

信用等级公告

联合[2017] 241号

联合资信评估有限公司通过对湖南省高速公路建设开发总公司信用状况进行综合分析和评估，确定

湖南省高速公路建设开发总公司

主体长期信用等级为

AAA

特此公告。

联合资信评估有限公司
二零一七年八月二十五日



地址：北京市朝阳区建国门外大街2号中国人保财险大厦17层

电话：(010) 85679696

传真：(010) 85679228

邮编：100022

网址：www.lhratings.com

湖南省高速公路建设开发总公司 主体长期信用评级报告

评级结果：

主体长期信用等级：AAA

评级展望：稳定

评级时间：2017年8月25日

财务数据

项 目	2014年	2015年	2016年	2017年 3月
现金类资产(亿元)	79.92	144.21	82.89	117.18
资产总额(亿元)	3560.83	3880.86	4007.37	4127.42
所有者权益(亿元)	1083.16	1142.35	1257.52	1280.80
短期债务(亿元)	358.56	305.54	292.02	279.25
长期债务(亿元)	2020.73	2355.37	2392.64	2505.58
全部债务(亿元)	2379.29	2660.91	2684.67	2784.83
营业收入(亿元)	92.45	113.80	123.14	33.21
利润总额(亿元)	50.07	38.08	86.34	19.29
EBITDA(亿元)	74.05	111.59	196.59	--
经营性净现金流(亿元)	50.31	55.88	62.84	26.67
营业利润率(%)	67.52	76.69	77.33	92.20
净资产收益率(%)	4.57	3.32	6.84	--
资产负债率(%)	69.58	70.56	68.62	68.97
全部债务资本化比率(%)	68.72	69.96	68.10	68.50
流动比率(%)	98.54	159.96	92.82	110.40
经营现金流动负债比(%)	11.75	15.91	18.74	--
全部债务/EBITDA(倍)	32.13	23.85	13.66	--
EBITDA 利息倍数(倍)	0.52	0.65	1.31	--

注1、公司2017年1~3月财务数据未经审计；2、本期将其他流动负债中短期融资券计入短期债务；将长期应付款中有息部分计入长期债务；3、本表数据采用公司2015年会计政策变更后追溯调整数据。

分析师

文 中 张 建 飞

邮箱：lianhe@lhratings.com

电话：010-85679696

传真：010-85679228

地址：北京市朝阳区建国门外大街2号
中国人保财险大厦17层(100022)

网址：www.lhratings.com

评级观点

湖南省高速公路建设开发总公司（以下简称“公司”）作为湖南省唯一的国有独资高速公路投资运营主体，在资产规模、区域垄断经营及政府支持等方面具备显著优势，公司近年通车高速公路较多，随路网效应显现通行费收入持续增长。同时，联合资信评估有限公司（以下简称“联合资信”）关注到公司资本支出大，债务规模呈较快增长趋势，债务负担重；财务弹性弱，整体盈利能力偏弱，高速公路收费权质押比例高等因素对其信用水平带来的不利影响。

近年来随着公司在建高速公路陆续建成通车，“二纵五横”的湖南省高速公路骨架路网布局基本完成，未来随区域经济持续发展，路网规模效应将逐步发挥，公司通行费收入及盈利能力有望较快提升。同时，考虑到公司在湖南省高速公路交通领域的重要地位，以及在项目资本金注入、政策及偿债资金安排等方面持续的政府支持，都将对公司中长期发展产生积极影响，对公司整体偿债能力形成支撑。联合资信对公司的评级展望为稳定。

优势

1. 湖南省是中国中南部重要的陆路交通枢纽之一，区域经济快速发展，交通位置优越。
2. 公司为湖南省交通厅独资的高速公路投资运营主体，具有明显的区域垄断经营优势。
3. 公司得到湖南省地方政府在产业政策、税费减免、财政补贴、资金筹措、政府债务置换等多方面的有力支持，市场定位明确。
4. 公司所辖路产质量优良，车流量和通行费收入呈增长态势；未来随“二纵五横”的湖南省高速公路骨架网的路网效应逐步发挥，公司收费公路车流量和通行费收入有望持续增长。

关注

1. 公司有息债务持续增长，债务负担较重，存在一定短期支付压力，财务费用较高，整体盈利能力偏弱。
2. 公司政府还贷性高速公路项目的建设及还款对湖南省政府项目资本金及各项补贴收入到位依赖性较高。
3. 公司应收类款项（应收账款+其他应收款）规模较大，对公司资金形成一定占用。
4. 公司高速公路收费权质押资产占比较大，对其未来融资和资产运作形成一定的限制。
5. 公司部分新通车道路通车时间较短，车流量和通行费收入均有待培育。

声 明

一、本报告引用的资料主要由湖南省高速公路建设开发总公司（以下简称“该公司”）提供，联合资信评估有限公司（以下简称“联合资信”）对这些资料的真实性、准确性和完整性不作任何保证。

二、除因本次评级事项联合资信与该公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与该公司不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

三、联合资信与评级人员履行了实地调查和诚信义务，有充分理由保证所出具的评级报告遵循了真实、客观、公正的原则。

四、本报告的评级结论是联合资信依据合理的内部信用评级标准和程序做出的独立判断，未因该公司和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。

五、本报告用于相关决策参考，并非是某种决策的结论、建议。

六、该公司信用等级自 2017 年 8 月 25 日至 2018 年 8 月 24 日有效；根据跟踪评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

湖南省高速公路建设开发总公司

主体长期信用评级报告

一、主体概况

湖南省高速公路建设开发总公司（以下简称“公司”）系经湖南省人民政府办公厅湘政办函[1993]62号文批复同意设立的国有独资公司，注册资本为人民币1亿元。公司隶属于湖南省交通厅，由交通厅作为出资部门。2004年，根据湖南省交通厅湘交财会字[2004]358号文批复，公司增加注册资本人民币89597万元，其中包括莲易路和长潭路国家投入的89087万元项目建设资本金，以及交通厅拨付的510万元资金。截至2017年3月底，公司注册资本99597万元，湖南省交通厅持股100%，为公司实际控制人。

公司经营范围：全省高速公路建设、养护、管理和沿线开发；高速公路服务区加油站、汽车维修服务站的管理；交通、能源、城市基础设施、高科技项目的开发、投资与管理；高速公路沿线房地产开发；经营筑路工程机械及配件。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。

公司是湖南省主要的高速公路建设、运营和管理企业，对省内所有收费还贷性高速公路行使收费权。截至2017年3月底，公司管辖的高速公路里程已达4049.27公里（合并口径），约占湖南省省内高速公路通车里程的66.60%。

截至2017年3月底，公司下辖湖南省高速公路投资集团有限公司（以下简称“投资集团”）、湖南省高速公路基金管理有限公司、湖南高速集团财务有限公司（以下简称“财务公司”）3家全资及控股子公司，4家合作经营及参股公司，15家项目建设公司，以及13个高速公路运营单位。截至2017年3月底，公司持有A股上市公司现代投资股份有限公司（以下简称“现代投资”，股票代码000900.SZ）27.19%

的股份，现代投资未纳入公司合并报表。

截至2016年底，公司合并资产总额4007.37亿元；所有者权益（含永续债40.00亿元、少数股东权益5.68亿元）合计1257.52亿元；2016年公司实现营业收入123.14亿元，利润总额86.34亿元。

截至2017年3月底，公司合并资产总额4127.42亿元，所有者权益（含永续债40.00亿元、少数股东权益5.67亿元）合计1280.80亿元；2017年1~3月，公司实现营业收入33.21亿元，利润总额19.29亿元。

公司注册地址：长沙市远大一路649号；
法定代表人：吴国光。

二、宏观经济和政策环境

2016年，在英国宣布脱欧、意大利修宪公投失败等风险事件的影响下，全球经济维持了缓慢复苏态势。在相对复杂的国际政治经济环境下，中国继续推进供给侧结构性改革，全年实际GDP增速为6.7%，经济增速下滑趋缓，但下行压力未消。具体来看，产业结构继续改善，固定资产投资缓中趋稳，消费平稳较快增长，外贸状况有所改善；全国居民消费价格指数（CPI）保持温和上涨，工业生产者出厂价格指数（PPI）和工业生产者购进价格指数（PPIRM）持续回升，均实现转负为正；制造业采购经理指数（PMI）四季度稳步回升至51%以上，显示制造业持续回暖；非制造业商务活动指数全年均在52%以上，非制造业保持较快扩张态势；就业形势总体稳定。

积极的财政政策和稳健适度的货币政策对经济平稳增长发挥了重要作用。2016年，全国一般公共预算收入15.96万亿元，较上年增长4.5%；一般公共预算支出18.78万亿元，较上年

增长6.4%；财政赤字2.83万亿元，实际财政赤字率3.8%，为2003年以来的最高值，财政政策继续加码。2016年，央行下调人民币存款准备金率0.5个百分点，并灵活运用多种货币政策工具，引导货币信贷及社会融资规模合理增长，市场资金面保持适度宽松，人民币汇率贬值压力边际减弱。

三大产业保持稳定增长，产业结构继续改善。2016年，中国农业生产形势基本稳定；工业生产企稳向好，企业效益持续改善，主要受益于去产能、产业结构调整以及行业顺周期的影响；服务业保持快速增长，第三产业增加值占国内生产总值的比重以及对GDP增长的贡献率较上年继续提高，服务业的支柱地位进一步巩固。

固定资产投资缓中趋稳，基础设施建设投资依旧是稳定经济增长的重要推手。2016年，中国固定资产投资59.65万亿元，较上年增长8.1%（实际增长8.8%），增速较上年小幅回落。其中，民间投资增幅（3.2%）回落明显。2016年，受益于一系列新型城镇化、棚户区改造、交通、水利、PPP等项目相继落地，中国基础设施建设投资增速（15.7%）依然保持在较高水平；楼市回暖对房地产投资具有明显的拉动作用，全国房地产开发投资增速（6.9%）较上年明显提升；受经济下行压力和实体经济不振影响，制造业投资较上年增长4.2%，增幅继续回落，成为拉低中国整体经济增速的主要原因。

消费平稳较快增长，对经济支撑作用增强。2016年，中国社会消费品零售总额33.23万亿元，较上年增长10.4%（实际增长9.6%），增速较上年小幅回落0.3个百分点，最终消费支出对经济增长的贡献率继续上升至64.6%。2016年，中国居民人均可支配收入23821元，较上年实际增长6.3%，居民收入的稳步增长是推动消费改善的重要原因之一。具体来看，居住、医疗保健、交通通信、文化教育等与个人发展和享受相关的支出快速增长；受益于楼市

回暖和汽车补贴政策的拉动，建筑及装潢材料、家具消费和汽车消费增幅明显；网络消费维持较高增速。

外贸状况有所改善，结构进一步优化。2016年，中国进出口总值24.33万亿元人民币，较上年下降0.9%，降幅比上年收窄6.1个百分点；出口13.84万亿元，较上年下降2.0%，其中机电产品、传统劳动密集型产品仍为出口主力，航空航天器、光通信设备、大型成套设备出口额保持较高增速，外贸结构有所优化；进口10.49万亿元，较上年增长0.6%，增幅转负为正，其中铁矿石、原油、煤、铜等大宗商品进口额保持增长，但量增价跌，进口质量和效益进一步提升；贸易顺差3.35万亿元，较上年减少9.2个百分点。总体来看，中国进出口增速呈现稳步回升的态势。

展望2017年，全球经济持续复苏仍是主流，但美国特朗普新政对经济影响的不确定性、欧洲极右翼势力的崛起、英国正式开始脱欧进程等不确定因素使得全球经济复苏面临更大的挑战。2017年，中国货币政策将保持稳健中性，财政政策将更加积极有效，促进经济增长预期目标的实现。具体来看，固定资产投资增速将有所放缓，其中基础设施建设投资依旧是政府稳定经济增长的重要手段，制造业投资受企业盈利的改善或将有所增加，但房地产调控将使房地产投资增速有所回落，拉低中国固定资产投资增速水平；消费将保持稳定增长，随着居民收入水平的不断提高，服务性消费需求将不断释放，从而进一步提升消费对经济的支撑作用；进出口或将有所改善，主要是受到美国、欧元区经济复苏使得外需回暖、区域间经济合作加强、人民币汇率贬值以及2016年进出口基数偏低等因素的影响。总体来看，2017年，中国将继续推进供给侧结构性改革，促进新旧动能的转换，在着力稳增长的同时注重风险防范，全年GDP增速或有所下降，但预计仍将保持在6.5%以上，通胀水平将略有回升，就业情况基本稳定。

