

信用等级公告

联合[2011] 905 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及其拟发行的 2012 年度第一期中期票据的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

邯郸市交通建设有限公司
2012 年度第一期中期票据的信用等级为
AA

特此公告。

联合资信评估有限公司
二零一一年十二月一日



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 2012 年度第一期中期票据信用等级自本期中期票据发行之日起至到期兑付日有效；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。

联合资信评估有限公司
二零一一年十二月一日



邯郸市交通建设有限公司

2012 年度第一期中期票据信用评级报告

评级结果:

主体长期信用等级: AA

评级展望: 稳定

本期中期票据信用等级: AA

本期中期票据发行额度: 6 亿元

本期中期票据期限: 5 年

评级时间: 2011 年 12 月 1 日

财务数据

项 目	2008 年	2009 年	2010 年	11 年 9 月
资产总额(亿元)	67.38	93.22	109.80	124.58
所有者权益(亿元)	22.40	31.92	37.36	38.77
长期债务(亿元)	40.00	56.70	68.07	73.76
全部债务(亿元)	40.00	56.70	68.07	80.76
营业收入(亿元)	3.40	3.50	4.36	5.01
利润总额 (亿元)	5.98	7.40	5.44	1.42
EBITDA(亿元)	8.57	9.55	8.40	--
经营性净现金流(亿元)	3.77	5.59	1.23	--
营业利润率(%)	76.22	73.08	73.17	81.28
净资产收益率(%)	26.69	23.18	14.55	--
资产负债率(%)	66.75	65.76	65.98	68.88
全部债务资本化比率(%)	64.10	63.98	64.57	67.56
流动比率(%)	226.38	206.20	206.12	110.06
全部债务/EBITDA(倍)	4.67	5.93	8.11	--
EBITDA 利息倍数(倍)	2.93	3.30	1.93	--
EBITDA/本期发债额度(倍)	1.43	1.59	1.40	--

注: 2011 年三季度财务数据未经审计。

分析师

高景楠 李洁

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”)的评级反映了其作为邯郸市高速公路投资运营主要平台,在区位优势、行业垄断及政府支持等方面的显著优势。联合资信同时也关注到公司收入来源单一、自身盈利水平较低和未来投资规模较大等因素对公司经营发展带来的不利影响。

近年来,青兰高速的全线贯通带动公司收入规模稳定增长。未来随着邯大高速公路投入运营以及区域经济发展和收费标准提高对通行费收入的拉动,公司整体盈利规模及现金流有望增长;同时考虑到公司旗下公路均为还贷性高速公路,政府可持续给予较大的补贴支持。联合资信对公司的评级展望为稳定。

基于对公司主体长期信用状况以及本期中期票据偿还能力的综合评估,联合资信认为,公司本期中期票据到期不能偿还的风险低,安全性高。

优势

1. 邯郸市位于晋冀鲁豫四省交界处,地理位置优越。随着区域经济的不断增长,公路运输量增长较快,公司外部发展环境良好。
2. 公司作为邯郸市高速公路投资运营主要平台,在邯郸市内高速公路投资建设、管理运营领域中具有明显的区域垄断优势,得到政府在资金和政策层面的大力支持。
3. 公司旗下青兰高速邯郸段为邯郸市经济东西物流的大动脉,路网地位优越。近年来,随着青兰高速的全线贯通,带动公司收入规模稳定增长。
4. 公司 EBITDA 对本期中期票据保障程度较好。

关注

1. 公司有息债务规模增长较快，在建项目未来几年的资本性支出较大，债务负担呈加重趋势。
2. 目前公司自身盈利规模处于较低水平，利润主要来自政府补贴。
3. 公司流动资产中其他应收款占比较大，对资产流动性产生一定影响。

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股东。

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、建设和运营管理部以及质量和安全监督部等五个职能部门。

截至2010年底，公司合并资产总额1097953.59万元，所有者权益373560.20万元。2010年公司实现营业收入43560.62万元，利润总额54368.98万元。

截至2011年9月底，公司合并资产总额1245756.89万元，所有者权益387727.03万元。2011年1~9月，公司实现营业收入50149.10万元；利润总额14166.84万元。

公司注册地址：邯郸市人民东路340号；
法定代表人：白钢。

二、本期中期票据概况

公司拟发行2012年第一期中期票据（简称“本期中期票据”），注册和发行额度均为6亿元，期限5年。本期中期票据无担保。

本期中期票据募集资金6亿元人民币，全部用于邯大高速公路项目建设。

邯大高速公路项目于2011年2月22日正式开工建设，项目概算总投资为80.23亿元，其中资本金20.23亿元，申请银行贷款60亿元。截至2010年底，银行贷款已全部审批通过。公司计

划使用本期中期票据6亿元替代相应的邯大高速公路项目银行贷款，以增加直接融资占比，降低融资成本。项目于2011年2月22日正式开工建设，截至2011年9月底已累计完成投资12.26亿元。

三、行业分析

公司主营业务为公路投资与经营管理。

1. 公路行业概况

交通基础设施行业是国家优先鼓励发展和重点扶持的行业，一直受到中央和地方政府的高度重视。在由公路、铁路、水路、航空、管道等五种运输方式构成的现代交通综合运输体系中，公路交通作为最广泛、最普及的运输方式，具有“覆盖面广、时效性强、机动灵活、门到门运输”的特点与优势，在综合运输体系中占主导地位。

近20多年来，中国公路建设呈现出快速增长的态势，取得了举世瞩目的成就。据原交通部统计，2006年中国新、改建公路里程34万公里，年底全国公路通车总里程达到348万公里；2007年中国新增公路通车里程达11.6万公里，年底全国公路通车总里程达到357.3万公里，其中高速公路为5.36万公里；2008年，中国新增公路通车里程为9.99万公里，其中高速公路里程新增6433公里，达到了6.03万公里；2009年，中国新增公里通车里程达到了12.1万公里，其中高速公路新增4719公里，达到了6.5万公里；截止到2010年底，中国高速公路由“十五”期末的4.1万公里发展到7.4万公里，新增3.3万公里。综合来看，近年来中国公路建设保持了稳定的增长态势。

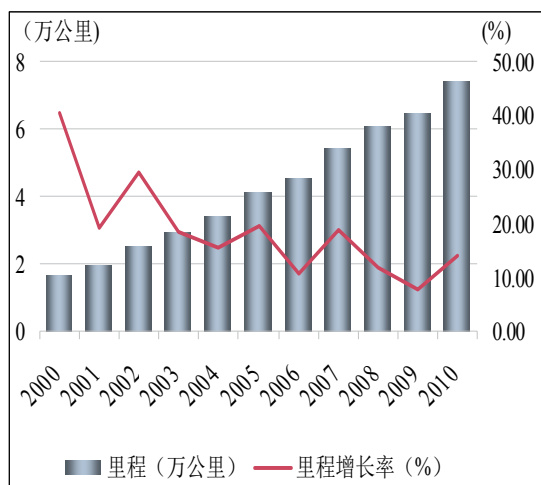
2. 高速公路行业概括

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。

相比西方发达国家，中国高速公路建设起步

较晚,1988年修建了第一条沪嘉(上海—嘉定)高速公路。1998以来,在国家积极财政政策的推动下中国的高速公路发展迅速。截至2005年底,中国“五纵七横”国道主干线建成已超过90%,2006年中国“五纵七横”国道主干线多条重点项目也相继建成通车。2007年初步统计,中国建成高速公路近8300公里,总规模3.5万公里的“五纵七横”国道主干线系统于年底基本贯通,比原规划提前13年;西部开发8条省级通道建设已完成总量的80%;苏通长江大桥、杭州湾跨海大桥、舟山连岛工程西堠门大桥相继合拢。从图1可以看出,2000年以来,中国高速公路通车里程一直保持较高的增长速度,截至2010年底,中国高速公路通车里程达7.4万公里。

