

信用等级公告

联合[2013] 834 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
二零一三年七月三日



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: 2013年7月3日

财务数据

项 目	2010年	2011年	2012年	13年3月
资产总额(亿元)	142.41	238.12	288.37	316.37
所有者权益合计(亿元)	55.32	95.30	104.39	106.30
短期债务(亿元)	6.25	18.33	42.39	23.50
全部债务(亿元)	73.13	100.70	151.05	158.13
营业收入(亿元)	16.55	22.64	30.61	6.69
利润总额(亿元)	5.52	10.30	10.74	2.05
EBITDA(亿元)	8.09	14.81	16.41	--
经营性净现金流(亿元)	13.56	12.22	15.16	5.58
营业利润率(%)	52.73	57.89	54.98	63.04
净资产收益率(%)	8.94	9.44	8.98	--
资产负债率(%)	61.16	59.98	63.80	66.40
全部债务资本化比率(%)	56.93	51.38	59.13	59.80
流动比率(%)	178.39	100.92	73.36	116.31
全部债务/EBITDA(倍)	9.04	6.80	9.21	--
EBITDA 利息倍数(倍)	2.33	2.35	2.00	--

注: 2013年一季度财务数据未经审计。

分析师

王珂 车飞

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、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。

2012年9月通化至丹东高速铁路、高速公路(以下简称“东二线”)全线贯通进一步优化了丹东港区域集疏运条件。未来公司将继续通过建设内陆无水港、铁水联运业务以及完善物流网络等方面加强东二线沿线腹地货源的承揽,并加快港区吞吐能力提升,为货物吞吐量增长提供有力保证,从而带动营业收入及利润规模保持增长趋势。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. 受东二线全线贯通、港区产能逐步释放以及腹地货源承揽力度不断加强等因素影响,公司货物及集装箱吞吐量保持快速增长。
4. 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. 公司债务规模增加较快，债务负担偏重。
 4. 公司港口基础设施项目计划投资规模大，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。

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）与丹东港集团有限公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与丹东港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，未因丹东港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丹东港集团有限公司提供，联合资信不保证引用资料的真实性及完整性。

六、丹东港集团有限公司主体长期信用等级自 2013 年 7 月 3 日至 2014 年 7 月 2 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

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2012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William Eric Crain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出让给 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：本公司经批准的经营范围：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日；危险货物港口作业认可证有效期至2015-04-16日）；沿海、内河货运（水路运输许可证有效期至2014-05-25日）；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2013年3月底，公司总部下设综合办公室、政治部、人力资源部、财务部、资产管理中心、前期办、企业管理部、法律室、科学环境部、信息中心、教育培训中心、安全监察部、工程部、资金管理中心、货运商务部、调度室、航道管理部、计划统计部、保卫部、总工办公室、机关党委以及外联部等职能部门；合并报表范围内9家二级子公司；共有在职员工3513人。

截至2012年底，公司资产（合并）总计2883723.77万元，所有者权益合计1043944.31万元（其中包含少数股东权益321.42万元）。2012年公司实现营业收入306096.41万元，利润总额107379.62万元。

截至2013年3月底，公司资产（合并）总计3163704.23万元，所有者权益合计1062981.46万元（其中包含少数股东权益353.72万元）。2013年1~3月，公司实现营业收入66860.09万元，利润总额20479.78万元。

公司注册地址：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

2012 年以来，国内宏观经济整体运行平稳，经济增速在连续三个季度下滑之后于四季度呈现温和回升态势。根据国家统计局数据初步核算，2012 年，中国实现国内生产总值 519322 亿元，同比增长 7.8%，GDP 前三季度同比增速持续回落，一季度同比增长 8.1%，二季度增长 7.6%，三季度增长 7.4%，但四季度以来，经济增长温和回升态势开始显现，四季度 GDP 增长为 7.9%。2012 年，中国规模以上工业增加值同比增长 10.0%，增速同比回落 3.9 个百分点。分季度看，一季度同比增长 11.6%，二季度增长 9.5%，三季度增长 9.1%，四季度增长 10.0%。2012 年，规模以上工业企业（年主营业务收入在 2000 万元以上的企业，下同）实现主营业务收入 915915 亿元，同比增长 11%；规模以上工业企业实现利润 55578 亿元，同比增长 5.3%。

从拉动经济增长的三驾马车表现看，消费、投资两大需求基本保持平稳，对外贸易增速下滑明显。具体而言：①消费继续平稳增长。2012 年社会消费品零售总额为 210307 亿元，同比名义增长 14.3%，同比增速小幅回落 2.8 个百分点。②投资增速放缓，结构持续优化。2012 年固定资产投资（不含农户）364835 亿元，同比增长 20.6%，较 2011 年同期同比减少 3.9 个百分点。分地区来看，中西部投资增速快于东部；分产业来看，第一产业投资增速快于第二、第三产业。③对外贸易增速下滑明显，贸易顺差显著扩大。2012 年，全年进出口总额为 38667.60 亿美元，同比增长 6.2%，增速同比大幅下降 16.3 个百分点，其中出口金额同比增长 7.9%，增速同比下降 12.4 个百分点，进口金额同比增长 4.3%，增速同比下降 20.6 个

百分点，全年贸易顺差达 2311.09 亿美元，较上年的 1551.4 亿美元显著扩大。

2012 年 CPI 全年同比增长 2.6%，整体维持低位。2012 年 3 月开始随食品价格涨幅持续回落、CPI 翘尾因素走弱，CPI 呈下降态势，10 月份为 1.7%，达年内低点。进入 11 月份由于低温、春节临近等因素影响，带动食品价格大幅上涨，12 月 CPI 回调至 2.5%。从 CPI 分类指数看，食品类价格走势对 CPI 影响明显。PPI 方面，2012 年全年 PPI 同比下降 1.7%。由于受国内外宏观经济增速放缓、翘尾因素持续下滑等因素影响，2012 年前三季度 PPI 不断下降，9 月达年内低点 -3.6%，10 月以来受投资恢复、企业去库存压力缓解以及季节因素等影响，PPI 降幅持续收窄，12 月达 -1.9%。

2. 政策环境

财政政策方面，继续实施积极的财政政策，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，加快推进结构性减税，扩大“营改增”试点范围，同时进一步推动基础设施建设等多种措施，确保“稳增长”目标实现。公共支出方面，2012 年全国教育支出 21165 亿元，同比增长 28.3%；医疗卫生支出 7199 亿元，同比增长 12.0%；社会保障和就业支出 12542 亿元，同比增长 12.9%；住房保障支出 4446 亿元，同比增长 16.4%。2012 年，全国财政累计收入为 117210 亿元，累计支出为 125712 亿元，分别同比增长 12.8% 和 15.1%。结构性减税方面，2012 年 8 月 1 日起至年底，中央决定将交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点范围，由上海市分批扩大至北京、天津、江苏、浙江、安徽、福建、湖北、广东和厦门、深圳 10 个省（直辖市、计划单列市）。据初步统计，截至 2012 年底，已纳入试点的企业户数约 71 万户，即将纳入试点的户数约 20 万户，“营改增”减负效果明显。此外，为进一步加强和改善关税调控作用，财政部发布通知，自 2013 年 1 月 1 日

起,中国将对进出口关税进行部分调整,中国将对780多种进口商品实施低于最惠国税率的年度进口暂定税率。基础设施建设方面,5月23日召开的国务院常务会议,要求推进“十二五”规划重大项目按期实施,启动一批事关全局、带动性强的重大项目,已确定的铁路、节能环保、农村和西部地区基础设施、教育卫生、信息化等领域的项目。截至2012年底,教育、医疗卫生、节能环保、社会保障和就业、城乡社区事务、农林水事务等的财政支出呈重点突破态势,均保持两位数以上的增速。

货币政策方面,央行继续实施稳健的货币政策,通过降息、降准、公开市场操作等数量型工具和价格型工具搭配加强预调微调,为“稳增长”目标实现营造了宽松的货币环境,取得了预期效果。2012年在国内外需求同步放缓、外汇占款增长乏力的背景下,央行同时采取数量型和价格型货币政策工具向市场投放流动性,全年两次下调存款准备金率共1个百分点,公开市场操作净投放1.44万亿元,成为2012年基础货币投放的主要源头。此外央行年内两次下调一年期存贷款基准利率各0.5个和0.56个百分点,引导市场利率适当下行,促进货币信贷合理适度增长。从信贷数量来看,2012年全年人民币贷款增加8.20万亿元,同比多增7320亿元,货币信贷保持合理增长支持了实体经济。人民币汇率方面,截至2012年末,人民币兑美元汇率中间价仅升值0.25%,同时考虑到外汇占款与贸易增速均转入低增长轨道,目前人民币汇率已经接近均衡水平。

