

信用等级公告

联合[2019]464号

联合资信评估有限公司通过对重庆机场集团有限公司及其拟发行的2019年度第一期中期票据的信用状况进行综合分析和评估，确定重庆机场集团有限公司的主体长期信用等级为AAA，重庆机场集团有限公司2019年度第一期中期票据的信用等级为AAA，评级展望为稳定。

特此公告。

联合资信评估有限公司
二零一九年三月四日



重庆机场集团有限公司

2019年度第一期中期票据信用评级报告

评级结果:

主体长期信用等级: AAA
 本期中期票据信用等级: AAA
 评级展望: 稳定

本期中期票据发行规模: 6 亿元
 本期中期票据期限: 3 年
 偿还方式: 每年付息一次, 到期一次还本
 募集资金用途: 偿还银行借款

评级时间: 2019 年 3 月 4 日

财务数据

项 目	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年 9 月
现金类资产(亿元)	31.57	29.32	20.27	23.03
资产总额(亿元)	221.85	271.68	344.61	346.84
所有者权益(亿元)	134.82	164.67	171.78	144.89
短期债务(亿元)	5.23	6.61	9.85	22.40
长期债务(亿元)	64.45	85.12	100.34	119.84
全部债务(亿元)	69.68	91.73	110.20	142.25
营业收入(亿元)	18.84	19.85	24.23	20.56
利润总额(亿元)	1.97	1.00	-6.52	-10.40
EBITDA(亿元)	5.87	4.65	2.37	--
经营性净现金流(亿元)	9.03	9.02	5.90	5.76
营业利润率(%)	27.73	20.29	-6.62	-16.10
净资产收益率(%)	1.33	0.44	-3.82	--
资产负债率(%)	39.23	39.39	50.15	58.23
全部债务资本化比率(%)	34.07	35.78	39.08	49.54
流动比率(%)	179.95	199.91	46.21	46.13
经营现金流动负债比(%)	46.09	52.73	8.75	--
全部债务/EBITDA(倍)	11.86	19.73	46.46	--
EBITDA 利息倍数(倍)	1.66	1.29	0.53	--

注: 2018 年 1-9 月财务数据未经审计。

分析师

杨明奇 任黛云 韩晓罡

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

重庆机场集团有限公司(以下简称“公司”)是重庆市国有资产监督管理委员会(以下简称“重庆市国资委”)直属的大型国有机场集团,下辖的重庆江北国际机场(以下简称“江北机场”)是国家建设的国际航空枢纽机场和国家一类航空口岸。联合资信评估有限公司(以下简称“联合资信”)对其评级反映了公司在区域环境、客货资源、外部支持等方面具备的综合优势。近年来,江北机场客货吞吐量增速较快,公司资产规模快速增长,营业收入稳步提升,获现能力良好;随着江北机场 T3A 航站楼及第三跑道的正式投运,公司营运能力将大幅增强。同时,联合资信也关注到公司 T3A 航站楼及第三跑道投入使用后折旧及费用化利息对公司短期盈利水平和债务负担带来的不利影响。

近年来,重庆市经济保持较快增速,《重庆市“十三五”交通规划纲要》以江北机场枢纽功能建设为重点,公司面临良好的外部发展环境。未来随着江北机场饱和度的逐步提升,公司收入有望提高,竞争力有望增强。联合资信对公司的评级展望为稳定。

公司经营活动现金流入量对本期中期票据的保障能力较强。基于对公司主体长期信用及本期中期票据偿还能力的综合评估,联合资信认为,本期中期票据到期不能偿还的风险极低。

优势

1. 机场是重要的交通基础设施,随着经济发展,中国民航客货运需求旺盛,行业利好政策频出,发展前景良好。
2. 公司作为重庆市国资委直属的大型国有机场集团,近年来持续得到民航主管部门及重庆市政府的大力支持。
3. 公司下辖江北机场是国家建设的国际航空

枢纽机场和国家一类航空口岸，是中西部地区唯一拥有三座航站楼及全国第四家同时运营三条跑道的机场，战略地位重要，发展前景良好。

4. 近年来，公司航空性收入增幅较大，随着江北机场 T3A 航站楼及第三跑道的正式投运，公司整体营运能力大幅增强。
5. 经营活动现金流入量对本期中期票据的保障能力较强。

关注

1. 西部高速铁路成网、干线铁路的升级及运营效率的提高或对公司下辖机场的客货运输量产生一定程度的分流。
2. 随着 T3A 航站楼及第三跑道项目工程款的逐步支付，公司债务负担将有所加重。
3. 公司整体盈利能力较弱，T3A 航站楼及第三跑道投运产生的大额折旧和利息费用等对公司利润形成侵蚀，致使公司短期内经营亏损。
4. 公司拟建 T3B 及第四跑道相关工程项目投资规模大，未来将面临较大资金压力。

声 明

一、本报告引用的资料主要由重庆机场集团有限公司（以下简称“该公司”）提供，联合资信评估有限公司（以下简称“联合资信”）对这些资料的真实性、准确性和完整性不作任何保证。

二、除因本次评级事项联合资信与该公司构成委托关系外，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。

三、联合资信与评级人员履行了实地调查和诚信义务，有充分理由保证所出具的评级报告遵循了真实、客观、公正的原则。

四、本报告的评级结论是联合资信依据合理的内部信用评级标准和程序做出的独立判断，未因该公司和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。

五、本报告用于相关决策参考，并非是某种决策的结论、建议。

六、本次信用评级结果的有效期为本期债项的存续期；根据跟踪评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

重庆机场集团有限公司

2019年度第一期中期票据信用评级报告

一、主体概况

重庆机场集团有限公司(以下简称“公司”)前身为中国民用航空重庆市管理局(以下简称“民航重庆局”)。2003年11月,中国民用航空总局将重庆江北国际机场(以下简称“江北机场”)移交重庆市人民政府管理,在原民航重庆局基础上成立重庆机场(集团)有限责任公司,注册资本10.43亿元。2004年4月,重庆市人民政府将公司整体资产转让给首都机场集团公司,并更名为现名。2016年9月,根据渝府【2016】83号文件,首都机场集团公司与重庆市人民政府签订相关股权转让协议,将公司整体资产转让给重庆市国有资产监督管理委员会(以下简称“重庆市国资委”),并于2016年12月26日变更工商登记信息。经多次增资,截至2018年9月底,公司注册资本16.02亿元,重庆市国资委是公司唯一股东和实际控制人。

公司经营范围:经营和管理江北国际机场(国家有专项管理规定的除外),设计、制作、代理、发布各类广告,仓储业务(不含危险品),货物进出口(法律法规禁止的项目除外;法律法规限制的项目取得许可后方可从事经营),客运站经营(限取得许可的分支机构经营)。

截至2018年9月底,公司本部设有规划发展部、财务部、经营管理部、机场建设部、市场营销部等11个职能部门,拥有子公司9家。

截至2017年底,公司资产总额344.61亿元,所有者权益171.78亿元(含少数股东权益27.61亿元);2017年公司实现营业收入24.23亿元,利润总额-6.52亿元。

截至2018年9月底,公司资产总额346.84亿元,所有者权益144.89亿元(其中少数股东权益1.35亿元);2018年1~9月公司实现营业收入20.56亿元,利润总额-10.40亿元。

公司注册地址:重庆市渝北区两路镇江北国际机场内;法定代表人:谭平川。

二、本期中期票据概况

公司于2018年注册规模为30亿元的中期票据,并于2018年10月发行了2018年度第一期中期票据5亿元。本期计划发行2019年度第一期中期票据(以下简称“本期中期票据”),发行规模6亿元,期限3年。本期中期票据按年付息,到期一次还本,募集资金用于偿还银行借款本息。

三、宏观经济和政策环境

2017年,在世界主要经济体维持复苏态势、我国供给侧结构性改革成效逐步显现的背景下,我国继续实施积极的财政政策和稳健中性的货币政策,协调经济增长与风险防范,同时为供给侧结构性改革创造适宜的货币金融环境,2017年我国经济运行总体稳中向好,国内生产总值(GDP)82.8万亿元,同比实际增长6.9%,经济增速实现2011年以来的首次回升。从地区来看,西部地区经济增速引领全国,山西、辽宁等地区有所好转。从三大产业来看,农业生产形势较好,工业生产稳步增长,服务业保持快速增长态势,第三产业对GDP增长的贡献率继续上升,产业结构持续改善。从三大需求来看,固定资产投资增速有所放缓,居民消费维持较快增长态势,进出口大幅改善。全国居民消费价格指数(CPI)有所回落,工业生产者出厂价格指数(PPI)和工业生产者购进价格指数(PPIRM)涨幅较大,制造业采购经理人指数(制造业PMI)和非制造业商务活动指数(非制造业PMI)均保持扩张,就业形势

良好。

2018年上半年,我国继续实施积极的财政政策,通过减税降费引导经济结构优化转型,继续发挥地方政府稳增长作用,在防范化解重大风险的同时促进经济的高质量发展。2018年1~6月,我国一般公共预算收入和支出分别为10.4万亿元和11.2万亿元,收入同比增幅(10.6%)高于支出同比增幅(7.8%);财政赤字7261.0亿元,较上年同期(9177.4亿元)有所减少。稳健中性的货币政策在防范系统性金融风险、去杠杆的同时也为经济结构转型升级和高质量发展创造了较好的货币环境,市场利率中枢有所下行。在上述政策背景下,2018年1~6月,我国GDP同比实际增长6.8%,其中西部地区经济增速较快,中部和东部地区经济整体保持稳定增长,东北地区仍面临一定的经济转型压力;CPI温和上涨,PPI和PPIRM均呈先降后升态势;就业形势稳中向好。

2018年1~6月,三大产业保持较好增长态势,农业生产基本稳定;工业生产增速与上年全年水平持平,但较上年同期有所回落,工业企业利润保持较快增长;服务业保持较快增长,仍是支撑经济增长的主要力量。

