

信用评级公告

联合〔2024〕946号

联合资信评估股份有限公司通过对吉林高速公路股份有限公司的信用状况进行综合分析和评估，确定吉林高速公路股份有限公司主体长期信用等级为 **AA⁺**，评级展望为稳定。

特此公告

联合资信评估股份有限公司

二〇二四年二月二十八日

Add: 17/F, PICC Building, 2, Jianguomenwai Street, Beijing PRC:100022

地址: 北京市朝阳区建国门外大街2号PICC大厦17层 邮编:100022

电话 (Tel) : (010) 85679696 | 传真(Fax):(010)85679228 | 邮箱 (Email) :lianhe@lhratings.com

吉林高速公路股份有限公司 主体长期信用评级报告

评级结果：

主体长期信用等级：AA⁺

评级展望：稳定

评级时间：2024 年 2 月 28 日

本次评级使用的评级方法、模型：

名称	版本
收费公路企业信用评级方法	V4.0.202208
收费公路企业主体信用评级模型（打分表）	V4.0.202208

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：

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	3
			企业管理	1
			经营分析	2
财务风险	F1	现金流	资产质量	2
			盈利能力	2
			现金流量	2
		资本结构		2
		偿债能力		1
		指示评级		
个体调整因素：无			--	
个体信用等级			aa ⁺	
外部支持调整因素：无			--	
评级结果			AA ⁺	

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

吉林高速公路股份有限公司（以下简称“公司”）是吉林省唯一一家从事高速公路、桥梁等交通基础设施投资、经营和管理的国有控股上市公司，其运营的路产区位优势明显。近年来，公司通行费收入持续增长，路产质量好，盈利能力和经营获现能力强，且公司财务弹性良好，融资渠道畅通。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，公司未来通行费收入增长空间受限、机电业务利润空间有待拓宽等因素对其信用状况可能带来的不利影响。

未来，随着吉林省经济运行回暖，公路交通运输量上升，以及公司机电工程业务持续拓展，公司有望稳健运营。

基于对公司主体长期信用状况的综合评估，联合资信确定公司主体长期信用等级为 AA⁺，评级展望为稳定。

优势

- 外部环境较好。**吉林省地处东北亚地理中心位置，在图们江地区国际合作开发中居于重要地位，近年来，吉林省经济总量波动增长，获得的中央转移支付资金规模大。吉林省高速公路通车里程呈增长趋势，2023 年公路客货运输指标均呈增长态势，公司发展的外部环境较好。
- 路产区位优势明显。**公司持有的长平高速是国家高速公路网主线路段，是中国东北地区通向京津冀等其他地区的动脉通道之一；长春西北环是导流过境长春车辆、疏解长春城市交通压力的重要通道。
- 路产质量好，盈利能力和经营获现能力强。**2020—2022 年，公司通行费收入持续增长，经营活动现金持续净流入，经营获现能力强；2022 年，公司单公里通行费收入为 728.80 万元/公里，总资产周转率、总资本收益率和净资产收益率分别为 17.44%、8.32%和 8.87%，运营效率和盈利能力指标在同业对比中表现良好。
- 财务弹性良好，融资渠道畅通。**截至 2023 年 9 月底，公司全部债务资本化比率仅为 7.31%，债务负担轻，财务弹性良好；公司作为中国 A 股上市公司具备证券市场直接融资能力，且公司尚未使用的债券批复额度充足，公司融资渠道畅通。

同业比较：

主要指标	公司	公司 1	公司 2	公司 3
最新信用等级	AA ⁺	AA ⁺	AA ⁺	AA ⁺
数据时间	2022 年（底）			
控股路产里程（公里）	151.7	400.03	216.63	95.60
单公里通行费收入（万元/年）	728.80	431.18	771.82	1176.73
资产总额（亿元）	60.32	119.33	723.26	509.46
所有者权益（亿元）	48.11	58.52	315.11	242.73
营业总收入（亿元）	14.59	18.03	51.88	71.52
利润总额（亿元）	5.45	13.51	1.84	6.79
资产负债率（%）	20.23	50.96	56.43	52.36
全部债务资本化比率（%）	14.45	50.18	51.98	49.50
全部债务/EBITDA（倍）	0.90	2.73	15.01	11.01
EBITDA 利息倍数（倍）	22.18	10.00	1.44	3.06

注：公司 1 为重庆渝东高速公路有限公司；公司 2 为沧州交通发展（集团）有限责任公司；公司 3 为嘉兴市高等级公路投资有限公司
 资料来源：公开资料

分析师：

胡元杰（项目负责人） 孙 婧

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

关注

1. **路产规模长期稳定制约收入增长空间。**公司路产里程长期保持稳定，且无在建及拟建收费公路项目，预计公司未来通行费收入增长空间受限。
2. **机电业务利润空间有待拓宽。**公司机电业务开展尚处于初期阶段，利润空间有待拓宽。

主要财务数据：

合并口径				
项 目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年 9 月
现金类资产（亿元）	8.70	11.55	9.33	14.16
资产总额（亿元）	66.52	66.46	60.32	65.93
所有者权益（亿元）	40.53	44.17	48.11	52.30
短期债务（亿元）	3.92	4.33	8.12	4.12
长期债务（亿元）	15.60	11.55	0.00	0.00
全部债务（亿元）	19.52	15.88	8.12	4.13
营业总收入（亿元）	8.50	12.72	14.59	9.38
利润总额（亿元）	1.14	4.34	5.45	5.33
EBITDA（亿元）	4.65	8.28	9.05	--
经营性净现金流（亿元）	4.06	7.85	6.44	9.03
营业利润率（%）	27.65	46.48	45.36	63.62
净资产收益率（%）	1.65	7.44	8.87	--
资产负债率（%）	39.07	33.54	20.23	20.67
全部债务资本化比率（%）	32.51	26.44	14.45	7.31
流动比率（%）	125.48	141.60	98.40	148.26
经营现金流动负债比（%）	40.72	73.57	52.92	--
现金短期债务比（倍）	2.22	2.67	1.15	3.43
EBITDA 利息倍数（倍）	4.65	10.16	22.18	--
全部债务/EBITDA（倍）	4.20	1.92	0.90	--
公司本部				
项 目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年 9 月
资产总额（亿元）	61.18	60.75	55.31	54.92
所有者权益（亿元）	38.70	42.13	45.22	48.65
全部债务（亿元）	19.12	15.79	8.09	4.09
营业总收入（亿元）	6.14	8.49	8.32	7.09
利润总额（亿元）	2.04	4.11	4.57	4.57
资产负债率（%）	36.74	30.66	18.24	11.41
全部债务资本化比率（%）	33.07	27.27	15.18	7.76
流动比率（%）	110.53	120.81	48.45	96.52
经营现金流动负债比（%）	62.11	88.94	48.29	--
现金短期债务比（倍）	1.89	1.87	0.53	1.25

注：公司 2023 年三季度财务报表未经审计；公司其他流动负债中有息部分纳入短期债务计算
 资料来源：联合资信根据公司提供资料整理

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
--	--	--	--	--	--

声 明

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

二、本报告是联合资信基于评级方法和评级程序得出的截至发表之日的独立意见陈述，未受任何机构或个人影响。评级结论及相关分析为联合资信基于相关信息和资料对评级对象所发表的前瞻性观点，而非对评级对象的事实陈述或鉴证意见。联合资信有充分理由保证所出具的评级报告遵循了真实、客观、公正的原则。

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

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

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

六、除因本次评级事项联合资信与该公司构成评级委托关系外，联合资信、评级人员与该公司不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

七、该公司信用等级自 2024 年 2 月 28 日至 2025 年 2 月 27 日有效；根据跟踪评级的结论，在有效期内评级结果有可能发生变化。联合资信保留对评级结果予以调整、更新、终止与撤销的权利。

八、未经联合资信事先书面同意，本评级报告及评级结论不得用于其他债券或证券的发行活动。

九、任何机构或个人使用本报告均视为已经充分阅读、理解并同意本声明条款。

吉林高速公路股份有限公司

主体长期信用评级报告

一、主体概况

吉林高速公路股份有限公司（以下简称“公司”或“吉林高速”）成立于 2010 年 3 月，由原东北高速公路股份有限公司¹分立，是在上海证券交易所上市的股份有限公司（证券代码：601518.SH）。公司初始注册资本为 12.13 亿元，控股股东为吉林省高速公路集团有限公司（以下简称“吉高集团”）。2018 年，经中国证券监督管理委员会出具“证监许可〔2018〕555 号”文件批复核准，公司非公开发行 1.37 亿股 A 股股票并全部由吉高集团认购，公司注册资本变更为 13.50 亿元。2023 年 6 月，根据《2022 年度利润分配及资本公积金转增股本的预案》，公司以资本公积金向全体股东每 10 股转增 4 股，公司注册资本变更为 18.91 亿元。截至 2023 年 9 月底，公司注册资本及实收资本均为 18.91 亿元，吉高集团持有公司 54.35% 的股权，为公司控股股东，吉林省人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“吉林省国资委”）为公司实际控制人。

公司主营业务包括收费公路投资、开发、建设和经营管理，同时开展高速公路信息化机电工程等业务。截至 2023 年 9 月底，公司本部内设收费管理部、财务管理部、资本运营部等

职能部门；公司合并范围内拥有子公司 3 家。

截至 2022 年底，公司资产总额 60.32 亿元，所有者权益 48.11 亿元（含少数股东权益 3.40 亿元）；2022 年，公司实现营业总收入 14.59 亿元，利润总额 5.45 亿元。

截至 2023 年 9 月底，公司资产总额 65.93 亿元，所有者权益 52.30 亿元（含少数股东权益 3.67 亿元）；2023 年 1—9 月，公司实现营业总收入 9.38 亿元，利润总额 5.33 亿元。

公司注册地址：吉林省长春市经济技术开发区浦东路 4488 号；法定代表人：蒋涛。

二、宏观经济和政策环境分析

2023 年一季度，宏观政策以落实二十大报告、中央经济工作会议为主，聚焦于完善房地产调控政策、健全 REITs 市场功能、促进中小微企业调结构强能力；二季度，宏观政策以贯彻落实 4 月中央政治局会议精神为主，聚焦于进一步优化房地产调控政策、深化资本市场改革、稳住外贸外资基本盘、提振汽车和家居等大宗消费、优化调整稳就业政策；三季度，根据 7 月中央政治局会议决策部署，宏观政策聚焦于调整优化房地产政策、活跃资本市场、促进民营经济发展壮大、加大吸引外商投资力度等方面。

