

信用等级公告

联合[2018]1740 号

杭州萧山国际机场有限公司：

联合信用评级有限公司通过对杭州萧山国际机场有限公司主体长期信用状况和拟公开发行的 2018 年公司债券（第一期）进行综合分析和评估，确定：

杭州萧山国际机场有限公司主体长期信用等级为 AAA，评级展望为“稳定”

杭州萧山国际机场有限公司拟公开发行的 2018 年公司债券（第一期）信用等级为 AAA

特此公告

联合信用评级有限公司

评级总监：

二零一八年十月十日



地址：北京市朝阳区建国门外大街 2 号 PICC 大厦 10 层（100022）

电话：010-85172818

传真：010-85171273

<http://www.unitedratings.com.cn>

杭州萧山国际机场有限公司

公开发行 2018 年公司债券（第一期）信用评级报告

本次债券信用等级：AAA
 发行人主体信用等级：AAA
 评级展望：稳定
 本次发行规模：不超过 30 亿元（含 30 亿元）
 债券期限：不超过 5 年（含 5 年）
 还本付息方式：按年付息，不计复利，到期一次还本

评级时间：2018 年 10 月 10 日

主要财务数据：

项目	2015 年	2016 年	2017 年	18 年 6 月
资产总额（亿元）	163.09	165.95	161.22	160.82
所有者权益（亿元）	91.34	97.94	106.65	111.99
长期债务（亿元）	24.50	19.68	12.90	7.90
全部债务（亿元）	36.78	31.29	23.90	19.87
营业收入（亿元）	24.53	26.49	30.92	17.56
净利润（亿元）	1.54	2.01	4.99	3.57
EBITDA（亿元）	8.79	9.09	13.13	-
经营性净现金流（亿元）	1.81	6.47	8.19	6.42
营业利润率（%）	22.66	19.24	24.86	32.94
净资产收益率（%）	1.73	2.12	4.88	-
资产负债率（%）	44.00	40.98	33.85	30.36
全部债务资本化比率（%）	28.71	24.21	18.31	15.07
流动比率（倍）	0.70	0.70	0.83	0.89
EBITDA 全部债务比（倍）	0.24	0.29	0.55	-
EBITDA 利息倍数（倍）	4.97	7.69	29.33	-
EBITDA/本次发债额度（倍）	0.29	0.30	0.44	-

注：1、本报告中数据不加特别注明均为合并口径；2、本报告中部分合计数与各相加数之和在尾数上存在差异，系四舍五入造成；除特别说明外，均指人民币；3、本报告将公司 2016 年末其他流动负债中的短期融资票据纳入短期债务核算；4、2018 年 1-6 月财务报表未经审计，相关指标未年化。

评级观点

杭州萧山国际机场有限公司（以下简称“公司”或“萧山机场公司”）所运营的萧山机场是华东地区重要交通枢纽节点之一。联合信用评级有限公司（以下简称“联合评级”）对公司的评级反映了近年来受益于国内航空运输业的良好发展、萧山机场二期工程产能的持续释放以及顺丰基地的投入运营，公司机场运营能力显著增强，运营指标均保持较快增长，且获得了持续有力的外部支持。同时，联合评级也关注到近年来高铁竞争对机场行业形成一定经营压力、公司二期净空及噪音垫付对资金形成占用、三期工程面临一定资本支出压力等因素对公司信用水平带来的不利影响。

未来随着顺丰基地对货运业务量的提升效应充分显现、萧山机场二期工程吞吐量的继续释放以及航空及地面服务收费标准的上调，公司收入及盈利水平有望进一步提高。联合评级对公司评级展望为“稳定”。

基于对公司主体长期信用以及本次公司债券偿还能力的综合评估，联合评级认为，本次公司债券到期不能偿还的风险极低。

优势

1. 近年来，机场行业规模不断扩大，国家在政策上给予民航发展重大帮助，在民航机场建设方面提供财政支持，未来随着“一带一路”战略逐步实施，机场行业发展前景良好。

2. 浙江省地理位置优越，腹地经济发达，为公司机场客货吞吐量的增长提供了有力保障。

3. 萧山机场是浙江省规模最大的机场，在机场运营及贷款贴息等方面获得了股东、地方政府及民航局的持续有力支持。

4. 近年来，二期工程产能持续释放带动萧山机场运营能力提升，同时顺丰基地产能的逐渐释放也推动公司货运业务发展，公司营业

收入保持稳定增长态势。

5. 公司资产质量较好，债务负担较轻，利润总额逐年增长，偿债指标持续优化，财务弹性较好。

关注

1. 近年来，国家重点扶持高速铁路发展，随着高铁网路的搭建，价格和成本相对低廉的高速铁路运输对公司的航空运输业务形成了一定的替代效应，对机场运营造成一定外部压力。

2. 随着萧山机场的客、货、航班快速增长，空域资源将会变得相对紧张，从而影响机场的发展，如此将对公司的经营及盈利能力产生一定的影响。

3. 公司垫付的二期工程净空及噪音处置支出规模较大，对资金形成一定占用。

4. 公司拟建的三期工程总投资规模大，且资金来源主要为自筹，存在一定资本支出压力。

分析师

杨世龙

电话：010-85172818

邮箱：yangsl@unitedratings.com.cn

杨 婷

电话：010-85172818

邮箱：yangt@unitedratings.com.cn

传真：010-85171273

地址：北京市朝阳区建国门外大街 2 号

PICC 大厦 10 层（100022）

Http: //www.unitedratings.com.cn

信用评级报告声明

除因本次信用评级事项联合信用评级有限公司（联合评级）与评级对象构成委托关系外，联合评级、评级人员与评级对象不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

联合评级与评级人员履行了尽职调查和诚信义务，有充分理由保证所出具的信用评级报告遵循了真实、客观、公正的原则。

本信用评级报告的评级结论是联合评级依据合理的内部信用评级标准和程序做出的独立判断，未因评级对象和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。本评级报告所依据的评级方法在公司网站公开披露。

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。

本信用评级报告中引用的评级对象相关资料主要由评级对象提供，联合评级对所依据的文件资料内容的真实性、准确性、完整性进行了必要的核查和验证，但联合评级的核查和验证不能替代评级对象及其它机构对其提供的资料所应承担的相应法律责任。

本信用评级报告所示信用等级自报告出具之日起至本次（期）债券到期兑付日有效；本次（期）债券存续期间，联合评级将持续开展跟踪评级，根据跟踪评级的结论，在存续期内评级对象的信用等级有可能发生变化。

分析师：


联合信用评级有限公司

一、主体概况

杭州萧山国际机场有限公司（以下简称“公司”或“萧山机场公司”）前身是中国民航浙江省管理局，创建于 2000 年 3 月，由中国民用航空华东管理局和浙江省航空发展有限公司共同投资设立。2003 年，萧山机场实施了属地化管理改革，其后，浙江省人民政府将民航总局移交的股权转由浙江省机场管理公司持有。2005 年 4 月，根据浙江省人民政府国有资产监督管理委员会《关于同意杭州萧山国际机场有限公司变更股东和注册资本的批复》，公司股东变更为浙江省机场管理公司、杭州市金融投资集团有限公司和杭州市萧山区国有资产经营总公司，三家股东持股比例分别为 68.50%、15.75%和 15.75%。2006 年 9 月，根据三家股东与香港机场管理局四方签订的《合资经营杭州市萧山国际机场有限公司合同》，香港机场管理局出资 19.90 亿元认购股份，公司注册资本变更为 56.86 亿元，增资额已于 2006 年全部到位。2010 年，浙江省政府同意浙江省机场管理公司不再由浙江省国资委监管，不再履行公司和浙江机场投资有限公司省属国有资产的出资人职责。2011 年，浙江省机场管理公司正式更名为浙江省机场管理局了，同时批准设立浙江省机场集团有限公司（以下简称“浙江省机场集团”），接管原由浙江省机场管理公司持有的股权，浙江省机场集团于 2013 年 4 月正式成立。截至 2018 年 6 月末，公司注册和实收资本为 56.86 亿元，公司股东分别为浙江省机场集团、香港机场管理局、杭州市金融投资集团有限公司和杭州市萧山区国有资产经营总公司，四家股东持股比例分别为 44.526%、35.00%、10.237%和 10.237%（见附件 1）。公司实际控制人为浙江省国资委。

公司经营范围为：航空运输地面服务及相关的延伸服务、机场配套服务（包括货运、接送旅客班车、停车场、宾馆、餐饮等服务）（凭许可证经营），候机楼内商品零售（免税品除外）、办公场所出租，物业管理，信息咨询服务，设计、制作、发布、代理各类广告业务，对外投资机场相关业务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。

截至 2018 年 6 月末，公司本部设有办公室、规划部、企划发展部、人力资源部、财务部、安全质量部、市场拓展部、党群工作部、纪检监察审计部及工会办公室 10 个职能部门；纳入合并报表范围一级子公司 6 家，二级子公司 3 家；拥有在职员工 4,546 人。

截至 2017 年末，公司合并资产总额 161.22 亿元，所有者权益 106.65 亿元，其中归属于母公司所有者权益 106.39 亿元；2017 年，公司实现营业收入 30.92 亿元，净利润 4.99 亿元，其中归属于母公司所有者的净利润 4.88 亿元；经营活动产生的现金流量净额 8.19 亿元，现金及现金等价物净增加额-1.02 亿元。

截至 2018 年 6 月末，公司资产总额 160.82 亿元，负债合计 48.83 亿元，所有者权益 111.99 亿元，其中归属于母公司所有者权益 111.67 亿元。2018 年 1~6 月，公司实现营业收入 17.56 亿元，净利润 3.57 亿元，其中归属于母公司所有者的净利润 3.51 亿元；经营活动产生的现金流量净额 6.42 亿元，现金及现金等价物净增加额-5.36 亿元。

公司注册地址：杭州萧山国际机场内；公司法定代表人：王敏。

二、债券概况及募集资金用途

1. 本次债券概况

本次债券名称为“杭州萧山国际机场有限公司公开发行 2018 年公司债券”，本期债券名称为“杭州萧山国际机场有限公司公开发行 2018 年公司债券（第一期）”。本次债券发行规模不超过

30 亿元（含 30 亿元），本期债券基础发行规模 3 亿元，可超额配售不超过人民币 2 亿元（含 2 亿元），期限为不超过 5 年（含 5 年），发行方式为拟面向合格投资者的公开发行业。本次债券面值 100 元，按面值平价发行。本次债券为固定利率，在本次债券存续期内固定不变。本次债券公司和主承销商将根据网下申购情况，决定是否行使超额配售选择权，即在首期债券基础发行规模 3 亿元基础上，追加不超过 2 亿元剩余发行额度。本次债券采用单利按年计息，不计复利，每年付息一次，到期一次还本，最后一期利息随本金的兑付一起支付。

本次债券无担保。

2. 本次债券募集资金用途

本次债券募集的资金在扣除发行费用后，拟用于偿还公司到期债务和补充流动资金。

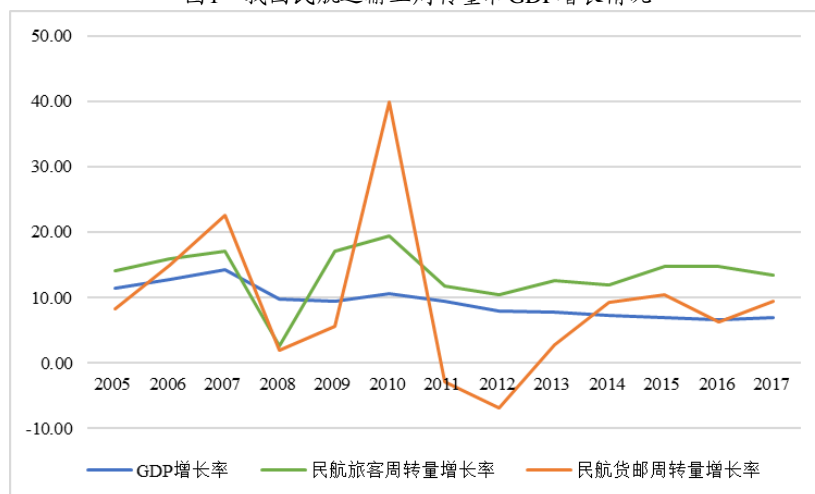
三、行业及区域分析

公司经营机场及相关保障业务，因此此部分将围绕机场行业进行分析。同时，机场企业具有区域经营特点，因此公司的业务发展受浙江省及周边区域经济发展影响较大。

1. 行业概况

机场行业与航空运输业的关联度较高，易受宏观经济波动影响，具有一定周期性特征。我国民航旅客周转量和货邮吞吐量增速整体高于同期 GDP 的增速，航空运输总周转量与 GDP 之间形成强烈正相关性，从 2005 至 2017 年，我国 GDP 平均增速为 9.31%，民航旅客周转量和货邮周转量平均增长率分别达到了 13.54% 和 9.37%，分别为 GDP 的 1.45 倍与 1.01 倍。

图1 我国民航运输业周转量和GDP增长情况



资料来源：wind，联合评级整理。

我国宏观经济的持续稳定发展，为航空运输业提供了良好的经济基础。据中国民航局统计的全局机场生产统计公报显示，2015~2017 年，我国机场起降架次由 856.60 万架次增至 1,024.90 万架次；旅客吞吐量由 9.15 亿人次增至 11.48 亿人次；货邮吞吐量由 1,409.40 万吨增至 1,617.70 万吨；机场数量则由 210 个增至 229 个（不含香港、澳门和台湾，下同）。

