

信用等级公告

联合[2014] 556 号

联合资信评估有限公司通过对邯郸市交通建设有限公司
2014 年度第一期短期融资券的信用状况进行综合分析和评估，确
定

邯郸市交通建设有限公司
2014 年度第一期短期融资券的信用等级为
A-1

特此公告。

联合资信评估有限公司
二零一四年四月二十八日



邯郸市交通建设有限公司

2014 年度第一期短期融资券信用评级报告

评级结果:

主体长期信用等级: AA

评级展望: 稳定

本期短期融资券信用等级: A-1

本期短期融资券发行额度: 3 亿元

本期短期融资券期限: 365 天

偿还方式: 到期一次还本付息

发行目的: 偿还银行借款

评级时间: 2014 年 4 月 28 日

财务数据

项目	2011 年	2012 年	2013 年
现金类资产(亿元)	10.67	18.24	31.80
资产总额(亿元)	139.20	169.64	211.54
所有者权益(亿元)	41.87	44.90	46.99
短期债务(亿元)	7.00	7.00	26.14
全部债务(亿元)	92.21	120.97	160.45
营业收入(亿元)	8.86	10.26	11.52
利润总额(亿元)	3.96	3.04	2.09
EBITDA(亿元)	11.34	11.29	11.36
经营性净现金流(亿元)	8.16	7.45	4.36
净资产收益率(%)	9.46	6.77	4.44
资产负债率(%)	69.92	73.53	77.79
速动比率(%)	245.28	384.80	227.79
EBITDA 利息倍数(倍)	2.63	1.50	1.30
经营现金流动负债比(%)	67.56	69.75	16.13
现金偿债倍数(倍)	3.56	6.08	10.60

注: 应付债券中包含 3 亿元短融, 调整至短期债务。

分析师

闫昱州 陈 茜 张 强

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

经联合资信评估有限公司评定, 邯郸市交通建设有限公司(以下简称“公司”)拟发行的 2014 年度第一期短期融资券的信用等级为 A-1。基于对公司主体长期信用状况以及本期短期融资券偿还能力的综合分析, 联合资信认为, 公司本期短期融资券到期不能偿还的风险低。

优势

1. 2014 年邯大高速建成通车后, 公司拥有青兰高速邯郸段以及邯大高速两条市经济东西物流的大动脉, 路网地位优越, 有助于公司通行费收入的持续增长。
2. 公司经营活动现金流、现金类资产规模较大, 对本期短期融资券的按时偿还具有良好的保障能力。

关注

1. 公司短期债务快速增长, 存在短期支付压力。
2. 公司流动资产中其他应收款占比大, 资产流动性一般。

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）与邯郸市交通建设有限公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与邯郸市交通建设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，未因邯郸市交通建设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邯郸市交通建设有限公司提供，联合资信不保证引用资料的真实性及完整性。

六、邯郸市交通建设有限公司 2014 年度第一期短期融资券信用等级自本期短期融资券发行之日起至到期兑付日有效；根据跟踪评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

一、主体概况

邯郸市交通建设有限公司（以下简称“交通建设公司”或“公司”）是经邯郸市人民政府[2009]84号文件批复，经邯郸市工商行政管理局批准，由邯郸市交通运输局以货币资金和309武涉公路及马峰公路路产出资，整合青兰高速公路邯郸段和汽车客运东站资产于2009年9月16日组建而成的国有独资公司。公司注册资本为人民币1.8亿元，邯郸市交通运输局为其唯一控股股东及实际控制人。

公司主要从事高速公路、国有干线收费公路、场站、城际营业性轻轨的建设和经营，以及按市场机制模式运作的交通相关项目的投资、运营和管理。公司下设综合部、财务审计部、投资发展部、建设和运营管理部等四个职能部门。

