

信用评级公告

联合〔2022〕3560号

联合资信评估股份有限公司通过对浙江沪杭甬高速公路股份有限公司及其拟发行的 2022 年度第二期中期票据的信用状况进行综合分析和评估，确定浙江沪杭甬高速公路股份有限公司主体长期信用等级为 AAA，浙江沪杭甬高速公路股份有限公司 2022 年度第二期中期票据的信用等级为 AAA，评级展望为稳定。

特此公告

联合资信评估股份有限公司

二〇二二年六月十六日

浙江沪杭甬高速公路股份有限公司

2022 年度第二期中期票据信用评级报告

评级结果：

主体长期信用等级：AAA

本期中期票据信用等级：AAA

评级展望：稳定

债项概况：

本期中期票据发行规模：0~16 亿元

本期中期票据期限：3 年

偿还方式：按年付息，到期一次还本

募集资金用途：偿还已发行债务融资工具

评级时间：2022 年 6 月 16 日

本次评级使用的评级方法、模型：

名称	版本
收费公路运营企业信用评级方法	V3.0.201907
收费公路运营企业主体信用评级模型（打分表）	V3.0.201907

注：上述评级方法和评级模型均已在联合资信官网公开披露

本次评级模型打分表及结果：

指示评级		aaa		评级结果		AAA	
评价内容	评价结果	风险因素		评价要素		评价结果	
经营风险	A	经营环境		宏观和区域风险		1	
				行业风险		2	
		自身竞争力		基础素质		2	
				企业管理		1	
				经营分析		1	
财务风险	F2	现金流		资产质量		2	
				盈利能力		2	
				现金流量		2	
		资本结构				3	
				偿债能力		2	
调整因素和理由							调整子级
--							--

注：经营风险由低至高划分为 A、B、C、D、E、F 共 6 个等级，各级因子评价划分为 6 档，1 档最好，6 档最差；财务风险由低至高划分为 F1-F7 共 7 个等级，各级因子评价划分为 7 档，1 档最好，7 档最差；财务指标为近三年加权平均值；通过矩阵分析模型得到指示评级结果

评级观点：

浙江沪杭甬高速公路股份有限公司（以下简称“公司”）是浙江省从事高速公路投资运营的港股上市公司，在浙江省内高速公路投资及运营领域居于重要地位，公司外部发展环境良好，股东实力雄厚。近年来，公司高速公路运营里程持续增长，路产质量优良，2021 年通行费收入大幅增长，整体盈利能力和经营获现能力很强；此外，公司实际控制浙商证券股份有限公司（以下简称“浙商证券”），其为全国综合性上市证券公司，业务资质齐全，各项主要业务行业排名上游，综合实力很强，资本较充足，资产流动性较好。同时，联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）也关注到公司债务规模持续增长、债务负担有所加重、短期债务占比较高和证券业务易受证券市场环境等因素对其信用水平带来的不利影响。

未来公司致力于打造以交通基础设施投资运营为主、金融业务协同发展的投资控股企业，未来公司经营规模和盈利水平有望持续扩大，核心竞争力有望进一步提升。

基于对公司主体长期信用状况以及本期中期票据信用状况的综合评估，联合资信确定公司主体长期信用等级为 AAA，本期中期票据信用等级为 AAA，评级展望为稳定。

优势

- 外部发展环境良好。**浙江省作为中国东南沿海经济强省，腹地经济发达，区域优势和路网效应明显。
- 股东实力雄厚。**公司控股股东浙江省交通投资集团有限公司竞争实力强，在中国交通基础设施类投资企业中名列前茅。
- 区域内地位重要，路产质量优良。**公司是浙江省从事高速公路投资运营的港股上市公司，截至 2021 年底，公司高速公路运营里程 1074.6 公里，在浙江省内高速公路投资及运营领域居于重要地位。2021 年单公里通行费收入为 896.98 万元/公里，远高于全国平均水平。

分析师：许狄龙 张丽斐

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

4. **盈利能力和经营获现能力很强。**公司利润规模有所增长，净资产收益率维持在高水平，2021年分别为82.13亿元和13.54%；经营获现能力很强，经营活动净现金流呈较大规模净流入态势。
5. **证券业务具备很强的区域竞争优势，近年来整体业务发展良好。**浙商证券为全国综合性上市证券公司，综合实力很强，在浙江省内网点布局广泛，具有很强的区域竞争优势，近年来营业总收入及净利润增长较快，各项主要业务处于行业上游水平。

关注

1. **债务规模持续增长，债务负担有所加重，短期债务占比较高。**截至2022年3月底，公司全部债务762.32亿元，较2019年底增加281.51亿元，其中短期债务430.27亿元，占比为56.44%；全部债务资本化比率为61.32%，较2019年底提升1.50个百分点。
2. **证券业务易受宏观环境变化影响。**浙商证券主要业务易受经济周期波动、国内证券市场持续波动及相关监管政策变化等因素影响，证券收入的增长存在一定不确定性。

主要财务数据:

合并口径				
项 目	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年 3 月
现金类资产(亿元)	439.33	554.72	885.88	825.27
资产总额(亿元)	1048.53	1303.53	1766.10	1727.39
所有者权益(亿元)	322.91	377.71	467.95	480.80
短期债务(亿元)	258.92	344.42	504.04	430.27
长期债务(亿元)	221.90	219.26	313.10	332.05
全部债务(亿元)	480.81	563.68	817.14	762.32
营业总收入(亿元)	144.36	174.41	262.42	57.77
利润总额(亿元)	57.79	51.04	82.13	16.04
EBITDA(亿元)	97.37	92.25	133.92	--
经营性净现金流(亿元)	57.55	36.93	85.13	23.94
营业利润率(%)	36.84	26.31	26.14	31.49
净资产收益率(%)	13.70	10.43	13.54	--
资产负债率(%)	69.20	71.02	73.50	72.17
全部债务资本化比率(%)	59.82	59.88	63.59	61.32
流动比率(%)	137.72	131.30	134.15	141.01
经营现金流动负债比(%)	11.53	5.27	8.70	--
现金短期债务比(倍)	1.70	1.61	1.76	1.92
EBITDA 利息倍数(倍)	5.98	5.28	6.87	--
全部债务/EBITDA(倍)	4.94	6.11	6.10	--
公司本部（母公司）				
项 目	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年 3 月
资产总额(亿元)	239.61	264.80	281.44	298.94
所有者权益(亿元)	115.84	126.75	148.17	162.97
全部债务(亿元)	66.77	76.49	78.56	80.46
营业收入(亿元)	25.06	19.70	27.30	6.13
利润总额(亿元)	33.59	27.78	44.61	15.85
资产负债率(%)	51.66	52.13	47.35	45.48
全部债务资本化比率(%)	36.56	37.63	34.65	33.05
流动比率(%)	56.17	42.98	89.15	106.76
经营现金流动负债比(%)	28.55	16.92	5.74	--

注：衍生金融资产调整至现金类资产计算，流动负债中的衍生金融负债、拆入资金、卖出回购金融资产款、其他应付款及其他流动负债中有息部分调整至短期债务计算；
 营业利润率中营业成本包含利息支出及手续费及佣金支出
 资料来源：联合资信根据公司审计报告和财务报表整理

主体评级历史:

信用等级	评级展望	评级时间	项目小组	评级方法/模型	评级报告
AAA	稳定	2022/04/26	许狄龙、张丽斐	收费公路运营企业信用评级方法 V3.0.201907 收费公路运营企业主体信用评级模型（打分表） V3.0.201907	阅读全文
AAA	稳定	2002.12.02	邵立强、王非	--	阅读全文

注：上述历史评级项目的评级报告通过报告链接可查阅；2019 年 8 月 1 日之前的评级方法和评级模型均无版本号

声 明

一、本报告版权为联合资信所有，未经书面授权，严禁以任何形式/方式复制、转载、出售、发布或将本报告任何内容存储在数据库或检索系统中。

二、本报告是联合资信基于评级方法和评级程序得出的截至发表之日的独立意见陈述，未受任何机构或个人影响。评级结论及相关分析为联合资信基于相关信息和资料对评级对象所发表的前瞻性观点，而非对评级对象的事实陈述或鉴证意见。联合资信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。

三、本报告所含评级结论和相关分析不构成任何投资或财务建议，并且不应当被视为购买、出售或持有任何金融产品的推荐意见或保证。

四、本报告不能取代任何机构或个人的专业判断，联合资信不对任何机构或个人因使用本报告及评级结果而导致的任何损失负责。

五、本报告系联合资信接受浙江沪杭甬高速公路股份有限公司（以下简称“该公司”）委托所出具，引用的资料主要由该公司或第三方相关主体提供，联合资信履行了必要的尽职调查义务，但对引用资料的真实性、准确性和完整性不作任何保证。联合资信合理采信其他专业机构出具的专业意见，但联合资信不对专业机构出具的专业意见承担任何责任。

六、除因本次评级事项联合资信与该公司构成评级委托关系外，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。

七、本次信用评级结果仅适用于本次（期）债券，有效期为本次（期）债券的存续期；根据跟踪评级的结论，在有效期内评级结果有可能发生变化。联合资信保留对评级结果予以调整、更新、终止与撤销的权利。

八、任何机构或个人使用本报告均视为已经充分阅读、理解并同意本声明条款。

浙江沪杭甬高速公路股份有限公司 2022 年度第二期中期票据信用评级报告

一、主体概况

浙江沪杭甬高速公路股份有限公司（以下简称“公司”）系经国家体改委体改生〔1997〕18 号文件批准，由浙江省高等级公路投资有限公司（浙江省国有资产监督管理委员会独资公司，2001 年 12 月重组为浙江省交通投资集团有限公司，以下简称“浙江交投”）作为独家发起人成立的股份有限公司。1997 年 3 月，经国家体改委体改生〔1997〕29 号文、原国务院证券委员会证委发〔1997〕17 号文及香港联交所批准，公司首次公开发行和配售境外上市外资股（股票代码：0576.HK），并于 1997 年 5 月在香港联交所上市；2010 年 7 月，浙江交投以其拥有的浙江温州甬台温高速公路有限公司 51% 股权与招商局集团有限公司交换其持有的公司 10.98% 股权；上述股权划转后，浙江交投合计持有公司 66.99% 的股权，为公司控股股东。截至 2022 年 3 月底，公司注册资本 43.43 亿元，控股股东为浙江交投，实际控制人为浙江省国有资产监督管理委员会（见附件 1-1）。

公司是浙江交投旗下核心成员企业和重要上市平台，主营业务包括高速公路运营和证券业务两大板块。截至 2022 年 3 月底，公司本部内设办公室（董秘室）、科技信息部（科创中心）、财务管理部、投资发展部（政策研究室）、路网管理部（运行管理中心）、养护管理部、安全监督管理部、纪检监察室和等职能部门（见附件 1-2）；公司拥有纳入合并范围的二级子公司 12 家（见附件 1-3）。

截至 2021 年底，公司资产总额 1766.10 亿元，股东权益 467.95 亿元（少数股东权益 182.22 亿元）；2021 年，公司实现营业总收入 262.42 亿元，利润总额 82.13 亿元。

截至 2022 年 3 月底，公司资产总额 1727.39 亿元，所有者权益 480.80 亿元（含少数股东权益 184.70 亿元）；2022 年 1—3 月，公司实现营业收入 57.77 亿元，利润总额 16.04 亿元。

公司注册地址：浙江省杭州市杭大路 1 号黄龙世纪广场 A 座 12 楼；公司法定代表人：俞志宏。

二、本期中期票据概况

2022 年 4 月，公司取得了中国银行间市场交易商协会核发的“中市协注〔2022〕MTN 360 号”《接受注册通知书》，注册额度为 30.00 亿元。2022 年 5 月，公司发行“22 沪杭甬 MTN001”，规模 14.00 亿元，本期计划在注册额度内发行 2022 年度第二期中期票据（以下简称“本期中期票据”），采用动态调整机制发行，基础发行规模 0 亿元，发行规模上限 16.00 亿元，期限 3 年；本期中期票据按年付息，到期一次还本，募集资金全部用于偿还已发行债务融资工具。

三、宏观经济和政策环境

1. 宏观政策环境和经济运行回顾

2022 年一季度，中国经济发展面临的国内外环境复杂性和不确定性加剧，有的甚至超出预期。全球经济复苏放缓，俄乌地缘政治冲突导致全球粮食、能源等大宗商品市场大幅波动，国内多地疫情大规模复发，市场主体困难明显增加，经济面临的新的下行压力进一步加大。在此背景下，“稳增长、稳预期”成为宏观政策的焦点，政策发力适当靠前，政策合力不断增强，政策效应逐渐显现。

经初步核算，2022 年一季度，中国国内生产总值 27.02 万亿元，按不变价计算，同比增长 4.80%，较上季度两年平均增速¹（5.19%）有所回落；环比增长 1.30%，高于上年同期（0.50%）但不及疫情前 2019 年水平（1.70%）。

三大产业中，第三产业受疫情影响较大。2022 年一季度，第一、二产业增加值同比增速

分别为 6.00%和 5.80%，工农业生产总体稳定，但 3 月受多地疫情大规模复发影响，部分企业出现减产停产，对一季度工业生产造成一定的拖累；第三产业增加值同比增速为 4.00%，不及上年同期两年平均增速（4.57%）及疫情前 2019 年水平（7.20%），接触型服务领域受到较大冲击。

表 1 2021 年一季度至 2022 年一季度中国主要经济数据

项目	2021 年 一季度	2021 年 二季度	2021 年 三季度	2021 年 四季度	2022 年 一季度
GDP 总额（万亿元）	24.80	28.15	28.99	32.42	27.02
GDP 增速（%）	18.30(4.95)	7.90(5.47)	4.90(4.85)	4.00(5.19)	4.80
规模以上工业增加值增速（%）	24.50(6.79)	15.90(6.95)	11.80(6.37)	9.60(6.15)	6.50
固定资产投资增速（%）	25.60(2.90)	12.60(4.40)	7.30(3.80)	4.90(3.90)	9.30
房地产投资（%）	25.60(7.60)	15.00(8.20)	8.80(7.20)	4.40(5.69)	0.70
基建投资（%）	29.70(2.30)	7.80(2.40)	1.50(0.40)	0.40(0.65)	8.50
制造业投资（%）	29.80(-2.0)	19.20(2.00)	14.80(3.30)	13.50(4.80)	15.60
社会消费品零售（%）	33.90(4.14)	23.00(4.39)	16.40(3.93)	12.50(3.98)	3.27
出口增速（%）	48.78	38.51	32.88	29.87	15.80
进口增速（%）	29.40	36.79	32.52	30.04	9.60
CPI 涨幅（%）	0.00	0.50	0.60	0.90	1.10
PPI 涨幅（%）	2.10	5.10	6.70	8.10	8.70
社融存量增速（%）	12.30	11.00	10.00	10.30	10.60
一般公共预算收入增速（%）	24.20	21.80	16.30	10.70	8.60
一般公共预算支出增速（%）	6.20	4.50	2.30	0.30	8.30
城镇调查失业率（%）	5.30	5.00	4.90	5.10	5.80
全国居民人均可支配收入增速（%）	13.70(4.53)	12.00(5.14)	9.70(5.05)	8.10(5.06)	5.10

注：1.GDP 数据为当季值，其他数据均为累计同比增速；2.GDP 总额按现价计算，同比增速按不变价计算；3.出口增速、进口增速均以美元计价统计；4.社融存量增速、城镇调查失业率为期末值；5.全国居民人均可支配收入增速为实际同比增速；6.2021 年数据中括号内为两年平均增速

资料来源：联合资信根据国家统计局、中国人民银行和 Wind 数据整理

需求端，消费市场受到疫情冲击较大，固定资产投资增速处于相对高位，出口仍保持较高景气度。消费方面，2022 年一季度社会消费品零售总额 10.87 万亿元，同比增长 3.27%，不及上年同期两年平均增速水平（4.14%），主要是 3 月疫情对消费，特别是餐饮等聚集型服务消费，造成了较大冲击。投资方面，2022 年一季度全国固定资产投资（不含农户）10.49 万亿元，同比增长 9.30%，处于相对高位。其中，房地产开发投资继续探底；基建投资明显发力，

