

信用等级公告

联合[2017] 055 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
主体长期信用等级为
AA

特此公告。

联合资信评估有限公司
二零一七年一月十一日



邯郸市交通建设有限公司

主体长期信用评级报告

评级结果:

主体长期信用等级: AA

评级展望: 稳定

评级时间: 2017 年 1 月 11 日

财务数据

项目	2013 年	2014 年	2015 年	16 年 9 月
资产总额(亿元)	211.54	237.99	256.29	263.51
所有者权益(亿元)	46.99	60.10	70.95	71.19
短期债务(亿元)	23.14	13.37	20.57	3.30
调整后短期债务(亿元)	23.14	13.37	20.57	24.30
长期债务(亿元)	137.31	155.54	153.72	176.72
调整后长期债务(亿元)	137.31	155.54	156.32	162.53
全部债务(亿元)	160.45	168.90	174.29	180.03
调整后全部债务(亿元)	160.45	168.90	176.89	186.83
营业收入(亿元)	11.52	9.01	11.70	6.99
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	3.17
营业利润率(%)	47.55	77.37	81.03	79.75
净资产收益率(%)	4.44	3.46	4.46	--
资产负债率(%)	78.54	74.75	72.32	72.98
全部债务资本化比率(%)	77.35	73.76	71.07	71.66
调整后全部债务资本化比率(%)	77.35	73.76	71.37	72.41
流动比率(%)	227.80	262.95	207.63	742.16
全部债务/EBITDA(倍)	14.12	18.33	14.11	--
调整后全部债务/EBITDA(倍)	14.12	18.33	14.32	--

注: 1. 公司 2016 年三季度财务数据未经审计; 2. 调整后长期/全部债务=长期/全部债务+长期应付款中有息部分; 3. 已将 2016 年 9 月底公司应付债券中一年内到期部分调至调整后短期债务核算。

分析师

赵传第 黄琪融

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

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。联合资信评估有限公司(以下简称“联合资信”)对公司的评级,反映了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,在区域垄断经营及政府支持等方面的突出优势。同时,联合资信关注到公司债务规模持续上升、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。

优势

1. 邯郸市是中国中原地区重要的陆路交通枢纽之一,交通位置优越。
2. 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。
3. 公司得到邯郸市地方政府在政策、资本金、资产注入、财政补贴等多方面的持续支持。
4. 公司营业收入主要来自通行费收入,收入来源较为稳定,2014年青兰高速不再计提折旧后,公司营业利润率快速提升。

关注

1. 受宏观经济及煤炭等能源市场低迷影响,高速公路车流量变化带动公司营业收入有所波动。
2. 公司有息债务持续快速增长,整体债务负担重。

3. 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依赖于政府的持续补助支持。
4. 公司投资规模持续加大，资金压力上升。
5. 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、邯郸市交通建设有限公司主体长期信用等级自本报告出具之日起生效，一年内有效；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。

邯郸市交通建设有限公司

主体长期信用评级报告

一、主体概况

邯郸市交通建设有限公司（以下简称“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武涉公路路产出资²，整合青兰高速公路邯郸段和汽车客运东站等资产于2009年9月16日组建成立的国有独资公司。截至2016年9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9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9月底，公司合并资产总额263.51亿元，所有者权益71.19亿元（其中少数股东权益0.10亿元）。2016年1~9月，公司实现营业收入6.99亿元，利润总额0.23亿元。

公司注册地址：邯郸市丛台区人民东路340号；法定代表人：刘现祥。

二、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GDP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，显示中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，中国就业形势总体稳定。

2015年，中国继续实施积极的财政政策。中国一般公共预算收入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。2015年，央行继续实施稳健的货币政策，灵活运用多种货币政策工具，引导货币信贷及社会融资规模合理增长，改善和优化融资结构和信贷结构。2015年共进行了五次降息和五次降准，降息和降准幅度分别达到125BP和300BP，资金流动性保持宽松状态。

在国内外需求疲软，传统产业调整带来经济下行压力的背景下，2016年前三季度，中国坚定不移推进供给侧结构性改革，适度扩大总需求，加快培育新动能，通过积极的财政政策和稳健灵活的货币政策稳定经济增长。积极的财政政策不断加力增效，财政减税效应逐步显现，财政支出力度继续加大，对经济的平稳

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。

增长起到了重要的支撑作用。货币市场流动性保持合理充裕，随着经济运行的逐步企稳，在保证合理适度流动性的基础上进行预调微调，维持货币供需总量平衡。在上述政策背景下，2016年前三季度，中国经济运行状况整体平稳，国内生产总值（GDP）一、二、三季度均保持同比实际增长 6.7%，经济增速保持在 2009 年以来的较低水平，但经济结构有所优化。

三大产业保持稳定增长，工业生产和企业效益呈现平稳向好态势。2016年前三季度，中国农业生产基本稳定，工业运行平稳，服务业保持较快发展；第三产业增加值占国内生产总值的比重以及对 GDP 累计同比贡献率较上年同期均有所提高，产业结构继续改善；工业发电量、用电量同比有所回升，显示工业继续回暖；企业利润状况持续改善，国有企业和集体企业利润增速明显低于其他类型企业，国企改革势在必行。

固定资产投资增速缓中趋稳，制造业投资和民间投资增长乏力状况有所缓解。2016年前三季度，中国固定资产投资完成额同比增长 8.2%，增速较上半年回落 0.8 个百分点，较 1-8 月回升 0.1 个百分点；制造业固定资产投资完成额和民间固定资产投资完成额累计同比分别增长 3.1%、2.5%，较去年同期分别下降 5.2、7.9 个百分点，但较今年 1-8 月有所回升，民间投资的回升主要受益于简政放权、优惠财税政策、PPP 加速落地等政府支持力度的不断加大；由于财政收支压力以及地方债发行规模的下降，基础设施建设投资支撑力有所下降；随着房地产市场调控政策的推行，今年以来明显回升的房地产投资增速三季度有所放缓。

消费稳中有升，对经济增长支撑作用明显。2016年前三季度，中国社会消费品零售总额同比增长 10.4%，保持稳健增长，对 GDP 增长的贡献率达到 71%，是 2009 年以来的较高水平。受益于房地产行业销售的增长，家具、建筑及装潢材料消费增速较快；汽车消费比较强劲，新能源汽车销售增幅明显，发展潜力较大；网

络消费持续增长，进一步促进消费转型升级。2016 年前三季度，中国居民人均可支配收入同比实际增长 6.3%，失业率保持稳定，居民收入的稳步增长以及就业形势的良好是当前消费旺盛的重要原因。

进出口状况有所改善，但外需疲软导致外贸下行压力仍存。2016 年前三季度，中国进出口总值 17.53 万亿元人民币，较上年同期下降 1.9%，降幅比上半年收窄 1.7 个百分点；其中，出口下降 1.6%，但对部分一带一路国家出口有所增长，机电产品、传统劳动密集型产品依旧是主力；进口下降 2.3%，铁矿石、原油、煤、铜等大宗商品进口量保持增长。今年第三季度中国进出口、出口和进口值实现同步正增长，均好于一、二季度，外贸形势有所改善。在人民币贬值和“一带一路”不断推进的背景下，2016 年前三季度中国对外直接投资增速较快。

