



内部编号:2024060755

南京市交通建设投资控股（集团）有限责任公司

及其发行的公开发行业债券

跟踪评级报告

项目负责人：李娟  lijuan@shxsj.com
项目组成员：吴梦琦  wmq@shxsj.com
评级总监：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.

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。本报告的评级结论及相关分析并非对评级对象的鉴证意见。鉴于信用评级工作特性及受客观条件影响，本报告在资料信息获取、评级方法与模型、未来事项预测评估等方面存在局限性。

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。本次跟踪评级的前一次债券（跟踪）评级有效期为前一次债券（跟踪）评级报告出具日至本报告出具日止。

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、出售或以任何方式外传。

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。

评级概要

编号:【新世纪跟踪(2024)100626】

评级对象: 南京市交通建设投资控股(集团)有限责任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	主体/展望/债项/评级时间	主体/展望/债项/评级时间	
19 南京交建 MTN002:	AAA/稳定/AAA/2024 年 06 月 28 日	AAA/稳定/AAA/2023 年 06 月 25 日	AAA/稳定/AAA/2019 年 06 月 14 日						
20 南京交建 MTN001:	AAA/稳定/AAA/2024 年 06 月 28 日	AAA/稳定/AAA/2023 年 06 月 25 日	AAA/稳定/AAA/2020 年 03 月 26 日						
21 南京交建 MTN001:	AAA/稳定/AAA/2024 年 06 月 28 日	AAA/稳定/AAA/2023 年 06 月 25 日	AAA/稳定/AAA/2020 年 07 月 16 日						
21 宁交 01:	AAA/稳定/AAA/2024 年 06 月 28 日	AAA/稳定/AAA/2023 年 06 月 25 日	AAA/稳定/AAA/2021 年 05 月 07 日						

评级观点

主要优势:

- 外部环境较好。南京市是我国综合交通枢纽城市和长三角核心城市,区位优势明显且拥有较为雄厚的产业基础。跟踪期内,南京市经济总量保持增长,综合经济实力强,为南京交通业务发展提供了较好的外部环境。
- 外部支持。南京交通是南京市主要的交通基础设施建设和运营主体,主业涵盖路桥、铁路、隧道等交通运输领域,并拓展了“交通+”、交通产融及资产运营等业务板块,相关业务开展对于完善长三角地区交通运输网络,加强南京市客运、货运周转能力具有重要意义,能够继续获得地方政府在资金、资产及业务等方面的支持。
- 经营性现金流情况较好。目前,南京交通路桥业务已基本度过投资高峰期,进入较稳定的现金回报期,经济效益逐步显现;跟踪期内,得益于主业良好的获现能力及商业房产预售实现较大规模回款,公司经营性现金流保持净流入状态,能够为其债务偿付提供一定支撑。
- 融资渠道较为畅通。跟踪期内,南京交通及其核心子公司直接和间接融资渠道仍较为畅通,公司备用流动性较充足,可为债务循环提供一定支撑。

主要风险:

- 债务集中偿付压力。由于前期路桥资产投资规模较大,南京交通已积聚较大规模的刚性债务,且短期内仍存在债务集中偿付压力,公司负债期限结构有待改善。
- 项目建设及运营风险。南京交通在开发房地产项目去化及资金回笼受当地房地产市场景气度及政策影响存在不确定性,需关注项目建设及运营风险。
- 盈利稳定性偏弱。南京交通较高的期间费用削弱了盈利能力,跟踪期内,投资收益及政府补助仍为公司盈利提供了重要支撑,但投资收益主要来源于确权铁路项目及参股的国有企业等,收益实现存在一定不确定性,公司整体盈利稳定性偏弱。

评级结论

通过对南京交通及其发行的上述债券主要信用风险要素的分析,本评级机构维持公司 AAA 主体信用等级;认为上述债券还本付息安全性极强,并维持上述债券 AAA 信用等级。

未来展望

本评级机构预计南京交通信用质量在未来 12 个月持稳,维持其主体信用评级展望为稳定。

主要财务数据及指标				
项 目	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年 第一季度
发行人母公司口径数据:				
货币资金 (亿元)	13.32	20.10	18.71	15.69
刚性债务 (亿元)	103.93	78.55	83.16	81.53
所有者权益 (亿元)	171.29	169.75	170.76	170.35
经营性现金净流入量 (亿元)	-10.41	39.95	3.59	2.28
发行人合并口径数据及指标:				
总资产 (亿元)	1062.60	1164.73	1215.63	1217.14
总负债 (亿元)	569.25	650.50	692.82	692.85
刚性债务 (亿元)	320.46	327.31	350.13	356.97
所有者权益 (亿元)	493.34	514.24	522.80	524.30
营业收入 (亿元)	74.68	77.13	95.51	19.33
净利润 (亿元)	9.33	3.45	3.97	1.09
经营性现金净流入量 (亿元)	7.31	8.20	8.32	2.50
EBITDA (亿元)	22.32	18.30	20.32	—
资产负债率[%]	53.57	55.85	56.99	56.92
权益资本/刚性债务[%]	153.95	157.11	149.32	146.87
长短期债务比[%]	49.26	40.69	45.11	49.10
短期刚性债务现金覆盖率[%]	41.00	44.92	39.96	38.76
EBITDA/利息支出[倍]	2.28	1.38	1.68	—
EBITDA/刚性债务[倍]	0.08	0.06	0.06	—

注: 根据南京交通经审计的 2021-2023 年及未经审计的 2024 年第一季度财务数据整理、计算。

发行人本次评级模型分析表			
适用评级方法与模型: 城市基础设施投资企业评级方法与模型 FM-GG001 (2024.06)			
评级要素		风险程度	
个体信用	业务风险	2	
	财务风险	3	
	初始信用级别		aa
	调整因素	合计调整	0
		其中: ①ESG 因素	0
		②表外因素	0
		③业务持续性	0
		④其他因素	0
个体信用级别		aa	
外部支持	支持因素	+2	
主体信用级别		AAA	

调整因素: (0)

无。

支持因素: (+2)

公司作为南京市主要的交通基础设施建设和运营主体, 业务地位重要, 可获政府支持。

跟踪评级报告

跟踪评级原因

按照南京市交通建设投资控股（集团）有限责任公司 2019 年度第二期中期票据、2020 年度第一期中期票据、2021 年度第一期中期票据及 2021 年公开发行公司债券（第一期）（分别简称“19 南京交建 MTN002”、“20 南京交建 MTN001”、“21 南京交建 MTN001”及“21 宁交 01”）信用评级的跟踪评级安排，本评级机构根据南京市交通建设投资控股（集团）有限责任公司（以下简称“南京交通”、“发行人”、“该公司”或“公司”）提供的经审计的 2023 年财务报表、未经审计的 2024 年第一季度财务报表及相关经营数据，对南京交通的财务状况、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。

该公司分别于 2019 年 11 月、2020 年 4 月和 2021 年 2 月发行了中期票据 19 南京交建 MTN002、20 南京交建 MTN001 和 21 南京交建 MTN001，发行规模均为 10.00 亿元，期限均为 5 年，票面利率分别为 3.93%、3.15% 和 4.00%，募集资金用途为偿还有息债务，截至 2024 年 3 月末募集资金均已按照约定用途使用完毕。公司于 2021 年 5 月发行了公司债券 21 宁交 01，发行规模为 10.00 亿元，期限为 5 年，票面利率为 3.75%，募集资金用途为偿还有息债务及补充流动资金，截至 2024 年 3 月末募集资金已按照约定用途使用完毕。

数据基础

天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）对该公司 2021-2023 年度财务报表进行了审计，均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（2006 版）及相关规定，2023 年 1 月 1 日起，公司采用《企业会计准则解释第 16 号》（财会[2022]31 号）相关规定第一项“关于单项交易产生的资产和负债相关的递延所得税不适用于初始确认豁免的会计处理”，并根据累积影响数调整期初财务报表相关科目金额，包括调增递延所得税资产和递延所得税负债金额 2244.06 万元和 2202.26 万元，调增所得税费用 64.28 万元，调减净利润和归属于母公司所有者净利润 64.28 万元和 40.12 万元等。此外，公司 2022 年审计报告存在前期差错更正事项，主要系南京中诚石化（集团）有限公司（以下简称“中诚石化”）账面存在对南京物资集团有限公司（以下简称“物资集团”）其他应收款 133.99 万元，经双方对账核实，往来款已于 2020 年结清，不存在该笔挂账，遂对该笔款项进行差错更正，涉及报表科目主要为其他应收款和未分配利润。由于涉及差错更正事项，本报告 2021 年财务数据采用经调整的 2022 年审计报告期初数；2022 年数据未做调整，仍采用天职业字[2023]18522 号审计报告期末数。

2023 年，该公司合并范围减少一家子公司，系南京冠鸿房地产开发有限公司股权转让（转让对价 0.80 亿元），同时合并范围新增 3 家子公司，分别为收购取得的南京交控积图网络科技有限公司、南京世纪城房地产有限公司（以下简称“世纪城公司”）¹和新增设立南京交控国际物流有限公司，分别拟主要从事软件与信息服务、房产开发和多式联运业务。截至 2024 年 3 月末，公司纳入合并范围一级子公司共 15 家。

业务

南京市是我国综合交通枢纽和长三角核心城市，区位优势明显且拥有较为雄厚的产业基础。跟踪期内，全市经济总量保持增长，综合经济实力强；但受外部环境冲击、房地产市场下行等因素影响，全市综合财力增收持续承压。该公司为南京市主要的国有交通基础设施建设和运营管理主体，拥有较优质的公路、铁路、桥梁及隧道等核心资源，近年来，公司进行内部业务整合，已形成交通基础设施建设和运营管理、“交通+”、交通产融和资产运

¹ 世纪城公司原股东为民营企业世纪金源投资集团有限公司，2020 年股东变更为南京世纪城源置业有限公司（自然人控股，以下简称“世纪城源置业”），2023 年 1 月，公司下属二级子公司南京交通产业集团有限责任公司（以下简称“南京交产”）收购世纪城公司 51% 股权纳入合并范围，收购对价为 2.82 亿元。收购完成后，世纪城公司注册资本 5.00 亿元，南京交产和世纪城源置业分别持有其 51% 和 49% 的股权。

营四大业务板块，业务经营较为多元化。跟踪期内，随着出行需求提升，路桥通行量恢复增长带动路桥及相关业务板块收入提升，同时资产运营板块业务收入大幅增长，使得公司营收规模保持增长。目前，公司路桥业务已基本度过投资高峰期，进入较稳定的现金回收期；此外，以商品贸易、房地产业务为主的资产运营板块对公司收入贡献仍突出。后续公司将进一步拓展交通物流、交通新能源及低空经济等业务板块，公司收入来源渠道将更趋多元化。

1. 外部环境

(1) 宏观因素

2024 年第一季度，全球经济景气度和贸易活动有所好转，经济体间的分化持续。经济增长与通胀压力的差异或促使欧洲央行较美联储更早开启降息，日本央行退出负利率政策在短期内的影响有限；持续攀升的债务规模推升风险，特别是在强势美元与利率高位的背景下，发展中国家的债务脆弱性加剧；人工智能等新技术对全球生产率的提升值得期待，而供应链体系的区域化转变、保护主义盛行、地缘冲突多发等将带来负面影响。

我国经济平稳开局，为实现全年增长目标打下良好基础，但仍面临有效需求不足、市场主体预期偏弱、重点领域风险突出等问题。就业形势总体平稳，价格水平在低位运行。服务业生产活动受高基数影响增速放缓；工业生产稳步提升，企业经营绩效边际改善，其中有色、化工及电子信息制造表现相对较好。消费增速回落，维持服务消费强、商品消费偏弱的格局，促消费政策的成效有待释放；制造业、基建投资增速均回升，房地产投资继续收缩；出口改善的持续性有待观察，对美欧日出口降幅明显收窄，对“一带一路”沿线国家和地区的出口表现相对较好。内外利差较大促使人民币对美元面临阶段性贬值压力，但人民币对一篮子货币有效汇率基本稳定，境外机构对境内股票、债券投资规模增加。

