

舟山交通投资集团有限公司及其发行的公开发行债券

## 跟踪评级报告

 上海新世纪资信评估投资服务有限公司  
*Shanghai Brilliance Credit Rating & Investors Service Co., Ltd.*

## 跟踪评级概述

编号：【新世纪跟踪[2021]100972】

**评级对象：** 舟山交通投资集团有限公司及其发行的公开发行债券

	本次跟踪	前次跟踪	首次评级
	主体/展望/债项/评级时间	主体/展望/债项/评级时间	主体/展望/债项/评级时间
16 舟交 01	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 29 日	AA+/稳定/AA+/2020 年 6 月 30 日	AA+/稳定/AA+/2016 年 7 月 20 日
17 舟交 01	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 29 日	AA+/稳定/AA+/2020 年 6 月 30 日	AA+/稳定/AA+/2017 年 7 月 27 日
19 舟山交投债	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 29 日	AA+/稳定/AA+/2020 年 6 月 30 日	AA+/稳定/AA+/2018 年 7 月 17 日
20 舟山交投 MTN001	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 29 日	AA+/稳定/AA+/2020 年 6 月 30 日	AA+/稳定/AA+/2020 年 4 月 27 日
20 舟山交投 MTN002	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 29 日	AA+/稳定/AA+/2020 年 6 月 30 日	AA+/稳定/AA+/2020 年 5 月 19 日
21 舟山交投 MTN001	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 29 日	--	AA+/稳定/AA+/2021 年 2 月 25 日
21 舟交 01	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 29 日	--	AA+/稳定/AA+/2021 年 2 月 26 日
21 舟山交投 MTN002	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 29 日	--	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 4 日

### 主要财务数据

项 目	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 第一季度
<b>金额单位：人民币亿元</b>				
<b>发行人母公司数据：</b>				
货币资金	9.60	4.65	2.26	1.62
刚性债务	84.78	114.60	124.89	130.07
所有者权益	128.93	130.99	136.00	136.44
经营性现金净流入量	3.91	5.36	3.50	2.16
<b>发行人合并数据及指标：</b>				
总资产	358.03	365.61	378.08	384.63
总负债	179.75	196.54	205.36	211.21
刚性债务	146.18	160.53	172.31	178.75
所有者权益	178.29	169.07	172.72	173.42
营业收入	34.06	39.36	37.41	11.96
净利润	2.34	2.58	1.33	-0.17
经营性现金净流入量	7.49	8.13	3.86	3.94
EBITDA	9.05	9.62	9.32	--
资产负债率[%]	50.20	53.76	54.32	54.91
长短期债务比[%]	201.12	225.01	144.03	182.72
营业利润率[%]	7.79	8.14	4.40	-0.04
短期刚性债务现金覆盖率[%]	51.01	34.39	26.28	27.61
营业收入现金率[%]	99.19	119.00	107.58	106.59
非筹资性现金净流入量与刚性债务比率[%]	-28.11	-9.86	-3.01	--
EBITDA/利息支出[倍]	2.02	1.49	1.39	--
EBITDA/刚性债务[倍]	0.07	0.06	0.06	--

注：发行人数据根据舟山交投经审计的 2018-2020 年及未经审计的 2021 年第一季度财务数据整理、计算。其中 2018 年末数为 2019 年初数。

### 分析师

李艳晶 liyj@shxsj.com  
邵一静 syj@shxsj.com  
Tel: (021) 63501349 Fax: (021) 63500872

上海市汉口路 398 号华盛大厦 14F  
http://www.shxsj.com

### 跟踪评级观点

上海新世纪资信评估投资服务有限公司（简称“本评级机构”）对舟山交通投资集团有限公司（简称“舟山交投”、“发行人”、“该公司”或“公司”）及其发行的公开发行债券的跟踪评级反映了 2020 年以来舟山交投在股东支持、区域地位及财务弹性等方面保持优势，同时也反映了公司在即期债务偿付、投融资压力、资产流动性、盈利能力、或有损失及油品贸易等方面继续面临压力。

#### 主要优势：

- **股东支持力度大。**舟山市经济在长三角区域经济带带动下，2020 年地区生产总值增长较快。舟山交投在国资体系中地位突出，可持续获得股东的积极支持。
- **区域垄断优势显著。**跟踪期内，舟山交投仍为舟山市水陆客运业务的主要运营主体，依托舟山市丰富的旅游资源，未来水陆客运业务有较大成长空间。
- **具有一定财务弹性。**目前舟山交投资产负债率仍维持在适中水平，主业资金回笼及时，且拥有较多土地资源，相关资产变现可对债务偿付提供一定支撑。

#### 主要风险：

- **即期债务压力上升。**跟踪期内舟山交投刚性债务规模持续扩张，即期债务规模增长较快，货币资金对短期刚性债务的覆盖程度低，存在较

大的集中偿付压力。

- **项目投融资压力上升。**舟山交投在建项目及运营仍有较大规模的投资计划，后续投融资压力将持续上升。
- **资产流动性欠佳。**舟山交投资产变现能力较大程度受制于项目建设进度和竣工结算进度，资产流动性欠佳。
- **主业盈利能力弱。**舟山交投主业盈利能力偏弱，盈利对政府补助等非经营性收益依赖度高。2020年爆发的全球新冠肺炎疫情直接导致舟山交投水上客运、道路客运、水上货运的大部分航线停运约2个月，导致公司营业收入下滑，盈利能力持续减弱。
- **或有损失风险。**舟山交投存在一定规模的对外担保，面临由此形成的或有损失风险。

#### 评级关注：

- **油品贸易业务涉及重大诉讼。**2020年12月-2021年3月期间，舟山交投在未收到油品货款的情况下，油品在存储处被擅自提货，未收回货款金额4.9亿元。目前公司已向法院提起诉讼并立案，油品贸易业务已暂停，本评级机构将持续关注后续追偿进展以及对公司经营的影响。

#### ➤ 未来展望

通过对舟山交投及其发行的上述债券主要信用风险要素的分析，本评级机构决定维持公司AA<sup>+</sup>主体信用等级，评级展望为稳定；认为上述债券还本付息安全性很强，并维持上述债券AA<sup>+</sup>信用等级。

上海新世纪资信评估投资服务有限公司



## 舟山交通投资集团有限公司及其发行的公开发行债券

# 跟踪评级报告

### 跟踪评级原因

按照舟山交通投资集团有限公司 2016 年公司债券（第一期）、2017 年公司债券（第一期）、2020 年度第一期中期票据、2020 年度第二期中期票据、2021 年度第一期中期票据、2021 年公开发行公司债券（第一期）、2021 年度第二期中期票据以及 2019 年舟山交通投资集团有限公司公司债券（分别简称“16 舟交 01”、“17 舟交 01”、“20 舟山交投 MTN001”、“20 舟山交投 MTN002”、“21 舟山交投 MTN001”、“21 舟交 01”、“21 舟山交投 MTN002”及“19 舟山交投债”）信用评级的跟踪评级安排，本评级机构根据舟山交投提供的经审计的 2020 年财务报表、未经审计的 2021 年第一季度财务报表及相关经营数据，对舟山交投的财务状况、经营状况、现金流量及相关风险进行了动态信息收集和分析，并结合行业发展趋势等方面因素，进行了定期跟踪评级。

该公司于 2016 年 8 月发行了总额为 5 亿元、期限为 5 年、年利率为 3.30% 的 16 舟交 01，采用单利按年计息，债券到期后兑付本金和最后一期利息，无增级安排。截至目前，16 舟交 01 的募集资金已全部用于归还金融机构借款和补充公司营运资金。

该公司于 2017 年 8 月发行了总额为 5 亿元、期限为 5 年、年利率为 5.33% 的 17 舟交 01，采用单利按年计息，债券到期后兑付本金和最后一期利息，无增级安排。截至目前，17 舟交 01 的募集资金已全部用于归还金融机构借款和补充公司营运资金。

该公司于 2019 年 4 月发行了总额为 6 亿元、期限为 7 年、年利率为 5.34% 的 19 舟山交投债，本期债券设置本金提前偿还条款，即自 2022 年至 2026 年的 4 月 28 日分别按照债券发行总额 20%、20%、20%、20% 和 20% 的比例偿还债券本金，每年付息一次，最后一期利息随本金一起兑付。截至目前，公司已将 19 舟山交投债募集资金的 2.40 亿元用于偿还到期债务、3.60 亿元用于支付波音产业园项目工程款。波音产业园项目概算总投资为 35.03 亿元<sup>1</sup>，截至 2021 年 3 月末，已完成投资 25.76 亿元。

该公司于 2020 年 5 月发行了总额为 5.00 亿元、期限为 5 年、利率为 3.60% 的 20 舟山交投 MTN001，采用单利按年计息，债券到期后兑付本金和最后一期利息，无增级安排。截至目前，20 舟山交投 MTN001 的募集资金已全部用于归还公司有息债务。

该公司于 2020 年 5 月发行了总额为 8.00 亿元、期限为 5 年、利率为 3.80% 的 20 舟山交投 MTN002，采用单利按年计息，债券到期后兑付本金和最后一期利息，无增级安排。截至目前 20 舟山交投 MTN002 募集资金已使用完毕，其中 6.80 亿元用于偿还到期债务、1.20 亿元用于支付朱家尖禅意小镇立体停车楼（一期）工程项目工程款。朱家尖

<sup>1</sup> 根据舟山市发改委 2020 年 5 月《关于波音 737MAX 飞机完工及交付中心定制厂房及配套设施建设项目核准变更的批复》（舟发改审批[2020]37 号），同意将项目总投资估算调整至 35.03 亿元。

禅意小镇立体停车楼（一期）工程项目概算总投资为 5.30 亿元，截至 2021 年 3 月末已完成投资 3.67 亿元，该项目已于投入运营（转入“固定资产”），尚有部分尾款未支付，2020 年及 2021 年第一季度分别确认收入 787 万元和 185 万元。

该公司于 2021 年 3 月发行了总额为 10 亿元、期限为 5 年、年利率为 4.49% 的 21 舟山交投 MTN001，采用单利按年计息，债券到期后兑付本金和最后一期利息，无增级安排。截至目前，21 舟山交投 MTN001 的募集资金已全部用于归还公司有息债务。

该公司于 2021 年 4 月发行了总额为 8 亿元、期限为 5 年、年利率为 4.60% 的 21 舟交 01，采用单利按年计息，债券到期后兑付本金和最后一期利息，无增级安排。截至目前，21 舟交 01 的募集资金已全部用于归还公司有息债务。

该公司于 2021 年 6 月发行了总额为 7 亿元、期限为 5 年、年利率为 4.33% 的 21 舟山交投 MTN002，采用单利按年计息，债券到期后兑付本金和最后一期利息，无增级安排。截至 2021 年 3 月末，21 舟山交投 MTN002 的募集资金已使用资金 4.50 亿元，未使用资金 2.50 亿元。

截至 2021 年 6 月 22 日，该公司存续债券余额为 94.80 亿元，本息兑付情况正常。

**图表 1. 公司存续期债券概况**

债项名称	发行金额（亿元）	期限（年）	票面利率（%）	发行日期	本息兑付情况
16 舟交 01	5.00	5	3.30	2016 年 8 月 8 日	按时付息
17 舟交 01	5.00	5	5.33	2017 年 8 月 4 日	按时付息
18 舟山交投 PPN003	4.00	3	5.27	2018 年 10 月 31 日	按时付息
19 舟山交投债	6.00	7	5.34	2019 年 4 月 26 日	按时付息，2022 年至 2026 年的 4 月 28 日分别按照债券发行总额的 20%、20%、20%、20% 和 20% 的比例偿还债券本金。
19 舟交 01	8.00	3	4.44	2019 年 8 月 1 日	按时付息
19 舟交 02	7.00	3	4.30	2019 年 11 月 6 日	按时付息
20 舟交 01	5.00	3	3.69	2020 年 3 月 4 日	按时付息
20 舟山交投 MTN001	5.00	5	3.60	2020 年 5 月 14 日	按时付息
20 舟山交投 MTN002	8.00	5	3.80	2020 年 5 月 25 日	按时付息
20 舟山交投 SCP001	0.80	0.4877	2.80	2020 年 12 月 28 日	未到期
21 舟山交投 SCP001	6.00	0.726	3.30	2021 年 1 月 6 日	未到期
21 舟山交投 MTN001	10.00	5	4.49	2021 年 03 月 8 日	未到期
21 舟交 01	8.00	5	4.60	2021 年 4 月 7 日	未到期
21 舟山交投 PPN001	10.00	3	3.95	2021 年 5 月 17 日	未到期
21 舟山交投 MTN002	7.00	5	4.33	2021 年 6 月 9 日	未到期

资料来源：Wind 资讯（截至 2021 年 6 月 22 日）

## 业务

### 1. 外部环境

#### (1) 宏观环境

2020年，受新冠肺炎疫情影响，全球遭受了自“大萧条”以来最严重的经济衰退，经济金融的脆弱性加剧、债务风险上升，中美关系以及中东、南亚等区域的地缘政治冲突等因素进一步增加了全球经济金融的不确定性，我国经济发展面临的外部压力与挑战依然较大。短期内，消费和制造业投资的修复将带动我国经济继续复苏向好，同时需关注海外疫情形势、美对华战略遏制、全球经济修复等因素的变化；中长期看，“双循环”新发展格局下，我国改革开放水平的不断提升、创新驱动发展以及扩大内需战略的深入实施将进一步激发国内市场潜力、推动经济高质量发展，我国宏观经济基本面有望长期向好。

2020年，新冠肺炎疫情冲击下，全球遭受了自“大萧条”以来最严重的经济衰退，贸易萎缩幅度显著扩大，金融市场大幅动荡。各主要经济体的超宽松货币政策和强力财政刺激政策加剧了全球经济金融的脆弱性、推升了政府债务风险。二季度以来，主要经济体经济相继进入幅度不同的修复状态，国家治理能力成为疫情防控和经济修复的主导因素。未来，疫情走势仍将是影响全球经济走势的关键变量，在全球疫情持续升级的情况下，疫苗研发、投产和使用等均存在不确定性，全球疫情防控形势依然严峻，预计2021年全球经济难以恢复到疫情前状态，美欧等主要经济体的宽松货币政策与积极财政政策仍将持续。同时，中美关系以及中东、南亚等区域的地缘政治冲突等因素进一步增加了全球经济金融的不确定性，我国经济发展仍面临着复杂多变的外部环境，而《区域全面经济伙伴关系协定》的签署及中欧双边投资协定完成谈判有利于我国应对这种不稳定的外部环境。

我国经济疫后修复整体稳健，为全球范围内唯一实现正增长的主要经济体，但内部发展仍存在一定程度的不平衡和不充分。我国物价水平涨幅回落较快，失业率绝对水平已基本降到疫情前位置。规模以上工业企业增加值总量恢复较好且经营绩效有所好转，行业间修复节奏不同步且差异较大、产业链中面临的“卡脖子”问题有待解决。消费对经济的拉动作用离正常水平仍有差距，必需品、通讯器材、化妆品及汽车的零售增长相对较快，石油制品及服装鞋帽、针纺织品类销售大幅下滑；固定资产投资中房地产投资表现强劲且对上下游具有较好的拉动作用，基建投资力度保持稳健，制造业投资中除高技术制造业外其余均较疲弱；出口贸易逆势增长，且占全球出口的比例显著提升。人民币汇率表现强势，国际投资者对人民币资产的配置规模不断增加。

我国持续深入推进供给侧结构性改革，提升创新能力、坚持扩大内需、推动构建“双循环”发展新格局是应对国内外复杂局面的长期政策部署，宏观调控政策不急转弯，将继续对经济提供必要的支持力度。我国财政政策保持积极，支出强度减弱，在促进科技创新、加快经济结构调整、调节收入分配上主动作为；政府债务水平上升速度将放缓，化解地方政府隐性债务风险工作需继续落实，地方政府债务风险依然总体可控。央行的

