



大公国际资信评估有限公司
DAGONG GLOBAL CREDIT RATING CO.,LTD

CREDIT RATING REPORT

报告名称

徐州市交通控股集团有限公司 2026年度信用评级报告

目录

评定等级及主要观点

评级对象

偿债环境

财富创造能力

偿债来源与负债平衡

外部支持

评级结论



信用等级公告

DGZX-R【2026】00968

大公国际资信评估有限公司通过对徐州市交通控股集团有限公司主体信用状况进行分析和评估，确定徐州市交通控股集团有限公司的主体信用等级为 AAA，评级展望为稳定。

特此公告。

大公国际资信评估有限公司

评审委员会主任：

二〇二六年七月二十二日



评定等级

信用等级：AAA
评级展望：稳定

主要财务数据和指标（单位：亿元、%）

项目	2026.3	2025	2024	2023
总资产	750.28	749.15	688.37	587.47
所有者权益	290.88	291.43	289.51	280.42
总有息债务	386.23	376.07	327.45	266.91
营业收入	19.89	82.03	88.62	86.00
净利润	-0.55	1.65	1.58	1.90
经营性净现金流	3.73	-6.39	15.59	1.33
毛利率	1.53	1.91	0.53	1.68
总资产报酬率	0.10	0.95	1.36	1.02
资产负债率	61.23	61.10	57.94	52.27
债务资本比率	57.04	56.34	53.07	48.77
EBITDA 利息保障倍数（倍）	-	0.96	1.23	1.19
经营性净现金流/总负债	0.81	-1.49	4.42	0.46

注：公司提供了 2023~2025 年及 2026 年 1~3 月财务报表，天衡会计师事务所（特殊普通合伙）分别对公司 2023~2025 年财务报表进行了审计，并均出具了标准无保留意见的审计报告；公司 2026 年 1~3 月财务报表未经审计。本报告 2024 年财务数据使用 2025 年审计报告期初数。

评级小组负责人：田野
评级小组成员：王宏 朱超
电话：010-67413300
传真：010-67413555
客服：4008-84-4008
Email: dagongratings@dagongcredit.com

主要观点

徐州市交通控股集团有限公司（以下简称“徐州交控集团”或“公司”）负责徐州市除轨道交通以外的交通基础设施的投资、建设、开发运营等业务。本次评级结果表明，徐州市区位优势明显，近年来全市地区生产总值和一般公共预算收入均持续增长，为公司发展提供良好的外部环境；公司是徐州市重要的交通基础设施建设主体，在徐州市交通基础设施开发和运营领域发挥重要作用，具有较强的区域专营优势，能够得到当地政府多方面的有力支持。但同时，公司在建项目存在较大的资金支出压力，且需关注未来自营项目运营情况和已完工代建项目回款情况；应收类款项及存货对资金形成较大占用，影响资产流动性；总有息债务规模较大，2026 年 3 月末现金及现金等价物余额无法对短期有息债务形成有效覆盖，面临较大短期偿债压力。

优势与风险关注

主要优势/机遇：

- 徐州市是江苏省重点规划建设的四个特大城市和三大都市圈核心城市之一，区位优势明显；近年来，徐州市地区生产总值和一般公共预算收入均持续增长，为公司发展提供良好的外部环境；
- 公司是徐州市重要的交通基础设施建设主体，负责除轨道交通以外的交通基础设施的投资、建设、开发运营等业务，在徐州市交通基础设施开发和运营领域发挥重要作用，具有较强的区域专营优势；
- 近年来，公司能够得到当地政府在政府补助、资产划入、股权划拨等方面的有力支持。

主要风险/挑战：

- 公司在建项目尚需投资规模较大且自营项目较多，存在较大的资金支出压力，且需关注未来自营项目运营情况和已完工代建项目回



款情况；

- 近年来，公司应收类款项及存货对资金形成较大占用，影响资产流动性；
- 公司总有息债务持续增长，整体规模较大，2026 年 3 月末现金及现金等价物余额无法对短期有息债务形成有效覆盖，面临较大短期偿债压力。

展望

预计未来，徐州市经济实力将继续增强，公司作为徐州市重要的交通基础设施建设主体，将继续得到政府相关支持。综合考虑，大公国际对未来 1~2 年徐州交控集团的评级展望为稳定。



评级模型打分表结果

本评级报告所依据的评级方法与模型为《城市基础设施建设投融资企业信用评级方法与模型》，版本号为 PFM-CT-2024-V. 5. 0，该方法与模型已在大公国际官网公开披露。本次评级模型及结果如下表所示：

评级要素	分数
要素一：财富创造能力	4. 59
（一）市场竞争力	5. 11
（二）运营能力	2. 13
（三）可持续发展能力	1. 00
要素二：偿债来源与负债平衡	4. 19
（一）偿债来源	4. 78
（二）债务与资本结构	5. 42
（三）保障能力分析	2. 37
（四）现金流量分析	3. 92
调整项	无
基础信用等级	a+
外部支持	4
模型结果	AAA

外部支持说明：公司是徐州市重要的交通基础设施建设主体，能够得到当地政府在政府补助、资产划入、股权划拨等方面的有力支持。

注：大公国际对上述每个指标都设置了 1~7 分，其中 1 分代表最差情形，7 分代表最佳情形。

评级模型所用的数据根据公开及公司提供资料整理。

最终评级结果由评审委员会确定，可能与上述模型结果存在差异。

评级历史关键信息

主体评级	评级时间	项目组成员	评级方法和模型	评级报告
AAA/ 稳定	2025/07/24	朱超、王宏、张曦	城市基础设施建设投融资企业信用评级方法与模型（V. 5. 0）	点击阅读全文
AAA/ 稳定	2021/03/31	温彦芳、郝冬琳、薛爱丽	城市基础设施建设投融资企业信用评级方法（V. 3）	点击阅读全文



评级报告声明

为便于报告使用人正确理解和使用大公国际资信评估有限公司（以下简称“大公国际”）出具的本信用评级报告（以下简称“本报告”），兹声明如下：

一、评级对象或其发行人与大公国际、大公国际子公司、大公国际控股股东及其控制的其他机构不存在任何影响本次评级客观性、独立性、公正性、审慎性的官方或非官方交易、服务、利益冲突或其他形式的关联关系。

大公国际评级人员与评级委托方、评级对象或其发行人之间，不存在影响评级客观性、独立性、公正性、审慎性的关联关系。

二、大公国际及评级项目组履行了尽职调查义务以及诚信义务，有充分理由保证所出具本报告遵循了客观、真实、公正、审慎的原则。

三、本报告的评级结论是大公国际依据合理的技术规范和评级程序做出的独立判断，评级意见未因评级对象或其发行人和其他任何组织机构或个人的不当影响而发生改变。

四、本报告引用的资料主要由评级对象或其发行人提供或为已经正式对外公布的信息，相关信息的合法性、真实性、准确性、完整性均由评级对象/信息公布方负责。大公国际对该部分资料的合法性、真实性、准确性、完整性和有效性不作任何明示、暗示的陈述或担保。

由于评级对象或其发行人/信息公布方提供/公布的信息或资料存在瑕疵（如不合法、不真实、不准确、不完整及无效）而导致大公国际的评级结果或评级报告不准确或发生任何其他问题，大公国际对此不承担任何责任（无论是对评级对象或其发行人或任何第三方）。

五、本报告系大公国际基于评级对象及其他主体提供材料、介绍情况作出的预测性分析，不具有鉴证及证明功能，不构成相关决策参考及任何买入、持有或卖出等投资建议。该预测性分析受到材料真实性、完整性等影响，可能与实际经营情况、实际兑付结果不一致。大公国际对于本报告所提供信息所导致的任何直接或间接的投资盈亏后果不承担任何责任。

六、本次评级结果中的信用等级有效期为 2026 年 7 月 22 日至 2027 年 7 月 21 日。在有效期内，大公国际将根据《跟踪评级安排》对评级对象或其发行人进行定期或不定期跟踪评级，且有权根据后续跟踪评级的结论，对评级对象做出维持、变更或终止信用等级的决定并及时对外公布。

七、本报告版权属于大公国际所有，未经授权，任何机构和个人不得复制、转载、出售和发布；如引用、刊发，须注明出处，且不得歪曲和篡改。

八、未经大公国际书面同意，本报告及评级观点和评级结论不得用于其他债券的发行等证券业务活动。



评级对象

（一）主体概况

公司前身为徐州高速铁路投资有限公司（以下简称“高铁公司”），系经徐州市人民政府（以下简称“徐州市政府”）《市政府关于同意组建徐州高速铁路投资有限公司的批复》（徐政复【2008】20 号）批准组建，由徐州市财政局履行出资人职责于 2008 年 5 月成立，初始注册资本为人民币 2.00 亿元。2009 年 3 月，经徐州市政府批准，公司出资人由徐州市财政局变更为徐州市铁路建设办公室；2010 年 4 月及 2011 年 2 月，徐州市政府分两次将 16 块土地使用权划入公司，其中价值 4.0 亿元的土地使用权增加公司注册资本金，其余计入资本公积科目。2013 年 3 月，公司股东变更为徐州市人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“徐州市国资委”）。2014 年 12 月 26 日，徐州市政府出具《市政府关于同意徐州高速铁路投资有限公司资本公积转增注册资本金的批复》，同意资本公积转增注册资本金 24.00 亿元，出资增加至 30.00 亿元。2019 年 1 月 24 日，根据徐州市国资委出具《关于同意徐州市交通控股集团有限公司重组整合方案的批复》（徐国资【2019】18 号），徐州市政府将徐州市广弘交通建设发展有限公司（以下简称“徐州广弘”）100%股权及徐州市汽车运输有限公司（以下简称“汽运公司”）51%股权划入公司，并将公司由高铁公司更为现名。2019 年 7 月 4 日，根据徐州市国资委《关于市级机关事业单位所属企业脱钩移交划转方案的通知》（徐国资【2019】132 号），按照主业相近、产业相关等原则，将徐州市交通局、城管局及工信局主管的徐州汽车客运东站站务有限责任公司等 12 家公司股权划入徐州交控集团。截至 2026 年 3 月末，公司注册资本和实收资本均为 30.00 亿元，徐州市国资委为公司唯一股东和实际控制人（见附件 1-1）。

