# 跟 踪 评 级 公 告

联合[2016] 923 号

联合资信评估有限公司通过跟踪评级，确定维持邯郸市交通建设有限公司主体长期信用等级为AA，评级展望为稳定，并维持“16邯郸交建CP001”的信用等级为A-1。

特此公告。

联合资信评估有限公司

二零一六年六月二十三日

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（100022）
电话：010-85679696
传真：010-85679228
http://www.lhratings.com

# 邯郸市交通建设有限公司短期融资券跟踪评级报告

**主体长期信用**

| | |
|---|---|
| 跟踪评级结果：AA | 评级展望：稳定 |
| 上次评级结果：AA | 评级展望：稳定 |

**债项信用**

| 名 称 | 额 度 | 存续期 | 跟踪评级结果 | 上次评级结果 |
|---|---|---|---|---|
| 16 邯郸交建CP001 | 5 亿元 | 2016/01/20-2017/01/20 | A-1 | A-1 |

**跟踪评级时间：**2016 年 6 月 23 日

**财务数据**

| 项目 | 2013 年 | 2014 年 | 2015 年 | 16 年 3 月 |
|---|---|---|---|---|
| 现金类资产(亿元) | 31.80 | 25.60 | 19.10 | 14.73 |
| 资产总额(亿元) | 211.54 | 237.99 | 256.29 | 256.53 |
| 所有者权益(亿元) | 46.99 | 60.10 | 70.95 | 71.18 |
| 短期债务(亿元) | 29.14 | 13.37 | 20.57 | 8.86 |
| 全部债务(亿元) | 160.45 | 168.90 | 176.89 | 178.19 |
| 营业收入(亿元) | 11.52 | 9.01 | 11.70 | 2.64 |
| 利润总额(亿元) | 2.09 | 2.09 | 3.17 | 0.23 |
| EBITDA(亿元) | 11.36 | 9.21 | 12.36 | -- |
| 经营性净现金流(亿元) | 4.36 | 6.30 | 7.76 | 1.15 |
| 营业利润率(%) | 47.55 | 77.37 | 81.03 | 81.12 |
| 净资产收益率(%) | 4.44 | 3.46 | 4.46 | -- |
| 资产负债率(%) | 78.54 | 74.75 | 72.32 | 72.25 |
| 全部债务资本化比率(%) | 77.35 | 73.76 | 71.37 | 71.46 |
| 流动比率(%) | 227.80 | 262.95 | 207.63 | 364.14 |
| 全部债务/EBITDA(倍) | 14.12 | 18.33 | 14.32 | -- |
| 经营现金流动负债比(%) | 2.33 | 1.50 | 1.53 | -- |

注：1. 2016 年一季度财务数据未经审计；
2.已将长期应付款调整至长期债务。

**分析师**

赵传第 黄琪融

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**

邯郸市交通建设有限公司（以下简称“公司”）主要从事高速公路、国有干线收费公路、客运场站等交通基础设施的建设和经营；跟踪期内，公司在区域垄断经营及政府支持等方面维持突出优势。同时联合资信评估有限公司（以下简称“联合资信”）也关注到公司债务规模快速上升、债务负担重、利润总额对政府补贴依赖大等因素对其信用水平带来的不利影响。

随着邯郸市公路网布局的逐渐完善，未来受益于路网规模效应及区域经济的发展，公司通行费收入规模及盈利能力有望提升。同时，客运枢纽中心项目建设完工并整体投入运营后，有望成为公司收入和利润的新的增长点。联合资信对公司的评级展望为稳定。

综合考虑，联合资信维持公司AA的主体长期信用等级，评级展望为稳定，并维持“16邯郸交建CP001”A-1的信用等级。

**优势**

1. 公司为邯郸市交通运输局独资的高速公路投资运营主体，具有区域垄断经营优势。跟踪期内，公司受到邯郸市政府在政府补贴、资产注入等方面的持续支持。
2. 未来随着路网规模效应的增强及区域经济的发展，公司通行费收入规模及盈利能力有望提升。
3. 公司经营活动现金流和现金类资产对存续期债券具有较好的保障能力。

**关注**

1. 公司有息债务持续快速增长，整体债务负担重。
2. 政府补贴占公司利润总额比重大，公司未来几年盈利状况很大程度上有赖于政府的持续补助支持。

3．公司投资规模持续加大，资金压力上升。
4．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。

# 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、本跟踪评级结果自发布之日起 12 个月内有效；根据后续评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

## 一、跟踪评级原因

根据有关要求，按照联合资信评估有限公司关于邯郸市交通建设有限公司（以下简称“公司”）主体长期信用及存续期内“12邯交建MTN1”的跟踪评级安排进行本次定期跟踪评级。

## 二、企业基本情况

邯郸市交通建设有限公司是由邯郸市人民政府[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[1]以货币资金（人民币6000万元）和309武涉公路及马峰公路路产出资[2]，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日组建成立的国有独资公司。截至2016年3月底，公司注册资本为人民币18000万元，邯郸市交通运输局为其唯一股东及实际控制人。

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

公司下设综合部、财务审计部、投资发展部、建设和运营管理部共四个职能部门。截至2016年3月底，公司合并范围包括4家子公司，其中全资子公司3家，控股子公司1家。

截至2015年底，公司合并资产总额256.29亿元，所有者权益70.95亿元（其中少数股东权益0.10亿元）。2015年公司实现营业收入11.70亿元，利润总额3.17亿元。

截至2016年3月底，公司合并资产总额256.53亿元，所有者权益71.18亿元（其中少数股东权益0.10亿元）。2016年1~3月，公司实现营业收入2.64亿元，利润总额0.23亿元。

公司注册地址：邯郸市人民东路340号；法定代表人：刘现祥。

## 三、宏观经济和政策环境

2015年，中国经济步入“新常态”发展阶段，全年GDP67.7万亿元，同比实际增长6.9%，增速创25年新低，第三产业成为拉动经济增长的重要推动力。具体来看，2015年，中国消费需求整体上较为平稳，固定资产投资增速持续下滑，进出口呈现双降趋势；同时，全国居民消费价格指数（CPI）六年来首次落入“1”时代，工业生产者出厂价格指数（PPI）和工业生产者购进价格指数（PPIRM）处于较低水平，制造业采购经理指数（PMI）仍在荣枯线以下，显示全国经济下行压力依然较大。但在就业创业扶持政策的推动下，国内就业形势总体稳定。

产业结构调整稳步推进，第三产业成为拉动经济增长的重要推动力。第二产业增加值增速放缓拖累中国整体经济增长，但第三产业同比增速有所提高，表明全国在经济增速换挡期内，产业结构调整稳步推进。

固定资产投资增速下行，成为GDP增速回落的主要原因。2015年，国内固定资产投资（不含农户）55.2万亿元，同比名义增长10.0%（扣除价格因素实际增长12.0%，以下除特殊说明外均为名义增幅），增速呈现逐月放缓的态势。其中，基础设施建设投资增速较快，但房地产开发投资和制造业投资增速降幅明显，成为经济增长的主要拖累。

消费增速整体上较为平稳，为经济增长发挥“稳定器”作用。2015年，国内社会消费品零售总额30.1万亿元，同比增长10.7%，增幅较2014年下降1.3个百分点；全国消费与人均收入情况大致相同，全国居民人均可支配收入全年同比增长8.9%，扣除价格因素实际增长7.4%，增幅较上年略有回落。

贸易顺差继续扩大，但进、出口双降凸显外贸低迷。2015年，全国进出口总值4.0万亿美元，同比下降8.0%，增速较2014年回落11.4

[1] 原名“邯郸市交通局”，于2010年更名为“邯郸市交通运输局”。
[2] 邯郸中信资产评估事务所对邯郸市交通运输局出资的实物资产（公路及收费站设施）进行了评估，并出具了邯中信评咨字[2009]第06号评估报告，评估价值为63423万元；公司将12000万元计入实收资本，51423万元计入资本公积。

个百分点。贸易顺差 5930 亿美元，较上年大幅增加 54.8%，主要是国内需求疲弱、人民币贬值和大宗商品价格低迷等因素所致。中国受到全球经济增速放缓以及国内制造业成本优势逐渐降低的影响，外贸形势不容乐观，但随着人民币（相当于美元）贬值、欧美经济复苏以及国内稳外贸措施和“一带一路”项目的逐步落地，外贸环比情况略有改善。

2015 年，中国继续实行积极的财政政策。全年一般公共预算收入 15.22 万亿元，比上年增长 8.4%，增速较上年有所回落。一般公共预算支出 17.58 万亿元，比上年增长 15.8%，同比增速有所加快。政府财政赤字规模增至 2.36 万亿元，赤字率上升至 3.5%，显著高于 2.3%的预算赤字率。

2016 年是中国“十三五”开局之年，将继续实行积极的财政政策和稳健的货币政策，助力经济发展新常态。中共十八届五中全会审议决定到 2020 年 GDP 比 2010 年翻一番，意味着“十三五”期间的 GDP 增速底线是 6.5%。2015 年 12 月中央经济工作会议明确了 2016 年的重点任务是去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板。在上述会议和政策精神的指引下，2016 年，在财政政策方面，政府将着力加强供给侧结构性改革，继续推进 11 大类重大工程包、六大领域消费工程、“一带一路、京津冀协同发展、长江经济带三大战略”、国际产能和装备制造合作重点项目，促进经济发展；但经济放缓、减税、土地出让金减少以及地方政府债务逐渐增加等因素将导致财政赤字率进一步上升，或将在一定程度上压缩积极财政的空间。在货币政策方面，央行将综合运用数量、价格等多种货币政策工具，继续支持金融机构扩大国民经济重点领域和薄弱环节的信贷投放，同时进一步完善宏观审慎政策框架；M2 或将保持 13%以上的较高增速，推动实体经济增长；在美元加息、国内出口低迷、稳增长压力较大的背景下，预计央行可能通过降准等方式对冲资金外流引起的流动性紧张，营造适度宽松的货币金融环境。