体现了“稳增长”政策拉动投资的作用；制造业投资仍处高位，但 3 月边际回落。外贸方面，出口仍保持较高景气度。2022 年一季度中国货物进出口总额 1.48 万亿美元，同比增长 13.00%。其中，出口 8209.20 亿美元，同比增长 15.80%；进口 6579.80 亿美元，同比增长 9.60%；贸易顺差 1629.40 亿美元。

CPI 同比涨幅总体平稳，PPI 同比涨幅逐月回落。2022 年一季度 CPI 同比增长 1.10%，猪肉等食品价格下跌对冲了部分能源价格上

¹ 为剔除基数效应影响，方便对经济实际运行情况进行分析判断，文中使用的 2021 年两年平均增速为以 2019 年同期为基期计算的

几何平均增长率，下同

涨推动的上行空间。一季度 PPI 同比增长 8.70%，各月同比增速回落幅度有所收敛；PPI 环比由降转升，上行动力增强，输入型通胀压力抬升。地缘政治等因素导致国际能源和有色金属价格剧烈波动，带动国内油气开采、燃料加工、有色金属等相关行业价格上行。

社融总量扩张，财政前置节奏明显。2022 年一季度新增社融规模 12.06 万亿元，比上年同期多增 1.77 万亿元；3 月末社融规模存量同比增长 10.60%，增速较上年末高 0.30 个百分点。从结构看，财政前置带动政府债券净融资大幅增长，是支撑社融扩张的主要动力，一季度政府债券净融资规模较上年同期多增 9238 亿元。其他支撑因素包括对实体经济发放的人民币贷款和企业债券净融资较上年同期分别多增 4258 亿元和 4050 亿元。

财政收入运行总体平稳，民生等重点领域支出得到有力保障。2022 年一季度，全国一般公共预算收入 6.20 万亿元，同比增长 8.60%，财政收入运行总体平稳。其中，全国税收收入 5.25 万亿元，同比增长 7.70%，主要是受工业企业利润增长带动，但制造业中小微企业缓税政策延续实施等因素拉低了税收收入增幅。支出方面，2022 年一季度全国一般公共预算支出 6.36 万亿元，同比增长 8.30%，为全年预算的 23.80%，进度比上年同期加快 0.30 个百分点。民生等重点领域支出得到了有力保障，科学技术、教育、农林水、社会保障和就业、卫生健康支出同比分别增长 22.40%、8.50%、8.40%、6.80%、6.20%。

稳就业压力有所加大，居民收入稳定增长。2022 年一季度，城镇调查失业率均值为 5.53%，其中 1 月、2 月就业情况总体稳定，调查失业率分别为 5.30%、5.50%，接近上年同期水平，环比小幅上升，符合季节性变化规律；而 3 月以来局部疫情加重，城镇调查失业率上升至 5.80%，较上年同期上升 0.50 个百分点，稳就业压力有所增大。2022 年一季度，全国居民人均可支配收入 1.03 万元，实际同比增长 5.10%，

居民收入稳定增长。

2. 宏观政策和经济前瞻

把稳增长放在更加突出的位置，保持经济运行在合理区间，实现就业和物价基本稳定。2022 年 4 月，国务院常务会议指出，要把稳增长放在更加突出的位置，统筹稳增长、调结构、推改革，切实稳住宏观经济大盘。保持经济运行在合理区间：部署促进消费的政策举措，助力稳定经济基本盘和保障改善民生；决定进一步加大出口退税等政策支持力度，促进外贸平稳发展；确定加大金融支持实体经济的措施，引导降低市场主体融资成本。实现就业和物价基本稳定：着力通过稳市场主体来保就业；综合施策保物流畅通和产业链供应链稳定，保粮食能源安全。

疫情叠加外部局势影响，经济稳增长压力加大。生产端，停工停产、供应链受阻以及原材料价格上涨对工业生产的拖累还需关注；需求端，投资对经济的拉动作用有望提升，可能主要依靠基建投资的发力；国内疫情的负面影响短期内或将持续，制约消费的进一步复苏；在俄乌局势紧张、美联储货币政策加速紧缩等国际背景下，叠加上年基数攀升的影响，出口对于经济的支撑大概率会逐步回落。有鉴于此，IMF、世界银行等国际机构均降低了对中国经济增长的预测。预计未来经济增长压力仍然较大，实现 5.50% 增长目标的困难有所加大。

四、行业及区域经济环境

1. 高速公路行业

(1) 行业概况

高速公路作为重要的交通基础设施，对于促进商品流通、提高城市化水平、带动区域经济发展具有重要作用。依据《中华人民共和国公路法》，公路按其在公路路网中的地位分为国道、省道、县道和乡道，按技术等级分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路和四级公路。从运营主体分类来看，收费公路分为

政府还贷公路和经营性公路。政府还贷公路指县级以上地方人民政府交通主管部门利用贷款或者向企业、个人有偿集资建设的公路，不以盈利为目的，通行费收入属于行政事业性收费，严格实行收支两条线管理，法律上是政府债务。《收费公路管理条例》修订稿中提出，政府还贷公路的收费期限最长不得超过 15 年，国家确定的中西部省、自治区、直辖市的政府还贷公路收费期限，最长不得超过 20 年。经营性公路的运营主体为国内外经济组织、依法成立的公路企业法人，以市场化形式运营，法律上是企业债务。经营性公路的收费期限最长不得超过 25 年。国家确定的中西部省、自治区、直辖市的经营性公路收费期限，最长不得超过 30 年。

根据交通运输部发布的《2021 年交通运输行业发展统计公报》，2021 年底，中国高速公路通车里程达 16.91 万公里，较 2020 年底增加 0.81 万公里，国家高速公路里程 11.70 万公里，较 2020 年底增加 0.40 万公里。2021 年底，中国高速公路通车里程占公路总里程的 3.20%，较 2020 年底提高 0.10 个百分点。随着国家逐

渐取消政府还贷二级公路收费及高速公路通车里程的增加，中国收费公路结构不断优化。分区域看，广东、四川、云南高速公路里程数位列全国前 3 名；西部地区路网规模不断提升，2021 年底高速公路里程占全国比重达 41.3%，较 2020 年底提高 1.7 个百分点，路网规模和质量与东部、中部地区的差距进一步缩小。

得益于相对完备的路网体系及灵活便捷的承运属性，公路运输在中国交通运输体系中持续占据主导地位，2021 年分别承担国内营业性货物运输总量及旅客运输总量的 75.0%和 61.3%，分别较 2020 年上升 1.20 个百分点和下降 10.0 个百分点，公路货运重要性进一步提升，铁路运输方式对公路旅客运输替代效应较明显。

公路运输运行状况与 GDP 增速、行业供需等因素高度相关。2021 年，国内疫情形势较为稳定，社会复工复产，国民经济持续性恢复，公路货运指标呈现修复性增长；受局部性疫情扰动因素影响，人员流动仍有所限制，加之多种运输方式分流，公路客运指标持续下降。

表 2 中国公路运输主要指标情况

指标	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年		2021 年	
					绝对值	同比 (%)	绝对值	同比 (%)
营业性旅客运输总量 (亿人次)	154.28	145.68	136.50	130.10	68.94	-47.0	50.87	-26.2
旅客运输周转量 (亿人公里)	10228.71	9765.20	9275.50	8857.10	4641.01	-47.60	3627.54	-21.8
营业性货物运输总量 (亿吨)	334.13	368.69	395.69	343.50	342.64	-0.30	391.39	14.2
货物运输周转量 (亿吨公里)	61080.10	66771.50	71249.20	59636.40	60171.85	0.90	69087.65	14.8

注：联合资信根据公开资料整理

2022 年一季度，中国国内多点疫情爆发，本轮疫情传播能力较强、影响范围广、控制难度大，使得较长时间和较大范围的物流受限，同时居民出行意愿下降、人员流动管控政策明显收紧，交通运输需求均受到不同程度的不利影响。2022 年一季度，中国公路营业性客运量 9.7 亿人，环比和同比分别下降 16.86%和 26.04%，绝对值仅为疫情前的 28.81%；公路货运量环比下降 21.03%，同比增长 0.4%，绝对

值为疫情前的 99.49%，公路客运量和货运量环比降幅较大，尤其客运量仍在低位运行，与疫情前水平差距较大。

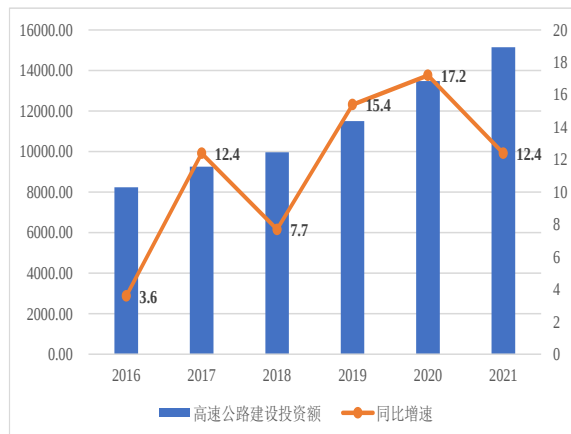
(2) 行业特点

行业周期性较弱，抗风险能力较强。从需求角度看，经济发展离不开完善的交通网络，经济处于上行周期时客货周转量快速增长，交通运输尤其是高速公路行业的景气度随之上行。从投资端来看，交通基础设施是国民经济

发展的重要硬件支撑，通常由政府主导，行业投资成为逆周期经济中政府投资的重要构成。

投资规模大，回收周期长，行业进入壁垒高。高速公路是重资产行业，单公里造价高，其建设所需资金规模大，回报周期长。2021年，中国高速公路建设完成投资15151.0亿元，增长12.4%，增速较2020年（17.2%）回落4.8个百分点，投资规模及增速维持高位。

图1 中国高速公路建设投资情况（单位：亿元、%）



注：联合资信根据交通运输行业发展统计公报整理

行业债务负担较重，未来中西部地区债务规模或继续增长。高速公路建设资金来源主要为资本金及银行贷款，近年资本金比率维持在30%左右，银行贷款比重介于64%~66%，其他债务占比5%左右。这导致高速公路行业负债率较高，债务负担较重。区域分布方面，我国东部地区的高速公路建设较早，单公里造价低，且早期举借的债务已陆续偿还，债务规模相对较小，增速也较为缓慢。近年来新增的高速公路主要集中在中西部地区，新增债务规模较大，进一步加重了其债务负担。

收支缺口巨大，收入可覆盖利息支出。2020年，中国高速公路通行费总收入同比下降17.74%，同期，支出总额（存量项目还本付息支出、养护支出等）同比增长14.85%，通行费收支缺口扩大至7177.47亿元，较上年增加2503.53亿元。其中，支出总额以对存续债务的还本付息支出为主，2020年占83.11%，由于存续债务规模大，高速公路行业年度通行费收入无法覆盖当年还本付息支出，对利息支出的保障程度较好。

表3 中国高速公路通行费收入及支出情况

项目	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	
					绝对值	同比(%)
通行费收入(亿元)	4548.46	5130.20	5168.38	5551.00	4566.20	-17.74
支出总额(亿元)	8691.73	9156.69	9025.69	10224.94	11743.67	14.85
其中：偿还债务利息支出(亿元)	2313.34	2495.72	2499.24	2675.93	2914.72	8.92
偿还债务本金支出(亿元)	4750.47	4952.79	4766.20	5311.80	6845.89	28.88
收支缺口(亿元)	4143.27	4026.49	3857.31	4673.94	7177.47	53.56
通行费收入/偿还债务利息(倍)	1.97	2.06	2.07	2.07	1.57	--
通行费收入/偿还债务本金(倍)	0.96	1.04	0.71	0.69	0.67	--

注：联合资信根据全国收费公路统计汇总表整理

(3) 行业政策

2021年以来，高速公路行业政策主要集中于落实《交通强国建设纲要》总体要求，加大对公路交通项目投资方面的支持，同时助力防范化解收费公路存量债务风险，对行业信用风险起到了缓释作用。

2017年7月，财政部、交通运输部联合发布《地方政府收费公路专项债券管理办法(试行)》，

开始在政府收费公路领域试点发行以项目对应并纳入政府性基金预算管理的车辆通行费收入、专项收入等为偿债资金来源的收费公路专项债券。原来的政府收费公路“贷款修路、收费还贷”模式相应调整为政府发行专项债券方式筹措建设资金。

2018年12月，交通运输部发布《公路法修正案(草案)》和《收费公路管理条例(修订草案)》。

按照预算法及相关改革要求,地方政府要为政府收费公路发展举借债务、发行收费公路专项债券,并以车辆通行费收入偿还;明确新建的收费公路只能是高速公路,停止新建收费一、二级公路和独立桥梁、隧道,严格控制收费公路规模;明确车辆通行费收入无法满足债务利息和养护管理支出需求的省份不得新建收费公路,防止盲目投资建设;建立养护管理收费制度,一省范围内所有政府收费高速公路债务偿清的,按照满足基本养护、管理支出需求和保障通行效率的原则,重新核定收费标准,实行养护管理收费,保障养护管理资金需要。

2020年1月起,全国取消省界收费站,原有以省为界的高速公路运营模式变为全国高速公路全网统一运行;同时开始施行《收费公路车辆通行费车型分类》。作为深化收费公路制度改革的重要实践,上述政策有利于提升收费公路通行效率及实载率,但根据交通运输部初步测算,按照新的货车车轴型收费标准,在同等交通量条件下,年度货车通行费预计下降11.6%,即货车整体收费标准将有所降低。同年,多省份积极推动高速公路企业债务化解工作,由国开行牵头的银团与多家省级高速公路企业达成融资再安排协议,通过原债务置换、展期或重组等方式,降低企业融资成本,拉长到期时间,平滑债务期限,有效缓解了相关企业受疫情影响通行费收入下降带来的流动性紧张。长期而言,为高速公路行业现金流培育与存量债务还本付息的匹配调节提供了更多空间。

2021年是《交通强国建设纲要》所述第一阶段的开局之年,为加快建设交通强国,构建现代化高质量国家综合立体交通网,政府相关部门陆续出台系列政策、规划,推动交通运输领域基础设施建设实施进程。2021年2月,中共中央、国务院印发了《国家综合立体交通网规划纲要》,强调要构建完善的国家综合立体交通网,完善铁路、公路、水运、民航、邮政快递等基础设施网络,构建以铁路为主干,以公路为基础,水运、民航比较优势充分发挥的国家综合立体交通网。2021年9月23日,交通运输部印发了《交通运输

领域新型基础设施建设行动方案(2021—2025年)》,指出到2025年,打造一批交通新基建重点工程,形成一批可复制推广的应用场景,制修订一批技术标准规范,促进交通基础设施网与运输服务网、信息网、能源网融合发展,精准感知、精确分析、精细管理和精心服务能力显著增强,智能管理深度应用,一体服务广泛覆盖,交通基础设施运行效率、安全水平和服务质量有效提升。2022年1月,交通运输部正式印发了《公路“十四五”发展规划》。《公路“十四五”发展规划》是继《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》印发后,出台的第一个公路交通领域的五年发展规划,明确了“十四五”时期我国公路交通发展的总体思路、发展目标、重点任务和政策措施,涵盖建设、管理、养护、运营、运输等多个领域。

2022年以来,国际形势更趋复杂严峻,国内疫情呈现点多、面广、频发的特点,对经济运行的冲击较大。为达成《交通强国建设纲要》远期规划的建设目标,同时发挥基础设施投资对经济周期逆调节作用,多省市发布建设计划,将增大公路交通领域投资。公路交通建设经营企业在收入下降的情况下同时面临存量债务还本付息及新建项目资金需求量大的双重压力。在此背景下,2022年4月20日,银保监会和交通运输部联合发布了《关于银行业保险业支持公路交通高质量发展的意见》,强调在符合公路收费有关规定的前提下,稳妥有序推进收费公路存量债务接续,防范化解收费公路存量债务风险;要求金融机构应提高金融资源配置效率,聚焦重点领域和重大项目;进一步优化公路项目还款安排,合理设置债务本息还款宽限期,原则上不超过建设期加1年;要求各级交通运输主管部门要加大车购税向中西部和东北部的补贴倾斜力度;鼓励保险机构多种投资途径参与重大公路交通基础设施、新型交通基础设施等项目建设;支持交通运输企业通过资产证券化(ABS)、基础设施领域不动产投资信托基金(REITs)等方式有效盘活公路存量资产。

