

信用等级公告

联合[2014] 555 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
二零一四年四月二十八日



地址：北京市朝阳区建国门外大街2号中国人保财险大厦17层

电话：(010) 85679696

传真：(010) 85679228

邮编：100022

网址：www.lhratings.com

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: 2014 年 4 月 28 日

财务数据

项目	2011 年	2012 年	2013 年
资产总额(亿元)	139.20	169.64	211.54
所有者权益(亿元)	41.87	44.90	46.99
长期债务(亿元)	85.21	113.97	134.31
全部债务(亿元)	92.21	120.97	160.45
营业收入(亿元)	8.86	10.26	11.52
利润总额(亿元)	3.96	3.04	2.09
EBITDA(亿元)	11.34	11.29	11.36
营业利润率(%)	51.52	49.22	47.55
净资产收益率(%)	9.46	6.77	4.44
资产负债率(%)	69.92	73.53	77.79
全部债务资本化比率(%)	68.77	72.93	77.35
流动比率(%)	245.28	384.82	227.80
全部债务/EBITDA(倍)	8.13	10.71	14.12
EBITDA 利息倍数(倍)	2.63	1.50	1.30

注: 应付债券中包含 3 亿元短融, 调整至短期债务。

分析师

闫昱州 陈茜 张强

lianhe@lhratings.com

电话: 010-85679696

传真: 010-85679228

地址: 北京市朝阳区建国门外大街 2 号
中国人保财险大厦 17 层 (100022)

Http: //www.lhratings.com

评级观点

联合资信评估有限公司(以下简称“联合资信”)对邯郸市交通建设有限公司(以下简称“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显著优势。2013年公司通行费收入稳步上升,未来随区域经济持续发展,公司通行费收入有望实现较快增长。同时,联合资信关注到公司业务单一资本支出大,债务规模呈较快上升趋势,债务负担重;财务费用高,整体盈利能力偏弱等因素对其信用水平带来的不利影响。

随着公司邯大高速公路建成通车,“三横两纵一环”的邯郸市公路网布局基本完成,未来受益于路网规模效应及区域经济的持续发展,公司通行费收入及盈利能力有望持续提升。同时,公司客运枢纽业务及房地产业务有望改善公司盈利模式,从而对公司整体偿债能力稳定性形成支撑,联合资信对公司的评级展望为稳定。

优势

1. 邯郸市是我国中原地区重要的陆路交通枢纽之一,区域经济快速发展,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、财政补贴、资产注入等多方面的持续支持。
4. 公司青兰高速车流量和通行费收入呈稳定增长态势。
5. 2014年邯大高速通车将带动公司营业收入规模增长,客运枢纽中心和房地产业务有望改善公司盈利模式。

关注

1. 公司有息债务持续快速增长，债务负担重，财务费用高，对营业利润侵蚀较大，整体盈利能力偏弱。
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的稳定很大程度上有赖于政府的持续补助支持。
3. 客运枢纽中心及交建置业业务投入建设，公司近期投资规模持续增大，公司资金压力上升。
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、邯郸市交通建设有限公司主体长期信用等级自 2014 年 4 月 28 日至 2015 年 4 月 27 日有效；根据跟踪评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

一、主体概况

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

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

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

公司注册地址：邯郸市人民东路340号；法定代表人：刘现祥。

二、宏观经济和政策环境

1. 宏观经济

2013年以来，中国宏观经济整体运行平稳，新一届政府注重经济增长的质量和效益，不断推动经济结构转型升级；中共十八届三中全会召开为中国经济持续健康发展产生积极影响；从短期看，全面深化改革的各项细则落实过程中，经济仍将呈小幅波动调整态势。据初步核算，2013年中国实现国内生产总值568845亿元，同比增长7.7%。

2013年，中国规模以上工业增加值同比增长9.7%；同期，规模以上工业企业（年主营业务收入在2000万以上的企业，下同）实现利润总额62831亿元，同比增长12.20%。

从拉动经济增长的三驾马车表现看，消

费、投资两大需求继续保持增长态势，对外贸易增速减缓。具体而言：消费需求增长平稳。2013年社会消费品零售总额为237810亿元，同比名义增长13.1%；投资保持较快增长，第三产业投资增速加快。2013年固定资产投资（不含农户）436528亿元，同比增长19.6%；三次产业投资同比分别增长32.5%、17.4%、21.0%；对外贸易增速进一步下滑。2013年，中国进出口总额为41600亿美元，同比增长7.6%；其中出口金额增长7.9%，进口金额增长7.3%，贸易顺差2592亿美元。

2. 政策环境

财政政策方面，继续实施积极的财政政策，结合税制改革完善结构性减税政策，促进经济结构调整；适当增加财政赤字和国债规模，保持必要的支出力度；进一步优化财政支出结构，保障和改善民生。2013年，中国财政累计收入为129143亿元，同比增长10.1%，各项民生政策得到较好落实，医疗卫生、社会保障和就业、城乡社区事务等方面支出均实现两位数增长。结构性减税方面，自8月1日起，在全国范围内开展交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点，并择机将铁路运输和邮电通信等行业纳入“营改增”试点。基础设施建设方面，中央财政不断加大投资建设力度，7月31日召开的国务院常务会议，研究推进政府向社会力量购买公共服务，部署重点加强城市基础设施建设。

货币政策方面，央行继续实施稳健的货币政策，根据国际资本流动不确定性增加、货币信贷扩张压力较大等形势变化进行预调微调；灵活开展公开市场操作，开展常备借贷便利操作，促进银行体系流动性总体平衡；发挥差别准备金动态调整工具的逆周期调节作用，引导货币信贷平稳适度增长，增强金融机构抗风险能力；进一步推进利率市场化

改革。10月25日，贷款基础利率集中报价和发布机制正式运行，实现科学合理定价并为金融机构信贷产品市场化定价提供参考。截至2013年底，M2存量达110.7万亿，同比增长13.6%。从社会融资规模来看，2013年全社会融资规模为17.3万亿，比上年同期多1.5万亿；其中人民币贷款12.97万亿，增加2.54万亿；全年上市公司通过境内市场累计筹资6885亿元，比上年增加1044亿元。其中，A股再筹资（包括配股、公开增发、非公开增发、认股权证）2803亿元，增加710亿元；上市公司通过发行可转债、可分离债、公司债筹资4082亿元，增加1369亿元。2013年发行公司信用类债券3.67万亿元，比上年减少667亿元。

人民币汇率方面，截至2013年底，人民币兑美元汇率中间价为6.0969元，比上年末升值3.1%；人民币汇率双向浮动特征明显，汇率弹性明显增强，人民币汇率预期总体平稳。市场流动性方面，2013年以来央行始终维持资金中性偏紧的状态，近期中长期国债收益率攀升、回购利率持续高企，资金面紧张格局愈发明显。

