

# 信用评级公告

联合〔2020〕4230号

联合资信评估股份有限公司通过对邯郸市交通建设有限公司的信用状况进行综合分析和评估，确定邯郸市交通建设有限公司主体长期信用等级为AA，评级展望为稳定。

特此公告

联合资信评估股份有限公司

二〇二〇年十一月九日



# 邯郸市交通建设有限公司

## 主体长期信用评级报告

评级结果：

主体长期信用等级：AA

评级展望：稳定

评级时间：2020年11月9日

本次评级使用的评级方法、模型：

名称	版本
收费公路运营企业信用评级方法	V3.0.201907
收费公路运营企业主体信用评级模型 (打分表)	V3.0.201907

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：

指示评级	a <sup>+</sup>	评级结果	AA	
评价内容	评价结果	风险因素	评价要素	
经营风险	B	经营环境	宏观和区域风险	2
			行业风险	2
		自身竞争力	基础素质	2
			企业管理	2
			经营分析	2
财务风险	F3	现金流	资产质量	4
			盈利能力	3
			现金流量	3
		资本结构	4	
		偿债能力	3	
调整因素和理由			调整子级	
政府支持			2	

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

评级观点

邯郸市交通建设有限公司（以下简称“公司”）是河北省邯郸市重要的交通基础设施建设和运营主体，主要负责邯郸市辖区内的高速公路、国有干线收费公路、客运场站等交通基础设施的建设和运营，在区域地位及外部支持等方面具有突出优势。联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）同时关注到公司资产流动性弱、债务负担重且未来偿付压力大等对其信用水平带来的不利影响。

随着区域经济发展和路网规模效应提升，公司的通行费收入及盈利能力有望提高。同时，客运枢纽中心项目竣工并整体投入运营后，有望成为公司新的收入增长点，联合资信对公司的评级展望为稳定。

综合评估，联合资信认为公司主体长期信用风险很低。

优势

1. 经营环境良好。近年来，邯郸市经济平稳发展，一般公共预算收入持续增长。2019年，邯郸市实现地区生产总值3486.0亿元，同比增长7.2%；完成一般公共预算收入262.1亿元，同比增长7.7%。
2. 公司行业地位突出，持续得到地方政府的大力支持。公司是邯郸市重要的交通基础设施建设和运营主体，业务经营具有区域竞争优势，近年来持续得到邯郸市政府在资本金注入、资产划拨以及财政补贴等方面的支持。

关注

1. 资产流动性弱。公司其他应收款规模大，对资金形成明显占用；资产中公路路产和土地使用权占比高，且受限资产规模大，整体资产质量一般。
2. 债务负担重，未来偿债压力大。2020年3月底，公司全部债务资本化比率为72.27%；2020年4-12月、2021年和2022年，公司到期的债务规模分别为61.32亿元、50.33亿元和55.26亿元。

分析师：张依 唐嵩

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

3. 新冠肺炎疫情对公司经营产生负面影响。2020年初爆发的新型冠状病毒肺炎疫情对高速公路行业冲击较大，对公司通行费收入产生一定负面影响。

主要财务数据：

合并口径				
项 目	2017年	2018年	2019年	2020年 3月
现金类资产（亿元）	29.69	27.58	32.57	28.66
资产总额（亿元）	291.95	305.33	314.26	309.80
所有者权益（亿元）	81.65	83.07	86.07	84.24
短期债务（亿元）	18.80	35.45	77.13	77.08
长期债务（亿元）	184.97	180.05	144.72	142.43
全部债务（亿元）	203.77	215.50	221.85	219.50
营业收入（亿元）	12.44	13.19	15.44	0.79
利润总额（亿元）	3.52	1.44	1.49	-1.83
EBITDA（亿元）	11.66	12.03	12.59	--
经营性净现金流（亿元）	3.03	0.00	10.03	0.97
现金收入比（%）	77.95	73.30	93.67	100.00
营业利润率（%）	79.95	68.74	73.99	79.43
净资产收益率（%）	4.30	1.74	1.73	--
资产负债率（%）	72.03	72.79	72.61	72.81
全部债务资本化比率（%）	71.39	72.18	72.05	72.27
流动比率（%）	404.17	275.54	147.37	175.67
速动比率（%）	372.00	249.77	137.90	163.93
经营现金流动负债比（%）	12.34	0.01	12.12	--
现金短期债务比（倍）	1.58	0.78	0.42	0.37
EBITDA 利息倍数（倍）	1.71	1.40	1.35	--
全部债务/EBITDA（倍）	17.47	17.92	17.62	--

公司本部

项 目	2017年	2018年	2019年	2020年 3月
资产总额（亿元）	268.65	283.07	291.72	287.67
所有者权益（亿元）	68.77	70.21	73.38	71.56
全部债务（亿元）	194.24	191.76	212.86	211.02
营业收入（亿元）	12.33	13.03	15.12	0.77
利润总额（亿元）	3.49	1.47	1.66	-1.82
资产负债率（%）	74.40	75.20	74.85	75.13
全部债务资本化比率（%）	73.85	73.20	74.36	74.68
流动比率（%）	379.61	259.90	142.09	169.60
经营现金流动负债比（%）	10.89	-6.90	11.98	--

注：1. 2020年一季度财务报表未经审计；2. 长期应付款中有息部分纳入长期债务核算；3. 2020年3月底长期借款、应付债券和长期应付款中一年内到期部分已调整至短期债务；4. 尾差系四舍五入所致

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
AA	稳定	2020/08/24	张依、唐嵩	<a href="#">收费公路运营企业信用评级方法 V3.0.201907</a> <a href="#">收费公路运营企业主体信用评级模型（打分表） V3.0.201907</a>	--
AA	稳定	2013/01/07	高景楠、闫昱州	<a href="#">《资信评级原理》企业主体评级方法（2009）</a>	<a href="#">阅读全文</a>

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编号

## 声 明

一、本报告引用的资料主要由邯郸市交通建设有限公司（以下简称“该公司”）提供，联合资信评估股份有限公司（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，符合真实性、准确性、完整性要求。

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、该公司信用等级自 2020 年 11 月 9 日至 2021 年 11 月 8 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。

# 邯郸市交通建设有限公司

## 主体长期信用评级报告

### 一、主体概况

邯郸市交通建设有限公司（以下简称“公司”）是根据邯郸市人民政府（2009）84号文，由邯郸市交通运输局（2010年更名为现名）以货币资金（6000万元）和309武涉公路及马峰公路路产作为出资，并整合青兰高速公路邯郸段和汽车客运东站等资产，于2009年9月16日成立的国有独资公司。2019年6月6日，根据邯政复（2019）13号文件，邯郸市人民政府将邯郸市交通运输局持有的公司100%股权无偿划转至邯郸市交通投资集团有限公司（以下简称“交投集团”）；2020年8月12日，公司完成上述股权划转的工商变更，公司股东变更为交投集团。截至报告出具日，公司注册资本和实收资本均为1.80亿元，交投集团为公司唯一股东，公司实际控制人为邯郸市交通运输局。

公司经营范围：主要从事高速公路、国有干线收费公路、场站、城际营业性轻轨的建设和经营，以及按市场机制模式运作的交通相关项目的投资、运营和管理（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。

截至2020年3月底，公司本部内设综合部、财务审计部、投资发展部、建设和运营管理部等职能部门；合并范围内拥有子公司5家。

截至2019年底，公司资产总额314.26亿元，所有者权益合计86.07亿元。2019年，公司实现营业收入15.44亿元，利润总额1.49亿

元。

截至2020年3月底，公司资产总额309.80亿元，所有者权益84.24亿元。2020年1—3月，公司实现营业收入0.79亿元，利润总额-1.83亿元。

公司注册地址：河北省邯郸市邯山区工业园区创优路9号；法定代表人：张钰柱。

### 二、宏观经济和政策环境

#### 1. 宏观经济环境

2020年上半年，突如其来的新冠肺炎疫情全球大流行，对各国经济和贸易造成严重冲击，全球经济陷入深度衰退。虽然5—6月份数据有触底反弹的明显迹象，但是依然处于萎缩低迷中，全球经济增长动能依然缺乏。中国经济增速尽管于二季度转正，超预期增长3.2%，但上半年同比依然下降1.6%，疫情的负面影响尚未消除，经济增长还未恢复到正常水平。当前全球疫情依然在蔓延扩散，疫情对世界经济的冲击将继续发展演变，外部风险挑战明显增多，国内经济恢复仍面临压力。

**经济运行受疫情严重冲击。**由于疫情对生产、流通、消费的限制，经济活动受到严重冲击，2020年上半年中国经济出现负增长，GDP累计同比下降1.6%，其中一季度同比下降6.8%、二季度同比增长3.2%。二季度经济复苏较为强劲，对上半年经济恢复发挥了重要作用。

表1 2017—2020年上半年中国主要经济数据

项目	2017年	2018年	2019年	2020年一季度	2020年上半年
GDP（万亿元）	83.2	91.9	99.1	20.7	45.7
GDP增速（%）	6.9	6.7	6.1	-6.8	-1.6
规模以上工业增加值增速（%）	6.6	6.2	5.7	-8.4	-1.3
固定资产投资增速（%）	7.2	5.9	5.4	-16.1	-3.1
社会消费品零售总额增速（%）	10.2	9.0	8.0	-19.0	-11.4
出口增速（%）	10.8	7.1	5.0	-11.4	-3.0

进口增速 (%)	18.7	12.9	1.6	-0.8	-3.3
CPI 增幅 (%)	1.6	2.1	2.9	4.9	3.8
PPI 增幅 (%)	6.3	3.5	-0.3	-0.6	-1.9
城镇失业率 (%)	3.9	4.9	5.2	5.9	5.7
城镇居民人均可支配收入增速 (%)	6.5	5.6	5.0	-3.9	-2.0
公共财政收入增速 (%)	7.4	6.2	3.8	-14.3	-10.8
公共财政支出增速 (%)	7.7	8.7	8.1	-5.7	-5.8

注：1. GDP 总额按现价计算；2. 出口增速、进口增速均以人民币计价统计；3. 增速及增幅均为累计同比增长数，GDP 增速、城镇居民人均可支配收入增速为实际增长率，规模以上工业增加值增速、固定资产投资增速、社会消费品零售总额增速为名义增长率；4. 城镇失业率统计中，2017 年为城镇登记失业率，2018 年开始为城镇调查失业率，指标值为期末数

数据来源：联合资信根据国家统计局和 wind 数据整理

**三大需求全面收缩。**2020 年上半年，社会消费品零售总额累计同比增长-11.4%，降幅较一季度（-19.0%）有所收窄，但仍处于深度萎缩状态；全国网络零售额达 5.15 万亿元，同比增长 7.3%，为支撑消费的重要力量；全国固定资产投资（不含农户）累计同比增长-3.1%，比上季度（-16.1%）明显收窄，同样仍处于负增长区间。从主要投资领域看，制造业投资增速为-11.7%，降幅比一季度（-25.2%）有所收窄，处于历史同期最低水平；基础设施建设（不含电力）投资增速为-2.7%，较上季度（-19.7%）降幅大幅收窄，仍处下降状态；房地产投资增速为 1.9%，较一季度（-7.7%）转负为正，成为投资增长的主要支撑。民间投资增速为-7.3%，比上年低 13 个百分点；国有投资增速为-5.8%，比上年低 2.7 个百分点。2020 年 1—6 月，货物进出口总额 14.24 万亿元人民币，同比增长-3.2%，增速较一季度（-6.5%）收窄。其中，出口额 7.71 万亿元，累计同比增长-3.0%；进口额 6.52 万亿元，累计同比增长-3.3%。进出口顺差 1.19 万亿元，较一季度（993.0 亿元）大幅增加，较上年同期（1.21 万亿元）略有减少。2020 年上半年，中国对欧盟累计进出口额为 1.99 万亿元（同比增长-1.8%），对东盟累计进出口额为 2.09 万亿元（同比增长 5.6%），对美国累计进出口额为 1.64 万亿元（同比增长-6.6%），对日本累计进出口额为 1.03 万亿元（同比增长 0.4%），东盟成为中国进出口金额最大和增长速度最快的地区。2020 年二季度，资本形成总额拉动 GDP 增长 5 个百分点，最终消费

