

信用等级公告

联合[2011] 168 号

联合资信评估有限公司通过对深圳市机场股份有限公司信用状况进行综合分析和评估，确定

深圳市机场股份有限公司
主体长期信用等级为
AAA

特此公告。

联合资信评估有限公司
二零一一年五月二十四日



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）与深圳市机场股份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股份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，未因深圳市机场股份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股份有限公司提供，联合资信不保证引用资料的真实性及完整性。

六、深圳市机场股份有限公司主体长期信用等级自 2011 年 5 月 24 日至 2012 年 5 月 23 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。

联合资信评估有限公司

二零一一年五月二十四日

深圳市机场股份有限公司

主体长期信用评级报告

评级结果：AAA

评级展望：稳定

评级时间：2011 年 5 月 24 日

财务数据

项 目	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年 3 月
资产总额(亿元)	54.31	57.91	65.36	67.36
所有者权益(亿元)	46.74	51.93	58.55	60.30
长期债务(亿元)	0.00	0.00	0.00	0.00
全部债务(亿元)	0.56	0.53	0.00	0.00
营业收入(亿元)	15.16	16.63	18.99	4.92
利润总额(亿元)	3.99	7.24	8.96	2.30
EBITDA(亿元)	5.91	9.30	10.96	--
营业利润率(%)	45.22	44.98	43.43	47.85
净资产收益率(%)	5.42	11.23	12.35	--
资产负债率(%)	13.94	10.33	10.42	10.48
全部债务资本化比率(%)	1.18	1.02	0.00	0.00
流动比率(%)	342.34	363.81	169.67	139.48
全部债务/EBITDA(倍)	0.09	0.06	0.00	--
EBITDA 利息倍数(倍)	--	4319.18	--	--

注：公司 2011 年一季度财务数据未经审计。

分析师

张 成 王 珂

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”）对深圳市机场股份有限公司（以下简称“公司”）的评级反映了其作为珠三角地区航空枢纽机场—深圳宝安国际机场（以下简称“深圳机场”）的经营主体，在腹地经济、客货资源、业务拓展、股东支持等方面具备的综合优势。同时联合资信也关注到腹地内市场竞争激烈、机场基础设施目前处于饱和状态以及近期投资规模大、筹资压力上升等因素对公司经营与发展带来的不利影响。

目前公司整体盈利能力强，财务弹性良好。随着在建的 T3 航站楼及相关配套设施将在 2012 年陆续投入使用，依托腹地内丰富的客货资源，以及 UPS 亚太转运中心的投运，公司业务有望快速拓展，其综合竞争实力和经营业绩将进一步提升。联合资信对公司评级展望为稳定。

优势

1. 机场是国民经济的重要基础设施，深圳机场是民航总局重点建设的重要城市干线机场和规划的五大货运枢纽之一，同时也是深圳市发展物流行业的支持重点，受政府支持力度大。
2. 深圳机场所处腹地珠三角地区，经济高度发达、海陆空交通便利、客货运资源丰富、物流行业繁荣，公司业务发展具有良好的外部环境。
3. 公司积极拓展和香港国际机场的合作，成功引进大型航空公司在深圳机场设立基地，吸引 UPS 亚太转运中心落户深圳机场，并推出多式联运的“经深飞”产品，客货吞吐量稳定增长。
4. 公司目前在建的 T3 航站楼及相关配套设施

将在 2012 年陆续投入使用，届时公司客货运能力将大幅提升。

5. 公司目前整体盈利能力强，债务负担很轻，财务弹性良好。

关注

1. 机场行业与宏观经济高度相关，公司经营易受宏观经济的影响而产生波动。
2. 深圳机场所处珠三角地区机场数量较多，其中广州白云机场是国内客货运枢纽，香港国际机场则是国际客货运枢纽，各自具有航线优势，公司面临市场竞争激烈。
3. 公司所处珠三角空域紧张，并且目前机场基础设施处于饱和状态，公司业务的进一步增长受到制约。
4. 公司在建的 T3 航站楼及相关配套设施总体投资规模大，公司未来筹资压力上升。

一、主体概况

深圳市机场股份有限公司（以下简称“公司”）是1997年5月经深圳市投资管理公司和深圳市证券管理办公室批准、由深圳市机场（集团）有限公司（前身为深圳机场公司，以下简称“机场集团”）作为独家发起人，将国家授权其持有的与航空客、货运输地面服务主业以及机场配套服务和设施相关联的子公司、联营公司和附属机构的有关资产（扣除相关负债后）折价入股2亿股，以社会募集方式设立的股份有限公司。

公司于1998年3月11日向社会公开发行股票10000万股（其中公司职工股425万股），并于1998年4月20日起在深圳证券交易所挂牌交易（股票简称“深圳机场”，股票代码：000089，公司职工股于1998年10月21日上市交易）。历经配股、转增、股权分制改革、定向增发后，截至2010年底，公司总股本169024.32万股，其中机场集团持股比例为61.36%。公司集中了机场集团全部航空主业和大部分优质资产，成为中国机场业中的大型骨干企业，规模优势明显。

公司主要从事客货航空运输服务、储运仓库及广告等业务。

截至2010年底，公司设有12个职能管理部门和11个生产运作部门，拥有8家全资子公司和3家参股子公司、参股1家国内机场（见附件7）。截至2010年底，公司拥有员工4153名。

截至2010年底，公司（合并）资产总额653607.09万元，所有者权益合计585492.15万元（其中少数股东权益2442.69万元）；2010年，公司实现营业收入189946.62万元，利润总额89570.21万元。

截至2011年3月底，公司（合并）资产总额673565.19万元，所有者权益合计602966.67万元（其中少数股东权益2588.24万元）；2011年1~3月，公司实现营业收入49221.77万元，

利润总额23005.48万元。

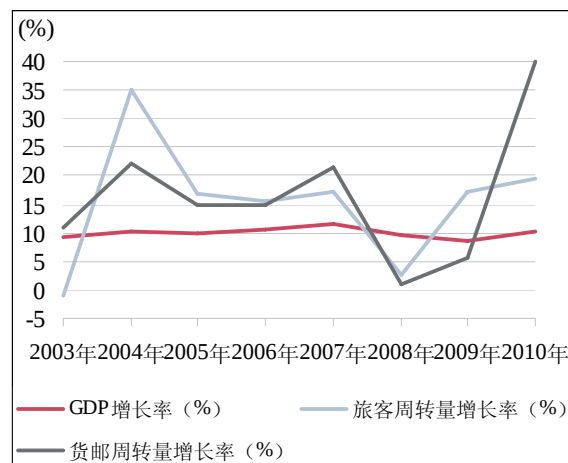
公司注册地址：广东省深圳市宝安国际机场第一办公楼三、四层；法定代表人：汪洋。

二、行业分析

1. 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。从图1可以看到，2003~2010年，中国民航客运周转量与货运周转量年均增长率达到15.33%和16.39%，约为GDP平均增速（9.98%）的1.54倍和1.64倍。

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

根据中国民用航空总局的统计公报显示，截至2010年底，中国境内民用航空通航机场共有175个（不含香港和澳门，下同），其中定期航班通航机场175个，定期航班通航城市172个。

2010年我国机场吞吐量各项指标再创历

历史新高，其中旅客吞吐量 56431.2 万人次，比上年增长 16.1%。其中，国内航线完成 51961.8 万人次，比上年增长 15.7%（其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为 1764.5 万人次，比上年增长 51.3%）；国际航线完成 4469.4 万人次，比上年增长 20.6%。

2010 年中国各机场完成货邮吞吐量 1129.0 万吨，比上年增长 19.4%。其中，国内航线完成 721.9 万吨，比上年增长 15.5%（其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为 69.1 万吨，比上年增长 53.6%）；国际航线完成 407.1 万吨，比上年增长 27%。

2010 年中国各机场完成飞机起降架次 553.2 万架次，比上年增长 14.3%。其中：运输架次为 482.6 万架次，比上年增长 10.6%。起降架次中：国内航线 511.6 万架次，比上年增长 14.4%（其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为 13.6 万架次，比上年增长 21.4%）；国际航线 41.6 万架次，比上年增长 13.3%。

2. 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 2010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	2010 年	增减(%)	名次	2010 年	增减(%)	名次	2010 年	增减(%)
合计		564,312,300	16.1		11,289,872.1	19.4		5,531,716	14.3
北京/首都	1	73,948,114	13.1	2	1,551,471.6	5.1	1	517,585	6.1
广州/白云	2	40,975,673	10.6	3	1,144,455.7	19.8	3	329,214	6.6
上海/浦东	3	40,578,621	27.1	1	3,228,080.8	26.9	2	332,126	15.4
上海/虹桥	4	31,298,812	24.8	5	480,438.1	9.4	4	218,985	15.8
深圳/宝安	5	26,713,610	9.1	4	809,125.4	33.6	5	216,897	7.0
成都/双流	6	25,805,815	14.0	6	432,153.2	15.7	7	205,537	8.1
昆明/巫家坝	7	20,192,243	6.6	8	273,651.2	5.8	9	181,466	5.2
西安/咸阳	8	18,010,405	17.8	14	158,054.0	24.5	10	164,430	12.4
杭州/萧山	9	17,068,585	14.2	7	283,426.9	25.2	11	146,289	9.1
重庆/江北	10	15,802,334	12.6	12	195,686.6	5.2	12	145,705	9.9

厦门/高崎	11	13,206,217	16.6	9	245,644.0	25.3	13	116,659	10.1
武汉/天河	12	12,621,333	11.8	18	108,635.2	24.9	15	115,635	5.1
长沙/黄花	13	12,530,515	15.6	10	234,359.0	17.1	14	116,087	9.4
南京/禄口	14	11,646,789	3.0	17	110,190.8	8.2	16	112,521	-0.7
青岛/流亭	15	11,101,176	14.9	13	163,748.7	21.0	17	103,975	6.1
大连/周水子	16	10,703,640	12.1	15	140,554.3	11.7	18	91,628	7.3
海口/美兰	17	9,293,959	17.0	31	45,255.6	17.9	24	70,575	18.0
三亚/凤凰	18	9,148,329	39.1	19	95,124.2	22.5	19	86,491	32.0
沈阳/桃仙	19	8,773,771	4.6	20	91,667.3	17.9	22	73,824	6.8
郑州/新郑	20	8,707,873	18.6	21	85,798.1	21.6	21	84,180	11.1

资料来源：中国民用航空局 2010 年民航机场生产统计公报

从旅客吞吐量分布看，2010 年全国所有通航机场中，年旅客吞吐量在 100 万人次以上的有 51 个，与上年持平，完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 95.2%；年旅客吞吐量在 1000 万人次以上的为 16 个，比上年增长 2 个，完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 67.7%；北京、上海和广州三大枢纽机场由于其所在区域经济发达，地理位置独特，在全国机场中居重要地位，2010 年三大城市机场旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 33.1%。全国各地区旅客吞吐量的分布情况是：华北地区占 17.8%，东北地区占 6.0%，华东地区占 30.6%，中南地区占 24.5%，西南地区占 14.2%，西北地区占 4.9%，新疆地区占 2.1%。