三、行业及区域经济环境

1. 高速公路行业概况

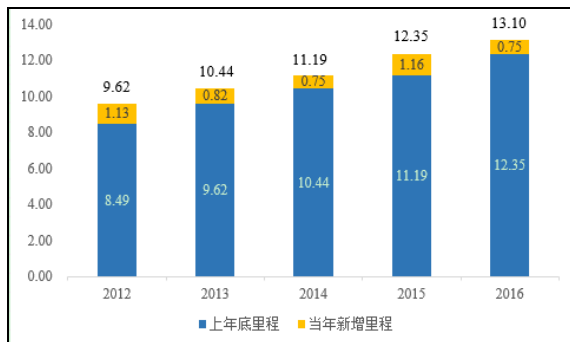
高速公路是指全部控制出入、专供汽车在分隔的车道上高速行驶的公路，一般年平均昼夜汽车通过量 2.5 万辆以上。

高速公路建设

相比西方发达国家的高速公路建设，中国高速公路建设起步较晚，但发展迅速。根据交通运输部发布的《2016年交通运输行业发展统计公报》，2016年底中国高速公路通车里程达 13.10 万公里，比上年末增加 0.74 万公里；国家高速公路 9.92 万公里，同比增加 1.96 万公里。截至 2016 年底，全国公路总里程达 469.63 万公里，比上年末增加 11.90 万公里，公路密度 48.92 公里/百平方公里，同比提高 1.24 公里/百平方公里，高速公路通车里程在全国公路总里程中占比为 2.79%，同比提升 0.09 个百分点。

图1 2012~2016年中国高速公路通车里程

(单位：万公里)

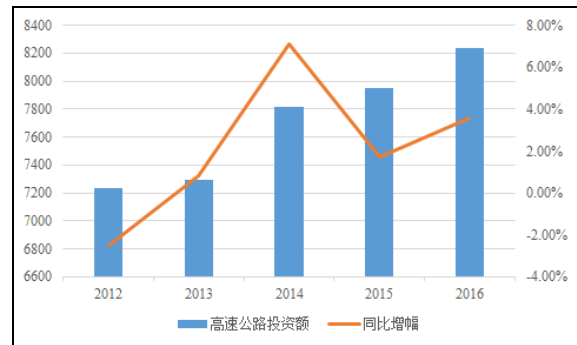


资料来源：联合资信根据公开信息整理

2016 年中国全年完成公路建设投资 17975.81 亿元，比上年增长 8.9%；其中，高速公路建设完成投资 8235.32 亿元，增长 3.6%，增速较 2015 年有所回升；普通国省道建设完成投资 6081.28 亿元，增长 14.0%。高速公路通车里程在中国公路总里程中占比小，但投资规模大，2016 年占公路建设投资的 45.81%。

图2 2012~2016年中国高速公路建设投资额

(单位：亿元)



资料来源：联合资信根据公开信息整理

从目前情况看，中国现有的高速公路仅能满足部分运输需求，随着中国经济比较发达的珠江三角洲、长江三角洲和京津冀地区经济持续发展，“一带一路”等国家政策带动东部和中西部地区互联互通，临近省（区）之间及同区域间联系的加密，各地对高速公路的需求仍然突出。未来中国仍有较大规模的高速公路建设需求，高速公路行业的发展还需要大规模投资来推动。

高速公路运输

公路运输经济运行状况与 GDP 增速高度相关。2016 年，国内宏观经济增速持续放缓，客运方面，受高铁线路开通等因素影响，旅客运输指标延续 2015 年下滑趋势，货运方面，虽然受宏观经济不景气、货运需求整体下滑影响，但是由于公路货运成本相对铁路等运输方式优势仍较为突出、且随着公路建设持续推进路网效应进一步体现，因此公路货运指标保持较为稳健的增长且增速有所提升。2016 年全年，全国营业性客运车辆完成公路客运量 154.28 亿人、旅客周转量 10228.71 亿人公里，同比分别下降 4.7% 和 4.8%，延续 2015 年下降趋势。全国营业性货运车辆完成货运量 334.13 亿吨、货物周转量 61080.10 亿吨公里，同比分别增长 6.1% 和 5.4%，延续上升趋势且增幅有所提升。

高速公路行业政策

2015 年 7 月，交通运输部发布《收费公路

管理条例》修订征求意见稿，重点从以下几个方面作了修订：1) 确立“收费”与“收税”长期并行的两个公路体系发展模式，突出了收费公路和非收费公路的不同政策，提高收费公路设置门槛；2) 明确收费公路以高速公路为主体，采取多元化筹资渠道，收费公路调整为政府收费公路和特许经营公路两种类型；3) 政府收费公路中的高速公路实行统借统还，以省为单位对高速公路实行统收统支、统一管理，不再规定具体的收费期限，以路网实际偿债期为准确定收费期限，未来政府管理的收费公路建设、改扩建资金将统一采取发行地方政府专项债券方式筹集；4) 经营性公路实行特许经营制度，采用招标投标等竞争方式选择投资者，经营期限按照收回投资并有合理回报的原则确定；5) 政府收费高速公路在政府性债务清偿后，以及特许经营高速公路经营期届满后，其养护、管理资金可按满足基本养护、管理支出需求和保障效率通行的原则实行养护管理收费等。征求意见稿拟对高速公路收费期限、收费标准等方面进行修改，若审议通过，意见稿中提出的政府还贷高速公路期限满后可继续收费、经营性高速公路最长收费期限延长至30年（投资规模大、回报周期长的经批准可超过）等政策对于缓解高速公路投资运营企业偿债压力、促进企业可持续发展等方面有一定积极意义。目前，新的收费公路管理条例仍在审核修订中。联合资信将持续关注收费公路管理条例的修订进展，及相关政策的出台对高速公路建设运营企业信用水平可能带来的影响。

高速公路发展前景

《国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》提出要坚持网络化布局、智能化管理、一体化服务、绿色化发展，建设国内国际通道联通、区域城乡覆盖广泛、枢纽节点功能完善、运输服务一体高效的综合交通运输体系；“十三五”期间，交通基础设施网络布局将进一步优化，计划新建改建高速公路通车里程3万公里

里，并在前期工作审批、项目安排和资金保障方面对公路建设给予进一步支持。

2017年3月，国务院印发《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》（以下简称“交通十三五规划”），指出到2020年，高速公路建成里程达15万公里，加快推进由7条首都放射线、11条北南纵线、18条东西横线，以及地区环线、并行线、联络线等组成的国家高速公路网建设，尽快打通国家高速公路主线待贯通路段，推进建设年代较早、交通繁忙的国家高速公路扩容改造和分流路线建设；有序发展地方高速公路并加强高速公路与口岸的衔接。交通投融资改革方面，交通十三五规划提出要建立健全中央与地方投资联动机制，优化政府投资安排方式；在试点示范的基础上，加快推动政府和社会资本合作（PPP）模式在交通运输领域的推广应用，鼓励通过特许经营、政府购买服务等方式参与交通项目建设、运营和维护；在风险可控的前提下，加大政策性、开发性等金融机构信贷资金支持力度，扩大直接融资规模，支持保险资金通过债权、股权等多种方式参与重大交通基础设施建设；积极利用亚洲基础设施投资银行、丝路基金等平台，推动互联互通交通项目建设。

综合来看，未来中国高速公路建设发展空间仍然较大，高速公路投资运营公司将承担较重的建设任务，后续资金需求强烈，但地方政府对高速公路建设重视程度高，在中短期内仍作为各地区拉动基础设施投资的重点领域之一，资金支持力度大，投资前景良好。同时各省市将继续引导和鼓励民营、社会资本和外资进入交通运输基础设施建设领域，规范民营和社会资本投资项目管理。联合资信也关注到受腹地经济特点影响，高速公路投资运营公司或出现分化：东部省份高速公路运营企业受腹地经济发达、路网较为成熟等因素影响，盈利能力较好，通行费收入对债务保障能力较强；地方经济相对欠发达、高速公路网络不完善的中西部省份高速公路运营企业，受通行量小、高

速公路需求降低、债务负担保持高位运行等因素影响，或面临一定的盈利及资金周转压力，企业运营对地方政府支持的依赖程度加大。

2. 湖南省经济发展与高速公路情况

公司下属主要企业位于湖南省，湖南省东邻江西，南接广东、广西，西连贵州、重庆，北交湖北，位于长江中游、洞庭湖以南，是中国中南部地区重要的交通枢纽，具有独特的区位优势。

根据《2016年湖南省国民经济和社会发展统计公报》公布的数据，2016年湖南省完成生产总值31244.7亿元，比上年增长7.9%。其中，第一产业增加值3578.4亿元，增长3.3%；第二产业增加值13181.0亿元，增长6.6%；第三产业增加值14485.3亿元，增长10.5%。三大产业结构比例调整为11.5：42.2：46.3。2016年，湖南省全省一般公共预算收入4252.1亿元，比上年增长6.0%。其中地方收入2697.9亿元，增长7.3%；其中税收收入1551.3亿元，增长1.6%；非税收入1146.6亿元，增长16.1%。全省一般公共预算支出6337.0亿元，增长10.6%。区域经济的发展为湖南省高速公路行业的发展提供了有利保证。

截至2016年底，湖南省全省公路通车里程23.8万公里，比上年末增长0.6%。其中高速公路通车里程6080公里，比上年末增加428公里。

根据湖南省2016年交通运输工作会议精神，“十三五”期间，湖南省初步计划高速公路投资1500亿元，建设2823公里，新建成1835公里，通车总里程达到7000公里以上，基本建成“六纵六横”高速公路骨架网，实现县县通高速。

总的来看，随着湖南省经济的稳定发展，货运运输持续增长，公路运输需求将随着社会经济的进一步发展继续保持快速增长趋势，省内高速公路建设发展空间较大。

四、基础素质分析

1. 产权状况

湖南省交通厅持有公司100%股权，为公司实际控制人。

2. 企业规模

公司是经湖南省人民政府批准成立的国有独资公司，在区域内具有行业垄断性。公司隶属于湖南省交通厅，负责对湖南省境内绝大部分已建成和将要建设的政府还贷高速公路实行统一投资、统一经营、统一管理，此外还拥有部分经营性高速公路。

湖南省高速公路可分为政府还贷性高速公路和经营性高速公路两大类。政府还贷性高速公路由省级及地方政府投资建设管理，根据《湖南省高速公路建设管理试行办法》（湘交基建[2007]22号），湖南省级政府投资的高速公路项目均由公司实施建设管理；经营性高速公路可以分为：①国有企业通过购买经营权形成，如长潭、长永和潭耒等；②外资、民营资本通过购买经营权形成，如长益高速。公司的子公司投资集团建设项目主要是经营性高速公路项目。

公司管理的高速公路中包括京港澳、沪昆线、杭瑞线等国家高速公路网组成路段，在国家交通主干线网中居于重要地位。截至2017年3月底，公司下辖投资集团、湖南省高速公路基金管理有限公司、财务公司3家全资及控股子公司，4家控股及参股子公司，15家项目建设公司，以及13个高速公路运营单位。截至2017年3月底，公司持有A股上市公司现代投资股份有限公司（以下简称“现代投资”，股票代码000900.SZ）27.19%的股份，现代投资未纳入公司合并报表，在省内高速公路行业中具有举足轻重的地位，是湖南省高速公路建设投资领域的龙头企业。现代投资是湖南省唯一的高速公路上市公司，获得各级政府支持，在发展空间、经营资本、成本控制等方面具有

较强的优势。现代投资曾荣获“中国服务业企业 500 强”“2007 年度中国诚信企业”等荣誉称号。获得了第十三届“国家级企业管理现代化创新成果一等奖”“全国交通企业百强”“湖南百强企业”。公司在高速公路投资建设与管理运营方面积累了丰富的经验，公司的工程建设品质优良，多次获得国内外大奖，其中潭耒高速公路获得中国土木工程“詹天佑奖”，临长高速公路获得中国建筑工程“鲁班奖”，常张高速公路获得国家环境保护部授予的第二届“国家环境友好工程”奖，是全国公路建设行业唯一获奖项目。

