

信用等级公告

联合[2011] 029 号

联合资信评估有限公司通过对丹东港集团有限公司及其拟发行的 2011 年度第一期中期票据的信用状况进行综合分析和评估，确定

丹东港集团有限公司
主体长期信用等级为

AA⁻

丹东港集团有限公司
2011 年度第一期中期票据的信用等级为

AA⁻

特此公告。

联合资信评估有限公司
二零一一年一月十一日



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 2011 年度第一期中期票据信用等级自本期中期票据发行之日起至到期兑付日有效；根据跟踪评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

联合资信评估有限公司
二零一一年一月十一日



丹东港集团有限公司

2011 年度第一期中期票据信用评级报告

评级结果:

主体长期信用等级: AA⁻

评级展望: 稳定

本期中期票据信用等级: AA⁻

本期中期票据发行额度: 10 亿元

本期中期票据期限: 3 年

评级时间: 2011 年 1 月 11 日

财务数据

项 目	2007 年	2008 年	2009 年	10 年 9 月
资产总额(亿元)	32.27	73.29	99.40	122.69
所有者权益(亿元)	8.38	38.07	50.92	54.89
长期债务(亿元)	9.78	18.56	35.90	52.48
全部债务(亿元)	12.56	25.05	44.59	60.11
主营业务收入 (亿元)	5.17	6.68	9.17	11.50
利润总额 (亿元)	1.31	2.44	12.17	4.20
EBITDA(亿元)	2.76	4.06	14.48	--
经营性净现金流(亿元)	2.43	4.06	4.69	13.92
主营业务利润率(%)	48.04	53.88	61.15	52.36
净资产收益率(%)	15.64	6.40	23.90	--
资产负债率(%)	74.04	48.06	48.74	55.24
全部债务资本化比率(%)	59.99	39.69	46.67	52.26
流动比率(%)	118.84	117.47	141.09	131.28
全部债务/EBITDA(倍)	4.56	6.17	3.08	--
EBITDA 利息倍数(倍)	3.02	2.72	6.21	--
EBITDA/本期发债额度(倍)	0.28	0.41	1.45	--

注: 公司 2010 年三季度财务数据未经审计。

分析师

张 成 谢凌艳

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甲 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, 在区位优势、货运资源、业务拓展、政策支持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、及公司未来计划投资规模大, 筹资压力上升等对公司经营与财务状况可能带来的不利影响。

公司资产整体质量良好, 负债水平适宜, 整体盈利能力较强。随着在建港口基础设施项目逐步投入运营以及外部铁路公路等交通环境的改善, 公司产能有望得以释放并快速增长, 整体竞争实力有望进一步提升, 联合资信对公司评级展望为稳定。

基于对公司主体长期信用及本期中期票据偿还能力的综合评估, 联合资信认为, 公司本期中期票据到期不能偿还的风险较低, 安全性较高。

优势

1. 公司是辽宁东部的大型港口运营企业, 是东北东部最近的出海口, 区位优势显著。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. 公司所处腹地经济增长速度快, 货运资源丰富, 公司业务发展具有良好的外部环境。
3. 随着公司港口建设规模的加大、港口条件的逐年改善, 货物吞吐量和收入规模持续快速增长, 公司整体的发展态势良好。
4. 公司资产整体质量良好, 负债水平适宜, 总体盈利能力较强。

关注

1. 港口行业的发展受国内外经济波动影响较大。
2. 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。
3. 公司目前正在从事的港口基础设施项目总体投资规模大，未来筹资压力上升。
4. 公司长、短期借款占公司负债合计比重大，且绝大部分为土地抵押贷款。
5. 公司 2009 年利润总额中投资收益贡献较大。

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2010年9月底，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%，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，美国纽约港务发展有限公司和环球港口经营有限公司为境外公司（香港），日林实业有限公司为王文良先生持股100%的香港公司，日林实业有限公司与原股东日林建设集团有限公司同属王文良先生实际控制，公司实际控制人为王文良先生。

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2012-01-01）；沿海、内河货运（水路运输许可证有效期至2011-04-20）；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。

截至2010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、资产管理部、企业管理部、科学环境部、法律室、安全监查部、工程部、航道管理部、货运商务部、营运管理部、总工办、工程管理部、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等5家全资或控股子公司；共有在职员工2200人。

截至2009年底，公司（合并）资产总额994004.43万元，负债合计484486.51万元，所有者权益合计509235.76万元，少数股东权益282.15万元。2009年公司实现主营业务收入91705.24万元，利润总额121693.05万元。

截至2010年9月底，公司（合并）资产总额1226855.53万元，负债合计677725.34万元，所有者权益合计548935.55万元，少数股东权益194.65万元。2010年1~9月，公司实现主营业务收入114967.70万元，利润总额42027.45万元。

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、本期中期票据概况

公司于2010年注册总额度为20亿元的中期票据，其中2010年第一期期限为5年的10亿元中期票据“10 丹东港 MTN1”已于2010年10月26日发行。公司现计划发行2011年度第一期额度为10亿元，期限为3年的中期票据（以下简称“本期中期票据”），本期中期票据为固定利率票据，采用单利按年付息，不计复利，逾期不另计息；每年付息一次，到期一次还本，最后一期利息随本金的兑付一起支付。

本期中期票据无担保。

本期中期票据所募集的资金将用于调整公司债务结构，补充营运资金，其中5.5亿元用于调整债务结构，其余4.5亿元用于补充营运资金，具体如下

1. 调整债务结构

公司总负债规模中，长期银行借款比重较高，且均为浮动利率，受市场变动影响较大。公司拟将本期中期票据募集资金中的5.5亿元用于偿还公司本部即将到期的银行贷款及相

应债务，调整和优化本部债务结构。本期中期票据的发行，有利于公司进一步增加直接债务融资比重，优化债务结构，降低融资成本。

2. 补充营运资金

近年来，公司保持较快的发展速度，规模稳步扩大。为迎接 2011 年东北东部铁路及高速公路全线建成通车，匹配腹地内货运资源爆炸式增长对公司吞吐承接能力的要求，公司拟定了相应的发展规划，预计在未来将有较大幅度的业务增长，公司运营成本、维护成本相应增加，对流动资金的需求也将有较大规模增长。为配合大东港区逐步建成投产，预计公司未来用于主航道、西南航道、码头前沿航道维护疏浚费保持在年均 2 亿元左右的资金需求；港区内铁路维护费及地方铁路使用费每年将产生约 1 亿元的费用；此外，公司用于新增 300 万 m² 堆场、堆货取货设施、装卸设施、平面运输车辆等设备添置费用，以及港区新建铁路和原有铁路改造配套增加的机车及装卸机具购置费用预计分别需 1.5 亿元和 1 亿元。公司拟将本期中期票据募集资金中的 4.5 亿元用于补充未来本部主营业务运营的资金需求，保证业务运营的顺利进行。

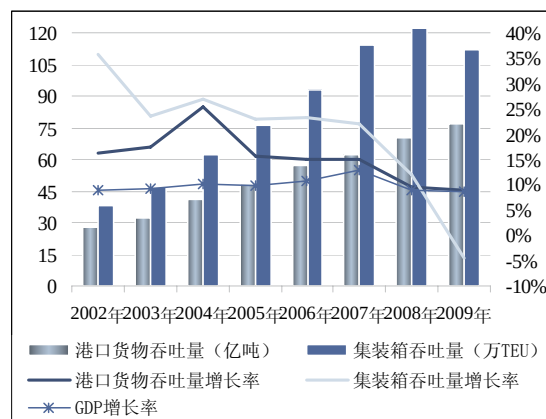
三、行业分析

1. 行业现状

港口是综合运输的枢纽，在整个运输系统中起着举足轻重的作用。港口发展与经济发展之间的关系尤为密切，作为国民经济和社会发展的重要基础设施，中国港口的吞吐能力和吞吐量持续上升，自 2000 年以来，其增长速度一直大大高于 GDP 增速（见图 1）。2007 年，中国港口行业共完成货物吞吐量 64.10 亿吨，同比增长 15.10%，完成外贸货物吞吐量 18.49 亿吨，同比增长 14.6%。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，全年共完成货物吞吐量 70.22 亿吨，同比增长了 9.6%。2009 年，全国港口完成货物吞吐量 76.57 亿吨，比上年增长 9.0%，增速比上年回落 0.5 个百分点；完成外贸货物吞吐量 21.80 亿吨，增长 9.8%，增速提高 2.4 个百分点

图 1 近年来中国港口吞吐量与 GDP 增长比较

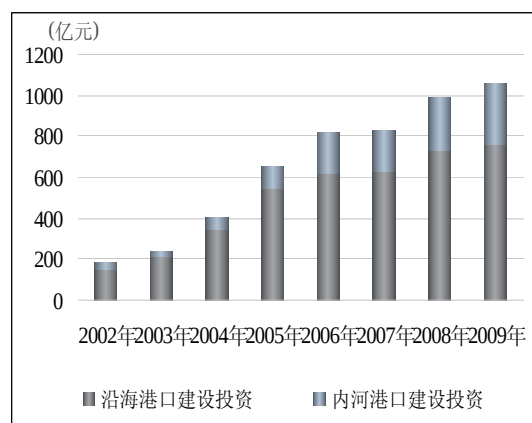


资料来源：公路水路交通行业发展统计公报和国家统计局

水运建设投资平稳增长

根据交通部《2009 年公路水路交通行业发展统计公报》，2009 年，全国沿海及内河建设完成投资 1059.88 亿元，比上年增长 7.3%。其中沿海建设完成投资 758.32 亿元，增长 3.2%；内河建设完成投资 301.57 亿元，增长 19.6%。