产业政策方面,继续严格控制“两高”和产能过剩行业盲目扩张。进一步推进农业生产,落实和完善扶持政策,加大农业科技投入。推进产能过剩行业兼并重组、扶优汰劣,支持中小企业发展,发展生产性服务业,加强生态建设。房地产方面,坚持房地产调控不放松,一方面中央政府多次强调稳定和严格实施房地产调控政策,相关部委及地方政府相继辟谣否认政策放松。另一方面,支持自住性合理需

求,国家发改委、住建部表示完善首套房优惠措施,央行指出满足首套房贷款需求,30多个城市通过公积金贷款额度调整、首次置业税费减免等方式微调楼市政策。

总体来看,2012年中国继续实施积极的财政政策和稳健的货币政策;通过公共开支逐步向有利于公共服务均等化和居民收入增长的领域倾斜,扩大“营改增”试点范围,继续推进基础设施建设等积极的财政政策实施,并搭配稳健的货币政策,包括通过数量型工具和价格型工具搭配加强预调微调,基本实现预期政策效果。在产业政策方面,调整产业结构和转变经济增长方式仍是政策主线,房地产调控成果在持续的政策调控下得以巩固。

三、行业及区域经济环境

1. 港口行业

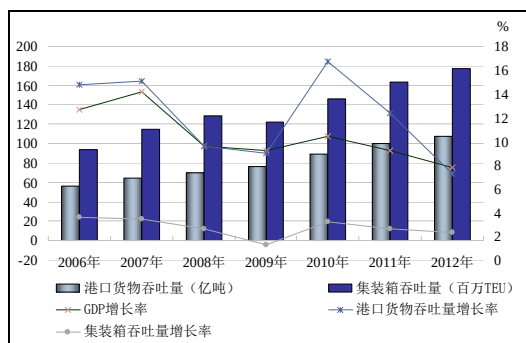
(1) 行业现状

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。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。2012年以来,受欧债危机持续以及中国宏观经济增速趋缓影响,港口货物吞吐量增速趋于回落。2012年中国港口完成货物吞吐量107.76亿吨,同比增长7.3%,增速同比下滑5.1个百分点。其中,沿海港口完成68.80亿吨,同比增长8.2%,增速同比下滑3.2个百分点;内河港口完成38.96亿吨,同比增长5.9%,增速同比下滑6.1个百分点。2012年中国港口完成集装箱吞吐量1.77亿TEU,同比增长8.4%,增速

同比下滑 3.6 个百分点。

图 1 2006~2012 年中国港口吞吐量与 GDP 增长比较



资料来源：国家统计局和交通运输部《公路水路交通行业发展统计公报》

2013 年 1~5 月，规模以上港口累计完成货物吞吐量 43.04 亿吨，同比增长 9.2%；增速较去年同期上升 1.8 个百分点。其中，完成外贸货物吞吐量 13.59 亿吨，同比增长 7.9%，增速较去年同期下降 5.7 个百分点；完成内贸货物吞吐量 29.45 亿吨，同比增长 9.9%。同期规模以上港口完成集装箱吞吐量 7526.49 万 TEU，同比增长 8.2%，增速同比回落 0.5 个百分点。

主要形态货种增速趋缓

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，2012 年上述货种在港口货物吞吐量中所占比重分别为 8.4%、58.4%、9.9%、18.4%（集装箱按重量计算）、4.9%。货种格局变化不大，仍以干散货和集装箱为主。

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

2012 年中国规模以上港口完成煤炭及制品吞吐量 19.96 亿吨，同比增长 2.7%，增速较去年同期上升 0.2 个百分点；完成石油天然气及

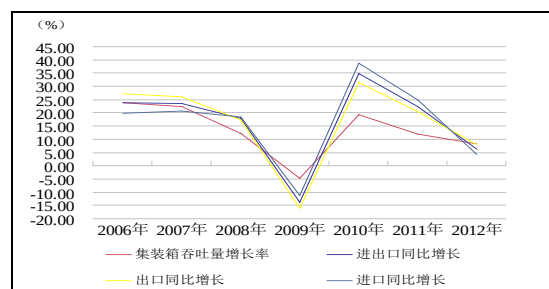
制品吞吐量 7.38 亿吨，同比下降 1.3%；完成金属矿石吞吐量 15.00 亿吨，增长 8.3%，增速较去年同期上升 0.9 个百分点。

集装箱增速受外贸形势影响有所回落

中国港口集装箱吞吐量增速主要取决于与中国制造业出口情况，相应的与中国对外贸易状况息息相关。2012 年以来，在世界经济复苏明显放缓，国内经济下行压力加大的形势下，中国外贸进出口增速明显放缓。根据海关统计数据显示，2012 年 1 月~12 月中国进出口总值 38667.6 亿美元，同比增长 6.2%，增速较 2011 年回落 16.3 个百分点。其中，出口 20489.3 亿美元，同比增长 7.9%，增速较 2011 年回落 12.4 个百分点；进口 18178.3 亿美元，增长 4.3%，增速较 2011 年回落 20.6 个百分点。全年实现贸易顺差 2311 亿美元，同比大幅扩大 48.1%。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 1~5 月，中国进出口总值 16762.5 亿美元，同比下同增长 10.9%。其中出口 8785.6 亿美元，同比增长 13.5%；进口 7976.9 亿美元，同比增长 8.2%。2013 年 5 月当月中国外贸进出口同比增速大幅回落，一方面由于对港套利贸易基本得到遏制，内地与香港贸易快速回落；另一方面主要受国内经济放缓、外部需求低迷、企业经营成本居高不下、人民币实际有效汇率上升、贸易环境恶化等多因素综合作用。2013 年 1~5 月，中国规模以上港口完成集装箱吞吐量同比增长 8.2%，增速同比回落 0.5 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。2012年货物吞吐量超过亿吨的港口数量进一步增加至29个，其中沿海亿吨港口19个；内河港口10个（见表3），中国是世界上拥有亿吨港口数量最多的国家。2012年集装箱吞吐量超过100万TEU的港口由2010年的18个增加到19个，2012年进一步增加值22个，其中，沿海港口18个；内河港口4个。2012年中国规模以上港口完成货物吞吐量97.75亿吨，同比增长7.2%，增速与全部港口货物吞吐量增速基本持平。

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

表 2 2012 年集装箱吞吐量超百万 TEU 港口情况

排 名	港 口	集装箱吞吐量 (万 TEU)
沿海港口		
1	上海港	3252.94
2	深圳港	2294.13
3	宁波—舟山港	1617.48
4	广州港	1454.74
5	青岛港	1450.27
6	天津港	1230.31
7	大连港	806.43
8	厦门港	720.17
9	连云港港	502.01
10	营口港	485.10
11	烟台港	185.05
12	福州港	182.50
13	日照港	174.92
14	泉州港	169.70
15	丹东港	125.02
16	汕头港	110.36
17	虎门港	110.36
18	海口港	100.01
内河港口		
1	苏州港	586.35
2	佛山港	266.71
3	南京港	230.03
4	江阴港	115.38

资料来源：《2012 年公路水路交通行业发展统计公报》

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运营成本，增强竞争力。为适应全球船舶运输大型化的发展趋势，近年来中国港口码头泊位大型化、专业化程度进一步提升，航道、码头、堆场、集疏港交通、港口机械等硬件设施的现代化水平不断提高。2012 年底中国港口拥有生产用码头泊位 31862 个，比上年末减少 106 个。其中，沿海港口生产用码头泊位 5623 个，增加 91 个；内河港口生产用码头泊位 26239 个，减少 197 个。细分级别来看，2012 年底中国港口拥有万吨级及以上泊位 1886 个，比上年末增加 124 个。其中，沿海港口万吨级及以上泊位 1517 个，增加 95 个；内河港口万吨级及以上泊位 369 个，增加 29 个。1—3 万吨级（不含 3 万吨级）泊位 732 个，3—5 万吨级（不含 5 万吨级）泊位 335 个，5—10 万吨级（不含 10 万吨级）泊位 581 个，10 万吨级以上泊位 238 个，

较 2011 年底分别增加 16 个、16 个、40 个和 23 个。5 万吨级以上码头增长速度较快。2012 年底中国港口专业化泊位 997 个，通用散货泊位 379 个，通用件杂货泊位 340 个，比上年末分别增加 55 个、41 个和 18 个。