总体来看，公司具有较强的规模实力和明显的区域垄断经营优势，行业竞争实力强。

3. 人员素质

截至 2017 年 3 月底，公司有 6 位高层管理人员，包括 1 位总经理、2 位副总经理、1 位纪委书记、1 位总工程师、1 位总经济师，其中，3 位具有硕士学位，2 位具有学士学位。

公司总经理吴国光先生，1961 年生，硕士研究生，高级工程师，历任益阳市交通局局长、党委书记；益阳市公路局局长、党委书记；益阳市委常委、副市长；湖南省公路管理局局长、党委书记、党委副书记。2012 年 4 月至今任公司总经理。

公司高层管理人员具有长期从事相关业务的工作和管理经验，有较强的管理能力，整体素质较高。

截至 2017 年 3 月底，公司共有在岗职工 12386 人。按职称划分，高级职称人员占 3.28%、中级职称人员占 5.13%、按学历划分，研究生及以上学历占 2.18%、本科学历占 35.53%、大专学历占 43.69%、其他占 18.60%；按年龄划分，30 岁以下人员占 41.80%、30 岁-50 岁人员占 54.87%、50 岁以上人员占 3.33%。

总体看，公司员工整体素质较高，员工年龄结构适当，能满足公司发展需要。

4. 政府支持

公司由湖南省交通厅出资设立并领导管理，与政府关系密切，在政策、税收、财政和融资各方面均可获得政府的大力支持。

税费方面，根据财政部、国家税务总局财税[2000]139号文件的相关规定，公司所辖政府还贷性高速公路收取的车辆通行费收入及开发性收入免缴一切税费。

由于公司投资项目以还贷性高速公路为主，在融资方面，其项目资本金由交通部、省财政厅承诺安排，项目建设资金通过收费权质押等方式向金融机构筹集，对公司还贷性项目的借款实行统借统还。

近年来，公司政府还贷性高速公路范围持续扩大。2011年，湖南省财政厅印发《湖南省财政厅关于2009年~2010年开工政府投资高速公路建设项目资本金的承诺函》（湘财建[2011]19号），承诺对6个纳入2009年~2010年开工政府投资高速公路建设项目（通平高速、石华高速、怀化绕城高速、龙永高速、永吉高速、邵坪高速）按不少于规划投资25%的额度筹措项目资本金。

2013年底，根据湖南省交通运输厅《关于终止湖南省高速公路投资集团有限公司长沙至湘潭高速公路等五条高速公路特许经营权的通知》（湘交办函【2013】1020号）和《关于长湘等五条高速公路资产注入的通知》（湘交办函【2013】1021号），湖南省交通厅决定终止公司全资子公司湖南省高速公路投资集团有限公司（以下简称“投资集团”）长沙至湘潭高速公路（长湘）、衡阳至桂阳高速公路（衡桂）、桂阳至临武高速公路（桂武）、浏阳至醴陵高速公路（浏醴）、娄底至新化高速公路（娄新）等5个高速公路项目特许经营权，项目性质由经营性收费公路变更为政府还贷性收费公路，由公司负责后续投资建设及管理，通车收费期限不变。上述项目收回同日由湖南省交通运输厅按照评估价值以资本投入形式注入公司，相关债务及债务融资工具的本

息偿付由公司担保；为简化相关程序，由湖南省交通运输厅委托公司将上述资产直接从子公司投资集团划转至公司本部，再由公司本部以列账单的形式报湖南省交通运输厅进行资产收回与注入的账务处理。

2014年底，根据湘交办函[2014]923号文件，湖南省交通运输厅决定终止公司的全资子公司投资集团炎陵至汝城高速公路、醴陵至茶陵高速公路等2个高速公路项目特许经营权，并将项目性质由经营性收费公路变更为政府还贷性收费公路，由公司负责后续投资建设及管理，通车收费期限不变。湖南省交通运输厅湘交办函[2014]924号文件明确上述项目收回同日由湖南省交通运输厅按照评估价值以资本投入形式注入公司，相关债务由公司承担，相关债务融资工具的本息偿付由公司担保；资产划转在同一天完成，由湖南省交通运输厅委托公司将上述资产直接从子公司投资集团划转至本部总公司，再由总公司以列账单的形式报湖南省交通运输厅进行资产收回与注入的账务处理。根据公司于2015年1月4日公开披露的《湖南省高速公路建设开发总公司关于完成相关资产划转事宜的公告》，上述资产划转事宜已完成。上述两条高速公路项目账面价值266亿元，评估价值324亿元，故资产划转完成后，公司资产总额和净资产各增加58亿元，负债总额无变化，生产经营无变化。

近几年公司在建高速公路项目资金需求很大。为支持规划项目能按期开工建设，湖南省财政厅以湘财建[2008]50号文，专门制定了高速公路资本金筹措方案，由湖南省财政从交通规费收入（税费改革后为财政划拨给湖南省的返还资金）、公路建安营业税及经营性公路所得税返还、交通对外投资收益、转让收费权、外债贷款、财政预算资金等收入中安排足额资金，确保项目的资本金投入，该方案已经湖南省人民政府审批通过。

2014~2017年3月，公司实际收到政府拨付的政府还贷性高速公路资本金等政府补助资

金投入合计305.82亿元，其中127.95亿元计入“资本公积”，177.87亿元计入“营业外收入”；其中2016年和2017年1~3月公司分别实际收到政府拨付的政府还贷性高速公路资本金等政府补助资金投入198.93亿元和20.00亿元。由于在建高速公路项目后续投资仍在继续，投入的资本金也随之增加。截至2017年3月底，公司已建成和在建政府还贷性高速公路共57条，资本金合计956.77亿元，实际收到政府拨付的政府还贷性高速公路资本金投入778.69亿元，其中527.78亿元计入“资本公积”，250.91亿元计入“营业外收入”。

另外，2013年，对于政府未到位资金（体现在“应收账款”和“其他应收款”科目），湖南省交通厅制定了未到位资本金计划到位表，在2014年~2028年间每年将安排一定的资金，合计约155.79亿元，对公司债务偿还形成又一支撑。2014~2015年，公司收到交通厅拨付的资金分别冲减“应收账款”3.00亿元和28.00亿元、“其他应收款”6.00亿元和13.58亿元，2016年，公司收到交通厅拨付的资金冲减“其他应收款”30.66亿元。

2016年6月30日，湖南省财政厅下发了《关于下达2016年高速公路存量债务置换债券资金的通知》（湘财建函[2016]38号文）。湖南省财政厅根据公司高速公路建设存量债务到期情况下达公司2016年高速公路存量债务置换债券资金110.00亿元作为对公司的补贴，计入“营业外收入-政府补贴”。

总体看，从近年来的实际情况看，政府对公司的建设资金拨付和财政补贴力度大，有力支持了公司的快速发展。

五、管理分析

1. 法人治理结构

公司实行总经理负责制，按照《公司章程》，总经理是公司的法定代表人。公司设总经理1名，副总经理若干名。公司总经理由湖

南省交通厅报湖南省人民政府聘任，并对湖南省交通厅负责。

公司实行总经理办公会决策机制，由总经理办公会行使决策权，负责作出年度经营工作报告；执行出资部门的决议；审议公司发行股票、债券方案；制定并组织实施公司年度经营计划和投资方案、制定并实施公司年度财务预算（决）算方案及利润分配方案；拟定公司内部管理机构的设置和部门负责人的任免等。公司设战略管理委员会，由总经理、副总经理及有关人员组成，负责审议公司发展战略、中长期规划、年度经营计划、重大投资决策和重大改革措施等事项，审议后交总经理办公会研究决定。

2. 管理水平

公司内设办公室、人事处、财务处、工程处、收费稽查处、养护处等16个职能部门。自成立以来，公司在严格执行国家及行业的相关规范的同时，在《湖南省高等级公路管理条例》《湖南省高速公路建设管理试行办法》《湖南省政府投资高速公路建设资金管理暂行办法》等制度的指导下，制定了较为完备的工程建设、运营管理和经营开发等相关业务制度。

投资管理方面，湖南省全省高速公路规划由省交通厅负责组织编制，公司现有的对外投资主要是根据省政府安排，为省内重大交通基础设施项目建设提供。公司制定了严格的投资项目授权管理机制，重大的对外投资计划须经总经理办公会讨论后决策。

项目管理方面，公司在重大项目建设时实行每条高速公路项目设一家项目公司的项目管理方式。具体来说，对高速公路建设项目实行两级管理，公司本部作为建设单位（业主），项目公司代表业主对建设工程进行管理。建成后的高速公路按照“总公司——管理处——收费站”的模式进行管理。

资金管理方面，公司遵循专款专用、讲求效益的原则。以省交通厅、省财政厅通知下达

的高速公路建设年度支出预算的规模、范围等为依据，编制建设资金年度项目支出预算，报交通厅、财政厅审定。高速公路建设资金实行集中管理和支付。

对外担保方面，公司制定了对外担保原则和管理办法，加强担保业务的管理、控制担保风险。公司原则上不对外提供担保抵押，确因工作需要的担保，由财务处提出申请，报请公司高管层研究，经总经理办公会讨论后决策。对外担保由财务处办理，财务处建立担保业务备查档案，并落实责任人负责担保业务事项的监督工作。

整体看，公司已设置了较合理的组织架构，法人治理较为完备。但公司代表政府履行交通设施投资建设与运营管理等职能，在投资和经营上受政策的影响较大。

六、经营分析

1. 经营概况

湖南省所有政府还贷性高速公路均由公司负责建设、经营及管理，主营业务在省内居垄断地位。2009年投资集团纳入合并报表范围。对于旗下的高速公路项目，公司形成了“公司本部以政府还贷性项目为主、投资集团公司以经营性项目为主”两种经营模式。对于还贷性高速公路，由政府负责资本金筹措，项目实现的通行费收入全部用于偿还债务本息和后续还贷性项目建设，收到的资金计入“资本公积”和“营业外收入”；对于经营性项目，由子公司投资集团通过BOT方式建设运营，自行筹集资金、自主支配通行费收入。

2014~2016年，公司营业收入持续增长，分别为92.45亿元、113.80亿元和123.14亿元；其中，高速公路车辆通行费收入为公司收入的主要来源，近三年车辆通行费收入占比持续上升，分别为78.59%、81.91%和82.13%。2014~2016年，随着公司通车里程的增加和路网效应的显现，公司通行费收入年均复合增长

17.98%，2016 年公司通行费收入 101.14 亿元，同比增长 8.51%。

公司商品销售主要为建材销售，2014~2016 年，公司商品销售业务收入较为稳定，分别实现收入 1.47 亿元、1.27 亿元和 1.77 亿元，公司建材销售方面无明显的市场优势，投资集团近年开始调整战略规划，将逐步缩小建材销售业务的规模。

2014~2016 年，公司工程板块实现收入分别为 7.25 亿元、6.71 亿元和 7.92 亿元，主要系公司投资集团下属子公司湖南省高速广信投资有限公司（以下简称“广信公司”）、湖南省高速百通建设投资有限公司等的高速公路建设、维修养护和配套工程施工收入，整体业务规模及收入实现水平较为稳定。

表 1 2014~2017 年 3 月公司营业收入构成及毛利率（单位：亿元、%）

项目	2014 年			2015 年			2016 年			2017 年 1~3 月		
	收入	占比	毛利率	收入	占比	毛利率	收入	占比	毛利率	收入	成本	毛利率
车辆通行费	72.66	78.59	78.04	93.21	81.91	85.47	101.14	82.13	86.17	30.80	92.74	95.87
商品销售	1.47	1.59	-5.39	1.27	1.12	15.17	1.77	1.44	15.07	0.21	0.63	25.69
工程收入	7.25	7.84	9.05	6.71	5.90	7.44	7.92	6.43	9.02	0.13	0.39	-105.78
其他	11.07	11.97	52.84	12.61	11.08	59.73	12.31	10.00	60.96	2.07	6.23	58.75
合计	92.45	100.00	68.29	113.80	100.00	77.23	123.14	100.00	77.67	33.21	100.00	92.31

