

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[2022]100860】

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
17 舟交 01	AA+/稳定/AA+/2022 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 29 日	AA+/稳定/AA+/2017 年 7 月 27 日
19 舟山交投债	AA+/稳定/AA+/2022 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 29 日	AA+/稳定/AA+/2018 年 7 月 17 日
20 舟山交投 MTN001	AA+/稳定/AA+/2022 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 29 日	AA+/稳定/AA+/2020 年 4 月 27 日
20 舟山交投 MTN002	AA+/稳定/AA+/2022 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 29 日	AA+/稳定/AA+/2020 年 5 月 19 日
21 舟山交投 MTN001	AA+/稳定/AA+/2022 年 6 月 28 日	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+/2022 年 6 月 28 日	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+/2022 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 29 日	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 4 日
21 舟交 02	AA+/稳定/AA+/2022 年 6 月 28 日	--	AA+/稳定/AA+/2021 年 8 月 24 日
22 舟交 01	AA+/稳定/AA+/2022 年 6 月 28 日	--	AA+/稳定/AA+/2022 年 4 月 20 日

主要财务数据

项 目	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年 第一季度
金额单位：人民币亿元				
发行人母公司数据：				
货币资金	4.65	2.26	8.22	14.66
刚性债务	114.60	124.89	144.29	150.41
所有者权益	130.99	136.00	138.82	139.31
经营性现金净流入量	5.36	3.50	0.74	0.44
发行人合并数据及指标：				
总资产	365.61	378.08	395.35	404.77
总负债	196.54	205.36	218.10	227.97
刚性债务	160.53	172.31	187.74	197.61
所有者权益	169.07	172.72	177.25	176.79
营业收入	39.36	37.41	40.15	6.96
净利润	2.58	1.33	2.38	-0.41
经营性现金净流入量	8.13	3.86	-0.29	0.14
EBITDA	9.62	9.32	11.35	--
资产负债率[%]	53.76	54.32	55.17	56.32
长短期债务比[%]	225.01	144.03	200.42	192.09
营业利润率[%]	8.14	4.40	6.54	-5.26
短期刚性债务现金覆盖率[%]	34.39	26.28	38.85	43.69
营业收入现金率[%]	119.00	107.58	107.03	124.53
非筹资性现金净流入量与刚性债务比率[%]	-9.86	-3.01	-9.44	--
EBITDA/利息支出[倍]	1.49	1.39	1.54	--
EBITDA/刚性债务[倍]	0.06	0.06	0.06	--

注：发行人数据根据舟山交投经审计的 2019-2021 年及未经审计的 2022 年第一季度财务数据整理、计算。

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 2021 年以来舟山交投在股东支持、区域专营优势及主业收入回款等方面保持优势，同时也反映了公司在债务偿付、项目投融资压力、资产流动性、盈利能力、或有损失及油品贸易业务坏账追偿等方面继续面临压力。

主要优势：

- **股东支持力度大。**依托区位优势 and 海洋资源优势，2021 年舟山市经济保持较快发展。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。
- **区域专营优势显著。**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，依托当地丰富的旅游资源，未来公司水陆客运业务有较大成长空间。
- **主业收入现金流较为稳定。**跟踪期内，舟山交投持续获得较大规模政府补助，主业收入资金回笼较为及时，能产生较为稳定的现金流。

主要风险：

- **债务偿付压力。**跟踪期内，舟山交投刚性债务规模持续增长，公司债务偿付压力较大。
- **项目投融资压力上升。**目前舟山交投在建项目

及日常运营仍有较大资金需求，公司后续投融资压力将进一步上升。

- **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。
- **主业盈利能力较弱。**舟山交投主业盈利能力较弱，盈利对政府补助等非经营性收益依赖度高。需关注新冠肺炎疫情反复对舟山交投水上客运、道路客运、水上货运业务收入的影响。
- **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，油品在存储处被瑞邦能源擅自提货，公司未收回货款金额4.9亿元，截至2021年末公司已计提坏账准备1.2亿元。目前已立案调查，公司对外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⁺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⁺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 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、2021 年面向专业投资者公开发行公司债券（第二期）、2022 年面向专业投资者公开发行公司债券（第一期）以及 2019 年舟山交通投资集团有限公司公司债券（分别简称“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”、“21 舟交 02”、“22 舟交 01”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 2021 年财务报表、未经审计的 2022 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 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。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，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 2022 年 6 月 23 日债券余额为 4.8 亿元。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，募集资金已经全部使用完毕。波音产业园项目概算总投资为 35.03 亿元¹，截至 2022 年 3 月末，已完成投资 28.37 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。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。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 2022 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，2021 年及 2022

¹ 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。

年第一季度分别确认收入 1260 万元和 210 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。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。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。截至 2022 年 3 月末，21 舟山交投 MTN002 的募集资金已使用完毕。

该公司于 2021 年 9 月发行了总额为 6 亿元、期限为 5 年、年利率为 4.09% 的 21 舟交 02，采用单利按年计息，债券到期后兑付本金和最后一期利息。截至 2022 年 3 月末，21 舟交 02 的募集资金已全部用于归还公司有息债务。

该公司于 2022 年 4 月发行了总额为 3 亿元、期限为 5 年、年利率为 3.89% 的 22 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。截至 2022 年 3 月末，22 舟交 01 的募集资金已全部用于归还公司有息债务。

截至 2022 年 6 月 23 日，该公司存续债券余额为 107.80 亿元，本息兑付情况正常。

图表 1. 公司存续期债券概况

证券名称	发行日期	发行规模 (亿元)	当前余额 (亿元)	发行期限	票面利率 (当期)	证券类别
21 舟山交投 PPN002	2021-10-20	8.00	8.00	3	3.88	定向工具
21 舟山交投 PPN001	2021-05-17	10.00	10.00	3	3.95	定向工具
20 舟交 01	2020-03-04	5.00	5.00	3	3.69	私募债
22 舟山交投 SCP001	2022-03-28	7.00	7.00	0.7342	2.46	超短期融资债券
19 舟交 02	2019-11-06	7.00	7.00	3	4.30	私募债
21 舟山交投 SCP003	2021-11-24	6.00	6.00	0.7288	2.85	超短期融资债券
19 舟交 01	2019-08-01	8.00	8.00	3	4.44	私募债
22 舟交 01	2022-04-27	3.00	3.00	5	3.89	一般公司债
21 舟交 02	2021-09-14	6.00	6.00	5	4.09	一般公司债
21 舟山交投 MTN002	2021-06-09	7.00	7.00	5	4.33	一般中期票据
19 舟山交投债	2019-04-26	6.00	4.80	7	5.34	一般企业债
21 舟交 01	2021-04-07	8.00	8.00	5	4.60	一般公司债
21 舟山交投 MTN001	2021-03-08	10.00	10.00	5	4.49	一般中期票据
20 舟山交投 MTN002	2020-05-25	8.00	8.00	5	3.80	一般中期票据
20 舟山交投 MTN001	2020-05-14	5.00	5.00	5	3.60	一般中期票据
17 舟交 01	2017-08-04	5.00	5.00	5	5.33	一般公司债
合计	--	109.00	107.80	--	--	--

资料来源：Wind（截至 2022 年 6 月 23 日）

业务

1. 外部环境

(1) 宏观环境

2022 年第一季度，全球疫情形势因变异毒株的高传染性而依然严峻，受通胀压力持续上升、货币政策收紧、地缘政治冲突进一步加剧等多因素影响，全球经济恢复节奏放缓，我国外部环境的复杂性和不确定性仍然较高。国内经济在年初的较好表现后再遭疫情冲击，经济发展存在较大压力。短期内，宏观政策将主要围绕“稳增长”开展，实现年度增长目标任重道远；从中长期看，在强大的国家治理能力以及庞大的国内市场潜力的基础上，贯彻新发展理念和构建“双循环”发展新格局有利于提高经济发展的可持续性和稳定性，我国经济长期向好的基本面保持不变。

2022 年第一季度，新冠疫苗接种持续推进，病毒变异后的高传染性以及部分国家防疫措施放松导致全球疫情防控形势依然严峻。全球通胀压力保持高位，经济恢复节奏放缓；美联储已开启加息进程，美元强势及美债利率快速上升对全球的资本流动及金融市场运行带来挑战。俄乌军事冲突爆发，地缘政治局势进一步紧张，对全球经济产生的负面影响已逐步显现。总体上，疫情、通胀、美联储政策收紧、债务压力、俄乌冲突将继续影响全球经济修复，我国经济发展面临的外部环境的复杂性和不确定性依旧较高，而区域全面经济伙伴关系协定正式生效有利于我国应对这种不稳定的外部环境。