## 四、行业分析和区域经济

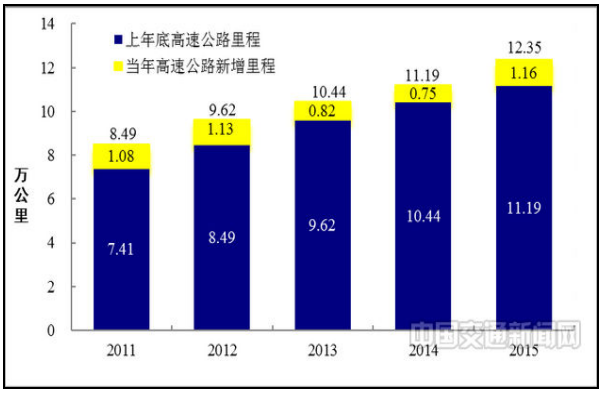
公司主要从事高速公路投资建设与运营管理，其经营发展受高速公路行业政策和区域经济环境影响大。

### 1. 高速公路行业概况

高速公路是指全部控制出入、专供汽车在分隔的车道上高速行驶的公路，一般年平均昼夜汽车通过量 2.5 万辆以上。

**高速公路建设**

图1 2009~2015年中国高速公路通车里程

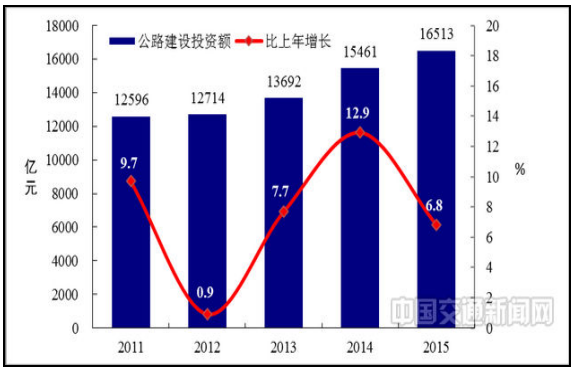



资料来源：交通运输部

相比西方发达国家的高速公路建设，中国高速公路建设起步较晚，但发展迅速。2015年底中国高速公路通车里程达12.35万公里，比上年末增加1.16万公里。截至2015年底，全国公路总里程达457.73万公里，比上年末增加11.34万公里，公路密度47.68公里/百平方公里，提高1.18公里/百平方公里，高速公路通车里程在全国公路总里程中占比为2.70%。

根据交通运输部发布的2015年交通运输行业发展统计公报显示，2015年全年完成公路建设投资16513.30亿元，比上年增长6.8%。其中，高速公路建设完成投资7949.97亿元，增长1.7%。普通国省道建设完成投资5336.07亿元，增长15.7%。目前，中国仍处于工业化快速发展的阶段，公路处于高投入建设期的阶段，公路行业的发展还需要大规模投资来推动。

图2　2011~2015年全国公路建设投资额




资料来源：交通运输部

从目前情况看，中国现有的高速公路仅能满足30%的需求，应该说对高速公路的需求还是突出的。在中国经济比较发达的珠江三角洲、长江三角洲和京津冀地区，高速公路的建设和发展速度最快，同时高速公路为这些地区带来的经济效益也十分显著。因此，在今后的经济发展中，这些地区仍然是高速公路的重点需求区域。

**高速公路运输**

公路运输经济运行状况与GDP增速高度相关。2015年，国内宏观经济增速较同期有所放缓，公路运输行业主要指标增速出现明显下滑，2015年全年，全国营业性客运车辆完成公路客运量161.91亿人、旅客周转量10742.66亿人公里，比上年分别减少6.7%和2.3%，平均运距66.35公里。全国营业性货运车辆完成货运量315.00亿吨、货物周转量57955.72亿吨公里，比上年分别增长1.2%和2.0%，平均运距183.99公里。客运方面，受高铁线路开通等因素影响，公路客运结束了连续几年由小汽车流量带来的较快增长；货运方面，虽然受宏观经济不景气、货运需求整体下滑影响，但是由于油价大幅下跌造成公路货运成本下降、从而相对铁路等运输方式优势凸显，因此公路货运增速虽有所放缓，但依旧保持了较为稳健的增长。

**高速公路行业政策**

2015年7月，交通运输部发布《收费公路管理条例》修订征求意见稿，重点从以下几个方面作了修订：1）确立“收费”与“收税”长期并行的两个公路体系发展模式，突出了收费公路和非收费公路的不同政策，提高收费公路设置门槛；2）明确收费公路以高速公路为主体，采取多元化筹资渠道，收费公路调整为政府收费公路和特许经营公路两种类型；3）政府收费公路中的高速公路实行统借统还，以省为单位对高速公路实行统收统支、统一管理，不再规定具体的收费期限，以路网实际偿债期为准确定收费期限，未来政府管理的收费公路建设、改扩建资金将统一采取发行地方政府专项债券方式筹集；4）经营性公路实行特许经营制度，采用招标投标等竞争方式选择投资者，经营期限按照收回投资并有合理回报的原则确定；5）政府收费高速公路在政府性债务偿清后，以及特许经营高速公路经营期届满后，其养护、管理资金可按满足基本养护、管理支出需求和保障效率通行的原则实行养护管理收费等。征求意见稿拟对高速公路收费期限、收费标准等方面进行修改，若审议通过，意见稿中提出的政府还贷高速公路期限满后可继续收费、经营性高速公路最长收费期限延长至30年（投资规模大、回报周期长的经批准可超过）等政策对于缓解高速公路投资运营企业偿债压力、促进企业可持续发展等方面有一定积极意义。目前，新的收费公路管理条例仍在审核修订中。2016年3月，交通运输部发布包括收费公路管理条例、铁路法修订等法律法规在内的2016年立法计划，预计新的收费管理条例将于年内正式出台。联合资信将持续关注收费公路管理条例的修订进展，及相关政策的出台对高速公路建设运营企业信用水平可能带来的影响。

**高速公路发展前景**

2016年3月，《国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要（草案）》提交人大审核，提出要坚持网络化布局、智能化管理、一体化服务、绿色化发展，建设国内国际通道联通、区域城乡覆盖广泛、枢纽节点功能完善、运输服务一体高效的综合交通运输体系；“十三五”期间，交通基础设施网络布局将进一步优化，计划新

建改建高速公路通车里程3万公里，并在前期工作审批、项目安排和资金保障方面对公路建设给予进一步支持。

综合来看，未来中国高速公路建设发展空间仍然较大，高速公路投资运营公司将承担较重的建设任务，后续资金需求强烈，但地方政府对高速公路建设重视程度高，在中短期内仍作为各地区拉动基础设施投资的重点领域之一，资金支持力度大，投资前景良好。同时各省市将继续引导和鼓励民营、社会资本和外资进入交通运输基础设施建设领域，规范民营和社会资本投资项目管理。联合资信也关注到受腹地经济特点影响，高速公路投资运营公司或出现分化：东部省份高速公路运营企业受腹地经济发达、路网较为成熟等因素影响，盈利能力较好，通行费收入对债务保障能力较强；地方经济相对欠发达、高速公路网络不完善的中西部省份高速公路运营企业，受通行量小、高速公路需求降低、债务负担保持高位运行等因素影响，或面临一定的盈利及资金周转压力，企业运营对地方政府支持的依赖程度加大。

2. 邯郸市区域经济概况

河北省邯郸市是国务院批准具有地方立法权的“较大的市”和市区人口超百万的特大城市，下辖丛台区、复兴区、邯山区、峰峰矿区四区，武安市一市和鸡泽县、邱县等14县，总面积1.2万平方公里，其中市区面积419平方公里。邯郸市产业经济基础雄厚，是全国确定的小麦、棉花、玉米等5种主要农产品优势产区；邯郸境内已探明矿物资源多达40多种，其中煤炭和铁矿石储量分别达到40亿吨和4.8亿吨，被誉为现代“钢城”、“煤都”。

跟踪期内，邯郸市区域经济保持平稳发展，根据2015年邯郸市国民经济和社会发展统计公报： 2014~2015年，邯郸市分别实现地区生产总值3080.0亿元和3145.4亿元，同比分别增长6.5%和6.8%，增速有所增长；三次产业结构由调整为2015年的12.8：47.7：39.5，第二产业比重下降，第三产业比重有所提升。此外，邯郸市城镇居民人均可支配收入逐年增长，2015年同比增长8.5%至24630元。

2014~2015年，邯郸市全社会固定资产投资完成额分别为3174.1亿元和3526.6亿元，同比分别增长15.1%和6.8%，2015年增速明显放缓；其中，2015年邯郸市城市基础设施完成投资562.1亿元，同比增长28.2%；房地产开发投资完成341.3亿元，比上年下降9.5%。

财政方面，2014~2015年邯郸市全部财政收入分别为305.2亿元和307.7亿元，保持相对稳定，增幅较小；其中，一般公共预算收入分别为183.2亿元和190.6亿元，同比变化率分别为6.1%和4.1%；政府性基金预算收入逐年下降，分别为109.4亿元和65.7亿元。2014~2015年，邯郸市一般公共预算支出分别为397.5亿元和498.0亿元，同比变化率分别为8.3%和25.3%。