支出向下拉动 GDP 2.3 个百分点，货物和服务净出口拉动 GDP 增长 0.5 个百分点，可见二季度经济恢复超预期，主要源于投资和外贸的强劲复苏。

**工业生产及经济效益恢复较快，服务业收缩明显。**2020 年上半年工业和服务业同步下降。全国规模以上工业增加值同比增长-1.3%，其中一季度增长-8.4%、二季度降幅有所收窄。上半年工业企业利润总额同比增长-12.8%，其中一季度下降 36.7%、二季度增长 4.8%；尤其是 5、6 月份，利润总额分别增长 6.0% 和 11.5%，增速逐月加快。1—5 月全国规模以上服务业企业营业收入累计同比增长-6.4%，较 1—3 月增速（-11.5%）明显回升，但下降幅度依然较大。2020 年上半年，国民经济第一产业、第二产业和第三产业增加值分别同比增长 0.9%、-1.9% 和-1.6%，均较一季度大幅回升，但第二产业、第三产业仍处于收缩状态。

**居民消费价格涨幅扩大，生产者价格同比降幅扩大。**2020 年上半年，居民消费价格指数（CPI）累计同比上涨 3.8%，涨幅比上年同期扩大 1.6 个百分点。其中食品价格上涨 16.2%，涨幅比上年同期提升 11.5 个百分点；非食品价格上涨 0.7%，涨幅比上年回落 0.9 个百分点。不包括食品和能源的核心 CPI 温和上涨 1.2%，涨幅比上年回落 0.6 个百分点。2020 年上半年，工业生产者出厂价格指数（PPI）累计同比下降 1.9%，比上季度（-0.6%）降幅继续扩大，较上年同期（0.3%）转升为降。工业生产者购进价格指数（PPIRM）累计同比下降 2.6%，降幅比

一季度(-0.8%)继续扩大。

**社会融资规模大幅增长，企业融资成本有所下降。**2020年6月末，社会融资规模存量271.8万亿元，同比增长12.8%，较上年末增幅(10.7%)显著提高，为实体经济提供了有力的金融支持。从增量上看，上半年新增社会融资规模20.83万亿元，比上年同期多增6.22万亿元。其中人民币贷款新增12.33万亿元，较上年同期多增2.31万亿元；新增企业债券融资规模3.33万亿，较上年同期多增1.76万亿；新增地方政府债3.79万亿元，较上年同期多增1.33万亿元；新增非金融企业境内股票融资2461亿元，较上年多增1256亿元。在社会融资规模大幅增加的同时，融资成本也显著降低。金融机构人民币贷款加权平均利率5.06%，较上年同期下降86个基点。企业信用债发行利率也呈下降趋势。2020年6月公司债、企业债、中期票据加权平均发行利率分别为4.1609%、5.1087%和4.0410%，较上年同期(分别为4.5173%、5.2572%和4.5264%)均明显下降。社会融资规模的快速增长和融资成本的显著下降，为上半年对冲疫情负面影响、经济快速复苏提供了资金保障。

**财政收入大幅下降，收支缺口更趋扩大。**2020年上半年，全国一般公共预算收入9.62万亿元，同比增长-10.8%，降幅较一季度(-14.3%)有所收窄，但依然较大。其中税收收入8.20万亿元，同比增长-11.3%；非税收入1.42万亿元，同比增长-8.0%。一般公共预算收入总体大幅下降。同期全国政府性基金收入3.15万亿元，同比增长-1.0%，较一季度(-12.0%)降幅大幅收窄。2020年上半年全国一般公共预算支出11.64万亿元，同比增长-5.8%，降幅比一季度(-5.7%)略有扩大。从支出结构看，社会保障与就业支出同比增长1.7%，虽较上年同期(6.7%)相比增幅下滑较大，但为本期唯一正增长的支出(除债务利息支出之外)，其中降幅较为明显的是城乡社区事务支出(下降30.0%)、节能环保支出(下降15.4%)、交通运输支出(下降13.3%)、

科学技术支出(下降12.2%)、教育支出(下降7.6%)。2020年上半年财政收支缺口2.02万亿元，较一季度缺口(0.93万亿元)大幅扩大，在疫情冲击的特殊时期，财政收支形势比较严峻。

**就业压力较大，形势逐月改善。**2020年上半年，在疫情冲击下，服务业和制造业均呈收缩态势，中小微企业持续经营困难局面延续。6月调查失业率5.7%，较3月(5.9%)略有回落，但较上年同期(5.1%)仍属高位。虽然就业形势较疫情初期有所好转，但国内外环境复杂严峻，企业用工需求偏弱，失业率高位运行，总体就业压力仍然较大。疫情以来保就业、保民生成为宏观政策的首要任务，财政、货币方面出台系列稳企业、保就业的针对性政策措施，重点支持帮助中小微企业复工复产，城镇调查失业率从最高2月份的6.2%持续微降，就业形势逐月改善。

## 2. 宏观政策环境

2020年上半年中国宏观政策全力对冲疫情负面影响，以“六稳”“六保”为中心，保证经济运行在合理区间。

**积极的财政政策大规模减税降费，增加有效投资。**为应对经济下行压力，帮助企业渡过难关，财政部会同有关部门及时出台了一系列阶段性、有针对性的减税降费政策措施；实施规模性财政政策，大幅扩大地方政府专项债券规模至3.75万亿元(较上年增加1.6万亿元，增幅74.4%)，并加快发行使用进度和使用范围，支持“两新一重”领域基建，增加有效投资，同时增加用作项目资本金的范围及比例，允许地方法人银行使用专项债补充资本金；发行抗疫特别国债1万亿元，增加赤字预算1万亿元至3.76万亿元，赤字率3.60%以上；同时建立特殊转移支付机制，新增财政资金直达市县基层、加大对地方“三保”的财力支持和“两新一重”及补短板项目的资金支持。

**稳健的货币政策引导利率下行，加大对中**

**小微企业金融支持。**注重全面性政策和结构性政策相结合，实施三次降准，为市场注入了适度充裕的流动性；三次下调 LPR 报价利率，引导贷款利率下行；创设货币政策工具支持小微企业信用贷款和存量贷款延期还本付息（总额 400 亿元的“小微企业贷款延期支持工具”和总额 4000 亿元的“小微企业信用贷款支持计划”），为小微企业信贷融资创造了良好环境，不仅有利于小微企业信贷融资的可得性、降低成本，而且总体上具有扩大信用规模、降低信用风险的作用。6 月国务院要求推动金融机构向企业让利 1.5 万亿元，中国人民银行决定下调再贷款、再贴现利率 0.25 个百分点，调整后，3 个月、6 个月和 1 年期支农再贷款、支小再贷款利率分别为 1.95%、2.15% 和 2.25%，再贴现利率为 2%，进一步降低了中小企业的融资成本。

### 3. 宏观经济前瞻

**牢牢把握扩大内需这个战略基点，加快形成以内循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。**2020 年 7 月 30 日召开的中央政治局会议认为，当前我国经济形势仍然复杂严峻，不稳定性不确定性较大，遇到的很多问题是中长期的，必须从持久战的角度加以认识，加快形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。会议强调，下半年要更好地统筹疫情防控和经济社会发展工作，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持深化改革开放，牢牢把握扩大内需这个战略基点，大力保护和激发市场主体活力，扎实做好“六稳”工作，全面落实“六保”任务，推动经济高质量发展。为此，下半年财政政策要更加积极有为、注重实效，要保障重大项目建设资金，注重质量和效益。中央政治局会议对货币政策新的定位是要更加灵活适度、精准导向。具体要求一是要保持货币供应量和社会融资规模合理增长，推动综合融资成本明显下降；二是要确保新增融资重点流向制造业、中小微企业。

在以上政策引导和支持下，下半年我国以

**投资和消费为主的内需将实现较快的恢复性增长。**投资方面，制造业投资上半年下降幅度较大(-11.7%)，下半年有望在货币信贷政策支持、最终需求恢复和 PPI 回升的支撑下逐步修复；基建投资在“两新一重”及补短板重大项目推进和财政资金支持下将会延续二季度的增长势头；房地产开发投资也将在老旧小区改造及新型城镇化等建设规模扩大的背景下保持稳定增长。上述三大投资的恢复和持续增长，将支撑固定投资增速继续好转。消费方面，在疫情防控 and 保就业促消费相关政策措施的作用下，下半年随着疫情影响的进一步弱化、居民收入的恢复性提高和消费需求的释放，以及政府消费支出的适当增加，商品和服务消费或将较快恢复，消费对经济增长的拉动有望由负转正。外需方面，未来主要经济体陆续重启经济及实施更大规模的刺激政策，对我国外需具有较大提振作用；同时我国防疫物资、远程办公用品以及高新技术产品的出口一直保持稳定增长，有理由相信下半年我国货物和服务净出口对 GDP 的拉动作用会在二季度转正的基础上继续提高；但由于全球疫情形势的复杂性和反复性，以及中美关系的不确定性等因素影响，外需对我国下半年经济的拉动作用不宜高估。

## 三、行业及区域经济环境

### 1. 高速公路行业分析

**高速公路作为重要的交通基础设施，在中国国民经济和社会发展中占据重要地位，近年来中国高速公路通车里程稳定增长，投资规模维持较高水平，未来仍有一定发展空间。随着经济发展对高速公路运输需求的进一步加大，居民出行需求的提高，行业发展前景良好。联合资信认为高速公路行业整体风险低，展望为稳定。**

#### (1) 行业概况

依据《中华人民共和国公路法》，公路按其公路路网中的地位分为国道、省道、县道和乡道，按技术等级分为高速公路、一级公路、

二级公路、三级公路和四级公路。从运营主体分类来看，收费公路分为政府还贷公路和经营性公路。政府还贷公路指县级以上地方人民政府交通主管部门利用贷款或者向企业、个人有偿集资建设的公路，不以盈利为目的，通行费收入属于行政事业性收费，严格实行收支两条线管理，法律上是政府债务。经营性公路的运营主体为国内外经济组织、依法成立的公路企业法人，以市场化形式运营，法律上是企业债务。高速公路作为重要的交通基础设施，对于促进商品流通、提高城市化水平、带动区域经济发展具有重要作用。

根据交通运输部发布的《2018—2019年交通运输行业发展统计公报》，2018—2019年，中国高速公路通车里程分别达14.26万公里和14.96万公里，其中国家高速公路通车里程分别为10.55万公里和10.86万公里。2019年底，中国高速公路通车里程占公路总里程的2.98%，较上年底提高0.04个百分点。中国高速公路通车里程居世界第一。随着国家逐渐取消政府还贷二级公路收费及高速公路通车里程的增加，中国收费公路结构不断优化。分区域看，广东、湖南是全国高速公路里程最长的两个省份；近年新增里程主要集中在路网密度较低区域。除部分中西部地区省份外，全国大部分省份高速公路里程增速放缓。

受高铁、航空等分流影响，2018—2019年，中国公路运输分别完成营业性客运量136.72亿人和130.12亿人，同比分别下降6.2%和4.8%；分别完成旅客周转量9279.68亿人公里和8857.08亿人公里，同比分别下降5.0%和4.6%。2019年，中国公路旅客运输周转量占中国旅客运输周转量的比重为25.06%，较上年下降2.05个百分点。近两年，宏观经济增长带动货运需求增加，公路货运指标呈现平稳增长趋势，2019年，中国公路运输完成营业性货运量343.55亿吨、货物周转量59636.39亿吨公里，同比分别增长4.2%、0.4%。高速公路货运方面，2019年，中国高速公路货物运输量达171.57亿吨，

同比增长6.8%。2020年一季度，受新冠疫情影响，中国公路客运量和货运量同时下滑，分别同比下降59.4%和22.2%。受益于路网不断完善、居民出行的增加，2018—2019年，中国高速公路通行费总收入分别为5168.38亿元和5551.03亿元，分别增长8.75%和7.40%，在收费公路通行费总收入中分别占比93.08%和93.49%。

## （2）行业政策

高速公路行业具有很强的政策性，公路的收费标准及收费期限、运输政策、再融资政策等变化对行业运营产生重大影响。

2017年7月，财政部、交通运输部联合发布《地方政府收费公路专项债券管理办法（试行）》，开始在政府收费公路领域试点发行以项目对应并纳入政府性基金预算管理的车辆通行费收入、专项收入等为偿债资金来源的收费公路专项债券。原来的政府收费公路“贷款修路、收费还贷”模式相应调整为政府发行专项债券方式筹措建设资金。2019年，中国收费公路专项债发行规模同比增长103.51%至1525.51亿元，收费公路专项债成为中国路网建设的重要资金来源。