资料来源：公司提供

注：公司其他收入主要包括：房产销售、广告、租赁、养护、委贷、利息等收入。

从毛利率来看，2015 年公司根据湖南省交通运输厅批复不再对政府还贷性高速公路计提折旧，并对 2014 年通行费营业成本进行了追溯调整，折旧政策变更后，公司通行费业务毛利率水平较高，2014~2016 年分别为 78.04%、85.47% 和 86.17%；近年公司商品销售业务波动性较大，2014 年毛利率为负主要系公司合并报表时未将子公司应调整的商品销售收入调整所致，2015 年调整后毛利率上升较多，2015 年、2016 年毛利率分别为 15.17%、15.07%，保持稳定；近年来公司工程收入板块毛利率基本保持稳定，2014~2016 年，分别为 9.05%、7.44% 和 9.02%。综合来看，随着车辆通行费业务占比和毛利率的提高，公司综合毛利率有所增长，2016 年为 77.67%。

2017 年 1~3 月，公司实现营业收入 33.21 亿元，占 2016 年营业收入的 26.97%；其中通行费收入 30.80 亿元，占 2016 年营业收入的 92.74%。2017 年 1~3 月，受政府还贷性高速公路不再计提折旧影响，公司综合毛利率为

92.31%，较 2016 年底上升 14.64 个百分点。

总体来看，公司主营业务收入以高速公路通行费收入为主，通行费收入持续增长，主营业务突出。

2. 高速公路投资和经营

已建成高速公路情况

截至 2017 年 3 月底，公司旗下管辖的高速公路里程为 4049.27 公里，共 45 段（公司合并口径），占湖南省省内高速公路通车里程的 66.60%，其中，政府还贷性高速公路 3892.19 公里，经营性高速公路 157.08 公里。公司管辖的高速公路包含 18 条国家高速公路网境内路段，其中，耒宜高速公路和临长高速公路是国家高速公路网第 3 条放射线京港澳高速公路（北京-港澳）的组成路段；常吉、凤大、大岳高速公路是国家高速公路网第 12 条东西横线杭瑞线（杭州-瑞丽）的组成路段；潭邵、邵怀、怀新高速公路是国家高速公路网第 13 条东西横线沪昆线（上海-昆明）的组成路段；衡枣、

衡炎、耒茶高速公路是国家高速公路网第 15 条东西横线泉南线（泉南-南宁）的组成路段；吉茶、吉怀、怀通高速公路是国家高速公路网包茂线组成路段；宁道、汝郴、郴宁高速公路是国家高速公路网厦蓉线组成路段。另外，公司所辖地方高速公路多为湖南省出省通道或国高网连接线。

2012 年，公司新通车高速公路 15 条，包括：吉茶、吉怀、汝郴、郴宁、宁道、长湘、衡桂、桂武、娄新、通平、浏醴、炎睦、炎睦、大浏、南岳高速公路。其中属于国高网的有 5 条：吉茶高速、吉怀高速、宁道高速、汝郴高速、郴宁高速。其余 10 条属于湖南省地方高速公路。

2013 年，公司新通车路段 10 条，包括：张花、凤大、洞新、怀通、石华、耒茶、京港澳长沙连线、长沙绕城、醴茶、炎汝高速，其中凤大、怀通、耒茶高速属于国高网，其余属于湖南省地方高速公路及国家重点干线。

2014 年和 2015 年，公司新通车路段分别为 2 条和 3 条。其中 2014 年新通车路段为怀化绕城和新溆高速，2015 年新通车路段为邵坪高速、大岳高速（部分通车）和龙永高速（部分通车），除大岳高速隶属国高网杭瑞线外，

新开通高速均为湖南省地方高速公路。2016 年，公司新建成京港澳新开连接线、娄衡高速和南岳东延线合计 3 条地方高速公路，其中南岳东延线为经营性高速公路；另外，大岳（路）高速和龙永高速当年全线通车。

同时，公司还通过 BOT 模式参股建成了长潭高速、潭耒高速、醴潭高速、东常高速等经营性高速公路，其中长潭高速、潭耒高速也属于京港澳高速的组成路段，目前由现代投资行使收费经营权；醴潭高速是沪昆高速公路湖南境内的起始段，由公司参股子公司湖南省醴潭高速公路建设开发有限公司负责建设、收费、管理和维护，公司拥有 15% 的权益比例。东常高速由公司参股子公司湖南省东常高速公路建设开发有限公司负责建设，公司拥有 25% 的权益比例。2012 年公司将全资子公司湖南省溆怀高速公路建设开发有限公司（以下简称“溆怀高速公司”）100% 股权有偿转让给现代投资公司，其中溆怀高速公司目前负责溆怀高速的建设、收费、管理和维护，未来溆怀高速拟采用 BOT 模式进行运营。

总体看，公司旗下的路段资产优良，对连接湖南省与周边省份陆路交通起着重要的交通枢纽作用。

表 2 截至 2017 年 3 月底公司主要经营管理的高速公路（单位：公里）

序号	路段名称	起止点	通车里程	通车时间	高速公路性质	收费权期限
1	莲易高速	醴陵-湘潭	21.03	1994.12	地方高速	25 年
2	耒宜高速	耒阳-宜章	135.37	2001.12	国高网（京港澳）	30 年
3	临长高速	临湘-长沙	182.79	2002.11	国高网（京港澳）	30 年
4	潭邵高速	湘潭-邵阳	220.10	2002.12	国高网（沪昆线）	30 年
5	衡枣高速	衡阳-永州	186.07	2003.12	国高网（泉南线）	30 年
6	常张高速	常德-张家界	160.68	2005.12	国家重点干线（泉毕线）	30 年
7	衡大高速	衡阳-大浦	24.45	2005.12	地方高速	30 年
8	邵怀高速	邵阳-怀化	155.58	2007.11	国高网（沪昆线）	20 年
9	怀新高速	怀化-新晃	106.02	2007.11	国高网（沪昆线）	20 年
10	常吉高速	常德-吉首	224.51	2008.12	国高网（杭瑞线）	20 年
11	韶山高速	韶山互通-韶山	13.29	2008.12	地方高速	20 年
12	衡炎高速	衡阳-炎陵	114.19	2009.12	国高网（泉南线）	20 年
13	道贺高速湖南段	道县-贺州	53.04	2011.12	地方高速	20 年
14	吉茶高速	吉首-茶峒	64.95	2012.03	国高网（包茂线）	20 年
15	吉怀高速	吉首-怀化	104.84	2012.12	国高网（包茂线）	20 年

16	炎睦高速	炎陵-睦村	18.12	2012.12	地方高速	20年
17	炎陵高速	炎陵分路口-炎陵县城	11.83	2012.12	地方高速	20年
18	宁道高速	宁远-道县	91.73	2012.11	国高网（厦蓉线）	20年
19	汝郴高速	汝城-郴州	111.28	2012.12	国高网（厦蓉线）	20年
20	郴宁高速	郴州-宁远	104.41	2012.12	国高网（厦蓉线）	20年
21	大浏高速	大围山-浏阳	83.64	2012.12	地方高速	20年
22	通平高速	通城界-平江	73.03	2012.12	地方高速	20年
23	张花高速	张家界-花垣	147.59	2013.11	地方高速	20年
24	凤大高速	凤凰-大兴	32.35	2013.11	国高网（杭瑞线）	20年
25	洞新高速	洞口-新宁	118.07	2013.12	地方高速	20年
26	怀通高速	怀化-通道	197.64	2013.12	国高网（包茂线）	20年
27	石华高速	石首-华容	13.44	2013.12	地方高速	20年
28	耒茶高速	界化垄-茶陵	45.24	2013.12	国高网（泉南线）	20年
29	长沙绕城高速 （东北、东南段）	--	25.72	2013.12	地方高速	20年
30	娄新高速	娄底-新化	95.71	2012.12	地方高速	20年
31	长湘高速	京港澳复线长沙-湘潭	74.75	2012.12	地方高速	20年
32	衡桂高速	京港澳复线衡阳-桂阳	94.92	2012.11	地方高速	20年
33	桂武高速	京港澳复线桂阳-临武	107.81	2012.11	地方高速	20年
34	浏醴高速	浏阳-醴陵	99.19	2012.12	地方高速	20年
35	醴茶高速	醴陵-茶陵	105.25	2013.11	地方高速	20年
36	炎汝高速	炎陵-汝城	132.00	2013.12	地方高速	20年
37	怀化绕城高速	--	23.58	2014.12	地方高速	20年
38	邵坪高速	邵阳-坪上	35.23	2015.12	地方高速	20年
39	大岳高速	临湘-岳阳	70.41	2015.12	国高网（杭瑞线）	20年
40	龙永高速	龙山-永顺	91.09	2015.12	地方高速	20年
41	京港澳新开连接线	--	3.3	--	地方高速	--
42	娄衡高速	娄底-衡阳	116.88	2016.12	地方高速	20年
政府还贷性高速公路小计			3892.19			
43	南岳高速	衡阳-南岳	51.82	2012.12	地方高速	30年
44	新溆高速	新化-溆浦	92.68	2014.12	地方高速	30年
45	南岳东延线		12.58	2016.12	地方高速	30年
经营性高速公路小计			157.08			
合计			4049.27	--	--	--

资料来源：公司提供

注：①国高网，即国家高速公路网；②公司参股的高速公路路段未统计在内。

高速公路运营情况

2014~2016年，公司主要运行高速公路日均车流量（标准小车）波动中有所下降，分别为71.41万辆/日、73.79万辆/日和67.78万辆/日。2014~2016年，随着通车里程的增加以及路网效应的发挥，公司主要路段实际通行费收入年均复合增长6.80%，2016年达到97.75亿元。公司运营高速公路中通行费收入占比较大

的路段包括（以2016年实际通行费收入为基础）：临长高速（占17.71%）、潭邵高速（占8.71%）、耒宜高速（占9.93%）、邵怀高速（占8.91%）、衡枣高速（占6.64%）和常吉高速（占6.49%）。上述六条高速公路均为国家高速公路网的组成路段，路网地位优越，收费能力强。

近三年潭邵高速收入持续下滑，主要系其

路面状况较差，部分跨省大货车绕走其他路段所致，潭邵高速于2016年5月至12月期间实施半封闭大修工程；怀新高速、莲易高速等高速公路通行费收入近年有所下降，主要也是受潭邵高速影响。受益于路网的形成、车流量培育逐渐见效和当地经济增长，公司近年通车的吉茶、吉怀、娄新、长湘、衡武、桂武和醴茶高速等2014~2016年通行费收入快速增长。

2017年1~3月，公司主要高速公路实际通行费收入29.81亿元，占2016年全年的30.50%；同期，公司主要运行高速公路日均车流量（标准小车）为68.86万辆/日，高于上年

全年水平，主要系季节性因素所致。

整体看，随着当地经济的增长和全省路网逐步形成，公司2012年以前通车高速公路整体通行费收入持续增长，2012年以后通车高速公路车流量培育较快，但通行费收入规模仍较小。

截至2017年3月底，公司主要路段车流量以省外过境车辆为主，未来随着湖南省经济的增长、湖南高速公路路网的完善以及周边省份经济持续发展，公司车流量及通行费收入有望继续增长。

表3 公司主要高速公路通行费收入（单位：万元、%）

路段名称	2014年	2015年	2016年	年均复合增长率	2017年1~3月
莲易高速	2911.28	1873.41	1417.94	-30.21	446.41
耒宜高速	95887.58	96956.84	97023.28	0.59	24344.39
临长高速	174317.8	173615.28	173147.55	-0.34	41781.75
潭邵高速	135814.26	123304.00	85118.98	-20.83	29320.07
衡枣高速	65567.62	66393.04	64872.02	-0.53	15991.61
常张高速	30988.59	32516.69	38671.34	11.71	11469.23
衡大高速	9719.24	6585.26	6730.54	-16.78	1804.51
邵怀高速	87388.19	91876.31	87117.59	-0.15	28144.08
怀新高速	35977.97	27753.94	23102.61	-19.87	7352.77
常吉高速	48215.21	57410.52	63428.57	14.70	18982.61
衡炎高速	14777.73	15659.61	17616.05	9.18	5877.68
道贺高速	3433.41	2399.57	2625.52	-12.55	691.81
吉茶高速	17186.61	29151.25	30088.36	32.31	9530.94
吉怀高速	26613.62	44927.42	52175.27	40.02	16944.31
炎陵高速	761.83	775.77	662.52	-6.75	222.81
炎陵高速					
宁道高速	2953.81	4765.97	5487.49	36.30	1615.72
汝郴高速	3518.55	5199.28	6822	39.24	3464.92
郴宁高速	6487.57	8816.63	9873.97	23.37	3496.23
大浏高速	4228.61	8659.81	8498.09	41.76	2396.98
娄新高速	13174.02	22837.74	23762.70	34.30	7508.10
通平高速	1835.37	4477.12	6056.99	81.66	2485.88
长湘高速	10459.84	18900.25	21635.14	43.82	6831.22
衡桂高速	10399.32	16020.49	17419.07	29.42	5933.88
桂武高速	10837.53	13279.91	13045.85	9.72	5281.21
浏醴高速	4290.02	8869.69	11281.03	62.16	3777.18
南岳高速	5605.19	4340.55	4603.31	-9.38	1066.53