表 3 2012 年货物吞吐量超过亿吨的港口情况

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

资料来源：《2012 年公路水路交通行业发展统计公报》

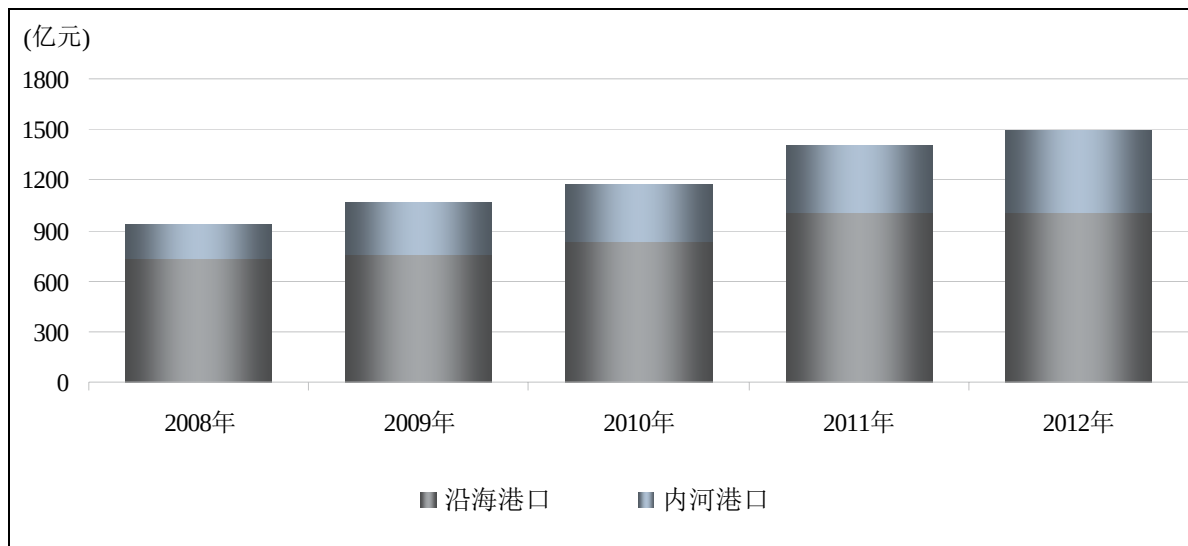
水运建设投资增速放缓

近年来，中国港口处于建设高峰期。根据交通部《2012 年公路水路交通行业发展统计公报》，2012 年中国内河及沿海建设完成投资 1493.82 亿元，同比增长 6.3%，增速大幅回落 13.6 个百分点。其中，内河建设完成投资 489.68 亿元，同比增长 23.1%，增速回落 4.2 个百分点；沿海建设完成投资 1004.14 亿元，同比下降 0.3%。

2012 年，沿海港口新建及改（扩）建码头泊位 135 个，新增吞吐能力 32401 万吨，其中万吨级及以上泊位新增吞吐能力 30683 万吨。内河港口新建及改（扩）建码头泊位 251 个，

新增吞吐能力 12025 万吨，其中万吨级及以上泊位新增吞吐能力 5250 万吨。全年新增及改善内河航道里程 686 公里。

图 3 2008~2012 年中国水运建设投资情况



资料来源：《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，叠加了保税区 and 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主要基础设施，港口货物吞吐量与宏观经济发展水平密切相关。中国港口行业经历了多年高速发展后，已进入平稳运行阶段，增速与 GDP 增长基本保持一致。2012 年以来，受欧债危机持续以及中国宏观经济增速趋缓影响，中国港口货物吞吐量增速有所回落，原油等大宗货物及集装箱吞吐量受到冲击。《交通运输“十二五”发展规划》的出台有助于促进中国港口行业优化产业结构、扩展产业规模，为中国港口行业

的发展提供了良好的政策环境保证。未来随着投资主体的多元化、港口整合速度的加快、港口费率市场化的推进及港口物流的发展升级，优势港口企业竞争力将进一步增强。

2. 区域经济发展

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。2012 年丹东市实现地区生产总值 1015.4 亿元，比上年增长 14.3%；按可比价格计算，比上年增长 10.5%；经济总量稳居辽宁省第 9 位。其中，第一产业增加值 140.2 亿元，增长 5.1%；第二产业增加值 508.7 亿元，增长 11.2%；第三产业增加值 366.5 亿元，增长 11.3%。三次产业增加值比重为 13.8：50.1：36.1。2012 年丹东市人均地区生产总值 42171 元，按可比价格计算，比上年增长 10.7%。2012 年丹东市全口径财政收入 231.3 亿元，比上年增长 29.9%。

2012 年丹东市完成全社会固定资产投资 875.3 亿元，比上年增长 23.6%。其中，第一产业投资 10.1 亿元，增长 7.2%；第二产业投资 413.7 亿元，增长 15.8%，第二产业投资中工业投资 390.5 亿元，增长 16%；第三产业投资 429.5 亿元，增长 32.7%。2012 年丹东市社会消费品零售总额 375.9 亿元，比上年增长 15.7%；完成外贸进出口总额 45.97 亿美元，比上年增长 18.6%。其中，出口总额 28.75 亿美元，增长 21.8%；进口总额 17.22 亿美元，增长 13.5%。总体看，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外部环境。

东北三省地区是中国重要的粮食、木材、煤炭产区，也是中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。2012 年，东北三省地区生产总值达到 5.04 万亿元，同比增长 10.2%，其中辽、吉、黑三省分别达到 2.48 万亿元、1.19 万亿元和 1.37 万亿元，同比增长 9.5%、12%和 10%。

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術。截至 2013 年 3 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，2012 年吞吐能力合计达到 10000 万吨以上；堆场面积 1060 万平方米，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-15.5 米，平均潮差 4.5 米，最大潮差 7 米，目前可以满足 15 万吨级货船双向通行。

截至 2013 年 3 月底，公司拥有生产用装卸机械总计 1160 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 187 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，技术水平平均达到现代化港口水平。

2012 年，公司完成货物吞吐量 9606 万吨，同比增长 25.8%，其中外贸吞吐量为 632 万吨，同比增长 8.8%；内贸货物吞吐量 8974 万吨，同比增长 27.2%；集装箱吞吐量完成 125 万 TEU，同比增长 76.1%。2013 年 1~3 月，公司完成货物吞吐量 2732 万吨，为 2012 年全年的 28.44%；集装箱吞吐量完成 37 万 TEU，为 2012 年全年的 29.6%。

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，58 岁，经济学硕士，正教授级高级经济师，毕业于辽宁大学经济专业，兼任日林实业有限公司（香港）董事长兼总裁；自公司成立之日起任董事长兼总裁。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 2013 年 3 月底，公司拥有在职员工 3513 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 62.88%、35.33% 和 1.79%，公司以中青年员工为主；按学历结

构划分，大专以上学历占 24.11%，高中及中专学历占 55.68%，初中以下学历占 20.21%；按职称划分，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。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。总体看，相对于辽宁沿海其他港口，丹东港区位优势显著。

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內连接沈阳、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。

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。

5. 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 2012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	40.07	806	25.5
营口港	30100	13.29	403	20.4
丹东港	9606	25.8	125	76.1
锦州港	7355	-2.99	87	3.6

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。2012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，2012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，2012年货物吞吐量位居东北沿海港口第三位；货物和集装箱吞吐量增速位居前列。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。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古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、2 个 10 万吨级通用泊位、3 个 5 万吨级杂货泊位工程以及大东港区主航道整治工程进展顺利。

6. 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，完善中国沿海经济布局，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，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。

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指派担任，副董事长由其他三方各担任1名担任。

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。公司目前尚未设立监事会，但实质上设置有专门人员（监事长1名、监事2名）负责履行监事职责。

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

公司总部下设综合办公室、政治部、人力资源部、财务部、资产管理中心、前期办、企业管理部、法律室、科学环境部、信息中心、教育培训中心、安全监察部、工程部、资金管理中心、货运商务部、调度室、航道管理部、计划统计部、保卫部、总工办公室、机关党委以及外联部等职能部门；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，并由安全监察部专门监督严格执行。近年来，

公司未发生重大安全事故。

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制度。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。近年来，一方面公司加大了对码头、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，吞吐能力获得了较大提升；另一方面，东二线开通后对公司港口货源带动效应逐步显现；此外公司大力发展内陆无水港、铁水联运业务亦为腹地货源承揽提供良好便利条件。受益于上述原因综合影响，公司货物吞吐量及集装箱吞吐量实现快速增长。