从货邮吞吐量分布看，2010 年全国各机场中，年货邮吞吐量在 10000 吨以上的有 47 个，比上年增长 2 个，完成货邮吞吐量占全部机场货邮吞吐量的 98.8%；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 56.7%。全国各地区货邮吞吐量的分布情况是：华北地区占 16.6%，东北地区占 3.6%，华东地区占 45.5%，中南地区占 22.4%，西南地区占 9.0%，西北地区占 2.0%，新疆地区占 0.9%。

3. 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

受得国家民航总局等国家机关的高度管理。

从机场建设看，目前机场的投资、建设和运营均实行项目法人制度，机场的规划建设均需要符合民航总局批准的机场总体规划，并通过国家发改委和国务院的批准。目前全国机场法人企业仍然以地方政府的国资公司为主，同时已对社会资本和外资开放，但根据《外商投资民用航空业规定》以及相关补充规定，目前外商投资民用机场，应当由中方相对控股。

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金。目前资金主要来源为民航专项基金（国家投资资金，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）、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，目前民航专项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专项基金的调控作用，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，在安排民航专项基金投入时实行有差别对待。

2008 年 3 月，民航总局颁布了《民用机场收费改革方案》（159 号文），对中国机场的相关业务收费分类进行了调整，即按照机场分类，统一机场航空性业务收费项目以及非航空性业务重要收费项目，并按照机场分类对收费价格进行了厘定。航空性业务收费和非航空性

业务重要收费由政府制定基准价及浮动幅度（一般不上浮），航空公司在浮动幅度内协商。其中航空性业务中飞机起降费，外航空的起降费下降幅度达到了 40%，而内地航空公司的国内航线起降费也下降 20%，对机场航空性业务收入产生了一定的不利影响，特别是对外航收入占比较大的机场负面影响较大。

从政策支持看，由于中国航空运输行业发展的不平衡，支线航空发展滞后，相应造成国内支线机场生产经营持续亏损，国家对机场行业的支持主要体现为对中小型机场、支线机场的扶持。2008 年 5 月，国家出台了《民航中小机场补贴管理办法》、《支线航空补贴管理办法》、《民航基础设施建设贷款财政贴息资金管理办法》，对机场实行有差别的补贴，在一定程度上改善了中小机场、支线机场的亏损状况。

4. 行业关注

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。2010 年华东和中南地区机场旅客吞吐量占全国的 55.10%，货邮吞吐量则占全国的 67.90%。

航空、公路、铁路、水路等各类交通运输方式即互相合作又互相竞争，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。近年来，国家斥巨资改善铁路和公路网络，可能进一步加剧航空运输与公路和铁路运输之间的业务竞争。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。随着铁路系统未来建设规划的出台，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

路势必成为航空运输未来最强大的竞争对手，相应机场行业也会受到一定的冲击。

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。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。

5. 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，全球机场旅客吞吐量、货邮吞吐量排名前列中尚没有中国机场出现。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。

三、基础素质分析

1. 企业规模及竞争力

公司位于拥有中国最大航空市场的珠三角地区，基础设施条件优越，拥有中国境内第一个实现海、陆、空联运，具备过境运输功能的现代化国际空港。深圳机场占地13平方公里，按照国家一级民用机场标准规划建设，飞行区等级为4E，拥有3400米×45米的跑道1条，可供世界上各类大型飞机起降；现有客货机坪

总面积84.5万平方米，停机位95个；A、B、国际三座候机楼建筑总面积17万平方米；航空货运保障设施完备，可满足年旅客吞吐量2800万人次的要求，具有135万吨/年的航空货运保障能力。

深圳机场依托于经济快速发展的珠三角地区，经营运作环境较佳，拥有较为丰富的航空客货资源、优越的集疏运条件、不断完善的基础设施条件和经营运作环境。自1998年成立以来，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，近十年客、货运业务的年均增长率分别为16.6%和23.7%，成为深圳市及周边地区经济社会的发展之翼。2010年，深圳机场旅客吞吐量达到2671.34万人次，同比增长9.1%；货邮吞吐量60.88万吨，同比增长33.58%；航空器起降架次21.69万架次，同比增长7.06%；目前深圳机场已成为全国第4大机场。

深圳机场已经跨入国际大型机场行列，在国际机场协会（ACI）2010年的业务规模排名中，深圳机场客运规模位居全球第44位，货运规模位居全球第24位。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、新航等许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。

服务是深圳机场品牌建设的核心，公司优质的服务与高效的管理，得到了行业与市场的肯定。2010年末，在国际机场协会（ACI）旅客满意度考评中，深圳机场在全球参与测评的153个机场中排名第27位，在内地参评的10个机场中排名第6位；在全球148个机场候机楼中“商业商品价格物有所值”和“餐饮设施收费物有所值”两项指标排名均进入全球前10位。2010年，深圳机场再次荣获著名空运杂志《世界航空货运》（Air Cargo World）公布的

全球航空货运卓越奖（Air Cargo Excellence Award）“亚洲及中东地区货运量在50~100万吨机场”组别中荣获第二名。深圳机场的货运服务水平得到国际认可，大大提升了深圳机场在全球航空货运业界的知名度和美誉度，为进一步拓宽国际航空业务奠定了良好的基础。

总体来看，公司国际化空港已具规模，所处地理位置优越，作为国内大型枢纽机场，公司行业地位突出，规模优势明显，具备很强的竞争实力。

2. 人员素质

公司董事长汪洋先生，47岁，博士研究生学历，高级经济师，曾任深圳市国有资产监督管理委员会企业领导人员管理处处长、机场集团党委副书记、纪委书记、总经理，现任机场集团董事长、党委书记及公司董事长。

公司总经理陈繁华先生，45岁，本科学历，工程师，曾任机场集团生产运行总部办公室副主任、指挥中心副主任、服务质量办主任、办公室主任，公司党委副书记、纪委书记。

截至2010年底，公司共有员工4153人。按专业分工划分，行政人员和财务人员分别占8.24%和7.13%；生产人员和技术人员分别占81.84%和8.19%。按学历构成划分，大专及以上学历占42.74%，中专及以下学历占57.26%。

公司持续关注员工素质与技能的提高，依照ISO10015人力资源培训管理体系，以国际标准与广州民航学院合作建立了实习基地。2005年以来，公司陆续组织开展了多个民航特有工种的职业资格认证工作，共有1421人获得认证，占相关工种从业人员65.03%。同时，公司选择业务优秀的员工组织赴香港机场和新加坡机场进行培训，学习国际机场运作管理的经验，以适应机场国际化发展的要求。

总体来看，综合看，公司高层管理人员从业经验丰富，领导能力强，整体素质很高；公司员工数量众多，能够较好地满足公司经营发展需要。

3. 区域经济

公司位于拥有中国最大航空市场的珠三角地区。根据《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008-2020）》，到2012年，珠江三角洲地区率先建成全面小康社会，初步形成科学发展的体制机制，产业结构明显升级，自主创新能力明显增强，生态环境明显优化，人民生活明显改善，区域城乡差距明显缩小，区域一体化格局初步形成，粤港澳经济进一步融合发展。到2012年，珠江三角洲地区人均生产总值达到80000元，服务业增加值比重达到53%；城乡居民人均收入显著增长。

公司所处的深圳市经济的持续高速增长为深圳机场带来了巨大的发展机遇。深圳作为我国经济发展最为活跃的地区之一，持续多年GDP增速高于全国水平。2010年深圳市生产总值达9510.91亿元，居国内大中城市第四位。

《深圳市国民经济和社会发展的第十一个五年规划纲要》中提出了要把深圳建设成亚太地区有重要影响的国际高科技城市、国际物流枢纽城市、国际金融贸易和会展中心、国际文化交流中心和国际旅游城市，预期到2020年，全市生产总值达到2万亿元，争取人均生产总值达到2万美元左右。深圳市经济良好的发展前景将为深圳机场持续稳定发展奠定基础。

4. 股东支持

公司大股东机场集团作为民航总局的对口单位，是深圳机场的管理当局，而公司是机场经营的主体。公司主业做大、经营价值体现的发展目标与深圳市政府、机场集团是一致的，机场集团一直努力提高机场的规模，帮助公司做强做大。依托深圳市政府，机场集团盈利性差的生活配套、道路等设施均由政府、机场集团出资来建设。为支持公司发展，2008年机场集团将飞行区资产、航站区配套资产、物流园公司30%的股权及相关土地使用权注入公司。至此，机场集团的大部分盈利性资产已集中在公司，机场集团更多的是作为供水等

后勤保障。大股东优良资产的注入，促进了公司规模的增长，使公司抵御风险的能力进一步得到提高。另外，机场集团负责建设的深圳机场飞行区第二跑道的修建工程已完成竣工验收，并于 2011 年 5 月 24 日试飞成功，预计 6 月底投入使用。该第二跑道长 3800 米，宽 60 米，飞行等级为 4F，可供目前世界上最大型客机起降，包括“空中巨无霸”——空客 A380 客机。该跑道的投入使用将为公司经营发展提供了可靠保障。

作为机场当局，对公司业务发展起到促进作用的很多支持性政策由机场集团出面向民航总局协调、申请。在机场集团的协调、申请下，公司获得了安全管制代理人的资格、许可起降架次的提高等有助于公司发展的政策。航空货站对外特许经营的申请也顺利通过，对公司货运发展环境有很大的提升。

作为公司的实际控制人，深圳市政府出台了《深圳航空业财政奖励资金管理暂行办法》，对航空及物流企业给予补贴支持，鼓励航空公司新开航线，扩大市场。从长远来看，该项补贴政策能够促进旅客量的上升，公司将从中受益。

总体上看，无论是作为公司大股东的机场集团，还是作为实际控制人的深圳市政府，给予了公司较多的支持，有利于公司的长远发展。

5. 税收优惠

公司及所有子公司均注册于深圳市，根据《中华人民共和国企业所得税法》和《国务院关于实施企业所得税过渡优惠政策的通知》（国发[2007]39 号）及其他有关规定，公司适用的企业所得税率在 2008 年至 2012 年的 5 年期间内逐步过渡到 25%，每年分别是 18%、20%、22%、24%、25%，子公司深圳市飞悦贵宾服务有限公司适用 25%的企业所得税率除外。

四、管理体制

1. 法人治理

公司是根据《公司法》及有关法律、行政法规的规定成立的有限责任公司。公司已经基本建立了产权清晰、权责明确、管理科学的法人治理结构和企业内部制衡机制。

截至 2010 年底，公司董事会设 9 名董事，其中董事长 1 名，董事 5 名，独立非执行董事 3 名。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。截至 2010 年底，公司监事会由 3 名监事组成，其中 1 名职工监事。

