

信用等级公告

联合[2015] 740 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。



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: 2015 年 6 月 9 日

财务数据

项 目	2012 年	2013 年	2014 年	15 年 3 月
资产总额 (亿元)	169.64	211.54	237.99	236.89
所有者权益 (亿元)	44.90	46.99	60.10	60.30
长期债务 (亿元)	113.97	131.31	155.54	157.54
全部债务 (亿元)	120.97	160.45	168.90	169.90
营业收入 (亿元)	10.26	11.52	9.01	2.59
利润总额 (亿元)	3.04	2.09	2.09	0.20
EBITDA (亿元)	11.29	11.36	9.21	--
营业利润率 (%)	49.22	47.55	77.37	84.00
净资产收益率 (%)	6.77	4.44	3.46	--
资产负债率 (%)	73.53	77.79	74.75	74.54
全部债务资本化比率 (%)	72.93	77.35	73.76	73.80
流动比率 (%)	384.82	227.80	262.95	277.09
全部债务/EBITDA(倍)	10.71	14.12	18.33	--

注: 1. 2015 年一季度财务数据未经审计;

2. 应付债券中部分短期债券已调整至短期债务。

分析师

孙晨歌 赵传第

lianhe@lhratings.com

电话: 010-85679696

传真: 010-85679228

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

Http: //www.lhratings.com

评级观点

邯郸市交通建设有限公司 (以下简称“公司”) 主要从事高速公路、国有干线收费公路、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。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显著优势。同时, 联合资信关注到公司资本支出大, 债务规模呈较快上升趋势, 债务负担重, 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, 公司通行费收入规模及盈利能力有望持续提升。同时, 客运枢纽业务有望改善公司盈利能力, 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、财政补贴、资产注入等多方面的持续支持。
4. 邯大高速建成通车后邯郸市“三横两纵一环”的公路网布局基本完成, 公司通行费收入规模及盈利能力有望提升。

关注

1. 公司有息债务持续快速增长, 债务负担重, 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房地产项目投入建设，公司未来投资规模持续增大，资金压力上升。
4. 公司其他应收款规模较大、账龄偏长，对公司资金周转形成压力。

信用评级报告声明

一、除因本次评级事项联合资信评估有限公司（联合资信）与邯郸市交通建设有限公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与邯郸市交通建设有限公司不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

二、联合资信与评级人员履行了实地调查和诚信义务，有充分理由保证所出具的评级报告遵循了真实、客观、公正的原则。

三、本信用评级报告的评级结论是联合资信依据合理的内部信用评级标准和程序做出的独立判断，未因邯郸市交通建设有限公司和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。

四、本信用评级报告用于相关决策参考，并非是某种决策的结论、建议等。

五、本信用评级报告中引用的企业相关资料主要由邯郸市交通建设有限公司提供，联合资信不保证引用资料的真实性及完整性。

六、邯郸市交通建设有限公司主体长期信用等级自 2015 年 6 月 9 日至 2016 年 6 月 8 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。截至2015年3月底，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、建设和运营管理部共四个职能部门。

截至2014年底，公司合并资产总额237.99亿元，所有者权益60.10亿元。2014年公司实现营业收入9.01亿元，利润总额2.09亿元。

截至2015年3月底，公司合并资产总额236.89亿元，所有者权益60.30亿元。2015年1~3月，公司实现营业收入2.59亿元，利润总额0.20亿元。

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

2014年，中国国民经济在新常态下保持平稳运行，呈现出增长平稳、结构优化、质量提升、民生改善的良好态势。初步核算，全年国内生产总值636463亿元，按可比价格计算，比上年增长7.4%。增长平稳主要表现为，在实现7.4%的增长率的同时还实现城镇新增就业1322万，调查失业率稳定在5.1%左右，居民消费价格上涨2%。结构优化主要表现为服务业比重继续提升；以移动互联网为主要内容的新产业、新技术、新业态、新模式、新产品

不断涌现，中国经济向中高端迈进的势头明显；最终消费的比重提升，区域结构及收入结构继续改善。质量提升主要表现为全年劳动生产率提升、单位GDP的能耗下降。民生改善主要表现为全国居民人均可支配收入扣除物价实际增长8%，城镇居民人均可支配收入实际增长6.8%，农村居民人均可支配收入实际增长9.2%。

从消费、投资和进出口情况看，2014年，市场销售稳定增长，固定资产投资增速放缓，进出口增速回落。社会消费品零售总额262394亿元，比上年名义增长12.0%（扣除价格因素实际增长10.9%）。固定资产投资（不含农户）502005亿元，比上年名义增长15.7%（扣除价格因素实际增长15.1%）。全年进出口总额264335亿元人民币，比上年增长2.3%。

2014年，中国继续实施积极的财政政策。全国一般公共预算收入140350亿元，比上年增长11140亿元，增长8.6%。其中，中央一般公共预算收入64490亿元，比上年增长4292亿元，增长7.1%；地方一般公共预算收入（本级）75860亿元，比上年增长6849亿元，增长9.9%。一般公共预算收入中的税收收入119158亿元，同比增长7.8%。全国一般公共预算支出151662亿元，比上年增长11449亿元，增长8.2%。其中，中央本级支出22570亿元，比上年增长2098亿元，增长10.2%；地方财政支出129092亿元，比上年增长9351亿元，增长7.8%。

