



内部编号:2023060821

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

分析师: 李艳晶 李艳晶 liyj@shxsj.com
杨伟奇 杨伟奇 yangweiqi@shxsj.com

评级总监: 鞠海龙 鞠海龙

联系电话: (021) 63501349
联系地址: 上海市黄浦区汉口路 398 号华盛大厦 14 层
公司网站: www.shxsj.com



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.

评级声明

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调查和诚信义务，所出具的评级报告遵循了真实、客观、公正的原则。

本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。

本次跟踪评级依据评级对象及其相关方提供或已经正式对外公布的信息，相关信息的真实性、准确性和完整性由资料提供方或发布方负责。本评级机构合理采信其他专业机构出具的专业意见，但不对专业机构出具的专业意见承担任何责任。

本报告并非是某种决策的结论、建议。本评级机构不对发行人使用或引用本报告产生的任何后果承担责任，也不对任何投资者的投资行为和投资损失承担责任。

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，本评级机构将根据《跟踪评级安排》，定期或不定期对评级对象（或债券）实施跟踪评级并形成结论，决定维持、变更或终止评级对象（或债券）信用等级。

本报告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。本评级机构对本报告的未授权使用、超越授权使用和不当使用行为所造成的一切后果均不承担任何责任。

概述

编号：【新世纪跟踪（2023）100708】

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	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
19 舟山交投债	AA+/稳定/AA+/2023年6月27日	AA+/稳定/AA+/2022年6月28日	AA+/稳定/AA+/2018年7月17日			
20 舟山交投 MTN001	AA+/稳定/AA+/2023年6月27日	AA+/稳定/AA+/2022年6月28日	AA+/稳定/AA+/2020年4月27日			
20 舟山交投 MTN002	AA+/稳定/AA+/2023年6月27日	AA+/稳定/AA+/2022年6月28日	AA+/稳定/AA+/2020年5月19日			
21 舟山交投 MTN001	AA+/稳定/AA+/2023年6月27日	AA+/稳定/AA+/2022年6月28日	AA+/稳定/AA+/2021年2月25日			
21 舟交 01	AA+/稳定/AA+/2023年6月27日	AA+/稳定/AA+/2022年6月28日	AA+/稳定/AA+/2021年2月26日			
21 舟山交投 MTN002	AA+/稳定/AA+/2023年6月27日	AA+/稳定/AA+/2022年6月28日	AA+/稳定/AA+/2021年6月4日			
21 舟交 02	AA+/稳定/AA+/2023年6月27日	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+/2023年6月27日	AA+/稳定/AA+/2022年6月28日	AA+/稳定/AA+/2022年4月20日			

跟踪评级观点

主要优势：

- 区域经济较快增长。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，近年来舟山市经济保持较快增速。2022年，浙石化项目全面投产带动全市规模以上工业产值和外贸进出口额持续大幅增长，为舟山交投的业务发展提供了良好的区域环境。
- 股东支持力度较大。舟山交投是舟山市综合性交通运输和交通基础设施建设集团，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。

主要风险：

- 债务偿付压力。跟踪期内，由于基础设施项目建设持续推进以及新增购买船舶等资产，舟山交投刚性债务规模持续增长，债务偿付压力加大；且公司在建项目仍有较大规模的资金需求，未来公司债务规模或将持续增长。
- 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。舟山交投资产主要沉淀于项目建设成本，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。

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，本评级机构给予公司 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，并给予上述债券 AA+ 信用等级。

主要财务数据及指标

项 目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年 第一季度
母公司口径数据:				
货币资金[亿元]	2.26	8.22	3.39	4.54
刚性债务[亿元]	124.89	144.29	153.59	153.94
所有者权益[亿元]	136.00	138.82	143.96	142.42
经营性现金净流入量[亿元]	3.50	0.74	2.00	0.13
合并口径数据及指标:				
总资产[亿元]	378.08	395.35	418.20	416.51
总负债[亿元]	205.36	218.10	236.25	234.64
刚性债务[亿元]	172.31	187.74	208.52	210.85
所有者权益[亿元]	172.72	177.25	181.95	181.87
营业收入[亿元]	37.41	40.15	34.81	9.76
净利润[亿元]	1.33	2.38	1.47	-0.18
经营性现金净流入量[亿元]	3.86	-0.29	5.46	-3.58
EBITDA[亿元]	9.32	11.35	12.16	—
资产负债率[%]	54.32	55.17	56.49	56.34
长短期债务比[%]	144.03	200.42	274.99	366.36
短期刚性债务现金覆盖率[%]	26.28	38.85	40.08	35.37
EBITDA/利息支出[倍]	1.39	1.54	1.62	—
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 2020~2022 年及未经审计的 2023 年一季度财务数据整理、计算，

发行人本次评级模型分析表

评级要素			风险程度
个体信用	业务风险		3
	财务风险		3
	初始信用级别		aa ⁻
	调整因素	ESG 因素	0
		表外因素	0
		业务持续性	0
		其他因素	0
调整理由： 无			
个体信用级别		aa ⁻	
外部支持	支持因素		+2
	支持理由： 舟山交投是舟山市综合性交通运输和交通基础设施建设集团，可获政府支持。		
主体信用级别			AA ⁺

同类企业比较表

企业名称（全称）	2022 年末主要数据					
	总资产 （亿元）	所有者权益 （亿元）	资产负债率 （%）	营业收入 （亿元）	净利润 （亿元）	经营性现金净流 入量（亿元）
宁波市奉化区投资集团有限公司	650.85	229.42	64.75	37.02	1.97	-43.85
成都市金牛环境投资发展集团有限公司	331.64	135.20	59.23	13.13	2.48	-11.36
瑞安市国有资产投资集团有限公司	397.61	146.04	63.27	22.75	1.87	-12.38
舟山交通投资集团有限公司	418.20	181.95	56.49	34.81	1.47	5.46

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 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“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 2022 年财务报表、未经审计的 2023 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 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 2023 年 6 月 20 日债券余额为 3.6 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 2023 年 3 月末，已完成投资 29.5 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 2023 年 3 月末已完成投资 4.10 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，2022 年及 2023 年第一季度分别确认收入 1163 万元和 682 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。截至目前，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。截至目前，21 舟交 02 的募集资金已全部用于归还

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。

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。截至目前，22 舟交 01 的募集资金已全部用于归还公司有息债务。

截至 2023 年 6 月 20 日，该公司存续债券余额为 114.60 亿元，本息兑付情况正常。

图表 1. 公司存续债券概况

债券名称	发行日期	发行规模 (亿元)	发行期限 (年)	票面利率 (当期)(%)	当前余额 (亿元)	证券类别
23 舟山交投 MTN001	2023-03-15	7.00	5	4.15	7.00	一般中期票据
22 舟交 F2	2022-11-02	10.00	5	3.63	10.00	私募债
22 舟山交投 MTN001	2022-08-10	6.00	5	3.35	6.00	一般中期票据
22 舟交 F1	2022-08-01	2.00	5	3.57	2.00	私募债
22 舟交 02	2022-07-27	13.00	5	3.48	13.00	一般公司债
22 舟交 01	2022-04-27	3.00	5	3.89	3.00	一般公司债
21 舟交 02	2021-09-14	6.00	5	4.09	6.00	一般公司债
21 舟山交投 MTN002	2021-06-09	7.00	5	4.33	7.00	一般中期票据
19 舟山交投债	2019-04-26	6.00	7	5.34	3.60	一般企业债
21 舟交 01	2021-04-07	8.00	5	4.60	8.00	一般公司债
23 舟交 F2	2023-03-30	3.00	3	3.75	3.00	私募债
21 舟山交投 MTN001	2021-03-08	10.00	5	4.49	10.00	一般中期票据
23 舟交 F1	2023-03-01	5.00	3	3.90	5.00	私募债
20 舟山交投 MTN002	2020-05-25	8.00	5	3.80	8.00	一般中期票据
20 舟山交投 MTN001	2020-05-14	5.00	5	3.60	5.00	一般中期票据
21 舟山交投 PPN002	2021-10-20	8.00	3	3.88	8.00	定向工具
21 舟山交投 PPN001	2021-05-17	10.00	3	3.95	10.00	定向工具
合计	--	117.00	--	--	114.60	--

