



交运集团公司

2017 年度企业信用评级报告

大公报 D【2017】147 号（主）

信用等级：AA

受评主体：交运集团公司
评级展望：稳定

评级观点

交运集团公司（以下简称“交运集团”或“公司”）主要从事青岛市长途班线客运、公交客运、出租客运和校车客运等业务。评级结果反映了公司是青岛市主要的公共交通运营企业、行业地位突出，公司客运业务在青岛市市场占有率较高，公交客运和校车客运得到青岛市政府在财政补贴方面的有力支持等优势；同时也反映了公司公交和校车业务持续政策性亏损，存量债务规模较大，资产负债率持续上升，经营性净现金流缺乏对债务保障能力等不利因素。综合分析，公司不能偿还到期债务的风险很小。

预计未来 1~2 年，公司在青岛市公共交通行业中的重要地位不会改变，其发展将得到政府的大力支持。综合来看，大公对交运集团的评级展望为稳定。

主要优势/机遇

- 公司是青岛市主要的公共交通运营企业，具有较强的区域专营优势，行业地位突出；
- 公司客运业务细分板块较多，规模不断扩大，在青岛市客运市场占有率较高；
- 公交客运和校车客运具有较强的公益性，得到青岛市政府在财政补贴方面的有力支持，为公司业务发展和债务的偿还提供了保障。

主要风险/挑战

- 青岛市采取低价公交和校车政策，同时由于运营成本较高，导致公交和校车业务持续政策性亏损；
- 公司存量债务规模较大，资产负债率持续上升，且一年内到期债务较多，存在一定短期偿债压力；
- 2014~2016 年，公司经营性净现金流持续净流出，缺乏对债务的保障能力。

主要财务数据和指标

(人民币亿元)

项目	2017.6	2016	2015	2014
总资产	57.09	54.80	49.40	39.63
所有者权益	9.82	9.87	10.04	10.11
营业收入	8.09	18.14	17.36	16.29
利润总额	-0.10	-0.01	0.04	0.05
经营性净现金流	1.19	-0.41	-0.60	-0.37
资产负债率 (%)	82.81	81.99	79.67	74.48
债务资本比率 (%)	76.50	74.83	72.31	63.82
毛利率 (%)	-29.96	-15.68	-9.82	-2.35
总资产报酬率 (%)	0.78	2.16	2.30	2.10
净资产收益率 (%)	-1.17	-0.64	-0.43	-0.65
经营性净现金流利息保障倍数 (倍)	2.19	-0.35	-0.49	-0.48
经营性净现金流/总负债 (%)	2.58	-0.98	-1.75	-2.52

注：2017 年 6 月财务数据未经审计。

评级小组负责人：张博源
评级小组成员：庄秀权 何敬岩
联系电话：010-51087768
客服电话：4008-84-4008
传 真：010-84583355
Email : rating@dagongcredit.com



大公信用评级报告声明

为便于报告使用人正确理解和使用大公国际资信评估有限公司（以下简称“大公”）出具的本信用评级报告（以下简称“本报告”），兹声明如下：

一、大公及其评级分析师、评审人员与受评主体之间，除因本次评级事项构成的委托关系外，不存在其他影响评级客观、独立、公正的关联关系。

二、大公及评级分析师履行了实地调查和诚信义务，有充分理由保证所出具本报告遵循了客观、真实、公正的原则。

三、本报告的评级结论是大公依据合理的技术规范和评级程序做出的独立判断，评级意见未因受评主体和其他任何组织机构或个人的不当影响而发生改变。本评级报告所依据的评级方法在大公官网（www.dagongcredit.com）公开披露。

四、本报告引用的受评对象资料主要由受评主体提供，大公对该部分资料的真实性、准确性、完整性和及时性不作任何明示、暗示的陈述或担保。

五、本报告的分析及结论只能用于相关决策参考，不构成任何买入、持有或卖出等投资建议。

六、本报告信用等级在本报告出具之日至本期融资券到期兑付日有效，在有效期限内，大公拥有跟踪评级、变更等级和公告等级变化的权利。

七、本报告版权属于大公所有，未经授权，任何机构和个人不得复制、转载、出售和发布；如引用、刊发，须注明出处，且不得歪曲和篡改。

受评主体

交运集团原名青岛交运集团公司，于 1994 年 12 月经青岛市人民政府批准由青岛市公路运输总公司、青岛市公路客运公司、青岛市集装箱运输公司、青岛市零担运输公司和青岛市联运公司合并组建而成，初始注册资本 1.00 亿元，拥有客、货运一级经营资质。2011 年 9 月 28 日公司更名为现名。截至 2017 年 6 月末，公司注册资本 1.00 亿元，青岛市人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“青岛市国资委”）行使股东权利，对公司授权经营范围内的国有资产行使出资者职能，为公司实际控制人。

公司业务主要包含两大核心业务板块：一是以班线客运、公交客运、出租客运以及校车客运等构成的客运板块；二是由道路货运、仓储、货运代理、多式联运等综合发展的现代物流货运板块。此外，公司主营业务还包括汽车维修与销售板块，为客运和货运两大核心业务板块提供支持。截至 2016 年末，公司纳入合并报表范围子公司合计 46 家，拥有运营车辆 7,663 台，公交线路 314 条，运营里程 14,335 万公里。

宏观经济和政策环境

现阶段我国国民经济运行缓中趋稳、稳中向好，但市场需求疲软，结构调整过程中新旧动能转换仍存障碍；预计未来短期内我国经济仍将面临较大下行压力，长期来看经济增长将趋于稳定，但经济运行仍面临较多的风险因素

现阶段国民经济运行缓中趋稳、稳中向好，但仍面临较大的经济下行压力，主要经济指标同比增速均出现不同程度的下滑。据初步核算，2016 年，我国实现 GDP74.41 万亿元，按可比价格计算，同比增速为 6.7%，较 2015 年下降 0.2 个百分点，规模以上工业增加值同比增长 6.0%，增速同比下降 0.1 个百分点；固定资产投资（不含农户）同比增长 8.1%，增速同比下降 1.9 个百分点，其中房地产开发投资同比增长 6.9%，对全部投资增长的贡献率比上年提高 12.8 个百分点。此外，近年来国内需求增长减慢，国际需求降幅收窄，2016 年，社会消费品零售总额同比名义增长 10.4%，进出口总额同比下降 0.9%，降幅比上年收窄 6.1 个百分点。2016 年，全国公共财政预算收入同比增长 4.5%，增速同比继续下滑，政府性基金收入同比增长 11.9%。同期，全社会融资规模增量为 17.80 万亿元，新增人民币贷款 12.65 万亿元。2017 年上半年，我国国民经济延续了稳中向好的发展态势，GDP 同比增速为 6.9%，较上年同期加快 0.2 个百分点，规模以上工业增加值同比增长 6.9%，固定资产投资（不含农户）同比名义增长 8.6%，社会消费品零售总额同比名义增长 10.4%，进出口总额同比增长 19.6%。同期，全国

公共财政预算收入为 9.43 万亿元，同比增长 9.8%；政府性基金预算收入为 2.30 万亿元，同比增长 27.8%。此外，2017 年上半年，我国全社会融资规模增量为 11.17 万亿元，同比多增 1.36 万亿元，对实体经济发放的人民币贷款增加 8.21 万亿元，同比多增 0.73 万亿元。截至 2017 年 6 月末，广义货币（M2）余额 163.13 万亿元，同比增长 9.5%，增速较去年同期下降 2.3 个百分点。整体来看，中国经济“新常态”特征更加明显，供给侧结构性改革及重点领域改革逐步落实并取得积极进展，部分指标有所好转，经济增长的稳定性有所提高，外部需求疲软的态势仍将继续，结构性矛盾仍然突出，主要经济指标增速放缓，经济下行压力依然较大。

针对经济下行压力增大，国家加大财政政策和货币政策领域的定向调整。在继续坚持积极的财政政策和宽松的货币政策基础上，扩大结构性减税范围，实行普遍性降费，盘活财政存量资金。发行地方政府债券置换存量债务，降低利息负担，减轻了地方政府偿债压力，形成了以“营改增”为主要核心内容的结构性减税政策，逐步降低了企业成本。稳健的货币政策注重松紧适度，灵活运用多种货币政策工具，保持适度流动性，实现货币信贷及社会融资规模合理增长。按照加强供给侧结构性改革的要求，积极稳妥降低企业杠杆率，采取市场化债转股等综合措施提升企业持续健康发展能力。扩大有效投资，设立专项基金，加强水利、城镇棚户区和农村危房改造、中西部铁路和公路等薄弱环节建设。制定出台促进民间投资健康发展若干政策措施，对做好民间投资工作提出具体要求。继续实施创新驱动发展战略纲要和意见，深入推进大众创业、万众创新政策举措，落实“互联网+”行动计划，推动经济新旧动能加速转换。发改委精简前置审批，实施企业投资项目网上并联核准，改革投融资体制，积极推广政府和社会资本合作模式，出台基础设施和公用事业特许经营办法，充分激发社会投资活力。继续推动东、中、西、东北地区“四大板块”协调发展，重点推进“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展“三大战略”，在基础设施建设和房地产领域加大调控力度，一方面增加公共产品有效投资，启动实施一系列棚户区和危房改造、中西部铁路、高标准农田、信息网络、清洁能源和传统产业技术改造等重大项目；另一方面，全国多地出台楼市调控新政策，通过提高首付比例、住房限购限贷等措施，遏制房价过快上涨，增加房地产市场的有效供应。2017 年政府工作报告指出，坚持以推进供给侧结构性改革为主线，适度扩大总需求，加强预期引导，深化创新驱动，全面做好稳增长、促改革、调结构、惠民生、防风险各项工作，保持经济平稳健康发展和社会和谐稳定。

从外部环境来看，世界经济总体增速放缓，美国经济基本面强劲，主要经济指标表现较好，但英国脱欧加剧欧盟经济发展的不确定性。新兴经济体下行压力加大，加之美元走强、大宗商品价格大幅波动、国际地缘政治冲突此起彼伏，世界经济增长缓慢，加剧了贸易保护主

义抬头，国内经济增长受到一定影响。未来，美欧日俄在货币政策等方面的政策调整以及新兴经济体金融秩序的构建使得我国经济发展仍面临一定风险因素。

预计未来短期内，我国经济在平稳运行的基础上仍面临较大下行压力，经济将继续延续低位运行态势，长期来看，我国经济增长将面临产业结构调整、转型提质外部环境变化等风险因素。

行业及区域经济环境

公共交通行业对城市发展具有重要作用，政府对其管控力度较大，具有很强的公益性，行业盈利能力较弱，得到政府在税收、财政补贴等方面的支持

城市公共交通一般是指城市范围内定线运营的公共汽车及轨道交通、渡轮、索道等所有收费提供交通服务的运输方式，是城市居民日常出行的主要方式。随着我国城市化速度的日益加快，城市面积迅速扩大，城市人口迅速聚集，对交通的需求不断增强。公共交通具有经济高效、节能环保的特点，是提高交通资源利用效率，缓解交通拥堵的重要手段，在城市交通体系中的作用日益突出。