(4) 未来发展

高速公路作为重要的交通基础设施,在中国国民经济和社会发展中占据重要地位,近年来中国高速公路通车里程稳定增长,投资规模维持较高水平,未来仍有一定发展空间。随着经济发展对高速公路运输需求的进一步加大,行业发展前景良好。联合资信认为高速公路行业整体风险低,展望为稳定。

长期来看,中国现有的高速公路仅能满足部分运输需求,中西部地区起步晚且地域面积广,高速公路需求尚未得到充分满足,未来中国高速公路建设仍将以中西部地区为重心。随着其加强对高速公路的投资建设,高速公路通车里程将稳定增长。受航空、高铁等分流影响,未来中国高速公路客车流量将延续下滑趋势;受益于宏观经济向好带动货运需求增加,加之路网效应的进一步体现,中国高速公路货车流量将保持平稳增长。

根据《国家公路网规划(2013—2030年)》,到2030年中国将建成总规模约11.8万公里的国家高速公路网,由7条首都放射线、11条南北纵线、18条东西横线及地区环线、并行线、联络线等组成,另规划远期展望线1.8万公里,位于西部地广人稀地区。2020年11月,中共中央《关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》(以下简称“十四五规划”)提出:统筹推进基础设施建设,加快建设交通强国,完善综合运输大通道、综合交通枢纽和物流网络,加快城市群和都市圈轨道交通网络化,提高农村和边境地区交通通达深度。

2. 证券行业

(1) 证券行业概况

近年来股票市场波动较大,债券市场规模持续增长;2020年,股指全年表现强势,交易活跃度大幅回升,市场利率出现大幅波动;债券违约向国企蔓延。

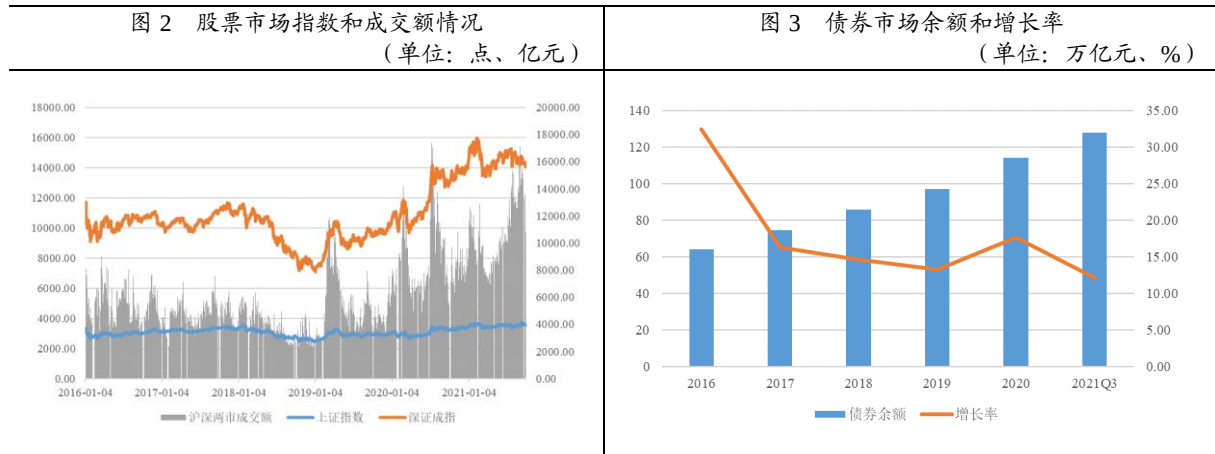
近年来,股票市场震荡加剧,2018年,经济环境下行叠加不利外部影响导致沪深指数出现较大幅度下跌,投资交易量进一步萎缩;2019年,市场预期回暖,股票市场先扬后抑,股票市场一

季度贡献全年大部分涨幅,市场成交量亦大幅增长;2020年,股票市场全年表现强势,呈现震荡上涨的“慢牛”格局,市场交易额大幅提升。根据证券交易所公布的数据,截至2020年底,上交所和深交所上市的公司合计4154家;股票市场总市值为79.72万亿元,较2019年底增长34.46%;平均市盈率为25.64倍,较2019年增长5.29倍。2020年全部A股成交额为206.02万亿元,同比增长62.37%。截至2020年底,市场融资融券余额为1.62万亿元,较2019年底增长58.84%,其中融资余额占比为91.54%,融券余额占比为8.46%。2020年,上交所和深交所共实际募集资金1.67万亿元,同比增长8.20%;完成IPO、增发、配股和发行优先股的企业分别为396家、362家、18家和8家;完成可转债和可交债发行的企业分别为206家和41家。

债券市场方面,近年来,在宽松货币政策和金融严监管双重影响下,债券市场规模不断扩大,整体利率水平波动下降,信用债市场有所分化,高等级债券需求增长。2017年,在严监管和“降杠杆”政策下,债券市场有所调整;2018年下半年以来,定向降准配合积极财政政策使债市出现分化,地方债和高等级债券认购资金充裕,同时资金链断裂导致的违约事件不断发生;2019年,债券市场违约常态化,货币市场利率延续下降趋势,国债收益率保持平稳;2020年,债券市场规模持续增长,受疫情以及货币政策影响,市场利率出现大幅波动,5月份利率探底后逐步回升,中债信用债净价指数总体平稳,但债券违约向国企蔓延。根据Wind统计,截至2020年底,债券余额为114.30万亿元,较2019年底增长17.72%。债券发行方面,2020年境内共发行各类债券5.03万只,发行额56.89万亿元,同比增长25.90%。2020年境内债券交易总金额为1282.19万亿元。其中,现券交易成交金额为241.09万亿元,回购交易成交金额为893.97万亿元,同业拆借金额为147.13万亿元。

衍生品市场方面,根据中国期货业协会统计数据,2020年全国期货市场累计成交额为437.53万亿元,同比增长50.56%。其中,中国金融期货交易所的交易金额为115.44万亿元,同比增长

65.80%，占全国市场份额的 26.38%。



资料来源：联合资信根据 Wind 数据整理

多层次资本市场已初步建立并不断完善。

《中共中央关于制定国民经济和社会发展的第十三个五年规划的建议》指出“积极培育公开透明、健康发展的资本市场，推进股票和债券发行交易制度改革，提高直接融资比重，降低杠杆率”，同时明确提出“深化创业板、新三板改革”“支持战略性新兴产业发展”等要求。2019 年 6 月，证监会和上海市人民政府联合举办了上海证券交易所科创板开板仪式，科创板正式开板；7 月 22 日，科创板首批公司上市交易，中国资本市场迎来了一个全新板块。2020 年 6 月，证监会发布《中国证监会关于全国中小企业股份转让系统挂牌公司转板上市的指导意见》，建立新三板企业转板上市制度，新三板精选层连续挂牌一年以上企业可申请转板到科创板或创业板上市，加强多层次资本市场的有机联系。2021 年 9 月，

定位为“服务创新型中小企业的主阵地”的北京证券交易所注册成立，我国资本市场的层次布局不断完善。

随着证券市场规模的逐步扩大，证券公司规模逐年增长，盈利水平受市场行情及政策影响较大；2020 年，证券公司业绩大幅增长。

近年来，证券公司的数量呈稳步增长态势。2016—2020 年，证券公司总资产和净资产规模逐年扩大，2019 年以来增幅较大；净利润呈现 U 型走势，2018 年受中美贸易战带来的股市下跌冲击的影响，证券行业盈利水平大幅下降；2019 年和 2020 年，受市场行情和利好政策等因素影响，证券公司业绩大幅改善。从目前收入结构来看，证券公司收入来源以经纪业务、投资银行业务以及自营业务为主，营业收入水平较易受到市场行情的影响，未来转型压力较大。

表 4 证券行业概况

项目	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 1—9 月
证券公司家数（家）	129	131	131	133	139	140
盈利家数（家）	124	120	106	120	127	124
盈利家数占比（%）	96.12	91.60	80.92	90.23	91.37	88.57
营业收入（亿元）	3279.94	3113.28	2662.87	3604.83	4484.79	3663.57
净利润（亿元）	1234.45	1129.95	666.20	1230.95	1575.34	1439.79
总资产（万亿元）	5.79	6.14	6.26	7.26	8.90	10.31
净资产（万亿元）	1.64	1.85	1.89	2.02	2.31	2.49
净资本（万亿元）	1.47	1.58	1.57	1.62	1.82	1.94

资料来源：中国证券业协会

2020年,国内新冠肺炎疫情爆发,为应对疫情,国家出台一系列流动性宽松政策,加之资本市场改革政策不断推出,国内经济逐步恢复,证券市场整体表现较好。2020年,证券公司行业维持严监管态势,随着新证券法落地实施以及资本市场深化改革推进,监管层对资本市场违规行为从严处罚。根据证监会及其派出机构披露,2020年以来涉及证券公司的罚单超过150张,远高于上年罚单数量,多家证券公司投资银行业务、资产管理业务和自营业务遭到重罚。从业务表现看,2020年证券公司经营业绩大幅提升,各业务板块收入均实现不同程度增长;业务结构方面,经纪、自营、投资银行仍是收入的主要构成,经纪和投资银行业务收入占比较2019年有所提升。截至2020年底,139家证券公司总资产为8.90万亿元,较2019年底增长22.50%;净资产为2.31万亿元,较2019年底增长14.10%,净资本为1.82万亿元,较2019年底增长12.35%。2020年,139家证券公司实现营业收入4484.79亿元,实现净利润1575.34亿元,分别同比增长24.41%和27.98%,经营业绩同比大幅增长,其中有127家公司实现盈利。

2021年前三季度,国民经济稳中向好,证券行业保持增长态势。截至2021年9月底,140家证券公司总资产为10.31万亿元,较2020年底增长15.84%;净资产为2.49万亿元,较2020年底增长7.79%;净资本为1.94万亿元,较2020年底增长6.59%。2021年前三季度,140家证券公司实现营业收入3663.57亿元,实现净利润1439.79亿元,分别同比增长7.00%和8.51%,经营业绩保持增长态势,其中有124家证券公司实现盈利(中国证券业协会统计数据,下同)。

(2) 行业政策

在资本市场深化改革背景下,证券公司严监管态势将延续;2020年以来多项利好政策密集出台,新《证券法》等纲领性文件出台,将推动资本市场和证券行业健康有序发展。

2020年2月,《关于修改<上市公司证券发行管理办法>的决定》《关于修改<创业板上市公司证券发行管理暂行办法>的决定》等再融资新规颁布,为上市公司再融资松绑,增强资本市场

服务实体经济的能力,助力上市公司抗击疫情,国内经济全面修复。

2020年3月,新《证券法》正式实施,加大了资本市场违法违规成本并全面推行注册制,公司债、企业债注册制已全面实施,创业板注册制改革正式落地。2020年6月,《创业板首次公开发行股票注册管理办法(试行)》等文件发布,创业板试点注册制。

2020年5月,《关于修改<证券公司次级债管理规定>的决定》发布,证券公司次级债公开发行的放开拓宽了证券公司融资渠道,有助于证券公司降本增效。

2020年7月,证监会发布《关于修改<证券公司分类监管规定>的决定》,此次修订进一步体现合规审慎导向,引导差异化发展,对规模指标有所弱化,利好中小型券商,但总体上大型券商仍保有优势地位。

2021年3月,证监会发布《关于修改<证券公司股权管理规定>的决定》及配套规定,修改证券公司主要股东定义,适当降低主要股东资质要求,落实新《证券法》并简化股权相关审批事项等,进一步完善了证券公司股东准入和监管的相关要求。

2021年4月,证监会修订《科创属性评价指引(试行)》,新增研发人员占比超过10%的常规指标,按照支持类、限制类、禁止类分类界定科创板行业领域,建立负面清单制度;在咨询委工作规则中,完善专家库和征求意见制度,形成监管合力;交易所在发行上市审核中,按照实质重于形式的原则,重点关注发行人的自我评估是否客观,保荐机构对科创属性的核查把关是否充分,并做出综合判断。

2021年5月,证监会首批证券公司“白名单”公布,对纳入白名单的证券公司取消部分监管意见书要求,同时对确有必要保留的监管意见书,简化工作流程,从事前把关转为事中事后从严监督检查。后续,证监会将根据证券公司合规风控情况对“白名单”持续动态调整。

2021年7月,中国人民银行公布《证券公司短期融资券管理办法》,自2021年9月1日起开始正式实施。中国人民银行对证券公司发

行短期融资券实施宏观管理，可根据货币市场流动性和金融市场运行情况，调整证券公司发行的短期融资券余额与净资本比例上限和最长期限。

2021年7月，证监会发布《关于注册制下督促证券公司从事投行业务归位尽责的指导意见》，强化监管力度，督促证券公司认真履职尽责，更好发挥中介机构“看门人”作用。2021年9月，证监会发布《关于修改〈创业板首次公开发行股票发行与承销特别规定〉的决定》，取消新股发行定价与申购安排、投资风险特别公告次数挂钩的要求；删除累计投标询价发行价格区间的相关规定，由深圳证券交易所在其业务规则中予以明确。沪深证券交易所、中国证券业协会同步完善了科创板、创业板新股发行定价相关业务规则。同月，证监会发布《首次公开发行股票并上市辅导监管规定》，进一步规范辅导相关工作，积极为稳步推进全市场注册制改革创造条件。

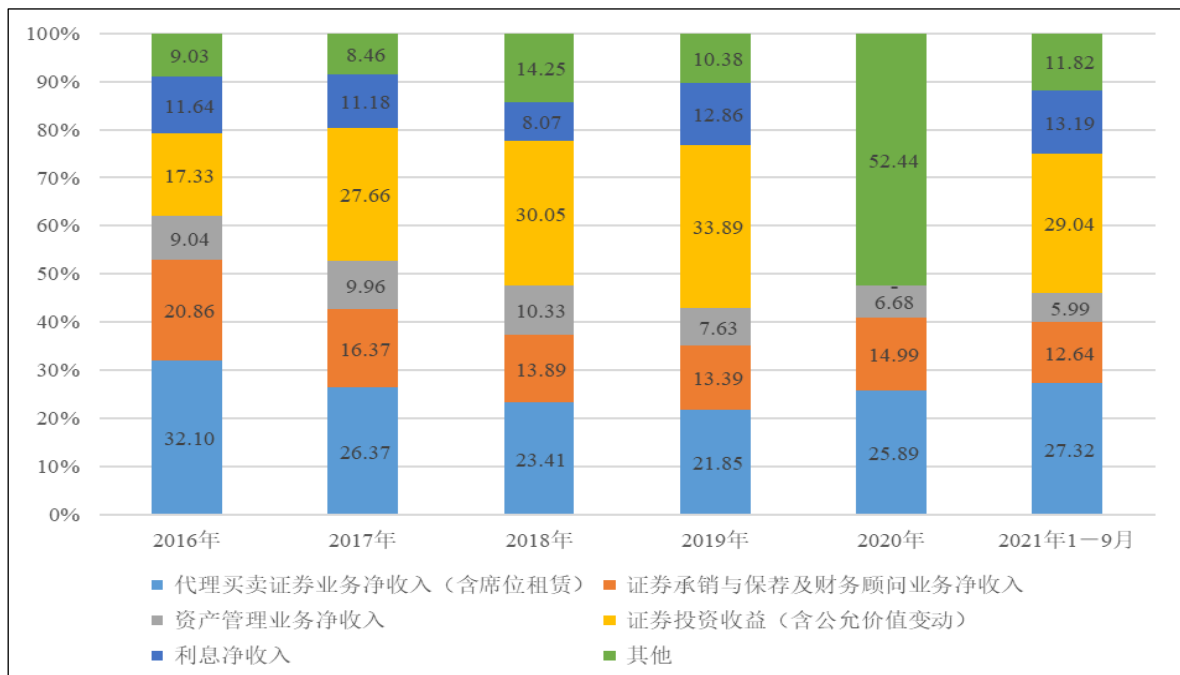
（3）业务分析

我国证券公司业务结构以经纪业务、投资银行业务、资产管理业务、信用业务和自营业

务为主；2020年证券公司盈利水平显著上升，服务实体经济能力和服务市场投资理财需求能力持续提升。

经纪业务、自营业务和投资银行业务是我国证券公司主要的业务收入来源，近年来证券公司不断加大创新业务开拓力度，同时经纪业务佣金率水平逐年下探，经纪业务收入占比呈下降态势，但收入占比仍保持20%以上。证券公司各业务板块收入受市场行情影响较大。2018年，受证券市场震荡下行、交投活跃度不高以及股权融资低迷等因素影响，证券公司各板块收入均有所下滑，自营业务收入占比升至30%以上，投资银行业务和经纪业务收入占比下降。2019年，受股票市场回暖、交投活跃度提升影响，以自营为主的投资收益和以信用业务为主的利息净收入占比均有明显提升。2020年，经纪业务收入占比连续多年下降后有所回升，投资银行业务占比小幅提升，证券行业服务实体经济能力和服务市场投资理财需求能力持续提升，财富管理转型初见成效。