制造业投资增速有所加快,但房地产开发投资和基础设施建设投资增速有所放缓,导致固定资产投资增速有所放缓。2018年1~6月,全国固定资产投资(不含农户)29.7万亿元,同比增长6.0%,增速有所放缓。受益于相关部门持续通过减税降费、简化行政许可与提高审批服务水平、降低企业融资成本等措施,民间投资同比增速(8.4%)仍较快。受上年土地成交价款同比大幅增长的“滞后效应”、抵押补充贷款(PSL)大幅增长推升棚改贷规模等因素影响,房地产投资保持较快增速(9.7%),但2018年以来棚改项目受理偏向谨慎以及房企融资渠道趋紧,导致2018年3月以来房地产开发投资持续回落;由于金融监管加强,城投公司融资受限,加上地方政府融资规模较上年同期明显减少导致地方政府财力有限,基础设施

建设投资同比增速(7.3%)明显放缓;受到相关政策引导下的高技术制造业投资和技术改造投资增速较快的拉动,制造业投资同比增速(6.8%)继续加快。

居民消费增速小幅回落,但仍保持较快增速。2018年1~6月,全国社会消费品零售总额18.0万亿元,同比增速(9.4%)出现小幅回落,但仍保持较快增长。具体来看,汽车消费同比增速(2.7%)和建筑及装潢材料消费同比增速(8.1%)明显放缓;化妆品类、家用电器和音响器材类、通讯器材类等升级类消费,以及日用品类、粮油食品、饮料烟酒类等基本生活用品消费保持较快增长;此外,网上零售保持快速增长,全国网上商品和服务零售额同比增速(30.1%)有所回落但仍保持快速增长。我国居民消费持续转型升级,消费结构不断优化,新业态和新商业模式发展较快,消费继续发挥支撑经济增长的重要作用。

进出口增幅有所回落。2018年1~6月,我国货物进出口总值14.1万亿元,同比增幅(7.9%)有所回落,主要受欧盟等部分国家和地区经济复苏势头放缓、中美贸易摩擦加剧等因素影响。出口方面,机电产品和劳动密集型产品出口额在我国出口总值中占比仍较大,服装与衣着附件类出口额出现负增长;进口方面,仍以能源、原材料产品为主,受价格涨幅较大影响,原油、未锻造的铜及铜材进口金额均实现36%以上的高速增长。

2018年下半年,国际主要经济体的货币政策分化、贸易保护主义、地缘政治冲突等因素使得全球经济复苏进程存在较大的不确定性,这将对我国未来经济增长带来挑战。在此背景下,我国将继续实施积极的财政政策,货币政策保持稳健中性、松紧适度,同时深入推进供给侧结构性改革,继续加大对外开放力度,促进经济高质量发展。从三大需求来看,投资或呈稳中趋缓态势,主要由于全球经济复苏放缓态势及贸易摩擦短期内或将使制造业投资增速面临小幅回落的风险,且在房地产行业宏观调

控持续影响下,房地产投资增速或将继续放缓。但是,受益于地方政府专项债的逆周期经济调节作用,基础设施建设投资增速有望回升。居民消费(尤其是升级类消费)有望维持较快增长,主要受益于鼓励居民消费、深入挖掘消费潜力以及消费体制机制不断完善,个人所得税新政下半年有望推出,以及部分进口车及日用消费品进口关税的进一步降低。进出口增速或将继续放缓,主要受全球经济复苏步伐的放缓、中美贸易摩擦的加剧等因素的影响。总体来看,2018年下半年我国消费有望维持较快增长,但考虑到固定资产投资稳中趋缓、进出口增速继续回落,经济增速或将继续小幅回落,预测全年经济增速在6.5%~6.7%。

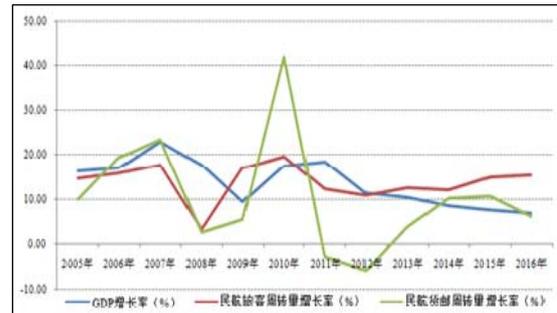
四、行业及区域经济环境

1. 机场行业发展概况

机场作为航空运输和城市的重要基础设施,是综合交通运输体系的重要组成部分。机场行业与国内外宏观经济的发展密切相关,且受航空运输业的影响很大。航空运输业的发展与经济增长、居民收入水平具有紧密的关系。国际民航组织对全球经济和航空运输发展长期趋势分析表明:航空运输总周转量与GDP之间有很强的正相关性,航空旅行需求增长的2/3可以用GDP增长来解释。

根据《2017年民航机场生产统计公报》显示,截至2017年底,中国境内民用航空(颁证)机场共有229个(不含香港、澳门和台湾地区,下同),其中定期航班通航机场228个,定期航班通航城市224个。

图1 中国民航运输业周转量和GDP增长情况比较



资料来源: WIND 资讯

从民航机场主要生产指标看,2017年我国机场主要生产指标继续保持平稳较快增长。全年旅客吞吐量完成114786.7万人次,比上年增长12.9%。分航线看,国内航线完成103614.6万人次,比上年增长13.4%(其中内地至香港、澳门和台湾地区航线完成2710.9万人次,比上年下降1.9%);国际航线完成11172.1万人次,比上年增长9.2%。全年完成货邮吞吐量1617.7万吨,比上年增长7.1%。分航线看,国内航线完成1000.1万吨,比上年增长2.7%(其中内地至香港、澳门和台湾地区航线完成99.0万吨,比上年增长5.8%);国际航线完成617.6万吨,比上年增长15.2%。全年完成飞机起降1024.9万架次,比上年增长10.9%(其中运输架次为872.9万架次,比上年增长10.0%)。分航线看,国内航线完成938.0万架次,比上年增长11.3%(其中内地至香港、澳门和台湾地区航线完成19.2万架次,比上年下降5.4%);国际航线完成86.9万架次,比上年增长7.3%。总体看,随着经济发展,中国航空需求旺盛,机场生产指标保持增长。

表1 2017年全国民航机场运输业务量排序

机场	旅客吞吐量(人次)			货邮吞吐量(吨)			起降架次(次)		
	名次	2017年	增减(%)	名次	2017年	增减(%)	名次	2017年	增减(%)
北京/首都	1	95786296	1.5	2	2029583.6	4.4	1	597259	-1.5
上海/浦东	2	70001237	6.1	1	3824279.9	11.2	2	496774	3.5
广州/白云	3	65806977	10.2	3	1780423.1	7.8	3	465295	6.9
成都/双流	4	49801693	8.2	5	642872.0	5.1	6	337055	5.5

深圳/宝安	5	45610651	8.7	4	1159018.6	2.9	5	340385	6.8
昆明/长水	6	44727691	6.5	8	418033.6	9.2	4	350273	7.5
上海/虹桥	7	41884059	3.5	9	407461.1	-5.0	10	263586	0.6
西安/咸阳	8	41857229	13.1	14	259872.5	11.2	7	318959	9.6
重庆/江北	9	38715210	7.9	11	366278.3	1.4	8	288598	4.3
杭州/萧山	10	35570411	12.6	6	589461.6	20.8	9	271066	8.0
南京/禄口	11	25822936	15.5	10	374214.9	9.7	11	209394	11.4
厦门/高崎	12	24485239	7.7	12	338655.7	3.1	13	186454	1.6
郑州/新郑	13	24299073	17.0	7	502714.8	10.1	12	195717	9.9
长沙/黄花	14	23764820	11.6	21	138737.6	6.5	17	179575	6.9
青岛/流亭	15	23210530	13.2	15	232063.9	0.6	16	179592	6.6

资料来源：中国民用航空局 2017 年全国机场生产统计公报

从旅客吞吐量分布看，所有境内机场中，年旅客吞吐量 1000 万人次以上的机场达到 32 个，较上年净增 4 个，完成旅客吞吐量占全部境内机场旅客吞吐量的 81.0%，较上年提高 1.9 个百分点，其中北京、上海和广州三大城市机场旅客吞吐量占全部境内机场旅客吞吐量的 24.3%，较上年下降 1.9 个百分点。全国各地机场旅客吞吐量的分布情况为：华北地区占 15.0%，东北地区占 6.3%，华东地区占 29.0%，中南地区占 24.2%，西南地区占 16.5%，西北地区占 6.4%，新疆地区占 2.6%。

从机场货邮吞吐量分布看，各机场中，年货邮吞吐量 10000 吨以上的机场有 52 个，较上年净增 2 个，完成货邮吞吐量占全部境内机场货邮吞吐量的 98.5%，较上年提高 0.2 个百分点，其中北京、上海和广州三大城市机场货邮吞吐量占全部境内机场货邮吞吐量的 49.9%，较上年提高 0.3 个百分点。全国各地机场货邮吞吐量的分布情况为：华北地区占 15.4%，东北地区占 3.4%，华东地区占 41.2%，中南地区占 26.2%，西南地区占 10.1%，西北地区占 2.5%，新疆地区占 1.2%。

总体看，机场建成投产后，一般可稳定运营，但受到周边机场的分流影响；我国机场已形成枢纽中心、干支线的层次体系。

2. 区域环境

公司负责建设与经营的机场均位于重庆市境内，机场所处的区位条件及重庆市区域经济

环境对公司经营发展影响较大。

(1) 区位条件

重庆市地处中国中部和西部结合地区，是长江上游地区唯一汇集水、陆、空交通资源的特大型城市，西南地区综合交通枢纽，交通区位优势明显。

航空方面，重庆市现有“一大两小”三座民用机场，其中，江北机场基地航空公司 7 家，国内外航线合计 329 条，通航城市 203 个，覆盖国内大中城市，通达欧洲、美洲、澳洲及亚洲主要口岸城市。江北机场为国家区域枢纽机场，2018 年旅客吞吐量 4159.59 万人次，同比增长 7.4%，位居全国第九；货邮吞吐量 38.2 万吨，同比增长 4.3%，位居全国第十；国际货邮吞吐量 12.46 万吨，同比增长 10.27%。公路方面，2017 年，全市高速公路总里程 3023 公里，公路路网密度 179 公里/百平方公里。铁路方面，重庆是全国性综合铁路枢纽，截至 2017 年底，全市铁路总里程 2371 公里；水路方面，重庆是长江上游乃至中国西部最大的内陆港口城市，也是长江上游航运中心。2017 年，全市内河港口完成货物吞吐量 19721.84 万吨，同比增长 13.5%。

