# 信用评级公告

联合〔2021〕055 号

联合资信评估股份有限公司通过对天津轨道交通集团有限公司主体及其相关债券的信用状况进行跟踪分析和评估，确定维持天津轨道交通集团有限公司主体长期信用等级为 AAA，维持“20 天津轨交 CP001”“20 天津轨交 CP002”“20 天津轨交 CP003”和“20 天津轨交 CP004”的信用等级为 A-1，评级展望为稳定。

特此公告

联合资信评估股份有限公司

二〇二一年一月十八日

地址：北京市朝阳区建国门外大街2号PICC大厦17层
Editorial Office Address: 17/F, PICC Building, 2, Jianguomenwai Street, Beijing
电话（Tel）：（010）85679696 | 邮箱（Email）:lianhe@lhratings.com | 传真(Fax):(010)85679228
网址（Website）:www.lhratings.com | 邮编（Postal Code）:100022

# 天津轨道交通集团有限公司
# 2021 年短期融资券跟踪评级报告

评级结果：

| 项　目 | 本次级别 | 评级展望 | 上次级别 | 评级展望 |
|---|---|---|---|---|
| 天津轨道交通集团有限公司 | AAA | 稳定 | AAA | 稳定 |
| 20 天津轨交 CP001 | A-1 | 稳定 | A-1 | 稳定 |
| 20 天津轨交 CP002 | A-1 | 稳定 | A-1 | 稳定 |
| 20 天津轨交 CP003 | A-1 | 稳定 | A-1 | 稳定 |
| 20 天津轨交 CP004 | A-1 | 稳定 | A-1 | 稳定 |

跟踪评级债券概况：

| 债券简称 | 发行规模 | 债券余额 | 到期兑付日 |
|---|---|---|---|
| 20 天津轨交 CP001 | 20.00 亿元 | 20.00 亿元 | 2021/4/7 |
| 20 天津轨交 CP002 | 12.00 亿元 | 12.00 亿元 | 2021/6/10 |
| 20 天津轨交 CP003 | 5.00 亿元 | 5.00 亿元 | 2021/8/13 |
| 20 天津轨交 CP004 | 15.00 亿元 | 15.00 亿元 | 2021/9/21 |

评级时间：2021 年 1 月 18 日

本次评级使用的评级方法、模型：

| 名称 | 版本 |
|---|---|
| 城市基础设施投资企业信用评级方法 | V3.0.201907 |
| 城市基础设施投资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

评级观点

天津轨道交通集团有限公司（以下简称“公司”）是天津市中心城区地铁项目投资建设及运营管理、天津市铁路项目投资建设的唯一主体。跟踪期内，公司外部发展环境良好，继续保持在天津市地铁投资建设、运营管理和资源开发以及铁路投资建设方面的专营优势，并持续获得天津市政府的大力支持。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，跟踪期内，公司地铁运营板块持续亏损、地铁和铁路项目建设未来资本性支出规模大、存在一定的集中兑付压力等因素对公司信用水平可能带来的不利影响。未来随着地铁新线陆续投运，路网效应增强，同时地铁资源开发不断成熟，公司营业收入有望稳定增长，公司经营情况向好。

综合评估，联合资信确定维持公司主体长期信用等级为AAA，维持“20天津轨交CP001”“20天津轨交CP002”“20天津轨交CP003”和“20天津轨交CP004”信用等级为A-1，评级展望为稳定。

优势

1. **公司外部发展环境良好。**2020 年前三季度，天津地区生产总值为 10095.43 亿元，经济实力较强，为公司发展创造了良好的外部发展环境。
2. **专营优势显著。**跟踪期内，公司继续在地铁投资建设、运营管理和资源开发以及铁路投资建设方面保持显著的专营优势。

本次评级模型打分表及结果：

| 指示评级 | aa⁻ | 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 | 2 |
| | | | 行业风险 | 3 |
| | | 自身竞争力 | 基础素质 | 1 |
| | | | 企业管理 | 1 |
| | | | 经营分析 | 1 |
| 财务风险 | F4 | 现金流 | 资产质量 | 4 |
| | | | 盈利能力 | 4 |
| | | | 现金流量 | 2 |
| | | 资本结构 | | 1 |
| | | 偿债能力 | | 4 |
| 调整因素和理由 | | | | 调整子级 |
| 政府支持 | | | | 3 |

**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

**分析师：**张婷婷　王默璇
李　颖　邹　洁
**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

3. **外部支持力度很大。**跟踪期内，天津市政府在项目建设资金及运营补贴等方面对公司持续提供大力支持。2019 年及 2020 年 1－9 月，公司共收到专项资金拨付 186.71 亿元，收到财政补贴 41.11 亿元。

## 关注

1. **地铁运营板块持续亏损。**跟踪期内，天津市地铁运营线路虽已初步形成规模，但路网效应仍有待提升，单位运营成本较高，使得公司营业利润持续大额为负，2019 年及 2020 年 1－9 月营业利润分别为-7.13 亿元和-8.48 亿元，亏损程度持续扩大。
2. **未来资本性支出压力大。**跟踪期内，伴随着天津市轨道交通整体规划的快速推进，截至 2020 年 9 月底，公司在建地铁项目未来尚需投资 1228.02 亿元，未来支付压力大。
3. **存在一定的集中兑付压力。**跟踪期内，公司短期债务规模较大，截至 2019 年底，现金短期债务比为 0.40，公司存在一定的短期支付压力。

主要财务数据：

| 合并口径 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 项　目 | 2017 年 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 9 月 |
| 现金类资产(亿元) | 102.36 | 117.11 | 109.88 | 131.68 |
| 资产总额(亿元) | 2637.55 | 2756.73 | 3110.62 | 3353.74 |
| 所有者权益(亿元) | 1264.91 | 1302.86 | 1406.32 | 1495.46 |
| 短期债务(亿元) | 189.22 | 240.39 | 274.56 | 105.81 |
| 长期债务(亿元) | 942.07 | 987.56 | 1154.22 | 1491.39 |
| 全部债务(亿元) | 1131.29 | 1227.95 | 1428.78 | 1597.20 |
| 营业收入(亿元) | 21.10 | 19.81 | 20.17 | 7.12 |
| 利润总额(亿元) | 4.78 | 5.46 | 5.80 | 1.88 |
| EBITDA(亿元) | 11.28 | 18.94 | 20.16 | -- |
| 经营性净现金流(亿元) | 11.41 | 3.90 | 44.62 | -34.05 |
| 营业利润率(%) | -24.54 | -42.48 | -51.57 | -155.70 |
| 净资产收益率(%) | 0.33 | 0.38 | 0.36 | -- |
| 资产负债率(%) | 52.04 | 52.74 | 54.79 | 55.41 |
| 全部债务资本化比率(%) | 47.21 | 48.52 | 50.40 | 51.64 |
| 流动比率(%) | 155.84 | 130.63 | 127.24 | 257.20 |
| 经营现金流动负债比(%) | 3.83 | 1.15 | 10.97 | -- |
| 现金短期债务比(倍) | 0.54 | 0.49 | 0.40 | 1.24 |
| 全部债务/EBITDA(倍) | 100.29 | 64.82 | 70.88 | -- |
| EBITDA 利息倍数(倍) | 0.22 | 0.39 | 0.32 | -- |
| 公司本部（母公司） | | | | |
| 项　目 | 2017 年 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 9 月 |
| 资产总额(亿元) | 1504.90 | 1591.01 | 1756.91 | 2007.64 |
| 所有者权益(亿元) | 1184.12 | 1225.14 | 1324.90 | 1414.25 |
| 全部债务(亿元) | 197.98 | 207.92 | 254.90 | 300.67 |
| 营业收入(亿元) | 0.03 | 1.04 | 0.47 | 1.72 |
| 利润总额(亿元) | -0.83 | 3.21 | 1.69 | -0.64 |
| 资产负债率(%) | 21.32 | 23.00 | 24.59 | 29.56 |
| 全部债务资本化比率(%) | 14.32 | 14.51 | 16.13 | 17.53 |
| 流动比率(%) | 259.97 | 228.26 | 299.34 | 565.27 |
| 经营现金流动负债比(%) | -81.10 | -29.34 | -2.34 | -- |

注：1. 公司 2020 年 1—9 月财务数据未经审计；2. 本报告将公司其他流动负债中带息部分纳入短期债务核算，公司 2020 年三季度财报中，未将一年内到期的长期借款、应付债券、长期应付款调整至“一年内到期的非流动负债”科目，截至 2020 年 9 月底，短期债务数值低于实际值；3. 本报告将公司长期应付款中带息部分纳入长期债务核算

评级历史：

| 债券简称 | 债项级别 | 主体级别 | 评级展望 | 评级时间 | 项目小组 | 评级方法/模型 | 评级报告 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 20 天津轨交 CP001 | A-1 | AAA | 稳定 | 2020/3/20 | 宋金玲、王默璇、李颖 | 城市基础设施投资企业信用评级方法 V3.0.201907 城市基础设施投资企业主体信用评级模型（打分表）V3.0.201907） | 阅读全文 |
| 20 天津轨交 CP002 | A-1 | AAA | 稳定 | 2020/4/10 | 宋金玲、王默璇、李颖 | 城市基础设施投资企业信用评级方法 V3.0.201907 城市基础设施投资企业主体信用评级模型（打分表）V3.0.201907） | 阅读全文 |
| 20 天津轨交 CP003 | A-1 | AAA | 稳定 | 2020/7/28 | 张婷婷、王默璇、李颖 | 城市基础设施投资企业信用评级方法 V3.0.201907 城市基础设施投资企业主体信用评级模型（打分表）V3.0.201907） | 阅读全文 |
| 20 天津轨交 CP004 | A-1 | AAA | 稳定 | 2020/9/9 | 张婷婷、王默璇、李颖、邹洁 | 城市基础设施投资企业信用评级方法 V3.0.201907 城市基础设施投资企业主体信用评级模型（打分表）V3.0.201907） | 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无版本编号

# 声　明

一、本报告引用的资料主要由天津轨道交通集团有限公司（以下简称“该公司”或“天津轨交”）提供，联合资信评估股份有限公司（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、该公司间接持有联合资信29.94%的股份，联合资信与该公司存在“受评对象直接或间接持有联合资信股份达到5%以上”的情形。上述股权持有情况于近期发生，考虑到跟踪评级的及时性和股权变更后相关业务处理需要一定时间过渡，故联合资信按跟踪评级安排履行相关义务出具本报告。由于该公司未参与联合资信的经营管理与决策，上述股权持有情况未对联合资信、评级人员级行为的独立、客观、公正性造成影响。根据控股股东联合信用管理有限公司（以下简称“联合信用”）提供的联合信用及其控制的其他机构业务开展情况，联合信用控股子公司联合赤道环境评价有限公司（以下简称“联合赤道”）为该公司提供了非评级服务。由于联合资信与关联公司联合赤道之间从管理上进行了隔离，在公司治理、财务管理、组织架构、人员设置、档案管理等方面保持独立，因此该公司评级业务并未受到上述关联公司的影响，联合资信保证所出具的评级报告遵循了真实、客观、公正的原则。

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，符合真实性、准确性、完整性要求。

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、本次跟踪评级结果自本报告出具之日起至相应债项到期兑付日有效；根据后续跟踪评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

