



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主体与 相关债项2021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

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 SDP【2021】108 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及“20 湖交投 MTN002”、“20 湖交 02”和“21 湖交投债/21 湖交投”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长期信用等级维持 AAA，评级展望维持稳定，“20 湖交投 MTN002”、“20 湖交 02”和“21 湖交投债/21 湖交投”的信用等级维持 AAA。

特此通告。



大公国际资信评估有限公司

评审委员会主任：席宁

二〇二一年六月二十八日



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	3+2	AAA	AAA	2020.10
20湖交02	10.00	3+2	AAA	AAA	2020.12
21湖交投债 /21湖交投	10.00	5+5+5	AAA	AAA	2020.07

主要财务数据和指标 (单位: 亿元、%)

项目	2021.3	2020	2019	2018
总资产	640.64	639.28	470.43	415.20
所有者权益	308.91	303.60	207.86	188.80
总有息债务	277.93	277.83	215.38	183.73
营业收入	17.28	66.62	26.24	20.94
净利润	0.09	1.28	2.32	2.02
经营性净现金流	0.83	9.87	6.14	-2.29
毛利率	10.03	7.26	27.77	36.63
总资产报酬率	0.50	1.89	2.61	2.43
资产负债率	51.78	52.51	55.81	54.53
债务资本比率	47.36	47.78	50.89	49.32
EBITDA利息保障 倍数(倍)	-	1.45	1.35	1.36
经营性净现金流 /总负债	0.25	3.30	2.51	-1.14

注: 公司提供了2020年和2021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2020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; 2021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”)是湖州市市级唯一的交通基础设施项目投资、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工作。跟踪期内, 湖州市经济及财政实力进一步增长, 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垄断地位, 得到湖州市政府在资产划拨、财政补贴和项目资本金投入等方面的大力支持, 2020年以来政府资产注入和项目资金投入大幅提升公司资产规模和资本实力; 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, 商贸物流业务毛利率较低, 拉低公司综合毛利率水平, 盈利空间有待提升, 受疫情免收通行费影响, 公司2020年通行费收入有所下降。

优势与风险关注

主要优势/机遇:

- 2020年, 湖州市经济及财政实力进一步增强, 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主体, 公司在湖州市交通基础设施建设及运营领域仍具有垄断地位;
- 公司继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, 2020年以来, 湖州市政府向公司划转房产土地等资产和投入项目资金, 公司资产规模及资本实力大幅提升。

主要风险/挑战:

- 公司商贸物流业务毛利率较低, 拉低公司综合毛利率水平, 盈利空间有待提升;
- 受疫情免收通行费影响, 公司2020年通行费收入有所下降。

¹ 曾用名: 华普天健会计师事务所(特殊普通合伙)。



评级模型打分表结果

本评级报告所依据的评级方法为《城市基础设施建设投融资企业信用评级方法》，版本号为 PF-CT-2021-V.3，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（48%）	5.63
（一）区域环境	5.63
要素二：财富创造能力（37%）	5.27
（一）市场竞争力	5.48
（二）盈利能力	2.87
要素三：偿债来源与负债平衡（15%）	6.12
（一）债务状况	5.73
（二）偿债来源对债务偿还的保障程度	6.56
调整项	无
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
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			点击阅读全文
AAA/稳定	21 湖交投债/21 湖交投	AAA	2020/07/30			点击阅读全文
AAA/稳定	-	-	2020/07/30			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、除因本次评级事项构成的委托关系外，评级对象与大公、大公控股股东、及其其控制的其他机构不存在任何影响本次评级客观性、独立性、公正性、审慎性的官方或非官方交易、服务、利益冲突或其他形式的关联关系。

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

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

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

四、本报告引用的资料主要由评级对象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/发布方负责。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存续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。



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	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

发债主体

湖州交通集团系经湖州市编制委员会《关于同意建立湖州市交通建设投资开发公司的批复》(湖编【93】28号)于1993年批准组建的全民所有制企业,隶属湖州市交通局,初始注册资本2,000万元人民币,原名为湖州市交通建设投资开发公司(以下简称“湖州交投”),主要负责湖州市境内交通建设项目投资开发。1997年2月,湖州市交通局以318国道及104国道道路资产出资51,145万元,以资本公积转增资本方式出资6,855万元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

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。



决定及《关于同意增加湖州市交通投资集团有限公司注册资本金的函复》（湖国资委【2009】62号），公司以资本公积转增资本方式增加注册资本至 18.00 亿元；2016 年 5 月，根据湖州市国资委股东决定，公司以资本公积转增资本方式增加注册资本至 50.00 亿元。

2020 年 8 月，根据《浙江省财政厅等五部门关于全面推开划转部分国有资本充实社保基金工作的通知》（浙财企【2020】4号）和《湖州市国资委关于市交通集团国有股权划转的通知》（湖国资委【2020】32号）要求，湖州市国资委将其持有的公司 10.00% 国有股权无偿划转至浙江省财务开发有限责任公司³（以下简称“浙江省财务公司”），公司于 2020 年 8 月完成工商变更。

截至 2021 年 3 月末，公司注册资本为 50.00 亿元，湖州市国资委持股 90.00%，浙江省财务公司持股 10.00%，湖州市国资委为公司实际控制人。

公司设股东会，由湖州市国资委和浙江省财务公司两名股东组成。公司设董事会和监事会，成员均为 5 名，其中职工董事、职工监事分别为 1 名、2 名，由公司职工代表大会选举产生，其余董事会及监事会成员由湖州市政府提名、经股东会选举产生；董事会设董事长、副董事长各 1 名，监事会设主席、副主席各 1 名，由湖州市国资委分别在董事会成员、监事会成员中指定；设总经理 1 名，由湖州市国资委提议、董事会聘任或解聘；设副总经理 5 名，根据业务发展需要设总工程师、总经济师、总会计师各 1 名，协助总经理开展工作。

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

截至 2020 年末，公司纳入合并报表范围子公司 67 家，其中一级子公司 37 家（见附件 1-3）。合并范围同比增加 15 家，其中湖州融通工程管理有限公司（以下简称“融通公司”）和湖州湖申船闸建设开发有限公司（以下简称“湖申船闸公司”）为政府无偿划入，其余为新设或合资成立；因注销减少子公司湖州湖兴公路经营有限公司和湖州太湖度假村。

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 2021 年 5 月 10 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 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

³ 浙江省财务开发有限责任公司由浙江省财政厅 100% 持股，为浙江省政府直属单位，委托浙江省财政厅管理。



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

2020 年，我国经济逐步克服新冠肺炎疫情带来的不利影响，主要指标恢复性增长，成为全球唯一实现经济正增长的主要经济体；2020 年在疫情背景下，城投企业在相关政策指导下融资环境相对宽松，2021 年城投企业面临的外部政策环境将有所收紧，但风险整体可控；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）宏观环境

2020 年，我国经济逐步克服新冠肺炎疫情带来的不利影响，主要指标恢复性增长，经济总量首次突破百万亿元，并成为全球唯一实现经济正增长的主要经济体，预计在新发展格局下我国经济中长期高质量发展走势不会改变。

面对突如其来的新冠肺炎疫情（以下简称“疫情”）和复杂多变的国内外环境，全国上下统筹推进疫情防控和经济社会发展各项工作，在一系列宏观调控政策作用下，2020 年我国经济运行稳步复苏，并成为全球唯一实现经济正增长的主要经济体。根据国家统计局初步核算，2020 年我国国内生产总值（以下简称“GDP”）达到 101.60 万亿元，经济总量首次突破百万亿元大关，按可比价格计算，同比增长 2.3%。其中，一季度同比下降 6.8%，二季度同比增长 3.2%，三季度同比增长 4.9%，四季度同比增长 6.5%。2021 年一季度，我国经济复苏进程整体稳健，GDP 同比增速高达 18.3%；环比增长 0.6%；两年平均增速 5.0%⁴。

2021 年，疫情发展变化以及外部环境的不确定性仍将对经济复苏形成一定制约，但在科学精准的宏观调控政策支持下，预计我国将能够高质量完成《政府工作报告》中设定的经济增长、就业、物价等预期目标。与此同时，面对后疫情时代，党的十九届五中全会提出加快构建以“国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”的新发展格局，这是党中央在全面统筹国内国际两个大局基础上做出的重大部署，也将成为“十四五”期间经济转型的重要战略。这种以创新驱动发展、激发内需潜力、提升有效供给、扩大高水平对外开放为重点的中长期发展模式，同以扎实做好“六稳”工作、全面落实“六保”任务的短期跨周期模式有序结合，将共同推动我国经济的高质量发展。

⁴ 两年平均增速是指以 2019 年相应同期数为基数，采用几何平均的方法计算的增速。



（二）行业环境

2020 年，在疫情背景下，各部委陆续出台相关政策推动城投企业发展，城投企业在相关政策指导下融资环境相对宽松；2021 年以来，中央延续了“规范举债融资机制，抓实化解隐性债务风险”的主要工作思路，预计城投企业面临的外部政策环境将有所收紧，但整体上将把握有保有压的原则，城投行业风险整体可控。

