

信用等级公告

联合[2015] 500 号

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

湖南省高速公路建设开发总公司
主体长期信用等级为
AAA

特此公告。



湖南省高速公路建设开发总公司

主体长期信用评级报告

评级结果:

主体长期信用等级: AAA

评级展望: 稳定

评级时间: 2015 年 4 月 24 日

财务数据

项 目	2011 年	2012 年	2013 年	14 年 9 月
资产总额 (亿元)	2024.10	2523.93	3001.36	3201.24
所有者权益 (亿元)	514.49	634.31	799.01	821.85
长期债务 (亿元)	1067.42	1415.10	1792.09	2036.64
全部债务 (亿元)	1439.30	1806.88	2074.77	2316.01
营业收入 (亿元)	105.67	90.19	84.06	62.87
利润总额 (亿元)	19.26	13.05	23.67	18.66
EBITDA (亿元)	61.08	59.95	68.93	--
营业利润率 (%)	40.91	42.72	40.54	53.19
净资产收益率 (%)	3.70	1.95	2.91	--
资产负债率 (%)	74.58	74.87	73.38	74.33
全部债务资本化比率 (%)	73.67	74.02	72.20	73.81
流动比率 (%)	70.88	95.43	97.01	204.65
全部债务/EBITDA(倍)	23.56	30.14	30.10	--
EBITDA 利息倍数(倍)	1.07	0.91	0.77	--

注: 公司 2014 年三季度财务数据未经审计

分析师

高景楠 刘珺轩

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)

Http: //www.lhratings.com

评级观点

联合资信评估有限公司 (以下简称“联合资信”) 对湖南省高速公路建设开发总公司 (以下简称“公司”) 的评级, 反映了公司作为湖南省唯一的国有独资高速公路投资运营主体, 在资产规模、区域垄断经营及政府支持等方面的显著优势。同时, 联合资信关注到公司资本支出大, 债务规模呈较快增长趋势, 债务负担重; 财务弹性弱, 整体盈利能力偏弱, 高速公路收费权质押比例高等因素对其信用水平带来的不利影响。

近年来随着公司在建高速公路陆续建成通车, “二纵五横” 的湖南省高速公路骨架路网布局基本完成, 2013 年公司通车高速公路较多, 且还将有多条高速公路建成通车, 未来随区域经济持续发展, 路网规模效应将逐步发挥, 公司通行费收入及盈利能力有望较快提升。同时, 考虑到公司在湖南省高速公路交通领域的重要地位, 以及在项目资本金注入、政策及偿债资金安排等方面持续的政府支持, 都将对公司中长期发展产生积极影响。上述因素均对公司整体偿债能力形成支撑。联合资信对公司的评级展望为稳定。

优势

1. 湖南省是中国中南部重要的陆路交通枢纽之一, 区域经济快速发展, 交通位置优越。
2. 公司为湖南省交通厅独资的高速公路投资运营主体, 具有明显的区域垄断经营优势。
3. 公司得到湖南省地方政府在产业政策、税费减免、财政补贴、资金筹措等多方面的有力支持, 市场定位明确。
4. 公司所辖路产质量优良, 车流量和通行费收入呈增长态势。
5. 2013 年公司多条高速公路建成通车, 且仍

将有多条高速公路实现运营通车，未来随“二纵两横”的湖南省高速公路骨架网的路网效应逐步发挥，公司收费公路车流量和通行费收入有望持续增长。

关注

1. 公司有息债务持续快速增长，债务负担重，存在一定短期偿付压力，财务弹性弱，对营业利润侵蚀较大，整体盈利能力偏弱。
2. 公司政府还贷性高速公路项目的建设及还款对湖南省政府项目资本金及各项补贴收入到位依赖性较高。
3. 公司经营性高速公路项目通车时间较短，车流量有待培育。
4. 公司高速公路收费权质押资产占比较大，对其未来融资和资产运作或将形成一定的限制。

信用评级报告声明

一、除因本次评级事项联合资信评估有限公司（联合资信）与湖南省高速公路建设开发总公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与湖南省高速公路建设开发总公司不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

二、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。

三、本信用评级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，未因湖南省高速公路建设开发总公司和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。

四、本信用评级报告用于相关决策参考，并非是某种决策的结论、建议等。

五、本信用评级报告中引用的企业相关资料主要由湖南省高速公路建设开发总公司提供，联合资信不保证引用资料的真实性及完整性。

六、湖南省高速公路建设开发总公司主体长期信用等级自 2015 年 4 月 24 日至 2016 年 4 月 23 日有效；根据跟踪评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

一、主体概况

湖南省高速公路建设开发总公司（以下简称“公司”）系经湖南省人民政府办公厅湘政办函[1993]62号文批复同意设立的国有独资公司，注册资本为人民币1亿元。公司隶属于湖南省交通厅，由交通厅作为出资部门。2004年，根据湖南省交通厅湘交财会字[2004]358号文批复，公司增加注册资本人民币89597万元，其中包括莲易路和长潭路中国家投入的89087万元项目建设资本金，以及交通厅拨付的510万元资金。截至2014年9月底，公司注册资本99597万元，湖南省交通运输厅持股100%，为公司实际控制人。

公司主营业务范围为：负责全省高速公路建设、养护、管理和沿线开发；高速公路服务区加油站、汽车维修服务站的管理；交通、能源、城市基础设施、高科技项目的开发；投资与管理；高速公路沿线房地产开发、经营筑路工程机械及配件。

公司是湖南省主要的高速公路建设、运营和管理企业，对省内所有收费还贷性高速公路行使收费权。截至2014年9月底，公司旗下管辖的高速公路里程已达3587.55公里（公司合并口径），占2014年9月底湖南省省内高速公路的通车里程的69%。

截至2014年9月底，公司下辖湖南省高速公路投资集团有限公司（简称“投资集团公司”）和湖南省高速公路机电建设开发有限公司（简称“机电开发公司”）2家全资子公司，5家控股及参股子公司，15家项目建设公司，以及13个高速公路运营单位。截至2014年9月底，公司持有A股上市公司现代投资股份有限公司（以下简称“现代投资”，股票代码000900）27.19%的股份，现代投资未纳入公司合并报表。

截至2013年底，公司合并资产总额3001.36亿元；所有者权益合计799.01亿元；2013年公司实现营业收入84.06亿元，利润总额23.67亿

元。

截至2014年9月底，公司合并资产总额3201.24亿元，所有者权益合计821.85亿元；2014年1~9月，公司实现营业收入62.87亿元，利润总额18.66亿元。

公司注册地址：长沙市远大一路649号；法定代表人：吴国光。

二、宏观经济和政策环境

2014年，中国国民经济在新常态下保持平稳运行，呈现出增长平稳、结构优化、质量提升、民生改善的良好态势。初步核算，全年国内生产总值636463亿元，按可比价格计算，比上年增长7.4%。增长平稳主要表现为，在实现7.4%的增长率的同时还实现城镇新增就业1322万，调查失业率稳定在5.1%左右，居民消费价格上涨2%。结构优化主要表现为服务业比重继续提升；以移动互联网为主要内容的新产业、新技术、新业态、新模式、新产品不断涌现，中国经济向中高端迈进的势头明显；最终消费的比重提升，区域结构及收入结构继续改善。质量提升主要表现为全年劳动生产率提升、单位GDP的能耗下降。民生改善主要表现为全国居民人均可支配收入扣除物价实际增长8%，城镇居民人均可支配收入实际增长6.8%，农村居民人均可支配收入实际增长9.2%。

从消费、投资和进出口情况看，2014年，市场销售稳定增长，固定资产投资增速放缓，进出口增速回落。社会消费品零售总额262394亿元，比上年名义增长12.0%（扣除价格因素实际增长10.9%）。固定资产投资（不含农户）502005亿元，比上年名义增长15.7%（扣除价格因素实际增长15.1%）。全年进出口总额264335亿元人民币，比上年增长2.3%。

2014年，中国继续实施积极的财政政策。全国一般公共预算收入140350亿元，比上年增加11140亿元，增长8.6%。其中，中央一

般公共财政收入 64490 亿元，比上年增长 4292 亿元，增长 7.1%；地方一般公共财政收入（本级）75860 亿元，比上年增长 6849 亿元，增长 9.9%。一般公共财政收入中的税收收入 119158 亿元，同比增长 7.8%。全国一般公共财政支出 151662 亿元，比上年增长 11449 亿元，增长 8.2%。其中，中央本级支出 22570 亿元，比上年增长 2098 亿元，增长 10.2%；地方财政支出 129092 亿元，比上年增长 9351 亿元，增长 7.8%。

2014 年，中国人民银行继续实施稳健的货币政策，综合运用公开市场操作、短期流动性调节工具（SLO）、常备借贷便利（SLF）等货币政策工具，创设中期借贷便利（MLF）和抵押补充贷款工具（PSL）；非对称下调存贷款基准利率；两次实施定向降准。稳健货币政策的实施，使得货币信贷和社会融资平稳增长，贷款结构继续改善，企业融资成本高问题得到一定程度缓解。2014 年末，广义货币供应量 M2 余额同比增长 12.2%；人民币贷款余额同比增长 13.6%，比年初增加 9.78 万亿元，同比多增 8900 亿元；全年社会融资规模为 16.46 万亿元；12 月份非金融企业及其他部门贷款加权平均利率为 6.77%，比年初下降 0.42 个百分点。

2015 年，中国经济下行压力依然较大。李克强总理的政府工作报告指出，2015 年经济社会发展的主要预期目标是 GDP 增长 7.0% 左右，居民消费价格涨幅 3% 左右，城镇新增就业 1000 万人以上，城镇登记失业率 4.5% 以内，进出口增长 6% 左右。2015 年是全面深化改革的关键之年，稳增长为 2015 年经济工作首要任务，将重点实施“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带三大战略。三大战略的推进势必拓展中国经济发展的战略空间，并将带动基础建设等投资，从而对经济稳定增长起到支撑作用。

三、行业及区域经济环境

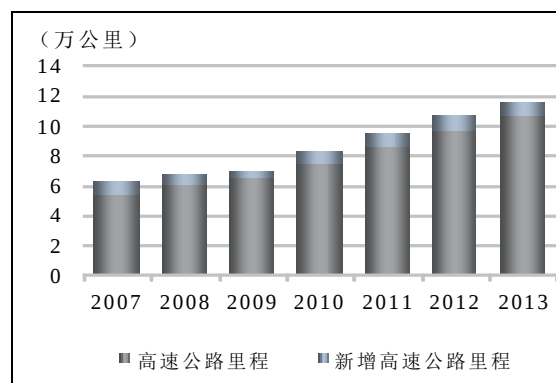
1. 高速公路发展概况

根据《中华人民共和国公路法》划分标准，高速公路是指全部控制出入、专供汽车在分隔的车道上高速行驶的公路。主要用于连接政治、经济、文化上重要的城市和地区，是国家公路干线网众的骨架，一般年平均昼夜汽车通过量 2.5 万辆以上。高速公路是重要的国家资源，具有行车速度快、通行能力大、运输成本低、行车安全等特点，对于促进国家经济增长、提高生活质量以及维护国家安全有重要作用。

