

信用等级公告

联合[2012] 1142 号

联合资信评估有限公司通过对丹东港集团有限公司信用状况进行综合分析和评估, 确定

丹东港集团有限公司
主体长期信用等级为
AA

特此公告。

联合资信评估有限公司
二零一二年十一月九日



丹东港集团有限公司

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: 2012 年 11 月 9 日

财务数据

项 目	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年 9 月
资产总额(亿元)	99.33	142.41	238.12	262.84
所有者权益(亿元)	50.87	55.32	95.30	100.90
长期债务(亿元)	35.90	66.88	82.38	100.97
全部债务(亿元)	44.59	73.13	100.70	123.16
营业收入(亿元)	9.17	16.55	22.64	17.55
利润总额(亿元)	12.11	5.52	10.30	6.13
EBITDA(亿元)	14.27	7.99	14.81	--
经营性净现金流(亿元)	4.69	13.56	12.22	11.28
营业利润率(%)	61.15	52.73	57.89	63.56
净资产收益率(%)	23.80	8.94	9.44	--
资产负债率(%)	48.79	61.16	59.98	61.61
全部债务资本化比率(%)	46.71	56.93	51.38	54.97
流动比率(%)	140.93	178.39	100.92	87.62
全部债务/EBITDA(倍)	3.13	9.15	6.80	--
EBITDA 利息倍数(倍)	6.13	2.30	2.35	--

注: 1. 2009 年数据为 2010 年追溯调整的期初数。

2. 2012 年三季度财务数据未经审计。

分析师

王珂 田甜

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”)对丹东港集团有限公司(以下简称“丹东港集团”或“公司”)的评级反映了公司作为辽宁东部的大型港口运营企业,在货运资源、业务拓展、政策支持、港口集疏运条件等方面具备的综合优势。同时,联合资信也关注到腹地内市场竞争激烈,以及公司未来计划投资规模大、筹资压力上升等因素对公司经营与财务状况可能带来的不利影响。

已于2012年9月通车的东北东部(通化至丹东)高速铁路和高速公路预计将为丹东港新增约5000~10000万吨/年货物吞吐量。加之东北振兴等宏观政策利好影响以及在建港口基础设施项目逐步投入运营,公司经营与收入规模有望快速增长,整体竞争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. 公司是辽宁东部的大型港口运营企业,受益于国家东北地区老工业基地振兴战略,公司得到国家和地方政府的大力支持。
2. 丹东港区自然条件良好,区域集疏运条件优越,区位优势明显;所处腹地经济增长速度快,货运资源丰富,为公司业务发展提供了保证。
3. 近年来,随着港口条件的逐年改善,公司货物吞吐量和收入规模持续快速增长,整体发展态势良好。
4. 公司港口装卸、堆存业务主要以内贸货物为主,对外部经济环境依存度较低,全球经济以及中国对外贸易形势波动给公司带来的经营压力相对较小。
5. 公司资产整体质量良好,盈利能力较强。

关注

1. 丹东港所处辽宁省沿海地区港口数量众多，目前大连港、营口港、锦州港特色明显，公司面临激烈的市场竞争。
2. 公司投资性房地产公允价值变化对资产及所有者权益规模影响较大。
3. 公司长、短期借款占公司负债合计比重大，并呈上升趋势，绝大部分为土地抵押贷款。
4. 公司港口基础设施项目计划投资规模大，公司筹资压力相应上升。
5. 公司对外担保金额大，被担保方主要为同一控制人下的关联方。

一、主体概况

丹东港集团有限公司（以下简称“丹东港集团”或“公司”）是2005年2月由丹东港务局、纽约港务发展公司、美国罗森全球投资公司和日林建设集团有限公司合资成立的有限责任公司，初始注册资本2980万美元，上述各方各占注册资本的20%、30%、14%和36%。

公司以2009年12月31日为基准日进行存续式的公司分立，将目前与公司主营业务不相关的资产和负债剥离出公司。

截至2011年底，公司注册资本9380万美元，股权结构为：辽东国企投资有限公司占20%，美国纽约港务发展有限公司占30%，环球港口经营有限公司占14%，日林实业有限公司占36%。其中辽东国企投资有限公司为丹东国有资产经营有限公司全资设立的香港公司；日林实业有限公司为王文良先生持股100%的香港公司。

美国纽约港务发展有限公司系一家于2008年6月25日在香港合法设立的公司，其所持公司股权系由原股东纽约港务发展公司处受让而形成。2012年3月6日，美国公民Crain William Eric将其持有的美国纽约港务发展有限公司100%股权出让给 Venture Logistics Limited；2012年3月16日，美国纽约港务发展有限公司向Venture Logistics Limited增发了83股新股，向Milko Investment Limited增发了16股新股。根据香港公司注册处出具的《周年申报表》，截至2012年6月25日，美国纽约港务发展有限公司股东及其持有的股份数如下：Venture Logistics Limited持有84股，Milko Investment Limited持有16股。截至目前，美国纽约港务发展有限公司未实际开展经营活动，无任何其他经营性资产。

2012年3月23日，环球港口经营有限公司原股东百慕大公司 IPI Ltd.将其持有的全部股权转让给 Venture Logistics Limited，现 Venture Logistics Limited 持有环球港口经营有限公司100%的股权。Venture Logistics Limited 是一家

设立在开曼的有限公司，经辽宁省外管局审查，并于2009年12月登记备案后，王文良先生合法持有该公司100%的股权。

两名境内终极股东王文良先生与丹东市国资委合计间接实际控制公司95.20%的股权。其中王文良先生间接实际控制公司75.20%的股权，王文良先生为公司的实际控制人。公司股权结构图详见附件1-1。

公司经营范围为：港口公用码头设施的经营（港口经营许可证有效期至2013-09-29）；危险货物港口作业认可证有效期至2013-04-09；沿海、内河货运（水路运输许可证有效期至2014-05-25）；港口装卸、捆绑；砂石销售；集装箱装卸仓储、装箱、拆箱、维修、中转、堆存、冷藏、衡重、拼箱、联运业务；提供港区客货中转服务及客运代理船舶污染物（含油污水、残油、洗舱水、生活污水及垃圾）接收、围油栏供应服务；航道、港口及海岸工程施工（涉及到行政许可的凭许可证经营）。

截至2012年9月底，公司总部下设综合办公室、前期办、信息中心、外联部、财务部、资金管理中心、计划统计部、资产管理中心、企业管理部、科学环境部、法律室、安全监查部、工程部、教育培训中心、调度室、航道管理部、货运商务部、营运管理部、总工办、人力资源部等职能部门；拥有丹东陆港经营有限公司、通化丹东港集团陆港有限公司、丹东港口铁路经营有限公司、丹东港口粮食物流中心有限公司、丹东港口煤炭物流中心有限公司、通化通丹陆港有限公司、丹东海洋红港务有限公司以及牡丹江陆港物流有限公司等8家全资或控股子公司；共有在职员工3155人。

截至2011年底，公司（合并）资产总额2381216.95万元，所有者权益合计952969.94万元（含少数股东权益214.71万元）。2011年公司实现营业收入226418.76万元，利润总额103015.79万元。

截至2012年9月底，公司（合并）资产总额2628395.12万元，所有者权益合计1009023.00

万元(含少数股东权益205.93万元)。2012年1~9月公司实现营业收入175475.84万元,利润总额61279.87万元。

公司住所:丹东市临港产业园区大东港区;
法定代表人:王文良。

二、宏观经济和政策环境

1. 宏观经济

2011年三季度以来,受欧债危机扩散影响,外需总体出现走弱态势,同时国内基建和房地产投资作为重要的终端需求,在政策收紧环境下也出现明显放缓。而受前期内外终端需求扩张影响,制造业投资在2011年一直保持高速增长,在产能扩张而终端需求突然由强转弱的背景下,导致工业产成品库存在趋势上持续上升,2011年三季度以来工业增加值同比增速出现明显下滑。整体而言,2011年中国宏观经济运行总体出现缓中趋稳态势。根据《中华人民共和国2011年国民经济和社会发展统计公报》,2011年国内生产总值471564亿元,比上年增长9.2%。其中,第一产业增加值47712亿元,增长4.5%;第二产业增加值220592亿元,增长10.6%;第三产业增加值203260亿元,增长8.9%。第一产业增加值占国内生产总值的比重为10.1%,第二产业增加值比重为46.8%,第三产业增加值比重为43.1%。

2011年,中国全社会固定资产投资311022亿元,比上年增长23.6%,扣除价格因素,实际增长15.9%。其中,固定资产投资(不含农户)301933亿元,增长23.8%;农户投资9089亿元,增长15.3%。东部地区投资130319亿元,比上年增长20.1%;中部地区投资70783亿元,增长27.5%;西部地区投资71849亿元,增长28.7%;东北地区投资32687亿元,增长30.4%。2011年,中国全年货物运输总量369亿吨,比上年增长13.7%。货物运输周转量159014亿吨公里,增长12.1%。

2012年前三季度实现国内生产总值35.3万亿元,同比增长7.7%,环比增长2.2个百分点。

根据国家统计局发布的最新统计数据,2012年1~9月,全国民间固定资产投资15.9万亿元,同比名义增长25.1%(扣除价格因素实际增长23.4%),增速与1~8月份持平。其中,东部地区投资7.9万亿元,同比增长21.6%;中部地区投资4.8万亿元,同比增长28.3%;西部地区投资3.2万亿元,同比增长29.6%。2012年1~9月,全国规模以上工业企业实现利润3.5万亿元,同比下降1.8%。在41个工业大类行业中,26个行业利润同比增长,14个行业同比下降,1个行业由同期盈利转为亏损。

2. 政策环境

财政政策方面,2011年全年公共财政收入103740亿元,比上年增长20639亿元,增长24.8%;其中税收收入89720亿元,增加16510亿元,增长22.6%。2011年,中国财政政策主要措施包括:重启价格调节基金,加大对农业的财政补贴力度,抑制物价上涨幅度;支持自主创新和战略性新兴产业发展,有序启动“十二五”规划重大项目建设,促进产业结构优化升级;继续对部分小型微利企业实施所得税优惠政策,分步实施个人所得税制度改革,促进企业发展和引导居民消费。2012年3月召开的“两会”上,明确要继续实施积极的财政政策和稳健的货币政策,根据形势变化适时适度预调微调,以维持经济的稳定增长。2012年中国将财政工作的重点放在保障和改善民生各项工作方面。2012年中央财政用在与人民群众生活直接相关的教育、医疗卫生、社会保障和就业、住房保障、文化方面的民生支出安排合计1.38万亿元,同比增长19.8%;用在农业水利、公共交通运输、节能环保、城乡社区事务等方面与民生密切相关的支出安排合计1.51万亿元。2012年上半年,全国财政支出增长前两位的为交通运输支出、住房保障支出,分别较上年同期增长44.1%和36.4%。

货币政策方面,2011年,央行货币政策较为频繁,年度内6次上调存款准备金率,3次

上调存贷款基准利率。根据 2011 年第四季度《中国货币政策执行报告》，2011 年年末，中国广义货币供应量 M2 余额为 85.2 万亿元，同比增长 13.6%，增速比上年低 6.1 个百分点。人民币贷款余额同比增长 15.8%，增速比上年低 4.1 个百分点，比年初增加 7.47 万亿元。2011 年社会融资规模为 12.83 万亿元，其中债券融资明显增多。金融机构贷款利率总体稳步上行，12 月份非金融企业及其他部门贷款加权平均利率为 8.01%，比年初上升 1.82 个百分点。2012 年 1~7 月，央行 3 次下调存款准备金率，并于 7 月非对称得下调金融机构人民币存贷款基准利率，通过此类货币政策工具向实体经济释放流动性。根据 2012 年第二季度《中国货币政策执行报告》，截至 2012 年 9 月底，中国广义货币供应量 M2 余额为 94.4 万亿元，同比增长 14.8%。人民币贷款余额 61.51 万亿元，同比增长 16.3%。前三季度社会融资规模为 11.7 万亿元。金融机构贷款利率继续下行。

产业政策方面，调整产业结构和转变经济增长方式是政策的主线。2011 年 3 月 16 日，国务院正式发布了《国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》；2011 年 9 月 7 日，国务院发布《“十二五”节能减排综合性工作方案》；2011 年中央政府继续加强房地产调控，“国八条”、房产税试点改革先后落地，“限购”、“限价”、“限贷”等政策全面升级，房地产业固定资产投资和信贷增速继续回落。2012 年 5 月国务院常务讨论通过了《“十二五”国家战略性新兴产业发展规划》，提出了节能环保、新一代信息技术、生物、高端装备制造、新能源、新材料以及新能源汽车等七大战略性新兴产业的重点发展方向和主要任务。上述规划的出台，对于保持经济长期平稳较快发展具有重要意义。

