



CREDIT RATING REPORT

报告名称

湖州市交通投资集团有限公司主体与相关债项2025年度跟踪评级报告

目录

评定等级及主要观点
被跟踪债券及募集资金使用情况
主体概况
偿债环境
财富创造能力
偿债来源与负债平衡
外部支持
评级结论



信用等级公告

DGZX-R【2025】00519

大公国际资信评估有限公司通过对湖州市交通投资集团有限公司及“20 湖交投 MTN002”、“21 湖交投债/21 湖交投”、“22 湖交 01”和“22 湖交投 MTN001”的信用状况进行跟踪评级，确定湖州市交通投资集团有限公司的主体信用等级维持 AAA，评级展望维持稳定，“20 湖交投 MTN002”、“21 湖交投债/21 湖交投”、“22 湖交 01”和“22 湖交投 MTN001”的信用等级维持 AAA。

特此公告。

大公国际资信评估有限公司

评审委员会主任：

二〇二五年六月十六日



评定等级

主体信用					
跟踪评级结果		AAA	评级展望		稳定
上次评级结果		AAA	评级展望		稳定
债项信用					
债券简称	发行额 (亿元)	期限 (年)	跟踪评 级结果	上次评 级结果	上次评 级时间
20 湖交投 MTN002	7.00	5 (3+2)	AAA	AAA	2024.06
21 湖交投债 /21 湖交投	10.00	15 (5+5+5)	AAA	AAA	2024.06
22 湖交 01	10.00	5 (3+2)	AAA	AAA	2024.06
22 湖 交 投 MTN001	10.00	5 (3+2)	AAA	AAA	2024.06

主要财务数据和指标（单位：亿元、%）				
项目	2025.3	2024	2023	2022
总资产	1,017.87	1,004.45	927.02	834.00
所有者权益	415.81	405.80	366.34	334.94
总有息债务	410.62	413.86	394.87	359.23
营业收入	21.56	80.22	84.60	104.30
净利润	0.15	0.70	0.93	1.03
经营性净现金流	2.53	4.05	-12.87	5.71
毛利率	3.16	4.99	3.06	3.74
总资产报酬率	0.30	1.64	1.77	1.83
资产负债率	59.15	59.60	60.48	59.84
债务资本比率	49.69	50.49	51.87	51.75
EBITDA 利息保 障倍数（倍）	-	1.40	1.30	1.69
经营性净现金 流/总负债	0.42	0.70	-2.43	1.26

注：公司提供了 2022~2024 年和 2025 年 1~3 月财务报表，容诚会计师事务所（特殊普通合伙）对公司 2022~2024 年财务报表分别进行了审计，并均出具了标准无保留意见的审计报告；2025 年 1~3 月财务报表未经审计。

评级小组负责人：施晓妹
评级小组成员：赵 婧
电话：010-67413300
传真：010-67413555
客服：4008-84-4008
Email: dagongratings@dagongcredit.com

主要观点

湖州市交通投资集团有限公司（以下简称“湖州交通集团”或“公司”）是湖州市唯一市级交通基础设施投融资建设及运营主体，主要从事湖州市高速公路投融资建设、运营及高速铁路、城际铁路等铁路（以下简称“铁路”）投资建设工作。跟踪期内，湖州市地区生产总值和一般公共预算收入同比继续增长，仍为公司发展提供良好的外部环境，公司在湖州市高速公路投融资建设、运营及铁路投资建设领域仍具有很强的区域专营性，继续得到湖州市政府的支持。但同时，公司在建及拟建高速公路项目待投资规模较大，仍存在较大资本支出压力；公司毛利率仍较低，期间费用对利润造成较大侵蚀；公司主要路产收益权因贷款质押而受限，资产流动性仍受到一定影响。

优势与风险关注

主要优势/机遇：

- 2024 年，湖州市地区生产总值和一般公共预算收入同比继续增长，仍为公司发展提供良好的外部环境；
- 公司作为湖州市唯一市级交通基础设施投融资建设及运营主体，在湖州市高速公路投融资建设、运营及铁路投资建设领域仍具有很强的区域专营性；
- 公司继续得到湖州市政府在专项建设资金和财政补贴等方面的支持，2024 年以来，湖州市政府对高速公路、铁路项目的投资进一步提升公司资产规模和资本实力。

主要风险/挑战：

- 截至 2025 年 3 月末，公司在建及拟建高速公路项目待投资规模较大，仍存在较大资本支出压力；
- 2024 年，公司毛利率仍较低，期间费用对利润造成较大侵蚀；
- 截至 2025 年 3 月末，公司主要路产收益权因贷款质押而受限，资产流动性仍受到一定影响。



评级模型打分表结果

因《城市基础设施建设投融资企业信用评级方法》（版本号：PF-CT-2022-V.4.0）进行修订，本评级报告所依据的评级方法与模型变更为《城市基础设施建设投融资企业信用评级方法与模型》，版本号为 PFM-CT-2024-V.5.0，该方法与模型已在大公国际官网公开披露。本次评级模型及结果如下表所示：

评级要素	分数
要素一：财富创造能力	4.58
（一）市场竞争力	4.51
（二）运营能力	7.00
（三）可持续发展能力	3.03
要素二：偿债来源与负债平衡	5.49
（一）偿债来源	4.29
（二）债务与资本结构	6.49
（三）保障能力分析	6.02
（四）现金流量分析	3.76
调整项	无
基础信用等级	aa
外部支持	2
模型结果	AAA

外部支持说明：公司是湖州市唯一市级交通基础设施投融资建设及运营主体，能够得到湖州市政府在专项建设资金和财政补贴等方面的支持。

基础信用等级变动说明：公司基础信用等级由上次评级的 aa-变动至本次评级的 aa，理由主要为 2024 年以来，湖州市政府对高速公路、铁路项目的投资进一步提升公司资产规模和资本实力。

外部支持变动说明：公司外部支持调整子级由上次评级的 3 个子级调整为本次评级的 2 个子级，理由为 2024 年公司作为湖州市唯一市级交通基础设施投融资建设及运营主体，能够获得湖州市政府支持，但是综合考虑个体信用状况、外部支持能力和意愿，外部支持调整子级是实际使用的外部支持力度。

注：大公国际对上述每个指标都设置了 1~7 分，其中 1 分代表最差情形，7 分代表最佳情形。

评级模型所用的数据根据公开及公司提供资料整理。

最终评级结果由评审委员会确定，可能与上述模型结果存在差异。



评级历史关键信息

主体评级	债项简称	债项评级	评级时间	项目组 成员	评级方法和模型	评级报告
AAA/稳定	-	-	2024/07/31	赵婧、 李婷婷	城市基础设施建设投融资 企业信用评级方法（V.4.0）	点击阅读全文
AAA/稳定	22 湖 交 投 MTN001	AAA	2024/06/28	赵婧、 李婷婷	城市基础设施建设投融资 企业信用评级方法（V.4.0）	点击阅读全文
	22 湖交 01	AAA				
	20 湖 交 投 MTN002	AAA				
	21 湖交投债/21 湖交投	AAA				
-	22 湖 交 投 MTN001	AAA	2022/07/29	程碧珺、 李婷婷	城市基础设施建设投融资 企业信用评级方法（V.3.1）	点击阅读全文
-	22 湖交 01	AAA	2022/07/22	程碧珺、 李婷婷	城市基础设施建设投融资 企业信用评级方法（V.3.1）	点击阅读全文
AAA/稳定	20 湖 交 投 MTN002	AAA	2020/10/26	曹业东、 李婷婷	城市基础设施建设投融资 企业信用评级方法（V.2.1）	点击阅读全文
AAA/稳定	21 湖交投债/21 湖交投	AAA	2020/07/30	曹业东、 李婷婷	城市基础设施建设投融资 企业信用评级方法（V.2.1）	点击阅读全文
AAA/稳定	-	-	2020/07/30	曹业东、 李婷婷	城市基础设施建设投融资 企业信用评级方法（V.2.1）	未查询到相关 公开披露信息



评级报告声明

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

一、本报告中所载的主体信用等级仅作为大公国际对湖州市交通投资集团有限公司及相关债项跟踪评级使用，未经大公国际书面同意，本报告及评级观点和评级结论不得用于其他债券的发行等证券业务活动。

二、评级对象或其发行人与大公国际、大公国际子公司、大公国际控股股东及其控制的其他机构不存在任何影响本次评级客观性、独立性、公正性、审慎性的官方或非官方交易、服务、利益冲突或其他形式的关联关系。

大公国际评级人员与评级委托方、评级对象或其发行人之间，不存在影响评级客观性、独立性、公正性、审慎性的关联关系。

三、大公国际及评级项目组履行了尽职调查以及诚信义务，有充分理由保证所出具本报告遵循了客观、真实、公正、审慎的原则。

四、本报告的评级结论是大公国际依据合理的技术规范和评级程序做出的独立判断，评级意见未因评级对象或其发行人和其他任何组织机构或个人的不当影响而发生改变。

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

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

六、本报告系大公国际基于评级对象及其他主体提供材料、介绍情况作出的预测性分析，不具有鉴证及证明功能，不构成相关决策参考及任何买入、持有或卖出等投资建议。该预测性分析受到材料真实性、完整性等影响，可能与实际经营情况、实际兑付结果不一致。大公国际对于本报告所提供信息所导致的任何直接或间接的投资盈亏后果不承担任何责任。

七、本次评级结果中的信用等级自本评级报告出具之日起生效，主体信用等级有效期为 2025 年 06 月 16 日至 2026 年 06 月 15 日（若受评债券在该日期前均不再存续，则有效期至受评债券到期日），债券信用等级有效期为受评债券存续期。在有效期限内，大公国际将根据需要对评级对象或其发行人进行定期或不定期跟踪评级，且有权根据后续跟踪评级的结论，对评级对象做出维持、变更或终止信用等级的决定并及时对外公布。

八、本报告版权属于大公国际所有，未经授权，任何机构和个人不得复制、转载、出售和发布；如引用、刊发，须注明出处，且不得歪曲和篡改。



跟踪评级说明

根据大公国际承做的湖州交通集团信用评级的跟踪评级安排及相关合同条款，大公国际对评级对象的经营和财务状况以及履行债务情况进行了信息收集和分析，并结合其外部经营环境变化等因素，得出跟踪评级结论。