2018年12月，交通运输部发布《公路法修正案（草案）》《收费公路管理条例（修订草案）》。按照预算法及相关改革要求，地方政府要为政府收费公路发展举借债务、发行收费公路专项债券，并以车辆通行费收入偿还；明确新建的收费公路只能是高速公路，停止新建收费一、二级公路和独立桥梁、隧道，严格控制收费公路规模；明确车辆通行费收入无法满足债务利息和养护管理支出需求的省份不得新建收费公路，防止盲目投资建设；建立养护管理收费制度，一省范围内所有政府收费高速公路债务偿清的，按照满足基本养护、管理支出需求和保障通行效率的原则，重新核定收费标准，实行养护管理收费，保障养护管理资金需要。

2020年1月起，全国取消省界收费站，原有以省为界的高速公路运营模式变为全国高速公路全网统一运行；同时开始施行《收费公路车

辆通行费车型分类》，新标准主要作了三个方面的调整：①增加了专项作业车大类；②将8座、9座小型客车由原2类客车降为1类客车；③载货汽车按照总轴数、车长和总质量进行分类。上述政策的施行是深化收费公路制度改革的重要实践，有利于提升收费公路通行效率及实载率。

2020年初，受新冠病毒疫情影响，春节期间全国收费公路免收车辆通行费期间由7天延长至16天。2月15日，交通运输部发布通知，自2月17日零时起至疫情防控工作结束，全国收费公路免收车辆通行费。4月28日，交通运输部发布关于恢复收费公路收费的公告，自2020年5月6日零时起，经依法批准的收费公路恢复收费（含收费桥梁和隧道）。突发的新冠病毒疫情对收费公路行业短期负面冲击较大。

2020年4月30日，中国证监会、国家发展改革委发布《关于推进基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关工作的通知》（以下简称“通知”），通知中提出优先支持基础设施补短板行业，包括仓储物流、收费公路等交通设施。高速公路是典型的资本密集型行业，发行公募REITs有利于企业盘活存量资产、降低资产负债率。

总体看，推出收费公路专项债券、修订收费公路管理条例、取消省界收费站、推出公募REITs等政策的实施对缓解公路建设企业投资压力、提高收费公路运营效率等有积极意义。

### （3）行业特点

**行业周期性较弱，抗风险能力较强。**从需求角度看，经济发展离不开完善的交通网络，经济处于上行周期时客货周转量快速增长，交通运输尤其是高速公路行业的景气度随之上行。从投资端来看，交通基础设施是国民经济发展的重要硬件支撑，通常由政府主导，行业投资成为逆周期经济中政府投资的重要构成。

**投资规模大，回收周期长，行业进入壁垒高。**高速公路是重资产行业，单公里造价高，其建设所需资金规模大，回报周期长。2019年，中国高速公路建设完成投资 11504 亿元，增长

15.4%，增速较 2018 年（7.7%）明显上升，创 2011 年以来最大增幅。

**行业债务负担较重，未来中西部地区债务规模或继续增长。**高速公路建设资金来源主要为资本金及银行贷款，近年资本金比率维持在 30%左右，银行贷款比重介于 64%~66%，其他债务占比 5%左右。这导致高速公路行业负债率较高，债务负担较重。区域分布方面，我国东部地区的高速公路建设较早，单公里造价低，且早期举借的债务已陆续偿还，债务规模相对较小，增速也较为缓慢。近年来新增的高速公路主要集中在中西部地区，新增债务规模较大，进一步加重了其债务负担。

**收支缺口巨大，收入可覆盖利息支出。**2019年，中国高速公路通行费总收入 5551.03 亿元，支出总额（还本付息支出、养护支出等）10224.94 亿元，通行费收支缺口 4673.91 亿元，比上年增长 816.61 亿元，收支缺口仍然巨大。由于存续债务规模大，高速公路行业每年的通行费收入无法覆盖当年还本付息支出，对利息支出的保障程度较好（近两年通行费收入对利息支出的覆盖倍数均约 2 倍）。

### （4）未来发展

短期来看，2020年初新冠疫情爆发后，中国公路客运量及货运量同比下降，为控制国内疫情、降低人员集中度，国家延长了收费公路车辆通行费免收时间，对高速公路行业短期通行费收入产生不利影响。目前中国境内跨省市交通管控措施均已解除，自 2020 年 5 月 6 日起，恢复收费，高速公路客货运需求有望逐步恢复，高速公路企业收费收入将逐步恢复。

长期来看，中国现有的高速公路仅能满足部分运输需求，中西部地区起步晚且地域面积广，高速公路需求尚未得到充分满足，未来中国高速公路建设仍将以中西部地区为重心。随着其加强对高速公路的投资建设，高速公路通车里程将稳定增长。受航空、高铁等分流影响，未来中国高速公路客车流量将延续下滑趋势；受益于宏观经济向好带动货运需求增加，加之

路网效应的进一步体现，中国高速公路货车流量将保持平稳增长。

根据《国家公路网规划(2013—2030年)》，到2030年中国将建成总规模约11.8万公里的国家高速公路网，由7条首都放射线、11条南北纵线、18条东西横线及地区环线、并行线、联络线等组成，另规划远期展望线1.8万公里，位于西部地广人稀地区。2019年9月，国务院印发《交通强国建设纲要》，明确了建设交通强国的重大战略，我国高速公路等交通基础设施建设仍有一定空间。高速公路在我国经济发展中具有重要地位，随着经济发展对高速公路运输需求的进一步加大，居民出行需求的提高，我国高速公路行业仍将保持平稳发展。联合资信认为高速公路行业整体风险低，展望为稳定。

## 2. 区域经济环境

**公司业务主要位于河北省邯郸市，邯郸市经济和财政状况对公司的发展影响较大。近年来，邯郸市经济平稳发展，一般公共预算收入稳步增长，公司发展的外部环境良好。**

近年来，邯郸市区域经济保持平稳发展。根据《邯郸市国民经济和社会发展统计公报》，2017—2019年，邯郸市分别实现地区生产总值3379.5亿元、3454.6亿元和3486.0亿元，同比分别增长7.1%、6.6%和7.2%。分产业看，2019年邯郸市第一产业增加值342.4亿元，增长1.7%；第二产业增加值1554.6亿元，增长5.8%；第三产业增加值1589.1亿元，增长9.9%。三次产业结构由2017年的11.1:48.6:40.3调整为2019年的9.8:44.6:45.6，第三产业占比逐年提升，产业结构由“二三一”转变为“三二一”。2019年，邯郸市人均生产总值36546元，比上年增长6.9%；居民人均可支配收入逐年增长，2019年同比增长8.9%至25371元。

2017年，邯郸市全社会固定资产投资完成额为4029.1亿元，同比增长5.5%。2018—2019年，邯郸市全社会固定资产投资分别同比增长6.3%和7.1%。

从财政收支看，2017—2019年，邯郸市分别实现一般公共预算收入220.1亿元、243.4亿元和262.07亿元，分别同比增长7.6%、10.6%和7.7%。2019年税收收入占一般公共预算收入的比重为69.2%。2017—2019年，邯郸市一般公共预算支出分别为533.9亿元、619.1亿元和694.75亿元，分别同比增长0.04%、16.0%和12.2%，财政自给率低。

根据河北省财政厅公布的《2019年地方政府债务限额及余额预算情况表》，截至2019年底，邯郸市政府债务限额554.26亿元，其中一般债务限额283.74亿元，专项债务限额270.52亿元；预计政府债务余额436.57亿元，其中一般债务余额217.86亿元，专项债务余额218.71亿元。

根据邯郸市人民政府披露的《2020年1—6月份统计月报》，2020年上半年，邯郸市规模以上工业增加值同比增长2.4%；固定资产投资完成额同比下降2.6%；全市消费品零售总额519.06亿元，同比下降5.2%。

财政收支方面，2020年1—6月，邯郸市完成一般公共预算收入167.65亿元，同比增长6.7%；其中税收收入完成108.52亿元，同比增长6.0%。2020年1—6月，邯郸市完成一般公共预算支出382.68亿元，同比增长9.6%。

## 3. 邯郸市交通运输业概况

**近年来，随着现代化综合交通保障体系和高速公路网路建设工作的开展，邯郸市道路通行能力和服务水平不断提升。**

邯郸市位于河北省南端，与晋、鲁、豫接壤，有着四省通衢的特殊地理位置，交通便利。近年来，邯郸市立足于建设区域交通枢纽的目标，加快“三纵两横一环”高速路网建设，完善“五纵五横”干线公路网络和万余公里的农村路网建设，道路通行能力和服务水平不断提升。

2019年底，邯郸市公路通车总里程1.86万公里，路网密度154.6公里/百平方公里。其中，高速公路5条，合计里程533.5公里；国道7条，

合计里程751公里；其余为省道和县道，合计里程1.73万公里。截至2019年底，邯郸市民用汽车保有量达到185.6万辆，比上年底增长7.4%；其中私人汽车167.0万辆，比上年底增长7.6%。

邯郸市围绕“京津冀联动中原的区域中心城市”和“环渤海辐射中西部的重要门户城市”两大定位，建设现代化综合交通保障体系；构建市域“三纵两横一环”高速公路网络；开工建设城市轨道交通，谋划启动辐射县（市、区）和旅游景区的轻轨快速路网；加快太行山路网建设，打造西部旅游交通网络；加快推进107、309国道邯郸绕城段建设，构建城市大外环；谋划建设聊—邯—长客运专线、邯郸—天津客运专线、邯郸—石家庄城际铁路；加快推进机场三期扩建，增开国内热门航线，建设通用机场；支持、推进国际陆港空铁联运客货枢纽站、邯郸东区综合客运枢纽建设，规划布局铁路、公路、航空等多种运输方式无缝接驳的枢纽站场或换乘中心。

#### 四、基础素质分析

**公司是邯郸市重要的交通基础设施建设和运营主体，近年来在资本金注入、资产划拨以及财政补贴等方面得到了当地政府的大力支持。**

##### 1. 股权状况

截至报告出具日，公司注册资本和实收资本均为1.80亿元，交投集团持有公司100%股权，公司实际控制人为邯郸市交通运输局。

##### 2. 企业规模及竞争力

公司是邯郸市重要的交通基础设施建设和运营主体，主要从事高速公路、一般干线收费公路、场站的建设和经营，现有资产主要包括青兰高速邯郸段、邯大高速、武涉公路和汽车客运东站等。截至2020年3月底，公司经营青兰高速邯郸段和邯大高速通车里程合计265.89公里，占邯郸境内高速公路通车里程的49.84%。邯郸境内剩余的50.16%高速公路通车

里程包括京港澳高速邯郸段、大广高速邯郸段和太行山高速邯郸段。京港澳高速、大广高速和太行山高速公路均为南北向通车，青兰高速邯郸段和邯大高速均为东西向通车，不存在竞争关系。汽车客运东站位于京深高速公路与309国道交叉口，是目前中原地区规模较大的一级汽车客运站。公司路产在邯郸市交通格局中占有重要地位，路产质量较好。

截至2020年3月底，公司拥有合并范围内子公司5家。公司本部负责高速公路、国有干线收费公路的建设和运营，子公司邯郸市交建客运枢纽开发有限公司（以下简称“枢纽公司”）主要负责客运场站的建设运营和酒店管理。

##### 3. 人员素质

目前公司拥有3名高管人员，包括董事长1名，总经理1名，副总经理1名。

张钰柱先生，1963年生，大专学历；历任邯郸市人事局主任科员，市委组织部副处长、处长，邯郸市交通运输局纪检组长、副局长，交投集团董事长、党委书记兼法定代表人，2020年9月起兼任公司董事长、法定代表人。

霍耀彬先生，1964年生，本科学历；历任邯郸市涉县土地局科长、副局长，涉县井店镇党委副书记、镇长、书记，邯郸市峰峰矿区副区长、纪委书记、监察委员，交投集团总经理、党委委员，2020年9月起兼任公司董事、总经理。

