

跟 踪 评 级 公 告

联合[2015] 1813 号

联合资信评估有限公司通过跟踪评级，确定维持深圳市机场（集团）有限公司主体长期信用等级为AAA，评级展望为稳定，并维持“10深圳机场债”AAA的信用等级。

特此公告。



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)

电话：010-85679696

传真：010-85679228

<http://www.lhratings.com>

深圳市机场（集团）有限公司跟踪评级报告

主体长期信用

跟踪评级结果：AAA 评级展望：稳定
上次评级结果：AAA 评级展望：稳定

债项信用

名称	额度	存续期	跟踪评级结果	上次评级结果
10 深圳机场债	12 亿元	2010/10/19-2017/10/19	AAA	AAA

跟踪评级时间：2015 年 8 月 12 日

财务数据

项目	2012 年	2013 年	2014 年
现金类资产(亿元)	55.06	39.62	72.30
资产总额(亿元)	219.52	247.44	285.40
所有者权益合计(亿元)	125.52	138.75	151.02
短期债务(亿元)	9.25	3.20	14.19
全部债务(亿元)	74.66	67.59	72.92
营业收入(亿元)	28.25	29.17	36.08
利润总额(亿元)	6.58	5.89	5.33
EBITDA(亿元)	12.88	14.10	17.49
经营性净现金流(亿元)	11.33	12.64	32.16
营业利润率(%)	36.25	30.14	23.29
净资产收益率(%)	3.76	3.06	3.18
资产负债率(%)	42.82	43.93	47.09
全部债务资本化比率(%)	37.30	32.76	32.56
流动比率(%)	260.74	127.15	128.80
全部债务/EBITDA(倍)	5.80	4.79	4.17
EBITDA 利息倍数(倍)	2.63	2.17	3.80
经营现金流/流动负债(%)	40.98	30.10	44.00

注：公司计入其他流动负债的短期融资券在指标计算时已调整计入短期债务。

分析师

刘晓濛 刘博
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

深圳机场（集团）有限公司（以下简称“公司”）经营管理深圳机场。跟踪期内，深圳机场继续保持稳固的行业地位，吞吐量稳步上升，航空主业收入水平改善提升，公司资产及权益稳定增长，经营活动现金流规模提升，对公司信用基本方面形成有力支撑。同时，联合资信评估有限公司（以下简称“联合资信”）也关注到T3航站楼正式启用，在提升客货周转能力的同时，公司运营成本及财务费用迅速增加，对公司盈利能力产生一定不利影响。

未来，随着深圳机场各项基础设施建设的完成，以及多项航空辅业协同发展，尤其是公司房地产项目逐步完工并确认收入，公司整体竞争实力有望进一步提升。

“10深圳机场债”由深圳市投资控股有限公司（以下简称“深圳投控”）提供连带责任保证担保，经联合资信评定，深圳市投资控股有限公司主体长期信用等级为AAA，担保实力极强，有助于更好地保障“10深圳机场债”本息偿付的安全性。

综合考虑，联合资信评估有限公司维持公司AAA的主体长期信用等级，评级展望为稳定；并维持“10深圳机场债”AAA的信用等级。

优势

1. 深圳机场作为国内大型枢纽机场，行业地位突出，规模优势明显，服务水平较高，具备很强的竞争实力。
2. 跟踪期内，随着深圳机场新航站楼 T3 正式启用，客货周转能力得到有效释放。机场吞吐量的稳步上升和公司航空主业业务收入增长提升了公司的收入。
3. 跟踪期内，公司资产及权益规模稳定增长，经营活动现金流显著改善。
4. 随着公司房地产业务项目逐步完工并确认收

入，公司整体收入水平有望增长。

关注

1. T3 航站楼投产后，人工以及水电能耗等运营成本及财务费用显著增加，对公司盈利水平造成一定影响。
2. 截至 2015 年 6 月底，公司存在 2 起未结诉讼，涉案金额分别为 2014 万元和 6969.75 万元，目前两起案件分别在调解和审理中。

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）与深圳市机场（集团）有限公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与深圳市机场（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，未因深圳市机场（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深圳市机场（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、本跟踪评级结果自发布之日起 12 个月内有效；根据后续评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

一、跟踪评级原因

根据有关要求，按照联合资信评估有限公司关于深圳市机场（集团）有限公司主体长期信用及“10 深圳机场债”的跟踪评级安排进行本次定期跟踪评级。

二、企业基本情况

深圳市机场（集团）有限公司（以下称“深圳机场集团”或“公司”）前身为深圳机场公司，为深圳市人民政府（深府办【1989】336 号文）批准于 1989 年 5 月设立的全民所有制企业，1994 年 6 月公司更名为深圳机场（集团）公司。2001 年 7 月，经深圳市人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“深圳市国资委”）（深国资委【2001】7 号文）批准，公司改制为国有独资有限责任公司。2004 年 4 月，公司更名为深圳市机场（集团）有限公司。2011 年 11 月，经深圳市政府（深府函【2011】180 号文）及深圳市国资委（深国资委【2011】72 号文）批准，公司 100% 国有股权整体划入深圳市特区建设发展集团有限公司（以下简称“特区建发集团”）。历经多次增资，截至 2014 年底，公司注册资本人民币 40 亿元。深圳市国资委持有公司唯一股东特区建发集团 100% 的股权，为公司实际控制人。

公司经营范围：客货航空运输及储运仓库业务，航空供油及供油设施，通讯及通讯导航器材；售票大楼及机场宾馆、餐厅、商场的综合服务及旅游业务；航空机场维修基地及航空器材；经营指定地段的房地产业务；机场建筑物及航空器材，保税仓储业务；国内商业、物资供销业；教育培训，小件寄存，打字、复印业务；进出口业务；从事广告业务；机场及相关主营业务的投资；机场水电运行维护服务；机电设备安装工程专业承包等。