稳健的货币政策灵活精准，保持市场流动性合理充裕，续作两项直达工具，引导资金真正流入实体、服务实体；防控金融风险、稳定宏观杠杆率的目标下，实体融资增速将有所放缓。金融监管持续强化，提高上市公司质量、健全金融机构治理，防止资本无序扩张，优化退市规则、统一债券市场监管并打击逃废债行为，为资本市场健康发展夯实制度基础。

2021 年是我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一年，也是“十四五”时期的开局之年。短期内，全球的疫情防控形势仍非常严峻，疫情变化、美对华战略遏制、全球经济修复、全球地缘政治等因素存在诸多不确定性，我国经济发展面临的外部压力与挑战依然较大，而消费和制造业投资的修复将带动我国经济继续复苏向好：消费对经济的拉动作用将不断回升；企业盈利改善及中长期信贷资金支持下的制造业投资有望加速恢复，资金链压力加大以及新开工面积增速的回落会导致房地产开发投资增速放缓但具韧性，基建投资表现平稳且全年增速在基数效应下会有所加快；出口贸易有外需恢复的支持，强势表现会延续但持续的时间取决于全球疫情防控形势。从中长期看，在国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局下，我国改革开放水平的不断提升、创新驱动发展以及扩大内需战略的深入推进将进一步激发国内市场潜力、推动经济高质量发展，我国宏观经济基本面仍有望长期向好。

## （2）行业环境

近年来，地方政府债务管理不断完善，城投企业运营随之逐步规范。继 43 号文以来，城投企业的政府融资职能被明确剥离，其所面临的融资政策环境持续调整，但城市基础设施是我国新型城镇化的物质基础，未来建设需求持续存在，城投企业作为其中的主要参与者，其重要性中短期内仍将继续保持，且随着政府预算管理等制度的逐步完善，城投企业的业务开展模式将渐趋规范，市场化转型的进度也将不断推进。2020 年初，我国出现新型冠状病毒肺炎疫情，城投企业在逆周期调节及社会维稳中的作用有所加强，全年融资环境整体相对宽松。2021 年，在政府抓实化解政府隐性债务风险、降杠杆率的背景要求下，城投企业融资环境预计将有所收紧，期间平台资质分化仍将持续，债务率偏高地区的城投企业再融资压力可能加大。

城市基础设施的建设和完善是推动城镇化进程的重要驱动力，是国民经济可持续发展的重要基础，对于促进地区经济发展、改善投资环境、强化城市综合服务功能等有着积极的作用。近年，全国各地区城市基础设施建设资金来源和渠道日益丰富，建设规模不断扩大，建设水平迅速提高，城市基础设施不断完善。2020 年，我国持续推进新型城镇化和乡村振兴，城乡区域发展格局不断优化，年末城镇化率已超过 60%。根据 2021 年《政府工作报告》，全面推进乡村振兴，完善新型城镇化战略是“十四五”时期经济社会发展的主要目标和重大任务之一，其中明确提出要深入推进以人为核心的新型城镇化战略，加快农业转移人口市民化，常住人口城镇化率提高到 65%，发展壮大城市群和都市圈，推进以县城为重要载体的城镇化建设，实施城市更新行动，完善住房市场体系和住房保障体系，提升城镇化发展质量。在未来一段时间内，城市基础设施建设仍是我国新型城镇化进程中的持续任务，该领域的建设及融资模式也正逐步规范及合理创新。

城投企业业务范围广泛，包括市政道路、桥梁、轨道交通、铁路、水利工程、城市管网等基础设施项目投资建设，以及土地开发整理、公用事业、保障房项目建设等多个领域，是我国城镇化建设的重要力量。在我国基础设施建设的快速推进过程中，城投企业初期作为地方政府投融资平台在城市建设中发挥了举足轻重的作用，但同时债务规模也不断增大，风险有所积聚。为进一步规范政府性债务管理，国务院于2014年9月发布《关于加强地方政府性债务管理的意见》（国发[2014]43号，简称“43号文”），明确提出政府债务不得通过企业举借，剥离城投企业的融资职能。10月，财政部印发《地方政府存量债务纳入预算管理清理甄别办法》（财预[2014]351号），对地方政府性债务进行清理和甄别。此后，地方政府债务管理日益严格，城投企业所面临的融资政策环境持续调整，但其运营及融资的规范程度总体呈提升趋势，市场化转型的进度也不断推进。另外，全国各地相继把地方政府隐性债务化解安排提上日程，城投企业作为地方政府隐性债务的主要载体，化解存量债务也成为重要任务。总体看，在债务管控及化解过程中，防范系统性风险是政策的主要基调，期间城投融资受到相应管控，但平台的合理融资需求仍有一定保障。

从具体政策环境来看，2015年，新预算法实施，地方政府开始通过以发行地方政府债券的方式新增政府债务及对存量政府债务进行置换。2016年，国务院、财政部等部委陆续出台多项政策，从国资国企改革、债务发行管理和业务发展方向等方面引导城投企业进行转型发展，进一步规范细化地方政府债务管理。2017年至2018年上半年，随着财政部首次问责部分地方政府违规举债、担保行为，以及一系列地方融资监管政策的密集出台，行业监管力度显著趋严，“疏堵结合”的地方政府举债融资机制逐步建立。2018年下半年以来，城投企业的融资政策环境有所改善。2018年7月，国务院常务会议确定围绕“补短板、增后劲、惠民生”推动有效投资的措施，指出要“引导金融机构按照市场化原则保障融资平台公司合理融资需求，对必要的在建项目要避免资金断供、工程烂尾”。10月，国务院办公厅下发《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），进一步明确提出要加大对在建项目和补短板重大项目的金融支持力度，同时金融机构要在采取必要风险缓释措施的基础上，按照市场化原则保障融资平台公司合理融资需求，不得盲目抽贷、压贷或停贷，防范存量隐性债务资金链断裂风险；在不增加地方政府隐性债务规模的前提下，对存量隐性债务难以偿还的，允许融资平台公司在与金融机构协商的基础上采取适当展期、债务重组等方式维持资金周转。2019年3月，《政府工作报告》提出要鼓励采取市场化方式，妥善解决融资平台到期债务，不能搞“半拉子”工程。6月，中共中央办公厅、国务院办公厅下发《关于做好地方政府专项债券发行及项目配套融资工作的通知》，提出在严格依法解除违法违规担保关系基础上，对存量隐性债务中的必要在建项目，允许融资平台公司在不扩大建设规模和防范风险前提下与金融机构协商继续融资。

2020年初，我国出现新型冠状病毒肺炎疫情，为应对疫情冲击、稳固经济增长，基建扩容被普遍认为是重要抓手之一，城投企业作为地方政府进行基础设施建设的主要实施主体，其在逆周期调节及社会维稳中的作用有所加强，全年融资环境整体相对宽松。目前我国疫情防控已取得明显成效，经济增长处于稳步恢复中，同时化解政府隐性债务工作持续重点推进。2020年12月，中央经济工作会议指出2021年要“抓实化解政府隐性债务风险工作”；2021年3月，国务院常务会议明确要求“保持宏观杠杆率基本稳定，政府杠杆率要有所降低”。在政府抓实化解政府隐性债务风险、降杠杆率的背景

要求下，2021 年城投企业融资环境预计将有所收紧，对城投新增债务的管控力度将较上年有所加强，期间平台资质分化仍将持续。近两年城投企业债务到期规模仍大，部分企业面临集中偿付压力，债务率偏高地区的城投企业再融资压力可能加大。

**海运业务景气度近年来始终处于低位震荡状态，企业经营压力较大。**

航运市场作为国际贸易的派生市场，其市场景气度由国际贸易的货运量决定。2008 年“次贷危机”以来，美国经济复苏缓慢，欧洲经济持续低迷，日本经济长期不景气，我国经济步入“新常态”，全球经济与贸易整体疲软，全球海洋贸易量增速大幅下滑。2014-2016 年波罗的海干散货运价指数持续在 1100 点至 2000 点之间波动，处于较低的水平。2016-2018 波罗的海干散货运价指数震荡上行，2018 年 8 月至 1700 点左右，随后震荡下行跌破 700 点，2019 年 4 月呈现震荡上行，2019 年 9 月突破 2000 点，而后震荡下行，2020 年 5 月低于 400 点，随后有所复苏，于 2020 年 10 月及 2021 年 3 月突破 2000 点，近期呈现震荡上升趋势。

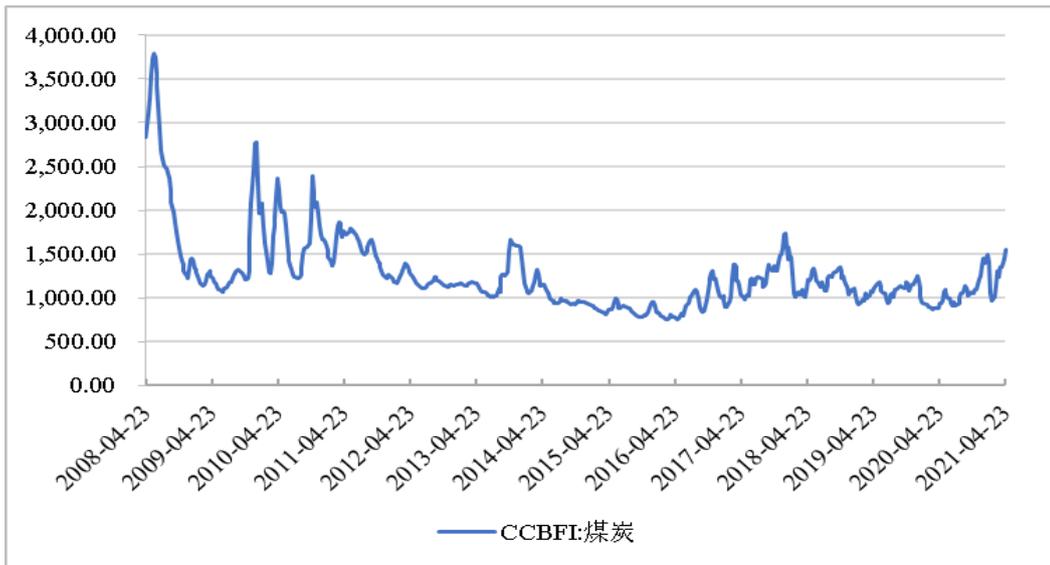
**图表 2. 2008 年 4 月以来波罗的海干散货指数 (BDI)**



资料来源：Wind 资讯

煤炭是该公司主要水上货运主要品种，我国煤炭的沿海散货运价指数(CCBFI)与波罗的海干散货指数变动趋势类似，2013-2015 年末，整体呈逐渐下滑趋势，2015 年末跌至 898.23 点，2016-2017 年末逐渐回升，2018 年 10 月由 1300 点开始逐渐下震荡下行，2020 年 3 月的 880 点左右，随后呈现上升趋势，于 2021 年 1 月接近 1500 点，随后出现下降，2 月份降到 1000 点以下，随后出让回升，4 月份突破 1500 点。

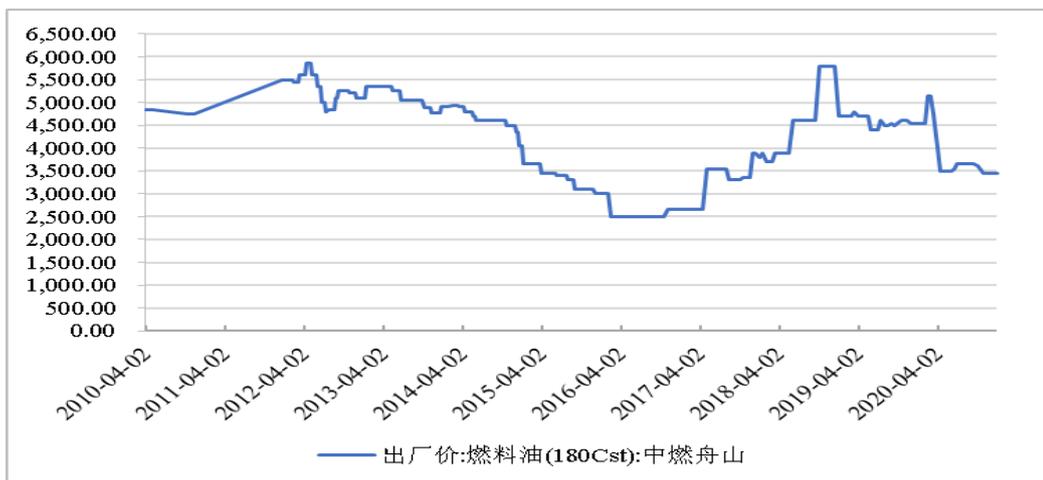
图表 3. 2008 年 4 月以来我国煤炭的沿海散货运价指数（CCBFI）变动情况



资料来源：Wind 资讯

燃料油价格是海运业务的主要成本之一。其（混调 180）市场价格在 2012 年前三季度上升至 5750 元/吨后，一直处于震荡下行状态，直至 2014 年 10 月跌至 4150 元/吨，11 月起受国际原油价格大幅下跌影响，燃料油价格持续大幅下跌，至 2016 年初已处于 2100 元/吨的低点，而后弱势反弹，由 2017 年底的 3500 元/吨左右快速增至 2018 年 12 月的 5800 元/吨，随后回落至 2019 年 1 月 4700 元/吨，2019 年 1 月至 2020 年 2 月初基本在 4500-4700 元/吨波动，2020 年 2 月中旬至 3 月上旬反弹至 5150 元/吨，随后整体呈下降趋势，2021 年 1 月降至 3450 元/吨。

图表 4. 2010 年 4 月以来燃料油（180CST）中燃舟山出厂价情况（单位：元/吨）



资料来源：Wind 资讯

舟山旅游资源较丰富，水陆交通条件的改善进一步促进了客运和旅游业务的发展，2020 年以来受疫情影响，舟山市水路客运量人数下降明显。

舟山作为中国第一大群岛，全国唯一的海岛城市，山海景观、名胜古迹众多，拥有普陀山、嵎泗列岛两个国家级风景名胜区和岱山岛、桃花岛两个省级风景名胜区及一个

省级海岛历史文化名城定海。随着陆路交通运输的逐步改善，舟山游客数量逐年增加；2020年受疫情影响，游客数量大幅减少。2018-2020年，舟山市水路客运量分别为2922万人、3234万人和2480万人，增速分别为4.1%、10.7%和-23.3%。

道路客运方面，舟山跨海大桥的建设对舟山公路交通有一定的促进作用，舟山跨海大桥是国家高速公路往杭州湾地区环线高速公路联络线，始于舟山本岛，途径里约、富翅、册子、金塘四岛，跨越五个水道和灰鳖洋，至宁波镇海登陆，全长约50公里，总投资约130亿元，2009年12月25日建成通车。

港口物流方面，舟山地处中国沿海南北部航线和长江入海口的交汇点，并通过“舟山连岛大桥”连通中国大陆腹地，水陆交通运输条件极为便利，是江海联结、陆地与沿海联结最便捷最理想的油品物流中转基地，已成为国内重要的石油产品交易集散地之一。随着新区建设的深入带动了工业、港口、物流等各个领域的发展，舟山吸引着众多沿海渔业捕捞、物流运输船只的驻留和进出，对于能源的需求也不断增长。根据浙江省政府的战略，实施宁波-舟山港一体化大开发策略。2020年宁波-舟山港完成货物吞吐量11.72亿吨，同比增长4.7%，连续12年保持全球第一；完成集装箱吞吐量2872万标箱，同比增长4.3%，继续位列全球第三。

