



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2022年度跟踪评级报告

目录

评定等级及主要观点

跟踪债券及募资使用情况

主体概况

偿债环境

财富创造能力

偿债来源与负债平衡

评级结论





信用等级公告

DGZX-R【2022】00587

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

二〇二二年六月二十七日



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	2021.6
20湖交02	10.00	3+2	AAA	AAA	2021.6
21湖交投债 /21湖交投	10.00	5+5+5	AAA	AAA	2021.6

主要财务数据和指标 (单位: 亿元、%)

项目	2022.3	2021	2020	2019
总资产	761.36	736.06	639.28	470.43
所有者权益	329.99	326.13	303.60	207.86
总有息债务	299.12	297.63	277.83	215.38
营业收入	20.76	80.98	66.62	26.24
净利润	0.35	1.32	1.28	2.32
经营性净现金流	3.70	-5.37	9.87	6.14
毛利率	7.70	7.35	7.26	27.77
总资产报酬率	0.43	2.05	1.89	2.61
资产负债率	56.66	55.69	52.51	55.81
债务资本比率	47.55	47.72	47.78	50.89
EBITDA 利息保障 倍数 (倍)	-	1.56	1.45	1.35
经营性净现金流 /总负债	0.88	-1.44	3.30	2.51

注: 公司提供了 2021 年和 2022 年 1~3 月财务报表, 容诚会计师事务所 (特殊普通合伙) 对公司 2021 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; 2022 年 1~3 月财务报表未经审计。

评级小组负责人: 程碧珺

评级小组成员: 李婷婷

电话: 010-67413300

传真: 010-67413555

客服: 4008-84-4008

Email: dagongratings@dagongcredit.com

主要观点

湖州市交通投资集团有限公司 (以下简称“湖州交通集团”或“公司”) 是湖州市唯一市级交通基础设施项目投资、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, 湖州市经济财政实力继续增强, 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, 得到湖州市政府在专项建设资金和财政补贴等方面的大力支持, 2021 年以来, 政府对高速公路、高铁项目投资进一步提升公司资产规模和资本实力。但同时, 公司拟建轨道交通等项目投资规模较大, 面临较大资本支出压力; 公司毛利率仍较低, 期间费用对利润造成较大侵蚀; 资产中主要路产收益权因贷款质押而受限, 资产流动性仍受到一定影响。

优势与风险关注

主要优势/机遇:

- 2021 年, 湖州市经济财政实力继续增强, 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专项建设资金和财政补贴等方面的大力支持, 2021 年以来, 湖州市政府对高速公路、高铁项目的投资进一步提升公司资产规模和资本实力。

主要风险/挑战:

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

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. 1，该方法已在大公官网公开披露。本次主体信用等级评级模型及结果如下表所示：

评级要素（权重）	分数
要素一：偿债环境（48%）	5.84
（一）区域环境	5.84
要素二：财富创造能力（37%）	5.28
（一）市场竞争力	5.52
（二）盈利能力	2.51
要素三：偿债来源与负债平衡（15%）	5.90
（一）债务状况	5.36
（二）偿债来源对债务偿还的保障程度	6.52
调整项	无
模型结果	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。

最终评级结果由评审委员会确定，可能与上述模型结果存在差异。

评级历史关键信息

主体评级	债项简称	债项评级	评级时间	项目组 成员	评级方法和 模型	评级报告
AAA/稳定	20 湖交 02	AAA	2021/06/28	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.3）	点击阅读全 文
	20 湖交投 MTN002	AAA				
	21 湖交投债 /21 湖交投	AAA				
AAA/稳定	20 湖交 02	AAA	2020/12/09	曹业东、 李婷婷	城市基础设施 建设投融资企 业信用评级方 法（V.2.1）	点击阅读全 文
AAA/稳定	20 湖交投 MTN002	AAA	2020/10/26	曹业东、 李婷婷	城市基础设施 建设投融资企 业信用评级方 法（V.2.1）	点击阅读全 文
AAA/稳定	21 湖交投 债/21 湖交 投	AAA	2020/07/30	曹业东、 李婷婷	城市基础设施 建设投融资企 业信用评级方 法（V.2.1）	点击阅读全 文
AAA/稳定	-	-	2020/07/30	曹业东、 李婷婷	城市基础设施 建设投融资企 业信用评级方 法（V.2.1）	未查询到相 关公开披露 信息



评级报告声明

为便于报告使用人正确理解和使用大公国际资信评估有限公司（以下简称“大公”）出具的本信用评级报告（以下简称“本报告”），兹声明如下：

一、除因本次评级事项构成的委托关系外，评级对象或其发行人与大公、大公子公司、大公控股股东及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、评级对象或其发行人之间，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或其发行人和其他任何组织机构或个人的不当影响而发生改变。

四、本报告引用的资料主要由评级对象或其发行人提供或为已经正式对外公布的信息，相关信息的合法性、真实性、准确性、完整性均由评级对象或其发行人/信息公布方负责。大公对该部分资料的合法性、真实性、准确性、完整性和有效性不作任何明示、暗示的陈述或担保。

由于评级对象或其发行人/信息公布方提供/公布的信息或资料存在瑕疵（如不合法、不真实、不准确、不完整及无效）而导致大公的评级结果或评级报告不准确或发生任何其他问题，大公对此不承担任何责任（无论是对评级对象或其发行人或任何第三方）。

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、本次评级结果中的信用等级自本评级报告出具之日起生效，有效期至被



跟踪债券到期日，在有效期限内，大公将根据《跟踪评级安排》对评级对象或其发行人进行定期或不定期跟踪评级，且有权根据后续跟踪评级的结论，对评级对象或其发行人做出维持、变更或终止信用等级的决定并及时对外公布。

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。

八、未经大公书面同意，本次评级报告及评级观点和评级结论不得用于其他债券的发行等证券业务活动。





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

主体概况

湖州交通集团系经湖州市编制委员会《关于同意建立湖州市交通建设投资开发公司的批复》（湖编【93】28 号）于 1993 年批准组建的全民所有制企业，隶属湖州市交通局，初始注册资本 2,000 万元人民币，原名为湖州市交通建设投资开发公司（以下简称“湖州交投”），主要负责湖州市境内交通建设项目投资开发。经过改制、注资及股权变更，截至 2022 年 3 月末，公司注册资本及实收资本均为 50.00 亿元，湖州市人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“湖州市国资委”）持股 90.00%，浙江省财务开发有限责任公司持股 10.00%，湖州市国资委仍为公司实际控制人。

2021 年以来，公司章程及部门设置无变化。

截至 2021 年末，公司纳入合并报表范围子公司 69 家（见附件 1-2），合并范围同比新增 10 家，减少 6 家。新增子公司中，湖州环合通能源有限公司为无偿划入，湖州市交通集团保险代理有限公司为收购，其余为新设立。

根据公司提供的中国人民银行征信中心出具的企业信用报告，截至 2022 年 4 月 21 日，公司本部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

2021 年我国经济持续恢复，增长结构进一步优化，2022 年经济稳增长压力增大，经济增速或将有所放缓；2021 年以来，地方政府债务监管力度进一步趋严，城投企业融资环境有所收紧，预计 2022 年，监管政策将仍以防范地方政府债务风险为主，城投行业风险整体可控；经济财政实力继续增强，为公司发展提供了良好的外部环境；2021 年，湖州市经济财政实力继续增强，良好的经济和财政状况为公司发展提供了良好的外部环境。

（一）宏观环境

2021 年我国经济持续恢复，增长结构进一步优化。2022 年我国经济稳增长压力增大，经济增速或将有所放缓，但我国经济韧性较强，政策联动、前置发力将巩固经济修复成果，经济发展质量有望进一步提升。

2021 年我国统筹推进疫情防控和经济社会发展，国民经济持续恢复国内生产总值（GDP）达到 1,143,670 亿元，按不变价格计算，同比增长 8.1%，两年平均增速 5.1%。三次产业保持恢复态势，稳中向好，产业结构得到进一步优化；社会消费品零售总额、固定资产投资、货物进出口同比分别增长 12.5%、4.9%和 21.4%，消费支出、资本支出和货物及服务贸易净出口分别对经济拉动 5.3、1.1 和 1.7 个百分点，内需对经济增长的贡献率达 79.1%，同比提升了 4.4 个百分点，经济增长结构得到持续改善。宏观政策方面，2021 年我国宏观经济政策保持稳定性、连续性。财政政策坚持“提质增效、更可持续”，有力支持疫情防控和经济社会发展，全年新增减税降费 1.1 万亿元，继续减轻实体经济税收负担，加大对实体经济支持力度；债券发行规模同比有所扩大，平均发行利率略有下降，债券发行节奏呈现“前慢后快”的态势，在下半年经济下行压力增大时，带动扩大了有效投资。货币政策保持“稳”字当头，突出“稳增长”服务实体经济的总体理念，加强跨周期设计，自 7 月以后先后全面降准两次，释放长期资金 2.2 万亿元、新增 3,000 亿元支小再贷款额度、推出 2,000 亿元碳减排支持工具，下调支农支小再贷款利率 0.25 个百分点，1 年期 LPR0.05 个百分点，一系列密集调控措施出台充分保证了银行体系的流动性合理充裕。