资料来源：Wind（截至 2023 年 6 月 20 日）

业务

1. 外部环境

(1) 宏观因素

2023 年第一季度，我国经济呈温和复苏态势；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，我国经济基本面长期向好。

2023 年第一季度，全球经济景气度在服务业的拉动下有所回升，主要经济体的通胀压力依然很大，美欧经济增长的疲弱预期未发生明显变化，我国经济发展面临的外部环境低迷且不稳。美联储、欧洲央行加息导致银行业风险暴露，政府的快速救助行动虽在一定程度上缓解了市场压力，但金融领域的潜在风险并未完全消除；美欧货币政策紧缩下，美元、欧元的供给持续回落，对全球流动性环境、外债压力大的新兴市场国家带来挑战。大国博弈背景下的贸易限制与保护不利于全球贸易发展，俄乌军事冲突的演变尚不明确，对全球经济发展构成又一重大不确定性。

我国经济总体呈温和复苏态势。就业压力有待进一步缓解，消费者物价指数小幅上涨。工业中采矿业的生产与盈利增长明显放缓；除电气机械及器材、烟草制品等少部分制造业外，大多数制造业生产及经营绩效持续承压，且高技术制造业的表现自有数据以来首次弱于行业平均水平；公用事业中电力行业盈利状况继续改善。消费快速改善，其中餐饮消费显著回暖，除汽车、家电和通讯器材外的商品零售普遍增长；基建和制造业投资延续中高速增长，房地产开发投资降幅在政策扶持下明显收窄；剔除汇率因素后的出口仍偏弱。人民币跨境支付清算取得新的进展，实际有效汇率稳中略升，境外机构对人民币证券资产的持有规模重回增长，人民币的基本面基础较为坚实。

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；短期内宏观政策调控力度仍较大，为推动经济运行整体好转提供支持。我国积极的财政政策加力提效，专项债靠前发行，延续和优化实施部分阶段性税费优惠政策，在有效支持高质量发展中保障财政可持续和地方政府债务风险可控。央行实行精准有力的稳健货币政策，综合运用降准、再贷款再贴现等多种货币政策工具，加大对国内需求和供给体系的支持力度，保持流动性合理充裕，引导金融机构支持小微企业、科技创新和绿色发展。我国金融监管体系大变革，有利于金融业的统一监管及防范化解金融风险长效机制的构建，对金融业的长期健康发展和金融资源有效配置具有重大积极意义。

2023年，随着各类促消费政策和稳地产政策逐步显效，我国经济将恢复性增长：高频小额商品消费以及服务消费将拉动消费进一步恢复；基建投资表现平稳，制造业投资增速有所回落，房地产投资降幅明显收窄；出口在外需放缓影响下呈现疲态，或将对工业生产形成拖累。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) 行业因素

近年来，随着政府隐性债务“控增化存”管理政策常态化，城投企业融资重点受控，区域融资表现持续分化。城投企业有望在区域开发中保持重要作用，中短期内对其的融资监管预计仍将有保有压，自身市场化转型也将加速推进，期间高债务率而化债资源相对有限地区的城投企业债务周转压力值得关注。

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。

近年来，政府隐性债务“控增化存”监管政策常态化趋严，城投企业融资环境相对较紧。2021年，国发[2021]5号文、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相继发布；2022年5月和7月，财政部先后通报和问责了16个新增隐性债务和隐性债务化解不实的典型案例，再次强调要坚决遏制隐性债务增量，妥善处置和化解隐性债务存量；此外，2022年6月，国务院办公厅下发《关于进一步推进省以下财政体制改革工作的指导意见》（国办发[2022]20号），要求加强地方

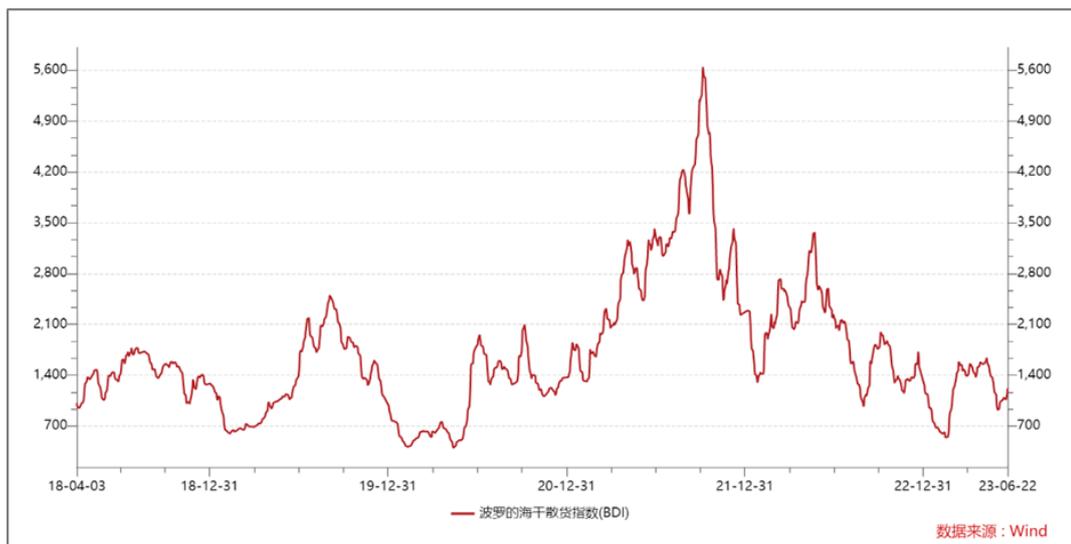
政府债务管理，明确坚持省级党委和政府对本地区债务风险负总责。但在“稳增长、防风险”的政策基调下，有效投资仍可受到金融支持。2022年4月，政策层面提出金融机构要合理购买地方政府债券，支持地方政府适度超前开展基础设施投资；要在风险可控、依法合规的前提下，按市场化原则保障融资平台公司合理融资需求，不得盲目抽贷、压贷或停贷，保障在建项目顺利实施。此外，在城投融资“分类管控”、房地产调控政策和土地市场景气度变化等因素综合影响下，区域融资分化加剧。

2023年，稳增长、防风险的政策基调未变。随着地方经济增长的恢复，城投企业所处外部环境有望回稳，但政府隐性债务严监管预计仍将延续，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。中短期内，城投企业融资监管预计仍将有保有压，承担新型城镇化建设等重大项目的城投企业合理融资需求预计仍有一定保障，但高债务率而化债资源相对有限、同时近年土地出让大幅下降地区的城投企业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，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。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5600点的高位，随后呈现震荡下行趋势至今。

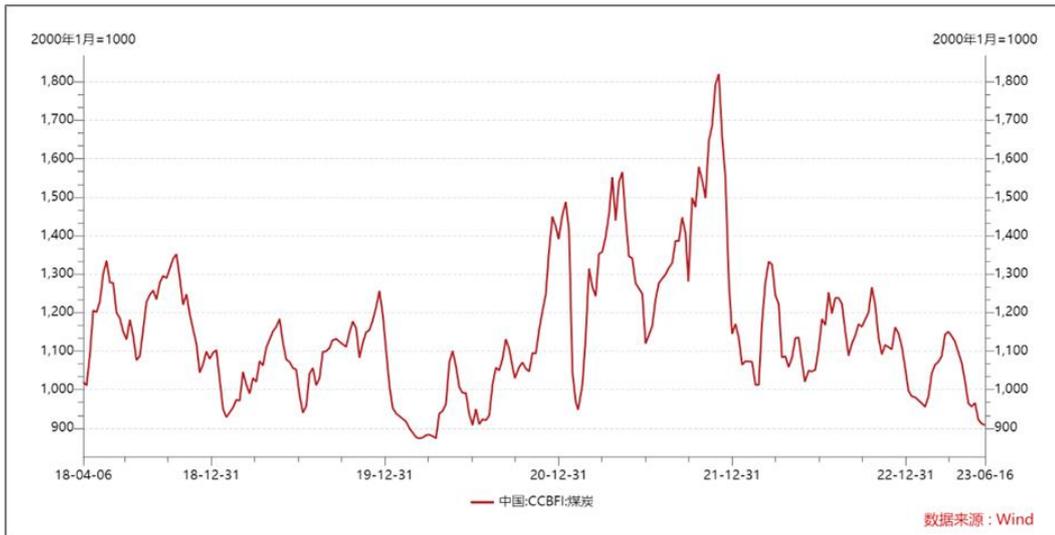
图表 2. 近年来波罗的海干散货指数 (BDI)