# 天津轨道交通集团有限公司
# 2021 年短期融资券跟踪评级报告

## 一、跟踪评级原因

根据有关法规要求，按照联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）关于天津轨道交通集团有限公司（以下简称“公司”）及其相关债券的跟踪评级安排进行本次跟踪评级。

## 二、企业基本情况

跟踪期内，公司控股股东和实际控制人未发生变化，分别为天津城市基础设施建设投资集团有限公司（以下简称“天津城投”）和天津市人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“天津市国资委”）（见附件1-1）。

跟踪期内，公司职能定位和经营范围未发生变化。截至2020年9月底，公司本部内设党群工作部（党委统战部）、办公室（董事会办公室）、财务中心、投资部和资产部等15个职能部门（见附件1-2）；拥有12家全资子公司（见附件1-3）。

2020年5月，经天津市国资委以《市国资委关于向部分市管企业增资的通知》（津国资财经〔2019〕45号）文件批准，天津城投和天津泰达投资控股有限公司（以下简称“泰达控股”）以货币形式同比例增资1.76亿元，工商手续变更完成。截至2020年9月底，公司注册资本和实收资本均为407.61亿元，其中天津城投和泰达控股分别持有公司86.34%和13.66%的股份，公司实际控制人仍为天津市国资委。

截至2019年底，公司（合并）资产总额3110.62亿元，所有者权益1406.32亿元（少数股东权益455.64万元）；2019年，公司实现营业收入20.17亿元，利润总额5.80亿元。

截至2020年9月底，公司（合并）资产总额3353.74亿元，所有者权益1495.46亿元（少数股东权益925.23万元）；2020年1－9月，公司实现营业收入7.12亿元，利润总额1.88亿元。

公司注册地址：天津市西青区才智道36号。法定代表人：卢志永。

## 三、债券概况和募集资金使用情况

截至报告出具日，联合资信所评债券“20天津轨交CP001”“20天津轨交CP002”“20天津轨交CP003”“20天津轨交CP004”余额52.00亿元（详见表1），存续债券募集资金已全部用于偿还有息债务。

表1　跟踪评级债券概况（单位：亿元）

| 债券简称 | 发行金额 | 债券余额 | 起息日 | 期限 |
|---|---|---|---|---|
| 20天津轨交CP001 | 20.00 | 20.00 | 2020/4/7 | 1年 |
| 20天津轨交CP002 | 12.00 | 12.00 | 2020/6/10 | 1年 |
| 20天津轨交CP003 | 5.00 | 5.00 | 2020/8/13 | 1年 |
| 20天津轨交CP004 | 15.00 | 15.00 | 2020/9/21 | 1年 |
| **合计** | **52.00** | **52.00** | -- | -- |

资料来源：联合资信整理

## 四、行业及区域经济环境

1.　城市轨道交通行业

城市轨道交通属于城市公共交通系统的一个重要组成部分，按照国家标准有7种制式，分别为地铁、轻轨、单轨、现代有轨电车、磁浮交通、市域快轨和自动导向轨道系统（APM）。轨道交通具有快速、准时、占地面积小、运量大、运输效率高等特点，具有良好的社会效益。同时，轨道交通的建设运营会带动周边沿线物业、商贸流通业的发展和繁荣，并直接刺激商业、房地产和广告业等行业的发展，形成“地铁经济带”，产生明显的经济效益。

（1）行业概况

改革开放以来，中国城市化进程逐步加快，城市人口也相应增长，2019年中国城镇常住人口8.48亿人，城镇人口占总人口比重（城镇化率）为60.60%，首次突破60%，同时大中城市

的交通拥堵问题也日趋严峻。为了解决交通拥堵，提高环境质量，“十五”期间，国家首次把发展城市轨道交通列入计划发展纲要，并作为拉动国民经济，特别是大城市经济持续发展的重大战略。

经过多年的发展，截至 2019 年底，中国大陆地区累计有 40 个城市建成投运城市轨道交通线路，全国共计 208 条运营线路，建成投运城市轨道交通线路总长度达 6736.2 公里。2019 年全年累计完成客运量 237.1 亿人次，2019 年中国城市轨道交通完成投资 5958.9 亿元。

（2）行业发展

**相对于地面交通，轨道交通建设成本高昂，具有投资额大、投资回收期比较长的经济特性。目前，中国轨道交通项目的建设投资主要采取政府提供一定比例资本金、由政府与企业共建的模式。**

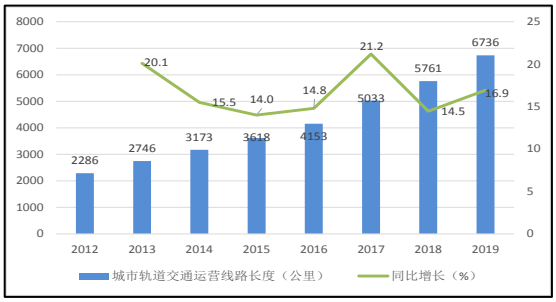
在项目建设资金的筹集上，一般由政府设立轨道交通专项资金投入部分资本金，资本金比例在 30~40%左右，一般由市、区两级财政提供资金来源，少数城市由省、市两级政府财力提供支持，并由政府实际控制行使投资建设职能的企业通过贷款、债券和资产票据等方式或运作政府给予的相关资源（如沿线土地资源运作等）筹措其余部分资金，未来政府通过每年向地铁建设公司拨付轨道项目专项资金来保障地铁的正常建设和运营。由于地铁运营具有公益性特征，票价非市场化定价，通车后易形成政策性亏损，轨道交通运营在很大程度上也依赖票款补贴。

资金需求规模大已成为轨道交通提高供给的首要约束条件，未来大规模投资对地方财政带来较大资金压力，轨道交通行业未来将由单一的政府投资转变为投资主体多元化，实现中国城轨交通可持续发展。目前，引入社会资本的多种模式得到了尝试，包括 BT（建设-转让，北京地铁奥运支线采用该模式）、PPP（北京地铁 4 号线采用该模式）、BOT（建设-运营-转让，深圳地铁 4 号线采用该模式）、TOT 等，有效地减轻了建设期地方政府财政投资的压力，同时，也有利于通过竞争机制以提高项目的建设、运营效率，减少对政府补贴的依赖。

**“十三五”四年来，全国城市轨道交通运营线路规模稳步增长。长三角经济圈城轨交通运营线网分布最为密集，城市群效应最为显著。上海和北京两城运营规模在全国遥遥领先。**

“十三五”四年来，全国运营线路规模稳步增长，共新增运营线路长度 3118.2 公里，年均新增运营线路长度 779.6 公里。根据《城市轨道交通 2019 年度统计和分析报告》（以下简称“城轨分析报告”），截至 2019 年底，中国大陆地区累计有 40 个城市建成投运城市轨道交通线路，其中 2019 年新增温州、济南、常州、徐州、呼和浩特 5 个运营城市。全国共计 208 条运营线路，其中 2019 年新增运营线路 25 条，新增运营线路长度 974.8 公里。2019 年全国城市建成投运城市轨道交通线路总长度达 6736.2 公里，同比增长 16.90%，其中地铁 5180.6 公里，占比 76.9%，投运车站 3928 座。

图 1　2012－2019 年中国城市轨道交通运营里程




资料来源：联合资信整理

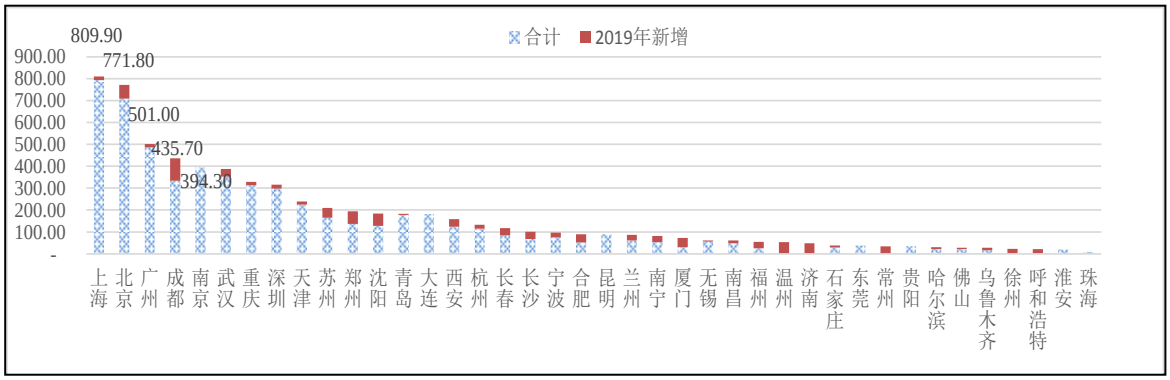
从城市群拥有城市交通运营线网规模在全国的占比看，长三角经济圈的 11 城开通运营线路 54 条，运营线路总长度 1920 公里，占比 29%，经济发达且城轨交通运营线网分布最为密集，城市群效应最为显著；京津冀 3 城开通运营线路 33 条，运营线路总长度 1049 公里，占比 16%；珠三角 5 城开通运营线路 27 条，运营线路总长度 892 公里，占比 13%；成渝城市群 2 城开通运营线路 18 条，运营线路总长度群 764 公里，占比 11%。随着城市群、都市圈、同城化建设的大力推进，市区城轨、市域快轨、城际铁路“三网融合”的需求为城轨交通、市

域快轨的发展打开了空间。

**“十三五”四年来，全国城轨交通在建项目规模较大且稳步增长，2019年度完成建设投资额创历史新高。**

“十三五”四年来，共有 27 个城市新一轮建设规划或规划调整获国家发改委批复，获批项目初步估算总投资额合计约 25000 亿元。2019 年，共有 4 个城市新一轮城市轨道交通建设规划或规划调整获国家发改委批复，线路长度共 687.45 公里，总投资 4926.28 亿元。“十三五”四年来，全国共完成城市轨道交通建设投资 19992.7 亿元，年均完成建设投资额接近 5000 亿元。2019 年，中国城市轨道交通完成投资 5958.9 亿元，同比增长 8.9%。据不完全统计（不含地方政府批复项目的资金情况），截至 2019 年底，在建城市轨道交通项目的可研批复投资额累计 46430.3 亿元，在建线路总里程 6902.5 公里，同比增长 8.3%，其中地铁 5942.7 公里，仍为主流。我国城轨在建线路规模稳步增长，年度完成建设投资额创历史新高。

