

信用等级公告

联合[2012] 273 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
二零一二年四月二十七日



地址：北京市朝阳区建国门外大街2号中国人保财险大厦17层
电话：（010）85679696
传真：（010）85679228
邮编：100022
网址：www.jianheratings.com.cn

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 2012 年 4 月 27 日至 2013 年 4 月 26 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
二零一二年四月二十七日



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：2012 年 4 月 27 日

财务数据

项 目	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年 3 月
资产总额(亿元)	57.91	65.36	91.64	93.29
所有者权益(亿元)	51.93	58.55	68.61	70.46
长期债务(亿元)	0.00	0.00	15.93	16.12
全部债务(亿元)	0.53	0.00	16.94	17.15
营业收入(亿元)	16.63	18.99	20.23	5.31
利润总额(亿元)	7.24	8.96	8.56	2.41
EBITDA(亿元)	9.30	10.96	10.72	--
营业利润率(%)	44.98	43.43	42.86	45.96
净资产收益率(%)	11.82	13.09	10.50	--
资产负债率(%)	10.33	10.42	25.13	24.47
全部债务资本化比率(%)	1.02	0.00	19.80	19.57
流动比率(%)	363.81	169.67	297.26	267.44
全部债务/EBITDA(倍)	0.06	0.00	1.58	--
EBITDA 利息倍数(倍)	4319.18	--	25.68	--

注：1、公司 2012 年一季度财务数据未经审计。

2、公司 2011 年发行的计入其他流动负债的 1 亿元短期融资券在指标计算中已计入短期债务

分析师

王珂 田甜

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、所属区域空域紧张、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。随着二跑道以及在建的 T3 航站楼及相关配套设施将在 2013 年陆续投入使用，深圳机场的客货吞吐能力将得到释放。依托腹地内丰富的客货资源，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，保持了稳定经营状况。
4. 公司整体盈利能力强，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。2012 年一季度，受中国宏观经济增速放缓、对外贸易形势严峻以及深圳市经济负增长影响，深圳机场货邮吞吐量出现同比负增长。
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，公司面临激烈的市场竞争。
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2011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2011年底，公司设有8个职能管理部门和11个生产运作部门，拥有8家控股子公司和3家参股子公司、参股1家国内机场（见附件7）。截至2011年底，公司拥有员工4222名。

截至2011年底，公司（合并）资产总额916406.01万元，所有者权益合计686119.24万元（其中少数股东权益2425.28万元）；2011年，公司实现营业收入202334.04万元，利润总额85582.78万元。

截至2012年3月底，公司（合并）资产总额932864.77万元，所有者权益合计704635.84万元（其中少数股东权益2594.81万元）；2012年1~3月，公司实现营业收入53054.18万元，利

润总额24091.59万元。

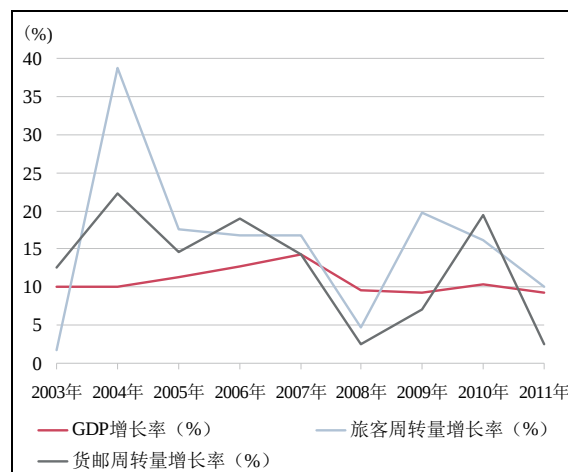
公司注册地址：广东省深圳市宝安国际机场第一办公楼三、四层；法定代表人：汪洋。

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，2003~2011年，中国民航客运周转量与货运周转量年均增长率达到17.20%和12.48%，约为GDP平均增速（10.74%）的1.60倍和1.16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2011年底，中国境内民用航空通航机场共有180个（不含香港和澳门，下同），其中定期航班通航机场178个，定期航班通航城市175个。

2011年中国运输机场完成旅客吞吐量为

62053.7 万人次，比上年增长 10.0%。其中，国内航线完成 57116.8 万人次，比上年增长 9.9%（其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为 2003.9 万人次，比上年增长 13.6%）；国际航线完成 4936.8 万人次，比上年增长 10.5%。

2011 年中国运输机场完成货邮吞吐量 1157.8 万吨，比上年增长 2.5%。其中，国内航线完成 750.2 万吨，比上年增长 3.9%（其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为 69.3 万吨，比上年增长 0.3%）；国际航线完成 407.6 万吨，比上年增长 0.1%。

2011 年中国各机场完成飞机起降架次 598.0 万架次，比上年增长 8.1%。其中：运输架次为 515.4 万架次，比上年增长 6.8%。起降架次中：国内航线 552.8 万架次，比上年增长 8.1%（其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为 15.4 万架次，比上年增长 13.5%）；国际航线 45.1 万架次，比上年增长 8.6%。

2012 年一季度，中国各机场完成旅客运输量 7422.1 万人，同比增长 10.2%，继续保持较快增长势头；其中，国内航线、港澳台航线、国际航线同比分别增长 10.3%、11.2%、8.5%。受国内外经济影响，货运市场持续下滑，一季度各机场完成货邮运输量为 120 万吨，同比下降 7.4%；其中国内、港澳台、国际航线分别下降 1.6%、13.9%、19.0%。

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 2011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	2011 年	增减(%)	名次	2011 年	增减(%)	名次	2011 年	增减(%)
合计		620536534	10.0		11577677.2	2.5		5979664	8.1
北京/首都	1	78674513	6.4	2	1640231.8	5.7	1	533166	3.0
广州/白云	2	45040340	9.9	3	1179967.7	3.1	2	349259	6.1
上海/浦东	3	41447730	2.1	1	3085267.7	-4.4	3	344086	3.6
上海/虹桥	4	33112442	5.8	6	454069.4	-5.5	4	229846	5.0
成都/双流	5	29073719	12.7	5	477695.2	10.5	6	222421	8.2
深圳/宝安	6	28245738	5.7	4	828375.5	2.4	5	224329	3.4

昆明/巫家坝	7	22270130	10.3	8	272465.4	-0.4	9	191744	5.7
西安/咸阳	8	21163130	17.5	13	172567.4	9.2	10	185079	12.6
重庆/江北	9	19052706	20.6	11	237572.5	21.4	11	166763	14.5
杭州/萧山	10	17512224	2.6	7	306242.6	8.0	12	149480	2.2
厦门/高崎	11	15757049	19.3	9	260575.1	6.1	13	135618	16.3
长沙/黄花	12	13684731	8.4	18	114831.1	5.7	16	116727	0.9
南京/禄口	13	13074097	4.3	10	246572.2	5.2	14	120534	3.8
武汉/天河	14	12462016	7.0	17	122762.4	11.4	15	117010	4.0
大连/周水子	15	12012094	12.2	15	137859.1	-1.9	19	94344	3.0
青岛/流亭	16	11716361	5.5	14	166533.1	1.7	17	105835	1.8
乌鲁木齐/地窝堡	17	11078597	21.1	19	107580.5	13.1	18	97801	13.1
三亚/凤凰	18	10361821	11.5	31	48290.8	6.7	25	74392	5.4
沈阳/桃仙	19	10231185	18.7	16	133903.5	8.1	23	77866	10.0
海口/美兰	20	10167818	15.9	21	97826.9	6.7	22	83057	12.5

资料来源：中国民用航空局 2011 年全国运输机场生产统计公报

从旅客吞吐量分布看，2011 年全国定期航班通航机场中，年旅客吞吐量在 1000 万人次以上的为 21 个，比上年增加 5 个，完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 75.1%；年旅客吞吐量在 100 万人次以上的有 53 个，比上年增加 2 个，完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 95.2%。2011 年全国各地区旅客吞吐量的分布情况是：华北地区占 17.7%，东北地区占 6.1%，华东地区占 29.8%，中南地区占 24.4%，西南地区占 14.6%，西北地区占 5.2%，新疆地区占 2.3%。2011 年，北京、上海和广州三大城市的 4 个机场旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 32.0%。

从货邮吞吐量分布看，2011 年全国定期航班通航机场中，年货邮吞吐量在 10000 吨以上的有 47 个，与上年持平，完成货邮吞吐量占全部机场货邮吞吐量的 98.6%。2011 年全国各地区货邮吞吐量的分布情况是：华北地区占 17.0%，东北地区占 3.7%，华东地区占 43.8%，中南地区占 22.9%，西南地区占 9.5%，西北地区占 2.1%，新疆地区占 1.0%。2011 年，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 54.9%。