资料来源: Wind 资讯

煤炭是该公司主要水上货运主要品种，我国煤炭的沿海散货运价指数(CCBFI)2018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，随后随震荡下行至今。

图表 3. 近年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

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，但 2020 年至 2022 年末全国旅游行业景气度较差，2023 年以来舟山市旅游人数大幅增长。

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；2022 年受旅游景气度较差影响，当年全市水路客运量为 1714 万人，同比下降 39.5%。

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。2022 年宁波舟山港完成货物吞吐量超 12.5 亿吨，连续 14 年位居全球第一；完成集装箱吞吐量 3335 万标准箱，稳居全球第三。

(3) 区域因素

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，近年来舟山市经济保持较快增速。2022 年，浙石化项目全面投产带动全市规模以上工业产值和外贸进出口额持续大幅增长，同时重大交通和城市基建项目投资对固定资产投资拉动较大。舟山市一般公共预算自给程度偏低，2022 年受中央大规模留抵退税政策以及土地出让下降影响，全市财政收入同比下降。

舟山市位于浙江省东北部，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，面向太平洋，是长江流域和长江三角洲对外开放的海上门户和通道；同时，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。舟山市总面积 2.22 万平方千米，其中海域面积 2.08 万平方千米、陆地面积 1440.2 平方千米，有岛屿 2085 个，有居民海岛 141 个；人口、资源发展主要集中在一本岛（舟山本岛包括朱家尖岛）、两县城（岱山县城所在地岱山岛和嵊泗县城所在地泗礁岛）、三大岛（金塘、六横、衢山三个乡镇大岛）。行政区划划分上，舟山市

下辖 2 个市辖区（定海区、普陀区），2 个县（岱山县、嵊泗县）。2022 年末，舟山市常住人口 117.0 万人（比 2021 年末增加 0.5 万人），城镇化率为 73.2%。

2011 年 6 月，国务院正式批准设立浙江舟山群岛新区，成为继上海浦东、天津滨海和重庆两江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级新区，新区范围与舟山市行政区域一致。依托舟山群岛区位优势、港口优势、资源优势和高岛监管优势，2017 年浙江自贸试验区正式挂牌，自贸试验区基本覆盖整个舟山市范围，以油品全产业链为核心，自成立以来推进一批重大项目建设，舟山市产业发展迎来新机遇。此外，舟山是我国著名的渔场和海洋渔业的重要基地，有“中国渔都”之称、是世界四大渔场之一；其风能、潮汐能、潮流能以及海底油气、矿产资源亦非常丰富；舟山市海岛自然景观保存较好，旅游资源丰富，其中 5A 级景区有 1 个，4A 级景区有 6 个。

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、数字经济展示示范区和先进制造业集聚区。2022 年，自贸区舟山片区新增油气企业 2432 家，占新增注册企业的比重为 36.2%，累计集聚油气企业 11735 家。线上油气交易额 1219.96 亿元，同比增长 90.1%。海事服务能级不断提升。同年实现船用燃料油直供量 602.49 万吨，比上年增长 9.1%，已跃居全球第五大船用燃料油加注港。同年自贸区舟山片区实现港口货物吞吐量 26581 万吨，占舟山港域的 42.6%，其中，石油吞吐量 3671 万吨，增长 38.9%

凭借良好的区位优势及资源禀赋，以及舟山群岛新区、浙江自贸试验区、舟山江海联运服务中心及长三角一体化等国家战略叠加影响下，近年来舟山市经济保持较快增长。2022 年全市实现地区生产总值 1951.30 亿元，较上年增长 8.5%。其中，第二产业和第三产业增加值分别同比增长 15.0% 和 3.3%，三次产业结构调整为 8.8:48.7:42.5，第二产业增加值占比较上年提升 4.4 个百分点。

图表 4. 舟山市主要经济指标

项目	2020 年		2021 年		2022 年	
	金额	增速 (%)	金额	增速 (%)	金额	增速 (%)
地区生产总值 (亿元)	1512.1	12.0	1703.6	8.4	1951.3	8.5
其中：第一产业增加值 (亿元)	152.9	2.2	158.7	2.2	170.9	3.7
第二产业增加值 (亿元)	590.2	29.6	754.2	15.9	950.4	15.0
第三产业增加值 (亿元)	769.0	1.7	790.7	3.6	830.0	3.3
人均地区生产总值 (万元)	12.96	—	14.67	—	16.71	—
人均地区生产总值倍数 ² (倍)	1.80	—	1.80	—	1.95	—
规模以上工业增加值 (亿元)	497.9	60.2	543.7	18.8	889.5	21.0
固定资产投资 (亿元)	—	1.5	—	5.1	—	4.0
社会消费品零售总额 (亿元)	—	-7.5	552.4	8.0	575.20	4.1
进出口总额 (亿元)	1667.3	21.6	2354.9	41.8	3381.80	43.6
三次产业结构比	10.1:39.0:50.9		9.3:44.3:46.4		8.8:48.7:42.5	

注：舟山市人均地区生产总值根据年平均常住人口计算，2022 年末常住人口用第七次人口普查数替代

资料来源：舟山市 2020-2022 年国民经济和社会发展统计公报、舟山市统计局

工业发展方面，舟山海洋产业体系较为完善，主要发展以石油化工业、船舶修造业、电力生产供应业为主的临港工业。2022 年，全市规模以上工业总产值完成 3413.4 亿元，比上年增长 44.7%。其中，石油化工业总产值 2445.2 亿元，同比增长 63.9%，占全市规上工业总产值的 72%，为主要构成及增量来

² 人均地区生产总值倍数之基数为当年全国人均地区生产总值。

源；此外船舶修造业、电力生产供应业规模以上工业总产值分别为 251.9 亿元和 196.5 亿元，同比分别增长 26.0%和 44.1%。

近年来舟山市固定资产投资规模持续上升，但受招商引资、房地产调控等因素影响，增速有所波动，2022 年增速为 4.0%。分产业看，2022 年第一产业下降 20.5%、第二产业下降 12.3%、第三产业增长 27.9%。从重点领域投资看，交通投资增长 97.8%，生态环保、城市更新和水利设施投资增长 35.8%，高新技术产业投资下降 7.6%，民间投资下降 8.7%。全年房地产开发投资比上年下降 2.9%；商品房销售面积 105.0 万平方米，下降 6.5%。

消费和进出口方面，2022 年舟山市社会消费品零售总额同比增长 4.1%至 575.2 亿元。全年外贸货物进出口总额 3381.8 亿元，比上年增长 43.6%，持续高速增长；其中，进口额增长 40.9%至 2226.3 亿元，出口额增长 49.0%至 1155.5 亿元。2022 年，舟山口岸进出口货运量 14983 万吨，比上年下降 2.8%。其中，进口货运量 13596 万吨，下降 3.1%；出口货运量 1386 万吨，增长 0.6%。

土地市场方面，2022 年舟山市工业用地出让面积同比大幅增长，带动全市土地出让面积增至 760.54 万平方米，其中工业用地出让面积占 80.85%。受综合用地（含住宅）大幅下降影响，当年全市土地出让总价同比下降 29.47%至 70.8 亿元，其中工业用地出让总价同比大幅增长 167.2%至 36.02 亿元、综合用地出让总价同比大幅下降 73.2%至 15.92 亿元，此外住宅和商业/办公用地出让总价分别为 9.21 亿元和 6.23 亿元。土地出让均价方面，舟山市土地出让价格整体偏低，2022 年住宅用地、综合用地和工业用地出让均价有较大幅下降，商业/办公用地出让均价同比大幅增长 52.6%。