醴茶高速	7054.29	9797.03	19420.07	65.92	5770.49
长沙绕城高速	2659.84	5179.8	8858.91	82.50	2398.26
怀通高速	8507.42	9318.32	13626.48	26.56	4765.81
张花高速	6975.79	9354.95	20673.78	72.15	7334.31
洞新高速	2378.64	3149.66	4601.29	39.08	1430.69
凤大高速	2434.72	5019.02	7668.95	77.48	3256.57
耒茶高速	863.99	2281.37	4227.95	121.21	1859.74
石华高速	321.19	618.61	830.46	60.80	242
炎汝高速	2415.66	3390.03	6113.62	59.09	3588.53
怀化绕城高速	--	1475.67	1698.67	--	532.29
新溁高速	--	9810.85	11588.03	--	5086.88
龙永高速	--	1.62	2239.92	--	2016.42
邵坪高速	--	9.67	2647.65	--	828.56
大岳高速	--	0.77	1031.82	--	911.33
娄衡高速	--	--	10.84	--	1056.30
南岳东延线	--	--	5.86	--	299.63
合计	856962.31	946773.72	977528.08	6.80	298140.64

资料来源：公司提供

注：①韶山高速于2008年12月底建成通车，全长仅13.29公里，并入潭邵高速收费；②公司2013年开通的张花、洞新、怀通、石华、耒茶、醴茶、炎汝7条路段、2014年开通的怀化绕城、新溁高速、2015年通车的邵坪高速、部分通车的龙永高速和大岳高速均处于试运行状态，试运行期间成本费用资本化，相关路段通行费收入用于冲减各项目成本，不计营业收入；公司2012年开通的吉茶高速于2014年正式运行，2014年通行费收入中部分收入冲减项目成本，部分计入营业收入；④公司2012年开通的衡桂、凤大、桂武、宁道、娄新、长湘、郴宁、汝郴、浏醴、通平、大浏、吉怀、炎睦炎陵高速2014年及2014年以前处于试运行状态，试运行期间成本费用资本化，相关路段通行费收入用于冲减各项目成本，不计营业收入，2015年正式运行，收入开始计入营业收入。⑤公司2013年开通的长沙绕城东北东南段高速2015年及2015年以前处于试运行状态，试运行期间成本费用资本化，相关路段通行费收入用于冲减各项目成本，不计营业收入，2016年一季度正式运行，收入开始计入营业收入。⑥除上述高速公路外，公司还负责征收星沙、吉怀高速公路连接线的通行费。⑦上表中列示的高速公路为公司及下属子公司自营的高速公路。

表4 公司主要运行高速公路日均车流量（单位：辆/日（标准小车）、%）

路段名称	2014年	2015年	2016年	年均复合增长率
莲易高速	3897	3931	3407	-6.50
耒宜高速	49995	50421	44676	-5.47
临长高速	73000	74575	70507	-1.72
潭邵高速	107733	108652	58610	-26.24
衡枣高速	40802	41150	37250	-4.45
常张高速	28853	29099	30006	1.97
衡大高速	13792	13910	13139	-2.39
邵怀高速	32201	32475	25508	-11.00
怀新高速	22011	22198	15921	-14.95
常吉高速	17580	17730	18283	1.98
衡炎高速	15137	15266	15245	0.36
道贺高速	5279	5324	5100	-1.71
吉茶高速	28931	29178	26909	-3.56
吉怀高速	25144	25358	24471	-1.35
炎睦、炎陵高速	4143	4179	3748	-4.89
宁道高速	8099	8168	8341	1.48

汝郴高速	4914	4956	5060	1.47
郴宁高速	9052	9129	9034	-0.10
大浏高速	11564	11662	11908	1.48
长湘高速	12736	12845	12691	-0.18
衡桂高速	8324	8395	7000	-8.30
桂武高速	9856	9940	8297	-8.25
娄新高速	13313	13426	12998	-1.19
通平高速	13652	13769	12628	-3.82
浏醴高速	10798	10890	11209	1.89
南岳高速	12002	11926	12178	0.73
醴茶高速	5232	5277	5600	3.46
长沙高速	14634	14758	15664	3.46
怀通高速	35559	35862	38062	3.46
张花高速	15547	15679	16720	3.70
洞新高速	14153	14274	15106	3.31
风大高速	11869	11970	12334	1.94
耒茶高速	10061	10147	9875	-0.93
石华高速	2546	2568	2622	1.48
炎汝高速	21711	21896	22358	1.48
怀化绕城高速	--	3236	3298	--
新溆高速	--	11936	12188	--
龙永高速	--	463	5905	--
邵坪高速	--	871	8040	--
大岳高速	--	369	5227	--
娄衡高速	--	--	420	--
南岳东延线	--	--	276	--
合计	714120	737858	677819	-2.57

资料来源：公司提供

收费标准

收费标准方面，2007年6月1日起，根据湘政办函[2007]94号文，湖南高速公路京珠高速公路网实行载货类（含客货两用）汽车开始实施计重收费（长张高速公路网和其他未联网的高速公路没有实行计重收费）。截至2017年3月底，公司所管辖的高速公路基本已经实现载货量（含客货两用）汽车计重收费，其中，常张、常吉、吉茶高速公路计重收费从2012年8月1日起开始实施。另外，湖南省人民政府办公厅于2015年5月（湘政办函【2015】64号）提高了对载货类汽车超载部分的计费费率。计重收费政策的执行将有助于提高公司高速公路通行费收入，也能通过控制超载现象将

高速公路交通事故机率和路面损害情况大幅下降，从而减轻超载车辆带来的公路养护成本增加。

高速公路养护

根据2007年的湖南省高速公路养护管理办法（试行）规定，湖南省高速公路养护工作实行“统一规划，分级管理，综合考核，依法监管”。公司承担行业管理职责和监督职能，各高速公路运营管理单位具体负责所辖路段高速公路养护工作。按照运营路段的性质，还贷性高速公路养护工程计划报公司审核汇总报湖南省交通厅、湖南省财政厅批准；经营性高速公路养护工程计划报经营公司或董事会批准，报公司备案。

根据省交通厅下达的各年度还贷性高速公路养护经费实施计划，还贷性高速公路的维修保养经费实行包干使用，一般来说，每年的养护经费约占前一年度通行费收入的 10%。2014~2016 年，公司高速公路养护费用分别为 8.99 亿元、11.69 亿元和 9.79 亿元；2017 年一季度，公司高速公路养护费用 0.73 亿元。

对于通车年份较长的高速公路，如有大型修复或改建路段，公司将其作为独立的项目立项上报湖南省交通厅、省发展和改革委员会，建设资金来源为：资本金 25%，其余申请银行贷款解决。

在建高速公路情况

截至 2017 年 3 月底，公司在建的主要高速公路项目有 15 个，全部是政府还贷性项目，由公司本部负责运营；总建设里程为 890.82

公里，概算投资额合计 701.30 亿元；截至 2017 年 3 月底已累计完成投资 471.24 亿元，计划陆续于 2017~2020 年通车。资金筹措方面，政府还贷性高速公路项目的建设资金主要来源于中央预算内资金（含国债、车购税资金）、湖南省财政预算内资金、湖南省交通规费资金、公司自筹资金、银行贷款等；截至 2017 年 3 月底，在建政府还贷性项目累计到位资金 307.77 亿元，占项目投资总额的 43.89%。

总体看，公司在建项目通车时间较为分散，有利于缓解集中投资压力；公司近几年通车路段较多，通车里程快速增长，加之在建项目的陆续通车，带动湖南省高速公路网布局更加完善，未来路网效应将不断发挥，公司通行费收入将继续增长。

表 5 截至 2017 年 3 月底公司在建高速公路项目情况（单位：公里、亿元）

项目名称	开工时间	通车时间	建设里程	总投资	截至 2017 年 3 月底 累计已完成投资	2017 年 4~12 月拟投资	2018 年 拟投资
永吉高速	2013.11	2017	84.49	94.47	105.27	1.97	--
洞庭湖大桥	2012.8	2017	2.39	--	--	--	--
益娄高速	2014	2017	105.93	83.78	74.3	10.61	--
桑张高速	2014	2018	46.95	53.93	46.37	6.94	0.62
武靖高速	2014	2018	72.06	69.15	53.71	17.71	--
益马高速	2015	2018	57.9	47.27	39.42	6.16	1.69
炎汝高速（连接广东剩余路段）	2010.7	2017	18.99	--	--	--	--
马安高速	2015	2019	67.41	58.93	34.01	12.21	12
南益高速	2015	2019	86.37	79.97	56.87	16.85	6.25
莲花冲至株洲公路改建工程	2015	2018	50.38	30.04	22.72	5.59	1.73
张花高速连接线	2015	2018	118.27	15.29	6.35	1.63	7.31
龙琅高速	2016	2020	75.00	84.84	16.9	21.19	25
长沙至益阳高速公路扩容工程	2016	2019	49.8	77.97	11.99	13.81	30
洞新高速崑山连接线	2016	2018	6.98	1.07	0.71	0.46	--
新溆高速大熊山连接线	2016	2018	47.9	4.59	2.62	1.45	0.52
合计			890.82	701.3	471.24	116.58	85.12

资料来源：公司提供

注：洞庭湖大桥、炎汝高速（连接广东剩余路段）尚未出具最新预算审批文件，投资金额已包含在其所属主路段投资总额中。

拟建项目

截至 2017 年 3 月底，公司拟建项目为祁东归阳至常宁蓬塘公路，全长 32.12 公里，总投资概算约 31.60 亿元；拟于 2017 年开工建设，

2020 年建成通车。2017 年项目拟投资金额 9.00 亿元、2018~2020 年拟投资金额分别为 12.00 亿元、6.00 亿元和 2.6 亿元。项目建设资金来源待定。

整体看，公司在、拟建项目待投资规模较大，公司面临一定资本支出压力；但考虑到公司在建高速公路均为还贷性高速公路项目，在项目资本金筹措及债务偿还等方面拥有财政厅和交通厅的有力支撑。同时“二纵五横”的湖南省高速公路骨架路网布局基本完成，未来随着路网和路况的完善，湖南省及周边地区的交通需求更趋旺盛，长远来看，公司所投资的高速公路项目具有较好的发展前景。

3. 其他业务

公司收入中除通行费以外的营业收入主要来自投资集团和财务公司。2008年底，在成立广信公司的基础上，公司整合湖南省高速百通建设投资有限公司、湖南省高广投资有限公司、湖南高速实业有限公司等优质资产，报请省政府批准组建了湖南省高速公路投资集团有限公司。投资集团注册资本6.00亿元，为公司全资子公司。2014年，省交通运输厅对财务公司的股权进行了调整，调整后公司对财务公司直接持股60%，通过投资集团间接持股25%，财务公司注册资本10.00亿元，为公司的控股子公司。

公司除通行费以外的其他收入以商品销售收入、房地产销售收入和工程收入为主。商品销售收入主要来自于投资集团的建材销售收入。2014~2016年，商品销售收入分别为1.47亿元、1.27亿元和1.77亿元。由于公司建材销售方面无明显优势，投资集团近年开始调整战略规划。

工程业务方面，湖南尚上建设开发有限公司及投资集团下属子公司湖南省高速百通建设投资有限公司等开展了通信电缆等配套工程、道路建设、改建和维护等业务，2016年实现收入7.92亿元。另外，投资集团下属公司还从事了房地产开发业务，在开发楼盘主要为金色溪泉湾项目，该项目为高档住宅项目，规划建设面积58.05万平方米，目前仍在建设中；截至2017年3月底该项目已销售面积19.02