截至 2014 年底，公司内设计划财务部、办公室、党群工作部、人力资源部、经营发展部、审计法律部、战略规划部、安全服务管理部、

合约与成本管理部及资讯与信息管理部 10 个职能部门。

截至 2014 年底，纳入公司合并报表范围的全资子公司 15 家；控股子公司 3 家，其中深圳市机场股份有限公司（以下简称“机场股份公司”）于 1998 年 4 月公开发行股票，并在深圳证券交易所上市（证券简称“深圳机场”，证券代码“000089”，公司持股比例 61.30%）。

截至 2014 年底，公司资产（合并）总额 285.40 亿元，所有者权益合计 151.02 亿元（其中包含少数股东权益 30.70 亿元）；2014 年，公司实现营业收入 36.08 亿元，利润总额 5.33 亿元。

公司注册地址：深圳宝安国际机场道 1011 号；法定代表人：汪洋。

三、宏观经济和政策环境

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%。

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，比上年增加 11140 亿元，增长 8.6%。其中，中央一般公共预算收入 64490 亿元，比上年增加 4292 亿元，增长 7.1%；地方一般公共预算收入（本级）75860 亿元，比上年增加 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%。全国一般公共预算支出 151662 亿元，比上年增加 11449 亿元，增长 8.2%。其中，中央本级支出 22570 亿元，比上年增加 2098 亿元，增长 10.2%；地方财政支出 129092 亿元，比上年增加 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 M2 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。2014 年，中国银行业金融机构不良贷款率为 1.64%，信用环境下行压力较大。

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。三大战略的推进将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. 行业概况

根据中国民用航空局发布的《2014 年全国机场生产统计公报》，2014 年中国机场主要生产指标保持平稳增长，其中旅客吞吐量 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，中国国内机场完成货邮吞吐量 1356.1 万吨，比上年增长 7.9%。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 16.00%）；国际航线完成 470.6 万吨，比上年增长 9.80%。

2014 年中国国内机场飞机起降 793.3 万架次，比上年增长 8.40%。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 58.3 万架次，比上年增长 10.4%。

从旅客吞吐量分布来看，2014 年，所有通航机场中，年旅客吞吐量达到 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 95.3%；年旅客吞吐量达到 1000 万人次以上的有 24 个与上年持平，完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 76.2%；北京、上海和广州三大城市机场旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 28.3%。全国各地机场旅客吞吐量的分布情况是：华北地区占 16.20%，东北地区占 6.10%，华东地区占

28.90%，中南地区占 24.30%，西南地区占 16.20%，西北地区占 5.70%，新疆地区占 2.60%。

从货邮吞吐量分布来看，2014 年各机场中，年货邮吞吐量达到 10000 吨以上的有 50 个，与去年持平，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 16.90%，东北地区占 3.40%，华东地区占 41.10%，中南地区占 25.40%，西南地区占 9.70%，西北地区占 2.10%，新疆地区占 1.40%。

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 7.4%，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 年中国民航货吞吐量增速为 7.9%，同比有所回升。但同时，航空运力投放过快、高铁替代效应及限制“三公”消费政策的出台一定程度上加剧了中国民航内、外部竞争压力，同时也挤压了国内主要机场航空业务运营的盈利空间。

从 2014 年全国民航机场运输业务量排行来看，名列前十的机场较 2013 年并无变化，前三名分别为北京首都机场、广州白云机场、上海浦东机场。深圳宝安机场旅客吞吐及货邮运吞吐分别排名第 6 位和第 4 位。

表 1 中国民航部分机场指标排行

机场	旅客吞吐量（人）		货邮吞吐量（吨）		起降架次（次）	
	名次	本期完成	名次	本期完成	名次	本期完成
北京/首都	1	86128313	2	1848251.48	1	581952
广州/白云	2	54780346	3	1454043.78	2	412210
上海/浦东	3	51687894	1	3181654.06	3	402105
上海/虹桥	4	37971135	6	432176.40	7	253325
成都/双流	5	37675232	5	545011.23	6	270054
深圳/宝安	6	36272701	4	963871.18	4	286346
昆明/长水	7	32230883	9	316672.44	5	270529
重庆/江北	8	29264363	15	302335.81	8	238085
西安/咸阳	9	29260755	10	186412.61	9	245971
杭州/萧山	10	25525862	7	398557.61	11	213268
厦门/高崎	11	20863786	8	306384.99	13	174315
长沙/黄花	12	18020501	20	125037.76	15	152359
武汉/天河	13	17277104	19	143029.57	14	157596
青岛/流亭	14	16411789	16	204419.40	16	142452
乌鲁木齐/地	15	16311140	11	162711.32	17	142266
南京/禄口	16	16283816	14	304324.82	18	144278
郑州/新郑	17	15805443	18	370420.73	20	147696
三亚/凤凰	18	14942356	12	75645.84	19	102074
海口/美兰	19	13853859	30	121131.40	25	105861
大连/周水子	20	13551223	17	133490.02	24	115284

资料来源：《2014 年全国机场生产统计公报》

政策方面，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，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。

2015年1月，中国民用航空局、国家发展改革委印发通知，全面放开民航国内航线货物运输价格；放开101条相邻省份之间与地面主要交通运输方式形成竞争的短途航线旅客票价；对继续保留实行政府指导价的国内民航客运票价，改由航空运输企业按照国家制定的规则自主制定、调整基准票价。改革实施后，有利于航空公司更加灵活地制定、调整价格，反映市场供求关系和竞争状况，满足不同类型消费者需要。