图表 5. 舟山市土地市场交易情况

指标	2020 年	2021 年	2022 年
土地出让总面积（万平方米）	641.16	347.56	760.54
其中：住宅用地出让面积	3.86	11.57	14.51
综合用地（含住宅）出让面积	38.79	43.57	20.87
商业/办公用地出让面积	11.36	24.98	16.07
工业用地出让面积	586.70	182.05	614.91
其他用地出让面积	0.46	85.39	94.18
土地出让总价（亿元）	78.89	100.38	70.80
其中：住宅用地出让金额	5.62	11.64	9.21
综合用地（含住宅）出让金额	38.46	59.38	15.92
商业/办公用地出让金额	7.13	6.35	6.23
工业用地出让金额	27.64	13.48	36.02
其他用地出让金额	0.04	9.53	3.42
土地出让均价（万元/平方米）	0.12	0.29	0.09
其中：住宅用地出让均价	1.46	1.01	0.63
综合用地（含住宅）出让均价	0.99	1.36	0.76
商业/办公用地出让均价	0.63	0.25	0.39
工业用地出让均价	0.05	0.07	0.06
其他用地出让均价	0.08	0.11	0.04

资料来源：中指数据

2022 年，舟山市一般公共预算收入较上年下降 13.6%至 156.15 亿元；其中税收收入较上年下降 18.0%至 107.25 亿元，主要系增值税受中央大规模留抵退税影响大幅下降，导致税收比率下降 3.7 个百分点至 68.7%。当年全市一般公共预算支出为 354.37 亿元，一般公共预算自给率下降至 44.08%，当年实现一般公共预算补助收入 139.4 亿元，持续稳定的上级补助收入是其财力的重要构成。

舟山市政府性基金收入主要来源于国有土地使用权出让收入，2022 年受房地产市场低迷影响，土地出让金下降，政府性基金预算收入同比大幅下降 33.8%至 82.72 亿元；当年政府性基金预算支出为 130.63 亿元，政府性基金预算自给率为 63.32%。

政府债务方面，2022 年舟山市政府债务规模持续增长，年末全市政府债务余额为 599.12 亿元，其中一般债务余额 297.28 亿元、专项债务余额 301.84 亿元，政府债务余额均控制在法定限额内。

图表 6. 舟山主要财政数据（单位：亿元）

指标	2020 年	2021 年	2022 年
一般公共预算收入	159.20	180.70	156.15
其中：税收收入	112.84	130.82	107.25
一般公共预算支出	312.69	336.11	354.27
政府性基金预算收入	105.36	143.25	82.72
其中：国有土地使用权出让收入	95.23	138.94	79.36
政府性基金预算支出	169.09	197.22	130.63
政府债务余额	500.81	561.74	599.12

资料来源：舟山市人民政府

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借款、发行债券等方式筹集资金，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。2022 年以来，公司交通项目建设投资保持在较大规模，且在建项目后续资金需求仍较大，公司投融资压力较大。公司水上客运和道路客运业务 2022 年受客流减少影响，收入下降明显；2023 年以来，受区域旅游热度上升，同比大幅增长。公司水上货运业务受市场行情影响较大，2022 年同比大幅增长。此外，由于涉及大额未决诉讼，公司已暂停轻循环油贸易业务，2022 年公司油品贸易业务收入同比大幅下滑。

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、油品贸易等经营性业务。2022 年，公司实现营业收入 34.81 亿元，同比下降 13.31%。其中，水上货运业务受市场行情带动，收入同比大幅增长 36.78%至 12.64 亿元；水上客运业务具有一定专营性，受旅游景气度影响较大，2022 年收入同比下降 24.69%至 5.69 亿元；道路客运业务具有一定公益性，2022 年人流下降导致收入同比下降 22.10%至 2.97 亿元；由于涉及大额未决诉讼，2021 年 5 月起，公司轻循环油贸易业务已暂停，对油品贸易业务收入影响较大，2022 年公司油品贸易业务收入同比大幅下降 68.31%至 4.93 亿元。

2023 年第一季度，该公司营业收入同比大幅增长 40.16%至 9.76 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 17.51%、28.75%、9.67%和 33.67%。受益于当地较高旅游热度，当期公司水上客运和道路客运业务收入同比分别大幅增长 203%和 48%。

随着舟山群岛新区建设和旅游资源的进一步整合开发，该公司水陆客运业务及旅游业务有望向好发展。此外，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，导致营业收入规模有一定下滑。

图表 7. 公司营业收入构成情况

业务类型	2020 年		2021 年		2022 年		2023 年第一季度	
	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)
营业收入	374061.86	100.00	401496.81	100.00	348068.26	100.00	97576.98	100.00
其中：水上货运	67707.96	18.10	92375.48	23.01	126351.10	36.30	17082.92	17.51
水上客运	70127.85	18.75	75607.07	18.83	56943.46	16.36	28054.71	28.75

业务类型	2020年		2021年		2022年		2023年第一季度	
	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)
道路客运	35571.02	9.51	38091.23	9.49	29674.16	8.53	9439.72	9.67
油品贸易	183915.22	49.17	155428.59	38.71	49258.31	14.15	32854.91	33.67
其他业务	16739.81	4.47	39994.44	9.96	85841.23 ³	24.66	10144.73	10.40

资料来源：舟山交投

(1) 主业运营状况/竞争地位

A. 基础设施建设业务

跟踪期内，该公司仍为舟山市重要的交通基础设施建设主体。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和投资性房地产科目。

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 2023 年 3 月末公司已竣工项目情况（单位：亿元）

项目名称	项目类型	已投资	已回笼资金
329 国道朱家尖大桥扩建工程	公益	4.09	4.09
北向疏港公路（岑港大桥至展茅）	公益	7.35	7.35
金塘岛互通至大浦口疏港公路	公益	7.88	7.88
舟山定海至马岙公路改建工程	公益	9.44	9.44
临城至北蝉钓梁疏港公路工程	公益	4.94	4.94
北向疏港展茅至东港段工程	公益	3.23	3.23
朱家尖蜈蚣峙客运大楼改建工程	非公益	1.57	—
合计	—	38.50	36.93

资料来源：舟山交投

截至 2023 年 3 月末，该公司在投资⁴项目主要包括 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嵛山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、黄泽山一鱼山原油管道工程等非公益性项目，上述项目合计计划总投资 132.16 亿元，截至 2023 年 3 月末已投资 135.28 亿元。

³ 2022 年其他业务收入主要包括交通工程 14221 万元、机动车检测及工程检测 7350 万元、海事服务 6929 万元、船舶修造 1582 万元、航投租赁 1835 万元。

⁴ 在投资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，记账于“在建工程”、“固定资产”、“其他非流动资产”、“投资性房地产”科目。

图9. 截至 2023 年 3 月末公司主要在投资项目情况（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
329 国道舟山段改建工程	公益	49.35 ⁵	财政补贴+企业自筹资金+银行贷款	2014 年-2023 年	66.12
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	9.94
浙江省舟山市普陀区嵛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	财政补贴+企业自筹资金+银行贷款	2017 年-2022 年	17.55
波音项目主体工程	非公益	35.03	银行贷款+企业自筹资金	2017 年-2023 年	29.50
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+企业自筹资金	2017 年-2023 年	4.10
黄泽山—鱼山原油管道工程	非公益	10.00	银行贷款+企业自筹资金	2022 年-2023 年	8.07
合计	—	132.16	—	—	135.28

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 2023 年 3 月末，公司累计投入 76.06 亿元。该项目为公益性项目，公司可收到相应资金以平衡项目支出，但部分资金实际拨付的时点晚于预期，截至 2022 年末，公司已实际收到 42.88 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，预计合计筹措资金 15 亿元，2013-2022 年合计筹措资金 4.11 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，2015-2022 年实际已到位 10.13 亿元；
- （5）按照《关于印发<浙江省国道及重要县道建设项目管理若干规定（试行）>的通知》（浙交【2012】147 号）有关规定，浙江省交通运输厅对该道路建设补助资金预计为 13.33 亿元，实际已到位 15.64 亿元。

浙江省舟山市普陀区嵛泗至定海公路普陀鲁家峙至东港公路工程为 ppp 项目，起于鲁家峙岛规划万绿路与新二路交叉口，沿规划万绿路，经沈家门港，穿过刺棚山，终于海洲路与晨晖街交叉口，全长约 2.225km。全线设置机动车隧道一座全长约 1920m，其中海底盾构段长 785m，山岭隧道长 745m，其余为敞开段及接线路基段。本项目按一级公路兼顾城市道路功能设计，设计时速 60km/h，路基宽 23.5m。成立 PPP 项目公司舟山市凯腾建设工程管理有限公司（建成“凯腾建设”，由该公司持股 51%，舟山普陀交通投资发展集团有限公司持股 49%）负责项目范围内所有工程的投资、融资、管理、运营、维护，计划总投资 17.48 亿元，截至 2023 年 3 月末已投资 17.55 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 2023 年 3 月末已完成投资 4.10 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，2022 年及 2022 年第一季度分别确认收入 1163 万元和 682 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控制