高速公路建设

相比西方发达国家的高速公路建设，中国高速公路建设起步较晚，但发展迅速。自 1988 年中国修建第一条沪嘉（上海—嘉定）高速公路以来，中国高速公路建设经历了三个发展阶段：1988～1992 年为起步阶段，期间每年高速公路通车里程在 50～250 公里之间；1993～1997 年为高速公路的第一个发展高潮，期间高速公路发展有了明显的加快，年通车里程保持在 450～1400 公里之间；1998 年至今为高速公路的大发展时期，在国家积极财政政策的推动下，这一阶段通车里程高速增长，由 1998 年底的 6258 公里发展为 2013 年底的 10.45 万公里，年均复合增幅 20.64%。目前中国高速公路总里程居世界第二位。

图1 中国高速公路通车里程

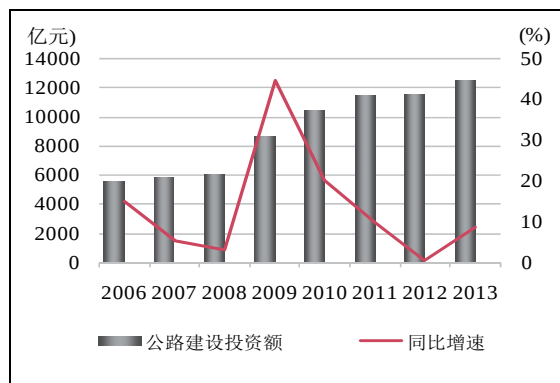


资料来源：交通运输部

高速公路属于资金密集型行业，其建设成本主要包括路面材料费、征地拆迁费、人工成本和通讯监控等交通设施费等。尽管从总里程看高速公路在整个公路体系中的占比不大，但其高成本的特性导致其在公路投资中的占比一直在50%以上。根据交通运输部发布的2013年交通运输行业发展统计公报显示，2013年全国完成公路建设投资13692.20亿元，比2012年增长7.7%。其中，高速公路建设完成投资7297.76亿元，增长0.8%，普通国道省道建设完成投资3899.61亿元，增长18.4%。截至2013年底，全国公路总里程达435.62万公里，比2012年底增加11.87万公里。目前，中国仍处于工业化快速发展的阶段，公路处于高投入建设期的阶段，公路行业的发展还需要大规模投资来推动。

加快高速公路建设是中国经济发展的需要。随着国民经济的快速发展，物流、人流大幅度增加，提高运输效率、降低运输成本的要求日益迫切。从目前情况看，中国现有的高速公路仅能满足30%的需求，应该说对高速公路的需求还是突出的。在中国经济比较发达的珠江三角洲、长江三角洲和京津冀地区，高速公路的建设和发展速度最快，同时高速公路为这些地区带来的经济效益也十分显著。因此，在今后的经济发展中，这些地区仍然是高速公路的重点需求区域。

图2 2006-2013年全国公路建设投资额及增长率



资料来源：Wind资讯

中国高速公路的发展同世界还有一定的

差距，主要表现在：从高速公路密度看，目前中国高速公路密度远低于发达国家水平；从连通城市看，中国目前仅连通50万人以上的城镇，而美国、德国已连通国内所有5万人以上的城镇，日本已连通所有10万人以上的城镇；从便捷性和通畅性看，中国高速公路建设初期以连接主要城市为主，最近几年才转向大规模跨省贯通，网络化建设任务依然艰巨。

高速公路运输

公路运输经济运行状况与GDP增速高度相关。

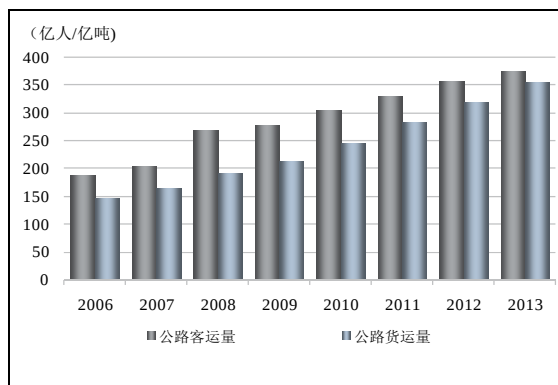
2011年，受宏观经济增速持续放缓、国家加大收费公路专项清理等因素影响，公路行业景气度有所下滑，但受年末节假日客流刺激以及冬季煤运和货运需求带动，公路客货运量仍保持较快增长。2011年全年，全国公路客运量和货运量分别达328.62亿人和282.01亿吨，同比增速分别为7.65%和15.20%；公路客运周转量和货运周转量分别为16760.25亿人公里和51374.70亿吨公里，分别同比增长11.58%和18.40%，公路客、货运增速均较上年同期有不同程度提高。

2012年，全国公路客运量和货运量分别为355.70亿人和318.85亿吨，同比增速分别为8.24%和13.06%；公路客运周转量和货运周转量分别为18467.55亿人公里和59534.86亿吨公里，分别同比增长8.2%和15.9%。2012年，受宏观经济增速持续放缓、国家深入推进收费公路专项清理等因素影响，公路行业景气度有所下滑，公路客、货运增速均较上年同期有不同程度下降。但受重大节假日面收小型客车通行费政策的刺激以及冬季煤运和货运需求带动，公路客货运量仍保持较快增长。

2013年，全国公路客运量和货运量分别为374.70亿人和355.00亿吨，同比增速分别为5.34%和11.34%；公路客运周转量和货运周转量分别为19705.60亿人公里和67114.50亿吨公里，分别同比增长6.70%和12.73%。随着经济增长减缓，公路行业景气度持续下降，但

受私家车保有量增长和公路通车里程增长影响，公路客货运依然维持增长态势。

图3 2006-2013年全国公路运输量情况



资料来源：Wind资讯

2. 高速公路行业政策

“贷款修路，收费还贷”政策是改革开放初期，中国公路交通严重滞后、国家财力有限的条件下，探索发展起来的一项重要政策。1984年，国务院第54次常委会正式决议实施“贷款修路，收费还贷”；1988年，交通部、财政部、国家物价局根据《公路管理条例》，联合发布了《贷款修建高等级公路和大型公路桥梁、隧道收取车辆通行费规定》；2004年，中国《收费公路管理条例》正式实施。目前中国现有公路网中，95%的高速公路是靠收费公路政策筹资修建的，收费还贷政策的实施在中国公路建设初期拓宽了公路建设投融资渠道，缓解了建设资金严重不足的矛盾，对加快中国公路交通的发展做出了重要的贡献。

然而，随着近年来中国高速公路建设的快速发展，高速公路存在超期收费、通行费标准过高以及不合理收费的问题。2011年6月起，交通运输部开展了为期一年的全国收费公路专项清理工作，全面清理公路超期收费、通行费收费标准偏高等违规及不合理收费等现象。根据清查要求，各省市都对辖内路段做了清查，从各省的整改结果看，绝大多数省份只对少数路段的收费期限、费率做调整。

2012年8月，国务院发布了《国务院关于批准交通运输部等部门重大节假日免收小型

客车通行费实施方案的通知》（国发[2012]37号），通知规定，春节、清明节、劳动节、国庆节四个国家法定节假日，以及当年国务院办公厅文件确定的上述法定节假日连休日期间7座及以下小型客车免收高速通行费。该通知旨在减轻民众过路负担，具有很大的社会意义。但由于此次免费通行的天数约为20天，占全年的5.5%，且节假日均为车流量大的时期，免费行政政策的实施将对高速公路运营企业带来一定的负面影响，一方面，影响企业收入及利润，另一方面更加集中的车流量将造成交通拥堵，增加高速通行管理难度。同时，由于通知中规定免费通行的范围为7座及以下小型客车，属于“一类车”，因此高速公路运营企业所辖高速路段一类车流量占比越高，所受影响越大。

2013年5月，交通运输部发布《收费公路管理条例(修正案征求意见稿)》，对高速公路期满后处理、收费标准、免费政策补偿等方面做了修订。

3. 高速公路发展前景

2005年1月，中国公布了《国家高速公路网规划》，规划方案总体以“东部加密、中部成网、西部连通”为布局思路，建设“首都连接省会、省会彼此相通、连接主要地市、覆盖重要县市”的高速公路网络，要求做到东部地区平均30分钟上高速，中部地区平均1小时上高速，西部地区平均2小时上高速，2020年高速公路总里程达到8.5万公里，连接所有人口在20万以上的城市，基本形成国家高速公路网（7918网¹）。

目前中国仍处于工业化快速发展的阶段，公路行业处于高投入建设期的阶段，公路行业的发展还需要大规模投资来推动，根据交通部投资计划，全国公路建设投资将优先考虑国家高速公路网、国家区域发展战略确定的交通基

¹ “7918”：7条以北京为起点的高速公路放射线，9条南北纵向高速公路，18条东西横向高速公路。

基础设施、特大城市圈、大中城市群交通基础设施以及省际“断头路”方面的建设。与此同时，交通运输部将修订国家高速公路网规划，未来的投资重点向中西部地区和老少边穷地区倾斜，尤其是西部地区将继续是拉动公路投资的主要动力。同时继续引导和鼓励民营、社会资本和外资进入交通运输基础设施建设领域，规范民营和社会资本投资项目管理。按照国务院公布的高速公路网发展规划，中国将加快国高网主骨架建设，预计到“十二五”末7918路网将基本建成，届时，中国高速公路通车总里程将有望达到10万公里，超越美国跃居世界第一。

根据《交通运输“十二五”发展规划》，“十二五”末，国家高速公路网将基本建成，高速公路总里程达到10.8万公里。根据各省市“十二五”高速公路规划，到2015年底，高速公路通车里程超过5000公里的省份将达到16个，3000-5000公里的将达9个，特别是经济处于中等位置且幅员辽阔的省份，高速公路建设欲望尤其强力，比如：新疆、青海、内蒙古、广西、贵州和黑龙江等省份，纷纷提出“县县通高速”的口号。

总体看，“十二五”期间，中国高速公路建设发展空间仍较大。

4. 湖南省经济发展与高速公路情况

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

根据《2014年湖南省国民经济和社会发展统计公报》公布的数据，2014年湖南省完成生产总值27048.5亿元，同比增长9.5%；其中，第一产业增加值3148.8亿元，增长4.5%；第二产业增加值12481.9亿元，增长9.3%；第三产业增加值11417.8亿元，增长11.1%。三大产业结构比例调整为11.6：46.2：42.2。2013年，湖南

省全省一般公共预算收入3629.7亿元，同比增长9.5%。区域经济的发展，为湖南省高速公路行业的发展提供了有利的保证。2014年湖南省完成公路货运量20.36亿吨、客运量16.25亿人，同比分别增长10.0%和1.3%，公路货、客运量分别占各运输方式货、客运量总和的84.79%和92.69%；2014年湖南省完成公路货物周转量2578.9亿吨公里，公路旅客周转量776.5亿人公里，同比增速分别为10.7%和7.6%，分别占全省各运输方式货、客周转总量的62.00%和43.62%。在不同运输方式中，公路占绝对优势。

2014年，湖南省完成交通投资706.8亿元，其中，高速公路投资391.3亿元。2014年，湖南省新增通车里程413公里，高速公路通车总里程达到5493公里，排名全国第5位。

按照“十二五”规划实施方案，“十二五”期间，湖南省高速公路新增总投资2500亿元，续建4064公里，新开工建成193公里，到2015年底全省高速公路通车总里程达到6643公里，实现全省所有市区可在30分钟内上高速公路。根据湖南省高速公路工作会议的信息，2015年湖南省交通厅下达高速公路建设投资任务660亿元，确保益阳南线建成通车，力争安邵、常安常德段、赤石特大桥、邵坪200公里建成通车；新开工长益扩容、龙琅和潭邵大修项目164公里。