本次跟踪评级为定期跟踪。

被跟踪债券及募集资金使用情况

本次被跟踪债券概况及募集资金使用情况如下表所示：

表 1 本次被跟踪债券概况及募集资金使用情况（单位：亿元）					
债券简称	发行额度	债券余额	发行期限	募集资金用途	进展情况
20 湖 交 投 MTN002	7.00	6.20	2020.11.05 ~ 2025.11.05	全部用于偿还公司及子公司的金融 机构借款及相应的利息	已按募集资金 要求全部使用
21 湖交投债 /21 湖交投	10.00	10.00	2021.04.19 ~ 2036.04.19	申嘉湖高速公路安吉孝源至唐舍段 工程项目建设、补充公司营运资金	已按募集资金 要求全部使用
22 湖交 01	10.00	10.00	2022.08.09~ 2027.08.09	用于偿还有息负债	已按募集资金 要求全部使用
22 湖 交 投 MTN001	10.00	10.00	2022.08.19~ 2027.08.19	用于偿还公司债务融资工具	已按募集资金 要求全部使用

数据来源：根据公司提供资料整理

主体概况

湖州交通集团系经湖州市编制委员会《关于同意建立湖州市交通建设投资开发公司的批复》（湖编【93】28 号）于 1993 年批准组建的全民所有制企业，隶属湖州市交通局，初始注册资本 2,000 万元人民币，原名为湖州市交通建设投资开发公司，主要负责湖州市境内交通建设项目投资开发。经过改制、注资及股权变更，截至 2025 年 3 月末，公司注册资本及实收资本均为 50.00 亿元，湖州市人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“湖州市国资委”）持股 90.00%，浙江省财务开发有限责任公司持股 10.00%，湖州市国资委仍为公司实际控制人。

跟踪期内，公司章程及组织架构均无变化（见附件 1-1）。

截至 2024 年末，公司纳入合并报表范围子公司 80 家（见附件 1-2），其中一级子公司共 39 家。2024 年，公司新增 5 家子公司，分别为湖州交煜置业发展有限公司、湖州市交投智慧物流园发展有限公司、湖州市交通投资集团检测有限公司、湖州市公交集团旅游服务有限公司、湖州通合盈物资有限公司，均为新设；减少 1 家子公司，为湖州市智联集团有限公司，已注销。

根据公司提供的中国人民银行征信中心出具的企业信用报告，截至 2025 年 5 月 21 日，公司本部未结清信贷中无不良记录；已结清信贷中有 4 笔不良记录和 12 笔关注记录。其中，4 笔不良记录五级分类为次级，到期日分别为 2003 年 6 月 16 日、2004 年 3 月 15 日、2004 年 8 月 16 日和 2005 年 8 月 16 日，不良记录发生于公司改制前，且公司均已正常还款；12 笔关注记录中，11 笔发生于 2007 年 10 月前，1 笔发生于 2013 年，均已正常还本付息，对于发生于 2013 年的关注类贷款记录，根据中国工商银行湖州分行提供的相关说明，该笔借款在该行资产分类为正常类。截至本报告出具日，公司在债券市场发行的已到期各类债券均已兑付，存续债券利息及到期本金均按期支付。



偿债环境

（一）宏观环境

2025 年一季度国民经济开局良好，我国经济有望继续保持回升向好的发展态势。

2024 年我国经济在内外部环境严峻的背景下，整体运行平稳，实现了质的有效提升和量的合理增长，新质生产力持续发展、绿色低碳转型加快、改革措施不断推出，成为支撑我国经济稳中有进的重要力量。2024 年我国 GDP 同比增长 5.0%，经济总量再上新台阶，首次突破 130 万亿元，规模稳居全球第二位，继续成为世界经济增长的重要动力源。但同时，我国正处在经济结构调整和转型升级的关键阶段，内需不足、预期较弱仍然是中国经济面临的主要挑战。对此，政府加大了宏观政策逆周期调节力度，财政政策、货币政策和房地产政策轮番发力，有效推动了经济的稳定增长，其中消费市场平稳增长，消费结构转型升级趋势明显；投资领域稳步推进，制造业投资发挥引领作用；进出口表现亮眼，实现了总量、增量、质量的齐升。

2025 年一季度，中国经济在复杂多变的内外环境中砥砺前行，随着各项宏观政策继续发力显效，主要经济指标表现良好，为全年经济发展奠定了坚实基础。一季度国内生产总值同比增长 5.4%，显示出经济复苏的强劲动力和韧性。消费市场持续回暖，社会消费品零售总额同比增长 4.6%，消费结构不断优化升级，服务消费与高品质商品消费增长尤为显著，成为拉动经济增长的重要引擎。投资领域表现稳健，固定资产投资同比增长 4.2%。大规模设备更新政策深入实施，有效激发了制造业投资动能，推动其保持高速增长态势；积极财政政策靠前发力，通过扩大支出规模、加快专项债发行节奏等措施，为基建投资提供了坚实的资金保障。与此同时，房地产市场在政策支持和市场修复共同作用下，供需关系逐步改善，行业运行趋于平稳。外贸方面，尽管面临诸多外部压力，货物贸易进出口总额仍实现了 1.3% 的增长，出口增长 6.9%，一方面彰显了中国在全球产业链中的竞争力，另一方面中国对“一带一路”沿线国家进出口增速高于整体，显示出多元化市场布局的成效。

同时，我国经济发展面临的外部环境更趋复杂严峻，国内经济持续回升向好的基础还需进一步巩固。4 月中央政治局会议的召开为当前经济形势把脉定向，释放了坚定不移办好自己的事，坚定不移扩大高水平对外开放的政策导向，为稳定市场预期、推动高质量发展注入强大信心。未来随着供给侧结构性改革的深化、新质生产力的培育壮大以及宏观政策超常规逆周期调节的持续显效，我国经济有望继续保持回升向好的发展态势。

（二）行业环境

随着一揽子化债政策的落地，地方政府债务风险有所缓释，2024 年化债政策继续加码，化债效果持续显现；展望未来，中央对于债务管控和债务化解的相关工作仍会持续推进，地方政府未来将主要围绕化债与发展两条主线展开，城投企业退平台及转型将进一步提速。

随着一揽子化债政策的落地，地方政府债务风险有所缓释，化债工作取得阶段性成效。2024 年化债政策继续加码，“14 号文”、“134 号文”、“150 号文”、“226 号文”等作为“35 号文”的补充政策相继发布，进一步延长此前政策支持期限至 2027 年 6 月，同时对退平台的要求进行细化。2024 年 3 月，《2024 年政府工作报告》指出统筹好地方债务风险化解和稳定发展，2024 年先发行 1 万亿元超长期特别国债，专项用于国家重大战略实施和重点领域安全能力建设。2024 年 9 月 24 日国新办召开发布会，推出一揽子总量工具，包括降准降息等超市场预期措施。同年 9 月 26 日政治局会议释放积极政策信号，指出要加大财政货币政策逆周期调节力度，发行使用好超长期特别国债和



地方政府专项债，更好发挥政府投资带动作用。2024 年 10 月，财政部发布会指出，抓实化解地方政府债务风险，要压实地方主体责任，按照一省一策，落实各项化债措施，中央财政在 2023 年安排地方政府债务限额超过 2.2 万亿元的基础上，2024 年又安排 1.2 万亿元的额度，支持地方特别是高风险地区化解存量债务风险和清理拖欠企业账款等。11 月 8 日，全国人大常委会第十二次会议审议通过了近年来力度最大的化债举措，一是增加 6 万亿元地方政府债务限额置换存量隐性债务，二是连续 5 年从新增地方政府专项债券中安排 8,000 亿元置换债务，三是 2029 年及以后年度到期的棚户区改造隐性债务 2 万亿元按原合同偿还。

随着化债政策的逐步落实，化债效果持续显现。据财政部公布，2024 年的 2 万亿元置换债已全部发行完毕；根据公开资料显示，各地置换债平均成本普遍降低 2 个百分点以上，部分地方超过 2.5 个百分点，还本付息的压力大幅度减轻。此外，在严监管的背景下，城投企业新增融资放缓，2024 年城投企业债券发行量及净融资规模均有所下降；融资成本继续下行，区域间发行利差收窄；债务期限结构有所优化，城投债发行呈中长期化趋势，流动性风险有所缓释。债务化解工作的有序开展，一方面有助于地方政府优化债务结构，减轻付息压力，腾出更多的时间精力，投入到谋划和推动地区高质量发展中去；另一方面有助于城投企业剥离历史债务包袱，轻装上阵，为城投企业转型提供坚实的基础。

展望未来，中央对于债务管控和债务化解的相关工作仍会持续推进，伴随化债思路上从侧重于防风险向防风险、促发展并重转变，地方政府未来将主要围绕化债与发展两条主线展开，地方政府债务压力将得到进一步缓释。在政策的导向下，城投企业退平台及市场化转型进程将进一步提速，但短期内难以形成自身造血能力，需关注后续发展情况；目前地方政府存量债务规模较大，化债政策的实施虽减轻了地方政府的债务化解压力，但城投企业经营性债务偿还及付息压力仍有待关注。

我国高速公路行业发展稳健；预计未来，国家将继续推进高速公路网建设，为高速公路行业发展提供良好的外部环境。

高速公路在公路运输中具有重要地位，是国家政策重点扶持的对象。高速公路建设具有投资规模大、回收周期长等特点以及公共产品属性，行业进入壁垒较高。现阶段我国高速公路企业具有较强的区域专营优势，竞争程度较低。

2023 年，全国收费公路里程同比有所增长。根据《2023 年交通运输行业发展统计公报》，543.68 万公里，比上年末增加 8.20 万公里。公路密度 56.63 公里/百平方公里，增加 0.85 公里/百平方公里。同期，高速公路里程 18.36 万公里、增加 0.64 万公里，国家高速公路里程 12.23 万公里、增加 0.24 万公里。2023 年，完成公路固定资产投资 28240 亿元，比上年下降 1.0%。其中，高速公路完成 15,955 亿元、下降 1.9%，普通国省道完成 6136 亿元、增长 1.0%，农村公路完成 4843 亿元、增长 0.7%。