重庆市旅客和货物的主要运输方式为公路运输，航空运输量基数较低。2017 年重庆市空港完成旅客吞吐量 3966.01 万人次，增长 8.4%；空港完成货物吞吐量 36.89 万吨，增长 1.5%。国际标准集装箱吞吐量 141.76 万标准箱，增长 11.7%。

总体看,重庆市优越的立体交通运输网络,高速增长航空旅客吞吐量,为公司发展提供了有利的外部条件。

(2) 区域政策与规划

根据《重庆“十三五”交通规划纲要》,“十三五”期间,重庆市将以江北机场枢纽功能建设为重点,建成巫山、武隆机场,启动并完成万州、黔江机场改扩建,加快万盛、永川、城口等一批通用机场建设,形成覆盖国内所有大中城市、通达全球各大洲主要枢纽城市的“一大四小”的民用机场网络格局。

重庆市将把民航发展与空港周边城区建设结合起来,利用民航发展推动区域发展,建设临空经济区。此外,重庆市还将着力发展高速铁路,建设“米”字型高铁网和一批铁路干线及园区铁路专线,推进沿江货运铁路。重庆市将新增铁路里程 1000 公里,铁路总里程超过 2500 公里,年客运发送能力达到 1.8 亿人次,年货运能力达到 5600 万吨。

高铁的建设将对机场客货运造成一定的分流,但高铁对于旅客及货物的聚集效应也为陆铁空联运带来新的发展机会。地方政府上述规划为机场企业创造了良好的外部环境。

2015年11月7日,中新两国政府在新加坡签署了《关于建设中新(重庆)战略性互联互通示范项目的框架协议》及其补充协议,正式启动以重庆为运营中心的第三个政府间合作项目;内容包括大力推进航空企业在重庆江北机场设立中心网络、基地公司,打造江北机场为枢纽机场,依托“渝新欧”国际铁路联运大通道、长江黄金水道把重庆建设为中国西部的互联互通综合交通枢纽。

2016年8月31日,党中央、国务院决定,在重庆市、四川省等新设立7个自贸试验区,其中重庆主要是落实中央关于发挥重庆战略支点和连接点重要作用、加大西部地区门户城市开放力度的要求,带动西部大开发战略深入实施。重庆自贸区由两江新区、重庆西部物流园和重庆微电子园三部分构成,江北机场部分区域也

在自贸区范围之中,将为江北机场发展航空物流、飞机租赁等服务贸易相关产业提供更加有利的政策环境,带来更多发展机遇。

(3) 区域经济环境

根据《2016~2017 年重庆市国民经济和社会发展统计公报》及《2018 年重庆市经济运行情况》,近三年重庆市地区生产总值增速较快,2018 年达到 20363.19 亿元,同比增长 6.0%。其中,第一产业增加值 1378.27 亿元,增长 4.4%;第二产业增加值 8328.79 亿元,增长 3.0%;第三产业增加值 10656.13 亿元,增长 9.1%。

总体看,民航业增长趋势与 GDP 增长趋势呈强正相关性,近年来重庆市较高的经济增长速度带动了航空运输及机场行业的快速发展。

五、基础素质分析

1. 股权状况

截至 2018 年 9 月底,公司注册资本 16.02 亿元,重庆市国资委是公司唯一股东和实际控制人。

2. 企业规模和竞争力

公司是重庆市国资委下属的国有全资航空运输服务企业,目前形成了以经营机场产业为主,飞机地面服务、特许经营、资产经营等为延伸的多元化产业格局。

目前,公司拥有江北机场、重庆黔江武陵山机场、重庆巫山神女峰机场和重庆市武隆机场等4个机场。其中江北机场为国家建设的国际航空枢纽机场、全国一类口岸、西南机场群核心机场;黔江机场、巫山机场和武隆机场为民用航空支线机场。

2018年,江北机场旅客吞吐量4159.59万人次,同比增长7.4%,位居全国第九;货邮吞吐量38.2万吨,同比增长4.3%,位居全国第十;国际货邮吞吐量12.46万吨,同比增长10.27%;起降架次30万次,同比增长4.2%,排名全国第

8位。2017年8月江北国际机场东航站区（T3A航站楼）和第三跑道正式投入使用，能满足江北机场到2020年设计年旅客吞吐量达4500万人次的目标，由此江北国际机场成为中西部地区唯一拥有三座航站楼及全国第四座同时运营三条跑道的机场。截至2018年9月底，重庆江北机场时刻容量为49架次/小时，在全国二类机场中排名靠前。时刻容量硬约束的突破有助于缓和江北国际机场的营运压力，未来运输生产指标有望得到提升。

总体看，近年来公司发展迅速，下辖江北机场吞吐量在全国排名靠前，随着江北机场T3A航站楼和第三跑道投产运营，机场经营能力明显提升，带动公司综合竞争能力不断增强。

3. 人员素质

截至本报告出具日，公司设董事长、总经理各1名，监事会主席1名，副总经理5名，财务总监1名，专职党委副书记1名，纪委书记1名。

公司董事长、党委书记谭平川，57岁，本科学历，曾任民航西南管理局党委组织部长、民航重庆市管理局党委副书记、纪委书记，首都机场集团公司党群工作部部长，公司总经理、党委副书记等职。

公司总经理、党委副书记戴科，53岁，工商管理硕士，高级工程师，曾任公司扩建指挥部指挥长、民航重庆市管理局副局长，公司副总经理、党委委员等职。

截至2018年9月底，公司共有员工7776人，30岁以下、30~50岁和50岁以上的人员分别约占54.27%、41.73%和4.00%，本科以下、本科、研究生及以上学历分别约占61.81%、34.41%和3.78%；管理、技术、操作人员分别占12.18%、7.05%和80.77%。

综合看，公司高层管理人员整体素质高；员工以中青年员工为主，文化素质能满足公司经营发展的需要。

4. 外部支持

公司作为重庆市国资委直属的大型国有机场集团，承担了重庆市机场建设任务。近年来，公司在机场建设、机场运营以及股权划转等方面获得了中央预算资金、民航发展基金和重庆市政府的大力支持。

资金支持

近年来，公司主导建设的机场项目主要包括江北机场东区扩建项目、新建巫山机场项目、武隆机场新建项目、黔江机场扩建项目，其中江北机场东区扩建工程项目资本金占比40%，支线机场中巫山机场和武隆机场项目建设资金全部由资本金构成，上述项目合计获得资本金154.49亿元，其中民航中央建设投资预算资金27.24亿元、民航发展基金47.02亿元、重庆市财政资金80.23亿元。黔江机场项目获得项目资本金4.15亿元，占总投资金额的87.18%。

表2 公司下辖机场建设资本金来源（单位：亿元）

项目名称	项目资本金	中央建设投资预算	民航发展基金	重庆市财政资金
江北机场东区	117.14	20.00	39.30	57.84
巫山机场项目	16.42	4.02	4.26	8.14
武隆机场项目	16.78	3.22	5.56	8.00
黔江机场	4.15	0.00	1.7	2.45
合计	154.49	27.24	47.02	80.23

资料来源：公司提供

股权划转

2015年，根据《黔江武陵山机场有限责任公司股权划转协议》、民航西南局函【2015】278号《关于重庆机场集团有限公司重组黔江武陵山机场有限责任公司有关事项的批复》、渝国资【2015】492号《重庆市国有资产监督管理委员会关于同意城投集团无偿划转所持黔江武陵山机场有限责任公司股权的批复》、黔江国资发【2015】17号《重庆市黔江区国有资产监督管理委员会关于无偿划转黔江武陵山机场公司股权的批复》，公司无偿受让重庆市城市建设投资集团有限公司、重庆鸿业实业集团有限责任公司持有的黔江机场公司股权5.17亿元。

总体看，公司在重庆市民航基础设施建设领域地位显著，在机场项目投资建设方面获得民航主管单位和地方政府的大力支持，对公司经营发展提供了有力保障。

5. 企业信用记录

根据中国人民银行企业信用报告，截至2019年1月16日，公司本部无未结清的不良信贷信息记录，近三年无已结清的不良信贷信息记录，公司过往信用记录良好。

六、管理分析

1. 法人治理结构

公司根据《公司法》等相关法律、法规的要求，建立了董事会、监事会与经营层的法人治理结构。公司是重庆市国资委作为唯一出资人设立的国有独资公司，不设股东会，由出资人行使股东会职权，董事会在出资人的授权范围内行使部分职权，决定公司重大事项。

公司董事会对重庆市国资委负责，主要负责制定公司发展战略及经营方针，决定公司经营计划和投资方案等。公司董事会设7名董事，其中董事长1人，职工董事1人。非职工独立董事由重庆市国资委委派。公司监事会由5名监事组成，其中职工代表监事2名。非职工代表监事由重庆市国资委委派或更换。监事会对董事会及其成员和总经理等高级管理人员行使监督职能。

公司实行董事会领导下的总经理负责制，公司设总经理1名、副总经理5名，公司高级管理人员由董事会聘任或者解聘。

2. 管理水平

公司本部设有办公室、规划发展部、人力资源部、财务部、审计法务部、安全质量部、经营管理部、机场建设部、市场营销部、土地管理中心和离退休管理中心11个职能部门，各职能部门职责明确，能够适应公司经营管理的需要。公司根据需要制定了一系列管理制度，

