

信用等级公告

联合[2016] 328 号

联合资信评估有限公司通过对厦门翔业集团有限公司及其拟发行的 2016 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

厦门翔业集团有限公司

主体长期信用等级为

AAA

厦门翔业集团有限公司

2016 年度第一期中期票据的信用等级为

AAA

特此公告。



联合资信评估有限公司

二零一六年三月九日

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

电话：(010) 85679696

传真：(010) 85679228

邮编：100022

网址：www.lhratings.com

厦门翔业集团有限公司

2016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

评级展望: 稳定

本期中期票据信用等级: AAA

本期中期票据发行额度: 6 亿元

本期中期票据期限: 5 年

偿还方式: 到期一次性还本付息

发行目的: 福州机场第二轮扩能工程项目建设

评级时间: 2016 年 3 月 9 日

财务数据

项目	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年 9 月
资产总额(亿元)	120.46	147.72	181.34	198.98
所有者权益(亿元)	52.60	57.90	63.31	68.58
长期债务(亿元)	9.01	15.51	21.01	16.06
全部债务(亿元)	23.96	32.43	41.94	47.78
营业收入(亿元)	57.29	69.03	88.02	74.98
利润总额(亿元)	7.51	8.52	9.66	7.44
EBITDA(亿元)	11.90	14.16	16.77	--
经营性净现金流(亿元)	5.69	8.24	12.46	7.15
营业利润率(%)	24.42	24.11	21.89	18.43
净资产收益率(%)	10.39	10.47	10.53	--
资产负债率(%)	56.33	60.80	65.09	65.53
全部债务资本化比率(%)	31.30	35.90	39.85	41.06
流动比率(%)	98.54	94.19	93.16	93.01
全部债务/EBITDA(倍)	2.01	2.29	2.50	--
EBITDA 利息倍数(倍)	13.75	7.71	7.86	--
EBITDA/本期发债额度 (倍)	1.98	2.36	2.80	--

注: 1. 2015 年三季度财务数据未经审计; 2. 公司短期债务中包含其他流动负债中短期融资券和超短期融资券。

分析师

焦洁 杨明奇
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)

Http: //www.lhratings.com

评级观点

联合资信评估有限公司 (以下简称“联合资信”) 对厦门翔业集团有限公司 (以下简称“翔业集团”或“公司”) 的评级, 反映了公司作为中国大型航空港经营管理企业, 在区域环境、客货资源、政府支持等方面具备的综合优势。近年来, 公司机场业务客货吞吐量逐年增长, 在建酒店陆续投入运营, 资产及权益规模保持增长, 主营业务收入规模快速提升, 盈利能力和经营获现能力保持较好水平, 债务负担适宜。同时联合资信也关注到机场及物流板块受成本上升影响较大、宏观经济增速放缓对机场和酒店板块业绩增速可能产生一定不利影响。

近年来, 公司逐步推进超负荷机场扩容工程, 并加大对下属酒店、物流等机场相关业务的投资; 厦门高崎机场 T4 航站楼的投入使用有利于公司整体客货吞吐量的提升。未来随着福建省经济发展对公司经营环境改善的促进、公司机场扩建后运力的实现以及在建酒店的投入运营, 公司盈利能力有望提升。联合资信对公司的评级展望为稳定。

公司经营活动现金流和 EBITDA 对本期中期票据保障能力强。

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, 公司本期中期票据到期不能偿还的风险极低, 安全性极高。

优势

1. 机场是国民经济的重要基础设施, 公司下辖福建省内厦门、福州、龙岩和武夷山机场, 政府支持力度大。
2. 公司物流业务定位为冷链物流为主、物流园管理为辅的市场经营型业务, 近年来发展迅速。

3. 公司酒店业务处于扩张期，未来随公司酒店逐步渡过培育期，其收入有望继续增长。
4. 公司经营活动现金流和 EBITDA 对本期中期票据保障能力强。

关注

1. 毛利水平相对较低的物流业务的快速扩张对公司整体盈利带来一定影响。
2. 未来机场、酒店等在建、拟建项目计划资本性支出大，对外融资需求较高。

信用评级报告声明

一、除因本次评级事项联合资信评估有限公司（联合资信）与厦门翔业集团有限公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与厦门翔业集团有限公司不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

二、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。

三、本信用评级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，未因厦门翔业集团有限公司和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。

四、本信用评级报告用于相关决策参考，并非是某种决策的结论、建议等。

五、本信用评级报告中引用的企业相关资料主要由厦门翔业集团有限公司提供，联合资信不保证引用资料的真实性及完整性。

六、厦门翔业集团有限公司 2016 年度第一期中期票据信用等级自本期中期票据发行之日起至到期兑付日有效；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。

一、主体概况

厦门翔业集团有限公司的前身是始建于1983年的中国民航厦门站。1988年10月，经国务院批准，厦门高崎国际机场作为中国第一家下放地方政府管理的机场，实行企业化经营。1995年1月，厦门高崎国际机场更名为厦门国际航空港集团有限公司。1998年7月，厦门市政府授权厦门国际航空港集团有限公司为国有资产经营一体化单位，行使机场管理当局职能和资产经营职能。2003年公司重组福州长乐国际机场、接收龙岩冠豸山机场。2012年1月1日，公司更名为厦门翔业集团有限公司。经多次增资及2014年资本公积转增实收资本2亿元后，截至2015年9月底，公司注册资本人民币20亿元，厦门市国资委是公司唯一出资人与实际控制人。

公司经营范围为：经营、管理授权范围内的国有资产；办理经民航总局批准的民用机场航空运输业务；对国内外飞机提供机务保障；为飞机提供地面技术及设备服务；经济信息咨询、商品中介服务；经营各类商品和技术的进出口（不另附进出口商品目录），但国家限定公司经营或禁止进出口的商品和技术除外；物业管理。（以上经营范围涉及许可经营项目的，应在取得有关部门的许可后方可经营。）

截至2015年9月底，公司本部设有综合管理部（党委办公室）、企业发展筹划部、人力资源部、计划财务部、审计部、运标纪检保卫部、规划建设部、信息部、法务部9个职能部门，职能部门设置职能明确，能够适应公司经营管理的需要。截至2015年9月底，公司拥有全资及控股子公司67家，其下属子公司厦门国际航空港股份有限公司（公司持股68%，股票简称“厦门空港”，股票代码：600897.SH）已于1996年5月在上海证券交易所上市。

截至2014年底，公司合并资产总额181.34亿元，所有者权益63.31亿元（含少数股东权

益16.60亿元）；2014年公司实现营业收入88.02亿元，利润总额9.66亿元。

截至2015年9月底，公司合并资产总额198.98亿元，所有者权益68.58亿元（含少数股东权益17.85亿元）；2015年1~9月公司实现营业收入74.98亿元，利润总额7.44亿元。

公司注册地址：厦门市思明区仙岳路396号；法定代表人：王侗觉。

二、本期中期票据概况

公司2016年计划申请中期票据注册额度9亿元，本期计划发行2016年第一期中期票据（以下简称“本期中期票据”）6亿元，发行期限5年，到期一次性还本付息。本期中期票据募集资金6亿元将全部用于公司二级子公司元翔（福州）国际航空港有限公司下辖的福州机场第二轮扩能工程的项目建设。

福州机场第二轮扩能工程包括航站区工程及飞行区工程，项目总投资约19.6亿元（其中航站区工程总投资约15.7亿元，飞行区工程总投资约3.9亿元），资金来源为企业自筹及外部融资，其中资本金比例为40%。公司已落实资本金7.8亿元并在项目正式开工前足额到位，本次募集资金计划投入6亿元，用于该项目建设配置资金，剩余5.8亿元主要通过银行借款等渠道募集。

目前，该项目已取得《福建省发展和改革委员会关于福州长乐国际机场第二轮扩能项目建议书的批复》（闽发改交通[2013]852号）、《福建省环保厅关于批复福州长乐国际机场第二次扩能工程环境影响报告表的函》（闽环环评[2014]25号）、客运停机坪、航站区道路、绿地等、航站楼及停车场用地、航空基地和飞行区用地等土地证。截至2015年9月底，航站区工程和飞行区工程均已开始施工，预计于2018年投产。

本期中期票据无担保。

三、宏观经济和政策环境

1. 宏观经济

2014 年, 中国国民经济在新常态下保持平稳运行, 呈现出增长平稳、结构优化、质量提升、民生改善的良好态势。初步核算, 全年国内生产总值 636463 亿元, 按可比价格计算, 比上年增长 7.4%。增长平稳主要表现为, 在实现 7.4% 的增长率的同时还实现城镇新增就业 1322 万, 调查失业率稳定在 5.1% 左右, 居民消费价格上涨 2%。结构优化主要表现为服务业比重继续提升; 以移动互联网为主要内容的新产业、新技术、新业态、新模式、新产品不断涌现, 中国经济向中高端迈进的势头明显; 最终消费的比重提升, 区域结构及收入结构继续改善。质量提升主要表现为全年劳动生产率提升、单位 GDP 的能耗下降。民生改善主要表现为全国居民人均可支配收入扣除物价实际增长 8%, 城镇居民人均可支配收入实际增长 6.8%, 农村居民人均可支配收入实际增长 9.2%。

从消费、投资和进出口情况看, 2014 年, 市场销售稳定增长, 固定资产投资增速放缓, 进出口增速回落。社会消费品零售总额 262394 亿元, 比上年名义增长 12.0% (扣除价格因素实际增长 10.9%)。固定资产投资 (不含农户) 502005 亿元, 比上年名义增长 15.7% (扣除价格因素实际增长 15.1%)。全年进出口总额 264335 亿元人民币, 比上年增长 2.3%。

2. 政策环境

2014 年, 中国继续实施积极的财政政策。全国一般公共预算收入 140350 亿元, 比上年增长 11140 亿元, 增长 8.6%。其中, 中央一般公共预算收入 64490 亿元, 比上年增长 4292 亿元, 增长 7.1%; 地方一般公共预算收入 (本级) 75860 亿元, 比上年增长 6849 亿元, 增长 9.9%。一般公共预算收入中的税收收入 119158 亿元, 同比增长 7.8%。全国一般公共

财政支出 151662 亿元, 比上年增长 11449 亿元, 增长 8.2%。其中, 中央本级支出 22570 亿元, 比上年增长 2098 亿元, 增长 10.2%; 地方财政支出 129092 亿元, 比上年增长 9351 亿元, 增长 7.8%。

2014 年, 中国人民银行继续实施稳健的货币政策, 综合运用公开市场操作、短期流动性调节工具 (SLO)、常备借贷便利 (SLF) 等货币政策工具, 创设中期借贷便利 (MLF) 和抵押补充贷款工具 (PSL); 非对称下调存贷款基准利率; 两次实施定向降准。稳健货币政策的实施, 使得货币信贷和社会融资平稳增长, 贷款结构继续改善, 企业融资成本高问题得到一定程度缓解。2014 年末, 广义货币供应量 M_2 余额同比增长 12.2%; 人民币贷款余额同比增长 13.6%, 比年初增加 9.78 万亿元, 同比多增 8900 亿元; 全年社会融资规模为 16.46 万亿元; 12 月份非金融企业及其他部门贷款加权平均利率为 6.77%, 比年初下降 0.42 个百分点。

2015 年, 中国经济下行压力依然较大。李克强总理的政府工作报告指出, 2015 年经济社会发展的主要预期目标是 GDP 增长 7.0% 左右, 居民消费价格涨幅 3% 左右, 城镇新增就业 1000 万人以上, 城镇登记失业率 4.5% 以内, 进出口增长 6% 左右。2015 年是全面深化改革的关键之年, 稳增长为 2015 年经济工作首要任务, 将重点实施“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带三大战略。三大战略的推进势必拓展中国经济发展的战略空间, 并将带动基础设施建设等投资, 从而对经济稳定增长起到支撑作用。

四、行业及区域经济环境

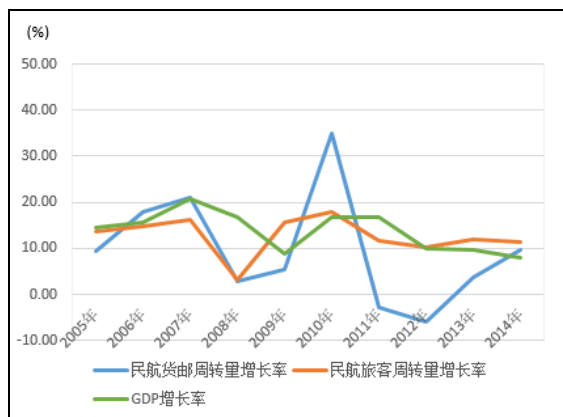
1. 机场行业

行业现状

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。

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

《2014 年全国机场生产统计公报》显示，截至 2014 年底，中国境内民用航空通航机场共有 202 个（不含香港、澳门和台湾，下同），其中定期航班通航机场 200 个，定期航班通航城市 198 个。

2014 年中国运输机场完成旅客吞吐量为 83153.3 万人次，比上年增长 10.2%。其中，国内航线完成 76063.8 万人次，比上年增长 10.1%（其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为 2738.1 万人次，比上年增长 12.1%）；国际航线完成 7089.5 万人次，比上年增长 11.7%。

2014 年中国机场完成货邮吞吐量 1356.1 万吨，比上年增长 7.8%。其中，国内航线完成 885.5 万吨，比上年增长 6.7%（其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为 90.5 万吨，比上年增长 16.0%）；国际航线完成 470.6 万吨，比上年增长 9.8%。

2014 年中国机场完成飞机起降 793.3 万架次，比上年增长 8.4%。其中：运输架次 682.4 万架次，比上年增长 8.7%。起降架次中：国内航线 735.0 万架次，比上年增长 8.3%（其中内