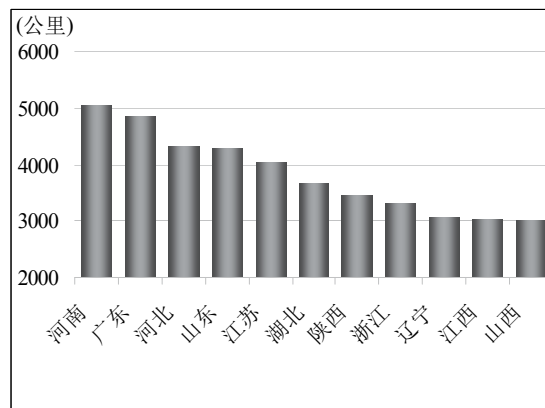
图1 中国高速公路通车里程



资料来源：交通运输部

截至2010年底,高速公路突破3000公里的省有11个,分别是:河南、广东省、河北省、山东省、江苏、湖北省、陕西省、浙江省、辽宁省、江西省、山西省(见图2)。

图2 2010年各省高速公路通车里程(公里)



资料来源：交通运输部

加快高速公路建设是中国经济社会发展的需要。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。2011年交通运输业的主要任务之一是加大公路基础设施建设和改造力度,完善路网布局。会议要求继续推进国家高速公路网、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”建设,加快重要运输通道扩容改造,完善疏港高速公路,推进构建国家公路网,完善国家公路网规划和省道网布局规划。

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,同时高速公路也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。

公路运输经济运行状况与GDP增速高度相关。随着2010年全国经济形势的回暖,交通运输经济运行呈现持续向好态势,全年公路运输指标保持增长。根据交通运输部统计数据显示,2010年,全国营业性客车完成公路客运量305.27亿人、旅客周转量15020.81亿人公里,比上年分别增长9.8%和11.2%;全国营业性货运车辆全年完成货运量244.81亿吨、货物周转量43389.67亿吨公里,分别增长15.0%和16.7%。2011年以来,中国客货运输总体继续保持较快增长,前三季度完成公路客运量和旅客周转量分别为243亿人和12358亿人公里,同比增速分别为7.6%和11.4%;完成公路货运量和货物周转量分别为205亿吨和37002亿吨公里,增速分别为15.8%和16.5%。

2010年,在国民经济继续高速增长及汽车消费政策的刺激下,全国汽车销量达1806万辆,继续保持全球第一,同比增长32.37%。产量为1826.47万辆,同比增长32.44%。根据汽车工业协会预测,2011年,中国汽车产销量增速将达10-15%。汽车销量的增长对国内高速公路通行费收入的增长具有一定的带动作用。

3. 高速公路收费政策

目前世界上的收费公路主要集中在欧洲(如法国、意大利及西班牙等国)和亚洲(如中国、日本、新加坡及马来西亚等国)。国外公路收费一般基于以下几种目的:一是筹集养护资金,以确保公路路况的完好,如美国的收费公路。二是调节交通流量,通过在某些较拥挤的高速公路征收通行费,引导车流量的走向,如新加坡等国。三是以偿还贷款或盈利为目的的经营性收费,如法国、意大利、日本等。

中国高速公路收费始于20世纪80年代初期,1981年广东省政府采用收取通行费偿还借款的方式建设了广珠公路上的四座大桥和广深公路,开创了中国“贷款修路,收费还贷”的先河。1984年,国务院通过了加快公路建设的三大政策:一是适当提高公路养路费征收标

准,二是开始征收车辆购置附加费,三是允许集资、贷款修建公路,并允许通过收取过路过桥费的方式偿还集资或贷款。从此,中国收费公路开始迅速发展,公路交通建设出现跨越式发展。

据原交通部统计,中国自实施收费公路政策以来,共筹集了8000多亿的建设资金,目前已建成的所有高速公路、70%的一级公路、50%的二级公路和2/3的千米以上大桥和隧道都是使用贷款修建的,如果不实施收费公路政策,中国公路建设将比现在滞后20年。可见,没有收费公路政策中国公路和国民经济的健康发展势必将受到较大影响。

2004年12月,原交通部联合国家发改委下发了《印发关于降低车辆通行费收费标准的意见的通知》,要求各省对10吨以上货车收费下调20%~30%,这次收费调整引发了投资者对高速公路收费价格稳定和收费权能否得到长期保障的担忧。2005年国家公布的《国家高速公路网规划》中指出,未来二十年,中国将新建高速公路4万公里,静态投资需求约为2万亿元人民币(其中政府投资的比例预计为10%左右,其余通过地方交通主管部门及直属单位、公路经营企业、民间机构、外资等多种渠道来实现)。从投资主体来看,一方面,地方交通主管部门及直属单位需要稳定的收入来偿还贷款,另一方面,公路经营企业、民间机构和外资机构要求稳定的投资回报。因此,从保证高速公路建设资金来源和保护投资者投资积极性角度看,国家在短期内频繁下调甚至取消高速公路通行费的可能性不大,未来一段时间内,高速公路收费模式仍将存在。

2008年12月18日,国务院印发了关于时事成品油价格和税费改革的通知,决定从2009年1月1日起实施成品油税费改革,取消公路养路费、公路运输管理费、公路客货运附加费等六项收费,逐步有序取消政府还贷二级公路收费;同时,将汽油消费税单位税额由每升0.2元提高到1元,柴油消费税单位税额由每升0.1元提高到0.8元。

燃油税的征收将可能增加公路运输成本,抑制人们的出行欲望并导致客货流转移到其他运

输方式。但另一方面，燃油成本的上升将使得高速公路的节油优势得到明显体现，部分车辆会从普通公路分流到高速公路上来。

4. 高速公路发展前景

2005年1月，国家公布了《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。

今后一个时期，中国公路建设的发展方向和重点是完善“五纵七横”国道主干线系统及全国45个公路主枢纽的建设。根据2004年国务院批准的《中长期国家高速公路网规划》，未来30年全国将建设7条首都放射线、9条南北纵线和18条东西横线高速公路，总规模8.5万公里，其中主干线6.8万公里，未来30年中国将掀起建设高速公路的高潮。从目前已有的高速公路与规划相比较，中国高速公路还有较大的发展空间，未来几年仍将是基础设施投资的重点。

根据交通部投资计划，2011年全国公路建设投资投资将有望超过7000亿，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。

5. 邯郸市公路建设情况

建设与营运现状

邯郸市位于中原腹地、晋冀鲁豫四省交界处，地理位置优越。重要的地理位置和区位优势条件使邯郸市成为“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。

“十一五”期间，邯郸市公路建设突飞猛

进，实现了历史性突破。五年间全市公路建设共完成固定资产投资219.5亿元，是“十五”的4.3倍。“十一五”期间，邯郸市共完成国省干线新建改建里程618.2公里，是“十五”期的两倍。其中，高速公路269.3公里，一级公路215.7公里，二级公路133.2公里。2008年以来，邯郸市交通运输局超前谋划、加快实施了60多个大项目，加强干线公路大中修。总长200公里、投资100亿元、贯穿12个县（市、区）的青（岛）兰（州）高速公路邯鄹段建成通车，结束了邯郸市东西横向没有高速公路的历史。截至2010年底，邯郸市高速公路里程达到354.3公里；一级公路里程达到664.3公里。

发展前景

邯郸市交通的快速发展对提升其冀晋鲁豫四省接壤区域中心城市地位，以及进一步加强其国家级公路运输枢纽城市的服务功能具有战略意义。根据2010年邯鄹综合交通运输体系规划，“十二五”期间全市将致力于推进公路网建设。未来五年，邯郸市计划实施45个公路项目，计划完成投资310亿元，到2015年末，高速公路里程将达到462.3公里；一级公路里程将达到1110公里。

邯郸市“十二五”期间将加快完善“三纵两横一环”高速公路网，主要实施京港澳高速公路邯鄹段改扩建、邯（鄹）大（名）高速公路和石（家庄）林（州）高速公路邯鄹段建设三个项目。同时，借助高速公路的建设，计划实施11条连接线，进一步加密高速公路与主城区、区县的连接，提高交通对地方经济的拉动作用。

从邯郸市地理区位优势和交通战略规划来看，公司进行的（高速）公路投资经营业务面临良好的发展机遇和较大的发展空间。

四. 企业素质

1. 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, 截至2010年底, 邯郸市机动车保有量已突破130万辆。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。

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180公里, 为邯郸经济东西物流的大动脉; 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。

经济环境优越

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。

邯郸市经济保持较快的增长势头。2010年, 邯郸市实现GDP达2342.2亿元, 较2009年增长13.1%。其中, 第一产业增加值294.0亿元, 同比增长5.9%; 第二产业增加值1281.1亿元, 同比增长12.4%; 第三产业增加值767.1亿元, 同比增长16.4%, 三次产业结构比重为

