






内部编号:2025060605

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  lyy@shxsj.com
项目组成员: 何文  hewen@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、出售或以其他方式外传。

未经本评级机构书面同意，本报告、评级观点和评级结论不得用于其他债券的发行等证券业务活动。本评级机构对本报告的未授权使用、超越授权使用和不当使用行为所造成的一切后果均不承担任何责任。

评级概要

编号:【新世纪跟踪(2025)100492】

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+/2025 年 6 月 27 日	AA+/稳定/AA+/2024 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2018 年 7 月 17 日
21 舟山交投 MTN001	AA+/稳定/AA+/2025 年 6 月 27 日	AA+/稳定/AA+/2024 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2021 年 2 月 25 日
21 舟交 01	AA+/稳定/AA+/2025 年 6 月 27 日	AA+/稳定/AA+/2024 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2021 年 2 月 26 日
21 舟山交投 MTN002	AA+/稳定/AA+/2025 年 6 月 27 日	AA+/稳定/AA+/2024 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2021 年 6 月 4 日
21 舟交 02	AA+/稳定/AA+/2025 年 6 月 27 日	AA+/稳定/AA+/2024 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2021 年 8 月 24 日
22 舟交 01	AA+/稳定/AA+/2025 年 6 月 27 日	AA+/稳定/AA+/2024 年 6 月 28 日	AA+/稳定/AA+/2022 年 4 月 20 日

评级观点

主要优势:

- 区域经济环境良好。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,在国资体系中地位非常重要,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。

主要风险:

- 债务扩张。跟踪期内,由于新增购买船舶等资产以及高铁新城等项目投入,舟山交投刚性债务规模持续扩张,随着中长期借款陆续步入偿付周期,公司短期刚性债务仍有较大规模,有一定债务负担。
- 资产流动性欠佳。舟山交投资产主要沉淀于公益性项目成本,此外还分布于非公益性项目成本和土地资产,其中围垦土地变现具有不确定性,非公益性项目投资回报周期较长,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	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年 第一季度
发行人母公司口径数据:				
货币资金 (亿元)	3.39	3.01	2.83	13.03
刚性债务 (亿元)	153.59	154.29	165.02	314.08
所有者权益 (亿元)	143.96	148.07	153.33	154.70
经营性现金净流入量 (亿元)	2.00	-0.17	4.52	-0.12
发行人合并口径数据及指标:				
总资产 (亿元)	418.20	409.38	427.50	443.41
总负债 (亿元)	236.25	226.14	241.20	256.87
刚性债务 (亿元)	208.52	211.15	228.77	244.79
所有者权益 (亿元)	181.95	183.24	186.31	186.54
营业收入 (亿元)	34.81	34.97	35.10	9.30
净利润 (亿元)	1.47	2.00	2.20	0.22
经营性现金净流入量 (亿元)	5.46	4.63	6.24	0.77
EBITDA (亿元)	12.16	15.75	16.41	—
资产负债率[%]	56.49	55.24	56.42	57.93
权益资本/刚性债务[%]	87.26	86.79	81.44	76.20
长短期债务比[%]	274.99	389.32	372.35	423.66
短期刚性债务现金覆盖率[%]	40.08	43.88	31.04	66.68
EBITDA/利息支出[倍]	1.62	1.82	1.93	—
EBITDA/刚性债务[倍]	0.06	0.08	0.07	—

注：发行人数据根据舟山交投经审计的 2022-2024 年及未经审计的 2025 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		4
	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		AA ⁺	

调整因素：(0)

无。

支持因素：(+2)

- ① 舟山交投主要承担舟山市重大交通基础设施项目投建和交通运输服务职能，开展水上货运、水上客运和道路客运等经营性业务，是地方交通基础设施建设和交通运输服务的重要实施主体。
- ② 舟山交投可获得舟山市政府在业务资源、资产划拨以及资金拨付等方面的支持。

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 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“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 2024 年财务报表、未经审计的 2025 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 2025 年 6 月 16 日债券余额为 1.20 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 2025 年 3 月末，已完成投资 29.50 亿元。

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 2024 年财务报表进行了审计，并出具了标准无保留意见的审计报告。公司执行企业会计准则规定。公司 2025 年第一季度财务报表未经审计。

2024 年，该公司纳入合并范围子公司减少 2 家，分别为海洲 6 号有限公司（注销清算）和舟山市旅游集散中心有限公司（对外转让，交易作价 23.02 万元）。2025 年第一季度，公司合并范围子公司未发生变动。截至 2025 年 3 月末，公司合并范围子公司共 76 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

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。

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建和综合交通运输服务职能，受股东支持力度较大。现阶段，公司以前年度承接的公益项目已基本完成建设，非公益性项目也已陆续开始投入运营，2024 年高铁新城项目开工建设，配套资金已基本落实，未来投融资压力不大。2024 年公司经营性业务平稳运行，水上货运、水上客运和道路客运仍然贡献了主要的收入来源，但仍需持续关注市场行情波动对相关业务运营的影响。

1. 外部环境

(1) 宏观因素

2025 年第一季度，全球经济增长动能仍偏弱，美国发起的对等关税政策影响全球经济发展预期，供应链与贸易格局的重构为通胀治理带来挑战。欧元区的财政扩张和货币政策宽松有利于复苏态势延续，美联储的降息行动因“滞”和“涨”的不确定而趋于谨慎。作为全球的制造中心和国际贸易大国，我国面临的外部环境急剧变化，外部环境成为短期内经济发展的主要风险来源。

2025 年第一季度，我国经济增速好于目标，而价格水平依然低位徘徊，微观主体对经济的“体感”有待提升。工业和服务业生产活动在内需改善和“抢出口”带动下有所走强，信息传输、软件和信息技术服务，租赁和商务服务，以及通用设备，电气机械和器材，计算机、通信和其他电子设备，汽车，化工产业链下游等制造行业表现相对突出。有以旧换新补贴的消费品增长较快，其余无政策支持的可选消费仍普遍偏弱，消费离全面回升尚有差距；大规模设备更新和“两重”建设发力，制造业投资保持较快增长，基建投资提速，而房地产投资继续收缩。出口保持韧性，关税政策的影响或逐步显现，对美国市场依赖度较高的行业存在市场转移压力。

在构建“双循环”发展新格局的大框架下，我国对外坚持扩大高水平对外开放，大力拓展区域伙伴关系，优化我国对外贸易区域结构；对内加大政策支持力度，建设全国统一大市场，全方位扩内需，培育壮大新质生产力，持续防范化解重点领域风险，以高质量发展的确定性应对外部不确定性。短期内，加紧实施更加积极有为的宏观政策对冲外部不利影响。央行采取适度宽松的货币政策，择机降准降息，创设新的结构性货币政策工具，支持科技创新、扩大消费、稳定外贸等；财政政策更加积极，地方政府债和超长期特别国债加快发行和资金使用，充分发挥财政资金的带动作用。

转型升级过程中，我国经济增长面临一定压力，而国际贸易形势变化会加深需求相对供给不足的矛盾，但在超常规逆周期调节和全面扩内需的支持下，2025 年有望维持经济增速稳定；加力扩围实施“两新”政策以及大力提振消费，有利于消费增速回升和制造业投资维持相对较快水平；房地产投资降幅收窄，城市更新改造、新型城镇基础设施建设及“两重”建设力度提升将带动基建投资增速逐渐企稳；因关税问题，出口面临的不确定性增加，也会给部分产业带来压力。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