### (3) 区域经济环境

依托区位优势 and 海洋资源优势，近年来舟山市经济体量稳步增长；虽然2020年全球新冠疫情对舟山市消费市场和旅游经济形成一定冲击，但在规上工业、外贸进出口等指标拉动下，当年全市经济仍保持较快增长。此外舟山市将进一步推进连岛通道建设，加强与上海、宁波快速便捷的陆岛交通联系，未来舟山地区交通基础设施投资支出仍将保持在较大规模。

舟山地处中国东部黄金海岸线与长江黄金水道的交汇处，背靠上海、杭州、宁波等大中城市群和长江三角洲等经济腹地，是中国东部沿海和长江流域走向世界的主要海上门户；舟山与东北亚及西太平洋一线主力港口釜山、长崎、高雄、香港等，构成一个近500海里等距离的扇形海运网络，具有较显著的地缘优势。舟山是我国第一个以群岛建制的地级市、舟山群岛新区也是我国第一个国家级群岛新区（1389个岛屿）。舟山陆地面积1440.12平方千米，下辖2个市辖区（定海区、普陀区），2个县（岱山县、嵊泗县），2020年末全市常住人口115.78万人，城镇化率为71.89%。

舟山是我国著名的渔场和海洋渔业的重要基地，有“祖国渔都”之称，有各种鱼类317种，虾类33种、蟹55种，藻类131种，年产量约占全国海洋捕捞量的十分之一，占浙江省的二分之一；全市有浅海滩涂400余万亩，海水养殖开发潜力巨大；外海远洋捕捞不断发展，主要在西非、印尼、阿根廷和北太平洋等海域生产作业；舟山的水产品远销日本、韩国、美国、欧盟和东南亚等50多个国家和地区。此外，舟山风能、潮汐能、潮流能以及海底油气、矿产等资源非常丰富。可开发风电装机容量为570万千瓦左右，其中陆地风电场约30万千瓦，近海风电场约540万千瓦；可开发的潮流能规模相当于8个秦山核电站（装机容量290万千瓦）。此外，舟山旅游资源丰富，全市有A级及以上景区44个，其中5A级景区1个，4A级景区6个，海岛自然景观保存完好。2020年，疫情对舟山市旅游业产生明显影响；全年全市旅游接待人数5944万人次，比上年

下降 15.7%；全年全市旅游总收入 871.1 亿元，同比下降 17.4%。

2011 年 6 月 30 日，国务院正式批准设立浙江舟山群岛新区，新区范围与舟山市行政区域一致。舟山群岛开发开放上升为国家战略，成为我国继上海浦东、天津滨海、重庆两江之后的第四个国家级新区，也是我国第一个以海洋经济为主题的国家战略层面新区。2013 年 1 月 17 日，国务院批复了《浙江舟山群岛新区发展规划》，确定了舟山的战略目标定位：舟山群岛新区未来要成为浙江海洋经济发展的先导区、海洋综合开发试验区、长三角地区经济发展的重要增长极。2014 年李克强总理在舟山考察时提出建设舟山江海联运服务中心。根据《舟山江海联运服务中心建设方案》，江海联运服务中心将以聚散和配送长江流域“海进江”、“江出海”物资为核心功能，建设成为长江经济带物流的进出口枢纽。在政策拉动下，近年来舟山运输服务水平进一步提升，截至 2020 年末全市公路总里程已达 1921.8 公里，基本实现了省厅“十三五”期间关于 100 人以上岛屿陆岛交通码头全覆盖、1000 人以上岛屿一岛两码头、3000 人以上岛屿实现滚装码头全覆盖的目标，逐渐形成全国领先的“四好海岛水路”样板。

2017 年 4 月浙江自贸试验区正式挂牌，范围 119.95 平方公里，全部在舟山群岛新区，包括舟山离岛片区 78.98 平方公里，舟山岛北部片区 15.62 平方公里和舟山岛南部片区 25.35 公里，浙江自贸试验区将充分发挥舟山群岛区位优势、港口优势、资源优势和离岛监管便利优势，打造独具地域特色的自贸试验区。根据规划，自贸试验区将建设成为东部地区重要海上开放门户示范区、国际大宗商品贸易自由化先导区和具有国际影响力资源配置地。自成立以来，自贸区坚持以油品全产业链为发展核心，推进重大项目建设，努力打造“一中心三基地一示范区”。

2020 年，国务院出台《关于支持中国（浙江）自由贸易试验区油气全产业链开放发展的若干措施》，截至 2020 年末，该文件提出的 11 个方面 26 项措施已经全部启动实施，重点任务有效实施率达 94%。2020 年 9 月，国务院印发《关于北京、湖南、安徽自由贸易试验区总体方案及浙江自由贸易试验区扩展区域方案的通知》，根据该方案，浙江自贸试验区扩展区域实施范围 119.5 平方公里，涵盖宁波片区、杭州片区、金义片区等三个片区，扩展区域围绕打造以油气为核心的大宗商品资源配置基地、新型国际贸易中心、国际航运和物流枢纽、数字经济发展示范区和先进制造业集聚区。2020 年，浙江自贸区（舟山）新增注册企业 7357 家，注册资本总额 921.0 亿元；当年新增油品企业 1880 家，实现油品贸易额 5580.05 亿元，占全市 96.2%。全年自贸区企业实现外贸进出口总额 1236.2 亿元，同比增长 43.5%。船用燃料油直供量达到 472.4 万吨，同比增长 15.1%，跃升为全国第一、全球第八大船用燃料油加注港；船用燃料油结算量 848.9 万吨，增长 35.9%。

凭借区位优势和资源禀赋，近年来舟山市经济体量逐年增长，2020 年，舟山市实现地区生产总值 1512.10 亿元，按可比价格计算，增长 12.0%。2020 年增速居全省各市首位，快于全省 8.4 个百分点。2020 年，全市第一产业增加值完成 590.2 亿元，同比增长 29.6%；第二产业增加值完成 590.2 亿元，同比增长 29.6%；第三产业增加值完成 769.0 亿元，同比增长 1.7%，三次产业结构比调整为 10.1:39.0:50.9，第二产业增加值占比增大。

**图表 5. 2018 年以来舟山市主要经济指标（单位：%）**

项目	2018 年		2019 年		2020 年	
	金额	增速	金额	增速	金额	增速
地区生产总值（亿元）	1247.20	6.7	1371.60	9.2	1512.1	12.0
其中：第一产业增加值（亿元）	139.69	5.8	146.40	1.6	152.9	2.2
第二产业增加值（亿元）	410.33	6.0	475.53	17.6	590.2	29.6
第三产业增加值（亿元）	697.18	7.2	749.67	5.7	769.0	1.7
规模以上工业增加值	—	6.4	293.7	43.2	497.9	60.2
固定资产投资（亿元）	--	7.5	--	8.6	—	1.5
社会消费品零售总额（亿元）	536.85	8.7	580.6	8.2	—	-7.5
进出口总额（亿元）	1135.55	44.9	1371.11	20.7	1667.3	21.6
人均地区生产总值（万元）	11.25		11.70		12.96 <sup>2</sup>	
三次产业结构比	11.2:32.9:55.9		10.7:34.7:54.6		10.1:39.0:50.9	

注：2018 年地区生产总值、第一产业增加值、第二产业增加值、第三产业增加值是根据我国 GDP 核算制度和第四次全国经济普查修订结果调整后数据，相关指标增速来源于舟山市 2019 年统计年鉴。

资料来源：舟山市 2018-2020 年国民经济和社会发展统计公报、舟山市 2019-2020 年统计年鉴，舟山市统计局

工业发展方面，舟山海洋产业体系较为完善，主要发展以船舶修造业、水产加工业以及石油化工业为主的临港工业。2020 年，绿色石化基地一期全面达产，带动舟山市工业生产保持快速增长，全年规模以上工业实现增加值 497.9 亿元，同比增长 60.2%，增长速度居全省各市首位。石油化工业、机械制造业、船舶修造业和水泥及制品业四个行业合计产值占全市规上工业总产值的 74.7%，同比分别增长 232.8%、24.3%、21.7%和 14.1%。先进制造业支撑有力，新动能加快形成，2020 年全市高新技术产业增加值同比增长 96.3%，高于规上工业增加值增速 36.1 个百分点；节能环保制造业、装备制造业、数字经济核心产业制造业和战略性新兴产业增加值分别增长 32.9%、18.0%、11.7%和 9.2%。

投资是舟山市经济增长的重要支撑，2020 年受房地产调控及疫情等因素影响，增速有所下降，2020 年增速为 1.5%。其中，全市固定资产投资中，第一产业下降 78.7%、第二产业增长 17.2%、第三产业下降 10.3%。2020 年，在中广核和浙能的海上风电项目、新奥液化天然气（LNG）项目和绿色石化基地等重点工业项目的拉动下，全市工业投资增长 16.3%。2020 年，全市完成房地产开发投资 223.6 亿元，较上年增长 6.0%。商品房销售面积 129.7 万平方米，下降 13.5%。2020 年，全市房屋施工面积 926.2 万平方米，较上年增长 16.2%，其中住宅施工面积 701.0 万平方米，增长 16.4%；同年房屋新开工面积 221.0 万平方米，下降 14.7%。受中广核和浙能的海上风电项目、宁波舟山港主通道、甬舟铁路项目和绿色石化基地动力中心配套等项目的拉动，全年基础设施投资比上年增长 3.4%。

消费和进出口方面，2020 年受到疫情影响，舟山市社会消费品零售总额较上年下降

<sup>2</sup> 为计算所得，人均地区生产总值=地区生产总值 / 年平均常住人口，年平均常住人口=(上年末常住人口+当年末常住人口) / 2。

7.5%；同期虽然受到疫情影响，但在原油、铁矿砂、机械设备和天然气进口拉动等因素带动下，进口额增长 24.0%至 1079.2 亿元；同期出口额增长 17.4%至 588.1 亿元，其中油品及修船出口分别为 244.9 亿元和 122.3 亿元，分别增长 31.3%和 104.9%。2020 年，舟山口岸进出口货运量 14847 万吨，增长 22.3%；其中进口货运量 14020 万吨，增长 22.3%。

2021 年第一季度，舟山市经济整体表现良好，当期全市地区生产总值同比增长 18.1%，其中第二产业增加值同比增长 31.2%。当期实现规上工业总产值 466.7 亿元，同比增长 47.6%，其中石油化工业实现总产值 290.9 亿元，同比增长 74.2%。第三产业增加值同比增长 10.4%，全市住宿和餐饮业、批发和零售业、交通运输仓储和邮政业、房地产业增加值同比分别增长 54.9%、16.6%、11.2%、10.0%，恢复性增长态势明显，当期社会消费品零售总额同比增长 15.9%；全市旅游接待人数 212.4 万人次，增长 157.1%。固定资产投资方面，2021 年第一季度全市固定资产投资同比增长 21.2%，其中项目投资同比增长 40.2%、工业投资同比增长 62.6%、制造业投资同比增长 86.9%。对外贸易方面，2021 年第一季度，全市实现货物进出口总额 534.6 亿元，同比增长 26.9%；其中，出口额 200.5 亿元，增长 58.9%，增速居全省首位。

土地市场方面，舟山市土地出让面积以工业用地为主，其次为住宅用地和商服用地，2020 年，舟山市土地出让面积为 641.16 万平方米，同期全市土地出让总价为 78.89 亿元，2020 年，舟山市住宅用地出让面积大幅下降 34.00%至 42.64 万平方米，导致住宅用地出让金额大幅下降 36.26%至 44.08 亿元，出让区域主要位于舟山市定海区和普陀区，主要拿地房企包括万达、金地和德信等；当年受招商引资项目落地进度加快影响，工业用地出让面积大幅增长 416.78%至 586.70 万平方米，但工业用地出让单价同比下降 41.40%至 471.04 元/平方米。2021 年第一季度受政策调控影响，舟山市土地出让总面积为 15.83 万平方米，成交总价仅 1.15 亿元，出让土地全部为工业用地。

**图表 6. 2018 年以来舟山市土地市场交易情况**

指标	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年第一季度
<b>土地出让总面积（万平方米）</b>	<b>471.36</b>	<b>246.66</b>	<b>641.16</b>	<b>15.83</b>
其中：住宅用地出让面积（万平方米）	51.70	64.61	42.64	--
商服用地出让面积（万平方米）	45.07	71.03	11.36	--
工业用地出让面积（万平方米）	367.40	108.86	586.70	15.83
其他用地出让面积（万平方米）	7.19	2.16	0.46	--
<b>土地出让总价（亿元）</b>	<b>119.99</b>	<b>89.52</b>	<b>78.89</b>	<b>1.15</b>
其中：住宅用地出让金额（亿元）	93.59	69.15	44.08	--
商服用地出让金额（亿元）	8.62	11.39	7.13	--
工业用地出让金额（亿元）	16.88	8.88	27.64	1.15
其他用地出让金额（亿元）	0.90	0.10	0.04	--
<b>土地出让均价（元/平方米）</b>	<b>2545.68</b>	<b>3629.34</b>	<b>1230.47</b>	<b>727.19</b>
其中：住宅用地出让均价（元/平方米）	18103.09	10703.14	10338.56	--
商服用地出让均价（元/平方米）	1912.92	1603.60	6280.76	--
工业用地出让均价（元/平方米）	459.47	815.80	471.04	727.19
其他用地出让均价（元/平方米）	1248.12	449.13	830.20	--

资料来源：中指数据

在宏观战略层面，在舟山市“十四五”规划和二〇三五年远景规划中，舟山市将统

筹群岛全域发展，更好发挥岛城功能，统筹海岸线开发利用保护，优化生产力布局，增强城镇、港口、工业区、物流区、商贸区等功能区块的有机联系，促进港产城一体发展。良好的区位优势和资源优势为舟山市提供了良好的外部环境和成长基础。根据新区规划，舟山市将进一步融入长三角一体化，主动接轨上海都市圈，加强浙沪自贸试验区合作，谋划推进洋山区域整体开发，建设小洋山北侧集装箱支线码头等项目，加强浙沪海事服务、航运交易等方面合作，打造浙沪海上合作示范区，加快推进甬舟高铁、义甬舟开放大通道等重大基础设施项目建设。此外 2013 年 4 月出台的《关于推进舟山群岛新区建设的若干意见》明确对国省道干线公路的补助标准在原有标准基础上提高 10%。中短期内舟山地区交通基础设施投资支出仍将保持在较大规模。该公司作为核心交通基础设施投资平台有望继续获得政策和资金支持。

## 2. 业务运营

跟踪期内，该公司仍主要承担舟山市重大交通基础设施投融资建设职能和交通运输资源经营职能，受股东支持力度大。公司在建重点项目主要通过银行贷款、债券发行等方式筹集资金，并配套有专项补助、普陀山门票分成等收益来源，项目资金平衡能力较强，但后续仍有较大规模的投资计划，投融资压力将持续上升。受新冠肺炎疫情影响，2020 年舟山交投水上客运、道路客运、水上货运的大部分航线停运约 2 个月，当年营业收入同比下降。此外，公司油品贸易业务目前由于发生大额损失已暂停开展，或将对公司经营业绩造成一定不良影响。

跟踪期内，该公司仍主要承担舟山市重大交通基础设施项目投融资和运营职能，并开展水上货运、水上客运、道路客运等经营性业务，此外贸易对公司营业收入形成一定的补充。2020 年，全球新型冠状肺炎疫情直接导致公司水上客运、道路客运、水上货运的大部分航线停运约 2 个月，导致水上货运、水上客运、道路客运业务均有所下降，当年公司营业收入同比下降 4.97% 至 37.41 亿元。2021 年第一季度，公司实现营业收入 11.96 亿元，由于基数较低，同比大幅增长 49.81%。

