

河北建投交通投资有限责任公司

2022 年度跟踪评级报告

项目负责人：黄 菲 fhuang@ccxi.com.cn

项目组成员：陶 雨 ytao@ccxi.com.cn

评级总监：

电话：(010)66428877

传真：(010)66426100

2022 年 6 月 24 日

声 明

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

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

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

■ 本评级报告的评级结论是中诚信国际遵照相关法律、法规以及监管部门的有关规定，依据合理的内部信用评级流程和标准做出的独立判断，不存在因发行人和其他任何组织或个人的不当影响而改变评级意见的情况。本评级报告所依据的评级方法在公司网站（www.ccxi.com.cn）公开披露。

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

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

■ 本次信用评级结果自本评级报告出具之日起生效，有效期为受评债券的存续期。债券存续期内，中诚信国际将定期或不定期对评级对象进行跟踪评级，根据跟踪评级情况决定维持、变更评级结果或暂停、终止评级等。

■ 本跟踪评级报告及评级结论不得用于其他债券的发行等证券业务活动。

信用等级通知书

信评委函字[2022]跟踪 1229 号

河北建投交通投资有限责任公司：

中诚信国际信用评级有限责任公司对贵公司及贵公司存续期内相关债项进行了跟踪评级。经中诚信国际信用评级委员会审定：

维持贵公司的主体信用等级为 **AAA**，评级展望为稳定；

维持“10 冀交通债/10 冀交通”、“20 冀通 01”、“20 冀通 02”、“21 冀通 01”、“21 冀通 02”、“22 冀通 01”和“22 冀通 02”的债项信用等级为 **AAA**。

特此通告

中诚信国际信用评级有限责任公司

二零二二年六月二十四日

评级观点：中诚信国际维持河北建投交通投资有限责任公司（以下简称“建投交通”或“公司”）的主体信用等级为 **AAA**，评级展望为稳定；维持河北建设投资集团有限责任公司（以下简称“河北建投集团”）的主体信用等级为 **AAA**，评级展望为稳定；维持“10 冀交通债/10 冀交通”、“20 冀通 01”、“20 冀通 02”、“21 冀通 01”、“21 冀通 02”、“22 冀通 01”和“22 冀通 02”的债项信用等级为 **AAA**，其中“10 冀交通债/10 冀交通”债项级别考虑了河北建投集团提供的全额无条件不可撤销的连带责任保证担保。中诚信国际肯定了河北省稳步提升的经济财政实力和货运需求为公司发展提供了良好的外部环境；公司地位重要，持续得到河北省及各地市政府的有力支持；公司控股铁路运营情况持续向好且具备较大增长空间等方面的优势对公司整体信用实力提供的有力支持。同时，中诚信国际关注到公司面临较大资本支出压力和疫情影响有待持续关注等因素对公司经营及信用状况造成的影响。

概况数据

建投交通（合并口径）	2019	2020	2021
总资产（亿元）	677.71	742.97	790.96
所有者权益合计（亿元）	347.40	392.93	424.77
总负债（亿元）	330.31	350.03	366.19
总债务（亿元）	319.22	338.99	353.00
营业总收入（亿元）	34.06	38.48	38.77
经营性业务利润（亿元）	5.01	3.71	4.33
净利润（亿元）	4.42	3.45	4.19
EBITDA（亿元）	20.19	18.74	19.56
经营活动净现金流（亿元）	10.88	21.71	21.75
收现比(X)	1.07	1.15	1.11
营业毛利率(%)	56.55	46.90	43.66
应收类款项/总资产(%)	0.08	3.54	4.06
资产负债率(%)	48.74	47.11	46.30
总资本化比率(%)	47.89	46.31	45.39
总债务/EBITDA(X)	15.81	18.09	18.05
EBITDA 利息倍数(X)	1.41	1.31	1.41
河北建投集团（合并口径）	2019	2020	2021
总资产（亿元）	1,911.87	2,156.73	2,473.82
所有者权益合计（亿元）	892.86	978.74	1,008.09
总负债（亿元）	1,019.01	1,177.99	1,465.73
总债务（亿元）	853.88	973.21	1,232.41
营业总收入（亿元）	348.30	356.75	387.36
净利润（亿元）	38.32	38.98	11.96
EBITDA（亿元）	112.48	121.32	99.45
经营活动净现金流（亿元）	60.97	71.53	-18.77
营业毛利率(%)	30.59	30.08	19.00
资产负债率(%)	53.30	54.62	59.25
总资本化比率(%)	48.88	49.86	55.01

注：中诚信国际根据建投交通和河北建投集团 2019~2021 年审计报告整理，各期财务报表均按新会计准则编制。

正面

■ **良好的外部发展环境。**依托良好的区位优势和突出的战略定位，2021 年河北省经济水平稳步发展，财政实力不断增强，货运需求持续强劲和交通布局规划的深入推进，为公司发展提供了良好的外部环境。

■ **重要的地位及有力的外部支持。**作为河北省铁路建设出资人代表，跟踪期内公司在建设资金和基金发展等方面持续得到河北省及各地市政府的有力支持。

■ **控股铁路运营情况持续向好。**跟踪期内，公司控股的邯黄铁路货运量持续增长，铁路运输及代理业务收入稳步提升，未来随邯黄铁路扩能改造工程的逐步完工及和邢铁路的完工投运，预计公司铁路运输及代理业务收入仍有较大增长空间。

■ **担保方实力强劲。**河北建投集团是河北省省级经营性固定资产投资主体，资本实力雄厚，可为“10 冀交通债/10 冀交通”的偿还提供有力支持。

关注

■ **面临较大资本支出压力。**公司参控股在建及拟建铁路项目规模较大，公司出资任务较重，未来仍将面临较大资本支出压力。

■ **疫情影响有待持续关注。**2021 年，公司参股客运铁路经营业绩虽得益于疫情的稳定而有所回暖，但仍未恢复至疫情前水平；目前，国内疫情形势依旧严峻，疫情对公司参控股铁路运营及经营业绩的影响仍需持续关注。

评级展望

中诚信国际认为，河北建投交通投资有限责任公司信用水平在未来 12~18 个月内将保持稳定。

■ **可能触发评级下调因素。**公司地位重要性明显下降，致使外部支持意愿减弱，后续业务稳定性及持续性下降；发生重大安全事件或突发不利事件，使得公司业绩大幅下滑且短期内无法恢复等。

同行业比较
部分铁路基础设施投融资企业 2021 年主要指标对比表 (亿元、%)

公司名称	总资产	所有者权益	资产负债率	总债务	营业总收入	净利润	经营活动净现金流
建投交通	790.96	424.77	46.30	353.00	38.77	4.19	21.75
京津冀城际铁路投资有限公司	626.15	365.77	41.58	193.96	0.00	0.01	-0.46

资料来源：中诚信国际整理

本次跟踪债项情况

债券简称	本次债项 信用等级	上次债项 信用等级	上次债项 评级时间	发行金额 (亿元)	债券余额 (亿元)	存续期	特殊条款
10 冀交通债/10 冀交通	AAA	AAA	2021/06/29	20.00	20.00	2010/09/28~2025/09/28	无
20 冀通 01	AAA	AAA	2021/06/29	10.00	10.00	2020/11/13~2025/11/13 (3+2)	回售, 票面利率选择权
20 冀通 02	AAA	AAA	2021/06/29	8.00	8.00	2020/11/13~2030/11/13	无
21 冀通 01	AAA	AAA	2021/11/29	10.00	10.00	2021/12/15~2024/12/15	无
21 冀通 02	AAA	AAA	2021/11/29	8.00	8.00	2021/12/15~2031/12/15	无
22 冀通 01	AAA	AAA	2022/02/23	10.00	10.00	2022/03/16~2025/03/16	无
22 冀通 02	AAA	AAA	2022/02/23	4.00	4.00	2022/03/16~2032/03/16	无