⁵ 该项目计划总投资系立项总投资，投入已超概算。

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2023年3月末，已完成投资29.5亿元，已完工部分转入投资性房地产科目。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。截至2023年3月末，公司已收到租金3600万元。

黄泽山—鱼山原油管道工程位于舟山市中北部海域，岱山岛和衢山岛的西北侧，海底管道从黄泽山西侧岬角下海向西，绕过小衢山岛北侧转向南，过癞头屿西侧，穿过岱衢洋，在岱山岛燕窝山北部转向西，再在寨子山东北转向西南，最终在大鱼山岛东北石子岬口北侧基岩海岸登陆，后敷设至末站。新建原油管道全长47.57km，新建2座站场。项目计划总投资10亿元，截至2023年3月末公司已投资8.07亿元，目前该项目已投入试运营阶段，未来收入来源主要为输油费。

从资金回笼情况来看，针对该公司在建的公益性项目，2020-2022年公司分别获得的政府补贴资金6.06亿元、5.54亿元和9.20亿元，除土地出让收入分成外，其余补助资金到位均相对及时。

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2023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，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项目公司已成立。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2023年3月末，该公司对甬舟铁路项目投资6.86亿元；此外，公司还出资10.70亿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 2023 年 3 月末公司参股项目情况（单位：亿元）

项目名称	计划建设周期	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）	2017年-2022年	167.00	20.10%	13.43
甬舟铁路-铁路部分	2021年-2026年	270.03	13.72%	6.86
甬舟铁路-公路部分	2021年-2026年	107.54	40%	
合计	—	544.57	—	20.29

资料来源：舟山交投

⁶ 根据项目可研报告，年租金金额约9000万元。

⁷ 注册资本6亿元，其中该公司持股40%。

B. 经营性业务

➤ 水上货运

该公司水上货运业务主要涉及国内及国际沿海化学品运输以及煤、粮食、钢材、矿等干散货运输，主要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。2022 年及 2023 年第一季度，公司水上货运业务实现营业收入分别为 12.64 亿元和 1.71 亿元，占公司总营业收入比重分别为 36.30% 和 17.51%，同期毛利率分别为 21.82% 和 4.75%。

近几年，该公司通过购置新船，运力得到大幅提升，水上货运的货运量有明显增长。截至 2023 年 3 月末，公司拥有货船合计 26 艘，水上货运运力合计 92.7 万载重吨，平均船龄 10.53 年。2022 年及 2023 年第一季度，公司分别完成货运量 1285 万吨和 340.7 万吨，其中同期国内货运量分别为 912 万吨和 256.89 万吨、国际货运量分别为 372 万吨和 83.81 万吨。公司水上货运业务收入受国际经济及大宗商品贸易行情影响较大。

图表 11. 公司水上货运运力更替情况（单位：艘，万吨）

运力更替情况		2021 年	2022 年
新增船舶	船舶数量	1	2
	总吨位	5.04	17
淘汰船舶	船舶数量	2	--
	总吨位	6.22	--

资料来源：舟山交投

图表 12. 公司水上货运基本情况

项目	2021 年	2022 年	2023 年第一季度
船舶数量（艘）	25	26	26
总吨位（万载重吨）	78.8	92.7	92.7
平均吨位（万载重吨）	3.15	3.57	3.57
平均船龄（年）	10.05	10.28	10.53
货运量（万吨）	1284	1285	340.7
货运周转量（亿吨公里）	344.31	548.55	142.11

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。

➤ 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。2022 年及 2023 年第一季度，公司水上客运收入分别为 5.69 亿元和 2.81 亿元；毛利率分别为 -9.31% 和 32.38%。2022 年由于旅游景气度不佳，公司水上客运业务收入同比增长下降 24.69%，毛利率下降 32.54 个百分点；2023 年以来，受益于国内旅游热度上升，公司水上客运业务收入同比大幅增长 203%。

运能方面，截至 2023 年 3 月末，该公司共有客运船舶 70 艘，总座位数 1.78 万个，其中海星公司拥有客运航线 9 条，拥有船舶 29 艘，总座位数 0.70 万个，2022 年客运量达 791 万人次，2023 年第一季度客运量 468.9 万人次；轮渡公司共有 13 条客运航线，拥有客运船舶 41 艘，总座位数 1.08 万个，2022 年

轮渡公司客运量达 338.88 万人次，2023 年第一季度为 81.94 万人次。

图表 13. 公司水上客运基本情况

指标	2021 年	2022 年	2023 年第一季度
海星公司			
船舶数量（艘）	29	29	29
总座位数（个）	7104	7001	7001
客运量（万人次）	1221	791	468.9
航线（条）	11	9	9
轮渡公司			
船舶数量（艘）	50	41	41
总座位数（个）	12932	10755	10755
客运量（万人次）	803.66	338.88	81.94
航线（条）	24	17	13

资料来源：舟山交投

航线资源上，该公司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 14. 公司水上客运业务航线情况

航线	2022 年		2023 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				
沈普线	1.80	54.00	2.50	75
朱普线	783.84	20732.00	466.40	12335
朱-普-桃花	0.01	0.48	/	/
朱-普-六横	0.07	4.99	/	/
桃花-六横	0.00	0.12	/	/
朱白线	1.39	48.64	/	/
双阳夜游	0.77	62.37	/	/
观音（朱普）	2.82	257.00	/	/
跳岛游	0.00	0.10	/	/
海星公司小计	790.70	21159.70	468.90	12410.00
轮渡公司				
鸭白线（收费客）	13.35	235.64	4.32	59.42
长六线	28.07	494.31	6.44	144.24
高亭-三江	0.81	17.12	/	/
竹屿-衢山	29.93	1006.34	13.25	375.35
长涂-长涂港南	0.33	1.66	0.06	0.22
岱山-普陀山	23.63	567.13	/	/
竹屿-长涂	39.22	392.19	9.59	81.61
衢山-三江	24.14	1427.33	3.78	221.95
秀山-三江	566.13	566.13	8.16	79.84
长涂-三江	5.11	198.90	0.41	16.28
岱山-小洋山	1.05	84.37	/	/
衢山-小洋山	1.47	61.98	/	/

航线	2022 年		2023 年一季度	
	乘客数 (万人)	总票款 (万元)	乘客数 (万人)	总票款 (万元)
衢山-沈家湾	/	/	0.11	4.33
岱山竹屿-沈家湾	/	/	0.12	5.44
三江-高亭(快艇)	0.51	14.68	/	/
三江-嵎泗	14.05	1529.82	1.83	200.91
嵎泗-新城-三江	4.38	517	0.47	54.58
三江-大洋山-嵎泗	8.75	926.81	1.43	141.73
三江-岱山新城-小洋山	0.65	35.77	/	/
轮渡公司小计	761.58	8077.18	49.97	1385.90
合计	1552.29	29236.88	518.87	13795.90

资料来源：舟山交投

➤ 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。2022 年及 2023 年第一季度，公司道路客运收入分别为 2.97 亿元和 0.94 亿元，毛利率分别为-64.52%和-51.21%。

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。2022 年和 2023 年第一季度，公司分别获得公路客补贴 1.91 亿元和 0.50 亿元，对公司经营效益形成重要补充。

图表 15. 公司公路客运补贴情况（单位：万元）

项目	2021 年	2022 年	2023 年第一季度
综合补贴	17291.06	17705.53	5220.00
燃油补贴	295.69	429.97	--
车辆购置补贴	1244.19	79.82	37.81
其他补贴	318.07	848.77	10.00
合计	19149.01	19064.09	5267.81

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 2023 年 3 月末，轮渡公司共拥有旅游大巴 36 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 135 辆。2022 年旅游大巴客运量 153.63 万人次，同比下降 17.98%，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 2023 年 3 月末，公交公司运营舟山公交线路 156 条、投放公交车辆 785 辆；汽运公司运营公交线路 6 条、投放公交车辆 25 辆。2022 年及 2023 年一季度，公司公路客运量分别为 4431.82 万人次和 914.73 万人次，同比均有所下降。