2. 区域经济

根据《深圳市2014年国民经济和社会发展统计公报》数据显示，经初步核算2014年深圳

市生产总值16001.98亿元，比2013年增长8.8%。其中，第一产业增加值5.29亿元，下降19.4%；第二产业增加值6823.05亿元，增长7.7%；第三产业增加值9173.64亿元，增长9.8%。第一产业增加值占全市生产总值的比重不到0.1%；第二和第三产业增加值占全市生产总值的比重分别为42.7%和57.3%。人均生产总值149497元/人，增长7.7%，按2014年平均汇率折算为24337美元。

交通方面，2014年深圳市全年货物运输总量29384.21万吨，比上年增长6.8%。货物运输周转量2386.37亿吨公里，增长19.4%。全年深圳港港口货物吞吐量22323.73万吨，比上年下降4.6%；集装箱吞吐量2403.74万标箱，增长3.3%，其中，出口集装箱吞吐量1246.99万标箱，增长3.2%。全市年末拥有港口泊位数153个，其中万吨级泊位67个。全年深圳机场旅客吞吐量3627.25¹万人次，比上年增长12.4%。年末开通运营国内航线181条；国际航线25条；港澳台航线4条。

旅游方面，2014年旅游住宿设施接待过夜游客4991.06万人次，比上年增长9.3%。其中海外游客1182.18万人次，下降2.7%；国内游客3808.88万人次，增长13.6%。在过夜海外游客中，外国游客161.12万人次，下降3.4%；港澳同胞979.37万人次，下降2.5%；台湾同胞41.69万人次，下降3.5%。全年旅游外汇收入45.66亿美元，增长0.8%。宾馆、酒店、度假村开房率67.2%，比上年提高3.1个百分点。

总体看，深圳市作为珠三角地带特区城市，经济发达且运行平稳，重要的战略地位保证了发达的交通运输网络及较大客流规模，对机场吞吐形成有力支撑。

五、基础素质分析

公司经营管理的深圳宝安国际机场（以下

¹数据来自《深圳市2014年国民经济和社会发展统计公报》，部分数据与《2014年全国机场生产统计公报》不符。

简称“深圳机场”)位于中国经济最具活力的珠江三角洲的核心城市深圳经济特区,是中国民航第一个由地方政府自筹自建,并最早实行企业化运作的民用机场。

深圳机场目前拥有 2 条跑道:其中第一跑道飞行等级为 4E;第二跑道飞行等级为 4F。第二跑道于 2011 年 6 月完工并投入使用,有效提升了飞机起降能力。2012 年 12 月 26 日, T3 航站楼顺利通过竣工验收,已于 2013 年年底正式投入使用。T3 航站楼投入运营后,原有 A、B 航站楼将暂时空置,转为商业用途。T3 航站楼为深圳机场新增 45.1 万平方米航站楼建筑面积以及 76 个站坪机位,公司客货周转能力得到有效释放,从而有效解决基础设施饱和的瓶颈问题。

自 1991 年 10 月通航以来,公司通过不断提升管理与服务水平,行业地位和市场价值逐步提高,业务规模实现了持续快速增长,成为深圳市及周边地区经济社会的发展之翼。2014 年,深圳机场完成旅客吞吐量 3627.3 万人次,同比增长 12.4%;货邮吞吐量 96.4 万吨,同比增长 5.5%;航班起降 28.6 万架次,同比增长 11.2%。根据中国民用航空局发布的《2014 年全国机场生产统计公报》,深圳机场旅客吞吐量和货邮吞吐量在中国境内民用航空机场(不含香港和澳门)中继续蝉联第 6 名和第 4 名。

深圳机场被中国民用航空总局定位为大型枢纽机场,国内绝大多数航空公司以及顺丰速递、外运发展等众多国内物流企业均在深圳机场开展业务,同时 UPS、翡翠、联邦快递、新航、Fedex 等众多国际航空业巨头进入深圳机场,为深圳机场的航空运输发展打下了坚实的基础。

总体来看,公司经营管理国内大型枢纽机场,行业地位突出,规模优势明显,具备很强的竞争实力。

六、管理分析

跟踪期内,公司在管理方面无重大变化。

七、经营分析

1. 公司经营

公司目前经营主体主要为下属的机场股份公司,以航空主业为主,积极发展租赁、贵宾服务等航空增值业务及代理、机场广告、航空物流园、房地产开发等相关业务。同时公司积极向管理型机场企业转型,目前参股成都双流国际机场股份有限公司(以下简称“成都双流机场”),持有其 21%的股权,为其第三大股东。跟踪期内,深圳机场航空主业收入增长带动公司营业收入加速增长。2014 年,公司完成营业收入 36.08 亿元,同比增长 23.70%。

从收入构成来看,航空主业业务规模持续扩张,2014 年该板块占比 53.57%,同比增长 2.95 个百分点;2014 年,航空物流板块收入小幅增长 0.4 亿元,同期航空物流板块收入比重由 2013 年 21.19%降至 18.24%。2014 年,受 T3 航站楼启用影响,航空增值业务稳定增长,占比从 2013 年的 7.89%增长至 11.76%。

从毛利率来看,由于人工、折旧等成本上升,相应影响了机场航空主业的盈利空间,该板块毛利率由 2013 年的 30.04%下滑至 2014 年的 22.50%;航空增值业务毛利率小幅下降至 40.23%;受扩建工程折旧成本影响,2014 年公司物业服务板块毛利率为-31.17%,同比下降 33.12 个百分点。

表 2 公司营业收入构成情况(单位:亿元、%)