截至 2025 年末，公司合并范围内一级子公司共 18 家（见附件 1-2）。

（二）公司治理结构

根据《中华人民共和国公司法》及有关法律法规，公司制定了《徐州市交通控股集团有限公司章程》。公司不设股东会，由徐州市国资委行使股东会职权。公司设董事会，由 7 名董事组成，其中外部董事 4 名，职工董事 1 名，非职工董事由徐州市国资委委派，职工董事通过职工（代表）大会民主选举产生，董事每届任期不得超过三年，任期届满连选可连任；设董事长 1 名，董事长由出资人从董事会成员中指定。公司设总经理 1 名，副总经理若干名。公司不设监事会或监事，在董事会中设置由董事组成的审计委员会，行使《公司法》规定的监事会的职权。公司根据经营管理的需要，设有办公室、党委组织部（人力资源部）、党建工作部、财务管理部等部室（见附件 1-1）。

（三）征信信息

根据公司提供的中国人民银行征信中心出具的企业信用报告，截至 2026 年 5 月 8 日，公司本部不存在不良类或关注类信贷记录。截至 2026 年 5 月 14 日，子公司江苏徐州港务（集团）有限公司（以下简称“徐港集团”）本部不存在未结清不良类或关注类信贷记录。截至 2026 年 6 月 3 日，子公司徐州广弘本部不存在不良类或关注类信贷记录。截至 2026 年 5 月 14 日，子公司徐州市交通工程总承包有限公司（以下简称“徐州交总公司”）本部不存在未结清不良类或关注类信贷记录。截至本报告出具日，公司在债券市场发行的各类债务融资工具已到期的本息均已兑付，存续债务融资工具利息均按期支付。



偿债环境

（一）宏观环境

2026 年一季度，我国经济实现良好开局，呈现稳中有进、结构优化的发展态势；二季度在面临输入性通胀压力等挑战下，预计 GDP 增速运行在 4.8% 左右。

2026 年作为“十五五”规划的开局之年，中国经济在一季度展现出强劲的韧性和活力。一季度 GDP 同比增长 5.0%，达到全年 4.5%-5.0% 增长目标的上限，比上年四季度加快 0.5 个百分点。从生产端看，规模以上工业增加值同比增长 6.1%，比上年四季度加快 1.1 个百分点，服务业增加值同比增长 5.2%；从需求端看，社会消费品零售总额同比增长 2.4%，比上年四季度加快 0.7 个百分点，固定资产投资增速由负转正，同比增长 1.7%，货物进出口总额同比增长 15.0%，为近五年最高季度增速。就业物价总体平稳，CPI 同比上涨 0.9%，PPI 在 3 月同比上涨 0.5%，结束了连续 41 个月同比下降的态势。从结构看，一季度经济呈现“供给强于需求、外需强于内需、新动能强于传统动能”的基本特征。新质生产力持续领跑，高技术制造业增加值同比增长 12.5%，装备制造业增长 8.9%，对规上工业增加值增长的贡献率近 50%；以旧换新政策持续显效，一季度消费品以旧换新销售额超 4300 亿元，服务零售额同比增长 5.5%，高于商品零售增速；基础设施投资同比增长 8.9%，制造业投资增长 4.1%，高技术产业投资增长 7.4%，投资结构持续优化。与此同时，房地产市场在核心城市出现局部企稳迹象，一线城市房价环比率先转正。

一季度经济实现“开门红”，为全年目标打下基础，但内需修复不均衡、房地产持续低迷、就业压力抬头等问题仍需关注。4 月中央政治局会议强调，要加紧实施更加积极有为的宏观政策。财政政策要加快专项债、超长期特别国债落地节奏，确保二季度形成更多实物工作量，发挥对经济的支撑作用；货币政策要保持流动性充裕，降准有望优先落地。在扩大内需方面，会议提出要深入挖掘内需潜力，扩大优质商品和服务供给，深入实施服务业扩能提质行动，推动消费升级。在防范风险方面，会议强调要努力稳定房地产市场，有序化解地方政府债务风险，稳定和增强资本市场信心。总体看，会议释放了积极的政策信号，旨在以高质量发展的确定性应对外部不确定性，努力实现“十五五”良好开局。展望二季度，经济可能面临以下挑战：一是中东地缘冲突导致油价高企，可能抑制企业开工和居民消费意愿；二是输入性通胀推动上游价格走高，中下游企业盈利空间面临压缩；三是一季度财政靠前发力后，二季度财政进一步加力的空间有所收窄。受基数抬升等因素影响，预计二季度 GDP 增速将运行在 4.8% 左右，经济韧性持续显现。

（二）行业环境

2025 年，城投行业监管政策进一步发力，围绕“去平台、控债务、市场化”部署，城投企业进入出清倒计时，化债工作从隐性债务延伸至经营性债务风险管控；展望未来，“十五五”时期，中央对于债务管控和债务化解的工作力度将持续加大，城投企业未来将主要围绕化债与转型两条主线纵深推进，剥离政府融资职能、构建自身造血能力成为其核心命题。

2025 年，城投行业监管政策在 2024 年基础上进一步发力，围绕“去平台、控债务、市场化”部署，政策力度逐级深化，覆盖范围持续扩大。“控债务”方面，一揽子化债方案进一步完善落实，降准、降息等金融政策组合拳出台，中央及地方全面防范债务风险，坚决遏制新增隐性债务，对违规举债和虚假化债严查快处，公开曝光 12 起隐性债务问责典型案例。化债工作整体延续前期严基调、实举措、强有力的特征。“去平台”和“市场化”方面，政策强调要有力有序有效推进地方融资平台出清、加快融资平台改革转型，城投企业进入出清倒计时。在“去平台”取得阶段性进展的同时，



化债工作从隐性债务延伸至经营性债务管控，政策覆盖范围进一步拓展。

随着化债政策的持续发力与精准落地，化债成效进一步显现。在严监管的背景下，城投企业新增融资持续收紧，融资渠道结构调整，信用分化进一步加剧。城投债融资成本继续下行，发行趋于中长期化，同时置换债的发行大幅减轻了各地还本付息的压力，流动性风险有效缓释。全年来看，债务化解工作有序开展，城投企业剥离历史债务包袱，市场化转型进程快速推进，主动向城市综合运营服务商或产业投资平台转型，逐步提升自身造血能力。

展望未来，“十五五”时期，中央对于债务管控和债务化解的工作力度将持续加大，地方政府债务压力将得到进一步缓释，随着城投企业出清工作的推进，城投企业退平台及市场化转型进程将进一步提速，城投企业的核心任务将从化解存量债务风险进一步延伸至重构市场化经营能力。在政策的导向下，城投企业未来将主要围绕化债与转型两条主线纵深推进，经营性债务将成为化解重点。剥离政府融资职能、构建自身造血能力是城投企业的核心命题，需关注城投企业经营性债务还本付息压力以及后续转型过程中带来的市场化风险。

（三）区域环境

徐州市是江苏省重点规划建设的四个特大城市和三大都市圈核心城市之一，区位优势明显；近年来，徐州市地区生产总值和一般公共预算收入均持续增长，为公司发展提供良好的外部环境。

徐州市是江苏省下辖地级市，地处苏鲁豫皖四省接壤地区，拥有承东接西、沟通南北、双向开放、梯度推进的战略区位优势，是江苏省重点规划建设的四个特大城市和三大都市圈核心城市之一。全市总面积 11,765 平方公里，现辖 2 市（新沂、邳州）、3 县（丰县、沛县、睢宁县）、5 区（云龙、鼓楼、泉山、铜山、贾汪）、徐州经济技术开发区、徐州高新技术产业开发区和徐州淮海国际港务区。2025 年末，徐州市常住人口 896.71 万人。