2014年，中国人民银行继续实施稳健的货币政策，综合运用公开市场操作、短期流动性调节工具（SLO）、常备借贷便利（SLF）等货币政策工具，创设中期借贷便利（MLF）和抵押补充贷款工具（PSL）；非对称下调存贷款基准利率；两次实施定向降准。稳健货币政策的实施，使得货币信贷和社会融资平稳增长，贷款结构继续改善，企业融资成本高问题得到一定程度缓解。2014年末，广

义货币供应量 M_2 余额同比增长 12.2%；人民币贷款余额同比增长 13.6%，比年初增加 9.78 万亿元，同比多增 8900 亿元；全年社会融资规模为 16.46 万亿元；12 月份非金融企业及其他部门贷款加权平均利率为 6.77%，比年初下降 0.42 个百分点。

2015 年，中国经济下行压力依然较大。李克强总理的政府工作报告指出，2015 年经济社会发展的主要预期目标是 GDP 增长 7.0% 左右，居民消费价格涨幅 3% 左右，城镇新增就业 1000 万人以上，城镇登记失业率 4.5% 以内，进出口增长 6% 左右。2015 年是全面深化改革的关键之年，稳增长为 2015 年经济工作首要任务，将重点实施“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带三大战略。三大战略的推进势必拓展中国经济发展的战略空间，并将带动基础设施建设等投资，从而对经济稳定增长起到支撑作用。

三、行业及区域经济环境

公司主营业务为高速公路投资与经营管理。

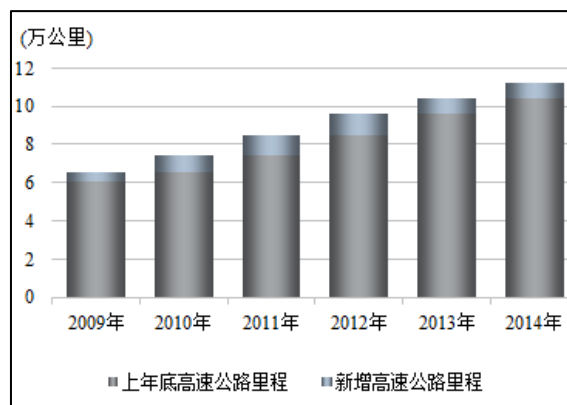
1. 行业概况

(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，是国家公路干线网众的骨架，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 中国高速公路通车里程



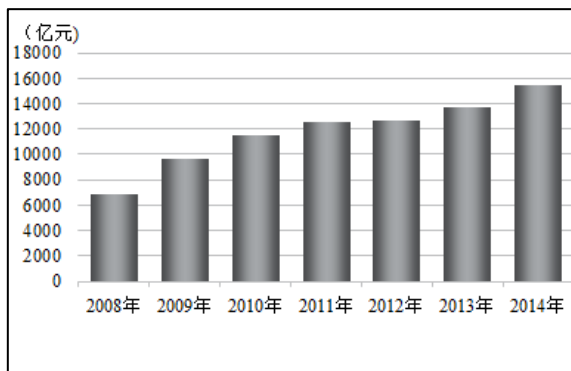
资料来源：交通运输部

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2014年底的11.19万公里，年均复合增幅超过20%。目前中国高速公路总里程居世界第二位。

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2014年交通运输行业发展统计公报显示，2014年全国完成公路建设投资15460.94亿元，比上年增长12.9%。其中，高速公路建设完成投资7818.12亿元，增长7.1%。普通国道建设完成投资4611.82亿元，增长18.9%。农村公路建设完成投资3030.99亿元，增长20.4%，新改建农村公路23.21万公里。截至2014年底，全国公路总里程达446.39万公里，比上年末增加

10.77万公里。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 2008~2014年全国公路建设投资额



资料来源：Wind资讯

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。

2012年，全国公路客运量和货运量分别为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。但受重大节假日面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，分别同比增长7.4%和9.5%。随着宏观经济增长减缓，公路行业景气度持续下降，但受私家车保有量增长和公路通车里程增长影响，公路客货运依然维持增长态势。

(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。

2013年5月，交通运输部发布《收费公路管理条例(修正案征求意见稿)》，对高速公路期满后处理、收费标准、免费政策补偿等方面做了修订。

（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，根据交通运输部投资计划，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。目前，交通运输“十三五”发展规划编制已全面启动，是新一轮大部制改革后交通运输部组织编制的第一个综合交通运输发展规划。“十三五”发展规划将对全面深化交通运输改革开放，激发行业发展新动力；以综合交通运输体系建设为着力点，实现交通运输协调发展；以多式联运为突破口，提升现代物流发展水平；以发展公共交通为导向，推进区域交通一体化；以信息化智能化为引领，推

