



内部编号:2024060723

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

项目负责人: 罗媛媛 罗媛媛 lyy@shxsj.com
严奇昊 严奇昊 yanqihao@shxsj.com
项目组成员:
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.

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）100599】

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
19 舟山交投债	AA+/稳定/AA+/2024 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2023 年 6 月 27 日	AA+/稳定/AA+/2018 年 7 月 17 日
20 舟山交投 MTN001	AA+/稳定/AA+/2024 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2023 年 6 月 27 日	AA+/稳定/AA+/2020 年 4 月 27 日
20 舟山交投 MTN002	AA+/稳定/AA+/2024 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2023 年 6 月 27 日	AA+/稳定/AA+/2020 年 5 月 19 日
21 舟山交投 MTN001	AA+/稳定/AA+/2024 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2023 年 6 月 27 日	AA+/稳定/AA+/2021 年 2 月 25 日
21 舟交 01	AA+/稳定/AA+/2024 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2023 年 6 月 27 日	AA+/稳定/AA+/2021 年 2 月 26 日
21 舟山交投 MTN002	AA+/稳定/AA+/2024 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2023 年 6 月 27 日	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 4 日
21 舟交 02	AA+/稳定/AA+/2024 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2023 年 6 月 27 日	AA+/稳定/AA+/2021 年 8 月 24 日
22 舟交 01	AA+/稳定/AA+/2024 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2023 年 6 月 27 日	AA+/稳定/AA+/2022 年 4 月 20 日

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、自贸区等国家战略驱动，叠加油气产业布局、海洋资源以及区位优势，跟踪期内舟山市经济保持较快增长，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。舟山市旅游资源丰富，舟山交投为舟山市水陆客运业务的主要运营主体，具有区域专营优势。2023 年随着旅游市场复苏，舟山交投客运收入大幅增长，经营业绩稳步提升。

主要风险：

- 债务负担重。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继续上升，债务负担重，随着中长期借款陆续步入偿付周期，公司短期刚性债务维持较大规模，债务偿付压力仍大。
- 资产流动性欠佳。舟山交投资产主要沉淀于项目建设成本及土地资产，其中围垦土地变现具有不确定性，项目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。

评级结论

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，本评级机构维持公司 AA+ 主体信用等级；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。

未来展望

本评级机构预计舟山交投信用质量在未来 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)	8.22	3.39	3.01	3.93
刚性债务 (亿元)	144.29	153.59	154.29	157.69
所有者权益 (亿元)	138.82	143.96	148.07	148.14
经营性现金净流入量 (亿元)	0.74	2.00	-0.17	0.66
发行人合并口径数据及指标:				
总资产 (亿元)	395.35	418.20	409.38	411.57
总负债 (亿元)	218.10	236.25	226.14	228.73
刚性债务 (亿元)	187.74	208.52	211.15	220.28
所有者权益 (亿元)	177.25	181.95	183.24	182.84
营业收入 (亿元)	40.15	34.81	34.97	7.28
净利润 (亿元)	2.38	1.47	2.00	0.09
经营性现金净流入量 (亿元)	-0.29	5.46	4.63	-0.50
EBITDA (亿元)	11.35	12.16	15.75	—
资产负债率[%]	55.17	56.49	55.24	55.57
权益资本/刚性债务[%]	94.41	87.26	86.79	83.00
长短期债务比[%]	200.42	274.99	389.32	369.35
短期刚性债务现金覆盖率[%]	38.85	40.08	43.88	35.10
EBITDA/利息支出[倍]	1.54	1.62	1.82	—
EBITDA/刚性债务[倍]	0.06	0.06	0.08	—
注: 发行人数据根据舟山交投经审计的 2021~2023 年及未经审计的 2024 年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		3
	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
外部支持	个体信用级别		aa ⁺
	支持因素		+2
主体信用级别			AA ⁺
调整因素: (0)			
无			
支持因素: (+2)			
该公司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。			

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 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 16 日债券余额为 2.40 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 2024 年 3 月末，已完成投资 29.50 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 2024 年 3 月末已完成投资 5.30 亿元，该项目已于投入运营（转入“固定资产”），2023 年及 2024 年第一季度分别确认收入 2965 万元和 549 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。

数据基础

天健会计师事务所（特殊普通合伙）对该公司 2023 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

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。

告。公司执行企业会计准则规定。公司 2024 年第一季度财务报表未经审计。

2023 年，该公司新增纳入合并范围子公司 1 家，为舟山市朱家尖大桥养护管理有限责任公司，为国有企业股权无偿划转；当年公司合并范围因吸收合并注销减少 2 家子公司，分别为舟山汽运千岛外事汽车出租有限公司和浙江舟山群岛新区商旅客运有限公司；因清算注销 2 家子公司，分别为香港彩虹海运有限公司和香港东福山有限公司。2024 年第一季度，公司合并范围子公司未发生变动。截至 2024 年 3 月末，公司合并范围子公司共 13 家。

业务

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。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，受股东支持力度较大。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。2023 年以来，公司水上货运收入受市场行情影响而下降，但得益于区域旅游市场复苏，水上客运和道路客运收入大幅增长推动当年营业收入维持较大规模。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，2023 年未实现油品贸易业务收入。

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

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）。2023 年末，舟山市常住人口 117.30 万人（比 2022 年末增加 0.3 万人），城镇化率为 74.0%。