总体看，受宏观经济下滑、煤炭等能源市场低迷影响，跟踪期内邯郸市区域经济保持相对稳定；跟踪期内，邯郸市一般公共预算收入逐年增长，但受土地出让收入下降等因素影响，全部财政收入增幅有限；同期，邯郸市财政支出增长较快。

3. 邯郸市交通运输业概况

邯郸市位于河北省南端，与晋、鲁、豫接壤，有着四省通衢的特殊地理位置，交通十分便利。近年来，邯郸市立足于建设区域交通枢纽的目标，加快 “三纵两横一环”高速路网建设，完善“五纵五横”干线公路网络和万余公里的农村路网建设，道路通行能力和服务水平不断提升。

2015年全年邯郸市完成货物运输总量40921.4万吨，同比增长10.0%，其中：铁路运输1820.6万吨，同比下降9.0%；公路运输38704.2万吨，同比增长9.8%；民航运输396.6吨，同比增长98.3%。2015年全市完成旅客运输总量7803.8万人，同比下降12.22%；其中：铁路运输656万人，同比增长2.8%；公路运输7122.9万

人，同比下降10.9%，民航运输24.9万人，同比下降8.0%。

截至2015年底，邯郸市民用汽车保有量达到107.12万辆，比上年末增长13.2%；其中轿车56.52万辆，同比下降14.9%；在全市汽车总量中，私人汽车83.49万辆，同比增长1.0%。

十三五期间，邯郸市将围绕“京津冀联动中原的区域中心城市”和“环渤海辐射中西部的重要门户城市”两大定位，建设现代化综合交通保障体系。构建市域“三纵两横一环”高速公路网络；开工建设城市轨道交通，谋划启动辐射县（市、区）和旅游景区的轻轨快速路网；加快太行山路网建设，打造西部旅游交通网络；加快推进107、309国道邯郸绕城段建设，构建城市大外环；谋划建设聊-邯-长客运专线、邯郸-天津客运专线、邯郸-石家庄城际铁路；加快推进机场三期扩建，增开国内热门航线，建设通用机场；支持、推进国际陆港空铁联运客货枢纽站、邯郸东区综合客运枢纽建设，规划布局铁路、公路、航空等多种运输方式无缝接驳的枢纽站场或换乘中心。

公司所属路产及客运场站在邯郸市路网中占有十分重要的地位，对于完善区域路网布局结构、促进区域交通运输发展、推动沿线经济发展等均具有重要作用。同时考虑到公司是邯郸市唯一的国有独资交通基础设施建设和运营主体，跟踪期内，公司维持区域突出优势。

## 五、基础素质

### 1. 产权状况

截至2016年3月底，邯郸市交通运输局持有公司100%股权，为公司实际控制人。

### 2. 竞争实力

公司是邯郸市唯一的国有独资交通基础设施建设和运营主体，在区域垄断经营、政府支持等方面具有显著优势。公司主要从事高速公路、一般干线收费公路、场站的建设和经营，现有资产在邯郸市交通格局中占有重要地位，资产质量优良。截至2015年底，公司经营的青兰高速邯郸段和邯大高速通车里程合计265.89公里，占邯郸境内高速公路通车里程的62.15%。邯郸境内剩余的37.85%高速公路通车里程属于京港澳高速邯郸段，为河北省高速公路管理局所有。京港澳高速公路是南北向通车，而公司经营的青兰高速邯郸段和邯大高速均为东西向通车，不是平行公路，不存在竞争关系。

### 3. 政府支持

跟踪期内，公司在资产注入、财政补贴和税收优惠等方面持续获得邯郸市政府、邯郸市交通运输局的大力支持。

土地资产注入方面，2013 年 8 月 16 日，邯郸市人民政府批示了《邯郸市交通运输局关于客运枢纽项目建设方案的请示》，同意以净地方式将客运枢纽规划的 495 亩地划拨至公司，已经邯郸市中诚资产评估事务所评定并出具了出具邯中诚评报字[2014]180 号评估报告，公司按土地评估值 11.03 亿元计入“资本公积—其他资本公积”科目，土地性质为划拨地。根据（2015）106 号《市政府专题会议纪要》，邯郸市政府计划将客运枢纽 495 亩土地中的商业部分（133 亩）进行土地变性，土地性质变更为商业出让地。公司将采取缴纳土地出让金的形式，市财政在扣除政策规定的省以上必要提留、税费后，将以客运枢纽专项资金的方式全额补贴给公司。2016 年 2 月，公司缴纳第一笔土地出让金 37860 万元，已于 4 月收到返还 34000 万元；后续公司应缴纳的土地出让金合计 37860 万元，截至本报告出具日已缴纳 30000 万元，剩余 7860 万元正在筹集中，将于近期缴纳完毕。

2015 年，邯郸市人民政府将石武客运专线东侧，联防路以南，站前大街以西，丛台路以北的高铁站前广场 220 亩土地注入公司，土地性质为划拨地，已经河北宏源土地评估有限公司评估并出具了评估报告，公司按土地评估值

7.59 亿元计入“资本公积—其他资本公积”科目

政府补助方面，2015年公司获得邯郸市交通运输局拨付的运营补贴为3亿元，计入“营业外收入”，体现在“收到其他与经营活动有关的现金”中。此外，2015年，公司获得客运东站上级补助经费1万元，计入“营业外收入”科目。

税收政策方面，根据财综[2001]49号文件，公司实行收支两条线的公路通行费收入不缴纳营业税等税收。

政策支持方面，根据邯财建【2014】169号文件，公司承担的市管高速公路（青兰高速邯郸段和邯大高速）举借的债务已纳入政府债务系统，为政府承担救助责任债务；青兰高速邯郸段停止收费后（青兰高速邯郸段一期收费至2022年，二期收费至2025年），邯郸市将按2013年底账面价值进行移交管理。自2014年期，青兰高速邯郸段不再计提折旧。

项目建设资本金方面，公司被纳入政府投融资管理体系，政府通过项目资本金投入或专项补助等形式拨付给公司建设资金。2005~2010年，河北省交通厅将国开行发放软贷款中的 9.9 亿元划给邯郸市交通运输局用以支持青兰高速项目建设，邯郸市交通运输局将该笔贷款以补贴形式划至公司作为青兰高速建设资本金，该笔软贷款的本金及利息由邯郸市交通运输局负责偿还。但在实际操作过程公司垫付了部分软贷款本息，截至 2015 年底，邯郸市交通运输局尚有 6.49 亿元贷款本息未返还公司。邯大高速建设方面，项目所需 20.23 亿元资本金中市财政投入为 8 亿元，目前已全部收到。

总体看，作为邯郸市交通基础设施建设主体，跟踪期内，公司持续获得政府在资产注入、财政补助、税收优惠等方面的大力支持，资产规模、利润总额等对政府支持依赖大。考虑到公司在邯郸市交通基础设施建设的相对垄断地位和所承建项目的重要性，公司未来持续获得政府补助的可能性较大。

## 六、管理分析

跟踪期内，公司在高管人员、管理体制、管理制度和股权结构方面无重大变化。

## 七、经营分析

2015 年，公司实现营业收入 11.70 亿元，同比增长 29.79%，主要来自通行费收入增长。从构成看，通行费收入是公司营业收入的主要来源，近年来占比均在 85%以上。2014~2015 年，公司分别实现通行费收入 7.98 亿元和 11.14 亿元，同比增长 39.60%。场站收入为公司经营的客运东站客运收入，跟踪期内保持相对稳定，但规模较小，2015 年公司实现场站收入 0.10 亿元，在营业收入中占比为 0.87%。公司其他业务收入包括服务区收入、代建项目管理费收入等，2015 年为 0.46 亿元。公司主业突出。

毛利率方面，跟踪期内公司综合毛利率快速增长，2015 年为 81.31%，同比增长 3.31 个百分点，公司自 2014 年起不再对青兰高速邯郸段计提折旧，故毛利率水平较高。客运场站成本主要是员工工资，自 2013 年起公司将工资计入管理费用，故场站业务毛利率水平为 100%。

2016 年 1~3 月，公司实现营业收入 2.64 亿元，占 2015 年全年的 22.58%，综合毛利率为 81.27%；同期，公司实现通行费收入 2.62 亿元，毛利率较 2015 年上升 0.74 个百分点至 81.12%。

表1　公司营业收入情况表（单位：亿元、%）

| 项目 | 2014 年 | | | 2015 年 | | | 2016 年 1~3 月 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 收入 | 占比 | 毛利率 | 收入 | 占比 | 毛利率 | 收入 | 占比 | 毛利率 |
| 通行费收入 | 7.98 | 88.58 | 75.16 | 11.14 | 95.21 | 80.38 | 2.62 | 99.22 | 81.12 |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 场站收入 | 0.11 | 1.25 | 100.00 | 0.10 | 0.87 | 100.00 | 0.02 | 0.78 | 100.00 |
| 其他业务收入 | 0.92 | 10.18 | 100.00 | 0.46 | 3.92 | 99.93 | -- | -- | -- |
| **合计** | **9.01** | **100.00** | **78.00** | **11.70** | **100.00** | **81.31** | **2.64** | **100.00** | **81.27** |

资料来源：公司提供

1. 公路投资与运营

**下属路产概况**

公司通行费收入主要来自下属高速公路和一级收费公路，截至2015年底，公司管辖的公路通车里程达334.89公里，其中青兰高速邯郸段和邯大高速为高速公路，通车里程分别为192.89公里和73.00公里；武涉公路和马峰公路为一级公路，通车里程分别为42公里和27公里，马峰公路已于2012年停止收费；公司下属路产以高速公路为主，是通行费收入的主要来源。