三、行业及区域经济环境

1. 港口行业

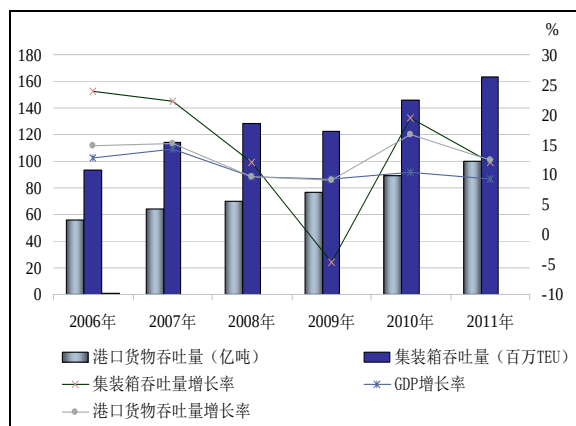
(1) 行业现状

总体运行平稳，货物吞吐量保持增长但增

速有所回落

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。2000~2007 年，中国港口货物吞吐量增长速度一直高于同期 GDP 增速。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 13%，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。其中，外贸货物完成 27.86 亿吨，同比增长 11.4%，增速较 2010 年回落 3.3 个百分点；内贸货物完成 72.55 亿吨，同比增长 12.81%，增速较 2010 年回落 4.54 个百分点。港口完成集装箱吞吐量 1.64 亿 TEU，同比增长 12.0%，增速同比回落 7.4 个百分点。

图 1 2006~2011 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》

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 1~9 月，规模以上港口累计完成货物吞吐量 71.95 亿吨，同比增长 6.3%，增速较一、二季度分别回落 3.1 个和 2.0 个百分点；增速较去年同期回落 7.4 个百分点。其中，完成外贸货物吞吐量 22.60 亿吨，同比增长

10.7%，增速较去年同期上升 0.5 个百分点，主要受益于大宗能源、原材料外贸进港量保持快速增长；完成内贸货物吞吐量 49.3 亿吨，同比增长 4.4%，增速较去年同期回落 10.9 个百分点；同期规模以上港口完成集装箱吞吐量 13094 万 TEU，同比增长 8.1%，增速同比回落 4.4 个百分点。

各形态货种吞吐量保持增长趋势，但增速受全球经济复苏放缓影响有所回落下

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，2011 年上述货种在港口货物吞吐量中所占比重分别为 9.1%、58.3%、10.1%、17.7%（集装箱按重量计算）和 4.8%，货种格局变化不大，仍以干散货和集装箱为主。

2011 年中国港口完成液体散货吞吐量 9.11 亿吨，同比增长 6.7%，增速同比下降 8.4 个百分点；干散货吞吐量 58.55 亿吨，同比增长 13.6%，增速同比下降 3.4 个百分点；集装箱吞吐量（按重量计算）17.75 亿吨，同比增长 15.8%，增速同比下降 4.3 个百分点；件杂货吞吐量 10.18 亿吨，同比增长 6.6%，增速同比下降 4.3 个百分点；滚装汽车吞吐量（按重量计算）4.83 亿吨，同比增长 10.2%，增速同比下降 6.9 个百分点。

2012 年 1~8 月，全国规模以上港口完成煤炭及制品吞吐量 13.0 亿吨，同比增长 2.5%，增速较去年同期回落 15.8 个百分点；完成石油天然气及制品吞吐量 4.9 亿吨，下降 2.8%，增速较去年同期回落 10.8 个百分点；完成金属矿石吞吐量 9.9 亿吨，增长 7.4%，增速较去年同期回落 2.8 个百分点。

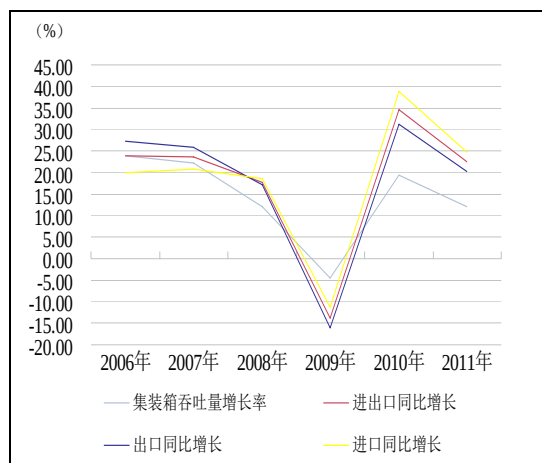
集装箱增速受外贸形势影响趋缓

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。2011 年，中国对外贸易延续了 2010 年增长趋势，但受欧债危机及全球经济放缓影响，进、出口均呈现出增速回落的态势。2011 年全年中国外贸进出口总值同比增长

22.5%，增速较 2010 年回落 12.2 个百分点；其中出口同比增长 20.3%，增速较 2010 年回落 11 个百分点；进口同比增长 24.9%，增速较 2010 年回落 13.9 个百分点。2011 年实现贸易顺差 1551.4 亿美元，较上年收窄 14.5%，顺差总额创 2006 年来最低。2011 年中国港口完成集装箱吞吐量 1.64 亿 TEU，同比增长 12.0%，增速同比回落 7.4 个百分点。同时，从图 3 可以看出，2010 年以来中国港口集装箱吞吐量增速放缓速度高于进出口，且差距呈现扩大趋势。

2012 年 1~9 月，中国对外贸易进出口总额 28424.7 亿美元，同比增长 6.2%，增速较去年同期放缓 18.4 个百分点。其中出口 14953.9 亿美元，同比增长 7.4%，比上年同期回落 15.3 个百分点；进口 13470.8 亿美元，同比增长 4.8%，回落 21.9 个百分点。进出口增速进一步回落直接影响了中国港口集装箱业务运行。2012 年 1~9 月，规模以上港口完成集装箱吞吐量同比增长 8.1%，增速同比回落 4.4 个百分点。

图 2 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) 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》（以下简称《港口规划》）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；另一方面同一港区内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，并通过建立自主经营、自负盈亏的港务集团公司的方式从形式上港务管理局。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（包括解缆费、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五年的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

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。其中沿海亿吨港口为 17 个（见表 1），中国是世界上拥有亿吨港口数量最多的国家；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，其中，沿海港口 15 个，内河港口 4 个。2011 年中国规模以上港口完成货物吞吐量 91.18 亿吨，同比增长 12.5%，增速超过高于全部港口货物吞吐量 0.1 个百分点。

2011 年世界港口吞吐量排名前十位中，中国港口占据 7 席，其中宁波—舟山港和上海港连续多年稳居前两位；唐山港首次超越韩国釜山港进入前十位。2011 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，其中上海港以 2905 万 TEU 的规模继续稳居第一位。

表 2 2011 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	3173.93
2	深圳港	2257.08
3	宁波—舟山港	1471.92
4	广州港	1425.04
5	青岛港	1302.01
6	天津港	1158.76

7	厦门港	646.50
8	大连港	640.03
9	连云港港	485.19
10	营口港	403.30
11	烟台港	170.86
12	福州港	166.02
13	泉州港	156.86
14	日照港	139.95
15	汕头港	110.08
内河港口		
1	苏州港	468.53
2	佛山港	291.66
3	南京港	184.24
4	江阴港	111.58

资料来源：《2011 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。2011 年底中国港口万吨级及以上泊位 1762 个，同比增加 101 个，其中 1—3 万吨级（不含 3 万吨级）泊位 708 个，3—5 万吨级（不含 5 万吨级）泊位 311 个，5—10 万吨级（不含 10 万吨级）泊位 528 个，10 万吨级以上泊位 215 个，较 2010 年底分别增加 16 个、14 个、52 个和 19 个。5 万吨级以上码头增长速度较快。2011 年底中国万吨级及以上泊位中专业化泊位 942 个，通用散货泊位 338 个，通用件杂货泊位 322 个，较 2011 年底分别增加 39 个、39 个和 12 个。

表 3 2011 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	6.94
2	上海港	6.24
3	天津港	4.53
4	广州港	4.31
5	青岛港	3.72
6	大连港	3.37
7	唐山港	3.13
8	秦皇岛港	2.88

9	营口港	2.61
10	日照港	2.53
11	深圳港	2.23
12	烟台港	1.80
13	厦门港	1.57
14	连云港港	1.56
15	湛江港	1.55
16	北部湾港	1.53
17	黄骅港	1.13
内河港口		
1	苏州港	3.80
2	南京港	1.73
3	南通港	1.73
4	湖州港	1.47
5	江阴港	1.29
6	泰州港	1.20
7	镇江港	1.18
8	重庆港	1.16
9	嘉兴内河港	1.07

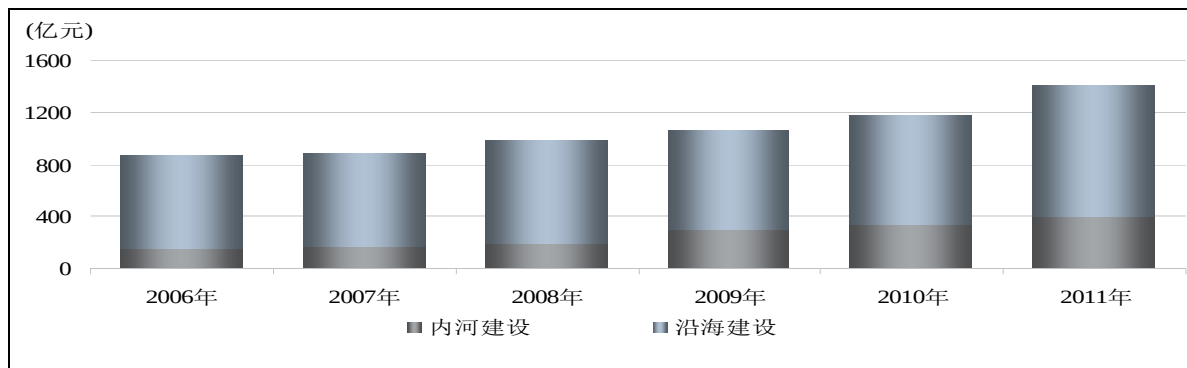
资料来源：《2011 年公路水路交通行业发展统计公报》

水运建设投资快速增长

近年来，中国港口处于建设高峰期，根据交通部《2011 年公路水路交通行业发展统计公报》，2011 年中国内河及沿海建设完成投资 1404.88 亿元，同比增长 19.9 %。其中，内河建设完成投资 397.89 亿元，同比增长 18.9%；沿海建设完成投资 1006.99 亿元，同比增长 20.3%。

2011 年，沿海港口新建及改（扩）建码头泊位 440 个，新增吞吐能力 24585 万吨，其中万吨级及以上泊位新增吞吐能力 22714 万吨。内河港口新建及改（扩）建码头泊位 209 个，新增吞吐能力 8418 万吨，其中万吨级及以上泊位新增吞吐能力 3986 万吨。全年新增及改善内河航道里程 843 公里。

图3 2006~2011年中国水运建设投资情况



资料来源：《2011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。

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和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。保税港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。《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. 区域经济发展

丹东港经济腹地主要是辽宁东部，并延伸至东北三省东部。近年来，丹东港所在的丹东市依托显著的区位优势，较好的工业基础，丰富的矿产和旅游资源，大力发展工业、商贸、物流和旅游业，国民经济保持了平稳较快发展。2011 年丹东市实现地区生产总值 888.7 亿元，同比增长 21.9%；全年全口径财政收入 177.6 亿元，比上年增长 35.7%。其中，地方财政一

般预算收入 103.3 亿元，增长 29%。全年全口径税收收入 117.23 亿元，比上年增长 28.4%。其中，国税完成税收 41.83 亿元，增长 23.3%；地税完成税收 75.4 亿元，增长 31.3%。全年农林牧渔业总产值 202.4 亿元，按可比价计算，比上年增长 7.4%。全年全部工业增加值 387.5 亿元，比上年增长 14.3%。全年全社会固定资产投资完成 707.6 亿元，比上年增长 34.5%。全年实现社会消费品零售总额 324.9 亿元，比上年增长 17.8%。全年实现外贸进出口总额 38.8 亿美元，比上年增长 35.2%。其中出口总额 23.6 亿美元，增长 30.1%；进口总额 15.2 亿美元，增长 44%。2011 年丹东市各种运输方式完成货运量 7471.47 万吨，同比增长 16.46%，完成客运量 5550.1 万人，同比增长 3.89%。丹东市国民经济平稳较快发展的形势为丹东港的发展提供了良好的本地经济环境。

东北三省地区是中国重要的粮食、木材、煤炭产区，也是我国重要的装备制造业基地，其中黑龙江、吉林、辽宁是中国的粮食主产区，黑龙江则是中国北方重要的煤炭基地，鞍山、抚顺、本溪、通化、则是重要的钢铁城市，外加内蒙东部的煤炭产区，区域内主要货物运输品种是粮食、钢材、机电设备、木材、原油及制品、煤炭及制品等大宗物资，货运总量大。

近年来，在东北地区等老工业基地振兴战略稳步实施背景下，东北地区经济社会发展继续保持了良好态势。2011 年，东北三省实现地区生产总值 45060 亿元，同比增长 12.6%（同期全国平均增速为 9.2%），较 2010 年回落 1.0 个百分点，但仍保持了较高发展速度；2011 年，东北三省实现地方财政一般预算收入 4487 亿元，同比增长 33.6%（同期全国财政收入增长 24.8%；2011 年，东北三省完成社会消费品零售总额 16824 亿元，同比增长 17.5%（同期全国平均增速为 17.1%）；2011 年，东北三省实现进出口总额 1564 亿美元，增长 25.1%（同期全国平均增速为 22.5%），占全国比重由 2010 年的 4.1%提高到 4.3%。受欧洲债务危机、人民币