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 and 离岛监管优势，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、数字经济发展示范区和先进制造业集聚区。油气产业链方面，截至 2023 年末，浙江自贸区舟山片区已形成 800 万吨/年的 LNG 接收规模，当年规上石油化工业总产值同比增长 10.0%，实现线上油气交易额 1507.78 亿元，同比增长 23.6%。

海事服务方面，2023 年实现船用燃料油直供量 704.64 万吨，同比增长 17.0%，年供油量全球排名跃升至第 4 位。同年，浙江自贸区舟山片区实现港口货物吞吐量 26947 万吨，占舟山港域的 41.4%，其中外贸货物吞吐量为 8243 万吨，同比增长 12.6%。

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。2023 年全市实现地区生产总值 2100.80 亿元，较上年增长 8.2%。其中，第二产业和第三产业增加值分别为 1004.3 亿元和 912.7 亿元，分别同比增长 10.6%和 6.5%，三次产业结构由 2022 年的 8.8:48.7:42.5 调整为 8.7:47.9:43.4。当年人均地区生产总值为 17.9 万元，较上年增长 7.9%；城镇居民人均可支配收入为 7.64 万元，同比增长 6.2%。2024 年第一季度，全市实现地区生产总值 491.26 亿元，同比增长 7.5%，其中第一产业增加值 28.34 亿元，同比增长 3.3%；第二产业增加值 249.03 亿元，同比增长 12.0%；第三产业增加值 213.89 亿元，同比增长 3.4%。当期城镇居民人均可支配收入为 2.43 万元，同比增长 5.2%。

图表 1. 舟山市主要经济指标（单位：%）

项目	2021 年		2022 年		2023 年		2024 年 1-3 月	
	金额	增速	金额	增速	金额	增速	金额	增速
地区生产总值（亿元）	1703.6	8.4	1951.3	8.5	2100.80	8.2	491.26	7.5
人均地区生产总值（万元）	14.67	-	16.71	-	17.9	7.9	-	-
人均地区生产总值倍数（倍）	1.80	-	1.95	-	2.00	-	-	-
规模以上工业增加值（亿元）	543.7	18.8	889.5	21.0	988.8	16.6	247.6	13.7
固定资产投资（亿元）	-	5.1	-	4.0	-	8.1	-	11.0
社会消费品零售总额（亿元）	552.4	8.0	575.20	4.1	617.80	7.4	144.2	9.1
进出口总额（亿元）	2354.9	41.8	3381.80	43.6	3578.6	5.8	848.1	6.0
三次产业结构比	9.3:44.3:46.4		8.8:48.7:42.5		8.7:47.9:43.4		-	
城镇居民人均可支配收入（万元）	6.91	8.5	7.20	4.1	7.64	6.2	2.43	5.2

注：根据舟山市 2021-2023 年国民经济和社会发展统计公报、舟山市统计局整理

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。2023 年，全市规模以上工业增加值为 988.8 亿元，较上年增长 16.6%，其中石油化工业规上工业增加值为 727.5 亿元，同比增长 18.8%，占全市规上工业增加值的 73.57%，为主要构成及增量来源；船舶修造业、水产品业规上工业增加值分别为 70.7 亿元和 13.6 亿元，同比分别增长 22.2%和 7.9%。2024 年第一季度，全市规模以上工业增加值为 247.6 亿元，同比增长 13.7%。

近年来舟山市固定资产投资规模持续上升，2023 年增速为 8.1%，比上年提高 4.1 个百分点，其中建筑安装工程投资增长 3.0%。项目投资增长 16.5%，其中基础设施投资增长 53.5%，工业技改投资增长 65.7%。从产业看，第二产业和第三产业投资分别增长 1.8%和 13.8%。从重点领域看，交通、水利和能源投资增长 68.1%。

消费方面，2023 年舟山市社会消费品零售总额为 617.8 亿元，同比增长 7.4%，增速较上年上升 3.3 个百分点。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。2023 年全国旅游业恢复，舟山市旅游人数大幅增长，前三季度全市旅游接待人数 1214.6 万人，同比增长 42.1%，实现旅游总收入 187.9 亿元，增长 42.2%，限上住宿餐饮业实现营业收入 26.4 亿元，增长 33.1%。2024 年第一季度，舟山市实现社会消费品零售总额 144.2 亿元，同比增长 9.1%。

进出口方面，2023 年舟山市进出口总额保持增长，但增速则大幅放缓，当年实现外贸货物进出口总额 3578.6 亿元，同比增长 5.8%，增速较上年下降 37.8 个百分点，其中出口额为 1149.0 亿元，同比下降 0.7%，增速较上年下降 49.7 个百分点，其主要构成的油品出口额同比下降 11.5%至 738.7 亿元；进口额为 2429.6 亿元，同比增长 9.1%，增速较上年下降 31.8 个百分点。2024 年第一季度，舟山市实现进出口总额 848.1 亿元，同比增长 6.0%。

土地市场方面，2023 年舟山市工业用地出让面积同比大幅减少，拖累全市土地出让面积同比减少 25.76%至 564.65 万平方米，其中工业用地出让面积占 74.44%。当年全市土地出让总价同比下降 26.44%至 52.08 亿元，其中工业

用地出让总价同比减少 28.76%至 25.66 亿元、住宅用地出让总价同比大幅下降 92.07%至 0.73 亿元。土地出让均价方面，舟山市土地出让价格整体偏低，2023 年住宅用地和商办用地出让均价有较大幅下降。2024 年第一季度，舟山市土地出让总面积为 126.18 万平方米，实现土地出让总价 26.65 亿元，土地出让均价有所回升至 0.21 万/平方米。