涉及生产、经营及财务等方面。

财务管理方面，公司根据《中华人民共和国会计法》《企业财务通则》《企业会计准则》及国家其他有关法律和行政法规，结合行业特点和集团公司实际情况，制定了《会计政策》和《会计核算办法》，从主要业务会计核算指引、会计科目使用说明、财务会计报告和披露等方面保障会计信息质量。公司财务制度健全，核算规范、制度清晰，符合企业会计准则和企业会计制度及其相关规定。

安全运行方面，公司根据民航局《关于落实民航安全生产管理责任指导意见的通知》（民航发【2015】133号），构建了“公司统一领导、生产运行部门全面负责、安全责任层层落实、员工积极参与、认真接受重庆市和民航各级管理机构以及社会支持监督”的安全生产工作格局。公司制定的《安全管理体系》由安全方针政策、安全目标、组织机构及职责、安全教育培训、文件管理、安全信息管理、风险管理、安全监督、应急响应、不安全事件调查及处置十个要素构成。总体看，公司落实了各级安全生产责任，建立健全了安全生产管理体系。

股权投资管理方面，公司制定了《股权投资管理规定（试行）》，适用于下属企业和直属单位。公司股权投资符合国家、行业、地区以及公司发展战略与规划，聚焦于国资委界定的主业与新业务投资。公司坚持效益优先原则，对于列入公司年度股权投资计划的项目编制可行性研究报告，对投资必要性、项目投资方案及投资效益进行分析。

固定资产管理方面，公司根据《民航固定资产投资项目管理暂行规定》（民航发【2016】27号）和《重庆市市属国有企业投资监督管理办法》（渝国资发【2017】5号）等规定，结合集团公司实际制定了《固定资产投资管理规定（试行）》，旨在规范公司投资行为和管理程序，提高投资效益和管理水平。公司坚持战略规划导向原则，保证固定资产投资符合国家、行业 and 地

区经济、公司发展战略与规划。公司董事会审定投资计划及重大投资项目。为保证投资的科学性、合理性及投资效益，公司设立固定资产投资评审委员会，由规划发展部、财务部、机场建设部、安全质量部等相关部门人员组成，必要时聘请外部专家或有资质的咨询机构参与评审。

总体看，公司法人治理结构完善，内控管理体制较为完善，财务管理、安全运行、股权投资、固定资产管理等方面体制较为健全，水平较高，公司整体管理风险相对较低。

七、经营分析

1. 经营概况

公司营业收入主要来源于机场及相关保障业务收入，根据业务性质可划分为航空性业务收入和非航空性业务收入。2015~2017年，随

着江北机场吞吐量的上升，公司营业收入不断增长，分别为18.84亿元、19.85亿元和24.23亿元；其中航空性业务收入占比略高。2018年1~9月，公司实现营业收入20.56亿元，相当于2017年同期的116.82%，其中航空性业务收入占比52.94%，较上年全年变化不大。

2015~2017年，公司综合毛利率分别为29.30%、24.34%和-2.45%；其中，2016年公司综合毛利率同比下降4.96个百分点，主要系公司为了东航站区投入使用提前储备人员所致；2017年公司综合毛利率降至-2.45%系新航站楼于当年8月底正式投入使用，开始计提折旧所致。2018年1~9月，东航站区折旧导致公司综合毛利率下降至-12.29%。

表3 2015~2018年1~9月公司营业收入构成及毛利率情况（单位：万元、%）

项目	2015年		2016年		2017年		2018年1-9月	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
航空性业务收入	99015.81	52.56	109543.08	55.19	125221.02	51.69	108861.45	52.94
非航空性业务收入	89360.77	47.44	88946.49	44.81	117042.51	48.31	96757.60	47.06
合计	188376.58	100.00	198489.57	100.00	242263.53	100.00	205619.05	100.00
毛利率		29.30		24.34		-2.45		-12.29

资料来源：公司提供

2. 业务经营分析

(1) 航空性业务

公司航空性业务是指机场以航空器、旅客为对象，提供飞机起降服务、旅客综合服务、安全检查服务、飞机停场和客桥服务、其他航空相关服务，公司相应取得飞机起降服务、旅客综合服务、安全检查服务、飞机停场和客桥

服务以及其他航空相关服务收入。其中起降服务、旅客服务和安全检查三项收入合计占同期航空性业务总收入的比重维持在80%以上。2015~2017年，公司实现航空性收入快速增长，分别为9.90亿元、10.95亿元和12.52亿元；2018年1~9月，公司实现航空性收入10.89亿元，同比增长18.81%。

表4 2015~2018年1~9月公司航空性收入构成情况（单位：万元、%）

项目	2015年		2016年		2017年		2018年1-9月	
	收入	占比	收入	占比	收入	占比	收入	占比
起降费	24135.48	24.38	25614.17	23.38	28712.47	22.93	24592.65	22.59
旅客服务费	59945.13	60.54	66467.80	60.68	72631.63	58.00	60364.21	55.45
安检费	11513.42	11.63	12793.53	11.68	17100.43	13.66	16111.09	14.80
停场费	1359.12	1.37	1616.00	1.48	2627.24	2.10	2575.90	2.37
客桥费	1142.36	1.15	1187.32	1.08	2696.78	2.15	3371.00	3.10

其他航空服务费	920.30	0.93	1864.26	1.70	1452.48	1.16	1846.60	1.69
合计	99015.81	100.00	109543.08	100.00	125221.02	100.00	108861.45	100.00

资料来源：公司提供

1) 重庆江北国际机场

江北机场是国家建设的国际航空枢纽机场、国家一类航空口岸，于1990年1月建成投用，初始设计年旅客吞吐量100万人次；2004年12月，江北机场二期扩建工程投入使用，新建T2B航站楼、停机坪、停车场及配套工程，设计年旅客吞吐量700万人次，年货邮吞吐量18万吨；2010年12月，江北机场三期扩建工程投入使用，新建T2A航站楼和第二跑道，扩建停机坪、货站和分拨中心，设计年旅客吞吐量1500万人次；2017年8月29日，机场四期扩建工程建成投入使用，新建T3A航站楼、第三跑道、综合交通换乘枢纽、停机坪、货运站和辅助生产配套设施，按满足年旅客吞吐量4500万人次、货邮吞吐量110万吨、飞机起降37.3万架次进行设计，由此江北机场成为中西部地区唯一拥有三座航站楼及全国第四座同时运营三条跑道的机场。

截至2018年9月底，江北机场航站楼面积合计73.70万平方米、机坪面积合计166万平方米、可用停机位共180个。

表5 江北机场建设指标

项目	2016年	2017年	2018年
可用停机位数量（个）	100	180	180
过夜飞机数量（架）	104	119	137
设计年旅客吞吐量（万人次）	1500	4500	4500

资料来源：公司提供

航线结构

近年来，随着重庆市经济的快速发展，公司在不断优化原有航空业务的同时，积极引进航空公司、扩展航线，致使江北机场航线网络日趋完善。

截至2018年9月底，在江北机场运营的各类航空公司共64家（含运营定期包机航班），其中国内36家、国际及地区28家。2016~2018

年，江北机场新增九元航空、瑞丽航空、长龙航空、福州航空、东海航空、亚航长途、越南航空等；同期，与江北机场合作的外国航空公司数量逐年减少，主要系与国内航空公司在同一航线上竞争激烈所致。目前，江北机场拥有中国国际航空、重庆航空（中国南方航空控股）、四川航空、西部航空、山东航空、华夏航空、厦门航空共7家基地航空公司，合计吞吐量占比在56%~58%区间。

表6 江北机场基地航空公司年旅客吞吐量

（单位：万人次、%）

航空公司	2016年	2017年	2018年
中国国航	475.48	505.62	515.31
西部航空	395.30	420.54	428.66
四川航空	483.46	511.25	558.14
山东航空	169.26	178.58	177.24
华夏航空	98.83	124.69	148.18
重庆航空	271.68	285.37	306.27
厦门航空	183.52	204.84	206.70
合计	2077.53	2230.89	2340.50
吞吐量占比	57.89	57.62	56.27

资料来源：公司提供

截至2018年底，江北机场开通国内外航线合计329条，通航城市203个，其中国内定期航线247条，国内通航城市142个，实现全国省会城市及主要旅游城市全覆盖，国际及地区定期航线82条，国际及地区通航城市61个，逐步构建起覆盖欧、美、澳、亚洲的客、货运航线网络。

表7 江北机场合作航空公司和航线结构情况

项目	2016年	2017年	2018年
航空公司数量（个）	67	63	64
其中：国内	32	31	36
国际及地区	35	32	28
通航城市数量（个）	158	179	203
其中：国内	112	127	142
国际及地区	46	52	61
航线数量（条）	258	286	329
其中：国内	199	218	247
国际及地区	59	68	82

资料来源：公司提供

机场运营

2016~2018 年，江北机场旅客吞吐量逐年增长，分别为 3588.88 万人次、3871.52 万人次和 4159.59 万人次；货邮吞吐量逐年增长，2017 年国内航线吞吐量同比有所下降，主要系天气原因造成水果产量下降且运输方式改变（冷链车运输增多）所致。随着公司运营效率的持续提高，江北机场每架次收入近三年分别为 0.39 万元、0.44 万元和 0.49 万元。

表 8 江北机场运营情况

项目	2016 年	2017 年	2018 年
旅客吞吐量（万人次）	3588.88	3871.52	4159.59
其中：国内航线	3333.20	3602.59	3857.81
国际及地区	255.68	268.93	301.78
货邮吞吐量（万吨）	36.11	36.63	38.22
其中：国内航线	26.03	25.33	25.76
国际及地区	10.08	11.30	12.46
运输起降架次（万架）	27.68	28.86	30.07
其中：国内航线	25.41	26.27	27.21
国际及地区	2.27	2.59	2.76
其他	0.09	0.12	0.10
每架次收入（万元）	0.39	0.44	0.49
其中：国内航线	0.37	0.42	0.46
国际及地区	0.68	0.60	0.77

