

# 信用评级公告

联合〔2021〕6191号

联合资信评估股份有限公司通过对邯郸市交通建设有限公司主体及其相关债券的信用状况进行跟踪分析和评估，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，“18邯鄯交建MTN002”“19邯鄯交建MTN001”和“20邯鄯交建MTN001”的信用等级为AA，“21邯鄯交建CP001”“21邯鄯交建CP002”信用等级为A-1，评级展望为稳定。

特此公告

联合资信评估股份有限公司

二〇二一年七月八日

# 邯郸市交通建设有限公司 2021 年跟踪评级报告

## 评级结果：

项目	本次 级别	评级 展望	上次 级别	评级 展望
发行人	AA	稳定	AA	稳定
21 邯鄹交建 CP002	A-1	稳定	A-1	稳定
21 邯鄹交建 CP001	A-1	稳定	A-1	稳定
20 邯鄹交建 MTN001	AA	稳定	AA	稳定
19 邯鄹交建 MTN001	AA	稳定	AA	稳定
18 邯鄹交建 MTN002	AA	稳定	AA	稳定

## 跟踪评级债项概况：

债券简称	发行规模	债券余额	到期兑付 日
21 邯鄹交建 CP002	5.00 亿元	5.00 亿元	2022/03/01
21 邯鄹交建 CP001	5.00 亿元	5.00 亿元	2022/01/12
20 邯鄹交建 MTN001	5.00 亿元	5.00 亿元	2023/04/24
19 邯鄹交建 MTN001	5.00 亿元	5.00 亿元	2022/10/17
18 邯鄹交建 MTN002	5.00 亿元	5.00 亿元	2021/11/28

注：上述债券仅包括由联合资信评级，且截至评级时点尚处于存续期的债券

评级时间：2021 年 7 月 8 日

## 本次评级使用的评级方法、模型：

名称	版本
收费公路运营企业信用评级方法	V3.0.201907
收费公路运营企业主体信用评级模型（打分表）	V3.0.201907

注：上述评级方法和评级模型均已在联合资信官网公开披露

## 评级观点

邯郸市交通建设有限公司（以下简称“公司”）是邯郸市主要的交通基础设施建设和运营主体，公司经营的高速路产是“晋煤东运”和内陆物资出海的主通道之一，跟踪期内，公司区域专营优势明显。邯郸市地理位置优越，交运条件发达；跟踪期内，邯郸市经济和财政实力持续增强，公司外部发展环境良好，获得持续有力的外部支持。同时，联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）也关注到新冠肺炎疫情对公司经营产生负面影响、存在较大的资金支出压力、债务负担较重等对其信用水平带来的不利影响。

未来随着公司下辖路产路网效应增强，以及客运枢纽中心项目建设推进并投入运营，公司经营规模有望扩大。

综合评估，联合资信确定维持公司主体长期信用等级为 AA，“18 邯鄹交建 MTN002”“19 邯鄹交建 MTN001”和“20 邯鄹交建 MTN001”的信用等级为 AA，“21 邯鄹交建 CP001”“21 邯鄹交建 CP002”信用等级为 A-1，评级展望为稳定。

## 优势

1. 公司外部发展环境良好。邯郸市地理位置优越，交运条件发达，跟踪期内，邯郸市经济和财政实力持续增强，公司外部发展环境良好。
2. 区域专营优势明显。作为邯郸市主要的交通基础设施建设及运营主体，公司经营的高速公路是“晋煤东运”和内陆物资出海的主通道之一，区域专营优势明显。
3. 持续有力的外部支持。跟踪期内，公司在资金支持、资产注入、资产置换、财政补贴方面获得持续有力的外部支持。

## 关注

1. 新冠肺炎疫情对公司经营产生负面影响。受新型疫情影响和高速公路免收通行费政策的实施，2020 年，公司通行费收入有所下降，带动公司营业收入有所下降。
2. 公司存在较大的资金支出压力。公司青兰高速邯鄹段一期改扩建项目及客运枢纽中心项目三期工程尚需投资规模较大，公司未来存在较大的资金支出压力。
3. 公司债务负担较重。公司有息债务规模持续增长，整体债务负担较重，短期债务偿付压力较大。

本次评级模型打分表及结果：

指示评级	aa'	评级结果		AA
评价内容	评价结果	风险因素	评价要素	评价结果
经营风险	B	经营环境	宏观和区域风险	2
			行业风险	2
		自身竞争力	基础素质	2
			企业管理	2
			经营分析	2
财务风险	F3	现金流	资产质量	4
			盈利能力	4
			现金流量	5
		资本结构	4	
		偿债能力	3	
调整因素和理由				调整子级
外部支持				1

注：经营风险由低至高划分为 A、B、C、D、E、F 共 6 个等级，各级因子评价划分为 6 档，1 档最好，6 档最差；财务风险由低至高划分为 F1-F7 共 7 个等级，各级因子评价划分为 7 档，1 档最好，7 档最差；财务指标为近三年加权平均值；通过矩阵分析模型得到指示评级结果

分析师：高朝群 张依

邮箱：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)

网址：www.lhratings.com

主要财务数据：

公司合并口径				
项目	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 3 月
现金类资产 (亿元)	27.58	32.57	14.95	28.62
资产总额 (亿元)	305.33	314.26	342.97	355.57
所有者权益 (亿元)	83.07	86.07	107.32	108.03
短期债务 (亿元)	35.45	77.13	76.57	73.82
长期债务 (亿元)	177.35	140.02	143.87	159.00
全部债务 (亿元)	212.80	217.15	220.45	232.82
营业收入 (亿元)	13.19	15.44	12.83	4.57
利润总额 (亿元)	1.44	1.49	-0.30	0.70
EBITDA (亿元)	12.03	11.93	11.81	--
经营性净现金流 (亿元)	0.00	10.03	-5.01	3.97
营业利润率 (%)	68.74	73.99	78.37	82.48
净资产收益率 (%)	1.74	1.73	-0.29	--
资产负债率 (%)	72.79	72.61	68.71	69.62
全部债务资本化比率 (%)	71.92	71.62	67.26	68.31
流动比率 (%)	275.54	147.37	70.69	89.26
经营现金流负债比 (%)	0.01	12.12	-6.04	--
现金短期债务比 (倍)	0.78	0.42	0.20	0.39
EBITDA 利息倍数 (倍)	1.47	1.38	1.15	--
全部债务/EBITDA (倍)	17.70	18.21	18.66	--

公司本部 (母公司)				
项目	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 3 月
资产总额 (亿元)	283.07	291.72	320.38	333.60
所有者权益 (亿元)	70.21	73.38	95.03	95.88
全部债务 (亿元)	204.75	210.26	214.75	227.60
营业收入 (亿元)	13.03	15.12	12.67	4.38
利润总额 (亿元)	1.47	1.66	0.10	0.85
资产负债率 (%)	75.20	74.85	70.34	71.26
全部债务资本化比率 (%)	74.47	74.13	69.32	70.36
流动比率 (%)	259.90	142.09	65.53	85.01
经营现金流负债比 (%)	-6.90	11.98	-8.18	--
现金短期债务比 (倍)	0.75	0.43	0.19	0.39

注：1. 本报告部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上可能略有差异，系四舍五入造成；2. 本报告将公司及母公司长期应付款中计息部分纳入长期债务核算；3. 2021 年一季度财务数据未经审计，相关指标未年化  
资料来源：联合资信整理

评级历史：

债项简称	债项级别	主体级别	评级展望	评级时间	项目小组	评级方法/模型	评级报告
21 邯鄯交建 CP002	A-1	AA	稳定	2020/11/09	张唐 依嵩	收费公路运营企业信用评级方法 收费公路运营企业主体信用评级模型 (打分表) V3.0.201907	<a href="#">阅读原文</a>
21 邯鄯交建 CP001	A-1	AA	稳定	2020/11/09	张唐 依嵩	收费公路运营企业信用评级方法 收费公路运营企业主体信用评级模型 (打分表) V3.0.201907	<a href="#">阅读原文</a>
20 邯鄯交建 MTN001、19 邯鄯交建 MTN001、18 邯鄯交建 MTN002	AA	AA	稳定	2020/07/14	张唐 依嵩	收费公路运营企业信用评级方法 收费公路运营企业主体信用评级模型 (打分表) V3.0.201907	<a href="#">阅读原文</a>
20 邯鄯交建 MTN001	AA	AA	稳定	2020/04/10	张唐 依嵩	收费公路运营企业信用评级方法 收费公路运营企业主体信用评级模型 (打分表)	<a href="#">阅读原文</a>

						V3.0.201907	
19 邯鄹交建 MTN001	AA	AA	稳定	2019/09/20	赵传第 唐 嵩	<a href="#">收费公路运营企业 信用评级方法</a> <a href="#">收费公路运营企业 主体信用评级模型 (打分表)</a> <a href="#">V3.0.201907</a>	<a href="#">阅读 原文</a>
18 邯鄹交建 MTN002	AA	AA	稳定	2018/08/08	赵传第 陈 楠	<a href="#">高速公路行业企业 信用评级方法</a>	<a href="#">阅读 原文</a>

注：上述历史评级项目的评级报告通过报告链接可查阅；2019年8月1日之前的评级方法和评级模型均无版本编号



## 声 明

一、本报告引用的资料主要由邯郸市交通建设有限公司（以下简称“该公司”）提供，联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）对这些资料的真实性、准确性和完整性不作任何保证。

二、除因本次评级事项联合资信与该公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与该公司不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

三、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，符合真实性、准确性、完整性要求。

四、本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，未因该公司和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。

五、本报告用于相关决策参考，并非是某种决策的结论、建议。

六、本次跟踪评级结果自本报告出具之日起至相应债项到期兑付日有效；根据后续跟踪评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

# 邯郸市交通建设有限公司

## 2021 年跟踪评级报告

### 一、跟踪评级原因

根据有关法规要求，按照联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）关于邯郸市交通建设有限公司（以下简称“公司”）及其相关债券的跟踪评级安排进行本次跟踪评级。

