

信用等级公告

联合[2013] 147 号

联合资信评估有限公司通过对厦门港务控股集团有限公司信用状况进行综合分析和评估, 确定

厦门港务控股集团有限公司

主体长期信用等级为

AA⁺

特此公告。

联合资信评估有限公司

二零一三年十一月二十七日



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

电话: (010) 85679696

传真: (010) 85679228

邮编: 100022

网址: www.lhratings.com

厦门港务控股集团有限公司

主体长期信用评级报告

评级结果:

主体长期信用等级: AA⁺

评级展望: 稳定

评级时间: 2013 年 11 月 27 日

财务数据

项 目	2010 年	2011 年	2012 年	13 年 9 月
资产总额(亿元)	192.48	195.82	219.36	228.02
所有者权益合计(亿元)	83.10	85.73	85.49	89.48
长期债务(亿元)	48.09	41.17	70.88	65.89
全部债务(亿元)	61.76	70.79	88.32	88.39
营业收入 (亿元)	40.59	48.84	54.62	50.12
利润总额 (亿元)	7.71	8.02	8.74	4.47
EBITDA(亿元)	12.09	13.05	15.36	--
营业利润率(%)	22.41	21.46	21.03	16.83
净资产收益率(%)	7.71	7.60	7.47	--
资产负债率(%)	56.83	56.22	61.03	60.76
全部债务资本化比率(%)	42.64	45.23	50.81	49.69
流动比率(%)	122.28	97.34	123.73	109.46
全部债务/EBITDA(倍)	5.11	5.43	5.75	--
EBITDA 利息倍数(倍)	2.84	4.02	3.29	--

注: 1.2013 年三季度财务数据未经审计。

2.公司计入其他流动负债的短期融资券在指标计算中已计入短期债务。

分析师

车飞 李阳

lianhe@lhratings.com

电话: 010-85679696

传真: 010-85679228

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

Http: //www.lhratings.com

评级观点

联合资信评估有限公司(以下简称“联合资信”)对厦门港务控股集团有限公司(以下简称“公司”)的评级反映了公司作为厦门港区最主要的港口运营企业,在港口资源条件、配套物流体系建设、区域市场份额和未来发展潜力等方面具备的突出优势。近年来,公司货源腹地得到拓展、资产规模稳步扩张。同时,联合资信也关注到港口行业经营易受经济环境波动影响、厦门港内集装箱业务竞争激烈、未来投资规模较大、房地产业务土地储备不足等因素给公司未来经营与发展带来的不利影响。

厦门市国资委计划对厦门港口资源进行整合,整合后的港口运营公司(主要是集装箱业务)由公司控股统一经营。届时公司集装箱业务量在厦门港区市场占有率有望达到 90% 以上,形成相对垄断市场地位。因恶性竞争造成厦门港区集装箱装卸收费标准较低的现状有望得到改变,公司港口装卸业务经营业绩有望进一步提升。

未来受厦门港区集装箱业务整合带来的利好因素影响,公司经营状况继续有望保持良好态势,综合实力有望进一步提升。联合资信对公司的评级展望为稳定。

优势

1. 公司是厦门港区主要的运营主体,码头自然条件优越,集装箱业务区域市场占有率高,整体竞争实力较强。
2. 公司拥有较完善的港口物流配套体系,设备作业能力和作业效率较高,业务人员专业素质较高。
3. 近年来,在港口货物吞吐量稳定增长和贸易快速增长的背景下,公司主营业务收入呈现较

快增长趋势。

4. 公司资产规模保持稳定增长，构成相对稳定，整体资产质量良好。

关注

1. 中国宏观经济增长趋缓，全球经济复苏前景面临不确定性。作为港口经营企业，公司对外部经济环境依存度较高，经济波动给公司带来一定经营压力。

2. 公司在建及拟建项目较多，资金需求规模大，存在一定的对外融资需求。

3. 厦门港区内各集装箱业务运营主体间激烈的竞争格局导致厦门港区集装箱装卸收费标准长期处于较低水平。

4. 公司房地产业务目前没有土地储备，未来房地产板块中长期持续发展能力有待观察。

5. 厦门市政府将对公司部分子公司股权划转后造成的净资产减少通过增加资本金和资产注入的形式予以补偿，上述事宜进展情况有待关注。

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）与厦门港务控股集团有限公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与厦门港务控股集团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，未因厦门港务控股集团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厦门港务控股集团有限公司提供，联合资信不保证引用资料的真实性及完整性。

六、厦门港务控股集团有限公司主体长期信用等级自 2013 年 11 月 27 日至 2014 年 11 月 26 日有效；根据跟踪评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

一、主体概况

厦门港务控股集团有限公司（以下简称“公司”或“厦门港务”）前身为厦门市交通国有资产投资有限公司，成立于1997年11月。2004年，公司接受了厦门港务集团有限公司无偿划转的部分资产及相应的负债，并接受了厦门市财政局无偿划转的对厦门港务集团有限公司的100%股权，同时更名为厦门港务控股集团有限公司，2006年公司更名为现名。截至2013年9月底，公司注册资本为31亿元，为厦门市国有资产监督管理委员会下属的国有独资企业。

公司主要从事投资建设和经营东渡、海沧、嵩屿、漳州招银、刘五店等五个港区，以及与港口相关的仓储、物流业。公司以港口生产建设为中心，以港口装卸运输为主业，已经形成了集装箱和散杂货装卸、外轮代理、港口后勤保障等港口服务体系。

截至2013年9月底，公司总部设办公室、财务部、企业管理部、投资管理部、技术管理部、工程管理部、人力资源部、审计部、法律事务部、党委办公室（团委）和纪检监察室等12个职能部门（见附件1-2）；拥有职工8462人；纳入合并报表范围内的主要子公司21家（见附件1-3），其中包括两家上市公司：厦门国际港务股份有限公司（股票代码：3378HK）及厦门港务发展股份有限公司（股票代码：000905）。

截至2012年底，公司资产（合并）总计219.36亿元，所有者权益合计85.49亿元（其中包含少数股东权益33.57亿元）；2012年公司实现营业收入54.62亿元，利润总额8.74亿元。

截至2013年9月底，公司资产（合并）总计228.02亿元，所有者权益合计89.48亿元（其中包含少数股东权益33.70亿元）；2013年1~9月，公司实现营业收入50.12亿元，利润总额4.47亿元。

公司注册地址：厦门市湖里区东渡路127

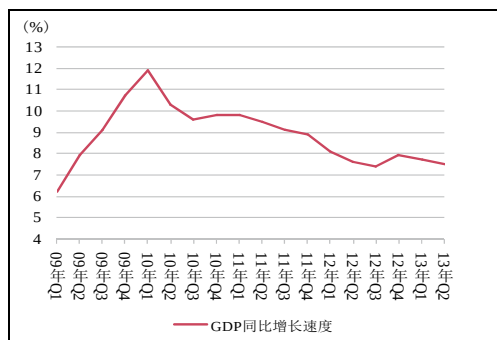
号六楼，法定代表人：郑永恩。

二、宏观经济和政策环境

1. 宏观经济

2012年三季度以来，随着中央领导层换届完成，在“调结构、转方式”的政策基调和新型城镇化发展战略作用下，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，近四个季度经济增速呈现小幅波动调整态势。根据国家统计局数据初步核算，2013年上半年中国实现国内生产总值248009亿元，同比增长7.6%，GDP连续两个季度同比增速回落，一季度同比增长7.7%，二季度增长7.5%。

图1 2009年以来中国GDP季度增长情况



资料来源：国家统计局

2013年上半年，中国规模以上工业增加值同比增长9.3%，增速比一季度回落0.2个百分点；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）实现主营业务收入478365.4亿元，同比增长11.4%；规模以上工业企业实现利润总额25836.6亿元，同比增长11.1%。

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，对外贸易增速持续下滑。具体而言：①消费平稳增长。2013年上半年社会消费品零售总额为110764亿元，同比名义增长12.7%，增速比一季度加快0.3个百分点。②投资保持较快增长，第三产业投资增速加快。2013年上半年

固定资产投资（不含农户）181318 亿元，同比增长 20.1%，增速比一季度回落 0.8 个百分点，比上年同期回落 0.3 个百分点。③对外贸易增速进一步下滑，贸易顺差持续扩大。2013 年上半年，中国进出口总额为 19977 亿美元，同比增长 8.6%，增速比一季度回落 4.9 个百分点，其中出口金额同比增长 10.4%，增速回落 8.0 个百分点，进口金额同比增长 6.7%，增速回落 1.9 个百分点，贸易顺差达 1079.5 亿美元，较上年同期的 689.2 亿美元显著扩大。

2013 年上半年，中国 CPI 同比增长 2.4%，涨幅与一季度持平，比上年同期回落 0.9 个百分点；从 CPI 分类指数看，食品类价格走势对 CPI 影响明显。PPI 方面，2013 年上半年中国 PPI 同比下降 2.2%，降幅比一季度扩大 0.5 个百分点，比去年同期扩大 1.6 个百分点；由于受国内外宏观经济增速放缓影响，PPI 呈不断下降趋势。

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 年上半年，中国财政累计收入为 68591 亿元，累计支出为 59714 亿元，同比增长分别为 7.5% 和 10.8%，增幅比上年同期下降 4.7 和 10.5 个百分点；财政收入增幅放缓的情况下，各项民生政策仍得到较好落实，教育、医疗卫生、社会保障和就业、节能环保等各方面支出均实现两位数增长。结构性减税方面，4 月 10 日召开的国务院常务会议决定，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。据国家税务总局统计，2013 年 7 月底已确认纳入营改增试点范围的纳税人 104.26 万户。

据测算，此次进一步扩大“营改增”试点，2013 年企业将减轻负担约 1200 亿元。基础设施建设方面，中央财政不断加大投资建设力度，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，包括以下六方面：①市政地下管网建设和改造；②污水和生活垃圾处理及再生利用设施建设；③燃气、供热老旧管网改造；④地铁、轻轨等大容量公共交通系统建设；⑤城市配电网建设；⑥生态环境建设。

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；运用公开市场操作、再贷款、再贴现等工具，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；进一步推进利率市场化改革，自 7 月 20 日起全面放开贷款利率管制；扩大人民币在跨境贸易和投资中的使用；继续稳步推进金融企业改革；深化外汇管理体制改革的。

政府通过盘活存量资金支持结构调整，货币供应量增速回落，信贷结构调整力度加大。2012 年央行两次下调存款准备金率共 1 个百分点后，进入 2013 年市场资金紧张局面尚未改善；至二季度末市场流动性异常紧张，银行间隔夜市场拆借利率虽大幅拉升，但央行未予干涉；截至 2013 年 8 月末，央行未对存款准备金率进行调整。2013 年 6 月末，M2 存量达 105.4 万亿，同比增长 14%，高于预期目标 1 个百分点。从信贷数量来看，2013 年 6 月末，人民币贷款余额为 68.1 万亿元，同比增长 14.2%，比年初增加 5.08 万亿元，同比多增 2217 亿元，货币信贷保持合理增长有效支撑实体经济。2013 年上半年，非信贷社会融资规模 5.07 万亿，同比增长 69.7%，其中信托贷款同比增长 258.4%、委托贷款同比增长 130%，社会融资方式多元化进一步凸显。人民币汇率方面，截至 2013 年 6 月末，人民

币兑美元汇率中间价为 6.1787，比上年末升值 1.73%；上半年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。

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。继续促进农业稳定发展，夯实粮食丰收基础，落实“米袋子”省长负责制，加大对重大农业基础设施建设的支持力度，加强耕地保护和高标准农田建设。遏制产能严重过剩行业盲目扩张，以钢铁、水泥、电解铝、平板玻璃、船舶等行业为重点，出台化解产能过剩的政策措施。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”；但从上半年房地产市场运行看，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，房地产调控政策面临更大挑战。城镇化建设方面，6月26日，国务院总理李克强主持召开国务院常务会议，研究部署加快棚户区改造，促进经济发展和民生改善，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，其中2013年改造304万户；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；鼓励“债贷组合”方式用于棚改债券；允许棚改债券规模由项目总投资的60%提升至70%。

总体来看，2013年上半年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，调整产业结构和转变经济增长方式仍是政策主线，房地产政策调控仍面临较大挑战，城镇化建设将继续

保持快速发展并成为经济增长主要推动力量。

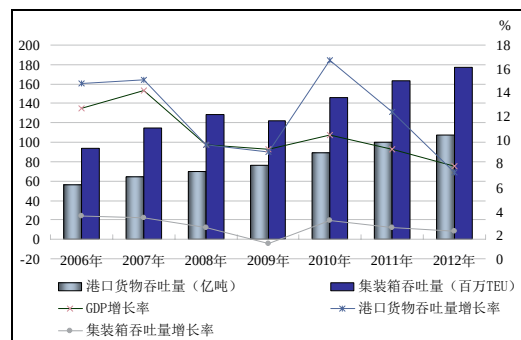
三、行业及区域经济环境

1. 港口行业

(1) 行业现状

港口作为国民经济和社会发展的基础设施，其发展与国民经济发展水平密切相关。近年来随着中国社会经济的快速发展，港口行业发展较为迅速，货物吞吐能力和吞吐量持续上升。2012年以来，受欧债危机持续以及中国宏观经济增速趋缓影响，港口货物吞吐量增速趋于回落。2012年中国港口完成货物吞吐量107.76亿吨，同比增长7.3%，增速同比下滑5.1个百分点。其中，沿海港口完成68.80亿吨，同比增长8.2%，增速同比下滑3.2个百分点；内河港口完成38.96亿吨，同比增长5.9%，增速同比下滑6.1个百分点。2012年中国港口完成集装箱吞吐量1.77亿TEU，同比增长8.4%，增速同比下滑3.6个百分点。

图2 2006~2012年中国港口吞吐量与GDP增长比较



资料来源：国家统计局和交通运输部《公路水路交通行业发展统计公报》

交通运输部10月15日公布，2013年1~9月，中国规模以上港口货物吞吐量为79.46亿吨，同比增长10.3%，增速为2013年以来新高，高于2012年同期的6.3%。其中，沿海港口货物吞吐量合计54.47亿吨，同比增长10.4%；内河港口货物吞吐量合计24.89亿吨，同比增长10%。

从货种来看，2012年液体散货、干散货、

件杂货、集装箱和滚装汽车等五大货种在港口货物吞吐量中所占比重分别为 8.4%、58.4%、9.9%、18.4%（集装箱按重量计算）、4.9%。货种格局变化不大，仍以干散货和集装箱为主。

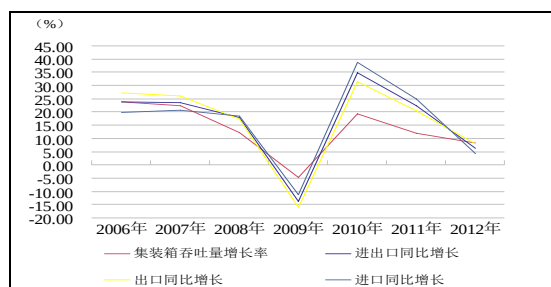
2012 年中国港口完成液体散货吞吐量 9.06 亿吨，同比下降 0.5%；干散货吞吐量 62.91 亿吨，同比增长 7.4%，增速同比下滑 6.2 个百分点；集装箱吞吐量（按重量计算）19.81 亿吨，同比增长 11.7%，增速同比下滑 4.1 个百分点；件杂货吞吐量 10.64 亿吨，同比增长 4.6%，增速同比下滑 2 个百分点；滚装汽车吞吐量（按重量计算）5.33 亿吨，同比增长 10.2%，增速与 2011 年持平。