➤ 基础设施建设

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。2023 年 7 月，中央提出制定实施一揽子化债方案，地方政府特殊再融资债券和金融资源债成为相对主要的化债方式。2024 年 11 月，历年来最大力度化债举措出台，主要体现为较大规模增加地方政府专项债务限额以置换存量隐性债务，并强调化债与发展并举，将有益于缓解地方财政及城投企业的化债压力。总体来看，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，政策端为债务周转仍留有空间。

2024 年，受益于一揽子化债政策，城投企业债券发行成本显著下降，期限结构优化，但在房地两市走弱，地方

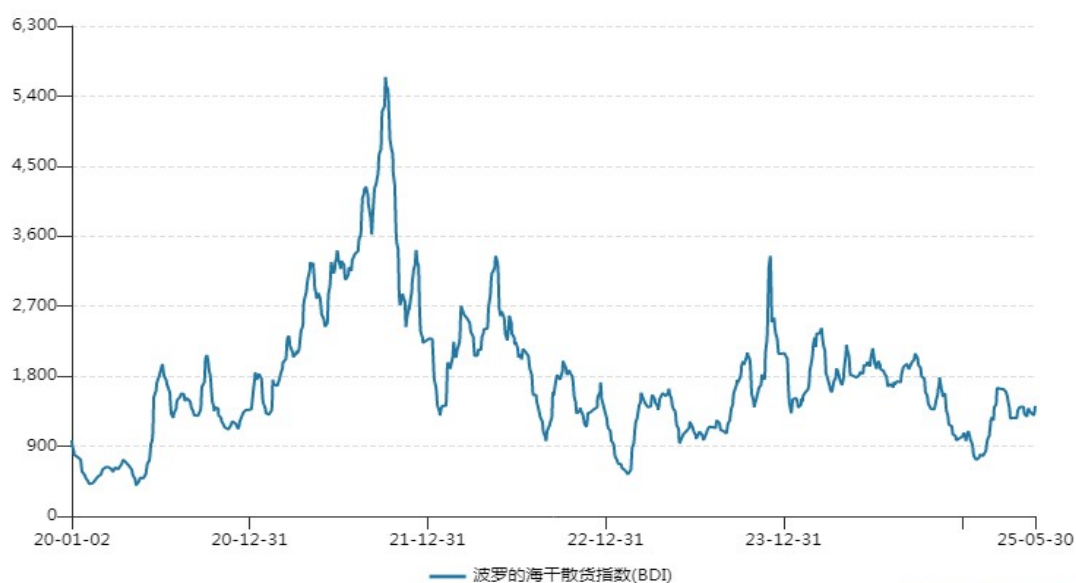
财政承压的背景下，城投企业非标债务负面舆情仍有发生，区域分化仍存。2025 年，在稳增长、防风险和促发展的政策基调下，随着更加积极有为的宏观政策实施，城投企业外部环境有望改善，且在化债求稳的政策意图下，短期内城投企业债务周转的安全性预期得到加强。同时，地方政府隐性债务严监管仍将延续，城投债发行审核或依旧严格，城投企业新增融资难度仍较大，且随着全口径债务监测机制建立，所受债务和融资管控将进一步加强。

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，近年来城投企业退平台和市场化转型步伐加快，退平台企业数量持续增加。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、造血能力及资产质量以保障可持续经营能力，可通过参与城市运营、提供公共服务、进行产业投资与运营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。

► 航运业务

航运市场作为国际贸易的派生市场，其市场景气度由国际贸易的货运量决定。2008 年“次贷危机”以来，美国经济复苏缓慢，欧洲经济持续低迷，日本经济长期不景气，我国经济步入“新常态”，全球经济与贸易整体疲软，全球海洋贸易量增速大幅下滑。2020 年 5 月，波罗的海干散货运价指数低于 400 点，随后有所复苏，于 2020 年 10 月及 2021 年 3 月突破 2000 点，此后一直上行，于 2021 年 10 月突破 5600 点的高位，随后呈现震荡下行，2023 年 9 月有所复苏，随后波动下行至今。

图表 1. 近年来波罗的海干散货指数（BDI）

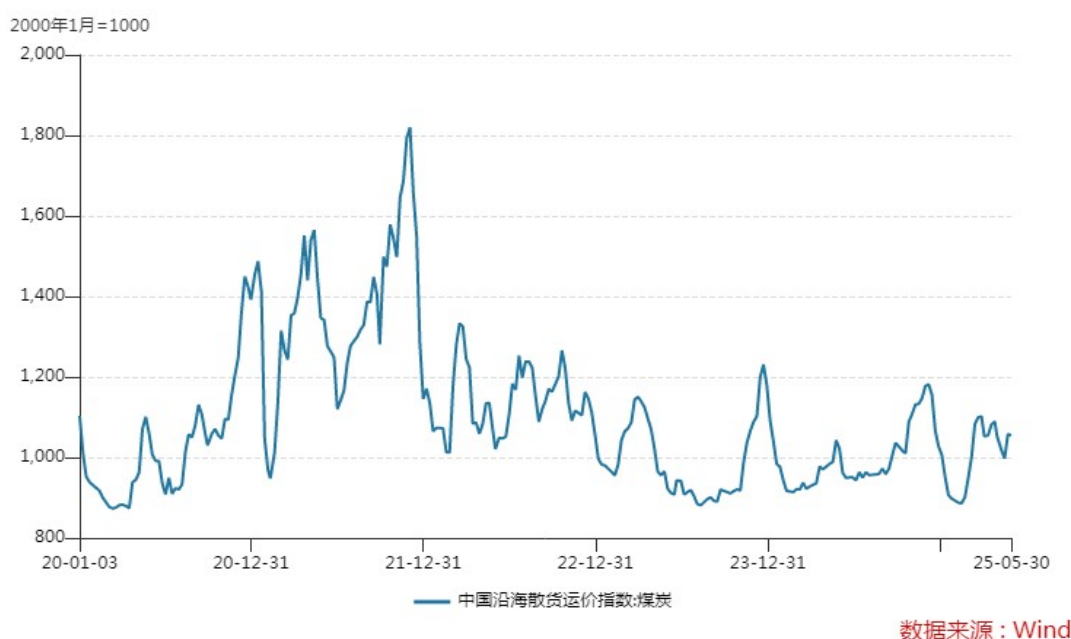


数据来源：Wind

注：根据 Wind 数据整理

煤炭是该公司主要水上货运主要品种，我国煤炭的沿海散货运价指数(CCBFI) 2020 年开始呈现波动上升趋势；于 2021 年 1 月接近 1500 点，受春节效应影响，煤炭等大宗散货需求萎缩，2 月份降到 1000 点以下，随后出现回升，4 月份突破 1500 点，并于 2021 年 12 月突破 1800 点，随后震荡下行；并于 2023 年 12 月升至 1200 点阶段性高点，此后维持震荡格局至今。

图表 2. 近年来我国煤炭的沿海散货运价指数（CCBFI）变动情况



注: 根据 Wind 数据整理

(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)。2024 年末, 舟山市常住人口 117.40 万人 (比 2023 年末增加 0.3 万人), 城镇化率为 74.9%。