我国经济年初表现较好，但新冠变异毒株在全国较大范围的快速传播再次对经济发展造成冲击，“需求收缩、供给冲击、预期转弱”三重压力将进一步加大。失业率阶段性上升，消费者物价指数温和增长，而工业生产者出厂价格指数涨幅虽从高位回落但幅度仍较大。工业中高技术制造业生产活动增长相对较快，而与地产、教育、交通、餐饮、穿着相关的传统制造业普遍低迷；能源原材料、有色金属冶炼、化工等行业的经营绩效增长良好，其余工业行业在成本的大幅上升侵蚀下，盈利增长普遍承压。消费增长受疫情的影响波动明显，汽车对商品零售形成较大拖累，餐饮与疫情前的差距扩大；固定资产投资中制造业投资与基建投资增长相对较快，而房地产投资则持续下行；在高基数、产业链优势逐步回归常态以及海外修复放缓等因素的影响下，出口增速有所回落。人民币汇率保持稳定，人民币资产对全球投资者的吸引力并未发生明显变化。

我国持续深入推进供给侧结构性改革，扩大高水平对外开放，提升创新能力、坚持扩大内需、推动构建“双循环”发展新格局、贯彻新发展理念等是应对国内外复杂局面的长期政策部署；宏观政策加大跨周期调节力度，与逆周期调节相结合，为短期内稳定经济大盘提供支持。我国财政政策保持积极，专项债额度提前下达，推出新的一系列减税降费措施对特定主体和薄弱领域提供精准支持，财政支出节奏显著加快；政策层面严禁新增地方政府隐性债务，强化监管监测，妥善化解存量债务，地方政府债务风险总体可控。央行加大灵活适度的稳健货币政策实施力度，运用总量和结构性货币政策工具，保持流动性合理充裕，引导金融机构加大对小微企业、科技创新、绿色发展的支持；地方政府债发行节奏加快，以及政策增强信贷总量增长的稳定性均有利于实体部门宽信

用，而在保持宏观杠杆率基本稳定的基调下，实体融资增速回升空间有限。我国金融监管持续完善，切实且严肃地践行金融法治，并通过完善宏观审慎政策治理机制，提高防范化解系统性金融风险的能力，为金融市场健康发展夯实基础。

2022年，“稳字当头、稳中求进”是我国经济工作的总基调，5.5%左右的增长目标在疫情的再度冲击下任重道远，短期内宏观政策将主要围绕“稳增长”开展：预计高质量发展与“双碳”目标将导致高技术制造业与高排放行业生产活动延续分化；疫情仍是导致消费波动的重要因素；制造业投资有基础保持较快增长，基建投资在适度超前基建以及前期政策成效显现带动下增速提升，房地产投资惯性下滑后才会逐步趋稳；出口增长仍有韧性，但外部需求恢复节奏放缓会导致增速回落。从中长期看，在强大的国家治理能力以及庞大的国内市场潜力的基础上，贯彻新发展理念和构建“双循环”发展新格局有利于提高经济发展的可持续性和稳定性，我国经济长期向好的基本面保持不变。

（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渐趋规范，市场化转型进度不断推进。2021年以来，疫后经济逐步修复，政府隐性债务管控政策常态化趋严，城投企业融资环境有所收紧。中短期内，政府隐性债务“控增化存”的政策导向预计仍将延续，“分类管控”和房地产调控等因素或将加剧区域融资分化。

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。“十四五”时期，全面推进乡村振兴，完善新型城镇化战略是我国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，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，城投企业作为其中的主要参与者，其重要性预计中短期内仍将继续保持。

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。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。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。具体来看，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年下半年至2019年，随着保持基础设施领域补短板力度、保障城投企业合理融资需求等意见的发布，城投企业融资政策环境一定程度上有所改善。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。

2021年以来，随着疫后经济逐步修复，政府隐性债务“控增化存”监管政策常态化趋严，城投企业融资环境总体有所收紧。2021年4月，《国务院关于进一步深化预算管理制度改革的意见》（国发[2021]5号）发布，再次提出坚决遏制隐性债务增量，妥善处置和化解隐性债务存量；严禁地方政府以企业债务形式增加隐性债务。同年，沪深交易所公司债发行上市审核指引、银保监发[2021]15号文及补充通知等政策出台，明确了侧重于对小规模或者承担地方政府隐性债务的城市建设企业等的融资管理条款，增加了相关主体部分融资渠道的限制。城投企业债务增速放缓，但区域融资分化继续，头部地区城投企业净融资规模依然扩张，且在融资成本方面具有良好的议价能力，尾部区域城投企业再融资压力有所加大，净融资规模受限。

2022年，在“稳字当头、稳中求进”的政策主基调下，作为城市基础设施的主要投资建设主体，城投企业的合理融资需求预计仍有一定保障，存量债务周转及应政策要求适度超前开展基础设施投资相关的资金需求有望获得支持，但同时预计政府隐性债务“控增化存”的政策导向仍将延续，城投企业融资仍会受到重点管控，业务模式调整 and 市场化转型仍是可持续发展的题中之义。监管层面对于高债务地区、低层级城投企业的关注度提高，在“分类管控”和房地产调控等政策综合影响下，区域融资分化或将加剧，债务负担重、土地财政依赖度高而房地产市场景气度下行区域的城投企业整体再融资压力可能进一步加大。

近年来海运业务景气度波动较大，其中2021年波罗的海干散货指数大幅冲高，得益于此，公司2021年水上货运业务收益较好；但关注到2022年以来波罗的海干散货指数呈现震荡下行趋势。

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。2017-2018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，此后一直上行，于2021年10月突破5000点的高位，随后呈现震荡下行趋势。

图表 2. 2017 年 4 月以来波罗的海干散货指数 (BADI.GI)



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) 2017 年 4 月开始逐渐回升,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,随后出现回升,4 月份突破 1500 点,此后回落,并于 2021 年 12 月突破 1800 点,随后随震荡下行。

图表 3. 2017 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(船用标准 180CST:黄埔)市场价格由 2017 年底的 3300 元/吨左右快速增至 2018 年 10 月的 5500 元/吨,随后回落至 2019 年 1 月 4300 元/吨,2019 年 1 月至 2019 年 12 月初基本在 4300 元/吨左右波动,2020 年 1 月中旬至 3 月上旬反弹至 5000 元/吨,随后整体呈下降趋势,2020 年 5 月降至 3100 元/吨低位,此后持续回升,于 2021 年 11 月到达 5600 元/吨,此后振荡上行,并于 2022 年 3

月站上 6000 元/吨高位。

图表 4. 2017 年 4 月以来燃料油市场价格（船用标准 180CST:黄埔）（单位：元/吨）



资料来源：Wind 资讯

舟山市旅游资源较丰富，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 年受疫情影响，舟山市水路客运量人数下降明显。2021 年以来，由于经济回暖以及前一年较低的基数，客运和旅游业增长幅度较大；但需关注 2022 年以来疫情反弹对当地旅游业的影响。

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、嵊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；2021 年，由于经济活动回暖以及前一年较低的基数，游客数量较大幅度的增长。2021 年，舟山市水路客运量为 2830 万人，同比增长 14.1%。

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。2021 年宁波-舟山港完成货物吞吐量 12.24 亿吨，同比增长 4.4%，连续 13 年保持全球第一；完成集装箱吞吐量 3108 万标箱，同比增长 8.2%，成为继上海港、新加坡港后全球第三个 3000 万级集装箱大港。

(3) 区域经济环境

舟山市位于浙江省东北部，是我国第一大群岛和重要港口城市。得益于舟山群岛新区、自贸区等国家战略叠加驱动及油气产业布局，全市规模以上工业产值和外贸进出口额保持快速增长势头。2021年以来，舟山市消费和旅游产业逐渐恢复，全市经济保持较快发展。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），2021年末全市常住人口116.5万人，城镇化率为72.2%。

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，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。2021年，舟山市旅游业稳步恢复；全年全市旅游接待人数1244.2万人次，同比增长7.5%；全年全市旅游总收入170.5亿元，同比增长13.6%。

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货物流的进出口枢纽。在政策拉动下，近年来舟山运输服务水平进一步提升，截至2021年末全市公路总里程已达1967.2公里，基本实现了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。2021年，浙江自贸区舟山片区新增注册企业8954家，比上年增长21.7%。全年自贸区企业实现外贸进出口总额1950.9亿元，同比增长58.8%；合同外资7.9亿美元，实际利用外资2.6亿美元。全年实现LNG接卸量351.1万吨，比上年增长31.7%。实现大宗商品贸易额8945.1亿元，增长27.7%；其中油气贸易额7379.0亿元，增长24.4%。全年船用燃料油直供量达到552.2万吨，同比增长16.9%；船用燃料油结算量1100.2万吨，同比增长29.6%。