2023 年前三季度，宏观政策调控着力扩大内需、提振信心、防范风险，国民经济持续恢复向好，生产供给稳步增加，市场需求持续扩大，就业物价总体改善，发展质量稳步提升，积极因素累积增多。初步核算，前三季度，国内生产总值 91.30 万亿元，按不变价格计算，同比增长 5.2%。第三季度国内生产总值同比增长 4.9%。剔除基数因素来看，第三季度 GDP 两年平均增速²上升至 4.4%，较第二季度提高了 1.1

¹ 截至 2009 年底，A 股上市公司东北高速公路股份有限公司（以下简称“东北高速”）的发起人股东黑龙江省高速公路集团有限公司（后更名为“黑龙江省高速公路集团有限公司”，以下简称“龙高集团”，持股比例为 26.90%）、吉林省高速公路集团有限公司（以下简称“吉高集团”，持股比例为 22.29%）和华建交通经济开发中心（现改制并更名为“招商局公路网络科技控股股份有限公司”，以下简称“招商公路”，持股比例为 20.10%）均未实现绝对控股，东北高速存在的治理结构问题制约其发展。2010 年，经吉林省交通运输厅、黑龙江省人民政府、中国证券监督管理委员会等单位批（核）准，东北高速分立为吉林高速及黑龙江交通发展股份有限公司（以下简称“龙江交通”），原属东北高速的资产、负债、权益、业务和人员按照分立上市方案分别由吉林高速和龙江交通承继。东北高速股东持有的每股东北高速股份将转换为 1 股吉林高速股份和 1 股龙江交通股份，龙高集团将其持有的吉林高速股份与吉高集团持有的龙江交通股份互相无偿划转。东北高速在分立完成后退市并注销，吉林高速和龙江交通经上海证券交易所核准后上市。

² 为剔除基数效应影响，方便对经济实际运行情况进行分析判断，

个百分点。9月，物价和货币环境明显企稳，消费加速恢复，制造业投资保持强势。后续政策将以落实已出台的调控措施为主，稳中求进。信用环境方面，2023年前三季度，社融规模显著扩张，信贷结构有所改善，但是居民融资需求总体仍偏弱，且企业债券融资节奏同比有所放缓。银行间市场流动性整体偏紧，实体经济融资成本明显下降。

展望2023年第四季度，特别国债发行支撑基建投资增速保持高位，汽车消费增速延续上升态势，经济主体信心持续上升，经济增长将延续前三季度较快态势。前三季度GDP同比增长5.2%，有力保障了实现全年5%的经济增长目标。据国家统计局测算，第四季度GDP同比增长4.4%以上即可完成全年经济增长目标。因此，第四季度关键是继续落实已经出台的宏观调控政策，坚持稳中求进工作基调，固本培元；着力促进汽车消费增速回升，推进高科技制造业投资扩容提效，采取多种手段稳外贸，以“保交楼”为抓手促进房地产相关债务重组。完整版宏观经济与政策环境分析详见《宏观经济信用观察（2023年三季度）》。

三、行业及区域环境分析

1. 收费公路行业

收费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。公路运输运行状况与GDP增速、行业供需等因素高度相关。2022年以来，受外部环境影响，公路旅客运输量和货物运输量均有所下降，但公路运输仍为交通运输体系中的主导运输方式；随着经济的逐步复苏，2023年以来公路运输指标逐步向好。作为重资产行业，近年来高速公路建设投资规模持续增长，但存在回收周期长、收支缺口巨大等问题。为落实交通强国建设总体要求，国家相关部门颁布一系列政策，以支持公路交通领域投资，并为收费公路存量债务接续和化解存量

债务风险提供相应保障。长期来看，随着外部环境的好转，以及国家高速路网的不断完善，高速公路行业仍有较大投资空间，行业发展前景良好。完整版详见《2023年收费公路行业分析》。

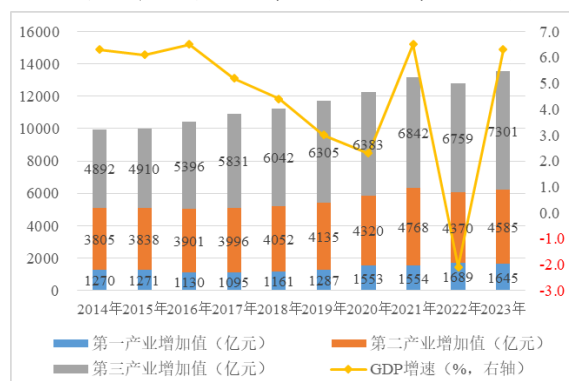
2. 区域经济环境

吉林省地处东北亚地理中心位置，在图们江地区国际合作开发中居于重要地位，具有发展东北亚区域合作的优越区位条件。近年来，吉林省经济总量波动增长，三产占比呈上升趋势，一般公共预算收入质量尚可，但财政自给率低，中央转移支付资金规模大。吉林省高速公路通车里程呈增长趋势，2023年公路客货运指标均呈增长态势。整体看，公司外部发展环境较好。

吉林省经济及财政概况

吉林省位于中国东北地区中部，面积18.74万平方公里，在中国境内与辽宁、内蒙古和黑龙江相邻，周边与俄罗斯和朝鲜隔江相望，地处由中国东北地区、朝鲜、韩国、日本、蒙古和俄罗斯东西伯利亚构成的东北亚地理中心位置，在图们江地区国际合作开发中居于重要地位，具有发展东北亚区域合作的优越区位条件。吉林省下辖1个副省级市、7个地级市和1个自治州，省会为长春市。截至2023年底，吉林省常住人口2339.41万人，城镇化率为64.72%。

图1 吉林省地区生产总值及三次产业结构



资料来源：国家统计局、吉林省统计局

本文使用两年平均增速（几何平均增长率）对部分受基数效应影响较大的指标进行分析，如工业生产、服务消费等相关领域指标。

2020—2023 年，吉林省地区生产总值（GDP）波动增长，GDP 增速波动较大，2023 年吉林省 GDP 增速超过中国平均水平（5.2%）。2023 年，吉林省第一、二、三产业增加值分别较上年增长 5.0%、5.9%和 6.9%；三次产业结构由 2020 年的 12.67:35.25:52.08 调整为 12.16:33.88:53.96，三产占比呈上升趋势。

吉林省作为中国重要的工业基地，重点发展产业包括汽车制造、石油化工、食品、信息、医药、冶金建材、电力生产、纺织等产业。2020—2022 年，受重点产业增加值增速持续下降拖累，吉林省规模以上工业增加值增速持续下降，2022 年出现负增长。2023 年，得益于汽车制造、装备制造、信息、纺织等产业增加值实现较快增长，吉林省规模以上工业增加值增速跑赢中国平均水平。

表1 吉林省规模以上工业增加值增速情况

增速（%）	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
规模以上工业增加值	6.9	4.6	-6.1	6.8
其中：重点产业增加值	8.2	5.2	-6.5	/
中国规模以上工业增加值	2.8	9.6	3.6	4.6

注：重点产业包括吉林省重点发展的汽车制造、石油化工、食品、信息、医药、冶金建材、电力生产、纺织等8个产业；未获取2023 年吉林省重点产业增加值增速，相关数据以“/”表示
资料来源：中国及吉林省国民经济和社会发展统计公报

2020—2022 年，吉林省固定资产投资（不含农户）有所波动，2022 年出现负增长。同期，吉林省基础设施投资持续增长，对固定资产投资形成拉动，但 2022 年房地产开发投资下降对固定资产投资增速形成拖累。2023 年，受第三产业投资下降影响，吉林省固定资产投资（不含农户）增速较中国平均水平存在一定差距。

表2 吉林省固定资产投资增速情况

增速（%）	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
固定资产投资（不含农户）	8.3	11.0	-2.4	0.3
其中：第一产业投资	68.3	13.7	63.0	62.7
第二产业投资	9.0	10.9	14.1	2.8
第三产业投资	7.1	11.0	-9.6	-3.9
基础设施投资	4.3	3.4	18.8	4.0
房地产开发投资	11.0	5.5	-32.6	/

中国固定资产投资（不含农户）	2.9	4.9	5.1	3.0
----------------	-----	-----	-----	-----

注：未获取2023年吉林省房地产开发投资增速，相关数据以“/”表示

资料来源：中国及吉林省国民经济和社会发展统计公报

2020—2022 年，吉林省一般公共预算收入波动下降，其中 2022 年受公共卫生事件及组合式税费支持政策等因素综合影响同比大幅下降。同期，吉林省一般公共预算收入质量尚可；一般公共预算支出有所波动，其中交通运输支出占比在 3.1%~6.6%。同期，吉林省财政自给率低，一般公共预算收支平衡主要依靠中央转移支付。2020—2022 年，受国有土地使用权出让收入下降影响，吉林省政府性基金收入规模明显下降。2023 年，随着吉林省经济回升向好以及长春市等中心城市土地交易增加较多，吉林省一般公共预算收入和政府性基金预算收入同比均快速增长。

表3 吉林省主要财政收支指标

项目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
一般公共预算收入（亿元）	1085.0	1144.0	851.0	1074.8
其中：税收占比（%）	71.15	70.75	67.05	65.09
一般公共预算收入增速（%）	-2.9	5.4	-25.6	26.3
一般公共预算支出（亿元）	4127.2	3696.8	4044.0	4406.8
其中：交通运输支出（亿元）	274.2	114.5	264.1	238.8
财政自给率（%）	26.29	30.95	21.04	24.39
一般公共预算中央转移支付收入（亿元）	2480.5	2493.0	2893.8	3202.9
政府性基金收入（亿元）	1021.2	938.4	365.7	589.0

注：一般公共预算收入增速采用自然口径增速；财政自给率=一般公共预算收入/一般公共预算支出*100%

资料来源：联合资信根据吉林省财政预决算公开数据整理

根据《吉林省国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》，吉林省将全面实施“一主六双”高质量发展战略，统筹推进经济发展质量变革、效率改革和动力改革，聚焦创造形成新的产业体系和结构优势，以新能源、新装备、新材料、新农业、新旅游、新电商“六新产业”为主攻方向，以新基建、新环境、新生活、新消费“四新设施”为建设重点，推进汽车产业突破万亿级规模、旅游业

总收入达到万亿级规模、农产品加工和食品工业接近万亿级规模；壮大石油化工、医药健康、冶金建材、装备制造、电子信息 5 个千亿级优势产业；培育冰雪、新型汽车、新材料、新能源、商用卫星、生物医药、通用航空 7 个新兴产业集群；加快现代物流业、金融服务业、研发设计、商贸流通产业、医疗美容产业、休闲康养产业 6 个现代服务业；超前布局新型显示材料、激光通信、人工智能、量子技术 4 个未来产业，加快构建多点支撑、多业并举、多元发展的产业发展新格局，推进吉林全面振兴全方位振兴。