升值、国内产品成本上升等因素影响，2011 年，辽、吉、黑三省出口总额分别完成 510.4 亿美元、49.9 亿美元、170.8 亿美元，同比增长 18.4%、11.7%和 11.2%，均低于全国平均水平（20.3%），也低于东北三省进口增速。其中，辽宁省贸易顺差减少至 61 亿美元，吉林省、黑龙江省贸易逆差扩大至 120 亿美元和 20 亿美元，出口对东北地区的经济发展的拉动作用有待加强。

总体看，公司所在的丹东市区位优势显著，腹地内整个东北地区经济保持快速增长，大宗物资货运总量大，为公司发展提供了较好的外部经济环境。

四、基础素质分析

1. 产权结构

公司两名境内终极股东王文良先生与丹东市国资委合计间接实际控制公司 95.20% 的股权。其中王文良先生间接实际控制公司 75.20% 的股权，王文良先生为公司的实际控制人。公司股权结构图详见附件 1-1。

2. 企业规模

公司是丹东唯一综合性港口运营企业。丹东港于 1907 年开辟为通商口岸，目前是国家一类开放口岸，现辖大东港和浪头港两个港区。公司以港口码头设施经营、港口货运、装卸、堆存等为主业，业务范围辐射东北亚地区，覆盖辽宁、吉林、黑龙江省及内蒙东部地区。

近年来，公司加快港口码头及配套设施建设，不断改进现有硬件设施，引进先进生产设备和技术。截至 2012 年 9 月底，公司拥有集装箱、散杂货、客货滚装、粮食专用等泊位 28 个，其中 10 万吨级 2 个、5 万吨级泊位 8 个，3 万吨级泊位 7 个，万吨级泊位 3 个，5 千吨级泊位 2 个，3 千吨级泊位 5 个，千吨级泊位 1 个，年吞吐能力达到 10000 万吨以上；堆场面积 1060 万平方米，各类库房 20 万平方米，总体堆存能力 2000 万吨，能够满足各类干散货、液

体散货及特殊存放要求货种的存储要求。大东港区主航道水深-10.5 米，平均潮差 4.5 米，最大潮差 7 米，目前可以满足 5 万吨级货船双向通行，10 万吨级货船乘潮汐单向通行。

截至 2012 年 9 月末，公司拥有生产用装卸机械总计 756 台（组）。装卸机械中主要设备浮吊起重能力 300 吨，龙门吊起重能力 235 吨，流动吊起重能力 70 吨，门机起重能力 42 吨。拥有工作用船 13 艘，总吨位 1891 吨，其中拖轮 12 艘，总吨位 1542 吨；消防船 1 艘，总吨位 349 吨；工程技术船 45 艘，总吨位 14457 吨。拥有机车车辆 169 台。公司主要的港口设施和生产设备均为 2005 年以后建设和购置，技术水平达到现代化港口水平。

从开埠通商以来，丹东港曾一度为东北地区木材集散地和重要通商口岸。目前丹东港已由建港初的单一品种拓展到以粮食、煤炭、矿石、钢铁、木材、非矿、水产品、电子机械产品以及服装等多种货源结构；港运方式由单纯的散装运输发展到散装、集装箱、客货滚装运输等多种方式。丹东港目前已与日本、朝鲜、韩国、俄罗斯等五十多个国家开通了散杂货、集装箱、客运航线，是东北东部地区粮食、煤炭、矿石、钢材等大宗货物的重要出海口。

2011 年，公司完成货物吞吐量 7637 万吨，同比增长 38.7%，其中外贸吞吐量为 581 万吨，内贸吞吐量达到 7056 万吨，进港吞吐量 4563 万吨，出港吞吐量 3074 万吨；集装箱吞吐量完成 71 万 TEU，同比增长 121.9%。货物和集装箱吞吐量增速在辽宁沿海 4 大港口中居于首位。2012 年 1~9 月，公司完成货物吞吐量 6829 万吨，为 2011 年全年的 89.42%，其中外贸吞吐量 450 万吨，内贸吞吐量 6379 万吨；进港吞吐量 4536 万吨，出港吞吐量 2293 万吨；集装箱吞吐量完成 85.8 万 TEU，为 2011 年全年的 120.85%。

目前公司围绕港口装卸主业，还投资了港口经营、铁路经营、物流等多家子公司，初步形成了较完整的港口产业链。

3. 人员素质

公司现有高级管理人员 12 人，均具有大专及以上学历，均具备长期从事相关业务的工作经历和较高的经营管理水平。

公司董事长兼总裁王文良先生，1954 年出生，大学学历，教授级高级经济师；毕业于辽宁大学经济专业，曾任日林建设集团有限公司董事长兼总裁，自公司成立之日起任公司董事长兼总裁。公司其他高级管理人员多数具有丰富的当地政府部门或企业高层管理经验。

截至 2012 年 9 月底，公司拥有在职员工 3155 人。按年龄结构划分，30 岁以下、30~50 岁和 50 岁以上的人员分别占 62.00%、35.82% 和 2.18%，公司以中青年员工为主；按学历结构划分，大专以上学历占 24.15%，高中及中专学历占 53.38%，初中以下学历占 22.47%；按职称划分，拥有初级以上职称的占 11.09%，其中高级职称的 17 人，中级职称的 85 人，初级职称的 248 人。

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，对公司整体状况熟悉，整体素质高；公司员工数量众多，以中青年员工为主，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

区位优势

丹东港位于中国大陆海岸线最北端，辽东半岛东部，鸭绿江口西岸，背负东北，南临黄海，东与朝鲜民主主义共和国隔江相望。丹东港是辽宁沿海经济区的重要港口之一，所在的丹东市地处东北亚的中心地带，是东北亚经济圈、环渤海经济圈重要交汇点，是连接朝鲜半岛与中国及欧亚大陆的主要陆路通道。

从港口自然条件来看，丹东港的大东港区属温带湿润地区，是中国北方天然的不冻良港。大东港区拥有长达 10 余公里可资建设 60 余个泊位的海岸线资源，具有优越的自然地理条件

和开发开放潜力。航道顺直稳定，靠水流自然刷深，无需人工维护；后方陆域宽阔平坦，可以满足港口长期开发建设的用地需要。

丹东港通过水域连通朝鲜、韩国、日本、俄罗斯，距朝鲜南浦港 119 海里，距韩国仁川港 245 海里，距日本神户港 844 海里，是距朝鲜半岛和日本列岛最近的国际化港口。丹东港腹地直接沟通黑、吉、辽三省的东部地区，是东北东部地区最便利、最快捷的出海通道。相对于辽宁沿海其他港口，丹东港区区位优势显著。

区域集疏运条件

丹东港所在的丹东市交通发达，全市已形成了水、陆、空相互连接的立体交通网络。铁路方面，丹东市目前主要有沈（沈阳）—丹（丹东）线和凤（凤城）——上（上河口）线两条铁路，丹东站是沈丹铁路的终点站，经鸭绿江大桥与朝鲜民主主义人民共和国的铁路相接。从公路方面看，目前丹东市拥有丹东至沈阳高速公路、丹东至大连两条高速公路，其中丹东至沈阳高速公路在省内连接沈阳、本溪、丹东三个省辖市。同时丹东通过G201国道同通化相连。

已于 2012 年 9 月通车的东北东部铁路通道（以下简称“东二线”）是振兴东北老工业基地的重点基础性项目。东二线南起辽宁省大连市，途经辽宁省丹东市、吉林省通化市、图们市，北至黑龙江省牡丹江市，线路全长 1380 公里。东二线是平行于哈大铁路的第二条南北铁路运输大通道。已于 2012 年 9 月通车的丹通（丹东至通化）高速公路是鹤岗至大连高速公路的一段，鹤岗至大连高速公路是国家高速公路中贯通中国东北黑龙江、吉林、辽宁三省东部地区，连接东北重要港口丹东港和大连港的出海快速大通道。

东二线以及丹通高速公路开通后，丹东港的经济腹地已由辐射东北东部的辽宁、吉林、黑龙江三省延伸至内蒙古东部地区，还包括俄罗斯远东地区。来自辽宁、吉林、黑龙江和内蒙古东部地区及俄罗斯远东地区的货物从丹东

港上下水运距短、费用低，将成为是货主的首选。

丹东还拥有丹东浪头国际机场，目前开通了丹东至北京、沈阳、广州、大连、哈尔滨、上海、长春、延吉、成都、深圳、三亚、秦皇岛、青岛等大中城市的空中航线，还拥有丹东至韩国首尔的国际航线。

综合看，目前丹东港区自然条件以及区域集疏运条件优越，即将通车的通化至丹东高速铁路、高速公路将进一步优化东北地区货物运输条件，丹东港的区位优势更加凸显。

行业竞争

从行业内部竞争格局看，丹东港面临的行业内竞争主要来自辽宁沿海地区。目前辽宁省沿海共有大连、营口、锦州、丹东、葫芦岛、盘锦六个港口。上述港口经济腹地相互重叠，均为东三省、内蒙古地区，港口间竞争较为激烈。

表4 2011年辽宁沿海主要港口货物吞吐量统计
(单位: 万吨、万TEU、%)

	货物吞吐量	增速	集装箱吞吐量	增速
大连港	26700	13.4	640	0.9
营口港	26100	15.5	403	20.8
丹东港	7637	38.7	71	121.9
锦州港	7582	26.2	--	--

资料来源：根据公开资料整理

目前辽宁省沿海以大连港、营口港为主要港口，锦州港、丹东港为地区性重要港口，葫芦岛港、盘锦港为一般港口的分层次布局已经形成。

从港口规模和吞吐货种来看，大连港凭借东北最繁忙的哈大铁路优势，优越的海上区位优势、深水资源优势、城市功能优势和保税港区政策优势，已成为中国东北地区最主要的出海通道，也是定位中的东北亚国际航运中心。2011年大连港的货物吞吐量稳居辽宁沿海港口首位，且在外贸集装箱、油品等货种业务上具有一定优势。营口港则是目前东北地区及内蒙古东部地区最近的出海港，2011年货物吞吐量

在辽宁沿海港口中排名仅次于大连港，且在煤炭及制品和金属矿石方面具备较强的竞争力。丹东港是东北东部地区最便利、最快捷的出海通道，2011年货物吞吐量已超越锦州港，位居东北沿海港口第三位，货物和集装箱吞吐量增速在辽宁沿海港口中居于首位。丹东港在矿建材料和对朝贸易货源承揽方面具有较强竞争优势。此外，由于丹东港货物吞吐主要以内贸为主，公司对外部经济环境依存度较低，全球经济以及中国对外贸易形势波动给公司带来的经营压力较小。锦州港处于营口港的关联腹地，在吉林、黑龙江两省的粮食货源承揽以及内蒙煤炭的周转上具有一定的竞争优势。

目前公司拥有10万吨级2个、5万吨级泊位8个，3万吨级泊位7个，万吨级泊位3个。与拥有20万吨级矿石码头、30万吨级原油码头和可停靠第五代集装箱船码头的大连港和营口港相比，公司泊位的接卸能力略显不足，特别10万吨级以上货轮接卸能力偏弱，在一定程度上制约着货物吞吐量的增长。目前公司在建的1个20万吨级专业化矿石泊位、3个10万吨级通用泊位、3个5万吨级杂货泊位、2个15万吨级集装箱泊位工程以及大东港区主航道整治工程进展顺利，其中大东港区主航道可以满足15万吨级货轮双向通行。

现阶段，影响辽宁沿海主要港口发展不平衡的主要因素是铁路交通约束。随着东二线铁路和丹东至通化高速公路的正式通车，丹东港已成为东北东部地区最近的出海通道。相对于大连港和营口港，丹东港在运距和运费方面具有明显的优势（详见表7）。出于经济成本的考虑，届时原来通过大连港、营口港出海的货物，会转口丹东港，公司竞争力将明显增强。

5. 外部支持

政策环境

东北老工业基地是中国计划经济的产物，曾经为国家经济建设做出过重大贡献，但在市场经济条件下，老工业基地相继暴露出系列问

题，严重地阻碍了老工业基地的经济及社会发展。2003年9月，温家宝总理主持国务院常务会议讨论并原则同意《关于实施东北地区等老工业基地振兴战略的若干意见》，并随后以中共中央、国务院名义下发，并出台了相关配套政策。并在2006年3月发布的《国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》提出实施区域发展总体战略，振兴东北地区等老工业基地。

2009年9月，为应对国际金融危机、促进全国经济平稳较快发展的需要，也是推进东北地区等老工业基地全面振兴的需要，发布了《进一步实施东北等老工业基地振兴战略若干意见》其中明确提出加快构建综合交通运输体系，开工建设京沈、沈丹、哈齐客运专线和吉图、大丹、哈牡、哈佳等铁路，推进牡绥等既有线铁路改造和东北沿边铁路、伊尔施—阿日哈沙特铁路、白音华—赤峰—锦州港煤运专线、同江铁路大桥、沿海疏港铁路建设。