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；短期内宏观政策将维持积极，风险统筹化解能够确保不发生系统性风险。我国积极的财政政策适度加力、提质增效，财政支出节奏较上年加快，专项债及超长期国债等财政资金将有力地发挥带动作用；稳健货币政策灵活适度、精准有效，保持流动性合理充裕，央行在通过降准、“降息”促进社会综合融资成本稳中有降的同时，运用抵押补充贷款、再贷款等多种政策组合积极配合“三大工程”建设以及大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案。

经济增速下降是转向高质量发展过程中的客观规律，预计 2024 年我国经济增速有所放缓：基数效应的褪去及居民大额商品的消费意愿不足导致消费增速回落；制造业投资保持较快增长，基建投资稳增长的功能持续，房地产业投资依旧低迷；出口表现仍具不确定性，价格回升和海外制造业补库或带动出口增速有所提高。在强大的国家治理能力、庞大的国内市场潜力以及门类齐全的产业体系基础上，我国经济长期向好的趋势保持不变。

(2) 行业因素

在我国基础设施建设快速推进的过程中，城投企业作为其中的主要参与者，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。而后，政府隐性债务的管理及化解也被提上日程。坚决遏制隐性债务增量，妥善处置和化解隐性债务存量成为地方债务风险管控的主基调，也是城投债务管控的主导方向。一方面，地方政府通过城投新增融资的行为受限，城投企业融资环境总体趋严；但另一方面，基础设施建设在稳增长中的作用仍受到肯定，存量融资的接续工作始终受到重视，政策端为隐性债务周转仍留有空间。

主要受房地产及土地市场行情下滑，公共卫生支出等需求扩大影响，地方财政给予城投的回款进度放缓，城投企业债务周转压力有所加大。短期内，金融资源化债是相对主要且有效的化债方式，尤其在中央提出制定实施一揽子化债方案后，地方积极落实响应，特殊再融资债券等化债措施较快落实，此外政策端有意引导商业银行参与化债，央行也表示必要时对债务负担相对较重的地区提供应急流动性支持。短期内化债求稳的政策意图相对明确，城投债务周转的安全性预期得到加强。

政策导向支持地方政府通过并购重组、注入资产等方式，逐步剥离融资平台政府融资功能，转型为市场化企业。

中期来看，政府投资带动作用仍被强调，保障性住房、城中村改造和“平急两用”公共基础设施建设属需积极推动的领域，数字经济、先进制造业和现代服务业等相关服务于区域经济转型的引导性投资列于重要地位。在企业与政府推行市场化合作的基础上，相关基础设施和重大项目建设有望持续获得金融支持。与此同时，地方的化债进程将持续推进，在已明确的分级责任机制下，自上而下的债务管控持续严格，高层级平台的统筹职能或被加强，低层级平台融资自主性或受考验。

长期来看，无实业支撑的投融资平台的发展空间受限，城投企业需提高自身收入及资产质量以保障可持续经营能力，其可通过参与城市运营、提供城市服务、进行产业投资等获取市场化现金流，并逐步化解存量债务。城市服务收入的规模化与经济性，产业对基建的反哺对区域的经济水平、资源禀赋、人口集聚等具有较高要求，各地城投转型资源条件存在较大差异。从全国范围来看，由于各地资源禀赋和经济发展水平不同，城投转型也将呈现差异化特征。

(3) 区域因素

南京市位于江苏省西南部，是江苏省省会、副省级城市、长三角经济核心区的重要区域中心城市，是国家重要的综合性交通枢纽和通信枢纽城市、长江航运物流中心和重要门户城市，建立了全方位、立体化、大运量的交通运输网络，铁路、公路、水运、空运、管道五种运输方式齐全，交通便利，区位优势明显。南京市下辖 11 个区，总面积 6587.04 平方公里；截至 2023 年末，全市常住人口 954.7 万人，较上年末增加 5.59 万人。

近年来，南京市以产业基地和产业园区为发展载体，大力发展计算机、通信和其他电子设备制造业、化学原料和化学制品制造业、汽车制造业、石油加工、炼焦和核燃料加工业，同时重点建设长江国际航运物流中心、长三角先进制造业中心、江苏省现代服务业中心、全国重要的科教中心和东部城市绿化中心，发展具有核心竞争力的产业集群，综合经济实力强。2023 年，全市经济总量保持增长，实现地区生产总值 17421.40 亿元，同比增长 4.6%，增速较上年回升 2.5 个百分点；第一、第二和第三产业增加值分别为 317.75 亿元、5929.00 亿元和 11174.65 亿元，同比分别增长 1.7%、2.8%和 5.6%，当年三次产业结构为 1.8:34.0:64.2。2024 年第一季度，全市经济平稳增长，实现地区生产总值 4359.56 亿元，同比增长 3.8%。

图表 1. 南京市主要经济数据（单位：亿元，%）

指标	2021 年		2022 年		2023 年		2024 年第一季度	
	数值	增速	数值	增速	数值	增速	数值	增速
地区生产总值	16355.32	7.5	16907.85	2.1	17421.40	4.6	4359.56	3.8
人均地区生产总值（万元）	17.45	--	17.88	1.1	18.30	--	--	--
人均地区生产总值倍数（倍） ²	2.14	--	2.09	--	2.05	--	--	--
规模以上工业增加值	3543.96	10.0	--	--	--	3.6	--	5.2
全社会固定资产投资	5675.24	6.2	5874.92	3.5	5763.64	-1.9	1292.89	-8.1
社会消费品零售总额	7899.41	9.7	7832.41	-0.8	8201.07	4.7	2321.31	3.1
进出口总额	6366.83	19.2	6292.13	0.3	5659.90	-9.3	--	--
三次产业结构	1.8:36.1:62.1		1.9:35.9:62.2		1.8:34.0:64.2		--	
城镇居民人均可支配收入（万元）	7.36	8.9	7.66	4.1	7.99	4.2	2.51	3.8

注：根据 2021-2023 年南京市国民经济和社会发展统计公报、南京市人民政府网站数据整理

投资和消费方面，2023 年，南京市固定资产投资额为 5763.64 亿元，转为负增长，同比下降 1.9%；其中，实现制造业投资 1088.93 亿元，同比增长 9.0%，高新技术产业投资 802.46 亿元，同比增长 7.7%。房地产开发投资方面，2023 年全市房地产开发投资同比下降 0.2%，全年实现商品房销售面积 906.03 万平方米，同比下降 3.9%，其中住宅销售面积 796.86 万平方米，同比略增 0.6%。2023 年，全市社会消费品零售总额为 8201.07 亿元，同比增长 4.7%，增速较上年回升 5.5 个百分点。同年，南京市进出口总额为 5659.90 亿元，同比下降 9.3%，其中实现出口额 3333.1 亿元，同比下降 11.8%，以机电产品和高新技术产品出口为主，两者出口额分别同比下降 4.6% 和 12.9%。

土地市场方面，2023 年南京市土地出让总面积为 1072.88 万平方米，较上年基本持平，但受整体市场环境影

² 南京市人均地区生产总值/全国人均地区生产总值。

价格较高的综合用地（含住宅）量价齐跌，使得出让总价同比下降 12.24%至 1205.56 亿元。2023 年住宅用地和综合用地（含住宅）出让均价分别为 2.83 万元/平方米和 3.04 万元/平方米。2024 年第一季度，全市实现土地出让总价 78.14 亿元，主要来自住宅用地出让收入。

图表 2. 南京市土地市场交易情况

指标	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年第一季度
土地出让面积（万平方米）	1222.35	1099.93	1072.88	200.28
其中：住宅用地	520.29	263.83	315.68	31.13
综合用地（含住宅）	189.05	158.99	78.72	1.44
商业/办公用地	98.63	44.51	44.56	14.58
工业用地	283.54	533.50	485.45	106.49
其它用地	130.84	99.10	148.47	46.65
土地出让总价（亿元）	2114.07	1373.66	1205.56	78.14
其中：住宅用地	1449.08	731.73	894.86	55.09
综合用地（含住宅）	566.44	576.34	239.60	5.15
商业/办公用地	55.00	24.22	27.03	8.49
工业用地	13.29	23.41	20.31	6.05
其它用地	30.27	17.96	23.77	3.36
土地成交均价（万元/平方米）	1.73	1.25	1.12	0.39
其中：住宅用地	2.79	2.77	2.83	1.77
综合用地（含住宅）	3.00	3.63	3.04	3.57
商业/办公用地	0.56	0.54	0.61	0.58
工业用地	0.05	0.04	0.04	0.06
其它用地	0.23	0.18	0.16	0.07

注：根据 CREIS 中指数据整理

南京市地方政府财力主要由一般公共预算收入和政府性基金预算收入构成。2023 年，得益于经济恢复增长及留抵退税影响减小等，南京市一般公共预算收入实现增长，当年一般公共预算收入为 1619.98 亿元，同比增长 3.96%；税收比率为 84.35%，收入质量总体较优。同年，南京市实现税收收入 1366.53 亿元，同比增长 13.0%，主要来自增值税、企业所得税、个人所得税、契税和土地增值税等，当年规模分别为 534.66 亿元、289.91 亿元、114.93 亿元、108.01 亿元和 90.96 亿元，其中受留抵退税规模减少影响，增值税同比大幅增长 61.9%；但受房地产市场供求关系变化影响，土地增值税降幅明显，同比下降 34.6%，其余主要税种收入变化不大。南京市政府性基金预算收入主要来自国有土地使用权出让收入，2023 年实现政府性基金预算收入 1254.30 亿元，受土地市场下行影响，政府性基金预算收入持续减收。2023 年，南京市一般公共预算自给率和政府性基金预算自给率分别为 88.10%和 105.44%，全市财政收支平衡情况较好³。2023 年末，南京市政府债务余额为 3070.0 亿元，规模较大，较上年末增长 2.74%；此外，区域城投债发行成本及信用利差总体处于较低水平，整体金融环境维护状况好。

图表 3. 南京市主要财政数据（单位：亿元）

指标	2021 年（末）	2022 年（末）	2023 年（末）
一般公共预算收入	1729.52	1558.21	1619.98
其中：税收收入	1473.31	1208.88	1366.53
一般公共预算支出	1817.88	1828.69	1838.70
政府性基金预算收入	2493.14	1560.29	1254.30
其中：国有土地使用权出让收入	2291.15	1392.59	1126.27
政府性基金预算支出	2190.86	1599.40	1189.62
政府债务余额	2890.0	2988.2	3070.0

注：根据江苏省预决算公开统一平台、南京市财政局等整理

³ 税收比率=税收收入/一般公共预算收入*100%；一般公共预算自给率=一般公共预算收入/一般公共预算支出*100%；政府性基金预算自给率=政府性基金预算收入/政府性基金预算支出*100%，下同。

(4) 南京市交通运输行业

南京市作为华东地区重要的交通、通讯枢纽，建立了全方位、立体化和大运量的交通运输网络，沪宁、宁合、宁杭、宁通、宁连、宁高（淳）和宁（洛）阳等多条高速公路以南京为中心向外辐射，路网密度居全国前列。近年来随着经济的快速发展，南京市持续加大交通路网建设力度，着力完善交通枢纽功能，优化提升空港、江海港、高铁港枢纽功能，着力构建多式联运体系，加快对外交通建设。2023年，南京市货物运输总量为4.64亿吨，同比增长1.4%；同期，旅客运输总量为1.57亿人次，同比大幅增长82.0%，客运市场快速复苏，旅客出行需求旺盛。