地至香港、澳门和台湾地区航线为 20.6 万架次，比上年增长 9.0%）；国际航线 58.2 万架次，比上年增长 10.4%。

根据国家发改委公告显示，2015 年前三季度，航空客货运输均保持快速增长态势，全国民航完成货运量 453.6 万吨，同比增长 5.7%，完成货物周转量合计 149.3 亿吨公里，同比增长 10.2%。全国民航完成客运量 3.3 亿人，同比增长 11.7%，完成旅客周转量 5432 亿人公里，同比增长 15%。

行业格局

由于受净空条件、航路、建设用地、周边环境以及经济、政治等多种条件的限制，机场可选地址具有稀缺性；同时，因机场建设投资金额巨大，一旦选定地址，在一定地理范围内一般不会再重复建设新的机场，因而机场在一定地理范围内具有自然垄断性和不可替代性，可以收取固定的费用，使得机场企业的发展非常稳定。同时每个机场都有一定的服务辐射区域，在交叉区域内，不同机场又存在一定的竞争。

经过几十年的建设和发展，中国机场体系已初具规模，机场密度逐渐加大，机场等级和规模逐步提高，现代化程度不断增强，初步形成了以北京、上海、广州等枢纽机场为中心，以成都、昆明、重庆、西安、乌鲁木齐、武汉、沈阳、深圳、杭州等省会或重点城市机场为骨干以及众多其他城市干、支线机场相配合的基本格局。

目前中国机场区域分布的数量规模和密度与区域经济社会发展水平和经济地理格局基本适应。机场体系的功能层次日趋清晰，中国民航运输基于机场空间布局的中枢轮辐式与城市对相结合的航线网络逐步形成，机场体系的功能层次日趋清晰、结构日趋合理，国际竞争力逐步增强。

中国机场总体数量较少、地域服务范围不广，难以满足未来经济社会发展的要求，尤其是“东密西疏”的格局与带动中西部地区经济

社会发展、维护社会稳定与增进民族团结、开发旅游资源等的矛盾比较突出。

表1 2014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	2014 年	增减(%)	名次	2014 年	增减(%)	名次	2014 年	增减(%)
合计		831533051	10.2		13560841.03	7.8		7933110	8.4
北京/首都	1	86128313	2.9	2	1848251.48	0.2	1	581952	2.5
广州/白云	2	54780346	4.4	3	1454043.78	11.0	2	412210	4.5
上海/浦东	3	51687894	9.5	1	3181654.06	8.6	3	402105	8.3
上海/虹桥	4	37971135	6.7	6	432176.40	-0.7	7	253325	3.9
成都/双流	5	37675232	12.6	5	545011.23	8.7	6	270054	7.8
深圳/宝安	6	36272701	12.4	4	963871.18	5.5	4	286346	11.2
昆明/长水	7	32230883	8.6	9	316672.44	7.8	5	270529	5.9
重庆/江北	8	29264363	15.8	12	302335.81	7.9	9	238085	11.0
西安/咸阳	9	29260755	12.3	15	186412.61	4.2	8	245971	8.8
杭州/萧山	10	25525862	15.4	7	398557.61	8.3	11	213268	11.9
厦门/高崎	11	20863786	5.6	10	306384.99	2.3	12	174315	4.5
长沙/黄花	12	18020501	12.6	20	125037.76	6.3	14	152359	10.5
武汉/天河	13	17277104	10.0	17	143029.57	10.5	13	157596	6.1
青岛/流亭	14	16411789	13.1	14	204419.40	9.8	18	142452	9.8
乌鲁木齐/地窝堡	15	16311140	6.2	16	162711.32	6.2	19	142266	4.7
南京/禄口	16	16283816	8.5	11	304324.82	19.0	16	144278	6.9
郑州/新郑	17	15805443	20.3	8	370420.73	44.9	15	147696	15.5
三亚/凤凰	18	14942356	16.1	29	75645.84	20.2	24	102074	12.5
海口/美兰	19	13853859	16.1	22	121131.40	8.3	23	105861	12.1
大连/周水子	20	13551223	-3.8	19	133490.02	0.9	20	115284	7.0

资料来源：中国民用航空局 2014 年全国机场生产统计公报

从旅客吞吐量分布看，2014 年全国所有通航机场中，年旅客吞吐量在 1000 万人次以上的为 24 个，完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 76.22%；年旅客吞吐量在 100 万人次以上的有 64 个，比上年增加 3 个，完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 95.28%。2014 年全国各地区旅客吞吐量的分布情况是：华北地区占 16.2%，东北地区占 6.1%，华东地区占 28.9%，中南地区占 24.3%，西南地区占 16.2%，西北地区占 5.7%，新疆地区占 2.6%。2014 年，北京、上海和广州三大城市的机场旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 23.16%。

从货邮吞吐量分布看，2014 年全国各机场中，年货邮吞吐量为到 10000 吨以上的有 50 个，与上年持平，完成货邮吞吐量占全部机场货邮吞吐量的 98.5%；北京、上海和广州三大

城市机场货邮吞吐量占全部机场货邮吞吐量的 51.3%。全国各地区机场货邮吞吐量的分布情况是：华北地区占 16.9%，东北地区占 3.4%，华东地区占 41.1%，中南地区占 25.4%，西南地区占 9.7%，西北地区占 2.1%，新疆地区占 1.4%。

行业政策

机场是国民经济的重要基础设施，具有公用属性，并且涉及空管、安保，是属于特殊的企业，相应机场的规划、建设、投资、运营等受到国家民航总局等国家机关的高度管理。

从机场建设资金来源看，由于机场建设需要投入大量资金，相应需要多渠道筹资资金。目前资金主要来源为民航发展基金（政府性基金，原称民航专项基金，主要来源于国家对民航运输企业收取的“民航基础设施建设基金”

和对旅客收取的“机场建设费”等。2012年4月17日财政部发布的《民航发展基金征收使用管理暂行办法》中明确规定，自2012年4月1日起对旅客和航空公司征收民航发展基金，原民航基础设施建设基金和机场建设费停止征收，相关规定废止）、地方财政、项目法人自筹资金以及各项社会资金、银行贷款等。从资金构成看，目前民航发展基金和地方财政投入约占总体投入的一半以上，同时为充分发挥民航发展基金的调控作用，民航总局根据机场项目的重要程度、各省（自治区、直辖市）经济和航空发展状况以及机场的经营和融资能力进行分类，在安排民航发展基金投入时实行有差别对待。

2013年1月25日国务院办公厅发布的《促进民航业发展重点工作分工方案》中指出，要构建以国际枢纽机场和国内干线机场为骨干、支线和通勤机场为补充的国内航空网络；重点构建年旅客吞吐量1000万人次以上机场间的空中快线网络。要通过民航业科学发展促进产业结构调整升级，带动区域经济发展；鼓励各地区结合自身条件和特点，研究发展航空客货运输、通用航空、航空制造与维修、航空金融、航空旅游、航空物流和依托航空运输的高附加值产品制造业，打造航空经济产业链。要加强民航发展基金的征收和使用，优化基金支出结构；按规定实行相应的税收减免政策，支持符合条件的临空经济区按程序申请设立综合保税区等海关特殊监管区域，按规定实行相应的税收政策。继续在规定范围内给予部分飞机、发动机、航空器材等进口税收优惠。要完善民航企业融资担保等信用增强体系，鼓励各类融资性担保机构为民航基础设施建设项目提供担保。

行业关注

宏观经济的波动对机场行业的发展产生一定影响。2014年，中国GDP增速为7.49%，宏观经济增速回稳对中国民航货邮运输有一定影响。据统计，2014年中国民航货邮运输量

增速为9.79%，同比有所回升。

除宏观经济要素外，机场行业的发展还受自然灾害、恐怖事件、流行疾病等突发事件影响，同时区域经济发展状况和旅游业发达程度也是决定当地机场企业发展的重要因素。从各地区客、货邮吞吐量的分布看，旅客、货邮吞吐量与当地经济发展水平紧密相关，存在一定的地域属性，目前华东、中南、华北、西南地区是机场业务比较发达的区域。

其他交通运输方式对航空运输的替代性也不可小觑。航空客货运输虽然方便快捷，但是费用常常高于公路、铁路和水路运输的费用。随着中国高速公路、高速铁路网络及管道运输的发展，航空公司在中短途运输市场面临的分流压力明显。目前，中国已开通京津城际、福厦高铁、京沪高铁、京广高铁、哈大高铁等线路，高速铁路与民航的竞争日益加剧。目前从整个出行时间来看，与高速铁路相比，航空运输在800公里以内的距离中已不占竞争优势。随着铁路系统建设规划的出台，客运专线和高速铁路等项目的全面建设和陆续投入运营，高速铁路已成为航空运输最强大的竞争对手，相应机场行业也受到一定的冲击。

目前外航在中国具有第五航权的地区仅十家左右，主要集中在北京、上海、广州、南京等4个大城市。2004年中国民航总局曾批准厦门、海口、三亚等城市第五航权开放，2010年中国民航总局批准了烟台成为山东首个开放第五航权的城市。中国目前大力发展国际航空运输，根据国家“公共利益”最大化原则，实现国家航权资源最优配置和利用，逐步开放业务权市场准入，构建具有国际竞争能力的国内国际航线网络。在货运方面，目前美国联邦快递亚太转运中心已经落户广州白云机场，UPS亚太转运中心也已落入深圳机场。航权的逐步开放将加剧对航空公司之间的竞争，但增加的外航航班将推进机场业务的快速发展。

未来发展

与发达国家相比，中国航空运输业仍处于

起步阶段，目前人均航空量仅为美国的 1/50 左右，但快速发展的航空运输市场将为中国机场业的发展提供良好的机遇。

目前，中国民航只占整个交通运输方式总量的 0.55%，民航旅客运输量仅为铁路旅客运输量的十分之一左右，而美国民航运输总周转量占综合交通运输总周转量的比重为 9.5%。经济活动的日趋频繁、物流业的快速发展、居民收入水平的提高、旅游业的发展都将给中国航空业提供快速发展的动力。据波音公司预测，未来二十年中国总体航空运输市场的年增长率预计为 7.3%，国内航空市场的年平均增长率预计为 8.1%，中国将成为美国之外最大的民用航空市场。

《全国民用机场布局规划》指出，至 2020 年，布局规划民用机场总数达 244 个，其中新增机场 97 个。重点培育国际枢纽、区域中心和门户机场，完善干线机场功能，适度增加支线机场布点，构筑规模适当、结构合理、功能完善的北方、华东、中南、西南、西北五大区域机场群。通过新增布点机场的分期建设和既有机场的改扩建，以及各区域内航空资源的有效整合，机场群整体功能实现枢纽、干线和支线有机衔接，客、货航空运输全面协调，大、中、小规模合理的发展格局，并与铁路、公路、水运以及相关城市交通相衔接，搞好集疏运，共同构成现代综合交通运输体系。

布局规划实施后，全国省会城市（自治区首府、直辖市）、主要开放城市、重要旅游地区、交通不便地区以及重要军事要地均有机场连接，逐步形成北方、华东、中南、西南、西北五大机场群，形成功能完善的枢纽、干线、支线机场网络体系，大、中、小层次清晰的机场结构，航空运输整体发展能力和国际竞争力显著增强；机场与其他交通方式的衔接更加紧密，与城市发展更加协调，与军航发展相互促进；社会服务范围进一步扩大、服务水平显著提高。到 2020 年，全国 80% 以上的县级行政单元能够在地面交通 100 公里或 1.5 小时车程

内享受到航空服务，所服务区域的人口数量占全国总人口的 82%、国内生产总值（GDP）占全国总量的 96%。

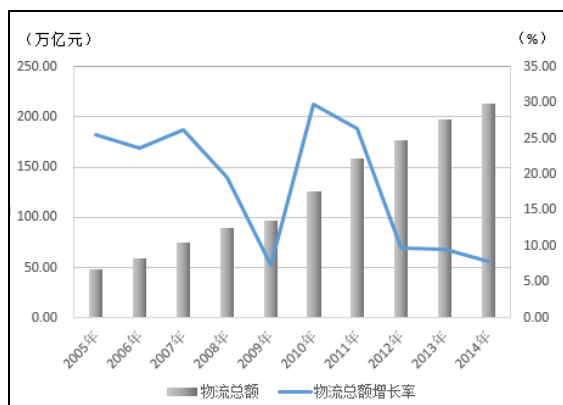
随着未来机场布局的不断完善，国内支线航空的推进及发展，以及中国航权的逐步对外开放，机场行业整体业务面临较好的发展前景，同时行业政策的可能变动也将对机场行业的发展继续产生重要影响。

2. 物流行业

近年来中国物流业总体规模快速增长，服务水平显著提高，发展的环境和条件不断改善。根据中国物流与采购联合会统计，2014 年全国社会物流总额 231.5 万亿元，同比增长 7.9%，增幅比上年回落 1.6 个百分点但仍保持较快增长。从社会物流总额的构成情况看，工业品物流总额 196.9 万亿元，同比增长 8.3%，增幅比上年回落 1.1 个百分点。进口货物物流总额 12.0 万亿元，同比增长 2.1%，增幅比上年回落 4.3 个百分点。农产品物流总额同比增长 4.1%，增幅比上年提高 0.1 个百分点。受电子商务和网络购物快速增长带动，单位与居民物品物流总额保持快速增长态势，同比增长 32.9%，增幅比上年上升 2.5 个百分点；受绿色经济、低碳经济和循环经济快速发展带动，再生资源物流总额快速增长，同比增长 14.1%，增幅比上年回落 6.2 个百分点。2014 年社会物流总费用与 GDP 的比率有所下降。2014 年社会物流总费用 10.6 万亿元，同比增长 6.9%。社会物流总费用与 GDP 的比率为 16.6%，比上年下降 0.3 个百分点。与此同时，去年物流业总收入平稳增长。数据显示，2014 年物流业总收入 7.1 万亿元，同比增长 6.9%。这说明由于 2013 年货运量、货物周转量的调整以及 GDP 的修订，社会物流总费用及与 GDP 的比率、物流业总收入也进行了相应调整。物流发展形势总体良好、稳中有进。物流需求规模保持较快增长但增速减缓、物流价格低位震荡、物流企业盈利能力偏弱，经济运行中的物流成本依然较高；物流市场分化明