资料来源：公司提供

总体看，重庆江北机场已跃居中国十大机场之列，未来随着重庆经济发展及中新合作项目的有序推进，江北机场经营情况将持续向好，公司收入规模增长可期。

2) 支线机场

公司下辖黔江机场、巫山机场和武隆机场共 3 个支线机场，分别由下属支线机场子公司负责建设和运营。

黔江机场

黔江机场是重庆和西南地区重要空中交通枢纽之一，为 4C 级民用支线机场，于 2010 年 5 月投入使用。

黔江机场占地面积 3065 亩，跑道长 2400 米、宽 45 米、4C 级，航站楼面积 0.29 万平方米，机坪面积 2.68 万平方米，停机位 4 个，设计年旅客吞吐量 20 万人次、货邮吞吐量 0.02 万吨、飞机起降架次 0.24 万次。截至 2018 年 9

月底，黔江机场合作航空公司共 6 家，开通国内航线 10 条，国内通航城市 10 个。

2016~2018 年，黔江机场旅客吞吐量持续增长，分别为 15.34 万人次、28.90 万人次和 40.99 万人次。2017 年旅客吞吐量提升主要系 2016 年底航空公司开通西安—黔江—海口航线且 2017 年加密杭州—黔江往返航班所致。2018 年旅客吞吐量提升主要由于春运期间航空公司加密了杭州-黔江-重庆航班及 2018 年南航新开成都-黔江-揭阳航线所致。2016~2018 年，黔江机场货邮吞吐量快速上升，2018 年达到 163 吨。目前，黔江机场已开始扩建工程，新建 1.2 万平方米航站楼及 7 个停机位，计划 2020 年底建成投入使用。

表 9 黔江机场运营情况

项目	2016 年	2017 年	2018 年
旅客吞吐量（万人次）	15.34	28.90	40.99
货邮吞吐量（吨）	78.30	120.50	163.00
飞机起降架次（万架次）	0.21	0.33	0.49
每架次收入（万元）	0.24	0.24	0.24

资料来源：公司提供

巫山机场

巫山机场位于重庆市巫山县、奉节县交界处，是中国民航“十二五”规划建设的机场之一，为 4C 级民用支线机场。巫山县拥有小三峡、小小三峡等全国首批 5A 级景区，巫山神女峰、巫山人等风景名胜和远古文化，是重庆市的东大门、游览长江三峡的必经之地、长江三峡库区的重镇。巫山机场于 2015 年启动建设，计划 2019 年 6 月完工，规划占地面积 2698 亩，跑道长 2600 米、宽 45 米、4C 级，航站楼面积 0.35 万平方米，停机坪 5 个，设计年旅客吞吐量 28 万人次、货邮吞吐量 0.12 万吨。

武隆机场

武隆机场位于重庆市武隆县仙女山，以旅游功能为主，适用于应急抢险，为 4C 级民用支线机场。仙女山是全国唯一同时拥有“世界自然遗产”、“国家 5A 级旅游景区”和“国家

级旅游度假区”三块招牌的旅游景区。武隆机场于2017年启动建设，计划2020年底完工并投入使用，规划跑道长2800米、宽45米、4C级，航站楼面积0.6万平方米，停机坪5个，设计年旅客吞吐量60万人次、货邮吞吐量0.15万吨、飞机起降架次0.63万次。

(2) 非航空性业务

公司非航空性业务主要包括地面服务、特许经营、能源供应、货运服务以及其他非航空业务等依托机场展开的航空辅助性及延伸业

务，2015~2017年，公司非航空性业务分别实现收入8.94亿元、8.89亿元和11.70亿元，是公司营业收入的重要来源。2018年1~9月，公司非航空性收入9.68亿元，同比增长14.61%。

特许经营收入主要包括商贸、餐饮、广告、贵宾4部分收入，近年来呈增长趋势；2017年其他非航空业务收入增长较大主要是增加一次性土地平整费收入所致。

表10 2015~2017年以及2018年1~9月公司非航空性收入构成情况(单位:万元、%)

项目	2015年		2016年		2017年		2018年1~9月	
	收入	占比	收入	占比	收入	占比	收入	占比
特许经营收入	23459.38	26.25	24994.43	28.1	32389.38	27.67	31029.90	32.07
地面服务收入	25954.81	29.05	22405.16	25.19	26935.82	23.01	26111.14	26.99
货运服务收入	9010.52	10.08	10590.67	11.91	10387.04	8.87	7752.21	8.01
资产租赁收入	8241.64	9.22	8544.33	9.61	10682.02	9.13	10985.45	11.35
能源供应收入	6550.06	7.33	6048.42	6.8	5526.98	4.72	4804.38	4.97
候机楼场地收入	5219.74	5.84	5314.31	5.97	3794.09	3.24	6721.39	6.95
信息服务收入	1647.89	1.85	1413.65	1.59	3065.67	2.62	1838.03	1.90
其他非航收入	9276.73	10.38	9635.52	10.83	24261.51	20.73	7515.10	7.77
合计	89360.77	100.00	88946.49	100.00	117042.51	100.00	96757.60	100.00

资料来源:公司提供

2017年1月,中国民用航空局发布了《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),将部分非航空性业务收费标准由政府指导价调整为市场调节价。

2018年11月,公司与CHANGGI AIRPORTS CHINA LTD 合资成立中新(重庆)机场商业管理有限公司(以下简称“中新公司”),公司为控股方,持股51%。未来,中新公司将借助民航发【2017】18号的政策支持和新加坡樟宜国际机场先进的管理经验,优化运营江北机场的商业资源,公司非航空性业务规

模和盈利能力有望进一步增长。

(3) 重点建设项目

重点建设项目

近年来,公司主要的建设项目包括巫山机场新建项目、武隆机场新建项目、黔江机场扩建项目、重庆市快件集散中心项目和江北机场东航站区及第三跑道建设工程,项目总投资金额333.85亿元,其中江北机场东航站区及第三跑道建设工程已经完工投用,其他项目均处于在建状态,截至2018年9月底已到位245.44亿元,剩余资金计划于未来2~3年内到位。

表11 截至2018年9月底公司主要建设项目及资金到位情况(单位:亿元)

项目名称	项目工期	总投资金额	已到位资金	未来资金到位安排		
				2018年9~12月	2019年	2020年
江北机场东航站区及第三跑道建设工程	2013.09-2017.07	282.07	218.24	0.00	30.20	10.20
巫山机场新建项目	2015.10-2019.06	16.42	13.24	1.07	2.11	0.00
武隆机场新建项目	2017.04-2020.12	16.78	7.69	2.52	4.00	2.58
黔江机场扩建项目	2017.06-2020.12	4.76	0.77	2.08	1.30	0.61
重庆市快件集散中心	2017.09-2021.12	13.82	5.50	0.00	2.70	3.00

合计	333.85	245.44	5.67	40.31	16.39
----	--------	--------	------	-------	-------

资料来源：公司提供

在建项目

巫山机场新建项目主要建设内容包括跑道、航站楼、机位站坪及相应的配套设施，总投资 16.42 亿元，来源包括中央预算资金 4.02 亿元，民航发展基金 4.26 亿元，重庆市财政资金 8.14 亿元。

武隆机场新建项目主要建设内容包括跑道、航站楼、停车场、通信导航、助航灯光及其他配套设施等，总投资 16.78 亿元，来源包括中央预算资金 3.22 亿元，民航发展基金 5.56 亿元，重庆市财政资金 8.00 亿元。

黔江机场扩建项目主要建设内容包括航站楼、停机位以及综合业务用房，项目总投资 4.76 亿元，项目资本金 4.15 亿元，其余由公司自筹。

重庆市快件集散中心项目位于重庆市江北机场 D6 地块，占地面积约为 193.99 公顷。其中一期征地面积 809 亩，总建筑面积约为 388359.61 平方米。主要建设内容包括快件分拣中心、操作场地、办公区及倒班区等，总投资 13.82 亿元，均为公司自筹。

拟建项目

截至 2018 年底，公司拟建项目主要包括江北机场 T3B 航站楼及第四跑道工程、保税港区航空货运站二期工程。其中，①江北机场 T3B 航站楼及第四跑道工程主要建设内容包括新建 35 万平方米 T3B 航站楼、3400 米机场第四跑道、10 万平方米货运站及相应配套设施，建设连接 T1、T2、T3 三个航站区的全自动旅客捷运系统；预计项目总投资约 246 亿元，项目工期暂定 2019~2022 年，资金筹措方式尚未明确，目前正在进行前期准备工作。②保税港区航空货运站二期工程，总建筑面积 73271 平方米。其中 B01 国际货运站 33248 平方米、B02 国际快件中心 21407 平方米、B00 生产保障用房 15850 平方米、特运库 728 平方米，项目工期 2019~2020 年，预计总投资 5.52 亿元，均为公

司自筹。

整体看，公司在建项目主要以支线机场为主，项目资金来源于民航发展基金和各级政府，公司资金压力尚可。截至 2018 年底，公司已完成 T3A 航站楼和第三跑道全部投资项目，累计到位资金 218.24 亿元，其中资本金 117.14 亿元，银团贷款 101.1 亿元；根据项目投资计划，2019~2020 年项目尚需支付工程款约 40.40 亿元。同时考虑到公司拟建的 T3B 航站楼及第四跑道相关工程总投资金额大，未来公司或将面临较大资金压力。

3. 未来发展

“十三五”期间，公司将坚持“135”的发展思路，即：以品质化发展理念为引领，全面推进“枢纽机场、智慧机场、靓丽机场”建设，着力推动“规模化、国际化、智能化、平台化、法治化”发展转型升级。以持续安全为前提，以提质增效为中心，以改革、创新、人才为驱动力，坚持做强做优做大，持续推进江北机场国际航空枢纽建设和机场群协同发展，不断提升公司综合竞争力和影响力；力争到 2020 年建设成为具有较强综合竞争力的现代企业机场管理集团；江北机场迈入 5000 万层级（年旅客吞吐量达到 5200 万人次、货邮吞吐量达到 100 万吨、航班起降架次达到 34.9 万架次），初步建成国际航空枢纽机场；万州、黔江、巫山、武隆等支线机场协同发展，区域机场群的规模效应初显。