徐州市是全国重要的综合交通枢纽，已构建形成铁路、航空、公路、水运、管道“五通汇流”的现代化立体交通体系。全国高速铁路和普通铁路在徐州呈“双十字交叉”，当前正在形成“米字型”高铁枢纽，乘高铁到北京、上海、西安、杭州等城市仅需 3 个小时左右，区位优势明显。徐州观音国际机场是国家一类对外开放航空口岸，开通了直飞日本、韩国、泰国、香港、台湾等 30 多条境内外航线。产业发展方面，徐州将原有的“343”创新产业集群优化调整为“535”现代化产业体系，新的产业体系呈现清晰的梯度格局：工程机械、绿色低碳能源、新材料、高端纺织和现代食品等五大优势产业集群“立柱架梁”；新一代信息技术、医药健康和安全应急等三大新兴产业集群“开疆拓土”；具身智能、前沿新材料、生物制造、深地和氢能等五大未来产业赛道“前瞻卡位”。

2023~2025 年，徐州市地区生产总值持续增长，经济实力表现较好，为公司发展提供良好的外部环境，三次产业结构由 8.7:40.7:50.6 调整为 8.0:36.7:55.3。同期，徐州市规模以上工业增加值和社会消费品零售总额均保持增长；固定资产投资增速有所波动，2025 年呈现负增长，其中第一产业投资下降 27.4%，第二产业投资下降 11.5%，第三产业投资下降 11.9%。

财政收入方面，2023~2025 年，徐州市一般公共预算收入保持增长，税收收入在一般公共预算收入中的占比均保持在 70%以上，财税质量较好。同期，徐州市政府性基金收入逐年下降，主要以国有土地使用权出让收入为主，易受国家宏观调控政策和土地市场等因素影响。财政支出方面，2023~2025 年，徐州市一般公共预算支出小幅波动。

2023~2025 年末，徐州市地方政府债务余额逐年增长，分别为 1,634.78 亿元、1,872.37 亿元和 2,072.90 亿元，其中，2025 年末徐州市一般债务余额 393.73 亿元，专项债务余额 1,679.17 亿



元。

表 1 2023~2025 年徐州市主要经济财政指标（单位：亿元、%）						
主要指标	2025 年		2024 年		2023 年	
	数值	增速	数值	增速	数值	增速
地区生产总值	9,957.22	5.8	9,537.12	6.4	8,900.44	7.1
人均地区生产总值(元)	110,777	6.1	105,792	6.5	98,683	7.2
规模以上工业增加值	-	6.8	-	6.4	-	8.0
固定资产投资	-	-11.9	-	7.7	-	7.4
社会消费品零售总额	-	5.5	-	6.4	4,445.12	8.3
三次产业结构	8.0:36.7:55.3		8.2:38.5:53.3		8.7:40.7:50.6	
一般公共预算收入	575.33		560.29		545.96	
其中：税收收入	416.58		407.83		415.69	
政府性基金收入	357.19		388.41		697.82	
一般公共预算支出	1,053.50		1,052.38		1,056.60	
数据来源：根据公开资料整理						

财富创造能力

公司是徐州市重要的交通基础设施建设主体，负责除轨道交通以外的交通基础设施的投资、建设、开发运营，以及煤炭及有色金属销售、港务服务、公交服务等业务，在徐州市交通基础设施开发和运营领域发挥重要作用，具有较强的区域专营优势；近年来，公司营业收入有所波动，综合毛利率水平较低。

公司是徐州市重要的交通基础设施建设主体，负责除轨道交通以外的交通基础设施的投资、建设、开发运营，以及煤炭及有色金属销售、港务服务、公交服务等业务，在徐州市交通基础设施开发和运营领域发挥重要作用，具有较强的区域专营优势。

近年来，公司营业收入有所波动，主要来自于项目代建、工程施工、煤炭及有色金属销售、建材销售等收入。从收入结构来看，2023~2025 年，公司项目代建收入规模有所波动，对毛利润贡献较大，其中 2025 年收入规模同比降幅较大主要受承建项目数量和工程进度等因素影响。同期，公司工程施工收入逐年增加，毛利率有所波动，其中 2024 年收入规模同比增幅较大主要系徐州交总公司等被无偿划拨至公司，相应工程施工收入纳入公司合并范围所致；2025 年毛利率同比增幅较大主要系项目结构优化所致。同期，煤炭及有色金属销售收入逐年下降、建材销售收入有所波动，是公司营业收入的主要构成，但毛利率整体处于较低水平。同期，港务服务、公交服务、矿山土石料、预制产品、停车场服务、出租车服务等对营业收入形成有益补充；其中，港务服务毛利率有所波动，2024 年同比大幅下降，主要系受外部环境影响，进港量下降，但折旧等费用规模较大所致；公交服务业务由于具有较强的公益性，毛利润持续表现为较大亏损。整体来看，2023~2025 年，因收入占比较大的煤炭及有色金属销售、建材销售毛利率较低、公交业务亏损较为严重等因素，公司综合毛利率水平较低。

2026 年 1~3 月，公司营业收入为 19.89 亿元，同比有所增加，仍主要来自于项目代建、工程施工、煤炭及有色金属销售、建材销售等收入；毛利润为 0.30 亿元，项目代建和工程施工业务对毛利润贡献较大，公交服务业务仍为亏损，对毛利润侵蚀较大。



表 2 2023~2025 年及 2026 年 1~3 月公司营业收入、毛利润及毛利率情况（单位：亿元、%）

项目	2026 年 1~3 月		2025 年		2024 年		2023 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
营业收入	19.89	100.00	82.03	100.00	88.62	100.00	86.00	100.00
项目代建	2.61	13.11	10.04	12.24	17.74	20.02	17.48	20.33
工程施工	5.38	27.05	20.87	25.44	14.69	16.57	2.20	2.56
煤炭及有色金属销售	6.35	31.92	29.18	35.57	34.44	38.86	40.83	47.48
建材销售	3.09	15.53	13.48	16.43	13.05	14.73	15.03	17.48
港务服务	0.63	3.16	2.76	3.37	2.84	3.21	3.43	3.98
公交服务	0.46	2.33	2.12	2.58	2.03	2.29	1.48	1.73
其他	1.37	6.90	3.59	4.37	3.84	4.33	5.54	6.44
毛利润	0.30	100.00	1.57	100.00	0.47	100.00	1.44	100.00
项目代建	0.32	106.08	1.23	78.70	2.18	464.81	2.29	158.30
工程施工	0.65	212.28	2.35	149.76	0.97	207.12	0.17	12.05
煤炭及有色金属销售	0.03	10.80	0.12	7.66	0.11	24.15	0.28	19.65
建材销售	0.07	23.74	0.43	27.48	0.43	91.61	0.53	36.97
港务服务	0.12	37.95	0.20	12.63	0.08	17.82	0.55	37.86
公交服务	-1.10	-	-3.81	-	-4.22	-	-3.59	-
其他	0.21	69.54	1.05	67.01	0.91	194.08	1.21	83.89
毛利率	1.53		1.91		0.53		1.68	
项目代建	12.37		12.28		12.28		13.08	
工程施工	11.99		11.25		6.61		7.91	
煤炭及有色金属销售	0.52		0.41		0.33		0.69	
建材销售	2.34		3.20		3.29		3.55	
港务服务	18.33		7.17		2.94		15.96	
公交服务	-236.47		-180.16		-208.20		-241.95	
其他	15.40		29.30		23.71		21.88	

数据来源：根据公司提供资料整理

（一）交通类基础设施项目建设

公司在建项目尚需投资规模较大且自营项目较多，存在较大的资金支出压力，且需关注未来自营项目运营情况和已完工代建项目回款情况。

公司是徐州市重要的交通基础设施建设主体，负责除轨道交通以外的交通基础设施的投资、建设、开发运营等业务，具有较强的区域专营优势。交通类基础设施项目建设业务主要由公司本部和子公司徐州广弘负责，业务模式包括委托代建、自营和 PPP 三种。

代建模式下，公司本部主要负责徐州高铁站区内的交通类基础设施建设，根据公司与徐州市政府签订的《关于高铁站区基础设施建设项目工程回购协议》等，公司自筹资金进行项目建设，项目完工并验收合格后由徐州市政府回购，回购金额包括项目建设成本和建设服务费，建设服务费为项目建设成本的 22%，公司将回购金额确认为收入，项目代建款项在建成后 5 年内支付完毕。根据 2014 年徐州市政府出具的《关于对徐州高速铁路投资有限公司项目投资建设与回购协议书的补充说明》，回购协议约定的回购方由徐州市人民政府变更为徐州市铁路建设办公室。子公司徐州广弘的委托代建业务，由徐州市交通运输局进行项目立项，并与徐州广弘签署委托代建协议；徐州广弘负责项目建设，依据徐州市审计局在工程项目竣工各节点审定的金额进行财务决算，确定工程建设成本；徐州市交通局以年为周期，支付徐州广弘工程结算款（包括工程建设成本以及 10%~15% 的代建管理费）。



此外，公司采用自营方式对东部绕越高速公路、顺堤河一期工程煤炭码头、顺堤河二期码头等项目进行建设，未来依靠项目收益平衡成本。

表 3 截至 2026 年 3 月末公司主要参与的已完工 PPP 项目情况（单位：亿元、%）				
项目	项目总投资	资本金比例	资本金中公司出资比例	资本金中公司已完成投资
外环路东南环（206 国道徐州改线段工程、426 省道京台高速贾汪互通连接工程）	22.80	30.00	49.00	3.35
徐沛快速通道（272 省道徐州至沛县公路建设工程项目）	10.64	30.00	49.00	1.56
城东大道综合管廊	8.30	20.00	30.00	0.50
铁路铜山货场与 310 国道连接线（二环北路西延工程）项目	1.80	20.00	30.00	0.11
合计	43.54	-	-	5.52