显，物流行业转型升级加快。

图2 中国物流总额及增长率



资料来源：WIND资讯

根据国家发改委公告显示，2015 年前三季度，全国社会物流总额 162.8 万亿元，同比增长 5.8%，增速略有回升。其中，工业品物流总额 151.2 万亿元，同比增长 6.2%，增势平稳，较好地支撑了物流需求稳定增长。随着产业结构调整，工业物流需求结构继续分化，煤炭、钢铁、矿石等大宗产品物流需求放缓，但高技术产业物流继续保持较快增速，增长 10.4%，其中电气机械增长 7.9%，通信电子工业增长 10.5%，医药工业增长 10.7%。2015 年前三季度，全国社会物流总费用 7.4 万亿元，同比增长 4.1%。其中，运输费用、保管费用、管理费用及利息费用等均保持增长态势，但增速有所回落。

从福建省情况来看，物流业从 90 年代末开始起步，总体规模较小，但发展迅速。根据省政府初步拟定的《福建省“十二五”规划总体思路》，“十二五”期间福建省将依托中心城市、产业集聚区、货物集散地、交通枢纽和港口资源，建设福州、厦门、泉州等物流节点城市和一批现代物流园区、大中型综合性现代物流中心；依托临港工业、产业集群和台资企业集中区，围绕原料供应、半成品和成品仓储配送，建设物流配送或专业配送中心；加快保税港区、保税区、保税物流园区、保税物流中心建设，完善保税物流体系，推进闽台两地港区对接，发展保税仓储、贸易采购、配送中转等

业务。

从厦门市情况来看，目前厦门市从事物流相关经营的企业有 2000 多家，其中具有一定经营规模的有 200 多家，包括一大批国内外的知名物流企业，如马士基、伯灵顿、联邦快递、TNT、大通、中远、中海、中外运、华贸等。为了更好地促进厦门物流产业的发展，厦门市相继完成了“四大物流园区（东渡一象屿一航空港物流园区、海沧物流园区、杏林物流园区、浏五店物流园区）”的规划工作。

3. 酒店

随着中国居民可支配收入持续增长，酒店业成为社会消费品零售业中增幅较大的子行业之一。根据《2014 年第四季度全国星级饭店统计公报》数据显示，截至 2014 年底，全国完成经营数据填报的 11600 家星级饭店第四季度营业收入总计 580.48 亿元，其中餐饮收入为 249.08 亿元，占营业收入的 42.91%；客房收入为 256.86 亿元，占营业收入的 44.25%。在 11600 家星级饭店中：五星级饭店 783 家；四星级饭店 2431 家；三星级饭店 5585 家，二星级饭店 2683 家，一星级饭店 118 家。全国第四季度星级饭店平均房价为 337.86 元/间夜，平均出租率为 56.05%。

2015 年以来，中国酒店收入有所下滑。根据《2015 年三季度全国星级饭店统计公报》显示，2015 年三季度，全国星级饭店平均出租率为 58.47%，同比增长 0.16 个百分点；客房收入为 253.81 亿元，同比下降 1.49%；餐饮收入为 208.41 亿元，同比下降 5.96%；平均总营业收入合计 529.22 亿元，同比下降 3.46%。

总体来看，近年来酒店业增长较快，但也表现出较强的周期性。随着酒店行业竞争的加剧，单体酒店受制于营销渠道与品牌影响力，竞争力日趋下降，未来酒店业将呈现品牌化、规模化和集团化的趋势。酒店管理业由于资本支出小、利润率高、风险小，从中长期看，旅游产业政策推动和旅游需求拉动将成为驱动

中国旅游业长期高速增长的基本动力,随着中国旅游业的持续发展,酒店行业仍面临良好的发展机遇。未来大众旅游需求呈现多样性、商务客源增多等因素促使高星级酒店与经济型酒店成为行业中表现最为活跃的两部分。

4. 区域经济和腹地交通

公司下辖福建省内四大机场,福建省的腹地交通和区域经济环境对公司经营发展影响较大。

(1) 腹地交通

福建省地处东海之滨,面对台湾、毗邻港澳,地处长江三角洲和珠江三角洲之间,上述发达地区的强势经济牵动着福建经济的快速发展。

目前,随着福温、福厦、厦深等高速铁路的建成通车以及四通八达的高速公路网,福建的海、陆、空立体化交通网络已基本形成。2014年福建省公路累计通车里程 101189.60 公里,比上年增长 1.7%。其中高速公路 4053.02 公里,增长 3.0%;铁路营业里程 2759.1 公里,增长 0.6%;沿海港口完成货物吞吐量 4.92 亿吨,比上年增长 8.1%。优越的立体交通运输网络,为企业产品、原材料的运送以及人员的交流,提供了便利的条件。

从下表可以看出,福建省旅客和货物的主要运输方式为公路运输。货物方面,2014 年航空货运量和货物周转量增速分别为 9.00%和 12.30%,落后于公路及水运方式;客运方面,民航运输增速仅次于铁路运输增速,2014 年旅客发送量和旅客周转量增速分别为 9.60%和 14.80%。

表2 2014年福建省主要运输方式及运输量和周转量情况

指标	单位	2014 年	比上年增长(%)
货运量	万吨	111779.00	15.60
铁路	万吨	3403.17	-7.00
公路	万吨	82573.37	18.20
水运	万吨	25781.54	11.30
民航	万吨	20.92	9.00
货物周转量	亿吨公里	4783.48	21.30

铁路	亿吨公里	149.80	-9.10
公路	亿吨公里	974.80	18.70
水运	亿吨公里	3655.72	23.70
民航	亿吨公里	3.15	12.30
旅客发送量	万人	60754.37	6.70
铁路	万人	8344.86	28.40
公路	万人	48579.66	3.60
水运	万人	1794.20	4.80
民航	万人	2035.65	9.60
旅客周转量	亿人公里	900.90	14.80
铁路	亿人公里	284.91	36.20
公路	亿人公里	334.95	1.30
水运	亿人公里	2.87	0.90
民航	亿人公里	278.17	14.80

资料来源:福建省2014年国民经济和社会发展统计公报

(2) 区域经济环境

随着福建投资环境的不断改善,海峡两岸的合作交往日益密切,福建省吸收外商投资规模不断扩大。2014 年福建省批准设立外商直接投资项目 1044 项,比上年下降 24.3%;按验资口径统计,全年吸收合同外资金额 71.15 亿美元,增长 6.5%。

2014 年福建省地区生产总值 24055.76 亿元,同比增长 9.9%;人均地区生产总值 63472 元,同比增长 9.1%。2014 年全省财政总收入 3828.02 亿元,比上年增长 11.6%。2014 年全省进出口总额 1774.88 亿美元,比上年增长 4.8%;其中出口 1134.57 亿美元,增长 6.6%;进口 640.42 亿美元,增长 1.9%。进出口顺差 494.15 亿美元,比上年增加 57.89 亿美元。

总体看,民航业增长趋势与 GDP 增长趋势呈强正相关性,近几年福建省较高的经济增长速度、海峡西岸经济区的开发建设以及外商投资规模的不断增加带动了福建省航空运输及机场行业的快速发展。

五、基础素质分析

1. 产权状况

截至 2015 年 9 月底,公司注册资本人民币 20 亿元,全部由厦门市国资委出资,厦门市国资委是公司唯一出资人与实际控制人。

2. 企业规模及竞争力

公司是厦门市15大国有企业集团之一，目前形成了以经营机场产业(航空地面勤务、航空客货运代理、机务、候机楼、货站)为主业，酒店与物流等相关产业为延伸的大型国有独资企业集团。

目前，公司拥有厦门高崎国际机场（以下简称“厦门机场”）、福州长乐国际机场（以下简称“福州机场”）、龙岩冠豸山机场（以下简称“龙岩机场”）和武夷山机场4个机场。2014年，公司下属机场旅客吞吐量合计3103.68万人次，同比增长5.17%，占福建全省的91.77%；货邮吞吐量合计43.00万吨，同比增长4.33%，占福建全省的91.25%；起降架次27.00万次，同比增长4.47%，占福建全省的90.87%。

公司下属上市公司厦门空港是由公司独家发起募集设立，并于1996年5月在上海证券交易所挂牌上市的中国民航系统第一家机场类上市公司。2014年厦门机场旅客吞吐量2086.38万人次，位居全国机场排名第11位；货邮吞吐量30.64万吨，位居全国机场排名第10位；起降架次17.43万次，位居全国机场排名第12位。

2011年，公司原名“厦门国际航空港”商标荣获“中国驰名商标”；2012年公司连续第五年跻身“中国服务业企业500强”榜单，荣列榜单第317位，较上年前进39位；再次上榜由福建省区域和企业评价中心、福建省企业评价协会共同评选的“福建百强企业”，位列第64位，较上年上升5位；荣登厦门企业和企业家联合会评选的厦门百强企业榜第16位，并跻身厦门服务业企业十强；公司连续6年进入《中国500最具价值品牌》排行榜，2014年位列225位，品牌价值为112.55亿元，均较上年有所上升。

3. 人员素质

公司高管人员均具有大专以上学历，行业从业经验丰富。

公司董事长王倜傥先生，1957年出生，硕士研究生学历，曾任厦门市政府办公厅经济二处副处长、处长、办公厅副主任等职。1993年7月起任厦门高崎国际机场总经理、党委书记，现任公司董事长、党委书记。

公司总经理钱进群先生，1964年出生，工商管理硕士，高级经济师，历任公司企业发展筹划部经理，董事、副总经理，厦门空港总经理。现任公司总经理。

截至2015年9月底，公司共有员工10901人，30岁以下、30~50岁和50岁以上的人员分别约占48.70%、45.10%和6.20%，本科及以上学历、大专、高中、初中学历分别约占20.90%、27.10%、25.80%和26.20%；管理、研发、生产、销售人员分别约占7.25%、2.11%、84.46%和6.18%。

综合看，公司高层管理人员具备长期从事相关业务的工作经历，对行业和公司整体状况熟悉，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. 外部环境

公司作为福建省内四家机场（厦门、福州、龙岩、武夷山）的运营和管理企业，在中国机场行业占据了重要地位，其经营与发展受到了地方政府的支持。

2009年5月，国务院发布《关于支持福建省加快建设海峡西岸经济区的若干意见》，表示完善厦门、福州等机场两岸空中直航的设施条件，形成以福州、厦门国际机场为主的干线机场相结合的空港布局。把福建沿海机场、港口等作为两岸直接“三通”的首选地。同时，依托中心城市、产业集聚区、货物集散地、交通枢纽和港口资源，建设福州、厦门、泉州等物流节点和一批现代物流中心。充分发挥海峡西岸经济区的自然和文化资源优势，加强旅游景点及配套设施建设，使福建省成为国际知名的旅游目的地和富有特色的自然文化旅游中心。

2011年8月,根据《福建省交通运输“十二五”发展规划》指示,期间要全面提升福建民航竞争力,增强运输机场保障能力。完成5个既有机场扩能工程,建成三明沙县机场,加快推进厦门新机场、武夷山机场迁建等项目建设,规划建设福州机场二期、宁德、莆田、漳州机场军民合用工程,认真开展平潭机场前期研究,形成以福州、厦门国际机场为主的干支结合的空港布局。

上述政策的提出为公司所辖业务板块提供了良好发展环境。

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,建立了董事会与经营层两级管理、分权制衡的法人治理结构。公司是厦门市国资委作为唯一出资人设立的国有独资有限责任公司,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,决定公司的部分重大事项。

公司董事会设5名董事,其中董事长1人。非独立董事由各方股东推荐,经股东会选举产生。独立非执行董事由民航管理部门推荐,经由股东会任命。监事会是公司常设的监察机构,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。公司监事会由5名监事组成。

公司实行董事会领导下的总经理负责制,公司高层管理人员5名,其中总经理1名、副总经理4名。

2. 管理水平

公司本部设有综合管理部(党委办公室)、企业发展筹划部、人力资源部、计划财务部、审计部、运标纪检保卫部、规划建设部、信息部、法务部9个职能部门,职能部门设置职能明确,能够适应公司经营管理的需要。

母子公司管控方面,公司总结并建立了“三个层次、三个中心、三级核算”的母子公司

管理体制,即:集团公司本部是集团的投资中心和机场管理当局,发挥国有资产管理和机场行政管理职能,以资产增值为目标;下属公司是集团的利润中心,发挥创造经济效益的职能,以追求利润最大化为目标;各基层单位是成本中心,以将成本控制到最低为目标。

财务内控方面,公司制定了严格的集团财务制度和内部审计制度,从事前、事中和事后分别进行把关控制,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。在人员上实行财务主管委派制,对委托人员进行垂直管理,受委派人员对下属子公司和基层单位业绩以及财经制度执行等方面进行综合考核和监督。通过资金管理系统等模式,公司在控制和调度资金方面,起到了节约财务成本、加速资金周转和灵活调节资金余缺的作用。在内部审计上,公司不断推进对经营、财务和资金等方面的专项审计。

安全运行方面,公司从建立长效的安全管理机制入手,以ISO9000质量体系认证为平台,努力提高人员素质和技术装备,严把安全放飞关、安检关、消防关和空防关,狠抓安全目标责任落实,从制度建设、体系完善、教育培训、硬件投入、队伍建设、应急救援等多方面不断健全安全管理机制,夯实安全管理基础。日常工作中,严格各项安全标准、规范的执行力度,求真务实地做好安全运行工作,有力保障了安全运营。

