.38	4.65	3.27	5.65	3.93

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，由于杭长高速路路山、安吉服务区加油站进行为期两个月的双层罐提质工程改造而暂停营业，2018 年油品销售收入有所下降；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。2017~2019 年，公司油品销售收入分别为 3.93 亿元、3.27 亿元及 4.38 亿元。

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，随着车流量增长及新开通高速，整体呈现增长态势。

（五）不良资产处置

2017 年末以来，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¹²（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 年底正式成立开展相关业务，业务范围主要集中于浙江省内，以湖州、嘉兴地区为主，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。浙北资管通过对不

¹² 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。



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。

近年来，浙北资管不良资产处置业务增长较快，2017~2019 年，不良资产包处置收入分别为 0.10 亿元、1.49 亿元和 2.37 亿元，盈利水平有所增长，逐渐成为公司收入的重要来源。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%。2018 年，公司收购不良债权本金 72.10 亿元，收购成本 15.49 亿元，收购本金折扣率 21.48%；自行清收不良资产包处置债权本金 12.42 亿元，实现处置回款合计 5.81 亿元。2019 年，公司收购 3 个资产包债权本金合计 7.04 亿元，收购成本 2.72 亿元，综合本金折扣率 38.56%；完成存量资产包清收处置 6.34 亿元，完成处置收入 1.64 亿元。此外，公司开展配资型不良资产收购与处置业务。截至 2019 年末，浙北资管资产总额 19.70 亿元，负债总额 13.50 亿元，净资产 6.20 亿元，资产负债率 68.00%；公司存量自行清收资产包 12 个，收购成本余额约为 13.00 亿元。

在不良资产处置业务基础上，公司进一步拓展金融服务板块业务至融资租赁和商业保理，其中，融资租赁业务由全资子公司浙北融资租赁（天津）有限公司负责；商业保理业务由全资子公司天津湖交商业保理有限公司负责，两个公司分别于 2020 年 3 月、5 月取得相应牌照。

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

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。

公司公交运营业务由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”）负责。公交公司成立于 2019 年 4 月，承担湖州市区公交服务。

公交公司目前拥有公交场站 48 个，公交站点 2,524 个，公交线路 164 条，运营车辆 1,020 辆，线网运距为 3,347 公里，日发班次 9,438 班，日均客流 15 万人次，公交分担率 19%。截至 2019 年末，公交公司资产 8.21 亿元，负债 9.30 亿元；2019 年，公交公司实现收入 0.46 亿元，实现营业利润和净利润分别为 -1.18 亿元、-1.14 亿元。2019 年，公交运营获得 0.95 亿元，2020 年财政安排购



买公共交通服务补贴资金 3.83 亿元。

公司信息科技业务主要为数据服务，维护运营平台为湖州市智慧城市运营重要载体，未来将进一步探索数字经济细分领域解决方案和技术产品。

公司信息科技业务由湖州市数字惠民科技有限公司(以下简称“惠民科技”)负责。惠民科技成立于 2019 年 1 月，是在湖州市大数据管理局指导下成立的市级智慧城市运营平台公司，由杭州城数数据集团有限公司与公司合资组建，注册资金 3,000 万元，其中杭州城数数据集团有限公司持股 50.50%、公司占股 49.50%。

惠民科技主要负责“湖州掌上通”APP 建设维护和运营管理，推进智慧湖州工程中与市民数字生活直接相关的应用场景落地。“湖州掌上通”是按照湖州市现代智慧城市建设“12346”总体框架，汇集全市各部门民生服务的城市便民服务 APP，是“一机走遍湖州”的核心载体。同时，作为互联网技术公司，惠民科技围绕着智慧城市建设和数字经济发展细分领域，探索为相关行业提供解决方案和技术产品。

偿债来源与负债平衡

债务融资是公司流动性偿债来源的主要构成，经营性净现金流稳定性有待提升；公司资产规模增长以高速公路资产为主，为公司债务偿还提供良好保障。

(一) 偿债来源

1、盈利

近年来，以高速公路通行费为主的公司营业收入增长较快，以财务费用为主的期间费用对利润形成较大侵蚀，政府补助和投资收益是公司利润的重要补充，因参股高速杭宁高速现金分红，投资收益对盈利产生一定贡献。公司利润水平逐年增长，盈利能力有所提升。

近年来，公司营业收入快速增长，受财务费用逐年增长影响，期间费用上升，期间费用率波动下降，但仍处于较高水平。2017~2019 年，期间费用率分别为 48.15%、36.15%和 38.28%，对利润形成较大侵蚀。

政府补贴和投资收益是公司营业利润的重要补充。2017~2019 年，公司获得政府补助分别为 3.79 亿元、0.17 亿元和 1.15 亿元，波动较大，其中，2017 年政府补助主要为湖州市交通运输局拨付的基础设施运营及养护补助款、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。同期，公司投资收益分别为 0.01 亿元、2.13 亿元和 4.30 亿元，增长很快，主要为公司参股高速杭宁高速现金分红所致。

2017~2019 年，公司净利润分别为 1.46 亿元、2.02 亿元和 2.32 亿元，逐年增长，总资产报酬率及净资产收益率水平逐年上升，公司整体盈利能力有所提升。

**表 15 2017~2019 年及 2020 年 1~3 月公司收入及盈利概况（单位：亿元、%）**

项目	2020 年 1~3 月	2019 年	2018 年	2017 年
营业收入	7.37	26.24	20.94	14.21
营业成本	7.27	18.95	13.27	9.56
毛利率	1.44	27.77	36.63	32.74
期间费用	2.66	10.04	7.57	6.84
销售费用	0.11	0.39	0.32	0.17
管理费用	0.38	1.35	1.13	0.78
财务费用	2.17	8.31	6.12	5.89
期间费用/营业收入	36.04	38.28	36.15	48.15
其他收益	2.37	1.15	0.17	3.79
投资收益	-0.02	4.30	2.13	0.01
营业利润	-0.23	2.63	2.33	1.55
利润总额	-0.16	2.66	2.33	1.54
净利润	-0.28	2.32	2.02	1.46
总资产报酬率	0.47	2.61	2.43	2.30
净资产收益率	-0.13	1.12	1.07	0.81