数据来源：根据公司提供资料整理

公司 PPP 项目均由子公司徐州广弘负责。在 PPP 模式下，徐州广弘作为政府方出资代表，履行政府方资本金出资义务，与中标单位合作成立 SPV 项目公司，以参股方式参与项目建设，计入长期股权投资科目，按权益法核算确认投资收益。政府资本金出资包括但不限于财政拨款、基金出资、公司自有资金；社会资本方资本金由中标的社会资本方出资，项目建设资金（除资本金外部分）由 SPV 公司融资筹措。截至 2026 年 3 月末，公司参与的已完工的 PPP 项目共 4 个，项目总投资 43.54 亿元，公司需出资 5.52 亿元，出资部分均已全部完成投资，公司目前无在建及拟建 PPP 项目。

表 4 截至 2026 年 3 月末公司主要在建项目情况 ¹ （单位：亿元）			
代建模式			
项目名称	计划总投资	已完成投资	计划建设时间
高铁站区	35.68	34.77	2018.03~2026.09
徐州市三环南路快速路改造工程	56.55	35.35	2020.06~2026.06
徐州市城东大道高架快速路工程	52.50	22.32	2016.12~2027.12
徐韩公路快速化改造工程	22.79	10.80	2020.05~2026.06
合计	167.52	103.24	-
自营模式			
项目名称	计划总投资	已完成投资 ²	计划建设时间
顺堤河码头一期工程煤炭码头	13.16	12.15	2011.03~2026.12
徐州顺堤河铁路专用线项目及输煤通道及二号线	15.20	14.75	2016.07~2026.10
顺堤河二期码头工程项目	18.07	12.48	2024.02~2027.01
东部绕越高速公路	127.33	96.35	2021.12~2026.07
城北城市客运换乘中心	4.33	3.14	2023.01~2026.12
台儿庄至睢宁高速公路	108.23	1.16	2025.12~2029.12
合计	286.32	140.03	-

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2026 年 3 月末，公司主要在建的代建模式项目合计总投资额 167.52 亿元，已完成投资 103.24 亿元，尚需投资金额较大，存在较大的资金支出压力。公司主要在建的自营模式项目合计总投资额 286.32 亿元，已完成投资 140.03 亿元，其中投资额较大的主要为东部绕越和台儿庄至睢宁

¹ 除台儿庄至睢宁高速公路项目外，其他主要在建项目主体施工已基本完成或已投入使用，存在剩余附属工程或款项未结算，公司按内部管理口径统计为在建项目。

² 顺堤河二期码头工程项目已完成投资金额未包含土地款；东部绕越高速公路已完成投资额为实际已支付的金额。



高速公路。徐州东部绕越高速是《江苏省高速公路网规划（2017~2035 年）》中一条纵向省际高速公路，全长约 63.4 公里，同步改扩建京台高速 3.4 公里。项目起于贾汪区江庄镇，终点接淮徐高速睢宁西枢纽，全线采用双六车道高速公路标准建设，设计时速 120 公里/小时，路基宽度 34.5 米。全线设置 9 处互通和 1 个服务区。台儿庄-睢宁高速是《江苏省高速公路网规划（2017~2035 年）》中的新增路线，是“十五射六纵十横”中“纵五”的组成部分，江苏省编号 S61。项目主线全长约 68.2 公里，起于苏鲁省界，接山东段的新台高速，终点接淮徐高速，全线采用双向六车道高速公路标准建设，设计时速 120 公里/小时，路基宽度 34.5 米。全线设置 7 处互通和 1 个服务区。东部绕越和台儿庄至睢宁高速公路的高速运营期暂定为 25 年，项目后续资本支出规模较大，未来拟通过高速收费实现资金平衡，投资回收期较长。顺堤河码头相关工程未来主要通过港务服务等收入实现资金平衡。截至 2026 年 3 月末，公司无拟建代建和自营项目。整体来看，公司在建项目尚需投资规模较大且自营项目较多，存在较大的资金支出压力，且需关注自营项目运营情况。已完工代建项目回款方面，截至 2025 年末，公司应收账款科目中应收徐州市交通局及徐州市铁路建设发展服务中心的代建项目款项规模较大，需关注未来回款情况。

此外，在铁路建设方面，公司主要负责国家重点铁路线郑徐客运专线、京沪高铁、徐宿淮盐铁路专线和徐连专线等徐州段的建设，业务模式为铁路局和江苏省确定双方投资资本金后，江苏省徐州境内出资部分由公司与江苏交通控股有限公司按一定比例投资，待项目完工运营后按照实际出资比例享受投资收益。

（二）工程施工

公司工程施工业务由子公司徐州交总公司负责，具备公路工程施工总承包特级等资质；截至 2026 年 3 月末，公司工程施工模式的已完工项目存在一定规模的待回款金额，在建和拟建项目储备充足，为业务持续开展提供了一定保障。

公司工程施工业务由子公司徐州交总公司负责，具备公路工程施工总承包特级、市政公用工程施工总承包二级、建筑工程施工总承包二级等资质。根据徐委办【2023】85 号文件，徐州市对部分市属国有企业实施重组整合，以徐州交控集团为工程施工板块整合主体，将徐州市公路工程总公司（现更名为徐州市交通工程总承包有限公司）、徐州市交通规划设计研究院（现更名为徐州市交通规划设计研究有限公司）产权划入，同步整合徐州力山建设工程有限公司（以下简称“力山建设”）等公司股权，实现规划设计、投资融资、工程施工、检验检测等全业务链运营。2025 年，徐州交总公司作为公司工程施工板块的整合平台，陆续获得公司下属多家工程类企业股权划入，包括力山建设、徐州工润建筑科技有限公司、江苏冠盛路桥工程有限公司、徐州交控智能科技有限公司等，强化工程资源协同运营优势。2023~2025 年，公司工程施工收入分别为 2.20 亿元、14.69 亿元和 20.87 亿元，其中 2024 年收入同比大幅增长主要系徐州交总公司等被无偿划拨至公司，相应工程施工收入纳入公司合并范围所致。

公司主要通过参加公开举行的招投标获得项目施工订单，中标后的项目以公司自行施工为主，对于中标的重大项目涉及专业施工的部分，在经过业主认可并符合法律和相关法规要求下，公司采用分包方式分包给其他专业公司。结算方面，公司按照与下游业主方签署工程施工合同约定进行结算，一般以 3 个月为周期，通过第三方监理对项目进行审计、验收，按工程实际完成量的 50%~70% 开始结算。工程竣工验收合格后，下游业主一般结付工程款总量的 80%~90%，其余 10%~20% 作为工程的尾款或维修金、质保金，工程质保金预留时间因项目的不同而异。



截至 2026 年 3 月末，公司已完工的工程施工模式项目合同造价金额合计 34.81 亿元，拟回款 31.76 亿元、已回款 22.91 亿元，已完工项目整体回款率约 72%，存在一定规模的待回款金额。同期末，公司主要在建的工程施工模式项目合同造价金额合计 46.07 亿元，区域以江苏省内（徐州、南通、常州、扬州、宿迁等）为主，辐射安徽、湖南等地，业务区域集中度较高。同期末，公司主要拟建的工程施工模式项目合同造价金额合计 12.93 亿元。整体来看，公司工程施工模式在建和拟建项目整体规模较大，项目储备充足，为业务持续开展提供了一定保障。

表 5 截至 2026 年 3 月末公司前十大在建的工程施工模式项目情况（单位：亿元）

项目名称	建设期间	合同造价金额
张靖皋长江大桥施工暨股权投资项目 ZJG-RG1 标段	2024.10~2027.06	7.68
扬州至乐清高速公路丹阳至金坛段路基、桥梁施工暨股权投资项目 DJ-WJ1 标段	2025.12~2027.10	7.62
海太长江隧道（公路部分）工程 HT-HM4 标段	2025.03~2027.05	4.97
汉风青年路小学分校北地块项目	2025.10~2027.10	4.11
南京至盐城高速公路路基桥涵工程施工暨股权投资项目 NY-YZ2 标段	2024.03~2027.03	3.91
金龙湖居住 B 地块（2023-35 号地块）项目	2025.07~2027.09	3.44
桃李春风苑一期项目	2024.05~2026.09	2.66
G529 陆沙河至包家段公路改建工程（一期）	2025.01~2027.01	1.81
台儿庄至睢宁高速公路江苏段京杭运河特大桥施工项目	2026.01 ³	1.74
328 国道宁扬交界至龙池互通段改扩建工程施工 G328NJ-SG7 标段	2026.03 ⁴	1.42
合计	-	39.36