城镇化建设为我国经济发展的重点领域，在我国城镇化快速推进过程中，地方城投企业的发展有力支持了地方城镇基础设施建设，促进了地方经济社会发展。2020 年，在新冠肺炎疫情（以下简称“疫情”）的背景下，多个省份的公共预算收入和以土地出让金为主的基金预算收入出现明显下滑，地方财政收入承压，城投企业相关业务进度及资金结算或受到一定程度影响。为应对相关影响，解决城投企业短期资金压力，上半年各部委陆续出台相关政策推动支持地方政府及城投企业发展，城投企业在相关政策指导下融资环境相对宽松。下半年随着疫情得到有效控制和我国经济的稳步恢复，加上信用风险事件的冲击，城投企业面临的融资环境有所收紧。

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。2021 年 4 月，国务院发布的《国务院关于进一步深化预算管理制度改革的意见》（国发【2021】5 号）（以下简称“国发 5 号文”）明确了要将防控风险、增强财政可持续性摆在更加突出位置。国发 5 号文延续了“规范举债融资机制，抓实化解隐性债务风险”的主要工作思路，同时提出要把防范化解地方政府隐性债务风险作为重要的政治纪律和政治规矩，切实防范恶意逃废债，保护债权人合法权益，坚决防止风险累积形成系统性风险，体现了中央对防范化解隐性债务风险的高度重视。此外，国发 5 号文再次提出清理规范地方融资平台公司，剥离其政府融资职能，对失去清偿能力的要依法实施破产重整或清算。预计城投企业面临的外部政策环境将有所收紧，但整体上将把握有保有压的原则，城投行业风险整体可控。

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

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。



为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《2019 年全国收费公路统计公报》，截至 2019 年末，全国高速公路 14.96 万公里，占全国收费公路里程比重为 87.43%。全国收费公路建设累计债务性资金投入为 6.53 万亿元，债务性资金比例达 68.6%，债务余额为 6.15 万亿元，同比增长 8.1%，其中高速公路债务余额 5.80 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 3.09 万亿元和 2.71 万亿元，我国收费高速公路债务余额规模庞大且逐年增长。

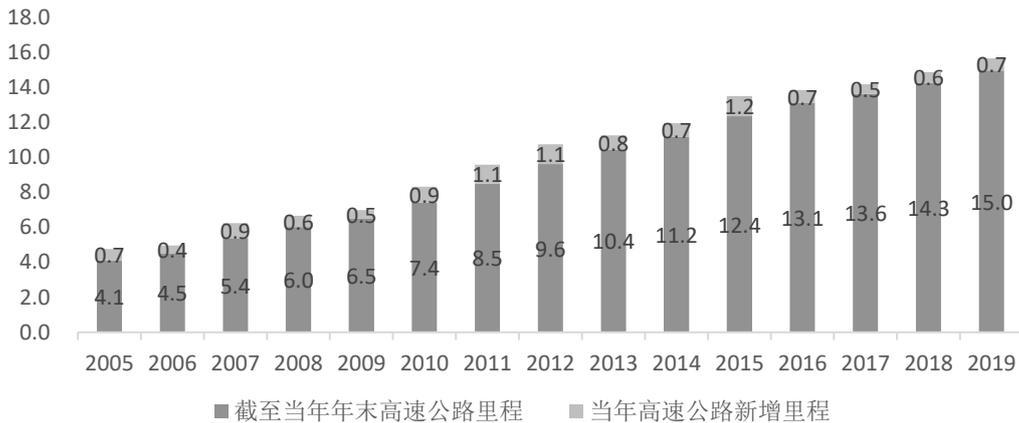


图 1 2005~2019 年我国高速公路通车里程情况（单位：万公里）

数据来源根：据公开资料整理

从 2020 全年情况来看，受到新冠肺炎疫情的影响，全国出行人数大幅下降，全国公路客货运同比继续维持下降趋势，但随着疫情防控常态化，公路客货运量同比下降幅度开始收窄，2020 年 5 月起开始正增长。客运方面，2020 年，公路客运量累计 68.94 亿人次，同比下降 47.00%，旅客周转量累计 4,641.01 亿人次，同比下降 47.60%。2021 年 1~2 月，公路客运量和旅客周转量均有大幅度回升。

货运方面，2020 年，公路货运量累计实现 342.64 亿吨，同比下降 0.30%，基本与 2019 年持平，货物周转量累计实现 60,171.85 亿吨公里，同比增长 0.90%。与客运情况类似，2021 年 1~2 月，货运实现较大幅度回升。随着疫情得到有效控制，公路货运持续恢复。

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



高速公路行业政策性较强，近年来国家持续深化收费公路制度改革，高速收费体系将更加趋于完善；2020 年，为应对疫情出台的临时性政策使收费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，未来行业长期发展仍呈现良好态势。

收费方面，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”。2020 年 6 月，国务院、国家发改委、交通运输部进一步强调《关于进一步降低物流成本的实施意见》，明确提出降低公路通行成本，深化收费公路制度改革，全面推广高速公路差异化收费，引导拥堵路段、时段车辆科学分流，进一步提高通行效率，鼓励有条件的地方回购经营性普通收费公路收费权，对车辆实行免费通行。国家大力深化收费公路制度改革，有助于我国综合交通运输网络效率的提高，降低物流成本，实现不停车快捷收费目标，对物流业提速增效起到重要作用。

疫情防控方面，自 2020 年 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。2020 年 4 月 28 日，交通运输部发布《关于恢复收费公路收费的公告》，自 2020 年 5 月 6 日起，恢复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。

交通基建方面，2020 年 4 月，中国证监会及国家发改委联合发布《关于推进基础设施领域不动产投资信托基金 (REITs) 试点相关工作的通知》，提出优先支持基础设施补短板行业，包括仓储物流、收费公路等交通设施。2020 年 10 月，《国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》出台，要求在“十四五”建设中进一步加快建设交通强国，完善综合运输大通道、综合交通枢纽和物流网络，加快城市群和都市圈轨道交通网络化，提高农村和边境地区交通通达深度。2021 年 2 月，《国家综合立体交通网规划纲要》出台，要实现在 2035 年之前构建完善的国家综合立体交通网，实现国家高速公路网实现 16 万公里左右，普通国道网 30 万公里左右的建设目标。预计未来五年内，为促进路网进一步完善，交通基建仍为发展的首要任务。

总体来看，高速公路行业政策性仍较强，国家继续深化收费公路制度改革，



提升收费公路运行效率，降低收费公路通行成本，推进差异化收费制度，高速公路收费体系将更加趋于完善。预计未来 1~2 年内，国家将继续出台政策深化推进收费公路制度改革，进一步降低物流成本，提高物流效率，未来行业长期发展仍呈现良好态势。

（三）区域环境

湖州市 2020 年经济继续增长，但受疫情影响主要指标增速有所放缓；同期湖州市财政实力继续增强，政府性基金收入对财政收入贡献度仍较大。

2020 年，湖州市实现地区生产总值 3,201.4 亿元，同比增长 3.3%，受疫情影响，增速放缓，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。三次产业分别增长 2.5%、2.0%和 4.8%，三次产业结构调整为 4.4:49.6:46.0，第三产业比重进一步提升。同期，全市规模以上工业增加值 978.0 亿元，同比增长 5.1%，其中轻工业 370.6 亿元、重工业 607.4 亿元，分别增长 2.4%和 6.8%，重工业仍是规模以上工业增长的主要动力。从重点产业看，高新技术产业 583.8 亿元，增长 8.2%，占比为 59.7%；战略性新兴产业 342.0 亿元，增长 11.9%，占比为 35.0%；装备制造业 301.6 亿元，增长 11.3%，占比为 30.8%。三者增速均高于平均水平，对湖州市工业具有拉动作用，工业结构进一步优化。

表 2 2020 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	64,613	3.6	7,248
杭州市	16,106	3.9	2,093
宁波市	12,409	3.3	1,511
温州市	6,870	3.4	602
绍兴市	6,001	3.3	544
嘉兴市	5,510	3.5	599
台州市	5,263	3.4	401
金华市	4,704	2.8	423
湖州市	3,201	3.3	337
衢州市	1,639	3.5	141
丽水市	1,540	3.4	144
舟山市	1,512	12.0	159

数据来源：浙江省及各地级市 2020 年国民经济和社会发展统计公报

同期，湖州市固定资产投资同比增长 6.6%，分领域看，民间投资增长 6.8%、交通投资增长 16.5%、高新技术产业投资增长 23.8%、房地产开发投资增长 7.3%。全市商品房销售面积同比增长 8.8%，销售额同比增长 11.7%。同期，全市社会消费品零售总额 1,424.4 亿元，同比增长 1.0%。同期，全市进出口总额 1,132.2 亿