吉林省公路交通概况

截至 2022 年底，吉林省高速公路通车里程 4395 公里，连通吉林省全部市（州）和 92% 的县（市）；普通国省公路建成二级及以上公路 9312 公里，通达吉林省全部县（市），并覆盖 90% 以上的乡镇。2023 年，随着长春都市圈环线、长春至太平川、集安至桓仁等项目持续推进，吉林省新增高速公路通车里程 249 公里。

2020—2022 年，吉林省公路货物运输量波动增长，货物运输周转量波动下降，旅客运输量和旅客运输周转量持续下降。2023 年，随着生产生活秩序逐步恢复正常，吉林省货物运输量、货物运输周转量、旅客运输量和旅客运输周转量同比分别增长 20.1%、12.9%、58.8% 和 58.3%。

表4 吉林省公路客货运输情况

项目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
货物运输量（亿吨）	3.83	4.77	4.08	4.90
货物运输周转量（亿吨公里）	1294.81	1523.81	1276.68	1440.79
旅客运输量（亿人次）	1.14	0.92	0.53	0.84
旅客运输周转量（亿人公里）	77.92	72.90	40.97	64.85

资料来源：吉林省国民经济和社会发展统计公报、吉林省交通运输厅公开信息

根据吉林省干线公路网中长期规划（2023—2035 年），到 2035 年，吉林省高速公路完成所有县级以上行政区、重要冰雪旅游景区、边境口岸的连接，覆盖“一主六双”空间布局；

长春至周边县（市）及周边县（市）间高速互联互通；普通国省干线公路连接所有市（州）、县（市）和城区常住人口 5 万以上乡镇，覆盖吉林省 95% 的乡镇、全部边境口岸和交通枢纽、经济开发区、4A 级以上旅游景区、3S 以上滑雪场；长春都市圈到哈尔滨、沈阳都市圈主要城市车程缩短至 2 小时左右，哈长城市群城际干线公路全面畅通，全面对接中蒙俄经济走廊和“滨海 2 号”国际运输走廊；长春都市圈形成“两环十三射”高速格局，核心区形成 1 小时交通圈，口岸城市便捷快速融入高速公路网。

图2 吉林省高速公路网规划布局示意图
(2023—2035 年)



资料来源：吉林省人民政府官网公开信息

四、基础素质分析

1. 股权状况

截至 2023 年 9 月底，公司控股股东为吉高集团，实际控制人为吉林省国资委。

2. 企业规模和竞争力

公司是吉林省唯一一家从事高速公路、桥梁等交通基础设施投资、经营和管理的国有控股上市公司，持有的路产区位优势明显。

截至 2023 年 9 月底，公司持有的收费公路路产包括 G1 京哈高速公路长春—四平段（以下简称“长平高速”）和 G2501 长春绕城高速公路西北环（以下简称“长春西北环”），运营里程合计 151.7 公里。

长平高速是国家高速公路网(以下简称“国高网”)主线路段,是中国东北地区通向京津冀等其他地区的动脉通道之一;长春西北环分别与 G1 京哈高速公路、G25 长深高速公路、G12 珲乌高速公路等国高网高速公路互通,是导流过境长春车辆、疏解长春城市交通压力的重要通道。整体看,公司持有的路产区位优势明显。

3. 人员素质

公司非独立董事和高级管理人员均长期从事交通行业相关工作,从业经历及管理经验丰富,独立董事具有的专业背景有利于提高公司科学决策水平,员工素质能够满足公司运营需求。

截至 2023 年 9 月底,公司拥有党委书记、董事长 1 名,副董事长 1 名,党委副书记、董事、总经理 1 名,党委副书记、董事 1 名,副总经理 1 名,财务总监兼董事会秘书 1 名,独立董事 3 名。

蒋涛先生,1972 年生,大学本科学历,正高级工程师;历任吉林省吉长交通发展建设有限责任公司办公室主任、经营开发部主任兼工程管理部经理,吉林省高速文化传媒有限公司(后更名为“吉林省吉高公路运营管理有限公司”)副总经理,吉高集团经营管理部部长,吉林省高速公路集团得一渔府有限公司(后更名为“吉林省高速公路集团经营开发有限公司”)董事长,长春市得一物业服务有限责任公司董事长,吉高集团长春管理分公司经理,吉高集团房建工程协调办公室主任,吉高集团总师办主任工程师,吉高集团靖宇分公司党总支书记、经理,吉高集团副总经济师(兼),吉林省吉高服务区管理有限公司党总支书记、董事长,吉高集团总经济师(兼),吉林省吉高服务区管理有限公司党总支书记、董事长,吉高集团服务区分公司经理;现任吉高集团总经济师(兼)和公司党委书记、董事长。

鲁明威先生,1974 年生,工程硕士,高级工程师;历任原吉林省高速公路管理局延边管理处养护科副科长、松原管理分局养护科科长、松原管理分局养护科科长兼前郭管理处副处长

(正科级)、敦化管理分局副局长,吉高集团敦化分公司副经理、吉高集团伊通分公司副经理、吉高集团长白山分公司副经理;现任公司董事、总经理。

公司董事会成员和高级管理人员均取得大学本科及以上学历,非独立董事和高级管理人员均长期从事交通行业相关工作,从业经历及管理经验较为丰富,独立董事分别具有财务、法律和金融行业背景,有利于规范公司董事会运作和提高决策水平。

截至 2023 年 9 月底,公司合并口径在职员工 884 人。从教育程度看,本科以上学历员工占 2.49%、本科学历员工占 31.11%、大专学历员工占 34.95%、大专以下学历员工占 31.45%。从年龄构成看,30 岁及以下员工占 14.48%、31 岁~50 岁(含)员工占 74.66%、50 岁以上员工占 10.86%。从专业职能看,生产人员占 73.08%、行政人员占 19.91%、技术人员占 4.86%、财务人员占 2.04%、销售人员占 0.11%。

4. 企业信用记录

公司过往债务履约情况良好。

根据公司提供的《企业信用报告(自主查询版)》(中征码:2201010003303839),截至 2024 年 1 月 12 日,公司本部无关注类或不良类信贷信息记录。

根据公司过往在公开市场发行债务融资工具的本息偿付记录,未发现公司存在逾期或违约记录,历史履约情况良好。

截至评级报告出具日,联合资信未发现公司被列入全国失信被执行人名单。

五、管理分析

公司作为中国 A 股上市公司,依法建立了合法合规的法人治理结构,公司股东大会、董事会、监事会和经营层权责明确、规范运作,公司内部控制体系和管理制度较为完善。

1. 法人治理结构

公司作为股份有限公司,根据《公司法》《证券法》和其他有关规定制订了《公司章程》,法

人治理结构完善。

公司设股东大会，是公司的权力机构。股东大会分为年度股东大会和临时股东大会，其中，年度股东大会每年召开 1 次，临时股东大会在触发《公司章程》约定的情形后召开。公司召开股东大会时，董事会、监事会以及单独或者合并持有公司百分之三以上股份的股东有权向公司提出提案。公司董事、监事和高级管理人员在股东大会上需就股东的质询和建议作出解释和说明。

公司董事会对股东大会负责。公司董事会由 7 名董事组成，董事由股东大会选举或更换，每届任期 3 年，届满可连选连任。公司董事可由高级管理人员兼任，但兼任高级管理人员职务的董事和由职工代表担任的董事合计不得超过董事总数的二分之一。公司董事会设董事长 1 名，由全体董事过半数选举产生。公司董事会设独立董事 3 名，并设审计委员会、战略委员会、薪酬与考核委员会、提名委员会等专门委员会，专门委员会成员由董事组成，对董事会负责，其中，审计委员会、薪酬与考核委员会和提名委员会中独立董事占多数并担任召集人。

公司监事会由 3 名监事组成，每届任期 3 年，届满可连选连任，其中，通过民主选举产生的职工代表监事的比例不低于三分之一，其他监事为股东代表监事，公司董事、总经理和其他高级管理人员不得兼任监事。公司监事会设主席 1 名，由全体监事过半数选举产生。公司监事可以列席董事会会议，并对董事会决议事项提出质询或者建议。

公司高级管理人员包括总经理、副总经理、财务总监、董事会秘书以及法律法规规定的其他人员。公司设总经理 1 名，由董事会聘任或解聘。公司总经理每届任期 3 年，届满可连聘连任，总经理对董事会负责并列席董事会会议。公司设副总经理若干名，协助总经理工作，副总经理的任免由总经理提名，由董事会聘任或解聘。

表 5 公司法人治理相关会议召开情况（单位：次）

召开次数	2020 年	2021 年	2022 年
股东大会	4	3	4
董事会	8	8	9
监事会	5	5	5

资料来源：联合资信根据公司年度报告整理

在实际运作中，公司股东大会和董事会依法依规召集、召开和表决，股东大会通过网络投票、中小投资者单独计票等方式确保全部股东充分行使权力，董事会各专门委员会各司其职，监事会依法对公司治理、财务状况等方面进行监督检查，公司法人治理运作规范。

2023 年 5 月，公司股东大会选举产生公司第四届董事会和监事会，任期自 2023 年 5 月至 2026 年 5 月。截至本报告出具日，公司实有董事 7 名（含独立董事 3 名）、监事 3 名（含职工监事 1 名），不存在缺位情况。

2. 管理水平

公司本部内设财务管理部、工程管理部、收费管理部和安全质量部等职能部门；并针对财务管理、预算管理、投融资管理、对外担保等方面制定了相应的内部控制制度。

财务管理方面，公司制定了《财务组织体系与财务报告管理制度》。公司财务管理的基本原则是：健全公司内部财务管理制度，做好财务管理基础工作，按照制定的财务战略，合理筹集资金，有效营运资产，控制成本费用，加强财务监督和财务信息管理，保证投资者权益不受侵犯。

预算管理方面，公司制定了《预算管理制度》。公司实行全面预算管理，全面预算的内容由经营预算、资本预算与现金流量预算三部分组成。公司财务预算一经正式下达，各预算执行单位必须认真组织实施，将其作为预算期内组织、协调各项经营、管理活动的基本依据。财务预算指标应具体落实到各部门、各子公司，形成全方位的预算执行责任体系。对预算额度的使用严格按照审批权限执行，做到强化现金流量的预算管理，严格控制预算资金的收付。