总体看，未来公司基础设施投入规模大，存在较大对外融资压力。同时，T3A 航站楼及第三跑道工程正式运营，民用机场收费标准的上调，对公司未来收入的增长形成较大支撑。

八、重大事项

2016年，根据《重庆市国有资产监督管理

委员会关于无偿划转重庆江北国际机场有限公司部分股权的通知》（渝国资【2016】782号），公司将其持有的子公司重庆江北国际机场有限公司（以下简称“江北机场公司”）40%和9%的股权分别无偿划转给重庆渝富控股集团有限公司（以下简称“渝富集团”）和重庆市城市建设投资（集团）有限公司（以下简称“重庆城投”）。股权划转后，公司持有江北机场公司51%的股份。

2018年，根据《重庆机场集团有限公司第一届董事会第六次会议决议》（【2018】4号-3）和《重庆市国有资产监督管理委员会关于非公开协议转让江北机场公司股权的批复》（渝国资【2018】241号），公司以27.56亿元的价格回购渝富集团和重庆城投持有的江北机场公司合计49%的股权。

以2018年3月31日为基准日，江北机场公司资产总额90.44亿元，负债总额42.44亿元，净资产48.00亿元；经重庆大信房地产土地资产评估有限公司评估（重大信资评报字【2018】第005号），江北机场公司净资产评估价值56.24亿元。截至2018年6月底，公司持有江北机场公司51%股权，渝富集团持有江北机场公司40%股权，重庆城投持有江北机场公司9%股权。渝富集团和重庆城投持有的江北机场公司股权按照评估价值作价分别为22.50亿元和5.06亿元。

截至2018年9月底，公司已经完成江北机场公司股权对价支付，资金来源包括11.06亿元自有资金和16.50亿元并购贷款（期限5年，质押物为此次回购的49%江北机场股权），并于2018年9月21日完成工商登记变更，江北机场公司取得最新营业执照。本次股权回购后，公司少数股东权益和资本公积共计减少27.56亿元，相当于公司2017年底所有者权益的16%。

总体看，本次股权回购完成后，江北机场公司成为公司全资子公司，有利于发挥公司管理优势，提升效率。同时联合资信也关注到，本次股权回购致使公司债务规模上升，所有者权益减少。

九、财务分析

1. 财务概况

公司提供的2015~2016年财务报表经天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）审计、2017年财务报表经信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）审计，事务所均出具了标准无保留意见的审计结论。公司提供的2018年三季度财务报表未经审计。

2018年9月底，公司纳入合并范围的子公司9家，2015~2018年9月底公司合并范围内新增的子公司收入规模不大，对公司财务报表可比性影响较小，公司近三年一期财务数据可比性较强。

截至2017年底，公司资产总额344.61亿元，所有者权益171.78亿元（含少数股东权益27.61亿元）；2017年公司实现营业收入24.23亿元，利润总额-6.52亿元。

截至2018年9月底，公司资产总额346.84亿元，所有者权益144.89亿元（其中少数股东权益1.35亿元）；2018年1~9月公司实现营业收入20.56亿元，利润总额-10.40亿元。

截至2017年底，母公司资产总额253.85亿元，所有者权益121.36亿元；2017年母公司实现营业收入19.68亿元，利润总额-1.84亿元。

截至2018年9月底，母公司资产总额285.48亿元，所有者权益126.02亿元；2018年1~9月母公司实现营业收入16.55亿元，利润总额-5.03亿元。

2. 资产质量

2015~2017年，公司资产规模快速增长，年均复合增长24.64%，其中非流动资产占比逐年上升，2017年底公司资产总额344.61亿元，其中流动资产和非流动资产分别占9.05%和90.95%。2015~2018年9月底，公司主要资产构成情况见下表。

表 12 2015~2018 年 9 月底公司主要资产构成情况 (单位: 亿元、%)

科目	2015 年		2016 年		2017 年		2018 年 9 月	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
货币资金	31.57	14.23	29.32	10.79	20.22	5.87	23.03	6.64
应收账款	1.83	0.82	1.61	0.59	3.18	0.92	4.09	1.18
其他应收款	1.78	0.80	1.61	0.59	5.05	1.47	3.94	1.14
其他流动资产	0.04	0.02	1.52	0.56	2.62	0.76	3.94	1.14
流动资产	35.25	15.89	34.19	12.58	31.18	9.05	35.16	10.14
固定资产	49.08	22.12	46.74	17.20	294.33	85.41	285.48	82.31
在建工程	132.37	59.67	185.19	68.16	9.20	2.67	15.29	4.41
非流动资产	186.60	84.11	237.49	87.42	313.43	90.95	311.68	89.86
资产总额	221.85	100.00	271.68	100.00	344.61	100.00	346.84	100.00

资料来源: 根据审计报告和财务报表整理

流动资产

2015~2017 年, 公司流动资产有所下降; 截至 2017 年底, 公司流动资产合计 31.18 亿元。

2015~2017 年, 公司货币资金快速下降; 2017 年底, 公司货币资金 20.22 亿元, 其中 0.12 亿元为法院冻结受限资金。

2015~2017 年, 公司应收账款波动增长, 年均复合增长 31.89%; 截至 2017 年底, 公司应收账款账面余额 3.38 亿元, (坏账准备 0.19 亿元, 主要是泰国商务航空有限公司、泰国东方航空有限公司等解散所致), 主要由应收航空公司起降费、旅客服务费等构成, 具有账龄短且分散的特点。公司应收账款账面价值 3.18 亿元, 同比增长 98.25%, 主要系 2017 年 4 月公司执行民航局《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) 文件, 收费标准提高, 此外, 公司将非航空性收入应收款项从其他应收款调整至应收账款核算。

2015~2017 年, 公司其他应收款波动增长, 年均复合增长 68.31%, 主要为土地置换保证金、五险一金及服务费等; 截至 2017 年底, 公司其他应收款 5.05 亿元, 同比增长 213.18%, 主要系公司新增快件集散中心项目代垫征地费。截至 2017 年底, 公司其他流动资产 2.62 亿元, 主要为待抵扣和待认证的增值税进项税额。

非流动资产

2015~2017 年, 公司非流动资产快速增长,

年均复合增长 29.61%, 主要系公司建设东航站区及第三跑道项目工程所致。截至 2017 年底, 公司非流动资产 313.43 亿元。

2015~2017 年, 公司固定资产账面原值快速增长, 2017 年底为 328.15 亿元, 同比增加 254.06 亿元, 主要系 2017 年 7 月东航站区(包括航站楼及跑道等) 由在建工程转入固定资产所致; 2017 年底, 公司固定资产累计折旧 33.82 亿元(2017 年起生产用房、跑道和航站楼折旧年限均为 40 年, 2016 年以前均为 30 年, 均采用直线法计提折旧)。2017 年底, 公司固定资产净值为 294.33 亿元, 固定资产成新率为 89.69%。

2015~2017 年, 公司在建工程波动下降, 年均复合下降 73.64%; 截至 2017 年底, 公司在建工程 9.20 亿元(主要为巫山机场、武隆机场建设项目), 同比下降 175.99 亿元, 主要系东航站区项目转入固定资产所致。

2017 年底, 公司无形资产净值 4.31 亿元, 主要为土地使用权; 其他非流动资产 0.93 亿元, 包括待抵扣增值税进项税额和待处理财产损失。

2018 年 9 月底, 公司资产总额 346.84 亿元, 较 2017 年底基本稳定, 流动资产和非流动资产分别占 10.14% 和 89.86%, 流动资产占比略有上升, 公司资产结构仍以非流动资产为主。2018 年 9 月底, 公司流动资产 35.16 亿元, 较 2017 年底增长 12.76%, 主要系货币资金、应

收账款和其他流动资产增长所致。2018年9月底，公司非流动资产311.68亿元，较2017年底基本稳定，其中在建工程增长至15.29亿元，系公司对巫山和武隆机场建设持续投入所致。

总体看，公司资产以非流动资产为主，资产规模快速增长，以固定资产为主，资产构成符合行业经营特点。公司整体资产质量较好。

3. 负债及所有者权益

所有者权益

2015~2017年，公司所有者权益逐年增长，年均复合增长12.88%。截至2017年底，公司所有者权益合计171.78亿元（其中少数股东权益27.61亿元），主要由实收资本（占9.32%）、资本公积（占76.58%）和少数股东权益（占16.07%）构成。

2015~2017年，公司实收资本无变化；2016年，重庆市国资委受让公司100%股权；截至2017年底，公司实收资本16.02亿元。

2015~2017年，公司资本公积逐年增长，年均复合增长6.28%；2017年底，公司资本公积131.56亿元，同比增长10.48%。2016年，公司资本公积增加2.61亿元，主要系公司根据渝财建【2016】155号等文件公司收到的民航中央基建投资资金、东航站区及第三跑道项目资本金，以及按重庆市国资委文件无偿划出子公司重庆江北国际机场有限公司49%股权（26.01亿元）所致。2017年，公司资本公积增长12.48亿元，主要系公司根据财建【2016】768号、渝财建【2017】25号等文件收到的民航发展基金、重庆市财政局投入的东航站区及第三跑道工程资本金和巫山机场、武隆机场建设资本金。

2015~2017年，公司未分配利润快速下降；2017年底，公司未分配利润为-3.86亿元，主要系东航站区及第三跑道投入运营后计提折旧、贷款利息费用化等侵蚀利润所致。

2017年底，公司少数股东权益27.61亿元，主要系2016年重庆市国资委根据【2016】782

号文件无偿划出子公司重庆江北国际机场有限公司49%股权（渝富集团受让40%股权、重庆城投受让9%股权）所致。截至2018年3月底，子公司重庆江北国际机场有限公司资产总额90.44亿元（其中固定资产—东航站区工程项目等90.34亿元），负债（长期借款等）42.44亿元。该公司尚未开展实质性经营。

2018年9月底，公司所有者权益合计144.89亿元（其中少数股东权益1.35亿元）。公司资本公积增长至141.12亿元，主要系收到东航站区和第三跑道、巫山和武隆机场建设资本金所致。2018年9月底，公司所有者权益规模较2017年底下降15.66%，主要系公司回购江北机场股权导致少数股东权益大幅下降所致。

