

信用评级公告

联合〔2021〕6348号

联合资信评估股份有限公司通过对无锡市交通产业集团有限公司及其拟发行的2021年公开发行永续期公司债券（第三期）的信用状况进行综合分析和评估，确定无锡市交通产业集团有限公司主体长期信用等级为AAA，无锡市交通产业集团有限公司2021年公开发行永续期公司债券（第三期）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

评级总监：

二〇二一年七月十五日

无锡市交通产业集团有限公司

2021年公开发行可续期公司债券（第三期）信用评级报告

评级结果：

主体长期信用等级：AAA

本期债券信用等级：AAA

评级展望：稳定

债项概况：

本期债券发行规模：不超过 10.00 亿元（含 10.00 亿元）

本期债券期限：品种一基础期限为 3 年，以每 3 个计息年度为 1 个周期，在每个周期末，公司有权选择将本品种债券期限延长 1 个周期（即延长 3 年），或选择在该周期末到期全额兑付本品种债券；品种二基础期限为 5 年，以每 5 个计息年度为 1 个周期，在每个周期末，公司有权选择将本品种债券期限延长 1 个周期（即延长 5 年），或选择在该周期末到期全额兑付本品种债券

偿还方式：在公司不行使递延支付利息权的情况下，每年付息一次

募集资金用途：偿还有息债务

评级时间：2021 年 7 月 15 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

无锡市交通产业集团有限公司（以下简称“公司”）是江苏省无锡市重要的交通基础设施投资建设和公共交通运营主体，主要负责无锡市城市公共交通、城际客运和交通基础设施建设等业务。联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）对公司的评级反映了公司外部发展环境良好，业务区域地位及竞争优势显著，并在股权划转、经营补贴等方面得到无锡市政府持续有力的支持。同时，联合资信也关注到，公司资产流动性较弱、存在较大的短期偿付压力、交通运输业务或将延续下滑趋势等因素可能对公司信用水平带来的不利影响。

本期债券具有公司赎回选择权、票面利率重置及利息递延支付等特点，且清偿顺序等同于公司普通债务。上述条款的设置使本期债券不赎回的可能性小。

本期债券发行对公司债务结构影响较小，公司经营活动现金流入量对本期债券保障能力强。

未来，公司将在进行交通基础设施建设及公交运营的同时，逐步拓展市场化业务，公司业务规模有望保持增长。联合资信对公司的评级展望为稳定。

基于对公司主体长期信用状况以及本期债券偿还能力的综合评估，联合资信认为，本期债券到期不能偿还的风险极低。

优势

- 外部发展环境良好。**近年来，无锡市区域经济持续发展，区域财政实力很强，公司外部发展环境良好。
- 业务区域地位及竞争优势显著。**公司是无锡市重要的交通基础设施投资建设和公共交通运营主体，业务区域地位及竞争优势显著。
- 持续获得有力的外部支持。**2018—2020 年及 2021 年 1—3 月，公司在股权划转、经营补贴等方面获得无锡市政府的有力支持。

关注

- 交通运输业务或将延续下滑趋势。**受业务公益属性明显及其他交通出行方式发展造成分流的影响，公司交通运输业务持续呈亏损状态。2020 年，受新冠疫情影响，公

本次评级模型打分表及结果：

指示评级	a		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	B	经营环境	宏观和区域风险	1	
			行业风险	3	
		自身竞争力	基础素质	1	
			企业管理	3	
			经营分析	2	
财务风险	F4	现金流	资产质量	4	
			盈利能力	3	
			现金流量	1	
		资本结构		2	
		偿债能力		4	
调整因素和理由				调整子级	
外部支持				5	

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：

程泽宇 登记编号（R0150220120042）

高志杰 登记编号（R0150220120076）

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

司交通运输业务亏损进一步扩大。未来随着地铁、私家车普及和高铁等其他交通运输方式的分流，公司交通运输业务或将延续下滑趋势。

2. **资产流动性较弱。**公司资产中公益性资产和公益性质较强的资产规模很大，对公司资金占用严重，公司资产流动性较弱，资产质量一般。
3. **存在较大的短期偿付压力。**2021 年 4—12 月，公司需偿还到期债务 151.93 亿元，面临较大的集中偿付压力。

主要财务数据：

合并口径				
项 目	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 3 月
现金类资产（亿元）	41.89	42.66	41.60	56.84
资产总额（亿元）	452.96	520.74	572.09	585.90
所有者权益（亿元）	195.60	199.05	201.50	213.09
短期债务（亿元）	70.35	113.99	146.56	153.32
长期债务（亿元）	116.91	96.38	78.74	103.54
全部债务（亿元）	187.26	210.38	225.29	256.87
营业收入（亿元）	106.62	127.17	164.57	40.17
利润总额（亿元）	7.35	3.59	4.50	0.53
EBITDA（亿元）	14.97	13.09	15.92	--
经营性净现金流（亿元）	4.35	3.84	1.17	-1.54
营业利润率（%）	0.31	2.75	2.69	0.91
净资产收益率（%）	3.41	1.54	1.71	--
资产负债率（%）	56.82	61.78	64.78	63.63
全部债务资本化比率（%）	48.91	51.38	52.79	54.66
流动比率（%）	107.09	85.35	75.81	86.02
经营现金流动负债比（%）	3.48	1.82	0.42	--
现金短期债务比（倍）	0.60	0.37	0.28	0.37
EBITDA 利息倍数（倍）	2.78	1.56	1.69	--
全部债务/EBITDA（倍）	12.51	16.07	14.15	--
公司本部（母公司）				
项 目	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 3 月
资产总额（亿元）	350.49	343.99	346.59	377.54
所有者权益（亿元）	179.23	178.63	176.02	190.04
全部债务（亿元）	124.47	116.09	112.24	147.62
营业收入（亿元）	0.32	0.56	0.34	0.00
利润总额（亿元）	5.88	1.44	1.62	0.55
资产负债率（%）	48.86	48.07	49.21	49.66
全部债务资本化比率（%）	40.98	39.39	38.94	43.72
流动比率（%）	133.61	73.32	34.07	62.34
经营现金流动负债比（%）	6.50	7.38	10.75	--

注：1. 2018—2020 年财务数据取自当年审计报告期末数；2. 公司 2021 年一季度财务报表未经审计；3. 合并口径中，其他流动负债中的有息部分已计入公司短期债务，长期应付款中的有息部分已计入公司长期债务；4. 2021 年一季度母公司收入为 44.06 万元；

资料来源：联合资信整理

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	2021/06/24	程泽宇、高志杰	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
AAA	稳定	2018/05/14	杨世龙、倪昕	城投企业主体信用评级方法（原联合信用评级有限公司评级方法）	--

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编号

声 明

一、本报告引用的资料主要由无锡市交通产业集团有限公司（以下简称“该公司”）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、除因本次评级事项联合资信与该公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与该公司不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

三、联合资信与评级人员履行了实地调查和诚信义务，有充分理由保证所出具的评级报告遵循了真实、客观、公正的原则，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、本次信用评级结果仅适用于本期债项，有效期为本期债项的存续期；根据跟踪评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

分析师：



联合资信评估股份有限公司

无锡市交通产业集团有限公司

2021年公开发行永续期公司债券（第三期）信用评级报告

一、主体概况

无锡市交通产业集团有限公司（以下简称“公司”）前身为无锡市交通资产经营有限公司，成立于2001年12月7日，由无锡客运总公司、无锡公交（集团）有限公司、无锡市港务有限责任公司、无锡市联运有限责任公司、无锡市交通发展有限公司以2000年12月31日经国有资产管理部门确认后的净资产出资设立，初始注册资本5.46亿元。公司成立以来经历多次增资，截至2021年3月底，公司注册资本及实收资本均为57.45亿元，无锡市人民政府（以下简称“无锡市政府”）为公司唯一股东和实际控制人，由无锡市政府国有资产监督管理委员会（以下简称“无锡市国资委”）履行出资人职责。

公司营业范围：受托经营、管理市级交通国有资产，进行国有资产的收益管理和经营；对市级交通集体资产进行托管经营；从事交通运输及相关产业的投资；从事交通基础设施建设的投资和资产经营管理；国内贸易；资产租赁；房地产开发、经营。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

截至2021年3月底，公司本部内设9个职能部门，包括办公室、投资发展部、财务部、企业管理部、法律证券事务部、审计部、纪检监察室、安全生产部和组织人事部。截至2021年3月底，公司拥有纳入合并范围的子公司共14家。

截至2020年底，公司资产总额572.09亿元，所有者权益201.50亿元（含少数股东权益23.71亿元）；2020年，公司实现营业收入164.57亿元，利润总额4.50亿元。

截至2021年3月底，公司资产总额585.90亿元，所有者权益213.09亿元（含少数股东权益22.47亿元）；2021年1—3月，公司实现营业收入40.17亿元，利润总额0.53亿元。

公司注册地址：无锡市人民西路109号；
法定代表人：刘玉海。

二、本期债券概况

公司已于2020年取得证监会印发的批复核准，本次计划发行“无锡市交通产业集团有限公司2021年公开发行永续期公司债券（第三期）”（以下简称“本期债券”）。本期债券发行规模不超过10.00亿元（含），募集资金拟用于偿还本息债务。

（1）债券利率及其确认方式

本期债券采用固定利率形式，单利按年计息，不计复利。如有递延，则每笔递延利息在递延期间按当期票面利率累计计息。在本期债券存续的首个重新定价周期（第1个计息年度至第M个计息年度，品种一M=3，品种二M=5）票面利率将由公司与主承销商根据网下向专业投资者的簿记建档结果在预设区间范围内协商确定，在基础期限内固定不变，其后每个周期重置一次。

首个周期的票面利率为初始基准利率加上初始利差，后续周期的票面利率调整为当期基准利率加上初始利差再加300个基点。初始利差为首个周期的票面利率减去初始基准利率。如果未来因宏观经济及政策变化等因素影响导致当期基准利率在利率重置日不可得，当期基准利率沿用利率重置日之前一期基准利率。

（2）期限及续期选择权

本期债券分两个品种，品种一基础期限为3年，以每3个计息年度为1个周期，在每个周期末，公司有权选择将本品种债券期限延长1个周期（即延长3年），或选择在该周期末到期全额兑付本品种债券；品种二基础期限为5年，以每5个计息年度为1个周期，在每个周期末，公司有权选择将本品种债券期限延长1个周期（即延长5年），或选择在该周期末到期全额兑

付本品种债券。公司应至少于续期选择权行权年度付息日前 30 个工作日，在相关媒体上刊登续期选择权行使公告。

（3）递延支付利息权

本期债券附设公司延期支付利息权，除非发生强制付息事件，本期债券的每个付息日，公司可自行选择将当期利息以及按照本条款已经递延的所有利息及其孳息推迟至下一个付息日支付，且不受到任何递延支付利息次数的限制。前述利息递延不属于公司未能按照约定足额支付利息的行为。

（4）强制付息事件

付息日前 12 个月内，发生以下事件的，公司不得递延当期利息以及按照本条款已经递延的所有利息及其孳息：①向普通股股东分红；②减少注册资本。

（5）赎回选择权

在发生以下情形时，公司有权赎回本期债券。①公司因税务政策变更进行赎回：公司由于法律法规的改变或修正，相关法律法规司法解释的改变或修正而不得不为本期债券的存续支付额外税费，且公司在采取合理的审计方式后仍然不能避免该税款缴纳或补缴责任的时候，公司有权对本期债券进行赎回。②根据《企业会计准则第 22 号—金融工具确认和计量》（财会〔2017〕7 号）《企业会计准则第 37 号—金融工具列报》（财会〔2017〕14 号）和《永续债相关会计处理的规定》（财会〔2017〕2 号），公司将本期债券计入权益。若未来因企业会计准则变更或其他法律法规改变或修正，影响公司在合并财务报表中将本期债券计入权益时，公司有权对本期债券进行赎回。

（6）偿付顺序

本期债券在破产清算时的清偿顺序等同于公司普通债务。

基于以上条款，可以得出：

（1）本期债券如不赎回，从首个重新定价周期（第 1 个计息年度至第 M 个计息年度，品

种一 M=3，品种二 M=5）结束开始，每 M 年（品种一 M=3，品种二 M=5）重置票面利率以当期基准利率加上初始利差再加 300 个基点，重置票面利率调整幅度较大，公司选择赎回的可能性大。