公司实行董事会领导下的总经理负责制，总理由各方股东推荐，董事长提名，并由董事会聘任产生。截至 2010 年底，公司高层管理人员 8 名，其中总经理 1 名、副总经理 5 名，财务总监 1 名，董秘 1 名，副总经理、财务总监由总经理提名，由董事会聘任产生。

2. 管理体制

截至 2010 年底，公司设有 12 个职能部门和 11 个生产运作部门，职能部门职责明确，能够适应公司经营管理的需要。

财务管理方面，公司结合实际工作需要，建立了完善的会计核算和财务管理的内部控制制度，有效地减低了财务风险，同时按照统一标准严格规范下属公司财务内部控制体系。为防范财务风险，公司重点加强了资金管理与应收账款管理。

对下属企业管理方面，公司不断完善下属企业的公司治理结构，按照本公司的内控体系和标准构建下属企业的管控制度体系，针对不同性质的下属企业实施合适的管控策略。对绝对控股和参股（委派总经理并拥有实际控制权）的下属公司，公司制定了《下属控股公司

管理暂行办法》进行管理控制；对于参股（但不拥有实际控制权）的下属公司，通过强化参股公司董事会的管控能力进行监督控制，完善董事会议事规则和重大决策事项报告制度，保证参股公司董事会对其经营与决策的监控能力；同时委派高级管理人员，参与下属公司的经营层决策和日常经营活动。

安全管理方面，机场安全是航空运输安全的重要组成部分。经过多年实践积累，公司已经建立起了完善的安管理体系。公司按照民航局制订的《民用机场运行安全管理规定》，编制了《深圳机场飞行区安全管理规定》、《深圳宝安国际机场机坪运行管理实施细则》、《深圳机场运行安全信息报告、通报流程》、《深圳宝安国际机场应急管理手册》等一系列安全管理文件，并按照制度严格执行。通过强化安全监察，建立主动报告机制，完善安全信息体系、实施清晰、有效文件管理、完善应急响应体系、构建风险管理体系等措施和办法，逐步推进和建立以风险控制为重点的较为完善的安管理体系（SMS），制订了《深圳机场 SMS 管理手册》。逐步建立起机场安全文化，从管理人员到每个员工，树立安全理念和意识，养成安全习惯，营造时刻注重安全的氛围。为保证机场安全，公司在软硬件上投入大量资源，建设安全设施，配置安检设备，配备管理和执行团队，定期进行培训考核等。

环保方面，公司持续关注环境保护，建立了“质量、环境、健康、安全”（QEHS）管理体系。按照 QEHS 体系指标要求，公司努力做好场区的环境保护、废弃物管理、节能降耗、防止污染排放、噪音防护等各项环保工作。在建立体系的基础上，加强 QEHS 系统的检查监督，在定期进行内部检查评估的同时，聘请外部专业机构每年对公司 QEHS 系统的运行情况进行整体评价，提出改善的建议措施。2008 年，公司共收集新发布的 EHS 管理体系法规 20 款并进行了合规性评价，有力保证了各项活动符合法规的要求；节能减排方面，公司相继

与东方、东海、中货航、东星、邮航等航空公司签订了节能减排服务协议，节能减排成效显著。

投资管理方面，公司制定了《重大投资项目管理规定》，对投资项目实施预算管理；投资项目必须经过可行性研究并通过专家评审，以保证可行性研究的科学性；对重大投资项目的实施采取过程监控，公司配合《工程项目管理办法》、《招标管理办法》和《大宗物资设备采购管理办法》对项目进行过程监控；投资项目实施完成后，公司会进行项目后评价，包括对项目管理全过程的评价和项目本身的财务和经济效益评价；建立对项目责任的追究机制。

关联交易管理方面，公司为保证关联交易的公允性与合理性，制定了《关联交易管理办法》，明确界定了公司的关联人范围、关联交

易所涉及的事项；建立关联董事、关联股东表决回避制度；明确了股东大会和董事会的审批权限；重大关联交易的董事会决议必须由半数以上的独立董事同意才能有效，关联独立董事须回避表决；规范了关联交易的审批流程，财务、审计和法律部门的控制与监督职责，保证流程的可控性。

总体看，公司管理制度健全，安全管理技术和水平较高，公司整体管理风险相对较低。

五、经营分析

1. 经营概况

公司主要经营航空客货地面运输及过港保障与服务业务。受益于珠三角地区经济的持续快速发展，公司自1997年成立以来，航空客、货运业务高速增长，1998年以来年均增长率分别达到17.21%和20.17%，但是随着公司基础设施容量的饱和，近两年增速有所放缓。

近年来，深圳机场主要运营指标表现良好，其中飞机起降数和旅客吞吐量均保持稳定较快增长趋势，2010年公司货邮吞吐量快速增

长（见表2）。

表2 2008~2011年3月公司运营情况

项目	2008年	2009年	2010年	2011年1-3月
旅客吞吐量（万人次）	2140.05	2448.63	2671.34	688.35
飞机起降架次（万次）	18.79	20.26	21.69	5.50
货邮吞吐量（万吨）	59.80	60.52	80.88	18.94

资料来源：公司提供

近年来，公司经营规模稳步增长，2008年~2010年，公司营业收入年均复合增长

11.94%。公司经营的主要业务为航空主业、航空物流、航空增值和航空广告四大板块，其中航空主业收入是公司主要的收入来源。2010年，航空主业（包括旅客过港服务费、起降费、飞机勤务费等20余项）的营业收入达到12.18亿元，占公司全年营业收入的比重为64.15%。

2008~2010年，公司综合整体毛利率水平较高，但呈逐年小幅下降趋势，其中航空增值和航空物流板块的毛利率水平有所下降，航空主业和航空广告板块的毛利率水平呈波动态势。

表3 2008~2010年公司营业收入及成本构成表（单位：亿元/%）

项 目	2008年			2009年			2010年			2011年1-3月		
	营业收入	营业成本	毛利率	营业收入	营业成本	毛利率	营业收入	营业成本	毛利率	营业收入	营业成本	毛利率
航空主业	9.46	5.24	44.63	10.89	5.93	45.50	12.18	6.90	43.39	3.18	1.54	51.58
航空增值	1.80	0.89	50.82	1.86	0.98	47.45	2.03	1.20	40.91	0.55	0.32	42.45
航空物流	2.27	1.34	41.09	2.20	1.31	40.57	2.58	1.53	40.84	0.64	0.41	35.64
航空广告	1.38	0.14	90.20	1.36	0.16	87.88	1.76	0.22	87.48	0.51	0.06	88.67
其他业务	0.25	0.09	64.79	0.33	0.09	73.00	0.44	0.12	72.82	0.04	0.02	39.00
合计	15.16	7.68	49.32	16.63	8.47	49.06	18.99	9.96	47.56	4.92	2.35	52.23

资料来源：公司提供

注：各项加总与合计不一致系四舍五入原因

2. 业务经营

（1）航空主业

航空主业是公司的核心业务，主要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。目前，公司以国内航空业务为主，国际业务的发展正处于起步阶段。2010年，公司实现航空主业收入12.18亿元，同比增长11.93%；2011年1~3月，公司实现航空主业收入3.18亿元，同比增长2.97%。

深圳机场已建立了完善的国内航线网络，而国际航线网络雏形也已初显端倪。截至2010年底，深圳机场开通航线130条，其中国内航线100条，国际航线27条，港澳地区航线3条，全货运航线18条；通达国内外95个城市，每周航班量接近4170班。目前，共有32家国内外航空公司在深圳机场运作，其中国内航空公司20

家，国际（地区）航空公司12家，基地航空公司7家（为深航、南航、海航、UPS、顺丰速递、翡翠航空、东海航空）。公司航线网络的逐步完善，为地区商贸往来、物流发展创造条件的同时，自身竞争实力得到加强。

公司充分挖掘夜航资源，鼓励航空公司运作夜间国际航班，实施24小时航班保障；鼓励航空公司改变机型，增加运力，实现客运业务量的增长。另外，公司整合多方资源，联合航空公司、地面运输公司推出多式联运的“经深飞”产品，为深圳机场创造增量客源。2010年，公司旅客吞吐量完成2671.34万人次，同比增长9.1%。

公司货运业务主要包括航空货物运输、仓储、分拨、包装、报关、报验及揽货、订舱、包机等业务。2009年，公司成功引进海南航空

在深圳机场设立基地，以及顺丰速递成立的顺丰航空以深圳机场作为基地开展运营，为公司提升货运业务规模提供了有力保障。已于2010年2月开始运作的UPS亚太转运中心推动了深圳机场国际航空货运业务大幅增长，2010年UPS运行航班达3600班，累计完成货邮吞吐量11万吨。公司还帮助翡翠航空申请国际航班载运转关货业务政策，提升深圳机场国际货物中转能力。此外，公司还积极推动与TNT的合作项目，促进电子货运项目逐步落实。公司与一系列战略伙伴的长期合作对于航空货运业务的长远发展具有重要的意义。2010年公司货邮吞吐量完成80.88万吨，同比增长33.58%。

（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。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价值基础。2010年，公司航空增值业务实现营业收入2.03亿元，同比增长8.95%。2011年1~3月，公司航空增值业务实现营业收入0.56亿元，同比增长15.60%。

2010年，航空增值板块业务盈利能力进一步增强，经营业绩持续稳健增长。其中，高端旅客服务方面，公司主营“飞悦”品牌贵宾服务业务继续保持较好发展，营业收入和营业利润分别同比增长17.90%，11.68%，全年公司共为高端旅客提供服务53.05万人次，服务两舱（头等舱、公务舱）客人共计25.02万人次；机场运输方面，公司主营深圳机场至深圳市区的330地面旅客运输业务稳定增长，全年共运送旅客308.13万人次，同比增长7.50%。

公司下一步将通过对非航空业务资源的进一步规划、整合和优化，进一步提升航空增值服务业务的收入和利润规模。航空增值业务是公司未来主要的增长领域，依托于航空主业，公司的航空增值业务具备较好的成长空间。

（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。2010年公司航空物流业务实现营业收入2.58亿元，同比增长17.36%，2011年1~3月，公司航空增值业务实现营业收入0.64亿元，同比增长6.60%。

公司通过积极协调口岸部门，逐步增强了深圳机场航空物流园的通关业务功能，优化了国际货物查验流程和跨境快速通关操作模式，同时提高了陆运转关业务通关效率，完成了分单接货业务的开发；实现了“入仓即退税”、“属地报检报关、口岸验放”、“多点报关、机场验放”功能；实现了集中查验模式，提高了通关查验效率；基本实现出口货物以及转关货物24小时的放行和查验。经过长期的努力，深圳机场于2009年2月取得海关总署等五部委的正式批复，同意深圳机场设立保税物流中心（B型）。

受益于UPS亚洲转运中心和公司保税物流中心的投入使用，2010年公司国内和国际货运业务保持较快增长，经营业绩稳步提升，全年公司完成货物销售代理量7.40万吨，其中国内货量5.84万吨；快件监管中心受通关环境逐步改善的影响，经营效益大幅提升，全年共处理出入境快件9.28万吨；国内货站经营业绩稳步增长，航空物流园公司、国际货站、机场货运公司经营与去年同期相比保持稳定。