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资金。目前资金主要来源为民航发展基金（政府性基金，原称民航专项基金，主要来源于国家对民航运输企业收取的“民航基础设施建设基金”和对旅客收取的“机场建设费”等。2012 年 4 月 17 日财政部发布的《民航发展基金征收使用管理暂行办法》中明确规定，自 2012 年 4 月 1 日起对旅客和航空公司征收民航发展基金，原民航基础设施建设基金和机场建设费停止征收，相关规定废止）、地方财政、项目法人自筹资金以及各项社会资金、银行贷款等。

从资金构成看，目前民航发展基金和地方财政投入约占总体投入的一半以上，同时为充分发挥民航发展基金的调控作用，民航总局根据机场项目的重要程度、各省（自治区、直辖市）经济和航空发展状况以及机场的经营和融资能力进行分类，在安排民航发展基金投入时实行有差别对待。

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在对中小型机场、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

宏观经济的波动对机场行业的发展产生一定影响。2008年，受美国次贷危机的影响，国内经济增长回落明显，民航客运周转量与货运周转量年均增长率均出现快速下滑的趋势。2009~2010年，随着国家经济刺激政策的实施以及国内外经济的企稳回升，民航客货周转量增速逐渐恢复，并保持高速增长的态势。2011

年以来，受美国次债危机的持续影响以及欧债危机的深化，全球实体经济面临下行压力，经济复苏前景不确定性增大，中国对外贸易形势较为严峻。此外，2011年以来，中国国内的经济形势出现放缓迹象，GDP增速已经连续5个季度持续下滑，2012年一季度为8.1%。宏观经济放缓影响了中国民航货邮运输。据统计，2012年一季度中国民航货物运输量增速为-7.4%，国内前十大机场的平均货邮吞吐量增速为-4.8%。

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

公司运营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。

深圳机场占地 13 平方公里，按照国家一级 2 类民用机场标准规划建设，目前拥有 3400 米×45 米的跑道 1 条，飞行等级为 4E；3800 米×60 米的跑道 1 条，飞行等级为 4F；现有客货机坪总面积 84.5 万平方米，停机位 95 个（廊桥机位 24 个）；A、B、国际三座候机楼建筑总面积 17 万平方米，设计年旅客吞吐量 1500 万人次，已经处于饱和状态。

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，成为深圳市及周边地区经济社会的发展之翼。2011 年，

深圳机场完成旅客吞吐量 2824.57 万人次,同比增长 5.7%;货邮吞吐量 82.84万吨,同比增长2.4%;航班起降22.43万架次,同比增长3.4%。根据《中国民用航空局2011年全国运输机场生产统计公报》显示,深圳机场货邮吞吐量在中国境内175个民用航空机场(不含香港和澳门)中继续蝉联第4名,旅客吞吐量位居第6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。因货运业绩突出,深圳机场荣获世界航空货运权威杂志社《Air Cargo News》颁发的“2011 年全球最佳货运机场”奖项(货邮吞吐量 30 万吨以上级全球唯一获奖机场),成为中国大陆首获此殊荣的机场。在国际机场协会(ACI)2011 年的业务规模排名中,深圳机场货运规模位居全球第 24 位。

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。2011 年末,在国际机场协会(ACI)旅客满意度考评中,深圳机场旅客满意度得分为 92.2,与去年同期相比增长 6.2%;在全球参与测评的 180 个机场中排名第 19 名。在 2011 年第三季度国际机场协会 ACI “客户服务满意度”测评中,深圳机场“餐饮设施收费物有所值”和“商品价格物有所值”两项指标分获全球第一和第二名,取得历史性突破。2012 年 2 月,国际机场协会(ACI)正式公布的 2011 年机场服务质量调查评比(ASQ)的结果中,深圳机场在全球机场 2500 万-4000 万客流吞吐量机场的单项排名中名列第 5,取得了不错的成绩。深圳机场不断挖掘候机楼商业资源,创新经营手段,最大限度发挥资源价值,候机楼整体商业服务质量大大提升。深圳机场的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,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。

2. 人员素质

公司现有高级管理人员 8 人,均具有大专及以上学历,且具备长期从事相关业务的工作经历和较高的经营管理水平。

公司董事长汪洋先生,48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,46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2011年底,公司共有员工4222人。按专业分工划分,行政人员和财务人员分别占 7.86%和1.85%;生产人员和技术人员分别占 81.98%和8.31%。按学历构成划分,大专及以上学历占47.39%,中专及以下学历占52.61%。

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,半数以上的从业人员获得相关工种认证。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. 外部环境

区域交通条件

深圳机场所处的珠三角地区（由广州、深圳、佛山、珠海、东莞、中山、惠州、江门、肇庆9个城市组成，以下简称“珠三角地区”）具有便捷的立体交通网络，已形成了纵横交错四通八达的高速公路网络和铁路网。同时，珠三角一带的河流把深圳港、广州港及其它数十个内河小港连成一片，为珠三角提供了十分便利的水上运输通道。广州、深圳和珠海三大国际机场已开通了100多条国际国内航线，同时和香港机场、澳门机场多有合作，使得航空运输也具有优势。

从区域内高速铁路建设运营情况看，目前珠三角与外部连接的高速铁路主要以广州为枢纽中心，其中武广高铁已经建成，并于2009年12月16日开始正式运营，南广高铁2008年11月正式开工建设，将于2013年投入运营，2009年10月贵广高铁开工建设，将于2012年投入运营。由于广州距离深圳尚有一段距离（122公里），预计高铁的建成运营对深圳机场航线的直接影响不大，同时交通体系的优化将有利于深圳机场的发展。

深圳机场位于深圳市宝安区。深圳地处广东省南部，珠江口南岸，南接香港新界，东临大亚湾，西抵珠江口，北临东莞市和惠州市，是中国华南沿海重要的交通枢纽，海陆空运输四通八达，共有12个口岸，是中国唯一拥有海陆空口岸的城市。深圳铁路四通八达，贯穿中国大陆的两条主要铁路干线——京广线和京九线在深圳交汇，并在全中国率先开通准高速铁路——广深铁路。从港口航运看，深圳港口码头岸线长逾9.32公里，建成蛇口、盐田、赤湾等9个商业港区。深圳高速路网发达，为南中国的公路交通枢纽点，广深高速、梅观高速、惠盐高速、深汕高速等在深圳交汇。同时深圳又是中国大陆进出香港的唯一陆上门户，地理位置优越，交通便捷。

腹地经济

深圳所处的珠江三角洲地区是中国改革开放的先行地区，是中国重要的经济中心区域。珠三角地区毗邻港澳的区位优势，抓住国际产业转移和要素重组的历史机遇，率先建立开放型经济体系，成为中国外向度最高的经济区域和对外开放的重要窗口。近年来，依托于经济快速发展的珠三角地区，公司经营运作环境较佳，拥有较为丰富的航空客货资源、优越的集疏运条件。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。2011年深圳市经济实现平稳健康发展，全市生产总值11502.1亿元，同比增长20.94%，经济总量迈上万亿新台阶，在全国内地大中城市中继续保持第四位。

《深圳市国民经济和社会发展的十二五规划纲要》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、国际文化信息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. 行业竞争格局

从行业内部竞争格局看，由于机场业务具有很强的地域性，深圳机场面临的行业内竞争主要来自珠三角地区。目前在珠三角不足200平方公里的狭长地块内，有广州、深圳、珠海、

香港、澳门五大机场，各机场之间业务竞争激烈。

表2 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

从机场规模来看，香港机场目前是全球最大的国际货运机场，国际客运量位列世界第四，是亚太地区的航空枢纽；拥有110余条国际航线，遍布全球，国际航班远远大于广州机场和深圳机场，竞争优势明显，是珠三角地区最大的客货运机场。广州白云机场是中国华南地区最大的国际航空枢纽，是民航总局规划的国内三大航空枢纽机场之一，国内航线密集。相应业务量大大领先于区域内其他机场。深圳机场目前航线数和每天航班数均落后于香港机场和广州白云机场，但是总体吞吐规模较大。目前正在兴建的新的T3航站楼投入运营后将提升旅客周转能力，带来航班合航线的大幅增长。上述三家机场都拥有2条跑道，同属地区内规模较大的机场。珠海机场和澳门机场主要以地区客运为主，并且旅客吞吐量与其他三家机场相比规模较小，对深圳机场的影响不大。深圳机场在珠三角地区的竞争主要是与香港机场和广州白云机场的竞争。

表3 珠三角地区主要机场2011年运营数据

机场	旅客吞吐量 (万人次)	货邮吞吐量 (万吨)	起降架次 (万次)
香港	5390.7	393.8	33.4
广州	4504.03	118.0	34.93
深圳	2824.57	82.84	22.43
珠海	179.73	1.68	4.81
澳门	404.5	3.9	3.9