公共交通行业的发展直接制约着经济和社会发展，政府对行业的管控力度较大。目前我国城市内的主要公交企业一般是由政府直接出资组建，并将市区内公交经营权统一授予该企业，使得该类企业具有一定的区域专营性质。近年来，随着城市建设的推进，政府加强对行业的整合力度，不断将小型民营企业收归国有，对公交行业的控制力度不断增强。同时，政府对公共交通的服务价格、线路设置、运营时间、车辆配置等方面进行了严格的控制和监管，以确保公共交通发挥最大的社会效应。公共交通行业关系到居民的切身利益，具有很强的公益性，为提高公交吸引力，缓解城市交通问题，政府通常会严格控制公交价格。综合来看，公交行业整体盈利能力不强，我国大城市的公交企业一般都存在政策性亏损。

为推动城市公共交通行业发展，国家出台了相关政策。交通运输部于2013年6月出台了交运发【2013】368号文件，旨在贯彻落实《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》，进一步推进城市公共交通优先发展，规划至2015年，市区人口300万以上的城市，基本实现中心城区公共交通站点500米全覆盖，万人公共交通工具拥有量达到15标台以上，城市公共汽（电）车进场率达到60%以上；要求城市优先发展公共交通，提高城市公共交通工具的保有水平和公共汽（电）车平均运营时速；大城市中心区公共交通站点500米全覆盖，公共交通占机动化出行比例达到60%左右；同时明确指出包括免征城市公共交通企业新购置公共汽（电）车的车辆购置税、及时足额发放成品油价格补助资金、免征站场城镇土地使用税以及完善公共财政补贴补偿制度等方面的政策支持。2015年5月，交通运输部办公厅出台了交办运

函【2015】357号文件，旨在贯彻落实《城市公共交通IC卡技术规范》的通知，体现国家对于规范公交运营的重视，2015年6月，交通部出台了交办运【2015】88号文件，旨在进一步加快推进城市公共交通智能化应用示范工程建设，指明公共交通发展方向。2016年7月25日，交通运输部印发了《城市公共交通“十三五”发展纲要》（交运发【2016】126号，以下简称“《纲要》”）。《纲要》着重提出，要全面提升公交出行的快捷性、便利性、舒适性、安全性：一是加快推进城市轨道交通建设，推动公交专用道连续、成网，构建城市公交快速通勤系统。以市郊铁路、城际轨道交通为主体推进都市圈、城市群快速通勤系统建设，提升公交出行快捷性。二是加强基础设施、运营管理和信息服务等方面的衔接，优化乘车、换乘条件，提升城市公交集疏运效能和换乘便利性，提升公交出行便利性。三是加大城市公交运力投放力度，控制高峰时段车辆满载率，提高空调车比例，提升公交出行舒适性。四是落实公交企业安全生产主体责任，提升城市公共交通安全防范和应急处置能力，提升城市轨道交通运营安全监管能力，提升公交出行安全性。同时，《纲要》的顺利实施需要从法规标准建设、制定落实财税扶持政策和优化从业人员素质三个方面着手。2016年11月9日，交通运输部办公厅印发了《关于开展城乡交通运输一体化建设工程有关事宜的通知》（交办运【2016】140号，以下简称“《通知》”）。《通知》以增加城乡交通运输公共服务有效供给为目标，以解决制约城乡交通运输协调发展的突出问题为导向，“十三五”期在全国选择100个左右典型县级行政区域先行先试，为城乡交通运输一体化建设积累经验，发挥示范作用，推动城乡交通运输一体化水平全面提升。

综合来看，公共交通行业对推动城市发展具有重要作用，行业地位重要，行业公益性较强，盈利能力较弱，政府对公交行业提供有力支持。

青岛市在国家区域发展战略中具有重要地位，区位优势显著；2016年青岛市主要经济指标位列山东省各市首位，整体经济实力很强，为交通运输业发展奠定了坚实基础；青岛市政府将交通发展列入城市发展战略，为青岛市公共交通行业发展提供了较好的发展环境

青岛市地处山东半岛，濒临黄海，环绕胶州湾，腹地广阔。作为全国综合交通枢纽之一，青岛港目前已跻身世界十大港口之列，并形成了以其为龙头的综合交通运输体系。青岛市是我国首批沿海对外开放城市、计划单列市和副省级城市，是中国东部沿海的区域经济中心之一¹，也是山东半岛蓝色经济区核心区域和龙头城市²，在国家区域发展战略中具有突出地位。

受益于国家政策的大力扶持、良好的工业基础以及便利的交通条件，青岛市地区经济快速发展。青岛市地区经济实力位列山东省各城

¹ 根据《青岛市城市总体规划（2006-2020）》（征求意见稿）。

² 根据国务院批复的《山东半岛蓝色经济区发展规划》（国函【2011】1号）。

市首位。2016年，在5个计划单列市中，青岛市地区经济规模仅次于深圳市，位居第2，整体经济实力很强。

表1 2016年山东省主要城市以及计划单列市主要经济指标情况

城市	GDP (亿元)	人均GDP (元)	工业增加 值(亿元)	进出口 总额(亿 元)	公共财政 预算收入 (亿元)	城镇居民 人均可支配 收入(万元)	农村居民 人均纯收 入(万元)
山东省主要城市							
青岛	10,011.29	109,407	-	4,350.70	1,100.00	4.36	1.80
烟台	6,925.66	98,389	3,113.93	2,904.29	577.11	3.87	1.67
济南	6,536.10	90,999	-	639.70	641.20	4.31	1.53
潍坊	5,522.70	59,275	-	1,249.00	521.50	3.36	1.61
淄博	4,412.00	94,588	-	524.20	345.40	3.64	1.57
计划单列市							
深圳	19,492.60	167,411	-	26,307.01	3,136.42	-	-
大连	8,150.00	-	-	3,396.50	611.90	-	-
宁波	8,541.10	108,804	3,766.60	11,666.40	1,114.50	5.16	2.86
厦门	3,784.25	97,282	-	5,091.55	647.94	4.63	1.89

数据来源：2016年山东省主要城市及计划单列市国民经济和社会发展统计公报

2014年以来，青岛市地区生产总值和财政总收入等主要经济指标增速基本保持稳定，2015年增速同比上升0.1个百分点，2016年增速同比上升0.2个百分点。2016年，青岛市实现地区生产总值10,011.29亿元，同比增长7.9%。青岛市优越的地理位置、较好的制造业基础以及便捷的综合交通运输体系，使其第二产业和第三产业继续快速发展，2016年，三次产业比例由上年同期3.9:43.3:52.8调整为3.7:41.6:54.7，第三产业比重有所上升，产业结构继续优化；全市固定资产投资完成7,454.7亿元，同比增长13.7%。2016年，青岛市实现财政总收入2,832.7亿元，同比增长4.6%；受宏观经济环境影响，青岛市进出口总额同比下降0.2%，其中出口额增加0.2%，进口额降低0.8%。

为加快市区公交场站建设，助推公交都市创建，2014年12月，青岛市通过公开招标，确定由青岛市公路规划设计和北京城建设计发展集团联合组成的项目组负责编制《青岛市区公交场站专项规划》，该规划期限为2015~2020年，市区共规划公交场站124处(含新建及对现有场站改扩建)，总面积约170万平方米，将构建出与社会经济相匹配、与公交网络一体化协调发展，且布局合理、规模适当、功能完善的公交场站体系，到2018年实现市区公交车辆100%进场率的目标。

表 2 2014~2016 年青岛市主要经济指标（单位：亿元、%）

主要指标	2016 年		2015 年		2014 年	
	金额	增速	金额	增速	金额	增速
地区生产总值	10,011.3	7.9	9,300.1	8.1	8,692.1	8.0
财政总收入	2,832.7	4.6	2,713.7	-4.3	2,800.4	8.5
工业增加值	-	-	-	-	3,419.8	8.3
全社会固定资产投资	7,454.7	13.7	6,555.7	14.2	5,766.0	16.1
社会消费品零售总额	4,104.9	10.5	3,713.7	10.5	3,268.8	12.6
进出口总额（亿美元）	4,350.7 ³	-0.2	719.1	-11.1	798.9	2.5
三次产业结构	3.7:41.6:54.7		3.9:43.3:52.8		4.2:44.6:51.2	

数据来源：根据 2014~2016 年青岛市国民经济和社会发展统计公报及公开资料整理

青岛以创建公交都市为契机，大力实施公交优先发展战略，深入实施“311”工程，即坚持路权、信号、枢纽场站“三个优先”、线网布局“一个优化”和政策规划“一个落实”，不断增强公共交通吸引力。一是强化公共交通政策引领。先后出台公共汽车客运管理条例、轨道交通条例、优先发展公共交通实施意见、公交都市创建五年行动计划、城市公共汽电车供给侧改革一揽子政策、轨道交通运营企业服务质量考核办法等发展政策。二是强化公交场站规划建设。按照“存量挖潜改造提升、增量强制规划配建”的原则，集中力量突破公交场站发展瓶颈，对不同规模和功能的枢纽场站，分别采取社会资本开发、政府财政投资等模式进行建设。三是强化公交专用道规划建设。在符合条件的道路上积极施划公交专用道、设置公交优先通行信号。目前青岛市区施划公交专用道 175 公里，在公交车辆上安装 326 套非现场车载执法设备，切实保障公交车通行效率。四是强化新能源公交车推广应用。截至 2016 年底，全市共运行新能源公交车 2688 辆，据测算累计减少碳排放 14 万吨。五是强化轨道交通运营指导。规划建设轨道交通线路 18 条，营运里程 800 公里。2016 年已顺利实现地铁 3 号线和城阳有轨电车示范线开通试运营。

2017 年 1~6 月，全市经济运行总体运行良好。实现地区生产总值 5,075.1 亿元，同比增长 7.7%。分产业看，第一产业增加值 172.8 亿元，增长 3.3%；第二产业增加值 2,131.9 亿元，增长 6.6%；第三产业增加值 2,770.4 亿元，增长 9.0%。

综合而言，青岛市在国家区域发展战略中具有重要地位，区位优势显著，青岛市主要经济指标位居山东省各市和计划单列市前列，整体经济实力很强。青岛市政府将交通发展列入城市发展战略，为青岛市公共交通行业发展提供了较好的发展环境。

³ 2016 年青岛市进出口总额为 4,350.7 亿元人民币。



青岛市未来的公交运营可能受到地铁分流的影响，具有一定的不确定性；但青岛市轨道交通发展尚不成熟，公交客运方式在全市公共交通客运中仍占据主导地位

近年来，青岛市轨道交通的发展将会给公司带来一定的客流分流，使公司的业务收入增长面临一定的不确定性。

青岛市地铁 3 号线自 2016 年 12 月 16 日开通试运营，线路全长 25.20 千米。目前，青岛市在建地铁 7 条，在建总长度 330 公里，总体规划 18 条线路，总长度 838 公里，覆盖青岛市的六区四市。由于青岛市地铁最近两年线路单一，覆盖面较小，很多地方无法到达，市民出行即使选择地铁，很多仍需要换乘公交车，地铁出行方式并没有成为市民出行的首选。而公交车线路具有覆盖面广，换乘方便，价格便宜的特点，仍将为市民出行的首选，公交客运方式在青岛市公共交通客运中占据主导地位。

