

版本号：V4.0.202208

机场运营企业主体信用评级模型 (打分表)



联合资信评估股份有限公司
China Lianhe Credit Rating Co., Ltd.

2022 年 8 月

机场运营企业主体信用评级模型（打分表）

一、修订说明

根据联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）有关制度，为适应行业发展变化，完善对机场运营企业的评级体系，联合资信对机场运营企业主体信用评级模型进行本次调整和修订。此次《机场运营企业主体信用评级模型（版本号：V4.0.202208）》（以下简称“本模型”）是以 2022 年《机场运营企业主体信用评级模型（版本号：V3.1.202205）》为基础进行的修订，已经联合资信评级技术委员会审议通过，自 2022 年 8 月 6 日起施行。

本次修订主要内容包括：一是进一步完善了调整项因素及相关评价标准，将包括 ESG 相关因素、发展韧性等可持续发展能力因素纳入调整项。二是对评级映射关系矩阵进行了适当调整，提高了分布的合理性。三是调整了部分指标、权重及阈值。联合资信关于机场运营企业的整体评级逻辑与此前评级模型基本保持一致，本次修订不会对联合资信现有机场运营企业级别产生重大影响。

二、打分表适用范围

民用机场是指专供民用航空器起飞、降落、滑行、停放以及进行其他活动使用的划定区域，包括附属的建筑物、装置和设施，不包括临时机场。《民用机场管理条例》将民用机场分为运输机场和通用机场，运输机场是指从事旅客、货物运输等公共机场运营活动的民用航空器提供起飞、降落等服务的机场。联合资信机场运营企业主体信用评级模型适于中国大陆地区以运输机场建设、运营和管理为主业的机场运营企业。

三、打分表逻辑框架

联合资信通过打分表的形式进行机场运营企业主体信用评级。打分表主要由多个评级要素及相应细化的多个定性和定量因素所组成，包括对企业经营风险评估和财务风险评估。其中经营风险评估包括“经营环境”和“自身竞争力”两部分，财务风险评估包括“现金流”“资本结构”和“偿债能力”三部分。各评级要素又由多个二级因素组成。

比如“经营环境”细分为“宏观和区域风险”和“行业风险”两部分，“自身竞争力”细分为“基础素质”“经营分析”和“企业管理”三部分，现金流细分为“资产质量”“盈利能力”和“现金流量”三部分。联合资信根据行业特点、行业政策、行业内企业表现、专家经验等确定具体行业企业二级因素主要因子（即三级因素）及对应权重。

打分思路：

首先，联合资信对三级因素进行定量因素分析、定性因素分析并打分（其中，经营风险三级因素由低到高分别评为1~6分，财务风险三级因素由低到高分别评为1~7分），根据对各三级因素设定的权重进行加权后，得到各二级因素的得分。进一步，根据对各二级因素设定相应的权重，将各评级要素的得分进行加权，得到加权后的各综合要素分数：经营风险方面包括“经营环境”因素得分和“自身竞争力”因素得分，其中“经营环境因素”是“宏观和区域风险”要素和“行业风险”要素加权后的综合得分，“自身竞争力”因素得分是“经营分析”要素、“基础素质”要素和“企业管理”要素加权后的综合得分；财务风险方面包括“偿债能力”因素得分、“资本结构”因素得分以及“现金流因素”得分，其中“现金流因素”得分是“盈利能力”要素得分、“现金流量”要素得分以及“资产质量”要素得分加权后的综合得分。

其次，根据各要素得分通过档次映射表（见表1、表2）得到上述因素相应的档次，并结合各要素风险因素调整得到最终的档次：根据“经营环境”因素得分和“自身竞争力”因素得分，以及“偿债能力”因素得分、“资本结构”因素得分以及“现金流”因素得分，通过映射表得到上述因素相应的档次，并结合各评级要素风险因素调整后的评价结果，得到各评级要素的档次。此外，如果样本企业所处的位置在“自身竞争力”“偿债能力”“资本结构”“现金流”因素临界点左右，可通过评估后调整其档位，由信评委做最终决议。

再次，根据各评级要素档次和要素分析矩阵（见表3至表5）得到受评企业的经营风险档次和财务风险档次。获得经营风险评价结果和财务风险评价结果后，通过评级矩阵（见表6）得到对应的指示评级。值得注意的是，若矩阵模型所得结果为“ccc及以下”级别，则由信评委最终决定受评企业级别。