表 1 2015~2017 年我国机场行业发展状况（单位：%）

项目	2015 年		2016 年		2017 年	
	数值	增长率	数值	增长率	数值	增长率
起降架次（万架次）	856.60	7.98	923.83	7.85	1,024.90	10.90
旅客吞吐量（亿人次）	9.15	9.98	10.16	11.04	11.48	12.90
货邮吞吐量（万吨）	1,409.40	3.93	1,510.41	7.17	1,617.70	7.10
机场数量（个）	210	3.96	218	3.81	229	5.05

数据来源：中国民用航空局，联合评级整理。

从民航机场主要生产指标看，2017 年我国境内机场吞吐量各项指标保持平稳较快增长势头。全年旅客吞吐量超过 11 亿人次，完成 114,786.7 万人次，比上年增长 12.9%；全年完成飞机起降 1,024.9 万架次，比上年增长 10.9%；完成货邮吞吐量 1,617.7 万吨，比上年增长 7.1%。

从旅客吞吐量分布看，2017 年旅客吞吐量 100 万人次以上的机场有 84 个，比上年增长 2 个，完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 95.87%；年旅客吞吐量 1,000 万人次以上的 32 个，较上年增长 4 个，完成旅客吞吐量占全部旅客吞吐量的 80.98%；北京、上海和广州三大城市机场旅客吞吐量占全部旅客吞吐量的 20.18%。

从货邮吞吐量分布看，2017 年货邮吞吐量 10,000 吨以上的机场有 115 个，较上年增加 7 个，完成货邮吞吐量占全部境内机场货邮吞吐量的 99.84%，其中北京、上海和广州三大城市机场货邮吞吐量占全部境内机场货邮吞吐量的 47.19%。年货邮吞吐量 10,000 吨以下的机场有 103 个，较上年增加 9 个，完成货邮吞吐量占全部境内机场货邮吞吐量的 0.16%。

从区域分布看，民航旅客、货邮吞吐量与当地经济发展紧密相关，其中华东地区（上海市、江苏省、浙江省、安徽省、福建省、江西省、山东省）和中南地区（河南省、湖北省、湖南省、广东省、海南省、广西壮族自治区）是机场业务比较发达的区域。

从具体各城市机场运营数据上看，我国民航机场体系已初步形成了以北京、上海、广州等枢纽机场为中心，以成都、昆明、重庆、西安、乌鲁木齐、武汉、沈阳、深圳、杭州、海口等省会或重点城市机场为骨干以及众多其他城市干、支线机场相配合的基本格局。

总体看，机场行业与航空运输业的关联度较高，易受宏观经济波动影响，具有一定周期性特征；随着我国经济的发展和居民消费结构的提升，近年来机场行业总体呈上升趋势，发展状况良好。

2. 行业竞争

受净空条件、航路、建设用地、周边环境以及经济、政治等多种条件的限制，机场可选地址具有稀缺性，一旦选定地址，在一定地理范围内一般不会再重复建设新的机场，因而机场在一定地理范围内具有自然垄断性和不可替代性，机场行业进入壁垒较大。同时，每个机场都有一定的服务辐射区域，在交叉区域内，不同机场又存在一定的竞争。

截至 2017 年末，我国境内民用航空（颁证）机场共 229 个（不含香港、澳门和台湾，下同），其中定期航班机场 228 个，定期航班通航城市 224 个。从行业集中度来看，2017 年，我国旅客吞吐量排名前五位的民航机场合计完成旅客吞吐量 327,006,854 万人次，占全部旅客吞吐量的 28.49%，较上年下降 1.83 个百分点；货邮吞吐量排名前五位的民航机场合计完成货邮吞吐量 943.62 万吨，占全部货邮吞吐量的 58.33%，较上年上升 0.24 个百分点；起降架次排名前五位的民航机场合计完成飞机起降架次 225.00 万架次，占全部飞机起降架次的 21.95%，较上年下降 1.49 个百分点。

表 2 2017 年全国民航机场运输业务量排序（单位：万人次、万吨、万架次、%）

项目	旅客吞吐量			货邮吞吐量			起降架次		
	名次	2017 年	增减	名次	2017 年	增减	名次	2017 年	增减
全国合计	-	114,786.68	12.90	-	1,617.73	7.10	-	1,024.89	10.90
北京/首都	1	9,578.63	1.50	2	202.96	4.40	1	59.73	-1.50
上海/浦东	2	7,000.12	6.10	1	382.43	11.20	2	49.68	3.50
广州/白云	3	6,580.70	10.20	3	178.04	7.80	3	46.53	6.90
成都/双流	4	4,980.17	8.20	5	64.29	5.10	6	33.71	5.50
深圳/宝安	5	4,561.07	8.70	4	115.90	2.90	5	34.04	6.80
昆明/长水	6	4,472.77	6.50	8	41.80	9.20	4	35.03	7.50
上海/虹桥	7	4,188.41	3.50	9	40.75	-5.00	10	26.36	0.60
西安/咸阳	8	4,185.72	13.10	14	25.99	11.20	7	31.90	9.60
重庆/江北	9	3,871.52	7.90	11	36.63	1.40	8	28.86	4.30
杭州/萧山	10	3,557.04	12.60	6	58.95	20.80	9	27.11	8.00
南京/禄口	11	2,582.29	15.50	10	37.42	9.70	11	20.94	11.40
厦门/高崎	12	2,448.52	7.70	12	33.87	3.10	13	18.65	1.60
郑州/新郑	13	2,429.91	17.00	7	50.27	10.10	12	19.57	9.90
长沙/黄花	14	2,376.48	11.60	21	13.87	6.50	17	17.96	6.90
青岛/流亭	15	2,321.05	13.20	15	23.21	0.60	16	17.96	6.60
武汉/天河	16	2,312.94	11.40	16	18.50	5.50	15	18.39	4.70
海口/美兰	17	2,258.48	20.10	20	15.45	3.80	21	15.75	16.20
乌鲁木齐/地窝堡	18	2,150.09	6.40	19	15.67	-0.50	20	16.78	3.40
天津/滨海	19	2,100.50	24.50	13	26.83	13.20	18	16.96	17.90
三亚/凤凰	20	1,938.99	11.60	29	8.91	2.60	26	12.16	6.10

资料来源：中国民用航空局，联合评级整理

总体看来，机场行业具有区域垄断性，进入壁垒较大；我国民航机场业务中货邮吞吐量集中度较高，旅客吞吐量和飞机起降架次集中度尚可，我国民航机场业务集中度呈小幅下降趋势。

3. 行业政策

（1）民用机场收费政策改革

2008 年 3 月，民航总局颁布了《民用机场收费改革方案》，按照各机场在其区域内的重要性以及民用机场的业务量，将中国民航机场分为三类：一类机场，是指单个机场换算旅客吞吐量占全国机场换算旅客吞吐量的 4% 及以上的机场，其中，国际及港澳航线换算旅客吞吐量占其机场全部换算旅客吞吐量的 25% 及以上的机场为一类 1 级机场，其他为一类 2 级机场；二类机场，是指单个机场换算旅客吞吐量占全国机场换算旅客吞吐量的 1% 至 4% 的机场；三类机场，是指单个机场换算旅客吞吐量占全国机场换算旅客吞吐量的 1% 以下的机场。

2017 年 1 月 24 日，中国民用航空总局（以下简称“民航总局”）出台《关于印发民用机场收费标准调整方案的通知》（民航发[2017]18 号），《民用机场收费标准调整方案》（以下简称“《调整方案》”）调整了机场分类名录，其中，广州由一类 2 级机场升为一类 1 级机场，昆明由一类 2 级机场降为二类机场，天津和南宁升为二类机场，济南和桂林由二类机场移至三类机场（见下表）。

表 3 机场分类目录

机场类别	机场
一类 1 级	北京首都、上海浦东、广州等 3 个机场。
一类 2 级	深圳、成都、上海虹桥等 3 个机场。
二类	昆明、重庆、西安、 杭州 、厦门、南京、郑州、武汉、青岛、乌鲁木齐、长沙、海口、三亚、天津、大连、哈尔滨、贵阳、沈阳、福州、南宁等 20 个机场。
三类	除上述一、二类机场以外的机场。

资料来源：民航总局《民用机场收费改革方案》

民航机场作为重要的交通基础设施，其建设和运营对于地方经济发展发挥着重要作用，属于准公共物品，其收费政策严格按照民航局与国家发展和改革委员会（以下简称“发改委”）联合发布的《关于印发民用机场收费改革方案的通知》（民航发[2007]158 号）、《关于印发民用机场收费改革实施方案的通知》（民航发[2007]159 号）、《关于调整内地航空公司国际及港澳航班民用机场收费标准的通知》（民航发[2013]3 号）有关规定执行。随着近年来我国航空业的快速发展和经济体制改革的不断深化，原有的民用机场收费标准已不适当今民航市场，2017 年的《调整方案》调整了内航内线的航空性业务收费标准，起降费和地面服务费收费标准可在规定的基准价上浮不超过 10%，赋予机场更多非航空性业务自主定价权，使航空运输行业更趋市场化，该政策有助于提升民航机场的盈利能力，有利于民用航空业的长期发展。《调整方案》的实施对内航内线占比较高的机场影响较大，此外，非航空性业务市场化的放开，有利于客流量大、商业模式丰富、旅客结构优质的大型机场利润增厚。

（2）其他相关政策

2012 年 4 月，财政部发布的《民航发展基金征收使用管理暂行办法》中明确规定，自 2012 年 4 月 1 日起对旅客和航空公司征收民航发展基金，原民航机场管理建设费和民航基础设施建设基金的有关规定同时废止。从资金构成看，目前民航发展基金和地方财政投入约占总体投入的一半以上，同时为充分发挥民航发展基金的调控作用，民航总局根据机场项目的重要程度、各省（自治区、直辖市）经济和航空发展状况以及机场的经营和融资能力进行分类，在安排民航发展基金投入时实行有差别对待。

2013 年 1 月，国务院办公厅发布的《促进民航业发展重点工作分工方案》中指出，要构建以国际枢纽机场和国内干线机场为骨干、支线和通勤机场为补充的国内航空网络；重点构建年旅客吞吐量 1,000 万人次以上机场间的空中快线网络。要通过民航业科学发展促进产业结构调整升级，带动区域经济发展；鼓励各地区结合自身条件和特点，研究发展航空客货运输、通用航空、航空制造与维修、航空金融、航空旅游、航空物流和依托航空运输的高附加值产品制造业，打造航空经济产业链。要加强民航发展基金的征收和使用，优化基金支出结构。

2015 年 3 月 28 日，为推进实施“一带一路”重大倡议，国家发展和改革委员会、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》（以下简称“《愿景与行动》”）。《愿景与行动》中明确提出，基础设施互联互通是“一带一路”建设的优先领域，抓住交通基础设施的关键通道、关键节点和重点工程，优先打通缺失路段，畅通瓶颈路段，配套完善道路安全防护设施和交通管理设施设备，提升道路通达水平。拓展建立民航全面合作的平台和机制，加快提升航空基础设施水平。预计未来，政府会继续加大机场交通枢纽体系的建设力度，为带动机场发展起到积极作用。

2016 年 10 月，民航局印发《关于鼓励社会资本投资建设运营民用机场的意见》，全面放开民用机场建设和运营市场，把符合全国民用运输机场布局规划、国家批准的专项规划和区域规划以及行

业发展规划的运输机场项目全部向社会资本开放；减少国有或国有控股的运输机场数量；进一步放开运输机场对公共航空运输企业和服务保障企业的投资限制；全面放开通用机场建设，对投资主体不作限制，并全面放开通用机场和其他市场主体之间的投资限制；放开民航中介服务市场，符合相应资质要求的国有、民营、外商投资、混合所有制企业以及其他投资经营主体，可单独或组成项目联合体全面参与民用机场咨询、设计、建设、运营、维护等业务。

2018年1月，交通部出台《国内投资民用航空业规定》（交通部【2017】34号），放宽了主要机场的国有股比要求，纳入民航发展规划的国际枢纽、区域枢纽、具有战略意义的机场保持国有相对控股；一定范围内允许机场对航空运输企业的投资（持股不超过5%）；鼓励社会资本投资运营民用机场，允许社会资本通过通过政府与社会资本合作等方式参与民用机场的建设和运营等。

2018年3月，中国民用航空局发布《关于进一步提升民航服务质量的指导意见》，明确提出到2020年全行业航班正点率达到80%以上，机场始发航班正常率达到85%。

总体看，国家在政策上给予民航发展重大帮助，在民航机场建设方面提供财政支持，并鼓励各类融资性担保机构为民航基础设施建设项目提供担保；民用机场行业收费标准的调整将有利于提升机场行业盈利能力；未来随着“一带一路”战略逐步实施，机场行业发展前景良好。

4. 行业关注

（1）高速铁路运输的竞争

相对于航空业而言，高速铁路在准时性、方便性、经济性和适应恶劣天气方面有优势，从目前整个出行时间来看，与高速铁路相比，航空运输在 800 公里以内的距离中已不占竞争优势。近年来，国家斥巨资改善铁路和公路网络，可能进一步加剧航空运输与公路和铁路运输之间的业务竞争。随着铁路系统未来建设规划的出台，客运专线和高速铁路等项目的全面建设和陆续投入运营，高速铁路势必成为航空运输未来最强大的竞争对手，相应机场行业也会受到一定的冲击。

