

信用评级公告

联合〔2021〕2653号

联合资信评估股份有限公司通过对湖南省高速公路集团有限公司及其拟发行的 2021 年度第三期中期票据的信用状况进行综合分析和评估，确定湖南省高速公路集团有限公司主体长期信用等级为 AAA，湖南省高速公路集团有限公司 2021 年度第三期中期票据信用等级为 AAA，评级展望为稳定。

特此公告

联合资信评估股份有限公司

二〇二一年四月十九日



湖南省高速公路集团有限公司

2021年度第三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：20.00 亿元
本期中期票据期限：3+2 年
偿还方式：按年付息，到期一次还本
募集资金用途：偿还有息债务

评级时间：2021 年 4 月 19 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	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	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	2	
			行业风险	2	
		自身竞争力	基础素质	1	
			企业管理	1	
			经营分析	2	
财务风险	F4	现金流	盈利能力	3	
			现金流量	1	
			资产质量	3	
		资本结构		2	
		偿债能力		4	
调整因素和理由				调整子级	
政府支持				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

评级观点

湖南省高速公路集团有限公司（以下简称“公司”）是湖南省最大的高速公路投资运营主体，在资产规模、业务的区域垄断性及外部支持等方面具有显著优势，近年来公司通车高速公路较多，路网协同效应逐步显现，通行费收入持续增长。同时，联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）也关注到公司债务负担较重、高速公路收费权质押比例偏高以及经营受新冠肺炎疫情影响等因素给其经营发展可能带来的不利影响。

本期中期票据的发行对公司债务规模影响不大，公司经营活动现金流入、经营活动现金流量净额和 EBITDA 均对本期中期票据拟发行规模覆盖程度很高。

未来，随着区域经济持续发展，路网的协同效应将进一步显现，公司的通行费收入及盈利能力有望提升。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中期票据偿还能力的综合评估，联合资信认为，公司主体偿债风险极低，本期中期票据到期不能偿还的风险极低。

优势

- 经营环境良好。**近年来，湖南省经济稳步发展，财政实力持续增强，公路通车里程及货物周转量稳步上升，汽车保有量不断扩大。
- 业务优势显著，外部支持力度大。**公司是湖南省最大的高速公路投资运营主体，业务的区域垄断优势明显，并持续得到湖南省政府在建设资金、优惠政策及融资便利等方面的大力支持。
- 路产运营良好。**公司所辖路产质量较好，车流量和通行费收入呈增长态势；未来随着湖南省“七纵七横”高速公路网的逐步建成及路网效应逐步显现，公司收费公路车流量和通行费收入有望持续增长。

关注

- 资产受限比例高。**截至 2020 年 6 月末，公司用于质押的收费权资产约为 4798.17 亿元，占公司资产总额的 84.93%，对其未来融资和资产运营形成一定的限制。

分析师：张建飞 杨婷
 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

2. **债务负担较重。**近年来，公司有息债务规模持续扩大，2020年6月末，公司全部债务3349.06亿元，全部债务资本化率为63.69%，公司整体债务负担较重。
3. **所有者权益规模下降。**受公司改革改制影响，湖南省政府还贷性高速公路资产由公司转接，存量债务转为企业经营性债务并由公司承续，公司据此减少资本公积191.68亿元。
4. **业务运营受新冠肺炎疫情影响较大。**受新冠肺炎疫情影响，全国高速公路免收通行费期限大幅延长；公司2020年上半年通行费收入同比大幅下降，出现政策性亏损，执行免收通行费政策的相关补偿政策尚不明确，2020年经营业绩承压。

主要财务数据：

合并口径				
项 目	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年 6 月
现金类资产（亿元）	132.48	128.80	155.80	104.18
资产总额（亿元）	4245.28	5458.52	5622.24	5649.42
所有者权益（亿元）	1362.97	2083.86	1940.16	1909.55
短期债务（亿元）	450.22	343.51	392.12	330.06
长期债务（亿元）	2363.14	2768.77	2866.40	3019.00
全部债务（亿元）	2813.36	3112.28	3258.52	3349.06
营业收入（亿元）	137.71	141.38	156.45	43.26
利润总额（亿元）	8.51	5.56	5.66	-30.61
EBITDA（亿元）	133.47	121.69	128.04	--
经营性净现金流（亿元）	94.62	148.81	166.34	13.18
营业利润率（%）	77.77	81.46	78.72	69.03
净资产收益率（%）	0.52	0.24	0.29	--
资产负债率（%）	67.89	61.82	65.49	66.20
全部债务资本化比率（%）	67.36	59.90	62.68	63.69
流动比率（%）	46.58	28.05	24.22	20.80
经营现金流动负债比（%）	18.91	25.48	20.88	--
现金短期债务比（倍）	0.29	0.37	0.40	0.32
EBITDA 利息倍数（倍）	0.86	0.81	0.87	--
全部债务/EBITDA（倍）	21.08	25.57	25.45	--
公司本部（母公司）				
项 目	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年 6 月
资产总额（亿元）	4006.68	5215.89	5406.83	5429.59
所有者权益（亿元）	1305.59	2110.55	1984.66	1964.66
全部债务（亿元）	2614.57	2865.57	3034.54	3121.15
营业收入（亿元）	118.60	126.57	140.60	34.83
利润总额（亿元）	10.98	15.83	20.40	-20.00
资产负债率（%）	67.41	59.54	63.29	63.82
全部债务资本化比率（%）	66.70	57.59	60.46	61.37
流动比率（%）	43.73	39.65	37.32	33.94
经营现金流动负债比（%）	19.06	19.18	17.48	--

注：公司2020年上半年财务报表未经审计；其他流动负债中(超)短期融资券计入短期债务，长期应付款中有息部分计入长期债务；2018年数据采用2019年审计报告期初数

资料来源：公司财务报告，联合资信整理

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	2021/01/14	张建飞、马颖	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(V3.0.201907)	阅读全文
AAA	稳定	2013/06/28	王妮娜	收费公路企业信用分析要点	阅读全文
AA ⁺	稳定	2010/02/23	孙恒志、孙炜	企业主体信用评级方法（2009）	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、本报告引用的资料主要由湖南省高速公路集团有限公司（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次（期）债项，有效期为本次（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。

湖南省高速公路集团有限公司

2021 年度第三期中期票据信用评级报告

一、主体概况

湖南省高速公路集团有限公司（以下简称“公司”）系经湖南省人民政府办公厅湘政办函〔1993〕62 号文批准设立的国有独资公司，隶属于湖南省交通运输厅，初始注册资本 99597 万元。2004 年，根据湖南省交通运输厅湘交财会字〔2004〕358 号文批复，公司增加注册资本 89597 万元，包括莲易路和长潭路中国家投入的 89087 万元项目建设资本金，以及湖南省交通运输厅拨付的 510 万元资金。2018 年 3 月 12 日，根据湖南省人民政府办公厅关于同意实施《湖南省高速公路体制改革方案》的复函（湘政办〔2017〕110 号），湖南省交通运输厅将其持有的公司 100% 股权无偿划转至湖南省人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“湖南省国资委”），湖南省国资委成为公司唯一股东。2018 年 10 月，根据《湖南省人民政府关于同意湖南省高速公路建设开发总公司改制为湖南省高速公路集团有限公司的批复》（湘政函〔2018〕98 号），公司完成改制，企业类型变更为“有限责任公司（国有独资）”，公司名称变更为“湖南省高速公路集团有限公司”。2019 年 12 月，根据《湖南省国资委关于将湖南省高速公路集团有限公司 10% 股权无偿划转至湖南兴湘投资控股集团有限公司有关问题的通知》（湘国资产权〔2019〕107 号），股权划转后，湖南省国资委持有公司 90% 股权，湖南兴湘投资控股集团有限公司（以下简称“兴湘集团”）持有公司 10% 股权，企业类型变更为“有限责任公司（国有控股）”。截至 2020 年 6 月末，公司注册资本 300.00 亿元，实收资本 9.96 亿元，公司实际控制人为湖南省国资委。

公司主营业务为高速公路投资与运营、商品销售等。

公司是湖南省最大的高速公路投资运营主体，对省内绝大部分收费还贷高速公路行使收

费权。截至 2020 年 6 月末，公司管辖的高速公路通车里程已达 5013.87 公里（合并口径），占湖南省高速公路通车总里程的 73.71%。

截至 2020 年 6 月末，公司本部内设综合管理部、人力资源部、财务管理部、建设管理部等 14 个职能部门；下辖 5 家全资一级子公司、3 家控股一级子公司。

截至 2019 年末，公司资产总额 5622.24 亿元，所有者权益 1940.16 亿元（其中少数股东权益 4.53 亿元）；2019 年，公司实现营业收入 156.45 亿元，利润总额 5.66 亿元。

截至 2020 年 6 月末，公司资产总额 5649.42 亿元，所有者权益 1909.55 亿元（其中少数股东权益 4.20 亿元）；2020 年 1—6 月，公司实现营业收入 43.26 亿元，利润总额-30.61 亿元。

公司注册地址：长沙市开福区三一大道 500 号；法定代表人：马捷。

二、本期中期票据概况

公司已于 2020 年 9 月 14 日获得交易商协会注册通知书（中市协注〔2020〕TDFI69 号），有效期限 2 年；公司计划于 2021 年发行湖南省高速公路集团有限公司 2021 年度第三期中期票据（以下简称“本期中期票据”），拟发行额度为 20.00 亿元，期限为 3+2 年，附第 3 年末公司调整票面利率选择权及投资者回售选择权。本期中期票据采用固定利率，每年付息一次，到期一次还本。

本期中期票据募集资金用途拟全部用于偿还公司有息债务。

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。财政政策更加积极有为，通过减税降费、增加政府债务扩大支出等措施稳企保岗，支持“两新一重”领域基建，提高有效投资。稳健的货币政策更加灵活，维护市场流动性合理充裕，引导LPR下行，降低企业信贷成本；创设货币政策工具支持小微企业信用贷款和存量贷款延期还本付息，为小微企业信贷融资创造良好环境。

在此背景下，我国2020年一季度GDP下降6.80%，二季度疫情得到迅速控制，此后进入常态化防控，各季度增速分别为3.20%、4.90%和6.50%，经济逐季复苏，全年累计增长2.30%，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。2020年下半年我国经济复苏强劲，主要是受到超预期的外贸出口及投资的拉动，但消费在局部地区疫情影响下恢复较慢。

表 1 2016—2020 年中国主要经济数据

项目	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
GDP（万亿元）	74.64	83.20	91.93	98.65	101.60
GDP 增速（%）	6.85	6.95	6.75	6.00	2.30
规模以上工业增加值增速（%）	6.00	6.60	6.20	5.70	2.80
固定资产投资增速（%）	8.10	7.20	5.90	5.40	2.90
社会消费品零售总额增速（%）	10.40	10.20	8.98	8.00	-3.90
出口增速（%）	-1.90	10.80	7.10	5.00	4.00
进口增速（%）	0.60	18.70	12.90	1.70	-0.70
CPI 增幅（%）	2.00	1.60	2.10	2.90	2.50
PPI 增幅（%）	-1.40	6.30	3.50	-0.30	-1.80
城镇失业率（%）	4.02	3.90	4.90	5.20	5.20
城镇居民人均可支配收入增速（%）	5.60	6.50	5.60	5.00	1.20
公共财政收入增速（%）	4.50	7.40	6.20	3.80	-3.90
公共财政支出增速（%）	6.40	7.70	8.70	8.10	2.80

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、城镇居民人均可支配收入增速为实际增长率，规模以上工业增加值增速、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，2016-2017 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

投资和净出口为拉动GDP增长的主要动力，消费拖累全年经济增长。2020年，社会消费品零售总额39.20万亿元，同比下降3.90%，为改革开放40多年来首次出现负增长。投资方面，2020年固定资产投资完成额51.89万亿元，同比增长2.90%。其中制造业投资下降2.20%，为历史同期最低水平；基础设施建设投资（不含电力）增速为0.90%，较上年（3.80%）大幅下滑，处历史低位；房地产开发投资增速为7.00%，较上年（9.90%）有所下滑，是投资增长的主要支撑。外贸方面，2020年货物进出口总额32.16万亿元，同比增长1.90%，外贸规模创历史新高。其中，出口额17.93万亿元，同比增长4.00%；进口额14.22万亿元，同比下降0.70%。进出口顺差3.71万亿元，较上年（2.91万亿元）大幅增加。2020

年我国对东盟、欧盟、美国、日本进出口额分别为4.74万亿元、4.50万亿元、4.06万亿元和2.20万亿元，分别增长7.00%、5.30%、8.80%和1.20%，东盟成为我国最大贸易伙伴，对美国贸易快速增长。2020年经济恢复主要源于投资和外贸的正向拉动。

工业企稳回升，服务业持续改善。2020年全国规模以上工业增加值同比增长2.80%，在上半年大幅下降的情况下取得了全年的正增长。2020年工业企业利润总额同比增长4.10%，较上年（-3.30%）转降为升。2020年服务业生产从4月份开始逐月改善，其中信息传输、软件和信息技术等现代服务业保持较快增长（同比增长16.90%），主要受疫情影响下线上教学、办公、购物需求大幅上升的拉动。1—11月全国规模以

上服务业企业营业收入累计同比增长1.60%，较上年同期增幅（9.40%）明显回落，服务业企业经营效益处于较低水平。2020年国民经济第一产业、第二产业和第三产业增加值分别同比增长3.00%、2.60%和2.10%，其中第三产业增加值同比增长较上年（7.20%）回落幅度最大，对GDP累计同比的贡献率（47.30%）也大幅下降16.20个百分点，主要是疫情对服务业的冲击较大之故。