12.6:54.7:32.7, 工业优势地位突出。在河北省11个地级市中, 邯郸市地区生产总值仅次于唐山市和石家庄市, 排名第三位。

邯郸市财政实力不断增长, 为地方交通基础设施的投资建设奠定了较好的经济基础。2010年, 邯郸市全部财政收入完成243.9亿元, 同比增长21.2%, 其中地方一般预算收入116亿元, 比上年增长33.0%。邯郸市经济的持续增长也带动了当地居民收入的增加。2010年, 全市城市居民人均可支配收入达17562元, 同比增长10%, 城市居民恩格尔系数为34%, 下降0.4个百分点; 农村居民人均纯收入6085元, 同比增长14.3%, 农村居民恩格尔系数为37.9%。

地方经济的强劲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。2010年底, 邯郸市民用汽车保有量达到57.61万辆, 同比增长10.1%。2010年全市完成货物运输总量25507万吨, 同比增长30.8%, 其中铁路2837万吨, 增长14.9%, 公路22669万吨, 同比增长36.0%, 民用航空605万吨, 增长64.4%。2010年全市完成旅客运输总量13236万人, 同比增长35.7%, 其中铁路739.9万人, 增长5.5%, 公路12484万人, 增长38.0%, 民用航空12.6万人, 增长48.2%。

2. 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。

公司董事长白钢先生, 1960年生, 研究生学历。曾任邯郸市委宣传部副部长, 永年县委副书记, 邯郸市文化局局长、党委书记, 曲周县委副书记、政府代县长, 政府曲周县政府县长, 现任邯郸市交通运输局党组书记、局长、邯郸市交通建设有限公司董事长。

截至2011年9月底, 公司共有在岗职工323人。按学历构成划分, 大专及以上学历占64.71%, 高中中专学历占33.44%, 初中以下学

历占1.86%；按职称划分，公司具有高级职称人数占14.55%，中级职称人数占43.03%，初级职称人数占42.41%；按年龄构成划分，50岁以上员工占10.22%，30岁至50岁员工占37.46%，30岁以下员工占52.32%。

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。

3. 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、资金、和资产注入、财政补贴等方面均获得了邯郸市政府、市交通运输局的大力支持。

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，如邯大高速项目所需20.23亿元资本金中，市财政投入为8亿元。

补贴资金方面，一方面，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，其中2008年以前拨5亿元，2008年拨1.4亿元，2009年拨3.5亿元；另一方面，由于公司项目主要为政府还贷性项目，根据河北省交通厅、河北省财政厅文件，每年可获得一定的车购税补贴款，2008-2010年公司收到车购税补贴分别为3.94亿元、2.70亿元和1.75亿元。

资产注入方面，根据邯郸正泰会计师事务所有限公司出具的验资报告，公司在组建时，邯郸市交通运输局出资货币资本6000万元及实物资本12000万元共计18000万元作为公司实收资本，剩余51423万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21174万元作为资本公积注入公司。

根据市长办公会议纪要[2011]22号文，新客站区域项目实行整体打包，统一由邯郸市交通运输局作为业主单位组织实施，新客站建设和原火车站及周边改造所需资金从周边收储土地收益中解决，由市财政、国土资源部门负责，先拨付启动资金，尽快启动项目建设。在东部新区“三路一场”项目的建设上，市长办公会议纪要[2011]40号文件指出，通过为公司配备土地和资产资源的方式解决公司项目资金问题，同时对公司所涉及的行政事业性收费、设施迁移等费用给予免缴或缓缴的支持政策，支持公司做大做强。

五、管理分析

1. 管理体制

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，机构设置完整独立。

2. 内部控制

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，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、公司经营

1. 经营概况

公司营业收入主要来源于青兰高速公路通行费收入。公司营业收入情况如表 1 所示，2008-2010 年，青兰高速通行费收入占公司营业收入的比重一直保持在 96%以上。2010 年，公司青兰高速通行费收入 4.26 亿元，同比增速达 26.20%，主要是由于 2010 年青兰高速二期邯郸至涉县段通车，使 2010 年青兰高速收费里程由 93.79 公里增加到 192.89 公里所致。盈利情况方面，2008-2010 年，青兰高速邯郸段毛利率分别为 79.52%、75.74%和 75.35%。另外，公司营业收入还包括客运东站客运收入以及服务区等其他收入。

2011 年 1-9 月，公司实现营业收入 5.01 亿元，其中通行费收入 4.95 亿元，占比为 98.80%，是 2010 年全年的 1.16 倍，主要是由于青兰高速全线通车后通行费收入大幅增长所致。总的来看，公司营业收入以高速公路车辆通行费收入为主，主营业务突出。

表 1 2008~2011 年 1-9 月年公司营业收入构成情况（单位：亿元）

	2008 年		2009 年		2010 年		2011 年 1-9 月	
	营业收入	占比	营业收入	占比	营业收入	占比	营业收入	占比
通行费收入	3.32	97.65%	3.38	96.57%	4.26	97.71%	4.95	98.80%
客运收入	0.07	2.06%	0.08	2.29%	0.08	1.83%	0.06	1.30%
其他业务	0.01	0.29%	0.05	1.43%	0.01	0.23%	0.00	0.00%
合计	3.40	100.00%	3.50	100.00%	4.36	100.00%	5.01	100.00%

资料来源：公司提供。

2. 业务经营

公司现有资产主要包括青兰高速邯郸段以及邯郸市客运东站。

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 99.1 公里。2008-2010 年，公司所辖青兰高速邯郸段车流量分别为 756.81 万辆、1021.99 万辆和 1502.67 万辆，年均复合增长率为 40.91%；通行费收入分别为 3.45 亿元、3.47 亿元和 4.58 亿元，年均复合增长率为 15.28%。2011 年 1-9 月，青兰高速邯郸段车流量为 1350.96 万辆，为 2010 年全年的 89.90%，通行费收入 4.95 亿元，高于 2010 年全年水平，主要是由于①青兰高速邯郸段二期 2010 年 9 月新通车；②河北省自 2011 年 4 月 1 日起执行新的高速公路货车计重收费政策，提高了超重车辆费率水平。

青兰高速邯郸段路产质量优良，路网地位优越，通车以来车流量及通行费收入均实现较快发展，有力的带动了公司收入及利润的增长。

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%的水利基金后返还公司，公司据此确认通行费收入，因此与表 2 中实际通行费收入有所差异。公司获得的通行费收入用于青兰高速的还本付息以及邯郸市后续公路基础设施的

建设和发展。青兰高速于 2010 年才全线通车，目前贷款本金偿付规模较小，因此通行费收入返还规模不大，与确认的收入存在一定差异。

表2 青兰高速邯郸段车流量及通行费收入情况

	车流量（万辆）	通行费收入（亿元）
2008 年	756.81	3.45
2009 年	1021.99	3.47
2010 年	1502.67	4.58
2011 年 1-9 月	1350.96	4.95

资料来源：公司提供

注：表中青兰高速通行费收入为实际营运数据，与公司确认的通行费收入差异主要为财政扣除的水利基金部分。

公司运营的客运东站是邯郸市重要的客运站，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。2008-2011 年 1-9 月，客运东站完成客运量分别为 290 万人次、300 万人次、331 万人次和 222 万人次，实现客运收入分别为 673.40 万元、782.97 万元、790.46 万元和 684.92 万元。

表3 客运东站经营情况

项目	2008	2009	2010	2011 年 1-9 月
期末运营线路条数（条）	57	56	53	60
期末运营车辆数（台）	360	316	283	298
全年客运量（万人次）	290	300	331	222

资料来源：公司提供

另外公司还负责武涉公路和马峰公路的管理，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》，邯郸市交通运输局只移交武涉公路和马峰公路的路产，故公司财务报表中只包含路产，反映在固定资产和权益中，不包括武涉和马峰公路的其他相关资产和负债及收益。但在实际操作层面，武涉公路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，2010 年通行费收入为 8227 万元。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，2010 年通行费收入为 2117 万元。

3. 高速公路收费标准

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加入到计重收费的行列。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 4 青兰高速通行费收费标准