图 2 近年来中国经济和港口建设投资情况



资料来源：公路水路交通行业发展统计公报

2009 年，沿海港口新建及改（扩）建码头泊位 158 个，新增吞吐能力 33858 万吨，其中

万吨级以上泊位 85 个，新增吞吐能力 31921 万吨。内河港口新建及改（扩）建码头泊位 312 个，新增吞吐能力 10472 万吨，其中万吨级以上泊位 17 个，新增吞吐能力 3195 万吨。全年新增及改善内河航道里程 967 公里。

沿海港口码头泊位持续增加、大型化和专业化程度进一步提升

根据交通部《2009 年公路水路交通行业发展统计公报》，截至 2009 年底，全国港口拥有生产用码头泊位 31429 个，其中万吨级及以上泊位 1554 个，比上年底分别增加 379 个和 138 个。全国沿海港口拥有生产用码头泊位 5320 个，其中万吨级及以上泊位 1261 个，比上年底分别增加 201 个和 104 个；内河港口拥有生产用码头泊位 26109 个，其中万吨级及以上泊位 293 个，比上年底分别增加 178 个和 34 个。

港口码头泊位大型化、专业化程度进一步提升。全国港口万吨级及以上泊位中，1—3 万吨级（不含 3 万吨级）泊位 682 个，3—5 万吨级（不含 5 万吨级）泊位 276 个，5—10 万吨级（不含 10 万吨级）泊位 427 个，10 万吨级以上泊位 169 个，比 2008 年底分别增加 26 个、24 个、61 个和 27 个。其中沿海港口万吨级及以上泊位中，1—3 万吨级、3—5 万吨级、5—10 万吨级、10 万吨级以上泊位分别为 533 个、193 个、371 个和 164 个，比 2008 年底分别增加 16 个、16 个、47 个和 25 个。内河港口万吨级及以上泊位中，1—3 万吨级、3—5 万吨级、5—10 万吨级、10 万吨级以上泊位分别为 149 个、83 个、56 个和 5 个，比 2008 年底分别增加 10 个、8 个、14 个和 2 个。全国万吨级及以上泊位中，通用散货泊位 274 个，通用件杂货泊位 284 个，专业化泊位 863 个，比 2008 年底分别增加 22 个、12 个和 85 个。专业化泊位中，集装箱泊位 280 个，煤炭泊位 168 个，金属矿石泊位 44 个，原油泊位 66 个，成品油泊位 108 个，散装粮食泊位 24 个。

综合性大型枢纽港发展势头良好

2009 年，货物吞吐量超过亿吨的港口由上

年的 16 个增加到 20 个。其中沿海亿吨港口为 16 个（见表 1）。至此，中国已成为世界上拥有亿吨港口最多的国家。

表 1 2009 年货物吞吐量超过亿吨的港口情况

排 名	港 口	吞吐量（亿吨）
1	宁波—舟山港	5.77
2	上海港	4.95
3	天津港	3.81
4	广州港	3.64
5	青岛港	3.15
6	大连港	2.72
7	秦皇岛港	2.49
8	苏州港	2.46
9	深圳港	1.94
10	日照港	1.81
11	营口港	1.76
12	唐山港	1.76
13	烟台港	1.24
14	湛江港	1.18
15	厦门港	1.11
16	连云港港	1.08
17	湖州港	1.49
18	南通港	1.36
19	南京港	1.21
20	江阴港	1.01

资料来源：公路水路交通行业发展统计公报

受金融危机影响，集装箱吞吐量小幅下降

2007 年，中国港口集装箱吞吐量突破 1 亿 TEU，达 1.14 亿 TEU，同比增速达到 22.3%。2008 年，受中国进出口贸易增速回落的影响，全国港口完成集装箱吞吐量 1.28 亿 TEU，比 2007 年增长 12.1%，增速回落 10.2 个百分点，其中沿海港口完成 1.17 亿 TEU，增长 11.5%，内河港口完成 1158 万 TEU，增长 18.9%。

2009 年，全国港口集装箱吞吐量为 1.22 亿 TEU，比上年减少 4.6%。其中沿海港口完成 1.10 亿 TEU，比上年减少 5.6%，内河港口完成 1220 万 TEU，实现比上年增长 5.4%。

2009 年全国集装箱吞吐量超过 100 万 TEU 的港口 16 个，与上年持平，各港口具体集装箱吞吐量情况见表 2。

表 2 集装箱吞吐量超百万 TEU 港口情况（单位：万 TEU）

排 名	港 口	2009 年吞吐量
1	上海港	2500.23
2	深圳港	1825.01
3	广州港	1119.99

4	宁波—舟山港	1053.33
5	青岛港	1026.24
6	天津港	870.35
7	厦门港	468.04
8	大连港	457.65
9	连云港	303.18
10	佛山港	292.33
11	苏州港	271.80
12	营口港	253.73
13	烟台港	140.11
14	泉州港	125.12
15	福州港	122.27
16	南京港	121.22

资料来源：公路水路交通行业发展统计公报

滚装汽车、液体散货和干散货吞吐量增长较快

2009 年，全国港口完成滚装汽车吞吐量（按重量计算）3.75 亿吨，比上年增长 35.4%；液体散货 7.42 亿吨，增长 12.9%；干散货吞吐量 44.04 亿吨，增长 10.8%；件杂货 8.60 亿吨，增长 1.1%；集装箱吞吐量（按重量计算）12.75 亿吨，增长 1.0%。液体散货、干散货、件杂货、集装箱和滚装汽车在港口货物吞吐量中所占比重分别为 9.7%、57.5%、11.2%、16.7%和 4.9%。

有色金属、金属矿石、化工原料及制品在港口货类中增长较快。2009 年，全国规模以上港口完成货物吞吐量 69.72 亿吨，比上年增长 9.2%。其中，完成有色金属吞吐量 1021 万吨，金属矿石吞吐量 11.37 亿吨，化工原料及制品吞吐量 1.33 亿吨，比上年分别增长 29.5%、24.6%和 20.7%。

2. 行业发展

行业政策

国家“十一五”规划明确提出“十一五”期间将加强沿海主枢纽港口的建设，调整码头布局结构；通过新建、技术改造和资源整合，使沿海港口适应货物的结构性变化和专业化、大型化、集约化的运输发展要求，推动部分老港区的功能调整；相应发展地区性重要港口。

根据国务院 2006 年审议通过的《全国沿

海港口布局规划》，将全国沿海港口划分为环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海 5 个港口群体，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。

根据《全国沿海港口布局规划》预测，到 2010 年，中国港口年吞吐量将达到 61 亿吨，集装箱吞吐量将达到 1.2 亿至 1.4 亿标箱。

港口整合

从世界港口行业的发展经验看，随着港口的不断建设，港口之间的竞争也日趋激烈，港口的自然垄断能力已经减弱许多，因此，为了更好的提高优势来面对海运业日益激烈的竞争，港口之间的整合是大的趋势。

《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，将引导港口进行资源整合及发展格局的优化升级。目前，中国沿海的各大港口已经完成，或在进行或在酝酿资产整合，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，以及沿海和内河港口之间的联姻，都将成为未来中国港口行业的主要趋势。长远来看，资产整合将成为港口行业上市公司充分享受行业增长果实，不断推动发展的最佳途径。

从世界港口业的发展历史来看，港口之间采取竞争合作的策略是一种趋势。对于中国港口业来说，随着《港口法》的出台以及港口市场的开放，中国沿海港口面临着更加激烈的外部市场竞争，也需要通过开展本地区港口的合作，来加强整体竞争力和提高抵御市场风险的能力。

3. 行业关注

经营管理比较落后

目前中国除少数几个上市公司和部分中外合资码头基本实现与港务局脱钩外，多数港口企业都沿袭传统政企合一的计划经济管理模式，部分港口企业虽然通过建立港务集团公

司从形式上与作为政府部门的港务局分离出来，但实质上仍然未能完全摆脱政企不分的状况。总体看，中国的港口业仍然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。

港口行业分化加大

2002年4月《外商投资产业指导目录》中，国家放宽了外商投资港口的股权限制，取消了港口公用码头的中方控股要求。目前国家积极欢迎外资参股中国港口的建设以及货代船代等相关服务业，在资金技术和管理水平方面具有明显优势的国际港航集团直接进入货运仓储装卸等行业后，必然会加剧港口业的竞争，一些管理不善、技术和设备落后的港口企业将面临破产的危险，只有规模较大、市场定位清晰的港航企业才拥有较大的发展空间。

全球经济波动对港口业发展产生一定影响

2008年，美国次贷危机转化为全球性金融风暴，对实体经济产生了较大冲击，给中国国内宏观经济和进出口贸易业务带来不利影响，从而也波及到了中国港口行业的运行情况。2008年受国内及全球经济波动的影响，中国进出口总额增速为17.8%，增速较上年回落近6个百分点，其中出口增速较2007年同期下滑8个百分点，进口增速下滑3个百分点，2008年第4季度，进口同比下降8.8%，出口同比增速仅为4.3%。与此对应，港口集装箱装卸业务首先在外围经济的影响下出现下行趋势，煤炭及金属矿石吞吐量的增长率也在下半年开始相继出现衰退迹象。从2008年9月开始，全国主要港口的货物吞吐量和集装箱吞吐量月度增速均出现明显回落，调整幅度均超过了5%，且分别从2009年1月和2008年12月出现了负增长（-5.71%和-7.70%）。