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, 2024 年自贸区实现 LNG 接卸量 241.2 万吨, 增长 53.4%。线上油气交易额 1729.5 亿元, 增长 14.7%。海事服务方面, 当年自贸区船用燃料油直供量 726.0 万吨, 增长 3.0%; 船用燃料油结算量 1176.6 万吨, 增长 5.9%。当年舟山港域港口货物吞吐量 68332 万吨, 比上年增长 4.9%。其中, 外贸货物吞吐量 22201 万吨, 增长 7.8%。

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。2024 年全市实现地区生产总值 2226.20 亿元，较上年增长 5.9%。其中，第一产业增加值 215.2 亿元，增长 3.6%；第二产业增加值 978.5 亿元，增长 7.4%；第三产业增加值 1032.5 亿元，增长 4.8%。三次产业增加值结构为 9.7:44.0:46.3。人均地区生产总值 19.0 万元，增长 5.6%。当年城镇居民人均可支配收入 79416 元，增长 3.9%。2025 年第一季度，全市实现地区生产总值 531.40 亿元，同比增长 7.1%，其中第三产业增加值为 261.50 亿元，同比增长 7.1%。当期工业增加值同比增长 11.8%；当期社会消费品零售总额为 137.90 亿元，同比增长 5.8%；当期进出口总额为 904.70 亿元，同比增长 6.3%；当期城镇居民人均可支配收入为 2.54 万元，同比增长 4.4%。

图表 3. 舟山市主要经济指标（单位：%）

项目	2022 年		2023 年		2024 年		2025 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）	1951.30	8.5	2115.00	8.2	2226.20	5.9	531.40	7.1
人均地区生产总值（万元）	16.70	-	17.90	7.9	19.00	5.6	-	-
人均地区生产总值倍数（倍） ²	1.91	-	1.95	-	1.98	-	-	-
规模以上工业增加值（亿元） ³	889.50	21.0	988.80	16.6	-	10.1	-	11.8
固定资产投资（亿元）	-	4.0	-	8.1	-	4.7	-	-
社会消费品零售总额（亿元）	575.20	4.1	617.80	7.4	578.00	4.1	137.9	5.8
进出口总额（亿元）	3381.80	43.6	3578.60	5.8	3703.10	3.5	904.7	6.3
三次产业结构比	8.8:48.7:42.5		8.7:47.9:43.4		9.7:44.0:46.3		-	
城镇居民人均可支配收入（万元）	7.20	4.1	7.64	6.2	7.94	3.9	2.54	4.4

注：根据舟山市 2022-2024 年国民经济和社会发展统计公报、舟山市统计局整理，其中 2023 年地区生产总值为第五次经济普查修订数据

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。2024 年，全市规模以上工业增加值较上年增长 10.1%，其中石油化工业规上工业增加值同比增长 10.1%；船舶修造业、电力生产供应业、水产品业和机械制造业规上工业增加值同比分别增长 19.2%、6.9%、9.1%和 10.4%。

从经济增长动能来看，2024 年舟山市固定资产投资规模持续上升，2024 年增速为 4.7%。其中，工业投资增长 18.5%，基础设施投资增长 19.6%。重大项目拉动明显，亿元以上项目完成投资额增长 14.1%，拉动全市投资增长 11.2 个百分点。在大规模设备更新政策带动下，设备工器具购置投资增长 45.9%。从重点领域投资看，生态环保、交通、水利和能源投资增长 20.9%，制造业投资增长 6.4%。消费方面，2024 年舟山市消费市场平稳运行，全年社会消费品零售总额为 578.00 亿元，同比增长 4.1%。进出口方面，2024 年舟山市进出口总额保持增长，但增速则放缓，全年货物进出口总额 3703.1 亿元，比上年增长 3.5%。其中，出口 1235.0 亿元，增长 7.4%；进口 2468.1 亿元，增长 1.7%。

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。舟山市陆路交通运输的逐步改善，也利好舟山旅游服务产业的发展。2024 年舟山市全年旅游接待人数 1731.60 万人，同比增长 55.6%，实现旅游总收入 237.60 亿元，增长 38.1%；同年全市水路客运量为 3464 万人，同比增长 3.8%。

土地市场方面，2024 年舟山市土地市场仍呈现收缩态势，主要表现为工业用地和住宅用地出让面积逐年递减，进而全市土地出让总面积减少 37.23%至 354.42 万平方米；不过主要因商办及工业用地出让均价小幅上涨，带动全市土地出让均价有所上升，推动全市土地出让总价同比增长 0.61%至 52.40 亿元。2025 年第一季度，舟山市土地出让总面积和土地出让总价分别为 235.31 万平方米和 21.80 亿元，同比增速分别为 86.48%和-18.21%。

图表 4. 舟山市土地市场交易情况

指标	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年第一季度
土地出让总面积（万平方米）	760.54	564.65	354.42	235.31
其中：住宅用地	14.51	3.03	2.93	-

² 人均地区生产总值/人均国内生产总值。

³ 其中 2025 年 1-3 月为工业增加值。

指标	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年第一季度
综合用地（含住宅）	20.87	25.08	11.75	1.68
商业/办公用地	16.07	24.21	30.15	7.40
工业用地	614.91	420.35	301.70	79.26
其他用地	94.18	91.97	7.88	146.97
土地出让总价（亿元）	70.80	52.08	52.40	21.80
其中：住宅用地	9.21	0.73	1.94	-
综合用地（含住宅）	15.92	17.57	7.05	0.74
商业/办公用地	6.23	4.52	7.42	1.60
工业用地	36.02	25.66	35.44	5.23
其他用地	3.42	3.60	0.55	14.23
土地出让均价（万元/平方米）	0.09	0.09	0.15	0.09
其中：住宅用地	0.63	0.24	0.66	-
综合用地（含住宅）	0.76	0.70	0.60	0.44
商业/办公用地	0.39	0.19	0.25	0.22
工业用地	0.06	0.06	0.12	0.07
其他用地	0.04	0.04	0.07	0.10

注：根据中指数据整理

2024 年，舟山市一般公共预算收入较上年增长 7.0%至 207.11 亿元，主要系非税收入增长拉动；同年税收收入较上年微增 0.71%至 140 亿元，同年税收比率下滑 4.24 百分点至 67.60%。当年全市一般公共预算支出为 383.15 亿元，一般公共预算自给率提升至 54.05%，当年收到一般公共预算补助收入 142.29 亿元，持续稳定的上级补助收入是其财力的重要构成。舟山市政府性基金预算收入主要来源于国有土地使用权出让收入，2024 年房地产市场持续低迷，政府性基金预算收入同比小幅减少 6.20%至 84.18 亿元；当年政府性基金预算支出为 166.11 亿元，政府性基金预算自给率为 50.68%。

政府债务方面，2024 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 684.68 亿元，其中一般债务余额 310.12 亿元、专项债务余额 374.56 亿元，政府债务余额均控制在法定限额内。舟山市地方国企融资以银行和债券为主，区域城投利差处于较低水平，城投企业融资成本整体趋降，融资环境较好。

图表 5. 舟山主要财政数据（单位：亿元）

指标	2022 年	2023 年	2024 年
一般公共预算收入	156.15	193.51	207.11
其中：税收收入	107.25	139.01	140.00
一般公共预算支出	354.27	376.51	383.15
政府性基金预算收入	82.72	89.74	84.18
其中：国有土地使用权出让收入	79.36	85.79	80.02
政府性基金预算支出	130.63	141.19	166.11
政府债务余额	599.12	627.64	684.68

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建和交通运输服务职能，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

