

跟踪评级公告

联合[2014] 1433 号

联合资信评估有限公司通过跟踪评级，确定维持邯郸市交通建设有限公司主体长期信用等级为AA，评级展望为稳定，维持“12邯交建MTN1”AA的信用等级，维持“14邯交建CP001”A-1的信用等级。

特此公告。

联合资信评估有限公司
二零一四年七月二十八日



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(100022)

电话：010-85679696

传真：010-85679228

<http://www.lhratings.com>

邯郸市交通建设有限公司跟踪评级报告

主体长期信用

跟踪评级结果: AA 评级展望: 稳定
上次评级结果: AA 评级展望: 稳定

债项信用

名称	额度	存续期	跟踪评级结果	上次评级结果
12 邯交建 MTN1	6 亿元	2012/05/31-2017/05/31	AA	AA
14 邯交建 CP001	3 亿元	2014/6/27-2015/6/27	A-1	A-1

跟踪评级时间: 2014 年 7 月 28 日

财务数据

项目	2011 年	2012 年	2013 年	14 年 3 月
现金类资产(亿元)	10.67	18.24	31.80	13.35
资产总额(亿元)	139.20	169.64	211.54	200.77
所有者权益(亿元)	41.87	44.90	46.99	47.41
短期债务(亿元)	7.00	7.00	26.14	18.64
全部债务(亿元)	92.21	120.97	160.45	149.95
营业收入(亿元)	8.86	10.26	11.52	2.72
利润总额(亿元)	3.96	3.04	2.09	0.42
EBITDA(亿元)	11.34	11.29	11.36	--
经营性净现金流(亿元)	8.16	7.45	4.36	-2.22
营业利润率(%)	51.52	49.22	47.55	48.57
净资产收益率(%)	9.46	6.77	4.44	--
资产负债率(%)	69.92	73.53	77.79	76.38
全部债务资本化比率(%)	68.77	72.93	77.35	75.98
流动比率(%)	245.28	384.82	227.80	213.84
全部债务/EBITDA(倍)	8.13	10.71	14.12	--
EBITDA 利息倍数(倍)	2.63	1.50	1.30	--
经营现金流动负债比(%)	67.56	69.75	16.13	--

注: 2014 年一季度财务数据未经审计; 应付债券中部分为短期应付债券, 调整至短期债务。

分析师

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

邯郸市交通建设有限公司(以下简称“公司”)作为邯郸市高速公路投资运营主要实体,跟踪期内受到市政府在财政补贴、资产注入等方面的支持,公司公路车流量及通行费收入增长带动了公司收入规模的增长。

同时联合资信评估有限公司(以下简称“联合资信”)也关注到公司债务负担重、其他应收款对公司资金占用等因素对公司整体偿债能力可能带来的不利影响。

综合考虑,联合资信维持公司AA的主体长期信用等级,评级展望为稳定,维持“12邯交建MTN1”AA的信用等级,维持“14邯交建CP001”A-1的信用等级。

优势

1. 跟踪期内,公司受到邯郸市政府在政府补贴及资产注入等方面的有力支持。
2. 收费公路车流量及通行费收入增长带动公司收入规模的稳定增长。
3. 邯大高速主干线已于2014年6月底通车,随着车流量的培育,将带动公司通行费收入的增长。
4. 公司经营活动现金流入量和EBITDA规模较大,对存续期债券的偿还具有较好的保障能力。

关注

1. 公司有息债务规模持续增加,债务负担重。
2. 公司其他应收款规模大、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、本跟踪评级结果自发布之日起 12 个月内有效；根据后续评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

一、跟踪评级原因

根据有关要求，按照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及存续期内“12邯交建MTN1”和“14邯交建CP001”的跟踪评级安排进行本次定期跟踪评级。

二、企业基本情况

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。

截至2014年3月底，公司合并资产总额200.77亿元，所有者权益47.41亿元。2014年1~3月，公司实现营业收入2.72亿元；利润总额0.42亿元。

公司注册地址：邯郸市人民东路340号；法定代表人：刘现祥。

三、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2000万元以上的企业，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发展稳定发展。