跟踪评级原因

根据国际惯例和主管部门要求，中诚信国际需对公司存续期内的债券进行定期与不定期跟踪评级，对其风险程度进行跟踪监测。本次评级为定期跟踪评级。

募集资金使用情况

根据公司提供资料，截至报告出具日，“10 冀交通债/10 冀交通”、“20 冀通 01”、“20 冀通 02”、“21 冀通 01”、“21 冀通 02”、“22 冀通 01”和“22 冀通 02”募集资金均已按募集说明书约定用途使用完毕。

宏观经济与政策环境

宏观经济：2022 年一季度 GDP 同比增长 4.8%，总体上扭转了去年二至四季度当季同比增速不断回落的局面，但低于去年同期两年复合增速，且增速企稳主要源于政策性因素的支撑。随着稳增长政策持续发力及政策效果显现，我们维持后续各季度同比增速“稳中有进”的判断，但疫情多地爆发或会加剧需求收缩及预期转弱，实现全年 5.5% 的预期增长目标仍有较大压力。

从一季度经济运行来看，供需常态化趋势受疫情扰动影响较大，实体融资需求偏弱背景下金融数据总量强但结构弱，多因素影响下价格水平基本保持稳定。从生产端来看，第二产业及工业增加值保持在常态增长水平，但疫情影响下月度数据逐月放缓；第三产业当季同比增速仍低于第二产业，服务业生产指数 3 月同比增速再度转负。从需求端来看，政策性因素支撑较强的需求修复较好，表现为基建和高技术制造业投资延续高增长；政策性因素支撑较弱的需求相对疲软，表现为房地产投资持续回落，社零额增速延续放缓，替代效应弱化出口增速有所回调。从金融数据来看，社融规模增量同比高增，但剔除政府债券净融资之后社融增速仅与去年末持平。从价格水平来看，受食品价格低位运行影响，CPI 总体保持平稳运行，大宗商品价格走高输入型

通胀压力有所上升，但市场需求偏弱背景下 PPI 同比延续回落。

宏观风险：2022 年经济运行面临的风险与挑战有增无减。首先，疫情扩散点多、面广、频发，区域经济活动受限带来的负面影响或在二季度进一步显现。其次，内生增长动能不足经济下行压力加大，政策稳增长的压力也随之上升。第三，债务压力依然是经济运行的长期风险，重点区域重点领域的风险不容小觑；房地产市场依然处在探底过程中，不仅对投资增速修复带来较大拖累，并有可能将压力向地方财政、城投企业以及金融机构等其他领域传导。与此同时，尾部企业的信用风险释放依然值得关注。第四，全球大宗商品价格高位波动，输入型通胀压力有所加大，加之中美利差时隔 12 年后再次出现倒挂，或会对我国货币总量持续宽松及政策利率继续调降形成一定掣肘。第五，海外经济活动正常化进程加快，或对我国出口增速持续带来回落压力；俄乌冲突加剧地缘政治不稳定性，或将在能源、金融以及供应链等领域对我国经济产生一定外溢性影响。

宏观政策：2022 年政府工作报告提出的 5.5% 增速目标是“高基数上的中高速增长”，因此“政策发力应适当靠前，及时动用储备政策工具”，我们认为，稳增长将是全年宏观调控的重心。其中，货币政策宽松取向仍将延续，4 月全面降准之后总量宽松依然有操作空间，但在实体融资需求较弱及流动性充裕背景下，货币政策的结构性功能或更加凸显，后续央行或优先通过增加支农支小再贷款额度、扩大普惠小微贷款支持工具规模、配合地方政府因城施策稳定房地产市场等结构性措施引导“宽信用”。财政政策的发力空间依然存在，与传统财政扩张不同，今年将主要实施以减税退税为重点的组合式税费政策，并通过动用特定国有金融机构和专营机构利润等非常规方式解决财政资金来源问题，以避免加大长期风险积累，加之专项债投资绩效约束压力并未放松，总体上看，当前财政政策或仍在力图避免过度刺激和无效刺激，主要通过提前发力、

精准发力叠加扩大转移支付的方式支撑经济尽快企稳，并为后续调整预留政策空间。

宏观展望：疫情再次扰动中国宏观经济运行，实现全年经济增长目标压力有所加大，延续我们此前判断，政策性因素将持续支撑经济运行企稳，2022年GDP增速或将呈现“稳中有进”走势。

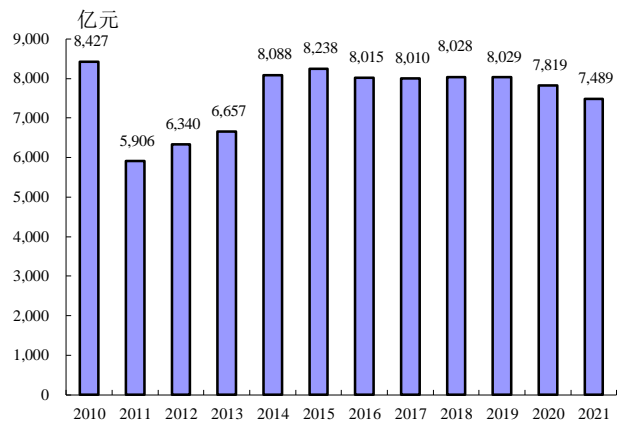
中诚信国际认为，2022年中国经济面临的风险与挑战进一步加大，实现目标增长任务需要宏观政策更加稳健有效，需要微观政策进一步激发市场主体活力。从中长期看，亿万人民追求美好生活的愿望强烈，畅通内循环将带动国内供应链、产业链运行更为顺畅，扩大内需的基础更加广泛，中国经济运行长期向好的基本面未改。

铁路行业概况

铁路建设有序推进，投资规模稳定，路网结构进一步优化

近年来，全国铁路固定资产投资（含基本建设、更新改造和机车车辆购置）始终保持较大规模。2019年~2021年，全国铁路固定资产投资完成8,029亿元、7,819亿元和7,489亿元。随着铁路大规模建设，我国铁路运输能力已得到较大扩充，路网密度有所增加，结构明显优化，且列车运行速度和技术装备现代化水平也有了显著提高。从新线投产里程来看，近年投产新线里程波动变化且高铁在建设占据重要地位，2019~2021年，投产新线分别为8,489公里、4,933公里和4,208公里，其中高速铁路分别为5,474公里、2,521公里和2,168公里。

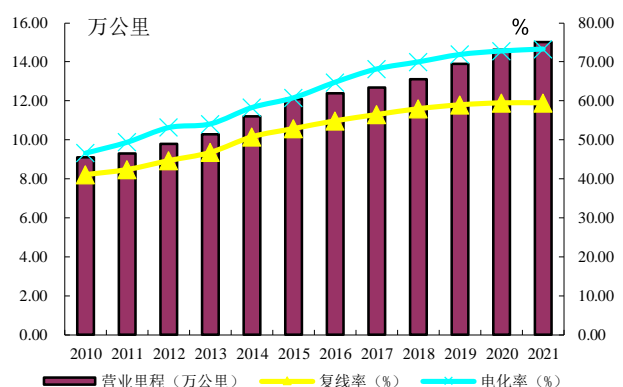
图 1：2010 年~2021 年全国铁路固定资产投资情况



资料来源：铁道统计公报，中诚信国际整理

从全国铁路路网建设现状来看，截至2021年末，全国铁路营业里程达到15万公里，其中，高速铁路营业里程达到4万公里；复线率59.5%；电化率73.3%；西部地区铁路营业里程6.1万公里。全国铁路路网密度156.7公里/万平方公里。国家铁路营业里程13.1万公里，复线率61.9%，电化率75.4%。