元，同比增长 20.4%；其中出口 1,025.8 亿元，增长 22.3%。

表 3 2018~2020 年湖州市国民经济和社会发展主要指标（单位：亿元、%）

项目	2020 年		2019 年		2018 年	
	金额	增速	金额	增速	金额	增速
地区生产总值	3,201.4	3.3	3,122.4	7.9	2,881.2	8.1
人均地区生产总值 ⁵ （元）	-	-	116,807	7.6	101,990	7.6
财政总收入	582.1	7.7	540.6	10.2	490.7	20.0
全社会固定资产投资	-	6.6	-	11.4	-	6.2
规模以上工业增加值	978.0	5.1	888.7	8.4	-	9.3
社会消费品零售总额	1,424.4	1.0	1,429.3	10.2	-	10.0
进出口总额	1,132.2	20.4	940.2	6.3	885.1	14.6
三次产业结构	4.4:49.6:46.0		4.3:51.1:44.6		4.5:51.7:43.8	

数据来源：2018~2020 年湖州市国民经济和社会发展统计公报

2020 年，湖州市一般预算收入为 336.56 亿元，同比增长 6.48%，其中税收收入占比同比上升 7.33 个百分点至 92.98%，主要由于土地及房地产市场行情较好，契税和土地增值税等增幅较大所致；从税种看，增值税、企业所得税、个人所得税、契税和土地增值税五大税种合计占税收收入的比重为 82.88%。同期，湖州市土地市场行情较好，全市政府性基金收入同比增长 15.59%至 529.25 亿元，对财政收入的贡献度较大。2020 年，湖州市一般预算支出为 484.42 亿元，同比增长 3.76%，主要由于教育、文化体育与传媒、商业服务业等支出增加所致；全市政府性基金支出为 561.84 亿元，同比增长 30.48%。截至 2020 年末，湖州市全市地方政府债务余额为 837.47 亿元，其中：一般债务 550.86 亿元，专项债务 318.48 亿元。

总体而言，2020 年，湖州市经济财政实力继续增强，良好的经济和财政状况对城市基础设施建设提供了较好的保障。

财富创造能力

2020 年，随着商贸物流规模大幅扩张，公司营业收入快速增长，高速公路通行费、不良资产包处置收入仍为公司收入及利润的重要来源，其中受疫情影响，高速通行费收入有所下降；随着毛利率较低的商贸物流收入大幅增长，公司毛利率同比大幅下降。

公司作为湖州市唯一市级交通领域基础设施建设投资及运营主体，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、信息技术为辅的产业布局，在湖州

⁵ 按户籍人口计算。



市交通类项目承接和运营上具有垄断性。

2020 年，公司收入因商贸物流收入规模扩大而大幅增长至 66.62 亿元，同比增加 40.38 亿元，商贸物流收入在收入中占比最高，此外，通行费收入、工程施工收入、交通能源销售收入和不良资产包处置收入仍是营业收入重要构成。通行费收入受 2020 年疫情期间免收通行费影响，收入同比下降 14.05%；交通能源销售主要为高速加油站收入，受疫情期间车流量下降影响，收入同比下降 19.09%；工程施工收入因承接业务量和项目规模增长，同比上升 20.41%；商贸物流收入因扩展有色金属贸易而收入大幅上升；不良资产包处置收入同比增长 8.04%。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、公交收入、装卸及堆场收入、运输服务等，2020 年同比增长 0.81 亿元。

表 4 2018~2020 年及 2021 年 1~3 月公司营业收入和利润情况（单位：亿元、%）

项目	2021 年 1~3 月		2020 年		2019 年		2018 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
营业收入	17.28	100.00	66.62	100.00	26.24	100.00	20.94	100.00
通行费	2.22	12.85	6.89	10.54	8.02	30.56	7.07	33.75
工程施工	1.31	7.57	6.79	10.39	5.64	21.50	4.54	21.67
商贸物流	11.15	64.51	42.39	64.84	3.41	13.00	3.15	15.07
交通能源销售	0.89	5.13	3.67	5.62	4.54	17.29	3.29	15.69
不良资产包处置	0.58	3.37	2.44	3.73	2.26	8.60	1.49	7.11
其他	1.14	6.58	3.19	4.88	2.37	9.04	1.41	6.72
毛利润	1.73	100.00	4.83	100.00	7.29	100.00	7.67	100.00
通行费	1.24	71.82	3.20	63.98	4.92	67.49	4.46	58.16
工程施工	0.07	4.08	0.82	16.51	0.50	6.85	0.49	6.44
商贸物流	0.01	0.84	0.30	5.93	0.12	1.71	0.21	2.67
交通能源销售	0.11	6.31	0.44	8.80	0.41	5.59	0.31	4.06
不良资产包处置	0.58	33.55	2.44	48.82	2.26	30.98	1.49	19.40
其他	-0.29	-16.62	-2.20	-44.03	-0.92	-12.61	0.71	9.27
毛利率		10.03		7.26		27.77		36.63
通行费		56.07		46.37		61.32		63.14
工程施工		5.41		12.14		8.85		10.88
商贸物流		0.13		0.70		3.65		6.50
交通能源销售		12.34		11.97		8.97		9.48
不良资产包处置		100.00		100.00		100.00		100.00
其他		-25.33		-69.02		-38.73		50.55

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最主要构成。毛利率方面，综合毛利率因毛利率较低的商贸物流收入大规模增长而大幅下降，2020 年，公司毛利率为 7.26%，同比下降 20.51 个百分点。其中通行费毛利



率因疫情免收通行费影响，毛利率同比下降 14.95 个百分点至 46.37%；工程施工毛利率上升 3.29 个百分点，系 2020 年新中标部分毛利率较高的项目所致；商贸物流利润率进一步下降至 0.70%，主要为公司为扩大贸易规模，处于有色金属贸易初期而回报较低所致；由于疫情期间石油采购单价下降，交通能源销售毛利率同比增长 3.00 个百分点至 11.97%；其他板块毛利率大幅下降，至-69.02%，主要为公交业务成本大幅增长，系公交公司于 2019 年下半年完成资产收购并开始运营，2020 年成本开始反应全年运营情况所致。

2021 年 1~3 月，公司实现营业收入 17.28 亿元，同比增长 134.36%，主要系公司为扩大收入规模，增加大宗物资的贸易规模，使商贸物流板块收入大幅增长所致；同期综合毛利率 10.03%。

（一）高速公路运营及高速铁路、城际铁路投资

公司是湖州市高速公路投资运营主体，控股、参股高速公路资产质量好。2020 年，公司通行费收入仍主要来自于杭长高速，车流量进一步增长，但受疫情及高速公路免通行费影响，通行费收入同比有所下降。

公司是湖州市高速公路投资建设及运营主体。截至 2021 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。

表 5 截至 2021 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 ⁶
3	杭宁高速	苏浙省界父子岭至杭州南兜庄枢纽	98.26	35.20	2000.12	21.75
4	杭州绕城西复线	德清东部练杭高速公路新市枢纽至德清与余杭交界的姜家山	50.80	123.09	2020.12	20.00
合计	-	-	287.13	328.21	-	-

数据来源：根据公司提供资料整理

公司参股高速公路为杭宁高速和杭州绕城西复线。其中，杭宁高速为长三角地区重要南北向高速，2020 年已完成大修运营通车；2020 年，公司投入 5.92 亿

⁶ 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。



元对杭宁高速股权进行增持，增持后公司对杭宁高速持股比例由 15.057%增至 21.753%，当年实现现金红利 1.57 亿元。杭州绕城西复线总投资 123.09 亿元，资本金投入比例为 35.00%，公司持股比例为 20.00%，已于 2020 年 12 月建成通车。

表 6 2018~2020 年及 2021 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	2021 年 1~3 月		2020 年		2019 年		2018 年	
		车流量	通行费	车流量	通行费	车流量	通行费	车流量	通行费
1	杭长高速一期	67.67	0.43	248.34	1.28	270.59	1.66	259.84	1.51
2	杭长高速二期	930.87	1.63	3,276.83	4.88	2,673.09	6.33	2,222.12	5.77
3	申嘉湖西延一期	102.33	0.17	415.34	0.64	157.79 ⁷	0.32	-	-
合计		1,100.87	2.22	3,940.51	6.79	3,101.47	8.30	2,481.96	7.28

数据来源：根据公司提供资料整理

2020 年，公司控股高速车流量及通行费收入分别为 3,940.51 万辆和 6.79 亿元，分别上升 27.05%和下降 18.18%，其中车流量上升主要是由于杭长高速二期余杭段 ETC 一类车通行费自 2019 年 8 月 10 日期一年内由杭州市余杭区政府支付进而刺激车流量增长，以及申嘉湖高速西延一期处于成长期增长较快；通行费收入仍主要来自杭长高速二期，下降原因主要为疫情期间自 2020 年 2 月 14 日至 5 月 5 日免收车辆通行费导致。2021 年 1~3 月，车流量和通行费收入分别为 1,100.87 万辆和 2.22 亿元。