融资管理方面，公司制定了《筹资管理制度》。筹资的原则为遵守国家法律法规的原则、统一筹措分级使用的原则、合理权衡降低成本的原则、适度负债防范风险的原则。公司全资子公司、控股子公司据此制定制度并通过内部决策程序审批后执行，参股公司可参照此制度执行。

投资管理方面，公司制定了《对外投资管理制度》。公司股东大会、董事会为公司对外投资的决策机构，各自在其权限范围内，对公司的对外投资做出决策。董事会战略委员会为公司董事会的专门议事机构，负责统筹、协调和组织对外投资项目的分析和研究，为决策提供建议。公司总经理为对外投资实施的主要负责人，资本运营部为对外投资的日常管理部门。公司权益类投资项目（股权投资及转让、并购投资等）应委托具备相应资质的专业机构进行可行性研究，提供独立的可行性研究报告。总经理办公会应对项目计划和分析报告进行审核评估，决定组织实施或报董事长、董事会、股东大会批准实施。

对外担保方面，公司只能为全资、控股子公司提供担保。被担保方应符合以下条件：经营和财务方面正常，不存在比较大的经营风险和财务风险；被担保方或第三方以其合法拥有的资产提供有效的反担保。公司对外担保应当遵循合法、审慎、互利、安全的原则，严格控制担保风险。当发生担保业务时，公司资本运营部指派专人担任担保业务经办人员。公司提供对外担保，应当采取反担保等必要的措施防范风险，反担保的提供方应具备实际承担能力。

子公司管理方面，公司依据对子公司资产控制和上市公司规范运作要求，对子公司进行管理，同时负有对子公司指导、监督和相关服务的义务。公司作为投资方通过委派董事、监事依法履行股东权利，对全资子公司、控股子公司以及参股但实行实质性管理的公司行使资产收益权、高管层人事权、重大经营决策权，实行战略决策管理、预算管理、运营监控管理、产权事务管理和经营者绩效考核。

安全生产方面，公司制定了《安全生产责任制度》《安全生产教育和培训制度》《风险评估与分级管控制度》《应急管理制度》等制度，建立了各级领导、职能部门、工程技术人员、岗位操作人员对安全生产层层负责的制度。安全质量部负责制定年度安全培训计划，并对各单位的安全培训工作实施指导、检查监督和考核。同时，公司按照可能导致生产安全事故的后果和概率对风险等级进行分类，并针对不同风险等级制定了相应的处置程序，有助于加强公司安全生产管理，防范各类事故发生。

养护工程管理方面，公司制定了《养护工程管理办法》《日常养护管理办法》等制度，对各部门管理职责、工程立项程序、工程设计审批、工程质量管理、竣工验收流程等进行了明确约定，有助于对养护工程的组织实施进行有效控制。

六、经营分析

1. 经营概况

公司主营业务包括收费公路运营和机电工程，2020—2022年，公司营业总收入持续增长，综合毛利率波动增长。

2020—2022年，公司营业总收入持续增长，年均复合增长30.99%；公司营业总收入主要由收费公路运营收入构成，占比在75%以上。同期，公司收费公路运营和机电工程收入均持续增长，年均复合增长率分别为23.20%和71.91%。

2020—2022年，由于公司收费公路运营成本支出变化不大，随着收入的增长，收费公路运营毛利率持续上升；因不同单体项目利润空间存在差异，公司机电工程业务毛利率波动上升。同期，受上述因素以及机电工程收入占比持续上升影响，公司综合毛利率波动上升。

2023年1—9月，公司营业总收入相当于2022年全年水平的64.27%，仍主要来自收费公路运营；综合毛利率较2022年全年水平上升18.40个百分点。

表 6 公司营业总收入构成及毛利率情况

业务板块	2020 年			2021 年			2022 年			2023 年 1-9 月		
	收入 (亿元)	占比 (%)	毛利率 (%)	收入 (亿元)	占比 (%)	毛利率 (%)	收入 (亿元)	占比 (%)	毛利率 (%)	收入 (亿元)	占比 (%)	毛利率 (%)
收费公路运营	7.28	85.66	31.81	10.81	85.01	52.59	11.06	75.77	55.93	9.28	98.99	64.52
机电工程	1.17	13.75	3.67	1.82	14.29	13.68	3.45	23.68	12.91	0.05	0.57	9.76
其他业务	0.05	0.59	77.84	0.09	0.70	45.90	0.08	0.55	67.23	0.04	0.44	67.30
合计	8.50	100.00	28.21	12.72	100.00	46.99	14.59	100.00	45.81	9.38	100.00	64.21

资料来源：联合资信根据公司审计报告和提供资料整理

2. 业务经营分析

(1) 收费公路运营

公司持有的路产均为经营性“国高网”收费公路，在吉林省内重要性突出，路产质量好。近年来，公司路产运营效率高，通行费收入持续增长，且成本支出变化不大，盈利能力强。公司暂无在建及拟建收费公路项目，暂无投资

压力，但路产里程长期保持稳定，预计未来通行费收入增长空间有限。

路产概况

截至 2023 年 9 月底，公司拥有 2 条收费公路路产，均为经营性“国高网”收费公路，运营里程合计 151.7 公里，路产基本信息详见下表。

表 7 截至 2023 年 9 月底公司收费公路路产概况

路产名称	运营里程 (公里)	收费期限	基本信息
长平高速	109.8	1996/09~2041/09	自长春收费站至原五里坡收费站（吉辽省界），双向 8 车道，设有 8 个互通立交、6 个收费站（长春、范家屯、公主岭、郭家店、梨树东、四平）、5 个服务区（长春、陶家屯、公主岭、靠山屯、四平）
长春西北环	41.9	2001/10~2031/10	自小西屯互通立交至半截沟互通立交，双向 4 车道，设有 8 个互通立交、4 个收费站（青年路、和平大街、汽车厂、硅谷大街）、1 个服务区（春城）

注：根据《关于长平、哈大高速公路及松花江大桥收费权经营年限的批复》（交财发〔1998〕535 号），长平高速的初始收费期限为 30 年，2012 年，国家发展和改革委员会核准实施长平高速改扩建工程，根据《吉林省人民政府关于长平高速公路改扩建项目收费期限的批复》（吉政函〔2012〕104 号），长平高速的收费期限延长为自改扩建工程建成通车之日起 25 年；根据《关于调整长春市绕城高速公路车辆收费权标准的复函》（吉省价收函字〔2001〕40 号），长春西北环的收费年限为 30 年

资料来源：联合资信公司公告及公开信息整理

从路产区位看，长平高速作为“国高网”主线路段，是中国东北地区通向京津冀等其他地区的动脉通道之一；长春西北环分别与 G1 京哈高速公路、G25 长深高速公路、G12 珲乌高速公路等国高网高速公路互通，是导流过境长春车辆、疏解长春城市交通压力的重要通道。整体看，公司持有的路产在吉林省内处于重要地位。

收费标准

公司持有的路产均按照吉林省统一的高速公路收费标准进行收费，2022 年 8 月以来，长春西北环根据吉林省人民政府及长春市人民政府相关政策要求在上述标准基础上实行差异化收费，具体收费标准及差异化收费政策详见下表。

表 8 吉林省高速公路收费标准

车型	类别	规格	2020 年收费标准 (元/车公里)	2021 年至本报告出具日 收费标准 (元/车公里)
客车	1	客车≤9 座	0.45	0.45
	2	10≤客车≤19 座	0.80	0.80
	3	20≤客车≤39 座	1.10	1.10
	4	客车≥40 座	1.45	1.45
货车	1	2 轴（车长小于 6 米且最大允许总质量小于 4.5 吨）	0.45	0.45

2	2 轴（车长不小于 6 米或最大允许总质量不小于 4.5 吨）	0.90	0.83
3	3 轴	1.20	1.20
4	4 轴	1.70	1.57
5	5 轴	1.90	1.72
6	6 轴	2.10	2.06
依据文件		吉政函（2019）101 号	吉政函（2020）104 号

注：专项作业车按车型分类与普通货运车辆执行同样收费标准；对经批准通行高速公路的 6 轴以上大件运输车辆，以 6 轴货车收费系数为基础，每增加 1 轴，系数增加 0.8 确定收费标准
资料来源：吉林省交通运输厅公开信息

表 9 长春西北环差异化收费政策

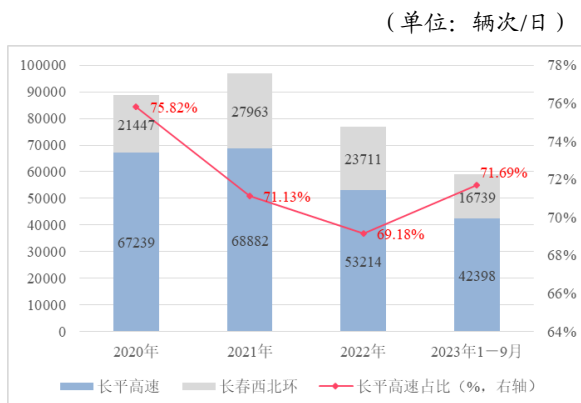
政策内容	适用路段	适用车型	适用时段	实施期限
免费通行	除青年路收费站外，其他收费站点对点通行路段	1~6 类货车（含专项作业车）、办理《超限运输车辆通行证》的大件运输车辆，以及办理 ETC 的“吉 A”牌照 1 类客车	全天	2022/08/01~2023/01/05
按正常通行费收费标准的 50%执行，且与 ETC 优惠政策叠加适用		1 类客车	每日 7:00~10:00 和 16:00~19:00（以车辆驶离收费站出口收费车道时间为准）	2023/08/01~2023/10/31
			全天	2023/11/01~2024/01/31
			工作日（周一至周五）6:30~19:00（以车辆驶离出口收费站时间为准）	2024/02/01~2024/07/31

注：2022 年 8 月 1 日至 2023 年 1 月 5 日免收的通行费由长春市人民政府通过政府购买服务的形式向公司支付，2023 年 8 月以来优惠的通行费暂无明确补贴计划；2024 年 2 月 1 日起执行的差异化收费政策将视政策执行及效果评估情况决定是否延期或调整
资料来源：联合资信根据公司公告及公开信息整理

路产运营

车流量方面，2020—2022 年，受公共卫生事件影响，公司运营收费公路的日均车流量波动下降。2023 年 1—9 月，长平高速和长春西北环的日均车流量分别相当于 2022 年全年水平的 79.67%和 70.60%，长平高速的日均车流量占比有所上升。