截至2013年底，公司合并资产总额211.54亿元，所有者权益46.99亿元。2013年公司实现营业收入11.52亿元，利润总额2.09亿元。

公司注册地址：邯郸市人民东路340号；法定代表人：刘现祥。

二、本期短期融资券概况

公司计划注册总金额为6亿元的短期融资券，其中2014年第一期短期融资券（以下简称“本期短期融资券”）发行额度为3亿元，发行期限为365天。

本期短期融资券募集资金将全部用于偿还银行借款以提高直接融资比例，改善融资结构。

本期短期融资券无担保。

三、主体长期信用状况

高速公路行业是国家优先鼓励发展和重点扶持的行业，具备良好的抵御经济周期风险的能力。中国高速公路建设发展空间较大，高速公路发展前景良好。

近年来，中国高速公路发展迅速。2012年，中国新增高速公路通车里程1.13万公里，总里程达9.62万公里，居世界第二位，中国高速公路网络更加完善。邯郸市地处河北省南端，位于晋冀鲁豫四省区域中心和环渤海经济区腹心，地理位置优越。2013年邯郸市全年交通运输固定资产投资共完成90.6亿元。根据邯郸市2014年全市交通运输工作报告，2014年预计全年完成交通运输基础设施建设投资50.8亿元，全市公路在建里程998.5公里，完成路面763.1公里。其中，高速公路2项，投资16.8亿元；高速公路连接线8条，投资4.9亿元；一般国省干线（含市政）项目14个，投资18.4亿元；干线公路养护大中修工程9项，投资1.9亿元，建设规模103.6公里；地方道路投资3.1亿元，建设规模445公里；综合客运枢纽投资4.5亿元，一期工程主体完工。2014年邯郸市交通投资规模仍旧较大。

公司作为邯郸市交通运输局独资的高速公路投资运营主要平台，并得到政府在资金和政策层面的大力支持。

公司目前运营的高速公路主要为青兰高速，为邯郸市经济东西物流的大动脉，随着2010年9月的全线贯通，公司高速公路收费里程由93.79公里增加到192.89公里。2011-2013年公司收入规模增长稳定。

公司目前主要在建项目为邯郸至大名（冀鲁界）高速公路以及客运枢纽中心项目。邯大高速是邯郸市规划的“三纵两横一环”高速公路网中的重要组成部分，已列入河北省高速公路网规划。邯大高速投资额较高，使得公司投资支出较大，加重了公司债务负担，2011-2013年公司的资产负债率分别为69.92%、73.53%和77.79%。邯郸至大名（冀鲁界）高速公路预计投资80.23亿元，2013年末已完成在建项目投资69.78亿元，2014年计划投资10.45亿元。但考虑到公司邯大高速项目建设可获得市财政资本金投入8亿元，将在一定程度上减轻公司建设资金压力。同时，邯大高速路网地位

突出，具有较好的发展前景，建成通车后，将带动公司通行费收入较大幅度的增加。客运枢纽中心建设分为三期：一期客运主站、二期换乘中心与公交站、三期商业配套设备。一二期项目总用地约 322 亩，总建筑面积约 19.69 万平方米。一二期计划总投资 20.53 亿元，建设三期为配套商业设施，占地面积 173 亩，建筑面积 40.3 万平方米，预计与具有品牌效应的大型开发商共同进行合作开发。项目整体意图打造“交通商旅综合体”，三期建成后采用以商养站的方式运营客运枢纽中心。目前正处于一二期建设初期，土地拆迁整理工作基本完成，已向国家开发银行申请项目贷款。

目前公司处于快速发展期，有息债务规模较快增长，债务负担重。随着在建高速公路项目的逐步推进，新业务板块建设推进，以及现有中长期债务的逐步到期偿付，公司未来面临较大的债务压力。公司其他应收款规模较大、账龄偏长，对公司资金周转形成压力。但考虑到公司作为邯郸市政府还贷性高速公路投资建设管理主体，政府对其支持方式及力度仍将持续，公司债务偿付风险相对较低；同时区域经济的快速增长、路网布局的完善、路网规模效益的进一步发挥将拉动公司通行费收入增长，公司未来自身偿债能力有望增强。总体看，公司主体信用风险很低。