### 二、企业基本情况

2019 年 6 月，邯郸市人民政府（以下简称“邯郸市政府”）同意将邯郸市交通运输局下辖的包括公司在内的 12 家经营性企事业单位分两批划入邯郸市交通投资集团有限公司（以下简称“邯郸交投”）管理，并于 2020 年完成工商登记变更，公司股东变更为邯郸交投。截至 2021 年 3 月末，公司注册资本和实收资本均为 1.80 亿元，公司唯一股东为邯郸交投，实际控制人为邯郸市交通运输局。

公司是邯郸市主要的交通基础设施建设和运营主体，跟踪期内，公司经营范围未发生变化。

截至 2020 年末，公司资产总额 342.97 亿元，所有者权益 107.32 亿元，全部为归属于母公司所有者权益。2020 年，公司实现营业收入 12.83 亿元，利润总额-0.30 亿元。

截至 2021 年 3 月末，公司资产总额 355.57 亿元，所有者权益 108.03 亿元，全部为归属于母公司所有者权益。2021 年 1-3 月，公司实现营业收入 4.57 亿元，利润总额 0.70 亿元。

公司注册地址：河北省邯郸市邯山区工业园区创优路 9 号；法定代表人：张钰柱。

### 三、债券概况及募集资金使用情况

截至 2021 年 6 月末，公司由联合资信评级的存续债券见下表，募集资金均已按指定用

途使用完毕，除“21 邯郸交建 CP001”、“21 邯郸交建 CP002”尚未到付息日外其他各券均在付息日正常付息。

表 1 跟踪评级债券概况

债券名称	发行金额 (亿元)	债券余额 (亿元)	起息日	期限
21 邯郸交建 CP002	5.00	5.00	2021/03/01	1 年
21 邯郸交建 CP001	5.00	5.00	2021/01/12	1 年
20 邯郸交建 MTN001	5.00	5.00	2020/04/24	3 年
19 邯郸交建 MTN001	5.00	5.00	2019/10/17	3 年
18 邯郸交建 MTN002	5.00	5.00	2018/11/28	3 年

资料来源：联合资信整理

### 四、宏观经济与政策环境分析

#### 1. 宏观政策环境和经济运行情况

2020 年，新冠肺炎疫情全球大流行，对各国经济和贸易造成严重冲击，全球经济陷入深度衰退。我国宏观政策加大逆周期调节力度对冲疫情负面影响，以“六稳”“六保”为中心，全力保证经济运行在合理区间。在此背景下，2020 年我国经济逐季复苏，GDP 全年累计增长 2.30%（实际增速，下同），成为全球主要经济体中唯一实现正增长的国家，GDP 首次突破百万亿大关，投资超越消费再次成为经济增长的主要驱动力。

2021 年一季度，我国经济运行持续恢复，宏观政策整体保持了连贯性，稳健的货币政策灵活精准、合理适度，把服务实体经济放到更加突出的位置；积极的财政政策提质增效，推动经济运行保持在合理区间。

**经济修复有所放缓。**2021 年一季度，我国国内生产总值现价为 24.93 万亿元，实际同比增长 18.30%，两年平均增长 5.00%（以 2019 年同期为基期进行比较计算的几何平均增长率，下同），低于往年同期水平，主要是受到疫情反复、财政资金后置等短期影响拖累。分产业看，三大产业中**第二产业恢复最快，第三**

产业仍有较大恢复空间。具体看，第二产业增加值两年平均增长 6.05%，已经接近疫情前正常水平（5%~6%），第二产业恢复情况良好，其中工业生产恢复良好，工业企业盈利改善明显；而一、三产业仍未回到疫情前水平。其中

第一产业增加值两年平均增长 2.29%，增速略微低于疫情前正常水平；第三产业两年平均增长 4.68%，较 2019 年同期值低 2.52 个百分点，第三产业仍有恢复空间，主要是由于年初局部性疫情爆发拖累了服务业的修复进程。

表 2 2017-2021 年一季度中国主要经济数据

项目	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年一季度
GDP (万亿元)	83.20	91.93	98.65	101.60	24.93
GDP 增速 (%)	6.95	6.75	6.00	2.30	18.30
规模以上工业增加值增速 (%)	6.60	6.20	5.70	2.80	24.50
固定资产投资增速 (%)	7.20	5.90	5.40	2.90	25.60
社会消费品零售总额增速 (%)	10.20	8.98	8.00	-3.90	33.90
出口增速 (%)	10.80	7.10	5.00	4.00	38.70
进口增速 (%)	18.70	12.90	1.70	-0.70	19.30
CPI 增幅 (%)	1.60	2.10	2.90	2.50	0.00
PPI 增幅 (%)	6.30	3.50	-0.30	-1.80	2.10
城镇失业率 (%)	3.90	4.90	5.20	5.20	5.30
城镇居民人均可支配收入增速 (%)	6.50	5.60	5.00	1.20	13.70
公共财政收入增速 (%)	7.40	6.20	3.80	-3.90	24.20
公共财政支出增速 (%)	7.70	8.70	8.10	2.80	6.20

注：1. GDP 总额按现价计算；2. 出口增速、进口增速均以人民币计价统计；3. GDP 增速、规模以上工业增加值增速、城镇居民人均可支配收入增速为实际增长率，固定资产投资增速、社会消费品零售总额增速为名义增长率；4. 城镇失业率统计中，2017 年为城镇登记失业率，2018 年开始为城镇调查失业率，指标值为期末数

资料来源：联合资信根据国家统计局和 Wind 数据整理

消费对 GDP 的拉动作用明显提升，成为拉动经济的主引擎；投资拉动垫底；净出口创 2007 年以来新高。从两年平均增长来看，2021 年一季度社会消费品增速为 4.20%，延续了上年逐季恢复的趋势，与疫情前水平的差距进一步缩小；消费超越投资重新成为拉动经济增长的主引擎，疫情以来对 GDP 增长的拉动作用首次转正，但仍低于疫情前正常水平。一季度固定资产投资完成额 9.60 万亿元，同比增长 25.60%，两年平均增长 2.90%，与疫情前正常水平差距较大，固定资产投资仍处在修复过程中；资本形成总额对 GDP 增长的拉动作用最弱，疫情以来主要靠投资拉动的经济增长模式有所改变。一季度外贸实现开门红，贸易顺差 7592.90 亿元，较上年同期扩大 690.60%，净出口对 GDP 增长的拉动作用延续上年逐季上升的趋势，达到 2007 年以来的最高水平。一季度三大需求对 GDP 增长的拉动情况反映出经济内在增长动力较上年有所增强，经济结

构进一步改善。

居民消费价格指数运行平稳，生产者价格指数结构性上涨。2021 年一季度，全国居民消费价格指数（CPI）和扣除食品和能源价格后的核心 CPI 累计同比增速均为 0，较上年同期分别回落 4.9 和 1.30 个百分点，处于低位。2021 年一季度，全国工业生产者出厂价格指数（PPI）累计同比上涨 2.10%，呈现逐月走高的趋势。国际大宗商品价格上涨推高钢材、有色金属等相关行业出厂价格，带动 PPI 持续上行，加大了制造业的成本负担和经营压力。

社融存量增速下降。截至 2021 年一季度末，社融存量同比增速为 12.30%，较上年末下降 1 个百分点，信用扩张放缓；2021 年一季度新增社融 10.24 万亿元，虽同比少增 0.84 万亿元，但却是仅次于上年一季度的历史同期次高值，反映出实体经济融资需求仍较为旺盛。从结构来看，信贷和未贴现银行承兑汇票是支撑一季

度社融增长的主要因素，企业债券和政府债券融资则是一季度新增社融的拖累项。货币供应量方面，截至 2021 年一季度末，M2 余额 227.65 万亿元，同比增长 9.40%，较上年末增速（10.10%）有所下降。同期 M1 余额 61.61 万亿元，同比增长 7.10%，较上年末增速（8.60%）也有所下降，说明货币政策逆周期调节的力度趋于减弱。

一般公共预算收入累计增速转正，收支缺口较 2019 年同期有所收窄。2021 年一季度一般公共预算收入 5.71 万亿元，同比增长 24.20%，是 2020 年以来季度数据首次转正。其中税收收入 4.87 万亿元，占一般公共预算收入的 85.31%，同比增长 24.80%，同比增速较高主要受增值税、消费税恢复性增长带动，反映了企业经营以及居民消费的修复。一季度一般公共预算支出 5.87 万亿元，同比增长 6.20%，其中保民生、保就业是一季度的重点支出领域，债务付息创 2016 年以来同期最高增速。2021 年一季度一般公共预算收支缺口为 1588.00 亿元，缺口较 2020 年和 2019 年同期值有所收窄，可能与 2021 年一季度财政收入进度较快相关。2021 年一季度全国政府性基金收入 1.86 万亿元，同比增长 47.90%，主要是由于国有土地出让收入保持高速增长；政府性基金支出 1.73 万亿元，同比减少 12.20%，主要是由于地方政府专项债发行进度有所放缓。

就业压力有所缓解，但依然存在结构性矛盾，居民收入保持稳定增长。2021 年 1—3 月全国城镇调查失业率分别为 5.40%、5.50% 和 5.30%。其中 1—2 月受春节因素影响，加上年初局部疫情影响，失业率有所上升；而 3 月随着疫情形势好转，企业复工复产进度加快，用工需求增加，就业压力有所缓解。2021 年一季度，全国居民人均可支配收入 9730.00 元，扣除价格因素后两年平均实际增长 4.50%，延续了上年一季度以来逐季走高的趋势，且与消费支出增速的差值进一步缩小，居民消费能力有所提高。

## 2. 宏观政策和经济前瞻

2021 年 4 月 30 日政治局会议强调，要精准实施宏观政策，保持宏观政策连续性、稳定性、

可持续性，不急转弯，把握好时度效，固本培元，稳定预期，保持经济运行在合理区间，使经济在恢复中达到更高水平均衡。积极的财政政策要落实落细，兜牢基层“三保”底线，发挥对优化经济结构的撬动作用。政策重点从“稳增长”转向“调结构”，减税降费政策将会向制度性减税政策、阶段性的减税降费政策有序退出、强化小微企业税收优惠、加大对制造业和科技创新支持力度等四大方面倾斜。

稳健的货币政策要保持流动性合理充裕，强化对实体经济、重点领域、薄弱环节的支持，保持货币供应量和社会融资规模增速同名义经济增速基本匹配，保持宏观杠杆率基本稳定。2021 年 3 月 22 日全国主要银行信贷结构优化调整座谈会上提到要在管控好风险的同时，因地制宜增加经济困难省份信贷投放，支持区域协调发展。