图4 我国证券行业业务收入结构图



注：证券业协会未披露2020年全行业证券投资收益（含公允价值变动）和利息净收入的数据，2020年其他包括证券投资收益（含公允价值变动）、利息净收入和其他收入

资料来源：中国证券业协会网站

经纪业务是证券公司传统业务，易受市场交易量和佣金率的影响，收入实现存在较大的波动性。

近年来，竞争加剧使佣金率下行，经纪业务的收入对证券公司的收益贡献度在 2016—2019 年持续下降；同时，证券公司客户资金账户非现场开户服务的推出将对传统依赖营业部营销的经纪业务模式形成挑战。近年来，证券公司加大经纪业务向财富管理转型力度，经纪业务从传统的股票交易业务转为逐步开展多金融产品交叉营销。同时，重塑经纪业务条线组织架构、增加投顾人员、提升服务专业化水平等措施将为经纪业务带来新的增长动力。

收入规模方面，经纪业务与股票市场景气度呈强相关性，具有较大的波动性。2018 年，随着中美贸易战的持续以及部分创新型上市公司违规经营，股票市场投资热情减退，成交量有所下降；受此影响，2018 年 131 家证券公司实现代理买卖证券业务净收入 623.42 亿元，同比下降 24.06%。2019 年，市场预期有所回暖，股票市场先扬后抑，市场成交量亦大幅增长。2019 年，133 家证券公司实现代理买卖证券业务净收入（含席位租赁）787.63 亿元，同比增长 26.34%。2020 年，股票市场指数于二季度快速上涨，下半年随着货币政策逐步退出，市场指数横盘调整，全年交易量大幅增长，证券公司实现代理买卖证券业务净收入（含席位租赁）1161.10 亿元，同比增长 47.42%。2021 年前三季度，沪深两市成交量 190.30 万亿元，同比增长 20.47%；证券公司实现代理买卖证券业务净收入 1000.79 亿元（含交易单元席位租赁），同比增长 11.19%，证券经纪业务仍具备较强的增长动力。

投行业务收入与资本市场融资规模呈较高相关性；投资银行业务以证券承销与保荐业务为主，再融资、并购重组政策松绑以及科创板开板、创业板注册制落地等利好政策将为投行业务带来增量。

目前证券公司的投资银行业务以证券承销与保荐业务为主。随着近年来证券市场融资产品的日趋多样化，企业融资需求不断增加，债市

市场融资规模也快速扩大。

证券公司投行业务收入与资本市场融资规模呈较高相关性。2019 年以来，受益于 IPO 审核常态化、科创板落地、货币政策边际宽松，投资银行业务收入大幅增长；年末再融资、并购重组政策松绑为 2020 年投行业务增长蓄力。2020 年以来，A 股 IPO 审核家数及过会率明显提升，2020 年，发审委审核 IPO 家数 634 家，其中 605 家通过审核，过会率达 95.43%，远高于 2019 年全年 277 家审核家数、247 家通过家数及 89.17% 的通过率。2020 年，IPO 发行规模合计 4699.63 亿元，发行家数 396 家，分别同比增长 85.57% 和 95.07%。受再融资新规利好政策影响，2020 年，再融资规模 8854.34 亿元，同比增长 26.10%，扭转下降趋势。科创板方面，2020 年共有 229 家科创类公司提交上交所上市委审核，218 家获得通过，通过率很高，预计募集资金规模 2262.60 亿元。债券市场方面，2020 年，证券公司积极促成疫情防控领域企业发行公司债券进行融资，2020 年证券公司承销各类债券金额 10.05 万亿元，同比增长 32.09%。基于上述因素，2020 年，全行业实现投资银行业务净收入 672.11 亿元，同比增长 39.26%。2021 年前三季度，证券公司实现证券承销与保荐业务净收入 416.00 亿元，同比下降 3.61%。

就市场格局来看，证券公司投资银行业务形成了较明显的阶梯式竞争格局。一些大型证券公司依靠资本实力、技术优势以及股东背景，在大型融资项目上具有明显的竞争优势，几乎垄断了百亿元以上规模的发行承销项目，显示该业务集中度较高。2020 年，股权承销金额排名前五的证券公司市场份额为 52.83%；债券承销金额排名前五的证券公司市场份额为 43.94%。

自营业务主要包括权益类投资和固定收益类投资，该类业务与证券市场关联度高，面临较高市场风险。

自营业务主要包括权益类投资和固定收益类投资，2012 年证券公司业务范围和投资方式限制的放宽以及另类投资子公司设立政策的颁布，意味着证券公司自营业务从传统单边投资

向多领域投资、多交易工具的方向转变。2018年，股票市场跌幅较大，其中权重股持续下跌，创业板指数由涨转跌。在定向降准等利好政策下，中债新综合净价指数全年上涨4.00%，债券投资收益减缓了自营业务降幅，但债券市场出现集中违约；2018年债券市场新增43家违约主体，较2017年的9家大幅增加，违约金额达1154.50亿元，系2017年违约金额的3.42倍，违约主体以民企和上市公司居多。2019年，市场预期有所回暖，股票市场先扬后抑，市场成交量亦大幅增长；资金市场利率延续2018年下降趋势，证券公司自营投资收入大幅增长；同时，2019年债券市场违约呈常态化，需关注相关投资风险。2020年，股票市场指数大幅上涨，其中深证成指上涨36.02%；债券市场违约向国企蔓延，个别国企违约超预期，造成信用利差走阔。2021年前三季度，证券公司实现投资收益（含公允价值变动）1064.04亿元，同比增长4.97%。

证券公司资产管理规模较小，主动管理业务是其发展方向。

目前，证券公司资产管理业务初步形成了包括集合资产管理、定向资产管理及专项资产管理等在内的产品体系。2013年以来，证监会鼓励证券公司加强业务创新，发展资产管理业务，推动资产管理业务模式从目前单一产品管理向全面的客户资产配置转型。2018年4月，中国人民银行等多部委联合发布《关于规范金融机构资产管理业务的指导意见》，控制资管产品杠杆水平，并限制通道类业务，促使证券公司提升主动管理能力。2018年11月，证监会发布的《证券公司大集合资产管理业务适用〈关于规范金融机构资产管理业务的指导意见〉操作指引》要求证券公司存量大集合资产管理业务对标公募基金进行管理，符合特定情况的业务需转为私募产品。近年来，证券公司资产管理业务发展趋势由通道转主动型管理，定向资管产品仍是主要部分，但其占比有所下降；受资管新规及资管“去通道”等政策影响，证券公司资管业务规模呈下降趋势。证券公司资产管理业务向主动管理转型，对其增值服务和产品附加值能

力提出更高要求。随着证券公司投研能力和主动管理能力的不断提升，资产业务有望成为证券公司收入增长点。截至2020年末，证券公司资产管理业务规模为10.51万亿元，较2019年末下降14.48%；2020年，证券公司实现资产管理业务净收入299.60亿元，同比增长8.88%。2021年前三季度，证券公司实现资产管理业务净收入219.62亿元，同比增长3.28%。

近年来证券公司信用业务发展速度较快，但该类业务面临较高市场风险和信用风险；2020年融资融券业务大幅增长但风险可控，股票质押业务风险继续化解。

近年来证券公司信用业务发展速度较快，为自身业绩的提升作出一定贡献。融资融券业务自2010年3月31日开展以来，在业务规模上呈数量级的攀升，融资融券余额与股票市场具有较高相关性。根据沪深交易所公布的数据，截至2020年末，融资融券余额1.62万亿元，较2019年末增长58.84%，融资融券业务规模大幅增长且总体风险可控。股票质押业务方面，2018年以来因市场下跌而导致质押风险暴露，证券公司普遍提高股票质押风控标准、降低业务规模以化解风险；同时，随着质押品市值回升以及纾困资金逐步到位，股票质押业务风险有所缓解。截至2020年末，全市场质押股份市值占总市值的比重为5.42%，较年初下降0.79个百分点；控股股东持股质押比例超过80%的上市公司家数亦持续下降，高比例质押风险继续化解。但目前质押规模仍然较大，未来依然要谨慎关注政策推进情况、市场行情变化以及个股“黑天鹅”事件。截至2021年9月末，沪深两市两融余额为18415.25亿元，较年初增长13.74%。随着两融余额的稳步增长，信用业务利息净收入亦呈增长态势。2021年前三季度，证券公司实现利息净收入483.07亿元，同比增长8.41%。

（4）市场竞争

近年来，随着监管理念及市场环境的变化，证券行业竞争越来越激烈，并由分散化、低水平竞争向集中化、差异化和专业化竞争演变。

随着以净资本为核心的监管体系的建立以

及资本中介业务的开展，净资本规模成为制约证券公司竞争力的重要因素。2020 年 7 月，证监会提出，鼓励有条件的证券公司、基金管理公司实施市场化并购重组。证券公司之间收、并购成为其发展壮大的重要手段。2020 年 3 月，中信证券股份有限公司完成对广州证券股份有限公司 100%股权的并购，进一步稳固了其龙头券商的地位；4 月，天风证券已基本完成对恒泰证券 29.99%股权的收购；10 月，国联证券和国金证券因合并过程中未就核心条款达成一致意见，宣布终止并购，成为继 6 月华创证券终止收购太平洋证券后的又一并购流产事件。即便如此，证券公司整合仍是未来发展的趋势。随着行业“马太效应”的凸显，市场化并购有助于龙头证券公司稳固行业地位，弥补自身业务短板，实现跨区域的资源调配。

近年来，证券公司持续补充净资本，2019 年，国内有红塔证券、华林证券等 2 家证券公司实现上市，2020 年以来，湘财证券和英大证券通过并购重组方式“曲线上市”，中银国际、中泰证券、国联证券、中金公司、财达证券已实现 A 股上市，首创证券、信达证券、万联证券、国开证券等证券公司已处于 IPO 辅导期或已过会阶段。2020 年，共计 16 家上市证券公司完成增发和配股，其中海通证券和国信证券分别增发募资 200.00 亿元和 150.00 亿元，招商证券完成配股募资 126.83 亿元，资本金规模大幅提升，行业内头部效应有所加强。区域竞争方面，部分证券公司在特定地域、特定业务类型等方面形成了比较竞争优势，比如西南证券在重庆等西南区域具备较强竞争优势等。

2019 年 10 月，证监会宣布，自 2020 年 4 月 1 日起，取消证券公司外资股比限制。截至 2020 年末，中国内地外资控股证券公司已达 8 家，其中四家为新设立合资证券公司，系野村东

方国际证券有限公司、大和证券（中国）有限责任公司、星展证券（中国）有限公司、摩根大通证券（中国）有限公司，另外 4 家是外资股东通过提升持股比例获得控股权的证券公司，系瑞银证券有限责任公司、瑞信证券（中国）有限公司、摩根史丹利华鑫证券有限公司、高盛高华证券有限责任公司。此外，证监会批准新设金圆统一证券有限公司和甬兴证券有限公司 2 家国内证券公司，行业竞争进一步加剧。短期来看，国内证券公司拥有网点布局和客户资源等绝对领先优势，证券行业对外开放对本土证券公司冲击有限；长期来看，随着证券行业进一步开放，外资证券公司在产品创设和财富管理等创新类业务方面的优势将使国内证券公司面临挑战，放宽证券公司外资准入将成为国内金融机构转变经营理念、规范业务发展的一个重要契机，有利于证券行业整体优化。

2019 年 11 月，证监会明确表态要打造“航母级证券公司”，同时《证券公司股权管理规定》及配套政策的出台将进一步加剧证券公司分化局面，具有强大股东实力的证券公司在业务发展、风险防范、盈利表现、资本实力以及信用水平等方面明显优于弱股东证券公司，也将引导证券公司实现差异化和专业化发展，重塑证券公司竞争格局。

随着行业的发展和证券公司的兼并重组，证券公司行业市场集中度大幅提高。按 2020 年末证券公司所有者权益排序，2020 年前十大证券公司实现营业收入合计 2994.25 亿元，净利润 995.85 亿元，占全行业营业收入和净利润的比重分别为 66.76%和 63.21%。截至 2020 年底，前十大证券公司资产总额为 5.85 万亿元，占全行业总资产的 65.70%。前十大证券公司上述财务指标占比均超过 60%，行业集中度较高。

表 5 截至 2020 年底主要证券公司财务数据（单位：亿元）

序号	证券公司	所有者权益	资产总额	营业收入	净利润
1	中信证券	1858.83	10529.62	543.83	155.17
2	海通证券	1681.26	6940.73	382.20	120.37
3	国泰君安	1462.38	7028.99	352.00	117.37

序号	证券公司	所有者权益	资产总额	营业收入	净利润
4	华泰证券	1323.12	7167.51	314.45	108.70
5	招商证券	1058.25	4997.27	242.78	95.04
6	广发证券	1022.74	4574.64	291.53	107.71
7	申万宏源证券	827.32	4537.33	205.53	79.57
8	中国银河	820.08	4457.30	237.49	73.12
9	国信证券	809.24	3027.56	187.84	66.18
10	中金公司	718.15	5216.20	236.60	72.62
合计		11581.37	58477.15	2994.25	995.85

资料来源：联合资信根据 Wind 数据整理

（5）未来动向

随着监管力度的加强，证券行业严监管态势将延续；需关注外部经济不确定性对国内资本市场的冲击以及证券公司合规风险事件的发生。

2020 年 7 月，广发证券及 14 名高管因康美药业造假事件被处以“史上最严”的监管措施，同月新时代证券和国盛证券被证监会实行接管，监管事件频发，处罚力度很大，预计严监管态势将延续。同时，中央经济工作会议针对 2021 年资本市场提到“要健全金融机构治理，促进资本市场健康发展，提高上市公司质量，打击各种逃废债行为”，“金融机构治理”“打击逃废债行为”或成为 2021 年的一个工作重点，因此风险控制和合规管理依然是证券行业的工作重点，对于证券公司相关风险事件的发生仍需保持关注。

证券公司业务转型压力加大，证券行业“强者恒强”的局面进一步凸显，专业化、特色化发展或成中小证券公司转型方向，兼并收购及协同发展有望成为行业战略发展的重要主题。

2019 年以来，证券公司业绩改善主要受益于行情回暖带来的收入增长，业务转型压力仍较大，行业同质化竞争态势并未改善。值得注意的是，2019 年以来多家证券公司牵手互联网巨头，如中金公司将与腾讯控股成立一家合资技术公司；财通证券宣布联合蚂蚁金服、阿里云正式建立金融科技全面战略合作伙伴关系；东方证券与华为在云计算领域、与阿里云在场景应用领域展开深度合作。同时，多家证券公

司先后在金融科技领域加大投入，并希望借助智能科技搭建新型财富管理业务模式，如平安证券、招商证券等。大型证券公司在资本实力、风险定价能力、金融科技运用等方面具有较强竞争力，在创新业务领域获得的先发优势将加速证券行业集中度的提升。此外，证监会于 2019 年明确表态要打造“航母级证券公司”，于 2020 年表示鼓励有条件的证券公司并购重组且行业内收并购事件已有发生，这将有助于大型证券公司巩固市场地位，实现优势互补及自身快速发展，亦加剧证券行业“强者恒强”的局面。2019 年出台的《证券公司股权管理规定》及配套政策也将引导证券公司实现差异化和专业化发展，中小证券公司面临竞争将愈加激烈，走特色化、专业化之路或为其转型方向，谋求新股东亦或是其发展路径之一，未来中小证券公司股权变更或增加。