从次，在获得指示评级后，根据个体调整因素（见表7）评价标准，对企业指示评级进行调整，得到企业个体信用级别。

最后，在企业个体信用级别基础上，结合外部支持（见表8）评价标准，得出企业

主体信用等级。

图 1 机场运营企业主体信用评级打分表架构图

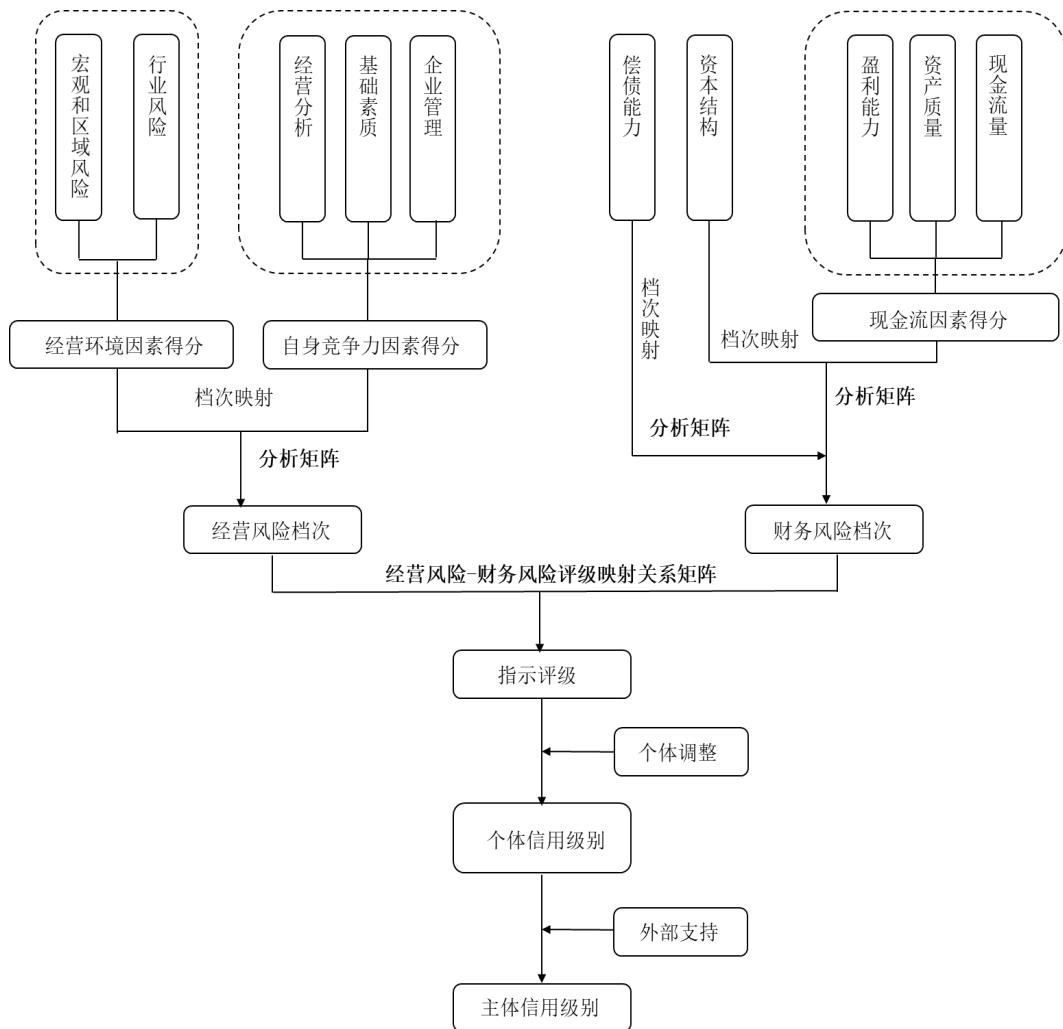


表1 机场运营企业主体评级——经营风险各因素档次映射表

档次	经营环境因素得分	自身竞争力因素得分
1（非常好）	[5.5,6]	[5.5,6]
2（很好）	[4.5,5.5)	[4.5,5.5)
3（较好）	[3.5,4.5)	[3.5,4.5)
4（一般）	[2.5,3.5)	[2.5,3.5)
5（较弱）	[1.5,2.5)	[1.5,2.5)
6（非常弱）	[1,1.5)	[1, 1.5]