2012 年中国规模以上港口完成煤炭及制品吞吐量 19.96 亿吨，同比增长 2.7%，增速较去年同期上升 0.2 个百分点；完成石油天然气及制品吞吐量 7.38 亿吨，同比下降 1.3%；完成金属矿石吞吐量 15.00 亿吨，增长 8.3%，增速较去年同期上升 0.9 个百分点。

中国港口集装箱吞吐量增速主要取决于与中国制造业出口情况，相应的与中国对外贸易状况息息相关。2012 年以来，在世界经济复苏明显放缓，国内经济下行压力加大的形势下，中国外贸进出口增速明显放缓。根据海关统计数据显示，2012 年 1 月~12 月中国进出口总值 38667.6 亿美元，同比增长 6.2%，增速较 2011 年回落 16.3 个百分点。其中，出口 20489.3 亿美元，同比增长 7.9%，增速较 2011 年回落 12.4 个百分点；进口 18178.3 亿美元，增长 4.3%，增速较 2011 年回落 20.6 个百分点。全年实现贸易顺差 2311 亿美元，同比大幅扩大 48.1%。

据海关统计，2013 年 1~9 月，中国实现进出口贸易总额 3.06 万亿美元，扣除汇率因素同比增长 7.7%。其中出口 1.61 万亿美元，增长 8%；进口 1.45 万亿美元，增长 7.3%；贸易顺差 1694 亿美元，增长 14.4%。

图 3 近年来中国港口集装箱吞吐量增速与对外贸易额增速情况



资料来源：根据公开资料整理

（2）行业政策

为扶持港口行业发展，中国政府相继制定了《全国沿海港口发展战略》、《长江三角洲、珠江三角洲和渤海湾三个区域沿海港口建设规划(2004-2010)》、《全国沿海港口布局规划》、《全国内河航道与港口布局规划》和《交通运输“十二五”发展规划》，引导港口进行资源整合及发展格局的优化升级。

根据《交通运输“十二五”发展规划》，沿海港口方面，要继续有序推进主要货类运输系统码头建设，加强航道、防波堤、公共锚地等港口公共基础设施建设，优化沿海港口结构与布局，促进港口结构调整，着力拓展港口功能，提升港口的保障能力和服务水平。规划的具体目标是形成布局合理、保障有力、服务高效、安全环保、管理先进的现代化港口体系，沿海港口深水泊位达到 2214 个，能力适应度（港口通过能力/实际完成吞吐量）达到 1.1。

内河水运方面，认真贯彻落实《国务院关于加快长江等内河水运发展的意见》，实施长江干线航道系统治理，加快以高等级航道为重点的内河航道建设，加快内河港口规模化、专业化港区建设，推进内河船型标准化，加强航道养护管理。具体目标是：内河航道通航条件显著改善，“两横一纵两网十八线”1.9 万公里高等级航道 70%达到规划标准，高等级航道里程达到 1.3 万公里，内河水运得到较快发展，运输优势进一步发挥。

作为所在城市经济运行重要的组成部分，

近年来港口企业的发展得到了所在城市政府的大力支持。所在地政府在土地使用、税费减免、项目审批、社会服务等方面给予了港口企业诸多优惠政策。此外，针对港口企业业务的经营特点，所在地政府在集装箱海铁联运、内贸集装箱增量补贴以及发展现代物流业等方面给予专项财政补贴，有利支持了港口企业的发展壮大。

总体来看，中国政府的相应政策支持有助于促进中国港口行业优化产业结构、扩展产业规模，为中国港口行业未来五年的发展提供了良好的政策环境保证。

(3) 行业发展趋势

综合性大型枢纽港发展势头良好

2011 年，货物吞吐量超过亿吨的港口由上年的 22 个增加到 26 个。2012 年货物吞吐量超过亿吨的港口数量进一步增加至 29 个，其中沿海亿吨港口 19 个；内河港口 10 个（见表 2），中国是世界上拥有亿吨港口数量最多的国家。2012 年集装箱吞吐量超过 100 万 TEU 的港口由 2010 年的 18 个增加到 19 个，2012 年进一步增加值 22 个，其中沿海港口 18 个；内河港口 4 个。2012 年中国规模以上港口完成货物吞吐量 97.75 亿吨，同比增长 7.2%，增速与全部港口货物吞吐量增速基本持平。

根据中港网发布数据显示，2012 年世界港口吞吐量排名前十位中，中国大陆港口占据 7 席，其中宁波—舟山港和上海港连续多年稳居前两位。2012 年世界港口集装箱吞吐量排名前十位中，中国大陆港口占据 5 席，其中上海港继续稳居第一位；天津港取代荷兰鹿特港位居第十位。

表 1 2012 年集装箱吞吐量超百万 TEU 港口情况

排 名	港 口	集装箱吞吐量（万 TEU）
沿海港口		
1	上海港	3252.94
2	深圳港	2294.13
3	宁波—舟山港	1617.48
4	广州港	1454.74
5	青岛港	1450.27
6	天津港	1230.31

7	大连港	806.43
8	厦门港	720.17
9	连云港港	502.01
10	营口港	485.10
11	烟台港	185.05
12	福州港	182.50
13	日照港	174.92
14	泉州港	169.70
15	丹东港	125.02
16	汕头港	110.36
17	虎门港	110.36
18	海口港	100.01
内河港口		
1	苏州港	586.35
2	佛山港	266.71
3	南京港	230.03
4	江阴港	115.38

资料来源：《2012 年公路水路交通行业发展统计公报》

表 2 2012 年货物吞吐量超过亿吨的港口情况

排 名	港 口	吞吐量（亿吨）
沿海港口		
1	宁波—舟山港	7.44
2	上海港	6.37
3	天津港	4.77
4	广州港	4.35
5	青岛港	4.07
6	大连港	3.74
7	唐山港	3.65
8	营口港	3.01
9	日照港	2.81
10	秦皇岛港	2.71
11	深圳港	2.28
12	烟台港	2.03
13	北部湾港	1.74
14	连云港港	1.74
15	厦门港	1.72
16	湛江港	1.71
17	黄骅港	1.26
18	福州港	1.14
19	泉州港	1.04
内河港口		
1	苏州港	4.28
2	南京港	1.92
3	南通港	1.85
4	湖州港	1.78
5	镇江港	1.35
6	江阴港	1.32
7	泰州港	1.32
8	重庆港	1.25
9	嘉兴内河港	1.09
10	岳阳港	1.04

资料来源：《2012 年公路水路交通行业发展统计公报》

**码头泊位持续增加、大型化和专业化程度
进一步提升**

船舶大型化是近几年全球航运业发展的主要趋势，各大航运企业纷纷采用大型船舶以降低营运成本，增强竞争力。为适应全球船舶运输大型化的发展趋势，近年来中国港口码头泊位大型化、专业化程度进一步提升，航道、码头、堆场、集疏港交通、港口机械等硬件设施的现代化水平不断提高。2012 年底中国港口拥有生产用码头泊位 31862 个，比上年末减少 106 个。其中，沿海港口生产用码头泊位 5623 个，增加 91 个；内河港口生产用码头泊位 26239 个，减少 197 个。细分级别来看，2012 年底中国港口拥有万吨级及以上泊位 1886 个，比上年末增加 124 个。其中，沿海港口万吨级及以上泊位 1517 个，增加 95 个；内河港口万吨级及以上泊位 369 个，增加 29 个。1—3 万吨级（不含 3 万吨级）泊位 732 个，3—5 万吨级（不含 5 万吨级）泊位 335 个，5—10 万吨级（不含 10 万吨级）泊位 581 个，10 万吨级以上泊位 238 个，较 2011 年底分别增加 16 个、16 个、40 个和 23 个。5 万吨级以上码头增长速度较快。2012 年底中国港口专业化泊位 997 个，通用散货泊位 379 个，通用件杂货泊位 340 个，比上年末分别增加 55 个、41 个和 18 个。

投资主体呈现多元化

随着中国对外开放的深化和市场经济的发展，中国政府在政策上放宽了对外商投资港口的股权限制，并取消了港口公用码头的中方控股要求，港口投资主体的多元化步伐逐步加快。近年来大型航运公司、码头运营商以及货主企业参与港口投资、运营，与港口企业实现战略合作，谋求保障其物流链的畅通。其中大型航运公司和码头运营商主要集中于收益较高的集装箱码头或参股港口运营企业；货主企业主要集中于投资专业化铁矿石、原油、煤炭等散货码头。目前在中国沿海港口布局的世界上规模较大的航运公司和码头运营商包括中国远洋运输（集团）总公司、中国海运（集团）总公司、招商局集团、A.P.Moller-Maersk（马士基集团）、和记黄埔有限公司、新加坡港务

集团、迪拜环球港务集团等。货主企业包括首钢集团、宝钢集团、鞍钢集团、神华集团和中国石油、中国石化、华能集团等国内大型钢铁企业和能源类企业。对于港口企业来讲，投资主体的多元化有助于拓展航线和货源，保证吞吐量的增长，拓宽港口建设的融资渠道；但另一方面，由于参与港口投资的航运公司和码头运营商在资金技术和管理水平方面具有明显优势，其进入货运仓储装卸等行业后，必然会加剧港口行业的竞争。

港口资源整合趋势加快

2006年由国务院审议通过的《全国沿海港口布局规划》对中国港口资源进行了一次合理规划，引导港口进行资源整合及发展格局的优化升级。近年来，随着市场化改革不断深入和港口的快速发展，港口之间的竞争也日趋激烈，港口资源整合趋势加快。目前，中国沿海的各大港口已经完成，或在进行或酝酿资产整合，另外部分沿海和内河港口也互相寻求合作共谋发展。相邻或相近的港口实现一体化运营，沿海和内河港口之间的联姻，同一港区不同经营主体相互合作都将成为未来中国港口行业资源整合的主要趋势。港口资源整合有利于港口行业避免资源浪费和同质化竞争；有助于实现集约化发展，提升中国港口在世界上的地位和影响。

港口物流——保税港区和临港工业园快速发展

随着中国对外贸易的发展，国家通过批准建设保税港区、保税物流园区等方式促进临港物流业发展。保税港区作为目前中国对外开放层次最高、政策最优惠、功能最齐全的特殊经济功能区，叠加了保税区和出口加工区税收和外汇政策，由一个海关统一监管，具备集装箱港口装卸功能以及拆拼箱等增值服务和多式联运物流条件，区内可进行产品研发、加工、制造等，在促进地区经济发展的同时也为当地港口的业务发展提供了良好条件。目前中国已在沿海主要港口设立了 13 个保税港区，其中

规模最大天津东疆保税港区已于 2012 年 6 月具备整体封关运作条件。

近年来,沿海港口以港口物流服务吸引产业转移、促进临港工业发展,通过合资合作、提供全程物流服务等引进对港口货物吞吐拉动作用大的临港工业项目。未来随着中国宏观经济的持续增长以及出口产品结构的转变,以保税港区和临港工业园为代表的临港物流区发展前景良好,对所在地港口业务的促进作用将进一步增强。

(4) 行业关注

全球经济复苏放缓拖累外贸集装箱吞吐量增长

长期来看,集装箱海运市场与全球经济发展形势息息相关,中国港口集装箱业务将随全球经济增长而增长。但短期内由于欧债危机影响,中国对外贸易增速回落,将继续影响港口集装箱吞吐量增速放缓。

经济增速放缓影响大宗散货吞吐量

考虑到目前中国宏观经济增速逐步趋缓,短期内以铁矿石、煤炭为代表的散杂货需求预计将会减少,部分专业化港口将受到一定影响。长期来看,随着中国逐步进入工业化后期以及产业转型,传统大宗散货煤、油、矿等港口吞吐量增长将进一步趋缓,而依托先进制造业和新能源产业的天然气、滚装汽车、液体化工、粮食等货种未来将成为港口新增增长点。

港口产能扩张过快、产能过剩风险较大

近年来,中国港口处于建设的高峰期,目前港口吞吐能力已超实际需求的 20%~30%。未来随着新增煤炭、铁矿石、原油专业化泊位产能集中释放,假设港口吞吐量增速持续回落,加上在建及待建的码头,未来中国港口供需结构将进一步失衡,港口企业竞争更加激烈。

总体来看,作为国民经济和社会发展的重要基础设施,港口货物吞吐量与宏观经济发展水平密切相关。中国港口行业经历了多年高速发展后,已进入平稳运行阶段,增速与 GDP

增长基本保持一致。2012 年以来,受欧债危机持续以及中国宏观经济增速趋缓影响,中国港口货物吞吐量增速有所回落,原油等大宗货物及集装箱吞吐量受到冲击。《交通运输“十二五”发展规划》的出台有助于促进中国港口行业优化产业结构、扩展产业规模,为中国港口行业的发展提供了良好的政策环境保证。未来随着投资主体的多元化、港口整合速度的加快、港口费率市场化的推进及港口物流的发展升级,优势港口企业竞争力将进一步增强。

2. 区域经济环境

公司位于厦门市,厦门市是中国最早成立的经济特区之一,是以外向型经济为主导的经贸港口城市。

根据《2012年厦门市国民经济及社会发展统计公报》,2012年厦门市全年地区生产总值(GDP) 2817.07亿元,按可比价格计算,比上年增长12.1%。其中,第一产业增加值25.21亿元,增长0.4%;第二产业增加值 1374.01亿元,增长12.6%;第三产业增加值1417.85亿元,增长11.7%;三大产业结构为0.9:48.8:50.3。

2012年,厦门市全社会固定资产投资1332.64亿元,比上年增长18.1%,其中固定资产投资(不含农户) 1322.98亿元,增长18.2%。分产业看,第一产业投资增长25.0%,第二产业投资增长14.1%,第三产业投资增长19.3%,三次产业投资比例为0.04:20.22:79.74。

工业方面,2012年厦门市全部工业总产值4664.66亿元,比上年增长13.3%,工业增加值1163.98亿元,增长12.8%。电子、机械两大支柱产业共有规模以上工业企业649家,占全市规模以上工业企业数的43.2%,完成工业总产值2843.89亿元,占全市规模以上工业的64.2%;其中机械行业工业总产值1081.43亿元,下降2.8%。

房地产开发投资方面,2012年,厦门市全年投资518.88亿元,增长18.4%,其中土地购置费198.15亿元,增长6.8%,占房地产投资的比

重为38.2%，占全社会固定资产投资的比重为14.9%。全市商品房施工面积3579.73万平方米，增长1.9%；商品房新开工面积817.57万平方米，下降22.7%；商品房销售面积615.34万平方米，增长38.2%，其中住宅销售480.27万平方米，增长76.5%；截至2012年底，全市商品房待售面积248.96万平方米，下降0.04%，其中住宅待售面积 72.31万平方米，下降19.5%。