2021 年一季度经济修复有所放缓，主要是由于局部性疫情对服务业拖累较大，而随着疫苗的推广，疫情对经济的影响减弱，服务业有望加快恢复。未来随着疫情逐渐稳定，居民消费支出将继续修复，消费有望持续温和复苏；随着欧美经济逐渐恢复，外需有望继续保持强势增长；固定资产投资修复过程仍将持续，投资结构有望优化：房地产投资虽然韧性较强，但未来更多的将受制于信用收紧与结构性政策，大概率呈现下行趋势；基建投资则受制于资金来源以及逆周期调节必要性的下降，扩张空间有限，预计保持低速增长；而制造业投资目前表现较弱，但是生产端强劲，积极因素不断增加，随着企业利润不断修复，未来制造业投资增速有望加快。整体看，预计 2021 年我国经济将保持复苏态势，结构进一步优化。

## 五、行业及区域经济环境

### 1. 高速公路行业

高速公路作为重要的交通基础设施，在中国国民经济和社会发展中占据重要地位，近年来中国高速公路通车里程稳定增长，投资规模



维持较高水平，未来仍有一定发展空间。随着经济发展对高速公路运输需求的进一步加大，居民出行需求的提高，行业发展前景良好。联合资信认为高速公路行业整体风险低，展望为稳定。

#### (1) 行业概况

高速公路作为重要的交通基础设施，对于促进商品流通、提高城市化水平、带动区域经济发展具有重要作用。依据《公路法》，公路按其在公路路网中的地位分为国道、省道、县道和乡道，按技术等级分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路和四级公路。从运营主体分类来看，收费公路分为政府还贷公路和经营性公路。政府还贷公路指县级以上地方人民政府交通主管部门利用贷款或者向企业、个人有偿集资建设的公路，不以盈利为目的，通行费收入属于行政事业性收费，严格实行收支两条线管理，法律上是政府债务。《收费公路管理条例》修订稿中提出，政府还贷公路的收费期限最长不得超过 15 年，国家确定的中西部省、自治区、直辖市的政府还贷公路收费期限，最长不得超过 20 年。经营性公路运营主体为国内外经济组织、依法成立的公路企业法人，以市场化形式运营，法律上是企业债务。经营性公路的收费期限最长不得超过 25 年。国家确定的中西部省、自治区、直辖市的经营性公路收费期限，最长不得超过 30 年。

根据交通运输部发布的《2019—2020 年交通运输行业发展统计公报》，2019—2020 年，中国高速公路通车里程分别达 14.96 万公里和 16.10 万公里，其中国家高速公路通车里程分别为 10.86 万公里和 11.30 万公里。2020 年末，中国高速公路通车里程占公路总里程的 3.10%，较上年末提高 0.12 个百分点。中国高速公路通车里程居世界第一。随着国家逐渐取消政府还贷二级公路收费及高速公路通车里程的增加，中国收费公路结构不断优化。分区域看，广东、云南是全国高速公路里程最长的两个省份；近年新增里程主要集中在路网密度较低区域。

公路运输运行状况与 GDP 增速、行业供需等高度相关。近年来，受高铁、航空等其他交通方式分流影响，经营性旅客运输指标呈下滑趋势；货运方面，受益于宏观经济向好带动货运需求增加，加之路网效应的进一步体现，2015—2018 年公路货运指标保持较为稳健的增长，2019 年公路货运指标首次出现下降，或与大宗货物“公转铁”“公转水”政策实施相关。受新冠肺炎疫情影响，2020 年，中国公路客运指标较 2019 年明显下降；同期，公路货物运输总量基本持平，货物运输周转量小幅增长。得益于相对完备的路网体系及灵活便捷的承运属性，公路运输在中国交通运输体系中持续占据主导地位，2020 年分别承担国内营业性货物运输总量及旅客运输总量的 73.8% 和 71.3%。

表 3 2015—2020 年中国公路运输主要指标情况

指标	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年		2020 年	
					绝对值	同比 (%)	绝对值	同比 (%)
营业性旅客运输总量 (亿人次)	161.91	154.28	145.68	136.50	130.10	-4.80	68.94	-47.0
旅客运输周转量 (亿人公里)	10742.66	10228.71	9765.20	9275.50	8857.10	-4.60	4641.01	-47.60
营业性货物运输总量 (亿吨)	315.00	334.13	368.69	395.69	343.50	--	342.64	-0.30
货物运输周转量 (亿吨公里)	57955.72	61080.10	66771.50	71249.20	59636.40	--	60171.85	0.90

注：联合资信根据公开资料整理

运输需求方面，2021 年一季度，随着疫情得到有效控制，国内经济增速企稳回升，中国交通运输货运量增速已基本达疫情前水平，营业性客运量仍处于恢复阶段。其中，公路货物运输量 80.87 亿吨，较 2020 年同期增长 52.9%，货物运

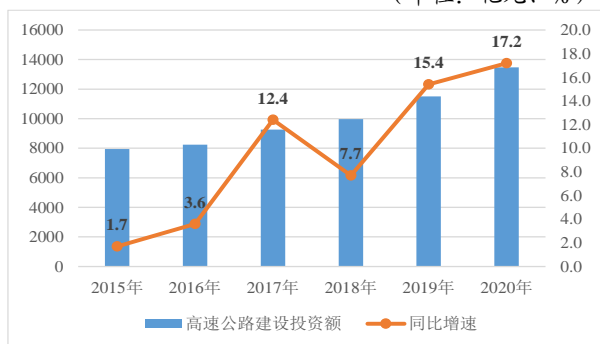
输周转量 1447.87 亿吨公里，较 2020 年同期增长 56.9%；公路旅客运输量 13.10 亿人次，较 2020 年同期下降 4.1%，旅客运输周转量 896.84 亿人公里，较 2020 年同期下降 5.0%，受分流以及疫情对旅客跨地区出行限制的多重影响，

公路营业性旅客运输指标呈下降趋势。

### (2) 行业特点

**行业周期性较弱，抗风险能力较强。**从需求角度看，经济发展离不开完善的交通网络，经济处于上行周期时客货周转量快速增长，交通运输尤其是高速公路行业的景气度随之上行。从投资端来看，交通基础设施是国民经济发展的重要硬件支撑，通常由政府主导，行业投资成为逆周期经济中政府投资的重要构成。

图 1 2015 - 2020 年中国高速公路建设投资情况  
(单位: 亿元、%)



注：联合资信根据交通运输行业发展统计公报整理

### 投资规模大，回收周期长，行业进入壁垒高。

高速公路是重资产行业，单公里造价高，其建设所需资金规模大，回报周期长。2020 年，中国高速公路建设完成投资 13479 亿元，增长 17.2%，

增速较 2019 年（15.4%）提升 1.8 个百分点，投资规模及增速维持高位。

**行业债务负担较重，未来中西部地区债务规模或继续增长。**高速公路建设资金来源主要为资本金及银行贷款，近年资本金比率维持在 30% 左右，银行贷款比重介于 64%~66%，其他债务占比为 5% 左右。这导致高速公路行业负债率较高，债务负担较重。区域分布方面，我国东部地区的高速公路建设较早，单公里造价低，且早期举借的债务已陆续偿还，债务规模相对较小，增速也较为缓慢。近年来新增的高速公路主要集中在中西部地区，新增债务规模较大，进一步加重了其债务负担。

**收支缺口巨大，收入可覆盖利息支出。**2019 年，中国高速公路通行费总收入同比增长 7.40%，同期，支出总额（存量项目还本付息支出、养护支出等）同比增长 13.29%，通行费收支缺口扩大至 4673.94 亿元，较上年增加 816.63 亿元。其中，支出总额以对存续债务的还本付息支出为主，2019 年占 78.12%。由于存续债务规模大，高速公路行业年度通行费收入无法覆盖当年还本付息支出，对利息支出的保障程度较好。

表 4 2015 - 2019 年中国高速公路通行费收入及支出情况

项目	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	
					绝对值	同比 (%)
通行费收入 (亿元)	4097.75	4548.46	5130.20	5168.38	5551.00	7.40%
支出总额 (亿元)	7285.06	8691.73	9156.69	9025.69	10224.94	13.29%
其中：偿还债务利息支出 (亿元)	2251.95	2313.34	2495.72	2499.24	2675.93	7.07%
偿还债务本金支出 (亿元)	3497.94	4750.47	4952.79	4766.20	5311.80	11.45%
收支缺口 (亿元)	3187.31	4143.27	4026.49	3857.31	4673.94	21.17%
通行费收入/偿还债务利息 (倍)	1.82	1.97	2.06	2.07	2.07	--
通行费收入/偿还债务本金 (倍)	1.17	0.96	1.04	0.71	0.69	--

注：联合资信根据全国收费公路统计汇总表整理

### (3) 行业政策

高速公路行业具有很强的政策性，公路的收费标准及收费期限、运输政策、再融资政策等变化对行业运营产生重大影响。

2017 年 7 月，财政部、交通运输部联合发布《地方政府收费公路专项债券管理办法（试行）》，开始在政府收费公路领域试点发行以项目对应并纳入政府性基金预算管理的车辆通行费收入、专项收入等为偿债资金来源的收费

公路专项债券。原来的政府收费公路“贷款修路、收费还贷”模式相应调整为政府发行专项债券方式筹措建设资金。2019年，中国收费公路专项债发行规模同比增长103.51%至1525.51亿元，收费公路专项债成为中国路网建设的重要资金来源。

2018年9月，国务院办公厅印发《推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020年）的通知》（国办发〔2018〕91号），以京津冀及周边地区、长三角地区、汾渭平原等区域为主战场，大力推进大宗货物运输“公转铁”“公转水”，不断完善综合运输网络，减少公路运输量，增加铁路运输量。该政策的意义在于加快公路运输行业转型升级，在公路大宗货物运量缩减的同时，及时有效地扩大短途运输、小批量运输市场份额，充分发挥公路运输方式机动灵活比较优势。