四、行业分析和区域经济

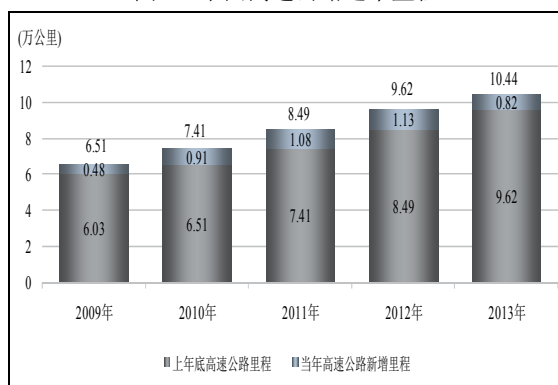
公司主营业务为公路投资与经营管理。公路行业的现状及发展对公司经营有重大影响。

1. 高速公路行业概况

高速公路建设

2013年，中国高速公路建设完成投资7297.76亿元，同比增长0.80%，增速较2012年提升3.30个百分点，受基建投资增长影响，高速公路投资增速小幅回升。2013年，中国高速公路里程达到10.44万公里，比上年末增加0.82万公里。其中，国家高速公路7.08万公里，增加0.28万公里。全国高速公路车道里程46.13万公里，增加3.67万公里，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

高速公路运输

2013年，中国营业性货运车辆完成货运量307.66亿吨，同比增长10.90%，增速较2012年下降2.20个百分点；货物周转量55738.08亿吨/公里，同比增长11.20%，增速较2012年下降4.70

个百分点。2013年，中国营业性客车完成公路客运量185.35亿人，同比增长4.20%，增速较2012年下降4.20个百分点；旅客周转量11250.94亿人公里，同比增长1.00%，增速较2012年下降9.20个百分点。公路运输经济状况与GDP增速高度相关，在经济放缓大环境下，公路运输增速也一定程度减缓，但总体上依然保持了较高的增长速度。

2. 高速公路行业政策

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。

总体看，“十二五”期间，中国高速公路建设发展空间仍较大。

3. 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, 全市城镇居民人均可支配收入达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, 在东区内大力发展现代新兴城市服务功能。

五、基础素质

1. 产权状况

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。

2. 人员素质

跟踪期内, 公司董事长和总理由白钢变

更为刘现祥。

公司董事长兼任总经理变更为刘现祥先生, 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), 主持全面工作。

3. 政府支持

跟踪期内, 公司在资本金、财政补贴和资产等方面获得了邯郸市政府、市交通运输局的支持。

项目资本金方面, 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, 首先, 公司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, 计入营业外收入。

资产注入方面主要是指客运枢纽中心的土地资产注入。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，已经向国土局报送相关材料，但尚未按出让方式取得该土地使用权，未发生相关支出。

跟踪期内，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。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。

六、管理分析

跟踪期内，除公司高管人员变动外，公司在管理体制、管理制度和股权结构方面无重大变化。

七、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，2012-2013 年，通行费收入占公司营业收入的比重保持在 99%以上，其中 2012-2013 年青兰高速通行费收入占总通行费收入分别为 82.56% 和 90.76%。随着青兰高速车流量稳步上升，2013 年公司实现通行费收入 11.37 亿元，较上年增长 12.46%；2014 年 1-3 月实现通行费收入 2.68 亿元，占 2013 年全年的 23.57%。另外，公司营业收入还包括客运站客运收入、服务区收入、代建项目管理费收入等其他业务收入。2013 年公司实现客运收入 0.09 亿元，较上年增长 50%；2014 年 1-3 月实现客运收入 0.03 亿元，占 2013 年全年的 30.00%。