产业政策方面，继续加快结构调整和转型升级，继续严格控制“两高”和产能过剩行业盲目扩张，加快推进产业转型升级，推进产能过剩行业兼并重组、扶优汰劣。房地产方面，房地产调控政策进一步趋紧，2月26日，国务院办公厅发布房地产市场调控政策“国五条”；从房地产市场运行看，行业投资回暖、城市住宅市场成交量回升、重点城市房价上涨和土地市场量价齐升等情况同时出现，其中第三季度一线城市房价上涨较快、地王频现，房地产调控政策面临较大挑战。城镇化建设方面，6月26日，国务院常务会议研究部署加快棚户区改造，会议决定未来5年将改造城市和国有工矿、林区、垦区的各类棚户区1000万户；8月22日，发改委下发了发改办财经[2013]2050号文，明确支持棚改企业申请发行企业债券，并按照“加快和简化审核类”债券审核程序，优先办

理核准手续，加快审批速度。10月15日，国务院发布《关于化解产能严重过剩矛盾的指导意见》，明确指出钢铁、水泥、电解铝、平板玻璃、船舶等行业产能严重过剩，将通过坚决遏制产能盲目扩张、清理整顿建成违规产能、淘汰和退出落后产能等方式，争取通过五年时间实现产能规模基本合理、发展质量明显改善、长效机制初步建立的目标。

2013年11月召开的中共十八届三中全会（以下简称“全会”），审议通过了《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》，内容涵盖15个领域、60项具体任务，改革总体目标清晰；其中经济体制改革方面，市场在资源配置中的作用由“基础”调整为“决定”，更加明确深化改革的发展方向，将进一步激发市场经济的活力。全会提出建立现代财政制度、改进预算管理制度、完善税收制度，预期新一轮财税体制改革将全面展开。全会提出建立城乡统一的建设用地市场，预期将对土地供需市场产生重大影响。同时全会提出加快房地产税立法并适时推进改革，房地产调控思路的转变预期将对房地产市场发展产生根本性改变。全会提出完善金融市场体系，预期汇率和利率市场化改革、资本市场体系建设以及金融监管等方面的金融业改革措施将逐步展开。

总体来看，2013年以来中国继续实施积极的财政政策和稳健的货币政策；通过公共开支逐步向有利于公共服务均等化和居民收入增长的领域倾斜，扩大“营改增”试点范围，继续推进基础设施建设等积极的财政政策实施，并搭配稳健的货币政策以实现预期政策效果。产业政策方面，房地产政策调控仍面临较大挑战，城镇化建设将继续保持快速发展，化解产能严重过剩矛盾将是未来一段时期产业结构调整的工作重点。中共十八届三中全会提出的全面深化改革总体目标，将有利于推动经济持续健康稳定发展。

三、行业及区域经济环境

1. 高速公路发展概况

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、提高生活质量以及维护国家安全有重要作用。

高速公路建设

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，通车里程高速增长，由1998年底的6258公里发展为2013年12月下旬的10.44万公里。

继“五纵七横”国道主干线于2007年全线贯通，2009年中国高速公路通车里程达6.51万公里后，2010年中国高速公路通车里程达7.41万公里，比“十一五”规划目标增加9108公里。2011年至2013年12月下旬，中国新增高速公路通车里程分别1.08、1.13、0.83万公里，总里程达10.44万公里，中国高速公路网络更加完善。

图 1 中国高速公路通车里程



资料来源：交通运输部

注：2013年为2013年12月下旬累计数据

2012年全年公路建设到位资金11124.90亿元，与投资完成额相比，资金到位率为87.5%。此外，考虑目前路网已经比较完备，公路建设投资增速持续下降，行业供给压力将会持续减轻，2012年，中国公路建设固定资产投资小幅增长。根据中华人民共和国交通运输部统计，2012年，中国公路建设投资额为12713.95亿元，同比增长0.9%；其中，高速公路建设完成投资7238.30亿元，下降2.5%；国道省道改造完成投资2575.33亿元，增长5.9%。2013年1~11月，全国完成公路建设固定资产投资12445.54亿元。目前，中国仍处于工业化快速发展的阶段，公路尤其是高速公路处于高投入建设期的阶段，公路行业的发展仍需要大规模投资来推动，预计投资增速在“十二五”初期会保持较高的水平。但随着投资总量的逐步扩大，“十二五”中后期公路行业将逐渐步入“高投资规模、低投资增速”的轨道。

图 2 全国公路建设投资额及增长率



资料来源：交通运输部

注：2013年为1-11月累计数据。

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。

2010年，随着中国公路建设的不断发展，公路运输也呈稳定增长态势。根据交通运输部公布的统计数据，2010年全国公路客运量和货运量增速分别为10.2%和14.0%；公路客运周转量和货运周转量增速分别为10.4%和15.6%。

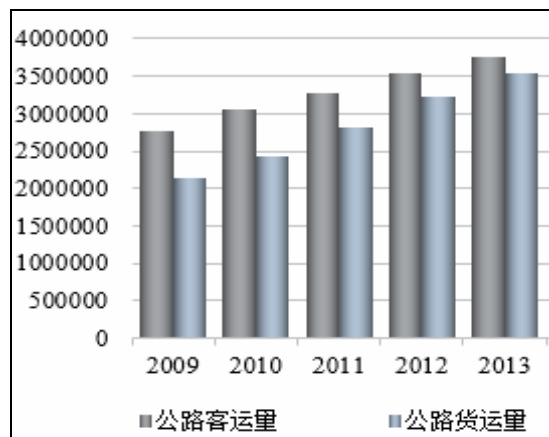
2011年，受宏观经济增速持续放缓、国家加大收费公路专项清理等因素影响，公路行业景气度有所下滑，但受年末节假日客流刺激以及冬季煤运和货运需求带动，公路客货运量仍保持较快增长。2011年全年，全国公路客运量和货运量分别达327.9亿人和281.3亿吨，同比增速分别为7.4%和14.9%；公路客运周转量和货运周转量分别为16732.6亿人公里和51333.2亿吨公里，分别同比增长11.4%和18.3%，公路客、货运增速均较上年同期有不同程度提高。

2012年全年，全国公路客运量和货运量分别达355.70亿人和318.85亿吨，同比增速分别为8.24%和13.06%；公路客运周转量和货运周转量分别为18467.55亿人公里和59534.86亿吨公里，分别同比增长8.2%和15.9%。2012年，受宏观经济增速持续放缓、国家深入推进收费公路专项清理等因素影响，公路行业景气度有所下滑，公路客、货运增速均较上年同期有不同程度下降。但受重大节假日免收小型客车通行费政策

的刺激以及冬季煤运和货运需求带动，公路客货运量仍保持较快增长。

2013年，全国公路客运量和货运量分别达374.70亿人和355.00亿吨，分别比去年增长5.3%和11.3%；公路客运周转量和货运周转量分别为19705.60亿人公里和67114.5亿吨公里，分别比上年增长6.7%和12.7%。