舟山市地区生产总值在浙江省各市中排名末位，但近年来保持较高增速。2021年，舟山市实现地区生产总值1703.6亿元。同期舟山市地区生产总值增速为8.4%；2021年与2019年相比，全市地区生产总值两年年均增长10.2%，增速居全省第一，高出全省平均4.2个百分点。三次产业结构由2020年的10.1:39.0:50.9调整为2021年的9.3:44.3:46.4，第二产业占比增长较快。

图表 5. 2019 年以来舟山市主要经济指标（单位：%）

项目	2019 年		2020 年		2021 年	
	金额	增速 (%)	金额	增速 (%)	金额	增速 (%)
地区生产总值 (亿元)	1371.60	9.2	1512.1	12.0	1703.6	8.4
其中：第一产业增加值 (亿元)	146.40	1.6	152.9	2.2	158.7	2.2
第二产业增加值 (亿元)	475.53	17.6	590.2	29.6	754.2	15.9
第三产业增加值 (亿元)	749.67	5.7	769.0	1.7	790.7	3.6
规模以上工业增加值 (亿元)	293.7	43.2	497.9	60.2	543.7	18.8
固定资产投资 (亿元)	--	8.6	—	1.5	—	5.1
社会消费品零售总额 (亿元)	580.6	8.2	—	-7.5	552.4	8.0
进出口总额 (亿元)	1371.11	20.7	1667.3	21.6	2354.9	41.8
人均地区生产总值 (万元)	11.70		12.96 ²		14.67	
三次产业结构比	10.7:34.7:54.6		10.1:39.0:50.9		9.3:44.3:46.4	

资料来源：舟山市 2019-2021 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，主要发展以石化工业、船舶修造业、电力生产供应业为主的临港工业。2021年，全市规模以上工业增加值完成543.7亿元，比上年增长18.8%；完成规模以上工业总产值2327.6亿元，比上年增长46.7%。石化

² 2020 和 2021 年人均 GDP 为计算所得，人均 GDP=GDP / 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。

工业、船舶修造业、电力生产供应业规模以上工业总产值分别为 1491.8 亿元、198.2 亿元、135.9 亿元，同比分别增长 82.8%、-18.3% 和 29.5%。年末全市具有资质等级的总承包和专业承包建筑业企业 222 家，比上年增加 16 家。全年全社会建筑业增加值 158.1 亿元，占 GDP 的比重为 9.3%。

近年来舟山市固定资产投资规模持续上升，但受招商引资、房地产调控、疫情等因素影响，增速有所波动，2021 年增速为 5.1%。分产业看，2021 年第一产业下降 6.6%、第二产业增长 20.2%（其中工业投资增长 20.2%）、第三产业下降 11.2%。从重点领域投资看，高新技术产业投资增长 33.9%，民间投资增长 6.6%，生态环保、城市更新和水利设施投资下降 4.7%，交通投资下降 23.9%。2021 年，全市房地产开发投资比上年下降 8.8%，商品房销售面积 112.2 万平方米，同比下降 13.5%。

消费和进出口方面，2021 年由于疫情影响减弱，舟山市社会消费品零售总额同比增长 8.0% 至 552.4 亿元。全年外贸货物进出口总额 2354.9 亿元，比上年增长 41.8%，其中，进口额增长 47.5% 至 1581.0 亿元；同期出口额增长 31.6% 至 773.9 亿元，其中油品和造船出口分别为 492.9 亿元和 79.2 亿元，分别同比增长 101.4% 和 22.8%。2021 年，舟山口岸进出口货运量 15412 万吨，增长 3.8%；其中进口货运量 14034 万吨，增长 0.1%；出口货运量 1378 万吨，增长 66.6%。

土地市场方面，舟山市工业用地出让面积占出让总面积的比较大，其次为综合用地、商业/办公用地和住宅用地。2021 年，舟山市土地出让面积为 347.56 万平方米，受工业用地出让面积减少影响同比下降 45.79%；受综合用地和住宅用地出让增长带动，当年全市土地出让总价同比增长 27.24% 至 100.38 亿元。土地均价方面，2021 年舟山市住宅用地和商业/办公用地出让均价有所下降，综合用地出让均价增幅较大，为 1.36 万元/平方米。

图表 6. 2019 年以来舟山市土地市场交易情况

指标	2019 年	2020 年	2021 年
土地出让总面积（万平方米）	252.64	641.16	347.56
其中：住宅用地出让面积	64.61	3.86	11.57
综合用地出让面积	--	38.79	43.57
商业/办公用地出让面积	71.03	11.36	24.98
工业用地出让面积	113.53	586.70	182.05
其他用地出让面积	3.47	0.46	85.39
土地出让总价（亿元）	89.94	78.89	100.38
其中：住宅用地出让金额	69.15	5.62	11.64
综合用地出让金额	--	38.46	59.38
商业/办公用地出让金额	11.39	7.13	6.35
工业用地出让金额	9.13	27.64	13.48
其他用地出让金额	0.27	0.04	9.53
土地出让均价（万元/平方米）	0.36	0.12	0.29
其中：住宅用地出让均价	1.07	1.46	1.01
综合用地出让均价	--	0.99	1.36

指标	2019年	2020年	2021年
商业/办公用地出让均价	0.16	0.63	0.25
工业用地出让均价	0.08	0.05	0.07
其他用地出让均价	0.08	0.08	0.11

资料来源：中指数据

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。2021年以来，公司项目投资保持在较大规模，且在建项目后续资金需求仍较大，公司投融资压力将持续上升。受益于疫情恢复及货运价格增长带动，2021年公司水上客运、道路客运、水上货运收入同比增长，关注疫情反复对上述业务经营的影响。此外，由于涉及大额未决诉讼，公司已暂停开展对外油品贸易业务，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。2021年，随着生产经营稳步恢复，公司水上客运、道路客运、水上货运业务均有所增长，当年公司营业收入同比增长 7.33% 至 40.15 亿元。2022 年第一季度，公司实现营业收入 6.96 亿元，受水上客运和油品贸易业务收入同比下降影响，当期营业收入同比大幅下降 41.81%。

从收入构成看，2021 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 9.24 亿元、7.56 亿元、3.81 亿元和 15.54 亿元，分别占总收入的 23.01%、18.83%、9.49% 和 38.71%。2021 年随着生产经营稳步恢复，公司水上货运、水上客运和道路客运业务收入分别同比增长 36.43%、7.81% 和 7.09%。各业务板块盈利情况分化较大，其中水上客运业务具有一定专营性，受旅游景气度影响较大，2021 年受疫情影响减弱，水上客运业务毛利率同比上升 7.06 个百分点至 23.23%；水上货运业务受航运市场波动，公司近年来添加船舶，运力有所上升，且 2021 年水上货运行情较好，当年公司水上货运业务毛利率同比大幅上升 12.54 个百分点至 28.36%；道路客运业务持续亏损，2021 年毛利率为 -36.09%；2021 年受诉讼等因素影响，公司贸易业务有所缩减，当年贸易业务收入同比下降 15.49% 至 15.54 亿元，且毛利率较低。对盈利贡献有限。2022 年第一季度，公司实现营业收入 6.96 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占比分别为 31.87%、13.30%、9.14% 和 34.07%。

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，但需持续关注疫情发展对旅游业的影响。此外，由于涉及大额未决诉讼，2021 年 5 月起，公司已暂停开展对外油品贸易业务，该部分业务收入占公司营业收入的比例较大，对公司营业收入规模产生一定影响。

图表 7. 2019 年以来公司业务收入和毛利率情况（单位：万元，%）

业务类型	2019 年		2020 年		2021 年		2022 年第一季度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
营业收入	393638.41	100.00	374061.86	100.00	401496.81	100.00	69615.80	100.00
水上货运	75392.46	19.15	67707.96	18.10	92375.48	23.01	22186.28	31.87
水上客运	94603.73	24.03	70127.85	18.75	75607.07	18.83	9258.91	13.30
道路客运	41882.04	10.64	35571.02	9.51	38091.23	9.49	6364.40	9.14
油品贸易	170665.97	43.36	183915.22	49.17	155428.59	38.71	23719.18	34.07
其他业务	11094.21	2.82	16739.81	4.47	39994.44	9.96	8087.03	11.62
综合毛利率		10.83		5.50		11.06		-2.14
水上货运		20.36		15.82		28.36		31.09
水上客运		23.14		16.17		23.23		-44.60
道路客运		-10.60		-31.94		-36.09		-84.86
油品贸易		0.83		0.91		1.55		0.23
其他业务		75.97		48.87		30.00		13.43

资料来源：舟山交投

（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的公益性项目包括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 2022 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

项目名称	项目类型	已投资	已回笼资金
朱家尖蜈蚣峙客运大楼改建工程	非公益	1.57	—
合计	—	38.50	—

资料来源：舟山交投

在建项目来看，截至 2022 年 3 月末，该公司在建项目³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 2022 年 3 月末已投资 123.32 亿元。