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

四、基础素质分析

1. 产权状况

湖南省交通厅持有公司100%股权，为公司实际控制人。

2. 企业规模

公司是经湖南省人民政府批准成立的国

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

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

公司管理的高速公路中包括京港澳、沪昆线、杭瑞线等国家高速公路网组成路段，在国家交通主干线网中居于重要地位。截至2014年9月底，公司下辖湖南省高速公路投资集团有限公司和湖南省高速公路机电建设开发有限公司2家全资子公司，5家控股及参股子公司，15家项目建设公司，以及13个高速公路运营单位。截至2014年9月底，公司持有A股上市公司现代投资股份有限公司27.19%的股份，现代投资未纳入公司合并报表，在省内高速公路行业中具有举足轻重的地位，是湖南省高速公路建设投资领域的龙头企业。现代投资是湖南省唯一的高速公路上市公司，获得各级政府支持，在发展空间、经营资本、成本控制等方面具有较强的优势。现代投资曾荣获“中国服务业企业500强”、“2007年度中国诚信企业”等荣誉称号。获得了第十三届“国家级企业管理现代化创新成果一等奖”、“全国交通企业百强”、“湖南百强企业”。公司在高速公路投资建设与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奖项目。

总体来看，公司具有较强的规模实力和明显的区域垄断经营优势，行业竞争实力强。

3. 人员素质

截至目前，公司有7位高层管理人员，包括1位总经理、3位副总经理、1位纪委书记、1位总工程师、1位总经济师，其中，2位具有硕士学位，4位具有学士学位。

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

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

截至2014年9月底，公司共有在岗职工11492人；按职称划分，高级职称人员占3.41%，中级职称人员占5.22%，初级职称人员占80.90%；按学历划分，研究生及以上学历占5.79%，本科学历占35.27%，大专学历占40.07%，其他占18.87%；按年龄划分，30岁以下人员占45.63%，30岁-50岁人员占52.00%，50岁以上人员占2.37%。总体看，公司员工整体素质较高，员工队伍趋于年轻化，能满足公司发展需要。

4. 政府支持

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

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

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

近几年公司在建高速公路项目资金需求很大。为支持规划项目能按期开工建设，湖南省财政厅以湘财建[2008]50号文，专门制定了高速公路资本金筹措方案，由湖南省财政从交通规费收入（税费改革后为财政划拨给湖南省的返还资金）、公路建安营业税及经营性公路所得税返还、交通对外投资收益、转让收费权、外债贷款、财政预算资金等收入中安排足额资金，确保项目的资本金投入，该方案已经湖南省人民政府审批通过。另外，2012年国家启动国高网规划调整工作，湖南省有“二纵三并行线一联络线”6条1732公里高速公路已纳入调增范畴。根据湖南省实际情况，公司还提出将另外的“一并行一环一联络线”3条952公里纳入国高网，上述3条拟纳入国高网高速公路目前正在审批过程中，若加上公司已纳入国高网调增范畴的高速公路合计2684公里，按国家“十二五”对中部地区国高网项目补助标准测算，公司可争取国家补助215亿元，其中2012年和2013年湖南省交通厅分别核准补助建设资金56.51亿元和56.78亿元。

2011年，湖南省财政厅印发《湖南省财政厅关于2009年~2010年开工政府投资高速公路建设项目资本金的承诺函》（湘财建[2011]19号），承诺对6个纳入2009年~2010年开工政府投资高速公路建设项目（通平高速、石华高速、怀化绕城高速、龙永高速、永吉高速、邵坪高速）按不少于规划投资25%的额度筹措项目资本金。截至2014年9月底，公司已实际收到政府对上述六条高速公路资本金投入26.00亿元。

对于目前政府未到位资本金（体现在“应收账款”和“其他应收款科目”）安排上，2013年湖南省交通厅制定了未到位资本金计划到位表，在2014年~2028年间每年将安排一定的

资金，合计约155.79亿元，平均每年约10亿元，对公司债务偿还形成又一支撑。

近年来，公司政府还贷性高速公路范围进一步扩大。2013年底，根据湖南省交通运输厅《关于终止湖南省高速公路投资集团有限公司长沙至湘潭高速公路等五条高速公路特许经营权的通知》（湘交办函〔2013〕1020号）和《关于长湘等五条高速公路资产注入的通知》（湘交办函〔2013〕1021号），湖南省交通厅决定终止公司全资子公司投资集团长沙至湘潭高速公路（长湘）、衡阳至桂阳高速公路（衡桂）、桂阳至临武高速公路（桂武）、浏阳至醴陵高速公路（浏醴）、娄底至新化高速公路（娄新）等5个高速公路项目特许经营权，项目性质由经营性收费公路变更为政府还贷性收费公路，由公司负责后续投资建设及管理，通车收费期限不变。上述项目收回同日由湖南省交通运输厅按照评估价值以资本投入形式注入公司，相关债务及债务融资工具的本息偿付由公司担保；为简化相关程序，由湖南省交通运输厅委托公司将上述资产直接从子公司投资集团划转至本部总公司，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。截至2014年9月底，公司已实际收到上述五条高速公路政府资本金投入49.76亿元。

2014年底，根据湘交办函[2014]923号文件，湖南省交通运输厅决定终止公司的全资子公司投资集团公司炎陵至汝城高速公路、醴陵至茶陵高速公路等2个高速公路项目特许经营权，并将项目性质由经营性收费公路变更为政府还贷性收费公路，由公司负责后续投资建设及管理，通车收费期限不变。湖南省交通运输厅湘交办函[2014]924号文件明确上述项目收回同日由湖南省交通运输厅按照评估价值以资本投入形式注入公司，相关债务由公司承担，相关债务融资工具的本息偿付由公司担保；资产划转在同一天完成，由湖南省交通运输厅委托公司将上述资产直接从子公司投资

集团公司划转至本部总公司，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适宜的公告》，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。截至2014年9月底，公司已实际收到上述两条高速公路政府资本金投入28.23亿元。

2011~2014年9月，公司实际收到政府拨付的政府还贷性高速公路资本金投入合计209.04亿元，其中182.04亿元计入“资本公积”，27.00亿元计入“营业外收入”。由于在建高速公路项目后续投资仍在继续，投入的资本金也随之增加，截至2014年9月底，公司已建成和在建政府还贷性高速公路共47条，资本金合计859.30亿元，实际收到政府拨付的政府还贷性高速公路资本金投入549.03亿元，其中450.99亿元计入“资本公积”，98.04亿元计入“营业外收入”。联合资信将关注后续政府项目资本金投入情况。

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

五、管理分析

1. 法人治理结构

公司实行总经理负责制，按照《公司章程》，总经理是公司的法定代表人。公司设总经理1名，副总经理若干名。公司总经理由湖南省交通厅报湖南省人民政府聘任，并对湖南省交通厅负责。

目前，公司实行总经理办公会决策机制，由总经理办公会行使决策权，负责作出年度经营工作报告；执行出资部门的决议；审议公司发行股票、债券方案；制定并组织实施公司年

度经营计划和投资方案、制定并实施公司年度财务预（决）算方案及利润分配方案；拟定公司内部管理机构设置和部门负责人的任免等。公司成立战略管理委员会，由总经理、副总经理及有关人员组成，负责审议发展战略、中长期规划、年度经营计划、重大投资决策和重大改革措施等事项，审议后交总经理办公会研究决定。

2. 管理水平

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

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

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

资金管理方面，公司遵循专款专用、讲求效益的原则。以省交通厅、省财政厅通知下达的高速公路建设年度支出预算的规模、范围等为依据，编制建设资金年度项目支出预算，报交通厅、财政厅审定。高速公路建设资金实行集中管理和支付。

对外担保方面，公司制定了对外担保原则和管理办法，加强担保业务的管理、控制担保

风险。公司原则上不对外提供担保抵押，确因工作需要的担保，由财务处提出申请，报请公司高管层研究，经总经理办公会讨论后决策。对外担保由财务处办理，财务处建立担保业务备查档案，并落实责任人负责担保业务事项的监督工作。

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

六、经营分析

1. 经营概况

表 1 2011~2014 年 9 月公司营业收入构成及毛利率（单位：亿元）

	2011 年			2012 年			2013 年			2014 年 1-9 月		
	收入	成本	毛利率	收入	成本	毛利率	收入	成本	毛利率	收入	成本	毛利率
车辆通行费	63.14	25.66	59.36%	60.20	33.64	44.12%	62.23	34.75	44.16%	51.49	22.84	55.65%
商品销售收入	25.86	23.72	8.29%	13.42	11.93	11.10%	4.53	4.40	2.97%	0.84	0.82	2.94%
其他	16.67	12.26	26.44%	16.57	5.19	68.68%	17.30	10.11	41.56%	10.54	5.34	49.23%
合计	105.67	61.64	41.67%	90.19	50.76	43.72%	84.06	49.26	41.40%	62.87	29.00	53.87%

资料来源：公司提供

注：公司其他业务收入主要包括房产销售、广告、租赁、养护、利息等收入。

2011~2013 年，公司营业收入持续下降，分别为 105.67 亿元、90.19 亿元和 84.06 亿元。2012 年公司通行费收入下降主要是 2011 年公司通行费拆账与核算方式调整及清缴以前年度未上交的通行费较多，而 2012 年无此情况所致。2013 年通行费收入虽较 2012 年有所上升但仍小于 2011 年，主要是由于 2013 年公司根据《公路工程竣（交）工验收办法实施细则》（交公路发[2010]65 号）和财政部《基本建设财务管理规定》文件要求，将 2012~2013 年通车试运营（通车后 2 年内为试运行期间）的高速公路通行费收入 10.20 亿元未计入营业收入，直接用于冲减了相关建设成本，故 2013 年通行费较 2011 年有所减少。2013 年营业收入小于 2012 年有所下降，主要系 2013 年公司

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

建材销售业务收入有所减少所致，建材销售业务收入减少主要是由于受融资成本持续高位运行以及经济下行趋势影响，企业资金面整体相对紧张，一些采购单位压缩信用额度要求货到付款，导致公司主动放弃部分高速公路的材料供应，以及资产投资增速放缓，施工单位对建材需求减少等原因导致。其中，高速公路车辆通行费收入为公司收入的主要来源，近几年受商品销售收入大幅下降影响，车辆通行费收入占比持续上升，近三年分别为 59.76%、66.74%和 74.02%。

2014 年 1~9 月，公司实现营业收入 62.87 亿元，占 2013 年全年的 74.79%，其中通行费收入 51.49 亿元，占 2013 年全年的 82.74%。

总体来看，公司主营业务收入以高速公路

通行费收入为主，主营业务突出。

2. 高速公路投资和经营

已建成高速公路情况

截至 2014 年 9 月底，公司旗下管辖的高速公路里程为 3587.55 公里，共 38 段（公司合并口径），占 2014 年 9 月底湖南省省内高速公路通车里程的 69%，其中，政府还贷性高速公路 3298.48 公里，经营性高速公路 289.07 公里。公司管辖的高速公路包含 17 条国家高速公路网境内路段，其中，耒宜高速公路和临长高速公路是国家高速公路网第 3 条放射线京港澳高速公路（北京-港澳）的组成路段；常吉、凤大高速公路是国家高速公路网第 12 条东西横线杭瑞线（杭州-瑞丽）的组成路段；潭邵、邵怀、怀新高速公路是国家高速公路网第 13 条东西横线沪昆线（上海-昆明）的组成路段；衡枣、衡炎、耒茶高速公路是国家高速公路网第 15 条东西横线泉南线（泉南-南宁）的组成路段；吉茶、吉怀、怀通高速公路是国家高速公路网包茂线组成路段；宁道、汝郴、郴宁高速公路是国家高速公路网厦蓉线组成路段。另外，公司所辖地方高速公路多为湖南省出省通道或国高网连接线。