总体看，厦门市是海峡西岸经济区的重要中心城市，其战略定位和稳定发展为公司的发展创造了一个良好的外部环境。

四、基础素质分析

1. 产权状况

截至 2013 年 9 月底，厦门市国有资产监督管理委员会为公司的出资人及唯一股东，是公司的实际控制人。

2. 企业规模

厦门港作为东南沿海重要的天然深水良港，自然条件优越，拥有便捷的集疏运网络，根据《厦门港总体规划》，厦门港将成为国家综合运输体系的重要枢纽和集装箱运输的干

线港以及对台“三通”的主要口岸。公司以港口生产建设为中心，以港口装卸运输为主业，同时带动货运、船代、船务、理货、旅游客运、租赁等业务的发展。

截至 2013 年 9 月底，公司运营的集装箱、散杂货、液体化工品、煤炭和矿石等生产性泊位 25 个，均在万吨级以上，其中 10 万吨级泊位 12 个，码头岸线总长 8616 米，20 万吨船舶可乘潮进出。2012 年公司完成货物吞吐量达 8151 万吨，占厦门货物吞吐量总量的 47.31%。2013 年 1~9 月，公司完成货物吞吐量 6573 万吨，同比增长 9.98%；完成集装箱吞吐量 396.7 万 TEU，较 2012 年同期增长了 7.2%，占厦门全港集装箱吞吐量的 67.96%。目前，公司所属码头已开辟 35 条远洋干线和 21 条近洋班轮，包括北美航线 12 条、欧洲航线 8 条、地中海航线 2 条、中东线 1 条、东南亚线 6 条、东北亚线 11 条、台湾线 5 条、内支线 24 条、内贸航线 26 条，每周航班数达 100 多班。远洋干线通达欧洲、美西、美东、波斯湾、非洲、澳大利亚、南美、日韩、东南亚及中国香港、台湾等 50 多个国家和地区的 130 余座港口，内支线辐射汕头、福州、温州、上海等国内主要港口。

表 3 截至 2013 年 9 月公司已运营生产性泊位情况

港区	码头	运营主体	生产性泊位	泊位吨级	设计通过能力	用途
东渡港区	东渡码头	国际港务	1#-4#1	5-10 万吨	320 万吨	内贸集装箱、散杂货
	海天码头	国际港务	5#-11#	5-10 万吨	150 万标箱	集装箱
	石湖山码头	港务石湖山	18#、19#	5 万吨	176 万吨	金属矿石和煤炭
海沧港区	国际货柜码头	国际货柜	1#-3#	10 万吨	95 万标箱	集装箱
	海润码头	国际港务	4#-6#2	5-10 万吨	120 万标箱	集装箱
	明达码头	国际港务	8#3	10 万吨	120 万标箱	散杂货
	海沧港区	石湖山码头	7#	10 万吨	95 万吨	金属矿石和煤炭
	海鸥石化码头	海鸥石化	9#	5 万吨	110 万吨	液体化工品
嵩屿港区	嵩屿码头	嵩屿集装箱	1#-3#	10 万吨	180 万标箱	集装箱

资料来源：公司提供

公司是以厦门国际港务股份有限公司

(HK.3378, 简称“国际港务”)为核心生产经

营单位，其他主要子公司还包括厦门港务发展股份有限公司（以下简称“港务发展”）、厦门港务集团石湖山码头有限公司（以下简称“石湖山码头”）、厦门港务集团和平旅游客运有限公司（以下简称“和平旅游客运”）、厦门港务建设有限公司（以下简称“港务建设”）、厦门嵩屿集装箱码头有限公司（以下简称“嵩屿码头”）等。

厦门国际港务股份有限公司

国际港务成立于1998年5月25日，注册资本金27.262亿元人民币，2005年12月19日在香港上市，股票代码3378.HK。国际港务的业务主要包括从事国际及国内集装箱装卸及储存、散货/件杂货装卸、储存及港口配套增值服务，包括港口物流、拖轮服务、航运代理及理货，是厦门最大的港口码头运营商，亦是厦门唯一能够提供全面港口配套增值服务的企业。国际港务目前拥有三个国际集装箱码头（海天集装箱码头7个泊位、厦门国际货柜码头2个泊位及海润码头2个泊位）及一个国内贸易集装箱以及国际及国内贸易散/件杂货装卸码头（东渡码头4个泊位），总泊位共16个，可供吨位最大的集装箱货轮航行进出港口。国际港务是厦门经营大型粮食及化肥装卸泊位的唯一企业，同时也是中国处理进口石材的一个主要分拨中心。

截至2012年底，国际港务总资产为77.98亿元，所有者权益41.19亿元。2012年实现营业收入36.42亿元，净利润4.30亿元。

2013年9月末，国际港务总资产为81.05亿元，所有者权益56.85亿元（含少数股东权益）。2013年1~9月实现营业收入36.30亿元，净利润2.64亿元。

厦门港务发展股份有限公司

港务发展成立于1999年4月21日，为国际港务子公司，国际港务对其持股比例55.13%。港务发展注册资本为5.31亿元，主营业务为以港口为依托的综合物流业务以及散杂货、内贸集装箱的装卸、堆存、仓储和轮船

靠离泊等，是厦门港区唯一从事内贸集装箱业务的港口企业。经国际港务2004年第一次临时股东大会审议通过，并经中国证监会“证监公司字【2004】25号”《关于厦门路桥股份有限公司重大资产重组方案的意见》批准，港务发展与国际港务于2004年7月31日进行了重大资产置换，即国际港务以其拥有的在中国外轮理货总公司厦门分公司（现名“厦门外理理货有限公司”）、中国厦门外轮代理有限公司、厦门港务物流有限公司、厦门港务集团国内船舶代理有限公司、厦门港务鹭榕水铁联运有限公司和厦门港船务公司（现名“厦门港务船务有限公司”）的权益性资产，以及原厦门港务集团有限公司东渡港务分公司的全部净资产和部分土地使用权，与港务发展拥有的两座大桥（厦门大桥和海沧大桥）为主的资产和相对应的负债进行置换。资产置换后，港务发展变更为现名。

截至2012年底，港务发展总资产为36.25亿元，所有者权益21.49亿元。2012年实现营业收入29.95亿元，净利润2.40亿元。

2013年9月末，港务发展总资产为39.53亿元，所有者权益23.06亿元（含少数股东权益）。2013年1~9月实现营业收入31.35亿元，净利润1.79亿元。

厦门港务集团石湖山码头有限公司

石湖山码头注册资本金4000万元人民币，为公司全资子公司，主要从事港口货物装卸搬运、仓储、国内货物运输代理。截至2012年底，石湖山码头总资产为6.67亿元，所有者权益2.86亿元。2012年实现营业收入3.42亿元，净利润0.49亿元。截至2013年9月底，石湖山码头总资产为7.42亿元，所有者权益2.87亿元。2013年1~9月实现营业收入2.64亿元，净利润0.41亿元。

厦门港务集团和平旅游客运有限公司

和平旅游客运成立于2002年2月4日。目前，和平旅游客运是厦门港唯一获得许可为国内外班轮、邮轮提供靠泊服务的客运码头。现拥有长度为120米的2万吨级的浮码头一个，长

度为100米的6000吨级的浮码头2个，浮码头前沿水深可达13米。和平旅游客运总占地面积约10000m²，建筑面积约13000m²，驻有海关、边检、出入境签证、检验检疫等多家联检单位，可及时为旅客提供各种现场服务。根据和平旅游客运公司现有的功能配套，年客运吞吐能力可达到100万人次。

截至2012年底，和平旅游客运总资产为1.57亿元，所有者权益1.23亿元。2012年实现营业收入0.82亿元，净利润0.17亿元。

截至2013年9月底，和平旅游客运总资产为1.65亿元，所有者权益0.75亿元。2013年1~9月实现营业收入0.52亿元，净利润0.09亿元。

厦门港务建设有限公司

港务建设注册资本金8000万元，为公司全资子公司，主要从事房地产开发与经营、物业管理、建设工程设备租赁。下属全资子公司厦门港务地产有限公司（以下简称“港务地产”）目前主要的开发项目为地处厦门中心城区的国际邮轮城项目。截至2012年底，港务建设总资产为31.48亿元，所有者权益9.08亿元。2012年实现营业收入13.01亿元，净利润2.35亿元。截至2013年9月底，港务建设总资产为21.27亿元，所有者权益10.00亿元。2013年1~9月实现营业收入9.24亿元，净利润1.43亿元。

3. 人员素质

截至2013年9月底，公司高级管理人员共6人，包括1名总经理、4名副总经理及一名总工程师，均具有大学及以上学历。

公司董事长、党委书记郑永恩先生，现年55岁，大学学历，高级工程师；毕业于天津大学港口工程系，曾任厦门港口建设指挥部助理工程师、工程师、指挥助理，厦门海沧建港指挥部常务副总指挥，厦门港口开发公司总经理，厦门港务集团有限公司副总经理，公司总经理、党委副书记等职务，2007年起任公司党委书记、董事长。

公司董事、总经理及党委副书记陈鼎瑜先生，现年55岁，大学学历，工程师；曾任厦门港务局拖驳公司轮机长，厦门港务局技术处技术员、科员，厦门港船务公司工程师、副经理，厦门港船务公司经理兼书记，厦门港务集团董事、副总经理，公司副总经理、党委委员等职务，2007年任公司董事、总经理及党委副书记。

截至2013年9月底，公司拥有在职员工8462人，从教育程度来看，硕士研究生及以上学历人员占比1.05%，大学本科人员占比16.52%，大学专科人员占比17.16%，中专及以下人员占比65.27%。

综合看，公司高层管理人员具备长期从事相关业务的工作经历，具有丰富的大企业经营管理经验，对公司整体状况十分熟悉，领导能力强，整体素质高；公司员工数量众多，文化素质一般，符合公司所处行业特点，能够较好地满足公司经营发展的需要。

4. 外部环境与支持

外部支持

厦门市是依托厦门港建设而形成的城市。厦门港作为东南沿海重要的天然深水良港，自然条件优越，拥有便捷的集疏运网络，目前是全国第七大集装箱枢纽港。根据《厦门港总体规划》，厦门港将成为国家综合运输体系的重要枢纽和集装箱运输的干线港以及对台“三通”的主要口岸。作为厦门市主要的企业之一和港口设施的主要运营主体，厦门市委、市政府对公司的发展给予了大力支持，在土地使用、税费减免、项目审批、社会服务等方面给予了诸多优惠政策。公司享受“技术改造项目所需国产设备投资的40%从技术改造国产设备购置当年比前一年新增的企业所得税中抵免”的税收优惠政策。根据厦门港口管理局【2011】5号专题会议纪要，装卸包干费应按75元/TEU的标准支付补贴给公司。2010和2011年，公司获得集装箱海铁联运、内贸集装箱增

量补贴以及发展现代物流业补贴收益等各项财政补贴分别为1722.16万元和4003.24万元。

此外，2012年3月21日，经厦门市国资委“厦国资【2012】100号”文件批复，同意将土地一级开发作为公司主营业务，虽然截至2013年9月底公司尚未产生此项收入，但未来该业务将成为公司收入及利润新增长点。

厦门港区整合

2010年12月，交通运输部批复，原则同意厦门港在现有八个港区的基础上，将漳州市行政区划内的古雷、东山、云霄、诏安港区纳入厦门港，至此，厦门港和漳州港港区资源实现了全面整合。整合后的厦门港港区达到12个，深水岸线增加27公里。

厦门市国资委计划对厦门港口资源进行整合，整合后的港口运营公司（主要是集装箱业务）将由公司控股统一经营。目前资产评估工作已完成，正进入实质性的操作阶段。新成立的港口运营公司预计2013年下半年正式运营，因恶性竞争造成的厦门港区集装箱装卸收费标准较低的状况有望得到改变，有利于公司主业的进一步拓展。

东南国际航运中心建设

2011年，国务院批复《厦门市深化两岸交流合作综合配套改革试验总体方案》，明确提出支持厦门加快东南国际航运中心建设。厦门东南国际航运中心成为了继上海、天津、大连之后的第四个国际性航运中心，第一次跻身国家构建五大港口群建设的战略层面。“十二五”期内，厦门港将努力实现集装箱吞吐量从目前的600多万标箱跨越至千万标箱。

功能定位：厦门东南国际航运中心将建成腹地型和中转型相结合的复合型国际航运中心，总体功能定位是集商品、资本、技术、信息于一身；集海港、空港、陆地港与信息港为一体的智能型港口；是以厦门港为中心、福建省港口群为支撑、海峡西岸经济区为辐射范围的国际航运中心；是突出对台功能、实现与高雄、台中、基隆等台湾港口合作双赢的国际航

运中心。

目标：到2020年，厦门港将基本建成航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效，具有全球航运资源配置能力的国际航运中心；基本完善国际中转、国际配送、国际采购、国际贸易、航运融资、航运交易、航运租赁、离岸金融服务等功能；基本形成以厦门港为中心，以海峡西岸港口群为支撑的厦门东南国际航运中心，实现与高雄、台中、基隆等台湾地区港口的互动，实现以福建、江西、湖南等为经济腹地，与天津北方国际航运中心、大连国际航运中心、上海国际航运中心、香港国际航运中心相互补充，合理分工、紧密协作，基本打造成为“低碳环保、全球海空港智能网络、全球资源优化配置能力”的“第四代国际航运中心”。总体看，作为厦门港区最主要的运营主体，厦门港建设东南国际航运中心的战略将有利于公司业务拓展，巩固公司在厦门港区的优势地位。

五、管理分析

1. 法人治理

公司是国有独资公司，厦门市国有资产管理委员会是公司唯一的投资主体。根据《公司章程》，公司最高决策机构为董事会，目前公司董事会由7名董事组成的，设董事长1名，副董事长1名。董事长和副董事长按照《公司法》和《厦门市国有企业领导人员任用暂行办法》有关程序任免，董事会其他成员的任免按照《厦门市国有企业领导人员任用暂行办法补充意见》执行。公司实行董事会领导下的总经理负责制，董事长和总经理分设，实行决策机构与经营机构分设的管理办法，董事会在企业发展战略和中长期规划、重大组织结构调整和人事问题、经济改革和政策、重大投融资活动和建设项目等方面行使决策权；经理班子全面负责企业的生产经营管理活动。

在企业内部母子公司管理方面，公司通过委派董事、监事、财务人员等方式，对各子公司行使出资人的投资收益、重大决策和选择经营管理者等权利。公司以产权为中心、产业链为纽带，通过成员企业经营业务考核机制实现对全资、控股和参股子公司的管理。

公司法人治理结构正在完善过程中，与下属子公司和参股公司之间股权关系清晰。公司管理部门设置合理，职责清晰，正在积极改进分级管理模式，逐步完善相关管理制度。

2. 内部管理

公司自2004年9月以来，不断进行国有资产的优化重组，取得了良好成效，并积极推进下属子公司成功上市。同时，近年公司领导班子调整较大，产权改革幅度较大，管理体制有所变化。目前公司管理层级较多，最高达到六级，在一定程度上影响了管理效率。公司实行产权为中心的分级管理模式，公司与下属企业签订生产经营责任书，将公司整体目标层层分解到各企业，按照定性和定量两方面指标进行考核，促使下属企业在产业链基础上发挥各自优势，进而实现公司的整体目标。目前公司正在根据自身情况，积极完善自身管理体制，各方面管理制度也正在加紧制订和完善中。

财务管理方面，公司根据法人治理结构及母子公司运行体制确定财务管理体制。公司本部是资本运营中心、投资中心、资金结算中心、监督管理中心。公司实行全面预算管理，与生产经营计划和经营目标相对应，通过每月财务分析会及时分析、解决公司各单位生产、经营与管理中存在的问题，以保证公司经济责任目标的实现。

公司证券管理部建立了证券业务管理办法，规范证券投资行为。同时，公司还设立审计部，以内控调查为主对下属子公司及其领导进行收支、工资等方面的审计，并对公司重大投资进行审计监督。