表 7 截至 2021 年 3 月末公司在建控股高速公路情况（单位：公里、亿元）

序号	项目	持股比例 (%)	长度	总投资	已投资	2021年4~12月拟投	2021年拟投	2022年拟投	建设期间
1	湖杭高速	100.00	44.94	169.77	14.00	39.00	50.00	50.00	2020~2024
2	申嘉湖高速公路安吉孝源至唐舍段	60.00	34.00	61.19	51.97	9.22	-	-	2018~2021
合计		-	-	230.96	65.97	48.22	50.00	50.00	-

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2021 年 3 月末，公司有两条在建控股高速公路，分别为湖杭高速和申嘉湖高速安吉孝源至唐舍段，其中湖杭高速为政府还债高速公路，资本金占总投资的 35%，由湖州市财政承担，其余建设资金以项目相应车辆通行费收入等为保证，拟申请政府收费公路专项债解决，该项目已于 2020 年 9 月开工项目。2020

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



年，公司收到对应湖杭高速的政府专项债资金 10.00 亿元，2021 年公司将继续申报对湖杭高速的专项债资金。截至 2021 年 3 月末，公司在建高速公路已投资 65.97 亿元，未来 3 年尚需投资 164.99 亿元，由于湖杭高速建设主要来源于财政资金，未来投资压力不大。公司尚无拟建高速项目。

公司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，2020 年，在长三角区域交通一体化战略背景下，公司对参股高铁投资进一步增加。

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。长江三角洲区域交通一体化发展战略背景下，公司作为区域内铁路、轨道交通投资的重要主体，迎来重要发展机遇。

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

公司参股在建的高铁项目为湖州至杭州西至杭黄铁路连线工程湖州段和沪苏湖铁路湖州段，公司共需承担资本金 36.43 亿元，截至 2021 年 3 月末已投入资本金 20.37 亿元，尚需投入 16.06 亿元。高铁资本金投入部分主要由地方财政承担。根据《浙江省人民政府关于新建铁路湖州至杭州西至杭黄铁路连接线项目建设资金筹措方案的函》（浙政函【2019】13 号），该铁路湖州部分的资本金安排财政资金落实；根据《湖州市人民政府办公室关于明确沪苏湖铁路湖州段出资主体等相关工作的通知》，沪苏湖铁路各段由市、区两级财政按照 3:7 比例出资，并将分期出资额拨付给公司。

表 8 截至 2021 年 3 月末公司参股在建高铁情况（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
1	湖州至杭州西至杭黄铁路连线工程湖州段	13.23	41.20	78.99	29.02	21.80	13.37	2019.11~2022.7
2	沪苏湖铁路湖州段	12.50	45.00	64.80	16.20	14.63	7.00	2020.6~2024.6
合计	-	-	-	143.79	45.22	36.43	20.37	-

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，截至 2021 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 694.00 亿元（详见附件 2），公司面临较大资金支出压力。目前，如通苏湖城际铁路、水乡旅游线湖州段、湖州至德清市域铁路、湖州至安吉市域铁路均已列入《长三角地区多层次轨道交通体系规划》（发改基础【2021】811 号），其中规划中要求如通苏湖城际铁路、水乡旅游线湖州段和湖州至德清市域铁路加快建设，湖州至安吉市域铁路作为远期规划项目列入。其他项目在申报阶段。

（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，2020 年公司新签合同金额大幅增长，在手订单较充足，业务持续性良好。

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，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 9 2018~2020 年及 2021 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	2021年1~3月(末)	2020年(末)	2019年(末)	2018年(末)
新签合同个数	4	52	46	27
新签合同金额	3.17	14.93	4.42	8.32
期末已承接未完工合同个数	30	32	58	42
期末已承接未完工合同金额	22.15	11.90	17.85	12.17

数据来源：根据公司提供资料整理

2020 年，公司着力承接大规模项目，新签合同个数和金额实现显著增长，当年实现收入同比增长 20.41%；由于新中标的太嘉河及杭嘉湖地区环湖河道整治后续工程项目、白三线东门城桥至三水渡段航道专项养护二期工程等毛利率较高，提升了交通工程施工整体毛利率水平至 12.14%。2021 年 1~3 月，公司实现交通工程施工收入 1.31 亿元。截至 2021 年 3 月末，公司在建项目为 2017 年南浔区菱湖镇及南浔镇农村公路提升工程、湖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 9 个项目，合同造价为 9.89 亿元，已确认成本 3.55 亿元，业务可持续性较好。

（三）商贸物流

2020 年以来，公司与湖州市上市公司及大型企业合作，扩大铜、铅等大宗商品贸易规模，贸易收入大幅增长，但同时该业务毛利率较低，拉低公司综合毛利率水平，盈利空间有待提升。

大宗商品贸易业务由子公司湖州市交通投资集团贸易发展有限公司（以下简称“贸易公司”）负责。贸易公司以湖州交通集团工程项目物资供应为切入点，开展工程贸易业务。

表 10 2018~2020 年及 2021 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	2021 年 1~3 月		2020 年		2019 年		2018 年	
		销售量	销售收入	销售量	销售收入	销售量	销售收入	销售量	销售收入
1	钢材	0.41	0.19	1.48	0.54	1.20	0.45	2.14	0.82
2	水泥	3.04	0.14	23.80	1.06	29.29	1.38	42.57	1.80
3	沥青	-	-	-	-	0.95	0.38	0.51	0.20
4	混凝土	0.75	0.02	2.25	0.06	3.48	0.19	4.32	0.21
5	铅	4.08	5.52	14.60	19.41	0.59	0.81	-	-
6	铜	0.83	4.67	4.44	18.73	-	-	-	-
7	精对苯二甲酸	0.83	0.53	4.58	1.74				
8	其他	-	-	-	0.59	0.32	0.21	6.65	0.07
合计	-	9.94	11.07	88.79⁸	42.13	35.82	3.41	56.20	3.10

数据来源：根据公司提供资料整理

2020 年以来，为扩大收入规模，公司拓展与湖州市大型企业的有色金属等贸易业务，贸易品类中铜和铅贸易规模较大，为贸易收入大幅增长的主要原因。贸易公司上游客户转为主要为铅、铜等生产商或贸易商，结算周期一般为 1~3 个月；下游客户新增湖州市上市公司母公司久立集团股份有限公司及大型企业，销售集中度很高，采用的结算方式为先预收部分销售款后发货的方式，货款结算周期一般为 1~3 个月。公司自身不留有库存，均在接到订单后进行采购，按销售协议中约定的结算单价及实际交付验收的产品数量与客户进行结算。

⁸ 2020 年其他大宗商品包括布、丝和蓄电池，此处销售量不包括布的销售，2020 年布的贸易规模为 608.60 万米。

**表 11 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集团有限公司	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

2020 年及 2021 年 1~3 月，公司大宗商品贸易收入分别为 42.39 亿元和 11.15 亿元，同比分别增长 11.42 倍和 285.66%，毛利率分别为 0.70%和 0.13%。随着贸易规模扩大，大宗商品贸易毛利率继续下降，拉低公司综合毛利率水平，盈利空间有待提升。

表 12 2020 年公司前五大供应商和前五大客户情况（单位：亿元、%）

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

数据来源：根据公司提供资料整理

（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，2020 年因疫情期间多次下调油价影响，收入有所下降；因石油采购成本下降，毛利率有所上升。

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 2018~2020 年及 2021 年 1~3 月公司油品销售情况（单位：吨、亿元）

子公司	2021 年 1~3 月		2020 年		2019 年		2018 年	
	销售量	销售收入	销售量	销售收入	销售量	销售收入	销售量	销售收入
交投石化	0.73	0.50	4.21	2.49	4.74	3.16	3.51	2.39
交投石油	0.52	0.38	1.88	1.18	1.65	1.22	1.14	0.88
合计	1.26	0.89	6.09	3.67	6.39	4.38	4.65	3.27

数据来源：根据公司提供资料整理

2020 年，公司油品销售受疫情期间多次下调油价影响，收入有所下降；毛利率因疫情期间石油采购单价下降而上升 3 个百分点至 11.97%。2021 年 1~3 月，公司油品销售量为 1.26 吨，同比增长 35.48%；实现销售收入 0.89 亿元，同比增长 12.66%。

（五）不良资产处置

2020 年以来，不良资产处置收入仍为公司收入和利润的重要来源；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⁹（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，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，并以二级市场业务为主，不良资产包来源主要为四大资产管理公司及浙江省内国有银行和股份制银行。浙北资管通过对不良资产包进行尽职调查，分析处置难度、盈利空间等要素，经浙北资管投资决策会

⁹ 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。



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。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%。