2011 年，公司新通车路段一条，为道贺高速湖南段，道贺高速全长 136 公里，其中公司运营路段道贺高速湖南段通车里程 50.65 公里，为湖南通往广西的出省通道。目前道贺高速并未全线贯通，广西段在建，道贺高速收费能力受到较大影响，未来随着道贺高速的全线通车，收费能力将有较大提升。

2012 年，公司新通车高速公路 15 条，包

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

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

同时，公司还通过 BOT 模式参股建成了长潭高速、潭耒高速、醴潭高速等经营性高速公路，其中长潭高速、潭耒高速也属于京港澳高速的组成路段，目前由现代投资行使收费经营权；醴潭高速是沪昆高速公路湖南境内的起始段，由公司参股子公司湖南省醴潭高速公路建设开发有限公司负责建设、收费、管理和维护，公司拥有 15% 的权益比例。2012 年公司将其全资子公司湖南省淑怀高速公路建设开发有限公司（以下简称“淑怀高速公司”）100% 股权有偿转让给现代投资公司，其中淑怀高速公司目前负责淑怀高速的建设、收费、管理和维护，未来淑怀高速拟采用 BOT 模式进行运营。淑怀高速公路是湖南省规划的“五纵七横”高速公路网中——娄底至怀化高速公路的西段，东起淑浦县的卢峰镇止于怀化市鹤城区的黄金坳。

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

表 2 截至 2014 年 9 月底公司主要经营管理的公路

	路段名称	起止点	里程（公里）	通车时间	高速公路性质	收费权期限
1	莲易高速	醴陵-湘潭	21.03	1994.12	地方高速	25 年
2	耒宜高速	耒阳-宜章	135.37	2001.12	国高网（京港澳）	30 年
3	临长高速	临湘-长沙	182.79	2002.11	国高网（京港澳）	30 年
4	潭邵高速	湘潭-邵阳	220.10	2002.12	国高网（沪昆线）	30 年
5	衡枣高速	衡阳-永州	186.07	2003.12	国高网（泉南线）	30 年
6	常张高速	常德-张家界	160.68	2005.12	国家重点干线（泉毕线）	30 年

7	衡大高速	衡阳-大浦	24.45	2005.12	地方高速	30 年
8	邵怀高速	邵阳-怀化	155.58	2007.11	国高网（沪昆线）	20 年
9	怀新高速	怀化-新晃	106.02	2007.11	国高网（沪昆线）	20 年
10	常吉高速	常德-吉首	224.51	2008.12	国高网（杭瑞线）	20 年
11	韶山高速	韶山互通-韶山	13.29	2008.12	地方高速	20 年
12	衡炎高速	衡阳-炎陵	114.19	2009.12	国高网（泉南线）	20 年
13	道贺高速湖南段	道县-贺州	50.65	2011.12	地方高速	20 年
14	吉茶高速	吉首-茶峒	64.95	2012.03	国高网（包茂线）	20 年
15	吉怀高速	吉首-怀化	104.84	2012.12	国高网（包茂线）	20 年
16	炎睦高速	炎陵-睦村	18.12	2012.12	地方高速	20 年
17	炎陵高速	炎陵分路口-炎陵县城	11.83	2012.12	地方高速	20 年
18	宁道高速	宁远-道县	91.73	2012.11	国高网（厦蓉线）	20 年
19	汝郴高速	汝城-郴州	97.97	2012.12	国高网（厦蓉线）	20 年
20	郴宁高速	郴州-宁远	104.41	2012.12	国高网（厦蓉线）	20 年
21	大浏高速	大围山-浏阳	83.64	2012.12	地方高速	20 年
22	长湘高速	京港澳复线长沙-湘潭	74.75	2012.12	地方高速	20 年
23	衡桂高速	京港澳复线衡阳-桂阳	94.92	2012.11	地方高速	20 年
24	桂武高速	京港澳复线桂阳-临武	107.81	2012.11	地方高速	20 年
25	娄新高速	娄底-新化	95.71	2012.12	地方高速	20 年
26	通平高速	通城界-平江	73.03	2012.12	地方高速	20 年
27	浏醴高速	浏阳-醴陵	99.19	2012.12	地方高速	20 年
28	张花高速	张家界-花垣	147.59	2013.11	地方高速	20 年
29	凤大高速	凤凰-大兴	30.85	2013.11	国高网（杭瑞线）	20 年
30	洞新高速	洞口-新宁	118.07	2013.12	地方高速	20 年
31	怀通高速	怀化-通道	197.64	2013.12	国高网（包茂线）	20 年
32	石华高速	石首-华容	13.44	2013.12	地方高速	20 年
33	耒茶高速	界化垌-茶陵	45.24	2013.12	国高网（泉南线）	20 年
34	京港澳长沙连接线	长沙连接线	2.30	2013.12	连接线	
35	长沙绕城高速（东北、东南段）	长沙绕城	25.72	2013.12	地方高速	20 年
政府还贷性高速公路小计			3298.48	--	--	--
36	南岳高速	衡阳-南岳	51.82	2012.12	地方高速	30 年
37	醴茶高速	醴陵-茶陵	105.25	2013.11	地方高速	20 年
38	炎汝高速	炎陵-汝城	132.00	2013.12	地方高速	20 年
经营性高速公路小计			289.07	--	--	--
合计			3587.55	--	--	--

资料来源：公司提供

注：①国高网，即国家高速公路网；②公司参股的高速公路路段未统计在内；③截至 2014 年底，表中“醴茶高速”和“炎汝高速”变更为政府还贷性收费公路。

高速公路运营情况

表 3 为公司近几年主要运营高速公路通行费收入情况。2011 年公司主要高速公路通行费收入合计 52.66 亿元，与 2011 年度确认通行费收入 63.14 亿元差别较大，系由于①公司 2010 年及之前通行费拆账报表填列的时间范

围为上年度 11 月 30 日至次年 11 月 30 日，2009 及 2010 年合并报表的通行费收入均根据当年的通行费拆账报表填列，而 2011 年进行合并报表审计时，根据审计事务所意见，公司将通行费收入入账口径更改为会计年度的 1 月 1 日至 12 月 31 日，故 2011 年通行费收入

系根据上年 12 月 1 日至本年 12 月 31 日填列，比通行费拆账报表多列 1 个月的收入，2011 年 12 月公司通行费收入近 8 亿元；②另外，公司 2011 年 12 月对下属各管理处进行了年度目标考核，对于各管理处历年未及时上缴的通行费收入进行了清理并要求其全额上缴，产生实际上交收入近 2 亿元。2012 年公司主要高速公路通行费收入合计 55.94 亿元，与 2012 年度确认通行费收入 60.20 亿元有所差别，主要是由于湖南省高速公路实行“一卡通”政策，通行费收入解缴与分配有一定的时间差，故公司每年运营路段通行费收入合计数与年度确认收入数额有一定的差别。从 2013 年开始，为避免产生上述问题，公司通行费收入和实际报表确认收入开始保持统一口径，均为实际拆账通行费收入。但由于 2013 年公司根据《公路工程竣（交）工验收办法实施细则》（交公路发[2010]65 号）和财政部《基本建设财务管理规定》文件要求，将 2012-2013 年通车试运营（通车后 2 年内为试运行期间）的高速公路通行费收入 10.20 亿元未计入营业收入，造成通行费收入和实际报表确认收入也存在差异。

2011~2013 年，随着通车里程的增加以及路网效应的发挥，公司主要路段通行费收入年均复合增长 17.28%，2013 年达到 72.43 亿元。但由于公司 2012 及 2013 年新通车路段处于试运行期，通行费收入用于冲减项目成本，不计营业收入，公司主要路段 2012 及 2013 年确认的通行费收入分别为 54.70 亿元和 61.92 亿元，近三年年均复合增长 8.44%。公司运营高速公路中通行费收入占比较大的路段包括（以 2013 年实际通行费收入为基础）：临长高速（占 21.95%）、潭邵高速（占 17.63%）、耒宜高速（占 9.24%）、衡枣高速（占 8.07%）和邵怀高速（占 10.87%）。上述五条高速公路均为国家高速公路网的组成路段，路网地位优越，收费能力强。

2013 年，耒宜高速进行了大修工程，导致

其通行费收入受到较大影响；截至目前项目已完工，预计 2014 年末耒宜高速通行费收入将有所恢复。临长高速近三年车流量波动下降，通行费收入持续增长，主要是因为临长高速作为京港澳高速湖南境内的一段，该路段大型、重型货车载重量随着国家经济的不断发展而增加，按计重收费的货车通行费收入不断上升；小型客车（含轿车）因受高速公路大型货车增多，路况复杂等因素影响在该路段上流量有所减少，从而导致临长高速车流量下降，但收入增长。2011~2013 年，衡枣高速通行费收入波动下降 3.21%，车流量持续增长 19.41%，主要系邵永高速通车就衡枣高速货车车流量造成一定分流，但客车车流量增长所致。近三年，常吉高速通行费收入快速增长，主要系 2012 年吉茶高速建成通车，成为国家高速公路重点规划的 8 条西部公路大通道之一（长沙至重庆公路通道中的一段），加之 2012 年 10 月份吉怀高速建成通车，常吉高速由原来的“长吉网”并入全省大联网，路网地位优越，带动通行费均呈快速增长态势。近三年，衡大高速通行费收入和车流量均呈持续快速增长，主要是衡大高速是连接京港澳高速南段与潭衡西的重要路段，其周边经济近年来持续快速增长，加之潭耒高速 2012 年 4~10 月份，南北各半幅路段分阶段大修，导致过往车辆绕潭衡西高速通行所致。

