

信用评级公告

联合〔2023〕2824号

联合资信评估股份有限公司通过对杭州萧山国际机场有限公司的信用状况进行综合分析和评估，确定杭州萧山国际机场有限公司主体长期信用等级为 AAA，评级展望为稳定。

特此公告

联合资信评估股份有限公司

二〇二三年六月一日

杭州萧山国际机场有限公司

主体长期信用评级报告

评级结果：

主体长期信用等级：AAA

评级展望：稳定

评级时间：2023 年 6 月 1 日

本次评级使用的评级方法、模型：

名称	版本
机场运营企业信用评级方法	V4.0.202208
机场运营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	3
		自身竞争力	基础素质	1
			企业管理	2
			经营分析	2
财务风险	F4	现金流	资产质量	2
			盈利能力	5
			现金流量	2
		资本结构		3
		偿债能力		4
		指示评级		
个体调整因素			--	
个体信用等级			a ⁺	
外部支持调整因素			+6	
评级结果			AAA	

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

分析师：杨世龙 王昀千

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

评级观点

杭州萧山国际机场有限公司（以下简称“公司”）运营的杭州萧山国际机场（以下简称“杭州萧山机场”）作为重要的干线机场，吞吐量位居全国机场前列，市场竞争力强，公司外部发展环境良好。公司作为华东地区重要的枢纽机场运营企业，获得的外部支持力度大。同时，联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）也关注到公司经营亏损较大和债务快速增长等因素对公司信用水平带来的不利影响。

随着杭州市区域经济持续发展，民航业外部需求复苏，且杭州萧山机场新航站楼 T4 投入运营，杭州萧山机场的通达性和吞吐量有望继续提升，公司业务有望稳定发展。

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 AAA，评级展望为稳定。

优势

- 外部发展环境良好。**杭州市地理位置优势明显，航空运输发展条件良好。2022 年，杭州市以 1.88 万亿元的地区生产总值规模位居全国城市第 9 位。近年来，杭州市经济和财政水平持续增长，为公司的发展提供了良好的外部发展环境。
- 市场竞争力强。**公司运营的杭州萧山机场为重要的干线机场，通达性良好，2022 年，杭州萧山机场的旅客吞吐量、货邮吞吐量和飞机起降架次分别位居全国机场第 5 位、第 5 位和第 6 位，市场竞争力强。
- 外部支持力度大。**作为华东地区重要的枢纽机场运营企业，公司获得中国民用航空局、地方政府和公司股东给予的大力支持。

关注

- 经营亏损较大。**受行业需求阶段性萎缩冲击叠加 T4 航站楼投入运营开始计提折旧的影响，公司业务经营亏损较大，2022 年利润总额为-11.30 亿元。
- 债务快速增长。**随着机场三期工程项目建设的持续投入，公司全部债务快速增长，截至 2023 年 3 月末，公司全部债务增至 149.46 亿元，资产负债率和全部债务资本化比率分别增至 64.93%和 56.47%。

主要财务数据：

公司合并				
项目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年 3 月
现金类资产（亿元）	13.27	9.33	13.25	7.89
资产总额（亿元）	247.85	309.94	333.18	328.49
所有者权益（亿元）	128.90	129.41	117.88	115.22
短期债务（亿元）	11.00	22.62	20.69	19.93
长期债务（亿元）	52.24	89.57	121.41	129.53
全部债务（亿元）	63.24	112.19	142.10	149.46
营业总收入（亿元）	24.14	24.90	20.46	7.23
利润总额（亿元）	-1.02	-1.86	-11.30	-2.63
EBITDA（亿元）	4.74	4.49	-1.54	--
经营性净现金流（亿元）	3.88	11.13	4.05	-1.21
营业利润率（%）	0.12	0.04	-43.40	-12.67
净资产收益率（%）	-0.86	-1.43	-9.75	--
资产负债率（%）	47.99	58.25	64.62	64.93
全部债务资本化比率（%）	32.91	46.44	54.66	56.47
流动比率（%）	52.59	32.64	44.93	46.83
经营现金流动负债比（%）	5.84	12.28	4.32	--
现金短期债务比（倍）	1.21	0.41	0.64	0.40
EBITDA 利息倍数（倍）	3.59	1.47	-0.35	--
全部债务/EBITDA（倍）	13.35	24.98	-92.03	--
公司本部				
项目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年 3 月
资产总额（亿元）	248.51	310.26	333.80	330.87
所有者权益（亿元）	128.09	128.55	118.51	115.93
全部债务（亿元）	63.24	112.18	142.10	149.47
营业总收入（亿元）	19.90	21.36	17.77	6.42
利润总额（亿元）	-0.52	-1.60	-9.93	-2.58
资产负债率（%）	48.46	58.56	64.50	64.96
全部债务资本化比率（%）	33.05	46.60	54.53	56.32
流动比率（%）	50.63	31.87	44.85	47.85
经营现金流动负债比（%）	4.51	12.06	2.46	--

注：1. 本报告部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上可能略有差异，系四舍五入造成；2. 公司 2020 年末现金类资产含其他流动资产中现金类资产；3. 本报告将公司其他流动负债中超短期融资券调整至短期债务核算；4. 公司 2023 年一季度财务数据未经审计

资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

主体评级历史：

信用等级	评级展望	评级时间	项目小组	评级方法/模型	评级报告
AAA	稳定	2022/11/30	高朝群 徐汇丰	机场运营企业信用评级方法 (V4.0.2022.08) 机场运营企业主体信用评级模型 (打分表)(V4.0.202208)	阅读原文
AAA	稳定	2015/12/04	刘晓濛 刘博	机场企业信用评级方法 (2014 年)	阅读原文

注：上述历史评级项目的评级报告通过报告链接可查阅；2019 年 8 月 1 日之前的评级方法和评级模型均无版本号

声 明

一、本报告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杭州萧山国际机场有限公司（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、根据控股股东联合信用管理有限公司（以下简称“联合信用”）提供的联合信用及其控制的其他机构业务开展情况，联合信用控股子公司联合赤道环境评价股份有限公司（以下简称“联合赤道”）为该公司提供了非评级服务。由于联合资信与关联公司联合赤道之间从管理上进行了隔离，在公司治理、财务管理、组织架构、人员设置、档案管理等方面保持独立，因此该公司评级业务并未受到上述关联公司的影响。

七、该公司信用等级自 2023 年 6 月 1 日至 2024 年 5 月 31 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。

杭州萧山国际机场有限公司

主体长期信用评级报告

一、主体概况

杭州萧山国际机场有限公司(以下简称“公司”)前身为中国民航浙江省管理局,2000年末从笕桥机场成建制搬迁至杭州萧山国际机场(以下简称“杭州萧山机场”)。公司由民航华东管理局(现为中国民用航空华东地区管理局,以下简称“华东管理局”)与浙江省航空发展有限公司出资成立,并于2000年3月6日在浙江省工商行政管理局登记注册,注册资本10.10亿元,2000年12月正式挂牌运作。经历次增资和股权变更,截至2023年3月末,公司注册资本和实收资本均为56.86亿元,股东为浙江省机场集团有限公司(以下简称“浙江机场集团”)、香港机场管理局、杭州市金融投资集团有限公司(以下简称“杭金投”)和杭州萧山国有资产经营集团有限公司(以下简称“萧山国资”),上述4家股东持股比例分别为44.526%、35.00%、10.237%和10.237%,浙江省人民政府国有资产监督管理委员会(以下简称“浙江省国资委”)持有公司控股股东浙江机场集团51.771%的股权,为公司实际控制人。