图表 2. 舟山市土地市场交易情况

指标	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年第一季度
土地出让总面积（万平方米）	347.56	760.54	564.65	126.18
其中：住宅用地出让面积	11.57	14.51	3.03	-
综合用地（含住宅）出让面积	43.57	20.87	25.08	3.85
商业/办公用地出让面积	24.98	16.07	24.21	1.35
工业用地出让面积	182.05	614.91	420.35	120.98
其他用地出让面积	85.39	94.18	91.97	-
土地出让总价（亿元）	100.38	70.80	52.08	26.65
其中：住宅用地出让金额	11.64	9.21	0.73	-
综合用地（含住宅）出让金额	59.38	15.92	17.57	2.13
商业/办公用地出让金额	6.35	6.23	4.52	0.68
工业用地出让金额	13.48	36.02	25.66	23.84
其他用地出让金额	9.53	3.42	3.60	-
土地出让均价（万元/平方米）	0.29	0.09	0.09	0.21
其中：住宅用地出让均价	1.01	0.63	0.24	-
综合用地（含住宅）出让均价	1.36	0.76	0.70	0.55
商业/办公用地出让均价	0.25	0.39	0.19	0.50
工业用地出让均价	0.07	0.06	0.06	0.20
其他用地出让均价	0.11	0.04	0.04	-

注：根据中指数据整理

2023 年，舟山市一般公共预算收入较上年增长 23.9%至 193.51 亿元；其中税收收入较上年增长 29.6%至 139.01 亿元，同年税收比率提升 3.15 个百分点至 71.84%。当年全市一般公共预算支出为 376.51 亿元，一般公共预算自给率提升至 51.40%，当年实现一般公共预算补助收入 135.90 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，2023 年受房地产市场持续低迷，政府性基金预算收入同比小幅增长 8.49%至 89.74 亿元；当年政府性基金预算支出为 141.10 亿元，政府性基金预算自给率为 63.56%。

政府债务方面，2023 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 627.64 亿元，其中一般债务余额 307.03 亿元、专项债务余额 320.61 亿元，政府债务余额均控制在法定限额内。舟山市融资环境较好，近年来舟山市城投债融资持续净流入。

图表 3. 舟山主要财政数据（单位：亿元）

指标	2021 年/末	2022 年/末	2023 年/末
一般公共预算收入	180.70	156.15	193.51
其中：税收收入	130.82	107.25	139.01
一般公共预算支出	336.11	354.27	376.51
政府性基金预算收入	143.25	82.72	89.74
其中：国有土地使用权出让收入	138.94	79.36	85.79
政府性基金预算支出	197.22	130.63	141.19
政府债务余额	561.74	599.12	627.64

注：根据舟山市人民政府提供资料整理

2. 业务运营

(1) 业务地位

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、水上客运和道路客运等经营性业务。

(2) 经营规模

2023 年，该公司实现营业收入 34.97 亿元，同比略增 0.46%。其中，水上货运业务受市场行情影响，收入同比减少 24.05%至 9.60 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，2023 年以来旅游市场复苏带动当年客运收入大幅上升 122.14%至 12.64 亿元；道路客运业务具有一定公益性，2023 年人流增加导致收入同比大幅增长 110.77%至 6.26 亿元；此外，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，2023 年公司未实现油品贸易业务收入。此外，公司其他业务收入为 6.47 亿元，主要为物业服务收入 2.14 亿元²、工程施工及管理收入 1.88 亿元³。

2024 年第一季度，该公司营业收入同比减少 25.35%至 7.28 亿元，其中水上货运、水上客运和道路客运业务收入分别为 2.34 亿元、2.22 亿元和 1.55 亿元，占营业收入的比重分别为 32.17%、30.43%和 21.32%。

图表 4. 公司资产及营业收入规模（单位：亿元，%）

项目	2021 年		2022 年		2023 年		2024 年第一季度	
	规模	占比	规模	占比	规模	占比	规模	占比
总资产（期末）	395.35	-	418.20	-	409.38	-	411.57	-
营业收入	40.15	100.00	34.81	100.00	34.97	100.00	7.28	100.00
其中：水上货运	9.24	23.01	12.64	36.30	9.60	27.46	2.34	32.17
水上客运	7.56	18.83	5.69	16.36	12.64	36.15	2.22	30.43
道路客运	3.81	9.49	2.97	8.53	6.26	17.90	1.55	21.32
油品贸易	15.54	38.71	4.93	14.15	-	-	-	-
其他业务	4.00	9.96	8.58	24.66	6.47	18.49	1.17	16.07

注：根据舟山交投提供资料整理

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 5. 截至 2024 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

² 主要为海星轮船公司停车场租赁收入和舟山航空投资产业园租赁收入。

³ 主要为舟山市宏达交通工程有限责任公司的市政工程建设以及工程设计、监理以及检测收入。

项目名称	项目类型	已投资	已回笼资金
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

注：根据舟山交投提供资料整理

截至 2024 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、黄泽山—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 133.16 亿元，截至 2024 年 3 月末已投资 138.05 亿元。

图表 6. 截至 2024 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	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场（一期）工程	非公益	5.30	银行贷款+企业自筹资金	2017 年-2023 年	5.30
黄泽山—鱼山原油管道工程	非公益	11.00	银行贷款+企业自筹资金	2022 年-2023 年	9.64
合计	-	133.16	—	—	138.05