数据来源：根据公司提供资料整理

2020 年 1~3 月，受疫情期间高速公路免通行费政策影响，毛利率很低，以财务费用为主的期间费用 2.66 亿元，同时获得集团本部 1.58 亿元运营补贴及公交公司 0.72 亿元政府购买公共交通服务补贴共计 2.37 亿元，实现利润总额及净利润分别为-0.16 亿元和-0.28 亿元。随着 2020 年 5 月 6 日恢复征收通行费，公司一季度亏损状况在 2020 年度剩余期间将得到改善。

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，随着参股杭宁高速、宁杭高铁进入回报期，投资收益对公司盈利产生一定贡献。公司利润水平逐年增长，盈利能力有所提升。

2、现金流

近年来，公司经营性净现金流波动较大，对债务及利息保障稳定性有待提升；投资性现金流为持续净流出，由于高速公路项目建设投资加大，净流出规模较大；长三角交通一体化战略下，公司在建、拟建高速、高铁投资规模及轨道交通建设规模较大，面临较大投资需求，其中在建高速公路项目面临一定资本支出压力。

2017~2019 年，公司经营性净现金流规模波动较大，对利息及负债的保障稳定性有待提升；同期，公司现金回笼率分别为 99.51%、100.60%和 103.12%。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，净流出规模较小；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，公司投资性净现金流为-28.09 亿元。

表 16 2017~2019 年及 2020 年 1~3 月公司现金流及偿债指标情况（单位：亿元、倍）

项目	2020 年 1~3 月	2019 年	2018 年	2017 年
经营性净现金流	6.62	6.14	-2.29	5.96
投资性净现金流	-18.86	-28.09	-1.51	-8.20
经营性净现金流利息保障倍数	2.54	0.54	-0.26	0.83
经营性净现金流/流动负债（%）	13.81	12.06	-5.73	43.99

数据来源：根据公司提供资料整理

2020 年 1~3 月，公司经营性净现金流为 6.62 亿元，对利息及负债保障能力增强；投资性现金因项目投入及投资支付的现金大幅增长，仍呈现大额净流出 18.86 亿元。

根据公司项目建设进度计划，在建控股高速公路总投资 61.19 亿元，已投资 31.03 亿元；参股高速公路需承担资本金 8.68 亿元，已投入 3.59 亿元，尚需投入 5.09 亿元；在建参股高铁需承担资本金 28.60 亿元，已投入 10.08 亿元，尚需投入 18.52 亿元；拟建参股高铁总投资 14.63 亿元。总体看，在建及拟建高速公路、高铁项目尚需投入资金及资本金 68.40 亿元，规模仍较大。此外，轨道交通项目预计总投资 646.00 亿元，公司投资需求较大，但因高铁项目资本金主要由财政负担，投资资金压力较小。

总体来看，公司经营性净现金流波动较大，对负债及利息保障的稳定性有待提升；受在建高速公路投资增加影响，投资性现金流持续为大规模净流出；长三角交通一体化战略下，公司作为湖州市交通投资主体面临较大资本支出需求，其中在建高速项目面临一定资本支出压力。

3、债务收入

公司融资渠道以银行借款和发行债券为主，融资渠道较为通畅；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 2020 年 3 月末，公司获得银行授信额度为 251.71 亿元，已使用 142.01 亿元，剩余额度为 109.70 亿元，授信资源较为充裕。

**表 17 截至 2020 年 4 月末公司存续债券情况（单位：亿元、%）**

债券简称	余额	期限（年）	发行时间	利率（当期）
07 湖交投债	15.00	15	2007.07.17	5.48
湖州交投 5.9%N2021 ¹³	5.00	3	2018.12.10	5.90
19 湖交投 MTN001	20.00	5	2019.03.25	4.70
19 湖交投 SCP001	3.00	270（天）	2019.10.25	3.19
19 湖交 01 ¹⁴	20.00	3+2 ¹⁵	2019.11.28	4.04
20 湖交投 SCP001	7.00	270（天）	2020.03.09	2.17
20 湖交投 MTN001	3.00	3+2 ¹⁶	2020.04.24	2.80
合 计	73.00	-	-	-

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，融资成本较低。截至 2020 年 3 月末，公司存续债券共 7 只，债券余额为 73.00 亿元，债券类型多样，包括超短期融资券、中期票据、企业债、私募债和点心债；2020 年以来，公司发行的超短期融资券及中期票据利率均低于 3.00%。

表 18 2017~2019 年及 2020 年 1~3 月债务融资情况分析（单位：亿元）

财务指标	2020 年 1~3 月	2019 年	2018 年	2017 年
筹资性现金流入	12.84	94.45	49.65	25.63
借款所收到的现金	4.06	80.71	44.05	21.83
发行债券收到的现金	7.00	-	-	-
筹资性现金流出	6.80	72.60	16.56	20.66
偿还债务所支付的现金	4.29	51.15	7.64	13.42
筹资性净现金流	6.05	21.85	33.09	4.97

数据来源：根据公司提供资料整理

近年来，公司面临良好融资环境，筹资性净现金流持续为正。2017~2019 年，筹资性现金流入及现金流出规模迅速增长，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 4.97 亿元、33.09 亿元和 21.85 亿元，对投资性资金需求形成良好支撑。2020 年 1~3 月，公司筹资性净现金流为 6.05 亿元。

预计未来 1~2 年，由于公司在湖州市的重要地位及有良好现金流的主营业务支撑，公司在银行及资本市场将继续维持较为通畅的融资渠道，随着项目投入规模加大，公司债务收入将继续增长，债务融资仍将是公司项目建设及债务偿还的主要来源。

¹³ “湖州交投 5.9%N2021” 为 2018 年第一期点心债，到期一次还本，每年 6 月 10 日、12 月 10 日付息。

¹⁴ 债券类型为私募债。

¹⁵ 附票面利率调整选择权及回售选择权。

¹⁶ 附票面利率调整选择权及回售选择权。



4、外部支持

作为湖州市交通基础设施投融资、建设、运营管理重要主体，近年来得到市政府在资产划拨、财政补贴和专项建设资金等方面的大力支持。

湖州市有两家市级投资平台公司，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¹⁷。

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。湖州市本级发债平台共有 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建设。