经联合资信评估有限公司评定，公司主体长期信用等级为 AA，评级展望为稳定。

四、主体短期信用分析

公司提供了2011-2013年度财务报表，其中2011-2013年财务报表已经中兴财光华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结论。

2011年以前，根据邯正会验字第69号验资报告和邯交字[2009]63号通知《邯郸市交通局关于向交通建设公司移交资产的通知》，邯郸市交通运输局只移交武涉公路和马峰公路的

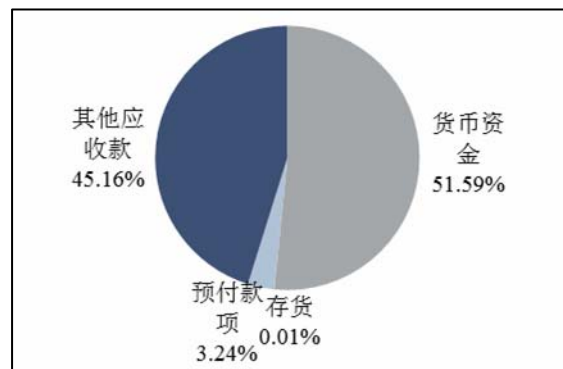
路产，公司财务报表将该路产反映在固定资产和权益中，不包括武涉和马峰公路负债及收益。2011年后武涉公路和马峰公路的收入才并入公司合并范围。

截至2013年底，公司合并资产总额211.54亿元，所有者权益46.99亿元。2013年公司实现营业收入11.52亿元，利润总额2.07亿元。

1. 资产流动性分析

2011~2013年，公司资产总额持续增长，年均复合增长23.28%，截至2013年底，公司合并资产总额211.54亿元。同时，公司流动资产占比逐年上升，自2011年的21.30%升至2013年的29.14%。2013年底非流动资产占70.86%，公司资产仍以非流动资产为主。

图1 2013年底公司流动资产结构



资料来源：公司提供

2011~2013年，公司流动资产快速增长，年均复合增长率为44.20%，主要由其他应收款和货币资金增长带动。2013年底，公司流动资产合计61.64亿元，其中占比较大的为货币资金（占51.59%）和其他应收款（占45.16%）。

受融资规模扩大的影响，2011-2013年，公司货币资金持续较快增加，年均复合增长72.63%，。2013年底为31.80亿元，占流动资产的51.59%，全部为库存现金和银行存款等无受限资金。

2011-2013年，预付款项逐年增加，年均复合增长率为377.96%。截至2013年底，公司预付款项2.00亿元，其中预付土地出让金1.95亿元。

公司获得的通行费收入采用“收支两条线”的经营模式，通行费收入全部上缴财政专户，财政返还资金由河北省财政扣除约3%的水利基金后转入邯郸市交通运输局财务账户，再由邯郸市交通运输局转入公司账户，上述未返还通行费在其他应收款反映。

2011~2013年，公司其他应收款年均复合增长21.42%。截至2013年底，公司其他应收款账面余额为27.84亿元。其他应收款期末余额前五名情况见表8，前五名应收款项占比93.67%，其他应收款集中度较高。应收邯郸市交通运输局17.24亿元中应收通行费返还3.94亿元，公司先行垫付软贷款现应收交通运输局返还款5.43亿元。马峰、武涉公路重新评估价值固定资产减值交通运输局补偿款4.18亿元，市交通局借款3.68亿元。另外应收其他四个单位的10.6亿元全部为公司应收借款，其中光太公路工程有限公司（3.63亿元）和邯郸市交通运输局材料供应处（1.11亿元）为交通运输局其他下属子公司，该借款均由交通运输局偿还；北京城建集团有限公司0.8亿元借款是客运枢纽前广场代建工程借款，未来在交通运输局拨付该项目回购款时偿还；邯姚公路（3.46亿元）为青兰高速的连接处，在青兰高二期全部竣工结算后转为公司资产。从账龄分析看，1年以内的占35.36%，1至2年的占19.54%，2至3年的占31.35%，3年以上的占13.74%。考虑到公司其他应收款主要是股东欠款，存在坏账的可能性不大，公司未计提坏账准备。整体看，公司其他应收款质量尚可，但规模较大、账龄偏大，对公司资金周转形成压力。

