

信用等级公告

联合[2014] 1112 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及其拟发行的 2014 年度第一期中期票据的信用状况进行综合分析和评估，确定

厦门港务控股集团有限公司

主体长期信用等级为

AAA

厦门港务控股集团有限公司

2014 年度第一期中期票据的信用等级为

AAA

特此公告。

联合资信评估有限公司

二零一四年七月一日



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

2014 年度第一期中期票据信用评级报告

评级结果:

主体长期信用等级: AAA

评级展望: 稳定

本期中期票据信用等级: AAA

本期中期票据发行额度: 15 亿元

本期中期票据期限: 3 年

偿还方式: 每年付息, 到期一次性还本

发行目的: 补充营运资金, 偿还银行借款, 支持项目建设

评级时间: 2014 年 7 月 1 日

财务数据

项 目	2011 年	2012 年	2013 年	14 年 3 月
资产总额(亿元)	195.82	219.36	266.06	266.95
所有者权益(亿元)	85.73	85.49	113.88	116.25
长期债务(亿元)	41.17	71.89	50.01	70.03
全部债务(亿元)	64.68	89.33	93.05	91.13
营业收入(亿元)	48.84	54.62	74.38	25.28
利润总额(亿元)	8.02	8.74	9.02	1.70
EBITDA(亿元)	13.05	15.36	16.83	--
经营性净现金流(亿元)	3.03	13.02	14.05	-4.56
营业利润率(%)	21.46	21.03	15.21	11.49
净资产收益率(%)	7.60	7.47	5.75	--
资产负债率(%)	56.22	61.03	57.20	56.45
全部债务资本化比率(%)	43.00	51.10	44.96	43.94
流动比率(%)	97.34	123.73	76.16	106.46
全部债务/EBITDA(倍)	4.96	5.82	5.53	--
EBITDA 利息倍数(倍)	4.02	3.29	3.34	--
EBITDA/本期发债额度(倍)	0.87	1.02	1.12	--

注: 公司 2014 年一季度财务数据未经审计。

分析师

车 飞 胡 鑫

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。

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、公司房地产业务未来发展不确定性较大及主营业务毛利率下滑等因素给公司经营与发展带来的不利影响。

2013 年底,厦门港区已基本完成外贸集装箱码头整合工作,公司相应业务份额将迅速增加,集装箱业务无序竞争局面将得以缓解,公司相对垄断的市场地位将得到进一步巩固。未来,随港口设施建设的进一步完善,外贸集装箱业务整合效益的显现以及东南航运中心逐步建成,公司业务运营及竞争实力将得到很大提升。联合资信对公司的评级展望为稳定。

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

优势

1. 公司是厦门港区最主要的运营主体,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. 2013 年底,厦门港区已基本完成外贸集装箱码头整合工作,公司控股及参股的集装箱码头占有率将达到 90%以上,未来在吞吐规模、港口费率及装卸效率上都将得到很大提升,公司相对垄断的市场地位将得

到进一步巩固。

4. 公司收入及资产规模实现较快增长，整体资产质量良好。
5. 所有者权益增长幅度较大，债务负担较轻。

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，对港口行业产生一定不利影响。
2. 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。
3. 公司房地产业务销售接近尾声，目前尚无其他土地储备，未来房地产板块中长期持续发展能力有待观察。
4. 近年来，公司主营业务毛利率有所下滑，非经常性损益对利润的贡献程度偏大。

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 2014 年度第一期中期票据信用等级自本期中期票据发行之日起至到期兑付日有效；根据跟踪评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

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年公司更为现名。截至2014年3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2014年3月底，公司总部设办公室、财务部、投资发展部、人力资源部、工程技术部等职能部门（见附件1-2）；拥有职工8542人；纳入合并报表范围内的主要子公司19家，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2013年底，公司资产（合并）总计266.06亿元，所有者权益合计113.88亿元（其中包含少数股东权益53.12亿元）；2013年公司实现营业收入74.38亿元，利润总额9.02亿元。

截至2014年3月底，公司资产（合并）总计266.95亿元，所有者权益合计116.25亿元（其中包含少数股东权益53.66亿元）；2014年1~3月，公司实现营业收入25.28亿元，利润总额1.70亿元。

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、本期中期票据概况

公司2014年拟注册27亿元中期票据，2014年第一期中期票据（以下简称“本期中期票据”）拟发行额度15亿元，期限为3年。偿还方式为每年付息，到期一次性还本。募集资金中2亿元将用于补充公司本部及下属子公司的营运资金；10亿元将用于偿还银行借款；另外3亿元将用于海沧港区20#、21#泊位工程的项目配套资金。

本期中期票据无担保。

三、宏观经济和政策环境

1. 宏观经济

2013年以来，中国宏观经济整体运行平稳，新一届政府注重经济增长的质量和效益，不断推动经济结构转型升级；中共十八届三中全会召开为中国经济持续健康发展产生积极影响；从短期看，全面深化改革的各项细则落实过程中，经济仍将呈小幅波动调整态势。据初步核算，2013年中国实现国内生产总值568845亿元，同比增长7.7%。

2013年，中国规模以上工业增加值同比增长9.7%；同期，规模以上工业企业（年主营业务收入在2000万元以上的企业，下同）实现利润总额62831亿元，同比增长12.20%。

从拉动经济增长的三驾马车表现看，消费、投资两大需求继续保持增长态势，对外贸易增速减缓。具体而言：消费需求增长平稳。2013年社会消费品零售总额为237810亿元，同比名义增长13.1%；投资保持较快增长，第三产业投资增速加快。2013年固定资产投资（不含农户）436528亿元，同比增长19.6%；三次产业投资同比分别增长32.5%、17.4%、21.0%；对外贸易增速进一步下滑。2013年，中国进出口总额为41600亿美元，同比增长7.6%；其中出口金额增长7.9%，进口金额增长7.3%，贸易顺差2592亿美元。

2. 政策环境

财政政策方面，继续实施积极的财政政

策，结合税制改革完善结构性减税政策，促进经济结构调整；适当增加财政赤字和国债规模，保持必要的支出力度；进一步优化财政支出结构，保障和改善民生。2013年，中国财政累计收入为129143亿元，同比增长10.1%，各项民生政策得到较好落实，医疗卫生、社会保障和就业、城乡社区事务等方面支出均实现两位数增长。结构性减税方面，自8月1日起，在全国范围内开展交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点，并择机将铁路运输和邮电通信等行业纳入“营改增”试点。基础设施建设方面，中央财政不断加大投资建设力度，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。

货币政策方面，央行继续实施稳健的货币政策，根据国际资本流动不确定性增加、货币信贷扩张压力较大等形势变化进行预调微调；灵活开展公开市场操作，开展常备借贷便利操作，促进银行体系流动性总体平衡；发挥差别准备金动态调整工具的逆周期调节作用，引导货币信贷平稳适度增长，增强金融机构抗风险能力；进一步推进利率市场化改革。10月25日，贷款基础利率集中报价和发布机制正式运行，实现科学合理定价并为金融机构信贷产品市场化定价提供参考。截至2013年底，M2存量达110.7万亿，同比增长13.6%。从社会融资规模来看，2013年全社会融资规模为17.3万亿，比上年同期多1.5万亿；其中人民币贷款12.97万亿，增加2.54万亿；全年上市公司通过境内市场累计筹资6885亿元，比上年增加1044亿元。其中，A股再筹资（包括配股、公开增发、非公开增发、认股权证）2803亿元，增加710亿元；上市公司通过发行可转债、可分离债、公司债券筹资4082亿元，增加1369亿元。2013年发行公司信用类债券3.67万亿元，比上年减少667亿元。

人民币汇率方面，截至2013年底，人民币兑美元汇率中间价为6.0969元，比上年末升值3.1%；人民币汇率双向浮动特征明显，汇率弹性明显增强，人民币汇率预期总体平稳。市场流动性方面，2013年以来央行始终维持资金中性偏紧的状态，近期中长期国债收益率攀升、回购利率持续高企，资金面紧张格局愈发明显。

产业政策方面，继续加快结构调整和转型升级，继续严格控制“两高”和产能过剩行业盲目扩张，加快推进产业转型升级，推进产能过剩行业兼并重组、扶优汰劣。房地产方面，房地产调控政策进一步趋紧，2月26日，国务院办公厅发布房地产市场调控政策“国五条”；从房地产市场运行看，行业投资回暖、城市住宅市场成交量回升、重点城市房价上涨和土地市场量价齐升等情况同时出现，其中第三季度一线城市房价上涨较快、地王频现，房地产调控政策面临较大挑战。城镇化建设方面，6月26日，国务院常务会议研究部署加快棚户区改造，会议决定未来5年将改造城市和国有工矿、林区、垦区的各类棚户区1000万户；8月22日，发改委下发了发改办财经[2013]2050号文，明确支持棚改企业申请发行企业债券，并按照“加快和简化审核类”债券审核程序，优先办理核准手续，加快审批速度。10月15日，国务院发布《关于化解产能严重过剩矛盾的指导意见》，明确指出钢铁、水泥、电解铝、平板玻璃、船舶等行业产能严重过剩，将通过坚决遏制产能盲目扩张、清理整顿建成违规产能、淘汰和退出落后产能等方式，争取通过五年时间实现产能规模基本合理、发展质量明显改善、长效机制初步建立的目标。

2013年11月召开的中共十八届三中全会（以下简称“全会”），审议通过了《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》，内容涵盖15个领域、60项具体任务，改革总体目标清晰；其中经济体制改革方面，市场在

资源配置中的作用由“基础”调整为“决定”，更加明确深化改革的发展方向，将进一步激发市场经济的活力。全会提出建立现代财政制度、改进预算管理制度、完善税收制度，预期新一轮财税体制改革将全面展开。全会提出建立城乡统一的建设用地市场，预期将对土地供需市场产生重大影响。同时全会提出加快房地产税立法并适时推进改革，房地产调控思路的转变预期将对房地产市场发展产生根本性改变。全会提出完善金融市场体系，预期汇率和利率市场化改革、资本市场体系建设以及金融监管等方面的金融业改革措施将逐步展开。