投资管理部根据公司发展战略和中长期

发展规划，制定年度投资计划并负责跟踪考核，建立了较为科学的投资审批、决策机制，重大投资决策必须由公司董事会集体决策。公司设立了项目提议、项目初选、研究立项、项目审批、投资决策、投资实施的流程。公司财务部负责资金筹措和合理调度，根据资金预算，采取多种渠道筹集资金。

人力资源方面，公司制定了中长期人才需求规划，并层层分解到各基层企业。公司本部负责引进高级管理人员，基层企业在本部指导下引进自身所需人员。对于公司中层管理人员，由公司党委进行研究后推荐给董事会，董事会根据各基层企业的需求进行委派，基层企业具有人事建议权。公司通过年薪制和经营责任书对中层以上人员进行考核，与其薪酬挂钩；对一般人员采用竞争激励机制，与其岗位挂钩。公司提倡全员培训，与厦门大学管理学院共同建立MBA进修班，用以培训公司中层以上干部；对一般人员定期进行岗位技能及安全生产等方面的培训。

信息管理方面，公司管理层级较多，办公室是信息传递的中枢，设专人根据内部规则处理文件，定期将公司月度经营分析会内容下发至各基层企业。公司上报和下发的文件较多，办公室需要加强信息处理能力，目前正就公司信息化办公系统进行调研。

总体看，公司管理体制存在管理层级较多等问题，近年来公司着力进行产权改革、结构整合，整体管理水平和管理效率逐步改善。

六、经营分析

1. 经营现状

目前公司形成了以集装箱和散杂货运营、港口配套增值服务等港口相关业务为主，贸易和房地产开发等其他业务为辅的经营格局。

2010~2012年，在港口货物吞吐量稳定增长和贸易快速增长的背景下，公司主营业务收入呈现较快增长趋势，年均复合增长率达

15.21%。2012年，公司实现主营业务收入53.07亿元，同比增长10.77%，主要是因为：①公司码头货物吞吐量保持增长，相应的港口装卸堆存、拖轮助靠、代理劳务和理货等港口相关业务量均有不同程度的增长；②公司大力拓展贸易业务使得贸易业务收入出现较大幅度的增长。

主营业务构成来看，港口装卸堆存、房地产和贸易业务为公司最主要的收入来源，2012年上述业务对公司主营业务收入贡献率分别

为26.74%、16.04%和29.17%，其中贸易业务收入首度超过港口装卸堆存成为公司第一大收入来源。

从毛利率指标来看，2010~2012年，公司毛利率分别为26.37%、25.73%和26.47%。分板块来看，港口装卸堆存和房地产业务毛利水平较高，为公司利润的主要来源；毛利较低的工程施工、贸易和建材业务拉低了公司整体毛利水平。

表5 公司主营业务收入及毛利率情况（单位：亿元，%）

	主营业务收入（亿元）				毛利率（%）			
	2010年	2011年	2012年	13年1~9月	2010年	2011年	2012年	13年1~9月
港口装卸堆存	10.95	12.79	14.19	11.77	42.91	37.45	38.66	33.37
理货业务	0.55	0.56	0.62	0.57	33.66	35.46	27.09	33.51
运输业务	1.39	1.26	2.16	2.79	-4.43	6.14	-30.74	-4.03
代理业务	2.15	2.36	2.28	5.14	39.22	38.01	46.29	10.89
房地产业务	10.32	11.19	8.51	5.86	26.14	38.77	67.49	64.12
免税零售	0.17	0.19	0.19	0.12	40.98	42.71	44.91	44.72
船舶助靠业务	1.88	2.20	2.23	1.68	51.95	49.95	45.43	45.61
加工冷藏业务	0.09	0.09	--	--	26.48	-47.73	--	--
信息投资业务	1.15	--	--	--	27.47	--	--	--
工程施工	2.97	2.88	3.41	3.38	22.02	4.47	6.13	7.50
贸易	6.01	10.69	15.48	16.34	4.21	2.48	2.20	2.19
建材业务	2.16	3.48	3.99	2.47	5.55	7.73	18.23	24.40
其他	0.19	0.23	--	--	100.00	100.00	--	--
合 计	39.98	47.91	53.07	50.12	26.37	25.73	26.47	20.67

资料来源：公司审计报告

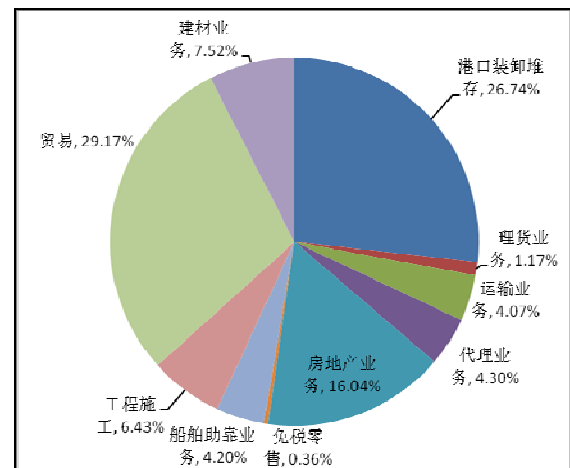
注：1. 2011年以来公司信息投资业务收入为零主要是由于厦门市信息投资集团有限公司划出所致；

2. 2012年以来加工冷藏业务收入为零主要由于厦门水产集团公司整体划出。

3. 2012年公司下属子公司厦门港务海运有限公司经营运输业务，由于处于前期业务扩张阶段，投入成本大，导致毛利率为负。

2013年1~9月，伴随着港口业务良好的运行态势，公司主营业务延续了2012年的增长趋势，实现收入53.07亿元，同比增长67.23%；毛利率较2012年下降5.80个百分点，为20.67%，主要是因为毛利率低的贸易板块占比增加和代理业务的毛利大幅降低，代理业务毛利大幅降低主要是因为营业税改增值税后，此项业务收入及成本核算方式改变（公司将货品价值也一起计入收入及成本），导致营业收入及营业成本相应增加，毛利率下降。

图4 2012年公司主营业务收入构成情况



资料来源：公司审计报告

2. 港口装卸堆存业务

港口装卸堆存业务是公司最主要的收入及利润来源。

2010~2012年,公司运营的码头货物吞吐量呈现快速增长趋势,年均复合增长率为9.68%;集装箱吞吐量年均复合增长8.75%(详见表6)。2012年公司完成货物吞吐量8151.00万吨,同比增长9.04%,增速高于全国港口(7.30%)1.74个百分点;完成集装箱吞吐量517.65万TEU,同比增长7.21%,低于全国港口(8.40%)1.19个百分点。公司是厦门港区最主要的运营主体,2012年货物和集装箱吞吐量分别占厦门港区的47.31%和71.88%。

受益于吞吐量的稳定增长,2012年公司港口装卸堆存业务实现收入同比增长10.95%,为14.19亿元;毛利率为38.66%,同比上升1.21个百分点。

2013年1~9月,公司完成货物吞吐量6573万吨,同比增长9.98%,占2012年全年的80.64%;集装箱吞吐量完成396.70万TEU,同比增长7.20%,占2012年全年的76.63%。2013年1~9月,公司港口装卸堆存业务实现收入11.77亿元,同比增长3.98%;毛利率为33.37%,较2012年下降5.29个百分点,主要是因为营改增核算方式改变,导致营业收入及营业成本相应增加,毛利率下降。

集装箱业务

从集装箱业务结构来看,外贸集装箱是主要的收入来源。2012年公司完成外贸集装箱401.76万TEU,同比增长4.37%,增速同比上升0.86个百分点;占总吞吐量的77.61%。在巩固外贸箱业务的基础上,公司积极开拓内贸箱业务,2010~2012年,内贸集装箱吞吐量年均复合增长率为32.70%,2012年为115.89万TEU,同比增长18.40%,增速受中国宏观经济增速放缓影响同比大幅回落30.33个百分点,但仍远高于外贸箱。2013年1~9月,公司外贸和内贸集装箱吞吐量分别完成302.38万TEU和94.32万TEU。从长期看,未来在福建省建设海峡西岸

经济区的背景下,对台航线将逐步拓展,公司集装箱吞吐量有望保持较快的增长。

近年来,公司在巩固传统腹地的基础上,充分利用赣龙铁路、大京九铁路的运输网络,拓展新腹地,尤其是加大对江西、湘南、安徽、粤东等内陆腹地的开发和无水港的建设,2011年公司在三明及江西吉安开工建设了陆地无水港。同时公司强化腹地营销网络的建设,适时整合海铁联运营销资源;加强与相关政府部门沟通,争取有效的政策支持及铁路部门的支持及合作,提高海铁联运业务的市场竞争力。2011年公司重新运作“东北—厦门—江西”联运线路,新推出“台湾—厦门—苏州/绵阳”线路,实现两岸海铁运输的成功对接。内贸箱方面,公司与大连港和中谷新良签定业务合作战略框架协议,积极推动港航合作,开展内贸航线南北中转。

福建省规划的四条沿海港口通往内陆腹地的大通道中,最主要的一条就是以厦门港为龙头,经漳州、龙岩、长汀,往江西与中西部地区联接。以厦门港为龙头的这条大通道,主要由国家高速公路厦成线福建段、319国道和龙厦快速铁路、龙赣铁路构成,铁路直通港区,海陆铁联运网的形成将有助于公司集装箱业务的发展。

公司主要优势:地理位置优越,深水泊位多,航道优势明显;在厦门港市场份额占比较高,处于行业主导地位,综合实力强;配套设施及服务完善,作业能力和作业效率较高,业务人员专业素质较高,运价相对较低。

公司主要不足:面临高雄港竞争,缺少喂给港,制约发展中转业务;经济腹地相对狭小,限制长远发展;部分集装箱经营权的转让,不利于集体整体发展;内贸箱堆场不足。

公司未来规划:加大码头投资力度,增加集装箱装卸能力;加大与国内外大的航运公司的合作力度,提高国际集装箱与远洋航线的停靠密度;提高装卸效率、服务水平,发挥品牌效应,吸引航运公司的挂靠;在航运公司的选

取及航线的选取上注意与高雄港的错位经营；加大内支线业务，巩固干线港的地位。

目前厦门港区与公司竞争集装箱业务的运营主体包括中远太平洋、和记黄埔和马士基等，各主体间激烈的竞争格局导致厦门港区集装箱装卸收费标准长期处于较低水平，影响了公司盈利水平。厦门市国资委拟于2013年完成对厦门港口资源整合，整合后的港口运营公司（主要是集装箱业务）将由公司控股统一经

营。目前资产的评估工作已完成，项目已经上报国家发改委及国家商务部审批。新成立的港口运营公司预计2013年下半年正式营业。目前公司集装箱业务量约占厦门港区总额的70%左右，整合后市场份额将显著上升，形成相对垄断市场地位，因恶性竞争造成的厦门港区集装箱装卸收费标准较低的现状有望得到改变，公司港口装卸业务收入及利润有望实现较大幅度增长。

表6 2010~2013年9月公司港口运营指标

年份	2010年	2011年	2012年	13年 1~9月	2010~2012 年均复合增长	2012年 同比增长	2012年占厦门 港区比例
货物吞吐量(万吨)	6776.00	7475.00	8151.00	6573.00	9.68%	9.04%	47.31%
集装箱 (TEU)	437.69	482.82	517.65	396.70	8.75%	7.21%	71.88%
其中：外贸箱	371.88	384.94	401.76	302.38	3.94%	4.37%	--
内贸箱	65.81	97.88	115.89	94.32	32.70%	18.40%	--
散杂货 (万吨)	1934.61	2146.21	2317.15	1959.00	9.44%	7.96%	23.89%

资料来源：公司提供

散杂货业务

公司是目前福建省规模最大的散杂货港口装卸企业。公司下属子公司国际港务是厦门经营大型粮食及化肥装卸泊位的唯一企业，同时也是中国处理进口石材的一个主要分拨中心。2010~2012年公司散杂货吞吐量呈现快速增长趋势，其中2012年完成2317.15万吨，同比增长7.96%。2013年1~9月，公司完成散杂货吞吐量1959万吨，较2012年同期增长了12.06%，占厦门全港的25.58%。

分货种来看，煤炭、铁矿石、石材及钢铁业务是公司散杂货业务主要品种，2012年上述货种吞吐量各占总额的37.74%、30.28%、4.89%和4.13%。

目前公司拥有散杂货堆场面积近60万平方米，仓储能力40余万吨；粮食筒仓22座（其中12座为中央储备粮库直接管理），仓储能力27万吨。其中，国际港务经营供散货及大部份件杂货装卸的东渡码头2个泊位，主要业务品种为粮食（大豆）、化肥、钢材及石制产品等；石湖山码头运营3个散杂货泊位，其中位于海

沧港区的7号泊位，是目前厦门港唯一能接待15万吨级“好望角”型船舶的散货泊位，通过海铁联运，为福建中西部以及江西省钢厂及电厂供应进口的铁矿砂、煤炭；下属海鸿石化码头，为公司与中石油合作项目，最大可停靠5万吨级船舶，目前拥有17个库容均为3000立方米的公用液体化工品储罐。

公司主要优势：地理位置优越，深水泊位多，航道优势明显，散杂货的港口硬件设施优越；轻工医药产品、化工原料及制品、金属矿石等货种来源较为稳定，货物量具有优势，市场占有率较高。厦门港借助海陆铁联运网能够得到更多的内地货源；厦门港作为对台主要的“三通”口岸，两岸贸易往来会增加厦门港散杂货吞吐量。

公司主要不足：散杂货经营码头布局不尽合理，没有形成专业性、规模化码头；部分具备竞争力的货种对公司的货物吞吐量增长贡献不很明显；公司内部存在一定竞争，合力效应不明显。

公司未来规划：加强港口其他货种业务；

加快散货码头深水泊位的建设；重新整合现有的散杂货码头资源，为增加散杂货业务量提供条件；加快粮食筒仓的建设速度，扩大粮食业务；发展现有的矿建材料、金属矿石业务为交易、集散中心。

旅客运输

2009年，公司投资的厦门海峡邮轮中心（原名为厦门国际旅游客运码头、厦门国际邮轮中心）投入运营。码头包括一座前沿底标高为一12.4米，岸线长为463.81米，可停靠14万总吨的大型国际邮轮码头和两座80米长浮码头。2012年公司完成旅客吞吐量84.39万人次；2013年1~9月，公司完成旅客吞吐量46.57万人次，同比减少14.70%。

为加快推动建设海峡邮轮母港，满足未来邮轮产业的发展需求，厦门市政府拟结合东渡码头片区改造对现有邮轮码头--国际邮轮中心（该码头隶属公司）进行改扩建与升级转型，目前正着手开展邮轮母港规划等前期工作。2011年9月7日，公司与合作方--中仑环球邮轮投资开发有限公司签订《合作建设厦门国际邮轮母港项目协议书》，协议约定项目合作内容主要包括引进与经营邮轮以及改造码头。国际邮轮母港已于2012年3月份实现航线常态化运营，全年已确定开航21个航次，主要航线将从台湾地区延伸至日韩和东南亚。预计未来以厦门为母港的邮轮靠泊量及旅客人流量有望实现快速增长。

3. 港口配套增值服务

公司的港口增值服务主要是以港口配套物流为主，包括运输业务、理货、代理业务和船舶助靠业务。2012年港口增值服务业务实现收入7.29亿元，同比增长14.26%。2013年1~9月，公司港口增值服务业务实现收入10.28亿元，同比增长115.68%，主要是因为代理业务大幅增长。