表 19 截至 2019 年末湖州市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	929.75	62.30	75.61	-59.54	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	470.43	55.81	26.24	6.14	高速公路、高铁、轨道交通建设主体，高速公路运营主体
浙江湖州环太湖集团有限公司	290.20	66.57	20.94	-33.41	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	226.83	60.38	5.68	-5.93	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	90.09	40.31	3.03	-14.64	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	463.87	52.64	44.06	8.19	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

湖州交通集团作为湖州市级两大国有资产投资公司之一，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。

资产划拨方面，2016 年湖州市政府对公司进行重组过程中，给予公司多项

¹⁷ 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%。截至 2020 年 3 月末，公司共有 3 家市级平台，其中，湖州城投和湖州交通集团为投资平台；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。



资产注入。根据湖州市人民政府抄告单《关于要求明确纳入四大集团管理的有关资产的请示》（湖办第 20 号）及《湖州市人民政府办公室关于印发湖州市交通投资集团有限公司组建职责及发展方向的通知》（湖政办发【2016】84 号），湖州市国资委将湖州市港航资产管理有限公司的国有产权无偿划转给公司；对湖州农垦场总公司、湖州市交通工程总公司、湖州市交通工程处、湖州吴兴恒元公路养护中心、湖州市交通经营服务总公司、湖州市道路客货运输服务中心 6 家非公司制企业进行公司制改革后的国有股权无偿划转给公司；将市公路局、港航局持有的湖州市公路水运工程监理咨询有限公司 40.00%股权、湖州市国资运营中心持有的湖州织里汽车客运中心有限公司 29.00%股权以及湖州市公共交通有限责任公司 6.08%的 3 宗国有股权无偿划转给公司；同时将凤凰路联建大楼等 2 宗办公楼、湖州红丰农贸市场的国有资产无偿划转给公司。

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，截至 2019 年末，已入账 3.87 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 月签署的国有资产权属移交协议，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，湖州市政府进一步梳理资产，增强对公司的支持力度。根据湖州市人民政府第 50 次常务会议纪要（【2019】17 号）和《湖州市国有资产监督管理委员会关于划转资产增加国有投入的通知》，市国资委同意将 152 宗经营性房产、储备粮食管理有限公司等 6 家公司经营性股权、3 宗土地（开发区杨家埠地块、高铁站两侧地块及老海关地块）出让资金、申嘉湖高速西延项目沿线约 6,000 亩土地作价增加国有投入的形式注入公司，资产预估价值约 116.60 亿元，截至 2020 年 3 月末，已有 11.16 亿元入账，预计于 2020 年末完成全部资产入账。

政府补助方面，2017~2019 年，公司获得政府补助分别为 3.79 亿元、0.17 亿元和 1.15 亿元。其中，2017 年政府补助主要为湖州市交通运输局拨付的基础设施运营及养护补助款、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。

专项建设资金注入方面，公司作为湖州市高铁投资的出资代表，在高铁资本



金出资方面获得湖州市财政专项资金大力支持。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 年湖州市本级政府一般债券对应沪苏湖高铁、湖杭高铁专项资金合计 5.50 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。

预计未来 1~2 年,公司仍将承担湖州市交通基础设施建设重要职能,深度参与长三角区域交通一体化发展,将继续得到湖州市政府的大力支持。

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;公司资产主要为高速公路资产、土地资产、货币资金及与其他国有企业往来款。2019 年,湖州市政府将房产、土地、其他公司股权等资产注入公司,其中部分资产已入账,随着政府划拨资产逐步入账到位,公司资产规模将进一步大幅增长。同时,公司主要高速公路收费权用于质押贷款,对资产流动性造成一定影响。

2017~2019 年末,公司总资产规模分别为 355.92 亿元、415.20 亿元和 470.43 亿元,呈现较快增长,2018、2019 年同比增速分别为 16.66%、13.30%。从资产结构来看,资产自 2019 年转为以固定资产、在建工程为主要构成的非流动资产为主。

表 20 2017~2019 年末及 2020 年 3 月末公司资产构成(单位:亿元、%)

项目	2020 年 3 月末		2019 年末		2018 年末		2017 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动资产合计	217.60	45.38	214.18	45.53	219.61	52.89	199.38	56.02
货币资金	35.33	7.37	41.52	8.83	43.83	10.56	14.25	4.00
其他应收款	33.99	7.09	35.07	7.45	30.86	7.43	25.86	7.27
存货	115.25	24.04	114.03	24.24	111.22	26.79	131.40	36.92
其他流动资产	23.39	4.88	16.93	3.60	28.56	6.88	25.97	7.30
非流动资产合计	261.89	54.62	256.25	54.47	195.59	47.11	156.53	43.98
可供出售金融资产	23.54	4.91	26.07	5.54	16.51	3.98	16.51	4.64
固定资产	156.05	32.54	156.80	33.33	85.35	20.56	85.73	24.09
在建工程	56.16	11.71	51.34	10.91	78.32	18.86	23.48	6.60
其他非流动资产	0.21	0.04	0.21	0.04	0.21	0.05	21.97	6.17
资产总计	479.49	100.00	470.43	100.00	415.20	100.00	355.92	100.00

数据来源:根据公司提供资料整理

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。公司货币资金主要为银行存款,2017~2019 年末,货币资金规模扩大,其中,2018 年末,货币资金 43.83 亿元,同比大幅增长 207.64%,主要由于银行及债券市场



融资增加及水投公司纳入合并所致；2019 年末，受限货币资金规模为 0.18 亿元，为合同履约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及平台公司之间往来款为主的其他应收款持续上升，2018 年末同比增长 5.00 亿元，主要为增加与湖州众通交通建设有限公司（以下简称“众通交建”）往来款所致；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；2019 年末，公司其他应收款前五名为应收众通交建 17.16 亿元、吴兴城投 4.01 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 3.51 亿元和浙江德清交运投资建设有限公司 1.79 亿元，前五名占比合计为 86.20%。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，近年来规模有所波动，其中，2018 年末，公司存货 111.22 亿元，同比下降 15.36%，主要由于公司对 11 宗违规融资抵押土地进行整改后注销导致，账面共计 19.90 亿元¹⁸；2019 年同比变化不大，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。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，近年来有所波动，其中，2018 年同比增长 9.96%，主要由于不良资产包购入、银行理财产品减少及浙北资管基于不良资产处置的资管计划的增加；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。