政策方面，2024 年 3 月，国家发改委等六部门颁布的《基础设施和公用事业特许经营管理办法》提出，“特许经营期限原则上不超过 40 年，投资规模大、回报周期长的特许经营项目可以根据实际情况适当延长，法律法规另有规定的除外”；这一规定调整特许经营期限，允许根据实际情况对投资规模大、回报周期长的项目适度放宽期限。2024 年 11 月，交通运输部与国家发改委印发《交通物流降本提质增效行动计划》，从提升国际物流供应链服务保障能力，稳妥推进收费公路改革、深化实施高速公路差异化收费，推进交通基础设施数字化转型升级以及大力提升技术装备绿色化水平四个方面，进一步推进交通物流降本提质增效。



总体来看，我国高速公路行业发展稳健。国家继续深化收费公路制度改革，优化高速公路建设实施模式，高速公路收费体系更加完善。预计未来，国家将继续推进高速公路网建设，行业长期发展仍呈现良好态势，为高速公路行业发展提供良好的外部环境。

（三）区域环境

2024 年，湖州市地区生产总值和一般公共预算收入同比继续增长，税收收入占比仍较高，仍为公司发展提供良好的外部环境。

湖州市是浙江省下辖地级市，地处浙江省北部，位于江苏、浙江、安徽三省交界，东邻嘉兴，南接杭州，北濒太湖，与无锡、苏州隔湖相望。湖州市是长江三角洲中心区 27 城之一，地理上位于长三角中心腹地，处于南京、上海、杭州一个半小时的交通圈内；同时，湖州港为 28 个内河港口之一，拥有千吨级航道长湖申航道。综合交通体系的建立为湖州市经济快速发展提供有利条件。湖州市风景秀丽，人文底蕴浓厚，是“绿水青山就是金山银山”理论的诞生地，“太湖、竹乡、古镇、名山、湿地、古生态”等品牌是湖州生态优势的典型代表。湖州市下辖吴兴、南浔 2 区，德清、长兴、安吉 3 县以及南太湖新区，面积 5,820.13 平方千米。2024 年末，常住人口 346.5 万人，城镇化率 68.8%。

2024 年，湖州市地区生产总值 4,213.4 亿元，同比增长 5.8%，仍为公司发展提供良好的外部环境。分产业看，湖州市第一产业增加值 177.1 亿元，同比增长 4.3%；第二产业增加值 1,977.7 亿元，同比增长 6.9%；第三产业增加值 2,058.6 亿元，同比增长 4.8%。三次产业结构为 4.2:46.9:48.9。人均地区生产总值为 122,057 元，同比增长 5.0%。同期，全市规模以上工业增加值增速同比增长，其中，通信设备、汽车制造、电气机械的增加值分别增长 39.1%、17.6%、12.7%，分别拉动全市增长 1.8、1.2 和 0.9 个百分点。固定资产投资及社会消费品零售总额增速同比有所下降，外贸进出口总额同比增长。

表 2 2022~2024 年湖州市主要经济财政指标（单位：亿元、%）						
主要指标	2024 年		2023 年		2022 年	
	数值	增速	数值	增速	数值	增速
地区生产总值	4,213.4	5.8	4,015.1	5.8	3,850.0	3.3
人均地区生产总值（元）	122,057	5.0	117,195	5.3	112,902	2.7
规模以上工业增加值	-	7.3	1,352.3	4.6	1,324.9	3.0
固定资产投资	-	2.6	-	10.4	-	9.1
社会消费品零售总额	1,774.4	3.9	1,707.9	7.1	1,594.7	2.5
进出口总额	1,664.0	2.8	1,618.8	-0.6	1,629.6	9.3
三次产业结构	4.2:46.9:48.9		4.0:49.3:46.7		4.2:51.1:44.7	
一般公共预算收入	410.73		410.50		387.30	
其中：税收收入	325.00		346.49		343.46	
政府性基金收入	385.08		546.63		546.19	
一般公共预算支出	590.50		606.97		601.92	
政府性基金支出	527.50		572.40		657.36	

数据来源：2022~2024 年湖州市国民经济和社会发展统计公报、2022~2024 年湖州市预算执行情况

2024 年，湖州市一般公共预算收入同比增长 5.2%¹，其中税收收入 325.00 亿元，同比下降 0.2%²，税收收入占一般公共预算收入比重为 79.1%，仍处于较高水平；从税种看，增值税、企业所得税、个

¹ 剔除上年制造业中小微企业税收缓缴等因素。

² 剔除上年制造业中小微企业税收缓缴等因素。



人所得税、契税和房产税五大税种合计占税收收入的比重为 81.9%。2024 年，湖州市一般公共预算支出同比有所下降。同期，全市政府性基金收入及支出同比下降。截至 2024 年末，湖州市全市地方政府债务余额 1,611.13 亿元，其中一般债务余额 560.33 亿元，专项债务余额 1,050.8 亿元。

财富创造能力

作为湖州市唯一市级交通基础设施投融资建设及运营主体，公司在湖州市高速公路投融资建设、运营及铁路投资建设领域仍具有很强的区域专营性；2024 年，公司营业收入同比下降，通行费业务、不良资产包处置业务、油品及充电桩业务为毛利润的主要来源。

公司作为湖州市唯一市级交通基础设施投融资建设及运营主体，主要负责湖州市高速公路、铁路等道路和水上交通运输基础设施投融资建设及高速公路运营，初步形成以高速公路建设运营、铁路投资为主业，以交通工程建设、贸易业务、交通能源、金融服务、公交运营等为辅的产业布局，在湖州市交通基础设施建设及运营领域仍具有很强的区域专营性。

2024 年，公司营业收入因贸易业务、农产品业务、租赁业务及其他业务等收入下降而同比下降，通行费业务收入、工程施工业务收入和贸易业务收入仍是营业收入重要构成。其中，通行费业务收入同比继续增长，主要系车流量增加所致。工程施工业务收入同比增长，主要系当年确认完工项目较多所致。因部分贸易收入由全额法转为净额法计量，贸易业务收入同比继续下降，仍以大宗商品销售为主。农产品业务收入同比下降。油品及充电桩业务收入仍主要为高速加油站收入，同比略有增长。随着不良资产包处置业务规模的扩大，该业务收入同比增长。租赁业务主要由子公司湖州市交通投资集团实业发展有限公司（以下简称“湖州实业发展公司”）和湖州交通投资集团公务用车服务有限公司（以下简称“湖州用车服务公司”）负责，其中湖州实业发展公司的业务模式主要为商铺、办公楼出租，其与承租人签订租赁合同，收取租金实现收益目标，租金每年支付一次，租赁合同一般为一年期，到期续签；湖州用车服务公司的业务模式主要为整车出租，2024 年租赁业务收入同比略有下降。公交业务收入同比继续增长，但在营业收入中占比很小。其他业务收入包括工程监理咨询服务费收入、装卸及堆场收入、运输收入等，2024 年同比有所下降，主要系装卸及堆场收入、服务费收入及运输收入等下降所致。

毛利润方面，2024 年，通行费业务、不良资产包处置业务、油品及充电桩业务是公司毛利润的主要来源。毛利率方面，主要受毛利率很高的不良资产包处置收入增长、工程施工业务实现盈利等因素影响，综合毛利率同比有所增长；其中，通行费毛利率同比继续下降；工程施工业务毛利率实现盈利；贸易业务毛利率有所上升但仍处于很低水平；农产品业务仍亏损，且亏损幅度有所扩大；油品及充电桩业务毛利率同比有所增长；不良资产包处置业务毛利率仍为 100.00%；租赁业务毛利率同比有所下降；公交业务仍亏损，但亏损规模同比继续收窄。



表 3 2022~2024 年及 2025 年 1~3 月公司营业收入及毛利润情况（单位：亿元、%）

项目	2025 年 1~3 月		2024 年		2023 年		2022 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
营业收入	21.56	100.00	80.22	100.00	84.60	100.00	104.30	100.00
通行费业务	2.72	12.60	10.15	12.65	9.93	11.74	9.66	9.26
工程施工业务	1.40	6.48	13.03	16.24	11.47	13.56	12.86	12.33
贸易业务	13.30	61.69	41.32	51.50	47.76	56.46	66.19	63.46
农产品业务	0.82	3.78	3.18	3.96	3.41	4.03	3.66	3.51
油品及充电桩业务	1.10	5.08	4.05	5.05	3.97	4.69	3.99	3.82
不良资产包处置业务	0.16	0.74	1.75	2.19	0.94	1.11	2.02	1.94
租赁业务	0.21	0.99	1.43	1.79	1.46	1.72	1.07	1.03
公交业务	0.13	0.61	0.50	0.62	0.47	0.56	0.42	0.40
其他业务	1.73	8.02	4.81	5.99	5.18	6.13	4.43	4.24
毛利润	0.68	100.00	4.00	100.00	2.59	100.00	3.90	100.00
通行费业务	1.01	147.75	2.61	65.16	3.53	136.48	3.59	91.99
工程施工业务	0.04	5.34	0.54	13.45	-0.53	-20.47	0.45	11.52
贸易业务	0.06	8.67	0.29	7.32	0.30	11.48	0.23	6.00
农产品业务	-0.01	-1.35	-0.10	-2.56	-0.05	-1.99	0.01	0.19
油品及充电桩业务	0.12	18.06	0.70	17.43	0.45	17.56	0.44	11.38
不良资产包处置业务	0.16	23.31	1.75	43.83	0.94	36.27	2.02	51.82
租赁业务	-0.67	-98.00	0.59	14.63	0.87	33.64	0.39	10.09
公交业务	0.02	2.28	-3.54	-88.44	-3.88	-149.70	-4.00	-102.43
其他业务	-0.04	-6.07	1.17	29.18	0.95	36.74	0.76	19.45
毛利率	3.16		4.99		3.06		3.74	
通行费业务	37.01		25.69		35.59		37.17	
工程施工业务	2.60		4.13		-4.62		3.49	
贸易业务	0.44		0.71		0.62		0.35	
农产品业务	-1.13		-3.22		-1.51		0.20	
油品及充电桩业务	11.22		17.22		11.45		11.14	
不良资产包处置业务	100.00		100.00		100.00		100.00	
租赁业务	-312.10		40.81		59.81		36.67	
公交业务	11.88		-714.82		-816.73		-946.69	
其他业务	-2.39		24.30		18.35		17.15	