跟踪期内，该公司业务板块及营收规模总体稳定。2024 年，公司实现营业收入 35.10 亿元，同比略增 0.38%。从

业务结构来看，公司业务仍主要由水上货运、水上客运和道路客运构成，各业务收入随市场行情波动明显。其中随着货运能力提升，当年该项业务实现收入 12.16 亿元，同比增长 26.59%，占营业收入的比重为 34.63%；主要因上年市场复苏较好拉高基数，2024 年公司水上客运和道路客运收入均略有下降，2024 年收入规模分别为 10.36 亿元和 5.49 亿元，占比分别为 29.51%和 15.64%。公司其他业务还涉及工程施工及管理、物业服务及配套经营等，2024 年主要因工程施工及管理业务结算较多，拉动当年其他业务收入实现增长。2025 年第一季度，公司营业收入同比增长 27.67%至 9.30 亿元，其中水上货运、水上客运和道路客运业务收入分别为 2.72 亿元、4.08 亿元和 0.90 亿元，占营业收入的比重分别为 29.31%、43.84%和 9.65%。

图表 6. 公司资产及营业收入规模（单位：亿元，%）

项目	2022 年		2023 年		2024 年		2025 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）	418.20	-	409.38	-	427.50	-	443.41	-
营业收入	34.81	100.00	34.97	100.00	35.10	100.00	9.30	-
其中：水上货运	12.64	36.30	9.60	27.46	12.16	34.63	2.72	29.31
水上客运	5.69	16.36	12.64	36.15	10.36	29.51	4.08	43.84
道路客运	2.97	8.53	6.26	17.90	5.49	15.64	0.90	9.65
油品贸易	4.93	14.15	-	-	-	-	-	-
其他业务	8.58	24.66	6.47	18.49	7.09	20.22	1.60	17.21

注：根据舟山交投提供资料整理

A. 基础设施建设业务

该公司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，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，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。由于财政专项资金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。

公益性项目建设方面，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）、329 国道舟山段改建工程等，截至 2025 年 3 月末公益性项目投资规模 97.91 亿元，其中 2024 年因公益性项目建设公司收到财政补助资金 6.08 亿元；同期末，公司主要公益性项目均已基本建设完成。

非公益性项目建设方面，该公司投建的波音项目主体工程、朱家尖禅意小镇立体停车楼（一期）工程和黄泽山一鱼山原油管道工程等已陆续完工开始运营，其中立体停车楼工程主要通过停车费收入回笼资金，黄泽山一鱼山原油管道工程通过收取输油费平衡资金投入，波音项目已移交波音公司使用。

跟踪期内，该公司新增重点建设项目为高铁新城，该项目开发范围为白泉镇的 0.73 平方公里，建设内容包括舟山市高铁新城回字形综合体工程、舟山市高铁新城交通客运集散中心新建工程、舟山市高铁站西侧停车楼（含跨路天桥）新建工程、舟山市高铁站快速进出匝道新建工程和舟山市高铁新城配套市政道路新建工程，项目具体由下属子公司舟山交投建设开发有限公司负责，计划总投资 27.58 亿元，其中资本金 10.00 亿元，资金来源为自由资金和外部融资，剩余 17.58 亿元为银团贷款⁴。项目于 2024 年底开工，计划 2028 年完工，截至 2025 年 3 月末已投资 9.72 亿元，其中资本金投入 5.01 亿元，项目部分投入 4.71 亿元。

图表 7. 截至 2025 年 3 月末公司主要非公益性项目情况（单位：亿元）

项目名称	计划总投资	资金来源	建设周期	已投资	资金平衡方式
波音项目主体工程	35.03	银行贷款+企业自筹资金	2017 年-2023 年	29.50	租金
朱家尖禅意小镇立体停车楼（一期）工程	5.30	银行贷款+企业自筹资金	2017 年-2023 年	5.30	停车费
黄泽山—鱼山原油管道工程	11.00	银行贷款+企业自筹资金	2022 年-2023 年	9.64	输油费

⁴ 根据《舟山高铁站配套工程项目人民币资金银团贷款合同》，由中国农业银行股份有限公司舟山分行牵头，与其余三家银行向该公司舟山高铁站配套工程项目提供总额为 18.00 亿元的银团贷款，担保方式为项目项下的土地使用权 11.52 亿元抵押担保，其余 16.85 亿元为公司保证担保。利率为 5 年期 LPR-60BP，期限为第一笔贷款提款日至 2044 年 10 月。

项目名称	计划总投资	资金来源	建设周期	已投资	资金平衡方式
已完工项目小计	51.33	-	-	44.44	-
高铁新城	27.58	银行贷款+企业自筹资金	2024 年-2028 年	9.72	租金、广告费、物业费
在建项目小计	27.58	-	-	9.72	-

注：根据舟山交投提供资料整理

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 2025 年 3 月末，已完成投资 29.50 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）⁵，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 2025 年 3 月末，公司已收到租金 1.50 亿元。

除上述在建项目外，该公司参股建设项目包括舟山港主通道项目和甬舟铁路项目，其中舟山港主通道项目系根据浙江省综合交通十三五规划，主线起于富翅岛，顺接甬舟高速公路（G9211），向北经舟山本岛西端、长白岛，终于岱山双合，设置鱼山支线连接鱼山岛，主线全长 29.3 公里，项目总投资估算约 167 亿元，其中项目资本金 66.80 亿元。该项目由浙江省交通投资集团有限公司、舟山交投和浙江省海港投资运营集团有限公司三方按 60%、20.1%、19.9%共同出资建设。目前项目公司浙江舟山北向大通道有限公司（简称“北向大通道公司”）已完成注册登记并投入运营，截至 2025 年 3 月末，公司已投资 13.43 亿元，无需后续出资。2024 年及 2025 年第一季度，北向大通道公司分别实现营业收入 2.26 亿元和 0.21 亿元，净利润分别为-6.93 亿元和-0.65 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，其中项目资本金 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⁶。截至 2025 年 3 月末，该公司对甬舟铁路项目投资 25.33 亿元，尚需投资 0.77 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。

⁵ 根据项目可研报告，年租金全额约 1.20 亿元。

⁶ 注册资本 6 亿元，其中该公司持股 40%。

图表 8. 截至 2025 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	25.33
甬舟铁路-公路复线一期	2021 年-2026 年	107.54	40.00	
合计	-	544.57	-	38.76

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。2024 年及 2025 年第一季度，公司水上货运业务实现营业收入分别为 12.16 亿元和 2.73 亿元，占公司总营业收入比重分别为 34.63%和 29.31%，同期毛利率分别为 17.31%和 9.85%，业务收入受国际经济及大宗商品贸易行情影响有所波动。

跟踪期内，该公司继续购置新船，同时通过租用短期船只以补充运力，水上货运的货运量有明显增长。截至 2025 年 3 月末，公司拥有货船合计 28 艘，水上货运运力合计 122 载重吨，平均船龄 9.01 年。2024 年及 2025 年第一季度，公司分别完成货运量 1813 万吨和 431 万吨，其中同期国内货运量分别为 1272 万吨和 278 万吨、国际货运量分别为 541 万吨和 153 万吨。