公司的航空物流服务业务是未来公司重要的发展领域，通关环境的改善，将为公司的国际货运业务的长远发展打下基础。公司的航空货运业务，特别是国际货运业务和全货运业务将有良好的发展前景。

（4）航空广告

公司的广告业务主要是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。2008年公司改变广告业务自营方式，采取自营与分包经营相结合的模式，

通过招商引进北京航美传媒广告有限公司等专业广告商经营深圳机场的广告业务，降低了短期经营风险，同时兼顾了中长期的发展机会。2010年，在宏观市场环境不断向好的背景下，公司积极协调政府部门不断改善机场户外广告经营环境；加强资源规划和市场分析，做好客户管理，提升资源价值，使得公司广告业务经营能力得到增强，经营规模显著提高，2010年公司航空广告板块实现营业收入1.76亿元，同比增长30.13%，毛利率达到87.48%，较好地发挥了机场广告资源的价值。2011年1~3月，公司航空广告业务实现营业收入0.51亿元，同比增长22.40%。

总体来看，公司广告业务仍在逐步开发的阶段，随着未来T3航站楼的投入使用，公司的广告资源将大为增加，广告板块将为公司带来更大的收益。

3. 关联交易

公司与其合营公司、联营公司、机场集团、控股股东子公司等关联方存在较多的持续性关联交易，主要体现在公司向关联方收取维修库、货站、候机楼等房屋的租赁费，向关联方支付水电费、土地使用费、办公楼租赁费等。2010年，公司向关联方销售产品和提供劳务总计 3452.78 万元，占营业收入的 1.82%；相关关联方购买产品和接受劳务总计 17523.38 万元，占营业成本的 17.59%。

目前形成较多关联交易的原因主要是：由于公司是采取剥离机场部分资产的方式上市，公司上市后，包括土地房屋、道路以及后勤保障有关的部分资产仍由机场集团经营或运营。公司的关联交易有利于发挥交易双方资产的规模效益，有利于公司主业的发展。

公司严格依法履行有关关联交易的审议和信息披露程序，关联交易定价和交易程序规范。公司已与政府协调，以期彻底解决土地问题，并减少相关关联交易。

4. 经营效率

公司各项资产运营情况良好，资金回笼较快。2008年~2010年，公司销售债权周转次数、存货周转次数和总资产周转次数均呈增长趋势。2010年三项指标分别为 6.39 次、512.47 次和 0.31 次。总体看，公司目前整体资产经营效率较高。

5. 经营风险

市场风险：公司业务易受外部宏观经济状况变化影响。国内业务受中国国家和地区经济增长水平以及相关行业增长的整体水平影响较大，日益激烈的市场竞争可能会对公司业务造成不利影响；国际业务易受国外经济及政治不确定因素的影响等。

安全风险：机场业务的特殊性决定了公司面临来自多方面的安全运作风险。

政策风险：中国航权开放的进程将对公司业务增长产生影响。

财务风险：航空公司等客户延迟付款可能影响公司的营运资金和现金流量。

投资风险：新建航站楼将在较长期间内动用大量资金，公司有可能面临营运资金紧张的风险。

6. 竞争格局

表4 珠江三角洲地区主要机场市场定位

机场	主要市场定位
广州白云机场	国内、国际客货并举，建设成为亚太地区航空枢纽
香港机场	国际航运中心，面向东南亚及欧美的国际联运枢纽
深圳机场	国内、国际货物中转业务为主
珠海机场	香港机场的国内货运中转支线和低成本航空业务中心
澳门机场	发展国际客运为主，货运定位为香港机场的国际货运支线

资料来源：根据公开信息整理

中国民用机场以地域竞争为主要竞争格局，主要反映在长江三角洲地区及珠江三角洲地区。由于珠江三角洲的广州、深圳、香港、

珠海和澳门五大机场各自有不同的市场定位，市场竞争相对缓和，目前处于平衡状态。目前深圳机场主要的竞争压力来自广州白云机场。

7. 重大投资项目

为满足航空业务的长远可持续发展，解决机场基础设施保障资源面临饱和的制约，公司将投资建设航站区扩建主体工程项目。该项目是航站区扩建工程的重要组成部分，包括T3航站楼（约45.1万平米）、停车楼、货运库区以及机场生产辅助设施及生活设施。2011年3月31日，该项目已通过《国家发展改革委员会关于深圳机场航站区及配套设施扩建工程核准的批复》（发改基础[2011]682号）的批复。项目总投资预计为人民币120.46亿元，其中T3航站楼主体工程建设总投资预计为人民币84.79亿元，由公司投入自有资金25.44亿元（占比30.00%），其余资金利用银行贷款解决。2011年~2013年，项目投资金额分别为30.34亿元、28.46亿元和12.19亿元。T3航站楼采用“主楼+指廊”的形式，建设的目标年为2020年，届时整个深圳机场总体业务规模目标为旅客吞吐量4500万人次，货邮吞吐量240万吨，航班起降架次37.5万架次，建设周期3年，即2012年建成投产，并由公司独家经营。

公司拟建的T3航站楼设施较为先进，运营空间较大。公司在T3航站楼投产运营后，航站楼建筑面积将增加45.1万平方米，站坪机位76个，进一步增加了公司的旅客运营周转能力。

截至2011年4月底，T3航站楼混凝土结构工程已封顶，目前正在开展钢结构安装，砌筑工程和抹灰工程施工，电气管线、消防喷淋管道、弱电桥架及支架安装、通风空调水风管等制作安装，幕墙施工单位正组织进场施工，有望于5月份完成主体钢结构合拢，预计2012年底投入使用。

8. 未来发展

未来公司发展战略及任务主要包括：

（1）全面加强能力建设，争创国际一流管理服务，以T3航站楼安全平稳转场为抓手，全面展开国际一流管理水平机场的建设，在深圳机场形成超大型机场和世界一流综合交通枢纽的运作构架，把深圳机场打造成为国内最具竞争力的机场。

（2）抓住重大机遇，切实推进航空城市建设，抓住特区一体化和实施《深圳市城市总体规划（2010-2020）》的重大机遇，把航空城纳入深圳城市规划建设和“十二五”重点开发区域，切实推进航空城市建设。

（3）加快亚太主要快件集散中心建设，实现航空货运跨越发展，坚持“十一五”以来实施的“客货并举”战略，围绕航空快件发展，加快建设亚太主要快件集散中心，争取货运实现跨越式发展，同时提高国际化水平，建立面向全球，辐射华南的航空运输网络体系。

（4）深化深港机场合作，突破行业与区域的“传统”限制，积极参与珠三角机场群竞争与合作，全面推进深港机场空域、客运旅客中转、货运集散地、基础设施建设、人员交流、管理、服务、商贸、资金、信息等领域的深度合作，力争达到深港机场互为融合的新境界，率先在深港共建国际都会的进程中取得实质性突破。

（5）提升服务平台品质与效能，高起点发展空港经济，以建设好服务平台为核心，以发展航空物流业为方向，以聚集现代高端服务业为支撑，高起点发展空港经济和临空产业。

公司发展目标为：到2020年，深圳机场旅客吞吐量达到4500万人次，货邮吞吐量达到240万吨，飞机起降37.5万架次，成为华南地区航空客运枢纽，成为连接东南亚和东北亚并通达欧美的国际客运中转枢纽，进一步巩固中国主要的货运枢纽，基本实现“亚太主要快件集散中心”的战略目标，兴建第三条跑道，在现有基础上提升深圳机场保障能力接近2

倍。航空城初具规模，成为深圳发展临空产业和现代服务业的重要功能城区。到 2030 年，旅客吞吐量达到 6000 万人次，货邮吞吐量达到 400 万吨，机场成为管理服务一流水平的国际化现代化先进机场，深圳航空城成为全球具有重要影响力的现代化航空城。

六、财务分析

1. 财务概况

公司提供的 2008 年~2009 年度财务报表均已经深圳南方民和会计师事务所有限责任公司审计，对 2008 年度的财务报表出具了带强调事项段的无保留意见的审计报告，对 2009 年度的财务报表出具了标准无保留意见的审计报告。2010 年度财务报表已经中审国际会计师事务所有限公司审计，对 2010 年度的财务报表出具了标准无保留意见的审计报告。公司成立时受机场行业收入结算和确认特殊性的限制，对各航空公司的航空主业收入滞后一个月确认。此后，源于对该部分收入确认的一贯性原则，公司一直采用上述方式进行会计处理，由此导致公司已报出的 2008 年度及以前年度财务报表存在会计差错。2009 年，因会计差错更正，公司对 2008 年度财务报表进行了重新表述，深圳南方民和会计师事务所有限责任公司对重述后的财务报表进行审计并出具了带强调事项段的无保留意见的审计报告，强调事项不影响已发表的审计意见。2007 年公司开始执行财政部 2006 年 2 月 15 日颁布的《企业会计准则》。公司 2011 年一季度财务数据未经审计。

2010 年，南方民和会计师事务所与中审国际会计师事务所有限公司实施合并，合并后事务所名称为“中审国际会计师事务所有限公司”。自此，公司相关财务报表审计机构变更为“中审国际会计师事务所有限公司”。

本报告财务分析以 2008 年~2010 年财务数据为主，2011 年一季度财务数据作为补充。

截至 2010 年底，公司（合并）资产总额 653607.09 万元，所有者权益合计 585492.15 万元（其中少数股东权益 2442.69 万元）；2010 年，公司实现营业收入 189946.62 万元，利润总额 89570.21 万元。

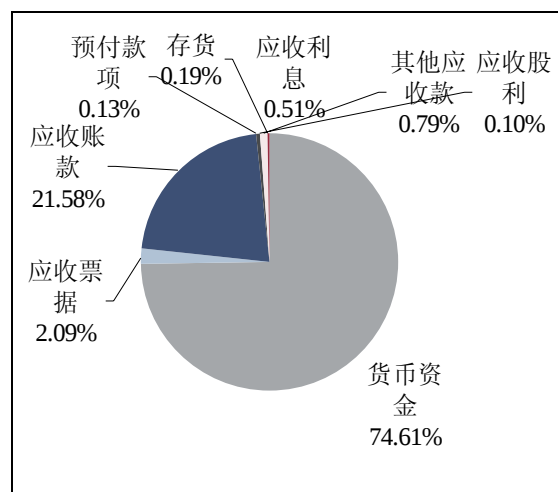
截至 2011 年 3 月底，公司（合并）资产总额 673565.19 万元，所有者权益合计 602966.67 万元（其中少数股东权益 2588.24 万元）；2011 年 1~3 月，公司实现营业收入 49211.47 万元，利润总额 23005.48 万元。

2. 资产质量

2008~2010 年，公司资产总额以年均 9.70% 的幅度递增。截至 2010 年底，公司资产总额 579076.67 万元，较上年增长 12.87%，其中流动资产合计占 17.47%，非流动资产合计占 82.53%。公司资产构成以非流动资产为主，符合机场行业特点。