资料来源：根据公开资料整理

珠三角地区是中国航空运输最发达、最繁忙的地区之一。区域内军民航机场分布密集，民航运输飞行和军航训练飞行业务量都很大，各机场飞行程序之间相互制约，在空域使用上组成了一个不可分割的整体。广州机场独处珠三角北部地区，但空域使用受佛山军用机场的影响非常大；深圳机场与香港机场地缘相近，跑道方向几乎垂直，直线距离只有 37 公里，各机场进离场航线相互交叉、重叠情况突出，航线之间存在的潜在冲突较大；由于上述机场进出珠三角地区的出入口少，各机场受空中交通流量控制限制因都很大，导致该地区机场航班正常率水平长期低于全国平均水平，空域不足已经成为影响珠三角地区各机场发展共同面临的制约。

从客运业务看，珠三角地区各机场均有自己的腹地客流，香港机场作为国际枢纽机场，国际航班密集，相应是吸引了大量国际旅客中转，而广州机场作为华南航空枢纽，国内航线密集，在国内航空也具有极大的竞争优势。深圳机场所在深圳市本身具有大量客源，通过大规模的建设城市候机楼延伸客源网络，以及加大与香港机场的合作，全面启动“深港飞”、“港深飞”项目，竞争力也不断加强。

从货源看，目前香港机场、白云机场和深圳机场的货物均主要来自于珠三角地区。与香港机场相比，广州白云机场和深圳机场均具有位于货源中心的优势，而香港机场的优势则主要在于其数量众多的国际航线，极高的机场货物处理效率和国际化的服务水准。深圳为制造业中心城市，位于东莞和惠州两市的中间地带，陆地货运成本低，可以大量吸纳周边货源，航空货运资源非常丰富，在区位优势方面较香港机场和广州白云机场更接近货源腹地。同时 UPS 亚太转运中心的成功落户，促进了深圳机场航空货运业务量快速增长，并有效提高了深圳机场航空货物处理能力和运作效率，提高在珠三角地区的竞争力。

5. 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。机场集团作为深圳机场的管理机构，经营业务内容主要分为航空性业务、非航空性业务和对外投资业务三大类。截至 2011 年底，航空性业务中，除紧急救护外，公司承担了深圳机场全部的起降服务、停场服务、旅客服务与安检服务（机场集团在部分二级子公司中占有少量股份）。非航空性业务中，除航材与飞机维修业务由其他机构负责，以及航油、加油站、航空旅游与保险服务由机场集团作为业务承担主体之外，其余的所有非航空性业务均由公司承担。

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于 2011 年 6 月 24 日通过中国民用航空局的行业验收，7 月 26 日正式启用。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。该跑道的投入使用有利于提升深圳机场整体运营周转能力，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。

6. 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 2011 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 2011 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 2011 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 2011 年底，公司设有 8 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，有效地降低了财务风险，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全管理体系。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。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、货运业务快速增长，但由于公司基础设施容量的饱和，近两年增速有所放缓。

2009~2011年，深圳机场主要运营指标表现良好，其中飞机起降数、货邮吞吐量和旅客吞吐量均保持稳定增长趋势（见表4）。

表4 2009~2012年3月公司运营情况

项目	2009年	2010年	2011年	12年 1~3月
旅客吞吐量（万人次）	2448.63	2671.34	2824.57	742.14
飞机起降架次（万次）	20.26	21.69	22.43	5.92
货邮吞吐量（万吨）	60.52	80.88	82.84	18.87

资料来源：公司提供

2009年~2011年，公司经营规模稳步增长，营业收入年均复合增长10.31%。2011年，公司实现营业收入20.23亿元，同比增长6.53%。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。2011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12.72亿元，占公司全年营业收入的比重为62.88%。

2009~2011年，公司整体毛利率水平较高，但呈逐年小幅下降趋势，其中航空主业和航空增值板块的毛利率水平有所下降，航空物流和航空广告板块的毛利率水平呈波动态势。

2012年1~3月，公司货邮吞吐量完成18.87万吨，同比下降0.70%。货邮吞吐量下降的主要原因是一方面全球经济复苏放缓影响中国进出口贸易，以外向型经济为主的深圳市于2012年1~2月份出现30年来首次大面积经济数据负增长的情况，相应的深圳机场国际货运业务亦受到冲击。另一方面，中国经济增速放缓也影响了国内民航货物运输。据统计，2012年一季度，中国民航货邮运输量以及国内前十大机场的平均货邮吞吐量均为负增长，深圳机场国内货邮运输业务受到影响。2012年1~3月，公司实现营业收入5.31亿元，同比增长7.93%。整体毛利率水平较2011年上升3.13个百分点，为50.54%。

表5 2009~2012年3月公司营业收入及成本构成表（单位：亿元/%）

项 目	2009年			2010年			2011年			2012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	10.89	5.93	45.50	12.18	6.90	43.39	12.72	7.38	41.98	3.37	1.78	47.35
航空增值	1.86	0.98	47.45	2.03	1.20	40.91	2.18	1.35	38.23	0.53	0.32	39.39
航空物流	2.20	1.31	40.57	2.58	1.53	40.84	2.76	1.54	44.11	0.73	0.44	39.16
航空广告	1.36	0.16	87.88	1.76	0.22	87.48	2.16	0.27	87.62	0.56	0.06	89.49
其他业务	0.33	0.09	73.00	0.44	0.12	72.82	0.42	0.11	74.79	0.12	0.03	78.35
合计	16.63	8.47	49.06	18.99	9.96	47.56	20.23	10.64	47.41	5.31	2.62	50.54

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。近年来，公司努力克服基础设施饱和的不利条件，通过拓展航线网络，培育和引进核心客户，整合业务保障资源，加大市场推介力度等手段，推动航空主业总体平稳发展。2011年，公司实现航空主业收入12.72亿元，同比增长4.43%；2012年1~3月，公司实现航空主业收入3.37亿元，同比增长5.97%。

目前，公司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2011年底，深圳机场开通航线127条，其中国内航线105条，国际航线19条，港澳地区航线3条，全货运航线18条；通达92个城市，其中71个国内城市，17个国际城市（分布在13个国家或地区），港澳台地区城市4个。目前，共有31家国内外航空公司在深圳机场运作，其中国内航空公司14家，国际（地区）航空公司8家，全货机航空公司9家，基地航空公司10家。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，自身竞争实力也得到加强。

在国内航线不断完善的同时，公司积极推进国际化战略，完善航线网络结构。加大国际航线的拓展特别是洲际航线的开辟工作。2011年公司协助海航于年初开通深圳—悉尼、深圳—加尔各答航线，实现了深圳机场远程客运航线的零突破，配合汉莎航空开通了深圳—法兰克福货运航线。在空域约束的条件下，合理利用原有的一号跑道与新建成的二号跑道，成功增加每天20架次的时刻资源，保证航班量和客货吞吐量稳定增长。另外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。2011年，公司实现航空器起降22.43万架次，同比增长

3.41%。2012年1~3月，公司实现航空器起降5.92万架次，同比增长7.50%。

在客源承揽方面，公司不断完善空地联运网络，扩大深圳机场的影响力。近年来，公司先后在华东、西北、东北等多个城市开展“经深飞”项目推广活动，参与机场营销联盟，丰富了“经深飞”产品，为深圳机场创造了增量客源。同时，公司持续扩大航空网络地面辐射范围，新开通惠东、惠阳以及龙岗4个城市候机楼。目前城市候机楼累计达26个，城际快线21条。2011年，各城市候机楼实现异地值机38.3万人次，同比增长2.5%，实现城际快线运输量273.9万人次，同比增长12.2%。2011年，公司旅客吞吐量完成2824.57万人次，同比增长5.74%。2012年1~3月，公司完成旅客吞吐量742.14万人次，同比增长7.80%。

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。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，2011年UPS亚太转运中心货物处理量超过深圳机场国际货总量的70%，集聚效应初步显现。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。

在创新服务方面，公司以“快件集散中心”战略为目标，努力实现航空货运跨越发展。根据市场需求，公司积极与联检单位协商，设立快件专用通道，确保国际邮件、快件的快速通关。2011年深圳机场快件业务增幅达17.8%。公司持续关注并支持战略性客户在深圳机场的发展，为UPS、顺丰、圆通等核心客户提供专项服务，促成圆通公司在机场设立华南分拨中心，并计划开通杭州、北京的国内快件运输航班。上述举措使深圳机场在全球经济和货运行业不景气的情况下保持了稳步发展的态势。

2011年，公司货邮吞吐量完成82.84万吨，同比增长2.42%。2011年，深圳机场被世界航空货运权威杂志《Air Cargo News》评为“年度最佳货运机场”，这也是中国机场首次获得该项殊荣。