公司是华东地区重要的枢纽机场运营企业,负责杭州萧山机场运营相关工作,已形成了机场服务、货站操作、客货运代理、租赁和广告等多产业发展格局。

截至2023年3月末,公司本部设财务管理部、市场拓展部和企划发展部等职能部门;公司合并范围内拥有6家一级子公司。

截至2022年末,公司资产总额333.18亿元,所有者权益117.88亿元(少数股东权益-0.01亿元)。2022年,公司实现营业总收入20.46亿元,利润总额-11.30亿元。

截至2023年3月末,公司资产总额328.49亿元,所有者权益115.22亿元(少数股东权益-0.02亿元)。2023年1-3月,公司实现营业总收入7.23亿元,利润总额-2.63亿元。

公司注册地址:杭州萧山国际机场内;法定代表人:詹敏。

二、宏观经济和政策环境

2023年一季度,宏观政策以落实二十大报告、中央经济工作会议及全国“两会”决策部署为主,坚持“稳字当头、稳中求进”的政策总基调,聚焦于继续优化完善房地产调控政策、进一步健全REITs市场功能、助力中小微企业稳增长调结构强能力,推动经济运行稳步恢复。

随着各项稳增长政策举措靠前发力,生产生活秩序加快恢复,国民经济企稳回升。经初步核算,一季度国内生产总值28.50万亿元,按不变价格计算,同比增长4.5%,增速较上年四季度回升1.6个百分点。从生产端来看,前期受到较大制约的服务业强劲复苏,改善幅度大于工业生产;从需求端来看,固定资产投资实现平稳增长,消费大幅改善,经济内生动力明显加强,内需对经济增长形成有效支撑。信用环境方面,社融规模超预期扩张,信贷结构有所好转,但居民融资需求仍偏弱,同时企业债券融资节奏同比有所放缓。利率方面,资金利率中枢显著抬升,流动性总体偏紧;债券市场融资成本有所上升。

展望未来,宏观政策将进一步推动投资和消费增长,同时积极扩大就业,促进房地产市场稳健发展。而在美欧紧缩货币政策、地缘政治冲突等不确定性因素仍存的背景下,外需放缓叠加基数抬升的影响,中国出口增速或将回落,但消费仍有进一步恢复的空间,投资在政策的支撑下稳定增长态势有望延续,内需将成为驱动中国经济继续修复的主要动力。总体来看,当前积极因素增多,经济增长有望延续回升态势,全年实现5%增长目标的基础更加坚实。详见[《宏观经济信用观察季报\(2023年一季度\)》](#)。

三、行业及区域经济环境

1. 机场行业

机场是重要的交通基础设施，是我国综合交通运输体系的重要组成部分，是航空业稳定发展的基础。2022 年，机场行业运营指标较上年下滑明显，机场行业的旅客及货邮吞吐量区域分布情况较稳定，旅客主要集中在北上广等腹地经济发达地区，货邮在华东及中南地区占比高。2022 年 2 月，发改委等 14 部门发布《关于促进服务业领域困难行业恢复发展的若干政策》，加大对民航基础设施建设资金力度、鼓励金融机构对航司和机场信贷支持等。2022 年 7 月，民航局协调通过落实应急贷款、注资、预拨中央补贴等方式助企纾困。各项纾困扶持政策的实施有助于机场企业缓解现金压力、降低经营压力。根据《新时代民航强国建设行动纲要》和《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》要求，2035 年运输机场数量达到 450 个左右，机场行业未来发展空间大，专项政策的实施有助于缓解时刻资源紧张局面，但重大资本性支出对机场运营企业造成较大负担。区域分隔叠加功能定位使得机场行业呈现典型的区域垄断格局，但腹地经济、周边枢纽机场的运营及高铁分流均对机场企业运营造成较大影响。详见[《2023 年机场行业分析》](#)。

2. 区域经济环境

杭州市地理位置优越明显，航空运输发展条件良好。2022 年，杭州以 1.88 万亿元的地区生产总值（GDP）位居全国城市第 9 位。近年来，杭州市经济和财政水平均持续增长，财政自给率较高。

（1）区域概况

杭州市地处中国华东地区、钱塘江下游、东南沿海、浙江北部、京杭大运河南端，是浙江省省会、副省级市、杭州都市圈核心城市、环杭州湾大湾区核心城市、沪嘉杭 G60 科创走廊中心城市、国际重要的电子商务中心。

杭州市交通运输条件发达，铁路方面，杭州市已打造由 6 条高铁（沪杭、杭甬、杭长、宁

杭、杭黄、湖杭）、3 条普铁（沪昆、宣杭、萧甬）和 11 座客站（杭州东站、杭州西站、杭州站、杭州南站及临平南站、富阳站、富阳西站、桐庐站、桐庐东站、建德站、千岛湖站）组成的大型铁路网络，总里程 576 公里，其中高铁里程 376 公里，基本实现了与全国、省内主要城市的快速通达。轨道交通方面，杭州地铁已形成了 12 条线路 516 公里的网络，实现了十城区全覆盖。高速公路方面，杭州市范围内有杭徽高速、杭新景高速、练杭高速、杭金衢高速、绕城高速、杭长高速、沪杭甬高速、杭宁高速等高速公路。机场方面，杭州萧山机场位于杭州市东部，为 4F 级民用运输机场，是中国十二大干线机场之一。2022 年 9 月，萧山国际机场三期一阶段建成投用，新建 T4 航站楼 72 万平方米，新建陆侧交通中心及地上开发 64 万平方米，包含萧山机场高铁站及地铁 1 号线、7 号线、机场轨道快线车站等。

（2）区域经济

根据《杭州市国民经济和社会发展统计公报》，2020—2022 年，杭州市分别实现 GDP 1.61 万亿元、1.81 万亿元和 1.88 万亿元，同比增长分别为 3.9%、8.5%和 1.5%。2022 年，杭州 GDP 位居全国城市第 9 位，按常住人口计算，杭州市人均 GDP 为 15.26 万元。分产业看，2022 年杭州市第一、二、三产业增加值分别为 346 亿元、5620 亿元和 12787 亿元，分别较上年增长 1.8%、0.4%和 2.0%；三次产业增加值结构为 1.8:30.0:68.2。

固定资产投资方面，2020—2022 年，杭州市固定资产投资持续增长，同比增速分别为 6.8%、9.0%和 6.0%。

人均可支配收入方面，2020—2022 年，杭州市居民人均可支配收入分别为 6.19 万元、6.78 万元和 7.03 万元，同比增速分别为 4.4%、9.4%和 3.8%，扣除价格因素实际增长率分别为 2.3%、8.0%和 1.4%。

交通运输方面，2022 年，杭州市全年货运量 4.32 亿吨，同比下降 8.2%，以公路运输为主，公路运输量为 3.51 亿吨。同期，杭州市客运量 0.98 亿人次，同比下降 28.9%，以铁路和公路为

主，铁路和公路客运量分别为 0.45 亿人次和 0.41 亿人次。

根据《关于杭州市及市本级预算执行情况和预算草案的报告》，2020—2022 年，杭州市一般公共预算收入分别为 2093.39 亿元、2386.59 亿元和 2450.61 亿元，持续增长。其中，税收收入分别为 1978.6 亿元、2233.60 亿元和 2169.85 亿元。同期，杭州市一般公共预算支出分别为 2069.66 亿元、2392.56 亿元和 2542.09 亿元，财政自给率¹分别为 101.15%、99.75%和 96.40%，水平较高。

2020—2022 年，杭州市政府性基金收入分别为 3690.45 亿元、2460.61 亿元和 3202.24 亿元，政府性基金收入是杭州市综合财力的重要组成部分。