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。公司固定资产主要为高速公路资产及房屋建筑物，高速公路资产对公司盈利形成良好保障，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，金额为 67.58 亿元。在建工程主要为工程项目建设投资，近年来规模波动很大；2018 年末，在建工程同比大幅增长 233.55%，主要为申嘉湖高速公路西延一期投资及水投公司并表增加的太嘉河工程、环湖河道工程等项目；2019 年同比减少 26.98%，主要系申嘉湖高速公路西延一期及申嘉湖高速公路安吉孝源至唐舍段工程投资增加及申嘉湖高速公路西延一期转出共同导致。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

¹⁸ 2018 年国家自然资源部督察上海局对浙江省开展例行督察，对湖州市进行了实地抽查，指出存在土地违规抵押融资问题。公司对这次检查中的问题进行了整改，涉及公司 11 宗土地，其中湖土国用（2009）第 9-24948 号和湖土国用（2009）第 9-24942 号 2 宗土地当期已注销，其余土地由市土管部门收回土地证并待抵押期满后注销，该整改事项已经湖州市国资委审批同意，相应减少资本公积 19.90 亿元。



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导致；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 3 月末，公司资产规模 479.49 亿元，仍以非流动资产为主，同比基本小幅增长 1.92%，主要为其他流动资产的增长和在建工程的投入。

根据湖州市人民政府第 50 次常务会议纪要（湖州市人民政府办公室【2019】17 号）和《湖州市国有资产监督管理委员会关于划转资产增加国有投入的通知》，市国资委同意将 152 宗经营性房产、储备粮食管理有限公司等 6 家公司经营性股权、3 宗土地（开发区杨家埠地块、高铁站两侧地块及老海关地块）出让资金、申嘉湖高速西延项目沿线约 6,000 亩土地作价增加国有投入的形式注入公司，其中，截至 2020 年 3 月末，4.00 亿元机关房产、6 家企业股权 5.50 亿元及 1.66 亿元土地使用权共计 11.16 亿元已划入公司，其他资产预估价值约为 105.44 亿元，正在办理或对接中，公司按季度制定了分批注入时间表，预计于 2020 年末完成全部资产注入。本次注资完成将进一步增加公司资产规模。

表 21 截至 2020 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	0.08	-	保函、银行承兑汇票保证金
固定资产	杭长高速公路收费权	-	67.93	项目贷款
	申嘉湖高速公路湖州鹿山至安吉孝源段收费权	-	36.50	项目贷款
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	-	11.70	项目贷款
合计	-	0.08	116.13	-

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2020 年 3 月末，公司受限资产包括用于保函、保证金的 770.70 万元银行存款，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，通行费收益权质押借款金额为 116.13 亿元。

总体来看，公司可用偿债来源中，公司融资渠道较为通畅，债务融资是流动性偿债来源主要构成，经营性净现金流为流动性偿债来源重要补充；资产以高速公路资产、土地资产等为主，其中高速公路资产为公司核心资产，质量较高，能够对债务偿还形成良好保障。

偿债来源结构主要包括期初现金及现金等价物、经营性净现金流、债务收入、可变现资产和外部支持。公司 2019 年初货币资金 43.83 亿元、2019 年筹资性现金流入为 94.45 亿元、经营性净现金流 6.14 亿元、政府补助 1.15 亿元，流动性偿债来源结构中，自有资金和债务融资是公司债务偿付的主要来源，其中公司债务融资规模较大，银行授信资源丰富，是流动性偿债来源的最重要构成；经营性



净现金流为流动性偿债来源的重要补充。

公司清偿性偿债来源为可变现资产，公司可变现资产以高速公路资产、土地资产、货币资金及与其他国有企业往来款为主，资产质量总体较好，对公司债务偿还形成良好保障。

总体而言，公司融资渠道较为通畅，流动性偿债来源充足；资产中的高速公路资产为核心资产，质量较高，能够对债务偿还形成良好保障。

（二）债务及资本结构

近年来，公司负债规模增长较快，资产负债率有所上升，但仍处于较低水平；有息债务在负债中占比较高，但债务期限结构较为分散。

2017~2019 年末，公司负债总额分别为 176.42 亿元、226.40 亿元和 262.57 亿元，规模逐年较快增长，负债中非流动负债占比较大。同期，公司资产负债率分别为 49.57%、54.53%和 55.81%，呈现逐年增长，但仍处于较低水平。

表 22 2017~2019 年末及 2020 年 3 月末公司负债情况（单位：亿元、%）

项目	2020 年 3 月末		2019 年末		2018 年末		2017 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
短期借款	8.96	3.35	12.27	4.67	9.20	4.06	-	-
应付账款	14.46	5.41	18.05	6.88	2.33	1.03	2.06	1.17
其他应付款	11.68	4.37	9.27	3.53	24.37	10.76	16.98	9.62
一年内到期的非流动负债	3.31	1.24	4.29	1.63	4.67	2.06	6.50	3.69
其他流动负债	7.00	2.62	3.00	1.14	10.00	4.42	-	-
流动负债合计	46.83	17.52	49.05	18.68	52.81	23.33	27.09	15.36
长期借款	135.99	50.88	128.93	49.10	112.76	49.81	96.48	54.69
应付债券	60.00	22.45	59.77	22.76	40.00	17.67	35.00	19.84
长期应付款	22.03	8.24	22.20	8.46	20.71	9.15	12.11	6.86
其他非流动负债	0.06	0.02	-	-	-	-	-	-
非流动负债合计	220.42	82.48	213.52	81.32	173.59	76.67	149.32	84.64
负债总额	267.25	100.00	262.57	100.00	226.40	100.00	176.42	100.00
短期有息债务	19.27	8.67	19.56	9.08	23.87	12.99	6.50	4.48
长期有息债务	203.10	91.33	195.81	90.92	159.87	87.01	138.59	95.52
总有息债务	222.37	83.21	215.38	82.03	183.73	81.15	145.09	82.24
资产负债率	55.74		55.81		54.53		49.57	

数据来源：根据公司提供资料整理

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，2017~2019 年末，公司短期借款逐年增长；应付账款主要为应付工程款，其中，2019 年末，公司应付账款同比大幅增长 15.72 亿元，主要因项目推进，增加申嘉湖建设指挥部 14.73 亿元工程款；其他应付款近年来规模呈下降趋势，2019 年末，其