总体来看，2013 年以来中国继续实施积极的财政政策和稳健的货币政策；通过公共开支逐步向有利于公共服务均等化和居民收入增长的领域倾斜，扩大“营改增”试点范围，继续推进基础设施建设等积极的财政政策实施，并搭配稳健的货币政策以实现预期政策效果。产业政策方面，房地产政策调控仍面临较大挑战，城镇化建设将继续保持快速发展，化解产能严重过剩矛盾将是未来一段时期产业结构调整的工作重点。中共十八届三中全会提出的全面深化改革总体目标，将有利于推动经济持续健康稳定发展。

三、行业及区域经济环境

1. 港口行业

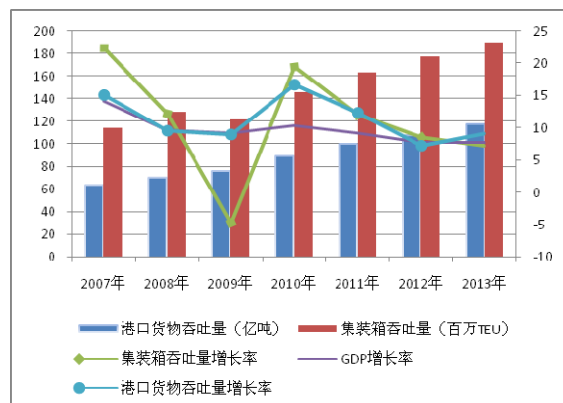
(1) 行业现状

总体运行平稳，货物吞吐量保持增长增速回落有所企稳

港口作为国民经济和社会发展的重要基础设施，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。2008 年全球金融危机的影响逐步扩散，国际间贸易往来显著减少，中国港口吞吐量增速也呈现出明显的前高后低状况。2010 年中国港口货物吞吐量逐步回暖，全年完成

86.7 亿吨，同比增长 16.7%，已恢复至金融危机前的水平。2011 年中国港口保持了相对稳定的运行状况，完成货物吞吐量 100.41 亿吨，同比增长 12.4%，增速较 2010 年略有回落。2012 年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。2013 年随着全球经济的缓慢复苏以及中国经济的稳定增长，中国港口吞吐量增速有所企稳回升，2013 年中国港口完成货物吞吐量 117.67 亿吨，同比增长 9.2%，增速同比上升 1.9 个百分点。其中，沿海港口完成 78.61 亿吨，同比增长 9.9%；内河港口完成 42.06 亿吨，同比增长 7.9%。2013 年中国港口完成集装箱吞吐量 1.90 亿 TEU，同比增长 7.2%，增速同比下滑 1.2 个百分点。

图 1 2007~2013 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》

主要形态货种吞吐量增速回落趋稳

从液体散货、干散货、件杂货、集装箱和滚装汽车等五大货种吞吐情况来看，2013 年上述货种在港口货物吞吐量中所占比重分别为 8.1%、58.7%、9.9%、18.6%（集装箱按重量计算）和 4.7%，货种格局变化不大，仍以干散货和集装箱为主。

2013 年中国港口完成液体散货吞吐量 9.48 亿吨，比上年增长 4.6%，增速同比上升 5.1 个百分点；干散货吞吐量 69.10 亿吨，同比增

长 9.8%，增速同比上升 2.4 个百分点；集装箱吞吐量（按重量计算）21.85 亿吨，同比增长 10.3%，增速同比下滑 1.4 个百分点；件杂货吞吐量 11.67 亿吨，同比增长 9.6%，增速同比上升 5.0 个百分点；滚装汽车吞吐量（按重量计算）5.57 亿吨，同比增长 4.5%，增速同比下降 5.7 个百分点。

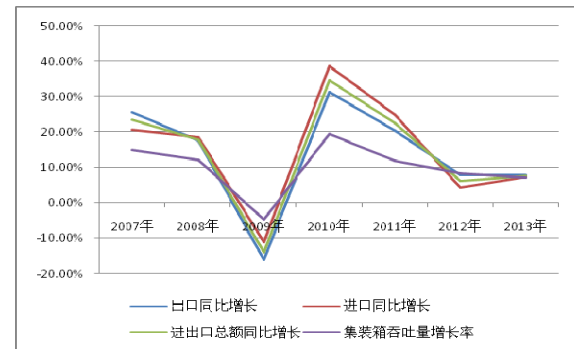
集装箱增速受外贸形势影响回落后有所趋稳

中国港口集装箱吞吐量增速主要取决于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，2012年中国进出口总值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%。受进出口贸易形势影响，2012年中国港口集装箱吞吐量增速同比下滑3.6个百分点，全年完成1.77亿 TEU，同比增长8.4%。

2013年，中国进出口总值41603.31亿美元，同比增长7.6%，增速较上年上升1.4个百分点。其中出口22100.42亿美元，同比增长7.9%，增速与上年持平；进口19502.89亿美元，同比增长7.3%，增速较上年上升3个百分点。全年实现贸易顺差2597.53亿美元。2013年中国外贸进出口增速在上年大幅下滑后有所回升。2013年，规模以上港口完成集装箱吞吐量1.90亿 TEU，同比增长7.2%，增速同比下滑1.2个百分点，回落态势有所趋稳。

总体看，中国港口集装箱吞吐量近年来保持了增长趋势，但受外部经济和中国对外贸易形势影响，增速回落后有所趋稳。

图 2 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) 沿海港口分布

根据原交通部和国家发改委编制并于 2006 年 9 月经国务院审议通过《全国沿海港口布局规划》相关内容，沿海港口建设与发展进入快速格局化发展的新阶段，并逐渐确定了中国沿海将形成环渤海、长三角、东南沿海、珠三角、西南沿海等 5 个集合规模化、集约化、现代化的港口群，强化群体内综合性、大型港口的主体作用，形成煤炭、石油、铁矿石、集装箱、粮食、商品汽车、陆岛滚装和旅客运输等 8 个运输系统的布局。目前在全国沿海初步形成的五大区域港口群中，最主要的三大港口群分别是以上海港为中心，宁波港、连云港、南通港、张家港为辅助性港口的长江三角洲港口群；以大连港、天津港、青岛港为中心港口，营口港、秦皇岛港、烟台港为辅助性港口的环渤海港口群；以香港、广州港、深圳港为中心的珠江三角洲港口群。

目前中国港口行业竞争较为激烈，并表现出明显的区域性特点，具体体现在：一方面腹地重叠的区域内港口竞争激烈；另一方面同一港区各经营主体竞争激烈。

表1 《全国沿海港口布局规划》中的重点港口

港口群	腹地辐射范围及区域内重点港口
环渤海区域	津冀沿海 以天津北方国际航运中心和秦皇岛港为主，包括唐山、黄骅等港口组成；主要服务于京津、华北及其西向延伸地区
	辽宁沿海 以大连东北亚国际航运中心和营口港为主，包括丹东、锦州等港口组成；主要服务于东北三省和内蒙古东部地区
	山东沿海 布局青岛、烟台、日照港为主及威海等港口组成；主要服务于山东半岛及其西向延伸的部分地区
长江三角洲	依托上海国际航运中心，以上海、宁波、连云港为主，服务于长江三角洲以及长江沿线地区的经济社会发展。
珠江三角洲	以香港、广州、深圳、珠海、汕头港为主，服务于华南、西南部地区，加强广东省和内陆地区与港澳地区的交流。
西南沿海地区	以湛江、防城、海口港为主，服务于西部地区开发，为海南省扩大与岛外的物资交流提供运输保障。
东南沿海地区	以厦门、福州港为主，服务于福建省和江西等内陆省份部分地区的经济社会发展和对台“三通”的需要。

资料来源：依据《全国沿海港口布局规划》整理

（3）行业经营管理模式

管理体制

经过十多年的改革，目前中国沿海港口管理体制包括一港一企、一港多企、多城共港、多城多港和一企多港等模式。一港一企(一政一企)模式是现阶段中国沿海各港口最主要的运营模式，即港口所在地人民政府按照法律的要求设置港口行政管理部门（港务管理局），由其行使地方政府对港口的行政管理职能。一港一企模式从实质上仍然未能完全摆脱政企不分的状况，部分港口企业仍存在比较严重的地方保护主义、港口重复建设和经营管理效率低下等问题。另外，部分改制后港口企业肩负着较多社会职能，下属医院、公安、消防等非营利性机构每年相关经费支出较大，影响了港口企业的盈利水平。

收费标准

港口相关费用主要包括码头经营公司向货主收取的货物装卸（包干）费和货物堆存费、向船主收取的船舶使费（包括引航费、拖轮费、停泊费等）、理货和代理公司向货主和船东收取的理货费和代理费以及其他多项费用（包括解系缆、开关舱、港口建设费等）。上述费用标准主要依据《中华人民共和国港口收费规则（内贸部分）》（交通部令2005年第8号）和《中华人民共和国交通部港口收费规则（外贸部分）（修正）》（交通部2001年交通部令第11号）以及交水发[2005]34号《关于调整港口内贸收费规定和标准的通知》的相关规定，按照费用类别分别以政府定价、政府指导价、自行定价

等方式收取。

货物装卸（包干）费和货物堆存费是港口企业最主要的业务收入来源，按照集装箱及散杂货分类收取；其中散杂货费率按照各货种政府指导价上下浮动；内资集装箱码头按照交通部指导费率上浮15%，下浮不限；外资参股集装箱码头可以根据市场情况自行定价。收费标准呈现外贸货物高于内贸货物；集装箱高于干散货的现状。

近年来，中国沿海港口收费费率一直维持在相对较低的水平。主要原因包括：（1）规模较大的世界航运公司（如中国远洋运输（集团）总公司、中国海运（集团）总公司、A.P.Moller-Maersk（马士基集团）、瑞土地中海航运、法国达飞航运等）议价能力较强；（2）目前多数沿海港口除提供货物装卸及货物堆存服务外，还致力于打造新型物流园区，采取综合收费的办法，压低了港口费率；（3）同一腹地范围内的不同港口之间竞争较为激烈。总体来看，目前由于港口间竞争格局不同，港口收费费率存在较大差异。

（4）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发展提供了良好的政策环境保证。

(5) 行业发展趋势

综合性大型枢纽港发展势头良好

根据中港网发布数据显示,2013 年世界港口吞吐量排名前十位中,除第三名和第九名外,其余座次全部被中国港口包揽,中国港口所完成的货物吞吐量在全球十大货港中所占的比重,由 2012 年的 80.19%进一步提升至