根据《2023 年一季度杭州经济运行情况》，2023 年一季度，杭州市 GDP 为 4723 亿元，同比增长 4.6%。同期，杭州市一般公共预算收入为 945 亿元，同比增长 7.5%，其中税收收入为 809 亿元，同比增长 1.4%；一般公共预算支出 602 亿元，同比增长 2.8%。

四、基础素质分析

1. 股权状况

截至 2023 年 3 月末，公司注册资本和实收资本均为 56.86 亿元，浙江机场集团为公司控股股东，浙江省国资委为公司实际控制人。

2. 企业规模及竞争力

杭州萧山机场为重要的干线机场，通达性良好，吞吐量位居全国机场前列，市场竞争力强。

杭州萧山机场于 2000 年通航，是我国重要的干线机场、国际定期航班机场、对外开放的一类航空口岸和国际航班备降机场，飞行区等级为 4F 级。杭州萧山机场原有 T1、T2 和 T3 三栋航站楼，于 2022 年 9 月正式启用新建的 T4 航站楼，新增设计旅客吞吐量 2000 万人次。截至 2023 年 3 月末，杭州萧山机场航站楼面积合

计 99 万平方米，停机位共计 219 个，站坪面积 186.3 万平方米，设计容量 5284 万人次，拥有一条 3600 米×45 米的 4E 级跑道、一条 3400 米×60 米的 4F 级跑道和相应联络道、一条 3600 米×23 米的滑行道和一条 3400 米×25 米的滑行道，能够满足空客 A380 飞机的满载起降。杭州萧山机场拥有货站区占地面积 16.16 万平方米，设计容量为 80 万吨。

截至 2023 年 3 月末，杭州萧山机场的基地航空公司有中国国际航空股份有限公司（以下简称“中国国航”）、厦门航空有限公司（以下简称“厦门航空”）和浙江长龙航空有限公司，货运基地有杭州圆通货运航空有限公司，杭州萧山机场航班时刻容量为 54 架次/小时，停放过夜飞机架数 150 架。

通达性方面，截至 2023 年 3 月末，杭州萧山机场通达 179 个城市，其中 142 个国内城市、35 个国际城市和 2 个地区城市。根据中国民用航空局（以下简称“民航局”）统计数据，2020 年，杭州萧山机场的旅客吞吐量、货邮吞吐量和飞机起降架次排名分别位居全国第 10 位、第 5 位和第 9 位；2021 年，杭州萧山机场上述指标排名不变；2022 年，杭州萧山机场上述指标排名分别位居全国第 5 位、第 5 位和第 6 位。整体看，杭州萧山机场市场竞争力强。

3. 人员素质

公司的高级管理人员具备较丰富的经营管理经验，员工素质能够满足目前经营需要。

截至 2023 年 3 月末，公司高级管理人 10 人。

詹敏先生，1968 年 4 月生，1988 年 6 月加入中国共产党，大学学历；历任杭州市政府副秘书长、办公厅党组成员，杭州市委党校副校长，杭州行政学院副院长，杭州市社会主义学院副院长，杭州市滨江区代区长、区长、区委书记，浙江省能源集团有限公司董事、党委副书记、副总经理、总经理等职务；现任浙江机场集团董事长，自 2022 年 1 月起任公司董事、董

¹ 财政自给率=一般公共预算收入/一般公共预算支出*100%

事长。

金胜昔先生，1970 年 5 月生，1999 年 11 月加入中国共产党，大学学历；曾任公司规划部总经理、三期建设指挥部总指挥长、党委书记，公司副总经理；自 2021 年 8 月起任公司总经理。

截至 2023 年 3 月末，公司合并口径员工共计 4229 人。从专业构成看，公司员工中初级职称 469 人、中级职称 318 人、高级职称 49 人，其他员工无职称；从学历构成看，公司高中、中专及以下学历员工 589 人、大专学历员工 1571 人、本科学历员工 1967 人、研究生及以上学历员工 102 人；从年龄构成看，公司 30 岁及以下员工 640 人，31~59 岁员工 3057 人，50 岁及以上员工 532 人。

4. 企业信用记录

根据中国人民银行企业信用报告（统一社会信用代码：91330000720082710W），截至 2023 年 5 月 11 日，公司本部无关注类或不良类信贷信息记录，过往债务履约情况良好。

根据公司本部过往在公开市场发行债务融资工具的本息偿付记录，未发现公司本部存在逾期或违约记录。

截至 2023 年 5 月 31 日，联合资信未发现公司本部被列入全国失信被执行人名单。

五、管理分析

公司已建立了相对完善的法人治理结构，内控管理体制较完善。

1. 治理结构

根据《中外合资经营企业法》《中外合资经营企业法实施条例》以及其他有关的中国法律和法规，公司各方股东在平等互利原则基础上签订了合资合同，并根据《公司法》和合资合同签订公司章程。公司已建立了相对完善的法人治理结构，但根据公司章程等，公司不设股东会。

公司设董事会，董事会是公司的决策机构，决定公司的一切重大事宜。公司董事会由 11 名董事组成，其中，浙江机场集团委派 5 名（现

暂缺 1 名）、香港机场管理局委派 4 名、其他股东各派 1 名。其中，董事长 1 名，由浙江机场集团委派；第一副董事长 1 名，由香港机场管理局委派。公司董事任期为 3 年，经委派方继续委派可以连任。公司董事会决定公司章程的修改，公司的合并、分立、中止与解散等。

公司不设监事会。因《公司法》对外商投资企业是否设置监事会未作明确规定，公司沿用《中外合资经营企业法》关于组织机构的规定未设监事会和监事。

公司设总经理 1 名，由董事会聘任。总经理在董事会领导下处理日常管理事务，并直接对董事会负责。

2. 管理水平

根据有关法律和行政法规的规定，公司制定了符合自身经营发展的管理制度。

在财务管理方面，公司按照企业会计准则及其补充规定组织会计核算，并根据公司业务实际情况和经营管理要求建立了相关的财务管理制度和独立的财务核算体系。公司制定了各项制度办法，对财务实行统一管理、分工负责、分级核算，有效控制和管理公司的资金筹集、分配和使用。在财务计划方面，公司财务实行预算管理。公司各级财会机构负责人实行委派制，业务上受财务部直接领导。同时，公司强化内部财务和收入监督，严格费用管理，建立了较为完备的检查制度，规范公司的财务行为。

投融资管理方面，公司建立了严格的对外投资的审批制度。公司对外投资须由相关部门进行充分的市场调查和分析并提出可行性报告，经分管副总经理审核，总经理会议研究，报董事长批准。其中重大投资项目及相应的融资方案，须提交公司董事会决策。

对子公司管控方面，子公司的董事、财务负责人均由公司委派，子公司董事会决定子公司的经营投资预算、重大经营决策和利润分配等。同时，根据公司固定资产管理规定，对投资额在 5 万元以下的固定资产，可根据子公司管理制度由子公司自行审批执行；对投资额超过 5 万元的固定资产，须报公司审批同意并由公司组织

招投标。此外，公司子公司任何对外担保和投资均须报公司审批同意。

担保管理方面，为进一步规范公司的担保行为，控制担保风险，公司对外担保实行统一管理，未经公司批准，所属控股子公司不得相互提供担保、对外提供担保，也不得聘请外单位为其提供担保。公司对担保对象的选择、程序、担保前的风险评估和风险管理、办理流程和后续管理等方面做出了详尽的规定。

六、经营分析

1. 经营概况

受行业需求阶段性萎缩冲击影响，公司业

务经营承压，2022年各项收入规模均有所下降；叠加T4航站楼投入运营开始计提折旧的影响，公司2022年毛利率大幅下降。2023年一季度，杭州萧山机场收入规模明显恢复。