万平方米，累计实现销售收入12.52亿元，待售面积2.15万平方米。

4. 经营效率

公司应收账款规模较高，销售债权周转次数处于较低水平，近三年均值和2016年分别为1.15次和1.33次；2014~2016年，公司存货周转次数波动下降，近三年均值和2016年分别为1.11次和1.16次；总资产周转次数较为稳定，2014~2016年均均为0.03次。总体看，公司经营效率较低。

七、财务分析

1. 财务质量及财务概况

公司提供了2014年、2015年、2016年度合并财务财务报告，信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）长沙分所对该财务报告进行了审计，并出具了带强调事项的无保留意见审计结论，强调事项为根据湘财建【2009】100号文件，公司将承建的二级公路相关贷款10.70亿元移交湖南省公路建设投资公司，由于上述贷款未办理债务主体变更手续，湖南省公路建设投资公司应按公司还本付息进度相等金额给公司。2014~2016年各期期末，湖南省公路建设投资公司尚未支付公司债务本息分别为10.51亿元、10.71亿元和5.37亿元，各期审计报告均认为该强调事项不影响已发表审计意见；公司提供的2017年1~3月财务数据未经审计。

从合并范围来看，2014年起，公司新设控股子公司湖南高速集团财务有限公司（以下简称“财务公司”）并纳入合并范围，业务规模对公司整体影响较小。2016年公司合并范围新增湖南省高速公路基金管理有限公司1家，为新设子公司，注册资本1000.00万元，尚未实现营业收入；减少湖南省高速公路机电建设开发有限公司1家，系公司对无业务收入子公司的处置。总体看，公司合并范围变化对财务数据可比性影响很小，连续可比

性强。2015年，公司根据政府相关批复对政府还贷性高速公路折旧政策进行了变更，并对2014年期初、期末资产负债科目和2014年利润表科目进行了追溯调整，本报告使用追溯调整后数据。

截至2016年底，公司（合并）资产总额4007.37亿元，所有者权益（含少数股东权益5.68亿元、永续债40.00亿元）1257.52亿元；2016年公司实现营业收入123.14亿元，利润总额86.34亿元。

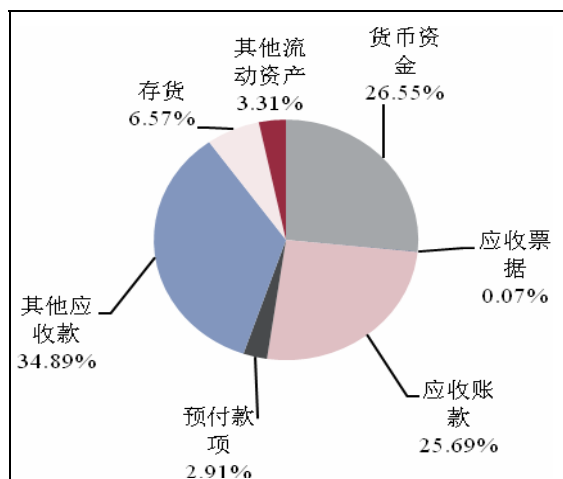
截至2017年3月底，公司合并资产总额4127.42亿元，所有者权益（含少数股东权益5.67亿元、永续债40.00亿元）合计1280.80亿元；2017年1~3月，公司实现营业收入33.21亿元，利润总额19.29亿元。

2. 资产质量

2014~2016年，公司资产总额有所增长，年均复合增长率为6.09%，主要来自固定资产的增加。截至2016年底，公司资产合计4007.37亿元，同比增长3.26%；其中非流动资产占92.23%，流动资产占7.77%。公司资产构成以非流动资产为主，符合高速公路行业特征。

流动资产

图3 截至2016年底公司流动资产结构



资料来源：公司审计报告

2014~2016年，公司流动资产波动下降，年均复合下降14.09%。截至2016年底，公司

流动资产合计311.35亿元，同比大幅下降44.54%，主要来自货币资金、应收账款和其他应收款的减少。流动资产构成以货币资金（占26.55%）、应收账款（25.69%）和其他应收款（34.89%）为主。

2014~2016年，公司货币资金波动幅度较大。截至2015年底，公司货币资金141.79亿元，同比增长77.82%。截至2016年底，公司货币资金82.67亿元，同比下降41.70%。货币资金构成以银行存款为主，2016年占96.79%；其他货币资金占比3.18%，其中2.50亿元为公司子公司财务公司存放中央银行款项，使用受限。根据《湖南省高级人民法院民事判决书》（【2016】湘民初字第15号），冻结银行存款0.30亿元，目前公司已经启动上诉程序。

公司预付款项主要是预付工程款。2014~2016年，公司预付款项波动下降，年均降幅为21.62%，主要系款项进行了清算所致。截至2016年底，公司预付款项9.07亿元，同比下降50.07%。

2014~2016年，公司应收账款不断下降，年均复合下降13.28%。截至2016年底，公司应收账款79.99亿元，同比下降23.58%，主要是省交通厅根据还款计划偿还以前年度款项所致。从账龄看，1年以内占54.46%，1~2年占0.55%，2~3年占0.37%，3年以上占44.62%；其中湖南省交通厅欠款合计75.20亿元（公司已计提坏账准备1.03亿元），占应收账款原值的92.81%。湖南省交通厅对公司应收账款的回收安排¹已确定，回收风险较低。

公司其他应收款主要是应收湖南省交通运输厅核准尚未下拨的资金、公司往来款等。截至2016年底，公司其他应收款账面原值为109.97亿元，净额为108.63亿元，同比大幅下降59.15%，系公司收回对湖南省交通厅部分其他应收款以及项目建设超概支出经工程审计转入固定资产所致。从账龄看，1年以内占

¹ 根据湖南省交通厅出具的文件，湖南省交通厅应在2013~2028年间共计拨付公司179.79亿元资金，平均每年约11亿元，其中2013年、2020~2028年安排的金额较大。

23.25%，1~2 年占 3.34%，2~3 年占 11.25%，3 年以上占 62.16%；从欠款单位看，其他应收款前 5 名欠款单位主要为湖南省交通厅（应收湖南省交通厅账面原值 59.85 亿元，其中计提坏账准备 1.00 亿元）及地方高速公路投资主体，其他应收款回收风险较小。

表 6 截至 2016 年底其他应收款前 5 名情况
(单位: 亿元、%)

单位名称	金额	账龄	占比
湖南省交通运输厅	59.85	3 年以内及 3 年以上	54.43
湖南省东常高速公路建设开发公司	27.81	1 年以内	25.29
湖南省公路建设投资有限公司	5.37	3 年以内及 3 年以上	4.88
沪昆高速公路谭市互通工程建设项目部	7.89	3 年以内及 3 年以上	7.17
湖南利联安邵高速公路开发有限公司	3.03	1 年以内	2.75
合计	103.94	--	95.43

资料来源: 审计报告

2014~2016 年, 公司存货波动中有所下降, 年均复合下降 11.54%。截至 2016 年底, 公司存货合计 20.45 亿元, 同比下降 23.97%, 系子公司湖南省高速投资集团有限公司的子公司湖南尚上建设开发有限公司于 2016 年底被划出。公司存货主要由房产开发项目构成, 截至 2016 年底合计 19.93 亿元, 占比 97.46%。公司未计提存货跌价准备。

2014~2016 年, 公司其他流动资产波动增长, 年均复合增长 123.87%。截至 2016 年底, 公司其他流动资产 10.31 亿元, 同比大幅增长 581.54%, 主要系子公司财务公司业务快速发展, 大幅增加贷款发放所致。

非流动资产

2014~2016 年, 公司非流动资产有所增长, 年均复合增长 8.51%。截至 2016 年底, 公司非流动资产合计为 3696.02 亿元, 同比增长 11.36%。非流动资产结构以固定资产、在建工程 and 无形资产为主, 分别占非流动资产的 71.45%、22.35% 和 4.00%。

2014~2016 年, 公司可供出售金融资产快速增长, 年均复合增长 38.55%。截至 2016 年底, 公司可供出售金融资产 19.41 亿元, 同比增长 42.61%, 主要为可供出售的权益工具及其他。2016 年, 公司持有可供出售金融资产取得投资收益 0.52 亿元, 计入“投资收益”科目。

2014~2016 年, 公司长期应收款波动增长, 年均复合增长 63.87%。截至 2016 年底, 公司长期应收款 3.55 亿元, 同比增加 3.13 亿元, 主要系新增对湖南尚上建设开发有限公司的长期应收款。

公司长期股权投资主要是对湖南长益(宁衡)高速公路有限公司、对现代投资股份有限公司、湖南省广信创业投资基金有限公司等公司的投资。2014~2016 年, 公司长期股权投资波动增长, 年均复合增长 4.36%。截至 2016 年底为 29.12 亿元, 同比增长 5.66%, 增加主要因为公司根据权益法核算确认了按照份额应享有联营企业现代投资本年实现的利润。

公司在建工程主要为在建和未结转的高速公路及南岳衡山国际生态旅游酒店等其他建设项目。2014~2016 年, 随着公司建成高速公路的通车转固, 公司在建工程快速下降, 年均复合下降 37.25%。截至 2016 年底, 公司在建工程 826.05 亿元, 同比下降 26.75%, 主要系长沙连接线、怀通高速、洞新高速、耒茶高速、长沙绕城、石华高速、炎汝高速结束试运营期转入固定资产所致。

公司固定资产主要是路桥资产。2014~2016 年, 公司固定资产快速增长, 年均复合增长 84.40%, 主要系在建工程中高速公路转入所致。截至 2016 年底, 公司固定资产账面原值 2650.93 亿元, 累计折旧 10.25 亿元, 账面净值 2640.68 亿元, 同比增长 35.01%, 主要系 2013 年新建成通车项目结束试运营期从在建工程转入及前期部分超概支出经工程审计后转入固定资产所致。公司固定资产主要是路桥资产, 占比 99.71%。

公司无形资产为长湘、衡桂、桂武、浏醴、

娄新、炎汝、醴茶等七路资产由湖南省交通运输厅以公允价值（评估价值）注入公司，七路公允价值高于其路桥资产原值的增值部分。2014~2016年，公司无形资产波动中不断下降，年均复合下降13.50%。截至2016年底，公司无形资产账面价值147.82亿元，较2015年底减少17.23亿元，主要系建设成本增加，原评估溢价减少所致。

公司其他非流动资产主要是2011年子公司投资集团委托中诚信托公司、渤海信托公司、西安国际信托公司、长沙建设银行长沙金星支行发放的委托贷款。2014~2016年，公司其他非流动资产基本保持稳定，年均复合增长1.81%。截至2016年底，其他非流动资产28.35亿元。

截至2017年3月底，公司合并资产总额4127.42亿元，较2016年底增长3.00%，主要来源于固定资产、在建工程、货币资金和应收账款的增长。其中，流动资产占8.56%，非流动资产占91.44%，流动资产占比有所上升，但资产结构仍以非流动资产为主。

截至2017年3月底，公司流动资产353.32亿元，较2016年底增长13.48%。截至2017年3月底，公司货币资金117.00亿元，较2016年底增长41.53%；应收账款92.41亿元，较2016年底增长15.53%，主要系通行费收入解缴与分配的时间差所致；其他应收款108.31亿元，较2016年底下降0.30%。截至2017年3月底，公司非流动资产3774.10亿元，其中固定资产2651.49亿元，较2016年底增加10.81亿元，主要系在建工程中怀化绕城高速转固所致；在建工程891.89亿元，同比增长7.97%，系龙永、娄衡、益娄等项目持续建设所致。

截至2017年3月底，公司以高速公路收费权质押向银行融资1964.28亿元，以收费权质押涉及的资产金额合计约为3350.33亿元，占公司资产总额的81.17%，公司所有权受限的质押资产规模较大。高速公路收费权质押的限制给公司未来融资和资产运营带来一定的风

险。

总体看，近几年公司实现快速扩张，资产规模不断增长；公司资产构成以固定资产和在建工程为主；公司应收账款和预付款项金额较大，对公司资金形成了较大程度的占用，但考虑到湖南省交通厅对公司应收账款的回款安排已确定，回收风险较低。公司整体资产质量较好。

3. 负债及所有者权益

所有者权益

2014~2016年，公司所有者权益有所增长，年均复合增长7.75%，主要系资本公积、盈余公积、未分配利润以及其他权益工具增加所致。截至2016年底，公司所有者权益合计1257.52亿元，其中实收资本占比0.79%、资本公积占比58.07%、其他权益工具（永续债券）3.18%、盈余公积占比3.79%、未分配利润占33.71%、其他综合收益占0.01%和少数股东权益占比0.45%。