图 2：2010 年~2021 年我国铁路网建设情况



资料来源：铁道统计公报，中诚信国际整理

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

科技创新取得新成果，安全科研方面不断升级；规章和技术标准不断完善

我国的铁路运输在科技创新方面不断取得新成果，形成了具有自主知识产权的高铁技术体系，运输能力进一步增强。2021年铁路行业共有“高压

富水长大铁路隧道修建关键技术及工程应用”等 10 个项目获 2020 年度国家科学技术奖，其中国家科学技术进步奖一等奖 1 项、国家科学技术进步奖二等奖 7 项、国家技术发明奖二等奖 2 项。铁路行业共有“一种桥梁用 Q345qDNH 耐候钢的焊接方法”等 35 项专利获第二十二届中国专利奖，其中中国专利金奖 3 项、中国专利银奖 4 项，中国外观设计金奖 1 项。铁路重大科技创新成果库 2021 年度入库 248 项，其中铁路科技项目 42 项、铁路专利 42 项、铁路技术标准 38 项、铁路科技论文 126 篇。

重要技术制定标准方面，发布《铁路客车通用技术条件》等铁道国家标准 9 项，《铁路辙叉结构高度测量器检定规程》铁道国家计量规程规范 1 项。发布《机车车辆非金属材料及室内空气有害物质限量》、《邻近铁路营业线施工安全监测技术规程》等铁道行业标准 39 项，《铁路专用计量器具计量规程规范编写规则》等铁道行业计量规程规范 2 项。发布由我国主持制定的《铁路基础设施 钢轨焊接 第 1 部分：钢轨焊接的通用要求和试验方法》等国际标准组织(ISO)、国际电工委员会(IEC)国际标准 5 项，《铁道货车通用技术条件》等铁道国家标准英文译本 2 项，《调度集中系统技术条件》、《磁浮铁路技术标准(试行)》等铁道行业标准英文译本 47 项。

此外，我国铁路运输积极提升科技水平的同时也非常注重节能减排。2021 年国家铁路能源消耗折算标准煤 1,580.74 万吨，比上年增长 85.86 万吨，增长 5.7%。单位运输工作量综合能耗 4.07 吨标准煤/百万换算吨公里，比上年减少 0.16 吨标准煤/百万换算吨公里，下降 3.9%；单位运输工作量主营综合能耗 4.02 吨标准煤/百万换算吨公里，比上年减少 0.15 吨标准煤/百万换算吨公里，下降 3.5%。国家铁路主要污染物排放量中化学需氧量排放量 1,611 吨，比上年减排 12 吨，二氧化硫排放量 0.2 万吨，比上年减排 0.1 万吨。

2020 年受疫情防控政策及旅客出行意愿骤降影响，旅客发送量大幅下滑，2021 年虽有所回升，但仍未

恢复至疫情前水平；公司积极调整运力安排加强货物运输组织，货物发送量保持高位运行；未来随着疫情逐步得到控制以及经济复苏，能源的需求仍将对铁路货物运输增量提供有力的支撑

铁路货运发送量自 2016 年开始呈逐年增长态势，主要系受交通部和环保部分别推出公路治超和强力治霾等政策所致。2016 年 8 月 30 日交通部发布《超限运输车辆行驶公路管理规定》，该标准严格限制货车重量最高不能超过 49 吨，自实施以来导致公路煤炭运输价格有所提升，公路煤炭货源开始回归铁路，全国铁路货运量在连续下跌近 5 年后，取得正增长。2018 年 6 月，国务院印发《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，旨在通过 3 年努力（2018~2020 年）努力，大幅减少大气污染、改善环境空气质量；政策明确提出，将优化调整货物运输结构，大幅提升铁路货运比例。铁路货运全力组织西煤东运、北煤南运，加大港口矿石运输“公转铁”力度，大力发展多式联运和铁路专业物流，持续提升中欧班列开行品质，全年货运增量任务目标超额完成。2019 年，中国铁路继续深化落实中央关于调整运输结构、增加铁路运输量的决策部署，分析货运形势，在全路范围部署并开展货运增运攻坚活动，以煤炭、疏港矿石、氧化铝运输和多式联运为主要方向，全年完成目标。2020 年新冠疫情发生以来，中国铁路调整运力安排加强货物运输组织，全力保障防疫、春耕、生产生活等重点物资运输，打通供应链产业链，主动下浮货运杂费，发挥中欧班列战略通道作用，积极服务企业复工复产，保持了货物发送量的高位运行。2020 年完成货物总发送量完成 45.52 亿吨，同比增长 3.2%。2021 年，中国铁路坚持把以货补客作为全年运输经营的大格局，深入实施货运增量行动，全面优化货运布局，释放煤运大通道运力，大力发展多式联运，促进货运量持续增长，全年货运总发送量进一步增长至 47.74 亿吨。

客运方面，2020 年以前，受建成铁路线路增多，运力持续增长，以及持续推进供给侧结构性改革，

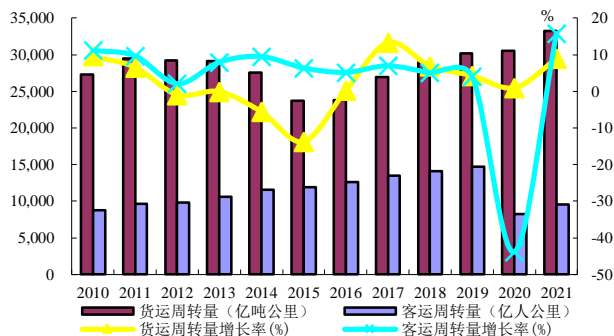
不断优化客运产品结构、加快推进售票服务升级，全面提高铁路服务质量影响，旅客发送量呈逐年增长态势。2020年以来，受疫情防控政策及旅客出行意愿骤降影响，旅客发送量大幅下滑，当年旅客发送量为22.03亿人，同比下降39.8%，2021年旅客发送量回升至26.12亿人，但较疫情前仍处于相对低位状态。

表 1: 全国铁路客货物运输量

	2019	2020	2021
货物总发送量(亿吨)	43.89	45.52	47.74
其中: 国家铁路(亿吨)	34.40	35.81	37.26
货运总周转量(亿吨公里)	30,181.95	30,514.46	33,238.00
其中: 国家铁路(亿吨公里)	27,009.55	27,397.83	29,950.01
旅客发送量(亿人)	36.60	22.03	26.12
其中: 国家铁路(亿人)	35.79	21.67	25.33
旅客周转量(亿人公里)	14,706.64	8,266.19	9,567.81
其中: 国家铁路(亿人公里)	14,529.55	8,258.10	9,559.09

资料来源: 铁道统计公报, 中诚信国际整理

图 3: 2010年~2021年全国铁路客货运周转情况



资料来源: 铁道统计公报, 中诚信国际整理

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

近期关注

依托良好的区位优势和突出的战略定位, 2021年河北省经济水平稳步发展, 财政实力不断增强, 货运需求持续强劲和交通布局规划的深入推进, 为公司发展提供了良好的外部环境

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

2021年，河北省实现地区生产总值（GDP）40,391.3亿元，同比增长6.5%。其中，实现第一产业增加值4,030.3亿元，同比增长6.3%；实现第二产业增加值16,364.2亿元，同比增长4.8%；实现第三产业增加值19,996.7亿元，同比增长7.7%。

固定资产投资方面，2021年河北省全社会固定资产投资同比增长3.0%，增速较2020年基本持平。2021年河北省固定资产投资（不含农户）中，第一产业投资同比增长7.6%；第二产业投资同比增长0.6%；第三产业投资同比增长4.4%。2021年，河北省基础设施投资同比下降7.4%，占固定资产投资（不含农户）的比重为23.1%，较2020年下降2.6个百分点。

表 2: 2019~2021年河北省经济发展情况(亿元、%)

项目	2019	2020	2021
地区生产总值	35,104.5	36,206.9	40,391.3
地区生产总值增速	6.8	3.9	6.5
固定资产投资增速	5.8	2.9	3.0

资料来源: 河北省国民经济和社会发展统计公报

财政收支方面，2021年，河北省实现一般公共预算收入4,167.6亿元，同比增长8.9%，其中税收收入为2,735.7亿元；实现政府性基金收入2,807.0亿元，同比下降11.3%。财政平衡方面，2021年，河北省实现一般公共预算支出8,854.5亿元；当期财政平衡率为47.07%，较2020年显著提升。

表 3: 2019~2021年河北省财政收支情况(亿元、%)