图表 9. 截至 2022 年 3 月末公司主要在建项目情况（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 ⁴	公益	49.35	财政补贴+企业自筹资金+银行贷款	2014 年-2023 年	66.12	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	2014 年-2023 年	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	2017 年-2022 年	15.24	在建
波音项目主体工程	非公益	35.03 ⁵	银行贷款和企业自筹资金	2017 年-2023 年	28.37	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	2017 年-2023 年	3.67	已完工未竣工
合计	—	122.16	—	—	123.32	—

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合计 64.35 亿元，截至 2022 年 3 月末，公司累计投入 76.04 亿元。该项目为公益性项目，根据公司测算，针对该项目公司可回款资金总额约 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晚于预期，截至 2021 年末，上述资金已到位 38.48 亿元，具体包括：（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，2021 年到位 0.6 亿元；（4）将普陀山旅客进山门票超过基数及结构性调价收入部分资金拨付给公司，2015-2021 年实际已到位 7.53 亿元；（5）按照《关于印发〈浙江省国省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，实际已到位 15.64 亿元。

³ 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，2021 年末记账于“在建工程”、“固定资产”、“其他非流动资产”科目。

⁴ 该项目计划总投资系立项总投资，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，2021 年末已有部分子项目完工转入其他非流动资产。

⁵ 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。

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，其余为敞开区段及接线路基段。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 2022 年 3 月末已投资 15.24 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 2022 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，2021 年及 2022 年第一季度分别确认收入 1260 万元和 210 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 2022 年 3 月末，已完成投资 28.37 亿元，已基本完工。为配套项目建设，该公司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）⁶，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，2019-2021 年公司分别获得的政府补贴资金 3.21 亿元、6.06 亿元和 5.54 亿元，除土地出让收入分成外，其余补助资金到位均相对及时。

⁶ 根据项目可研报告，年租金全额约 9000 万元。

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 2022 年 3 月末，公司已投资 13.43 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 80.15 亿元，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%，目前 PPP 项目公司尚未成立。此外，甬舟铁路公路部分项目预计总投资 107.54 亿元，采用 PPP 模式，目前合作协议已签署，并于 2022 年 5 月成立 PPP 项目公司浙江甬舟复线一期高速公路有限公司⁷。截至 2022 年 3 月末，该公司对甬舟铁路项目投入 5.51 亿元；此外，公司还出资 5.20 亿元设立浙江甬舟铁路发展有限公司负责甬舟铁路项目前期工程。

图表 10. 截至 2022 年 3 月末公司参股项目情况（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%	13.43
甬舟铁路-铁路部分	6	预计 2021 年底-2026 年左右	270.03	拟定 13.72%	5.51
甬舟铁路-公路部分	4-5	预计 2021 年底-2026 年左右	107.54	40%	
合计	—	—	544.57	—	18.94

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、矿砂及化学品等干散货及化学品运输，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。2021 年及 2022 年第一季度，公司水上货运业务实现营业收入分别为 9.24 亿元和 2.22 亿元，占公司总营业收入比重分别为 23.01% 和 31.87%，同期毛利率分别为 28.36% 和 31.09%。

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 2022 年 3 月末，公司拥有货船合计 26 艘，水上货运运力合计 87.3 万载重吨，平均船龄 9.92 年。2021 年及 2022 年第一季度，公司分别完成货运量 1284 万吨和 295.65 万吨，其中同期国内货运量分别为 936 万吨和 233.26 万吨、国际货运量分别为 348 万吨

⁷ 注册资本 6 亿元，其中该公司持股 40%。

和 62.39 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。

图表 11. 2020 年以来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	2021 年	2022 年第一季度
新增船舶	船舶数量	1	1	1
	总吨位	0.52	5.04	8.5
淘汰船舶	船舶数量	1	2	0
	总吨位	1.5	6.22	0

资料来源：舟山交投

图表 12. 2020 年以来公司水上货运基本情况

项目	2020 年	2021 年	2022 年第一季度
船舶数量（艘）	26	25	26
总吨位（万载重吨）	80.0	78.8	87.3
平均吨位（万载重吨）	3.12	3.15	3.36
平均船龄（年）	9.47	10.05	9.92
货运量（万吨）	1303.9	1284	295.65
货运周转量（亿吨公里）	350.93	344.31	114.27

资料来源：舟山交投

图表 13. 2021 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
普陀轮	香港新一海 67 有限公司	散货船	85000	国际航线	期租
新一海 18	浙江新一海海运有限公司	散货船	50385	国内航线	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。2021 年及 2022 年第一季度，水上客运收入分别为 7.56 亿元和 0.93 亿元；毛利率分别为 23.23% 和 -44.60%。2021 年由于疫情缓解，公司水上客运业务收入同比增长 7.81%，毛利率上升 7.06 个百分点；2022 年初，受国内疫情反复影响，水上客运业务收入同比大幅下降 44.93%，毛利率降至 -44.6%。

运能方面，截至 2022 年 3 月末，该公司共有客运船舶 73 艘，总座位数 1.92 万个，

其中海星公司拥有客运航线 11 条，拥有船舶 29 艘，总座位数 0.70 万个，2021 年客运量达 1221 万人次，2022 年第一季度客运量 134 万人次；轮渡公司共有 24 条客运航线，拥有客运船舶 44 艘，总座位数 1.22 万个，2021 年轮渡公司客运量达 803.66 万人次，2022 年第一季度为 86.1 万人次。

图表 14. 2020 年以来公司水上客运基本情况

指标	2020 年	2021 年	2022 年第一季度
海星公司			
船舶数量（艘）	30	29	29
总座位数（个）	6719	7104	7001
客运量（万人次）	986.90	1221	134
航线（条）	11	11	11
轮渡公司			
船舶数量（艘）	50	50	44
总座位数（个）	13064	12932	12225
客运量（万人次）	778.62	803.66	86.1
航线（条）	24	24	24

资料来源：舟山交投

航线资源上，截至 2022 年 3 月末，该公司合计拥有 26 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。

图表 15. 公司水上客运业务航线情况

航线	2021 年		2022 年一季度	
	乘客数（万人）	总票款（万元）	乘客数（万人）	总票款（万元）
海星公司				
朱普线	1214.92	32140.00	133.71	3537.00
普洋线	0.26	67.34	/	/
普白线	0.20	16.15	/	/
朱-普-桃花	0.82	35.08	0.01	0.48
朱-普-六横	0.32	17.38	0.07	4.99
桃花-六横	0.15	3.51	0.00	0.12
朱白线	1.07	37.22	/	/
莲花洋（环线）	0.00	0.00	/	/
双阳夜游	0.34	18.67	/	/
观音（朱普）	2.85	155.90	0.22	14.21
跳岛游	0.20	52.02	0.00	0.10
海星公司小计	1221.14	32543.28	134.02	3556.90
轮渡公司				
鸭白线（收费客）	19.82	349.74	3.77	67.89
白普线	1.24	91.85	0.00	0.00
长六线	25.74	453.32	6.48	166.16
长桃线	0.23	7.21	0.04	0.88

航线	2021 年		2022 年一季度	
	乘客数 (万人)	总票款 (万元)	乘客数 (万人)	总票款 (万元)
长白线	32.86	831.12	1.16	5.94
高亭-三江	47.85	1056.14	0.81	15.75
亭亭-衢山	28.07	902.16	10.52	321.50
长涂-长涂港南	0.48	2.00	0.15	0.75
岱山-普陀山 (取消)	0.66	58.10	/	/
高亭-长涂	35.69	308.88	9.28	85.10
高亭-秀山 (取消)	0.02	0.24	/	/
衢山-三江	47.52	2709.31	7.24	392.13
秀山-三江	202.98	1919.91	16.86	163.38
长涂-三江	13.44	427.73	2.11	70.10
岱山-小洋山	6.19	564.83	1.05	81.88
衢山-小洋山	8.67	255.87	1.48	38.36
衢山-沈家湾 (取消)	0.24	10.43	/	/
衢山-普陀山 (取消)	0.04	5.02	/	/
三江-高亭 (快艇)	18.57	520.02	0.23	6.54
三江-嵎泗	9.58	1085.96	1.22	149.7
嵎泗-新城-三江	3.48	407.92	0.70	80.65
三江-大洋山-嵎泗	7.17	751.57	1.23	118.55
三江-岱山新城-小洋山	5.54	306.84	0.65	35.77
三江-嵎泗 (轮渡)	/	/	0.5	48.94
轮渡公司小计	516.08	13026.17	65.48	1849.97
合计	1737.22	45569.45	199.5	5406.87

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。2021 年及 2022 年第一季度，公司道路客运收入分别为 3.81 亿元和 0.64 亿元，毛利率分别为-36.09%和-84.86%，由于经济稳步恢复，收入有所增长。