居民消费价格指数涨幅回落，生产者价格指数同比降幅扩大。2020年，居民消费价格指数（CPI）累计同比上涨2.50%，涨幅较上年（2.90%）有所回落，其中食品价格上涨10.60%，涨幅比上年回升1.40个百分点；非食品价格上涨0.40%，涨幅比上年回落1.00个百分点。核心CPI（不包括食品和能源）温和上涨0.80%，涨幅比上年回落0.80个百分点。2020年工业生产者出厂价格指数（PPI）累计同比下降1.80%，工业生产者购进价格指数（PIRM）累计同比下降2.30%，降幅较上年（-0.30%和-0.70%）均显著扩大。

社会融资规模增量逐季下降，M2增速显著上升。截至2020年底，社会融资规模存量284.83万亿元，同比增长13.30%，增速较上年末（10.69%）显著提高，为实体经济提供了有力的金融支持。从增量上看，2020年新增社会融资规模34.86万亿元，比上年多增9.29万亿元。分季看，各季度社融增量分别为11.11万亿元、9.76万亿元、8.75万亿元和5.25万亿元，呈逐季下降的趋势，其中银行信贷、企业债券融资以及政府债券融资均呈逐季下降的特点，显示货币政策在回归常态。货币供应量方面，截至2020年底，M2余额218.68万亿元，同比增长10.10%，较上年末增速（8.70%）显著上升。同期M1余额62.56万亿元，同比增长8.60%，较上年末增速（4.40%）大幅提高，说明货币政策逆周期调节的力度较大。

财政收入大幅下降、收支缺口更趋扩大。2020年，全国一般公共预算收入18.29万亿元，同比下降3.90%，降幅逐季收窄，下降幅度依然较大。其中税收收入15.43万亿元，同比下降2.30%；非税收入2.86万亿元，同比下降11.70%。

2020年一般公共预算支出24.56万亿元，同比增长2.80%，增幅较上年（8.10%）显著下滑。其中社会保障与就业支出3.26万亿元，同比增长10.90%；卫生健康支出1.92万亿元，同比增长15.20%；债务付息0.98万亿元，同比增长16.40%。以上财政支出项目增长显著，主要受疫情及疫情防控影响，同时也表明政府债务付息大幅增加。2020年财政收支缺口6.27万亿元，上年缺口为4.85万亿元，受疫情冲击的特殊影响，2020年财政收支缺口更趋扩大。2020年全国政府性基金收入9.35万亿元，同比增长10.60%，较上年（12.00%）有所下滑；全国政府性基金支出11.80万亿元，同比增长28.80%，增幅较上年（13.40%）大幅提高。全国政府性基金收支增长主要系地方政府土地出让收入及相关支出增长所致。

就业压力趋于缓和，居民收入增幅放缓。2020年，在疫情影响下，服务业呈收缩态势，中小微企业持续经营困难局面延续。2020年12月城镇调查失业率5.20%，年内逐季回落，与上年同期持平，表现出我国经济和就业的韧性，就业压力趋于缓和。2020我国城镇居民人均可支配收入4.38万元，实际同比增长1.20%，增速较上年（5.00%）大幅下滑，对居民消费形成较大约束。

2. 宏观政策和经济前瞻

根据中央经济工作会议部署，2021年我国宏观政策将保持连续性、稳定性、可持续性，要继续实施积极的财政政策和稳健的货币政策，保持对经济恢复的必要支持力度，政策操作上要更加精准有效，不急转弯，同时保证不出现重大系统性风险；要重点落实八项任务，加快形成以内循环为主的“双循环”新格局，“要迈好第一步，见到新气象”。在此基调下，**积极的财政政策更加兼顾稳增长和防风险**。中央经济工作会议提出2021年“积极的财政政策要提质增效，更可持续”，强调要兼顾稳增长和防风险需要，保持政府总体杠杆率基本稳定，为今后应对新的风险挑战留出政策空间。“提质增效”一方面强调将建立常态化的财政资金直达机制，提高

资金的拨付效率；另一方面强调财政支出的压减，对于非刚性、非重点项目的支出和公用经费要从严从紧，而对于重大项目和刚性支出，要保证支付力度。**稳健的货币政策灵活精准、合理适度。**2021年货币政策将“稳”字当头，保持好正常货币政策空间的可持续性；发挥好定向降准、定向中期借贷便利（TMLF）、再贷款、再贴现等结构性货币政策工具，延续实施针对小微企业的两项直达实体经济工具，引导金融机构加大对“三农”、科技创新、小微和民营企业等国民经济重点领域和薄弱环节的支持力度；进一步健全绿色金融标准体系、政策激励约束体系、产品 and 市场体系，落实碳达峰、碳中和中长期决策部署，引导金融资源向绿色发展领域倾斜，推动绿色金融发展。

作为2020年唯一实现正增长的全球主要经济体，2021年我国有条件、有基础实现持续更高的经济增长。首先，投资增速在制造业投资带动下进一步快速增长，仍将在经济增长中发挥关键作用，同时投资结构将进一步优化，形成“制造业>房地产>基建”的投资增长新格局。其次，消费进一步复苏。影响2020年消费的两大主要因素分别是疫情控制制约和居民收入增速下降，2021年两大因素对消费的抑制作用将会同步减弱，消费继续修复。第三，出口继续保持较高速度增长。预计2021年出口有望继续保持较高的增长，海外疫情形势为出口增长的主要影响因素，整体节奏或为前高后低。综合考虑疫情防控、经济增长潜力及低基数效应影响，联合资信预测2021年我国GDP增速将达到8.50%左右。

突如其来的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。虽然5—6月份数据有触底反弹的明显迹象，但是依然处于萎缩低迷中，全球经济增长动能依然缺乏。中国经济增速尽管于二季度转正，超预期增长3.2%，但上半年同比依然下降1.6%，疫情的负面影响尚未消除，经济增长还未恢复到正常水平。当前全球疫情依然在蔓延扩散，疫情对世界经济的冲击将继续发展演变，外部风险挑战明显增多，国内经济恢复仍面临压力。

经济运行受疫情严重冲击。由于疫情对生产、流通、消费的限制，经济活动受到严重冲击，2020年上半年中国经济出现负增长，GDP累计同比增长-1.6%，其中一季度同比增长-6.8%、二季度同比增长3.2%。二季度经济复苏较为强劲，对上半年经济恢复发挥了重要作用**居民消费价格涨幅扩大，生产者价格同比降幅扩大。**2020年上半年，居民消费价格指数（CPI）累计同比上涨3.8%，涨幅比上年同期扩大1.6个百分点。其中食品价格上涨16.2%，涨幅比上年同期提升11.5个百分点；非食品价格上涨0.7%，涨幅比上年回落0.9个百分点。不包括食品和能源的核心CPI温和上涨1.2%，涨幅比上年回落0.6个百分点。2020年上半年，工业生产者出厂价格指数（PPI）累计同比下降1.9%，比上季度（-0.6%）降幅继续扩大，较上年同期（0.3%）转为下降。工业生产者购进价格指数（PIRM）累计同比下降2.6%，降幅比一季度（-0.8%）继续扩大。

社会融资规模大幅增长，企业融资成本有所下降。2020年6月底，社会融资规模存量271.8万亿元，同比增长12.8%，较去年底增幅（10.7%）显著提高，为实体经济提供了有力的金融支持。从增量上看，上半年新增社会融资规模20.83万亿元，比上年同期多增6.22万亿元。其中人民币贷款新增12.33万亿元，较上年同期多增2.31万亿元；新增企业债券融资规模3.33万亿，较上年同期多增1.76万亿；新增地方政府债3.79万亿元，较上年同期多增1.33万亿元；新增非金融企业境内股票融资2461亿元，较上年多增1256亿元。在社会融资规模大幅增加的同时，融资成本也显著降低。金融机构人民币贷款加权平均利率5.06%，较上年同期下降86个基点。企业信用债发行利率也呈下降趋势。2020年6月公司债、企业债、中期票据加权平均发行利率分别为4.1609%、5.1087%和4.0410%，较上年同期（分别为4.5173%、5.2572%和4.5264%）均明显下降。社会融资规模的快速增长和融资成本的显著下降，为上半年对冲疫情影响、经济快速复苏提供了资金保障。

财政收入大幅下降、收支缺口更趋扩大。2020年上半年,全国一般公共预算收入9.62万亿元,同比增长-10.8%,降幅较一季度(-14.3%)有所收窄,但依然较大。其中税收收入8.20万亿元,同比增长-11.3%;非税收入1.42万亿元,同比增长-8.0%。一般公共预算收入总体大幅下降。同期全国政府性基金收入3.15万亿元,同比增长-1.0%,较一季度(-12.0%)降幅大幅收窄。2020年上半年全国一般公共预算支出11.64万亿元,同比增长-5.8%,降幅比一季度(-5.7%)略有扩大。从支出结构看,社会保障与就业支出同比增长1.7%,虽较上年同期(6.7%)相比增幅下滑较大,但为本期唯一正增长的支出(除债务利息支出之外),其中降幅较为明显的是城乡社区事务支出(下降30.0%)、节能环保支出(下降15.4%)、交通运输支出(下降13.3%)、科学技术支出(下降12.2%)、教育支出(下降7.6%)。2020年上半年财政收支缺口2.02万亿元,较一季度缺口(0.93万亿元)大幅扩大,在疫情冲击的特殊时期,财政收支形势比较严峻。

就业压力较大,形势逐月改善。2020年上半年,在疫情冲击下,服务业和制造业均呈收缩态势,中小微企业持续经营困难局面延续。6月调查失业率5.7%,较3月(5.9%)略有回落,但较上年同期(5.1%)仍属高位。虽然就业形势较疫情初期有所好转,但国内外环境复杂严峻,企业用工需求偏弱,失业率高位运行,总体就业压力仍然较大。疫情以来保就业、保民生成为宏观政策的首要任务,财政、货币方面出台系列稳企业、保就业的针对性政策措施,重点支持帮助中小微企业复工复产,城镇调查失业率从最高2月份的6.2%持续微降,就业形势逐月改善。

四、行业及区域环境分析

1. 高速公路行业

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,

居民出行需求的提高,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。

(1) 行业概况

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。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。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。

根据交通运输部发布的《2018—2019年交通运输行业发展统计公报》,2018—2019年,中国高速公路通车里程分别达14.26万公里和14.96万公里,其中国家高速公路通车里程分别为10.55万公里和10.86万公里。2019年底,中国高速公路通车里程占公路总里程的2.98%,较上年底提高0.04个百分点。中国高速公路通车里程居世界第一。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、湖南是全国高速公路里程最长的两个省份;近年新增里程主要集中在路网密度较低区域。除部分中西部地区省份外,全国大部分省份高速公路里程增速放缓。

受高铁、航空等分流影响,2018—2019年,中国公路运输分别完成营业性客运量136.72亿人和130.12亿人,同比分别下降6.2%和4.8%;分别完成旅客周转量9279.68亿人公里和8857.08亿人公里,同比分别下降5.0%和4.6%。2019年,中国公路旅客运输周转量占中国旅客运输周转量的比重为25.06%,较上年下降2.05个百分点。近两年,宏观经济增长带动货运需求增加,公路

货运指标呈现平稳增长趋势,2019年,中国公路运输完成营业性货运量343.55亿吨、货物周转量59636.39亿吨公里,同比分别增长4.2%、0.4%。高速公路货运方面,2019年,中国高速公路货物运输量达171.57亿吨,同比增长6.8%。2020年一季度,受新冠疫情影响,中国公路客运量和货运量同时下滑,分别同比下降59.4%和22.2%。受益于路网不断完善、居民出行的增加,2018—2019年,中国高速公路通行费总收入分别为5168.38亿元和5551.03亿元,分别增长8.75%和7.40%,在收费公路通行费总收入中分别占比93.08%和93.49%。

(2) 行业政策

高速公路行业具有很强的政策性,公路的收费标准及收费期限、运输政策、再融资政策等变化对行业运营产生重大影响。

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。2019年,中国收费公路专项债发行规模同比增长103.51%至1525.51亿元,收费公路专项债成为中国路网建设的重要资金来源。

2018年12月,交通运输部发布《公路法修正案(草案)》《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》,新标准主要作了三个方面的调整:①增加了专项作业车大类;②将8座、9座小型客车由原2类客车降为1类客车;③载货汽车按照总轴数、车长和总质量进行分类。上述政策的施行是深化收费公路制度改革的重要实践,有利于提升收费公路通行效率及实载率。

2020年初,受新冠病毒疫情影响,春节期间全国收费公路免收车辆通行费期间由7天延长至16天。2月15日,交通运输部发布通知,自2月17日零时起至疫情防控工作结束,全国收费公路免收车辆通行费。4月28日,交通运输部发布关于恢复收费公路收费的公告,自2020年5月6日零时起,经依法批准的收费公路恢复收费(含收费桥梁和隧道)。突发的新冠病毒疫情对收费公路行业短期负面冲击较大。

2020年4月30日,中国证监会、国家发展改革委发布《关于推进基础设施领域不动产投资信托基金(REITs)试点相关工作的通知》(以下简称“通知”),通知中提出优先支持基础设施补短板行业,包括仓储物流、收费公路等交通设施。高速公路是典型的资本密集型行业,发行公募REITs有利于企业盘活存量资产、降低资产负债率。