项目	2012 年			2013 年			2014 年		
	营业收入	占比	毛利率	营业收入	占比	毛利率	营业收入	占比	毛利率

航空主业	13.11	46.42	40.00	14.76	50.62	30.04	19.33	53.57	22.50
航空增值	3.40	12.05	36.20	2.30	7.89	45.62	4.24	11.76	40.23
航空物流	6.25	22.14	24.03	6.18	21.19	24.51	6.58	18.24	24.21
机场广告	2.20	7.79	91.99	1.87	6.41	91.35	2.36	6.54	95.04
物业服务	0.90	3.2	30.90	3.11	10.63	1.95	2.75	7.62	-31.17
其他	2.37	8.41	47.12	0.95	3.26	75.79	0.82	2.26	79.35
合计	28.25	100.00	40.36	29.17	100.00	32.54	36.08	100.00	26.84

资料来源：公司提供

（1）航空主业

航空主业是公司的核心业务，主要由核心子公司深圳市机场股份有限公司（以下简称“机场股份公司”）运营，包括航空器起降保障、航空器地面服务、旅客候机乘机服务等。2014年公司实现航空主业收入19.33亿元，同比增长30.96%。

航空主业经营规模与机场基础设施、飞机起降次数、客货吞吐量紧密相关。2013年11月28日，深圳机场新航站楼T3正式启用。T3的设计保障能力为年旅客吞吐量4500万人次、货邮吞吐量240万吨、飞机起降37.5万架次。2014年系T3航站楼投入运营的首个完整年度，产能逐渐得以释放，加之北行离港分流航线的实施使航班高峰小时容量由42架次增至46架次，均在一定程度上提升了深圳机场的运营效率，跟踪期内，公司旅客吞吐量、货邮吞吐量和飞机起降架次保持增长趋势。2014年，深圳机场完成旅客吞吐量3627.3万人次，同比增长12.4%；货邮吞吐量96.4万吨，同比增长5.5%。

跟踪期内，公司继续优化航线网络，截至目前，深圳机场开通航线178条，其中国内航线154条，国际航线20条，港澳地航线4条，全货运航线29条；通达124个城市，其中103个国内城市，17个国际城市（分布在12个国家或地区），港澳台地区城市4个。目前，共有42家国内外航空公司在深圳机场运作，其国内航空公司27家，国际（地区）航空公司12家，全货机航空公司10家，基地航空公司10家。

货运业务方面，公司持续关注并支持战略性客户在深圳机场的发展，积极提升机场快件

集散能力。公司与顺丰、UPS、圆通、联邦快递、DHL、邮政等快递公司的合作关系保持良好，在协助这些核心客户业务发展方面给予了大量的支持与配合，使深圳机场航空快件量得以快速增长。顺丰华南航空分拨中心（7.3万平方米）已于2015年5月份投入使用。目前深圳机场正在与顺丰就6.8万平方米的二期项目进行洽谈。

从业务量排名来看，深圳机场货邮运输仍具有较为明显的优势，2014年其货邮吞吐量排名继续蝉联第4名，仅次于上海浦东机场、北京首都机场和广州白云机场，比第五、六名的货邮吞吐量仍超出将近一倍；2014年深圳机场旅客吞吐量在境内202个民用航空机场中仍然位列第6名。

（2）航空增值

公司的航空增值业务主要包括高端旅客服务、机场配套码头业务、机场地面运输服务、候机楼前停车场服务等。跟踪期内，公司航空主业的良好发展态势，为航空物流服务业务和航空增值业务奠定了良好基础。随着T3航站楼启用，航班放量、营业面积增加，2014年机场运输公司共运送旅客258.51万人次，公司航空增值业务4.24亿元，同比增长84.34%。公司高端旅客服务主要由下属子公司深圳市机场卓怿商务发展有限公司（以下简称“卓怿公司”）完成，2014年卓怿公司服务旅客55.17万人，其中服务两舱客人24.92万人。

（3）航空物流

公司的航空物流服务业务主要包括航空货邮地面处理服务（航空国内、国际货站）、航空货运代理服务、航空物流园区服务、国际快

件地面处理服务等，其中机场股份公司下属的深圳市机场物流园发展有限公司（以下简称“物流园公司”，公司合计持股比例为100%）负责经营和管理深圳机场的国际、国内货运村等物流设施，提供物流电子信息管理、物流园区物业管理、租赁及普通货物装卸、仓储等服务。2014年公司航空物流业务实现收入6.58亿元，同比增长6.47%。

（4）航空广告

公司广告业务的经营主体主要为机场股份公司下属的深圳市机场广告有限公司（以下简称“广告公司”，公司合计持股100%），经营机场范围内的广告制作与发布，资源主要来自于候机楼的户内、户外广告。公司广告业务采取自营与分包经营相结合的模式。2014年公司航空广告板块实现营业收入2.36亿元，同比增长26.06%，主要由于T3航站楼转场完成，广告资源增加所致。

总体来看，公司T3航站楼商业装修进驻，实现同步开业，航站楼已完成AB楼商业开发前期筹划及预招商工作，非航业务潜力得到有效释放，航空广告业务规模得到显著提升。

（5）航空物业

2014年公司航空物业服务业务收入2.75亿元，同比下降11.29%。毛利率为-31.17%，同比减少33.12个百分点。毛利率快速下降的原因主要是因为公司扩建工程完工投入使用后相关资产折旧成本同比增加。