（2）本期债券在除发生普通股股东分红或减少注册资本事件的情形外，可递延利息支付且递延利息次数不受限制。

（3）本期债券在破产清算时的清偿顺序等同于公司普通债务。

基于以上条款，可得出以下结论：本期债券具有公司可赎回权、票面利率重置及利息递延支付等特点，联合资信通过对相关条款的分析，认为本期债券清偿顺序等同于公司普通债务，同时赎回权的设置使本期债券不赎回的可能性小。

三、宏观经济和政策环境分析

1. 宏观政策环境和经济运行情况

2020 年，新冠肺炎疫情全球大流行，对各国经济和贸易造成严重冲击，全球经济陷入深度衰退。我国宏观政策加大逆周期调节力度对冲疫情负面影响，以“六稳”“六保”为中心，全力保证经济运行在合理区间。在此背景下，2020 年我国经济逐季复苏，GDP 全年累计增长 2.30%¹，成为全球主要经济体中唯一实现正增长的国家，GDP 首次突破百万亿大关，投资超越消费再次成为经济增长的主要驱动力。

2021 年一季度，我国经济运行持续恢复，宏观政策整体保持了连贯性，稳健的货币政策灵活精准、合理适度，把服务实体经济放到更加突出的位置；积极的财政政策提质增效，推动经济运行保持在合理区间。

经济修复有所放缓。

2021 年一季度，我国国内生产总值现价为 24.93 万亿元，实际同比增长 18.30%，两年平均增长 5.00%²，低于往年同期水平，主要是受到

¹ 文中 GDP 增长均为实际增速，下同。

² 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，文中使用的两年平均增长率为以 2019 年同期为基期进行比较计算的几何平均增长率，下同。

疫情反复、财政资金后置等短期影响拖累。分产业看，三大产业中第二产业恢复最快，第三产业仍有较大恢复空间。具体看，第二产业增加值两年平均增长 6.05%，已经接近疫情前正常水平（5%~6%），第二产业恢复情况良好，其中工业生产恢复良好，工业企业盈利改善明显；而一、

三产业仍未回到疫情前水平。其中第一产业增加值两年平均增长 2.29%，增速略微低于疫情前正常水平；第三产业两年平均增长 4.68%，较 2019 年同期值低 2.52 个百分点，第三产业仍有恢复空间，主要是由于年初局部性疫情爆发拖累了服务业的修复进程。

表 1 2017—2020 年及 2021 年一季度中国主要经济数据

项目	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年一季度 (括号内为两年平均增速)
GDP (万亿元)	83.20	91.93	98.65	101.60	24.93
GDP 增速 (%)	6.95	6.75	6.00	2.30	18.30 (5.00)
规模以上工业增加值增速 (%)	6.60	6.20	5.70	2.80	24.50 (6.80)
固定资产投资增速 (%)	7.20	5.90	5.40	2.90	25.60 (2.90)
社会消费品零售总额增速 (%)	10.20	8.98	8.00	-3.90	33.90 (4.20)
出口增速 (%)	10.80	7.10	5.00	4.00	38.70
进口增速 (%)	18.70	12.90	1.70	-0.70	19.30
CPI 增幅 (%)	1.60	2.10	2.90	2.50	0.00
PPI 增幅 (%)	6.30	3.50	-0.30	-1.80	2.10
城镇失业率 (%)	3.90	4.90	5.20	5.20	5.30
城镇居民人均可支配收入增速 (%)	6.50	5.60	5.00	1.20	13.70 (4.50)
公共财政收入增速 (%)	7.40	6.20	3.80	-3.90	24.20
公共财政支出增速 (%)	7.70	8.70	8.10	2.80	6.20

注：1. GDP 总额按现价计算；2. 出口增速、进口增速均以人民币计价统计；3. GDP 增速、规模以上工业增加值增速、城镇居民人均可支配收入增速为实际增长率，固定资产投资增速、社会消费品零售总额增速为名义增长率；4. 城镇失业率统计中，2017 年为城镇登记失业率，2018 年开始为城镇调查失业率，指标值为期末数

资料来源：联合资信根据国家统计局和 Wind 数据整理

消费对 GDP 的拉动作用明显提升，成为拉动经济的主引擎；投资拉动垫底；净出口创 2007 年以来新高。

从两年平均增长来看，2021 年一季度社会消费品增速为 4.20%，延续了上年逐季恢复的趋势，与疫情前水平的差距进一步缩小；消费超越投资重新成为拉动经济增长的主引擎，疫情以来对 GDP 增长的拉动作用首次转正，但仍低于疫情前正常水平。一季度固定资产投资完成额 9.60 万亿元，同比增长 25.60%，两年平均增长 2.90%，与疫情前正常水平差距较大，固定资产投资仍处在修复过程中；资本形成总额对 GDP 增长的拉动作用最弱，疫情以来主要靠投资拉动的经济增长模式有所改变。一季度外贸实现开门红，贸易顺差 7592.90 亿元，较上年同期扩大 690.60%，净出口对 GDP 增长的拉动作用延续上年逐季上升的趋势，达到 2007 年以来的最高水平。一季度三大需求对 GDP 增长的拉

动情况反映出经济内在增长动力较上年有所增强，经济结构进一步改善。

居民消费价格指数运行平稳，生产者价格指数结构性上涨。

2021 年一季度，全国居民消费价格指数（CPI）和扣除食品和能源价格后的核心 CPI 累计同比增速均为 0，较上年同期分别回落 4.9 和 1.30 个百分点，处于低位。2021 年一季度，全国工业生产者出厂价格指数（PPI）累计同比上涨 2.10%，呈现逐月走高的趋势。国际大宗商品价格上涨推高钢材、有色金属等相关行业出厂价格，带动 PPI 持续上行，加大了制造业的成本负担和经营压力。

社融存量增速下降。

截至 2021 年 3 月底，社融存量同比增速为 12.30%，较上年底下降 1 个百分点，信用扩张放缓；2021 年一季度新增社融 10.24 万亿元，虽同比少增 0.84 万亿元，但却是仅次于上年一

季度的历史同期次高值，反映出实体经济融资需求仍较为旺盛。从结构来看，信贷和未贴现银行承兑汇票是支撑一季度社融增长的主要因素，企业债券和政府债券融资则是一季度新增社融的拖累项。货币供应量方面，截至 2021 年 3 月底，M2 余额 227.65 万亿元，同比增长 9.40%，较上年底增速（10.10%）有所下降。同期 M1 余额 61.61 万亿元，同比增长 7.10%，较上年底增速（8.60%）也有所下降，说明货币政策逆周期调节的力度趋于减弱。

一般公共预算收入累计增速转正，收支缺口较 2019 年同期有所收窄。

2021 年一季度一般公共预算收入 5.71 万亿元，同比增长 24.20%，是 2020 年以来季度数据首次转正。其中税收收入 4.87 万亿元，占一般公共预算收入的 85.31%，同比增长 24.80%，同比增速较高主要受增值税、消费税恢复性增长带动，反映了企业经营以及居民消费的修复。一季度一般公共预算支出 5.87 万亿元，同比增长 6.20%，其中保民生、保就业是一季度的重点支出领域，债务付息创 2016 年以来同期最高增速。2021 年一季度一般公共预算收支缺口为 1588.00 亿元，缺口较 2020 年和 2019 年同期值有所收窄，可能与 2021 年一季度财政收入进度较快相关。2021 年一季度全国政府性基金收入 1.86 万亿元，同比增长 47.90%，主要是由于国有土地出让收入保持高速增长；政府性基金支出 1.73 万亿元，同比减少 12.20%，主要是由于地方政府专项债发行进度有所放缓。

就业压力有所缓解，但依然存在结构性矛盾，居民收入保持稳定增长。

2021 年 1—3 月全国城镇调查失业率分别为 5.40%、5.50% 和 5.30%。其中 1—2 月受春节因素影响，加上年初局部性疫情的影响，失业率有所上升；而 3 月随着疫情形势好转，企业复工复产进度加快，用工需求增加，就业压力有所缓解。2021 年一季度，全国居民人均可支配收入 9730.00 元，扣除价格因素后两年平均实际增长 4.50%，延续了上年一季度以来逐季走高的趋势，且与消费支出增速的差值进一步缩小，居

民消费能力有所提高。

2. 宏观政策和经济前瞻

2021 年 4 月 30 日政治局会议强调，要精准实施宏观政策，保持宏观政策连续性、稳定性、可持续性，不急转弯，把握好时度效，固本培元，稳定预期，保持经济运行在合理区间，使经济在恢复中达到更高水平均衡。积极的财政政策要落实落细，兜牢基层“三保”底线，发挥对优化经济结构的撬动作用。政策重点从“稳增长”转向“调结构”，减税降费政策将会向制度性减税政策、阶段性的减税降费政策有序退出、强化小微企业税收优惠、加大对制造业和科技创新支持力度等四大方面倾斜。

稳健的货币政策要保持流动性合理充裕，强化对实体经济、重点领域、薄弱环节的支持，保持货币供应量和社会融资规模增速同名义经济增速基本匹配，保持宏观杠杆率基本稳定。2021 年 3 月 22 日全国主要银行信贷结构优化调整座谈上提到要在管控好风险的同时，因地制宜增加经济困难省份信贷投放，支持区域协调发展。

2021 年一季度经济修复有所放缓，主要是由于局部性疫情对服务业拖累较大，而随着疫苗的推广，疫情对经济的影响减弱，服务业有望加快恢复。未来随着疫情逐渐稳定，居民消费支出将继续修复，消费有望持续温和复苏；随着欧美经济逐渐恢复，外需有望继续保持强势增长；固定资产投资修复过程仍将持续，投资结构有望优化：房地产投资虽然韧性较强，但未来更多的将受制于信用收紧与结构性政策，大概率呈现下行趋势；基建投资则受制于资金来源以及逆周期调节必要性的下降，扩张空间有限，预计保持低速增长；而制造业投资目前表现较弱，但是生产端强劲，积极因素不断增加，随着企业利润不断修复，未来制造业投资增速有望加快。整体看，预计 2021 年我国经济将保持复苏态势，结构进一步优化。

四、行业及区域环境分析

1. 城市基础设施建设行业

(1) 行业概况

城市基础设施建设主要围绕改善城市人居环境、增强城市综合承载能力、提高城市运行效率开展,包括机场、地铁、公共汽车、轻轨等城市交通设施建设,市内道路、桥梁、高架路、人行天桥等路网建设,城市供水、供电、供气、电信、污水处理、园林绿化、环境卫生等公用事业建设等领域。城市基础设施建设是国民经济可持续发展的重要基础,对于促进国民经济及地区经济快速健康发展、改善投资环境、强化城市综合服务功能、加强区域交流与协作等有着积极的作用,其发展一直受到中央和地方各级政府的高度重视。

地方政府是城市基础设施建设的主要投资者。本世纪初,固定资产投资是拉动我国经济增长的重要动力,而仅靠财政资金无法满足基础设施建设需求。在此背景下,地方政府基础设施建设投融资平台应运而生。2008年后,在宽松的平台融资环境及“4万亿”投资刺激下,城投企业数量快速增加,融资规模快速上升,为城市基础设施建设投资快速增长提供了资金支持。为了防范政府融资平台债务增长可能带来的系统性风险,2010年以来,国家出台了一系列政策法规约束地方政府及其融资平台债务规模的无序扩张。2014年,《关于加强地方政府性债务管理的意见》(国发〔2014〕43号,以下简称“《43号文》”)颁布,城投企业的政府融资职能逐渐剥离,城投企业逐步开始规范转型。但是,作为地方基础设施投资建设运营主体,城投企业在未来较长时间内仍将是我国基础设施建设的重要载体。

(2) 行业监管与政策

2020年,新冠肺炎疫情对国内经济造成巨大冲击,政府及时出台相关政策适度加大基建逆周期调节的力度,为城投企业提供了一定的项目储备空间,同时为基础设施项目建设提供较大资金支持,城投企业经营和融资环境进一步

步改善。随着宏观经济逐步恢复,2020年底以来,地方政府债务及城投企业融资监管态势趋严。

根据2014年《43号文》,财政部发布《地方政府存量债务纳入预算管理清理甄别办法》

(财预〔2014〕351号),对2014年底地方政府存量债务进行了甄别、清理,并以政府债务置换的方式使城投企业债务与地方政府性债务逐步分离,未被认定为政府债务以及新增的城投企业债务将主要依靠城投企业自身经营能力偿还。2015年以来,国家出台了多项政策以进一步加强地方政府债务管理,建立了地方政府举债融资机制,要求坚决遏制隐性债务增量,并多次强调坚决剥离投融资平台的政府融资职能。2018年及2019年,国内经济下行压力加大,在坚决遏制隐性债务增量、剥离投融资平台政府融资职能的同时,政府持续加大基础设施领域补短板的力度并在资金端提供较大力度的支持,发挥基建逆经济周期调节作用。