2018年12月，交通运输部发布《公路法修正案（草案）》《收费公路管理条例（修订草案）》。按照预算法及相关改革要求，地方政府要为政府收费公路发展举借债务、发行收费公路专项债券，并以车辆通行费收入偿还；明确新建的收费公路只能是高速公路，停止新建收费一、二级公路和独立桥梁、隧道，严格控制收费公路规模；明确车辆通行费收入无法满足债务利息和养护管理支出需求的省份不得新建收费公路，防止盲目投资建设；建立养护管理收费制度，一省范围内所有政府收费高速公路债务偿清的，按照满足基本养护、管理支出需求和保障通行效率的原则，重新核定收费标准，实行养护管理收费，保障养护管理资金需要。

2020年初，受新冠肺炎疫情影响，春节期间全国收费公路免收车辆通行费期间由7天延长至16天。2月15日，交通运输部发布通知，自2月17日零时起至疫情防控工作结束，全国收费公路免收车辆通行费。4月28日，交通运输部发布关于恢复收费公路收费的公告，自2020年5月6日零时起，经依法批准的收费公路恢复收费（含收费桥梁和隧道）。突发的新冠肺炎疫情对收费公路行业短期负面冲击较大。

2020年1月起，全国取消省界收费站，原有以省为界的高速公路运营模式变为全国高速公路全网统一运行；同时开始施行《收费公路车辆通行费车型分类》，新标准主要作了三个方面的调整：①增加了专项作业车大类；②将8座、9座小型客车由原2类客车降为1类客车；③载货汽车按照总轴数、车长和总质量进行分类。上述政策的施行是深化收费公路制度改革的重要实践，有利于提升收费公路通行效率及实载率。同时，根据交通运输部初步测算，按照新的货车车轴型收费标准，在同等交通量条件下，年度货车通行费预计下降11.6%，即货车整体收费标准有所降低。

2020年4月30日，中国证监会、国家发展改革委发布《关于推进基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关工作的通知》（以下简称“通知”），通知中提出优先支持基础设施补短板行业，包括仓储物流、收费公路等交通设施。高速公路是典型的资本密集型行业，发行公募REITs有利于企业盘活存量资产、降低资产负债率。

2020年8月6日，交通运输部印发《关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》（以下简称“意见”），提出围绕加快建设交通强国总体目标，推动交通运输领域新型基础设施建设，打造融合高效的智慧交通基础设施。公路方面，推动先进信息技术应用，逐步提升公路基础设施规划、设计、建造、养护、运行管理等全要素、全周期数字化水平。

2020年，多省份积极推动高速公路企业债务化解工作，由国开行牵头的银团与多家省级高速公路企业达成融资再安排协议，通过原债务置换、展期或重组等方式，降低企业融资成本，拉长到期时间，平滑债务期限，有效缓解了相关企业受疫情影响通行费收入下降带来的流动性紧张。长期而言，为高速公路行业现金流培育与存量债务还本付息的匹配调节提供了更多空间。



总体看，推出收费公路专项债券、修订收费公路管理条例、取消省界收费站、推出公募 REITs 等政策以及债务化解方案的实施对缓解公路建设企业投资压力、提高收费公路运营效率等有积极意义。

#### (4) 未来发展

短期来看，中国国内疫情得以有效控制，宏观经济修复性增长，公路货物运输指标保持高位增长；境外疫情扩散蔓延，居民境内短途出行意愿增加，均对公路运输需求形成有力支撑，2021 年高速公路企业通行费收入有望逐步恢复。

长期来看，中国现有的高速公路仅能满足部分运输需求，中西部地区起步晚且地域面积广，高速公路需求尚未得到充分满足，未来中国高速公路建设仍将以中西部地区为重心。随着其加强对高速公路的投资建设，高速公路通车里程将稳定增长。

根据《国家公路网规划（2013—2030 年）》，到 2030 年中国将建成总规模约 11.8 万公里的国家高速公路网，由 7 条首都放射线、11 条南北纵线、18 条东西横线及地区环线、并行线、联络线等组成，另规划远期展望线 1.8 万公里，位于西部地广人稀地区。2021 年 3 月，中共中央发布《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》（以下简称“十四五规划”）提出：加快建设交通强国，建设现代化综合交通运输体系，推进各种运输方式一体化融合发展，提高网络效应和运营效率。高速公路建设工程方面，实施京沪、京港澳、长深、沪昆、连霍等国家高速公路主线路拥挤路段扩容改造，加快建设国家高速公路主线并行线、联络线，推进京雄等雄安新区高速公路建设，规划布局建设充电设施，新建高速公路里程 2.5 万公里。

随着经济发展对高速公路运输需求的进一步加大，居民出行需求的提高，我国高速公路行业仍将保持平稳发展。联合资信认为高速公路行业整体风险低，展望为稳定。

## 2. 区域经济环境

**邯郸市地理位置优越，交运条件发达。跟踪**

**期内，邯郸市经济和财政实力持续增强，公司外部发展环境良好。**

邯郸市位于河北省南端、太行山东麓，西依太行山脉，东接华北平原，与晋、鲁、豫三省接壤，是晋冀鲁豫四省要冲和中原经济区腹心、华北地区重要的交通枢纽，是国务院批复确定的河北省南部地区中心城市。

邯郸市是华北地区和晋冀鲁豫四省区域重要的交通枢纽，境内铁路、高速公路、国省干线公路纵横交错，交通网络发达。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。

截至 2020 年末，邯郸市公路通车总里程 1.95 万公里，路网密度 162.5 公里/百平方公里。其中，高速公路里程 534.5 公里；普通干线一级公路 888.2 公里、二级公路 2075.3 公里、三级公路 2530.6 公里，三级以下公路 13471.2 公里。同期，邯郸市民用汽车保有量达到 199.0 万辆，较上年末增长 7.2%；其中私人汽车 177.5 万辆，较上年末增长 6.3%。

根据《邯郸市国民经济和社会发展统计公报》，2018—2020 年，邯郸市分别实现地区生产总值 3454.6 亿元、3486.0 亿元和 3636.6 亿元，持续增长。具体看，2020 年，邯郸市第一产业增加值 376.6 亿元，增长 3.4%；第二产业增加值 1571.3 亿元，增长 5.2%；第三产业增加值 1688.6 亿元，增长 3.5%。三次产业比重由 2019 年的 9.9:43.9:46.2 调整为 10.4:43.2:46.4。

财政方面，2018—2020 年，邯郸市分别实现一般公共预算收入 243.40 亿元、262.07 亿元和 287.8 亿元，持续增长。其中，税收收入分别为 165.83 亿元、181.47 亿元和 187.65 亿元。2018—2020 年，邯郸市一般公共预算支出分别为 626.00 亿元、697.21 亿元和 788.6 亿元。同期，邯郸市财政自给率分别为 38.88%、37.59% 和 36.48%。

2018—2020 年，邯郸市分别实现政府性基金收入 167.60 亿元、251.03 亿元和 320.1 亿元，持续增长且规模较大。



2021年1—3月，邯郸市实现GDP936.4亿元，同比增长15.8%；固定资产同比增长19.4%。同期，邯郸市一般公共预算收入为97.21亿元，同比增长22.5%；其中税收收入60.71亿元，同比增长17.3%。2021年1—3月，邯郸市一般公共预算支出为200.87亿元，同比增长16.6%。

## 六、基础素质分析

### 1. 股权状况

截至2021年3月末，公司注册资本和实收资本均为1.80亿元，公司唯一股东为邯郸交投，实际控制人为邯郸市交通运输局。

### 2. 企业规模及竞争力

**公司是邯郸市主要的交通基础设施建设和运营主体，经营的高速路产是“晋煤东运”和内陆物资出海的主通道之一，在邯郸市交通格局中占有重要地位，公司区域专营优势明显。**

公司经营资产主要有青（岛）兰（州）高速邯郸段、邯（郸）大（名）高速和客运枢纽中心等，其中青兰高速邯郸段、邯大高速是邯郸市经济东西方向物流的重要通道，是“晋煤东运”和内陆物资出海的主通道之一，区域专营优势明显。

截至2021年3月末，公司管辖的青兰高速邯郸段和邯大高速通车里程分别为192.89公里和72.60公里，合计265.49公里。邯郸境内剩余的已通车高速公路包括京港澳高速邯郸段、大广高速邯郸段和太行山高速邯郸段，上述高速均为南北向通车，与东西向通车的青兰高速邯郸段和邯大高速不存在竞争关系。公司路产在邯郸市交通格局中占有重要地位。

### 3. 外部支持

**跟踪期内，公司在资金支持、资产注入、资产置换、财政补贴方面获得持续有力的外部支持。**

2020年，邯郸市交通运输局项目办注入公司0.30亿元资金，用于投资赵王大街项目注册资本金。公司资本公积增加0.30亿元。

2020年，邯郸市交通运输局划入部分土地使用权，评估价值58.76亿元。其中，价值35.37亿元的7块土地用于冲抵邯郸交通运输局欠款（原计入其他应收款），剩余部分注入公司，使得资本公积增加23.39亿元。

2020年，邯郸市交通运输局将持有的青兰高速、邯大高速相关联的国省干线作为连接线部分资产划转至公司，评估价值为30.36亿元，用于冲抵邯郸市交通运输局欠款（原计入其他应收款）。

2020年，公司获得政府补贴2.55亿元，公司计入其他收益。同期，公司营业外收入中政府补助为0.08亿元。

### 4. 企业信用记录

根据公司提供的征信报告（中证码：1304030000512089），截至2021年6月7日，公司本部无已结清及未结清的不良信贷信息记录，过往信用记录良好。

截至2021年6月27日，联合资信未发现公司本部被列入全国失信被执行人名单。

## 七、管理分析

跟踪期内，公司管理体制、组织架构未发生变化，经营情况稳定，但公司暂缺2名董事。

## 八、经营分析

### 1. 经营概况

**受新型冠状病毒疫情影响和高速公路免收通行费政策的实施，2020年，公司通行费收入有所下降，带动公司营业收入有所下降，但综合毛利率小幅增长。2021年一季度，公司营业收入同比大幅增长，毛利率持续提升。**

2020年，公司营业收入同比下降16.90%，主要系通行费收入下降所致。公司营业收入仍以通行费收入为主，占比98.00%。

2020年，公司实现的通行费收入同比下降13.06%，主要系受新型冠状病毒疫情影响及高速公路免收通行费所致。公司其他主业主要包

括场站运营、酒店运营、商品房销售等业务，营业收入规模不大。

毛利率方面，2020年，公司通行费收入毛利率有所增长。公司综合毛利率受此影响有所提升。

新冠肺炎疫情及免收通行费政策对公司通行费收入产生影响，但恢复收费后公司所辖路产车流量增长较快，2021年1—3月，公司实现营业收入4.57亿元，同比增长478.69%；综合毛利率为82.85%。