表 1 其他应收款金额前五名情况

序号	单位名称	期末余额
1	邯郸市交通运输局	17.24
2	光太公路工程有限公司	3.61
3	邯姚公路	3.46
4	邯郸市交通运输局材料供应处	1.11
5	北京城建集团有限责任公司	0.80

资料来源：公司财务报表

2011~2013年，公司存货和应收账款规模较小，因2010年9月青兰高速二期邯郸至涉县段通车，2011年收入实现高速增长后公司收入恢复稳步增速。存货和应收账款周转效率高。同期，公司总资产周转次数分别为0.06次、0.07次和0.06次。公司整体资产周转效率不高。

总体看，公司整体资产规模呈持续扩张趋势，目前以在建和已建成的公路资产为主；公司资产主要由非流动资产构成，整体资产周转效率不高。流动资产中其他应收款占比大，公司整体资产流动性一般。

2. 现金流分析

2011-2013年，经营活动现金净流量快速下降。2013年，公司经营活动现金流入为27.75亿元，年均复合增长-9.11%，主要系收到其他与经营活动有关的现金减少。公司销售商品提供劳务收到的现金规模波动中有所上升。2013年，公司销售商品接受劳务收到的现金为7.48亿元，现金收入比为64.98%。公司通行费收入采用“收支两条线”的经营模式，通行费收入全部上缴财政专户，再由财政扣除约3%的水利基金后返还公司，公司据此确认通行费收入，由于通行费收入返还具有一定时滞性，公司现金收入比指标值偏低。2011-2013年，公司收到其他与经营活动有关的现金分别为26.78亿元、27.63亿元和20.26亿元，年均增长-13.03%，主要由往来款构成。

2013年公司经营活动现金流出为23.38亿元，其中支付其他与经营活动有关的现金为22.14亿元。2013年，公司经营活动现金净流量为4.36亿元，同比复合增长-26.89%。

2011-2013年公司投资活动现金流入为零，但是随着邯大高速的投资建设公司在建项目支出规模增大，导致投资活动现金流净额负值较大，分别为-15.38亿元、-21.29亿元和-21.30亿元，年均复合增长17.70%。

2011-2013年，公司筹资活动前现金流量

净额均为负值，经营活动产生的现金流量净额无法覆盖当年投资支出，需要通过筹资活动来满足经营投资活动。

2011-2013 年，公司筹资活动产生的现金流入增速较快，年均增长 31.99%。截止至 2013 年底，公司筹资活动现金流入 50.12 亿元。其中，吸收投资收到的现金为新增债券 19 亿元，主要是指 2013 年新发行 10 亿元企业债、3 亿元短期融资券以及非公开定向募集 6 亿元；取得借款收到的现金 31.12 亿元。2011-2013 年，公司筹资活动现金流出增速较快，年均增长 20.33%。2013 年筹资活动现金流出 19.62 亿元，其中主要为偿还债务和支付利息支出。

总体看，公司经营活动现金流入规模相对较大，经营活动现金净流量快速下降；公司项目支出规模较大，经营活动现金净流量不能满足投资需求，公司对外部融资需求程度较高。

3. 短期偿债能力分析

从短期偿债能力指标看，2011-2013 年，公司流动比率与速度比率波动中有所上升，三年加权平均值均为 278.41%和 278.39%，其中 2013 年底均为 227.80%和 227.79%。主要系由于预付土地出让金导致预付账款大幅增加，融资带来更多货币资金，公司待划拨的通行费收入较快上升，公司流动资产增幅较大。而公司流动负债规模较小使得流动比率保持较高水平。公司存货较小使得速冻比率也保持较高水平。2011-2013 年，公司经营现金流动负债比降幅较大，分别为 67.56%、69.75%和 16.13%，主要是因为公司经营活动现金流净额降幅较大，一年内到期的流动负债及短期借款增速较快使得短期有息债务规模增幅较大。公司短期有息债务保障变差。综合考虑，公司短期债务规模增长过快，存在短期支付压力。