2014 年 1~9 月，公司主要高速公路实现通行费收入 51.49 亿元，占 2013 年全年的 82.74%。

从通行费收入和车流量结构来看，公司收费路段的车流量客货车比约为 7:3，但货车贡献的通行费占比达到 70%以上，客车贡献的通行费收入仅约为 30%。

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

表3 公司主要高速公路通行费收入（单位：万元）

	路段名称	2011 年	2012 年	2013 年	复合增长率	2014 年 1~9 月
正式 通车 路段	莲易高速	1420.62	1620.36	2816.77	40.81%	1880.82
	耒宜高速	93780.60	86644.48	66963.63	-15.50%	66491.59
	临长高速	125724.77	140012.19	159006.80	12.46%	125413.86
	潭邵高速	106864.27	115477.51	127732.90	9.33%	98007.15
	衡枣高速	62363.06	47765.37	58422.98	-3.21%	46771.88
	常张高速	18097.79	20261.49	28075.30	24.55%	23386.86
	衡大高速	4897.09	6705.51	9092.46	36.26%	4914.18
	邵怀高速	60793.11	60213.95	78715.60	13.79%	68979.34
	怀新高速	25794.14	25437.77	29751.80	7.40%	24329.67
	常吉高速	20005.19	33282.9	43763.93	47.91%	35882.31
	衡炎高速	6871.69	8267.88	11658.48	30.25%	10131.89
	道贺高速	3.24	1325.22	3225.98	3055.43%	2243.81
	小计	526615.57	547014.63	619226.63	8.44%	508433.36
通车 试运行 路段	吉茶高速	--	9371.33	13239.75	--	14917.40
	吉怀高速	--	1040.39	18575.75	--	22678.51
	炎睦高速	--	5.78	412.56	--	660.15
	炎陵高速	--			--	
	宁道高速	--	99.76	2368.82	--	2462.52
	汝郴高速	--	70.86	2838.39	--	2931.85
	郴宁高速	--	91.98	6070.76	--	5504.81
	大浏高速	--	28.77	2077.42	--	3436.21
	娄新高速	--	717.11	12958.34	--	11326.31
	通平高速	--	24.97	1197.87	--	1440.97
	长湘高速	--	94.97	7449.84	--	8868.25
	衡桂高速	--	410.90	14878.89	--	9319.32
	桂武高速	--	283.10	16417.08	--	10103.45
	浏醴高速	--	41.91	2342.59	--	3450.37
	南岳高速	--	80.82	2736.84	--	1835.99
	醴茶高速	--	--	659.27	--	5882.13
	长沙高速	--	--	5.86	--	1949.97
	怀通高速	--	--	137.02	--	7279.93
	张花高速	--	--	463.33	--	5816.36
	洞新高速	--	--	38.84	--	1992.59
	凤大高速	--	--	238.39	--	2023.05
	耒茶高速	--	--	1.98	--	730.55
	石华高速	--	--	0.32	--	251.06
	炎汝高速	--	--	9.80	--	1842.80
	小计	--	12362.65	105119.71	--	126704.55
	合计	526615.57	559377.28	724346.34	17.28%	635137.91

资料来源：公司提供

注：①韶山高速于 2008 年 12 月底建成通车，全长仅 13.08 公里，故未统计在内；②道贺高速于 2011 年 12 月建成通车；③公司 2012 年开通的吉茶、吉怀、汝郴、郴宁、宁道、长湘、衡桂、桂武、娄新、通平、浏醴、炎睦、炎睦、大浏、南岳高速等 15 条路段以及 2013 年开通的张花、凤大、洞新、怀通、石华、耒茶、京港澳长沙连线、长沙绕城、醴茶、炎汝高速等 10 条路段均处于试运行状态，试运行期间成本费用资本化，相关路段通行费收入用于冲减各项目成本，不计营业收入；④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。

表 4 公司主要运行高速公路日均车流量（单位：辆/日（标准小车））

	路段名称	2011 年	2012 年	2013 年	复合增长率	2014 年 1~9 月
正式 通车 路段	莲易高速	4023	5174	6421	26.34%	3882
	耒宜高速	54340	35940	46642	-7.35%	49796
	临长高速	58824	54359	58667	-0.13%	63474
	潭邵高速	86308	92979	99873	7.57%	107304
	衡枣高速	25507	26408	36370	19.41%	40640
	常张高速	22307	24879	27343	10.71%	28738
	衡大高速	10796	12528	17286	26.54%	13737
	邵怀高速	19379	23609	28692	21.68%	32072
	怀新高速	14560	15905	18677	13.26%	21923
	常吉高速	11938	16261	16139	16.27%	17510
	衡炎高速	7941	10073	13095	28.41%	15076
	道贺高速	13	4256	5533	1963.04%	5258
	小计	315936	322371	374738	8.91%	399410
通车 试运营 路段	吉茶高速	--	4862	19340	--	28816
	吉怀高速	--	1666	15536	--	24994
	炎睦高速	--	20	1243	--	2131
	宁道高速	--	128	6433	--	8051
	汝郴高速	--	107	4273	--	4884
	郴宁高速	--	66	7541	--	8998
	大浏高速	--	71	6544	--	11495
	长湘高速	--	95	8435	--	12660
	衡桂高速	--	293	9695	--	8275
	桂武高速	--	236	9945	--	9797
	娄新高速	--	1253	12892	--	13233
	通平高速	--	79	9035	--	13571
	浏醴高速	--	90	6238	--	10734
	南岳高速	--	216	10232	--	11767
	醴茶高速	--	--	332	--	3213
	长沙高速	--	--	696	--	14546
	怀通高速	--	--	1556	--	35347
	张花高速	--	--	761	--	15454
	洞新高速	--	--	614	--	14069
	凤大高速	--	--	667	--	11798
	耒茶高速	--	--	597	--	10001
	石华高速	--	--	181	--	2432
	炎汝高速	--	--	178	--	21581
	小计	--	9182	132964	--	297847
	合计	315936	331553	507702	26.77%	697257

资料来源：公司提供

收费结算模式及收费标准

2007年6月1日起,根据湘政办函[2007]94号文,湖南高速公路京珠高速公路网实行载货类(含客货两用)汽车开始实施计重收费(长张高速公路网和其他未联网的高速公路没有实行计重收费)。截至目前,公司所管辖38条高速公路已经全部实现载货量(含客货两用)汽车计重收费,其中,常张、常吉、吉茶高速公路计重收费系从2012年8月1日起开始实施。计重收费政策的执行将有助于提高公司高速公路通行费收入,也能通过控制超载现象将使得高速公路交通事故机率和路面损害情况大幅下降,从而减轻超载车辆带来的公路养护成本。

公司所属的公路以高速公路为主,因此,可认为燃油税费改革对公司的车辆通行费收入不会产生较大影响。

高速公路养护

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

根据省交通厅下达的各年度还贷性高速公路养护经费实施计划,还贷性高速公路的维修保养经费实行包干使用,一般来说,每年的养护经费约占前一年度通行费收入的10%。

2011年~2013年,公司还贷性高速公路养护经费分别为5.46亿元、6.08亿元和6.80亿元。公司目前经营性高速公路通车3条,通车里程289.07公里,其中1条2012年底通车,2条2013年底通车,均处于试运行阶段,试运行期间产生的成本费用资本化。

对于通车年份较长的高速公路,如有大型

修复或重建路段,公司将其所为独立的项目立项上报湖南省交通厅,由湖南省交通厅划拨项目资本金,公司不存在资金压力。

在建高速公路情况

截至2014年9月底,公司在建的主要高速公路项目有15个,其中,政府还贷性项目11个,由公司本部负责运营,总建设里程为664.13公里,概算投资额合计697.83亿元,截至2014年9月底已累计完成产值286.66亿元,计划陆续于2014~2018年通车;经营性项目4个,由子公司投资集团公司建设运营,总建设里程130.35公里,概算投资额合计87.91亿元,截至2014年9月底已累计完成产值94.80亿元。

资金筹措方面,对于政府还贷性高速公路项目,建设资金来源主要来源于部级交通建设资金、燃油税费改革中央转移支付省级留成资金、服务区转让收入、经营性收费权转让收益、公司利润及投资收益、建安营业税等省级交通建设资金、公司自筹资金、银行贷款等;截至2014年9月底,上述政府还贷性项目累计到位资金200.53亿元,占项目投资总额的29%。对于经营性高速公路项目,建设资本金由下属子公司筹集,筹集方式主要有:通过服务区经营权拍卖、道路养护权拍卖等方式筹集;截至2014年9月底,上述经营性项目累计到位资金72.42亿元,占项目投资总额的82%,其中资本金将随项目建设进度陆续到位。

公司在建高速公路项目主要为国家高速公路网和地方高速公路加密连接工程,是国家以及湖南省交通运输整体规划的重要组成部分。在建项目将陆续于2014~2018年完工通车,有利于缓解公司集中投资压力。

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

表 5 截至 2014 年 9 月底公司在建高速公路项目情况

序号	项目名称	开工时间	通车时间	建设里程 (公里)	计划总投资 (亿元)	截至 2014 年 9 月底 已累计完成产值 (亿元)
政府还贷项目				664.13	697.83	286.66
1	龙永高速	2013.8	2016	91.29	133.03	80.21
2	永吉高速	2013.11	2016	84.49	94.47	43.64
3	怀化绕城高速	2013.1	2014	23.58	21.74	19.88
4	邵坪高速	2013.11	2015	35.20	26.53	13.93
5	大岳高速	2012.8	2015	72.43	120.27	56.38
6	洞庭湖大桥		2017			
7	汝郴高速（赤石特大桥）	2010.3	2015	15.08	--	--
8	益娄高速	2014	2017	105.93	83.79	15.22
9	娄衡高速	2014	2017	116.90	94.93	31.80
10	桑张高速	2014	2018	46.79	53.93	12.69
11	武靖高速	2014	2018	72.44	69.15	12.91
经营性项目				130.35	87.91	94.80
12	新溆高速	2010.7	2014	92.74	76.15	88.49
13	南岳东延线	2013.10	2015	12.51	10.26	4.75
14	水府旅游连接线	2011.10	2014	6.03	1.50	1.56
15	炎汝高速 (连接广东剩余路段)	2010.7	2017	19.07	--	--
合计				794.48	785.74	381.46

资料来源：公司提供

注：截至 2014 年底，表中“炎汝高速”变更为政府还贷性收费公路。

拟建项目

公司拟建项目一个：益阳至马迹塘高速公路。

益阳至马迹塘高速公路起于益阳市凤形山，接益阳绕城高速公路，往西经桃江县城西、鸬鹚渡、大栗港、马迹塘，止于天湾，与常德至安化（梅城）高速公路相接，全长 57.90 公里，计划总投资 47.27 亿元，总工期 3 年。本项目建设有助于完善高速公路网络结构，促进区域经济发展，沟通长益高速公路与二广国家高速公路的快速连接。目前，该项目还处于前期筹备阶段。

表 6 公司拟建项目情况

项目名称	总投资额 (亿元)	建设里程 (公里)	总工期
益阳至马迹塘高速公路	47.27	57.90	3 年

资料来源：公司提供

整体看，近年来由于公司多条高速公路陆续建成运营，资本支出规模较大，考虑到公司在建大部分高速公路为还贷性高速公路项目，在项目资本金筹措及债务偿还等方面拥有财政厅和交通厅的有力支撑。同时“二纵五横”的湖南省高速公路骨架路网布局基本完成，未来随着路网和路况的完善，湖南省及周边地区的交通需求更趋旺盛，长远来看，公司所投资的高速公路项目具有较好的发展前景。

3. 其他业务

公司收入中除通行费以外的主营业务收入主要来自投资集团公司。2008 年底，在成立湖南省高速广信投资有限公司的基础上，公司整合湖南省高速百通建设投资有限公司、湖南省高广投资有限公司、湖南高速实业有限公司等优质资产，报请省政府批准组建了湖南省高速

公路投资集团有限公司，投资集团公司注册资本 6.00 亿元，为公司全资子公司。2011~2013 年，公司其他业务收入分别为 42.53 亿元、29.99 亿元和 21.84 亿元。

公司除通行费以外的其他收入以商品销售收入和房地产销售为主。主要来自于投资集团公司下属子公司广信投资公司的建材销售收入，2011~2013 年，商品销售收入分别为 25.86 亿元、13.42 亿元、4.53 亿元。由于公司建材销售方面无明显的市场优势，投资集团近两年开始调整战略规划，逐步缩小了建材销售业务的规模。另外，投资集团公司还拥有房地产开发项目三个，分别为金色比华利项目、马栏山综合楼项目和金色溪泉湾项目。其中，金色比华利为住宅项目，已于 2007 年 12 月建成，截至 2014 年 9 月底已售比例为 99.10%；马栏山综合楼为商业办公楼项目，目前为公司及下属子公司的办公大楼，低区主要用于出租，以及少量商业出售，项目于 2010 年 11 月建成，截至 2014 年 9 月底已售比例为 9.97%；金色溪泉湾为住宅项目，目前在建，一期 2014 年建成，截至 2014 年 9 月底已售比例为 85%，目前二期一批处于在建中。除上述三个项目外，公司无其他房地产开发项目及土地储备。