表 2　公司主要道路车流量及通行费收入情况（单位：公里、亿元）

| 路产名称 | 公路类型 | 公路性质 | 通车里程 | 通车时间 | 划入公司时间 | 收费年限 | 投资额 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 青兰高速邯郸段 | 高速公路 | 政府还贷 | 192.89 | 一期：2007 年<br>二期：2010 年 | 一期：2009 年<br>二期：2010 年 | 15 年 | 100.21 |
| 邯大高速 | 高速公路 | 经营性 | 73.00 | 2014 年 | 2014 年 | 25 年 | 80.23 |
| 武涉公路 | 一级公路 | 政府还贷 | 42.00 | 2003 年 | 2009 年 | 15 年 | 4.86 |
| 马峰公路 | 一级公路 | 政府还贷 | 27.00 | 2004 年 | 2009 年 | 19 年 | 2.19 |
| **合计** | -- | -- | **334.89** | -- | -- | -- | **187.49** |

资料来源：公司提供；

注：1、马峰公路自 2012 年起停止收费；

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

青兰高速邯郸段是国家高速公路网的重要组成部分，是河北省“五纵六横七条线”高速公路主骨架的重要组成部分。青兰高速邯郸段东起鲁冀界馆陶县，与济聊高速对接（后向东经京沪高速、济青高速、青银高速等通至青岛），向西途经邯郸市的馆陶、曲周、广平、肥乡、邯郸县、高开区、邯山区、马头生态工业城、磁县、峰峰、武安、涉县等 12 个县（市、区），止于涉县招岗，与邯长高速（邯郸至长治）相连，全长近 200 公里，覆盖地区约占邯郸总辖区的 73%，总投资为 100.21 亿元，收费年限 15 年。项目分东、西两期建设，其中，一期冀鲁界至邯郸段于 2007 年通车，总投资 27.31 亿元，通车里程 93.79 公里；二期邯郸至涉县段于 2010 年 9 月通车，总投资 72.90 亿元，通车里程 99.10 公里。2014~2015 年，公司所辖青兰高速邯郸段车流量分别为 1890.00 万辆和 1921.00 万辆，跟踪期内，受京港澳高速改扩容完成后所带来路网效益增强，青兰高速车流量有所增长。同期，青兰高速邯郸段分别实现通行费收入 6.86 亿元和 9.33 亿元。2016 年 1~3 月，青兰高速车流量和通行费收入分别为 472 万辆、2.19 亿元，为 2015 年的 24.57%和 23.47%。

邯大高速位于青兰高速邯郸段南边，与青兰高速邯郸段基本平行。邯大高速是邯郸市规划的“三纵两横一环”高速公路网的重要组成部分，已列入河北省高速公路网规划。该路段起自成安县中郎堡村，接京港澳高速公路邯郸绕城东南环，向东南经临漳县北、成安县南、广平县南、魏县北、大名县北，终于冀鲁交界大名县金滩镇沙窝庙村，与山东省拟建的青兰高速公路相接，路线全长 73.00 公里，采用双向六车道高速公路标准建设，设计车速 120 公里/小时，路基宽度 34.5 米，总投资概算为 80.23 亿元。邯大高速项目于 2011 年 2 月 22 日正式开工建设，主干线于 2014 年 6 月 29 日通车。邯大高速的建设对于完善区域高速公路网布局、带动沿线经济发展等方面具有重要意义。

2014~2015 年及 2016 年一季度，邯大高速车流量分别为 177.8 万辆、372.86 万辆和 102.00 万辆，呈稳步上升趋势；同期，通行费收入分别为 0.10 亿元、0.33 亿元和 0.09 亿元，未来，随着京港澳高速邯郸绕城东南环段通车后车流量的逐步培育（2015 年 12 月正式通车）、青兰高速山东段全线通车，邯大高速通行费收入有望保持稳定增长。

武涉公路和马峰公路是根据公司验资报告及邯交字[2009]63 号《邯郸市交通局关于向交通建设公司移交资产的通知》，由邯郸市交通运输局移交的路产。2010 年以前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。在实际操作层面，武涉公路日常维护及养护费用由公司负责，资金来自路段的通行费收入，马峰公路停止收费后日常养护等费用由政府承担。

武涉公路和马峰公路均为还贷性一级公路，其中，武涉公路是国道G309的重要组成部分（309 国道武安至山西省界段），通车里程42公里，项目总投资4.86亿元，2003年建成通车。目前武涉公路运营期至2019年11月，虽然最新的收费公路管理条例还未出台，但因武涉公路贷款已全部还清，未来以养护支出为主，未来面临收费期限到期或收费标准下降的风险。2014~2015年，武涉公路车流量分别为530万辆和547万辆，小幅增长；通行费收入分别为1.02亿元和1.48亿元。2016年1~3月，武涉公路车流量和通行费收入分别为158万辆和0.36亿元，为2015年全年的28.86%和24.32%。

马峰公路是省道成峰公路（S315）的重要组成部分，通车里程 27 公里，项目总投资 2.19 亿元，2004 年建成通车。2012 年，为进一步优化邯郸市经济发展环境，按照市政府的安排，峰峰矿区人民政府与公司达成撤站协议，公司获得峰峰政府给予的 1.11 亿元一次性收入补偿款，款项当年已全部收到，并计入当年营业收入。撤站后，公司负责马峰高速的后续日常维护，维护费用由峰峰政府承担。

表 3　公司主要道路车流量及通行费收入情况（单位：万辆、亿元）

| 道路名称 | 车流量 | | | | 通行费收入 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2013 年 | 2014 年 | 2015 年 | 2016 年 1~3 月 | 2013 年 | 2014 年 | 2015 年 | 2016 年 1~3 月 |
| 青兰高速邯郸段 | 2205.33 | 1890.00 | 1921.00 | 472.00 | 10.24 | 6.86 | 9.33 | 2.19 |
| 邯大高速 | -- | 177.80 | 372.86 | 102.00 | -- | 0.10 | 0.33 | 0.09 |
| 武涉公路 | 513.00 | 530.00 | 547.50 | 158.00 | 1.04 | 1.02 | 1.48 | 0.36 |
| 马峰公路 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| **合计** | **2718.33** | **2597.80** | **2841.36** | **732.00** | **11.28** | **7.98** | **11.14** | **2.64** |

资料来源：公司提供；
注：马峰公路于 2012 年撤站、停止收费。

折旧方面：根据邯财建【2014】169 号文件，公司自 2014 年起不再对青兰高速邯郸段计提折旧，邯大高速采用工作量法计提折旧。武涉公路和马峰公路未移交给公司前属于公益性公路，未计提折旧，移交公司时以最初建设成本入账，因移交后剩余运营期缩短，公司计提的路产折旧相应增加；此外 2011 年公司对武涉和马峰公路重新估值，武涉和马峰公路贬值 4.18 亿元，邯郸市交通运输局通过货币资金方式补偿公司路产贬值损失；实务操作时调减以前年度固定资产路产价值，补偿款计入其他应收款。

在建项目方面，青兰高速邯郸段、邯大高速尚未完全竣工决算，仍有部分连接线和零星工程，公司未来仍有部分高速公路建设投入。

**收费标准及回款方式**

公司三条收费公路收费标准如下。

表 4　青兰高速通行费收费标准（单位：元/公里）

| 类别 | 车型及规格 | | 收费系数 | 收费费率 |
|---|---|---|---|---|
| | 客车 | 货车 | | 客车 |
| 第一类 | ≤7 座 | | 1 | ≤7 座 |
| | | ≤2 吨 | 1.5 | |
| 第二类 | 8-19 座 | | 1.5 | 8-19 座 |
| | | 2 吨-5 吨（含 5 吨） | 2 | |
| 第三类 | 20-39 座 | | 2 | 20-39 座 |
| | | 5 吨-10 吨（含 10 吨） | 2.5 | |
| 第四类 | ≥40 座 | | 2 | ≥40 座 |
| | | 10 吨-15 吨（含 15 吨）20 英尺集装箱车 | 3 | |
| 第五类 | | ＞15 吨<br>40 英尺集装箱车 | 3.5 | |

资料来源：公司提供

表 5　邯大高速通行费收费标准（单位：元/公里）

| 类别 | 车型及规格 | | 收费费率 |
|---|---|---|---|
| | 客车 | 货车 | |
| 第一类 | ≤7 座 | ≤2 吨 | 0.45 |
| 第二类 | 8-19 座 | 2 吨-5 吨（含 5 吨） | 0.80 |
| 第三类 | 20-39 座 | 5 吨-10 吨（含 10 吨） | 1.30 |
| 第四类 | ≥40 座 | 10 吨-15 吨（含 15 吨）20 英尺集装箱车 | 1.55 |
| 第五类 | -- | ＞15 吨 | 0.08 元/吨公里 |
| 计重收费基本费率 | | | 0.08 元/吨公里 |

资料来源：公司提供

表 6　武涉公路通行费收费标准（单位：元/车次）

| 类别 | 车型及规格 | | 收费费率 |
|---|---|---|---|
| | 客车（座） | 货车（吨） | |
| 第 1 类 | ≤7 座 | ≤2 吨 | 10 |
| 第 2 类 | 8-19 | 2 吨-5 吨（含 5 吨） | 20 |
| 第 3 类 | 20-39 | 5 吨-10 吨（含 10 吨） | 35 |
| 第 4 类 | ≥40 | 10 吨-15 吨（含 15 吨） | 40 |
| | | 20、40 英尺集装箱车 | |
| 第 5 类 | -- | ＞15 | 55 |