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。

进交通运输现代化进程；以节能减排为抓手，推动交通运输可持续发展等方面进行研究。

2. 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2014年增速有所放缓。2014年，邯郸市实现GDP达3080亿元，比上年增长6.5%，其中：第一产业实现增加值403.1亿元，增长3.7%；第二产业实现增加值1543.5亿元，增长5.3%；第三产业实现增加值1133.4亿元，增长9.4%。三次产业结构由2013年的13.4：51.3：35.3变为12.9:51.3:35.8，第三产业比重比2013年提高1个百分点，工业占比突出。

邯郸市居民收入的增加。2014年，全市城镇居民人均可支配收入22699元,比上年增长9.1%。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2014年底，邯郸市民用汽车保有量达到94.61万辆，比上年末增长13.7%。

经济的持续增长推动邯郸市交通基础设施需求的增长。2014年，邯郸市完成公路货物运输总量35235万吨，同比增长6.1%，公路旅客运输总量7993.6万人，同比下降0.5%。

邯郸市经济的持续增长，为地方交通基础设施的投资建设奠定了较好的经济基础，《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，在东区内大力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，邯郸市交通运输局为其唯一股东，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，2014年邯郸市交通运输、仓储和邮政完成增加值280.3亿元，比上年增长8.9%。全市完成公路客运量和货运量分别达7993.6万人和35235万吨。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。2014年，青兰高速邯郸段每公里通行费收入为355.64万元。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，1位总经理（由董事长兼任），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月至今任公司董事长（法定代表人）、总经理，主持全面工作。

截至2015年3月底，公司共有在岗职工515人。按学历构成划分，大专及以上学历占75.05%，高中中专学历占24.95%；按职称划分，公司具有高级职称人数占18.9%，中级职称人数占22.5%，初级职称人数占28.6%；按年龄构成划分，50岁以上员工占3.7%，30岁至50岁员工占62.35%，30岁以下员工占33.95%。

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2015年3月底，邯郸市交通运输局尚有7.09亿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，目前已收到7.92亿元。

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。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年和2012年分别获得3.36亿元和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，由于公司未新增其他在

建高速项目，公司未收到高速公路建设方面的政府补贴，2014年，公司获得青兰高速邯郸段的运营补贴2亿元。

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，2014年公司已经收到该款项。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，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。

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。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。同时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，减值部分变转为邯郸市交通运输局欠款，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。截至2014年底，公司已取得上述土地使用权证（土地性质为划拨地）。根据邯郸市中诚资产评估事务所2014年12月25日出具的邯郸市交建客运枢纽开发有限公司土地使用权评估报告书（邯中诚评报字[2014]180号），公司该495亩地预估价值为11.03亿元。

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

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，2012~2014 年，通行费收入占公司营业收入的比重较大，其中 2012~2014 年青兰高速通行费收入占总通行费收入分别为 82.56%、90.81%和 85.96%，2014 年公司通行费收入下降主要受青兰高速货运车流量减少所致。另外，公司营业收入还包括客运东站客运收入以及服务区收入、代建项目管理费收入等其他业务收入。2015 年 1~3 月，公司实现主营业务收入 2.58 亿元，占 2014 年全年的 28.63%。

表1 公司营业收入情况表（单位：亿元）

分行业	2012 年		2013 年		2014 年		2015 年 1~3 月	
	收入	占比	收入	占比	收入	占比	收入	占比
通行费	10.03	99.20%	11.28	97.92%	7.98	88.57%	2.39	92.60%
客运收入	0.08	0.80%	0.09	0.78%	0.11	1.22%	0.02	0.90%
其他业务收入	--	--	0.15	1.30%	0.92	10.21%	0.17	6.50%
合计	10.11	100.00%	11.52	100.00%	9.01	100.00%	2.58	100.00%

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、亿元）

道路名称	车流量				通行费收入			
	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年 1~3 月	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年 1~3 月
青兰高速邯郸段	1957.91	2205.33	1890.00	406.00	8.28	10.24	6.86	2.11
武涉公路	309.00	513.00	530.00	168.00	0.55	1.04	1.02	0.22
马峰公路	280.00	--	--	--	1.20	--	--	--
邯大高速	--	--	177.80	85.74	--	--	0.10	0.06
合计	2546.91	2718.33	2597.80	659.74	10.03	11.28	7.98	2.39

资料来源：公司提供；

注：邯大高速主干线于 2014 年 6 月 29 日通车，表中邯大高速 2014 年数据实际为通车后数据。

1. 公路投资与经营

已建成公路

截至2014年底，公司管辖的公路通车里程达333.89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、邯大高速72公里。目前青兰高速邯郸段、武涉公路和邯大高速为收费路段，马峰公路已于2012年停止收费。

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。2012~2014年，公司所辖青兰高速邯郸段车流量分别为1957.91万辆、2205.33万辆和1890.00万辆，2014年车流量有所下降主要系受到宏观经济形势低迷，货运汽车流量有所减少所致；通行费收入分别为8.28亿元、10.24亿元和6.86亿元。2015年1~3月，青兰高速实现车流量和通行费收入406万辆和2.11亿元，分别为2014年全年的21.48%和30.76%。