（2）行业亏损严重，中小机场补贴较低

目前中国机场跑道、停机坪、候机楼等民航基础设施，主要由各地机场建设公司负责建设，全国机场四分之三处于亏损状态，主要系中小机场旅客吞吐量增速不够，以及集聚作用不明显。中小机场的航空主业、辅业均不如大机场，受制于客流量不足等因素影响，中小机场的超市、娱乐等商业运营也并不理想。国内目前只是经济发达地区建有大机场，并未形成完善的航空运输体系，2017年12月，中国民用航空局对外公布“2018年民航中小机场补贴预算方案”，列出了171个获得补贴的机场，补贴总额14.88亿元，但与大机场相比，中小机场能够获得的政府补贴并不多。

5. 未来发展

《全国民用机场布局规划》指出，至2020年，布局规划民用机场总数达244个，其中新增机场97个。重点培育国际枢纽、区域中心和门户机场，完善干线机场功能，适度增长支线机场布点，构筑规模适当、结构合理、功能完善的北方、华东、中南、西南、西北五大区域机场群。通过新增布点机场的分期建设和既有机场的改扩建，以及各区域内航空资源的有效整合，机场群整体功能实现枢纽、干线和支线有机衔接，客、货航空运输全面协调，大、中、小规模合理的发展格局，并与铁路、公路、水运以及相关城市交通相衔接，搞好集疏运，共同构成现代综合交通运输体系。到2020年，全国80%以上的县级行政单元能够在地面交通100公里或1.5小时车程内享受到航空服务，所服务区域的人口数量占全国总人口的82%、国内生产总值（GDP）占全国总量的96%。

总体看，《全国民用机场布局规划》的出台，将推动我国机场建设力度，为机场发展带来积极

作用。

6. 区域环境

浙江省作为我国经济最具活力的地区之一，全省 GDP 多年位居我国各省市自治区 GDP 前五，GDP 增长速度一直高于全国平均水平。杭州市是浙江省省会、副省级市，位于中国东南沿海、浙江省北部、钱塘江下游、京杭大运河南端，是浙江省的政治、经济、文化、教育、交通和金融中心，长江三角洲城市群中心城市之一、长三角宁杭生态经济带节点城市、中国重要的电子商务中心之一，新一线城市。

根据《2017 年杭州市国民经济和社会发展统计公报》，全市实现生产总值 12,556 亿元，较上年增长 8.0%，增速分别高于全国、全省 1.1 和 0.2 个百分点；常住人口人均生产总值 134,607 元，增长 5.4%；实现货物进出口总额 5,085 亿元，增长 13.3%，其中，进口总额 1,629 亿元，增长 38.8%，出口总额 3,456 亿元，增长 4.3%。全年服务进出口总额 1,619 亿元，增长 15.7%，占货物和服务贸易进出口比重为 24.1%，其中出口 1,088 亿元，增长 15%；进口 531 亿元，增长 17%。跨境电商交易额 99.36 亿美元，增长 22.5%，其中出口 70.22 亿美元，进口 29.14 亿美元，分别增长 15.9%和 42.0%。杭州贸易经济较发达，外贸出口逆势上扬。

2017 年，杭州市全社会货物运输总量 3.48 亿吨，增长 14.3%，旅客运输量 2.23 亿人次，增长 8.5%。至 2017 年末，萧山国际机场已开通航线 286 条，其中国际航线 49 条，港澳台航线 8 条。航空客吞吐总量达 3,557 万人次，货物吞吐量 58.95 万吨，分别增长 12.6%和 20.8%。其中出入境旅客 452.9 万人次、货邮 6.53 万吨，分别增长 8.3%和 34.4%。全年境内公路总里程达到 16424 公里，其中高速公路 632 公里。

2016 年，杭州入选纽约时报“全球最值得去的 52 个目的地”之一，成为 2016 年“十一黄金周”国内旅游人气第一目的地，G20 杭州峰会带给杭州的旅游红利得到释放。杭州航空口岸获批实施 144 小时过境免签政策。2017 年，杭州市全年旅游总收入达到 3,041.34 亿元，增长 18.3%，其中旅游外汇收入 35.43 亿美元，增长 12.5%。旅游总人数 16,286.63 万人，增长 15.8%。接待国内游客 15,884.4 万人次，增长 16.0%；接待入境旅游者 402.23 万人次，增长 10.7%。年末各类旅行社 767 家，增长 7.0%；星级宾馆 143 家，其中五星级 23 家，四星级 42 家；A 级景区 91 个，其中 5A 级 3 个，4A 级 34 个。

总体看，杭州市作为浙江省省会城市，经济发达且呈快速增长态势，较为发达的外贸业及旅游业促成发达的交通运输网络及较大客流规模，为机场吞吐形成有力支撑。作为长三角南翼主要干线机场的杭州萧山机场未来客、货运潜力巨大。

7. 区域竞争

目前浙江省有杭州、温州、宁波、义乌、舟山、台州及衢州 7 个运输机场各自独立运行，省内已经形成以萧山机场为核心，宁波、温州机场为两翼的空港发展现状。相较于萧山机场，目前浙江省内其他机场经营规模相对较小，年旅客吞吐量未达千万人次，区域地位及航线网络等方面均有差距，对萧山机场的竞争影响较小。

图 2 杭州萧山机场与周边机场地理位置图



资料来源：联合评级整理

目前，萧山机场面临的竞争主要来源于上海虹桥机场和浦东机场，其距离萧山机场分别约为 140 公里和 160 公里，辐射范围有所重合，同时其航线网络及空域资源竞争优势显著，对萧山机场分流影响较大。

表4 2017年杭州萧山机场及周边机场数据统计(单位:万人次、万吨、万架次)

机场	旅客吞吐量	货邮吞吐量	飞机起降架次
上海/浦东	7,000.12	382.43	49.68
上海/虹桥	4,188.41	40.75	26.36
杭州/萧山	3,557.04	58.95	27.11
南京/禄口	2,582.29	37.42	20.94
温州/龙湾	928.56	7.55	7.45
宁波/栎社	939.05	12.04	7.33
义乌机场	129.49	0.69	1.10
舟山机场	102.30	0.02	2.24

资料来源：中国民用航空局

为应对周边机场密集带来的分流影响，萧山机场不断完善地面运输网络。截至 2018 年 6 月末，萧山机场地面巴士通达杭州、绍兴、义乌、丽水、湖州、嘉兴、台州、温州等地区。与此同时，萧山机场城市航站楼位于杭州火车东站枢纽东广场，距萧山机场仅需 40 分钟车程，可为旅客提供航班咨询、航空售票、乘机手续、行李托运、机场巴士等服务。依托火车东站枢纽汇集多种交通方式及配套服务设施于一体的优势，城市航站楼实现了铁路和航空枢纽的功能互补，进一步提升了萧山机场的地面交通便利性以及有利于加强对腹地客源的核心控制力。

依据 2017 年 7 月由杭州市发改委、杭州市交通局共同编制的《杭州市综合交通发展“十三五”规划》，未来萧山机场将引进三条高铁线，分别为杭绍台二期、杭黄和沪乍杭高铁。“高铁进机场”战略的实施，将有利于杭州“全国性综合交通枢纽之一和长三角南翼最大综合交通枢纽”目标的实现，为未来萧山机场旅客吞吐量的提升创造了有力条件。

总体看，萧山机场周边的上海虹桥、浦东机场对公司业务运营形成较大的分流影响。但近年来，

公司采取了一系列措施来提升萧山机场的通达性以及对外腹地客源的控制力，未来“高铁进机场”战略的顺利实施，将使高铁与航空形成补充，从而为萧山机场未来旅客吞吐量的提升创造有利条件。

四、基础素质分析

1. 规模与竞争力

公司主要运营杭州萧山机场。萧山机场位于钱塘江南岸，萧山市新街镇以东，距萧山市区（城厢镇）约 15km；距杭州市中心（六公园）约 27km；距绍兴市中心约 30km，是目前中国重要的干线机场、国际定期航班机场、对外开放的一类航空口岸和国际航班备降机场，是浙江省地理位置最重要、规模最大、设备最齐全、生产最繁忙的国际航空港。

萧山机场一期工程于 2000 年建成通航，二期工程于 2012 年末正式启用，拟建三期扩建工程。萧山机场目前共有 3 座航站楼，2 条跑道（4E 和 4F 各一条），总占地面积 10 平方公里，航站楼面积达 37 万平方米，停机坪面积达到 200 万平方米，175 个停机位；现有厂址可满足旅客吞吐量 3,300 万人次、货邮吞吐量 80 万吨的保障需求。T4 航站楼建成后可满足旅客吞吐量 9,000 万人次，现有场址将进一步扩展，可满足客运吞吐量 1.2 亿人次、货邮吞吐量 300 万吨。

依托浙江省及周边地区客货资源和航空市场需求，萧山机场自通航以来，运输生产指标快速增长。2017 年，萧山机场完成旅客吞吐量 3,557.04 万人次、货邮吞吐量 58.95 万吨和飞机起降架次 27.11 万架次，分别较上年增长 12.60%、20.80% 和 8.00%。从民航机场排名上看，2017 年萧山机场旅客吞吐量维持第 10 位，货邮吞吐量维持第 6 位，飞机起降架次上升一名至第 9 位。

安全运营方面，2017 年，萧山机场责任原因不安全事件万架次率为 0.04，实现连续第 17 个安全年。在华东民航系统 2017 年度安全绩效考核中，以 99 分的成绩，考核等次为优秀。

总体看，公司运营的萧山机场所处地理位置优越，行业地位突出，规模优势明显，具备很强的竞争力。

2. 人员素质

公司现有董事 8 名，尚有 3 名未由浙江省国资委委派；非董事高级管理人员 8 名。

董事长王敏先生，1962 年 3 月出生，省委党校研究生学历。历任温州冶金机械厂党委副书记，金温铁路公司人事部经理、客运分公司经理、温州火车站站长，金温铁路公司常务副总经理等职务，省铁路投资集团董事、副总经理、党委委员，省铁路投资集团总经理等职务。现任公司董事长，同时担任浙江省机场集团董事长、党委书记。

董事兼总经理郑向平先生，1962 年 4 月出生，研究生学历。历任民航浙江省管理局现场指挥处处长、萧山机场安全管理中心主任、现场管理中心主任、总经理助理，公司董事，现任公司总经理。同时担任浙江省机场集团副总经理、党委委员职务。

截至 2018 年 6 月末，公司拥有在职员工 4,546 名。按照教育程度划分，本科及本科以上学历占比 48.28%，大专学历占比 36.05%，中专及其他学历占比 15.67%；按照岗位构成划分，管理人员占比 6.73%，非管理人员占比 93.27%；按照年龄构成划分，30 岁以下的占比 33.44%，30~50 岁的占比 60.23%，50 岁以上的占比 6.33%。

总体看，公司管理层从业时间较长，对公司所属行业整体状况和公司运营发展情况熟悉，具有丰富的管理经验；公司员工构成情况能满足公司发展需要。

3. 外部支持

萧山机场是浙江省枢纽机场，若有新建项目，每年出港旅客机场建设费的 50% 将返还给公司，同时项目建设期及竣工后三年内可获得一定贷款利息贴息补助。2015 年和 2016 年，萧山机场获得民航局拨付的民航基建贷款贴息分别为 0.80 亿元、0.81 亿元。按财政部和民航总局颁布的文件（财建【2008】1 号，局发明电【2013】2244 号、局发明电【2014】1025 号、局发明电【2015】1115 号以及局发明电【2016】1116 号）要求计入递延收益处理。

2015~2017 年，根据《浙江省财政厅、浙江省交通运输厅关于下达民航发展基金用于地方机场建设项目补助资金的通知》，公司收到投资补助性质的民航发展基金分别为 3.16 亿元、5.68 亿元和 3.45 亿元，分别计入当期资本公积。

依据《中国民用航空法》、《关于保护机场净空的规定》、《民用机场管理条例》以及浙江省人民政府专题会议纪要（[2013]20 号文件）等法律法规，机场第二跑道周边一定区域内需要对超高物进行净空拆降处置以及二期噪音处理，总投资预计 30 亿元。其中，净空支出总投资 10 亿元，噪音处置费用 20 亿元，原则上资金来源按照中方股东各自股权比例承担，港方股东的 35% 由省级财政通过补助解决。

总体看，公司作为华东地区重点枢纽机场运营企业，获得了股东、地方政府及民航局的持续有力支持。

五、公司治理

1. 公司治理

为了规范公司内部的组织行为，保护公司股东和债权人的合法权益，根据《中华人民共和国公司法》及有关法律、法规的规定，公司制定了《公司章程》，建立了如下法人治理结构：

根据《公司法》、《中华人民共和国中外合资经营企业法》、《中华人民共和国中外合资经营企业法实施条例》和公司章程的规定，公司不设股东会。

公司经营决策体系由董事会和高管层组成。董事会是公司最高权力机构，决定公司的一切重大事宜，由 11 名董事组成，其中，浙江省机场集团委派 5 名，杭州市金融投资集团有限公司委派 1 名，杭州市萧山区国有资产经营总公司委派 1 名，香港机场管理局委派 4 名。董事会设董事长一名，副董事长两名。董事长由浙江省机场集团委派，第一副董事长由香港机场管理局委派，另一名副董事长由浙江省机场集团委派。董事及董事长的任期为三年，经委派方继续委派可以连任。公司设总经理一名，在董事会领导下处理日常管理事务，并直接对董事会负责。

《公司法》因对外商投资企业未作明确规定说明应设监事会或监事，公司的组织机构仍沿用了中外合资经营企业法关于组织机构的规定，合资合同及章程仅约定了董事会和经营管理机构，未设监事会。

总体看，公司法人治理结构符合相关法律法规要求，能够满足公司日常管理的需要。

2. 管理体制

公司内设办公室、规划部、企划发展部、人力资源部、财务部、安全质量部、市场拓展部、党群工作室部、纪检监察审计部、工会办公室共 10 个职能部门，部门设置能够满足日常管理需要。公司严格执行国家及行业的相关规范，制定了较为完备的内部控制制度，包括财务管理、安全管理、投融资管理制度、对外担保管理等制度。