总体看,推出收费公路专项债券、修订收费公路管理条例、取消省界收费站、推出公募REITs等政策的实施对缓解公路建设企业投资压力、提高收费公路运营效率等有积极意义。

(3) 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。2019年，中国高速公路建设完成投资11504亿元，增长15.4%，增速较2018年（7.7%）明显上升，创2011年以来最大增幅。

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。2019年，中国高速公路通行费总收入5551.03亿元，支出总额（还本付息支出、养护支出等）10224.94亿元，通行费收支缺口4673.91亿元，比上年增加816.61亿元，收支缺口仍然巨大。由于存续债务规模大，高速公路行业每年的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（近两年通行费收入对利息支出的覆盖倍数均约2倍）。

（4）未来发展

短期来看，2020年初新冠疫情爆发后，中国公路客运量及货运量同比下降，为控制国内疫情、降低人员集中度，国家延长了收费公路车辆通行费免收时间，对高速公路行业短期通行费收入产生不利影响。目前中国境内跨省市交通管控措施均已解除，自2020年5月6日起，恢复收费，高速公路客货运需求有望逐步恢复，高速公路企业收费收入将逐步恢复。

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。2019年9月，国务院印发《交通强国建设纲要》，明确了建设交通强国的重大战略，我国高速公路等交通基础设施建设仍有一定空间。高速公路在我国经济发展中具有重要地位，随着经济发展对高速公路运输需求的进一步加大，居民出行需求的提高，我国高速公路行业仍将保持平稳发展。联合资信认为高速公路行业整体风险低，展望为稳定。

2. 区域经济环境

公司是湖南省最大的高速公路投资建设及运营主体，近年来，湖南省经济持续增长，公路通车里程及货物周转量稳步上升，汽车保有量不断扩大，公司发展的外部环境良好。

根据《湖南省国民经济和社会发展统计公报》，2018—2020年，湖南省地区生产总值分别为36425.8亿元、39752.1亿元和41781.5亿元，分别增长8.0%、7.6%和3.8%（按可比价格）。三次产业结构从2017年的10.7:40.9:48.4调整为2020年的10.2:38.1:51.7。2020年，湖南省第一产业增加值4240.4亿元，增长3.7%；第二产业增加值15937.7亿元，增长4.7%；第三产业增加值21603.4亿元，增长2.9%。按常住人口计算，2019年，湖南省人均地区生产总值57540元，增长7.1%。（2020年人口数据将根据第七次人口普查结果发布公报，湖南省2020年与人口相关计算指标的数据暂缺）

2020年，湖南省客货运输换算周转量3262.7亿吨公里，下降11.3%。货物周转量2620.4亿吨公里，增长0.3%。其中，公路周转量1350.6亿吨

公里，增长2.6%。旅客周转量985.6亿人公里，下降40.9%。其中，公路周转量224.8亿人公里，下降48.1%。2020年末，湖南省公路通车里程24.11万公里，比上年末增长0.2%。其中，高速公路通车里程6951公里，比上年末增加149公里。民用汽车保有量956.6万辆，增长9.3%。其中，私人汽车保有量890.2万辆，增长9.5%。轿车保有量522.3万辆，增长8.9%。

根据湖南省政府网站公布的《湖南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》，湖南省将加快推动交通设施多层次网络化布局，实现各经济板块的互联互通。其中，公路建设方面，建成“七纵七横”高速公路网，加速推进新增国高网、繁忙路段扩容、出省通道、路网优化等项目建设，加速形成长株潭1小时、“3+5”城市群2小时、全省4小时高速圈，提质改造普通国省干线公路约6900公里，深入推进“四好农村路”建设。

根据湖南省预算执行情况报告，2018—2020年，湖南省全省一般公共预算收入分别为2860.7亿元、3007亿元和3008.7亿元，持续增强。2020年，中央共下达湖南省各类补助4191.5亿元，增长13.5%。全省政府性基金收入3356亿元，中央补助267.8亿元，专项债务收入1533.7亿元，调入资金19.8亿元，上年结转222.7亿元，收入合计5400亿元。中央核定湖南省2020年政府债务总限额12160.9亿元，其中新增债务限额1749亿元（含新增债券限额1737亿元，外贷限额12亿元）。截至2020年末，全省地方政府债务余额11814亿元，控制在中央核定的债务限额以内。

五、基础素质分析

公司是湖南省最大的高速公路投资与运营主体，其管理与运营的高速公路占湖南省高速公路通车总里程的73.71%，具有较强的区域竞争优势，并持续得到湖南省政府在项目资本金、优惠政策及偿债资金安排等方面的大力支持。

1. 产权状况

截至2020年6月末，公司注册资本300.00亿

元，实收资本9.96亿元，湖南省国资委持有公司90%股权，兴湘集团持有公司10%股权，公司最终实际控制人为湖南省国资委。

2. 企业规模和竞争力

公司是经湖南省人民政府批准成立的省属国资公司，负责对湖南省境内政府还贷高速公路实行统一投资、统一经营、统一管理，此外还拥有部分经营性高速公路的经营权。截至2020年6月末，公司管辖的高速公路通车里程已达5013.87公里（合并口径），占湖南省高速公路通车总里程的73.71%。

湖南省高速公路分为政府还贷高速公路和经营高速公路两大类。政府还贷高速公路由省级及地方政府投资建设管理，根据《湖南省高速公路建设管理试行办法》（湘交基建〔2007〕22号），湖南省级政府投资的高速公路项目均由公司实施建设管理；经营高速公路分为：①国有企业通过购买经营权形成，如长潭、长永和潭耒高速等；②外资、民营资本通过购买经营权形成，如长益高速。

公司管理的高速公路包括京港澳、沪昆线、杭瑞线等国家高速公路网组成路段，在国家交通主干线网中居于重要地位。公司在高速公路投资建设与运营管理方面积累了丰富的经验，公司的工程建设品质优良，多次获得国内外大奖。其中潭耒高速公路获得中国土木工程“詹天佑奖”；临长高速公路获得中国建筑工程“鲁班奖”；常张高速公路获得国家环境保护部授予的第二届“国家环境友好工程”奖，是全国公路建设行业唯一获此奖项项目。

3. 人员素质

截至2020年6月末，公司共有高级管理人员7人，包括董事长1人、总经理1人，纪委书记1人、总会计师1人、副总经理3人。

马捷先生，1967年生，博士研究生学历，教授级高级工程师。历任湖南路桥通盛有限责任公司董事长、总经理，湖南路桥建设集团公司董事、副总经理、党委副书记、常务副总经理、总经理、董事长，湖南省交通水利建设集团有限责

任公司党委副书记，湖南轨道交通控股集团有限公司党委副书记、总经理、副董事长、总经理。2020年1月至今任公司党委书记、董事长。

何海鹰先生，1963年生，硕士，高级工程师；历任长常高速公路管理处副处长、处长、党委书记、长益高速公路有限公司总经理，公司副总经理、党委委员，2018年9月起任公司总经理、党委副书记。

截至2020年6月末，公司在职员工11778人。其中高级职称516人、中级职称709人；按学历划分，研究生及以上学历288人、本科学历4510人；按年龄划分，30岁以下2713人、30~50岁8473人、50岁以上592人。

总体看，公司高层管理人员具有较强的管理能力，员工整体素质较高，年龄结构合理，能满足公司发展需要。

4. 外部支持

近年来，公司在建设资金、优惠政策及融资便利等方面持续得到湖南省政府的大力支持。

公司投资项目以政府还贷高速公路为主，其项目资本金由交通部、省财政厅安排，项目建设资金通过收费权质押等方式向金融机构筹集，对公司政府还贷性项目的借款实行统借统还。

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

2013年，根据湖南省交通运输厅《关于终止湖南省高速公路投资集团有限公司¹长沙至湘潭高速公路等五条高速公路特许经营权的通知》（湘交办函〔2013〕1020号）和《关于长湘等五条高速公路资产注入的通知》（湘交办函〔2013〕1021号），湖南省交通运输厅终止公司全资子公司

湖南省高速公路投资集团有限公司（以下简称“投资集团”）长沙至湘潭高速公路（长湘）、衡阳至桂阳高速公路（衡桂）、桂阳至临武高速公路（桂武）、浏阳至醴陵高速公路（浏醴）、娄底至新化高速公路（娄新）等5个高速公路项目特许经营权，项目性质由经营性收费公路变更为政府还贷收费公路，由公司负责后续投资建设及管理，通车收费期限不变。

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

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

¹ 2020年3月已更名为“湖南高速投资发展有限公司”

府审批通过。

2013年，对于政府未到位资金（体现在“应收账款”和“其他应收款”科目），湖南省交通运输厅制定了未到位资本金计划到位表，未到位资本金已于目前大部分拨款到位。

2014—2015年，公司收到湖南省交通运输厅拨付的资金分别冲减“应收账款”3.00亿元和28.00亿元、“其他应收款”6.00亿元和13.58亿元。2016年，公司收到湖南省交通运输厅拨付的资金冲减“其他应收款”30.66亿元。根据湖南省财政厅《关于下达2016年高速公路存量债务置换债券资金的通知》（湘财建函〔2016〕38号文），湖南省财政厅根据公司高速公路建设存量债务到期情况下达公司2016年高速公路存量债务置换债券资金110.00亿元作为对公司的补贴，计入“营业外收入-政府补贴”。

2017年，公司收到政府拨付资金合计199.88亿元，其中98.42亿元计入“资本公积”，74.46亿元冲减“应收账款”及“其他应收款”，27.00亿元计入“营业外收入-政府补助”；2017年，公司收到政府债券置换补贴收入161.88亿元。

2018年，公司收到上级拨入资金196.58亿元，计入“资本公积”；收到政府补助资金11.51亿元，计入“营业外收入”。截至2020年6月末，公司已建成和在建政府还贷高速公路资本金合计991.25亿元，实际收到政府拨付的政府还贷高速公路资本金投入785.81亿元，其中534.78亿元计入“资本公积”，251.03亿元计入“营业外收入”。

2019年及2020年1—6月，公司分别收到财政补助资金11.00亿元和13.88亿元，计入“营业外收入”。

根据湖南省人民政府专题会议纪要（湘府阅〔2020〕47号文），为增强公司可持续发展能力，湖南省近五年内收费权到期的经营性高速公路项目，收费权到期后交由公司收费、经营管理。

5. 企业信用记录

根据公司提供的《企业信用报告》（统一社会信用代码：914300001837763617），截至2021

年3月30日，公司本部不存在未结清的不良和关注类信贷信息；已结清的信贷信息中存在11笔关注类贷款，根据中国邮政储蓄银行湖南省分行直属支行和中国工商银行长沙中山路支行等出具的说明，上述关注类贷款均系银行贷款系统原因所致。

根据中国执行信息公开网查询记录，截至2021年4月15日，公司存在2条被执行记录，执行标的金额合计5.11亿元。其中，案号为“（2020）湘0682执745号”的被执行记录执行标的金额为0元，系高速公路噪声对当地老百姓生活带来了影响，被要求进行降噪。截至2021年4月15日，公司已加装了隔音降噪装置设备，但尚未经环保部门验收。案号为“（2020）湘0203执1098号”的被执行记录，执行标的金额合计5.11亿元，系湖南宜连高速公路发展有限公司、湖南省高速公路管理局、公司与建设银行湖南省分行之间的诉讼纠纷所致。2020年9月22日，湖南省株洲市中级人民法院（2020）湘02执复83号裁定如下：1、撤销株洲芦淞区人民法院（2020）湘0203执1098号执行裁定和对公司的执行通知书，2、本案发回株洲芦淞区人民法院重新审查。2020年12月2日，湖南省株洲市芦淞区人民法院下达了执行裁定书，又将公司作为本案的被执行人。截至2021年4月15日，公司与对方正在协商谈判中。

六、管理分析

公司董事、监事等人员尚未全部到位，法人治理结构有待完善；组织架构合理，内部控制制度完善，且执行情况良好。

1. 法人治理结构

根据公司章程，公司设股东会，股东会由全体股东组成，按照出资比例行使表决权。股东会行使委派和更换非由职工代表担任的董事、监事，对公司合并、分立、解散、清算或变更公司形式作出决议等职权。

公司设董事会，董事会对股东会负责。董事会由7名董事组成，其中股东董事4名，由控股股

东推荐或更换；外部董事2名，职工董事1名。董事会设董事长1名，由控股股东推荐，经全体董事过半数选举产生和罢免；董事任期为每届3年，任期届满，可连选连任（外部董事任期不得超过2届）。董事会行使召集股东会会议、决定公司经营计划和投资方案、制定公司合并分立解散或者变更等事项。

公司设立监事会，成员7人。其中股东监事4人，均由控股股东推荐；职工监事3人。监事会设主席1人，由控股股东推荐，全体监事过半数选举产生，监事会每届任期3年。监事会行使职权包括检查公司财务、对公司“三重一大”等事项实行监督、对董事、高级管理人员执行公司职务的行为进行监督等。

公司经营管理层，设总经理1名，由股东（按股东约定）推荐，其他高级管理人员若干名，均由控股股东推荐。总经理对董事会负责，组织主持公司生产经营管理工作，实施股东会和董事会决议，组织拟订公司年度经营计划、投融资方案草案、年度预决算草案、利润分配及亏损弥补草案、发行债券、兼并重组等。总经理每届任期3年，连聘可连任。