七、财务分析

1. 财务质量及财务概况

公司提供的2011~2013年度财务报表已经信永中和会计师事务所有限责任公司审计，均出具了无保留意见的审计结论；公司提供的2014年一季度财务数据未经审计。从合并范围来看，2011~2013年公司无新增合并范围内子公司，连续三年数据可比性强。

重大前期差错更正：1、2012年公司进行了清查，发现公司于1999年向现代投资股份有限公司转让长潭高速公路30年收费经营权、于2001年向现代投资转让潭耒高速公路潭衡段20年收费经营权；于2004年现代投资转让潭耒高

速公路衡耒段20年收费经营权；于2004年向中国瑞联集团有限公司转让益常高速公路20年收费经营权时，根据有关文件，转让收费权款项交通厅应当于转让后拨入公司用于还贷，但湖南省交通厅转让收费权后未将转让款项拨付公司用于还贷，公司应确认但未确认湖南省交通运输厅应收账款。截至2012年12月31日，上述三条高速公路转让收费权款项本息合计65.43亿元。对于该事项，公司作前期差错更正处理，将上述款项确认对湖南省交通运输厅应收账款同时，按收费权转让期限予以递延摊销。上述差错更正主要影响会计科目有应收账款、其他非流动负债、盈余公积、未分配利润和营业收入等。2、2012年公司在执行《公路工程竣（交）工验收办法实施细则》和财政部《基本建设财务管理规定》时出现差错，在2012年报表中将当年同城的汝郴、郴宁等9条高速公路提前转入固定资产，2013年审计报告中作为前期更正进行重述，影响为2012年末资产负债表中固定资产减少508.27亿元，在建工程增加508.27亿元。

截至2013年底，公司合并资产总额3001.36亿元；所有者权益合计799.01亿元；2013年公司实现营业收入84.06亿元，利润总额23.67亿元。

截至 2014 年 9 月底，公司合并资产总额 3201.24 亿元，所有者权益合计 821.85 亿元；2014 年 1~9 月，公司实现营业收入 62.87 亿元，利润总额 18.66 亿元。

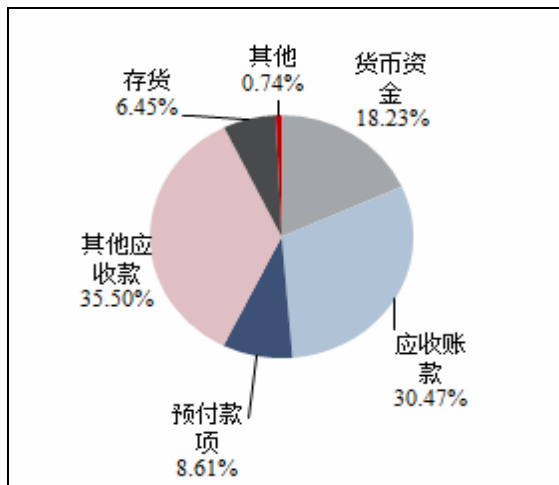
2. 资产质量

2011~2013 年，公司资产总额快速增长，年均复合增长率为 21.77%，主要来自在建工程、固定资产及应收款项（应收账款+其他应收款）的增加。截至 2013 年底，公司资产合计 3001.36 亿元，同比增长 18.92%，其中，非流动资产占 87.75%，流动资产合计占 12.25%。公司资产构成以非流动资产为主，符合高速公路行业特征。

流动资产

2011~2013 年，公司流动资产年均复合增长 11.61%，主要系应收款项（应收账款+其他应收款）变动所致。截至 2013 年底，公司流动资产合计 367.59 亿元，同比减少 12.46%，主要由于货币资金和其他应收款均减少较多。流动资产构成以货币资金、预付账款、应收账款、其他应收款为主。

图 4 截至 2013 年底公司流动资产结构



资料来源：公司审计报告

截至 2013 年底，公司货币资金 67.00 亿元，同比大幅减少 35.46%，主要系用于项目建设所致。货币资金构成以银行存款为主，占 94.23%。截至 2013 年底，公司货币资金中存在使用权受到限制的资金共 3.52 亿元，为公司下属湖南高速集团财务有限公司存放中央银行款项。

公司预付款项主要是预付货款和预付工程款。2011~2013 年，公司预付款项持续下降，年均降幅为 21.75%。截至 2013 年底，公司预付款项 31.64 亿元，主要系近年来公司在建工程竣工项目较多，相应预付款减少所致。从账龄看，以 1 年以内为主，占 58.76%，1~2 年占 24.50%，2 年以上的占 16.74%。

2011~2013 年，公司应收账款年均复合增长 77.08%，截至 2013 年底为 112.00 亿元。增加主要来自 2012 年，主要是当年公司进行了清查，以前年度公司向现代投资集团和中国瑞联集团有限公司转让的长潭高速、潭耒高速潭衡

段、益常高速等三条高速公路收费经营权，根据相关文件应确认但未确认的湖南省交通厅收费权转让款本息合计 65.43 亿元，公司将上述欠款计入该年度应收账款，带动该年度应收账款大幅增加，剩余应收账款主要是应收通行费收入。从账龄看，1 年以内占 16.16%，1~2 年占 16.03%，2~3 年占 10.42%，3 年以上占 57.39%；其中湖南省交通厅欠款原值合计 107.85 亿元（公司已计提坏账准备 2.35 亿元），占应收账款原值的 94.32%，目前公司已获得湖南省交通厅还款计划书。

截至 2013 年底，公司其他应收款主要是应收湖南省交通厅核准拨付尚未下拨的资金、公司往来款等。近两年公司新建项目增加使得公司其他应收款规模较大。截至 2013 年底，公司其他应收款账面原值为 131.57 亿元，净额为 130.51 亿元，同比下降 14.94%，主要是由于 2013 年公司收回了湖南省交通厅以前年度尚未下拨的资金 23.84 亿元。从账龄看，1 年以内占 60.43%，1~2 年占 21.17%，2~3 年占 16.35%，3 年以上占 2.05%；从欠款单位看，其他应收款前 5 名欠款单位主要为湖南省交通厅（应收湖南省交通厅账面原值 68.86 亿元，其中计提坏账准备 0.78 亿元）及地方高速公路投资主体及省内知名实业公司，其他应收款回收风险较小。

表 7 截至 2013 年底公司其他应收款前 5 名

单位名称	金额(万元)	账龄	占比
湖南省交通运输厅	688619.08	3 年以内	52.34%
湖南省公路建设投资有限公司	104070.49	2 年以内	7.91%
湖南省东常高速公路建设开发公司	89795.08	1 年以内	6.82%
湖南财信投资控股有限公司	65250.00	3 年以上	4.96%
沪昆高速公路潭市互通工程建设项目部	50471.49	3 年以上	3.84%
合计	998206.14		75.87%

资料来源：公司审计报告

2011~2013 年，公司存货年均增幅为 14.04%，截至 2013 年底为 23.71 亿元，主要为投资集团公司房地产开发项目及市政工程建设

项目,其中 2013 年新增房产开发项目 6.6 亿元,其中 1.18 亿元为金色溪泉湾项目,其余为市政工程建设等非房地产开发项目。

非流动资产

2011~2013 年,公司在建工程和固定资产大幅增加,带动非流动资产年均复合增长率达 23.42%。截至 2013 年底,公司非流动资产合计为 2633.76 亿元,增长主要来源于在建工程的增加。非流动资产结构以在建工程和固定资产为主,分别占非流动资产的 21.30%和 71.39%。

2012 年,公司在执行《公路工程竣(交)工验收办法实施细则》(交公路发[2010]65 号)和财政部《基本建设财务管理规定》时出现差错,在 2012 年报表中将当年通车的汝郴、郴宁、宁道、吉怀、通平、炎陵、炎睦、大浏、吉茶等九条高速公路提前转入固定资产列报,2013 年审计报告中作为前期差错更正对 2012 年报表进行重述,影响金额为 508.27 亿元。

表 8 2013 年报表中前期重大差错更正前后比较
(单位:万元)

单位名称	2011 年	2012 年	2013 年
更正前			
固定资产	603.88	1079.46	561.03
在建工程	1056.54	933.19	1880.24
更正后			
固定资产	603.88	571.19	561.03
在建工程	1056.54	1441.46	1880.24

资料来源:公司审计报告

以下关于在建工程和固定资产科目的分析以更正后的数据为基础,2011~2013 年,公司在建工程年均复合增长 33.40%。截至 2013 年底,公司在建工程 1880.24 亿元,主要为在建和未结转的高速公路及南岳衡山国际生态旅游酒店等其他建设项目。公司固定资产主要是路桥资产。2011 年~2013 年,公司固定资产变动不大,年均下降 3.61%,主要是由于公司根据交公路发[2010]65 号文件,2012 年及 2013 年新建成的共 25 条高速公路项目处于试运营阶段,试运营期为 2 年,试运营期间相关资产暂不转

固,成本费用资本化,故 2011~2013 年公司无新增结转固定资产的高速公路,减少系计提折旧造成。截至 2013 年底,公司固定资产账面原值合计 718.21 亿元,累计折旧 157.18 亿元,账面净值为 561.03 亿元。

公司长期股权投资主要是对高速公路子公司参股。2011~2013 年,公司长期股权投资年均增长 18.76%,截至 2013 年底为 35.40 亿元。增加主要来源于 2012 年现代投资股份有限公司当期投资收益、对湖南省醴潭高速公路开发有限公司和湖南省东常高速公路建设开发有限公司的债权转股权所致。

截至 2013 年底,公司无形资产由 2012 年底的 10.22 亿元增加至 125.27 亿元,全部来源于长湘高速、衡桂高速、桂武高速、浏醴高速和娄新高速等 5 个高速公路项目由经营性收费公路变更为政府还贷性收费公路后的评估溢价。上述资产划转后,湖南高速根据相关文件、审计及评估工作结果进行账务处理,产生的溢价 115.13 亿元计入无形资产中的收费权(以 2013 年 12 月 31 日为基准日,上述五条高速公路原值共计 395.14 元,评估价值 510 亿元)。

截至 2013 年底,公司其他非流动资产 28.35 亿元,主要是 2011 年公司下属全资子公司湖南省高速公路投资集团有限公司委托中诚信托有限责任公司、渤海国际信托有限公司、西安国际信托公司向湖南省内民营高速公路企业发放的委托贷款,2011~2013 年基本无变动。

截至 2014 年 9 月底,公司合并资产总额 3201.24 亿元,较 2013 年底增长 6.66%,主要来源于其他应收款和货币资金的增长。其中,流动资产占 20.06%,非流动资产占 79.94%,资产结构仍以非流动资产为主。

截至 2014 年 9 月底,公司流动资产 642.06 亿元,较 2013 年底增长 74.67%。2014 年 1~9 月公司其他应收款增加 231.84 亿元,其中根据财政部财建[2002]394 号文《基本建设财务管理规定》第十七至第二十条规定,项目建设投资支出是按项目概算内容发生的各项实际成