人力资源管理方面,公司全体员工实行劳动合同制,管理干部竞聘上岗。公司全面推行绩效考核,绝大部分下属单位都建立了初步的绩效考核办法,通过开展经营者绩效综合评价的研究,进一步完善了下属公司治理结构;公司逐步推进用工制度改革,在部分岗位实现了中长期员工与短期员工工资水平并轨,并聘请了外部咨询机构对主业公司薪酬福利制度进行内部审计,在此基础上完成工资调整,建立了良性有效的公司福利制度。

总体看，公司法人治理结构基本合理，内控管理体制较为完善，母子公司管理体制较为健全，安全管理技术和水平较高，公司整体管理风险相对较低。

七、经营分析

1. 经营概况

目前，公司已发展成为一家以机场运营和管理为主业，酒店、物流、配套及其他等相关产业为延伸的综合性大型航空服务企业。

2012~2014年，公司主营业务收入快速增长，其中机场板块增速较为稳定，物流板块和酒店板块增长较为迅速。从板块构成来看，公司机场板块在主营业务收入中所占比重小幅下降，物流、酒店板块所占比重有所上升。2014年，机场、物流及酒店收入增幅较大。2014年公司实现主营业务收入83.05亿元，其中机场板块实现收入22.13亿元，同比增长20.73%；物流板块占主营业务收入比重升至32.23%，主

要源自厦门万翔网络商务有限公司（以下简称“万翔网商公司”）的收入增长。2015年1~9月，公司实现主营业务收入74.43亿元，同比增长25.18%，主要是由于物流板块收入的快速增长所致。

2012~2014年，公司毛利率持续下降，分别为27.39%、23.29%和19.88%；其中2014年机场板块毛利率较2013年有所回升；物流板块主要为政府大宗采购，且受大宗商品价格波动及政府结算周期影响较大，毛利率水平持续下挫；随公司下属酒店部分渡过培育期，公司酒店板块毛利率，除2014年略有下降外基本维持稳定；2014年配套及其他板块毛利率下滑主要是汽车销售毛利率下滑和广告专营权毛利下滑所致。2015年1~9月，公司各板块毛利率均有不同程度增长，主营业务毛利率21.15%，较2014年增长1.27个百分点。

表3 公司2012~2015年三季度主营业务构成及毛利率情况（单位：亿元、%）

项 目	2012 年			2013 年		
	主营业务收入	占比	毛利率	主营业务收入	占比	毛利率
机场板块	15.17	27.36	51.98	18.33	27.24	44.85
物流板块	12.85	23.16	6.50	17.02	25.29	3.66
酒店板块	4.36	7.86	51.25	6.11	9.08	51.05
配套板块	23.08	41.62	18.36	25.84	38.40	17.91
合计	55.46	100.00	27.39	67.30	100.00	23.29
项 目	2014 年			2015 年 1-9 月		
	主营业务收入	占比	毛利率	主营业务收入	占比	毛利率
机场板块	22.13	26.65	47.04	16.06	21.58	50.06
物流板块	26.77	32.23	1.76	31.86	42.80	6.37
酒店板块	7.44	8.96	48.79	6.01	8.08	52.58
配套板块	26.71	32.16	7.49	20.49	27.54	12.25
合计	83.05	100.00	19.88	74.43	100.00	21.15

资料来源：公司提供

2. 机场业务板块

目前，公司拥有福建省最主要的两大机场——厦门机场和福州机场，以及旅游支线机场武夷山机场和龙岩机场。从业务构成看，机场业务板块可分为航空性业务和非航空性业务。

（1）航空性业务

航空性业务收入主要包括起降费、旅客服务费、安检费、廊桥使用费、地面服务费和其他收入等，其中起降费和旅客服务费是公司航空性业务收入的主要来源。

随着公司旗下机场吞吐规模的持续增长，

公司航空性业务收入稳步上升。2012~2014 年，公司航空性业务收入分别为 10.02 亿元、11.11 亿元和 12.35 亿元。2015 年 1~9 月，公司航空

性业务收入 10.27 亿元，占 2014 年全年水平的 92.44%。

表 4 公司航空性业务收入指标 (单位: 亿元、%)

业务指标	2012 年		2013 年		2014 年		2015 年 1~9 月	
	合计	占比	合计	占比	合计	占比	合计	占比
起降费	2.16	21.57	2.54	22.82	2.71	21.95	2.17	21.08
旅客服务费	4.85	48.40	5.60	50.39	6.09	49.28	5.23	50.93
安检费	0.90	8.98	1.08	9.71	1.12	9.08	0.99	9.62
廊桥使用费	0.08	0.78	0.47	4.21	0.07	0.58	0.44	4.31
地面服务费	1.64	16.37	1.35	12.16	2.04	16.56	1.33	12.94
其他	0.39	3.89	0.08	0.71	0.32	2.55	0.11	1.11
合计	10.02	100.00	11.11	100.00	12.35	100.00	10.27	100.00

资料来源: 公司提供

从机场业务运营指标看, 2012~2014 年, 公司下属机场主要运营指标均保持增长态势, 但增速冲高回落。2014 年, 公司下属机场旅客吞吐量合计 3103.63 万人次, 货邮吞吐量合计 43.00 万吨, 起降架次 26.99 万次, 均占福建全

省 90%以上。2015 年 1~9 月, 公司旅客吞吐量实现 2511.38 万人次, 同比增长 7.46%; 但受宏观经济下行影响, 公司货邮吞吐量 31.49 万吨, 同比略有下滑。公司机场业务收入主要来自于厦门机场和福州机场。

表 5 公司机场业务主要运营情况 (单位: 万次、万人次、万吨、%)

统计指标	2012 年		2013 年		2014 年		2015 年 1-9 月	
	数值	同比增长	数值	同比增长	数值	同比增长	数值	同比增长
旅客吞吐量	2594.65	9.96	2951.10	13.74	3103.68	5.17	2511.38	7.46
货邮吞吐量	37.04	6.05	41.22	11.28	43.00	4.33	31.49	-0.63
起降架次	22.56	7.68	25.84	14.53	26.99	4.47	21.17	4.62

资料来源: 公司提供

厦门机场

厦门机场目前由公司控股子公司厦门空港负责运营管理。厦门机场自 1983 年通航以来, 已逐步发展成为中国东南沿海重要的国际中型机场, 是两岸“三通”事业发展的重要航点。

自 2009 年旅客吞吐量突破千万人次大关以来, 厦门机场长期持续发展面临基础设施保障能力过饱和的瓶颈。为了缓解厦门机场吞吐量饱和的状态, 公司自 2013 年起不断加快厦门机场扩建和设施更新。2014 年 12 月 28 日, T4 航站楼工程、站坪及滑行道工程投入使用, 厦门机场年旅客吞吐能力可达 2700 万人次。

目前, 厦门高崎国际机场飞行区等级为 4E 级, 最大可起降机型 B747-800; 现有 1 条 3400×60(含道肩)沥青混凝土跑道, 拥有 1 条 3400 米长跑道和 1 条 3300 米长的平行滑行道及 10 条联络道; 停机坪总面积 81 万平方米, 机位总数量 88 个; 候机楼面积为 23.69 万平方米。

(1) 机场运营

厦门是中国最早实行对外开放政策的经济特区、两岸区域性金融贸易中心以及国际性港口风景旅游城市。作为东南沿海区域性航空枢纽, 2012~2014 年, 厦门机场旅客及货邮吞吐量均稳定增长, 年均复合增长率分别为 11.96%和 7.20%。2014 年, 厦门机场旅客吞吐

量达 2086.38 万人次，同比增长 5.62%，其中国内、国外旅客分别占 88.27%和 11.73%。2014 年，厦门机场货邮吞吐量达 30.64 万吨，同比增长 2.30%。2015 年 1~9 月，厦门机场旅客吞吐量为 1647.97 万人次，货邮吞吐量为 22.88 万吨，同比分别增长 4.81%和 0.97%。

表 6 厦门机场运营情况
(单位: 万次、万人次、万吨)

统计指标	2012 年	2013 年	2014 年	15 年 9 月
起降架次	14.62	16.68	17.43	13.49
其中: 国内航班	12.47	14.33	14.89	11.33
国际航班	2.15	2.35	2.54	1.98
旅客吞吐量	1735.41	1975.3	2086.38	1647.97
其中: 国内旅客	1524.12	1745.75	1841.65	1443.49
国际旅客	211.29	229.55	244.73	204.48
货邮吞吐量	27.15	29.95	30.64	22.88
其中: 国内部分	18.77	21.11	21.89	16.27
国际部分	8.38	8.84	8.75	6.61

资料来源: 公司提供

整体看，厦门机场航班数量和旅客吞吐规模稳步上升，但受全球低迷影响，货邮吞吐量增长趋缓。

(2) 航线结构

截至 2015 年 9 月底，在厦门机场营运的航空公司有 42 家，其中国内航空公司 23 家，国际及地区航空公司 19 家(其中地区 7 家，国际 12 家)；通航的机场有 106 个，其中中国大陆 82 个、国际及地区 24 个(其中地区 6 个，国际 18 个)；累计开通境内外航线 194 条，其中境内航线 156 条，国际及地区航线 38 条(其中地区 8 条，国际 30 条)。

表 7 厦门机场航线结构
(单位: 条、个)

统计指标	2012 年	2013 年	2014 年	15 年 9 月
航线	131	140	212	194
国内航线	92	112	175	156
国际航线	39	28	37	38
通航机场	92	98	112	106
国内机场	70	78	86	82

国际城市机场	22	20	26	24
--------	----	----	----	----

资料来源: 公司提供

国内航线方面，除中国国航、东方航空和南方航空三大航空公司外，公司积极推动厦门航空和山东航空等区域性航空公司在厦门机场的业务发展。2014 年，厦门航空在厦门机场的运力投入由 2013 年每周 553 个航班，增加至每周 615 个航班，增长 11.21%；山东航空在厦门机场投放的运力从 2013 年的 10 架飞机增至 13 架。2015 年 9 月，厦门航空在厦门机场的运力投入由 2014 年每周 615 个航班，增加至每周 644 个航班，增长 4.72%；山东航空在厦门机场投放的运力从 2014 年的 13 架飞机增至 15 架；2015 年 1~9 月，公司新引进 2 家国外航空公司（文莱航空、印尼连城航空）。

两岸航线方面，公司积极推动台湾立荣航空、华信航空及厦门航空等两岸航空公司开通或增开两岸航班。目前公司每周运营的 33 个两岸往返航班，目的地涵盖台北、高雄、台中等地，并成为两岸货运直航试点机场，同时开通了厦门-台北全货机航线。2014 年，厦门机场台湾航线全年累计往返航班 3622 架次，同比增长 0.92%；旅客吞吐量达 49.68 万人次，同比增长 7.26%；货邮吞吐量达 1.95 万吨，同比增长 14.44%。2015 年 1~9 月，厦门机场台湾航线旅客吞吐量为 38.48 万人次，同比增长 1.34%；货邮吞吐量为 1.52 万吨，同比增长 3.52%，运输起降架次为 2684 架次，同比下降 1.97%。

国际方面，在国际航线补贴政策和航油保税政策等优惠措施推动下，公司国际航线得到迅速发展。目前国际航线目的地已覆盖新加坡、马尼拉、吉隆坡、首尔、曼谷、东京、雅加达、槟城和大阪等城市。同时公司也注重维持和加快国际货运航线的发展，在全球经济回暖的机遇下，公司积极推动全日空、上货航、扬子江、新货航、香港航等航空公司恢复或增加境外货运航班，目前运力正逐渐恢复到金融

危机前的水平。2014 年度，厦门机场国际及地区航线营运增长态势较好，2014 年全年完成旅客吞吐量为 244.73 万人次，同比增长 6.61%；货邮吞吐量为 8.75 万吨，同比下降 1.02%；运输起降架次为 2.54 万次，同比增长 8.09%。2015 年 1~9 月，厦门机场国际及地区航线完成旅客吞吐量 204.48 万人次，同比增长 11.76%；货邮吞吐量 6.61 万吨，同比增长 1.07%；运输起降架次 1.98 万次，同比增长 5.10%。

福州机场

福州机场于 1997 年 6 月 23 日正式通航，由公司全资子公司福州国际航空港有限公司（以下简称“福州空港”）运营。福州机场作为福建省会机场，依托不断发展的省会城市经济建设迅速成长。同时，福州机场是中国大陆距台湾最近的省会机场，也是实现海峡两岸“三通”的重要门户。

福州机场扩容工程（包括航站楼扩能、新建机场加油站、新建航空业务配套用房及航食厂房扩建四项工程）的逐步实施使福州机场设计旅客吞吐量得以在 2012 年由 650 万人次提升至 1300 万人次，对 2013 年福州机场客货吞吐量的增长有一定贡献。

目前，福州机场可起降波音 747-400 型或 MD11 型等大型飞机，拥有 1 条 3600 米跑道，停机坪总面积 30.81 万平方米、候机楼面积为 13.7 万平方米，设计年旅客吞吐能力 1300 万人次。

福州机场第二轮扩能工程已于 2014 年启动，项目总投资 19.6 亿元，预计 2018 年完工，届时其旅客吞吐能力将达到 2300 万人次，可有效满足未来几年的旅客吞吐量增长的需求。

（1）机场运营

2012~2014 年，福州机场旅客吞吐量年均复合增长率为 9.14%，货邮吞吐量年均复合增长率为 11.93%，起降架次年均复合增长率为 9.48%。2014 年，福州机场旅客吞吐量为 935.34 万人次，同比增长 4.79%；货邮吞吐量为 12.14 万吨，同比增长 10.16%；起降架次为 8.13 万

次，同比下降 2.52%。2015 年 1~9 月，福州机场旅客吞吐量为 815.16 万人次，货邮吞吐量为 8.50 万吨，起降架次为 7.13 万次。

表 8 福州机场运营情况

（单位：万次、万人次、万吨）

统计指标	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年 9 月
起降架次	7.25	8.34	8.13	7.13
旅客吞吐量	785.20	892.59	935.34	815.16
货邮吞吐量	9.69	11.02	12.14	8.50