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⁸。2021 年和 2022 年第一季度，公司分别获得公路客补贴 1.91 亿元和 0.81 亿元，对公司经营效益形成重要补充。

图表 16. 2020 年以来公司公路客运补贴情况（单位：万元）

项目	2020 年	2021 年	2022 年第一季度
综合补贴	17930.90	17291.06	8000
燃油补贴	639.76	295.69	/

⁸ 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。

项目	2020年	2021年	2022年第一季度
车辆购置补贴	992.98	1244.19	/
其他补贴	438.71	318.07	87
合计	20002.35	19149.01	8087

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 2022 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 40 辆、汽运公司共拥有旅游大巴 137 辆。2021 年旅游大巴客运量 187.30 万人次，同比上升 3.77%，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 2022 年 3 月末，公交公司运营舟山公交线路 149 条、投放公交车辆 805 辆；汽运公司运营公交线路 6 条、投放公交车辆 25 辆。2021 年及 2022 年一季度，公司公路客运量分别为 6119.29 万人次和 1334.88 万人次。

图表 17. 2020 年以来公司公路客运情况

项目	2020年	2021年	2022年第一季度
公路客运量（万人次）	5654.24	6119.29	1334.88
公路客运周转量（亿人公里）	13.75	7.54	1.14

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，该公司贸易业务仍主要由子公司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，主要贸易品种为轻循环油、沥青等。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：公司与下游客户签订销售合同，收到下游客户保证金，合同生效后，公司再同上游供应商（央企、国企、炼厂）签订采购合同。完成公司合同签订流程后，向上游供应商支付采购货款，货物为仓单形式，无仓储，在同上游供应商约定的提货日期前，收到下游客户全部货款后，将货权转移给下游客户，由下游客户自行向炼厂或炼厂指定交割油库提货，公司不承担货物数量和质量责任。或由上游供应商（炼厂）将货物运送至指定油库卸货前，公司收取下游客户全部货款后，指令上游供应商卸货，如因下游客户原因造成运输船舶发生滞期费的，公司收取的下游客户全部货款应不包括保证金，待滞期费结清后，保证金予以返还或抵最后一笔滞期费。2021 年及 2022 年第一季度，公司分别实现贸易业务收入 15.54 亿元和 2.37 亿元，同期毛利率分别为 1.55% 和 0.23%。

图表 18. 2021 年及 2022 年第一季度油品贸易业务主要客户明细 (单位: 亿元)

2021 年度			2022 年一季度		
客户名称	销售金额 ⁹	销售品种	客户名称	销售金额	销售品种
舟山瑞邦能源集团有限公司	5.41	轻循环油	浙江凌沧能源有限公司	0.78	稀释沥青/石油混合二甲苯
中联电建(浙江)物资有限公司	0.95	沥青	富士集团(新疆)投资控股有限公司	0.72	MGO
珠海市东部锦发石油化工有限公司	2.77	稀释沥青	珠海市东部锦发石油化工有限公司	0.54	稀释沥青
中基嘉实国际贸易有限公司	2.32	稀释沥青	浙江新一海海运有限公司	0.29	燃料油
山东港口国际贸易集团青岛有限公司	0.56	沥青	上海农北能源有限公司	0.28	石油混合二甲苯
合计	12.00	--	合计	2.61	--

资料来源: 舟山交投

图表 19. 2021 年及 2022 年第一季度油品贸易业务主要供应商明细

2021 年度			2022 年一季度		
供应商名称	采购金额	采购品种	供应商名称	采购金额	采购品种
PRAX PTE LTD	0.24 亿美元	轻循环油	恒力能源(苏州)有限公司	0.62 亿元	石油混合二甲苯
IEP INC	2.84 亿元	稀释沥青	舟山中石化销售有限公司舟山石油分公司	0.34 亿元	车用柴油/船用燃料油
LINGYI TRADING ENTERPRISES LIMITED	0.38 亿美元	稀释沥青	恒力油化(海南)有限公司	0.29 亿元	石油混合二甲苯
舟山义泓石油化工有限公司	1.01 亿元	沥青	宁波福汇燃料有限公司	0.11 亿元	燃料油
舟山中石化销售有限公司舟山石油分公司	0.99 亿元	柴油	南通博丰船舶燃料有限公司	0.06 亿元	燃料油
合计	4.84 亿元 +0.62 亿美元	--	合计	1.42 亿元	--

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达 4.90 亿元。浙江省舟山市中级人民法院已于 2021 年 5 月立案¹⁰(案号“(2021)浙 09 民初 88 号”、“(2021)浙 09 民初 87 号”)。根据浙江省舟山市中级人民法院 2021 年 8 月出具的民事裁定书(案号“(2021)浙 09 民初 88 号之一”), 该案件被判定为性质与海事有关, 将案件移送至宁波海事法院审理; 根据舟山市中级人民法院 2021 年 9 月出具的民事裁定书(案号“(2021)浙 09 民初 87 号之一”), 该案性质已被公安机关立案侦查, 故本案涉刑事案件, 将先由公安受理并提交检察院、再由检察院提交法庭, 目前等待公安部门提交检察院。受此事件影响, 2021 年 5 月至今, 公司轻循环油贸易业务已暂停, 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。

⁹ 含代理费。

¹⁰ 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。

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的企业¹¹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¹²，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 2022 年 3 月末，公司存货中剩余 3 块围垦土地，面积为 1312 亩，账面金额 37.48 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，公司实际控制人仍为舟山市国资委。公司治理结构、管理制度等方面未发生重大变化。

跟踪期内，该公司仍由舟山市国资委及浙江省财务开发公司分别持股 90% 和 10%，公司实际控制人为舟山市国资委。公司治理结构、部门设置、管理制度等方面未发生重大变化。

根据该公司本部提供的 2022 年 4 月 11 日《企业信用报告》，公司本部未结清信用记录均正常，尚无银行信贷违约记录¹³。

根据 2022 年 6 月 22 日的国家企业信用信息公示系统的查询结果，该公司本部不存在异常情况。子公司轮渡公司 2017-2018 年以及 2021 年 1 月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。子公司汽运公司于 2015-2021 年多次因不按批准的客运站点停靠、不按规定的线路行使、未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。

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。2021 年

¹¹ 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。

¹² 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。

¹³ 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。

以来，由于基础设施项目推进及新增购买船舶等，公司刚性债务规模持续增长，公司债务偿付压力较大；且公司在建项目仍有较大规模的资金需求，投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，资产流动性欠佳。2021 年以来，由于经济稳步恢复，公司主营业务毛利润同比大幅增长，但期间费用较高，公司盈利依赖于较大规模的政府补助。

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 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。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 23 号——金融资产转移》（财会〔2017〕23 号）、《企业会计准则第 24 号——套期保值》（财会〔2017〕24 号）、《企业会计准则第 37 号——金融工具列报》（财会〔2017〕37 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，按新旧准则的衔接规定，对可比期间信息不予调整，首次执行日的累计影响数调整 2021 年 1 月 1 日的留存收益或其他综合收益。

2021 年，该公司新增纳入合并范围子公司 7 家，当年新设立子公司 4 家，分别为舟山交投资源开发有限公司（主营矿产资源开发，拟参与舟山市区域范围内的矿山拍卖）、香港新一海 67 有限公司（从事国际货运）、香港新一海 68 有限公司（从事国际货运）以及舟山东方宁舟拖轮服务有限公司（从事拖轮作业服务），当年无偿划入子公司 3 家，分别为舟山市汽车综合性能检测有限公司（主营汽车性能检测业务）、舟山东方引航服务有限公司（主营引航技术服务）、舟山市港口岸线开发有限公司（主营港口岸线开发）；合并范围减少 3 家子公司，子公司舟山港航工程建设管理有限公司¹⁴（简称“港航管理”）被子公司舟山交投建设开发有限公司吸收合并、子公司舟山市易加易出行商务宾馆有限责任公司被子公司舟山市易加易出行电子商务有限公司吸收合并、舟山市海晶海运有限责任公司被舟山市通达客运轮船有限公司吸收合并。2022 年第一季度，公司合并范围未发生变动。截至 2022 年 3 月末，公司纳入合并范围子公司 72 家。