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，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2013年武涉公路的车流量和通行费收入大幅增长，2014年车流量和通行费收入分别为530万辆和1.02亿元，车流量较2013年有小幅增长，收入有所下降，主要系货运车辆有所减少所致。2015年1~3月武涉公路车流量和通行费收入分别为168万辆和0.22亿元。

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，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。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，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。

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。邯大高速项目于 2011 年 2 月 22 日正式开工建设，主干线已于 2014 年 6 月 29 日通车，6 条连接线中 4 条已通车，另外 2 条连接线未通车，为邯大路以北至人民路段连接线及成安连接线，以上两条连接线预计 2015 年底之前完工。2014 年，实现通行费收入 0.10 亿元。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。

收费回款方式及收费标准

青兰高速和武涉公路均为政府还贷性（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。邯大高速为经营性高速公路，根据河北省人民政府办公厅《关于同意选择邯大高速投资人及设置收费的函》（冀政办函【2014】55 号），自 2014 年 6 月 29 日起，收费年限为 25 年。在实际操作中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。此外，邯大高速收费标准要高于青兰高速。

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，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		1	0.45
		≤2 吨	1.5	0.675
第二类	8-19 座		1.5	0.675
		2 吨-5 吨（含 5 吨）	2	0.9
第三类	20-39 座		2	0.9
		5 吨-10 吨（含 10 吨）	2.5	1.125
第四类	≥40 座		2	0.9
		10 吨-15 吨（含 15 吨）20 英尺集装箱车	3	1.35
第五类		>15 吨 40 英尺集装箱车	3.5	1.575

资料来源：公司提供

表 4 邯大高速通行费收费标准

类别	车型及规格		收费费率（元/公里）
	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

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5 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5），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，公司无代建项目，所建5个代建项目均进入回购期。截至2014年底，公司累计收到回购款4.9亿元，2015年1~3月公司收到回购款2.5亿元，目前公司只收到回购款，未实现管理费收入。

3. 客运站投资与经营

客运东站

公司运营的客运东站位于京深高速公路和309交叉口西北角，是邯郸市重要的客运站。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。2012~2014年，公司客运东站完成客运量分别为335万人次、336万人次和275万人次，实现客运收入分别为0.08亿元、0.09亿元和0.11亿元。2015年1~3月公司实现客运收入0.02亿元，主要包括客运东站经营收入和客运枢纽中心停车场收入。2015年3月底公司运营线路为48条，较2013年底减少5条，减少原因主要为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。此外，公司新增客运枢纽中心地下停车场收入，2015年1~3月，公司实现停车费收入85.33万元。公司客运东站运营线路减少对公司收入的影响较小。

表6 客运东站经营情况

项目	2012	2013	2014	2015年1~3月
期末运营线路条数（条）	53	53	48	48
期末运营车辆数（台）	298	300	185	185
全年客运量（万人次）	335	336	275	45

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）高铁邯郸新客运站站前广场，位于邯郸市东部新区，规划占地约500亩，计划总投资约37.5亿元，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。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。

客运枢纽中心项目一、二期总投资约 14 亿元，根据 2012 年 8 月 22 日邯郸市发展和改革委员会《关于邯郸客运中心项目可行性研究报告的批复》（邯发改交通【2014】346 号），项目一期工程投资 7.50 亿元，目前正在招商的是一期客运主站里的酒店及零售商铺，一二期预计共招商约 4 亿元，约占总投资的 30% 左右。三期配套商业设施计划投资 23.4 亿元，公司拟计划全部用招商引资的方式注入资金，公司出土地，合作经营。

截至 2013 年底公司客运枢纽建设项目暂未发生相关投资支出。2014 年主要进行一期主站建设，总投资 7.5 亿元，2014 年投资 5.5 亿元。截至 2014 年底，客运主站工程完成桩基础 1900 根，土方开挖 15 万方，抗浮锚杆 7500 根（10 万延米），防水 3 万平米，混凝土浇筑 3 万立方，钢结构加工制作安装 3500 吨（6000 余构件）。其中发车平台部分地下基础工程已经完成，正在进行地面一二层结构施工；站房部分地下工程已完成 80%，相应钢结构构件已加工完成，正在施工；商业和酒店部分地下工程已全部完成，地面主体核心筒结构已施工至三层。

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。截至 2014 年底，公司已取得上述土地使用权证（土地性质为划拨地）。根据邯郸市市中诚资产评估事务所 2014 年 12 月 25 日出具的邯郸市交建客运枢纽开发有限公司土地使用权评估报告书（邯中诚评报字[2014]180 号），公司该 495 亩地预估价值为 11.03 亿元。

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 2015 年 3 月底，公司无在建项目。

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区东部核心地段，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 15 个地块的开发主体（见表 7），共计 531.27 亩。截至 2015 年 3 月底，上述 15 块土地的预计土地出让金合计 4.47 亿元，其中未取得 2 块地的相关土地出让金支出体现在其他应收款中，已