资料来源：公司提供

根据河北省政府批准，自 2007 年 8 月 16 日起河北省京石、石太、石黄、青银等 14 条高速公路同时启动了计重收费，随后，竣工后的青兰高速也采用计重收费模式。根据河北省交通厅通知，2007 年年底前全省收费公路全部实行了计重收费。自 2011 年 4 月 1 日起，河北省执行新的高速公路、普通收费公路货车计重收费政策，上调超限 100%以上和车货总重 55 吨以上的违法货运车辆收费标准，以进一步遏制严重超载运输。由于公司所辖青兰高速邯郸段以货车为主，计重收费政策对于提高公司高速公路通行费收入、降低公路养护成本等方面有积极意义。

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

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

**公路养护**

公司路产日常维护包括道路日常养护、绿化等。近年公路维护情况如下表。2015 年，公司公路养护支出合计 1.04 亿元，其中武涉公路养护支出 0.64 亿元。

表 7　公司近年公路维护支出情况表（单位：亿元）

| 公路名称 | 2013 年 | 2014 年 | 2015 年 |
|---|---|---|---|
| 青兰高速 | 0.23 | 0.23 | 0.33 |
| 邯大高速 | -- | -- | 0.07 |
| 武涉公路 | 0.32 | 0.32 | 0.64 |
| 马峰公路 | -- | -- | -- |
| **合计** | **0.55** | **0.55** | **1.04** |

资料来源：公司提供

2. 客运场站投资与经营

公司场站收入主要由客运东站经营收入和客运枢纽中心停车场收入构成，2014~2015 年场站收入分别为 0.11 亿元和 0.10 亿元；2016 年 1~3 月公司实现客运场站收入 0.02 亿元。

**客运东站**

公司运营的客运东站位于京深高速公路和309 交叉口西北角，是邯郸市重要的客运站。客运东站建筑面积 6130 平方米，占地面积65700 平方米，其中，主停车场面积 25000 平方米，前广场 7000 平方米，候车室 2300 平方米，设计日输送旅客 2 万人次，有 16 个主发车位，3 个高客车辆发车位，28 个发往乡镇村站点的发车位，可同时接纳长、中、短途客运车辆 1000 余部进站营运。

表 8　客运东站经营情况

| 项目 | 2013 年 | 2014 年 | 2015 年 | 2016 年 1~3 月 |
|---|---|---|---|---|
| 期末运营线路条数（条） | 53 | 48 | 47 | 47 |
| 期末运营车辆数（台） | 300 | 185 | 170 | 175 |
| 全年客运量（万人次） | 336 | 275 | 300 | 76 |

资料来源：公司提供

截至 2015 年底，公司运营线路为 47 条，较 2014 年底减少 1 条。2014~2015 年，公司客运东站完成客运量分别为 275 万人次和 300 万人次。

**客运枢纽中心**

2013 年 7 月，公司注册成立邯郸市交建客运枢纽开发有限公司（以下简称“枢纽开发公司”），主要负责邯郸市东部新城客运枢纽项目的建设、运营管理，以及三期建成后的酒店管理、房屋租赁、物业服务等业务。

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

客运枢纽中心项目总投资约 39.70 亿元，其中一期工程投资 7.50 亿元，二期投资 8.80 亿元，三期配套商业设施计划投资 23.40 亿元。资金来源方面，一、二期工程项目计划总投资 16.30 亿元，公司拟采用自有资金、金融机构借款和对外招商的方式筹措建设资金，其中资本金到位 5.13 亿元，用于拆迁补偿安置，一、二期预计共招商约 4 亿元，约占一、二期总投资的 30%左右，目前正在招商的是一期客运主站里的酒店及零售商铺。三期工程建设将在一、二期工程建设完成后开展，三期工程开工前需在发改委备案，公司计划全部采用招商引资的方式注入资金，公司出土地，与具有品牌效应的大型开发商共同进行合作开发、合作经营。

客运枢纽中心一、二期工程于 2013 年 12 月开工建设，预计 2017 年底完工。截至 2015 年底，客运枢纽项目累计已投入 4.97 亿元，一二期合计未来仍需投入 11.33 亿元。目前一期主站楼已基本完成，预计 2016 年 6 月可以达到使用状态。二期施工图已经完成，正在清理建筑垃圾及对施工现场进行围挡工作；2016 年 4 月底开始招投标工作，计划 6 月份进场开工，12 月底完成地下工程，2017 年 6 月主体完工。

3. 项目代建业务

公司以代建模式运营的项目主要为代政府或交通运输局管理建设的交通基础设施项目。近年来，公司代建项目主要为“三路一场”项目。代建项目建设前期，原则上公司不垫付项目建设资金，建设时不形成公司在建工程，建设资金由项目实际承建方承担。项目竣工决算后，公司根据竣工结算款按代建协议中政府回购计划分批确认公司应收项目建设款项（包含公司代建管理费），计入其他应收款，并确认应

支付给建设方资金计入其他应付款项。当期实际收到款项后扣除公司应收管理费后再支付给项目实际承建方，同时冲减其他应收款和其他应付款并结转营业收入。管理费收入占比为竣工结算造价的 1%~2%，在公司收入中占比较小。

表 9　公司代建项目一览表（单位：亿元）

| 时间 | 项目 | 合同价格 |
|---|---|---|
| 2011 年 | 邯郸市联纺路、丛台路、站前大街 | 2.50 |
| 2011 年 | 邯郸市广府旅游专线 | 2.70 |
| 2012 年 | 广府古城环城公路 | 0.27 |
| 2012 年 | 客运枢纽中心广场 | 5.04 |
| 2013 年 | 邯郸市花海绿廊道路景观绿化 | 0.87 |
| 合计 | | 11.38 |

资料来源：公司提供

2011~2013 年公司共有 5 个代建项目（见上表），其中，政府对客运枢纽中心广场建设方北京城建集团有限责任公司承诺给予 2 亿元项目启动金，由于政府资金未到位，应政府要求公司为实际承建人提供担保贷款 5000 万元，并为承建人提供 8003.66 万元借款。

跟踪期内，公司无新增代建项目，所建 5 个代建项目均进入回购期。截至 2015 年底，公司累计收到回购款 7.74 亿元，包括管理费 377.5 万元，公司将其计入其他业务收入，2012 年管理费收入为 43.5 万元，2013 年为 334 万元。跟踪期内，公司未收到相关管理费收入。

4. *房地产业务投资与经营*

公司房地产业务板块经营主体是子公司交建置业有限公司（持股比例 100%，以下简称“交建置业”）。交建置业于 2013 年 10 月 16 日正式注册成立，注册资金为 3000 万，主要负责邯郸交通运输局系统内部的土地资源整理、房地产开发与经营、室内装修、物业服务、本企业房屋租赁等工作。截至 2016 年 3 月底，公司无在建项目，目前拟开发项目正处在市政整体规划阶段。

**房地产开发项目**

交建置业地产开发项目为拟开发项目，采用旧城改造模式。项目位于和平路以北、人民路以南、东柳西街以东、东柳大街以西，包括和平路 476 号院、478 号院及茶叶公司、市副食品公司住宅楼、畜牧局住宅楼，该地块总面积约 60892.3 平方米。该项目拟开发地位处邯郸市区东部核心地段，预计建成的主要经济技术指标为：总建筑面积约 210000 平方米，居住户数约 900 户，规划车位约 1300 个，容积率 2.8，建筑密度约 18.5，绿化率约 36%。参考目前周边已开发和正在开发的楼盘，预计销售均价约 7000 元/平米。目前该项目正准备进行旧城拆迁，暂无未来投资发展规划。联合资信关注到公司该房地产拟建项目进展较慢，且房地产开发情况受宏观经济、行业政策等影响大，未来存在一定不确定性，但公司目前相关投入较少，影响较小。

**土地储备**

公司作为邯郸市唯一的国有独资交通基础设施建设和运营主体，成为了政府制定的16个地块的开发主体，跟踪期内新增1块土地储备。截至2016年3月底，公司已支付上述16块土地的土地出让金合计4.47亿元，其中未取得土地证的2块地的相关土地出让金支出体现在其他应收款中，已取得的14块地体现在无形资产中。公司土地储备未来根据位置、性质等用作物流、房地产等项目开发，目前未有开发计划。

总体看，公司土地储备充足，为交建置业的后续发展提供了良好的土地储备保障，能满足公司未来业务发展需求。

表 10　截至 2016 年 3 月底公司土地储备情况（单位：亩、万元）

| 序号 | 地　　址 | 土地性质 | 所在区（县） | 面积 | 土地出让金 | 入账时间 | 入账价值 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 西环路与联纺路交叉口东北角 | 仓储 | 复兴区 | 6.62 | 118.30 | 2014-12-30 | 120.64 |
| 2 | 滏东大街与轴承厂北路西北角 | 办公 | 丛台区 | 4.94 | 1493.08 | 2014-1-16 | 1559.75 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3 | 市复兴区防汛路 2 号 | 仓储 | 复兴区 | 74.20 | 1014.09 | 2014-4-11 | 1063.60 |
| 4 | 市北环路后郝村北 | 公路 | 复兴区 | 49.62 | 886.56 | 2014-4-1 | 930.25 |
| 5 | 新兴大街以东、刘二庄以北 | 街巷 | 丛台区 | 7.07 | 141.89 | 2014-12-23 | 150.42 |
| 6 | 邯郸县高新园区内、309 国道北 | 街巷 | 邯郸县 | 86.80 | 17831.00 | 2013-10-1 | 24035.16 |
| 7 | 邯郸市复兴区制氧机路 56 号 | 仓储 | 复兴区 | 72.70 | 1236.58 | 2014-6-11 | 1296.21 |
| 8 | 邯磁路东侧 | 工业 | 邯山区 | 20.83 | 347.82 | 2014-10-21 | 365.96 |
| 9 | 107 国道 | 仓储 | 邯山区 | 18.57 | 390.26 | 2014-10-21 | 410.37 |
| 10 | 和平路东段路北（二处） | 办公 | 邯郸县 | 40.78 | 8536.89 | 2013-12-30 | 8894.36 |
| 11 | 邯郸市农林路 79 号（一处） | 工业 | 邯山区 | 10.47 | 268.51 | 2014-9-30 | 288.26 |
| 12 | 人民路 340 号 | 交通 | 丛台区 | 15.10 | 7253.18 | 2014-9-29 | 7561.68 |
| 13 | 人民西路 43 号院（公交总公司） | 机关 | 复兴区 | 14.78 | 2813.84 | 2014-12-30 | 2935.43 |
| 14 | 北环路与新兴大街东北角 | 街巷 | 丛台区 | 82.20 | 1644.01 | 2014-12-23 | 1721.39 |
| 15 | 联防东路与滏西大街交叉口北 | 工业 | 丛台区 | 26.59 | 685.46 | 2014-12-24 | 718.90 |
| 16 | 石武客运专线东侧，联防路以南，站前大街以西，丛台路以北 | 街巷 | 邯郸县 | 220.00 | 划拨地 | 2015-12-29 | 75877.30 |
| **合计** | | | | **736.17** | **44661.47** | -- | **127929.68** |