公司参股的成都双流国际机场股份有限公司（公司持股比例为21%）主要运营成都双流国际机场，该机场是中国中西部地区最繁忙的民用枢纽机场，中国西南地区的航空枢纽和重要客货集散地。2011年，成都双流国际机场旅客吞吐量达到2907.4万人次，货邮吞吐量47.77万吨，旅客吞吐量和货邮吞吐量均位于全国机场排名第5位。成都双流国际机场已成为中国西部第一大机场，并于2012年初正式被中国民航总局确认为国家级航空枢纽的机场。2011年，公司对成都双流国际机场股份有限公司的股权投资获得投资收益3973.68万元，同比增长7.41%。

（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。2011年，公司航空增值业务实现营业收入2.18亿元，同比增长7.39%。2012年1~3月，公司航空增值业务实现营业收入0.53亿元，同比下降3.64%。

高端旅客服务方面，公司下属的深圳市机场飞悦贵宾服务有限公司（以下简称“飞悦公司”，公司持股比例为90%）主营飞悦”品牌航空高端旅客的延伸服务业务，包括经营机场贵宾厅、代理航空公司的头等舱、公务舱。近年来，飞悦公司在资源共享的基础上提升资源的利用效率，继续稳步发展贵宾厅冠名和两舱服务等客户服务业务，积极拓展协议用厅和会员卡等直客服务业务，培育并扩大核心客户群，提高贵宾区的使用效率，优化收费标准，实现服务收益最大化。2011年，飞悦公司实现营业收入9837.60万元，同比增长14.85%；净利

润3973.50万元，同比增长18.75%；服务旅客53.40万人次，其中，服务两舱客人共计20.56万人次。

机场运输业务方面，公司下属的深圳市机场运输有限公司（以下简称“运输公司”，公司持股比例为90%）主营深圳机场至深圳市区的330地面旅客运输线路。2011年，受地铁一号线开通的影响，运输公司的业绩有所下降。运输公司积极采取应对措施，调整330机场巴士的营运时间，提升科学调度调配运力能力，并加大媒体宣称力度，充分发挥品牌效应，降低地铁开通影响。2011年，运输公司实现营业收入4944.93万元，净利润91.03万元；共运送旅客236.26万人次，同比下降22.13%。

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。2011年公司航空物流业务实现营业收入2.76亿元，同比增长6.98%，2012年1~3月，公司航空物流业务实现营业收入0.73亿元，同比增长14.06%。

近年来，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）。

公司下属的深圳市机场物流园有限公司（以下简称“物流园公司”，公司持股比例为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。近年来，物流园公司通过实施及时有效的营销策略，保税中心市场开发工作取得良好的成绩，通过优化业务流程及业务创新、努力提升整体运营环境和通关效率，市场竞争优势初现，各项业务运营指标均超过同期投入运作的其他保税物流中心。2011年，物流园公司实现营业收入6992.27万元，同比增长24.30%；净利润1357.22万元，同比增长126.24%。

公司下属的深圳市机场国际快件海关监控有限公司（以下简称“快件监控公司”，公司持股比例为50%）经营管理深圳机场国际快件海关监管中心，提供海关监管的设备服务。近年来，快件监控公司充分发挥服务平台作用，营造良好的通关环境，重点加强大客户业务管理，推动快件业务稳步发展。2011年，快件监控公司共处理入境快件9.86万吨，实现营业收入4264.97万元；净利润918.81万元，经营业绩显著回升。

2011年，由于国内民航业货邮运输量连续下滑，公司下属的深圳市机场航空货运有限公司（以下简称“货运公司”，公司持股比例为95%）货物代理业务受到一定影响。全年货运公司共完成货物销售代理量7.60万吨，其中国内货量6.27万吨，国内业务量保持稳定增长，国际业务量同比有所下降。

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由下属的深圳市

机场广告有限公司（以下简称“广告公司”，公司持股比例为95%）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，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。近年来，广告公司结合行业发展形势，创新经营业务机制，调整媒体销售价格，稳步推进广告主营业务发展；立足于自有媒体资源价值最大化的基础上，充分发挥媒体广告资源优势，加强与专业化的广告公司进行合作，坚持专业化经营道路，经营业绩不断提高。2011年公司航空广告板块实现营业收入2.16亿元，同比增长22.73%，较好地发挥了机场广告资源的价值。2012年1~3月，公司航空广告业务实现营业收入0.56亿元，同比增长9.80%。

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。2011年，公司向关联方销售产品和提供劳务总计3105.80万元，占营业收入的1.53%；向关联方购买产品和接受劳务总计19659.55万元，占营业成本的18.48%。

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。2009 年~2011 年，公司销售债权周转次数呈上升趋势，三年平均值为 6.49 次；存货周转次数和总资产周转次数均呈小幅波动趋势，三年平均值分别为 501.19 次和 0.27 次。2011 年上述三项指标分别为 7.96 次、484.53 次和 0.26 次。总体看，公司目前整体资产经营效率较高。

5. 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。T3 航站楼采用“主楼+指廊”的形式，由公司独家经营。T3 航站楼建设周期 3 年，即 2013 年底建成投产，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。

截至 2012 年 3 月底，T3 航站楼已完成主体结构合拢，目前正在开展指廊安装工程、指廊非公共区装修工程、公共广播系统项目、离港控制系统和安检信息管理系统项目、信息集成系统项目、行李处理系统、安检设备、旅客登机桥、安防系统项目等。截至 2012 年 3 月底，航站区扩建工程已完成投资 36.95 亿元，

2012 年计划投入 27.32 亿元，2013~2014 年计划投入 11.10 亿元。

公司在建的 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，将进一步增加公司的旅客运营周转能力。

6. 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建设规划和“十二五”重点开发区域，切实推进航空城建设。

（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 2009 年度财务报表已经深圳南方民和会计师事务所有限责任公司审计并出具了标准无保留意见的审计报告。2010～2011 年度财务报表已经中审国际会计师事务所有限公司（原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于 2010 年合并）审计，均出具了标准无保留意见的审计报告。公司 2012 年第一季度的财务数据未经审计。

截至2011年底，公司（合并）资产总额 916406.01 万元，所有者权益合计 686119.24 万元（其中少数股东权益 2425.28 万元）；2011 年，公司实现营业收入 202334.04 万元，利润总额 85582.78 万元。

截至2012年3月底，公司（合并）资产总额 932864.77 万元，所有者权益合计 704635.84 万元（其中少数股东权益 2594.81 万元）；2012 年1~3月，公司实现营业收入 53054.18 万元，利润总额 24091.59 万元。

2. 资产质量

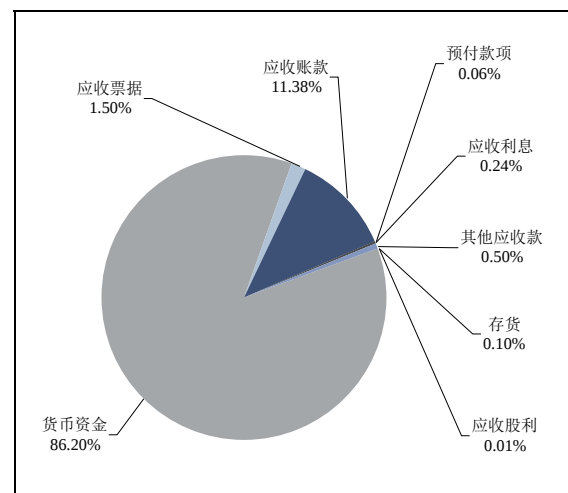
2009～2011 年，公司资产总额保持较快增

长态势，年均复合增长 25.80%。截至 2011 年底，公司资产总额 916406.01 万元，同比增长 40.21%，其中流动资产合计占比为 22.85%，非流动资产合计占比为 77.15%。公司资产构成以非流动资产为主，符合机场行业特点。

流动资产

2009～2011 年，公司流动资产分别为 180315.40 万元、114209.03 万元和 209374.49 万元，年均复合增长 7.76%。截至 2011 年底，公司流动资产较上年同比大幅增长 83.33%，主要由于货币资金大幅增加所致。流动资产构成中，主要以货币资金、应收票据和应收账款为主。

图 2 2011 年底公司流动资产构成



资料来源：公司提供

截至 2011 年底，公司货币资金合计 180470.87 万元，同比大幅增长 111.78%，其中银行存款 180466.05 万元，主要是由于公司于 2011 年 7 月 15 日发行了总额为 20 亿元的可转换公司债券，扣除相关费用后的净额为 196980.00 万元，其中 93869.28 万元已经用于投入建设 T3 航站楼，其余的存入公司募集资金存储专户。