81.11%。中国是世界上拥有亿吨港口数量最多的国家。2012 年,货物吞吐量超过亿吨的港口由上年的 26 个增加到 29 个,其中沿海亿吨港口 19 个;内河港口 10 个。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 年进一步增加到 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。2013 年 1~11 月,中国规模以上的港口累计完成货物吞吐量 97.49 亿吨,同比增长 9.3%,其中沿海港口完成 66.82 亿吨,同比增长 9.8%,内河港口完成 30.67 亿吨,同比增长 8.3%;规模以上港口累计完成集装箱吞吐量 1.73 亿 TEU,同比增长 7.3%,其中沿海港口完成 1.55 亿 TEU,同比增长 7.5%,内河港口完成 0.19 亿 TEU,同比增长 5.7%

总体看,规模以上港口良好的发展势头从整体上带动了中国港口行业的稳定发展。

表 2 2013 年 1~11 月规模以上港口货物吞吐量情况

排 名	港 口	吞吐量(万吨)
沿海港口		
1	宁波-舟山港	74927
2	上海	62606
3	天津	46166
4	广州	41697
5	青岛	41261
6	唐山	40503
7	大连	37736
8	营口	30264
9	日照	28879
10	秦皇岛	24745
11	深圳	21415
12	烟台	20400
13	厦门	17415
14	连云港	17399
15	北部湾港	16932
16	湛江	16000
17	黄骅	15569
18	福州	11702
19	泉州	9861

内河港口		
1	苏州	41843
2	南京	18440
3	南通	18416
4	湖州	14436
5	泰州	13854
6	镇江	12997
7	重庆	12304
8	江阴	11582
9	嘉兴内河	10086
10	岳阳	9634
11	杭州	8488
12	上海	8388
13	芜湖	8322
14	无锡	7407
15	武汉	7134
16	佛山	4907

资料来源：交通运输部

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。2013 年底中国港口拥有生产用码头泊位 31760 个，比上年末减少 102 个。其中，沿海港口生产用码头泊位 5675 个，增加 52 个；内河港口生产用码头泊位 26085 个，减少 154 个。细分级别来看，2013 年底中国港口拥有万吨级及以上泊位 2001 个，比上年末增加 115 个。其中，沿海港口万吨级及以上泊位 1607 个，增加 90 个；内河港口万吨级及以上泊位 394 个，增加 25 个。1—3 万吨级（不含 3 万吨级）泊位 736 个，3—5 万吨级（不含 5 万吨级）泊位 356 个，5—10 万吨级（不含 10 万吨级）泊位 648 个，10 万吨级以上泊位 261 个，较 2012 年底分别增加 4 个、21 个、67 个和 23 个。5 万吨级以上码头增长速度较快。2013 年底中国港口专业化泊位 1062

个，通用散货泊位 414 个，通用件杂货泊位 345 个，比上年末分别增加 65 个、35 个和 5 个。

表 3 2013 年 1~11 月规模以上港口集装箱吞吐量情况

排 名	港 口	集装箱吞吐量（万 TEU）
沿海港口		
1	上海	3095
2	深圳	2130
3	宁波-舟山港	1599
4	青岛	1438
5	广州	1391
6	天津	1197
7	大连	907
8	厦门	728
9	连云港	502
10	营口	497
内河港口		
1	苏州港	488.16
2	佛山港	247.53

资料来源：交通运输部

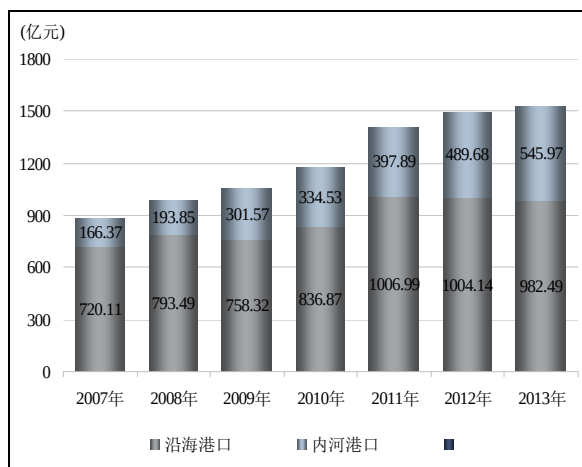
注：本表所列港口为 2009 年沿海港区集装箱吞吐量达到 200 万 TEU 的港口、内河港区集装箱吞吐量达到 200 万 TEU 的港口。

水运建设投资增速放缓

近年来，中国港口处于建设高峰期。根据交通部《2013 年公路水路交通行业发展统计公报》，2013 年中国内河及沿海建设完成投资 1528.46 亿元，同比增长 2.3%，增速回落 4 个百分点，为连续两年持续回落。其中，内河建设完成投资 545.97 亿元，同比增长 11.5%，增速回落 11.6 个百分点；沿海建设完成投资 982.49 亿元，同比下降 2.2%。水运建设投资增速放缓。

2013 年，沿海港口新建及改（扩）建码头泊位 125 个，新增吞吐能力 30597 万吨，其中万吨级及以上泊位新增吞吐能力 27163 万吨。内河港口新建及改（扩）建码头泊位 164 个，新增吞吐能力 9271 万吨，其中万吨级及以上泊位新增吞吐能力 4316 万吨。全年新增及改善内河航道里程 866 公里。

图3 2007~2013年中国水运建设投资情况



资料来源：《2013年公路水路交通行业发展统计公报》

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、码头经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。

腹地延伸——“无水港”建设

依托沿海港口，在内陆省份建起“无水港”已成为中国沿海港口转变发展方式的重要途径。“无水港”是指建立在内陆地区的、具有同沿海港口基本相似功能的货物集散中心。“无水港”配备有海关、检验检疫等通关部门，货物完成通关手续后通过海铁联运、海陆联运和多式联运等方式到港口直接装船，实现了港口后移、就地办单、海铁联运、无缝对接的大通关目标。目前，天津、青岛、大连、营口、宁波、深圳等港口相继建设了内陆无水港，初步搭建起覆盖内陆地区的物流网络，提高了货源承揽能力。“无水港”通过集疏运系统到“有水港”的港口服务延伸了港口腹地服务范围，使中西部地区成为沿海港口的重要货源地，为内陆省份发展外向型经济 and 国际化进程起到了至关重要的作用。同时，也增强了沿海港口与内陆经济腹地的联系，对区域经济的辐射力、带动力、影响力进一步增强。未来随着竞争的日趋激烈，为提高货源承揽能力，预计中国沿海港口将进一步加快建设内陆“无水港”的步伐。

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。

(6) 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大基础设施,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。进入2012年以来,受欧债危机持续蔓延以及中国对外贸易增速放缓影响,中国港口货物吞吐量增速持续收窄,煤炭、原油等大宗货物出港量及集装箱吞吐量受到较大冲击;2013年后随着全球经济的缓慢复苏以及中国经济的稳定增长,中国港口吞吐量增速有所企稳回升。《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

福建省在海峡西岸经济区中居主体地位,厦门作为海峡西岸经济区的重要中心城市,经济特区经济发展的战略定位和强劲发展为公司的发展创造了一个良好的外部环境。

根据《厦门市2013年国民经济和社会发展统计公报》,2013年,厦门市全年地区生产总值(GDP)3018.16亿元,按可比价格计算,比上年增长9.4%。其中,第一产业增加值25.99亿元,增长0.2%;第二产业增加值1434.79亿元,增长11.1%;第三产业增加值1557.38亿元,增长7.7%。三次产业结构为0.9:47.5:51.6。

2013年,厦门市全社会固定资产投资1347.54亿元,比上年增长1.1%,其中固定资产投资(不含农户)1337.26亿元,增长1.1%。分

产业看，第一产业投资持平，第二产业投资增长2.3%，第三产业投资增长0.3%，三次产业投资比例为0.4：20.5：79.1。

工业方面，2013年厦门市全市规模以上工业企业1664家，实现工业总产值4678.45亿元，比上年增长13.1%，工业增加值1212.17亿元，增长11.9%。电子、机械两大支柱行业共有规模以上工业企业742家，占全市规模以上工业企业数的44.6%，完成工业总产值3032.71亿元，占全市规模以上工业的64.8%；机械行业工业总产值1195.56亿元，增长5.5%。

房地产开发投资方面，2013年，厦门市全年投资 531.80 亿元，增长 2.5%，其中土地购置费 132.69 亿元，下降 33%，占房地产投资的比重为 25.0%，占全社会固定资产投资的比重为 9.8%。全市商品房施工面积 3785.86 万平方米，增长 5.8%；商品房新开工面积 689.5 万平方米，下降 15.7%；商品房销售面积 786.71 万平方米，增长 27.8%，其中住宅销售 581.52 万平方米，增长 21.1%。

总体看，公司所在厦门区域经济保持平稳较快发展，城市和农村居民消费能力不断提高，一、二、三产业的稳步增长为公司的持续发展提供了有利的区域环境。

四、基础素质分析

1. 产权状况

截至 2014 年 3 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 2014 年 3 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 40 个，均在万吨级以上，其中 10 万吨级泊位 12 个，码头岸线总长 8917 米，20 万吨船舶可乘潮进出。截至 2014 年 3 月底，公司所属码头已开辟 36 条远洋干线、52 条近洋班轮，22 条内支线、44 条内贸线；其中包括北美航线 11 条、欧地航线 10 条、中东红海线 6 条、非洲 5 条、中南美线 3 条、东南亚 12 条、台湾线 11 条、日本 13 条、韩国 9 条、每周内外贸航班数多达 160 班。

目前，公司外贸集装箱业务整合基本完成，整合后港口吞吐量实现较大程度的提升。2013 年，公司完成货物吞吐量 10947.44 万吨（整合后的数据，下同）占整个厦门港区 57.35%；完成集装箱吞吐量 679.88 万 TEU，占厦门港区 84.90%，其中完成外贸集装箱 530.56 万 TEU，占比高达 91.16%，内贸集装箱 149.32 万 TEU，占比 68.25%。

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”）及新成立的厦门集装箱码头集团有限公司等。

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公司。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 2013 年底，国际港务总资产为 137.34 亿元，所有者权益 87.73 亿元。2013 年实现营业收入 56.35 亿元，净利润 4.96 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，港务发展更名为现名。