截至2020年3月底，公司共有在岗职工515人。按学历构成划分，大专及以上学历占75.05%、高中和中专学历占24.95%；按职称划分，公司具有高级职称人数占18.9%、中级职称人数占22.5%、初级职称人数占28.6%；按年龄构成划分，50岁以上员工占3.70%、30岁至50岁员工占62.35%、30岁以下员工占33.95%。

总体看，公司高管人员相关工作经验丰富，具有较强的管理能力；员工队伍整体素质能满足公司发展需要。

#### 4. 外部支持

##### (1) 资本金注入与资产划拨

公司组建时，邯郸市交通运输局以货币资金及实物资产对公司出资，其中1.80亿元计入实收资本，5.14亿元计入资本公积。根据邯郸市交通运输局邯交〔2009〕63号文件，邯郸市交通运输局将马峰公路资产作价2.12亿元作为资本公积注入公司。2011年，马峰公路和武涉公路重新评估后形成4.18亿元估价差额，公司相应调减以前年度固定资产，减值部分转变为邯郸市交通运输局欠款，计入“其他应收款”科目核算。2019年，公司收到政府注入的客运枢纽项目资本金1.63亿元，计入“资本公积”。

土地资产注入方面，根据邯交〔2011〕7号文件，邯郸市交通运输局将评估价值为0.55亿元的客运东站土地注入公司，增加公司资本公积。2013年8月16日，邯郸市人民政府批示了《邯郸市交通运输局关于客运枢纽项目建设方案的请示》，同意以净地方式将客运枢纽规划的495亩地划拨至公司，公司按土地评估值11.03亿元计入“资本公积—其他资本公积”科目，土地性质为划拨地。根据〔2015〕106号《市政府专题会议纪要》，邯郸市政府计划将客运枢纽495亩土地中的商业部分（133亩）进行土地变性，土地性质变更为商业出让地。公司采取缴纳土地出让金的形式，市财政在扣除政策规定的省以上必要提留、税费后，将以客运枢纽专项资金的方式全额补贴给公司。公司累计缴纳土地出让金7.27亿元，获得返还7.19亿元。2015年，邯郸市人民政府将石武客运专线东侧、联防路以南、站前大街以西、丛台路以北高铁站前广场（占地面积220亩）的土地划入公司，土地性质为划拨地，公司按土地评估值7.59亿元计入“资本公积—其他资本公积”科目。

##### (2) 财政补贴

公司所获政府补助主要包括车购税补贴和运营补贴两部分。公司获得的政府补助在“营业外收入”或“其他收益”中反映。

车购税补贴方面，为支持公司交通基础设施建设，根据河北省交通厅、河北省财政厅文件，公司在建高速可获得车购税补贴款：青兰高速获得10.81亿元车购税补贴，已于2010年前全部收到；根据交规划发〔2011〕188号文，邯大高速总共获得车购税补贴6.10亿元，其中2011年获得3.36亿元，2012年获得2.74亿元。

2017—2018年，公司分别获得邯郸市交通运输局拨付的补贴3.00亿元和3.00亿元，均计入“其他收益”。2019年，根据邯交财〔2019〕91号和邯交财〔2019〕92号文件，邯郸市交通运输局向公司拨付运营补贴2.50亿元和财政贴息2.00亿元，公司将收到的运营补贴计入“其他收益”，将收到的财政贴息冲减财务费用。

##### (3) 业务支持

根据《河北省人民政府办公厅关于同意选择邯大高速公路投资人及设置收费站的复函》（冀政办函〔2014〕55号文），河北省人民政府同意将邯大高速公路变更为经营性公路，收费年限为25年，由公司作为投资人，依法负责邯大高速公路的建设运营。

根据邯财建〔2014〕169号文件，公司承担的市管高速公路（青兰高速邯郸段和邯大高速）举借的债务已认定为政府承担救助责任债务（政府置换债务为政府具有偿还责任的债务，政府承担救助责任的债务不在置换范围内）；高速公路在带动区域经济发展等方面做出了突出贡献，为保证其更好地服务社会，青兰高速邯郸段和邯大高速停止收费后，邯郸市将按2013年底账面价值进行移交管理。因此，自2014年起，青兰高速邯郸段不再计提折旧。

此外，政府通过项目资本金投入或专项补助等形式拨付给公司建设资金。青兰高速建设方面，为支持河北省高速公路建设，国开行向河北省交通厅主要建设项目发放软贷款，2005—2010年河北省交通厅将其中的9.9亿元贷款划给邯郸市交通运输局用以支持青兰高速项目建设；根据邯郸市交通运输局邯交字〔2011〕44号文件，邯郸市交通运输局将该笔贷款以补

贴形式划至公司作为青兰高速建设资本金，该笔软贷款的本金及利息由邯郸市交通运输局负责偿还；但在实际操作过程中公司垫付了部分软贷款本息，截至 2020 年 3 月底，邯郸市交通运输局尚有 10.05 亿元贷款本息未返还公司。

#### 5. 企业信用记录

根据中国人民银行企业基本信用信息报告（机构信用代码：G1013040300262480P），截至 2020 年 11 月 5 日，公司（本部）无已结清或未结清的不良信贷信息记录，过往信用记录良好。

### 五、管理分析

**公司法人治理结构较为完善，内控体系和管理制度能满足目前发展需求。**

#### 1. 法人治理结构

公司按照《公司法》等法律、行政法规、部门规章的要求，制定了公司章程，建立了较为完善的法人治理结构。

交投集团作为公司出资人，主要行使决定公司经营方针和投资计划、委派非由职工代表担任的董事、监事，审议批准董事会、监事会的报告等职权，并相应履行出资人义务。

公司设立党支部，设党委书记 1 名，由董事长担任，其他党支部委员若干名。公司党支部主要负责加强公司政治建设，研究讨论公司重大经营管理事项，支持出资人、董事会、监事会和经理层依法行使职权等工作。

公司设董事会，由 3 人组成，其中董事长 1 人，由出资人从董事会成员中指定，报主管机关同意后生效。公司董事由出资人委派或更换，每届任期 3 年。董事会负责执行出资人的决议、制定公司的经营计划和投资方案、年度财务预算方案和决算方案等。

公司设监事会，由 3 人组成。监事会主要对董事、高级管理人员执行公司职务的行为行使监督权；监事由出资人委派或更换，但监事会成员中的职工代表由职工代表大会选举或更

换，每届监事会的职工代表比例由出资人决定，但不得低于监事人数的三分之一；公司监事任期每届三年，任期届满可连任。公司董事、高级管理人员不得兼任监事。

公司设总经理，由董事会决定聘任或解聘，经主管机关同意、出资人批准，董事会成员可兼任总经理；公司总经理对董事会负责，组织实施董事会决议，主持公司的生产经营管理工作。

#### 2. 管理水平

为保证内部控制体系的有效运转，公司制定了财务管理、人事管理、审计管理、专项管理等管理制度。

财务管理方面，公司制定了详细的财务工作岗位职责、财务工作流程、支票管理办法、现金管理办法、会计档案管理办法等规定，并明确了处罚办法，确保公司财务工作有效进行。

内部审计管理方面，公司设立财务审计部作为内部审计机构，在董事会指导下独立开展审计工作，财务审计部对董事会负责，并向董事会报告工作。公司在《邯郸市交通建设有限公司内部审计管理办法》中明确了财务审计部的职责，制定了详细的审计工作程序以及具体实施办法。

预算管理方面，公司实行全面预算管理，对经营预算、资本预算、财务预算实行统筹管理，制定了《企业预算管理办法》。全面预算管理按照“自下而上编制，自上而下执行”的方式确定公司预算目标，预算目标分解到各下属机构和部门。通过预算的编制下达、执行调整和分析考核，实现对生产经营活动的有效控制。

投融资决策方面，公司制定了《邯郸市交通建设有限公司重大投资决策政策》。公司投资发展部是融资工作的归口管理部门，统一管理实施公司的对外融资工作，并根据公司的经营预算和资本预算，编制年度总投资计划和资金计划并确定融资计划报公司董事会决议。公司投资发展部对公司投资活动实行分类监督管理。

担保方面，为规范担保行为，切实防范经营风险，公司制订了严格的担保内控决策程序，明确了担保的相关要求，细化了担保的标准，加强对被担保公司的贷款资格、财务状况、贷款用途和资金运用等方面的审查力度。根据公司对内和对外担保管理制度，未经公司董事会批准，公司及子公司不得相互提供担保，不得对外提供担保。如需对外提供担保，被担保单位仅限于财务状况和资信情况良好的大型企业。

对下属子公司管理方面，公司通过委派管理人员及财务人员加强对子公司的管理。下属子公司无对外担保权，且大额资金支付前必须上报公司本部。公司通过对子公司组织人员控制、业务层面的控制、财务管理的控制等，保证公司资产保值增值和持续经营。

公司股权于近期发生变更，联合资信将持续关注公司内部管理制度的修订情况。

## 六、经营分析

### 1. 经营概况

公司主要从事高速公路、一般干线收费公路、场站的建设和运营。近年来，公司营业收入持续增长，通行费收入为公司主要收入来源，业务毛利率保持较高水平。2020年初爆发的新冠肺炎疫情对公司高速公路收费业务带来一定负面影响。

2017—2019年，公司营业收入持续增长，年均复合增长11.43%；2019年，公司实现营业收入15.44亿元，同比增长17.04%，主要系通行费收入增加所致。从构成看，通行费收入是

公司营业收入的主要来源。2017—2019年，公司通行费收入持续上升，2019年为14.46亿元，同比增长12.15%，主要系通行车辆中货车占比上升所致。场站运营收入来源于公司经营的客运东站，2017—2019年分别实现业务收入0.34亿元、0.13亿元和0.11亿元，2018年大幅下降主要由于当年高速公路广告业务停止运营、不再产生收入。公司客运枢纽项目一期的酒店运营收入较为稳定，2019年为0.14亿元，较上年变化不大。近三年，公司其他业务收入大幅波动，2019年为0.55亿元，同比大幅增加，主要系当期确认借款利息收入所致。

毛利率方面，2017—2019年，公司综合毛利率有所波动，2019年为74.52%，同比上升主要受通行费收入增加且公路养护支出减少影响。公司收费公路板块毛利率整体处于较高水平，2019年为74.04%；客运场站成本主要是员工工资，公司将相关工资支出计入管理费用，故场站业务毛利率水平为100%；酒店运营业务毛利率较高，2019年为87.44%；2019年新增商品房销售收入，该项业务毛利率为13.20%；同时，因未计提业务成本，公司其他业务毛利率为100.00%。

受2020年初爆发的新冠肺炎疫情影响，2020年1—3月，公司实现营业收入0.79亿元，同比大幅下降，综合毛利率为80.79%；同期，公司实现通行费收入0.76亿元，因通行收费业务在新冠肺炎疫情期间未支付部分成本，该项业务毛利率上升至80.26%。

表2 公司营业收入构成和毛利率情况（单位：亿元、%）

项目	2017年			2018年			2019年			2020年1—3月		
	收入	占比	毛利率	收入	占比	毛利率	收入	占比	毛利率	收入	占比	毛利率
主营业务收入	12.12	97.43	79.79	13.19	99.95	70.84	14.90	96.46	73.58	0.79	100.00	80.79
其中：通行收费	11.62	93.41	79.09	12.90	97.76	70.51	14.46	93.67	74.04	0.76	96.20	80.26
场站运营	0.34	2.73	100.00	0.13	0.98	100.00	0.11	0.69	100.00	0.02	2.53	100.00
酒店运营	0.16	1.29	87.50	0.16	1.21	73.58	0.14	0.89	87.44	0.01	1.27	100.00
房屋销售	0.00	0.00	--	0.00	0.00	--	0.19	1.20	13.20	0.00	0.00	--
其他业务收入	0.32	2.57	100.00	0.01	0.05	100.00	0.55	3.54	100.00	0.00	0.00	--

合计	12.44	100.00	80.31	13.19	100.00	70.85	15.44	100.00	74.52	0.79	100.00	80.79
----	-------	--------	-------	-------	--------	-------	-------	--------	-------	------	--------	-------

注：尾差系四舍五入所致

资料来源：公司提供

## 2. 业务经营分析

### (1) 公路投资与运营

公司运营的路产主要包括青兰高速邯郸段、邯大高速，路产质量较好。近年来，受益于通行车辆增加及车型结构变化，公司通行费收入稳步增长。武涉公路停止收费、新冠肺炎疫情防控期间免收通行费等因素将对公司通行费收入产生一定负面影响。