公司下属的厦门港务物流有限公司是目前福建省最大的专业性港务物流公司，集装箱

场装业务量市场份额为15%。厦门港务船务有限公司主要从事船舶助靠业务，为厦门港唯一从事港口船舶助离泊的企业。2011年该公司坚持“走出去”发展战略，将业务拓展到福州、泉州、古雷、广西等地，巩固扩大海南市场，目前外部市场业务量已占该公司业务量的25%。中国厦门外轮代理有限公司是目前厦门港区最大的船舶代理企业，占厦门港区集装箱班轮代理市场份额63%，散杂货代理市场份额24%，客运船舶代理市场100%；厦门外理理货有限公司是目前厦门港两家可以从事外轮理货的公司之一，目前占厦门港区集装箱班轮理货市场的份额69%，件杂货理货市场的份额为86%。公司下属子公司港务发展投资经营的厦门保税物流园区是国家目前批准的7个保税物流园区之一，可以享受“境内关外”的优惠政策。

公司主要优势：港区区位优势明显，具备建设厦门港物流园区的条件，发展港区物流有很大空间；公司是厦门唯一一个同时经营集装箱和散杂货装卸、理货业务的码头运营商，规模大，经营品种多，产业链条完整。

公司主要不足：厦门湾港区正处于规划变动中，公司所属港区仍需整合；厦门作为经济特区，拥有众多专门从事现代物流的公司，竞争激烈。

公司未来规划：贯彻整体营销策略，充分发挥港口物流供应链的整体优势，强化港口服务品牌，促进码头装卸业务与港口配套增值服务的互动发展；简化业务流程，降低作业成本，努力向客户提供一站式的港口配套增值服务。

4. 房地产业务

公司的房地产业务主要由全资子公司厦门港务建设有限公司的子公司港务地产经营。2012年公司房地产业务实现收入8.51亿元，主要来自国际邮轮城二期项目住宅、写字楼、车位的销售。

国际邮轮城项目共分二期，项目规划为综

合性地产项目，包括高档住宅、高档写字楼、综合商场、五星级酒店。国际邮轮城项目土地是厦门市政府于2006年初挂牌出让的2006G01地块（分为A1、A2、A3、A4地块四部分），用途为居住、办公、商业、酒店，总占地面积10.29万平米，规划建筑面积28.70万平米。目前公司已全部缴清土地出让价款共计12.13亿元。项目《建设用地规划许可证》、《建设工程规划许可证》、《国有土地使用权证》及《施工许可证》四证均齐全。项目一、二期自有资金已全部到位。

国际邮轮城项目一期为A2、A3地块项目，占地面积2.34万平方米，地上建筑面积7.47万m²，地下建筑面积1.91万平方米；项目总投资7.4亿元，规划建筑用途为住宅。一期项目2006年12月动工，2009年7月开始预售，已

销售402套，销售面积72786.15平方米，销售率100%，销售均价13089.80元/平方米。车位于2010年5月推出，截至2013年9月底，已销售938个，销售率37.31%（按个数计），已售面积30584.74平方米。

国际邮轮城项目二期A1地块占地面积6.56万平方米，建筑面积约27.73万平方米，其中地上建筑面积16.69万平方米。项目总投资17亿元，其中项目资本金5.1亿元，规划建筑用途为住宅、写字楼、商场和车库。住宅部分已销售623套，销售率99.84%，销售均价16530元/平方米，其中92.18%的销售款已于2011年度确认收入，剩余部分于2012年底确认。国际邮轮城二期项目（住宅、写字楼、车位）预计2013年将完成写字楼、车位以及商场的销售，预计收入约13亿元。

表7 截至2013年9月底公司房地产业务已完工及在建项目明细情况

已完工项目						
项目名称	项目位置	产品性质	建筑面积（平方米）	可售面积（平方米）	已售面积（平方米）	均价（元/平方米）
国际邮轮城（一期）住宅	湖里区疏港路西侧	住宅	94175.81	72786.15	72786.15	13089.80
国际邮轮城（一期）车位	2006G01-A2A3地块	车位		16451.55	14260.93	6991.19
国际邮轮城（二期）	东渡港区国际旅游客运码头后方	住宅	77462.24	71839.76	71839.76	16529.89
国际邮轮城（二期）	东渡港区国际旅游客运码头后方	写字楼	61999.88	60922.92	54198.65	23611.05
国际邮轮城（二期）	东渡港区国际旅游客运码头后方	车位	110624.35	--	16323.81	8449.01
在建项目						
国际邮轮城（二期）	东渡港区国际旅游客运码头后方	商场	30000	30000	--	--

资料来源：公司提供

注：国际邮轮城（二期）车位的预售证尚未办妥，无法确定可供销售面积。

根据厦门市政府【2011】256号会议纪要文件以及厦门市国土资源与房产管理局“厦国土房函【2011】218号”文件，同意对公司于2007年取得的厦门港务大厦项目按完全出让方式处置，该项目地上建筑面积57586.00平方米，土地用途为办公。未来港务大厦将成为公司房地产业务新的利润增长点。

目前，公司无明确的房地产业务发展计划，无拟建房地产项目和土地储备，未来中长期房地产业务持续发展能力有待观察。

5. 建材业务

公司下属厦门市路桥建材有限公司主营业务为生产和销售商品混凝土和建筑碎石，目前在厦门地区商品混凝土市场的占有率为8.79%，排名第三；建筑碎石市场占有率20%，排名第一。建材业务主要客户有色金属工业十六冶厦门分公司、中铁四局、九龙建设集团公司、福建建工集团总公司等建设单位，结算方式主要是月结放账3个月；主要供应商有福建龙麟集团、湖里区庆宗建材经营部等，结算

方式为半年结算。

2012年，公司实现建材业务收入3.99亿元，同比增长14.66%，主要是因为业务量及销售单价的上涨；毛利率为18.23%，同比上升10.50个百分点，主要是因为销售单价的上涨。2013年1~9月，建材业务实现收入2.47亿元，同比下降19.81%；毛利率较2012年大幅上升6.17个百分点。

6. 贸易业务

公司自2006年开始涉足大宗贸易业务，主要通过厦门港务发展股份有限公司、厦门港务贸易有限公司和厦门水产集团有限公司等子公司从事贸易业务，贸易产品主要包括钢材、水泥、化学产品（金属硅等），其中钢材贸易占比超过50%。

2010~2012年，公司贸易业务收入分别为6.01亿元、10.69亿元和15.48亿元，年均增长60.49%；贸易业务毛利率较低，毛利率分别为4.21%、2.48%和2.20%。2013年1~9月，贸易业务业务收入为16.34亿元，毛利率为2.19%。

在贸易业务结算模式上，公司为有效控制业务风险，均要求下游客户交存一定比例的保证金，采购的货物均储存在指定的仓库（一般为公司自有的仓库），确保控制货权，下游客户交付剩余货款后方可提货。同时为避免价格波动造成的损失，大宗货物交易会合同约定要求下游客户在出现货物跌价时及时补交保证金。公司的上游采购商包括首钢、日照钢铁、本溪钢铁等大型钢铁生产企业，下游客户包括众多贸易及生产企业。

公司对贸易业务的定位为：“港贸结合、以贸促港”。货物通过厦门港口，将给公司带来装卸搬运、理货、仓储等一系列的码头业务，从而一定程度促进公司主业的发展。同时，为控制经营风险，在贸易业务方面，公司有选择性地经营与公司港口物流供应链关联度高的业务品种，并收缩贸易业务经营规模。

7. 工程施工

公司工程施工业务主要由全资控股的厦门港务建设有限公司（以下简称“港务建设”）经营港口工程建设以及航道疏浚业务，同时对外承接政府对外委托和其他业主委托的基础设施建设工程项目。

2010~2012年公司工程施工业务收入保持快速增长，年均增长19.45%，2012年实现收入3.41亿元；毛利率波动较大，其中2010年明显高于其他年度，主要由于当期毛利率较高的航道疏浚业务量较大。2013年1~9月，工程施工实现收入3.38亿元，同比增长6.62%。

公司受厦门市政府直接委托，代建厦门市部分大型交通基础设施项目。代建工程的资金运作模式为：厦门市财政局按一定比例拨付项目资本金，同时由公司向银行申请项目贷款，项目贷款到期本息由厦门市财政局承担；项目建成并完成工程结算后移交给厦门市财政局。会计核算方式为：公司收到财政拨付的工程款或还贷本息，放在“其他应付款-财政局”科目核算，对外支付施工款项及支付贷款利息时，计入“在建工程”科目。工程结算完毕移交给市财政局，注销相应的“在建工程”和“其他应付款-财政局”，差额为未到期的贷款本金，则转入“其他应收款-财政局”；贷款到期时收到财政拨付的还贷本金后，冲减“其他应收款-财政局”和“长期借款”科目。

相关收费标准：公司根据厦门市财政局下发的厦财建（2011）53号文《关于调整我市财政性投融资项目建设单位管理费计取标准的通知》规定的管理费标准计取管理费。目前公司主要代建的项目包括厦门新站交通枢纽配套工程（主站房）、厦门新站交通枢纽配套工程（南北广场）和后溪长途汽车站工程。

总体看，目前公司形成了以集装箱和散杂货运营、港口配套增值服务港口相关业务为主，贸易和房地产开发等其他业务为辅的经营格局。近年来公司港口主业呈稳定发展态势，整体经营状况较好，货物吞吐量稳定增长，毛

利率保持在较高水平。未来受厦门港区集装箱业务整合带来的利好因素影响，公司经营状况继续有望保持良好态势。

8. 重大事项

资产划出

根据厦门市国资委《关于厦门水产集团有限公司无偿划转的批复》（厦国资产【2012】225号）文件，原纳入公司合并报表范围内的厦门水产集团有限公司（公司持股100%）于2012年整体划转至夏商集团有限公司。截至2012年底，厦门水产集团有限公司已完成股权划转手续。截至股权划转基准日（2011年12月31日），厦门水产集团资产总额3.86亿元、2011年实现营业收入0.21亿元、利润总额-0.08亿元。上述股权划转导致公司所有者权益减少22166.2万元（资本公积9983.46万元、未分配利润12183.74万元）。

根据厦门市人民政府办公厅《关于厦门国际信托有限公司和厦门市担保有限公司国有股权划转相关办理事项的通知》（厦府办【2012】74号）文件，原纳入公司合并报表范围内的厦门市担保有限公司（以下简称“厦门担保”，公司持股100%）整体划转至厦门市金财投资有限公司。上述股权划转于2012年12月27日完成工商变更手续。截至股权划转基准日（2011年12月31日），厦门担保资产总额3.00亿元、2011年实现营业收入0.23亿元、利润总额0.15亿元。上述股权划转导致公司所有者权益下降20995.97万元（资本公积20064.73万元、未分配利润931.24万元）。

根据厦门市人民政府办公厅《关于厦门国际信托有限公司和厦门市担保有限公司国有股权划转相关办理事项的通知》（厦府办【2012】74号）文件，公司持有的长期股权投资企业厦门国际信托有限公司（以下简称“厦门国际信托”）39%的股权划转至厦门市金财投资有限公司。截至股权划转基准日（2011年12月31日），公司对厦门国际信托投资成本为

4.90亿元、账面价值6.93亿元。截至2012年底，厦门国际信托已完成股权划转手续，目前公司仍持有其10%的股权（2012年底账面价值1.25亿元）。上述股权划转导致所有者权益下降48621.24万元（资本公积）。

公司厦府办【2012】74号文件明确了公司因厦门国际信托和厦门担保股权划转造成的净资产减少首先由厦门市财政局从海沧区回购的海沧保税港区东集中查验区经营性资产给予补偿，不足部分从公司和厦门金源投资集团有限公司2012年起上缴的国有资本经营收益以增加资本金的形式给予补偿，直至补足为止。相关经营资产主要是提供给子公司厦门港海沧集装箱查验服务有限公司使用的堆场及配套建筑，资产总额约2亿元，预计将于2013年底完成相关划转事宜。2012年公司收到厦门市财政局拨付的对厦门国际信托股权划转的补偿款7463.00万元。

截至2012年底，上述资产划转事项导致公司所有者权益合计减少91783.47万元。

东渡港区土地收储

根据公司下属三级子公司厦门港务2012年度第四次临时股东大会审议通过的《关于<东渡码头相关土地和资产收储方案>的议案》和厦门市国土资源与房产管理局、厦门市财政局于2012年11月1日印发的《关于同意有偿收储邮轮母港一期项目涉及厦门港务发展股份有限公司土地方案的批复》（厦国土房【2012】342号）文件，按照厦门市政府关于建设厦门国际邮轮母港项目的工作安排，厦门市土地发展中心拟代表厦门市政府对厦门港务运营的位于厦门国际邮轮母港规划区域内的东渡码头1#—4#泊位相关土地、资产实施搬迁和收储，并根据厦门市国有土地收储的有关规定向公司支付土地使用权及土地上全部附着物收储补偿款。本次收储地块位于厦门市东渡路，占地面积约31.50万平方米。

本次收储以评估确定的相关土地使用权和资产的价值作为收储补偿款的确定依据。据

福建联合中和资产评估有限公司（具有证券期货业务资格）出具的《邮轮母港一期项目用地厦门港务发展股份有限公司东渡分公司资产征收补偿评估报告书》（CPV 福建联合中和泉资评字[2012]第 032 号），以 2012 年 8 月 30 日为评估基准日，本次土地收储涉及的土地、房屋、地上构筑物、苗木、设备等资产的补偿价值总计为人民币 92573.79 万元。加之补偿厦门港务经营损失和人员过渡费 3519.80 万元，本次厦门港务可获得的实际收储补偿款合计 96093.59 万元。

根据厦门市土地发展中心与厦门港务拟订的《土地收储协议》，协议书生效后（2012 年 11 月 1 日生效）30 日内，厦门市土地发展中心向厦门港务支付补偿款总价的 20%；60 日内，再支付补偿款总价的 10%；其余 70% 补偿款根据土地及构筑物移交时间、结合海沧 20#、21#泊位工程进度向支付。截至 2012 年年底，厦门港务已陆续收到补偿款 19218.76 万元。

东渡港区 1#—4#泊位主要从事石材、钢材、水泥、化肥、金属/非金属矿石、粮食等散杂货种和内贸集装箱的装卸业务。本次土地收储完成后，东渡港区 1#泊位内贸集装箱业务将转移至公司租赁的嵩屿港区 3#泊位；海沧港区 20#、21#泊位（拟建）将承接东渡港区 2#—4#

泊位的散杂货业务。被收储泊位与拟搬迁泊位的基本情况详见表 8。

从本次土地收储对公司业务影响来看，一方面，由于拟搬迁安置泊位在靠泊能力、年设计通过能力等方面明显优于被收储泊位，本次收储有利于公司加快现有泊位由通用型向大型化、深水化、专业化转化，为散杂货业务和内贸箱业务拓展规模化经营提供基础条件。另一方面，根据《土地收储协议》，在搬迁过渡期内（即双方约定的交地期限：收储协议生效后 30 个月内），东渡港区 1#—4#泊位正常经营，因此公司经营业绩不会受到重大不利影响。