2021 年在基数效应和新的“三重压力”叠加影响下，我国经济增速出现逐季放缓的态势。2022 年，我国面临的内外部环境依然复杂，疫情局部扰动对消费需求形成抑制，部分投资领域尚在探底，稳增长压力有所加大，经济增速或将有所放缓。面临新的宏观经济形势，宏观政策将协调联动，前置发力，加强跨周期和逆周期调控的有机结合，实施好扩大内需战略，增强发展内生动力。基建将发挥“稳增长”功能，教育、社会保障与就业、医疗卫生等民生相关支出有望继续保持较高增速，财政政策与货币政策协调联动，将加大对水利、城市管网建设等重大项目的支持力度，维护好人民群众的切身利益，扎实推进共同富裕。预计在政策统筹协调，前置发力之下，经济修复成果将得到巩固，经济增长结构将持续优化，经济发展质量有望进一步提升。

（二）行业环境

2021 年以来，地方政府债务监管力度进一步趋严，城投企业融资环境有所收紧；预计 2022 年，监管政策将仍以“坚决遏制地方政府隐性债务增量、妥善化解存量、防范化解金融风险”为核心，规范城投企业的投融资行为，强化风险管理等举措，防范地方政府债务风险，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。

2021 年以来，地方政府债务监管力度进一步趋严，城投企业融资环境有所收紧。2021 年 4 月，国务院发布《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“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，体现出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。2021 年 7 月，银保监会发文对银行保险机构提出要求：一是严格执行地方政府融资相关政策要求，打消财政兜底幻觉，严禁新增或虚假化解地方政府隐性债务，切实把控好金融闸门；二是严禁向承担地方政府隐性债务的借款人新提供流动资金贷款，对于短期偿债压力较大的到期地方政府隐性债务，可适当延长期限，探索降低债务利息成本，优先化解期限短、涉众广、利率高、刚性兑付预期强的债务，防范存量隐性债务资金链断裂的风险。这些要求有利于有效化解城投企业债务风险，并促进城投企业进入良性发展轨道。2021 年 12 月召开的中央经济工作会议，提出“积极的财政政策要提升效能，更加注重精准、可持续。要保证财政支出强度，加快支出进



度。实施新的减税降费政策，适度超前开展基础设施投资。坚决遏制新增地方政府隐性债务。化解风险要有充足资源，研究制定化解风险的政策，要广泛配合，完善金融风险处置机制”。

预计 2022 年，监管政策将仍以“坚决遏制地方政府隐性债务增量、妥善化解存量、防范化解金融风险”为核心，规范城投企业的投融资行为，强化风险管理等举措，防范地方政府债务风险，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。

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。

从近年来交通运输部披露的数据来看，收费公路里程数逐年上涨，但增幅有所放缓。截至 2020 年末，全国收费公路里程数 17.92 万公里，同比净增加 8,149 公里。其中，收费高速公路 15.29 万公里，占全国收费公路里程比重为 85.30%，同比增加 10,079 公里。全国收费公路共有主线收费站 965 个，同比减少 302 个。2020 年末，全国收费公路累计建设投资总额 108,075.10 亿元，同比净增加 12,979.00 亿元，增长 13.60%；同期，全国收费公路债务余额 70,661.20 亿元，同比增长 14.80%。2020 年，全国收费公路通行费收入 4,868.20 亿元，同比增长 54.20%，我国收费高速公路债务余额规模庞大且逐年增长。

总体来看，全国收费公路里程数增速放缓，2021 年疫情的多点散发对出行、运输造成一定程度影响。综合考虑经济增长及出行恢复情况，疫情防控形势整体好转，客货运规模已呈修复态势。

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，高速收费体系建设更加完善，2021 年国家全面推广高速公路差异化收费；为缓解免收通行费政策给收费公路企业造成的资金压力，各地方陆续出台延长收费期限等配套保障政策；未来行业长期发展仍呈现良好态势。

收费方面，2021 年 6 月，交通运输部、国家发改委、财政部联合发布《全面推广高速公路差异化收费实施方案》，将多省试点的高速公路差异化收费方式全面推广，提出了分路段、分车型（类）、分时段、分出入口、分方向、分支付方式六种差异化收费模式，持续提升高速公路网通行效率，降低高速公路出行成本，促进物流业降本增效。

疫情防控方面，自 2020 年 5 月 6 日起，全国收费公路恢复收取车辆通行费。另一方面，受疫情影响，民众出行意愿也明显降低，加之各项人员流动和交通管



制措施影响，正常行车效率减缓，因此我国交通运输量出现大幅下降。同时，交通运输部亦表示将另行研究出台相关配套保障政策，统筹维护收费公路债权人、投资者和经营者的合法权益。

交通基建方面，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，以基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量国家综合立体交通网，实现国际国内互联互通、全国主要城市立体畅达、县级节点有效覆盖，有力支撑“全国 123 出行交通圈²”和“全球 123 快货物流圈³”为 2035 年发展目标，实现国家高速公路网 16 万公里左右、普通国道网 30 万公里左右的建设目标。

总体来看，高速公路行业政策性较强，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，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，将成为国家政策倾斜方向，未来行业长期发展仍呈现良好态势。

（三）区域环境

2021 年，湖州市经济继续增长；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；良好的经济财政状况为公司发展提供良好的外部环境。

2021 年，湖州市实现地区生产总值 3,644.9 亿元，同比增长 9.5%，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。2021 年，湖州市第一产业增加值 148.6 亿元，增长 2.9%；第二产业增加值 1,865.0 亿元，增长 10.6%；第三产业增加值 1,631.3 亿元，增长 9.0%，三次产业结构调整为 4.1:51.2:44.7，第二产业比重提升。同期，全市规模以上工业增加值 1,245.6 亿元，同比增长 13.3%，其中轻工业 457.6 亿元、重工业 788.0 亿元，分别增长 10.8%和 14.8%，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 772.6 亿元，增长 14.5%，占比为 62.0%；战略性新兴产业 462.9 亿元，增长 17.0%，占比为 37.2%；装备制造业 391.1 亿元，增长 20.2%，占比为 31.4%。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。

² 都市区 1 小时通勤、城市群 2 小时通达、全国主要城市 3 小时覆盖。

³ 国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达。



**表 2 2021 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	73,516	8.5	8,263
杭州市	18,109	8.5	2,387
宁波市	14,595	8.2	1,723
温州市	7,585	7.7	658
绍兴市	6,795	8.7	604
嘉兴市	6,355	8.5	675
台州市	5,786	8.3	455
金华市	5,355	9.8	492
湖州市	3,645	9.5	414
衢州市	1,876	8.7	164
丽水市	1,710	8.3	164
舟山市	1,704	8.4	181

数据来源：浙江省及各地级市 2021 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 14.2%，分领域看，民间投资增长 8.4%、交通投资增长 6.0%、高新技术产业投资增长 31.5%、房地产开发投资增长 8.6%。全市商品房销售面积 879.8 万平方米，同比下降 1.8%。同期，全市进出口总额 1,490.9 亿元，同比增长 31.8%；其中出口 1,356.2 亿元，增长 32.3%。

表 3 2019~2021 年湖州市国民经济和社会发展主要指标（单位：亿元、%）

项目	2021 年		2020 年		2019 年	
	金额	增速	金额	增速	金额	增速
地区生产总值	3,644.9	9.5	3,201.4	3.3	3,122.4	7.9
人均地区生产总值（元） ⁴	107,534	8.2	95,579	-	94,816	-
规模以上工业增加值	1,245.6	13.3	978.0	5.1	888.7	8.4
全社会固定资产投资	-	14.2	-	6.6	-	11.4
社会消费品零售总额	1,556.2	9.2	1,424.4	1.0	1,429.3	10.2
进出口总额	1,490.9	31.8	1,132.2	20.4	940.2	6.3
三次产业结构	4.1:51.2:44.7		4.4:49.6:46.0		4.3:51.1:44.6	

数据来源：2019~2021 年湖州市国民经济和社会发展统计公报

根据《关于湖州市 2021 年全市和市本级预算执行情况及 2022 年全市和市本级预算草案的报告》，2021 年，湖州市一般预算收入为 413.52 亿元，同比增长 22.9%，其中税收收入 379.59 亿元，占一般公共预算比重 91.8%，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，同时经济快速增长，企业效益增长，企业所得税也有所增加；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 82.73%。同期，湖

⁴ 2019~2020 年人均地区生产总值数据来源于 2021 年湖州市统计年鉴，常住人口口径；2021 年人均地区生产总值数据来源于统计公报。



州市土地市场行情较好，全市政府性基金收入同比增长 23.23%至 646.31 亿元，对财政收入的贡献度仍较大。2021 年，湖州市一般预算支出为 524.49 亿元，同比增长 8.27%，主要由于教育、一般公共服务、社会保障和就业支出、商业服务业等支出增加所致；全市政府性基金支出为 721.85 亿元，同比增长 28.48%。截至 2021 年末，湖州市全市地方政府债务余额为 1,023.41 亿元，其中一般债务余额 555.44 亿元，专项债务余额 467.97 亿元。

总体而言，2021 年，湖州市经济财政实力继续增强，良好的经济和财政状况为公司发展提供了良好的外部环境。

财富创造能力

作为湖州市高速公路、高铁、轨道交通等交通基础设施唯一市级投融资建设主体，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；2021 年，随着通行费、工程施工收入的增长，公司营业收入进一步增长，通行费、不良资产包处置仍为利润的重要来源。