图3 全国公路运输量情况（单位：万人，万吨）



资料来源：交通运输部

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，我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，我国现有公路网中，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，对加快我国公路交通的发展做出了重要的贡献。然而，随着近年来我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。根据核查结果，公司所辖路产中无超期收费及不合理收费等问题，收费公路专项清理工作对公司整体经营无影响。

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。

2013年5月8日, 交通运输部公布了《收费公路管理条例》修正案的征求意见稿。其中引起争议的主要有以下修改意见: “①国家实施免费政策给经营管理者合法收益造成影响的, 可通过适当延长收费年限等方式予以补偿。②高速公路因改建扩容增加投资需调整收费年限的, 可依据本条例有关规定重新核定。③还贷、经营期满后, 除由公共财政承担养护费用的以外, 高速公路可按满足基本养护管理支出需求的原则收取通行费, 收费年限可按照公路的两个大修周期进行核准。④非收费公路的发展资金由公共财政承担; 收费公路以高速公路为主体, 其发展资金除公共财政投入外, 可利用社会融资方式筹集, 通过收取的车辆通行费偿还。⑤收费公路不得无偿划拨。除收费权益以外, 收费公路不得转让和上市交易”。该政策的修改与实施会对高速公路企业经营发展产生较大影响。联合资信将持续关注该政策修订与实施。

3. 高速公路发展前景

2005年1月, 中国公布了《国家高速公路网规划》, 规划方案总体以“东部加密、中部成网、西部连通”为布局思路, 建设“首都连接省会、省会彼此相通、连接主要地市、覆盖重要县市”的高速公路网络, 要求做到东部地区平均30分

钟上高速, 中部地区平均1小时上高速, 西部地区平均2小时上高速, 2020年高速公路总里程达到8.5万公里, 连接所有人口在20万以上的城市, 基本形成国家高速公路网(7918网¹)。

目前中国仍处于工业化快速发展的阶段, 公路行业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, 根据交通部投资计划, 全国公路建设投资将优先考虑国家高速公路网、国家区域发展战略确定的交通基础设施、特大城市圈、大中城市群交通基础设施以及省际“断头路”方面的建设。与此同时, 交通运输部将修订国家高速公路网规划, 未来的投资重点向中西部地区和老少边穷地区倾斜, 尤其是西部地区将继续是拉动公路投资的主要动力。同时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。按照国务院公布的高速公路网发展规划, 中国将加快国高网主骨架建设, 预计到“十二五”末7918路网将基本建成, 届时, 中国高速公路通车总里程将有望达到10万公里, 超越美国跃居世界第一。

根据《交通运输“十二五”发展规划》, “十二五”末, 国家高速公路网将基本建成, 高速公路总里程达到10.8万公里。根据各省市“十二五”高速公路规划, 到2015年底, 高速公路通车里程超过5000公里的省份将达到16个, 3000-5000公里的将达9个, 特别是经济处于中等位置且幅员辽阔的省份, 高速公路建设欲望尤其强力, 比如: 新疆、青海、内蒙古、广西、贵州和黑龙江等省份, 纷纷提出“县县通高速”的口号。截止至2013年底, 我国通车里程超过5000公里的省份已有7个, 3000-5000公里的省份已有13个。

总体看, “十二五”期间, 中国高速公路建设发展空间仍较大。

¹ “7918”: 7条以北京为起点的高速公路放射线, 9条南北纵向高速公路, 18条东西横向高速公路。

4. 邯郸市区域经济概况

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，辖4区、1市、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。

邯郸市经济保持增长趋势但2013年增速有所放缓。2013年，邯郸市实现GDP达3061.5亿元，比上年增长7.3%，较2012年下降3.2个百分点。其中：第一产业实现增加值409.6亿元，增长3.0%；第二产业实现增加值1572.2亿元，增长7.7%；第三产业实现增加值1079.7亿元，增长8.2%。三次产业结构由2012年的12.7：53.6：33.7变为13.4：51.3：35.3，第三产业比重比2012年提高1.6个百分点，工业占比突出。

邯郸市居民收入的增加。2013年，全市城镇居民可支配收入达23936元，同比增长10.01%。地方经济的增长和居民收入水平的不断提高提升了消费结构，直接促进了地区车辆保有量和人均公路出行的增长，扩大了当地交通基础设施的市场需求。截至2013年底，邯郸市民用汽车保有量达到83.23万辆，同比增长6.7%。

经济的持续增长推动邯郸市交通基础设施需求的增长。2013年，邯郸市完成公路货物运输总量34565万吨，同比增长8.4%，公路旅客运输总量18372万人，同比增长5.4%。

邯郸市财政实力较强，为地方交通基础设施的投资建设奠定了较好的经济基础，但2013年邯郸市财政收入出现同比减少情况。2013年，邯郸市完成全部财政收入301.2亿元，同比下降8.5%，其中公共财政预算收入172.7亿元，同比下降6.5%。

《邯郸市国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》中提出，邯郸市要基本形成多元、立体、快捷、高效的现代综合交通体系，基本

建成“三纵三横一环”高速公路网和通达南北、贯穿东西、直联港口的铁路网，邯郸机场建成中原地区支线航空枢纽，进一步强化邯郸市国家级公路运输枢纽和河北省物流枢纽城市，提升邯郸在四省交界区域中心地位。市政府新一轮城市规划蓝图显示，结合高铁客运站和市政中心的东移，邯郸未来主城区将向东发展，在东区大力内发展现代新兴城市服务功能。

四、基础素质分析

1. 产权状况

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

公司是经邯郸市人民政府批准成立的国有独资公司，邯郸市交通局为其唯一股东，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，所得收入用于邯郸市公路基础设施的建设和发展。总体来看，公司主要具备以下几点优势：

区位优势显著

邯郸市位于河北省最南部，与晋、鲁、豫三省接壤，重要的地理位置和区位条件使其成为“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，车流量巨大，2013年邯郸市交通运输、仓储和邮政完成增加值318.4亿元，比上年增长11.5%。全市完成公路客运量和货运量分别达公路18372万人和34565万吨，分别比去年增长5.4%和8.4%。公司所属路产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、加快建设冀南装备新城、培育“河北中南经济中心”、促进区域交通运输发展、推动沿线贫困地区经济发展等均具有重要作用，现在尚无替代性道路。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。

资产质量优良

公司现有资产主要包括青兰高速邯郸段和汽车客运东站等。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。2013年，青兰高速邯郸段每公里通行费收入为528.41万元。客运东站是邯郸市重要的客运站，位于京深高速公路与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。总之，公司资产在邯郸市乃至全国交通运输格局中都占有重要地位，资产质量优良。