因公司尚处于改制过渡期内，公司董事、监事等人员尚未全部到位，由公司控股股东湖南省国资委授权公司党委会行使相关事项决策职权。

2. 管理水平

截至2020年6月末，公司本部内设综合管理部、人力资源部、财务管理部、建设管理部等14个职能部门。公司在严格执行国家及行业的相关规范的同时，根据《湖南省高等级公路管理条例》《湖南省高速公路建设管理试行办法》《湖南省政府投资高速公路建设资金管理暂行办法》等制定了较为完备的工程建设、运营管理和经营开发等相关管理制度。

投资管理方面，湖南省全省高速公路规划由省交通厅负责组织编制。公司现有的投资主要是根据省政府安排，支持省内重大交通基础

设施项目建设。公司制定了严格的投资项目授权管理机制，重大的对外投资计划须经高管层讨论后决定。

项目管理方面，公司在重大项目建设时实行每条高速公路项目设一家项目公司的项目管理方式。具体来说，对高速公路建设项目实行两级管理，公司本部作为建设单位（业主），项目公司代表业主对建设工程进行管理，高速公路建设资金实行集中管理和支付。

对外担保方面，公司制定了对外担保原则和管理办法，加强担保业务的管理、控制担保风险。公司原则上不对外提供担保，确因工作需要的担保，由财务部门提出申请，报请公司高管层研究讨论后决定。对外担保由财务部门办理，财务部门建立担保业务备查档案并落实责任人对担保业务事项进行监督。

因公司尚处于改制过渡期内，公司对所有内部管理制度正进行重塑，目前新的管理制度正在陆续制订、修订与完善中。

七、经营分析

1. 经营概况

公司是湖南省最大的高速公路投资运营主体，高速公路车辆通行费收入是公司收入的主要来源，近年来公司营业收入持续增长，毛利率略有波动。2020年上半年，受新冠肺炎疫情影响，公司收入及毛利率均较上年同期大幅下滑。

2017—2019年，公司营业收入不断增长；2019年，公司实现营业收入156.45亿元，同比增长10.66%。其中，随着通车里程增加和路网效应的显现，公司通行费收入逐年增长，2019年为145.91亿元，同比增长14.50%。公司商品销售主要为建材销售，2017—2019年，商品销售收入有所波动；2019年，公司商品销售业务实现收入2.09亿元，同比有所下降。公司工程收入及其他业务收入规模不大，对公司整体收入规模影响有限。

表 2 2017—2019 年及 2020 年 1—6 月公司营业收入构成及毛利率（单位：亿元、%）

项目	2017 年			2018 年			2019 年			2020 年 1—6 月		
	收入	占比	毛利率	收入	占比	毛利率	收入	占比	毛利率	收入	占比	毛利率
车辆通行费	115.94	84.19	81.93	127.43	90.13	84.41	145.91	93.26	82.02	35.43	81.90	76.35
商品销售	1.21	0.88	10.31	2.17	1.53	15.67	2.09	1.34	10.53	3.68	8.50	13.10
工程收入	0.19	0.14	30.01	0.47	0.33	-19.15	0.00	0.00	-1954.04	0.03	0.07	-42.41
其他	20.37	14.79	59.34	11.31	8.00	65.61	8.45	5.40	43.71	4.12	9.53	61.28
合计	137.71	100.00	77.89	141.38	100.00	81.51	156.45	100.00	78.96	43.26	100.00	69.45

注：公司其他收入主要包括：房产销售、广告、租赁、养护、委贷、利息等收入；部分数值较小，四舍五入后为 0.00
资料来源：公司提供

从毛利率来看，公司高速公路运营业务毛利率水平较高，2019年公司高速公路运营业务毛利率为82.02%，同比下降2.39个百分点；仍维持在较高水平，主要系公司根据湖南省交通运输厅批复自2015年起不再对政府还贷高速公路计提折旧所致。同期公司商品销售业务毛利率呈波动趋势，2019年为10.53%，同比下降5.14个百分点。受以上因素影响，公司综合毛利率有所波动，2019年为78.96%，同比下降2.55个百分点。

2020年1—6月，公司实现营业收入43.26亿元，同比下降44.71%，主要受新冠肺炎疫情影响，公司执行免收通行费政策，通行费收入同比下降51.55%至35.43亿元。同期，公司综合毛利率为69.45%，同比下降18.74个百分点。

2. 业务运营分析

（1）高速公路投资和运营

公司负责湖南省区域内高速公路建设、运营及管理。公司下辖路产质量优良，近年来已通车高速公路运行情况良好，在建拟建项目较少但待投资规模较大，面临一定资本支出压力。2020年初暴发的新冠肺炎疫情短期内对公司的通行费收入产生不利影响；此外收费标准变化对公司未来车辆通行费收入影响尚待观察。

公司负责建设、运营及管理湖南省政府还贷高速公路，主营业务在省内居垄断地位。对于旗下的高速公路项目，公司形成了“本部以政府还贷项目为主、投资集团以经营性项目为主”两种经营模式。对于政府还贷高速公路，由政府负责资本金筹措，项目实现的通行费收入全部用于偿还债务本息、后续还贷项目建设等经营活

动，公司收到的项目资本金计入“资本公积”。对于经营性项目，由子公司投资集团通过 BOT 方式建设运营，自行筹集资金、自主支配通行费收入。

在通行费收取方面，湖南省高速公路收费通过建立统一的高速公路收费系统，在省内路网实行联网收费、统一管理、按实结算的收费制度，由湖南省高速公路联网收费中心对全省高速公路通行费收入进行路段拆分，每月拆账一次。政府还贷公路待湖南省高速公路联网收费中心对全省高速公路通行费收入进行路段拆分后，全部实得通行费收入归为集团公司自主经营收入，实行集团公司内部“收支两条线”运行模式。经营性公路通行费收入未流入集团公司本部，待湖南省高速公路联网收费中心对全省高速公路通行费收入进行路段拆分后，经营性公路的实得通行费收入全额返还各经营公司。

已建成高速公路情况

截至 2020 年 6 月末，公司管辖的高速公路里程 5013.87 公里（合并口径，详见附件 2-1），占全省通车里程的 73.71%。其中，政府还贷高速公路 4616.40 公里，经营性高速公路 397.47 公里。公司管辖的高速公路包含 35 条国家高速公路网境内路段，公司所辖地方高速公路多为湖南省出省通道或国高网连接线。

2015 年，公司新通车路段为邵坪高速、大岳高速（部分通车）和龙永高速（部分通车），除大岳高速隶属国高网杭瑞线外，新开通高速均为湖南省地方高速公路。2016 年，公司新建成京港澳新开连接线、娄衡高速和南岳东延线合计 3 条地方高速公路。其中南岳东延线为经

营性高速公路；另外，大岳（路）高速和龙永高速当年全线通车。2017 年，公司新增高速公路里程约 340 公里，主要是永吉高速、益娄高速、武靖高速和桑张高速新建成通车，炎汝高速剩余路段（18.99 公里）建成通车共同所致。2018 年，公司新增通车高速公路 5 条，其中 3 条政府还贷高速，2 条经营性高速，通车里程 349.42 公里。2019 年 3 月，湖南省内部分地方高速公路升级为国家高速，公司下辖的炎陵高速、炎陵高速等 14 条地方高速公路性质变更为国家高速公路。2019 年，公司新增通车高速公路通车里程 77.43 公里，均为政府还贷高速公路，主要为南益高速（部分）通车里程增加。

同时，公司还通过 BOT 模式参股建成了长潭高速、潭耒高速、醴潭高速、东常高速等经营性高速公路。其中长潭高速、潭耒高速也属于京港澳高速的组成路段，目前由联营企业现代投资股份有限公司（以下简称“现代投资”）行使收费经营权；醴潭高速是沪昆高速公路湖南境内的起始段，由公司参股企业湖南省醴潭高速公路建设开发有限公司负责建设、收费、管理和维护，公司拥有 23% 的权益比例。

高速公路运营情况

2017—2019 年，公司主要运行的高速公路日均车流量（标准小车）持续增长，2019 年，公司主要运行的高速公路日均车流量（标准小车）为 88.60 万辆/日，同比增长 4.04%。2015 年 6 月 1 日起，根据“湘政办函〔2015〕64 号”文，湖南省全省高速公路载货类汽车实施计重收费，该政策的执行大幅提高了高速公路的通行费收入，同时也减轻了由于超载车辆破坏路面而增加的养护成本。受此政策、近年通车里程的增加以及路网效应的发挥影响，公司通行费收入持续增长，2019 年达到 145.91 亿元，同比增长 14.50%。公司运营高速公路中通行费收入占比较大的路段包括（以 2019 年实际通行费收入为基础）：临长高速、潭邵高速、耒宜高速、邵怀高速、衡枣高速和常吉高速，合计占当期总收入比重 43.33%。上述六条高速公路均为国家高速公路网的组成路段，路网地位优越，车流量

较大。其中临长高速 2019 年实现通行费 17.21 亿元，同比增长 4.67%；潭邵高速 2019 年通行费收入 12.14 亿元，同比增长 13.88%；邵怀高速实现通行费收入 10.19 亿元，同比增长 22.68%；耒宜高速实现通行费 12.01 亿元，同比增长 11.76%；常吉高速实现通行费收入 9.88 亿元，同比增长 9.94%；衡枣高速实现通行费 7.73 亿元，同比增长 13.83%。

经营效率方面，2019 年，公司单公里通行费收入（单公里通行费收入=通行费收入/收费里程）为 291.01 万元/公里；公司总资产周转率（总资产周转率=通行费收入/资产总额*100%）为 2.60%，处于行业一般水平。

2020 年 1—6 月，公司高速公路日均车流量（标准小车）为 241.50 万辆/日，较 2019 年平均水平大幅增长，主要系 2020 年 1 月 1 日开始取消省界站收费，车流量统计由各收费站出入口流量计算变更为采用路段的拆分实得流量计算所致；当期高速公路通行费收入合计 35.43 亿元，同比下降 51.55%，主要受疫情期间免收通行费政策影响。公司主要路段车流量以省外过境车辆为主，未来随着湖南省经济发展、高速公路路网完善以及周边省份经济持续发展，公司车流量及通行费收入有望继续增长。公司主要高速公路车流量及通行费情况详见附件 2-2、附件 2-3。

收费标准

收费标准方面，根据湘政办函〔2007〕94 号文，自 2007 年 6 月 1 日起，湖南高速公路京珠高速公路网实行载货类（含客货两用）汽车开始实施计重收费（长张高速公路网和其他未联网的高速公路未实行计重收费）。截至 2019 年末，公司下辖高速公路基本实现载货类（含客货两用）汽车计重收费，其中，常张、常吉、吉茶高速公路计重收费从 2012 年 8 月 1 日起开始实施。此外，根据湘政办函〔2015〕64 号文，湖南省自 2015 年 5 月起提高对载货类汽车超载部分的计费费率。根据湘政办函〔2018〕76 号文，湖南省高速公路超限超载载货类汽车正常装载部分计费标准调整为统一按基本费率计费，高

高速公路合法装载载货类汽车计费标准不变。对通行湖南省高速公路超限超载载货类汽车，其超限超载部分计费标准仍按湘政办函〔2015〕64

号文规定执行。

截至 2019 年末，公司执行的载客及载货车收费标准详见表 3、表 4。

表 3 湖南省高速公路载客类车辆车型分类及收费标准

车型	≤7 座	8~19 座	20~39 座	≥40 座
费率（元/车·公里）	0.40	0.70	1.00	1.20

资料来源：公司提供

表 4 湖南省高速公路载货类汽车计重收费标准

项目	收费标准
基本费率	6000 万元以下四车道高速公路 0.08 元/吨·公里；6000 万元以上四车道高速公路 0.09 元/吨·公里；六车道高速公路 0.10 元/吨·公里
正常装载部分	正常装载部分
超限装载部分	按基本费率计费
	0<超限率≤30%
	30%<超限率≤100%
	超限率>100%
	超限装载部分按基本费率的 1 倍线性递增至 4 倍计费
	超限装载部分按基本费率的 4 倍线性递增至 10 倍计费
	超限装载部分按基本费率的 10 倍计费

注：①车货总重不足5吨时按5吨计费。收费标准以5元为计费单位，计费不足5元的按5元计费。②最终费额按以下办法取整：费额零头≤2.49元，舍去；2.50元≤费额零头≤7.49元，归5元；7.5元≤费额零头≤9.99元，归10元

资料来源：公司提供

2020年1月1日，按照交通运输部总体部署，联网收费新系统正式运行，全国高速公路从既有收费模式切换为分段式计（收）费模式，同时新费率生效。收费制式由以人工收费为主、ETC收费为辅的封闭式收费，变为以ETC收费为主、人工收费为辅的开放式收费。全省客车收费标准保持不变，但将现行2类客车的8、9座客车调整为1类客车，降低通行费收费标准。截至目前，湖南省载客和载货类车辆收费标准分别

按照表5和表6标准执行。

此外，湖南省高速公路收费标准实行基准收费标准调整系数、桥隧按次叠加收费、连接线和匝道计入收费里程收费、符合规定的桥梁和隧道按系数计算收费里程、货车差异化收费试点等收费政策，对偷逃通行费、超载车辆实行加收标准。新收费标准实行时间不长，未来对公司车辆通行费收入影响尚待观察。

表 5 湖南省高速公路载客类车辆车型分类及收费标准

车型	≤9 座	10~19 座	20~39 座	≥40 座
6000 万元以下四车道高速公路费率（元/车·公里）	0.40	0.70	1.00	1.20
6000 万元以上四车道高速公路、六车道高速公路费率（元/车·公里）	0.50	0.80	1.10	1.30