2020年以来,受新冠肺炎疫情影响,基建投资托底经济的作用再次凸显,国家及时出台一系列政策,适度加大基建逆周期调节的力度,明确基础设施建设投资重点方向,为城投企业提供了一定的项目储备空间,同时为基础设施项目建设提供较大资金支持,城投企业经营和融资环境进一步改善。

具体来看,2020年3月,中共中央政治局常务会议指出要加大公共卫生服务、应急物资保障领域投入,加快5G网络、数据中心等新型基础设施建设进度。2020年4月,中央政治局常务会议提出加大传统基建和新型基建的投资力度,发挥基建的稳增长作用。2020年6月,发改委印发《关于加快开展县城城镇化补短板强弱项工作的通知》,明确公共资源重点投向县城新型城镇化建设,抓紧补上疫情暴露出的县城城镇化短板弱项,大力提升县城公共设施和服务能力等。2020年7月,国务院发布《全面推进城镇老旧小区改造工作的指导意见》,工作目标包括2020年新开工改造城镇老旧小区3.9万个等。

资金方面，2020 年 4 月，中央政治局常务会议提出发行抗疫特别国债，增加地方政府专项债券，提高资金使用效率。2020 年地方政府债明显扩容，同时发行节奏加快，新增地方政府专项债 3.75 万亿，积极支持“两新一重”、公共卫生设施等领域符合条件的重大项目，且各省专项债券资金用于项目资本金的规模占该省份专项债券规模的比例在 20%的基础上可适当上调，有助于保障地方重大项目资本金来源，缓解城投企业重大基建项目资本金压力。《全面推进城镇老旧小区改造工作的指导意见》指出，支持城镇老旧小区改造规模化实施运营主体采取市场化方式，运用公司信用类债券、项目收益票据等进行债券融资。

随着国内疫情得到有效控制，宏观经济有

序恢复，抓实化解地方政府隐性债务风险成为 2021 年重要工作，强调把防风险放在更加突出的位置。2020 年 12 月，中央经济工作会议再度提出要抓实化解地方政府隐性债务风险工作，处理好恢复经济和防范风险的关系。2021 年 3 月，财政部提出保持高压监管态势，将严禁新增隐性债务作为红线、高压线，坚决遏制隐性债务增量。2021 年 4 月，国务院发布《关于进一步深化预算管理制度改革的意见》，再次强调化解地方政府隐性债务的重要性，坚守底线思维，把防风险放在更加突出的位置。同时，重申清理规范地方融资平台公司，剥离其政府融资职能，对失去清偿能力的要依法实施破产重整或清算，健全市场化、法治化的债务违约处置机制，坚决防止风险累积形成系统性风险。

表 2 2020 年以来与城投企业相关的主要政策

颁布时间	颁发部门	文件/会议名称	核心内容及主旨
2020 年 2 月	中共中央、国务院	关于抓好“三农”领域重点工作确保如期实现全面小康的意见	加强现代农业基础设施建设，抓紧启动和开工一批重大水利工程和配套设施建设，加快开展南水北调后续工程前期工作，适时推进工程建设
2020 年 3 月	中共中央政治局	中共中央政治局常务会议	要加大公共卫生服务，应急物资保障领域投入，加快 5G 网络、数据中心等新型基础设施建设进度
2020 年 4 月	中共中央政治局	中共中央政治局常务会议	发行抗疫特别国债，增加地方政府专项债券，提高资金使用效率，真正发挥稳定经济的关键作用，加大传统基建和新型基建的投资力度，发挥基建的稳增长作用
2020 年 4 月	国家发改委	2020 年新型城镇化和城乡融合发展重点任务	增强中心城市和城市群综合承载、资源优化配置能力，推进以县城为重要载体的新型城镇化建设，促进大中小城市和小城镇协调发展
2020 年 6 月	国家发改委	关于加快开展县城城镇化补短板强弱项工作的通知	针对县城城镇化建设过程中市场不能有效配置资源、需要政府支持引导的公共领域，提出了 4 大领域 17 项建设任务。公布了 120 个新型城镇化示范县
2020 年 7 月	国务院	全面推进城镇老旧小区改造工作的指导意见	明确老旧小区改造工作目标，建立改造资金机制，支持城镇老旧小区改造规模化实施运营主体采取市场化方式，运用公司信用类债券、项目收益票据等进行债券融资
2020 年 8 月	国务院	中华人民共和国预算法实施条例	明确预算收支范围、强化预算公开要求、完善转移支付制度、加强地方政府债务管理、规范财政专户等；明确要求“县级以上地方政府的派出机关根据本级政府授权进行预算管理活动，不作为一级预算，其收支纳入本级预算”
2020 年 12 月	--	中央经济工作会议	加大新型基础设施投资力度，实施城市更新行动，推进城镇老旧小区改造，建设现代物流体系，高度重视保障性租赁住房建设等；抓实化解地方政府隐性债务风险工作，处理好恢复经济和防范风险的关系
2021 年 4 月	国务院	关于进一步深化预算管理制度改革的意见	强调化解地方政府隐性债务的重要性，坚守底线思维，把防风险放在更加突出的位置。清理规范地方融资平台公司，剥离其政府融资职能，对失去清偿能力的要依法实施破产重整或清算，健全市场化、法治化的债务违约处置机制，坚决防止风险累积形成系统性风险

资料来源：联合资信整理

(3) 行业发展

城投企业作为城市基础设施建设的重要载体，仍有一定发展空间，评级展望为稳定。受城投企业剥离地方政府融资职能，城投企业与地方政府信用的关联性进一步弱化影响，部分地

区域投企业逐渐暴露出一定风险，非标融资占比高、债券集中到期、再融资压力大的尾部城投企业流动性风险值得关注。

目前，我国的基础设施建设尚不完善，城镇化率仍处于较低水平，城镇化发展面临东西

部发展不平衡问题，基础设施建设仍是我国经济社会发展的重要支撑。十四五期间，我国将统筹推进基础设施建设，构建系统完备、高效使用、智能绿色、安全可靠的现代化基础设施体系。未来，我国将进一步完善新型城镇化战略，全面实施乡村振兴战略，持续推进“两新一重”项目建设等，城投企业仍有一定发展空间，评级展望为稳定。

同时，在地方政府债务整肃和金融强监管的大背景下，城投企业政府融资职能剥离、城投企业债务与地方政府性债务分离使得城投企业与地方政府信用的关联性进一步弱化，部分地区城投企业逐渐暴露出非标逾期等风险，对于非标融资占比高、债券集中到期、再融资压力大的尾部城投企业流动性风险值得关注。

2. 区域经济及政府财力

(1) 区域经济

近年来，无锡市经济持续发展，固定资产投资持续增长，公司外部发展环境良好。

无锡市地处长江三角洲腹地、苏锡常都市圈的地理中心，是华东地区主要的交通枢纽，区位优势显著，工业化发展水平较高，地区生产总值在江苏省 13 个市中位列前茅。

2018—2020 年，无锡市地区实现生产总值分别为 11438.62 亿元、11852.32 亿元和 12370.48 亿元，按可比价格计算，较上年分别增长 7.4%、6.7%和 3.7%。其中，2020 年，无锡市全市第一产业实现增加值 128.10 亿元，比上年增长 1.6%；第二产业实现增加值 5751.19 亿元，比上年增长 4.3%；第三产业实现增加值 6491.19 亿元，比上年增长 3.2%；三次产业比例调整为 1.0：46.5：52.5。

2018—2020 年，无锡市固定资产投资较上年分别增长 5.8%、6.1%和 6.1%，其中，2020 年固定资产投资完成 3815.36 亿元，第一产业投资完成 7.59 亿元，比上年下降 38.2%；第二产业投资完成 1735.80 亿元，比上年增长 13.3%；第三产业投资完成 2071.96 亿元，比上年增长 1.0%。

截至 2020 年底，无锡市公路总里程 7983.60

公里，其中高速公路 277.80 公里。全社会拥有车辆 235.20 万辆，比上年增长 4.9%。其中汽车 220.96 万辆，比上年增长 5.4%。私人汽车拥有量年底达到 186.87 万辆，比上年增长 5.0%。城市轨道交通运营线路总长 87.09 公里，全年运营总里程 553.08 万列公里，线网客流总量 8722.02 万人次。市区新辟公交线路 8 条，年底营运公交线路 298 条，线路总长 5772 公里，全年公交运客总量 1.91 亿人次。年底市区营运巡游出租汽车 4040 辆。

(2) 政府财力

近年来，无锡市一般公共预算收入不断增长，财政自给率较高，整体财政实力非常强，债务负担一般。

2018—2020 年，无锡市一般公共预算收入分别为 1012.28 亿元、1036.33 亿元和 1075.7 亿元，较上年分别增长 8.8%、2.4%和 3.8%。2020 年，无锡市税收收入 889.1 亿元，增长 2.2%，占一般公共预算收入的 82.7%，税收收入占比高，收入质量好。2020 年，无锡市一般公共预算支出 1214.9 亿元，财政自给率 88.54%，财政自给率较高。同期，政府性基金收入 988 亿元，上级补助收入、调入资金收入、动用预算稳定调节基金等 598.4 亿元。

截至 2020 年底，无锡市政府债务限额 1481.9 亿元，其中：一般债务限额 544.1 亿元，专项债务限额 937.8 亿元。全市地方政府债务余额 1420.8 亿元，其中：一般债务余额 509.3 亿元，专项债务余额 911.5 亿元。政府债务负担一般。

五、基础素质分析

1. 产权状况

截至 2021 年 3 月底，公司注册资本及实收资本均为 57.45 亿元，无锡市政府为公司唯一股东和实际控制人。无锡市国资委代无锡市政府履行出资人职责。

2. 企业规模和竞争力

公司作为无锡市重要的交通基础设施投资

建设及公共交通运营的主体，业务区域专营优势显著，交通工程施工资质较齐全。收购华仁建设后，公司业务规模有所扩大，竞争力进一步提升。

公司主要从事无锡市交通基础设施建设、城市公交及客运和交通工程等业务。除公司外，无锡市市级平台企业包括无锡市太湖新城发展集团有限公司（以下简称“太湖新城公司”）、无锡城建发展集团有限公司（以下简称“无锡城建”）和无锡市建设发展投资有限公司（以下简称“无锡建发”）。其中，太湖新城公司主要负责无锡市太湖新城中心区范围内的土地综合开发和基础设施建设，无锡城建主要负责无锡市基础设施建设和保障性住房建设等工作，无锡建发主要负责无锡市本级水利、环境、道桥和绿化等基础设施项目投资建设等工作。公司业务与其他企业不存在重叠，业务区域地位及竞争优势显著。

交通基础设施投资建设方面，公司参与了机场路、环太湖快速路系统、苏锡连接线等无锡

主要交通基础设施建设，并在资金筹措、使用和管理中具有重要地位。

公共交通运营方面，公司交通运输业务包括城市公交和城际客运，由下属公司无锡市公共交通集团有限公司（以下简称“公交集团”）、无锡锡惠公共交通有限公司（以下简称“锡惠公交”）和无锡客运集团有限公司（以下简称“无锡客运”）负责。公交运营范围主要包括无锡市区，业务区域专营优势显著。

交通工程业务由子公司无锡交通建设工程有限公司（以下简称“交建集团”）负责。公司拥有公路工程施工总承包壹级、市政公用工程施工总承包壹级公路路基工程专业承包壹级、公路路面工程专业承包壹级、桥梁工程专业承包壹级等多项资质，项目广泛分布于江苏省各地，并开始逐步向省外市场进行业务拓展。2019年交建集团收购了具有房屋建筑施工特级资质的华仁建设集团有限公司（以下简称“华仁建设”），使得公司工程业务由公路施工扩展至建筑施工，持有资质得到提升。