图表 4. 2021-2023 年南京市货物、客运总量及周转量情况

	2021 年		2022 年		2023 年	
	数额	增速 (%)	数额	增速 (%)	数额	增速 (%)
货物运输总量 (亿吨)	4.93	2.6	4.58	-7.3	4.64	1.4
货运周转量 (亿吨公里)	3843.74	3.1	3848.75	0.1	4374.10	13.7
旅客运输总量 (亿人次)	1.15	0.9	0.86	-24.9	1.57	82.0
客运周转量 (亿人公里) ⁴	159.25	-10.6	106.92	-32.9	214.10	100.2

注：根据南京市 2021-2023 年国民经济和社会发展统计公报整理、绘制

南京市已入选国家“十四五”重点建设国际性综合交通枢纽城市，交通能级持续增强，2023年地铁7号线南段开通初期运营，5号线南段开展不载客试运行，上坝夹江大桥、溧高高速、246省道溧水段、秦淮河航道一期等项目完成竣工验收，龙潭过江通道主缆架设完成，宁芜铁路扩能改造工程、328国道六合段、312国道东延段等项目稳步推进，交通路网互联互通能力持续提升。2024年，南京市将续建北沿江高铁、宁淮城际铁路、宁芜铁路扩能改造、上元门过江通道项目，推动南京北站及其集疏运体系实质性开工，加快南京西站搬迁工作；推动4号线二期、6号线等8条地铁线路建设，7号线全线、5号线南段通车运营；建成龙潭过江通道、新生圩长江大桥跨江主桥，续建建宁路长江隧道；全力推进宁滁、宁盐高速建设，开工建设宁宣高速机场枢纽扩建工程，加快南京至九江高速、南京都市圈环线高速公路等项目前期工作。

2. 业务运营

(1) 业务地位

该公司为南京市主要的国有交通基础设施建设和运营管理主体，拥有较优质的公路、铁路、桥梁及隧道等核心资源，目前已形成交通基础设施建设和运营管理、“交通+”、交通产融和资产运营四大业务板块，业务经营较为多元化。

(2) 经营规模

近年来，随着业务的不断拓展，该公司经营规模持续扩大，2024年3月末资产规模达1217.14亿元。依托于其拥有的优质公路、铁路、桥梁及隧道等核心资源，公司传统交通基础设施建设和运营管理、资产运营两大业务板块仍是其收入主要来源，同时“十四五”期间，公司将积极拓展“交通+”与交通产融业务板块，通过多元化经营拓宽公司收入来源，并实现主业协同发展。跟踪期内，随着出行需求提升，路桥通行量恢复增长带动路桥及相关业务板块收入提升，同时房地产业务收入大幅增长，综合影响下公司营收规模保持增长，2023年公司实现营业收入95.51亿元，同比增长23.83%。从业务构成来看，当年公司以路桥及相关业务为主的投建运管业务板块、以油品销售业务为主的“交通+”业务板块和以房地产、商品贸易为主的资产运营业务板块收入占营业收入的比重分别为24.38%、23.18%和48.34%；公司交通产融业务板块目前收入规模相对较小，对营业收入贡献不大。2024年第一季度，公司实现营业收入19.33亿元，较上年同期增长5.52%，其中资产运营业务板块、投建运管板块和“交通+”业务板块收入分别占比41.03%、27.04%和25.68%。

⁴ 2020年旅客运输周转量数据口径有所调整，不含铁路客运周转量相关数据。

图表 5. 2021 年以来公司营业收入构成及毛利率情况⁵（单位：亿元，%）

业务类型	2021 年			2022 年			2023 年			2024 年第一季度		
	金额	占比	毛利率	金额	占比	毛利率	金额	占比	毛利率	金额	占比	毛利率
总资产	1062.60	-	-	1164.73	-	-	1215.63	-	-	1217.14	-	-
营业收入	74.68	100.00	26.73	77.13	100.00	24.88	95.51	100.00	24.60	19.33	100.00	27.38
① 投建运管板块	20.41	27.33	54.90	18.38	23.84	60.62	23.28	24.38	55.64	5.23	27.04	61.23
路桥及相关业务	19.35	25.90	56.47	17.64	22.87	61.05	21.48	22.49	53.86	4.75	24.59	58.77
铁路建设及相关业务	1.07	1.43	26.38	0.74	0.96	50.42	1.80	1.88	76.97	0.47	2.44	85.90
② “交通+”业务板块	13.13	17.58	10.75	19.65	25.47	11.67	22.14	23.18	13.27	4.96	25.68	10.88
油品销售	11.76	15.74	11.83	14.53	18.84	12.51	14.72	15.41	14.37	3.40	17.59	12.69
物流运输	1.21	1.62	4.30	2.74	3.56	8.22	3.70	3.87	11.07	1.15	5.95	6.97
交通新材料	--	--	--	1.37	1.78	10.92	1.53	1.60	11.38	0.08	0.41	-14.07
新能源业务	0.16	0.21	-20.50	1.00	1.29	10.01	2.19	2.29	10.91	0.33	1.73	11.88
③ 交通产融业务	3.11	4.16	55.55	2.95	3.82	76.67	2.58	2.71	70.70	0.76	3.92	65.48
④ 资产运营板块	37.40	50.08	13.85	35.07	45.47	8.42	46.17	48.34	11.12	7.93	41.03	10.92
房地产	1.12	1.50	60.50	0.24	0.31	68.84	12.46	13.05	16.69	0.02	0.10	91.60
商业地产	1.44	1.93	52.46	1.06	1.38	68.57	1.96	2.06	50.14	0.42	2.17	57.67
商品贸易	34.84	46.65	10.76	33.77	43.79	6.10	31.75	33.24	6.51	7.49	38.76	8.09
⑤ 其他	0.64	0.85	69.27	1.08	1.39	49.85	1.33	1.40	48.12	0.45	2.34	42.30

注：根据南京交通提供资料整理、绘制

1) 投建运管板块

该公司投建运管板块以路桥及相关业务、铁路建设及相关业务为主。2023 年及 2024 年第一季度公司分别实现投建运管板块业务收入 23.28 亿元和 5.23 亿元，其中 2023 年路桥及相关业务、铁路建设及相关业务分别实现收入 21.48 亿元和 1.80 亿元，收入规模较上年均有所增加；同年上述 2 项业务毛利率分别为 53.86%和 76.97%。

A. 路桥及相关业务

该公司路桥及相关业务主要包括收费高速公路和桥梁、隧道的投资、建设和运营管理，其中公司本部主要负责该类项目的投融资决策，下属一级子公司南京公路发展（集团）有限公司（以下简称“公路集团”）、南京长江第三大桥有限责任公司（以下简称“南京长江三桥公司”）和南京交通运营管理集团有限公司（以下简称“运营集团”）具体负责项目的投资、建设和运营管理。2023 年及 2024 年第一季度，公司分别实现路桥业务收入 21.48 亿元和 4.75 亿元，该业务收入主要来源于通行费收入，另包括过江通道管养服务收入及工程监理及检测收入等，其中 2023 年同比增长 21.78%。

图表 6. 截至 2024 年 3 月末公司主要路桥资产情况（单位：公里，%）

路（桥）段名称	类型	里程	开始收费时间	地方政府批准期限 ⁶	权益比例	运营企业
绕城公路	政府还贷	32.39	2002年	--	51	公路集团
宁马高速	政府还贷	26.80	1998年	--		
雍六高速	政府还贷	18.90	2012年	--		
绕越高速东北段	政府还贷	26.87	2012年	--	100	公路集团
绕越高速东南段	经营性	41.32	2010年	25年	100	公路集团
南京长江四桥	政府还贷	29.00	2012年	--	100	公路集团

⁵ 图表中合计数与各项加总不一致系尾数四舍五入所致，下同。

⁶ 绕城高速和宁马高速原批准收费年限为 15 年，但根据苏政复[2016]100 号文的规定，南京市属 6 条政府还贷公路项目（包括宁马高速、绕城公路、雍六高速、绕越高速东北段、南京长江第四大桥有限责任公司（以下简称“南京长江四桥公司”）和南京市交通局管理的宁合高速）实施统一管理、统一贷款、统一还款。根据交通运输部等国家五部委（办）的有关收费工作要求，暂不核定南京市属 6 条政府还贷公路统贷统还实施年限。待国家《收费公路管理条例》修订出台后，再正式核定年限。

路（桥）段名称	类型	里程	开始收费时间	地方政府批准期限 ⁶	权益比例	运营企业
南京长江三桥	经营性	15.60	2005年	25年	45	南京长江三桥公司
南京应天大街长江隧道（南京长江隧道）	经营性	5.85	2010年	25年	90	运营集团

注：根据南京交通提供资料整理、绘制

a) 公路业务

该公司拥有绕城公路、宁马高速、雍六高速、绕越高速东南段和绕越高速东北段五条收费公路，合计里程为 146.28 公里，均为南京市连接国道、省道和周边城市的主要通道。跟踪期内，交通出行需求有所回升，除雍六高速受部分路段施工交通管制导致通行量下降外，其余各路桥日均实际通行量均有所增加，全年合计实现通行费收入 6.47 亿元；2024 年第一季度公司实现公路通行费收入 1.45 亿元。

图表 7. 2021 年以来公司下属高速公路通行情况（单位：万辆，亿元）

名称	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年第一季度
实际日均通行量				
绕城公路	0.55	0.31	0.64	0.79
宁马高速	1.87	1.57	2.00	2.66
雍六高速	3.20	3.26	3.14	2.98
绕越高速东南段	5.14	4.93	6.24	6.18
绕越高速东北段	2.55	2.93	3.61	3.54
合计	13.31	13.00	15.63	16.14
总通行量				
绕城公路	201	112	234	72
宁马高速	686	574	729	242
雍六高速	1166	1189	1144	271
绕越高速东南段	1875	1800	2279	562
绕越高速东北段	931	1068	1316	322
合计	4859	4744	5702	1469
通行费收入⁷				
绕城公路	0.08	0.04	0.09	0.02
宁马高速	1.23	1.18	-	-
雍六高速	0.48	0.50	0.51	0.11
绕越高速东南段	3.98	3.70	4.78	1.07
绕越高速东北段	1.13	1.19	1.09	0.25
合计	6.90	6.61	6.47	1.45

注：根据南京交通提供资料整理、绘制

b) 过江通道业务

该公司经营的过江通道主要为南京长江三桥、南京长江四桥和南京长江隧道，同时参股南京长江第二大桥有限责任公司（以下简称“南京长江二桥公司”，公司持有 35% 股权）。2023 年及 2024 年第一季度，南京长江二桥的通行量分别为 2189 万辆和 519 万辆，通行费收入分别为 5.05 亿元和 1.09 亿元。

该公司投资建设的南京长江三桥由子公司南京长江三桥公司负责运营管理，2023 年及 2024 年第一季度，南京长江三桥年通行量分别为 2838 万辆和 695 万辆，通行费收入分别为 5.51 亿元和 1.35 亿元，2023 年通行量及通行费收入较上年均有所增加。南京长江四桥⁸由子公司南京长江四桥公司负责，2023 年及 2024 年第一季度，南京长江四桥的通行量分别为 2742 万辆和 604 万辆，通行费收入分别为 6.79 亿元和 1.39 亿元，其中 2023 年通行量和通行费收入均恢复增长。

⁷ 目前，绕城公路、宁马高速和雍六高速的通行费收入扣除相关运营费用后直接冲减利息支出，不计入路桥业务收入。

⁸ 南京长江四桥是经国务院批准的《南京市城市总体规划》（1991-2010）中过江通道“五桥一隧”的重要组成部分。

图表 8. 南京长江三桥及四桥运营情况（单位：万辆，亿元）

名称	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年第一季度
南京长江三桥				
日均通行量	6.70	6.43	7.78	7.64
全年通行量	2446	2348	2838	695
通行费收入	4.89	4.56	5.51	1.35
南京长江四桥				
日均通行量	6.22	6.84	7.51	6.64
全年通行量	2269	2498	2742	604
通行费收入	7.63	6.69	6.79	1.39