3. 区域经济环境

浙江省作为中国东南沿海经济强省，腹地经济发达，区域优势和路网效应明显，公司外部发展环境良好。

公司及下属企业主要位于浙江省。浙江省地处中国东南沿海长江三角洲南翼，东临东海，南接福建，西与安徽、江西相连，北与上海、江苏接壤，是中国的经济强省，浙江省腹地经济发达，区域优势和路网效应明显。

（1）浙江省经济概况

近年来，浙江省区域经济水平持续增强。根据 2019—2021 年《浙江省国民经济和社会发展统计公报》，近三年浙江省分别实现地区

生产总值（GDP）62352 亿元、64613 亿元和 73516 亿元，同比增幅分别为 6.8%、3.6%和 8.5%。分产业看，第一、二、三产业增加值分别为 2209 亿元、31189 亿元和 40118 亿元，比上年分别增长 2.2%、10.2%和 7.6%，与 2019 年相比，两年平均增长 1.7%、6.5%和 5.9%。人均地区生产总值为 113032 元（按年平均汇率折算为 17520 美元），比上年增长 7.1%。

固定资产投资方面，近三年浙江省固定资产投资规模持续扩大，2021 年比上年增长 10.8%，两年平均增长 8.1%。其中，第一、二、三产业投资比上年分别增长 2.7%、17.8%和 9.0%，三大领域投资稳定增长。分产业看，制造业投资增长 19.8%，拉动投资增长 3.4 个百分点；基础设施投资增长 2.0%，拉动投资增长 0.5 个百分点；民间投资比上年增长 8.9%，拉动全部投资增长 5.3 个百分点；其中，民间项目投资增长 11.6%。

财政实力方面，2021 年浙江省财政总收入 14517 亿元，比上年增长 16.9%；一般公共预算收入 8263 亿元，增长 14.0%。其中，税收收入 7172 亿元，增长 14.5%，占一般公共预算收入的 86.8%。

（2）浙江省交通概况

截至 2021 年底，浙江省高速公路里程 5184 公里，较 2020 年底增加 84 公里；路网密度达 4.91 公里/百平方公里，居全国各省（自治区）第三。浙江省“两纵两横十八连三绕三通道”主骨架已经形成，高速公路全面覆盖 20 万以上人口城镇、沿海港口主要港区、机场、铁路等重要枢纽，省际接口达到 21 个，实现陆域“县县通高速”。高速公路网年平均日交通量达 5.0 万辆，平均拥挤度 0.67，处于三级服务水平，总体运行顺畅。

随着疫情影响弱化，浙江省交通运量有所回升。2021 年浙江省铁路、公路和水运货物周转量 12936 亿吨公里，比上年提高 5.0%；旅客周转量 714 亿人公里，增长 5.9%。公路旅客周转量受到高铁冲击而继续下滑，公路和铁路在

客运运输处于竞争态势，水运在货运运输中占绝对优势。

根据《浙江省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，浙江省拟建设现代化基础设施体系，加快推进高速公路建设，持续优化发展硬环境。“十四五”期间拟加快建设沪杭甬智慧高速、湖杭高速公路等续建项目，有序推进苏台高速公路、甬舟高速公路复线等新开工项目，到 2025 年高速公路里程达 6000 公里，未来仍有较大的投资空间。

五、基础素质分析

1. 股权状况

截至 2022 年 3 月底，公司已发行股份 4343114500 股，其中浙江交投持股 66.99%，为公司控股股东；公司实际控制人是浙江省国有资产监督管理委员会。

2. 企业规模及竞争力

公司是从事高速公路投资运营的港股上市公司，在路产质量和股东背景等方面具有显著优势；并表子公司浙商证券股份有限公司（以下简称“浙商证券”）为全国综合性上市证券公司，综合实力很强，具有区域竞争优势。

公司作为浙江省唯一一家在港交所上市的高速公路投资运营公司，在浙江省内高速公路投资及运营领域居于重要地位。截至 2022 年 3 月底，公司高速公路营运里程 1074.6 公里，其中浙江省内 993.0 公里，安徽省内 81.6 公里；下辖 33 个收费所、119 个收费站；2021 年，单公里通行费收入为 896.98 万元/公里，公路资产周转率（高速公路收费及其附属收入/高速公路及其附属平均资产总额）为 22.55%。

另外，公司持有浙江上三高速公路有限公司（以下简称“上三公司”）73.63%的股份，上三公司持有浙商证券 54.79%的股份，公司实际控制浙商证券。

浙商证券为全国综合性上市证券公司，业务牌照齐全，在浙江省人民政府发布的“凤凰行动 2”及一系列省委省政府的战略部署中担当重要角色，具有重要的区域战略地位。浙商证券利用浙江省的市场背景、渠道资源和竞争优势积极开展各类业务，截至 2021 年底下辖 10 家子公司、21 家分公司，分布于上海、浙江、四川、重庆、山东、江苏等地；营业部 109 家，主要分布于浙江省内，其余分布于北京、上海、广东、深圳、重庆等经济发达地区；拥有员工 4492 人，其中高级管理人员 7 人，具有很强的区域竞争优势。

公司控股股东浙江交投整体竞争实力强，在中国交通基础设施类投资企业中名列前茅，位列《财富》世界 500 强第 433 位，2021 中国企业 500 强第 120 位。截至 2021 年底，浙江交投资产总额 7454 亿元，所有者权益 2431 亿元；2021 年，浙江交投实现营业总收入 2992 亿元，利润总额 146 亿元。

3. 人员素质

公司高层管理人员均具有丰富的行业管理经验，有较强的管理能力，整体素质较高；公司员工整体素质良好，员工队伍趋向专业化，可以满足日常经营管理需要。

截至 2022 年 3 月底，公司董事成员合计 9 名，其中执行董事 3 名、非执行董事 3 名、独立非执行董事 3 名；监事 5 名，其他高级管理人员 6 名，均具有丰富的行业及管理经验。

俞志宏先生，1964 年生，本科毕业于浙江大学电机工程学系电力系统及自动化专业，拥有浙江大学管理学院管理学硕士学位；历任嘉兴经济开发区（嘉兴高新技术产业园）党工委书记、管委会主任；海宁市委书记；嘉兴市委常委；杭州市副市长、市钱江新城建设指挥部（市钱江新城建设管委会）党委书记、总指挥（主任）；杭州市委常委、萧山区委书记；绍兴市委副书记、市长；现任浙江交投董事长、党委书记，兼任公司董事长。

袁迎捷先生，1976 年生，正高级工程师，西安公路交通大学公路与城市道路专业（获工学学士），长安大学道路与铁道工程专业（获工学硕士和工学博士）；2004 年起任职于浙江省公路管理局、浙江省交通运输厅，2014 年任浙江省交通运输厅建设管理处副处长，2017 年任浙江交投总师办副主任，2018 年起任浙江交投高速公路建设部副总经理、高速公路管理部副总经理及总经理；现任公司总经理。

截至 2021 年底，公司在职工 7990 人，按学历划分，本科及以上学历 5036 人，大专学历 1885 人，其他 1069 人；按职位划分，管理职位 4013 人，其他职位 3977 人。

4. 企业信用记录

公司本部和重要子公司信用记录均良好。

根据中国人民银行企业信用报告（查询机构代码：33103090177），截至 2022 年 4 月 11 日，公司本部企业信用记录良好。

根据中国人民银行企业信用报告（机构信用代码证：331030900005），截至 2022 年 4 月 11 日，上三公司本部企业信用记录良好。

根据中国人民银行企业信用报告（机构信用代码证：G10330106009183207），截至 2022 年 4 月 11 日，浙商证券本部企业信用记录良好。

六、管理分析

1. 法人治理结构

公司法人治理结构完善，董事会、管理层均依法行使职权，各机构运作独立规范，管理有序。

公司依据《中华人民共和国公司法》、香港联交所《企业管治守则》及相关规范性文件规定，设立了由股东大会、董事会、监事会和高级管理层组成的公司治理体系。

股东大会负责决定公司的经营方针和投资计划；审议批准董事会的报告；审议批准监事会的报告；审议批准公司的年度财务预算方案、决算方案等事项公司设董事会。董

事会由九名董事组成，其中独立的非执行董事不少于三名。董事会设董事长一人，副董事长一人。董事由股东大会选举产生，每届任期三年。董事任期届满，连选可以连任。董事长、副董事长由全体董事的过半数选举和罢免，董事长、副董事长任期三年，连选可以连任。董事会对股东大会负责。

公司设监事会。监事会由五人组成，其中一人出任监事会主席。监事任期每届三年，可连选连任。监事会主席的任免，应当经三分之二或以上监事会成员的表决通过。监事会成员应包括至少三名独立监事和一名职工代表。职工代表由职工民主选举和罢免，所有其他监事由股东大会选举和罢免。监事会会议至少每年召开一次，由监事会主席负责召集。监事会向股东大会负责。

公司董事成员合计 9 名，其中执行董事 3 名、非执行董事 3 名、独立非执行董事 3 名；监事 5 名；均具有丰富的行业及管理经验。

公司设经营管理机构负责日常经营管理工作，设总经理 1 名、财务总监 1 名及各业务分管副总经理 5 名。

2. 管理水平

公司建立了一整套管理制度和良好的管理机制，整体管理风险低。

公司重视管理制度的建设与实施，已建立了一整套管理制度，内容涉及综合财会、投融资管理、招投标、对外担保等方面。

作为在香港联交所上市的公司，公司依据资产保值增值和资产收益最大化的原则，通过向全资、控股子公司委派高管、董事等方式在职权范围内指导子公司生产经营活动，使其经营活动符合整体战略发展要求和保值增值目标。下属公司根据控股比例和承担风险的程度享有其相应的决策权力，承担相应风险。

在财务会计管理方面，公司设立了独立的财务管理部和纪检监察审计部，按照企业会计

准则及香港财务报告准则，并根据公司业务实际情况和经营管理要求建立了《浙江沪杭甬高速公路股份有限公司资金管理办法》《浙江沪杭甬高速公路股份有限公司高速公路业务成本费用核算规范》《浙江沪杭甬高速公路股份有限公司内审工作条例》等财务管理制度和独立的财务核算体系。

在财务预算管理方面，公司制订了《浙江沪杭甬高速公路股份有限公司全面预算管理办法》《浙江沪杭甬高速公路股份有限公司全面预算调整审批权限规定》《浙江沪杭甬高速公路股份有限公司关于预算调整审批规定的补充》，财务预算工作由各子公司的财务部门具体负责。预算的编制按照上下结合、分级编制、逐级汇总、审查平衡、审议批准、下达执行的程序进行。预算一经审议批准，即对所有预算单位具有约束效力，各单位所有筹资、投资及其他财务经营行为按照预算严格执行，保证公司本部及各级子公司资金筹集和使用的计划性，为对外融资的及时归还提供制度保障。

在投融资管理方面，公司制定了《浙江沪杭甬高速公路股份有限公司投资管理办法》，在公司总经理办公会下设投融资管理委员会组织投融资项目的立项、评审，拟订资本运作、资产经营方案，研究公司董事会和总经理办公会关于投融资决策事项的实施方案和具体举措，负责投融资项目的后评价工作及其他授权事项；对公司所有控股公司或由控股公司委派经营层或主要经营者的下属企业的投融资行为进行了投融资决策程序、项目跟踪管理，并对违规行为和投融资损失的责任进行追究。

七、经营分析

1. 经营概况

公司核心经营业务包括高速公路运营和证券业务两大板块。2019—2021 年，公司营业总收入快速增长，但综合毛利率有所下降。

2019—2021 年，公司营业总收入快速增长，年均复合增长 34.83%，得益于证券市场交易活

跃导致证券收入大幅增长。2021年，公司营业总收入同比增长50.46%。其中，高速公路收费及其附属收入同比增长50.04%，证券收入同比增长55.29%。

2019—2021年，公司综合毛利率有所下降，主要系业务毛利率相对较低的证券收入占比提升导致。2021年，公司综合毛利率同比变化不大，其中高速公路收费及其附属业务毛利率同比提升7.08个百分点，主要系2020年同期因

疫情免收通行费导致收入偏低；证券业务毛利率同比下降4.33个百分点，主要系业务毛利率相对较低的期货收入占比提升导致。

2022年一季度，公司实现营业总收入57.77亿元，同比增长4.04%；其中，高速公路收费及其附属收入和证券收入占比分别为37.35%和62.00%，较2021年变化不大。2022年一季度，公司综合毛利率为31.79%。

表 6 公司营业总收入构成与毛利率情况

项 目	2019 年			2020 年			2021 年		
	收入 (亿元)	占比 (%)	毛利率 (%)	收入 (亿元)	占比 (%)	毛利率 (%)	收入 (亿元)	占比 (%)	毛利率 (%)
高速公路收费及其附属业务	81.59	56.52	55.21	64.63	37.06	44.01	96.97	36.95	51.09
证券业务	56.50	39.14	13.83	104.75	60.06	16.33	162.67	61.99	12.00
其他业务	6.27	4.34	19.41	5.03	2.88	25.57	2.78	1.06	19.53
合计	144.36	100.00	37.46	174.41	100.00	26.86	262.42	100.00	26.52

资料来源：公司提供

2. 业务运营分析

(1) 高速公路运营

2019—2021 年，公司所辖主要路产车流量持续增长，各路段通行费收入已恢复至疫情前水平，此外新购入高速公路带动公司通行费收入大幅增长。公司拥有省内多条重要路产，路产质量较高，单公里通行费收入远高于全国平均水平。

高速公路路产情况

截至2022年3月底，公司高速公路营运里程合计1074.6公里，占浙江省高速公路总里程的比重为20.73%。

近三年，公司不断拓展高速公路主业规模，高速公路运营里程逐年增长。2019年，公司斥资29.43亿元自浙江交投收购浙江申嘉湖杭高速公路有限公司（以下简称“申嘉湖杭公司”）100%股权，其负责申嘉湖杭高速公路的运营，其控股子公司浙江舟山跨海大桥有限公司（申嘉湖杭公司持股比例51.00%）负责舟山跨海大桥的运营。2020年，公司向浙江交投支付29.23亿元收购浙江杭宁高速公路有限责任公司（以下简称“杭宁公司”）30.00%股权和浙江龙丽

丽龙高速公路有限公司（以下简称“龙丽丽龙公司”）100.00%股份，并于2021年完成工商变更；杭宁公司主要经营及管理杭宁高速公路浙江段，龙丽丽龙公司主要经营及管理龙丽丽龙高速公路。2021年，公司自自然人处收购嘉兴市乍嘉苏高速公路有限责任公司（以下简称“乍嘉苏公司”）55%股权，交易对价7.72亿元，可辨认净资产公允价值14.03亿元。2022年1—3月，公司高速公路运营里程无变化。

公司所辖高速公路均为经营性高速公路，包括沪杭甬高速公路、上三高速公路、甬金高速公路和申嘉湖杭高速公路等多条省内重要路产。其中沪杭甬高速公路作为公司核心路产是浙江省境内通车时间最早、车流量最大的一条高速公路；其将上海、宁波两大港口及浙江省十余个全国百强县连接起来，是长三角地区非常重要的一条公路交通干线。

浙江交投与公司签订《委托管理协议书》；根据相关协议，公司被委托对杭宁高速浙江段、杭州绕城高速公路西复线湖州段、宁波甬台温高速公路、申苏浙皖高速公路浙江段、钱江通道及接线工程南接线段和320国道嘉兴段等进