图2　截至2019年底中国各城市轨道交通运营线路长度　（单位：公里）




资料来源：联合资信根据《城轨分析报告》整理

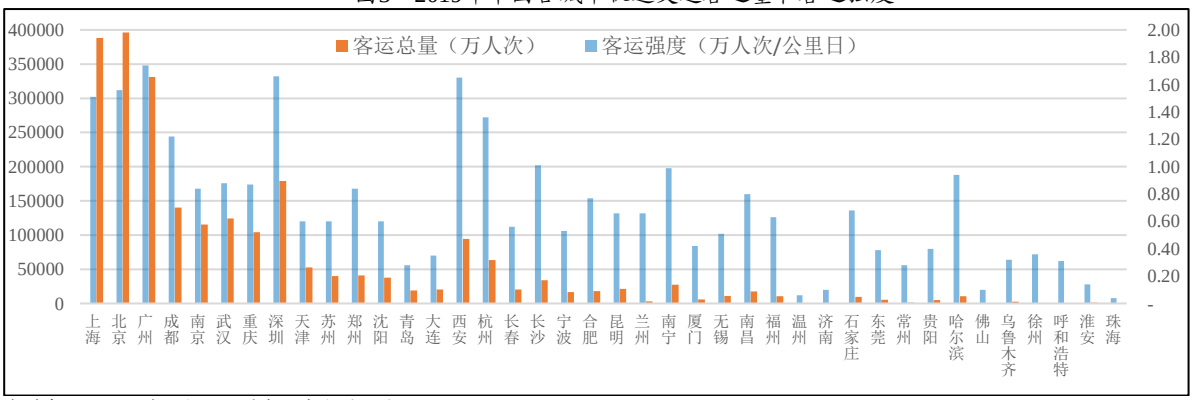
（3）行业运营

**随着新建线路投入运营，全国各城市客运量不断增长，客运强度总体水平呈逐年下降趋势，但各城市之间客运强度变化有所差异。**

随着新建线路投入运营，据不完全统计，2019 年全国累计完成客运量 237.1 亿人次，同比增长 12.5%；日均 6634.1 万人次，同比增加 772.6 万人次；总进站量为 149.4 亿人次，同比增长 12.2%；总客运周转量为 2003.1 亿人公里，同比增长 13.8%，北京、上海、广州、深圳 4 市位居前列。

2019 年，全国城轨交通平均客运强度为 0.71 万人次/公里日，同比所有下降。但各城市之间客运强度变化有所差异，北京、成都、沈阳等城市客运强度同比稳中有降，上海、天津、重庆等城市客运强度同比依然增长。2019 年，客运强度排在前五位的城市分别为广州、深圳、西安、北京和上海。

图3　2019年中国各城市轨道交通客运量和客运强度




资料来源：联合资信根据《城轨分析报告》整理

**2019年，全国城轨交通平均运营成本和收入同比均有所下降，但入不敷出依然是行业普遍状况，行业运营对政府补贴依赖高。**

据不完全统计（该部分计入 31 个城市数，不含部分市域快轨和有轨电车数据和数据填报不完整城市），2019 年，全国城轨交通平均单位车公里运营成本 23.4 元，同比下降 0.4 元。平均单位人公里运营成本 0.69 元，同比下降 0.15 元。平均单位车公里运营收入 16.7 元，同比下降 0.5 元，平均单位人公里运营收入 0.47 元，同比下降 0.01 元，车公里运营收入和人公里运营收入均超过全国平均水平的有深圳、杭州、长沙、青岛、厦门 5 市；平均单位票款收入 0.28 元/人公里，同比增长 0.01 元。

2019 年，全国平均运营收支比为 72.7%，其中，运营收支比超过 100%的城市有杭州、深圳、北京、青岛 4 市，均为资源经营收入较高的城市；其余城市运营收支比均低于 100%。整体看，城轨交通运营入不敷出依然是普遍状况，对政府补贴依赖高。

（4）行业政策

**因城市轨道交通行业特殊性，国家和地方政府已出台一系列政策，保障行业健康快速发展。**

城市轨道交通行业特点是投资巨大，专业技术要求较高，对城市发展影响重大。国家和地方政府已出台一系列政策，保障城市轨道交通行业的健康快速发展。

表 2　近期城市轨道交通行业相关的主要政策

| 序号 | 名称 | 下发单位 | 发布日期 |
|---|---|---|---|
| 1 | 《关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》（国办发〔2018〕52 号） | 国务院 | 2018.07 |
| 2 | 《城市轨道交通线网规划标准》 | 住建部 | 2018.08 |
| 3 | 《交通强国建设纲要》 | 国务院 | 2019.09 |
| 4 | 《中国城市轨道交通智慧城轨发展纲要》 | 中国城市轨道交通协会 | 2020.03 |

资料来源：联合资信整理

据国务院办公厅 2018 年发布的《关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》，申报建设地铁的城市一般公共财政预算收入应在 300 亿元以上，地区生产总值在 3000 亿元以上，市区常住人口在 300 万人以上。引导轻轨有序发展，申报建设轻轨的城市一般公共财政预算收入应在 150 亿元以上，地区生产总值在 1500 亿元以上，市区常住人口在 150 万人以上。上述政策有助于确保城市轨道交通发展规模与实际需求相匹配、建设节奏与支撑能力相适应，各城市根据实际情况适当发展城市轨道交通。拟建地铁、轻轨线路初期客运强度分别不低于每日每公里 0.7 万人次、0.4 万人次，远期客流规模分别达到单向高峰小时 3 万人次以上、1 万人次以上。除城市轨道交通建设规划中明确采用特许经营模式的项目外，项目总投资中财政资金投入不得低于 40%，严禁以各类债务资金作为项目资本金，上述规定有助于防范债务风险、避免个别城市盲目投资。

2020 年 6 月，中国城市轨道交通协会发布了《中国城市轨道交通智慧城轨发展纲要》（以下简称“《纲要》”），从行业层面对智慧城轨建设的发展战略、建设目标、重点任务、实施路径、体制机制和保障措施等进行了统筹规划、顶层设计。旨在以此作为城轨交通行业今后一个时期（2020－2035 年）制订智慧城轨发展的技术政策、技术规范、发展规划和实施计划的指导性文件。

（5）未来发展

**随着科技革命和产业变革，我国城轨交通行业信息化建设步入快速发展阶段，逐步发展智慧型地铁，同时政府对行业的资金安排也给新基建的城轨交通发展带来了新的机遇。**

“十三五”时期，我国已进入城市轨道交通建设大发展阶段，并由主要集中在省会等一线城市转变为向二线、三线城市扩展，但经济

发达地区的城市轨道交通建设投资增速和规模仍较大。到 2020 年底，全国城市轨道交通运营线路预计将达到 7700 公里左右。在新一轮科技革命和产业变革的浪潮推动下，我国城轨交通行业信息化建设步入快速发展阶段，《纲要》的发布，给未来城轨交通强国的建设提供了更加明确的目标和方向。“十四五”即将到来，部分经济发达城市地铁在加快新线建设的同时，也将率先全力打造智慧型地铁。

2020 年初，受突如其来的新冠疫情影响，在平衡建设进度、安全生产和成本管控等方面，城轨企业将存在较大的压力，2020 年整体客运量将可能有所下降。

2020 年政府工作报告提出，2020 年拟安排地方政府专项债券 3.75 万亿元，并提高专项债券可用作项目资本金的比例，中央预算内投资安排 6000 亿元，重点支持既促消费惠民生又调结构增后劲的“两新一重”建设，其中包括加强新基建、加强交通在内的重大工程建设，体现了以民生为导向、支撑内需扩大的重要出发点，契合了高质量发展的需要，给城轨交通发展带来了新的机遇。

2. 区域经济

**天津市是中国四大直辖市之一，跟踪期内，天津市经济实力较强，公司外部发展环境良好。**

天津市是中国四个直辖市之一，是北方重要的经济中心，具有较强的经济实力和良好的发展前景。

2020年前三季度天津地区生产总值为10095.43亿元，同比增长0%。其中，第一产业增加值为128.90亿元，同比下降3.1%，比上半年收窄5.5个百分点；第二产业增加值为3353.82亿元，同比增长0%；第三产业增加值为6612.71亿元，同比增长0.1%。全市固定资产投资（不含农户）累计增速自7月实现增长后逐月加快，前三季度增长1.3%，其中9月份增长3.9%。前三季度，分产业看，第一产业投资增长97.4%，第二产业投资增长2.9%，第三产业投资下降0.1%。分领域看，工业投资增长2.8%，其中制造业投资下降4.2%，降幅比上半年大幅收窄12.6个百分点；基础设施投资增长19.2%，比上半年加快10.9个百分点，其中交通运输和邮政投资增长32.5%，信息传输和信息技术服务投资增长30.2%；房地产开发投资下降6.1%，比上半年收窄0.2个百分点。全市新建商品房销售面积下降16.4%，收窄6.2个百分点，其中9月份新增销售面积130.20万平方米，基本恢复到疫情前成交水平。

## 五、基础素质分析

1. 股权状况

截至2020年9月底，公司注册资本和实收资本均为407.61亿元，其中天津城投和泰达控股分别持有公司86.34%和13.66%的股份，公司实际控制人为天津市国资委。

2. 外部支持

**跟踪期内，天津市财政实力有所增强。公司继续得到政府在地铁线路建设资本金以及地铁运营补贴等方面的大力支持。**

2019年，天津市一般公共预算收入为2410.25亿元，同比增长14.44%。其中税收收入1634.20亿元，占一般公共预算收入的比重为67.80%，比上年下降9.4个百分点，财政收入质量有所下降。2019年，天津市一般公共预算支出为3508.71亿元，财政自给率为68.69%，天津市财政平衡能力一般。同期，天津市政府性基金预算收入为1430.79亿元，同比增长23.34%。截至2019年底，全市政府债务余额4959.30亿元（一般债务1504.04亿元，专项债务3455.26亿元），其中市级政府债务余额1744.36亿元；全市政府债务限额5054.13亿元，其中市级政府债务限额1814.20亿元。总体看，天津市充足的财力为公司获得大规模的资金支持提供了有力保障。

跟踪期内，公司继续得到政府在货币注资、专项资金划拨和财政补贴等方面的支持，且支

持力度大。

**货币注资**

2019年，根据津国资财经〔2019〕45号文，天津市财政局对公司注资1.76亿元，计入“资本公积”科目。2020年1－9月无新增货币注资。

**专项资金划拨**

2019年，公司收到天津市财政局拨付轨道专项资金27.25亿元，铁路建设专项资金7.69亿元，津滨轻轨9号线资本金15.00亿元，铁路专项资金8.00亿元，地铁专项资金40.00亿元，总计97.94亿元，计入“资本公积”科目。

2020 年 1－9 月，公司收到天津市财政局拨付铁路建设专项资金 41.37 亿元，地铁建设资金 47.40 亿元，总计 88.77 亿元，计入“资本公积”科目。

**财政补贴**

2019年及2020年1－9月，公司收到的财政补贴分别为23.04亿元和18.07亿元。其中，与主营业务相关的补贴计入“其他收益”科目，其他计入“营业外收入”科目。

3. 企业信用记录

**公司过往债务履约情况良好，联合资信未发现公司其他不良信贷记录。**

根据中国人民银行《企业信用报告》（机构信用代码为：G10120103001002804），截至2021年01月06日，公司无未结清和已结清的不良信贷信息记录，总体看公司过往债务履约情况良好。

截至2021年1月18日，联合资信未发现公司被列入全国失信被执行人名单。

4. 重大事项

根据天津产权交易中心网站，公司拟分别以77635.27万元、98234.69万元的转让底价转让天津二号线轨道交通运营有限公司及天津三号线轨道交通运营有限公司 51%股权，引入社会资本，与政府方出资代表共同组成项目公司，项目公司中政府方出资代表股权比例为49%，社会资本股权比例为51%。实施机构与项目公司签订《PPP项目合同》，授权项目公司在合作期内负责项目的投融资、运营、维护、追加投资和更新改造。项目公司成立后，可利用项目的预期收益权等在规定期限内向金融机构完成融资，以偿还前期项目资产转让时产生的项目公司与天津市地下铁道集团有限公司（以下简称“天津地铁”）之间的债务。项目公司在进行融资时，应首先以项目公司为主体进行融资，若项目公司出现融资困难，项目公司中的社会资本方股东应独立承担相应的融资义务，通过其他合法方式确保满足项目公司的资金需求。项目公司在进行项目融资时，政府方或项目公司中的政府方股东不为项目融资提供各种形式的担保、还款承诺。目前，二、三号线已发布中标通知，中标供应商为中国交通建设股份有限公司。