表1 公司主营业务收入情况表（单位：亿元，%）

分行业	2012 年		2013 年		2014 年 1-3 月	
	收入	占比	收入	占比	收入	占比
通行费	10.05	99.4%	11.28	99.2%	2.68	98.89%
客运收入	0.06	0.6%	0.09	0.08%	0.03	1.11%
合计	10.11	100%	11.37	100%	2.71	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		
	2012	2013	2014 年 1-3 月	2012	2013	2014 年 1-3 月
青兰高速邯郸段	1957.91	2205.33	555.25	82840.79	101924.64	25041.24
武涉公路	309.00	513.00	132.00	5544.09	10371.40	1810.85
马峰公路	280.00	--	--	11960.49	--	--
总计	2546.91	2718.33	687.25	100345.37	112296.04	26852.09

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2014年3月底，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。2012-2013年,公司所辖青兰高速邯郸段车流量分别为1957.91万辆和2205.33万辆,2013年同比增长12.64%;通行费收入分别为8.28亿元和10.19亿元,2013年同比增长23.04%。2014年1-3月车流量为555.25万辆,通行费收入为2.50亿元。跟踪期内,青兰高速邯郸段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涉县当地管理,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。2012-2013年武涉公路的车流量分别为309.00万辆和513.00万辆、通行费收入分别为0.55亿元和1.04亿元,2013年同比增速分别为66.02%、87.07%。2014年1-3月车流量为132万辆,通行费收入为0.18亿元。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,公司负责马峰公路的后续日常维护,2013年马峰公路不再产生通行费收入。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		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	3.5	1.575
		40 英尺集装箱车		

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 2014 年 6 月底已累计完成投资 76 亿元，预计还需投资约 4 亿元。截至 2014 年 6 月底，邯大高速主干线已通车，6 条连接线中 4 条已通车，另外 2 条连接线未通车；其中邯大路以北至人民路段投资约（2 亿元）预计 2014 年底前完工，成安连接线（投资约 2.23 亿元）预计 2015 年 6 月底之前完工。

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	邯郸市联络路、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

注：客运枢纽中心广场位于邯郸东高铁站东侧站前大街西侧；客运枢纽中心位于站前大街东侧，意图打造为“交通商旅综合体”。

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外，其他4个项目均开始回购，每年回购款在公司营收中占比小。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2012-2013年，客运东站完成客运量分别为335万人次和336万人次，实现客运收入分别为0.06亿元和0.09亿元；2014年1-3月完成客运量82万人次，实现客运收入0.03亿元。

表5 客运东站经营情况

项目	2012	2013	2014年1-3月
期末运营线路条数（条）	53	53	53
期末运营车辆数（台）	298	300	300
全年客运量（万人次）	335	336	82

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。2014 年主要计划进行一期主站建设,总投资 7.5 亿元,2014 年计划投资 4 亿元,2014 年 1-3 月累计投资 0.1 亿元。目前,客运枢纽的工作进度主要包括以下两方面,建设方面已全部完成垃圾清运、基坑支护、试桩及检测等工作,开始根桩基础施工,截至 2014 年 3 月底已完成工程桩 300 根,占总量的 16%。

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 年市政府对《邯郸市交通运输局关于客运枢纽项目建设方案的请示》的批示,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。截至 2014 年 3 月底,公司已向邯郸县国土部门报送相关材料,暂未发生相关支出。

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。

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)。2014 年 1-3 月新取得邯郸市北环路南后郝村北及市复兴区防汛路 2 号南两处地的土地使用权证,支付 0.19 亿元土地出让金。其他 11 块地土地使用证尚在办理中。

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 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

总体看，跟踪期内公司主营业务保持良好的发展势头，通行费收入稳定增加；邯大高速公路网地位突出，具有较好的发展前景，建成通车后，将带动公司通行费收入稳定增加。

八、募集资金使用情况

公司6亿元规模的中期票据“12邯交建MTN1”于2012年5月发行，期限5年，无担保。“12邯交建MTN1”募集资金全部用于邯大高速公路项目建设，项目总投资80.23亿元，截至2014年3月底已完成投资72.79亿元，其中“12邯交建MTN1”募集资金6亿元已全部投入使用。