取得的13块地体现在无形资产中。

总体看，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 7 土地储备具体情况

序号	地 址	所在区（县）	面积(亩)	预计土地出让金（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	86.80	17831.00
7	邯郸市复兴区制氧机路 56 号	复兴区	72.70	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	人民路 340 号	丛台区	15.10	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	82.20	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			531.27	44661.47

数据来源：公司提供

5. 未来发展

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，未来随着邯大高速车流量的培育，公司营业收入将大幅增长；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 2012~2014 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。公司提供的 2015 年一季度财务数据未经审计。

2012~2013 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），青兰高速邯郸段及邯大高速停止收费后（青兰高速邯郸段一期收费至

2022年，二期收费至2025年；邯大高速收费至2039年），按2013年末账面价值进行移交，故自2014年起，青兰高速邯鄹段及邯大高速不再计提折旧。

截至2014年底，公司拥有2家全资子公司，公司合并报表范围较去年无变化。

截至2014年底，公司合并资产总额237.99亿元，所有者权益60.10亿元。2014年公司实现营业收入9.01亿元，利润总额2.09亿元。

截至2015年3月底，公司合并资产总额236.89亿元，所有者权益60.30亿元。2015年1~3月，公司实现营业收入2.59亿元，利润总额0.20亿元。

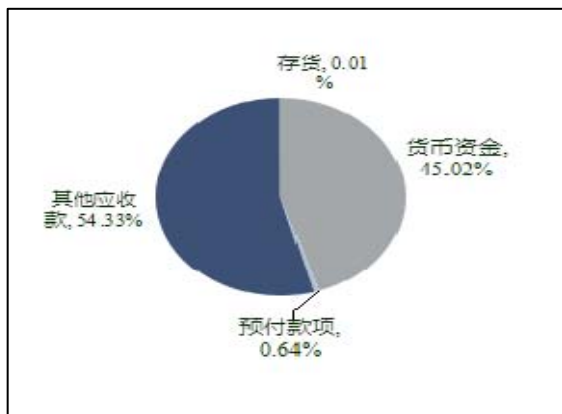
2. 资产质量

2012~2014年，公司资产总额持续增长，年均复合增长18.44%，截至2014年底，公司合并资产总额237.99亿元。公司流动资产占比波动中有所下降，近三年比重分别为24.24%，29.14%和23.89%；截至2014年底，公司流动资产占比23.89%，非流动资产占比76.11%，公司资产以非流动资产为主。

流动资产

2012~2014年，公司流动资产波动增长，年均复合增长率为17.59%，主要由其他应收款和货币资金的增长带动。2014年底，公司流动资产合计56.86亿元。

图3 2014年底公司流动资产结构



资料来源：根据公司审计报告整理

2012~2014年，公司货币资金波动增长，年均复合增长18.47%。2014年底为25.60亿元，占

流动资产的45.02%，全部为库存现金和银行存款等非受限资金。

2012~2014年，公司预付款项波动较大，近三年分别为0.03亿元、2.00亿元和0.36亿元，年均复合增长率为222.35%。2013年公司预付款项大幅增长主要系支出的预付土地出让金1.95亿元；截至2014年底，公司预付款项主要为预付山东泰东公路工程有限公司、光太公路工程有限公司等企业的工程款，且全部为1年以内的款项。

2012~2014年，公司其他应收款逐年增长，分别为22.84亿元、27.84亿元和30.89亿元，年均复合增长16.30%。截至2014年底，公司期末余额前五名应收款项占比93.14%，集中度高。其中，应收邯郸市交通运输局22.28亿元，（包含：应收通行费返还3.23亿元，公司先行垫付软贷款现应收交通运输局返还款7.09亿元，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4.19亿元，邯郸市交通运输局借款4.35亿元，邯姚路借款调整至其他应收款交通局共3.42亿元。）。另外，其他4.63亿元主要为公司应收款项，其中光太公路工程有限公司（3.82亿元）和邯郸市交通运输局材料供应处（1.22亿元）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0.81亿元借款是客运枢纽前广场代建工程借款，未来在邯郸市财政局拨付该项目回购款时偿还；峰峰交通运输局（0.74亿元）为马峰收费站撤站以后峰峰交通运输局应给的补偿款。从账龄分析看，1年以内的占26.45%，1至2年的占26.92%，2至3年的占13.30%，3年以上的占33.33%。考虑到公司其他应收款主要是股东欠款，存在坏账的可能性不大，公司未计提坏账准备。整体看，公司其他应收款质量尚可，但规模较大、账龄偏大，对公司资金周转形成压力。

表8 2014年底公司其他应收款金额前五名情况

（单位：亿元）

序号	单位名称	期末余额
----	------	------

1	邯郸市交通运输局	22.28
2	光太公路工程有限公司	3.82
3	邯郸市交通运输局材料供应处	1.22
4	北京城建集团有限责任公司	0.85
5	峰峰交通运输局	0.74
合计		28.91