综合来看，轨道交通的发展将会分流部分地面沿线公交客流，与公司形成一定的竞争关系，但短期内青岛市内轨道交通发展尚不成熟，影响相对较小。同时公司相继开通了地铁接驳线路，以避免与地铁的直接竞争，和地铁形成了互补。

经营与竞争

公司客运业务规模有所波动，是公司营业收入的主要来源；近年来人工和燃料成本增加等因素导致客运业务成本不断上升

近年来，由于公司不断扩大客运板块和其他业务板块规模，公司营业收入逐年递增。

2014~2016 年公司营业收入分别同比增长 1.39 亿元、1.08 亿元和 0.51 亿元，逐年递增，增幅分别为 9.34%、6.61%和 2.94%，主要原因为公司其他业务规模有所增加，成为公司营业收入和毛利润的有益补充。

2014~2016 年公司毛利率持续下降，同比分别下降 8.40、7.47 和 5.86 个百分点。毛利率下降主要原因是公司部分客运班线改为城乡公交，票价大幅下降，导致毛利率下降很大。同时，伴随客运业务的发展，人工和燃料成本也上升较快。

2017 年 1~6 月，公司实现营业收入 8.09 亿元，同比下降 7.65%，小幅减少。毛利率为-29.96%，同比下降 9.98 个百分点，主要系公交客运规模的扩大和校车客运量的增加导致人工和燃料成本增加所致。

总体来看，随着主营业务的不断拓展，主营业务成本也相应上升，但燃油价格上涨、人工成本增加等因素，使得公司在主营业务收入稳步上升的同时主营业务毛利润和毛利率却呈下降态势。

表3 2014~2016年及2017年1~6月公司营业收入及毛利润构成（单位：亿元、%）

项目	2017年1~6月		2016年		2015年		2014年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
营业收入	8.09	100.00	18.14	100.00	17.36	100.00	16.29	100.00
客运业务	4.21	52.07	8.97	50.17	9.22	53.11	8.68	53.32
其中：班线客运	2.86	35.31	6.06	33.93	6.35	36.57	6.22	38.19
公交客运	0.97	12.01	2.10	11.76	2.04	11.77	1.69	10.40
出租客运	0.09	1.09	0.24	1.33	0.29	1.65	0.31	1.88
校车客运	0.30	3.66	0.54	3.00	0.54	3.12	0.46	2.84
货运业务	0.86	10.69	1.44	8.08	1.56	8.99	1.69	10.35
汽车销售及维修	0.85	10.53	1.78	9.97	2.44	14.07	2.45	15.06
其他业务	2.16	26.71	5.68	31.79	4.14	23.83	3.47	21.28
毛利润		-2.42		-3.10		-1.71		-0.38
客运业务		-3.33		-5.36		-3.84		-2.58
其中：班线客运		0.84		2.09		2.19		2.16
公交客运		-2.86		-4.95		-3.50		-2.46
出租客运		0.04		0.11		0.13		0.16
校车客运		-1.36		-2.61		-2.67		-2.44
货运业务		0.10		0.19		0.24		0.21
汽车销售及维修		0.19		0.77		0.39		0.29
其他业务		0.62		1.30		1.51		1.70
毛利率		-29.96		-15.68		-9.82		-2.35
客运业务		-79.06		-59.75		-41.65		-29.75
其中：班线客运		29.57		34.50		34.55		34.74
公交客运		-294.32		-235.56		-171.24		-145.06
出租客运		49.04		46.34		46.90		51.38
校车客运		-459.07		-488.03		-493.06		-528.43
货运业务		11.37		12.91		15.18		12.38
汽车销售及维修		21.85		43.32		15.79		11.78
其他业务		28.77		22.91		36.55		49.15

数据来源：根据公司提供资料整理

● 班线客运板块

公司的班线客运业务在青岛市占有重要地位，市场占有率较高，是公司营业收入和毛利润的重要来源；实载率受私家车数量增加和高铁网络的不断完善影响持续下降

公司班线客运收入由长途班线客车票款收入和客运站场站收入构成，其中以长途班线客车票款收入为主。截至2017年6月末，公司拥有班线客运车辆732辆，拥有班线客运线路362条，其中省际线路124条，市际线路198条，县际线路36条，县内线路4条，覆盖全国22

个省、市、自治区和 4 个直辖市，约占青岛市的 75.00%，其余均由一些规模很小的运输公司经营。

2014~2016 年，班线客运营业收入较为稳定，公司主要班线客运线路票价等于或稍低于政府的上限价格。成本方面，长途班线客运的成本主要由燃油消耗、机敷料及车辆维修费用、场站维护费用、人工成本和管理成本等构成，该板块营业成本随原材料、能源价格（特别是汽油、柴油的价格）和人工成本的波动而有所波动。同期，班线客运板块毛利率变化不大，保持在 30.00% 以上。实载率方面，2014~2016 年班线客运实载率持续下降，主要原因是高铁网络的不断完善，私家车数量的增加和其他运输方式的发展分流了部分客源，而实载率保本点在 45.00% 左右，因此该板块处于盈利状态。

表 4 2014~2016 年及 2017 年 1~6 月公司班线客运经营情况

项目	2017 年 1~6 月	2016 年	2015 年	2014 年
客运量(万人次)	1,270	2,570	2,862	2,804
实载率 (%) ⁴	48.70	49.80	56.50	59.40

数据来源：根据公司提供资料整理

综合来看，公司的班线客运在青岛市占有主导地位，是公司营业收入和毛利润的重要来源。受高铁和私家车影响，班线客运实载率持续下降。

公司的客运场站收入在其客运板块收入中占比较小，是班线客运板块整体营业收入和毛利润的有益补充

公司集中了青岛市大部分的长途客运场站，在区域行业内占有重要地位。截至 2017 年 6 月末，公司共拥有 28 个汽车站，其中一级车站 5 个，二级车站 7 个，三级及以下 16 个。

公司的长途客运站主要提供两大类别的有偿服务，一类为客运代理费，另一类为与客运相关的其他服务。其中，客运代理费是公司长途客运站的主要收入来源。目前，我国的长途客运站根据交通部的统一规定分为不同的等级⁵，客运站按其等级向承运人按客运运费的一定比例收取客运代理费用。

2014~2016 年，公司客运场站实现营业收入 9,605.09 万元、8,421.48 万元和 8,075.68 万元，逐年下降，主要原因是自 2014 年以来，公司部分班线客运逐步改为城乡公交，城乡公交票价同班线客运票价相比下降较多。同时，受到动车和高铁客运的冲击，小部分班线客运线路票价有所下降。

⁴ 根据国务院《关于进一步加大力度确保实现“十一五”节能减排目标的通知》（国发【2010】12号）的通知，客车实载率低于 70% 的线路不得投放新的运力。

⁵ 交通部、国家计委交公路发【1996】263 号文件规定：“客运站为承运人代办客源组织、售票、检票、发车、运费结算等客运业务，按客运运费的一定比例，向承运人计收客运代理费。客运代理费率按不同站场设施、服务内容和吸引旅客能力等具体条件确定，最高不超过以下标准：一级站 10%，二级站 8%，三级站和三级以下站 6%。站级标准执行交通部统一规定。”

表 5 2014~2016 年及 2017 年 1~6 月公司主要客运场站经营情况

站名	旅客发送量(万人次)				收入(万元) ⁶			
	2017 年 1~6 月	2016 年	2015 年	2014 年	2017 年 1~6 月	2016 年	2015 年	2014 年
青岛站	90	252	281	301	5,570	15,464	18,278	21,238
即墨站	374	798	848	937	3,827	8,155	8,761	9,472
胶州站	331	655	634	493	2,420	5,132	5,871	6,235
莱西站	257	586	606	243	1,651	4,265	4,989	4,899
胶南站	686	1,686	1,783	1,282	3,544	6,400	6,742	5,897
平度站	351	706	562	484	4,847	9,115	9,598	9,895
汽车北站	105	247	284	273	5,864	13,800	16,245	18,979
海泊河站	48	129	212	228	1,810	4,712	6,376	6,918
黄岛站	74	156	162	161	4,803	10,013	10,197	10,000
合计	2,316	5,215	5,373	4,402	34,336	77,056	87,056	93,533

数据来源：根据公司提供资料整理

综合来看，公司的客运场站在其客运板块中占比较小，是客运板块收入和毛利润的有益补充。

● 公交客运板块

公司公交客运业务在青岛市占有一定地位，在县级市市场占有率较高；青岛市实行低价公交政策未有改变，公交营运业务持续政策性亏损

青岛市的城市公交业务主要由两家国有企业运营，一家为交运集团公司，另一家为青岛公交集团有限责任公司（以下简称“青岛公交集团”）。公司主要负责城市公交客运业务的子公司为交运集团青岛温馨巴士有限公司（以下简称“温馨巴士公司”）。2016 年公司完成公交车行驶 14,335 万公里，完成客运总量 1.90 亿人次，在青岛市区的公交客运市场占有率为 30% 左右，主要竞争对手是青岛公交集团，在县级市占有率为 72% 左右。截至 2017 年 6 月末，公司市区（含黄岛区）公交客运共拥有车辆 1,027 部，运营线路 80 条，其中市南区 6 条，市北区 8 条，崂山区 46 条，城阳区 16 条，另外 4 条为城市观光旅游巴士；县级市公交客运拥有车辆 1,587 部，运营线路 234 条，其中即墨市 34 条，胶州市 8 条，莱西市 75 条，平度市 23 条，西海岸新区 94 条。

青岛市实施低价公交政策，公交票价实行两种价格体系，一种是单一票价，根据不同车型收取 1 元/人次或 2 元/人次，琴岛通卡可享受 8 折优惠。另外一种为累进制，主要针对专线公交执行，12 站以内票价为 1 元/人次，每超过 6 站加收 0.5 元/人次。

⁶ 表中客运站收入统计口径为代理售票款和其他收入，其中代理售票款需要与班线客运的合作方进行对账清算后分账，因此上述数据大于公司自身的客运站收入。

表 6 2014~2016 年及 2017 年 1~6 月公司县级市公交业务主要营运指标

营运指标	2017 年 1~6 月	2016 年	2015 年	2014 年
期末运营车辆 (台)	1,587	1,464	1,131	857
占县级市比重 (%)	74	70	60	50
期末公交线路 (条)	234	230	170	110
占县级市比重 (%)	75	73	62	53
运营里程 (万公里/年)	4,408	8,726	6,718	4,700
占县级市比重 (%)	75	73	61	52
客运量 (万人次/年)	3,350	6,257	4,999	3,926
占县级市比重 (%)	75	73	59	51

数据来源: 根据公司提供资料整理

2014~2016 年公司公交客运板块营业收入保持增长, 主要原因是公交车线路、站点、运营车辆数目的不断增加, 使客运量不断增长。同期, 该板块毛利润为负, 呈亏损状态, 且随着运营车辆的增多, 亏损不断扩大, 毛利率逐年下降, 主要原因是近几年人工和燃料成本逐年增长。同时, 青岛市出台了一些公交的优惠政策, 60~65 岁老人由之前的全票变为半价票和一小时内换成公交免费等政策, 对营业收入和毛利率有一定影响。此外, 公司部分客运班线改为城乡公交, 城乡公交的毛利率比市内公交低很多, 整体拉低公交客运毛利率。