针对上述事宜，联合资信已与天津轨交取得联系，并将密切关注以上事项的后续进展以及对天津轨交及其存续债券信用水平可能带来的影响。

## 六、管理分析

2020年8月，根据《关于马连福等任免董事职务的通知》（津国资董建任〔2020〕30号）文件，任命马连福、楚义芳任公司外部董事，免去张兴彦董事职务。此外，跟踪期内，公司在治理结构、管理制度等方面无重大变化。

## 七、经营分析

1. 经营概况

**跟踪期内，公司主营业务收入小幅增长，收入构成仍主要包括地铁运营、地铁资源开发和工程施工三大板块。受地铁运营亏损程度进一步加深影响，公司主营业务毛利率有所下滑。**

跟踪期内，公司主营业务仍为地铁运营、地铁资源开发以及工程施工三大板块。2019年，公司主营业务收入为19.05亿元，同比增长

4.44%，主要系受地铁运营收入增加影响。从收入构成来看，由于公司2019年确认房地产项目收入下降导致地铁资源开发收入较上年有所减少，因此当年公司收入构成中地铁运营收入占比上升至45.51%。从毛利率来看，2019年，公司主营业务毛利率为-51.29%，亏损程度较上年持续增加，主要是由于地铁运营亏损程度加深所致。

2020年1－9月，公司实现主营业务收入5.81亿元，仅为上年的30.50%；同期，公司主营业务毛利率为-204.13%，亏损程度进一步加大，主要系受新冠肺炎疫情影响，地铁运营业务收入大幅下降而运营成本相对稳定所致。

表 3　公司近年主营业务收入构成及毛利率情况（单位：亿元、%）

| 项　目 | 2018 年 | | | 2019 年 | | | 2020 年 1－9 月 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 收入 | 占比 | 毛利率 | 收入 | 占比 | 毛利率 | 收入 | 占比 | 毛利率 |
| 地铁运营 | 7.52 | 41.23 | -141.48 | 8.67 | 45.51 | -156.52 | 3.87 | 66.61 | -340.05 |
| 地铁资源开发 | 5.54 | 30.30 | 34.30 | 4.37 | 22.94 | 80.09 | 1.93 | 33.22 | 67.36 |
| 工程施工 | 5.18 | 28.40 | 7.34 | 6.01 | 31.55 | 4.99 | 0.01 | 0.17 | 100.00 |
| **合　计** | **18.24** | **100.00** | **-45.78** | **19.05** | **100.00** | **-51.29** | **5.81** | **100.00** | **-204.13** |

资料来源：公司审计报告及公司提供

2.　业务经营分析

（1）轨道交通建设及运营

**跟踪期内，公司地铁线路及交通枢纽建设有序推进，2020年前三季度，受疫情影响，地铁运营客流量下降，带动公司地铁运营收入及毛利率均有所下滑。**

跟踪期内，公司轨道交通业务包括地铁建设、运营业务和交通枢纽工程建设。地铁及交通枢纽工程建设主体为一级子公司天津地铁和二级子公司天津滨海快速交通发展有限公司（以下简称“滨海快速”）（2019年公司将持有的滨海快速100%的股权划转给天津地铁，滨海快速成为公司二级子公司）；地铁运营主体为子公司轨交运营集团，地铁票款收入归天津地铁所有，轨交运营集团向天津地铁收取委托管理费。

①　地铁投资建设

地铁项目具有投资规模大、周期长和公益性等特点，除津滨轻轨地铁9号线项目外地铁项目资金来源主要由天津市政府提供资本金、其余项目资金通过项目贷款方式解决。

截至2020年9月底，公司在建的项目主要包括地铁1号线东延、4号线南段、10号线一期等项目，以上项目总投资合计1703.24亿元，截至2020年9月底，尚需投资1228.02亿元。截至2020年9月底，公司已运营及在建各地铁线路投资情况如下表所示。目前公司无拟建地铁项目。

表 4　截至 2020 年 9 月底公司已运营及在建地铁项目投资情况（单位：亿元）

| 序号 | 项目名称 | 项目概况 | 项目状态 | 总投资 | 已投资 | 资本金 | 已到位资本金 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 地铁 1 号线 | 全长 26.187 公里，设车站 22 座 | 已运营 | 92.05 | 91.94 | 46.03 | 46.03 |
| 2 | 地铁 2 号线（含滨海国际机场延伸线） | 全长 27.142 公里，设车站 20 座 | 已运营 | 149.07 | 140.63 | 74.54 | 74.80 |
| 3 | 地铁 3 号线(含南站延伸线、控制中心） | 全长 33.14 公里，设车站 26 座 | 已运营 | 164.30 | 186.81 | 82.15 | 73.43 |
| 4 | 津滨轻轨地铁 9 号线 | 全长 52.20 公里，设车站 21 座 | 已运营 | 117.78 | 120.90 | 49.00 | 48.12 |
| 5 | 地铁 5 号线 | 全长 34.831 公里，设车站 28 座 | 已运营 | 254.53 | 259.81 | 127.27 | 127.26 |
| 6 | 地铁 6 号线（南孙庄站-梅林路站） | 全长 42.47 公里，设车站 39 座 | 已运营 | 335.59 | 335.59 | 167.80 | 188.92 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7 | 地铁 1 号线东延 | 全长 16.039 公里，设车站 11 座 | 在建（双林站-李楼站已运营，剩余在建） | 126.66 | 95.07 | 63.33 | 33.78 |
| 8 | 地铁 4 号线南段 | 全长 19.40 公里，设车站 14 座 | 在建 | 189.11 | 90.06 | 94.56 | 34.50 |
| 9 | 地铁 10 号线一期 | 全长 21.22 公里，设车站 21 座 | 在建 | 220.69 | 88.82 | 88.28 | 27.10 |
| 10 | 地铁 6 号线（梅林路站-咸水沽西站） | 全长 14.35 公里，设车站 9 座 | 在建 | 150.75 | 37.42 | 60.63 | 2.20 |
| 11 | 地铁 7 号线一期 | 全长 26.50 公里，设车站 21 座 | 在建 | 268.96 | 59.90 | 107.58 | 47.44 |
| 12 | 地铁 11 号线一期 | 全长 22.60 公里，设车站 21 座 | 在建 | 256.02 | 65.90 | 102.41 | 40.17 |
| 13 | 地铁 8 号线一期 | 全长 18.60 公里，设车站 17 座 | 在建 | 246.24 | 26.93 | 98.50 | 3.25 |
| 14 | 地铁 4 号线北段（小街站-河北大街站） | 全长 22.00 公里，设车站 17 座 | 在建 | 244.81 | 11.12 | 97.93 | 5.93 |
| **合计** | | | | **2816.56** | **1610.90** | **1297.47** | **752.93** |

注：表中已投资金额为公司统计口径，金额小于“在建工程”金额
资料来源：公司提供

② 地铁运营

跟踪期内，天津地铁票价未发生变化，为2～9元（不考虑打折情况），采取分段计程票价，未来票价上涨的可能性不大，地铁运营图兑现率达到99%以上。随着新线不断投入试运营，客流量相应增长影响，2019年，公司地铁运营里程达到12915.90万车公里，同比大幅增长29.66%；年度客运量52578.23万人次，同比大幅增长28.97%。2019年，公司地铁运营收入为8.67亿元，同比增长15.29%，主要系地铁网络不断密集，地铁路网效益逐步显现所致。2019年，公司地铁运营毛利率水平下降至-156.52%，亏损进一步扩大。

2020年1－9月，公司实现地铁运营收入3.87亿元，相当于上年的44.64%，地铁运营毛利率进一步下滑至-340.05%，主要系受新冠肺炎疫情影响所致。

表5　2018－2020年9月公司地铁运营情况

| 项目 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 1－9 月 |
|---|---|---|---|
| 年度客运量（万人次） | 40767.23 | 52578.23 | 22296.26 |
| 日均客运量（万人次） | 123.25 | 144.06 | 81.37 |
| 列车开行列次（列次） | 607725.00 | 659410.00 | 509831.00 |
| 运营里程（万车公里） | 9961.32 | 12915.90 | 9427.02 |
| 票款收入（亿元） | 7.52 | 8.67 | 3.87 |
| 每人次票务收入（元） | 1.84 | 1.65 | 1.74 |
| 运营成本（亿元） | 18.16 | 22.24 | 17.03 |
| 财政补贴（亿元） | 7.86 | 10.62 | 8.22 |

注：每人次票务收入=票款收入/年度客运量；由于受票价含税、打折以及年度客运量换乘系数等情况影响，部分年份会出现票价低于 2 元情况
资料来源：公司提供

目前天津地铁的运营模式是通过正常的票款收入弥补运营成本，不足部分由天津市财政进行补贴（对于津滨轻轨地铁9号线，不足部分由天津市财政、滨海新区财政及天津经济技术开发区财政进行补贴）。未来更多线路建成通车后，地铁网络规模效益将进一步显现，收入规模有望进一步上升。

③ 交通枢纽工程

交通枢纽工程主要包括轨道交通枢纽的建设以及配套的公用工程建设。主要运营模式为由天津市财政局拨付公司项目资本金，国开行提供专项贷款，并由天津市财政局拨付资金还本付息。公司已完成天津站交通枢纽工程、天津西站交通枢纽工程和机场交通枢纽工程的建设，截至2020年9月底，公司在建项目为文化中心交通枢纽，概算总投资为70.67亿元，累计已投资50.20亿元；在建机场交通中心项目，预计总投资为27.21亿元，累计已投资22.52亿元。

（2）铁路投资

**跟踪期内，铁路投资项目稳步推进，仅有**

**南环铁路和京沪高铁实现投资收益，由于铁路运营利润水平普遍很低，公司对财政资金支持依赖较大。**

跟踪期内，公司铁路投资业务主要经营主体仍为公司本部和天津铁路建设投资控股（集团）有限公司（以下简称“天津铁投”）。其主要通过铁路建设专项资金和银行借款等筹措项目资金，其中铁路建设专项资金主要包括铁路建设费及政府债券等财政资金。根据《天津市人民政府办公厅关于印发天津市铁路建设专项资金筹集使用管理办法的通知》（津政办发〔2015〕33号），铁路建设费按照天津市对行政区域内以招、拍、挂方式出让的商业、旅游、娱乐、商品住宅等经营性建设用地使用权从2015年6月1日起按每平方米200元征收，并专项用于铁路项目。2019年及2020年1－9月，公司获得铁路建设费分别为11.83亿元和2.88亿元。公司获得的铁路建设费主要依赖于天津市经营性用地的出让情况，具有一定不确定性。

截至2020年9月底，公司本部参股的铁路项目主要有南环铁路、京津城际和蓟港铁路，天津铁投参股的铁路项目有京沪高铁、津秦客运专线、津保铁路、京津城际延长线、南环铁路等。截至2020年9月底，公司主要参股铁路累计已出资253.32亿元，未来公司将根据天津市整体铁路建设规划履行出资职责。