2009年以来中国进出口贸易形势进一步下滑，但降幅整体呈现收窄趋势，1~9月全国完成进出口贸易总值15578亿美元，同比下降20.9%，其中出口8467亿美元，下降21.3%；进

口7112亿美元，下降20.4%。分季度看，2009年一、二、三季度进出口分别为4289亿美元、5179亿美元和6109亿美元，同比分别下降24.9%、22.1%和16.7%。同期内，在相关政策的带动下国内宏观经济逐步呈现企稳回升的态势，国内煤炭、铁矿石等大宗商品吞吐量保持良好的增长态势，港口行业出现复苏迹象，但行业内部出现分化，整体运行呈现出北方优于南方，内贸优于外贸，干散货优于集装箱的局面。

总体看，2008年全球经济增长趋缓和中国对外贸易萎缩导致国内港口需求下降，但2009年以来，受益于相关宏观经济刺激政策，国内经济的回暖和内贸的良好增长拉动了国内港口吞吐量企稳回升，作为与宏观经济相关性极高的行业，未来在国内宏观经济保持平稳发展的背景下，港口行业复苏的势头有望持续，但集装箱业务占比大和对外依存度较高的港口可能仍较面临一定压力。

长期看，中国持续增长的宏观经济以及政府对港口行业产业政策的支持都将成为港口业稳定发展的保证。

四、基础素质分析

1. 企业规模

丹东港位于辽东半岛东部，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，是距朝鲜半岛和日本列岛最近的国际化港口，是大陆海岸线最北端的不冻良港，鸭绿江与黄海的分界线横贯港区，地理位置优越。

公司是丹东唯一综合性港口运营企业。丹东港自1907年开辟为通商口岸，目前是国家一类开放口岸。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。

丹东港现辖大东港和浪头港两个港区，现

有生产性泊位 19 个，其中大东港区 15 个，包括散杂货、客滚、集装箱、煤炭、粮食、多用途等泊位，泊位等级为万吨至 5 万吨级，各种生产用装卸机械总计 559 台（组），工作用船 13 艘，年吞吐能力达到 5000 万吨以上，堆场面积 500 万平方米。

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。

丹东港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。早在 1996 年，原丹东港务局编制了《丹东港总体布局规划》随后又在 2002 年进行了补充规划，并从 2003 年开始在原泊位上游顺岸建设万吨级以上泊位，以扩充产能，并在 2005 年开始正式启动建设庙沟挖入式港池，建设深水泊位。

2009 年丹东港实现集装箱吞吐量 26 万标箱，吞吐量 4350 万吨，分别比上年增长 17.12% 和 33.48%。

丹东港港口吞吐量在 2009 年沿海 50 个主要港口中，排位在 18 位。目前在辽宁沿海港口以大连、营口、锦州和丹东四大港口为主，丹东港位于最东边，2009 年大连港、营口港、锦州港、丹东港吞吐量分别达 2.73 亿吨、1.76 亿吨、5200 万吨、4350 万吨，分别同比增长 10.9%、16.7%、10.1% 和 33.48%。目前虽然年吞吐量规模最小，但是增长率在各港口中居于首位。

丹东港自然条件优越，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。

2. 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 2010 年 9 月底，公司拥有在职员工 2296 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 57.14%、39.16% 和 3.70%，公司以中青年员工为主；按学历结构划分，大专以上学历占 29.97%，高中及中专学历占 37.54%，初中以下学历占 32.49%；按职称划分，拥有初级以上职称的占 12.76%，其中高级职称的 8 人，中级职称的 50 人，初级职称的 235 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。

3. 外部环境

区位优势

丹东港是辽宁沿海经济区的重要港口之一，位于辽宁省沿海东部城市丹东市。丹东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。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）—一上（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。

2010年3月17日，沈阳至丹东客运专线、丹东至大连铁路开工建设。沈丹客运专线建设将连接起沈阳至抚顺城际铁路和沈阳至铁岭、沈阳至鞍山等正在规划中的城际铁路，使之形成辽宁省城际铁路客运网，还将通过沈阳枢纽连通秦沈、哈大、京沈等既有、在建和规划中的客运专线，形成辽宁省铁路“主骨架”。专线建成后全程仅需1小时，沈阳至丹东“一小时经济圈”将成为现实。

丹东至大连铁路衔接大连、丹东两个主要城市，是东北东部铁路通道的重要组成部分。东北东部铁路通道是振兴东北老工业基地的重点基础性项目。这一通道南起辽宁省大连市，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。从2009年1月开始，东北东部铁路通道已经全线开工，按计划将在2011年年中全线实现开通运营。

东北东部铁路通道开通后，将形成了平行于哈大铁路的第二条南北铁路运输大通道，将极大改善丹东港的运输条件，使丹东港成为东北地区东部最近的出海口，对东北地区物资流通和提高区域经济竞争力都将起到重要作用。

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。目前丹东市正在建设的丹东—通化、丹东—海城高速公路。丹通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我国东北黑龙江、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。通丹高速公路拟于2011年9月竣工通车。

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。

丹东港位于中国大陆海岸线最北端，南临黄海，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，腹地直接沟通黑、吉、辽三省的东部地区，是最便利、最快捷的出海通道。

腹地经济

丹东港经济腹地主要是辽宁东部，并延伸至东北三省东部。丹东市2009年全年实现地区生产总值655.79亿元，比上年增长16.5%。其中，第一产业增加值86.6亿元，增长10.2%；第二产业增加值316.08亿元，增长20%；第三产业增加值253.11亿元，增长14.4%。生产总值三次产业构成为13.2:48.2:38.6。人均生产总值27023元，按可比价格计算，比上年增长16.6%。丹东市2009年全年完成全口径财政收入91.3亿元，比上年增长15.7%。其中，地方财政一般预算收入50.1亿元，增长33.4%。在一般预算收入中，各项税收完成35.3亿元，比上年增长37.8%；非税性收入完成14.8亿元，比上年增长24.1%。丹东市国民经济保持了平稳较快发展，为港口物流行业的发展提供了良好的本地经济环境。丹东2009年全年各种运输方式完成货运量5964万吨，比上年增长9.7%，完成客运量4976.4万人，比上年增长5.9%。完成港口货物吞吐量4350万吨，比上年增长25.4%，其中集装箱394.8万吨，比上年增长31.3%。

丹东区位优势显著，也是丹东作为东北东部物流通道的出海口物流城市。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。据数据统计，2008年东北地区货运周转量达 9429 亿吨公里。

2008 年的国际金融危机并未严重影响东北经济的基本面，2009 年东北地区经济运行状况整体上依然保持较快增长势头。2009 年东北三省实现地区生产总值 30556.8 亿元，同比增长 12.6%，高出全国平均 3.9 个百分点。2009 年，东北三省实现地方财政一般预算收入 2719.7 亿元，同比增长 15.4%，高出全国财政收入增速 3.7 个百分点。2009 年东北地区社会消费品零售总额 12171.7 亿元，同比增长 18.7%，高出全国 3.2 个百分点，占全国消费品零售总额的 9.7%，比上年提高 0.3 个百分点。2009 年东北地区出口一直处于大幅下滑状态，形势比全国更为严峻，全年东北三省出口 466.5 亿美元，下降 26.7%，主要是传统大宗商品出口普遍下降，钢材、成品油、农产品等支柱产业产品出口受到较大冲击。

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。

4. 外部竞争环境

从行业内部竞争格局看，由于港口业务具有一定的地域性，丹东港面临的行业内竞争主要来自辽宁沿海地区。辽宁省沿海共有大连、营口、锦州、丹东、葫芦岛、盘锦六个港口。

大连港位于辽东半岛南部、东北亚经济圈中心位置，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，大连港成为中国东北地区最主要的出海通道，目前是辽宁最大的港口，也是定位中的东北亚国际航运中心。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。同时大连港和营口港码头建设

先进，均拥有20万吨级矿石码头和30万吨级原油码头，同时集装箱码头可停靠第五代集装箱船。目前以大连港、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。目前看，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，随着东北东部铁路通道的建成，丹东港将成为东北东部地区最近的出海口，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。

实施东北地区等老工业基地振兴战略六年多来，振兴东北地区等老工业基地工作取得了重要的阶段性成果。以国有企业改革为重点的体制机制创新取得重大突破，多种所有制经济蓬勃发展，经济结构进一步优化，自主创新能力显著提升，对外开放水平明显提高，基础设施条件得到改善，重点民生问题逐步解决，城乡面貌发生很大变化。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，是我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。

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，公司拥有财务投资者，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2010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、资产管理部、企业管理部、科学环境部、法律室、安全监查部、工程部、航道管理部、货运商务部、营运管理部、总工办、工程管理部、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等5家全资或控股子公司。在企业内部母子公司的管理方面，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。

总体来说，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. 经营现状

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。从港口主营看，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。