近三年公司资本公积波动增长，年均增长0.96%。2013年长湘高速等5个高速公路项目和2014年炎汝高速等2个高速公路项目由经营性收费公路变更为政府还贷性收费公路后公路资产注入导致的收费权评估增值分别为115.13亿元和72.19亿元；2015年资本公积较上年减少27.46亿元，主要系投入增加、收费权评估增值减少所致。2016年底，公司资本公积730.25亿元，同比增长5.99%，主要系2016年新增上级拨入资金58.27亿元所致。公司负责承建湖南省内绝大部分还贷性高速公路项目，为保证项目的顺利建设，未来政府仍将加大资金拨付力度，公司获得高速公路项目建设补贴资金具有一定持续性，资本公积仍将增长。但公司在建项目较多，资本支出较大，资本金到位情况较项目进度存在一定的滞后。

截至2016年底，公司其他权益工具40.00亿元，为类永续债40.00亿元。

截至2017年3月底，公司所有者权益合

计 1280.80 亿元，较 2016 年底增长 1.85%，增加主要来源于未分配利润的增长；所有者权益构成与期初相比变化不大，仍以资本公积为主。

整体看，公司所有者权益稳定性较好。

负债

2014~2016 年，公司负债规模有所增长，年均复合增长率为 5.35%，主要系银行借款和一年内的到期的非流动负债增加所致。截至 2016 年底，公司负债合计 2749.84 亿元，同比增长 0.43%。公司负债结构以非流动负债为主，占 87.80%，流动负债占 12.20%，负债结构与公司项目资金周转期限匹配。

2014~2016 年，公司流动负债波动中不断下降，年均下降 11.48%，截至 2016 年底，公司流动负债 335.43 亿元，同比下降 4.38%；构成以短期借款（占 15.86%）、一年内到期的非流动负债（占 66.59%）和其他应付款（占 9.75%）为主。

2014~2016 年，公司短期借款快速下降，年均复合下降 39.45%。截至 2016 年底，公司短期借款 53.20 亿元，同比下降 37.91%，系公司调整负债结构、减少短期借款所致。

2014~2016 年，公司其他应付款波动下降，年均复合下降 18.50%。截至 2016 年底，其他应付款 32.70 亿元，同比增长 8.24%，以保证金及往来款为主，一年以内的其他应付款占比 70.95%。

2014~2016 年，公司一年内到期的非流动负债波动增长，年均复合增长 15.43%。截至 2016 年底，公司一年内到期非流动负债 223.35 亿元，主要为一年内到期长期借款（占 12.07%）和应付债券（占 86.50%）。

2014~2016 年，公司其他流动负债波动下降，年均复合下降 38.02%。截至 2016 年底，其他流动负债 16.22 亿元，其中超短期融资券 15.23 亿元，已调整至短期债务核算，其他为公司子公司财务公司吸收成员单位存款 0.99 亿元。

2014~2016 年，公司非流动负债有所增长，年均复合增长 8.54%。截至 2016 年底，公司非流动负债合计 2414.42 亿元，同比增长 1.13%，以长期借款和应付债券为主，分别占非流动负债的 82.36%和 15.41%。

2014~2016 年，公司长期借款不断增长，年复合增长 13.24%，系近年来公司在建工程增加较多，投资支出较大，相应融资力度加大所致。截至 2016 年底，公司长期借款 1988.55 亿元，系公司调整债务结构，债务期限与工程项目进展、在建工程匹配度增加所致；长期借款以公司下辖高速公路及其收费权作为质押物的质押借款为主（占比 90.91%）。

2014~2016 年，公司应付债券波动下降，年均复合下降 7.85%。截至 2016 年底，公司应付债券 372.00 亿元，同比下降 19.45%，系部分债券到期兑付或调整至一年内到期的非流动负债所致。

2014~2016 年，公司长期应付款波动增长，年均复合增长 0.21%。截至 2016 年，公司长期应付款 32.09 亿元，同比下降 49.93%，系大部分融资租赁款解付所致；剩余融资租赁款项已调整至长期债务核算。

近三年由于在建项目增多，公司有息债务规模有所增长，年均复合增长 6.22%。截至 2016 年底，公司全部债务 2684.67 亿元，同比增长 0.89%；其中短期债务占 10.88%，长期债务占 89.12%，公司债务结构以长期债务为主。2014~2016 年，公司资产负债率、全部债务资本化比率波动中有所下降，长期债务资本化比率波动中略有增长，三年均值分别为 69.40%、68.78%、66.00%，2016 年上述指标分别为 68.62%、68.10%和 65.55%，较 2015 年底均有所下降。若将永续债 40.00 亿元计入长期债务，截至 2016 年底公司全部债务 2724.67 亿元，全部债务资本化比率和长期债务资本化比率分别为 68.50%和 66.01%

截至 2017 年 3 月底，公司负债总额 2846.62 亿元，较 2016 年底增长 3.52%，增长

主要来自银行长短期借款。截至 2017 年 3 月底公司短期借款 65.68 亿元,较 2016 年底增长 23.46%; 一年内到期的非流动负债 213.30 亿元,同比下降 4.50%; 长期借款 2102.18 亿元,同比增长 5.71%; 应付债券 375.00 亿元,同比增长 0.81%。

截至 2017 年 3 月底,公司有息债务合计 2784.83 亿元,较 2016 年底增长 3.73%,其中长期债务占 89.97%,短期债务占 10.03%; 公司资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率分别为 68.97%、68.50% 和 66.17%,较上年底均有所上升。若将永续债计入有息债务,截至 2017 年 3 月底,公司有息债务 2824.83 亿元,全部债务资本化比率和长期债务资本化比率分别为 68.88%和 66.61%。

总体看,公司债务规模持续扩张,债务结构以长期债务为主,整体债务负担重,但考虑到湖南省政府对还贷性项目借款偿付的支持,公司实际债务负担低于账面值。从未来发展看,公司在建和拟建高速公路项目在未来几年投资规模仍较大,且公司新建高速公路车流量和通行费收入仍有待培育,仍存在较大融资需求。

4. 盈利能力

2014~2016 年,公司营业收入快速增长,年均复合变动率 15.41%,2016 年公司实现营业收入 123.14 亿元,同比增长 8.20%。其中车辆通行费收入为公司收入的主要来源,2016 年为 101.14 亿元,占营业收入的 82.13%,主营业务突出;其他板块业务收入在营业收入中占比较小,是公司收入的有效补充。2016 年公司营业成本 27.50 亿元,同比增长 6.11%,低于营业收入增幅。

随营业规模扩张,公司期间费用持续增长。受公司负债规模较大影响,期间费用中财务费用占比较大。2014~2016 年公司期间费用快速增长,年均复合增长 91.58%。2016 年公司期间费用 124.60 亿元,同比增长 44.27%,

其中财务费用占 89.57%,同比增长较多,系 2013 年新建成高速公路结束试运行,2016 年项目融资资本化利息在报告期内体现在财务费用所致。2016 年期间费用占营业收入的 101.19%,公司期间费用对利润侵蚀显著。

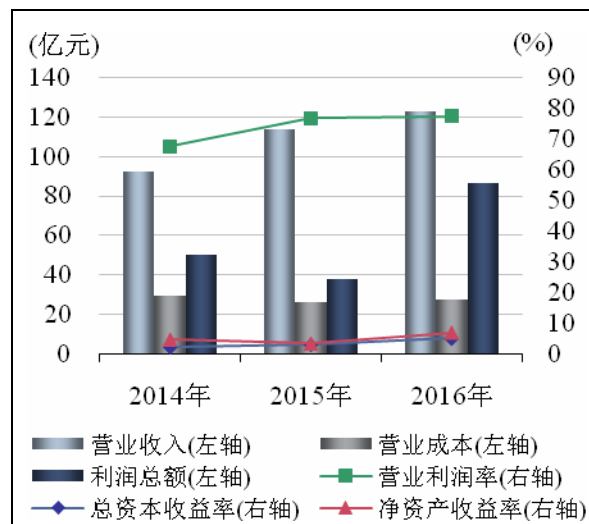
公司投资收益主要来源于对现代投资等长期股权投资的投资收益,2014~2016 年,公司投资收益快速增长,年均复合增长 32.36%。2016 年,公司实现投资收益 4.53 亿元,同比增长 31.76%。

受财务费用快速增长的影响,公司 2014~2016 年营业利润呈下降的趋势,分别为 30.76 亿元、4.46 亿元和-23.61 亿元。

2014~2016 年,公司营业外收入快速增长,年均复合增长 138.66%。2016 年,公司营业外收入 110.04 亿元,同比增长 227.18%,系根据湘财建函【2016】38 号文件,2016 年湖南省财政厅安排 110.00 亿元政府债券置换补贴,专项用于公司清理锁定的存量债务,计入营业外收入。

受当年度政府补贴收入大幅提高影响,2016 年公司利润总额 86.34 亿元,同比增长 126.75%。利润总额对营业外收入依赖性强。

图 4 2014~2016 年公司盈利能力情况



资料来源:联合资信根据公司财务数据整理

从主要盈利指标看,2014~2016 年,公司营业利润率、总资本收益率和净资产收益率均

呈增长趋势，三年均值分别为 75.18%、3.75%、5.33%。2016 年，公司营业利润率 77.33%，较 2015 年增长 0.64%，总体保持在较高水平。受益于当年政府补贴大幅增长，公司总资产规模增加，考虑到期间费用对利润的侵蚀，公司总资产收益率和净资产收益率均处于较低水平，2016 年分别为 5.00% 和 6.84%。总体看，公司整体盈利能力偏弱。

2017 年 1~3 月，公司合并口径实现营业收入 33.21 亿元，同比增长 11.26%；同期，公司营业外收入 16.00 亿元，主要为政府补助，利润总额 19.29 亿元，同比下降 42.02%，主要系当期收到政府补助规模较小所致，公司利润总额对政府补助依赖性强；2017 年 1~3 月，公司营业利润率为 92.20%，较 2016 年全年有所增长。

总体看，公司目前正处于快速发展阶段，多条新建成高速公路目前正处于车流量培育期，期间费用率过高，公司利润总额对政府补助依赖性强。未来随着公司在建高速公路的逐步建成通车，以及已通车高速公路车流量的不断增长，公司整体收入水平及盈利规模均有望提升。

5. 偿债能力

从短期偿债指标看，2014~2016 年，公司流动比率和速动比率均呈下降态势，三年平均值分别为 114.11% 和 107.54%，2016 年底分别为 92.82% 和 86.72%，同比分别下降 67.14 个、65.58 个百分点。2014~2016 年，公司现金类资产波动增长，截至 2016 年底，公司现金类资产 82.89 亿元，为同期短期债务 292.02 亿元的 0.28 倍。2014~2016 年，公司经营现金流动负债比不断增长，三年均值为 16.49%，2016 年底为 18.74%，对流动负债保障能力较弱。截至 2017 年 3 月底，公司货币资金大幅增长至 117.00 亿元，流动比率和速动比率快速上升，分别为 110.40% 和 104.09%；公司现金类资产为 117.18 亿元，为同期短期债务 279.25 亿元

的 0.42 倍。整体看，公司存在较大短期支付压力；考虑到省政府对收费还贷性高速公路本息偿付的支持以及银行授信，均有助于缓解公司短期支付压力。

从长期偿债能力指标看，2014~2016 年，公司 EBITDA 快速增长，年均复合增长 62.94%。2016 年，公司 EBITDA 196.59 亿元，同比增长 76.17%；全部债务/EBITDA 为 13.66 倍，较 2015 年的 23.85 倍，下降幅度较大。2014~2016 年，公司 EBITDA 利息倍数持续增长，三年均值为 0.95 倍，2016 年为 1.31 倍，公司 EBITDA 对全部债务及利息支出的保障能力较弱。考虑到湖南省政府对政府还贷性高速公路本息偿付的支持，以及公司获得政府拨付的高速公路项目建设资金具有一定持续性，公司整体债务偿还能力尚可。

截至 2017 年 3 月底，公司对外担保余额为 2.61 亿元，担保比率为 0.20%，被担保方包括湖南环达公路桥梁建设总公司、湖南交通职业技术学院等交通系统内单位及湖南远洋运输公司，公司与交通系统外的被担保方已签订反担保协议。整体看，公司或有负债风险较小。