注：根据舟山交投提供资料整理

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 2024 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 2023 年末，公司已实际收到 46.38 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，2013-2023 年合计筹措资金 5.11 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，2015-2023 年实际已到位 12.63 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。

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 2024 年 3 月末已投资

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。

⁵ 该项目计划总投资系立项总投资，投入已超概算。

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 2024 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”，2023 年及 2024 年第一季度分别确认收入 2965 万元和 549 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 2024 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 2024 年 3 月末，公司已收到租金 1.08 亿元。

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，过獭头屿西侧，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 2024 年 3 月末公司已投资 10.00 亿元，目前该项目已完工开始运营，截至 2024 年 3 月末已取得输油费 1531.42 万元。

从资金回笼情况来看，针对该公司在建的公益性项目，2021-2023 年公司分别获得的政府补贴资金 5.54 亿元、7.43 亿元和 6.50 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 2024 年 3 月末，公司已投资 13.43 亿元。2023 年及 2024 年第一季度，北向大通道公司分别实现营业收入 2.08 亿元和 0.19 亿元，净利润分别为-6.16 亿元和-1.82 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，项目资本金 37.64 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 2024 年 3 月末，该公司对甬舟铁路项目投资 6.86 亿元，尚需投资 19.19 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。

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%。

图表 7. 截至 2024 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

注：根据舟山交投提供资料整理

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。2023 年及 2024 年第一季度，公司水上货运业务实现营业收入分别为 9.60 亿元和 2.34 亿元，占公司总营业收入比重分别为 27.46%和 32.17%，同期毛利率分别为 14.21%和 10.91%，业务收入受国际经济及大宗商品贸易行情影响有所下降。

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 2024 年 3 月末，公司拥有货船合计 29 艘，水上货运运力合计 124.88 载重吨，平均船龄 10.72 年。2023 年及 2024 年第一季度，公司分别完成货运量 1590 万吨和 411 万吨，其中同期国内货运量分别为 1218 万吨和 330 万吨、国际货运量分别为 372 万吨和 81 万吨。

图表 8. 公司水上货运运力更替情况（单位：艘，万吨）

运力更替情况		2022 年	2023 年	2024 年第一季度
新增船舶	船舶数量	2	1	2
	总吨位	17	8.50	14.86

注：根据舟山交投提供资料整理

图表 9. 公司水上货运基本情况

项目	2022 年	2023 年	2024 年第一季度
船舶数量（艘）	26	27	29
总吨位（万载重吨）	92.7	110	125
平均吨位（万载重吨）	3.57	4.07	4.31
平均船龄（年）	10.28	9.88	10.14
货运量（万吨）	1285	1590	411
货运周转量（亿吨公里）	548.55	589.49	139.16

注：根据舟山交投提供资料整理

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。2023 年及 2024 年第一季度，公司水上客运收入分别为 12.64 亿元和 2.22 亿元；毛利率分别为 25.23%和 31.91%。2023 年随着国内旅游市场复苏，公司水上客运业务收入同比大幅增长 122.14%。

运能方面，截至 2024 年 3 月末，该公司共有客运船舶 68 艘，总座位数 1.66 万个，其中海星公司拥有客运航线 9 条，拥有船舶 27 艘，总座位数 0.68 万个，2023 年和 2024 年第一季度客运量分别为 1920 万人次和 401.87 万人次；轮渡公司共有 17 条客运航线，拥有客运船舶 31 艘，总座位数 0.98 万个，2023 年和 2024 年第一季度客运量分别为 401.87 万人次和 83.89 万人次。

图表 10. 公司水上客运基本情况

指标	2022 年	2023 年	2024 年第一季度
海星公司			
船舶数量（艘）	29	27	27
总座位数（个）	7001	6799	6797
客运量（万人次）	791	1920	458
航线（条）	9	9	9
轮渡公司			
船舶数量（艘）	41	33	31
总座位数（个）	10755	10370	9758
客运量（万人次）	338.88	401.87	83.89
航线（条）	17	17	17

注：根据舟山交投提供资料整理

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 11. 公司水上客运业务航线情况

航线	2023 年		2024 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	22.30	669	8.60	258
朱普线	1896.10	50150	450	11902
普洋线	/	/	/	/
普（朱）-桃花-六横	0.40	20.3	0.13	6.69
沈（半）-六横	0.03	1.5	0.01	0.44
朱白线	1.80	63	0.07	2.29
莲花洋（环线）	/	/	/	/
双阳夜游	0.14	10.1	/	/
跳岛游	/	/	/	/
海星公司小计	1920.77	50913.90	458.81	12169.42
轮渡公司				
鸭白线（收费客）	19.16	338.15	4.49	67.44
长六线	28.46	643.71	7.91	169.8
长桃线	0.26	6.72	0.09	2.35
竹屿-衢山	19.77	575.83	0.73	19.56
燕窝山-衢山	51.88	1130.23	16.24	352.58
长涂-长涂港南	0.31	1.50	0.07	0.34
岱山（竹屿）-普陀山	0.93	66.83	0.62	44.37
竹屿-长涂	42.34	356.18	11.46	104.63
衢山-三江	15.48	929.13	2.95	181.86
秀山-三江	45.41	414.90	9.27	88.57