图 3 公司收费公路日均车流量情况



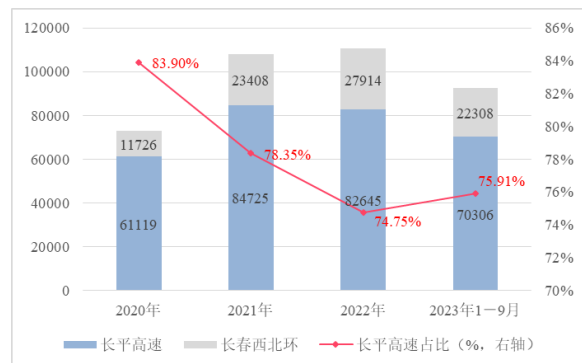
资料来源：联合资信根据公司提供资料整理

通行费收入方面，2020—2022 年，公司通行费收入持续增长，其中，2021 年增长主要系 2020 年 2 月 17 日至 5 月 5 日免收通行费造成低

基数所致；2022 年增长主要系公司采取交通引流以及长春西北环对部分车型实施点对点免费通行政策，导致货车车流量增加所致。2023 年 1—9 月，长平高速和长春西北环通行费收入分别相当于 2022 年全年水平的 85.07%和 79.92%。

图 4 公司收费公路通行费收入情况

(单位：万元)

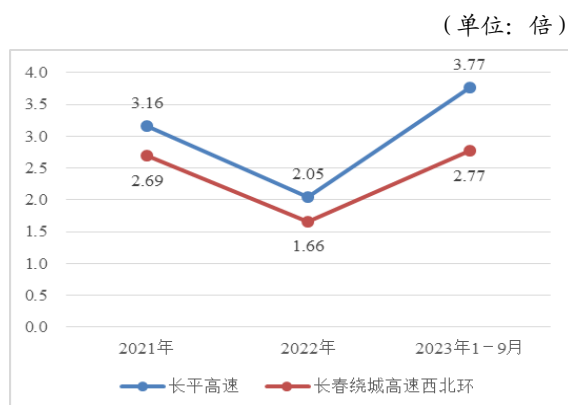


资料来源：联合资信根据公司提供资料整理

从路产贡献度上看，2020—2022 年，长平高速的车流量和通行费收入均明显高于长春西北环，但长平高速运营处于成熟期，叠加市政道路拥堵以及差异化收费政策对长春西北环形成引流效应，长平高速对整体车流量和通行费

收入的贡献度均持续下降。

图5 公司收费公路车流量客货比情况

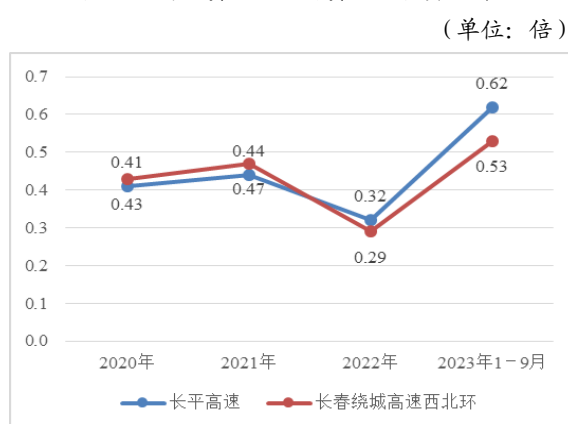


注: 计算方式为当期客车车流量/当期货车车流量; 因 2020 年 2 月 17 日至 5 月 5 日免收通行费期间车流量统计未区分客货, 故上图未包含 2020 年数据

资料来源: 联合资信根据公司提供资料整理

从客货比上看, 公司路产的车流量主要由客车贡献, 通行费收入则主要来自货车。2022 年, 随着公共卫生事件冲击客车出行意愿, 叠加公司采取交通引流以及长春西北环对部分车型实施点对点免费通行政策, 车流量和通行费收入客货比同比均出现明显下降。2023 年 1-9 月, 随着生产生活秩序逐步恢复正常以及旅游市场景气度提升, 客车对公司车流量和通行费收入的贡献度大幅提升, 且超过 2021 年全年水平。

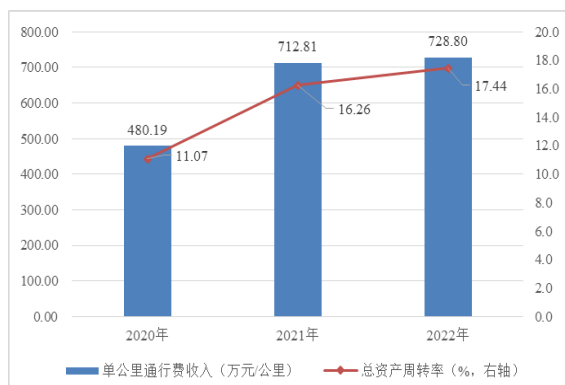
图6 公司收费公路通行费收入客货比情况



注: 计算方式为当期客车通行费收入/当期货车通行费收入
资料来源: 联合资信根据公司提供资料整理

运营效率方面, 2020-2022 年, 得益于公司通行费收入持续增加, 叠加公司资产总额持续下降且路产里程维持稳定, 公司持有路产的单公里通行费收入和总资产周转率均持续上升, 运营效率高。由于公司持有的路产相对优质, 公司路产运营效率指标在同业对比中表现良好。

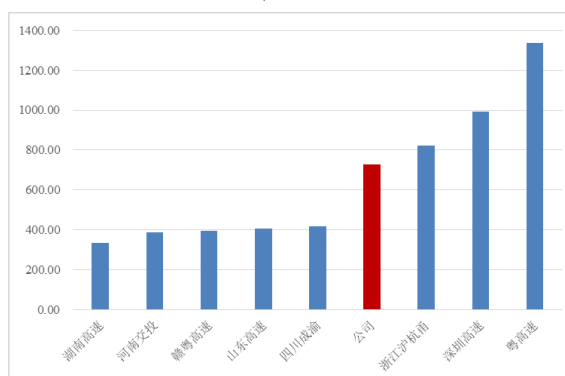
图7 公司收费公路运营效率情况



注: 单公里通行费收入=当期通行费收入/运营里程; 总资产周转率=当期通行费收入/两年平均资产总额

资料来源: 联合资信根据公司提供资料整理

图8 公司与部分收费公路企业 2022 年单公里通行费收入对比 (单位: 万元/公里)

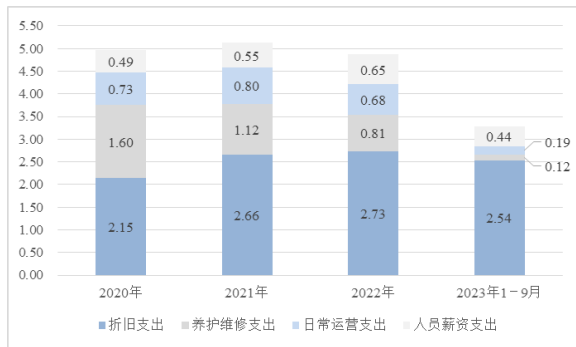


注: 除公司外, 对标企业由左至右分别为湖南省高速公路集团有限公司、河南交通投资集团有限公司、江西赣粤高速公路股份有限公司、山东高速集团有限公司、四川成渝高速公路股份有限公司、浙江沪杭甬高速公路股份有限公司、深圳高速公路集团股份有限公司和广东省高速公路发展股份有限公司

资料来源: 联合资信根据公司提供资料及公开信息整理

成本支出方面, 2020-2022 年, 公司收费公路运营成本波动下降, 由折旧成本、养护维修支出、日常运营支出和人员薪资支出构成, 其中, 折旧成本和养护维修支出合计占 70%以上。

图9 公司收费公路运营成本支出构成（单位：亿元）



资料来源：联合资信根据公司提供资料整理

养护维修方面，2020—2022年及2023年1—9月，公司运营路产按养护维修计划开展日常维修保养及专项养护工程，支出规模不大。

表10 公司收费公路路产养护维修支出情况（单位：亿元）

路产名称	项目	2020年	2021年	2022年	2023年1-9月
长平高速	日常维修保养	0.17	0.19	0.13	0.06
	专项养护及大修养护工程	0.40	0.42	0.29	0.03
长春西北环	日常维修保养	0.03	0.05	0.05	0.03
	专项养护及大修养护工程	1.00	0.47	0.34	0.00

资料来源：联合资信根据公司提供资料整理

从盈利能力上看，2021年以来，公司收费公路运营毛利率在50%以上，盈利能力强。

在建及拟建项目

截至2023年9月底，公司无在建及拟建收费公路项目，暂无投资压力，但公司持有路产里程长期保持稳定，预计未来通行费收入增长空间有限。

（2）机电工程

公司通过公开招标获取机电工程项目，近年来中标合同金额呈增长趋势，业务收入持续增长，回款效率较高，在手项目具有一定的持续性，但受业务开展处于初期阶段影响，利润空间有待拓宽。

2020年，公司新增机电工程业务，主要由子公司吉林省吉高千方科技有限公司（以下简称“吉高千方”）及其子公司吉林省科维交通工程有限公司³（以下简称“科维交通”）负责运营。科维交通拥有公路交通工程（公路机电工程）专业承包一级、电子与智能化工程专业承包二级、消防设施工程二级、施工劳务等资质，服务范围包括高速公路工程信息化机电系统工程实施及运维服务、智能化运营综合解决

方案服务、软硬件产品研发和销售等。

公司通过公开招标的方式获取项目，主要客户包括吉高集团、北京千方捷通科技股份有限公司、陕西交控路业发展有限责任公司宝坪高速公路建设管理处、台州市黄岩交通建设发展集团有限公司等，中标项目覆盖吉林、辽宁、河北、河南、山西、陕西、浙江、四川、内蒙等省及自治区，委托方根据工程进度向公司支付工程款，公司在取得监理或甲方签发的完工证书后确认收入。

2022年，公司中标合同总额同比大幅增长。2023年1—9月，公司中标合同总额相当于2022年全年水平的82.96%。

表11 公司机电工程业务运营情况（单位：个、亿元）

项目	2020年	2021年	2022年	2023年1-9月
中标合同数量	/	11	8	5
中标合同总额	/	1.84	6.04	5.01
当期业务收入	1.17	1.82	3.45	0.05
当期回款金额	1.80	3.28	2.14	4.47

注：未获取公司2020年机电工程中标项目数量及合同总额，相关数据以“/”表示

资料来源：联合资信根据公司提供资料整理

2020—2022年，得益于吉林省高速公路视频云联网工程JD01标段、104国道黄岩头陀至

³ 2023年，科维交通吸收合并吉高千方，吉高千方已于2023年1月注销。

院桥段公路工程（机电工程）JD01 标段等项目陆续完成交工验收，公司机电工程收入持续增长，回款效率较高。同期，公司机电工程业务毛利率波动上升，但受业务开展处于初期阶段影响，利润空间有待拓宽。

