

跟踪评级公告

联合[2014] 1636 号

联合资信评估有限公司通过跟踪评级, 确定维持江苏大丰海港控股集团有限公司主体长期信用等级为AA, 评级展望为稳定, 并维持“14大丰海港CP001”的信用等级为A-1。

特此公告。



联合资信评估有限公司

二零一四年八月十九日

地址: 北京市朝阳区建国门外大街2号中国人保财险大厦17层(100022)

电话: 010-85679696

传真: 010-85679228

<http://www.lhratings.com>

江苏大丰海港控股集团有限公司跟踪评级报告

主体长期信用

跟踪评级结果: AA 评级展望: 稳定
上次评级结果: AA 评级展望: 稳定

债项信用

名称	额度	存续期	跟踪评级结果	上次评级结果
14 大丰海港 CP001	4 亿元	2014/06/17-2015/06/17	A-1	A-1

跟踪评级时间: 2014 年 8 月 19 日

财务数据

项 目	2011 年	2012 年	2013 年	14 年 3 月
现金类资产(亿元)	5.25	7.21	14.54	19.36
资产总额(亿元)	97.68	125.70	179.65	194.37
所有者权益(亿元)	35.32	40.12	54.00	54.83
短期债务(亿元)	6.86	18.85	34.16	44.03
全部债务(亿元)	29.77	47.26	80.23	94.94
主营业务收入(亿元)	9.82	22.39	58.70	8.76
利润总额(亿元)	2.83	2.55	2.95	0.49
EBITDA(亿元)	3.94	4.90	9.48	--
经营性净现金流(亿元)	2.36	2.18	1.66	2.07
主营业务利润率(%)	23.39	9.50	5.76	7.00
净资产收益率(%)	5.21	3.99	3.19	--
资产负债率(%)	60.53	65.45	67.94	69.94
全部债务资本化比率(%)	45.74	54.08	59.77	63.39
流动比率(%)	134.12	101.63	119.71	123.38
全部债务/EBITDA(倍)	7.55	9.65	8.46	--
EBITDA 利息倍数(倍)	3.22	1.81	1.94	--
经营现金流/流动负债(%)	6.78	4.07	2.20	--

注: 公司 2014 年一季度财务数据未经审计; 其他流动负债中有息债务部分已计入短期债务; 长期应付款中应付的融资租赁费已计入长期债务。

分析师

田 甜 盛东巍
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

跟踪期内, 江苏大丰海港控股集团有限公司(以下简称“公司”)作为大丰市国有资产监督管理委员会(以下简称“大丰市国资委”)下属的国有独资公司, 主要负责大丰港经济开发区内港口运营和基础设施投资建设, 得到了大丰市政府和大丰港经济开发区管委会在资金和政策等方面的持续支持。同时, 联合资信评估有限公司(以下简称“联合资信”)也关注到公司有息债务规模增长较快且债务负担加重、应收款项增长快、盈利能力偏弱等因素对公司经营造成不利影响。

2013 年 5 月, 江苏省人民政府办公厅下发《省人民政府办公厅关于进一步支持大丰港加快发展有关问题的函》, 明确在项目建设、产业定位、专项资金等方面给予大丰港大力支持; 公司在稳步推进码头建设与运营的基础上, 以矿产资源和深加工为突破口, 在大丰港经济开发区重点投资能源与新能源开发、海洋生物工程等临港产业; 大丰市国资委多次对公司增加注册资本金, 公司净资产规模不断提升。

综合考虑, 联合资信确定维持公司主体长期信用等级为 AA, 评级展望为稳定, 并维持“14 大丰海港 CP001”的信用等级为 A-1。

优势

1. 2013 年 5 月, 江苏省人民政府办公厅下发《省人民政府办公厅关于进一步支持大丰港加快发展有关问题的函》, 明确在项目建设、产业定位、专项资金等方面给予大丰港大力支持。
2. 跟踪期内, 大丰市和大丰港经济开发区经济持续快速增长, 地方财政实力稳步增强; 公司作为大丰市国资委下属的国有独资公司, 得到了大丰市政府和大丰港经济开发区管委会在资金和政策等方面的持续支持。
3. 受益于大丰港经济开发区的快速发展, 依托港口业务平台, 公司贸易业务发展迅速, 收入规模不断扩大。