整体看，公司所有者权益中资本公积占比较大，但因东航站区及第三跑道项目投入运营后计提折旧、贷款利息费用化等导致的亏损对未分配利润侵蚀严重。

负债

2015~2017年，公司负债规模快速增长，年均复合增长40.93%；截至2017年底，公司负债总额172.83亿元，同比增长61.51%，主要系应付账款快速增长所致。公司负债结构以非流动负债为主，2017年底流动负债占39.04%，非流动负债占60.96%。

2015~2017年，公司流动负债波动增长，年均复合增长85.59%；截至2017年底，公司流动负债67.47亿元，同比增长294.49%，主要由短期借款（占9.78%）、应付账款（占71.18%）、其他应付款（占8.99%）和一年内到期的非流动负债（占4.82%）构成。

2015~2017年，公司短期借款快速增长，年均复合增长81.66%；截至2017年底，公司短期借款6.60亿元，全部为信用借款。

2015~2017年，公司应付账款快速增长；截至2017年底，公司应付账款48.02亿元，同比增加47.88亿元，主要系东航站区及第三跑道项目暂估应付工程款所致。公司应付账款较

为分散，前五名合计 9.39 亿元，占应付账款余额的 19.56%。

2017 年底，公司其他应付款 6.06 亿元，主要为保证金、押金、质保金和 T3A 航站楼建设应缴纳的征地款等；一年内到期的非流动负债 3.25 亿元，全部为一年内到期的长期借款。

2015~2017 年，公司非流动负债快速增长，年均复合增长 24.99%，主要系长期借款快速增长所致；截至 2017 年底，公司非流动负债 105.36 亿元，其中长期借款占 95.24%。

2015~2017 年，公司长期借款快速增长，年均复合增长 24.78%，主要系随着东航站区工程进度公司陆续新增长期借款所致；截至 2017 年底，公司长期借款 100.34 亿元，同比增加 17.88%，全部为信用借款。

2018 年 9 月底，公司负债总额 201.95 亿元，较 2017 年底增长 16.85%，流动负债和非流动负债分别占 37.74% 和 62.26%，流动负债占比略有下降。公司东航站区投入使用导致公司营运资金需求增长、支付东航站区工程款需求和回购股权导致公司长短期借款均有所上升。

从有息债务看，2015~2017 年，公司全部债务规模快速上升，年均复合增长 25.76%；截至 2017 年底，公司全部债务 110.20 亿元，其中短期债务和长期债务分别占 8.94% 和 91.06%。2018 年 9 月底，公司全部债务合计 142.25 亿元，较 2017 年底增长 29.08%。公司长期借款多于 2020 年后到期，近期内公司资金压力尚可。

表 13 公司债务情况（单位：亿元、%）

项 目	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年 9 月
短期债务	5.23	6.61	9.85	22.40
长期债务	64.45	85.12	100.34	119.84
全部债务	69.68	91.73	110.20	142.25
资产负债率	39.23	39.39	50.15	58.23
全部债务资本化比率	34.07	35.78	39.08	49.54
长期债务资本化比率	32.34	34.08	36.87	45.27

资料来源：根据公司审计报告和财务报表整理

从债务指标看，2015~2017 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逐年上升，2017 年底分别为 50.15%、39.08% 和 36.87%。2018 年 9 月底，公司上述指标分别为 58.23%、49.54% 和 45.27%，公司整体债务负担一般。

总体看，近年来公司债务规模快速增长，债务结构以长期为主，现阶段整体债务负担一般。未来随着 T3A 航站楼及第三跑道项目工程款的逐步支付，公司债务负担将有所加重。

4. 盈利能力

2015~2017 年，公司营业收入逐年上升，年均复合增长 13.40%，2017 年实现营业收入 24.23 亿元；同期公司营业成本年均复合增长 36.52%，明显高于营业收入增幅，主要系东航站区及第三跑道工程投入运营计提折旧增加营业成本所致；公司营业利润率逐年下降，分别为 27.73%、20.29% 和 -6.62%。

2015~2017 年，公司期间费用波动上升，主要由管理费用和财务费用构成，其中管理费用基本稳定，财务费用波动上升，系 2017 年 7 月东航站区转入固定资产后对应借款利息停止资本化所致。2015~2017 年，公司期间费用占营业收入比重波动上升，分别为 16.14%、12.66% 和 17.86%，公司期间费用控制力一般。

2015~2017 年，公司营业利润逐年下降，分别为 2.16 亿元、1.63 亿元和 -5.52 亿元，主要是东航站区及第三跑道项目投入运营后新增折旧、贷款利息费用化等所致。同期，公司确认营业外收入分别为 0.89 亿元、0.85 亿元和 0.03 亿元，主要包括基建贷款财政贴息资金、重庆市财务扶持专项资金、航线补贴等。2015~2017 年，公司确认营业外支出 1.09 亿元、1.48 亿元和 1.03 亿元，主要系支出重庆机场公安局等相关费用，2016 年包括黔江机场公司支付航线补贴 0.43 亿元。

表 14 公司盈利情况（单位：亿元、%）

项 目	2015 年	2016 年	2017 年
营业收入	18.84	19.85	24.23

营业利润	2.16	1.63	-5.52
利润总额	1.97	1.00	-6.52
营业利润率	27.73	20.29	-6.62
总资产收益率	1.24	0.47	-1.61
净资产收益率	1.33	0.44	-3.82

资料来源：根据公司审计报告整理

从盈利指标看，2015~2017年，公司净资产收益率和总资产收益率均逐年下降，2017年上述两项指标分别为-3.82%和-1.61%。公司整体盈利能力弱。

2018年1~9月，公司实现营业收入20.56亿元，受东航站区工程计提折旧等因素影响，当期营业成本为23.09亿元，公司营业利润率-16.10%，较2017年大幅下降。同期，公司期间费用6.03亿元，受利息费用化影响公司财务费用占期间费用的比重明显上升，期间费用占营业收入比重为29.32%。受上述原因影响，2018年1~9月公司出现亏损，营业利润-9.21亿元，利润总额-10.40亿元。

总体看，公司近年业务规模持续扩大，营业收入稳定增长。同时，2018年开始东航站区及第三跑道工程全年计提折旧和贷款利息费用化，公司盈利指标将会弱化。

5. 现金流

2015~2017年，公司经营活动产生现金流入逐年下降，年均复合下降12.09%，2017年为27.91亿元，其中销售商品、提供劳务收到现金随营业收入增加而逐年增长，2017年达到23.11亿元。同期，公司收到其他与经营活动有关的现金逐年下降，2017年为4.80亿元，主要为收取的保证金和押金；公司购买商品、接受劳务支付的现金波动增长，2017年达到4.56亿元，明显小于同期收入规模，同期支付其他与经营活动有关的现金逐年下降，2017年为5.22亿元，主要系退还保证金、押金等。2015~2017年，公司经营活动现金流量净额逐年下降，2017年为5.90亿元。

2015~2017年，公司现金收入比逐年上升，分别为79.14%、80.90%和95.39%，2017年上

升明显主要系公司将非航收入（租金等）由收到其他与经营活动有关的现金转至销售商品、提供劳务收到的现金核算，公司收入实现质量较好。

表15 公司现金流情况（单位：亿元、%）

项目	2015年	2016年	2017年
经营活动现金流入量	36.12	33.05	27.91
经营活动现金流出量	27.09	24.03	22.01
经营活动现金流净额	9.03	9.02	5.90
投资活动现金流净额	-40.21	-59.17	-45.68
筹资活动现金流净额	31.48	47.90	30.56
现金收入比	79.14	80.90	95.39

资料来源：根据公司审计报告整理

2015~2017年，公司投资活动现金流入规模较小；投资活动现金流出规模波动增长，2017年达到48.18亿元，主要为购建固定资产（东航站区项目等）、无形资产等支付的现金。公司投资活动现金流量净额持续大幅净流出，2017年为-45.68亿元。

2015~2017年，公司筹资活动现金流入波动下降，主要为取得借款收到的现金和收到其他与筹资活动有关的现金（收到重庆市财政局民航发展基金、巫山、武隆机场建设和江北机场东航站区建设资本金等）；公司筹资活动现金流出波动上升，主要为偿还债务支付的现金和分配股利、利润或偿付利息支付的现金。公司筹资活动现金流量净额波动下降，2017年达到30.56亿元。

2018年1~9月，公司经营活动现金流入26.42亿元，现金收入比112.25%，经营活动现金流净额5.76亿元。2018年1~9月，公司投资活动现金流入规模较小，投资活动现金流出44.44亿元，主要包括购建固定资产、无形资产支付等支付的现金和取得子公司等支付的现金（主要为江北机场公司股权对价）。投资活动现金流量净额-43.90亿元。2018年1~9月，公司筹资活动现金净流入48.98亿元，主要为取得借款收到的现金和发行债券收到的现金等。

整体看，东航站区和第三跑道投资规模大，

公司近年来筹资活动前现金缺口较大，对债务融资依赖较大。

6. 偿债能力

从短期偿债能力指标看，2015~2017年，公司流动比率和速动比率均波动下降，2017年底分别为46.21%和46.15%，主要系东航站区暂估工程款导致流动负债大幅增加所致；2018年9月底，上述两项指标分别为46.13%和46.05%。2015~2017年，公司经营现金流动负债比波动下降，2017年为8.75%。考虑到公司货币资金规模较大，经营活动现金表现为净流入且短期债务规模较小，公司短期偿债能力较强。

从长期偿债能力指标看，2015~2017年，公司EBITDA逐年下降，分别为5.87亿元、4.65亿元和2.37亿元；2015~2017年，公司全部债务/EBITDA快速上升，分别为11.86倍、19.73倍和46.46倍；EBITDA利息倍数分别为1.66倍、1.29倍和0.53倍。考虑到公司作为重庆市国资委直属的大型机场集团，在国有资产经营管理方面的重要地位，以及重庆市政府和民航总局对公司的大力支持，公司整体偿债能力极强。