根据2006年9月交通部发布的《全国沿海港口布局规划》，辽宁沿海港口群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。辽宁沿海以大连、营口港为主布局大型、专业化的石油（特别是原油及其储备）、液化天然气、铁矿石和粮食等大宗散货的中转储运设施，相应布局锦州等港口；以大连港为主布局集装箱干线港，相应布局营口、锦州、丹东等支线或喂给港口；以大连港为主布局陆岛滚装、旅客运输、商品汽车中转储运等设施。

2009年7月，国务院常务会议原则通过《辽宁沿海经济带发展规划》，会议指出，加快包括大连、丹东、锦州、营口、盘锦、葫芦岛等沿海城市在内的辽宁沿海经济带发展，对于振兴东北老工业基地，完善我国沿海经济布局，促进区域协调发展和扩大对外开放，具有重要战略意义。《辽宁沿海经济带发展规划》提出加快交通运输体系建设港口，以大连港为核心，整合港口资源，优化港口功能分工，打造现代化港口集群，构筑大连东北亚国际航运中心，形

成以大连港、营口港为主要港口，锦州港、丹东港为地区性重要港口，葫芦岛港、盘锦港为一般港口的分层次布局。推进连接东北腹地的综合运输通道建设，打造高效便捷的东北中部通道（大连—哈尔滨—佳木斯—同江）、东北东部通道（大连—丹东—图们—抚远）和东北西部通道（锦州—阜新—内蒙古），密切与东北腹地的联系。

2010年5月，辽宁省人民政府发布了《辽宁省物流业调整和振兴实施方案》，提出构建以物流中心城市为核心，辐射全省、服务东北、面向东北亚的物流网络节点体系。沈阳市（沈阳-抚顺-铁岭）作为国家级物流枢纽城市和东北地区物流中心城市、大连市作为东北亚国际航运中心和东北地区国际性物流中心城市、锦州市（锦州-葫芦岛）作为辽西物流中心和中-蒙-俄出海新通道上的出海口物流城市、营口市（营口-盘锦）作为沈阳经济区最近的及东北地区重要的出海口物流城市、丹东市作为东北东部物流通道的出海口物流城市，是辽宁省物流业发展的核心和重点；并提出建设和完善大连、营口、丹东、锦州等地的港口国际物流基础设施，推进阜新、朝阳、本溪等地内陆港建设，打造东北地区国际物流主通道。

从政策环境看，国家、辽宁的相关政策，都为公司的发展提供了良好的政策环境，同时相关政策均提出加快东北东部铁路通道建设，直接有利于公司未来的经营发展。

税收等优惠

公司为外商投资企业，享受所得税“五免五减”政策，2009年为最后一个免税期，自2010年开始为所得税减半征收的第一年。

同时根据《中华人民共和国城镇土地使用税暂行条例》相关规定，公司大东港区填海整治的土地650万平方米，免征土地税十年，预计减免土地使用税金额3.7亿元。

根据《中华人民共和国企业所得税法实施条例》第八十七条的规定：企业从事港口码头、机场、铁路、公路、城市公共交通、电力、水

利等国家规定的重点扶持的公共基础设施项目的投资经营的所得，自项目取得第一笔生产经营收入所属纳税年度起，第一年至第三年免征企业所得税，第四年至第六年减半征收企业所得税。公司目前在建码头未来均可享受上述税收减免政策。

根据2011年10月11日丹东市边境经济合作区《区委办公室〈区常委会议纪要第5期〉》的相关决定，为支持丹东港的建设，丹东市边境经济合作区财政局自2011年1月1日至2015年12月31日止，对公司及所属企业上交的所有税收区级留成部分的85%做为改扩建项目资金补助。目前2011年上缴的税收区级留成部分尚未收到，丹东市边境经济合作区财政局将于2012年予以补助。

五、管理分析

1. 法人治理

公司是在原丹东港务局基础上改制成立的外商投资企业。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，其中辽东国企投资有限公司1名；美国纽约港务发展有限公司2名；环球港口经营有限公司1名；日林实业有限公司3名。公司设董事长1名，副董事长3名，其中董事长由日林实业有限公司担任，副董事长由其他三方各担任1名。

公司董事会例会一般为一年召开一次，如有重大事项经三分之一以上董事提出，可临时召开董事会议。董事会有权决定聘任和解聘公司执行总裁、副总裁等高层管理人员。经董事会授权总裁提名、任免公司中层管理人员。

公司董事会聘请工会和有关部门负责人为监事，监督公司重大事项和各项规章制度的贯彻执行。

公司实行董事会领导下的总裁负责制，目前总裁由董事长王文良先生担任。

总体看，公司法人治理结构较完善，与下

属子公司和参股公司之间股权关系清晰。

2. 内部管理

截至2012年9月底,公司总部下设综合办公室、前期办、信息中心、外联部、财务部、资金管理中心、计划统计部、资产管理中心、企业管理部、科学环境部、法律室、安全监查部、工程部、教育培训中心、调度室、航道管理部、货运商务部、营运管理部、总工办、人力资源部等职能部门;在企业内部母子公司管理方面,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。

公司自2005年成立以来,经过不断的调整磨合,经营业绩取得了飞速发展,同时根据自身情况,制订和不断完善各方面管理制度,管理能力不断增强。

港口安全工作具有复杂性、严峻性和不确定性,维持安全运营,是港口企业正常生产经营的必须环境。公司重视安全生产,董事长(总裁)为公司安全的第一责任人,执行总裁具体领导公司的安全生产工作。公司先后制定了《丹东港集团安全生产规章制度》、《丹东港集团安全生产责任制》、《丹东港集团重、特大生产安全事故应急救援预案》、《丹东集团事故处理规定》、《丹东港集团消防安全管理贵定》等制度,并由安全监查部专门监督严格执行。近年来,公司为发生重大安全事故。

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。公司实行预算管理,垂直控制,确保公司的财务管理符合公司的财务收支和投资建设规划。公司实行资金计划管理,按照年度、月度计划满足供给,以保证公司运营目标的实现。

在投融资管理方面,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。公司设立了项目评估、项目审批、投资决策、投资实施的流程。公司财务部负责投资资金的筹措和合理调度,根据资金预算,采取多种渠道筹集资金。

总体看,公司安全和财务管理制度健全,内控措施得力,管理风险较低。

六、经营分析

1. 经营概况

目前公司形成了以集装箱和散杂货装卸为主,港口配套增值服务为辅的业务板块格局。从装卸堆存业务看,公司目前主要从事散杂货的装卸,同时有集装箱以及旅客运输业务。

近年来公司加大了对码头、装卸设施等基础设施的投资建设,随着码头的陆续建成并投入使用,港口泊位数逐年增加,吞吐能力获得了较大提高。2011年,公司完成货物吞吐量7637万吨,同比增长38.7%;集装箱吞吐量完成71万TEU,同比增长121.9%。货物和集装箱吞吐量增速在辽宁沿海4大港口中居于首位。

表5 公司2009~2012年9月主营业务运营指标

指 标	2009 年	2010 年	2011 年	12 年 9 月
货物吞吐量(万吨)	4350	5505	7637	6829
其中:内贸货物	3923	5051	7056	6379
外贸货物	427	454	581	450
集装箱吞吐量(万标箱)	26	32	71	85.8
客运量(万人次)	8	14	18	14.8

资料来源:公司提供

港口装卸能力大幅上升导致货物吞吐量增长较快,相应公司营业收入呈快速增长态势,2009~2011年年均复合增长率为57.13%。2011年公司营业收入同比增长36.83%,为226418.76万元。

从收入构成结构看,港口装卸业务是公司收入的最重要组成部分。2009~2011年,港口

装卸业务收入保持快速增长，占营业收入的比重三年平均值为60.36%，2011年为56.98%。近年来公司加快了货场建设，相应货场面积不断扩大，加之货物吞吐量的快速增长推动了港口堆场业务收入保持稳定增长态势，并成为公司收入的重要组成，2011年该业务收入占营业收入的比重为8.70%。砂石销售业务一直是公司收入的重要来源，近几年来丹东以及周边地区的基础建设项目及房地产开发工程逐年增长，对

砂石的需求量逐年增加，由此带来的沙石销售业务收入呈快速增长趋势，2011年该业务实现收入31972.80万元，同比增长81.67%，占营业收入的比重为14.12%。随着港口吞吐量的增长和港口设施的日益完善，公司拓展了港口物流贸易业务。2011年，物流贸易业务实现收入29052.55万元，占营业收入比重为 12.83%，已成为公司新的收入增长点。

表 6 公司 2009~2012 年 9 月主营业务收入及成本构成（单位：万元，%）

项 目	2009 年度		2010 年度		2011 年度		2012 年 1~9 月	
	主营业务收入	毛利率	主营业务收入	毛利率	主营业务收入	毛利率	主营业务收入	毛利率
港口装卸	61636.03	69.46	94178.00	74.80	129023.05	74.99	100097.55	77.66
港口堆存	13049.44	74.60	13940.03	71.87	19721.62	79.32	18224.10	83.43
其他业务	2464.63	13.53	37661.09	41.64	45253.09	60.86	47640.83	57.86
港务管理	1756.43	--	2558.59	--	2936.47	--	2168.14	-171.15
港务代理	249.58	19.32	325.02	-11.28	431.99	-42.91	368.77	-24.19
砂石销售	12549.13	93.47	--	--	--	--	--	--
物流贸易	--	--	16806.65	1.66	29052.55	6.88	6976.45	2.60
合 计	91705.24	64.41	165469.38	55.22	226418.76	60.90	175475.84	66.61

资料来源：公司提供

注：2010年、2011年公司砂石销售业务收入计入其他业务。

从毛利率来看，2009~2011年，公司营业毛利率呈现小幅波动态势，但总体保持较高水平，三年平均值为60.18%，其中2011年为60.90%，较2010年上升5.68个百分点。主营业务毛利率上升主要是由于一方面公司提高了部分货主的装卸费率，缩短了堆存费的优惠期，加之吞吐量的增长以及利润率较高的砂石销售业务量较上年同期较快增长导致相关业务收入及利润规模增长较快；另一方面，由于2010年以来庙沟港池粮食、煤炭自动化装卸泊位投入使用，提高了设备的生产效率，降低了人工、油料等营业成本，提升了装卸业务的利润空间。

从各业务板块毛利率来看，港口装卸、堆存和砂石销售业务是公司主要利润来源，2011年上述板块毛利率较上年均有不同程度的上升，其中2010年以来其他业务毛利率上升较快主要由于毛利较高的砂石销售业务收入计入其他业务板块统计；港务管理、港务代理等板块

毛利率为负的原因主要是上述业务收入和支出不配比，港务收入主要有停泊收入、拖轮收入等，而港口码头、栈桥等港务设施的折旧都在港务管理成本中反映。

2012年1~9月，公司主营业务延续了2011年的增长态势，完成吞吐量6829万吨，为2011年全年的89.42%；集装箱吞吐量完成85.8万TEU，为2011年全年的120.85%；实现营业收入175475.84万元，为2011年全年的77.50%。从收入构成来看，2012年1~9月港口装卸业务和以砂石销售为主的其他业务仍为公司最主要收入来源，收入占比分别为57.04%和27.15%。2012年1~9月，公司营业毛利率为66.61%，同比上升2.16个百分点，较2011年全年上升5.71个百分点。

2. 港口装卸、堆存业务

散杂货装卸、堆存是公司目前的主要业务。

2011年公司港口装卸业务实现收入129023.05万元，同比增长37.0%；2012年1~9月，港口装卸业务实现收入100097.55万元，为2011年全年的77.58%。

从货物中转方向来看，2011年公司内贸和外贸货物吞吐量分别完成7056万吨和581万吨，同比增长分别为39.7%和28.0%，内贸货物吞吐量及增速明显高于外贸货物。2012年1~9月，公司内、外贸货物吞吐量分别为6379万吨和450万吨。公司货物吞吐以内贸为主，对外部经济环境依存度较低，受全球经济以及中国对外贸易形势波动影响较小。

从货物种类看，公司散杂货业务主要货种包括：煤炭、钢铁、金属矿石、矿建材料（砂石等）和粮食等。其中矿建材料、其他货种、煤炭和金属矿石为主要转运货物，且吞吐量均呈上升趋势，2011年吞吐量占比分别为31.79%、13.26%、15.33%和14.19%。

表7 公司近年散杂货主要品种吞吐量（单位：万吨、%）

种类	09年	10年	11年	同比增长
煤炭	599	700	1171	67.29
金属矿石	366	815	1084	33.01
钢铁	408	467	605	29.55
矿建材料	1330	2211	2428	9.81
水泥		1	78	--
木材		1	--	--
非金属矿石	89	88	51	-42.05
粮食	34	126	216	71.43
其他	1524	515	1013	96.70

资料来源：公司提供

近年来得益于腹地内较好的资源优势，公司积极与丹东地区南北腹地大型钢铁、煤炭、粮食等企业洽谈合资合作。其中钢铁业务方面，公司与本溪钢铁集团和北台钢铁集团结成战略合作伙伴，联合建立铁矿石、煤炭、钢材转运基地，为其输运矿石、煤炭、钢材产品等大宗货物，并合作开发俄罗斯、蒙古国焦煤、铁矿等资源。同时公司与首都钢铁集团和通化钢铁集团形成战略联盟，合作建设20万吨大型矿石专业化码头；煤炭业务方面，公司与黑龙江龙