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。

⁸ 根据《舟山市人民政府引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。

► 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，主要贸易品种为油相关制品。贸易公司首先确保对公司从事海上客运、海上货运和道路客运业务的子公司成品油的供应，其次逐渐对外拓展销售客户。公司油品销售模式为：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。2022 年及 2023 年第一季度，公司分别实现贸易业务收入 4.93 亿元和 3.29 亿元，同期毛利率分别为 1.93% 和 2.04%。下游客户主要包括上海农北能源有限公司、浙江自贸区宁鑫能源有限公司、浙江自贸区玖希能源有限公司、浙江凌沧能源有限公司等，上游供应商主要为深圳市申钢贸易有限公司、恒力能源（苏州）有限公司、恒力油化（海南）有限公司、粤海石化（深圳）有限公司等。

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⁹（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。目前已由检察院提交舟山中院，舟山中院于 2022 年 12 月初开庭受理，因案件复杂，涉及主体多，判决下达还需要较长时间。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，需持续关注后续追偿进展。

► 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¹⁰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¹¹，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 2023 年 3 月末，公司存货中剩余 3 块围垦土地，面积为 1153.36 亩，账面金额 32.97 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。

⁹ 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。

¹⁰ 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。

¹¹ 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。

(2) 运营规划/经营战略

根据该公司“十四五”规划，公司致力于成为具有战略担当的交通基础设施投资商、具有市场竞争力的交通产业运营商、具有社会责任感的交通服务集成商、具有发展潜力的油气产业服务商，努力打造成全国一流市级国有企业、全国一流地方航运企业、全国一流水陆客运企业，努力发展以“交通基建、水陆客运、航运业务”三大主业为核心，以“港口物流、国际贸易、航空产业、置业开发”四大相关多元产业为支撑，以配套服务业务为辅助的“7+1”业务板块。

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%，公司实际控制人仍为舟山市国资委。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 2023 年 5 月 15 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¹²。此外，根据国家工商总局、国家税务总局、人民法院等信用信息公开平台 2023 年 6 月 22 日信息查询结果，该公司本部不存在重大异常情况。

财务

跟踪期内，由于基础设施项目建设持续推进以及新增购买船舶等资产，公司刚性债务规模持续增长，债务偿付压力加大；且公司在建项目仍有较大规模的资金需求，未来公司债务规模或将持续增长。公司资产主要沉淀于项目建设成本，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。2022 年，公司主营业务毛利同比大幅下降，且期间费用较高，公司盈利依赖于较大规模的政府补助。

1. 数据与调整

天健会计师事务所（特殊普通合伙）对该公司 2022 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规定。公司 2023 年一季度财务报表未经审计。

2022 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 5 家，分别为舟山海星莲华交通旅游有限公司（主营交通旅游业务）、新加坡新一海海运有限公司（从事国际货运业务）、新加坡彩虹 31 有限公司（从事国际货运业务）、新加坡彩虹 32 有限公司（从事国际货运业务）、新加坡彩虹 33 有限公司（从事国际货运业务），当年非同一控制下合并子公司舟山港海通客运有限责任公司（主营客运业务）和舟山石油管道有限公司（主营管道运输业务）；当年公司合并范围减少 1 家子公司，子公司舟山市金塘国际旅游集散中心有限公司注销。2023 年第一季度，公司合并范围子公司未发生变动。

2. 资本结构

(1) 财务杠杆

2022 年末和 2023 年 3 月末，该公司所有者权益分别为 181.95 亿元和 181.87 亿元，分别较上年末增长 2.65%和-0.05%，变动不大。其中，期间实收资本未发生变动，为 10 亿元。2022 年末，资本公积同比增长 0.89%至 117.54 亿元，增长主要系当年子公司舟山市通达围垦开发有限公司收储土地 158.46 亩，对应合并层面结转非同控评估增值 4.10 亿元，结转所得税 1.02 亿元计入资本公积；2023 年 3 月末资本公积较 2022 年末未发生变动。盈余公积及未分配利润随当期公司净利润有所波动，2023 年 3 月末分别为

¹² 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。

3.73 亿元和 42.34 亿元。截至 2023 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、117.54 亿元和 42.34 亿元，分别占同期末所有者权益的 5.50%、64.63%和 23.28%。

2022 年末及 2023 年 3 月末，该公司债务规模分别为 236.25 亿元和 234.64 亿元，分别较上年末增长 8.32%和-0.68%；同期末，公司资产负债率分别为 56.49%和 56.34%，2023 年 3 月末较 2021 年末上升 1.17 个百分点。从期限结构来看，公司债务以非流动负债为主，2022 年末及 2023 年 3 月末，公司非流动负债占负债总额的比重分别为 73.33%和 78.56%，整体债务期限结构尚属合理。

(2) 债务结构

债务构成方面，该公司负债主要由刚性债务、应付账款和递延所得税负债构成，2022 年末上述科目余额分别为 208.52 亿元、6.63 亿元和 7.86 亿元，占负债总额的比例分别为 88.26%、2.80%和 3.33%。公司应付账款主要为应付工程款及质保金、购车款等，2022 年末同比增长 16.81%至 6.63 亿元，当年增加主要系应付工程款增加。2022 年末，递延所得税负债同比下降 12.97%至 7.86 亿元。2023 年 3 月末，公司负债总额较上年末略降 0.68%至 234.64 亿元，整体债务结构变化不大。

跟踪期内，该公司加快了外部融资力度，2022 年末公司刚性债务同比增长 11.06%至 208.52 亿元，其中短期刚性债务余额 49.48 亿元，即期债务偿付压力大。2022 年末，公司刚性债务主要集中于应付债券、银行借款、政府置换款和融资租赁借款，分别占刚性债务的 55.0%、31.7%、8.6%和 3.1%，其他刚性债务构成还包括 2.94 亿元应付利息及 0.36 亿元应付票据。其中，银行借款余额为 66.09 亿元，本部年利率在基准利率水平、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、土地使用权和房产等。期末公司刚性债务余额中有 18 亿元系政府置换债务产生，主要系 2016-2017 年期间财政拨款给公司用于偿还到期债券，并与舟山市财政局签订了《地方政府债券置换存量债务协议》，协议明确规定了本息偿付条款，期限在 3-10 年区间，利率为对应地方政府债券发行成本。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 2022 年末应付债券余额 114.67 亿元¹³，债券到期偿债资金来源主要依赖借新还旧。截至 2023 年 6 月 20 日，公司存续债券本金余额 114.60 亿元，债券发行期限在 3-7 年，票面利率在 3.35%-5.34%之间，本息兑付情况正常。此外，2022 年末公司刚性债务还包括 6.45 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。截至 2023 年 3 月末，该公司刚性债务较上年末增长 1.11%至 212.88 亿元，增长主要系当期发行中期票据 12 亿元。

3. 现金流量

跟踪期内，该公司主业收现情况良好，2022 年及 2023 年第一季度营业收入现金率分别为 111.00%和 99.40%。同期公司经营活动产生的现金流量净额分别为 5.46 亿元和-3.58 亿元，期间公司销售商品、提供劳务收到的现金流入能基本覆盖购买商品、接受劳务支付的现金以及职工工资及税费现金支出；其他与经营活动有关的现金主要核算收到政府补助款、支付 PPP 项目工程款、押金保证金及付现费用等；同期公司其他与经营活动有关的现金分别净流入 0.09 亿元和-1.25 亿元。

该公司投资活动现金主要为交通基础设施建设支出、参股项目投资支出、支付 PPP 项目投资款、船舶及公交更新支出，2022 年及 2023 年一季度，公司投资活动产生的现金流量净额分别为-18.99 亿元和-1.91 亿元，持续净流出。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，2022 年及 2023 年第一季度，筹资活动产生的现金流量净额分别 11.20 亿元和-0.38 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。

¹³ 其中短期融资券 7 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。

4. 资产质量

2022年末及2023年3月末，该公司资产总额分别为418.20亿元和416.51亿元，分别较上年末增长5.78%和-0.40%，其中非流动资产占资产总额的比例分别为62.11%和62.50%。