项目	2019	2020	2021
一般公共预算收入	3,742.7	3,826.4	4,167.6
其中: 税收收入	2,630.4	2,527.2	2,735.7
税收收入占比	70.28	66.05	65.64

政府性基金收入	3,328.8	3,161.5	2,807.0
一般公共预算支出	8,313.7	9,021.7	8,854.5
财政平衡率	45.02	42.41	47.07

资料来源：河北省财政厅

交通运输及铁路规划方面，2021年河北省铁路新增109公里，总长度8,050公里，位居全国第2位；全年实现货物运输总量26.2亿吨，同比增长5.6%；实现旅客运输总量1.5亿人次，同比下降15.2%。河北省客运体量虽受疫情影响持续下滑，但货运需求持续强劲。“十四五”期间，河北省规划铁路里程新增约1,000公里、力争达到9,000公里，其中高铁新增900公里、达到2,500公里，计划到2035年，河北全省形成以5条纵向线路、4条横向线路和1条环首都线为骨干的高铁网络。

总体来看，依托良好的区位优势和突出的战略定位，2021年河北省经济水平稳步发展，财政实力不断增强，货运需求持续强劲和交通布局规划的深入推进，为公司发展提供了良好的外部环境。

跟踪期内，公司控股股东及实控人未发生变动；治理结构未发生重大变动

跟踪期内，公司控股股东及实控人未发生变动；截至2021年末，公司仍由河北建投集团持股100.00%，实际控制人仍为河北省人民政府国有资产监督管理委员会。跟踪期内，公司治理结构未发生重大变化，组织结构完善，内部管理制度健全。

业务运营

作为河北省铁路建设出资人代表，公司收入主要来自控股铁路运输及代理收入，以及参股铁路、

港口和高速公路等项目投资分红及权益法确认的收益。跟踪期内，公司投资分红及权益法确认的收益略有下滑，铁路运输及铁路运输代理收入小幅提升，整体收入规模保持稳定。

表4：公司主要板块收入结构及占比（亿元、%）

收入	2019	2020	2021
投资分红及权益法确认的收益	16.08	11.39	10.86
铁路运输及代理收入	16.81	25.69	26.02
其他	1.17	1.40	1.89
合计	34.06	38.48	38.77
占比	2019	2020	2021
投资分红及权益法确认的收益	47.20	29.60	28.00
铁路运输及代理收入	49.37	66.77	67.13
其他	3.43	3.63	4.87
合计	100.00	100.00	100.00

注：其他业务收入包括工程建设收入、出租收入和理财收益等。

资料来源：公司提供

公司控股铁路货运量及收入规模稳步增长，预计未来随扩能改造工程的完工将进一步提升；参股货运铁路运营持续向好，而客运铁路运营虽有所回暖，但尚未恢复至疫情前水平

跟踪期内，公司仍作为河北省人民政府的出资人代表，对省内参控股铁路项目进行投资建设及管理。截至2021年末，公司主要控股在运营铁路2条，主要参股在运营铁路9条。

截至2021年末，公司控股在运营铁路主要为邯黄铁路和建投铁路，通车里程合计521.37公里。跟踪期内，邯黄铁路和建投铁路货运量持续增长，带动公司铁路运输及代理收入稳步提升。目前，邯黄铁路运力已趋于饱和，正启动扩能改造工程，未来随改造工程的完成，该线路货运能力与实际运量预计将进一步提升。

表5：截至2021年末公司主要控股在运营铁路情况（公里、亿元、%、亿吨）

名称	长度	总投资	出资比例	货运量			营业收入			净利润		
				2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
邯黄铁路	468.00	176.79	53.00	0.23	0.32	0.35	16.25	24.99	26.27	-2.98	0.20	0.36
建投铁路	53.37	0.78	100.00	0.10	0.11	0.12	0.94	0.92	0.97	0.04	0.06	0.02
合计	521.37	177.57	--	0.33	0.43	0.47	17.20	25.91	27.25	-2.94	0.26	0.38

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

资料来源：公司提供

参股铁路方面，截至2021年末，公司参股在运

营铁路主要包括朔黄铁路、石济客专和京沪高铁等

9 条线路，通车里程合计 4,493.41 公里。2021 年，朔黄铁路和唐港铁路等货运铁路运营持续向好，营业收入稳步提升；京沪高铁和京石客专等客运铁路

运营虽有所回暖，但仍未恢复至疫情前水平。2021 年，公司参股铁路合计实现投资分红和权益法投资收益 3.18 亿元，较 2020 年略有下滑。

表 6：截至 2021 年末公司主要参股在运营铁路情况（公里、亿元、%）

名称	长度	总投资	出资比例	营业收入			投资分红			权益法投资收益		
				2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
朔黄铁路	594.00	161.35	6.12	198.78	205.85	220.08	2.68	8.34	4.23	--	--	--
唐港铁路	237.60	66.92	11.64	52.61	53.27	61.11	0.90	1.80	0.53	--	--	--
石太客专	189.93	173.00	7.96	11.32	9.56	9.85	--	--	--	--	--	--
京沪高铁	1,318.00	2,209.40	1.10	329.42	252.38	293.04	1.84	0.29	0.18	--	--	--
蒙冀铁路	996.00	600.10	4.94	79.80	71.97	91.58	--	0.49	--	--	--	--
张双铁路	50.64	5.19	9.63	0.51	0.39	0.51	--	--	0.03	--	--	--
京石客专	513.00	465.39	22.68	189.63	116.49	128.96	--	--	--	4.52	-6.85	-1.79
津秦客专	271.24	409.98	14.13	16.27	12.33	14.06	--	--	--	--	--	--
石济客专	323	424.00	14.05	--	6.60	8.20	--	--	--	--	--	--
合计	4,493.41	4,515.33	--	878.34	728.84	827.39	5.42	10.92	4.97	4.52	-6.85	-1.79

资料来源：公司提供

总体来看，公司控股铁路货运量及收入规模稳步增长，预计未来将随扩能改造工程的完工而进一步提升；参股货运铁路运营持续向好，而客运铁路运营虽有所回暖，但尚未恢复至疫情前水平。

公司参控股铁路建设规模及公司计划出资规模较大，未来仍面临较大资本支出压力；部分参控股铁路已进入建设后期，其完工投运将使公司运输收入和投资收益进一步提升

根据河北省政府和河北建投集团的规划，河北省将构建现代综合立体交通支撑体系，进一步加快铁路建设，以高速铁路、城际铁路、疏港铁路为重

点，不断完善铁路网络布局。

截至 2021 年末，公司主要参控股在建及拟建铁路项目 12 个，除和邢铁路外，其余项目均为参控股建设项目。截至 2021 年末，公司参控股在建及拟建铁路项目计划总投资额合计 4,664.57 亿元，其中公司计划总投资额 566.96 亿元，截至 2021 年末已完成出资 242.90 亿元，未来尚存在一定出资压力。

截至目前，和邢铁路已基本完工并处试运营阶段，预计 2022 年内正式投运。该项目的完工投运，将使公司铁路运输及代理收入进一步提升。

表 7：截至 2021 年末公司主要参控股在建铁路项目情况（亿元、%）

在建项目名称	计划总投资额	项目资本金比例	公司出资比例	公司计划总投资额	公司已完成投资额
和邢铁路	66.40	48.20	40.63	13.00	13.00
遵小铁路	10.08	35.00	12.50	0.44	0.44
京张客专	584.10	50.00		47.90	47.90
大张铁路	27.74	100.00	24.88	1.00	1.00
京张崇礼支线	66.56	70.00		18.64	18.64
张呼客专	328.15	50.00	2.34	17.40	16.84
京沈客专	699.80	50.00	6.00	37.50	32.05
京雄城际	335.30	50.00		67.06	
京雄商高铁雄商段	827.10	50.00	33.00	114.80	67.06
雄忻高铁	572.40	41.00		52.40	
京津冀城际	800.00	100.00	22.00	176.00	41.38
石衡沧港城际铁路	346.94	60.00	10.00	20.82	4.59
合计	4,664.57	-	-	566.96	242.90