货物吞吐量快速上升带动公司营业收入保持快速增长态势，2010~2012年年均复合增长率为36.01%。2012年，公司实现营业收入30.61亿元，同比增长35.19%。从营业收入构成来看，装卸业务和以砂石销售为主的其他业务收入是公司最主要的收入来源，2012年上述两大业务

对公司营业收入贡献率为80.06%。

从毛利率来看，2010~2012年公司毛利率有所波动，整体保持较高水平。2012年公司营业毛利率为58.12%，较2011年小幅下滑2.78个百分点，主要是砂石销售业务毛利率走低导致。分板块来看，港口装卸和港口堆存毛利率逐年上升，主要由于一方面在吞吐量快速上升背景下，公司提高了部分货物装卸费率并缩短了堆存费的优惠期；另一方面，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。港务管理和港务代理等板块毛利率为负的原因主要是收入和支出不配比，相关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。

2013年一季度，公司实现营业收入6.69亿元，占2012全年的21.84%；毛利率受益于砂石销售毛利率提升而有所上涨，为65.98%。

表5 公司2010~2013年3月营业收入及毛利率情况(单位:万元,%)

项 目	2010 年度		2011 年度		2012 年度		2013 年度 1~3 月	
	收入	毛利率	收入	毛利率	收入	毛利率	收入	毛利率
港口装卸	94178.00	74.80	129023.05	74.99	150114.45	79.77	36010.69	78.18
港口堆存	13940.03	71.87	19721.62	79.32	24724.87	83.79	5813.64	83.06
其他业务	37661.09	41.64	45253.09	60.86	94952.48	43.90	20012.16	62.83
港务管理	2558.59	--	2936.47	--	3077.52	-180.82	1021.00	-168.04
港务代理	325.02	-11.28	431.99	-42.91	475.66	-31.69	240.95	26.69
物流贸易	16806.65	1.66	29052.55	6.88	32751.42	4.52	3761.64	5.48
合 计	165469.38	55.22	226418.76	60.90	306096.41	58.12	66860.09	65.98

资料来源:公司提供;

注:其他业务主要包括砂石销售。

2. 港口装卸、堆存业务

散杂货装卸、堆存是公司主要的收入及利润来源,收入主要来源于干散货和集装箱堆存转运。2012年公司港口装卸、堆存业务实现收入合计17.48亿元,同比增长17.55%;2013年1~3月,港口装卸、堆存业务实现收入合计4.18亿元,占2012年全年的23.91%。

2010~2012年,公司完成货物吞吐量年均复合增长32.10%;完成集装箱吞吐量年均复合增长97.64%,货物和集装箱吞吐量增速在东北沿海港口位居前列。2012年公司完成货物吞吐量9606万吨,同比增长25.80%;完成集装箱吞吐量125万TEU,同比增长76.1%,较快增速主要得益于东二线开通以及铁水联运业务开展。

表6 2010~2013年3月公司港口运营情况

指 标	2010 年	2011 年	2012 年	13 年 3 月
货物吞吐量(万吨)	5505	7637	9606	2732
其中:内贸货物	5051	7056	8974	2513
外贸货物	454	581	632	219
集装箱吞吐量(万标箱)	32	71	125	37
客运量(万人次)	14	18	19	4.4

资料来源:公司提供

注:客运量不含内贸客运人数

从货物中转方向来看,2012年公司内贸和外贸货物吞吐量分别完成8974万吨和632万吨,分别同比增长27.20%和8.80%,内贸货物吞吐量及增速明显高于外贸货物。2013年1~3月,公

司内、外贸货物吞吐量分别为2513万吨和219万吨。总体看,公司业务结构以内贸货物为主。

表7 公司近年散杂货主要品种吞吐量(单位:万吨,%)

种类	2010 年	2011 年	2012 年	同比 增长
煤炭	700	1171	1252	6.92
金属矿石	815	1084	1088	0.37
钢铁	467	605	628	3.80
矿建材料	2211	2428	3376	39.04
水泥	1	78	49	-37.18
木材	1	--	--	--
非金属矿石	88	51	59	15.69
粮食	126	216	365	68.98
集装箱	515	1013	1999	97.33

资料来源:公司提供

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,2012年上述货物吞吐量同比分别增长39.04%、97.33%、6.92%和15.69%。

海铁联运方面,公司新开通丹东港至长春站集装箱海铁联运班列之后,又相继在哈尔滨、佳木斯、牡丹江、齐齐哈尔、宝泉岭、延吉等地区建立了铁路运输节点,集装箱海铁联运业务已在东北东部城市群全面展开,为公司集装

箱吞吐量快速增长提供了保证。目前，公司已开通至仁川、南浦等国际港口，烟台、青岛、上海、宁波、厦门、海口等沿海港口的近 20 条集装箱班轮及客滚航线。

陆港建设方面，公司积极推进丹东港“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，其中本溪、沈阳、长春、四平、吉林、通化、牡丹江、哈尔滨、齐齐哈尔等地陆港已投入运营；位于黑河、伊春、同江、绥芬河、白城、白山、阿尔山、霍林郭勒、抚顺等地的陆港建设已完成前期工作，部分筹备运营。通化陆港为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为腹地货物承揽提供良好便利条件，促进了港口吞吐量快速增长。

业务合作方面，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，2012 年初公司购置了 500 辆新型散粮专用车投入到东北腹地，解决了束缚粮食贸易发展的运输瓶颈问题，既方便了客户，又增加了港口粮食货源。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。

公司客滚运输业务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）。2012 年公司完成客运量 19 万人次，同比增长 5.56%。

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。公司加快在东二线沿线及周边地区的陆港建设的同时，在华东、华南、长三角、珠三角等地区设立了专业物流分公司；在江苏、浙江、福建、广东等重点沿海地区建立办事机构并进行新的网点布局，实现物流体系向香港、新加坡、平泽、仁川、釜山等港口辐射，为丹东港实现北上南下物流大动脉的畅通和吞吐量的攀升打下坚实基础。

2012 年，公司物流贸易业务实现收入 32751.42 万元，同比增长 12.73%，已逐步成为公司新的收入增长点。随着公司对陆港设施和物流网络的持续加大投入，预计未来物流贸易业务将有较大增长空间。2013 年 1~3 月，物流贸易业务实现收入 3761.64 万元，占 2012 年全年的 11.49%。

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，公司相应建成使用 70 多万吨粮食筒仓和现代化粮食装卸系统。目前公司港口粮食年周

转能力达千万吨以上。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，二期工程主要车间及配套建设已近完工，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，2012 年丹东港完成粮食吞吐量 365 万吨，同比增长 68.98%，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有望大幅上升。

2011 年，公司与韩国大宇公司合资合作的丹东大宇海洋重工项目包括海洋工程装备制造、钢结构件制造、海洋工程装备维修和大型、超大型船舶制造等。项目整体达产后，将成为世界级海工装备制造基地。2012 年中韩合资建造完工大马力全回转拖轮和绞吸式挖泥船等大型工程船舶 8 艘，并通过了中国船级社的检验和认证，成为港口拖带和疏浚作业的主力船只。

5. 未来发展 发展规划

东二线的开通和北黄海经济带开发开放为丹东港带来了重大发展机遇。未来公司将以建设东北亚交通物流枢纽和具有现代大型产业集

群的国际贸易商港为定位，积极参与北黄海区域新型临港临海产业基地、重要的国际物流中心以及东北亚区域经济合作实验区开发建设；全面加快推进散杂货、集装箱、散粮、矿石、煤炭、油品化工等大型专业化泊位建设，积极发展和完善口岸、物流、商贸、临港工业等功能，尽快形成港口粮食物流、钢材物流、煤炭物流、矿石物流、集装箱物流、冷链物流、汽车物流及油品物流等现代综合物流体系。

投资建设

公司港口建设项目计划总投资 184.18 亿元，截至 2013 年 3 月底已累计完成 133.89 亿元，其中在建项目完成 133.24 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以及围海造地工程等港口生产项目。总体来看，未来三年公司在建和拟建的重大投资项目未来仍需投入 63.80 亿元，其中 2013 年 4~12 月计划投入 35.17 亿元；2014 年计划投入 26.16 亿元；2015 年计划投入 2.47 亿元。公司未来投资支出较大。