从收入构成看，2020 年该公司水上货运、水上客运、道路客运和油品贸易业务收入分别为 6.77 亿元、7.01 亿元、3.56 亿元和 18.39 亿元，分别占总收入的 18.10%、18.75%、9.51% 和 49.17%。2020 年受新冠疫情影响，公司水上货运、水上客运和道路客运业务收入分别同比下降 10.19%、25.87% 和 15.07%，同时上述业务毛利率均有不同程度下降。当年贸易业务收入同比增长 7.76% 至 18.39 亿元，对营业收入贡献较大，但毛利率较低，为 0.91%。2021 年第一季度，公司实现营业收入 11.96 亿元，其中水上货运、水上客运、道路客运和油品贸易业务收入分别占 18.76%、14.05%、6.62% 和 53.11%，分别同比增长 28.24%、86.29%、34.93% 和 41.30%。

随着舟山群岛新区建设和旅游资源的进一步整合开发，该公司水陆客运业务及旅游业务有望向好发展。此外，2021 年 5 月起，公司油品贸易业务由于发生大额损失已暂停开展，由于油品贸易业务收入占公司营业收入的比例较大，公司营业收入或将下降。

**图表 7. 2018 年以来公司业务收入和毛利率情况（单位：万元，%）**

业务类型	2018 年		2019 年		2020 年		2021 年第一季度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
<b>营业收入</b>	<b>340631.70</b>	<b>100.00</b>	<b>393638.41</b>	<b>100.00</b>	<b>374061.86</b>	<b>100.00</b>	<b>119634.20</b>	<b>100.00</b>
水上货运	62240.40	18.27	75392.46	19.15	67707.96	18.10	22444.35	18.76
水上客运	76278.86	22.39	94603.73	24.03	70127.85	18.75	16814.16	14.05
道路客运	49020.52	14.39	41882.04	10.64	35571.02	9.51	7916.92	6.62
油品贸易	130263.09	38.24	170665.97	43.36	183915.22	49.17	63534.72	53.11
其他业务	22828.83	6.70	11094.21	2.82	16739.81	4.47	8924.04	7.46
<b>综合毛利率</b>		<b>14.62</b>		<b>10.83</b>		<b>5.50</b>		<b>5.34</b>
水上货运		25.10		20.36		15.82		22.51
水上客运		31.19		23.14		16.17		12.19
道路客运		-1.47		-10.60		-31.94		-51.66
油品贸易		0.59		0.83		0.91		1.27
其他业务		45.37		75.97		48.87		28.78

资料来源：舟山交投

从毛利率情况看，2020 年及 2021 年第一季度，该公司综合毛利率分别为 5.50% 和 5.34%，持续下降。从各细分板块毛利率情况来看，2020 年水上货运及水上客运业务毛利率较高，分别为 15.82% 和 16.17%；但因疫情影响同比下降，分别较 2019 年下降 4.54 和 6.97 个百分点；公司道路客运业务由于公交优惠政策的实施、公交 IC 卡的普及等多重因素影响，毛利率持续为负，且当年疫情导致亏损扩大，毛利率下降至 -31.94%；油品贸易业务毛利率一直处于低位，2020 年为 0.91%，波动主要系油价及汇率波动所致。2021 年第一季度，公司实现毛利率 5.34%，其中水上货运和油品贸易毛利率有所回升，水上客运和道路客运业务毛利率继续下降。

### （1）基础设施建设业务

跟踪期内，该公司仍为舟山市最重要的交通基础设施建设平台之一。公司负责建设的交通基建项目主要分为公益性项目和非公益性项目两类。

业务模式方面，该公司公益性项目由专项财政补助及债券融资、银行贷款等方式来满足资金需求（根据舟财企[2009]47 号文，公司重点公益性项目配套有普陀山门票分成以及土地出让等收益来源，此外还由财政局专项支持公司所发行企业债的每年本息支付），上述资金基本能够覆盖公益性项目的建设支出；而经营性项目以自建、自营为主，项目完成后有相对稳定的现金流产生，对财政资金依赖程度小。由于财政专项资金、普陀山门票分成以及土地出让收入分成等资金均通过财政补助形式拨付给公司，公司无法结转项目建设成本，公司公益性项目竣工验收后转入其他非流动资产，非公益性项目竣工验收后均转入固定资产。

项目建设成果方面，2011 年以来该公司主要完成了公益性项目舟山定海至马岙公路改建工程、金塘岛互通至大浦口疏港公路、北向疏港公路（岑港大桥至展茅）等，以及非公益性项目朱家尖蜈蚣峙客运大楼改建工程，上述项目累计投资金额 38.50 亿元，其中公益性项目投资资金已通过政府补助的形式全部回笼；非公益性项目客运大楼改建工程有助于提升客运客流量，投资资金通过客运收入等形式逐步回笼。

**图表 8. 截至 2021 年 3 月末公司已竣工项目情况（单位：亿元）**

项目名称	项目类型	已投资	已回笼资金
329 国道朱家尖大桥扩建工程	公益	4.09	4.09
北向疏港公路（岑港大桥至展茅）	公益	7.35	7.35
金塘岛互通至大浦口疏港公路	公益	7.88	7.88
舟山定海至马岙公路改建工程	公益	9.44	9.44
临城至北蝉钓梁疏港公路工程	公益	4.94	4.94
北向疏港展茅至东港段工程	公益	3.23	3.23
朱家尖蜈蚣峙客运大楼改建工程	非公益	1.57	—
<b>合计</b>	<b>—</b>	<b>38.50</b>	<b>—</b>

资料来源：舟山交投

在建项目来看，截至 2021 年 3 月末，该公司在建项目<sup>3</sup>主要包括 329 国道舟山段改建工程、329 国道白泉至勾山段、浙江省舟山市普陀区嵊泗至定海公路普陀鲁家峙至东港公路工程（PPP 项目）等公益性项目，以及波音项目主体工程、朱家尖禅意小镇立体停车场（一期）工程等非公益性项目，上述项目合计计划总投资 122.16 亿元，截至 2021 年 3 月末已投资 110.32 亿元。

**图表 9. 截至 2021 年 3 月末公司主要在建项目（单位：亿元）**

项目名称	项目类型	计划总投资	资金来源	建设周期	已投资	完工程度
329 国道舟山段改建工程 <sup>4</sup>	公益	49.35	财政补贴+企业自筹资金+银行贷款	36 个月	57.45	在建
329 国道白泉至勾山段	公益	15.00	财政补贴+企业自筹资金+银行贷款	30 个月	9.92	已完工未竣工
浙江省舟山市普陀区嵊泗至定海公路普陀鲁家峙至东港公路工程（PPP 项目）	公益	17.48	银行贷款和企业自筹资金	30 个月	13.52	在建
波音项目主体工程	非公益	35.03	银行贷款和企业自筹资金	36 个月	25.76	在建
朱家尖禅意小镇立体停车楼（一期）工程	非公益	5.30	银行贷款和企业自筹资金	24 个月	3.67	已完工未竣工
<b>合计</b>	<b>—</b>	<b>122.16</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>110.32</b>	<b>—</b>

资料来源：舟山交投

该公司 329 国道舟山段改建工程项目以及 329 国道白泉至勾山段项目计划总投资 64.35 亿元，截至 2021 年 3 月末，公司累计投入 67.36 亿元。该项目为公益性项目，舟山市政府为此制定了多项配套资金：（1）从浙江省海洋经济发展专项资金中安排 8 亿元，在 2013-2016 年分别到位 3.0 亿元、3.0 亿元、1.5 亿元和 0.5 亿元，已全部到位；（2）从中央财政支持新区建设专项资金中安排 5 亿元，自 2013 年起每年到位 1 亿元，已全部到位；（3）在舟山本岛范围内（含朱家尖）商业、住宅等经营性用地土地出让中增列城市交通基础设施建设专项资金，预计 2013-2020 年合计筹措资金 15 亿元，其中 2013 年到位 0.21 亿元，2018-2020 年到位 1.50 亿元；（4）将普陀山旅客进山门票超过基数及结

<sup>3</sup> 在建项目包括未完工项目、主体工程已完工未竣工项目、已完工未结算项目，2020 年末记账于“在建工程”、“固定资产”、“其他非流动资产”科目。

<sup>4</sup> 该项目计划总投资系立项总投资，截至 2020 年末，投入已超概算。因项目较大，公司将此项目拆分成不同子项目，2020 年末已有部分子项目完工转入其他非流动资产。

构性调价收入部分资金拨付给公司，实际已到位 6.68 亿元；（5）按照《关于印发〈浙江省国道及重要县道建设项目管理若干规定（试行）〉的通知》（浙交【2012】147 号）有关规定，浙江省交通运输厅对该道路建设补助资金预计为 13.33 亿元，截至 2020 年末，实际已到位 14.35 亿元；根据公司测算，针对该项目公司可筹集资金总额约 75 亿元，基本可覆盖项目建设支出，对项目融资本息偿付提供保障，但部分资金拨付的时点可能晚于预期，截至 2020 年末，上述资金已到位 35.74 亿元。

浙江省舟山市普陀区嵎泗至定海公路普陀鲁家峙至东港公路工程为 PPP 项目，起于鲁家峙岛规划万绿路与新二路交叉口，沿规划万绿路，经沈家门港，穿过刺棚山，终于海洲路与晨晖街交叉口，全长约 2.225km。全线设置机动车隧道一座全长约 1920m，其中海底盾构段长 785m，山岭隧道长 745m，其余为敞开段及接线路基段。本项目按一级公路兼顾城市道路功能设计，设计时速 60km/h，路基宽 23.5m。成立 PPP 项目公司舟山市凯腾建设工程管理有限公司（建成“凯腾建设”，由该公司持股 51%，舟山普陀交通投资发展集团有限公司持股 49%）负责项目范围内所有工程的投资、融资、管理、运营、维护，计划总投资 17.48 亿元，截至 2021 年 3 月末已投资 13.52 亿元。项目建设期 3 年，项目建成后由凯腾建设运营 20 年，运营期内政府可行性缺口补助共计 31.67 亿元。

朱家尖禅意小镇立体停车楼（一期）工程地处朱家尖岛，朱家尖岛与普陀山为国家级风景名胜区。该项目西起慈航广场，北望普陀山，东接大海，南至白山景区边缘，规划用地面积 10.56 万平方米，总建筑面积 14.69 万平方米，概算总投资为 5.30 亿元，所需资金均自筹解决，截至 2021 年 3 月末已完成投资 3.67 亿元，该项目已于投入运营，转入“固定资产”，尚有部分尾款未支付，2020 年及 2021 年第一季度分别确认收入 787 万元和 185 万元。

2016 年 3 月 21 日，航空产业园（波音项目）选址落户在浙江省舟山市，2017 年 5 月，浙江省人民政府、舟山市人民政府、波音公司和中国商用飞机有限责任公司签订了《投资协议》。航空产业园拟打造集飞机涂装、组装、航空配件、维修、培训、运营保障、融资租赁以及航空衍生产业于一体的航空全产业链新型园区。该项目拟以“一园两区”的方式协同布局：飞机制造园区位于舟山本岛以东朱家尖岛，用于飞机制造、航空运营、科研培训、保税物流等产业，规划面积为 7.88 平方公里，总体布局结构为“一轴一带、两核两区”，“一轴一带”即产业发展轴和生态景观绿化带，“两核两区”即航空运营核心和航空制造核心，以及相应的航空运营区和航空制造区；零部件制造园区位于本岛北部的舟山经济开发区，用于航空零部件配套制造产业，面积约为 3 平方公里。项目一期为波音项目，包括两个主要组成部分：波音公司与中国商飞公司合资的 737MAX 完工中心，以及由波音公司独资的 737MAX 交付中心。项目一期占地 40 公顷，建筑面积约 6 万平方米，波音项目主体工程计划总投资 35.03 亿元，截至 2021 年 3 月末，已完成投资 25.76 亿元，已基本完工。为配套项目建设，该公司出资 2 亿元成立舟山航空投资发展有限公司（简称“舟山航空投资”），承担合资公司和交付中心所需的配套基础设施建设，建成后租赁给上述合资公司和交付中心使用。项目建成后的收入来源主要是租金收入。2019 年 8 月，公司与舟山波音完工中心有限公司签订租赁协议，约定租赁期限为 2019 年 10 月-2039 年 9 月，年租金为经确认的建设预算和成本（应包括编入预算的 5%的不可预见费用）所列的建设成本或经审计的建设成本的 6.55%（以金额较低者为准）

5, 租期的前三年租金全免（首个免租期），首个免租期到期后，在租期的后续三年中，租金减半。

从资金回笼情况来看，针对该公司在建的公益性项目，近三年公司获得的政府补贴资金合计为 23.54 亿元，其中 2020 年为 6.06 亿元（入账其他收益），除近年来未获得土地出让收入分成外，其余补助资金到位均相对及时。

除上述在建项目外，该公司参股建设项目包括舟山港主通道项目和甬舟铁路项目，其中舟山港主通道项目系根据浙江省综合交通十三五规划，主线起于富翅岛，顺接甬舟高速公路（G9211），向北经舟山本岛西端、长白岛，终于岱山双合，设置鱼山支线连接鱼山岛，主线全长 29.3 公里，项目总投资估算约 167 亿元，其中项目资本金 66.80 亿元。该项目由浙江省交通投资集团有限公司、舟山交投和浙江省海港投资运营集团有限公司三方按 60%、20.1%、19.9% 共同出资建设。目前项目公司浙江舟山北向大通道有限公司（简称“北向大通道公司”）已完成注册登记并投入运营，截至 2021 年 3 月末，公司已投资 13.30 亿元。

甬舟铁路项目是指宁波至舟山的铁路建设工程项目，是宁波都市区的重要交通基础设施。根据浙江省发改委关于新建宁波至舟山铁路项目可行性研究报告的批复，该项目起自宁波枢纽宁波东站，终点为定海区白泉镇，线路全长 77.004 公里，该项目投资总估算 270.03 亿元，计划采用 PPP+PC 模式，项目资本金原则上省市政府共同出资 49%（政府方出资比例中浙江省、宁波市、舟山市分别为 51%、21%、28%），社会资本出资 51%。截至 2021 年 3 月末，该公司对甬舟铁路项目投入 3.88 亿元；此外，公司出资 3.00 亿元设立浙江甬舟铁路发展有限公司负责项目前期工程。目前 PPP 项目公司尚未成立。

**图表 10. 截至 2021 年 3 月末公司参股项目（单位：亿元）**

项目名称	建设期（年）	预计起止时间	项目总投资	公司持股比例	公司已投资
宁波舟山港主通道（鱼山石化疏港公路）	5	2017.9-2022.9	167.00	20.10%	13.30
甬舟铁路-铁路部分	6	预计 2021 年底-2026 年左右	270.03	未确定	3.88
甬舟铁路-公路部分	4-5	预计 2021 年底-2026 年左右	127.00	未确定	
合计	—	—	564.03	—	17.18

资料来源：舟山交投

## （2）经营性业务

### A. 水上货运

该公司水上货运业务主要涉及国内及国际沿海电煤、矿砂及化学品等货物运输，由全资子公司浙江新一海海运有限公司（简称“新一海公司”）负责运营。新一海公司经营国内及国际沿海散货运输业务。2020 年及 2021 年一季度，公司水上货运业务实现营业收入分别为 6.77 亿元和 2.24 亿元，占公司总营业收入比重分别为 18.10% 和 18.76%，同期，毛利率分别为 15.82% 和 22.51%，受海运业景气度及疫情影响较大。

近几年，该公司通过购置新船，公司运力得到大幅提升，水上货运的货运量有明显增长。截至 2021 年 3 月末，公司拥有货船合计 26 艘，水上货运运力合计 80 万载重吨，