2020 年，浙北资管收购 3 个资产包不良债权本金 14.09 亿元，收购成本 6.10 亿元，收购本金折扣率 43.27%。回款方面，浙北资管实现收入 2.39 亿元，实现处置回款合计 6.90 亿元。2021 年 1~3 月，公司不良资产处置业务实现收入 0.58 亿元。截至 2021 年 3 月末，浙北资管资产总额 21.98 亿元，负债总额 15.35 亿元，净资产 6.63 亿元，资产负债率 69.84%；公司存量自行清收资产包 15 个，收购成本余额为 13.92 亿元。不良资产包处置收入仍为公司收入和利润的重要构成。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）其他业务

2020 年，公司其他业务收入中，公交运营业务仍呈现亏损状态，但受到政府补贴。

2020 年，公司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、公交收入、装卸及堆场收入、浙江湖州港务公司为大宗贸易提供的运输服务等，2020 年同比增长 0.81 亿元，主要为于 2019 末划入公司的湖州衡鼎产品检测中心、湖州河道工程公司等企业产生的收入及公交广告、超市收入等。其中，公司公交运营业务由子公司公交公司负责。公交公司成立于 2019 年 4 月，承担湖州市区公交服务。截至 2021 年 3 月末，公交公司拥有公交场站 48 个，公交站点 2,312 个，公交线路 174 条，运营车辆 1,122 辆，线网运距为 3,815 公里，日发班次 10,846 班，日均客流 18 万人次，公交分担率 19%。2020 年，公司实现公交收入 0.47 亿元，亏损 3.19 亿元；2020 年及 2021 年 1~3 月，公司获得公交方面的补贴到账资金分别为 4.44 亿元和 1.55 亿元，对公交业务形成支持。



偿债来源与负债平衡

2020 年，公司经营性净现金流进一步提升，对利息和债务的保障水平有所提升，债务融资仍是公司流动性偿债来源的主要构成，商贸规模增长虽使营业收入大幅上升，但盈利能力有所下降；公司资产规模随政府对土地房产等资产划拨和高铁项目等资金投入而大规模增长，对公司债务偿还提供良好保障；公司债务规模增长较快，资产负债率仍处于较低水平。

（一）偿债来源

1、盈利

2020 年，公司营业收入受商贸物流规模增长大幅增加，综合毛利率水平大幅下降；以财务费用为主的期间费用对利润仍造成侵蚀，投资收益有所下降，政府补助和对杭宁高速的投资收益仍为利润的重要构成。

2020 年，由于商贸物流业务规模的大幅增长，公司营业收入同比大幅增长 153.89%至 66.62 亿元，综合毛利率受毛利率较低的商贸物流业务规模扩大影响大幅下降至 7.26%。

表 14 2018~2020 年及 2021 年 1~3 月公司收入及盈利概况（单位：亿元、%）

项目	2021 年 1~3 月	2020 年	2019 年	2018 年
营业收入	17.28	66.62	26.24	20.94
营业成本	15.55	61.79	18.95	13.27
毛利率	10.03	7.26	27.77	36.63
期间费用	3.11	11.69	10.04	7.57
销售费用	0.12	0.49	0.39	0.32
管理费用	0.43	2.10	1.35	1.13
财务费用	2.57	9.10	8.31	6.12
期间费用/营业收入	18.02	17.54	38.28	36.15
其他收益	1.81	7.89	1.15	0.17
投资收益	0.02	1.62	4.30	2.13
资产减值损失	-	-0.91	-0.60	0.32
营业利润	0.40	1.67	2.63	2.33
利润总额	0.47	1.75	2.66	2.33
净利润	0.09	1.28	2.32	2.02
总资产报酬率	0.50	1.89	2.61	2.43
净资产收益率	0.03	0.42	1.12	1.07

数据来源：根据公司提供资料整理

随着管理费用等期间费用的进一步增长，公司期间费用小幅上升至 11.69 亿元，由于营业收入的提高，期间费用率大幅下降 20.74 个百分点至 17.54%，但仍对利润形成较大侵蚀。以政府补助为主的其他收益 7.89 亿元和投资收益 1.62 亿元仍是公司利润的重要构成，其中，政府补助主要包括政府购买公共交通服务



补贴 2.31 亿元以及因疫情期间高速公路减免收费的财政专项补助 2.39 亿元以及粮食补贴等；投资收益有所下降，其中公司参股的杭宁高速现金分红为 1.57 亿元。2020 年，资产减值损失-0.91 亿元，规模有所增长，其中不良资产包减值损失 0.86 亿元。

同期，公司利润总额和净利润规模同比下降，总资产报酬率和净资产收益率分别降至 1.89%和 0.42%，公司盈利能力有所下降。

2021 年 1~3 月，公司营业收入 17.28 亿元，同比大幅增长，毛利率较 2020 年水平有所提升，政府补助为主的其他收益仍为营业利润的重要来源。

2、现金流

2020 年，经营性净现金流进一步增长，对利息和债务的保障水平有所提升，但仍较弱；由于高速公路、铁路项目投资及资本性支出规模较大，投资性现金净流出规模大幅扩张。

2020 年，公司经营性净现金流同比增长 60.75%，主要为代收湖杭铁路和沪苏湖项目资本金、政府补助、往来款流入等规模较大。经营性净现金流利息保障倍数上升至 0.89，经营性净现金流对利息和债务的保障能力有所增强，但仍较弱。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，并增加对浙商资管、有限合伙企业的投资、收购杭宁高速 6.696%股权等资本性支出增加，投资性净现金流为大幅净流出 80.44 亿元，净流出规模同比大幅扩大。

表 15 2018~2020 年及 2021 年 1~3 月公司现金流及偿债指标情况（单位：亿元、倍）

项目	2021 年 1~3 月	2020 年	2019 年	2018 年
经营性净现金流	0.83	9.87	6.14	-2.29
投资性净现金流	-13.15	-80.44	-28.09	-1.51
经营性净现金流利息保障倍数	0.27	0.89	0.54	-0.26
经营性净现金流/流动负债（%）	1.49	17.75	12.06	-5.73

数据来源：根据公司提供资料整理

2021 年 1~3 月，公司经营性现金流为净流入 0.83 亿元，对利息及负债保障水平较低；投资性现金流仍呈现净流出，净流出规模为 13.15 亿元。

根据公司项目建设进度计划，截至 2021 年 3 月末，公司在建控股高速公路总投资 230.96 亿元，已投资 65.97 亿元，尚需投入 164.99 亿元，其中需要公司投入资金 9.22 亿元；在建参股高铁需承担资本金 36.43 亿元，已投入 20.37 亿元，尚需投入 16.06 亿元。总体看，在建高速公路、高铁项目尚需投入资金及资本金规模较大，但由于资金来源主要为财政资金，公司资本性支出压力不大。



3、债务收入

公司融资渠道仍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仍很大。

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，截至 2021 年 3 月末，公司短期借款和长期借款分别为 25.23 亿元和 155.85 亿元；公司获得银行授信额度为 353.32 亿元，已使用 198.33 亿元，剩余额度为 154.98 亿元，授信资源较充裕。

表 16 截至 2021 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）	起息日	利率（当期）
07 湖交投债	15.00	15	2007.07.17	5.48
湖州交投 5.9%N2021 ¹⁰	5.00	3	2018.12.10	5.90
19 湖交投 MTN001	20.00	5	2019.03.25	4.70
19 湖交 01 ¹¹	20.00	3+2	2019.11.28	4.04
20 湖交投 MTN001	3.00	3+2	2020.04.24	2.80
20 湖交 01 ¹²	10.00	3+2	2020.08.20	3.85
20 湖交投 MTN002	7.00	3+2	2020.11.05	3.80
20 湖交 02	10.00	3+2	2020.12.22	4.05
21 湖交投债/21 湖交投	10.00	5+5+5	2021.04.19	4.19
合计	100.00	-	-	-

数据来源：根据公司提供资料整理

同时，公司在资本市场融资活跃。截至 2021 年 4 月末，公司存续债券共 9 只，债券余额为 100.00 亿元，债券类型多样，包括中期票据、企业债、私募债和点心债。

表 17 2018~2020 年及 2021 年 1~3 月债务融资情况分析（单位：亿元）

财务指标	2021 年 1~3 月	2020 年	2019 年	2018 年
筹资性现金流入	5.83	142.38	94.45	49.65
借款所收到的现金	3.69	101.40	80.71	44.05
筹资性现金流出	6.38	53.31	72.60	16.56
偿还债务所支付的现金	3.61	42.14	51.15	7.64
筹资性净现金流	-0.55	89.07	21.85	33.09

数据来源：根据公司提供资料整理

从筹资性现金流来看，2020 年公司筹资性净现金流大幅提高至 89.07 亿元，其中现金流入规模大幅增长 50.75%，现金流出下降 26.57%，净流入资金为公司经营、对项目投资和其他资本性支出提供良好支撑。2021 年 1~3 月，公司筹资

¹⁰ “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。

¹¹ 债券类型为私募债。

¹² 债券类型为私募债。



性现金流为净流出 0.55 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，债务融资仍将是公司项目建设及债务偿还的主要来源。