数据来源：根据公司提供资料整理

2025 年 1~3 月，公司实现营业收入 21.56 亿元，同比有所增长；综合毛利率 3.16%，同比有所下降。

（一）高速公路投资运营及铁路投资

公司是湖州市高速公路投资运营主体和铁路的重要投资主体；2024 年，公司通行费业务收入同比继续增长，仍主要来自于杭长高速；截至 2025 年 3 月末，公司在建及拟建高速公路项目待投资规模较大，仍存在较大资本支出压力。

公司是湖州市高速公路投资运营主体和铁路的重要投资主体。截至 2025 年 3 月末，公司控股高速公路 4 条，分别为杭长高速、申嘉湖高速公路西延一期、申嘉湖高速公路西延二期和湖杭高速，运营里程达 217.00 公里；其中湖杭高速为政府还贷项目，其余 3 条高速公路均为公司自营收费项目。

**表 4 截至 2025 年 3 月末公司已建成通车控股及参股路产情况（单位：公里、亿元）**

序号	项目	起止点	长度	总投资额	通车时间	持股比例（%）
1	杭长高速	杭州紫金港枢纽至长兴泗安枢纽	89.50 ³	93.56	一期 2008.01 二期 2012.12	59.00
2	申嘉湖高速西延一期	湖州鹿山枢纽至安吉孝源互通	48.57	76.36	2019.07	13.56 ⁴
3	申嘉湖高速西延二期 ⁵	安吉孝源互通至唐舍西侧鸪山隧道	34.00	61.19	2021.12	60.00
4	湖杭高速 ⁶	吴兴区织里镇至德清新安镇	44.93	169.70	2024.09	100.00
5	杭宁高速	苏浙省界父子岭至杭州南兜庄枢纽	98.26	35.20	2000.12	21.75
6	杭州绕城西复线	德清东部练杭高速公路新市枢纽至德清与余杭交界的姜家山	50.80	123.09	2020.12	20.00
合计	-	-	366.06	559.10	-	-

数据来源：根据公司提供资料整理

公司参股高速公路为杭宁高速和杭州绕城西复线。其中，杭宁高速为国家高速公路网项目，是长三角地区重要南北向高速，运营主体为浙江杭宁高速公路有限责任公司（以下简称“杭宁高速公路”），截至 2024 年末，公司对杭宁高速股权持股比例为 21.75%，当年实现股利收入 2.16 亿元，同比增加 0.60 亿元。杭州绕城西复线运营主体为德清县杭绕高速有限公司，于 2020 年 12 月通车，因通车时间较短，暂无现金红利。

表 5 2022~2024 年及 2025 年 1~3 月公司已通车控股高速路车流量及收入（单位：万辆、亿元）

序号	项目	2025 年 1~3 月		2024 年		2023 年		2022 年	
		车流量	通行费	车流量	通行费	车流量	通行费	车流量 ⁷	通行费
1	杭长高速一期	33.27	0.46	286.67	1.85	274.76	2.04	302.22	2.02
2	杭长高速二期	111.38	1.55	919.87	6.19	919.88	6.82	1,011.78	6.75
3	申嘉湖西延一期	144.64	0.36	610.10	1.60	530.02	1.06	267.80	0.77
4	申嘉湖西延二期	93.37	0.15	436.10	0.74	351.20	0.22	105.96	0.12
合计		382.66	2.53	2,252.74	10.37	2,075.86	10.14	1,687.76	9.66

数据来源：根据公司提供资料整理

2024 年，通行费业务收入同比继续增长，仍主要来自杭长高速。杭长高速、申嘉湖西延一期、二期为旅游线路，2024 年车流量整体同比增长。

截至 2025 年 3 月末，公司在建控股高速公路为杭宁高速公路湖州市区联络线，总投资 55.73 亿元，尚需投资 31.44 亿元，待投资规模较大，其中杭宁高速公路湖州市区联络线资本金占比 35%，由公司自筹，其余通过国家开发银行贷款解决。公司拟建高速公路项目为德安高速⁸和合温高速湖州段，总投资 295.74 亿元，投资规模较大。公司在建及拟建高速公路项目仍存在较大资本支出压力。

³ 含吉鸿路。⁴ 公司持有申嘉湖高速公路湖州鹿山至安吉孝源段 13.56%的股权，该路段运营主体为湖州湖杭高速公路有限公司，注册资本 14.13 亿元，其中国开基金承担 11.13 亿元，其他股东承担 3.00 亿元，目前公司承担注册资本 1.92 亿元，未来回购完成后，实际将持股 63.86%，纳入合并范围。⁵ 该路段运营主体为浙江吉宁高速公路有限公司，注册资本 3.00 亿元，公司出资 1.80 亿元。⁶ 湖杭高速为政府还贷项目，收费期限 15 年，由公司全资子公司浙江湖杭高速公路有限公司建设运营。⁷ 公司应江苏省统一要求对车流量统计口径进行调整，原按照收费站流量统计，自 2022 年起按照主线流量统计。⁸ 暂无政府批复文件。

**表 6 截至 2025 年 3 月末公司在建及拟建控股高速公路情况（单位：公里、亿元、年）**

序号	项目	持股比例 (%)	长度	总投资	已投资	2025 年 4 ~ 12 月拟投	2026 年拟投	2027 年拟投	建设期间	拟通车时间	公路性质
在建高速公路											
1	杭宁高速公路湖州市区联络线	100.00	14.20	55.73	24.29	17.84	13.60	13.60	2023~2026	2026	经营性公路
合计		-	14.20	55.73	24.29	17.84	13.60	13.60	-	-	-
拟建高速公路											
1	德安高速	-	24.34	92.54	-	-	-	-	2027~2030	2030	经营性收费公路
2	合温高速湖州段	-	60.00	203.20	-	-	-	-	2027~2030	2030	
合计	-	-	84.34	295.74	-	-	-	-	-	-	

数据来源：根据公司提供资料整理

铁路方面，公司参与投资并投入运营的铁路 4 条，分别为宁杭高铁湖州段、商合杭高铁湖州段、湖杭高铁湖州段和沪苏湖铁路湖州段。2024 年，公司参股高铁未获得分红。

表 7 截至 2025 年 3 月末公司参与的铁路项目运营情况（单位：公里、亿元）

序号	项目	起止点	长度	总投资额	通车时间	持股比例 (%)	回款方式
1	宁杭高铁湖州段	起于长兴县夹浦镇、止于德清乾元镇	77.50	84.00	2013.7	41.70	现金股息、红利
2	商合杭高速铁路湖州段	起于安吉县天子湖镇、止于吴兴区康山街道湖州站	51.50	77.50	2020.6	17.56	
3	湖州至杭州西至杭黄铁路连接线湖州段	北起湖州市，向南途经吴兴区、德清县	41.20	78.99	2022.9	13.23	
4	沪苏湖铁路湖州段	从南浔沿湖浔大道南侧往西，经八里店镇后，跨越东苕溪、穿过道场山后至湖州站	45.00	64.80	2024.12	12.50	
合计		-	215.20	305.29	-	-	

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2024 年末，公司在建参股铁路项目为如通苏湖城际湖州段，总投资 276.18 亿元，资本金比例 40%，由湖州市财政统筹解决，资本金以外使用财政性资金或申请国内银行贷款。

表 8 截至 2024 年末公司在建参股铁路情况（单位：公里、亿元）

序号	项目	持股比例 (%)	长度	总投资	已投资	公司承担资本金	公司已投入资本金	建设期间	回款方式
1	如通苏湖城际湖州段	53.48	65.00	276.18	124.40	85.95	85.95	2023~2027	现金股息、红利
合计	-	-	65.00	276.18	124.40	85.95	85.95	-	-

数据来源：根据公司提供资料整理



（二）工程施工业务

公司工程施工业务仍主要以市场化方式开展项目施工业务，主要在湖州市域范围内，2024 年末公司在手合同金额同比有所增长，业务持续性总体较好。

工程施工业务主要由子公司湖州市交通工程建设集团有限公司（以下简称“交工集团”）负责，仍主要在湖州市域范围内以市场化方式开展项目施工业务。2024 年，工程施工收入仍为公司营业收入的主要来源之一。

交工集团拥有公路工程施工总承包一级、公路路面工程专业承包一级、公路路基工程专业承包一级、桥梁工程专业承包二级以及市政公用工程施工总承包二级等资质，为湖州市唯一一家拥有公路工程承包一级资质的单位。交工集团通过招投标形式参与湖州地区的交通工程项目建设，项目委托人主要为湖州地方政府部门及当地负责城市基础设施建设的国有企业，项目经营模式为总承包模式，项目委托人按照项目实施进度进行工程款结算，主要通过成本加成模式确定盈利。

表 9 2022~2024 年及 2025 年 1~3 月工程施工业务新签及期末在手合同（单位：个、亿元）

项目	2025 年 1~3 月（末）	2024 年（末）	2023 年（末）	2022 年（末）
新签合同个数	3	21	35	37
新签合同金额	0.25	4.42	11.72	9.04
期末已承接未完工合同个数	35	38	35	27
期末已承接未完工合同金额	17.23	17.34	15.35	15.51

数据来源：根据公司提供资料整理

2024 年，公司新签合同金额同比大幅下降，期末在手合同金额同比有所增长。同期，工程施工业务收入同比增长，且实现盈利。截至 2025 年 3 月末，公司主要在建项目合同总造价为 9.62 亿元，已投资 3.07 亿元，已确认收入 3.30 亿元。工程施工业务持续性总体较好。