航线	2023 年		2024 年一季度	
	乘客数（万人）	总票款（万元）	乘客数（万人）	总票款（万元）
长涂-三江	2.92	95.28	0.56	22.98
竹屿-沈家湾	0.60	33.70	0.02	1.59
燕窝山-沈家湾	4.43	294.20	1.00	63.30
衢山-沈家湾	6.73	263.44	1.41	49.16
三江-嵎泗	10.64	1176.32	2.09	235.45
嵎泗-新城-三江	3.29	385.73	0.71	83.02
三江-大洋山-嵎泗	6.64	681.79	1.10	118.68
轮渡公司小计	259.25	7384.64	60.81	1605.67
合计	2180.02	58298.54	519.62	13775.09

注：根据舟山交投提供资料整理

➤ 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。2023 年及 2024 年第一季度，公司道路客运收入分别为 6.26 亿元和 1.55 亿元，毛利率分别为 10.49%和 26.45%。

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。2023 年和 2024 年第一季度，公司分别获得公路客补贴 1.94 亿元和 1.85 亿元，对公司经营效益形成重要补充

图表 12. 公司公路客运补贴情况（单位：万元）

项目	2022 年	2023 年	2024 年第一季度
综合补贴	17291.06	18475.26	18226.53
燃油补贴	295.69	542.98	-
车辆购置补贴	1244.19	152.91	-
其他补贴	318.07	201.61	231.53
合计	19149.01	19372.76	18458.06

注：根据舟山交投提供资料整理

目前该公司道路客运规模居全市第一。截至 2024 年 3 月末，轮渡公司共拥有旅游大巴 34 辆、海星公司共拥有旅游大巴 42 辆、汽运公司共拥有旅游大巴 145 辆。2023 年旅游大巴客运量 199.45 万人次，同比增长 29.82%，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 2024 年 3 月末，公交公司运营舟山公交线路 159 条、投放公交车辆 772 辆；汽运公司运营公交线路 6 条、投放公交车辆 25 辆。2023 年及 2024 年一季度，公司公路客运量分别为 4671.96 万人次和 1190.37 万人次，同比均有所增长。

➤ 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

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。

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。

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，并于 2024 年 2 月立案并审理终结，根据浙江省舟山市定海区人民法院民事判决书（2024）浙 0902 民初 783 号，公司对被告所持土地使用权和房屋拍卖、变卖所得价款在最高额内限度内合计 1.02 亿元享有优先受偿权，同时被告对第三人瑞邦能源欠款 0.50 亿元承担连带清偿责任。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 2024 年 3 月末，公司存货中剩余 3 块围垦土地，面积为 1311.82 亩，账面金额 33.03 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。

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，该公司刚性债务继续增长，不过负债经营水平适中，债务期限结构尚属合理。公司资产主要沉淀于项目建设成本及土地资产，资产流动性欠佳。2023 年，公司主营业务毛利同比大幅增长，但期间费用仍高，公司盈利依赖于较大规模的政府补助。

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。

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。

1. 财务杠杆

跟踪期内，该公司负债规模小幅波动，财务杠杆维持适中水平。2023 年末，公司负债总额为 226.14 亿元，较上年末下降 4.28%，主要系北向疏港公路（岑港大桥至展茅）于当年竣工决算后移交政府，因该项目产生的递延所得税负债结转。2024 年 3 月末负债总额为 228.73 亿元，较上年末增长 1.15%，期末资产负债率较 2022 年末下降 0.92 个百分点至 55.57%。从期限结构来看，公司债务以非流动负债为主，2023 年末及 2024 年 3 月末，公司非流动负债占负债总额的比重分别为 79.56%和 78.69%，同期末长短期债务比分别为 389.32%和 369.35%，整体债务期限结构合理。

（1）资产

2023 年末及 2024 年 3 月末，该公司资产总额分别为 409.38 亿元和 411.57 亿元，分别较上年末下降 2.11%和增长 0.54%，2023 年规模下降主要因当年收回部分代垫款和往来款。公司资产主要为非流动资产，同期末占资产总额的比重分别为 86.71%和 86.99%，分别较上年末增加 24.60 个百分点和 0.28 个百分点，主要系 2023 年 PPP 项目进入政府付费期，建设支出由“其他非流动资产”调整至该科目核算所致。

2023 年末，该公司流动资产同比下降 65.66%至 54.40 亿元，年末主要由货币资金和存货构成。年末货币资金同比下降 24.54%至 14.96 亿元，其中 2.50 亿元保证金存款使用受限。年末存货为 34.07 亿元，同比减少 73.30%，系原账面上合计 96.33 亿元的马目乡用地和松山岛用地暂停开发，该土地资产不具有流动性，重分类至“其他非流动资产”科目，年末主要包括围垦土地资产 33.03 亿元以及燃油存货 0.66 亿元等。此外，其他应收款同比减少 86.28%至 1.00 亿元，主要因当年收回部分代垫款和往来款；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 3.40 亿元，公司对该笔待追偿债权计提坏账准备 2.87 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；此外还包括应收舟山市普陀区朱家尖资产经营有限责任公司 0.12 亿元等。