总体看，公司投资规模较大，存在一定对外筹资压力，未来债务规模有可能继续上升。

表4 截至2013年3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 2013 年 3 月底）	未来投资		
					2013 年 4~12 月	2014 年	2015 年
在建项目							
西南航道工程	2009	2013	60003.10	24125.50	35877.60		
南 1#2#泊位工程	2010	2011	70993.00	103377.13			
南 3#液体化工泊位工程	2010	2013	82624.00	69169.30	13454.70		
原 2-5#泊位更新改造工程	2009	2011	78063.00	108996.22			
15#5 万吨级通用泊位工程	2011	2013	35918.00	32619.93			
丹东港铁路改扩建工程	2010	2013	45208.00	69271.67	16728.33		
围海造地工程	2009	2013	378466.80	392016.38			
0#5 万吨级杂货泊位工程	2011	2013	48470.00	50418.55	4474.00		
109#10 万吨级通用泊位工程	2011	2012	62333.00	76580.05			

110#10 万吨级通用泊位工程	2011	2013	60272.00	51102.89	9169.11		
5-20 万吨出海航道整治工程	2009	2014	229732.50	152008.27	60702.43	17021.80	
生产、生活服务区工程	2011	2013	24841.00	11686.16	13154.84		
315#20 万吨级专业化矿石泊位工程	2011	2014	242600.00	151284.48	64799.92	26515.60	
108#10 万吨级通用泊位工程	2011	2013	57762.00	22789.50	34972.50		
202#15 万吨级杂货泊位工程	2012	2014	67360.00	16927.17	30479.03	19953.80	
合计			1544646.40	1332373.20	283812.46	63491.20	
拟建项目							
201#7 万吨级汽车滚装泊位	2012	2015	40776.00	5830.20	3149.90	27057.10	4738.80
203#15 万吨级杂货泊位工程	2012	2014	41742.00	168.81	13937.59	27635.60	
204#15 万吨级杂货泊位工程	2012	2014	40374.00	148.53	13263.27	26962.20	
208#5 万吨级客货滚装泊位工程	2012	2015	33000.00	8.33	9491.67	17050.00	6450.00
301#15 万吨级集装箱泊位工程	2013	2015	53624.00	302.66	9199.44	33515.60	10606.30
丹东国际航运中心工程	2012	2015	15363.00	51.13	800.00	11609.50	2902.37
疏港公路、铁路二期工程	2012	2014	52239.00		12000.00	40239.00	
丹东港通丹陆港建设项目	2012	2014	20000.00		6000.00	14000.00	
合计			297118.00	6509.66	67841.87	198069.00	24697.47
全部项目合计			1841764.40	1338882.86	351654.33	261560.20	24697.47

资料来源：公司提供

6. 经营效率

2010 年~2012 年，公司销售债权周转次数波动上升，总资产周转次数和存货周转次数均有所波动下降，2012 年上述指标分别为 25.22 次、12.53 次和 0.12 次。总体看，公司目前整体资产经营效率较高。

七、财务分析

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，2012 年财务报表经利安国富浩华会计师事务所审计，均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。公司 2013 年一季度财务数据未经审计。2012 年底公司合并报表范围新增丹东港集团牡丹江陆港物流有限公司、丹东港集团农垦

保泉岭陆港物流有限责任公司、丹东海鲜红港务有限公司等 3 家子公司，合并范围调整对财务数据可比性影响不大。

截至 2012 年底，公司资产（合并）总计 2883723.77 万元，所有者权益合计 1043944.31 万元（其中包含少数股东权益 321.42 万元）。2012 年公司实现营业收入 306096.41 万元，利润总额 107379.62 万元。

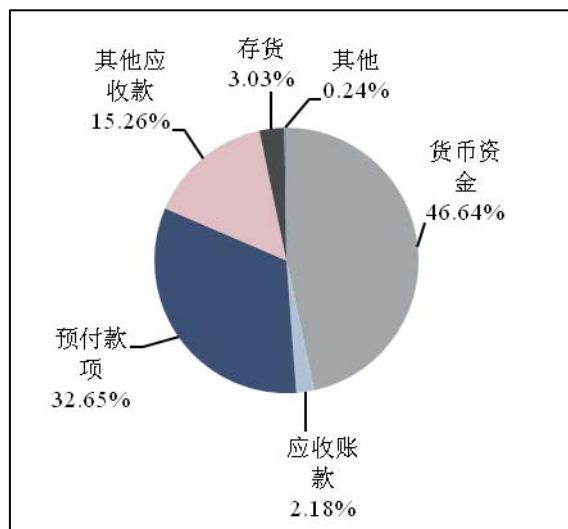
截至 2013 年 3 月底，公司资产（合并）总计 3163704.23 万元，所有者权益合计 1062981.46 万元（其中包含少数股东权益 353.72 万元）。2013 年 1~3 月，公司实现营业收入 66860.09 万元，利润总额 20479.78 万元。

1. 资产质量

2010~2012 年,公司资产年均增长 42.30%,截至 2012 年底,公司资产(合并)总计 2883723.77 万元。得益于货币资金的大幅提升,公司流动资产实现较快增长,2012 年底流动资产占总资产比例提升至 11.73%,主要由货币资金、预付账款、其他应收款及存货构成;公司非流动资产比重较高,主要有投资性房地产、固定资产及在建工程构成。

2010~2012 年,公司货币资金实现年均 37.20% 的增长,2012 年底公司货币资金 118172.07 万元,以银行存款为主,受限货币资金规模有所提升,占货币资金总额的 46.39%。

图 4 截至 2012 年底公司流动资产构成



来源:公司审计报告

往来款方面,近年来公司应收账款逐年下降,2012 年底公司应收账款余额 7364.32 万元,其中 1 年以内款项占比 86.10%,公司计提了 5%的坏账准备。2012 年底未结清应收账款主要为应收丹东帕斯特谷物有限公司及丹东市财政局(公共设施费)相关款项。预付账款年均增长 40.33%,2012 年底为 110440.82 万元,其中 1 年以内款项占比 88.58%,年末未结清的预付款项主要为预付设备款。2010~2012 年,公司其他应收款年均下降 8.37%,截至 2012 年底公司其他应收款余额 51617.84 万元,同比有 12.57% 的增长,主要为应收的融资租赁款及向

丹东市铁路建设领导小组办公室的款项。其他应收款方面,1 年内款项占比 86.74%,公司计提坏账准备比例 5%。整体看,公司往来款规模较大,但普遍账龄较短,坏账准备计提较充分,整体风险较小。

2010~2012 年,公司存货年均增长 108.14%,增长主要为 2011 年度的存货规模扩大,2012 年度存货规模基本保持稳定。2012 年底,公司存货 10253.27 万元,其中原材料占比 89.14%,低值易耗品占比 10.86%,公司未对存货计提跌价准备。

2010~2012 年,公司投资性房地产增速较快,年均复合增长 54.37%,2012 年底为 715028.97 万元,主要由土地使用权成本(占比 93.87%)及公允价值变动累计额(占比 6.13%)构成。其中,2011 年投资性房地产规模增长迅速,主要来自新增用于出租的土地使用权以及原有土地使用权公允价值变动,出租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。

2010~2012 年,随着在建工程持续结转,公司固定资产年均增长 13.84%,2012 年底为 205637.74 万元。从固定资产原值来看,港务设施、库场设施及装卸机械设备分别占比 31.72%、20.58%、37.35%。截至 2012 年底,公司固定资产累计折旧 100425.31 万元。2010~2012 年,公司在建工程年均增长 49.54%,2012 年底为 1544760.36 万元,主要为围海造地工程以及泊位建设改造工程。近三年,公司无形资产年均增长 17.87%,2012 年底为 70583.99 万元,从无形资产原值来看,土地使用权占比 62.29%,海域使用权占比 37.71%。

截至 2013 年 3 月底,公司资产(合并)总计 3163704.23 万元,较 2012 年底增长 9.71%。由于货币资金及存货均有不同程度的下滑,公司流动资产较 2012 年底下降 8.58%,流动资产

比重下滑至 9.78%。非流动资产方面,除在建工程持续增加外,其他主要科目均基本保持稳定。

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,货币资金和往来款规模较大,往来款账龄较短,但货币资金中受限资金较多;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。

2. 负债及所有者权益

所有者权益

2010~2012 年,公司所有者权益年均增长 37.37%,截至 2012 年底,公司所有者权益合计 1043944.31 万元,其中实收资本、资本公积及未分配利润分别占所有者权益的 7.00%、55.02%、33.44%。近三年,公司实收资本始终保持稳定,资本公积年均增长 46.46%,2011 年资本公积同比大幅增长 115.69%,主要是当年新增投资性房地产公允价值变动形成的资本溢价。截至 2013 年 3 月底,所有者权益合计 1062981.46 万元,较 2012 年增长 1.82%。总体看,公司所有者权益稳定性一般。