2020—2022年，公司营业总收入波动下降。2021年，公司营业总收入小幅增长，其中货邮需求增长致公司货运收入同比增加，租赁收入同比增加主要系上年免收部分租金所致，其他延伸服务业务收入同比明显下降主要系顺丰速运有限公司的安检转为自营，使得原应收货物安检收入下降所致。2022年，受行业需求阶段性萎缩冲击影响，杭州萧山机场多个月份旅客数量不及预期，航班量大幅下降，公司业务经营承压，各项收入规模均有所下降。

表1 公司营业总收入及毛利率情况

项目	2020年			2021年			2022年		
	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 (%)
机场服务类业务	15.21	62.99	-4.81	15.37	61.74	-1.18	13.34	65.22	-37.10
机场服务	12.65	52.40	-9.24	11.91	47.81	-6.19	10.72	52.39	-41.98
配餐	0.99	4.09	-2.72	1.11	4.47	-11.91	0.71	3.49	-52.03
贵宾服务	0.78	3.21	42.65	0.12	0.47	0.60	0.09	0.42	-30.48
货运	0.79	3.28	16.78	2.24	8.98	30.75	1.83	8.92	-2.94
非机场服务类业务	8.90	36.88	10.66	9.53	38.26	6.81	7.11	34.78	-42.39
租赁	3.56	14.75	-4.83	4.62	18.55	2.39	3.26	15.91	-34.25
交通服务	0.43	1.80	-44.24	0.64	2.56	-0.41	0.55	2.68	-9.19
广告	1.55	6.40	15.50	1.70	6.84	17.09	1.26	6.16	-38.39
停车费	0.68	2.80	0.98	0.60	2.41	-11.01	0.46	2.24	-38.39
其他延伸服务	2.69	11.12	39.75	1.97	7.90	16.09	1.59	7.79	-74.72
其他业务收入	0.03	0.14	-38.05	--	--	--	--	--	--
合计	24.14	100.00	0.85	24.90	100.00	1.88	20.46	100.00	-38.94

资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

毛利率方面，2020—2022年，公司综合毛利率波动下降。2021年，公司综合毛利率上升主要得益于以下原因：一是公司加强成本控制；二是海南航空控股股份有限公司及其关联航司坏账风险降低，公司冲回原计提的部分坏账准备；三是货运量增长，尤其是毛利率较高的国际货运吞吐量明显提升。2022年，公司业务经营承压的同时T4航站楼投入运营开始计提折旧，毛利率大幅下降。

随着行业需求复苏，2023年1—3月，杭州萧山机场经营明显恢复，公司实现营业总收入7.23亿元，同比增长55.56%，综合毛利率为-6.21%。

2. 机场服务类业务

受行业需求阶段性萎缩冲击影响，公司业务经营持续承压，杭州萧山机场旅客吞吐量持续下降。2020—2021年外部因素催生货邮需求上升，2022年，国际贸易摩擦影响货邮需求下

降，杭州萧山机场的货邮吞吐量整体呈现先增长后下降的趋势。随着行业需求复苏，2023年一季度，杭州萧山机场经营明显恢复。

公司机场服务类业务主要包括机场向航空公司提供航班起降所需的跑道、停机坪、候机大楼以及机务、装卸，同时为旅客提供候机、安检、登机等各种服务，公司提供服务并收取一定的服务费用。货运方面，作为杭州萧山机场最大的进出港货物集散中心，杭州萧山机场货站负责除中国国航以外的所有进出港航班货物的运输保障工作。

客运方面，受行业需求阶段性萎缩冲击影

响，2020—2022年，杭州萧山机场旅客吞吐量持续下降，其中2022年上半年杭州萧山机场承接上海两场的部分分流²，国际及地区旅客吞吐量有所增长。货邮方面，2020—2021年，杭州萧山机场货邮吞吐量持续增长，主要系公司稳定物资流通供应链，在保证好各国临时货运包机、临时“客改货”航班的同时，积极拓展常规全货机业务等综合所致；2022年，受国际贸易摩擦影响，杭州萧山机场货邮吞吐量有所下降。

2023年一季度，行业需求复苏，杭州萧山机场旅客吞吐量同比明显增长，货邮吞吐量同比有所增长。

表2 公司机场业务主要运营情况

项目	2020年		2021年		2022年		2023年一季度	
	数值	增速(%)	数值	增速(%)	数值	增速(%)	数值	增速(%)
旅客吞吐量(万人次)	2822.43	-29.63	2816.38	-0.20	2003.81	-28.9	866.14	101.3
其中：国内航线	2782.97	-23.39	2791.26	0.29	1971.59	-29.2	836.15	99.2
国际及地区	39.46	-89.57	25.12	-36.34	32.22	23.3	29.99	455.7
货邮吞吐量(万吨)	80.20	16.19	91.41	14.00	82.98	-9.2	19.42	5.0
其中：国内航线	69.66	11.29	73.53	5.55	69.39	-6.6	16.31	6.0
国际及地区	10.55	63.84	17.88	69.47	13.59	-20.7	3.11	0.1
运输起降架次(万架次)	23.74	-18.41	23.83	0.40	19.04	-20.1	6.72	52.2
其中：国内航线	22.73	-13.51	22.90	7.40	18.43	-20.5	6.56	53.6
国际及地区	1.00	-73.05	0.92	-8.00	0.61	-19.8	0.16	7.7

资料来源：公司提供

根据民航局出台的《关于印发民用机场收费标准调整方案的通知》《民用机场收费标准调整方案》等文件，杭州萧山机场为二类机场，公司航空服务业务收费标准执行二类机场标准。根据民航局下发的《关于印发民用机场收费标准调整方案的通知》（民航发〔2017〕18号），杭州萧山机场自2017年4月起开始实施新的收费标准。

航线资源是机场企业的核心价值所在，公司通过与航司合作布局通航城市和航线结构。2020—2022年，在杭州萧山机场运营的航空公司（含运营定期包机航班）数量有所增加，且在2023年一季度继续增加。从结构上看，国内航司占比由近五成上升至七成左右。

表3 杭州萧山机场通航城市

项目	2020年	2021年	2022年	2023年一季度
通航城市(个)	192	169	170	179
国内城市	134	138	136	142
国际城市	52	29	32	35
地区城市	6	2	2	2

注：1. 因涉及中转航班，航线条数不做统计；2. 不含公司承接的上海入境航班通航城市

资料来源：公司提供

表4 杭州萧山机场运营的航司数量(单位：个)

项目	2020年	2021年	2022年	2023年一季度
总数	72	72	79	82
国内	35	55	54	55
地区	7	3	3	4
国际	30	14	22	23

资料来源：公司提供

² 为缓解上海市暂时性压力，自2022年3月21日至5月1日，民航局调整部分上海入境国际客运航班的入境点至国内其他12

个口岸机场，其中杭州萧山机场为其中之一。

从主要航空公司业务占比来看，2020—2022 年，公司前五大客户主要为中国国航、中国南方航空股份有限公司、厦门航空、中国东方航空股份有限公司和长龙航空。公司的旅客吞吐量集中度偏高，货邮吞吐量集中度一般，收入集中度下降明显。

表 5 近年来公司前五大客户的业务情况

年份	旅客吞吐量占比 (%)	货邮吞吐量占比 (%)	起降架次占比 (%)	收入占比 (%)
2020 年	63.20	28.30	56.80	47.10
2021 年	56.93	20.20	49.99	34.56
2022 年	63.37	18.36	55.06	27.07
2023 年一季度	70.70	22.40	65.40	27.23