2023 年末，该公司非流动资产同比增长 36.66%至 354.98 亿元，主要由长期应收款、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，长期应收款同比大幅增加 13.43 亿元至 14.08 亿元，主要因东港公路工程 PPP 项目进入政府付费期，建设支出由“其他非流动资产”调整至该科目核算。长期股权投资主要系持有的北向大通道公司和浙江舟山旅游股份有限公司（简称“舟山旅游”）股权，同比下降 8.70%至 13.60 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-1.24 亿元以及舟山旅游利润分红。投资性房地产同比增长 23.67%至 30.77 亿元，增量主要系波音项目完工部分房屋和土地分别暂估入账 3.10 亿元和 4.07 亿元。因 329 定沈路工程、黄泽山—鱼山原油管道工程和宁波-舟山铁路项目合计 25.95 亿元当年完工结转¹²，2023 年末在建工程同比减少 72.67%至 9.78 亿元、固定资产同比增长 23.67%至 58.12 亿元；年末其他非流动资产同比增长 80.43%至 212.43 亿元，主要还受存货项下土地资产转入以及 PPP 项目成本转出影响。无形资产同比减少 23.50%至 8.77 亿元，系内部资产重分类，年末主要包括土地使用权 8.61 亿元。

截至 2024 年 3 月末，该公司资产总额为 411.57 亿元，较上年末增长 0.54%，各主要资产科目变动不大。

截至 2023 年末，该公司受限资产合计 32.00 亿元，占同期末公司总资产的比例为 7.82%。

图表 13. 截至 2023 年末公司受限资产情况（单位：亿元、%）

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	2.50	16.69	存单、保证金存款、质押借款、专项基金
其他非流动金融资产	2.94	45.99	质押融资
固定资产	22.68	39.02	抵押融资、租赁借款
在建工程	2.39	24.40	抵押借款
无形资产	1.50	17.05	抵押融资
合计	32.00	7.82	--

注：根据舟山交投所提供的数据整理、绘制

¹² 其中 329 定沈路工程 11.01 亿元和宁波-舟山铁路项目 6.54 亿元完工结转至其他非流动资产，黄泽山—鱼山原油管道工程 8.41 亿元完工结转至固定资产。

(2) 所有者权益

2023 年末和 2024 年 3 月末，该公司所有者权益分别为 183.24 亿元和 182.84 亿元，分别较上年末增长 0.71% 和下降 0.22%，变动不大。其中，实收资本未发生变动，一直为 10 亿元。2023 年末，资本公积同比增长 0.81% 至 118.49 亿元，增长主要系当年舟山市港航事业发展中心将舟山港沈家门客运中心的大楼及码头港务设施合计 0.95 亿元划拨给附属子公司舟山港海通客运有限责任公司（简称“海通客运”），2024 年 3 月末资本公积较 2023 年末未发生变动。盈余公积及未分配利润随当期公司利润留存有所波动，2024 年 3 月末分别为 4.27 亿元和 44.01 亿元。截至 2024 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、118.49 亿元和 44.01 亿元，分别占同期末所有者权益的 5.47%、64.81% 和 24.07%。

(3) 负债

负债构成方面，该公司负债主要由刚性债务和应付账款构成，2023 年末上述科目余额分别为 211.15 亿元和 7.58 亿元，占负债总额的比例分别为 88.26% 和 3.35%。公司应付账款主要为应付工程款及质保金、购车款等，2023 年末同比增长 14.40% 至 7.58 亿元，主要系应付工程款增加。2024 年 3 月末，公司负债总额较上年末略增 1.15% 至 228.73 亿元，整体债务结构变化不大。

2023 年末该公司刚性债务同比增长 1.26% 至 211.15 亿元，其中短期刚性债务余额 34.13 亿元，即期债务偿付压力大。2023 年末，公司刚性债务¹³主要集中于应付债券、银行借款、融资租赁、拆借款和财政拨款及财政置换债券，分别占刚性债务的 55.38%、35.12%、0.89%、0.78% 和 7.82%，其他刚性债务构成还包括 0.04 亿元应付利息。其中，银行借款余额为 74.15 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。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。应付债券余额为 116.92 亿元，债券到期偿债资金来源主要依赖借新还旧。截至 2024 年 6 月 16 日，公司存续债券本金余额 114.50 亿元，债券发行期限在 3-7 年，票面利率在 2.93%-5.34% 之间，本息兑付情况正常。融资租赁余额为 1.87 亿元，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 2027 年至 2038 年之间，融资成本为 LIBOR 浮动利率。拆借款 1.64 亿元，包括应付舟山市普陀区朱家尖资产经营有限责任公司和舟山市定海宝利投资有限公司等合计 0.24 亿元和舟山普陀交通投资发展集团有限公司 1.40 亿元。此外，刚性债务中还有财政拨款及财政置换债券 16.51 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。截至 2024 年 3 月末，公司刚性债务较上年末增长 2.61% 至 216.68 亿元，增量主要系当期新增部分银行借款。

截至 2024 年 6 月 16 日，该公司存续债券余额为 114.50 亿元，本息兑付情况正常。

图表 14. 公司存续债券概况（单位：亿元、%）

债券名称	发行日期	发行规模	发行期限	票面利率（当期）	当前余额	证券类别
24 舟山交投 PPN001	2024-04-11	11.10	5	2.93	11.10	定向工具
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	2.40	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

¹³ 不包含利息。

债券名称	发行日期	发行规模	发行期限	票面利率（当期）	当前余额	证券类别
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
合计	-	118.10	-	-	114.50	-