2. 公司偿债能力

（1）债务分析

A. 债务结构

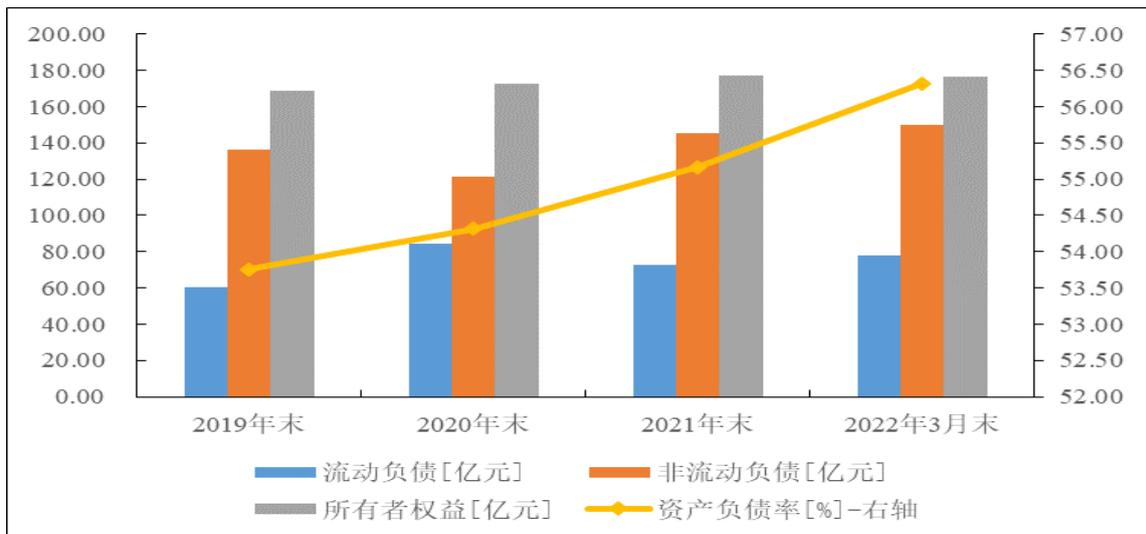
2021 年末，该公司所有者权益同比增长 2.62% 至 177.25 亿元，主要系资本公积增加和经营积累。其中资本公积同比增加 2.60% 至 116.50 亿元，当年增加主要系无偿划入国有资产 2.09 亿元、公益性交通基础设施建设补助 0.50 亿元和免征税款 0.31 亿元、收到政策性征迁补偿利得 0.05 亿元。2021 年公司实收资本未发生变动，仍为 10.00 亿元。2022 年 3 月末，公司所有者权益较上年末下降 0.26% 至 176.79 亿元，主要系当期亏损导致未

¹⁴ 港航管理主要从事水运工程建设、监理、设计等业务。

分配利润较上年末减少 0.82%至 41.41 亿元。截至 2022 年 3 月末，公司实收资本、资本公积和未分配利润分别为 10.00 亿元、116.50 亿元和 41.41 亿元，分别占当年末净资产的 5.66%、65.90%和 23.42%。

跟踪期期内，该公司债务规模持续增长，2021 年末及 2022 年 3 月末，公司负债总额分别为 218.10 亿元和 227.97 亿元，分别较上年末增长 6.20%和 4.53%。同期末，公司资产负债率分别为 55.17%和 56.32%，持续上升。从期限结构来看，公司债务以非流动负债为主，2021 年末及 2022 年 3 月末，公司非流动负债占负债总额的比重分别为 66.71%和 65.76%，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	2019 年末	2020 年末	2021 年末	2022 年 3 月末
流动负债	60.47	84.16	72.60	78.05
非流动负债	136.07	121.21	145.50	149.92
所有者权益	169.07	172.72	177.25	176.79
资产负债率	53.76	54.32	55.17	56.32

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、其他应付款¹⁵、递延所得税负债和递延收益构成，2021 年末上述科目余额分别为 187.74 亿元、5.67 亿元、3.93 亿元、9.03 亿元和 4.06 亿元，占负债总额的比例分别为 86.08%、2.60%、1.80%、4.14%和 1.86%。公司应付账款主要为应付工程款及质保金和购车款等，2021 年末同比减少 36.36%至 5.67 亿元，当年下降主要系支付工程款。2021 年末其他应付款大幅下降 31.73%至 3.93 亿元，主要系往来款及押金保证金减少，期末主要包括应付舟山市六横跨海大桥有限责任公司 1.75 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，2021 年末同比下降 3.03%至 9.03 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，2021 年末同比增长 21.94%至 4.06 亿元。

2022 年 3 月末，该公司负债总额较上年末增加 9.87 亿元至 227.97 亿元，整体债务结构变化不大，增量主要来自刚性债务，期末刚性债务较上年末增加 9.87 亿元至 197.61

¹⁵ 已扣除应付股利和应付利息。

亿元。

B. 刚性债务

跟踪期内，该公司加快了外部融资力度，2021 年末公司刚性债务同比增长 8.95% 至 187.74 亿元，其中短期刚性债务占比 31.07%。2021 年末，公司刚性债务主要集中于银行借款、政府置换款和应付债券，其中银行借款余额为 46 亿元¹⁶，占同年末刚性债务的比重约为 25%。银行借款主体以公司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；借款方式主要为信用、保证和抵押借款，保证方一般为公司本部，抵押物为船舶、土地使用权等资产。期末公司刚性债务余额中有 24.46 亿元系政府置换债务产生，主要系 2016-2017 年期间财政拨付给公司合计 22.24 亿元用于偿还到期债券，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。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，已发行债券品种包括超短期融资券、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 2021 年末应付债券余额 108.82 亿元¹⁷，占公司刚性债务比例的 58%。截至 2022 年 6 月 23 日，公司存续债券本金余额 107.80 亿元，除超短融资券外的长期债券发行期限在 3-7 年、票面利率处在 3.60%-5.34% 区间，本息兑付情况正常。

截至 2022 年 3 月末，该公司刚性债务较上年末增长 5.26% 至 197.61 亿元，主要系当期发行 7 亿元的 22 舟山交投 SCP001 以及新增金融机构借款。从债务偿付安排来看，根据公司测算，2022 年 6-12 月公司预计需偿付有息债务本息 37.5 亿元，即期债务偿付压力较大。

C. 或有负债

截至 2022 年 3 月末，该公司对外担保余额为 6.35 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。

图表 21. 截至 2022 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	63516.00	2039.5	是

资料来源：舟山交投

(2) 现金流分析

跟踪期内，该公司主业收现情况良好，2021 年及 2022 年第一季度营业收入现金率分别为 107.03% 和 124.53%。2021 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 5.66 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及支付给职工及为职工支付的现金，当年净流出 0.29 亿

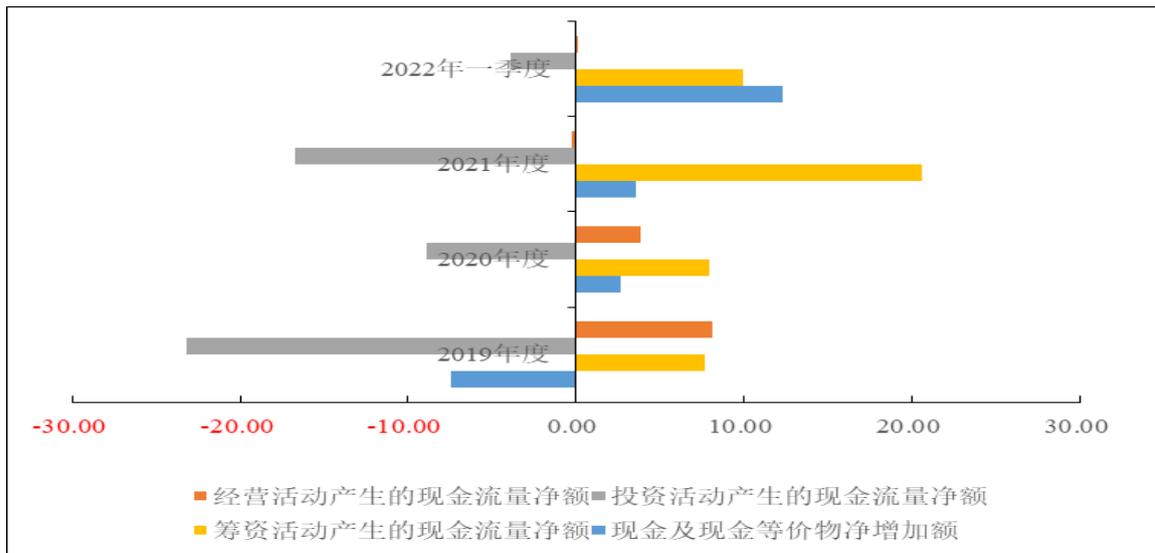
¹⁶ 该公司金融机构借款除银行借款外，2021 年末还包括 5.6 亿元融资租赁借款，主要系公司将运输船舶以售后回租形式向融资租赁机构获得借款形成，到期期限在 2026 年至 2031 年之间，融资成本为 LIBOR 浮动利率。

¹⁷ 其中短期融资券 12 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。

元。2022 年第一季度，公司营活动产生的现金流量净额为 0.14 亿元。

2021 年，该公司交通基础设施建设、参股项目投资支出以及船舶更新导致投资性现金处于大额净流出状态，当年为-16.71 亿元。构建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金 14.48 亿元，主要系项目建设及购买船舶支出。2022 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-3.93 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，2021 年及 2022 年第一季度，筹资活动产生的现金流量净额分别 20.56 亿元和 9.95 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）