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

际铁路有限公司持股比例。

资料来源：公司提供

经初步规划，“十四五”期间公司主要计划完成或参与“八纵八横”高铁主通道项目及雄忻、雄商等部分城际铁路建设，其中公司作为出资代表计划出资规模约 200 亿元，资金来源主要包括省市级财政资金、对外融资、铁路运输收益和投资收益等。铁路项目建设期和回收期均较长，建设期间对外部融资和财政资金依赖较大，公司仍将面临一定资本支出压力。

总体来看，公司参控股铁路建设规模及公司计划出资规模较大，未来仍面临较大资本支出压力；部分参控股铁路已进入建设后期，其完工投运将使公司运输收入和投资收益进一步提升。

跟踪期内公司参控股港口运营情况稳中向好，吞吐量及收益贡献稳步提升；但目前全球疫情形势依旧严峻，国际贸易环境对公司参控股港口运营情况的

表 8：截至 2021 年末公司主要参控股港口情况（亿元、%、个、亿吨）

港口名称	注册资本	出资比例	泊位数量	吞吐量			投资分红			权益法投资收益		
				2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
唐山港股份公司	59.26	8.11	35	2.17	2.18	2.05	0.34	0.43	1.68	0.68	1.09	0.13
曹妃甸矿石码头	20.00	10.00	6	0.67	0.77	0.71	0.13	0.27	0.28	--	--	--
黄骅港	67.90	30.00	20	2.06	2.11	2.23	2.97	3.35	4.19	1.21	1.30	0.63
秦山化工港务	0.65	43.94	2	0.02	0.01	0.02	--	--	--	--	--	--
秦皇岛港股份公司	55.87	3.76	50	3.74	3.76	3.79	0.16	0.19	0.13	0.16	0.31	0.25
国投曹妃甸煤码头	33.20	20.00	10	0.67	0.66	0.78	--	--	--	0.21	0.22	0.40
唐山曹妃甸煤炭港务	18.00	6.00	5	0.32	0.35	0.45	--	--	--	--	--	--
华能曹妃甸港口	13.36	20	5	0.34	0.27	0.33	--	--	--	--	-0.20	-0.14
合计	--	--	133	9.99	10.11	10.36	3.60	4.24	6.28	2.26	2.72	1.27

资料来源：公司提供

总体来看，跟踪期内公司参控股港口运营情况稳中向好，吞吐量及收益贡献稳步提升；但目前全球疫情形势依旧严峻，国际贸易环境对公司参控股港口运营情况的影响仍需持续关注。

京张高速运营情况有所回暖，但仍未恢复至疫情前水平

除铁路和港口业务外，公司还参股河北交投京张高速公路有限公司（简称“京张高速”）。京张高速的总投资为 37.80 亿元，其中资本金为 7.94 亿元，

影响仍需持续关注

经河北省人民政府批准，公司亦对省内港口行业重点项目履行出资职责。截至 2021 年末，公司主要参控股港口 8 家，除秦山化工港务外，其余均为参股港口。其中，唐山港集团股份有限公司（以下简称“唐山港股份”）和秦皇岛港股份有限公司（以下简称“秦港股份”）均为上市公司，公司对其所持股份均为流通股。

截至 2021 年末，公司主要参控股港口泊位数合计 133 个，主要货种包括煤炭、矿石和大宗商品等。2021 年，公司参控股港口运营情况稳中向好，吞吐量稳步提升，全年贡献投资分红及权益法投资收益 7.55 亿元，较 2020 年有所提升。截至 2021 年末，公司尚无港口新增投资计划。

公司出资 1.27 亿元，占资本金比例为 16.00%。2021 年，京张高速实现收入 3.34 亿元，实现利润总额 0.96 亿元，虽得益于疫情稳定而有所回升，但仍未恢复至疫情前水平。2021 年，公司取得京张高速分红 0.09 亿元，较 2020 年有所下滑。

财务分析

以下财务分析基于公司提供的经中审亚太会计师事务所（特殊普通合伙）审计并出具标准无保留意见的 2019~2021 年审计报告，各期报表均按新

会计准则编制，各期数据均使用当期财务报表期末数。

公司营业毛利率略有下滑，利润水平得益于期间费用的下降而有所提升

跟踪期内，公司投资分红及权益法确认的收益维持 100.00%，铁路运输及代理收入毛利率较上年略有下降，其他业务毛利率受理财收益减少及工程建设收入增加影响有所下降，整体营业毛利率略有下滑。

表 9：近年来公司主要板块毛利率构成(%)

项目名称	2019	2020	2021
投资分红及权益法确认的收益	100.00	100.00	100.00
铁路运输及代理收入	13.61	21.16	19.30
其他	76.67	87.36	55.60
营业毛利率	56.55	46.90	43.66

资料来源：公司提供

跟踪期内，得益于利息费用的下降及利息收入的增加，公司财务费用及整体期间费用有所减少，期间费用率亦有所下降，公司期间费用对利润的侵蚀有所减轻。公司控股铁路运输业务运营逐渐成熟，2021 年参股项目投资分红及确认收益变动不大，同时得益于期间费用的下降，跟踪期内公司经营业务利润和利润总额均有所增长，EBITDA 和 EBITDA 亦有所提升。

表 10：近年来公司盈利能力相关指标（亿元、%）

项目名称	2019	2020	2021
管理费用	1.03	1.20	1.34
财务费用	13.10	13.02	11.12
期间费用合计	14.14	14.23	12.47
期间费用率	41.51	36.99	32.17
经营性业务利润	5.01	3.71	4.33
利润总额	4.56	3.71	4.32
EBITDA	20.19	18.74	19.56
EBITDA 利润率	59.26	48.71	50.44

资料来源：公司财务报表，中诚信国际整理

公司资产规模和债务规模随项目建设推进而有所提升，资本实力得益于股东增资而不断增强，财务杠杆水平有所下降

跟踪期内，公司资产规模稳步提升。截至 2021

年末，公司资产总额 790.96 亿元，其中非流动资产 714.69 亿元，占比 90.36%。

公司资产规模的提升主要来自其他应收款、其他权益工具和在建工程的增长。其中，其他应收款增长主要系张家口市因冬奥会铁路建设任务较重，公司对张家口市交通建设投资控股集团有限公司拆借增加所致；其他权益工具投资增长系公司对参股铁路项目持续出资，并因执行新金融工具准则，由可供出售金融资产转入所致；在建工程增长主要系和邢铁路建设及邯黄铁路扩能改造工程持续投入所致。

表 11：近年来公司主要资产情况（亿元）

项目名称	2019	2020	2021
货币资金	10.62	21.02	17.85
其他应收款	0.37	25.84	31.67
可供出售金融资产	295.70	325.11	0.00
长期股权投资	162.38	152.53	142.09
其他权益工具投资	0.00	0.00	350.39
固定资产	120.64	120.07	118.39
在建工程	45.47	59.02	76.35
无形资产	27.17	27.15	27.12
资产总额	677.71	742.97	790.96

资料来源：公司财务报表，中诚信国际整理

跟踪期内，公司负债规模亦有所增长，其增长主要来自一年内到期的非流动负债、应付债券和长期应付款的增加。其中，一年内到期的非流动负债大幅增长主要系“12 冀交通债/12 冀交通”将于 2022 年到期所致；应付债券增长主要系公司发行“21 冀通 01”和“21 冀通 02”所致；长期应付款增长系收到京雄商铁路政府专项债 10.00 亿元所致。

2021 年，公司获得股东增资 16.53 亿元，资本公积增加 16.53 亿元；同时，公司将资本公积 41.44 亿元转增实收资本，期末实收资本增至 230.88 亿元。此外，公司少数股东权益主要为公司控股铁路公司及河北省城际铁路发展基金有限公司的少数股东出资，跟踪期内随和邢铁路建设的推进及铁路发展基金募集资金的逐步到位而维持增长态势。