数据来源：公司提供

注：西环路与联纺路交叉口东北角的土地正在进行地籍调查，地籍调查完后预计 2~3 个月办理完土地证；石武客运专线东侧、联防路以南、站前大街以西、丛台路以北地块尚未取得土地证。

5. 未来发展

公司作为邯郸市交通运输局出资设立和管理的国有独资公司，自 2009 年组建以来，逐渐形成了以（高速）公路投资建设运营为重点，以客运场站的建设经营为辅助，并逐步向房地产、运输物流等行业扩张的战略发展格局。

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

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

公司房地产业务正处于前期筹划当中，首次拟建的项目以旧城改造方式进行，开发项目地理位置较为优越，开发前景较好。此外，公司拟通过 BT 模式进行土地开发建设，实现储备土地的变现增值，对于符合公司发展规划的土地，公司拟通过对增值土地资产的再投入的方式进行滚动开发，为后续房地产业务的发展提供有力支持。

在做好基础产业的同时，公司也在向其他行业发展，公司拟出资 8000 万元投资入股邯郸国际陆港有限公司，目前已出资 2000 万元，持股比例为 10%。此外，公司于 2015 年 6 月注册成立邯郸市交建漳河开发有限公司（持股比例 90%，以下简称“漳河开发公司”），从事漳河生态园区项目区域内的开发建设、经营、土地管理等工作；于 2015 年 8 月通过漳河开发公司出资与深圳华强文化科技集团股份有限公司合作成立邯郸交建文化科技有限公司（联营企业、持股比例 55%，以下简称“文化科技公司”），从事成语文化园项目开发建设等。

整体看，随着车流量的逐步培育和路网效应的增强，客运枢纽的建设完工并投入运营，公司收入规模有望增长；此外，公司经营业务向多元化新领域拓展在提升公司的营业收入、分散经营风险等方面有积极意义。但公司未来投资规模仍然较大，且随着青兰高速、邯大高速陆续进入还款高峰期，可能推动公司对外融

资需求的增长，从而导致公司债务负担的进一步加重。

## 八、募集资金使用情况

公司存续期短期融资券“16邯郸交建CP001”于2016年1月发行，将于2017年1月到期；“16邯郸交建CP001”共募集资金5亿元，计划全部用于偿还公司本部青兰高速公路的银行借款。截至本报告出具日，“16邯郸交建CP001”募集资金5亿元已全部投入使用。

## 九、财务分析

公司提供的2015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；公司2016年一季度财务数据未经审计。

截至2015年底，公司合并范围包括4家全资子公司，2015年新增1家二级子公司，1家三级子公司，分别为漳河开发公司以及邯郸市东通慧酒店管理有限公司（以下简称“东通慧公司”）。跟踪期内公司合并报表范围变化对财务报表可比性影响较小。

截至2015年底，公司合并资产总额256.29亿元，所有者权益70.95亿元（其中少数股东权益0.10亿元）。2015年公司实现营业收入11.70亿元，利润总额3.17亿元。

截至2016年3月底，公司合并资产总额256.53亿元，所有者权益71.18亿元（其中少数股东权益0.10亿元）。2016年1~3月，公司实现营业收入2.64亿元，利润总额0.23亿元。

### 1. 盈利能力

2015年，受路网效益增强带动高速公路的车流量增多影响，公司营业收入同比增长29.79%至11.70亿元。2015年，公司营业成本为2.19亿元，同比增长10.61%，增速慢于收入增幅；2015年成本增加主要系邯大高速和武涉公路折旧增长。2014~2015年公司营业利润率分别为77.37%和81.03%，跟踪期内，公司营业利润率有所提升。

2015年，公司期间费用为9.38亿元，同比增长33.05%，主要来自财务费用增长。同期，公司期间费用率快速增长至80.22%，较2014年上升2.04个百分点，期间费用对公司利润总额侵蚀加大。公司期间费用主要为财务费用，近年来受债务规模扩大，公司财务费用不断上升，2015年为8.01亿元，同比增长30.46%。2014~2015年，公司营业利润分别为0.08亿元和0.16亿元，跟踪期内虽有所增长，但营业利润规模小。

2014~2015年，公司利润总额分别为2.09亿元和3.17亿元。同期，公司营业外收入分别为2.00亿元和3.00亿元。公司营业外收入主要为政府补贴，对公司利润总额贡献大。

从盈利指标看，2014~2015年，公司净资产收益率和总资本收益率均有所增长，2015年分别为4.46%和4.53%，同比分别增加1.0个和0.94个百分点。

2016年1~3月，公司实现营业收入2.64亿元，为2015年全年的22.56%；营业利润率为81.12%，较2015年进一步增长；2016年1~3月，公司实现利润总额0.23亿元，为2015年全年的7.26%。

总体看，跟踪期内，高速公路通行费收入增长带动公司营业收入增长，但财务费用对公司利润总额侵蚀大，政府补贴占公司利润总额贡献大。

### 2. 现金流及保障

经营活动方面，受营业收入增长影响，2015年公司销售商品提供劳务收到的现金规模同比增长31.09%至7.75亿元，现金收入比为66.24%，同比增加0.66个百分点，跟踪期内公司现金收入比虽有所增长，但收入实现质量仍然较弱。公司收到其他与经营活动有关的现金以收到的上级补助款和往来款为主，2015年为10.45亿元，同比下降36.63%，主要系往来款项及其他（2015年为7.35亿元）减少所致。2015

年，公司购买商品、接受劳务支付的现金快速增长，同比上升 12.34%至 0.90 亿元。2015 年公司支付其他与经营活动有关的现金快速下降至 8.62 亿元，同比降幅为 41.43%，主要系支付的往来款减少所致。2014~2015 年，公司经营活动产生的现金流量净额分别为 6.30 亿元和 7.76 亿元。

投资活动方面，跟踪期内，公司仍无投资活动现金流入；投资活动现金流出规模同比增长 36.89%至 14.68 亿元，其中，购建固定资产、无形资产等支付现金 10.58 亿元，投资支付现金 4.10 亿元（主要是参股邯郸交建文化科技有限公司支付的现金）。2014~2015 年，公司投资活动产生的现金流净额分别为-10.72 亿元和-14.68 亿元。

筹资活动方面，2014~2015 年，公司筹资活动产生的现金流入分别为 28.00 亿元和 20.02 亿元；2015 年公司主要融资手段是金融机构借款，取得借款收到的现金为 14.35 亿元；2015 年，公司发行债券收到现金为 2.00 亿元，主要为公司发行的非公开定向债务融资工具收到的现金。2015 年公司新增收到其他与筹资活动有关的现金 2.75 亿元，主要为公司收到的融资租赁款。跟踪期内，公司筹资活动产生的现金流出主要是偿还银行借款以及分配股利、利润或偿付利息。2014~2015 年，公司筹资活动产生的现金流量净额分别为-1.78 亿元和 0.41 亿元。

2016 年 1~3 月，公司销售商品、提供劳务收到的现金 2.69 亿元，现金收入比较 2015 年上升 35.50 个百分点至 101.74%。公司经营性现金流净额为 1.15 亿元。同期，公司投资活动现金流量净额为-3.42 亿元，全部为购建固定资产、无形资产等支付的现金。2016 年 1~3 月，公司筹资活动现金流净额为 3.32 亿元，其中取得借款收到的现金为 5.00 亿元，分配股利、利润或偿付利息等支付的现金 1.68 亿元。

总体看，跟踪期内，公司收入实现质量仍处于较低水平，经营活动现金流以往来款为主，跟踪期内受往来款规模减少所致，公司经营活动现金流入和流出量均有所下降；经营活动现金流净额无法满足公司较大规模的投资活动，公司对外融资需求仍然较大。

3. 资本及债务结构

跟踪期内，公司资产总额持续增长，2015 年底达256.25亿元，同比增速为7.69%；资产结构仍以非流动资产为主，非流动资产比重为77.15%，较上年末略有上升。