<sup>5</sup> 根据项目可研报告，年租金全额约 9000 万元。

平均船龄 9.72 年。2020 年及 2021 年第一季度，公司分别完成货运量 1304 万吨和 314 万吨，2020 年下降 8.49%。其中 2020 年国内货运量 1049.24 万吨，国际货运量 254.66 万吨。公司水上货运产品主要为电煤、矿砂及化学品等货物运输，受国际经济及大宗商品贸易的影响较为明显。2020 年受疫情影响，公司水上货运业务收入同比下降 10.19%。

**图表 11. 2020 年及 2021 年一季度公司水上货运运力更替情况（单位：艘，万吨）**

运力更替情况		2020 年末	2021 年 3 月末
新增船舶	船舶数量	1	0
	总吨位	0.52	0
淘汰船舶	船舶数量	1	0
	总吨位	1.5	0

资料来源：舟山交投

**图表 12. 2019 年以来公司水上货运基本情况**

项目	2019 年	2020 年	2021 年第一季度
船舶数量（艘）	26	26	26
总吨位（万载重吨）	81	80	80
平均吨位（万载重吨）	3.12	3.12	3.12
平均船龄（年）	9.11	9.47	9.72
货运量（万吨）	1425	1304	314
货运周量（亿吨公里）	461.5	350.93	76.94

资料来源：舟山交投

**图表 13. 2020 年以来公司新增船舶情况**

船名	船舶单位	类型	载重吨（T）	航线	运营模式
彩虹岛 6	浙江新一海化学品运输有限公司	散装化学品兼油	5196.8	华北—华东	自营

资料来源：舟山交投

行业竞争方面，目前国内主要的海上货运公司有中国海运集团总公司、中国远洋运输集团、浙江省海运总公司、宁波海运总公司等，与上述公司相比，该公司在运力、市场规模、航线等各方面存在较大差距。但从舟山地区看，区域内主要的海上货运公司有舟山永跃海运集团有限公司、中昌海运股份有限公司、舟山港务集团海运有限公司、舟山和丰船务有限公司等。得益于资产规模大，政府支持力度强，公司与区域内的航运企业相比仍有一定的竞争优势，其他竞争对手（除舟山港务集团海运有限公司）主要为民营企业，新一海公司在业务承揽及议价能力上具有一定的优势。

## B. 水上客运

该公司水上客运业务主要由下属的舟山海星轮船有限公司（简称“海星轮船公司”）和舟山海峡轮渡集团有限公司（简称“轮渡公司”）经营。2020 年及 2021 年第一季度，水上客运收入分别为 7.01 亿元和 1.68 亿元；毛利率分别为 16.17% 和 12.19%。2020 年受疫情影响，水上客运业务停航约 2 个月，舟山市水路客运量同比下降 23.3% 至 2480 万人，导致当年收入同比下降 25.87%，毛利率下降 6.97 个百分点。

自 2009 年底舟山跨海大桥开通以来，该公司水上客运业务受到了不同程度的影响。

因大桥交通的分流作用，长途航线的运营受到了较大的冲击。海星轮船公司水上客运经营的普岱申线、普洋线和普榭线均为长途航线。但对短途航线来说，大桥的开通带来了丰富的客流量，增加了舟山岛际间水上运力的需求。近几年，海星轮船公司和轮渡公司分别对下属的多条短途航线进行 3-9 元不等的提价。短途客流与票价的提升带动了公司的经济收入，相对于长线转型升级的压力，各条短线表现出较好的增长势头，成为公司水上客运板块利润贡献的主要增长点。

运能方面，截至 2021 年 3 月末，该公司共有客运船舶 80 艘，总座位数 1.94 万个，其中海星公司拥有客运航线 12 条，拥有船舶 31 艘，总座位数 0.68 万个，2020 年客运量达 986.90 万人次，2021 年第一季度客运量 238.20 万人次；轮渡公司共有 24 条客运航线，拥有客运船舶 49 艘，总座位数 1.26 万个，2020 年轮渡公司客运量达 778.62 万人次，2021 年第一季度为 193.84 万人次。

**图表 14. 2019 年以来公司水上客运基本情况**

年份	2019 年	2020 年	2021 年第一季度
<b>海星公司</b>			
船舶数量（艘）	35	30	31
总座位数（个）	7570	6719	6815
客运量（万人次）	1499.15	986.90	238.20
航线（条）	10	11	12
<b>轮渡公司</b>			
船舶数量（艘）	49	50	49
总座位数（个）	13404	13064	12634
客运量（万人次）	815.89	778.62	193.84
航线（条）	24	24	24

资料来源：舟山交投

航线资源上，截至 2021 年 3 月末，该公司合计拥有 36 条客运航线，占舟山水上客运市场份额的比例约为 80%。其中海星公司主要以普陀旅游金三角（普陀山—朱家尖—沈家门）为核心，基本垄断以普陀山为中心的专用航道，并辐射至岱山、桃花岛等当地景区及吴淞、洋山深水港和宁波等沿海港口，具有较明显的竞争优势；轮渡公司则主要经营舟山鸭蛋山至宁波白峰车客滚装运输业务及定海三江至岱山、三江至嵊泗、三江至小洋山、白峰至普陀山、长峙至六横等舟山主要岛屿间的客滚运输。此外，由于半升洞客运码头改扩建，2021 年第一季度部分航线未开航。

**图表 15. 公司水上客运业务航线情况**

航线	2020 年		2021 年一季度	
	乘客数（万人）	总票款（万元）	乘客数（万人）	总票款（万元）
<b>海星公司</b>				
沈普线	57.45	925.00	/	/
朱普线	933.21	26832.00	236.95	6812.00
普岱申线	0.02	4.20	/	/
普洋线	0.21	57.67	/	/
普白线	0.65	52.68	0.07	5.58
朱-普-桃花	0.27	11.82	0.12	5.41
朱-普-六横	0.04	2.15	0.02	3.00

航线	2020 年		2021 年一季度	
	乘客数 (万人)	总票款 (万元)	乘客数 (万人)	总票款 (万元)
桃花-六横	0.07	1.56	0.04	1.03
朱白线	0.91	31.42	0.02	0.61
莲花洋 (环线)	1.09	71.27	0.00	0.00
双阳夜游	0.75	36.30	0.00	0.00
不肯去观音 (朱普)	/	/	0.97	27.56
<b>海星公司小计</b>	<b>994.68</b>	<b>28026.07</b>	<b>238.19</b>	<b>6855.19</b>
<b>轮渡公司</b>				
鸭白线 (收费客)	19.26	339.92	4.55	80.44
白普线	1.17	83.18	0.28	19.67
长六线	22.83	401.94	6.35	111.82
长白线	38.21	265.53	8.52	64.33
高亭-三江	52.51	1044.74	11.17	237.03
亭亭-衢山	24.90	830.71	6.90	222.97
长涂-长涂港南	0.56	2.80	0.12	0.60
岱山-普陀山	0.24	20.33	0.42	34.35
高亭-长涂	38.85	323.66	9.66	83.84
高亭-秀山	0.11	1.10	0.01	0.16
衢山-三江	47.84	2677.33	11.30	646.61
秀山-三江	184.92	1912.95	48.67	465.34
长涂-三江	13.63	458.01	3.49	112.85
岱山-小洋山	6.27	483.25	1.14	103.80
衢山-小洋山	8.94	356.09	1.33	39.15
高亭-鱼山	0.02	0.63	/	/
海丰-鱼山	22.42	598.49	/	/
衢山-沈家湾	0.30	27.46	/	/
衢山-普陀山	0.05	4.11	0.01	3.33
三江-高亭(快艇)	22.19	621.22	22.19	138.00
三江-嵎泗	5.40	662.73	5.40	139.43
嵎泗-新城-三江	3.51	409.05	3.51	77.99
三江-大洋山-嵎泗	7.95	849.58	7.95	64.87
三江-岱山新城-小洋山	5.04	278.71	5.04	199.82
<b>轮渡公司小计</b>	<b>527.12</b>	<b>12653.52</b>	<b>158.01</b>	<b>2846.40</b>
<b>合计</b>	<b>1521.80</b>	<b>40679.59</b>	<b>396.20</b>	<b>9701.59</b>

资料来源：舟山交投

### C. 道路客运

该公司道路客运业务主要由海星公司、轮渡公司、舟山市汽车运输有限公司（简称“汽运公司”）和舟山市公共交通有限责任公司（简称“公交公司”）负责运营。其中，海星公司和轮渡公司以经营旅游客运为主；汽运公司业务覆盖旅游包车、公路客运、城市交通运输以及客运站场经营等；公交公司以城市交通运输为主。2020 年及 2021 年第一季度，公司道路客运收入分别为 3.56 亿元和 0.79 亿元，毛利率分别为-31.94%和-51.66%，收入持续下降且亏损扩大，主要系疫情影响等原因导致出行人数减少。

该公司道路客运具有较强的公益性质，且一般由政府定价，因此也能获得相应的政

府补贴<sup>6</sup>。2020年和2021年第一季度，公司分别获得公路客补贴2.00亿元和0.66亿元，对公司经营效益形成重要补充。

**图表 16. 2020 年及 2021 年第一季度公司公路客运补贴情况（单位：万元）**

项目	2020 年	2021 年第一季度
综合补贴	17930.90	6555.00
燃油补贴	639.76	0.00
车辆购置补贴	992.98	0.00
其他补贴	438.71	54.00
<b>合计</b>	<b>20002.35</b>	<b>6609.00</b>

资料来源：舟山交投

目前该公司道路客运规模居全市第一。截至2021年3月末，轮渡公司共拥有旅游大巴37辆、海星公司共拥有旅游大巴46辆、汽运公司共拥有旅游大巴139辆。2020年旅游大巴客运量180.50万人次，同比下降27.68%，公司道路客运形成了以舟山为中心，覆盖浙江10个市级以上城市，并且辐射周边10个主要省份的客运网络。目前尚没有铁路可达到舟山，公司公路客运业务受到的铁路的竞争极小，并且随着2009年底舟山跨海大桥的开通、群岛新区建设的不断推进以及舟山海洋旅游资源的深入开发，相对便捷的公路交通成为人们进出舟山的首选。

城市交通运输方面，截至2021年3月末，公交公司运营舟山公交线路143条、投放公交车辆814辆；汽运公司运营公交线路6条、投放公交车辆26辆。2020年及2021年第一季度，公路客运量分别为5654.24万人次和1487.09万人次。

**图表 17. 2019 年以来公司公路客运情况（单位：万元）**

项目	2019 年	2020 年	2021 年第一季度
公路客运量（万人次）	8639.86	5654.24	1487.09
公路客运周转量（亿人公里）	22.24	13.75	3.42

资料来源：舟山交投

由于海星公司、轮渡公司和汽运公司在组建舟山交通投资集团有限公司之前，均为独立的公司，在道路客运业务方面存在同业竞争，未来该公司将对该业务进行一定的整合，以形成规模效应，降低管理成本，提升综合竞争力。

#### D. 油品贸易

跟踪期内，该公司贸易业务仍由舟山交通投资集团国际贸易有限公司（简称“贸易公司”）负责具体经营。公司主要贸易品种为轻循环油、燃料油、润滑油等各类油品。贸易公司首先确保对公司从事海上客运、海上货运和道路客运业务的子公司成品油的供应，其次逐渐对外拓展销售客户。公司油品销售模式为：锁定上下游客户，赚取固定价差。具体操作时，公司先预收下游客户10%-20%货款，公司通过银行信用证方式向上游供应商支付全额货款，将货物运送至仓储处，下游客户分期付款，按付款额进行提货。

<sup>6</sup> 根据《舟山市人民政府印发关于全面推进舟山本岛城乡公共交通一体化实施意见的通知》（舟政发【2009】25号）《舟山市三年交通畅通提升工程实施方案》（舟政发【2010】42号）等文件，舟山市政府为进一步提升交通保障发展、服务民生的能力和城乡交通统筹发展的水平，积极推进舟山本岛新型城市化和舟山本岛城乡公共交通一体化建设，确定了对于发展公共交通给予综合补贴、燃油补贴、车辆购置补贴。

2020年及2021年第一季度，公司分别实现贸易业务收入18.39亿元和6.35亿元，同期，毛利率分别为0.91%和1.27%。近几年贸易业务对公司整体收入的提升贡献显著，但由于贸易业务毛利率水平较低，对整体盈利的贡献较小。

**图表 18. 2020 年及 2021 年一季度油品贸易业务主要客户明细（单位：亿元）**

2020 年度		2021 年第一季度	
供应商名称	销售金额	供应商名称	销售金额
舟山瑞邦能源集团有限公司	15.13	舟山瑞邦能源集团有限公司	5.31
舟山金铭石油化工有限公司	1.55	中联电建（浙江）物资有限公司	0.61
中联电建（浙江）物资有限公司	0.49	上海甄林石油有限公司	0.22
浙江自贸区胜华能源有限公司	0.44	舟山盛海商贸有限公司	0.12
海纳百川能源（舟山）有限公司	0.12	淄博胜能石化有限公司	0.03
<b>合计</b>	<b>17.73</b>	<b>合计</b>	<b>6.29</b>

资料来源：舟山交投

**图表 19. 2020 年及 2021 年一季度油品贸易业务主要供应商明细**

2020 年度		2021 年第一季度	
供应商名称	采购金额	供应商名称	采购金额
舟山瑞信石油化工有限公司	10.08 亿元	LINGYI TRADING ENTERPRISE LIMITED	0.37 亿美元
APEX ENERGY INTERNATIONAL PTE.,LTD	0.56 亿美元	IEP INC.	2.70 亿元
GRACEWOOD INTERNATIONAL LIMITED	0.49 亿美元	PRAX PTE LTD	0.24 亿美元
PETCHEM INTERNATIONAL TRADING AND SHIPPING PTE LTD	0.25 亿美元	舟山瑞信石油化工有限公司	4.40 亿元
舟山中石化销售有限公司舟山石油分公司	1.39 亿元	舟山中石化销售有限公司舟山石油分公司	0.44 亿元
<b>合计</b>	<b>--</b>	<b>合计</b>	<b>--</b>

资料来源：舟山交投

根据该公司2021年5月28日出具的《舟山交通投资集团有限公司关于下属子公司涉及重大诉讼（仲裁）的情况说明》，2020年12月-2021年3月期间，贸易公司因与舟山瑞邦能源集团有限公司（简称“瑞邦能源”）签署有11份《供油合同》及2份《销售合同》，并按照瑞邦能源的要求向舟山瑞信石油化工有限公司（简称“瑞信石化”）采购了金额为6.26亿元的轻循环油存储于中谷储运（舟山）有限公司（简称“中谷储运”）处，拟在瑞邦能源按约支付货款后分批提货并交付给瑞邦能源。然而瑞邦能源与瑞信石化、中谷储运却相互串通，擅自将国贸公司所有的存放于中谷储运的轻循环油提取并对外销售处置完毕，公司未收回货款金额高达4.90亿元。浙江省舟山市中级人民法院已立案<sup>7</sup>（案号“（2021）浙09民初88号”、“（2021）浙09民初87号”），目前公司油品贸易业务已暂停，本评级机构将持续关注后续追偿进展及对公司经营的影响。

## E. 围垦

该公司围垦业务由舟山市通达围垦开发有限公司（简称“围垦公司”）负责运营，围垦公司系公司本部于2013年以0.58亿元收购其40%股权后，通过合并非同一控制下

<sup>7</sup> 公司提出瑞邦能源向公司支付货款4.90亿元货款并赔偿资金占用利息损失、担保物拍卖款项1.02亿元优先受偿权以及瑞信石化对销售合同5045.68万元付款义务承担连带清偿责任的诉讼请求。