资料来源：公司提供

3. 非机场服务类业务

受机场服务类业务承压的影响，公司各项非机场服务类业务收入规模波动下降，其中租赁业务收入规模占比较高。

租赁业务方面，租赁收入是公司非机场服务类业务的重要收入来源，租赁资产主要为航站楼商业和场区等。

表 6 截至 2023 年 3 月末公司持有物业及出租情况

项目	商业			场区物业	
	航站楼商业	航站楼两舱	办公仓库	经营性物业	生产性物业
总面积（万平方米）	3.99	0.39	1.81	4.52	19.02
出租率（%）	37.73	87.19	48.22	91.16	77.3

资料来源：公司提供

表 7 截至 2023 年 3 月末公司主要在建项目及投资计划（单位：亿元）

项目名称	计划总投资	已完成投资
杭州萧山国际机场三期项目新建航站楼及陆侧交通中心工程（机场三期工程）	270.74	195.89
杭州萧山国际机场东区国际货站及机坪工程	9.20	7.85
杭州萧山国际机场东北空侧隧道工程	3.25	1.67
杭州萧山国际机场 5 号坪扩建与 B 滑东延伸工程	2.56	2.00
总计	285.75	207.41

资料来源：公司提供

5. 未来发展

公司对机场服务类业务和非机场服务类业务方面均制定了相应规划，一是发展机场服务类主业，提高旅客吞吐量规模；二是重点开辟洲际航线，提升国际化水平，推动发展服务品质。

广告业务方面，根据公司与北京文投航美传媒有限公司（以下简称“文投传媒”）签订的经营合同，公司将机场广告资源外包给文投传媒，原租赁合同已于 2022 年到期，双方续签合同，新经营期限为 2022 年 5 月 1 日至 2027 年 12 月 31 日，公司收取基本经营费和分成收益。

受 2022 年内多个月份旅客数量不及预期，航班量大幅下降的影响，公司 2022 年各项非机场服务类业务收入规模亦有所下降。

4. 机场基础设施建设项目

公司在建和拟建项目尚需投资规模较大，存在一定的资金支出压力。随着机场三期工程陆续建成投运，杭州萧山机场吞吐量有望增长。

截至 2023 年 3 月末，公司主要在建项目计划总投资 285.75 亿元，已完成投资 207.41 亿元。其中，机场三期工程主要是为提升杭州亚运会的机场保障能力而建，该项目采取分期建设，2022 年 9 月，项目中的 T4 航站楼已经建成投运。机场三期工程项目计划总投资为 270.74 亿元，资金来源中自有资金 85.66 亿元（占 31.64%）、银行贷款 185.08 亿元（占 68.36%），银行贷款由中国工商银行股份有限公司浙江省分行及国家开发银行浙江省分行联合牵头组成，截至 2023 年 3 月末，公司已提款合计 94.52 亿元。整体看，公司在建项目尚需投资规模较大，存在一定的资金支出压力。

随着 T4 航站楼投入运营及第 19 届杭州亚洲运动会的举办，杭州萧山机场吞吐量有望进一步扩大。

提升国际通达性方面，公司将重点开发北美航线，巩固日韩、东南亚传统优势市场，与航

航空公司开发南亚新兴市场和中高端海岛旅游热点市场。增强货运竞争实力。公司利用现有的政策及资质引入国际知名货代商，开通国际全货机航线，提高国际货运规模和质量。同时，公司加强与快件运营商的合作，完善国内全货机快件航线网络。

七、财务分析

1. 财务概况

公司2020年度合并财务报表经普华永道中天会计师事务所（特殊普通合伙）审计，2021和2022年度合并财务报表经毕马威华振会计师事务所（特殊普通合伙）审计，审计结论均为标准无保留意见。2023年一季度财务报表未经审计。

公司经审计的财务报表按照财政部颁布的《企业会计准则——基本准则》、各项具体会计准则及相关规定编制。会计政策和会计估计变更对整体财务报表影响不大。本报告均采用期末数。

从合并范围看，2020年，公司向浙江机场集团转让1家全资子公司100.00%股权，不再将其纳入并表范围。2021年、2022年及2023年一季度，公司合并范围未发生变化。截至2023年3月末，公司纳入合并报表范围的一级子公司6家。总体看，公司财务数据的可比性强。

2. 资产质量

随着机场三期工程持续投入，公司资产规模持续增长，固定资产占比较高，资产构成符合行业经营特点，资产质量较高。

2020—2022年末，公司资产规模持续增长，年均复合增长15.94%，主要系非流动资产增长所致。截至2022年末，公司资产以非流动资产为主。

2020—2022年末，公司流动资产规模波动增长，年均复合增长9.62%。

2020—2022年末，公司货币资金持续增长，年均复合增长133.11%。截至2022年末，公司货币资金主要为银行存款（占43.98%）和航线补助资金（占56.02%，使用受限）。

2020—2022年末，公司其他应收款波动增长，年均复合增长24.90%。截至2021年末，公司其他应收款主要为三方股东应承担的萧山机场二期噪音处置费用、二期净空项目费用等。截至2022年末，公司其他应收款较上年末增长60.89%，主要系新增对杭州机场高铁有限公司（以下简称“机场高铁公司”）的代垫款项9.61亿元所致。

表9 公司其他应收款主要构成情况

债务人名称	账面金额 (亿元)	占比 (%)	坏账准备 (亿元)
浙江机场集团	13.39	53.89	--
二期噪音项目	8.91		
二期净空项目	4.07		
二期噪音、净空项目资金的利息支出	0.35		
其他	0.05		
机场高铁公司	9.61	38.71	0.05
萧山国资	0.63	2.53	--
杭金投	0.63	2.53	--
中国建筑第八工程局有限公司	0.24	0.97	0.001
合计	24.50	98.63	0.05

资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

2020—2022年末，公司非流动资产规模持续增长，年均复合增长16.95%，主要系机场三期工程持续投入并部分转固所致。

2020—2022年末，公司固定资产波动增长，年均复合增长89.46%，主要系机场三期工程部分转固所致。截至2022年末，公司固定资产主要由房屋及建筑物（占88.85%）构成。公司固定资产中有账面原值为164.20亿元的房产尚未取得所有权证，相关手续正在办理中。

2020—2022年末，公司在建工程波动下降，年均复合下降64.63%，主要系机场三期工程持续投入后部分转固所致。

2020—2022年末，公司无形资产持续下降，年均复合下降1.93%，系土地资产摊销所致。截至2022年末，公司无形资产主要为土地使用权（占99.43%）。

截至 2023 年 3 月末，公司资产总额较上年末下降 1.41%，资产结构仍以非流动资产为主。其中，流动资产较上年末下降 7.09%，主要系货币资金减少所致；非流动资产较上年末变动不

大。

截至 2023 年 3 月末，公司受限资产 4.12 亿元，均为航线补贴专户资金。公司资产受限比例为 1.25%，受限比例低。

表 8 公司资产主要构成情况

科目	2020 年末		2021 年末		2022 年末		2023 年 3 月末	
	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	34.99	14.12	29.58	9.54	42.04	12.62	39.06	11.89
货币资金	2.43	0.98	5.45	1.76	13.19	3.96	7.77	2.37
其他应收款	15.92	6.42	15.43	4.98	24.83	7.45	24.35	7.41
非流动资产	212.86	85.88	280.36	90.46	291.14	87.38	289.43	88.11
固定资产	63.62	25.67	60.04	19.37	228.36	68.54	226.46	68.94
在建工程	98.34	39.68	169.39	54.65	12.31	3.69	12.84	3.91
无形资产	48.86	19.72	47.66	15.38	46.99	14.10	46.70	14.22
资产总额	247.85	100.00	309.94	100.00	333.18	100.00	328.49	100.00