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，2位副总经理。公司高管人员均具有大学本科学历。

公司董事长刘现祥先生，1965年生，本科学历，高级会计师。1996年至2002年任邯郸市交通运输局财务处副处长，2002年至今任交通运输局财务处处长。2009年9月至2014年4月任邯郸市交通建设有限公司董事、常务副总经理。2014年4月至今任邯郸市交通建设有限公司董事长（法定代表人），主持全面工作。

截至2013年底，公司共有在岗职工335人。按学历构成划分，大专及以上学历占65.07%，高中中专学历占33.14%，初中以下学历占1.79%；按职称划分，公司具有高级职称人数占14.63%，中级职称人数占43.28%，初级职称人数占42.09%；按年龄构成划分，50岁以上员工占9.85%，30岁至50岁员工占37.31%，30岁以下员工占52.84%。

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；员工队伍趋于年轻化，员工整体素质较高，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，在政策、资本金、财政补贴和资金注入等方面均获得了邯郸市政府、市交通运输局的大力支持。

经营政策方面，根据邯郸市人民政府《关于组建邯郸市交通建设公司的批复》[2009]84号文，公司为邯郸市政府委托市交通局出资设立和管理的国有独资公司，公司收费公路项目全部为政府还贷性项目，实行“统贷统还”政策，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，再由财政返还公司，公司获得的通行费收入用于邯郸市后续公路基础设施的建设和发展。

税收政策方面，根据财综[2001]49号文件，公司本部及邯郸市青红高速管理处享受企业所得税、营业税、城市维护建设税、教育税附加等税收免缴政策。

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。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2013年底，交通运输局尚有5.43亿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，目前尚未划拨。（该应收投资款尚未在公司报表中体现）

政府补贴方面，作为邯郸市交通基础设施建设主体，建设项目重要性突出。为支持公司交通基础设施建设，近年各级政府给予了公司政府补贴。

公路补贴方面，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《关于下达2011年交通运输固定资产投资计划的通知》交规划

发[2011]188号，邯大高速总共获得车购税补贴6.1亿元，其中2011年获得3.36亿元；2012年邯大高速获得车辆购置税补贴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。2013年由于公司无其他在建高速项目，高速公路建设方面未收到政府补贴。

其他补贴方面，首先，公司其他在建重大交通基础设施为客运枢纽中心，根据交函规划[2013]32号文，该项目将获得国家交通运输部资金补贴5000万元，预计2014年到位；其次，2013年邯郸市交通运输局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，交通运输局补贴公司运营资金2亿元。

公司获得的政府补贴均在营业外收入中反映。总体看，近年公司获得了各级政府的补助支持，资金到位情况良好，但近三年公司补贴收入呈现持续减少态势，同时联合资信关注到邯大高速8亿元资本金仍未到账并尚未在公司账上体现，政府对公司的资本金支持有待进一步明确。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。但政府补助的规模和时间将随公司项目建设和经营情况存在较大的波动。政府补助占公司利润总额比重大。公司未来几年盈利状况的稳定很大程度上有赖于政府的持续补助支持。

资产注入方面，即公司组建时路产等资产注入以及客运枢纽中心的土地资产注入。

公司组建时，根据邯郸正泰会计师事务所有限公司出具的验资报告，邯郸市交通运输局出资货币资本0.6亿元及实物资本1.2亿元共计1.8亿元作为公司实收资本，剩余5.14亿元实物资本作为公司资本公积。同时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年重新评估马峰和武涉公路价值后形成4.18亿元估价差额，调减以前年度固定资产，减值部分变转为交通运输局欠款，计入其他应

收款。

土地资产注入方面，2013年8月16日市政府批示了《邯郸市交通运输局关于客运枢纽项目建设方案的请示》，同意客运枢纽项目采用交通运输局负责整体开发的方案。该方案包括政府相关土地支持：以净地方式将客运枢纽规划的495亩地划拨至公司。在实际操作上该土地按照出让方式变性为商业出让地；上缴的土地出让金等资金，在扣除政策规定的省以上必要提留、税费外，市财政以客运枢纽专项资金的方式全额返还。目前，尚未按出让方式取得该土地使用权。

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。董事会为公司的权利机构，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，机构设立完整独立。

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

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，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

公司营业收入主要来源于高速公路通行费收入。公司主营业务收入情况如表 1 所示，2011-2013 年，通行费收入占公司营业收入的比重一直保持在 99%以上，其中 2011-2013 年青兰高速通行费收入占总通行费收入分别为 91.92%、82.56%、90.76%，2012 年占比下降是因为马峰公路停止收费政府给予 1.11 亿元收入补贴，当年马峰公路通行费收入高速增长。另外，公司营业收入还包括客运东站客运收入、服务区收入、代建项目管理费收入等其他业务收入。

表1 公司主营业务收入情况表（单位：亿元，%）

分行业	2011 年		2012 年		2013 年	
	收入	占比	收入	占比	收入	占比
通行费	8.78	99.10%	10.05	99.4%	11.28	99.2%
客运收入	0.08	0.90%	0.06	0.6%	0.09	0.08%
合计	8.86	100%	10.11	100%	11.37	100%

资料来源：公司提供

表2 公司主要道路车流量及通行费收入情况（单位：万辆，万元）

道路名称	车流量			通行费收入		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
青兰高速邯郸段	1877.12	1957.91	2205.33	80634.06	82840.79	101924.64
武涉公路	210.00	309.00	513.00	4814.04	5544.09	10371.40
马峰公路	216.08	280.00	--	2278.53	11960.49	--
总计	2303.20	2546.91	2718.33	87726.63	100345.37	112296.04

资料来源：公司提供

注：公司通行费收入由交通运输局划拨至中心财政，再划拨至公司。表 1 与表 2 中通行费收入差额为已划拨至中心财政但尚未划转至公司的通行费收入。

1. 公路投资与经营

已建成公路

截至2013年底，公司管辖的公路通车里程达261.89公里，其中青兰高速邯郸段192.89公

里，武涉公路42.00公里，马峰公路27.00公里。目前青兰高速邯郸段、武涉公路为收费路段，马峰公路已停止收费。

青兰高速邯郸段是国家“7918”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，与青兰高速山东段对接，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（邯郸至长治）高速相连，全长近 200 公里，总投资突破 100 亿元，覆盖地区约占邯郸总辖区的 73%，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。2011-2013 年，公司所辖青兰高速邯郸段车流量分别为 1877.12 万辆、1957.91 万辆和 2205.33 万辆，年均复合增长率为 8.39%；通行费收入分别为 8.06 亿元、8.28 亿元和 10.19 亿元，年均复合增长率为 12.43%。

青兰高速邯郸段 2011-2013 年车流量及通行费收入稳步增长，带动了公司营业收入的增长。

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，武涉和马峰公路日常维护及养护费用均由公司负责，资金均来自上述两条路段的通行费收入。