资料来源：公司提供

表 6 湖南省高速公路载货类汽车车型收费标准

分类	对应原计重	按车型收费模式（元/车·公里）					
	收费基本费率（元/吨·公里）	1 类	2 类	3 类	4 类	5 类	6 类
（一）非差异化收费路段收费标准	0.08	0.40	1.13	1.40	1.63	1.89	2.16
	0.09	0.50	1.26	1.57	1.84	2.13	2.43
	0.10	0.50	1.40	1.75	2.04	2.37	2.70
（二）差异化收费路段收费标准	0.08	0.40	1.22	1.59	1.98	2.33	2.60
	0.09	0.50	1.37	1.80	2.23	2.63	2.93
	0.10	0.50	1.52	2.00	2.47	2.92	3.25

注：①现行非差异化收费和差异化收费高速公路路段对应执行相关标准；②差异化收费试点期间的各项差异化优惠政策维持不变

资料来源：公司提供

高速公路养护

公司所辖高速公路养护管理工作实行“统筹规划、统一管理、分级负责、分类实施”。公司本部承担养护管理的指导、监督、检查及考核等养护管理工作，各高速公路运营单位按相关要求具体负责所辖路段各项养护工作。公司每年年初对各运营单位下达当年度养护计划，年度养护计划经费总额按通行费一定比例进行包干使用，养护经费主要用于高速公路所有设施的保养及维修。高速公路大修则根据路段的通车年限、流量及路况指标综合考虑，一般通车 10 年以上才考虑大修。

2017—2019 年，公司主要高速公路养护费用分别为 8.00 亿元、7.66 亿元和 13.25 亿元；2019 年同比增长 72.98%，系当期部分路段进行中修，同时部分 2018 年的养护支出于 2019 年确认所致；2020 年 1—6 月，公司主要高速公路养护费用 2.91 亿元。

对通车年份较长的高速公路，如有大型修复或改建路段，公司将其作为独立的项目立项上报湖南省国资委、省发展和改革委员会；政府拨付 25% 的项目资本金，其余申请银行贷款解决。

在建高速公路情况

截至2020年6月末，公司在建的主要高速公路项目（含连接线）合计7个，均为政府还贷高速公路，建成后均由公司本部负责运营；建设里程合计360.62公里，总投资338.13亿元；截至2020年6月末已完成投资205.77亿元，计划于2020—2023年通车。资金筹措方面，政府还贷高速公路项目的建设资金主要来源于中央预算内资金（含国债、车购税资金）、湖南省财政预算内资金、湖南省交通规费资金、公司自筹资金、银行贷款等；截至2020年6月末，在建政府还贷项目累计到位资金145.86亿元，占项目投资总额的43.14%。

表 7 2020 年 6 月末公司在建高速公路项目情况（单位：公里、亿元）

序号	项目名称	开工时间	计划通车时间	建设里程	总投资	已完成投资	2020 年 7—12 月拟投资
1	城陵矶高速	2019	2022	7.40	9.10	4.98	0.90
2	张花高速连接线	2016	2021	118.27	15.29	14.16	0.66
3	龙琅高速	2016	2020	73.96	84.84	78.54	4.10
4	长沙至益阳高速公路扩容工程	2016	2020	50.28	77.97	76.58	1.39
5	官庄至新化	2019	2023	76.68	136.53	31.51	23.77
6	新田至宁远连接线	2019	2022	29.25	12.23	0.00	4.30
7	洞新高速龙井互通及机场连接线	2020	2022	4.78	2.17	0.00	0.50
合计				360.62	338.13	205.77	35.62

资料来源：公司提供

截至 2020 年 6 月末，公司拟建高速公路项目包括醴陵至娄底项目、沅陵至辰溪项目、永州至新宁项目、南岳至白果项目、茶陵至常宁（含安仁支线）项目等 5 个项目，均是与社会资本合作的经营性高速，上述项目计划总投资合计

687.05 亿元，其中资本金 150.34 亿元，公司资本金出资合计 75.81 亿元，建设里程合计 470.30 公里。截至评级报告出具日，公司对拟建高速公路项目累计出资约 40 亿元。

表 8 2020 年 6 月末公司拟建高速公路项目情况（单位：公里、亿元）

项目名称	批复概算	建设里程	项目资本金	公司对项目公司持股比例	公司资本金出资	预计工期
醴陵至娄底项目	250.43	154.31	64.18	51.00%	32.73	4 年
沅陵至辰溪项目	68.81	50.50	13.76	50.00%	6.88	3 年
永州至新宁项目	97.60	65.50	19.52	50.00%	9.76	4 年
南岳至白果项目	63.52	46.99	11.54	50.00%	5.77	3 年
茶陵至常宁(含安仁支线)项目	206.69	153.00	41.34	50.00%	20.67	3 年

合计	687.05	470.30	150.34	-	75.81	--
----	--------	--------	--------	---	-------	----

注：醴陵至娄底项目公司对项目公司持股 51.00%，纳入公司合并范围；其他项目公司暂不并表

资料来源：公司提供

（2）其他业务

公司其他业务主要有商品销售、工程施工、房地产开发、委托贷款等，相关收入主要来自投资集团和湖南高速集团财务有限公司（以下简称“财务公司”）。投资集团为公司全资子公司，公司对财务公司直接持股 60%，通过投资集团间接持股 25%。

公司商品销售收入主要来自于投资集团下属相关业务子公司的建材销售收入。2017—2019 年，商品销售收入分别为 1.21 亿元、2.17 亿元和 2.09 亿元。由于公司建材销售方面无明显优势，该业务规模整体较小。

工程业务方面，投资集团下属子公司湖南省高速百通建设投资有限公司等开展了通信电缆等配套工程、道路建设、改建和维护等业务，2017—2019 年分别实现收入 0.19 亿元、0.47 亿元和 22.17 万元。

房地产业务方面，公司目前在建项目包括金色溪泉湾、金色比华利、马栏山综合楼等，规划建筑面积 96.67 万平方米，总投资 57.73 亿元；截至 2020 年 6 月末完成投资 32.59 亿元，完成销售 51.91 万平方米，累计实现销售收入 21.50 亿元，待售面积 5.52 万平方米。2019 年及 2020 年 1—6 月分别确认房地产销售收入 0.61 亿元及 0.15 亿元。

委托贷款方面，为保障湖南省高速公路建设进度，投资集团向省内民营高速公路企业提供委托贷款支持；2019 年公司未确认委托贷款收入。截至 2020 年 6 月末，公司委托贷款余额 8.35 亿元，相关民营企业均已实质性违约；公司已针对不同项目采取诉讼、申请强制执行、拍卖等相应措施。

3. 未来发展

未来，公司将按照湖南省总体部署，以打造中部交通枢纽为目标，加大湖南省内重点高速公路项目的建设力度；公司将进一步加快高速公路的市场化、企业化、资本化进程。建立资金

使用效益指标考核体系，推动由粗放型扩张向提高管理水平和经济效益转变；优化债务结构，创新筹融资方式，满足高速公路建设需要；持续壮大发展。

八、财务分析

1. 财务概况

公司提供了 2017—2019 年分年度财务报表，信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）对公司财务报告进行审计，并对 2017—2018 年审计报告出具了带强调事项的无保留意见的审计结论。强调事项显示：根据湖南省财政厅湘财建〔2009〕100 号文件，公司将承建的二级公路相关贷款 10.70 亿元移交给湖南省公路建设投资公司，由于上述贷款未办理债务主体变更手续，湖南省公路建设投资公司应按公司还本付息进度相等金额支付给公司；截至 2018 年末，湖南省公路建设投资公司尚未支付公司债务本息 4.16 亿元；强调事项不影响发表的审计意见。信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）对公司 2019 年财务报告出具了标准无保留意见的审计结论。公司提供的 2020 年上半年财务报表未经审计。

截至 2020 年 6 月末，公司拥有纳入合并范围的一级子公司 8 家。其中，2018 年，公司合并范围新增湖南高速捷通信息科技有限公司和湖南省岳望高速公路有限责任公司 2 家子公司（均为投资设立）；2019 年，公司合并范围内新增 2 家一级子公司，均为投资设立；2020 年 1—6 月，公司合并范围内新增 1 家一级子公司（投资设立）。根据湖南省国资委《关于高速集团改革改制中资产清查及评估有关事项的意见函》及其他相关规定，公司以 2019 年 1 月 1 日为改制调账基准日，将相关资产重新评估调整入账，并调整期初数据；本报告 2018 年度数据采用 2019 年审计报告期初数。

截至 2019 年末，公司资产总额 5622.24 亿元，所有者权益 1940.16 亿元（其中少数股东权益

4.53亿元)；2019年，公司实现营业收入156.45亿元，利润总额5.66亿元。

截至2020年6月末，公司资产总额5649.42亿元，所有者权益1909.55亿元（其中少数股东权益4.20亿元）；2020年1—6月，公司实现营业收入43.26亿元，利润总额-30.61亿元。

2. 资产质量

公司资产规模不断增长，主要为已建成和在建的高速公路。其中应收类款项对公司资金

形成一定占用，且存在较多坏账；高速公路收费权质押比率较高，资产受限规模较大；公司资产流动性较弱，但高速公路资产可带来稳定的通行费收入，整体资产质量较好。

2017—2019年末，公司资产规模持续扩大，年均复合增长15.08%，主要来自非流动资产的增加；2019年末，公司资产总额较年初增长3.00%，其中，非流动资产占96.57%，符合高速公路行业特点。

表9 公司资产主要构成情况（单位：亿元、%）

项 目	2017 年末		2018 年末		2019 年末		2020 年 6 月末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动资产	233.06	5.49	163.81	3.00	192.93	3.43	146.28	2.59
货币资金	132.47	3.12	128.80	2.36	155.80	2.77	104.18	1.84
应收账款	28.99	0.68	5.23	0.10	1.98	0.04	1.59	0.03
其他应收款	29.14	0.69	6.88	0.13	12.59	0.22	17.56	0.31
存货	20.67	0.49	14.41	0.26	14.06	0.25	13.35	0.24
非流动资产	4012.22	94.51	5294.71	97.00	5429.31	96.57	5503.14	97.41
可供出售金融资产	19.30	0.45	167.90	3.08	217.31	3.87	213.60	3.78
固定资产	2991.21	70.46	4055.13	74.29	4418.24	78.58	4450.86	78.78
在建工程	648.96	15.29	772.65	14.15	480.49	8.55	526.69	9.32
无形资产	287.96	6.78	262.22	4.80	274.37	4.88	272.94	4.83
资产总额	4245.28	100.00	5458.52	100.00	5622.24	100.00	5649.42	100.00

资料来源：审计报告和财务报表

（1）流动资产

2017—2019年末，公司流动资产波动下降，年均复合下降9.02%，主要系应收类款项减少所致；2019年末，公司流动资产192.93亿元，较年初增长17.78%，主要来自货币资金增长。

2017—2019年末，公司货币资金呈波动增长趋势，年均复合增长8.45%，主要系对外融资形成的资金沉淀及政府拨款资金到位；2019年末，公司货币资金155.80亿元，较年初增长20.96%；年末公司货币资金以银行存款为主，占98.54%；其中受限资金2.26亿元，受限比例为1.45%。

2017—2019年末，公司应收账款大幅下降，年均复合下降73.85%，主要系湖南省交通运输厅款项减少；2019年末，公司应收账款1.98亿元，较年初下降62.10%，主要由应收通过渤海国际

信托有限公司发放的委托贷款利息等构成，因预计无法收回，计提坏账准备比例较高。

2017—2019年末，公司其他应收款波动下降，年均复合下降34.26%；2019年末，公司其他应收款12.61亿元，较年初增长82.86%，主要系新增对湖南财信金融控股集团有限公司（国有企业，以下简称“财信金控”）投资收益款2.70亿元以及对省交通厅资金往来款增长所致；公司其他应收款累计计提坏账准备30.81亿元，主要系账龄均在2年以上、公司预计无法收回所致；其中单项金额重大并单独计提坏账准备的其他应收款余额为31.64亿元（包括省交通厅16.60亿元、湖南省公路建设投资有限公司4.22亿元以及地方交通运输类国企），累计计提坏账准备30.63亿元²。

²根据《湖南省人民政府关于湖南省高速公路集团有限公司转型发展实施方案的批复》（湘政函〔2019〕76号）精神，按照国家相关国有企业改革改制相关文件规定，公司在改革转型过程中，对

2019年以前的资产、债权、债务进行了清理，对无法收回的应收款项，经第三方机构会计师事务所出具经济鉴证报告，并报湖南省国资委批复后，计提了坏账准备。

公司存货以自制半成品及在产品为主,2017—2019年持续下降,2019年末为14.06亿元,较年初下降2.46%;累计计提跌价准备631.78万元

(2) 非流动资产

2017—2019年末,公司非流动资产不断增长,年均复合增长16.33%,主要来自固定资产和可供出售金融资产的增加;2019年末,公司非流动资产5429.31亿元,较年初增长2.54%。

2017—2019年末,公司可供出售金融资产大幅增长,年均复合增长235.56%;2019年末,公司可供出售金融资产217.31亿元,较年初增长29.43%,主要系对财信金控权益投资增加50.00亿元所致;余额主要为对财信金控的权益投资。

2017—2019年末,公司长期股权投资稳步增长,年均复合增长6.65%;2019年末,公司长期股权投资35.58亿元,较年初增长6.00%,主要系联营企业权益法下确认的投资收益增加所致;其中对现代投资的投资占比88.36%,当年确认投资收益2.65亿元,取得现金股利1.03亿元。