他应付款前五名分别为应付湖州市公共交通有限责任公司收购价款 0.69 亿元、湖州康达公交运输有限公司（以下简称“康达公司”）收购价款 0.50 亿元，应付康达公司预提利息及保险费 0.15 亿元、湖州市宁杭铁路投资有限公司分红款 0.15 亿元和应付杭长高速指挥部工程保留金 0.13 亿元，此五款项合计占比 17.58%。同期，公司一年内到期的非流动负债规模有所下降，主要为一年内到期的长期借款，2019 年末，一年内到期的非流动负债为 4.29 亿元；其他流动负债主要为公司发行的超短期融资券，2019 年末余额为 3.00 亿元，为 2019 年度第一期超短期融资券。

公司非流动负债主要为长期借款、应付债券和长期应付款。2017~2019 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；应付债券余额逐年增长，2019 年末，公司应付债券包括“07 湖交投债”15.00 亿元、2018 年度第一期点心债 5.00 亿元、中期票据“19 湖交投 MTN001”账面余额 19.88 亿元和私募债“19 湖交 01”账面余额 19.90 亿元；长期应付款中不包含专项应付款的长期应付款部分近年来规模未变化，均为 12.11 亿元，其中包括浙江交投给予无偿使用的资金 5.00 亿元及国开发展基金有限公司借款 7.11 亿元。

截至 2020 年 3 月末，公司负债规模较 2018 年末进一步增长至 267.25 亿元，主要因长期借款的增加，仍以非流动负债为主，其中其他非流动负债增加 0.06 亿元，为子公司公交枢纽公司的绿色建筑节能补助款；资产负债率为 55.74%，较 2019 年末基本持平。

公司有息债务水平较高，面临一定偿债压力；有息债务以长期有息债务为主，短期债务压力较小；公司无对外担保或其他或有负债。

2020 年 3 月末，公司有息债务 222.37 亿元，在总负债中比重为 83.21%，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 19.27 亿元，在有息债务中的占比为 8.67%，短期债务压力不大，债务期限结构较为分散，多数债务到期时间集中在 5 年以上。

表 23 截至 2020 年 3 月末公司有息债务期限结构（单位：亿元、%）

项目	≤1 年	(1, 2]年	(2, 3]年	(3, 4]年	(4, 5]年	>5 年	合计
金额	19.27	12.74	26.80	8.56	46.81	108.19	222.37
占比	8.67	5.73	12.05	3.85	21.05	48.65	100.00

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2020 年 3 月末，公司无对外担保或其他或有负债。



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，2017~2019 年，所有者权益规模分别为 179.50 亿元、188.80 亿元和 207.86 亿元。

2018 年末，公司所有者权益同比增长 9.30 亿元，根据湖州市人民政府专题会议纪要【2017】130 号、【2018】5 号和【2018】16 号文件无偿划入房产增加资本公积 4.46 亿元；根据湖州市人民政府专题会议纪要【2018】69 号文将水投公司 100%股权无偿划转至公司增加资本公积 37.21 亿元；根据（2012）湖办 23 号抄告单精神对账面已取消收费的 8 条政府收费还贷二级公路以减少资本公积的方式剥离，减少资本公积 21.67 亿元，同时入账专项应付款的专项补助款转增资本公积 5.45 亿元；根据湖州市自然资源和规划局对违规融资抵押土地整改的函账面公积 19.90 亿元的 11 宗土地完成整改并注销相应减少资本公积。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。截至 2020 年 3 月末，公司所有者权益 212.23 亿元。

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，资产质量好，对债务偿还形成很强保障。

从盈利对利息的保障能力来看，2017~2019 年，公司 EBITDA 对利息的保障倍数分别为 1.35 倍、1.36 倍和 1.35 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。2017~2019 年末，经营性净现金流对流动负债的覆盖比例分别为 43.99%、-5.73%和 12.06%，对总负债的覆盖比例分别为 6.76%、-1.14%和 2.51%，经营性净现金流对流动负债的保障倍数呈现波动，保障能力尚不稳定；公司流动比率分别为 7.36 倍、4.16 倍和 4.37 倍；速动比率分别为 2.51 倍、2.05 倍和 2.04 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，高速公路资产对债务偿还起到一定保障



作用。截至 2020 年 3 月末，公司资产负债率和债务资本比率分别为 55.74%和 51.17%。

偿债能力

综合来看，公司的抗风险能力极强，偿债能力极强。本期债券到期不能偿付的风险极小。湖州市位于长三角中心区域，长三角交通一体化规划出台为湖州市提供发展机遇，湖州市经济及财政实力较强，经济增速在浙江省排名靠前，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，持续得到湖州市政府在资产无偿划拨、财政补贴、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陆续入账进一步增强公司实力，公司控股、参股路产为优质资产，对收益及现金流形成良好保障，公司储备项目规模较大，随着项目投建，公司在湖州市交通建设领域的地位将进一步增强；同时，在建高速公路投资规模较大，公司面临一定资本支出压力，受新冠肺炎疫情免收通行费收入影响，短期公司盈利能力及现金流受到一定影响。

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“发债主体”）进行持续跟踪评级。持续跟踪评级包括定期跟踪评级和不定期跟踪评级。

跟踪评级期间，大公将持续关注发债主体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发债主体履行债务的情况等因素，并出具跟踪评级报告，动态地反映发债主体的信用状况。

跟踪评级安排包括以下内容：

1) 跟踪评级时间安排

定期跟踪评级：大公将在本期债券存续期内每年出具一次定期跟踪评级报告。

不定期跟踪评级：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。

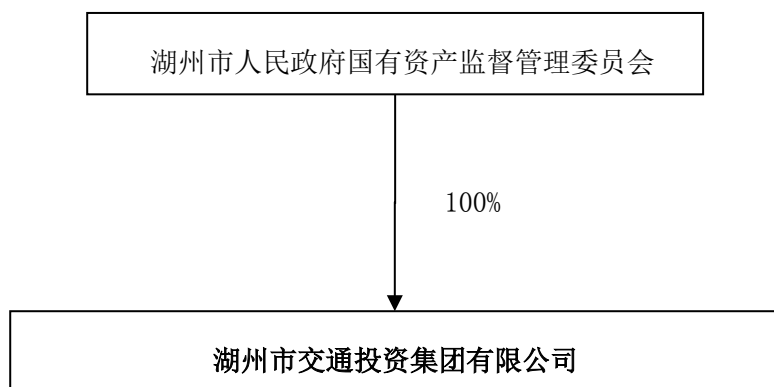
大公的跟踪评级报告和评级结果将对发债主体、监管部门及监管部门要求的披露对象进行披露。