负债

2010~2012 年,公司负债年均增幅 45.34%,其中流动负债年均增长 92.87%,非流动负债年均增长 35.86%。流动负债的较快增长系短期借款、应付票据及其他流动负债的快速增长所致。截至 2012 年底,公司负债合计 1839779.45 万元。

2010~2012 年,随着公司筹资力度的加大,公司短期借款实现年均 46.06%的增幅,2012 年底为 90400.00 万元,全部为抵押借款及信用借款。

近年来,随着针对上游大量的票据结算,应付票据规模大增,近三年应付票据年均增长 425.36%,2012 年底为 138000.00 万元,全部为银行承兑汇票。2010~2012 年,公司应付账款年均增长 12.29%,2012 年底应付账款余额

10600.00 万元,同比有所下滑,其中 1 年以内款项占比 82.50%。其他应付款方面,截至 2012 年底,其他应付款账面余额 13297.60 万元,规模同比有所下降,主要系结清了部分往来款项及设备质保金。其中 1 年以内款项占比 39.14%,1~3 年款项占比 60.80%。

截至 2012 年底,公司其他流动负债 100000.00 万元,为 2012 年新发的短期融资券(“12 丹东港 CP001”,10 亿元,365 天,票面利率 5.17%)。

非流动负债方面,2010~2012 年,长期借款年均增长 18.34%,截至 2012 年底,公司长期借款 796611.00 万元,全部为抵押借款。近三年,随着公司直接融资规模的扩大,公司应付债券年均增长 70.29%,截至 2012 年底为 290000.00 万元,主要由“10 丹东港 MTN1”(10 亿元,365 天,票面利率 4.74%)、“11 丹东港 MTN1”(10 亿元,3 年,票面利率 6.00%)及“12 丹东港 MTN1”(9 亿元,5 年,票面利率 5.26%)构成。

2010~2012 年,公司长期应付款年均增长 114.33%,截至 2012 年底,公司长期应付款余额 202794.48 万元,同比有所下滑,主要为应付工程及设备款。

截至 2013 年 3 月底,公司负债总额 2100722.77 万元,较 2012 年底增长 14.18%,其中由于长期借款、应付债券(“13 丹东港 MTN1”,9 亿元,5 年,票面利率 5.67%)及长期应付款均有不同程度的上升,流动负债中短期借款、应付票据及其他应付款均有不同程度的下降,公司非流动负债同比增长 33.09%,非流动负债占负债比例进一步提升至 87.34%。

2010~2012 年,公司全部债务规模快速提升,年均增幅 43.72%,其中短期债务年均增幅高达 160.48%。截至 2012 年底,公司全部债务 1510462.35 万元,其中短期债务占全部债务 28.06%,公司以长期债务为主。随着债务规模的快速增长,2012 年底公司资产负债率、全部债务资本化比率及长期债务资本化比率分别同

比提升 3.82 个百分点、7.75 个百分点、4.64 个百分点，2012 年底上述三项指标分别为 63.80%、59.13%、51.00%。截至 2013 年 3 月底，公司全部债务规模略有提升至 1581346.54 万元，但随着短期债务规模的下滑及长期债务规模的提升，公司债务结构有所变化，短期债务占比下降至 14.86%。2013 年 3 月底，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分别提升至 66.40%、59.80%、55.88%。

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，债务结构基本合理。同时，随着公司直接与间接融资力度增大，公司有息债务规模逐年提升，债务负担有所加重。

3. 盈利能力

2010~2012 年，公司营业收入年均增长 36.01%，营业成本增长 31.53%，增幅略小于营业成本。2012 年，公司实现营业收入和营业成本分别为 306096.41 万元和 128183.08 万元，营业成本同比增长过快，主要由于砂石销售为主的其他业务毛利率走低所致。

期间费用方面，2010~2012 年，公司期间费用分别为 34562.54 万元、58775.80 万元、72793.15 万元，年均增长 45.13%，主要为随着债务规模的扩张，财务费用大幅提升所致。近三年，公司财务费用年均增长 76.56%，2012 年 40177.35 万元。近三年，公司期间费用占营业收入比例分别为 20.89%、25.96%、23.78%。公司期间费用控制能力较弱。

2011 及 2012 年，公司分别实现公允价值变动收益分别为 31692.58 万元和 12149.76 万元，主要为投资性房地产增值所致。2010~2012 年，公司利润总额年均增长 39.51%，2012 年公司实现利润总额 107379.62 万元。

盈利指标来看，由于 2012 年成本相对较快的增长及资产、权益规模的迅速提升，公司营业利润率、总资本收益率及净资产收益率均有

所回落。近三年，上述三项指标加权平均分别为 55.40%、7.09%、9.11%，2012 年，上述三项指标分别为 54.98%、6.89%、8.98%。

2013 年 1~3 月，公司实现营业收入 66860.09 万元；营业利润率提升至 63.04%；实现利润总额 20479.78 万元。

总体看，公司盈利能力较强，在行业中处于上游水平。虽 2012 年盈利指标有所下滑，但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。

4. 偿债能力

从短期偿债能力指标看，2010~2012 年，由于流动负债的过快增长，流动比率及速动比率呈现较大程度的下滑，近三年，上述两项指标加权平均值分别为 202.63%、99.82%，截至 2012 年底，上述两项指标分别降至 73.36%、71.13%。2012 年，经营现金流动负债比 32.87%，同比下降 19.71 个百分点。截至 2013 年 3 月底，公司流动比率及速动比率分别回升至 116.31%、114.81%。近年来，公司短期偿债能力指标有所波动，综合考虑公司受限资金规模较大等因素，公司短期偿债能力一般。

从长期偿债能力指标看，2010~2012 年，随着公司 EBITDA 及债务规模同时扩张，EBITDA/利息倍数呈现波动，近三年分别为 2.33 倍、2.35 倍、2.00 倍；相应的全部债务/EBITDA 分别为 9.04 倍、6.80 倍、9.21 倍。公司长期偿债能力一般。但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显著提高。

截至 2013 年 3 月底，公司对外担保余额约为 226236.25 万元，担保比率 21.28%，其中保证担保余额约为 94311.85 万元，土地使用权抵押担保余额约为 131924.40 万元。被担保单位主要为丹东帕斯特谷物有限公司及丹东航道工程局有限责任公司，被担保方主要为与公司同一控制人下的关联方。

截至 2013 年 3 月底,公司共获银行授信额度 1902025.00 万元,未使用授信额度 870678.50 万元,公司间接融资渠道通畅。

5. 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-201304357280),截至 2013 年 4 月 3 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。

6. 抗风险能力

公司是丹东地区唯一综合性港口运营企业,在货运资源、区域位置、业务拓展、港口集疏运条件等方面具备综合优势。近年来,受东二线全线贯通、港区产能逐步释放以及腹地货源承揽力度不断加强等因素影响,公司货物及集装箱吞吐量快速上升,带动了收入及利润持续增长。未来随着内陆无水港建设、铁水联运业务以及物流网络的完善,公司整体竞争实力有望进一步增强。

总体看,公司整体抗风险能力强。

线沿线腹地货源的承揽,并加快港区吞吐能力提升,为货物吞吐量增长提供有力保证,从而带动营业收入及利润规模保持增长趋势。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。