公司3亿元规模的短期融资券“14邯交建CP001”于2014年6月27日发行，期限1年，无担保。“14邯交建CP001”募集资金用于偿还银行借款，截至2014年7月14日暂未使用。

九、财务分析

公司提供的2013年财务报表经中兴财光华会计师事务所有限责任公司审计，并出具了标准无保留意见的审计结论。2014年一季度财务数据未经审计。

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。

截至2014年3月底，公司合并资产总额200.77亿元，所有者权益47.41亿元。2014年1~3月，公司实现营业收入2.72亿元；利润总额0.42亿元。

1. 盈利能力

2013年公司实现营业收入11.52亿元，较上年增长12.31%，主要系通行费的稳定增长所致。2013年公司营业成本为6.04亿元，较上年增长16.04%，高于营业收入增速，主要是由于青兰高速采用车流量法计提折旧，青兰通车量增加，公司年折旧成本相应增加。2013年公司营业利润率为47.55%，较上年的49.22%略有下降。

期间费用方面，2013年公司期间费用为5.58亿元，占营业收入的比重为48.43%，较上年略有上升，主要是由于公司债务规模扩大，财务费用有所上升，2013年为4.86元，较上年增加0.68亿元。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。2013年，公司营业利润为0.05亿元，较上年下降79.33%。

2013年公司营业外收入为2.03亿元，较上年下降26.49%，主要是由于2012年前青兰高速、邯大高速车购税补贴全部到账，按公路建

设项目给予的车购税补贴相应减少。2013 年公司利润总额为 2.09 亿元，较上年下降 31.36%。

从盈利指标看，2013 年公司净资产收益率和总资产收益率分别为 4.44%和 3.35%分别较上年下降 2.33 个、1 个百分点。

2014 年 1~3 月，公司实现营业收入 2.72 亿元，占 2013 年全年营业收入的 23.56%；同期公司利润总额为 0.42 亿元，占 2013 年全年利润总额的 20.30%。

总体看，跟踪期内，公司收入主要来自青兰高速，收入来源单一，财务费用对利润总额的侵蚀作用较大；同时受营业外收入减少的影响，公司利润总额有所下降。

2. 现金流及保障

从经营活动看，2013 年，公司经营活动现金流入为 27.75 亿元，较 2012 年下降 19.13%，由销售商品、提供劳务收到的现金（占 26.99%）和收到其他与经营活动有关的现金（占比 73.01%）构成。其中，收到其他与经营活动有关的现金主要是公司往来款。同期，公司经营活动现金流出为 23.38 亿元，较 2012 年下降 12.94%，主要是由购买商品、接受劳务支付的现金（占 2.88%）和收到其他与经营活动有关的现金（占比 94.69%）为主。其中支付其他与经营活动有关的现金主要是公司往来款。相应的，2013 年，公司经营活动现金流量净额同比下降 41.44%，为 4.36 亿元。

从投资活动看，2013 年公司投资活动现金流量净额为 -21.30 亿元，较上年增加 0.05%，规模较为稳定，当年未发生投资活动现金流入。2013 年公司投资活动现金流出 -21.30 亿元，主要由购建固定资产、无形资产等支付的现金构成，占比为 99.38%。

从筹资活动看，2013 年公司筹资活动现金流入为 50.12 亿元，较上年上升 35.06%，其中，吸收投资收到的现金为新增债券 19 亿元，主要是指 2013 年新发行 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；取得借款收到

的现金 31.12 亿元。2013 年筹资活动现金流出 19.62 亿元，较上年上升 24.92%，其中主要为偿还债务和支付利息支出。2013 年公司筹资活动现金流量净额为 30.50 亿元。

从收入实现质量看，2013 年公司现金收入比为 64.98%，较上年的 65.11%略有下降，处于较低水平，主要是公司应付交通运输局款项与公司部分通行费返还收入相抵消导致，综合导致公司现金收入比指标值偏低。