数据来源：根据公司提供资料整理

（三）港务服务、煤炭及有色金属销售

近年来，公司港务服务收入对营业收入形成有益补充；煤炭及有色金属销售收入逐年下降，毛利率整体处于较低水平。

公司港务服务、煤炭及有色金属销售业务由子公司徐港集团依托徐州港进行运营。徐州港是全国 28 个主要内河港口和内河十大枢纽港之一，我国“北煤南运、西煤东输”重要的中转基地、淮海经济区和长三角经济带综合运输体系的重要物流节点。为促进徐州淮海国际陆港建设，实现“一城一港一集团”的发展新格局，解决自然人股东投资能力不足的问题，按照徐国资【2019】136 号《关于交通控股集团收购徐港集团自然人股东股权的批复》精神，公司于 2020 年 7 月⁵对徐港集团全部自然人持有的 50%股权进行收购，收购完成后，公司持有徐港集团 50%股权。2020 年 9 月，公司对徐港集团进行增资，增资完成后，公司持有徐港集团 65.85%股权，实现了对其控股。徐港集团是京杭运河上大型港口物流企业，下辖顺堤河、邳州、双楼等作业区，其中顺堤河作业区将作为徐州港区专业煤炭作业区（市区唯一煤炭码头），发展成煤炭公、铁、水联运中转下水的专业化港区。

公司港务服务业务由徐港集团子公司徐州交通控股港务有限公司（以下简称“交控港务”）、江苏徐州港务集团邳州港有限公司及徐州双楼港务有限公司负责，业务主要集中于交控港务。收费方面，物流服务费公路、水运为 18.00 元/吨·天，铁路为 28.00 元/吨·天；仓储费为 30 天之内免收，31~60 天按 0.10 元/吨·天、61~90 天按 0.20 元/吨·天、90 天以上按 0.30 元/吨·天。2023~

³ 为开工时间。

⁴ 为开工时间。

⁵ 为工商登记完成时间。



2025 年，公司港务服务收入规模逐年下降，但对营业收入形成有益补充。

公司煤炭及有色金属销售业务主要由徐港集团本部及江苏徐州港务集团供应链有限公司、徐州高港物资贸易有限公司、交控港务等负责运营，销售品类以煤炭贸易为核心，主要经营电煤、焦炭等，同步拓展铁矿、混凝土、铝锭、电解铜等多元化大宗商品贸易业务。2023~2025 年，公司煤炭及有色金属销售收入是公司营业收入的主要构成之一，规模逐年下降，毛利率整体处于较低水平。2026 年 1~3 月，公司煤炭销售业务前五大供应商采购金额、前五大客户销售金额合计占比分别为 83.26%、83.80%，集中度均较高。

表 6 2026 年 1~3 月公司煤炭销售业务上下游前五大供应商与客户情况（单位：万元、%）

序号	供应商名称	采购金额	占比	是否为关联方
1	淮北市建投商贸有限公司	56,624.92	51.29	否
2	河北冀物瑞达供应链有限公司	15,556.05	14.09	否
3	河南省煤气（集团）有限责任公司物资供应分公司	9,991.30	9.05	否
4	江苏云控混凝土有限公司	6,478.78	5.87	否
5	安钢集团国际贸易有限责任公司安阳分公司	3,272.50	2.96	否
合计 ⁶		91,923.54	83.26	-
序号	客户名称	销售金额	占比	是否为关联方
1	淮北矿业信盛国际贸易有限责任公司	41,155.57	38.10	否
2	永城煤电集团聚龙物流贸易有限公司	20,596.96	19.07	否
3	凌源钢铁股份有限公司	15,320.32	14.18	否
4	青海义德工贸有限公司	9,991.30	9.25	否
5	江苏永钢集团有限公司	3,454.97	3.20	否
合计		90,519.12	83.80	-

数据来源：根据公司提供资料整理

（四）建材销售

公司建材销售业务主要由子公司徐州交控供应链有限公司负责，近年来，收入规模有所波动，是公司营业收入的主要构成之一，毛利率水平较低。

公司建材销售业务主要由子公司徐州交控供应链有限公司（以下简称“交控供应链”）负责。交控供应链由徐州交控集团持股 65.00%、中铁物资集团华东有限公司持股 35.00%，以中国铁建苏北项目和徐州交控集团自有项目为基础，开展钢材、水泥等建材贸易。

2023~2025 年，公司建材销售收入是公司营业收入的主要构成之一，规模有所波动，毛利率整体处于较低水平。2025 年，公司建材销售业务前五大供应商采购金额、前五大客户销售金额合计占比分别为 41.77%、33.64%，集中度均一般；其中，中铁十一局集团有限公司第五分公司存在被执\\行人情况。

⁶ 合计数与表中数据加总数存在尾差，主要系四舍五入所致，下同。



表 7 2025 年公司建材销售业务上下游前五大供应商与客户情况（单位：万元、%）			
序号	供应商名称	采购金额	占比
1	湖南涟钢钢材加工配送有限公司	22,102.83	13.18
2	徐州恒利供应链管理有限公司	22,056.53	13.16
3	山东联海石化有限公司	9,710.39	5.79
4	合肥晶澳太阳能科技有限公司	8,084.25	4.82
5	中铁物资集团中南有限公司	8,073.96	4.82
合计		70,027.95	41.77
序号	客户名称	销售金额	占比
1	重庆大汉供应链管理有限公司	14,615.59	8.50
2	江苏恒亿利供应链管理有限公司	14,508.56	8.44
3	湖州市对外贸易股份有限公司	13,032.47	7.58
4	江苏巨擘能源科技有限公司	8,810.81	5.12
5	中铁十一局集团有限公司第五分公司	6,868.85	3.99
合计		57,836.28	33.64

数据来源：根据公司提供资料整理

（五）公交服务

公交服务业务主要由子公司徐州市公共交通集团有限公司负责，由于具有较强的公益性，整体亏损较为严重。

公交服务业务由子公司徐州市公共交通集团有限公司（以下简称“徐州公交集团”）负责，主要涉及徐州市各区的线路运营。从路线长度及客运量来看，公交服务业务主要集中于徐州公交集团本部及分公司徐州市西部公交客运有限公司。公共交通具有较强的公益性，票价受到政府的严格管制，同时由于该行业的营运必须投入大量的公交车辆及燃油，使得运营成本较高，因此公交服务业务亏损仍较为严重。2023~2025 年，公司公交服务收入规模逐年增加；公交服务毛利率分别为-241.95%、-208.20%和-180.16%，由于具有较强的公益性，整体亏损较为严重。

（六）其他业务

公司其他业务包括矿山土石料、预制品、停车场服务、出租车服务等，对公司营业收入形成有益补充。

公司其他业务包括矿山土石料、预制品、停车场服务、出租车服务等，对公司营业收入形成有益补充。矿山土石料业务由子公司徐州交控矿产资源发展有限公司负责，实施废弃矿山生态修复项目。根据铜山区政府授权文件，由实施单位处置项目产生的剩余石料。毛石销售业务严格按照政府指导挂网拍卖，石子委托第三方代加工。预制品业务运营主体为子公司徐州交通控股诚意桥梁工业化有限公司，定位为淮海地区装配式桥梁产品制造基地。停车场服务业务由子公司徐州高铁时代资产经营管理有限公司负责，主要为京沪高铁徐州站区地下停车场运营。出租车业务由徐州市出租汽车集团有限责任公司、徐州公交汽车出租有限公司、徐州市通利汽车出租有限公司等负责。除上述业务外，公司其他经营性业务还包括广告服务、监理检测等。此外，2025 年，公司新增公路通行费收入 0.52 亿元，主要系东部绕越高速公路产生。



偿债来源与负债平衡

(一) 偿债来源

1、盈利能力

2023~2025 年,公司期间费用率逐年增长,但整体处于低位,政府补助是利润的主要组成部分,盈利能力有待提升。

2023~2025 年,公司期间费用主要为管理费用及财务费用,期间费用率逐年增长,但整体处于低位;此外,公司还存在大额的资本化利息支出,实际承担的整体利息负担高于财务费用所体现的账面水平。同期,公司其他收益主要为政府补助,是利润的主要组成部分;投资收益主要包括股利收入和权益法核算的长期股权投资收益等,对利润贡献不稳定,其中 2024~2025 年表现为负,主要系对徐州观音国际机场有限责任公司、徐州中建交通建设有限公司等权益法下确认投资损失所致;资产处置收益逐年增长,其中 2024~2025 年由于处置土地产生较大金额的收益,对当期利润贡献较大。2023~2025 年,公司利润总额及净利润、总资产报酬率及净资产收益率均有所波动,盈利能力处于较低水平,有待提升。2026 年 1~3 月,公司净利润为-0.55 亿元,为亏损状态,但亏损规模同比有所收窄。

表 8 2023~2025 年及 2026 年 1~3 月公司盈利情况(单位:亿元、%)				
项目	2026 年 1~3 月	2025 年	2024 年	2023 年
期间费用	2.40	7.92	7.05	6.23
其中:管理费用	1.37	4.80	4.20	4.07
财务费用	0.91	2.50	2.47	2.07
期间费用/营业收入	12.08	9.66	7.95	7.25
其他收益	1.55	7.85	10.19	6.57
投资收益	0.06	-0.23	-0.07	0.31
资产处置收益 ⁷	0.02	2.38	2.22	0.01
利润总额	-0.55	2.93	5.20	3.14
净利润	-0.55	1.65	1.58	1.90
总资产报酬率	0.10	0.95	1.36	1.02
净资产收益率	-0.19	0.57	0.55	0.68