截至 2013 年底，港务发展总资产为 41.89 亿元，所有者权益 24.89 亿元。2013 年实现营业收入 47.79 亿元，净利润 3.62 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 2013 年底，石湖山码头总资产为 12.85 亿元，所有者权益 3.08 亿元。2013 年实现营业收入 3.72 亿元，净利润 0.62 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 2013 年底，和平旅游客运总资产为 1.75 亿元，所有者权益 0.77 亿元。2013 年实现营业收入 0.76 亿元，净利润 0.12 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 2013 年底，港务建设总资产为 21.08 亿元，所有者权益 10.53 亿元。2013 年实现营业收入 12.66 亿元，净利润 2.08 亿元。

3. 人员素质

截至 2014 年 3 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 1 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 56 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 56 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 2014 年 3 月底，公司拥有在职员工 8542 人，从教育程度来看，大专及以上学历占比 32.58%，高中及中专人员占比 40.10%，初中及以下人员占比 27.32%；从年龄结构来看，30 岁以下人员占比 24.84%，30~50 岁人员占比 61.55%，50 岁及以上人员占比 13.60%；从职称来看，拥有高级职称人员占比 3.29%，中级职称人员占比 51.98%，初级职称人员占比 5.85%。

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、年龄结构等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. 外部支持

政策支持

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“技术改造项目中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。2013 年，根据厦门港口管理局厦港【2013】101 号、厦港【2013】102 号等通知，政府给予公司扶持国际中转业务及内贸集装箱增量补贴。2012 及 2013 年，公司分别获得各项政府补贴 1.04 亿元及 2.42 亿元。

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的拓展，巩固公司在厦门港区的优势地位。

根据厦门市政府关于加快东南国际航运中心建设的总体要求，公司东渡码头 1#~4#泊位及后方堆场将作为邮轮母港的建设用地，现东渡码头的业务将分阶段分步骤搬迁转移，现阶段土地收储工作已基本完成，搬迁工作正在进行中。

六、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. 管理水平

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系。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。

七、重大事项

厦门港区外贸集装箱业务合并

厦门市作为较早引入码头竞争运营的地区，长期以来存在着较多集装箱业务运营主体，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。为改善竞争环境并优化厦门港区集装箱码头资源，厦门港等7家公司提出合资设立厦门集装箱码头集团有限公司（以下简称“集装箱码头公司”）。

合资方案采取“新设合并同步出资”的方式，投资总额为70.17亿元。2013年3月，厦门市国资委签发《关于厦门港集装箱码头资源整合方案相关事项的批复》（厦国资产[2013]92号），同意该次整合。交通运输部签发《关于厦门市整合经营主体成立厦门港集装箱码头有限公司的意见》（交函规划[2013]210号），同意合资方案。

根据本次合并方案，国际港务、港务物流、象屿物流、新世界港口、厦门国贸、宝达投资拟将其所属的海天码头、象屿新创建码头、国贸码头和海沧港务新设合并，同时注销上述4家码头公司。

合并同时，公司以其持有的嵩屿码头34.65%股权以及海沧港区6#泊位资产同步出资，国际港务以其持有的嵩屿码头25%股权、海沧国际货柜的51%股权以及东渡港区5#~11#泊位资产以及该资产对应的债权债务、海沧港区4#~5#泊位资产以及该资产对应的债权债务同步出资，新世界港口以境外人民币现金同步出资（完整的出资方案见表4），合资设立厦门港集装箱码头集团有限公司。2013年底合资公司已正式成立，纳入合资范围集装箱泊位24个，仍有5个泊位部分股权没有进入本次合资范围，分别为海沧1#、2#、3#泊位49%股权（即海沧国际货柜49%股权及厦门国际货柜码头有限公司49%股权）；海沧18#~19#泊位34%、20%股权（即新海达码头54%股权）。日后合资公司将进行后续收购完成后续港口资源整合。后续整合完成后，厦门港区仅剩厦门远海集装箱码头有限公司、漳州招商局码头有限公司两家经营外贸集装箱业务的码头未在整合范围内，未来将与公司集装箱业务形成一定竞争关系。

表4 厦门港集装箱码头集团公司初始合资方案

股东	出资资产	资产评估价格（万元）	合计（万元）	持股比例
港务控股集团	海沧港区6#泊位资产	44114.37	103777.91	14.79%
	嵩屿码头34.65%股权对应净资产价值	59663.54		

国际港务	海天码头 85%股权对应净资产价值	21938.79	371163.75	52.90%
	海沧港务 70%股权对应净资产价值	48666.69		
	嵩屿码头 25%股权对应净资产价值	43047.29		
	海沧货柜 51%股权对应净资产价值	34756.85		
	东渡港区 5#~11#泊位资产以及该资产对应的债务、海沧港区 4#~5#泊位资产以及该资产对应的债权、债务	222754.13		
港务物流	海天码头 15%股权对应净资产价值	3871.55	3871.55	0.55%
新世界港口	象屿新创建码头 50%股权对应净资产价值	59845.62	96832.1	13.80%
	现金	36986.48		
象屿物流	象屿新创建码头 50%股权对应净资产价值	59845.62	59845.62	8.53%
国贸股份	国贸码头 75%股权对应净资产价值	33978.87	54836.02	7.82%
	海沧港务 30%股权对应净资产价值	20857.15		
宝达投资	国贸码头 25%股权对应净资产价值	11326.29	11326.29	1.61%
合计		701653.24	701653.24	100%

资料来源：公司提供

注：合资方案依据《新设合并成立厦门集装箱码头集团有限公司项目申请报告》，公司实际出资情况可能有所调整

公司通过直接及间接（国际港务）持股成为新成立的集装箱码头公司的控股股东，本次集装箱业务整合将为公司带来积极影响：①本次整合后外贸集装箱码头扩大码头生产能力，吞吐能力实现提升。整合前公司集装箱业务量约占厦门港区总额的 70%左右，整合后（若同时考虑公司控股及参股的集装箱码头），以 2013 年的数据初步预计，公司集装箱业务量约占 85%左右，外贸集装箱业务占 90%以上。②厦门港区集装箱尤其是外贸集装箱业务长期以来处于各主体低价竞争的局面，整合后，公司外贸集装箱业务议价能力将显著提升。③通过此次整合将增强集装箱码头资源的优化配置和合理使用，提高码头生产服务效率，并进一步带动船代、货代、引航、拖轮、船检、海事、边检、导航、修理、报关、供水供电等一系列港口直接相关产业。但同时，联合资信也关注到，整合的码头与船运公司长期保持合作，短期内港口费率提升空间仍有限。

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圆投资集团有限公司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。

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。除去无偿划转,公司应得到约7亿元的补偿款项。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7463万元;2013年共收到补偿款28766万元:1)2012年12月12日,收到财政局关于下达海沧保税港区东查验区经营性资产回购的通知,将15000万元用于购置海沧保税港区东查验区经营性资产以置换公司原持有的厦国信股权;2)2013年6月28日到账11642万元,其中6642万元用于厦国信股权划转补偿,5000万元用于海沧保税港区经营性资产置换。3)2013年9月30日到账2124万元,用于厦国信股权划转补偿。截至目前,仍有部分款项仍未到位。联合资信将持续关注此补偿款项的回款情况。

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。

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5。

政府对东渡港区的收储基本完成,收储款项约为10亿元,2013年底收到土地发展中心补偿款4.11亿元,2014年2月收到1.32亿元,预计剩余款项(约4-5亿元)将于2014年底前回收。

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，为散杂货业务和外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。

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，联合资信将持续关注相关事项进展情况。

表5 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	15000	120万吨/15
	东渡2#	粮食	50000	120万吨/15
	东渡3#	通用	50000	120万吨/15
	东渡4#	通用	15000	120万吨/15
	合计	--	--	320万吨/15
拟搬迁泊位	嵩屿3#	集装	100000	60万TEU
	海沧20#	粮食	70000	180万吨
	海沧21#	通用	50000	270万吨
	合计	--	--	450万吨/60

资料来源：公司提供

八、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。

2011~2013年，公司主营业务收入规模逐

年增长，年均增长率23.23%，2013年公司实现主营业务收入72.76亿元，同比增长37.10%。公司2013年主营业务规模扩张较快主要原因为：

①2013年公司整体吞吐规模增长带动港口装卸堆存及增值业务收入增长；②2013年公司贸易规模大幅增长导致贸易业务收入提升较快；③由于“营改增”的原因，代理业务收入由差额确认转为全额确认，导致代理业务收入增长幅度较大。收入构成方面，由于上述原因，除传统港口装卸堆存收入（占23.30%）外，贸易业务及代理业务收入比重迅速扩大，分别占15.67%、32.02%。随着国际油轮城项目销售接近尾声，房地产业务收入有所下滑，近三年房地产收入比重分别为23.36%、16.04%、10.42%。

2011~2013年，公司主营业务毛利率有所波动，分别25.73%、26.47%、18.06%。从板块盈利能力来看，近三年公司传统主业港口装卸堆存业务毛利率分别为37.45%、38.66%、27.73%，波动下滑的主要原因一方面系受到港口人工、包干费用上升等因素所致，另一方面，虽2013年底完成外贸集装箱整合，但从2013年全年来看，激烈的竞争仍使得费率趋于进一步下滑；2011年以来公司增加大宗商品贸易规模，导致贸易业务毛利率始终处于较低水平，2013年为2.35%；2013年，代理业务实行全额确认后，由于收入规模增加，利润率相应下滑，由46.29%（2012年）下滑至4.96%（2013年）。

2014年1~3月，港口业务运营态势良好，加之公司进一步提升贸易（占2013年全年贸易收入44.25%）、代理收入（占2013年全年代理收入50.70%）规模，公司实现主营业务收入24.92亿元，占2013年全年主营业务收入的34.25%。由于代理业务比重进一步增大，且“营改增”后利润空间始终较低，整体毛利率进一步下降致12.09%。

表6 公司主营业务收入及毛利率情况（单位：亿元，%）

	主营业务收入				毛利率			
	2011年	2012年	2013年	14年1~3月	2011年	2012年	2013年	14年1~3月
港口装卸堆存	12.79	14.19	16.95	4.41	37.45	38.66	27.73	30.40