图表 9. 公司水上货运运力更替情况（单位：艘，万吨）

运力更替情况		2023 年	2024 年	2025 年第一季度
新增船舶	船舶数量	1	4	1
	总吨位	8.50	27.58	2

注：根据舟山交投提供资料整理

图表 10. 公司水上货运基本情况

项目	2023 年	2024 年	2025 年第一季度
船舶数量（艘）	27	27	28
总吨位（万载重吨）	110	120	122
平均吨位（万载重吨）	4.07	4.43	4.34
平均船龄（年）	9.88	8.87	9.01
货运量（万吨）	1590	1813	431
货运周转量（亿吨公里）	589.49	860.38	214.33

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。2024 年及 2025 年第一季度，公司水上客运收入分别为 10.36 亿元和 4.08 亿元，同期毛利率分别为 31.10%和 17.43%，受当地旅游业市场行情影响而有所波动。

运能方面，跟踪期内，该公司淘汰老旧船只，船舶数量较上年有所减少。截至 2025 年 3 月末公司共有客运船舶 55 艘，总座位数 1.64 万个，其中海星轮船公司拥有客运航线 10 条，拥有船舶 26 艘，总座位数 0.67 万个，2024 年和 2025 年第一季度客运量分别为 1973 万人次和 540 万人次；轮渡公司共有 16 条客运航线，拥有客运船舶 29 艘，总座位数 0.97 万个，2024 年和 2025 年第一季度客运量分别为 361.40 万人次和 85.10 万人次。

图表 11. 公司水上客运基本情况

指标	2023 年	2024 年	2025 年第一季度
海星轮船公司			
船舶数量（艘）	27	26	26
总座位数（个）	6799	6701	6701
客运量（万人次）	1920	1973	540
航线（条）	10	10	10
轮渡公司			
船舶数量（艘）	33	29	29
总座位数（个）	10370	9683	9683
客运量（万人次）	401.87	361.40	85.10
航线（条）	17	17	16

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%。其中海星轮船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 12. 公司水上客运业务航线情况

航线	2024 年		2025 年第一季度	
	乘客数（万人）	总票款（万元）	乘客数（万人）	总票款（万元）
海星轮船公司				
沈普线	45.90	1377.00	16.50	495.00
朱普线	1924.80	50908.00	523.30	13840.00
普洋线	/	/	/	/
普（朱）-桃花-六横	0.78	39.60	0.28	14.20
沈（半）-六横	0.07	3.50	0.03	1.50
朱白线	1.40	48.80	0.05	1.60
莲花洋（环线）	/	/	/	/
双阳夜游	0.21	14.90	/	/
跳岛游	/	/	/	/
白沙—普陀山	0.08	2.60	/	/
海星轮船公司小计	1973.24	52394.40	540.16	14352.30
轮渡公司				
鸭白线（收费客）	18.87	7901.55	4.92	1499.40
长六线	30.42	2182.72	4.93	567.92
长桃线	0.60	57.45	0.08	8.27
竹屿-衢山	15.04	408.85	0.67	19.54
燕窝山-衢山	61.21	4640.31	17.76	1087.45
长涂-长涂港南	0.61	17.24	0.05	2.83
岱山(竹屿)-普陀山	1.38	97.93	0.81	54.80
竹屿-长涂	45.71	1636.42	12.73	454.82
衢山-三江	12.28	744.33	2.36	142.08
秀山-三江	41.04	1125.38	9.46	244.03
长涂-三江	0.86	34.33	航线已撤消	
竹屿-沈家湾	0.95	50.73	/	/
燕窝山-沈家湾	3.84	624.09	2.10	135.38

航线	2024 年		2025 年第一季度	
	乘客数（万人）	总票款（万元）	乘客数（万人）	总票款（万元）
衢山-沈家湾	7.92	801.75	1.08	110.28
三江—嵊泗	1176.32	2272.59	2.04	436.56
嵊泗—新城—三江	3.59	422.18	0.64	74.81
三江—大洋山—嵊泗	6.32	659.28	1.04	104.66
轮渡公司小计	1426.96	27044.53	60.67	5480.70
合计	3400.20	79438.93	600.83	19833.00

注：根据舟山交投提供资料整理，其中轮渡公司总票款小计数与列表合计差异部分为车渡费用。

➤ 道路客运

该公司道路客运业务主要由海星轮船公司、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，海星轮船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。2024 年及 2025 年第一季度，公司道路客运收入分别为 5.49 亿元和 0.90 亿元，毛利率分别为 3.04%和 33.69%。

该公司道路客运中的公交运营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⁷。2024 年和 2025 年第一季度，公司分别获得公路客补贴 1.97 亿元和 0.85 亿元，对公司经营效益形成重要补充。

图表 13. 公司公路客运补贴情况（单位：万元）

项目	2023 年	2024 年	2025 年第一季度
综合补贴	18475.26	18291.24	8332.00
燃油补贴	598.33	250.25	-
车辆购置补贴	229.49	33.00	-
其他补贴	344.37	1118.70	201.11
合计	19647.45	19693.19	8533.11

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 2025 年 3 月末，轮渡公司共拥有旅游大巴 34 辆、海星轮船公司共拥有旅游大巴 40 辆、汽运公司共拥有旅游大巴 143 辆。2024 年旅游大巴客运量 203.98 万人次，同比增长 2.27%，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。目前尚无铁路可达到舟山，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。

图表 14. 公司车辆更替情况（单位：辆）

运力更替情况	2023 年	2024 年	2025 年第一季度
新增	85	106	1
淘汰	96	96	0

注：根据舟山交投提供资料整理

城市交通运输方面，2024 年及 2025 年第一季度，公交公司分别新增车辆 58 辆和 0 辆；汽运公司分别新增车辆 48 辆和 1 辆。

截至 2025 年 3 月末，公交公司运营舟山公交线路 149 条、投放公交车辆 740 辆；汽运公司运营公交线路 6 条、投放公交车辆 22 辆。2024 年及 2025 年一季度，该公司公路客运量分别为 4772.30 万人次和 1127.84 万人次，同比均有所增长。

⁷ 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建设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。

➤ 其他

该公司其他业务主要包括工程施工及管理、物业服务及配套经营。其中工程施工及管理收入主要来自子公司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，2024 年结算较多，当年收入规模为 2.72 亿元，较上年增长 44.72%。物业服务及配套经营收入主要为公司停车场、航空产业园等租赁和服务收入，2024 年合计收入为 3.02 亿元，收入规模较上年减少 6.96%。

此外，子公司舟山市通达围垦开发有限公司（简称“围垦公司”）以前年度开发了朱家尖松冒尖围垦工程项目。截至 2025 年 3 月末，公司账面剩余 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。

财务

跟踪期内，主要因购买船舶及高铁新城等基础设施项目投入，该公司刚性债务继续增长，短期刚性债务规模较大，仍有一定债务负担，不过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。公司营业收入稳步增长，但期间费用仍高，公司盈利依赖于较大规模的政府补助。

1. 财务杠杆

跟踪期内，该公司负债规模有所增长，权益资本对刚性债务的覆盖有所弱化。2024 年末及 2025 年 3 月末，公司负债总额分别为 241.20 亿元和 256.87 亿元，较上年末分别增长 6.66%和 6.50%；同期末，公司资产负债率分别为 56.42%和 57.93%；同期末，公司股东权益与刚性债务比率分别为 81.44%和 76.20%。

（1）资产

2024 年末及 2025 年 3 月末，该公司资产总额分别为 427.50 亿元和 443.41 亿元，分别较上年末增长 4.43%和 3.72%。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 94.54%和 91.68%，其中 2024 年末较上年末提升 24.60 个百分点，主要系当年 33.03 亿元围垦开发成本从“存货”调入“其他非流动资产”⁸核算所致。