行管理，具体内容包括上述路段及所属服务区的收费、维护、经营管理以及配套的施救、清障、仓储等服务。上述托管高速公路委托管理

期间的通行费及相关收入和费用支出均由各委托单位收缴，不纳入公司财务合并范围。

表 7 截至 2022 年 3 月底公司控股已通车高速公路情况（单位：公里、%）

高速公路名称	总里程	通车时间	经营期限	运营到期时间	股权比例	获取方式及取得时间
杭甬高速公路						
-杭州至红垦段	15.7	1992 年	30 年	2027 年	100.00	公司成立时注入、1997 年
-红垦至段塘段	123.4	1995 年	30 年	2027 年	100.00	公司成立时注入、1997 年
-段塘至大朱家段	6.2	1996 年	30 年	2027 年	100.00	公司成立时注入、1997 年
沪杭高速公路						
-嘉兴段	88.1	1998 年	30 年	2028 年	100.00	投资设立、1997 年
-余杭段	11.1	1995-1998 年	30 年	2028 年	51.00	投资设立、1997 年
-杭州段	3.4	1996 年	30 年	2028 年	100.00	公司成立时注入、1997 年
上三高速公路	141.4	2000 年	30 年	2030 年	73.625	投资设立、1998 年
甬金高速公路金华段	69.7	2005 年	25 年	2030 年	100.00	并购、2013 年
杭徽高速公路浙江段						
-昌化至昱岭关段	36.7	2004 年	25 年	2029 年	51.00	并购、2015 年
-留下至昌化段	85.6	2006 年	25 年	2031 年	51.00	并购、2015 年
徽杭高速公路	81.6	2004 年	25 年	2034 年	100.00	并购、2016 年
申嘉湖杭高速公路						
-湖州段	42.0	2008 年	25 年	2033 年	100.00	并购、2019 年
-练杭段	50.9	2010 年	25 年	2035 年	100.00	并购、2019 年
舟山跨海大桥	46.3	2009 年	25 年	2034 年	51.00	并购、2019 年
龙丽高速公路	119.8	2006 年	25 年	2031 年	100.00	并购、2021 年
丽龙高速公路						
-连都段	23.0	2007 年	25 年	2032 年	100.00	并购、2021 年
-其他路段	79.5	2006 年	25 年	2031 年	100.00	并购、2021 年
乍嘉苏高速公路	50.3	2002 年	28 年	2030 年	55.00	并购、2021 年
合计	1074.6	--	--	--	--	--

注：公司下属的杭甬高速公路、沪杭高速公路、上三高速公路均于《收费公路管理条例》（国务院令 2004 年第 417 号）颁布前通车，根据交财发〔1997〕46 号与交财发〔1997〕694 号文件，交通部批复同意上述三条高速公路的收费权限为 30 年，故经营期限超过 25 年
资料来源：公司提供

高速公路运营情况

2019—2021 年，公司高速公路通行费收入波动增长，年均复合增长 9.16%；2020 年受疫情免收通行费影响，公司通行费收入有所下降；2021 年增长主要来自新并入龙丽丽龙高速公路和乍嘉苏高速公路，此外其他高速公路通行费收入均有所增长。2021 年，公司高速公路通行费收入中沪杭甬高速公路、上三高速公路、甬金高速公路金华段、杭徽高速浙江段、徽杭高速公路、申嘉湖杭高速公路、舟山跨海大桥、龙丽丽龙高速公路和乍嘉苏高速公路分别占比

44.64%、12.75%、5.64%、6.67%、1.58%、8.10%、9.73%、7.48%和 3.42%，主要通行费收入来自沪杭甬高速公路。

2019—2021 年，公司所辖路产单公里通行费收入有所提升，2021 年为 896.98 万元/公里，远高于全国平均水平。同期，公司公路资产周转率有所下降，2021 年为 22.55%。

2019—2021 年，公司下辖主要高速公路日均车流量呈增长态势，但增速受疫情散发等因素有所影响。2020 年，舟山跨海大桥车流量有所下降，主要系富翅门大桥通车分流明显；2021

年，上三高速公路车流量有所下降，主要系杭绍台高速通车产生分流。

2022年一季度，公司实现高速公路通行费收入21.36亿元，日均车流量为76.28万辆。

表 8 2019 - 2021 年公司控股高速公路日均车流量及通行费收入情况

高速公路名称	日均车流量（辆/日）			通行费收入（亿元）		
	2019 年	2020 年	2021 年	2019 年	2020 年	2021 年
沪杭甬高速公路	64127	72158	73924	41.57	32.27	43.03
上三高速公路	30347	37045	33863	11.92	9.63	12.29
甬金高速公路金华段	24332	28989	30894	4.39	3.82	5.44
杭徽高速浙江段	21430	23233	24161	5.82	4.52	6.43
徽杭高速公路	7962	8430	9290	1.39	1.01	1.52
申嘉湖杭高速公路	30575	32950	34526	6.97	5.57	7.81
舟山跨海大桥	21834	20891	22183	8.83	7.18	9.38
龙丽丽龙高速公路	--	--	14076	--	--	7.21
乍嘉苏高速公路	--	--	37642	--	--	3.30
合计	--	--	--	80.89	64.02	96.39

注：暂停收费期间，公司所辖路产暂停收费，但仍统计车流量
资料来源：公司提供

高速公路收费标准

浙江省高速公路收费通过建立统一的高速公路收费系统，在省路网内各路业主不同的状况下，本着“联网收费、统一管理、一票到底、按实结算”的原则，在全省高速公路网内不设主线收费站，实行联网收费，使车辆在路网内畅通行驶。全省高速公路网收费结算系统分为省收费结算中心、收费管理分中心、收费站（包括站房和收费车道）等三级组成。收费结算中心系统设在省交通厅高速公路收费中心，主要完成对全省高速公路网收费的实时管理和通行费拆分，并通过银行完成通行费收入的清算

划拨；收费管理分中心系统设在路网内各个不同的高速公路经营管理单位，在中心系统的统一调度下，完成对所辖路段的各个收费站的运行监督管理和调配管理，同时完成与中心系统的数据的校核工作；收费站系统的主要功能是实时管理站内出入口收费车道的收费操作，完成收费数据的传送。此外，黄山长江徽杭高速公路有限责任公司执行安徽省收费流程及细则，与公司其他路段收费存在一定差异。截至2022年3月底，公司下辖高速公路客货车收费标准详见下表。

表 9-1 公司高速公路客车通行收费标准（单位：元/车辆、元/车辆/公里）

车辆类别	分类标准	车次费	车公里费率	徽杭高速车公里费率
1	≤9 座（车长小于 6 米）	5	0.40	0.45
2	10—19 座（车长小于 6 米）乘用车列车	5	0.40	0.80
3	≤39 座（车长不小于 6 米）	10	0.80	1.10
4	≥40 座（车长不小于 6 米）	15	1.20	1.30

注：沪杭甬高速公路 1 类及 2 类客车车公里费率为 0.45 元/车辆/公里；徽杭高速公路目前无入口费
资料来源：公司提供

表 9-2 公司高速公路货车及专项作业车通行收费标准（单位：元/车辆/公里）

车辆类别	分类标准	浙江省高速公路	徽杭高速
1	2 轴（车长小于 6 米且最大允许总质量小于 4500KG）	0.45	0.45
2	3 轴（车长不小于 6 米且最大允许总质不小于 4500KG）	0.841	0.90
3	3 轴	1.321	1.35

车辆类别	分类标准	浙江省高速公路	徽杭高速
4	4 轴	1.639	1.70
5	5 轴	1.675	1.85
6	6 轴（含）以上	1.747	2.20

注：总轴数包含悬浮轴；徽杭高速 6 轴以上货车，在第 6 类货车收费标准的基础上每增加一轴按 1.1 倍系数确定收费标准；10 轴及以上货车收费标准按 10 轴货车标准执行

资料来源：公司提供

高速公路养护情况

2019—2021年，公司高速公路养护支出分别是5.80亿元、5.33亿元和6.81亿元。

高速公路建设情况

截至2022年3月底，公司无在建和拟建高速公路项目。

（2）证券业务

公司证券业务主要由浙商证券负责；得益于证券市场交易活跃，公司证券收入大幅增长。浙商证券作为全国综合性上市证券公司，业务资质齐全，各项主要业务行业排名上游，资本较充足，资产性流动较好；但证券业务易受经济周期波动、国内证券市场持续波动及相关监管政策变化等因素影响，证券收入的增长存在一定不确定性。

公司证券业务运营主体为浙商证券。浙商证券（原名“金信证券有限责任公司”）系经中国证监会批准于2002年5月成立的综合性证券公司；2006年8月，浙商证券更名为浙商证券有限责任公司；2012年7月，经中国证监会核准，浙商证券改制为股份有限公司并变更为现名称；2017年6月，浙商证券在上海证券交易所挂牌上市（601878.SH）。截至2022年3月底，浙商证券注册资本38.78亿元；净资产210.46亿元，净资产/净资产为98.54%，资本较充足；流动性覆盖率为391.33%，净稳定资金率为137.46%，资产流动性较好。

浙商证券业务牌照较为齐全，目前浙商证券本部主营业务包括证券经纪，证券投资咨询，与证券交易、证券投资活动有关的财务顾问，

证券承销与保荐，证券自营，融资融券，证券投资基金代销，为期货公司提供中间介绍业务，代销金融产品等；资产管理业务已全部转至浙商资管。

浙商证券是经中国证监会批准设立的综合类证券公司，致力于综合投融资服务，管理居民财富，积极服务实体经济发展，逐步构建综合金融产业布局。根据中国证券业协会发布的2018—2020年《证券公司会员经营业绩排名情况》，公司各项指标排名相对较为稳定，2020年总资产、净资产、营业收入和净利润指标分别排名27名、32名、24名和24名。此外，根据中国证监会公布的《2021年证券公司分类结果》，浙商证券被评定为A级。

浙商证券经营核心业务包括证券经纪业务、自营投资业务、信用业务、期货业务等，2021年分别占比13.81%、8.25%、9.63%和64.06%。

2019—2021年，得益于证券市场交易活跃，浙商证券营业收入大幅提升，年均复合增长70.31%，其中2021年同比增幅为54.36%；核心业务证券经纪业务、自营投资业务、信用业务和期货业务同比分别增长37.81%、58.36%、18.07%和74.60%。

2022年一季度，浙商证券实现营业收入31.33亿元，同比下降3.92%。

近年来，浙商证券期货业务增长迅速，主要采用基差贸易模式进行，具体为通过大宗商品在现货、期货市场的价格差异，采取完全对冲的方式，赚取大宗商品在不同市场、不同周期、不同区域的基差波动率。

表 10 2019—2021 年浙商证券营业收入及毛利率情况（单位：亿元、%）

项 目	2019 年		2020 年		2021 年	
	收入	占比	收入	占比	金额	占比
证券经纪业务	10.11	17.86	16.45	15.46	22.67	13.81
自营投资业务	8.38	14.81	8.55	8.04	13.54	8.25
资产管理业务	3.83	6.77	4.85	4.56	4.77	2.90
投资银行业务	3.13	5.53	10.26	9.65	10.83	6.60
信用业务	10.95	19.35	13.39	12.59	15.81	9.63
直投业务	0.47	0.83	0.82	0.78	0.29	0.18
期货业务	27.24	48.13	60.17	56.57	105.18	64.06
其他业务	-4.50	-7.95	-7.35	-6.91	-6.99	-4.26
内部抵扣	-3.02	-5.33	-0.78	-0.73	-1.90	-1.16
合计	56.60	100.00	106.37	100.00	164.18	100.00

注：上表数据与表 6 中证券相关业务收入的差异源自统计口径的不同
资料来源：公司提供

此外，联合资信关注到证券业务易受经济周期波动、国内证券市场持续波动及相关监管政策化等因素影响，证券收入增长存在一定不确定性。

3. 未来发展

公司致力于打造成为国内领先的以交通基础设施投资运营为主，金融业务协同发展，产融结合、适度多元的国际化投资控股企业。

八、财务分析

1. 财务概况

公司提供了2019—2021年度财务报告，天健会计师事务所（特殊普通合伙）对该报表进行了审计，并出具了标准无保留意见的审计结论。公司提供的2022年一季度财务报表未经审计。

截至2022年3月底，公司拥有纳入合并范围的二级子公司11家。2020年，公司合并范围无变化；2021年，公司合并范围新增龙丽丽龙公司和乍嘉苏公司；2022年1—3月，公司合并范围减少子公司1家，系浙江嘉兴高速公路有限责任公司变为三级子公司。总体看，公司财务数据可比性较强。

2. 资产质量

2019—2021年底，得益于证券业务规模大幅增长，公司资产规模快速增长，资产结构以货币资金、证券类业务资产、股权投资和高速公路经营权为主，整体资产质量好。

2019—2021年底，公司资产规模快速增长，年均复合增长29.78%，主要系证券业务规模大幅增长导致。截至2021年底，公司资产总额较2020年底增长35.49%。资产结构方面，公司流动资产占74.31%，非流动资产占25.69%，资产以流动资产为主。

表 11 2019—2021 年底和 2022 年 3 月底公司主要资产构成情况

项目	2019 年底		2020 年底		2021 年底		2022 年 3 月底	
	金额 (亿元)	占比 (%)	金额 (亿元)	占比 (%)	金额 (亿元)	占比 (%)	金额 (亿元)	占比 (%)
流动资产	687.22	65.54	919.63	70.55	1312.33	74.31	1280.18	74.11
货币资金	216.74	20.67	255.44	19.60	421.56	23.87	407.33	23.58
交易性金融资产	222.52	21.22	294.02	22.56	458.10	25.94	411.13	23.80
买入返售金融资产	81.10	7.73	71.22	5.46	70.88	4.01	83.68	4.84

项目	2019 年底		2020 年底		2021 年底		2022 年 3 月底	
	金额 (亿元)	占比 (%)	金额 (亿元)	占比 (%)	金额 (亿元)	占比 (%)	金额 (亿元)	占比 (%)
客户备付金	35.93	3.43	43.66	3.35	57.82	3.27	72.73	4.21
其他流动资产	120.43	11.49	211.81	16.25	275.68	15.61	269.21	15.58
非流动资产	361.31	34.46	383.90	29.45	453.77	25.69	447.21	25.89
固定资产	36.42	3.47	35.55	2.73	42.18	2.39	40.11	2.32
长期股权投资	64.48	6.15	69.45	5.33	101.16	5.73	103.38	5.98
无形资产	229.78	21.91	211.45	16.22	263.86	14.94	257.94	14.93
资产总额	1048.53	100.00	1303.53	100.00	1766.10	100.00	1727.39	100.00

资料来源：联合资信根据公司审计报告和财务报表整理

2019—2021年底，公司流动资产快速增长，年均复合增长38.19%，主要系证券业务规模大幅增长导致。截至2021年底，公司流动资产主要由货币资金、交易性金融资产和其他流动资产构成。

2019—2021年底，公司货币资金快速增长，年均复合增长39.46%，主要来自经营获现和客户存款增加。截至2021年底，公司货币资金主要由银行存款构成（占99.78%），其中客户资金存款269.51亿元，其余为少量库存现金等。

公司结算备付金核算浙商证券进行证券交易的资金清算与交收而存入的款项及结算手续费等，分为客户备付金和公司备付金。2019—2021年底，公司结算备付金快速增长，年均复合增长26.85%，主要系证券经纪业务规模增长导致备付金增长。截至2021年底，公司结算备付金中客户备付金38.61亿元，其余为公司备付金。

2019—2021年底，公司交易性金融资产快速增长，年均复合增长43.48%，主要系浙商证券加大投资业务投入力度导致。截至2021年底，公司交易性金融资产主要为债券类交易性金融资产。

公司买入返售金融资产核算浙商证券收取有价证券作为抵押所融出的资金，包括股票和债券等金融资产。2019—2021年底，公司买入返售金融资产逐年下降，年均复合下降6.51%。截至2021年底，公司买入返售金融资产中股票

质押式回购和债券质押式回购分别为26.85亿元和44.98亿元，累计计提减值准备1.20亿元。

2019—2021年底，公司其他流动资产大幅增长，年均复合增长51.29%，主要系证券交易活跃导致融出资金和存出保证金增加。截至2021年底，公司其他流动资产中融出资金本息和存出保证金分别为193.94亿元和81.55亿元。

2019—2021年底，公司非流动资产稳步增长，年均复合增长12.07%。截至2021年底，公司非流动资产主要由长期股权投资和无形资产构成。

2019—2021年底，公司长期股权投资快速增长，年均复合增长25.25%，主要系投资浙江杭宁高速公路有限责任公司和获取投资收益所致。截至2021年底，公司长期股权投资主要由公司持有的浙江绍兴嵊新高速公路有限公司（以下简称“嵊新公司”，持股比例50.00%）、浙江省交通投资集团财务有限责任公司（以下简称“财务公司”，持股比例20.08%）、长江联合金融租赁有限公司（持股比例10.61%²）、上海农村商业银行股份有限公司（以下简称“上海农商行”，持股比例4.85%³）、浙江杭宁高速公路有限责任公司（持股比例30.00%）和浙江浙商转型升级母基金合伙企业（有限合伙）（持股比例31.88%）等股权构成。