截至2013年底，公司共获得商业银行授信 162.24亿元，其中已使用额度147.84亿元，剩余未使用额度14.40亿元，公司间接融资渠道有待拓宽。

根据中国人民银行企业基本信用信息报

告（机构信用代码为：G1013040300262480P），截至2014年01月23日，公司无未结清和已结清的不良信贷信息记录，过往债务履约情况良好。

截至2013年底，公司对外担保金额为5.9亿元。其中，北京城建华夏基础建设工程有限公司为客运枢纽中心广场代建项目承建人，交通运输局给予2亿元项目建设启动资金，由于资金暂未到位，应交通运输局要求公司为北京城建华夏基础建设工程有限公司提供担保为其筹集项目启动资金。公司对外担保比率为 12.56%，或有负债风险不大。

表 2 公司对外担保情况表（单位：亿元）

担保公司	金额	与公司关系
交通运输局	2.00	控制人
邯郸市光太公路工程有限公司	3.25	控制人其他子公司
邯郸市公共交通总公司	0.15	控制人其他子公司
北京城建华夏基础建设工程有限公司	0.50	公司代建项目承建人

资料来源：公司年报

五、本期短期融资券偿债能力

公司本期短期融资券计划发行额度为 3 亿元，分别占 2013 年底全部债务和短期债务的 1.87%和 12.96%，对公司现有短期债务影响一般。

截至 2013 年底，公司资产负债率和全部债务资本化比率分别为 77.79%和 77.35%，以公司 2013 年底财务数据为基础，不考虑其他因素，预计本期短期融资券发行后，公司资产负债率和全部债务资本化比率将分别上升至 78.10%和 77.67%，债务负担有所加重。但考虑到本期短期融资券募集资金全部用于替换原有债务，因此本期短期融资券的发行对于公司整体债务负担的影响相对较小。

2011-2013年底，公司现金类资产（货币资金+短期投资+应收票据）分别为10.67亿元、18.24亿元、31.80亿元，现金类资产规模增长较快，年均增长72.63%。2013年现金类资产为

本期短期融资券发行额度的10.60倍，现金类资产对本期短期融资券的保障能力强。联合资信也注意到，公司在建项目后续投资规模仍然较大，货币资金将主要用于项目建设，现金类资产对本期短期融资券的实际保障能力受项目建设资金需求影响。

2011-2013年，公司经营活动产生的现金流入量分别为33.59亿元、34.31亿元和27.75亿元，分别为本期短期融资券发行额度的11.20倍、11.44倍和9.25倍；经营性净现金流分别为8.16亿元、7.45亿元和4.36亿元，分别为本期短期融资券发行额度的2.72倍、2.48倍和1.45倍。

总体看，公司经营活动现金流入量规模较大，对本期短期融资券的按时偿还具有良好的保障能力。

六、结论

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

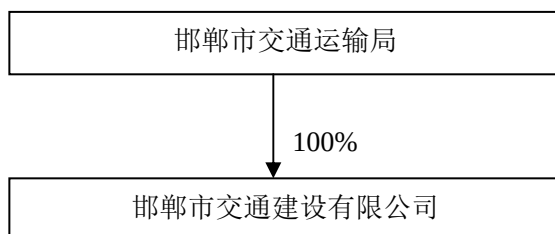
邯郸市与晋、鲁、豫三省接壤，“东出西联、南北通衢”的交通枢纽，也是“晋煤东运”和内陆物资出海的主通道之一，地理位置优越。公司作为邯郸市交通运输局独资的高速公路投资运营主体，具有明显的区域垄断经营优势。