公司作为湖州市唯一市级交通领域基础设施投资建设及运营主体，主要负责湖州市高速公路、高速铁路等道路和水上交通运输基础设施投融资建设及高速公路运营，初步形成以高速公路建设运营、高速铁路投资为主业，以交通工程建设、商贸物流、交通能源、金融服务、公交运营、信息科技为辅的产业布局，在湖州市交通类项目承接和运营上仍具有垄断地位。

2021 年，公司收入因通行费、工程施工收入规模扩大而同比增长 21.55%，通行费收入、工程施工收入和商贸物流收入仍是营业收入重要构成。通行费受疫情后通行量恢复影响，收入同比增长 51.15%；工程施工收入因承接业务量和项目规模增长，同比上升 98.81%；商贸物流收入同比小幅下降，仍以大宗商品销售为主；交通能源销售仍主要为高速加油站收入，同比基本持平；不良资产包处置收入同比变化不大。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、农垦收入、储备粮轮换收入、装卸及堆场收入、运输服务等，2021 年同比有所增加，主要为计入农垦收入、储备粮轮换收入所致。



表 4 2019~2021 年及 2022 年 1~3 月公司营业收入和利润情况（单位：亿元、%）

项目	2022 年 1~3 月		2021 年		2020 年		2019 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
营业收入	20.76	100.00	80.98	100.00	66.62	100.00	26.24	100.00
通行费	2.63	12.67	10.42	12.86	6.89	10.35	8.02	30.56
工程施工	2.23	10.73	13.51	16.68	6.79	10.20	5.64	21.50
商贸物流	12.90	62.11	42.37	52.32	43.64	65.50	3.41	13.00
交通能源销售	1.07	5.13	3.76	4.65	3.67	5.51	4.54	17.29
不良资产包处置	0.57	2.76	2.46	3.04	2.44	3.66	2.26	8.60
其他	1.14	5.51	8.47	10.46	3.19	4.78	2.37	9.04
毛利润	1.60	100.00	5.95	100.00	4.83	100.00	7.29	100.00
通行费	1.45	90.53	4.67	78.48	3.20	66.13	4.92	67.49
工程施工	0.10	5.96	0.63	10.51	0.82	17.06	0.50	6.85
商贸物流	0.09	5.90	0.22	3.71	0.24	4.90	0.12	1.71
交通能源销售	0.11	6.77	0.46	7.71	0.34	6.96	0.41	5.59
不良资产包处置	0.57	35.76	2.46	41.30	2.44	50.45	2.26	30.98
其他	-0.86	-53.81	-2.48	-41.72	-2.20	-45.51	-0.92	-12.61
毛利率	7.70		7.35		7.26		27.77	
通行费	55.05		44.85		46.37		61.32	
工程施工	4.28		4.63		12.14		8.85	
商贸物流	0.73		0.52		0.54		3.65	
交通能源销售	10.16		12.20		9.16		8.97	
不良资产包处置	100.00		100.00		100.00		100.00	
其他	-75.26		-29.33		-69.02		-38.73	

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来源。毛利率方面，综合毛利率同比变化不大，其中通行费毛利率同比小幅下降 1.52 个百分点；工程施工毛利率下降 7.51 个百分点，系 2021 年材料等成本上涨以及竞争加剧压缩利润空间所致；商贸物流毛利率同比变化不大，仍处于较低水平；受能源价格上涨影响，交通能源销售毛利率同比有所扩大；其他板块仍因公交业务亏损影响，毛利率为负，但因其他业务中包含农垦与储备粮销售，亏损幅度同比小幅缩减。

2022 年 1~3 月，公司实现营业收入 20.76 亿元，同比增长 20.15%；同期综合毛利率 7.70%，同比下降 2.33 个百分点。

（一）高速公路运营及高速铁路、城际铁路投资

公司是湖州市高速公路投资运营主体；2021 年，公司通行费收入仍主要来自于杭长高速，受疫情后车流量恢复及正常收费影响，通行费收入同比增长。

公司仍是湖州市高速公路投资建设及运营主体。截至 2022 年 3 月末，公司控股高速公路 3 条，分别为杭长高速、申嘉湖高速公路西延一期和申嘉湖高速公



路西延二期，总里程为 172.07 公里，为浙江省高速公路网项目，其中申嘉湖高速公路路西延二期为 2021 年末新通车路段。

表 5 截至 2022 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 ⁵
3	申嘉湖高速西延二期	安吉孝源互通至唐舍西侧鸪鹑山隧道	34.00	61.19	2021.12	60.00
4	杭宁高速	苏浙省界父子岭至杭州南兜庄枢纽	98.26	35.20	2000.12	21.75
5	杭州绕城西复线	德清东部练杭高速公路新市枢纽至德清与余杭交界的姜家山	50.80	123.09	2020.12	20.00
合计	-	-	321.13	389.40	-	-

数据来源：根据公司提供资料整理

公司参股高速公路为杭宁高速和杭州绕城西复线。其中，杭宁高速为长三角地区重要南北向高速；截至 2021 年末，公司对杭宁高速股权持股比例为 21.75%，当年实现股利收入 1.19 亿元。

表 6 2019~2021 年及 2022 年 1~3 月公司已通车控股高速公路车流量及收入（单位：万量、亿元）

序号	项目	2022 年 1~3 月		2021 年		2020 年		2019 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	71.72	0.59	309.89	2.56	248.34	1.28	270.59	1.66
2	杭长高速二期	954.98	1.70	4,298.63	7.37	3,276.83	4.88	2,673.09	6.33
3	申嘉湖西延一期	99.36	0.19	457.05	0.80	415.34	0.64	157.79 ⁶	0.32
4	申嘉湖西延二期	48.60	0.02	-	-	-	-	-	-
合计		1,174.66	2.39	5,065.57	10.31	3,940.51	6.79	3,101.47	8.30

数据来源：根据公司提供资料整理

⁵ 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。

⁶ 申嘉湖高速公路西延一期 2019 收费时间节点为 2019 年 7~12 月。



2021 年，受疫情后车流量恢复及正常收费影响，公司控股高速车流量及通行费收入分别增长 28.55%和 51.79%；通行费收入仍主要来自杭长高速。

表 7 截至 2022 年 3 月末公司在建及拟建控股高速公路情况（单位：公里、亿元）

序号	项目	持股比例 (%)	长度	总投资	已投资	2022 年 4~12 月拟投	2023 年拟投	2024 年拟投	建设期间
在建高速公路									
1	湖杭高速	100.00	44.94	169.77	70.50	40.00	40.00	19.27	2020~2024
拟建高速公路⁷									
1	太湖龙之梦旅游高速公路	-	14.00	61.40	-	-	-	-	2022~2025
2	德清至安吉高速公路（一期）	-	19.10	56.50	-	-	-	-	2023~2026
合计	-	-	33.10	117.90	-	-	-	-	-

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2022 年 3 月末，公司在建控股高速公路为湖杭高速，湖杭高速为政府还债高速公路，资本金占总投资的 35.00%，由湖州市财政承担，其余建设资金以项目相应车辆通行费收入等为保证，申请政府收费公路专项债解决。2021 年，公司收到对应湖杭高速的政府专项债资金 50.00 亿元，截至 2021 年末，湖杭高速共收到专项债资金 60.00 亿元。截至 2022 年 3 月末，湖杭高速已投资 70.50 亿元，未来尚需投资 99.27 亿元，由于湖杭高速建设主要来源于财政资金，在建高速公路未来投资压力不大，公司拟建高速项目为太湖龙之梦旅游高速公路和德安高速（一期）⁸，拟投资 117.90 亿元。

公司仍是湖州市区域内城际铁路、市域铁路、城市轨道交通投资的重要主体，2021 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；拟建轨道交通项目拟投资规模较大，公司面临较大资本支出压力。

公司仍是湖州市参与浙江省高速铁路投资、城际铁路及城市轨道交通投资的重要主体。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。

⁷ 拟建高速项目尚处于前期阶段，公司未提供拟建项目可行性研究报告及批复等资料。

⁸ 拟建项目均暂定为政府性投资项目，资金来源暂定为政府专项债；暂无可研及批复文件。





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 37.15 亿元，截至 2022 年 3 月末已投入资本金 31.90 亿元，尚需投入 5.25 亿元。高铁项目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路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 2022 年 3 月末公司在建参股高铁及拟建城际铁路情况（单位：公里、亿元）

序号	项目	持股比例 (%)	长度	总投资	已投资	公司承担资本金	公司已投入资本金	建设期间
在建参股高铁项目								
1	湖州至杭州西至杭黄铁路连线工程湖州段	13.23	41.20	78.99	52.58	22.10	22.10	2019.11~2022.7
2	沪苏湖铁路湖州段	12.50	45.00	64.80	36.40	15.05	9.80	2020.6~2024.6
合计	-	-	-	143.79	88.98	37.15	31.90	-
拟建控股城际铁路项目								
1	如通苏湖城际湖州段	66.00 ⁹	65.00	262.00	-	-	-	2022~2027

数据来源：根据公司提供资料整理

高铁储备项目方面，盐泰锡宜南延至湖州高铁、宁杭高铁二通道项目已被列入《湖州市综合交通运输发展“十四五”规划》（湖发改规划【2021】166 号），其中，盐泰锡宜至湖州高铁全长 58.00 公里、估算投资额为 100.00 亿元，其中“十四五”期间投资约 70.00 亿元；宁杭高铁二通道项目全长 39.00 公里、估算投资额为 60.00 亿元，其中“十四五”期间投资约 40.00 亿元。