2015年底公司流动资产同比增长3.02%至58.57亿元，主要来自其他应收款的增长；流动资产中货币资金（占32.60%）、预付账款（占5.38%）和其他应收款（占61.96%）占比大。截至2015年底公司货币资金为19.10亿元，同比下降25.40%，货币资金均为库存现金和银行存款等非受限资金。公司预付款项主要为预付工程款、土地出让金、拆迁补偿款等，截至2015年底为3.15亿元，同比增长773.82%，主要系公司预付拆迁补偿款（年末账面余额为3.06亿元，占比为97.15%）增加所致；公司预付款项集中度较高，前五大合计占比为99.23%，且账龄较短，一年以内占比为97.46%。截至2015年底，公司其他应收款账面余额为36.29亿元，同比增长17.48%；从账龄看，1年以内的占45.88%，1至2年的占8.46%，2至3年的占21.25%，3年以上的占24.44%，公司综合账龄较长。从集中度看，公司其他应收款主要是应收邯郸市交通运输局（21.60亿元）、河北光太路桥工程集团有限公司[3]（以下简称“光太公司”，年末余额为3.31亿元）等政府单位或关联方的款项，期末余额前五名合计29.17亿元，占其他应收款总额的80.39%。公司未对其他应收款计提坏账准备。整体看，公司其他应收款主要是应收政府单位及关联方款项，坏账风险较低，但跟踪期内其他应收款规模快速增长，且账龄偏长，对公司资金形成一定占用。

表 11　截止 2015 年底公司其他应收款金额前五名情况

[3] 原名“邯郸市光太公路工程有限公司”，2015 年名称变更为“河北光太路桥工程集团有限公司”。

（单位：亿元、%）

| 单位名称 | 期末余额 | 占比 |
|---|---|---|
| 邯郸市交通运输局 | 21.60 | 59.50 |
| 河北光太路桥工程集团有限公司 | 3.31 | 9.11 |
| 邯郸市财政局 | 2.46 | 6.79 |
| 邯郸市交通运输局材料供应处 | 1.23 | 3.39 |
| 交建投资管理中心 | 0.57 | 1.57 |
| **合计** | **29.17** | **80.39** |

资料来源：公司审计报告

截至 2015 年底，公司非流动资产同比增长 9.16%至 197.72 亿元，主要来自无形资产、在建工程和长期股权投资的增长；非流动资产主要由固定资产（占比 78.52%）、在建工程（占比 6.26%）及无形资产（占比 12.25%）组成，较上年变化不大。截至 2015 年底，公司长期股权投资为 5.73 亿元，同比增加 3.25 亿元，主主要系新增对联营企业邯郸交建文化科技有限公司（公司通过子公司漳河开发公司间接持有 49.5%的股权）的投资。公司固定资产以公路资产和房屋建筑物为主，2015 年无新增路产；截至 2015 年底，公司固定资产原值为 171.82 亿元，累计计提折旧 16.61 亿元，年末净值为 155.21 亿元，同比下降 0.64%；截至 2015 年底，固定资产中青兰高速邯郸段及邯大高速邯郸段的路产收费权均用于借款质押。截至 2015 年底，公司在建工程 12.37 亿元，同比增长 115.40%，主要系客运枢纽中心、邯大高速等项目持续投入所致；截至 2015 年底，公司在建工程 12.37 亿元，其中邯大高速项目 1.95 亿元（占 15.76%，邯大高速并未完工决算）、青兰高速邯郸至涉县段工程 4.93 亿元（占 39.85%）、客运枢纽中心项目 4.97 亿元（占 40.18%）。截至 2015 年底，公司无形资产为 24.22 亿元，较 2014 年底增长 46.75%，主要系新增石武客运专线东侧、联防路以南、站前大街以西、丛台路以北高铁站前广场(占地面积 220 亩)的土地使用权 7.59 亿元；年末公司无形资产累计摊销 0.26 亿元。

截至 2016 年 3 月底，公司资产合计 256.53 亿元，较 2015 年底变化不大，主要来自在建工程的增加。从构成看，2016 年 3 月底公司资产中非流动资产占比为 78.40%，较 2015 年底的 77.14%进一步增长。

整体看，跟踪期内，在无形资产和在建工程增长的带动下，公司资产规模稳步增长；资产构成以固定资产、其他应收款和无形资产为主，资产流动性一般，且其他应收款对公司资金形成一定占用。

截至 2015 年底，公司所有者权益为 70.95 亿元，同比增长 18.06%，主要来自资本公积和未分配利润的增长。截至 2015 年底，公司所有者权益中实收资本占 2.53%、资本公积占 37.24%、盈余公积占 6.02%、未分配利润占 54.06%，构成较上年变化不大。2015 年公司新增石武客运专线东侧、联防路以南、站前大街以西、丛台路以北土地（表 11 中第 16 块地块），土地性质为划拨地，公司按评估值（由河北宏源土地评估有限公司评估）计入“资本公积—其他资本公积”科目。截至 2016 年 3 月底，公司所有者权益为 71.18 亿元（含少数股东权益 0.10 亿元），较 2015 年底增长 0.32%，主要来自公司未分配利润的增加；2016 年 3 月底公司所有者权益构成较 2015 年底变动不大。

整体看，公司所有者权益中未分配利润占比高，稳定性一般。

跟踪期内，公司负债规模有所增长，截至 2015 年底为 185.34 亿元，同比增长 4.19%；公司负债总额中流动负债占 15.22%，非流动负债占 84.78%，流动负债比重较 2014 年底有所上升。

截至2015年底，流动负债为28.21亿元，同比增长30.46%，主要来自短期借款以及一年内到期的非流动负债的增加；公司流动负债以短期借款（占7.09%）、应付账款（占18.11%）和一年内到期的非流动负债（占65.83%）为主，短期借款比重上升。截至2015年底，公司短期借款为2.00亿元，均为信用借款。截至2015年底，应付账款为5.11亿元，同比下降13.27%，主要为工程款。从账龄方面看，1年以内的应付

账款占8.24%，1~2年的占64.21%，2~3年的占0.02%，3年以上的占27.53%。截至2015年底，公司一年内到期的非流动负债为18.57亿元，同比上升38.93%；其中一年内到期的应付债券3亿元（占16.16%）、一年内到期长期借款14.97亿元（占80.61%）、一年内到期长期应付款0.60亿元（占3.23%）。公司一年内到期的应付债券为2013年发行的一期定向债务融资工具。

截至2015年底，公司非流动负债同比增长0.55%至157.13亿元，主要系公司新增融资租赁款2.60亿元（计入“长期应付款”科目，已调至长期债务）所致。公司非流动负债以长期借款（占76.19%）和应付债券（占21.64%）为主。截至2015年底，公司应付债券为34.00亿元，同比下降2.86%；包含公司2012年发行的6亿元中期票据、2013年发行的10亿元企业债、2014年和2015年发行的金额合计18亿元私募债。

截至2016年3月底，公司负债总额为185.34亿元，与2015年底的负债总额基本相同；从债务结构看，公司负债仍以非流动负债为主，非流动负债比重进一步上升至91.79%，主要系长期借款和应付债券增长所致。2016年3月底，公司新增短期融资券5亿元（16邯郸交建CP001）和私募债3亿元（16邯交建PPN001）。

2014~2015年，公司全部债务分别为168.90亿元和176.89亿元，同比增长4.73%；截至2016年3月底，全部债务进一步增长至178.19亿元。公司有息债务以长期债务为主，2015年底长期债务比重为88.37%，较上年有所下降。受土地资产注入增加公司资本公积等因素影响，2015年，公司资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率分别为72.33%、71.37%和68.78%，同比分别下降2.43个、2.38个和3.35个百分点，2016年3月底上述三项指标分别为72.25%、71.46%和70.40%。自2016年起，青兰高速和邯大高速陆续进入还款高峰期，根据还款计划，青兰高速尚有65.52亿元、邯大高速尚有54.77亿元债务未还，2016年~2020年，公司上述两条高速公路待偿还债务本金分别为14.51亿元、5.72亿元、6.74亿元、9.89亿元和15.91亿元，未来偿债压力大。

总体看，跟踪期内，公司债务规模持续扩大，债务负担重。未来随着公司客运枢纽中心投资规模的加大及高速公路陆续进入还本高峰期，公司未来融资压力大。

4. 偿债能力

从短期偿债能力指标看，2015年，受流动负债快速增长影响，公司流动比率与速动比率同比均有所下降，分别为207.63%和207.53%。2016年一季度，公司偿还一年内到期的有息负债，流动负债快速下降，截至2016年3月底，公司流动比率和速动比率分别为364.14%和363.94%，较2015年底有较大幅度的增长。2015年公司经营现金流动负债比为27.52%，同比下降1.61个百分点。公司有息债务以长期债务为主，随着长期债务的陆续到期，短期偿债指标有所波动，考虑到公司货币资金较为充足，整体短期偿债能力较强。

从长期偿债能力指标看，受通行费收入增长影响，2015年公司EBITDA同比增长34.11%至12.36亿元，全部债务/EBITDA由2014年的18.33倍下降至14.32倍，公司长期偿债能力有所改善，但盈利能力对债务规模覆盖程度一般。公司未来几年债务偿付压力和再融资压力较大，但考虑到公司作为邯郸市重要的交通基础设施建设主体，邯郸市政府对公司支持力度大且持续性强，且随着路网效益的增强，公司通行费收入有望增长，同时客运枢纽中心有望成为公司未来新的收入和利润增长点。公司整体偿债能力尚可。

截至2016年3月底，公司共获得金融机构授信合计240.30亿元，已使用185.7亿元，尚未使用额度为54.60亿元，公司间接融资渠道畅通。

截至2016年3月底，公司对外担保余额为3.45亿元，担保比率为4.85%；其中，对光太公司担保余额3.13亿元，对邯郸市公共交通总公司（以下简称“交通总公司”）担保余额为