表3 公司2007~2010年三季度主营运营指标

指 标	2007年	2008年	2009年	10年 1~9月
货物吞吐量(万吨)	2610	3259	4350	4202
集装箱吞吐量(万标箱)	18.1	22.2	26	23.20
客运量(万人次)	40	50	73.8	54

资料来源：公司提供

随着基础设施的完善，相应公司主营业务

收入呈快速增长态势，2007~2009年年均复合增长率为33.20%。特别是随着2008年底9号、10号、11号、12号码头相继投入使用，港口装卸能力大幅上升，2009年主营业务收入较2008年增加了37.33%。相应2007~2009年，公司分别实现主营利润24891.74万元、35978.93万元和56075.47万元，主营业务利润率分别为48.16%、53.88%和61.15%，逐年呈稳步上升趋势。

从收入构成结构看（表4），港口装卸业务是公司收入的最重要组成部分，并且随着码头

泊位的建设，该业务收入呈现快速增长，相应占总收入的比重也逐年上升，2009年为67.21%。近年来公司还加快了货场建设，相应货场面积不断扩大，并吸引了北台钢铁集团公司等大客户，港口堆场业务也成为公司收入的重要组成部分。同时公司还从事砂石销售业务，该业务收入占总收入比重有所增长。2009年公司砂石销售业务收入实现收入12549.13万元，增长幅度大，主要原因为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大幅增长，对砂石的需求量逐年增加。

表 4~1 公司 2007~2009 年主营业务收入及成本构成（单位：万元，%）

项 目	2009 年度			2008 年度			2007 年度		
	主营业务收入	占比（%）	主营业务成本	主营业务收入	占比（%）	主营业务成本	主营业务收入	占比（%）	主营业务成本
港口装卸	61636.03	67.21	18826.63	37935.37	56.81	11553.38	26089.89	50.48	8558.14
港口堆存	13049.44	14.23	3314.66	661.30	0.99	1820.54	1003.04	1.94	1962.02
港口其他业务	2464.63	2.69	2131.25	17227.54	25.80	1436.02	16918.58	32.73	1216.63
港务管理	1756.43	1.92	7343.02	1745.83	2.61	12893.18	1508.33	2.92	13352.61
港务代理	249.58	0.27	201.37	294.47	0.44	152.04	252.48	0.49	138.45
砂石销售	12549.13	13.68	819.70	8909.78	13.34	1094.79	5914.37	11.44	166.52
合 计	91705.24	100.00	32636.63	66774.28	100.00	28949.95	51686.69	100.00	25394.37

资料来源：公司提供

表 4~2 公司 2010 年 1~9 月主营业务收入及成本构成（单位：万元，%）

项 目	2009 年 1~9 月			2010 年 1~9 月		
	主营业务收入	占比	主营业务成本	主营业务收入	占比	主营业务成本
港口装卸堆存	49640.20	79.43%	21408.92	72599.07	63.15%	23236.61
代理业务	196.31	0.31%	127.81	246.05	0.21%	242.33
物流贸易	-	-	-	26323.94	22.90%	26014.88
砂石销售	9479.32	15.17%	698.67	12632.58	10.99%	929.54
其他	3180.12	5.09%	1239.25	3166.06	2.75%	1923.80
合 计	62495.95	100.00%	23474.65	114967.70	100.00%	52347.16

资料来源：公司提供

从基础设施看，大东港主航道-9米，能确保5—8万吨大船自由进出港，并且正在疏浚建设中，未来能达到15万吨通航能力。公司目前拥有现有集装箱、散杂货、客货滚装、粮食专用等泊位19个，其中5万吨级泊位4个，3万吨级泊位3个，万吨级泊位6个，5千吨级泊位1个，3

千吨级泊位4个，千吨级泊位1个。公司拥有生产用装卸机械总计605台（组），其中起重机械74台；输送机械78（组）台；装卸搬运机械419台；专用机械34台。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。此外，

发行人现有工作用船13艘，总吨位1,891吨，功率9,806千瓦；其中拖轮12艘，总吨位1,542吨，功率8,042千瓦；消防船一艘，总吨位349吨，功率1,764千瓦；工程技术船45艘，总吨位14,457吨，功率7,667千瓦。机车车辆两台，功率412千瓦。

2009年丹东港共实现集装箱吞吐量26万标箱，货物吞吐量4350万吨。2010年1~9月，丹东港共实现集装箱吞吐量23.2万标箱，货物吞吐量4202万吨，分别同比增长8.92%和34.46%。

散杂货装卸是公司目前的主要业务，得益于腹地内较好的资源优势，以及众多的钢铁企业，公司散杂货业务获得了飞速发展，2007~2009年货物吞吐量分别为2610万吨、3259万吨和4350万吨。从货源看，公司散杂货业务主要货类包括：煤炭、钢铁、金属矿石、矿建材料（砂石等）和粮食等，其中近几年金属矿石、水泥、化肥和粮食的吞吐量情况见表5。

表5 公司近年散杂货主要品种吞吐量（单位：万吨）

种类	07年	08年	09年	10年1~9月
煤炭	576	748	599	518
金属矿石	541	461	366	344
钢铁	96	85	408	385
矿建材料	461	1007	1330	1987
水泥	17	7		-
木材	24	29		1
非金属矿石	67	69	89	73
粮食	23	22	34	80
其他	805	831	1524	1000

资料来源：公司提供

在钢铁业务上，公司腹地内有通化钢铁集团、北台钢铁集团和本溪钢铁集团等重要钢铁企业。公司2009年与北台钢铁集团结成战略合作伙伴，成为北台钢铁集团进出口货物的主要物流港，为其输运矿石、煤炭、钢材产品等大宗货物，大量的钢材等从丹东港下水，相应钢铁吞吐量大幅增长。同时与公司通化钢铁集团形成战略联盟，共同建设20万吨矿石泊位。

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。同时公司的7.5万吨浅圆仓土建工程已完工，续建10万吨粮食筒仓也已开工建设，年总体吞吐能力已达1000万吨。2009年公司与中储粮等大型粮食企业签订战略合作协议，合作发展大型粮食物流产业，预计未来丹东港粮食吞吐量将大幅上升。

随着东北东部铁路通道的开工建设，丹东港的货源优势逐步体现，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，为吸收货源早作准备。2009年9月丹东市政府、通化市政府、沈阳铁路局、丹东港集团、通化钢铁集团、长春海关就通化陆港建设签署六方合作协议，目前，通化陆港公司已成立。黑龙江海林市陆港已开工建设，目前完成的项目有办公楼、仓库、其他设施与今年完成并投入使用。丹东港拟在、牡丹江、通江、霍林河、绥芬河建设陆港，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。

丹东港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，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，从而建立现代物流体系。目前公司已逐渐向物流贸易行业发展新业务。2010年1~9月，公司物流贸易业务收入达到26323.94万元，占主营业务收入的22.90%，物流贸易业务快速增长。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。

2. 投资建设

根据《丹东港集团总体发展规划》，丹东港集团“十二五”前期要与东北东部铁路、丹通高速公路同步建设。为迎接东北东部铁路通道

的通车，公司加快港口基础设施建设，以适应未来吞吐量的增长。丹东港按照“十一五”规划布局，在港区定位上，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年丹东港以“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2009年底，丹东港港口建设投资累计完成30多亿元。大东沟1号10万吨港池合龙，陆域回填、港池挖泥等基础工程全面展开。大东沟2号港池围堰快速建设，预计2010年底可基本形成。庙沟港池建设加快推进，防波堤工程基本完成。5万吨级粮食泊位投产，10万吨粮食筒仓、1万吨粮食平仓及配套设施投入使用，7.5万吨浅圆仓土建工程已完工，续建10万吨粮食筒仓开工建设。10万吨矿石、通用、液体化工泊位开工建设，大东港2-5号泊位升级改造工程全面实施，20万吨级矿石泊位前期

工作全面展开。大东港主航道浚深到-9米，确保5—8万吨大船自由进出港。西南航道开通，彻底解决了渔船与货轮争抢主航道的历史问题，为渔民提供了新的专用安全出海水道；新增货场200万平方米，新修港内公路、铁路30公里，新添大型机械300余台件。

2010年丹东港计划投资50亿元，全力推进超大型港池和大型专业泊位建设。具体的将继续推进庙沟港池、大东沟1号10万吨港池和2号15万吨港池基础建设，新开工建设大东沟3号15万吨港池。完成10万吨级矿石、液体化工、通用泊位建设。开工建设20万吨矿石泊位，完成庙沟外1—4号3000吨~1万吨泊位建设，完成大东港区2—5号泊位升级改造，开工建设5万吨级多用途泊位、10万吨级稻米专用泊位、5万吨级水泥专用泊位、5万吨级汽车滚装泊位、3万吨级大件泊位、3万吨级木材专用泊位、万吨级客滚泊位、5万吨级杂货泊位。同时，加快500平方米货场建设、疏港公路50公里开工建设、疏港铁路62公里项目开工建设、国际客运站、粮食筒仓等配套设施建设。

根据规划，丹东港“十二五”期间加大投资力度、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，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1亿5千万吨左右。