跟踪期内，公司债务规模略有提升，截至 2021 年末合计 353.00 亿元。其中，短期债务 48.78 亿元，

较上年末大幅提升系“12 冀交通债/12 冀交通”将于 2022 年到期所致。得益于资本实力的提升，跟踪期内公司财务杠杆水平持续降低，截至 2021 年末资产负债率和总资本化比率分别为 46.30% 和 45.39%，未来尚有一定规模融资空间。

表 12：近年来公司主要负债和权益情况（亿元、%）

项目名称	2019	2020	2021
短期借款	11.05	24.11	17.26
一年内到期的非流动负债	4.00	5.33	31.52
长期借款	260.25	251.56	235.56
应付债券	34.00	52.00	56.00
长期应付款	9.98	6.05	12.70
总负债	330.31	350.03	366.19
实收资本	189.44	189.44	230.88
资本公积	36.44	71.20	46.46
未分配利润	41.33	43.38	47.22
少数股东权益	73.40	81.92	84.74
所有者权益合计	347.40	392.93	424.77
短期债务	15.05	29.44	48.78
总债务	319.22	338.99	353.00
资产负债率	48.74	47.11	46.30
总资本化比率	47.89	46.31	45.39

资料来源：公司财务报表，中诚信国际整理

公司经营活动净现金流变化不大，投资支出缺口缩小，对筹资活动依赖有所减轻；公司偿债能力指标尚可，但面临一定短期偿债压力

2021 年，公司主营业务回款规模保持稳定，支出规模有所减少，但受对外拆借规模增加影响，其经营活动净现金流较 2020 年变化不大。同时，公司项目建设及股权投资支出规模有所减少，投资活动净现金流有所收缩，对筹资活动的依赖亦有所减轻。

偿债能力方面，公司 EBITDA 和经营活动净现金流均可对利息支出可形成有效覆盖，对债务本金的保障能力一般，公司整体偿债能力指标尚可。但受短期债务规模大幅增长影响，2021 年末公司货币资金/短期债务仅为 0.37 倍，面临一定短期偿债压力。

表 13：近年来公司现金流及偿债指标情况（亿元、X）

项目名称	2019	2020	2021
经营活动净现金流	10.88	21.71	21.75
投资活动净现金流	-68.54	-61.08	-35.14

筹资活动净现金流	41.05	49.77	10.22
总债务/经营活动净现金流	29.35	15.61	16.23
经营活动净现金流/利息支出	0.76	1.52	1.57
总债务/EBITDA	15.81	18.09	18.05
EBITDA 利息保障倍数	1.41	1.31	1.41
货币资金/短期债务	0.71	0.71	0.37

资料来源：公司财务报表，中诚信国际整理

公司备用流动性充足，代偿风险较小，资产受限比例较低

银行授信方面，截至 2022 年 3 月末，公司共获得银行授信额度 377.77 亿元，其中尚未使用额度 104.43 亿元，公司备用流动性较为充足。

或有债务方面，截至 2021 年末，公司存在一笔对外担保，被担保对象为华能曹妃甸港口有限公司，担保余额 1.90 亿元，占净资产比重为 0.45%，公司代偿风险较低。

受限资产方面，截至 2021 年末，公司受限资产 7.90 亿元，均为用于售后回租的固定资产。此外，公司以持有的承德遵小铁路 12.50% 的股权及承德宽平铁路 12.50% 的股权进行质押，向协鑫（集团）控股有限公司提供反担保，担保期限至 2030 年 11 月。

过往债务履约情况：根据公司提供的《企业信用报告》及相关资料，截至 2022 年 5 月 11 日，公司所有借款均到期还本、按期付息，未出现延迟支付本金和利息的情况。根据公开资料显示，截至报告出具日，公司在公开市场无信用违约记录。

外部支持

河北省经济水平稳步发展，财政实力不断增强，货运需求持续强劲，交通布局深入推进，为公司发展提供了良好的外部环境；作为河北省铁路建设出资人代表，跟踪期内公司持续得到各级政府有力支持

依托良好的区位优势和突出的战略定位，2021 年河北省经济水平稳步发展，财政实力不断增强，货运需求持续强劲，铁路交通布局规划深入推进，为公司发展提供了良好的外部环境。作为河北省铁路建设出资人代表，跟踪期内公司在建设资金和基

金发展等方面持续得到河北省及各地市政府的有力支持。

省级政府出资方面，2021年起公司前期铁路建设专项资金政策未进行延续，但根据《河北省财政厅河北省自然资源厅关于印发〈河北省铁路建设费征收使用管理办法〉的通知》（冀财综【2020】43号），2021~2025年期间，河北省人民政府每年将从取得土地出让金中，按照总额3%的比例征收铁路建设费，用于支持公司铁路项目建设。此外，自2022年起，公司每年可根据铁路建设资金需求申请财政支出预算，十四五期间预计每年约15亿元。2021年，公司取得省级政府出资4.45亿元。

地市政府出资方面，2021年公司合计收到沿线各地市政府出资13.23亿元。

铁路发展基金方面，为解决河北省铁路建设项目资本金需求，2014年河北省发改委上报省政府《关于加快推进城际铁路建设工作方案》中提出，设立河北省城际铁路发展基金，支持公司引入央企、民企等资本方，通过加大资本金的方式增强融资能力。根据铁路基金公司最新章程，河北省城际铁路发展基金计划总规模120.00亿元，包含省级资金60.00亿元和市级资金60.00亿元，未来或将引入社会资本。截至2021年末，河北省城际铁路发展基金累计到位资本金93.00亿元，包含省级资金54.80亿元和市级资金38.20亿元。

偿债保障措施

“10冀交通债/10冀交通”本息的到期兑付由河北建投集团提供全额无条件不可撤销的连带责任保证担保。

河北建投集团是由河北省国有资产监督管理委员会作为控股股东和实际控制人的省级经营性固定资产投资主体，截至2021年末实收资本为150.00亿元，资本实力雄厚。河北建投集团主营业务覆盖能源、交通、水务及商业地产等板块，拥有很强的区域优势。

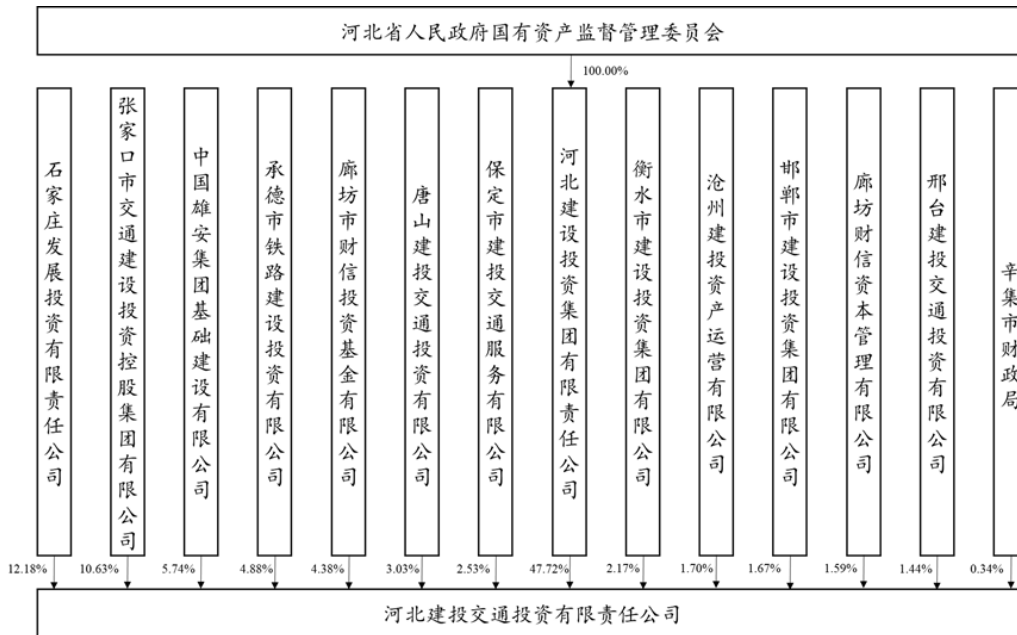
截至2021年末，河北建投集团总资产为2,473.82亿元，所有者权益为1,008.09亿元，资产负债率为59.25%；2021年实现营业总收入387.36亿元，净利润11.96亿元，经营活动净现金流-18.77亿元。