表 10 截至 2025 年 3 月末公司工程施工业务主要在建项目情况（单位：亿元）

主要在建项目名称	合同 造价	已完成 投资	已确认 收入	项目建设时间
南浔青浦产业园园区基础设施项目一期工程的设计施工总承包第 EPC1 标段	2.57	0.64	0.66	2020.11~2025.06
南浔区旧馆街道临港工业园区产业协作基地项目-临港大桥建设工程第 1 施工标段	1.14	0.16	0.17	2023.09~2025.09
杭宁高速公路湖州市区联络线 TJ01 标	2.09	0.76	0.79	2023.11~2026.11
湖州东部综合物流智慧港口（八里店综合作业区一期）工程码头部分	0.38	0.07	0.07	2023.12~2025.03
南浔经济开发区综合物流园区项目-迁西路公路工程设计施工总承包第 EPC01 标段	1.59	0.91	1.01	2023.04~2024.10
104 国道长兴上莘桥至刘家渡改建工程	1.24	0.27	0.29	2024.12~2026.06
吴兴区白鹭谷至妙山公路工程项目	0.60	0.13	0.14	2024.09~2026.09
合计	9.62	3.07	3.30	

数据来源：根据公司提供资料整理

（三）贸易业务

2024 年以来，公司仍与湖州市大型企业合作，进行铜、铅、建材等大宗商品贸易，贸易业务毛利率仍很低。

大宗商品贸易业务由子公司湖州实业发展公司、子公司湖州市交通投资集团贸易发展有限公司（以下简称“贸易公司”）及其子公司湖州市交通集团供应链管理有限公司（以下简称“供应链公



司”）负责。贸易公司以湖州交通集团工程项目物资供应为切入点，开展工程贸易业务。

表 11 2022~2024 年及 2025 年 1~3 月公司大宗贸易商品销售情况（单位：万吨、亿元） ⁹									
序号	商品	2025 年 1~3 月		2024 年		2023 年		2022 年	
		销售量	销售收入	销售量	销售收入	销售量	销售收入	销售量	销售收入
1	钢材	4.19	1.33	14.74	4.93	19.18	6.55	9.07	3.93
2	水泥	14.66	0.52	39.01	1.25	30.46	1.12	48.22	2.04
3	沥青	0.00	0.00	2.06	0.78	1.29	0.56	0.02	0.01
4	铅	0.18	0.27	2.41	3.57	9.95	14.64	11.88	16.37
5	铜	1.25	8.52	5.34	35.46	7.12	42.80	6.36	37.82
6	锌	0.95	2.03	2.35	4.90	-	-	-	-
7	乙二醇	-	-	11.10	4.43	-	-	-	-
8	其他	5.26	0.67	19.83	3.01	28.52	7.52	7.8	4.69
合计	-	26.50	13.35	96.84	58.33	96.53	73.19	83.35	64.86

数据来源：根据公司提供资料整理

2024 年以来，公司继续从事铜、铅、建材等大宗商品贸易业务。贸易公司上游客户主要为铅、铜等生产商或贸易商，主要采用银行电汇或承兑汇票等结算方式，当月结算。2024 年，下游客户仍为湖州市上市公司浙江久立特材科技股份有限公司（002318.SZ）的母公司久立集团股份有限公司及大型企业，销售集中度较高，采用的结算方式为先预收部分销售款后发货的方式，基本以现金交易为主，货款结算周期一般按月结算。公司自身不留有库存，均在接到订单后进行采购，按销售协议中约定的结算单价及实际交付验收的产品数量与客户进行结算。

表 12 2024 年公司前五大供应商和前五大客户情况（单位：亿元、%）								
供应商	货种	金额	占比	销售单位	货种	金额	占比	
上海五锐金属集团有限公司	铜	7.92	17.78	浙江久立电气材料有限公司	铜	29.62	66.15	
九江市益坚贸易有限公司	铜	3.65	8.19	久立集团股份有限公司	铜	5.84	13.03	
九江市益壮贸易有限公司	铜	3.20	7.18	兰溪市金兰创新供应链有限公司	钢材	1.00	2.23	
上海誉欣实业有限公司	铅	2.85	6.39	中铁三局集团有限公司	钢材、水泥	0.89	1.99	
浙江周秀金属材料有限公司	铅	2.78	6.24	浙江交工集团股份有限公司	水泥、沥青、石灰岩	0.70	1.56	
合计	-	20.40	45.78	合计	-	38.05	84.97	

数据来源：根据公司提供资料整理

2024 年，贸易业务实现收入 41.32 亿元，同比继续下降；毛利率为 0.71%，同比有所增长，仍处于很低水平。

（四）油品销售

油品销售仍为子公司加油站运营产生的油品销售，2024 年油品销售量及销售收入同比有所增长。

油品销售收入仍主要来自子公司湖州交投石化有限公司（以下简称“交投石化”）及湖州交投石油有限公司（以下简称“交投石油”）运营加油站形成的汽油销售收入。交投石化由能源公司与

⁹ 2023 年销售收入数据为全额法计算实现收入，与审计口径不同。



中国石化销售有限公司浙江石油分公司共同出资于 2015 年设立，公司股权占比为 51%。交投石油由能源公司与浙江中石油销售有限公司出资于 2016 年设立，公司股权占比为 51%。截至 2025 年 3 月末，交投石油公司拥有 8 个加油站，位于高铁湖州站、申嘉湖西延高速及杭长高速等路段；交投石化公司拥有 6 个加油站，位于杭长高速、湖杭高速及环漾大道等路段。加油站的油品销售主要采取向中石化、中石油批量购买，现货零售、现金结算的运营模式。2024 年，公司油品销售量及销售收入同比有所增长。

表 13 2022~2024 年及 2025 年 1~3 月公司油品销售情况（单位：万吨、亿元）

子公司	2025 年 1~3 月		2024 年		2023 年		2022 年	
	销售量	销售收入	销售量	销售收入	销售量	销售收入	销售量	销售收入
交投石化	0.59	0.52	2.29	2.01	2.39	2.19	2.62	2.40
交投石油	0.61	0.54	2.28	2.03	1.79	1.59	1.67	1.54
合计	1.20	1.06	4.57	4.04	4.18	3.78	4.29	3.94

数据来源：根据公司提供资料整理

（五）不良资产包处置

2024 年，不良资产包处置业务收入同比增长，不良资产包处置仍为公司利润的重要来源；不良资产包处置完成时间上具有不确定性，且对资产价值评估准确性要求较高，收入仍具有一定不确定性。

公司不良资产包处置业务仍由子公司浙江浙北资产管理有限公司（以下简称“浙北资管”）¹⁰负责，浙北资管为公司与浙江省浙商资产管理股份有限公司¹¹（以下简称“浙商资管”）、上海金昊投资管理有限公司（以下简称“上海金昊”）共同出资设立，注册资本 5.00 亿元，其中公司持股浙北资管 50.00%、浙商资管持股 41.00%、上海金昊持股 9.00%，公司向浙北资管派驻董事长并取得实际控制权。

浙北资管业务范围仍集中于浙江省内，使用浙商资管的业务从事许可资格参与一级市场不良资产包竞拍，同时在二级市场进行不良资产包购买与处置，并仍以二级市场业务为主，不良资产包来源主要为四大资产管理公司及浙江省内国有银行和股份制银行。公司购买的不良资产包的标的资产以债权为主，包括以抵押物做抵押和以第三人做担保的债权，其中抵押物主要为工业厂房、住宅房屋、商业房屋、工业用地、住宅用地和在建工程等。由于该板块业务按照不良资产包买入价与卖出价的差额计入营业收入，故无营业成本，毛利率仍为 100.00%。

2024 年，公司实现不良资产包处置收入 1.75 亿元，同比增长，主要系浙北资管业务规模扩大所致；不良资产包处置业务在毛利润中占比为 43.83%，仍为公司利润的重要来源。不良资产包处置完成时间上具有不确定性，且对资产价值评估准确性要求较高，收入仍具有一定不确定性。

（六）公交业务

2024 年，公交业务仍呈现亏损状态，但亏损规模同比继续收窄。

公司公交业务仍由子公司湖州市公交集团有限公司（以下简称“公交公司”）负责。公交公司成立于 2019 年 4 月，承担湖州市区公交运营服务。截至 2025 年 3 月末，公交公司拥有公交场站 43 个，公交站点 2,938 个，公交线路 201 条，运营车辆 1,088 辆，线网运距为 4,796 公里，日发班次 6,895

¹⁰ 2024 年 4 月 11 日，浙北资管由公司二级子公司变更为一级子公司。

¹¹ 浙商资管成立于 2013 年 8 月，是由浙江省政府批准设立、银监会核准公布的国内首批五家专业处置和经营不良资产的地方资产管理公司之一。



班，日均客流 16 万人次，年客运量 1,475 万人次。2024 年，公司实现公交收入 0.50 亿元，同比继续增长，亏损 3.54 亿元，但亏损规模同比继续收窄；获得政府补贴 2.55 亿元。

偿债来源与负债平衡

(一) 偿债来源

1、盈利能力

2024 年，公司毛利率仍较低，以财务费用为主的期间费用对利润仍造成较大侵蚀；其他收益和投资收益仍为利润的重要构成。

2024 年，公司营业收入同比下降，毛利率有所增长，但仍处于较低水平。期间费用仍以财务费用为主，同比有所增长，仍对利润形成较大侵蚀。

表 14 2022~2024 年及 2025 年 1~3 月公司收入及盈利概况（单位：亿元、%）				
项目	2025 年 1~3 月	2024 年	2023 年	2022 年
营业收入	21.56	80.22	84.60	104.30
毛利率	3.16	4.99	3.06	3.74
期间费用	3.09	14.13	13.36	14.00
销售费用	0.12	0.56	0.56	0.33
管理费用	0.52	2.81	2.75	2.34
财务费用	2.45	10.72	10.03	11.31
期间费用率	14.35	17.61	15.79	13.42
其他收益	1.14	7.76	9.37	11.56
投资收益	1.95	2.94	2.72	1.31
公允价值变动收益	-	0.79	1.33	0.11
信用减值损失 ¹²	-	0.06	-0.02	-0.03
营业利润	0.33	0.71	2.72	2.46
营业外收入	0.08	2.00	0.01	0.02
利润总额	0.40	2.69	2.72	2.42
净利润	0.15	0.70	0.93	1.03
总资产报酬率	0.30	1.64	1.77	1.83
净资产收益率	0.04	0.17	0.25	0.31