3) 如发债主体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发债主体提供所需评级资料



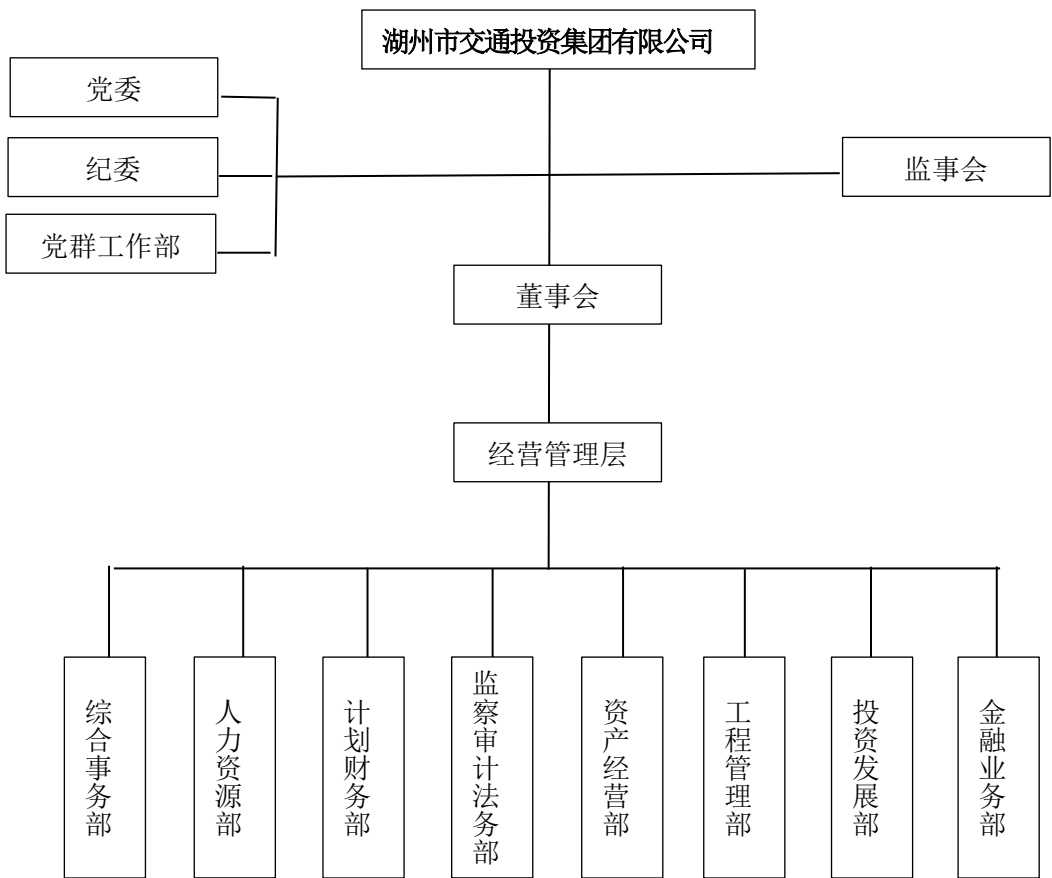
附件 1 公司治理

1-1 截至 2020 年 3 月末湖州市交通投资集团有限公司股权结构图





1-2 截至 2020 年 3 月末湖州市交通投资集团有限公司组织结构图





1-3 截至 2020 年 3 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	子公司简称
1	湖州太湖度假村	100.00	太湖度假村
2	湖州市公路水运工程监理咨询股份有限公司	100.00	水运工程监理
3	湖州湖兴公路经营有限公司	100.00	湖兴公路
4	湖州市交通集团公共交通有限公司	100.00	公共交通
5	湖州国际物流有限公司	100.00	国际物流
6	浙江湖州港务有限公司	100.00	湖州港务
7	湖州市交通投资集团贸易发展有限公司	100.00	贸易发展
8	湖州市交通投资集团实业发展有限公司	100.00	实业发展
9	湖州港航资产管理有限公司	100.00	港航资产管理
10	湖州市道路客货运输服务有限公司	100.00	道路客货
11	湖州市交通投资集团能源发展有限公司	100.00	能源发展
12	湖州市交通投资集团公务用车服务有限公司	100.00	公务用车服务
13	湖州市交通投资集团公交枢纽发展有限公司	100.00	公交枢纽发展
14	湖州市交通工程建设集团有限公司	100.00	交通工程建设
15	湖州交建工程咨询有限公司	100.00	交建工程咨询
16	湖州交工园林绿化工程有限公司	100.00	交工园林绿化
17	湖州交建工程检测有限公司	100.00	交建工程检测
18	湖州正大桥梁预制构件有限公司	100.00	正大桥梁
19	湖州恒元公路养护有限公司	100.00	恒元公路养护
20	湖州元通公路养护有限公司	100.00	元通公路养护
21	湖州市港航工程建设有限公司	100.00	港航工程建设
22	湖州市港航交通发展有限公司	100.00	港航交通发展
23	湖州南浔交建投资有限公司	100.00	南浔交建
24	湖州市水利水电工程建设有限公司	100.00	水利水电
25	湖州农垦农垦场有限公司	100.00	农垦场
26	湖州农垦产业发展有限公司	100.00	农垦产业
27	湖州农垦现代农业发展有限公司	100.00	农垦农业
28	湖州市农垦园林绿化工程有限公司	100.00	农垦园林
29	浙江湖杭高速公路有限公司	100.00	湖杭高速
30	天津浙北租赁有限公司	100.00	浙北租赁
31	湖州交通集团置业发展有限公司	100.00	交通置业
32	湖州市轨道交通投资发展有限公司	100.00	轨道交通
33	湖州市水利投资发展有限公司	100.00	水利投资