综上所述，中诚信国际维持河北建设投资集团有限责任公司主体信用等级为**AAA**，评级展望为稳定。中诚信国际认为河北建投集团具备极强的综合竞争实力及财务实力，能够为“10冀交通债/10冀交通”的按期偿还提供有力的保障。

评级结论

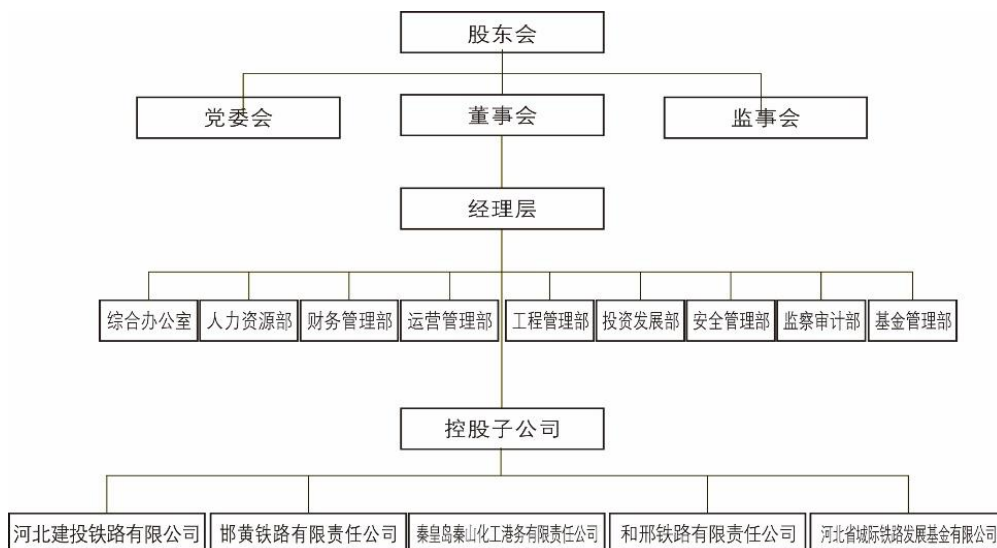
综上所述，中诚信国际维持河北建投交通投资有限责任公司的主体信用等级为**AAA**，评级展望为稳定；维持“10冀交通债/10冀交通”、“20冀通01”、“20冀通02”、“21冀通01”、“21冀通02”、“22冀通01”和“22冀通02”的债项信用等级为**AAA**。

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



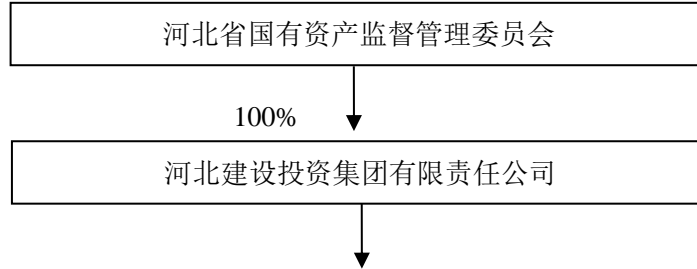
子公司名称	持股比例 (%)
河北建投铁路有限公司	100.00
邯黄铁路有限责任公司	53.00
秦皇岛秦山化工港务有限责任公司	43.94
河北省城际铁路发展基金有限公司	53.76
和邢铁路有限责任公司	40.63

注：公司对秦皇岛秦山化工港务有限责任公司和和邢铁路有限责任公司持股比例小于 50%，但对其财务和经营具有控制权，故将其纳入合并报表。



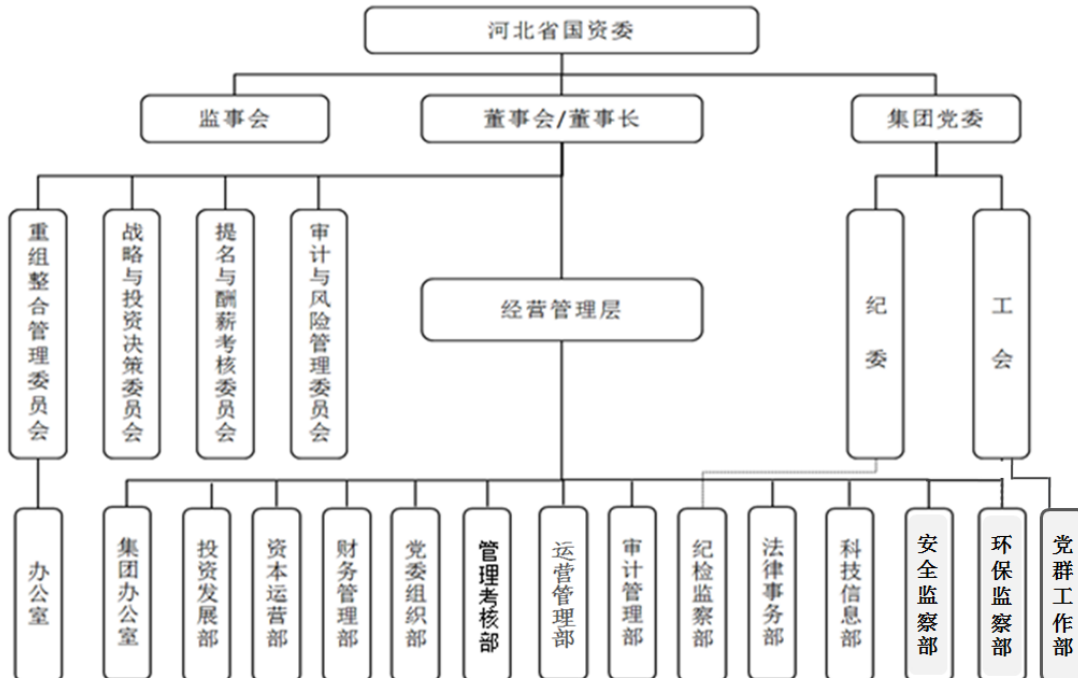
资料来源：公司提供

附二：河北建设投资集团有限责任公司股权结构图及组织结构图（截至 2021 年末）



子公司名称	持股比例 (%)	子公司名称	持股比例 (%)
河北建投能源投资股份有限公司	65.63	河北建投小额贷款股份有限公司	100.00
新天绿色能源股份有限公司	49.17	河北建投老撾通联矿业有限公司	100.00
河北建投交通投资有限责任公司	47.72	茂天资本有限责任公司	100.00
河北建投水务投资有限公司	100.00	中冀联合投资控股有限公司	69.88
燕山国际投资有限公司	100.00	建投东南亚投资有限公司	100.00
河北兴泰发电有限责任公司	55.30	燕山发展有限公司	100.00
秦皇岛明佳房地产开发有限责任公司	100.00	河北建投智慧财务服务有限公司	100.00
河北建投城镇化建设开发有限公司	100.00	建投国电准格尔旗能源有限公司	45.77
青岛世贸海悦大酒店有限责任公司	100.00	河北建投雄安建设开发有限公司	100.00
河北建投集团财务有限公司	100.00	河北建投数字产业有限公司	100.00
建投华信资本有限公司	100.00	--	--

注：上表为截至 2022 年 3 月末纳入合并范围的二级子公司情况，持股比例为直接持股比例；河北建投集团对河北交投、新天绿色能源、建投建投国电准格尔旗能源有限公司表决权不足半数，但能对上述单位形成控制；2020 年 5 月，河北建投能源投资股份有限公司公告称，根据河北省财政厅等三部门下发的《河北省财政厅等三部门关于划转河钢集团有限公司等 16 家省属企业部分国有资本有关事项的通知》（冀财资【2020】49 号），为积极稳妥做好划转部分国有资本充实社保基金工作，有关部门决定将河北省国资委持有的 16 家省属企 10% 国有股权（国有资本）一次性划转给河北省财政厅持有，其中包括公司 10% 的股权，目前股权的划转手续尚在办理。