车型类别	客车（座）	货车（吨）	收费标准（元/车公里）
一类	≤7	≤2	0.4
二类	8-19	2-5（含 5）	0.7

三类	20-39	5-10（含 10）	1.1
四类	≥40	10-15（含 15）20、40 英尺集装箱	1.36
五类		>15	0.075 元/吨公里
计重收费基本费率			0.075 元/吨公里

资料来源：公司提供

4. 在建项目

公司目前在建项目主要包括邯郸至大名（冀鲁界）高速公路项目及邯郸市东部新区城市道路公路项目。

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，发行中期票据募集 6 亿元用于替代部分银行贷款，2010 年底银行贷款已全部审批通过。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 2011 年 9 月底已累计完成投资 12.26 亿元，主要资金来源于银行借款。

邯大高速公路的建设，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。

邯郸市东部新区城市道路公路项目为公司筹建项目客运枢纽中心及东部新区的启动项目，包括丛台路、联纺路东延及站前大街三条城市主干路，总长度 6.11 公里。其中，丛台路东延起于邯郸市东环路，向东下穿京港澳高速、石武客运专线，终点至规划中的和谐大街，全

长 2.56 公里，机动车双向六车道（下穿石武客运专线段双向四车道）；联纺路东延起于高速西街向东下穿京港澳高速、石武客运专线，终点至规划中的和谐大街，全长 1.64 公里，机动车双向六车道；站前大街起点为人民路，向北与丛台路东延平交，终点至联纺路，全长 1.91 公里，机动车双向八车道。项目采用 BT 模式建设，总投资 3.23 亿元，已于 2011 年 4 月开工，

预计完工时间为 2011 年 12 月 20 日，截至 2011 年 9 月底已累计完成投资 9000 万元。

邯大高速投资额较高，带动公司未来三年投资支出较大。该项目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。邯大高速路网地位突出，具有较好的发展前景。预计邯大高速建成通车后将带动公司通行费收入有较大幅度的增加。

表 5 公司目前在建项目情况（单位：万元）

项目名称	开工时间	预计完工时间	总投资	资金筹措方案		2011 年 1-9 月完成投资	2011 年	2012 年	2013 年
				贷款	自筹				
邯大高速	2011.2.22	2013	802300	600000	202300	122600	150000	500000	152300
邯郸市东部新区城市道路公路项目	2011.4.28	2011.12	32254	BT 模式		9000	32254		
合计			834554			79000	142254	550000	142300

资料来源：公司提供

5. 未来发展

拟建项目

公司拟建项目主要包括客运枢纽中心项目和东部新区交通新城项目。

客运枢纽中心是一个集交通、文化、商贸、旅游于一体的现代化区域性综合交通枢纽，位于邯郸市东部新区，京珠高速公路东，丛台路北，联纺路南，新邯郸高铁火车站附近，规划占地 500 亩，计划总投资 40 亿元。一期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。其中换乘中心、调度中心、信息中心、旅游集散中心以及停车场、发车区等交通场站配套设施，占地 255 亩，建筑面积约 17 万平方米。该项目已于 2011 年 10 月 19 日取得了市规划局正式批准的设计方案，并于 11 月 3 日开始了基坑支护的施工作业。

根据《邯郸市第四期城市总体规划（2008-2020）》，主城区未来主要向东发展，结合高铁客运站的建设和服务职能的东移，大力发展现代化新兴城市的服务职能，打造现

代服务集合，形成东部新城。新城区核心组团心服高铁站建设为契机，打造具有区域意义的行政中心，商务中心，高铁专业服务中心和城市公共活动中心，培育具有高品质和时代特色的办公、商务服务和生活居住职能。结合高铁客运站及交通枢纽中心的建设，项目将发展集商务办公、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。目前，该项目正处于谋划阶段。

发展规划

公司作为邯郸市交通运输局出资设立和管理国有独资公司，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，并逐步向装备制造、房地产、运输物流、环保产业进行衍生的战略发展格局。

高速公路主业方面，公司已建成通车的青兰高速邯郸段为邯郸市经济东西物流的大动脉，自通车运营以来，收入逐步提高。青兰高速二期于 2010 年建成通车，通车当年带动青兰

高速通行费收入增速达 25%以上, 2011 年 1-9 月青兰高速通行费收入占 2010 年全年的比重更是达到了 116.20%, 预计 2011 年全年青兰高速通行费收入将以较大增幅增长。正在建设的邯大高速建成后将实现市区与周边城市有高速公路相连, 达到县县通高速公路, 在全市范围内构筑以市区为中心的“1 小时交通经济圈”。未来, 随着青兰高速路网效应的发挥以及邯大高速的建成通车, 公司车流量及通行费收入将持续增长。

客运业方面, 目前公司运营的客运站是邯郸市重要的客运站, 年输送旅客达 300 万人次以上; 正在筹建中的客运枢纽站位于邯郸市东部新区, 京珠高速公路东, 丛台路北, 联纺路南, 新邯郸高铁火车站附近, 交通枢纽地位优越。

土地开发方面, 公司拟通过 BT 进行土地开发建设, 实现储备土地的变现增值, 通过对增值土地资产的再投入进行滚动开发, 使土地收购储备工作进入“投入-收购-再投入”的良性发展轨道。

在做好公司基础产业的同时, 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, 占 10%的股份; 2011 年 5 月经董事会研究决定, 公司拟出资 1.8 亿元入股光太公路工程有限公司, 进军公路施工行业, 这将使公司形成建设施工、运营管理、投资开发的产业布局, 目前光太在新疆中标 18 亿元的高速公路项目, 未来几年将获得稳定的投资回报。

随着公司经营业务向新方面拓展, 未来公司的经营将呈现多元化, 既能提升公司的营业收入, 同时也能分散经营风险, 有利于公司的长期发展。

七、财务分析

公司提供的 2008~2010 年度模拟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。2011 年三季度财务报表未经审计。

公司以本部、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组成模拟财务报表会计主体, 编制模拟财务报表时, 假设公司在 2008 年度成立, 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自始即在模拟会计主体控制下经营, 并将其纳入公司合并范围。2008~2010 年合并范围未发生变化, 模拟财务报表可比性强。

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, 不包括武涉和马峰的其他相关资产和负债及收益, 故只在固定资产和资本公积科目反映。

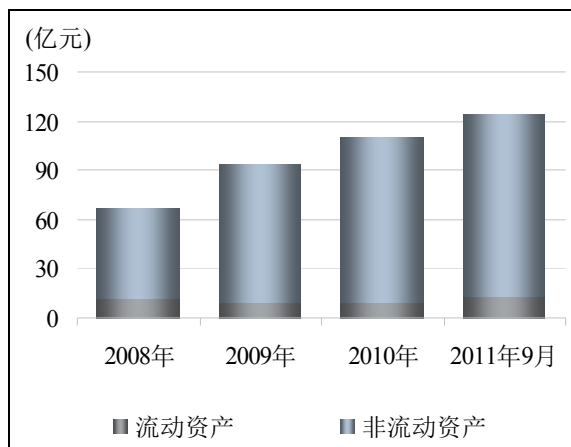
截至 2010 年底, 公司合并资产总额 1097953.59 万元, 所有者权益 373560.20 万元。2010 年公司实现营业收入 43560.62 万元, 利润总额 54368.98 万元。

截至 2011 年 9 月底, 公司合并资产总额 1245756.89 万元, 所有者权益 387727.03 万元。2011 年 1~9 月, 公司实现营业收入 50149.10 万元; 利润总额 14166.84 万元。

1. 资产构成

随着青兰高速项目建设的推进, 2008~2010 年, 公司资产总额持续增长, 年均复合增长 27.65%, 截至 2010 年底, 公司合并资产总额 1097953.59 万元。同时, 公司非流动资产占比逐年上升, 自 2008 年的 83.36%升至 91.88%。截至 2011 年 9 月底, 公司合并资产总额达到 1245756.89 万元, 较上年底增长 13.46%, 系邯大高速公路开工导致在建工程较 2010 年底大幅增加所致。从资产结构来看, 流动资产占 9.83%, 非流动资产占 90.17%, 公司资产仍以非流动资产为主。