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，通车里程42公里，项目总投资4.86亿元，2003年建成通车，是晋煤东运的主要通道。武涉公路运营期为2003年5月至2018年5月。2012年公司将该公路移交给当地管理，提升对该公路的管理水平，促使武涉公路的车流量和通行费收入增长。2011-2013年车流量、通行费收

入年均复合增长率56.29%、46.77%，2013年通行费收入1.04亿元。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，按照市政府的安排部署峰峰矿区人民政府与公司达成协议，按照协议公司撤站并获得政府给予的1.11亿元收入补偿款，款项当年已全部收到，计入当年营业收入当中。撤站后，公司负责马峰高速的后续日常维护。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。移交公司时入账为最初建设成本，移交公司后由于公路运营期缩短，公司计提的路产折旧也相应增加。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，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，增加其他应收款，款项尚未收回。

收费回款方式及收费标准

青兰高速为政府还贷性高速公路，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。武涉公路同样采用“收支两条线”的回款方式。

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 年年底以前全省收费公路全部实行了计重收费。自 2011 年 4 月 1 日起，根据河北省交通厅《河北省治理货运车辆超载规定》，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，以进一步遏制严重超载运输，保障公路畅通。此次调整主要是针对超限 100%以上和车货总重 55 吨以上的违法货运车辆，政策中规定，超限率 100%以上的车辆，100%以上的超限部分由原来按基本费率的 6 倍计费，

改为按基本费率的 16 倍计费，提高 10 倍；车货总重超过 55 吨的货运车辆，超过 55 吨以上部分按基本费率的 16 倍计费。通过此次收费政策的调整，货车严重超载的现象将进一步得到遏制，有助于保护路基，降低养护成本。

由于公司所辖青兰高速邯郸段以货车为主，计重收费政策的执行有助于提高公司高速公路通行费收入，也能通过控制超载现象使高速公路交通事故机率和路面损害情况大幅下降，从而减轻超载车辆带来的公路养护成本。

表 3 青兰高速通行费收费标准

类别	车型及规格		收费系数	收费费率（元/公里）
	客车	货车		
第一类	≤7 座	≤2 吨	1	0.45
		2 吨-5 吨（含 5 吨）	1.5	0.675
第二类	8-19 座	5 吨-10 吨（含 10 吨）	1.5	0.675
		10 吨-15 吨（含 15 吨）	2	0.9
第三类	20-39 座	15 吨-20 吨（含 20 吨）	2	0.9
		20 吨-30 吨（含 30 吨）	2.5	1.125
第四类	≥40 座	30 吨-40 吨（含 40 吨）	2	0.9
		40 吨-55 吨（含 55 吨）	3	1.35
第五类		55 吨-70 吨（含 70 吨）	3.5	1.575
		70 吨以上	4	1.8

资料来源：公司提供

在建高速公路

公司目前在建高速公路项目主要包括邯郸至大名（冀鲁界）高速公路项目。

邯大高速是邯郸市规划的“三纵两横一环”高速公路网中的重要组成部分，已列入河北省高速公路网规划。该路段起自成安县中郎堡村，接拟建的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 72.038 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。其中资本金 20.23 亿元，申请银行贷款 60 亿元。项目建设总工期为 36 个月。目前项目已于 2011 年 2 月 22 日正式开工建设，截至 2013 年底已累计完成投资 69.78 亿元。2014 年预计投资 10.45

亿元，并预计于 2014 年 6 月完工。

邯大高速的建设，将有效缓解通道内的交通压力，满足区域交通运输发展的需要，形成山西、河北南部连接胶东半岛的一条快捷出海通道，对于进一步完善区域高速公路网的布局结构，加快邯郸市区域经济中心建设，带动沿线经济发展具有重要意义。

邯大高速投资额较高，为政府还贷性高速公路项目，通行费收入上缴财政专户后再由财政扣除相关规费返还公司。根据邯大高速可行性研究报告，2014~2033 年产生通行费收入合计 181.96 亿元。运营前 5 年预计产生通行费收入 24.61 亿元，每年通行费收入在 4 亿元~6 亿元之间。

总体看，邯大高速路网地位突出，具有较好的发展前景。邯大高速预计收入规模大，能够覆盖项目建设成本，邯大高速建成通车后将带动公司通行费收入的增长。同时，联合资信也关注到，建成通车后，邯大高速盈利能力将受车流量培育效果，周边路网分流和区域经济发展等因素影响，可能出现波动。此外，邯大高速运营期收益受实际车流量变化等因素影响，可能低于可行性研究报告中的预测值。

2. 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。近三年，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 4 公司代建项目一览表（单位：亿元）

时间	项目	合同价格
2011	邯郸市联纺路、丛台路、站前大街	2.50
2011	邯郸市广府旅游专线	2.70
2012	广府古城环城公路	0.27
2012	客运枢纽中心广场	5.04
2013	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（见表 4），除邯郸市花海绿廊道路景观绿化，其他 4 个项目均开始回购。其中，政府对客运枢纽中心广场建设人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。

3. 客运站投资与经营

客运东站

公司运营的客运东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。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。公司 2011-2013 年，客运东站完成客运量分别为 330 万人次、335 万人次和 336 万人次，实现客运收入分别为 876.84 万元、806.02 万元和 938.64 万元。

表 5 客运东站经营情况

项目	2011	2012	2013
期末运营线路条数（条）	53	53	53
期末运营车辆数（台）	298	298	300
全年客运量（万人次）	330	335	336

资料来源：公司提供

客运枢纽中心

公司目前正在建设客运枢纽中心，即石（家庄）武（汉）高铁邯郸新客车站站前广场，位于邯郸市东部新区，规划占地约 500 亩，计划

总投资约 40 亿元，站点毗邻邯郸新高铁火车站、京珠高速公路，地理环境优越。项目整体意图打造“交通商旅综合体”，项目建成后通过商业的出租、出售收入偿还银行贷款本息，解决公益设施的运营成本。

2013 年 12 月 16 日客运枢纽中心正式开工。客运枢纽中心的建设分为：一期客运主站、二期换乘中心与公交站、三期商业配套设备。建设一、二期为交通基础设施部分，重点打造为交通枢纽综合体，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，以此实现公交、长途、出租、旅游等客运方式“无缝链接，无雨换乘”的理念，营造“全天候换乘”空间。目前，根据一二期项目可行性研究报告显示，一二期项目总用地约 322 亩，总建筑面积约 19.69 万平方米。目前，该项目用地的拆迁工作已基本完成，正进行土地整理。建设三期为配套商业设施，占地面积 173 亩，建筑面积 40.3 万平方米，预计与具有品牌效应的大型开发商共同进行合作开发。截至 2013 年底暂未发生相关投资支出。