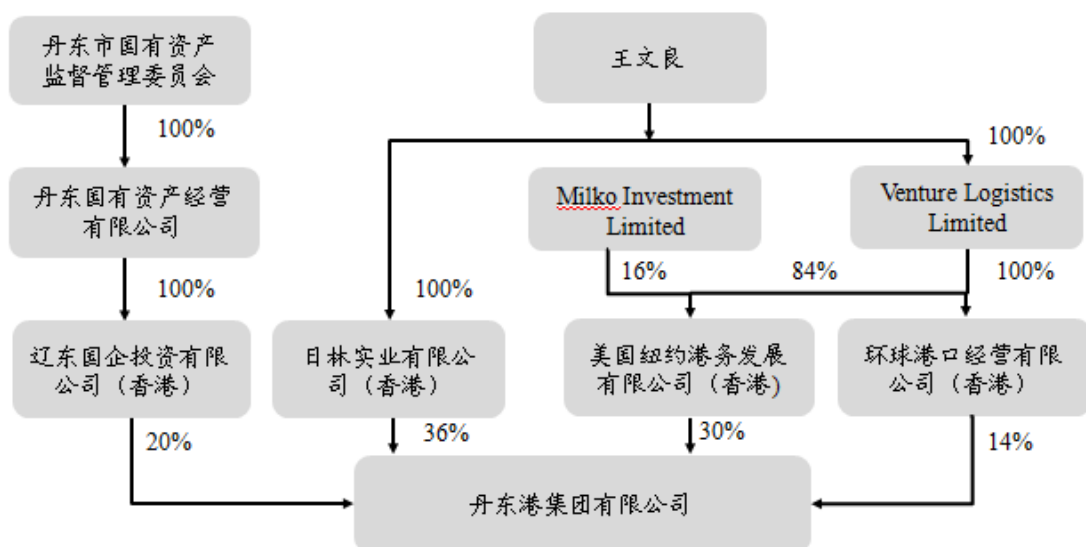
八、结论

公司是辽宁东部的大型港口运营企业,在货运资源、区域位置、业务拓展、港口集疏运条件等方面具备综合优势。近年来,受东二线全线贯通、港区产能逐步释放以及腹地货源承揽力度不断加强等因素影响,公司货物及集装箱吞吐量快速上升,带动了收入及利润持续增长。

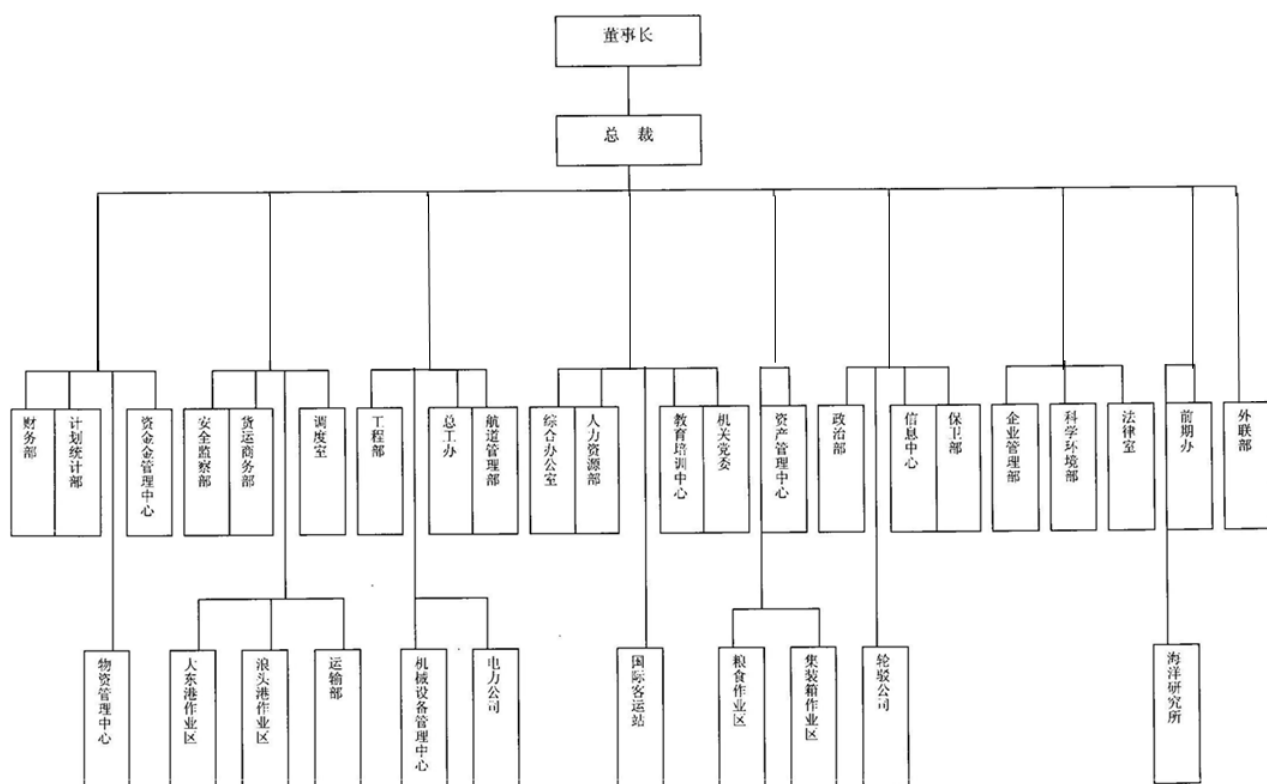
目前公司资产整体质量良好,整体盈利能力较强。公司近年来投资建设的资本支出较大,债务规模增长较为迅速,未来几年仍处于港口基础设施建设的高峰期,面临一定的对外融资压力。

未来公司将继续通过建设内陆无水港、铁水联运业务以及完善物流网络等方面加强东二

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）

项目	2010 年	2011 年	2012 年	变动率(%)	2013 年 3 月
流动资产：					
货币资金	83817.64	64941.17	157777.56	37.20	118172.07
交易性金融资产					
应收票据		2154.00	121.12		366.69
应收账款	17390.68	14638.04	7364.32	-34.93	3535.91
预付款项	56083.24	96034.65	110440.82	40.33	134068.70
应收利息					
应收股利					
其他应收款	61480.93	45854.74	51617.84	-8.37	49153.76
存货	2366.72	10213.76	10253.27	108.14	3963.65
一年内到期的非流动资产					
其他流动资产		707.00	707.00		
流动资产合计	221139.21	234543.36	338281.91	23.68	309260.78
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					
投资性房地产	300056.72	702879.21	715028.97	54.37	715028.97
固定资产	158689.04	163828.81	205637.74	13.84	204186.33
在建工程	690801.16	1237021.63	1544760.36	49.54	1852023.40
工程物资					
固定资产清理					
生产性生物资产					
油气资产					
无形资产	50801.72	40931.76	70583.99	17.87	73041.57
开发支出					
商誉					
合并价差					
长期待摊费用	2426.95	1750.00	9213.41	94.84	9945.82
递延所得税资产	197.59	262.17	217.38	4.89	217.35
其他非流动资产					
非流动资产合计	1202973.18	2146673.59	2545441.86	45.46	2854443.45
资产总计	1424112.39	2381216.95	2883723.77	42.30	3163704.23

附件 2-2 合并资产负债表（负债及所有者权益）

（单位：人民币万元）

项目	2010 年	2011 年	2012 年	变动率(%)	2013 年 3 月
流动负债：					
短期借款	42375.00	66798.00	90400.00	46.06	65000.00
交易性金融负债					
应付票据	5000.00	52621.85	138000.00	425.36	70000.00
应付账款	8407.42	16645.04	10600.33	12.29	10652.30
预收款项	44326.67	920.38	2412.68	-76.67	0.54
应付职工薪酬	249.94	217.39	213.61	-7.55	268.30
应交税费	1959.45	4074.38	2617.68	15.58	2946.52
应付利息	855.83	5973.33	8157.00	208.72	7743.25
应付股利					
其他应付款	5699.56	21304.79	13297.60	52.74	9293.10
一年内到期的非流动负债	15093.41	63845.14	95451.35	151.48	
其他流动负债			100000.00		100000.00
流动负债合计	123967.28	232400.29	461150.24	92.87	265904.00
非流动负债：					
长期借款	568845.06	623784.97	796611.00	18.34	966346.54
应付债券	100000.00	200000.00	290000.00	70.29	380000.00
长期应付款	44145.96	287690.65	202794.48	114.33	399248.49
专项应付款					
预计负债					
递延收益					
递延所得税负债	33963.67	80014.04	84866.68	58.07	84866.68
其他非流动负债		4357.06	4357.06		4357.06
非流动负债合计	746954.69	1195846.72	1378629.21	35.86	1834818.77
负债合计	870921.97	1428247.01	1839779.45	45.34	2100722.77
所有者权益：					
实收资本(或股本)	73053.95	73053.95	73053.95	0.00	73053.95
资本公积	267788.92	577602.14	574426.68	46.46	574426.68
减：库存股					
盈余公积	28798.64	37740.96	47073.01	27.85	47073.01
专项储备					
未分配利润	183358.04	264358.18	349069.25	37.98	368074.10
外币报表折算差额					
归属于母公司权益合计	552999.55	952755.23	1043622.89	37.38	1062627.74
少数股东权益	190.87	214.71	321.42	29.77	353.72
所有者权益合计	553190.42	952969.94	1043944.31	37.37	1062981.46
负债和所有者权益总计	1424112.39	2381216.95	2883723.77	42.30	3163704.23