注：根据南京交通提供资料整理、绘制

南京长江隧道位于南京长江大桥和南京长江三桥之间，全长 5.85 公里，于 2010 年 5 月末通车。自 2016 年 1 月 1 日起南京长江隧道免通行费，根据宁政办发[2016]18 号文，为保障南京长江隧道免通行费后的建设债务偿还和维护管理等资金需求，该公司于每季度末约 10 日前向南京市交通局提交下一季度资金需求计划，经审核通过后，由南京市财政局于每季度首月 10 日前将资金直接拨付至公司指定账户，待季度末，公司须将该季度资金使用及账户结余情况报送至南京市财政局和南京市交通局。资金范围包括南京长江隧道免费通行后的建设债务偿还和维护管理资金、未来大中修和专项建设资金、省对南京长江隧道免费通行专项补助资金。2023 年，公司收到南京市财政局拨付的用于支付南京长江隧道建设债务和维护管理资金 5.18 亿元。

截至 2024 年 3 月末，该公司在建路产相关项目主要系南京至滁州高速公路江苏段工程（以下简称“宁滁高速项目”），该项目是国家高速 G36 联络线的一部分，也是江苏省高速公路网规划中“射十五”的组成部分，项目起于南京绕越高速公路与宁连高速公路（长深高速）交叉处，向西与 235 国道交叉，止于苏皖省界；线路全长 7.41 公里，概算总投资 26.51 亿元⁹，为经营性收费公路；项目已于 2022 年底开工，预计 2025 年建成通车，截至 2024 年 3 月末已投资 9.63 亿元。

B. 铁路建设及相关业务

该公司铁路建设及相关业务收入主要来源于下属子公司南京铁路建设投资有限公司（以下简称“南京铁投”）负责建设及运营的南京南站片区物业租赁收入及停车费收入等，目前该片区已整治和建设完成的商业空间约有 30 万平方米以上，主要业态包括停车场、商铺、写字楼等，公司负责该片区的地下商铺出租、停车场运营、广告位等特许经营权出租等。截至 2024 年 3 月末，该商业空间的停车场 2163 个停车位已投入使用，高铁大厦项目、G31 地块 A1 幢综合体、站内地下商业区、北广场地下商业区、南站站房南夹层、游客接待中心已基本完成招租工作。2023 年及 2024 年第一季度，公司分别实现铁路建设及相关业务收入 1.80 亿元和 0.47 亿元，2023 年较上年大幅增长 143.23%，主要系出租物业增加及上年部分时段实行租金减免政策使得基数较低所致。

铁路建设业务方面，南京铁投作为南京市铁路项目投资建设的主要承担主体，负责南京段铁路建设项目的征地拆迁工程、市政配套建设以及相关环境综合整治项目，工程建设资金来源主要为财政拨付的“铁路发展专项资金”；上述项目完工后，将由该公司按照对建设项目的投资、经审计及该项目的其他投资方确权之后，折为公司在该项目中所持股权，享有相应的投资分红收益。目前南京铁投已确权持有合武铁路有限公司（以下简称“合武铁路”）、京沪高速铁路股份有限公司（以下简称“京沪高铁”）和沪宁城际铁路股份有限公司（以下简称“沪宁城际”）的股权比例分别为 0.79%、4.38%¹⁰和 1.08%，2023 年确认投资收益 0.25 亿元，较上年减少 0.81 亿元。此外，宁杭城际南京段征地拆迁项目、宁安城际南京段征地拆迁项目和宁启铁路复线电气化工程南京段征地拆迁项目均已完工，累计实际投资额 18.42 亿元，但目前尚未确权（尚处于决算审计阶段）。未来随着各项目相继

⁹ 根据江苏省发改委批复、南京市政府相关文件，宁滁高速项目资本金为 15.42 亿元，其中公路集团代表南京交通集团出资 10.28 亿元，江北新区和六合区分别分担资本金 3.60 亿元和 1.54 亿元，两区承担资本金部分不占项目公司股份份额，项目公司南京宁滁高速公路有限责任公司（以下简称“宁滁公司”）由公路集团 100%持股，其余建设资金由项目公司自筹。

¹⁰ 南京铁投原持有京沪高铁 5.00%股权比例，江苏省铁路建设办公室建议将 2009 年京沪高铁支付的 3.00 亿元征拆费用按江苏省和南京市确权的征拆费用比例进行调整，2018 年经江苏省国资委、南京市政府及国资委批复同意，南京铁投向江苏省铁路集团有限公司无偿划转京沪高铁 4423.28 万元对应股权，股权划转后，南京铁投持有京沪高铁股权比例将为 4.97%。2019 年 9 月 25 日，京沪高铁召开 2019 年第三次临时股东大会，会上通过《关于京沪高速铁路股份有限公司增加注册资本及调整股比的议案》，京沪高铁注册资本由 40.00 亿元增加至 42.82 亿元，注册资本增加后南京铁投持有京沪高铁股权比例下降至 4.64%。2020 年 1 月，京沪高铁申请首次公开发行股票并在上海证券交易所主板上市，公开发行股票后南京铁投持股比例缩减至 4.05%。京沪高铁在公开发行股票的同时将一部分上市股票配售给战略投资者，南京铁投以发行价格认购京沪高铁普通股 A 股战略配售股票 8.00 亿元，本次认购后南京铁投持股比例为 4.38%。

确权，及已确权持有的铁路项目盈利水平的提升，南京铁投所持股权为其带来的投资收益有望增加。根据《市政府办公厅关于建立交通重点项目前期工作与建设推进联席会议机制的通知》（宁政传〔2019〕68号）及《市政府关于加快推进新一轮铁路建设的实施意见》（宁政发〔2019〕148号）等文件，针对新一轮铁路项目建设，各区段资本金由南京市和各区共同承担，具体比例在项目资金平衡方案中予以明确，南京铁投代表南京市政府作为南京市铁路干线项目（南京段）建设的出资主体，实际资金来源于财政拨款。

截至2024年3月末，南京铁投负责投资建设的铁路配套项目主要包括南京南站地区市政道路工程、京沪高速铁路南京南站配套基础设施及拆迁安置房建设工程和宁芜铁路外绕工程等，上述项目概算总投资合计为301.81亿元，截至2024年3月末累计已投入197.02亿元，项目建设资金来源主要包括财政拨付铁路发展专项资金及代收代付省级铁路投资资金¹¹等。此外，对于江苏南沿江城际铁路、北沿江高铁项目、宁淮高铁项目、宁扬宁马铁路及上元门过江通道等新一轮铁路项目建设，公司代表南京市出资，建设资金全部来源于财政拨款，截至2024年3月末，上述项目计划投资规模合计138.30亿元，累计投资额为72.41亿元。

图表9. 截至2024年3月末南京铁投主要在建铁路相关项目情况（单位：亿元）

项目名称	概算总投资	累计已投资 ¹²	计划建设周期
南京南站地区市政道路工程	18.16	14.18	2011-2025
京沪高速铁路南京南站配套基础设施及拆迁安置房建设工程	164.01	160.66	2009-2025
宁芜铁路外绕工程	75.49	9.73	2021-2026
绿都大道（宏运大道至董村路段）建设工程	6.68	6.61	2020-2023
南京南站南（北）广场地下行人过街通道	3.98	3.72	2020-2022
滨河路西延工程	1.23	1.23	2021-2022
宏运大道快速路（机场高速至外秦淮河段） ¹³	32.26	0.89	暂未确定
铁路配套项目小计	301.81	197.02	--
南京至淮安城际铁路（江苏段）	38.17	21.13	2020-2023
南沿江铁路	14.90	14.90	2018-2023
北沿江铁路	33.37	33.88	2022-2026
宁扬宁马铁路	26.86	0.50	2024-2029
上元门过江通道铁路	25.00	2.00	2023-2028
铁路项目出资小计	138.30	72.41	--
合计	440.11	269.43	--

注：根据南京交通提供资料整理、绘制

2) “交通+”业务板块

该公司“交通+”业务板块主要包括油品销售、物流运输以及新增拓展的交通新材料及新能源业务等，该板块业务为公司近年主要拓展业务板块，收入规模保持较快增长，2023年及2024年第一季度，公司分别实现该板块业务收入22.14亿元和4.96亿元，其中2023年同比增长12.66%；同期，该板块业务毛利率分别为13.27%和10.88%，其中2023年毛利率上升主要系油品销售和物流运输毛利率提升拉动所致。

该公司油品销售业务主要由南京铁投下属子公司南京交通产业集团有限责任公司（以下简称“南京交产”）负责经营。目前南京交产拥有17座加油站，包括由南京交产下属子公司中石化南京交通石油发展有限责任公司（以下简称“中石化交通石油”）负责经营管理的绕越高速、绕城公路、宁马高速和雍六高速等四条高速公路的8座加油站和南京长江四桥的2座加油站、高淳山上加油站、六合八百桥加油站和单桥加油站，由南京交产下属子公司南京中油交铁成品油销售有限责任公司（以下简称“中油成品油”）负责经营管理的南京长江隧道南北2座加油站，以及由南京交产下属子公司南京交产海油有限公司（以下简称“交产海油公司”）负责经营管理的金牛湖停车区南北2座加油站。2023年及2024年第一季度，公司油品销售业务分别实现收入14.72亿元和3.40亿元，2023年该业务收入基本保持稳定；该业务毛利率受成品油批发和零售价差影响存在一定波动性，同期业务

¹¹ 代收代付省级铁路投资资金指江苏省铁路办公室向地方铁路建设提供的省级投资资金。

¹² 京沪高速铁路南京南站配套基础设施及拆迁安置房建设工程和铁路项目已投资额为资金拨付口径，其他为形象进度。

¹³ 该项目起于现状龙西互通，沿现状宏运大道布置，终于双龙大道，按照主六辅四城市快速路兼顾一级公路标准建设，项目建设资金来源及资金平衡方式尚未确定。

毛利率分别为 14.37%和 12.69%。总体看，公司能够保持南京市属高速公路、南京长江第四大桥、南京南站等片区成品油供应的主导地位，业务运营情况较好，稳定性较强。

物流运输业务方面，该业务主要由下属子公司地方铁路公司负责，为适应南京市城北工业区经济发展和南京新生圩港对外开放后对铁路运输的需求，经南京市政府决策，地方铁路公司筹资建设了江苏省第一条地方铁路——南京城北铁路环线，全长 16.90 公里。近年来，公司物流运输业务收入主要来源于上述地方铁路运输服务收入，2023 年及 2024 年第一季度公司分别实现物流运输业务收入 3.70 亿元和 1.15 亿元，其中 2023 年较上年增加 0.96 亿元，主要系 2022 年以来地方铁路公司大力拓展多式联运业务、新增沿江班列，且城北铁路环线新增开拓铁路运输代理服务和机车租赁服务等业务所致；该业务毛利率分别为 11.07%和 6.97%，2023 年较上年提升 2.85 个百分点。

该公司于 2021 年新增的新能源业务主要由南京交产下属南京交能清洁能源发展有限责任公司（以下简称“交能能源公司”）负责，交能能源公司主要从事光伏电站建设运营业务，涵盖“光伏+工商业屋顶”、“光伏+隧道”、“光伏+储能+充电桩”、“光伏+高速公路”等，该项业务收入来源主要为电费收入，包括自发自用和余电上网（并入国家电网）两种模式。2023 年及 2024 年第一季度，公司分别实现新能源业务收入 2.19 亿元和 0.33 亿元，由于投入运营的光伏电站增加，该业务收入保持增长，业务毛利率分别为 10.91%和 11.88%。

此外，2022 年该公司新增交通新材料生产销售业务，该业务系由南京普迪混凝土集团有限公司（以下简称“普迪混凝土集团”）下属子公司江苏新构智能制造科技有限公司（以下简称“新构制造公司”）¹⁴承担，新构制造公司集预制构件的生产、研发、销售为一体，主要从事装配式工程结构构件及相关材料研发、设计、生产、销售、施工、安装、技术咨询、专业培训等，公司生产销售的装配式预制构件主要包括各种交通、建筑、景观园林等预制构件，预制路面板、沥青路面基层、人行道板，装配化公交站，综合管廊等。公司预制构件供应商及下游客户主要为大型央企、国企等物资供应单位及总包单位，公司按月生产销售，并按照与客户的物资采购供应合同进行结算，公司会给予下游客户一定账期（一般为 1 年内）。2023 年及 2024 年第一季度公司分别实现交通新材料业务收入 1.53 亿元和 0.08 亿元，毛利率分别为 11.38%和-14.07%。