预计未来 1~2 年, 青岛市低价公交政策不会改变, 公司公交营运业务还将继续保持政策性亏损。

● 出租客运板块

公司在青岛市出租车市场占有率较高, 以管理费为主的营业收入稳定, 且毛利率较高

公司的出租客运板块主要由下属全资子公司交运集团青岛温馨的士有限公司 (以下简称“温馨的士公司”) 经营。截至 2017 年 6 月末, 公司管理的出租车共 1,609 辆, 其中自有的出租车数量为 162 辆, 挂靠形式经营的出租车数量为 1,447 辆。目前公司是青岛市最大的出租车公司, 市场占有率为 15%, 主要竞争对手是青岛益青出租公司、青岛中青出租车公司、青岛海博出租车公司、青岛迪生出租车公司和青岛华青出租车公司, 市场占有率分别为 10%、10%、10%、10%和 9%。

对于以挂靠形式经营的出租车, 公司根据车型, 按月向挂靠出租车辆收取管理费用。2014~2016 年执行的出租车管理费收费标准为每月 700 元/车。因此, 出租客运板块的利润来源主要为出租车辆挂靠管理费收入和为各挂靠车辆提供相关服务的成本之间的差额。

2014~2016 年出租客运营业收入分别为 0.31 亿元、0.29 亿元和 0.24 亿元。该板块毛利率分别为 51.38%、46.90%和 46.34%, 逐年下降, 主要原因是 2014 年以前出租车只收取管理费作为收入, 成本很少, 毛利率很高。2015 年毛利率同比小幅下降, 主要是人工成本的增加。2016

年毛利率小幅下降，变化不大。

表 7 2014~2016 年 2017 年 1~6 月公司出租车业务主要营运指标

营运指标	2017 年 1~6 月	2016 年	2015 年	2014 年
期末运营车辆（台）	1,609	1,609	1,605	1,449
其中：自有	162	162	158	155
挂靠	1,447	1,447	1,447	1,294
运营里程（万公里）	5,790	11,585	11,556	10,433
年客运量（万人次）	1,950	3,906	3,905	3,525
日均客运量（万人）	10.83	10.85	10.85	9.79
起步价（元）	标准型 9.00 元/礼宾型 12.00 元			
每公里单价（元）/ 日时段	6 公里以内		标准型 1.40 元 礼宾型 1.90 元	
	6 公里以上		标准型 2.10 元 礼宾型 2.85 元	
每公里单价（元）/ 夜时段	6 公里以内		标准型 1.80 元 礼宾型 2.30 元	
	6 公里以上		标准型 2.50 元 礼宾型 3.25 元	

数据来源：根据公司提供资料整理

预计未来 1~2 年，公司在青岛市出租车市场的地位不会改变，随着运营车辆的增加，营业收入将稳步增长，且毛利率保持较高水平。

● 校车客运板块

公司作为专业化校车运营企业，在青岛市校车行业垄断性较强；未来公司校车营运业务还将继续保持政策性亏损，该部分亏损由青岛市政府提供校车运营专项补助来弥补

近年来，校车安全事故时有发生，学生乘坐校车的安全问题受到全社会的普遍关注。公司是实施“专业化、标准化、规模化、产业化”的校车运营企业之一，参与制定校车安全标准和技术标准。

公司校车客运业务由下辖全资子公司交运集团青岛温馨校车有限公司（以下简称“温馨校车公司”）负责在青岛市六区四市范围内开展。截至 2017 年 6 月末，公司共拥有专业校车 1,785 辆，运营线路 3,200 余条，为 420 余所学校开通专业校车线路，惠及学生约 12 万余人。在青岛市市场占有率为 95%，主要竞争对手是青岛旅游集团、青岛金岭集团等几家小规模校车公司。

2014~2016 年，校车业务营业收入逐年小幅增加，毛利润逐年减少，且毛利率连续三年在-450%以下，亏损严重。该板块毛利润为负且亏损逐年扩大的主要原因为公司校车客运属于涉及民生的公益性事

业，根据政府要求采取低票价政策，票价仅为 2 元/人次。近年来，公司大力发展校车业务，人工成本逐年增加，同时，相关购置成本、燃油费等运营成本较高，高于其票价收入，此外，由于公司的校车采取专业化运营，在学生上学、放学接送以外的时间和寒暑假期间，闲置率较高。

由于公司校车运营亏损属于政策性亏损，该部分亏损由青岛市政府提供校车运营专项补助来弥补，每人次 18 元。财政补贴由市、区两级财政按照 1: 1 的比例分担，即公司的校车客运板块实际收入为 20 元/人次，其中 2 元来自客票收入，9 元来自市级财政补贴，另外 9 元来自区级财政补贴。2014~2016 年公司收到政府的校车运营资金补助分别为 3.59 亿元、3.96 亿元和 4.51 亿元。

预计未来 1~2 年，青岛市低价校车政策不会改变，公司校车运营业务还将继续保持政策性亏损。

● 货运业务板块

公司不断调整货运运力结构，货运业务收入逐年减少，挂靠车辆台数逐年减少

公司拥有一级货运经营资质。截至 2017 年 6 月末，公司及下属子公司名下的自营及承包货运车辆共 313 辆(自营 176 辆，挂靠 137 辆)，拥有仓储面积 13,600 平方米，货运运输量达 1,223 万吨。

2014~2016 年，公司货运板块营业收入逐年降低，2014~2016 年同比降幅分别为 11.05%、7.69%和 7.69%。主要原因是为自 2013 年起，公司对于到期的承包货运车辆不再签订承包合同，导致承包货运业务收入逐年下降。整体来看，公司货运板块毛利润和毛利率呈波动状态。

表 8 2014~2016 年及 2017 年 1~3 月公司货运运输情况

	2017 年 1~3 月	2016 年	2015 年	2014 年
自有货运车辆(台)	176	187	169	181
挂靠车辆(台)	137	190	218	686
货运运输量(万吨)	1,223	2,445	5,140	5,320

数据来源：根据公司提供资料整理

近三年，公司不断调整运力结构，大幅削减挂靠车辆，截至 2017 年 3 月末，公司拥有货运车辆 322 台，其中自有车辆 179 台，挂靠车辆 143 台，挂靠车辆同比 2015 年减少 75 台。主要原因是公司对挂靠车每月仅收取挂靠费和管理费作为收入，承担较大运营风险，风险与收入不配比，因此公司对于合同将到期的挂靠货运车辆不再续签订协议。同时，由于绝大多数挂靠车辆集中在 2015 年末办理停运交牌注销手续，因此 2015 年的货运量与 2014 年相比变化不大，货运量的大幅减少主要集中在 2016 年。

预计未来 1~2 年，货运业务收入逐年减少，公司不断调整货运运

力结构，加强货运车辆管理。

● 汽车销售及维修板块

公司汽车销售及维修板块业务规模占比较小，是公司营业收入的有益补充，公司将逐渐减小该板块业务规模

公司汽车销售及维修板块主要分为汽车销售和汽车维修两个细分板块。汽车销售业务由子公司青岛阳光汽车销售服务有限公司(以下简称“阳光汽车公司”)经营，阳光汽车公司是具有一类资质的国有大型汽车销售服务公司，汽车维修业务主要由子公司阳光汽车公司和分公司交运集团公司青岛汽车修理分公司(以下简称“汽修分公司”)经营。

2014~2015年，公司汽车销售及维修板块营业收入较为稳定，2016年有所下降，主要是由于汽车销售业务亏损较大，公司已经开始逐步缩减汽车销售的业务量，导致了收入的下降。同期，毛利率分别为9.54%、11.78%和15.79%，逐年上升，主要原因是毛利率较高的汽车维修业务量占比增加，同时公司加强人工成本控制，实施精细化管理。由于汽车销售业务规模较小，公司未来战略有所调整，逐步压缩汽车销售业务规模，减少汽车4S店数量。

表9 2014~2016年及2017年1~6月公司汽车销售及维修板块经营情况

	2017年1~6月	2016年	2015年	2014年
收入(亿元)	0.85	1.78	2.44	2.45
其中:售后服务收入(亿元)	0.04	0.09	0.12	0.18
毛利率(%)	21.85	43.32	15.79	11.78
4s店数(个)	4	4	4	4
汽车销售量(台)	121	270	1,877	2,258

数据来源:根据公司提供资料整理

未来1~2年，公司汽车销售及维修板块业务收入占比将逐渐减小，作为公司营业收入的有益补充，公司将压缩该板块业务规模。

● 其他业务板块

公司其他板块业务种类较多，单一业务收入在营业收入中的占比较小，是公司营业收入和毛利润的有益补充

公司其他业务板块主要包括有形市场租赁、工程及房地产、广告业务、保险业务和其他业务。2014~2016年，其他业务板块营业收入逐年上升，毛利润和毛利率则逐年下降。

公司的其他板块包含业务较多，单一业务收入在整体营业收入中的占比均较小，其中占比最高的三个细分板块分别为：工程及房地产业务、保险业务和其他业务。细分板块的具体情况如下：

公司市场租赁业务板块下设3个农贸交易商场、2家大型货运市场、1个特种行业部门汽车报废回收中心、1个二手车交易市场。2014~

2016年，租赁业务营业收入有所波动，规模仍然较小，由于该板块的人工、材料等成本均已分类计入客运、货运等一级板块的成本，因此成本为零，导致该细分板块的毛利率均为100.00%。

工程及房地产业务板块主要是依托公司内部资源优势，从事商品住宅、客运货运场站建设及民生工程为核心的专业地产开发施工，具有旧城改造项目开发资质，承揽市政府部分政策性旧城区改造及保障性住房建设项目。公司先后开发建设了金湖小区一、二期和柳苑、金泰花园、交运山庄等商品住宅，“交运-文化新天地”等商业网点，“交运-怡然亭”等经济适用房项目。

表 10 2014~2016 年及 2017 年 1~6 月公司其他业务板块收入及成本构成（单位：亿元、%）

项目	2017年1~6月		2016年		2015年		2014年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
其他营业收入	2.16	100.00	5.68	100.00	4.14	100.00	3.47	100.00
市场租赁	0.12	5.45	0.03	0.60	0.18	4.35	0.12	3.46
工程房地产	0.26	11.85	0.35	6.17	0.41	9.90	0.36	10.37
广告	0.08	3.79	0.11	1.87	0.12	2.90	0.07	2.02
保险	0.51	23.76	2.35	41.37	1.58	38.16	1.10	31.70
其他	1.19	55.14	2.84	49.99	1.85	44.69	1.82	52.45
毛利润	0.62	100.00	1.30	100.00	1.51	100.00	1.70	100.00
市场租赁	0.12	18.95	0.03	2.31	0.18	11.92	0.12	7.06
工程房地产	0.05	7.25	0.04	3.08	0.05	27.78	0.06	3.53
广告	0.04	6.52	0.07	5.38	0.06	3.97	0.03	1.76
保险	0.10	15.89	0.47	36.15	0.35	23.18	0.60	35.29
其他	0.32	51.39	0.69	53.08	0.87	57.62	0.89	52.35
毛利率	28.77		22.91		36.55		49.15	
市场租赁	100.00		100.00		100.00		100.00	
工程房地产	17.60		11.25		12.00		17.02	
广告	49.46		63.32		52.98		47.79	
保险	19.24		20.14		22.10		54.67	
其他	26.82		24.20		47.12		48.90	