表2 机场运营企业主体评级——财务风险各因素档次映射表

档次	偿债能力得分	资本结构得分	现金流因素得分
1（非常好）	[6.5,7]	[6.5,7]	[6.5,7]
2（很好）	[5.5,6.5)	[5.5,6.5)	[5.5,6.5)
3（较好）	[4.5,5.5)	[4.5,5.5)	[4.5,5.5)
4（一般）	[3.5,4.5)	[3.5,4.5)	[3.5,4.5)
5（较弱）	[2.5,3.5)	[2.5,3.5)	[2.5,3.5)
6（非常弱）	[1.5,2.5)	[1.5,2.5)	[1.5,2.5)
7（极弱）	[1,1.5)	[1, 1.5)	[1, 1.5)

表3 机场运营企业主体评级——经营风险分析矩阵

自身竞争力因素	经营环境因素					
	1	2	3	4	5	6
1（非常好）	A	A	A	B	C	E
2（很好）	A	B	B	C	D	E
3（较好）	B	C	C	C	D	F
4（一般）	C	D	D	D	E	F
5（较弱）	D	E	E	E	E	F
6（非常弱）	E	F	F	F	F	F

表4 机场运营企业主体评级——现金流因素与资本结构分析矩阵

现金流因素	资本结构						
	1	2	3	4	5	6	7
1（非常好）	1	1	1	2	3	5	6
2（很好）	1	2	2	3	4	5	6
3（较好）	2	3	3	3	4	6	7
4（一般）	3	4	4	4	5	6	7
5（较弱）	4	5	5	5	5	6	7
6（非常弱）	5	6	6	6	6	6	7
7（极弱）	6	7	7	7	7	7	7

表5 机场运营企业主体评级——财务风险分析矩阵

偿债能力因素	现金流因素与资本结构评价因素的结果						
	1	2	3	4	5	6	7
1（非常好）	F1	F1	F1	F2	F3	F5	F6
2（很好）	F1	F2	F2	F3	F4	F5	F6
3（较好）	F2	F3	F3	F3	F4	F6	F7
4（一般）	F3	F4	F4	F4	F5	F6	F7

5（较弱）	F4	F5	F5	F5	F5	F6	F7
6（非常弱）	F5	F6	F6	F6	F6	F6	F7
7（极弱）	F6	F7	F7	F7	F7	F7	F7

表 6 机场运营企业主体评级——经营风险-财务风险评级映射关系矩阵

经营风险	财务风险						
	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
A	aaa	aaa/aa+	aa/aa-	aa-/a+	a/a-	bbb+/bbb	bb+
B	aaa/aa+	aa+/aa	aa-/a+	a/a-	bbb+/bbb	bbb/bbb-	bb
C	aa/aa-	aa-/a+	a+/a	bbb+/bbb	bbb-/bb+	bb	bb-
D	a+/a	a/a-	bbb/bbb-	bbb-/bb+	bb	b+	b
E	bbb/bbb-	bbb-/bb+	bb/bb-	bb-	b+/b	b/b-	b-
F	bb/bb-	bb-	bb-/b+	b+/b	b/b-	ccc 及以下	ccc 及以下

表 7 机场运营企业主体评级——个体调整主要因素

个体调整主要因素	
一级因子	二级因子
未来发展	项目投产
	收购兼并
	发展韧性
	压力测试与预测
ESG 相关	ESG 相关
表外重要风险	诉讼风险
	担保风险
不良记录	债务逾期
	其他失信记录
其他因素	有利因素
	不利因素

表 8 机场运营企业主体评级——外部支持主要因素

外部支持	
一级因子	二级因子
政府支持	政府支持主要考量政府支持能力和支持可能性，在综合评估以上两个方面的基础之上，得出受评主体所获政府支持程度，受评主体信用等级以政府支持能力为限。 政府支持能力方面，主要从地区经济及政府财政实力、债务状况、治理水平等方面来考察。 政府支持的可能性方面，主要考察受评企业在当地政府决策和当地经济发展中的地位 and 重要性，历史获得支持的实际情况和具体的支持方式等，具体可从下列角度进行考察： （1）享有政府在资本金注入、财政补贴或税收优惠等多方面的持续支持，且支持力度较大；（2）有政府明确担保且有政府救助历史； （3）经济或政治地位重要，为政府重点扶植企业； （4）承担一定的公共职能，如提供必要的基础设施或公共服务；