财务管理方面，公司财务部本部下设财务共享中心（非职能部门）、预算管理科、资金管理科、资产管理科、税务管理科五个科室分别从财务管理、预算管理、会计核算、资金筹集和调度及对外投资的账务处理等方面规范了公司的财务管理体系。

安全管理方面，公司设立安全质量部统筹管理公司安全事宜，主要负责机场的航空运输安全、空防安全、航空地面安全及机场服务质量的监察和管理，同时负责公司内部治安保卫和国防动员工作。另外安全质量部作为机场安全管理委员会、机场航空安全保卫委员会及机场服务质量促进委员会办公室，负责处理三个委员会的日常性工作。

投融资管理制度方面，公司建立了严格对外投资的审批制度。对外投资须由相关部门进行充分的市场调查和分析，提出可行性报告，经公司分管副总经理审核，总经理会议研究，报董事长批准；其中重大投资项目及相应的融资方案，须提交公司董事会决策。

对外担保方面，公司制定了《杭州萧山国际机场有限公司对外担保制度》，对外担保由公司统一管理，未经公司批准，所属控股子公司不得相互提供担保、对外提供担保，也不得请外单位为其提供担保。公司对外提供担保，必须按浙江省国资委《关于进一步加强省属企业对外担保管理的通知》（浙国资财评[2010]5号）相关要求执行。

总体看，公司内部管理制度相对健全，可满足公司日常经营和管理需要。

六、经营分析

1. 经营概况

公司经营机场及相关保障业务。2015~2017 年，公司营业收入分别为 24.53 亿元、26.49 亿元和 30.92 亿元，呈逐年增长趋势，主要系受益于国内航空运输业的良好发展、萧山机场二期工程产能的持续释放和顺丰基地的投入运营综合所致。2015~2017 年，公司主营业务收入（机场及相关保障业务）占比均在 95.00% 以上，主业突出。

从收入构成来看，公司经营的主要业务为航空运输业务及非航空运输业务两大板块，其中航空运输业务收入是公司收入的主要来源。受益于萧山机场飞机起降架次、旅客和货邮吞吐量的持续快速上升，公司航空运输业务和非航空业务均呈快速发展态势，其中 2017 年公司航空运输业务收入增长 11.10% 至 19.42 亿元，占主营业务收入的 64.77%；非航空运输业务增长 29.10% 至 10.56 亿元，占主营业务收入的 35.23%。

表 5 2015~2017 年公司主营业务收入和毛利率情况（单位：亿元、%）

项目	2015 年			2016 年			2017 年		
	收入	占比	毛利率	收入	占比	毛利率	收入	占比	毛利率
主营业务-机场及相关保障业务	23.76	100.00	24.86	25.66	100.00	21.84	29.98	100.00	26.79
其中：航空运输业务	16.23	68.29	11.82	17.48	68.12	9.40	19.42	64.77	13.22
非航空运输业务	7.53	31.71	52.96	8.18	31.88	48.42	10.56	35.23	51.73

资料来源：公司提供

从毛利率情况看，2015~2017 年，公司主营业务毛利率波动上升，其中 2016 年毛利率较上年下降 3.02 个百分点至 21.84%，主要是 G20 峰会召开前的各项提升工程及加班工资增长致使航空性业务成本上升较快；2017 年毛利率较上年上升，主要系萧山机场在生产量快速增长及民航收费标准调整带来航空性收入及非航收入大幅增长的同时，有效控制成本综合所致。

2018 年 1~6 月，公司实现营业收入 17.56 亿元，较上年同期增长 20.85%；实现净利润 3.57 亿

元，较上年同期增长 90.91%，主要系在航空和非航空业务收入增长的同时，公司成本控制良好综合所致。公司盈利能力有所提升。

总体看，近年来，受益于旅客及货邮吞吐量的快速提升，公司航空业务和非航空业务均呈快速发展态势，公司业务经营能力持续增强。

2. 航空运输业务

航空运输业务是公司的核心业务，主要包括机场服务、航空配餐、货站操作及客货运代理。目前，公司航空性业务定价实行政府指导价为主的模式，收入受到机场客运吞吐量、飞机起降架次等业务指标的影响。受益于国内航空运输业的稳步发展、杭州区域经济及旅游业的快速发展和萧山机场二期工程运力的持续释放，2015~2017年，公司航空运输业务收入呈持续增长态势，年均复合增长9.39%。2018年1~6月，公司航空运输业务收入达11.51亿元，相当于2017年全年的59.27%。从下表可以看出，机场服务是公司航空主业收入核心来源，2017年，机场服务收入占航空运输业务收入的比重为77.16%。

表 6 2015~2018 年 6 月公司航空运输业务收入及毛利率情况（单位：亿元、%）

项目	2015 年		2016 年		2017 年		2018 年 1~6 月	
	收入	毛利率	收入	毛利率	收入	毛利率	收入	毛利率
机场服务（航空性业务）	12.17	7.46	13.25	6.03	14.79	10.77	9.08	22.69
航空配餐	1.45	35.12	1.80	22.89	2.08	23.03	1.07	34.29
货站操作	1.30	27.64	1.25	26.04	1.36	27.86	0.70	39.98
客货运代理	1.31	10.86	1.18	9.16	1.19	9.88	0.66	23.14
合计	16.23	11.82	17.48	9.40	19.42	13.22	11.51	24.84

资料来源：公司提供

（1）萧山机场运行情况

2015~2017年，萧山机场各项生产运营指标呈稳定增长态势。其中，旅客吞吐量年均复合增长12.00%，增速较快；货邮吞吐量年均复合增长17.79%，2017年增幅明显提升主要系与萧山机场合作的各货运公司业务全面开展、货量大幅提升所致；运输起降架次年均复合增长8.08%，主要系航空业良好的发展态势以及时刻资源增长（民航总局批复给萧山机场的航班时刻资源为45架次/小时，公司目前已实现44架次/小时）综合所致。从运营指标增幅来看，2017年萧山机场旅客吞吐量增幅、货邮吞吐量增幅和运输起降架次增幅分别为12.60%、20.80%和8.01%，其中货邮吞吐量增幅远高于7.10%的行业平均值，萧山机场货运优势明显。从民航机场排名上看，2017年萧山机场旅客吞吐量和货邮吞吐量分别维持第10位和第6位，飞机起降架次上升一名至9位。

2018年1~6月，萧山机场业务量继续增长，旅客吞吐量、货邮吞吐量和飞机起降架次分别达到1,871.07万人次、31.52万吨和13.98万架次，分别相当于2017年全年的52.60%、53.47%和51.57%，继续保持稳定增长趋势。

表 7 2015~2018 年 6 月公司航空性业务运营情况

项目	2015 年		2016 年		2017 年		2018 年 1~6 月	
	数值	增速	数值	增速	数值	增速	数值	占 2017 年比重
旅客吞吐量（万人次）	2,835.44	11.08	3,159.50	11.43	3,557.04	12.60	1,871.07	52.60
其中：国内航线	2,470.32	10.09	2,741.44	10.98	3,104.13	13.20	1,608.84	51.83

国际及地区	365.12	18.30	418.06	14.50	452.91	8.34	262.23	57.90
货邮吞吐量(万吨)	42.49	6.60	48.80	14.85	58.95	20.80	31.52	53.47
其中：国内航线	37.86	5.25	43.94	16.06	52.41	19.30	27.71	52.87
国际及地区	4.63	19.02	4.86	4.97	6.53	34.36	3.81	58.35
运输起降架次(万架次)	23.21	8.81	25.10	8.14	27.11	8.00	13.98	51.57
其中：国内航线	20.48	7.17	22.00	7.42	23.79	7.10	12.16	51.11
国际及地区	2.73	22.97	3.10	13.55	3.32	11.70	1.82	54.82

资料来源：公司提供

(2) 收费定价机制

机场服务收入主要为向航空公司提供航班起降所需的跑道、停机坪、候机大楼以及机务、装卸，同时为旅客提供候机、安检、登机等各种服务所收取的服务费用，包括飞机起降费、旅客服务费、安检费等。上述费用按照民航总局制定的价格标准收取，因而该业务毛利率不高；费用收取方式以通过民航局清算中心收取为主，清算中心一般会延迟三个月将相关款项划入公司指定的账户中。根据民航局下发的《关于印发民用机场收费标准调整方案的通知》（民航发[2017]18号），自2017年4月1日开始实施新的收费标准，新收费标准的实施，将带动公司营业收入的增长。

航空配餐业务经营主体为子公司杭州萧山机场汉莎航空食品有限公司，目前萧山机场70%左右航班餐食由公司负责；货站操作业务主要由子公司杭州萧山国际机场航空物流有限公司运营，负责货物交接、仓储、排运、分发、查询等业务，为航空货运代理人提供货物仓储、装卸、场内货物打板、航空信息咨询、查询、提货、货物保税业务等服务；客货运代理业务由子公司浙江航空开发总公司和易行商务有限公司运营，主要为客票代理销售及货运代理。上述业务收入规模不大，对公司收入贡献有限，本报告不作具体分析。

(3) 枢纽建设及航线布局

航线资源是机场企业的核心价值所在，公司通过与航空公司合作布局通航城市和航线结构。截至2017年末，萧山机场通航城市共162个，较上年新增24个城市。2017年，萧山机场共新开旧金山、洛杉矶、温哥华等9个国际定期航点，为萧山机场通航依赖远程航点开辟数量最多、品质最高的一年。

表 8 2015~2018 年 6 月萧山机场通航城市（单位：个）

项目	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年 1~6 月
通航城市	131	138	162	161
其中：国内城市	94	98	113	114
国际城市	31	35	43	41
地区城市	6	5	6	6

资料来源：公司提供

注：因涉及中转航班，航线条数不做统计。

截至 2017 年末，在萧山机场运营的各类航空公司共 62 家（含运营定期包机航班），其中国内 31 家，地区 6 家，国际 25 家。其中，2017 年新增的航空公司主要有广东龙浩货航、北部湾航空、俄罗斯航星、美国阿特拉斯、印尼狮航、泰国狮航、马尔代夫国家航空等。基地航空公司方面，截至 2018 年 6 月末，萧山机场共有 3 家主基地航空公司，分别为中国国航、厦门航空、长龙航空。截至 2018 年 6 月末，在萧山机场停场过夜飞机 106 余架。2018 年 1~6 月新增的航空公司主要有乌鲁木齐航空、西部航空、柬埔寨 JC 航空。

从主要航空公司业务占比¹来看，中国国航、南方航空、厦门航空、东方航空以及海南航空为公司前五大客户，其中 2017 年旅客吞吐量、货邮吞吐量、飞机起落架次和收入合计占比分别为 54.11%、31.43%、55.07% 和 33.34%，集中度较高。

表 9 2017 年公司主要航空公司客户业务量（单位：%）

公司	2017 年			
	旅客吞吐量占比	货邮吞吐量占比	起落架次占比	收入占比
中国国航	14.97	9.06	14.29	7.58
南方航空	11.91	7.30	12.55	7.91
厦门航空	11.53	5.85	11.24	6.26
东方航空	7.26	4.51	9.81	6.30
海南航空	8.44	4.71	7.18	5.29
合计	54.11	31.43	55.07	33.34

资料来源：公司提供

货运方面，杭州萧山机场目前与 6 家货运公司达成合作，分别为顺丰速运、联邦快递、圆通速递、邮政航空（国内和国际）、香港航空（全货机）、阿特拉斯航空（全货机），其中吞吐量较大的公司为顺丰速运。

2015 年 3 月，杭州市成为全国首个跨境电子商务综合试验区，吸引了众多知名电商企业相继入驻。依托良好的外部发展环境，萧山机场定位于华东地区重要的快件聚集和转运中心，货品中快件比重高达 70% 以上。近年来，公司不断深化与顺丰、邮政等快递航企的合作，推动全货机业务，以促进货邮业务发展。

2011 年 5 月，公司与顺丰速运签订枢纽合作协议，顺丰速运全国快件运输枢纽基地项目正式落户萧山机场。根据协议约定，枢纽基地由萧山机场出资建设，顺丰速运租赁使用。该项目总建筑面积 8.78 万平方米，主要建设内容为快件分拣中心、配套办公用房及生活楼等附属设施及 18 个配套停机位，是目前全亚洲规模最大、设施设备最先进的航空快件运输枢纽基地。项目总投资 13.8 亿元，其中公司建设已投资 6.1 亿元，顺丰速运设备投入 7.7 亿元，该枢纽于 2015 年 7 月投入使用。项目投用后，萧山机场与北京、深圳一并成为顺丰快递全国航空件中心枢纽，国内大部分区域的航空货邮时效性提高半天以上，有利于促进杭州空港经济的快速发展，同时进一步巩固萧山机场作为长三角南翼航空货运中心的地位和优势，对于杭州市乃至浙江省的产业结构优化升级和现代高端服务业的发展也产生重要的推动作用。2015~2017 年，顺丰速运在萧山机场的货邮吞吐量分别为 12.24 万吨、17.10 万吨和 23.58 万吨，主要受益于顺丰基地产能充分释放。未来，随着顺丰速运快件运输枢纽基地投运对货运业务量的提升效应逐步显现以及跨境电子商务综合实验区的实施建设，萧山机场货邮吞吐量有望持续增长。