表6 公司未来三年规划的投资项目（单位：万元）

项目名称	概算总投资			截止2009年底已投资		
	自筹	融资	小计	自筹	融资	小计
西南航道	60,003.14		60,003.14	20,515.26		20,515.26
南1-2	24,993.00	46,000.00	70,993.00	12,007.90	46,000.00	58,007.90
南3#液体化工泊位	29,624.00	53,000.00	82,624.00	29,624.00	19,407.94	49,031.94
原2-5#泊位更新改造	28,063.00	50,000.00	78,063.00	28,063.00	33,533.45	61,596.45
15#5万吨级杂货泊位	15,918.00	20,000.00	35,918.00	10,441.12		10,441.12
港区高等级铁路改扩建工程	15,208.00	30,000.00	45,208.00			
5-20万吨出海航道整治工程	59,688.60	139,273.40	198,962.00	59,688.60	7,297.55	66,986.15
1#20万吨级专业化矿石泊位	65,532.00	158,000.00	223,532.00			

0#5 万吨级杂货泊位	12,703.00	29,600.00	42,303.00			
1#5 万吨级杂货泊位	16,130.00	44,200.00	60,330.00			
2#5 万吨级杂货泊位	17,562.00	41,000.00	58,562.00			
围填海工程	88,829.30	215,550.00	304,379.30			
1#10 万吨级杂货泊位工程	19,800.00	46,200.00	66,000.00			
2#10 万吨级杂货泊位工程	19,800.00	46,200.00	66,000.00			
5 万吨级汽车滚装泊位	15,900.00	37,100.00	53,000.00			
1#10 万吨级集装箱泊位	39,600.00	92,400.00	132,000.00			
2#10 万吨级集装箱泊位	39,600.00	92,400.00	132,000.00			
15 万吨级散杂泊位工程	30,000.00	70,000.00	100,000.00			
2#20 万吨级专业化矿石泊位	60,000.00	140,000.00	200,000.00			
国际客运站	7,608.90	17,754.10	25,363.00			
5 万吨级客货滚装泊位	9,900.00	23,100.00	33,000.00			
高等级货场及配套疏港公路	90,000.00	210,000.00	300,000.00			
通化陆港	12,000.00	28,000.00	40,000.00			
牡丹江陆港	7,200.00	16,800.00	24,000.00			
本溪陆港	7,500.00	17,500.00	25,000.00			
合 计	793,162.94	1,664,077.50	2,457,240.44	160,339.88	106,238.94	266,578.82

资料来源：公司提供

据初步测算，公司未来三年重大投资项目共计 26 个，其中泊位项目 17 个，陆港项目 3 个，其他项目 6 个，总投资 245.72 亿元，已完成投资 26.66 亿元，尚需投入资金 219.07 亿元。

公司正在从事的扩建工程投资规模巨大，公司开始多方筹措建设资金。公司目前与国内多家商业银行达成了初步贷款意向，意向总金额达 120 亿元，预计 2010 年~2012 年，公司折旧和净利润累计将达 16 亿元。同时目前已经开始的围海造地可形成 12 平方公里的临港工业物流园区土地，可通过转让实现土地实际价值，扣除造地成本及相应税费净收益在 50 亿元左右。

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大幅上升。

3. 经营效率

2007 年~2009 年，公司销售债权周转次数呈增长趋势，总资产周转次数和存货周转次数均呈下降趋势，2009 年分别为 13.40 次、0.11 次和 24.36 次。总体看，公司目前整体资产经

营效率较高。

4. 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，为丹东港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，未来东北东部铁路通道的建成，以及正在建设的丹东—通化、丹东—海城高速公路，将为公司的发展提供良好的物流环境。

公司积极拓展业务，与腹地内货源大户广泛建立合作关系，并通过建设陆港，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。

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，丹东港大东港区规划码头泊位总数将达到 60 个，2015 年吞吐能力

达到 1 亿 5 千万吨左右。

总体看，公司未来发展前景良好。

七、财务分析

1. 财务概况

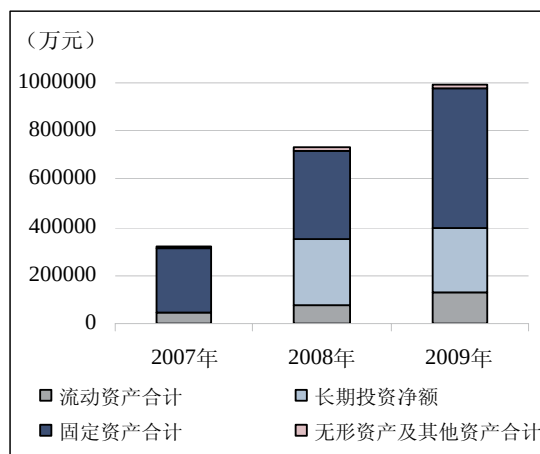
公司提供的 2007 年~2009 年度财务报表均已经利安达会计师事务所有限责任公司审计，并出具了无保留审计意见，公司财务报表按照《企业会计制度》和有关规定及补充规定编制。由于公司以 2009 年 12 月 31 日为基准日进行分立，2007 年~2009 年度财务报表为假设公司 2007 年 12 月 31 日已经分立的模拟财务报表，并以持续经营假设为基础。公司 2010 年三季度报表未经审计。

截至 2009 年底，公司（合并）资产总额 994004.43 万元，负债合计 484486.51 万元，所有者权益合计 509235.76 万元，少数股东权益 282.15 万元。2009 年公司实现主营业务收入 91705.24 万元，利润总额 121693.05 万元。

截至 2010 年 9 月底，公司（合并）资产总额 1226855.53 万元，负债合计 677725.34 万元，所有者权益合计 548935.55 万元，少数股东权益 194.65 万元。2010 年 1~9 月，公司实现主营业务收入 114967.70 万元，利润总额 42027.45 万元。

2. 资产质量

图 3 近三年公司资产构成情况



资料来源：公司提供

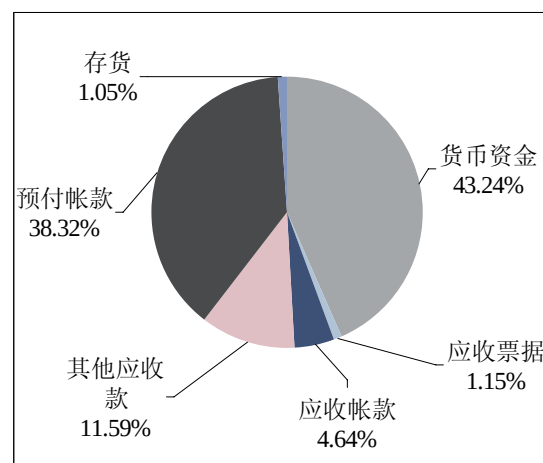
2007 年~2009 年，公司资产总额快速增长，年均复合增长 75.50%，主要来自固定资产和长期投资的增长。截至 2009 年底，公司资产总额 994004.43 万元，其中流动资产合计占 13.09%，长期投资净额占 26.97%，固定资产合计占 58.22%，无形资产及其他资产合计占 1.72%。近三年公司资产构成主要以固定资产为主（见图 3），资产构成符合公司所属行业特点。

2007 年~2009 年，公司流动资产年均复合增长 72.78%。截至 2009 年底，公司流动资产合计 130097.13 万元，以货币资金和预付账款为主（见图 4）。

截至 2009 年底，公司货币资金 56257.86 万元，其中银行存款占 87.20%；现金类资产 57757.86 万元。

截至 2009 年底，公司应收账款余额为 6580.90 万元，主要为应收货运款，其中前五大客户欠款金额占应收账款的 62.98%。从账龄上看，一年以内的占 91.87%，账龄很短。2009 年底公司对应收账款提取 538.77 万元坏账准备。

图 4 2009 年公司流动资产构成情况



资料来源：公司提供

截至 2009 年底，公司其他应收款余额 15603.56 万元，主要是相关公司往来账款。其中前五大客户欠款金额占其他应收账款的 89.94%。从账龄上看，一年以内的占 86.74%，账龄很短。2009 年底公司对其他应收款提取 519.39 万元坏账准备。

截至 2009 年底, 公司预付账款 49852.76 万元, 账龄全部在一年以内, 主要是预付设备款和工程款。

截至 2009 年底, 公司存货余额为 1360.20 万元, 其中原材料占 65.83%, 低值易耗品占 34.17%。2009 年底, 公司未计提存货跌价准备。

截至 2009 年底, 公司长期投资余额 268096.74 万元, 全部为对丹东港口资产管理有限公司的长期股权投资。

2007 年~2009 年, 公司固定资产净额年均复合增长 43.48%。截至 2009 年底, 公司固定资产原值 206742.29 万元, 主要为港务设施(占 46.82%)、库场设施(占 29.50%)和装卸机械设备(占 14.73%)。2009 年固定资产累计折旧 58268.57 万元。截至 2009 年底, 公司用于抵押和担保的固定资产净值 47845.77 万元。

截至 2009 年底, 公司在建工程 430274.17 万元, 港口处于大规模建设期, 其中主要为粮食 1-3 号泊位(占 20.96%)、主航道工程(占 15.57%)、2-5 号泊位改造(占 14.14%)、南 1 和南 2 泊位(占 12.46%)和南 3 泊位(占 9.78%)。

截至 2009 年底, 公司无形资产 17062.67 万元, 全部为土地使用权, 均作为银行借款抵押物。

截至 2010 年 9 月底, 公司资产总额 1226855.53 万元, 其中流动资产合计占 14.21%, 长期投资净额占 21.64%, 固定资产合计占 61.71%, 无形资产及其他资产合计占 2.44%。与 2009 年底相比, 固定资产占比有所增加, 长期投资净额占比有所下降。