2022年末，该公司流动资产同比下降2.78%至158.45亿元，年末主要由货币资金、其他应收款和存货构成。年末货币资金同比下降12.51%至19.83亿元，其中0.47亿元保证金存款使用受限。其他应收款同比增长55.00%至7.28亿元，期末主要为应收舟山瑞邦能源集团有限公司待追偿债权账面余额4.34亿元，公司对该笔待追偿债权计提坏账准备1.34亿元，计提主要系公司油品贸易业务涉及的油品物权被骗形成的坏账；此外还包括应收浙江甬舟复线一期高速公路有限公司PPP项目代垫款1.96亿元、应收舟山普陀交通投资发展集团有限公司往来款0.70亿元等。年末存货同为127.63亿元，同比略增0.01%，年末主要包括由土地整理投入构成的开发成本93.92亿元、围垦土地资产32.97亿元以及燃油存货0.61亿元等。

2022年末，该公司非流动资产同比增长11.78%至259.75亿元，主要由长期股权投资、投资性房地产、固定资产、在建工程、无形资产和其他非流动资产构成。其中，长期股权投资同比下降19.49%至14.89亿元，当年变动主要包括北向大通道公司按权益法确认的投资损益-1.13亿元、对舟山六横跨海大桥有限责任公司新增投资1.00亿元后重分类至其他非流动金融资产科目减少2.84亿元¹⁴，年末主要构成系持有的北向大通道公司（余额12.05亿元，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%）股权。固定资产主要系船舶等经营性资产以及完工转入的基础设施项目，2022年末同比增长10.98%至47.00亿元。在建工程主要为公司项目建设成本，当年公司新增建设投入13.30亿元，同时将波音项目主体工程完工部分24.90亿元转出至投资性房地产科目，2022年末公司在建工程同比减少27.28%至35.78亿元、投资性房地产同比大幅增至24.88亿元。无形资产同比增长17.41%至11.47亿元，当年公司购入及并入土地使用权合计1.92亿元，年末主要包括土地使用权11.32亿元。2022年末其他非流动资产同比增长10.33%至117.73亿元，当年公司支出PPP项目建设及投资款规模较大，年末主要包括公益性交通基础设施代垫支出92.98亿元、PPP项目建设款17.01亿元和甬舟复线PPP项目公司投资款6.15亿元。

截至2023年3月末，该公司资产总额为416.51亿元，较上年末下降0.40%。其中，货币资金较上年末下降31.23%至13.63亿元；在建项目投入增加，在建工程较上年末增长7.34%至38.41亿元。其他科目变动不大。

5. 盈利能力

2022年，该公司实现营业毛利1.57亿元，同比大幅下降64.59%。其中，水上客运及道路客运业务收入均有所下降，当年营业毛利分别为-0.53亿元和-1.91亿元；水上货运业务行情较好，实现营业毛利2.76亿元。公司期间费用以管理费用和财务费用为主，当年分别为5.52亿元和0.91亿元；期间费用合计为6.44亿元，期间费用率为18.50%，较上年下降7.68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，2022年公司确认政府补助6.48亿元，主要由财政专项补助和公共交通运营亏损补助收入构成，主要用于城市交通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，该项财政补助预计可持续。2022年公司资产处置收益1.08亿元，主要系船舶处置收益及拆迁补偿收益。2022年公司实现净利润1.47亿元，同比下降37.99%。2022年公司总资产报酬率和净资产收益率分别为2.03%和0.82%，资产获利能力一般。

2023年第一季度，该公司营业毛利为0.70亿元，其中道路客运业务亏损0.48亿元、水上客运业务营业毛利0.91亿元。同期公司期间费用合计为3.16亿元，期间费用率为32.35%；当期确认政府补助2.48亿元，净利润为-0.18亿元。

¹⁴ 2022年11月，舟山六横跨海大桥有限责任公司注册资本增至40亿元，公司对其持股比例由50%下降至5.15%，故该项股权投资由长期股权投资重分类至其他非流动金融资产科目。

6. 偿债能力与流动性

2022 年，公司 EBITDA 为 12.16 亿元，以利润总额、列入财务费用的利息支出和固定资产折旧为主。公司主业经营主要依赖外部融资，债务规模较大，EBITDA 对刚性债务覆盖程度较低。2022 年，公司非筹资活动产生的现金流量为负，无法覆盖流动负债或刚性债务偿付。

图表 16. 公司偿债能力主要指标情况

指标名称	2020 年（末）	2021 年（末）	2022 年（末）	2023 年一季度（末）
EBITDA/利息支出(倍)	1.39	1.54	1.62	—
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(%)	5.34	-0.37	8.05	—
经营性现金净流入与刚性债务比率(%)	2.32	-0.16	2.76	—
非筹资性现金净流入与流动负债比率(%)	-6.93	-21.68	-19.95	—
非筹资性现金净流入与刚性债务比率(%)	-3.01	-9.44	-6.83	—
流动比率（%）	188.23	224.50	251.51	310.43
现金比率（%）	20.37	31.22	31.48	27.22
短期刚性债务现金覆盖率（%）	26.28	38.85	40.08	35.37

资料来源：舟山交投

该公司流动比率较高，2022 年末及 2023 年 3 月末分别为 251.51%和 310.43%，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 2023 年 3 月末短期刚性债务现金覆盖率为 35.37%。

截至 2022 年末，该公司受限资产合计 18.30 亿元，占同期末公司总资产的比例为 4.38%。具体包括：保证金存款 0.47 亿元，用于融资抵押的土地、房产和船舶合计 5.14 亿元，浙江舟山跨海大桥有限公司股权 2.57 亿元用于质押融资，船舶资产 10.12 亿元用于租赁借款。

图表 17. 截至 2022 年末公司受限资产情况（单位：万元、%）

入账科目	受限金额	受限金额占该科目的比例	受限原因
货币资金	4719.79	2.38	保证金存款
其他非流动金融资产	25745.22	43.38	质押融资
投资性房地产	0.58	0.00	抵押融资
固定资产	150312.14	31.98	抵押融资、租赁借款
无形资产	2226.24	1.94	抵押融资
合计	183003.96	4.38	--

资料来源：舟山交投

7. 表外事项

截至 2023 年 3 月末，该公司无对外担保。

该公司油品贸易业务涉及待追偿损失。根据公司 2022 年审计报告披露：2021 年度，因相关方涉嫌犯罪，子公司贸易公司作为受害方之一，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 8416 万元和合同抵押物预计可变现款 1.02 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，2021 年公司对待追偿债权计提坏账准备 1.20 亿元。2022 年度，因公安机关拍卖扣押油品和被骗油品部分进项税转出等原因，账内风险敞口净增加 1450 万元。公司管理层认为，在 2021 年预估损失基础未发生重大变动的情况下，对新增风险敞口追加计提坏账准备。

外部支持

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 2023 年 3 月末，公司未使用银行授信额度 30.50 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，近年来舟山市经济保持较快增速。2022 年，浙石化项目全面投产带动全市规模以上工业产值和外贸进出口额持续大幅增长，同时重大交通和城市基建项目投资对固定资产投资拉动较大。舟山市一般公共预算自给程度偏低，2022 年受中央大规模留底退税政策以及土地出让下降影响，全市财政收入同比下降。

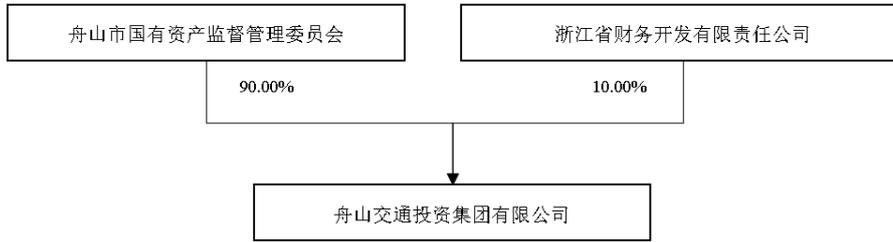
跟踪期内，该公司仍主要承担舟山市重大交通基础设施投融资建设职能和交通运输资源经营职能，受股东支持力度大。公司在建重点项目主要通过银行借款、发行债券等方式筹集资金，并配套有专项补助、普陀山门票分成等收益来源，项目资金平衡能力较强。2022 年以来，公司交通项目建设投资保持在较大规模，且在建项目后续资金需求仍较大，公司投融资压力较大。公司水上客运和道路客运业务 2022 年受客流减少影响，收入下降明显；2023 年以来，受区域旅游热度上升，同比大幅增长。公司水上货运业务受市场行情影响较大，2022 年同比大幅增长。此外，由于涉及大额未决诉讼，公司已暂停轻循环油贸易业务，2022 年公司油品贸易业务收入同比大幅下滑。