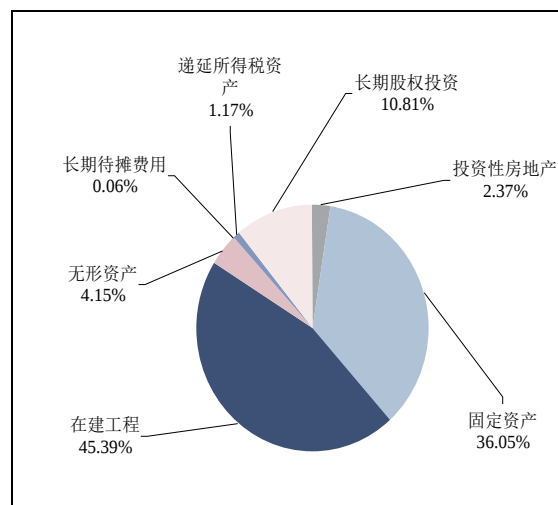
截至 2011 年底，公司应收票据余额为 3150.95 万元，同比增长 32.21%；构成全部为海南航空股份有限公司用于支付航空器起降费等款项的商业承兑汇票。

截至 2011 年底，公司应收账款账面价值为 23833.82 万元，同比下降 3.28%；构成主要为各大航空公司滚动发生的待结算款。从账款结构上看，采用单项金额重大并单项计提坏账准备的应收账款为 176.00 万元，占应收账款总额的 0.70%，全部计提了坏账准备。采用按组合计提坏账准备的应收账款为 25106.42 万元，占应收账款总额的 99.30%，其中，1 年以内的占 99.84%，3~5 年及 5 年以上的各占 0.08%。公司为合理预计应收款项的减值损失，按照《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》，提高了按组合计提坏账准备中账龄在 2 年以上的应收款项计提比例，并于 2011 年 12 月 23 日在董事会通过。变更后，公司共计提了 1272.60 万元的坏账准备，计提比例为 5.07%，计提充分。公司应收账款前五大客户欠款金额为 10583.17 万元，占应收账款总额的 41.86%，集中度较高。公司前五大客户分别为中国南方航空股份有限公司、中国东方航空股份有限公司、深圳航空股份有限公司、海南航空股份有限公司和中国国际航空股份有限公司等大型国有航空公司，坏账风险较低。总体看，公司应收账款占流动资产的比例低，账龄较短，客户集中度较高，客户资质较好，整体应收账款风险较小。

非流动资产

2009 年~2011 年，公司非流动资产保持稳定增长态势，年均复合增长为 33.16%。截至 2011 年底，公司非流动资产合计 707031.52 万元，同比增长 31.08%，主要以固定资产（占 36.05%）、在建工程（占 45.39%）、长期股权投资（占 10.81%）和无形资产（占 4.15%）为主。

图 3 2011 年底公司非流动资产构成



截至 2011 年底，公司固定资产原值为 437596.10 万元，同比小幅增长 0.65%，主要为房屋及建筑物（占 71.08%）、机器设备（占 16.79%）、运输工具（占 2.64%）和电子及其他设备（占 9.49%），其中房屋及建筑物主要包括候机厅等。截至 2011 年底，公司累计计提固定资产折旧 182542.32 万元，提取减值准备 167.53 万元。公司的国际候机楼、国内货站大楼等固定资产由于为集团土地和工程未结算等原因未办妥产权证书，该部分资产原值为 59064.94 万元（占比 13.50%），公司预计将于 2012 年及以后年度办结产权证书。其中，国际货运村一期、国内货站和物流联检大厦由于历史问题未能办理相关的房地产证明，对此公司与机场集团共同成立工作组，加紧推进房地产证明办理工作。同时机场集团承诺对于上述资产因相关土地问题可能给公司带来的损失由机场集团承担。

2009 年~2011 年，公司在建工程规模较大且逐年递增，近三年年均复合增长 264.75%。截至 2011 年底，公司在建工程 320926.26 万元，同比增长 128.12%，主要来自航站区主体扩建工程（T3 航站楼及配套设施）、保税物流中心信息系统、特种设备车和设备投资等，其中航站区主体扩建工程 319285.04 万元，占比 99.49%。

截至 2011 年底，公司长期股权投资合计 76404.60 万元，同比增长 4.50%，主要是由于按权益法计算的对成都双流国际机场股份有限公司投资（占比 89.05%）的变动，同比增长了 6.20%，其余主要是对深圳市机场国际快件海关监管中心有限公司、深圳机场国际货站有限公司、深圳广泰空港设备维修有限公司等的投资，上述股权每年为公司带来稳定的投资收益。

截至 2011 年底，公司无形资产为 29353.65 万元，较上年小幅增长 1.45%，主要为土地使用权（占比 95.15%）和计算机软件（占比 4.85%）。公司的无形资产无因担保或其他原因造成所有权或使用权受到限制。

截至 2012 年 3 月底，公司资产总额为 932864.77 万元，较 2011 年底增长 1.80%。公司流动资产为 177942.25 万元，较上年年底下降 15.01%，主要是由于公司对在建工程的继续投资导致货币资金的下降。与 2011 年底相比，公司流动资产的构成中，应收票据下降至零，同期由于公司营业收入的增长导致应收账款大幅增长 56.28%。由于公司在建工程规模的扩大，公司非流动资产较上年年底相比增长了 6.77%，在资产总额中的比重也有所上升，达到 80.93%。

总体看，公司资产增长速度较快，以非流动资产为主，符合机场行业的特点。流动资产中货币资金占比较大，应收账款账龄较短；非流动资产以固定资产和在建工程为主，其中随着公司航站区主体扩建工程的投入建设，在建工程增长幅度较大。总体上看，公司整体资产质量良好。

3. 负债及所有者权益

2009 年~2011 年，公司所有者权益合计年均复合增长 14.95%。截至 2011 年底，公司所有者权益合计为 686119.24 万元（含少数股东权益 2425.28 万元），较上年增长 17.19%，主要来自资本公积、盈余公积以及未分配利润

的增长。归属于母公司所有者权益中实收资本占 24.72%，资本公积占 19.18%，盈余公积占 8.39%，未分配利润占 47.70%，其中公司资本公积较上年增长了 46.11%，主要是由于公司于 2011 年发行的 20 亿元可转换公司债券导致其他资本公积的大幅增长。总体看，由于未分配利润占比大，公司所有者权益稳定性一般。

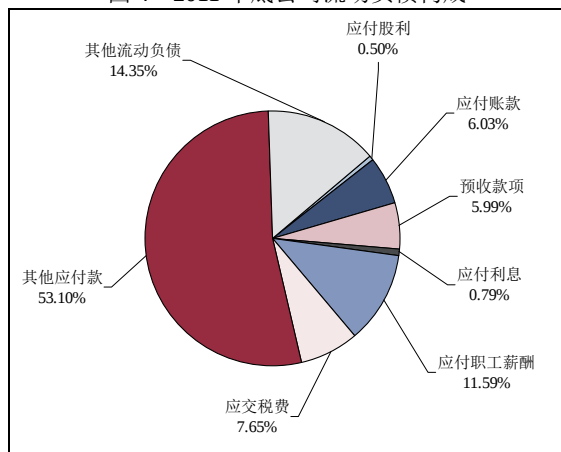
截至 2012 年 3 月底，公司所有者权益合计为 704635.84 万元（含少数股东权益 2594.81 万元），较 2010 年底增长 2.70%，其中未分配利润为 344485.04 万元，相比上年年底增长 5.62%。公司所有者权益中其他项目无变化。公司发行的可转换公司债券于 2012 年 1 月 16 日起可转换为公司 A 股股份（截至 2012 年 3 月底，共有 528 张可转换债券转为 A 股股份，公司股本增加 0.93 万元），未来可能会对公司的所有者权益产生一定影响。

负债方面，2009~2011 年，公司的负债规模增长速度较快，年均复合增长 96.25%，主要由于不断扩大的基础设施建设带来的相关项目融资规模上升。截至 2011 年底，公司负债合计 230286.77 万元，较上年大幅增长 238.09%。负债构成中，流动负债占 30.59%，非流动负债占 69.41%。公司负债以非流动负债为主。

截至 2011 年底，公司流动负债合计 70435.87 万元，同比增长 4.64%，主要为应付账款、预收款项、应付职工薪酬、应交税费、其他应付款和其他流动负债，其中其他应付款占流动负债比重较大。

截至 2011 年底，公司应付账款 4247.42 万元，同比下降 14.26%。公司其他应付款 37402.25 万元，同比增长 0.98%，主要为公司欠付机场集团代建的工程完工预估工程款、预提费用、暂收广告业务承包保证金及租赁保证金等。

图 4 2011 年底公司流动负债构成



资料来源：公司提供

截至 2011 年底，公司应交税费 5390.30 万元，较去年同期下降了 43.16%，主要系根据国家税务总局公告【2011 年第 34 号】纳税调整薪酬、预计费用所致。

截至 2011 年底，公司应付职工薪酬 8163.95 万元，同比下降 30.05%，主要是由于公司上年计提的住房公积金于本年上缴所致。

截至 2011 年底，公司新增其他流动负债 10104.72 万元，主要为公司于 2011 年 10 月 10 日发行的额度为 1 亿元的短期融资券。

截至 2011 年底，公司非流动负债合计 159850.90 万元，同比大幅增长 19845.48%。公司的非流动负债由应付债券和其他非流动负债构成，分别占比为 99.66%和 0.34%。