	主营业务收入				毛利率			
	2011 年	2012 年	2013 年	14 年 1~3 月	2011 年	2012 年	2013 年	14 年 1~3 月
理货业务	0.56	0.62	0.56	0.17	35.46	27.09	17.56	25.29
运输业务	1.26	2.16	3.08	0.99	6.14	-30.74	2.79	4.38
代理业务	2.36	2.28	11.40	5.78	38.01	46.29	4.96	2.97
房地产业务	11.19	8.51	7.58	0.94	38.77	67.49	66.27	70.13
免税零售	0.19	0.19	0.16	0.04	42.71	44.91	44.93	42.87
船舶助靠业务	2.20	2.23	2.35	0.60	49.95	45.43	47.09	48.11
加工冷藏业务	0.09	--	--	--	-47.73	--	--	--
工程施工	2.88	3.41	4.25	0.96	4.47	6.13	3.94	1.41
贸易	10.69	15.48	23.30	10.31	2.48	2.20	2.35	2.66
建材业务	3.48	3.99	3.11	0.71	7.73	18.23	24.42	22.62
其他	0.23	--	0.02	--	100.00	--	49.62	
合 计	47.91	53.07	72.76	24.92	25.73	26.47	18.06	12.09

资料来源：公司审计报告

注：1. 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。

2. 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。

2. 港口装卸堆存业务

港口装卸及堆存业务是公司传统业务，也是最主要的收入及利润来源之一。

2011~2013 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 9.73%；集装箱吞吐量年均复合增长 6.73%。2013 年公司完成货物吞吐量 9000 万吨，同比增长 10.42%；完成集装箱吞吐量 550 万 TEU，同比增长 6.25%。公司是厦门港区最主要的运营主体，2013 年货物和集装箱吞吐量分别占厦门港区的 47%和 69%。

受益于吞吐量的稳定增长，公司近三年港口装卸堆存业务收入逐年提升，2013 年为 16.95 亿元，同比增长 19.45%，但由于人工等费用上涨、且长期存在低价竞争等原因，毛利率仅为 27.73%，同比下滑 10.93 个百分点。2014 年 1~3 月，公司港口装卸堆存业务实现收入 4.41 亿元，占 2013 年全年 26.02%，毛利率上升至 30.40%。

表 7-1 公司港口吞吐规模（集装箱业务整合前）

年份	2011 年	2012 年	2013 年	14 年 1~3 月	2013 年占厦门港区比例
货物吞吐量(万吨)	7475	8151	9000	2568	47%
集装箱(万)	482.82	517.65	550	156	69%

TEU)					
其中：外贸箱	384.94	401.76	414.72	119	71%
内贸箱	97.88	115.89	135.28	37	62%
散杂货(万吨)	2146.21	2317.15	2607	810	25%

资料来源：公司审计报告

表 7-2 公司港口吞吐规模（集装箱业务整合后）

年份	2011 年	2012 年	2013 年	2013 年占厦门港区比例
货物吞吐量(万吨)	7475	8151	10947.44	57.35%
集装箱(万 TEU)	482.82	517.65	679.88	84.90%
其中：外贸箱	384.94	401.76	530.56	91.16%
内贸箱	97.88	115.89	149.32	68.25%
散杂货(万吨)	2146.21	2317.15	3348.8	37.18%

资料来源：公司审计报告

注：仅 2013 年数据为集装箱码头整合后合并口径数据

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。2011~2013 年，公司集装箱吞吐量年均增速 6.73%，其中外贸集装箱年均增长 3.80%，内贸集装箱同比增长 17.56%，由于厦门港区外贸集装箱码头长期处于激烈竞争

状态看，外贸业务增速明显较低。2013 年，公司完成集装箱吞吐 550 万 TEU，同比增长 6.25%，其中外贸集装箱 414.72 万 TEU，内贸箱 135.28 万 TEU，分别同比增长 3.23%、16.73%，外、内贸箱业务分别占厦门港区的 71%、62%。2014 年 1~3 月，公司集装箱吞吐量达到 156 万 TEU，其中外、内贸箱分别为 119 万 TEU、37 万 TEU。

2013 年底，厦门港区外贸集装箱业务完成整合工作，厦门港集装箱码头集团有限公司成立，由公司实际控制。集装箱码头公司现控股及参股集装箱泊位 24 个（2013 年底仍有 5 个泊位部分股权未进入本次合资范围），日后合资公司将进行后续收购完成后续港口资源整合。集装箱业务整合后，公司集装箱及整体货物吞吐量将有所提升，若以整合后数据核算，2013 年公司货物吞吐量、集装箱吞吐量分别为 10947.44 万吨、679.88 万 TEU，分别占厦门港区 57.35%、84.90%，其中外贸集装箱吞吐量 530.56 万 TEU，占整个厦门港区 91.16%。此项整合将对公司在吞吐规模、装卸费率及运营效率方面带来较大程度提升。

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，公司积极发展内支线航运业务，2013 年公司完成内支线运量 18.89 万 TEU，同比增长 47%。其中，福州支线的货量占福州支线市场约 55% 的市场份额；港内驳运运量 14 万 TEU，同比增长 30%。

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。

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。2011~2013 年公司散杂货吞吐量呈现快速增长趋势，其中 2013 年完成 2607 万吨，同比增长 12.51%，占厦门全港的 25%。2014 年 1~3 月，公司完成散杂货吞吐量 810 万吨。

分货种来看，2013 年散货吞吐结构有所调整，煤炭、铁矿石、沙石成为公司主要货种，分别完成 740.26 万吨、593.18 万吨、292.94 万吨，比重分别为 40.83%、20.37%、13.92%。石材、钢铁等过去吞吐量较大的货种规模均有所下降。

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。

针对散杂货业务，公司未来将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

现阶段，厦门国际邮轮母港集团有限公司为旅客运输的主要运营实体。码头包括一座前沿底标高为-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。2013 年公司完成旅客运量 176 万人次，同比增长 108.56%，2014 年 1~3 月，公司旅客运量 47 万人次。

为加快推动建设国际邮轮母港，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。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，主要航线从台湾地区延伸至日韩和东南亚。2013 年以来，国际邮轮母港在 2012 年基础上开航航次进一步增加，邮轮靠泊量及旅客人流量得以实现快速增长。

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。2013 年港口增值服务业务实现收入 17.39 亿元，同比增长 138.55%。

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 年起该公司坚持“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中国东南沿海成立最早的国际船舶代理企业，在厦门港区集装箱班轮公共船代市场份额占比 75.84%，在散杂货船代市场份额占比 34.67%，在小三通客运船代市场份额占比 100%；厦门外轮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 73%，件杂货理货市场的份额为 89%。

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。2013 年公司房地产业务实现收入 7.58 亿元，主要来自国际邮轮城二期项目住宅、写字楼、的销售。2014 年 1~3 月，公司实现房地产业务收入 0.94 亿元，毛利率提升至 70.13%。

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 万平方米，规划建筑面积 28.70 万平方米。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、二期自有资本金已全部到位。

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 万平方米，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 13077.26 元/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，规划建设用途为住宅、写字楼、商场和车库。住宅部分已全部销售完毕，销售均价 16530.82 元/平方米。写字楼及车库已售面积分别占可售面积 96.53%、25.34%。目前，国际邮轮城二期商场

仍未开始销售，同时公司考虑到车位未来仍有一定升值空间，将不急于对二期的车位进行销售。由于已开发地产业务销售已接近尾声，而公司尚无其他土地储备，未来房地产收入贡献存在很大的不确定性。

表 8 公司房地产业务情况

项目规划	规划用途	动工时间	完工时间	可售面积（平方米）	已售面积（平方米）	均价（元/平方米）
国际邮轮城项目一期	住宅	2006 年	2010 年 10 月	72786.15	72786.15	13077.26
	车库	2006 年	2010 年 10 月	16451.55	14980.00	7197.89
国际邮轮城项目二期	住宅	2007 年	2011 年 12 月	72188.67	72188.67	16530.82
	写字楼	2007 年	2012 年 12 月	61265.22	59141.10	23686.20
	商场	2007 年	2012 年 12 月	30137.01	0.00	--
	车库	2007 年	2011 年 12 月	88949.89	22539.53	9193.18

资料来源：公司提供

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中航建筑有限公司、中泛建设集团、中天建设集团、浙江八达建设集团、华盛置业集团有限公司，结算方式主要是月结收取 80-90%的货款，剩余货款待项目完结收回；主要供应商有福建龙麟集团、轨道物资等。结算方式为月结，支付六个月承兑汇票或现金。

2013 年，公司实现建材业务收入 3.11 亿元，毛利率 24.42%。2014 年 1~3 月，公司实现建材收入 0.71 亿元，毛利率 22.62%。

6. 贸易业务

公司主要通过子公司厦门港务发展股份有限公司、厦门港务贸易有限公司、厦门海峡投资有限公司从事贸易业务，货品品种主要涉及大宗商品。

2011~2013 年，公司贸易业务收入分别为

10.69 亿元、15.48 亿元、23.30 亿元，由于大宗商品贸易规模较大，毛利率始终处于较低水平，近三年毛利率分别为 2.48%、2.20%、2.35%。2014 年 1~3 月，公司贸易业务实现收入 10.31 亿元，毛利率 2.66%。

从贸易产品来看，2011~2013 年，化工品、矿产品及电子产品的贸易额均占有较大比重，而钢材自 2011 年开始纳入贸易业务主要品种之一，2013 年，上述四类产品贸易额比重分别为 22.47%、23.93%、13.52%、13.93%。2013 年，公司扩大食品贸易规模，实现食品贸易额 5.11 亿元，比重为 21.92%。

表 9 公司主要贸易货种规模（单位：万元）

主要品种	2011 年	2012 年	2013 年
化工	7260.11	24217.35	52385.28
矿产	25774.00	41698.76	55777.66
电子产品	48528.53	41864.37	31510.54
钢材	0.00	30041.89	32474.03
木材	0.00	0.00	5217.42
纺织品	8804.19	2729.61	2243.87
食品	17442.65	13755.71	51089.16
其他	0.00	35.03	2426.43

合计	107809.47	154342.71	233124.38
----	-----------	-----------	-----------

资料来源：公司提供

注：由于统计口径等原因，此数据与主营业务收入中贸易收入数据存在差异

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大型化工、煤炭及钢铁企业（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。