1-4 截至 2020 年 3 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	子公司简称
34	湖州市聚通建设发展有限公司	100.00	聚通建设
35	湖州市敬业特种设备技术咨询有限公司	100.00	敬业特种设备
36	湖州市储备粮管理有限公司	100.00	储备粮
37	湖州安康安全技术服务中心	100.00	安康安全技术
38	湖州衡鼎产品检测中心	100.00	衡鼎产品检测
39	湖州河道工程公司	100.00	河道工程
40	湖州市信息技术服务公司	100.00	信息技术服务
41	湖州市农通联农业发展有限公司	65.00	农通联农业发展
42	湖州湖皖高速公路有限公司	63.86	湖皖高速
43	浙江吉宁高速公路有限公司	60.00	吉宁高速
44	浙江杭长高速公路有限公司	59.00	杭长高速公路
45	湖州市交通绿色环保新材料有限公司	51.00	绿色新材料
46	湖州市通合城投资发展有限公司	51.00	通合城投
47	湖州市交通商贸有限公司	51.00	交通商贸
48	湖州交投石化有限公司	50.00	交投石化
49	湖州交投石油有限公司	50.00	交投石油
50	浙江浙北资产管理有限公司	49.00	浙北资产管理
51	湖州市宁杭铁路投资有限公司	41.70	宁杭铁路

数据来源：根据公司提供资料整理



附件 2 经营情况

截至 2020 年 3 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	如通苏湖湖州段	61.00	158.00	拟于 2020 年 7 月列入《长三角地区多层次轨道交通体系规划》。	2022~2025
	水乡旅游线湖州段	23.00	70.00	已列入《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)》。	2022~2025
市域铁路	湖州至安吉	48.00	100.00	计划“十四五”期间列入《长三角地区多层次轨道交通体系规划》。	2024~2027
	湖州至德清	54.00	114.00		2024~2027
中心城市轨道交通	1 号线一期	23.60	114.00	线网规划已批复, 建设规划报批中。	2021~2025
	2 号线一期	17.50	90.00	线网规划已批复, 建设规划报批中。	2022~2026
合计	-	227.10	646.00	-	-

数据来源: 根据公司提供资料整理



附件 3 主要财务指标

3-1 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	2020 年 1~3 月 (未经审计)	2019 年	2018 年	2017 年
资产类				
货币资金	353,287	415,214	438,337	142,484
其他应收款	339,916	350,670	308,594	258,581
存货	1,152,540	1,140,309	1,112,187	1,314,017
其他流动资产	233,867	169,255	285,555	259,690
流动资产合计	2,175,979	2,141,815	2,196,140	1,993,841
可供出售金融资产	235,397	260,663	165,140	165,140
长期股权投资	96,904	73,968	66,671	65,015
投资性房地产	91,085	83,646	40,691	6,883
固定资产	1,560,485	1,567,966	853,463	857,296
在建工程	561,650	513,394	783,226	234,817
其他非流动资产	2,072	2,071	2,071	219,710
非流动资产合计	2,618,883	2,562,533	1,955,890	1,565,336
总资产	4,794,862	4,704,348	4,152,030	3,559,176
占资产总额比 (%)				
货币资金	7.37	8.83	10.56	4.00
其他应收款	7.09	7.45	7.43	7.27
存货	24.04	24.24	26.79	36.92
其他流动资产	4.88	3.60	6.88	7.30
流动资产合计	45.38	45.53	52.89	56.02
可供出售金融资产	4.91	5.54	3.98	4.64
长期股权投资	2.02	1.57	1.61	1.83
投资性房地产	1.90	1.78	0.98	0.19
固定资产	32.54	33.33	20.56	24.09
在建工程	11.71	10.91	18.86	6.60
其他非流动资产	0.04	0.04	0.05	6.17
非流动资产合计	54.62	54.47	47.11	43.98
负债类				
短期借款	89,638	122,737	92,000	-
应付票据	5,180	8,454	15,998	4,940
应付账款	144,572	180,519	23,282	20,578
其他应付款	116,823	92,716	243,651	169,761
一年内到期的非流动负债	33,100	42,898	46,660	65,015
其他流动负债	70,000	30,000	100,000	-
流动负债合计	468,305	490,469	528,089	270,924



3-2 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	2020 年 1~3 月 (未经审计)	2019 年	2018 年	2017 年
负债类				
长期借款	1,359,907	1,289,316	1,127,581	964,814
应付债券	600,000	597,726	400,000	350,000
长期应付款	220,293	222,034	207,146	121,076
专项应付款	-	-	86,070	56,196
非流动负债合计	2,204,225	2,135,230	1,735,898	1,493,246
负债合计	2,672,530	2,625,699	2,263,988	1,764,171
占负债总额比 (%)				
短期借款	3.35	4.67	4.06	-
应付票据	0.19	0.32	0.71	0.28
应付账款	5.41	6.88	1.03	1.17
其他应付款	4.37	3.53	10.76	9.62
一年内到期的非流动负债	1.24	1.63	2.06	3.69
其他流动负债	2.62	1.14	4.42	-
流动负债合计	17.52	18.68	23.33	15.36
长期借款	50.88	49.10	49.81	54.69
应付债券	22.45	22.76	17.67	19.84
长期应付款	8.24	8.46	9.15	6.86
专项应付款	-	-	3.80	3.19
非流动负债合计	82.48	81.32	76.67	84.64
权益类				
实收资本(股本)	500,000	500,000	500,000	500,000
资本公积	1,171,660	1,132,667	989,618	935,573
盈余公积	19,410	19,410	19,410	19,410
未分配利润	64,267	62,262	59,985	53,819
归属于母公司所有者权益	1,755,337	1,714,686	1,569,343	1,508,803
少数股东权益	366,995	363,963	318,700	286,203
所有者权益合计	2,122,332	2,078,649	1,888,043	1,795,006
损益类				
营业收入	73,726	262,401	209,371	142,138
营业成本	72,665	189,541	132,669	95,596
营业税金及附加	220	1,411	2,817	936
销售费用	1,061	3,854	3,196	1,738