表5 公司营业收入构成和毛利率情况（单位：万元、%）

项目	2019年			2020年			2021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	144650.22	93.67	74.04	125756.03	98.00	79.34	43832.95	95.90	85.73
其他主业	4300.34	2.78	58.05	2212.24	1.72	61.41	1873.71	4.10	15.57
<b>主营业务</b>	<b>148950.56</b>	<b>96.46</b>	<b>73.58</b>	<b>127968.27</b>	<b>99.72</b>	<b>79.03</b>	<b>45706.66</b>	<b>100.00</b>	<b>82.85</b>
其他业务	5467.79	3.54	100.00	355.57	0.28	84.67	--	--	--
<b>合计</b>	<b>154418.35</b>	<b>100.00</b>	<b>74.52</b>	<b>128323.84</b>	<b>100.00</b>	<b>79.04</b>	<b>45706.66</b>	<b>100.00</b>	<b>82.85</b>

资料来源：联合资信根据公司财务报表整理

## 2. 业务经营分析

### （1）公路投资与运营

公司经营的主要路产整体路产质量较高。

2020年，受新冠肺炎疫情及防控期间免收通行费政策等因素影响，公司通行费收入同比有所下降。随着客运和货运需求的恢复，公司路产运营恢复情况较好，2021年一季度，公司营业收入同比增长478.69%。

跟踪期内，公司收费公路投资与运营业务主要由公司本部负责，通行费收入主要来自下属高

速公路。截至2021年3月末，公司经营的路产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72.60公里；武涉公路和马峰公路为一级公路，通车里程分别为42.00公里和27.00公里，马峰公路已于2012年停止收费，武涉公路已于2019年11月末停止收费，自停止收费起，武涉公路和马峰公路日常养护等费用由政府承担；截至2021年3月末，上述两条一级公路已折旧完毕，资产账面余额为0元。

表6 截至2021年3月末公司经营路产情况（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	一期：93.79 二期：99.10	一期：2007年 二期：2010年	一期：2009年 二期：2010年	一期：2007—2022年 二期：2010—2025年	100.21
邯大高速	高速公路	经营性	72.60	2014年	2014年	2014—2039年	80.23
<b>合计</b>	--	--	<b>265.49</b>	--	--	--	<b>180.44</b>

注：1. 马峰公路自2012年起停止收费；武涉公路于2019年11月末停止收费，上述两条一级公路不再列示；2. 青兰高速邯郸段一期为冀鲁界至邯郸段、二期为邯郸至涉县段

资料来源：公司提供

青兰高速邯郸段是国家“71118”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。青兰高速邯郸段收费年限15年，其中青兰高速一期将于2022年收费到期，因青兰高速邯郸段一期运营时间已超过三分之二规定年限，且道路较窄，其作为山西煤炭东运的主干线，长期受特大型货车碾压，道路已出现各种病害，公司计划通过拓宽改造为双向六车道的形式延长收费年限，同时启动青兰

高速邯郸段一期采用经营性高速运营模式的各项前期审批工作，该方案已通过邯郸市政府审议，拟上报河北省发展和改革委员会（以下简称“河北省发改委”）审批。

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，与规划的京港澳高速邯郸绕城东南环线相接，与山东省规划的青兰高速相接，主线全长72.60公里。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。

2020年，公司所辖青兰高速邯郸段车流量同比下降11.23%，主要系受新型疫情影响，通行车辆下降所致；通行费收入同比下降15.33%，主要系高速公路免收通行费政策影响所致。

2020年，邯大高速车流量同比增长8.78%，通行费收入同比增长18.92%。2019年10月，山东省青兰高速东阿界至聊城（冀鲁界）86.5公里

路段正式建成通车，使得邯大高速邯郸至泰安段实现了全线贯通，受此影响，2020年邯大高速通行车辆增长带动邯大高速通行费收入增长。

随着客运和货运需求的恢复，公司路产运营恢复情况较好，2021年一季度，青兰高速邯郸段及邯大高速车辆通行量同比分别增长80.08%和73.99%，带动公司2021年一季度营业收入同比增长478.69%。

表7 公司车流量及通行费收入情况（单位：万辆、亿元）

路段名称	2019年		2020年		2021年1-3月	
	车流量	收入	车流量	收入	车流量	收入
青兰高速邯郸段	3055	12.26	2712	10.38	895.00	3.79
邯大高速	1412	1.85	1536	2.20	301.00	0.59
武涉公路	115	0.36	--	--	--	--
合计	4582	14.47	4248	12.58	1196.00	4.38

资料来源：公司提供

2020年，公司下属高速公路路产单公里通行费收入（每年）为473.84万元，较上年的469.81万元略有增长，路产质量尚可。2020年，公司总资产周转率（总资产周转率=通行费收入/平均资产总额×100%）为3.83%，较上年的4.67%有所下降。

### 收费标准及回款方式

2019年12月，河北省发改委、河北省财政厅和河北省交通运输厅联合发布《关于调整收费公路车型分类实施货车按车（轴）型收费的通知》（以下简称“《通知》”），《通知》重新划分了收费公路车型分类并核定了车辆通行费收费标准，取消原执行的“三七作五、二八归零”“计费不足5元时按5元计收”的计费规则，对安装车载ETC用户给予通行费5%优惠。新的收费标准自2020年1月1日开始执行，有效期3年，具体收费标准如下。

表8 青兰高速通行费收费标准（单位：个、元/公里）

类别	车型及规格		系数	收费标准
	客车规格	货车总轴数		
第一类	≤9座	--	1.0	0.45
	--	2	--	0.50
第二类	10~19座	--	1.5	0.68
	--	2	--	1.04

第三类	20~39座	--	2.0	0.90
	--	3	--	1.41
第四类	≥40座	--	2.0	0.90
	--	4	--	1.77
第五类	--	5	--	2.05
第六类	--	6	--	2.29

注：摩托车通行收费公路，按第一类收费标准执行

资料来源：公司提供

表9 邯大高速通行费收费标准（单位：个、元/公里）

类别	车型及规格		收费标准
	客车规格	货车总轴数	
第一类	≤9座	--	0.45
	--	2	0.50
第二类	10~19座	--	0.80
	--	2	1.09
第三类	20~39座	--	1.30
	--	3	1.48
第四类	≥40座	--	1.55
	--	4	1.87
第五类	--	5	2.18
第六类	--	6	2.44

注：摩托车通行收费公路，按第一类收费标准执行

资料来源：公司提供

新收费标准下，第一类和第二类客车的规格有所调整，但收费标准保持不变；货车由计重收费改为按车（轴）型收费，确保不增加货车通行费总体负担，但空驶货车或倾向于绕行

国道，高速公路货车通行量或受一定影响。

青兰高速邯郸段为政府还贷性公路，该路产采用“收支两条线”的经营模式，通行费收入全部上缴财政专户，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河北省通信管理局，拆分后拨付至公司，公司需缴纳相关税费。

### 道路养护

公司路产日常维护包括道路日常养护、绿化等，近年来公路养护支出持续增加，主要系以青兰高速邯郸段大修支出为主。

表 10 公司公路维护支出情况表（单位：亿元）

公路名称	2019 年	2020 年	2021 年 1-3 月
青兰高速邯郸段	1.12	0.79	0.50
邯大高速	0.50	0.35	0.13
合计	1.62	1.14	0.63

资料来源：公司提供

此外，公司将青兰高速邯郸段等资产计入固定资产科目，其中青兰高速邯郸段作为政府性还贷路产，不计提折旧；邯大高速公路按照工作量法提取折旧，折旧部分计入“营业成本”。

表 11 公司高速公路路产折旧计提情况表（年）

路产名称	计提折旧依据	计提年限	备注
青兰高速邯郸段	不计提	--	政府还贷路
邯大高速	工作量法	2015-2039	经营性公路

注：公司邯大高速公路每年均由邯郸市华威公路设计咨询有限公司出具的《邯大高速车流量数据分析报告》为依据计提折旧，其中计算公式为：当年折旧=（当年车流量/通行期间总车流量）\*（1-残值率）\*邯大高速资产原值，其中总车流量由具有甲级资质的公路设计咨询公司出具的数据分析报告所计算的预估总车流量，残值率为 0%  
资料来源：公司提供

### 项目建设

**公司青兰高速邯郸段一期改扩建项目投资规模较大，公司未来存在较大的资金支出压力。**

在建项目方面，公司在建工程主要为邯大高速连接线工程，除魏县连接线不再新建外，其余 5 条连接线总投资 14.17 亿元，总长 58.49 公里。

截至 2021 年 3 月末，广平连接线、临漳连接线、大名连接线 3 条连接线已竣工验收，成安连接线已竣工未验收，市区连接线尚在建设中；项目尚需投资 2.00 亿元，规模不大。

公司拟建项目主要为青兰高速邯郸段一期改扩建项目，项目预计总投资 58.00 亿元，预计通车时间为 2023 年。

### （3）其他业务

**2020 年，其他业务整体收入规模不大，但客运枢纽中心项目三期工程投资规模较大，公司存在较大的资金支出压力。**

### 场站运营业务

公司客运经营业务主要为客运枢纽中心项目。公司场站收入主要为输送旅客的客票收入，2020 年为 582.78 万元，较上年的 1065.46 万元大幅下降，主要系私家车、私营运输车经营分流，以及公司将下辖的 6 条通往各县区的运营线路交由万合集团股份有限公司运营等综合所致。

公司运营的客运枢纽中心建筑面积 6.57 万平方米，有 16 个主发车位，3 个高客车辆发车位，年输送旅客达 300 万人次。截至 2020 年末，公司经营的客运枢纽中心运营线路共计 47 条，在运营车辆数为 190 台。