注：根据 wind 整理、绘制（截至 2024 年 6 月 16 日）

2. 偿债能力

（1）现金流量

跟踪期内，该公司主业收现情况良好，2023 年及 2024 年第一季度营业收入现金率分别为 91.83%和 104.69%。同期公司经营活动产生的现金流量净额分别为 4.63 亿元和-0.50 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 1.56 亿元和 1.27 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，2023 年及 2024 年一季度，公司投资活动产生的现金流量净额分别为-10.55 亿元和-4.85 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，2023 年及 2024 年第一季度，筹资活动产生的现金流量净额分别 1.25 亿元和 4.21 亿元。

（2）盈利

2023 年，该公司实现营业毛利 6.79 亿元，同比大幅增长 331.63%。其中，水上客运及水上货运业务毛利分别为 3.19 亿元和 1.36 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 5.71 亿元和 2.75 亿元，其中因部分建设项目完工，费用化利息支出大幅上升；期间费用合计为 8.46 亿元，期间费用率为 24.21%，较上年提升 5.71 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，2023 年公司确认政府补助 6.27 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。2023 年因联营企业持续亏损，公司投资收益为-0.31 亿元，同年因油品贸易计提坏账，公司计提信用减值损失 1.52 亿元，当年公司实现净利润 2.00 亿元，同比增长 35.58%。2023 年公司总资产报酬率和净资产收益率分别为 2.71%和 1.09%，资产获利能力一般。

2024 年第一季度，该公司营业毛利为 1.43 亿元，其中道路客运、水上客运和水上货运业务营业毛利分别为 0.41 亿元、0.71 亿元和 0.26 亿元。同期公司期间费用合计为 3.97 亿元，期间费用率为 54.48%，对利润侵蚀重；当期确认政府补助 2.87 亿元，净利润为 0.10 亿元。

（3）偿债能力

2023 年，该公司 EBITDA 为 15.75 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。2023 年公司非筹资活动产生的现金流量净额为负，无法覆盖流动负债或刚性债务偿付。

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)	1.54	1.62	1.82	—
EBITDA/刚性债务(倍)	0.06	0.06	0.08	—

指标名称	2021 年/末	2022 年/末	2023 年/末	2024 年 第一季度/末
经营性现金净流入与流动负债比率(%)	-0.37	8.05	8.47	—
经营性现金净流入与刚性债务比率(%)	-0.16	2.76	2.21	—
非筹资性现金净流入与流动负债比率(%)	-21.68	-19.95	-10.84	—
非筹资性现金净流入与刚性债务比率(%)	-9.44	-6.83	-2.82	—
流动比率 (%)	224.50	251.51	117.72	109.88
现金比率 (%)	31.22	31.48	32.41	28.51
短期刚性债务现金覆盖率 (%)	38.85	40.08	43.88	35.10

注：根据舟山交投所提供的资料计算、绘制

该公司流动比率较高，2023 年末及 2024 年 3 月末分别为 117.72%和 109.88%，但考虑到公司存货主要由围垦土地资产构成，变现均有不确定性，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较低，截至 2024 年 3 月末短期刚性债务现金覆盖率为 35.10%。

截至 2024 年 3 月末，该公司已获得银行授信额度合计 85.44 亿元人民币及 0.25 亿欧元，未使用银行授信额度为 31.00 亿元人民币及 0.16 亿欧元。

调整因素

1. ESG 因素

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。公司产权状况详见附录一。公司治理结构、管理制度、机构设置等方面未发生重大变化。

2. 表外因素

截至 2024 年 3 月末，该公司无对外担保。

3. 业务持续性

该公司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、水上客运和道路客运等经营性业务，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

该公司关联交易主要体现在关联应收应付款项和关联方交易，规模均不大。2023 年公司与联营企业的关联交易 2069.65 万元，年末公司其他应收、应付关联方款项共计 2294.52 万元。

根据该公司本部提供的 2024 年 5 月 13 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¹⁴。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 2024 年 6 月 16 日信息查询结果，公司本部不存在重大异常情况。

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。2023 年和 2024 年第一季度分别收到政府补助 6.27 亿元和 2.87 亿元。

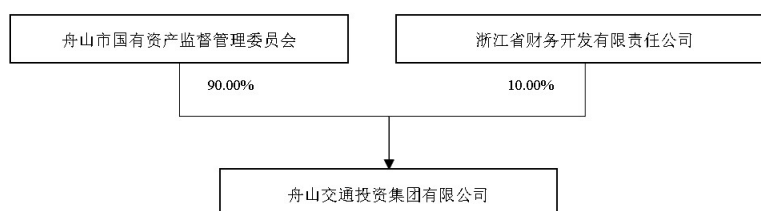
¹⁴ 公司本部已结清贷款中有 2 笔关注类，已分别于 2003 年和 2012 年正常还款。