总体看，近年来萧山机场生产运营指标保持稳定快速增长，枢纽建设及通达性进一步提升。货运方面，顺丰基地产能的充分释放以及各合作货运公司的全面发展带动萧山机场货邮吞吐量快速增长。考虑到华东地区良好区域环境、经济基础及居民消费升级对出境游和境外商品的旺盛需求，预计未来萧山机场业务将继续保持较快增长。

¹ 以旅客吞吐量规模作为排序依据

3. 非航空性业务

公司非航空运输业务主要围绕航空地面服务业务发生，包括地面运输服务、候机楼场地租赁服务、广告业务等。其中，候机楼场地租赁收入是公司非航空运输业务收入的主要来源，地面运输服务收入、广告业务收入、贵宾服务及其他收入，对主营业务收入贡献小。2015~2017 年，公司非航空运输业务收入分别为 7.53 亿元、8.18 亿元和 10.56 亿元，呈持续增长态势。

候机楼场地出租收入主要为将候机楼内及场区内可租赁场地租赁给航空公司、商家用做办公、仓储、商业运营等收取的租金及管理费等候机楼等。2010年以后，公司对候机楼租赁实现保底与营业额提成孰高原则收取租金，并设置租金递增机制（保底租金根据萧山机场本年旅客吞吐量同比增幅进行调整），近三年经营较为稳健，收入呈稳定增长态势。2017年，公司实现场地租赁业务收入 4.91 亿元，较上年增长 23.99%，主要系萧山机场客流量增长拉动整体消费；毛利率为 71.81%，较上年变动不大。2017 年 12 月，T1/T2 航站楼部分商铺重新招租，合同期限为自场地移交之日起计算至萧山机场 T4 航站楼启用之日前一日为止，项目合同期限为 4 年+（X），经营费用较前合同期有所增长。

广告业务收入为销售机场内可供广告发布的区域，收取的广告发布费及广告经营费用。自 2015 年 3 月起，萧山机场广告业务以三年固定收益 4.24 亿元外包给上海雅仕维广告有限公司，广告面积包括三个航站楼和机场一号路两侧。2015~2017 年，公司广告业务收入稳中有增，毛利率变动不大。2018 年 1 月，公司广告业务重新招标，与北京文投航美传媒有限公司签订《杭州萧山国际机场广告媒体经营合同》（以下简称“《经营合同》”），经营期限自 2018 年 3 月 1 日至萧山 T4 航站楼正式启用之日（计划于 2022 年投运，具体以公司书面通知为准）。《经营合同》显示，公司在经营期限内应享有的经营费包括基本经营费和分成收益两部分，基本经营费不因广告资源使用量、杭州萧山国际机场客流量以及杭州人均收入等因素的影响而调整，其中第一年度的基本经营费为 2.43 亿元，后续年度按 11.00% 年增长率增长，分成收益以各年度北京文投航美传媒有限公司向公司缴纳的基本经营费为基数，由北京文投航美传媒有限公司根据《经营合同》项下广告资源所产生的的营收超过基数部分，向公司按照分成收益比例分段累进计算和支付，未达到各年度基本经营费收入的，北京文投航美传媒有限公司不支付分成收益。总体看，重新招标后，公司广告业务收入将大幅增长。

其他业务主要包括停车场和绿化工程业务收入，2015 年贵宾服务收入调整至该板块核算。2017 年，其他业务收入较上年增长 94.12% 至 2.64 亿元，主要系华盛达商务楼转让所致。

表 10 2015~2018 年 6 月公司非航空运输业务收入及毛利率情况（单位：亿元、%）

项目	2015 年		2016 年		2017 年		2018 年 1~6 月	
	收入	毛利率	收入	毛利率	收入	毛利率	收入	毛利率
场地租赁	3.36	82.29	3.96	72.77	4.91	71.81	2.11	79.81
地面运输	0.83	16.59	0.77	12.69	0.78	13.52	0.37	18.21
广告业务	1.21	39.56	1.20	37.21	1.40	39.12	1.03	49.09
贵宾服务	--	--	0.89	33.02	0.83	35.29	0.45	36.68
其他	2.14	28.61	1.36	17.65	2.64	37.53	1.55	48.21
合计	7.53	52.96	8.18	48.41	10.56	51.73	5.51	57.48

资料来源：公司提供

注：2015 年贵宾服务收入纳入其他板块核算；萧山机场广告业务以三年固定收益 4.24 亿元外包，每年收益为 1.4 亿元左右，后因峰会拆除部分高附加值的高立柱广告，所以实际收入有所减少。

总体看，随着航空业务的稳步发展以及公司自身运营能力的不断提升，公司非航空业务经营较为稳健。2017 年底以及 2018 年初，公司场地租赁业务以及广告业务签订新轮合同，带动公司未来

相关业务收入增长。

4. 机场基础设施建设项目

自 2012 年二期完工投用后，公司近年来工程建设任务较少，主要为配套零星工程。2016 年，公司已完工三项工程，分别为机场二期配套工程、快件运输枢纽和峰会工程，总投资额为 15.40 亿元，其中 2016 年投资 5.54 亿元。2017 年，公司已完工两项工程，分别为桥载设备替代 APU 项目和 I、II 运行项目，总投资额为 1.58 亿元，其中 2017 年完成投资 1.72 亿元。

依据《中国民用航空法》、《关于保护机场净空的规定》、《民用机场管理条例》以及浙江省人民政府专题会议纪要（[2013]20 号文件）等法律法规，机场第二跑道周边一定区域内需要对超高物进行净空拆降处置以及二期噪音处理，总投资 30.02 亿元。

二期净空处置工程预计总投资 10.02 亿元，公司已于 2014 年 7 月向浙江省国资委提交《关于杭州萧山国际机场二期净空处置资金承担方案的请示》，提出二期净空处置资金由三家国有股东按出资比例分别承担的建议方案（港方不承担），截至 2017 年末尚未有明确结论。截至 2017 年末，公司累计支付净空支出 9.46 亿元，均计入预付账款科目核算；将累计收到的二期净空处置资金 5.71 亿元暂在其他应付款中核算，包括代中方股东浙江省机场集团筹措的二期净空处置资金 2.09 亿元，从浙江省财政厅收到的二期净空处置资金 3.51 亿元，扣除 2017 年退还给浙江省机场集团的二期净空处置结余资金 0.3 亿元，以及除浙江省机场集团外的中方股东将 2017 年度分红 0.41 亿元转为净空处置资金。

二期噪音处置工程总投资为 20.00 亿元，根据省发改委《关于印发杭州萧山国际机场二期噪声处置协调会议纪要的通知》（浙发改基综[2014]669 号）以及省人民政府《专题会议纪要》（[2015]8 号），二期噪声处置资金按照各投资方在萧山机场投资中的各自股权比例承担，其中港方股东的 35% 由省级财政通过补助解决。截至 2017 年末，公司累计收到省财政、中方股东杭州市金融投资集团有限公司和中方股东杭州市萧山区国有资产经营总公司二期噪音处置资金 11.1 亿元，代浙江省机场集团筹措的二期噪音处置资金 8.91 亿元，累计收到资金 20.00 亿元。截至 2017 年末，公司累计已支付噪音处置 20.00 亿元。总体看，机场二期工程净空支出及噪音处理投资规模较大，对公司资金形成一定占用，且资金承担方案协商时间较长，联合评级将持续关注相关支出承担方案的落实情况。

截至 2018 年 6 月末，公司主要在建及拟建项目为机场三期工程，主要是为提升 2022 年杭州亚运会的机场保障能力。机场三期工程采取分期建设，其中新建航站楼及陆侧交通中心工程投资规模较大，工程总投资为 270.74 亿元，其中资本金 85.66 亿元，占总投资的 31.46%，通过自有资金、民航发展基金和财政贴息解决，其余资金通过银行贷款等融资渠道解决。建设内容包含新建 T4 航站楼约 69 万平方米、新建和交通中心约 53 万平方米、旅客过夜用房及配套业务用房 17 万平方米、能源中心、机场消防救援设施等。建设工期为 2018~2025 年，其中新建 T4 航站楼指廊部分将根据航空业务量的增长分三个阶段（2018~2022 年、2022 年~2024 年、2024~2025 年）建成，其余建设内容均于 2022 年亚运会前建成。截至 2018 年 6 月末，三期工程中新建航站楼及陆侧交通中心已投资 0.11 亿元，5、6 号宿舍楼已投资 0.40 亿元，T1 航站楼改造已投资 1.80 亿元，未来尚需投资规模为 272.34 亿元，公司对外融资需求较大。

表 11 截至 2018 年 6 月末公司主要在建工程情况（单位：亿元、%）

项目名称	项目工期	总投资	已投资	拟投资		
				2018 年 7~12 月	2019 年	2020 年
新建航站楼及陆侧交通中心	2018.1~2025.12	270.74	0.11	19.36	45.00	100.00
5、6 号宿舍	2018.1~2019.5	1.14	0.40	0.50	0.24	0.00
T1 航站楼改造项目	2013.12~2018.7	2.77	1.80	0.00	0.00	0.00
合计		274.65	2.31	19.86	45.24	100.00

资料来源：公司提供

总体看，自 2012 年二期工程完工投用后，公司近年来工程建设项目较少，但在建的机场三期工程新建航站楼及陆侧交通中心项目资金需求量较大，存在一定资本支出压力。

5. 经营效率

2015~2017 年，公司应收账款周转次数有所波动，分别为 7.29 次、7.75 次和 7.72 次。2015~2017 年，公司总资产周转次数分别为 0.15 次、0.16 次和 0.19 次，较为稳定。与行业内其他企业相比，公司应收账款周转率处于行业平均水平，总资产周转率处于行业较低水平。

表 12 2017 年我国主要航空公司经营效率

公司名称	应收账款周转率（次）	总资产周转率（次）
北京首都国际机场股份有限公司	4.29	0.30
上海国际机场股份有限公司	7.27	0.30
广州白云国际机场股份有限公司	8.48	0.34
深圳市机场股份公司	9.56	0.26
萧山机场公司	7.72	0.19

资料来源：Wind

注：Wind 与联合评级在上述指标计算上存在公式差异，本表相关指标除萧山机场外统一采用 Wind 数据；萧山机场数据采用联合评级计算口径。

总体看，公司整体经营效率一般。

6. 经营关注

（1）空域资源紧张风险

随着萧山机场的客、货、航班快速增长，空域资源将会变得相对紧张。一方面受限于机场高峰小时跑道容量不足造成航班时刻资源紧张，无法满足机场运行的需要；另一方面空域不足造成航班时刻资源紧张，导致众多航空公司无法新开航线或加密已有航班，尤其是外航在开辟新航线时由于无法申请到航班时刻而不得不放弃杭州市场，从而影响了机场的发展，如此将对公司的经营及盈利能力产生一定的影响。

（2）区域内同业竞争风险

萧山机场位于长江三角洲，长三角地区是我国经济最发达地区之一，该地区拥有上海浦东国际机场、上海虹桥机场、南京禄口国际机场等 10 个机场，平均每 1 万平方公里就有 1 个机场，尤其是浦东机场及虹桥机场距离萧山机场较近，这两家机场依托上海的经济优势，客货邮吞吐能力均较有优势。另外，宁波栎社机场、温州永强机场等三类机场均可能在一定程度上分流公司的客货流量，对公司未来的发展与盈利水平可能产生一定的影响。

(3) 二期工程净空及噪音处置支出规模较大，对资金形成一定占用

机场二期工程净空支出及噪音处理投资规模较大，对公司资金形成一定占用，且资金承担方案协商时间较长，联合评级将持续关注相关支出承担方案的落实情况。

(4) 公司三期工程建设规模较大，面临一定的资本支出压力

目前主要在建项目为机场三期工程的新建航站楼及陆侧交通中心项目。截至 2018 年 6 月末，该项目未来尚需投资规模为 272.25 亿元，届时公司将面临一定的资本支出压力。

7. 未来发展

(1) 浙江省机场整合

为加强浙江省航空产业发展和民航强省战略的实施，浙江省省委、省政府已作出整合全省机场资源、搭建航空大平台的重大决策部署。按照省委省政府的部署，浙江省机场集团将成为省民航基础设施、机场运营管理和航空产业发展的省级平台。萧山机场作为华东地区重要的枢纽机场之一，机场的整合对公司在同行合作、资源聚集、定位的凸显等方面均有较大帮助。

(2) 公司 2018 年预期运营指标和发展目标

2018 年公司预期指标包括，运输生产指标方面，力争实现航班起降 28.45 万架次，同比增长 5%；力争实现旅客吞吐量 3,840 万人次、同比增长 8%，并按 3,910 万人次、同比增长 10% 作为奋斗目标；力争实现货邮吞吐量 64.85 万吨，同比增长 10%。航班正常目标方面，力争航班放行正常率不低于 80%，或不低于全国 21 个时刻协调机场的平均水平，减少因机场责任原因造成的航班放行不正常。安全保障目标方面，防止发生等级以上事故，防止出现重大安全风险，防止员工因工死亡事故；机场责任原因事故征候万架次率 ≤ 0.08 ；机场责任原因运行不安全事件万架次率 ≤ 0.27 ；机场责任原因百万旅客重伤率 ≤ 0.2 ，确保实现第 18 个安全年。服务品质目标方面，年度 ASQ 得分不低于 4.81 分；百万旅客责任投诉率 ≤ 0.4 ；向社会公布的 31 项服务承诺兑现率达 100%；导入 Skytrax 服务品质评价机制，实现服务水平的持续提升。财务预算目标方面，力争实现业务总收入 34.85 亿元，同比增长 11.5%；控制业务总支出 22.07 亿元，同比增长 11.4%；实现盈利 4.92 亿元，同比增长 30%（不含 2017 年非经常性损益商务楼转让项目盈利 1.11 亿元）；实现毛利率不低于 36%。三期建设目标方面，全面启动三期建设五大方面工程任务，年内完成项目投资 10.7 亿元；其中，新航站楼及陆侧交通中心工程年内完成项目立项报批、设计出图及土建施工招标等工作，年底项目开工建设，年内完成项目投资 2 亿元。