资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

3. 资本结构

受亏损导致未分配利润下降的影响，公司所有者权益规模有所下降，构成上以实收资本和资本公积为主，所有者权益稳定性较高。

2020—2022 年末，公司所有者权益波动下降，年均复合下降 4.37%，主要系 2022 年亏损导致未分配利润下降所致。截至 2022 年末，公司所有者权益为 117.88 亿元，其中实收资本、资本公积和未分配利润分别占 48.24%、38.93% 和 8.04%。

2020—2022 年末，公司实收资本未发生变化，均为 56.86 亿元。同期，公司资本公积变动不大，年均复合增长 2.08%；截至 2022 年末，公司资本公积为 45.89 亿元，主要为公司收到的民航发展基金。

2020—2022 年末，公司未分配利润持续下降，年均复合下降 34.59%，主要系经营持续亏损所致。

截至 2023 年 3 月末，公司所有者权益规模及结构均较上年末变化不大，其中未分配利润较上年末下降 28.07%至 6.81 亿元，主要系经营亏损所致。

随着机场三期工程项目的持续投入，公司融资规模大幅提升，带动债务规模快速增长，债务负担加重，债务结构以长期债务为主。

2020—2022 年末，公司负债总额持续大幅增长，年均复合增长 34.54%，主要系融资大幅增加所致。负债结构较均衡。

2020—2022 年末，公司流动负债持续增长，年均复合增长 18.60%，主要系应付工程款持续增加、应支付的航线补助培育支出持续增加和新增超短期融资券所致。

2020—2022 年末，公司应付账款波动增长，年均复合增长 12.27%，系机场三期工程款建设推进，公司应付的工程款持续增加所致。

2020—2022 年末，公司预收款项变化不大。截至 2022 年末，公司预售款项主要为预收机场二期项目的土地征迁款 12.00 亿元和预收杭州萧山国际机场雷迪森酒店有限公司未来年度特许经营费 1.06 亿元。

2020—2022 年末，公司其他应付款持续增长，年均复合增长 53.74%。截至 2021 年末，公司其他应付款主要为押金及保证金、航线补助培育支出，金额较上年末增长 24.95%，主要系应支付的航线补助培育支出增长所致。截至 2022 年末，公司其他应付款较上年末增长 89.17%，主要系应支付的航线补助培育支出增长所致。

2020—2022 年末，公司一年内到期的非流动负债波动增长，年均复合增长 5.85%，主要系

长期债务将于一年内到期转入流动负债所致。

公司其他流动负债主要为发行的超短期融资券，本报告已将其其他流动负债中计息部分调整至短期债务核算。

2020—2022 年末，公司非流动负债持续增长，年均复合增长 52.40%，主要系新增借款和发行债券所致。

2020—2022 年末，公司长期借款持续增长，

年均复合增长 48.37%，主要系随着机场三期工程的持续投入，公司长期借款融资持续增加所致。2019 年 6 月，公司就机场三期工程向国家开发银行等银团申请信用贷款，为 30 年期；2022 年，公司长期借款平均加权年利率为 4.255%。

2020—2022 年末，公司应付债券波动增长，年均复合增长 63.68%，主要系新发债券所致。

表 10 公司负债主要构成情况

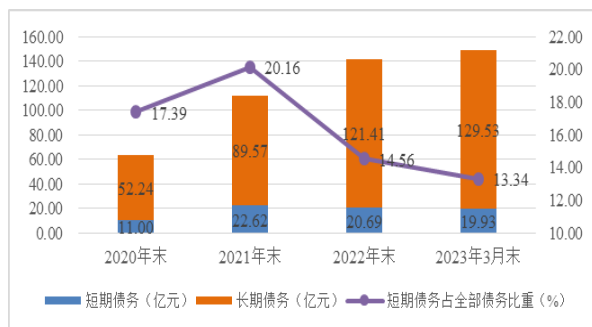
科目	2020 年末		2021 年末		2022 年末		2023 年 3 月末	
	金额（亿元）	占比（%）	金额（亿元）	占比（%）	金额（亿元）	占比（%）	金额（亿元）	占比（%）
流动负债	66.53	55.93	90.64	50.21	93.58	43.46	83.41	39.11
应付账款	33.51	28.17	44.26	24.52	42.23	19.62	35.24	16.52
预收款项	13.40	11.27	13.66	7.57	13.24	6.15	12.77	5.99
其他应付款	5.55	4.67	6.94	3.84	13.12	6.09	12.62	5.92
一年内到期的非流动负债	5.00	4.20	13.55	7.51	5.60	2.60	4.93	2.31
其他流动负债	0.00	0.00	9.07	5.02	15.11	7.02	15.00	7.03
非流动负债	52.41	44.07	89.89	49.79	121.73	56.54	129.86	60.89
长期借款	39.25	33.00	84.50	46.81	86.41	40.13	94.52	44.32
应付债券	12.99	10.92	4.90	2.71	34.80	16.16	34.80	16.32
负债总额	118.94	100.00	180.53	100.00	215.30	100.00	213.27	100.00

资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

有息债务方面，2020—2022 年末，公司全部债务持续增长，年均复合增长 49.90%。公司债务结构以长期债务为主。从债务指标来看，

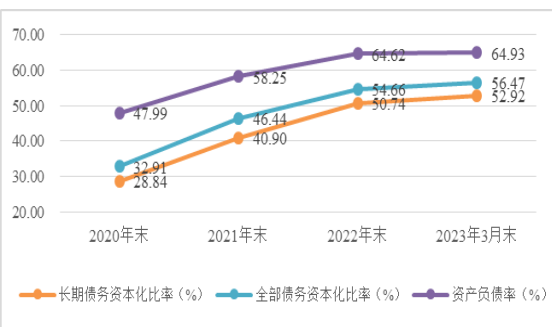
2020—2022 年，公司资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率均持续增长。

图 1 公司债务结构情况



资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

图 2 公司财务杠杆水平



资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

截至 2023 年 3 月末，公司负债规模和构成较上年末变动不大，其中流动负债较上年末下降 10.86%，主要系支付工程款所致；非流动负债较上年末增长 6.68%，主要系长期借款增长所致。

截至 2023 年 3 月末，公司全部债务较上年

末增长 5.18%，仍以长期债务为主，主要为银行借款和存续债券。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较上年末均有所上升，公司债务负担加重。

从债务到期看，截至 2023 年 3 月末，公司银行借款主要为 30 年期的银团贷款；公司债券

将于 2023 年 4—12 月、2024 年和 2025 年到期的本金金额分别为 19.90 亿元、9.80 亿元和 25.00 亿元；整体看，公司债务期限结构较为分散。

4. 盈利能力

公司营业总收入波动下降，自 2020 年开始经营转亏，2022 年公司 T4 航站楼投入运营开始计提折旧，亏损幅度较大。2023 年一季度，行业需求复苏，公司收入明显恢复。

受行业需求阶段性萎缩冲击影响，2020—2022 年，公司营业总收入波动下降，年均复合下降 7.95%；受 T4 航站楼投入运营开始计提折旧影响，公司营业成本增长，年均复合增长 8.97%。同期，公司营业利润率持续下降。

表 11 公司盈利能力情况（单位：亿元）

项目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年 1—3 月
营业总收入	24.14	24.90	20.46	7.23
营业成本	23.94	24.43	28.42	7.68
费用总额	2.73	3.04	3.07	1.74
销售费用	0.86	0.77	-0.66	0.01
管理费用	1.64	1.82	2.06	0.48
财务费用	0.23	0.45	1.67	1.25
其他收益	0.12	0.20	0.38	0.01
投资收益	2.03	0.51	0.16	0.004
利润总额	-1.02	-1.86	-11.30	-2.63
营业利润率（%）	0.12	0.04	-43.40	-12.67
总资本收益率（%）	-0.47	-0.38	-3.58	--
净资产收益率（%）	-0.86	-1.43	-9.75	--