资料来源：公司提供

（2）航线结构

截至 2015 年 9 月底，在福州机场营运的航空公司有 28 家，通航的城市有 63 个，其中中国大陆 50 个、国际及地区 13 个；累计开通境内外航线 94 条，其中境内航线 78 条，国际及地区航线 16 条。

两岸合作方面，2014 年 2 月福州机场新增华信航空每周两班福州-台北松山直飞航班，推动了福州机场台湾航线整体旅客吞吐量的提升。截至 2015 年 9 月底，福州机场对台运营的航空公司达到 5 家，分别为厦门航空、复兴航空、立荣航空、华信航空、邮政航空，其中邮政航空为全货运航空，分别标志着福州——台湾首次实现货运直航和中国大陆首条对台空中邮运航线，通航城市覆盖台北（松山）、台中和高雄。

国际方面，福州空港国际及地区航线目的地包括香港、新加坡、吉隆坡、东京、大阪、首尔（包机）、曼谷（包机）、济州（包机）、暹粒等。

龙岩机场

龙岩机场由公司全资子公司龙岩冠豸山机场有限公司（以下简称“龙岩公司”）经营。连城冠豸山机场原为空军连城机场，2000 年 6 月经国务院和中央军委批准，同意空军连城机场实行军民合用。连城冠豸山机场目前为 4C 级国内支线旅游机场，跑道长度为 2400 米，停机坪 16000 平方米，可同时停放 2 架次 C 类

飞机，候机楼面积为 4000 平方米。

表 9 龙岩机场运营情况
(单位: 万次、万人次、万吨)

统计指标	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年 9 月
起降架次	0.08	0.07	0.04	0.10
旅客吞吐量	5.07	4.46	3.36	7.69
货邮吞吐量	0.03	0.01	0.01	0.01

资料来源: 公司提供

龙岩机场地处闽西老区，航线运营市场环境欠佳，且支线机场和枢纽机场之间航班时刻申请困难，龙岩机场航线发展受到制约。2008 年底龙岩市政府出台了《龙岩市人民政府关于支持冠豸山机场营运的实施意见》，对龙岩机场运营给予政策支持，对于航班稳定起到了积极作用。

2012~2014 年，龙岩机场的起降架次分别为 0.08 万架次、0.07 万架次和 0.04 万架次，呈下滑趋势，主要是龙岩机场航线与龙厦动车线路重合，使得通航城市及航线减少所致。

武夷山机场

武夷山机场由公司控股子公司武夷山机场有限公司(以下简称“武夷山公司”)经营。武夷山机场原名崇安机场，始建于 1958 年，原为空军崇安机场，1984 年经国务院、中央军委批准转军民合用。1993 年机场由地方投资进行改扩建，1994 年正式开通民航，为民航 4C 级机场，国家 I 类航空口岸。可供起降 B737-800 和 A320 等中型飞机，拥有 1 条 2400 米跑道，停机坪总面积 4.66 万平方米、候机楼面积为 0.64 万平方米，设计年旅客吞吐能力 42 万人次。机场地面服务设备设施配套完善，具备全天候飞行条件。

表 10 武夷山机场运营情况
(单位: 万次、万人次、万吨)

统计指标	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年 9 月
起降架次	0.60	0.81	0.82	0.41
旅客吞吐量	69.02	78.75	78.55	37.67
货邮吞吐量	0.17	0.24	0.21	0.10

资料来源: 公司提供

截至 2015 年 9 月底，武夷山机场运营航线主要为北京、福州、广州、上海、深圳、西安、厦门与武夷山之间的旅游支线航线，航班年平均客座率为 56.60%。武夷山机场的发展方向是努力扩大航空旅游市场的覆盖面，构筑以厦门、上海为区域枢纽的航线网络，填补西南、东北航线的空白。目前，武夷山机场开通境内外航线 10 条，其中 9 条为境内航线，1 条为地区航线。

2014 年，武夷山机场旅客吞吐量达 78.55 万人次，是设计吞吐量的 187.02%，机场利用率已过饱和。为解决设施瓶颈对业务发展的制约，公司正实施武夷山机场扩容工程，主要包括航站楼改造、飞行区供电与灯光工程、供电工程等；其中国际航站楼改造已于 2014 年 5 月份完工并投入使用，国内航站楼改造已于 2015 年 8 月竣工，年旅客吞吐保障能力达 80.5 万人次。

(2) 非航空性业务

公司非航空性业务收入主要包括候机楼租金及特许权、货站及货服业务，地勤业务、停车场业务收入等。其中，候机楼租金及特许权收入是公司非航空性业务的主要收入来源；2012~2014 年分别实现 3.11 亿元、4.69 亿元和 4.97 亿元，呈逐年增长态势。2015 年 1~9 月，公司实现非航空性业务收入 6.05 亿元。

表 11 公司非航空性业务收入构成
(单位: 亿元)

统计指标	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年 9 月
候机楼租金及特许权收入	3.11	4.69	4.97	3.20
货站及货服业务	1.09	1.02	1.13	0.73
地勤业务	0.33	0.42	0.41	0.66
停车场业务	0.41	0.48	0.50	0.40
其他收入	1.31	1.35	1.85	1.06
合计	6.25	7.95	8.86	6.05

资料来源: 公司提供

3. 物流业务板块

公司物流板块运营公司主要包括厦门保

税区航空港物流园建设有限公司（2013 年 1 月更名为厦门万翔物流管理有限公司，以下简称“万翔物流”）、福建万翔现代物流有限公司（以下简称“万翔现代公司”）和万翔网商公司等，业务主要包括货运代理、招标代理、物流园区开发经营和电子商务业务。2013 年公司进行战略转型，由原有的以工程管理及土地开发为依托的资源运作型企业，转变为以冷链物流为主、物流园管理为辅的市场经营型企业。在此定位下，公司物流业务发展迅速。

（1）物流园区

2014 年，万翔物流业务收入主要为“万翔国际商务中心”销售收入、冷链仓储收入、冷链运输收入，其中，房地产自 2013 年 10 月份开盘，冷链仓储、运输业务自 2013 年 12 月底投入运营。目前，冷链物流中心冷冻库 F1 库、F2 库，冷藏库 C3 库，常温库 D2 库四个库已投入运营。2014 年，万翔物流实现营业收入 1.25 亿元，净利润 2427.89 万元；2015 年 1~9 月，实现营业收入 1.25 亿元，净利润 550.24 万元。

（2）货运代理

万翔现代公司作为福建省首家以 GSA 模式从事专业运营的国际货代企业，已取得 18 家中、外著名航空公司的货运销售权，为近 200 多家国内外企业提供着各种专业化的航空货运服务。2013 年，万翔现代公司处于由原来的单一货运代理业务向电商物流业务转型期，由于旧有业务资源缺乏、模式简单，新的电商物流业务前期投资较大，且受制于基建、设施、系统等较长的建设周期，短期内无法形成产能，从而导致 2013 年以来业务呈现下滑。2014 年，万翔现代公司完成货运总量 4167.18 吨，同比增长 0.30%；实现营业收入 33363.80 万元，净利润 4510.99 万元，主要是 06 地块工程转让收入产生净利润。2015 年 1~9 月，万翔现代公司完成货运总量 2908.00 吨，同比下降 6.19%；实现营业收入 6563.21 万元，净利润 -1235.88 万元。

（3）电子商务

万翔网商公司是厦门市政府大宗货物采购惟一指定平台，专业化从事 B2G、B2B 与 B2C 业务，为 1480 多家政府采购单位提供配套服务，利润较低，且受大宗商品价格波动及政府结算周期影响较大，但业务发展迅速，具有一定垄断优势。2014 年，在政府采购业务规模扩大的影响下，万翔网商公司实现营业收入 28.91 亿元（内部合并抵消前），净利润 70.09 万元。2015 年以来，万翔网商利用大宗招标采购的商品价格大大低于市场价的优势，继续拓宽收入渠道；2015 年 1~9 月，公司营业收入 29.95 亿元，同比大幅增长 101.80%。

手礼网（www.giftport.com.cn）主要经营闽台特色旅游商品的 B2C 电子商务平台，依托公司机场业务资源，首创“电子商务+机场提货”的商务模式。

4. 酒店业务板块

公司酒店业务目前主要依托下属全资子公司厦门佰翔酒店集团有限公司（以下简称“佰翔酒店集团”）运营管理，拥有五星级、四星级、高端会所、度假山庄等多样性酒店产品，并围绕酒店经营核心业务，构建了一个涵盖旅游传媒、物业、洗涤、会务、旅行社、食品等产业的高端酒店配套服务链。

伴随福建省尤其是厦门市旅游经济的强劲增长，公司依托机场主业大力发展酒店业务，公司自营酒店的数量和规模得到了迅速提升。截至 2015 年 9 月底，公司已拥有 9 家星级酒店（含 1 家托管、1 家五星度假山庄）、2 家经济型酒店；已投入使用的客房共 4256 套/间。

2013 年，厦门国际航空港花园酒店入住率下滑主要是由于山东航空机组长包房撤出，且副楼营业房间总数增多所致。厦门佰翔软件园酒店主要以协议客户为主（主要是商务公司和会议公司），2013 年入住率为 59.51%；由于酒店进行装修改造，福州空港佰翔花园酒店及龙

岩冠豸山秘谷佰翔度假酒店 2013 年入住率相对处于较低水平，分别为 43.52%、31.53%；2014 年，酒店板块平均入住率为 49.22%；福州空港佰翔花园酒店装修改造完成，龙岩冠豸山秘谷佰翔度假酒店一期装修改造已完成，入住率同比均有所回升。

2013 年，受益于拉萨空港花园酒店及厦门佰翔家望海公寓等 4 家酒店新开业，公司酒店板块收入同比增长 40.14%至 6.11 亿元，2014

年保持增长趋势，实现收入 7.44 亿元；酒店板块毛利率近年来基本保持稳定。

佰翔酒店集团正处于品牌扩张时期，多家酒店处于筹建期和运营初期，酒店固定成本较大。佰翔品牌目前在厦门以及福建省内都有一定的品牌认知度，但是由于刚开业酒店市场占有率、客房入住率还有待进一步提升，筹备期酒店开办费支出较大。

表 12 公司各类主要酒店明细 （单位：平方米、间）

酒店名称	控制情况	星级	建筑面积	房间数	管理模式
厦门空港佰翔花园酒店	100%	四星	36660	342	自营
厦门佰翔软件园酒店	100%	五星	43400	356	自营
厦门佰翔汇馨酒店	100%	白金五星	78000	300	托管(签约威斯汀)
晋江佰翔世纪酒店	85%	五星	65198	302	自营
漳州佰翔圆山酒店	100%	五星	79487	299	自营
福州佰翔家海滨酒店	100%	简约商务型	9000	94	自营
厦门佰翔家望海公寓	100%	简约商务型	13411	270	自营
拉萨空港花园酒店	100%	四星	15795	136	自营
福州空港佰翔花园酒店	100%	四星	21481	275	自营
武夷山佰翔花园酒店	65%	四星	10000	117	自营
龙岩冠豸山秘谷佰翔度假酒店	100%	五星	22204	113	自营
福州佰翔海景酒店	100%	五星（筹备）	93783	663	自营
龙岩京华中心酒店	100%	五星（筹备）	97110	369	自营
五通海峡旅游中心酒店	100%	五星（筹备）	87000	600	自营

资料来源：公司提供

注：龙岩冠豸山秘谷佰翔度假酒店二期于2015年1月开始试营业，原一期已改造成配套用房；福州佰翔海景酒店、龙岩京华中心酒店预计2016年开业；五通海峡旅游中心酒店预计2017年开业。

表 13 公司主要酒店运营情况 （单位：%、元/天、人/年）

酒店名称	入住率(就餐率)				平均房价				接待人次(含餐饮、娱乐接待)			
	2012年	2013年	2014年	2015年1~9月	2012年	2013年	2014年	2015年1~9月	2012年	2013年	2014年	2015年1~9月
厦门国际航空港花园酒店	96.78	67.64	67.42	72.63	359.87	310.97	336.63	346.54	271169	221087	191703	162797
厦门佰翔软件园酒店	56.91	59.51	62.97	81.27	562.99	568.20	568.91	557.37	291224	348389	433554	457883
福州空港佰翔花园酒店	57.28	43.52	92.81	94.74	238.75	308.51	321.06	334.86	32484	56159	131886	140036
龙岩冠豸山秘谷佰翔度假酒店	38.07	31.53	33.79	24.21	193.39	206.07	190.89	402.80	81835	24203	29283	42189
福州佰翔家海滨酒店	96.72	90.11	101.83	101.67	267.77	276.07	279.96	290.12	93374	44820	91318	65846

资料来源：公司提供

注：2015年龙岩冠豸山秘谷佰翔度假酒店完成一期改造并投入档次较高的二期酒店，致使平均房价有较大幅度提升。

综合分析，相对厦门等地其他酒店企业而言，厦门市政府大力支持佰翔酒店集团发展，已将其列为市属大型酒店集团之一；佰翔酒店

集团资产多为新建的优质酒店资产，无历史包袱。同时，联合资信也关注到，佰翔酒店集团尚处于发展初期，资产规模相对较小，盈利能

力不强；酒店未形成管理标准，品牌认知度不高，协同效应不明显。

佰翔集团实行多品牌发展战略，涉及商务和精选居住、餐饮、养生等中高端酒店消费领域，拥有佰翔酒店、佰翔度假、佰翔花园、佰翔家四个酒店子品牌，未来佰翔酒店集团主要发展方向是在福建省内建设豪华五星酒店，同时兼顾四星和简约商务酒店。随着集团旗下几家高星级酒店的陆续开业，佰翔酒店集团将迎来快速的发展期。未来厦门会议型城市的塑造和国内国际旅游需求的提升，将给佰翔酒店集团带来新的市场机遇。但联合资信也关注到，厦门市酒店竞争激烈，酒店需求将呈现阶段性过渡饱和，高星级酒店在面临良好发展机遇的同时也面临着巨大的挑战。