在 2016 年前三季度经济运行总体平稳的态势下，中国将继续实行积极的财政政策和稳健适度的货币政策，受财政收支压力的影响，将更多采取简政放权、激发市场主体活力等措施鼓励基础设施建设投资和民间投资。国企改革和供给侧结构性改革政策的陆续出台和实施，将进一步激发改革活力保证经济稳步增长。总体来看，国企改革加速等经济发展的利好因素偏中长期，政策效应的显现需要一定时间，而短期内财政政策实施空间有限，投资、外贸存在不同程度的压力，预计四季度 GDP 将保持稳定增长。

三、行业及区域经济环境

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

1. 行业概况

（1）高速公路发展概况

根据《中华人民共和国公路法》划分标准，

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。主要用于连接政治、经济、文化上重要的城市和地区，是国家公路干线网的骨架，一般年平均昼夜汽车通过量 2.5 万辆以上。高速公路是重要的国家资源，具有行车速度快、通行能力大、运输成本低、行车安全等特点，对于促进国家经济增长、提高人民生活质量以及维护国家安全有重要作用。

高速公路建设

图1 2009~2015年中国高速公路通车里程



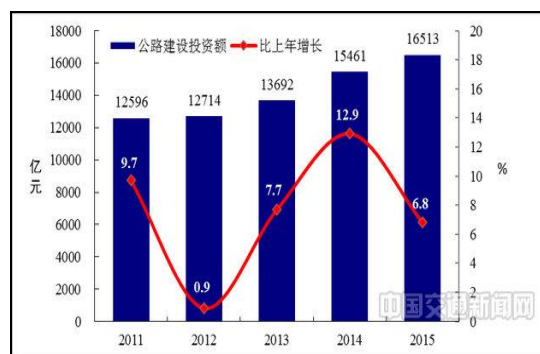
资料来源：交通运输部

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。自1988年中国修建第一条沪嘉（上海—嘉定）高速公路以来，中国高速公路建设经历了三个发展阶段：1988~1992年为起步阶段，期间每年高速公路通车里程在50~250公里之间；1993~1997年为高速公路的第一个发展高潮，期间高速公路发展有了明显的加快，年通车里程保持在450~1400公里之间；1998年至今为高速公路的大发展时期，在国家积极财政政策的推动下，这一阶段通车里程高速增长，由1998年底的6258公里发展为2015年底的12.35万公里，年均复合增幅约为20%。目前中国高速公路总里程居世界第二位。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%。

高速公路属于资金密集型行业，其建设成本主要包括路面材料费、征地拆迁费、人工成

本和通讯监控等交通设施费等。尽管从总里程看高速公路在整个公路体系中的占比不大，但其高成本的特性导致其在公路投资中的占比一直在50%以上。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

加快高速公路建设是中国经济发展的需要。随着国民经济的快速发展，物流、人流大幅度增加，提高运输效率、降低运输成本的要求日益迫切。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。

中国高速公路的发展同世界还有一定的差距，主要表现在：从高速公路密度看，目前中国高速公路密度远低于发达国家水平；从连通城市看，中国目前仅连通50万人以上的城镇，而美国、德国已连通国内所有5万人以上的城镇，日本已连通所有10万人以上的城镇；

从便捷性和通畅性看，中国高速公路建设初期以连接主要城市为主，最近几年才转向大规模跨省贯通，网络化建设任务依然艰巨。

高速公路运输

公路运输经济运行状况与GDP增速高度相关。

2013年，全国营业性客货运车辆完成公路客运量和货运量分别为185.35亿人和307.66亿吨，按可比口径同比分别增长4.2%和10.9%；营业性客货运车辆完成公路客运周转量和货运周转量分别为11250.94亿人公里和55738.08亿吨公里，按可比口径同比分别增长1.0%和11.2%。

2014年，全国营业性客货运车辆完成公路客运量和货运量分别为190.82亿人和333.28亿吨，同比增速分别为3.0%和8.3%；旅客周转量和货运周转量分别为12084.10亿人公里和61016.62亿吨公里，同比分别增长7.4%和9.5%。

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，比上年分别下降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。

（2）高速公路行业政策

“贷款修路，收费还贷”政策是改革开放初期，中国公路交通严重滞后、国家财力有限的条件下，探索发展起来的一项重要政策。1984年，国务院第54次常委会正式决议实施“贷款修路，收费还贷”；1988年，交通部、财政部、国家物价局根据《公路管理条例》，联合发布

了《贷款修建高等级公路和大型公路桥梁、隧道收取车辆通行费规定》；2004年，中国《收费公路管理条例》正式实施。目前中国现有公路网中，95%的高速公路是靠收费公路政策筹资修建的，收费还贷政策的实施在中国公路建设初期拓宽了公路建设投融资渠道，缓解了建设资金严重不足的矛盾，对加快中国公路交通的发展做出了重要的贡献。

然而，随着近年来中国高速公路建设的快速发展，高速公路存在超期收费、通行费标准过高以及不合理收费的问题。2011年6月起，交通运输部开展了为期一年的全国收费公路专项清理工作，全面清理公路超期收费、通行费收费标准偏高等违规及不合理收费等现象。根据清查要求，各省市都对辖内路段做了清查，从各省的整改结果看，绝大多数省份只对少数路段的收费期限、费率做调整。

2012年8月，国务院发布了《国务院关于批准交通运输部等部门重大节假日免收小型客车通行费实施方案的通知》（国发[2012]37号），通知规定，春节、清明节、劳动节、国庆节四个国家法定节假日，以及当年国务院办公厅文件确定的上述法定节假日连休日期间7座及以下小型客车免收高速通行费。该通知旨在减轻民众过路负担，具有很大的社会意义。但由于此次免费通行的天数约为20天，占全年的5.5%，且节假日均为车流量大的时期，免费通行政策的实施将对高速公路运营企业带来一定的负面影响，一方面，影响企业收入及利润，另一方面更加集中的车流量将造成交通拥堵，增加高速通行管理难度。同时，由于通知中规定免费通行的范围为7座及以下小型客车，属于“一类车”，因此高速公路运营企业所辖高速路段一类车流量占比越高，所受影响越大。

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。

（3）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”。

近年来邯郸市区域经济保持平稳发展，根据邯郸市国民经济和社会发展统计公报：2013~2015年，邯郸市分别实现地区生产总值3061.5亿元、3080.0亿元和3145.4亿元，同比分别增长7.3%、6.5%和6.8%，增速呈下降趋势；三次产业结构由2013年的12.9：51.3：35.8调整为2015年的12.8：47.7：39.5，第二产业

比重逐年下降，第三产业比重逐年提升。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。

2013~2015年，邯郸市全社会固定资产投资完成额分别为2758.9亿元、3174.1亿元和3526.6亿元，同比分别增长15.7%、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，同比下降9.5%。