资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

从费用总额看，2020—2022 年，公司费用总额持续增长，年均复合增长 6.06%，以管理费用为主，财务费用占比有所提升。2020—2022 年，公司费用总额占营业总收入的比重分别为 11.32%、12.21%和 15.03%。

2020—2022 年，公司其他收益主要为财政相关补贴，公司投资收益主要来自金融资产，其中 2020 年投资收益中有 1.22 亿元来自处置子公司股权所得。

2020—2022 年，公司总资本收益率波动下降，净资产收益率持续下降，均持续为负。与同行业相比，公司亏损幅度适中。

表 12 2022 年同行业盈利指标情况

公司名称	销售毛利率（%）	总资产报酬率（%）	净资产收益率（%）
重庆机场集团有限公司	-69.01	-4.34	-14.96
厦门翔业集团有限公司	2.83	2.11	1.90
公司	-38.94	-2.74	-9.75

注：Wind 与联合资信在上述指标计算上存在公式差异，为便于与同行业公司对比，本表相关指标统一采用 Wind 数据
资料来源：Wind

2023 年 1—3 月，行业需求复苏，公司营业总收入同比增长 55.56%，受 T4 航站楼计提折旧影响，利润总额亏损扩大至 2.63 亿元。

5. 现金流分析

公司收入实现质量高，经营活动现金持续净流入。受机场三期工程持续投入影响，公司投资活动现金持续净流出。随着项目建设的持续推进和有息债务逐步到期，公司仍有较大融资需求。

表 13 公司现金流情况（单位：亿元）

项目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年 1—3 月
经营活动现金流入小计	25.98	30.28	27.69	6.67
经营活动现金流出小计	22.10	19.15	23.65	7.88
经营活动现金流量净额	3.88	11.13	4.05	-1.21
投资活动现金流入小计	3.98	8.47	8.49	0.06
投资活动现金流出小计	35.86	63.03	38.25	8.90
投资活动现金流量净额	-31.88	-54.56	-29.76	-8.83
筹资活动现金流入小计	30.76	62.10	78.70	23.02
筹资活动现金流出小计	2.80	15.40	52.23	15.12
筹资活动现金流量净额	27.96	46.70	26.46	7.90
现金收入比（%）	103.87	116.96	102.13	79.08

资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

从经营活动看，2020—2022 年，公司经营活动现金流入波动增长，以业务回款为主。同期，公司经营活动现金流出波动增长，以保障机场正常运营支出、人工薪酬及福利和各项税费为主。2020—2022 年，公司经营活动现金持续净流入，收入实现质量高。

从投资活动看，2020—2022 年，公司投资活动现金流入持续增长，以赎回理财产品及处置子公司股权收回的现金为主。同期，公司投资活动现金流出波动增长，以机场三期工程投入

为主，且规模较大。2020—2022 年，公司投资活动现金流持续净流出。

从筹资活动看，2020—2022 年，公司筹资活动现金流入以银行借款及发行债券为主；筹资活动现金流出以债务还本付息为主。2020—2022 年，公司筹资活动现金流持续净流入。

2023 年 1—3 月，公司经营活动现金流转

为小幅净流出，投资活动现金流持续净流出，筹资活动现金流持续净流入。

6. 偿债指标

公司短期偿债指标表现一般，长期偿债指标表现弱。公司间接融资渠道通畅，或有负债风险可控。

表 14 公司偿债指标

项目	项目	2019 年（末）	2020 年（末）	2021 年（末）	2022 年 3 月（末）
短期偿债指标	流动比率（%）	52.59	32.64	44.93	46.83
	速动比率（%）	52.57	32.62	44.91	46.81
	现金短期债务比（倍）	1.21	0.41	0.64	0.40
长期偿债指标	EBITDA（亿元）	4.74	4.49	-1.54	--
	全部债务/EBITDA（倍）	13.35	24.98	-92.03	--
	EBITDA/利息支出（倍）	3.59	1.47	-0.35	--

资料来源：联合资信根据财务数据整理

从短期偿债指标看，2020—2022 年末，公司流动比率、速动比率及现金短期债务比均波动下降。截至 2023 年 3 月末，公司流动比率和速动比率较上年末小幅增长，现金短期债务比较上年末有所下降，剔除受限货币后的现金短期债务比为 0.19 倍。整体看，公司短期偿债指标表现一般。

从长期偿债指标看，2022 年，公司利润总额下降，EBITDA、全部债务/EBITDA 和 EBITDA/利息支出均转为负数。整体看，公司长期偿债指标表现弱。

截至 2023 年 3 月末，公司获得银行授信合计 390.23 亿元，尚未使用额度为 265.21 亿元，公司间接融资渠道通畅。

截至 2023 年 3 月末，公司无对外担保。

截至 2023 年 3 月末，公司本部涉及诉讼主要为旅客之间的民事纠纷引起的连带赔偿责任，案件仍在审理过程中，涉诉金额不大，公司或有负债风险可控。

7. 公司本部财务分析

公司资产和业务主要集中在公司本部。

公司业务主要集中在公司本部，截至 2022 年末，公司本部资产占合并口径的 100.18%，负

债占合并口径的 99.99%，全部债务占合并口径的 100.00%，所有者权益占合并口径的 100.54%。2022 年，公司本部营业总收入占合并口径的 86.85%，利润总额占合并口径的 87.92%。

截至 2023 年 3 月末，公司本部财务规模和构成较上年末变动不大。

八、外部支持

1. 支持能力

2020—2022 年，杭州市经济持续发展，一般公共预算收入持续增长。截至 2022 年末，杭州市政府债务余额 3682.44 亿元，政府债务率约为 52.64%。杭州市政府支持能力非常强。

2. 支持可能性

公司是华东地区重要的枢纽机场运营企业，负责杭州萧山机场的运营相关工作，已形成了机场服务、货站操作、客货运代理、租赁和广告等多产业发展格局，浙江省国资委为公司实际控制人。公司获得民航局、股东和地方政府在贷款贴息、民航发展基金和政府补助等方面给予的大力支持，政府支持可能性非常大。

民航基建贷款贴息方面，2020—2022 年，公司获得民航局拨付的民航基建贷款贴息金额

分别为 0.06 亿元、0.40 亿元和 0.80 亿元。

民航发展基金方面，2020—2021 年，公司收到的投资补贴性质的民航发展基金分别为 2.51 亿元和 1.85 亿元，计入资本公积。截至 2022 年末，公司收到且无需退还的民航发展基金补助³共 46.12 亿元，计入资本公积。

政府补助方面，2020—2022 年及 2023 年一季度，公司获得房产税返还、出租车服务区补贴款、杭州市交通运输局亏损补助等财政补贴分别为 0.12 亿元、0.20 亿元、0.38 亿元和 0.01 亿元，计入其他收益。2022 年，根据浙江省人民政府办公厅〔2022〕2 号文件相关指示，豁免公司 2022 年及以前年度航线培育支出应付款 1.40 亿元，公司冲减 2022 年销售费用。