7. 工程施工

公司工程施工业务现主要由厦门港务疏浚工程有限公司开展，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。2011~2013 年，公司工程施工业务年均复合增长 21.48%。2013 年完成工程施工业务收入 4.25 亿元，同比增长 24.63%，主要为海域清淤收入 3.34 亿元及外部工程收入 0.65 亿元。

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。

8. 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（南北广场）和后溪长途汽车站等工程。

表 10 主要在建工程情况（单位：亿元）

项目名称	项目总投资	资金来源		截至 2014 年 3 月末已投资
		自筹	贷款	
嵩屿港区二期岸壁工程	13.65	4.10	9.56	10.78
厦门刘五店南部港区散杂货泊位工程	15.48	4.64	10.84	10.00
港务大厦工程	4.16	1.25	2.91	4.40
厦门新站交通枢纽配套工程（南北广场）	9.85	2.94	6.91	7.37
后溪长途汽车站	2.61	2.61	0.00	2.45
合计	45.75	15.54	30.22	35.00

资料来源：公司提供

嵩屿港区二期岸壁工程

嵩屿港区二期工程自 2006 年 10 月份以岸壁的名义启动以来，由于受到岸线调整、征地拆迁、项目缓建以及东岸线北端点不确定、还建海军码头方案未明确等因素的影响，现场施工进度比较缓慢，到目前为止南岸线码头主体及后方先行建设的生产区道路堆场约 14 万平方米、部分进港道路及闸口设施已经完成建设通过质量验收，于 2013 年 2 月份投入内贸箱的临时生产作业，并于 2013 年底通过了交工验收。东岸线 649 米的码头主体和还建海军部分的码头主体已经完成了现场施工，目前除了闸口至建港路之间的进港道路受到征地拆迁的影响不具备施工条件以外，现场主要还有码头停泊水域、回旋水域的疏浚施工和码头后方辅助区约 7 万平方米的道路堆场及其水电等配套正在安排建设中。

厦门刘五店南部港区散杂货泊位工程

工程计划新建 3 个 10 万吨级集装箱泊位,岸线总长约 1325 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。工程自 2009 年 3 月正式开工建设以来,至 2014 年 3 月底累计完成工程基建投资 10 亿余元。2014 年度本工程计划完成投资 2000 万元,2014 年 1-3 月计划完成工程基建投资 600 万元,实际完成投资 630 万元,完成占年初计划投资 105%。

厦门港务大厦项目

厦门港务大厦项目位于厦门岛西海域东侧,在鹭江客运码头及东渡路之间的地块。建设规模为地上 33 层、地下 2 层。建筑用地面积为 15934.85 平方米,建筑占地面积为 1772.24 平方米,总建筑面积为 72890.52 平方米,地上建筑面积为 57059.52 平方米,地下室建筑面积为 15831 平方米。港务大厦项目地下室为设备用房,地下停车库(平战结合战时人防工程);地上为办公用房,建筑主要功能是为厦门港务控股集团有限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,十六层为消防避难层。

厦门港务大厦工程自 2006 年 10 月正式启动,2012 年 12 月 6 日完成全部竣工验收程序。并于 2012 年 12 月 28 日通过工程竣工验收备案,厦门市建设与管理局已出具建设工程竣工验收备案证明书。目前办理各项竣工结算,后续仍需支付各项工程尾款约 2600 万元。

海沧港区 20#、21#泊位工程

为推进厦门东南国际航运中心建设,加快东渡港区转型步伐,提升厦门港通用散杂货吞吐能力,厦门市拟建设厦门港海沧港区 20#-21#泊位工程项目。海沧港区 20#、21#泊位工程的建设规模为新建 1 个 7 万吨级通用泊位和 1 个 5 万吨级通用泊位,结构按照 10 万吨级散货船、底标高-15.3 米进行设计,岸线长度 504 米,项目设计年通过能力 550 万吨,其中粮食 380 万 t/年。海沧港区相关泊位建成后

将提升公司散杂货码头的接卸能力,且海沧港区 20#、21#泊位工程码头后方陆域面积比东渡码头有所增加,进一步加强了码头后方堆场仓储能力。该项目计划总投资 15 亿元,其中项目资本金 4.5 亿元,占项目总投资比例的 30%,其余部分通过外部融资自行解决。本工程于 2013 年 8 月正式开工。本期中期票据募集资金中 3 亿元将用于该项目的建设。

总体看,公司上述在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。

9. 经营效率

2011~2013 年,公司销售债权周转次数呈现波动趋势,三年分别为 6.36 次、5.94 次、7.86 次;存货周转次数逐年提升,三年加权平均值为 3.35 次,快速提升至 4.12 次;近三年公司总资产周转次数呈上升趋势,2013 年提升程度较大,达到 0.31 次,同比增加 0.05 个百分点。总体看,2013 年公司经营效率指标均呈现快速提升态势,但整体经营效率一般。

10. 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) 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。

（3）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。

（4）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。

总体看，公司近年来运营状况良好，随着吞吐量以及贸易等业务规模的扩大，主营业务收入实现较快增长，外贸集装箱业务整合将在吞吐规模、装卸费率及港口运行效率方面带来很大提升。公司港口增值配套业务响应实现较快发展，但由于房地产销售接近尾声，未来公司房地产业务持续发展能力有待观察。未来随外贸集装箱业务整合效益的进一步显现、国际邮轮中心改扩建项目的完工、东南航运中心日后落成，公司吞吐能力、经营效率及整体竞争实力有望进一步加强。

八、财务分析

1. 财务质量及财务概况

公司 2011 年审计报告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意见；2012~2013 年财务报表经致同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 2014 年一季度财务数据未经审计。截至 2013 年底，纳入公司合并范围内的子企业 19 家，较 2012 年减少 1 家：系因处置股权

而不再将厦门鑫海汇投资管理有限公司纳入合并范围；增加 2 家：厦门集装箱码头集团有限公司和纪成投资有限公司。厦门集装箱码头集团有限公司成立日为 2013 年 12 月 13 日，2013 年期末净资产达到 69.89 亿元，整体看，资产划转对公司财务数据可比性产生一定影响。

截至 2013 年底，公司资产（合并）总计 266.06 亿元，所有者权益合计 113.88 亿元（其中包含少数股东权益 53.12 亿元）；2013 年公司实现营业收入 74.38 亿元，利润总额 9.02 亿元。

截至 2014 年 3 月底，公司资产（合并）总计 266.95 亿元，所有者权益合计 116.25 亿元（其中包含少数股东权益 53.66 亿元）；2014 年 1~3 月，公司实现营业收入 25.28 亿元，利润总额 1.70 亿元。

2. 资产质量

2011~2013 年，公司资产规模较快增长，年均增长率达到 16.56%，截至 2013 年底，公司资产总额 266.06 亿元。从资产结构来看，近年来公司流动资产占比逐年下降，非流动资产占比较高，2013 年底达到 74.36%，非流动资产中权益性投资、固定资产、在建工程及无形资产为主要构成科目；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。

截至 2013 年底，公司货币资金 24.38 亿元，其中其他货币资金额度为 5.86 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，截至 2013 年底公司应收账款为 7.94 亿元，从账龄来看，以 1 年以内款项为主（占比 96.22%），坏账计提比例 2.49%。2013 年底公司其他应收款余额 12.08 亿元，规模较 2012 年底增长 26.62%，构成主要为与厦门住宅集团园博地产有限公司资金借款 3.83 亿元、港务发展股权分置改革支付对价款 1.28 亿元和拆借给新世界（厦门）港口投资有限公司对厦门集装箱码头集团有限公司出资款

3.70 亿元。从其他应收款账龄来看, 1 年以内款项占比 57.20%, 1~2 年款项占比 22.99%, 3 年以上款项占比 19.92%(其中 5 年以上款项占比 10.60%), 坏账计提比例为 11.23%。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。总体看, 公司往来款规模适中, 风险较小。

2011~2013 年, 公司存货规模总体稳定, 2013 年底为 15.07 亿元, 同比上升 5.53%。构成主要为商品房开发成本(国际邮轮城一、二期尚未销售的车库和房产)和贸易业务库存商品, 占比分别为 52.77%和 27.40%。

公司非流动资产方面以长期股权投资、固定资产、在建工程和无形资产为主。2011~2013 年, 公司长期股权投资有所波动, 截至 2013 年底为 26.27 亿元, 较上年增长 30.89%, 主要包括对厦门国际货柜码头有限公司、厦门农村商业银行股份有限公司等公司的投资, 2013 年新增对厦门海沧新海达码头有限公司投资 3.69 亿元(系公司新设成立厦门集装箱码头集团有限公司并表影响), 新增对富邦财产保险有限公司投资 1 亿元。2012 年长期股权投资较 2011 年较大幅度下降主要由于按权益法确认的厦门国际信托部分股权划出以及将原长期股权投资企业厦门嵩屿集装箱码头有限公司当期纳入合并报表范围。

2011~2013 年, 公司在建工程不断增长, 2013 年底在建工程为 46.34 亿元, 同比增长 16.37%, 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、港务大楼工程和海沧港区 20、21 号泊位等。固定资产方面, 截至 2013 年底固定资产净额为 81.93 亿元, 较上年增长主要系当年公司新设成立厦门集装箱码头集团有限公司并表增加影响。从固定资产原值来看, 比重较大为港务设备(46.91%)和装卸搬运设备(25.71%)等, 公司固定资产成新率为 76.19%。截至 2013 年底, 公司无形资产 26.77 亿元(以土地使用权为主), 较上年增长 54.38%, 主要受新设成立厦门集装箱码头

集团有限公司并表增加影响。

截至 2014 年 3 月底, 公司资产总额上升至 266.95 亿元, 较 2013 年底变化不大。固定资产占比进一步上升至 82.31%; 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且占比持续提升, 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为充裕, 往来款回收风险较小。公司资产质量良好。