表3 2020年底无锡市主要基础设施建设企业情况（单位：亿元、%）

项目	业务区域	主要业务内容	总资产	所有者权益	营业收入	全部债务	资产负债率	全部债务资本化比率
无锡市交通产业集团有限公司	无锡市	交通基础设施建设、公共交通运营	572.09	201.50	164.57	225.29	64.78	52.79
无锡市太湖新城发展集团有限公司	太湖新城	基础设施建设、土地开发	761.63	292.65	24.46	373.41	61.58	56.06
无锡城建发展集团有限公司	无锡市	公共环境建设、太湖新城开发建设	1066.57	368.71	36.38	462.19	65.43	55.63
无锡市建设发展投资有限公司	无锡市	城市基础设施建设	682.88	256.35	39.77	301.06	62.46	54.01

资料来源：联合资信通过公开资料整理

3. 人员素质

公司高管人员管理经验较丰富，公司员工整体素质能够满足公司日常工作需要。

截至2021年3月底，公司高级管理人员包括总裁1人、副总裁3人，合计4人。

王国新先生，1965年7月出生，中共党员，大学本科学历，高级工程师；1987年7月参加工作，历任无锡市交通局总师办副主任、综合计划处副处长、无锡市航道管理处处长、无锡市交通局副局长、无锡市港口管理局副局长等职务，2012年至今任公司董事、总裁、党委副书记。

截至2020年底，公司在职员工10640人，其中本科及以上学历员工1882人、专科及以下学历员工8758人；年龄构成方面，50岁及以上职工2579人，30~50岁职工7304人，30岁及以下职工757人。

4. 外部支持

近年来，公司得到无锡市政府在股权划转和财政补贴方面的有力支持。

股权划转

股权划转方面，2019年，根据无锡市财政

局、无锡市国资委锡财资〔2019〕15号文件，无锡市联谊俱乐部将所持有的无锡市中油盛大加油有限公司5.45%的股权和对无锡市盛岸加油站的出资（141.60万元、占总投资额的30%）无偿划入公司，增加公司资本公积231.60万元。同年，根据无锡市财政局、无锡市国资委锡财资〔2019〕18号文件，同意将无锡市建厦发展有限公司（以下简称“无锡建厦”）改制并无偿划转给公司，增加公司资本公积0.10亿元。

经营补贴

公交方面，公司享受的财政补贴政策包括：①刷卡补贴（财政全额承担）；②新辟线路补贴30万元/条；③降价补贴，根据《市政府办公室关于印发无锡市市属公交企业政府补贴及管理暂行办法的通知》（锡政办发〔2020〕19号），2019—2021年无锡市属公交企业政府补贴基数每年为5.50亿元；④亏损补贴和其他补贴，按照“一事一议”的原则予以补贴。除公交补贴外，无锡市财政局将根据公司承担投资建设任务的实际情况给予公司相应的专项补贴。

2018—2020年，公司获得政府补贴分别为16.71亿元、12.84亿元和11.66亿元，2021年1—3月公司获得政府补贴3.21亿元，上述补贴资金计入“营业外收入”和“其他收益”。

5. 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被列入失信被执行人名单。

根据公司提供的《企业信用报告》（授信机构版，统一社会信用代码：913202007333041919），截至2021年7月15日，公司本部无未结清和已结清的不良信贷信息记录，过往信用记录良好。

截至报告出具日，联合资信未发现公司被列入全国失信被执行人名单。

六、管理分析

公司根据相关规定和实际需要建立了较完善的法人治理结构，并依照业务发展和管理需要制定了相应的管理制度，监事会主席暂缺，

对公司日常管理无重大影响，管理架构有待完善；内部管理制度较健全，管理运作情况较好。

1. 法人治理结构

公司根据《公司法》等有关法律法规规定制定了《公司章程》，建立了基本完善的法人治理结构。

公司不设股东会，由无锡市政府或无锡市国资委授权董事会行使股东会职权，负责委派和更换非由职工代表担任的董事、监事及其他由董事会任免的公司高级管理人员，建议任免或选聘公司高级管理人员等。

公司设立董事会，是公司经营决策机构，对无锡市国资委负责。董事会成员为7人，设董事长1名，董事6名，其中1名职工董事由公司职工代表大会选举产生，董事长由无锡市政府或无锡市国资委指定，为公司法定代表人。董事任期3年，任期届满，连派连选可以连任。公司总裁由董事会聘任或解聘，总裁每届任期3年，经无锡市政府和无锡市国资委同意，公司董事会成员可兼任总裁。

公司设监事会，由5名监事组成，其中包括2名职工代表监事，除职工代表监事由公司职工代表大会选举产生外，其他监事由出资人委派，监事任期每届3年。监事会设监事会主席1名，由出资人指定。董事、高级管理人员不得兼任监事。监事行使检查公司财务、对董事和高级管理人员行为进行监督等职权。截至2021年3月底，公司监事会主席职位暂缺。

公司设总经理1名，由董事会决定聘任或者解聘，总经理对董事会负责，行使主持公司的生产经营管理工作，组织实施公司年度经营计划和投资方案等职权。

2. 管理体制

公司本部内设9个职能部门，包括办公室、投资发展部、财务部、企业管理部、法律证券事务部、审计部、纪检监察室、安全生产部和组织人事部，并针对财务管理、融资管理、资金管理、对外担保管理及子公司管理等方面制定了相应

的管理制度。

财务管理方面，公司制定了《财务管理制度》和《投融资管理制度》等管理制度，对资金计划、财务支出做出较为详细的规定。项目建设方面，对省拨付的转移支付资金、发行债券资金、交通建设项目经营性收入等，规定公司财务部是项目建设资金管理专门机构，明确专人核算交通建设资金各项收入和支出，项目建设资金支出需事先编制年度计划或预算，报公司董事会或总经理批准后方可实施。重大项目决策须报办公会讨论研究，并报董事长批准。融资管理方面，公司规定各单位融资计划在 100 万元以下的由总经理负责审批；融资计划在 100—500 万元的须报董事长批准；融资计划在 500 万元以上的须提交董事会讨论决定。

重大事项决策方面，公司制定了《无锡市交通产业集团有限公司重大事项决策制度》，对重大的经营、投资、财务事项和对外担保，制定了决策程序。根据投资额度的不同，投资额 100 万元以下的投资，须经总经理审核并审批；100—500 万元的投资项目由董事长负责审批；500 万元以上的投资，需提交董事会审议决定。

对外担保管理方面，公司制定了《对外担保管理办法》，对担保管理做了详细规定。在办理抵押担保事项时，要求被担保单位向公司提出正式书面申请，经董事会批准后，具体担保事项由财务部办理，办公室建立担保抵押备查档案，并落实责任人对担保抵押事项的监督工作。其中涉及金额较大的对外担保事项，由无锡市政府协调同意后，再按照具体担保流程办理；涉及政府类贷款担保，由无锡市政府项目投融资管理工作领导小组协调出具由公司提供担保的函，公司再按具体流程办理相关手续。

针对子公司管理工作，公司内部各职能部门按照业务分工、职责范围分别制定了相关内控制度，规范了公司对下属子公司的管理职责、管理范围，保证了公司内部以及公司对下属子

公司在资产、人员、财务等方面的日常管理工作有序进行。

七、重大事项

2020 年 8 月，公司与云南景成集团有限公司（以下简称“景成集团”）签订瑞丽航空有限公司（以下简称“瑞丽航空”）股权收购的框架协议；2021 年 1 月 15 日，瑞丽航空完成股权工商变更，公司持有瑞丽航空 57.00% 股权。联合资信将持续关注公司收购后工作进展及瑞丽航空经营情况。

八、经营分析

1. 经营概况

公司营业收入主要来自交通运输、工程施工和销售。近年来，公司营业收入持续增长，但综合毛利率持续处于较低水平。因新冠疫情影响，公司交通运输业务亏损扩大，对公司经营产生一定影响。

2018—2020 年，受施工收入规模持续扩大，公司营业收入持续增长，年均复合增长 24.24%，营业收入主要以工程施工、销售和交通运输为主。公司其他业务收入主要包括驾驶员培训业务、公交板块的租车、移动媒体广告服务和公司自有土地及房屋的租赁等。毛利率方面，2018—2020 年，公司综合毛利率波动增长，但持续处于较低水平，2019 年综合毛利率大幅增长主要系盈利较好的工程施工业务占比提高所致；2020 年综合毛利率有所下降，主要系受新冠疫情影响交通运输业务亏损扩大所致，对公司的经营产生一定负面影响。

2021 年 1—3 月，公司实现营业收入 40.17 亿元，相当于 2020 年全年收入的 24.41%，主要为销售收入和工程施工收入；综合毛利率 1.35%，较 2020 年有所下降，主要系交通运输及其他业务亏损所致。

表 4 公司营业收入构成及毛利率情况（单位：亿元、%）

项目	2018 年			2019 年			2020 年			2021 年 1—3 月		
	金额	占比	毛利率	金额	占比	毛利率	金额	占比	毛利率	金额	占比	毛利率
交通运输	8.41	7.89	-74.86	8.13	6.39	-74.13	4.99	3.03	-122.82	1.31	3.25	-143.34
工程施工	27.47	25.76	7.57	53.31	41.92	7.00	78.17	47.50	6.92	12.30	30.63	7.25
销售	66.14	62.03	3.99	59.54	46.82	7.17	74.28	45.14	4.93	25.15	62.61	6.55
其他	4.60	4.31	47.67	6.18	4.86	30.45	7.12	4.33	26.04	1.41	3.50	-9.03
合计	106.62	100.00	0.57	127.17	100.00	3.03	164.57	100.00	2.91	40.17	100.00	1.35

资料来源：公司提供

2. 业务经营分析

（1）交通基础设施建设

公司交通基础设施项目日常经营对政府补贴依赖性较强，目前已无新增项目，未来资金投入需求减弱，业务持续性需关注。

公司是无锡市交通基础设施投资建设主体，承接的基础设施重点工程项目包括 342 省道无锡段、312 国道无锡段、城市快速路、环太湖公路、机场路、苏锡连接线、苏南运河整治工程等。截至 2019 年底，上述重点工程项目已基本完工。

无锡市财政局通过公司承建的具体项目情况，给予公司相应的财政补贴，以支持重点工程的建设。财政补贴体现在：①项目资本金：国家对公路建设项目要求最低资本金比例为 25%，主要来自公司自有资金和无锡市财政拨付。②项目后续建设资金：无锡市政府根据公司当年交通基础设施工程建设项目数、规模、资金支付计划和银行借款到期金额等因素，按照政府补贴款的形式每年予以补偿。

截至 2020 年底，公司已完工道路桥梁等公益性设施总投资 99.45 亿元，分别计入“固定资产”和“其他非流动资产”，在建项目已投资 63.58 亿元，计入“在建工程”，项目基本完工。针对上述已完工及在建项目，政府暂无明确的回购计划，联合资信将持续关注公司项目回购情况。公司无新增的交通基础设施建设项目，未来业务持续性需关注。

（2）交通运输业务

公司交通运输业务处于持续亏损状态，主要依赖财政补贴弥补亏损。2020 年以来，受新冠疫情影响，交通运输业务亏损程度扩大。未来受地铁、私家车和高铁等其他交通运输方式

分流影响，公司交通运输业务或将延续下滑趋势。

公司交通运输业务包括城市公交和城际客运，目前由其子公司公交集团、锡惠公交和无锡客运负责运营。该业务板块是公司重点发展的主业之一，在无锡市范围内专营性强。

表 5 公司城市公交运营情况

指标	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 3 月
运营线路（条）	259	259	261	262
线路长度（公里）	4922.00	4929.00	4808.00	4798.00
运营车辆（辆）	2985	2767	2664	2663
运营里程（万公里）	14557.12	13681.34	11079.50	4798.25
运客总量（万人次）	28284.98	27256.52	17433.14	5188.99

资料来源：公司提供

城市公交业务方面，近年来，公司贯彻落实无锡市政府对城市公交发展提出的高要求、高标准，在公交线网优化、车辆配置、场站建设等方面不断加大投入。截至 2021 年 3 月底，公司运营公交线路 262 条，拥有运营车辆 2663 辆。公交票价方面，根据《无锡市人民政府办公室关于印发 2009 年无锡市区公交发展 8 件实事工作方案的通知》（锡政办发〔2009〕31 号）的要求，无锡市区所有空调公交车票价 2 元、普通车 1 元，刷卡乘车实施 6 折。由于公交业务公益性较强，地方政府在乘车票价、特定人群优惠政策等方面具有主导权，并通过补贴形式平衡收益和成本，无锡市政府每年给予公司一定的财政补贴支持。公司享受的补贴政策包括成品油价差、购置和更新车辆、刷卡补贴、新辟线路补贴、降价补贴、亏损补贴和其他补贴等。2018—2020