的企业<sup>8</sup>而来，至此，公司持有围垦公司 70% 股权，舟山和润实业有限公司（简称“和润实业”）持有围垦公司 30% 股权。围垦公司主要于 2013 年之前开发了朱家尖松冒尖围垦工程项目，形成了 1870.73 亩围垦土地，公司合并后对其围垦土地办理了相应产证，同年获得评估增值 48.68 亿元，对公司所有者权益形成了较好的补充。北京天健兴业资产评估有限公司以 2013 年 3 月 31 日为评估基准日，对围垦公司的可辨认资产评估为 51.67 亿元。2019 年，和润实业持有的围垦公司 30% 股权分立<sup>9</sup>，导致公司 6 块面积共计 558.91 亩的围垦土地剥离，存货减少 15.83 亿元；截至 2021 年 3 月末，公司存货中剩余 3 块围垦土地，面积为 1311.82 亩，账面金额 37.53 亿元。由于围垦土地位于朱家尖镇，未来将与朱家尖风景区开发同步进行规划，目前上述地块处于部分平整状态，公司近期暂无开发计划。

## 管理

**跟踪期内，该公司股权发生变动，变动后公司实际控制人仍为舟山市国资委。跟踪期内，公司高管发生变动，公司治理结构、管理制度等方面未发生重大变化。**

2020 年 7 月，该公司控股股东舟山市国有资产监督管理委员会（简称“舟山市国资委”）将其持有的公司 10% 股权无偿划转至浙江省财务开发有限责任公司（简称“财务开发公司”）。本次股权划转后，公司由舟山市国资委和财务开发公司分别持股 90% 和 10%，公司实际控制人仍为舟山市国资委。跟踪期内，公司高管发生变动。2020 年 3 月，根据股东决定书（舟国资决[2020]6 号），免去王军位职工监事职务，公司董事丁天江、王泓波调整为王军位、虞彭挺；2020 年 5 月，公司补选郭文新、孙爱华为职工监事。公司治理结构、管理制度等方面未发生重大变化。

根据该公司本部（2021 年 5 月 8 日）及子公司轮渡公司（2021 年 1 月 25 日）提供的《企业信用报告》，公司本部及轮渡公司未结清信用记录均正常，尚无银行信贷违约记录<sup>10</sup>。

根据 2021 年 6 月 15 日的国家企业信用信息公示系统的查询结果，该公司本部及海星轮船公司、新一海公司和舟山航空投资等子公司不存在异常情况。轮渡公司 2017-2018 年分别因购买易制爆危险化学品硝酸的有关信息向公安机关备案及在客运站停车场运输、储存危险物品未建立专门安全管理制度、未采取可靠的安全措施，被处以行政处罚。汽运公司于 2015-2020 年多次因不按批准的客运站点停靠、不按规定的线路行使、不按规定使用道路运输业专用票证等原因，被道路运输管理局等处处以行政处罚。

<sup>8</sup> 该公司原持有围垦公司 30% 股权，2013 年 3 月，根据舟山市国有资产监督管理委员会[2013]24 号文，公司与舟山市普陀区国有资产投资经营有限公司（简称“普陀国投公司”）、舟山市普陀区朱家尖资产经营有限责任公司签订了《股权转让协议》，受让其分别所持有的通达围垦公司 20% 股权（合计 40%）。股权转让后，公司共持有围垦公司 70% 股权。

<sup>9</sup> 根据《分立协议》，经各方协商，本次分立采取派生分立方式，分立前围垦公司拥有的存货资产为围垦土地，按双方分立前所持股份进行分割。

<sup>10</sup> 公司本部已结清贷款中有 2 笔关注类，已分别于 2003 年和 2012 年正常还款。

## 财务

跟踪期内，得益于较强的资本实力，该公司资产负债率仍维持在适中水平。2020年以来，公司刚性债务规模持续扩张，即期债务偿付压力上升，且公司在建项目仍有较大规模的投资计划，融资及偿债压力较大。公司资产主要沉淀于固定资产、在建工程、存货和其他非流动资产，资产流动性一般。2020年以来，公司营业收入受疫情影响同比下降，公司盈利依赖于政府补助。

### 1. 公司财务质量

天健会计师事务所（特殊普通合伙）对该公司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。公司执行企业会计准则。

2021年1月1日，该公司开始执行《企业会计准则第14号——收入（2017年修订）》（财会〔2017〕22号）、《企业会计准则第22号——金融工具确认和计量（2017年修订）》（财会〔2017〕7号）、《企业会计准则第21号——租赁（2018年修订）》（财会〔2018〕35号），执行上述新准则后，2021年3月末，公司将“可供出售金融资产”科目重分类至“其他非流动金融资产”科目，将“预收款项”科目重分类至“合同负债”科目。

2020年，该公司新增纳入合并范围子公司4家，为当年新设立全资子公司舟山东方国际海事服务有限公司<sup>11</sup>，当年舟山市国资委将舟山市交通国有资产经营有限公司<sup>12</sup>（简称“交通国资”）、舟山港航工程建设管理有限公司<sup>13</sup>（简称“港航管理”）和舟山市机动车检测有限公司<sup>14</sup>（简称“机动车检测公司”）无偿划入公司。2021年第一季度，子公司舟山港航工程建设管理有限公司被子公司舟山交投建设开发有限公司吸收合并，公司纳入合并范围子公司减少1家。截至2021年3月末，公司纳入合并范围子公司67家。

### 2. 公司偿债能力

#### （1）债务分析

##### A. 债务结构

2020年末，该公司所有者权益同比增加2.16%至172.72亿元，主要系资本公积增加和经营积累。其中资本公积同比增加2.42%至113.55亿元，当年增加主要系无偿划入交通国资股权1.87亿元、机动车检测公司股权0.15亿元和港航管理股权0.23亿元、收到公益性交通基础设施财政补助0.79亿元，此外当年核销公益性交通基础设施代建支出减少资本公积0.54亿元。2021年3月末，公司所有者权益较上年末增长0.41%至173.42亿元，主要系资本公积较上年末增长0.44%至114.06亿元，增长主要系收到财政局拨付的0.50亿元公益性项目专项建设款。截至2021年3月末，公司实收资本、资本公积和

<sup>11</sup> 2021年01月21日办妥工商设立登记手续。该公司注册资本2亿元，公司暂未出资。主要从事引航保障、拖轮服务、燃油加注、外轮供应、海员轮换业务。

<sup>12</sup> 交通国资主要从事道路交通建设业务，截至2020年末净资产1.87亿元，2020年实现净利润0.20亿元。

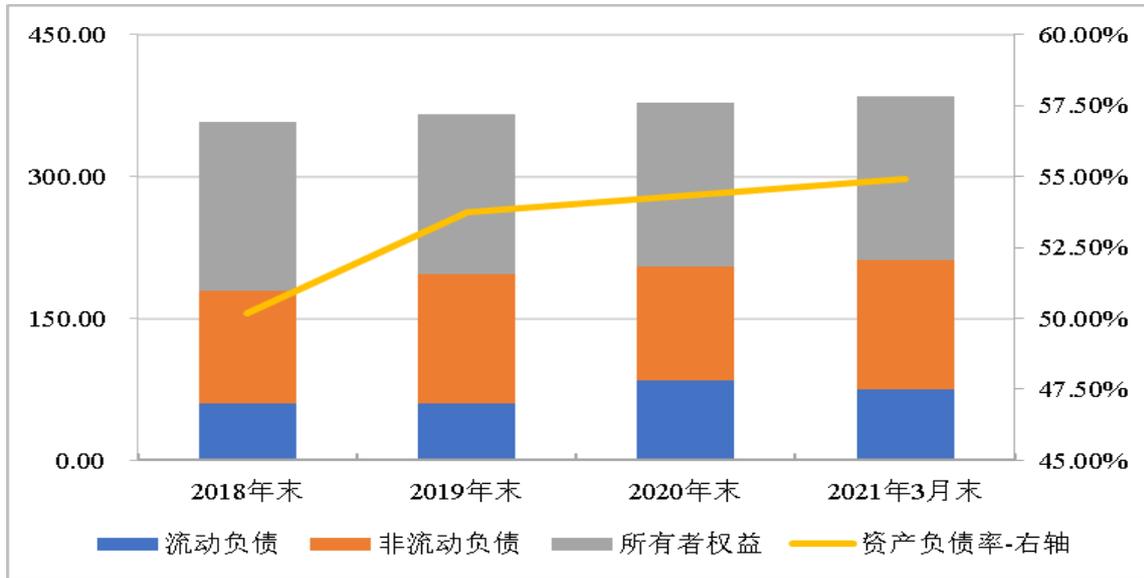
<sup>13</sup> 港航管理主要从事水运工程建设、监理、设计等业务，截至2020年末净资产0.54亿元，2020年实现净利润0.02亿元。

<sup>14</sup> 截至2020年末，机动车检测公司净资产0.15亿元，2020年实现净利润0.02亿元。

未分配利润分别为 10.00 亿元、114.06 亿元和 40.45 亿元，分别占当年末净资产的 5.77%、65.77% 和 23.33%。

跟踪期期内，该公司债务规模持续增长，2020 年末及 2021 年 3 月末，公司负债总额分别为 205.36 亿元和 211.21 亿元，较上年末分别增长 4.49% 和 2.85%。但得益于较强的资本实力，公司资产负债率虽持续小幅提升，但仍维持在适中水平，同期末分别为 54.32% 和 54.91%。从期限结构来看，公司债务以非流动负债为主，2020 年末及 2021 年 3 月末，公司非流动负债占负债总额的比重分别为 59.02% 和 64.63%，整体债务期限结构尚属合理。

图表 20. 公司财务杠杆水平变化趋势（单位：亿元）



资金来源构成	2018 年末	2019 年末	2020 年末	2021 年 3 月末
流动负债	59.69	60.47	84.16	74.71
非流动负债	120.05	136.07	121.21	136.51
所有者权益	178.29	169.07	172.72	173.42
资产负债率	50.20	53.76	54.32	54.91

资料来源：舟山交投

债务构成方面，该公司负债主要由刚性债务、应付账款、预收款项、其他应付款<sup>15</sup>、递延所得税负债和递延收益构成，2020 年末上述科目余额分别为 172.31 亿元、8.91 亿元、2.58 亿元、5.76 亿元、9.31 亿元和 3.33 亿元，占负债总额的比例分别为 83.91%、4.34%、1.26%、2.81%、4.54% 和 1.62%。公司应付账款主要为应付工程款及质保金和购车款等，2020 年末同比减少 15.52% 至 8.91 亿元，期末主要包括应付浙江交工集团股份有限公司 1.56 亿元、宁波交通工程建设集团有限公司 1.05 亿元、中铁隧道局集团有限公司 1.09 亿元、郑州宇通客车股份有限公司 0.63 亿元和浙江省东阳第三建筑工程有限公司 0.56 亿元等。2020 年末预收款项同比减少 25.55% 至 2.58 亿元，主要为贸易订单减少，期末构成主要系预收舟山瑞邦能源集团有限公司 1.79 亿元等。2020 年末其他应付款大幅增长

<sup>15</sup> 已扣除应付股利和应付利息。

76.30%至 5.76 亿元，增长主要系往来款增加，期末主要包括应付舟山六横跨海大桥有限责任公司 1.80 亿元、浙江舟山群岛新区普陀山-朱家尖管理委员会往来款 0.67 亿元等。递延所得税负债主要形成于非同一控制下合并围垦公司所致，2020 年末同比增长 0.51%至 9.31 亿元。递延收益系公司收到政府拨付的公益性项目专项补助，2020 年末同比减少 47.84%至 3.33 亿元，减少主要系当年结转损益 3.09 亿元。

2021 年 3 月末，该公司负债总额较上年末增加 5.85 亿元至 211.21 亿元，整体债务结构变化不大，增量主要来自刚性债务，当期末刚性债务较上年末增加 6.43 亿元至 178.75 亿元。此外，应付账款较上年末减少 14.92%至 7.58 亿元，主要系支付部分工程款及购车款；其他应付款增长 31.76%至 7.59 亿元，主要系与舟山市财政局往来款增加以及与舟山瑞邦投资有限公司国际代理业务款增加。此外，当年公司采用新会计准则，将预收款项重分类至合同负债科目。

## B. 刚性债务

跟踪期内，该公司加快了外部融资力度，2020 年末公司刚性债务同比增长 7.34%至 172.31 亿元，其中短期刚性债务占比 37.85%。期末公司刚性债务主要集中于金融机构借款、政府置换款和应付债券，其中金融机构借款余额为 67.78 亿元，占同年末刚性债务的比重为 39.49%。金融机构借款以银行借款为主，其中银行借款主体以集团本部和舟山航空投资为主，本部年利率在基准水平，下属子公司一般基准利率上浮 5%-10%左右；借款方式有信用、保证和抵押借款，保证方一般为集团本部，抵押物为船舶、土地使用权等。金融机构借款中融资租赁款余额为 5.37 亿元<sup>16</sup>，主要系公司将运输船舶以售后回租形式向融资租赁机构获得借款形成，到期期限主要集中在 2026 年至 2028 年之间，融资成本为 LIBOR 浮动利率。政府置换债务系 2016-2017 年新增，财政拨付 22.24 亿元给公司用于偿还到期债券，并与舟山市财政局签订了《地方政府债券置换存量债务协议》，协议明确规定了本息偿付条款，期限在 3-10 年区间，利率为对应地方政府债券发行成本，一定程度上减轻了公司的偿付压力和利息负担，2020 年末余额为 19.22 亿元。此外，近年来公司还通过直接融资方式在债券市场获得的融资，债券形式包括超短期融资券、中期票据、企业债、公司债和私募债等，融资方式较为多样化。公司 2020 年末应付债券余额 78.54 亿元<sup>17</sup>，近年来债券融资占公司刚性债务的比例在 50%左右。截至 2021 年 6 月 22 日，公司存续债券本金余额 94.80 亿元，发行期限在 3-7 年区间，发行票面利率处在 2.80%-6.27%区间，本息支付情况正常。

截至 2021 年 3 月末，该公司刚性债务较上年末增长 3.73%至 178.75 亿元，主要系发行 10 亿元的 21 舟山交投 MTN001、6 亿元的 21 舟山交投 SCP001 及新增长期借款。从债务偿付安排来看，公司预计于 2021 年 4-12 月、2022 年分别需偿付债务本金 26.80 亿元和 21.20 亿元，有一定债务集中偿付压力。

## C. 或有负债

截至 2021 年 3 月末，该公司对外担保余额为 6.33 亿元，被担保对象为北向大通道公司，北向大通道控股股东系浙江省交通投资集团有限公司，公司参股 20.1%，成立于 2016 年 8 月，尚处于项目建设期，存在一定或有损失风险。

<sup>16</sup> 其中长期应付款 4.75 亿元、一年内到期的长期应付款 0.62 亿元。

<sup>17</sup> 其中短期融资券 0.80 亿元计入短期借款、其余计入应付债券科目和一年内到期应付债券。

图表 21. 截至 2021 年 3 月末公司对外担保情况 (单位: 万元)