	(5) 对当地政府的经济、社会、政治或政策目标起到重要作用，其违约/信贷压力导致企业经营活动中断，对地方经济部门产生重大影响； (6) 其他因素
股东支持	股东支持主要考量股东实力和股东支持的可能性，在综合评估以上两个方面的基础之上，得出受评主体所获股东支持程度，受评主体信用等级以股东信用状况为限。 股东实力方面，主要考察股东的企业性质、股东的行业地位、竞争能力、财务状况和可持续发展能力等。 股东支持的可能性方面，应重点考察受评主体在股东整个集团架构和发展战略中的地位 and 重要性，具体可从下列角度进行考察： (1) 母公司背景雄厚且受评主体在股东的发展战略、业务布局上比较重要； (2) 获得股东注资、资产划拨和补贴等支持力度大，并有历史支持记录； (3) 股东为受评主体所有债务提供担保，或者股东有明确的法律义务并书面承诺支持受评主体； (4) 存在将控股股东与子公司债务联系在一起的交叉违约条款； (5) 其他因素

注：经综合评估，原则上受评主体信用等级以政府支持能力及股东信用状况孰高者为限

打分表一般以发行主体合并报表数据为主（对于集团企业，可辅助本部报表）进行分析，且所用的数据均为近 3 年的加权平均值，各期限数据由远及近权重分别为 20%、30%和 50%，以反映一段时间内企业的经营状况或降低异常值的影响。若企业仅存在近 2 年合并报表及本部报表数据，则所用的数据为近 2 年的加权平均值，各期限数据由远及近权重分别为 30%和 70%。若企业仅存在 1 年合并报表及本部报表数据，则所用的数据为该年合并报表及母公司报表数据。

打分表中评级要素的选择、赋值、权重设置原则：(1) 评级要素选择：根据联合资信工商企业评级方法总论、机场运营企业评级方法，结合行业特点，根据重要性、可操作性等原则，经专家经验论证后筛选所得；(2) 评级要素赋值：根据机场运营企业行业特点、行业政策、行业内企业表现等因素，考虑数据历史表现、理论值、行业均值等，经过专家经验论证调整后确定各指标赋值；(3) 权重设置：根据机场运营企业评级方法，结合行业特征及重要性设置。

四、机场运营企业指示评级打分表

机场运营企业指示评级从经营风险和财务风险两个方面进行评价。

表 9 机场运营企业个体基础级别打分表-经营风险评价

一级因子	二级因子		二级权重	三级因子	三级权重
经营风险	经营环境	宏观和区域风险	50%	宏观和区域风险	100%
		行业风险	50%	行业风险	100%

	自身竞争力	基础素质	40%	区位优势	50%
				机场等级及功能定位	50%
		经营分析	45%	旅客吞吐量（万人次）	50%
				货邮吞吐量（万吨）	20%
				航空性业务收入（亿元）	30%
		企业管理	15%	法人治理结构	50%
				管理水平	50%

表 10 机场运营企业指示评级打分表-财务风险评价

一级因子	二级因子		二级权重	三级因子	三级权重
财务风险	现金流	盈利能力	50%	营业总收入（亿元）	40%
				营业利润率（%）	40%
				净资产收益率（%）	20%
			30%	现金收入比（%）	100%
		资产质量	20%	资产质量	100%
	资本结构		--	所有者权益（亿元）	45%
				全部债务资本化比率（%）	30%
				资产负债率（%）	25%
	偿债能力		--	现金短期债务比（倍）	25%
				经营现金流流动负债比（%）	25%
				EBITDA 利息倍数（倍）	30%
				全部债务/ EBITDA（倍）	20%

（一）经营风险

机场运营企业经营风险主要从经营环境和自身竞争力两方面评价。

1. 经营环境

经营环境主要从宏观和区域风险、行业风险两个方面评价。

宏观经济状况直接决定了企业的外部运营环境，联合资信认为机场运营企业受宏观经济环境影响较大，当宏观经济形势较好时，航空商务、旅游的客流量和货物运输量都会稳步增加，使机场的客货过港收入和商品零售收入上升。同时，机场属于重要的交通基础设施，机场运营企业的风险受机场所处区域经济实力、财政实力以及交通运输状况及规划影响较大。

行业风险主要从行业政策、行业周期性、行业竞争、行业增长性与盈利能力、行业财务杠杆与偿债能力方面来评价。联合资信认为机场行业具有一定周期性，受国家政策影响较大，呈现竞争度低、盈利水平较低、负债率较低以及经营获现能力强等特征，行业风险总体较低。