年公司公交业务分别获得财政补贴 7.29 亿元、7.80 亿元和 7.71 亿元。2021 年 1—3 月，公司获得 1.97 亿元财政补贴。

城际客运业务方面，2020年度，各车站日发客运班次1309余班，日均发送旅客4.17万余人次。截至2021年3月底，无锡客运拥有8个公用型客运站（其中无锡市区一级站1个，二级站2个，江阴市一级站1个，宜兴市一级站1个，二级站1个、三级站2个），拥有营运车辆1113辆，总车座4.87万座，长途班线辐射苏、浙、皖、鲁、赣、湘、鄂、豫、冀、川、闽、粤、沪、京、津、渝等省市。

表 6 公司城际客运运营情况

指标	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 1—3 月
运营车辆（辆）	1496	1486	1295	1113
总车座（座）	57936	55768	49214	48677
旅客运输量（万人）	3198.77	2852.00	1524.00	435.00

资料来源：公司提供

近年来，受地铁、私家车及高铁等交通方式分流及 2020 年新冠疫情的影响，公司城市公交及城际客运旅客总量持续下降，公司相关收入及毛利率均有所下滑。2018—2020 年，公司交通运输业务收入持续下降，毛利率波动下降。2020 年受到新冠疫情影响，出行需求锐减，客运业务停摆数月，导致收入同比大幅下滑。2021 年 1—3 月，公司交通运输业务收入 1.31 亿元，毛利率为-143.34%，主要系公交业务板块亏损扩大所致。

（3）工程施工

公司施工资质高，近年来新签合同额快速增长，在手合同额充足，为公司收入提供良好的支撑，但回款质量一般。

公司工程施工业务的运营主体为交建集团及其子公司华仁建设。交建集团是主要负责无锡地区机械化施工的骨干企业，承做的工程施工项目业主方主要为政府职能部门等；交建集团具有公路工程施工总承包壹级、市政公用工程施工总承包壹级、公路路基工程专业承包壹级、公路路面工程专业承包壹级、桥梁工程专业

承包壹级等多项资质。2019 年 9 月，交建集团收购华仁建设，支付对价 4.96 亿元，持有其 55.00%股权。华仁建设具有房屋建筑施工特级资质，收购完成后，交建集团施工业务拓展至房屋建筑领域，行业资质得到提升。

工程结算方面，交建集团与工程业主签订工程合同，对施工任务、工期及付款方式约定，重点项目开工前由投资方按合同总价的 10%~20%支付开工预付款，正式施工后则根据完成产值按月上报计量，经监理及业主（建设方）审核认定后支付工程进度款，若业主方不按合同执行可以暂停施工，在整个工程施工建设过程中，纯商业化运作，视项目利润情况投入资金。关于承建的工程，公司根据《企业会计准则第 15 号—建造合同》的规定，按照完工百分比法进行会计核算。当期确认的合同收入等于合同总收入乘以完工进度后减去以前会计期间累计已确认的收入，成本亦然。

受收购华仁建设影响，公司工程施工业务收入大幅增长，2019 年为 53.31 亿元，较上年大幅增加 26.68 亿元；当期毛利率为 7.00%，整体变化不大。随着对华仁建设的收购完成，公司新签合同额大幅增长，2018—2020 年，公司新签合同金额快速增长。2021 年一季度新签合同额 26.16 亿元。

表 7 公司承接合同情况（单位：亿元、个）

项目	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 1—3 月
承接合同金额	27.60	61.52	126.34	26.16
承接合同数量	16	86	198	56

资料来源：公司提供

截至2021年3月底，公司在手合同额205.97亿元，在手合同额充足，为公司收入提供了良好的支撑。截至2021年3月底，公司主要已完工项目确认收入52.14亿元，累计收到回款39.96亿元，回款质量一般。

（4）销售业务

近年来，公司销售业务收入波动增长，毛利率波动增长。公司贸易品种主要为大宗商品，

毛利率水平受价格波动影响较大。

公司销售业务包含油品批发及不锈钢贸易两部分，分别由下属子公司无锡客运和江苏通融供应链管理有限公司（以下简称“通融公司”，公司用现金以及持有的江苏买钢乐电子交易中心有限公司的股权投资设立该公司）负责运营，销售的产品主要为油料、钢材和电缆等。

油品销售方面，公司油料销售由公司下属控股公司无锡市锡山交通石化有限公司（以下简称“锡山石化”，公司间接持股 48%，在锡山石化董事会 7 个席位中拥有 4 个席位，超过半数，能对锡山石化实施控制）负责，锡山石化销售油品主要为三类：车用汽油、车用柴油、特种油品（军用柴油、航空煤油等）。锡山石化与中国船舶工业物资总公司、东莞市宏川化工供应链有限公司、中石化及中石油公司等成品油供应商在长期的业务往来中，建立了稳定的供应合作关系，其成品油来源渠道比较有保证。公司下游客户主要为南通燃料股份有限公司、宁波海兴油品供应有限公司及无锡市公共交通集团股份有限公司等。公司油品采购结算方式为先款后货，油品销售结算方式为跨月结算，公司存在一定的资金周转压力。2019 年受整体销量提升影响，公司油品销售收入大幅增长。从销售集中度来看，公司油品销售前五大客户销售额 21.09 亿元，集中度 100%。2020 年，公司油料收入为 20.97 亿元。毛利率方面，公司油料销售毛利率整体较低，2018—2020 年，毛利率分别为 1.06%、0.93%和 1.13%。2021 年 1—3 月，公司油料销售收入 11.98 亿元，相当于 2020 年全年销售收入的 57.13%，毛利率 0.76%。

钢材销售方面，通融公司钢材交易品种主要包括 201 不锈钢冷、热轧板卷，304 不锈钢冷轧板卷。公司在每个订单线上现货交易中收取每笔 2~5 元的交易手续费以及每吨 20~30 元的手续费，同时由于目前订单交易需通过平台缴纳保证金，整个交易需通过公司运营平台实现，并在公司仓库进行交货。收入确认方面，公司与买卖双方均签订电子合同，分别开具销售发票，确认成本和收入。2020 年，公司实现不锈钢等

钢材销售收入 31.63 亿元，较上年增长 94.65%；毛利率 0.89%

电缆销售方面，公司对外销售的电缆为无锡客运下属子公司无锡友方电工股份有限公司生产，生产方式为订单式生产。2018—2020 年，公司电缆销售收入分别为 2.55 亿元、2.18 亿元和 3.05 亿元，毛利率分别为 9.66%、9.90%和 5.53%。2021 年 1—3 月，电缆实现收入 0.89 亿元，毛利率 0.89%。

销售业务除上述三种主要商品外，其他产品还包括复合带、塑料制品、铝制品、家具制品、电力销售、商品砼等，公司将这些商品销售的收入归为其他类。2018—2020 年和 2021 年 1—3 月，其他类商品实现收入 11.24 亿元、19.39 亿元、18.62 亿元和 5.48 亿元，毛利率分别为 18.19%、18.99%、15.96%和 25.24%。

（5）其他业务

公司其他业务主要包括驾驶员培训业务、公交板块的租车、移动媒体广告服务、工程收入和公司自有土地及房屋的租赁等。2018—2020 年，公司其他业务收入逐年增长，但毛利率逐年下降。

3. 未来发展

公司是无锡市交通基础设施投资建设主体和公共交通运营主体，未来公司以无锡市经济社会发展为导向，以现代建交通服务全产业链为特色，在提供公共交通服务的同时，发展创新理念，构建大交通格局，拓宽产业空间。

九、财务分析

1. 财务概况

公司提供了 2018—2020 年度合并财务报告，天衡会计师事务所（特殊普通合伙）对 2018 年财务报告进行审计，中天运会计师事务所（特殊普通合伙）对 2019 年和 2020 年财务报告进行审计，均出具了标准无保留意见的审计结论（公司更换会计师事务所是根据无锡市国资委的相关规定以及公司内部中介机构选聘流程进行的更换）。公司提供的 2021 年一季度财务报表

未经审计。

截至2018年，公司合并范围子公司13家，2019年，公司投资设立通融公司，政府划入无锡建厦；2020年，公司将持有上海耘林融资租赁有限公司股权划转至下属子公司无锡通汇投资有限公司；2021年1—3月，公司合并范围未发生变化。截至2021年3月底，公司合并范围子公司14家，总体看，公司合并范围变化对公司财务数据整体影响较小，财务数据可比性较强。

2. 资产质量

近年来，公司资产规模持续增长，资产结构以流动资产为主。公司资产中公益性资产和公益性质较强的资产规模很大，对资金占用严重，资产流动性较弱，资产质量一般。

2018—2020年末，公司资产规模持续增长，年均复合增长12.38%。截至2020年底，公司资产总额572.09亿元，较上年底增长9.86%，主要系存货及应收账款增长所致。其中，流动资产占36.67%，非流动资产占63.33%。公司资产以非流动资产为主，资产结构较上年底变化不大。

表8 公司资产主要构成（单位：亿元、%）

项目	2018年		2019年		2020年		2021年3月	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
货币资金	40.40	8.92	42.33	8.13	37.93	6.63	54.24	9.26
应收账款	33.48	7.39	57.36	11.01	74.44	13.01	72.40	12.36
其他应收款	12.10	2.67	20.26	3.89	23.16	4.05	28.58	4.88
存货	17.09	3.77	38.90	7.47	53.34	9.32	40.10	6.84
其他流动资产	25.44	5.62	14.53	2.79	9.93	1.74	9.41	1.61
流动资产合计	133.98	29.58	179.90	34.55	209.81	36.67	218.89	37.36
可供出售金融资产	18.29	4.04	20.53	3.94	24.59	4.30	0.00	0.00
长期应收款	16.79	3.71	15.11	2.90	13.70	2.39	13.49	2.30
长期股权投资	24.62	5.43	24.79	4.76	28.57	4.99	30.06	5.13
固定资产	32.80	7.24	76.92	14.77	90.13	15.75	89.37	15.25
在建工程	74.80	16.51	114.78	22.04	110.52	19.32	109.42	18.68
其他非流动资产	135.43	29.90	63.35	12.17	68.98	12.06	77.07	13.15
非流动资产合计	318.98	70.42	340.83	65.45	362.29	63.33	367.01	62.64
资产总计	452.96	100.00	520.74	100.00	572.09	100.00	585.90	100.00

注：1.其他应收款为合计数，含应收利息、应收股利及其他应收款；2.以上数据均采用期末数据
资料来源：公司审计报告和公司2021年一季度财务报表

2018—2020年末，公司流动资产规模持续增长，年均复合增长25.14%。截至2020年底，公司流动资产209.81亿元，较上年底增长16.62%，主要系存货及应收账款增长所致。

截至2020年底，公司货币资金37.93亿元，较上年底下降10.40%；其中，受限货币资金3.64亿元，主要为银行承兑汇票保证金（1.41亿元）及司法冻结款项（0.32亿元）。

2018—2020年末，公司应收账款持续增长，年均复合增长49.11%。截至2020年底，公司应收账款74.44亿元，较上年底增长29.78%，主要系应收的工程建设款项增长所致；公司按照

组合对应收账款计提坏账准备2.77亿元计提比例4.69%；从集中度看，公司应收账款前五名合计占比13.58%，集中度低。

表9 公司应收账款前五名情况（单位：亿元、%）

单位名称	金额	占比
宜兴海锡置业有限公司	2.99	3.82
南京大华泰新投资发展有限公司	2.51	3.21
承德中证城乡开发有限公司	2.00	2.56
235、346省道涟水绕城建设指挥部	1.61	2.06
无锡市新吴区重点建设项目管理中心	1.51	1.93
合计	10.62	13.58

注：上述数据为未计提坏账准备的数据
资料来源：公司审计报告

2018—2020年末，公司其他应收款持续增长，年均复合增长38.38%。截至2020年底，公司其他应收款23.16亿元，较上年底增长14.35%，主要系工程建设应收保证金、押金及备用金增长所致；从结构上看，公司其他应收款主要为同

其他企业的往来款及工程施工形成的保证金及押金等；公司按照组合对其他应收款计提坏账准备2.80亿元；从集中度看，公司其他应收款前五名合计占比40.42%，集中度一般。