2008~2010 年，公司流动资产年均复合下降 15.09%。截至 2010 年底，公司流动资产合计 114209.03 万元，较上年下降 36.36%，主要由于货币资金减少所致。流动资产中，主要包括货币资金和应收账款（见图 2）。

图 2 2010 年底公司流动资产构成



资料来源：公司提供

截至 2010 年底，公司货币资金 85216.18 万元，较上年下降 40.91%。根据公司资金结算

管理办法规定，各二级公司、独立核算单位银行账户均实行限额管理，资金余额超出规定限额时转至股份公司结算中心统一管理运用，以保证资金使用效率 and 安全性。截至 2010 年底，公司货币资金余额中的 52.35% 为一年以内定期存款，在保持较好流动性的同时，为公司带来了一定的收益。

截至 2010 年底，公司应收账款账面余额为 25606.58 万元。近三年公司应收账款规模保持稳定，2010 年略有下降，主要是各大航空公司滚动发生的待结算款，账龄在 1 年以内的占比为 98.56%。公司客户主要为航空公司，机场行业的特性决定了应收账款金额较大，客户高度集中，客户主要是中国南方航空股份有限公司、深圳航空股份有限公司、中国东方航空股份有限公司、中国国际航空股份有限公司等大型国有航空公司，应收风险不大。公司除对已停止运营的客户全部计提坏账准备以外，对其余应收账款按账龄分析法计提坏账准备，截至 2010 年底已累计提取 1338.36 万元坏账准备，坏账准备计提充足。

2008~2010 年，公司非流动资产年均复合增长率为 18.42%。截至 2010 年底，公司非流动资产合计 539398.07 万元，较上年增长 35.27%，增长原因主要是公司 T3 航站楼建设所形成在建工程的大幅度增加。公司非流动资产主要为固定资产（占 49.57%）、长期股权投资（占 13.55%）、在建工程（占 26.08%）和无形资产（占 5.36%）。

截至 2010 年底，公司固定资产原值 434751.49 万元，主要为房屋及建筑物（占比 71.22%），以候机厅、跑道、停机坪等房屋建筑物为主的固定资产构成符合机场行业的财务结构。截至 2010 年底，公司固定资产累计计提折旧 167226.64 万元，提取减值准备 167.53 万元。公司固定资产未设置抵押质押等担保事项，所有权均未受限。由于公司 B 号候机楼土地超红线、超建筑面积未能通过规划验收等原因，公司尚未取得相关房地产证明，但

已计入公司固定资产。公司已与机场集团共同成立专责小组推进整改工作，同时集团公司已承诺对于土地原因所造成的资产损失予以补偿，以降低相关资产因所有权问题所引起的风险。

截至 2010 年底，公司长期股权投资合计 73112.27 万元，较上年基本持平，主要是对成都双流国际机场股份有限公司的投资（占比 87.63%），其余主要为对快件中心、国际货站等合营企业的投资，上述股权每年为公司带来稳定的投资收益。

截至 2010 年底，公司在建工程账面净值合计 140682.12 万元，较 2009 年大幅增长 483.21%，大幅增长主要由于公司近年来实施了 T3 航站楼、国际货站二期、国际候机楼和 A 楼航班信息显示系统等改扩建工程，其中 T3 航站楼扩建工程 137958.28 万元，占比 98.06%。

截至 2011 年 3 月底，公司资产总额 673565.19 万元，较 2010 年底增长 3.05%，其中流动资产合计占 14.47%，非流动资产占 85.53%，与 2010 年底相比，公司流动资产占比减少了 3.00 个百分点。公司流动资产构成仍以货币资金为主，占比较 2010 年底减少了 14.05 个百分点。非流动资产构成中在建工程占比较 2010 年底增加了 5.21 个百分点，主要由于 T3 航站楼大规模投入建设所致。

总体看，公司资产以非流动资产为主，符合机场行业特点。流动资产中货币资金占比大；非流动资产以固定资产和长期股权投资为主，近期随着 T3 航站楼大规模投入建设，在建工程增长幅度大。公司整体资产质量好。

3. 负债及所有者权益

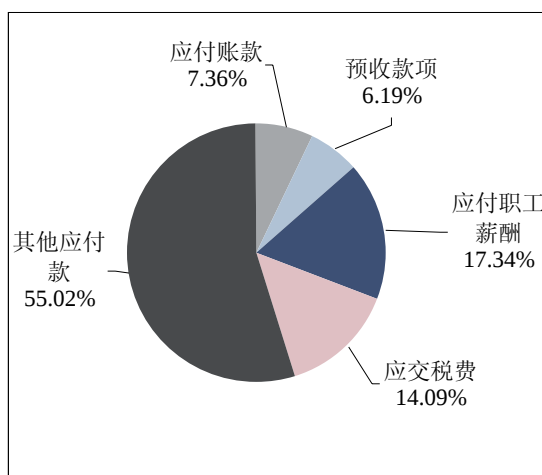
2008~2010 年，公司所有者权益合计年均复合增长 11.92%。截至 2010 年底，公司所有者权益合计为 585492.15 万元，较上年增长 12.75%，其中归属于母公司所有者权益占 99.58%，少数股东权益占 0.42%。归属于母公司股东权益中，实收资本占 32.71%、资本公积

占 17.39%、盈余公积占 8.39%、未分配利润占 41.51%，公司未分配利润占比大。

负债方面，2008~2010 年，公司年均复合下降 5.13%。截至 2010 年底，公司负债合计 68114.94 万元，较上年增长 13.92%，其中流动负债占 98.82%，非流动负债占 1.18%。公司负债以流动负债为主。

截至 2010 年底，公司流动负债合计 67313.50 万元，年均增长率 20.61%，主要为短期借款、应付账款、预收款项、应付职工薪酬、应交税费和其他应付款（见图 3），其中其他应付款占流动负债比重较大。

图 3 2010 年底公司流动负债构成



资料来源：公司提供

截至 2010 年底，公司应付账款 4953.59 万元，较上年下降 11.52%；其他应付款 37037.63 万元，较上年增长 60.93%，主要为公司欠付机场集团代建的工程完工预估工程款及暂收广告业务承包保证金。

公司非流动负债全部为其他非流动负债，截至 2010 年底，公司其他非流动负债 801.44 万元，全部是与资产相关的政府补助。

截至 2010 年底，公司债务总额为零。

截至 2010 年底，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 10.42%、0 和 0。公司负债水平低，债务负担很轻。

截至 2011 年 3 月底，公司所有者权益合

计 602966.67 万元，与 2010 年底相比，实收资本占比下降了 6.56 个百分点，未分配利润上升了 6.90 个百分点。

截至 2011 年 3 月底，公司负债合计为 70598.53 万元，较 2010 年底上升了 13.92%。公司负债合计仍以流动负债为主，占比较 2010 年底增加了 0.14 个百分点。流动负债构成中，其他应付款和占比下降了 6.95 个百分点。非流动负债构成与 2010 年底相比变化不大。

截至 2011 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 10.48%、0 和 0。公司整体债务负担仍很轻。

总体看，公司负债结构中以流动负债为主，流动负债中应付款项占比较大。公司负债水平低，整体债务负担很轻。

4. 盈利能力

2008~2010 年，公司营业收入年均复合增长 11.94%，略高于营业成本的年均复合增长速度（11.83%）。2010 年公司实现营业收入 189946.62 万元，比上年增长 14.24%。营业成本 99614.39 万元，比上年增长 17.62%。2010 年公司实现投资收益 4975.96 元，较上年增长 45.57%，主要是由于公司投资成都双流国际机场股份有限公司获得的利润增加所致。

2009 年公司实现利润总额和净利润分别为 72374.31 万元和 58292.65 万元，分别较上年同期大幅增长 81.38%和 129.94%，主要是由于 2008 年公司受“兴业银行诉讼案”和“浦发银行诉讼案”计提预计负债对公司盈利水平影响较大。2010 年公司实现利润总额和净利润分别为 89570.21 万元和 72334.50 万元，分别较上年增长 23.76%和 24.09%。

从盈利指标看，2009 年公司营业利润率、总资产收益率和净资产收益率分别为 43.43%、12.35%和 12.35%，整体盈利能力强。

2011 年 1~3 月，公司实现营业收入 49221.77 万元，较上年同期增长 6.74%，利润

总额和净利润分别为 23005.48 万元和 17584.52 万元，分别较上年同期下降 4.80% 和 6.31%；营业利润率为 47.58%。

总体看，公司经营状况良好，近年来保持稳定的营业利润率水平，股权投资收益对利润具有积极影响，整体盈利能力强。

5. 偿债能力

从短期偿债能力指标看，2010 年底公司流动比率和速动比率分别为 169.67% 和 169.34%，2011 年 3 月底分别为 139.48% 和 139.18%。2010 年公司经营现金流流动负债比为 135.53%。综合看，公司短期偿债能力很强。

从长期偿债能力指标看，公司 2010 年和 2008 年无利息支出；2009 年利息支出额很小，2009 年 EBITDA 利息倍数为 4319.18 倍；2008~2010 年，公司全部债务/EBITDA 分别为 0.09 倍和 0.06 倍和 0，EBITDA 对全部债务的保护能力极强。

综合看，公司整体具有极强的偿债能力。

截至 2011 年 3 月底，公司无对外担保。

截至 2011 年 3 月底，公司涉及诉讼案件共 2 宗，为 2005 年公司原总经理崔绍先涉嫌贷款诈骗犯罪引发的 2 家贷款银行起诉公司（见附件 8）。另外公司关于重大事项说明详见附件 9。

公司与各家银行保持着密切的合作关系。截至 2011 年 3 月底，公司共获银行授信额度 19 亿元，其中未使用额度 15.02 亿元。另外，公司为深圳证券交易所的上市公司，公司直接融资渠道畅通。

七、综合评价

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，公司所处的机场行业仍将保持增长态势。

深圳机场作为珠三角地区航空枢纽机场，所处腹地经济高度发达，客货资源丰富。作为深圳机场的经营主体，近年来在深圳市政府和控股股东深圳市机场（集团）有限公司的大力支持下，公司业务稳步发展，客货吞吐量持续增长。随着在建的 T3 航站楼及相关配套设施将在 2012 陆续投入使用，依托腹地内丰富的客货资源，以及 UPS 亚太转运中心的投运，公司业务有望快速拓展，其综合竞争实力和经营业绩将进一步提升。同时联合资信也关注到腹地内市场竞争激烈、机场基础设施目前处于饱和状态以及近期投资规模大、筹资压力上升等因素对公司经营与发展带来的不利影响。

作为深圳证券交易所上市公司，公司法人治理结构完善，管理机制健全，直接融资渠道畅通。目前公司经营状况良好，整体资产质量好，债务负担很轻，财务弹性良好，盈利能力强，整体具有极强的偿债能力。