3) 交通产融业务板块

该公司交通产融业务板块经营主体主要包括南京交通投资管理有限公司（以下简称“南京交通投资”）¹⁵及其子公司通汇租赁等，2023 年及 2024 年第一季度分别实现交通产融业务板块收入 2.58 亿元和 0.76 亿元，主要来源于融资租赁业务收入，2023 年较上年下降 12.54%；同期，该业务板块毛利率分别为 70.70%和 65.48%，盈利水平较强。通汇租赁业务发展方向以交通产业链相关企业及符合国家产业政策导向的环保、新能源、新材料等行业为主，服务于区域交通基础设施建设融资需求。

通汇租赁针对承租企业不同的业务运营及资金需求特点提供相应的融资租赁服务，其除了进行传统银行授信项下融资性售后回租业务外，还开展了基于应收账款质押的工程建设供应链企业融资租赁业务模式，融资租赁期限一般为 3-5 年。通汇租赁业务资金主要来源于自有资金、银行借款及发行的资产支持票据，自 2014 年正式运营以来，通汇租赁业务实现了快速扩张，截至 2024 年 3 月末，通汇租赁签约项目数量累计 211 个，签约金额累计为 138.69 亿元，应收融资租赁款净额为 42.22 亿元；其中 2023 年通汇租赁签约项目数量为 40 个，投放金额为 23.15 亿元。

4) 资产运营板块

该公司资产运营板块业务主要包括保障房、商品房开发和销售，物业租赁及商品贸易业务，2023 年及 2024 年第一季度，公司分别实现资产运营板块业务收入 46.17 亿元和 7.93 亿元，其中 2023 年受房地产业务收入增长带动该板块收入保持增长，当年商品贸易业务和房地产业务收入占比分别为 68.77%和 26.99%；同期，该板块业务毛利率分别为 11.12%和 10.92%。

A. 房地产业务

该公司房地产业务主要通过子公司南京交通投资置业有限公司（以下简称“南京交通置业”）和南京铁投开展，

¹⁴ 新构制造公司成立于 2021 年 12 月，注册资本为 10.00 亿元，系由普迪混凝土集团、中交公路规划设计院有限公司、中铁宝桥集团有限公司共同出资组建，持股比例分别为 55%、34%和 11%。

¹⁵ 南京交通投资设立于 2020 年 11 月，系经南京交通董事会决议和相关文件精神，南京铁投子公司南京交产以其持有的南京通汇融资租赁股份有限公司（以下简称“通汇租赁”）50%股权作为出资与该公司共同设立，注册资本为 20.00 亿元，公司和南京交产持股比例分别为 65%和 35%。

主要包括保障房项目建设和商品房开发销售业务。公司建设保障房项目主要系原南京交通置业下属子公司南京汇杰建设发展有限公司（以下简称“汇杰建设”）负责开发的栖霞区迈皋桥创业园地块经济适用住房项目，该项目建成后由政府进行回购，价格依据成本加适当利润率的方式确定，项目累计投入 76.43 亿元，均已收回。2022 年 11 月，由于上述保障房项目建设及销售工作已基本完成，公司进行受托建设资产移交，将汇杰建设 100% 股权转让（转让对价为 2.00 亿元）至南京安居保障房建设发展有限公司。2023 年及 2024 年第一季度，公司分别实现房地产业务收入 12.46 亿元和 0.02 亿元，2023 年由于公司开发的南部新城地块明阅府项目销售结转收入，使得该业务收入大幅增加 12.22 亿元；同期毛利率分别为 16.69% 和 91.60%。

截至 2024 年 3 月末，该公司在售房产项目主要包括南部新城地块（明阅府项目）、嘉玥项目、2021G122 项目和 2022G86 项目等，上述项目均尚未完工，合计可售面积 29.97 万平方米，已认购面积 21.42 万平方米，实现资金回笼 84.16 亿元，累计结转收入 11.67 亿元。

图表 10. 2024 年 3 月末公司主要在售房产项目情况（单位：万平方米，亿元）

项目名称	开盘时间	累计已投资	可售面积	已售面积	累计回笼资金	累计确认收入
NO.2019G64 项目（南部新城地块明阅府项目）	2021.05	14.07	2.84	2.84	12.72	11.67
NO.2021G06 项目（嘉玥项目）	2021.12	34.80	8.22	8.22	36.15	--
2021G122 项目	2022.11	52.16	11.72	7.13	29.19	--
2022G86 项目（禧樾府）	2023.10	17.37	1.74	0.10	0.29	--
江北新区 2010G42（山川江樾）	2023.12	47.37	5.45	3.13	5.81	--
合计	--	165.77	29.97	21.42	84.16	11.67

注：根据南京交通提供资料整理、绘制

截至 2024 年 3 月末，该公司在建房产项目主要包括南部新城地块（明阅府项目）、嘉玥项目、2021G122 项目和 2022G86 项目，另外包括南京铁投旗下开发的龙西北项目、云创中心（NO.2021G68 地块）和江北新区 2010G42，上述项目建筑面积合计 111.76 万平方米，计划总投资合计 256.69 亿元，已完成投资 178.99 亿元。其中，投资体量最大的江北新区 2010G42 项目开发主体为世纪城公司，系南京铁投下属子公司南京交产于 2023 年 2 月收购其 51% 股权实现并表；2010G42 地块系于 2010 年 11 月竞拍取得，该项目位于江北新区核心区隧道口片区，兴隆路以北、望江路以东、润锦路以南，土地面积 12.32 万平方米，成交价格 20.30 亿元；项目计划总投资 98.62 亿元，2024 年 3 月末已投资 47.37 亿元。

图表 11. 2024 年 3 月末公司主要在建房产项目情况（单位：万平方米，亿元）

项目名称	开发主体	项目类型	计划建设期	建筑面积	总投资	已投资
NO.2019G64 项目（南部新城地块明阅府项目）	南京通瑞房地产开发有限公司	商住混合和基层社区中心	2020-2024	7.84	15.90	14.07
NO.2021G06 项目（嘉玥项目）	南京通润金基置业有限公司 ¹⁶	商品住宅	2021.7-2023.12	11.76	34.44	34.80
2021G122 项目	南京交通金基置业有限公司 ¹⁷	商品住宅	2022.5-2025.6	19.86	64.70	52.16
2022G86 项目（禧樾府）	南京通玺房地产开发有限公司	商住混合和基层社区中心	2023.5-2025.7	8.08	24.26	17.37
龙西北项目（NO.2020G95 地块）	南京铁投龙西项目管理有限公司	商务办公	2021-2024	7.49	7.88	6.07
云创中心（NO.2021G68 地块）	南京铁峰置业有限公司 ¹⁸	商务办公	2021-2024	10.62	10.89	7.15
江北新区 2010G42（山川江樾）	南京世纪城房地产有限公司	商品住宅	5 年	46.11	98.62	47.37
合计	--	--	--	111.76	256.69	178.99

注：根据南京交通提供资料整理、绘制

¹⁶ 该项目由南京交通置业和南京德润置业有限公司（民营企业）共同开发，两者持有项目公司南京通润金基置业有限公司股权比例各为 50%，由公司实际控制并纳入合并范围。

¹⁷ 南京交通置业下属子公司南京通瑞房地产开发有限公司和南京金基通悦管理咨询有限公司持股比例分别为 51% 和 49%。

¹⁸ 南京铁投于 2021 年 8 月与南京绿地锦峰置业有限公司（以下简称“锦峰置业”）签订《关于江宁经济开发区董村路以北临淮路以西地块合作协议》，双方按照项目公司南京铁峰置业有限公司股权比例（51:49）承担董村路 NO.2021G68 土地价款费用，公司已先行支付该地块全部价款费用本金 3.97 亿元，根据股权占比锦峰置业应承担 1.94 亿元，但因资金筹措不及预期，仅完成了股比 2% 部分的土地价款支付，经协商一致，锦峰置业以定向减资方式减持铁峰置业 47% 股权，减资完成后铁峰置业注册资本 0.10 亿元，公司持有其 98% 的股权并纳入合并范围。

B. 商业地产租赁

该公司还依托子公司南京玉桥商业集团有限公司（以下简称“玉桥集团”）和南京润泰商业管理集团有限公司（原名南京普迪建材实业集团有限公司，以下简称“润泰集团”）开展小规模物业租赁业务。玉桥集团主要经营物业玉桥商业广场可出租面积为 9.75 万平方米，截至 2024 年 3 月末已出租面积为 9.22 万平方米；润泰集团主要出租房产为商业、办公及部分门面房等，可出租面积合计 12.64 万平方米，截至 2024 年 3 月末已出租 7.54 万平方米。2023 年及 2024 年第一季度，公司商业地产租赁业务分别实现收入 1.96 亿元和 0.42 亿元，2023 年较上年增长 84.91%，主要系当年出租物业面积增加及上年实行租金减免政策使得收入规模较小所致；业务毛利率分别为 50.14% 和 57.67%，盈利水平相对较好。

C. 商品贸易业务

该公司商贸业务主要通过下属子公司南京朗驰集团有限公司（以下简称“朗驰集团”）、普迪混凝土集团等运营，主营汽车销售、维修和汽车后服务¹⁹业务，以及混凝土及管片的设计、生产和销售等业务。2023 年及 2024 年第一季度，公司分别实现商品贸易业务收入 31.75 亿元和 7.49 亿元，2023 年较上年下降 5.98%，业务毛利率分别为 6.51% 和 8.09%。

截至 2024 年 3 月末，朗驰集团共有 11 家 4S 店，主要分布在南京市晓庄汽车园片区、板桥雨花汽贸园片区以及南通市、镇江市，经营汽车品牌主要涉及一汽奥迪、一汽大众、上汽大众、一汽丰田、雪佛兰、东风标致、比亚迪王朝系列、哪吒新能源车等；采购和销售模式：在采购方面，朗驰集团所属 4S 店的整车及配件均直接向汽车生产厂商订购，先付款后提货；在销售方面，朗驰集团的 4S 店汽车以零售为主，售价根据厂家指导价、当期厂商商务政策、市场价格等综合研判制订，收全款后交付车辆。汽车生产厂商对 4S 店实行销售返利政策，厂商的返利也是公司汽车销售业务盈利的重要来源。厂商一般以现金方式返点，但规定所返款项须用于原品牌的汽车采购。汽车厂商根据进货任务完成情况、销售任务完成情况、维修量及相关服务质量、客户反馈等情况对 4S 点进行综合评价，根据评价结果确定返点比例。2023 年，朗驰集团汽车销量分别为 1.66 万辆，实现汽车销售收入 23.47 亿元，汽车销量及收入均保持增长；但由于整车销售市场仍较为低迷且经销商价格竞争加剧，该业务盈利性弱，业务毛利率为-0.03%，较上年下降 0.34 个百分点。汽车维修和汽车后服务业务方面，2023 年维修业务收入为 2.70 亿元，较上年增加 0.44 亿元，毛利率为 43.34%，较上年略有上升；汽车后业务收入为 1.11 亿元，较上年减少 0.25 亿元，毛利率为 88.23%，朗驰集团汽车维修和汽车后业务盈利水平相对高。

普迪混凝土集团主营混凝土生产和销售等业务，2023 年普迪混凝土集团实现销售收入 4.47 亿元，较上年减少 2.97 亿元，毛利率为-2.00%，主要供应商包括江苏信宁新型建材有限公司、江苏鹤林水泥有限公司、和县横山矿业有限公司石杨分公司等，下游客户以中建三局集团有限公司、中国建筑第五工程局、中建八局第三建设有限公司、中天建设集团有限公司、中铁四局集团有限公司等大型建筑施工企业为主，货款按比例月结。