公司已注册成立邯郸市交建客运枢纽开发有限公司，主要为经营邯郸市东部新城客运枢纽项目的建设及运营管理，以及三期建成后的酒店管理，房屋租赁，物业服务等业务。

根据 2013 年市政府批示对《邯郸市交通运输局关于客运枢纽项目建设方案的请示》批示，市政府以净地方式将客运枢纽规划的 495 亩地划拨至公司。在实际操作层面对该土地按照出让方式变性为商业出让地；上缴的土地出让金等资金，在扣除政策规定的省以上必要提留、税费外，市财政以客运枢纽专项资金的方式全额返还。目前尚未按照出让方式取得该土地使用权。

4. 房地产业务投资与经营

公司房地产业务板块主要是指其子公司交建置业有限公司（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，主要负责交通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。预计于 2014 年拟建项目。

房地产开发项目

2014 年，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。目前该项目已列入邯郸市 2014 年国民经济发展规划，邯郸市建设局《关于 2014 年度主城区征收拆迁计划》已公示，规划许可证、土地证正在办理。该项目拟开发地位处邯郸市东部核心地段，预计建成的主要经济技术指标为：建筑面积总面积约 210000 m²，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/平方米。目前正在准备进行旧城拆迁，暂无未来投资发展规划。

土地储备

目前，公司作为邯郸市公路运输板块的唯一投融资公司，成为了政府制定的 15 个地块的开发主体（见表 6），共计 399.45 亩。上述土地预计土地出让金总额合计 4.47 亿元。2013 年，公司已取得邯郸县高新园区内、309 国道北和平东段路北二处地的土地使用权证，并支付了相应土地出让金，新增无形资产 2.74 亿元（入账价值包含土地使用权取得的其他相关费用）。其他 13 块地目前已经预付土地使用金等费用 1.95 亿元（计入预付款项），土地使用证尚在办理中。

总体看，交通建设公司可形成的土地储备充足，为交建置业的后续发展提供了良好的土地储备保障，能满足公司未来几年房地产业务的发展需求。

表 6 土地储备具体情况

序号	地 址	所在区（县）	面积(亩)	土地出让金（万元）
1	西环路与联纺路交叉口东北角	复兴区	6.62	118.30
2	滏东大街与轴承厂北路西北角	丛台区	4.94	1493.08
3	市复兴区防汛路 2 号	复兴区	74.20	1014.09
4	市北环路后郝村北	复兴区	49.62	886.56
5	新兴大街以东、刘二庄以北	丛台区	7.07	141.89
6	邯郸县高新园区内、309 国道北	邯郸县	86.8	17831.00
7	邯郸市复兴区制氧机路 56 号	复兴区	72.7	1236.58
8	邯磁路东侧	邯山区	20.83	347.82
9	107 国道	邯山区	18.57	390.26
10	和平路东段路北（二处）	邯郸县	40.78	8536.89
11	邯郸市农林路 79 号（一处）	邯山区	10.47	268.51
12	交通大厦	丛台区	25.73	7253.18
13	人民西路 43 号院（公交总公司）	复兴区	14.78	2813.84
14	北环路与新兴大街东北角	丛台区	82.2	1644.01
15	联防东路与滏西大街交叉口北	丛台区	26.59	685.46
合计			399.45	44661.47

数据来源：公司提供

5. 未来发展

2014 年邯大高速建成完工后，公司未来发展以客运枢纽中心为主要建设项目，同时发展交

建置业公司的房地产项目。

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。未来将成为邯郸市重要的城市门户、交通中心、休闲购物及娱乐中心、商务金融中心、旅游集散中心。

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。此外公司土地储备丰富为公司后续房地产业务的发展提供有力支持。

公司收入来源主要为青兰高速的通行费，2014年邯大高速通车后预计能带动公司营业收入；客运枢纽中心的建成以及房地产业务板块的发展，能够丰富公司业务结构，为公司带来新的利润增长点。

但是，联合资信也关注到公司在各个板块投入规模较大，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

公司提供的 2011~2013 年度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，并出具标准无保留意见的审计结论。

2010-2012年公司合并范围包括邯郸市青红高速公路管理处和邯郸市交通运输局客运东站。此外，根据邯正会验字第69号验资报告和邯交字[2009]63号通知《邯郸市交通局关于向交通建设公司移交资产的通知》，邯郸市交通运输局只移交武涉公路和马峰公路的路产，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。由于2012年9月马峰公路停止收费，公司2013年纳入合并范围的路产收入仅包括武涉和青兰高速的收入，此外，新增纳入合并范围内的企业，为2013新设立的全资子公司，为邯郸市交建客运枢纽开发有限公司和邯郸市

交建置业有限公司，上述两家公司报告期内暂未发生业务支出。

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

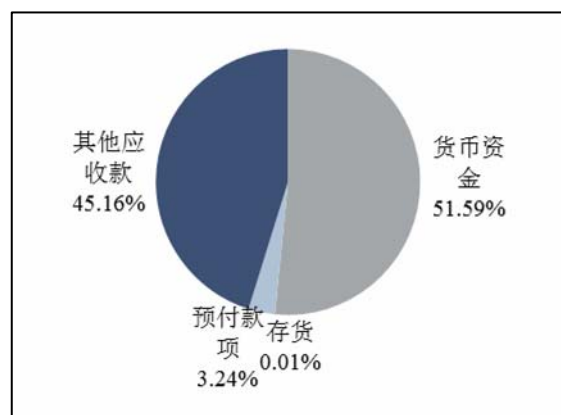
2. 资产质量

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

流动资产

2011~2013年，公司流动资产快速增长，年均复合增长率为44.20%，主要由其他应收款和货币资金增长带动。2013年底，公司流动资产合计61.64亿元。

图 4 2013 年底公司流动资产结构



资料来源：公司财务报表

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

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

公司获得的通行费收入采用“收支两条线”

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

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

非流动资产

2011-2013年，公司非流动资产快速增长，年均增长率16.97%。截至2013年底非流动资产为149.90亿元，主要由青兰高速等路产以及邯大高速在建工程组成。

2011-2013年，固定资产规模有所下降，年均增长率-4.56%。截至2013年底，公司固定资产原价为99.61亿元，其中公路路产占93.04%，房屋建筑物占4.11%，其余为机器设备等；2013

年底，公司固定资产累计折旧14.74亿元，净值为84.87亿元。随着邯大高速车流量的增加，采用车流量法计提折旧的路权资产计提的折旧也相应增加。

随着2011年邯大高速开始施工，2011-2013年公司在建工程快速增长，年均复合增长率110.69%。截止至2013年底，在建工程59.15亿元，其中邯大高速52.78亿元（占89.22%）、青兰高速邯郸至涉县段工程5.85亿元（占9.90%）。

2011-2013年，无形资产大幅度增加，年均增长102.73%。截至2013年底无形资产3.36亿元。主要是由于2013年新取得两块政府出让地，已取得土地使用权证，新增土地使用权2.74亿元。

整体看，公司整体资产规模呈持续扩张趋势，未来随着市政府对客运枢纽中心495亩地的划拨入账，公司资产规模将进一步扩大。目前公司资产以在建和已建成的公路资产为主；公司流动资产中其他应收款占比较大但回收风险较低。公司资产流动性一般。