煤矿业集团开展港煤合作；粮食业务方面，公司与中国储备粮管理总公司、中粮集团、北大荒集团等合作建设大型粮食物流中心；在其他货物领域，公司与中国第一汽车集团公司合作建立汽车整车陆海联运中转基地，与中海集运、中铁物流合作开展集装箱、矿石、粮食海铁联运，与韩国三星、SK、现代、日本丸红等国外大企业合作开展大型物流、临港工业等，确保港口装卸、堆存业务持续快速发展。

为了配合东北东部铁路通道的开工建设，公司积极推进陆港建设，把丹东港“前移”到东北纵深腹地，实现内陆与港口口岸资源共享，以“沿海”吸引“内陆”，增强丹东港港口辐射聚集能力，提升丹东港的货源优势。公司在东北及内蒙东部地区计划建设陆港30余个，其中通化陆港是公司在东北三省及蒙东地区首批确定的陆港建设项目之一，位于通化市经济技术开发区内，占地面积27万平方米，年设计吞吐能力750万吨，由公司与当地政府合作投资建设和经营管理。通化陆港建成后，丹东与通化两地海关、两地港口共享同一平台，实现了货物一次报关，一次查验，一次放行的一站式便捷服务。不断投入运营的陆港将给腹地货物运输提供良好便利条件，促进港口吞吐量快速增长。

公司客滚运输主要由丹东港集团国际客运公司运营，目前主要承担中国丹东至韩国仁川的“东方明珠”号轮船旅客及小件货物运输（每周往返3班）。近年来，随着中韩双方经贸合作的快速发展，公司客滚运输保持了良好的发展态势，2011年公司完成客运量18.3万人次，同比增长30.71%。

3. 物流贸易

近年来，公司充分发挥港口平台纽带作用，对信息流、资金流、客户流进行全方位整合开发，加快物流网络建设。公司在东北及内蒙东部地区计划建设陆港30余个；在青岛、天津、上海、宁波、深圳，以及香港、新加坡、平泽、仁川、釜山等国内、国际港口开展海海、铁海

联运，建设远程陆港；在东北及南方各地设立粮食、矿石、钢材、煤炭、杂货、集装箱专业物流公司，形成东北、内蒙古、山东、江浙、闽粤的全覆盖网络，建立现代物流体系。

2011年，公司物流贸易业务实现收入29052.55万元，占营业收入比重为12.83%，已成为公司新的收入增长点。随着公司对陆港设施的持续加大投入，未来物流贸易业务将有较大增长空间。2012年1~9月，物流贸易业务实现收入6976.45万元，同比有所下降，主要本期由于粮价上涨导致粮食物流中心业务量减少所致。

4. 临港工业发展

公司港口相关业务的发展也带动了临港工业园区快速崛起，2009年随着日林建设集团有限公司投资的丹东帕斯特谷物有限公司（该公司拥有年加工大豆100万吨的生产能力）投入运营，公司相应建设的5万吨级粮食专用泊位投产，10万吨粮食筒仓、1万吨粮食平仓及配套设施投入使用，粮食装卸能力获得大大提高。2011年，位于大东港区的丹东帕斯特谷物加工综合利用项目一期工程建成投产运营，二期工程已开工建设，工程竣工投产后，年处理大豆量可达200万吨，丹东帕斯特谷物有限公司将成为中国北方最大的粮谷加工企业。粮食加工产业的快速发展为丹东港粮食货物的吞吐量增长提供了保证，2011年丹东港完成粮食吞吐量216万吨，同比增长71.43%，未来随着丹东帕斯特谷物加工综合利用项目顺利投产，预计丹东港粮食吞吐量将大幅上升。

2011年，公司与韩国大宇公司合资合作有了突破性进展，双方将联手建设丹东大型修造船产业基地，开展船舶制造、钢结构件制造、船舶修理、海洋设备修理等。同期，丹东船舶重工有限公司（为公司控股股东的子公司）建成下水2艘大型工程船，1艘总排水量15000吨，总装机功率超过1万千瓦，是东北地区建造马力最大、配置最高、功能最全的集港作、

拖带、对外消防于一身的多功能拖轮，是为大吨位船舶进出港服务的主力船型。这两艘工程船直接服务于丹东港的生产建设，对增加进出港船舶等级，提升港口能力，发挥重要的作用。

5. 投资建设

根据《丹东港集团总体发展规划》，“十二五”前期为迎接东北东部铁路通道的通车，公司将加快港口基础设施建设，以适应未来吞吐量的增长。在港区定位上，公司将大东港区建设发展成为散杂货与集装箱并举，通用与专用泊位相结合，货运与客运兼营，并拥有大型临港工业园区的现代化大型国际商港，成为东北东部地区对外开放的新的出海通道；浪头港区将建设发展成为融大型中朝边境自由贸易区、鸭绿江风光国际游艇中心、大型建材供应中心为一体的综合性国际化物流中心。2009年公司以“跨越发展、分步实施”的原则正式启动建设大东港区庙沟挖入式港池和大东沟1、2、3号挖入式港池两个超大型港区，新增大型深水泊位，同时将航道浚深至满足10万吨级以上的型船舶安全进出港口的水深条件。加快港区库房、货场扩建、港区铁路、公路及水电等配套工程的建设。

截至2012年9月底，公司主要在建项目12个，合计概算投资额139.47亿元，已落实资金110.46亿元，未来仍需投入34.89亿元，主要包括西南航道工程、南1#2#泊位工程、南3#液体化工泊位工程、原2-5#泊位更新改造工程、15#5万吨级杂货泊位工程、丹东港铁路改扩建工程、围海造地工程、0#5万吨级杂货泊位工程、109#10万吨级通用泊位工程、110#10万吨级通用泊位工程、5-20万吨出海航道整治工程和315#20万吨级专业化矿石泊位工程。

截至2012年9月底，公司主要拟建项目11个，合计概算投资额40.42亿元，已落实资金5.53亿元，未来仍需投入33.83亿元，主要包括108#10万吨级通用泊位工程、201#7万吨级汽车滚装泊位、202#15万吨级杂货泊位工程、

203#15 万吨级杂货泊位工程、204#15 万吨级杂货泊位工程、208#5 万吨级客货滚装泊位工程、301#15 万吨级集装箱泊位工程、生产、生活服务区工程、丹东国际航运中心工程、疏港铁路二期工程和丹东港通丹陆港建设项目。

总体来看，未来三年公司在建和拟建的重

大投资项目合计总投资179.89亿元。截至2012年9月底，上述项目已落实资金116亿元，未来仍需投入63.89亿元，公司未来投资支出较大。

总体看，公司投资规模巨大，筹资压力大，未来债务规模有可能继续上升。

表8 截至2012年9月底，公司在建、拟建项目情况（单位：万元）

项目名称	开工期	竣工期	总投资	资金落实情况 （截至2012年9月底）	未来投资		
					2012年	2013年	2014年
在建项目							
西南航道工程	2009	2012	60003.10	23862.00	36141.00		
南 1#2#泊位工程	2010	2011	70993.00	101071.00			
南 3#液体化工泊位工程	2010	2012	82624.00	67563.00	15061.00		
原 2-5#泊位更新改造工程	2009	2011	78063.00	106885.00			
15#5 万吨级杂货泊位工程	2011	2012	35918.00	31348.00	4570.00		
丹东港铁路改扩建工程	2010	2013	45208.00	32099.00	4761.40	8347.60	
围海造地工程	2009	2012	378466.80	353291.00		25175.80	
0#5 万吨级杂货泊位工程	2011	2013	48470.00	24770.00		23700.00	
109#10 万吨级通用泊位工程	2011	2012	62333.00	50527.00	11806.00		
110#10 万吨级通用泊位工程	2011	2012	60272.00	37608.00	22664.00		
5-20 万吨出海航道整治工程	2009	2013	229732.50	167978.00	44732.70	17021.80	
315#20 万吨级专业化矿石泊位工程	2011	2013	242600.00	107603.00	66304.90	68692.10	
合计			1394683.40	1104605.00	206041.00	142937.30	
拟建项目							
108#10万吨级通用泊位工程	2011	2012	50314.00	21251.00	18004.80	11058.20	
201#7万吨级汽车滚装泊位	2012	2014	40776.00	5804.00	9176.10	18057.10	7738.80
202#15万吨级杂货泊位工程	2012	2014	41744.00	16901.00	1023.70	16673.50	7145.80
203#15万吨级杂货泊位工程	2012	2014	41742.00	168.00	16122.00	17816.40	7635.60
204#15万吨级杂货泊位工程	2012	2014	40374.00	113.00	20387.00	13911.80	5962.20
208#5万吨级客货滚装泊位工程	2012	2014	33000.00	8.00	11492.00	15050.00	6450.00
301#15万吨级集装箱泊位工程	2013	2015	53624.00	285.00	307.70	15909.40	26515.60
生产、生活服务区工程	2011	2012	15000.00	10726.00	4274.00		
丹东国际航运中心工程	2012	2014	15363.00	51.10	800.00	11609.50	2902.40
疏港铁路二期工程	2012	2013	52239.00		18000.00	34239.00	
丹东港通丹陆港建设项目	2012	2013	20000.00		8000.00	12000.00	
合计			404176.00	55307.10	107587.30	166324.90	64350.40
全部项目合计			1798859.40	1159912.10	313628.30	309262.20	64350.40

资料来源：公司提供

6. 经营效率

2009年~2011年，公司销售债权周转次数呈上升趋势，总资产周转次数呈波动上升趋势和，存货周转次数均呈波动下降趋势，2011年上述指标分别为14.14次、0.12次和14.07次。总体看，公司目前整体资产经营效率较高。

7. 未来发展

丹东港所处地区经济快速发展，腹地具有

巨大的货源市场空间，为公司的发展提供了良好的外部经济环境。同时丹东港也是《辽宁沿海经济带发展规划》规划的地区性重要港口，即将通车的通化至丹东高速铁路、高速公路将进一步优化丹东港区域集疏运条件，丹东港的区位优势 and 共同优势更加凸显。

通化至丹东高速铁路、高速公路已于2012年9月底正式通车。随着上述铁路、公路的开通，丹东港将成为东北东部地区最近的出海通道，

其中通化至丹东铁路距离将由原来的635公里缩短为321公里；公路距离将由原来的340公里缩短为260公里。从通化直达丹东港的运距，将比从通化至大连港缩短508公里，铁路运费和公路运费分别节省53.77元/吨和144.1元/吨（详见表8），在运距和运费方面与其他港口相比具有明显的优势。根据中俄两国地区合作规划，丹东港将作为中俄国际铁路联运通道南端起点和互用出海口，丹东港的经济腹地不仅辐射东北东部的辽宁、吉林、黑龙江三省和内蒙古东部地区，还包括俄罗斯远东地区。来自辽宁、吉林、黑龙江和内蒙古东部地区及俄罗斯远东地区的货物从丹东港上下水运距短、费用低，将成为是货主的首选。

据预计，未来2~3年丹东港港口吞吐量将达到亿吨以上。其中铁矿石、钢材大约在5000万吨/年左右，主要来源于辽宁、吉林、黑龙江三省东部地区钢铁企业进口铁矿石、下水钢材及俄罗斯由同江入关的铁矿、海绵钛金属原料等；粮食大约在1000万吨/年左右，主要来源于黑龙江北大荒地区、建三江平原及吉林东部黄金玉米带，还有沿线粮食加工的规模企业；煤炭大约在3000万吨/年左右，主要来源于黑龙江龙煤集团下属鹤岗、双鸭山、七台河、鸡西四大煤矿及沿线煤炭企业；木材大约在

800~1000万立方米/年，主要来源于东北东部及俄罗斯进口。

通化至丹东高速铁路、高速公路以及不断投入运营的陆港等项目的建成将为丹东港腹地货物运输提供良好便利条件，预计将为丹东港口新增约5000~10000万吨/年货物吞吐量。同时公司加大投资力度、加快建设步伐，重点建设丹东港大东港区庙沟港池和大东沟1—3号港池，对原有旧泊位进行升级改造，改善港口配套设施，完善港口功能。在目前建设的大吨位码头投运后，公司产能将获得极大释放。到“十二五”末期，丹东港大东港区码头泊位总数将达到60个，2015年吞吐能力达到2亿吨左右。未来2~3年，公司主营业务收入预计新增16.62亿元/年，毛利润新增9.97亿元/年，货物吞吐量将突破亿吨规模，公司收入及利润规模有望实现大幅增长。

总体看，未来公司将紧紧抓住辽宁沿海经济带上升为国家战略的重大机遇，以及东北振兴和扩大对外开放给丹东港提供的重大机遇，利用力争将丹东港建设成为中国东北地区及东北亚地区重要的交通、物流枢纽和国内外具有较强竞争能力的现代化港口，公司未来发展前景良好。

表9 东北部高速铁路、高速公路开通后，本溪、通化至丹东港及周边港口运距、运费比较

主要客户源	铁路运输距离（公里）			铁路运输费用（元/吨）		
	丹东港	大连港	营口港	丹东港	大连港	营口港
本溪	164	402	217	23.2	49.4	31.1
通化	230	751	--	27.1	80.9	--
	公路运输距离（公里）			公路运输费用（元/吨）		
	丹东港	大连港	营口港	丹东港	大连港	营口港
本溪北台钢厂	151	320	230	75	159	114.3
本溪本钢钢厂	160	351	245	79.6	174.4	121.8
通化	197	487	--	97.9	242	--