业务发展规划方面，该公司将持续推进交通基础设施投融资、交通运营管理和交通基础设施建设业务；大力发展交通物流，参与全市物流体系和物流基础设施的投资建设和运营管理；大力发展交通新能源，打造“交通新能源综合性集团”；推动发展南京南站枢纽经济；积极发展低空经济，打造全市低空经济服务平台和全市智能网联汽车平台。此外，公司还将聚焦“1+212”发展战略，加大新兴产业投入，培育新的增长极。

财务

跟踪期内，主营业务毛利仍系该公司盈利最主要的来源，但期间费用对利润的侵蚀较为严重，盈利对投资净收益和政府补助的依赖程度仍较大，公司整体盈利稳定性偏弱。因前期路桥资产投资规模较大，公司已积聚较大规模的刚性债务，且短期内存在集中偿付压力，但目前公司融资渠道畅通，备用流动性较充足，可为公司债务偿付及循环提供一定支撑。公司以路桥资产、交通类项目工程为主的非流动资产规模较大，相关资产投资回收期长，但长期来看交通类经营资产能为公司带来稳定的现金流入。跟踪期内，得益于主业良好的获现能力及商业房产预售实现较大规模回款，公司经营现金流表现仍较好，但随着项目建设及股权投资的持续支出，整体非筹资性现金流对刚性债务的保障能力仍欠佳。

¹⁹ 汽车后服务业务包括装潢、俱乐部、检测线、二手车交易等业务。

1. 财务杠杆

跟踪期内，该公司负债规模呈扩张态势，2023 年末及 2024 年 3 月末公司负债总额分别为 692.82 亿元和 692.85 亿元，2023 年末较上年末增长 6.51%。但得益于政府支持及自身经营积累，公司资本实力逐步增强，财务杠杆尚控制在较合理水平，同期末资产负债率分别为 56.99%和 56.92%，2023 年末较上年末上升 1.14 个百分点；股东权益与刚性债务比率分别为 149.32%和 146.87%，股东权益对刚性债务的保障程度仍处于较好水平。

(1) 资产

2023 年末，该公司资产总额为 1215.63 亿元，较 2022 年末增长 4.37%，从具体构成来看，公司资产以各类交通设施等非流动资产为主，2023 年末非流动资产余额为 899.61 亿元，占资产总额的比重为 74.00%，其中，固定资产和在建工程合计占非流动资产的比重达 55.62%，固定资产主要为公司持有的路桥资产、房屋及建筑物等，年末余额为 210.43 亿元，当年计提折旧²⁰4.13 亿元，但由于部分资产账面价值按照竣工决算审计调整，年末余额较 2022 年末仅略增 0.09%；在建工程主要为公司对南京南站配套工程及代政府出资铁路项目等的投入，年末余额为 289.95 亿元，较 2022 年末增长 8.74%，主要系宁滁高速项目、宁芜铁路、北沿江等项目投入增加所致。同年末，公司其他权益工具投资余额 186.04 亿元，主要为公司持有的京沪高铁和南京证券股份有限公司（以下简称“南京证券”，证券代码 601990）²¹股票，年末余额分别为 105.82 亿元和 19.21 亿元，其中实现累计利得分别为 12.83 亿元和 12.46 亿元，另外还包括持有的江苏省港口集团有限公司股权（37.30 亿元）及沪宁城际、合武铁路等确权铁路股权，较上年末增长 1.40%，主要系新增对江苏宁盐高速公路有限公司投资 2.77 亿元所致；其他非流动资产余额 70.84 亿元，其中实行免费通行政策的南京长江隧道固定资产 44.30 亿元及南京南站配套市政工程公益性资产 9.78 亿元，较 2022 年末减少 3.41%，主要系宁高速项目预付工程款转至在建工程所致；投资性房地产余额为 52.79 亿元，均以公允价值计量，较 2022 年末变化不大；长期股权投资余额为 38.35 亿元，较 2022 年末增长 17.39%，主要系公司对南京润泽房地产有限公司（以下简称“润泽房产”）和江苏溧芜高速公路有限公司分别追加投资 6.00 亿元（观云润府项目合作开发款）和 3.19 亿元所致；长期应收款余额为 19.83 亿元，较 2022 年末下降 18.07%，主要为通汇租赁应收融资租赁款变动；其他非流动金融资产余额 20.77 亿元，主要系产业基金投资，较 2022 年末增长 4.51%。

2023 年末，该公司流动资产余额为 316.02 亿元，较 2022 年末增长 8.37%。从具体构成来看，公司的流动资产以货币资金、存货和其他应收款为主，2023 年末上述 3 项在流动资产中占比分别为 18.06%、55.53%和 12.47%。其中，货币资金余额为 57.08 亿元，较 2022 年末减少 17.08%，其中使用受限货币资金规模为 2.15 亿元；存货余额为 175.48 亿元，主要为房产项目、土地开发成本和拆迁安置成本，较 2022 年末增长 18.93%，主要系 G122 项目、G86 项目等商业房产项目加大投入所致；其他应收款余额为 39.40 亿元，主要为应收南京市栖霞区土地储备中心款项 8.76 亿元和应收南京金江公共设施管理有限公司往来款项 6.08 亿元，较上年末增长 17.53%，主要系新增应收南京市土地矿产市场管理中心拍地保证金 4.34 亿元所致；应收账款余额为 11.40 亿元，较 2022 年末减少 2.70%，主要系应收工程款减少所致；一年内到期的非流动资产余额为 20.67 亿元，较 2022 年末增长 6.21%，主要为通汇租赁一年内应收融资租赁款增加所致；其他流动资产较 2022 年末大幅增长 30.16%至 6.38 亿元，主要系待抵扣及预缴税金增加所致。

2024 年 3 月末，该公司资产总额为 1217.14 亿元，较 2023 年末略增 0.12%，其中其他应收款较 2023 年末减少 10.16%，主要系拍地保证金转入存货所致；除此之外，其他主要资产科目较 2023 年末变化不大。

受限资产方面，截至 2024 年 3 月末，该公司受限资产账面余额为 103.45 亿元，占总资产的比重为 8.50%，其中货币资金受限金额 1.52 亿元，主要系保证金等；因借款抵押受限存货金额为 101.93 亿元，占存货科目的 55.84%。除此之外，公司还通过路桥资产收费权等质押等方式取得借款。

²⁰ 根据该公司的固定资产折旧政策，公司对政府还贷公路、桥梁、隧道等不计提折旧，2023 年末不计提折旧的固定资产账面价值合计 148.56 亿元。

²¹ 截至 2024 年 5 月末，该公司持有南京证券 6.53%的股权。

图表 12. 截至 2024 年 3 月末公司受限资产情况（单位：亿元）

名称	受限金额	受限金额占该科目的比例（%）	受限原因
货币资金	1.52	2.85	保证金等
存货	101.93	55.84	借款抵押

注：根据南京交通所提供的数据整理、绘制

（2）所有者权益

2023 年末，该公司所有者权益为 522.80 亿元，较上年末增长 1.67%，其中实收资本和资本公积余额分别为 25.82 亿元和 393.18 亿元，实收资本较上年末未发生变化，资本公积较 2022 年末增长 0.82%，主要系公司收到南京市财政局拨付资本金 1.21 亿元，长江隧道公司收到用于还本付息及专项工程拨款的财政资金计入资本公积导致归母部分增加 1.98 亿元。同年末，未分配利润和少数股东权益分别为 66.27 亿元和 18.96 亿元，分别较上年末增长 5.43%和 13.47%；其他综合收益为 17.05 亿元，受公司持有的南京证券及京沪高铁公允价值变动有所波动，2023 年末较上年末略降 1.83%。2024 年 3 月末公司所有者权益为 524.30 亿元，较 2023 年末小幅增长 0.29%，其中实收资本和资本公积合计占所有者权益的比重为 80.05%，资本结构较为稳健。

（3）负债

从债务期限结构看，2023 年末及 2024 年 3 月末，该公司长短期债务比分别为 45.11%和 49.10%，由于公司将收到的大规模的铁路发展专项资金计入其他应付款科目，同时短期借款保持在较大规模，使得公司债务期限结构偏短期化。2023 年末，公司流动负债余额为 477.46 亿元，较上年末增长 3.27%，其中其他应付款（不含应付利息和应付股利，下同）和短期借款占比分别为 53.14%和 19.20%。年末其他应付款主要为公司收到的财政拨付的铁路发展专项资金（164.34 亿元）、财政资金（25.22 亿元）、往来款（36.73 亿元）及工程款（23.15 亿元）等，当年末余额较 2022 年末增长 9.50%至 253.74 亿元，主要系当年收到铁路发展专项资金 16.61 亿元，同时应付往来款增加 3.77 亿元所致；短期借款余额为 91.69 亿元，较 2022 年末下降 9.25%，以保证和信用借款为主；此外，年末一年内到期的非流动负债余额为 41.17 亿元，较 2022 年末增长 67.38%，其中一年内到期长期借款和应付债券分别为 22.00 亿元和 18.94 亿元；其他流动负债余额为 13.14 亿元，较上年末下降 50.72%，主要系应付短期债券减少 14.50 亿元所致；合同负债余额 59.41 亿元，较上年末下降 1.83%，主要系明阅府项目预收房款结转确认收入及嘉玥项目、2021G122 项目预售款增加综合影响所致；应付账款主要为未结算的工程款等，年末余额较上年末增长 32.30%至 6.55 亿元。

2023 年末，该公司非流动负债余额为 215.36 亿元，较 2022 年末增长 14.46%。从具体构成看，公司非流动负债主要由长期借款和应付债券构成，2023 年末占非流动负债的比重分别为 59.45%和 35.12%。其中，长期借款余额为 128.04 亿元，较 2022 年末增长 17.48%，主要为质押借款、抵押借款和保证借款；应付债券余额为 75.63 亿元，较 2022 年末增长 18.00%，当年新增发行公司债、中票及通汇租赁资产支持专项计划合计 35.28 亿元，偿还到期债券 10.55 亿元（含计入流动负债科目的一年内到期债券）；递延所得税负债余额为 9.78 亿元，较上年末基本持平，主要为京沪高铁公允价值变动导致应纳税暂时性差异等。

2024 年 3 月末，该公司流动负债余额为 464.68 亿元，较 2023 年末下降 2.68%，其中应付账款较 2023 年末减少 21.21%至 5.16 亿元，主要系应付工程款结算所致；其他流动负债余额较 2023 年末下降 55.30%至 5.87 亿元，主要系短期融资券到期偿还所致，存量主要为房产项目预售形成的待转销项税额。同期末，非流动负债余额 228.16 亿元，较 2023 年末增长 5.94%，主要系公司长期借款增长 11.28%至 142.48 亿元所致。除此之外，公司其他主要负债科目较 2023 年末变化不大。

2023 年末及 2024 年 3 月末，该公司刚性债务余额分别为 350.13 亿元和 356.97 亿元，2023 年末较 2022 年末增加 22.82 亿元。从借款的到期期限来看，2023 年末及 2024 年 3 月末公司短期刚性债务余额分别为 146.47 亿元和 140.41 亿元，2023 年末较上年末减少 7.76 亿元，以银行借款为主；短期刚性债务现金覆盖率分别为 39.96%和 38.76%，公司仍存在较大的债务集中偿付压力。金融机构借款是公司主要的融资渠道，2024 年 3 月末公司金融机构借款（不含应付利息）和债券余额分别为 260.41 亿元和 92.13 亿元，占刚性债务的比重分别为 72.95%和 25.81%。公司金融机构借款中信用借款、质押借款和保证借款占比较高，偿债主体主要为公司本部和公路集团，资金主要用于交通基础设施建设和运营，与公司主业发展方向相符。从融资成本看，截至 2024 年 3 月末公司银