2024 年末，该公司流动资产同比下降 57.11%至 23.34 亿元，年末主要由货币资金和其他应收款构成。年末货币资金余额为 12.65 亿元，同比下降 15.43%，其中 1.63 亿元保证金存款和大额存单本息使用受限。年末其他应收款为 4.22 亿元，同比大幅增加 3.22 亿元，增量系应收舟山市普陀区六横镇人民政府代垫款 3.44 亿元，此外，年末还包括应收舟山瑞邦能源集团有限公司（简称“瑞邦能源”）待追偿债权账面余额 4.04 亿元，公司对该笔待追偿债权计提坏账准备 3.76 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⁹。此外，2024 年末存货余额为 0.98 亿元，同比大幅减少 33.09 亿元，系围垦开发成本调入其他非流动资产核算所致，年末还包括燃油存货 0.66 亿元等。

2024 年末，该公司非流动资产同比增长 13.86%至 404.17 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，长期应收款余额为 12.80 亿元，同比减少 9.08%，主要因进入政府付费周期，其中 1.28 亿元调整至“一年内到期的非流动资产”核算，年末主要包括东港公路工程 PPP 项目可用性付费 12.78 亿元等。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，年末余额为 12.27 亿元，同比减少 9.76%，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-1.39 亿元以及舟山旅游利润分红。投资性房地产主要为航空产业园（波音项目），2024 年末同比减少 2.42%至 30.02 亿元，主要系计提折旧所致。固定资产主要系船舶等经营性资产以及完工转入的基础设施项目，年末余额为 63.95 亿元，同比增长 10.03%，增量系当年购置船舶和车辆合计 11.42 亿元、购

⁸ 因围垦开发土地后续将被政府回购，不再由围垦公司开发，根据流动性分析，转列“其他非流动资产”。

⁹ 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”）在 2020 年 12 月-2021 年 3 月期间与瑞邦能源签署有 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道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。舟山市中院已于 2024 年 2 月审理终结，判定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。截至 2025 年 3 月末，瑞邦能源冻结资产未处置完成，持续关注款项追偿情况。

置航空口岸非现场配套设施和港航国际 B 座 1801 室等合计 0.68 亿元等。在建工程主要为公司项目建设成本，年末余额为 13.34 亿元，同比增长 36.45%，增量系舟山高铁新城建设工程和舟山至上海跨海大通道工程增加投入分别为 4.71 亿元和 0.23 亿元。年末无形资产余额为 8.52 亿元，主要包括土地使用权 8.38 亿元，因资产摊销较上年下降 2.87%。年末其他非流动资产余额为 255.34 亿元，同比增长 20.20%，增量主要包括 33.03 亿元的围垦开发成本从“存货”转入、以及处于建设期的甬舟铁路 PPP 项目投资款 10.32 亿元等。此外，年末其他非流动金融资产 6.90 亿元，主要为公允价值计量的权益投资工具，因公允价值变动较上年末增长 7.91%，年末主要包括浙江舟山跨海大桥有限公司股权资产 3.33 亿元和舟山六横跨海大桥有限责任公司股权资产 2.85 亿元。

截至 2025 年 3 月末，该公司资产总额为 443.41 亿元，较上年末增长 3.72%。期末货币资金同比增长 106.19%至 26.09 亿元；在建工程同比增长 7.53%至 14.35 亿元，系舟山高铁新城建设工程持续投入等。其余各资产科目变动不大。

截至 2024 年末，该公司受限资产合计 35.32 亿元，占同期末公司总资产的比例为 8.26%。

图表 15. 截至 2024 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	1.63	12.85	大额存单本息、保证金存款
其他非流动金融资产	3.33	48.17	质押融资
固定资产	28.88	45.16	抵押融资、租赁借款
无形资产	1.47	17.26	抵押借款
其他非流动资产	0.02	0.01	房屋维修专项基金
合计	35.32	8.26	-

注：根据舟山交投所提供的数据整理、绘制

（2）所有者权益

2024 年末及 2025 年 3 月末，该公司所有者权益分别为 186.31 亿元和 186.54 亿元，分别较上年末增长 1.67%和 0.12%，变动不大，主要由实收资本、资本公积和未分配利润构成。其中，实收资本未发生变动，仍为 10.00 亿元。2024 年末及 2025 年 3 月末，资本公积分别均为 118.62 亿元，其中，2024 年末资本公积同比增长 0.11%，系无偿划入舟山东方引航服务有限公司业务用车辆及引航艇船舶 0.13 亿元。盈余公积及未分配利润随当期公司利润留存有所波动，2025 年 3 月末分别为 4.83 亿元和 45.07 亿元。截至 2025 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、118.62 亿元和 45.07 亿元，分别占同期末所有者权益的 5.36%、63.59%和 24.16%。

（3）负债

跟踪期内，该公司负债仍以非流动负债为主，2024 年末长短期债务比 423.66%，较上年上升 34.34 百分点。负债结构方面，主要由刚性债务和应付账款构成，2024 年末上述科目余额分别为 228.77 亿元和 5.96 亿元，占负债总额的比例分别为 94.85%和 2.47%。公司应付账款主要为应付工程款及质保金、购车款等，2024 年末同比减少 21.33%至 5.96 亿元，主要系应付工程款减少。2025 年 3 月末，公司负债总额较上年末增长 6.50%至 244.79 亿元，主要系当期刚性债务较上年末增加 16.02 亿元。

跟踪期内，该公司刚性债务继续扩张，增量主要为融资租赁借款。债务构成方面，2025 年 3 月末公司刚性债务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 52.20%、31.85%、7.68%、1.69%和 6.63%；此外，还包括 0.20 亿元应付利息。其中，银行借款余额为 77.96 亿元，利率处于 2.71%-5.15%；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；期末应付债券余额为 127.77 亿元，债券到期偿债资金来源主要依赖借新还旧。融资租赁余额为 18.79 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 2034 年之间，融资成本为 3.45%-4.55%。拆借款 4.15 亿元¹⁰，主要包括

¹⁰ 包括其他应付款 0.27 亿元和长期应付款 3.55 亿元。

应付舟山市普陀交通旅游集团有限公司 2.02 亿元等。此外，刚性债务中还有财政拨款及财政置换债券 16.22 亿元（计入“其他非流动负债”），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，利率为对应地方政府债券发行成本。

截至 2025 年 6 月 9 日，该公司存续债券余额为 124.19 亿元，债券发行期限在 3-7 年，票面利率在 2.24%-5.34% 之间，本息兑付情况正常。

图表 16. 公司存续债券概况

债券名称	发行日期	发行规模 (亿元)	发行期限 (年)	当期票面利率 (%)	当前余额 (亿元)	证券类别
25 舟山交投 MTN002	2025-05-06	13.00	5	2.34	13.00	一般中期票据
25 舟山交投 MTN001	2025-03-24	10.00	5	2.42	10.00	一般中期票据
25 舟山交投 PPN001	2025-02-26	0.38	3	2.25	0.38	定向工具
24 舟山交投 PPN003	2024-09-25	8.00	5	2.39	8.00	定向工具
24 舟山交投 PPN002	2024-07-30	0.50	5	2.24	0.50	定向工具
24 舟山交投 PPN001	2024-04-11	11.10	5	2.93	11.10	定向工具
23 舟交 F2	2023-03-30	3.00	3	3.75	3.00	私募债
23 舟山交投 MTN001	2023-03-15	7.00	5	4.15	7.00	一般中期票据
23 舟交 F1	2023-03-01	5.00	3	3.90	5.00	私募债
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
21 舟交 01	2021-04-07	8.00	5	4.60	8.00	一般公司债
21 舟山交投 MTN001	2021-03-08	10.00	5	4.49	10.00	一般中期票据
19 舟山交投债	2019-04-26	6.00	7	5.34	1.20	一般企业债
合计	-	128.98	-	-	124.19	-