总体看，浙江省内机场的整合对公司在同行合作、资源聚集、定位的凸显等方面均有较大帮助；同时，公司发展目标较为明确，随着浙江省和杭州市区域经济的稳定发展，大型国际赛事和会议的举办对萧山机场的软硬件发展起到了积极作用，公司未来将面临新的发展契机。

七、财务分析

1. 财务概况

公司提供的 2015 年度合并财务报表经毕马威华振会计师事务所（特殊普通合伙）审计，并出具了标准无保留意见；2016 年和 2017 年度合并财务报表经普华永道中天会计师事务所（特殊普通合伙）审计并出具标准无保留意见；2018 年 1~6 月份合并财务报表未经审计。公司经审计的财务报表以持续经营为基础，根据实际发生的交易和事项，按照财政部颁布的《企业会计准则-基本准则》和具体会计准则等规定进行编制。

会计政策变更方面，财政部于2017年颁布了《企业会计准则第42号——持有待售的非流动资产、处置组和终止经营》、修订后的《企业会计准则第16号——政府补助》和《关于修订印发一般企业财务报表格式的通知》(财会〔2017〕30号)，公司已采用上述准则和通知编制2017年度财务报表，主要受影响的报表项目包括：固定资产减少1.63亿元、递延收益减少3.63亿元、应交税金增加0.66亿元及期初未分配利润增加1.34亿元。采用上述准则未对公司财务状况和经营成果未产生重大影响。

从合并范围看，2015 年公司合并范围内新增子公司 1 家，为投资新设的杭州萧山国际机场公务航空地面服务有限公司；2016~2018 年 6 月，公司合并范围未变化，财务数据的可比性较强。

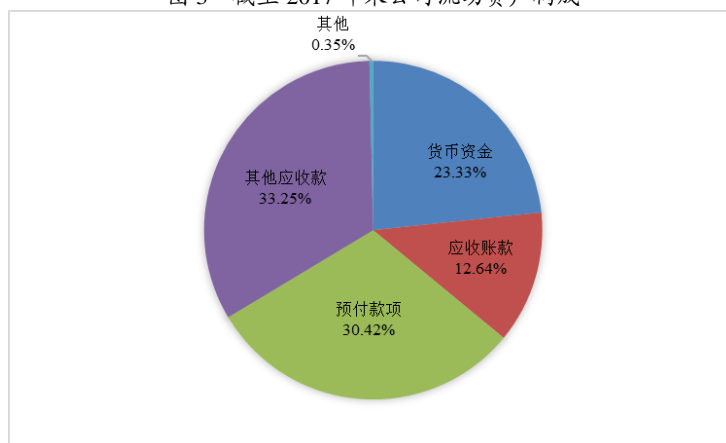
2. 资产质量

2015~2017年，公司资产规模呈小幅波动下降态势，年均复合下降0.58%。截至2017年末，公司资产总额161.22亿元，较年初下降2.85%，主要系固定资产和无形资产减少所致。公司资产构成中，流动资产占21.45%，非流动资产占78.55%，以非流动资产为主，符合机场行业特征。

流动资产

2015~2017年，公司流动资产持续增长，年均复合增长5.90%。截至2017年末，公司流动资产合计34.58亿元，较年初增长11.02%，主要系应收账款和预付款项增长所致；公司流动资产以货币资金、应收账款、预付款项和其他应收款为主。

图 3 截至 2017 年末公司流动资产构成



资料来源：公司年报

2015~2017年，公司货币资金波动减少，年均复合下降9.29%，2016年公司货币资金大幅减少主要系垫付净空款及噪音处置款所致。截至2017年末，公司货币资金为8.07亿元，较年初增长5.98%。公司货币资金主要由银行存款（占61.58%）和其他货币资金（占38.42%）构成，其中其他货币资金主要为三个月以上的定期存款（占96.82%）。

公司应收账款主要系应收未收机场服务收入及租赁收入等。2015~2017 年，公司应收账款净额呈增长态势，年均复合增长 16.08%。截至 2017 年末，公司应收账款净额 4.37 亿元，较年初增长 26.14%，主要系应收海航系公司的账款增加所致。公司按单项金额重大并单项计提坏账准备的应收账款余额 0.37 亿元，其中应收海南航空股份有限公司 0.20 亿元，应收北京首都航空有限公司 0.18 亿元，账龄均在 1 年以内，合计计提坏账准备 374.14 万元，计提比例为 10.00%，由于海航系资金紧张，将子公司汉莎食品对海航系公司应收款计提单项坏账准备；公司按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款余额为 4.04 亿元，从账龄看，1 年以内的占 99.31%，账龄较短。公司应收前五名单位期末余额合计 1.65 亿元，占应收账款期末余额合计数的 36.88%，集中度不高。公司应收账

款累计计提坏账准备 0.11 亿元，计提金额占应收账款余额的 2.35%。自 2012 年起，机场部分航空性业务收入统一通过民航清算中心结算，一定程度提高回款速度，且回款有保障。

表13 截至2017年末公司应收账款余额前五名单位情况（单位：万元、%）

单位名称	期末余额	占比	坏账准备
海南航空股份有限公司	6,459.83	14.43	220.92
北京首都航空有限公司	4,447.99	9.94	190.64
厦门航空有限公司	2,526.63	5.65	12.63
中国国际航空股份有限公司	1,826.40	4.08	9.13
中国南方航空股份有限公司	1,246.60	2.79	6.23
合计	16,507.44	36.88	439.56

资料来源：公司年报

2015~2017 年，公司预付款项持续增长，年均复合增长 29.62%，主要为预付净空支出以及预付机场扩建工程款、设备款等。截至 2017 年末，公司预付款项 10.52 亿元，较年初增长 23.17%，主要系预付的二期净空支出款项增加所致。公司预付款项主要系预付二期净空处理单位 8.16 亿元。

2015~2017 年，公司其他应收款变化不大，年均复合增长 0.01%。截至 2017 年末，公司其他应收账款净额 11.50 亿元，与年初基本持平。根据家军[2015]282 号文件，公司代中方股东浙江省机场集团筹措二期噪音及净空处置资金 13.36 亿元（截至 2017 年末累计筹措 11 亿元），此专项贷款本息由浙江省机场集团承担。公司按单项金额重大并单项计提坏账准备的其他应收款余额为 11.37 亿元，占其他应收款余额的 98.76%，主要系应收浙江省机场集团的款项 11.33 亿元，账龄在 1 年以上，公司未对浙江省机场集团的应收款项计提坏账准备。公司其他应收前五名单位期末余额合计 11.38 亿元，占其他应收账款期末余额合计数的 98.81%，集中度较高。公司其他应收账款累计计提坏账准备 140.16 万元，计提规模较小。总体看，机场二期工程净空支出及噪音处理投资规模较大，对公司资金形成一定占用。

表14 截至2017年末公司应收账款余额前五名单位情况（单位：万元、%）

单位名称	期末余额	占比	坏账准备
浙江省机场集团	113,312.03	98.42	--
中航鑫港担保有限公司	144.00	0.13	--
浙江顺路物流有限公司	117.27	0.10	0.59
杭州中燃城市燃气发展有限公司	100.00	0.09	5.25
中国国际航空股份有限公司浙江分公司	82.96	0.07	0.41
合计	113,756.27	98.81	6.25

资料来源：公司年报

非流动资产

2015~2017年，公司非流动资产波动减少，年均复合下降2.15%。截至2017年末，公司非流动资产126.64亿元，较年初下降6.05%，主要系固定资产和无形资产减少所致。公司非流动资产主要由固定资产（占56.58%）和无形资产（占42.02%）构成。

公司固定资产主要为公司航站楼、跑道等资产。2015~2017年，公司固定资产波动增长，年均复合增长0.38%。截至2017年末，公司固定资产净值71.66亿元，较年初下降6.92%，主要系房屋建筑物及机器设备折旧增加所致。公司固定资产原值102.00亿元，主要为房屋及建筑物（占81.25%）

和机器设备（13.65%）构成；累计计提折旧30.35亿元，计提比例为29.75%；公司固定资产成新率为72.27%。截至2017年末，尚有账面原值为36.70亿元（占35.98%）房产未取得所有权证。

2015~2017年，公司无形资产逐年减少，年均复合下降3.41%。截至2017年末，公司无形资产净值53.21亿元，较年初下降4.44%，主要系累计摊销增加及土地使用权减少所致。公司无形资产原值63.75亿元，主要为土地使用权（占98.70%）和软件（占1.30%）；累计摊销10.54亿元，摊销比例为16.53%。

截至2018年6月末，公司资产总额160.82亿元，较年初下降0.25%；公司交易性金融资产新增8.26亿元，主要系公司购买的银行理财产品；公司资产中流动资产和非流动资产占比分别为22.60%和77.40%，较年初变化不大。

受限资产方面，截至2018年6月末，公司所有权受限制的资产账面价值合计为1,393.50万元，受限规模较小。公司受限资产全部系应付航空公司航线补贴款。整体看，公司资产受限规模较小。

总体看，近年来公司资产规模小幅减少，构成以非流动资产为主。公司流动资产中，其他应收款和预付款项规模较大，对公司资产形成一定占用；公司非流动资产中主要为机场跑道等固定资产和土地使用权。公司资产中除少量货币资金受限外，其余资产均未设置抵质押。公司整体资产质量较好。

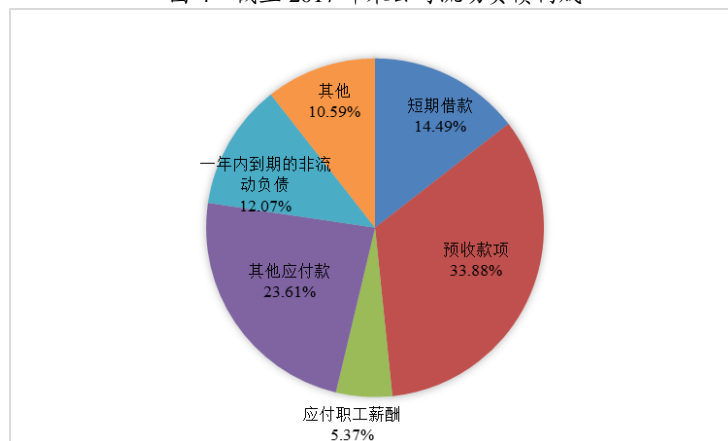
3. 负债及所有者权益

2015~2017年，公司负债规模呈减少态势，年均复合下降12.79%。截至2017年末，公司负债合计54.58亿元，较年初下降19.75%，主要系预收款项、其他流动负债、长期借款和应付债券减少所致。从负债构成看，流动负债和非流动负债分别占75.90%和24.10%，流动负债占比较年初增加10.47个百分点。

流动负债

2015~2017年，公司流动负债规模波动减少，年均复合下降3.11%。截至2017年末，公司流动负债为41.42亿元，较年初下降6.91%，主要系应付账款和预收款项减少所致；公司流动负债主要由短期借款、预收款项、应付职工薪酬、其他应付款和一年内到期的非流动负债构成。

图4 截至2017年末公司流动负债构成



数据来源：公司年报

2016年，公司无短期借款，截至2017年底，公司短期借款6.00亿元，全部系信用借款，由公司向中国建设银行股份有限公司杭州滨江支行借入流动资金，借款年利率为人民银行基准利率下浮10%。

2015~2017年，公司预收款项波动减少，年均复合下降6.39%。截至2017年末，公司预收款项14.03亿元，较年初下降14.37%，主要系将1.29亿元土地出让款对应的土地权证过户给了厦门航空有限公司，相应减少预收的1.29亿元的土地出让款所致。公司预收款项主要为预收机场二期项目的土地征迁款12.00亿元。根据浙江省人民政府[2008]3号专题会议纪要以及公司与浙江机场投资有限责任公司签订的《关于杭州萧山国际机场二期土地征迁资金的支付协议》，由浙江机场投资有限责任公司先将12.00亿元机场二期土地征迁资金以预付款形式支付给公司，再由公司在取得全部二期土地的土地使用权证书后，将上述12.00亿元相应的土地权证过户给浙江机场投资有限责任公司。目前公司已取得全部二期土地使用权证，但尚未确定相应归属浙江机场投资有限责任公司部分12.00亿元所对应的土地权证，故目前暂挂该科目。

2015~2017年，公司应付职工薪酬呈增长态势，年均复合增长13.26%。截至2017年末，公司应付职工薪酬2.22亿元，较年初增长23.21%。公司应付职工薪酬包括短期薪酬（占93.24%）和离职后福利设定提存计划。

2015~2017年，公司其他应付款呈增长态势，年均复合增长18.24%。截至2017年末，公司其他应付款9.78亿元，较年初增长22.41%，主要系保证金及押金及其他项增加所致。公司其他应付款包括二期净空项目5.71亿元，保证金及押金2.57亿元，其他项1.50亿元。净空支出的承担问题暂无明确结论，公司垫付的拆降资金共计9.46亿元，公司将累计收到的二期净空处置资金5.71亿元暂在其他应付款中核算，包括代中方股东浙江省机场集团筹措的二期净空处置资金2.09亿元，从浙江省财政厅收到的二期净空处置资金3.51亿元。

2015~2017年，公司一年内到期的非流动负债波动增长，年均复合增长97.64%。截至2017年末，公司一年内到期的非流动负债5.00亿元，较年初下降10.91%，主要系一年内到期的长期借款减少所致。公司一年内到期的非流动负债全部系一年内到期的应付债券。