跟踪期内，由于基础设施项目建设持续推进以及新增购买船舶等资产，公司刚性债务规模持续增长，债务偿付压力加大；且公司在建项目仍有较大规模的资金需求，未来公司债务规模或将持续增长。公司资产主要沉淀于项目建设成本，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。2022 年，公司主营业务毛利同比大幅下降，且期间费用较高，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）舟山市经济发展情况及旅游景气度；（2）该公司在建项目投入资金筹集进度；（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展及业务风控情况；（6）财政补贴到位情况及股东对公司支持力度；（7）关注公司债务上升压力；（8）关注公司即期债务偿付资金筹集进度及来源。

附录一：

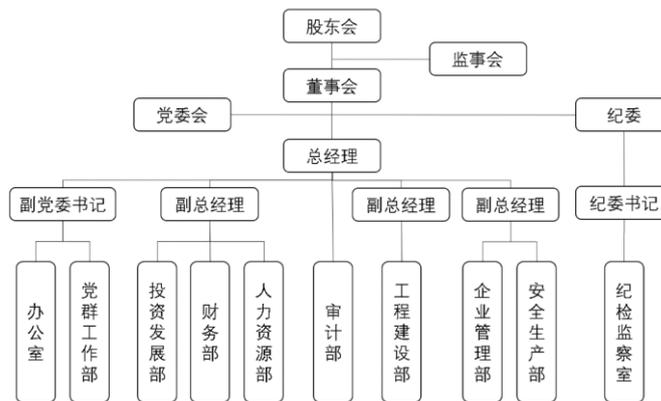
公司股权结构图



注：根据舟山交投提供的资料绘制（截至 2023 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 2023 年 3 月末）

附录三：

主要经营实体数据概览

全称	简称	母公司 持股比例 (%)	主营业务	2022年(末)主要财务数据					备注
				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	153.59	143.96	0.19	5.22	2.00	
舟山海峡轮渡集团有限公司	轮渡公司	100	水上客运	1.07	2.43	2.84	-1.13	-0.80	
舟山海星轮船有限公司	海星轮船公司	100	水上客运	4.15	11.14	2.61	-0.32	0.34	
舟山市汽车运输有限公司	汽运公司	100	道路客运	1.42	4.46	2.09	-0.73	-0.35	
浙江新一海海运有限公司	新一海公司	100	水上货运	10.95	11.44	11.00	2.24	2.35	
舟山市公共交通有限责任公司	公交公司	100	道路客运	3.24	-3.39	0.58	-0.61	0.37	
舟山交通投资集团国际贸易有限公司	贸易公司	100	油品贸易	0.36	0.94	7.30	-0.19	2.16	
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	13.48	8.33	0.18	-0.69	2.08	

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

主要财务数据与指标[合并口径]	2020年	2021年	2022年	2023年一季度
资产总额[亿元]	378.08	395.35	418.20	416.51
货币资金[亿元]	17.13	22.66	19.83	13.63
刚性债务[亿元]	172.31	187.74	208.52	210.85
所有者权益[亿元]	172.72	177.25	181.95	181.87
营业收入[亿元]	37.41	40.15	34.81	9.76
净利润[亿元]	1.33	2.38	1.47	-0.18
EBITDA[亿元]	9.32	11.35	12.16	—
经营性现金净流入量[亿元]	3.86	-0.29	5.46	-3.58
投资性现金净流入量[亿元]	-8.87	-16.71	-18.99	-1.91
资产负债率[%]	54.32	55.17	56.49	56.34
长短期债务比[%]	144.03	200.42	274.99	366.36
权益资本与刚性债务比率[%]	100.23	94.41	87.26	86.26
流动比率[%]	188.23	224.50	251.51	310.43
速动比率[%]	28.68	47.06	48.05	53.26
现金比率[%]	20.37	31.22	31.48	27.22
短期刚性债务现金覆盖率[%]	26.28	38.85	40.08	35.37
利息保障倍数[倍]	0.97	1.11	1.10	—
有形净值债务率[%]	126.40	130.44	138.95	137.87
担保比率[%]	3.67	3.58	—	—
毛利率[%]	5.50	11.06	4.52	7.18
营业利润率[%]	4.40	6.54	5.06	0.34
总资产报酬率[%]	1.74	2.12	2.03	—
净资产收益率[%]	0.78	1.36	0.82	—
净资产收益率*[%]	0.76	1.11	0.81	—
营业收入现金率[%]	107.58	107.03	111.00	99.40
经营性现金净流入量与流动负债比率[%]	5.34	-0.37	8.05	—
经营性现金净流入量与刚性债务比率[%]	2.32	-0.16	2.76	—
非筹资性现金净流入量与流动负债比率[%]	-6.93	-21.68	-19.95	—
非筹资性现金净流入量与刚性债务比率[%]	-3.01	-9.44	-6.83	—
EBITDA/利息支出[倍]	1.39	1.54	1.62	—
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2020-2022年审计报告、未经审计的2023年一季度财务数据整理、计算。

指标计算公式

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%

指标名称	计算公式
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%
经营性现金净流入量与流动负债比率(%)	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%
经营性现金净流入量与刚性债务比率(%)	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%
非筹资性现金净流入量与流动负债比率(%)	(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%
非筹资性现金净流入量与刚性债务比率(%)	(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

附录五：

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、CCC 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。

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、CCC 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。

附录六：

发行人历史评级

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)	报告链接
	本次评级	2023年6月27日	AA+/稳定	李艳晶、杨伟奇	新世纪评级方法总论（2022） 公共融资评级方法与模型（城市基础设施投资企业）FM-GG001（2022.12）	-
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	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)	报告链接
	本次评级	2023年6月27日	AA+	李艳晶、杨伟奇	新世纪评级方法总论（2022） 公共融资评级方法与模型（城市基础设施投资企业）FM-GG001（2022.12）	-
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	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)	报告链接
	本次评级	2023年6月27日	AA+	李艳晶、杨伟奇	新世纪评级方法总论（2022） 公共融资评级方法与模型（城市基础设施投资企业）FM-GG001（2022.12）	-
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	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)	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	2023年6月27日	AA ⁺	李艳晶、杨伟奇	GG001(2019.8) 新世纪评级方法总论（2022） 公共融资评级方法与模型（城市基础设施投资企业）FM-GG001（2022.12）	-
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	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)	报告链接
	本次评级	2023年6月27日	AA ⁺	李艳晶、杨伟奇	新世纪评级方法总论（2022） 公共融资评级方法与模型（城市基础设施投资企业）FM-GG001（2022.12）	-
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	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)	报告链接
	本次评级	2023年6月27日	AA ⁺	李艳晶、杨伟奇	新世纪评级方法总论（2022） 公共融资评级方法与模型（城市基础设施投资企业）FM-GG001（2022.12）	-
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	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)	报告链接
	本次评级	2023年6月27日	AA ⁺	李艳晶、杨伟奇	新世纪评级方法总论（2022） 公共融资评级方法与模型（城市基础设施投资企业）FM-GG001（2022.12）	-
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	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	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)	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	2023年6月27日	AA ⁺	李艳晶、杨伟奇	GG001(2019.8) 新世纪评级方法总论(2022) 公共融资评级方法与模型(城市基础设施投资企业) FM-GG001(2022.12)	-
	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
债项评级 (22舟交01)	前次评级	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)	报告链接
	本次评级	2023年6月27日	AA ⁺	李艳晶、杨伟奇	新世纪评级方法总论(2022) 公共融资评级方法与模型(城市基础设施投资企业) FM-GG001(2022.12)	-

注1：上述评级方法及相关文件可于新世纪评级官方网站查阅。

注2：上述历史评级信息不包括其他评级机构对发行人进行的评级。