2. 自身竞争力

自身竞争力主要从基础素质、经营分析和企业管理三个方面评价。

基础素质

主要从区位优势、机场等级及功能定位两个方面评价。

区位优势方面，联合资信重点考察受评企业运营的机场所处区域的经济实力情况、是否具备旅游、商务、出入境、转运等地理优势，与周边机场的竞争中是否处于优势地位。联合资信认为，位于国际门户城市、区域交通枢纽、经济、政治中心以及旅游城市的机场，通常拥有较强的竞争优势。

机场等级及功能定位方面，依据我国民用航空局《关于印发民用机场收费收费标准调整方案的通知》（民航发〔2017〕18号），按照机场地位的重要性（通常与吞吐量规模正相关），我国机场分为四类，分别是一类Ⅰ级、一类Ⅱ级、二类和三类。由于机场等级分类较为宽泛，因而联合资信将同时考虑机场的功能定位。我国民用航空局在官方文件中，将机场分为了门户复合枢纽机场、区域枢纽机场、干线机场和支线机场。通常而言，等级越高、功能定位越重要的机场，其在全国民航运输体系中的枢纽地位越重要，其基础设施保障能力越强，获得地方政府支持、航线及航班时刻资源、客户和外部支持的可能性越大，竞争能力和抵御风险能力越强。

经营分析

主要通过旅客吞吐量、货邮吞吐量和航空性业务收入指标衡量。

旅客吞吐量及货邮吞吐量指标直接体现机场业务规模，是决定机场运营企业收入的关键因素。目前我国民航运输服务以旅客运输服务为主，货邮服务规模相对较小，因而联合资信赋予货邮吞吐量指标的权重低于旅客吞吐量指标。

航空性业务收入为机场主要的收入构成，该部分收入虽执行政府指导价，但稳定性较强，为机场运营企业稳定的偿债来源。

表 11 经营分析指标评价参考

三级因子	6	5	4	3	2	1
旅客吞吐量（万人次）	≥3000	[1500,3000)	[600,1500)	[300,600)	[100,300)	<100
货邮吞吐量（万吨）	≥50	[15,50)	[7,15)	[3,7)	[1,3)	<1
航空性业务收入（亿元）	≥15	[8,15)	[4,8)	[2,4)	[1,2)	<1

企业管理

企业管理主要从法人治理结构和管理水平两方面评价。企业的法人治理结构越完善、管理水平越高，企业管理越有效，对于企业实现长期稳定增长、降低风险具有积极作用。机场运营企业法人治理结构主要考察企业股权分散程度与企业独立性、企业股东会与董事会的运作机制与实际运行情况、独立董事制度、公司领导机制、重大决策制定机制、董事和高层经营管理人员的遴选与聘任制度，监事会的运作规则与情况、高管激励机制等。管理水平主要考察公司管理架构、制度完善性及执行情况、内部风险管理和控制情况等。

（二）财务风险

财务风险主要考量现金流、资本结构和偿债能力三个方面。

1. 现金流

现金流因素主要从盈利能力、现金流量和资产质量三个方面考量。

盈利能力

主要用营业总收入、营业利润率和净资产收益率来衡量。

营业利润率： $(\text{营业总收入} - \text{营业成本} - \text{税金及附加}) / \text{营业总收入} \times 100\%$ ，主要反映企业主业的盈利能力。

净资产收益率： $\text{净利润} / \text{所有者权益} \times 100\%$ ，主要衡量企业股东权益的收益水平。

表 12 盈利能力指标评价参考

三级因子	7	6	5	4	3	2	1
营业总收入（亿元）	≥ 30	[15,30)	[8,15)	[4,8)	[2,4)	[1,2)	< 1
营业利润率（%）	≥ 25	[15,25)	[5,15)	[2.5,5)	[0,2.5)	[-5,0)	< -5
净资产收益率（%）	≥ 6	[3,6)	[1.5,3)	[0.5,1.5)	[0,0.5)	[-5,0)	< -5

现金流量

主要由现金收入比指标衡量。

现金收入比： $\text{销售商品、提供劳务收到的现金} / \text{营业总收入} \times 100\%$ 。

表 13 现金流量指标评价参考

三级因子	7	6	5	4	3	2	1
现金收入比（%）	≥ 110	[100,110)	[90,100)	[80,90)	[70,80)	[60,70)	< 60