公司航空物业业务包括由深圳市机场地产有限公司（以下简称“房地产公司”）负责运营的房地产业务。房地产公司专注于城市综合体和现代产业园的开发建设。现阶段主要进行前海中心和航空城建设，目前正在开发的主要地产项目为“领航城二期”、“领航城三期”和“领航城四期”。待建项目有领航城五期、六期、企岗山花园、深圳机场开发区东区土地等。其中“领航城二期”可售面积15.32万平方米，将于2015年8月完工，目前已出售15.1万平方米，平均价格2.23万元/平方米。“领航城三期”总投资额16.36亿元，可售面积20.55万平方米，将于2016年10月完工，平均价格3.62万元/平方米。

未来几年随着房地产公司在建房地产项目的完工和销售收入的确认，航空物业板块将带动公司收入增长。

表 3 公司房地产项目开发及销售情况（单位：平方米、元/平方米）

项目规划	规划用途	动工时间	完工时间	可售面积	已售面积	平均价格
领航城二期	居住	2012.12.3	2015.8.15	153230	151006	22342
领航城三期	居住	2013.9.28	2016.10.12	205482	29137	36188
四期-03 地块	商业	2014.12.18	2017.10.15	24344		

资料来源：公司提供

2. 投资建设

截至 2015 年 3 月底，除房地产项目外，公司在建项目主要包括基础设施及配套工程建设、机场 A 区酒店装修工程和写字楼及停车场工程。基础设施及配套工程建设主要为机场一

跑道东南侧停机坪工程，总投资额 2.28 亿元，截至 2015 年 3 月底已投资 1.00 亿元。机场 A 区酒店装修工程总投资 3.50 亿元，2015 年计划投资 2.50 亿元。公司 2015 年在建项目工程预计共需投资 6.79 亿元。

表 4 公司主要在建项目工程进度表（单位：万元、%）

项目名称	总投资	截至 2015 年 3 月项目进度	截至 2015 年 3 月底已投资	2015 年计划投资
深圳机场一跑道东南侧停机坪工程	22820	43.82	10000	14000
机场 A 区酒店装修工程	35000	1.43	500	25000
机场快捷酒店装修工程	12000	47.63	5715	4000
写字楼及停车场工程	53243	97.18	51743	1500
合计	123063	--	67949	44500

资料来源：公司提供

总体来看，跟踪期内，深圳机场以其持续提升的吞吐规模保持其重要的航空枢纽地位，公司航空主营业务稳定增长，带动了公司营业收入的提升；各项辅业（航空增值、航空物流、航空广告等）协调稳步发展，为主业形成良好的支撑；公司房地产项目完工及确认收入将带动公司整体收入水平的提高。公司持续开展机场投资建设项目，加之正处于建设期的机场西区二、三期房地产项目，形成了一定规模的资本支出。

八、募集资金使用情况

公司发行的“10深圳机场债”（12亿元）募集资金中，9.6亿元用于深圳机场飞行区扩建工程中机场工程项目，2.4亿元用于补充营运资金。飞行区扩建工程已经国家发展和改革委员会《关于深圳机场飞行区扩建工程可行性研究报告的批复》（发改交运[2006]1030号文）批准，具体内容主要包括第二跑道建设、码头迁建工程及110KV变电站工程。2011年6月深圳机场飞行区第二跑道的修建工程已完成竣工验收，并投入使用；码头迁建工程于2010年4月完工并投入使用；110KV变电站2013年已完工。

截至目前，用于项目建设及营运资金补充的募集资金已全部使用完毕。

九、财务分析

公司提供的 2012 年财务数据经中审国际会计师事务所（特殊普通合伙）审计，2013-2014 年财务数据经瑞华会计师事务所（特殊普通合伙）审计，并均出具标准无保留的审计意见。

公司 2014 年因执行新企业会计准则导致公司会计政策变更，公司 2014 年审计报告不再将中信深圳集团房地产开发有限公司纳入财务报表合并范围，并对公司 2013 年财务报表进行重述。

2014 年底，公司财务数据合并口径下全资子公司 15 家，控股子公司 3 家，合并范围减少了深圳市华援救护服务有限公司和深圳市美万嘉商城有限公司，由于上述两家公司净资产较小，对公司合并报表影响较小。

截至 2014 年底，公司资产（合并）总额 285.40 亿元，所有者权益合计 151.02 亿元（其中包含少数股东权益 30.70 亿元）；2014 年，公司实现营业收入 36.08 亿元，利润总额 5.33 亿元。

1. 盈利能力

2014 年，公司营业收入及成本分别为 36.08 亿元和 26.40 亿元，分别同比增长 23.70%

和 34.17%，由于公司航空主业及相关增值服务收入增长，导致主营业务规模增大，同时由于公司 T3 航站楼的启用，主营业务成本快速上涨。期间费用方面，2014 年期间费用为 5.49 亿元，同比增长 62.63%，主要是公司财务费用快速增长所致，公司 2014 年财务费用 2.80 亿元，同比增长 206.72%，主要由于 T3 航站楼建设完成，利息支出费用化增大导致财务费用增加。2014 年，公司期间费用合计占比 15.21%，较 2013 年的 11.57% 继续提升。

2014 年，公司实现营业外收入 2.39 亿元，同比大幅增长 347.88%，其一由于公司 2014 年无形资产处置利得为 1.27 亿元，主要为政府收地补偿收入；其二由于政府补助（2014 年为 0.65 亿元）增加（新增“中国民用航空中南地区管理局基建贷款贴息”等项目）。

2014 年，公司利润总额 5.33 亿元，同比下降 9.53%，主要因为公司运营成本及财务费用大幅增长。从盈利指标来看，2014 年，公司总资本收益率及净资产收益率分别为 4.20%、3.18%，分别同比下降 0.91 个百分点，增长 0.12 个百分点；营业利润率为 23.29%，较 2013 年（30.14%）有所下滑，主要系公司主营业务成本增长较快。