3. 负债及所有者权益

所有者权益

2011~2013 年, 公司所有者权益年均增长 15.26%, 截至 2013 年底公司所有者权益合计 113.88 亿元, 其中归属于母公司所有者权益占 53.35%; 少数股东权益占 46.65%。截至 2013 年底, 公司归属母公司所有者权益 60.76 亿元, 其中实收资本占 49.37%、资本公积占 11.77%、未分配利润占 31.07%。2011~2013 年, 公司资本公积波动较大。2012 年, 公司资本公积较 2011 年大幅下降主要系: ①厦门担保公司投资股权划出, 核减资本公积 20064.73 万元; ②厦门国际信托投资股权划出, 核减资本公积 48621.24 万元。③厦门水产集团股权划出核减资本公积 9983.46 万元。2013 年公司资本公积较上年底大幅增加的原因系: ①资本溢价当年的增加额为公司及子公司国际港务以嵩屿集装箱 59.65%股权、海沧港务 6#泊位等资产出资与象屿新创建码头、国贸码头新设合并成立“厦门集装箱码头集团有限公司”而按比例享有的合营企业出资资产增值溢价; ②根据厦财

预指【2012】7号，核定海沧保税港区东集中查验区经营性资产的回购金额核定为2亿元，其中，查验区东侧约2万平方米堆场属于经营性资产组成部分，一并移交公司。当年收到厦门市财政局拨付资产回购资金20000.00万元；③根据厦国资产【2012】281号划出公司持有厦国信公司39%股权，当年度收到厦门市财政局拨付8766.00万元增加国有资本金，作为本年厦国信公司股权划出的补偿；④港务发展子公司古雷发展股权变动本公司拥有的持股比例由70%变更为51%，股权变动引起的投资对应的享有该子公司净资产份额的差额111948.10元。截至2013年底，公司少数股东权益为53.12亿元，较上年增长58.24%，主要是由于港口资源整合后股权稀释所致。

截至2014年3月底，公司所有者权益合计116.25亿元，较2013年底增长2.08%，其中资本公积的增长仍然受港口资源整合影响。

总体看，港口资源整合对所有者权益结构产生一定影响，实收资本及资本公积在所有者权益的比重提升，所有者权益稳定性尚可。

负债

2011~2013年，公司负债年均增长17.57%，2013年底负债合计152.18亿元，负债结构波动较大，2011~2013年公司流动负债占比分别为52.83%、38.91%和58.87%。流动负债中短期借款、应付账款、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，2011~2013年，公司短期借款逐年提升，2013年底为16.69亿元，较上年大幅增加。应付账款规模保持基本稳定，2013年底为8.02亿元，主要为厦门外代代理业务形成的代收的运费及港口使费和应付工程款；预收款项近三年呈上升趋势，2013年底预收款项4.77亿元，较2012年增长32.87%，主要是石湖山码头和厦门海峡投资有限公司预收的销售款增加所致。其他应付款方面，2011~2013年年均增长41.30%，2013年底达到

24.98亿元，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波动中有所下降，2013年底为18.54亿元。应付债券呈现波动增长趋势，2013年底为27.94亿元（存续期内债券详见表11）。2011~2013年，公司专项应付款规模基本稳定，截至2013年底为8.04亿元，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。截至2013年底，公司长期应付款3.53亿元，主要为融资租赁款。

表11 截至2013年底，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2014年3月底，公司负债合计150.70亿元，较2013年底下降0.97%，主要是由于短期借款和一年内到期的非流动负债规模的缩减。由于非流动负债规模的大幅缩减，流动负债占比下降至43.36%。非流动负债中，长期借款和应付债券规模增幅较大，其中应付债券的增长主要是公司发行了2014年第一期10亿元短期融资券（“14厦港务CP001”，10亿元，1年，票面利率5.35%）。

2011~2013年，公司全部债务规模较快增长，年均增长率19.94%，截至2013年底公司全部债务93.05亿元，其中长期债务比重53.75%（2011和2012年分别为63.66%和80.47%）。2011~2013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58.15%、46.41%及35.45%，截至2013年底上述三指标分别为57.20%、44.96%、30.51%。2012年，公司筹资力度加

大,相关指标上升较快,2013年随着公司资产和净资产的大幅增长,上述三项指标均有所下降。截至2014年3月底,公司全部债务91.13亿元,债务规模较2013年底有所下降,上述三项指标分别为56.45%、43.94%及37.59%。

总体看,公司近年负债结构有所变化,有息债务规模有所提升,但随着权益规模的增长,债务负担有所下降,目前债务负担较轻。

4. 盈利能力

2011~2013年,公司营业收入快速增长,年均增长率23.41%;2013年,在港口吞吐量提升,贸易规模扩张以及营改增政策下代理业务确认收入范围扩大等影响下,公司收入达到74.38亿元,较上年增长36.18%。近三年公司营业成本增速高于营业收入,年均增长率为29.68%。期间费用方面,公司近三年期间费用分别占营业收入的10.47%、12.25%及9.47%,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波动中有所下降,2013年公司实现投资收益0.62亿元,2013年公司对厦门国际信托的核算完全按照10%比例核算后(2012年度港务控股依然按原来的股比49%享有厦门国际信托2012年1-9月的利润,按10%股比享有厦门国际信托10-12月的利润),导致公司投资收益大幅减少。近三年公司营业外收入有所提升,年均增长达到89.81%,2013年为4.29亿元,较上年增长75.56%。主要是由于当期政府补助增加以及东渡港区3、4号泊位土地房屋资产处置净收益所致;其中政府补助2.42亿元,以内贸集装箱增量补贴和港内驳运补贴为主。

2011~2013年,公司利润总额逐年提升,2013年达到9.02亿元,营业外收入贡献大。从盈利指标来看,受贸易业务低毛利以及港口竞争激烈影响,2011~2013年公司营业利润率逐年下滑,三年分别为21.46%、21.03%和15.21%,总资本收益率及净资产收益率的加权

平均值分别为5.99%和6.63%,2013年两项指标分别为5.59%和5.75%,两项指标均呈逐年下滑趋势。

2014年1~3月,公司营业收入25.28亿元,占2013年收入总额的33.98%。营业成本22.09亿元,营业利润率下滑至11.49%,期间费用比重7.67%,较2013年有所下降。2014年一季度公司投资收益及营业外收入分别为0.50亿元和0.23亿元,利润总额1.70亿元。

总体看,近年来收入规模增长较快,但实际盈利能力有所下滑。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。

5. 现金流分析

经营活动现金流方面,2011~2013年,经营活动现金流入年均增长42.13%,2013年为89.75亿元。2012及2013年,随着销售商品、提供劳务收到的现金大幅增长,经营活动现金流量净额分别达到13.02亿元和14.05亿元。收入实现质量方面,公司对经营性应收项目控制较好,近三年公司现金收入比逐年增长,分别为78.11%、96.70%和110.49%,公司收入实现质量逐年提升。

投资活动现金流方面,2011及2012年公司投资活动现金流主要体现为现金流出,流出中购建固定资产、无形资产等支付的现金及投资支付的现金数额较大。2013年,公司投资活动现金流入和流出量均有较大幅度提升,2013年公司收回投资收到现金13.30亿元,主要为收回理财产品金额;资金流出方面,2012年投资支付的现金11.15亿元主要为公司下属的国际港务收购厦门嵩屿集装箱码头25%的股权款等款项。2013年,公司投资支付的现金23.64亿元,主要为购买理财产品、前场铁路增资、古雷BT项目投资等支出。近三年投资活动现金流净额分别为-11.37亿元、-15.61亿元和-12.81亿元。

筹资活动现金流方面,2012年随着银行借

款规模上升及成功发行“12 厦港务 MTN1”、“12 厦港务 PPN001”，公司筹资活动现金流入规模大增至 74.54 亿元，同比增长 167.57%。2013 年，公司无新债发行，筹资活动现金流入规模回落。近三年筹资活动现金流净额分别为 4.68 亿元、4.22 亿元和-4.68 亿元。

2014 年 1~3 月，经营活动现金流方面，公司经营活动现金流入及现金流净额分别为 32.03 亿元和-4.56 亿元，其中收到和支付其他与经营活动有关现金规模较大。收到其他与经营活动有关现金为预收外单位代建工程款、财政拨款的新站项目工程款和与外部单位往来款；支付其他与经营活动有关现金主要为集装箱码头公司将各项劳务等费用等（约 6.06 亿元）列入该项目、港口开发支付外部单位代建工程款约 1.1 亿元等。现金收入比小幅提升至 110.64%；投资活动现金流依然主要体现为净流出，流入流出方面均以购买理财产品资金为主，净额-2.73 亿元；筹资活动现金流净额为 1.99 亿元。

总体看，近三年公司经营活动现金流逐年增长，公司收入实现质量有所提高，公司在建项目较多，资金需求规模大，存在一定的对外融资需求。

6. 偿债能力

短期偿债能力方面，2011~2013 年，公司流动比率波动较大，分别为 97.34%、123.73% 和 76.16%，速动比率同样呈现波动态势，分别为 72.42%、96.33% 和 59.34%，其中 2013 年度两项指标均有较大幅度下滑系当年流动负债规模大幅增长所致（短期借款、其他应付款和一年内到期的非流动负债增长迅速）；经营活动现金流动负债比波动程度大，三年分别为 5.21%、24.99% 和 15.68%。截至 2014 年 3 月底，公司流动比率及速动比率均有所上升，两项指标分别为 106.46% 及 81.04%。公司短期偿债能力一般。

长期偿债能力方面，2011~2013 年，公司

EBITDA 利息倍数三年分别为 4.02 倍、3.29 倍和 3.34 倍；全部债务/EBITDA 逐步提升，近三年加权平均值 5.50 倍，2013 年为 5.53 倍。公司长期偿债能力较强。

截至 2014 年 3 月底，公司共获银行授信 149 亿元，其中已使用授信额度 91.90 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 年底，公司对外担保金额 2600 万元，担保比率低，担保对象为厦门市总工会，总体看公司或有负债风险小。

7. 过往债务履约情况

根据人民银行企业基本信用信息报告（机构信用代码：G10350206001908409），截至 2014 年 6 月 9 日，公司无未结清及已结清不良贷款，过往债务履约情况良好。

8. 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，货物吞吐量及收入稳定增长。2013 年，厦门港区外贸集装箱整合已基本完成，未来将对公司业务经营及竞争实力方面形成强有力支撑。