图3 2008~2011年9月公司资产结构

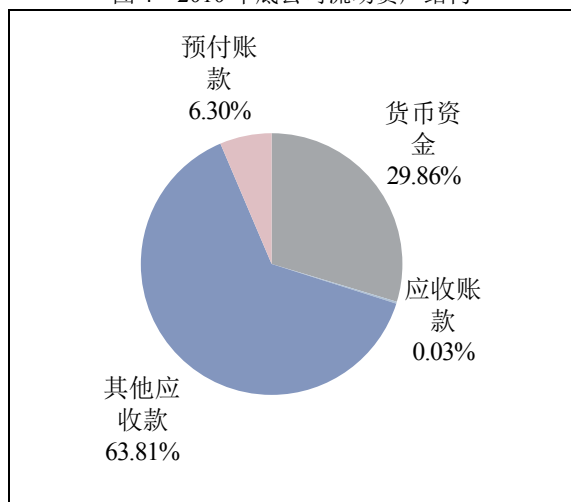


资料来源：公司提供

流动资产

2008~2010年，公司流动资产持续减少，年均增长率为-10.81%，主要系青兰高速逐步完工带来预付款项的减少。截至2010年底，公司流动资产合计89199.94万元，其中占比较大的为货币资金和其他应收款（见图4）。

图4 2010年底公司流动资产结构



资料来源：公司提供

受债务规模及项目建设影响，2008~2010年，公司货币资金有所波动，2010年底为26631.58万元，占流动资产的29.86%。2011年9月底，公司货币资金51128.07万元，较2010年底增长91.98%，主要系银行借款增加所致。

2008~2010年，随着青兰高速项目的建成，公司预付款项逐年递减，年均复合增长率

为-69.94%。截至2010年底，公司预付款项5619.79万元，主要为预付工程款。2011年9月底，公司预付款项5510.84万元，较2010年底变化不大。

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。2008~2010年，公司其他应收款年均增长54.81%。截至2010年底，公司其他应收款账面余额为56917.20万元，主要系邯郸市交通运输局欠款（为50307.34万元），其中应收通行费返还27522.22万元，应收软贷款利息返还19585.12万元。从账龄分析看，1年以内的占98.20%，应收账款账龄短；从集中度看，前五大欠款单位欠款金额为53219.94万元，占总额的93.50%，集中度高。考虑到公司其他应收款主要是股东欠款，且账龄较低，存在坏账的可能性不大，公司未计提坏账准备。2011年9月底，其他应收款账面余额为59201.75万元，较2010年底增长4.01%。整体看，公司其他应收款质量尚可。另外，2010年9月底，公司应收账款增加1.65亿元，主要是由于公司将2011年三季度的应收通行费返还计入了应收账款科目，为了保持会计科目核算的连续性，公司将在年底审计报告中调入其他应收款。

非流动资产

2008~2009年，公司非流动资产主要为已建成的青兰高速一期项目、客运东站在站资产及在建的青兰高速二期工程。青兰高速一期于2007年通车，结转为固定资产，青兰高速二期于2010年9月1日全线通车并结转固定资产。截至2010年底，公司非流动资产1008753.65万元，主要为青兰高速路产及构筑物等固定资产（占非流动资产的99.92%）。

随着2010年青兰高速的全线贯通，公司固定资产大幅增长。截至2010年底，公司固定资产原价为1036032.05万元，其中公路路产占

93.49%，房屋建筑物占 3.93%，其余为机器设备等；2010 年底，公司固定资产累计折旧 28097.25 万元，净值为 1007934.80 万元。随着在建工程转固，2010 年底公司在建工程余额为零。2011 年，邯大高速正式开工建设，带动在建工程规模迅速扩大，截至 2011 年 9 月底为 122603.25 万元，主要为邯大高速和东部新区城市道路公路项目。

整体看，公司整体资产规模呈持续扩张趋势，目前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。公司整体资产质量良好但流动性一般。

2. 负债及所有者权益

公司由邯郸市交通运输局于 2009 年出资组建，并根据 2009 年成立时的出资模拟 2008 年报表。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的实物价值 63423 万元（即武涉公路及其收费站资产，为评估价值），货币资本 6000 万元。其中货币资本的 6000 万元和实物资本的 12000 万元作为实收资本，剩余的 51423 万元作为资本公积。

2008~2010 年，公司所有者权益年均增长 29.13%，主要来自未分配利润的增加。同时，根据邯郸市交通运输局邯交[2009]63 号文，邯郸市交通运输局投入马峰公路资产 21174 万元以增加公司的资本公积。

截至 2010 年底，公司所有者权益 373560.20 万元，其中，实收资本和资本公积分别占比 4.82%和 19.43%；盈余公积和未分配利润分别占比 7.58%和 68.17%。公司所有者权益结构中未分配利润占比较大，所有者权益稳定性较差。且实收资本和资本公积均以非收益性的实物资产为主，所有者权益质量一般。截至 2011 年 9 月底，公司所有者权益较上年底增长 3.79%，为 387727.03 万元，结构与上年底变化不大。

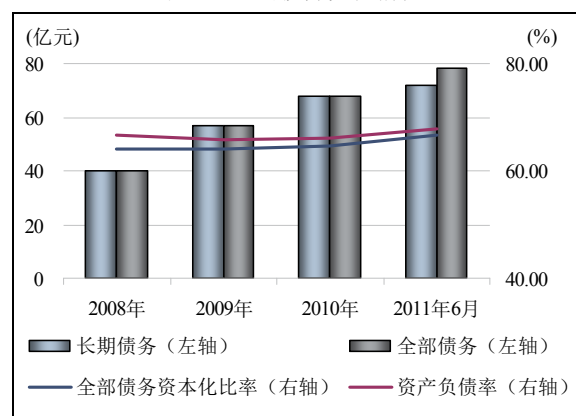
2008~2010 年，公司负债规模增长较快，年均复合增长 26.91%。从负债结构看，公司流

动负债比例持续下降。截至 2010 年底，公司负债总额为 724393.39 万元，其中流动负债占 5.97%，非流动负债占 94.03%，公司债务结构合理，债务期限配置与高速公路修建经营周期长的特点较为适应。截至 2011 年 9 月底，公司负债合计 858029.86 万元，较上年底增长 18.45%，主要源于有息债务增长；负债构成中，流动负债占 14.02%，非流动负债占 85.98%，与 2010 年底相比，流动负债所占比重有所提高。

2008~2010 年，公司流动负债有所下降。截至 2010 年底为 43275.69 万元，三年年均复合增长率为 -6.53%，主要来自应付账款和其他应付款的减少。2010 年底，公司流动负债中有息债务规模为零，主要由应付账款（占 85.08%）和其他应付款（占 14.41%）构成。2008~2010 年，公司应付账款和其他应付款持续减少，截至 2010 年底分别为 36819.25 万元和 6237.54 万元，主要是应付材料款和预留的工程保证金等。2011 年 9 月底，公司流动负债较 2010 年底增加 7.70 亿元，主要是短期借款增加 7 亿元所致。

2008~2010 年，公司非流动负债年均复合增长 30.45%，截至 2010 年底为 681117.70 万元，以长期借款为主（占 99.94%），其余均为专项应付款。

图 5 公司债务负担情况



资料来源：公司财务报表

2008~2010 年，公司长期借款不断增加，三年年均复合增长率为 30.45%，截至 2010 年底，长期借款为 680700.00 万元，均为质押借款。考

考虑到青兰高速9.90亿元软贷款已转为邯郸市交通运输局对该项目的投资，本息均由邯郸市交通运输局代为偿还，故软贷款不在长期借款反映。2011年9月底，公司非流动负债较2010年底增长5.67亿元，全部来源于长期借款的增加。

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也呈现大幅上升趋势，公司整体债务负担未发生明显变化。2008~2010年，公司资产负债率和全部债务资本化比率平均值分别为66.07%和64.30%，2010年底，上述指标分别为65.98%和64.57%。截至2011年9月底，公司全部债务规模为807600.00万元，其中短期债务和长期债务分别较上年底增加70000万元和56900万元，资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率分别为68.88%、67.56%和65.55%，债务负担加重。

总体来看，公司债务规模持续增加，债务负担较重。

3. 盈利能力

随着青兰高速通行费收入的逐年增加，2008~2010年公司营业收入年均复合增长13.24%，其中2010年为43560.62万元，较上年增长24.32%。2008~2010年，公司营业成本年均复合增长20.26%，主要系固定资产折旧增长所致。公司对所属路产采用车流量法计提折旧。2008~2010年公司营业利润率有所波动，三年加权平均值为73.75%，其中2010年为73.17%。公司营业利润率较高，主要系青兰高速通车时间尚短，按照车流量法计提的折旧较少所致。随着车流量的增加，折旧计提比例将不断提高，公司主业盈利能力指标回归至合理水平。