0.32 亿元；被担保对象均为邯郸市交通运输局下属企业目前经营情况正常，公司或有负债风险较低。

表 12 截至 2016 年 3 月底公司对外担保情况

（单位：亿元）

| 被担保公司 | 金额 | 担保期限 | 与公司关系 |
|---|---|---|---|
| 河北光太路桥工程集团有限公司 | 0.05 | 2013.05-2016.05 | 实际控制人其他子公司 |
| | 0.40 | 2015.07-2016.07 | |
| | 0.30 | 2015.11-2016.11 | |
| | 0.60 | 2015.12-2016.12 | |
| | 0.60 | 2015.12-2016.12 | |
| | 0.48 | 2015.07-2016.05 | |
| | 0.20 | 2016.01-2016.07 | |
| | 0.50 | 2015.12-2016.12 | |
| 邯郸市公共交通总公司 | 0.32 | 2015.11-2017.11 | 实际控制人其他子公司 |
| **合 计** | **3.45** | -- | -- |

资料来源：公司提供

5. 过往债务履约情况

根据中国人民银行企业基本信用信息报告（机构信用代码为：G1013040300262480P），截至2016年5月13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。

6. 抗风险能力

基于对公司自身经营和财务状况，以及邯郸市区域经营环境和政府对公司支持的综合判断，公司整体抗风险能力强。

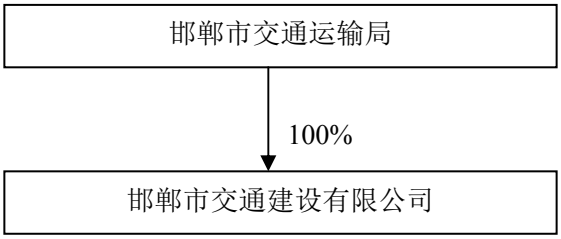
## 十、存续债券偿还能力分析

公司存续期短期融资券“16邯郸交建CP001”募集资金5亿元，将于2017年1月到期。2015年，公司经营活动现金流入量和经营活动现金流量净额是“16邯郸交建CP001”待偿还本金的3.64倍和1.55倍；同期，现金类资产是“16邯郸交建CP001”待偿还本金的3.82倍。公司经营活动现金流和现金类资产对“16邯郸交建CP001”的覆盖程度较高。

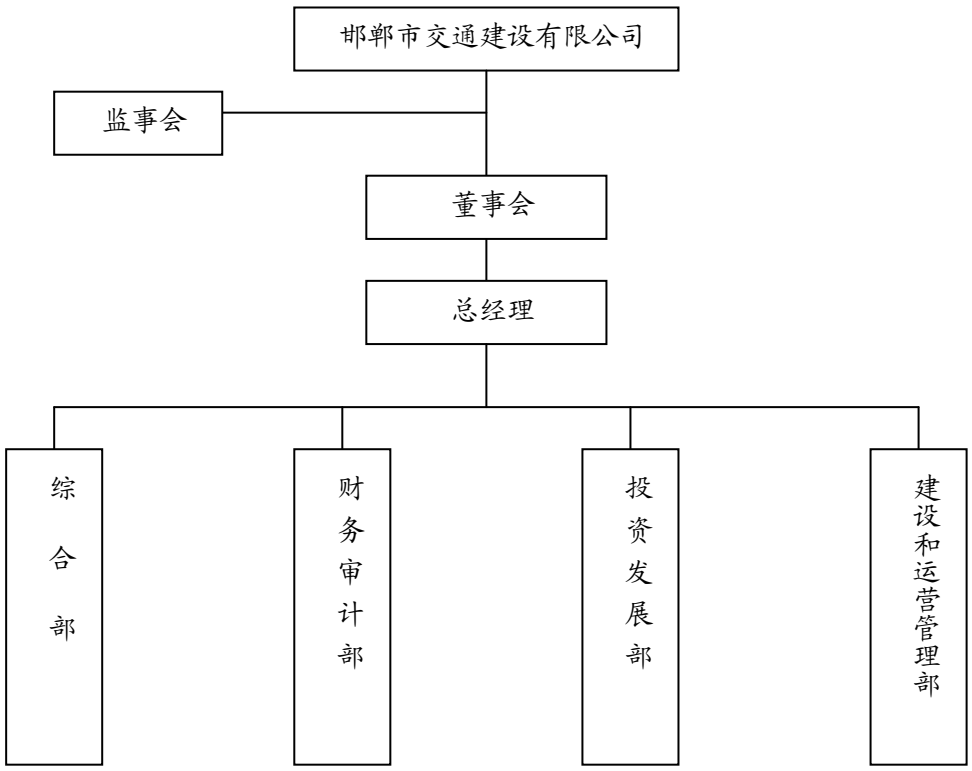
## 十一、结论

综合考虑，联合资信维持公司AA的主体长期信用等级，评级展望为稳定，并维持“16邯郸交建CP001”A-1的信用等级。

# 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 | 2013 年 | 2014 年 | 2015 年 | 2016 年 3 月 |
|---|---|---|---|---|
| **财务数据** | | | | |
| 现金类资产(亿元) | 31.80 | 25.60 | 19.10 | 14.73 |
| 资产总额(亿元) | 211.54 | 237.99 | 256.29 | 256.53 |
| 所有者权益(亿元) | 46.99 | 60.10 | 70.95 | 71.18 |
| 短期债务(亿元) | 29.14 | 13.37 | 20.57 | 8.86 |
| 长期债务(亿元) | 137.31 | 155.54 | 156.32 | 169.32 |
| 全部债务(亿元) | 160.45 | 168.90 | 176.89 | 178.19 |
| 营业收入(亿元) | 11.52 | 9.01 | 11.70 | 2.64 |
| 利润总额(亿元) | 2.09 | 2.09 | 3.17 | 0.23 |
| EBITDA(亿元) | 11.36 | 9.21 | 12.36 | -- |
| 经营性净现金流(亿元) | 4.36 | 6.30 | 7.76 | 1.15 |
| **财务指标** | | | | |
| 存货周转次数(次) | 1805.12 | 309.82 | 113.65 | -- |
| 总资产周转次数(次) | 0.06 | 0.04 | 0.05 | -- |
| 现金收入比(%) | 64.98 | 65.58 | 66.24 | 101.74 |
| 营业利润率(%) | 47.55 | 77.37 | 81.03 | 81.12 |
| 总资本收益率(%) | 3.35 | 3.59 | 4.53 | -- |
| 净资产收益率(%) | 4.44 | 3.46 | 4.46 | -- |
| 长期债务资本化比率(%) | 74.50 | 72.13 | 68.78 | 70.40 |
| 全部债务资本化比率(%) | 77.35 | 73.76 | 71.37 | 71.46 |
| 资产负债率(%) | 78.54 | 74.75 | 72.32 | 72.25 |
| 流动比率(%) | 227.80 | 262.95 | 207.63 | 364.14 |
| 速动比率(%) | 227.79 | 262.91 | 207.53 | 363.94 |
| 经营现金流动负债比(%) | 16.13 | 29.13 | 27.52 | -- |
| 全部债务/EBITDA(倍) | 14.12 | 18.33 | 14.32 | -- |
| EBITDA 利息倍数(倍) | 2.33 | 1.50 | 1.53 | -- |

注：1. 2016 年一季度财务数据未经审计；2. 已将长期应付款调整至短期债务。

# 附件 3　有关计算指标的计算公式

| 指 标 名 称 | 计 算 公 式 |
|---|---|
| **增长指标** | |
| 资产总额年复合增长率 | （1）2 年数据：增长率=（本期-上期）/上期×100%<br>（2）n 年数据：增长率=[(本期/前 n 年)^（1/(n-1)）-1]×100% |
| 净资产年复合增长率 | |
| 营业收入年复合增长率 | |
| 利润总额年复合增长率 | |
| **经营效率指标** | |
| 销售债权周转次数 | 营业收入/（平均应收账款净额+平均应收票据） |
| 存货周转次数 | 营业成本/平均存货净额 |
| 总资产周转次数 | 营业收入/平均资产总额 |
| 现金收入比 | 销售商品、提供劳务收到的现金/营业收入×100% |
| **盈利指标** | |
| 总资本收益率 | （净利润+费用化利息支出）/（所有者权益+长期债务+短期债务）×100% |
| 净资产收益率 | 净利润/所有者权益×100% |
| 营业利润率 | （营业收入-营业成本-营业税金及附加）/营业收入×100% |
| **债务结构指标** | |
| 资产负债率 | 负债总额/资产总计×100% |
| 全部债务资本化比率 | 全部债务/（长期债务+短期债务+所有者权益）×100% |
| 长期债务资本化比率 | 长期债务/（长期债务+所有者权益）×100% |
| 担保比率 | 担保余额/所有者权益×100% |
| **长期偿债能力指标** | |
| EBITDA 利息倍数 | EBITDA/利息支出 |
| 全部债务/ EBITDA | 全部债务/ EBITDA |
| **短期偿债能力指标** | |
| 流动比率 | 流动资产合计/流动负债合计×100% |
| 速动比率 | （流动资产合计-存货）/流动负债合计×100% |
| 经营现金流动负债比 | 经营活动现金流量净额/流动负债合计×100% |

注：　现金类资产=货币资金+交易性金融资产/短期投资+应收票据

短期债务=短期借款+交易性金融负债+一年内到期的长期负债+应付票据

长期债务=长期借款+应付债券

全部债务=短期债务+长期债务

EBITDA=利润总额+费用化利息支出+固定资产折旧+摊销

利息支出=资本化利息支出+费用化利息支出

企业执行新会计准则后，所有者权益=归属于母公司所有者权益+少数股东权益

# 附件 4　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 |

# 附件 5　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 |