截至 2011 年底，公司应付债券新增 159308.31 万元，主要是由于公司于 2011 年 7 月 15 日发行了总额为 20 亿元的可转换公司债券。

截至 2011 年底，公司其他非流动负债 542.60 万元，同比下降 32.30%，全部为与资产相关的政府补助。

截至 2011 年底，公司新增全部债务 169413.03 万元，其中长期债务 159308.31 万元（占 94.04%），短期债务 10104.72 万元（占 5.96%）。

截至 2011 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 25.13%、19.80%和 18.84%，其中资产负债率较上年增长 241.13%。公司总体负债水平低，债务负担很轻。

截至 2012 年 3 月底，公司负债合计为 228228.93 万元，相比 2010 年底变化不大，其中流动负债为 66536.56 万元（占比 29.15%），非流动负债为 161692.38 万元（占比 70.85%）。公司流动负债中，应付账款和应缴税费较上年底变化较大，分别增长 30.32%和 57.98%，同期，公司其他应付款下降 24.33%。

截至 2012 年 3 月底，公司无新增债务。同期，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 24.47%、19.57%和 18.62%，较上年年底略有下降，公司整体债务负担仍很轻。

总体看，随着公司扩大建设规模，公司负债规模也呈快速增长态势。公司负债结构中以非流动负债为主，流动负债中其他应付款和其他流动负债占比较大，非流动负债中由应付债券和其他非流动负债构成。公司整体负债水平低，债务负担很轻。

4. 盈利能力

2009 年~2011 年，公司营业收入年复合增长 10.31%。2011 年，公司实现营业收入 202334.04 万元，同比增长 6.52 %。近三年公司的营业成本年复合增长 12.09%，其中 2011 年为 106406.70 万元，同比增长 6.82%，略高于同期营业收入的增长速度。从盈利指标看，2011 年公司营业利润率为 42.86%，同比下降 0.57 个百分点；2011 年公司总资本收益率和净资产收益率分别从 2010 年的 12.35 和 13.09% 下降到 8.39%和 10.50%。

2009 年~2011 年，公司的期间费用年复合增长 31.83 %，2011 年为 7059.44 万元，较上年增长 50.59%，占营业收入的比重为 3.49%，主要源于公司发行短期融资券和可转换公司债券所导致的财务费用中的利息支出的增加。

2011 年公司实现投资收益 5396.51 万元，同比增长 8.45%，主要是来自公司投资成都双流国际机场股份有限公司、深圳机场国际货站有限公司和深圳市机场国际快件海关监管中心有限公司获得的利润增加所致。

2009 年~2011 年，公司的利润总额和净利润年复合增长分别为 8.74%和 6.99%。截至 2011 年底，公司的利润总额和净利润为 85582.78 万元和 66730.50 万元，同比分别下降 4.45%和 7.75%，其中 2010 年公司与浦发银行和兴业银行就借款合同诉讼案达成和解并支付了浦发银行相应本息，在当期冲回预计诉讼损失使得营业外支出中诉讼损失为-6170.13 万元。

2012 年 1~3 月，公司实现营业收入 53054.18 万元，较上年同期增长 7.79%，投资收益 1162.89 万元，同比增长 39.00%，利润总额和净利润分别为 24091.59 万元和 18512.34 万元，同比分别增长 4.72%和 5.28%。公司营业利润率为 45.96%，较 2011 年底有所上升。

总体看，公司经营状况良好，整体盈利能力强，股权投资收益对利润有积极影响。未来随着公司新航站楼的投入使用，公司的营业收入将保持较强的增长态势。

5. 偿债能力

从短期偿债能力指标看，截至 2011 年底，公司流动比率和速动比率为 297.26%和 296.94%，同比分别上升 75.20 和 75.35 个百分点。2012 年 3 月底分别为 267.44%和 267.09%，较上年年底有所下降，主要是由于公司工程建设投资导致流动资产中货币资金的下降。2011 年底，公司的经营现金流动负债比为 106.49%，同比下降 21.43 个百分点。综合看，公司短期偿债能力强。

从长期偿债能力指标看，2009 年~2011 年公司 EBITDA 分别为 93001.08 万元、109592.15 万元和 107215.46 万元。公司 2009 年利息支出额很小，2010 年无利息支出，2009

年和 2011 年，EBITDA 利息倍数分别为 4319.18 倍和 25.68 倍。2009~2011 年，公司全部债务/EBITDA 倍数分别为 0.06 倍和 0 和 1.58 倍。综合看，公司 EBITDA 对全部债务的保护能力极强。

总体看，公司具有很强的偿债能力。

截至 2012 年 3 月底，公司无对外担保。

截至 2012 年 3 月底，公司关于重大事项说明详见附件 9。

截至 2011 年底，公司共获银行授信额度 180000.00 万元，其中未使用额度 135558.43 万元。公司间接融资渠道畅通。另外，公司作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，客货吞吐量稳定增长。随着在建的 T3 航站楼及相关配套设施将在 2013 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。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。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	2009 年	2010 年	2011 年	变动率(%)	2012 年 3 月
流动资产：					
货币资金	144205.62	85216.18	180470.87	11.87	138887.77
交易性金融资产					
应收票据	6039.45	2383.27	3150.95	-27.77	
应收账款	26378.29	24642.10	23833.82	-4.95	37247.17
预付账款	458.31	142.78	132.47	-46.24	136.55
应收利息	1562.33	583.30	492.32	-43.86	443.66
应收股利	116.44	116.44	30.00	-49.24	30.00
其他应收款	1386.02	905.13	1044.66	-13.18	964.30
待摊费用	168.95	219.82	219.40	13.96	
存货	6039.45	2383.27	3150.95	11.87	232.80
一年内到期的非流动资产					
其他流动资产					
流动资产合计	180315.40	114209.03	209374.49	7.76	177942.25
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	73611.47	73112.27	76404.60	1.88	77567.49
投资性房地产	17944.10	17355.87	16767.64	-3.33	16620.59
固定资产	251781.26	267357.32	254886.25	0.61	252116.08
在建工程	24122.05	140682.12	320926.26	264.75	370655.39
工程物资					
固定资产清理	114.96	51.48	0.44	-93.79	0.44
生产性生物资产					
油气资产					
无形资产	21380.33	28933.45	29353.65	17.17	29354.72
开发支出					
商誉					
长期待摊费用	585.88	694.10	431.41	-14.19	381.60
递延所得税资产	9221.21	11211.45	8261.26	-5.35	8226.21
其他非流动资产					
非流动资产合计	398761.27	539398.07	707031.52	33.16	754922.52
资产总计	579076.67	653607.09	916406.01	25.80	932864.77

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）	2009 年	2010 年	2011 年	变动率(%)	2012 年 3 月
流动负债：					
短期借款	5342.19			-100.00	
交易性金融负债					
应付票据					
应付账款	4442.01	4953.59	4247.42	-2.21	5535.08
预收款项	4133.54	4168.58	4217.01	1.00	4085.81
应付职工薪酬	5953.08	11671.19	8163.95	17.11	8612.68
应交税费	6677.13	9482.50	5390.30	-10.15	8515.68
应付利息			554.84		859.65
应付股利			355.37		355.37
其他应付款	23014.76	37037.63	37402.25	27.48	28302.65
预提费用					
一年内到期的非流动负债					
其他流动负债			10104.72		10269.64
流动负债合计	49562.71	67313.50	70435.87	19.21	66536.56
非流动负债：					
长期借款					
应付债券			159308.31		161212.89
长期应付款					
专项应付款					
递延收益					
预计负债	9170.13			-100.00	
递延所得税负债					
其他非流动负债	1060.28	801.44	542.60	-28.46	479.49
非流动负债合计	10230.41	801.44	159850.90	295.29	161,692.38
负债合计	59793.12	68114.94	230286.77	96.25	228,228.93
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	169025.25
资本公积	89869.86	89772.93	131165.06	20.81	131168.38
盈余公积	43332.23	50849.32	57362.35	15.06	57362.35
未分配利润	214543.85	273402.88	326142.23	23.30	344485.04
外币报表折算差额					
归属于母公司所有者权益合计	516770.26	583049.46	683693.96	15.02	702041.03
少数股东权益	2513.29	2442.69	2425.28	-1.77	2594.81
所有者权益合计	519283.55	585492.15	686119.24	14.95	704635.84
负债和所有者权益总计	579076.67	653607.09	916406.01	25.80	932864.77

附件 2 公司合并利润表

(单位: 人民币万元)