表10 截至2020年底公司其他应收款前五名情况（单位：亿元、%）

欠款单位	款项性质	期末余额	账龄	占期末余额的比例
江苏申乾食品包装有限公司	往来款	3.00	1年以内，1~2年，2~3年	12.08
云南金兔房地产开发经营有限公司	保证金	2.09	1年以内	8.43
云南居正投资有限公司	借款	2.07	1年以内，1~2年，4~5年，5年以上	8.35
232省道泰兴段工程建设指挥部	借款	1.50	1~2年	6.04
无锡众和市政工程有限公司	借款本息	1.37	2~3年	5.52
合计	--	10.04	--	40.42

注：上述数据为未计提坏账准备的数据；各项之和与合计数不一致系四舍五入所致
资料来源：联合资信根据公司审计报告整理

2018—2020年末，公司存货持续增长，年均复合增长76.64%。截至2020年底，公司存货53.34亿元，较上年底增长37.12%，主要系工程施工投入增长所致；公司存货主要由工程施工投入成本及库存商品构成，累计计提跌价准备0.11亿元，计提比例为0.21%，计提比例低。

2018—2020年末，公司其他流动资产持续下降，年均复合下降37.52%。截至2020年底，公司其他流动资产9.93亿元，较上年底下降31.62%，主要系公司信托产品到期及赎回理财产品所致；从结构上看，公司其他流动资产主要有待抵扣及待认证增值税（4.16亿元）、信托产品（3.04亿元）和理财产品（1.84亿元）构成。

2018—2020年末，公司非流动资产规模持续增长，年均复合增长6.57%。截至2020年底，公司非流动资产362.29亿元，较上年底增长6.29%，公司非流动资产中，道路桥梁等公益性资产占比高，对资金占用严重。

2018—2020年末，公司可供出售金融资产持续增长，年均复合增长15.96%。截至2020年底，公司可供出售金融资产24.59亿元，较上年底增长19.75%，主要系投资设立的股权投资基金增长所致；从结构上看，公司可供出售金融资产主要为公司参与设立的股权投资基金及公司投资的企业股权资产。

2018—2020年末，公司长期应收款持续下降，年均复合下降9.67%。截至2020年底，公司长期应收款13.70亿元，较上年底下降9.37%，主要系应收的融资租赁款下降所致；从结构上看，公司长期应收款主要由子公司上海耘林融资租赁有限公司应收融资租赁款（融资租赁业务的客户均为长三角区域内的国有企业，客户一般提供抵押或者担保等信用增进措施）构成，整体风险可控。

2018—2020年末，公司长期股权投资持续增长，年均复合增长7.73%。截至2020年底，公司长期股权投资28.57亿元，较上年底增长15.27%，主要系公司对联营企业上海悉地工程设计顾问股份有限公司（以下简称“上海悉地”）股权投资所致；从结构上看，公司长期股权投资主要由苏锡南高速股权投资（占比49.91%）、无锡世茂房地产开发建设有限公司股权投资（占比12.81%，目前项目已实现盈利0.16亿元）和上海悉地（占比11.80%）股权投资构成。

2018—2020年末，公司固定资产持续增长，年均复合增长65.76%。截至2020年底，公司固定资产90.13亿元，较上年底增长17.18%，主要系公司在建项目完工转入所致；固定资产主要由道路桥梁（公益性资产，占比45.02%，不计提折旧）、房屋及建筑物（占比34.84%）运输

工具（占比 12.89%）构成，累计计提折旧 22.91 亿元。

2018—2020 年末，公司在建工程波动增长，年均复合增长 21.56%。截至 2020 年底，公司在建工程 110.52 亿元，较上年底下降 3.71%，主要系项目完工转出所致。在建工程主要由道路桥梁（占比 57.54%，项目均已完工尚未进行竣工决算）及火车站交通枢纽投资（占比 29.68%）等公益性较强的项目投入为主。

2018—2020 年末，公司其他非流动资产波动下降，年均复合下降 28.63%。截至 2020 年底，公司其他非流动资产 68.98 亿元，较上年底增长 8.88%，主要系公司预付瑞丽航空股权投资款（6.55 亿元）所致；公司其他非流动资产主要由基础设施配套资产（占比 85.36%）及预付瑞丽航空股权投资款（占比 9.50%）构成。

截至 2021 年 3 月底，公司资产总额较上年底小幅增长 2.41%。其中，流动资产占 37.36%，非流动资产占 62.64%。公司资产结构较上年底变化不大。同期，公司货币资金较上年底增长 43.01%；可供出售金融资产较上年底下降

100.00%，主要系转入其他权益工具投资和其他非流动金融资产所致。

资产流动性方面，截至 2020 年底，公司资产中公益性资产和公益性质较强的资产合计 195.85 亿元，规模很大，且政府暂无相关的回购计划，资产流动性较弱，资产质量一般。

截至 2021 年 3 月底，公司受限资产 19.69 亿元，主要为受限固定资产、已完工未结算及应收账款和货币资金，受限比例 3.36%，受限比例低。

3. 资本结构

近年来，公司所有者权益持续增长，所有者权益中未分配利润占比高，权益稳定性一般。

2018—2020 年末，公司所有者权益持续增长，年均复合增长 1.50%。截至 2020 年底，公司所有者权益合计 201.50 亿元，较上年底增长 1.23%，较上年底变化不大；公司所有者权益主要由实收资本和未分配利润构成，未分配利润占比高，所有者权益稳定性一般。

表 11 公司所有者权益主要构成情况（单位：亿元、%）

项目	2018 年		2019 年		2020 年		2021 年 3 月	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
实收资本	57.45	29.37	57.45	28.86	57.45	28.51	57.45	26.96
其他权益工具	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	15.00	7.04
资本公积	18.61	9.51	18.71	9.40	18.72	9.29	20.04	9.40
未分配利润	98.54	50.38	96.65	48.55	95.29	47.29	93.96	44.09
归属于母公司所有者权益合计	178.97	91.50	177.61	89.23	177.79	88.23	190.62	89.46
少数股东权益	16.63	8.50	21.45	10.77	23.71	11.77	22.47	10.54
所有者权益合计	195.60	100.00	199.05	100.00	201.50	100.00	213.09	100.00

注：以上数据均采用期末数据

资料来源：公司审计报告和公司 2021 年一季度财务报表

2018—2020 年末，公司未分配利润持续下降，年均复合下降 1.66%。截至 2020 年底，公司未分配利润 95.29 亿元，较上年底下降 1.40%，主要系公司每年按照无锡市国资委的规定制定并实施相应的分红计划所致。

截至 2021 年 3 月底，公司所有者权益 213.09 亿元，较上年底增长 5.75%，主要系公司

发行 15.00 亿元永续公司债所致。同期，公司所有者权益其他科目较上年底变化较小。

近年来，公司负债规模持续增长，结构上以流动负债为主；公司有息债务规模持续增长，主要以短期债务为主，2021 年面临较大的集中兑付压力。

2018—2020 年末，公司负债规模持续增长，

年均复合增长 20.00%。截至 2020 年底，公司负债总额 370.59 亿元，较上年底增长 15.20%，主要系公司短期借款、应付账款及预收款项增长

所致。其中，流动负债占 74.68%，非流动负债占 25.32%。公司负债以流动负债为主，流动负债占比上升较快。

表 12 公司负债主要构成情况（单位：亿元、%）

项目	2018 年		2019 年		2020 年		2021 年 3 月	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
短期借款	37.88	14.72	47.24	14.69	80.95	21.84	100.13	26.86
应付账款	34.01	13.22	64.88	20.17	77.34	20.87	56.55	15.17
其他应付款	14.84	5.77	24.46	7.60	25.69	6.93	20.73	5.56
一年内到期的非流动负债	13.72	5.33	36.59	11.37	32.99	8.90	33.53	8.99
其他流动负债	15.04	5.84	21.00	6.53	34.48	9.30	16.13	4.33
流动负债合计	125.12	48.61	210.78	65.52	276.75	74.68	254.46	68.25
长期借款	3.66	1.42	6.40	1.99	7.45	2.01	10.48	2.81
应付债券	97.47	37.87	76.63	23.82	59.79	16.13	81.42	21.84
长期应付款	26.42	10.27	23.68	7.36	21.58	5.82	22.38	6.00
非流动负债合计	132.25	51.39	110.91	34.48	93.84	25.32	118.35	31.75
负债总计	257.36	100.00	321.69	100.00	370.59	100.00	372.81	100.00

注：1.其他应付款为合计数，含应付利息、应付股利及其他应付款；长期应付款为合计数，含长期应付款及专项应付款；2. 以上数据均采用期末数据

资料来源：公司审计报告和公司 2021 年一季度财务报表

2018—2020 年末，公司流动负债持续增长，年均复合增长 48.73%。截至 2020 年底，公司流动负债 276.75 亿元，较上年底增长 31.30%，主要系公司短期融资规模增长及应付工程款增长所致。公司流动负债主要由短期借款、应付账款、其他应付款和一年内到期的非流动负债构成。

截至 2020 年底，公司短期借款 80.95 亿元，较上年底增长 71.34%，主要系信用借款及保证借款增长所致；从结构上看，公司短期借款主要由保证借款（占比 31.41%）和信用借款（占比 60.02%）构成。

2018—2020 年末，公司应付账款持续增长，年均复合增长 50.80%。截至 2020 年底，公司应付账款 77.34 亿元，较上年底增长 19.21%，主要系应付项目工程款增长所致；从账龄上看，1 年以内应付账款占比 82.36%，1 年以上占比 17.64%。

2018—2020 年末，公司其他应付款持续增长，年均复合增长 31.55%。截至 2020 年底，公司其他应付款 25.69 亿元，较上年底增长 5.03%，主要系往来款、借款及保证金押金规模增长所

致；从结构上看，公司其他应付款主要由往来款（占比 39.67%）、借款（占比 26.68%，非有息债务）及保证金押金（占比 17.80%）构成。

2018—2020 年末，公司一年内到期的非流动负债波动增长，年均复合增长 55.07%。截至 2020 年底，公司一年内到期的非流动负债 32.99 亿元，较上年底下降 9.82%，主要系公司偿还到期债券所致。

2018—2020 年末，公司其他流动负债持续增长，年均复合增长 51.43%。截至 2020 年底，公司其他流动负债 34.48 亿元，较上年底增长 64.22%，主要系公司发行超短期融资券所致；从结构上看，公司其他流动负债主要由超短期融资券（占比 88.46%，公司有息债务，已调整至公司短期债务）和待转增值税销项税（占比 8.50%）构成。

2018—2020 年末，公司非流动负债持续下降，年均复合下降 15.76%。截至 2020 年底，公司非流动负债 93.84 亿元，较上年底下降 15.39%，主要系债券到期转出所致。公司非流动负债主要由长期借款、应付债券、长期应付款构成。

2018—2020 年末，公司长期借款持续增长，年均复合增长 42.58%。截至 2020 年底，公司长期借款 7.45 亿元，较上年底增长 16.38%，主要系保证借款和质押借款增长所致；长期借款主要由保证借款（占比 70.74%）和质押借款（占比 18.79%）构成。

2018—2020 年末，公司应付债券持续下降，年均复合下降 21.68%。截至 2020 年底，公司应付债券 59.79 亿元，较上年底下降 21.98%，主要系债券即将到期转出所致。

2018—2020 年末，公司长期应付款持续下降，年均复合下降 9.62%。截至 2020 年底，公司长期应付款 21.58 亿元，较上年底下降 8.89%，主要系公司偿还部分资产支持专项计划债券所致；从结构上看，公司长期应付款主要由公司发行的资产支持专项计划（金额 11.50 亿元，公司有息债务，利率 3.88%）和政府支付的专项资金（金额 10.08 亿元，主要为政府拨付基础设施建设项目资本金）构成。

2018—2020 年末，公司全部债务持续增长，年均复合增长 9.69%。截至 2020 年底，公司全部债务 225.29 亿元，较上年底增长 7.09%，主要系公司短期借款规模扩大所致。其中，短期债务占 65.05%，长期债务占 34.95%，以短期债务为主。2018—2020 年末，公司资产负债率和全部债务资本化比率持续增长，长期债务资本化比率持续下降，截至 2020 年底，上述指标分别为 64.78%、52.79%和 28.10%，整体债务负担较重。