目前，公司参股铁路基本已投入运营，仅京沪高铁和南环铁路实现投资收益，2019年公司获得投资收益10.52亿元，较上年增长164.32%。投资收益总体规模仍相对较小，公司铁路投资业务仍对铁路建设专项资金等的依赖度较大。

表6　截至2020年9月底公司主要铁路项目投资情况（单位：亿元、%）

| 投资主体 | 项目名称 | 计入科目 | 累计出资额 | 参股比例 | 2019年投资收益 |
|---|---|---|---|---|---|
| 天津轨交 | 南环铁路 | 长期股权投资 | 31.98 | 48.00 | 2.51 |
| | 京津城际 | 可供出售金融资产 | 22.03 | 25.25 | -- |
| | 蓟港铁路 | 可供出售金融资产 | 0.17 | 0.81 | -- |
| 天津铁投 | 京沪高铁 | 在建工程 | 10.66 | 3.92 | 8.01 |
| | | 可供出售金融资产 | 64.88 | | |
| | 津滨城际 | 可供出售金融资产 | 31.15 | 50.00 | -- |
| | 津秦客运专线 | 可供出售金融资产 | 40.00 | 28.99 | -- |
| | 津保铁路 | 可供出售金融资产 | 33.10 | 25.72 | -- |
| | 南环铁路 | 其他应收款 | 18.80 | 1.00 | -- |
| | | 可供出售金融资产 | 0.55 | | -- |
| **合　计** | | -- | **253.32** | -- | **10.52** |

资料来源：公司提供

（3）工程建设

**跟踪期内，公司工程建设收入同比有所增加，盈利能力有所下降；新签合同金额有所增加，但考虑到公司存量工程规模较少，收入规模稳定性有待关注。**

2020年第一季度，公司原子公司中交（天津）轨道交通工程建设有限公司[1]（简称“中交（天津）轨道”）因混改而划出公司合并范围，目前工程施工业务主要由子公司天津市先达滨海建筑公司（以下简称“滨海建筑”）负责。

[1]原名为“天津轨道交通集团工程建设有限公司”，于2020年6月完成工商变更。

表 7　公司 2018－2019 年公司工程施工业务新合同签订情况（单位：亿元）

| 新签订合同情况 | 2018 年 | 2019 年 |
|---|---|---|
| **当期新签订合同个数（个）** | **58** | **57** |
| 其中：亿元以上合同个数（个） | 1 | 3 |
| **合同金额合计** | **9.90** | **10.40** |
| 其中：天津市内项目 | 9.02 | 9.90 |
| 天津市外项目 | 0.88 | 0.50 |

资料来源：公司提供

公司工程建设业务主要承接铁路工程和市政工程。2019年新签合同金额为10.40亿元，同比增长5.05%，主要以市内的市政工程为主。公司存量工程规模较少，收入规模稳定性有待关注。

2019年及2020年1－9月，公司工程施工收入分别为6.01亿元和0.01亿元；工程施工业务毛利率小幅波动，2019年为4.99%。

（4）地铁资源开发

**跟踪期内，公司地铁沿线资源开发业务受房地产销售收入减少影响，收入规模有所下降；毛利率水平较高。地铁资源开发收入受地铁沿线开发进度的影响波动性较大，未来该部分业务收入实现值得关注。**

跟踪期内，公司持续执行天津市政府赋予的地铁沿线资源开发职责，业务主要包括房地产销售、物业租赁、劳务和土地整理等。目前，子公司天津地铁资源投资有限公司、天津市地铁广告传媒发展有限公司、天津地铁和谐物业管理有限公司、天津市海顺置业发展有限公司等公司主要负责公司该板块业务。

房地产销售方面，公司业务模式为以自有的地铁沿线土地出资与开发商合作或公司自行通过摘牌方式取得沿线土地资源后开发建设物业并进行销售。若为合作开发，公司根据双方签订的合作开发协议分得属于其拥有的房产，再由公司自行销售并获得销售收入。目前，公司南马路五金城项目和康营里房地产项目已完工，截至2020年9月底，已投资合计为27.02亿元，建筑面积合计为11.67万平方米。其中，南马路五金城项目可销售面积6.90万平方米，已实现销售面积2.81万平方米，住宅已全部销售完毕，实现资金回笼9.08亿元；康营里房地产项目可销售面积1.60万平方米，暂未实现销售。公司在建房地产项目为光合墅项目，位于静海区团泊湖新城东区光合谷园区内，建筑面积为29.93万平方米，概算总投资32.84亿元，截至2020年9月底已投资10.29亿元。此外，公司无拟建房地产开发项目。2019年公司实现房地产销售业务收入0.26亿元，同比下降89.92%，2020年1－9月，公司实现房地产销售收入0.13亿元。

表8　截至2020年9月底公司房地产开发项目情况（单位：万平方米、亿元）

| 项目名称 | 物业类型 | 建筑面积 | 概算总投资 | 累计已投资 | 剩余可销售面积 | 已销售面积 | 已回笼资金 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **已完工项目** | | | | | | | |
| 南马路五金城项目 | 住宅、商业等 | 10.07 | 27.16 | 23.88 | 6.90 | 2.81 | 9.08 |
| 康营里房地产项目 | 酒店、写字楼等 | 1.60 | 3.14 | 3.14 | 1.60 | -- | -- |
| **小计** | -- | **11.67** | **30.30** | **27.02** | **8.50** | **2.81** | **9.08** |
| **在建项目** | | | | | | | |
| 光合墅项目 | 住宅、商业等 | 29.93 | 32.84 | 10.29 | -- | -- | -- |
| **小计** | -- | **29.93** | **32.84** | **10.29** | -- | -- | -- |

资料来源：公司提供

物业租赁方面，公司主要是经营地铁站点沿线已建成物业、站厅及地下空间的商业。公司管理的物业包括写字楼物业和商业物业，其中写字楼物业有和谐大厦、环球置地、格调大

厦等项目，商业物业有滨海新区市民广场、祈年大厦、晶采大厦等项目，截至2020年9月底公司可租赁物业面积合计约为43.55万平方米，出租率约为90%。2019年公司实现物业租赁业务收入1.03亿元，同比增长7.47%，2020年1－9月，公司实现物业租赁收入0.56亿元。

劳务业务主要指公司充分运用政府给予的广告媒体、自动售货机、地铁纪念品各类特许经营权开展广告经营等业务，以获取广告收入及咨询收入。2019年和2020年1－9月，公司分别实现劳务收入1.78亿元和0.58亿元。

此外，受天津北城建设发展有限公司（简称“北城建设”）、天津北海投资有限公司（简称“北海投资”）和天津市团泊湖投资发展有限公司（以下简称“团泊湖投资”）新纳入公司合并范围影响，公司新增团泊湖示范镇土地整理项目（简称“团泊湖土地整理项目”）、天津北部新区大张庄镇示范镇土地整理项目（简称“大张庄镇土地整理项目”）和团泊现代农业园土地整理项目等，预计总投资260亿元，截至2020年9月底已投资113.26亿元。2019年及2020年1－9月，公司分别实现土地整理及管理费收入1.28亿元和0.32亿元。

整体看，2019年，公司地铁资源开发收入为4.37亿元，同比下降21.30%，主要系公司房地产销售收入较上年减少所致。同期，该板块毛利率为80.09%，较上年上升45.64个百分点，主要系新增的土地整理及管理费业务收入规模较大且毛利率较高所致。2020年1－9月，公司地铁资源开发收入为1.05亿元，毛利率为55.36%。地铁沿线资源开发业务收入是公司营业收入的重要部分，但该板块收入受地铁沿线开发进度的影响波动性较大，未来该部分业务的发展值得关注。

3. 未来发展

**公司未来铁路投资将定位于服务京津冀一体化协同发展，未来地铁建设投资规模较大，未来资本性支出压力大。**

铁路投资方面，未来几年，天津市铁路建设主要以京津冀城际铁路为主，由京津冀城际铁路投资有限公司（以下简称“京津冀铁投”）作为融资主体。天津铁投代表天津市方应认缴京津冀铁投注册资本30.00亿元，后续可根据实际情况追加投资。截至2020年9月底，公司已出资本金70.50亿元，超投出资部分京津冀铁投已相应确认，资金来源主要为铁路建设费和地方政府债，2020年公司计划支付剩余资本金40.00亿元，资金来源全为地方政府债。

地铁投资方面，截至2020年9月底，公司在建项目包括地铁1号线东延、4号线南段和10号线一期等项目，尚需投资1228.02亿元，未来三年计划投资818.78亿元。公司将面临较大的资本性支出压力。

## 八、财务分析

1. 财务概况

公司提供了2019年年度审计报告，中勤万信会计师事务所（特殊普通合伙）对该财务报告进行了审计，并出具了标准无保留意见的审计结论。公司提供的2020年1－9月财务数据未经审计。

从合并范围来看，2019年，公司合并范围内新增4家子公司，包括新设立的天津轨道交通城市发展有限公司，通过协议股权转让而纳入合并范围的北城建设、北海投资和团泊湖投资共3家子公司。2020年第一季度，中交（天津）轨道划出公司合并范围。截至2020年9月底，公司合并范围内一级子公司为12家（详见附表1-3）。合并范围变动对存货等科目产生一定影响，总体看，公司财务数据可比性较强。

2. 资产质量

**跟踪期内，公司资产规模较快增长，资产仍以非流动资产为主，资产结构合理。非流动资产以在建工程为主，资产流动性一般。**

截至2019年底，公司资产总额3110.62亿元，较上年底增长12.84%。公司资产以非流动资产

为主，与行业特点相符。

表 9　公司主要资产构成情况（单位：亿元、%）

| 科目名称 | 2018 年 | | 2019 年 | | 2020 年 9 月 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 货币资金 | 116.95 | 4.24 | 109.68 | 3.53 | 131.68 | 3.93 |
| 应收账款 | 24.61 | 0.89 | 19.17 | 0.62 | 11.83 | 0.35 |
| 预付款项 | 165.24 | 5.99 | 173.99 | 5.59 | 175.88 | 5.24 |
| 其他应收款 | 112.31 | 4.07 | 87.57 | 2.82 | 99.81 | 2.98 |
| 存货 | 21.68 | 0.79 | 120.64 | 3.88 | 132.61 | 3.95 |
| **流动资产** | **443.93** | **16.10** | **517.73** | **16.64** | **558.52** | **16.65** |
| 可供出售金融资产 | 205.97 | 7.47 | 227.57 | 7.32 | 272.03 | 8.11 |
| 长期股权投资 | 30.19 | 1.10 | 59.20 | 1.90 | 66.29 | 1.98 |
| 投资性房地产 | 43.14 | 1.56 | 44.23 | 1.42 | 44.23 | 1.32 |
| 固定资产 | 110.18 | 4.00 | 109.51 | 3.52 | 108.81 | 3.24 |
| 在建工程 | 1900.47 | 68.94 | 2118.27 | 68.10 | 2260.57 | 67.40 |
| **非流动资产** | **2312.80** | **83.90** | **2592.89** | **83.36** | **2795.22** | **83.35** |
| **资产总额** | **2756.73** | **100.00** | **3110.62** | **100.00** | **3353.74** | **100.00** |