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，规划占地近 500 亩，计划总投资 39.70 亿元，站点毗邻邯郸新高铁火车站、京珠高速公路，是集公路、铁路、轨道为一体的综合性交通枢纽。客运枢纽中心分三期建设，一期为客运主站，二期包括换乘中心与公交站项目，三期建设内容为酒店等配套项目。公司将工程投入计入“在建工程”，待项目交付使用转入“固定资产”。其中，一、二期工程于 2013 年 12 月开工建设，截至 2021 年 3 月末，客运枢纽一期项目已竣工；二期项目主体已基本完工，公司正在进行广场绿化施工、广场亮化等扫尾工程。三期工程计划投资 23.40 亿元，在一期、二期工程建设完成后开展，公司计划全部采用招商引资的方式合作开发、合作经营，但投资规模



较大，公司存在较大的资金支出压力。

公司商品房销售业务规模不大，截至 2021 年 3 月末，公司在售项目为客运枢纽一期公寓项目，该项目已完工，剩余可供销售面积 0.62 万平方米。截至 2021 年 3 月末，公司暂无其他拟开发房地产项目。

公司酒店业务经营规模不大，收入来自邯郸东区智选假日酒店，该酒店于 2016 年开业，位于客运枢纽中心，地理位置优越，距离邯郸机场 20 公里，毗邻邯郸高铁东站。2020 年，公司实现酒店收入 849.33 万元，同比下降 38.17%，主要系受新冠肺炎疫情影响所致。

### 3. 未来发展

公司近年来已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、环保产业进行衍生的发展格局。高速公路主业方面，公司已建成通车的青兰高速邯郸段为邯郸市经济东西物流的大动脉，邯大高速的建成实现市区与周边城市有高速公路相连，达到县县通高速公路。客运业方面，客运枢纽中心项目结合高铁客运站及交通枢纽中心的建设，将发展集商务办公、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。

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。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。

## 九、财务分析

### 1. 财务概况

公司提供的 2020 年度财务报表经中兴财光华会计师事务所（特殊普通合伙）审计，审计结论为标准无保留意见。公司 2021 年一季度财务报表未经审计。

2020 年，公司合并范围新增加 1 家子公司，为公司收购取得；2020 年一季度，公司并表范围无变化。截至 2021 年 3 月末，公司合并范围内一级子公司共计 3 家，新增子公司资产规模较小。整体看，公司财务报表数据可比性强。

### 2. 资产质量

随着政府以高速连接线等固定资产和土地使用权的无形资产置换其他应收款，公司非流动资产占比明显提升。公司资产中公路资产占比大且大部分已抵押，考虑到换入的高速连接线为一级公路，无形资产以高速公路沿线公益性土地为主，其他应收款对资金仍存在占用。公司资产质量一般。

截至 2020 年末，公司资产总额较上年末增长 9.14%，主要系非流动资产增长所致。公司资产以非流动资产为主，且占比提升至 82.89%。

表 12 公司资产主要构成情况（单位：亿元、%）

科目	2019 年末		2020 年末		2021 年 3 月末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
<b>流动资产</b>	<b>121.95</b>	<b>38.80</b>	<b>58.67</b>	<b>17.11</b>	<b>71.20</b>	<b>20.02</b>
货币资金	32.57	10.36	14.95	4.36	28.62	8.05
应收账款	4.54	1.45	9.30	2.71	4.54	1.28
其他应收款	76.75	24.42	26.54	7.74	30.16	8.48
存货	7.84	2.49	7.80	2.27	7.80	2.19
<b>非流动资产</b>	<b>192.31</b>	<b>61.20</b>	<b>284.30</b>	<b>82.89</b>	<b>284.37</b>	<b>79.98</b>
固定资产	163.78	52.12	191.95	55.97	191.96	53.99
在建工程	9.08	2.89	14.46	4.22	14.51	4.08
无形资产	14.69	4.67	73.40	21.40	73.40	20.64

资产总额	314.26	100.00	342.97	100.00	355.57	100.00
------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

注：尾差系四舍五入所致

资料来源：联合资信根据公司财务报表整理

截至 2020 年末，公司流动资产较上年末下降 51.89%，主要系其他应收款和货币资金大幅下降所致。

截至 2020 年末，公司货币资金较上年末下降 54.08%，主要系偿还债务所致。公司货币资金中银行存款占 97.52%，其他货币资金为保证金等，受限比例为 2.47%。

截至 2020 年末，公司应收账款较上年末增长 104.72%，主要系应收的高速公路通行费款项暂时挂账所致。公司应收账款中应收邯郸市交通运输局款项为 9.21 亿元，占 98.99%，账龄在 1 年以内。

截至 2020 年末，公司其他应收款较上年末下降 65.41%，主要系与邯郸市交通运输局以高速连接线及土地资产等冲抵其欠款所致，其中评估价值 30.36 亿元的高速连接线资产为一级公路，评估价值（扣除计入资本公积部分）35.37 亿元的土地为沿线高速公路公益性资产。公司其他应收款中应收前五名欠款方余额占比为 91.67%，集中度高，以地方政府部门及地方国企为主。

表 13 截至 2020 年末公司其他应收款余额前五名情况  
(单位：亿元、%)

单位名称	期末余额	占比
邯郸市交通运输局	12.51	47.12
河北光太路桥工程集团有限公司	4.76	17.94
邯郸市交建漳河开发有限公司	4.43	16.68
邯郸市交通运输局材料供应处	1.44	5.41
邯郸交投	1.20	4.52
合计	24.33	91.67

注：尾差系四舍五入所致

资料来源：公司审计报告

截至 2020 年末，公司存货较上年末变化不大。公司存货中开发成本（客运枢纽土地使用权）占 91.25%、库存商品（待售公寓存量房）占 7.78%。

截至 2020 年末，公司非流动资产较上年末增长 47.84%，主要系固定资产和无形资产增长所致。

截至 2020 年末，公司固定资产较上年末增长 17.20%，主要系邯郸市交通运输局移交部分高速连接线所致。公司固定资产账面价值中路产占 93.17%、房屋建筑物占 5.84%，其余为机器设备等。公司固定资产中青兰高速邯郸段及邯大高速的路产收费权均已用于借款质押。公司固定资产成新率 76.75%，成新率尚可。

截至 2020 年末，公司在建工程较上年末增长 59.33%，主要系客运枢纽中心二期等项目投入所致。

截至 2020 年末，公司无形资产较上年末增加 58.71 亿元，主要系邯郸市交通运输局划入土地使用权所致。公司无形资产中土地使用权账面价值占 99.99%。

截至 2021 年 3 月末，公司资产总额和结构较上年末变动不大。其中，公司货币资金较上年末增长 91.40%，主要系公司收到通行费款项及融资所致。

受限资产方面，2021 年 3 月末，公司受限资产账面价值 156.27 亿元，受限比例为 43.95%。

表 14 截至 2021 年 3 月末公司受限资产情况

项目	账面价值（万元）	受限原因
货币资金	365.73	保证金
存货	71177.60	用于抵押借款
固定资产	1451077.30	收费权质押用于借款
无形资产	40085.33	用于抵押借款
合计	1562705.96	--

资料来源：公司提供

### 3. 资本结构

**公司所有者权益持续增长，构成以资本公积为主，公司权益结构稳定性一般。**

截至 2020 年末，公司所有者权益为 107.32 亿元，较上年末增长 24.70%，主要系公司收到土地资产使得资本公积大幅增长所致。从构成上看，公司所有者权益以资本公积和未分配利润为主，分别占 50.28%和 43.42%。公司所有者权益稳定性一般。

截至 2020 年末,公司实收资本未发生变化,仍为 1.80 亿元。公司其他权益工具降至 0 元,系偿还永续中票(17 邯交建 MTN002)所致。

截至 2020 年末,公司资本公积较上年末增长 78.24%,主要系邯郸市交通运输局划入的土地资产所致。

截至 2021 年 3 月末,公司所有者权益规模和构成较上年末变化不大。

**公司有息债务规模持续增长,整体债务负担较重,短期债务偿付压力较大。**

截至 2020 年末,公司负债总额维持上年末水平。其中,公司流动负债占比有所下降,2021 年 3 月末降至 32.22%。

表 15 公司负债主要构成情况(单位:亿元、%)

科目	2019 年末		2020 年末		2021 年 3 月末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
<b>流动负债</b>	<b>82.75</b>	<b>36.26</b>	<b>83.00</b>	<b>35.22</b>	<b>79.77</b>	<b>32.22</b>
其他应付款	3.87	1.70	4.39	1.86	3.88	1.57
一年内到期的非流动负债	77.13	33.80	73.27	31.09	70.52	28.49
<b>非流动负债</b>	<b>145.44</b>	<b>63.74</b>	<b>152.65</b>	<b>64.78</b>	<b>167.77</b>	<b>67.78</b>
长期借款	89.40	39.18	77.60	32.93	79.63	32.17
应付债券	40.97	17.95	64.00	27.16	74.00	29.89
长期应付款	14.42	6.32	10.13	4.30	13.23	5.34
<b>负债总额</b>	<b>228.19</b>	<b>100.00</b>	<b>235.65</b>	<b>100.00</b>	<b>247.54</b>	<b>100.00</b>

注:长期应付款金额含专项应付款;尾差系四舍五入所致  
资料来源:联合资信根据公司财务报表整理

截至 2020 年末,公司流动负债较上年末变化不大。

截至 2020 年末,公司其他应付款较上年末增长 13.42%,主要系应付利息及代收代缴款项增长所致。

截至 2020 年末,公司一年内到期的非流动负债较上年末下降 5.00%,以一年内到期的应付债券和一年内到期的长期借款为主。

截至 2020 年末,公司非流动负债较上年末增长 4.96%,主要系发行债券使得应付债券增长所致。

截至 2020 年末,公司长期借款较上年末下降 13.20%。公司长期借款主要为质押借款和抵押借款。

截至 2020 年末,公司应付债券较上年末 56.21%,主要系发行债券融资所致。

截至 2020 年末,公司长期应付款(含专项应付款)较上年末下降 29.75%,主要系公司兑付资产证券化产品所致。公司长期应付款主要系融资租赁款、资产证券化、财政专项债券资金等。本报告已将公司长期应付款中计息部分调整至长期债务核算。

截至 2020 年末,公司全部债务为 220.45 亿元,较上年末增长 1.52%。其中,短期债务占 34.74%,长期债务占 65.26%。截至 2020 年末,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 68.71%、67.26%和 57.27%,分别较上年末下降 3.90 个百分点、4.36 个百分点和 4.66 个百分点。