同时，联合资信关注到，由于拟搬迁的海沧 20#和 21#泊位上尚未开工，项目建设需要履行交通运输部、各级政府投资主管部门、地方港口行政管理部门、土地管理部门等政府部门的批准/核准/备案手续，因此存在一定政策风险。另外，由于厦门港务是厦门港区内唯一经营内贸集装箱业务的企业，考虑到近年来公司内贸集装箱吞吐量增长较快，拟搬迁的嵩屿 3#泊位未来可能出现通过能力不足，从而影响公司内贸集装箱业务经营。

考虑到上述重大事项可能对未来公司主营业务经营发展产生一定影响，联合资信将持续关注相关事项进展情况。

表 8 东渡港区被收储泊位与拟搬迁泊位的基本情况

类别	泊位名称	主要用途	靠泊能力 (单位：万吨)	年设计通过能力
被收储泊位	东渡 1#	集装箱	15000	120 万吨/15 万 TEU
	东渡 2#	粮食	50000	120 万吨/15 万 TEU
	东渡 3#	通用	50000	120 万吨/15 万 TEU
	东渡 4#	通用	15000	120 万吨/15 万 TEU
	合计	--	--	320 万吨/15 万 TEU
拟搬迁泊位	嵩屿 3#泊位	集装箱	100000	60 万 TEU
	海沧 20#泊位	粮食	70000	180 万吨
	海沧 21#泊位	通用	50000	270 万吨
	合计	--	--	450 万吨/60 万 TEU

资料来源：公司提供

9. 投资建设

近两年，公司在港口设施建设方面保持了

较大投入目前公司在建的主要项目包括嵩屿港区二期岸壁工程、厦门刘五店南部港区散杂货泊位工程和港务大厦工程，以及为厦门市政府代建的厦门新站交通枢纽配套工程（主站房）、厦门新站交通枢纽配套工程（南北广场）和后溪长途汽车站工程。

嵩屿港区二期岸壁工程

该工程主要建设内容包括建设岸壁 3 段，共 1797.90 米，其中南段直立式岸壁 423 米，东段直立式岸壁 1076 米，北段直立式岸壁 195 米，斜坡式岸壁 103.90 米。岸壁水工结构为不带卸荷板的沉箱重力式结构，建设标准按靠泊 10 万吨级集装箱兼顾载箱量为 12500 TEU 的集装箱预留建设。该工程于 2006 年开工，目前正在进行棱体后回填砂和码头后方清淤、陆域抛填施工。项目建设期为 2006~2014 年。

厦门刘五店南部港区散杂货泊位工程

本工程建设规模为码头年设计吞吐量 300 万吨，其中石材 200 万吨，钢铁 50 万吨，矿建砂石 50 万吨。拟建 3 个 5 万吨级散杂货泊位，其中北侧 6# 泊位水工结构设计船型为 7 万吨级散货船，其余 2 个泊位水工结构设计船型为 5 万吨级散货船。码头采用满堂式布置形式，码头总长 785m。该工程于 2009 年 2 月开工，目前已实现 6~8 号散杂货泊位的试营。项目建设期为 2009~2014 年。

港务大厦工程

港务大厦是厦门国际邮轮城办公区域内（但不属于国际邮轮城项目）的办公建筑物。建筑位于厦门岛西海域东侧，在东渡国际旅游客运码头及东渡路之间，主要功能是为公司及国内外投资公司提供国际性的办公配套服务及

办公空间。港务大厦总用地面积约 16360 平方米，总建筑面积为 73253.52 平方米，地上建筑面积 57050 平方米，地下建筑面积 16477 平方米，地下车库 2 层，建筑高度 129.95 米。该项目于 2006 年开工，目前正在进行地下一层结构的施工。项目建设期为 2008~2013 年。

厦门新站交通枢纽配套工程（南北广场）

该项目为厦门新站交通枢纽工程的配套项目。项目包括站前南北广场、BRT 停车场、公交及出租车停车场、地下轨道交通 1、4 号线土建预留工程、高架桥、道路、地下停车场及地下商业广场等。占地约为 18 万平方米，于 2008 年开工。南广场地下室于 2009 年 3 月开工建设，北广场土石方工程及基坑围护工程正在进行。项目建设期为 2008~2012 年。

后溪长途汽车站工程

后溪长途汽车站工程位于厦门新站片区，该项目的建设将促进厦门与周边地区的联结，改善提升厦门的城市公交网络，促进集美与厦门本岛的联结，可以为厦门塑造一个高效率、低费用、低污染的城市交通体系作贡献，以支撑人口密集、资源短缺、高密度的城市布局，具有良好的社会效益。项目用地面积 35282 平方米，总建筑面积 61709 平方米（其中，地下建筑面积 39930 平方米，地上建筑面积 21779 平方米）。项目建设期为 2008~2014 年。

截至 2013 年 9 月底，公司上述在建项目已完成投资 49.00 亿元，未来计划仍需投入 13.75 亿元，其中嵩屿港区二期岸壁工程和厦门刘五店南部港区散杂货泊位工程仍需投入 10.27 亿元。总体看，未来公司投资规模较大。

表 9 截至 2013 年 9 月底，公司在建项目投资情况（单位：亿元）

项目名称	项目批文	项目 总投资	资金来源		2013 年 9 月末已投资	未来 投入
			自筹	贷款		
在建项目						
嵩屿港区二期岸壁工程	厦海发投[2005]函 63 号	13.65	4.10	9.56	9.69	3.96
厦门刘五店南部港区散杂货泊位工程	厦发改投资[2008]函 116 号	15.48	4.64	10.84	9.17	6.31
港务大厦工程	厦发改投资[2006]函 16 号	4.16	1.25	2.91	3.86	0.30
厦门新站交通枢纽配套工程（南北广场）	厦发改投资[2007]749 号	9.85	2.94	6.91	8.27	1.58
后溪长途汽车站	厦发改投资[2010]278 号	2.61	2.61	0.00	1.81	0.80

国际邮轮城二期	厦发改投[2006]158号	17.00	5.10	11.90	16.20	0.80
合计	—	62.75	20.64	42.12	49.00	13.75

资料来源：公司提供

刘五店集装箱泊位工程

工程计划新建 3 个 10 万吨级集装箱泊位，岸线总长约 1,325 米，总吞吐能力 180 万 TEU。项目预计投资总额 21.00 亿元，预计 2014 年开始进行项目前期工作。

海沧港区 20#、21#泊位

目前工程尚在前期筹建。工程将承接东渡港区 2#—4#泊位的散杂货业务。海沧港区 20#、

21#泊位拟由厦门港务的全资子公司“厦门海隆码头有限公司”作为项目业主，负责投资建设和经营并用于收储地块现有业务搬迁安置，已陆续收到补偿款 2.88 亿元。

总体看，公司上述在建及拟建项目未来仍有较大规模的投资，公司存在一定对外融资需求。

表 10 截至 2013 年 9 月底公司主要拟建项目情况（单位：亿元）

序号	项目名称	计划开工时间	总投资	投资计划		
				2014 年	2015 年	2016 年
1	刘五店集装箱泊位工程	2014 年	21.00	2.00	5.00	7.00
2	海沧港区 20#、21#泊位	2013 年	15.00	6.00	4.00	2.00
合计			36.00	8.00	9.00	9.00

资料来源：公司提供

10. 经营效率

2010 年～2012 年，公司销售债权周转次数呈波动态势，三年分别为 5.92 次、6.36 次、5.94 次，存货周转次数和总资产周转次数均呈现上升，近三年两项指标加权平均值分别为 2.37 次、0.25 次，2012 年分别为 2.76 次和 0.26 次。总体看，公司整体资产经营效率一般。

11. 未来发展

公司未来战略规划的总体目标是保持在厦门港口行业中的主导地位，在更高层次和更大规模上发展港口产业和综合物流产业，充分利用比较优势发展建设及房地产、信息、贸易、金融与投资、旅游等产业，实现国有资产的保值增值和企业的跨越式发展，为厦门地区港口行业和海峡西岸经济区的发展做出贡献。

公司各业务板块的具体战略规划包括：

（1）码头物流业

公司要做强、做大集装箱业务，特别是国际集装箱干线业务，巩固集装箱干线港地位，积极扩大内支线业务；发展粮食、金属矿石、

煤炭及制品等具有前景的货类以及轻工医药产品等传统优势货类业务，巩固矿建材料业务；大力发展港口物流业务，以物流带动、促进港口吞吐量的增长。

（2）建设及房地产业

保质保期完成公司自身建设项目，利用公司优势，强势介入地区建设和代建市场，积极稳妥地开展房地产业务，保持和拓展建材业竞争优势。到 2015 年，公司争取成为厦门地区建设和房地产市场有影响的骨干企业，“厦港地产”争取成为区域性优质品牌。

（3）贸易

紧扣“以贸促港”指导思想，通过贸易活动延伸和完善港口物流服务链，强化公司港口业务的竞争力。同时，在有效规避风险的前提下，依托港口资金、仓储等优势形成“大贸易”格局。

（4）金融及资本运营业务

合理使用、充分发挥公司内现有金融类企业和部门的发展潜能，依托公司资产及信誉优势，积极稳妥地开展金融、证券类业务和资本

运营业务，积极发展市场需要并且企业具有相对比较优势的各类产业，实现企业资产的保值增值。

（5）电子信息

在软件产品、营运平台、终端服务三个方面取得决定性进展，保证福建及厦门电子口岸建设项目按政府要求如期完成并发挥效能。提供全省各口岸码头公司与关检单位的港航数据交换，为海西陆地港城市提供电子数据传输服务，与台湾关贸网对接提供两岸数据交换，同时承担交通部交通电子口岸厦门分中心的职能。

（6）旅游业

依托“国际邮轮城”的建设和运营，提供特色化经营和差异化服务。创造条件进入国际海上旅游和旅游酒店经营等领域。

七、财务分析

1. 财务质量及财务概况

公司提供的 2010 年~2012 年财务报表均已经天健正信会计师事务所审计，并出具了标准无保留意见的审计报告。公司 2013 年三季度财务数据未经审计。截至 2012 年底，纳入公司合并范围内的二级子企业 20 家，较 2011 年减少 2 家：系厦门水产集团有限公司和厦门市担保投资有限公司划出；增加 2 家：厦门金澳船舶自来水供应有限公司（之前该企业处于暂停营业状态，现经整改已恢复营业，因此重新纳入并表范围）和厦门嵩屿集装箱码头有限公司。截至 2013 年 9 月底，公司合并范围较 2012 年底无变化。整体看，资产划转对公司财务数据可比性产生一定影响。

2. 资产质量

2010~2012 年，公司资产规模稳步增长，年均增长率达到 6.75%，截至 2012 年底，公司资产总额 219.36 亿元。从资产结构来看，非流动资产占比始终较高，2012 年底达到 70.62%，

非流动负债中权益性投资、固定资产、在建工程及无形资产为主要构成科目，而流动资产方面，货币资金、应收账款、其他应收款及存货比重相对较大。

2010~2012 年，公司货币资金有所波动，但规模基本保持稳定，年均增长率 2.51%，截至 2012 年底为 26.13 亿元，其中其他货币资金额度为 3.79 亿元，主要为保证金、质押存款及房改维修基金存款资金。

往来款方面，公司应收账款及其他应收款均保持适中规模，其中应收款项近三年年均增长 15.70%，2012 年底为 9.50 亿元，从账龄来看，1 年以内款项占比 94.20%，坏账计提比例 0.73%。2012 年底公司其他应收款余额 9.54 亿元，规模较 2011 年底下降 4.75%，构成主要为与厦门住宅集团园博地产有限公司资金借款 4.38 亿元港务发展股权分置改革支付对价款 1.28 亿元和预付富邦财产保险有限公司投资款 1 亿元。从其他应收款账龄来看，1 年以内款项占比 50.67%，坏账计提比例 1.40%，1~3 年款项占比 33.04%，坏账计提比例 2.38%，3 年以上款项占比 16.29%（其中 5 年以上款项占比 13.55%），坏账计提比例 59.76%。公司应收账款账龄短，其他应收款账龄相对较长，但坏账计提较充分，经营性应收款项规模适中，风险较小。

2010~2012 年，公司存货规模呈缩减趋势，2012 年底为 14.28 亿元，同比下降 1.50%，主要由于国际邮轮城二期项目确认收入结转相应的房地产开发成本；构成主要为商品房开发成本（国际邮轮城一期尚未销售的车库和二期尚未销售的房产）和贸易业务库存商品，占比分别为 74.09%和 10.87%。

非流动资产方面，2010~2012 年，公司长期股权投资存在一定程度波动，三年年均下滑 16.79%，2012 年底为 20.07 亿元，同比下降 35.13%，主要由于按权益法确认的厦门国际信托投资公司部分股权划出以及对原长期股权投资企业厦门嵩屿集装箱码头有限公司本期

纳入合并报表范围。

2010~2012 年，公司在建工程不断增长，2012 年底在建工程账面价值 39.82 亿元，同比增长 20.05%，主要包括：嵩屿二期工程、刘五店港口工程、厦门新站配套工程、港务大楼工程、海沧航道三期工程和海沧港区 4、5 号泊位等。固定资产方面，2012 年实现 26.66% 的较快增长，2012 年底固定资产净额为 70.82 亿元，从固定资产原值来看，比重最大的分别为港务设备（54.03%）、装卸搬运设备（23.14%）及船舶（5.73%）等。

截至 2013 年 9 月底，公司资产总额上升至 228.02 亿元，较 2012 年底增长 3.95%，其中流动资产增长 2.71%；非流动资产增长 3.95%，增长略快于流动资产，其中长期应收款及在建工程增长相对较快，长期应收款的增长来源于古雷疏港代垫费用增加所致（港务发展子公司古雷疏港与中交第三航务工程局有限公司合作建设“古雷作业区至古雷港互通口疏港公路 A1 段工程投资建设-移交（BT）项目”，古雷疏港在项目中投入包含建安费用和代垫费用，建设工期为 18 个月，建设完成验收后分四次回购）；在建工程增长主要系对嵩屿二期工程等项目的持续投入。

总体看，公司资产以非流动资产为主，非流动资产中以固定资产、在建工程及无形资产为主，基本符合行业特征，流动资产中货币资金较充裕，往来款规模适中，风险较小。公司资产质量良好。

3. 负债及所有者权益

所有者权益

2010~2012 年，公司所有者权益年均增长 1.43%，截至 2012 年底公司所有者权益合计 85.49 亿元，其中归属于母公司所有者权益占 60.73%；少数股东权益占 39.27%。截至 2012 年底，公司归属母公司所有者权益 51.92 亿元，同比下降 11.06%，主要来自股权划转导致的资本公积和未分配利润减少；其中实收资本占

59.70%、资本公积占 2.74%、未分配利润占 31.75%、盈余公积占 5.69%；资本公积的减少的主要原因系：①厦门担保公司投资股权划出，核减资本公积 20064.73 万元；②厦门国际信托公司投资股权划出，核减资本公积 48621.24 万元。③水产集团股权划出核减资本公积 9983.46 万元。少数股东权益同比增长 22.74%，主要由于公司持股 75% 的厦门嵩屿集装箱码头有限公司纳入合并报表范围。

截至 2013 年 9 月底，公司所有者权益合计 89.48 亿元，较 2012 年底增长 4.67%，其中资本公积大幅增长至 4.42 亿元，主要由于收到厦门市国资委拨付的国有资本经营预算金。