总体看，公司抗风险能力极强。

八、本期中期票据偿债能力分析

1. 本期中期票据对公司现有债务的影响

本期中期票据发行额度 15 亿元，占 2014 年 3 月底公司全部债务的 16.46%，占长期债务比例为 21.42%，对公司现有债务有一定影响。

以 2014 年 3 月底财务数据为基础，在其他因素不变的情况下，本期中期票据发行后，公司资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率将分别上升至 58.77%、47.72% 和 42.24%，公司负债水平和债务负担都将有所

上升。考虑到本期中期票据募集资金将部分用于置换公司银行贷款，公司实际债务负担可能低于估算水平。

2. 本期中期票据偿还能力分析

2011~2013 年，公司 EBITDA、经营活动现金流入量和经营活动现金净流量对本期中期票据偿债倍数加权均值分别为 1.04 倍、4.84 倍和 0.77 倍；2013 年，公司 EBITDA、经营活动现金流入量和经营活动现金净流量分别为本期中期票据发行额度的 1.12 倍、5.98 倍和 0.94 倍，公司经营活动现金流入对本期中期票据保障能力较强。

十、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，公司保持吞吐规模稳定增长，港口设施进一步完善、货源腹地得到拓展、资产及收入规模稳步扩张。厦门港区现已基本完成外贸集装箱码头整合工作，公司相应业务份额将迅速增加，集装箱业务无序竞争局面将得以缓解，公司业务运营及竞争实力将得到很大提升。

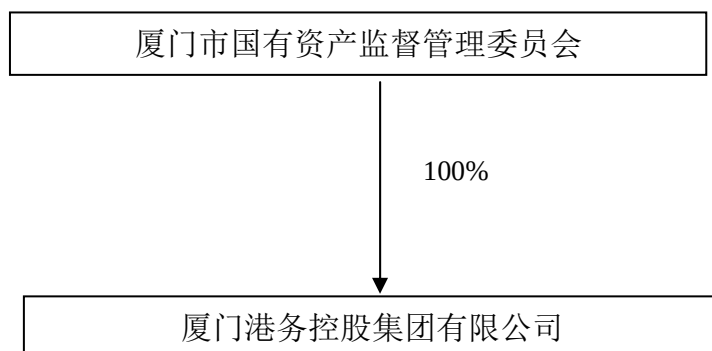
未来，随港口设施建设的进一步完善，外贸集装箱业务整合效益的显现以及东南航运中心逐步建成，公司业务运营及竞争实力将得到很大提升。

公司资产构成相对稳定，整体资产质量良好；有息债务规模有所增长，但目前债务负担较轻；公司整体偿债能力较强。

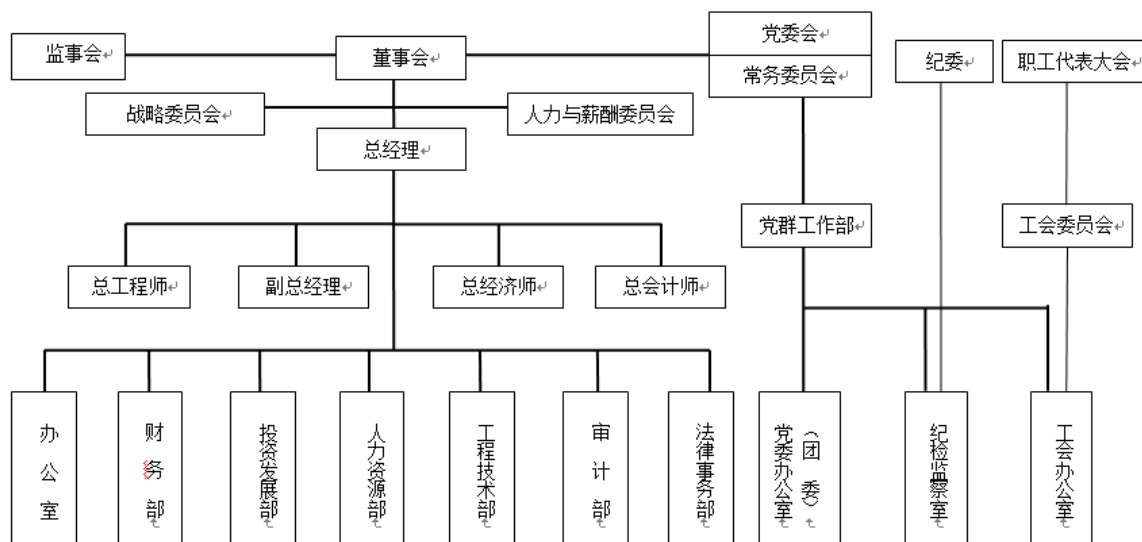
公司经营活动现金流入量对本期中期票据的保护能力较强。

总体看，本期中期票据到期不能偿还的风险极低，安全性极高。

附件 1-1 公司股权结构图



附件 1-2 组织结构图



附件 2 主要财务数据及指标

项目	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年 3 月
财务数据				
现金类资产(亿元)	22.19	27.04	24.97	19.75
资产总额(亿元)	195.82	219.36	266.06	266.95
所有者权益(亿元)	85.73	85.49	113.88	116.25
短期债务(亿元)	23.51	17.44	43.03	21.10
长期债务(亿元)	41.17	71.89	50.01	70.03
全部债务(亿元)	64.68	89.33	93.05	91.13
营业收入(亿元)	48.84	54.62	74.38	25.28
利润总额(亿元)	8.02	8.74	9.02	1.70
EBITDA(亿元)	13.05	15.36	16.83	--
经营性净现金流(亿元)	3.03	13.02	14.05	-4.56
财务指标				
销售债权周转次数(次)	6.36	5.94	7.86	--
存货周转次数(次)	2.30	2.76	4.12	--
总资产周转次数(次)	0.25	0.26	0.31	--
现金收入比(%)	78.11	96.70	110.49	110.64
营业利润率(%)	21.46	21.03	15.21	11.49
总资本收益率(%)	6.49	6.32	5.59	--
净资产收益率(%)	7.60	7.47	5.75	--
长期债务资本化比率(%)	32.45	45.68	30.51	37.59
全部债务资本化比率(%)	43.00	51.10	44.96	43.94
资产负债率(%)	56.22	61.03	57.20	56.45
流动比率(%)	97.34	123.73	76.16	106.46
速动比率(%)	72.42	96.33	59.34	81.04
经营现金流动负债比(%)	5.21	24.99	15.68	--
EBITDA 利息倍数(倍)	4.02	3.29	3.34	--
全部债务/EBITDA(倍)	4.96	5.82	5.53	--
经营活动现金流入量偿债倍数(倍)	2.96	4.18	5.98	--
经营活动现金流量净额偿债倍数(倍)	0.20	0.87	0.94	--
EBITDA/本期发债额度(倍)	0.87	1.02	1.12	--

注：公司 2014 年一季度财务数据未经审计。

附件 3 有关计算指标的计算公式(新准则)

指 标 名 称	计 算 公 式
增长指标	
资产总额年复合增长率	
净资产年复合增长率	(1) 2 年数据: 增长率= (本期-上期) / 上期×100%
营业收入年复合增长率	(2) n 年数据: 增长率=[(本期/前 n 年) ^{1/(n-1)} - 1]×100%
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
销售债权周转次数	营业收入 / (平均应收账款净额+平均应收票据)
存货周转次数	营业成本/平均存货净额
总资产周转次数	营业收入/平均资产总额
现金收入比	销售商品、提供劳务收到的现金/主营业务收入×100%
盈利指标	
总资本收益率	(净利润+费用化利息支出) / (所有者权益+长期债务+短期债务) ×100%
净资产收益率	净利润/所有者权益×100%
主营业务利润率	主营业务利润/主营业务收入净额×100%
营业利润率	(营业收入-营业成本-营业税金及附加) / 营业收入×100%
债务结构指标	
资产负债率	负债总额/资产总计×100%
全部债务资本化比率	全部债务 / (长期债务+短期债务+所有者权益) ×100%
长期债务资本化比率	长期债务 / (长期债务+所有者权益) ×100%
担保比率	担保余额/所有者权益×100%
长期偿债能力指标	
EBITDA 利息倍数	EBITDA/利息支出
全部债务/ EBITDA	全部债务/ EBITDA
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%
本期中期票据偿债能力	
经营活动现金流入量偿债倍数	经营活动产生的现金流入量/本期中期票据到期偿还额
经营活动现金流量净额偿债倍数	经营活动现金流量净额/本期中期票据到期偿还额
EBITDA/本期发债额度	EBITDA/本期发债额度

注: 现金类资产=货币资金+交易性金融资产/短期投资+应收票据
 短期债务=短期借款+交易性金融负债+一年内到期的长期负债+应付票据
 长期债务=长期借款+应付债券
 全部债务=短期债务+长期债务
 EBITDA=利润总额+费用化利息支出+固定资产折旧+摊销
 利息支出=资本化利息支出+费用化利息支出
 企业执行新会计准则后, 所有者权益=归属于母公司所有者权益+少数股东权益

附件 4 中长期债券信用等级设置及其含义

根据中国人民银行2006年3月29日发布的“银发〔2006〕95号”文《中国人民银行信用评级管理指导意见》，以及2006年11月21日发布的《信贷市场和银行间债券市场信用评级规范》等文件的有关规定，银行间债券市场中长期债券信用等级划分为三等九级，符号表示为：AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC、C。除AAA级，CCC级（含）以下等级外，每一个信用等级可用“+”、“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。

级别设置	含 义
AAA	偿还债务的能力极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低
AA	偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约风险很低
A	偿还债务能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低
BBB	偿还债务能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般
BB	偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，违约风险较高
B	偿还债务的能力较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高
CCC	偿还债务的能力极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高
CC	在破产或重组时可获得保护较小，基本不能保证偿还债务
C	不能偿还债务

主体长期信用等级设置及含义同中长期债券。

联合资信评估有限公司关于 厦门港务控股集团有限公司 2014 年度第一期中期票据的跟踪评级安排

根据有关要求，联合资信评估有限公司（联合资信）将在本期中期票据存续期内每年进行一次定期跟踪评级，并根据情况开展不定期跟踪评级。

厦门港务控股集团有限公司（全称，下同）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，厦门港务控股集团有限公司应及时通知联合资信并提供有关资料。

联合资信将密切关注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，联合资信有权终止信用等级。

在跟踪评级过程中，如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。