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，公司 2020 年以来继续得到湖州市政府在资产划拨、资金注入、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¹³。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 18 截至 2020 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	1,021.83	63.18	117.06	-34.32	城市基础设施和社会公益设施的建设、开发、经营和管理
湖州市交通投资集团有限公司	639.28	52.51	66.62	9.87	高速公路、高铁、轨道交通建设主体，高速公路运营主体
浙江湖州环太湖集团有限公司	371.43	66.22	20.76	-12.92	湖州经济技术开发区基础设施建设主体
湖州西塞山开发建设有限公司 ¹⁴	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 ¹⁵	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	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

¹³ 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 6 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。

¹⁴ 财务数据为 2019 年年报数据。

¹⁵ 财务数据为 2019 年年报数据。



湖州交通集团作为湖州市级两大投资公司之一，是湖州市参与长三角区域综合交通网络建设的重要主体，2020 年继续得到政府在资产划拨、资金支持、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，2020 年，根据湖州市人民政府抄告单（湖办第 25 号），湖州市交通建设管理局将融通公司 100%的股权无偿划转至公司；根据湖州市人民政府文件，将湖州黄浦源船闸维护中心和湖州市太湖水利工程建设管理局分别持有的湖申船闸公司 18.7091%和 7.0159%股权无偿划转至子公司湖州市水利投资发展有限公司（以下简称“水投公司”）。根据湖州市人民政府第 50 次常务会议纪要（【2019】17 号），湖州市人民政府已于 2020 年将湖州市储备粮管理有限公司 100%的股权划转给公司；将市级机关事业单位的经营性资产无偿划入公司，其中 3 宗湖州监狱土地、青年路等 9 宗房产、青铜路 258 号房产等资产增加资本公积 2.31 亿元，青年路 9 号等 4 宗地块土地出让收入 0.06 亿元；申嘉湖高速西延一期 4,775 亩高速用地作价增加资本公积 22.31 亿元。

项目建设资金方面，2020 年公司收到政府对湖杭铁路和沪苏湖铁路的拨款分别为 6.65 亿元和 7.00 亿元，收到对应湖杭高速的地方政府专项债资金 10.00 亿元；资金支持方面，公司 2020 年收到计入资本公积的政府拨款 7.94 亿元，子公司水投公司收到政府拨款 6.06 亿元。此外，2020 年及 2021 年 1~3 月，公司收到关于政府购买公共交通服务补贴因疫情期间高速公路减免收费的财政专项补助等政府补贴、税收返还等资金分别为 7.89 亿元和 1.81 亿元。

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

5、可变现资产

2020 年以来，由于高速公路项目投入、高铁项目投资、道路资产及房产土地等资产的划拨，公司资产规模大幅增长。

2020 年以来，由于资产划拨与项目投入规模增大，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。

2020 年，公司流动资产仍主要由货币资金、其他应收款、存货和其他流动资产构成，由于存货与货币资金的大幅增长，流动资产同比增长 17.64%。同期，货币资金同比增长 45.18%，仍主要为银行存款，其中受限货币资金规模为 0.24 亿元。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下降 8.76%，主要为收回湖州吴兴城市投资发展集团有限公司往来款 4.01 亿元所致；截至 2020 年末，其他应收款前五名分别为应收湖州众通交通建设有限公司（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 3.70 亿元、浙江德清交运投资建设有限公司 1.78 亿



元和湖州市交通运输局 1.14 亿元，前五名合计 27.78 亿元，占比为 90.58%；其中 5.50 亿元账龄为 2~3 年，其余账龄均为 3 年以上，账龄较长；坏账准备方面，2020 年末，因预计无法收回而对湖州市航运实业总公司其他应收款计提坏账准备金额为 0.09 亿元、采用余额百分比法计提坏账准备的金额为 0.15 亿元，当年转回坏账准备金额 0.03 亿元。同期，公司存货仍主要为土地资产等，同比增长 14.00 亿元，主要为子公司湖州交通集团置业发展有限公司为业务发展购置土地所致。同期，公司其他流动资产同比变化不大，仍主要为不良资产包和银行理财产品等。

表 19 2018~2020 年末及 2021 年 3 月末公司资产构成（单位：亿元、%）

项目	2021 年 3 月末		2020 年末		2019 年末		2018 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动资产合计	237.54	37.08	251.97	39.41	214.18	45.53	219.61	52.89
货币资金	47.40	7.40	60.28	9.43	41.52	8.83	43.83	10.56
其他应收款	30.39	4.74	32.00	5.00	35.07	7.45	30.86	7.43
存货	128.70	20.09	128.03	20.03	114.03	24.24	111.22	26.79
其他流动资产	15.32	2.39	17.04	2.67	16.93	3.60	28.56	6.88
非流动资产合计	403.11	62.92	387.31	60.59	256.25	54.47	195.59	47.11
可供出售金融资产	57.61	8.99	54.80	8.57	26.07	5.54	16.51	3.98
固定资产	194.31	30.33	194.71	30.46	156.80	33.33	85.35	20.56
在建工程	83.13	12.98	76.18	11.92	51.34	10.91	78.32	18.86
其他非流动资产	21.88	3.42	21.87	3.42	0.21	0.04	0.21	0.05
资产总计	640.64	100.00	639.28	100.00	470.43	100.00	415.20	100.00

数据来源：根据公司提供资料整理

2020 年，公司非流动资产同比大幅增长 51.14%，仍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。同期，可供出售金融资产同比增长 28.74 亿元，主要为增加对湖杭铁路、沪苏湖铁路和杭宁高速的股权投资，新增对浙商资管和杭州萧山泽上股权投资合伙企业等三家有限合伙企业的股权投资等，其中，新增投资有限合伙企业主要系为浙北资产围绕不良资产经营主业开展投行及资产经营等业务。同期，固定资产仍主要为杭长高速等道路资产，同比增长 37.91 亿元，主要为无偿划入申嘉湖高速西延一期 4,775 亩高速用地所致；在建工程同比增加 24.84 亿元，主要为湖杭高速投入 9.30 亿元、申嘉湖高速新增投入 10.72 亿元以及后续太嘉河和环湖工程新增投入 2.16 亿元等。同期，其他非流动资产同比增长 21.67 亿元，为政府无偿划入融通公司并入的二级公路资产。

**表 20 截至 2021 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	0.23	-	银行履约保证金、银行承兑汇票保证金
固定资产	杭长高速公路收费权	-	63.50	项目贷款质押物
	申嘉湖高速公路湖州鹿山至安吉孝源段收费权	-	49.58	项目贷款质押物
在建工程	申嘉湖高速公路湖州安吉孝源段至唐舍段工程项目建成后通行费收费权及其项下全部权益和收益权	-	18.60	项目贷款质押物
合计	-	0.23	131.68	-

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2021 年 3 月末，公司资产规模 640.64 亿元，与 2019 年末变化不大，仍以非流动资产为主，货币资金规模较 2019 年末有所减少，对高速公路项目投资规模进一步增长，其他科目变化不大。

截至 2020 年末，公司受限资产包括用于履约保证金的 0.23 亿元银行存款，以及公司已通车的两条高速公路、一条在建高速公路通行费收益权，质押收费权取得贷款金额为 131.68 亿元。2021 年 3 月末，受限资产情况无变化。

（二）债务及资本结构

2020 年以来，公司负债及有息负债规模增长较快，但资产负债率水平有所下降，仍处于较低水平；有息债务在负债中占比较高，但短期有息债务比重较小。

2020 年末，公司负债总额为 335.68 亿元，同比增长 27.84%，负债结构仍以非流动负债为主；资产负债率为 52.51%，同比有所下降，仍处于较低水平。

2020 年末，公司流动负债同比增长 26.63%，仍主要由短期借款、应付账款、其他应付款和一年内到期的非流动负债构成。同期，公司短期借款同比增加 13.53 亿元，仍为信用借款和保证借款；应付账款同比下降 6.08 亿元，账龄集中在两年以内；其他应付款同比变化较小，前五名分别为常山县人民法院、市财政粮食风险基金、浙江省大成建设集团有限公司、温州交通建设集团有限公司和湖州康达公交运输有限公司共计 1.87 亿元，合计占比 21.07%。同期，公司一年内到期的非流动负债同比增长 5.47 亿元，主要因 5.00 亿元点心债将于 2021 年 12 月偿还。