截至 2021 年 3 月底，公司负债总额 372.81 亿元，较上年底增长 0.60%，较上年底变化不大。其中，流动负债占 68.25%，非流动负债占 31.75%。负债结构较上年底变化不大。截至 2021 年 3 月底，公司全部债务 256.87 亿元，较上年底增长 14.02%；其中，短期债务 153.32 亿元，长期债务 103.54 亿元；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 63.63%、54.66%和 32.70%，较上年底分别下降 1.15 个百分点、提高 1.87 个百分点和提高 4.61 个百分点，考虑到公司计入权益的永续公司债

券，实际债务水平高于上述指标值，债务负担较重。集中兑付方面，2021 年 4—12 月 2022—2025 年，公司分别需要偿还到期债务 151.93 亿元、20.12 亿元、5.61 亿元、11.00 亿元和 14.50 亿元，公司 2021 年面临较大的集中兑付压力。

4. 盈利能力

近年来，公司营业收入规模持续增长，期间费用控制能力一般；公司利润总额对政府补助依赖性强，整体盈利能力尚可。

2018—2020 年，公司营业收入持续增长，年均复合增长 24.24%；营业成本持续增长，年均复合增长 22.77%。同期，公司营业利润分别为 4.90 亿元、2.53 亿元、3.91 亿元，波动下降，年均复合下降 10.72%；营业利润率分别为 0.31%、2.75%和 2.69%。

2018—2020 年，公司期间费用总额持续增长，年均复合增长 12.90%；期间费用率分别为 10.08%、9.83%和 8.32%，公司费用控制能力一般。2018—2020 年，公司利润总额分别为 7.35 亿元、3.59 亿元和 4.50 亿元，其中，其他收益分别为 14.92 亿元、11.66 亿元和 11.59 亿元，全部为公司收到的政府经营补贴，公司利润总额对政府补贴依赖性强。

从盈利指标看，2018—2020 年，公司总资产收益率分别为 2.83%、2.05%和 2.29%，波动下降。公司净资产收益率分别为 3.41%、1.54%和 1.71%，波动下降，公司整体盈利能力尚可。

2021 年 1—3 月，公司实现营业收入 40.17 亿元，实现营业利润 0.51 亿元，实现利润总额 0.53 亿元。

5. 现金流分析

受业务支出及往来款支出增长的影响，公司经营活动现金流净流入规模逐年下降；投资活动现金流持续净流出，资金主要依赖外部融资补充；随着项目建设的推进以及债务陆续到期，公司存在较大的对外筹资需求。

从经营活动来看，2018—2020 年，公司经营活动现金流入分别为 143.54 亿元、167.83 亿元和 209.88 亿元，持续增长，年均复合增长

20.92%。2018—2020年，公司经营活动现金流出分别为139.20亿元、164.00亿元和208.71亿元，持续增长，年均复合增长22.45%。2018—2020年，公司经营活动现金净额分别为4.35亿元、3.84亿元和1.17亿元，持续下降，年均复合下降48.19%。2018—2020年，公司现金收入比分别为110.91%、104.43%和110.46%，波动下降，收入实现质量较好。

从投资活动来看，2018—2020年，公司投资活动现金流入分别为68.16亿元、55.10亿元和43.00亿元，持续下降，年均复合下降20.58%。2018—2020年，公司投资活动现金流出分别为104.05亿元、58.43亿元和61.10亿元，波动下降，年均复合下降23.37%。2018—2020年，公司投资活动现金净额分别为-35.89亿元、-3.32亿元和-18.11亿元，呈持续净流出状态。

从筹资活动来看，2018—2020年，公司筹资活动现金流入分别为130.46亿元、87.29亿元和187.65亿元，波动增长，年均复合增长19.93%。2018—2020年，公司筹资活动现金流出分别为108.37亿元、86.95亿元和174.79亿元，波动增长，年均复合增长27.00%。2018—

2020年，公司筹资活动现金净额分别为22.09亿元、0.34亿元和12.86亿元。

2021年1—3月，公司经营活动现金流量净额为-1.54亿元，投资活动现金流量净额为-16.79亿元，筹资活动现金流量净额为37.01亿元。

6. 偿债能力

公司短期偿付压力较大，长期偿债能力指标表现一般。考虑到公司是无锡市重要的交通基础设施投资建设和公共交通运营主体，获得政府有力支持，且间接融资渠道畅通，公司整体偿债能力极强。

从短期偿债能力指标看，2018—2020年，公司流动比率和速动比率持续下降，截至2020年底，分别为75.81%和56.54%。2018—2020年，公司经营现金流动负债比持续下降；同期，公司现金类资产分别为41.89亿元、42.66亿元和41.60亿元，现金短期债务比分别为0.60倍、0.37倍和0.28倍，现金类资产对短期债务覆盖能力较差，公司短期偿债能力弱。

表 13 公司偿债能力指标

项目	项目	2018 年	2019 年	2020 年
短期偿债能力指标	经营现金流动负债比（%）	3.48	1.82	0.42
	流动比率（%）	107.09	85.35	75.81
	速动比率（%）	93.42	66.90	56.54
	现金短期债务比（倍）	0.60	0.37	0.28
长期偿债能力指标	EBITDA（亿元）	14.97	13.09	15.92
	全部债务/EBITDA（倍）	12.51	16.07	14.15
	EBITDA 利息倍数（倍）	2.78	1.56	1.69

资料来源：联合资信根据公司财务报告整理

从长期偿债能力指标看，2018—2020年，公司EBITDA波动增长，分别为14.97亿元、13.09亿元和15.92亿元。2018—2020年，公司EBITDA利息倍数分别为2.78倍、1.56倍和1.69倍，波动下降，EBITDA对利息的覆盖程度一般。2018—2020年，公司全部债务/EBITDA波动增长，分别为12.51倍、16.07倍和14.15倍，公司EBITDA对全部债务的覆盖程度较差。整体看，

公司长期债务偿债能力一般。

截至2021年3月底，公司共获得银行授信总额181.09亿元，已使用114.33亿元，剩余额度66.76亿元，公司间接融资渠道畅通。

截至2021年3月底，公司对外担保合计21.25亿元，占同期净资产的9.97%。公司对外担保主要为对参股公司的经营性贷款担保和对当地国企担保，存在一定或有负债风险。

7. 母公司财务分析

母公司资产及权益占合并口径比重较高，收入主要来源于子公司，母公司整体债务负担适中。

截至 2020 年底，母公司资产总额 346.59 亿元，占合并口径 60.58%，占比较高。其中，流动资产占比 8.63%，非流动资产占比 91.37%。从构成看，流动资产主要由货币资金（占 35.71%）、其他应收款（占 57.11%）、其他流动资产（占 7.17%）构成；非流动资产主要由可供出售金融资产（占 5.82%）、长期股权投资（占 19.07%）、固定资产（占 18.38%）、在建工程（占 32.45%）、其他非流动资产（占 20.66%）构成。

截至 2020 年底，母公司所有者权益为 176.02 亿元，占合并口径 87.35%，占比较高。其中，实收资本为 57.45 亿元（占 32.64%）、资本公积合计 17.39 亿元（占 9.88%）、未分配利润合计 97.65 亿元（占 55.47%），未分配利润占比高，所有者权益稳定性一般。

截至 2020 年底，母公司负债总额 170.57 亿元，较上年底增长 3.15%。其中，流动负债 87.82 亿元（占比 51.49%），非流动负债 82.75 亿元（占比 48.51%）。从构成看，流动负债主要由短期借款（占 27.90%）、一年内到期的非流动负债（占 31.83%）、其他流动负债（占 34.73%）构成，非流动负债主要由应付债券（占 72.25%）、长期应付款（占 26.34%）构成。母公司全部债务 112.24 亿元，其中短期债务 52.46 亿元，长期债务 59.79 亿元，整体较为均衡。母公司现金类资产 10.68 亿元，现金短期债务比 0.20 倍，短期偿债能力较弱。

2020 年，母公司营业收入 0.34 亿元，占合并口径比重低，公司收入主要集中在下属子公司；母公司实现利润总额 1.62 亿元。

截至 2021 年 3 月底，母公司资产总额 377.54 亿元，所有者权益为 190.04 亿元，负债总额 187.50 亿元；母公司资产负债率 49.66%，全部债务资本化比率 43.72%。2021 年 1—3 月，母公司营业收入 44.06 万元，利润总额 0.55 亿元。

十、本期债券偿还能力分析

本期债券的发行对公司债务结构影响较小，公司经营活动现金流入量对本期债券保障能力强。

1. 本期债券对公司现有债务的影响

公司本期债券发行金额不超过 10.00 亿元（含 10.00 亿元），以发行金额上限进行测算，分别占 2020 年底公司长期债务和全部债务的 12.70% 和 4.44%，对公司债务结构影响较大。以 2020 年底财务数据为基础，本期债券发行后，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分别由 64.78%、52.79% 和 28.10% 上升至 65.38%、53.87% 和 30.57%，公司负债水平有所上升，债务负担有所加重。考虑到本期债券募集资金全部用于偿还有息债务，实际债务水平将低于上述预测值。

2. 本期债券偿还能力分析

2018—2020 年，公司 EBITDA 分别为本期债券发行额度上限（10.00 亿元）的 1.50 倍、1.31 倍和 1.59 倍。2018—2020 年，公司经营活动产生的现金流入量分别为本期债券发行额度上限（10.00 亿元）的 14.35 倍、16.78 倍和 20.99 倍；同期公司经营活动现金流量净额分别为本期债券发行额度上限（10.00 亿元）的 0.43 倍、0.38 倍和 0.12 倍。公司经营活动现金流入量对本期债券保障能力强。

表 14 本期债券保障能力测算

指标	2018 年	2019 年	2020 年
经营活动现金流入量（亿元）	143.54	167.83	209.88
经营活动现金流入量保障倍数（倍）	14.35	16.78	20.99
经营活动现金流量净额（亿元）	4.53	3.84	1.17
经营活动现金流量净额保障倍数（倍）	0.43	0.38	0.12
EBITDA（亿元）	14.97	13.09	15.92
EBITDA 保障倍数（倍）	1.50	1.31	1.59

注：数据略有差异系四舍五入造成

资料来源：联合资信根据公司财务报告整理

十、结论

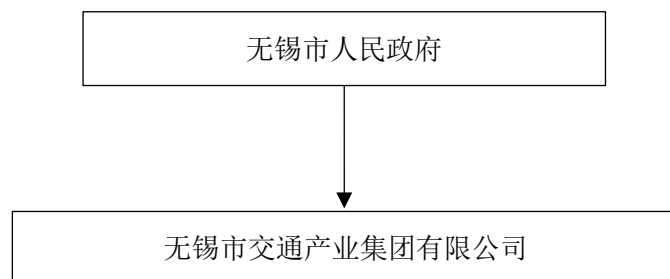
公司是江苏省无锡市重要的交通基础设施投资建设和公共交通运营主体，主要负责无锡市的城市公共交通、城际客运和交通基础设施建设等业务，公司外部发展环境良好，近年来得到无锡市政府在股权划转、经营补贴等方面的有力支持，工程施工业务竞争力进一步提升。同时，联合资信也关注到，公司资产流动性较弱、存在较大的集中兑付压力、交通运输业务受疫情影响亏损扩大等因素对公司信用水平带来的不利影响。