数据来源:根据公司提供资料整理

2、筹资能力及资产可变现性

公司融资渠道以银行借款及发行债券为主,非标融资规模较小,能获得政府专项债支持。

公司融资渠道包括银行借款、应付债券、政府专项债、非标融资等。截至 2025 年末,公司获得银行授信额度为 334.59 亿元,已使用 228.56 亿元。截至 2026 年 3 月末,公司短期借款 78.02 亿元,长期借款(含一年内到期部分)101.38 亿元⁸,其中短期信用借款 41.12 亿元,长期信用借款 17.51 亿元;应付债券(含一年内到期部分)余额为 158.40 亿元,主要为中期票据、定向工具和公司债等,无存续的短期及超短期融资券。此外,截至 2026 年 3 月末,公司政府专项债余额为 44.22 亿元,应付融资租赁款 1.13 亿元,计入长期应付款科目⁹。

⁷ 损失以“-”号列示。
⁸ 短期借款、长期借款均包含未付利息。
⁹ 政府专项债和应付融资租赁款不包含一年内到期部分,截至 2026 年 3 月末,公司一年内到期的长期应付款为 0.70 亿元。



近年来，公司资产规模持续增长，资产结构以流动资产为主，其中应收类款项及存货对资金形成较大占用，影响资产流动性。

近年来，公司资产规模持续增长，资产结构以流动资产为主。公司流动资产主要由货币资金、应收账款、其他应收款、存货和合同资产等构成。2023~2025 年末，公司货币资金持续减少，以银行存款为主；应收账款持续增长且规模较大，其中 2025 年末主要为应收徐州市交通局及徐州市铁路建设发展服务中心的代建项目款项，分别为 93.34 亿元、76.68 亿元；2025 年末，公司应收账款坏账准备金额为 3.98 亿元，计提比例 2.01%。同期，公司其他应收款有所波动，其中 2025 年末主要为应收徐州盛通建设有限公司 5.32 亿元、徐州市财政局 4.89 亿元、徐州市迎宾快速路建设有限公司 3.36 亿元、徐州市新安商业保理有限公司 2.93 亿元和徐州市“亿吨大港”建设指挥部 2.36 亿元，合计占其他应收款比例为 47.14%。同期，公司存货持续增长，其中 2025 年末主要由开发成本组成，开发成本账面价值为 136.93 亿元，主要为划拨及出让的土地使用权。2023~2025 年末，公司合同资产持续增长，其中 2024 年末同比大幅增长主要系随徐州交总公司等企业被无偿划拨至公司，相应工程施工类项目被纳入公司合并范围所致。

公司非流动资产主要由长期股权投资、其他权益工具投资、固定资产和在建工程等组成。2023~2025 年末，公司长期股权投资和其他权益工具投资规模整体变动不大，其中长期股权投资主要为对徐州观音国际机场有限责任公司、徐州中建交通建设有限公司等企业的投资；其他权益工具投资主要为对连徐高速铁路、徐盐高速铁路（徐宿淮盐）、京沪高速铁路及徐州市融资担保有限公司等的投资。2023~2025 年末，公司固定资产持续增长，其中 2025 年末同比大幅增长，主要系东部绕越高速公路项目完工转入所致；在建工程有所波动，主要系项目投资增长及完工转出所致。

2026 年 3 月末，公司资产规模较 2025 年末小幅增长，主要系货币资金及其他应收款等增长所致，资产结构仍以流动资产为主。

表 9 2023~2025 年末及 2026 年 3 月末公司资产构成情况（单位：亿元、%）								
项目	2026 年 3 月末		2025 年末		2024 年末		2023 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
货币资金	25.87	3.45	23.81	3.18	30.39	4.41	34.73	5.91
应收账款	192.08	25.60	194.53	25.97	190.10	27.62	163.07	27.76
其他应收款	39.38	5.25	36.24	4.84	37.66	5.47	25.38	4.32
存货	140.45	18.72	139.17	18.58	128.57	18.68	114.23	19.44
合同资产	18.78	2.50	21.22	2.83	16.91	2.46	0.89	0.15
流动资产合计	427.92	57.03	426.83	56.98	415.03	60.29	343.60	58.49
长期股权投资	14.54	1.94	14.69	1.96	14.90	2.16	15.20	2.59
其他权益工具投资	23.46	3.13	23.78	3.17	24.25	3.52	21.74	3.70
固定资产	161.73	21.56	163.86	21.87	56.54	8.21	54.07	9.20
在建工程	73.87	9.85	72.14	9.63	134.91	19.60	117.10	19.93
非流动资产合计	322.36	42.97	322.32	43.02	273.34	39.71	243.87	41.51
资产合计	750.28	100.00	749.15	100.00	688.37	100.00	587.47	100.00

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2025 年末，公司受限资产 7.99 亿元，占总资产比例为 1.07%，占净资产比例为 2.74%。截至 2026 年 3 月末，公司受限资产 8.97 亿元，占总资产比例为 1.20%，占净资产比例为 3.09%，包括因借款而受限的土地使用权、机器设备、应收账款和营运车辆账面价值合计 7.99 亿元；以及因银行承兑汇票保证金、投标及履约保证金、冻结资金等受限的其他货币资金账面价值合计 0.98 亿元。此



外，公司以徐州至明光高速公路贾汪至睢宁段（徐州东部绕越高速公路）项目建成后的通行费收费权及其项下全部收益和权益进行质押，质押权人为国家开发银行江苏省分行等 11 家银行，该部分资产无账面价值。

（二）债务及资本结构

近年来，公司负债总额及资产负债率持续增长。

2023~2025 年末，公司负债总额及资产负债率持续增长，其中 2025 年末负债结构以非流动负债为主。公司流动负债主要由短期借款、应付账款、应交税费、一年内到期的非流动负债和其他流动负债等构成。2023~2025 年末，公司短期借款持续增长，其中 2025 年末同比大幅增长主要系信用借款增加所致。应付账款方面，2024 年末同比大幅增加主要系随徐州交总公司等企业被无偿划拨至公司，应付货款和设备工程款被纳入合并范围所致；2025 年末随业务开展同比进一步增长。2023~2025 年末，公司应交税费主要为应交企业所得税，规模持续增长。同期，公司一年内到期的非流动负债持续增长，2025 年末一年内到期的应付债券、长期借款和长期应付款分别为 48.45 亿元、5.27 亿元和 2.70 亿元；其他流动负债持续下降，截至 2025 年末，公司无存续短期及超短期融资券，该科目仅为待转销项税费。

公司非流动负债主要由长期借款、应付债券和长期应付款等构成。2023~2025 年末，公司长期借款持续增长，主要为抵押及质押借款、保证借款等。同期，公司应付债券有所波动，主要为中期票据、定向工具和公司债等。同期，公司长期应付款持续增长，其中 2025 年末主要为政府专项债 44.22 亿元、应付融资租赁款 1.81 亿元。

2026 年 3 月末，公司负债总额较 2025 年末小幅增长，主要系长短期借款等增长所致，负债结构以非流动负债为主。

表 10 2023~2025 年末及 2026 年 3 月末公司负债情况（单位：亿元、%）								
项目	2026 年 3 月末		2025 年末		2024 年末		2023 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
短期借款	78.02	16.98	74.98	16.38	56.60	14.19	19.52	6.36
应付账款	35.71	7.77	42.06	9.19	34.01	8.53	6.78	2.21
应交税费	25.46	5.54	26.74	5.84	25.22	6.32	24.69	8.04
一年内到期的非流动负债	60.78	13.23	56.43	12.33	49.87	12.50	40.00	13.03
其他流动负债	0.71	0.15	0.71	0.16	29.90	7.50	38.14	12.42
流动负债合计	212.10	46.17	213.44	46.63	204.75	51.33	135.91	44.26
长期借款	90.39	19.68	84.64	18.49	62.66	15.71	44.95	14.64
应付债券	109.31	23.79	111.27	24.31	84.63	21.22	93.12	30.33
长期应付款	45.89	9.99	46.63	10.19	44.69	11.20	31.66	10.31
非流动负债合计	247.30	53.83	244.29	53.37	194.11	48.67	171.13	55.74
负债总额	459.40	100.00	457.73	100.00	398.86	100.00	307.04	100.00
短期有息债务	141.18	30.73	134.13	29.30	135.91	34.08	97.78	31.85
长期有息债务	245.05	53.34	241.94	52.86	191.54	48.02	169.13	55.08
总有息债务 ¹⁰	386.23	84.07	376.07	82.16	327.45	82.10	266.91	86.93
资产负债率	61.23		61.10		57.94		52.27	

数据来源：根据公司提供资料整理

¹⁰ 公司未提供有息债务期限结构。



2023~2025 年末，公司总有息债务持续增长，整体规模较大；2026 年 3 月末现金及现金等价物余额无法对短期有息债务形成有效覆盖，公司面临较大短期偿债压力。

2023~2025 年末，公司总有息债务持续增长，整体规模较大，总有息债务占负债总额的比重较高。截至 2026 年 3 月末，公司总有息债务 386.23 亿元，其中短期有息债务 141.18 亿元，期末现金及现金等价物余额为 24.89 亿元，无法对短期有息债务形成有效覆盖，公司面临较大短期偿债压力。