公司通行费收入主要来自下属高速公路和一级收费公路，截至2020年3月底，公司管辖的公路通车里程334.89公里，其中青兰高速邯郸段和邯大高速为高速公路，通车里程分别为192.89公里和73.00公里；武涉公路和马峰公路为一级公路，通车里程分别为42.00公里和27.00公里，马峰公路已于2012年停止收费，武涉公路已于2019年11月底停止收费。

表3 公司路产情况（单位：公里、亿元）

路产名称	公路类型	公路性质	通车里程	通车时间	划入公司时间	收费年限	投资额
青兰高速邯郸段	高速公路	政府还贷	192.89	一期：2007年 二期：2010年	一期：2009年 二期：2010年	15年	100.21
邯大高速	高速公路	经营性	73.00	2014年	2014年	25年	80.23
武涉公路	一级公路	政府还贷	42.00	2004年	2009年	15年	4.86
马峰公路	一级公路	政府还贷	27.00	2004年	2009年	19年	2.19
合计	--	--	334.89	--	--	--	187.49

注：1. 马峰公路自2012年起停止收费；武涉公路于2019年11月底停止收费；

2. 青兰高速一期为冀鲁界至邯郸段，通车里程为93.79公里；二期为邯郸至涉县段，通车里程99.10公里

资料来源：公司提供

青兰高速邯郸段是国家高速公路网的重要组成部分，是河北省“五纵六横七条线”高速公路主骨架的重要组成部分。青兰高速邯郸段总投资为100.21亿元，收费年限15年。青兰高速邯郸段分东、西两期建设，其中，一期冀鲁界至邯郸段于2007年通车，总投资27.31亿元，通车里程93.79公里；二期邯郸至涉县段于2010年9月通车，总投资72.90亿元，通车里程99.10公里。2017—2019年，公司所辖青兰高速邯郸段车流量有所波动，2019年同比下降10.57%至3055万辆，主要系小型客车通行量下降所致；同期，青兰高速邯郸段通行费收入持续增长，2019年同比增长22.60%至12.26亿元，主要系收费标准较高的货车通行量增长所致。

邯大高速位于青兰高速邯郸段南边，与青兰高速邯郸段基本平行。邯大高速是邯郸市规

划的“三纵两横一环”高速公路网的重要组成部分，已列入河北省高速公路网规划。2017—2019年，邯大高速车流量年均复合增长20.84%，通行费收入有所波动，2019年为1.85亿元，同比下降7.96%，主要系货车通行数量减少所致。

武涉公路和马峰公路是根据邯交字（2009）63号《邯郸市交通局关于向交通建设公司移交资产的通知》，由邯郸市交通运输局移交的路产。武涉公路日常维护及养护费用由公司负责，资金来自路段的通行费收入；武涉公路停止收费后，管养维护资金由财政安排解决；马峰公路停止收费后，日常养护等费用由政府承担。

武涉公路是国道G309的重要组成部分（309国道武安至山西省界段），通车里程42.00公里，项目总投资4.86亿元，2003年建成通车。武涉公路已于2019年11月底停止收费。2017—2018年，武涉公路车流量及通行费收入有所

下降，2018年分别为301万辆和0.89亿元，同比减少主要系武涉公路山西与河北交界处断交施工导致车流量大幅减少所致。2019年1—11月，武涉公路车流量和通行费收入分别为115万辆和0.36亿元。

2017—2019年，公司下属路产单公里通行费收入（每年）分别为377.58万元、418.92万元和469.81万元，呈逐年增长趋势。同期，公司总资产周转率（总资产周转率=通行费收入/平均资产总额×100%）逐年增长，2019年为4.67%。

2020年2月25日，交通运输部发布关于新冠

肺炎疫情防控期间免收收费公路车辆通行费的通知：经国务院同意，2月17日零时起至疫情防控工作结束，全国收费公路免收车辆通行费。免收通行费期间，公司无通行费相关收入。2020年4月28日，交通运输部发布《交通运输部关于恢复公路收费的公告》，自5月6日零时起，经依法批准的收费公路恢复收费。自2020年5月6日起，青兰高速邯鄹段及邯大高速恢复通行收费。

2020年1—3月，青兰高速邯鄹段车流量和通行费收入分别为497万辆和0.57亿元。同期，邯大高速车流量和通行费收入分别为173万辆和0.18亿元。

表4 公司主要道路车流量及通行费收入情况（单位：万辆、亿元）

道路名称	车流量				通行费收入			
	2017年	2018年	2019年	2020年1—3月	2017年	2018年	2019年	2020年1—3月
青兰高速邯鄹段	2026	3416	3055	497	9.37	10.00	12.26	0.57
邯大高速	967	1056	1412	173	0.97	2.01	1.85	0.18
武涉公路	429	301	115	--	1.28	0.89	0.36	--
合计	2848	4773	4582	670	11.62	12.90	14.46	0.76

注：尾差系四舍五入所致

资料来源：公司提供

### 收费标准及回款方式

2019年12月，河北省发展和改革委员会、河北省财政厅和河北省交通运输厅联合发布《关于调整收费公路车型分类实施货车按车（轴）型收费的通知》（以下简称“《通知》”），《通知》重新划分了收费公路车型分类并核定了车辆通行费收费标准，取消原执行的“三七作五、二八归零”“计费不足5元时按5元计费”的计费规则，对安装车载ETC用户给予通行费5%优惠。新的收费标准自2020年1月1日开始执行，有效期3年。

目前，公司收费公路收费标准如下。

表5 青兰高速通行费收费标准  
（单位：元/车公里）

类别	车型及规格		系数	收费标准
	规格	货车总轴数		
第一类	≤9座	--	1.0	0.45
	--	2	--	0.50
第二类	10~19座	--	1.5	0.68

	--	2	--	1.04
第三类	20~39座	--	2.0	0.90
	--	3	--	1.41
第四类	≥40座	--	2.0	0.90
	--	4	--	1.77
第五类	--	5	--	2.05
第六类	--	6	--	2.29

注：摩托车通行收费公路，按第一类收费标准执行

资料来源：公司提供

表6 邯大高速通行费收费标准  
（单位：元/车公里）

类别	车型及规格		收费标准
	规格	货车总轴数	
第一类	≤9座	--	0.45
	--	2	0.50
第二类	10~19座	--	0.80
	--	2	1.09
第三类	20~39座	--	1.30
	--	3	1.48
第四类	≥40座	--	1.55
	--	4	1.87
第五类	--	5	2.18

第六类	--	6	2.44
-----	----	---	------

注：摩托车通行收费公路，按第一类收费标准执行

资料来源：公司提供

新收费标准下，第一类和第二类客车的规格有所调整，但收费标准保持不变；货车由计重收费改为按车（轴）型收费，确保不增加货车通行费总体负担，但空驶货车或倾向于绕行国道，高速公路货车通行量或受一定影响。

青兰高速和武涉公路均为政府还贷性公路，公司获得的通行费收入采用“收支两条线”的经营模式，通行费收入全部上缴财政专户，由财政扣除约 3% 的水利基金后返还邯郸市交通运输局，再由邯郸市交通运输局划拨给公司，公司据此确认通行费收入。

邯大高速为经营性高速公路，根据冀政办函〔2014〕55 号文，收费期限自 2014 年 6 月至 2039 年 6 月，共 25 年。邯大高速通行费先上交至河北省通信管理局，拆分后拨付至公司，公司需缴纳相关税费。

#### 道路养护

公司路产日常维护包括道路日常养护、绿化等，近年来公路养护支出有所波动。2019 年，公司公路养护支出合计 1.84 亿元，其中青兰高速养护支出 1.50 亿元，邯大高速养护支出 0.34 亿元。2020 年 1—3 月，公司养护支出 0.12 亿元，主要为青兰高速养护支出。

表 7 公司近年公路维护支出情况（单位：亿元）

公路名称	2017年	2018年	2019年	2020年 1—3月
青兰高速	0.69	1.25	1.50	0.10
邯大高速	0.04	0.55	0.34	0.02
武涉公路	0.54	0.24	0.00	0.00
合计	1.27	2.04	1.84	0.12

资料来源：公司提供

在建项目方面，青兰高速邯郸段、邯大高速尚未完全竣工决算，仍有部分连接线和零星工程处于在建中。截至 2019 年底，公司在建工程中青兰高速邯郸段西口改建工程总投资 2.60 亿元，已投资 2.08 亿元，2020 年计划投资 0.58

亿元；邯大高速市区连接线工程总投资 9.86 亿元，已投资 7.86 亿元，剩余部分计划于 2021 年投资完毕。

#### （2）客运场站的投资与经营

公司负责邯郸市客运东站的运营，近年来客运量相对稳定；客运枢纽地理位置优越，是公司着力打造的“交通商旅综合体”，未来有望成为公司新的利润增长点。

公司场站收入主要由客运东经营收入和客运枢纽中心停车场收入构成，2017—2019 年场站运营收入分别为 0.34 亿元、0.13 亿元和 0.11 亿元。

#### 客运东站

公司运营的客运东站位于京深高速公路和 309 交叉口西北角，是邯郸市重要的客运站。客运东站建筑面积 6130 平方米，占地面积 65700 平方米，其中，主停车场面积 25000 平方米，前广场 7000 平方米，候车室 2300 平方米，设计日输送旅客 2 万人次，有 16 个主发车位，3 个高客车辆发车位，28 个发往乡镇村站点的发车位，可同时接纳长、中、短途客运车辆进站营运。

表 8 客运东站经营情况

项目	2017年	2018年	2019年	2020年 1—3月
期末运营线路条数（条）	47	47	47	47
期末运营车辆数（台）	194	194	192	192
客运量（万人次）	325	324	310	28

资料来源：公司提供

截至 2019 年底，公司运营线路为 47 条，较 2018 年底持平。2019 年，公司客运东站完成客运量 310 万人次。2020 年 1—3 月，公司客运东站完成客运量 28 万人次，相当于 2019 年的 9.03%。

#### 客运枢纽中心

邯郸市东部新城客运枢纽主要由公司子公司枢纽公司负责项目的建设、运营管理，以及一期建成后的酒店管理、房屋租赁、物业服务

等业务。

客运枢纽中心，即石（家庄）武（汉）高铁邯郸新客车站站前广场，位于邯郸市东部新区，站点毗邻邯郸新高铁火车站、京珠高速公路，地理位置优越，整体意图打造“交通商旅综合体”。客运枢纽中心规划占地约 500 亩，分三期建设，一期为客运主站，二期包括换乘中心与公交站项目；一、二期作为交通基础设施部分，总用地约 322 亩，总建筑面积约 19.69 万平方米；采用立体交通换乘，设置高架立体交通平台、地面广场和地下广场三层立体交通网，以此实现高铁、长途、公交、出租等客运方式“无缝连接，无雨换乘”的理念，营造“全天候换乘”立体交通网络。三期规划建设内容为酒店等商业配套设备，占地面积 173 亩，建筑面积 40.3 万平方米；建成后将通过商业的出租、出售收入偿还银行贷款本息，解决公益设施的运营成本。

目前，客运枢纽中心仍在建设中，项目总投资约 39.70 亿元，其中一期工程投资 7.50 亿元，二期工程投资 8.80 亿元，三期配套商业设施计划投资 23.40 亿元。资金来源方面，一、二期工程项目拟采用自有资金、金融机构借款和对外招商的方式筹措建设资金，其中资本金到位 5.13 亿元，用于拆迁补偿安置。三期工程建设将在一、二期工程建设完成后开展，三期工程计划全部采用招商引资的方式合作开发、合作经营。

客运枢纽中心一、二期工程于 2013 年 12 月开工建设。截至 2020 年 3 月底，客运枢纽一期项目已竣工；二期项目已完成主体结构及钢结构施工等，完成投资约 5.40 亿元，2020 年计划完成广场绿化施工、下沉广场铺装、广场亮化等工程，计划投资 1.60 亿元。

### （3）项目代建业务

公司以代建模式运营的项目主要为代政府或交通运输局管理建设的交通基础设施项目。

截至 2020 年 3 月底，公司代建的 5 个项目已全部完工且均进入回购期。公司为邯郸市政

府垫付了 2.58 亿元代建项目款项，截至 2020 年 3 月底，该笔回购款已返还 1.46 亿元，剩余 1.12 亿元尚未返还，联合资信将持续关注公司项目代建业务回款情况。