数据来源：根据公司提供资料整理

2024 年，以政府补助为主的其他收益和投资收益仍是公司利润的重要构成。投资收益同比继续增长，主要系对杭宁高速公司、湖州银行股份有限公司（以下简称“湖州银行”）等的投资所获收益以及持有其他非流动金融资产即浙北资管投资业务取得的收益，其中杭宁高速公司的股利收入为 2.16 亿元，同比有所增长，仍是投资收益主要来源。公允价值变动收益同比下降，主要系按公允价值计量的投资性房地产下降所致。信用减值损失降幅较大，主要系可用服务费计提坏账损失所致。营业外收入同比大幅增长。公司利润总额及净利润有所下降，总资产报酬率和净资产收益率水平下降，仍处于较低水平。

2025 年 1~3 月，公司营业收入 21.56 亿元，同比有所增长；同期综合毛利率 3.16%，同比有所下降；其他收益和投资收益仍为公司利润的重要来源。

¹² 损失以正数计。



2、筹资能力及资产可变现性

公司融资渠道仍以银行借款和发行债券为主。

公司融资渠道仍以银行借款和发行债券为主。公司银行借款以高速公路项目质押借款为主，2024 年末，公司短期借款和长期借款分别为 13.99 亿元¹³和 208.35 亿元¹⁴，其中信用借款合计 7.58 亿元；2025 年 4 月末，公司获得银行授信额度为 1,139.84 亿元，剩余额度为 874.87 亿元，剩余授信资源充裕。债券方面，截至 2024 年末，公司应付债券余额 147.82 亿元¹⁵，主要包括私募债和中期票据。同期末，公司向国开发展基金有限公司借款余额为 34.61 亿元¹⁶，计入长期应付款。

2024 年末，随着政府对高速公路、铁路项目的投资增加，公司资产规模同比继续增长；截至 2025 年 3 月末，公司主要路产收益权因贷款质押而受限，资产流动性仍受到一定影响。

2024 年末，随着政府对高速公路、铁路项目的投资增加，公司资产规模同比继续增长，资产结构以非流动资产为主。

表 15 2022~2024 年末及 2025 年 3 月末公司资产构成（单位：亿元、%）								
项目	2025 年 3 月末		2024 年末		2023 年末		2022 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
货币资金	78.03	7.67	74.93	7.46	75.57	8.15	87.16	10.45
预付款项	23.94	2.35	4.49	0.45	28.90	3.12	15.73	1.89
其他应收款	34.90	3.43	31.92	3.18	29.84	3.22	28.91	3.47
存货	163.90	16.10	169.97	16.92	161.83	17.46	131.99	15.83
合同资产	30.33	2.98	11.12	1.11	28.43	3.07	26.01	3.12
流动资产合计	352.32	34.61	323.09	32.17	354.96	38.29	323.33	38.77
长期应收款	1.12	0.11	19.63	1.95	1.10	0.12	0.24	0.03
长期股权投资	25.44	2.50	25.40	2.53	8.99	0.97	10.45	1.25
其他权益工具投资	70.71	6.95	69.04	6.87	71.39	7.70	70.84	8.49
投资性房地产	30.28	2.97	31.00	3.09	27.53	2.97	11.14	1.34
固定资产	238.50	23.43	242.98	24.19	236.34	25.49	236.38	28.34
在建工程	253.06	24.86	104.47	10.40	180.80	19.50	137.92	16.54
其他非流动资产	27.96	2.75	171.42	17.07	27.07	2.92	21.88	2.62
非流动资产合计	665.55	65.39	681.36	67.83	572.05	61.71	510.67	61.23
总资产	1,017.87	100.00	1,004.45	100.00	927.02	100.00	834.00	100.00

数据来源：根据公司提供资料整理

2024 年末，公司流动资产主要由货币资金、预付款项、其他应收款、存货和合同资产构成。其中，货币资金同比继续下降，仍主要为银行存款，其中受限货币资金为 0.89 亿元。预付款项同比大幅下降，主要系购入土地权证已办妥，从预付款项转入存货。以湖州市其他国有企业等之间往来款为主的其他应收款同比继续增长；截至 2024 年末，前五名其他应收款对象分别为应收湖州众通交通建设有限公司 18.10 亿元、湖州市交通枢纽建设有限公司 4.21 亿元、浙江湖州环太湖集团有限公司（以下简称“环太湖集团”）4.00 亿元、湖州市财政局 2.21 亿元和浙江德清交运投资建设有限公司 1.76 亿元，合计占比为 93.63%；期末累计计提坏账准备 0.42 亿元。存货同比继续增长，仍主要由土地使用权构成的开发成本。合同资产仍主要为已完工未结算资产，2024 年末同比大幅下降，

¹³ 含利息
¹⁴ 含利息及一年内到期。
¹⁵ 含利息及一年内到期。
¹⁶ 含一年内到期。



主要系子公司湖州市聚通建设发展有限公司（以下简称“聚通公司”）PPP 项目收费权由合同资产调整至长期应收款所致。

2024 年末，公司非流动资产主要由长期应收款、长期股权投资、其他权益工具投资、投资性房地产、固定资产、在建工程和其他非流动资产构成。其中，长期应收款同比大幅增长，主要系聚通公司 PPP 项目收费权由合同资产调整至长期应收款，可用性服务费增长所致，期末累计计提坏账准备 0.10 亿元。长期股权投资同比大幅增长，主要系将其他权益工具投资中对浙商资管、湖州银行的投资调整至长期股权投资且对其追加投资所致。其他权益工具投资同比有所下降，仍主要为对湖杭铁路有限公司、浙江省交通投资集团有限公司及沪杭铁路客运专线股份有限公司等的股权投资。投资性房地产同比继续增长，主要为部分已完工项目从在建工程转入所致。固定资产同比有所增长，仍主要为高速公路资产。在建工程同比大幅下降，主要系湖杭高速公路吴兴至德清段工程完工转入其他非流动资产等所致。其他非流动资产同比大幅增长，主要系湖杭高速公路吴兴至德清段工程完工从在建工程转入以及预付长期资产款项增加所致。

截至 2025 年 3 月末，公司资产规模较 2024 年末继续增长，主要系在建工程、合同资产和预付款项等增长所致；其中，在建工程增幅较大，主要系当期湖杭高速公路吴兴至德清段工程仍列于在建工程所致，预付款项增幅较大，主要系当期新购入土地，暂未办理完权证所致；长期应收款、固定资产和其他非流动资产有所下降，其中，长期应收款有所下降，主要系当期聚通公司 PPP 项目仍列在合同资产内核算所致，其他非流动资产降幅较大，主要系湖杭高速公路吴兴至德清段工程仍列于在建工程所致；其他主要科目较 2024 年末变化不大。

截至 2024 年末，公司受限资产规模 1.85 亿元，分别为货币资金 0.89 亿元和无形资产 0.95 亿元，其中货币资金包括中 89,374,858.81 元作为合同履约保证金和银行承兑汇票保证金及保函保证金、3,000.00 元作为 ETC 押金、1,000.00 元作为 POS 机押金存在受限的情况；无形资产为湖州交通智造科技有限公司的湖州市交通装配式构件产业基地项目下：浙（2022）湖州市（南浔）不动产权第 0051543 土地。此外，子公司浙江吉宁高速公路有限公司、浙江杭长高速公路有限公司、湖州湖皖高速公路有限公司所属高速公路通行费收费权及其项下全部权益和收益权作为银行贷款质押物，存在受限的情况。

表 16 截至 2025 年 3 月末公司受限资产情况（单位：亿元）

科目名称	受限资产	账面价值	贷款余额	受限原因
货币资金	货币资金	0.37	-	银行承兑汇票保证金、保函保证金、ETC 押金和 POS 机押金
固定资产	浙江杭长高速公路有限公司通行费收费权及其项下全部权益和收益权	-	84.66	银行贷款质押物
	湖州湖皖高速公路有限公司所属高速公路通行费收费权及其项下全部权益和收益权	-	53.10	银行贷款质押物
	浙江吉宁高速公路有限公司通行费收费权及其项下全部权益和收益权	-	30.95	银行贷款质押物
无形资产	湖州交通智造科技有限公司的湖州市交通装配式构件产业基地项目下：浙（2022）湖州市（南浔）不动产权第 0051543 土地	0.95	-	银行贷款抵押物
合计	-	1.32	168.71	-

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2025 年 3 月末，三条高速公路通行费收益权质押取得贷款余额合计 168.71 亿元。公司主



要路产收益权因贷款质押而受限，资产流动性仍受到一定影响。

(二) 债务及资本结构

2024 年末，公司负债规模同比继续增长，负债结构仍以非流动负债为主，资产负债率水平小幅下降。

2024 年末，公司负债规模同比继续增长，负债结构仍以非流动负债为主，且非流动负债占总负债比重继续上升；资产负债率水平小幅下降。

2024 年末，公司流动负债仍主要由短期借款、应付账款、其他应付款和一年内到期的非流动负债构成。其中，短期借款同比大幅下降，仍主要为保证借款和信用借款。应付账款同比小幅增长，账龄主要集中在 2 年以内，1 年以内占比为 59.10%，1~2 年占比为 22.31%。其他应付款同比有所增长，账龄主要集中在 1 年以内，占比为 77.91%。一年内到期的非流动负债同比继续下降，包括一年内到期的长期借款 8.92 亿元、一年内到期的应付债券 8.13 亿元和一年内到期的长期应付款 8.91 亿元。

表 17 2022~2024 年末及 2025 年 3 月末公司负债情况（单位：亿元、%）								
项目	2025 年 3 月末		2024 年末		2023 年末		2022 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
短期借款	16.35	2.72	13.99	2.34	23.92	4.27	19.07	3.82
应付账款	24.90	4.14	28.20	4.71	27.31	4.87	26.40	5.29
其他应付款	25.40	4.22	13.26	2.21	9.92	1.77	7.03	1.41
一年内到期的非流动负债	0.47	0.08	25.96	4.34	40.66	7.25	43.49	8.71
流动负债合计	74.81	12.43	90.21	15.07	107.49	19.17	111.92	22.43
长期借款	213.30	35.43	199.42	33.31	169.34	30.20	157.20	31.50
应付债券	145.90	24.23	139.69	23.33	125.87	22.45	94.74	18.98
长期应付款	161.91	26.89	162.53	27.15	152.85	27.26	130.83	26.21
非流动负债合计	527.24	87.57	508.45	84.93	453.19	80.83	387.13	77.57
总负债	602.06	100.00	598.66	100.00	560.68	100.00	499.06	100.00
短期有息债务	16.82	2.79	39.94	6.67	64.58	11.52	72.69	14.57
长期有息债务	393.80	65.41	373.92	62.46	330.29	58.91	286.54	57.42
总有息债务	410.62	68.20	413.86	69.13	394.87	70.43	359.23	71.98
资产负债率	59.15		59.60		60.48		59.84	