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，2021 年为 11.35 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	2019 年	2020 年	2021 年
EBITDA/利息支出(倍)	1.49	1.39	1.54
EBITDA/刚性债务(倍)	0.06	0.06	0.06
经营性现金净流入与流动负债比率(%)	13.52	5.34	-0.37
经营性现金净流入与刚性债务比率(%)	5.30	2.32	-0.16
非筹资性现金净流入量与流动负债比率(%)	-25.16	-6.93	-21.68
非筹资性现金净流入量与刚性债务比率(%)	-9.86	-3.01	-9.44

资料来源：舟山交投

(3) 资产质量分析

跟踪期内，该公司资产总额持续增长，2021 年末及 2022 年 3 月末，分别为 395.35 亿元和 404.77 亿元，分别较上年末增长 4.57% 和 2.38%，其中非流动资产占资产总额的比例分别为 58.78% 和 58.26%。

2021 年末，该公司流动资产同比增长 2.89% 至 162.98 亿元，以货币资金、其他应收款和存货为主。其中货币资金同比增长 32.32% 至 22.66 亿元，其中使用受限保证金存款规模为 0.75 亿元。其他应收款同比增长 191.44% 至 4.70 亿元，期末主要为其他应收舟山瑞邦能源集团有限公司待追偿债权账面价值 2.98 亿元，当年公司对该笔待追偿债权计提的坏账准备 1.20 亿元，计提原因系：当年公司油品贸易业务涉及的油品物权被骗，在扣减合同预收款、履约保证金以及进项税等后，账内风险敞口为 4.18 亿元，账外扣押财产与合同抵押物可抵销被骗损失 1.86 亿元（包括被公安机关暂时扣押的油品拍卖款 0.84 亿元和合同抵押物预计可变现款 1.02 亿元），在扣减账外可抵销损失后的未覆盖风险敞口为 2.32 亿元；经公司与律师初步调查取证后，公司管理层判断，该等事项预计损失的最佳估计数为 1.20 亿元。年末存货同比下降 4.22% 至 127.61 亿元，占资产总额的比重为 32.28%，当期变动主要系油品贸易业务燃油存货减少 5.41 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 0.80 亿元等。

2021 年末，该公司非流动资产同比增长 5.78% 至 232.37 亿元，主要由长期股权投资、固定资产、在建工程、无形资产和其他非流动资产构成。其中长期股权投资同比增长 5.33% 至 18.50 亿元，主要系对北向大通道公司追加投资 0.40 亿元以及对舟山石油管道有限公司追加投资 0.35 亿元，年末主要构成系持有的北向大通道公司（余额 13.18 亿元，持股比例 20.10%）、浙江舟山旅游股份有限公司（余额 2.09 亿元，持股比例 13.79%）、舟山市六横跨海大桥有限责任公司（余额 1.84 亿元，持股比例 50%）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，2021 年末同比下降 0.45% 至 42.35 亿元。在建工程同比减少 4.76% 至 49.21 亿元，减少主要系 2021 年 1 月起执行《企业会计准则解释第 14 号》，将原入账于在建工程科目的有关 PPP 项目合同成本 12.82 亿元调至其他非流动资产核算，当年公司项目投入持续增加，年末在建工程中工程项目投入成本为 47.69 亿元。无形资产同比减少 2.53% 至 9.77 亿元，年末主要包括土地使用权 9.69 亿元。2021 年末其他非流动资产同比增长 15.25% 至 106.71 亿元，年末主要包括公益性交通基础设施代垫支出 91.85 亿元和 PPP 项目合同成本 14.59 亿元。

截至 2022 年 3 月末，该公司资产总额为 404.77 亿元，较上年末增长 2.38%。其中，货币资金较上年末增长 24.07% 至 28.12 亿元，其中使用受限保证金存款规模为 0.13 亿元；在建工程较上年末增长 2.27% 至 50.32 亿元，主要系在建项目投入增加。其他科目变化不大。

（4）流动性/短期因素

该公司流动比率较高，2021 年末及 2022 年 3 月末分别为 224.50% 和 216.48%，但考虑到公司存货变现能力受制于结算进度，且账面土地流动性一般，实际流动性弱于账面显示。且公司短期刚性债务规模较大，货币资金对短期刚性债务覆盖程度有限，截至 2022 年 3 月末短期刚性债务现金覆盖率为 43.69%。

图表 24. 公司资产流动性指标

主要数据及指标	2019 年末	2020 年末	2021 年末	2022 年 3 月末
流动比率 (%)	259.41	188.23	224.50	216.48
现金比率 (%)	23.67	20.37	31.22	36.02
短期刚性债务现金覆盖率 (%)	34.39	26.28	38.85	43.69

资料来源：舟山交投

截至 2021 年末，该公司受限资产价值合计为 9.02 亿元，主要系保证金、以及由于融资抵押的土地、房产、船舶和车辆等，受限资产账面余额占期末公司总资产的比例为 2.28%。

图表 25. 截至 2021 年末公司受限资产情况 (单位：万元，%)

入账科目	受限金额	科目占比	受限原因
货币资金	7533.45	3.32	保证金存款
固定资产	82282.52	19.43	船舶、车辆及房屋建筑物，融资租赁及抵押融资
投资性房地产	0.58	0.01	抵押融资
无形资产	423.11	0.43	土地使用权，抵押融资
合计	90239.66	--	--

资料来源：舟山交投

3. 公司盈利能力

2021 年，随着生产经营稳步恢复，该公司水上货运、水上客运及道路客运业务收入均有所增长，当年实现营业毛利 4.44 亿元，同比大幅增长 116.10%；综合毛利率为 11.06%，较上年上升 5.56 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 4.98 亿元和 5.28 亿元；期间费用合计为 10.51 亿元，期间费用率为 26.18%，较上年增长 1.96 个百分点，处于偏高水平。政府补助对公司实现盈利提供较强支撑，2021 年公司确认政府补助 9.45 亿元，主要由财政专项补助和公共交通运营亏损补助收入构成，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。当年计提信用减值损失 1.24 亿元，主要为油品贸易业务油品物权被骗计提坏账准备 1.20 亿元。2021 年公司实现净利润 2.38 亿元，同比增长 78.41%。2021 年公司总资产报酬率和净资产收益率分别为 2.12% 和 1.36%，资产获利能力一般。

2022 年第一季度，该公司营业毛利为-0.15 亿元，其中水上客运和道路客运业务分别亏损 0.41 亿元和 0.54 亿元，水上货运业务对营业毛利贡献较大，当期 0.69 亿元。同期公司期间费用合计为 3.17 亿元，期间费用率为 45.53%；当期确认政府补助 2.80 亿元，净利润为-0.41 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。2021年，公司营业收入回款较为及时，营业收入现金率为107.03%，维持在较好的水平。

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2022年3月末，公司未使用银行授信额度24.62亿元人民币及0.16亿欧元。

跟踪评级结论

舟山市位于浙江省东北部，是我国第一大群岛和重要港口城市。得益于舟山群岛新区、自贸区等国家战略叠加驱动及油气产业布局，全市规模以上工业产值和外贸进出口额保持快速增长势头。2021年以来，舟山市消费和旅游产业逐渐恢复，全市经济保持较快发展。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。

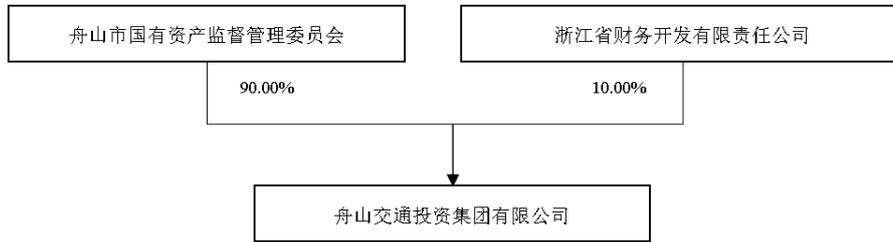
跟踪期内，该公司仍主要承担舟山市重大交通基础设施投融资建设职能和交通运输资源经营职能，受股东支持力度大。公司在建重点项目主要通过银行贷款、债券发行等方式筹集资金，并配套有专项补助、普陀山门票分成等收益来源，项目资金平衡能力较强。2021年以来，公司项目投资保持在较大规模，且在建项目后续资金需求仍较大，公司投融资压力将持续上升。受益于疫情恢复及货运价格增长带动，2021年公司水上客运、道路客运、水上货运收入同比增长，关注疫情反复对上述业务经营的影响。此外，由于涉及大额未决诉讼，公司已暂停开展对外油品贸易业务，或将对公司经营业绩造成一定不良影响。