截至 2017 年 3 月底，公司共获得各商业银行等金融机构授信额度合计 4513.54 亿元，尚未使用额度 1489.35 亿元，公司间接融资渠道通畅。

6. 过往债务履约情况

根据公司提供的企业信用报告（未包含子公司信用信息）显示，截至 2017 年 8 月 17 日，公司存在 10 笔已结清不良类和关注类贷款，根据中国邮政储蓄银行湖南省分行直属支行出具的说明，公司与该行有着长期的合作关系，信用情况良好，已结清贷款的还本付息情况均正常，无逾期或拖欠情况。总体看，公司过往债务履约情况良好。

7. 抗风险能力

基于对公司自身经营和财务风险，以及湖

南省政府和交通厅对于公司的各项支持等的综合判断，公司整体抗风险能力强。

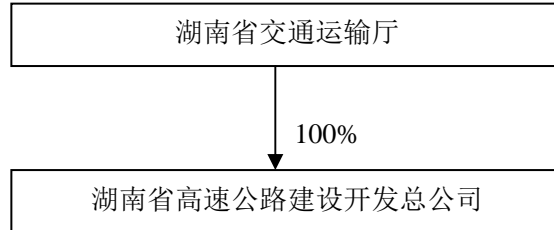
八、结论

高速公路行业具备良好的抵御经济周期风险的能力，伴随着国民经济的稳步发展，中国高速公路建设发展空间较大。

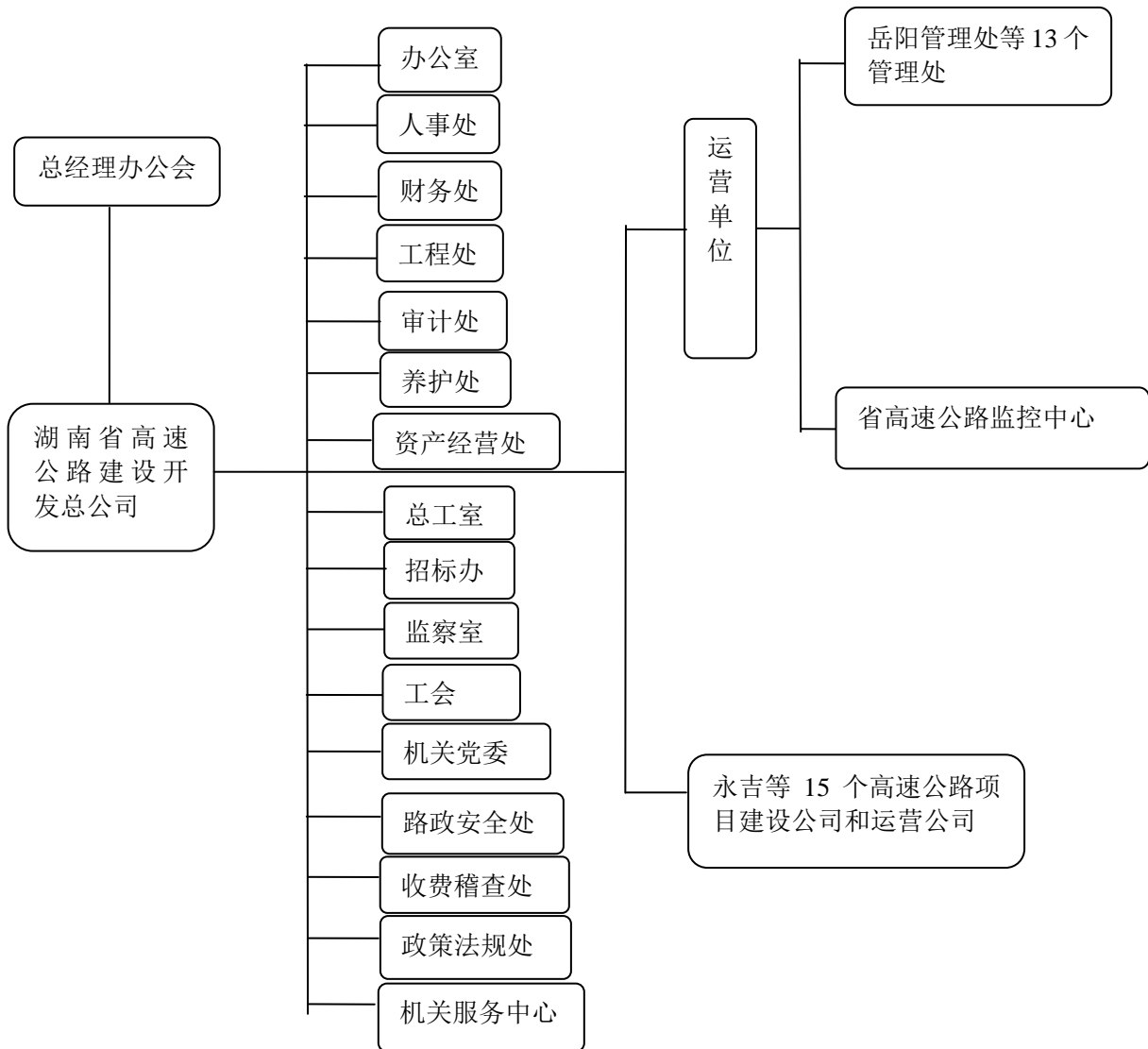
湖南省是中国中南部重要的陆路交通枢纽之一，地理位置优越。公司作为湖南省交通厅独资的高速公路投资运营主体，所辖路产质量优良，具有明显的区域垄断经营优势。

目前公司处于快速发展期，有息债务规模较快增长，债务负担重，存在一定的短期偿付压力。随着在建或拟建高速公路项目的逐步推进，以及现有中长期债务的逐步到期偿付，公司未来面临较大的债务压力。但考虑到公司作为湖南省政府还贷性高速公路投资建设管理主体，政府对其支持方式及力度仍将持续，公司债务偿付风险相对较低；同时区域经济的快速增长、路网布局的完善、路网规模效益的进一步发挥将拉动公司通行费收入增长，公司未来自身偿债能力有望增强。总体看，公司主体信用风险极低。

附件 1-1 公司股权结构图



附件 1-2 公司组织结构图



附件 2 主要财务数据及指标

项目	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年 3 月
财务数据				
现金类资产(亿元)	79.92	144.21	82.89	117.18
资产总额(亿元)	3560.83	3880.86	4007.37	4127.42
所有者权益(亿元)	1083.16	1142.35	1257.52	1280.80
短期债务(亿元)	358.56	305.54	292.02	279.25
长期债务(亿元)	2020.73	2355.37	2392.64	2505.58
全部债务(亿元)	2379.29	2660.91	2684.67	2784.83
营业收入(亿元)	92.45	113.80	123.14	33.21
利润总额(亿元)	50.07	38.08	86.34	19.29
EBITDA(亿元)	74.05	111.59	196.59	--
经营性净现金流(亿元)	50.31	55.88	62.84	26.67
财务指标				
销售债权周转次数(次)	0.85	1.07	1.33	--
存货周转次数(次)	1.18	0.98	1.16	--
总资产周转次数(次)	0.03	0.03	0.03	--
现金收入比(%)	104.87	76.56	89.98	97.60
营业利润率(%)	67.52	76.69	77.33	92.20
总资本收益率(%)	2.08	2.88	5.00	--
净资产收益率(%)	4.57	3.32	6.84	--
长期债务资本化比率(%)	65.10	67.34	65.55	66.17
全部债务资本化比率(%)	68.72	69.96	68.10	68.50
资产负债率(%)	69.58	70.56	68.62	68.97
流动比率(%)	98.54	159.96	92.82	110.40
速动比率(%)	92.43	152.30	86.72	104.09
经营现金流动负债比(%)	11.75	15.91	18.74	--
全部债务/EBITDA(倍)	32.13	23.85	13.66	--
EBITDA 利息倍数(倍)	0.52	0.65	1.31	--

注：1、公司 2017 年 1~3 月财务数据未经审计；2、本期将其他流动负债中短期融资券计入短期债务；将长期应付款中有息部分计入长期债务；3、本表数据采用公司 2015 年会计政策变更后追溯调整数据。

附件 3 主要财务指标的计算公式

指标名称	计算公式
增长指标	
资产总额年复合增长率	(1) 2年数据: 增长率=(本期-上期)/上期×100% (2) n年数据: 增长率=[(本期/前n年) ^{1/(n-1)} -1]×100%
净资产年复合增长率	
营业收入年复合增长率	
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
销售债权周转次数	营业收入/(平均应收账款净额+平均应收票据)
存货周转次数	营业成本/平均存货净额
总资产周转次数	营业收入/平均资产总额
现金收入比	销售商品、提供劳务收到的现金/营业收入×100%
盈利指标	
总资本收益率	(净利润+费用化利息支出)/(所有者权益+长期债务+短期债务)×100%
净资产收益率	净利润/所有者权益×100%
营业利润率	(营业收入-营业成本-营业税金及附加)/营业收入×100%
债务结构指标	
资产负债率	负债总额/资产总计×100%
全部债务资本化比率	全部债务/(长期债务+短期债务+所有者权益)×100%
长期债务资本化比率	长期债务/(长期债务+所有者权益)×100%
担保比率	担保余额/所有者权益×100%
长期偿债能力指标	
EBITDA 利息倍数	EBITDA/利息支出
全部债务/EBITDA	全部债务/EBITDA
短期偿债能力指标	
流动比率	流动资产合计/流动负债合计×100%
速动比率	(流动资产合计-存货)/流动负债合计×100%
经营现金流动负债比	经营活动现金流量净额/流动负债合计×100%

注: 现金类资产=货币资金+交易性金融资产/短期投资+应收票据
 短期债务=短期借款+交易性金融负债+一年内到期的长期负债+应付票据
 长期债务=长期借款+应付债券
 全部债务=短期债务+长期债务
 EBITDA=利润总额+费用化利息支出+固定资产折旧+摊销
 利息支出=资本化利息支出+费用化利息支出
 企业执行新会计准则后, 所有者权益=归属于母公司所有者权益+少数股东权益

附件 4-1 主体信用等级设置及其含义

根据中国人民银行2006年3月29日发布的“银发〔2006〕95号”文《中国人民银行信用评级管理指导意见》，以及2006年11月21日发布的《信贷市场和银行间债券市场信用评级规范》等文件的有关规定，银行间债券市场中长期债券信用等级划分为三等九级，符号表示为：AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC、C。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。

级别设置	含 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，违约风险较高
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

附件 4-2 评级展望设置及其含义

联合资信评级展望是对信用等级未来一年左右变化方向和可能性的评价。联合资信评级展望含义如下：

评级展望设置	含 义
正面	存在较多有利因素，未来信用等级提升的可能性较大
稳定	信用状况稳定，未来保持信用等级的可能性较大
负面	存在较多不利因素，未来信用等级调低的可能性较大
发展中	特殊事项的影响因素尚不能明确评估，未来信用等级可能提升、降低或不变

联合资信评估有限公司关于 湖南省高速公路建设开发总公司 的跟踪评级安排

根据相关监管法规和联合资信评估有限公司（联合资信）有关业务规范，联合资信将在湖南省高速公路建设开发总公司信用等级有效期内持续进行跟踪评级，跟踪评级包括定期跟踪评级和不定期跟踪评级。

湖南省高速公路建设开发总公司应按联合资信跟踪评级资料清单的要求，及时提供相关资料。湖南省高速公路建设开发总公司如发生重大变化，或发生可能对信用等级产生较大影响的重大事项，湖南省高速公路建设开发总公司应及时通知联合资信并提供有关资料。

联合资信将密切关注湖南省高速公路建设开发总公司的经营管理状况及外部环境等相关信息，如发现湖南省高速公路建设开发总公司出现重大变化，或发现存在或出现可能对信用等级产生较大影响的事项时，联合资信将就该项进行必要调查，及时对该项进行分析，据实确认或调整信用评级结果。

如湖南省高速公路建设开发总公司不能及时提供跟踪评级资料，导致联合资信无法对信用等级变化情况做出判断，联合资信可以终止评级。

联合资信将指派专人及时与湖南省高速公路建设开发总公司联系，并按照监管要求及时出具跟踪评级报告和结果。联合资信将按相关规定报送及披露跟踪评级报告和结果。