财政方面，2013~2015年，邯郸市全部财政收入分别为301.2亿元、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172.7亿元、183.2亿元和190.6亿元，同比变化率分别为-6.5%、6.1%和4.1%；政府性基金预算收入逐年下降，分别为122.8亿元、109.4亿元和65.7亿元。2013~2015年，邯郸市一般公共预算支出分别为357.2亿元、397.5亿元和498.0亿元，同比变化率分别为-5.9%、8.3%和25.3%。

2016年1~9月，邯郸市固定资产投资完成额为2790.6亿元，同比增长8.1%；2016年1~10月，邯郸市一般公共预算收入合计174.95亿元，同比增长8.2%，其中税收收入112.04亿元，同比增长5.8%。

总体看，受宏观经济下滑、煤炭等能源市场低迷影响，近年来邯郸市区域经济保持相对稳定，增速有所放缓；邯郸市近三年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，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，公司区域优势显著。

四、基础素质分析

1. 产权状况

截至2016年9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，现有资产主要包括青兰高速邯郸段、邯大高速、武涉公路和汽车客运东站等；其中，青兰高速邯郸段全长达192.89公里，为邯郸经济东西物流的大动脉，2015年，青兰高速邯郸段每公里通行费收入为483.70万元；客运东位于京港澳高速公路与309国道交叉口，是目前中原地区规模较大的大型一级汽车客运站。公司资产在邯郸市交通格局中占有重要地位，资产质量优良。

公司是邯郸市公路行业的龙头企业，是邯郸市交通运输局唯一的下属企业；截至2016年9月底，公司经营青兰高速邯郸段和邯大高速公路通车里程合计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. 人员素质

公司共有4位高层管理人员，包括1位董事长，1位副董事长，1位总经理（由董事长兼任），2位副总经理。公司高管人员均有大学本科学历。

刘现祥先生，1965年生，本科学历，高级会计师；曾任邯郸市交通运输局财务处副处长、邯郸市交通建设有限公司董事和常务副总经理等职务；现任公司董事长（法定代表人）及总经理，同时兼任邯郸市交通运输局财务处处长³。

³ 公司董事、监事及高级管理人员均已获批准和任命，其中存在公务员兼职情形，但请辞兼职公务员审批手续正在陆续办理中，

截至2016年9月底，公司共有在岗职工547人。按学历构成划分，大专及以上学历占77.1%，高中及中专学历占22.9%；按职称划分，公司具有高级职称人数占20.5%，中级职称人数占24.8%，初级职称人数占31.2%；按年龄构成划分，50岁以上员工占3.7%，30岁至50岁员工占60.5%，30岁以下员工占35.8%。

总体看，公司高管人员相关工作经验丰富，具有较强的管理能力；员工队伍整体素质较好，能满足公司发展需要。

4. 政府支持

公司由邯郸市交通运输局单独出资组建，与政府关系密切，自成立以来，在资产注入、财政补贴和税收优惠等方面均获得了邯郸市政府、邯郸市交通运输局的大力支持。

资产及资本金注入

公司组建时，邯郸市交通运输局以货币资金及实物资产对公司出资，其中1.80亿元计入“实收资本”，5.14亿元计入“资本公积”，出资情况已经邯郸正泰会计师事务所有限公司审验，并出具了编号为[2009]邯正会验字第69号的验资报告。根据邯郸市交通运输局邯交[2009]63号文，邯郸市交通运输局将马峰公路资产2.12亿元作为资本公积注入公司。2011年，马峰公路和武涉公路重新评估后形成4.18亿元估价差额，公司相应调减以前年度固定资产，减值部分转变为邯郸市交通运输局欠款，计入“其他应收款”科目核算，截至2016年9月底，因马峰公路和武涉公路重新评估而形成的计入“其他应收款”科目的交通运输局欠款余额为4.18亿元。

土地资产注入方面，根据邯交[2011]7号文，邯郸市交通运输局将经邯郸市鑫华资产评估事务所评估后价值为0.55亿元的客运东站土地注入公司，增加公司资本公积。2013年8月16日，邯郸市人民政府批示了《邯郸市交

并且兼职公务员不在公司处领取报酬，符合《中华人民共和国公务员法》和《关于进一步规范党政领导干部在企业兼职（任职）问题的意见》之规定。

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，已经邯郸市市诚资产评估事务所评定并出具了邯中诚评报字[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；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、丛台路以北高铁站前广场(占地面积 220 亩)的土地划入公司，土地性质为划拨地，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。

此外，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 年以来，公司已累计缴纳土地出让金合计 7.57 亿元，已累计获得返还 6.55 亿元，剩余 1.02 亿元未返还，计划 2017 年 1 月到位；土地变性方面，公司共有 6 块土地（合计 133 亩）需要变性，现已有 5 块（合计 108 亩）土地变性为商业出让地，剩余 1 块（25 亩）正在办理中。

政府补助

公司所获政府补助包括车购税补贴和运营补贴两部分。公司获得的政府补助均在营业外收入中反映。

车购税补贴方面，为支持公司交通基础设施建设，根据河北省交通厅、河北省财政厅文件，公司在建高速可获得车购税补贴款：青兰高速获得10.81亿元车购税补贴，已于2010年前全部收到；根据交规划发[2011]188号文，邯大高速总共获得车购税补贴6.10亿元，其中2011年获得3.36亿元，2012年获得2.74亿元。截至2012年底，政府对公司在建高速的补贴均已到位。

根据 2013 年 12 月 10 日出具的邯交字

[2013]174号文：考虑到当前国家经济形势紧张、银行信贷规模紧张、贷款成本提高等因素导致公司资金运转难度加大，为确保公司正常运营，邯郸市交通运输局补贴公司运营资金2亿元，由国土储备中心归还市局借款时直接转给公司；2014年公司已收到该款项，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。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”。

此外，2013~2015年，公司分别获得客运东站上级补助经费及安全生产奖励2万元、31万元和1万元，计入“营业外收入”科目。

根据交函规划[2013]32号文，公司在建的客运枢纽中心项目将获得国家交通运输部资金补贴5000万元，2014年公司已经收到该款项（体现在“递延收益”科目）。

税收优惠

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

根据《河北省人民政府办公厅关于同意选择邯大高速公路投资人及设置收费站的复函》（冀政办函[2014]55号文）：同意将邯大高速公路变更为经营性公路，收费年限为 25 年，由公司作为投资人，依法负责邯大高速公路的建设运营。

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；高速公路属社会公益性项目，在带动区域经济发展等方面做了突出贡献，为保证其更好的服务社会，青兰高速邯郸段和邯大高速停止收费后，邯郸市将按 2013 年底账面价值进行移交管理。因此，自 2014 年起，青兰高速邯郸段不再计提折旧。

此外，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。青兰高速建设方面，为支持河北省高速公路建设，国开行向河北省交通厅主要建设项目发放软贷款，2005~2010 年河北省交通厅将其中的 9.9 亿元贷款划给邯郸市交通运输局用以支持青兰高速项目建设，根据邯郸市交通运输局邯交字[2011]44 号文件，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 2016 年 9 月底，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，近年公司在资产注入、财政补助、税收优惠等方面获得了政府大力支持，资产规模、利润总额等方面很大程度上有赖于政府的持续支持。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。