**表 21 2018~2020 年末及 2021 年 3 月末公司负债情况（单位：亿元、%）**

项目	2021 年 3 月末		2020 年末		2019 年末		2018 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
短期借款	25.23	7.60	25.80	7.69	12.27	4.67	9.20	4.06
应付账款	10.31	3.11	11.97	3.57	18.05	6.88	2.33	1.03
其他应付款	10.62	3.20	9.46	2.82	9.27	3.53	24.37	10.76
一年内到期的非流动负债	0.01	0.00 ¹⁶	9.76	2.91	4.29	1.63	4.67	2.06
其他流动负债	-	-	-	-	3.00	1.14	10.00	4.42
流动负债合计	48.72	14.69	62.11	18.50	49.05	18.68	52.81	23.33
长期借款	155.85	46.98	150.46	44.82	128.93	49.10	112.76	49.81
应付债券	89.73	27.05	84.71	25.24	59.77	22.76	40.00	17.67
长期应付款	32.66	9.84	32.31	9.63	22.20	8.46	20.71	9.15
非流动负债合计	283.02	85.31	273.57	81.50	213.52	81.32	173.59	76.67
负债总额	331.74	100.00	335.68	100.00	262.57	100.00	226.40	100.00
短期有息债务	25.24	9.08	35.56	12.80	19.56	9.08	23.87	12.99
长期有息债务	252.69	90.92	242.28	87.20	195.81	90.92	159.87	87.01
总有息债务	277.93	83.78	277.83	82.77	215.38	82.03	183.73	81.15
资产负债率		51.78		52.51		55.81		54.53

数据来源：根据公司提供资料整理

2020 年末，公司非流动负债同比增长 28.12%，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 21.53 亿元，主要为申嘉湖高速西延一期（湖州鹿山至安吉孝源段）、西延二期（安吉孝源至唐舍段）项目质押贷款增长；应付债券同比增长 24.94 亿元，主要为新发行“20 湖交 01”、“20 湖交 02”、“20 湖交投 MTN001”和“20 湖交投 MTN002”共计金额 30.00 亿元，以及 2018 年度第一期点心债 5.00 亿元划入一年内到期非流动负债。同期，长期应付款同比增长 9.84 亿元，主要为收到对应湖杭高速的地方政府专项债资金 10.00 亿元。

截至 2021 年 3 月末，公司负债规模 331.74 亿元，较 2020 年末有所减小，非流动负债比重上升至 85.31%；资产负债率为 51.78%，较 2020 年末小幅下降。

公司有息债务增长较快，在总负债中占比较高，存在一定偿付压力；债务期限仍以长期有息债务为主，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。

2020 年末，公司有息债务 277.83 亿元，同比增长 29.00%，增速较快。2021 年 3 月末，公司有息债务 277.93 亿元，在总负债中比重为 83.78%，占比较高，公司面临一定偿债压力；其中短期有息债务为 25.24 亿元，在有息债务中的占比为 9.08%，考虑到公司 2021 年末货币资金规模相对较大，公司短期债务压力较

¹⁶ 截至 2021 年 3 月末，一年内到期的非流动负债为 100 万元，在负债比重为 0.0030%。



小。

表 22 截至 2021 年 3 月末公司有息债务期限结构（单位：亿元、%）

项目	2021 年 4~12 月	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年及以后	合计
金额	32.78 ¹⁷	26.91	6.91	44.10	167.48	278.19 ¹⁸
占比	11.79	9.67	2.48	15.85	60.20	100.00

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2021 年 3 月末，公司无对外担保。

2020 年以来，由于政府对土地等资产的注入、股权无偿划拨、拨款注资和对高铁项目本金的投入使资本公积增加，公司所有者权益大幅增长。

2020 年末，公司所有者权益 303.60 亿元，同比大幅增长 46.06%，其中，资本公积同比增长 75.82 亿元，主要包括湖州市交通建设管理局将融通公司 100% 股权无偿划转至公司增加资本公积 21.71 亿元、对湖杭铁路和沪苏湖铁路的政府拨款分别增加资本公积 6.65 亿元和 7.00 亿元、计入资本公积的政府拨款 7.94 亿元、子公司水投公司收到政府拨款 6.06 亿元以及子公司湖州湖皖高速公路有限公司土地作价增资按股权比例增加公司的资本公积 22.31 亿元等。此外，少数股东权益增长 18.76 亿元。

2021 年 3 月末，公司所有者权益为 308.91 亿元，由于资本公积进一步增加而增长。

2020 年，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水平有所提升，但公司外部融资对流动性偿债能力具有良好支撑作用；公司资产负债率处于较低水平，资产对债务偿还形成很强保障。

从盈利对利息的保障能力来看，2020 年，公司 EBITDA 对利息的保障倍数为 1.45 倍，公司盈利对利息的保障能力较强。

从流动性偿债能力来看，公司流动性偿债来源以货币资金和债务融资为主，流动性偿债能力很强。2020 年末，经营性净现金流利息保障倍数为 0.89 倍，对流动负债的覆盖比例为 17.75%，经营性现金流对利息及债务的保障能力有所提升；2020 年，公司流动比率与速动比率分别为 4.06 倍和 2.00 倍，流动资产对流动负债的覆盖水平持续较高；公司债务融资渠道较为通畅，流动性偿债来源对流动性负债形成良好保障。

从清偿性偿债能力来看，公司可变现资产主要为高速公路资产、土地资产、货币资金等，对债务偿还起到一定保障作用。截至 2021 年 3 月末，公司资产负债率和债务资本比率分别为 51.78% 和 47.36%。

¹⁷ 该数据包括 2021 年 3 月末财务报表中长期借款、应付债券等长期负债科目中将于一年内到期的部分，故金额大于自 2021 年一季度财务报表中计算得出的短期有息债务金额。

¹⁸ 该金额与 2021 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。



偿债能力

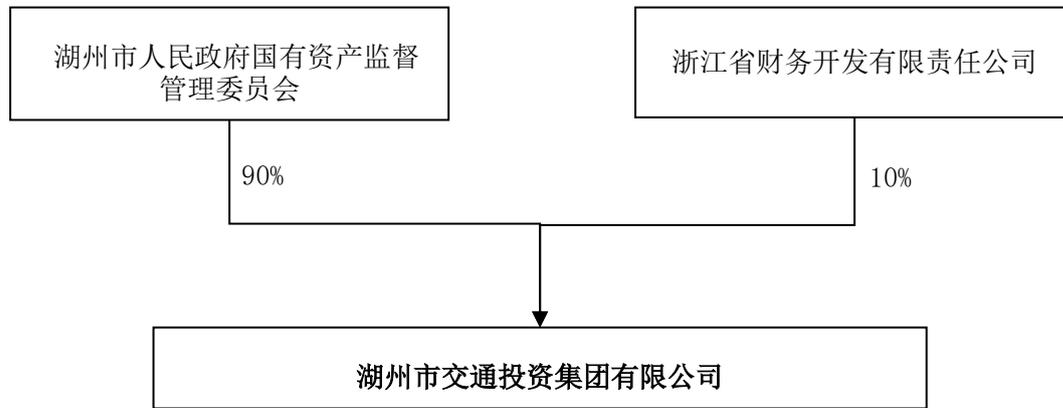
综合来看，公司的抗风险能力极强，偿债能力极强。“20 湖交投 MTN002”、“20 湖交 02”和“21 湖交投债/21 湖交投”到期不能偿付的风险极小。2020 年，湖州市经济及财政实力进一步增长，为公司发展提供良好的外部环境，公司在湖州市交通基础设施建设及运营领域仍具有垄断地位，得到湖州市政府在资产划拨、财政补贴和项目资本金投入等方面的大力支持，2020 年以来政府资产注入和项目资金投入大幅提升公司资产规模和资本实力；同时，公司商贸物流业务毛利率较低，拉低公司综合毛利率水平，盈利空间有待提升，受疫情免收通行费影响，公司 2020 年通行费收入有所下降。