项目	2009 年	2010 年	2011 年	变动率(%)	2012 年 1~3 月
一、营业收入	166271.66	189946.62	202334.04	10.31	53054.18
减: 营业成本	84690.93	99614.39	106406.70	12.09	26240.72
营业税金及附加	6792.69	7845.16	9207.26	16.42	2431.59
销售费用	363.32	329.57	361.51	-0.25	60.69
管理费用	6253.67	6908.28	7413.65	8.88	1735.19
财务费用	-2555.22	-2550.12	-715.71	-47.08	-337.89
资产减值损失	2482.73	-263.06	128.29	-77.27	
其他					
加: 公允价值变动收益 (损失以“—”号填列)					
投资收益 (损失以“—”号填列)	3418.18	4975.96	5396.51	25.65	1162.89
其中: 对联营企业和合营企业的投资收益	3395.82	4950.80	5295.89	24.88	1162.89
汇兑收益 (损益以“—”号添列)					
二、营业利润 (亏损以“—”号填列)	71661.73	83038.35	84928.86	8.86	24086.77
加: 营业外收入	1422.67	600.88	942.82	-18.59	96.21
减: 营业外支出	710.09	-5930.98	288.91	-36.21	91.40
其中: 非流动资产处置损失	33.85	90.51	199.68	142.88	14.46
三、利润总额 (亏损总额以“—”号填列)	72374.31	89570.21	85582.78	8.74	24091.59
减: 所得税费用	14081.66	17235.71	18852.28	15.71	5579.24
四、净利润 (净亏损以“—”号填列)	58292.65	72334.50	66730.50	6.99	18512.34
其中: 归属于母公司所有者的净利润	57507.76	71415.02	65730.95	6.91	18342.81
少数股东损益	784.90	919.48	999.54	12.85	169.53

附件 3-1 公司合并现金流量表

(单位: 人民币万元)

项 目	2009 年	2010 年	2011 年	变动率(%)	2012 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	166941.80	195882.25	206876.39	11.32	44111.95
收到的税费返还		11.03			
收到其他与经营活动有关的现金	5897.85	7652.08	6833.52	7.64	2482.37
经营活动现金流入小计	172839.65	203545.36	213709.92	11.20	46594.33
购买商品、接受劳务支付的现金	26904.59	29731.04	38737.40	19.99	6197.48
支付给职工以及为职工支付的现金	35760.27	40647.37	54307.01	23.23	12680.67
支付的各项税费	25248.96	27489.71	31696.07	12.04	6353.67
支付其他与经营活动有关的现金	26934.07	14439.23	13960.87	-28.00	8174.21
经营活动现金流出小计	114847.89	112307.35	138701.34	9.90	33406.04
经营活动产生的现金流量净额	57991.76	91238.01	75008.57	13.73	13188.29
二、投资活动产生的现金流量:					
收回投资收到的现金		89572.90			
取得投资收益收到的现金	2312.27	8949.50	3105.95	15.90	582.00
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收	749.39	258.15	288.46	-37.96	0.16
投资活动现金流入小计	3061.65	98780.55	3394.41	5.29	582.16
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支					
支付的现金	32571.09	147739.71	182665.65	136.82	55333.25
投资支付的现金	35066.50	305.53	30887.50	-6.15	33533.00
取得子公司及其他营业单位支付的现金净					
支付其他与投资活动有关的现金					
投资活动现金流出小计	67637.59	148045.24	213553.15	77.69	88866.25
投资活动产生的现金流量净额	-64575.93	-49264.69	-210158.75	80.40	-88284.09
三、筹资活动产生的现金流量:					
吸收投资收到的现金					
取得借款收到的现金	164707.21			-100.00	
发行债券收到的现金			206940.00		
收到其他与筹资活动有关的现金					
筹资活动现金流入小计	164707.21		206940.00	12.09	
偿还债务支付的现金	164955.57	5342.19		-100.00	
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	6507.74	6028.97	7332.72	6.15	
支付其他与筹资活动有关的现金	111.83		61.00	-26.14	20.00
筹资活动现金流出小计	171575.13	11371.16	7393.72	-79.24	20.00
筹资活动产生的现金流量净额	-6867.92	-11371.16	199546.28	--	-20.00
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-7.93	-18.69	-28.92	90.96	-0.31
五、现金及现金等价物净增加额	-13460.03	30583.46	64367.19	--	-75116.11
加: 期初现金及现金等价物余额	23480.25	10020.22	40603.68	31.50	104970.87
六、期末现金及现金等价物余额	10020.22	40603.68	104970.87	223.67	29854.77

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	2009 年	2010 年	2011 年	变动率 (%)
1.将净利润调节为经营活动现金流量:				
净利润	58292.65	72334.50	66730.50	6.99
加: 资产减值准备	2482.73	-263.06	128.29	-77.27
固定资产折旧、油气资产折耗、生产性生物资产	19639.34	18839.95	18793.63	-2.18
投资性房地产折旧	621.78	785.71	870.71	18.34
无形资产摊销	344.11	396.28	262.69	-12.63
长期待摊费用摊销	13.23	-8.85	-25.84	--
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失			32.17	
固定资产报废损失(收益以“—”号填列)	58292.65	72334.50	66730.50	6.99
公允价值变动损失(收益以“—”号填列)				
财务费用(收益以“—”号填列)	-2983.07	-2476.63	-785.33	-48.69
投资损失(收益以“—”号填列)	-3418.18	-4975.96	-5396.51	25.65
递延所得税资产下降(增加以“—”号填列)	-1317.90	-2087.17	2915.14	--
递延所得税负债增加(下降以“—”号填列)				
存货的下降(增加以“—”号填列)	-3.53	-50.87	0.42	--
经营性应收项目的下降(增加以“—”号填列)	2198.18	6529.55	-225.16	--
经营性应付项目的增加(下降以“—”号填列)	-17877.59	2214.57	-8292.12	-31.90
其他				
经营活动产生的现金流量净额	57991.76	91238.01	75008.57	13.73
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	10020.22	40603.68	104970.87	223.67
减: 现金的期初余额	23480.25	10020.22	40603.68	31.50
加: 现金等价物的期末余额				
减: 现金等价物的期初余额				
现金及现金等价物净增加额	-13460.03	30583.46	64367.19	--

附件 4 公司主要财务指标

项目	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年 3 月
经营效率				
销售债权周转次数(次)	5.14	6.39	7.96	--
存货周转次数(次)	506.58	512.47	484.53	--
总资产周转次数(次)	0.30	0.31	0.26	--
现金收入比(%)	100.40	103.12	102.24	83.15
盈利能力				
营业利润率(%)	44.98	43.43	42.86	45.96
总资本收益率(%)	11.12	12.35	8.39	--
净资产收益率(%)	11.82	13.09	10.50	--
财务构成				
长期债务资本化比率(%)	0.00	0.00	18.84	18.62
全部债务资本化比率(%)	1.02	0.00	19.80	19.57
资产负债率(%)	10.33	10.42	25.13	24.47
偿债能力				
流动比率(%)	363.81	169.67	297.26	267.44
速动比率(%)	363.47	169.34	296.94	267.09
经营现金流动负债比率(%)	117.01	135.54	106.49	19.82
EBITDA 利息倍数(倍)	4319.18	--	25.68	--
全部债务/EBITDA(倍)	0.06	0.00	1.58	--
筹资前现金流量净额利息偿还能力(倍)	-305.78	--	-32.37	--
筹资活动前现金流量净额债务保护倍数(倍)	-1.23	--	-0.80	--