被担保对象	担保余额	担保到期日	是否关联方
浙江舟山北向大通道有限公司	63315.00	2039.3	是

资料来源: 舟山交投

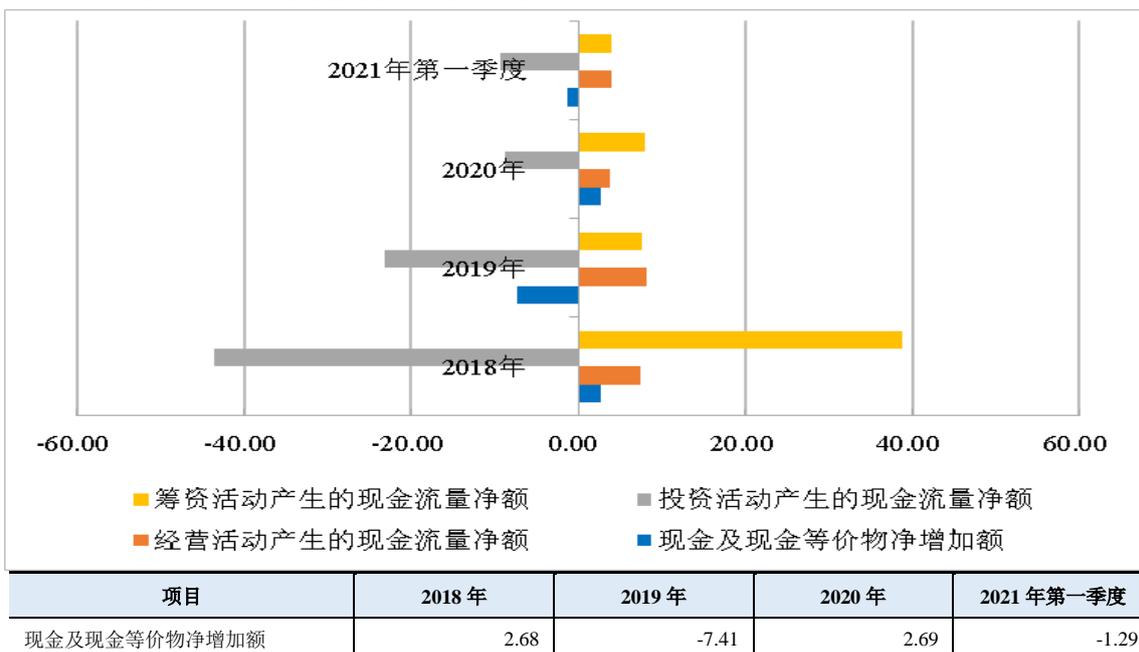
此外, 该公司油品贸易业务未收回货款 4.90 亿元涉及重大诉讼, 目前已立案, 关注后续追偿情况。

## (2) 现金流分析

跟踪期内, 该公司主业收现情况良好, 2020 年及 2021 年第一季度营业收入现金率分别为 107.58% 和 106.59%。2020 年, 公司销售商品、提供劳务收到的现金流入基本覆盖购买商品、接受劳务支付的现金以及职工工资及税费现金支出, 当年公司收到其他与经营活动有关的现金 6.66 亿元, 主要系政府补助款到账; 经营活动产生的现金流量净额主要形成于政府补贴与经营收益, 当年净流入 3.86 亿元, 较上年下降 52.45%, 主要系受疫情影响导致经营收益下降。2021 年第一季度, 因上年同期受疫情影响, 基数较小, 当期销售商品、提供劳务收到的现金同比增长 57.79%, 经营活动产生的现金流量净额为 3.94 亿元。

2020 年, 该公司交通基础设施建设、参股项目投资支出导致投资性现金仍处于大额净流出状态, 当年为-8.87 亿元。其中收回投资收到的现金 4.70 亿元, 为公司收回普陀区国资公司委托贷款 4.70 亿元; 构建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金 13.57 亿元, 主要系项目建设及购买船舶支出。2021 年第一季度, 公司在建工程持续投入, 当期投资活动产生的现金流量净额为-9.37 亿元。公司投资性现金缺口主要通过金融机构借款和发行债券补足, 2020 年及 2021 年第一季度, 筹资活动产生的现金流量净额分别 7.91 亿元和 4.03 亿元。整体来看, 公司仍处于投资扩张期, 未来对外部资金需求仍将持续。

图表 22. 公司现金流情况 (单位: 亿元)



项目	2018年	2019年	2020年	2021年第一季度
经营活动产生的现金流量净额	7.49	8.13	3.86	3.94
投资活动产生的现金流量净额	-43.64	-23.24	-8.87	-9.37
筹资活动产生的现金流量净额	38.80	7.69	7.91	4.03

资料来源：舟山交投

该公司 EBITDA 主要由利润、列入财务费用的利息支出及固定资产折旧构成，2020 年为 9.32 亿元。近年来公司刚性债务大幅增加，EBITDA 可以覆盖利息支出，但对刚性债务覆盖程度较低。公司非筹资性现金流持续净流出，无法覆盖公司有息债务。

**图表 23. 公司现金流及 EBITDA 对债务的覆盖情况**

指标名称	2018年	2019年	2020年
EBITDA/利息支出(倍)	2.02	1.49	1.39
EBITDA/刚性债务(倍)	0.07	0.06	0.06
经营性现金净流入与流动负债比率(%)	14.17	13.52	5.34
经营性现金净流入与刚性债务比率(%)	5.82	5.30	2.33
非筹资性现金净流入量与流动负债比率(%)	-68.44	-25.16	-6.93
非筹资性现金净流入量与刚性债务比率(%)	-28.11	-9.86	-3.02

资料来源：舟山交投

### (3) 资产质量分析

跟踪期内，随着在建项目的持续投入，该公司资产总额继续增大，2020 年末及 2021 年 3 月末，分别为 378.08 亿元和 384.63 亿元，分别较上年末增长 3.41% 和 1.73%，以非流动资产为主，同期末占比分别为 58.10% 和 59.22%。

2020 年末，该公司流动资产为 158.40 亿元，以货币资金、存货和其他流动资产为主。其中货币资金余额为 17.13 亿元，其中使用受限保证金存款规模为 1.55 亿元。年末存货同比增长 2.76% 至 133.23 亿元，占资产总额的比重为 35.24%，当期变动主要系油品贸易量增加导致燃油存货增加 3.05 亿元，年末存货构成主要由土地整理投入构成的开发成本 89.20 亿元、围垦土地资产 37.48 亿元以及燃油存货 6.20 亿元等。年末公司其他流动资产同比减少 54.67% 至 3.65 亿元，减少主要系收回普陀区国资公司委托贷款 4.70 亿元。

2020 年末，该公司非流动资产主要由可供出售金融资产、长期股权投资、固定资产、在建工程、无形资产和其他非流动资产构成。其中，可供出售金融资产余额为 3.52 亿元，期末主要为对浙江舟山跨海大桥有限公司持股账面余额 3.32 亿元；长期股权投资同比增长 6.99% 至 17.56 亿元，主要系对北向大通道公司追加投资 1.21 亿元，年末主要构成系持有的舟山市六横跨海大桥有限公司（余额 1.84 亿元，持股比例 50%）、北向大通道公司（余额 12.90 亿元，持股比例 20.10%）、浙江舟山旅游股份有限公司（余额 1.99 亿元，持股比例 13.79%）等股权，其中北向大通道公司承建的舟山港主通道项目仍处于建设期，短期内无法实现投资收益。此外公司目前参股建设甬舟铁路项目，未来公司股权投资规模预期有较大增加。固定资产主要系船舶等经营性资产以及前期转固的建设项目，2020 年末同比增长 6.47% 至 42.54 亿元，主要系购置零部件产业园和东门车站综合大楼。2020 年末，在建工程余额为 51.66 亿元，主要由工程项目投入及在建船舶等构成，较上年末大幅减少 48.17%，主要系 329 国道舟山段改建工程部分项目完工转入其他非流动资产。

无形资产同比增长 13.36%至 10.02 亿元，其中土地使用权账面价值为 9.97 亿元，其中无偿划拨的土地使用权账面价值为 0.65 亿元、协议获得的土地使用权账面价值为 8.59 亿元、招拍挂取得土地使用权 0.73 亿元。2020 年末其他非流动资产大幅同比增长 139.41%至 92.58 亿元，主要系完工转入的公益性项目，当期增长主要系完工项目转入增加约 54 亿元。

截至 2021 年 3 月末，该公司资产总额为 384.63 亿元，较上年末增长 1.73%。具体来看，货币资金较上年末下降 9.31%至 15.53 亿元，其中使用受限保证金存款规模为 1.23 亿元；长期股权投资较上年末增长 4.28%至 18.32 亿元，主要系对北向大通道公司及舟山石油管道有限公司分别增加投资 0.40 亿元及 0.35 亿元；在建工程较上年末增长 9.17%至 56.40 亿元，主要系在建项目投入增加。此外因采用新会计准则，公司将 3.52 亿元可供出售金融资产重分类至其他非流动金融资产科目。

#### (4) 流动性/短期因素

2020 年末，由于短期刚性债务大幅增加，该公司流动比率下降至 188.23%。由于公司资产主要沉淀于固定资产、在建工程和存货，变现能力受制于项目建设进度和竣工结算进度，且账面土地流动性一般，实际流动性弱于账面显示。2021 年 3 月末，公司短期刚性债务现金覆盖率较低，为 26.83%，公司即期债务压力大。

图表 24. 公司资产流动性指标

主要数据及指标	2018 年末	2019 年末	2020 年末	2021 年 3 月末
流动比率 (%)	171.46	259.41	188.23	209.96
现金比率 (%)	35.41	23.67	20.37	20.79
短期刚性债务现金覆盖率 (%)	51.01	34.39	26.55	26.83

资料来源：舟山交投

截至 2020 年末，该公司受限资产价值合计为 11.52 亿元，主要系保证金和抵押融资，占期末净资产的比例为 6.67%。

图表 25. 截至 2020 年末公司受限资产情况 (单位：亿元，%)

名称	受限金额	占比	受限原因
货币资金	1.55	9.06	保证金存款
固定资产	9.69	22.77	船舶及房屋建筑物，融资租赁及抵押融资
无形资产	0.29	2.85	土地使用权，抵押融资
合计	11.52	--	--

资料来源：舟山交投

### 3. 公司盈利能力

主要受疫情及国际货运市场环境的影响，2020 年该公司水上货运、水上客运及道路客运业务收入均有所下滑，当年实现营业毛利 2.06 亿元，较上年下降 51.80%；综合毛利率为 5.50%，较上年下降 5.33 个百分点。公司期间费用以管理费用和财务费用为主，当年分别为 3.85 亿元和 4.86 亿元；期间费用合计为 9.06 亿元，期间费用率为 24.21%，较上年增长 4.11 个百分点，仍处于偏高水平。政府补助对公司实现盈利提供较强支撑，2020

年公司确认政府补助 7.54 亿元，主要由财政专项补助和普陀山门票分成收入构成，主要用于城市交基础设施项目运营和客运补贴，考虑到未来仍有较大的交通基础设施项目投入及客运业务等准公益性业务，该项财政补助规模可持续。2020 年公司实现净利润 1.33 亿元，同比减少 48.31%。2020 年公司总资产报酬率和净资产收益率分别为 1.74% 和 0.78%，资产获利能力一般。

2021 年第一季度，该公司实现营业收入 11.96 亿元，同比增长 49.81%；营业毛利 0.64 亿元。同期公司期间费用合计为 2.62 亿元，期间费用率为 21.89%；当期确认政府补助 2.00 亿元，净利润为-0.17 亿元。

## 公司抗风险能力评价

### 1. 公司经营及财务实力

该公司系舟山市国资委控股公司，也是舟山市本级主要的市属企业，其主业对舟山交通环境的改善和地区经济的发展有重要作用。2020 年，公司营业收入回款较为及时，当年经营活动产生的现金流持续净流入，为 3.86 亿元。此外，公司财务杠杆尚处于合理水平，2021 年 3 月末资产负债率为 54.91%。

### 2. 外部支持因素

作为舟山市重要的交通基础设施建设和公用事业运营主体，该公司在区域内地位较为突出，可得到舟山市政府的大力支持。公司公益性项目配套有专项财政补助、普陀山门票分成等资金，客运业务每年也可获得一定财政补助。此外公司与多家商业银行建立了良好的长期合作关系。截至 2021 年 3 月末，公司未使用银行授信额度 32.78 亿元人民币及 0.17 亿欧元。

## 跟踪评级结论

依托区位优势 and 海洋资源优势，近年来舟山市经济体量稳步增长；虽然 2020 年全球新冠疫情对舟山市消费市场和旅游经济形成一定冲击，但在规上工业、外贸进出口等指标拉动下，当年全市经济仍保持较快增长。此外舟山市将进一步推进连岛通道建设，加强与上海、宁波快速便捷的陆岛交通联系，未来舟山地区交通基础设施投资支出仍将保持在较大规模。

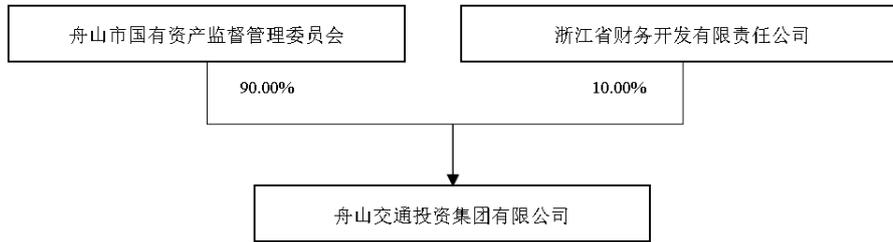
跟踪期内，该公司仍主要承担舟山市重大交通基础设施投融资建设职能和交通运输资源经营职能，受股东支持力度大。公司在建重点项目主要通过银行贷款、债券发行等方式筹集资金，并配套有专项补助、普陀山门票分成等收益来源，项目资金平衡能力较强，但后续仍有较大规模的投资计划，投融资压力将持续上升。受新冠肺炎疫情影响，2020 年舟山交投水上客运、道路客运、水上货运的大部分航线停运约 2 个月，当年营业收入同比下降。此外，公司油品贸易业务目前由于发生大额损失已暂停开展，或将对公司经营业绩造成一定不良影响。

跟踪期内，得益于较强的资本实力，该公司资产负债率仍维持在适中水平。2020年以来，公司刚性债务规模持续扩张，即期债务偿付压力上升，且公司在建项目仍有较大规模的投资计划，融资及偿债压力较大。公司资产主要沉淀于固定资产、在建工程、存货和其他非流动资产，资产流动性一般。2020年以来，公司营业收入受疫情影响同比下降，公司盈利依赖于政府补助。

同时，我们仍将持续关注：（1）舟山市经济发展情况；（2）该公司在建项目投入资金来源；（3）拟开发土地的后续具体安排；（4）水上货运、水上客运、道路客运业绩的波动情况；（5）油品贸易业务追偿进度及该事件对公司产生的影响；（6）财政补贴到位情况及股东对公司支持力度；（7）即期债务偿债资金来源及公司融资渠道；（8）公司对外担保的或有损失风险。