2017—2019年末,公司固定资产不断增长,年均复合增长21.53%。2019年末,公司固定资产4418.24亿元,较年初增长8.95%,主要系永吉、益娄、武靖、张桑等高速公路试运行结束由在建工程转入所致;固定资产主要由路桥资产(占99.80%)构成,累计计提折旧11.83亿元,成新率99.73%,主要系根据相关政策收费还贷性高速公路不计提折旧

2017—2019年末,公司在建工程波动下降,年均复合下降13.95%。2019年末,公司在建工程480.49亿元,较年初下降37.81%,主要系试运营路产期满转入固定资产所致;年末公司在建工程主要为在建高速公路项目,其中益马高速公路、马安高速公路、莲株高速公路、岳望高速、南益高速公路(部分路段)、大岳高速金君段和新开联络段已完工投入试运营。

2017—2019年末,公司无形资产波动下降,年均复合下降2.39%。2019年末,公司无形资产274.37亿元,较年初增长4.64%,主要系新增高速公路特许经营权所致;年末公司无形资产以特许经营权为主,占比97.01%。

2017—2019年末,公司其他非流动资产快速下降,年均复合下降78.18%。2019年末,公司其他非流动资产1.35亿元,较年初保持稳定,全部为通过渤海国际信托有限公司和中国建设银行股份有限公司湖南省营业部向民营高速公路企业发放的委托贷款,计提坏账准备7.00亿元。

截至2020年6月末,公司资产总额5649.42亿元,较2019年末增长0.48%。公司资产以非流动资产为主,资产结构较年初变化不大。其中,货币资金较2019年末下降33.14%至104.18亿元,在建工程较上年末增长9.62%至526.69亿元,主要系在建高速项目持续投入所致。

截至2020年6月末,公司以高速公路收费权质押融资2529.36亿元,以收费权质押涉及的资产合计约为4798.17亿元,占公司资产总额的84.93%;公司高速公路收费权已质押比例较高,未来融资和资产运作空间受到一定限制。

3. 资本结构

公司所有者权益有所波动;债务规模持续扩张,整体债务负担较重。

(1) 所有者权益

2017—2019年末,公司所有者权益波动增长,年均复合增长19.31%,主要来自资本公积和其他权益工具增加;2019年末,公司所有者权益1940.16亿元,较年初下降6.90%,主要由资本公积(占69.40%)和未分配利润(占22.26%)构成。

2017—2019年末,公司实收资本未发生变化,均为9.96亿元。同期,公司资本公积波动增长,年均复合增长27.93%,系政府资金拨入;2019年末,公司资本公积1346.38亿元,较年初下降12.61%,主要系根据湖南省人民政府《关于湖南省高速公路集团有限公司转型改革债务重组有关问题的会议纪要》(湘府阅〔2019〕46号)《湖南省人民政府关于湖南省高速公路集团有限公司转型发展实施方案的批复》(湘政函〔2019〕76号)等文件精神,通过“资产转接、收入转换、债务转性”,湖南省政府还贷性高速公路资产由公司转接,存量债务为企业经营性债

务并由公司承接；据此公司将以往湖南省政府注入的专项基金、软贷款、国债资金等转换为长期借款，并减少资本公积 191.68 亿元；期末，公司资本公积主要由上级拨入资金（占 64.79%）和收费权评估增值（占 34.36%）构成；公司负责承建湖南省内绝大部分政府还贷高速公路项目，为保证项目的顺利建设，未来政府仍将加大政策扶持力度，公司获得高速公路项目建设补贴资金具有一定持续性，资本公积仍有望增长。

2017—2019 年末，公司其他权益工具保持增长，年均复合增长 40.68%；2019 年末，公司其他权益工具 95.00 亿元，较年初增长 97.92%，均为公司发行的可续期中期票据。

截至 2020 年 6 月末，公司所有者权益合计 1909.55 亿元，较 2019 年末下降 1.58%，规模和结构变化不大。

（2）负债

2017—2019 年末，公司负债规模持续增长，年均复合增长 13.03%，主要来自非流动负债的增加；2019 年末，公司负债总额 3682.08 亿元，较年初增长 9.11%，负债结构以非流动负债（占 78.36%）为主。

流动负债方面，2017—2019 年末，公司流动负债持续增长，年均复合增长 26.18%，主要来自应付账款及其他应付款的增加；2019 年末，公司流动负债 796.63 亿元，较年初增长 36.40%；年末流动负债主要以短期借款、应付账款、其他应付款、一年内到期的非流动负债和其他流动负债为主。

2017—2019 年末，公司短期借款持续下降，年均复合下降 11.40%；2019 年末，公司短期借款 79.24 亿元，较年初下降 21.45%，由质押借款（占 4.88%）、保证借款（占 30.29%）和信用借款（占 64.83%）构成。

2017—2019 年末，公司应付账款波动增长，年均复合增长 283.50%；2019 年末，公司应付账款 71.08 亿元，较年初下降 49.54%，主要系结算工程款所致。

2017—2019 年末，公司其他应付款（不含应付利息、应付股利）快速增长，年均复合增长

189.63%；2019 年末，公司其他应付款（不含应付利息、应付股利）324.02 亿元，较年初增长 271.94%，主要系往来款增长所致；其中往来款占 99.92%。

2017—2019 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 4.23%；2019 年末，公司一年内到期的非流动负债 225.67 亿元，较年初增长 24.45%，以一年内到期的长期借款（占 32.92%）和一年内到期的应付债券（65.94%）为主。

2017—2019 年末，公司其他流动负债波动下降，年均复合下降 21.68%。2019 年末，公司其他流动负债 87.21 亿元，较年初增长 42.29%，主要系新增发行（超）短期融资券所致，本报告已将其其他流动负债中的（超）短期融资券纳入短期债务核算。

非流动负债方面，2017—2019 年末，公司非流动负债持续增长，年均复合增长 10.06%，主要来自长期借款和应付债券的增加；2019 年末，公司非流动负债 2885.45 亿元，较年初增长 3.40%，主要由长期借款和应付债券构成，分别占 88.37%和 8.94%。

2017—2019 年末，公司长期借款不断增长，年均复合增长 9.94%；2019 年末，公司长期借款 2549.99 亿元，较年初增长 3.96%；由质押借款（占 92.24%）、保证借款（占 1.69%）和信用借款（占 6.07%）构成。

2017—2019 年末，公司应付债券波动增长，年均复合增长 6.18%；2019 年末，公司应付债券 257.93 亿元，较年初下降 12.48%，主要系部分即将到期债券转至流动负债所致。

2017—2019 年末，公司长期应付款波动增长，年均复合增长 54.11%；2019 年末，公司长期应付款 58.48 亿元，较年初增长 175.41%，主要系对新增与国银金融租赁股份有限公司的融资租赁款所致，本报告将长期应付款纳入长期债务核算。

截至 2020 年 6 月末，公司负债总额 3739.87 亿元，较 2019 年末增长 1.57%，其中非流动负债占 81.19%，负债结构较上年末变化不大。其

中,因发行企业债、中期票据、公司债及私募债,公司应付债券较上年末增长 53.37%至 395.60 亿元。

表10 公司债务情况(单位:亿元、%)

项目	2017年末	2018年末	2019年末	2020年6月末
短期债务	450.22	343.51	392.12	330.06
长期债务	2363.14	2768.77	2866.40	3019.00
全部债务	2813.36	3112.28	3258.52	3349.06
长期债务资本化比率	63.42	57.06	59.64	61.26
全部债务资本化比率	67.36	59.90	62.68	63.69
资产负债率	67.89	61.82	65.49	66.20

注:其他流动负债中有息部分已调整至短期债务核算,长期应付款中有息部分计入长期债务报表

资料来源:根据公司审计报告和财务报告整理

债务规模方面,2017—2019 年末,公司全部债务持续增长,年均复合增长 7.62%;2019 年末,公司全部债务 3258.52 亿元,较年初增长 4.71%。其中,短期债务 392.12 亿元(占 12.03%),较年初增长 14.28%;长期债务 2866.40 亿元(占 87.97%),较年初增长 3.53%。2020 年 6 月末,公司全部债务 3349.06 亿元,较 2019 年末增长 2.78%,债务结构变化不大。

债务指标方面,2017—2019 年末,公司各项债务指标波动下降;2019 年末,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 65.49%、62.68%和 59.64%,较年初分别上升 3.67 个百分点、2.79 个百分点和 2.58 个百分点。截至 2020 年 6 月末,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 66.20%、63.69%和 61.26%,较 2019 年末分别上升 0.71 个百分点、1.01 个百分点和 1.62 个百分点。若将公司及下属子公司发行的可续期中期票据考虑在内,公司债务负担将高于上述指标值。

有息债务到期分布方面,公司 2021 年及 2022 年到期的债务分别为 310.25 元和 171.38 亿元,存在一定的集中偿付压力。

4. 盈利能力

公司营业收入稳步增长,多条新建成高速公路目前正处于车流量培育期,期间费用占营

业收入比重较高,财务费用对利润形成侵蚀,但受益于政府补贴,公司利润规模较大。受新冠肺炎疫情影响,2020年上半年公司经营业绩较上年同期大幅下滑。

2017—2019 年,公司营业收入逐年增长,年均复合增长 6.59%;2019 年,公司实现营业收入 156.45 亿元,同比增长 10.66%。同期,公司营业成本年均复合增长 3.96%;2019 年,公司营业成本 32.91 亿元,同比增长 25.90%。公司营业利润率有所波动,2019 年为 78.72%,同比下降 2.74 个百分点。

期间费用方面,2017—2019 年,公司期间费用波动增长,年均复合增长 1.16%;2019 年,公司期间费用 134.00 亿元,同比增长 5.09%。其中,财务费用 116.21 亿元,同比增长 4.14%。同期,公司期间费用占营业收入比重为 85.65%,期间费用对营业利润形成侵蚀。

非经常性损益方面,2017—2019 年,公司投资收益不断增长;2019 年,公司确认投资收益 7.16 亿元,其中按权益法核算确认的投资收益 2.58 亿元、持有可供出售金融资产取得的投资收益 3.01 亿元。2017—2019 年,公司资产减值损失不断扩大;2019 年,公司资产减值损失 1.69 亿元,主要为可供出售金融资产减值损失。同期,公司营业外收入主要为收到的政府财政补贴;2019 年,公司营业外收入 11.08 亿元,其中政府补助 11.00 亿元。2017—2019 年,公司利润总额波动下降;2019 年,公司利润总额 5.66 亿元,投资收益及政府补贴对利润总额形成有力补充。

表11 公司盈利情况(单位:亿元、%)

项目	2017年(末)	2018年(末)	2019年(末)
营业收入	137.71	141.38	156.45
期间费用	130.96	127.51	134.00
资产减值损失	-0.06	1.04	1.69
投资收益	5.38	7.11	7.16
营业外收入	27.02	11.57	11.08
利润总额	8.51	5.56	5.66
营业利润率	77.77	81.46	78.72
总资本收益率	3.04	2.24	2.35

净资产收益率	0.52	0.24	0.29
--------	------	------	------

资料来源：联合资信根据公司审计报告整理

盈利指标方面，2019 年，公司总资本收益 2.35%，较上年同期上升 0.11 个百分点；净资产收益率分别为 0.29%，较上年同期上升 0.05 个百分点。

2020 年 1—6 月，受疫情影响，公司实现营业收入 43.26 亿元，实现利润总额-30.61 亿元，均较上年同期大幅下降；当期营业利润率为 69.03%，较 2019 年下降 9.69 个百分点。

5. 现金流

公司经营活动现金流净额快速增长，收入实现质量较好；项目建设投入及对外投资导致投资活动现金流大额净流出。未来，随着在建、拟建项目建设的持续推进以及债务到期偿还，公司存在较大的融资需求。

投资活动方面，经营活动现金流方面，2017—2019 年，公司经营活动现金流入量不断增长，年均复合增长 15.01%，主要来自车辆通行费增加带来的现金流入；2019 年，公司经营活动现金流入 212.29 亿元，同比增长 8.14%；其中销售商品、提供劳务收到的现金 158.22 亿元，同比增长 2.95%；收到其他与经营活动有关的现金 54.07 亿元，同比增长 26.86%，主要为收到的政府财政补贴及往来款。2017—2019 年，公司现金收入比波动上升，2019 年为 101.13%，收现质量较好。2017—2019 年，公司经营活动现金流出量呈下降趋势，年均复合下降 16.49%；2019 年，公司经营活动现金流出 45.95 亿元，同比下降 3.27%。2017—2019 年，公司经营活动现金流净额持续增长；2019 年，公司经营活动现金净流量为 166.34 亿元，同比增长 11.79%。公司经营获现能力较强。

投资活动现金流方面，2017—2019 年，公司投资活动流入较小，主要为收回理财产品、委托贷款等收到的现金，整体呈下降趋势；2019 年，公司投资活动流入量为 16.76 亿元，同比下降 39.76%。2017—2019 年，公司投资活动流出量波动下降，年均复合下降 13.83%；2019 年，公

司投资活动现金流出 165.06 亿元，同比下降 60.17%；其中购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金 99.75 亿元，同比下降 62.02%，系项目投资规模放缓所致；投资支付的现金 65.31 亿元，同比下降 56.98%，主要为对湖南财信金融控股集团有限公司（国有企业）的权益投资支出。2017—2019 年，公司投资活动现金流持续大额净流出；2019 年，公司投资活动现金流净额为-148.30 亿元。