附件 3 合并利润表

(单位: 人民币万元)

项目	2010 年	2011 年	2012 年	变动率(%)	2013 年 1~3 月
一、营业收入	165469.38	226418.76	306096.41	36.01	66860.09
减: 营业成本	74096.83	88523.39	128183.08	31.53	22747.47
营业税金及附加	4126.05	6815.12	9620.92	52.70	1963.29
销售费用	605.29	880.68	895.90	21.66	215.10
管理费用	21068.79	26595.70	31719.91	22.70	8523.31
财务费用	12888.46	31299.41	40177.35	76.56	12933.16
资产减值损失	588.43	361.27	-424.77		
加: 公允价值变动收益		31692.58	12149.76		
投资收益	-156.59			-100.00	
其中: 对合营企业投资收益					
汇兑收益					
二、营业利润	51938.93	103635.76	108073.78	44.25	20477.76
加: 营业外收入	3560.32	27.27	40.59	-89.32	6.27
减: 营业外支出	326.71	647.24	734.76	49.97	4.25
其中: 非流动资产处置损失					
三、利润总额	55172.54	103015.79	107379.62	39.51	20479.78
减: 所得税费用	5710.51	13049.48	13637.10	54.53	2254.08
四、净利润	49462.03	89966.30	93742.51	37.67	18225.70
其中: 归属于母公司的净利润	49431.31	89942.46	93635.80	37.63	18193.41
少数股东损益	30.72	23.84	106.71	86.39	32.30

附件 4-1 合并现金流量表

(单位: 人民币万元)

项目	2010 年	2011 年	2012 年	变动率(%)	2013 年 1~3 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	190423.49	229329.82	314014.19	28.41	78975.92
收到的税费返还	1412.53			-100.00	
收到其他与经营活动有关的现金	66851.20	13517.11	27637.38	-35.70	3286.72
经营活动现金流入小计	258687.21	242846.93	341651.58	14.92	82262.65
购买商品、接受劳务支付的现金	82268.34	56077.26	69312.49	-8.21	11103.19
支付给职工以及为职工支付的现金	7571.57	11473.18	12448.56	28.22	3658.08
支付的各项税费	11791.62	18992.33	25890.89	48.18	5708.43
支付其他与经营活动有关的现金	21452.39	34102.93	82420.72	96.01	5985.53
经营活动现金流出小计	123083.92	120645.70	190072.65	24.27	26455.23
经营活动产生的现金流量净额	135603.29	122201.23	151578.92	5.73	55807.41
二、投资活动产生的现金流量:					
处置固定资产和其他长期资产收回的现金净额		0.03			
收到其他与投资活动有关的现金			18980.00		
投资活动现金流入小计		0.03	18980.00		
购建固定资产、无形资产等支付的现金	434931.02	341208.88	558585.10	13.33	198602.98
投资支付的现金					
取得子公司等支付的现金净额					
支付其他与投资活动有关的现金	0.69	18980.00	0.00	-100.00	
投资活动现金流出小计	434931.70	360188.88	558585.10	13.33	198602.98
投资活动产生的现金流量净额	-434931.70	-360188.85	-539605.10		-198602.98
三、筹资活动产生的现金流量:					
吸收投资收到的现金	239.69			-100.00	
取得借款收到的现金	395917.80	295455.20	338132.40	-7.59	135500.00
发行债券收到的现金			189600.00	0.00	90000.00
收到其他与筹资活动有关的现金	47094.80	45527.22	75445.84	26.57	83240.11
筹资活动现金流入小计	443252.29	340982.42	603178.23	16.65	308740.11
偿还债务支付的现金	102621.44	67157.34	110098.00	3.58	86615.81
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	12534.87	52870.31	35396.10	68.04	20700.42
支付其他与筹资活动有关的现金	1205.53	1842.66	50021.35	544.15	64233.81
筹资活动现金流出小计	116361.84	121870.32	195515.45	29.62	171550.03
筹资活动产生的现金流量净额	326890.45	219112.10	407662.78	11.67	137190.08
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-2.38	-0.96	-0.21	-70.09	
五、现金及现金等价物净增加额	27559.66	-18876.47	19636.39	-15.59	-5605.49
加: 期初现金及现金等价物余额	56257.98	83817.64	64941.17	7.44	84577.56
六、期末现金及现金等价物余额	83817.64	64941.17	84577.56	0.45	78972.07

附件 4-2 合并现金流量表补充资料

(单位：人民币万元)

项目	2010 年	2011 年	2012 年	变动率(%)
1、将净利润调为经营活动现金流量：				
净利润	49462.03	89966.30	93742.51	37.67
加：资产减值准备	588.43	361.27	-424.77	
固定资产折旧及其他	11878.79	13796.95	16536.74	17.99
无形资产摊销	1393.40	783.75	683.98	-29.94
长期待摊费用摊销	423.77			-100.00
处置固定资产、无形资产等损失	-8.43			
固定资产报废损失	3.48	0.08		-100.00
公允价值变动损失		-31692.58	-12149.76	
财务费用	11392.78	30432.26	39483.65	86.16
投资损失	156.59			-100.00
递延所得税资产减少	-197.59	-64.58	44.79	
递延所得税负债增加		3803.11	1677.18	
待摊费用减少				
预提费用增加				
存货的减少	-2098.83	-7847.04	-39.50	
经营性应收项目的减少	-34043.43	44627.54	24274.61	
经营性应付项目的增加	97289.53	-21965.84	-12250.50	
其他	-637.25			
经营活动产生的现金流量净额	135603.29	122201.23	151578.92	5.73

附件 5 主要计算指标

项 目	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年 3 月
经营效率				
销售债权周转次数(次)	13.27	13.25	25.22	--
存货周转次数(次)	39.76	14.07	12.53	--
总资产周转次数(次)	0.14	0.12	0.12	--
现金收入比(%)	115.08	101.29	102.59	118.12
盈利能力				
营业利润率 (%)	52.73	57.89	54.98	63.04
总资本收益率(%)	6.55	7.80	6.89	--
净资产收益率(%)	8.94	9.44	8.98	--
财务构成				
长期债务资本化比率(%)	54.73	46.36	51.00	55.88
全部债务资本化比率(%)	56.93	51.38	59.13	59.80
资产负债率(%)	61.16	59.98	63.80	66.40
偿债能力				
流动比率(%)	178.39	100.92	73.36	116.31
速动比率(%)	176.48	96.53	71.13	114.81
经营现金流动负债比(%)	109.39	52.58	32.87	--
EBITDA 利息倍数(倍)	2.33	2.35	2.00	--
全部债务/EBITDA(倍)	9.04	6.80	9.21	--
筹资前现金流量净额债务保护倍数(倍)	-0.41	-0.24	-0.26	--
筹资前现金流量净额利息偿还能力(倍)	-8.62	-3.78	-4.72	--

注：公司 2013 年一季度财务数据未经审计。

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%
营业利润率	(营业收入 - 营业成本 - 营业税金及附加) / 营业收入 × 100%
债务结构指标	
资产负债率	负债总额 / 资产总计 × 100%
全部债务资本化比率	全部债务 / (长期债务 + 短期债务 + 所有者权益) × 100%
长期债务资本化比率	长期债务 / (长期债务 + 所有者权益) × 100%
担保比率	担保余额 / 所有者权益 × 100%
长期偿债能力指标	
EBITDA 利息倍数	EBITDA / 利息支出
全部债务 / EBITDA	全部债务 / EBITDA
筹资活动前现金流量净额债务保护倍数	筹资活动前现金流量净额 / 全部债务
短期偿债能力指标	
流动比率	流动资产合计 / 流动负债合计 × 100%
速动比率	(流动资产合计 - 存货) / 流动负债合计 × 100%
经营现金流动负债比	经营活动现金流量净额 / 流动负债合计 × 100%
筹资活动前现金流量净额利息偿还能力	筹资活动前现金流量净额 / 利息支出

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

附件 7 主体长期信用等级设置及其含义

注：根据中国人民银行2006年3月29日发布的“银发〔2006〕95号”文《中国人民银行信用评级管理指导意见》，以及2006年11月21日发布的《信贷市场和银行间债券市场信用评级规范》等文件的有关规定，主体长期信用等级划分成三等九级，分别用AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC和C表示，其中，除AAA级，CCC级（含）以下等级外，每一个信用等级可用“+”、“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。

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

注：银行间债券市场中长期债券信用等级设置及其含义同主体长期信用等级。

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。