5. 配套业务板块

公司配套板块主要涉及汽车销售与维修、机电工程、广告、花卉培植和临港置业等，其中主要收入来源为汽车销售与维修、机电及智能化工程等。

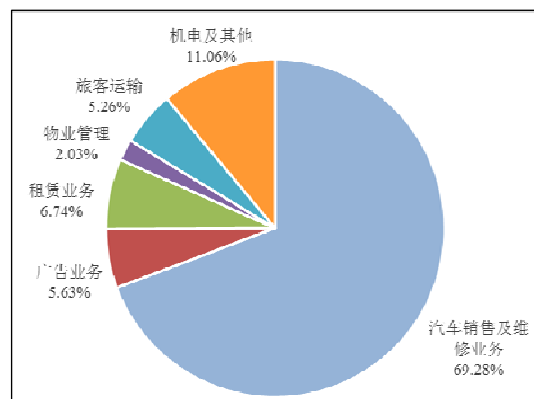
2012~2014 年，公司配套业务板块主营业务收入分别为 23.00 亿元、27.23 亿元、29.49 亿元¹，呈快速增长趋势。其中，汽车销售及维修业务在配套业务收入中占比较大，2014 年占比 69.28%。2015 年 1~9 月，配套业务板块收入 25.84 亿元，其中汽车销售及维修业务收入 19.70 亿元，占比 76.22%。

汽车销售与维修

公司汽车销售与维修主要通过实际控制的厦门空港航星汽车维修服务有限公司（公司持股 32%）和厦门市东之星汽车销售有限公司（公司持股 40%）经营，二者均主要经营奔驰等高档进口汽车的销售与维修，业务主要集中在厦门、泉州和龙岩。截至 2015 年 9 月底，公司汽车销售和维修网点有 5 个，其中 4S 店 4 个，销售代理的汽车品牌 2 个。2014 年度公司对外销售汽车 4037 辆，维修汽车 33085 辆，

合计对外实现营业收入 20.43 亿元。2015 年 1~9 月，公司对外销售汽车 4059 辆，维修汽车 26509 辆。

图 3 2014 年公司配套业务板块收入构成



资料来源：公司提供

6. 经营效率

2012~2014 年，公司应收账款回收力度持续提升，销售债权周转次数呈上升趋势，三年均值为 12.23 次，2014 年为 13.65 次；同时，随着公司对机场扩容工程及在建酒店投入的逐步增加，公司存货周转次数逐年下降，三年均值 5.48 次，2014 年为 5.16 次；总资产周转次数与往年基本持平，三年均值 0.53 次，2014 年为 0.53 次。

整体看，公司近几年资产规模和销售收入逐年提高，总资产周转次数较为稳定，销售债权周转次数有所提高，整体经营效率较好。

7. 在建投资项目

根据公司未来投资计划，公司目前主要在建项目总投资合计 101.88 亿元，截至 2015 年 9 月底已投资 30.86 亿元。公司目前在建项目较多，投资规模较大，对外融资需求较大。

¹ 该收入统计口径未抵消内部往来收入。

表 14 公司主要在建项目投资计划安排（单位：万元）

项目名称		总投资	已投资 (截至 2015 年 9 月底)	未来投资计划			预计投产 时间
				2016 年	2017 年	2018 年	
机场板块	福州机场二轮扩能项目	195444.00	14120.00	59000.00	52000.00	30000.00	2018 年
	武夷山机场改建项目	20162.39	13245.97	3144.50	--	--	2016 年
	机场板块合计	215606.39	22499.97	62144.50	52000.00	30000.00	--
物流板块	物流园区市政配套工程	39252.50	25455.71	5099.44	--	--	2016 年
	物流板块合计	39252.50	25091.59	5099.44	--	--	--
酒店板块	海峡旅游服务中心(佰翔五通酒店)	94929.00	37877.06	26972.12	24758.62	--	2017 年
	龙岩京华中心(综合体)	154594.43	74096.89	56065.11	7352.18	--	2017 年
	福州佰翔海景酒店	58000.00	5396.70	4600.00	28405.00	19,99.30	2018 年
	连城佰翔森林山庄酒店二期工程	24000.00	16045.52	1054.00	6504.22	--	2017 年
	海峡旅游服务中心(会展中心)	69202.00	12422.05	11905.24	35943.00	230.46	2017 年
	酒店板块合计	400725.43	145838.22	100596.47	102963.02	19829.76	--
配套板块	厦门汽车物流中心	40264.01	17037.73	17580.47	9836.26	777.13	2016 年
	五通海峡旅游博览中心	57062.00	23530.05	12018.33	19839.09	--	2017 年
	海峡旅游大厦	49727.00	23323.72	12102.93	9465.14	--	2017 年
	五通码头三期	91577.00	13506.12	14306.18	49499.37	38.00	2017 年
	海丝艺术中心	97222.51	15174.12	37103.60	43298.72	196.13	2017 年
	地面服务业务配套用房	27400.46	17723.05	8691.62	--	--	2018 年
	配套板块合计	363252.98	110294.79	101803.13	131,938.58	1011.26	--
总计		1018837.30	308590.57	269643.54	293690.55	50841.02	--

资料来源：公司提供

注：上表仅包括总投资1亿元以上的主要在建项目。

8. 未来发展

公司总体发展战略目标是“航空业务做精，非航空业务做大”。一方面，公司致力于将机场打造为“最具经济性、有较强竞争力的机场”；另一方面，公司将逐步提高非航空业务收入及利润占比，增强抗风险能力。

未来，公司主要拟建项目包括福州机场二期建设工程和厦门新机场工程。目前，上述项目均处于可研审批过程。预计 2020 年两机场将建成投入使用；2025 年福州机场设计旅客吞吐量将达到 3300 万人次，厦门机场旅客吞吐量 4500 万人次、货邮吞吐量 75 万吨。

八、财务分析

1. 财务质量及财务概况

公司提供的 2012~2014 年财务报告已经

致同会计师事务所有限公司（厦门分所）审计，均出具了标准无保留意见的审计结论。公司 2015 年三季度财务报表未经审计。

2012 年底纳入公司合并报表范围内 2 级子公司共 20 家；新纳入合并范围的 2 级子公司 2 家，分别为以独资方式设立的元翔国际航空港集团（福建）有限公司和以合资方式设立的西藏佰翔天厨食品有限公司；不再纳入合并报表范围的 2 级子公司 1 家，为以转让方式撤销的厦门翔义混凝土有限公司。2013 年底纳入公司合并报表范围内 2 级子公司共 24 家，其中新纳入合并范围的 2 级子公司 4 家，分别为以独资方式设立的厦门机场候机楼投资有限公司、厦门机场货站投资有限公司、厦门机场航站楼投资有限公司、厦门市翔业爱心基金会。2014 年纳入公司合并报表范围内 2 级子公司共 24 家；新纳入合并范围子公司 5 家，其中有 2 级子公司 1 家，为独资方式设立的厦门翔安机场建设

投资有限公司。截至 2015 年 9 月底，公司合并报表范围 2 级子公司数目较 2014 年底无变化，新增加子公司 6 家，并减少 1 家。

截至 2014 年底，公司合并资产总额 181.34 亿元，所有者权益 63.31 亿元（含少数股东权益 16.60 亿元）；2014 年公司实现营业收入 88.02 亿元，利润总额 9.66 亿元。

截至 2015 年 9 月底，公司合并资产总额 198.98 亿元，所有者权益 68.58 亿元（含少数股东权益 17.85 亿元）；2015 年 1~9 月公司实现营业收入 74.98 亿元，利润总额 7.44 亿元。

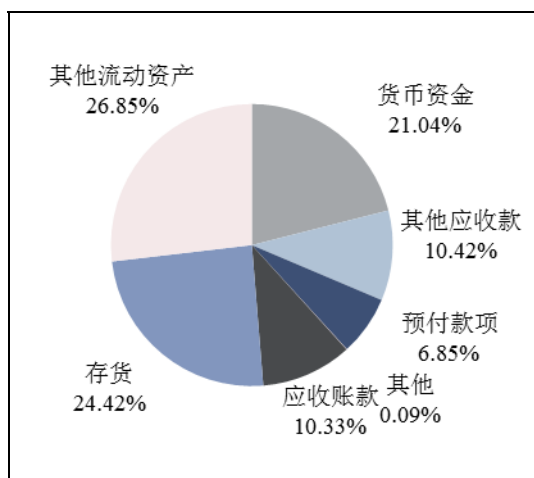
2. 资产质量

2012~2014 年，公司业务规模持续扩大，资产规模逐年增长，年均复合增长 22.70%。截至 2014 年底，公司资产总额 181.34 亿元，其中流动资产合计占 34.05%，非流动资产合计占 65.95%；公司所处机场运输行业属于资本密集型行业，公司资产以非流动资产为主，符合机场行业特点。

流动资产

2012~2014 年，公司流动资产年均复合增长 22.70%。截至 2014 年底，公司流动资产合计 61.74 亿元，主要由货币资金（占 21.04%）、存货（占 24.42%）和其他流动资产（占 26.85%）构成。

图 4 2014 年底公司流动资产构成



资料来源：公司审计报告

2012~2014 年，货币资金逐年下降，年均复合下降 16.29%。截至 2014 年底，公司货币资金 12.99 亿元，主要为银行存款 11.93 亿元；使用受限资金为 3.41 亿元，主要系保证金存款 1.05 亿元及子公司厦门国际航空港股份有限公司定期存款 2.36 亿元。

2012~2014 年，公司应收账款波动中小幅增长，主要包括应收各航空公司的机场服务费和货运代理费。截至 2014 年底，公司应收账款原值 6.74 亿元，其中账龄 1 年以内的占 94.00%，1~2 年的占 3.81%，2 年以上的占 2.19%，账龄较短；前五名合计 1.22 亿元，占应收账款总额的 19.08%，集中度较低。提取坏帐准备 0.36 亿元后，应收账款净额 6.38 亿元，坏账计提比例 5.38%，计提较为合理。

2012~2014 年，预付款项波动中略有上升，年均复合上升 1.71%。截至 2014 年底，公司预付款项 4.23 亿元，主要为预付工程款、未结算设备款和未结算工程款，其中账龄在 1 年以内的占 74.79%，1~3 年的占 21.71%，3 年以上的占 3.50%。

2012~2014 年，公司其他应收款波动上升，年均复合增长 10.56%。截至 2014 年底，公司其他应收款账面余额 6.97 亿元，主要为建安工程款和机场建设费补助资金；其中账龄在 1 年以内的占 82.79%，1~3 年的占 14.21%，3 年以上的占 3.00%，整体账龄较短。截至 2014 年底，公司对其他应收款提取 0.54 亿元坏账准备，计提比例 7.62%；其中前 5 名主要款项合计 0.82 元，占其他应收款总额的 12.77%，集中度低。截至 2014 年底，公司其他应收款账面净额为 6.43 亿元。

2012~2014 年，公司存货迅速增长，年均复合增长 43.23%，其中 2013 年的增长主要为新增的房地产开发成本，2014 年的增长主要为房地产开发产品和库存商品增加所致。截至 2014 年底，公司存货账面余额 15.37 亿元，主要以库存商品（占 34.80%）和房产开发成本（占 44.51%）为主；共计提存货跌价准备 0.29 亿元，

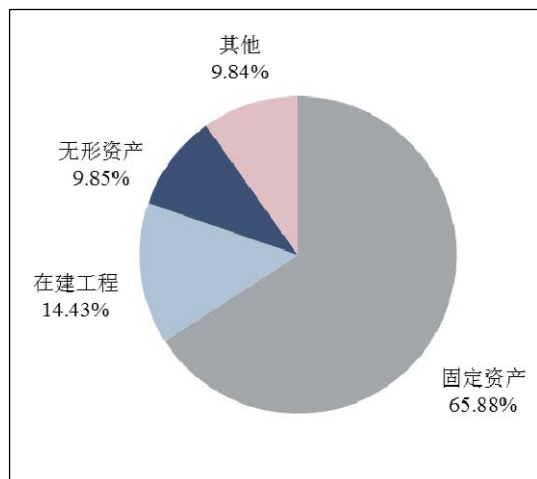
计提比例 1.91%，计提比例较为合理。

2012~2014 年，公司其他流动资产大幅增长。截至 2014 年底，公司其他流动资产 16.58 亿元，主要包括银行理财产品 11.00 亿元、委托贷款 3.00 亿元以及结构性存款 1.70 亿元。

非流动资产

2012~2014 年，非流动资产逐年增长，年均复合增长 22.69%。截至 2014 年底，公司非流动资产合计 119.60 亿元，主要由固定资产（占 65.88%）、在建工程（占 14.43%）和无形资产（占 9.85%）构成。

图 5 2014 年底公司非流动负债构成



资料来源：公司审计报告

2014 年，公司根据《企业会计准则 2 号——长期股权投资》要求，将长期股权投资中对厦门农村商业银行股份有限公司、厦门国际航空港汽车服务有限公司以及厦门航空工业有限公司的投资（合计 2.69 亿元）转入可供出售金融资产。

机场是资本密集型行业，固定资产是公司资产的主要组成部分。2012~2014 年，公司固定资产规模逐年增长，年均复合增长 34.60%。截至 2014 年底，公司固定资产原值 117.61 亿元，其中当年在建工程转固定资产 23.73 亿元；公司累计折旧 38.39 亿元，计提减值准备 0.43 亿元；2014 年底，固定资产账面价值合计 78.79 亿元，主要为房屋建筑物及机场专用设施（占 81.36%）。

2012~2014 年，在建工程有所波动。截至 2013 年底，公司在建工程 24.79 亿元，同比大幅增长 41.85%，主要系 T4 国际候机楼、航空港物流中心、龙岩京华中心酒店及商场、漳州佰翔圆山酒店等持续投入所致。截至 2014 年底，公司在建工程 17.25 亿元，较 2013 年底降低的原因是厦门机场 T4 航站楼完工结转到固定资产。