综合看，公司发展前景良好，公司主体信用风险极低。

附件 1-1 公司合并资产负债表（资产）

（单位：人民币万元）

资产	2008 年	2009 年	2010 年	变动率(%)	11 年 3 月底
流动资产：					
货币资金	122,999.15	144,205.62	85,216.18	-16.76	59009.72
交易性金融资产					0.00
应收票据	5,590.54	6,039.45	2,383.27	-34.71	0.00
应收账款	26,747.48	26,378.29	24,642.10	-4.02	35493.66
预付账款	430.56	458.31	142.78	-42.41	279.87
应收利息	1,836.26	1,562.33	583.30	-43.64	179.13
应收股利		116.44	116.44	--	116.44
其他应收款	650.62	1,386.02	905.13	17.95	2157.00
待摊费用					0.00
存货	165.42	168.95	219.82	15.28	205.84
一年内到期的非流动资产					0.00
其他流动资产					0.00
流动资产合计	158,420.03	180,315.40	114,209.03	-15.09	97441.65
非流动资产：					
可供出售金融资产					
持有至到期投资					
长期应收款					
长期股权投资	69,932.09	73,611.47	73,112.27	2.25	73948.88
投资性房地产	16,561.18	17,944.10	17,355.87	2.37	17208.82
固定资产净额	262,462.04	251,781.26	267,357.32	0.93	264013.43
在建工程	5,516.59	24,122.05	140,682.12	404.99	180296.23
工程物资					0.00
固定资产清理		114.96	51.48	--	54.68
生产性生物资产					0.00
油气资产					0.00
无形资产	21,613.89	21,380.33	28,933.45	15.70	28746.78
开发支出					0.00
商誉					0.00
长期待摊费用	640.89	585.88	694.10	4.07	643.28
递延所得税资产	7,939.31	9,221.21	11,211.45	18.83	11211.45
其他非流动资产					0.00
非流动资产合计	384,666.00	398,761.27	539,398.07	18.42	576123.54
资产总计	543,086.03	579,076.67	653,607.09	9.70	673565.19

附件 1-2 公司合并资产负债表（负债及所有者权益）

（单位：人民币万元）

负债和所有者权益（或股东权益）	2008 年	2009 年	2010 年	变动率(%)	11 年 3 月底
流动负债：					
短期借款	5590.54	5342.19	0.00	-100.00	0.00
交易性金融负债	0.00	0.00	0.00		0.00
应付票据	0.00	0.00	0.00		0.00
应付账款	5748.22	4442.01	4953.59	-7.17	4556.20
预收款项	2381.53	4133.54	4168.58	32.30	5969.28
应付职工薪酬	2434.27	5953.08	11671.19	118.96	14074.21
应交税费	7293.23	6677.13	9482.50	14.03	11542.84
应付利息	0.00	0.00	0.00		0.00
应付股利	419.38	0.00	0.00	-100.00	0.00
其他应付款	22409.10	23014.76	37037.63	28.56	33719.26
预提费用	0.00	0.00	0.00		0.00
一年内到期的非流动负债	0.00	0.00	0.00		0.00
其他流动负债	0.00	0.00	0.00		0.00
流动负债合计	46276.27	49562.71	67313.50	20.61	69861.80
非流动负债：					
长期借款	0.00	0.00	0.00		0.00
应付债券	0.00	0.00	0.00		0.00
长期应付款	0.00	0.00	0.00		0.00
专项应付款	0.00	0.00	0.00		0.00
递延收益	0.00	0.00	0.00		0.00
预计负债	28093.13	9170.13	0.00	-100.00	0.00
递延所得税负债	0.00	0.00	0.00		0.00
其他非流动负债	1314.75	1060.28	801.44	-21.92	736.73
非流动负债合计	29407.88	10230.41	801.44	-83.49	736.73
负债合计	75684.15	59793.12	68114.94	-5.13	70598.53
所有者权益（或股东权益）：					
实收资本（或股本）	169024.32	169024.32	169024.32	0.00	169024.32
资本公积	90106.09	89869.86	89772.93	-0.19	89772.93
盈余公积	35837.55	43332.23	50849.32	19.12	50849.32
未分配利润	168849.81	214543.85	273402.88	27.25	290731.86
外币报表折算差额	0.00	0.00	0.00		0.00
归属于母公司所有者权益合计	463817.78	516770.26	583049.46	12.12	600378.43
少数股东权益	3584.10	2513.29	2442.69	-17.44	2588.24
所有者权益合计	467401.87	519283.55	585492.15	11.92	602966.67
负债和所有者权益总计	543086.03	579076.67	653607.09	9.70	673565.19

附件 2 公司合并利润表
 (单位: 人民币万元)

项目	2008 年	2009 年	2010 年	变动率(%)	2011 年 1~3 月
一、营业收入	151579.88	166271.66	189946.62	11.94	49221.77
减: 营业成本	76821.34	84690.93	99614.39	11.82	23503.83
营业税金及附加	6215.63	6792.69	7845.16	10.26	2165.26
销售费用	376.62	363.32	329.57	6.77	56.34
管理费用	5895.23	6253.67	6908.28	1.90	1530.43
财务费用	-4142.25	-2555.22	-2550.12	-2.35	-125.88
资产减值损失	338.63	2482.73	-263.06	173.93	-8.26
其他	0.00	0.00	0.00		0.00
加: 公允价值变动收益 (损失以“—”号填列)	0.00	0.00	0.00		0.00
投资收益 (损失以“—”号填列)	1621.59	3418.18	4975.96	4.05	836.61
其中: 对联营企业和合营企业的投资收益	1621.59	3395.82	4950.80	3.71	836.61
汇兑收益 (损益以“—”号添列)	0.00	0.00	0.00		0.00
二、营业利润 (亏损以“—”号填列)	67696.26	71661.73	83038.35	3.37	22936.66
加: 营业外收入	501.27	1422.67	600.88	162.75	145.84
其中: 非流动资产处置利得	0.00	0.00	0.00		0.00
非货币性资产交换利得 (非货币性交易收益)	0.00	0.00	0.00		0.00
政府补助 (补贴收入)	0.00	0.00	0.00		0.00
债务重组利得	0.00	0.00	0.00		0.00
减: 营业外支出	28295.84	710.09	-5930.98	47.66	77.02
其中: 非流动资产处置损失	111.40	33.85	90.51	-51.55	0.00
债务重组损失	0.00	0.00	0.00		64.47
非货币性资产交换损失 (非货币性交易损失)	0.00	0.00	0.00		0.00
三、利润总额 (亏损总额以“—”号填列)	39901.69	72374.31	89570.21	3.98	23005.48
减: 所得税费用	14550.93	14081.66	17235.71	27.14	5420.97
	0.00	0.00	0.00		0.00
四、净利润 (净亏损以“—”号填列)	25350.76	58292.65	72334.50	0.05	17584.52
其中: 归属于母公司所有者的净利润	24479.97	57507.76	71415.02	-0.03	17328.97
少数股东损益	870.79	784.90	919.48	7.11	255.54

附件 3-1 公司合并现金流量表

(单位: 人民币万元)

项 目	2008 年	2009 年	2010 年	变动率(%)	2011 年 1~3 月
一、经营活动产生的现金流量:					
销售商品、提供劳务收到的现金	141338.42	166941.80	195893.27	17.73	42498.70
收到的税费返还	0.00	0.00	7652.08		3450.68
收到其他与经营活动有关的现金	11594.77	5897.85	0.00	-100.00	0.00
经营活动现金流入小计	152933.19	172839.65	203545.36	15.37	45949.38
购买商品、接受劳务支付的现金	20334.98	26904.59	29731.04	20.92	5104.68
支付给职工以及为职工支付的现金	37378.95	35760.27	40647.37	4.28	9401.97
支付的各项税费	18720.02	25248.96	27489.71	21.18	5660.48
支付其他与经营活动有关的现金	7917.01	26934.07	14439.23	35.05	4571.71
经营活动现金流出小计	84350.96	114847.89	112307.35	15.39	24738.84
经营活动产生的现金流量净额	68582.23	57991.76	91238.01	15.34	21210.54
二、投资活动产生的现金流量:					
收回投资收到的现金	14585.50	0.00	89572.90	147.82	39612.50
取得投资收益收到的现金	2876.82	2312.27	8949.50	76.38	394.91
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收	286.86	749.39	258.15	-5.14	6.53
投资活动现金流入小计	17749.18	3061.65	98780.55	135.91	40013.94
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支					
付的现金	34227.34	32571.09	147739.71	107.76	46780.25
投资支付的现金	19088.19	35066.50	305.53	-87.35	0.00
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额	0.00	0.00	0.00		0.00
支付其他与投资活动有关的现金	0.00	0.00	0.00		0.00
投资活动现金流出小计	53315.53	67637.59	148045.24	66.64	46780.25
投资活动产生的现金流量净额	-35566.35	-64575.93	-49264.69	17.69	-6766.31
三、筹资活动产生的现金流量:					
吸收投资收到的现金	0.00	0.00	0.00	-100.00	0.00
取得借款收到的现金	5590.54	164707.21	0.00	-100.00	0.00
发行债券收到的现金	0.00	0.00	0.00		0.00
收到其他与筹资活动有关的现金	4278.44	0.00	0.00	-100.00	0.00
筹资活动现金流入小计	5590.54	164707.21	0.00	-100.00	0.00
偿还债务支付的现金	4348.80	164955.57	5342.19	10.83	926.21
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	23034.93	6507.75	6028.97	-48.84	110.00
支付其他与筹资活动有关的现金	1428.24	111.83	0.00	-100.00	0.00
筹资活动现金流出小计	28811.97	171575.14	11371.16	-37.18	1036.21
筹资活动产生的现金流量净额	-23221.43	-6867.93	-11371.16	-30.02	-1036.21
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-115.31	-7.93	-18.69	-59.74	-1.99
五、现金及现金等价物净增加额	9679.14	-13460.04	30583.46	77.76	13406.03
加: 期初现金及现金等价物余额	13801.11	23480.25	10020.22	-14.79	40603.68
六、期末现金及现金等价物余额	23480.25	10020.21	40603.68	31.50	54009.72

附件 3-2 公司合并现金流量表补充资料

(单位: 人民币万元)