五、管理分析

1. 法人治理结构

公司按照《公司法》等法律、行政法规、部门规章的要求，建立了规范的公司治理结构。公司设董事会、监事会和经理层，实行董事会管理下的总经理负责制。董事会为公司的权力机构，负责制定公司的经营计划和投资方案、年度财务预算方案和决算方案等，决定公司生产和经营的重大事项，董事会由 7 名成员组成，其中董事长 1 名，董事 6 名，董事任期三年，任期届满经出资人重新指定可连任；公司监事会对董事、高级管理人员执行公司职务的行为行使监督权，监事会由 5 人组成，任期三年，可连选连任；公司经理层对董事会负责，组织实施董事会决议，主持公司的生产经营管理工作。

目前，公司董事会、监事会和经理层各司其职、相互制衡，能满足公司目前经营管理需求。

2. 管理水平

为保证内部控制体系的有效运转，公司制订了涉及财务管理、人事管理、审计管理、专项管理等多方面的管理制度，包括：《邯郸市交通建设有限公司绩效考核管理制度》、《邯郸市交通建设有限公司安全管理办法》、《邯郸市交通建设有限公司财务管理制度》、《邯郸市交通建设有限公司关于对市局政府还贷收费公路及客运场站等单位资金管理的办法》、《邯郸市交通建设有限公司合同管理办法》、《邯郸市交通建设有限公司政务信息管理办法》、《邯郸市交通建设有限公司内部审计管理办法》、《邯郸市交通建设有限公司车辆使用管理办法》、《邯郸市交通建设有限公司日常接待管理办法》、《邯郸市交通建设有限公司关于工作纪律和休假制度办法》等一系列制度。

财务管理方面，公司制定了详细的财务工作岗位职责、财务工作流程、支票管理办法、现金管理办法、会计档案管理办法等规定，并明确了处罚办法，确保公司财务工作有效进行。

内部审计管理方面，公司设立财务审计部作为内部审计机构，在董事会指导下独立开展审计工作，审计部对董事会负责，并向董事会报告工作。公司在《邯郸市交通建设有限公司内部审计管理办法》中明确了财务审计部的职责，制定了详细的审计工作程序以及具体实施办法。

总体看，公司出台了一系列的管理制度，制度的出台对加强管理、防范内部风险起到了一定的作用，公司的管理体制与管理制度趋于完善。

六、经营分析

2013~2015 年，公司营业收入波动增长，年均复合增幅为 0.75%；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。2013~2015 年，公司分别实现通行费收入 11.28 亿元、7.98 亿元和 11.14 亿元，年均复合下降 0.65%，2014 年快速下降主要受青兰高速货运车流量减少所致。场站收入为公司经营的客运东站客运收入，近三年保持相对稳定，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，近三年分别为 0.15 亿元、0.92 亿元和 0.46 亿元。公司主业突出。

毛利率方面，2013~2015 年，公司综合毛利率逐年快速增长，分别为 47.58%、78.00% 和 81.31%，公司自 2014 年起不再对青兰高速邯郸段计提折旧，故营业成本快速下降，毛利率水平大幅增长。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 1~9 月，公司实现营业收入 6.99 亿元，同比下降 3.37%，为 2015 年全年的 59.79%，主要系通行费收入下降所致；综合毛利率为 80.03%，与上年同期的 81.06% 及 2015 年全年水平（81.31%）基本持平；2016 年 1~9 月，受宏观经济、煤炭钢铁等能源市场低迷导致外运量减少等影响，公司实现通行费收入 6.78 亿元，为 2015 年全年的 60.86%，毛利率较 2015 年全年水平下降 0.99 个百分点至 79.39%。

表1 公司营业收入及毛利率情况表（单位：亿元、%）

项目	2013 年			2014 年			2015 年			2016 年 1~9 月		
	收入	占比	毛利率	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	11.28	97.91	46.47	7.98	88.58	75.16	11.14	95.21	80.38	6.78	96.87	79.39
场站收入	0.09	0.81	100.00	0.11	1.25	100.00	0.10	0.87	100.00	0.07	1.06	100.00
其他业务收入	0.15	1.27	99.99	0.92	10.18	100.00	0.46	3.92	99.93	0.14	2.07	--
合计	11.52	100.00	47.58	9.01	100.00	78.00	11.70	100.00	81.31	6.99	100.00	80.03

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2016年9月底，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	192.89	一期：2007 年 二期：2010 年	一期：2009 年 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。2013~2015 年，公司所辖青兰高速邯郸段车流量分别为 2205.33 万辆、1890.00 万辆和 1921.00 万辆，青兰高速是邯郸市东出西联、连接沿海港口城市的经济动脉，也是晋煤外运的重要通道，2014 年以来，受宏观经济低迷，货运车流量下降导致整体车流量有所减少。同期，青兰高速邯郸段分别实现通行费收入 10.24 亿元、6.86 亿元和 9.33 亿元，2015 年收入快速增长主要系京港澳高速改扩建完成后所带来路网效益增强。2016 年 1~9 月，青兰高速邯郸段车流量 1710.90 万辆，为 2015 年全年的 89.06%；实现通行费收入 5.51 亿元，为 2015 年全年的 59.06%，车流量增长主要系客车带动，货车车流量同比有所下降。

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 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 1~9 月，邯大高速车流量分别为 177.8 万辆、372.86 万辆和 391.60 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 0.38 亿元，未来，随着京港澳高速邯郸绕城东南环段通车后（2015 年 12 月正式通车）车流量的逐步培育、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。2012 年，公司将武涉公路移交涉县当地管理，提升对该公路的管理水平，促使 2013 年武涉公路的车流量和通行费收入大幅增长。2013~2015 年，武涉公路车流量分别为 513 万辆、530 万辆和 547 万辆，逐年小幅增长；通行费收入分别为 1.04 亿元、1.02 亿元和 1.48 亿元，2014

年车流量增长而收入下降主要系收费标准较高的货运车辆比重下降所致。2016年1~9月，武涉公路车流量和通行费收入分别为489.20万辆和0.88亿元，为2015年全年的89.35%和59.46%。

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 1~9 月	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年 1~9 月
青兰高速邯郸段	2205.33	1890.00	1921.00	1710.90	10.24	6.86	9.33	5.51
邯大高速	--	177.80	372.86	391.60	--	0.10	0.33	0.38
武涉公路	513.00	530.00	547.50	489.20	1.04	1.02	1.48	0.88
马峰公路	--	--	--	--	--	--	--	--
合计	2718.33	2597.80	2841.36	2591.70	11.28	7.98	11.14	6.17

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，未来青兰高速邯郸段停止收费后，邯郸市政府将按照 2013 年底账面价值接管公路资产，因此公司自 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处于在建中，公司未来仍有部分高速公路建设投入。截至 2015 年底，青兰高速邯郸段在建工程余额合计 5.27 亿元，邯大高速在建工程 1.95 亿元。