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



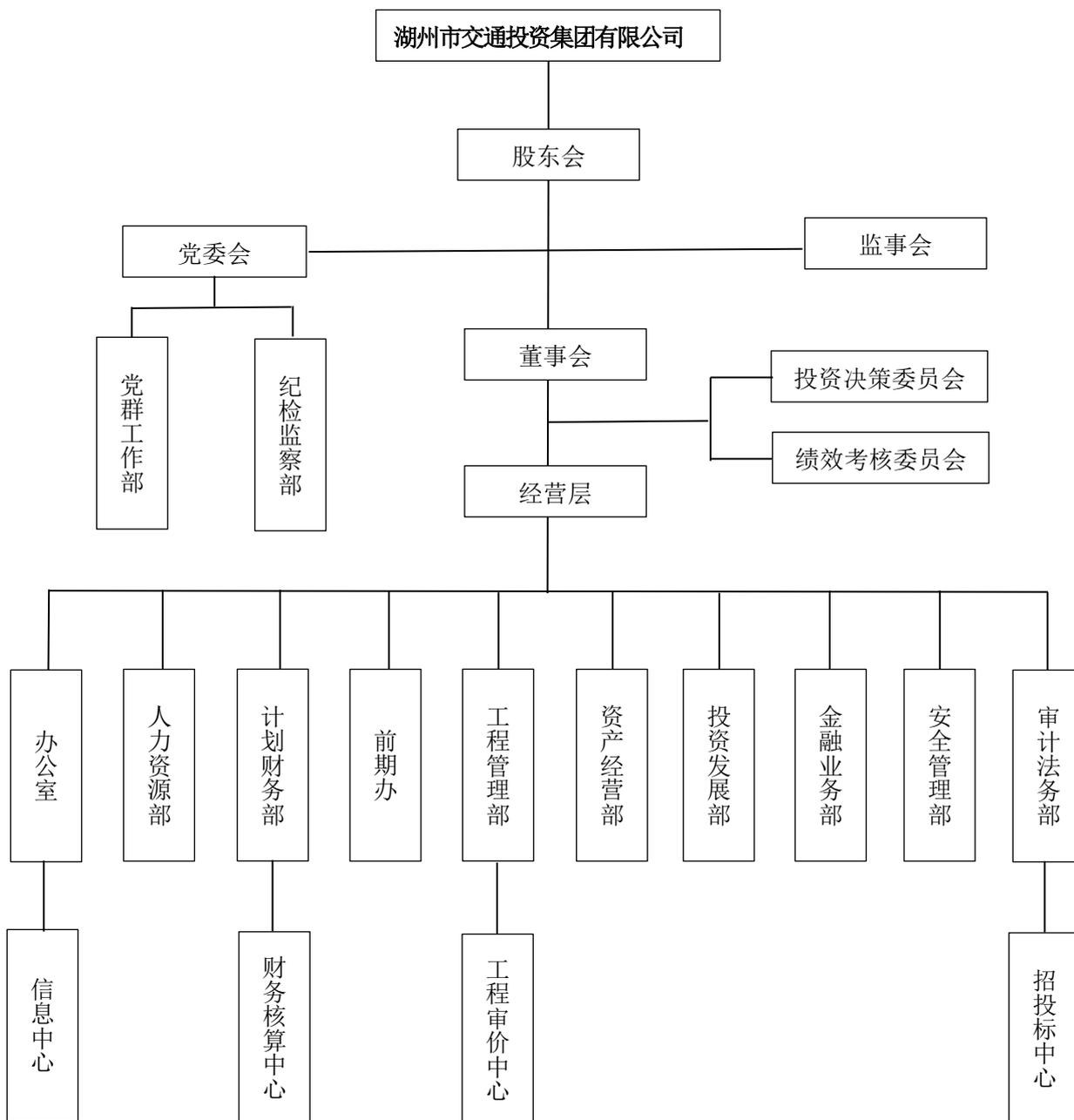
附件 1 公司治理

1-1 截至 2021 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 2021 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 年末湖州市交通投资集团有限公司子公司情况

(单位：%)

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



1-4 截至 2020 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	
35	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
36	湖州天门工贸有限公司	-	100.00	同一控制下企业合并
37	天津湖交国际贸易有限公司	100.00	-	设立
38	天津浙北科技有限公司	100.00	-	设立
39	湖州市交通投资集团能源发展有限公司	100.00	-	设立
40	湖州交投石油有限公司	-	51.00	设立
41	湖州交投石化有限公司	-	51.00	设立
42	湖州云起谷产业发展有限公司	100.00	-	设立
43	湖州市交通集团公共交通有限公司	100.00	-	设立
44	湖州市公交信息科技有限公司	-	100.00	设立
45	湖州市公交广告传媒有限公司	-	100.00	设立
46	湖州市公交汽车维修有限公司	-	100.00	设立
47	湖州市储备粮管理有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
48	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
49	湖州太湖度假村	100.00	-	设立
50	湖州融通工程管理有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
51	湖州衡鼎产品检测中心	100.00	-	非同一控制下企业合并
52	湖州安康安全技术服务中心	100.00	-	非同一控制下企业合并
53	湖州河道工程公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
54	湖州市信息技术服务公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
55	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
56	湖州鸿远工程管理咨询有限公司	-	100.00	设立
57	湖州市聚通建设发展有限公司	95.00	5.00	设立
58	浙江吉宁高速公路有限公司	60.00	-	设立
59	浙江杭长高速公路有限公司	59.00	-	非同一控制
60	浙江杭长商贸有限公司	-	100.00	设立
61	湖州市通合城投资发展有限公司	51.00	-	设立
62	浙江浙北资产管理有限公司	-	49.00	设立
63	湖州市跨境贸易综合服务有限公司	51.00	-	设立
64	湖州市宁杭铁路投资有限公司	41.70	-	设立
65	湖州湖皖高速公路有限公司	63.86	-	非同一控制下企业合并
66	湖州湖兴公路经营有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
67	湖州上港国际港务有限公司	40.00	-	设立

数据来源：根据公司提供资料整理

注：2020 年末，公司合并范围同比增加 15 家子公司、减少 2 家子公司；增加 15 家子公司中，2 家为非同一控制下企业合并，减少 2 家子公司为注销减少。



附件 2 经营情况

截至 2021 年 3 月末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	63.00	208.00	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), 均已立项	2021~2025年
	水乡旅游线湖州段	19.00	68.00		2022~2025年
市域铁路	湖州至安吉	48.00	100.00	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), 规划要求加快建设	2024~2027年
	湖州至德清	54.00	114.00	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), 作为远期规划布局项目	2024~2027年
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	2022~2027年
	2号线一期	17.50	90.00	线网规划已批复, 建设规划报批中	2022~2027年
合计	-	225.10	694.00	-	-

数据来源: 根据公司提供资料整理



附件 3 湖州市交通投资集团有限公司主要财务指标

(单位: 万元)

项目	2021 年 1~3 月 (未经审计)	2020 年	2019 年	2018 年
货币资金	474,042	602,795	415,214	438,337
应收账款	65,973	84,253	28,169	23,295
其他应收款	303,888	319,950	350,670	308,594
存货	1,287,018	1,280,293	1,140,309	1,112,187
固定资产	1,943,121	1,947,051	1,567,966	853,463
总资产	6,406,448	6,392,805	4,704,348	4,152,030
短期借款	252,261	258,001	122,737	92,000
其他应付款	106,178	94,621	92,716	243,651
流动负债合计	487,204	621,092	490,469	528,089
长期借款	1,558,538	1,504,576	1,289,316	1,127,581
应付债券	897,324	847,121	597,726	400,000
非流动负债合计	2,830,185	2,735,717	2,135,230	1,735,898
负债合计	3,317,390	3,356,808	2,625,699	2,263,988
实收资本	500,000	500,000	500,000	500,000
资本公积	1,942,605	1,890,846	1,132,667	989,618
所有者权益	3,089,059	3,035,996	2,078,649	1,888,043
营业收入	172,783	666,208	262,401	209,371
利润总额	4,652	17,526	26,632	23,251
净利润	874	12,800	23,191	20,199
经营活动产生的现金流量净额	8,255	98,655	61,414	-22,896
投资活动产生的现金流量净额	-131,512	-804,412	-280,870	-15,072
筹资活动产生的现金流量净额	-5,495	890,665	218,469	330,892
EBIT	31,774	120,769	122,606	100,999
EBITDA	-	161,787	153,755	120,565
EBITDA 利息保障倍数 (倍)	-	1.45	1.35	1.36
总有息债务	2,779,300	2,778,334	2,153,752	1,837,317
毛利率 (%)	10.03	7.26	27.77	36.63
总资产报酬率 (%)	0.50	1.89	2.61	2.43
净资产收益率 (%)	0.03	0.42	1.12	1.07
资产负债率 (%)	51.78	52.51	55.81	54.53
应收账款周转天数 (天)	39.13	30.37	35.30	30.87
经营性净现金流利息保障倍数 (倍)	0.27	0.89	0.54	-0.26
担保比率 (%)	-	-	-	-



附件 4 各项指标的计算公式

1. 毛利率 (%) = (1 - 营业成本/营业收入) × 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 (%) = EBITDA/营业收入 × 100%
5. 总资产报酬率 (%) = EBIT/年末资产总额 × 100%
6. 净资产收益率 (%) = 净利润/年末净资产 × 100%
7. 现金回笼率 (%) = 销售商品及提供劳务收到的现金/营业收入 × 100%
8. 资产负债率 (%) = 负债总额/资产总额 × 100%
9. 债务资本比率 (%) = 总有息债务 / (总有息债务 + 所有者权益) × 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 (%) = 担保余额/所有者权益 × 100%
14. 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] × 100%
15. 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] × 100%
16. 存货周转天数¹⁹ = 360 / (营业成本/年初末平均存货)
17. 应收账款周转天数²⁰ = 360 / (营业收入/年初末平均应收账款)
18. 流动比率 = 流动资产/流动负债
19. 速动比率 = (流动资产 - 存货) / 流动负债
20. 保守速动比率 = (货币资金 + 应收票据 + 交易性金融资产) / 流动负债
21. 现金比率 (%) = (货币资金 + 交易性金融资产) / 流动负债 × 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）

27. 长期资产适合率（%）=（所有者权益+少数股东权益+长期负债）/（固定资产+长期股权投资+无形及递延资产）×100%



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。