目前公司处于快速发展期，有息债务规模较快增长，债务负担重。随着在建高速公路项目的逐步推进，新业务板块建设推进，以及现有中长期债务的逐步到期偿付，公司未来面临较大的债务压力。公司其他应收款规模较大、账龄偏长，对公司资金周转产生压力。但考虑到公司作为邯郸市政府还贷性高速公路投资建设管理主体，政府对其支持方式及力度仍将持续，公司债务偿付风险相对较低；未来随着公司邯大高速通车后，车流量的逐步培育，邯郸高速通行费收入规模将会逐步增长，带动公司收入规模的增长。同时房地产开发业务和客

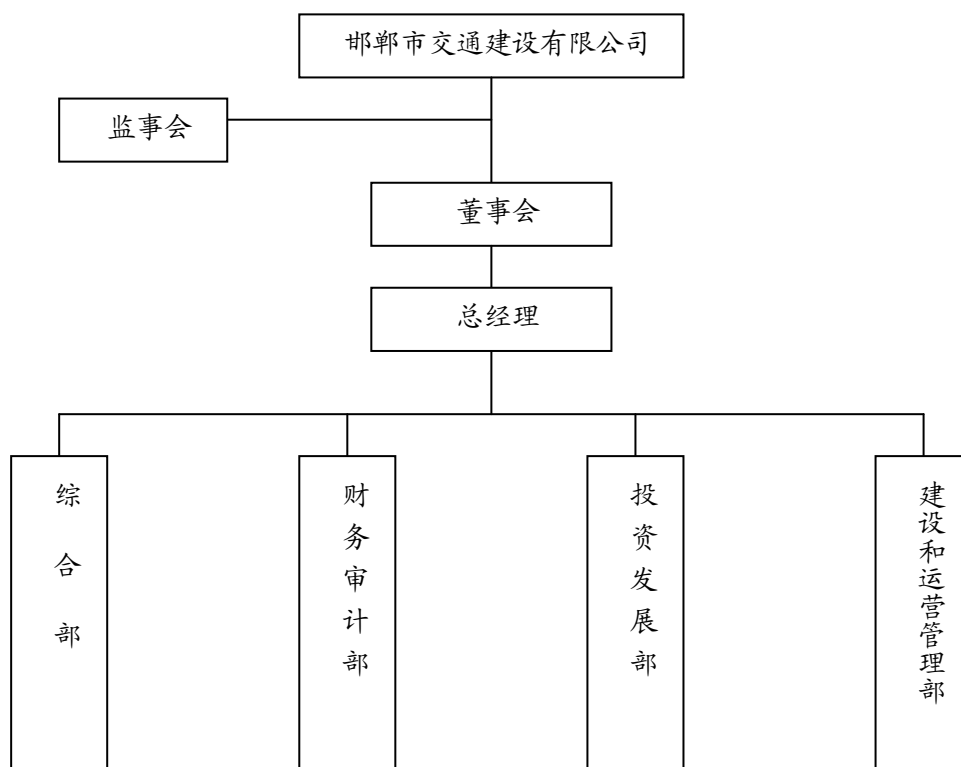
运枢纽中心有望成为公司未来新的利润增长点，促进公司盈利能力的改善。

公司现金类资产和经营活动现金流入量对本期短期融资券具有较高的覆盖程度。综合判断，本期短期融资券到期不能偿还的风险低。

附件 1-1 公司股权结构图



附件 1-2 公司组织机构图



附件 2 主要财务数据及指标

项目	2011 年	2012 年	2013 年
财务数据			
现金类资产(亿元)	10.67	18.24	31.80
资产总额(亿元)	139.20	169.64	211.54
所有者权益(亿元)	41.87	44.90	46.99
短期债务(亿元)	7.00	7.00	26.14
长期债务(亿元)	85.21	113.97	134.31
全部债务(亿元)	92.21	120.97	160.45
营业收入(亿元)	8.86	10.26	11.52
利润总额(亿元)	3.96	3.04	2.09
EBITDA(亿元)	11.34	11.29	11.36
经营性净现金流(亿元)	8.16	7.45	4.36
财务指标			
销售债权周转次数(次)	3002.08	3606.19	8414.07
存货周转次数(次)	12510.09	4688.64	1805.12
总资产周转次数(次)	0.06	0.07	0.06
现金收入比(%)	76.81	65.11	64.98
营业利润率(%)	51.52	49.22	47.55
总资本收益率(%)	5.84	4.35	3.35
净资产收益率(%)	9.46	6.77	4.44
长期债务资本化比率(%)	67.05	71.74	74.08
全部债务资本化比率(%)	68.77	72.93	77.35
资产负债率(%)	69.92	73.53	77.79
流动比率(%)	245.28	384.82	227.80
速动比率(%)	245.28	384.80	227.79
经营现金流动负债比(%)	67.56	69.75	16.13
EBITDA 利息倍数(倍)	2.63	1.50	1.30
全部债务/EBITDA(倍)	8.13	10.71	14.12
经营活动现金流入量偿债倍数(倍)	11.20	11.44	9.25
经营活动现金流量净额偿债倍数(倍)	2.72	2.48	1.45
现金偿债倍数(倍)	3.56	6.08	10.60

附件 3 有关计算指标的计算公式（新准则）

指 标 名 称	计 算 公 式
增长指标	