截至2018年9月底，公司共获银行授信额度346.12亿元，尚未使用206.52亿元，公司间接融资渠道畅通。

截至2018年9月底，公司无对外担保事项。

十、本期中期票据偿债能力分析

1. 本期中期票据对现有债务的影响

本期中期票据拟发行规模6亿元，相当于2018年9月底公司长期债务和全部债务的5.01%和4.22%，其发行对公司现有债务规模及结构影响不大。

2018年9月底，公司资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率分别为58.23%、49.54%和45.27%。以2018年9月底

数据为基础，考虑到2018年10月发行的“18重庆机场MTN001”，本期中期票据发行后，上述三项指标将分别上升至59.51%、51.40%和47.45%，公司债务负担将有所上升。考虑到本期中期票据募集资金用于偿还公司银行借款本息，本期中期票据发行后对公司实际债务负担或将低于上述预测值。

2. 本期中期票据偿还能力分析

2015~2017年，公司经营活动现金流入量分别为36.12亿元、33.05亿元和27.91亿元，分别为本期中期票据拟发行规模的6.02倍、5.51倍和4.65倍。同期，公司经营活动现金流净额分别为9.03亿元、9.02亿元和5.90亿元，分别为本期中期票据拟发行规模的1.50倍、1.50倍和0.98倍。2015~2017年，公司EBITDA分别为5.87亿元、4.65亿元和2.37亿元，分别为本期中期票据拟发行规模的0.98倍、0.77倍和0.40倍。

总体看，公司经营活动现金流入量对本期中期票据本金的保障能力较强，EBITDA对本期中期票据本金的保障能力一般。

十一、结论

机场是国民经济的重要基础设施，其发展一直受到行业主管部门和地方政府的高度重视，随着中国国民经济持续发展以及航空客货运需求的增长，机场及相关产业仍将保持良好的发展态势。

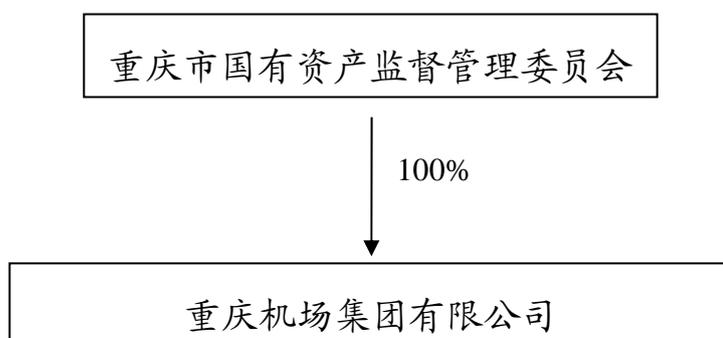
公司是重庆市国资委直属的大型航空运输服务企业，下辖的江北机场是国家建设的国际航空枢纽机场和国家一类航空口岸。重庆市近年来经济增速较快，《重庆市“十三五”交通规划纲要》以江北机场枢纽功能建设为重点，公司面临良好的外部发展环境。此外，公司在客货资源、政府支持等方面具有综合优势。

近年来，公司客货吞吐量增速较快，资产、权益规模快速扩张，整体资产质量较好，营业

收入稳步提升，债务负担一般。随着江北机场 T3A 航站楼和第三跑道的投入使用，公司客货吞吐量、营业收入有望进一步提升、竞争力有望增强。但同时，支付江北机场 T3A 航站楼和第三跑道工程款将加重公司债务负担，资产折旧计提将对公司利润形成较大侵蚀。

公司经营活动现金流入量对本期中期票据的保障能力较强。基于对公司主体长期信用以及本期中期票据偿还能力的综合评估，联合资信认为本期中期票据到期不能偿还的风险极低。

附件 1-1 2018 年 9 月底公司股权结构图



附件 1-2 2018 年 9 月底公司组织结构图



附件 1-3 2018 年 9 月底公司子公司情况表

企业名称	注册资本 (万元)	经营范围	持股比例 (%)
重庆机场空港服务有限责任公司	2941.58	宾馆、停车服务等	100.00
重庆机场信息通信网络有限公司	500	民航信息服务等	100.00
重庆空港航空公司地面服务有限公司	3000	航空地面服务等	51.00
重庆市黔江武陵山机场有限责任公司	9841	机场运营等	100.00
重庆空港物流发展有限公司	55000	物流配送、航运代理	60.00
重庆江北国际机场有限公司	1000	航站楼运营管理等	100.00
重庆市渝武机场有限公司	600	机场运营等	100.00
重庆巫山神女峰机场有限公司	1000	机场运营等	100.00
重庆临空经济示范区开发建设有限公司	50000	基础设施建设及管理、土地储备、整治等	51.00

资料来源：公司提供

附件 2 主要财务数据及指标

项目	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年 9 月
财务数据				
现金类资产(亿元)	31.57	29.32	20.27	23.03
资产总额(亿元)	221.85	271.68	344.61	346.84
所有者权益(亿元)	134.82	164.67	171.78	144.89
短期债务(亿元)	5.23	6.61	9.85	22.40
长期债务(亿元)	64.45	85.12	100.34	119.84
全部债务(亿元)	69.68	91.73	110.20	142.25
营业收入(亿元)	18.84	19.85	24.23	20.56
利润总额(亿元)	1.97	1.00	-6.52	-10.40
EBITDA(亿元)	5.87	4.65	2.37	--
经营性净现金流(亿元)	9.03	9.02	5.90	5.76
财务指标				
销售债权周转次数(次)	11.45	11.56	10.02	--
存货周转次数(次)	372.68	208.15	306.59	--
总资产周转次数(次)	0.09	0.08	0.08	--
现金收入比(%)	79.14	80.90	95.39	112.25
营业利润率(%)	27.73	20.29	-6.62	-16.10
总资本收益率(%)	1.24	0.47	-1.61	--
净资产收益率(%)	1.33	0.44	-3.82	--
长期债务资本化比率(%)	32.34	34.08	36.87	45.27
全部债务资本化比率(%)	34.07	35.78	39.08	49.54
资产负债率(%)	39.23	39.39	50.15	58.23
流动比率(%)	179.95	199.91	46.21	46.13
速动比率(%)	179.82	199.21	46.15	46.05
经营现金流动负债比(%)	46.09	52.73	8.75	--
全部债务/EBITDA(倍)	11.86	19.73	46.46	--
EBITDA 利息倍数(倍)	1.66	1.29	0.53	--

注：2018 年 1-9 月财务数据未经审计。

附件 3 主要财务指标的计算公式（新准则）

指标名称	计算公式
增长指标	
资产总额年复合增长率	(1) 2年数据: 增长率=(本期-上期)/上期×100% (2) n年数据: 增长率=[(本期/前n年) ^{1/(n-1)} -1]×100%
净资产年复合增长率	
营业收入年复合增长率	
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
销售债权周转次数	营业收入/(平均应收账款净额+平均应收票据)
存货周转次数	营业成本/平均存货净额
总资产周转次数	营业收入/平均资产总额
现金收入比	销售商品、提供劳务收到的现金/营业收入×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	(营业收入-营业成本-营业税金及附加)/营业收入×100%
债务结构指标	
资产负债率	负债总额/资产总计×100%
全部债务资本化比率	全部债务/(长期债务+短期债务+所有者权益)×100%
长期债务资本化比率	长期债务/(长期债务+所有者权益)×100%
担保比率	担保余额/所有者权益×100%
长期偿债能力指标	
EBITDA 利息倍数	EBITDA/利息支出
全部债务/EBITDA	全部债务/EBITDA
短期偿债能力指标	
流动比率	流动资产合计/流动负债合计×100%
速动比率	(流动资产合计-存货)/流动负债合计×100%
经营现金流流动负债比	经营活动现金流量净额/流动负债合计×100%

注: 现金类资产=货币资金+交易性金融资产+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
 长期债务=长期借款+应付债券
 全部债务=短期债务+长期债务
 EBITDA=利润总额+费用化利息支出+固定资产折旧+摊销
 利息支出=资本化利息支出+费用化利息支出
 企业执行新会计准则后, 所有者权益=归属于母公司所有者权益+少数股东权益

附件 4-1 主体长期信用等级设置及其含义

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。详见下表：

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

附件 4-2 评级展望设置及其含义

联合资信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。联合资信评级展望含义如下：

评级展望设置	含义
正面	存在较多有利因素，未来信用等级提升的可能性较大
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，未来信用等级调低的可能性较大
发展中	特殊事项的影响因素尚不能明确评估，未来信用等级可能提升、降低或不变

附件 4-3 中长期债券信用等级设置及其含义

联合资信中长期债券信用等级设置及含义同主体长期信用等级。

联合资信评估有限公司关于 重庆机场集团有限公司 2019 年度第一期中期票据的跟踪评级安排

根据相关监管法规和联合资信有关业务规范，联合资信将在本期债项信用等级有效期内持续进行跟踪评级，跟踪评级包括定期跟踪评级和不定期跟踪评级。

重庆机场集团有限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。联合资信将在本期债项评级有效期内每年至少完成一次跟踪评级，在企业年报披露后 3 个月内发布跟踪评级报告。

重庆机场集团有限公司或本期债项如发生重大变化，或发生可能对重庆机场集团有限公司或本期债项信用等级产生较大影响的重大事项，重庆机场集团有限公司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重庆机场集团有限公司的经营管理状况、外部经营环境及本期债项相关信息，如发现重庆机场集团有限公司出现重大变化，或发现存在或出现可能对重庆机场集团有限公司或本期债项信用等级产生较大影响的事项时，联合资信将就该项进行必要调查，及时对该项进行分析，据实确认或调整信用评级结果。

如重庆机场集团有限公司不能及时提供跟踪评级资料，导致联合资信无法对重庆机场集团有限公司或本期债项信用等级变化情况做出判断，联合资信可以终止评级。

联合资信将指派专人及时与重庆机场集团有限公司联系，并按照监管要求及时出具跟踪评级报告和结果。联合资信将按相关规定报送及披露跟踪评级报告和结果。