跟踪评级结论

综上，本评级机构舟山交投主体信用等级为 AA⁺，评级展望为稳定，本次跟踪债券信用等级均为 AA⁺。

附录一：

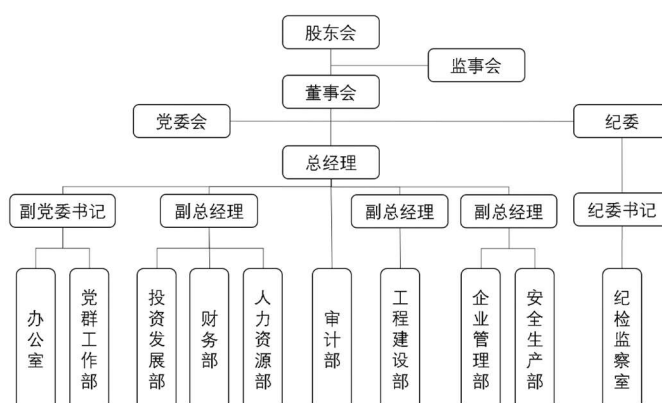
公司与实际控制人关系图



注：根据舟山交投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：根据舟山交投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					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)	
舟山交通投资集团有限公司	--	本部	交通基础设施建设	305.76	148.07	0.20	5.34	4.63	母公司口径
舟山海峡轮渡集团有限公司	轮渡公司	100	水上客运	5.09	2.17	4.29	-0.27	0.07	合并口径，下同
舟山海星轮船有限公司	海星轮船公司	100	水上客运	10.79	4.71	7.13	1.95	8.03	-
舟山市汽车运输有限公司	汽运公司	100	道路客运	6.50	4.32	2.67	-	-	-
浙江新一海海运有限公司	新一海公司	100	水上货运	31.79	11.66	8.90	0.12	1.70	-
舟山市公共交通有限责任公司	公交公司	100	道路客运	4.07	-4.75	2.33	-1.35	-0.50	-
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	2.48	-	2.96	-1.56	-0.06	-
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	37.75	6.44	0.73	-2.08	0.27	-

注：根据舟山交投提供的资料整理

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）
宁波市奉化区投资集团有限公司	785.73	255.58	67.47	21.61	2.27	-101.42
成都市金牛环境投资发展集团有限公司	412.52	164.78	60.06	14.47	1.68	-37.80
瑞安市国有资产投资集团有限公司	419.15	139.25	66.78	28.34	0.88	20.81
舟山交通投资集团有限公司	409.38	183.24	55.24	34.97	2.00	4.63

注：根据公开资料整理

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]	395.35	418.20	409.38	411.57
货币资金[亿元]	22.66	19.83	14.96	13.87
刚性债务[亿元]	187.74	208.52	211.15	220.28
所有者权益[亿元]	177.25	181.95	183.24	182.84
营业收入[亿元]	40.15	34.81	34.97	7.28
净利润[亿元]	2.38	1.47	2.00	0.09
EBITDA[亿元]	11.35	12.16	15.75	—
经营性现金净流入量[亿元]	-0.29	5.46	4.63	-0.50
投资性现金净流入量[亿元]	-16.71	-18.99	-10.55	-4.85
资产负债率[%]	55.17	56.49	55.24	55.57
长短期债务比[%]	200.42	274.99	389.32	369.35
权益资本与刚性债务比率[%]	94.41	87.26	86.79	83.00
流动比率[%]	224.50	251.51	117.72	109.88
速动比率[%]	47.06	48.05	43.13	37.88
现金比率[%]	31.22	31.48	32.41	28.51
短期刚性债务现金覆盖率[%]	38.85	40.08	43.88	35.10
利息保障倍数[倍]	1.11	1.10	1.30	—
有形净值债务率[%]	130.44	138.95	129.70	131.43
担保比率[%]	3.58	—	—	—
毛利率[%]	11.06	4.52	19.42	19.62
营业利润率[%]	6.54	5.06	7.70	3.27
总资产报酬率[%]	2.12	2.03	2.71	—
净资产收益率[%]	1.36	0.82	1.09	—
净资产收益率*[%]	1.11	0.81	1.03	—
营业收入现金率[%]	107.03	111.00	91.83	104.69
经营性现金净流入量与流动负债比率[%]	-0.37	8.05	8.47	—
经营性现金净流入量与刚性债务比率[%]	-0.16	2.76	2.21	—
非筹资性现金净流入量与流动负债比率[%]	-21.68	-19.95	-10.84	—
非筹资性现金净流入量与刚性债务比率[%]	-9.44	-6.83	-2.82	—
EBITDA/利息支出[倍]	1.54	1.62	1.82	—
EBITDA/刚性债务[倍]	0.06	0.06	0.08	—

注：表中数据依据舟山交投经审计的 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。

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	2010 年 3 月 15 日	AA/稳定	唐俊、吕品	-	报告链接
	评级结果变化	2013 年 12 月 27 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）	-
		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	2023 年 8 月 25 日	AA+/稳定	李艳晶、严奇昊	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	AA+/稳定	罗媛媛、严奇昊	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）	-
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	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）	报告链接
	本次评级	2024 年 6 月 28 日	AA ⁺	罗媛媛、严奇昊	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）	-
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	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）	报告链接

	本次评级	2024 年 6 月 28 日	AA ⁺	罗媛媛、严奇昊	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）	-
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	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）	报告链接
	本次评级	2024 年 6 月 28 日	AA ⁺	罗媛媛、严奇昊	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）	-
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	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）	报告链接
	本次评级	2024 年 6 月 28 日	AA ⁺	罗媛媛、严奇昊	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）	-
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	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）	报告链接
	本次评级	2024 年 6 月 28 日	AA ⁺	罗媛媛、严奇昊	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）	-
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	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)	报告链接
	本次评级	2024 年 6 月 28 日	AA ⁺	罗媛媛、严奇昊	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 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
债项评级 (21 舟交 02)	前次评级	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)	报告链接
	本次评级	2024 年 6 月 28 日	AA ⁺	罗媛媛、严奇昊	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	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	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)	报告链接
	本次评级	2024 年 6 月 28 日	AA ⁺	罗媛媛、严奇昊	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)	-

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。