本，因公司项目建设超概部分正式批文未下达，公司将在建工程和固定资产中建设成本超出概算的 208.98 亿元转入其他应收款（待新概算批复后再转入在建工程和固定资产）；剩余 22.86 亿元为下属内部公司往来款。货币资金增加 34.33 亿元，主要系公司前三季度融资力度较大所致。应收账款和其他流动资产分别减少 1.37 亿元和增加 14.60 亿元，分别为尚未返还的通行费收入和下属经营公司待分摊费用。截至 2014 年 9 月底，公司非流动资产合计 2559.18 亿元，较 2013 年底减少 2.83%，主要来自上述固定资产和在建工程的调整。2014 年 7 月 1 日，根据财政部 2014 年新发布和修订的《企业会计准则第 2 号-长期股权投资》会计准则，公司持有的不具有控制、共同控制或重大影响的权益性投资，属于《企业会计准则第 2 号—长期股权投资》未予规范的其他权益性投资，不再作为长期股权投资核算，改按《企业会计准则第 22 号—金融工具确认和计量》核算，并对其采用追溯调整法进行调整，调整情况如下：

表 9 公司根据新会计准则调整可供出售金融资产和长期股权投资情况

（单位：万元）

科目	2013 年 (调整前)	2013 年 (调整后)	14 年 9 月 (调整后)
可供出售金融资产	--	136672.93	136472.93
长期股权投资	353961.21	217288.28	223147.03

资料来源：公司提供

截至 2014 年 9 月底，公司以高速公路收费权质押向银行融资 1333.90 亿元，以收费权质押涉及的资产金额合计约为 2388.21 亿元，占公司资产总额的 74.60%，公司所有权受限的质押资产规模较大。高速公路收费权质押的限制给公司未来融资和资产运作带来一定的风险。

总体看，近几年公司实现快速扩张，资产规模大幅提升；公司资产构成以固定资产和在建工程为主，受限资产占比高；公司应收款项（含应收账款和其他应收款）和预付款项金额较大，对公司资金形成了较大程度的占用，回收

风险较低。公司整体资产质量较好，流动性偏弱。

3. 负债及所有者权益

所有者权益

2011~2013 年，公司所有者权益年均复合增长 24.62%，主要系资本公积和未分配利润增加所致。近三年公司资本公积快速增长，年均增长 24.19%，2011 年至 2013 年公司资本公积分别较上年增加 189.17 亿元、81.14 亿元和 141.61 亿元，为上级拨入高速公路项目建设资金和高速公路资产划转注入导致的收费权评估增值，公司负责承建湖南省内绝大部分还贷性高速公路项目，为保证项目的顺利建设，未来政府仍将加大资金拨付力度，公司获得高速公路项目建设补贴资金具有一定持续性，资本公积仍将大幅增长。

截至 2013 年底，公司所有者权益合计 799.01 亿元，其中实收资本占比 1.25%、资本公积占比 79.27%、盈余公积占比 1.88%、未分配利润占 16.76%和少数股东权益占比 0.84%。公司所有者权益中资本公积占比大，稳定性好，但公司在建项目较多，资本支出较大，资本金到位情况较项目进度存在一定的滞后。

截至 2014 年 9 月底，公司所有者权益（含少数股东权益）合计 821.85 亿元，较 2013 年底增加 22.84 亿元，主要为政府拨付项目建设资金所致资本公积的增加和未分配利润的增长。所有者权益构成与期初相比变化不大，仍以资本公积为主。

整体看，公司权益稳定性较好。

负债

受新增银行借款和应付债券大幅增加影响，2011~2013 年，公司负债规模持续增长，年均复合增长率为 20.78%，2013 年底达到 2202.35 亿元。公司负债结构以非流动负债为主，占 82.80%，流动负债占 17.20%，负债结构与公司项目资金周转期限匹配。

2011~2013 年，公司流动负债呈波动下降

态势，年均下降 4.60%，主要来源于 2013 年短期借款的减少。截至 2013 年底，公司流动负债 378.91 亿元，以短期借款和一年内到期的非流动负债为主，占比分别为 52.34%和 21.69%。

2011~2013 年，公司短期借款呈持续下降态势，年均复合下降 23.45%，截至 2013 年底为 198.31 亿元。

2011~2013 年，公司应付账款波动下降，年均复合下降 8.51%，截至 2013 年底为 17.71 亿元，主要为未结算工程款；截至 2013 年底，公司其他应付款 64.04 亿元，以一年以内的保证金及往来款为主；2013 年底公司其他流动负债 5.23 亿元，系公司下属湖南高速集团财务有限公司吸收成员单位存款。

2011~2013 年，在长期借款和应付债券的带动下，公司非流动负债以 29.15%的年均复合增长率增长。截至 2013 年底，公司非流动负债达到 1823.43 亿元，以长期借款和应付债券为主，分别占非流动资产的 80.84%和 17.44%。

2011~2013 年，公司长期借款持续增长，年均增长 21.20%，系近年来公司在建工程增加较多，投资支出较大，相应融资力度加大所致。截至 2013 年底，公司长期借款 1474.13 亿元，其中以质押借款为主（占比 84.66%）。

2011~2013 年，公司加大在公开市场的直接融资力度，应付债券快速增长，年均增长 88.31%。截至 2013 年底，公司应付债券 317.96 亿元。

近几年由于在建项目增多，公司有息债务规模大幅扩张，年均复合增长 20.06%。截至 2013 年底公司全部债务合计 2074.77 亿元，其中，短期债务占 13.62%，长期债务占 86.38%，公司债务结构中长期债务的比例继续加大。截至 2013 年底公司资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率分别为 73.38%、72.20%和 69.16%。

截至 2014 年 9 月底，公司负债总额 2379.39 亿元，较 2013 年底增长 8.04%，主要为长期借款增加和 2014 年前三季度发行的私募债所致。

2014 年 1~9 月公司其他应付款减少 46.47 亿元，主要是公司清退了 2012 和 2013 年通车项目保证金所致，现金流在“购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金”科目中体现。截至 2014 年 9 月底，公司有息债务合计 2316.01 亿元，较 2013 年底增长 11.63%，其中长期债务占 87.94%，短期债务占 12.06%。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 74.33%、73.81%和 71.25%，较上年末均有轻微增长。由于公司所有政府还贷高速公路由母公司负责，母公司的有息债务基本来自政府还贷高速公路项目的借款。截至 2014 年 9 月底，母公司全部债务共 2094.61 亿元。

图 5 2011~2014 年 9 月公司债务负担变化情况



资料来源：公司提供

总体看，公司债务规模持续扩张，债务结构以长期债务为主，但债务结构仍有待改善，整体债务负担重，考虑到湖南省政府对还贷性项目借款偿付的支持，公司实际债务负担低于账面值。从未来发展看，考虑到“二纵五横”的湖南省高速公路骨架网已形成，同时根据公司在建工程建设计划，随在建高速公路项目在未来几年陆续完工，未来公司资金需求或有所下降。

4. 盈利能力

2011~2013 年，公司营业收入持续减少，

年均复合下降 10.81%。2012 年公司实现营业收入 90.19 亿元，同比下降 15.48%，减少主要是建材销售收入下降所致，2012 年公司通行费收入 60.20 亿元，同比下降 4.67%，主要是 2011 年通行费拆账与核算方式调整及清缴以前年度未上交的通行费较多，而 2012 年无此调整所致。2013 年公司实现营业收入 84.06 亿元，同比下降 6.79%，一方面是由于 2013 年公司根据《公路工程竣（交）工验收办法实施细则》（交公路发[2010]65 号）和财政部《基本建设财务管理规定》文件要求，将 2012-2013 年通车试运营（通车后 2 年内为试运行期间）的高速公路通行费收入 10.20 亿元未计入营业收入，直接用于冲减了相关建设成本，故 2013 年通行费有所减少；另一方面主要是商品销售板块的持续萎缩；此外，房地产板块 2013 年无新增项目，销售收入减少，但占营业收入比重不大，对总体收入规模影响较小。营业成本和营业收入变动较为一致，2011~2013 年复合下降 10.61%。

2011~2013 年，随公司营业规模扩张，期间费用持续增长。受公司负债规模较大影响，期间费用中财务费用占比较大。2013 年公司期间费用 30.48 亿元，其中财务费用占 65.14%。近年来期间费用占营业收入分别为 27.38%、34.50%和 36.26%，公司期间费用对利润侵蚀大。

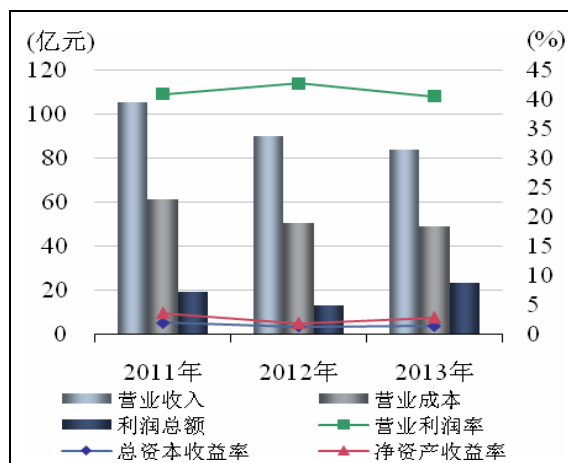
2011~2013 年，公司投资收益分别为 3.35 亿元、2.69 亿元和 2.25 亿元。公司投资收益主要来源于现代投资和湖南长益高速公路有限公司，上述两公司拥有的路产质量优良，盈利能力稳定，公司确认的投资收益稳定性较好。

受收入规模及投资收益持续下降的影响，公司 2011~2013 年营业利润也呈下降趋势，分别为 17.15 亿元、10.06 亿元和 5.49 亿元。

2011~2013 年，公司营业外收入分别为 2.18 亿元、3.01 亿元和 18.23 亿元，主要为政府补助。2013 年公司营业外收入大幅增长，主要系公司获得已通车高速公路贴息补助 18 亿元。受营业外收入的波动所致，2011~2013 年，公司

利润总额分别为 19.26 亿元、13.05 亿元和 23.67 亿元。

图 6 2011~2013 年公司盈利能力情况



资料来源：公司审计报告

从主要盈利指标看，2011~2013 年，公司营业利润率有所波动，分别为 40.91%、42.72%和 40.54%，但总体保持在较高水平；由于公司资产总规模大和期间费用对利润的侵蚀，公司总资产收益率和净资产收益率均处于较低水平，2013 年分别为 1.50%和 2.91%。总体看，公司整体盈利能力较弱。

2014 年 1~9 月，公司合并口径实现营业收入 62.87 亿元，占 2013 年全年的 74.79%；利润总额 18.66 亿元，其中营业外收入 9.21 亿元，主要是公司获得的财政补助；2014 年前三季度公司营业利润率为 53.19%。

总体看，公司目前正处于快速发展阶段，多条新建成高速公路目前正处于车流量培育期，期间费用率过高，公司利润总额对政府补助形成一定依赖。未来随着公司在建高速公路的逐步建成通车，以及已通车高速公路车流量的不断增长，公司整体收入水平及盈利规模均望提升。

5. 偿债能力分析

2011~2013 年，公司流动比率和速动比率均呈持续上升态势，三年加权平均值分别为 91.31%和 86.04%。2013 年底流动比率和速动比

率分别为 97.01%和 90.76%。截至 2014 年 9 月底，公司流动比率和速动比率分别 204.65%为和 195.78%，较上年底继续上升。2011~2013 年，公司经营现金流动负债比有所波动，2013 年底为 8.00%。公司存在一定的短期债务支付压力；考虑到湖南省政府对收费还贷性高速公路本息偿付的支持以及银行授信，均有助于缓解公司短期支付压力。