资产总额年复合增长率	(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/主营业务收入×100%
盈利指标	
总资本收益率	(净利润+非用户利息支出) / (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%
本期短期融资券偿债能力	
现金偿债倍数	现金类资产/本期短期融资券到期偿还额
经营活动现金流入量偿债倍数	经营活动产生的现金流入量/本期短期融资券到期偿还额
经营活动现金流量净额偿债倍数	经营活动现金流量净额/本期短期融资券到期偿还额
筹资活动前现金流量净额偿债倍数	筹资活动前现金流量净额/本期短期融资券到期偿还额

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(非流动) 负债+应付票据

长期债务=长期借款+应付债券

全部债务=短期债务+长期债务

EBITDA=利润总额+费用化利息支出+固定资产折旧+摊销

利息支出=资本化利息支出+费用化利息支出

企业执行新会计准则后, 所有者权益=归属于母公司所有者权益+少数股东权益

附件 4 短期债券信用等级设置及其含义

根据中国人民银行 2006 年 3 月 29 日发布的“银发〔2006〕95 号”文《中国人民银行信用评级管理指导意见》，以及 2006 年 11 月 21 日发布的《信贷市场和银行间债券市场信用评级规范》等文件的有关规定，银行间债券市场短期债券信用等级划分为四等六级，符号表示分别为：A-1、A-2、A-3、B、C、D，每一个信用等级均不进行微调。

级别设置	含 义
A-1	为最高级短期债券，其还本付息能力最强，安全性最高
A-2	还本付息能力较强，安全性较高
A-3	还本付息能力一般，安全性易受不良环境变化的影响
B	还本付息能力较低，有一定的违约风险
C	还本付息能力很低，违约风险较高
D	不能按期还本付息

联合资信评估有限公司关于 邯郸市交通建设有限公司 2014 年度第一期短期融资券的跟踪评级安排

根据有关要求，联合资信评估有限公司（联合资信）将在本期短期融资券存续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。

邯郸市交通建设有限公司应按联合资信跟踪评级资料清单的要求，提供相关资料。邯郸市交通建设有限公司如发生重大变化，或发生可能对信用等级产生较大影响的重大事件，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邯郸市交通建设有限公司的经营管理状况及相关信息，如发现邯郸市交通建设有限公司出现重大变化，或发现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，据以确认或调整本期短期融资券的信用等级。

如邯郸市交通建设有限公司不能及时提供跟踪评级资料，导致联合资信无法对信用等级变化情况做出判断，联合资信有权撤销信用等级。

在跟踪评级过程中，如本期短期融资券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邯郸市交通建设有限公司、主管部门、交易机构等。