数据来源：根据公司提供资料整理

公司广告业务板块主要由下属子公司交运集团青岛文化传媒有限公司负责，公司利用集团覆盖青岛六区四市的车站、车体内外优势媒体资源开展广告制作与发布业务，近年来创作了“帆船之都”、“微尘”、“半岛都市报”、“岛城劈柴院”等一系列标识。2014~2016年，公司广告板块营业收入有所波动，毛利率逐年上升。2015年结束了视觉污染治理政策，公司新增毛利较高的车媒广告业务，导致广告业务收入和毛利率分别同比增长0.05亿元和5.19个百分点。2016年广告业务收入保持稳定，毛利率同比增长10.34个百分点。

保险代理业务主要为代理销售汽车保险产品，该业务以公司的汽车销售业务为支撑，在销售汽车的同时，为客户提供汽车保险代理服务。该项业务主要由公司的子公司青岛交运保险代理有限公司和青岛海纳汽车保险销售有限公司负责运营。2014~2016年，公司保险板块收入逐年增加，但毛利率却逐年下降。2015年和2016年保险业务收入同比分别增长0.48亿元和0.77亿元，主要原因是公司在原有保险代理业务基础上，逐步增加了保险自营业务。同期，毛利率逐年下降主要原因是初期仅开展保险代理业务时毛利率为100%，随着后期自营业务的开展，收入逐步增加的同时，人员等各项成本也相应增加。

其他辅助业务主要包括电子产品的批发与零售业务、计算机软件应用开发与维修业务等，相关业务主要由下属子公司青岛运通达机械有限公司等负责运营。

综合来看，公司其他业务在营业收入中占比较小，是公司营业收入和毛利润的有益补充。

公司主要综合场站已基本建设完毕，未来综合场站的改扩建项目较多，主要是汽车站的维护及维修

公司重点在建大型公交场站及综合体未来投资需求较少，综合体资金来源主要为银行借款，公交场站主要依靠财政补贴，公司面临的资本支出压力较小。

表 11 截至 2017 年 6 月末公司主要在建工程情况（单位：万元、%）

项目名称	预算总投资	已完成投资	工程投入占预算总投资比	资金来源
西海岸客运枢纽项目	13,300.00	7,980.00	60.00	自筹
胶州站	12,000.00	8,229.65	68.58	自筹
莱西新站 ⁷	-	1,244.25	-	自筹
西海岸总站配套功能装修工程	1,786.00	1250.20	70.00	自筹
黄岛总站六层办公楼网点等配套改造装修工程	665.00	465.50	70.00	自筹
南昌路东区修理车间及中心配件库建设项目	614.00	413.91	67.41	自筹
汽车东站集散、售票大厅、快件受理装修工程	535.20	413.42	77.25	自筹
德丰路综合改造二期工程	420.00	294.00	70.00	自筹
合计	29,320.20	20,290.93	-	-

数据来源：根据公司提供资料整理

截至 2017 年 6 月末，公司在建工程已完成投资 2.03 亿元，工程投入占预算总投资的比例为 69.20%。主要在建项目均为集团下属各新

⁷ 公司莱西新站预算总投资待定。

增汽车站建设装修及购置车辆等，随着业务规模的扩大、交通网的扩展及优化，未来重大项目投资计划主要是汽车站的维护及维修。

● 政府支持

公交、校车业务公益性较强，公司得到了青岛市政府在城市公交运营政策性亏损补贴和校车补贴等方面的支持，为公司业务的发展提供了保障

公交、校车业务公益性较强，主要依赖财政资金支持。为了缓解公司营运成本上涨压力，青岛市政府在城市公交运营政策性亏损补贴和校车补贴等方面予以补贴。

青岛市政府对公交的投入纳入市财政预算，由政府统筹安排的城市公交发展资金主要用于加大对公交车场站建设、公交车辆更新购置的投资、公交科技进步的投入、公交公益性服务和政府指令性服务项目的补偿等。公司享受的政府补贴主要有三大类，公交专项补贴、校车专项补贴和燃油补贴，其中公交专项补贴主要有公交车辆换档升级补贴、GPS 调度系统、电子站牌系统、出行信息服务系统等智能化交通技术的投入给予专项资金补助、城市公共汽车运营企业政策性亏损补贴等。此外，公司主营业务中的长途班线客运车辆和出租客运均享受燃油补贴。

2014~2016 年及 2017 年 1~6 月，公司收到各类财政补贴分别为 7.21 亿元、9.35 亿元、11.20 亿元和 6.13 亿元。

预计未来 1~2 年，公司作为青岛市最重要的公共交通运营企业的地位不会改变，青岛市政府将持续在“城市公交运营政策性亏损补贴”和“校车补贴”等方面给予公司大力支持。

表 12 2014~2016 年及 2017 年 1~6 月计入营业外收入的政府补助情况（单位：万元）

项目	2017 年 1~6 月	2016 年	2015 年	2014 年
城市公交运营政策性亏损补贴 ⁸	41,834.45	64,887.02	52,182.97	34,792.02
校车运营补助	19,068.28	45,054.43	39,573.11	35,941.33
燃油补贴	-	588.65	563.12	42.88
其他补贴	360.85	1,512.46	1,210.69	1,281.98
合计	61,263.58	112,042.56	93,529.89	72,058.20

数据来源：根据公司提供资料整理

⁸ 根据《青岛市财政局、青岛市交通运输委、青岛市国资委关于核定城市公共汽（电）车运营企业政策亏损补贴的通知》（青财建【2013】14 号）、《即墨市人民政府关于交运集团公司青岛即墨分公司汽车总站搬迁有关问题的会议纪要》（政纪字【2013】61 号）和《胶州市人民政府关于实施城乡公交一体化的意见》（胶政发【2014】23 号），交运集团青岛温馨巴士有限公司、青岛交运即墨温馨巴士有限公司和青岛交运胶州温馨巴士有限公司继续获得公交亏损政策补贴。

公司治理与管理

产权状况与公司治理

交运集团是国有独资公司，出资人和实际控制人均为青岛市国资委，截至 2017 年 6 月末，注册资本为 1.00 亿元人民币。公司根据《中华人民共和国公司法》和其他相关法律、法规，经青岛市人民政府批准，制定公司章程。根据公司章程设有董事会及监事会，不设股东会。董事会直接对青岛市国资委负责。总经理主要负责主持公司的日常经营管理工作，由董事会聘任或解聘，直接对董事会负责。监事分为专职监事和兼职监事，专职监事从有关部门和公司选任，兼职监事由市政府或授权机构委派。

根据现代企业管理制度要求，公司制定了《交运集团公司财务管理制度》和《交运集团公司子公司财务管理制度》、物资采购制度、运营管理制度和安全管理制度的等。

战略与管理

公司的发展战略主要围绕青岛市公共交通发展规划制定。未来青岛市将加快公交行业的城乡一体化进程，加强对区县公交的整合力度，提高青岛公交行业整体公益性水平。与此同时，公司还将进一步加快基础设施建设和技术进步，加强公交场站建设及综合体的开发。

公司通过提高公交运营科技水平，创新管理方式，不断提高公司经营管理效率。公司结合互联网技术，建立了 GPS 智能调度系统，根据车况、交通情况科学调配线路运营车辆，提高车辆管理效率在购车及公交场站综合体开发资金方面，公司采取融资租赁方式以及其他直接融资工具进行融资，充分利用公司拥有的运营车辆，在解决项目投资资金的同时，提高了资产利用效率。

抗风险能力

作为青岛市最主要的公共交通运营企业，公司的行业地位突出，得到了青岛市政府的有力支持。同时，公司拥有较为规范的法人治理结构和管理体系。公司通过引入智能公交管理系统，不断提高经营管理效率。公司发展战略围绕青岛市公共交通发展规划进行，未来将加大对区县公交的拓展力度，发展战略较为明确。综合来看，公司抗风险能力很强。

财务分析

公司提供了 2014~2016 年及 2017 年 1~6 月财务报表。利安达会

计师事务所⁹（特殊普通合伙）对公司 2014~2016 年财务报表分别进行了审计，均出具了标准无保留意见的审计报告。2017 年 1~6 月财务报表未经审计。

资产质量

随着业务的发展，公司总资产规模逐年增加；公交车辆等非流动资产在总资产中占比较高

随着公司业务不断扩展，公司资产规模由 2014 年末的 39.63 亿元增加至 2016 年末的 54.80 亿元。公司资产以公交车辆等非流动资产为主。截至 2017 年 6 月末，公司总资产为 57.09 亿元。

公司流动资产以货币资金、应收账款、其他应收款和预付账款为主。截至 2016 年末，货币资金 4.13 亿元，主要为银行存款。其他货币资金 1.00 亿元，占货币资金总额的 24.21%，其中 0.80 亿元为银行承兑汇票保证金，0.08 亿元为浦发银行大额存单。同期，应收账款为 1.33 亿元，同比增加 1.53%，波动较小。应收账款账龄在 1 年以内占比达到 67.43%，前五名应收账款单位分别为青岛市黄岛区交通运输局、青岛平运路桥工程有限公司、青岛钢铁控股集团有限责任公司、德州市公路工程总公司和黄岛区城市建设局，余额分别为 0.13 亿元、0.11 亿元、0.06 亿元、0.04 亿元和 0.04 亿元，合计 0.38 亿元，占应收账款比例为 28.47%。其他应收款主要为应收校车及各分公司所在地财政局和各巴士所在地财政局的校车运营定额补贴¹⁰和公交亏损补贴，截至 2016 年末，其他应收款 17.01 亿元，同比增加 36.73%，主要因为新增的政府补助款和往来款。其他应收款中应收补贴款 12.97 亿元，占比为 71.94%，其中校车运营定额补贴 2.89 亿元、公交亏损补贴 9.70 亿元。2014~2016 年，公司预付账款分别为 1.92 亿元、1.56 亿元和 1.99 亿元，2016 年同比增加 27.56%。截至 2016 年末，预付款项主要为预付的土地拍卖款和保险费，其中预付青岛国风药材集团有限公司土地拍卖款 0.19 亿元，由于尚未办理土地转让手续，暂计入预付账款，预付 2017 年保险费 0.15 亿元。

公司非流动资产主要由固定资产、在建工程 and 无形资产构成。固定资产主要为用于公交营运业务的车辆等运输工具，2014~2016 年公司每年均购置大量的公交车，固定资产规模持续上升，2016 年固定资产同比增加 0.34 亿元，其中由在建工程转入固定资产金额为 0.18 亿元。在建工程主要为公交综合体，包括西海岸客运枢纽站项目、胶州站工程、莱西新站工程和黄岛总站改造装修工程等。2014~2016 年末，在建工程逐年增长，主要是场站综合体工程陆续开工。无形资产主要