非流动负债

2015~2017年，公司非流动负债呈逐年减少态势，年均复合下降31.01%。截至2017年末，公司非流动负债合计13.15亿元，较年初下降44.05%，主要系长期借款和应付债券减少所致。公司非流动负债主要由长期借款（占22.11%）和应付债券（占75.93%）构成。

2015~2017年，公司长期借款逐年减少，年均复合下降55.30%。截至2017年末，公司长期借款为2.91亿元，较年初下降38.30%，主要系归还部分机场二期工程项目贷款所致；公司长期借款全部为银行信用借款。

2015~2017年，公司应付债券规模呈波动增长态势，年均复合增长0.19%。截至2017年末，公司应付债券余额9.99亿元，较上年下降33.26%，主要系“12杭机场MTN1”和“16萧山机场CP001”将于2017年到期，分别转入一年内到期的非流动负债及其他流动负债核算所致。截至2017年末，公司尚在存续期内的债券如下表所示，主要集中于2019年到期。

表 15 截至 2017 年末公司存续期内债券明细（单位：亿元、年、%）

债券简称	发行规模	期限	到期日	票面利率
16 萧山机场 PPN001	5.00	3	2019-01-08	3.69
16 萧山机场 PPN002	5.00	3	2019-05-20	3.60
合计	10.00	--	--	--

资料来源：公司年报

2015~2017年，公司全部债务规模呈逐年下降态势，年均复合下降19.40%。截至2017年末，

公司全部债务为 23.90 亿元，较年初下降 23.64%，主要系长期债务减少所致；其中短期债务占 46.03%，长期债务占 53.97%，公司债务以长期债务为主。从债务指标看，2015~2017 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呈逐年下降态势，截至 2017 年末，上述指标分别为 33.85%、18.31%和 10.79%，较年初分别下降 7.13 个百分点、5.91 个百分点和 5.94 个百分点。截至 2017 年底，公司长期借款 2.91 亿元，其中一年内到期的长期借款 1.02 亿元，公司未将其调整至一年内到期的非流动负债进行核算，若将其调整至短期债务核算，则公司短期债务规模为 12.02 亿元。

表 16 截至 2017 年底公司债务到期期限分布情况（单位：亿元、%）

年份	短期债务	长期借款	应付债券	合计	占比
2018 年	11.00	1.02	--	12.02	50.27
2019 年	--	1.02	10.00	11.02	46.09
2020 年	--	0.87	--	0.87	3.64
2021 年	--	--	--	--	--
2022 年	--	--	--	--	--
2023 年及以后	--	--	--	--	--
合计	11.00	2.91	15.00	23.91	100.00

资料来源：公司提供，联合评级整理。

注：上表中长期债务中应付债券按面值计算，未考虑利息摊销。

截至2018年6月末，公司全部债务19.87亿元，较年初下降16.86%，主要系长期借款和应付债券减少所致；全部债务中，短期债务占60.25%，长期债务占39.75%，短期债务占比较年初增加14.22个百分点。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30.36%、15.07%和6.59%，公司债务负担较年初进一步减轻。

总体看，近年来公司负债规模逐年减少，债务负担较轻；债务结构方面，由以长期债务为主转为以短期债务为主。

所有者权益

2015~2017 年，公司所有者权益年均复合增长 8.06%。截至 2017 末，公司所有者权益 106.65 亿元，较年初增长 8.89%，主要系公司资本公积和未分配利润增加所致。截至 2017 年末，归属于母公司所有者权益合计 106.39 亿元（占 99.76%），其中实收资本占 53.44%、资本公积占 30.42%、盈余公积占 3.65%、未分配利润占 12.48%。截至 2017 年末，公司资本公积 32.37 亿元，较年初增长 11.93%，主要系 2017 年度公司收到民航发展基金补助 3.45 亿元所致；公司未分配利润 13.27 亿元，较年初大幅增长 46.23%，主要系净利润转入所致。公司所有者权益以实收资本和资本公积为主，公司所有者权益结构的稳定性强。

截至 2018 年 6 月末，公司所有者权益为 111.99 亿元，较年初增长 5.01%，权益结构较年初变化不大。

总体看，近年来公司所有者权益规模小幅增长，以实收资本和资本公积为主，所有者权益结构的稳定性强。

4. 盈利能力

伴随国内航空运输业的良好发展、萧山机场二期工程产能的持续释放和顺丰基地的投入运营，2015~2017年，公司营业收入稳步增长，年均复合增长12.27%。2017年，公司实现营业收入30.92亿

元，较上年增长16.73%，主要系机场服务、租赁业务、商品销售等各项主营业务收入均有所增加所致。2015~2017年，公司营业成本呈稳步增长态势，年均复合增长11.08%。2017年，公司营业成本22.75亿元，较上年增长9.89%。2015~2017年，公司净利润呈大幅增长态势，年均复合增长79.91%，2017年公司净利润4.99亿元，较上年大幅增长1.48倍，主要系公司财务费用大幅减少及资产处置收益增加所致，其中归属于母公司所有者的净利润为4.88亿元。

期间费用方面，2015~2017年，公司期间费用波动减少，年均复合下降24.88%，主要系债务规模下降带来的财务费用的减少和会计处理的变更带来的部分原在“管理费用”项目中核算的房产税、土地使用税、车船使用税、印花税等调整至“税金及附加项目中核算综合所致。2017年公司费用总额为2.42亿元，从期间费用构成看，销售费用占0.76%，管理费用占61.68%，财务费用占37.56%。公司期间费用以管理费用和财务费用为主，其中管理费用规模较大，以职工薪酬为主；财务费用较上年大幅下降60.33%，主要系债务规模减少所致。2015~2017年，公司费用收入比分别为17.45%、11.33%和7.81%，公司期间费用控制能力较强。

利润构成方面，2015年公司无资产处置收益，2016~2017年，公司资产处置收益分别为-247.97亿元和1.60亿元，其中2017年资产处置收益主要系结转商务楼资产转让获得收益1.49亿元，结转转让厦航土地一期A地块损益0.11亿元。2015~2017年，公司投资收益稳定增长，年均复合增长5.37%。2017年，公司实现投资收益497.42万元，较年初增长6.19%，公司投资收益规模较小，主要来源于对联营公司的投资及可供出售金融资产取得的投资收益。2015~2017年，公司营业外收入年均复合下降67.70%。2017年公司实现营业外收入591.29万元，较上年大幅减少87.83%，主要系将与日常经营活动相关的政府补助纳入“其他收益”进行核算所致，公司营业外收入主要系收回以前年度帐外资金493.55万元。2017年公司实现其他收益378.49万元，全部由政府补助构成。公司营业外收入及获得的其他收益规模较小，利润总额对营业外收入和其他收益依赖程度较弱。

从盈利指标来看，公司各项主营业务稳步发展，盈利能力较为稳定，2015~2017年，公司营业利润率分别为22.66%、19.24%和24.86%。2017年，公司总资本收益率、总资产报酬率和净资产收益率分别为4.19%、4.49%和4.88%，较年初分别增加1.75个百分点、2.26个百分点和2.76个百分点。从指标上看，公司目前发展稳定，盈利能力不断增强。

从同行业主要机场公司盈利水平来看，公司收入规模及盈利能力均处于行业较低水平，主要由于公司作为合资企业，土地成本较高，二期投入后，每年增长折旧费用0.80亿元，二期工程近三年财务费用分别为1.67亿元、1.04亿元和0.67亿元，对公司利润形成较大侵蚀。

表 17 2017 年主要机场公司盈利情况（单位：亿元、%）

公司名称	股票代码	营业收入	销售毛利率	总资产报酬率	净资产收益率
北京首都国际机场股份有限公司	0694.HK	95.78	--	11.51	12.74
上海国际机场股份有限公司	600009.SH	80.62	49.82	17.32	15.53
广州白云国际机场股份有限公司	600004.SH	67.62	40.56	10.88	12.38
深圳市机场股份公司	000089.SZ	33.21	28.88	6.55	6.05
萧山机场公司	--	30.92	26.79	4.49	4.88

资料来源：Wind

注：Wind 与联合评级在上述指标计算上存在公式差异，本表相关指标除萧山机场外统一采用 Wind 数据；萧山机场数据采用联合评级计算口径。

2018 年 1~6 月，公司实现营业收入 17.56 亿元，较上年同期上升 20.82%；实现净利润 3.57 亿元，较上年同期上升 9.09%；分别相当于 2017 年全年的 56.77%和 71.62%。

总体看，公司发展较为稳定，收入规模逐年增长，费用控制能力提升较快，盈利能力不断增强，但整体盈利能力仍处于一般水平。

5. 现金流

经营活动方面，2015~2017 年，公司收到的经营活动现金流入分别为 42.87 亿元、29.43 亿元和 32.27 亿元，波动较大。其中，2017 年，公司收到的经营活动现金流入较上年增长 2.84 亿元，主要系公司销售商品、提供劳务收到的现金及收到的押金、保证金和航线补助增加所致。公司经营活动现金流出主要由购买商品、接受劳务支付的现金、支付给职工以及为职工支付的现金、支付的各项税费和机场二期噪音处理支付的现金构成。2015~2017 年，公司经营活动现金流出分别为 41.05 亿元、22.96 亿元和 24.08 亿元，波动较大，主要系近三年公司二期噪音及净空支付的现金波动较大所致。2015~2017 年，公司二期噪音及净空支付的现金分别为 20.00 亿元、2.22 亿元和 0.13 亿元。2015~2017 年公司经营活动产生的现金流量净额分别为 1.81 亿元、6.47 亿元和 8.19 亿元。从收入实现来看，2015~2017 年，公司现金收入比分别为 121.54%、106.43%和 98.13%，整体收入实现质量尚可。

从投资活动情况来看，公司2012年二期项目完工后，发展进入平稳期，在建项目较少，主要有少量的投资支出用于航站楼等基础实施的零星改造。2015~2017年，公司投资活动现金流入分别为 0.89 亿元、0.85 亿元和 2.94 亿元。2017 年公司投资活动现金流入大幅增长 2.44 倍，主要系处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回现金 2.56 亿元所致。2015~2017 年，公司投资活动现金流出分别为 5.52 亿元、9.44 亿元和 5.92 亿元，呈波动增长态势。2017 年公司投资活动现金流出较上年下降 37.28%，主要系 G20 峰会过后，相关保障工作，机场二期配套工程、快件运输枢纽和峰会工程投入减少所致。2015~2017 年公司投资活动现金流量净额分别为 -4.63 亿元、-8.59 亿元和 -2.99 亿元，投资活动净流出规模在 2017 年有所收窄。

从筹资活动情况来看，2015~2017 年，公司筹资活动现金流入分别为 16.45 亿元、23.64 亿元和 9.45 亿元，呈波动减少态势。2017 年公司筹资活动现金流入较上年减少 14.19 亿元，主要系发行债券（用于二期噪音及净空支出）收到的现金减少 15.98 亿元所致。2015~2017 年，公司筹资活动现金流出分别为 17.14 亿元、25.16 亿元和 15.67 亿元，呈波动下降态势。2017 年公司筹资活动现金流出较上年减少 9.49 亿元，主要系偿还债务支付的现金减少所致。2015~2017 年，公司筹资活动产生的现金流量净额分别为 -0.69 亿元、-1.52 亿元和 -6.22 亿元。

2018 年 1~6 月，公司经营活动、投资活动及筹资活动产生的现金流量净额分别为 6.42 亿元、-9.69 亿元和 -2.10 亿元。

总体看，公司经营活动现金流较为充裕，二期项目完工后，在建项目较少，投资需求较低。未来，随着机场三期工程的启动，公司仍将面临较大的对外融资需求。

6. 偿债能力

从短期偿债能力指标看，流动比率、速动比率两项指标因受公司资产负债结构特点影响，指标值偏低。2015~2017 年，公司流动比率分别为 0.70 倍、0.70 倍和 0.83 倍；速动比率分别为 0.70 倍、0.70 倍和 0.83 倍，基本保持稳定。2015~2017 年，公司现金短期债务比分别为 0.80 倍、0.66 倍和 0.73 倍，现金对短期债务的保障能力一般。考虑到公司流动资产中货币资金规模相对较大，流动负债中无需实际偿还的预收款项占比较高，公司短期偿债压力尚可。

从长期偿债能力指标看，2015~2017 年，公司 EBITDA 持续增长，分别为 8.79 亿元、9.09 亿

元 13.13 亿元；2017 年公司 EBITDA 构成中，利润总额占 52.51%，计入财务费用的利息支出占 3.41%，摊销占 10.57%，折旧占 33.52%。2015~2017 年，公司 EBITDA 全部债务比分别为 0.24 倍、0.29 倍和 0.55 倍，EBITDA 对全部债务的覆盖程度较高；公司 EBITDA 利息倍数分别为 4.97 倍、7.69 倍和 29.33 倍，公司对利息保障能力有所上升且处于较好水平。整体看，随公司债务规模下降，公司长期偿债能力逐年增强。

截至 2018 年 6 月末，公司获各家银行授信额度总额 53 亿元，尚未使用额度为 43.12 亿元，公司间接融资渠道较为通畅。

截至 2018 年 6 月末，公司无对外担保事项。

截至 2018 年 6 月末，公司无重大未决诉讼及仲裁事项。

截至 2018 年 6 月末，公司无对其生产经营或偿债能力产生重大影响的未决诉讼或未决仲裁情况。

根据中国人民银行企业信用报告（机构信用代码：G10330109004473206），截至 2018 年 9 月 13 日，公司不存在未结清不良信贷信息记录，过往的债务履约情况。