2008-2010年，公司期间费用分别为20193.78万元、15784.06万元和16788.35万元，占营业收入的比重分别为59.45%、45.05%和38.54%，期间费用率持续下降。公司期间费用主要为财务费用，2008~2010年，由于青兰高速项目建设期间部分利息支出已资本化，公司

财务费用分别为17890.58万元、12199.55万元和11817.50万元。2008~2010年，公司营业利润逐年上升，2010年为15082.88万元。

2008~2010年，公司利润总额分别为59803.42万元、73981.78万元和54368.98万元，波动主要来自营业外收入规模的变化。公司营业外收入主要包括：①青兰高速软贷款转为市交通运输局对公司的补助，2008年和2009年分别为14000万元和35000万元；②公司收到的车购税补贴和其他补贴，2008~2010年分别为39351万元、27000万元和17549万元；③2010年公司转让服务区使用权获得收入21169.25万元。总体来看，公司利润对政府补助依赖性较大。

从整体盈利指标看，随着所有者权益的增加，公司净资产收益率和总资本收益率呈现下降趋势，2008~2010年三年加权平均值分别为19.57%和8.90%，2010年分别为14.55%和6.98%。

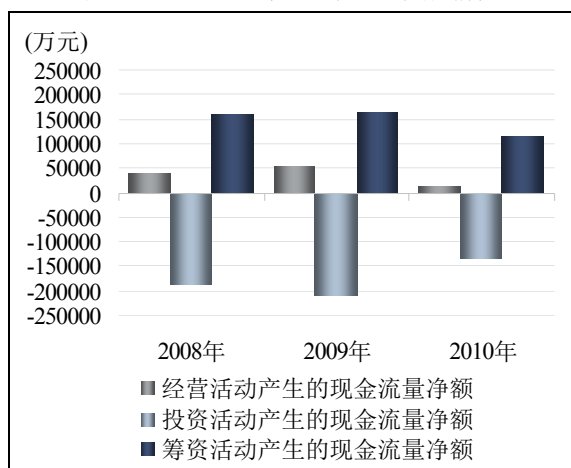
2011年1-9月，公司实现营业收入50149.10万元，为2010年全年的115.12%，主要系青兰高速全线贯通后通行费收入呈现爆发性增长所致，收入的增长带动营业利润率的大幅提高，2011年1-9月为81.28%；同时，随着青兰高速全线通车带来的借款利息全部费用化，公司财务费用大幅增加，2011年1-9月为36671.72亿元。2011年1-9月公司实现利润总额14166.84万元，为2010年全年的26.06%，利润规模有所下降，一方面系财务费用增加引起的公司营业利润下降；另一方面源于公司收到的政府补助规模有所收缩，1-9月营业外收入13590万元，主要为交通部车购税补贴。

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侵蚀较大，自身盈利规模处于较低水平，公司利润主要来自政府补贴。随着公司在建邯大高速的建成通车，未来通行费收入将会有所增加，公司未来盈利能力有望得到改善。

4. 现金流

从经营活动看，2008~2010年，公司销售商品、提供劳务收到现金分别为23602.60万元、27099.73万元和27652.27万元，与各年度营业收入差异较大，主要系通行费收入返还的时滞性导致。2008~2010年，现金收入比分别为69.48%、77.34%和63.48%，公司旗下青兰高速公路为还贷性质，通行费收入须上缴财政后再由财政返还公司。青兰高速于2010年才全线通车，目前贷款本金偿付规模较小，因此通行费收入返还规模不大，收入实现质量较差。除通行费收入返还外，2008年和2009年公司经营活动的现金流入量的另一重要来源为青兰高速软贷款转为市交通运输局对公司的补助，在收到其他与经营活动有关的现金反映；2010年则无该项补助收入。上述因素导致公司经营活动的现金流入量呈现波动性下降趋势，2010年为32796.03万元。2010年，公司购买商品、接受劳务支付的现金5709.89万元，较以前年度大幅增加，主要来自青兰高速全线通车后日常经费支出的增加，从而导致经营活动的现金流出同比大幅增长85.30%。2008~2010年，公司经营活动产生的现金净额变化较大，2010年为12326.24万元。

图6 2008-2010年公司现金流变化情况



资料来源：公司年报

投资活动方面，2008~2009年公司工程建设投资支出规模较大，导致投资活动现金流净

额负值较大，分别为-184552.44万元和-210517.18万元。随着青兰高速的建成，2010年投资活动流出规模有所下降，投资活动现金净额为-133474.13万元。

2008~2010年，公司筹资活动前现金流量净额均为负值，经营活动产生的现金流量净额无法覆盖当年投资支出。

从筹资活动来看，2008~2010年，公司筹资活动产生的现金流入主要来自银行借款收到的现金，其次为公司收到的车购税补贴及服务区使用权转让收入（均反映在收到其他与筹资活动有关的现金）；筹资活动现金流出主要为偿还债务和利息支付的现金，2010年，公司筹资活动现金流净额为114403.37万元。

总的来看，公司经营活动现金流入主要源于青兰高速通行费返还及部分政府拨款，整体波动较大；公司项目支出规模相对较大，对外部融资需求程度较高。

5. 偿债能力

短期偿债能力方面，公司无存货且流动负债规模较小，使得流动比率与速度比率指标相同且保持较高水平。2008~2010年，公司流动比率与速度比率三年加权平均值均为210.20%，其中2010年底均为206.12%。2011年9月底，随着短期有息债务的增加，公司流动比率和速动比率均较上年有所下降，均为110.06%。近三年公司经营现金流动负债比波动较大，分别为76.08%、122.28%和28.48%，经营性现金净额对流动负债保障好。公司短期有息债务规模小，短期偿债能力强。

长期偿债能力方面，2008~2010年公司EBITDA分别为85669.09万元、95543.32万元和83960.87万元，受利润规模变动而有所波动。2008~2010年EBITDA利息倍数分别为2.93倍、3.30倍和1.93倍，公司EBITDA对利息保障能力有所下降，但指标仍保持较高水平；随着债务规模的增加，2008~2010年公司全部债务/EBITDA有所上升，分别为4.67倍、5.93倍和

8.11倍，EBITDA对全部债务的保护能力有所下降，从偿债指标来看，公司对全部债务保障能力较低。但考虑到公司旗下公路均为还贷性高速公路、政府给予较大的补贴支持以及未来邯大高速通车后对公司经营业绩带来的改善，并结合公司的长期债务还款计划（见表6），公司具备对长期债务及利息的偿还能力。

表6 公司长期借款还款计划

还款期限	借款金额（万元）
2011 年	12000
2012 年	15950
2013 年	21850
2014 年	60850
2015 年	51250
2016 年及以后	518800
合计	680700

资料来源：公司提供

八、本期中期票据偿还能力

公司本期计划发行中期票据 6 亿元，为公司 2011 年 9 月底全部债务的 7.43%，对现有债务规模影响较小。

以 2011 年 9 月底财务数据为基础，不考虑其他因素，预计本期中期票据发行后，公司资产负债率和全部债务资本化比率将分别由 67.95%和 66.68%上升至 70.31%和 69.11%，债务负担有所加重。

2008~2010 年，公司经营活动产生的现金流入量分别为本期中期票据的 0.73 倍、1.11 倍和 0.55 倍；公司经营活动产生的现金流量净额分别为本期中期票据的 0.63 倍、0.93 倍和 0.21 倍，公司经营活动现金流对本期中期票据本金覆盖程度一般；2008~2010 年，公司 EBITDA/本期发债额度分别为 1.43 倍、1.59 倍和 1.40 倍，公司 EBITDA 对本期中期票据保障程度较好。青兰高速 2010 年下半年已全线贯通，随着路网效应的逐步发挥以及邯大高速建成后带来通车里程的增长，公司经营现金流和利润规模将