资料来源：公司提供

附三：河北建投交通投资有限责任公司财务数据及主要指标（合并口径）

财务数据（单位：万元）	2019	2020	2021
货币资金	106,198.92	210,175.87	178,461.84
应收账款	1,878.42	4,752.63	4,125.50
其他应收款	3,740.31	258,356.60	316,682.93
存货	1,009.11	2,333.67	2,738.25
长期投资	4,580,797.88	4,776,401.91	4,924,804.87
在建工程	454,666.57	590,209.27	763,544.05
无形资产	271,714.78	271,453.32	271,193.74
总资产	6,777,107.55	7,429,686.74	7,909,620.34
其他应付款	25,723.68	24,387.47	11,164.74
短期债务	150,450.00	294,361.50	487,832.47
长期债务	3,041,789.53	3,095,489.98	3,042,121.47
总债务	3,192,239.53	3,389,851.48	3,529,953.94
总负债	3,303,070.76	3,500,347.08	3,661,922.43
费用化利息支出	130,643.07	128,932.09	121,987.63
资本化利息支出	12,081.82	13,578.51	16,315.95
实收资本	1,894,406.51	1,894,406.51	2,308,810.11
少数股东权益	733,955.47	819,170.27	847,370.98
所有者权益合计	3,474,036.79	3,929,339.65	4,247,697.92
营业总收入	340,620.80	384,754.21	387,675.03
经营性业务利润	50,105.28	37,111.32	43,341.25
投资收益	18.08	23.65	10.01
净利润	44,163.29	34,456.35	41,922.71
EBIT	176,241.32	165,991.66	165,181.40
EBITDA	201,866.87	187,396.37	195,562.18
销售商品、提供劳务收到的现金	362,791.39	442,765.54	429,886.19
收到其他与经营活动有关的现金	23,522.27	134,111.03	189,397.24
购买商品、接受劳务支付的现金	174,886.21	232,236.25	174,287.78
支付其他与经营活动有关的现金	77,098.16	100,826.29	195,792.43
吸收投资收到的现金	300,942.62	253,769.51	97,570.00
资本支出	80,495.60	96,002.92	166,165.93
经营活动产生现金净流量	108,781.07	217,097.19	217,515.54
投资活动产生现金净流量	-685,433.49	-610,796.97	-351,401.18
筹资活动产生现金净流量	410,543.45	497,676.73	102,171.61
财务指标	2019	2020	2021
营业毛利率(%)	56.55	46.90	43.66
期间费用率(%)	41.51	36.99	32.17
应收类款项/总资产(%)	0.08	3.54	4.06
收现比(%)	1.07	1.15	1.11
总资产收益率(%)	2.72	2.34	2.15
资产负债率(%)	48.74	47.11	46.30
总资本化比率(%)	47.89	46.31	45.39
短期债务/总债务(%)	0.05	0.09	0.14
FFO/总债务(X)	0.06	0.05	0.06
FFO 利息倍数(X)	1.44	1.30	1.41
经营活动净现金流利息覆盖倍数(X)	0.76	1.52	1.57
总债务/EBITDA(X)	15.81	18.09	18.05
EBITDA/短期债务(X)	1.34	0.64	0.40
货币资金/短期债务(X)	0.71	0.71	0.37
EBITDA 利息覆盖倍数(X)	1.41	1.31	1.41

注：1、公司各期财务报表均按新会计准则编制；2、中诚信国际将公司“长期应付款”中的有息债务纳入长期债务核算。

附四：河北建设投资集团有限责任公司财务数据及主要指标（合并口径）

财务数据（单位：万元）	2019	2020	2021
货币资金	559,230.01	518,665.30	1,031,323.28
应收账款净额	568,516.57	793,688.74	986,244.59
其他应收款	144,108.68	472,245.48	615,498.97
存货净额	241,281.17	572,278.78	1,297,765.99
长期投资	8,039,514.64	8,357,377.97	8,372,255.11
固定资产	5,761,521.65	6,302,652.33	6,975,084.70
在建工程	1,517,137.78	2,179,139.90	2,568,593.64
无形资产	977,369.16	989,208.83	1,030,304.58
总资产	19,118,670.54	21,567,308.43	24,738,154.99
其他应付款	622,695.52	827,002.97	806,287.69
短期债务	1,209,691.33	1,580,051.77	2,290,950.41
长期债务	7,329,130.86	8,152,068.68	10,033,160.49
总债务	8,538,822.18	9,732,120.45	12,324,110.90
净债务	7,979,592.17	9,213,455.15	11,292,787.61
总负债	10,190,083.73	11,779,887.90	14,657,250.46
费用化利息支出	329,417.04	340,469.25	375,636.07
资本化利息支出	28,131.21	32,570.91	66,812.02
所有者权益合计	8,928,586.81	9,787,420.53	10,080,904.53
营业总收入	3,483,032.36	3,567,501.80	3,873,619.30
经营性业务利润	499,661.67	479,529.27	85,920.59
投资收益	52,538.11	61,335.92	-26,000.90
净利润	383,181.53	389,849.84	119,647.98
EBIT	796,874.39	814,097.59	512,027.84
EBITDA	1,124,770.77	1,213,182.16	994,548.54
经营活动产生现金净流量	609,705.41	715,349.42	-187,720.94
投资活动产生现金净流量	-1,647,306.77	-1,947,407.91	-1,291,668.04
筹资活动产生现金净流量	658,875.22	1,189,593.68	1,982,541.54
资本支出	977,220.34	1,464,457.99	1,305,121.26
财务指标	2019	2020	2021
营业毛利率(%)	30.59	30.08	19.00
期间费用率(%)	16.36	16.84	17.12
EBITDA 利润率(%)	32.29	34.01	25.67
总资产收益率(%)	4.38	4.00	2.21
净资产收益率(%)	4.67	4.17	1.21
流动比率(X)	0.94	0.93	1.15
速动比率(X)	0.85	0.75	0.85
存货周转率(X)	10.64	6.09	3.33
应收账款周转率(X)	6.26	5.21	4.34
资产负债率(%)	53.30	54.62	59.25
总资本化比率(%)	48.88	49.86	55.01
短期债务/总债务(%)	14.17	16.24	18.59
经营活动净现金流/总债务(X)	0.07	0.07	-0.02
经营活动净现金流/短期债务(X)	0.50	0.45	-0.08
经营活动净现金流/利息支出(X)	1.71	1.92	-0.42
经调整的经营净现金流/总债务(%)	1.38	1.64	-6.10
总债务/EBITDA(X)	7.59	8.02	12.39
EBITDA/短期债务(X)	0.93	0.77	0.43
EBITDA 利息保障倍数(X)	3.15	3.25	2.25
EBIT 利息保障倍数(X)	2.23	2.18	1.16

注：1、财务数据均为财务报告期末数；2、中诚信国际分析时将计入其他流动负债科目的超短期融资券和短期融资券调整至短期债务；将长期应付款、租赁负债和其他非流动负债科目中的融资租赁款调整至长期债务。

附五：基本财务指标的计算公式

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

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

附六：信用等级符号及定义

主体等级符号	含义
AAA	受评对象偿还债务的能力极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低。
AA	受评对象偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响较小，违约风险很低。
A	受评对象偿还债务的能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低。
BBB	受评对象偿还债务的能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般。
BB	受评对象偿还债务的能力较弱，受不利经济环境影响很大，有较高违约风险。
B	受评对象偿还债务的能力较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高。
CCC	受评对象偿还债务的能力极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高。
CC	受评对象在破产或重组时可获得保护较小，基本不能保证偿还债务。
C	受评对象不能偿还债务。

注：除 AAA 级，CCC 级及以下等级外，每一个信用等级可用“+”、“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。

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

注：除 AAA 级，CCC 级及以下等级外，每一个信用等级可用“+”、“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。

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

注：每一个信用等级均不进行微调。