数据来源：根据公司提供资料整理

2024 年末，公司非流动负债仍主要为长期借款、应付债券和长期应付款。其中，长期借款同比继续增长，主要为质押借款、质押保证借款、保证借款。应付债券同比继续增长，主要系当年新发行债券。长期应付款同比继续增长，包括与湖州市财政局等的往来款以及收到湖州市财政局拨付的项目建设资金等。

截至 2025 年 3 月末，公司负债规模较 2024 年末继续增长，主要为短期借款、其他应付款、长期借款及应付债券等增长所致；因公司未将一年内到期的非流动负债拆出，使得一年内到期的非流动负债较 2024 年末降幅较大；其他主要科目较 2024 年末变化不大。资产负债率较 2024 年末小幅下降。



2024 年末，公司总有息债务规模较大，仍面临一定偿债压力；债务期限结构仍以长期为主，公司资金较为充裕，短期偿债压力较小；公司无对外担保。

2024 年末，公司总有息债务同比继续增长，规模较大，仍面临一定偿债压力；其中短期有息债务 39.94 亿元，占总总有息债务中的比重为 4.10%，债务期限结构仍以长期为主。同期末，公司非受限货币资金 74.04 亿元，资金较为充裕，公司短期偿债压力较小。2025 年 3 月末，公司总有息债务规模较 2024 年末略有下降。公司未提供截至 2024 年末或 2025 年 3 月末有息债务期限结构。

2024 年末及 2025 年 3 月末，公司无对外担保。

2024 年末，得益于政府对铁路项目资本金的继续投入等因素，公司所有者权益继续增长，资本实力进一步增强。

2024 年末，公司所有者权益 405.80 亿元，同比继续增长，主要系政府对铁路项目资本金的继续投入、公司未分配利润及少数股东权益增加等综合因素所致，资本实力进一步增强。其中，实收资本仍为 50.00 亿元；资本公积同比继续增长，主要为收到对沪苏湖铁路、湖杭高速及如通苏湖铁路的政府拨款 0.78 亿元、1.75 亿元和 13.05 亿元，子公司湖州市水利投资发展有限公司退还专项拨款 0.27 亿元，子公司湖州市检验检测中心收到专项拨款 25.52 万元。未分配利润同比继续增长至 11.37 亿元，少数股东权益同比增长至 97.64 亿元，其他综合收益同比减少至 3.94 亿元，盈余公积同比增长至 2.88 亿元。

2025 年 3 月末，公司所有者权益较 2024 年末增长至 415.81 亿元，主要系资本公积、未分配利润和少数股东权益等增长所致。

2024 年，公司盈利对利息保障能力仍较强；以高速公路资产为主的资产对债务偿还起到一定保障作用。

2024 年，公司 EBITDA 对利息的保障倍数为 1.40 倍，公司盈利对利息的保障能力仍较强。2024 年末，公司流动比率与速动比率分别为 3.58 倍、1.70 倍，流动资产对流动负债的覆盖水平仍较高。公司可变现资产主要为高速公路资产等，对债务偿还起到一定保障作用。

（三）现金流

2024 年，经营性现金流转为净流入，但经营性净现金流对利息及债务的保障能力较弱；投资性现金净流出规模仍较大；筹资性现金流仍为大额净流入。

2024 年，公司经营性现金流转为净流入，主要系业务和往来款回款较多；但经营性净现金流对利息及债务的保障能力较弱。由于公司对在建高速公路及参股的铁路项目支付建设资金及资本金规模仍较大，投资性现金流仍为大规模净流出。筹资性现金流仍为大额净流入。

表 18 2022~2024 年及 2025 年 1~3 月公司现金流及偿债指标情况（单位：亿元、%）

项目	2025 年 1~3 月	2024 年	2023 年	2022 年
经营性净现金流	2.53	4.05	-12.87	5.71
投资性净现金流	-14.04	-60.57	-59.25	-65.59
筹资性净现金流	14.42	55.19	60.49	68.73
经营性净现金流利息保障倍数(倍)	0.86	0.23	-0.72	0.45
经营性净现金流/流动负债	3.07	4.10	-11.73	5.82
经营性净现金流/总负债	0.42	0.70	-2.43	1.26

数据来源：根据公司提供资料整理

2025 年 1~3 月，公司经营性现金流、筹资性现金流为净流入，但经营性现金流对利息及负债保



障能力较弱；投资性现金流仍呈现净流出。

外部支持

2024 年，公司继续得到湖州市政府在专项建设资金和财政补贴等方面的支持。

湖州市有三家主要市级国有企业，其中湖州市城市投资发展集团有限公司（以下简称“湖州城投”）和湖州交通集团为基础设施投资公司；湖州市产业投资发展集团有限公司（以下简称“湖州产投”）为国有资本运营公司。此外，湖州经开投资发展集团有限公司及其子公司环太湖集团为湖州经济技术开发区基础设施建设主体；浙江南太湖控股集团有限公司从事湖州太湖旅游度假区建设运营。

表 19 2024 年（末）湖州市本级主要发债国企情况（单位：亿元、%）

公司名称	总资产	资产负债率	营业收入	控股股东	业务范围
湖州市城市投资发展集团有限公司	1,579.93	66.37	182.49	湖州市国资委	城市基础设施和社会公益设施的建设、开发、经营和管理
湖州市交通投资集团有限公司	1,004.45	59.60	80.22	湖州市国资委	高速公路、铁路建设主体，高速公路运营主体
湖州市产业投资发展集团有限公司	524.46	48.93	73.20	湖州市国资委	政府性产业投资引导基金和金融股权股份管理运作、产业投资、社会事业发展
湖州经开投资发展集团有限公司	901.84	69.56	21.32	湖州市国资委	湖州经济技术开发区基础设施建设主体
浙江湖州环太湖集团有限公司	541.86	65.02	13.06	湖州经开投资发展集团有限公司	湖州经济技术开发区基础设施建设主体
浙江南太湖控股集团有限公司	242.01	72.54	11.69	浙江南太湖城市开发控股集团有限公司	湖州太湖旅游度假区建设、运营、管理

数据来源：根据公司提供资料整理

公司是湖州市参与长三角区域综合交通网络建设的重要主体，2024 年继续得到湖州市政府在专项建设资金和财政补贴等方面的支持。

专项建设资金方面，2024 年，公司收到政府对湖杭高速的政府专项债资金 10.00 亿元，计入长期应付款；对沪苏湖铁路、湖杭高速及如通苏湖铁路的政府拨款 0.78 亿元、1.75 亿元和 13.05 亿元，对子公司湖州市检验检测中心的专项拨款 25.52 万元，均计入资本公积。财政补贴及税收返还方面，公司 2024 年获得政府补助以及税收返还为 7.76 亿元，计入其他收益。

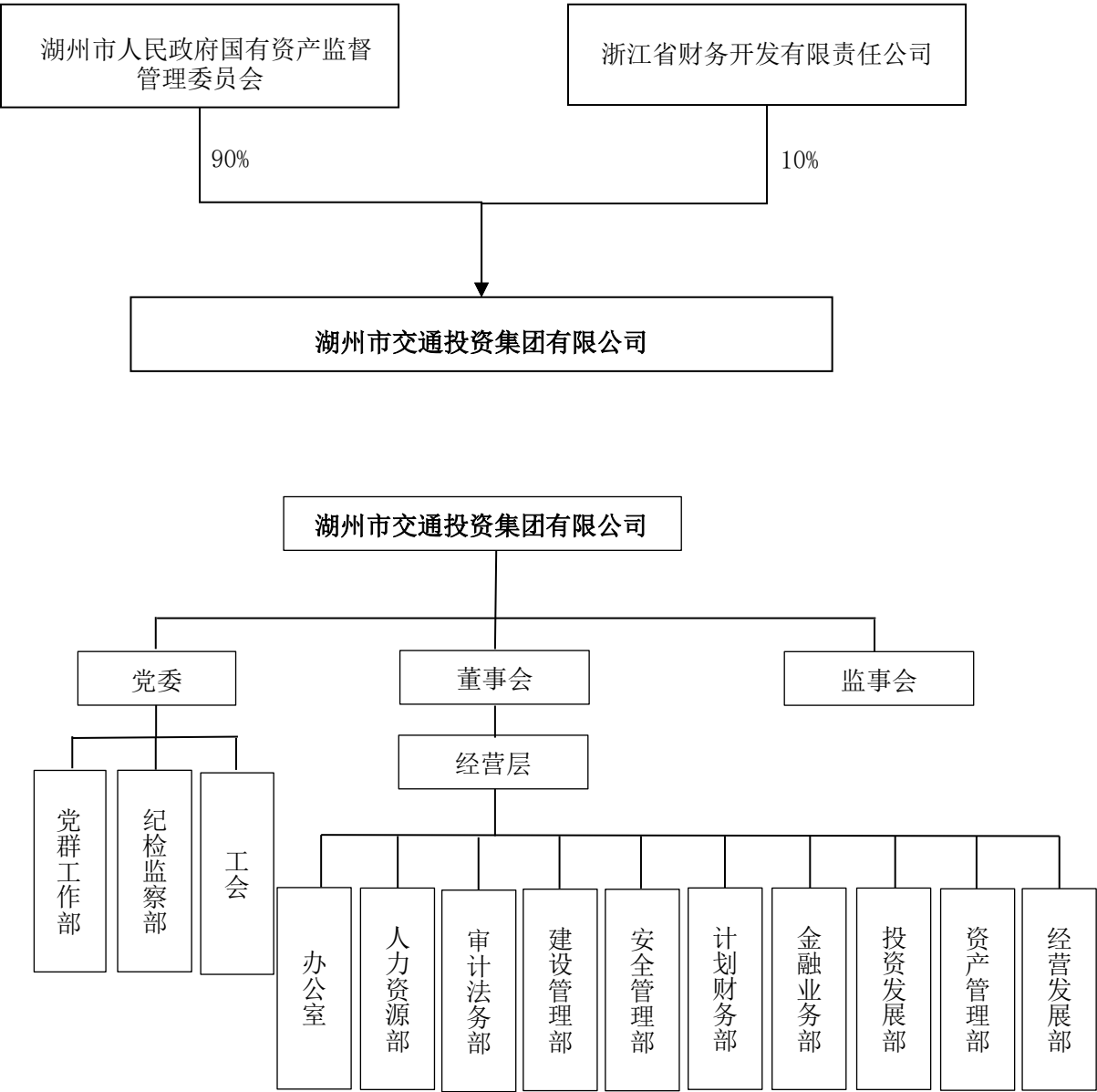
评级结论

综合分析，大公国际维持湖州交通集团信用等级 AAA，评级展望维持稳定，“20 湖交投 MTN002”、“21 湖交投债/21 湖交投”、“22 湖交 01”和“22 湖交投 MTN001”信用等级维持 AAA。