行借款利率主要位于 1.70%-4.65% 区间。除银行借款外，公司金融机构借款还包括保险资金贷款，2024 年 3 月末公司保险资金贷款本金余额为 20.00 亿元。

图表 13. 2024 年 3 月末公司主要非银金融机构借款情况（单位：亿元）

借款机构	余额	起始日	最迟到期日	(合同) 年利率
平安资产管理有限责任公司	20.00	2019.11.29	2025.11.29	4.90%
合计	20.00	--	--	--

注：根据南京交通提供资料整理、绘制

债券融资方面，截至 2024 年 6 月 20 日，该公司本部及子公司南京铁投、公路集团等待偿债券本金余额合计为 93.50 亿元，另孙公司通汇租赁已发行资产支持票据和资产支持专项计划产品待偿余额合计 15.34 亿元；公司已发行债券的还本付息情况正常。

图表 14. 截至 2024 年 6 月 20 日公司待偿还债券概况（单位：亿元，年，%）

债项名称	起息日	到期日	发行金额	期限	票面利率	待偿余额	本息兑付情况
19 南京交建 MTN002	2019-11-21	2024-11-21	10.00	5	3.93	10.00	正常
20 南京交建 MTN001	2020-04-10	2025-04-10	10.00	5	3.15	10.00	正常
21 南京交建 MTN001	2021-02-25	2026-02-25	10.00	5	4.00	10.00	正常
21 宁交 01	2021-05-17	2026-05-17	10.00	5	3.75	10.00	正常
21 南京交建 MTN002	2021-06-29	2026-06-29	5.00	5	3.77	5.00	正常
21 南京交建 MTN003	2021-08-04	2026-08-04	5.00	5	3.44	5.00	正常
23 宁交 01	2023-03-15	2026-03-15	10.00	3	3.10	10.00	正常
23 南京交建 MTN001	2023-07-26	2028-07-26	1.50	5	3.25	1.50	未到期
23 南京交建 MTN002	2023-12-25	2028-12-25	10.00	5	3.11	10.00	未到期
24 南京交建 MTN001	2024-04-24	2029-04-24	8.00	5	2.39	8.00	未到期
24 南京交建 MTN002	2024-06-06	2029-06-06	4.00	5	2.30	4.00	未到期
21 南京铁建 MTN001	2021-09-03	2024-09-03	5.00	3	3.18	5.00	正常
22 南京公路 MTN001	2022-09-05	2025-09-05	5.00	3	2.78	5.00	正常
通汇资产支持证券	2022-2024	2024-2026	--	1.78-2.74	2.3-3.5	15.34	正常

数据来源：财汇客户端

2. 偿债能力

(1) 现金流量

该公司主要业务板块中，收费路桥、油品销售、客货运输及商贸物流等业务均主要以现金结算，该类业务现金获取能力较强，公司总体现金回笼情况较好。2023 年及 2024 年第一季度，公司营业收入现金率分别为 114.95% 和 126.08%，受公司建设房产明阅府项目、嘉玥项目和 G122 等项目预售回款节奏影响，营业收入现金率有所波动，2023 年较上年下降 31.38 个百分点。同期，公司经营性现金净流入量分别为 8.32 亿元和 2.50 亿元。

作为南京市主要的交通设施投资建设主体，近年来该公司承担了较多的路桥及配套基础设施建设项目，如京沪高铁南京南站配套基础设施及代政府出资铁路项目等，导致其投资性现金流持续呈净流出状态。2023 年，公司投资性现金流量净额为-31.13 亿元，净流出额较上年有所减少，其中公司其他与投资活动有关的现金收支额持续较大，主要系融资租赁业务开展过程中收回和投放的融资租赁本金。同期，公司筹资性现金净流量为 11.35 亿元，其中 2023 年公司通过银行借款、发行债券等方式融入资金使得筹资活动现金流入 271.82 亿元，偿还债务本息等现金支出 260.48 亿元。2024 年第一季度，公司投资活动产生的现金流量净额为-8.79 亿元；筹资活动产生的现金流量净额为 4.63 亿元。

(2) 盈利

2023 年，该公司实现营业毛利 23.49 亿元，较上年增加 4.30 亿元，其中投建运管板块和资产运营板块毛利贡献

率分别为 55.14%和 21.85%，交通产融板块收入规模虽不大，但盈利性较好，当年毛利贡献率为 7.78%；“交通+”业务板块毛利占比亦有所提升，当年为 12.50%。从细分业务来看，2023 年路桥及相关业务、商品贸易、房地产和油品销售业务分别实现毛利 11.57 亿元、2.07 亿元、2.08 亿元和 2.12 亿元，毛利率分别为 53.86%、6.51%、16.69%和 14.37%，是其毛利主要来源；此外，铁路建设及相关业务及商业地产业务等为其主业利润提供了一定补充。2023 年，公司综合毛利率为 24.60%，较上年基本持平。

该公司交通运输主业具有投资规模大、建设周期与投资回收期长等特点，目前公司债务规模大，财务费用相对较高，加之合并范围内企业众多，各项交通设施维护支出较大，导致公司期间费用高企。2023 年，公司期间费用为 17.90 亿元，期间费用率为 18.74%，较上年下降 3.76 个百分点，期间费用对盈利的侵蚀较为严重。主营业务毛利是公司盈利的主要来源，同时公司还参股部分收益较好、安全性较高的南京市其他国有企业，如南京长江二桥公司及南京证券等，故以长期股权投资和其他权益工具投资为主的投资收益也是公司盈利的主要来源之一。2023 年，公司实现投资收益 1.90 亿元，主要系铁路项目股权投资收益，以及联营企业南京长江二桥公司、巨石基金等长期股权投资的投资收益；政府补助也为公司盈利提供一定支撑，同期公司以政府补助为主的其他收益为 2.21 亿元。此外，2023 年公司分别发生信用减值损失 2.14 亿元，主要系公司应收南京新港开发有限公司款项和南京龙潭物流基地开发有限公司拆借款利息等因欠款时间长预计无法回收计提的坏账损失；同年，公司因投资性房地产公允价值变动及固定资产减值分别确认公允价值变动净收益和资产减值损失-0.56 亿元和-0.40 亿元。2023 年，公司实现净利润 3.97 亿元，同比增长 14.92%。

2024 年第一季度，该公司实现营业毛利 5.29 亿元，综合毛利率为 27.38%。同期，期间费用为 3.77 亿元，期间费用率为 19.53%；当期实现净利润 1.09 亿元。

(3) 偿债能力

2023 年，该公司 EBITDA 为 20.32 亿元，主要来源于利润总额、列入财务费用的利息支出和固定资产折旧。目前，公司 EBITDA 对利息支出的保障程度尚可；近年来，公司经营性现金流持续呈净流入状态，虽能够对债务偿付提供一定支撑，但随着项目建设及股权投资的持续支出，整体非筹资性现金流对刚性债务的保障能力欠佳。

图表 15. 公司偿债能力主要指标情况

指标名称	2021 年/末	2022 年/末	2023 年/末	2024 年 第一季度/末
EBITDA/利息支出(倍)	2.28	1.38	1.68	—
EBITDA/刚性债务(倍)	0.08	0.06	0.06	—
经营性现金净流入与流动负债比率(%)	2.10	1.94	1.77	—
经营性现金净流入与刚性债务比率(%)	2.49	2.53	2.46	—
非筹资性现金净流入与流动负债比率(%)	-4.49	-7.95	-4.86	—
非筹资性现金净流入与刚性债务比率(%)	-5.33	-10.36	-6.74	—
流动比率 (%)	65.80	63.07	66.19	67.60
现金比率 (%)	17.11	14.98	12.26	11.71
短期刚性债务现金覆盖率 (%)	41.00	44.92	39.96	38.76

注：根据南京交通提供资料计算、绘制

2023 年末及 2024 年 3 月末，该公司货币资金存量分别为 57.08 亿元和 53.35 亿元，现金比率分别 12.26%和 11.71%，短期刚性债务现金覆盖率分别为 39.96%和 38.76%，由于公司短期债务融资及到期规模较大，仍面临较大的即期偿付压力。同期末，公司流动比率分别为 66.19%和 67.60%，公司非流动资产规模较大，相关资产投资回收期长，但长期来看交通类经营资产能为公司带来稳定的现金流入。

该公司与金融机构合作良好，截至 2024 年 3 月末公司合并口径获得的金融机构各类授信总额为 523.05 亿元，未使用授信额度为 193.65 亿元，未来仍有一定的融资空间。

调整因素

1. ESG 因素

该公司自成立以来股权结构无变化，南京市国有资产监督管理委员会（以下简称“南京市国资委”）是其唯一出资人和实际控制人。截至 2024 年 3 月末，公司注册资本和实收资本均为 25.82 亿元，公司产权状况详见附录一。跟踪期内，公司部分董事、监事发生变更，根据章程，公司董事会成员为 7 人，监事会成员为 5 人；截至 2024 年 5 月末，公司董事会成员已到位 6 人，监事会成员已到位 2 人²²。跟踪期内，公司组织架构及重要管理制度未发生重大变化。

2. 表外因素

截至 2024 年 3 月末，该公司未对合并报表范围外的公司提供担保。

其他或有事项方面，根据 2023 年审计报告披露，该公司存在一起未决诉讼案件，公司出资设立的南京朗驰集团银嘉实业有限公司（以下简称“银嘉实业”，公司持股 60%）于 2013 年被另一自然人股东申请强制清算，清算程序已终结，且银嘉实业已于 2019 年 6 月注销。截至 2023 年末公司尚有 399.41 万元应收银嘉实业款项待收回，因公安局经侦支队对涉及的资产（26 台车）仍在追查，公司对该笔债权仍在抗诉中，暂未对该笔款项进行清算账务处理。

3. 业务持续性

该公司作为南京市主要的交通基础设施建设和运营主体，主要业务涵盖交通基础设施建设和运营管理、“交通+”、交通产融和资产运营四大板块，截至目前未发现公司存在主业持续性明显减弱的迹象。

4. 其他因素

该公司与关联企业间存在一定的业务、资金往来。2023 年，公司向关联方提供租赁服务等涉及关联交易金额合计为 1.20 亿元；公司购买商品、接受劳务形成的关联交易金额为 13.70 亿元，主要系向关联方采购油品等。2023 年末，公司应付关联方款项合计金额为 5.76 亿元，其中应付润泽房产项目款项 3.00 亿元，应付南京荟合置业有限公司和南京盛通房地产开发有限公司款项分别为 1.14 亿元和 1.37 亿元；同年末，公司应收（含预付）关联方款项金额为 17.36 亿元，其中应收南京市栖霞区土地储备中心往来款项为 8.76 亿元。

根据该公司本部 2024 年 5 月 13 日、子公司公路集团 2024 年 4 月 17 日、南京长江三桥公司 2024 年 5 月 16 日、南京铁投 2024 年 5 月 10 日的《企业信用报告》，公司本部及上述子公司无未结清不良信贷、关注类贷款等。根据国家企业信用信息公示系统、国家税务总局——重大税收违法案件信息公布栏、中国执行信息公开网、证券期货市场失信记录查询平台查询结果，截至 2024 年 6 月 9 日，未发现公司本部和上述子公司存在重大异常情况。

外部支持

该公司是南京市主要的交通基础设施建设和运营主体，业务地位重要。公司根据南京市政府的交通建设规划进行项目投资建设，相关项目对于完善长三角地区交通运输网络，加强南京市客运、货运周转能力具有重要意义，能够持续获得地方政府在资金、资产及业务等方面的支持。其中，由于财政拨款及资本金注入等，截至 2024 年 3 月末，公司资本公积较 2021 年末增加 29.87 亿元至 393.88 亿元；2023 年公司获得以政府补助为主的其他收益 2.21 亿元。此外，公司铁路项目建设等还可获得财政专项拨款支持，截至 2023 年末公司收到财政拨付的铁路发展专项资金余额为 164.34 亿元。