图 2 公司债务及债务指标情况(单位:亿元、%)



资料来源:联合资信根据公司财务报表整理

截至 2021 年 3 月末,公司负债总额较上年末增长 5.05%。公司全部债务较上年末增长 5.61% 至 232.82 亿元,其中短期债务占 31.71%,短期

债务占比较大，公司存在短期偿债压力。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 69.62%、68.31% 和 59.54%，较上年末均有所增长。整体看，公司债务负担较重。

从债务期限到，截至 2021 年 3 月末，公司全部债务中 1 年内到期、1~2 年期、2~3 年期到期金额分别为 73.82 亿元、68.58 亿元和 47.18 亿元，其他均于 3 年以后到期。

#### 4. 盈利能力

2020 年，公司营业收入有所下降，费用总额侵蚀利润明显，政府补贴对利润的贡献程度高，公司经营转亏。随着客运和货运需求的恢复，公司路产运营恢复情况较好，公司 2021 年一季度营业收入大幅增长，利润转正。公司盈利能力一般。

2020 年，受新冠肺炎疫情及防控期间免收通行费政策等因素影响，公司通行费收入同比有所下降；公司营业成本同比下降 31.67%。公司营业利润率有所增长。

表 16 公司盈利情况（单位：亿元、%）

项目	2019 年	2020 年	2021 年 1-3 月
营业收入	15.44	12.83	4.57
营业成本	3.94	2.69	0.78
费用总额	11.77	12.74	3.07
管理费用	3.00	2.96	0.46
财务费用	8.75	9.76	2.60
其他收益	2.56	2.55	0.00
利润总额	1.49	-0.30	0.70
营业利润率	73.99	78.37	82.48
总资本收益率	3.18	2.91	--
净资产收益率	1.73	-0.29	--

资料来源：联合资信根据公司财务报表整理

2020 年，公司费用总额同比增长 8.19%，以管理费用和财务费用为主。同期，公司费用总额在营业收入中的比重为 99.27%，同比增加 23.02 个百分点。费用总额对公司利润侵蚀明显。

2020 年，公司其他收益主要为政府补贴，2020 年为 2.55 亿元，是利润总额（-0.30 亿元）

重要来源。政府补贴对公司利润贡献度高。同期，总资本收益率和净资产收益率均明显下降。与同行业公司对比，公司盈利能力一般。

表 17 2020 年同行业盈利指标对比（单位：%）

公司名称	销售毛利率	总资产报酬率	净资产收益率
石家庄市交通投资开发有限公司	8.58	-0.13	-2.27
沧州交通发展(集团)有限责任公司	60.12	4.01	0.86
公司	13.48	2.22	0.53
赣州高速公路有限责任公司	19.53	0.36	-0.73

资料来源：联合资信根据 Wind 整理，为便于比较，均采用 Wind 口径

随着客运和货运需求的恢复，公司路产运营恢复情况较好，2021 年一季度，公司营业收入同比增长 478.69%；利润总额为 0.70 亿元，由负转正。

#### 5. 现金流

2020 年，受免收通行费政策的影响，公司经营现金流转为净流出，收现质量大幅下降；公司投资活动现金流持续净流出，随着偿还债务规模的增加，公司筹资活动现金净流出规模大幅增长。考虑到公司投资规模较大以及短期债务偿还，公司未来仍有较大的融资需求。

表 18 公司现金流情况（单位：亿元、%）

项目	2019 年	2020 年	2021 年 1-3 月
经营活动现金流入小计	19.95	16.84	10.24
经营活动现金流出小计	9.92	21.85	6.27
经营活动现金流量净额	10.03	-5.01	3.97
投资活动现金流入小计	1.81	0.20	0.00
投资活动现金流出小计	3.61	5.26	0.07
投资活动现金流量净额	-1.80	-5.06	-0.07
筹资活动前现金流量净额	8.23	-10.07	3.90
筹资活动现金流入小计	47.29	114.42	18.60
筹资活动现金流出小计	47.85	121.17	8.83
筹资活动现金流量净额	-0.56	-6.76	9.77
现金收入比	93.67	58.94	204.10

资料来源：联合资信根据公司财务报表整理

经营活动方面，2020 年，公司经营活动现金流入金额同比下降 15.60%，以通行费回款、财政补贴及往来款为主，其中通行费等主业回款同比下降 47.71%，政府补助款和往来款规模



同比增长 69.08。同期，公司经营活动现金流出金额大幅增长 120.18%，主要系往来款为主的其他款项同比增长 212.68% 所致。2020 年，公司经营活动产生的现金流量由净流入转为净流出。2020 年，公司现金收入比同比下降 34.73 个百分点至 58.94%，整体收现质量较弱。

投资活动方面，2020 年，公司投资活动现金流入规模小。同期，公司投资活动现金流出规模同比增长 45.48%，以青兰高速西口改建等项目投入为主。综上，公司投资活动现金流持续净流出，且净流出规模大幅增加。

筹资活动方面，2020 年，公司筹资活动现金流入同比增长 141.94%，主要系融资大幅增长所致。其中，公司将融资租赁、资产证券化募集资金、专项债券资金计入“收到其他与筹资活动有关的现金流入”。同期，公司筹资活动产生的现金流出量同比增长 153.25%，主要用于偿还债务本息，其中偿还债务金额同比增长 226.43%。综上，公司筹资活动现金流持续净流出，且规模明显增加。

2021 年 1—3 月，公司经营活动现金净流入 3.97 亿元，投资活动现金净流出 0.07 亿元，筹资活动现金净流入 9.77 亿元。

## 6. 偿债能力

公司短期及长期偿债指标均表现较弱，考虑到公司是邯郸市主要的交通基础设施建设和运营主体，区域专营优势明显，持续获得政府的有力支持，公司整体偿债能力很强。

表 19 公司偿债指标情况（单位：%、倍、亿元）

项目	2019 年 (末)	2020 年 (末)	2021 年 3 月 (末)
<b>短期偿债能力指标</b>			
流动比率	147.37	70.69	89.26
速动比率	137.90	61.29	79.49
现金短期债务比	0.42	0.20	0.39
<b>长期偿债能力指标</b>			
EBITDA	11.93	11.81	--
EBITDA 利息倍数	1.38	1.15	--
全部债务/EBITDA	18.21	18.66	--

资料来源：联合资信根据公司财务报表整理

从短期偿债能力指标看，截至 2020 年末，公司流动比率、速动比率和现金短期债务比较

上年末均明显下降。截至 2021 年 3 月末，公司上述指标较上年末均有所提升。整体看，公司短期偿债能力指标表现较弱。

从长期偿债能力指标看，2020 年，公司 EBITDA 同比变化不大。同期，公司 EBITDA 利息倍数有所下降，全部债务/EBITDA 有所增长。整体看，公司长期偿债能力较弱。

截至 2021 年 3 月末，公司已获得综合授信额度 354.97 亿元，尚未使用的授信余额为 94.93 亿元。公司间接融资渠道较为通畅。

截至 2021 年 3 月末，公司对外担保余额 18.92 亿元，占净资产的 17.51%，被担保方主要为邯郸市国有企业。公司存在一定的或有负债风险。

表 20 截至 2021 年 3 月末公司对外担保明细表

(单位：亿元)

被担保人	担保余额	担保期限
河北光太路桥工程集团有限公司	2.00	2020.05—2021.05
	0.13	2020.03—2021.07
	0.80	2020.01—2021.12
	0.24	2018.12—2021.12
	0.29	2019.11—2022.08
	0.30	2012.06—2021.06
	0.30	2020.03—2023.03
	0.70	2020.05—2023.05
	1.00	2020.11—2021.11
	1.00	2020.10—2021.10
	0.16	2020.08—2021.08
	0.30	2021.03—2022.03
	1.00	2021.03—2022.03
邯郸市公共交通集团有限公司	0.30	2020.12—2023.11
邯郸冀南新区科文开发建设有限公司	7.10	2020.01—2035.01
邯郸市交建漳河开发有限公司	3.30	2016.04—2028.04
<b>合计</b>	<b>18.92</b>	--

注：公司对河北光太路桥工程集团有限公司（邯郸交投子公司）的 2.00 亿元担保已续签至 2023 年 5 月 26 日，对其 0.30 亿元担保责任已解除

资料来源：公司提供

## 7. 母公司财务分析

公司资产、负债、收入主要来自母公司，母公司债务负担较重。

截至 2020 年末，母公司资产总额为 320.38 亿元（占合并口径的 93.41%），较上年末增长 9.83%。母公司货币资金 14.25 亿元。

截至 2020 年末，母公司负债总额 225.35 亿元（占合并口径的 95.63%），较上年末增长 3.21%。母公司全部债务为 214.75 亿元，资产负债率、全部债务资本化比率分别为 70.34% 和 69.32%，债务负担较重。母公司现金短期债务比为 0.19 倍，短期偿债压力较大。

2020 年，母公司实现营业收入 12.67 亿元，利润总额为 0.10 亿元。

#### 十、存续期内债券偿还能力分析

**截至 2021 年 6 月末，公司存续债券的短期偿债压力不大，但 2022-2023 年存在债券集中兑付压力。**

截至 2021 年 6 月末，公司存续债券余额共 96.50 亿元，其中公司本年度剩余应到期债券金额为 22.00 亿元，2022 年及 2023 年到期本金分别为 36.50 亿元和 38.00 亿元，2023 年达到存续债券待偿本金峰值。截至 2021 年 3 月末，公司现金类资产剔除受限货币资金为 28.59 亿元；2020 年经营活动现金流入量、经营活动现金流净额和 EBITDA 分别为 16.84 亿元、-5.01 亿元和 11.81 亿元，为公司存续债券待偿还本金峰值的 0.44 倍、-0.13 倍和 0.31 倍。公司对存续债券保障情况如下表：

表 21 2021 年 6 月末公司存续债券保障情况

（单位：亿元、倍）

项目	指标值
2021 年剩余到期债券金额	22.00
未来待偿债券本金峰值	38.00
2021 年 3 月末现金类资产/本年度剩余应到期债券金额	1.30
2020 年经营活动现金流入量/未来待偿债券本金峰值	0.44
2020 年经营活动现金流净额/未来待偿债券本金峰值	-0.13
2020 年 EBITDA/未来待偿债券本金峰值	0.32