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。2021年以来，由于基础设施项目推进及新增购买船舶等，公司刚性债务规模持续增长，公司债务偿付压力较大；且公司在建项目仍有较大规模的资金需求，投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，资产流动性欠佳。2021年以来，由于经济稳步恢复，公司主营业务毛利润同比大幅增长，但期间费用较高，公司盈利依赖于较大规模的政府补助。

同时，我们仍将持续关注：（1）舟山市经济及产业发展情况；（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）有息债务扩张风险；（8）即期债务偿债资金来源及公司融资渠道是否通畅；（9）公司对外担保的或有损失风险。

附录一：

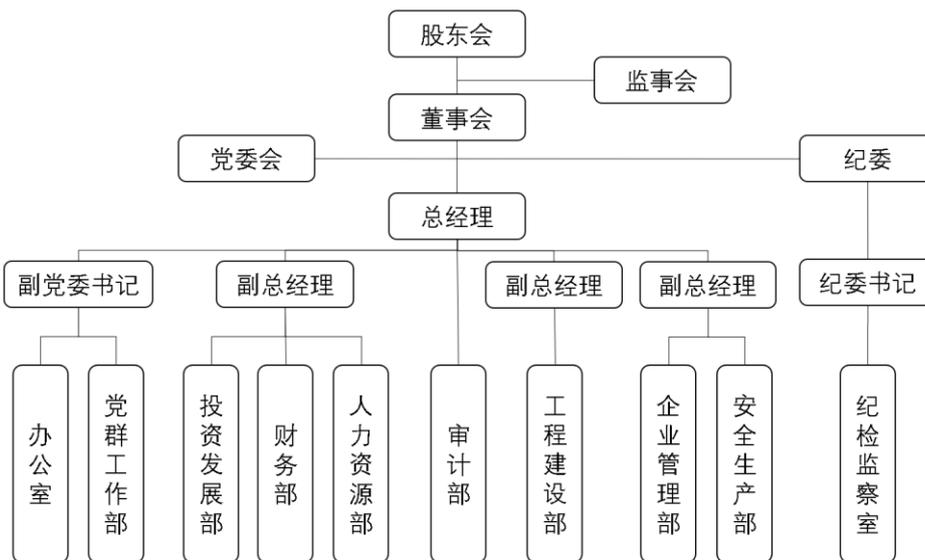
公司股权结构图



注：根据舟山交投提供的资料绘制（截至 2022 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 2022 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	2021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	144.29	138.82	40.15	2.38	0.74	--
舟山海峡轮渡集团有限公司	轮渡公司	100	水上客运	0.33	3.57	4.71	0.06	0.33	--
舟山海星轮船有限公司	海星轮船公司	100	水上客运	3.96	11.57	3.78	0.45	1.10	--
舟山市汽车运输有限公司	汽运公司	100	陆上客运	1.34	5.28	2.76	-0.20	-0.07	--
浙江新一海海运有限公司	新一海公司	100	水上货运	7.55	8.08	9.29	1.60	3.49	
舟山市公共交通有限责任公司	公交公司	100	陆上客运	3.69	-2.80	0.70	0.44	0.93	--
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	--	0.64	18.26	-0.93	-4.91	
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	14.22	9.02	0.01	-0.24	--	--

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]	2019年	2020年	2021年	2022年 第一季度
资产总额 [亿元]	365.61	378.08	395.35	404.77
货币资金 [亿元]	14.30	17.13	22.66	28.12
刚性债务[亿元]	160.53	172.31	187.74	197.61
所有者权益 [亿元]	169.07	172.72	177.25	176.79
营业收入[亿元]	39.36	37.41	40.15	6.96
净利润 [亿元]	2.58	1.33	2.38	-0.41
EBITDA[亿元]	9.62	9.32	11.35	—
经营性现金净流入量[亿元]	8.13	3.86	-0.29	0.14
投资性现金净流入量[亿元]	-23.24	-8.87	-16.71	-3.93
资产负债率[%]	53.76	54.32	55.17	56.32
长短期债务比[%]	225.01	144.03	200.42	192.09
权益资本与刚性债务比率[%]	105.32	100.23	94.41	89.47
流动比率[%]	259.41	188.23	224.50	216.48
速动比率[%]	44.08	28.68	47.06	49.55
现金比率[%]	23.67	20.37	31.22	36.02
短期刚性债务现金覆盖率[%]	34.39	26.28	38.85	43.69
利息保障倍数[倍]	1.11	0.97	1.11	—
有形净值债务率[%]	122.84	126.40	130.44	136.72
担保比率[%]	3.76	3.67	3.58	3.59
毛利率[%]	10.83	5.50	11.06	-2.14
营业利润率[%]	8.14	4.40	6.54	-5.26
总资产报酬率[%]	1.98	1.74	2.12	—
净资产收益率[%]	1.48	0.78	1.36	—
净资产收益率*[%]	1.29	0.76	1.11	—
营业收入现金率[%]	119.00	107.58	107.03	124.53
经营性现金净流入量与流动负债比率[%]	13.52	5.34	-0.37	—
经营性现金净流入量与刚性债务比率[%]	5.30	2.32	-0.16	—
非筹资性现金净流入量与流动负债比率[%]	-25.16	-6.93	-21.68	—
非筹资性现金净流入量与刚性债务比率[%]	-9.86	-3.01	-9.44	—
EBITDA/利息支出[倍]	1.49	1.39	1.54	—
EBITDA/刚性债务[倍]	0.06	0.06	0.06	—

注：表中数据依据舟山交投经审计的 2019-2021 年及未经审计的 2022 年第一季度财务数据整理、计算。

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	1
	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 ⁺

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	-	报告链接
	评级结果变化	2014年5月7日	AA ⁺ /稳定	王明君、陆劭骏	新世纪评级方法总论（2012） 通用版评级模型（参见注册文件）	报告链接
	前次评级	2022年4月20日	AA ⁺ /稳定	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论（2012） 城投类政府相关实体信用评级方法（2015） 公共融资评级模型（城投类政府相关实体）MX-GG001(2019.8)	报告链接
	本次评级	2022年6月28日	AA ⁺ /稳定	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论（2012） 城投类政府相关实体信用评级方法（2015） 公共融资评级模型（城投类政府相关实体）MX-GG001(2019.8)	-
债项评级 (17舟交01)	历史首次评级	2017年7月27日	AA ⁺	邬羽佳、周晓庆	新世纪评级方法总论（2012） 城投类政府相关实体信用评级方法（2015） 通用版评级模型（参见注册文件）	报告链接
	前次评级	2021年6月29日	AA ⁺	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论（2012） 城投类政府相关实体信用评级方法（2015） 公共融资评级模型（城投类政府相关实体）MX-GG001(2019.8)	报告链接
	本次评级	2022年6月28日	AA ⁺	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论（2012） 城投类政府相关实体信用评级方法（2015） 公共融资评级模型（城投类政府相关实体）MX-GG001(2019.8)	-
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	新世纪评级方法总论（2012） 城投类政府相关实体信用评级方法（2015） 通用版评级模型（参见注册文件）	报告链接
	前次评级	2021年6月29日	AA ⁺	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论（2012） 城投类政府相关实体信用评级方法（2015） 公共融资评级模型（城投类政府相	报告链接

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	2022年6月28日	AA+	李艳晶、邵一静	关实体)MX-GG001(2019.8) 新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	-
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	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	报告链接
	前次评级	2021年6月29日	AA+	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	报告链接
	本次评级	2022年6月28日	AA+	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	-
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	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	报告链接
	前次评级	2021年6月29日	AA+	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	报告链接
	本次评级	2022年6月28日	AA+	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	-
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	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	报告链接
	前次评级	2021年6月29日	AA+	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	报告链接
	本次评级	2022年6月28日	AA+	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	-
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	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	报告链接
	前次评级	2021年6月29日	AA+	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	报告链接
	本次评级	2022年6月28日	AA+	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	-
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	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	报告链接
	前次评级	2021年6月29日	AA+	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	报告链接
	本次评级	2022年6月28日	AA+	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体)MX-GG001(2019.8)	-

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
债项评级(21 舟交 02)	历史首次评级	2021 年 8 月 24 日	AA ⁺	李艳晶、邵一静	公共融资评级模型(城投类政府相关实体) MX-GG001(2019.8) 新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体) MX-GG001(2019.8)	报告链接
	本次评级	2022 年 6 月 28 日	AA ⁺	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体) MX-GG001(2019.8)	
债项评级(22 舟交 01)	历史首次评级	2022 年 4 月 20 日	AA ⁺	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体) MX-GG001(2019.8)	报告链接
	本次评级	2022 年 6 月 28 日	AA ⁺	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论(2012) 城投类政府相关实体信用评级方法(2015) 公共融资评级模型(城投类政府相关实体) MX-GG001(2019.8)	

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、出售或以其他方式外传。

未经本评级机构书面同意，本评级报告、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。