⁹ 利安达会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称利安达）因在执行审计业务中未能勤勉尽责，分别于 2014 年 2 月、2015 年 11 月、2016 年 2 月受到行政处罚（中国证监会行政处罚决定书（2014）21 号、（2015）67 号和（2016）20 号），财政部、证监会 2016 年 3 月公告要求责令利安达自本公告发布之日起暂停承接新证券业务。

¹⁰ 根据青岛市财政局、青岛市教育局【2012】25 号《关于做好 2012 年青岛市专用校车运行资金补贴的通知》，2016 年校车运营补贴政策继续有效。

为土地使用权和智能公交运调系统等。

表 13 2014~2016 年末及 2017 年 6 月末公司资产构成情况（单位：亿元、%）

项目	2017 年 6 月末		2016 年末		2015 年末		2014 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动资产合计	28.90	50.63	26.65	48.63	22.44	45.42	17.39	43.87
其中：货币资金	6.41	11.23	4.13	7.54	4.18	8.47	2.99	7.54
应收账款	1.14	2.00	1.33	2.42	1.31	2.65	0.99	2.49
其他应收款	16.91	29.62	17.01	31.04	12.43	25.17	9.84	24.83
预付账款	2.01	3.53	1.99	3.63	1.56	3.15	1.92	4.84
非流动资产合计	28.18	49.37	28.15	51.37	26.97	54.58	22.25	56.13
其中：固定资产	18.69	32.73	18.78	34.27	18.44	37.33	16.45	41.52
在建工程	3.07	5.38	2.97	5.42	2.16	4.38	1.92	4.84
无形资产	2.96	5.18	2.97	5.43	3.04	6.15	2.98	7.53
总资产	57.09	100.00	54.80	100.00	49.40	100.00	39.63	100.00

截至 2017 年 6 月末，公司受限资产合计 4.58 亿元，占公司总资产和净资产比重分别为 8.02%和 46.64%，其中包括货币资金 1.20 亿元和固定资产 3.38 亿元。

预计未来 1~2 年，公司将有一定规模的车辆购置，实际投资将根据市政府下达的民生任务和公司经营生产需求而定，总资产规模或将增长。

资本结构

近年来，公司负债规模不断上升，资产负债率持续上升；未来一年内公司到期债务规模较大，短期偿债压力较大

随着业务规模扩大及公交场站综合体项目的推进，公司负债规模随之增长。2014~2016 年末，公司负债规模分别为 29.52 亿元、39.36 亿元和 44.94 亿元。截至 2017 年 6 月末，资产负债率为 82.81%，资本结构以流动负债为主。

公司流动负债以短期借款、应付账款、其他应付款为主。截至 2016 年末，公司短期借款主要为保证借款和信用借款，其中保证借款 8.49 亿元、信用借款 3.50 亿元。应付账款主要为应付购车款和往来款，截至 2016 年末，账龄超过 1 年的应付账款 0.51 亿元，占应付账款总额的 10.97%。其他应付款主要是往来款、保证金和材料费等。截至 2016 年末，其他应付款同比增长 32.21%，主要原因是公司业务量增加，与往来单位的应付往来款增多，主要包括应付青岛汇林置业有限公司的合作项目借款 0.17 亿元、应付青岛琴辉装饰工程有限公司的 0.05 亿元合作项目借款、应付珠海驿联新能源汽车有限公司的 0.05 亿元新能源设备未付余款及应付即墨市旅游公司的 0.03 亿元旅游公司车辆款。

表 14 2014~2016 年末及 2017 年 6 月末公司债务构成情况 (单位: 亿元、%)

项目	2017 年 6 月末		2016 年末		2015 年末		2014 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
负债合计	47.27	100.00	44.94	100.00	39.36	100.00	29.52	100.00
流动负债合计	33.32	70.50	30.12	67.04	20.85	52.97	15.55	52.68
非流动负债合计	13.95	29.50	14.81	32.96	18.51	47.03	13.97	47.32
有息负债合计	31.95	67.59	29.33	65.28	26.23	66.64	17.85	60.47
短期有息负债	19.03	40.26	15.72	34.98	8.99	22.84	5.11	17.31
短期借款	15.35	32.47	11.99	26.68	7.23	18.37	3.78	12.80
应付票据	3.38	7.15	3.41	7.59	1.76	4.47	1.33	4.51
一年内到期的非流动负债	0.30	0.63	0.32	0.72	-	-	-	-
长期有息负债	12.92	27.33	13.61	30.30	17.24	43.80	12.74	43.16
长期借款	6.26	13.25	6.80	15.13	8.88	22.56	8.23	27.88
应付债券	-	-	2.00	4.45	1.99	5.06	1.99	6.74
长期应付款 (付息项)	6.66	14.09	4.82	10.72	6.37	16.18	2.52	8.54
资产负债率	82.81		81.99		79.67		74.68	

公司非流动负债中, 长期借款和长期应付款占比较高。截至 2016 年末, 长期借款 6.80 亿元, 同比减少 2.08 亿元, 主要是因为部分借款的归还, 长期借款包括信用借款、保证借款和抵押借款。其中, 信用借款 3.74 亿元、保证借款 2.62 亿元、抵押借款 0.44 亿元。长期应付款主要为应付用于购车的融资租赁款, 2014~2016 年末, 长期应付款有所波动, 其中融资租赁款分别为 2.52 亿元、6.37 亿元和 4.82 亿元。2015 年末长期应付款同比增加 3.86 亿元, 增幅 151.84%, 主要原因为公司本部、温馨校车公司和温馨巴士公司融资租赁应付款增加导致的。2016 年末长期应付款同比减少 1.55 亿元, 主要原因为融资租赁款的分期偿还。

有息负债主要为长期借款、应付债券和长期应付款中的应付融资租赁款, 2014~2016 年末, 有息负债占总负债的比例保持 50% 以上, 占比较高。从期限结构来看, 截至 2017 年 6 月末, 公司未来一年内到期的有息负债在总有息债务中占比为 59.56%, 短期偿债压力较大。

表 15 截至 2017 年 6 月末公司有息债务期限结构 (单位: 亿元、%)

项目	≤1 年	(1, 2] 年	(2, 3] 年	(3, 4] 年	(4, 5] 年	合计
金额	19.03	5.82	2.80	3.65	0.65	31.95
占比	59.56	18.22	8.76	11.42	2.03	100.00

数据来源: 根据公司提供资料整理

2014~2016 年末, 公司所有者权益分别为 10.11 亿元、9.87 亿元和 9.74 亿元, 基本保持稳定。2017 年 6 月末, 公司所有者权益较 2016

年末减少 518 万元，主要原因是 2017 年上半年未分配利润减少。2015 年末，资本公积同比增加 0.07 亿元，主要为购买青岛双赢汽车运输有限公司合并增加的资本公积。同期，公司未分配利润同比减少 0.20 亿元，包括新增青岛双赢汽车运输有限公司减少的未分配利润 0.15 亿元和因子公司青岛工程机械有限公司注销减少未分配利润 0.03 亿元。2016 年末，资本公积无变化，同期公司未分配利润减少 0.14 亿元，主要是由于部分盈利子公司提取了盈余公积。

截至 2017 年 6 月末，公司无对外担保。

综合来看，公司存量债务规模较大。未来 1~2 年，公司每年仍有购置新公交车和公交场站综合体的投资计划，资本支出的资金主要依靠外部融资，新增债务较多，债务压力将有所加大。

盈利能力

政府对公交票价的管制和运营成本的增长使得公司公交营运业务政策性亏损不断扩大，主要依靠政府补贴弥补部分亏损

2014~2016 年，随着业务规模的上升，公司营业收入稳定增长。由于燃油、人工费用等营业成本上升较快，公司一直面临政策性亏损，运营成本的增加以及车辆折旧的增长导致公司亏损更为严重。

公司期间费用中销售费用和管理费用占比较大，销售费用和管理费用中职工薪酬占很大比例，2014~2016 年，销售费用中职工薪酬占销售费用的比例分别为 84.65%、82.11%和 81.06%。2015~2016 年，管理费用中职工薪酬分别为 2.60 亿元和 2.77 亿元，占管理费用的比例分别为 65.99%和 68.40%。随着 2016 年公司债务规模的快速增长，公司财务性利息支出也相应大幅增加，财务费用 1.19 亿元，同比增加 0.1 亿元，增幅 9.17%。随着公司有息债务的增加，利息支出逐年上升。

公司营业外收入主要为政府补贴，2014~2016 年及 2017 年 1~6 月，公司分别获得政府补助 7.21 亿元、9.35 亿元、11.20 亿元和 6.13 亿元，主要为城市公交运营政策性亏损补贴和校车运营补贴等，弥补了公司部分政策性亏损。

2017 年 1~6 月，公司营业收入 8.09 亿元，同比下降 0.67 亿元，降幅 7.65%，利润总额-0.10 亿元，同比增加 0.02 亿元。同期，公司毛利率为-29.96%，主要是公交客运及校车客运的毛利率水平较低所致。

表 16 2014~2016 年及 2017 年 1~6 月公司收入利润情况（单位：亿元、%）

项目	2017 年 1~6 月	2016 年	2015 年	2014 年
营业收入	8.09	18.14	17.36	16.29
营业成本	10.51	20.98	19.07	16.67
销售费用	1.36	2.82	2.46	2.15
管理费用	1.88	4.05	3.94	3.69
财务费用	0.54	1.19	1.09	0.75
投资收益	0.02	0.07	0.08	0.02
营业利润	-6.26	-11.21	-9.40	-7.21
营业外收入	6.17	11.26	9.46	7.28
其中：政府补助	6.13	11.20	9.35	7.21
利润总额	-0.10	0.01	0.04	0.05
净利润	-0.11	-0.06	-0.04	-0.07
总资产报酬率	0.78	2.16	2.30	2.10
净资产收益率	-1.17	0.64	-0.43	-0.65

综合分析，由于公交行业属于公用事业，政府对公交票价管制较为严格，加之惠民政策增多导致运营成本的增长，政策性亏损持续。预计未来 1~2 年，公司将主要依靠财政补贴弥补亏损。

现金流

2014~2016 年，公司经营性净现金流持续净流出，缺乏对债务和利息的保障能力；场站建设放缓及车辆购置数量的减少使得投资规模持续下降

2014~2016 年，公司经营性净现金流净流出规模有所波动。受人工成本和燃油物耗支出增加影响，经营活动现金流出大幅增加，2014~2016 年，公司经营性净现金流分别为-0.37 亿元、-0.60 亿元和-0.41 亿元，经营活动规模的变化导致其有所波动，缺乏对债务和利息的保障能力。2014~2016 年，公司经营性净现金流利息保障倍数分别为-0.48 倍、-0.49 倍和-0.35 倍，经营性净现金流/流动负债分别为-2.21%、-3.31%和-1.62%，经营性净现金流对债务的保障能力不稳定。

表 17 2014~2016 年及 2017 年 1~6 月公司现金流及部分偿债指标情况（单位：亿元、倍）

项目	2017 年 1~6 月	2016 年	2015 年	2014 年
经营性净现金流	1.19	-0.41	-0.60	-0.37
投资性净现金流	-2.19	-2.53	-4.13	-5.12
筹资性净现金流	3.27	2.28	5.84	4.10
经营性净现金流利息保障倍数	2.19	-0.35	-0.49	-0.48
EBITDA 利息保障倍数	-	1.01	0.92	1.06
经营性净现金流/流动负债（%）	3.76	-1.62	-3.31	-4.78
经营性净现金流/总负债（%）	2.58	-0.98	-1.75	-2.52