2014 年 1~3 月，公司经营活动现金流入量为 3.20 亿元，主要为销售商品、提供劳务收到的现金。同期，公司经营活动现金流出量为 5.42 亿元，其中支付其他与经营活动有关的现金 5.03 亿元。公司 2014 年 1~3 月，经营活动现金流量净额为 -2.22 亿元。

2014 年 1~3 月，公司投资活动现金流出为 4.26 亿元，占 2013 全年的 20.10%，全部为购买固定资产、无形资产等支付的现金。无投资活动现金流入。

2014 年 1~3 月，公司筹资活动现金流入量和净流量分别为 0.07 亿元和 -11.97 亿元。2014 年 1~3 月，公司偿还债务支付的现金 10.50 亿元，主要是偿付了 5 亿元借款、3 亿元定向债以及 3 亿元短期融资债券。

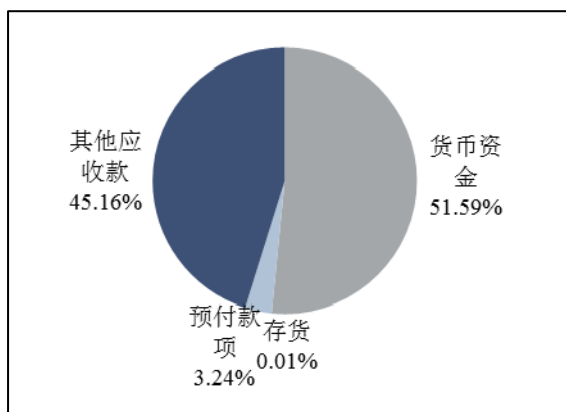
总体看，跟踪期内，公司的经营活动现金净流入规模较大，经营活动获现能力较去年减弱，经营活动现金流量净额略有上升。

3. 资本及债务结构

资产方面，截至 2013 年底，公司合并资产总额 211.54 亿元，较 2012 年增长 24.70%，主要由于货币资金、其他应收款和在建工程的增长。公司固定资产规模有所减少。

截至 2013 年底，公司流动资产合计 61.64 亿元，较 2012 年底增长 49.92%。主要来自货币资金和其他应收款的增加。

图2 2013年底公司流动资产构成情况



资料来源：公司审计报告

截至2013年底，公司货币资金为31.80亿元，同比增长74.38%，主要是外部筹资规模增加带动的货币资金增长，无受限资金。

截至2013年底，公司其他应收款为27.84亿元，较上年增长21.88%，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，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，由于马峰、武涉公路重新评估价值固定资产减值应收交通运输局补偿款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。

截至2013年底，公司非流动资产合计

149.90亿元，同比增长16.63%，主要源自在建工程和无形资产的增长。同期，公司固定资产为84.87亿元，同比减少4.90%，主要系折旧增加4.40亿元。截至2013年底，公司在建工程为59.15亿元，主要是对邯大高速（占比89.22%）等在建项目的建设投入。截至2013年底，公司无形资产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。

所有者权益方面，截至2013年底，公司所有者权益合计46.99亿元，同比增长4.65%，主要源自未分配利润的增长。所有者权益与上年底基本一致，以未分配利润为主，占71.60%，实收资本、资本公积和盈余公积分别占3.83%、16.61%和7.96%。截至2014年3月底，公司所有者权益合计47.41亿元，较2013年底有所增长，主要源自未分配利润的增长。

负债方面，截至2013年底，公司负债合计164.55亿元，同比增长31.92%，主要源自长短期借款、一年内到期的非流动负债和应付债券的增加。公司负债结构仍旧以非流动负债为主的格局。

流动负债方面，截至2013年底，公司流动负债合计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，公司短期借款17亿元，同比增长142.86%；同期，应付账款2.47亿元，较上年下降20.57%，全部为应付工程款；2013年新增一年内到期的非流动负债6.14亿元。