表 12 2022 年公司与部分同业企业利润空间对比

公司简称	公司	皖通科技	云星宇	千方科技
毛利率（%）	12.91	14.69	16.20	20.50

注：安徽皖通科技股份有限公司（简称：皖通科技）数据采用其 2022 年年报披露的来自高速公路行业客户的业务毛利率；北京云星宇交通科技股份有限公司（简称：云星宇）数据采用其 2022 年年报披露的公司毛利率；北京千方科技股份有限公司（简称：千方科技）数据采用其 2022 年年报披露的来自智慧交通行业客户的业务毛利率

资料来源：联合资信根据公司提供资料及公开资料整理

截至 2023 年 9 月底，公司在手尚未完成的机电工程项目共 18 个，尚未结算的项目合同额合计 11.92 亿元，在手项目具有一定的持续性。

3. 未来发展

未来，公司将秉承“做优、做强、做大吉林高速，促进吉林综合交通运输先行发展”的发展战略，围绕公司主责主业提升核心竞争力，积极推进有效的资本运作，实现公司多元化发展。同时，公司将充分发挥上市公司平台作用，为吉林省交通领域建设做出贡献。

七、财务分析

1. 财务概况

公司提供了 2020—2022 年度财务报表，大信会计师事务所（特殊普通合伙）对 2020 年财务报表进行审计，中兴财光华会计师事务所（特殊普通合伙）对 2021—2022 年财务报表进行审计，均出具了标准无保留意见的审计结论。公司提供的 2023 年三季度财务报表未经审计。

截至 2023 年 9 月底，公司合并范围内拥有子公司 3 家。2021 年，公司合并范围注销 1 家子公司（吉林高速德诚物业服务有限公司）；2022 年，公司合并范围未发生变化；2023 年 1—9 月，公司合并范围减少 1 家子公司，系原二级子公司科维交通吸收合并原一级子公司吉高千方所致。总体看，公司合并范围变化对公司财务数据影响小，公司财务数据可比性强。

2. 资产质量

公司资产以运营中的收费公路资产为主，公司持有的路产区位优势明显，运营效率高，公司整体资产质量高。

2020—2022 年底，随着公司路产持续计提折旧，公司资产规模持续下降，年均复合下降 4.78%，资产结构以非流动资产为主。

表 13 公司资产主要构成情况

科目	2020 年底		2021 年底		2022 年底		2023 年 9 月底	
	金额（亿元）	占比（%）	金额（亿元）	占比（%）	金额（亿元）	占比（%）	金额（亿元）	占比（%）
流动资产	12.50	18.79	15.11	22.74	11.97	19.84	20.14	30.56
货币资金	8.70	13.08	11.55	17.38	9.33	15.47	14.16	21.47
应收账款	0.98	1.48	1.07	1.60	1.74	2.89	1.93	2.93
存货	1.99	2.99	2.22	3.34	0.65	1.07	3.70	5.61
非流动资产	54.02	81.21	51.35	77.26	48.35	80.16	45.78	69.44
固定资产	53.07	79.78	50.12	75.41	47.24	78.33	44.70	67.80
资产总额	66.52	100.00	66.46	100.00	60.32	100.00	65.93	100.00

资料来源：联合资信根据公司审计报告和财务报表整理

2020—2022 年底，公司货币资金波动增长，截至 2022 年底，公司货币资金均为银行存款，无受限货币资金。

2020—2022 年底，公司应收账款持续增长。截至 2022 年底，公司应收账款主要为应收吉高集团的通行费（占 49.47%）及应收北京千方捷

通科技股份有限公司的机电工程款（占 24.53%），集中度较高；从账龄上看，账龄在 1 年以内的应收账款占 73.29%、1~2 年的占 12.77%，账龄较短；公司累计计提坏账准备 692.45 万元。

公司存货主要为机电工程业务相关的设备

材料，2020—2022 年底，公司存货波动下降。截至 2022 年底，公司存货主要由尚未结算的机电工程相关发出商品（0.61 亿元）构成。

2020—2022 年底，受持续折旧影响，公司以公路资产为主的固定资产持续下降，年均复合下降 5.65%。公司公路资产采用车流量法进行折旧，截至 2022 年底，公司公路资产账面价值 43.66 亿元，累计计提折旧 22.97 亿元。同期末，公司产权证书尚在办理中的固定资产账面价值合计 1.26 亿元，主要为服务区、养护工区及收费站等资产。

截至 2023 年 9 月底，得益于货币资金和存货的增长，公司资产规模较上年底增长 9.31%；得益于通行费收入及机电工程回款，公司货币资金较 2022 年底增长 51.74%；受尚未结算的机电工程相关发出商品增加影响，公司存货较 2022 年底增加 3.05 亿元。

截至 2023 年 9 月底，公司无受限资产。

3. 资本结构

（1）所有者权益

受益于利润累积，公司所有者权益规模持

续增长，但未分配利润占比较高，权益结构稳定性一般。

2020—2022 年底，公司所有者权益持续增长，年均复合增长 8.95%。截至 2022 年底，公司所有者权益 48.11 亿元，其中实收资本、资本公积和未分配利润分别占 28.07%、13.75%和 44.71%。

2020—2022 年底，公司实收资本保持稳定，资本公积年均复合增长 2.76%。2021 年底，公司资本公积较 2020 年底增加 0.35 亿元，系公司将此前收到的企业挖潜改造资金由专项应付款转入资本公积所致。2020—2022 年底，公司盈余公积持续增长，年均复合增长 12.56%，系公司按其净利润的 10%计提法定盈余公积所致。2020—2022 年底，随着利润持续累积，公司未分配利润和少数股东权益均持续增长，分别年均复合增长 18.32%和 7.04%。

截至 2023 年 9 月底，公司所有者权益规模较上年底增长 8.70%，主要系利润累积所致。同期末，公司资本公积转增实收资本 5.40 亿元。

表 14 公司负债及所有者权益主要构成情况

科目	2020 年底		2021 年底		2022 年底		2023 年 9 月底	
	金额（亿元）	占比（%）	金额（亿元）	占比（%）	金额（亿元）	占比（%）	金额（亿元）	占比（%）
流动负债	9.96	38.33	10.67	47.87	12.16	99.66	13.59	99.70
应付账款	1.96	7.53	1.57	7.04	1.44	11.84	3.03	22.20
其他应付款	2.27	8.75	1.85	8.32	1.35	11.06	1.35	9.92
合同负债	1.24	4.79	1.99	8.94	0.63	5.13	4.45	32.63
其他流动负债	0.41	1.59	0.02	0.08	7.99	65.51	4.00	29.32
非流动负债	16.03	61.67	11.62	52.13	0.04	0.34	0.04	0.30
长期借款	15.60	60.04	11.43	51.28	0.00	0.00	0.00	0.00
负债总额	25.99	100.00	22.29	100.00	12.20	100.00	13.63	100.00
实收资本	13.50	33.32	13.50	30.57	13.50	28.07	18.91	36.15
资本公积	6.26	15.45	6.61	14.97	6.61	13.75	1.21	2.32
盈余公积	2.43	6.00	2.74	6.21	3.08	6.41	3.08	5.89
未分配利润	15.36	37.91	18.24	41.30	21.51	44.71	25.43	48.62
少数股东权益	2.97	7.32	3.07	6.95	3.40	7.07	3.67	7.02
所有者权益合计	40.53	100.00	44.17	100.00	48.11	100.00	52.30	100.00

资料来源：联合资信根据公司审计报告和财务报表整理

（2）负债

随着公司逐步偿还收费公路项目贷款，公司有息债务规模持续下降。截至 2023 年 9 月底，

公司有息债务主要为超短期融资券，整体债务负担轻，且融资成本低。

2020—2022 年底，公司负债规模持续下降，年均复合下降 31.48%。截至 2022 年底，公司负债结构以流动负债为主。

公司应付账款主要为应付养护、维修、智慧交通改造等方面的工程款，2020—2022 年底，公司应付账款持续下降，年均复合下降 14.09%。

2020—2022 年底，公司合同负债波动下降。截至 2022 年底，公司合同负债为预收机电工程款。

2020—2022 年底，公司其他应付款持续下降，年均复合下降 22.94%。截至 2022 年底，公司其他应付款主要为工程质量保证金（0.33 亿元）、暂收款（0.41 亿元）等。

截至 2022 年底，公司其他流动负债较上年底增加 7.98 亿元，系公司发行超短期融资券“22 吉高股份 SCP001”所致，本报告将其纳入短期债务计算。

2020—2022 年底，随着公司逐步按还款计划偿还收费公路项目贷款，公司长期借款持续下降。2022 年 9 月，公司以“22 吉高股份 SCP001”募集资金提前偿还全部贷款，截至 2022 年底，公司无长期借款。

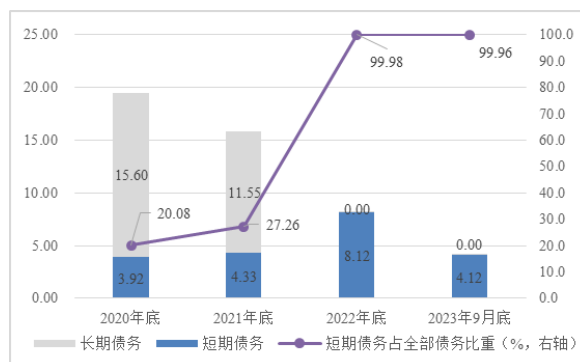
截至 2023 年 9 月底，公司负债总额较 2022 年底增长 11.69%；公司应付账款较 2022 年底增加 1.58 亿元，主要系未到结算期的应付工程款增加所致；公司合同负债较 2022 年底增加 3.82 亿元，主要系预收机电工程款增加所致；公司其他流动负债较 2022 年底下降 50.00%，系公司于 2023 年 6 月发行“23 吉高股份 SCP001”并偿还“22 吉高股份 SCP001”所致。