资料来源：公司提供

七、财务分析

1. 财务概况

公司提供的 2010 年~2011 年度财务报表

均已经利安达会计师事务所有限责任公司审计，并出具了标准无保留意见的审计报告。公司依据财政部于 2006 年 2 月 15 日颁布的《企业会计准则》的规定，经公司董事会批准，自

2010年1月1日起开始执行新的企业会计准则。在2010年财务报告中公司依据新会计准则的相关规定对2009年报表数据进行了追溯调整。本章采用的2009年财务数据为公司2010年财务报告中追溯调整的2009年数据。公司2012年第三季度的财务数据未经审计。

截至2011年底，公司（合并）资产总额2381216.95万元，所有者权益合计952969.94万元（含少数股东权益214.71万元）。2011年公司实现营业收入226418.76万元，利润总额103015.79万元。

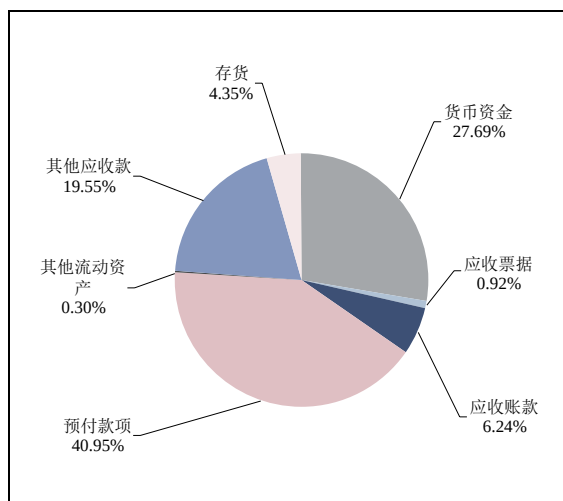
截至2012年9月底，公司（合并）资产总额2628395.12万元，所有者权益合计1009023.00万元（含少数股东权益205.93万元）。2012年1~9月公司实现营业收入175475.84万元，利润总额61279.87万元。

2. 资产质量

2009年~2011年，公司资产总额保持快速增长，年复合增长54.83%。截至2011年底，公司资产总额2381216.95万元，同比增长67.21%，其中流动资产占比为9.85%，非流动资产占比为90.15%，资产构成符合公司所属的港口运营企业特点。

流动资产

图4 截至2011年底公司流动资产构成



资料来源：公司审计报告

2009年~2011年，公司的流动资产年均复合增长34.27%。截至2011年底，公司的流动资产合计234543.36万元，同比增长6.06%，其中以预付款项、货币资金、应收账款和其他应收款为主。

截至2011年底，公司货币资金合计64941.17万元，同比下降了22.52%，其中银行存款29283.97万元，其它货币资金35615.71万元，主要为银行承兑保证金。

截至2011年底，公司应收票据2154万元，全部为银行承兑汇票，其中已质押的应收票据金额为1665万元。

截至2011年底，公司应收账款净额为14638.04万元，同比下降15.83%，主要原因为公司在本年度加大了应收账款的回收力度，收回了部分客户的暂欠款。从账款结构上看，采用个别认定法计提坏账准备的应收账款余额合计7244.27万元，占应收账款总额的46.93%，未计提坏账准备，主要原因是该账款为在港施工的施工单位所发生的应收电费、水费、燃料费等，在工程结算时可直接从工程款中扣除。采用账龄分析法计提坏账准备的应收账款余额合计8192.19万元，占应收账款总额的53.07%，其中，1年以内的占94.3%，1~3年的占0.76%，5年以上的占4.93%，公司共计提了坏账准备798.42万元，计提比例为9.75%，计提比较充分。公司应收账款前五大客户欠款金额为4433.06万元，占应收账款总额的28.72%。总体看，公司应收账款占流动资产的比例较低，账龄较短，客户集中度较低，整体应收账款风险较小。

截至2011年底，公司其他应收款净额45854.74万元，同比减少25.42%。从账款构成看，采用个别认定法计提坏账准备的其他应收账款余额合计35365.27万元，占其他应收账款总额的75.14%，未计提坏账准备。采用账龄分析法计提坏账准备的其他应收账款余额合计11698.90万元，其中，1年以内的占26.79%，1~2年的占56.45%，2~3年的占16.76%，公司提

取了 1209.43 万元坏账准备，计提比列为 10.34%，计提较为充分。从集中度上看，前五大客户欠款金额占其他应收账款的 85.14%，集中度较高。其中，应收本溪市商业银行的 18980 万元为支付待银监会批复的投资款，占其他应收款总额的 40.33%；应收东港市大东管理区锦江渔业委员会的 12300 万元为公司收购锦江渔业海域使用权而预先支付的收购款，目前手续正在办理中，占其他应收款总额的 26.13%。其余主要为融资租赁保证金。

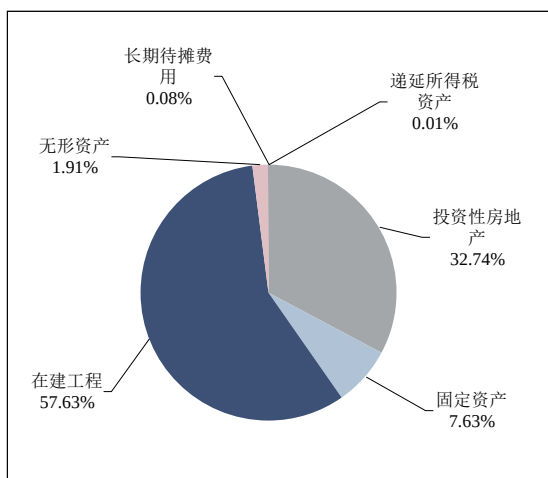
截至 2011 年底，公司预付款项为 96034.65 万元，同比大幅增长 71.24%，其中账龄在一年以内的占 89.59%，1~2 年的占 10.41%，账龄较短，主要为预付的设备款及工程款。

截至 2011 年底，公司存货余额为 10213.76 万元，同比大幅增长 331.56%，主要是由于本期为丹东船舶重工有限公司代购造船材料所致，共计 7748.44 万元，占总存货余额的 75.86%。2011 年底，公司未计提存货跌价准备。

非流动资产

2009 年~2011 年，公司非流动资产增长较快，年均复合增长达 57.7%。截至 2011 年底，公司非流动资产合计 2146673.59 万元，同比增长 78.45%，主要以投资性房地产、固定资产、在建工程和无形资产为主，分别占 32.74%、7.63%、57.63%和 1.91%。

图 5 截至 2011 年底公司非流动资产构成



资料来源：公司审计报告

2010 年和 2011 年，公司投资性房地产大幅增加，截至 2011 年底，公司投资性房地产为 702879.21 万元，同比增长 134.25%，主要由自用房地产和土地使用权的公允价值变动构成，其中自用土地全部是由围海造地形成。以上地块由辽宁龙信不动产评估有限公司和辽宁龙信不动产评估有限公司丹东分公司进行评估，评估土地总面积为 8440678.50 平方米，评估文号为辽龙信丹估字[2011]第 28 号。

2009 年~2011 年，公司固定资产保持稳定增长，公司固定资产净额年均复合增长 5.05%。截至 2011 年底，公司固定资产原值 247717.39 万元，同比增长 8.27%，主要为港务设施（占 39.19%）、库场设施（占 25.43%）和装卸机械设备（占 26.46%）。2011 年由在建工程转入固定资产原价为 230.98 万元，公司固定资产累计折旧 83888.58 万元，未计提资产减值准备。

2009 年~2011 年，公司港口建设项目较多，公司在建工程规模较大且逐年递增，近三年年均复合增长 69.56%。截至 2011 年底，公司在建工程 1237021.63 万元，同比增长 79.07%，主要有围海造地工程（占 24.04%）、航道工程（占 15.51%）、新建和改造的泊位（共计占 52.28%）以及其它与港口扩建相关的配套工程。

表 10 2011 年底公司在建工程情况（单位：万元）

工程类别	2010 年	2011 年
围海造地工程	73735.14	297394.01
主航道工程	99119.64	167977.68
西南航道工程	23841.31	23862.38
南 3 号泊位	53655.63	64395.70
南 1-南 2	76163.78	92648.69
外 1-外 4	41996.64	54458.90
粮食泊位（1.2.3）	94357.51	109298.61
15#泊位	26357.14	29104.73
2#-5#泊位改造	83355.87	103361.16
20 万吨矿石泊位	63375.59	99471.75
0#泊位	93.56	6894.63
通用 1 号泊位（109 号）	0.00	36320.75
通用 2 号泊位（110 号）	0.00	31247.98

通用3号泊位(111号)	0.00	18941.79
201号汽车滚装泊位	0.00	128.10
202号通用泊位	0.00	76.75
203号通用泊位	0.00	109.00
301号集装箱泊位	0.00	142.72
302号集装箱泊位	0.00	86.50
大东沟港池通用泊位	359.43	0.05
其它	54389.94	101099.75
合计	690801.16	1237021.63

资料来源：公司提供

截至2011年底，公司无形资产40931.76万元，同比减少19.43%，主要原因是自用的土地转为投资性房地产导致。其中土地使用权占比89.88%，海域使用权占10.12%。

截至2012年9月底，公司资产总额为2628395.12万元，较2011年底增长10.38%。资产构成中，流动资产占比为9.66%，非流动资产占比为90.34%，基本变化不大。公司流动资产中，由于公司收回部分应收款，导致货币资金和应收账款较上年底分别增长32.59%和下降76.20%；其他应收款56699.33万元，较上年底增长23.65%，主要是由于融资租赁保证金的增长所致；公司存货较上年底增长24.86%，主要为子公司丹东港口粮食物流中心有限公司采购原材料入库所致。

总体看，公司资产规模快速增长，以非流动资产为主，资产构成较为稳定。在流动资产中，货币资金和预付款项较大，应收账款平均账龄较短；非流动资产主要以投资性房地产、固定资产和在建工程为主。总体上看，公司整体资产质量良好。

3. 负债及所有者权益

2009年~2011年，公司所有者权益年均复合增长36.87%。截至2011年底，公司所有者权益合计为952969.94万元（含少数股东权益214.71万元），同比增长72.27%，主要来自资本公积、盈余公积以及未分配利润的增长，其他科目变动不大。归属于母公司所有者权益中，实收资本占7.67%，资本公积占60.62%，盈余

公积占3.96%，未分配利润占27.75%。其中资本公积较2010年大幅增长115.69%，主要是投资性房地产的自用房地产和土地使用权的公允价值变动形成的资本溢价。公司所有者权益稳定性一般。

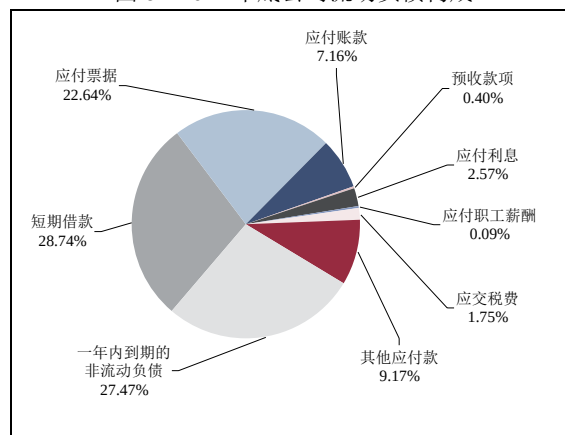
截至2012年9月底，公司所有者权益合计为1009023.00万元（含少数股东权益205.93万元），较2011年底增长5.88%，其中未分配利润为320420.02万元，较上年底增长5.88%。公司所有者权益中其他项目无变化。

负债方面，2009年~2011年，公司负债保持迅速增长态势，年均复合增长71.68%，截至2011年底，公司负债合计为1428247.01万元，同比大幅增长63.99%。负债构成中，流动负债合计占比16.27%，非流动负债占83.73%。

截至2011年底，公司流动负债合计232400.29万元，同比增长87.47%，公司流动负债主要以短期借款、应付票据、应付账款、一年内到期的非流动负债和其他应付款为主。

截至2011年底，公司短期借款66798万元同比上升了57.64%，其中信用借款占17.96%，抵押借款占58.83%，本年新增质押借款和保证借款共计15498万元，占23.2%。

图6 2011年底公司流动负债构成



资料来源：公司审计报告

截至2011年底，公司应付票据52621.85万元，同比增长952.44%，全部为银行承兑汇票，主要是在建工程的增加带来的应付工程款和设备款的增长。

截至 2011 年底，公司应付账款合计 16645.04 万元，同比增长 97.98%，主要为应付的丹东绿江米业有限公司购货款 14220.62 万元，占比 85.43%。从账龄上看，一年以内的占 99.33%。

截至 2011 年底，公司预收款项 920.38 万元，同比减少 97.92%，主要是粮食物流预收货款的收入确认导致。

截至 2011 年底，公司其他应付款 21304.79 万元，同比大幅增长 273.8%，主要源于应付丹东临港经济开发区投资有限公司的 3000 万元、丹东大东港船舶燃料工业有限公司的 5892 万元及设备质保金。其中账龄在 1 年以内的大额其他应付款项为 10709.44 万元，占比 50.27%。