补充资料	2008 年	2009 年	2010 年	变动率 (%)
1.将净利润调节为经营活动现金流量:				
净利润	25350.76	58292.65	72334.50	68.92
加: 资产减值准备	338.63	2482.73	-263.06	
固定资产折旧、油气资产折耗、生产性生物资产	17649.47	19043.67	18251.72	1.69
投资性房地产折旧	382.15	595.67	588.23	24.07
无形资产摊销	707.20	621.78	785.71	5.41
长期待摊费用摊销	421.83	344.11	396.28	-3.08
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失	-54.86	13.23	-8.85	-59.83
固定资产报废损失(收益以“一”号填列)	72.99	0.00	0.00	-100.00
公允价值变动损失(收益以“一”号填列)	0.00	0.00	0.00	
财务费用(收益以“一”号填列)	-2890.34	-2983.07	-2476.63	-7.43
投资损失(收益以“一”号填列)	-1621.59	-3418.18	-4975.96	75.17
递延所得税资产减少(增加以“一”号填列)	1875.66	-1317.90	-2087.17	
递延所得税负债增加(减少以“一”号填列)	0.00	0.00	0.00	
存货的减少(增加以“一”号填列)	106.10	-3.53	-50.87	
经营性应收项目的减少(增加以“一”号填列)	-4493.71	2198.18	6529.55	
经营性应付项目的增加(减少以“一”号填列)	30737.95	-17877.59	2214.57	-73.16
其他	0.00	0.00	0.00	
经营活动产生的现金流量净额	68582.23	57991.76	91238.01	15.34
2.不涉及现金收支的重大投资和筹资活动:				
债务转为资本				
一年内到期的可转换公司债券				
融资租入固定资产				
3.现金及现金等价物净变动情况:				
现金的期末余额	23480.25	10020.22	40603.68	31.50
减: 现金的期初余额	13801.11	23480.25	10020.22	-14.79
加: 现金等价物的期末余额	0.00	0.00	0.00	
减: 现金等价物的期初余额	0.00	0.00	0.00	
现金及现金等价物净增加额	9679.14	-13460.03	30583.46	77.76

附件 4 公司主要财务指标

项目	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年 3 月
经营效率				
销售债权周转次数(次)	5.04	5.14	6.39	--
存货周转次数(次)	397.49	506.58	512.47	--
总资产周转次数(次)	0.29	0.30	0.31	--
现金收入比(%)	93.24	100.40	103.13	86.34
盈利能力				
营业利润率(%)	45.22	44.98	43.43	47.85
总资本收益率(%)	5.36	11.10	12.35	--
净资产收益率(%)	5.42	11.23	12.35	--
财务构成				
长期债务资本化比率(%)	0.00	0.00	0.00	0.00
全部债务资本化比率(%)	1.18	1.02	0.00	0.00
资产负债率(%)	13.94	10.33	10.42	10.48
偿债能力				
流动比率(%)	342.34	363.81	169.67	139.48
速动比率(%)	341.98	363.47	169.34	139.18
EBITDA 利息倍数(倍)	--	4319.18	--	--
全部债务/EBITDA(倍)	0.09	0.06	0.00	--
筹资前现金流量净额利息偿还能力(倍)	--	--	-305.78	--
筹资活动前现金流量净额债务保护倍数 (倍)	5.91	-1.23	--	--

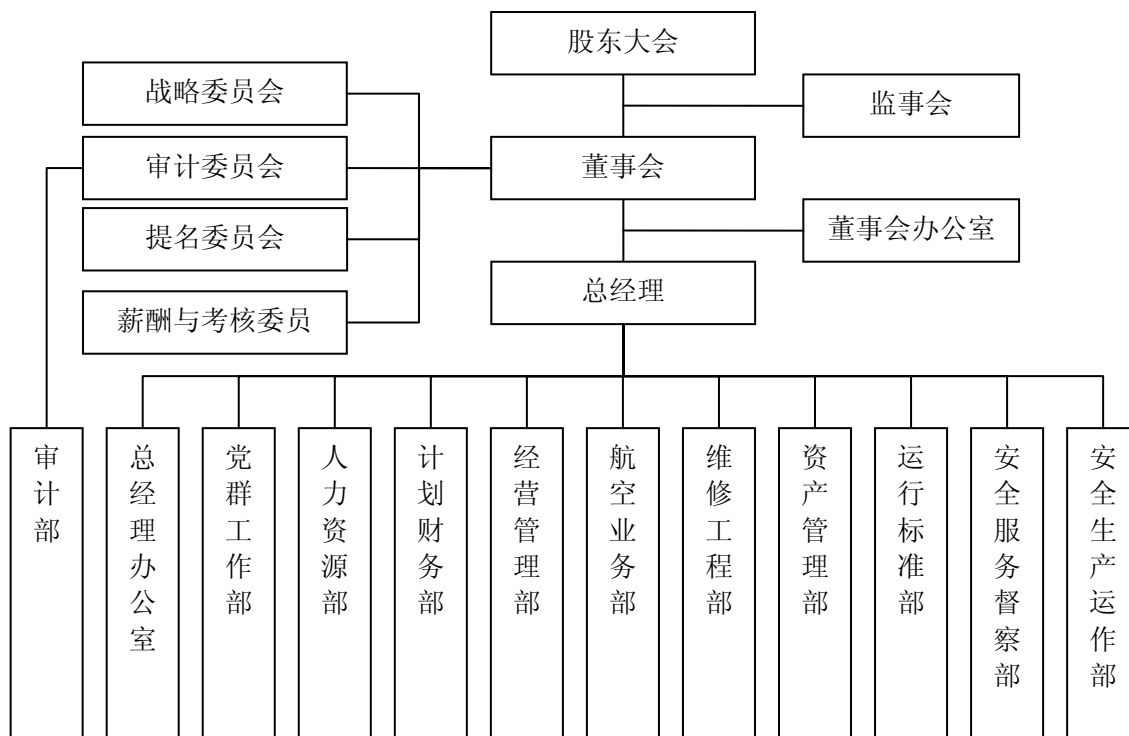
注：公司 2011 年一季度财务数据未经审计。

附件 5 有关计算指标的计算公式

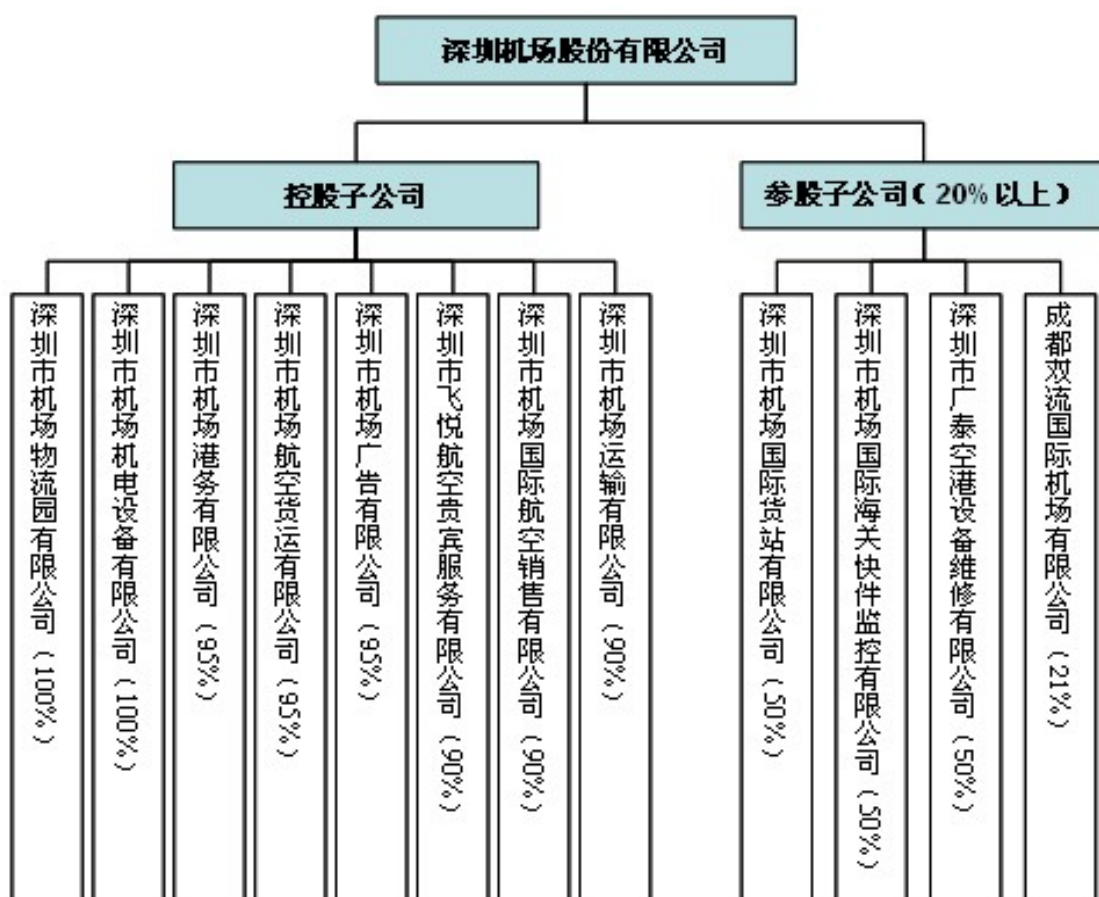
指 标 名 称	计 算 公 式
增长指标	
资产总额年复合增长率	
净资产年复合增长率	(1) 2 年数据: 增长率 = (本期-上期) / 上期 × 100%
营业收入年复合增长率	(2) n 年数据: 增长率 = [(本期/前 n 年) ^{1/(n-1)} - 1] × 100%
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
销售债权周转次数	营业收入 / (平均应收账款净额 + 平均应收票据)
存货周转次数	营业成本 / 平均存货净额
总资产周转次数	营业收入 / 平均资产总额
现金收入比	销售商品、提供劳务收到的现金 / 主营业务收入 × 100%
盈利指标	
总资本收益率	(净利润 + 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
筹资活动前现金流量净额债务保护倍数	筹资活动前现金流量净额 / 全部债务
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%
筹资活动前现金流量净额利息偿还能力	筹资活动前现金流量净额 / 利息支出

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
 筹资活动前现金流量净额 = 经营活动产生的现金流量净额 + 投资活动产生的现金流量净额
 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 6 深圳市机场股份有限公司组织结构图



附件 7 深圳市机场股份有限公司重要权益投资情况



附件 8 截至 2011 年 3 月底纳入公司合并报表的子公司情况

序号	企业名称	经济性质	经营范围	级次	注册资本 (万元)	持股比例
1	深圳市机场港务有限公司	国有控股	装卸搬运、货物仓储、联运服务, 外轮供应等	一级	3693	95.00%
2	深圳市机场运输有限公司	国有控股	城镇郊线客运、公路货运、公路货运代理	一级	4200	90.00%
3	深圳市机场广告有限公司	国有控股	广告业务; 打字、复印、晒图服务	一级	1000	95.00%
4	深圳市机场航空货运有限公司	国有控股	航空货物运输、仓储经营、包机业务等	一级	2500	95.00%
5	深圳市机场国际航空销售有限公司	国有控股	航空客运代理业务; 办理租机业务等	一级	2000	90.00%
6	深圳机场物流园发展有限公司	国有控股	物流园区物业管理、租赁等	一级	12000	100.00%
7	深圳机场机电设备公司	国有控股	国产汽车-不含小轿车, 设备维修等	一级	1000	100.00%
8	深圳市机场飞悦贵宾服务有限公司	国有控股	航空运输贵宾服务, 商务代理、百货销售等	一级	800	90.00%