总体看，公司所有者权益规模基本保持稳定，未分配利润在归属母公司的所有者权益比重较大，且下属部分子公司股权划转对公司所有者权益稳定性有一定影响。

负债

2010~2012 年，公司负债年均增长 10.63%，截至 2012 年底负债合计 133.87 亿元，非流动负债增长较快，在负债中的比重逐年提升，2012 年底达到 61.09%。流动负债中短期借款、应付账款、应交税费、其他应付款及一年内到期的非流动负债比重较大，非流动负债则主要由长期借款、应付债券及专项应付款构成。

流动负债方面，2010~2012 年，公司短期借款逐年提升，2012 年底为 4.98 亿元。应付账款规模保持基本稳定，2012 年底为 8.06 亿元，主要为厦门外代代理业务形成的代收代付的运费及港口使费；预收款项近三年总体呈现下滑趋势，2012 年底预收款项 3.59 亿元，较 2011 年有所增长，主要是港务发展子公司港务贸易预收销售款、厦门外代预收代理费以及港务建设子公司港务地产预收售房款增加。其他应付款方面，2010~2012 年年均增长 19.32%，2012 年底达到 15.40 亿元，主要来自公司代厦门市财政局付厦门新站主站房代建工程款和厦门市财政局代收港务发展偿还市财政款项

以及代购消防船款项。

非流动负债方面，近三年公司长期借款始终保持较大规模，2012 年底为 27.99 亿元。应付债券呈现波动增长趋势，2012 年底为 42.88 亿元，同比增长 187.22%，主要来自 2012 年 8 月发行的 15 亿元非公开定向债务融资工具“12 厦港务 PPN001”和 2012 年 10 月发行的 12 亿元中期票据“12 厦港务 MTN1”。2010~2012 年，公司专项应付款规模稳定，截至 2012 年底为 8.14 亿元，全部为厦门市财政局拨付的用于厦门港国际旅游客运码头工程建设及拆迁费用拨款。

表 11 截至 2013 年 9 月底，公司应付债券明细情况

简称	存续期	期限	额度
09 厦港务 MTN2	2009/07/01-2014/07/01	5 年	11 亿元
11 厦港务 MTN1	2011/12/29-2014/12/29	3 年	4 亿元
12 厦港务 MTN1	2012/10/17-2015/10/17	3 年	13 亿元
12 厦港务 PPN001	2012/08/21-2015/08/21	3 年	15 亿元
合计	--	--	43 亿元

资料来源：审计报告

截至 2013 年 9 月底，公司负债合计 138.54 亿元，较 2012 年底增长 3.49%，由于流动负债短期借款（较 2012 年底增长 254.28%）及其他应付款（较 2012 年底增长 35.16%），流动负债比重提升至 43.65%。其中其他应付款增长由于收到财政局厦门新站配套工程拨款增加所致。非流动负债中，长期借款及专项应付款略有减少，非流动负债较 2012 年底下降 4.54%。

2010~2012 年，公司全部债务规模逐年提升，年均增长率 19.58%，截至 2012 年底公司全部债务 88.32 亿元，其中长期债务比重 80.25%，近年来长期债务比重始终较高。2010~2012 年，公司资产负债率、全部债务资本化比率及长期债务资本化比率的加权平均值分别为 58.75%、47.50%及 39.73%，截至 2012 年底上述三指标分别为 61.03%、50.81%、45.33%，随着债务规模的增长，全部债务资本化比率始终处于上升态势，而资产负债率及长期债务资本化比率均在波动中上升。截至 2013

年 9 月底，公司全部债务 88.39 亿元，债务规模较 2012 年底变动幅度不大，上述三项指标分别为 60.76%、49.69%及 42.41%。

总体看，公司负债及有息债务结构均以长期为主，与资产结构匹配程度较高。流动负债中往来款占比较高，非流动负债中有息债务占比高，2010~2012 年公司债务规模有所提升，债务负担加重，但 2013 年前三季度债务规模及负担增速放缓，趋于稳定。

4. 盈利能力

2010~2012 年，公司营业收入稳步提升，年均增长率 16.00%，营业成本基本与营业收入保持同步增长。期间费用方面，公司近三年期间费用合计分别为 4.48 亿元、5.11 亿元及 6.69 亿元，分别占营业收入的 11.04%、10.47%及 12.25%，期间费用占营业收入中的比重偏高，期间费用控制能力有待提升。

非经常性损益方面，近三年公司投资收益年均增长 9.30%，2012 年公司实现投资收益 1.73 亿元，构成主要为长期股权投资收益 1.62 亿元，同比增长 18.96%，其中以权益法核算确认的长期股权投资收益 1.56 亿元，（主要来自 2012 年公司仍按原持股比例享有厦门国际信托前三季度账面净损益）。近三年公司营业外收入有所提升，年均增长达到 10.35%，2012 年为 2.44 亿元，构成主要包括政府补助 1.04 亿元（以内贸集装箱增量补贴和港内驳运补贴为主）和非流动资产处置利得 1.19 亿元（中心渔港项目建设用地拆迁清理收入和福厦铁路厦门公铁大桥征地拆迁清理收入）。

2010~2012 年，公司利润总额逐年提升，2012 年达到 8.74 亿元，2012 年公司所得税分别同比增长 56.56%，主要是由于下属的国际港务享受企业所得税免税的年限到期，改为减半征收。

从盈利指标来看，2010~2012 年公司营业利润率分别为 22.41%、21.46%、21.03%，总资产收益率及净资产收益率的加权平均值分

别为 5.47% 及 7.55%，2012 年两项指标分别为 5.47% 及 7.55%，其中净资产收益率呈现逐年小幅下滑，而总资本收益率小幅波动。

2013 年 1~9 月，公司营业收入 50.12 亿元，营业成本 39.76 亿元，营业利润率下滑至 16.83%，期间费用比重 10.47%，较 2012 年有所下滑。2013 年前三季度公司投资收益及营业外收入分别为 0.36 亿元及 0.99 亿元，利润总额 4.47 亿元。

总体看，近年来在贸易业务量和港口吞吐量上升带动公司收入规模保持增长，盈利能力略有下滑。投资收益和营业外收入对利润总额贡献程度偏大，厦门国际信托股权划转对公司投资收益有一定影响。公司整体盈利能力较强。

5. 偿债能力

短期偿债能力方面，2010~2012 年，公司流动比率有所波动，分别为 122.28%、97.34%、123.73%，速动比率同样呈现波动态势，但 2012 年回升幅度较大，分别为 88.71%、72.42%、96.33%，其中 2011 年度两项指标均有所下滑。系流动资产中存货及货币资金同比下滑；经营活动现金流负债比波动程度大，三年分别为 38.50%、5.21%、24.99%。截至 2013 年 9 月底，公司流动比率及速动比率均有所下降，两项指标分别为 109.46% 及 83.55%。公司短期偿债能力较强。

长期偿债能力方面，2010~2012 年，公司 EBITDA 利息倍数波动中提升，三年分别为 2.84 倍、4.02 倍及 3.29 倍；全部债务/EBITDA 逐步提升，近三年加权平均值为 5.52 倍，2012 年为 5.75 倍。公司整体偿债能力较强。

截至 2013 年 9 月底，公司共获银行授信 130.20 亿元，其中已使用授信额度 42.52 亿元，公司间接融资渠道通畅。公司主要控股子公司国际港务为香港上市公司；厦门港务为沪市上市公司，公司直接融资渠道畅通。

截至 2013 年 9 月底，公司对外担保金额

3480.00 万元，担保比率 0.39%，担保对象为厦门市总工会，总体看公司或有负债风险小。

6. 过往债务履约情况

根据中国人民银行企业信用报告（机构信用代码：G10250206001908409），截至 2013 年 11 月 12 日，公司无未结清或已结清不良信贷记录，过往债务履约情况良好。

7. 抗风险能力

公司作为厦门港区最主要的港口运营企业，港口资源条件优越、配套物流体系较为完善、区域市场份额较高。近年来公司港口主业呈稳定发展态势，整体经营状况较好，货物吞吐量稳定增长，毛利率保持在较高水平。未来受厦门港区集装箱业务整合带来的利好因素影响，公司经营状况继续有望保持良好态势。

总体看，公司抗风险能力很强。

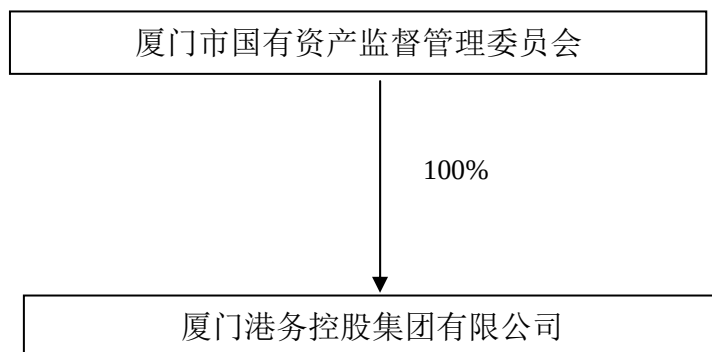
八、结论

公司作为厦门港区最主要的港口运营企业，港口资源条件优越、配套物流体系较为完善、区域市场份额较高。近年来，公司港口设施进一步完善、货源腹地得到拓展、资产规模稳步扩张。未来受厦门港区集装箱业务整合带来的利好因素影响，公司经营状况有望继续保持良好态势，同时，联合资信也关注到外贸型港口易受国际经济环境影响、厦门港区集装箱业务竞争激烈、未来投资规模较大、房地产业务土地储备不足等因素给公司未来经营与发展带来的不利影响。

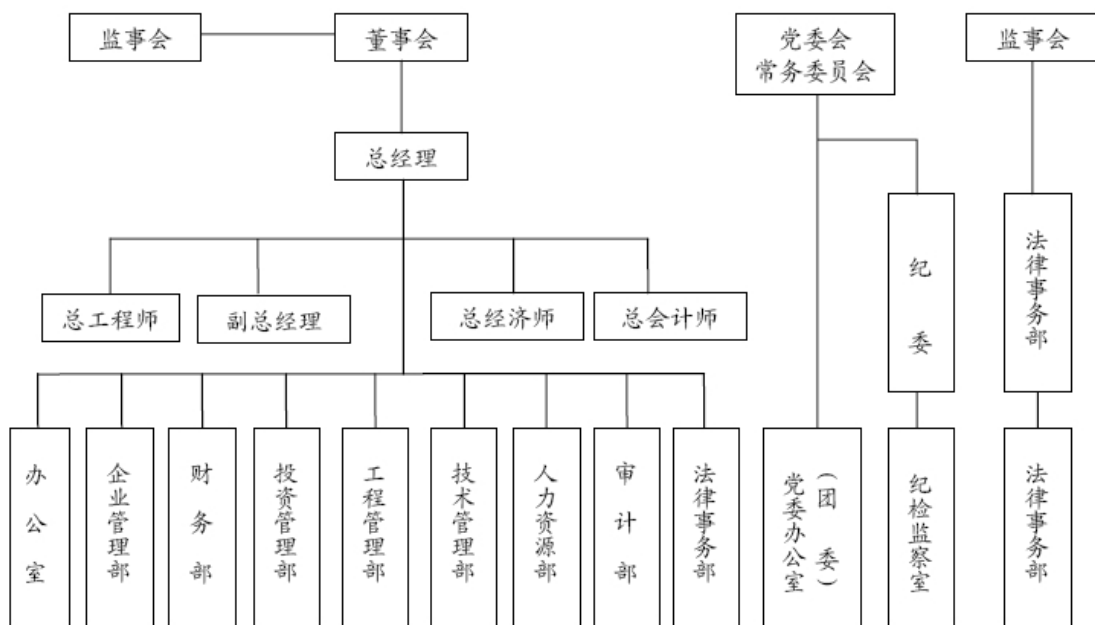
公司资产构成相对稳定，整体资产质量良好；整体负债水平和债务负担有所加重，但处于合理范围内；盈利能力强且较为稳定；公司整体偿债能力较强。

总体看，公司主体长期信用风险很低。

附件 1-1 公司股权结构图



附件 1-2 公司组织机构图



附件 1-3 2013 年 9 月底纳入合并报表范围的子公司基本情况

序号	企业名称	持股比例	享有表决权	注册资本	投资额	级次
1	厦门国际港务股份有限公司	62.46%	62.46%	272620	191515.87	2
2	厦门港务发展股份有限公司	55.13%	55.13%	53100	16263.35	3
3	厦门港务集团石湖山码头有限公司	100%	100%	4000	4000	2
4	厦门港务集团和平旅游客运有限公司	100%	100%	1000	1000	2
5	厦门兴港房地产开发公司	100%	100%	600	600	2
6	厦门港务建设有限公司	100%	100%	11800.00	76018.30	2
7	厦门海德拆船有限公司	100%	100%	449	449	2
8	厦门港务集团劳动服务有限公司	100%	100%	375	375	2
9	厦门港务集团物业管理有限公司	100%	100%	200	200	2
10	厦门高崎港务公司	100%	100%	122.43	122.43	2
11	厦门货运枢纽中心有限公司	100%	100%	2000	2000	2
12	厦门市杏林建材综合厂	100%	100%	228	228	2
13	厦门海鸿石化码头有限公司	100%	100%	3000	3000	2
14	厦门港刘五店码头公司	100%	100%	60	60	2
15	海峡创业投资有限公司	100%	100%	3000	3000	2
16	厦门港务集团机电工程有限公司	100%	100%	500.00	515.30	2
17	厦门港务海运有限公司	100%	100%	5000.00	5000.00	2
18	厦门港务海翔码头有限公司	100%	100%	6000.00	6000.00	2
19	厦门港务海亿码头有限公司	100%	100%	1000.00	1000.00	2
20	厦门港务海通码头有限公司	100%	100%	1000.00	1000.00	2
21	厦门嵩屿集装箱码头有限公司	75%	75%	168000.00	168000.00	2

注：1.2011 年底合并范围减少子公司一家：根据厦门市人民政府国有资产监督管理委员会“厦国资【2011】414 号”文批复，公司持有的厦门市信息投资有限公司（以下简称“信息投资”）100%股权以 2010 年 12 月 31 日为基准日划转至厦门信息集团有限公司。上述股权在划转基准日至股权划转完成日期间对应的损益归厦门信息集团有限公司所有。

2. 截至 2012 年底，纳入公司合并范围内的二级子较 2011 年减少 2 家：系厦门水产集团有限公司和厦门市担保投资有限公司划出；增加 2 家：厦门金澳船舶自来水供应有限公司（之前该企业处于暂停营业状态，现经整改已恢复营业，因此重新纳入并表范围）和厦门嵩屿集装箱码头有限公司。