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、元）

类别	车型及规格		收费系数	收费费率	最低收费
	客车	货车			
第一类	≤7 座	≤2 吨	1	0.45	15
	8-19 座	2 吨-5 吨（含 5 吨）	1.5	0.675	15
第二类	20-39 座	5 吨-10 吨（含 10 吨）	2	0.90	20
	≥40 座	10 吨-15 吨（含 15 吨） 20 英尺集装箱车	2.5	1.125	20
第三类	≥40 座	10 吨-15 吨（含 15 吨） 20 英尺集装箱车	2	0.90	20
	≥40 座	10 吨-15 吨（含 15 吨） 20 英尺集装箱车	3	1.35	30
第四类	≥40 座	10 吨-15 吨（含 15 吨） 20 英尺集装箱车	3	1.35	30
	≥40 座	10 吨-15 吨（含 15 吨） 20 英尺集装箱车	3.5	1.575	30

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	
第1类	≤7	≤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吨	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。2016年1~9月，公司公路养护支出合计0.51亿元，为2015年全年的49.04%。

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	2016年1~9月
青兰高速	0.23	0.23	0.33	0.26
邯大高速	--	--	0.07	0.05
武涉公路	0.32	0.32	0.64	0.20
马峰公路	--	--	--	--
合计	0.55	0.55	1.04	0.51

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，2013~2015年场站收入分别为0.09亿元、0.11亿元和0.10亿元；2016年1~9月公司实现客运场站收入0.07亿元。

客运东站

公司运营的客运东站位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1~9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	170
全年客运量（万人次）	336	275	300	240

资料来源：公司提供

截至2016年9月底，公司运营线路为47条，与2015年底持平，较2014年底减少1条，较2013年底减少6条，主要系公司客运东站的县级路线无偿交由万合集团股份有限公司运营所致。2013~2015年及2016年1~9月，公司客运东站完成客运量分别为336万人次、275万

人次、300 万人次和 240 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 7.70 亿元，二期投资 8.60 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 5.70 亿元，用于拆迁补偿安置；目前洲际酒店旗下智选假日酒店已入驻一期，并于 2016 年 9 月 28 日正式营业，其他招商项目（主要是零售及餐饮商铺）由香港大中华交通发展公司与香港顾名餐饮顾问公司联合体中标，餐

饮及装修方案尚在完善中。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 2016 年 9 月底，客运枢纽项目累计已投入 7.0 亿元，一二期合计未来仍需投入 9.3 亿元。目前一期主站楼已基本完成，并于 2016 年 6 月达到使用状态，目前项目竣工验收已完成。二期交通换乘广场项目已完成前期立项手续及施工图初设、审查工作，取得了建设用地规划许可证、建设工程规划许可证，完成施工区域内拆迁建筑垃圾清运及围挡工作，并于 11 月开始基坑支护施工。

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	决算金额	已回购金额
2011 年	邯郸市联纺路、丛台路、站前大街	2.50	3.60	3.64
2011 年	邯郸市广府旅游专线	2.70	3.39	2.72

2012 年	广府古城环城公路	0.27	0.15	0.19
2012 年	客运枢纽中心广场	5.04	5.70	4.89
2013 年	邯郸市花海绿廊道路景观绿化	0.87	0.32	0.09
合计		11.38	13.16	11.53

资料来源：公司提供

注：部分项目已回购金额大于决算金额，主要系工程实际投入金额大于合同金额，政府补贴给公司的贷款利息。

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。2014 年至今，公司无新增代建项目，所建 5 个代建项目均进入回购期。截至目前，公司累计收到回购 11.53 亿元，未来政府仍需支付公司回购款 2.50 亿元，其中 1.63 亿元为项目投入成本，0.87 亿元为公司替政府支付项目启动资金而应获得的利息。

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邯郸市交建置业有限公司（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 9 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%。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，土地储备丰富。截至 2016 年 9 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 1 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 15 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 9 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：西环路与联防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”），从事中华成语文化博览园项目开发建设。

根据《中华成语文化博览园项目申请报告》，中华成语文化博览园项目位于邯郸市漳河生态科技园区高速连接线北侧、中华大街东侧，用地面积约39.20万平方米（约合588亩）。中华成语文化博览园以成语文化为基础，通过深度创意，综合运用激光多媒体、立体特效、微缩实景、真人秀等表现手法，打造现代化的高科技文化体验项目，设计项目包括360环幕3D 项目《春秋风云》、飞翔式RIDE项目《牛郎织女》、大型魔幻表演项目《黄粱一梦》等；项目计划总投资14.51亿元，包括建筑工程费用4.05亿元、设备购置费6.80亿元；项目建设周期2年；截至2016年9月底，公司已实际投入金额约8亿元，未来存在一定筹资压力。

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。

七、财务分析

1. 财务概况

公司提供了 2013~2015 年度合并财务报表，中兴财光华会计师事务所有限责任公司对该财务报表进行了审计，并出具了标准无保留意见的审计结论。公司提供的 2016 年三季度财务数据未经审计。

2013 年，公司采用车流量法计提青兰高速邯郸段的折旧，折旧成本随着车流量的增加而增长；2014 年 12 月，邯郸市财政局、邯郸市交通运输局联合发文（邯建财[2014]169 号），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），按 2013 年底账面价值进行移交，故自 2014 年起，青兰高速邯郸段不再计提折旧。

根据 2014 年新颁布或修订的企业会计准则，公司自 2014 年起将对被投资单位不具有重大影响的投资由“长期股权投资”转入“可供出售金融资产”核算。

截至2015年底，公司拥有4家全资子公司。2015年，公司合并范围内新增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。2016年前三季度公司合并范围无变化。整体看，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9月底，公司合并资产总额263.51亿元，所有者权益71.19亿元（其中少数股东权益0.10亿元）。2016年1~9月，公司实现

营业收入6.99亿元，利润总额0.23亿元。

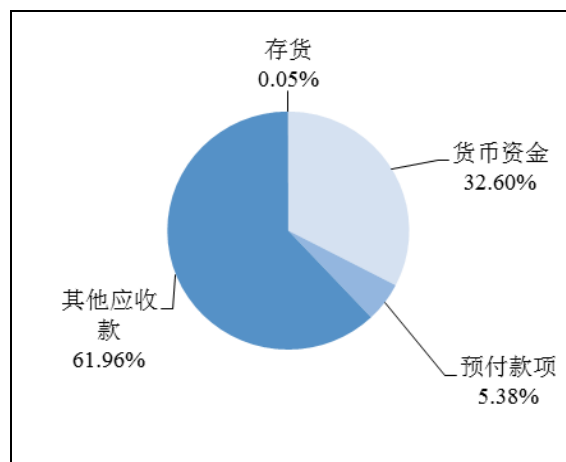
2. 资产质量

2013~2015年，公司资产总额持续增长，年均复合增长10.07%；截至2015年底，公司合并资产总额256.29亿元，同比增长7.69%。从构成看，近三年公司流动资产占比持续下降，分别为29.14%、23.89%和22.85%。公司资产结构以非流动资产为主，且非流动资产比重逐年上升。