截至 2011 年底，公司一年内到期长期负债合计 63845.14 万元，同比增长 323%，主要为 1 年内到期的长期抵押借款。

截至 2011 年底，公司非流动负债合计 1195846.72 万元，同比增长 60.1%。公司非流动负债主要由长期借款、应付债券和长期应付款构成，占比分别为 52.16%、16.72%和 24.06%。

2009 年~2011 年，公司长期借款合计年均复合增长率为 31.82%。截至 2011 年底，公司长期借款合计 623784.97 万元，同比增长 9.66%，主要通过土地使用权以及固定资产的抵押获得。

截至 2011 年底，公司应付债券 200000 万元，为公司分别于 2010 年 10 月 26 日和 2011 年 2 月 17 日发行的两期中期票据，额度均为 10 亿元，期限分别为 5 年和 3 年（“10 丹东港 MTN1”和“11 丹东港 MTN1”）。

截至 2011 年底，公司长期应付款 287690.65 万元，同比大幅增长 551.68%，主要为应付工程及设备款。

截至 2012 年 9 月底，公司负债合计为 1619372.12 万元，较 2011 年底增长 13.38%，其中流动负债为 289741.06 万元，较 2011 年底增长 24.66%，主要来自短期借款和应付票据增长；非流动负债为 1329631.06 万元，较 2011

年底增长 11.19%，主要来自长期借款增长和 2012 年 7 月发行的 9 亿元中期票据“12 丹东港 MTN1”导致的应付债券增长。

2009 年~2011 年，公司全部债务年均复合增长 50.29%。截至 2011 年底，公司全部债务总额 1007049.96 万元，同比增长 37.7%，其中短期债务 183264.99 万元（占 18.2%），同比大幅长 193.37%，主要原因为 1 年内到期的长期抵押借款增速较快。长期债务 823784.97 万元，占比 81.8%，同比增长 23.17%。截至 2012 年 9 月底，公司全部债务为 1231577.50 万元，较上年年底增长 22.30%，其中短期债务为 221900.00 万元（占比 18.01%）；长期债务为 1009677.00 万元（占比 81.99%）。

公司 2010 年长期债务资本化比率、全部债务资本化比率和资产负债率较 2009 年有所上升，2011 年末分别回落至 46.36%、51.38%和 59.98%，同比分别下降 15.29%、9.76%和 1.92%。截至 2012 年 9 月底，公司资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率分别为 61.61%、54.97%和 50.02%，较上年年底分别上升 1.63%、增长 3.59%和 3.66%。考虑到公司所属行业特点，公司目前负债水平和债务负担处合理水平。

总体看，由于近年公司扩大建设港口规模，公司负债规模也呈快速增长态势。公司负债结构以非流动负债为主。流动负债主要由短期借款、应付票据、应付账款、一年内到期的非流动负债和其他应付款构成；非流动负债中长期借款、应付债券和长期应付款占比较大。公司债务结构基本合理，整体负债水平和债务负担处合理范围内。

4. 盈利能力

2009 年~2011 年，公司营业收入年复合增长 57.13%。2011 年，公司实现营业收入 226418.76 万元，同比增长 36.83%，主要是源于公司港口规模的不断扩大以及年吞吐量的大幅增加。公司销售经营规模的扩大导致公司各

项成本和开支增加，近三年公司主营业务成本年均复合增长 64.71%，其中 2011 年为 88523.39 万元，同比增长 19.47%（低于主营业务收入的 36.83%）。公司的营业利润率有所上升，由上年的 52.73% 提升至 2011 年的 57.89%；总资本收益率和净资产收益率也有所上升，分别为 7.8% 和 9.44%，同比分别上升 18.27% 和 5.59%。

2009 年～2011 年，公司的期间费用年复合增长 71.70%，2011 年为 58775.8 万元，同比大幅增长 70.06%，占营业收入的比重达到 25.96%，主要源于公司借款金额的增加导致的财务费用中的利息支出的大幅上升。

表 11 2011 年辽宁沿海主要港口企业盈利指标比较
(单位: 亿元、%)

企业名称	营业收入	利润总额	营业利润率	净资产收益率
大连港股份有限公司	39.55	9.95	33.06	5.55
营口港股份有限公司	29.14	3.51	27.63	5.26
锦州港股份有限公司	11.88	3.42	43.64	6.39
丹东港集团有限公司	22.64	9.00	57.89	9.44
平均值	25.80	6.47	40.56	6.66

资料来源：根据公开资料统计

公司 2010 年的利润总额和净利润较上年分别下降 54.43% 和 59.14%，主要原因是 2009 年公司实现股权投资收益 82745.69 万元，主要为公司转让丹东港口船舶物流有限公司股权取得的投资收益。若剔除该投资收入，2010 年的上述指标同比分别增长 41.66% 和 27.00%。2011 年，公司的利润总额和净利润分别达到 103015.79 万元和 89966.30 万元，增速分别达到 86.72% 和 81.89%。本年度，公司因为公允价值变动获得收益 31692.58 万元，主要来源于按公允价值计量的投资性房地产的变动，在扣除了这部分收益及所得税后，公司的利润总额和净利润分别为 71323.21 万元和 62012.25 万元，同比依然增长 29.27% 和 25.37%。

2012 年 1～9 月，公司实现营业收入 175475.84 万元，占 2011 年全年的 77.50%，利润总额和净利润分别为 61279.87 万元和 55315.18 万元，分别占 2011 年全年的 59.48% 和 61.48%。公司营业利润率为 63.56%，较 2011

年有所上升。

总体看，公司盈利能力较强，在行业中处于上游水平。未来随着港口规模的不断扩大和吞吐量的不断上升，公司的主营业务收入将保持较快的增长，盈利能力也有望进一步提高。

5. 偿债能力

从短期偿债能力指标看，2009 年～2011 年公司的流动比率和速动比率波动幅度较大，2010 年底，公司的流动比率和速动比率分别为 178.39% 和 176.48%，较上年同期增长了 26.58% 和 26.55%；截至 2011 年底，上述两项指标分别下降至 100.92% 和 96.53%，同比减少了 43.42% 和 45.3%，主要原因为流动负债增长速度较快所致；2012 年 9 月底分别为 87.62% 和 83.22%，较上年底有所下降，主要是由于公司流动负债中应付票据的大幅增长所致。

从长期偿债能力指标看，2009 年～2011 年公司 EBITDA 分别为 142673.74 万元、79887.27 万元 和 148054.25 万元，相应的 EBITDA 利息倍数分别为 6.13 倍、2.30 倍和 2.35 倍；公司全部债务/EBITDA 倍数分别为 3.13 倍、9.15 倍和 6.80 倍。总体看，由于利润总额的快速增长导致公司长期偿债能力有所增强。而随着公司港口在建项目的逐步完工投产，公司盈利能力有望大幅增长，对全部债务的保护能力也将会大幅提高。

截至 2012 年 9 月底，公司对外担保折合人民币合计 254173.20 万元，占公司所有者权益的 25.19%，公司对外担保总额较大，存在一定的或有负债风险。丹东帕斯特谷物有限公司和日林建设集团有限公司为王文良先生控制的关联方，目前经营情况正常。

表 12 截至 2012 年 9 月底，公司对外担保明细
(单位: 万元)

担保企业	担保数额
保证担保	
丹东港航道工程局有限责任公司	37000.00
丹东帕斯特谷物有限公司	65114.00
小计	102114.00

抵押担保	
丹东帕斯特谷物有限公司	102000.00
日林建设集团有限公司	26000.00
丹东港航道工程局有限责任公司	12000.00
丹东帕斯特谷物有限公司	2000 万美元
小计	152059.20
合 计	254173.20

资料来源：公司提供

截至 2012 年 9 月底，公司无重大应披露的未决诉讼事项。

截至 2012 年 9 月底，公司共获得各家商业银行授信额度总量为 967978.00 万元，尚未使用的额度为 164400.00 万元。公司间接融资渠道较为畅通。

6. 过往债务履约情况

根据公司贷款卡查询的中国人民银行企业基本信用信息报告（报告编号为：B-201210409662），截至 2012 年 10 月 9 日，公司无未结清和已结清的不良信贷信息记录，过往债务履约情况良好。

7. 抗风险能力

公司是丹东唯一综合性港口运营企业。近年来，随着港口条件的逐年改善，公司货物吞吐量和收入规模持续快速增长，整体发展态势良好。随着 2012 年 9 月东二线铁路和丹东至通化高速公路的正式通车，丹东港已成为东北东部地区最近的出海通道。相对于区域内其他港口，丹东港在运距和运费方面具有明显的优势，公司竞争力将明显增强。

总体看，公司整体抗风险能力强。

八、结论

港口是国民经济的重要基础设施。公司是辽宁东部的大型港口运营企业，区位优势显著，受国家以及辽宁省政策支持大，腹地经济发展较好，货源丰富。

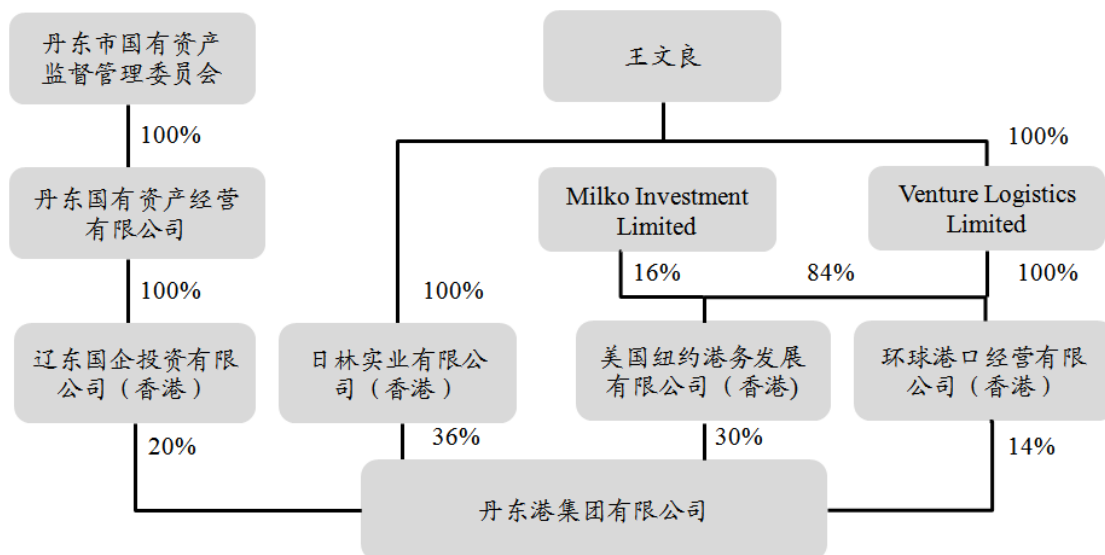
公司资产整体质量良好，整体盈利能力较强。公司近年来投资建设的资本支出较大，债

务规模增长较为迅速，未来几年仍处于港口基础设施建设的高峰期，面临一定的对外融资压力。

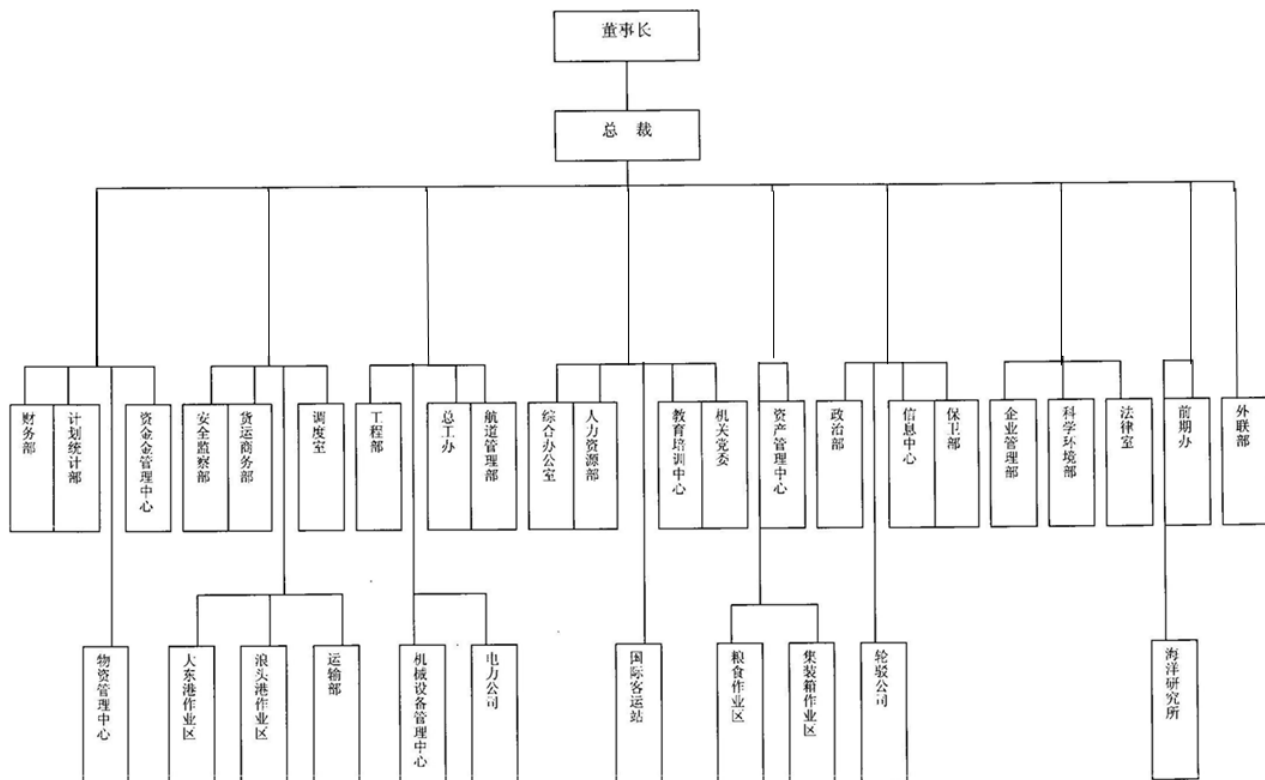
近年来公司港口条件逐年改善，货物吞吐量和收入规模持续快速增长，整体的发展态势向好。已于 2012 年 9 月通车的东北东部（通化至丹东）高速铁路和高速公路将带来丹东港区吞吐量的快速上升。加之东北振兴等宏观经济政策利好影响以及在建港口基础设施项目逐步投入运营，公司经营与收入规模有望快速增长，整体竞争实力有望进一步提升。联合资信对公司的评级展望为稳定。