附件 2-1 公司合并资产负债表（资产）

（单位：人民币万元）

项目	2010 年	2011 年	2012 年	变动率(%)	2013 年 9 月
流动资产：					
货币资金	248708.88	217764.54	261336.62	2.51	246107.33
结算备付金					
交易性金融资产	70.32	15.64		-100.00	
应收票据	2549.33	4129.14	9047.24	88.38	4827.94
应收账款	70948.29	75888.27	94979.55	15.70	73065.63
预付款项	16514.37	16076.22	22457.23	16.61	28755.84
应收股利	614.49	614.49	17397.13	432.09	5010.98
应收利息	601.04	371.05	797.67	15.20	1661.43
其他应收款	103952.10	100158.47	95402.34	-4.20	100683.67
存货	167977.08	144933.68	142753.78	-7.81	156721.93
一年内到期的非流动资产					
其他流动资产	11.24	6135.90	300.90	417.30	45112.92
流动资产合计	611947.15	566087.40	644472.45	2.62	661947.66
非流动资产：					
发放贷款及垫款					
可供出售金融资产	18737.56	18350.66	6496.89	-41.12	5765.97
持有至到期投资	21706.81	12354.52		-100.00	2450.00
长期应收款		3680.91	13671.25		38017.55
长期股权投资	289942.86	309460.06	200735.18	-16.79	215534.86
投资性房地产	23929.12	20605.05	21345.63	-5.55	13916.86
固定资产	564803.84	559119.59	708169.93	11.97	708338.44
在建工程	255326.15	331680.71	398193.07	24.88	434787.26
工程物资	7.52			-100.00	
固定资产清理	235.74	217.26	51.68	-53.18	
生产性生物资产					
油气资产					
无形资产	128178.38	126914.77	173442.42	16.32	174045.18
开发支出					
商誉	2652.97	2510.88	10352.39	97.54	10232.22
长期待摊费用	916.16	1154.14	1293.23	18.81	987.56
递延所得税资产	6394.89	6024.83	9924.59	24.58	10402.03
其他非流动资产			5435.20		3759.00
非流动资产合计	1312831.99	1392073.37	1549111.45	8.63	1618236.92
资产总计	1924779.14	1958160.76	2193583.90	6.75	2280184.59

附件 2-2 公司合并资产负债表（负债和所有者权益）

（单位：人民币万元）

项目	2010 年	2011 年	2012 年	变动率(%)	2013 年 9 月
流动负债：					
短期借款	21234.50	20256.47	49760.21	53.08	176292.13
吸收存款及同业存放					
交易性金融负债	635.55	365.82	122.49	-56.10	
应付票据	21416.10	16586.64	22964.64	3.55	14922.81
应付账款	76682.37	81428.76	80574.29	2.51	69180.24
预收款项	135456.47	23958.40	35870.18	-48.54	37199.58
应付职工薪酬	19355.50	20678.90	21368.28	5.07	16921.59
应交税费	17330.81	28508.26	46999.31	64.68	35189.76
应付利息	6456.07	5249.36	7270.76	6.12	11791.13
应付股利	265.15	436.98	368.23	17.85	1369.96
其他应付款	108158.68	125129.26	153975.97	19.32	208112.72
一年内到期的非流动负债	32477.57	197861.59	101385.29	76.68	33742.17
其他流动负债	60997.87	61114.13	197.23	-94.31	
流动负债合计	500466.64	581574.57	520856.87	2.02	604722.11
非流动负债：					
长期借款	252446.91	262422.40	279916.96	5.30	230189.11
应付债券	228419.03	149303.15	428833.71	37.02	428713.71
长期应付款	683.10	681.44	10104.00	284.60	9020.48
专项应付款	84975.23	80359.15	81356.05	-2.15	80420.99
预计负债	1779.66	2651.93	62.87	-81.20	
递延所得税负债	2445.94	1769.79	883.97	-39.88	3742.39
递延收益					
其他非流动负债	22554.23	22146.77	16673.86	-14.02	28592.39
非流动负债合计	593304.11	519334.64	817831.42	17.41	780679.08
负债合计	1093770.75	1100909.21	1338688.30	10.63	1385401.19
所有者权益：					
实收资本(或股本)	310000.00	310000.00	310000.00		310000.00
资本公积	80780.43	83983.57	14252.00	-58.00	44183.43
减：库存股					
专项储备	154.16	322.03	539.36	87.05	701.65
一般风险准备					
盈余公积	15604.52	20120.22	29585.19	37.69	29585.19
未分配利润	152584.55	169349.47	164844.21	3.94	173312.14
外币报表折算差额	-0.86			-100.00	
归属于母公司权益合计	559122.81	583775.30	519220.76	-3.63	557782.41
少数股东权益	271885.58	273476.25	335674.85	11.11	337000.99
所有者权益合计	831008.39	857251.55	854895.61	1.43	894783.40
负债和所有者权益总计	1924779.14	1958160.76	2193583.90	6.75	2280184.59

附件 3 公司合并利润表

(单位: 人民币万元)

项目	2010 年	2011 年	2012 年	变动率(%)	2013 年 1~9 月
一、营业收入	405867.29	488356.66	546171.56	16.00	501192.46
减: 营业成本	296758.37	359724.03	397350.93	15.71	397613.83
营业税金及附加	18135.99	23813.31	33957.69	36.84	19250.04
销售费用	5105.15	1289.02	1338.68	-48.79	1278.68
管理费用	29263.80	33491.09	37346.80	12.97	28921.31
财务费用	10444.31	16347.70	28193.65	64.30	22254.60
资产减值损失	2107.97	-707.70	960.30	-32.50	235.91
利息支出					
手续费及佣金支出					
加: 公允价值变动收益	65.10	257.93	267.69	102.79	0.73
投资收益	14445.89	15215.03	17256.19	9.30	3568.70
其中: 对合营企业投资收益					980.91
汇兑收益					
二、营业利润	58562.68	69872.16	64547.40	4.99	35207.52
加: 营业外收入	20075.29	11913.20	24446.19	10.35	9909.15
减: 营业外支出	1518.63	1632.32	1597.24	2.56	451.05
其中: 非流动资产处置损失					
三、利润总额	77119.33	80153.04	87396.35	6.45	44665.61
减: 所得税费用	13070.90	15040.86	23547.23	34.22	15045.14
四、净利润	64048.43	65112.18	63849.12	-0.16	29620.48
其中: 归属于母公司的净利润	44456.54	44503.83	39229.74	-6.06	14123.97
少数股东损益	19591.89	20608.35	24619.38	12.10	15496.51

附件 4-1 公司合并现金流量表

(单位: 人民币万元)

项目	2010 年	2011 年	2012 年	变动率(%)	2013 年 1~9 月
一、经营活动产生的现金流量:					
销售商品、提供劳务收到的现金	451139.90	381463.73	528139.49	8.20	545146.25
客户存款和同业存放款项净增加额					
处置交易性金融资产净增加额					
收取利息、手续费及佣金收到的现金					
收到的税费返还	1028.27	952.01	1598.00	24.66	595.72
收到其他与经营活动有关的现金	68820.84	61888.39	96921.06	18.67	90619.46
经营活动现金流入小计	520989.00	444304.13	626658.54	9.67	636361.42
购买商品、接受劳务支付的现金	180000.50	256902.18	305239.17	30.22	373516.60
客户贷款及垫款净增加额					
存放中央银行和同业款项净增加额					
支付利息、手续费及佣金的现金					
支付给职工以及为职工支付的现金	65167.46	73366.09	80941.49	11.45	67483.90
支付的各项税费	43234.22	31060.39	46272.54	3.45	50059.39
支付其他与经营活动有关的现金	39916.16	52661.18	64032.34	26.66	60248.30
经营活动现金流出小计	328318.33	413989.84	496485.54	22.97	551308.18
经营活动产生的现金流量净额	192670.67	30314.29	130173.00	-17.80	85053.24
二、投资活动产生的现金流量:					
收回投资收到的现金	14674.70	20379.73	9568.54	-19.25	744.85
取得投资收益收到的现金	18671.67	11613.42	12510.44	-18.15	16933.26
处置固定资产和其他长期资产收回的现金净额	20080.03	826.73	28630.23	19.41	115.77
处置子公司及其他单位收到的现金净额		310.08	6746.87		8095.93
收到其他与投资活动有关的现金	706.25	469.27	3294.71	115.99	1856.66
投资活动现金流入小计	54132.64	33599.23	60750.79	5.94	27746.46
购建固定资产、无形资产等支付的现金	108445.74	87650.14	102637.58	-2.71	44712.16
投资支付的现金	34229.97	41517.44	111478.05	80.46	25846.71
取得子公司等支付的现金净额					24377.22
支付其他与投资活动有关的现金		18119.02	2697.99		5749.24
投资活动现金流出小计	142675.70	147286.60	216813.62	23.27	100685.34
投资活动产生的现金流量净额	-88543.06	-113687.37	-156062.83	32.76	-72938.87
三、筹资活动产生的现金流量:					
吸收投资收到的现金	6275.00	200.00	3294.00	-27.55	17703.23
取得借款收到的现金	223558.40	271980.16	452669.61	42.30	144245.11
发行债券收到的现金			279160.00		
收到其他与筹资活动有关的现金	4635.48	6411.71	10292.58	49.01	196.62
筹资活动现金流入小计	234468.88	278591.87	745416.19	78.30	162144.96
偿还债务支付的现金	240896.60	175817.48	640647.96	63.08	142113.01
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	45696.25	55986.92	62594.98	17.04	45575.97
支付其他与筹资活动有关的现金	1000.00			-100.00	2298.31
筹资活动现金流出小计	287592.85	231804.40	703242.95	56.37	189987.29
筹资活动产生的现金流量净额	-53123.97	46787.46	42173.25		-27842.33
四、汇率变动对现金的影响	324.86	574.49	84.01	-49.15	498.67
五、现金及现金等价物净增加额	51328.50	-36011.12	16367.43	-43.53	-15229.29

附件 4-2 公司合并现金流量表补充资料

(单位: 人民币万元)

项目	2010 年	2011 年	2012 年	变动率(%)
1、将净利润调为经营活动现金流量:				
净利润	64048.43	65112.18	63849.12	-0.16
加: 资产减值准备	2107.97	-707.70	960.30	-32.50
固定资产折旧及其他	24299.83	26595.73	29984.68	11.08
专项储备的增加(减: 减少)				
无形资产摊销	3346.51	3593.36	4092.57	10.59
长期待摊费用摊销	335.91	553.07	598.73	33.51
待摊费用减少(减: 增加)				
预提费用增加(减: 减少)				
处置固定资产、无形资产等损失	-17976.89	-6309.57	-10761.87	-22.63
固定资产报废损失		-47.48	0.07	
公允价值变动损失	-65.10	-257.93	-243.33	93.34
财务费用	14691.20	19007.53	30830.42	44.86
投资损失	-14445.89	-15215.03	-16309.63	6.26
计入当期收益的政府补助				
递延所得税资产减少	-100.89	85.89	-212.39	45.09
递延所得税负债增加		363.29	2360.77	
递延税款贷项(减: 借项)				
存货的减少	49969.40	24027.52	4540.14	-69.86
经营性应收项目的减少	-4499.08	-13375.99	-44303.26	213.80
经营性应付项目的增加	70904.58	-73278.46	64569.34	-4.57
其他	54.67	167.88	217.33	99.39
经营活动产生的现金流量净额	192670.67	30314.29	130173.00	-17.80
2、无现金收支的重大投资筹资活动:				
债务转为资本				
一年内到期的可转换公司债券				
融资租入固定资产				
3、现金及现金等价物净变动情况:				
现金的期末余额	229984.28	193973.16	210340.59	-4.37
减: 现金的期初余额	178655.78	229984.28	193973.16	4.20
加: 现金等价物的期末余额				
减: 现金等价物的期初余额				
现金及现金等价物净增加额	51328.50	-36011.12	16367.43	-43.53

附件 5 公司主要财务指标

项目	2010 年	2011 年	2012 年	平均值	2013 年 9 月
经营效率					
销售债权周转次数(次)	5.92	6.36	5.94	6.06	--
存货周转次数(次)	1.50	2.30	2.76	2.37	--
总资产周转次数(次)	0.22	0.25	0.26	0.25	--
盈利能力					
营业利润率(%)	22.41	21.46	21.03	21.44	16.83
总资本收益率(%)	5.51	5.41	5.49	5.47	--
净资产收益率(%)	7.71	7.60	7.47	7.55	--
财务构成					
长期债务资本化比率(%)	36.65	32.45	45.33	39.73	42.41
全部债务资本化比率(%)	42.64	45.23	50.81	47.50	49.69
资产负债率(%)	56.83	56.22	61.03	58.75	60.76
偿债能力					
流动比率(%)	122.28	97.34	123.73	115.52	109.46
速动比率(%)	88.71	72.42	96.33	87.63	83.55
经营现金流动负债比(%)	38.50	5.21	24.99	21.76	--
EBITDA 利息倍数(倍)	2.84	4.02	3.29	3.42	--
全部债务/EBITDA(倍)	5.11	5.43	5.75	5.52	--
筹资前现金流量净额债务保护倍数(倍)	0.17	-0.12	-0.03	-0.02	--
筹资前现金流量净额利息偿还能力(倍)	6.59	-4.26	-0.82	-0.37	--

注：1.2013 年三季度财务数据未经审计。

2.公司计入其他流动负债的短期融资券在指标计算中已计入短期债务。

附件 6 有关计算指标的计算公式

指 标 名 称	计 算 公 式
增长指标	
资产总额年复合增长率	(1) 2 年数据: 增长率= (本期-上期) / 上期×100% (2) n 年数据: 增长率=[(本期/前 n 年) ^{1/(n-1)} -1]×100%
净资产年复合增长率	
营业收入年复合增长率	
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
销售债权周转次数	营业收入/ (平均应收账款净额+平均应收票据)
存货周转次数	营业成本/平均存货净额
总资产周转次数	营业收入/平均资产总额
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
筹资活动前现金流量净额债务保护倍数	筹资活动前现金流量净额/全部债务
短期偿债能力指标	
流动比率	流动资产合计/流动负债合计×100%
速动比率	(流动资产合计-存货) / 流动负债合计×100%
经营现金流动负债比	经营活动现金流量净额/流动负债合计×100%
筹资活动前现金流量净额利息偿还能力	筹资活动前现金流量净额/利息支出

注: 现金类资产=货币资金+交易性金融资产/短期投资+应收票据

短期债务=短期借款+交易性金融负债+一年内到期的长期(非流动) 负债+应付票据

长期债务=长期借款+应付债券

全部债务=短期债务+长期债务

EBITDA=利润总额+费用化利息支出+固定资产折旧+摊销

利息支出=资本化利息支出+费用化利息支出

筹资活动前现金流量净额=经营活动产生的现金流量净额+投资活动产生的现金流量净额

企业执行新会计准则后, 所有者权益=归属于母公司所有者权益+少数股东权益

附件 7 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

联合资信评估有限公司关于 厦门港务控股集团有限公司 主体长期信用的跟踪评级安排

根据有关要求，联合资信评估有限公司（联合资信）将在厦门港务控股集团有限公司主体长期信用等级有效期内每半年进行一次定期跟踪评级，并根据情况开展不定期跟踪评级。

厦门港务控股集团有限公司应按联合资信跟踪评级资料清单的要求，提供相关资料。厦门港务控股集团有限公司如发生重大变化，或发生可能对信用等级产生较大影响的重大事件，应及时通知联合资信并提供有关资料。

联合资信将密切关注厦门港务控股集团有限公司的经营管理状况及相关信息，如发现厦门港务控股集团有限公司出现重大变化，或发现其存在或出现可能对信用等级产生较大影响的重大事件时，联合资信将落实有关情况并及时评估其对信用等级产生的影响，据以确认或调整主体长期信用等级。

如厦门港务控股集团有限公司不能及时提供跟踪评级资料，导致联合资信无法对信用等级变化情况做出判断，联合资信有权撤销信用等级。

在跟踪评级过程中，如厦门港务控股集团有限公司主体长期信用等级发生变化调整时，联合资信将在本公司网站予以公布，同时出具跟踪评级报告报送厦门港务控股集团有限公司、主管部门、交易机构等。