流动资产

2013~2015年，公司流动资产波动下降，年均复合降幅为2.52%，主要系货币资金快速下降所致。截至2015年底，公司流动资产合计58.57亿元，同比增长3.02%，货币资金维持下降趋势，增长主要由其他应收款和预付款项增加带动。截至2015年底，公司流动资产以货币资金（占32.60%）、预付账款（占5.38%）和其他应收款（占61.96%）为主。

图3 截至 2015 年底公司流动资产结构



资料来源：根据公司审计报告整理

2013~2015年，公司货币资金持续下降，年均复合下降22.51%，2015年底为19.10亿元，以银行存款（占比99.95%）为主，且不存在货币资金受限情况。

2013~2015 年，公司预付款项波动增长，分别为 2.00 亿元、0.36 亿元和 3.15 亿元，年均复合增长 25.62%。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，受项目量、工程进度等影响有所波动。截至 2015 年底，公

司预付账款为 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。

公司其他应收款主要是关联方往来款，2013~2015 年公司其他应收款逐年增长，年均复合增长 14.18%。截至 2015 年底，公司其他应收款余额 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⁴（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，但近年来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 截至 2015 年底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	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

非流动资产

2013~2015 年，公司非流动资产不断增长，年均复合增长率 14.85%，主要来自固定资产和无形资产的增长。截至 2015 年底，公司非流动资产为 197.72 亿元，同比增长 9.16%；从构成看，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。

公司长期股权投资主要为对联营企业的投

资，近三年快速增长，年均复合增幅为 57.00%。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。

2013~2015 年，公司固定资产分别为 84.87 亿元、156.20 亿元和 155.21 亿元，年均复合增长率 35.23%。2014 年公司固定资产大幅增长主要系邯大高速通车后由“在建工程”转为“固定资产”所致；2015 年公司无新增路产。截至 2015 年底，公司固定资产原值为 171.82 亿元，其中公路路产占 94.83%，房屋建筑物占 3.42%，其余为机器设备等。截至 2015 年底，公司固定资产累计计提折旧 16.61 亿元，年末净值为 155.21 亿元，同比下降 0.64%。公司固定资产中，青兰高速邯郸段及邯大高速邯郸段的路产收费权均已用于借款质押。

2013~2015 年，公司在建工程波动下降，分别为 59.15 亿元、5.74 亿元和 12.37 亿元，年均复合下降 54.28%。2014 年底在建工程大幅减少主要系邯大高速通车后公司将已投资额结转至固定资产所致（结转额为 52.78 亿元），2015 年在建工程增长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%）。

2013~2015 年，公司无形资产快速增长，年均复合增幅为 168.62%，主要来自土地使用权的增加。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 9 月底，公司资产合计 263.51

⁴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”。

亿元，较 2015 年底增长 2.82%，主要来自在建工程、其他应收款、预付款项和固定资产的增加。从构成看，2016 年 9 月底公司资产中非流动资产占比为 77.51%，较 2015 年底略有上升，公司资产结构仍以非流动资产为主。截至 2016 年 9 月底，公司货币资金较上年末减少 6.33 亿元至 12.76 亿元，主要系公司在建项目持续投入及偿还部分短期借款所致；截至 2016 年 9 月底，公司预付款项较上年末增加至 5.45 亿元，主要系预付成语文化园项目的征地拆迁款及设计费增加所致；截至 2016 年 9 月底，公司其他应收款 41.01 亿元，较上年末增加 4.72 亿元，主要系应收邯郸市交通运输局和光太公司往来款及借款增加所致；截至 2016 年 9 月底，公司在建工程较上年末增加 5.48 亿元至 17.84 亿元，主要系客运枢纽、邯大高速、成语文化园等项目持续投入所致。截至 2016 年 9 月底，公司固定资产较 2015 年底增长 1.05 亿元至 156.26 亿元，主要系公司将部分“在建工程”（邯大高速）转为“固定资产”。

整体看，近年来，公司资产规模呈稳步扩张趋势，资产结构以非流动资产为主，非流动资产中公路路产和土地使用权占比高；此外，公司其他应收款规模较大，对公司资金形成一定占用。

3. 负债及所有者权益

所有者权益

2013~2015 年，公司所有者权益快速增长，年均复合增长 22.88%，主要系资本公积增长所致。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%。公司所有者权益中未分配利润占比高，稳定性一般。

2013~2015 年，公司资本公积分别为 7.81 亿元、18.84 亿元和 26.42 亿元，年均复合增长 83.98%。2014 年公司接受邯郸市政府将客运枢纽的 495 亩土地注入公司用于项目建设，土地性质为划拨地，公司按评估价值（邯中诚评报

字[2014]180 号评估报告）计入“资本公积-其他资本公积”科目。2015 年，邯郸市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（占地面积 220 亩）的土地注入公司，土地性质为划拨地，公司按评估价值（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”。

截至 2016 年 9 月底，公司所有者权益为 71.19 亿元（含少数股东权益 0.10 亿元），较 2015 年底增长 0.33%，主要来自公司未分配利润的增加；2016 年 9 月底公司所有者权益构成较 2015 年底变动不大。

总体看，近年来，随着政府持续的土地注入及未分配利润的增长，公司所有者权益快速增长，但未分配利润占比高，所有者权益稳定性一般。

负债

2013~2015 年，公司负债总额分别为 166.16 亿元、177.89 亿元和 185.34 亿元，年均复合增长 5.61%，负债规模不断扩大。截至 2015 年底，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。

2013~2015 年，公司流动负债分别为 27.06 亿元、21.62 亿元和 28.21 亿元，年均复合增长率为 2.10%；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。

2013~2015 年，公司短期借款波动下降，年复合下降 65.70%。截至 2015 年底，公司短期借款为 2.00 亿元，均为信用借款。

2013~2015 年，公司应付账款波动增长，年均复合增长 43.89%。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%（3 年以上主要是应付履约保证金）。

2015 年，公司新增预收款项 0.15 亿元，为

预收高速公路服务区租赁费。

2013~2015年，公司其他应付款快速增长，年均复合增长60.43%；截至2015年底，其他应付款为1.34亿元，同比增长9.85%。其他应付款综合账龄较短，1年以内占比49.31%，1~2年占比35.40%；公司其他应付款集中度一般，前五大合计占比为27.89%。

2013~2015年，公司一年内到期的非流动负债快速增长，年均复合增长73.89%。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。

2013~2015年，公司非流动负债有所增长，年均复合增长6.28%。截至2015年底，非流动负债为157.13亿元，同比增长0.55%，主要来自长期应付款增长所致。从构成看，非流动负债以长期借款（占76.19%）和应付债券（占21.64%）为主。

2013~2015年，公司长期借款分别为112.31亿元、120.54亿元和119.72亿元，年均复合增幅为3.25%。2015年长期借款减少主要系调至一年内到期的非流动负债科目所致。