拟建轨道交通方面，公司拟建城际铁路为如通苏湖城际湖州段，总投资 262.00 亿元，目前处于工程可行性研究阶段。截至 2022 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 266.70 亿元（见附件 2）。公司拟建轨道交通项目拟投资规模较大，公司面临较大资本支出压力。

⁹ 除公司外，吴兴区、南浔区、长兴县、南太湖新区分别参股 10%、8%、10%和 6%，项目处于前期阶段，公司尚未提供项目可行性研究报告及批复等资料。



（二）交通工程施工

公司交通工程施工业务仍为市场化方式进行项目施工的业务，主要在湖州市域范围内，2021 年公司新签合同金额有所下降，工程施工收入大幅增长，业务持续性总体较好。

交通工程施工收入为公司收入的主要来源之一，交通工程施工业务仍由子公司湖州市交通工程建设集团有限公司（以下简称“交工集团”）负责。

交工集团拥有公路工程施工总承包一级资质，为湖州市唯一一家拥有公路工程承包一级资质的单位。交工集团通过招投标形式参与湖州地区的交通工程项目建设，项目委托人主要为湖州地方政府部门及当地负责城市基础设施建设的国有企业，项目经营模式为总承包模式，项目委托人按照项目实施进度进行工程款结算。

表 9 2019~2021 年及 2022 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	2022年1~3月(末)	2021年(末)	2020年(末)	2019年(末)
新签合同个数	4	31	52	46
新签合同金额	0.25	6.54	14.93	4.42
期末已承接未完工合同个数	33	24	32	58
期末已承接未完工合同金额	25.33	17.60	11.90	17.85

数据来源：根据公司提供资料整理

2021 年，公司新签合同数量及金额均有所下降。由于 2020 年公司新签合同规模较大，2021 年实现工程施工收入同比增长 98.81%；由于材料成本上涨较多，扬尘治理费用等导致项目成本增加，以及市场竞争激烈挤压项目利润空间交通工程施工毛利率降至 4.63%。截至 2022 年 3 月末，公司主要在建项目为 2017 年南浔区菱湖镇及南浔镇农村公路提升工程、湖杭高速公路吴兴至德清段工程先行段(TJ04 标)施工等项目，在建及尚未完成结算项目合同总造价为 31.32 亿元，已投资 17.17 亿元，已回款 14.84 亿元，业务持续性较好。

（三）商贸物流

2021 年以来，公司仍与湖州市上市公司及大型企业合作，进行铜、铅、建材等大宗商品贸易，贸易收入同比小幅下降，同时该业务毛利率很低，拉低公司综合毛利率水平，盈利空间有待提升。

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

**表 10 2019~2021 年及 2022 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	2022 年 1~3 月		2021 年		2020 年		2019 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	0.93	0.45	2.77	1.37	1.48	0.54	1.20	0.45
2	水泥	10.39	0.53	33.01	1.65	23.80	1.06	29.29	1.38
3	沥青	-	-	-	-	-	-	0.95	0.38
4	混凝土	1.31	0.03	1.74	0.05	2.25	0.06	3.48	0.19
5	铅	2.58	3.60	13.21	18.12	14.60	19.41	0.59	0.81
6	铜	1.10	7.00	4.57	19.38	4.44	18.73	-	-
7	精对苯二甲酸	-	-	2.43	1.49	4.58	1.74	-	-
8	其他 ¹⁰	-	-	1.31	1.05	-	0.59	0.32	0.21
合计	-	16.31	11.62	59.04	43.11	51.15 ¹¹	42.13	35.82	3.41

数据来源：根据公司提供资料整理

2021 年以来，公司继续从事建材和铜、铝等大宗商品贸易业务，贸易品类中铜和铅贸易规模仍较大，收入同比小幅增长。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；下游客户仍为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。

表 11 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

¹⁰ 其他贸易品种主要为布、聚丙烯等，由于单位不同，未计入销售量合计数据。¹¹ 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。



2021 年，公司大宗商品贸易收入为 42.37 亿元，同比小幅下降，毛利率为 0.52%，同比变化不大，仍处于很低水平，拉低公司综合毛利率水平，盈利空间有待提升。

表 12 2021 年公司前五大供应商和前五大客户情况（单位：万元、%）

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

数据来源：根据公司提供资料整理

（四）交通能源销售

交通能源销售仍为公司控股加油站运营产生的油品销售，2021 年收入基本持平，毛利率同比有所增长。

交通能源销售收入仍主要来自子公司湖州交投石化有限公司（以下简称“交投石化”）及湖州交投石油有限公司（以下简称“交投石油”）运营加油站形成的汽油销售收入。交投石化由能源公司与中国石化销售有限公司浙江石油分公司共同出资于 2015 年设立，公司股权占比为 51%；交投石化拥有 3 个加油站，位于杭长高速径山服务区和妙西潘村。交投石油由能源公司与浙江中石油销售有限公司出资于 2016 年设立，公司股权占比为 51%，目前拥有 5 个加油站，位于杭长高速安吉服务区、申嘉湖高速溪龙服务区和湖州高铁站站前广场。加油站的油品销售主要采取向中石化、中石油批量购买，现货零售、现金结算的运营模式。

表 13 2019~2021 年及 2022 年 1~3 月公司油品销售情况（单位：吨、亿元）

子公司	2022 年 1~3 月		2021 年		2020 年		2019 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	0.75	0.63	2.80	2.12	4.21	2.49	4.74	3.16
交投石油	0.51	0.43	2.15	1.64	1.88	1.18	1.65	1.22
合计	1.26	1.06	4.95	3.76	6.09	3.67	6.39	4.38

数据来源：根据公司提供资料整理



2021 年，公司油品销售量受湖州市零星疫情影响而有所下降，但销售收入因单价上涨同比变化不大；受能源价格上涨影响，毛利率同比有所增长。2022 年 1~3 月，公司油品销售量为 1.26 吨，同比基本持平；实现销售收入 1.06 亿元，同比增长 19.10%。

（五）不良资产处置

2021 年以来，不良资产处置收入同比变化不大，不良资产处置仍为公司利润的重要来源；但不良资产处置完成时间上具有不确定性，且对资产价值评估准确性要求较高，收入具有一定不确定性。

公司不良资产处置业务由二级子公司浙江浙北资产管理有限公司（以下简称“浙北资管”）负责，浙北资管为公司与浙江省浙商资产管理有限公司¹²（以下简称“浙商资管”）、上海金昊投资管理有限公司（以下简称“上海金昊”）共同出资设立，注册资本 5.00 亿元，其中公司间接持股浙北资管 49.00%、浙商资管持股 41.00%、上海金昊持股 10.00%，公司向浙北资管派驻董事长并取得实际控制权。

浙北资管业务范围仍集中于浙江省内，使用浙商资管的业务从事许可资格参与一级市场不良资产包竞拍，同时在二级市场进行不良资产包购买与处置，并仍以二级市场业务为主，不良资产包来源主要为四大资产管理公司及浙江省内国有银行和股份制银行。浙北资管业务模式与 2020 年基本一致。由于该板块业务按照不良资产包买入价与卖出价的差额计入营业收入，故无营业成本，毛利率仍为 100.00%。

2021 年，公司实现不良资产包处置收入 2.46 亿元，同比变化不大。截至 2022 年 3 月末，浙北资管资产总额 23.46 亿元，负债总额 15.96 亿元，净资产 7.5 亿元，资产负债率 68.03%；公司存量自行清收资产包 14 个，收购成本余额为 10.49 亿元，同比有所下降。不良资产包处置收入仍为公司利润的重要构成。目前公司不良资产处置业务运行稳定，但不良资产处置完成时间上具有不确定性，且对资产价值评估准确性要求较高，收入具有一定不确定性。

（六）其他业务

2021 年，公司其他业务收入中，公交运营业务仍呈现亏损状态。

2021 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、技术服务等，同比有所增长，主要系计入农垦收入、储备粮轮换收入。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 2022 年 3 月末，公交公司拥有公交场站 43

¹² 浙商资管成立于 2013 年 8 月，是由浙江省政府批准设立、银监会核准公布的国内首批五家专业处置和经营不良资产的地方资产管理公司之一。





个，公交站点 2,312 个，公交线路 184 条，运营车辆 1,194 辆，线网运距为 4,169 公里，日发班次 9,200 班，日均客流 10 万人次，公交分担率 22.8%。2021 年，公司实现公交收入 0.52 亿元，同比有所增长，亏损 3.84 亿元。2021 年，公司收到公共交通运营补贴 4.17 亿元，2022 年 1~3 月，公交运营获得政府购买补贴资金 1.00 亿元。

偿债来源与负债平衡

2021 年，营业收入继续增长，毛利率仍处于较低水平，经营性现金流转为净流出，无法对利息和债务形成保障，债务融资仍是公司偿债来源的主要构成；公司资产规模随政府对高速、高铁项目等资金投入而大规模增长，对公司债务偿还提供一定保障；公司负债规模增长较快，资产负债率仍处于适中水平。

（一）偿债来源

1、盈利

2021 年，公司营业收入继续增长，毛利率仍较低；以财务费用为主的期间费用对利润造成较大侵蚀，投资收益继续下降，政府补助和对杭宁高速的投资收益仍为利润的重要构成。