注：根据 wind 整理、绘制（截至 2025 年 6 月 9 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，2024 年及 2025 年第一季度营业收入现金率为 107.40%和 104.09%。同期公司经营活动产生的现金流量净额分别为 6.24 亿元和 0.77 亿元，期间公司销售商品、提供劳务收到的现金流入能基本覆盖购买商品、接受劳务支付的现金以及职工工资及税费现金支出；其他与经营活动有关的现金主要核算收到政府补助款、支付 PPP 项目工程款、押金保证金及付现费用等；同期公司其他与经营活动有关的现金分别净流入 0.61 亿元和 0.38 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 项目投资款以及船舶及公交更新支出以及高铁新城项目建设支出，2024 年及 2025 年一季度，公司投资活动产生的现金流量净额分别为-27.46 亿元和-2.33 亿元，呈持续净流出；其中 2024 年净流出金额较大系当年支付甬舟铁路-公路部分资本金 10.12 亿元、购置船舶 9.15 亿元、高铁新城建设支出 4.71 亿元和房屋拆迁款 3.44 亿元等。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，2024 年及 2025 年第一季度，筹资活动产生的现金流量净额分别 19.84 亿元和 15.04 亿元。

（2）盈利

2024 年，该公司实现营业毛利 6.76 亿元，同比减少 0.46%。其中，水上货运、水上客运和道路客运业务毛利分别为 2.01 亿元、3.22 亿元和 0.17 亿元。公司期间费用以管理费用和财务费用为主，2024 年期间费用为 8.90 亿元，期间费用率为 25.36%，处于偏高水平。政府补助对公司实现盈利提供较强支撑，2024 年公司确认政府补助 6.17 亿元。公司获得的政府补助主要系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，该项财政补助规模可持续。此外，2024 年公司计提信用减值损失 0.89 亿元，主要为油品贸易业务油品物权被骗计提坏账准备；当年公司实现净利润 2.20 亿元。2024 年公司总资产报酬率为 2.66%，净资产收益率为 1.19%，资产获利能力一般。

2025 年第一季度，该公司营业毛利为 1.39 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 0.30 亿元、0.71 亿元和 0.07 亿元。同期公司期间费用合计为 3.68 亿元，期间费用率为 39.57%，对利润侵蚀重；当期确认政府补助 2.61 亿元，实现净利润 0.22 亿元。

（3）偿债能力

2024 年，该公司 EBITDA 为 16.41 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。公司非筹资活动产生的现金流量净额持续为负值，无法覆盖流动负债或刚性债务偿付。

图表 17. 公司偿债能力主要指标情况

指标名称	2022 年/末	2023 年/末	2024 年/末	2025 年 第一季度/末
EBITDA/利息支出(倍)	1.62	1.82	1.93	—
EBITDA/刚性债务(倍)	0.06	0.08	0.07	—
经营性现金净流入与流动负债比率(%)	8.05	8.47	12.82	—
经营性现金净流入与刚性债务比率(%)	2.76	2.21	2.83	—
非筹资性现金净流入与流动负债比率(%)	-19.95	-10.84	-43.63	—
非筹资性现金净流入与刚性债务比率(%)	-6.83	-2.82	-9.65	—
流动比率(%)	251.51	117.72	45.70	75.19
现金比率(%)	31.48	32.41	24.78	53.19
短期刚性债务现金覆盖率(%)	40.08	43.88	31.04	66.68

注：根据舟山交投提供资料计算、绘制

2024 年末及 2025 年 3 月末，该公司流动比率分别为 45.70%和 75.19%，其中 2024 年末较上年下滑 72.02 个百分点，系当年末公司围垦土地资产调入其他非流动资产核算所致。公司短期刚性债务规模较大，不过当期融入资金尚未全部使用，使得货币资金对短期刚性债务覆盖程度有所提升，截至 2025 年 3 月末短期刚性债务现金覆盖率为 66.68%。

截至 2025 年 3 月末，该公司已获得银行授信额度合计 161.77 亿元人民币及 0.25 亿欧元，未使用银行授信额度为 70.88 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。

跟踪期内，该公司高管人员有变动，章程调整法定代表人委派机制。公司根据《公司法》及其他相关的法律法规

和《公司章程》，公司设股东会，由全体股东组成。公司设董事会，董事会由 7 名董事成员组成，其中职工董事 1 名；公司法定代表人由代表公司执行公司事务的董事担任；职工董事根据有关规定由公司职工代表大会或职工大会选举产生，其余由市国资委按规定程序提名，经股东会选举产生；董事会设董事长一人，由董事会选举产生；公司设总经理一名，由公司董事会聘任产生，设副总经理、三总师若干名。公司设监事会，由 5 名监事组成，其中 3 名监事会成员由市国资委提名，经股东会选举产生，2 名成员由职工代表大会（或职工大会）选举产生；监事会设主席 1 名，由监事会选举产生。2024 年 8 月，公司董事会和监事会进行了换届，新一届董事会成员包括丁涛、余小东、应能杰、金燕萍、张辉、虞彭挺和朱晖，新一届监事会成员包括陈益君、王军位、张敏艳、何勇和穆倩慈。其中公司法定代表人、董事长和总经理丁涛历任中国（浙江）自由贸易试验区综合服务中心副主任、舟山市港航和口岸管理局副局长、舟山市政府副秘书长；监事会主席陈益君历任舟山市国土资源局办公室副主任、计划财务处处长、普陀分局副局长、新城分局党组书记、舟山海城建设投资集团有限公司总会计师。

跟踪期内，该公司调整了部分职能部门设置。公司组织结构图详见附录二。

2. 表外因素

截至 2025 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投融资投建和综合交通运输服务职能，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。2024 年公司与联营企业的关联交易 294.07 万元，年末公司其他应收、应付关联方款项共计 2043.93 万元。

根据该公司本部提供的 2025 年 5 月 7 日、子公司新一海公司 2025 年 5 月 8 日、舟山航空投资 2025 年 6 月 27 日、海星轮船公司 2025 年 4 月 27 日《企业信用报告》，未结清信用记录均正常，尚无银行信贷违约记录¹¹。此外，根据国家工商总局、国家税务总局、人民法院、信用中国等信用信息公开平台 2025 年 6 月 27 日信息查询结果，公司本部及上述子公司不存在重大异常情况。

外部支持

该公司主要承担舟山市重大交通基础设施投建和交通运输职能，区域内地位非常重要，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等资金，客运业务每年也可获得一定财政补助。2024 年，公司收到财政贴息 5.20 亿元，冲减大额财务费用；2024 年和 2025 年第一季度分别收到计入其他收益的政府补助 6.17 亿元和 2.61 亿元。