表 15 截至 2023 年 9 月底公司存续债券情况

债项名称	起息日	发行金额	发行利率
23 吉高股份 SCP001	2023/06/14	4.00 亿元	2.78%

资料来源：联合资信根据公开资料整理

图 10 公司债务结构（单位：亿元）

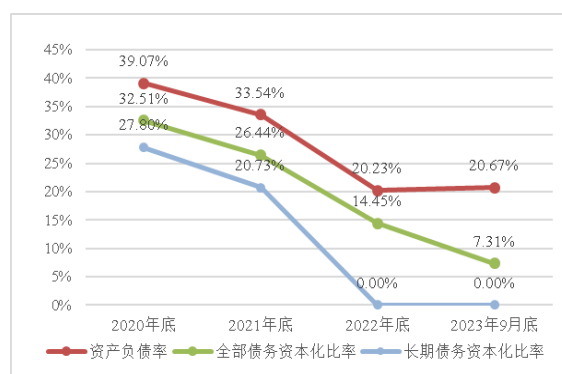


注：截至 2023 年 9 月底，公司一年内到期的租赁负债 1283.08 万元、一年以上到期的租赁负债 17.53 万元

资料来源：联合资信根据公司提供资料整理

2020—2022 年底，随着公司逐步偿还收费公路项目贷款，公司全部债务、资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率均持续下降。截至 2023 年 9 月底，随着公司债券融资规模压缩，公司全部债务较 2022 年底下降 49.20%；公司有息债务以短期债务为主，其中超短期融资券 4.00 亿元（票面利率为 2.78%）、租赁负债 0.13 亿元。整体看，公司债务负担轻，且融资成本低。

图 11 公司债务杠杆水平



资料来源：联合资信根据公司提供资料整理

4. 盈利能力

2020—2022 年，得益于通行费收入和机电工程收入持续增加，公司营业总收入持续增长；随着财务费用持续压缩，公司期间费用率持续下降；公司利润总额持续增长，主要由收费公路运营业务贡献，整体盈利能力强。

2020—2022 年，公司营业总收入及营业成本持续增长，年均复合增长率分别为 30.99%和 13.81%。同期，公司营业利润率波动上升。

公司期间费用主要由管理费用和财务费用构成。2020—2022 年，得益于公司持续偿还收费公路项目贷款以及通过低成本的超短期融资券置换剩余项目贷款，公司期间费用持续下降。同期，公司期间费用率持续下降，分别为 19.21%、12.29%和 7.45%。非经常性损益方面，2020—2022 年，公司持续收到政府补助，计入“其他收益”科目。同期，公司利润总额持续增长，年均复合增长 118.67%，主要由收费公路运营业务贡献。

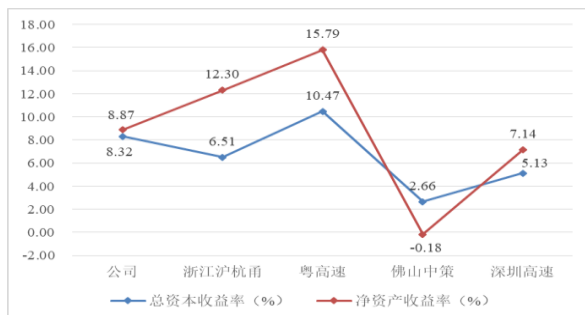
盈利指标方面，2020—2022 年，公司总资产收益率及净资产收益率均持续上升，盈利能力指标在同业对比中表现良好，公司盈利能力强。

表 16 公司盈利情况（单位：亿元）

项目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年 1—9 月
营业总收入	8.50	12.72	14.59	9.38
营业成本	6.10	6.74	7.91	3.36
期间费用	1.63	1.56	1.09	0.64
其中：管理费用	0.76	0.87	0.70	0.52
财务费用	0.87	0.67	0.31	0.09
其他收益	0.21	0.30	0.01	0.00
利润总额	1.14	4.34	5.45	5.33
营业利润率（%）	27.65	46.48	45.36	63.62
总资产收益率（%）	2.78	6.83	8.32	--
净资产收益率（%）	1.65	7.44	8.87	--

资料来源：联合资信根据公司审计报告和财务报表整理

图 12 公司与部分收费公路企业 2022 年盈利能力指标对比



注：除公司外，对标企业由左至右分别为浙江沪杭甬高速公路股份有限公司、广东省高速公路发展股份有限公司、佛山市中策高速公路投资有限公司和深圳高速公路集团股份有限公司

资料来源：联合资信根据公司提供资料及公开资料整理

2023 年 1—9 月，公司营业总收入和利润总额分别相当于 2022 年全年水平的 64.27%和 97.82%，营业利润率上升至 63.62%。

5. 现金流

2020—2022 年，公司经营活动现金持续净流入，经营获现能力强；公司无在建收费公路项目及其他重要投资活动，投资活动现金流量小；随着公司持续压降存续债务规模，公司筹资活动现金持续净流出。

经营活动方面，2020—2022 年，公司经营活动现金流入规模波动增长，其中销售商品、提供劳务收到的现金占比超过 90%，主要为收费公路运营及机电工程业务回款；现金收入比维持在 85%以上，收现质量较高。同期，公司经营活动现金流出规模波动增长，主要用于收费公路维修养护及日常运营、机电工程前期设备采购、人员成本及各项税费支出。2020—2022 年，公司经营活动现金持续净流入。

投资活动方面，2020—2022 年，公司无在建收费公路项目及其他重要投资活动，投资活动现金流入流出规模小。

表 17 公司现金流量情况（单位：亿元）

项目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年 1—9 月
经营活动现金流入小计	9.70	14.61	13.06	13.75
经营活动现金流出小计	5.65	6.76	6.62	4.72
经营活动现金流量净额	4.06	7.85	6.44	9.03
投资活动现金流入小计	0.23	0.01	0.01	0.00
投资活动现金流出小计	1.16	0.57	0.19	0.04
投资活动现金流量净额	-0.93	-0.56	-0.19	-0.04
筹资活动现金流入小计	0.04	0.00	8.02	4.00
筹资活动现金流出小计	3.57	4.49	16.46	8.15
筹资活动现金流量净额	-3.53	-4.49	-8.44	-4.15
现金收入比（%）	106.43	108.25	87.20	144.86

资料来源：联合资信根据公司审计报告和财务报表整理

筹资活动方面，2020—2021 年，公司筹资活动现金流入规模小。2022 年，公司筹资活动现金流入大幅增加，主要系当期发行超短期融资券所致。2020—2022 年，随着公司持续偿还项目贷款，且在 2022 年提前全额偿付，公司筹资

活动现金流出量持续增加。受上述因素综合影响，公司筹资活动现金持续净流出。

2023 年 1—9 月，公司经营活动现金继续呈净流入状态，投资活动和筹资活动现金继续呈净流出状态。

6. 偿债指标

公司整体偿债能力强，备用流动性充足。

从短期偿债能力指标看，2020 年—2023 年 9 月底，公司流动比率、速动比率和现金短期债务比均波动上升，现金类资产对短期债务覆盖程度高，短期偿债压力小。从长期偿债能力指标看，2020—2022 年，公司 EBITDA 对全部债务和利息支出的保障能力持续提升。整体看，公司整体偿债能力强。

表 18 公司偿债指标

项目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年 9 月
短期偿债能力指标				
流动比率（%）	125.48	141.60	98.40	148.26
速动比率（%）	105.53	120.80	93.07	121.06
现金短期债务比（倍）	2.22	2.67	1.15	3.43
长期偿债能力指标				
全部债务/EBITDA（倍）	4.20	1.92	0.90	--
EBITDA 利息倍数（倍）	4.65	10.16	22.18	--

资料来源：联合资信根据公司审计报告和财务报表整理

备用流动性方面，截至 2023 年 6 月底，公司获得各类金融机构综合授信额度为 31.00 亿元，剩余未使用额度为 27.00 亿元。截至本报告出具日，公司获得的债券注册批复额度为 20.00 亿元（中市协注〔2022〕SCP342 号，有效期至 2024 年 9 月 8 日），尚可使用的额度为 16.00 亿元。此外，公司作为中国 A 股上市公司具备在证券交易市场的直接融资渠道。整体看，公司备用流动性充足。

截至 2023 年 9 月底，公司无对外担保及重大诉讼和仲裁事项。

7. 公司本部财务分析

公司本部主要负责长平高速运营，公司资

产及收入主要来自于公司本部。公司本部权益稳定性一般，整体债务负担轻，实际短期偿债压力小。

截至 2022 年底，公司本部资产总额 55.31 亿元，构成以固定资产（占 77.80%）、长期股权投资（占 11.83%）和货币资金（占 7.73%）为主；所有者权益 45.22 亿元，实收资本、资本公积和未分配利润分别占 29.86%、14.50% 和 48.83%。权益稳定性一般。

截至 2022 年底，公司本部负债总额 10.09 亿元，全部债务 8.09 亿元，资产负债率和全部债务资本化比率分别为 18.24% 和 15.18%，现金短期债务比为 0.53 倍。

2022 年，公司本部营业总收入为 8.32 亿元，主要来自通行费收入；利润总额为 4.57 亿元。同期，公司本部经营活动产生的现金流量净额为 4.86 亿元，投资活动产生的现金流量净额为 -0.14 亿元，筹资活动产生的现金流量净额为 -8.44 亿元。

截至 2023 年 9 月底，公司本部资产总额 54.92 亿元，所有者权益 48.65 亿元，资产负债率为 11.41%；全部债务 4.09 亿元，全部债务资本化比率为 7.76%，债务负担轻；现金短期债务比为 1.25 倍，考虑到充足的备用流动性，公司本部实际短期偿债压力小。2023 年 1—9 月，公司本部营业总收入 7.09 亿元，利润总额 4.57 亿元。

八、外部支持

1. 支持能力

吉林省地处东北亚地理中心位置，在图们江地区国际合作开发中居于重要地位，具有发展东北亚区域合作的优越区位条件。近年来，吉林省经济总量波动增长，获得的中央转移支付资金规模大。截至 2023 年底，吉林省政府债务余额为 8871.5 亿元。综合考虑，吉林省政府支持能力非常强。