2021 年，公司营业收入同比增长 21.55%，综合毛利率与 2020 年基本持平，仍处于较低水平。

表 14 2019~2021 年及 2022 年 1~3 月公司收入及盈利概况（单位：亿元、%）

项目	2022 年 1~3 月	2021 年	2020 年	2019 年
营业收入	20.76	80.98	66.62	26.24
营业成本	19.16	75.03	61.79	18.95
毛利率	7.70	7.35	7.26	27.77
期间费用	3.33	13.32	11.69	10.04
销售费用	0.11	0.54	0.49	0.39
管理费用	0.45	2.37	2.10	1.35
财务费用	2.78	10.41	9.10	8.31
期间费用/营业收入	16.05	16.45	17.54	38.28
其他收益	2.11	9.92	7.89	1.15
投资收益	0.36	0.86	1.62	4.30
资产减值损失	-0.00 ¹³	-0.06	-0.91	-0.60
营业利润	0.70	3.05	1.67	2.63
利润总额	0.76	2.93	1.75	2.66
净利润	0.35	1.32	1.28	2.32
总资产报酬率	0.43	2.05	1.89	2.61
净资产收益率	0.11	0.40	0.42	1.12

数据来源：根据公司提供资料整理

¹³ 2022 年 1~3 月资产减值损失为-5.00 万元。



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 13.32 亿元,由于营业收入的提高,期间费用率小幅下降 1.09 个百分点至 16.45%,但仍对利润形成较大侵蚀。以政府补助为主的其他收益 9.92 亿元和投资收益 0.86 亿元仍是公司利润的重要构成,其中,政府补助主要包括公共交通运营补贴以及湖州市财政局、国资委对高速公路建设、运营、维护及通行费减免给与的补助资金等;投资收益继续下降,主要为对合营企业湖州市交通枢纽建设有限公司及联营企业德清县杭绕高速有限公司亏损增长所致,投资收益中公司参股的杭宁高速现金分红为 1.19 亿元,仍是投资收益主要来源。

同期,公司利润总额和净利润规模同比增长,总资产报酬率和净资产收益率分别降至 2.05%和 0.40%,同比基本持平。

2022 年 1~3 月,公司营业收入 20.76 亿元,同比大幅增长,同期综合毛利率同比下降 2.33 个百分点,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

2021 年,经营性净现金流表现为净流出,无法对利息和债务形成保障;由于高速公路、铁路项目投资及资本性支出规模较大,投资性现金净流出仍维持较大规模。

2021 年,公司经营性净现金流由正转负至-5.37 亿元,主要由于子公司湖州市聚通建设发展有限公司 104 国道改扩建 PPP 项目按照新的 PPP 收入准则,将支付的工程款作为成本支出而不再作为项目投资列示,造成购买商品接收劳务支付的现金较 2020 年增加 8.30 亿元,同时收到的往来款减少所致,经营性净现金流对利息和债务无法形成保障。由于公司对在建高速公路及参股的高铁项目支付建设资金及资本金规模仍较大,投资性现金流仍为大额净流出,但因对股权投资等资本性支出的减少,投资性净现金流为大幅净流出规模有所减小。

表 15 2019~2021 年及 2022 年 1~3 月公司现金流及偿债指标情况 (单位:亿元、倍)

项目	2022 年 1~3 月	2021 年	2020 年	2019 年
经营性净现金流	3.70	-5.37	9.87	6.14
投资性净现金流	-18.90	-56.92	-80.44	-28.09
经营性净现金流利息保障倍数	1.26	-0.40	0.89	0.54
经营性净现金流/流动负债 (%)	4.65	-7.32	17.75	12.06

数据来源:根据公司提供资料整理

2022 年 1~3 月,公司经营性现金流为净流入 3.70 亿元,对利息及负债具有一定保障;投资性现金流仍呈现净流出,净流出规模为 18.90 亿元。

根据公司项目建设进度计划,截至 2022 年 3 月末,公司在建控股高速公路总投资 169.77 亿元,已投资 70.50 亿元,尚需投入 99.27 亿元;在建参股高铁需承担资本金 37.15 亿元,尚需投入 5.25 亿元。拟建高速包括太湖龙之梦旅游



高速公路和德清至安吉高速公路，合计尚需投资 117.90 亿元，拟建轨道交通项目计划投资 262.00 亿元。总体看，拟建轨道交通等项目拟投入资金及资本金规模较大，公司面临较大资本支出压力。

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 2022 年 3 月末，公司短期借款和长期借款分别为 14.76 亿元和 162.52 亿元；公司获得银行授信额度为 403.53 亿元，已使用 227.88 亿元，剩余额度为 175.64 亿元，授信资源较充裕。

表 16 截至 2022 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
19 湖交投 MTN001	20.00	5	2019.03.25	4.70
19 湖交 01 ¹⁴	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 ¹⁵	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
21 湖交投 MTN001	10.00	3+2	2021.09.22	3.20
21 湖交投 SCP001	5.00	0.74	2021.11.26	2.48
21 湖交投 SCP002	5.00	0.74	2021.11.30	2.48
22 湖交投 SCP001	5.00	0.74	2022.04.27	2.17
22 湖交投 SCP002	5.00	0.74	2022.04.29	2.03
合 计	125.00	-	-	-

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 2022 年 4 月末，公司存续债券共 13 只，债券余额为 125.00 亿元，债券类型多样，包括中期票据、企业债和私募债等。

¹⁴ 债券类型为私募债。

¹⁵ 债券类型为私募债。

**表 17 2019~2021 年及 2022 年 1~3 月债务融资情况分析（单位：亿元）**

财务指标	2022 年 1~3 月	2021 年	2020 年	2019 年
筹资性现金流入	17.95	140.81	142.38	94.45
借款所收到的现金	5.79	115.74	101.40	80.71
筹资性现金流出	7.27	60.43	53.31	72.60
偿还债务所支付的现金	4.33	46.96	42.14	51.15
筹资性净现金流	10.68	80.38	89.07	21.85

数据来源：根据公司提供资料整理

从筹资性现金流来看，2021 年公司筹资性净现金流为 80.38 亿元，其中现金流入 140.81 亿元，继续维持较高规模，现金流出同比增长 13.36%，净流入资金为公司经营、对项目投资提供良好支撑。2022 年 1~3 月，公司筹资性现金流为净流入 10.68 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

公司作为湖州市交通基础设施投融资、建设、运营管理重要主体，2021 年以来继续得到湖州市政府在专项建设资金和财政补贴等方面的大力支持。

湖州市有三家市级国有企业，其中湖州市城市投资发展集团有限公司（以下简称“湖州城投”）和湖州交通集团¹⁶为基础设施投资公司；湖州市产业投资发展集团有限公司（以下简称“湖州产投”）为国有资本运营公司。湖州市本级发债国有企业共有 7 家，除湖州城投、湖州交通集团和湖州产投外，湖州市城建投资集团有限公司为湖州城投子公司，其余三家公司分别负责湖州经济技术开发区和湖州太湖旅游度假区的建设。

¹⁶ 根据中共湖州市委、湖州市人民政府印发的《湖州市本级经营性国有资产盘活重组实施方案》（湖委发【2016】9 号），湖州市盘活重组市级国有企业和行政事业单位经营性国有资产及国有股权，新组建 4 家市级国有资本投资运营公司，形成城市、交通、旅游、产业四大行业板块。其中湖州市旅游投资发展集团有限公司控股股东已于 2019 年 5 月变更为湖州产投，持股比例 96.19%。

**表 18 截至 2021 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	1,136.84	64.92	152.09	-58.07	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	736.06	55.69	80.98	-5.37	高速公路、高铁、轨道交通建设主体，高速公路运营主体
湖州市产业投资发展集团有限公司	208.10	47.15	43.54	-3.98	政府性产业投资引导基金和金融股权股份管理运作、产业投资、社会事业发展
浙江湖州环太湖集团有限公司	435.50	67.87	17.43	3.15	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 ¹⁷	236.27	55.88	10.16	18.70	湖州经济技术开发区（西塞山分区、康山分区、杨家埠工业区和西南分区）基础设施建设主体
浙江南太湖控股集团有限公司	139.73	53.86	3.70	-19.58	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 ¹⁸	483.90	56.41	20.27	18.82	城市基础设施建设，湖州市城市投资发展集团有限公司子公司

数据来源：根据公司提供资料整理

湖州交通集团作为湖州市交通基础设施投融资、建设、运营管理企业，是湖州市参与长三角区域综合交通网络建设的重要主体，2021 年继续得到政府在专项建设资金和财政补贴等方面给予大力支持。

专项建设资金方面，2021 年公司收到政府对湖杭高速的政府专项债资金 50.00 亿元，计入长期应付款；对湖杭铁路和沪苏湖铁路的拨款分别为 12.84 亿元和 2.71 亿元，计入资本公积；对子公司湖州市水利投资发展有限公司（以下简称“水投公司”）专项拨款 2.40 亿元，计入资本公积。

财政补贴方面，公司 2021 年收到公共交通运营补贴以及湖州市财政局、国资委对高速公路建设、运营、维护及通行费减免给与的补助资金等政府补助为 9.92 亿元，计入其他收益。