从长期偿债能力指标看，2011~2013 年，公司 EBITDA 在波动中有所增长，分别为 61.08 亿元、59.95 亿元和 68.93 亿元；全部债务/EBITDA 分别为 23.56 倍、30.14 倍和 30.10 倍。随着在建或拟建高速公路项目的逐步推进，以及现有中长期债务的逐步到期偿付，公司未来面临较大的债务压力。但考虑到公司作为湖南省政府还贷性高速公路投资建设管理主体，政府对其支持方式及力度仍将持续，公司债务偿付风险相对较低。

截至 2014 年 9 月底，公司已签订对外担保合同金额为 8.28 亿元，实际在保余额为 4.44 亿元。公司对外担保比例为 0.54%，或有负债风险不大。

截至 2014 年 9 月底，公司共获得各商业银行等金融机构授信额度合计 3164.50 亿元，尚未使用额度 971.27 亿元，公司间接融资渠道通畅。

6. 过往债务履约情况

根据公司提供的企业信用报告显示，截至 2015 年 4 月 23 日，公司存在未结清关注类贷款 5 笔，涉及金额 16.40 亿元，根据相关银行出具的说明，均为银行系统原因导致。同时根据中国货币网和中国债券信息网披露信息，截至报告出具日，公司在公开资本市场发行债券无违约记录。总体看，公司过往债务履约情况良好。

7. 抗风险能力

基于对公司自身经营和财务风险，以及湖

南省政府和交通厅对于公司的各项支持等的综合判断，公司整体抗风险能力强。

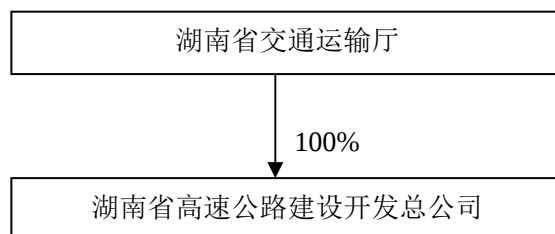
八、结论

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

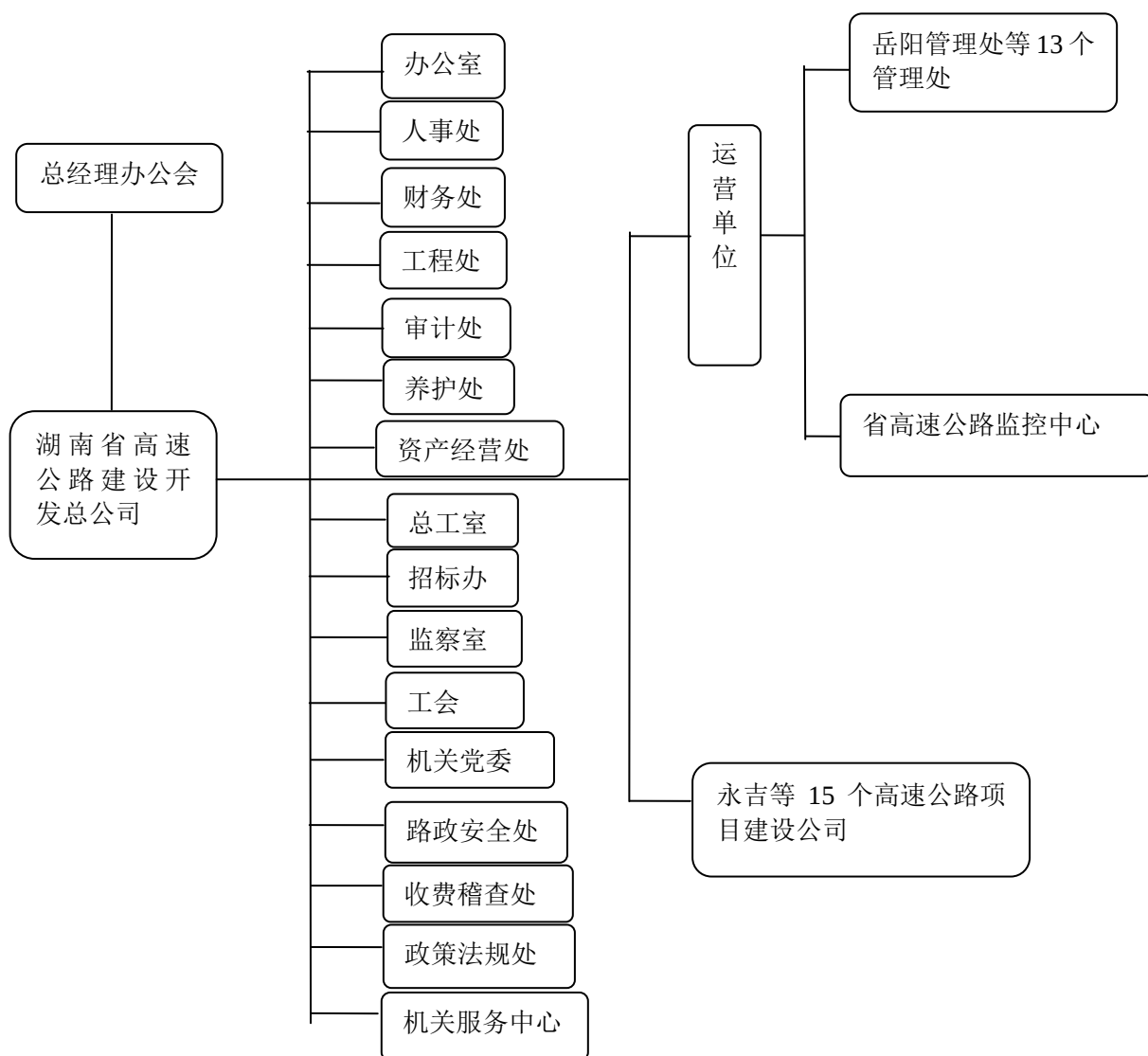
湖南省是中国中南部重要的陆路交通枢纽之一，地理位置优越。公司作为湖南省交通厅独资的高速公路投资运营主体，所辖路产质量优良，具有明显的区域垄断经营优势。

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

附件 1-1 公司股权结构图



附件 1-2 公司组织机构图



附件 2 主要财务数据及指标

项目	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年 9 月
财务数据				
现金类资产(亿元)	74.10	101.85	63.49	96.31
资产总额(亿元)	2024.10	2523.93	3001.36	3201.24
所有者权益(亿元)	514.49	634.31	799.01	821.85
短期债务(亿元)	371.88	391.77	282.69	279.37
长期债务(亿元)	1067.42	1415.10	1792.09	2036.64
全部债务(亿元)	1439.30	1806.88	2074.77	2316.01
营业收入(亿元)	105.67	90.19	84.06	62.87
利润总额(亿元)	19.26	13.05	23.67	18.66
EBITDA(亿元)	61.08	59.95	68.93	--
经营性净现金流(亿元)	33.67	27.36	30.31	31.54
财务指标				
销售债权周转次数(次)	2.92	1.27	0.77	--
存货周转次数(次)	3.38	2.76	2.33	--
总资产周转次数(次)	0.05	0.04	0.03	--
现金收入比(%)	94.42	97.91	98.78	92.21
营业利润率(%)	40.91	42.72	40.54	53.19
总资本收益率(%)	2.05	1.41	1.50	--
净资产收益率(%)	3.70	1.95	2.91	--
长期债务资本化比率(%)	67.48	69.05	69.16	71.25
全部债务资本化比率(%)	73.67	74.02	72.20	73.81
资产负债率(%)	74.58	74.87	73.38	74.33
流动比率(%)	70.88	95.43	97.01	204.65
速动比率(%)	66.50	91.22	90.76	195.78
经营现金流动负债比(%)	8.09	6.22	8.00	--
全部债务/EBITDA(倍)	23.56	30.14	30.10	--

注：公司 2014 年三季度财务数据未经审计。

附件 3 有关计算指标的计算公式

指 标 名 称	计 算 公 式
增长指标	
资产总额年复合增长率	
净资产年复合增长率	(1) 2 年数据: 增长率= (本期-上期) / 上期×100%
营业收入年复合增长率	(2) n 年数据: 增长率=[(本期/前 n 年) ^{1/(n-1)} - 1]×100%
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
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
盈利指标	
总资本收益率	(净利润+利息支出) / (所有者权益+长期债务+短期债务) ×100%
净资产收益率	净利润/所有者权益×100%
营业利润率	(营业收入-营业成本-营业税金及附加) / 营业收入×100%
债务结构指标	
资产负债率	负债总额/资产总计×100%
全部债务资本化比率	全部债务 / (长期债务+短期债务+所有者权益) ×100%
长期债务资本化比率	长期债务 / (长期债务+所有者权益) ×100%
担保比率	担保余额/所有者权益×100%
长期偿债能力指标	
EBITDA 利息倍数	EBITDA/利息支出
全部债务 / EBITDA	全部债务 / EBITDA
短期偿债能力指标	
流动比率	流动资产合计/流动负债合计×100%
速动比率	(流动资产合计-存货) / 流动负债合计×100%
经营现金流动负债比	经营活动现金流量净额/流动负债合计×100%

注: 现金类资产=货币资金+交易性金融资产/短期投资+应收票据

短期债务=短期借款+交易性金融负债+一年内到期的长期(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

企业执行新会计准则后, 股东权益=归属于母公司股东权益+少数股东权益

附件4 主体长期信用等级设置及其含义

根据中国人民银行2006年3月29日发布的“银发〔2006〕95号”文《中国人民银行信用评级管理指导意见》，以及2006年11月21日发布的《信贷市场和银行间债券市场信用评级规范》等文件的有关规定，银行间债券市场中长期债券信用等级划分为三等九级，符号表示为：AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC、C。除AAA级，CCC级（含）以下等级外，每一个信用等级可用“+”、“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。

级别设置	含 义
AAA	偿还债务的能力极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低
AA	偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约风险很低
A	偿还债务能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低
BBB	偿还债务能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般
BB	偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，违约风险较高
B	偿还债务的能力较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高
CCC	偿还债务的能力极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高
CC	在破产或重组时可获得保护较小，基本不能保证偿还债务
C	不能偿还债务

主体长期信用等级设置及含义同中长期债券。

联合资信评估有限公司关于 湖南省高速公路建设开发总公司 主体长期信用的跟踪评级安排

根据有关要求，联合资信评估有限公司（联合资信）将在湖南省高速公路建设开发总公司主体长期信用等级有效期内每半年进行一次定期跟踪评级，并根据情况开展不定期跟踪评级。

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

联合资信将密切关注湖南省高速公路建设开发总公司的经营管理状况及相关信息，如发现湖南省高速公路建设开发总公司出现重大变化，或发现其存在或出现可能对信用等级产生较大影响的重大事件时，联合资信将落实有关情况并及时评估其对信用等级产生的影响，据以确认或调整主体长期信用等级。

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

在跟踪评级过程中，如湖南省高速公路建设开发总公司主体长期信用等级发生变化调整时，联合资信将在本公司网站予以公布，同时出具跟踪评级报告报送湖南省高速公路建设开发总公司、主管部门、交易机构等。

联合资信评估有限公司
二零一五年四月二十四日