总体看，随着公司业务规模扩大，收入水平有所增长，同时折旧费用、运营成本及财务费用大幅增长导致公司盈利能力有所下降。

2. 现金流及保障

2014 年，公司经营活动现金流入及净额分别为 66.45 亿元、32.16 亿元，分别同比增长 72.55%、154.44%，主要由于 2014 年公司房地产预收款大幅增长。2014 年，公司现金收入比 168.56%，较 2013 年大幅增长 66.67 个百分点，收入实现质量好。

2014 年，公司投资活动现金流入 3.10 亿元，其中收回投资收到的现金流入为到期的定期存款 2.23 亿元。投资活动现金流出主要是支付工程款流出 9 亿元及定存增加 10 亿元所致。

2014 年，公司投资活动现金净额-15.97 亿元，流出规模较大但同比有所降低。

筹资活动方面，2014 年现金流入主要来自取得借款收到的现金 4.08 亿元及收到其他与筹资活动有关的现金 8.22 亿元，后者主要构成为公司收到的民航发展基金。现金流出主要为偿还债务支付的现金及偿还利息支付的现金。2014 年公司筹资活动现金净额 8.42 亿元。

总体看，跟踪期内，公司经营活动现金流规模大幅增长，收入实现质量好；投资活动现金流持续大幅净流出，公司筹资需求较小。

3. 资本及债务结构 资产

2014 年底，公司资产总计 285.40 亿元，同比增长 15.34%，其中非流动资产比重较大但占比有所下降，2014 年为 67.01%，较 2013 年下降 11.41 个百分点。公司流动资产主要由货币资金及存货构成，2014 年底两科目金额分别为 71.93 亿元、14.67 亿元，占比分别为 76.40% 和 15.59%。公司货币资金同比增长 82.28%；存货同比增长 68.22%，主要构成为在建开发产品 14.63 亿元。跟踪期内，公司应收账款为 4.09 亿元，同比增长 16.45%，其中账龄一年以内的占比 97.45%，公司应收账款账龄较短。

2014 年底，公司非流动资产主要由长期股权投资、固定资产、投资性房地产及在建工程组成。2014 年底，公司长期股权投资 9.91 亿元，同比变化不大，构成仍主要为以权益法核算的对成都双流机场和空港油料公司的投资。2014 年底，公司固定资产 148.92 亿元，同比下降 5.43%，累计计提折旧 32.49 亿元。公司 2014 年投资性房地产 12.65 亿元，同比增长 119.49% 主要为公司 AB 楼及其土地从固定资产重分类为投资性房地产。

总体看，公司资产规模实现较快增长，资产结构符合行业特点，流动资产中货币资金占比大，流动性较好。整体资产质量良好。

所有者权益

2014 年底，公司所有者权益合计 151.02 亿

元，同比增长 8.84%。其中实收资本、资本公积、未分配利润比重分别为 26.49%、28.24%、22.16%。2014 年，公司资本公积 42.65 亿元，同比增长 26.73%，主要来自于公司收到的民航发展基金，总体看，公司所有者权益稳定性较好。

负债

2014 年底，公司负债总计 134.38 亿元，同比增长 23.64%，其中流动负债及非流动负债比重分别为 54.39%、45.61%，负债结构有较大变化，流动负债占比增长 15.76%。2014 年底流动负债主要由其他应付款及预收款项构成。2014 年公司其他应付款 29.76 亿元，同比下降 14.57%，主要来自 T3 航站楼等工程完工预估工程款。2014 年底公司预收款项 24.26 亿元，同比增长 9031.92%，增长主要来自房地产预售款。

2014 年底，公司非流动负债绝大部分为有息债务，其中长期借款 15.43 亿元，同比下降 1.42%，应付债券 43.30 亿元，同比下降 11.15%。

表 5 截至 2014 年底公司应付债券详情
(单位:亿元、年、%)

债券名称	额度	期限	票面利率
10 深圳机场债	12	7	4.20
深机转债	20	6	1.90
12 深机 01	6	3	4.99
12 深圳机场 PPN001	20	5	5.95

来源：公司审计报告

注：“深机转债”发行主体为深圳市机场股份有限公司，债券为累进利率，其额度为 20 亿元，由于公司持有部分债券，2014 年底（合并）账面余额 11.09 亿元

2014 年底，公司全部债务 72.92 亿元，同比增长 7.89%，其中长期债务比重为 80.54%。2014 年底，公司资产负债率 47.09%，同比提升 3.16 个百分点，全部债务资本化比率及长期债务资本化比率均有所下滑，分别为 32.56%、28.00%。总体看，公司债务规模有所上升，债务负担较轻。

4. 偿债能力

从短期偿债能力指标来看，2014 年底，公司流动比率及速动比率分别为 128.80%、108.72%，同比变化不大，经营现金流动负债比由 2013 年的 30.10% 增长为 2014 年的 44.00%，主要由于公司 2014 年经营活动产生的现金流量净额快速增长。总体来看，公司短期偿债能力仍较强。

长期偿债能力指标方面，2014 年，随着 EBITDA 的增长，EBITDA 利息倍数增长至 3.80 倍（2013 年为 2.17 倍），全部债务/EBITDA 下滑至 4.17 倍（2013 年为 4.79 倍）。总体看，EBITDA 对全部债务的保护能力有所提升。公司整体偿债能力强。

截至 2015 年 3 月底，公司（不包含下属上市公司）共获得银行授信额度 33.00 亿元，其中未使用授信额度 30.37 亿元，同时考虑到下属子公司“机场股份公司”为上市公司，公司直接及间接融资渠道均通畅。