资料来源：公司审计报告

非流动资产

2012~2014 年，公司非流动资产快速增长，年均增长率 18.71%，主要来自固定资产和无形资产的增长。截至 2014 年底非流动资产为 181.13 亿元，主要由计入固定资产（占比 86.24%）的青兰高速、邯大高速等路产以及计入无形资产（占比 9.11%）的土地使用权组成。

2012~2014 年，固定资产规模波动增长，年均复合增长率 32.30%。截至 2014 年底，公司固定资产原值为 171.81 亿元，其中公路路产占 94.84%，房屋建筑物占 3.42%，其余为机器设备等；截至 2014 年底，公司固定资产累计计提折旧 15.61 亿元，固定资产净值为 156.20 亿元，同比增长 84.05%，主要系邯大高速主干线及 4 条连接线建设完工，由在建工程转为固定资产所致。

2012~2014 年公司在建工程波动下降，年均复合下降 60.23%。截至 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%）。随着 2014 年邯大高速竣工决算，公司在建工程减少至 2014 年底的 5.74 亿元，其中青兰高速邯郸至涉县段工程 4.74 亿元（占 82.59%），客运枢纽公司 0.66 亿元（占 11.42%）。

2012~2014 年，无形资产大幅度增加，年均增长 415.94%。截至 2013 年底无形资产 3.36 亿元，较 2012 年底增长 441.38%，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。截至 2014 年底无形资产 16.50 亿元，较 2013 年底增长 391.70%，主要系新增客运枢纽 495 亩地的土地使用权 11.03 亿元。

截至 2015 年 3 月底，公司资产合计 236.89 亿元，较 2014 年底下降 0.46%，主要是货币资金的减少；从构成看，2015 年 3 月底公司资产中非流动资产占比为 78.57%，较 2014 年底的 76.11%有所增长。

整体看，公司整体资产规模呈稳步扩张趋势，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

2012~2014 年，公司所有者权益分别为 44.90 亿元、46.99 亿元和 60.10 亿元，年均增长 15.69%，2014 年公司所有者权益快速增长，主要是资本公积增加所致。公司 2014 年接受邯郸市政府投入 495 亩土地用于客运枢纽的建设，按评估价值计入资本公积-其他资本公积。截至 2014 年底，公司所有者权益中实收资本占 3.00%、资本公积占 31.34%、盈余公积占 6.57%、未分配利润占 59.09%。公司所有者权益结构稳定性较弱。

截至 2015 年 3 月底，公司所有者权益为 60.30 亿元，较 2014 年底略有增长，增幅来自公司未分配利润的增长；2015 年 3 月底公司所有者权益构成较 2014 年底变动小。

2012~2014 年，公司负债总额分别为 124.74 亿元、164.55 亿元和 177.89 亿元，年均复合增长 19.42%，负债规模不断扩大。截至 2014 年底，公司负债总额中流动负债占 12.15%，非流动负债占 87.85%，流动负债比重较 2013 年有所下降；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。

2012~2014 年，公司流动负债分别为 10.68 亿元、36.21 亿元和 21.62 亿元，年均复合增长率为 42.26%；2013 年流动负债快速增长主要系短期借款增加以及新增一年内到期的非流动负债所致。截至 2014 年流动负债为 21.62 亿元，同比减少 40.29%，主要来自短期借款的减少；公司

流动负债以应付账款（占27.24%）和一年内到期的非流动负债（占61.82%）为主。

2012~2013年，公司短期借款分别为7.00亿元、17.00亿元，2014年公司无短期借款。2012年短期借款中4亿元为信用借款，3亿元为公司向中泰信托有限责任公司以邯郸市交通运输局应收账款债券作质押的借款；2013年公司短期借款主要是邯大高速公路收费权质押借款10亿元和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。

公司应付账款主要为应付工程款。截至2014年底应付账款5.89亿元，同比增长138.71%，主要来自邯大高速通车预转固计入的应付工程款的增加。

截至2014年底，公司一年内到期的非流动负债13.37亿元，同比增长117.66%；其中一年内到期的应付债券5亿元为2014年6月27日发行的3亿元短期融资券和2014年7月28日发行的2亿元私募债，一年内到期的长期借款8.37亿元。

2012~2014年，公司非流动负债规模增长较快，年均复合增长17.05%，系长期借款和应付债券的快速增长所致。截至2014年底非流动负债为156.27亿元，以长期借款（占77.13%）和应付债券（占22.40%）为主。截至2014年底应付债券35亿元，其中包含2012年发行的6亿元中期票据，2013年发行的10亿元企业债，2013年和2014年发行的共19亿元私募债。

图 4 2012~2014 年公司债务负担情况



资料来源：公司审计报告

注：应付债券中包含短期债券，已调整至短期债务。

随着公司客运枢纽中心投资规模的加大，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。2012~2014年，公司全部债务规模快速增长，年均复合增长18.16%，2014年底为168.90亿元，其中长期债务占比92.09%，长期债务比重波动中略有下降，公司有息债务以长期债务为主。2012~2014年，公司资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率均波动中略有增长，三年平均值分别为75.35%、74.68%和72.50%，2014年底分别为74.75%、73.76%和72.13%。根据青兰和邯大高速的还款计划，2015年~2019年，公司债务还本金额分别为7.37亿元、8.72亿元、8.77亿元、9.55亿元和10.52亿元。