附录一：

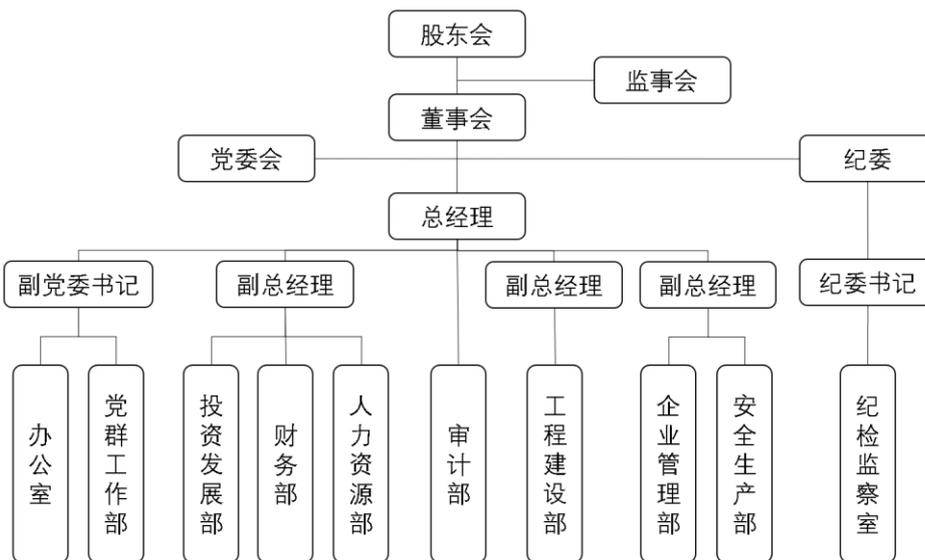
公司股权结构图



注：根据舟山交投提供的资料绘制（截至 2021 年 3 月末）

附录二：

公司组织结构图



注：根据舟山交投提供的资料绘制（截至 2021 年 3 月末）

## 附录三：

## 公司主业涉及的经营主体及其概况

名称		母公司 持股比例 (%)	主营业务	2020年(末)主要财务数据					备注
全称	简称			刚性债务余额 (亿元)	所有者权益 (亿元)	营业收入 (亿元)	净利润 (亿元)	经营环节现金净 流入量 (亿元)	
舟山交通投资集团有限公司	本部	—	交通基础设施建设等	124.89	136.00	1.77	2.51	3.50	
舟山海峡轮渡集团有限公司	轮渡公司	100	水上客运	0.88	3.56	4.44	-0.12	0.28	
舟山海星轮船有限公司	海星轮船公司	100	水上客运	3.41	11.39	3.11	0.40	0.78	
舟山市汽车运输有限公司	汽运公司	100	陆上客运	1.19	5.82	2.58	-0.02	0.17	
浙江新一海海运有限公司	新一海公司	100	水上货运	8.83	5.89	7.15	0.18	1.39	
舟山市公共交通有限责任公司	公交公司	100	陆上客运	3.64	-4.49	0.71	-1.03	-0.10	
舟山市交通投资集团国际贸易有限公司	国贸公司	100	油品贸易	5.61	1.07	20.10	0.11	-0.42	
舟山航空投资发展有限公司	舟山航空投资	67	航空产业园投资	15.31	9.26	--	-0.11	-0.09	

注：根据舟山交投提供资料整理

## 附录四：

## 发行人主要财务数据及指标表

主要财务数据与指标[合并口径]	2018年	2019年	2020年	2021年 第一季度
资产总额 [亿元]	358.03	365.61	378.08	384.63
货币资金 [亿元]	21.07	14.30	17.13	15.53
刚性债务[亿元]	146.18	160.53	172.31	178.75
所有者权益 [亿元]	178.29	169.07	172.72	173.42
营业收入[亿元]	34.06	39.36	37.41	11.96
净利润 [亿元]	2.34	2.58	1.33	-0.17
EBITDA[亿元]	9.05	9.62	9.32	—
经营性现金净流入量[亿元]	7.49	8.13	3.86	3.94
投资性现金净流入量[亿元]	-43.64	-23.24	-8.87	-9.37
资产负债率[%]	50.20	53.76	54.32	54.91
长短期债务比[%]	201.12	225.01	144.03	182.72
权益资本与刚性债务比率[%]	121.96	105.32	100.23	97.02
流动比率[%]	171.46	259.41	188.23	209.96
速动比率[%]	55.98	44.08	28.68	30.32
现金比率[%]	35.41	23.67	20.37	20.79
短期刚性债务现金覆盖率[%]	51.01	34.39	26.28	27.61
利息保障倍数[倍]	1.52	1.11	0.97	—
有形净值债务率[%]	218.09	122.84	126.40	129.41
担保比率[%]	2.99	3.76	3.67	3.65
毛利率[%]	14.62	10.83	5.50	5.34
营业利润率[%]	7.79	8.14	4.40	-0.04
总资产报酬率[%]	2.04	1.98	1.74	—
净资产收益率[%]	1.36	1.48	0.78	—
净资产收益率*[%]	1.11	1.29	0.76	—
营业收入现金率[%]	99.19	119.00	107.58	106.59
经营性现金净流入量与流动负债比率[%]	14.17	13.52	5.34	—
经营性现金净流入量与刚性债务比率[%]	5.82	5.30	2.32	—
非筹资性现金净流入量与流动负债比率[%]	-68.44	-25.16	-6.93	—
非筹资性现金净流入量与刚性债务比率[%]	-28.11	-9.86	-3.01	—
EBITDA/利息支出[倍]	2.02	1.49	1.39	—
EBITDA/刚性债务[倍]	0.07	0.06	0.06	—

注：表中数据依据舟山交投经审计的2018-2020年及未经审计的2021年第一季度财务数据整理、计算。其中2018年末数为2019年初数。

**附录五：**
**发行人本次评级模型分析表及结果**

	一级要素	二级要素	风险程度
个体信用	业务风险	宏观环境	1
		行业风险	2
		市场竞争	5
		盈利能力	9
		公司治理	3
	财务风险	财务政策风险	3
		会计政策与质量	1
		现金流状况	7
		负债结构与资产质量	2
		流动性	9
	个体风险状况		4
个体调整因素调整方向		不调整	
调整后个体风险状况		4	
外部支持	支持因素调整方向		上调
主体信用等级			AA <sup>+</sup>

**附录六：**
**发行人历史评级情况**

评级类型	评级情况分类	评级时间	评级结果	评级分析师	所使用评级方法和模型的名称及版本	报告（公告）链接
主体评级	历史首次评级	2010年3月15日	AA/稳定	唐俊、吕品	-	<a href="#">报告链接</a>
	评级结果变化	2014年5月7日	AA <sup>+</sup> /稳定	王明君、陆劭骏	<a href="#">新世纪评级方法总论（2012）</a> <a href="#">通用版评级模型（参见注册文件）</a>	<a href="#">报告链接</a>
	前次评级	2021年6月4日	AA <sup>+</sup> /稳定	李艳晶、邵一静	<a href="#">新世纪评级方法总论（2012）</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法（2015）</a> <a href="#">公共融资评级模型（城投类政府相关实体）MX-GG001(2019.8)</a>	<a href="#">报告链接</a>
	本次评级	2021年6月29日	AA <sup>+</sup> /稳定	李艳晶、邵一静	<a href="#">新世纪评级方法总论（2012）</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法（2015）</a> <a href="#">公共融资评级模型（城投类政府相关实体）MX-GG001(2019.8)</a>	-
债项评级 (16舟交01)	历史首次评级	2016年7月20日	AA <sup>+</sup>	石月、黄蔚飞	<a href="#">新世纪评级方法总论（2012）</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法（2015）</a> <a href="#">通用版评级模型（参见注册文件）</a>	<a href="#">报告链接</a>
	前次评级	2020年6月30日	AA <sup>+</sup>	邵一静、李艳晶	<a href="#">新世纪评级方法总论（2012）</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法（2015）</a> <a href="#">公共融资评级模型（城投类政府相关实体）MX-GG001(2019.8)</a>	<a href="#">报告链接</a>
	本次评级	2021年6月29日	AA <sup>+</sup>	李艳晶、邵一静	<a href="#">新世纪评级方法总论（2012）</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法（2015）</a> <a href="#">公共融资评级模型（城投类政府相关实体）MX-GG001(2019.8)</a>	-
债项评级 (17舟交01)	历史首次评级	2017年7月27日	AA <sup>+</sup>	邬羽佳、周晓庆	<a href="#">新世纪评级方法总论（2012）</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法（2015）</a> <a href="#">通用版评级模型（参见注册文件）</a>	<a href="#">报告链接</a>
	前次评级	2020年6月30日	AA <sup>+</sup>	邵一静、李艳晶	<a href="#">新世纪评级方法总论（2012）</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法（2015）</a> <a href="#">公共融资评级模型（城投类政府相关</a>	<a href="#">报告链接</a>

评级类型	评级情况分类	评级时间	评级结果	评级分析师	所使用评级方法和模型的名称及版本	报告(公告)链接
	本次评级	2021年6月29日	AA+	李艳晶、邵一静	<a href="#">(实体)MX-GG001(2019.8)</a> <a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)</a>	-
债项评级 (19 舟山交投债)	历史首次评级	2018年7月17日	AA+	邵一静、周晓庆	<a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">通用版评级模型(参见注册文件)</a>	<a href="#">报告链接</a>
	前次评级	2020年6月30日	AA+	邵一静、李艳晶	<a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)</a>	<a href="#">报告链接</a>
	本次评级	2021年6月29日	AA+	李艳晶、邵一静	<a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)</a>	-
债项评级 (20 舟山交投 MTN001)	历史首次评级	2020年4月27日	AA+	邵一静、李艳晶	<a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)</a>	<a href="#">报告链接</a>
	前次评级	2020年6月30日	AA+	邵一静、李艳晶	<a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)</a>	<a href="#">报告链接</a>
	本次评级	2021年6月29日	AA+	李艳晶、邵一静	<a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)</a>	-
债项评级 (20 舟山交投 MTN002)	历史首次评级	2020年5月19日	AA+	邵一静、李艳晶	<a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)</a>	<a href="#">报告链接</a>
	前次评级	2020年6月30日	AA+	邵一静、李艳晶	<a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)</a>	<a href="#">报告链接</a>
	本次评级	2021年6月29日	AA+	李艳晶、邵一静	<a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)</a>	-
债项评级 (21 舟山交投 MTN001)	历史首次评级	2021年2月25日	AA+	李艳晶、邵一静	<a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)</a>	<a href="#">报告链接</a>
	本次评级	2021年6月29日	AA+	李艳晶、邵一静	<a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)</a>	-
债项评级 (21 舟交 01)	历史首次评级	2021年2月26日	AA+	李艳晶、邵一静	<a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)</a>	<a href="#">报告链接</a>
	本次评级	2021年6月29日	AA+	李艳晶、邵一静	<a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)</a>	-
债项评级 (21 舟山交投 MTN002)	历史首次评级	2021年6月4日	AA+	李艳晶、邵一静	<a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)</a>	<a href="#">报告链接</a>
	本次评级	2021年6月29日	AA+	李艳晶、邵一静	<a href="#">新世纪评级方法总论(2012)</a> <a href="#">城投类政府相关实体信用评级方法(2015)</a> <a href="#">公共融资评级模型(城投类政府相关</a>	-

评级类型	评级情况分类	评级时间	评级结果	评级分析师	所使用评级方法和模型的名称及版本	报告（公告）链接
					<a href="#">实体) MX-GG001(2019.8)</a>	

注：上述评级方法及相关文件可于新世纪评级官方网站查阅。

**附录七：**
**各项财务指标的计算公式**

指标名称	计算公式
资产负债率(%)	期末负债合计/期末资产总计×100%
长短期债务比(%)	期末非流动负债合计/期末流动负债合计×100%
权益资本与刚性债务比率(%)	期末所有者权益合计/期末刚性债务余额×100%
流动比率(%)	期末流动资产合计/期末流动负债合计×100%
速动比率(%)	(期末流动资产合计-期末存货余额-期末预付账款余额-期末待摊费用余额)/期末流动负债合计×100%
现金比率(%)	(期末货币资金余额+期末交易性金融资产余额+期末应收银行承兑汇票余额)/期末流动负债合计×100%
短期刚性债务现金覆盖率(%)	(期末货币资金余额+期末交易性金融资产余额+期末应收银行承兑汇票余额)/期末短期刚性债务余额×100%
利息保障倍数(倍)	(报告期利润总额+报告期列入财务费用的利息支出)/(报告期列入财务费用的利息支出+报告期资本化利息支出)
有形净值债务率(%)	期末负债合计/(期末所有者权益合计-期末无形资产余额-期末商誉余额-期末长期待摊费用余额-期末待摊费用余额)×100%
担保比率(%)	期末未清担保余额/期末所有者权益合计×100%
毛利率(%)	1-报告期营业成本/报告期营业收入×100%
营业利润率(%)	报告期营业利润/报告期营业收入×100%
总资产报酬率(%)	(报告期利润总额+报告期列入财务费用的利息支出)/[(期初资产总计+期末资产总计)/2]×100%
净资产收益率(%)	报告期净利润/(期初所有者权益合计+期末所有者权益合计)/2×100%
营业收入现金率(%)	报告期销售商品、提供劳务收到的现金/报告期营业收入×100%
经营性现金净流量与流动负债比率(%)	报告期经营活动产生的现金流量净额/[(期初流动负债合计+期末流动负债合计)/2]×100%
经营性现金净流量与刚性债务比率(%)	报告期经营活动产生的现金流量净额/[(期初刚性债务合计+期末刚性债务合计)/2]×100%
非筹资性现金净流量与流动负债比率(%)	(报告期经营活动产生的现金流量净额+报告期投资活动产生的现金流量净额)/[(期初流动负债合计+期末流动负债合计)/2]×100%
非筹资性现金净流量与刚性债务比率(%)	(报告期经营活动产生的现金流量净额+报告期投资活动产生的现金流量净额)/[(期初刚性债务合计+期末刚性债务合计)/2]×100%
EBITDA/利息支出[倍]	报告期 EBITDA/(报告期列入财务费用的利息支出+报告期资本化利息)
EBITDA/刚性债务[倍]	EBITDA/[(期初刚性债务余额+期末刚性债务余额)/2]

注1. 上述指标计算以公司合并财务报表数据为准

注2. 刚性债务=短期借款+应付票据+一年内到期的长期借款+应付短期融资券+应付利息+长期借款+应付债券+其他具期债务

注3. EBITDA=利润总额+列入财务费用的利息支出+固定资产折旧+无形资产及其他资产摊销

**附录八：**
**评级结果释义**

本评级机构主体信用等级划分及释义如下：

等级		含义
投资级	AAA级	发行人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级	发行人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级	发行人偿还债务能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低
	BBB级	发行人偿还债务能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般
投机级	BB级	发行人偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，违约风险较高
	B级	发行人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级	发行人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级	发行人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级	发行人不能偿还债务

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。

本评级机构中长期债券信用等级划分及释义如下：

等级		含义
投资级	AAA级	债券的偿付安全性极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低。
	AA级	债券的偿付安全性很强，受不利经济环境的影响不大，违约风险很低。
	A级	债券的偿付安全性较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低。
	BBB级	债券的偿付安全性一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般。
投机级	BB级	债券的偿付安全性较弱，受不利经济环境影响很大，有较高违约风险。
	B级	债券的偿付安全性较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高。
	CCC级	债券的偿付安全性极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高。
	CC级	在破产或重组时可获得保护较小，基本不能保证偿还债券本息。
	C级	不能偿还债券本息。

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。

本评级机构短期债券信用等级分为四等六级，即：A-1、A-2、A-3、B、C、D。

等级		含义
A等	A-1	最高级短期债券，其还本付息能力最强，安全性最高。
	A-2	还本付息能力较强，安全性较高。
	A-3	还本付息能力一般，安全性易受不良环境变化的影响。
B等	B	还本付息能力较低，有一定违约风险。
C等	C	还本付息能力很低，违约风险较高。
D等	D	不能按期还本付息。

注：每一个信用等级均不进行微调。

## 评级声明

本评级机构不存在子公司、控股股东及其控制的其他机构对该评级对象提供非评级服务的情形。除因本次评级事项使本评级机构与评级对象构成委托关系外，本评级机构、评级人员与评级对象不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

本评级机构与评级人员履行了评级调查和诚信义务，有充分理由保证所出具的评级报告遵循了真实、客观、公正的原则。

本跟踪评级报告的评级结论是本评级机构依据合理的内部信用评级标准和程序做出的独立判断，未因评级对象和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。

本评级机构的信用评级和其后的跟踪评级均依据评级对象所提供的资料，评级对象对其提供资料的合法性、真实性、完整性、正确性负责。

本跟踪评级报告用于相关决策参考，并非某种决策的结论、建议。

本次跟踪评级的信用等级自本跟踪评级报告出具之日起至被评债券本息的约定偿付日有效。在被评债券存续期内，新世纪评级将根据《跟踪评级安排》，定期或不定期对评级对象实施跟踪评级并形成结论，决定维持、变更、暂停或中止评级对象信用等级。

本评级报告所涉及的有关内容及数字分析均属敏感性商业资料，其版权归本评级机构所有，未经授权不得修改、复制、转载、散发、出售或以任何方式外传。