资料来源：根据公司审计报告及 2020 年三季报整理

**流动资产**

截至2019年底，公司流动资产517.73亿元，较上年底增长16.62%。截至2019年底，公司货币资金109.68亿元，其中银行存款占95.39%，其余为现金和其他货币资金，受限资金为5.73亿元。

截至2019年底，公司应收账款19.17亿元，较上年底下降22.10%，主要系应收天津市城乡建设委员会建造合同款减少4.14亿元所致。从欠款单位来看，应收账款前五名合计占应收账款总额的69.92%。考虑到应收账款欠款单位主要为天津市城乡建设委员会，回款较有保证，公司计提坏账准备0.33亿元，整体计提坏账准备的比率为1.67%。

截至2019年底，公司预付款项173.99亿元，较上年底增长5.29%，主要为工程款。从账龄看，公司预付款项账龄1年以内的占5.95%、1~2年的占0.56%、2~3年的占0.39%、3年以上的占93.10%，综合账龄偏长。预付款项前五名占预付款项总额的96.57%，主要为预付天津市津源投资发展有限公司工程款（占86.21%）。

截至2019年底，公司其他应收款87.57亿元，较上年底下降22.03%，主要系原在其他应收款－天津市土地整理中心科目核算的天津四中地块土地整理成本28.53亿元调整计入在建工程。从集中度看，其他应收款前五名占比为83.39%，集中度较高。截至2019年底，累计计提761.42万元坏账准备。

表 10　截至 2019 年底公司其他应收款前五名

（单位：亿元、%）

| 单位 | 金额 | 占比 | 内容 |
|---|---|---|---|
| 天津市财政局 | 25.24 | 28.85 | 往来款、利息 |
| 天津南环铁路有限公司 | 18.80 | 21.49 | 征地拆迁款 |
| 天津经济技术开发区财政局 | 15.29 | 17.47 | 补贴款 |
| 天津城投 | 8.83 | 10.09 | 往来款、利息 |
| 天津市天房天都房地产开发有限公司 | 4.80 | 5.49 | 往来款、利息 |
| **合　计** | **72.97** | **83.39** | -- |

资料来源：公司审计报告

截至2019年底，公司存货120.64亿元，较上年底增长456.51%，主要系合并口径变化导致开发成本大幅增长所致。公司存货中开发

成本占96.34%，主要是团泊湖示范镇土地整理项目62.46亿元、天津北部新区大张庄镇示范镇土地整理项目25.53亿元、地铁中央广场项目15.21亿元等；其余为原材料、开发产品等。公司对存货计提跌价准备0.15亿元。

**非流动资产**

截至2019年底，公司非流动资产2592.89亿元，较上年底增长12.11%，主要以在建工程为主。

截至2019年底，公司可供出售金融资产227.57亿元，较上年底增长10.49%，主要是对津冀铁投和津滨城际铁路有限责任公司（以下简称“津滨城际”）增加投资所致。从其构成来看主要包括采用成本计量的可供出售金融资产227.57亿元（主要包括京沪高速铁路股份有限公司（以下简称“京沪高速”）、津秦铁路客运专线有限公司等股权）。

截至2019年底，公司长期股权投资59.20亿元，较上年底增长96.09%，主要由对南环铁路、天津市天房天都房地产开发有限公司（以下简称“天房房地产”）以及天津潮白湖投资发展有限公司（以下简称“潮白湖投资”）的投资构成。

截至2019年底，公司投资性房地产44.23亿元，较上年底增长2.54%，全部为房屋建筑物。

截至2019年底，公司固定资产原值116.04亿元，主要为地铁一号线（占82.35%）、房屋建筑物（占12.12%）；固定资产累计计提折旧6.37亿元（对地铁一号线设备等非营利性基础设施不予以计提折旧），累计计提资产减值准备0.15亿元，固定资产净额为109.51亿元，较上年底下降0.60%。

截至2019年底，公司在建工程2118.27亿元，较上年底增长11.46%，主要为在建、部分已经运营的地铁项目、京沪高铁项目、交通配套工程项目等。

截至2020年9月底，公司合并资产总额3353.74亿元，较上年底增长7.82%。其中，流动资产占16.65%，非流动资产占83.35%，以非流动资产为主。公司货币资金131.68亿元，较上年底增长20.06%，主要系随着地铁投资规模不断增加，融入资金增加所致；应收账款账面价值为11.83亿元，较上年底下降38.26%，主要系收回部分建造合同款所致；存货132.61亿元，较上年底增长9.92%，主要为地铁中央广场项目、光合西里及光合东里项目、团泊湖示范镇土地整理项目、天津北部新区大张庄镇示范镇土地整理项目的开发成本；可供出售金融资产272.03亿元，较上年底增长19.54%，主要系对京沪高速铁路股份有限公司增加投资6亿元和对京津冀铁投增加投资37.50亿元以及天津南港港铁物流有限责任公司增加投资0.99亿元所致；在建工程2260.71亿元，较上年底增长6.72%，主要系地铁线路建设不断推进所致。总体看，公司资产规模和结构较上年底变化较小。

截至2020年9月底，公司受限资产合计为9.02亿元，其中受限货币资金为5.73亿元（包括子公司团泊湖投资和北海投资定期存单质押4.53亿元）；存货受限规模为3.29亿元，系子公司天津市光合墅建设开发有限公司的借款抵押。

3. 资本结构

**所有者权益**

**跟踪期内，公司所有者权益规模有所增长，仍以实收资本和资本公积为主，权益稳定性强。**

截至2019年底，公司所有者权益1406.32亿元（其中少数股东权益455.37万元），较上年底增长7.94%，主要来自于资本公积的增长。

截至2019年底，公司资本公积进一步增长至964.81亿元，较上年底增长11.35%，主要是系财政局拨付给公司的地铁专项资金、轨道专项资金、铁路专项资金以及津滨轻轨9号线资本金等增加所致。

截至2020年9月底，公司所有者权益1495.46亿元，较上年底增长6.34%，主要系收到财政拨付铁路建设费及地铁建设资金所致。公司权益构成较上年底无重大变化。

表 11　公司主要所有者权益构成情况（单位：亿元、%）

| 科目名称 | 2018 年 | | 2019 年 | | 2020 年 9 月 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 实收资本 | 404.28 | 31.03 | 405.85 | 28.86 | 407.61 | 27.26 |
| 资本公积 | 866.49 | 66.51 | 964.81 | 68.81 | 1051.82 | 70.33 |
| 盈余公积 | 4.65 | 0.36 | 4.82 | 0.34 | 4.82 | 0.32 |
| 未分配利润 | 22.51 | 1.73 | 25.69 | 1.83 | 25.94 | 1.73 |
| 少数股东权益 | -0.01 | 0.00 | 0.05 | 0.00 | 0.09 | 0.01 |
| **所有者权益** | **1302.86** | **100.00** | **1406.32** | **100.00** | **1495.46** | **100.00** |

数据来源：根据公司审计报告及 2020 年三季报整理

**负债**

**跟踪期内，公司债务仍以长期债务为主，符合行业特点，整体债务水平一般。未来存在一定的集中兑付压力。**

截至2019年底，公司负债总额1704.30亿元，较上年底增长17.22%，主要以非流动负债为主。

表 12　公司主要负债构成情况（单位：亿元、%）

| 科目名称 | 2018 年 | | 2019 年 | | 2020 年 9 月 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 短期借款 | 45.16 | 3.11 | 32.31 | 1.90 | 16.40 | 0.88 |
| 应付账款 | 39.97 | 2.75 | 42.99 | 2.52 | 37.58 | 2.02 |
| 预收款项 | 35.31 | 2.43 | 38.83 | 2.28 | 47.31 | 2.55 |
| 其他应付款 | 17.51 | 1.20 | 42.30 | 2.48 | 24.44 | 1.31 |
| 一年内到期的非流动负债 | 136.23 | 9.37 | 205.25 | 12.04 | 7.41 | 0.40 |
| 其他流动负债 | 58.98 | 4.06 | 37.00 | 2.17 | 80.00 | 4.31 |
| **流动负债** | **339.85** | **23.38** | **406.89** | **23.87** | **217.15** | **11.69** |
| 长期借款 | 674.42 | 46.39 | 791.32 | 46.43 | 899.88 | 48.43 |
| 应付债券 | 224.06 | 15.41 | 266.02 | 15.61 | 368.64 | 19.84 |
| 长期应付款 | 89.53 | 6.16 | 96.89 | 5.69 | 222.87 | 11.99 |
| 专项应付款 | 119.22 | 8.20 | 134.05 | 7.87 | 139.84 | 7.53 |
| **非流动负债** | **1114.02** | **76.62** | **1297.41** | **76.13** | **1641.14** | **88.31** |
| **负债** | **1453.88** | **100.00** | **1704.30** | **100.00** | **1858.29** | **100.00** |

注：其他应付款不包括应付利息及应付股利

资料来源：根据公司审计报告及2020年三季报整理

截至 2019 年底，公司流动负债 406.89 亿元，较上年底增长 19.73%，主要系其他应付款和一年内到期的非流动负债增加所致。

截至 2019 年底，公司短期借款 32.31 亿

元，较上年底下降 28.46%，主要系信用借款减少所致。从其构成来看主要由信用借款构成（占比 77.07%）。

截至 2019 年底，公司应付账款 42.99 亿元，较上年底增长 7.55%，主要系项目未结算的应付工程款增加所致。

截至2019年底，公司预收款项38.83亿元，较上年底增长9.98%，主要由预收天津市津源投资发展有限公司关于天津西站交通枢纽项目工程款30.87亿元构成。

截至 2019 年底，公司其他应付款 42.30 亿元，较上年底增长 141.51%，主要系新增天房房地产往来款 10.04 亿元、天津食品集团有限公司借款 7.08 亿元、潮白湖投资往来款 4.48 亿元。公司其他应付款主要由往来款、保证金押金及保险理赔款等构成。

截至 2019 年底，公司一年内到期的非流动负债 205.25 亿元，较上年底增长 50.67%，其中一年内到期的长期借款 89.38 亿元，一年内到期的长期应付款 64.97 亿元，一年内到期应付债券 50.90 亿元。

截至 2019 年底，公司其他流动负债 37.00 亿元，较上年底下降 37.27%，全部为短期融资券。

截至 2019 年底，公司非流动负债 1297.41 亿元，较上年底增长 16.46%。

截至 2019 年底，公司长期借款 791.32 亿元，较上年底增长 17.33%，主要由保证借款 323.80 亿元和信用借款 465.41 亿元构成。

截至 2019 年底，公司应付债券 266.02 亿元，较上年底增长 18.73%，主要系公司及子公司天津地铁发行多期中期票据所致。

截至 2019 年底，公司长期应付款 96.89 亿元，较上年底增长 8.22%，全部为融资租赁款。

截至 2019 年底，公司专项应付款 134.05 亿元，较上年底增长 12.44%，主要由地方政府置换债资金 86.25 亿元、基建拨款利息 20.87 亿元以及基建拨款 15.77 亿元构成。

有息债务方面，截至 2019 年底，公司全部债务 1428.78 亿元，较上年底增长 16.36%，其中，短期债务占 19.22%，长期债务占 80.78%，以长期债务为主。从债务指标来看，截至 2019 年底，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 54.79%、50.40%和 45.08%，较上年底分别提高 2.05 个百分点、提高 1.88 个百分点和提高 1.96 个百分点。