2014~2016年，公司投资性净现金流分别为-5.12亿元、-4.13亿元和-2.53亿元，持续净流出，但随着购车数量减少和场站建设投资放缓等因素影响，流出规模自2014年以来有所下降。同期，为配合公司的投资政策，筹资性净现金流分别为4.10亿元、5.84亿元和2.28亿元，主要通过银行贷款为主的债务融资方式获得业务发展所需资金，债项的资金变动影响筹资性现金流入，导致其有所波动。

2017年1~6月，公司经营性净现金流为1.19亿元，同比有所增加，主要是公司推迟了加油加气款、轮胎款和结算款的支付，同时实际收到的政府补贴同比增加所致。投资性净现金流为-2.19亿元，同比减少0.33亿元，筹资性净现金流为3.27亿元，同比大幅增加1.02亿元，主要是因为新增借款较多所致。

总体来看，公司经营性净现金流净流出规模有所波动，对债务的保障能力不稳定，政府补助对维持公司的经营活动起到了重要作用，筹资性净现金流是投资性净现金流的重要补充。

偿债能力

随着公司业务的发展，公司总资产规模有所扩大，公司资产以公交车辆等非流动资产为主。从负债方面来看，由于项目投资力度较大，公司融资规模较大，未来债务偿还主要依靠每年经常性票款收入和每年财政对公司进行的财政补贴。预计公司未来仍将保持一定规模的融资需求，流动性压力将有所加大。从盈利能力来看，公司作为青岛市主要的公共交通运营企业，业务规模较大，但同时随着营业成本的大幅增长，公司政策性亏损规模逐年扩大，长期偿债指标表现较差。近年来，公司经营性净现金流持续净流出，缺乏对债务的保障能力。2014~2016年末及2017年3月末，公司流动比率分别为1.12倍、1.08倍、0.88倍和0.87倍，速动比率分别为1.06倍、1.04倍、0.86倍和0.85倍，流动资产对流动负债的覆盖程度一般。

公司所从事的公交行业是保证城市正常发展的基础行业，公益性很强，因此得到了青岛市政府财政资金的有力支持，进一步增强了公司对债务的偿还能力。同时也反映出公司的偿债能力对青岛市财政补贴的依赖性很强，外部支持是公司债务偿还的主要保障。截至2017年6月末，公司获得银行授信33.66亿元，已使用额度24.53亿元，未使用额度9.13亿元。

综合来看，公司偿还债务能力很强。

债务履约情况

根据公司提供的由中国人民银行征信中心出具的《企业信用报告》，截至2017年7月5日，公司本部无信贷违约记录。截至本报告出具日，公司在债券市场上发行的“14交运集MTN001”已到期兑付，无存续债务。

结论

公共交通是城市基础公用事业，具有重要地位，国家公交优先政策为行业发展创造了有利环境。青岛市是我国山东半岛重要经济中心和交通枢纽，经济实力很强。公司是青岛市主要的公共交通运营企业，具有很强的区域专营优势，并得到青岛市政府的大力支持。但青岛市低价公交政策使得公司政策性亏损逐年增加。未来，公司将继续加大在车辆购置、公交场站和综合体的投入，随着大型场站的建成，公司公交线网不断扩展及优化，但场站和综合体的投资规模较大，有一定的资产支出压力。公司融资需求较大，预计未来新增债务较多，偿债压力将有所上升。随着业务规模的不断扩大，公司作为青岛市最重要的公共交通运营企业的行业地位不会改变，青岛市政府还将对公司经营提供有力支持。综合分析，公司不能偿还到期债务的风险很小。

预计未来1~2年，公司在青岛市公交行业重要地位不会改变，政府对公司的支持力度不会减弱。因此，大公对交运集团的评级展望为稳定。

跟踪评级安排

自评级报告出具之日起，大公国际资信评估有限公司（以下简称“大公”）将对交运集团公司（以下简称“受评主体”）进行持续跟踪评级。持续跟踪评级包括定期跟踪评级和不定期跟踪评级。

跟踪评级期间，大公将持续关注受评主体外部经营环境的变化、影响其经营或财务状况的重大事项以及受评主体履行债务的情况等因素，并出具跟踪评级报告，动态地反映受评主体的信用状况。

跟踪评级安排包括以下内容：

1) 跟踪评级时间安排

定期跟踪评级：大公将在本期融资券发行后 6 个月内发布定期跟踪评级报告。

不定期跟踪评级：大公将在发生影响评级报告结论的重大事项后及时进行跟踪评级，在跟踪评级分析结束后下 1 个工作日向监管部门报告，并发布评级结果。

2) 跟踪评级程序安排

跟踪评级将按照收集评级所需资料、现场访谈、评级分析、评审委员会审核、出具评级报告、公告等程序进行。

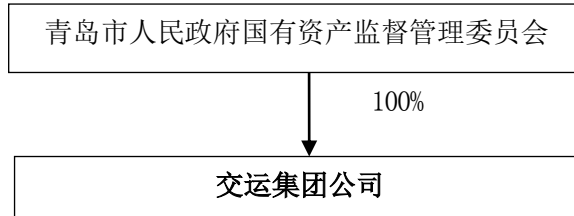
大公的跟踪评级报告和评级结果将对受评主体、监管部门及监管部门要求的披露对象进行披露。

3) 如受评主体不能及时提供跟踪评级所需资料，大公将根据有关的公开信息资料进行分析并调整信用等级，或宣布前次评级报告所公布的信用等级失效直至受评主体提供所需评级资料。



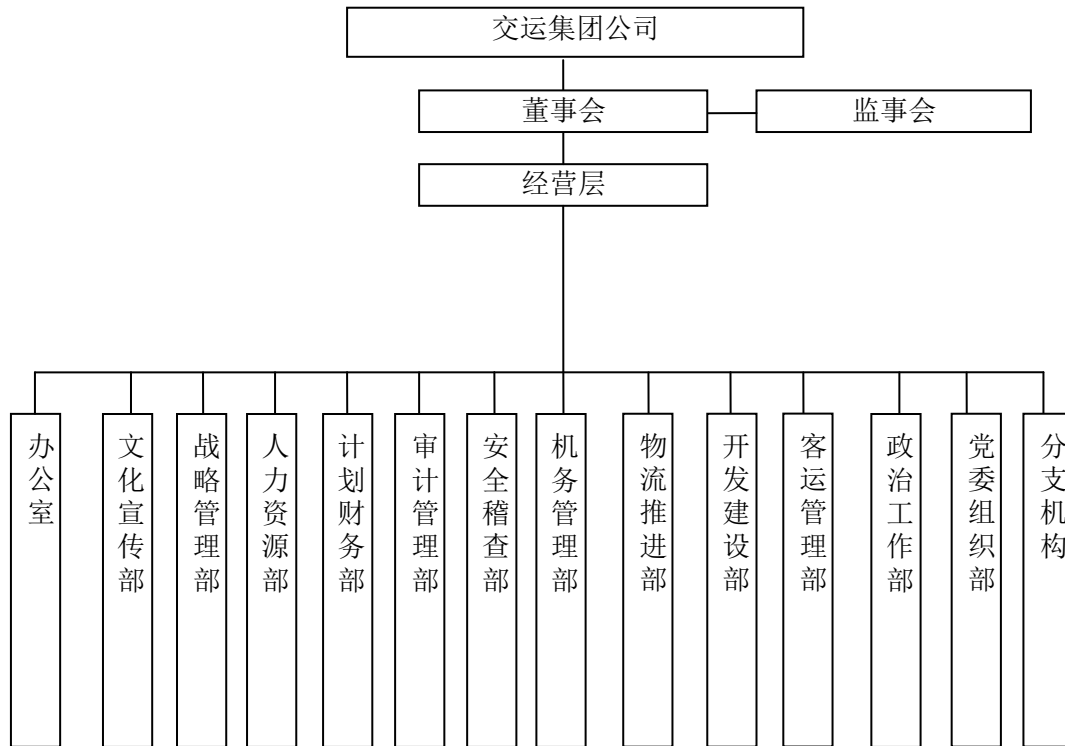
附件 1

截至 2017 年 6 月末交运集团公司股权结构图





附件 2 截至 2017 年 6 月末交运集团公司组织结构图



附件 3 截至 2016 年末交运集团公司子公司情况

单位：万元、%

序号	企业名称	注册资本 (万元)	主营业务范围	持股 比例
1	交运集团青岛温馨巴士有限公司	1,000.00	公交客运	100.00
2	青岛交运大型起重运输公司	1,468.28	大型设备运输	100.00
3	青岛市交通房地产实业公司	2,000.00	房地产经营开发、土石方开发	100.00
4	交运集团青岛文化传媒有限公司	1,000.00	广播电视节目制作经营、设计、制作、发布各类国内广告	100.00
5	青岛国际旅游集散中心有限公司	500.00	国内旅游	100.00
6	青岛交通建设工程有限公司	2,000.00	建筑机具租赁、搬家服务、房地产开发经营	82.85
7	青岛交运物流有限公司	500.00	货物专用运输服务起重、装卸吊拉	100.00
8	青岛交运平度联通运输有限公司	398.00	信息配载、仓储服务、货物中转、客运站经营	75.94
9	青岛交运第一汽车运输有限公司	300.00	汽车货运、装卸搬运货物、国内汽运货物代理	100.00
10	青岛交运银通旅游汽车有限公司	300.00	旅游运输	70.67
11	交运集团青岛温馨的士有限公司	1,000.00	出租客运、汽车租赁	100.00
12	青岛莱青客运服务有限公司	60.00	市际班车客运	96.67
13	青岛交运崂山运输有限公司	195.30	普通货运、房屋、场地租赁等	100.00
14	青岛交运保险代理有限公司	2,000.00	代理销售保险产品	100.00
15	交运集团青岛阳光汽车销售服务有限公司	1,000.00	比亚迪品牌汽车销售、机动车整车修理	100.00
16	青岛交运联运有限公司	200.00	货物运输	100.00
17	青岛海纳汽车保险销售有限公司	1,575.00	保险代理	19.05
18	交运集团青岛温馨校车有限公司	1,000.00	校车服务	100.00
19	青岛交运集团动车物流有限公司	2,000.00	货物运输、仓储业	62.00
20	交运集团青岛运输管理公司	250.00	运输管理	100.00
21	青岛凯迪汽车运输有限公司	50.00	普通货运	100.00
22	青岛交运广告中心	30.00	国内广告设计、制作	100.00
23	交运集团青岛阳光汽车销售有限公司	1,000.00	汽车销售	100.00
24	青岛交运莱西温馨巴士有限公司	500.00	客运	100.00
25	青岛交运即墨温馨巴士有限公司	500.00	客运	100.00
26	青岛交运平度温馨巴士有限公司	500.00	客运	100.00
27	交运集团平度温馨的士有限公司	500.00	出租客运、汽车租赁	100.00



附件 3 截至 2016 年末交运集团公司子公司情况 (续表 1)