总体看，公司目前负债负担较轻，主营业务获现能力强，经营活动现金流入规模较大，同时考虑到公司作为浙江省规模最大的机场，在机场运营及贷款贴息等方面获得了股东、地方政府及民航局的持续有力支持，公司整体偿债能力极强。

八、本次公司债券偿债能力分析

1. 本次公司债券的发行对目前负债的影响

截至 2018 年 6 月末，公司全部债务为 19.87 亿元，本次拟发行规模为不超过 30 亿元，相对于公司目前的债务规模，本次债券发行规模较大。

以 2018 年 6 月末财务数据为基础，假设募集资金净额为 30 亿元，本次债券发行后，在其他因素不变的情况下，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由 30.36%、15.07% 和 6.59% 上升至 41.31%、30.81% 和 25.28%，公司的债务负担有所加重。但考虑到公司募集资金部分用于偿还公司债务，公司实际债务指标或将低于预测值。

2. 本次公司债券偿债能力分析

以 2017 年末的相关财务数据为基础，公司 2017 年 EBITDA 为 13.13 亿元，为本次公司债券发行额度（30 亿元）的 0.44 倍，EBITDA 对本次债券的覆盖程度一般；2017 年经营活动产生的现金流入 32.27 亿元，为本次公司债券发行额度（30 亿元）的 1.08 倍，公司经营活动现金流入量对本次债券覆盖程度尚可；2017 年公司经营活动产生的现金流量净额 8.19 亿元，为本次债券发行额度（30 亿元）的 0.27 倍，公司经营活动产生的现金流量净额对本次债券的保障能力较强。

考虑到受益于航空业良好发展和公司二期运力充分释放，公司收入规模稳定增长，资产质量较好，融资渠道畅通，负债水平较低等因素，联合评级认为，公司对本次公司债券的偿还能力极强。

九、综合评价

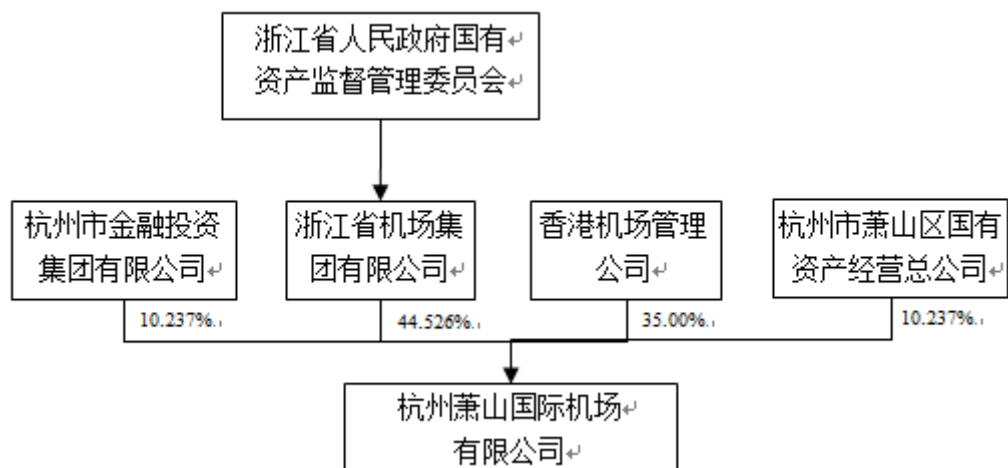
公司所运营的萧山机场是华东地区重要交通枢纽节点之一。联合评级对公司的评级反映了近年来受益于国内航空运输业的良好发展、萧山机场二期工程产能的持续释放以及顺丰基地的投入运营，公司机场运营能力显著增强，运营指标均保持较快增长，且获得了持续有力的外部支持。同时，联合评级也关注到近年来高铁竞争对机场行业形成一定经营压力、公司二期净空及噪音垫付款对资金

形成占用、三期工程面临一定资本支出压力等因素对公司信用水平带来的不利影响。

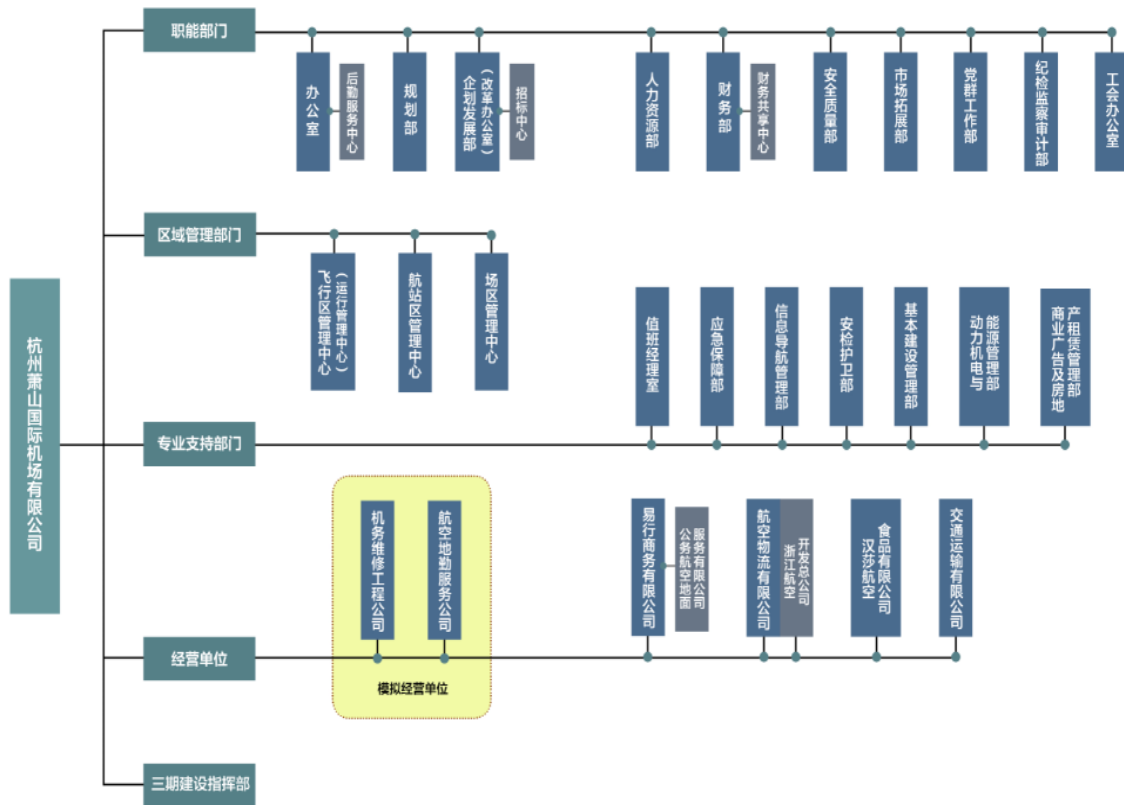
未来随着顺丰基地对货运业务量的提升效应充分显现、二期工程吞吐量的继续释放以及航空及地面服务收费标准的上调，公司收入及盈利水平有望进一步提高。联合评级对公司评级展望为“稳定”。

基于对公司主体长期信用以及本次公司债券偿还能力的综合评估，联合评级认为，本次公司债券到期不能偿还的风险极低。

附件 1 杭州萧山国际机场有限公司 股权结构图



附件 2 杭州萧山国际机场有限公司 组织架构图



附件 3 杭州萧山国际机场有限公司

主要财务指标

项目	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年 6 月
资产总额（亿元）	163.09	165.95	161.22	160.82
所有者权益（亿元）	91.34	97.94	106.65	111.99
短期债务（亿元）	12.28	11.61	11.00	11.97
长期债务（亿元）	24.50	19.68	12.90	7.90
全部债务（亿元）	36.78	31.29	23.90	19.87
营业收入（亿元）	24.53	26.49	30.92	17.56
净利润（亿元）	1.54	2.01	4.99	3.57
EBITDA（亿元）	8.79	9.09	13.13	--
经营性净现金流（亿元）	1.81	6.47	8.19	6.42
应收账款周转次数（次）	7.29	7.75	7.72	--
存货周转次数（次）	1,636.48	1,693.48	1,764.17	--
总资产周转次数（次）	0.15	0.16	0.19	--
现金收入比率（%）	121.54	106.43	98.13	107.06
总资本收益率（%）	2.61	2.44	4.19	--
总资产报酬率（%）	2.25	2.23	4.49	--
净资产收益率（%）	1.73	2.12	4.88	--
营业利润率（%）	22.66	19.24	24.86	32.94
费用收入比（%）	17.45	11.33	7.81	7.07
资产负债率（%）	44.00	40.98	33.85	30.36
全部债务资本化比率（%）	28.71	24.21	18.31	15.07
长期债务资本化比率（%）	21.15	16.73	10.79	6.59
EBITDA 利息倍数（倍）	4.97	7.69	29.33	--
EBITDA 全部债务比（倍）	0.24	0.29	0.55	--
流动比率（倍）	0.70	0.70	0.83	0.89
速动比率（倍）	0.70	0.70	0.83	0.89
现金短期债务比（倍）	0.80	0.66	0.73	0.93
经营现金流动负债比率（%）	4.11	14.53	19.77	15.80
EBITDA/本次发债额度（倍）	0.29	0.30	0.44	--

注：1、本报告中数据不加特别注明均为合并口径；2、本报告中部分合计数与各相加数之和在尾数上存在差异，系四舍五入造成；除特别说明外，均指人民币；3、本报告将公司 2016 年末其他流动负债中的短期融资票据纳入短期债务核算；4、2018 年 1~6 月财务报表未经审计，相关指标未年化。

附件 4 有关计算指标的计算公式

指标名称	计算公式
增长指标	
年均增长率	(1) 2 年数据: 增长率= (本期-上期) / 上期×100%
经营效率指标	
应收账款周转次数	营业总收入 / [(期初应收账款余额+期末应收账款余额)/2]
存货周转次数	营业总成本 / [(期初存货余额+期末存货余额)/2]
总资产周转次数	营业总收入 / [(期初总资产+期末总资产)/2]
现金收入比率	销售商品、提供劳务收到的现金 / 营业总收入×100%
盈利指标	
总资本收益率	(净利润+计入财务费用的利息支出) / [(期初所有者权益+期初全
总资产报酬率	(利润总额+计入财务费用的利息支出) / [(期初总资产+期末总资
净资产收益率	净利润 / [(期初所有者权益+期末所有者权益) / 2] × 100%
主营业务毛利率	(主营业务收入-主营业务成本) / 主营业务收入×100%
营业利润率	(营业总收入-营业总成本-营业税金及附加) / 营业总收入×100%
费用收入比	(管理费用+营业费用+财务费用) / 营业总收入×100%
财务构成指标	
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 / (资本化利息+计入财务费用的利息支出)
EBITDA 全部债务比	EBITDA / 全部债务
经营现金债务保护倍数	经营活动现金流量净额 / 全部债务
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
速动比率	(流动资产合计-存货) / 流动负债合计
现金短期债务比	现金类资产 / 短期债务
经营现金流动负债比率	经营活动现金流量净额 / 流动负债合计×100%
经营现金利息偿还能力	经营活动现金流量净额 / (资本化利息+计入财务费用的利息支
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 / (资本化利息+计入财务费用的利息支
本次公司债券偿债能力	
EBITDA 偿债倍数	EBITDA / 本次公司债券到期偿还额
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 / 本次公司债券到期偿还额
经营活动现金流量净额偿债倍数	经营活动现金流量净额 / 本次公司债券到期偿还额

注: 现金类资产=货币资金+以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产+应收票据

长期债务=长期借款+应付债券

短期债务=短期借款+以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债+应付票据+一年内到期的非流动负

债

全部债务=长期债务+短期债务

EBITDA=利润总额+计入财务费用的利息支出+折旧+摊销

所有者权益=归属于母公司所有者权益+少数股东权益

附件 5 公司主体长期信用等级设置及其含义

公司主体长期信用等级划分成 9 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。

AAA 级：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 级：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 级：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 级：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 级：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 级：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 级：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 级：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 级：不能偿还债务。

长期债券（含公司债券）信用等级符号及定义同公司主体长期信用等级。

联合信用评级有限公司关于 杭州萧山国际机场有限公司 公开发行 2018 年公司债券的跟踪评级安排

根据监管部门和联合信用评级有限公司（联合评级）对跟踪评级的有关要求，联合评级将在本次（期）债券存续期内，在每年杭州萧山国际机场有限公司年报公告后的两个月内进行一次定期跟踪评级，并在本次（期）债券存续期内根据有关情况进行不定期跟踪评级。

杭州萧山国际机场有限公司应按联合评级跟踪评级资料清单的要求，提供有关财务报告以及其他相关资料。杭州萧山国际机场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，应及时通知联合评级并提供有关资料。

联合评级将密切关注杭州萧山国际机场有限公司的相关状况，如发现杭州萧山国际机场有限公司或本次（期）债券相关要素出现重大变化，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，联合评级将落实有关情况并及时评估其对信用等级产生的影响，据以确认或调整本次（期）债券的信用等级。

如杭州萧山国际机场有限公司不能及时提供上述跟踪评级资料及情况，联合评级将根据有关情况进行分析并调整信用等级，必要时，可公布信用等级暂时失效，直至杭州萧山国际机场有限公司提供相关资料。

联合评级对本次（期）债券的跟踪评级报告将在本公司网站和交易所网站公告，且在交易所网站公告的时间不晚于在本公司网站、其他交易场所、媒体或者其他场合公开披露的时间；同时，跟踪评级报告将报送杭州萧山国际机场有限公司、监管部门等。