截至 2020 年 9 月底，公司负债总额 1858.29 亿元，较上年底增长 9.04%。其中，流动负债占 11.69%，非流动负债占 88.31%，构成以非流动负债为主。一年内到期的非流动负债 7.41 亿元，较上年底下降 96.39%，主要系公司三季报未对一年内到期的长期借款、应付债券、长期应付款调整至“一年内到期的非流动负债”科目所致；长期借款 899.88 亿元，较上年底增长 13.72%；应付债券 368.64 亿元，较上年底增长 38.58%，主要系新发债券所致；长期应付款 222.87 亿元，较上年底增长 130.02%，主要是公司增加融资租赁融资所致。

截至 2020 年 9 月底，公司全部债务 1597.20 亿元，较上年底下降 11.79%。其中，短期债务 105.81 亿元，较上年底下降 61.46%，主要系公司三季报未将一年内到期的长期借款、应付债券、长期应付款调整至“一年内到期的非流动负债”科目所致。从债务指标来看，截至 2020 年 9 月底，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 55.41%、51.64%和 49.93%，较上年底分别提高 0.62 个百分点、提高 1.25 个百分点和提高 4.85 个百分点。债务水平一般。

截至 2020 年 9 月底，公司需于 2020 年－2023 年及以后分别兑付债务[2]74.05 亿元、384.45 亿元、216.89 亿元、180.28 亿元和 848.66 亿元，公司存在一定的集中兑付压力。

[2] 受利息影响，兑付债务总额大于全部债务

4. 盈利能力

**跟踪期内，受地铁公益性及疫情影响，公司运营处于持续亏损状态，财政补贴收入对公司利润总额的支撑作用大。公司业务整体公益性较强，整体盈利能力弱。**

2019年，公司实现营业收入20.17亿元，同比增长1.82%，主要系地铁商品销售收入较上年增加所致。2019年，公司营业成本29.24亿元，较上年增长6.95%。2019年，公司营业利润率仍为负，为-51.57%，2019年受地铁运营成本增加影响，公司亏损程度进一步扩大。

公司期间费用以管理费用和财务费用为主。公司管理费用规模较大，以职工薪酬为主；考虑到利息支出主要以资本化的形式反映在“在建工程”中，公司实际利息负担要远高于财务费用。2019年，公司期间费用率为91.61%，较上年增加5.85个百分点，公司对期间费用的控制能力有待加强。

2019年，公司投资收益10.88亿元，主要由天津南环铁路有限公司权益法核算确认投资收益2.49亿元，京沪高速分红8.01亿元构成。2019年，公司营业外收入13.02亿元，主要由与经营无关的政府补助12.42亿元构成。另外，与公司经营业务相关的政府补助部分计入其他收益科目，2019年为10.74亿元。同期，公司实现利润总额5.80亿元，总体看，政府补助对公司利润总额贡献大。

盈利指标方面，2019年公司总资本收益率和净资产收益率分别为0.62%和0.36%；波动增长，受行业性质影响，企业整体盈利能力弱。

2020年1－9月，公司实现营业收入7.12亿元，相当于上年全年的35.30%，其构成以地铁运营和地铁资源开发收入为主；公司营业利润率下降至-155.70%，仍表现为亏损，主要系受疫情影响，收入占比较高的地铁运营板块亏损进一步加剧所致。2020年1－9月，公司营业外收入为10.41亿元，其他收益8.22亿元；同期，公司实现利润总额为1.88亿元。

5. 现金流分析

**跟踪期内，受往来款流入规模较大影响，公司经营活动产生的现金净流量较上年大幅增长；投资活动主要以地铁建设投入为主；经营活动产生的现金流量净额不能满足投资需求，公司仍存在较大的对外筹资需求。**

跟踪期内，公司销售商品、提供劳务收到的现金主要由地铁及轻轨运营收入、广告经营收入、房租收入以及物业管理费收入构成，2019年为19.97亿元，同比变化不大；同期，公司现金收入比为98.98%，较上年下降0.47个百分点，收现质量较好；2019年，公司收到其他与经营活动有关的现金为81.98亿元，同比增长85.78%，主要系2019年公司收到财政的拨付的资金增多所致；2019年公司经营活动现金流入量为102.25亿元，同比增长59.82%。2019年，公司购买商品、接受劳务支付现金为27.57亿元，同比增长45.67%，主要系2019年度正式运营线路增加，地铁运营成本增加所致；同期，公司支付其他与经营活动有关的现金同比下降56.57%，为11.71亿元，主要系管理费用、营业费用及财务手续费等费用。2019年，公司经营活动产生的现金流量净额分别为44.62亿元，同比大幅增长1044.42%。

从投资活动来看，2019年，公司投资活动现金流入为9.65亿元，同比下降57.76%，主要系2018年处置港铁建设收到的原始投资成本和投资收益（18.27亿元）导致当年投资活动现金流入量较大所致。2019年，公司取得投资收益收到的现金8.12亿元，同比大幅增长，主要系2019年度取得京沪高速分红8.01亿元。2019年，公司投资活动现金流出213.00亿元，同比增长78.03%，主要以购建固定资产、无形资产和其他长期资产（主要为地铁建设施工投入）支付的现金为主；同期，公司投资所支付的现金为62.05亿元，同比大幅增长，主要系万欣城、潮白湖项目投资款。2019年，公司投资活动产生的现金流量净额为-203.35

亿元。

从筹资活动来看，2019年，公司吸收投资收到的现金为97.70亿元，主要由天津市财政局对公司拨付的项目资本金、铁路建设费等财政资金构成；公司取得借款收到的现金为500.29亿元，主要由银行借款以及发行债券构成；公司筹资活动现金流入为601.60亿元，同比增长50.51%。公司筹资活动现金流出主要为偿还债务支付的现金，2019年为454.43亿元。同期，公司筹资活动产生的现金流量净额为147.17亿元。

2020年1－9月，公司经营活动产生的现金流量净额为-34.05亿元，现金收入比增长至159.25%。投资活动现金流量净额-158.25亿元，其中购建固定资产、无形资产等支付的现金127.58亿元，主要系地铁在建各条线路的建设支出；筹资活动现金流量净额为214.30亿元。

6. 偿债能力

**跟踪期内，公司短期偿债能力一般；考虑到天津市政府对公司大规模的资金支持，公司整体偿债能力极强。**

从短期偿债指标来看，截至2019年底，公司流动比率和速动比率分别为127.24%和97.59%。截至2020年9月底，上述指标分别上升至257.20%和196.14%，主要系公司三季报未对一年内到期的长期借款、应付债券、长期应付款调整至“一年内到期的非流动负债”科目所致。2019年，公司经营现金流动负债比为10.97%。截至2019年底，公司现金类资产109.88亿元，为公司短期债务的0.40倍，公司存在一定的短期偿付压力。整体短期偿债能力较弱。

从长期偿债指标看，2019年公司EBITDA为20.16亿元。同期，公司EBITDA利息倍数为0.32倍，全部债务/EBITDA为70.88倍，长期偿债能力处于较弱水平。考虑到天津市政府对公司大规模的资金支持，公司整体偿债风险极小。

截至2020年9月底，公司对外担保为5.00亿元，全部为对津滨城际担保，以2020年9月底所有者权益为基数计算，公司担保比率为0.33%，担保比率低，且被担保企业经营情况正常，公司或有负债风险低。

公司与银行建立了长期的合作关系，截至2020年9月底，公司共获得主要合作银行业金融机构的授信额度约737.90亿元，已使用191.33亿元，尚未使用额度546.57亿元。公司间接融资渠道通畅。

7. 母公司财务概况

**母公司资产总额占合并口径比重一般，所有者权益较为稳定，整体债务负担尚可，自身盈利能力较弱。**

母公司财务方面，截至2019年底，母公司资产总额1756.91亿元，较上年底增长10.43%，主要系货币资金、其他应收款和长期股权投资增长所致。母公司资产以非流动资产为主，占77.62%。母公司资产总额占合并报表资产总额的56.48%，占比一般。

截至2019年底，母公司所有者权益1324.90亿元，较上年底增长8.14%，主要系资本公积增加所致。母公司所有者权益中实收资本和资本公积合计占比高，所有者权益稳定性好。

截至2019年底，母公司负债总额432.01亿元，较上年底增长18.08%，主要系一年内到期的非流动负债、应付债券和长期应付款增加所致。母公司负债以非流动负债为主，占69.60%，占比较高。截至2019年底，母公司全部债务255.06亿，其中短期债务98.27亿，现金短期债务比0.22倍，母公司短期债务规模大，短期偿债压力大；资产负债率和全部债务资本化比率分别为24.59%和16.14%，整体看母公司债务负担尚可。

2019年，母公司实现营业收入0.47亿元，同比下降54.98%，投资收益3.60亿元，营业外收入0.48亿元，利润总额1.69亿元，投资收益

对利润总额影响大，自身盈利能力较弱。

2019年，母公司经营活动现金流量净额-3.07亿元，投资活动现金流量净额-118.57亿元，筹资活动现金流量净额142.91亿元。

## 九、存续期债券偿还能力分析

**公司存续债券规模较大，未来集中兑付压力较大。但考虑到天津市政府对公司提供的大规模项目资本金、铁路建设费等支持，公司存续债券不能偿付的风险极低。**

截至2020年12月底，公司债券余额227.00亿元。其中，一年内到期的债券余额102.00亿元，截至2020年9月底，公司现金类资产对一年内到期债券余额覆盖倍数为1.29倍，保障程度较高。

公司存续期债券兑付高峰期为2021年，当年需兑付规模102.00亿元。2019年，公司EBITDA、经营活动现金流入量和经营活动现金净流量分别为20.16亿元、102.25亿元和44.62亿元，对待偿债券峰值的保障程度较弱。考虑到，天津市政府对公司提供的大规模项目资本金、铁路建设费等支持，公司存续债券不能偿付的风险极低。

表13　公司存续债券保障情况（单位：亿元、倍）

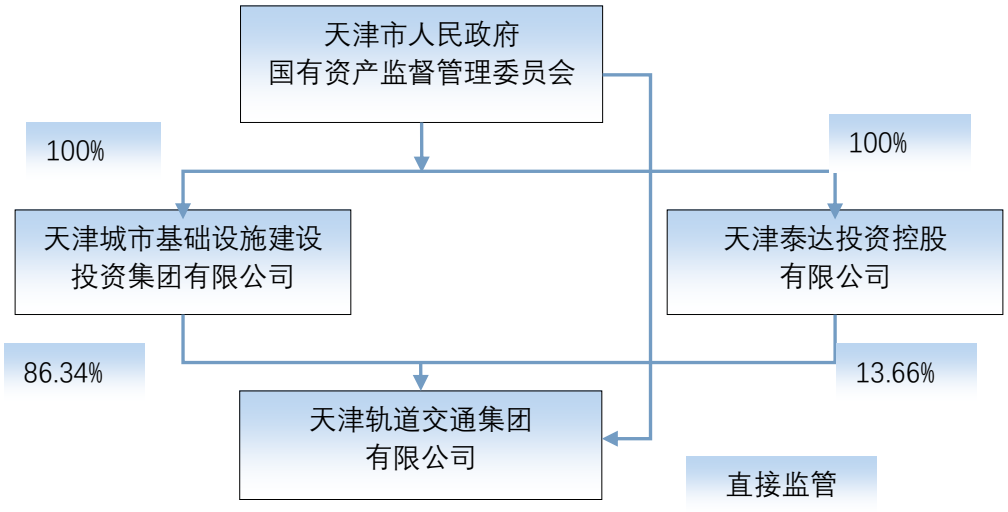
| 项　目 | 财务数据 |
|---|---|
| 一年内到期债券余额 | 102.00 |
| 未来待偿债券本金峰值 | 102.00 |
| 现金类资产/一年内到期债券余额 | 1.29 |
| 经营活动现金流入量/未来待偿债券本金峰值 | 1.00 |
| 经营活动现金流净额/未来待偿债券本金峰值 | 0.44 |
| EBITDA/未来待偿债券本金峰值 | 0.20 |