筹资活动方面，2017—2019 年，公司筹资活动现金流入量波动下降，年均复合下降 7.15%；2019 年，公司筹资活动现金流入 714.80 亿元，同比下降 22.19%。其中政府拨入资金 0.15 亿元，同比大幅减少；取得借款收到现金 654.65 亿元，同比下降 7.37%。同期，公司筹资活动现金流出量较稳定；2019 年，公司筹资活动现金流出 706.95 亿元，同比增长 3.34%，主要为偿还债务本息支付的现金。2017—2019 年，公司筹资活动现金净流量快速下降，2019 年为 7.85 亿元，同比减少 96.65%。

表 12 公司现金流情况（单位：亿元、%）

项 目	2017 年	2018 年	2019 年
经营活动现金流入量	160.51	196.31	212.29
经营活动现金流出量	65.89	47.50	45.95
经营活动现金净流量	94.62	148.81	166.34
投资活动现金净流量	-170.89	-386.60	-148.30
筹资活动现金净流量	127.25	234.59	7.85
现金收入比	92.61	108.70	101.13

资料来源：联合资信根据公司审计报告整理

2020 年 1—6 月，公司经营活动净现金流、投资活动净现金流及筹资活动净现金流分别为 13.18 亿元、-82.27 亿元和 17.51 亿元。

6. 偿债能力

公司短期债务规模较大，长期偿债能力指标一般；考虑到公司的融资渠道畅通、经营获现能力较强，且持续得到湖南省政府的大力支持，公司整体偿债能力极强。

从短期偿债能力指标看，从短期偿债能力指标看，2017—2019 年末，公司流动比率和速

动比率持续下降；2019 年末，公司流动比率和速动比率分别为 24.22%和 22.45%，较年初分别下降 3.83 个和 3.13 个百分点；2020 年 6 月末，上述指标分别为 20.80%和 18.90%，均较 2019 年末进一步下降。2017—2019 年，公司经营现金流动负债比有所提升，2019 年为 20.88%，经营活动净现金流对流动负债覆盖能力较弱。2020 年 6 月末，公司现金类资产 104.18 亿元，现金短期债务比为 0.32 倍。公司短期债务规模较大，现金类资产对短期债务覆盖程度较低。

从长期偿债能力指标看，2017—2019 年，公司 EBITDA 波动下降；受此影响，公司全部债务/EBITDA 波动上升，2019 年为 25.45 倍；EBITDA 利息倍数较稳定，2019 年为 0.87 倍；公司长期偿债指标一般。

截至 2020 年 6 月末，公司对外担保余额 18.17 亿元，担保比率 0.95%，其中对湖南省交通运输厅担保 13.16 亿元，对湖南湘电长沙水泵有限公司担保 5.00 亿元。

截至 2020 年 6 月末，公司共获得银行等金融机构授信额度 5845.20 亿元，已使用额度 3850.51 亿元，未使用额度 1994.69 亿元，公司间接融资渠道畅通。

7. 母公司财务分析

公司资产、收入主要来自母公司，母公司所有者权益稳定性尚可，整体债务负担较重。

2019 年末，母公司资产总额为 5406.83 亿元，较年初增长 3.66%。其中，流动资产为 263.45 亿元，主要由货币资金和其他应收款构成。非流动资产 5143.37 亿元，主要由在建工程和固定资产构成。

2019 年末，母公司所有者权益为 1984.66 亿元，较年初下降 5.96%。其中，资本公积占比 69.15%，母公司所有者权益稳定性尚可。

2019 年末，母公司负债合计 3422.17 亿元，较年初增长 10.20%。其中非流动负债占 79.37%，主要由长期借款构成。母公司 2019 年末资产负债率为 63.29%。

2019 年，母公司实现营业收入 140.60 亿元，利润总额为 20.40 亿元。

2020 年 6 月末，母公司资产总额 5429.59 亿元，所有者权益 1964.66 亿元；2020 年 1—6 月，母公司实现营业收入 34.83 亿元，利润总额为-20.00 亿元。

九、本期中期票据偿还能力分析

本期中期票据的发行对公司债务规模影响不大，公司经营活动现金流入、经营活动现金流量净额和EBITDA均对本期中期票据拟发行规模覆盖程度很高。

1. 本期中期票据对公司债务的影响

公司本期中期票据拟发行 20.00 亿元，本期中期票据拟发行规模分别占 2020 年 6 月末公司长期债务和全部债务的 0.66%和 0.60%，对公司债务结构影响不大。

以 2020 年 6 月末财务数据为基础，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分别由 66.20%、63.69%和 61.26%上升至 66.32%、63.82%和 61.41%，公司负债水平略有上升，债务负担有所加重。考虑到本期中期票据募集资金全部用于偿还公司有息债务，公司实际债务负担将低于上述预测值。

2. 本期中期票据偿还能力分析

2017—2019 年，公司经营活动产生的现金流入量分别为本期中期票据拟发行规模（20.00 亿元）的 8.03 倍、9.82 倍和 10.61 倍。同期，公司经营活动现金流量净额分别为本期中期票据拟发行规模的 4.73 倍、7.44 倍和 8.32 倍。2017—2019 年，公司 EBITDA 分别为本期中期票据拟发行规模的 6.67 倍、6.08 倍和 6.40 倍。总体看，公司经营活动现金流入、经营活动现金流量净额和 EBITDA 均对本期中期票据拟发行规模覆盖程度很高。

十、结论

公司是湖南省最大的高速公路投资运营主体，在资产规模、业务的区域垄断性及外部支持等方面具有显著优势，近年来公司通车高速公路较多，路网协同效应逐步显现，通行费收入持续

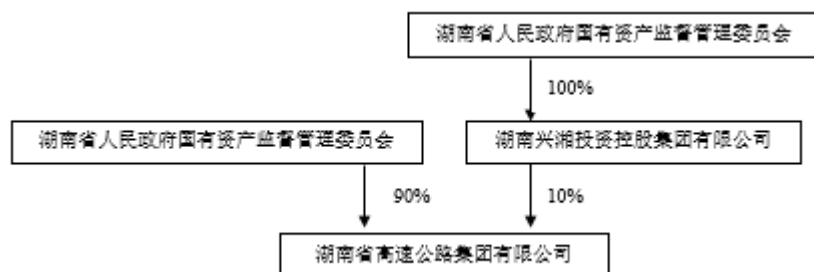
增长。同时，联合资信也关注到公司债务负担较重、高速公路收费权质押比例偏高以及经营受新冠肺炎疫情影响等因素给其经营发展可能带来的不利影响。

本期中期票据的发行对公司债务规模影响不大，公司经营活动现金流入、经营活动现金流量净额和EBITDA均对本期中期票据拟发行规模覆盖程度很高。

未来，随着区域经济持续发展，路网的协同效应将进一步显现，公司的通行费收入及盈利能力有望提升。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中期票据偿还能力的综合评估，联合资信认为，公司主体偿债风险极低，本期中期票据到期不能偿还的风险极低。

附件 1-1 截至 2020 年 6 月末公司股权结构图



资料来源：公司提供

附件 1-2 截至 2020 年 6 月末公司组织架构图



资料来源：公司提供

附件 1-3 截至 2020 年 6 月末公司合并范围一级子公司情况

序号	企业名称	业务性质	注册资本（万元）	持股比例（%）
1	湖南高速投资发展有限公司	建设投资	60000.00	100.00
2	湖南省高速公路基金管理有限公司	金融	1000.00	99.00
3	湖南高速集团财务有限公司	金融	100000.00	85.00
4	湖南省岳望高速公路有限责任公司	交通运输	200.00	100.00
5	湖南高速捷通信息科技有限公司	信息传输、软件和信息技术服务业	1000.00	100.00
6	湖南省高速公路联网收费管理有限公司	道路运输	500.00	100.00
7	湖南高速投资基金合伙企业（有限合伙）	商务服务	850000.00	99.99
8	湖南高速物流发展有限公司	物流服务	2900.00	100.00

资料来源：公司提供

附件 2-1 截至 2020 年 6 月末公司主要经营管理高速公路（单位：公里）

序号	路段名称	起止点	通车里程	通车时间	高速公路性质	收费权期限
1	莲易高速	莲花冲—湘潭易家湾	18.77	1994.12	地方高速	25 年
2	耒宜高速	耒阳—宜章	135.37	2001.12	国高网（京港澳）	30 年
3	临长高速	临湘—长沙	182.79	2002.11	国高网（京港澳）	30 年
4	潭邵高速	湘潭—邵阳	220.10	2002.12	国高网（沪昆线）	30 年
5	衡枣高速	衡阳—永州	186.07	2003.12	国高网（泉南线）	30 年
6	常张高速	常德—张家界	159.91	2005.12	国高网（长张）	30 年
7	衡大高速	衡阳—大浦	24.45	2005.12	地方高速	30 年
8	邵怀高速	邵阳—怀化	155.58	2007.11	国高网（沪昆线）	20 年
9	怀新高速	怀化—新晃	106.02	2007.11	国高网（沪昆线）	20 年
10	常吉高速	常德—吉首	224.52	2008.12	国高网（杭瑞线）	20 年
11	衡炎高速	衡阳—炎陵	114.19	2009.12	国高网（泉南线）	20 年
12	韶山高速	韶山互通—韶山	13.3	2008.12	地方高速	20 年
13	道贺高速	道县—贺州	53.04	2011.12	地方高速	20 年
14	吉茶高速	吉首—茶峒	64.95	2012.03	国高网（包茂线）	20 年
15	吉怀高速	吉首—怀化	104.84	2012.12	国高网（包茂线）	20 年
16	炎睦高速	炎陵—睦村	17.40	2012.12	国高泉南	20 年
17	炎陵高速	炎陵分路口—炎陵县城	12.55	2012.12	国高泉南	20 年
18	宁道高速	宁远—道县	91.73	2012.11	国高网（厦蓉线）	20 年
19	汝郴高速	汝城—郴州	112.35	2012.12	国高网（厦蓉线）	20 年
20	郴宁高速	郴州—宁远	104.41	2012.12	国高网（厦蓉线）	20 年
21	大浏高速	大围山—浏阳	83.64	2012.12	国高杭长	20 年
22	通平高速	通城界—平江	73.03	2012.12	国高武深	20 年
23	张花高速	张家界—花垣	147.11	2013.11	国高张南	20 年
24	凤大高速	凤凰—大兴	32.35	2013.11	国高网（杭瑞线）	20 年
25	洞新高速	洞口—新宁	118.07	2013.12	国高呼北	20 年
26	怀通高速	怀化—通道	197.63	2013.12	国高网（包茂线）	20 年
27	石华高速	石首—华容	13.44	2013.12	地方高速	20 年
28	耒茶高速	界化垄—茶陵	45.24	2013.12	国高网（泉南线）	20 年
29	长沙绕城高速（东北、东南段）	--	25.72	2013.12	地方高速	20 年
30	娄新高速	娄底—新化	95.71	2012.12	地方高速	20 年
31	长湘高速	京港澳复线长沙—湘潭	74.75	2012.12	国高许广	20 年
32	衡桂高速	京港澳复线衡阳—桂阳	94.92	2012.11	国高许广	20 年
33	桂武高速	京港澳复线桂阳—临武	107.81	2012.11	国高许广	20 年
34	浏醴高速	浏阳—醴陵	99.2	2012.12	国高武深	20 年
35	醴茶高速	醴陵—茶陵	105.25	2013.11	国高武深	20 年
36	炎汝高速	炎陵—汝城	152.91	2013.12	国高武深	20 年
37	怀化绕城高速	--	23.58	2014.12	地方高速	20 年
38	东常高速	澧县—常德	131.26	2014.5	国高网（二广线）	--
39	邵坪高速	邵阳—坪上	35.23	2015.12	地方高速	20 年
40	大岳高速	临湘—岳阳	72.20	2016.12	国高网（杭瑞线）	20 年
41	龙永高速	龙山—永顺	91.09	2015.12	国高张南	20 年

42	京港澳新开联络线	--	3.30	2016.12	地方高速	20 年
43	娄衡高速	娄底-衡阳	116.88	2016.12	地方高速	20 年
44	永吉高速	永顺-吉首	85.57	2017.11	地方高速	20 年
45	益娄高速	益阳-娄底	105.93	2017.12	地方高速	20 年
46	桑张高速	桑植-张家界	46.95	2017.12	国高张南	20 年
47	武靖高速	武冈-靖州	84.28	2017.12	地方高速	20 年
48	益马高速	益阳-马迹塘	57.90	2018.2	地方高速	20 年
49	马安高速	马迹塘-安化	67.41	2018.12	地方高速	20 年
50	南益高速	南县-益阳	86.74	2018.12	地方高速	20 年
51	莲株高速	莲花冲至株洲	32.31	2018.12	地方高速	20 年
政府还贷高速公路小计			4609.75	--	--	--
52	南岳高速	衡阳-南岳	51.82	2012.12	地方高速	30 年
53	新溁高速	新化-溁浦	92.68	2014.12	地方高速	30 年
54	南岳东延线	--	12.58	2016.12	地方高速	30 年
55	潭衡西高速	湘潭-衡阳西线	138.77	2018.08	国高许广	23 年
56	岳望高速	岳阳-望城	101.62	2018.09	国高许广	--
经营性高速公路小计			397.47	--	--	--
合计			5007.22	--	--	--