截至2015年3月底，公司全部有息债务合计169.90亿元，较2014年底略有上升；其中长期债务占比92.72%，较2014年底略有增长，公司有息债务结构变动较小。截至2015年3月底，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74.54%、73.80%和72.32%，均较2014年底数据变动较小。

截至2015年3月底，公司负债总额为176.59亿元，较2014年底下降0.73%；从债务结构看，非流动负债占比89.63%，较2014年底有所增长，公司债务结构变动不大。

总体来看，随着公司客运枢纽中心项目的建设，公司债务规模持续扩大，公司债务负担重。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

2012~2014年公司营业收入分别为10.26亿元、11.52亿元和9.01亿元，年均复合下降6.28%，受车流量减少影响，营业收入波动下降。2012~2014年，公司营业成本分别为5.20亿元、6.04亿元和1.98亿元，年均复合下降38.28%，2012~2013年，公司采用车流量法计提青兰高速的折旧，折旧成本随着车流量的增加而增长；自2014年起，青兰高速不再计提累计折旧，公司主营业务成本较上年大幅下降。2012~2014年公司营业利润率分别为49.22%、47.55%和77.37%，三年加权平均值为62.79%。受折旧计

提影响，公司营业利润率波动中快速增长。

2012~2014 年，公司期间费用分别为 4.90 亿元、5.58 亿元和 7.05 亿元，占营业收入的比重分别为 47.71%、48.43%和 78.18%，期间费用率快速增长。公司期间费用主要为财务费用，2012~2014 年，由于公司债务规模扩大，财务费用不断上升，分别为 4.18 亿元、4.86 元和 6.14 亿元。2012~2014 年，公司营业利润分别为 0.28 亿元、0.06 亿元和 0.08 亿元，呈波动下降态势，年均下降 44.94%。

2012~2014 年，公司利润总额分别为 3.04 亿元、2.09 亿元和 2.09 亿元，年均变化率为 -17.14%。2012~2014 年营业外收入分别为 2.76 亿元、2.03 亿元和 2.00 亿元，年均复合下降 14.79%，主要是由于按公路建设项目给予的车购税补贴减少，2012 年前青兰高速、邯大高速车购税补贴全部到账，目前未新增公路建设项目。此外，2013 年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-其他利得”。公司营业外收入占利润总额比重高，公司非经常性损益对公司利润总额贡献大。

从整体盈利指标看，公司净资产收益率呈下降趋势、总资本收益率波动中有所下降，2012~2014 年的平均值分别为 4.42%和 3.77%，2014 年分别为 3.46%和 3.59%。

2015 年 1~3 月，公司实现营业收入 2.59 亿元，为 2014 年全年的 28.75%；营业利润率为 84.00%，较 2014 年进一步增长；分别实现营业利润和利润总额 0.20 亿元和 0.20 亿元。

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。邯大高速通车后，随着车流量的逐步培育，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

从短期偿债能力指标看，2012~2014年，公司流动比率与速动比率波动中有所下降，三年加权平均值均为276.78%和276.75%，其中2014年底分别为262.95%和262.91%。2012~2014年，公司经营现金流动负债比降幅较大，分别为69.75%、16.13%和29.13%。截至2015年3月底，公司流动比率和速动比率分别为277.09%和277.04%，较2014年底有所增长。公司短期偿债能力指标较大，但考虑到公司流动资产中其他应收款占比大，回款能力弱，公司实际短期偿债能力低于指标值。综合看，公司短期偿债能力一般。

从长期偿债能力指标看，2012~2014年公司EBITDA分别为11.29亿元、11.36亿元和9.21亿元，2014年受通行费收入减少有所下降。随着债务规模的增加，2012~2014年公司全部债务/EBITDA逐年上升，分别为10.71倍、14.12倍和18.33倍，EBITDA对全部债务的保障能力下降较快，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，旗下青兰和武涉公路均为还贷性高速公路、政府对公司经营支持力度大。邯大高速通车后，随着车流量的逐步培育，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2015年5月底，公司对外担保金额为5.43亿元，公司对外担保比率为9.00%，公司或有负债风险较小。

表 9 公司对外担保情况表（单位：亿元）

担保公司	金额	与公司关系
------	----	-------

邯郸市光太公路工程有限公司	4.29	控制人其他子公司
邯郸市公共交通总公司	0.30	控制人其他子公司
北京城建华夏基础建设工程有限公司	0.84	公司代建项目承建人
合计	5.43	--

资料来源：公司提供

截至2015年3月底，公司共获得商业银行授信202.30亿元，其中剩余未使用额度18.20亿元，公司间接融资渠道较为畅通。

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2015年5月25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。