总体看, 公司资产以固定资产为主, 资产构成稳定。流动资产中, 货币资金和预付账款占比较大, 应收款项平均账龄较短。由于港口处于大规模建设期, 公司在建工程较大。公司整体资产质量良好。

3. 负债及所有者权益

所有者权益方面, 2007 年~2009 年, 公司所有者权益合计以年均复合 146.54%的速度高

速增长。截至 2009 年底, 公司所有者权益合计为 509235.76 万元(不含少数股东权益 282.15 万元), 其中实收资本占 14.35%, 资本公积占 54.60%, 盈余公积占 4.69%, 未分配利润占 26.36%。其中 2008 年资本公积较 2007 年大幅增加 272640.13 万元, 主要是投资的丹东港口资产管理有限公司的土地增值形成的资本溢价。公司所有者权益稳定性一般。

2009 年底, 公司少数股东权益为 282.15 万元。

截至 2010 年 9 月底, 公司所有者权益合计为 548935.55 万元(不含少数股东权益 194.65 万元), 其中随盈利增加未分配利润略有增长, 总体所有者权益构成与 2009 年底相比变化不大。

负债方面, 2007 年~2009 年, 公司负债合计以年均复合 42.39%的速度快速增长, 主要来自长期负债的增长。截至 2009 年底, 公司负债合计为 484486.51 万元, 比上年增长 37.56%。负债合计中, 流动负债占 19.03%, 长期负债占 80.97%。

2007 年~2009 年, 公司流动负债年均复合增长率为 58.57%。截至 2009 年底, 公司流动负债合计 92208.73 万元, 主要为短期借款(占 74.29%)和应付票据(占 15.40%)。

截至 2009 年底, 公司短期借款 68500.00 万元, 通过以土地码头设备等抵押获得。

截至 2009 年底, 公司应付票据 14200.00 万元, 全部为银行承兑汇票。

2007 年~2009 年, 公司长期负债合计年均复合增长率为 39.26%。截至 2009 年底, 公司长期负债合计 392277.78 万元, 其中长期借款占 91.51%, 主要通过土地以及海域使用权抵押获得。

2007 年~2009 年, 公司债务总额年均复合增长 88.40%。截至 2009 年底, 公司债务总额 445861.69 万元, 绝大部份为土地、海域使用权抵押贷款, 其中短期债务占 19.49%, 长期债务占 80.51%。

2007年~2009年,公司长期债务资本化比率、全部债务资本化比率和资产负债率均呈波动态势。2009年底分别为41.33%、46.67%和48.74%,由于近年公司所有者权益增长较快,负债水平适宜,财务弹性表现较好。

截至2010年9月底,公司负债合计677725.34万元,其中流动负债占19.59%,长期负债占80.41%,与2009年底相比,流动负债占比有所下降。

截至2010年9月底,公司流动负债合计132766.16万元,其构成与2009年底相比仍以短期借款为主,其中预收账款规模大幅增加。

截至2010年9月底,公司债务总额601108.05万元,其中短期债务占12.69%,长期债务占87.31%。与2009年底相比,长期债务占比增加了6.80个百分点,公司债务结构有所改善。

截至2010年9月底,公司长期债务资本化比率、全部债务资本化比率和资产负债率均较2009年底有所上升,分别为48.87%、52.26%和55.24%。

总体看,随着近年公司港口建设规模大幅增长,公司负债规模也呈快速增长态势。公司负债以长期负债为主,与港口建设周期较长的特点相匹配;长、短期借款占公司负债合计比重大,且绝大部分为土地抵押贷款。公司所有者权益稳定性一般。由于近年公司所有者权益增长较快,负债水平适宜。

4. 盈利能力

2007年~2009年,随着港口规模的不断扩大,公司主营业务收入呈快速增长态势,年均复合增长率为33.20%,2009年公司主营业务收入为91705.24万元,较上年增长37.34%。销售经营规模的扩大使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13.22%(低于主营业务收入年均复合增长率33.20%),其中2009年公司主营业务成本为32631.87万元,较上年增长12.72%。

2007年~2009年,公司主营业务利润年均复合增长50.28%,2009年为56080.23万元,比上年增长55.87%。近三年公司期间费用年均复合增长27.58%,主要由于公司债务规模快速增长带来财务费用大幅增加所致,2009年公司期间费用为19058.56万元,其中财务费用60.86%。

2007年~2009年,公司利润总额年均复合增长204.78%,2009年为126193.05万元,比上年大幅增加97331.76万元,主要是由于2009年公司实现股权投资收益82745.69万元,主要是2009年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,公司实现利润总额38947.36万元,仍保持快速增长。公司2009年实现净利润121700.63万元。

从盈利指标看,2007年~2009年,公司主营业务利润率呈逐年上升趋势,总资本收益率和净资产收益率均呈波动上升趋势。2009年底三项指标分别为61.15%、13.94%和23.90%。

2010年1~9月,公司实现主营业务收入114967.70万元,主营业务利润60193.68万元,利润总额42027.45万元,净利润39346.84万元;主营业务利润率为52.36%。

总体看,随着港口规模的不断扩大,公司主营业务收入呈快速增长态势。公司主营业务盈利能力强,总体盈利能力较强,由于公司2009年投资收益对净利润贡献较大,当年公司整体盈利状况较好。

5. 现金流

从经营活动看,2007年~2009年,公司销售商品、提供劳务收到的现金和经营活动产生现金流入均分别呈上升趋势,2009年分别为92253.20万元和103005.10万元;购买商品、接受劳务支付的现金和经营活动现金流出均分别呈上升趋势,2009年分别为43823.35万元和56153.08万元。2007年~2009年,经营活动产生的现金流量净额分别为24335.76万元、40603.72万元和46852.02万元。

从收入实现质量指标看,2007年~2009年,公司现金收入比率保持稳定,2009年为100.60%,收入实现质量一般。

从投资活动看,2007年~2009年,公司投资活动现金流入分别为115.06万元、2244.45万元和48.36万元;公司投资规模大幅增长,投资活动现金流出分别为67157.41万元、159471.86万元和188518.61万元,主要是购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金;近三年,公司投资活动产生的现金流量净额分别为-67042.36万元、-157227.41万元和-188470.24万元。

从筹资活动前现金流量净额看,2007年~2009年分别为-42706.59万元、-116623.69万元和-141618.22万元,公司对外部融资需求程度高。

从筹资活动看,2007年~2009年,公司筹资活动现金流入呈快速增长趋势,2009年为277078.22万元,主要是取得借款收到的现金;筹资活动现金流出亦呈快速增长趋势,2009年为93327.31万元,主要是偿还债务支付的现金;2009年公司筹资活动产生的现金流量净额为183750.91万元。

2007年~2009年,公司现金及现金等价物净增加额分别为403.77万元、1209.54万元和42136.57万元。

2010年1~9月,公司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和筹资活动产生的现金流量净额分别为139227.46万元、-227291.29万元和196878.50万元,现金及现金等价物净增加额为58814.67万元。

总体看,公司经营活动现金流状况较好,由于公司投资规模大幅增长,资本支出较大,对外部融资需求程度高,筹资活动现金流量净额呈现快速增长趋势。

6. 偿债能力

从短期偿债能力指标看,2009年底公司流动比率和速动比率分别为141.09%和139.61%,

指标表现好。2009年公司经营现金流动负债比为50.81%。综合看,公司短期偿债能力强。

从长期偿债能力指标看,2007~2009年,公司EBITDA随利润增长快速提高,分别为27572.73万元、40581.63万元和144799.98万元,相应公司EBITDA利息倍数逐年提高,2007年、2008年和2009年分别为3.02倍、2.72倍和6.21倍,具有较强的利息支付能力;全部债务/EBITDA分别为4.56倍、6.17倍和3.08倍,EBITDA对全部债务的保护能力一般。随着公司港口建设项目的逐步完工达产,公司盈利水平有望大幅增长,对全部债务的保护能力将会大幅提高。

综合看,公司整体具有很强的偿债能力。

截至2010年9月底,公司对外担保折合人民币合计18.25亿元,其中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。公司对外担保总额较大,担保比例为33.24%,存在一定的或有负债风险。

表7 公司对外担保明细(单位:万元)

担保企业	担保数额	担保物
保证担保		
丹东港口粮食物流中心有限公司	5000.00	
丹东港口煤炭物流中心有限公司	1600.00	
丹东帕斯特谷物有限公司	美元 2500.00	
丹东航道工程有限责任公司	15000.00	
丹东航道工程有限责任公司	6000.00	
小计	44530.75	
抵押担保		
丹东帕斯特谷物有限公司	10000.00	土地使用权
丹东帕斯特谷物有限公司	美元 2900.00	土地使用权
丹东帕斯特谷物有限公司	24504.20	土地使用权
丹东帕斯特谷物有限公司	40000.00	土地使用权
丹东港口粮食物流中心有限公司	5000.00	土地使用权
丹东港口煤炭物流中心有限公司	1600.00	土地使用权
日林建设集团有限公司	26000.00	土地使用权
小计	137939.87	
合 计	182470.62	

资料来源:公司提供

截至2010年9月底,公司无重大应披露的未决诉讼事项。

公司与各家银行保持着密切的合作关系。截至 2010 年 9 月底,公司共获得各家商业银行授信额度总量为 88.29 亿元,尚未使用的额度为 38.08 亿元。公司间接融资渠道较为畅通。