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。

¹⁷ 财务数据为 2020 年年报数据。¹⁸ 财务数据为 2020 年年报数据。



5、可变现资产

2021 年以来，由于政府对高速公路、高铁项目的投资增加，公司资产规模大幅增长；同时，公司主要高速公路收益权因贷款质押而受限，对资产流动性仍产生一定影响。

2021 年以来，随着政府对高速公路、高铁项目的投资增加，公司资产规模大幅增长，资产仍以固定资产、在建工程等非流动资产为主。

表 19 2019~2021 年末及 2022 年 3 月末公司资产构成（单位：亿元、%）

项目	2022 年 3 月末		2021 年末		2020 年末		2019 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动资产合计	285.86	37.55	298.02	40.49	251.97	39.41	214.18	45.53
货币资金	76.05	9.99	78.40	10.65	60.28	9.43	41.52	8.83
交易性金融资产	9.95	1.31	13.45	1.83	-	-	-	-
预付款项	18.50	2.43	17.12	2.33	6.15	0.96	3.77	0.80
其他应收款	29.24	3.84	29.04	3.95	32.00	5.00	35.07	7.45
存货	132.05	17.34	131.48	17.86	128.03	20.03	114.03	24.24
合同资产	5.79	0.76	18.32	2.49	-	-	-	-
其他流动资产	6.64	0.87	1.83	0.25	17.04	2.67	16.93	3.60
非流动资产合计	475.50	62.45	438.04	59.51	387.31	60.59	256.25	54.47
可供出售金融资产	-	-	-	-	54.80	8.57	26.07	5.54
其他权益投资工具	63.55	8.35	61.54	8.36	-	-	-	-
固定资产	237.83	31.24	194.98	26.49	194.71	30.46	156.80	33.33
在建工程	94.45	12.40	115.47	15.69	76.18	11.92	51.34	10.91
其他非流动资产	28.80	3.78	21.87	2.97	21.87	3.42	0.21	0.04
资产总计	761.36	100.00	736.06	100.00	639.28	100.00	470.43	100.00

数据来源：根据公司提供资料整理

2021 年，公司流动资产主要由货币资金、交易性金融资产、预付款项、其他应收款、存货和合同资产构成，由于货币资金、预付款项和合同资产的大幅增长，流动资产同比增长 18.28%。同期，货币资金同比增长 30.06%，仍主要为银行存款，其中受限货币资金规模为 0.26 亿元。同期，预付款项同比增长 178.64%，主要为支付各建筑工程单位款项的增长。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 9.24%，主要对湖州市交通运输局的往来款回收所致；截至 2021 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 3.85 亿元、浙江德清交运投资建设有限公司 1.78 亿元和湖州市交通运输局 0.60 亿元，前五名合计 27.38 亿元，占比为 93.98%，账龄均为 3 年以上，账龄较长；坏账准备方面，2021 年末，其他应收款合计计提坏账准备 0.29 亿元。同期，公司存货仍主要为土地资产等，同比小幅



增长 2.70%。同期，合同资产为自长期应收款科目转入的 104 国道改扩建 PPP 项目等 2 个 PPP 项目，且项目投入在 2021 年期间进一步增长 8.93 亿元。同期，公司其他流动资产同比大幅下滑 89.29%，系公司将不良资产包自其他流动资产调整至交易性金融资产所致。

2021 年，公司非流动资产同比增长 13.10%，主要由固定资产、在建工程、其他权益投资工具和其他非流动资产构成。同期，因会计准则调整，可供出售金融资产调整至其他权益投资工具，且规模有所增长，主要为对湖杭铁路有限公司的投资增长所致。同期，固定资产同比变化不大，仍主要为杭长高速等道路资产等；在建工程大幅增长 51.57%，主要为湖杭高速及申嘉湖高速西延二期等项目投入增加。同期，其他非流动资产与 2020 年末不变，仍为道路资产。

截至 2022 年 3 月末，公司资产规模 761.36 亿元，与 2021 年末变化不大，仍以非流动资产为主，货币资金规模较 2021 年末有所减少，对高速公路项目投资规模的提升导致固定资产进一步增长，其他科目变化不大。

表 20 截至 2022 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	0.22	-	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	-	60.49	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	-	60.53	项目贷款质押物
	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	-	24.80	项目贷款质押物
合计	-	0.22	145.82	-

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2021 年末，公司受限资产包括用于履约保证金的 0.26 亿元银行存款，以及公司已通车的三条高速公路通行费收益权。截至 2022 年 3 月末，受限资产中银行存款为 0.22 亿元，三条高速公路通行费收益权质押取得贷款金额为 145.82 亿元。主要高速公路收益权因贷款质押而受限，对资产流动性仍产生一定影响。

（二）债务及资本结构

2021 年以来，公司负债及有息债务规模增长较快，资产负债率水平有所提升，仍处于适中水平。

2021 年末，公司负债总额同比增长 22.12%，负债结构仍以非流动负债为主；资产负债率为 55.69%，同比提升 3.18 个百分点。



2021 年末，公司流动负债同比增长 36.06%，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，公司短期借款同比下降 42.27%，主要为信用借款规模下降；应付账款同比增长 14.25%，账龄集中在两年以内；其他应付款同比增长 11.79%，账龄集中在两年以内。同期，公司一年内到期的非流动负债同比大幅增长 19.01 亿元，主要因“07 湖交投债”15.00 亿元将于 2022 年内到期。

表 21 2019~2021 年末及 2022 年 3 月末公司负债情况（单位：亿元、%）

项目	2022 年 3 月末		2021 年末		2020 年末		2019 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
短期借款	14.76	3.42	14.89	3.63	25.80	7.69	12.27	4.67
应付账款	23.73	5.50	13.68	3.34	11.97	3.57	18.05	6.88
其他应付款	15.25	3.54	10.58	2.58	9.46	2.82	9.27	3.53
一年内到期的非流动负债	5.01	1.16	28.76	7.02	9.76	2.91	4.29	1.63
其他流动负债	10.00	2.32	10.06	2.45	-	-	3.00	1.14
流动负债合计	74.59	17.29	84.50	20.61	62.11	18.50	49.05	18.68
长期借款	162.52	37.67	150.12	36.62	150.46	44.82	128.93	49.10
应付债券	99.72	23.12	89.70	21.88	84.71	25.24	59.77	22.76
长期应付款	92.21	21.38	82.19	20.05	32.31	9.63	22.20	8.46
非流动负债合计	356.79	82.71	325.43	79.39	273.57	81.50	213.52	81.32
负债总额	431.37	100.00	409.93	100.00	335.68	100.00	262.57	100.00
短期有息债务	29.77	6.90	50.69	12.37	35.56	10.59	19.56	7.45
长期有息债务	269.35	62.44	246.93	60.24	242.28	72.17	195.81	74.58
总有息债务	299.12	69.34	297.63	72.60	277.83	82.77	215.38	82.03
资产负债率	56.66		55.69		52.51		55.81	

数据来源：根据公司提供资料整理

2021 年末，公司非流动负债同比增长 18.95%，仍主要为长期借款、应付债券和长期应付款。同期，公司长期借款同比变化不大；应付债券同比增长 5.89%，主要为新发行“21 湖交投债/21 湖交投”和“21 湖交投 MTN001”共计金额 20.00 亿元，以及“07 湖交投债”15.00 亿元划入一年内到期非流动负债。同期，长期应付款同比大幅增长 49.88 亿元，主要为收到湖州市财政局拨付的湖杭高速政府专项债资金 50.00 亿元。

截至 2022 年 3 月末，公司负债规模 431.37 亿元，较 2021 年末增长 5.23%，主要为长期借款、应付债券及长期应付款的增长；资产负债率为 56.66%，较 2021 年末小幅增长。



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

2021 年末，公司有息债务 297.63 亿元，同比增长 7.12%。2022 年 3 月末，公司有息债务 299.12 亿元，在总负债中比重为 69.34%，占比有所回落，但公司仍面临一定偿债压力；其中短期有息债务为 46.20 亿元，在有息债务中的占比为 15.36%，债务期限结构仍以长期为主，考虑到公司 2022 年 3 月末货币资金规模相对较大，公司短期债务压力较小。

表 22 截至 2022 年 3 月末公司有息债务期限结构（单位：亿元、%）

项目	≤1 年	(1, 2] 年	(2, 3] 年	(3, 4] 年	(4, 5] 年	>5 年	合计
金额	46.20 ¹⁹	20.62	47.28	31.88	10.00	144.73	300.71 ²⁰
占比	15.36	6.86	15.72	10.60	3.33	48.13	100.00

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2022 年 3 月末，公司无对外担保。

2021 年以来，由于政府对高铁项目资本金的投入使资本公积增加，公司所有者权益继续增长。

2021 年末，公司所有者权益 326.13 亿元，同比增长 7.42%，其中，资本公积同比增长 18.35 亿元，主要包括对湖杭铁路和沪苏湖铁路的政府拨款分别增加资本公积 12.84 亿元和 2.71 亿元以及对子公司水投公司专项拨款增加资本公积 2.40 亿元。此外，少数股东权益同比增长 4.20 亿元。

2022 年 3 月末，公司所有者权益为 329.99 亿元，由于资本公积进一步增加而增长。

2021 年，公司盈利对利息保障能力较强；经营性净现金流由正转负，无法对利息和债务形成保障，但公司货币资金及债务融资对偿债来源具有良好支撑作用；公司资产负债率处于适中水平，以高速公路资产为主的资产对债务偿还起到一定保障作用。