快速增长，未来偿付能力将有望提升。

截至 2011 年 9 月底，公司在各商业银行获得授信总额为 135.50 亿元，尚有 36.19 亿元授信额度未使用，公司间接融资渠道畅通。

截至2011年9月底，公司无对外担保等或有事项。

九、综合评价

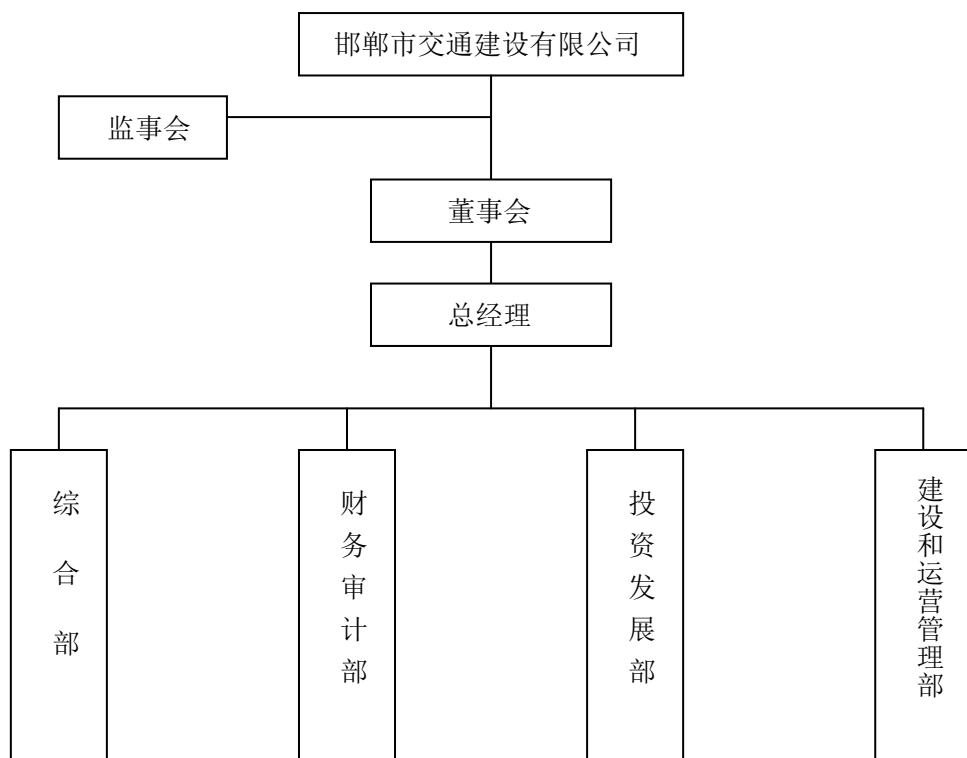
邯郸市位于中原腹地、晋冀鲁豫四省交界处，地理位置优越。公司作为邯郸市高速公路投资运营主要平台，在邯郸市内高速公路投资建设、管理运营领域中占据绝对主导地位，具有明显的区域垄断经营优势。

公司旗下青兰高速邯郸段为邯郸市经济东西物流的大动脉，路网地位优越。近年来，随着青兰高速的全线贯通，带动公司收入规模稳定增长；公司债务负担处于合理水平，但未来投资规模较大，债务负担呈加重趋势；受财务费用对利润的侵蚀影响，公司自身盈利规模处于较低水平，公司在交通基础设施建设领域能够得到政府在资金和政策层面的大力支持，近年来政府补助成为其利润的重要支撑。

公司资产规模稳定增长，资产质量良好但流动性一般；目前，公司对全部债务保障能力较低。随着邯大高速公路投入运营以及区域经济发展和收费标准提高对通行费收入的拉动，公司整体盈利规模及现金流有望稳步增长，同时考虑到公司旗下公路均为还贷性高速公路、政府可给予较大的补贴支持，有助于提高其偿债能力。公司整体信用风险较低。

本期中期票据对公司现有债务结构影响较小，公司EBITDA对本期中期票据保障程度较好，但目前经营活动现金流对本期中期票据保障程度一般。基于对公司主体长期信用状况以及本期中期票据偿还能力的综合评估，总体看，本期中期票据到期不能偿还的风险低。

附件1 公司组织结构图



附件 2-1 合并资产负债表（资产）

（单位：人民币万元）

资 产	2008 年	2009 年	2010 年	变动率(%)	2011 年 9 月
流动资产：					
货币资金	26181.05	33376.10	26631.58	0.86	51128.07
交易性金融资产					
应收票据					
应收账款	17.28	29.55	31.37	34.72	16510.84
预付款项	62179.42	30255.55	5619.79	-69.94	5510.84
应收利息					
应收股利					
其他应收款	23748.16	30519.15	56917.20	54.81	59201.75
存货					
流动资产合计	112125.91	94180.35	89199.94	-10.81	132351.51
非流动资产：					
可供出售金融资产					
持有至到期投资					
长期应收款					
长期股权投资					
投资性房地产					
固定资产	353862.84	366161.85	1007934.80	68.77	990007.67
在建工程	206939.04	470969.97		-100.00	122603.25
生产性生物资产					
油气资产					
无形资产	890.30	867.01	818.85	-4.10	794.47
开发支出					
商誉					
长期待摊费用					
递延所得税资产					
其他非流动资产					
非流动资产合计	561692.18	837998.83	1008753.65	34.01	1113405.38
资产总计	673818.09	932179.17	1097953.59	27.65	1245756.89

附件 2-2 合并资产负债表（负债及所有者权益）

（单位：人民币万元）

负债和所有者权益（或股东益）	2008 年	2009 年	2010 年	变动率（%）	2011 年 9 月
流动负债：					
短期借款					70000.00
交易性金融负债					
应付票据					
应付账款	38220.56	38889.61	36819.25	-1.85	33973.53
预收款项					
应付职工薪酬	39.39	39.81	36.60	-3.60	23.31
应交税费	184.59	221.75	182.30	-0.62	
应付利息					
应付股利					
其他应付款	11085.82	6522.09	6237.54	-24.99	16256.34
一年内到期的非流动负债					
其他流动负债					
流动负债合计	49530.35	45673.25	43275.69	-6.53	120253.18
非流动负债：					
长期借款	400000.00	566950.00	680700.00	30.45	737600.00
应付债券					
长期应付款					
专项应付款	252.30	364.70	417.70	28.67	176.68
预计负债					
递延所得税负债					
其他非流动负债					
非流动负债合计	400252.30	567314.70	681117.70	30.45	737776.68
负债合计	449782.65	612987.95	724393.39	26.91	858029.86
所有者权益（或股东权益）：					
实收资本（或股本）	18000.00	18000.00	18000.00	0.00	18000.00
资本公积	51423.00	72597.00	72597.00	18.82	72597.00
盈余公积	15465.34	22863.52	28300.42	35.27	29717.10
未分配利润	139147.09	205730.70	254662.78	35.28	267412.93
外币报表折算差额					
归属于母公司所有者权益合计	224035.44	319191.22	373560.20	29.13	387727.03
少数股东权益					
所有者权益合计	224035.44	319191.22	373560.20	29.13	387727.03
负债和所有者权益总计	673818.09	932179.17	1097953.59	27.65	1245756.89

附表 3 合并利润表

(单位: 人民币万元)

项 目	2008 年	2009 年	2010 年	变动率(%)	2011 年 1-9 月
一、营业收入	33968.27	35039.30	43560.62	13.24	50149.10
减: 营业成本	8050.90	9374.77	11644.47	20.26	9354.47
营业税金及附加	25.47	59.35	43.73	31.04	35.06
销售费用					
管理费用	2303.21	3584.51	4970.84	46.91	3511.01
财务费用	17890.58	12199.55	11817.50	-18.73	36671.72
资产减值损失	0.55	0.73	1.18	46.35	
加: 公允价值变动收益 (损失以“一”号填列)					
投资收益 (损失以“一”号填列)					
其中: 对联营企业和合营企业的投资收益					
汇兑收益 (损益以“一”号添列)					
二、营业利润 (亏损以“一”号填列)	5697.56	9820.38	15082.88	62.70	576.84
加: 营业外收入	54165.86	64676.41	39336.10	-14.78	13590.00
减: 营业外支出	60.00	515.00	50.00	-8.71	
其中: 非流动资产处置损失					
三、利润总额 (亏损总额以“一”号填列)	59803.42	73981.78	54368.98	-4.65	14166.84
减: 所得税费用	0.13			-100.00	
四、净利润 (净亏损以“一”号填列)	59803.29	73981.78	54368.98	-4.65	14166.84
其中: 归属于母公司所有者的净利润	59803.29	73981.78	54368.98	-4.65	14166.84
少数股东损益					