附件 9 截至 2011 年 3 月底公司重大诉讼明细情况

起诉人	起诉时间	起诉金额		判决及执行情况
		本金 (万元)	利息 (万元)	(含已执行金额)
兴业银行广州分行	2005-1-24	22500	213	公司已于 2009 年支付兴业银行贷款本金 19250 万元。2011 年 1 月 24 日, 双方签订《债务和解协议》, 累计预提负债的利息部分 5,224 万元于 2010 年冲回, 并计入当期损益
浦发银行广州流花支行	2005-2-21	3000	28	于 2010 年 3 月 4 日恢复审理, 并于 2010 年 5 月达成调解意见, 于 2010 年 6 月 30 日支付浦发银行贷款资金 3000 万元, 已预提利息部分 999 万元免于支付, 按规定冲回并计入当期损益

1、关于兴业银行广州分行起诉公司的借款合同纠纷案**一) 关于兴业银行广州分行起诉本公司的借款合同纠纷案**

2005 年 1 月, 兴业银行广州分行向广东省高级人民法院起诉本公司, 要求法院判令解除其与本公司签订的有关借款合同, 返还借款本金、利息及罚息共计人民币 227,125,929.36 元, 并承担银行为实现债权而支付的所有费用。

2008 年 5 月 30 日, 广东省高院对上述借款合同纠纷案做出一审判决, 由本公司赔偿兴业银行广州分行案件所涉的贷款损 19250 万元本金和相应利息, 利息从 2004 年 11 月 25 日起按中国人民银行规定的同期贷款利率计至还款之日计算。2008 年公司本着审慎原则, 对上述借款合同纠纷案全额计提预计负债。

2009 年 3 月 2 日, 我公司收到最高人民法院对上述借款合同纠纷案的二审判决, 最高人民法院判决: 驳回上诉, 维持原判, 本判决为终审判决。公司累计计提预计负债共计人民币 24,474 万元 (其中本金 19,250 万元, 利息 5,224 万元)。2009 年上半年, 公司已支付兴业银行诉讼案全部本金 19,250 万元。

2011 年 1 月 24 日, 公司与兴业银行广州分行就上述判决所涉及的应支付利息事宜进行和解协商, 经协商一致, 双方签订《债务和解协议》: 同意全部免除上述判决中所涉及的本公司应支付的利息。根据《债务和解协议》和会计准则的规定, 公司将上述已计提的 5,224 万元预计负债予以冲回并计入 2010 年年度损益。(有关本案件的详细情况请见本公司 2007 年《公司重大诉讼公告》、以往年度的定期报告和 2011 年 1 月 26 日公司《关于与兴业银行广州分行签订〈债务和解协议〉的公告》)

2、关于浦东发展银行广州分行流花支行起诉公司的借款合同纠纷案

2010 年 5 月 4 日, 公司收到广东省广州市中级人民法院下达的《民事调解书》(2005 穗中法民二初字第 79 号)。广东省广州市中级人民法院就浦发银行广州盘福支行 (原浦发银行广州流花支行, 以下简称“浦发银行”) 起诉公司的借款合同纠纷案 (案号为 2005 穗中法民二初字第 79 号), 依法组成合议庭进行审理并主持调解后下达《民事调解书》, 根据该调解书, 公司已经向浦发银行广州分行流花支行支付相关贷款资金 3000 万元, 并将免于偿付的预提利息 999 万元冲回, 计入当期损益。

附件 10 重大事项说明

（一）关于转让深圳市机场国际航空销售有限公司股权的事项

2010 年 5 月 26 日，公司第四届董事会第十九次临时会议按照关联交易决策程序审议通过了《关于转让深圳市机场国际航空销售有限公司股权的议案》，同意将公司及公司下属的深圳市机场港务有限公司（以下简称“机场港务公司”，公司持有其 95%的股权）持有的 100%的销售代理公司的股权（其中公司占 90%，机场港务公司占 10%）按照评估值人民币 3,118.39 万元（基准日为 2009 年 9 月 30 日）的价格转让给机场国旅。上述销售代理公司的股权经深圳市鹏信资产评估土地房地产估价有限公司进行评估，并出具《关于深圳市机场股份有限公司拟转让深圳市机场国际航空销售有限公司股权资产评估报告书》（鹏信资评字[2009]第 049 号）。截止目前，上述股权交易过户工作仍在办理中。

本关联交易事项的详细情况请见公司 2010 年 5 月 29 日刊登在《中国证券报》、《证券时报》和巨潮资讯网（<http://www.cninfo.com.cn>）上的关联交易公告。

（二）关于向深圳市机场（集团）有限公司租用深圳机场南停机坪（二期）事项

因航空主业保障需要，公司向控股股东“机场集团”租用深圳机场南停机坪（二期）。南停机坪（二期）位于深圳机场现有南停机坪南侧，占地面积 132,000 平方米，建筑面积 117,120 平方米，可提供停机位 10 个（其中 E 级机位 5 个，D 级机位 5 个）。租赁价格为 1,136 万元/年，于每年年底一次性现金支付。租期定为自 2009 年 10 月 1 日至 2011 年底。租赁期内，南停机坪（二期）的维修及相应费用由我公司承担。本关联交易定价采取成本补偿原则，能够保证市场公允性。本交易事项经公司第五届董事会第二次临时会议审议通过，关联董事回避表决。

本关联交易事项的详情请见公司 2011 年 2 月 22 日的《关于向深圳市机场（集团）有限公司租用深圳机场南停机坪（二期）的关联交易公告》

（三）关于深圳机场基建工程项目委托代建管理费的事项

根据深圳机场总体规划，深圳机场 1 号候机楼（现 B 号航站楼）改扩建项目和航空物流园工程项目均由本公司投资建设。为保证此两项机场工程项目建设能够按照行业标准顺利实施完成，依据行业惯例，公司委托由控股股东—深圳市机场（集团）有限公司（以下简称“机场集团”）进行代建管理。上述两项工程分别于 2004 年陆续完工并移交我司使用，但公司与机场集团一直未就相关代建管理费用履行相应的审批程序。鉴于 B 号航站楼和航空物流园项目已经移交公司并由我公司进行经营和管理，机场集团已经实际完成上述委托代建任务，履行了相关代建管理义务，经公司第五届董事会第二次临时会议按照关联交易审议程序审议批准，公司向机场集团支付相关代建管理费人民币 1,368.74 万元。本项交易采取成本定价原则，以代建管理中实际发生的合理管理成本和费用进行核算，能够保证交易价格的公允性。

本关联交易事项的详情请见公司 2011 年 2 月 22 日的《关于深圳机场基建工程项目委托代建管理费的关联交易公告》

（四）关于控股子公司—深圳市机场港务公司租用深圳机场新码头的事项

公司控股子公司—深圳市机场港务有限公司（以下简称“机场港务公司”）以机场码头经营为主营业务，并一直负责深圳机场原有福永码头的经营与管理。根据深圳机场第二跑道扩建总体规划，深圳机场原有福永码头迁建至第二条跑道南面的新址，原有福永码头的码头功能已丧失，为此机场港务公司需向我公司控股股东—深圳市机场（集团）有限公司（以下简称“机场集团”）租用深圳机场新码头继续开展业务经营。机场新码头使用期为 30 年；依据机场港务公司的实际情况，双方协商拟定了 30 年整体租金安排，采取前期低以后分期提高的政策：第一期，租赁的前 3 年（即 2010 年-2012 年）为 1600 万元/年；第二期，租赁的第 4 至 8 年（即 2013 年-2017 年）为 2150 万元/年；第三期（即 2018 年—2039 年）为 2669 万元/年。本期签订的租赁协议期限为 3 年，自 2010 年 10 月至 2013 年 9 月；租赁价格按照第一期价格为 1600 万元/年；租金于每年 9 月 30 日前一次性付；租赁期内，机场新码头的维修及相应费用由机场港务公司承担。本期协议到期后，双方将根据上述整体租金安排以及当期具体的实际情况另行协商签订续租协议，董事会将另行审议。本关联交易定价采取成本补偿原则，能够保证市场公允性。本事项经公司第五届董事会第二次临时会议审议通过，关联董事回避表决。

本关联交易事项的详情请见公司 2011 年 2 月 22 日的《关于控股子公司—深圳市机场港务公司租用深圳机场

新码头的关联交易公告》。

（五）投资建设深圳机场航站区扩建主体工程项目

公司第四届董事会第十五次临时会议和公司 2009 年第一次临时股东大会审议批准投资建设深圳机场航站区扩建主体工程项目。2011 年 3 月 31 日，该项目已通过《国家发展改革委员会关于深圳机场航站区及配套设施扩建工程核准的批复》（发改基础[2011]682 号）的批复。项目总投资预计为人民币 120.46 亿元，其中 T3 航站楼主体工程建设总投资预计为人民币 84.79 亿元。

（六）公司启动了可转换公司债券发行计划

深圳机场航站区扩建主体工程和可转换公司债券发行进展情况

公司第四届董事会第十五次临时会议和公司 2009 年第一次临时股东大会审议批准投资建设深圳机场航站区扩建主体工程项目，目前本项目已获得国家发展改革委的核准批复。（详情请参见公司 2009 年 11 月 13 日第 2009-051 号重大投资公告和董事会决议公告，以及 2009 年 12 月 31 日股东大会决议公告）。公司第四届董事会第十五次临时会议和 2009 年第一次临时股东大会审议通过了公司发行拟发行总额不超过人民币 20 亿元，期限不超过 6 年，票面利率不超过 2.8%的可转换公司债券的相关议案。2010 年 12 月 13 日，公司召开 2010 年第二次临时股东大会，将公司发行可转换公司债券股东大会决议有效期延长一年，关于公司发行可转换公司债券的其余事项与内容不变。2011 年 5 月 18 日，中国证券监督管理委员会发行审核委员会 2011 年第 103 次工作会议审核并批准了公司发行可转换公司债券事项，公司目前正在等待核准文件。（详情请参见公司 2011 年 5 月 18 日公告）。

（七）关于投资建设深圳机场保税物流中心项目

公司第四届董事会第十次会议审议批准投资建设深圳机场保税物流中心项目。2010 年 5 月 12 日，深圳机场保税物流中心项目通过海关总署、财政部、国家税务总局、国家外汇管理局等国家四部委联合验收，于 2010 年 10 月 18 日正式封关投入运营。

附件 11 主体长期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

联合资信评估有限公司关于 深圳市机场股份有限公司 主体长期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）将在深圳市机场股份有限公司主体长期信用等级有效期内每半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。

深圳市机场股份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。深圳市机场股份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，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深圳市机场股份有限公司的经营管理状况及相关信息，如发现深圳市机场股份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，据以确认或调整主体长期信用等级。

如深圳市机场股份有限公司不能及时提供上述跟踪评级资料及情况，联合资信将根据有关情况进行分析并调整信用等级，必要时，可公布信用等级暂时失效，直至深圳市机场股份有限公司提供相关资料。

在跟踪评级过程中，如深圳市机场股份有限公司主体长期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深圳市机场股份有限公司、主管部门、交易机构等。