2. 支持可能性

公司是吉林省唯一一家从事高速公路、桥梁

等交通基础设施投资、经营和管理的国有控股上市公司，持有的路产区位优势明显，同时公司在资产注入和财政补助等方面获得外部支持。

2016 年，公司股东吉高集团将价值分别为 2184.56 万元的广告经营权和 291.60 万元的服务设施经营权无偿注入公司。

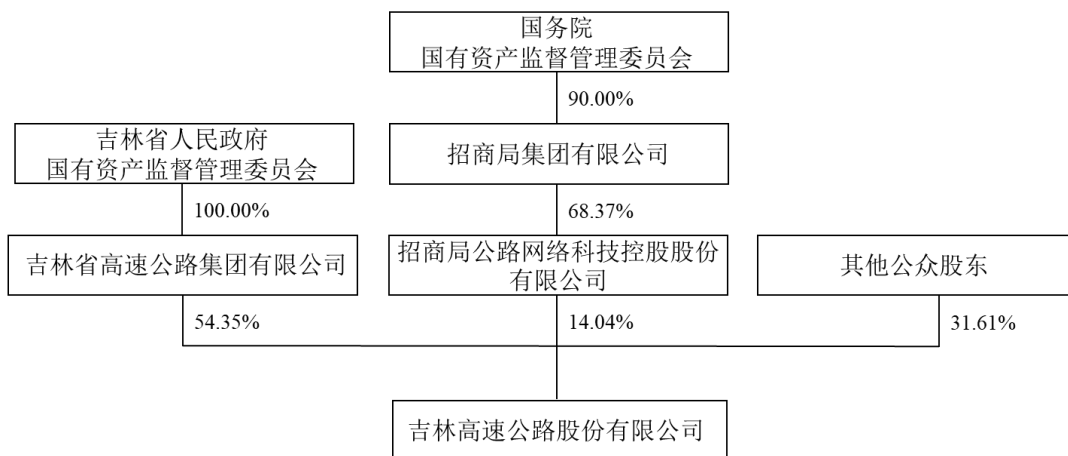
2020—2022 年和 2023 年 1—9 月，公司分别获得各类政府补助 2141.23 万元、3049.10 万元、124.47 万元和 34.04 万元。

公司的国资背景、区域地位以及业务特征有利于其获得外部支持。

九、结论

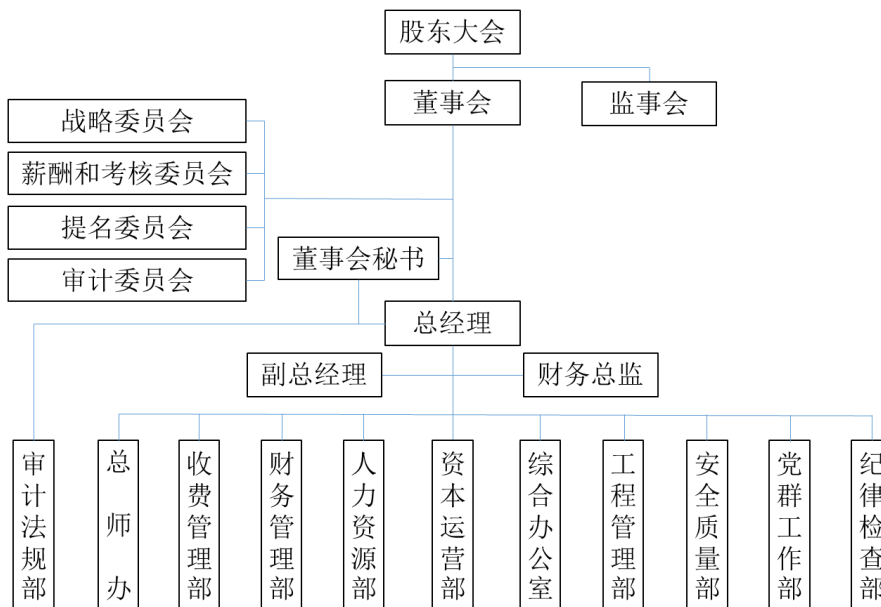
基于对公司经营风险、财务风险、外部支持等方面的综合分析评估，联合资信确定公司主体长期信用等级为 AA⁺，评级展望为稳定。

附件 1-1 截至 2023 年 9 月底公司股权结构图



资料来源：公司提供

附件 1-2 截至 2023 年 9 月底公司组织架构图



资料来源：公司提供

附件 1-3 截至 2023 年 9 月底公司合并范围子公司情况

子公司名称	主营业务	注册资本 (万元)	持股比例 (%)		取得方式
			直接	间接	
长春高速公路有限责任公司	收费公路运营	20000.00	63.80	0.00	投资设立
吉林省高速能源有限公司	成品油经销	3000.00	80.00	12.76	投资设立
吉林省科维交通工程有限公司	机电工程施工	12000.00	54.00	0.00	非同一控制下企业合并

资料来源：公司提供

附件 2-1 主要财务数据及指标（合并口径）

项目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年 9 月
财务数据				
现金类资产（亿元）	8.70	11.55	9.33	14.16
资产总额（亿元）	66.52	66.46	60.32	65.93
所有者权益（亿元）	40.53	44.17	48.11	52.30
短期债务（亿元）	3.92	4.33	8.12	4.12
长期债务（亿元）	15.60	11.55	0.00	0.00
全部债务（亿元）	19.52	15.88	8.12	4.13
营业总收入（亿元）	8.50	12.72	14.59	9.38
利润总额（亿元）	1.14	4.34	5.45	5.33
EBITDA（亿元）	4.65	8.28	9.05	--
经营性净现金流（亿元）	4.06	7.85	6.44	9.03
财务指标				
现金收入比（%）	106.43	108.25	87.20	144.86
营业利润率（%）	27.65	46.48	45.36	63.62
总资本收益率（%）	2.78	6.83	8.32	--
净资产收益率（%）	1.65	7.44	8.87	--
长期债务资本化比率（%）	27.80	20.73	0.00	0.00
全部债务资本化比率（%）	32.51	26.44	14.45	7.31
资产负债率（%）	39.07	33.54	20.23	20.67
流动比率（%）	125.48	141.60	98.40	148.26
速动比率（%）	105.53	120.80	93.07	121.06
经营现金流动负债比（%）	40.72	73.57	52.92	--
现金短期债务比（倍）	2.22	2.67	1.15	3.43
EBITDA 利息倍数（倍）	4.65	10.16	22.18	--
全部债务/EBITDA（倍）	4.20	1.92	0.90	--

注：公司 2023 年三季度财务报表未经审计；公司其他流动负债中有息部分纳入短期债务计算
 资料来源：联合资信根据公司提供资料整理

附件 2-2 主要财务数据及指标（公司本部）

项 目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年 9 月
财务数据				
现金类资产（亿元）	6.67	8.00	4.28	5.11
资产总额（亿元）	61.18	60.75	55.31	54.92
所有者权益（亿元）	38.70	42.13	45.22	48.65
短期债务（亿元）	3.52	4.27	8.09	4.09
长期债务（亿元）	15.60	11.52	0.00	0.00
全部债务（亿元）	19.12	15.79	8.09	4.09
营业总收入（亿元）	6.14	8.49	8.32	7.09
利润总额（亿元）	2.04	4.11	4.57	4.57
EBITDA（亿元）	/	/	/	--
经营性净现金流（亿元）	4.01	6.27	4.86	4.99
财务指标				
现金收入比（%）	103.24	102.05	98.66	97.93
营业利润率（%）	50.38	62.97	65.49	71.27
总资本收益率（%）	4.44	6.71	7.18	--
净资产收益率（%）	4.05	7.30	7.57	--
长期债务资本化比率（%）	28.73	21.48	0.00	0.00
全部债务资本化比率（%）	33.07	27.27	15.18	7.76
资产负债率（%）	36.74	30.66	18.24	11.41
流动比率（%）	110.53	120.81	48.45	96.52
速动比率（%）	110.53	120.81	48.33	96.31
经营现金流动负债比（%）	62.11	88.94	48.29	--
现金短期债务比（倍）	1.89	1.87	0.53	1.25
EBITDA 利息倍数（倍）	/	/	/	--
全部债务/EBITDA（倍）	/	/	/	--

注：公司本部 2023 年三季度财务报表未经审计；公司本部其他流动负债中有息部分纳入短期债务计算；未获取公司本部折旧、摊销及利息支出情况，相关指标以“/”标示

资料来源：联合资信根据公司提供资料整理

附件 3 主要财务指标的计算公式

指标名称	计算公式
增长指标	
资产总额年复合增长率	
净资产年复合增长率	(1) 2 年数据: 增长率= (本期-上期) / 上期×100%
营业总收入年复合增长率	(2) n 年数据: 增长率=[(本期/前 n 年) ^ (1/ (n-1)) -1]×100%
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
销售债权周转次数	营业总收入/ (平均应收账款净额+平均应收票据+平均应收款项融资)
存货周转次数	营业成本/平均存货净额
总资产周转次数	营业总收入/平均资产总额
现金收入比	销售商品、提供劳务收到的现金/营业总收入×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	(营业总收入-营业成本-税金及附加) / 营业总收入×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+应收款项融资中的应收票据

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

长期债务=长期借款+应付债券+租赁负债+其他长期债务

全部债务=短期债务+长期债务

EBITDA=利润总额+费用化利息支出+固定资产折旧+使用权资产折旧+摊销

利息支出=资本化利息支出+费用化利息支出

附件 4-1 主体长期信用等级设置及含义

联合资信主体长期信用等级划分为三等九级，符号表示为：AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC、C。除 AAA 级、CCC 级（含）以下等级外，每一个信用等级可用“+”“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。

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

具体等级设置和含义如下表。

信用等级	含义
AAA	偿还债务的能力极强，基本不受不利经济环境的影响，违约概率极低
AA	偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约概率很低
A	偿还债务能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约概率较低
BBB	偿还债务能力一般，受不利经济环境影响较大，违约概率一般
BB	偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，违约概率较高
B	偿还债务的能力较大地依赖于良好的经济环境，违约概率很高
CCC	偿还债务的能力极度依赖于良好的经济环境，违约概率极高
CC	在破产或重组时可获得保护较小，基本不能保证偿还债务
C	不能偿还债务

附件 4-2 评级展望设置及含义

评级展望是对信用等级未来一年左右变化方向和可能性的评价。评级展望通常分为正面、负面、稳定、发展中等四种。

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

联合资信评估股份有限公司

关于吉林高速公路股份有限公司的 跟踪评级安排

根据相关监管法规和联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）有关业务规范，联合资信将在吉林高速公路股份有限公司（以下简称“贵公司”）信用评级有效期内持续进行跟踪评级。

贵公司应按联合资信跟踪评级资料清单的要求及时提供相关资料。联合资信将按照有关监管政策要求和委托评级合同约定在贵公司信用评级有效期内完成跟踪评级工作。

贵公司如发生重大变化，或发生可能对信用评级产生较大影响的重大事项，应及时通知联合资信并提供有关资料。

联合资信将密切关注贵公司的经营管理状况及外部经营环境等相关信息，如发现有重大变化，或出现可能对信用评级产生较大影响的事项时，联合资信将进行必要的调查，及时进行分析，据实确认或调整信用评级结果，出具跟踪评级报告，并按监管政策要求和委托评级合同约定报送及披露跟踪评级报告和结果。

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