截至 2015 年 6 月底，公司存在对外担保 165 万元，全部为对下属 3 级子公司深圳市机场航空货运有限公司（以下简称“航空货运有限公司”）的担保。航空货运有限公司于 1998 年纳入深圳市机场股份有限公司（证券代码 000089）组建上市，依托深圳机场的资源，航空货运有限公司成为深圳地区领先的航空货运代理人。由于此担保额度很小，对公司影响很小。

截至 2015 年 6 月底，公司存在 2 起未结诉讼，分别为江铃汽车股票确权案和机场地产公司与广东省邮政公司深圳市分公司土地纠纷案。涉案金额分别为 2014 万元和 6969.75 万元，目前两起案件分别在调解和审理中。

5. 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：G10440304008518403），截至 2015 年 03 月 11 日，公司无未结清不良信贷

信息记录，有一笔已结清不良信贷记录，根据公司提供信息，该笔不良信贷记录为银行过失所致。

6. 存续期内债券偿还能力分析

公司于 2010 年 10 月发行额度为 12 亿元、期限为 7 年的企业债券“10 深圳机场债”。2014 年，公司 EBITDA、经营活动现金流入量及净额分别为存续期内债券额度的 1.46 倍、5.54 倍和 2.68 倍；2014 年底，公司现金类资产为存续期内债券额度的 6.03 倍。整体看，经营活动现金流入量及现金类资产对存续期内债券的保障能力强。

7. 抗风险能力

公司经营管理的深圳机场位于中国经济最具活力的珠江三角洲的核心城市深圳经济特区，是中国民航第一个由地方政府自筹自建，并最早实行企业化运作的民用机场。自 1991 年 10 月通航以来，公司通过不断提升管理与服务水平，行业地位和市场价值逐步提高，业务规模实现了持续快速增长，成为深圳市及周边地区经济社会的发展之翼。根据中国民用航空局发布的《2014 年全国机场生产统计公报》，深圳机场旅客吞吐量和货邮吞吐量在中国境内民用航空机场(不含香港和澳门)中继续蝉联第 6 名和第 4 名。总体来看，作为国内大型枢纽机场，公司行业地位突出，规模优势明显，服务水平较高，具备很强的竞争实力。公司整体抗风险能力极强。

十、担保方担保能力分析

深圳市投资控股有限公司（以下简称“深圳投控”）为“10 深圳机场债”提供连带责任保证担保。

深圳投控受深圳市国有资产监督管理委员会（以下简称“深圳市国资委”）委托，行使部分出资人职能，承担市属国有企业的担保、债权和债务，并作为深圳市政府政策性投资的平

台，具体负责市属国有投资项目的专业评审和论证。深圳投控经营涉及金融、证券、房地产、交通运输、担保、高新技术投资与服务、高科技工业、纺织、旅游、汽车销售与服务、公用事业等众多领域。

2014 年，深圳投控经营状况呈现增长态势，保持了较强的资本实力和市场影响力。2014 年，深圳投控实现营业收入 330.80 亿元，同比增长 31.58%。从主营业务收入构成看，建筑房地产板块依旧为深圳投控第一大收入来源，2014 年收入 99.38 亿元；同时金融板块和现代服务业板块业务规模迅速增长，2014 年两板块营业收入分别为 92.95 亿元和 56.93 亿元，同比增长 81.05%和 112.43%。交通物流和制造与贸易板块收入呈现增长趋势，对深圳投控主营业务收入贡献率较稳定。2014 年深圳投控主营业务毛利率为 34.44%，较 2013 年小幅下滑。

金融板块主要由深圳投控控股的国信证券股份有限公司（深圳投控持股比例 40%，以下简称“国信证券”）经营，该板块收入主要来自证券经纪业务。2014 年深圳投控金融板块收入同比提升 112.43%，主要是因为随着 2014 年股票市场好转，国信证券经纪业务手续费收入实现较快增长。国信证券是全国性大型综合类证券公司，在中国 50 个城市拥有 74 家营业网点，经营范围包括证券经纪、证券投资咨询；与证券交易、证券投资活动相关的财务顾问；证券承销与保荐；证券自营；证券资产管理；融资融券；证券投资基金代销；为期货公司提供中间业务。截至 2014 年底，国信证券资产总额 1613.52 亿元，归属上市公司股东的净资产 327.82 亿元；2014 年实现营业收入 117.92 亿元，归属上市公司股东的净利润 49.28 亿元。

跟踪期内，深圳投控流动资产比重进一步增长。流动资产中，货币资金充足，存货、融出资金、买入返售金融资产及交易性金融资产较大，资产流动性强；非流动资产以可供出售金融资产、无形资产和长期股权投资为主，整体资产质量较好。截至 2014 年底，深圳投控（合

并) 资产总额 3244.81 亿元, 所有者权益合计 1304.88 亿元。截至 2014 年底, 深圳投控资产负债率和全部债务资本化比率分别为 59.79% 和 33.45%。

从盈利指标看, 2014 年深圳投控营业毛利率及总资产收益率为 34.44%、5.58%, 2014 年深圳投控实现利润总额 137.65 亿元, 同比增长 60.94%。总体看, 跟踪期内, 深圳投控保持较高的盈利水平, 整体盈利能力强。

以深圳投控 2014 年底的财务数据为基础, “10 深圳机场债” 占其全部债务的 1.66%, 对其现有债务影响很小; 考虑此次担保形成的或有债务, 深圳投控资产负债率和全部债务资本化比率将分别由 2014 年底的 59.79% 和 33.85% 上升至 59.93% 和 33.83%, 负债水平和债务负担变化较小。