附表 4-1 合并现金流量表

(单位: 人民币万元)

	2008 年	2009 年	2010 年	变动率(%)
一、经营活动产生的现金流量:				
销售商品、提供劳务收到的现金	23602.60	27099.73	27652.27	8.24
收到的税费返还				
收到其他与经营活动有关的现金	19961.93	39797.54	5143.77	-49.24
经营活动现金流入小计	43564.52	66897.26	32796.03	-13.24
购买商品、接受劳务支付的现金	230.85	182.06	5709.89	397.33
支付给职工以及为职工支付的现金	1148.85	2150.28	2349.29	43.00
支付的各项税费	25.81	70.55	44.27	30.97
支付其他与经营活动有关的现金	4477.69	8643.77	12366.34	66.19
经营活动现金流出小计	5883.21	11046.67	20469.79	86.53
经营活动产生的现金流量净额	37681.32	55850.59	12326.24	-42.81
二、投资活动产生的现金流量:				
收回投资收到的现金				
取得投资收益收到的现金				
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额				
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额				
收到其他与投资活动有关的现金				
投资活动现金流入小计				
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	184552.44	210517.18	133474.13	-14.96
投资支付的现金				
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额				
支付其他与投资活动有关的现金				
投资活动现金流出小计	184552.44	210517.18	133474.13	-14.96
投资活动产生的现金流量净额	-184552.44	-210517.18	-133474.13	-14.96
三、筹资活动产生的现金流量:				
吸收投资收到的现金	6000.00			-100.00
取得借款收到的现金	137000.00	172350.00	189700.00	17.67
收到其他与筹资活动有关的现金	40082.08	22000.00	50681.25	12.45
筹资活动现金流入小计	183082.08	194350.00	240381.25	14.58
偿还债务支付的现金	0.00	200.00	79250.00	
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	22268.43	32288.36	46727.88	44.86
支付其他与筹资活动有关的现金				
筹资活动现金流出小计	22268.43	32488.36	125977.88	137.85
筹资活动产生的现金流量净额	160813.64	161861.64	114403.37	-15.66
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响				
五、现金及现金等价物净增加额	13942.52	7195.05	-6744.52	
加: 期初现金及现金等价物余额	12238.53	26181.05	33376.10	65.14
六、期末现金及现金等价物余额	26181.05	33376.10	26631.58	0.86

附件 4-2 合并现金流量表补充资料

(单位: 人民币万元)

项 目	2008 年	2009 年	2010 年	变动率(%)
1.将净利润调节为经营活动现金流量:				
净利润	59803.29	73981.78	54368.98	-4.65
加: 资产减值准备	0.55	0.73	1.18	46.35
固定资产折旧、油气资产折耗、生产性生物资产	7904.01	9277.69	10391.10	14.66
无形资产摊销	39.23	26.07	26.57	-17.70
长期待摊费用摊销				
待摊费用减少(减: 增加)				
预提费用增加(减: 减少)				
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损				
失				
固定资产报废损失(收益以“-”号填列)				
公允价值变动损失(收益以“-”号填列)				
财务费用(收益以“-”号填列)	17894.29	15855.33	11847.26	-18.63
投资损失(收益以“-”号填列)				
递延所得税资产减少(增加以“-”号填列)				
递延所得税负债增加(减少以“-”号填列)				
存货的减少(增加以“-”号填列)				
经营性应收项目的减少(增加以“-”号填列)	-2687.39	-23009.66	-33813.22	254.71
经营性应付项目的增加(减少以“-”号填列)	-45272.66	-20281.35	-30495.63	-17.93
其他				
经营活动产生的现金流量净额	37681.32	55850.59	12326.24	-42.81
2.不涉及现金收支的重大投资和筹资活动:				
债务转为资本				
一年内到期的可转换公司债券				
融资租入固定资产				
3.现金及现金等价物净变动情况:				
现金的期末余额	26181.05	33376.10	26631.58	0.86
减: 现金的期初余额	12238.53	26181.05	33376.10	65.14
加: 现金等价物的期末余额				
减: 现金等价物的期初余额				
现金及现金等价物净增加额	13942.52	7195.05	-6744.52	

附件 5 主要财务指标

项 目	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年 9 月
经营效率				
销售债权周转次数(次)	1,965.40	1,496.30	1,430.07	--
存货周转次数(次)				--
总资产周转次数(次)	0.05	0.04	0.04	--
现金收入比(%)	69.48	77.34	63.48	--
盈利能力				
营业利润率(%)	76.22	73.08	73.17	81.28
总资本收益率(%)	12.46	9.73	6.98	--
净资产收益率(%)	26.69	23.18	14.55	--
财务构成				
长期债务资本化比率(%)	64.10	63.98	64.57	65.55
全部债务资本化比率(%)	64.10	63.98	64.57	67.56
资产负债率(%)	66.75	65.76	65.98	68.88
偿债能力				
流动比率(%)	226.38	206.20	206.12	110.06
速动比率(%)	226.38	206.20	206.12	110.06
经营现金流动负债比(%)	76.08	122.28	28.48	--
EBITDA 利息倍数(倍)	2.93	3.30	1.93	--
全部债务/EBITDA(倍)	4.67	5.93	8.11	--
筹资前现金流量净额债务保护倍数(倍)	-0.37	-0.27	-0.18	--
筹资前现金流量净额利息偿还能力(倍)	-5.02	-5.34	-2.79	--
本期中期票据偿债能力				
EBITDA/本期发债额度(倍)	1.43	1.59	1.40	--
经营活动现金流入量偿债倍数(倍)	0.73	1.11	0.55	--
经营活动现金流量净额偿债倍数(倍)	0.63	0.93	0.21	--
筹资活动前现金流量净额偿债倍数(倍)	-2.45	-2.58	-2.02	--

注：2011 年 3 季度财务数据未经审计。

附件 6 有关计算指标的计算公式

指 标 名 称	计 算 公 式
增长指标	
资产总额年复合增长率	(1) 2 年数据: 增长率= (本期-上期) / 上期×100% (2) n 年数据: 增长率=[(本期/前 n 年) ^{1/(n-1)} - 1]×100%
净资产年复合增长率	
营业收入年复合增长率	
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
销售债权周转次数	营业收入 / (平均应收账款净额+平均应收票据)
存货周转次数	营业成本/平均存货净额
总资产周转次数	营业收入/平均资产总额
现金收入比	销售商品、提供劳务收到的现金/主营业务收入×100%
盈利指标	
总资本收益率	(净利润+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%
主营业务利润率	主营业务利润/主营业务收入净额×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
筹资活动前现金流量净额债务保护倍数	筹资活动前现金流量净额/全部债务
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%
筹资活动前现金流量净额利息偿还能力	筹资活动前现金流量净额/利息支出
本期中期票据偿债能力	
EBITDA/本期发债额度	EBITDA/本期发债额度
经营活动现金流入量偿债倍数	经营活动产生的现金流入量/本期中期票据到期偿还额
经营活动现金流量净额偿债倍数	经营活动现金流量净额/本期中期票据到期偿还额
筹资活动前现金流量净额偿债倍数	筹资活动前现金流量净额/本期中期票据到期偿还额

注: 现金类资产=货币资金+交易性金融资产/短期投资+应收票据
 短期债务=短期借款+交易性金融负债+一年内到期的长期负债+应付票据
 长期债务=长期借款+应付债券
 全部债务=短期债务+长期债务
 EBITDA=利润总额+费用化利息支出+固定资产折旧+摊销
 利息支出=资本化利息支出+费用化利息支出
 筹资活动前现金流量净额=经营活动产生的现金流量净额+投资活动产生的现金流量净额
 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 7 中长期债券信用等级设置及其含义

根据中国人民银行2006年3月29日发布的“银发〔2006〕95号”文《中国人民银行信用评级管理指导意见》，以及2006年11月21日发布的《信贷市场和银行间债券市场信用评级规范》等文件的有关规定，中长期债券信用评级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 2012 年度第一期中期票据的跟踪评级安排

根据有关要求，联合资信评估有限公司（联合资信）将在本期中期票据存续期内每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，邯郸市交通建设有限公司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，据以确认或调整本期中期票据的信用等级。

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，如本期中期票据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。