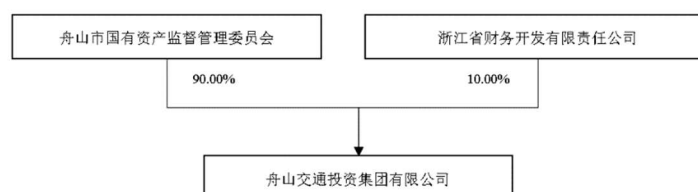
跟踪评级结论

综上，本评级机构维持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⁺。

¹¹ 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。

附录一：

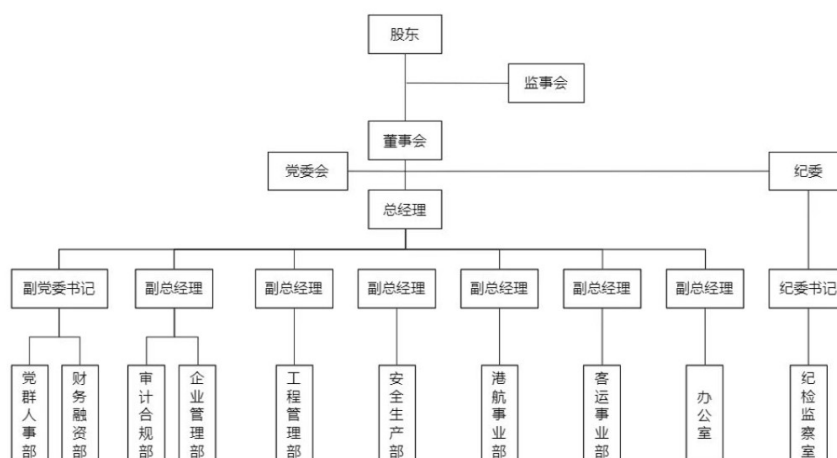
公司与实际控制人关系图



注：根据舟山交投提供的资料整理绘制（截至 2025 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 2025 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	2024 年（末）主要财务数据（亿元）					备注
				总资产	所有者权益	营业收入	净利润	经营环节现金净流入量	
舟山交通投资集团有限公司	-	本部	交通基础设施建设	320.67	153.33	0.19	5.67	4.52	母公司口径
舟山海峡轮渡集团有限公司	轮渡公司	100.00	水上客运	4.73	1.34	3.69	-0.83	-0.28	-
舟山海星轮船有限公司	海星轮船公司	100.00	水上客运	10.50	5.81	6.13	1.62	2.37	-
舟山市汽车运输有限公司	汽运公司	100.00	道路客运	6.62	4.23	2.98	0.10	0.22	-
浙江新一海海运有限公司	新一海公司	100.00	水上货运	35.47	11.51	11.32	0.76	2.89	-
舟山市公共交通有限责任公司	公交公司	100.00	道路客运	4.19	-6.30	2.39	-1.55	-2.10	-
舟山航空投资发展有限公司	舟山航空投资	67.00	航空产业园投资	37.01	4.45	0.69	-1.99	0.18	-
舟山交投建设开发有限公司	舟山交建	100.00	高铁新城建设	49.62	41.43	0.82	-0.06	-	-

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）	2024 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	867.74	282.61	67.43	19.27	2.51	-41.35
成都市金牛环境投资发展集团有限公司	437.41	167.57	61.69	15.61	2.21	7.19
瑞安市国有资产投资集团有限公司	482.40	200.84	58.37	21.77	1.00	-25.52
舟山交通投资集团有限公司	427.50	186.31	56.42	35.10	2.20	6.24

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]	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年 第一季度
资产总额[亿元]	418.20	409.38	427.50	443.41
货币资金[亿元]	19.83	14.96	12.65	26.09
刚性债务[亿元]	208.52	211.15	228.77	244.79
所有者权益[亿元]	181.95	183.24	186.31	186.54
营业收入[亿元]	34.81	34.97	35.10	9.30
净利润[亿元]	1.47	2.00	2.20	0.22
EBITDA[亿元]	12.16	15.75	16.41	—
经营性现金净流入量[亿元]	5.46	4.63	6.24	0.77
投资性现金净流入量[亿元]	-18.99	-10.55	-27.46	-2.33
资产负债率[%]	56.49	55.24	56.42	57.93
长短期债务比[%]	274.99	389.32	372.35	423.66
权益资本与刚性债务比率[%]	87.26	86.79	81.44	76.20
流动比率[%]	251.51	117.72	45.70	75.19
速动比率[%]	48.05	43.13	42.52	71.08
现金比率[%]	31.48	32.41	24.78	53.19
短期刚性债务现金覆盖率[%]	40.08	43.88	31.04	66.68
利息保障倍数[倍]	1.10	1.30	1.31	—
有形净值债务率[%]	138.95	129.70	135.77	144.36
担保比率[%]	—	—	—	—
毛利率[%]	4.52	19.42	19.26	14.94
营业利润率[%]	5.06	7.70	7.92	3.97
总资产报酬率[%]	2.03	2.71	2.66	—
净资产收益率[%]	0.82	1.09	1.19	—
净资产收益率*[%]	0.81	1.03	1.11	—
营业收入现金率[%]	111.00	91.83	107.40	104.09
经营性现金净流入量与流动负债比率[%]	8.05	8.47	12.82	—
经营性现金净流入量与刚性债务比率[%]	2.76	2.21	2.83	—
非筹资性现金净流入量与流动负债比率[%]	-19.95	-10.84	-43.63	—
非筹资性现金净流入量与刚性债务比率[%]	-6.83	-2.82	-9.65	—
EBITDA/利息支出[倍]	1.62	1.82	1.93	—
EBITDA/刚性债务[倍]	0.06	0.08	0.07	—

注：表中数据依据舟山交投经审计的 2022~2024 年度及未经审计的 2025 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+使用权资产折旧+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	2010 年 3 月 15 日	AA/稳定	唐俊、吕品	-	报告链接
	评级结果变化	2014 年 5 月 7 日	AA+/稳定	王明君、陆劭骏	新世纪评级方法总论（2012） 通用版评级模型（参见注册文件）	报告链接
	前次评级	2024 年 8 月 30 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）	报告链接
	本次评级	2025 年 6 月 27 日	AA+/稳定	罗媛媛、何文	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	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）	报告链接
	本次评级	2025 年 6 月 27 日	AA+	罗媛媛、何文	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	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）	报告链接
	本次评级	2025 年 6 月 27 日	AA+	罗媛媛、何文	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	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）	报告链接
	本次评级	2025 年 6 月 27 日	AA ⁺	罗媛媛、何文	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	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）	报告链接
	本次评级	2025 年 6 月 27 日	AA ⁺	罗媛媛、何文	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 02)	历史首次评级	2021 年 8 月 24 日	AA ⁺	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论（2012） 城投类政府相关实体信用评级方法（2015） 公共融资评级模型（城投类政府相关实体）MX-GG001(2019.8)	报告链接
	前次评级	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）	报告链接
	本次评级	2025 年 6 月 27 日	AA ⁺	罗媛媛、何文	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 (22 舟交 01)	历史首次评级	2022 年 4 月 20 日	AA ⁺	李艳晶、邵一静	新世纪评级方法总论（2012） 城投类政府相关实体信用评级方法（2015） 公共融资评级模型（城投类政府相关实体）MX-GG001(2019.8)	报告链接
	前次评级	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）	报告链接

本次评级	2025 年 6 月 27 日	AA ⁺	罗威威、何文	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。