“10 深圳机场债” 占深圳投控 2014 年底资产总额的 0.37%、所有者权益的 0.92%, 所占比例很低; 占其 2014 年营业收入的 3.63%, 利润总额的 8.72%, 立即偿还此笔担保债务对深圳投控影响很小。

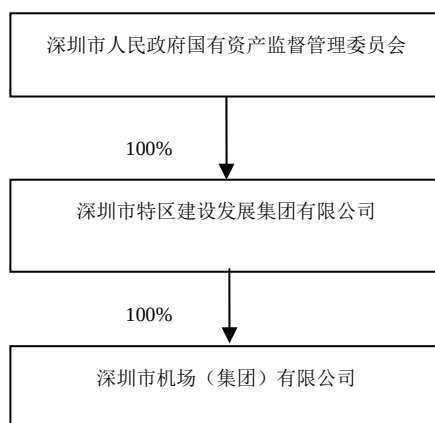
总体看, 深圳投控作为深圳市国资委政策性和策略性投资的大型投资控股型企业, 受政府支持力度大; 资产规模大, 各业务板块资产质量良好, 整体信用风险极低, 抗风险能力极强。深圳投控为 “10 深圳机场债” 提供连带责任保证担保, 有助于更好地保障 “10 深圳机场债” 的安全性。

联合资信评定深圳投控主体信用等级为 AAA, 深圳投控整体担保实力极强, 有助于更好地保障 “10 深圳机场债” 的安全性。

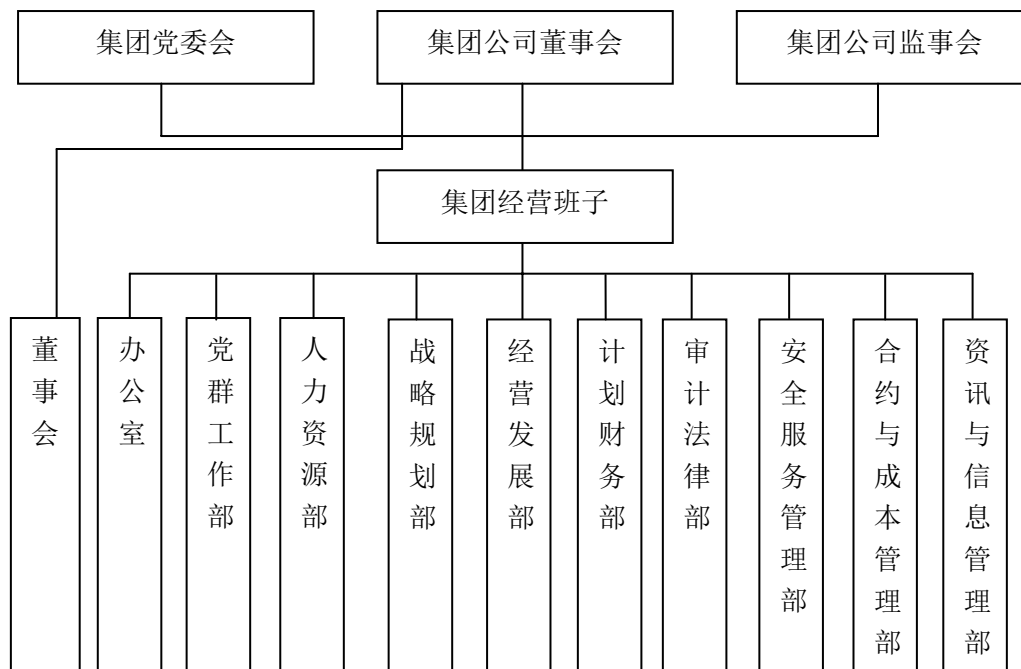
十一、结论

综合考虑, 联合资信评估有限公司维持公司 AAA 的主体长期信用等级, 评级展望为稳定; 并维持 “10 深圳机场债” AAA 的信用等级。

附件 1-1 公司股权结构图



附件 1-2 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
财务数据			
现金类资产(亿元)	55.06	39.62	72.30
资产总额(亿元)	219.52	247.44	285.40
所有者权益(亿元)	125.52	138.75	151.02
短期债务(亿元)	9.25	3.20	14.19
长期债务(亿元)	65.41	64.38	58.73
全部债务(亿元)	74.66	67.59	72.92
营业收入(亿元)	28.25	29.17	36.08
利润总额(亿元)	6.58	5.89	5.33
EBITDA(亿元)	12.88	14.10	17.49
经营性净现金流(亿元)	11.33	12.64	32.16
财务指标			
销售债权周转次数(次)	8.89	8.52	8.88
存货周转次数(次)	1.37	1.87	2.26
总资产周转次数(次)	0.13	0.12	0.14
现金收入比(%)	124.81	101.89	168.56
营业利润率(%)	36.25	30.14	23.29
总资本收益率(%)	4.80	5.20	4.20
净资产收益率(%)	3.76	3.06	3.18
长期债务资本化比率(%)	34.26	31.69	28.00
全部债务资本化比率(%)	37.30	32.76	32.56
资产负债率(%)	42.82	43.93	47.09
流动比率(%)	260.74	127.15	128.80
速动比率(%)	216.30	106.38	108.72
经营现金流动负债比(%)	40.98	30.10	44.00
EBITDA 利息倍数(倍)	2.63	2.17	3.80
全部债务/EBITDA(倍)	5.80	4.79	4.17

注：公司计入其他流动负债的短期融资券在指标计算时已调整计入短期债务。

附件 3 有关计算指标的计算公式

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-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/短期投资+应收票据

短期债务=短期借款+交易性金融负债+一年内到期的长期负债+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，主体长期信用等级划分成三等九级，分别用AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC和C表示，其中，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其含义同中长期债券