八、本期中期票据偿债能力分析

公司计划发行的本期中期票据额度 10 亿元,是 2010 年 9 月底公司债务总额 601108.05 万元的 16.64%,对公司的债务结构有一定影响。

以 2010 年 9 月底财务数据为基础,不考虑其他因素的情况下,本期中期票据发行后,公司资产负债率、长期债务资本化比率和全部债务资本化比率分别为 61.51%、56.90% 和 59.33% (已合并计算已于 2010 年 10 月 26 日发行的 10 亿元中期票据“10 丹东港 MTN1”),与 2010 年 9 月底的 55.24%、48.87% 和 52.26% 相应将均有所上升,公司负债将有所加重,但仍处于适宜水平。考虑到公司本期中期票据募集资金部分用于调整债务结构,公司实际债务比率可能小于上述模拟值。

2007~2009 年,公司经营活动现金流入量保持大规模并随收入增长而增长,分别为 53506.05 万元、71440.18 万元和 103005.10 万元,分别为本期中期票据发行额度的 0.54 倍、0.71 倍和 1.03 倍;公司经营活动获取的现金净额也逐年增长,分别为 24335.76 万元、40603.72 万元和 46852.02 万元,分别为本期中期票据发行额度的 0.24 倍、0.41 倍和 0.47 倍。公司经营活动产生的现金流入量对本期中期票据覆盖程度尚可。

2007~2009 年,公司 EBITDA 随利润增长快速提高,分别为 27572.73 万元、40581.63 万元和 144799.98 万元,为本期中期票据的 0.28 倍、0.41 倍和 1.45 倍,对本期中期票据覆盖能力较强。

总体分析,公司对本期中期票据具有较强的保障能力。

九、综合评价

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,负债水平适宜,整体盈利能力较强。

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。随着公司在建港口基础设施项目逐步投入运营以及外部铁路公路等交通环境的改善,公司产能有望得以释放并快速增长,整体竞争实力有望进一步提升。

综合分析,联合资信认为,公司本期中票到期不能偿还的风险较低,安全性较高。

附件 1-1 合并资产负债表（资产）

（单位：人民币万元）

资 产	2007 年	2008 年	2009 年	变动率 (%)	2010 年 9 月
流动资产：					
货币资金	12909.52	14119.06	56257.86	108.75	115072.53
短期投资					
应收票据	360.74	622.30	1500.00	103.92	1470.00
应收帐款	7387.30	5523.02	6042.14	-9.56	17447.32
其他应收款	14604.21	18644.86	15084.18	1.63	18029.07
预付帐款	7753.04	39265.91	49852.76	153.58	21174.82
存货	563.52	1318.90	1360.20	55.36	1104.28
待摊费用					
待处理流动资产净损失					
一年内到期的长期债权投资					
其他流动资产					
流动资产合计	43578.33	79494.05	130097.13	72.78	174298.02
长期投资：					
长期股权投资		273283.80	268096.74		265537.44
长期债权投资					
长期投资合计		273283.80	268096.74		265537.44
减：长期投资减值准备					
加：合并价差					6.69
长期投资净额		273283.80	268096.74		265544.13
固定资产：					
固定资产原价	111815.54	205062.93	206742.29	35.98	227127.63
减：累计折旧	39696.67	47619.77	58268.57	21.15	66858.20
固定资产净值	72118.88	157443.16	148473.72	43.48	160269.42
工程物资					
在建工程	197957.16	210697.20	430274.17	47.43	596796.44
固定资产清理					
待处理固定资产净损失					
固定资产合计	270076.04	368140.36	578747.89	46.39	757065.86
无形资产及其他资产：					
无形资产	9075.24	11942.82	17062.67	37.12	29644.65
长期待摊费用					302.87
其他长期资产					
无形资产及其他资产合计	9075.24	11942.82	17062.67	37.12	29947.52
递延税项：					
递延税项借项				--	
资产总计	322729.60	732861.03	994004.43	75.50	1226855.53

附件 1-2 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）	2007 年	2008 年	2009 年	变动率（%）	2010 年 9 月
流动负债：					
短期借款	27772.18	43382.90	68500.00	57.05	57275.00
应付票据	0.00	9990.00	14200.00	--	19000.00
应付帐款	0.00	0.00	355.64	--	5305.23
预收帐款	476.13	495.18	652.77	17.09	45434.23
应付工资					
应付福利费					
应付利润（股利）					
应交税金	-178.38	320.13	501.49	--	479.35
其他应付款	110.81	-2.67	1.57	-88.08	365.00
其他应付款	8367.63	1722.81	3632.00	-34.12	4683.06
预提费用	121.31	161.87	165.25	16.71	224.29
预计负债					
递延收益					
一年内到期长期负债		11600.00	4200.00		
其他流动负债					
流动负债合计	36669.67	67670.23	92208.73	58.57	132766.16
长期负债：					
长期借款	97839.09	185571.25	358961.69	91.54	524833.05
应付债券					
长期应付款	104441.71	98953.61	33316.09	-43.52	20126.13
专项应付款					
其他长期负债					
长期负债合计	202280.80	284524.87	392277.78	39.26	544959.18
递延税项：					
递延税项贷款					
负债合计	238950.47	352195.09	484486.51	42.39	677725.34
少数股东权益：			282.15		194.65
所有者权益：					
实收资本	73053.95	73053.95	73053.95		73053.95
资本公积		272640.13	278057.44		278057.44
盈余公积	3094.28	6600.27	23857.82	177.67	23857.82
未分配利润	7630.90	28371.59	134266.55	319.47	173966.33
未确认的投资损失（以“-”号填列）					
外币报表折算差额					
所有者权益合计	83779.13	380665.93	509235.76	146.54	548935.55
负债及所有者权益合计	322729.60	732861.03	994004.43	75.50	1226855.53

附件 2 合并利润表

(单位: 人民币万元)

项 目	2007 年	2008 年	2009 年	变动率 (%)	2010 年 1-9 月
一、主营业务收入	51686.69	66774.28	91705.24	33.20	114967.70
减: 主营业务成本	25454.67	28949.95	32631.87	13.22	52347.16
主营业务税金及附加	1400.58	1845.40	2993.14	46.19	2426.86
经营费用					
加: 代购代销收入					
二、主营业务利润	24831.44	35978.93	56080.23	50.28	60193.68
加: 其他业务利润					
减: 营业费用	700.87	441.17	399.25	-24.52	399.77
管理费用	4962.72	6170.99	7060.74	19.28	9377.84
财务费用	5713.94	6709.66	11598.57	42.47	7235.15
其他					
三、营业利润	13453.91	22657.11	37021.67	65.88	43180.92
加: 投资收益		-458.88	82745.69		-2663.88
补贴收入			1800.00		900.00
营业外收入	0.64	2494.13	689.31	3176.71	937.12
其他					
减: 营业外支出	354.32	331.07	563.61	26.12	326.71
其他支出					
加: 以前年度调整					
四、利润总额	13100.24	24361.29	121693.05	204.78	42027.45
减: 所得税					2674.81
少数股东收益			-7.58		5.81
加: 未确认的投资损失					
五、净利润	13100.24	24361.29	121700.63	204.79	39346.84
加: 年初未分配利润	7439.56	7630.90	28371.59	95.28	134266.55
盈余公积补亏					
其他调整因素	-10955.68	-114.62	1451.88		352.94
六、可供分配的利润	9584.11	31877.57	151524.10	297.62	173966.33
减: 提取法定盈余公积					
提取法定公益金					
提取职工奖励及福利基金					
提供储备基金	1302.14	2337.32	11505.04	197.25	
提供企业发展基金	651.07	1168.66	5752.52	197.25	
七、可供投资者分配的利润	7630.90	28371.59	134266.55	319.47	173966.33
减: 应付优先股股利					
提取任意盈余公积					
应付普通股股利					
转作股本的普通股股利					
其他					
八、未分配利润	7630.90	28371.59	134266.55	319.47	173966.33

附件 3-1 合并现金流量表

(单位: 人民币万元)