资产质量

对企业资产质量的考察，一般从结构和质量两个方面着手。结构主要是分析各项资产在总资产中的占比，质量主要是分析各项资产的流动性、盈利性和资产抵质押情况，并对资产的真实价值进行分析。真实性主要评价企业资产产权是否有瑕疵、入账价值合理性、大幅变动的可能性等；资产盈利性主要评价企业利用资产创造利润的能力及效率；资产流动性主要考量资产变现能力。在判断资产真实的基础上，资产流动性和盈利性越高的企业资产质量越好。较大规模的受限资产或公益性资产会对企业资产质量形成一定负面减分。若企业存在以公允价值计量的资产，应评估其公允价值合理性及变动趋势，对企业资产质量进行综合判断。

2. 资本结构

主要通过所有者权益、全部债务资本化比率、资产负债率衡量。

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%。

资产负债率：负债总额/资产总计×100%。

表 14 资本结构指标评价参考

三级因子	7	6	5	4	3	2	1
所有者权益（亿元）	≥150	[80,150)	[30,80)	[20,30)	[10,20)	[5,10)	<5
全部债务资本化比率（%）	[0,35]	(35,45]	(45,55]	(55,60]	(60,65]	(65,70]	>70 或 <0
资产负债率（%）	≤40	(40,50]	(50,60]	(60,65]	(65,70]	(70,75]	>75

3. 偿债能力

主要用现金短期债务比、经营现金流流动负债比、EBITDA 利息倍数和全部债务/EBITDA 衡量。

现金短期债务比：现金类资产/短期债务，其中现金类资产=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。

经营现金流流动负债比：经营活动现金流量净额/流动负债×100%。

EBITDA 利息倍数：EBITDA/利息支出。

表 15 偿债能力指标评价参考

三级因子	7	6	5	4	3	2	1
现金短期债务比（倍）	≥ 1.5	[1,1.5)	[0.5,1)	[0.3,0.5)	[0.2,0.3)	[0.1,0.2)	< 0.1
经营现金流动负债比（%）	≥ 35	[20,35)	[10,20)	[5,10)	[-5,5)	[-20,-5)	< -20
EBITDA 利息倍数（倍）	≥ 5	[3,5)	[1,3)	[0.5,1)	[0.2,0.5)	[0.1,0.2)	< 0.1
全部债务/EBITDA（倍）	[0,5]	(5,7]	(7,10]	(10,12]	(12,15]	(15,20]	> 20 或 < 0

五、模型局限性

联合资信对受评主体的未来经营状况的判断是以其历史经营状况、现状以及目前政策导向为基础，但是受评主体的发展、政策的变化及其他影响其偿债能力的内外部因素是动态变化的，这些影响因素的未来状况可能与过去、现在有着较大的不同，因此评级打分表中对受评主体信用风险的评估不能保证完全准确地预测其未来实际的违约风险。

为了避免因打分表完全贴近实际的评级作业而过于复杂，评级方法中的打分表所列示的评级因素可能并未完全包括机场运营企业评级方法所有重要考虑因素。实际评级作业中还会综合考虑其他因素，包括但不限于财务控制、突发事件风险和季节性因素等方面的评估。

打分表所使用的财务信息主要为历史数据，预测未来存在不确定性，打分表无法预测发行人在未来某段时间的违约概率，在发行人违约时，打分表并未考虑可能损失的程度。

打分表所使用的数据来源于受评主体和监管认定的专业机构所提供的信息，因此其真实性、完整性和可靠性将影响打分表结果。

打分表所列示的评级因子权重仅为建议权重，实际评级作业中可能存在因子权重与打分表建议的权重显著不同的情况，存在打分表未列示因子被赋权的情况。例如，打分表中包含定性因素，尽管分析人员在评级过程中会通过合理且严谨的机制并结合专家的长期经验进行定性因素的评估，但始终存在主观判断成分，因此在实际评级作业中可能会出现因子权重与打分表建议的权重显著不同的情况。打分表中所列示的评级因子权重代表了相对重要性，但在某些情境下，例如受评主体违约时，评级要素的重要性可能与打分表中所列示的权重存在显著差异。

联合资信重视打分表在级别确定中的参考作用，但不会完全依赖打分表结果确定受评对象的信用等级。在参考打分表结果的基础上，联合资信还将考虑影响受评对象信用风险的其

他考量因素，并依据公司信用评级委员会投票结果最终确定受评对象的信用等级。

本模型会随着相关法律、法规或其他规范性文件的不断演进而有所调整和修正，联合资信将定期或不定期审查本方法，适时修订。