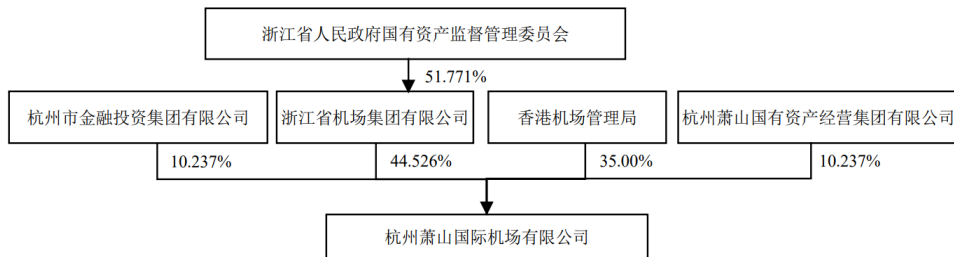
九、结论

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 AAA，评级展望为稳定。

³ 2022 年，公司收到的投资补贴性质的民航发展基金 3.20 亿元，计入资本公积。2022 年 11 月和 2023 年 1 月，浙江省财政厅及浙江省交通运输厅下达关于调减 2022 年民航发展基金的通知，合计调减公司 2022 年民航发展基金 3.20 亿元。公司于 2022 年退还投

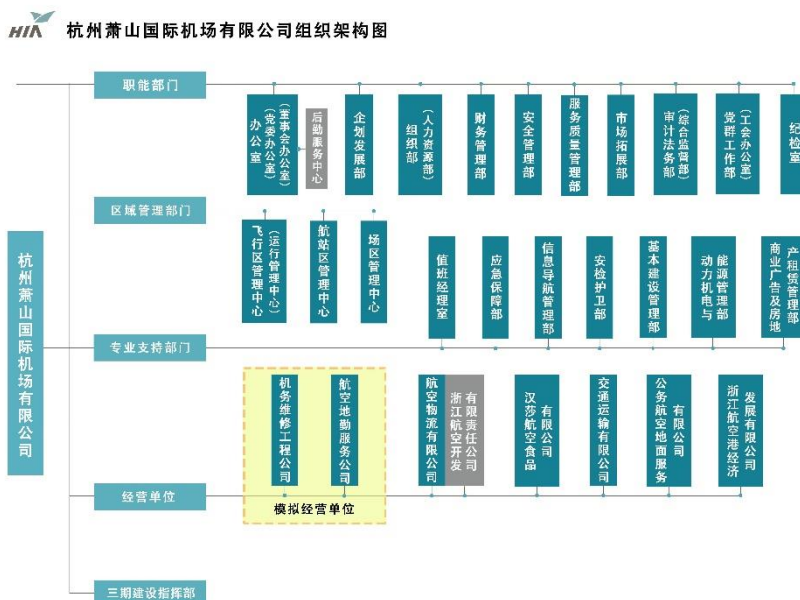
资补贴性质的民航发展基金 2.58 亿元，剩余待退还民航发展基金 0.62 亿元列示于其他应付款。

附件 1-1 截至 2023 年 3 月末公司股权结构图



资料来源：公司提供

附件 1-2 截至 2023 年 3 月末公司组织架构图



资料来源：公司提供

附件 1-3 截至 2023 年 3 月末公司一级子公司情况

序号	企业名称	注册地	业务性质	持股比例（%）
1	杭州萧山国际机场航空物流有限公司	浙江省杭州市	航空货运、地面代理、仓储装卸等	100.00
2	浙江航空开发有限责任公司	浙江省杭州市	航空客货运等	100.00
3	浙江航空港经济发展有限公司	浙江省杭州市	园林绿化、广告代理、仓储物流等	100.00
4	杭州萧山国际机场交通运输有限公司	浙江省杭州市	客运服务等	100.00
5	杭州萧山国际机场汉莎航空食品有限公司	浙江省杭州市	加工销售、航空食品等	75.00
6	杭州萧山国际机场公务航空地面服务有限公司	浙江省杭州市	公务机地面保障服务及代理服务	51.00

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 3 月
财务数据				
现金类资产（亿元）	13.27	9.33	13.25	7.89
资产总额（亿元）	247.85	309.94	333.18	328.49
所有者权益（亿元）	128.90	129.41	117.88	115.22
短期债务（亿元）	11.00	22.62	20.69	19.93
长期债务（亿元）	52.24	89.57	121.41	129.53
全部债务（亿元）	63.24	112.19	142.10	149.46
营业总收入（亿元）	24.14	24.90	20.46	7.23
利润总额（亿元）	-1.02	-1.86	-11.30	-2.63
EBITDA（亿元）	4.74	4.49	-1.54	--
经营性净现金流（亿元）	3.88	11.13	4.05	-1.21
财务指标				
现金收入比（%）	103.87	116.96	102.13	79.08
营业利润率（%）	0.12	0.04	-43.40	-12.67
总资本收益率（%）	-0.47	-0.38	-3.58	--
净资产收益率（%）	-0.86	-1.43	-9.75	--
长期债务资本化比率（%）	28.84	40.90	50.74	52.92
全部债务资本化比率（%）	32.91	46.44	54.66	56.47
资产负债率（%）	47.99	58.25	64.62	64.93
流动比率（%）	52.59	32.64	44.93	46.83
速动比率（%）	52.57	32.62	44.91	46.81
经营现金流动负债比（%）	5.84	12.28	4.32	--
现金短期债务比（倍）	1.21	0.41	0.64	0.40
EBITDA 利息倍数（倍）	3.59	1.47	-0.35	--
全部债务/EBITDA（倍）	13.35	24.98	-92.03	--

注：1. 本报告部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上可能略有差异，系四舍五入造成；2. 公司 2020 年末现金类资产含其他流动资产中现金类资产；3. 本报告将公司其他流动负债中超短期融资券调整至短期债务核算；4. 公司 2023 年一季度财务数据未经审计
 资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

附件 2-2 主要财务数据及指标（公司本部口径）

项目	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年 3 月
财务数据				
现金类资产（亿元）	12.99	9.02	12.94	6.75
资产总额（亿元）	248.51	310.26	333.80	330.87
所有者权益（亿元）	128.09	128.55	118.51	115.93
短期债务（亿元）	11.00	22.62	20.69	19.90
长期债务（亿元）	52.24	89.57	121.41	129.57
全部债务（亿元）	63.24	112.18	142.10	149.47
营业总收入（亿元）	19.90	21.36	17.77	6.42
利润总额（亿元）	-0.52	-1.60	-9.93	-2.58
EBITDA（亿元）	/	/	/	--
经营性净现金流（亿元）	3.07	11.09	2.30	-4.41
财务指标				
现金收入比（%）	101.33	116.57	101.01	74.01
营业利润率（%）	-4.90	-1.99	-48.20	-15.99
总资本收益率（%）	/	/	/	--
净资产收益率（%）	-0.31	-1.08	-8.48	--
长期债务资本化比率（%）	28.97	41.06	50.60	52.78
全部债务资本化比率（%）	33.05	46.60	54.53	56.32
资产负债率（%）	48.46	58.56	64.50	64.96
流动比率（%）	50.63	31.87	44.85	47.85
速动比率（%）	50.63	31.87	44.85	47.85
经营现金流动负债比（%）	4.51	12.06	2.46	--
现金短期债务比（倍）	1.18	0.40	0.63	0.34
EBITDA 利息倍数（倍）	/	/	/	--
全部债务/EBITDA（倍）	/	/	/	--

注：1. 未获取公司本部利息资本化等相关数据，部分指标无法计算，用“/”表示；2. 公司本部 2020 年末现金类资产含其他流动资产中现金类资产；3. 本报告将公司本部其他流动负债中超短期融资券调整至短期债务核算；4. 公司本部 2023 年一季度财务数据未经审计
 资料来源：联合资信根据公司本部财务数据整理

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	
总资本收益率	(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 杭州萧山国际机场有限公司 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，联合资信将在杭州萧山国际机场有限公司（以下简称“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。