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。

2015年公司新增融资租赁款，将其计入“长期应付款”科目，年末余额为2.60亿元（已调至长期债务核算）。

截至2016年9月底，公司负债总额为192.32亿元，较2015年底增长3.77%，主要系应付债券、长期借款和长期应付款增加所致。截至2016年9月底，公司应付债券较上年末增加18亿元，主要系新增短期融资券5亿元（“16邯郸交建CP001”）、超短期融资券2亿元（“16

邯郸交建SCP001”）、私募债合计11亿元（“16邯郸交建PPN001”、“16邯郸交建PPN002”和“16邯郸交建PPN003”）。截至2016年9月底，公司长期应付款较上年末增加4.21亿元至6.81亿元，主要系新增融资租赁款所致。

有息债务方面，随着公司在建项目的持续投入，公司债务规模持续增长，将长期应付款中有息债务计入后（下同），近三年公司调整后全部债务分别为160.45亿元、168.90亿元和176.89亿元，年均复合增长5.00%。从债务期限结构看，公司有息债务以长期债务为主，长期债务比重分别为85.58%、92.09%和88.37%，2015年下降主要系部分长期债务转为一年内到期的非流动负债所致。截至2016年9月底，公司调整后全部债务186.83亿元，较上年末增长5.62%；由于公司将2016年新增的短期融资券、超短期融资券、非公开定向债务融资工具全部计入9月底应付债券科目核算，本报告将公司2016年9月底应付债券中一年内到期部分调至调整后短期债务，公司调整后短期债务24.30亿元，调整后长期债务162.53亿元，公司债务结构仍以长期债务为主，调整后长期债务比重为86.99%，较上年末略有下降。

2013~2015年，受所有者权益快速增长影响，公司资产负债率、调整后全部债务资本化比率和调整后长期债务资本化比率均持续下降，三年平均值分别为74.29%、73.28%和70.93%，2015年底分别为72.32%、71.37%和68.78%。截至2016年9月底，公司资产负债率、调整后全部债务资本化比率和调整后长期债务资本化比率分别为72.98%、72.41%和69.54%，较上年末分别增加0.67个、1.04个和0.76个百分点，债务负担有所加重。

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。

总体来看，公司债务结构以长期债务为主，

与高速公路及客运枢纽项目修建经营周期长、资金回收慢的特点较为匹配；近年来，随着在建项目的持续投入，公司债务规模持续扩大，债务负担重。未来几年邯大高速和青兰高速陆续进入还本付息高峰期，公司未来偿债压力和再融资压力大。

4. 盈利能力

2013~2015 年，公司营业收入波动增长，年均复合上升 0.75%。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。2013~2015 年，公司营业成本分别为 6.04 亿元、1.98 亿元和 2.19 亿元，年均复合下降 39.84%，2014 年营业成本大幅下降主要系青兰高速不再计提折旧所致；2015 年成本增加主要系邯大高速和武涉公路折旧增长。2013~2015 年公司营业利润率分别为 47.55%、77.37%和 81.03%，三年平均值为 73.24%，2014 年起公司营业利润率快速提升。

2013~2015 年，公司期间费用分别为 5.58 亿元、7.05 亿元和 9.38 亿元，年均复合增长 29.67%，主要来自财务费用增长。同期，公司期间费用率快速增长，分别为 48.43%、78.18%和 80.22%，期间费用对公司利润总额侵蚀大。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，分别为 4.86 亿元、6.14 亿元和 8.01 亿元。2013~2015 年，公司营业利润分别为 0.06 亿元、0.08 亿元和 0.16 亿元，年均复合上升 68.56%，但规模小。

2013~2015 年，公司利润总额分别为 2.09 亿元、2.09 亿元和 3.17 亿元，年均复合增长 23.19%。同期，公司营业外收入分别为 2.03 亿元、2.00 亿元和 3.00 亿元，年均复合上升 21.65%。2015 年，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，2013~2015 年，公司净资产收益率波动上升，总资产收益率持续增长，三年平均值分别为 4.16%和 4.01%，2015 年分别为 4.46%和 4.53%。

2016 年 1~9 月，公司实现营业收入 6.99 亿元，为 2015 年全年的 59.79%；营业利润率为 79.75%，较 2015 年全年水平略有下降；2016 年 1~9 月，公司实现利润总额 0.23 亿元，为 2015 年全年的 7.38%，主要系财政补贴等营业外收入一般在年末拨入所致。

总体看，公司营业收入主要来自高速公路通行费收入，近年来受车流量波动影响，公司营业收入波动增长，但来源较为稳定，2014 年青兰高速不再计提折旧后，公司盈利能力快速提升，但财务费用对公司利润总额侵蚀大。公司盈利对政府补贴依赖明显。

5. 偿债能力

短期偿债能力

从短期偿债能力指标看，2013~2015 年，公司流动比率与速动比率波动中有所下降，三年加权平均值分别为 228.26%和 228.19%，2015 年底分别为 207.63%和 207.53%。截至 2016 年 9 月底，公司流动比率和速动比率分别为 742.16%和 741.71%，较 2015 年底有较大幅度的增长，主要系公司流动负债大幅下降所致。2013~2015 年，公司经营现金流动负债比波动增长，分别为 16.13%、29.13%和 27.52%。总体看，2015 年随着公司部分长期债务陆续到期，一年内到期的非流动负债规模快速增长，短期偿债指标有所下滑；2016 年前三季度，公司将发行的短融、超短融等债务融资工具全部计入“应付债券”科目（未将其中一年内到期部分调至流动负债），同时受公司偿还部分到期债务影响，流动负债快速下降带动公司短期偿债能力指标有所提升；考虑到公司现金类资产较为充足、收入来源较为稳定，短期偿债能力较好。

长期偿债能力

从长期偿债能力指标看，2013~2015 年公司 EBITDA 分别为 11.36 亿元、9.21 亿元和 12.36 亿元，年均复合增长 4.28%，受通行费收入波动影响公司 EBITDA 有所波动。同期，公司债务规模持续上升，年均复合增幅为 5.00%，快于

EBITDA增速，受此影响，2013~2015年公司全部债务/EBITDA波动上升，分别为14.12倍、18.33倍和14.32倍，EBITDA利息倍数波动下降，2015年为1.53倍。总体看，公司EBITDA对全部债务的保障程度一般，未来几年债务还本规模较大，债务规模预计仍将维持在较高水平，但考虑到公司作为邯郸市重要交通基础设施建设主体，政府对公司支持力度大，且随着路网效益的增强、公司通行费收入规模有望增长，同时随着客运枢纽中心建设完工并投入运营，有望成为公司未来新的收入和利润增长点。上述