### （4）房地产业务

**公司土地储备丰富，未来将根据土地特征进行项目开发，目前暂无开发计划。**

公司房地产业务板块经营主体包括子公司邯郸市交建置业有限公司（持股比例 100%，以下简称“交建置业”）和邯郸市东门房地产开发有限公司（以下简称“东门房地产”）。交建置业主要负责邯郸交通运输局系统内部的土地资源整理、房地产开发与经营、室内装修、物业服务、企业房屋租赁等工作。东门房地产主要负责客运枢纽一期公寓项目的开发建设，相关开发成本计入“存货—开发成本”。截至 2019 年底，客运枢纽一期公寓项目已完工，可供销售面积 9044.65 平方米，预计销售价格 1.10 万元/平方米。2019 年，公司实现商品房销售收入 0.19 亿元，毛利率为 13.20%，均来自客运枢纽一期公寓项目。截至 2020 年 3 月底，公司暂无其他拟开发房地产项目。

公司作为邯郸市重要的交通基础设施建设和运营主体，成为政府指定的 19 个地块的开发主体（见附件 3），土地储备丰富。截至 2020 年 3 月底，公司已支付上述 19 块土地的土地出让金合计 10.60 亿元，其中未取得土地证的 3 块地的相关土地出让金支出体现在“其他应收款”中，已取得土地证的 16 块地体现在“无形资产”中。公司土地储备未来根据位置、性质等用作物流、房地产等项目开发，目前暂无开发计划。

### （5）其他业务

2017—2019 年，公司其他业务收入波动较大，2019 年为 0.55 亿元，主要为借款利息收入，由于业务未计提成本，毛利率为 100%。根据公司与河北光太路桥工程集团有限公司（以下简称“光太路桥”）、邯郸市交通运输局材料处签订的借款协议，公司产生应收利息并于 2019 年确认利息收入 0.49 亿元。总体看，公司其他业

务收入规模不大，对营业收入形成一定补充。

### 3. 未来发展

自公司成立以来，逐渐形成了以（高速）公路投资建设运营为重点，以客运场站的建设经营为辅助，并逐步向房地产、运输物流等行业扩张的战略发展格局。

高速公路主业方面，公司已建成通车的青兰高速邯郸段、邯大高速公路作为邯郸市经济物流的大动脉，未来随着路网效应的发挥，公司车流量及通行费收入有望增长。

客运业方面，公司目前在建的客运枢纽中心交通地位优越，定位为集商务办公、星级酒店、大型购物中心、会议展览中心、城市休闲公园及高档住宅区于一体大型城市综合体。未来随着交通基建陆续建设完工并投入运营，三期商业开发项目陆续开业，客运枢纽中心将成为公司收入和利润的新的增长点。公司土地储备较为充沛，未来将择机进行房地产、物流或其他土地开发项目。

整体看，随着车流量的逐步培育和路网效应的增强，客运枢纽的建设完工并投入运营，公司未来收入规模有望增长。但公司未来投资规模仍然较大，且随着青兰高速、邯大高速陆续进入还款高峰期，可能推动公司对外融资需求增长，导致公司债务负担进一步加重。

## 七、财务分析

### 1. 财务概况

公司提供了 2017—2019 年度财务报表，中兴财光华会计师事务所（特殊普通合伙）对上

述报表进行审计，并出具了标准无保留意见的审计结论。公司提供的 2020 年一季度财务报表未经审计。

截至 2020 年 3 月底，公司拥有合并范围内子公司 5 家。2017 年，因其他股东增资，公司对邯郸市交建漳河开发有限公司（2017 年底净资产 0.91 亿元，以下简称“漳河开发公司”）丧失控制权，合并范围不再包括该公司；2018—2019 年及 2020 年 1—3 月，公司合并范围未发生变化。总体看，公司近三年及一期报表合并范围变化较小，财务数据可比性强。

截至 2019 年底，公司资产总额 314.26 亿元，所有者权益合计 86.07 亿元。2019 年，公司实现营业收入 15.44 亿元，利润总额 1.49 亿元。

截至 2020 年 3 月底，公司资产总额 309.80 亿元，所有者权益合计 84.24 亿元。2020 年 1—3 月，公司实现营业收入 0.79 亿元，利润总额 -1.83 亿元。

### 2. 资产质量

近年来公司资产规模有所增长，构成以非流动资产为主，其中公路路产和土地使用权占比高，受限资产规模大；此外，公司其他应收款规模大且持续增长，对公司资金形成明显占用；公司资产流动性弱，整体资产质量一般。

2017—2019 年，公司资产规模保持增长，年均复合增长 3.75%。2019 年底，公司资产总额 314.26 亿元，较 2018 年底增长 2.92%。从构成看，流动资产占 38.80%，非流动资产占 61.20%，公司资产以非流动资产为主。

表 9 公司主要资产构成情况（单位：亿元、%）

项目	2017 年		2018 年		2019 年		2020 年 3 月	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
货币资金	29.69	10.17	27.58	9.03	32.57	10.36	28.66	9.25
其他应收款	59.19	20.27	70.83	23.20	76.75	24.42	75.84	24.48
存货	7.89	2.70	10.67	3.50	7.84	2.49	7.83	2.53
<b>流动资产</b>	<b>99.17</b>	<b>33.97</b>	<b>114.14</b>	<b>37.38</b>	<b>121.95</b>	<b>38.80</b>	<b>117.10</b>	<b>37.80</b>

固定资产	161.18	55.21	163.91	53.68	163.78	52.12	163.72	52.85
在建工程	10.02	3.43	5.79	1.90	9.08	4.72	9.52	4.94
无形资产	16.46	5.64	16.34	5.35	14.69	4.67	14.69	4.74
<b>非流动资产</b>	<b>192.78</b>	<b>66.03</b>	<b>191.19</b>	<b>62.62</b>	<b>192.31</b>	<b>61.20</b>	<b>192.70</b>	<b>62.20</b>
<b>资产总额</b>	<b>291.95</b>	<b>100.00</b>	<b>305.33</b>	<b>100.00</b>	<b>314.26</b>	<b>100.00</b>	<b>309.80</b>	<b>100.00</b>

资料来源：联合资信根据公司审计报告及财务报表整理

### 流动资产

2017—2019年，公司流动资产持续增长，年均复合增长10.89%。2019年底，公司流动资产121.95亿元，较2018年底增长6.84%，主要来自其他应收款的增加。公司流动资产主要由货币资金、其他应收款和存货构成。

2017—2019年，公司货币资金波动增长，年均复合增长4.74%。2019年底，公司货币资金32.57亿元，较2018年底增长18.07%，主要系发行债券所致。公司货币资金主要为银行存款；受限货币资金1.15亿元，均为资产证券化保证金。

2017—2019年，公司应收账款有所波动，2019年底为4.54亿元，较2018年底下降6.95%，主要系应收河北省交通厅款项减少所致。公司应收账款的账龄主要集中在一年以内，主要为应收河北省交通厅款项（占91.76%），应收账款集中度高。2019年底，公司按账龄分析法对应收账款计提坏账准备14.97万元。

2017—2019年，公司其他应收款快速增长，年均复合增长13.87%。2019年底，公司其他应收款76.75亿元，较2018年底增长8.36%，主要系往来款增加所致。公司其他应收款主要为往来款（占98.73%）和保证金（占1.25%）。从集中度来看，公司其他应收款主要是应收邯郸市交通运输局、光太路桥和漳河开发公司等政府单位或关联方的款项，期末前五名合计占比96.84%，集中度高。2019年底，公司按账龄分析法对其他应收款计提了5.09万元的坏账准备。整体看，公司其他应收款主要是应收政府单位及关联方款项，坏账风险较低，但其他应收款快速增长且规模大，对公司资金形成明显占用。

表 10 2019 年底公司其他应收款余额前五名情况  
(单位: 亿元、%)

单位名称	期末余额	占比
邯郸市交通运输局	62.50	81.43
河北光太路桥工程集团有限公司	4.76	6.21
邯郸市交建漳河开发有限公司	4.43	5.77
邯郸市交通运输局材料供应处	1.44	1.87
邯郸市财政局	1.20	1.56
<b>合计</b>	<b>74.33</b>	<b>96.84</b>

资料来源：公司审计报告

2017—2019年，公司存货大幅波动，2019年底为7.84亿元，较2018年底下降26.56%，主要系开发成本中客运枢纽商业公寓项目对应的房产和土地分别转入固定资产和无形资产所致。2019年底，存货中开发成本7.12亿元，全部为邯郸高铁东车站前广场土地（客运枢纽建设项目）的土地使用权；库存商品0.66亿元，为完工待售的客运枢纽商业公寓房产。

### 非流动资产

2017—2019年，公司非流动资产保持相对稳定。2019年底，公司非流动资产192.31亿元，较2018年底增长0.58%。公司非流动资产主要由固定资产、无形资产和在建工程构成。

2017—2019年，公司固定资产保持相对稳定。2019年底，公司固定资产163.78亿元，其中公路资产占91.61%，房屋建筑物占7.13%，其余为机器设备等。2019年底，公司固定资产累计计提折旧23.71亿元。公司路产中青兰高速邯郸段、邯大高速收费权已用于借款质押。

2017—2019年，公司在建工程大幅波动。2019年底，公司在建工程9.08亿元，较2018年底增长56.74%，主要系客运枢纽中心二期和邯大高速市区连接线投入增加所致。公司在建工程包括客运枢纽中心二期、邯大高速市区连接线和青兰高速西口改扩建工程。

2017—2019年，公司无形资产有所下降，年均复合下降5.54%。2019年底，公司无形资产14.69亿元，较2018年底下降10.11%，主要系处置土地使用权（原客运东站土地）所致。公司无形资产中土地使用权14.68亿元，划拨土地占比大。

2020年3月底，公司资产总额309.80亿元，较2019年底下降1.42%，主要系货币资金减少所致，资产构成仍以非流动资产为主。2020年3月底，公司货币资金较2019年底下降11.99%至28.66亿元，主要系偿还到期债务所致。

受限资产方面，2020年3月底，公司通过质押青兰高速邯郸段、邯大高速收费权，获得银行贷款共计100.97亿元；被质押收费权的青兰高速公路、邯大高速公路账面价值合计150.04亿元；受限的货币资金1.15亿元，为资产证券化业务保证金；受限的存货和无形资产分别为7.12亿元和4.04亿元，均为抵押受限的土地使用权。

### 3. 负债及所有者权益

**公司所有者权益保持相对稳定，但未分配利润占比高；近年来，公司债务规模持续增长，整体债务负担重；未来几年公司面临较大的偿付压力。**

#### 所有者权益

2017—2019年，公司所有者权益有所增长，年均复合增长2.67%。2019年底，公司所有者权益86.07亿元，较2018年底增长3.61%，来自资本公积和未分配利润的增长。从构成上看，公司所有者权益主要由资本公积（占35.18%）和未分配利润（占54.65%）构成。

2017—2019年，公司实收资本未发生变化，均为1.80亿元；2019年底，公司其他权益工具2.00亿元，为公司发行的可续期短期融资券“17邯交建MTN002”，期限为3+N年。

2017—2019年，公司资本公积有所增长，年均复合增长2.99%。2019年底，公司资本公积30.28亿元，较2018年底增长5.70%，主要

系邯郸市财政局拨付项目资本金1.63亿元所致。

2020年3月底，公司所有者权益84.24亿元，较2019年底下降2.12%，主要系一季度经营亏损导致未分配利润减少。同期末，公司所有者权益构成较2019年底变动不大。

#### 负债

2017—2019年，公司负债总额有所增长，年均复合增长4.17%。2019年底，公司负债总额228.19亿元，较2018年底增长2.67%；构成仍以非流动负债为主，但占比大幅下降17.62个百分点至63.74%。

2017—2019年，受一年内到期的非流动负债大幅增加影响，公司流动负债快速增长，2019年底为82.75亿元，较2018年底增长99.76%，主要系一年内到期的非流动负债大幅增加所致。公司流动负债主要为一年内到期的非流动负债（占93.21%）。