3-3 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	2020 年 1~3 月 (未经审计)	2019 年	2018 年	2017 年
损益类				
管理费用	3,778	13,458	11,342	7,763
财务费用	21,725	83,130	61,162	58,928
资产减值损失	-	-6,015	3,232	-325
公允价值变动收益	-	4,851	10	-
投资收益/损失	-224	43,049	21,317	112
营业利润	-2,262	26,309	23,347	15,544
营业外收支净额	672	322	-96	-170
利润总额	-1,590	26,632	23,251	15,375
所得税	1,176	3,440	3,052	776
净利润	-2,766	23,191	20,199	14,599
归属于母公司所有者的净利润	81	7,662	7,366	10,097
占营业收入比 (%)				
营业成本	98.56	72.23	63.37	67.26
营业税金及附加	0.30	0.54	1.35	0.66
销售费用	1.44	1.47	1.53	1.22
管理费用	5.12	5.13	5.42	5.46
财务费用	29.47	31.68	29.21	41.46
资产减值损失	-	-2.29	1.54	-0.23
公允价值变动收益	-	1.85	-	-
投资收益/损失	-0.30	16.41	10.18	0.08
营业利润	-3.07	10.03	11.15	10.94
营业外收支净额	0.91	0.12	-0.05	-0.12
利润总额	-2.16	10.15	11.11	10.82
所得税	1.60	1.31	1.46	0.55
净利润	-3.75	8.84	9.65	10.27
归属于母公司所有者的净利润	0.11	2.92	3.52	7.10
现金流量表				
经营活动产生的现金流量净额	66,213	61,414	-22,896	59,592
投资活动产生的现金流量净额	-188,597	-280,870	-15,072	-81,988
筹资活动产生的现金流量净额	60,457	218,469	330,892	49,747



3-4 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	2020 年 1~3 月 (未经审计)	2019 年	2018 年	2017 年
主要财务指标				
EBIT	22,322	122,606	100,999	81,753
EBITDA	-	153,755	120,565	97,554
总有息债务	2,223,721	2,153,752	1,837,317	1,450,905
毛利率 (%)	1.44	27.77	36.63	32.74
营业利润率 (%)	-3.07	10.03	11.15	10.94
总资产报酬率 (%)	0.47	2.61	2.43	2.30
净资产收益率 (%)	-0.13	1.12	1.07	0.81
资产负债率 (%)	55.74	55.81	54.53	49.57
债务资本比率 (%)	51.17	50.89	49.32	44.70
长期资产适合率 (%)	165.21	164.44	185.28	210.07
流动比率 (倍)	4.65	4.37	4.16	7.36
速动比率 (倍)	2.19	2.04	2.05	2.51
保守速动比率 (倍)	0.76	0.85	0.83	0.53
存货周转天数 (天)	1,419.92	534.78	822.95	618.55
应收账款周转天数 (天)	37.56	8.83	7.72	3.99
经营性净现金流/流动负债 (%)	13.81	12.06	-5.73	43.99
经营性净现金流/总负债 (%)	2.50	2.51	-1.14	6.76
经营性净现金流利息保障倍数 (倍)	2.54	0.54	-0.26	0.83
EBIT 利息保障倍数 (倍)	0.86	1.08	1.14	1.13
EBITDA 利息保障倍数 (倍)	-	1.35	1.36	1.35
现金比率 (%)	75.44	84.66	83.00	52.59
现金回笼率 (%)	146.56	103.12	100.60	99.51
担保比率 (%)	-	-	-	9.07



附件 4 各项指标的计算公式

1. 毛利率 (%) = $(1 - \text{营业成本} / \text{营业收入}) \times 100\%$
2. EBIT = 利润总额 + 计入财务费用的利息支出
3. EBITDA = EBIT + 折旧 + 摊销 (无形资产摊销 + 长期待摊费用摊销)
4. EBITDA 利润率 (%) = $\text{EBITDA} / \text{营业收入} \times 100\%$
5. 总资产报酬率 (%) = $\text{EBIT} / \text{年末资产总额} \times 100\%$
6. 净资产收益率 (%) = $\text{净利润} / \text{年末净资产} \times 100\%$
7. 现金回笼率 (%) = $\text{销售商品及提供劳务收到的现金} / \text{营业收入} \times 100\%$
8. 资产负债率 (%) = $\text{负债总额} / \text{资产总额} \times 100\%$
9. 债务资本比率 (%) = $\text{总有息债务} / (\text{总有息债务} + \text{所有者权益}) \times 100\%$
10. 总有息债务 = 短期有息债务 + 长期有息债务
11. 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)
12. 长期有息债务 = 长期借款 + 应付债券 + 长期应付款 (付息项)
13. 担保比率 (%) = $\text{担保余额} / \text{所有者权益} \times 100\%$
14. 经营性净现金流/流动负债 (%) = $\text{经营性现金流量净额} / [(\text{期初流动负债} + \text{期末流动负债}) / 2] \times 100\%$
15. 经营性净现金流/总负债 (%) = $\text{经营性现金流量净额} / [(\text{期初负债总额} + \text{期末负债总额}) / 2] \times 100\%$
16. 存货周转天数¹⁹ = $360 / (\text{营业成本} / \text{年初末平均存货})$
17. 应收账款周转天数²⁰ = $360 / (\text{营业收入} / \text{年初末平均应收账款})$
18. 流动比率 = $\text{流动资产} / \text{流动负债}$
19. 速动比率 = $(\text{流动资产} - \text{存货}) / \text{流动负债}$
20. 保守速动比率 = $(\text{货币资金} + \text{应收票据} + \text{交易性金融资产}) / \text{流动负债}$
21. 现金比率 (%) = $(\text{货币资金} + \text{交易性金融资产}) / \text{流动负债} \times 100\%$
22. 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

¹⁹ 一季度取 90 天。

²⁰ 一季度取 90 天。



收益-（营业外收入-营业外支出）

23. 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

24. EBIT 利息保障倍数（倍）= EBIT/利息支出= EBIT/（计入财务费用的利息支出+资本化利息）

25. EBITDA 利息保障倍数（倍）= EBITDA/利息支出= EBITDA /（计入财务费用的利息支出+资本化利息）

26. 经营性净现金流利息保障倍数（倍）= 经营性现金流量净额/利息支出= 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）



附件 5 企业债券及主体信用等级符号和定义

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，未来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，未来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，未来信用等级下调的可能性较大。

注：大公企业债券及主体信用等级符号和定义相同；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。