4. 公司经营活动现金流入量对“14 大丰海港 CP001”的保障程度良好。

关注

1. 跟踪期内，公司债务规模不断增长，债务负担较重，且存在一定短期支付压力。
2. 公司贸易业务以内贸散货为主，盈利能力偏弱。
3. 公司应收款项在流动资产中占比较高且增长较快，回款时间不确定，对公司资金占用压力较大。
4. 公司未来对外投资规模较大，融资压力较大。

信用评级报告声明

一、除因本次评级事项联合资信评估有限公司（联合资信）与江苏大丰海港控股集团有限公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与江苏大丰海港控股集团有限公司不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

二、联合资信与评级人员履行了实地调查和诚信义务，有充分理由保证所出具的评级报告遵循了真实、客观、公正的原则。

三、本信用评级报告的评级结论是联合资信依据合理的内部信用评级标准和程序做出的独立判断，未因江苏大丰海港控股集团有限公司和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。

四、本信用评级报告用于相关决策参考，并非是某种决策的结论、建议等。

五、本信用评级报告中引用的企业相关资料主要由江苏大丰海港控股集团有限公司提供，联合资信不保证引用资料的真实性及完整性。

六、本跟踪评级结果自发布之日起至“14 大丰海港 CP001”到期日内有效；根据后续评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

一、跟踪评级原因

根据有关要求,按照联合资信评估有限公司关于江苏大丰海港控股集团有限公司主体长期信用及存续期内的“14 大丰海港 CP001”跟踪评级安排进行本次定期跟踪评级。

二、企业基本情况

江苏大丰海港控股集团有限公司(以下简称“大丰港集团”或“公司”)成立于1997年6月27日,系经大丰市人民政府(以下简称“大丰市政府”)大政复【1997】8号和大丰市国有资产监督管理委员会(以下简称“大丰市国资委”)大国资【1997】7号文件批准,由大丰市港务局与大丰市滩涂开发管理局共同出资设立,其中大丰市港务局出资1万元,大丰市滩涂开发管理局出资350万元。公司原名为大丰市大丰港开发有限公司,2011年6月更为现名。2001年11月,大丰市滩涂开发管理局与大丰市水产局、大丰市海洋局合并为大丰市滩涂海洋与渔业局,公司原股东由大丰市滩涂开发管理局变更为大丰市滩涂海洋与渔业局。2009年7月,经大丰市人民政府《关于将大丰市大丰港开发建设有限公司的股权收回至市国资委的批复》(大政复【2009】60号)文件,大丰市港口管理局(原大丰市港务局)和大丰市滩涂海洋与渔业局对公司的出资由大丰市国资委收回,公司变更为国有独资公司。公司初始注册资本为人民币351万元,历经多次增资,截至2014年3月底,公司注册资本为人民币300000万元。大丰市国资委代表大丰市政府履行出资人职责,为公司唯一股东及实际控制人。

公司主要经营范围:港口开发建设;码头和其他港口设施经营;在港区内从事货物装卸、驳运、仓储经营;煤炭批发经营;集装箱多式联运代理;货运代理(代办);农作物种植;水产品养殖;食用油料、蔬菜瓜果、饲料销售;日用品(除日用品(除电动三轮车)、

五金交电(除电动三轮车)、化工产品(除危险品)、钢材、木材、建筑材料、机械配件、针纺织品、燃料油销售;房屋出租;自营和代理各类商品的进出口业务(国家限定或者禁止的情形除外);工业用水销售等业务。

截至2014年3月底,公司本部设总裁办、工程安全部、贸易部、法律事务部、财务部、战略投资部、总师办、海外投资部、工业管理办、物资装备部、上市办和工会12个职能部门。

截至2013年底,公司(合并)资产总额179.65亿元,所有者权益54.00亿元;2013年实现主营业务收入58.70亿元,利润总额2.95亿元。

截至2014年3月底,公司(合并)资产总额194.37亿元,所有者权益54.83亿元;2014年1~3月,公司实现主营业务收入8.76亿元,利润总额0.49亿元。

公司注册地址:大丰市大丰港港区;法定代表人:倪向荣。

三、宏观经济和政策环境

1. 宏观经济

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

2013年,中国规模以上工业增加值同比增长9.7%;同期,规模以上工业企业(年主营业务收入在2000万以上的企业,下同)实现利润总额62831亿元,同比增长12.20%。

从拉动经济增长的三驾马车表现看,消费、投资两大需求继续保持增长态势,对外贸易增速减缓。具体而言:消费需求增长平稳。2013年社会消费品零售总额为237810亿元,同比名义增长13.1%;投资保持较快增长,第三产业投资增速加快。2013年固定资产投资(不含农