事项有助于公司整体偿债能力的稳定。

截至2016年9月底，公司共获得商业银行授信255.30亿元，其中剩余未使用额度58.70亿元，公司间接融资渠道较为畅通。

截至2016年9月底，公司对外担保余额为7.07亿元，担保比率为9.93%；其中，对光太公司担保余额6.76亿元，对邯郸市公共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 9 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	0.60	2015.12-2016.12	控制人其他子公司
河北光太路桥工程集团有限公司	0.50	2015.12-2016.12	控制人其他子公司
河北光太路桥工程集团有限公司	0.40	2016.01-2017.01	控制人其他子公司
河北光太路桥工程集团有限公司	1.91	2016.05-2020.05	控制人其他子公司
河北光太路桥工程集团有限公司	0.20	2016.06-2016.12	控制人其他子公司
河北光太路桥工程集团有限公司	1.00	2016.07-2017.08	控制人其他子公司
河北光太路桥工程集团有限公司	2.00	2016.07-2017.07	控制人其他子公司
河北光太路桥工程集团有限公司	0.15	2016.08-2017.08	控制人其他子公司
邯郸市公共交通总公司	0.32	2015.11-2017.11	控制人其他子公司
合 计	7.07	--	--

资料来源：公司提供

注：受四舍五入影响，合计数不等于分项之和。

6. 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12月27日，公司无未结清不良信贷信息记录，已结清债务信息中有一笔欠息记录，根据上海浦东发展银行股份有限公司邯郸分行出具的说明，系财务人员计算疏忽少计算了利息金额导致利息未能按时足额划至账户所致，公司已于发生欠息后的次日结清贷款利息，公司过往债务履约情况良好。

7. 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。

八、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。

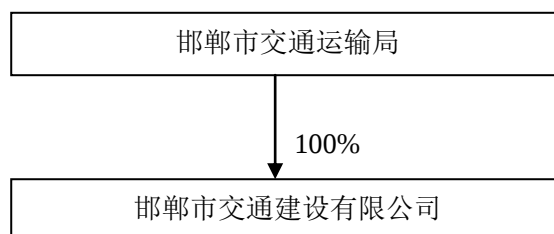
邯郸市与晋、鲁、豫三省接壤，是“东出西联、南北通衢”的交通枢纽，也是“晋煤东运”和内陆物资出海的主通道之一，地理位置优越。公司作为邯郸市交通运输局独资的高速公路、国有干线收费公路、客运场站等交通基础设施投资运营主体，具有明显的区域垄断经营优势。

近年来，公司有息债务规模快速增长，债务负担重。随着新业务板块项目建设推进，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偿债压力。公司其他应收款规模较

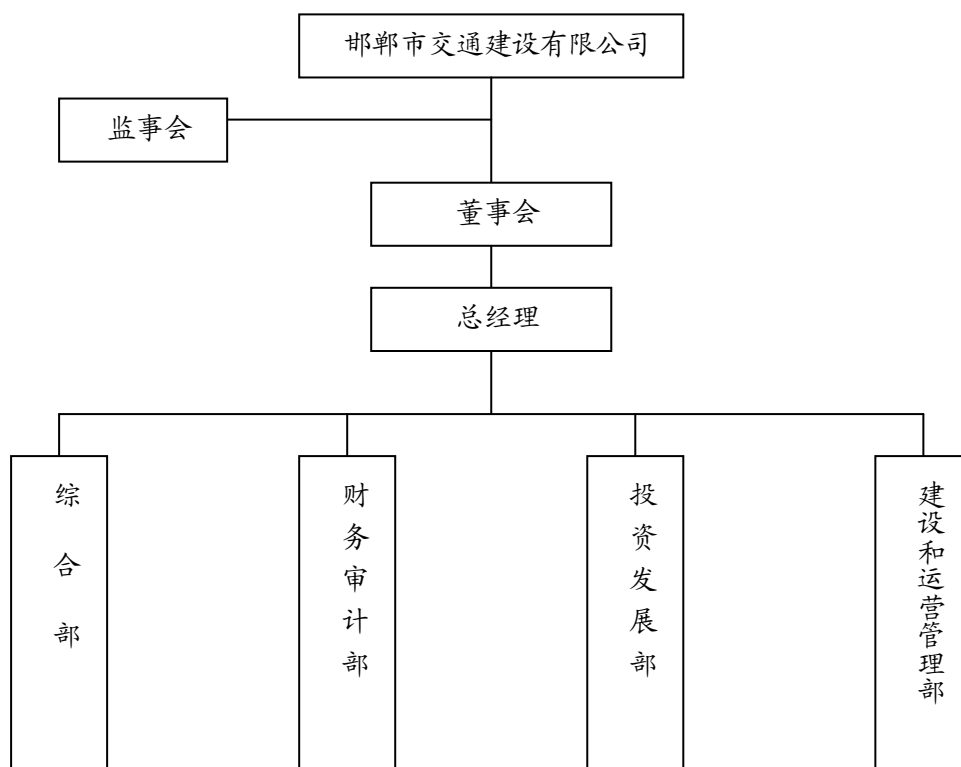
大、账龄偏长，对公司资金周转形成压力。但考虑到公司作为邯郸市政府交通基础设施投资建设管理主体，政府对其支持方式及力度仍将持续，公司债务偿付风险相对较低；邯大高速通车后，随着路网效益的增强，未来通行费收入有望增长。同时客运枢纽中心有望成为公司未来新的利润增长点，促进公司盈利能力的改善。上述事项有助于公司偿债能力的稳定。

总体看，公司主体长期信用风险低。

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	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年 9 月
财务数据				
现金类资产(亿元)	31.80	25.60	19.10	12.76
资产总额(亿元)	211.54	237.99	256.29	263.51
所有者权益(亿元)	46.99	60.10	70.95	71.19
短期债务(亿元)	23.14	13.37	20.57	3.30
调整后短期债务(亿元)	23.14	13.37	20.57	24.30
长期债务(亿元)	137.31	155.54	153.72	176.72
调整后长期债务(亿元)	137.31	155.54	156.32	162.53
全部债务(亿元)	160.45	168.90	174.29	180.03
调整后全部债务(亿元)	160.45	168.90	176.89	186.83
营业收入(亿元)	11.52	9.01	11.70	6.99
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	3.17
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	100.00
营业利润率(%)	47.55	77.37	81.03	79.75
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	68.42	68.63
调整后长期债务资本化比率(%)	74.50	72.13	68.78	69.54
全部债务资本化比率(%)	77.35	73.76	71.07	71.66
调整后全部债务资本化比率(%)	77.35	73.76	71.37	72.41
资产负债率(%)	78.54	74.75	72.32	72.98
流动比率(%)	227.80	262.95	207.63	742.16
速动比率(%)	227.79	262.91	207.53	741.71
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	14.11	--
调整后全部债务/EBITDA(倍)	14.12	18.33	14.32	--

注：1. 公司 2016 年三季度财务数据未经审计；2. 调整后长期/全部债务=长期/全部债务+长期应付款中有息部分；3. 已将 2016 年 9 月底公司应付债券中一年内到期部分调至调整后短期债务核算。

附件 3 主要财务指标的计算公式（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
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（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 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

联合资信评估有限公司关于 邯郸市交通建设有限公司 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）将在邯郸市交通建设有限公司主体长期信用等级有效期内每年进行定期跟踪评级，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，据以确认或调整主体长期信用等级。

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，联合资信有权终止信用等级。

在跟踪评级过程中，如邯郸市交通建设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邯郸市交通建设有限公司、主管部门、交易机构等。

联合资信评估有限公司

二零一七年一月十一日