本期债券发行对公司债务结构影响较小，公司经营活动现金流入量对本期债券保障能力强。

未来，公司将在进行交通基础设施建设及公交运营的同时，逐步拓展市场化业务，公司业务规模有望保持增长。联合资信对公司的评级展望为稳定。

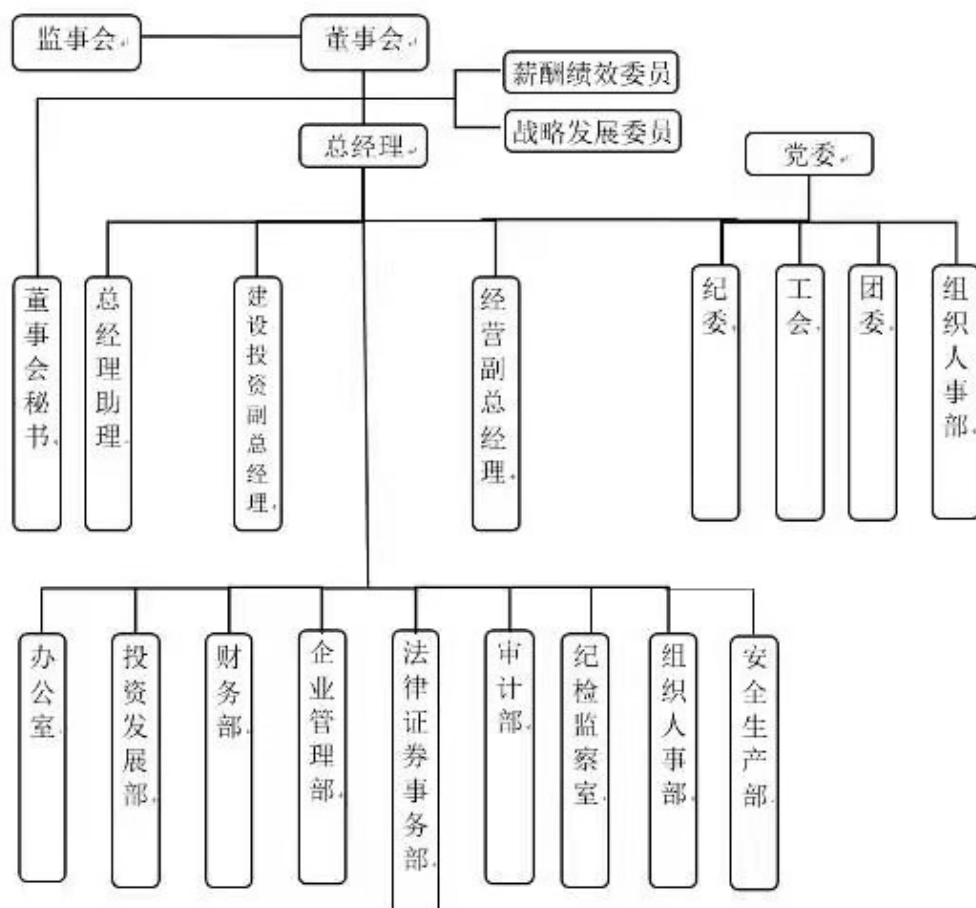
基于对公司主体长期信用状况以及本期债券偿还能力的综合评估，联合资信认为，公司主体偿债能力极强，本期债券到期不能偿还的风险极低。

附件 1-1 截至 2021 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 2021 年 3 月底公司组织架构图



资料来源：公司提供

附件 1-3 截至 2021 年 3 月底公司合并范围主要子公司情况

子公司	主要经营地	业务性质	持股比例 (%)	取得方式
无锡市公共交通集团有限公司	无锡	公共交通	100.00	设立
无锡客运集团有限公司	无锡	公路运输	95.00	设立
无锡交通建设工程集团有限公司	无锡	工程管理	55.00	设立
无锡市交通旅游发展有限公司	无锡	旅游	10.00	设立
无锡市交通置业有限公司	无锡	房地产开发、租赁服务	100.00	设立
无锡通汇投资有限公司	无锡	投资管理	100.00	设立
无锡丁蜀通用机场有限公司	无锡	机场投资建设与管理	50.00	设立
无锡市智慧停车管理有限公司	无锡	停车管理	100.00	设立
无锡市民卡有限公司	无锡	交通卡管理	42.25	设立
上海耘林融资租赁有限公司	无锡	融资租赁	69.00	非同一控制下的企业合并
无锡国旭交通投资管理中心（有限合伙）	无锡	投资管理	100.00	设立
江苏长江交通基础设施投资中心（有限合伙）	无锡	--	62.37	设立
江苏通融供应链管理有限公司	无锡	租赁和商务服务业	100.00	设立
无锡市建厦发展有限公司	无锡	工程管理	100.00	其他

资料来源：公司提供

附件 1-4 截至 2021 年 3 月底公司对外担保情况

序号	被担保人名称	授信银行	担保金额（单位：万元）	贷款期限
1	道尼尔海翼有限公司	工商银行无锡分行	15000.00	2017/11/02-2027/09/01
			10000.00	2017/11/30-2026/03/01
			2000.00	2018/02/02-2025/03/01
			1000.00	2018/02/27-2025/03/01
			1500.00	2018/03/07-2024/09/01
			3000.00	2018/03/19-2024/09/01
			2382.00	2018/04/10-2024/03/01
			1000.00	2018/08/28-2024/03/01
			6000.00	2018/09/10-2024/03/01
			2000.00	2019/09/29-2022/09/01
		江苏银行	9000.00（欧元）	2018/09/25-2021/09/24
		兴业银行	5200.00（欧元）	2018/09/25-2021/09/24
		中信银行	800.00（欧元）	2018/09/25-2021/09/24
	小计	--	164269.00	--
2	江苏中设工程咨询集团有限公司	中信银行	193.89	--
	小计	--	193.89	--
3	江苏省无锡市航道管理处	江苏银行	26250.00	2017/06/01-2026/06/30
			15750.00	2016/08/31-2026/08/29
		无锡农村商业银行	2250.00	2016/09/01-2026/09/01
			3750.00	2017/06/01-2026/08/31
	小计	--	48000.00	--
合计		--	212462.89	--

注：道尼尔海翼有限公司由无锡市交通产业集团有限公司持股 45.00%、无锡产业发展集团有限公司持股 20.00%，Aviador Holding S.a.r.l 持股 35.00%

资料来源：公司提供

附件 2-1 主要财务数据及指标（合并口径）

项 目	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 3 月
财务数据				
现金类资产（亿元）	41.89	42.66	41.60	56.84
资产总额（亿元）	452.96	520.74	572.09	585.90
所有者权益（亿元）	195.60	199.05	201.50	213.09
短期债务（亿元）	70.35	113.99	146.56	153.32
长期债务（亿元）	116.91	96.38	78.74	103.54
全部债务（亿元）	187.26	210.38	225.29	256.87
营业收入（亿元）	106.62	127.17	164.57	40.17
利润总额（亿元）	7.35	3.59	4.50	0.53
EBITDA（亿元）	14.97	13.09	15.92	--
经营性净现金流（亿元）	4.35	3.84	1.17	-1.54
财务指标				
销售债权周转次数（次）	3.44	2.75	2.43	--
存货周转次数（次）	5.53	4.40	3.46	--
总资产周转次数（次）	0.25	0.26	0.30	--
现金收入比（%）	110.91	104.43	110.46	155.97
营业利润率（%）	0.31	2.75	2.69	0.91
总资产收益率（%）	2.83	2.05	2.29	--
净资产收益率（%）	3.41	1.54	1.71	--
长期债务资本化比率（%）	37.41	32.62	28.10	32.70
全部债务资本化比率（%）	48.91	51.38	52.79	54.66
资产负债率（%）	56.82	61.78	64.78	63.63
流动比率（%）	107.09	85.35	75.81	86.02
速动比率（%）	93.42	66.90	56.54	70.27
经营现金流动负债比（%）	3.48	1.82	0.42	--
现金短期债务比（倍）	0.60	0.37	0.28	0.37
EBITDA 利息倍数（倍）	2.78	1.56	1.69	--
全部债务/EBITDA（倍）	12.51	16.07	14.15	--

注：1. 2018—2020 年财务数据取自当年审计报告期末数；2. 公司 2021 年一季度财务报表未经审计；3. 本报告合并口径中，其他流动负债中的有息部分已计入公司短期债务，长期应付款中的有息部分已计入公司长期债务

附件 2-2 主要财务数据及指标 (公司本部/母公司口径)

项目	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 3 月
财务数据				
现金类资产 (亿元)	20.76	16.28	10.68	26.20
资产总额 (亿元)	350.49	343.99	346.59	377.54
所有者权益 (亿元)	179.23	178.63	176.02	190.04
短期债务 (亿元)	26.99	39.46	52.46	63.71
长期债务 (亿元)	97.47	76.63	59.79	83.92
全部债务 (亿元)	124.47	116.09	112.24	147.62
营业收入 (亿元)	0.32	0.56	0.34	0.00
利润总额 (亿元)	5.88	1.44	1.62	0.55
EBITDA (亿元)	/	/	/	--
经营性净现金流 (亿元)	2.94	4.67	9.44	0.57
财务指标				
销售债权周转次数 (次)	0.16	0.67	69.22	--
存货周转次数 (次)	--	--	--	--
总资产周转次数 (次)	0.00	0.00	0.00	--
现金收入比 (%)	507.14	375.35	106.15	98.62
营业利润率 (%)	80.67	31.76	-10.07	-1908.47
总资本收益率 (%)	1.94	0.49	0.56	--
净资产收益率 (%)	3.28	0.81	0.92	--
长期债务资本化比率 (%)	35.23	30.02	25.35	30.63
全部债务资本化比率 (%)	40.98	39.39	38.94	43.72
资产负债率 (%)	48.86	48.07	49.21	49.66
流动比率 (%)	133.61	73.32	34.07	62.34
速动比率 (%)	133.61	73.32	34.07	62.34
经营现金流动负债比 (%)	6.50	7.38	10.75	--
全部债务/EBITDA (倍)	/	/	/	--
EBITDA 利息倍数 (倍)	/	/	/	--
现金短期债务比 (倍)	0.77	0.41	0.20	0.41

注：1. 2021 年一季度财务数据未经审计；2. 部分数值四舍五入后为 0.00，2021 年一季度母公司收入为 44.06 万元；3. 公司未提供本部利息支出数据，相关指标用符号/表示；

附件 3 主要财务指标的计算公式

指标名称	计算公式
增长指标	
资产总额年复合增长率	(1) 2 年数据: 增长率= (本期-上期) / 上期×100% (2) n 年数据: 增长率=[(本期/前 n 年) ^ (1/ (n-1)) -1]×100%
净资产年复合增长率	
营业收入年复合增长率	
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
销售债权周转次数	营业收入/ (平均应收账款净额+平均应收票据)
存货周转次数	营业成本/平均存货净额
总资产周转次数	营业收入/平均资产总额
现金收入比	销售商品、提供劳务收到的现金/营业收入×100%
盈利指标	
总资本收益率	(净利润+费用化利息支出) / (所有者权益+长期债务+短期债务) ×100%
净资产收益率	净利润/所有者权益×100%
营业利润率	(营业收入-营业成本-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 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。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 4-2 中长期债券信用等级设置及其含义

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

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

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

联合资信评估股份有限公司关于 无锡市交通产业集团有限公司 2021 年公开发行永续期 公司债券（第三期）的跟踪评级安排

根据监管部门和联合资信对跟踪评级的有关要求，联合资信将在本次（期）债券存续期内，在每年无锡市交通产业集团有限公司年报公告后的两个月内进行一次定期跟踪评级，且不晚于每一会计年度结束之日起六个月内进行一次定期跟踪评级，并在本次（期）债券存续期内根据有关情况进行不定期跟踪评级。

无锡市交通产业集团有限公司应按联合资信跟踪评级资料清单的要求，提供有关财务报告以及其他相关资料。无锡市交通产业集团有限公司或本期债项如发生重大变化，或发生可能对无锡市交通产业集团有限公司或本期债项信用等级产生较大影响的重大事项，无锡市交通产业集团有限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无锡市交通产业集团有限公司的经营管理状况、外部经营环境及本期债项相关信息，如发现无锡市交通产业集团有限公司出现重大变化，或发现存在或出现可能对无锡市交通产业集团有限公司或本期债项信用等级产生较大影响的事项时，联合资信将就该事项进行必要调查，及时对该事项进行分析，据实确认或调整信用评级结果。

如无锡市交通产业集团有限公司不能及时提供跟踪评级资料，导致联合资信无法对无锡市交通产业集团有限公司或本期债项信用等级变化情况做出判断，联合资信可以终止评级。

联合资信对本次（期）债券的跟踪评级报告将在本公司网站和交易所网站公告，且在交易所网站公告的时间不晚于在本公司网站、其他交易场所、媒体或者其他场合公开披露的时间；同时，跟踪评级报告将报送无锡市交通产业集团有限公司、监管部门等。

权利与免责声明

1. 本报告版权为联合资信所有，未经书面授权，任何机构和个人不得复制、转载、出售和发布；经授权使用的，不得对有关内容进行歪曲和篡改，且不得用于任何非法或未经授权的用途。
2. 联合资信对本报告所使用资料的真实性、准确性和完整性不作任何保证；本报告的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，而非事实陈述；并且不应被视为购买、出售、持有任何资产的投资建议。
3. 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。
4. 联合资信不对任何投资者（包括机构投资者和个人投资者）因使用本报告及联合资信采取评级调整、更新、终止与撤销等评级行动而导致的任何损失负责，亦不对发行人因使用本报告或将本报告提供给第三方所产生的任何后果承担责任。
5. 任何使用者使用本报告均视为同意本权利与相关免责条款。