3. 负债及所有者权益

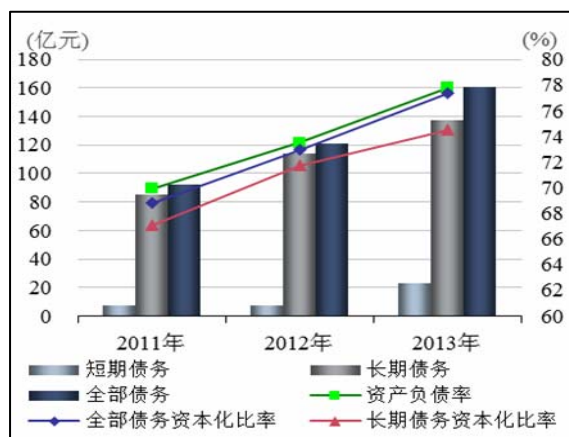
2011-2013年，公司所有者权益分别为41.87亿元、44.90亿元和46.99亿元，年均增长5.59%，所有者权益有所增长，主要系公司近三年正常经营活动所得使盈余公积和未分配利润增加所致。截止至2013年底，公司所有者权益中实收资本占3.83%、资本公积占16.61%、盈余公积占7.96%、未分配利润占71.60%。公司所有者权益结构稳定性弱。

2011-2013年，公司负债总额分别为97.34亿元、124.74亿元和164.55亿元，年均复合增长30.02%。负债规模增速较快，主要系公司在建项目投资增加导致融资需求增大。截至2013年底，公司负债总额中流动负债占16.44%，非流动负债占83.56%，公司债务结构较为合理，债务期限配置与高速公路修建经营周期长、资金回收慢的特点较为适应。

2011-2013年,公司流动负债规模波动中快速增加,年均复合增长率为49.63%,主要系短期借款增加以及一年内到期的非流动负债新增所致。截止至2013年流动负债为27.06亿元,其中短期借款占62.83%,应付账款占9.12%,一年内到期的非流动负债占22.7%。截至2013年底应付账款2.47亿元,全部为应付工程款;短期借款中以邯大高速公路收费权质押借款10元,G309国道武安至涉县段公路(即武涉公路)收费权及其项下全部收益债权作质押借款2亿元。

2011-2013年,公司非流动负债规模增长较快,年均复合增长27.00%,系长期借款和应付债券的快速增长所致。截至2013年底非流动负债为137.49亿元,以长期借款为主(占81.68%)和应付债券(占18.18%)为主。截止至2013年底应付债券为25.00亿元,其中包含2012年发行的6亿元中期票据,2013年新增的10亿元企业债、3亿元短期融资券以及非公开定向募集6亿元。专项应付款2013年较2012年新增1.05亿,全部为青兰高速未决算的专项工程款。

图 5 公司债务负担情况



资料来源:公司财务报表

注:应付债券中包含3亿元短融,调整至短期债务。

随着公司高速公路投资规模的加大,公司债务规模持续增长,由于所有者权益规模上升幅度较小,公司整体债务负担增幅较大。2011-2013年,公司资产负债率分别为69.92%、73.53%和77.79%,三年平均值为74.94%;同期,全部债务资本化比率分别为68.77%、72.93%和77.35%,三年平均值为74.31%;长期债务资

本化比率分别为67.05%、71.74%、74.08%,三年平均值为71.97%。三年资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率都不断上升。根据青兰和邯大高速的还款计划,2014年~2018年,公司债务还本金额分别为12.71亿元、7.83亿元、12.78亿元、15.26亿元和10.11亿元。

总体来看,随着公司邯大高速等在建项目规模的扩大,公司债务规模持续扩大,公司债务负担较重。公司未来几年债务还本规模大,公司债务偿还压力和再融资压力将有所加重。

4. 盈利能力

随着青兰高速通行量的逐年增加,2011~2013年公司营业收入分别为8.86亿元、10.26亿元和11.52亿元,年均复合增长14.04%,营业收入稳步增长。2011~2013年,公司营业成本分别为4.29亿元、5.20亿元、6.04亿元,年均复合增长18.64%,主要是由于青兰高速采用车流量法计提折旧,随着近三年青兰通车量增加,公司年折旧成本不断增加。2011~2013年公司营业利润率分别为51.52%、49.22%、47.55%,三年加权平均值为48.84%。公司营业利润率有所下降,主要系年折旧成本增加。

2011~2013年,公司期间费用分别为4.51元、4.90亿元和5.58亿元,占营业收入的比重分别为50.95%、47.71%和48.43%,期间费用率波动中小幅下降。公司期间费用主要为财务费用,2011~2013年,由于公司债务规模扩大,财务费用不断上升,分别为3.87元、4.18亿元和4.86元。随着邯大高速的建成其利息支出也开始费用化,未来公司的财务费用会进一步增加。2011~2013年,公司营业利润分别为0.09亿元、0.28亿元和0.05亿元,呈波动下降态势,年均增长-21.80%。

2011~2013年,公司利润总额分别为3.96元、3.04亿元和2.08亿元,利润总额规模下降较快,年均增长-27.58%。下降较快主要是由于财务费用增加以及营业外收入规模的变小。2011-2013年营业外收入分别为3.87亿元、2.76亿元和2.03亿元,营业外收入增速-27.58%。主

要是按公路建设项目给予的车购税补贴相应减少。2012 年前青兰高速、邯大高速车购税补贴全部到账。此外，营业外收入仅有根据《邯郸市交通运输局关于补贴交建公司运营资金的通知》邯交字（2013）174 号，交通运输局补贴公司 2 亿元运营资金，已计入营业外收入的其他利得。

从整体盈利指标看，公司净资产收益率和总资本收益率呈下降趋势，2011-2013 年的三年加权平均值分别为 6.14%和 4.15%，2013 年分别为 4.44%和 3.35%。

总体看，公司收入主要来自青兰高速，收入来源单一且受财务费用影响较大，自身盈利能力较弱。政府补贴占公司利润总额比重大。公司未来几年盈利状况的稳定很大程度上有赖于政府的持续补助支持。

未来公司邯大高速通车后，车流量的逐步培育，邯大高速通行费收入规模将会逐步增长，带动公司收入规模的增长。同时房地产开发业务和客运枢纽中心有望成为公司未来新的利润增长点，促进公司盈利能力进行改善。

5. 偿债能力

2011-2013年，公司流动比率与速动比率波动中有所上升，三年加权平均值均为278.41%和278.39%，其中2013年底分别为227.80%和227.79%。2011-2013年，公司经营现金流动负债比降幅较大，分别为67.56%、69.75%和16.13%，主要是因为公司经营活动现金流净额降幅较大，一年内到期的流动负债及短期借款增速较快使得短期有息债务规模增幅较大。公司短期有息债务保障变差。整体看，公司短期债务规模增长过快，存在一定支付压力。