从盈利对利息的保障能力来看，2021 年，公司 EBITDA 对利息的保障倍数为 1.56 倍，公司盈利对利息的保障能力较强。

公司偿债来源以货币资金和债务融资为主。2021 年末，经营性净现金流由正转负，无法对利息和债务形成保障；公司债务融资渠道较为通畅，债务融资对偿债来源具有良好支撑作用，同时货币资金较为充裕；2021 年，公司流动比率与速动比率分别为 3.53 倍和 1.97 倍，流动资产对流动负债的覆盖水平持续较高。

¹⁹ 该数据包括 2022 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。

²⁰ 该金额与 2022 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。



公司可变现资产主要为高速公路资产等，对债务偿还起到一定保障作用。截至 2022 年 3 月末，公司资产负债率和债务资本比率分别为 56.66% 和 47.55%，处于适中水平。

评级结论

跟踪期内，湖州市经济财政实力继续增强，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，得到湖州市政府在专项建设资金和财政补贴等方面的大力支持，2021 年以来，政府对高速公路、高铁项目投资进一步提升公司资产规模和资本实力。但同时，公司拟建轨道交通等项目投资规模较大，面临较大资本支出压力；公司毛利率仍较低，期间费用对利润造成较大侵蚀；资产中主要路产收益权因贷款质押而受限，资产流动性仍受到一定影响。

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。

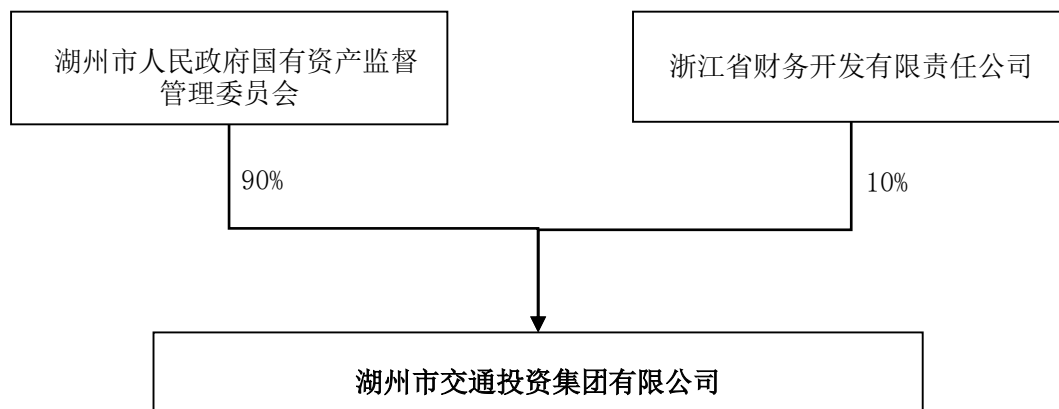
综合分析，大公对公司“20 湖交投 MTN002”、“20 湖交 02”和“21 湖交投债/21 湖交投”信用等级维持 AAA，主体信用等级维持 AAA，评级展望维持稳定。





附件 1 公司治理

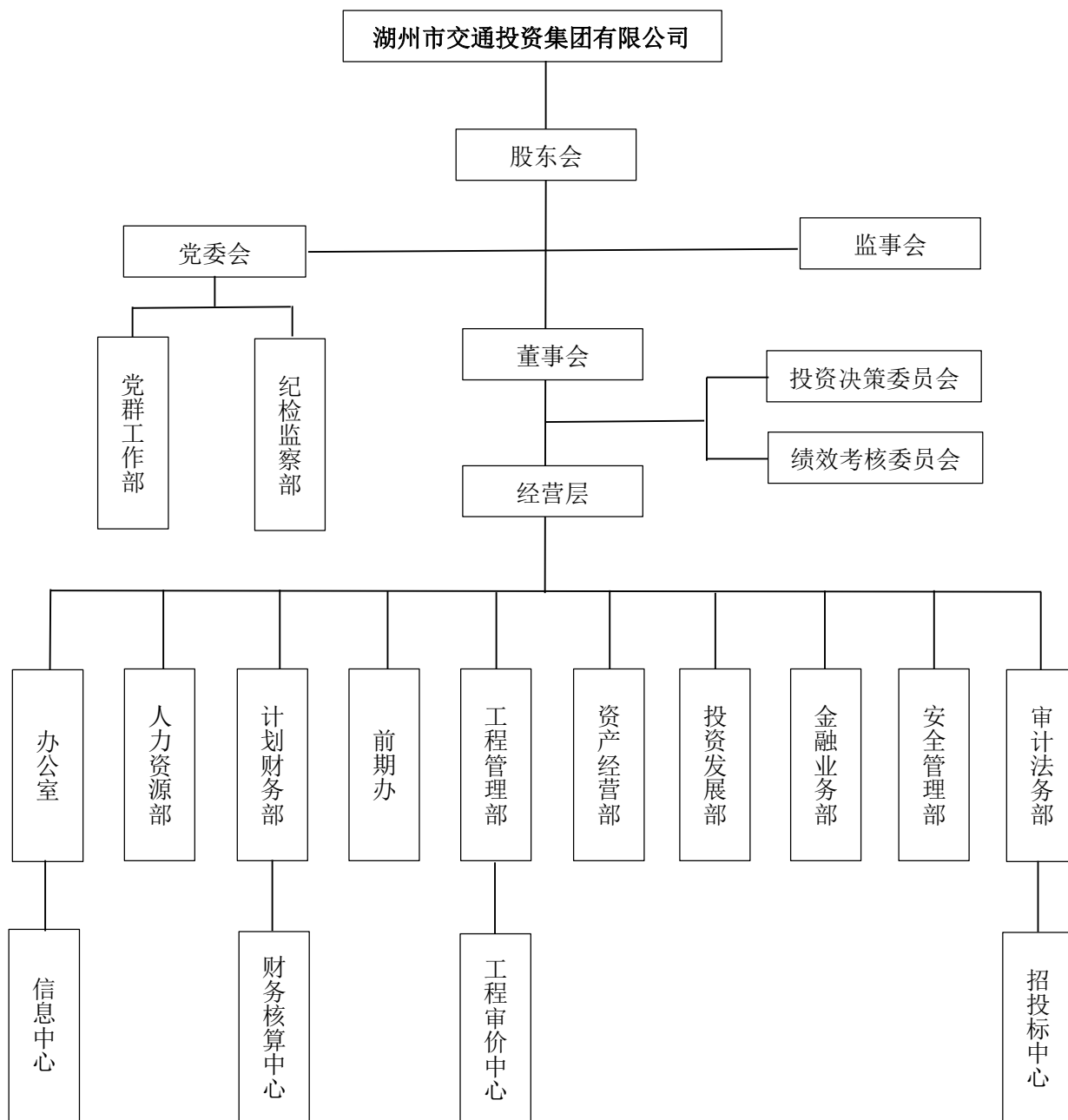
1-1 截至 2022 年 3 月末湖州市交通投资集团有限公司股权结构图



资料来源：根据公司提供资料整理



1-2 截至 2022 年 3 月末湖州市交通投资集团有限公司组织结构图



资料来源：根据公司提供资料整理



1-3 截至 2021 年末湖州市交通投资集团有限公司子公司情况

(单位: %)

序号	子公司全称	持股比例 (%)		取得方式
		直接	间接	
1	湖州市轨道交通集团有限公司	100.00	-	设立
2	浙江如通苏湖城际铁路有限公司	-	66.00	设立
3	浙北融资租赁(天津)有限公司	100.00	-	设立
4	湖州市交通工程建设集团有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
5	湖州南浔交建投资有限公司	-	100.00	设立
6	湖州市港航工程建设有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
7	湖州恒元公路养护有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
8	湖州市水利水电工程建设有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
9	湖州正大桥梁预制构件有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
10	湖州交建工程检测有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
11	湖州市交通绿色环保新材料有限公司	-	51.00	设立
12	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
13	湖州交通集团置业发展有限公司	100.00	-	设立
14	湖州市交通投资集团贸易发展有限公司	100.00	-	设立
15	湖州国际物流有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
16	浙江湖州港务有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
17	浙江湖杭高速公路有限公司	100.00	-	设立
18	天津湖交商业保理有限公司	100.00	-	设立
19	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
20	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
21	湖州市交通投资集团公交枢纽发展有限公司	100.00	-	设立
22	湖州农垦农垦场有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
23	湖州市农垦园林绿化工程有限公司	-	100.00	设立
24	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
25	湖州农垦产业发展有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
26	湖州农垦粮油科技有限公司	-	51.00	设立
27	湖州市交通投资集团公务用车服务有限公司	100.00	-	设立
28	湖州市交通投资集团实业发展有限公司	100.00	-	设立
29	湖州市交通商贸有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
30	湖州港航资产管理有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
31	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
32	湖州天门工贸有限公司	-	100.00	同一控制下企业合并
33	湖州交投开元城市服务有限公司	-	51.00	设立
34	天津湖交国际贸易有限公司	100.00	-	设立