附件 1 公司治理

1-1 截至 2025 年 3 月末湖州市交通投资集团有限公司股权结构图与组织结构图



资料来源：根据公司提供资料整理



1-2 截至 2024 年末湖州市交通投资集团有限公司一级子公司情况

(单位: 万元、%)

序号	公司名称	注册资本	直接持股	取得方式
1	湖州市轨道交通集团有限公司	100,000	100.00	设立
2	浙江如通苏湖城际铁路有限公司	80,000	53.48	设立
3	湖州市通合城投资发展有限公司	25,000	100.00	设立
4	浙江浙北资产管理有限公司	50,000	50.00	设立
5	湖州上港国际港务有限公司	50,000	40.00	设立
6	湖州湖皖高速公路有限公司	141,300	63.86	非同一控制下企业合并
7	浙江吉宁高速公路有限公司	30,000	60.00	设立
8	浙江杭长高速公路有限公司	30,000	59.00	非同一控制下企业合并
9	湖州市交通工程建设集团有限公司	15,000	100.00	非同一控制下企业合并
10	湖州交通集团置业发展有限公司	10,000	100.00	设立
11	湖州交通浙青投资有限公司	10,000	100.00	设立
12	湖州交通智造科技有限公司	10,000	100.00	设立
13	湖州市交通投资集团贸易发展有限公司	10,000	100.00	设立
14	湖州市聚通建设发展有限公司	10,000	95.00	设立
15	湖州交通集团绿色智造有限公司	15,000	45.00	设立
16	湖州交通集团国际物流有限公司	5,269	100.00	非同一控制下企业合并
17	湖州市水利投资发展有限公司	5,000	100.00	非同一控制下企业合并
18	浙江湖杭高速公路有限公司	5,000	100.00	设立
19	湖州市绕城高速公路有限公司	5,000	100.00	设立
20	浙江浙北高速公路运营管理有限公司	5,000	100.00	设立
21	湖州交通集团德安高速公路有限公司	5,000	60.00	设立
22	湖州市交通科技发展有限公司	2,500	100.00	设立
23	湖州市公路水运工程监理咨询有限公司	2,000	100.00	设立
24	湖州交通集团农垦场发展有限公司	1,808	100.00	非同一控制下企业合并
25	湖州市交通投资集团实业发展有限公司	1,000	100.00	设立
26	湖州市交通投资集团能源发展有限公司	1,000	100.00	设立
27	湖州市交通投资集团检测有限公司 ¹⁷	1,000	100.00	设立
28	湖州市交通投资集团公务用车服务有限公司	1,000	100.00	设立
29	湖州市宁杭铁路投资有限公司	2,000	41.70	设立
30	湖州市跨境贸易综合服务有限公司	1,000	51.00	设立
31	湖州市敬业特种设备技术咨询有限公司	500	100.00	非同一控制下企业合并
32	湖州市公交集团有限公司	500	100.00	设立
33	湖州市储备粮管理有限公司	500	100.00	非同一控制下企业合并
34	湖州融通工程管理有限公司	200	100.00	非同一控制下企业合并
35	湖州市交通集团保险代理有限公司	200	100.00	非同一控制下企业合并
36	湖州市检验检测中心	100	100.00	非同一控制下企业合并
37	湖州安康安全技术服务中心	100	100.00	非同一控制下企业合并
38	湖州河道工程公司	70	100.00	非同一控制下企业合并
39	湖州市信息技术服务有限公司	10	100.00	非同一控制下企业合并

数据来源: 根据公司提供资料整理

¹⁷ 2025 年 5 月 22 日更名为湖州交通集团公路建设管理有限公司。



附件 2 湖州市交通投资集团有限公司主要财务指标

(单位：万元)

项目	2025 年 1~3 月 (未经审计)	2024 年	2023 年	2022 年
货币资金	780,304	749,332	755,654	871,594
应收账款	99,813	67,556	58,399	79,140
其他应收款	348,971	319,193	298,426	289,120
存货	1,639,003	1,699,745	1,618,311	1,319,916
固定资产	2,384,955	2,429,766	2,363,387	2,363,834
总资产	10,178,692	10,044,522	9,270,161	8,340,007
短期借款	163,466	139,866	239,164	190,694
其他应付款	254,018	132,554	99,189	70,305
流动负债合计	748,128	902,072	1,074,928	1,119,246
长期借款	2,132,994	1,994,235	1,693,419	1,571,956
应付债券	1,458,975	1,396,891	1,258,675	947,388
非流动负债合计	5,272,441	5,084,499	4,531,881	3,871,318
负债合计	6,020,569	5,986,571	5,606,809	4,990,564
实收资本	500,000	500,000	500,000	500,000
资本公积	2,413,375	2,398,979	2,245,849	2,166,556
所有者权益	4,158,123	4,057,951	3,663,352	3,349,443
营业收入	215,551	802,201	845,963	1,043,020
利润总额	3,983	26,886	27,166	24,205
净利润	1,490	7,046	9,290	10,332
经营活动产生的现金流量净额	25,291	40,538	-128,665	57,131
投资活动产生的现金流量净额	-140,387	-605,656	-592,520	-655,928
筹资活动产生的现金流量净额	144,247	551,919	604,903	687,320
EBIT	30,379	164,288	163,806	152,355
EBITDA	-	244,925	233,838	216,505
EBITDA 利息保障倍数 (倍)	-	1.40	1.30	1.69
总有息债务	4,106,195	4,138,598	3,948,655	3,592,337
毛利率 (%)	3.16	4.99	3.06	3.74
总资产报酬率 (%)	0.30	1.64	1.77	1.83
净资产收益率 (%)	0.04	0.17	0.25	0.31
资产负债率 (%)	59.15	59.60	60.48	59.84
应收账款周转天数 (天)	34.94	28.26	29.26	28.00
经营性净现金流利息保障倍数 (倍)	0.86	0.23	-0.72	0.45



附件 3 主要指标的计算公式

指标名称	计算公式
毛利率（%）	$(1 - \text{营业成本} / \text{营业收入}) \times 100\%$
EBIT	利润总额 + 计入财务费用的利息支出
EBITDA	EBIT + 折旧 + 摊销
EBITDA 利润率（%）	$\text{EBITDA} / \text{营业收入} \times 100\%$
总资产报酬率（%）	$\text{EBIT} / \text{年末资产总额} \times 100\%$
净资产收益率（%）	$\text{净利润} / \text{年末净资产} \times 100\%$
现金回笼率（%）	$\text{销售商品及提供劳务收到的现金} / \text{营业收入} \times 100\%$
资产负债率（%）	$\text{负债总额} / \text{资产总额} \times 100\%$
债务资本比率（%）	$\text{总有息债务} / (\text{总有息债务} + \text{所有者权益}) \times 100\%$
总有息债务	短期有息债务 + 长期有息债务
短期有息债务	短期借款 + 应付票据 + 其他流动负债（应付短期债券）+ 一年内到期的非流动负债 + 其他应付款（付息项）+ 其他短期有息债务
长期有息债务	长期借款 + 应付债券 + 长期应付款（付息项）+ 其他长期有息债务
担保比率（%）	$\text{担保余额} / \text{所有者权益} \times 100\%$
经营性净现金流/流动负债（%）	$\text{经营性现金流量净额} / [(\text{期初流动负债} + \text{期末流动负债}) / 2] \times 100\%$
经营性净现金流/总负债（%）	$\text{经营性现金流量净额} / [(\text{期初负债总额} + \text{期末负债总额}) / 2] \times 100\%$
存货周转天数 ¹⁸	$360 / (\text{营业成本} / \text{年初末平均存货})$
应收账款周转天数 ¹⁹	$360 / (\text{营业收入} / \text{年初末平均应收账款})$
流动比率	$\text{流动资产} / \text{流动负债}$
速动比率	$(\text{流动资产} - \text{存货}) / \text{流动负债}$
现金比率（%）	$(\text{货币资金} + \text{交易性金融资产}) / \text{流动负债} \times 100\%$
扣非净利润	净利润 - 公允价值变动收益 - 投资收益 - 汇兑收益 - 资产处置收益 - 其他收益 - (营业外收入 - 营业外支出)
可变现资产	总资产 - 在建工程 - 开发支出 - 商誉 - 长期待摊费用 - 递延所得税资产
EBIT 利息保障倍数（倍）	$\text{EBIT} / (\text{计入财务费用的利息支出} + \text{资本化利息})$
EBITDA 利息保障倍数（倍）	$\text{EBITDA} / (\text{计入财务费用的利息支出} + \text{资本化利息})$
经营性净现金流利息保障倍数（倍）	$\text{经营性现金流量净额} / (\text{计入财务费用的利息支出} + \text{资本化利息})$

¹⁸ 一季度取 90 天。¹⁹ 一季度取 90 天。



附件 4 信用等级符号和定义

4-1 一般主体评级信用等级符号及定义

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

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

4-2 中长期债项信用等级符号及定义

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

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