长期偿债能力方面，2011-2013年公司EBITDA分别为11.34亿元、11.29亿元和11.36亿元，表现较为稳定。2011-2013年，公司EBITDA利息倍数分别为2.63倍、1.50倍和1.30倍，公司EBITDA对利息保障能力下降较快，主要系公司财务费用支出增加；随着债务规模0的增加，

2011-2013年公司全部债务/EBITDA有所上升，分别为8.13倍、10.71倍和14.12倍，EBITDA对全部债务的保护能力下降较快，从偿债指标来看，公司对全部债务保障能力较低。未来几年公司债务还本规模较大，资本支出将维持在较高水平。公司偿付压力和再融资压力将有所加重。

但考虑到，公司作为邯郸市重要交通基础设施建设主体，旗下公路均为还贷性高速公路、政府对公司经营支持力度大。未来随着公司邯大高速通车后，车流量的逐步培育，邯郸高速通行费收入规模将会逐步增长，带动公司收入规模的增长。同时房地产开发业务和客运枢纽中心有望成为公司未来新的利润增长点，促进公司盈利能力改善。上述事项有助于公司偿债能力的稳定。

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

表 7 公司对外担保情况表（单位：亿元）

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

资料来源：公司年报

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

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2014年01月23日，公司无未结清和已结清的不良信贷信息记录，过往债务履约情况良好。

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一般。

八、结论

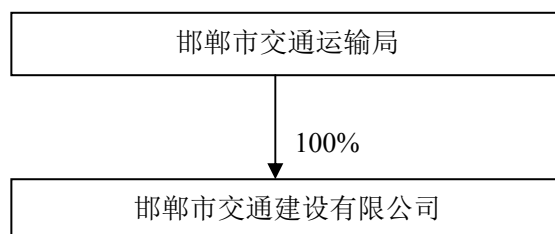
高速公路行业具备良好的抵御经济周期风险的能力，伴随着国民经济的稳步发展，中国高速公路建设发展空间较大。

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

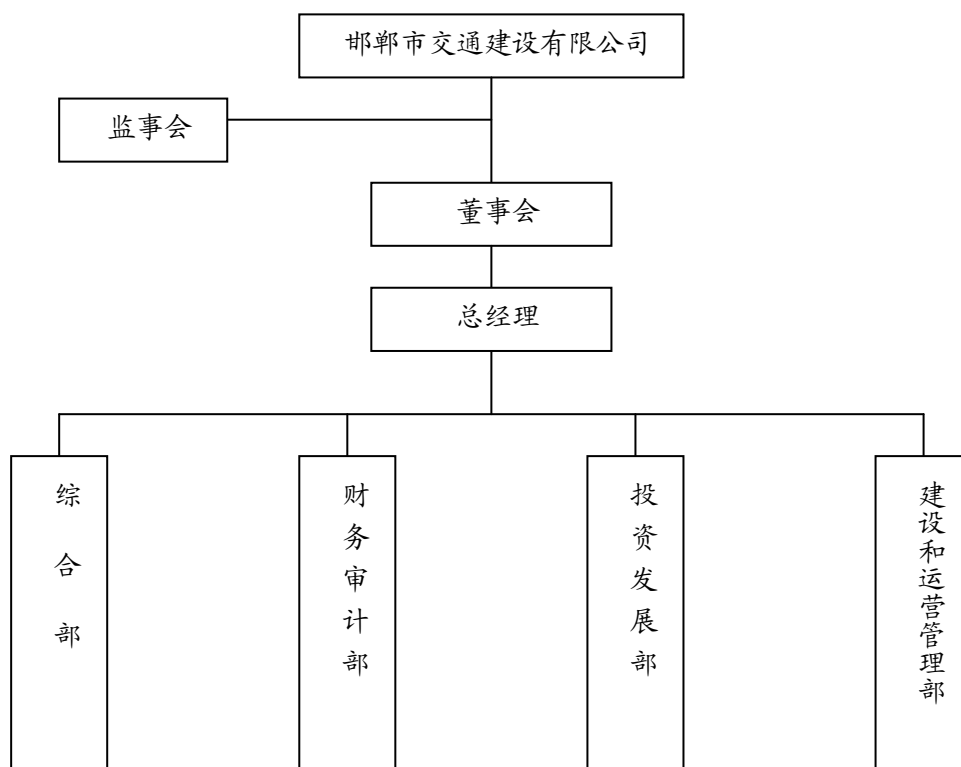
目前公司处于快速发展期，有息债务规模较快增长，债务负担重。随着在建高速公路项目的逐步推进，新业务板块建设推进，以及现有中长期债务的逐步到期偿付，公司未来面临较大的债务压力。公司其他应收款规模较大，账龄偏长，对公司资金周转形成压力。但考虑到公司作为邯郸市政府还贷性高速公路投资建设管理主体，政府对其支持方式及力度仍将持续，公司债务偿付风险相对较低；未来随着公司邯大高速通车后，车流量的逐步培育，邯郸高速通行费收入规模将会逐步增长，带动公司收入规模的增长。同时房地产开发业务和客运枢纽中心有望成为公司未来新的利润增长点，促进公司盈利能力的改善。上述事项有助于公司偿债能力的稳定。

总体看，公司主体信用风险很低。

附件 1-1 公司股权结构图



附件 1-2 公司组织机构图



附件 2 主要财务数据及指标

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

附件 3 有关计算指标的计算公式（新准则）

指 标 名 称	计 算 公 式
增长指标	
资产总额年复合增长率	
净资产年复合增长率	(1) 2 年数据: 增长率= (本期-上期) / 上期×100%
营业收入年复合增长率	(2) n 年数据: 增长率=[(本期/前 n 年) ^{1/(n-1)} - 1]×100%
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
销售债权周转次数	营业收入 / (平均应收账款净额+平均应收票据)
存货周转次数	营业成本/平均存货净额
总资产周转次数	营业收入/平均资产总额
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 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，银行间债券市场中长期债券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。

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

主体长期信用等级设置及含义同中长期债券。

联合资信评估有限公司关于 邯郸市交通建设公司 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半年进行一次定期跟踪评级，并根据情况开展不定期跟踪评级。

邯郸市交通建设有限公司应按联合资信跟踪评级资料清单的要求，提供相关资料。邯郸市交通建设有限公司如发生重大变化，或发生可能对信用等级产生较大影响的重大事件，应及时通知联合资信并提供有关资料。

联合资信将密切关注邯郸市交通建设有限公司的经营管理状况及相关信息，如发现邯郸市交通建设有限公司出现重大变化，或发现其存在或出现可能对信用等级产生较大影响的重大事件时，联合资信将落实有关情况并及时评估其对信用等级产生的影响，据以确认或调整主体长期信用等级。

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，联合资信有权撤销信用等级。

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。