公司对外担保对象区域较为集中，存在一定或有风险。

截至 2026 年 3 月末，公司对外担保余额 11.99 亿元，均为保证担保，担保比率为 4.12%，主要为对当地国有企业的担保。其中，对徐州市新盛投资控股集团有限公司（以下简称“新盛投资”）担保余额合计 10.92 亿元，占比很高。根据公开资料，2025 年（末）新盛投资总资产 1,293.83 亿元，净资产 391.03 亿元，资产负债率 69.78%；实现营业收入 95.52 亿元，净利润 1.67 亿元，经营性净现金流-69.29 亿元。整体来看，公司对外担保对象区域较为集中，存在一定或有风险。

表 11 截至 2026 年 3 月末公司对外担保情况（单位：万元）			
被担保企业	担保余额	担保起始日	担保到期日
徐州市新盛投资控股集团有限公司	100,000.00	2024-02-27	2028-12-31
	9,165.00	2018-10-19	2028-04-19
徐州市新水国有资产经营有限责任公司	1,200.00	2016-09-28	2026-09-26
徐州地铁集团有限公司 ¹¹	9,564.00	2018-06-29	2038-06-25
合计	119,929.00	-	-

数据来源：根据公司提供资料整理

2023~2025 年末，公司所有者权益逐年增长，资本实力不断增强。

2023~2025 年末，公司所有者权益分别为 280.42 亿元、289.51 亿元和 291.43 亿元，规模逐年增长，资本实力不断增强；实收资本均为 30.00 亿元；资本公积分别为 197.82 亿元、201.07 亿元和 202.27 亿元，其中 2024 年资本公积同比增长系徐州市交通规划设计研究院有限公司（以下简称“徐州交通规划设计院”）、徐州交总公司等股权无偿划拨至公司等原因所致，2025 年末同比变动较小。2023~2025 年末，受益于利润积累，公司未分配利润逐年增长。2026 年 3 月末，公司所有者权益 290.88 亿元，较 2025 年末小幅下降，主要系当期利润表现为亏损所致。

2023~2025 年，公司盈利对利息和总有息债务的保障能力有所波动。

2023~2025 年，公司 EBITDA 利息保障倍数分别为 1.19 倍、1.23 倍和 0.96 倍，总有息债务/EBITDA 分别为 29.27 倍、25.78 倍和 33.80 倍，盈利对利息和总有息债务的保障能力有所波动。2023~2025 年末，公司流动比率分别为 2.53 倍、2.03 倍和 2.00 倍，速动比率分别为 1.69 倍、1.40 倍和 1.35 倍，流动资产和速动资产对流动负债具有一定覆盖能力；公司可变现资产以应收类款项和存货为主，对存量债务保障能力一般。

（三）现金流

2023~2025 年，公司经营性净现金流有所波动，2025 年转为净流出；投资性现金流持续净流出，筹资性现金流持续大额净流入。

2023~2025 年，公司经营性净现金流有所波动，2024 年净流入规模同比大幅增长主要系收到的往来款增长所致，2025 年转为净流出主要系收到的往来款同比大幅减少同时支付的往来款同比增加

¹¹ 曾用名为“徐州市城市轨道交通有限责任公司”。



所致。同期，公司投资性现金流持续净流出，主要系公司项目建设持续投资支出所致；筹资性现金流持续大额净流入，债务融资对缓解债务压力贡献较大。

2026 年 1~3 月，公司经营性现金流和筹资性现金流为净流入，投资性现金流表现为净流出。

表 12 2023~2025 年及 2026 年 1~3 月公司现金流及偿债指标情况				
项目	2026 年 1~3 月	2025 年	2024 年	2023 年
经营性净现金流（亿元）	3.73	-6.39	15.59	1.33
投资性净现金流（亿元）	-4.70	-32.07	-50.20	-39.59
筹资性净现金流（亿元）	2.94	31.70	29.63	33.21
经营性净现金流利息保障倍数（倍）	1.60	-0.55	1.51	0.17
经营性净现金流/流动负债（%）	1.75	-3.06	9.15	1.08
经营性净现金流/总负债（%）	0.81	-1.49	4.42	0.46

数据来源：根据公司提供资料整理

外部支持

近年来，公司能够得到当地政府在政府补助、资产划入、股权划拨等方面的有力支持。

公司是徐州市重要的交通基础设施建设主体，负责除轨道交通以外的交通基础设施的投资、建设、开发运营等业务，在徐州市交通基础设施开发和运营领域发挥重要作用，具有较强的区域专营优势。除公司外，徐州市主要的投融资平台还包括新盛投资，主要承担主城区棚户区改造、保障性安居工程、水利基础设施的投资及建设、水环境整治和水务一体化运营、政府代建项目、城市产业及科技创新平台培育等业务；徐州市产业发展控股集团有限公司是市属产业投资建设及产城融合发展运营主体，主营业务定位为产业园区投资建设运营、金融投资及人才服务、城市开发建设；徐州经济技术开发区国有资产经营有限责任公司主要从事徐州经开区内土地一级开发、安置房、基础设施工程、工程施工等业务。徐州市产城发展集团有限公司是徐州市新城区内重要的基础设施投融资建设和土地整理主体；总体而言，公司业务与徐州市其他投融资平台有所差异，业务竞争情况较少。

近年来，公司能够得到当地政府在政府补助、资产划入、股权划拨等方面的有力支持，2023 年末，公司因接收政府无偿划入房产增加资本公积 2.18 亿元；2024 年末，受益于徐州交通规划设计院、徐州交总公司等股权无偿划拨等原因，公司资本公积有所增长；2023~2025 年，公司获得计入其他收益的政府补助、稳岗补贴等分别为 6.57 亿元、10.19 亿元和 7.85 亿元。

表 13 截至 2025 年（末）徐州市主要投融资平台企业对比（单位：亿元）					
公司名称	控股股东	总资产	净资产	营业收入	净利润
徐州市新盛投资控股集团有限公司	徐州市国资委	1,293.83	391.03	95.52	1.67
徐州市产业发展控股集团有限公司	徐州市国资委	1,312.85	391.40	54.82	1.39
徐州经济技术开发区国有资产经营有限责任公司	徐州市产业发展控股集团有限公司	809.97	248.72	33.14	1.00
徐州市交通控股集团有限公司	徐州市国资委	749.15	291.43	82.03	1.65
徐州市产城发展集团有限公司	徐州市国资委	679.87	317.06	27.08	3.97

数据来源：根据公开资料整理

评级结论

综合分析，大公国际评定徐州交控集团信用等级为 AAA，评级展望为稳定。



跟踪评级安排

在本信用评级报告所载信用等级有效期内，大公国际将持续关注评级对象外部经营环境的变化、影响其经营或财务状况的重大事项以及评级对象履行债务的情况，并根据相关监管规定以及评级委托协议约定对其进行跟踪评级。

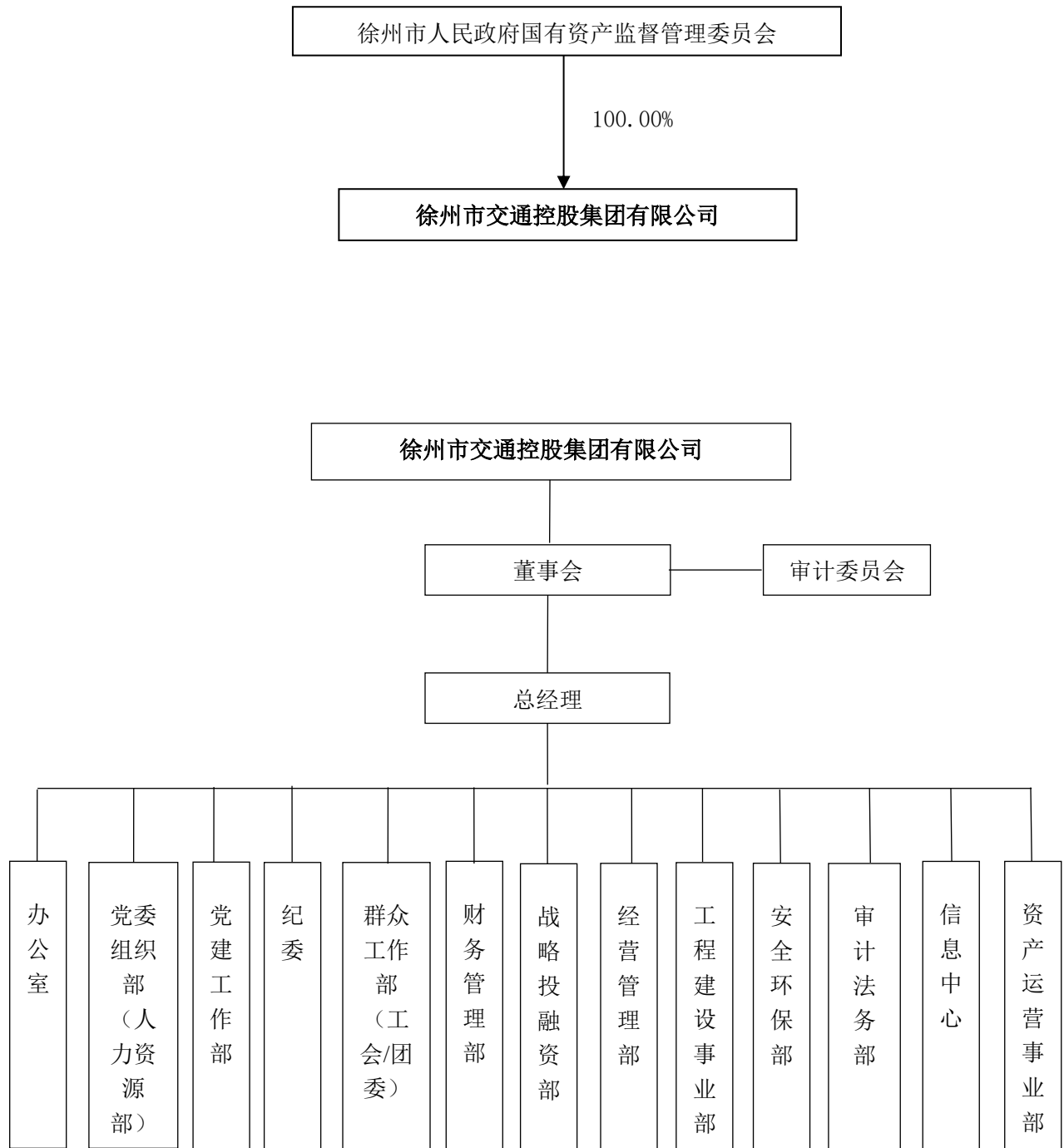
大公国际将在发生可能影响评级对象信用质量的重大事项后，启动不定期跟踪评级程序，并在评级分析结束后，将跟踪评级报告和评级结果向评级对象、监管部门及监管部门要求的披露对象进行披露。