2012~2014 年，无形资产小幅波动上升，主要由土地使用权、货站专营权和财务软件使用权等构成。截至 2014 年底，公司土地使用权账面原值 13.68 亿元，占无形资产账面原值 94.71%；其中“厦门高崎机场机组过夜用房”项目用地、福州海景酒店项目用地以及子公司漳州佰翔园山酒店有限公司受让的 2011G05 号宗地，合计账面原值 0.93 亿元的 3 块土地使用权正在办理过程中。2014 年无形资产未计提减值准备。

截至 2015 年 9 月底，公司资产总额 198.98 亿元，其中流动资产和非流动资产分别占 37.29%和 62.71%。较 2014 年底相比，公司流动资产占比略有上升，主要来自其他应收款和其他流动资产的增长。

截至 2015 年 9 月底，公司流动资产 74.20 亿元，较 2014 年底增长 20.18%。其中，公司货币资金 5.17 亿元，较 2014 年减少 7.82 亿元，主要是由于公司购买理财产品和在建项目所致。截至 2015 年 9 月底，公司其他应收款 14.76 亿元，较 2014 年底增加 8.33 亿元，主要来自应收投标保证金的增加。同时，公司为提高资金使用效率购买短期理财产品，致使其他流动资产大幅增长；2015 年 9 月底公司其他流动资产 25.70 亿元，较 2014 年底增长 55.00%。

截至 2015 年 9 月底，公司非流动资产 124.78 亿元，较 2014 年底增长 4.33%，主要来自在建工程的增加。截至 2015 年 9 月底，公司在建工程 22.88 亿元，较 2014 年底增加 5.62 亿元，主要在建项目包括佰翔京华中心、航空物流运营服务中心、海峡旅游服务中心（五通

酒店)等。

总体看,公司资产以非流动资产为主,资产规模稳步扩张;由于公司购入银行理财产品金额较大、近年来在建工程转固较多,其他流动资产和固定资产增幅大。整体资产构成符合行业经营特点,资产质量较好。

3. 负债及所有者权益

所有者权益

2012~2014年,公司所有者权益稳定增长,年均复合增长9.71%。截至2014年底,公司所有者权益合计63.31亿元(少数股东权益占26.22%),同比增长9.34%,主要是实收资本、未分配利润及少数股东权益增加所致。2014年归属于母公司所有者权益46.71亿元,其中实收资本占42.91%、资本公积占16.34%、未分配利润占37.82%。

截至2014年底,公司实收资本20.00亿元,较2013年底增加2.00亿元,系资本公积转增所致。截至2014年底,公司资本公积7.63亿元,同比减少1.88亿元,其中国有资本收益金返还0.20亿元,资本公积转增实收资本2.00亿元。2012~2014年,公司未分配利润逐年增长,年均复合增长29.67%;截至2014年底公司未分配利润为17.67亿元,同比增加3.80亿元。

截至2015年9月底,公司所有者权益合计68.58亿元(含少数股东权益17.85亿元),较2014年底增长8.33%,主要来自未分配利润的增长。

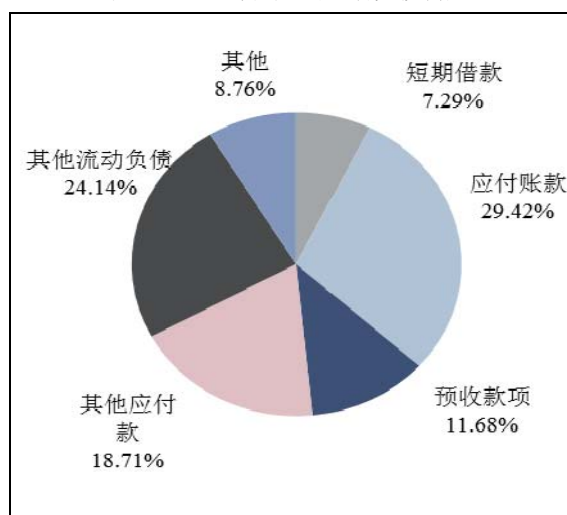
整体看,公司所有者权益中未分配利润占比较大,所有者权益稳定性一般。

负债

2012~2014年,公司负债规模快速增长,年均复合增长31.88%。截至2014年底,公司负债总额118.03亿元,同比增长31.41%,主要系应付账款、应付债券以及专项应付款增加所致;其中流动负债占56.16%,非流动负债占43.84%。

2012~2014年,公司流动负债年均复合增长26.20%。截至2014年底,公司流动负债合计66.28亿元,主要由应付账款(占29.42%)、其他应付款(占18.71%)和其他流动负债(占24.14%)构成。

图6 2014年底公司流动负债构成



资料来源:公司审计报告

2012~2014年,公司短期借款波动下降,年均复合下降30.35%。截至2014年底,公司短期借款4.83亿元,信用借款占56.52%,保证借款占43.48%。2014年,由于公司调整融资方式,提高了发行债券等直接融资的比例,并于年底提前归还银行借款,短期借款较2013年底下降较为明显。

2012~2014年,公司应付账款大幅增长,年均复合增长43.96%。受业务及固定资产投资规模增长影响,截至2014年底,公司应付账款19.50亿元,主要为工程款、车款或配件款以及应付供应商款项;应付账款前五名合计3.51亿元,占总额的18.02%,客户集中度较低;从账龄来看,1年以内的占73.14%,1~3年的占24.17%,3年以上的占2.69%,账龄较短。

2012~2014年,公司其他应付款一直保持较大规模,截至2014年底合计12.40亿元,同比增长8.82%,主要为代收代付机场建设费、应付未决算工程款及预收土地款。从账龄看,1年以内款项占26.12%,1~3年占53.66%,3年

以上占20.22%，账龄分布较为均匀。

2012~2014年，其他流动负债主要是公司发行的短期债务融资工具。截至2014年底，公司其他流动负债16.00亿元，系公司2014年发行的6亿元短期融资券“14厦翔业CP001”，以及2014年发行的10亿元超短期融资券“14厦翔业SCP001”。

2012~2014年，公司非流动负债快速增长，年均复合增长率为40.43%。截至2014年底，公司非流动负债合计51.75亿元，主要包括应付债券（占40.58%）、长期应付款（占14.91%）和专项应付款（占43.77%）。

2012~2014年，公司应付债券逐年增长，分别为9.00亿元、15.00亿元和21.00亿元，年均复合增长52.75%。截至2014年底，公司应付债券为21.00亿元，由“12厦翔业MTN1”（5亿元）、“12厦翔业MTN2”（4亿元）、“13厦翔业MTN001”（6亿元）和“14厦翔业MTN1”（6亿元）构成，发行期限均为3年。

2012~2014年，公司长期应付款波动增长，分别为4.95亿元、7.90亿元和7.71亿元，其中2013年和2014年主要是公司应付厦门市象屿保税港区管委会返还的物流园区土地出让金，2013和2014年分别为7.85亿元和7.66亿元。

2012~2014年，公司专项应付款逐年增长，分别为11.92亿元、17.19亿元和22.65亿元，年均复合增长37.82%。截至2014年底，公司专项应付款22.65亿元，其中16.00亿元为民航发展基金。

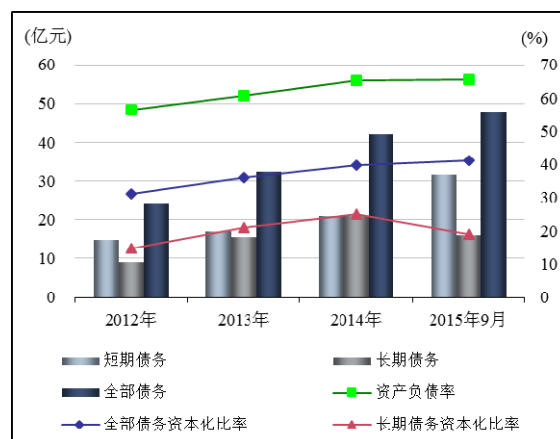
截至2015年9月底，公司负债合计130.40亿元，其中流动负债和非流动负债分别占61.18%和38.82%。较2014年底相比，公司流动负债占比明显上升，主要是由于预收款项、其他应付款和其他流动负债的增长所致。

截至2015年9月底，公司预收款项11.87亿元，较2014年底增加4.13亿元，主要为房地产销售款增加。截至2015年9月底，公司其他应付款19.47亿元，较2014年底增加7.06亿元，主要系采购、工程保修款及建安工程款

的增加。公司于2015年前三季度发行超短期融资券合计34.50亿元，发行短期融资券5亿元，致使公司其他流动负债较2014年大幅增加14.74亿元。截至2015年9月底，公司非流动负债50.62亿元，较2014年底变化不大。

2012~2014年，公司有息债务规模快速上升，全部债务年均复合增长32.30%。截至2014年底，公司全部债务41.94亿元；其中短期债务20.93亿元，主要是公司发行的短期债务融资工具；长期债务21.01亿元，为公司发行的4期中期票据；公司长、短期债务占比趋近平衡。截至2015年9月底，公司全部债务合计47.78亿元，较2014年底增长13.93%。其中，短期债务和长期债务分别占66.40%和33.60%。

图7 公司债务结构及负债



资料来源：公司审计报告

2012~2014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呈上升趋势，三年均值分别为62.05%、36.95%和21.72%，2014年底分别为65.09%、39.85%和24.91%。截至2015年9月底，公司上述指标分别为65.53%、41.06%和18.97%，公司整体债务负担逐渐加重。

总体看，公司负债以流动负债为主；债务规模有所上升，但整体债务负担仍处于适宜范围内。

4. 盈利能力

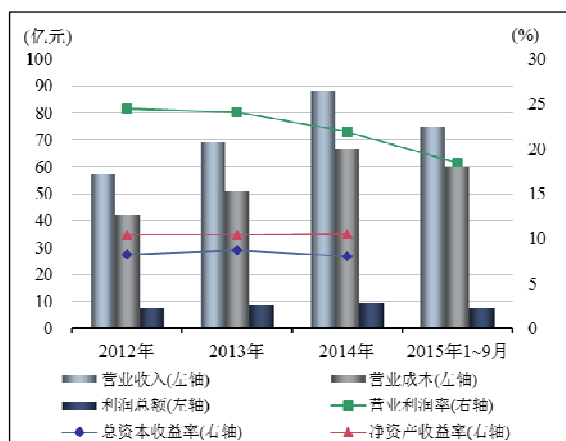
2012~2014年，公司营业收入年均复合增

长 23.94%，2014 年实现营业收入 88.02 亿元；近三年公司营业成本年均复合增长 26.04%，略高于营业收入增幅；公司营业利润率呈小幅下降趋势，三年分别为 24.42%、24.11%和 21.89%。

从期间费用来看，近年来由于销售规模的扩大，公司销售费用增长迅速；财务费用变化主要由融资增加引起。公司期间费用占营业收入的比重逐渐降低，2014 年公司期间费用率为 13.36%。

随着营业收入的扩大，公司近三年营业利润持续增长，年均复合增长 13.97%，2014 年公司营业利润为 7.86 亿元，利润总额 9.66 亿元；公司 2014 年获得营业外收入 2.01 亿元，主要为政府补助利得（1.85 亿元）。

图 8 公司近年盈利情况



资料来源：公司审计报告

从盈利指标看，2012~2014 年，公司净资产收益率基本保持稳定，三年分别为 10.39%、10.47%和 10.53%；总资本收益率基本稳定，三年分别为 8.27%、8.75%和 8.36%。

2015 年 1~9 月，公司实现营业收入 74.98 亿元，同比增长 23.27%；公司实现利润总额 7.44 亿元，同比增长 20.28%。2015 年 1~9 月，公司营业利润率 18.43%，较 2014 年水平有所下滑。

总体看，公司近年业务规模持续扩大，营业收入稳定增长；但受毛利率较低的物流板块收入占比持续提升影响，公司盈利指标有所下滑。

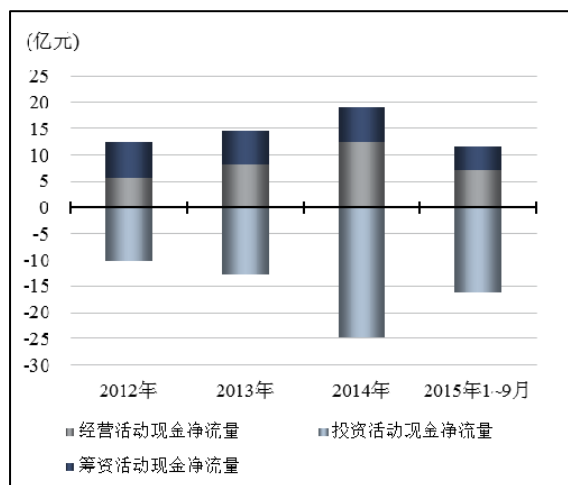
5. 现金流

从经营活动来看，2012~2014 年，公司销售商品、提供劳务收到的现金逐年增长，三年分别为 67.94 亿元、78.43 亿元和 104.18 亿元，年均复合增长 23.83%。2012~2014 年，公司收到其他与经营活动有关的现金波动中有所降低，年均复合下降 12.85%；2014 年为 6.74 亿元，主要系公司与关联方往来款项以及公司收到的各类补贴款。经营活动现金流出方面，2012~2014 年购买商品、接受劳务支付的现金较快增长，分别为 50.57 亿元、50.88 亿元和 72.46 亿元，年均复合增长 19.70%；公司近三年支付的其他与经营活动有关的现金波动增长，分别为 7.84 亿元、6.35 亿元和 8.44 亿元；2012~2014 年，公司经营活动现金流量净额分别为 5.69 亿元、8.24 亿元和 12.46 亿元。