总体看，公司主体长期信用风险较低。

附件 1-1 公司股权结构图



附件 1-2 公司组织结构图



附件 2-1 合并资产负债表（资产）

（单位：人民币万元）

资产	2009 年	2010 年	2011 年	变动率(%)	2012 年 9 月
流动资产：					
货币资金	56257.98	83817.64	64941.17	7.44	86107.86
交易性金融资产					
应收票据	1500.00		2154.00	19.83	135.00
应收账款	6042.14	17390.68	14638.04	55.65	3484.04
预付款项	49852.76	56083.24	96034.65	38.79	94697.26
应收利息					
应收股利					
其他应收款	15084.18	61480.93	45854.74	74.35	56699.33
存货	1360.20	2366.72	10213.76	174.03	12752.68
一年内到期的非流动资产					
其他流动资产			707.00		
流动资产合计	130097.25	221139.21	234543.36	34.27	253876.17
非流动资产：					
可供出售金融资产					
持有至到期投资					
长期应收款					
长期股权投资	268096.74			-100.00	
投资性房地产		300056.72	702879.21		702879.21
固定资产	148469.10	158689.04	163828.81	5.05	206458.77
在建工程	430274.17	690801.16	1237021.63	69.56	1414283.37
工程物资					
固定资产清理					
无形资产	16360.03	50801.72	40931.76	58.18	42044.78
开发支出					
商誉					
长期待摊费用		2426.95	1750.00		8590.67
递延所得税资产		197.59	262.17		262.14
其他非流动资产					
非流动资产合计	863200.04	1202973.18	2146673.59	57.70	2374518.94
资产总计	993297.29	1424112.39	2381216.95	54.83	2628395.12

附件 2-2 合并资产负债表（负债及股东权益）

（单位：人民币万元）

负债和所有者权益（或股东权益）	2009 年	2010 年	2011 年	变动率(%)	2012 年 9 月
流动负债：					
短期借款	68500.00	42375.00	66798.00	-1.25	83900.00
交易性金融负债					
应付票据	14200.00	5000.00	52621.85	92.50	138000.00
应付账款	355.64	8407.42	16645.04	584.12	20279.41
预收款项	652.77	44326.67	920.38	18.74	1.82
应付职工薪酬	292.81	249.94	217.39	-13.84	254.48
应交税费	610.31	1959.45	4074.38	158.38	4207.41
应付利息		855.83	5973.33	--	9028.50
应付股利					
其他应付款	3504.44	5699.56	21304.79	146.56	34069.44
一年内到期的非流动负债	4200.00	15093.41	63845.14	289.89	--
其他流动负债					
流动负债合计	92315.98	123967.28	232400.29	58.66	289741.06
非流动负债：					
长期借款	358961.69	568845.06	623784.97	31.82	719677.50
应付债券		100000.00	200000.00		290000.00
长期应付款	33316.09	44145.96	287690.65	193.86	235582.46
专项应付款					
预计负债					
递延所得税负债		33963.67	80014.04		84371.10
其他非流动负债			4357.06		
非流动负债合计	392277.78	746954.69	1195846.72	74.60	1329631.06
负债合计	484593.76	870921.97	1428247.01	71.68	1619372.12
所有者权益（或股东权益）					
实收资本（或股本）	73053.95	73053.95	73053.95	--	73053.95
资本公积	278057.44	267788.92	577602.14	44.13	577602.14
专项储备					
盈余公积	23857.82	28798.64	37740.96	25.77	37740.96
未分配利润	133452.16	183358.04	264358.18	40.75	320420.02
外币报表折算差额					
归属于母公司所有者权益合计	508421.38	552999.55	952755.23	36.89	1008817.07
少数股东权益	282.15	190.87	214.71	-12.77	205.93
所有者权益（或股东权益）合计	508703.53	553190.42	952969.94	36.87	1009023.00
负债和所有者权益（或股东权益）总计	993297.29	1424112.39	2381216.95	54.83	2628395.12

附件 3 合并利润表

(单位: 人民币万元)

项 目	2009 年	2010 年	2011 年	变动率(%)	2012 年 1~9 月
一、营业收入	91705.24	165469.38	226418.76	57.13	175475.84
减: 营业成本	32631.87	74096.83	88523.39	64.71	58591.12
营业税金及附加	2993.14	4126.05	6815.12	50.89	5357.76
销售费用	399.25	605.29	880.68	48.52	548.87
管理费用	7939.18	21068.79	26595.70	83.03	20296.95
财务费用	11598.57	12888.46	31299.41	64.27	29039.69
资产减值损失	-245.41	588.43	361.27		
其他					
加: 公允价值变动收益			31692.58		
投资收益	82745.69	-156.59		-100.00	
其中: 对联营企业和合营企业的投资收益					
汇兑收益					
二、营业利润(亏损以“—”号填列)	119134.34	51938.93	103635.76	-6.73	61641.45
加: 营业外收入	2489.31	3560.32	27.27	-89.53	20.42
减: 营业外支出	563.61	326.71	647.24	7.16	382.00
其中: 非流动资产处置损失					
三、利润总额(亏损总额以“—”号填列)	121060.03	55172.54	103015.79	-7.75	61279.87
减: 所得税费用		5710.51	13049.48		5964.70
四、净利润(净亏损以“—”号填列)	121060.03	49462.03	89966.30	-13.79	55315.18
少数股东损益	-7.58	30.72	23.84		55323.96
归属于母公司所有者的净利润	121067.61	49431.31	89942.46	-13.81	-8.78

附件 4-1 合并现金流量表

(单位: 人民币万元)

项 目	2009 年	2010 年	2011 年	变动率 (%)	2012 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	92253.20	190423.49	229329.82	57.67	183553.35
收到的税费返还	800.82	1412.53		-100.00	
收到其他与经营活动有关的现金	9951.07	66851.20	13517.11	16.55	50014.49
经营活动现金流入小计	103005.10	258687.21	242846.93	53.55	233567.84
购买商品、接受劳务支付的现金	43823.35	82268.34	56077.26	13.12	75744.89
支付给职工以及为职工支付的现金	4386.39	7571.57	11473.18	61.73	11259.40
支付的各项税费	5885.38	11791.62	18992.33	79.64	18851.06
支付其他与经营活动有关的现金	2057.96	21452.39	34102.93	307.08	14913.69
经营活动现金流出小计	56153.08	123083.92	120645.70	46.58	120769.04
经营活动产生的现金流量净额	46852.02	135603.29	122201.23	61.50	112798.80
二、投资活动产生的现金流量:					
收回投资收到的现金	48.20			-100.00	
取得投资收益收到的现金					
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	0.16		0.03	-56.70	
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额					
收到其他与投资活动有关的现金					
投资活动现金流入小计	48.36		0.03	-97.51	0.00
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	187241.11	434931.02	341208.88	34.99	235016.29
投资支付的现金	1277.50			-100.00	
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额					
支付其他与投资活动有关的现金		0.69	18980.00		
投资活动现金流出小计	188518.61	434931.70	360188.88	38.23	235016.29
投资活动产生的现金流量净额	-188470.24	-434931.70	-360188.85	38.24	-235016.29
三、筹资活动产生的现金流量:					
吸收投资收到的现金	140.00	239.69		-100.00	
取得借款收到的现金	270022.00	395917.80	295455.20	4.60	184485.90
收到其他与筹资活动有关的现金	6916.22	47094.80	45527.22	156.57	365672.03
筹资活动现金流入小计	277078.22	443252.29	340982.42	10.93	550157.93
偿还债务支付的现金	78914.47	102621.44	67157.34	-7.75	148150.61
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	14412.84	12534.87	52870.31	91.53	23111.51
支付其他与筹资活动有关的现金		1205.53	1842.66		235511.64
筹资活动现金流出小计	93327.31	116361.84	121870.32	14.27	406773.75
筹资活动产生的现金流量净额	183750.91	326890.45	219112.10	9.20	143384.18
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	3.88	-2.38	-0.96		0.00
五、现金及现金等价物净增加额	42136.57	27559.66	-18876.47		21166.69
加: 期初现金及现金等价物余额	14121.41	56257.98	83817.64	143.63	64941.17
六、期末现金及现金等价物余额	56257.98	83817.64	64941.17	7.44	86107.86

附件 4-2 现金流量表补充资料

(单位：人民币万元)

补充资料	2009 年	2010 年	2011 年	变动率(%)
一、将净利润调节为经营活动的现金流量				
净利润	121060.03	49462.03	89966.30	-13.79
加：资产减值准备	-245.41	588.43	361.27	
固定资产折旧、油气资产折耗、生产性生物资产折旧	10648.80	11878.79	13796.95	13.83
无形资产摊销	1585.13	1393.40	783.75	-29.68
长期待摊费用摊销		-555.62		
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失		-8.43		
固定资产报废损失（收益以“－”号填列）	5.07	3.48	0.08	-87.18
公允价值变动损失（收益以“－”号填列）			-31692.58	
财务费用（收益以“－”号填列）	11283.25	12372.18	30432.26	64.23
投资损失（收益以“－”号填列）	-82745.69	156.59		-100.00
递延所得税资产减少（增加以“－”号填列）		-197.59	-64.58	
递延所得税负债增加（减少以“－”号填列）			3803.11	
存货的减少（增加以“－”号填列）	-41.30	-2098.83	-7847.04	1,278.48
经营性应收项目的减少（增加以“－”号填列）	-21516.62	-34043.43	44627.54	
经营性应付项目的增加（减少以“－”号填列）	6818.76	97289.53	-21965.84	
其他		-637.25		
经营活动产生的现金流量净额	46852.02	135603.29	122201.23	61.50
2. 现金及现金等价物净变动情况：				
现金的期末余额	56257.98	83817.64	64941.17	7.44
减：现金的期初余额	14121.41	56257.98	83817.64	143.63
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	42136.57	27559.66	-18876.47	

附件 5 主要计算指标

项 目	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年 9 月
经营效率				
销售债权周转次数(次)	13.40	13.27	14.14	--
存货周转次数(次)	24.36	39.76	14.07	--
总资产周转次数(次)	0.11	0.14	0.12	--
现金收入比(%)	100.60	115.08	101.29	104.60
盈利能力				
营业利润率(%)	61.15	52.73	57.89	63.56
总资本收益率(%)	15.34	6.59	7.80	--
净资产收益率(%)	23.80	8.94	9.44	--
财务构成				
长期债务资本化比率(%)	41.37	54.73	46.36	50.02
全部债务资本化比率(%)	46.71	56.93	51.38	54.97
资产负债率(%)	48.79	61.16	59.98	61.61
偿债能力				
流动比率(%)	140.93	178.39	100.92	87.62
速动比率(%)	139.45	176.48	96.53	83.22
经营现金流动负债比(%)	50.75	109.39	52.58	--
EBITDA 利息倍数(倍)	6.13	2.30	2.35	--
全部债务/EBITDA(倍)	3.13	9.15	6.80	--
筹资前现金流量净额债务保护倍数(倍)	-0.32	-0.41	-0.24	--
筹资前现金流量净额利息偿还能力(倍)	-6.09	-8.62	-3.78	--

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
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+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
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
本期中期票据偿债能力	
EBITDA/本期发债额度	EBITDA/本期发债额度
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
筹资活动前现金流量净额偿债倍数	筹资活动前现金流量净额/本期中期票据到期偿还额

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
 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 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 丹东港集团有限公司 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）将在丹东港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。

丹东港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。丹东港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丹东港集团有限公司的经营管理状况及相关信息，如发现丹东港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。

如丹东港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，如丹东港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丹东港集团有限公司、主管部门、交易机构等。

联合资信评估有限公司
二零一二年十一月九日