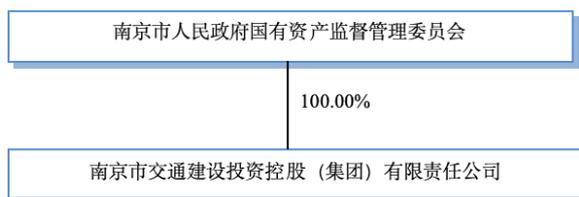
²² 该公司暂时缺席监事 3 名，主要系国资委尚未对公司监事进行委派所致。

跟踪评级结论

综上，本评级机构维持南京交通主体信用等级为 AAA，评级展望为稳定，维持上述债券信用等级为 AAA。

附录一：

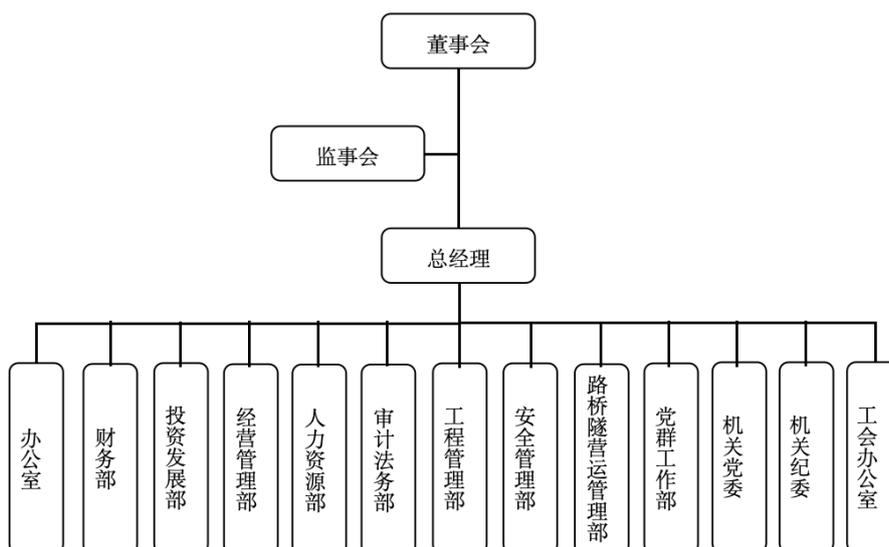
公司与实际控制人关系图



注：根据南京交通提供的资料整理绘制（截至 2024 年 3 月末）

附录二：

公司组织结构图



注：根据南京交通提供的资料整理绘制（截至 2024 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	2023 年（末）主要财务数据（亿元）					备注
				总资产 (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)	
南京市交通建设投资控股（集团）有限责任公司	南京交通	-	主要承担南京市交通基础设施项目的投资、建设和运营职能	335.04	170.76	0.15	0.29	3.59	母公司口径
南京公路发展（集团）有限公司	公路集团	100.00	主要负责对南京市高速公路等基础设施及相关产业的投资（控股或参股）和统一经营管理等业务	258.72	106.06	14.30	3.90	7.46	--
南京铁路建设投资有限责任公司	南京铁投	98.72	主要负责与铁路部门合作投资建设、经营有关铁路项目	579.94	294.12	22.09	1.06	-14.95	--
南京朗驰集团有限公司	朗驰集团	100.00	汽车销售、维修、汽车后服务等	16.35	3.35	27.28	0.14	-1.24	--
南京交通运营管理集团有限公司	运管集团	100.00	公路、隧道管理与养护等	50.42	40.72	0.88	0.11	1.00	--
南京长江第三大桥有限责任公司	南京长江三桥公司	45.00	第三大桥建设、管理、养护	20.53	13.69	5.61	2.05	4.08	--

注：根据南京交通提供的资料整理

附录四：

同类企业比较表

企业名称（全称）	2023 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（亿元）
宁波市轨道交通集团有限公司	2211.53	792.97	64.14	105.09	4.23	8.71
杭州市交通投资集团有限公司	1295.91	455.15	64.88	104.47	7.07	-15.89
南京市交通建设投资控股（集团）有限责任公司	1215.63	522.80	56.99	95.51	3.97	8.32

注：根据 Wind 资料整理

附录五：

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]	2021年	2022年	2023年	2024年 第一季度
资产总额[亿元]	1,062.60	1,164.73	1,215.63	1,217.14
货币资金[亿元]	65.00	68.84	57.08	53.35
刚性债务[亿元]	320.46	327.31	350.13	356.97
所有者权益[亿元]	493.34	514.24	522.80	524.30
营业收入[亿元]	74.68	77.13	95.51	19.33
净利润[亿元]	9.33	3.45	3.97	1.09
EBITDA[亿元]	22.32	18.30	20.32	—
经营性现金净流入量[亿元]	7.31	8.20	8.32	2.50
投资性现金净流入量[亿元]	-22.92	-41.76	-31.13	-8.79
资产负债率[%]	53.57	55.85	56.99	56.92
长短期债务比[%]	49.26	40.69	45.11	49.10
权益资本与刚性债务比率[%]	153.95	157.11	149.32	146.87
流动比率[%]	65.80	63.07	66.19	67.60
速动比率[%]	38.40	30.23	28.78	27.47
现金比率[%]	17.11	14.98	12.26	11.71
短期刚性债务现金覆盖率[%]	41.00	44.92	39.96	38.76
利息保障倍数[倍]	1.90	1.06	1.27	—
有形净值债务率[%]	116.80	127.92	134.22	133.80
担保比率[%]	—	—	—	—
毛利率[%]	26.73	24.88	24.60	27.38
营业利润率[%]	14.75	4.82	6.12	8.26
总资产报酬率[%]	1.85	1.26	1.29	—
净资产收益率[%]	1.92	0.69	0.77	—
净资产收益率*[%]	1.51	0.73	0.75	—
营业收入现金率[%]	121.25	146.33	114.95	126.08
经营性现金净流入量与流动负债比率[%]	2.10	1.94	1.77	—
经营性现金净流入量与刚性债务比率[%]	2.49	2.53	2.46	—
非筹资性现金净流入量与流动负债比率[%]	-4.49	-7.95	-4.86	—
非筹资性现金净流入量与刚性债务比率[%]	-5.33	-10.36	-6.74	—
EBITDA/利息支出[倍]	2.28	1.38	1.68	—
EBITDA/刚性债务[倍]	0.08	0.06	0.06	—

注：表中数据依据南京交通经审计的2021~2023年度及未经审计的2024年第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(%)	$(\text{期末货币资金余额} + \text{期末交易性金融资产余额} + \text{期末应收银行承兑汇票余额}) / \text{期末短期刚性债务余额} \times 100\%$
利息保障倍数(倍)	$(\text{报告期利润总额} + \text{报告期列入财务费用的利息支出}) / (\text{报告期列入财务费用的利息支出} + \text{报告期资本化利息支出})$
有形净值债务率(%)	$\text{期末负债合计} / (\text{期末所有者权益合计} - \text{期末无形资产余额} - \text{期末商誉余额} - \text{期末长期待摊费用余额} - \text{期末待摊费用余额}) \times 100\%$
担保比率(%)	$\text{期末未清担保余额} / \text{期末所有者权益合计} \times 100\%$
毛利率(%)	$1 - \text{报告期营业成本} / \text{报告期营业收入} \times 100\%$
营业利润率(%)	$\text{报告期营业利润} / \text{报告期营业收入} \times 100\%$
总资产报酬率(%)	$(\text{报告期利润总额} + \text{报告期列入财务费用的利息支出}) / [(\text{期初资产总计} + \text{期末资产总计}) / 2] \times 100\%$
净资产收益率(%)	$\text{报告期净利润} / [(\text{期初所有者权益合计} + \text{期末所有者权益合计}) / 2] \times 100\%$
营业收入现金率(%)	$\text{报告期销售商品、提供劳务收到的现金} / \text{报告期营业收入} \times 100\%$
经营性现金净流入量与流动负债比率(%)	$\text{报告期经营活动产生的现金流量净额} / [(\text{期初流动负债合计} + \text{期末流动负债合计}) / 2] \times 100\%$
经营性现金净流入量与刚性债务比率(%)	$\text{报告期经营活动产生的现金流量净额} / [(\text{期初刚性债务合计} + \text{期末刚性债务合计}) / 2] \times 100\%$
非筹资性现金净流入量与流动负债比率(%)	$(\text{报告期经营活动产生的现金流量净额} + \text{报告期投资活动产生的现金流量净额}) / [(\text{期初流动负债合计} + \text{期末流动负债合计}) / 2] \times 100\%$
非筹资性现金净流入量与刚性债务比率(%)	$(\text{报告期经营活动产生的现金流量净额} + \text{报告期投资活动产生的现金流量净额}) / [(\text{期初刚性债务合计} + \text{期末刚性债务合计}) / 2] \times 100\%$
EBITDA/利息支出[倍]	$\text{报告期 EBITDA} / (\text{报告期列入财务费用的利息支出} + \text{报告期资本化利息})$
EBITDA/刚性债务[倍]	$\text{EBITDA} / [(\text{期初刚性债务余额} + \text{期末刚性债务余额}) / 2]$

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

附录六：

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。

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。

附录七：

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	2008年12月30日	AA/稳定	姚可、陈文君	-	报告链接
	评级结果变化	2009年7月2日	AA+/稳定	姚可、陈文君	-	报告链接
		2014年11月24日	AAA/稳定	钱进、康芳华	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	2023年8月17日	AAA/稳定	李娟、吴梦琦	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)	-
	本次评级	2024年6月28日	AAA/稳定	李娟、吴梦琦	新世纪评级方法总论(2022) 城市基础设施投资企业评级方法与模型 FM-GG001(2024.06)	-
19 南京交建 MTN002	历史首次评级	2019年6月14日	AAA	常雅靓、武洪艺	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) 城投类政府相关实体评级模型(参见注册文件)	报告链接
	前次评级	2023年6月25日	AAA	李娟、吴梦琦	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)	报告链接
	本次评级	2024年6月28日	AAA	李娟、吴梦琦	新世纪评级方法总论(2022) 城市基础设施投资企业评级方法与模型 FM-GG001(2024.06)	-
	历史首次评级	2020年3月26日	AAA	李娟、陈茜	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	2023年6月25日	AAA	李娟、吴梦琦	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)	报告链接
20 南京交建 MTN001	本次评级	2024年6月28日	AAA	李娟、吴梦琦	新世纪评级方法总论(2022) 城市基础设施投资企业评级方法与模型 FM-GG001(2024.06)	-
	历史首次评级	2020年3月26日	AAA	李娟、陈茜	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	2023年6月25日	AAA	李娟、吴梦琦	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)	报告链接
	本次评级	2024年6月28日	AAA	李娟、吴梦琦	新世纪评级方法总论(2022) 城市基础设施投资企业评级方法与模型 FM-GG001(2024.06)	-
	历史首次评级	2020年7月16日	AAA	李娟、陈茜	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
21 南京交建 MTN001	前次评级	2023年6月25日	AAA	李娟、吴梦琦	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)	报告链接
	本次评级	2024年6月28日	AAA	李娟、吴梦琦	新世纪评级方法总论(2022) 城市基础设施投资企业评级方法与模型 FM-GG001(2024.06)	-
	历史首次评级	2021年5月7日	AAA	李娟、吴梦琦	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
21 宁交 01	前次评级	2023年6月25日	AAA	李娟、吴梦琦	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)	报告链接
	本次评级	2024年6月28日	AAA	李娟、吴梦琦	新世纪评级方法总论(2022) 城市基础设施投资企业评级方法与模型 FM-GG001(2024.06)	-
	历史首次评级	2024年6月28日	AAA	李娟、吴梦琦	新世纪评级方法总论(2022) 城市基础设施投资企业评级方法与模型 FM-GG001(2024.06)	报告链接

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，历史评级信息仅限于本评级机构对发行人进行的评级。