资料来源：联合资信整理

## 十、结论

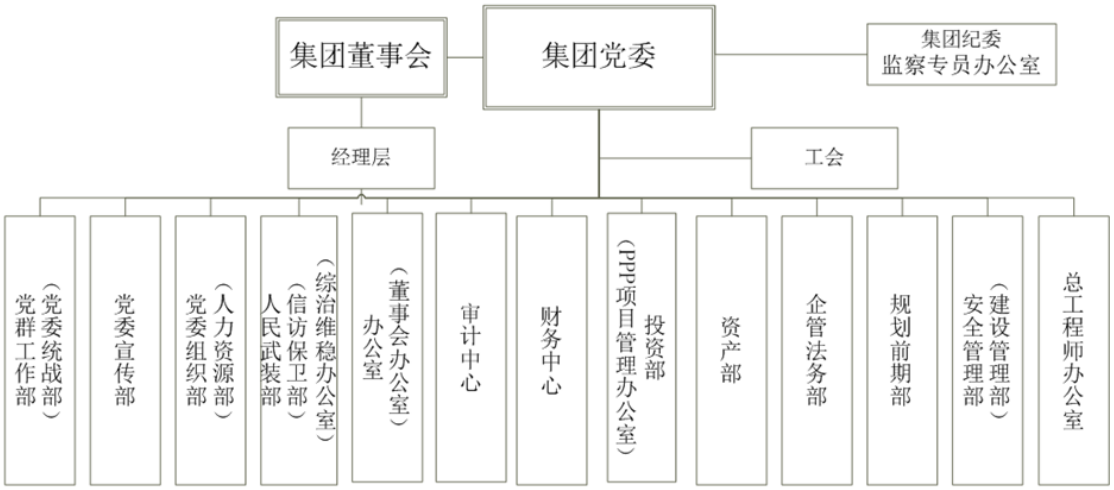
综合评估，联合资信确定维持公司主体长期信用等级为AAA，维持“20天津轨交CP001”“20天津轨交CP002”“20天津轨交CP003”和“20天津轨交CP004”信用等级为A-1，评级展望为稳定。

## 附件 1-1　截至 2020 年 9 月底公司股权结构图




资料来源：公司提供

## 附件 1-2　截至 2020 年 9 月底公司组织架构图




资料来源：公司提供

# 附件 1-3　截至 2020 年 9 月底公司主要子公司情况

| 序号 | 企业名称 | 经济性质 | 注册资本（万元） | 持股比例（%） | 层级 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 天津市地下铁道集团有限公司 | 有限责任公司 | 718643.40 | 100.00 | 一级子公司 |
| 2 | 天津铁路建设投资控股（集团）有限公司 | 有限责任公司 | 525000.00 | 100.00 | 一级子公司 |
| 3 | 天津轨道交通城市发展有限公司 | 有限责任公司 | 200000.00 | 100.00 | 一级子公司 |
| 4 | 天津先达大酒店有限公司 | 有限责任公司 | 4845.00 | 100.00 | 一级子公司 |
| 5 | 天津市先达滨海建筑公司 | 有限责任公司 | 1565.86 | 100.00 | 一级子公司 |
| 6 | 天津城轨职业培训中心 | 企业办社会机构 | 50.00 | 100.00 | 一级子公司 |
| 7 | 天津轨道交通集团（香港）有限公司 | 有限责任公司 | 62804.62（9300 万美元） | 100.00 | 一级子公司 |
| 8 | 天津轨道交通集团融资租赁有限公司 | 有限责任公司 | 200000.00 | 100.00 | 一级子公司 |
| 9 | 天津市城市轨道交通行业职业技能鉴定站 | 企业办社会机构 | 20.00 | 100.00 | 一级子公司 |
| 10 | 天津轨道交通集团物业管理有限公司 | 有限责任公司 | 1000.00 | 100.00 | 一级子公司 |
| 11 | 天津轨道交通运营集团有限公司 | 有限责任公司 | 10000.00 | 100.00 | 一级子公司 |
| 12 | 天津津轨商业管理有限公司 | 有限责任公司 | 2000.00 | 100.00 | 一级子公司 |

资料来源：公司提供

# 附件 2　主要财务数据及指标（合并口径）

| 项目 | 2017 年 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 9 月 |
|---|---|---|---|---|
| **财务数据** | | | | |
| 现金类资产(亿元) | 102.36 | 117.11 | 109.88 | 131.68 |
| 资产总额(亿元) | 2637.55 | 2756.73 | 3110.62 | 3353.74 |
| 所有者权益(亿元) | 1264.91 | 1302.86 | 1406.32 | 1495.46 |
| 短期债务(亿元) | 189.22 | 240.39 | 274.56 | 105.81 |
| 长期债务(亿元) | 942.07 | 987.56 | 1154.22 | 1491.39 |
| 全部债务(亿元) | 1131.29 | 1227.95 | 1428.78 | 1597.20 |
| 营业收入(亿元) | 21.10 | 19.81 | 20.17 | 7.12 |
| 利润总额(亿元) | 4.78 | 5.46 | 5.80 | 1.88 |
| EBITDA(亿元) | 11.28 | 18.94 | 20.16 | -- |
| 经营性净现金流(亿元) | 11.41 | 3.90 | 44.62 | -34.05 |
| **财务指标** | | | | |
| 销售债权周转次数(次) | 0.68 | 0.73 | 0.91 | -- |
| 存货周转次数(次) | 0.55 | 0.82 | 0.41 | -- |
| 总资产周转次数(次) | 0.01 | 0.01 | 0.01 | -- |
| 现金收入比(%) | 63.43 | 99.45 | 98.98 | 159.25 |
| 营业利润率(%) | -24.54 | -42.48 | -51.57 | -155.70 |
| 总资本收益率(%) | 0.37 | 0.66 | 0.62 | -- |
| 净资产收益率(%) | 0.33 | 0.38 | 0.36 | -- |
| 长期债务资本化比率(%) | 42.69 | 43.12 | 45.08 | 49.93 |
| 全部债务资本化比率(%) | 47.21 | 48.52 | 50.40 | 51.64 |
| 资产负债率(%) | 52.04 | 52.74 | 54.79 | 55.41 |
| 流动比率(%) | 155.84 | 130.63 | 127.24 | 257.20 |
| 速动比率(%) | 140.87 | 124.25 | 97.59 | 196.14 |
| 经营现金流动负债比(%) | 3.83 | 1.15 | 10.97 | -- |
| 现金短期债务比(倍) | 0.54 | 0.49 | 0.40 | 1.24 |
| 全部债务/EBITDA(倍) | 100.29 | 64.82 | 70.88 | -- |
| EBITDA 利息倍数(倍) | 0.22 | 0.39 | 0.32 | -- |

注：1. 公司 2020 年 1－9 月财务数据未经审计；2. 本报告将公司其他流动负债中带息部分纳入短期债务核算，公司 2020 年三季度财报中，未将一年内到期的长期借款、应付债券、长期应付款调整至“一年内到期的非流动负债”科目，截至 2020 年 9 月底，短期债务数值低于实际值；3. 本报告将公司长期应付款中带息部分纳入长期债务核算

# 附件 3　主要财务数据及指标（公司本部/母公司）

| 项　目 | 2017 年 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 9 月 |
|---|---|---|---|---|
| **财务数据** | | | | |
| 现金类资产(亿元) | 1.29 | 0.57 | 21.86 | 36.84 |
| 资产总额(亿元) | 1504.90 | 1591.01 | 1756.91 | 2007.64 |
| 所有者权益(亿元) | 1184.12 | 1225.14 | 1324.90 | 1414.25 |
| 短期债务(亿元) | 82.33 | 88.81 | 98.12 | 17.06 |
| 长期债务(亿元) | 115.65 | 119.11 | 156.78 | 283.61 |
| 全部债务(亿元) | 197.98 | 207.92 | 254.90 | 300.67 |
| 营业收入(亿元) | 0.03 | 1.04 | 0.47 | 1.72 |
| 利润总额(亿元) | -0.83 | 3.21 | 1.69 | -0.64 |
| EBITDA(亿元) | 0.09 | 3.98 | 3.49 | -- |
| 经营性净现金流(亿元) | -87.01 | -44.95 | -3.07 | -120.29 |
| **财务指标** | | | | |
| 销售债权周转次数(次) | 0.13 | 3.65 | 2.42 | -- |
| 存货周转次数(次) | / | / | 32.38 | -- |
| 总资产周转次数(次) | 0.00 | 0.00 | 0.00 | -- |
| 现金收入比(%) | 20.02 | 38.93 | 112.09 | 107.97 |
| 营业利润率(%) | -1464.53 | 13.94 | -36.79 | 16.90 |
| 总资本收益率(%) | 0.00 | 0.28 | 0.22 | -- |
| 净资产收益率(%) | -0.07 | 0.26 | 0.13 | -- |
| 长期债务资本化比率(%) | 8.90 | 8.86 | 10.58 | 16.70 |
| 全部债务资本化比率(%) | 14.32 | 14.51 | 16.13 | 17.53 |
| 资产负债率(%) | 21.32 | 23.00 | 24.59 | 29.56 |
| 流动比率(%) | 259.97 | 228.26 | 299.34 | 565.27 |
| 速动比率(%) | 259.97 | 228.26 | 299.32 | 565.27 |
| 经营现金流动负债比(%) | -81.10 | -29.34 | -2.34 | -- |
| 现金短期债务比(倍) | 0.02 | 0.01 | 0.22 | 2.16 |
| 全部债务/EBITDA(倍) | / | 52.26 | 72.95 | -- |
| EBITDA 利息倍数(倍) | / | 5.27 | 1.97 | -- |

注：2020 年 1－9 月财务数据未经审计

# 附件 4　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%<br>（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-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% |
| 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
短期债务=短期借款+交易性金融负债+一年内到期的非流动负债+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

# 附件 5-1　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。详见下表：

| 信用等级设置 | 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 5-2　短期债券信用等级设置及其含义

联合资信短期债券信用等级划分为四等六级，符号表示分别为：A-1、A-2、A-3、B、C、D，每一个信用等级均不进行微调。详见下表：

| 信用等级设置 | 含　义 |
|---|---|
| A-1 | 为最高级短期债券，其还本付息能力最强，安全性最高 |
| A-2 | 还本付息能力较强，安全性较高 |
| A-3 | 还本付息能力一般，安全性易受不良环境变化的影响 |
| B | 还本付息能力较低，有一定的违约风险 |
| C | 还本付息能力很低，违约风险较高 |
| D | 不能按期还本付息 |

# 附件 5-3　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 |