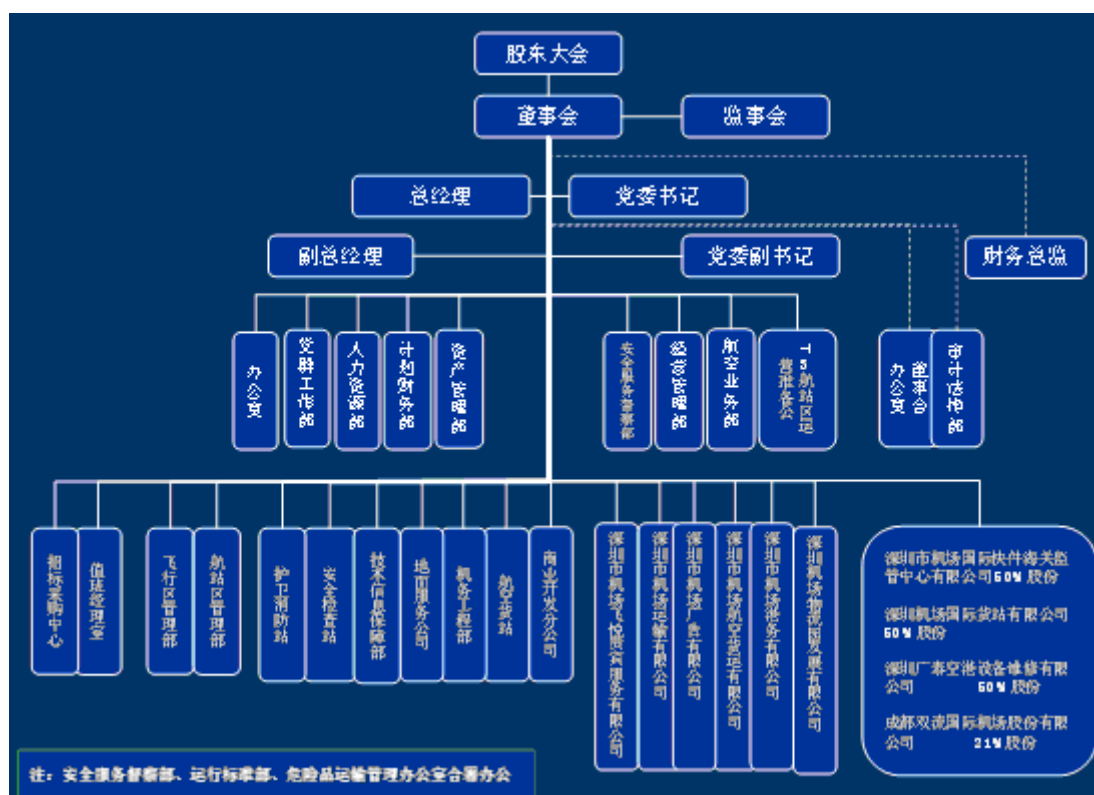
注：公司 2012 年一季度财务数据未经审计。

附件 5 有关计算指标的计算公式

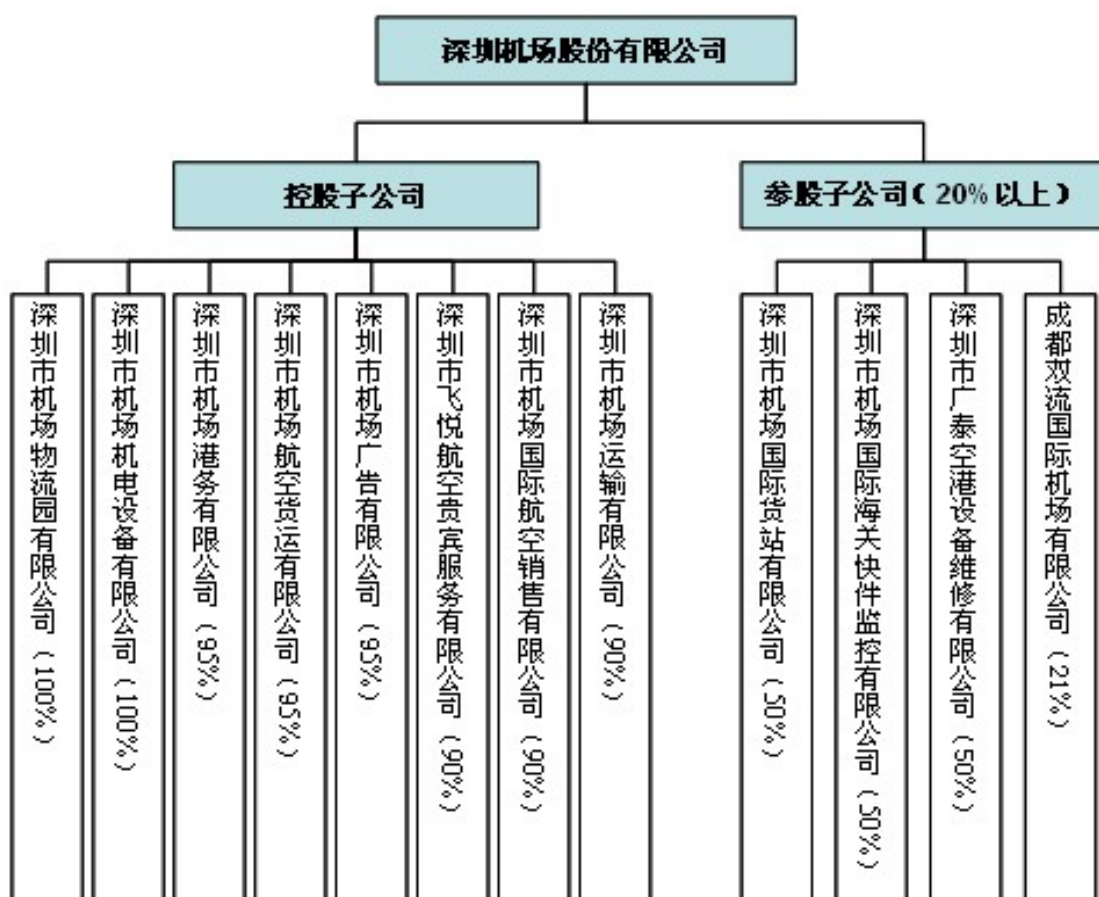
指 标 名 称	计 算 公 式
增长指标	
资产总额年复合增长率	
净资产年复合增长率	(1) 2 年数据: 增长率 = (本期-上期) / 上期 × 100%
营业收入年复合增长率	(2) n 年数据: 增长率 = [(本期/前 n 年) ^{1/(n-1)} - 1] × 100%
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
销售债权周转次数	营业收入 / (平均应收账款净额 + 平均应收票据)
存货周转次数	营业成本 / 平均存货净额
总资产周转次数	营业收入 / 平均资产总额
现金收入比	销售商品、提供劳务收到的现金 / 主营业务收入 × 100%
盈利指标	
总资产收益率	(净利润 + 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 2012 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 重大事项说明

1、关于兴业银行广州分行起诉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，由公司赔偿兴业银行广州分行案件所涉的贷款损失 19,250 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，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、深圳机场航站区扩建主体工程项目获国家发展改革委批复和可转换公司债券成功发行并上市交易

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 月本项目获国家发展改革委作出核准批复。（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）经中国证券监督管理委员会《关于核准深圳市机场股份有限公司公开发行可转换公司债券的批复》（证监许可[2011]989 号）核准，公司于 2011 年 7 月 15 日公开发行了 2,000 万张可转换公司债券，每张面值 100 元，发行总额 200,000 万元，期限 6 年。本次发行的可转债向公司原股东优先配售，原股东优先配售后余额及原股东放弃的部分采用网下对机构投资者配售和通过深交所系统网上定价发行相结合的方式进行。余额由承销团包销。经深圳证券交易所深证上[2011]238 号文同意，公司 20 亿元可转换公司债券于 2011 年 8 月 10 日起在深圳证券交易所挂牌交易。根据有关规定和公司《可转换公司债券募集说明书》约定，公司本次发行的深机转债自 2012 年 1 月 16 日起可转换为本公司 A 股股份。（详情请参见公司 2011 年 6 月 28 日、2011 年 7 月 13 日、2011 年 8 月 9 日和 2012 年 1 月 13 日相关公告）

本公司可转换公司债券于 2011 年 7 月 21 日发行完毕，公司控股股东—深圳市机场（集团）有限公司共计配售公司可转债 12,270,484 张，占本次发行总量的 61.35%。2011 年 8 月 10 日公司控股股东已通过深圳证券交易所竞价交易系统减持公司可转债 4,999,991 张，占发行总量的 25.00%。公司控股股东现仍持有公司可转债 7,270,493 张，占发行总量的 36.35%。

3、关于投资建设深圳机场南货运区代理人仓库（一期）项目事项

为完善深圳机场货运基础设施、提升深圳机场货运处理能力、满足深圳机场航空物流业务增长需求，公司自筹资金投资建设深圳机场南货运区代理人仓库（一期）项目。该项目建设计划投资 22936.06 万元，由公司自筹资金投资建设，其中 70%为自有资金，30%为贷款。该项目作为 T3 新货站的配套工程，建成后将有效支持 T3 新货站的集货理货能力，缩短货物处理时间，提高 T3 新货站的货物吞吐能力，节约有限的临空土地资源。项目建成后交公司全资子公司—深圳机场航空物流园发展有限公司（以下简称“物流园公司”）运营管理，物流园公司将仓库及办公室等出租给入驻的物流企业。本项目已经公司第五届董事会第四次会议批准，目前，该项目正按照政府基建工程项目推进要求全力推进项目用地申请、项目规划设计以及报批报建等工作。

4、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）。2011 年 7 月，该交易在深圳联合产权交易所完成鉴证，其后开始办理变更注销工作，但因变更包含了机票代理资质和工商登记两方面，涉及行政和相关主管部门较多，材料复杂，目前上述股权交易过户工作仍在办理中。（详情请参见公司 2010 年 5 月 29 日的《关于转让深圳市机场国际航空销售有限公司股权的关联交易公告》）

附件 10 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跟踪评级资料，导致联合资信无法对信用等级变化情况做出判断，联合资信有权撤销信用等级。

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。