公司固定资产（不包括固定资产清理）以房屋及建筑物和机器设备为主。2019—2021年底，公司固定资产有所增长，年均复合增长

²公司在长江联合金融租赁有限公司派有1名董事，参与其财务和经营决策，对其产生重大影响

³公司在上海农村商业银行股份有限公司派有1名董事，参与其财务和经营决策，对其产生重大影响

7.61%，主要系乍嘉苏公司和龙丽丽龙公司纳入合并范围导致。截至2021年底，公司固定资产账面原值84.06亿元，较2020年底增加17.92亿元，累计计提折旧41.91亿元，账面价值42.13亿元。

公司无形资产主要为高速公路经营权。2019—2021年底，公司无形资产有所增长，年均复合增长7.16%，主要系乍嘉苏公司和龙丽丽龙公司纳入合并范围导致。截至2021年底，公司无形资产账面原值622.40亿元，较2020年底增加150.82亿元，累计计提摊销358.01亿元，账面价值263.86亿元。

截至2022年3月底，公司资产总额较2021年底下降2.19%，主要系交易性金融资产等下降导致；资产构成较2021年底变化不大。

截至2021年底，公司受限资产567.19亿元，受限比率为32.12%；其中受限货币资金109.17亿元，用于公募基金风险准备金、净额清算业务保证金和定期存款等；受限金融资产255.89亿元，系用于卖出回购业务担保物、融出证券业务和存续期内限售的理财产品；受限无形资产188.14亿元，系用于质押借款的公路收费权。

3. 负债及所有者权益

股东权益

2019—2021年底，公司股东权益快速增长，构成以资本公积、未分配利润和少数股东权益

为主。

2019—2021年底，公司股东权益快速增长，年均复合增长20.38%。截至2021年底，公司股东权益主要由资本公积、未分配利润和少数股东权益构成。

2019—2021年底，公司实收资本未发生变化，均为43.43亿元。

2019—2021年底，公司资本公积大幅增长，年均复合增长91.18%，主要系通过同一控制下企业合并方式收购龙丽丽龙公司，将其留存收益中归属于公司的部分资本公积转入留存收益导致合并增加资本公积。

2019—2021年底，公司未分配利润有所下降，年均复合下降9.43%。截至2021年底，公司未分配利润较2020年底下降27.23%，主要系龙丽丽龙公司纳入合并范围导致未分配利润调整至资本公积。2019—2021年，公司现金股利分配额分别为16.29亿元、15.42亿元和15.42亿元。

2019—2021年底，公司少数股东权益快速增长，年均复合增长32.59%，主要系公司对浙商证券和浙江杭徽高速公路有限公司持股比例下降导致。

截至2022年3月底，公司股东权益较2021年底增长2.75%，主要来自利润留存；权益结构较2021年底变化不大。

表 12 2019—2021 年底和 2022 年 3 月底公司股东权益和负债主要构成情况

项目	2019 年底		2020 年底		2021 年底		2022 年 3 月底	
	金额 (亿元)	占比 (%)	金额 (亿元)	占比 (%)	金额 (亿元)	占比 (%)	金额 (亿元)	占比 (%)
股东权益	322.91	100.00	377.71	100.00	467.95	100.00	480.80	100.00
实收资本	43.43	13.45	43.43	11.50	43.43	9.28	43.43	9.03
资本公积	33.03	10.23	43.46	11.51	120.72	25.80	120.72	25.11
未分配利润	119.02	36.86	134.16	35.52	97.63	20.86	108.01	22.46
少数股东权益	103.65	32.10	133.14	35.25	182.22	38.94	184.70	38.42
流动负债	499.01	68.77	700.41	75.65	978.22	75.36	907.88	72.83
短期借款	22.27	3.07	54.31	5.87	8.53	0.66	9.46	0.76
卖出回购金融资产款	90.18	12.43	115.25	12.45	252.50	19.45	218.83	17.55
其他应付款	11.51	1.59	47.71	5.15	39.66	3.06	44.78	3.59
代理买卖证券款	129.74	17.88	157.69	17.03	200.14	15.42	221.13	17.74
一年内到期的非流动负债	71.80	9.90	73.21	7.91	118.85	9.16	104.86	8.41

项目	2019 年底		2020 年底		2021 年底		2022 年 3 月底	
	金额 (亿元)	占比 (%)	金额 (亿元)	占比 (%)	金额 (亿元)	占比 (%)	金额 (亿元)	占比 (%)
其他流动负债	136.95	18.87	177.17	19.14	261.60	20.15	225.28	18.07
非流动负债	226.61	31.23	225.41	24.35	319.93	24.64	338.71	27.17
长期借款	64.22	8.85	79.20	8.55	144.28	11.11	143.73	11.53
应付债券	155.79	21.47	137.07	14.81	165.22	12.73	185.00	14.84
负债总额	725.62	100.00	925.82	100.00	1298.15	100.00	1246.59	100.00

资料来源：联合资信根据公司审计报告和财务报表整理

负债

2019—2021年底，受证券业务规模大幅增长影响，公司债务规模快速增长，债务负担有所加重；债务构成以短期债务为主，与资产构成匹配。

2019—2021年底，公司负债规模快速增长，年均复合增长33.75%，主要系有息债务和证券业务相关负债增长导致。截至2021年底，公司负债结构以流动负债（占75.36%）为主。

2019—2021年底，公司流动负债快速增长，年均复合增长40.01%，主要来自证券业务相关负债增长。截至2021年底，公司流动负债主要由卖出回购金融资产款、代理买卖证券款、一年内到期的非流动负债和其他流动负债构成。

公司卖出回购金融资产款核算浙商证券以购入的有价证券抵押所融入的资金，包括股票和债券等金融资产。2019—2021年底，公司卖出回购金融资产款大幅增长，年均复合增长67.34%。截至2021年底，公司卖出回购金融资产款中质押式卖出回购236.00亿元、质押式报价回购16.50亿元。

公司其他应付款主要核算金融业务相关保证金。2019—2021年底，公司其他应付款大幅增长，年均复合增长85.60%，2021年底其他应付款包括收益互换履约保障金17.02亿元、场外期权履约保证金及权利金8.76亿元。此外，公司其他应付款中委托贷款及利息为有息债务，调整至短期债务计算。

公司代理买卖证券款核算代理客户买卖股票、债券和基金等有价证券而收到的款项。2019—2021年底，公司代理买卖证券款快速增长，年均复合增长24.20%，主要系浙商证券经纪业

务规模扩大导致。截至2021年底，公司代理买卖证券款中个人普通经济业务152.40亿元。

2019—2021年底，公司一年内到期的非流动负债快速增长，年均复合增长28.66%。截至2021年底，公司一年内到期的非流动负债包括一年内到期的应付债券103.73亿元、一年内到期的长期借款14.07亿元。

公司其他流动负债核算客户存入货币保证金、公司发行的超短期融资券和浙商证券发行的固定收益凭证等。2019—2021年底，公司其他流动负债快速增长，年均复合增长38.21%，2021年底较2020年底增长47.65%，主要来自短期融资款项增长。其他流动负债中应付货币保证金157.40亿元，短期融资款项79.41亿元，代理质押保证金23.15亿元，其中短期融资款项为有息债务，调整至短期债务计算。

2019—2021年底，公司非流动负债有所增长，年均复合增长18.82%。截至2021年底，公司非流动负债主要由长期借款和应付债券构成。

2019—2021年底，公司长期借款快速增长，年均复合增长49.89%，2021年底长期借款中质押借款141.98亿元，质押物为高速公路收费权等。公司长期借款利率区间为4.08%—4.70%。

2019—2021年底，公司应付债券有所增长，年均复合增长2.98%。公司应付债券中美元债29.91亿元，公司债40.00亿元，次级债64.00亿元，可转债13.74亿元，收益凭证10.00亿元，资产支持债券7.57亿元，其中可转债利率为零，美元债利率为1.64%，其他债券利率区间（含一年内到期的长期债券）为2.70%—5.28%。

截至2022年3月底，公司负债规模较2021年底下降3.97%，主要系其他流动负债和卖出回购

金融资产款下降导致；负债构成仍以流动负债为主，但占比有所下降。

2019—2021年底，受证券业务规模大幅增长影响，公司全部债务快速增长，年均复合增长30.36%，2021年底短期债务占比提升至61.68%。2019—2021年底，公司资产负债率和全部债务资本化比率有所提升，长期债务资本化比率波动下降。公司债务负担持续加重。

表 13 公司全部债务情况（单位：亿元、%）

项目	2019 年底	2020 年底	2021 年底	2022 年 3 月底
短期债务	258.92	344.42	504.04	430.27
长期债务	221.90	219.26	313.10	332.05
全部债务	480.81	563.68	817.14	762.32
资产负债率	69.20	71.02	73.50	72.17
全部债务资本化比率	59.82	59.88	63.59	61.32
长期债务资本化比率	40.73	36.73	40.09	40.85

资料来源：联合资信根据公司审计报告和财务报表整理

截至2022年3月底，公司全部债务较2021年底下降6.71%，短期债务占比下降至56.44%，债务构成以短期债务为主，与资产构成匹配；资产负债率和全部债务资本化比率较2021年底有所回落，长期债务资本化比率较2021年底小幅提升。

表 14 截至 2021 年底公司全部债务剩余期限分布
（单位：亿元）

项目	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年及以后
到期金额	504.04	57.82	53.31	201.97

资料来源：公司提供

从有息债务到期分布看，公司将于2022年、2023年和2024年到期的全部债务分别为504.04亿元、57.82亿元和53.31亿元。

4. 盈利能力

2019—2021年，公司营业总收入快速增长，但营业利润率持续下降；费用控制能力较强，投资收益对利润形成重要补充，整体盈利能力很强。

2019—2021年，公司营业总收入年均复合增长34.83%，营业成本年均复合增长47.43%；

营业利润率逐年下降，主要系业务毛利率相对较低的证券收入占比提升导致。

2019—2021年，公司费用总额逐年增长，年均复合增长7.85%，主要来自利息支出的增加。2021年，公司费用总额同比增长9.81%，其中利息支出19.51亿元；同期，公司期间费用率逐年下降，费用控制能力较强。

2019—2021年，公司公允价值变动损益分别为1.60亿元、-4.30亿元和1.13亿元，主要系浙商证券持有的金融资产/金融负债产生的公允价值变动损益。投资收益对公司利润形成重要补充；2021年投资收益中权益法核算的长期股权投资收益10.22亿元（主要来自上海农商行、浙江浙商转型升级母基金合伙企业（有限合伙）和财务公司等）、持有交易性金融资产期间取得的投资收益14.52亿元、处置交易性金融资产取得的投资收益3.41亿元。

2021年，得益于高速公路及其附属业务恢复至疫情前水平，公司利润总额大幅增长；2021年，公司利润总额中高速公路及其附属业务利润总额52.89亿元，证券业务利润总额29.27亿元。

2019—2021年，受资产规模增长较快影响，公司总资本收益率和净资产收益率均有所下降，但整体盈利能力很强。

表 15 公司盈利情况（单位：亿元、%）

项目	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年 1—3 月
营业总收入	144.36	174.41	262.42	57.77
营业成本	85.06	122.02	184.90	37.31
费用总额	17.22	18.24	20.03	4.64
投资收益	19.48	29.46	27.78	3.69
利润总额	57.79	51.04	82.13	16.04
期间费用率	11.93	10.46	7.63	8.03
营业利润率	36.84	26.31	26.14	31.49
总资本收益率	7.53	6.04	6.45	--
净资产收益率	13.70	10.43	13.54	--

资料来源：联合资信根据公司审计报告和财务报表整理

2022年1—3月，公司营业总收入同比增长4.04%，公允价值变动损失1.44亿元，投资收益3.69亿元，利润总额同比下降18.38%。

5. 现金流

公司经营获现能力很强，经营活动现金流入可覆盖投资活动现金流出，筹资活动现金净流入主要来自少数股东增资。

2019—2021年，公司经营活动现金流入量大幅增长，年均复合增长62.42%，公司销售商品、提供劳务收到的现金、金融类业务现金流入和收到其他与经营活动有关的现金均有所增加，其中收到其他与经营活动有关的现金主要为收回货币保证金等。同期，公司经营活动现金流出量大幅增长，年均复合增长74.46%，主要系金融类业务现金流出和支出其他与经营活动有关的现金增加导致，其中支付其他与经营活动有关的现金主要为存出保证金等。2019—2021年，公司经营活动产生的现金净流入规模波动增长，年均复合增长21.62%，经营获现能力很强。

公司部分证券收入未纳入销售商品、提供劳务收到的现金，导致公司现金收入比较低；2019—2021年，公司现金收入比有所提升，2021年为82.14%。

2019—2021年，公司投资活动现金流入量大幅增长，年均复合增长180.44%；2021年，公司投资活动现金流入主要来自收回投资收到的现金和取得投资收益收到的现金。同期，公司投资活动现金流出量有所增长，年均复合增长31.33%；2021年，公司投资活动现金流出主要来自购建零星工程和取得乍嘉苏公司等支付的现金。2019—2021年，公司投资活动现金净流量持续表现为净流出。

2019—2021年，公司筹资活动现金流入量大幅增长，年均复合增长45.94%，主要来自少数股东增资和对外融资。同期，公司筹资活动现金流出量大幅增长，年均复合增长42.55%，主要系偿还债务本息导致。2019—2021年，公司筹资活动现金净流量大幅增长，年均复合增长140.54%，主要系少数股东增资导致。

表 16 公司现金流量情况（单位：亿元、%）

项目	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年 1—3 月
经营活动现金流入小计	221.91	340.46	585.40	146.12
经营活动现金流出小计	164.36	303.53	500.27	122.18
经营活动现金流量净额	57.55	36.93	85.13	23.94
投资活动现金流入小计	1.45	5.83	11.40	0.14
投资活动现金流出小计	13.81	37.29	23.82	1.56
投资活动现金流量净额	-12.36	-31.46	-12.41	-1.42
筹资活动现金流入小计	322.34	469.24	686.57	40.56
筹资活动现金流出小计	313.93	449.54	637.90	64.15
筹资活动现金流量净额	8.41	19.70	48.67	-23.59
现金收入比	76.70	74.95	82.14	77.73

资料来源：联合资信根据公司审计报告和财务报表整理

2022年1—3月，公司经营活动现金净流入23.94亿元，投资活动现金净流出1.42亿元，筹资活动现金净流出23.59亿元。

6. 偿债能力指标

公司短期偿债能力指标和长期偿债能力指标强，融资渠道畅通，或有负债风险可控。

2019—2021年底，公司流动比率和速动比率较为稳定，2021年底较2020年底分别小幅上升2.86个和3.00个百分点；截至2022年3月底，公司流动比率和速动比率较2021年底分别提升6.85个和6.66个百分点；现金短期债务比为2.18倍，短期偿债能力指标强。

表 17 公司偿债指标

项目	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年 3 月
短期偿债能力指标				
流动比率(%)	137.72	131.30	134.15	141.01
速动比率(%)	137.05	130.77	133.77	140.43
现金短期债务比(倍)	1.70	1.61	1.76	1.92
长期偿债能力指标				
EBITDA(亿元)	97.37	92.25	133.92	--
全部债务/EBITDA(倍)	4.94	6.11	6.10	--
EBITDA/利息支出(倍)	5.98	5.28	6.87	--

资料来源：联合资信根据公司审计报告和财务报表整理

2019—2021年，公司EBITDA有所增长，年均复合增长17.28%；全部债务/EBITDA和EBITDA/利息支出维持在较好水平，长期偿债能力指标强。

截至2021年底，公司对外担保余额4.37亿元，担保比率为0.93%，被担保方为嵊新公司。嵊新公司负责经营甬金高速公路绍兴段，运营里程73.7公里，经营情况良好，公司或有负债风险可控。

截至2021年底，公司无作为被告的未决重大诉讼仲裁案件（诉讼或仲裁本金在3000万元以上，下同）；作为原告的未决重大诉讼仲裁案件共9宗，合计标的金额39.14亿元，包括质押式证券回购纠纷、公司债券纠纷和合伙企业财产份额转让纠纷等。