近三年公司现金收入比保持稳定，分别为 118.59%、113.61%和 118.36%，公司收入实现质量较好。

从投资活动来看，2012~2014 年公司投资活动的现金流入量和流出量均快速增长，年均复合增长率分别为 84.83%和 74.43%；2014 年分别为 60.93 亿元和 85.79 亿元。近三年公司收回投资收到的现金和投资支付的现金均快速增长，其年均复合增长率分别为 122.84%和 107.14%，主要是公司与下属子公司理财产品的收回与投入的现金。近三年，公司在酒店板块和机场板块固定资产投资大幅增加，致使 2012~2014 年公司购建固定资产、无形资产等支付的现金逐年增长，年均复合增长 21.75%，2014 年为 25.96 亿元。2014 年公司支付其他与投资活动有关的现金较 2013 年增加 14.62 亿元，主要是结构性存款投资。近年来，公司正处于投资建设高峰期，随着改扩建机场及配套设施的支出增长，以及酒店和物流板块业务规模的不断扩大，公司投资活动现金流表现为净流出，近三年分别为 -10.36 亿元、-12.79 亿元和 -24.86 亿元。

图9 公司现金流情况



资料来源：公司审计报告

2012~2014年，公司筹资活动前产生的现金流量净额分别为-4.68亿元、-4.55亿元和-12.40亿元，公司投资规模较大，对外融资需求有所上升。

从筹资活动来看，公司主要通过银行借款及发行债券获得现金，筹资活动现金流出则主要用于偿还债务。2012~2014年，公司筹资活动现金流量净额分别为6.77亿元、6.21亿元和6.70亿元。

2015年1~9月，公司经营活动、投资活动和筹资活动产生的现金流量净额分别为7.15亿元、-16.11亿元和4.39亿元。2015年1~9月，公司现金收入比为108.76%，较2014年有所下降。

整体来看，公司近年来经营活动现金流入规模大且增长迅速，收入实现质量较好，经营性净现金流逐年持续增长且较为充裕；受近年机场及酒店板块进入投资高峰期影响，近两年公司投资活动表现为较大规模的净流出，对债务融资具有一定的依赖，债务规模有所增加，对外融资压力有所上升。

6. 偿债能力

从短期偿债能力指标看，2012~2014年公司流动比率和速动比率逐年降低，近三年均值分别为94.54%和73.06%，2014年底分别为

93.16%和70.40%；截至2015年9月底，上述两项指标分别为93.01%和72.18%。2012~2014年，公司经营现金流动负债比分别为13.66%、16.84%和18.80%。考虑到公司货币资金和经营活动现金流入规模大，公司短期偿债能力较强。

从长期偿债能力指标看，2012~2014年，公司EBITDA分别为11.90亿元、14.16亿元和16.77亿元；EBITDA利息倍数呈波动下降趋势，三年分别为13.75倍、7.71倍和7.86倍，全部债务/EBITDA三年分别为2.01倍、2.29倍和2.50倍。总体看，公司长期偿债能力强。

截至2015年9月底，公司合并口径共获银行授信额度人民币54.03亿元，已使用授信额度7.95亿元，尚未使用额度为人民币46.08亿元，公司间接融资渠道畅通。公司下属子公司厦门空港为上交所上市公司，直接融资渠道畅通。

截至2015年9月底，公司无对外担保。

7. 过往债务履约情况

根据中国人民银行企业基本信用信息报告（机构信用代码：G10350206002633108），截至2016年2月1日，公司本部无已结清和未结清的不良信贷信息记录，公司过往债务履约情况良好。

8. 抗风险能力

公司是中国大型航空港经营管理企业，业务规模持续扩大，资产规模和利润总额稳步增长，主营业务收入增长迅速。考虑到福建省较高的经济增长速度，以及民航总局和福建省政府对于公司的大力支持，公司整体抗风险能力极强。

九、本期中期票据偿债能力分析

1. 本期中期票据对公司现有债务的影响

本期中期票据发行额度为6亿元，分别占2015年9月底公司长期债务和全部债务的

37.37%和12.56%。本期中期票据的发行将对公司现有债务规模和债务结构产生一定影响。

截至2015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65.53%、41.06%和18.97%。以2015年9月底财务数据为基础，同时考虑公司于2015年10月28日发行的4亿元中期票据（“15厦翔业MTN001”）、2015年12月8日和2016年1月21日发行的合计16亿元超短期融资券（5亿元“15厦翔业SCP009”和11亿元“16厦翔业SCP001”），预计本期中期票据发行后公司资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率将分别上升至69.52%、51.83%和27.53%，公司债务负担将明显加重。

2. 本期中期票据偿还能力分析

2012~2014年，公司经营活动产生的现金流入量分别为77.28亿元、81.46和111.74亿元，分别为本期中期票据发行额度的12.88倍、13.58倍和18.62倍；经营性净现金流分别为5.69亿元、8.24亿元和12.46亿元，分别为本期中期票据发行额度的0.95倍、1.37倍和2.08倍；公司EBITDA分别为11.90亿元、14.16亿元和16.77亿元，分别为本期中期票据的1.98倍、2.36倍和2.80倍。总体看，公司经营活动现金流和EBITDA对本期中期票据保障能力强。

十、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。

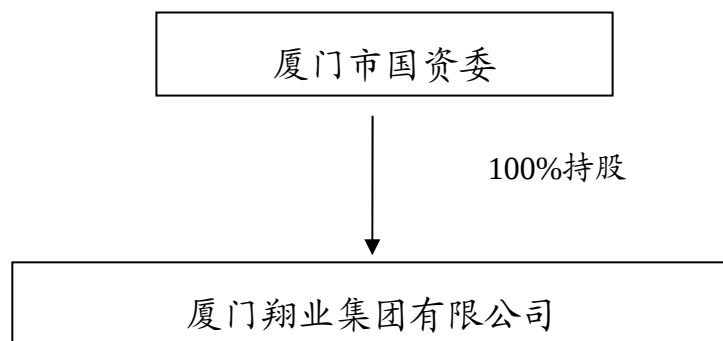
公司是中国大型航空港经营管理企业，在区域环境、客货资源、政府支持、产业链经营等方面具有综合优势。近年来在厦门市政府的大力支持下，公司业务发展迅速，客货吞吐量持续增长。目前，公司加大对下属机场、酒店、

物流等业务的投资、拓展。未来随着福建省经济发展对公司经营环境改善的促进、公司下属各机场扩建后运力的实现以及在建酒店的投入运营，公司整体竞争实力有望提升。

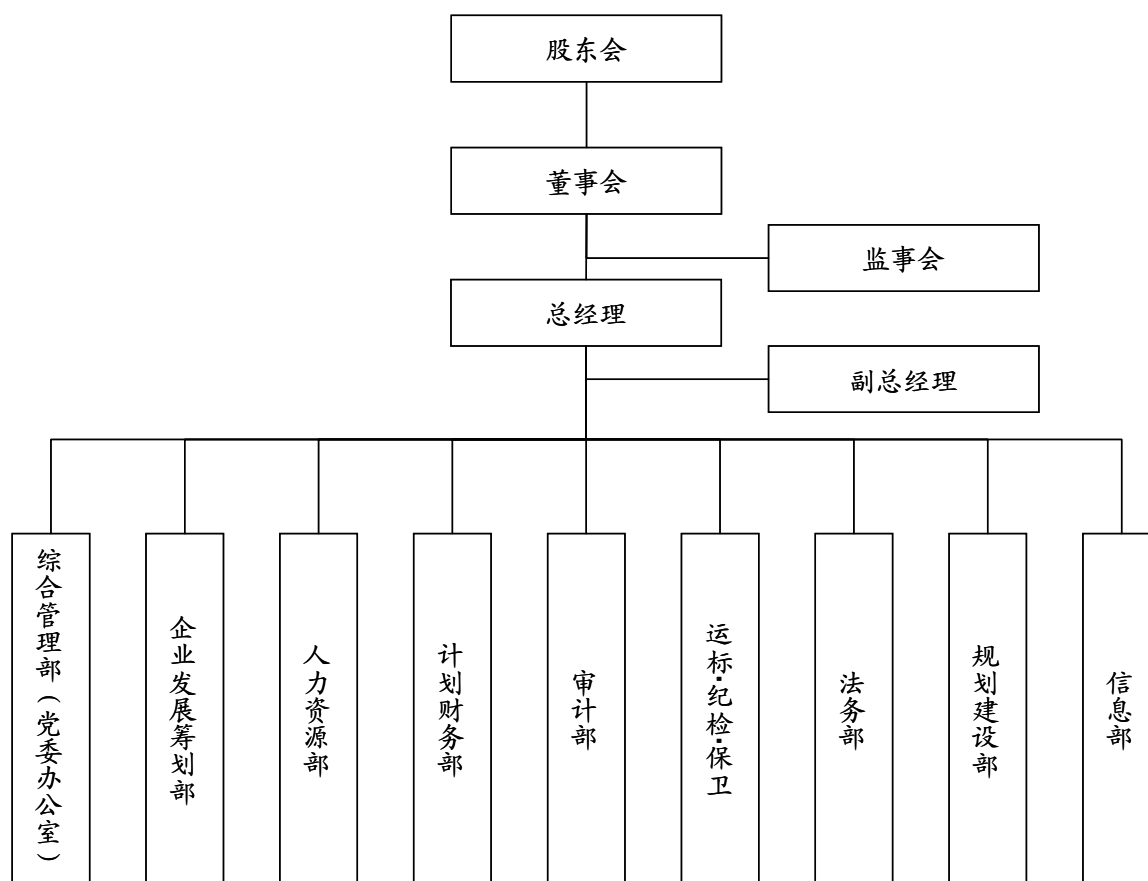
目前公司经营状况良好，整体资产质量较好，债务负担适宜，盈利能力较好，整体偿债能力强。公司经营活动现金流和EBITDA对本期中期票据保障能力强。

总体看，本期中期票据到期不能偿还的风险极低。

附件 1-1 截至 2015 年 9 月底公司股权结构图



附件 1-2 截至 2015 年 9 月底公司组织结构图



附件 2 主要财务数据及指标

项目	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年 9 月
财务数据				
现金类资产(亿元)	16.45	17.40	14.06	5.22
资产总额(亿元)	120.46	147.72	181.34	198.98
所有者权益(亿元)	52.60	57.90	63.31	68.58
短期债务(亿元)	14.96	16.93	20.93	31.72
长期债务(亿元)	9.01	15.51	21.01	16.06
全部债务(亿元)	23.96	32.43	41.94	47.78
营业收入(亿元)	57.29	69.03	88.02	74.98
利润总额(亿元)	7.51	8.52	9.66	7.44
EBITDA(亿元)	11.90	14.16	16.77	--
经营性净现金流(亿元)	5.69	8.24	12.46	7.15
财务指标				
销售债权周转次数(次)	10.04	11.32	13.65	--
存货周转次数(次)	6.01	5.64	5.16	--
总资产周转次数(次)	0.52	0.51	0.53	--
现金收入比(%)	118.59	113.61	118.36	108.76
营业利润率(%)	24.42	24.11	21.89	18.43
总资本收益率(%)	8.27	8.75	8.36	--
净资产收益率(%)	10.39	10.47	10.53	--
长期债务资本化比率(%)	14.62	21.12	24.91	18.97
全部债务资本化比率(%)	31.30	35.90	39.85	41.06
资产负债率(%)	56.33	60.80	65.09	65.53
流动比率(%)	98.54	94.19	93.16	93.01
速动比率(%)	80.88	72.29	70.40	72.18
经营现金流动负债比(%)	13.66	16.84	18.80	11.95
EBITDA 利息倍数(倍)	13.75	7.71	7.86	--
全部债务/EBITDA(倍)	2.01	2.29	2.50	--
经营活动现金流入量偿债倍数(倍)	12.88	13.58	18.62	--
经营活动现金流量净额偿债倍数(倍)	0.95	1.37	2.08	--
EBITDA/本期发债额度(倍)	1.98	2.36	2.80	--

注：1. 2015 年三季度财务数据未经审计；2. 公司短期债务中包含其他流动负债中短期融资券和超短期融资券。

附件 3 有关计算指标的计算公式（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	
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%
本期中期票据偿债能力	
经营活动现金流入量偿债倍数	经营活动现金流入量/本期中期票据到期偿还额
经营活动现金流量净额偿债倍数	经营活动现金净流量/本期中期票据到期偿还额
EBITDA/本期发债额度	EBITDA/本期中期票据发行额度

注: 现金类资产=货币资金+交易性金融资产/短期投资+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 中长期债券信用等级设置及其含义

根据中国人民银行2006年3月29日发布的“银发〔2006〕95号”文《中国人民银行信用评级管理指导意见》，以及2006年11月21日发布的《信贷市场和银行间债券市场信用评级规范》等文件的有关规定，银行间债券市场中长期债券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。

级别设置	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

主体长期信用等级设置及含义同中长期债券。

联合资信评估有限公司关于 厦门翔业集团有限公司 中期票据信用的跟踪评级安排

根据有关要求，联合资信评估有限公司（联合资信）将在本期中期票据存续期内每年进行一次定期跟踪评级，并根据情况开展不定期跟踪评级。

厦门翔业集团有限公司应按联合资信跟踪评级资料清单的要求，提供相关资料。厦门翔业集团有限公司如发生重大变化，或发生可能对信用等级产生较大影响的重大事件，厦门翔业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厦门翔业集团有限公司的经营管理状况及相关信息，如发现厦门翔业集团有限公司出现重大变化，或发现其存在或出现可能对信用等级产生较大影响的重大事件时，联合资信将落实有关情况并及时评估其对信用等级产生的影响，据以确认或调整信用等级。

如厦门翔业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信用等级变化情况做出判断，联合资信有权终止信用等级。

在跟踪评级过程中，如信用等级发生变化调整时，联合资信将在本公司网站予以公布，同时出具跟踪评级报告报送厦门翔业集团有限公司、主管部门、交易机构等。