截至 2021 年末湖州市交通投资集团有限公司子公司情况（续表）

（单位：%）

序号	子公司全称	持股比例（%）		取得方式
		直接	间接	
35	天津浙北科技有限公司	100.00	-	设立
36	湖州市交通投资集团能源发展有限公司	100.00	-	设立
37	湖州环合通能源有限公司	-	100.00	非同一控制下企业合并
38	湖州交投石油有限公司	-	51.00	设立
39	湖州交投石化有限公司	-	51.00	设立
40	湖州市公交集团有限公司	100.00	-	设立
41	湖州市公交信息科技有限公司	-	100.00	设立
42	湖州市公交广告传媒有限公司	-	100.00	设立
43	湖州市公交汽车维修有限公司	-	100.00	设立
44	湖州市储备粮管理有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
45	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
46	湖州融通工程管理有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
47	湖州市检验检测中心	100.00	-	非同一控制下企业合并
48	湖州安康安全技术服务中心	100.00	-	非同一控制下企业合并
49	湖州市交通职业培训股份有限公司	5.00	95.00	设立
50	湖州河道工程公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
51	湖州市信息技术服务有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
52	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
53	湖州鸿远工程管理咨询有限公司	-	100.00	设立
54	湖州市聚通建设发展有限公司	95.00	5.00	设立
55	浙江吉宁高速公路有限公司	60.00	-	设立
56	浙江杭长高速公路有限公司	59.00	-	非同一控制下企业合并
57	浙江杭长商贸有限公司	-	100.00	设立
58	湖州市通合城投资发展有限公司	100.00	-	设立
59	浙江浙北资产管理有限公司	-	49.00	设立
60	湖州市交通集团供应链管理有限公司	-	100.00	设立
61	湖州市跨境贸易综合服务有限公司	51.00	-	设立
62	湖州市宁杭铁路投资有限公司	41.70	-	设立
63	湖州湖皖高速公路有限公司	63.86	-	非同一控制下企业合并
64	湖州上港国际港务有限公司	40.00	-	设立
65	湖州市交通科技发展有限公司	100.00	-	设立
66	湖州市民卡服务有限公司	-	100.00	设立
67	湖州交通智造科技有限公司	100.00	-	设立



截至 2021 年末湖州市交通投资集团有限公司子公司情况（续表）

（单位：%）

序号	子公司全称	持股比例（%）		取得方式
		直接	间接	
68	湖州市交通集团保险代理有限公司	100.00	-	非同一控制下企业合并
69	湖州交通浙青投资有限公司	100.00	-	设立

数据来源：根据公司提供资料整理

注：2021 年末，公司合并范围同比增加 10 家子公司、减少 6 家子公司；增加 10 家子公司中，2 家为非同一控制下企业合并，8 家为新设；减少 6 家子公司中 4 家为注销，2 家为吸收合并后注销。





附件 2 经营情况

截至 2022 年 3 月末湖州市交通投资集团有限公司铁路及轨道交通项目

储备情况

(单位：公里、亿元)

项目类型	项目名称	长度	投资额	推进计划及进度	建设期间
城际铁路	水乡旅游线湖州段	29.30 ²¹	62.70	已列入《长三角地区多层次轨道交通体系规划》(发改基础【2021】811 号)、《湖州市综合交通运输发展“十四五”规划》	2023~2028 年
市域铁路 ²²	湖州至安吉	82.00	/	已列入《长三角地区多层次轨道交通体系规划》(发改基础【2021】811 号)，规划要求作为远期规划列入，当前为预工可研究阶段	/
	湖州至德清	76.00	/	预工可研究阶段	/
中心城市轨道交通	1 号线一期	23.70	114.00	线网规划已批复，建设规划报批中	2023~2028 年
	2 号线一期	17.50	90.00	线网规划已批复，建设规划报批中	2023~2028 年
合计	-	228.50	266.70	-	-

数据来源：根据公司提供资料整理

²¹ 含共线段的 5 公里。²² 《湖州市综合交通运输发展“十四五”规划》中为预备类项目，未明确总投资额和建设期限。



附件 3 湖州市交通投资集团有限公司主要财务指标

(单位：万元)

项目	2022 年 1~3 月 (未经审计)	2021 年	2020 年	2019 年
货币资金	760,480	784,018	602,795	415,214
应收账款	74,858	83,086	84,253	28,169
其他应收款	292,355	290,398	319,950	350,670
存货	1,320,550	1,314,815	1,280,293	1,140,309
固定资产	2,378,318	1,949,792	1,947,051	1,567,966
总资产	7,613,641	7,360,602	6,392,805	4,704,348
短期借款	147,646	148,947	258,001	122,737
其他应付款	152,525	105,776	94,621	92,716
流动负债合计	745,883	845,034	621,092	490,469
长期借款	1,625,183	1,501,241	1,504,576	1,289,316
应付债券	997,199	897,032	847,121	597,726
非流动负债合计	3,567,867	3,254,268	2,735,717	2,135,230
负债合计	4,313,749	4,099,302	3,356,808	2,625,699
实收资本	500,000	500,000	500,000	500,000
资本公积	2,125,752	2,090,962	1,907,486	1,132,667
所有者权益	3,299,892	3,261,300	3,035,996	2,078,649
营业收入	207,621	809,798	666,208	262,401
利润总额	7,580	29,307	17,526	26,632
净利润	3,489	13,154	12,800	23,191
经营活动产生的现金流量净额	37,005	-53,674	98,655	61,414
投资活动产生的现金流量净额	-188,988	-569,177	-804,412	-280,870
筹资活动产生的现金流量净额	106,798	803,755	890,665	218,469
EBIT	32,637	150,769	120,769	122,606
EBITDA	-	210,081	161,787	153,755
EBITDA 利息保障倍数 (倍)	-	1.56	1.45	1.35
总有息债务	2,991,203	2,976,253	2,778,334	2,153,752
毛利率 (%)	7.70	7.35	7.26	27.77
总资产报酬率 (%)	0.43	2.05	1.89	2.61
净资产收益率 (%)	0.11	0.40	0.42	1.12
资产负债率 (%)	56.66	55.69	52.51	55.81
应收账款周转天数 (天)	34.23	37.20	30.37	35.30
经营性净现金流利息保障倍数 (倍)	1.26	-0.40	0.89	0.54
担保比率 (%)	-	-	-	-



附件 4 主要指标的计算公式

指标名称	计算公式
毛利率 (%)	$(1 - \text{营业成本} / \text{营业收入}) \times 100\%$
EBIT	利润总额 + 计入财务费用的利息支出
EBITDA	EBIT + 折旧 + 摊销 (无形资产摊销 + 长期待摊费用摊销)
EBITDA 利润率 (%)	$\text{EBITDA} / \text{营业收入} \times 100\%$
总资产报酬率 (%)	$\text{EBIT} / \text{年末资产总额} \times 100\%$
净资产收益率 (%)	$\text{净利润} / \text{年末净资产} \times 100\%$
现金回笼率 (%)	$\text{销售商品及提供劳务收到的现金} / \text{营业收入} \times 100\%$
资产负债率 (%)	$\text{负债总额} / \text{资产总额} \times 100\%$
债务资本比率 (%)	$\text{总有息债务} / (\text{总有息债务} + \text{所有者权益}) \times 100\%$
总有息债务	短期有息债务 + 长期有息债务
短期有息债务	短期借款 + 应付票据 + 其他流动负债 (应付短期债券) + 一年内到期的非流动负债 + 其他应付款 (付息项)
长期有息债务	长期借款 + 应付债券 + 长期应付款 (付息项)
担保比率 (%)	$\text{担保余额} / \text{所有者权益} \times 100\%$
经营性净现金流 / 流动负债 (%)	$\text{经营性现金流量净额} / [(\text{期初流动负债} + \text{期末流动负债}) / 2] \times 100\%$
经营性净现金流 / 总负债 (%)	$\text{经营性现金流量净额} / [(\text{期初负债总额} + \text{期末负债总额}) / 2] \times 100\%$
存货周转天数 ²³	$360 / (\text{营业成本} / \text{年初末平均存货})$
应收账款周转天数 ²⁴	$360 / (\text{营业收入} / \text{年初末平均应收账款})$
流动比率	$\text{流动资产} / \text{流动负债}$
速动比率	$(\text{流动资产} - \text{存货}) / \text{流动负债}$
现金比率 (%)	$(\text{货币资金} + \text{交易性金融资产}) / \text{流动负债} \times 100\%$
扣非净利润	净利润 - 公允价值变动收益 - 投资收益 - 汇兑收益 - 资产处置收益 - 其他收益 - (营业外收入 - 营业外支出)
可变现资产	总资产 - 在建工程 - 开发支出 - 商誉 - 长期待摊费用 - 递延所得税资产
EBIT 利息保障倍数 (倍)	$\text{EBIT} / (\text{计入财务费用的利息支出} + \text{资本化利息})$
EBITDA 利息保障倍数 (倍)	$\text{EBITDA} / (\text{计入财务费用的利息支出} + \text{资本化利息})$
经营性净现金流利息保障倍数 (倍)	$\text{经营性现金流量净额} / (\text{计入财务费用的利息支出} + \text{资本化利息})$

²³ 一季度取 90 天。²⁴ 一季度取 90 天。



附件 5 信用等级符号和定义

5-1 一般主体评级信用等级符号及定义

信用等级		定义
AAA		偿还债务的能力极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低。
AA		偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约风险很低。
A		偿还债务能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低。
BBB		偿还债务能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般。
BB		偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，有较高违约风险。
B		偿还债务的能力较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高。
CCC		偿还债务的能力极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高。
CC		在破产或重组时可获得保护较小，基本不能保证偿还债务。
C		不能偿还债务。
展望	正面	存在有利因素，一般情况下，信用等级上调的可能性较大。
	稳定	信用状况稳定，一般情况下，信用等级调整的可能性不大。
	负面	存在不利因素，一般情况下，信用等级下调的可能性较大。

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

5-2 中长期债项信用等级符号及定义

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

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