2017—2019年，公司一年内到期的非流动负债快速增长，2019年底为77.13亿元，较2018年底增长117.59%，主要系一年内到期的应付债券和长期借款增加所致。公司一年内到期的非流动负债由一年内到期的应付债券（占68.71%）、长期借款（占26.19%）和长期应付款（占5.10%）构成。

2017—2019年，公司非流动负债快速下降，年均复合下降11.52%。2019年底，公司非流动负债145.44亿元，较2018年底下降19.58%，主要系长期借款、应付债券和长期应付款减少所致。公司非流动负债主要由长期借款（占61.47%）、应付债券（占28.17%）和长期应付款（占9.87%）构成。

2017—2019年，公司长期借款快速下降，年均复合下降11.92%。2019年底，公司长期借款89.40亿元，较2018年底下降13.62%，主要系借款转入一年内到期的非流动负债所致。公司长期借款主要为质押借款（青兰高速邯郸段及邯大高速收费权质押）。

2017—2019年，公司应付债券波动下降，年均复合下降9.48%。2019年底，公司应付债券

40.97亿元，较2018年底下降30.52%，主要系公司偿还到期债券及部分应付债券转入一年内到期的非流动负债所致。

2017—2019年，公司长期应付款快速下降，年均复合下降14.71%。2019年底，公司长期应付款14.35亿元，较2018年底下降18.40%，主要系偿还融资租赁和资产证券化资金所致。公司长期应付款主要包括融资租赁款、资产证券化募集资金和财政专项债券资金，其中有息部分已调整至长期债务核算。

2020年3月底，公司负债总额225.56亿元，较2019年底下降1.15%，主要系偿还到期的短期债务所致。2020年3月底，公司一年内到期的非流动负债61.32亿元，较2019年底下降20.50%；长期借款较2019年底增长4.36%至93.30亿元；应付债券57.97亿元，较2019年底增加17.00亿元，系公司新发行短期融资券、超短期融资券和定向债务融资工具所致；长期应付款6.91亿元，较2019年底下降51.84%，主要系偿还资产证券化资金所致。

有息债务方面，近年来公司债务规模持续增长，2017—2019年分别为203.77亿元、215.50亿元和221.85亿元。从债务期限结构看，公司有息债务以长期债务为主，2019年底长期债务占比为65.23%。2020年3月底，公司债务规模较上年底小幅下降至219.50亿元，长期债务占比下降至64.89%。未来债务到期分布方面，2020年4—12月、2021年和2022年，公司到期的债务规模分别为61.32亿元、50.33亿元和55.26亿元。公司未来面临较大的偿付压力。

表 11 公司债务情况（单位：亿元、%）

项目	2017年	2018年	2019年	2020年3月
短期债务	18.80	35.45	77.13	77.08
长期债务	184.97	180.05	144.72	142.43
全部债务	203.77	215.50	221.85	219.50
资产负债率	72.03	72.79	72.61	72.81
长期债务资本化比率	69.37	68.43	62.71	62.83
全部债务资本化比率	71.39	72.18	72.05	72.27

资料来源：联合资信根据公司审计报告及财务报表整理

从债务指标来看，2017—2019年，公司长期债务资本化比率持续下降，2019年底为62.71%；同期，公司全部债务资本化比率和资产负债率均有所波动，2019年底分别为72.05%和72.61%。2020年3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72.81%、72.27%和62.83%，均较2019年底均有所上升。若将所有者权益中的其他权益工具（2亿元）计入有息债务，公司资产负债率和全部债务资本化比率将分别上升至73.93%和72.92%。

自2016年起，青兰高速和邯大高速陆续进入还款高峰期。根据还款计划，截至2020年3月底，青兰高速尚有47.87亿元、邯大高速尚有45.00亿元银行借款未偿还。2020年4—12月、2021年和2022年，公司上述两条高速公路到期债务本金分别为16.35亿元、18.66亿元和13.61亿元，未来偿债压力较大。

截至报告出具日，公司存续债券余额111.97亿元（见表12），其中2021年需偿还的债券本金合计47.97亿元，集中兑付压力大。

表 12 公司存续债券（含永续债）及债务融资工具情况（单位：亿元、%）

债券简称	发行规模	债券余额	票面利率	期限	到期日
13 邯鄹交通债	10.00	9.97	6.50	5+3 年	2021/4/18
18 邯鄹交建 PPN001	10.00	10.00	4.80	2+1 年	2021/10/25
18 邯鄹交建 MTN002	5.00	5.00	4.88	3 年	2021/11/28
19 邯鄹交建 PPN001	5.00	5.00	6.00	3 年	2022/1/30
19 邯鄹交建 PPN002	8.00	8.00	5.30	3 年	2022/3/13
19 邯鄹交建 PPN003	3.00	3.00	4.73	3 年	2022/08/30
19 邯鄹交建 MTN001	5.00	5.00	4.46	3 年	2022/10/17
19 邯鄹交建 PPN004	5.00	5.00	5.00	3 年	2022/10/25

20 邯郸交建 CP001	5.00	5.00	3.63	1 年	2021/01/21
20 邯郸交建 PPN002	5.00	5.00	5.20	3 年	2023/03/26
20 邯郸交建 PPN003	3.00	3.00	5.19	3 年	2023/03/30
20 邯郸交建 CP002	10.00	10.00	2.98	1 年	2021/04/13
20 邯郸交建 PPN004	10.00	10.00	5.25	3 年	2023/04/17
20 邯郸交建 MTN001	5.00	5.00	3.73	3 年	2023/04/24
20 邯郸交建 PPN005	5.00	5.00	5.20	3 年	2023/08/12
20 邯郸交建 SCP002	4.00	4.00	3.35	0.74 年	2021/05/17
20 邯郸交建 PPN006	5.00	5.00	5.41	3 年	2023/08/27
20 邯郸交建 PPN007	5.00	5.00	5.20	3 年	2023/09/28
20 邯郸交建 SCP003	4.00	4.00	3.67	0.74 年	2021/08/01
合计	112.00	111.97	--	--	--

资料来源：联合资信整理

#### 4. 盈利能力

近年来，公司营业收入持续增长，但期间费用对公司利润侵蚀大，利润总额对政府补贴依赖程度高。

2017—2019 年，公司营业收入持续增长，年均复合增长 11.43%。2019 年，公司实现营业收入 15.44 亿元，同比增长 17.04%。受邯大高速计提折旧以及道路养护成本增加影响，公司营业成本增长较大，近三年分别为 2.45 亿元、3.85 亿元和 3.94 亿元，年均复合增长 26.63%。公司营业利润率波动较大，2017—2019 年分别为 79.95%、68.74%和 73.99%。

表 13 公司盈利情况（单位：亿元、%）

项目	2017 年	2018 年	2019 年
营业收入	12.44	13.19	15.44
其他收益	3.00	3.00	2.56
营业利润	3.38	1.57	1.47
利润总额	3.52	1.44	1.49
营业利润率	79.95	68.74	73.99
总资产收益率	3.63	3.21	3.35
净资产收益率	4.30	1.74	1.73

资料来源：联合资信根据公司审计报告整理

2017—2019 年，公司期间费用分别为 9.52 亿元、10.39 亿元和 11.77 亿元，主要来自财务费用的增长。公司期间费用主要为管理费用和财务费用，近年来随着债务规模的扩大，公司财务费用支出较多，分别为 6.42 亿元、8.10 亿元和 8.75 亿元。2017—2019 年，公司营业利润

分别为 3.38 亿元、1.57 亿元和 1.47 亿元。总体看，公司期间费用对利润侵蚀大，费用控制能力有待增强。

2017—2019 年，公司利润总额分别为 3.52 亿元、1.44 亿元和 1.49 亿元。同期，公司其他收益分别为 3.00 亿元、3.00 亿元和 2.56 亿元，均为政府补助。公司利润总额对政府补助的依赖程度高。

从盈利指标看，2017—2019 年，公司总资产收益率有所波动，净资产收益率持续下滑，2019 年分别为 3.35%和 1.73%。

2020 年 1—3 月，公司实现营业收入 0.79 亿元；营业利润率为 79.43%，较 2019 年有所上升；2020 年 1—3 月，公司利润总额为-1.83 亿元。

#### 5. 偿债能力

公司短期偿债能力指标较弱，长期偿债能力指标尚可。考虑到公司是邯郸市重要的交通基础设施建设主体，获得政府支持力度大，公司的整体偿债能力很强。

从短期偿债能力指标看，2017—2019 年，公司流动比率与速动比率均快速下滑，2019 年底分别为 147.37%和 137.90%。2020 年 3 月底，公司流动比率和速动比率分别为 175.67%和 163.93%。2017—2019 年，公司经营现金流流动负债比大幅波动，分别为 12.34%、0.01%和 12.12%，经营性净现金流对流动负债的保障能力弱。

2019年底和2020年3月底,公司现金短期债务比分别为0.42倍和0.37倍。公司短期偿债能力指标较弱。

从长期偿债能力指标看,2017—2019年公司EBITDA分别为11.66亿元、12.03亿元和12.59亿元。同期,公司全部债务/EBITDA分别为17.47倍、17.92倍和17.62倍;EBITDA利息倍数分别为1.71倍、1.40倍和1.35倍。公司长期偿债能力指标尚可。

截至2020年9月底,公司获得银行授信额度合计310.85亿元,未使用授信额度85.19亿元,公司间接融资渠道较为畅通。

截至2020年9月底,公司对外担保余额11.31亿元,担保比率13.38%。主要被担保对象包括光太路桥和漳河开发公司,均为公司关联方。总体看,公司担保比率较高,存在一定或有负债风险。

表14 截至2020年9月底公司对外担保情况(单位:亿元)

被担保公司	担保余额	担保期限	与公司关系
河北光太路桥工程集团有限公司	2.00	2020.05—2021.05	股东其他子公司
	0.23	2020.03—2021.07	
	0.50	2019.12—2020.12	
	0.60	2020.01—2021.01	
	0.90	2018.12—2022.08	
	0.50	2020.02—2021.02	
	0.30	2020.06—2021.06	
	0.38	2020.03—2023.03	
	1.00	2017.09—2020.11	
	0.70	2020.05—2023.05	
	0.16	2020.08—2021.08	
邯郸市公共交通集团有限公司	0.30	2017.11—2020.11	股东其他子公司
邯郸市交建漳河开发有限公司	3.74	2016.04—2028.04	参股企业
<b>合计</b>	<b>11.31</b>	--	--

资料来源:公司提供

## 7. 母公司财务分析

**公司资产及收入均集中于母公司,母公司债务规模大,整体债务负担重。**

2019年底,母公司资产总额291.72亿元,较2018年底增长3.05%,主要系货币资金和其他应收款增加。其中,流动资产115.67亿元,主要由其他应收款和货币资金构成;非流动资产176.05亿元,主要由固定资产和无形资产构成。

2019年底,母公司所有者权益73.38亿元,较2018年底增长4.51%,增长来自资本公积和未分配利润。其中,实收资本占2.45%、资本公积占23.34%、未分配利润占64.73%,稳定性较弱。

2019年底,母公司负债总额218.34亿元,较2018年底增长2.57%。母公司负债主要由一年内到期的非流动负债、长期借款、应付债券和长期应付款构成。2019年底,母公司资产负债率为74.85%,较2018年底减少0.35个百分点。

2019年,母公司实现营业收入15.12亿元,主要为通行费收入,同比增长15.97%;营业成本为3.75亿元,营业利润率为74.71%。同期,母公司利润总额1.66亿元,同比增长13.04%。

2020年3月底,母公司资产总额287.67亿元,较2019年底下降1.39%;所有者权益71.56亿元,较2018年底减少1.82亿元,系经营亏损导致未分配利润下降所致;负债总额216.11亿元,较

2019年底下降1.02%。2020年1—3月，母公司实现营业收入0.77亿元，利润总额-1.82亿元。

## 十、结论

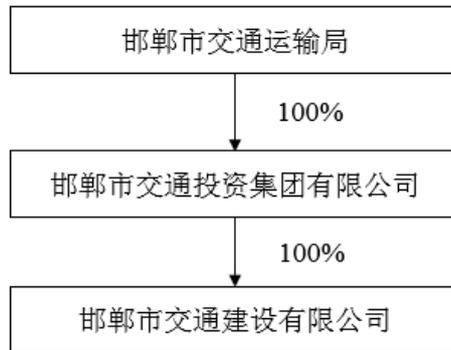
高速公路行业具备良好的抵御经济周期波动的能力，伴随着国民经济的稳步发展，中国高速公路建设发展空间较大。