非流动负债方面，截至2013年底，公司非流动负债合计137.49亿元，同比增长4.02%，主要是由于长期借款（占81.68%）和应付债券（占18.18%）的增长所致。截至2013年底，长期借款112.31亿元，同比增长4.02%；同期，应付债券25.00亿元，同比增长316.67%，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。

债务结构方面，2013年，公司全部债务

160.45 亿元，同比上升 32.63%；其中短期债务 26.14 亿元，占比 16.29%，长期债务 133.31 亿元，占比 83.71%。整体上，公司债务结构与业务情况较为相符。债务指标方面，2013 年底公司资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率分别为 77.79%、77.35%、74.08%，较 2012 年的 73.53%、72.93%、71.74% 有所上升，主要是由于公司债务规模增大。

截至 2014 年 3 月底，公司合并资产总额 200.77 亿元，负债合计 153.36 亿元，均较 2013 年底有所下降，主要系偿还债务所致。截至 2014 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 76.38%、75.98% 和 73.47%，债务负担略有下降。

总体看，跟踪期内，公司资产规模继续较快扩张；公司高速项目建设加速，外部融资需求有所增加，公司债务规模持续快速增长，债务负担重。

4. 偿债能力

截至 2013 年底，公司流动比率和速动比率分别为 227.80% 和 227.79%，较 2012 年的 384.82% 和 384.80% 有所下降；截至 2014 年 3 月底，上述指标分别为 213.84% 和 213.79%。2013 年，公司经营现金流动负债比为 16.13%，较 2012 年下降 53.62 个百分点，降幅较大，主要是由于公司流动负债大幅增加。公司短期债务规模较大，但考虑到现金类资产充足、经营活动现金流入规模较大，公司短期偿债能力较强。

2013 年公司全部债务/EBITDA 倍数为 14.12 倍，较 2012 年的 10.71 倍有所上升。同期公司 EBITDA 利息倍数为 1.30 倍，较 2012 年的 1.50 倍有所下降。公司 EBITDA 对全部债务本息的保障能力一般。

截至 2014 年 3 月底，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。

截至 2014 年 3 月底，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 12.44%，存在一定或有负债风险。

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：公司审计报告

5. 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 05 月 16 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。

6. 抗风险能力

基于对公司自身经营和财务状况，以及湖州市区域及财力水平的综合分析，并考虑到政府对于公司的各项支持，公司整体抗风险能力较强。

十、存续债券偿还能力分析

公司存续债券包括“12 邯交建 MNT1”和“14 邯交建 CP001”。

2013 年公司 EBITDA、经营活动现金流入量和经营活动现金流量净额分别是“12 邯交建 MNT1”的 1.89 倍、4.63 倍和 0.73 倍。公司 EBITDA 和经营活动现金流入对“12 邯交建 MNT1”的覆盖程度较强。