单位: 万元、%

序号	企业名称	注册资本 (万元)	主营业务范围	持股 比例
28	交运集团阳光缔龙汽车销售有限公司	1,200.00	汽车销售	100.00
29	交运集团青岛阳光物业管理有限公司	200.00	物业服务	100.00
30	青岛交运胶州温馨巴士有限公司	500.00	客运	100.00
31	交运集团青岛信息科技有限公司	300.00	批发零售	100.00
32	交运集团青岛阳光新能源有限公司	2,000.00	能源销售	100.00
33	青岛即运汽车客运总站有限公司	500.00	客运	100.00
34	交运集团平度公路港有限公司	2,000.00	客运站经营	51.00
35	青岛交运阳光置业有限公司	1,000.00	房地产开发	100.00
36	青岛交运公务车租赁有限公司	500.00	汽车租赁	100.00
37	青岛交运轮胎有限公司	100.00	轮胎销售	100.00
38	青岛第一汽车运输公司汽车四队	-	货运	100.00
39	青岛双赢汽车运输有限公司	1,128.00	货运	79.44
40	青岛都市公共交通研究院有限公司	200.00	城乡公共交通规划	100.00
41	青岛交运莱西温馨的士有限公司	500.00	出租车客运	100.00
42	青岛交运阳光汽车文化有限公司	100.00	汽车文化交流活动组织策划	100.00
43	青岛交运公共自行车租赁有限公司	200.00	自行车租赁服务	100.00
44	青岛都市新能源车辆研究院有限公司	200.00	新能源车辆推广应用	100.00
45	交运集团青岛阳光气瓶检测有限公司	100.00	检验 PD5 特种气瓶	100.00
46	青岛交通创客工场有限公司	200.00	企业管理咨询	100.00



附件 4

交运集团公司主要财务指标

单位：万元

年 份	2017年6月 (未经审计)	2016年	2015年	2014年
资产类				
货币资金	64,121	41,319	41,830	29,882
应收账款	11,404	13,273	13,099	9,868
其他应收款	169,104	170,106	124,344	98,413
预付款项	20,147	19,908	15,571	19,177
存货	6,960	6,217	7,992	9,731
流动资产合计	289,029	266,492	224,383	173,860
固定资产	186,860	187,813	184,439	164,549
在建工程	30,691	29,723	21,639	19,192
无形资产	29,580	29,737	30,395	29,824
非流动资产合计	281,835	281,544	269,654	222,450
总资产	570,865	548,036	494,037	396,311
占资产总额比 (%)				
货币资金	11.23	7.54	8.47	7.54
应收账款	2.00	2.42	2.65	2.49
其他应收款	29.62	31.04	25.17	24.83
预付款项	3.53	3.63	3.15	4.84
存货	1.22	1.13	1.62	2.46
流动资产合计	50.63	48.63	45.42	43.87
固定资产	32.73	34.27	37.33	41.52
在建工程	5.38	5.42	4.38	4.84
非流动资产合计	49.37	51.37	54.58	56.13
负债类				
短期借款	153,490	119,870	72,330	37,830
应付票据	33,779	34,100	17,591	13,255
应付账款	46,918	46,470	37,505	44,232
预收款项	12,194	11,709	12,906	14,500
其他应付款	75,925	75,641	57,213	37,815
一年内到期的非流动负债	3,000	3,224	0.00	0.00
流动负债合计	333,243	301,230	208,520	155,514
长期借款	62,629	67,974	88,750	82,258
应付债券	-	19,980	19,920	19,860
长期应付款	65,086	48,476	64,042	25,429
非流动负债合计	139,462	148,128	185,089	139,661
负债合计	472,705	449,358	393,609	295,174

附件 4 交运集团公司主要财务指标（续表 1）

单位：万元

年 份	2017 年 6 月 (未经审计)	2016 年	2015 年	2014 年
占负债总额比 (%)				
短期借款	32.47	26.68	18.38	12.82
应付票据	7.15	7.59	4.47	4.49
应付账款	9.93	10.34	9.53	14.99
预收款项	2.58	2.61	3.28	4.91
其他应付款	16.06	16.83	14.54	12.81
一年内到期的非流动负债	0.63	0.72	0.00	0.00
流动负债合计	70.50	67.04	52.98	52.69
长期借款	13.25	15.13	22.55	27.87
应付债券	0.00	4.45	5.06	6.73
长期应付款	13.77	10.79	16.27	8.61
非流动负债合计	29.50	32.96	47.02	47.31
权益类				
少数股东权益	2,346	2,427	2,843	2,394
实收资本（股本）	11,279	11,279	11,279	11,279
资本公积	87,092	87,092	87,092	86,388
未分配利润	-5,446	-4,383	-2,967	-1,001
归属于母公司所有者权益	95,814	96,250	97,585	98,742
所有者权益合计	98,160	98,678	100,428	101,136
损益类				
营业收入	80,858	181,384	173,638	162,866
营业成本	105,083	209,821	190,696	166,693
管理费用	18,845	40,544	39,449	36,933
财务费用	5,435	11,929	10,922	7,465
营业利润	-62,586	-112,070	-93,998	-72,126
营业外收支净额	61,604	112,201	94,358	72,617
利润总额	-982	131	360	491
净利润	-1,145	-631	-436	-655
归属于母公司所有者的净利润	-1,063	-875	-695	-864
占营业收入比 (%)				
营业成本	129.96	115.68	109.82	102.35
管理费用	23.31	22.35	22.72	22.68
财务费用	6.72	6.58	6.29	4.58

附件 4 交运集团公司主要财务指标（续表 2）

单位：万元

年 份	2017 年 6 月 (未经审计)	2016 年	2015 年	2014 年
占营业收入比 (%)				
营业利润	-77.40	-61.79	-54.13	-44.29
营业外收支净额	76.19	61.86	54.34	44.59
利润总额	-1.21	0.07	0.21	0.30
净利润	-1.42	-0.35	-0.25	-0.40
归属于母公司所有者的净利润	-1.31	-0.48	-0.40	-0.53
现金流类				
经营活动产生的现金流量净额	11,915	-4,139	-6,017	-3,718
投资活动产生的现金流量净额	-21,854	-25,280	-41,315	-51,174
筹资活动产生的现金流量净额	32,741	22,833	58,417	41,004
财务指标				
EBIT	4,469	11,831	11,368	8,304
EBITDA	-	36,948	40,491	27,253
总有息负债	319,518	293,333	262,303	178,424
毛利率 (%)	-29.96	-15.68	-9.82	-2.35
营业利润率 (%)	-77.40	-61.79	-54.13	-44.29
总资产报酬率 (%)	0.78	2.16	2.30	2.10
净资产收益率 (%)	-1.17	-0.64	-0.43	-0.65
资产负债率 (%)	82.81	81.99	79.67	74.48
债务资本比率 (%)	76.50	74.83	72.31	63.82
长期资产适合率 (%)	84.31	87.66	105.88	108.25
流动比率 (倍)	0.87	0.88	1.08	1.12
速动比率 (倍)	0.85	0.86	1.04	1.06
保守速动比率 (倍)	0.20	0.14	0.25	0.19
存货周转天数 (天)	5.64	12.19	16.73	19.97
应收账款周转天数 (天)	13.73	26.17	23.81	18.24
经营性净现金流/流动负债 (%)	3.76	-1.62	-3.31	-2.21
经营性净现金流/总负债 (%)	2.58	-0.98	-1.75	-1.36
经营性净现金流利息保障倍数 (倍)	2.19	-0.35	-0.49	-0.48
EBIT 利息保障倍数 (倍)	0.82	1.01	0.92	1.06
EBITDA 利息保障倍数 (倍)	-	3.16	3.29	3.49
现金比率 (%)	19.24	13.72	24.86	19.22
现金回笼率 (%)	145.54	136.51	136.82	141.01
担保比率 (%)	0.00	0.00	0.00	0.00

附件 5 各项指标的计算公式

1. 毛利率 (%) = $(1 - \text{营业成本} / \text{营业收入}) \times 100\%$
2. 营业利润率 (%) = $\text{营业利润} / \text{营业收入} \times 100\%$
3. 总资产报酬率 (%) = $\text{EBIT} / \text{年末资产总额} \times 100\%$
4. 净资产收益率 (%) = $\text{净利润} / \text{年末净资产} \times 100\%$
5. EBIT = 利润总额 + 计入财务费用的利息支出
6. EBITDA = EBIT + 折旧 + 摊销 (无形资产摊销 + 长期待摊费用摊销)
7. 资产负债率 (%) = $\text{负债总额} / \text{资产总额} \times 100\%$
8. 长期资产适合率 (%) = $(\text{所有者权益} + \text{非流动负债}) / \text{非流动资产} \times 100\%$
9. 债务资本比率 (%) = $\text{总有息债务} / \text{资本化总额} \times 100\%$
10. 总有息债务 = 短期有息债务 + 长期有息债务
11. 短期有息债务 = 短期借款 + 应付票据 + 其他流动负债 (应付短期债券) + 一年内到期的非流动负债 + 其他应付款 (付息项)
12. 长期有息债务 = 长期借款 + 应付债券 + 长期应付款 (付息项)
13. 资本化总额 = 总有息债务 + 所有者权益
14. 流动比率 = $\text{流动资产} / \text{流动负债}$
15. 速动比率 = $(\text{流动资产} - \text{存货}) / \text{流动负债}$
16. 保守速动比率 = $(\text{货币资金} + \text{应收票据} + \text{交易性金融资产}) / \text{流动负债}$
17. 现金比率 (%) = $(\text{货币资金} + \text{交易性金融资产}) / \text{流动负债} \times 100\%$
18. 存货周转天数¹¹ = $360 / (\text{营业成本} / \text{年初末平均存货})$
19. 应收账款周转天数¹² = $360 / (\text{营业收入} / \text{年初末平均应收账款})$
20. 现金回笼率 (%) = $\text{销售商品及提供劳务收到的现金} / \text{营业收入} \times 100\%$
21. EBIT 利息保障倍数 (倍) = $\text{EBIT} / \text{利息支出} = \text{EBIT} / (\text{计入财务费用的利息支出} + \text{资本化利息})$

¹¹ 半年取 180 天。

¹² 半年取 180 天。

22. EBITDA 利息保障倍数（倍）= EBITDA/利息支出 = EBITDA /（计入财务费用的利息支出+资本化利息）
23. 经营性净现金流利息保障倍数（倍）= 经营性现金流量净额/利息支出 = 经营性现金流量净额 /（计入财务费用的利息支出+资本化利息）
24. 担保比率（%）= 担保余额/所有者权益×100%
25. 经营性净现金流/流动负债（%）= 经营性现金流量净额/[（期初流动负债+期末流动负债）/2]×100%
26. 经营性净现金流/总负债（%）= 经营性现金流量净额/[（期初负债总额+期末负债总额）/2]×100%

附件 6 企业主体信用等级符号和定义

大公主体信用等级符号和定义：

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，有较高违约风险。

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。

注：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。

大公评级展望定义：

正面：存在有利因素，一般情况下，未来信用等级上调的可能性较大。

稳定：信用状况稳定，一般情况下，未来信用等级调整的可能性不大。

负面：存在不利因素，一般情况下，未来信用等级下调的可能性较大。