公司是邯郸市重要的高速公路、国有干线收费公路、客运场站等交通基础设施投资运营主体，业务具有明显的区域竞争优势，近年来持续得到邯郸市政府的大力支持。

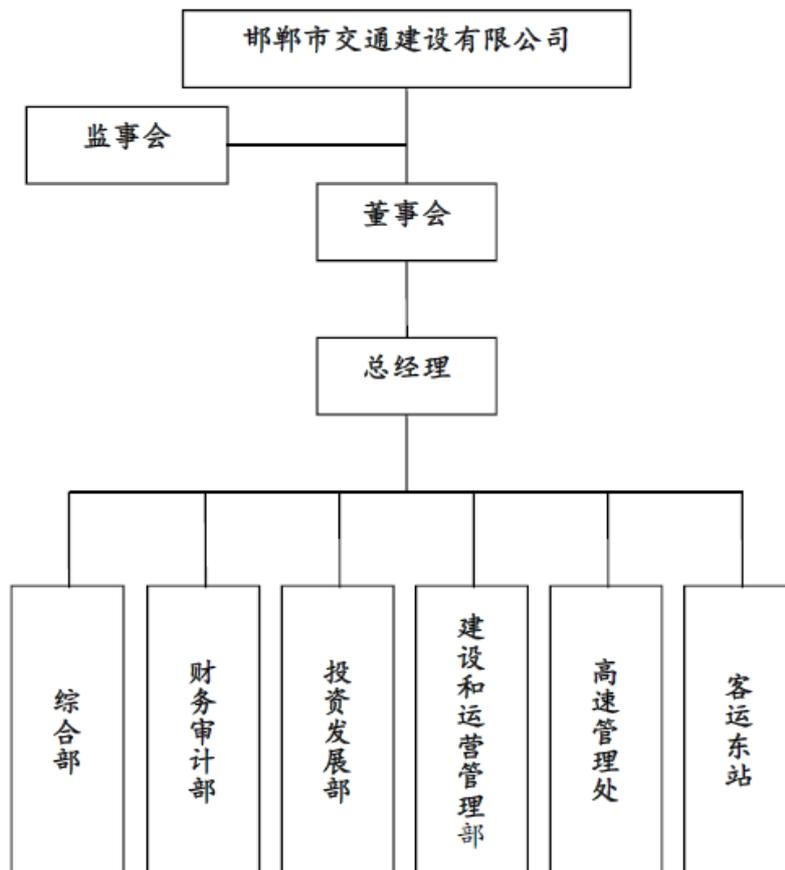
近年来，公司资产规模有所增长，但公路路产和土地使用权占比高，受限资产规模大，且其他应收款对公司资金形成明显占用，公司资产流动性弱，整体资产质量一般；公司有息债务持续增长，债务负担重。随着项目建设的推进，以及现有中长期债务的逐步到期偿付，公司未来面临较大的偿付压力。受新冠肺炎疫情冲击，公司通行费收入将受到一定负面影响，但随着宏观经济复苏，以及路网效益的增强，未来公司通行费收入有望增长；同时，客运枢纽中心有望成为公司新的利润增长点，促进公司盈利能力的改善。

综合评估，联合资信认为公司主体长期信用风险很低。

附件 1-1 截至报告出具日公司股权结构图



附件 1-2 截至报告出具日公司组织架构图



## 附件 2 截至 2020 年 3 月底公司合并范围内子公司情况

子公司名称	注册地	业务性质	持股比例 (%)		取得方式
			直接	间接	
邯郸市交建客运枢纽开发有限公司	河北邯郸	客运枢纽的建设与运营管理、酒店管理、房屋租赁、物业管理等	60.00	--	投资设立
邯郸市交建置业有限公司	河北邯郸	土地整理、房地产开发与经营等	100.00	--	投资设立
邯郸市东通慧酒店管理有限公司	河北邯郸	酒店管理；酒店装饰、设计；酒店餐饮咨询服务	--	100.00	投资设立
邯郸市东门房地产开发有限公司	河北邯郸	客运枢纽项目的房地产开发与经营、房屋租赁、物业服务	--	100.00	投资设立
邯郸市东邺物业服务有限公司	河北邯郸	物业管理服务、企业管理资信服务	--	100.00	投资设立

资料来源：公司提供

### 附件 3 截至 2020 年 3 月底公司土地储备情况

序号	地址	用地性质	土地性质	所在区(县)	面积(亩)	土地出让金(万元)	土地证号	入账价值(万元)
1	滏东大街与轴承厂北路西北角	办公	出让	丛台区	4.94	1493.08	邯市国用(2014)第 C010005 号	1559.75
2	市复兴区防汛路 2 号	仓储	出让	复兴区	74.20	1014.09	邯市国用(2014)第 F010004 号	1063.60
3	市北环路后郝村北	公路	出让	复兴区	49.62	886.56	邯市国用(2014)第 F010003 号	930.25
4	新兴大街以东、刘二庄以北	街巷	出让	丛台区	7.07	141.89	邯市国用(2014)第 C010049 号	150.42
5	邯郸市复兴区制氧机路 56 号	仓储	出让	复兴区	72.70	1236.58	邯市国用(2014)第 F010009 号	1296.21
6	邯磁路东侧	工业	出让	邯山区	20.83	347.82	邯市国用(2014)第 H010022 号	365.96
7	107 国道	仓储	出让	邯山区	18.57	390.26	邯市国用(2014)第 H010021 号	410.37
8	和平路东段路北(二处)	办公	出让	邯郸县	40.78	8536.89	邯县国用(2013B)第 0772 号	8894.36
9	邯郸市农林路 79 号(一处)	工业	出让	邯山区	10.47	268.51	邯市国用(2014)第 H010018 号	288.26
10	交通大厦	交通运输	出让	丛台区	25.73	7253.18	邯市国用(2014)第 C010044 号	7561.68
11	北环路与新兴大街东北角	街巷	出让	丛台区	82.20	1644.01	邯市国用(2014)第 C010048 号	1721.39
12	联防东路与滏西大街交叉口北	工业	出让	丛台区	26.59	685.46	邯市国用(2014)第 C010050 号	718.90
13	西环路与联防路交叉口东北角	仓储	出让	复兴区	6.62	2379.57	冀 2018 邯郸市不动产权第 0035314 号	2512.30
14	人民西路 43 号院(公交总公司)	机关	出让	复兴区	14.78	2813.84	邯市国用(2015)第 F010004 号	2935.43
15	邯郸市秦皇大街以东, 联防路以南, 荀子大街以西	综合	133 亩变为出让地, 其余为划拨地	邯郸县	495.00	已缴 67860 万元, 133 亩变为出让用地, 其余为划拨地	邯县国用(2014)第 01283-01290 号	110287.71
16	石武客运专线东侧, 联防路以南, 站前大街以西, 丛台路以北	街巷	划拨	邯郸县	220.00	划拨地	邯县国用(2016)第 01384 号	75877.30
17	材料处新厂区	工业	出让	邯山区	150.00	2024.75	土地证办理中	2024.75
18	峰峰大峪镇南大峪村西	住宅	出让	峰峰	102.28	3583.00	土地证办理中	3583.00
19	峰峰大峪镇新立村西北	住宅	出让	峰峰	98.82	3462.00	土地证办理中	3462.00
<b>合计</b>		--	--	--	<b>1521.20</b>	<b>106021.49</b>	--	<b>225643.64</b>

资料来源: 公司提供

## 附件 4-1 主要财务数据及指标（合并口径）

项目	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年 3 月
<b>财务数据</b>				
现金类资产（亿元）	29.69	27.58	32.57	28.66
资产总额（亿元）	291.95	305.33	314.26	309.80
所有者权益（亿元）	81.65	83.07	86.07	84.24
短期债务（亿元）	18.80	35.45	77.13	77.08
长期债务（亿元）	184.97	180.05	144.72	142.43
全部债务（亿元）	203.77	215.50	221.85	219.50
营业收入（亿元）	12.44	13.19	15.44	0.79
利润总额（亿元）	3.52	1.44	1.49	-1.83
EBITDA（亿元）	11.66	12.03	12.59	--
经营性净现金流（亿元）	3.03	0.00	10.03	0.97
<b>财务指标</b>				
销售债权周转次数（次）	12.74	3.86	3.28	--
存货周转次数（次）	0.31	0.41	0.43	--
总资产周转次数（次）	0.04	0.04	0.05	--
现金收入比（%）	77.95	73.30	93.67	100.00
营业利润率（%）	79.95	68.74	73.99	79.43
总资本收益率（%）	3.63	3.21	3.35	--
净资产收益率（%）	4.30	1.74	1.73	--
长期债务资本化比率（%）	69.37	68.43	62.71	62.83
全部债务资本化比率（%）	71.39	72.18	72.05	72.27
资产负债率（%）	72.03	72.79	72.61	72.81
流动比率（%）	404.17	275.54	147.37	175.67
速动比率（%）	372.00	249.77	137.90	163.93
经营现金流动负债比（%）	12.34	0.01	12.12	--
现金短期债务比（倍）	1.58	0.78	0.42	0.37
全部债务/EBITDA（倍）	17.47	17.92	17.62	--
EBITDA 利息倍数（倍）	1.71	1.40	1.35	--

注：1. 2020 年一季度财务报表未经审计；2. 长期应付款中有息部分纳入长期债务核算；3. 2020 年 3 月底长期借款、应付债券和长期应付款中一年内到期部分已调整至短期债务；4. 尾差系四舍五入所致

## 附件 4-2 主要财务数据及指标（公司本部/母公司）

项目	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年 3 月
<b>财务数据</b>				
现金类资产（亿元）	26.56	25.79	32.34	28.44
资产总额（亿元）	268.65	283.07	291.72	287.67
所有者权益（亿元）	68.77	70.21	73.38	71.56
短期债务（亿元）	17.37	34.29	75.99	75.91
长期债务（亿元）	176.87	157.48	136.87	135.11
全部债务（亿元）	194.24	191.76	212.86	211.02
营业收入（亿元）	12.33	13.03	15.12	0.77
利润总额（亿元）	3.49	1.47	1.66	-1.82
EBITDA（亿元）	/	/	/	/
经营性净现金流（亿元）	2.51	-2.74	9.75	0.70
<b>财务指标</b>				
销售债权周转次数（次）	12.82	3.85	3.23	--
存货周转次数（次）	118.66	150.55	78.32	--
总资产周转次数（次）	0.05	0.05	0.05	--
现金收入比（%）	77.88	73.13	93.92	96.35
营业利润率（%）	79.97	68.80	74.71	79.21
总资本收益率（%）	3.79	3.47	3.66	--
净资产收益率（%）	5.08	2.09	2.26	--
长期债务资本化比率（%）	72.00	69.16	65.10	65.38
全部债务资本化比率（%）	73.85	73.20	74.36	74.68
资产负债率（%）	74.40	75.20	74.85	75.13
流动比率（%）	379.61	259.90	142.09	169.60
速动比率（%）	379.53	259.82	142.01	169.50
经营现金流动负债比（%）	10.89	-6.90	11.98	--
现金短期债务比（倍）	1.53	0.75	0.43	0.37
全部债务/EBITDA（倍）	/	/	/	/
EBITDA 利息倍数（倍）	/	/	/	/

注：1. 2020 年一季度财务报表未经审计；2. 长期应付款中有息部分纳入长期债务核算；3. 2020 年 3 月底长期借款、应付债券和长期应付款中一年内到期部分已调整至短期债务；4. 因未获取相关数据，EBITDA 及相关指标无法计算

## 附件 5 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	(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-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/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

## 附件 6-1 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 6-2 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

## 联合资信评估股份有限公司关于 邯郸市交通建设有限公司 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，联合资信将在邯郸市交通建设有限公司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。

邯郸市交通建设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。联合资信将在发行人年报公布后 3 个月内出具一次定期跟踪报告。

邯郸市交通建设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  
大事项，邯郸市交通建设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邯郸市交通建设有限公司的经营管理状况及外部经营环境等相关信息，如发现邯郸市交通建设有限公司出现重大变化，或发现存在或出现可能对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。

如邯郸市交通建设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，联合资信可以终止评级。

联合资信将指派专人及时与邯郸市交通建设有限公司联系，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。