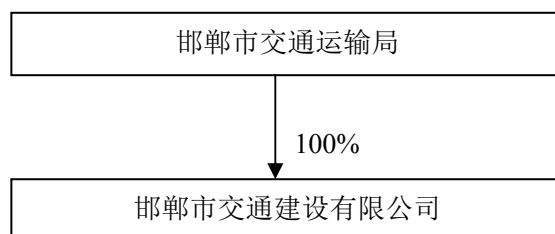
邯郸市与晋、鲁、豫三省接壤，“东出西联、南北通衢”的交通枢纽，也是“晋煤东运”和内陆物资出海的主通道之一，地理位置优越。公司作为邯郸市交通运输局独资的高速公路投资运营主体，具有明显的区域垄断经营优势。

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；邯大高速通车后，随着车流量的逐步培

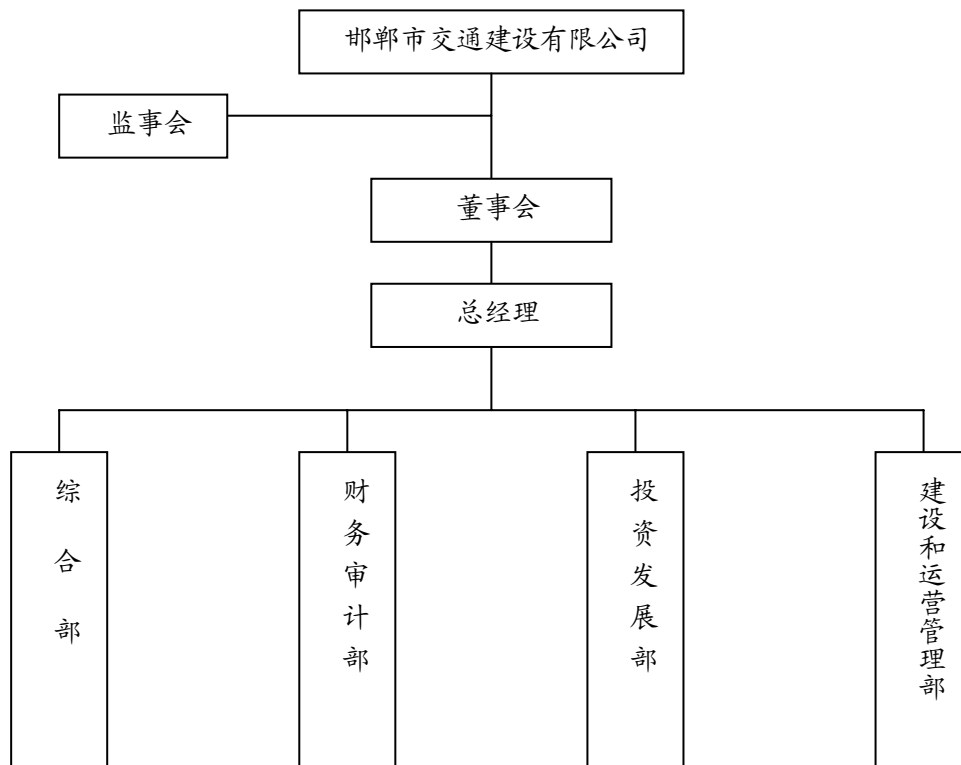
育，未来邯大高速通行费收入规模预计会逐步增长，从而带动公司收入规模的增长。同时客运枢纽中心有望成为公司未来新的利润增长点，促进公司盈利能力的改善。上述事项有助于公司偿债能力的稳定。

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	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年 3 月
财务数据				
现金类资产(亿元)	18.24	31.80	25.60	16.22
资产总额(亿元)	169.64	211.54	237.99	236.89
所有者权益(亿元)	44.90	46.99	60.10	60.30
短期债务(亿元)	7.00	29.14	13.37	12.37
长期债务(亿元)	113.97	131.31	155.54	157.54
全部债务(亿元)	120.97	160.45	168.90	169.90
营业收入(亿元)	10.26	11.52	9.01	2.59
利润总额(亿元)	3.04	2.09	2.09	0.20
EBITDA(亿元)	11.29	11.36	9.21	--
经营性净现金流(亿元)	7.45	4.36	6.30	0.27
财务指标				
销售债权周转次数(次)	3606.19	8414.07		--
存货周转次数(次)	4688.64	1805.12	309.82	--
总资产周转次数(次)	0.07	0.06	0.04	--
现金收入比(%)	65.11	64.98	65.58	
营业利润率(%)	49.22	47.55	77.37	84.00
总资本收益率(%)	4.35	3.35	3.59	--
净资产收益率(%)	6.77	4.44	3.46	--
长期债务资本化比率(%)	71.74	73.64	72.13	72.32
全部债务资本化比率(%)	72.93	77.35	73.76	73.80
资产负债率(%)	73.53	77.79	74.75	74.54
流动比率(%)	384.82	227.80	262.95	277.09
速动比率(%)	384.80	227.79	262.91	277.04
经营现金流动负债比(%)	69.75	16.13	29.13	--
全部债务/EBITDA(倍)	10.71	14.12	18.33	--

注：1. 2015 年一季度财务数据未经审计；

2. 应付债券中部分短期债券已调整至短期债务。

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。