注：1. 本年度剩余到期债券金额=本年度应到期债券金额-本年度已兑付债券金额；2. 现金类资产已剔除受限资金

资料来源：联合资信根据公司财务报表及公开资料整理

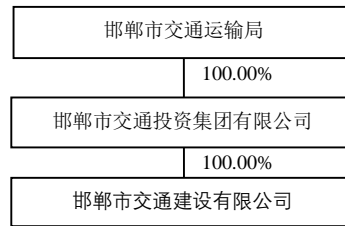
总体看，公司现金类资产对本年度剩余应到期债券金额保障能力强；经营活动现金流入量和 EBITDA 对待偿债券本金峰值保障能力一般，公司经营活动现金流净额无法对待偿债券

本金峰值形成保障，考虑到公司 2022 年债务到期金额与 2023 年相差不大，公司 2022-2023 年面临一定集中兑付压力。

#### 十一、结论

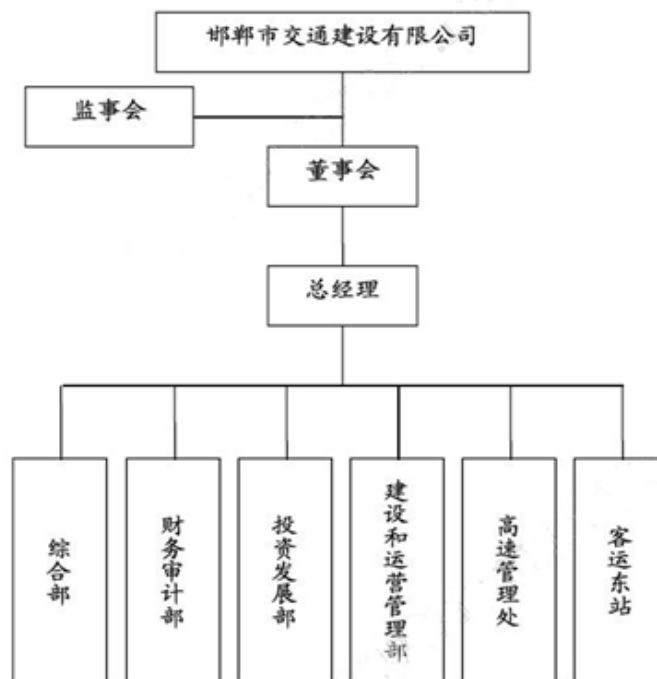
综合评估，联合资信确定维持公司的主体长期信用等级为 AA，维持“18 邯鄹交建 MTN002”“19 邯鄹交建 MTN001”“20 邯鄹交建 MTN001”的信用等级为 AA，维持“21 邯鄹交建 CP001”“21 邯鄹交建 CP002”的信用等级为 A-1，评级展望为稳定。

附件 1-1 截至 2021 年 3 月末公司股权结构图



资料来源：公司提供

附件 1-2 截至 2021 年 3 月末公司组织架构图



资料来源：公司提供

附件 1-3 截至 2021 年 3 月末公司合并范围内一级子公司情况

公司名称	业务性质	注册资本（万元）	持股比例（%）
邯郸市交建置业有限公司	土地整理、房地产开发与经营等	3000.00	100.00
邯郸市交建客运枢纽开发有限公司	客运枢纽的建设与运营管理、酒店管理、房屋租赁、物业管理等	5000.00	60.00
邯郸市华威公路设计咨询有限公司	工程咨询；工程勘察；公路、市政工程设计	526.00	100.00

资料来源：公司提供

附件 2-1 主要财务数据及指标 (合并口径)

项目	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 3 月
<b>财务数据</b>				
现金类资产 (亿元)	27.58	32.57	14.95	28.62
资产总额 (亿元)	305.33	314.26	342.97	355.57
所有者权益 (亿元)	83.07	86.07	107.32	108.03
短期债务 (亿元)	35.45	77.13	76.57	73.82
长期债务 (亿元)	177.35	140.02	143.87	159.00
全部债务 (亿元)	212.80	217.15	220.45	232.82
营业收入 (亿元)	13.19	15.44	12.83	4.57
利润总额 (亿元)	1.44	1.49	-0.30	0.70
EBITDA (亿元)	12.03	11.93	11.81	--
经营性净现金流 (亿元)	0.00	10.03	-5.01	3.97
<b>财务指标</b>				
销售债权周转次数 (次)	3.86	3.28	1.85	--
存货周转次数 (次)	0.41	0.43	0.34	--
总资产周转次数 (次)	0.04	0.05	0.04	--
现金收入比 (%)	73.30	93.67	58.94	204.10
营业利润率 (%)	68.74	73.99	78.37	82.48
总资本收益率 (%)	3.24	3.18	2.91	--
净资产收益率 (%)	1.74	1.73	-0.29	--
长期债务资本化比率 (%)	68.10	61.93	57.27	59.54
全部债务资本化比率 (%)	71.92	71.62	67.26	68.31
资产负债率 (%)	72.79	72.61	68.71	69.62
流动比率 (%)	275.54	147.37	70.69	89.26
速动比率 (%)	249.77	137.90	61.29	79.49
经营现金流流动负债比 (%)	0.01	12.12	-6.04	--
现金短期债务比 (倍)	0.78	0.42	0.20	0.39
EBITDA 利息倍数 (倍)	1.47	1.38	1.15	--
全部债务/EBITDA (倍)	17.70	18.21	18.66	--

注: 1. 本报告部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上可能略有差异, 系四舍五入造成; 2. 本报告将公司长期应付款中计息部分纳入长期债务核算; 3. 2021 年一季度财务数据未经审计, 相关指标未年化



附件 2-2 主要财务数据及指标 (母公司口径)

项目	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 3 月
<b>财务数据</b>				
现金类资产 (亿元)	25.79	32.34	14.25	28.48
资产总额 (亿元)	283.07	291.72	320.38	333.60
所有者权益 (亿元)	70.21	73.38	95.03	95.88
短期债务 (亿元)	34.29	75.99	75.51	72.76
长期债务 (亿元)	170.46	134.27	139.24	154.84
全部债务 (亿元)	204.75	210.26	214.75	227.60
营业收入 (亿元)	13.03	15.12	12.67	4.38
利润总额 (亿元)	1.47	1.66	0.10	0.85
EBITDA (亿元)	/	/	/	--
经营性净现金流 (亿元)	-2.74	9.75	-6.68	4.31
<b>财务指标</b>				
销售债权周转次数 (次)	3.85	3.23	1.85	--
存货周转次数 (次)	150.55	78.32	37.00	--
总资产周转次数 (次)	0.05	0.05	0.04	--
现金收入比 (%)	73.13	93.92	58.49	209.20
营业利润率 (%)	68.80	74.71	78.84	85.42
总资本收益率 (%)	/	/	/	--
净资产收益率 (%)	2.09	2.26	0.10	--
长期债务资本化比率 (%)	70.83	64.66	59.43	61.76
全部债务资本化比率 (%)	74.47	74.13	69.32	70.36
资产负债率 (%)	75.20	74.85	70.34	71.26
流动比率 (%)	259.90	142.09	65.53	85.01
速动比率 (%)	259.82	142.01	65.44	84.14
经营现金流流动负债比 (%)	-6.90	11.98	-8.18	--
现金短期债务比 (倍)	0.75	0.43	0.19	0.39
EBITDA 利息倍数 (倍)	/	/	/	--
全部债务/EBITDA (倍)	/	/	/	--

注: 1. 未获取母公司相关数据, 部分指标无法计算, 用“/”表述; 2. 报告将母公司长期应付款计息部分调整至长期债务核算; 3. 2021 年一季度财务数据未经审计, 相关指标未年化

### 附件 3 主要财务指标的计算公式

指标名称	计算公式
<b>增长指标</b>	
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) <sup>1/(n-1)</sup> -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	
<b>经营效率指标</b>	
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%
<b>盈利指标</b>	
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-税金及附加)/营业收入×100%
<b>债务结构指标</b>	
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%
<b>长期偿债能力指标</b>	
EBITDA 利息倍数	EBITDA/利息支出
全部债务/EBITDA	全部债务/EBITDA
<b>短期偿债能力指标</b>	
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%
现金短期债务比	现金类资产/短期债务

注: 现金类资产=货币资金+交易性金融资产+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 4-1 主体长期信用等级设置及其含义

联合资信主体长期信用等级划分为三等九级，符号表示为：AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC、C。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。详见下表：

信用等级设置	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 4-2 中长期债券信用等级设置及其含义

联合资信中长期债券信用等级设置及含义同主体长期信用等级。

## 附件 4-3 评级展望设置及其含义

联合资信评级展望是对信用等级未来一年左右变化方向和可能性的评价。联合资信评级展望含义如下：

评级展望设置	含义
正面	存在较多有利因素，未来信用等级提升的可能性较大
稳定	信用状况稳定，未来保持信用等级的可能性较大
负面	存在较多不利因素，未来信用等级调低的可能性较大
发展中	特殊事项的影响因素尚不能明确评估，未来信用等级可能提升、降低或不变

## 附件 4-4 短期债券信用等级设置及其含义

联合资信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。详见下表：

信用等级设置	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



## 权利与免责声明

1. 本报告所列示的相关债券或证券的跟踪评级结果，不得用于其他债券或证券的发行活动。
2. 本报告版权为联合资信所有，未经书面授权，任何机构和个人不得复制、转载、出售和发布；经授权使用的，不得对有关内容进行歪曲和篡改，且不得用于任何非法或未经授权的用途。
3. 联合资信对本报告所使用资料的真实性、准确性和完整性不作任何保证；本报告的评级结论及相关分析为联合资信基于相关信息和资料对评级对象所发表的前瞻性观点，而非事实陈述；并非且不应被视为购买、出售、持有任何资产的投资建议。
4. 联合资信保留对评级结果予以调整、更新、终止与撤销的权利。
5. 联合资信不对任何投资者（包括机构投资者和个人投资者）因使用本报告及联合资信采取评级调整、更新、终止与撤销等评级行动而导致的任何损失负责，亦不对发行人因使用本报告或将本报告提供给第三方所产生的任何后果承担责任。
6. 任何使用者使用本报告均视为同意本权利与相关免责条款。