截至2021年底，公司共获得主要银行授信1015.35亿元，已使用额度为309.44元，未使用额度705.91亿元，融资渠道通畅。

7. 母公司分析

公司证券业务由子公司浙商证券运营，高速公路运营业务部分主要由下属子公司负责；母公司债务负担较轻，盈利能力和偿债能力很强。

截至2021年底，母公司资产总额281.44亿元，较2020年底增长6.28%。其中，流动资产79.01亿元，由货币资金（占43.29%）、其他应收款（占35.82%）和一年内到期的非流动资产（占20.25%）构成；非流动资产202.43亿元，主要由长期股权投资（占87.68%）和无形资产（占8.66%）构成。

截至2021年底，母公司负债总额133.27亿元，较2020年底下降3.46%。其中，流动负债88.63亿元，主要由其他应付款（占52.96%）和一年内到期的非流动负债（占34.81%）构成；非流动负债44.64亿元（占比33.50%），主要由应付债券（占97.78%）构成。截至2021年底，母公司资产负债率为47.35%，较2020年底下降4.78个百分点。

截至2021年底，母公司全部债务78.56亿元，其中短期债务占44.44%、长期债务占

55.56%。截至2021年底，母公司全部债务资本化比率34.65%，母公司债务负担较轻。

截至2021年底，母公司所有者权益为148.17亿元，较上年底增长16.90%，主要由实收资本（占29.31%）和未分配利润（占54.87%）构成。

2021年，母公司实现营业收入27.30亿元，投资收益26.58亿元，利润总额44.61亿元。

截至2022年3月底，母公司资产总额298.94亿元，所有者权益162.97亿元，负债总额135.96亿元；母公司资产负债率为45.48%；全部债务80.46亿元，全部债务资本化比率为33.05%。2022年1—3月，母公司实现营业收入6.13亿元，利润总额15.85亿元，投资收益11.57亿元。

九、本期中期票据偿债能力分析

1. 本期中期票据对公司现有债务的影响

公司本期中期票据基础发行规模0亿元，发行规模上限16.00亿元，按发行规模上限测算（下同），分别占公司2022年3月底长期债务和全部债务的4.82%和2.10%，对公司现有债务结构影响小。

以2022年3月底财务数据为基础，本期中期票据发行后，在其他因素不变的情况下，公司的资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率将分别上升至72.42%、61.81%和41.99%，公司负债水平有所上升，债务负担有所加重。考虑到本期中期票据募集资金拟用于偿还合并口径内有息负债，公司实际债务负担或将低于上述预测值。

2. 本期中期票据偿还能力分析

考虑本期中期票据发行后，公司经营活动现金净流入和EBITDA对发行后长期债务的保障能力很强。

表 16 本期中期票据偿还能力测算

项 目	2021年
发行后长期债务* (亿元)	332.70
经营活动现金流入量/发行后长期债务 (倍)	1.62
经营活动现金净流量/发行后长期债务 (倍)	0.73
发行后长期债务/EBITDA (倍)	2.48

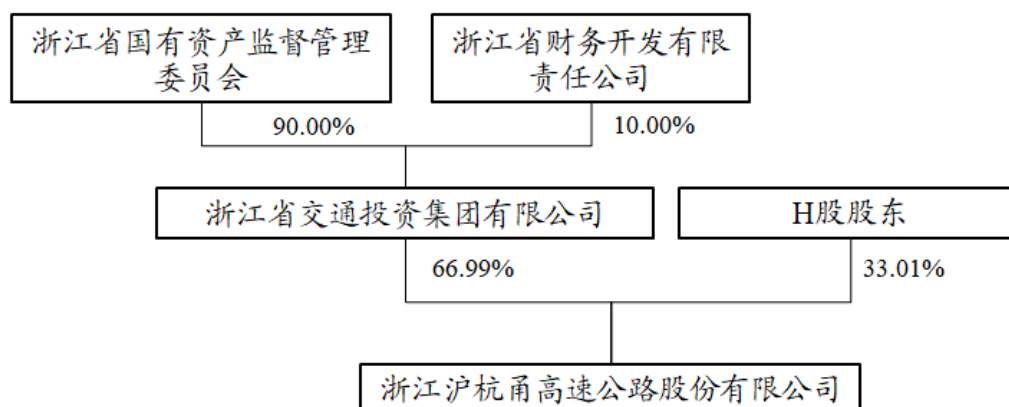
注：发行后长期债务为将本期中期票据发行额度计入后测算的长期债务总额

资料来源：联合资信根据公司审计报告整理

十、结论

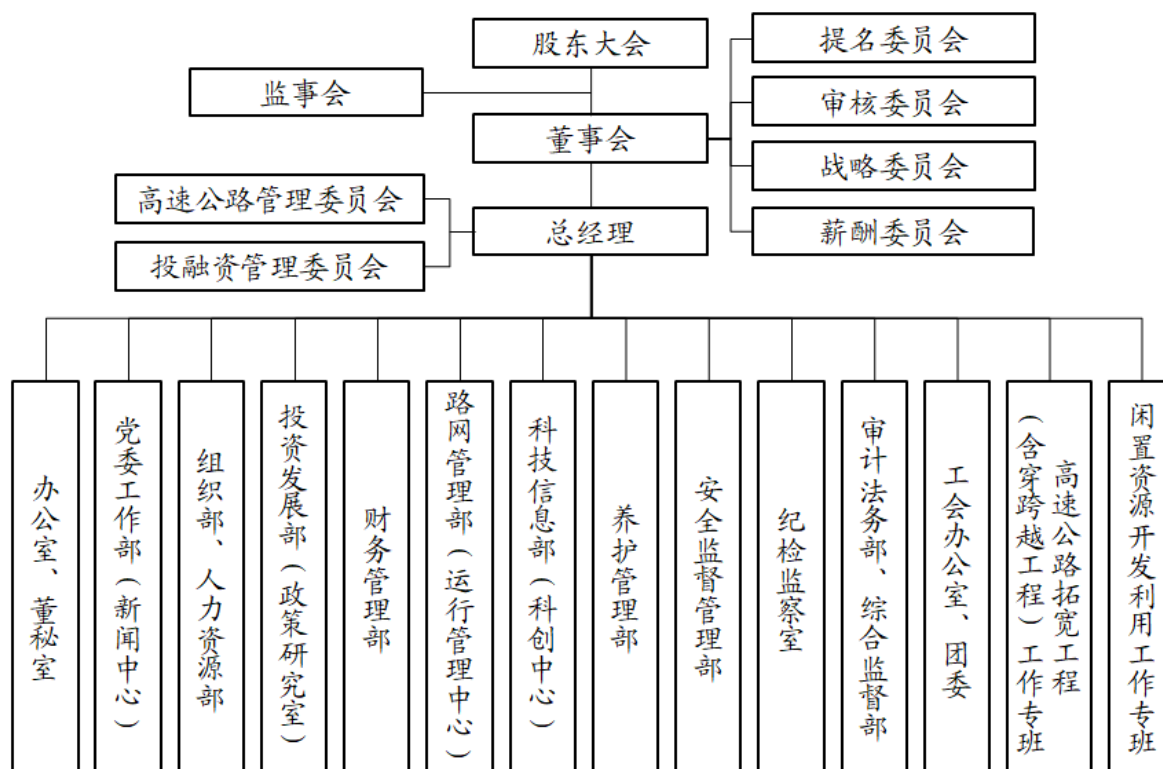
基于对公司经营风险、财务风险、外部支持及债项条款等方面的综合分析评估，联合资信确定公司主体长期信用等级为AAA，本期中期票据信用等级为AAA，评级展望为稳定。

附件 1-1 截至 2022 年 3 月底公司股权结构图



资料来源：公司提供

附件 1-2 截至 2022 年 3 月底公司组织结构图



资料来源：公司提供

附件 1-3 截至 2022 年 3 月底公司合并范围内二级子公司情况

单位名称	实收资本 (万元)	表决权比例 (%)	经营范围
浙江高速公路清障施救服务有限公司	800.00	100.00	服务业
黄山长江徽杭高速公路有限责任公司	58000.00	100.00	交通运输
浙江金华甬金高速公路有限公司	135000.00	100.00	交通运输
浙江杭徽高速公路有限公司	100185.30	51.00	交通运输
浙江上三高速公路有限公司	538000.00	73.63	交通运输
浙江临平高速公路有限责任公司	7522.30	51.00	交通运输
德清县德安公路建设有限责任公司	32000.00	80.10	建筑业
浙江申嘉湖杭高速公路有限公司	172000.00	100.00	交通运输
浙江大酒店有限公司	30666.22	100.00	酒店服务
浙江龙丽丽龙高速公路有限公司	851985.66	100.00	交通运输
嘉兴市乍嘉苏高速公路有限责任公司	30000.00	55.00	交通运输

资料来源：联合资信根据公司审计报告和财务报表整理

附件 2-1 主要财务数据及指标（合并口径）

项目	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年 3 月
财务数据				
现金类资产（亿元）	439.33	554.72	885.88	825.27
资产总额（亿元）	1048.53	1303.53	1766.10	1727.39
所有者权益（亿元）	322.91	377.71	467.95	480.80
短期债务（亿元）	258.92	344.42	504.04	430.27
长期债务（亿元）	221.90	219.26	313.10	332.05
全部债务（亿元）	480.81	563.68	817.14	762.32
营业总收入（亿元）	144.36	174.41	262.42	57.77
利润总额（亿元）	57.79	51.04	82.13	16.04
EBITDA（亿元）	97.37	92.25	133.92	--
经营性净现金流（亿元）	57.55	36.93	85.13	23.94
财务指标				
现金收入比（%）	76.70	74.95	82.14	77.73
营业利润率（%）	36.84	26.31	26.14	31.49
总资本收益率（%）	7.53	6.04	6.45	--
净资产收益率（%）	13.70	10.43	13.54	--
长期债务资本化比率（%）	40.73	36.73	40.09	40.85
全部债务资本化比率（%）	59.82	59.88	63.59	61.32
资产负债率（%）	69.20	71.02	73.50	72.17
流动比率（%）	137.72	131.30	134.15	141.01
速动比率（%）	137.05	130.77	133.77	140.43
经营现金流动负债比（%）	11.53	5.27	8.70	--
现金短期债务比（倍）	1.70	1.61	1.76	1.92
EBITDA 利息倍数（倍）	5.98	5.28	6.87	--
全部债务/EBITDA（倍）	4.94	6.11	6.10	--

注：衍生金融资产调整至现金类资产计算，流动负债中的衍生金融负债、拆入资金、卖出回购金融资产款、其他应付款及其他流动负债中有息部分调整至短期债务计算；营业利润率中营业成本包含利息支出及手续费及佣金支出

资料来源：联合资信根据公司审计报告和财务报表整理

附件 2-2 主要财务数据及指标（公司本部）

项目	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年 3 月
财务数据				
现金类资产（亿元）	16.40	13.16	34.29	41.43
资产总额（亿元）	239.61	264.80	281.44	298.94
所有者权益（亿元）	115.84	126.75	148.17	162.97
短期债务（亿元）	36.77	46.48	34.91	34.83
长期债务（亿元）	30.00	30.01	43.65	45.63
全部债务（亿元）	66.77	76.48	78.56	80.46
营业收入（亿元）	25.06	19.70	27.30	6.13
利润总额（亿元）	33.59	27.78	44.61	15.85
EBITDA（亿元）	39.87	36.02	51.79	--
经营性净现金流（亿元）	26.57	18.12	5.09	6.24
财务指标				
现金收入比（%）	102.33	103.95	102.67	84.21
营业利润率（%）	67.84	56.64	63.41	67.96
总资产收益率（%）	17.46	14.63	18.58	--
净资产收益率（%）	25.57	20.27	26.49	--
长期债务资本化比率（%）	20.57	19.14	22.76	21.87
全部债务资本化比率（%）	36.56	37.63	34.65	33.05
资产负债率（%）	51.66	52.13	47.35	45.48
流动比率（%）	56.17	42.98	89.15	106.76
速动比率（%）	56.17	42.98	89.15	106.76
经营现金流动负债比（%）	28.55	16.92	5.74	--
现金短期债务比（倍）	0.45	0.28	0.98	1.19
EBITDA 利息倍数（倍）	17.53	8.90	17.97	--
全部债务/EBITDA（倍）	1.67	2.12	1.52	--

注：衍生金融资产调整至现金类资产计算，衍生金融负债中有息部分调整至短期债务计算，其他非流动负债调整至长期债务计算
 资料来源：联合资信根据公司审计报告和财务报表整理

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	
净资产年复合增长率	(1)2 年数据: 增长率=(本期-上期)/上期×100%
营业总收入年复合增长率	(2)n 年数据: 增长率=[(本期/前 n 年)^(1/(n-1))]-1]×100%
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
现金收入比	销售商品、提供劳务收到的现金/营业总收入×100%
盈利指标	
总资本收益率	(净利润+费用化利息支出)/(股东权益+长期债务+短期债务)×100%
净资产收益率	净利润/股东权益×100%
营业利润率	(营业总收入-营业成本-税金及附加)/营业总收入×100%
期间费用率	费用总额/营业总收入×100%
债务结构指标	
资产负债率	负债总额/资产总额×100%
全部债务资本化比率	全部债务/(长期债务+短期债务+股东权益)×100%
长期债务资本化比率	长期债务/(长期债务+股东权益)×100%
受限比率	受限资产/资产总额×100%
担保比率	担保余额/股东权益×100%
长期偿债能力指标	
EBITDA 利息倍数	EBITDA/(资本化利息支出+费用化利息支出)
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/流动负债×100%
速动比率	(流动资产-存货)/流动负债×100%
经营现金流动负债比	经营活动现金净流量/流动负债×100%
现金短期债务比	现金类资产/短期债务

注: 现金类资产=货币资金+交易性金融资产+应收票据+应收款项融资中的应收票据

短期债务=短期借款+交易性金融负债+应付票据+一年内到期的非流动负债+其他短期债务

长期债务=长期借款+应付债券+租赁负债+其他长期债务

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+使用权资产折旧+摊销

利息支出=资本化利息支出+费用化利息支出

附件 4-1 主体长期信用等级设置及其含义

联合资信主体长期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。

各信用等级符号代表了评级对象违约概率的高低和相对排序，信用等级由高到低反映了评级对象违约概率逐步增高，但不排除高信用等级评级对象违约的可能。

具体等级设置和含义如下表。

信用等级	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，违约概率极低
AA	偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约概率很低
A	偿还债务能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约概率较低
BBB	偿还债务能力一般，受不利经济环境影响较大，违约概率一般
BB	偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，违约概率较高
B	偿还债务的能力较大地依赖于良好的经济环境，违约概率很高
CCC	偿还债务的能力极度依赖于良好的经济环境，违约概率极高
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 中长期债券信用等级设置及含义

联合资信中长期债券信用等级设置及含义同主体长期信用等级。

附件 4-3 评级展望设置及其含义

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。评级展望通常分为正面、负面、稳定、发展中等四种。

评级展望	含义
正面	存在较多有利因素，未来信用等级调升的可能性较大
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，未来信用等级调降的可能性较大
发展中	特殊事项的影响因素尚不能明确评估，未来信用等级可能调升、调降或维持

联合资信评估股份有限公司关于 浙江沪杭甬高速公路股份有限公司 2022 年度第二期中期票据的跟踪评级安排

根据相关监管法规和联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）有关业务规范，联合资信将在本期债项信用评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。

浙江沪杭甬高速公路股份有限公司（以下简称“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。联合资信将按照有关监管政策要求和委托评级合同约定在本期债项评级有效期内完成跟踪评级工作。

贵公司或本期债项如发生重大变化，或发生可能对贵公司或本期债项信用评级产生较大影响的重大事项，贵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贵公司的经营管理状况、外部经营环境及本期债项相关信息，如发现有重大变化，或出现可能对贵公司或本期债项信用评级产生较大影响的事项时，联合资信将进行必要的调查，及时进行分析，据实确认或调整信用评级结果，出具跟踪评级报告，并按监管政策要求和委托评级合同约定报送及披露跟踪评级报告和结果。

如贵公司不能及时提供跟踪评级资料，或者出现监管规定、委托评级合同约定的其他情形，联合资信可以终止或撤销评级。