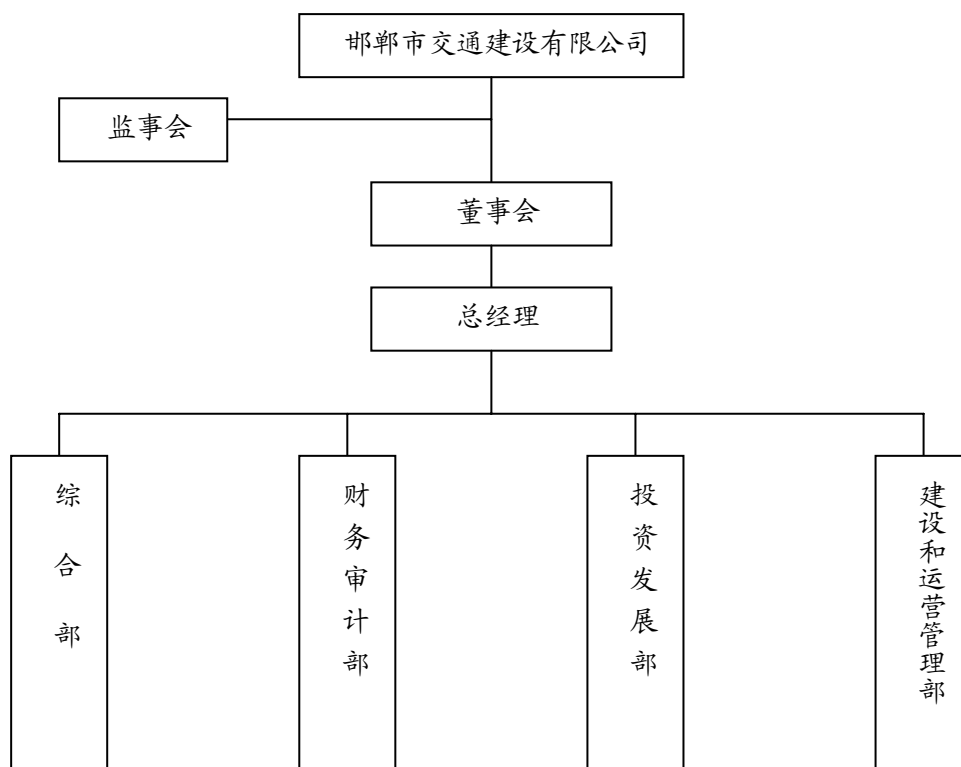
2013 年公司现金类资产、经营活动现金流入量和经营活动现金流量净额分别是“14 邯交建 CP001”的 10.60 倍、9.25 倍和 1.45 倍。公司现

金类资产和经营活动现金流入对待偿还“14邯交建CP001”覆盖程度强，经营活动现金流量净额对待偿还的短期融资券覆盖程度一般。

十一、结论

综合考虑，联合资信维持公司AA的主体长期信用等级，评级展望为稳定，维持“12邯交建MTN1”AA的信用等级的信用等级，维持“14邯交建CP001” A-1的信用等级。

附件1 截至2014年3月底公司组织机构图



附件 2 主要财务数据及指标

项目	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年 3 月
财务数据				
现金类资产(亿元)	10.67	18.24	31.80	13.35
资产总额(亿元)	139.20	169.64	211.54	200.77
所有者权益(亿元)	41.87	44.90	46.99	47.41
短期债务(亿元)	7.00	7.00	26.14	18.64
长期债务(亿元)	85.21	113.97	134.31	131.31
全部债务(亿元)	92.21	120.97	160.45	149.95
营业收入(亿元)	8.86	10.26	11.52	2.72
利润总额(亿元)	3.96	3.04	2.09	0.42
EBITDA(亿元)	11.34	11.29	11.36	--
经营性净现金流(亿元)	8.16	7.45	4.36	-2.22
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	99.89
营业利润率(%)	51.52	49.22	47.55	48.57
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	73.47
全部债务资本化比率(%)	68.77	72.93	77.35	75.98
资产负债率(%)	69.92	73.53	77.79	76.38
流动比率(%)	245.28	384.82	227.80	213.84
速动比率(%)	245.28	384.80	227.79	213.79
经营现金流流动负债比(%)	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	--

注：公司 2014 年一季度财务数据未经审计；应付债券中部分为短期应付债券，调整至短期债务。

附件 3 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	
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
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+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，主体长期信用等级划分成三等九级，分别用AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC和C表示，其中，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

银行间债券市场中长期债券信用等级设置及其含义同主体长期信用等级。

附件 5 短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，银行间债券市场短期债券信用等级划分为四等六级，符号表示分别为：A-1、A-2、A-3、B、C、D，每一个信用等级均不进行微调。

级别设置	含 义
A-1	为最高级短期债券，其还本付息能力最强，安全性最高
A-2	还本付息能力较强，安全性较高
A-3	还本付息能力一般，安全性易受不良环境变化的影响
B	还本付息能力较低，有一定的违约风险
C	还本付息能力很低，违约风险较高
D	不能按期还本付息