注：1.国高网，即国家高速公路网；2.公司参股的高速公路路段未统计在内；3. 上表通车里程未含长永高速连接线还贷性 6.648 公里，包含该里程数后，公司通车里程总计为 5013.87 公里；4. 莲易高速属于政府还贷高速公路，当前公司政府还贷高速公路实行“统贷统还”，因公司高速公路建设贷款目前尚未完全清偿，故暂未停止收费

资料来源：公司提供

附件 2-2 公司主要高速公路通行费情况（单位：万元）

路段名称	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年 1—6 月
莲易高速	1929.39	1730.36	1754.05	482.94
耒宜高速	101469.16	107499.58	120140.03	22478.15
临长高速	169828.20	164463.40	172142.98	32856.35
潭邵高速	114816.58	106593.45	121393.50	29641.24
衡枣高速	65623.28	67953.18	77348.24	18071.30
常张高速	45506.21	47917.99	48233.39	11058.53
衡大高速	6916.88	7016.10	7218.39	1829.17
邵怀高速	95669.36	83092.00	101939.00	23518.26
怀新高速	24034.41	22851.22	33541.21	7786.79
常吉高速	81950.67	89864.42	98797.72	22878.70
衡炎高速	19718.13	21384.35	26545.99	7239.89
道贺高速	2578.60	4444.43	5279.24	1360.62
吉茶高速	33187.04	29130.12	30306.13	5770.49
吉怀高速	59257.44	62012.71	60745.50	13800.55
炎睦（炎陵）高速	619.70	638.83	704.05	122.95
宁道高速	6710.82	8904.18	9710.68	2917.69
汝郴高速	13520.26	14542.97	17014.90	4714.37
郴宁高速	13125.07	15313.39	17887.82	4888.24
大浏高速	9430.09	9378.04	10070.56	2811.29
长湘高速	26038.73	32889.15	59458.24	15661.31
衡桂高速	18662.37	22025.98	26647.36	7818.77
桂武高速	13602.67	14716.11	18082.41	5607.26
娄新高速	25602.94	29530.18	26978.04	7396.15
通平高速	9444.84	10934.10	13059.36	3862.64
浏醴高速	14817.49	17580.01	19644.92	6225.24
南岳高速	4426.15	5064.21	5522.70	1226.56
醴茶高速	20655.21	24751.55	29612.52	9073.38
长沙绕城高速	12356.10	13732.29	14718.41	3629.78
怀通高速	18663.29	25566.36	27133.82	7068.47
张花高速	26138.00	25506.64	28115.47	7284.44
洞新高速	5521.72	9528.64	10849.05	3060.83
凤大高速	11112.25	12498.41	13642.50	3458.83
耒茶高速	5949.49	6630.82	8694.71	2035.94
石华高速	931.13	1336.32	1591.12	542.34
炎汝高速	8123.51	15801.77	27411.17	9981.83
怀化绕城	2517.40	3541.79	3286.84	661.03
新溆高速	15546.45	21831.36	18328.55	5269.11
龙永高速	6785.21	14300.07	16368.77	4488.37
邵坪高速	3364.65	5196.87	4418.23	1214.59
大岳高速	3783.40	16415.69	22779.79	5997.12
娄衡高速	4362.71	9264.63	10074.64	2909.77
南岳东延线	805.06	783.04	738.80	192.25
东常高速	54235.42	55062.78	53646.80	10871.38

永吉高速	953.51	13417.50	16289.58	3860.90
益娄高速	9.27	8480.33	10709.34	3263.49
武靖高速	5.78	4158.41	4768.36	1317.58
桑张高速	9.36	3569.51	3674.52	1141.80
益马高速	--	6133.33	7140.55	1864.76
京港澳高速公路新开联络线	--	1110.50	1997.20	441.37
马安高速	--	111.66	3719.96	938.77
莲株高速	--	73.31	7669.96	1256.25
南益高速	--	1.10	1802.53	3932.34
潭衡西高速	--	25162.40	69519.27	17247.29
岳望高速	--	12533.28	47203.56	11790.30
合计	1180315.40	1333970.82	1596072.43	386819.76

注：1. 韶山高速于2008年12月底建成通车，全长仅13.29公里，并入潭邵高速收费；长沙连接线并入临长高速；2. 自2019年第四季度起，公司车辆通行费收入开始征收增值税，但上表中分路段列示的通行费为含税收入；同时，属于试运营阶段的高速公路项目，其通行费收入不作为营业收入核算，而是冲减建设工程成本，直至完成竣工验收试运营结束，故财务报表中确认的收入不含试运营路段收取的通行费。因此，财务报表中确认的通行费收入与本表中列示的通行费合计数存在差异；3. 除上述高速公路外，公司还负责征收星沙、吉怀高速公路连接线的通行费；上表列示高速公路为公司及下属子公司自营的高速公路。

资料来源：公司提供

附件 2-3 公司主要高速公路车流量情况〔单位：辆/日（标准小车）〕

路段名称	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年 1—6 月
莲易高速	3614.00	3194.00	3210.00	7071.00
耒宜高速	44868.00	44562.00	44793.00	85367.00
临长高速	70521.00	67438.00	73974.00	160214.00
潭邵高速	51945.00	52133.00	52151.00	253597.00
衡枣高速	37029.00	37248.00	37255.00	86211.00
常张高速	32233.00	32414.00	31540.00	87061.00
衡大高速	13061.00	13134.00	12846.00	34112.00
邵怀高速	26370.00	26463.00	26595.00	75070.00
怀新高速	15842.00	15763.00	15960.00	62559.00
常吉高速	20403.00	20518.00	20529.00	73137.00
衡炎高速	15358.00	15475.00	15572.00	58554.00
道贺高速	5009.00	6669.00	6689.00	12732.00
吉茶高速	27257.00	26000.00	26056.00	25252.00
吉怀高速	25131.00	25272.00	24719.00	89384.00
炎陵（炎陵）高速	2915.00	2838.00	2938.00	2065.00
宁道高速	8553.00	9447.00	9492.00	22565.00
汝郴高速	8958.00	9039.00	9105.00	17347.00
郴宁高速	9195.00	9294.00	9331.00	32235.00
大浏高速	11939.00	12000.00	11985.00	18294.00
长湘高速	12763.00	12828.00	13155.00	91558.00
衡桂高速	6807.00	7074.00	7135.00	43612.00
桂武高速	8177.00	8506.00	8574.00	44414.00
娄新高速	12992.00	13110.00	12560.00	83352.00
通平高速	15049.00	15489.00	15512.00	29305.00
浏醴高速	11699.00	12017.00	12021.00	43571.00
南岳高速	12124.00	11930.00	23246.00	18462.00
醴茶高速	5763.00	6076.00	9121.00	66936.00
长沙绕城高速	16926.00	17016.00	17155.00	66537.00
怀通高速	41739.00	41973.00	41975.00	31307.00
张花高速	17412.00	17487.00	17494.00	43509.00
洞新高速	15418.00	16024.00	16027.00	27959.00
风大高速	13108.00	13293.00	13305.00	17906.00
耒茶高速	11415.00	11611.00	11686.00	18106.00
石华高速	2879.00	3006.00	3105.00	5438.00
炎汝高速	24967.00	28830.00	29950.00	48744.00
怀化绕城	4968.00	5038.00	5019.00	17426.00
新溆高速	12366.00	12429.00	11889.00	31491.00

龙永高速	11669.00	12068.00	12079.00	27859.00
邵坪高速	8081.00	8260.00	7893.00	20409.00
大岳高速	12503.00	12736.00	12810.00	35571.00
娄衡高速	11974.00	12276.00	11114.00	21998.00
南岳东延线	3138.00	3025.00	2739.00	4530.00
东常高速	17884.00	18002.00	12686.00	69416.00
永吉高速	2920.00	7796.00	7815.00	19326.00
益娄高速	261.00	8514.00	8594.00	24045.00
武靖高速	176.00	6144.00	6177.00	9366.00
桑张高速	235.00	5894.00	5897.00	7981.00
益马高速	--	6522.00	6615.00	15808.00
京港澳高速公路新开联络线	--	3354.00	3506.00	16451.00
马安高速	--	500.00	2108.00	8435.00
莲株高速	--	220.00	7456.00	11750.00
南益高速	--	140.00	3015.00	24726.00
潭衡西高速	--	36751.00	44347.00	102067.00
岳望高速	--	26755.00	27466.00	62837.00
合计	745614.00	851595.00	885986.00	2415035.00

注：1. 因 2020 年 1 月 1 日开始取消省界站收费，各路段收费站的出入口流量不能真实反映该路段的实得收入，2020 年采用路段的拆分实得流量来反映该路段的收入情况，2017—2019 年的车流量仍按收费站口流量统计；2. 怀新包茂段并入怀新高速，长沙连接线并入临长高速，韶山高速并入潭邵高速

资料来源：公司提供

附件 3 主要财务数据及指标（合并口径）

项目	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年 6 月
财务数据				
现金类资产（亿元）	132.48	128.80	155.80	104.18
资产总额（亿元）	4245.28	5458.52	5622.24	5649.42
所有者权益（亿元）	1362.97	2083.86	1940.16	1909.55
短期债务（亿元）	450.22	343.51	392.12	330.06
长期债务（亿元）	2363.14	2768.77	2866.40	3019.00
全部债务（亿元）	2813.36	3112.28	3258.52	3349.06
营业收入（亿元）	137.71	141.38	156.45	43.26
利润总额（亿元）	8.51	5.56	5.66	-30.61
EBITDA（亿元）	133.47	121.69	128.04	--
经营性净现金流（亿元）	94.62	148.81	166.34	13.18
财务指标				
销售债权周转次数（次）	2.52	8.26	43.39	--
存货周转次数（次）	1.48	1.49	2.31	--
总资产周转次数（次）	0.03	0.03	0.03	--
现金收入比（%）	92.61	108.70	101.13	102.33
营业利润率（%）	77.77	81.46	78.72	69.03
总资本收益率（%）	3.04	2.24	2.35	--
净资产收益率（%）	0.52	0.24	0.29	--
长期债务资本化比率（%）	63.42	57.06	59.64	61.26
全部债务资本化比率（%）	67.36	59.90	62.68	63.69
资产负债率（%）	67.89	61.82	65.49	66.20
流动比率（%）	46.58	28.05	24.22	20.80
速动比率（%）	42.45	25.58	22.45	18.90
经营现金流动负债比（%）	18.91	25.48	20.88	--
现金短期债务比（倍）	0.29	0.37	0.40	0.32
全部债务/EBITDA（倍）	21.08	25.57	25.45	--
EBITDA 利息倍数（倍）	0.86	0.81	0.87	--

注：2020 年上半年财务数据未经审计；其他流动负债中（超）短期融资券计入短期债务，长期应付款中有息部分计入长期债务

附件 4 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 6 月
财务数据				
现金类资产（亿元）	126.03	119.90	137.04	70.90
资产总额（亿元）	4006.68	5215.89	5406.83	5429.59
所有者权益（亿元）	1305.59	2110.55	1984.66	1964.66
短期债务（亿元）	392.20	293.37	336.41	283.42
长期债务（亿元）	2222.37	2572.20	2698.12	2837.73
全部债务（亿元）	2614.57	2865.57	3034.54	3121.15
营业收入（亿元）	118.60	126.57	140.60	34.83
利润总额（亿元）	10.98	15.83	20.40	-20.00
EBITDA（亿元）	123.95	115.05	121.68	--
经营性净现金流（亿元）	87.77	98.16	123.43	-9.48
财务指标				
销售债权周转次数（次）	2.64	16.09	*	--
存货周转次数（次）	151455.84	131459.62	367478.40	--
总资产周转次数（次）	0.03	0.03	0.03	--
现金收入比（%）	96.15	105.84	101.12	98.31
营业利润率（%）	84.90	87.72	84.49	81.14
总资本收益率（%）	3.15	2.31	2.42	--
净资产收益率（%）	0.84	0.75	1.03	--
长期债务资本化比率（%）	62.99	54.93	57.62	59.09
全部债务资本化比率（%）	66.70	57.59	60.46	61.37
资产负债率（%）	67.41	59.54	63.29	63.82
流动比率（%）	43.73	39.65	37.32	33.94
速动比率（%）	43.73	39.65	37.32	33.94
经营现金流动负债比（%）	19.06	19.18	17.48	--
现金短期债务比（倍）	0.32	0.41	0.41	0.25
全部债务/EBITDA（倍）	21.09	24.91	24.94	--
EBITDA 利息倍数（倍）	0.86	0.84	0.92	--

注：2020 年上半年财务数据未经审计；其他流动负债中（超）短期融资券计入短期债务，长期应付款中有息部分计入长期债务；部分指标无数据，相关指标用“*”表示

附件 5 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	
总资产收益率	(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

所有者权益=归属于母公司所有者权益+少数股东权益

附件 6-1 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 6-2 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 6-3 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 湖南省高速公路集团有限公司 2021 年度第三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有关业务规范，联合资信将在本期债项信用等级有效期内持续进行跟踪评级，跟踪评级包括定期跟踪评级和不定期跟踪评级。

湖南省高速公路集团有限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。联合资信将在本期债项评级有效期内每年至少完成一次跟踪评级，在企业年报披露后 3 个月内发布跟踪评级报告。

湖南省高速公路集团有限公司或本期债项如发生重大变化，或发生可能对湖南省高速公路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，湖南省高速公路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湖南省高速公路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，如发现湖南省高速公路集团有限公司出现重大变化，或发现存在或出现可能对湖南省高速公路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，联合资信将就该项进行必要调查，及时对该项进行分析，据实确认或调整信用评级结果。

如湖南省高速公路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湖南省高速公路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。

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