项 目	2007 年	2008 年	2009 年	变动率 (%)	2010 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	52212.31	68408.87	92253.20	32.92	135612.51
收到的税费返还	0.00	522.36	800.82	--	1412.71
收到的其他与经营活动有关的现金	1293.75	2508.95	9951.07	177.34	75855.93
现金流入小计	53506.05	71440.18	103005.10	38.75	212881.15
购买商品、接受劳务支付的现金	16814.27	24310.33	43823.35	61.44	51168.47
支付给职工以及为职工支付的现金	4290.56	3781.64	4386.39	1.11	5977.71
支付的各项税费	3957.92	1896.25	5885.38	21.94	7979.85
支付的其他与经营活动有关的现金	4107.53	848.24	2057.96	-29.22	8527.66
现金流出小计	29170.29	30836.46	56153.08	38.74	73653.69
经营活动产生的现金流量净额	24335.76	40603.72	46852.02	38.75	139227.46
二、投资活动产生的现金流量					
收回投资所收到的现金	60.00	2200.00	48.20	-10.37	
取得投资收益所收到的现金	55.06	44.25	0.00	-100.00	
处置固定资产、无形资产和其他长期资产而收回的现金	0.00	0.20	0.16	--	
收到的其他与投资活动有关的现金					
现金流入小计	115.06	2244.45	48.36	-35.17	
购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金	67157.41	159311.86	187241.11	66.98	277191.29
投资所支付的现金	0.00	160.00	1277.50	--	100.00
支付的其他与投资活动有关的现金					
现金流出小计	67157.41	159471.86	188518.61	67.54	277291.29
投资活动产生的现金流量净额	-67042.36	-157227.41	-188470.24	67.67	-277291.29
三、筹资活动产生的现金流量					
吸收投资所收到的现金	39491.54	-200.00	140.00	-94.05	
借款所收到的现金	9330.24	114942.89	270022.00	437.96	279950.01
收到的其他与筹资活动有关的现金	0.00	9800.00	6916.22	--	26108.76
现金流入小计	48821.79	124542.89	277078.22	138.23	306058.77
偿还债务所支付的现金	0.00	0.00	78914.47	--	93432.70
分配股利、利润或偿付利息所支付的现金	6047.16	6613.70	14412.84	54.38	7607.57
支付的其他与筹资活动有关的现金	0.00	558.43	0.00	--	8140.00
现金流出小计	6047.16	7172.13	93327.31	292.85	109180.27
筹资活动产生的现金流量净额	42774.63	117370.77	183750.91	107.26	196878.50
四、汇率变动对现金的影响	335.73	462.46	3.88	-89.25	
五、现金及现金等价物净增加额	403.77	1209.54	42136.57	921.56	58814.67

附件 3-2 现金流量表补充资料

(单位: 人民币万元)

补充资料	2007 年	2008 年	2009 年	变动率(%)
一、不涉及现金收支的投资和筹资活动				
债务转为资本				
一年内到期的可转换公司债券				
融资租入固定资产				
其他				
二、将净利润调节为经营活动的现金流量				
净利润	13100.24	24361.29	121700.63	204.79
减: 未确认的投资损失(以“+”号填列)				
加: 少数股东损益	0.00	0.00	-7.58	--
计提的资产减值准备	58.34	126.20	-245.41	--
固定资产折旧	7414.02	7923.10	10648.80	19.85
无形资产摊销	695.20	1425.45	952.11	17.03
长期待摊费用摊销				
待摊费用减少(减:增加)	4.79	0.00	0.00	-100.00
预提费用增加(减:减少)	-49.44	40.56	3.38	--
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失(减:收益)	0.26	7.81	0.00	-100.00
固定资产报废损失	0.00	0.00	5.07	--
财务费用	5711.43	7634.59	11283.25	40.55
投资损失(减:收益)	0.00	458.88	-82745.69	--
递延税款贷项(减:借项)				
存货的减少(减:增加)	51.78	-755.38	-41.30	--
经营性应收项目的减少(减:增加)	402.25	-11669.30	-21516.62	--
经营性应付项目的增加(减:减少)	-3053.11	11050.50	6815.38	--
其他				
经营性活动产生的现金流量净额	24335.76	40603.72	46852.02	38.75
三、现金及现金等价物净增加情况				
现金的期末余额	12909.52	14119.06	56257.86	108.75
减: 现金的期初余额	12505.75	12909.52	14121.29	6.26
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	403.77	1209.54	42136.57	921.56

附件 5 主要计算指标

项 目	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年 9 月
经营效率				
销售债权周转次数(次)	6.67	9.61	13.40	--
存货周转次数(次)	45.17	30.76	24.36	--
总资产周转次数(次)	0.16	0.13	0.11	--
现金收入比(%)	101.02	102.45	100.60	117.96
盈利能力				
主营业务利润率(%)	48.04	53.88	61.15	52.36
总资本收益率(%)	9.30	4.95	13.94	--
净资产收益率(%)	15.64	6.40	23.90	--
财务构成				
长期债务资本化比率(%)	53.87	32.77	41.33	48.87
全部债务资本化比率(%)	59.99	39.69	46.67	52.26
资产负债率(%)	74.04	48.06	48.74	55.24
偿债能力				
流动比率(%)	118.84	117.47	141.09	131.28
速动比率(%)	117.30	115.52	139.61	130.45
经营现金流动负债比(%)	66.36	60.00	50.81	--
EBITDA 利息倍数(倍)	3.02	2.72	6.21	--
全部债务/EBITDA(倍)	4.56	6.17	3.08	--
筹资前现金流量净额债务保护倍数(倍)	-0.34	-0.47	-0.32	--
筹资前现金流量净额利息偿还能力(倍)	-6.71	-16.97	-12.31	--
本期中期票据偿债能力				
EBITDA/本期发债额度(倍)	0.28	0.41	1.45	--
经营活动现金流入量偿债倍数(倍)	0.54	0.71	1.03	--
经营活动现金流量净额偿债倍数(倍)	0.24	0.41	0.47	--
筹资活动前现金流量净额偿债倍数(倍)	-0.43	-1.17	-1.42	--

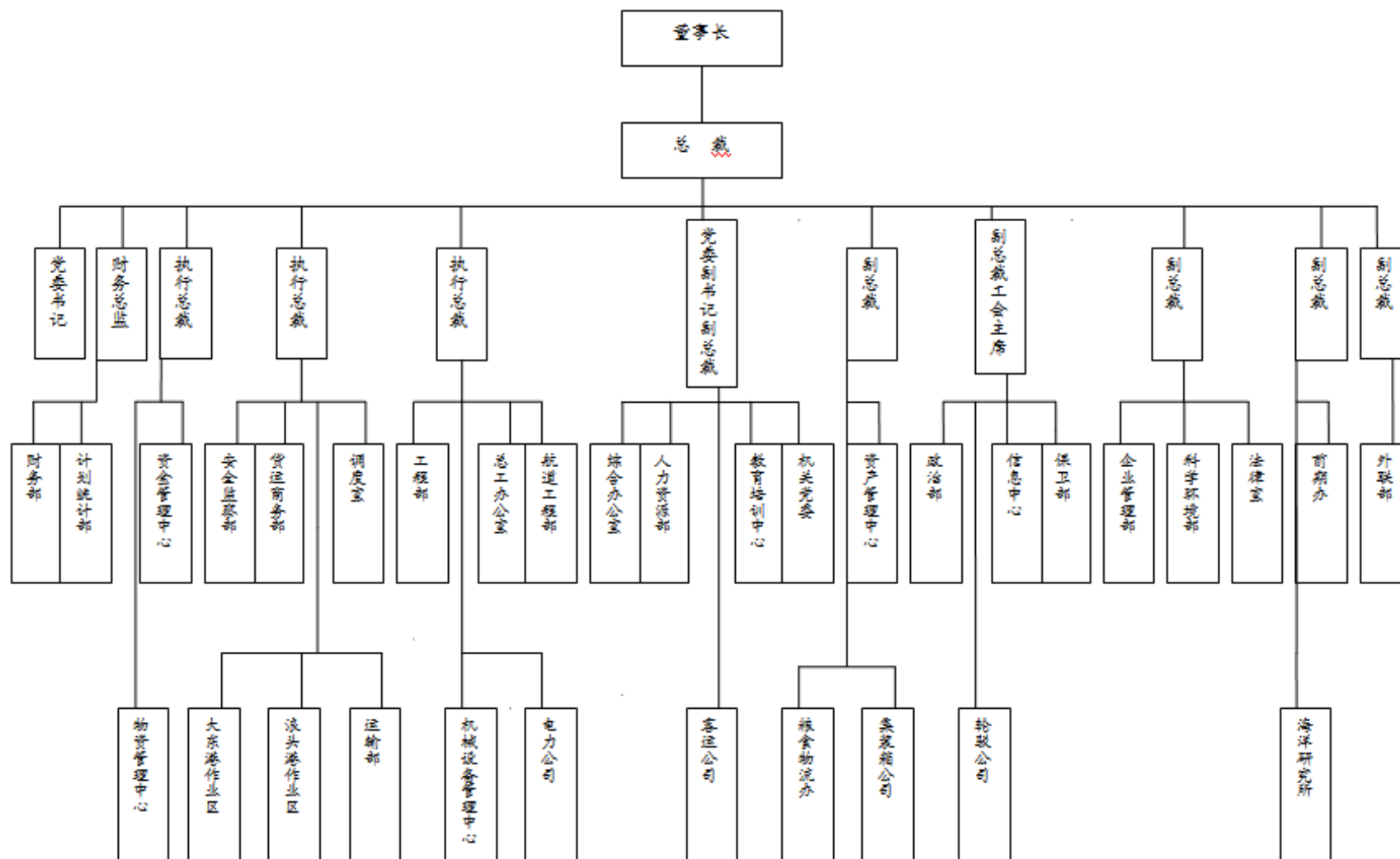
注：公司 2010 年三季度财务数据未经审计。

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%
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 公司组织结构图



附件 8 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 2011 年度第一期中期票据的跟踪评级安排

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

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，丹东港集团有限公司应及时通知联合资信并提供有关资料。

联合资信将密切关注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，据以确认或调整信用等级。

如丹东港集团有限公司不能及时提供上述跟踪评级资料及情况，联合资信将根据有关情况进行分析并调整信用等级，必要时，可公布信用等级暂时失效，直至丹东港集团有限公司提供相关资料。

在跟踪评级过程中，如信用等级发生变化调整时，联合资信将在本公司网站予以公布，同时出具跟踪评级报告报送丹东港集团有限公司、主管部门、交易机构等。