如未能及时提供跟踪评级所需资料，或出现监管规定的其他情形，大公国际可根据相关监管规定延迟披露跟踪评级报告，或根据有关的公开信息资料进行分析并调整信用等级，或采取宣布评级报告所公布的信用等级暂时失效、终止评级等评级行动。



附件 1 公司治理

1-1 截至 2026 年 3 月末徐州市交通控股集团有限公司股权结构及组织结构图



资料来源：根据公司提供资料整理



1-2 截至 2025 年末徐州市交通控股集团有限公司合并范围内一级子公司情况

(单位：%)

序号	公司名称	取得方式	持股比例	
			直接	间接
1	江苏徐州港务（集团）有限公司	非同一控制下合并	65.85	-
2	徐州新徐置业有限公司	同一控制下企业合并	60.00	40.00
3	徐州市智慧交通有限公司	无偿划拨	100.00	-
4	徐州市广弘交通建设发展有限公司	无偿划拨	100.00	-
5	徐州市出租汽车集团有限责任公司	非同一控制下合并	100.00	-
6	徐州交控矿产资源发展有限公司	新设	100.00	-
7	徐州交通控股诚意桥梁工业化有限公司	新设	51.00	-
8	徐州市停车科技有限公司	新设	100.00	-
9	徐州市公共交通集团有限公司 ¹²	非同一控制下合并	100.00	-
10	徐州交控供应链有限公司	新设	65.00	-
11	徐州市交通控股集团能源发展有限公司	新设	100.00	-
12	徐州交控集装箱码头有限公司	新设	100.00	-
13	徐州市交通工程总承包有限公司	无偿划拨	78.42	-
14	徐州市交通规划设计研究有限公司	无偿划拨	100.00	-
15	徐州交控建设管理有限公司	新设	100.00	-
16	徐州市易泊停车管理有限公司	同一控制下企业合并	100.00	-
17	徐州市低空产业发展有限公司	新设	51.00	-
18	徐州交控服务管理有限公司	新设	100.00	-

数据来源：根据公司提供资料整理

¹² 曾用名“徐州市公共交通有限责任公司”。



附件 2 徐州市交通控股集团有限公司主要财务指标

(单位: 亿元)

项目	2026 年 1~3 月 (未经审计)	2025 年	2024 年	2023 年
货币资金	25.87	23.81	30.39	34.73
应收账款	192.08	194.53	190.10	163.07
其他应收款	39.38	36.24	37.66	25.38
存货	140.45	139.17	128.57	114.23
固定资产	161.73	163.86	56.54	54.07
总资产	750.28	749.15	688.37	587.47
短期借款	78.02	74.98	56.60	19.52
其他应付款	4.91	5.03	6.08	4.69
流动负债合计	212.10	213.44	204.75	135.91
长期借款	90.39	84.64	62.66	44.95
应付债券	109.31	111.27	84.63	93.12
非流动负债合计	247.30	244.29	194.11	171.13
负债合计	459.40	457.73	398.86	307.04
实收资本	30.00	30.00	30.00	30.00
资本公积	202.27	202.27	201.07	197.82
所有者权益	290.88	291.43	289.51	280.42
营业收入	19.89	82.03	88.62	86.00
利润总额	-0.55	2.93	5.20	3.14
净利润	-0.55	1.65	1.58	1.90
经营活动产生的现金流量净额	3.73	-6.39	15.59	1.33
投资活动产生的现金流量净额	-4.70	-32.07	-50.20	-39.59
筹资活动产生的现金流量净额	2.94	31.70	29.63	33.21
EBIT	0.73	7.14	9.37	6.00
EBITDA	-	11.13	12.70	9.12
EBITDA 利息保障倍数 (倍)	-	0.96	1.23	1.19
总有息债务	386.23	376.07	327.45	266.91
毛利率 (%)	1.53	1.91	0.53	1.68
总资产报酬率 (%)	0.10	0.95	1.36	1.02
净资产收益率 (%)	-0.19	0.57	0.55	0.68
资产负债率 (%)	61.23	61.10	57.94	52.27
应收账款周转天数 (天)	874.67	844.00	717.32	653.53
经营性净现金流利息保障倍数 (倍)	1.60	-0.55	1.51	0.17
担保比率 (%)	4.12	4.12	5.03	7.35



附件 3 主要指标的计算公式

指标名称	计算公式
毛利率（%）	$(1 - \text{营业成本} / \text{营业收入}) \times 100\%$
EBIT	利润总额 + 计入财务费用的利息支出
EBITDA	EBIT + 折旧 + 摊销
EBITDA 利润率（%）	$\text{EBITDA} / \text{营业收入} \times 100\%$
总资产报酬率（%）	$\text{EBIT} / \text{年末资产总额} \times 100\%$
净资产收益率（%）	$\text{净利润} / \text{年末净资产} \times 100\%$
现金回笼率（%）	$\text{销售商品及提供劳务收到的现金} / \text{营业收入} \times 100\%$
资产负债率（%）	$\text{负债总额} / \text{资产总额} \times 100\%$
债务资本比率（%）	$\text{总有息债务} / (\text{总有息债务} + \text{所有者权益}) \times 100\%$
总有息债务	短期有息债务 + 长期有息债务
短期有息债务	短期借款 + 应付票据 + 其他流动负债（应付短期债券）+ 一年内到期的非流动负债 + 其他应付款（付息项）+ 其他短期有息债务
长期有息债务	长期借款 + 应付债券 + 长期应付款（付息项）+ 其他长期有息债务
担保比率（%）	$\text{担保余额} / \text{所有者权益} \times 100\%$
经营性净现金流/流动负债（%）	$\text{经营性现金流量净额} / [(\text{期初流动负债} + \text{期末流动负债}) / 2] \times 100\%$
经营性净现金流/总负债（%）	$\text{经营性现金流量净额} / [(\text{期初负债总额} + \text{期末负债总额}) / 2] \times 100\%$
存货周转天数 ¹³	$360 / (\text{营业成本} / \text{年初末平均存货})$
应收账款周转天数 ¹⁴	$360 / (\text{营业收入} / \text{年初末平均应收账款})$
流动比率	$\text{流动资产} / \text{流动负债}$
速动比率	$(\text{流动资产} - \text{存货}) / \text{流动负债}$
现金比率（%）	$(\text{货币资金} + \text{交易性金融资产}) / \text{流动负债} \times 100\%$
扣非净利润	净利润 - 公允价值变动收益 - 投资收益 - 汇兑收益 - 资产处置收益 - 其他收益 - (营业外收入 - 营业外支出)
可变现资产	总资产 - 在建工程 - 开发支出 - 商誉 - 长期待摊费用 - 递延所得税资产
EBIT 利息保障倍数（倍）	$\text{EBIT} / (\text{计入财务费用的利息支出} + \text{资本化利息})$
EBITDA 利息保障倍数（倍）	$\text{EBITDA} / (\text{计入财务费用的利息支出} + \text{资本化利息})$
经营性净现金流利息保障倍数（倍）	$\text{经营性现金流量净额} / (\text{计入财务费用的利息支出} + \text{资本化利息})$

¹³ 一季度取 90 天。¹⁴ 一季度取 90 天。



附件 4 信用等级符号和定义

一般主体评级信用等级符号及定义

信用等级		定义
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，有较高违约风险。
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。
展望	正面	存在有利因素，一般情况下，信用等级上调的可能性较大。
	稳定	信用状况稳定，一般情况下，信用等级调整的可能性不大。
	负面	存在不利因素，一般情况下，信用等级下调的可能性较大。

注：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。