户) 436528 亿元, 同比增长 19.6%; 三次产业投资同比分别增长 32.5%、17.4%、21.0%; 对外贸易增速进一步下滑。2013 年, 中国进出口总额为 41600 亿美元, 同比增长 7.6%; 其中出口金额增长 7.9%, 进口金额增长 7.3%, 贸易顺差 2592 亿美元。

2. 政策环境

财政政策方面, 继续实施积极的财政政策, 结合税制改革完善结构性减税政策, 促进经济结构调整; 适当增加财政赤字和国债规模, 保持必要的支出力度; 进一步优化财政支出结构, 保障和改善民生。2013 年, 中国财政累计收入为 129143 亿元, 同比增长 10.1%, 各项民生政策得到较好落实, 医疗卫生、社会保障和就业、城乡社区事务等方面支出均实现两位数增长。结构性减税方面, 自 8 月 1 日起, 在全国范围内开展交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点, 并择机将铁路运输和邮电通信等行业纳入“营改增”试点。基础设施建设方面, 中央财政不断加大投资建设力度, 7 月 31 日召开的国务院常务会议, 研究推进政府向社会力量购买公共服务, 部署重点加强城市基础设施建设。

货币政策方面, 央行继续实施稳健的货币政策, 根据国际资本流动不确定性增加、货币信贷扩张压力较大等形势变化进行预调微调; 灵活开展公开市场操作, 开展常备借贷便利操作, 促进银行体系流动性总体平衡; 发挥差别准备金动态调整工具的逆周期调节作用, 引导货币信贷平稳适度增长, 增强金融机构抗风险能力; 进一步推进利率市场化改革。10 月 25 日, 贷款基础利率集中报价和发布机制正式运行, 实现科学合理定价并为金融机构信贷产品市场化定价提供参考。截至 2013 年底, M2 存量达 110.7 万亿, 同比增长 13.6%。从社会融资规模来看, 2013 年全社会融资规模为 17.3 万亿, 比上年同期多 1.5

万亿; 其中人民币贷款 12.97 万亿, 增加 2.54 万亿; 全年上市公司通过境内市场累计筹资 6885 亿元, 比上年增加 1044 亿元。其中, A 股再筹资(包括配股、公开增发、非公开增发、认股权证) 2803 亿元, 增加 710 亿元; 上市公司通过发行可转债、可分离债、公司债筹资 4082 亿元, 增加 1369 亿元。2013 年发行公司信用类债券 3.67 万亿元, 比上年减少 667 亿元。

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

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

长效机制初步建立的目标。

2013年11月召开的中共十八届三中全会（以下简称“全会”），审议通过了《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》，内容涵盖15个领域、60项具体任务，改革总体目标清晰；其中经济体制改革方面，市场在资源配置中的作用由“基础”调整为“决定”，更加明确深化改革的发展方向，将进一步激发市场经济的活力。全会提出建立现代财政制度、改进预算管理制度、完善税收制度，预期新一轮财税体制改革将全面展开。全会提出建立城乡统一的建设用地市场，预期将对土地供需市场产生重大影响。同时全会提出加快房地产税立法并适时推进改革，房地产调控思路的转变预期将对房地产市场发展产生根本性改变。全会提出完善金融市场体系，预期汇率和利率市场化改革、资本市场体系建设以及金融监管等方面的金融业改革措施将逐步展开。

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

四、行业及区域经济环境

1. 港口行业

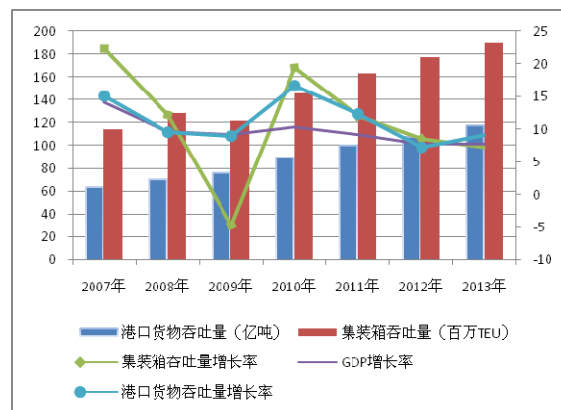
（1）行业现状

总体运行平稳，货物吞吐量保持增长增速回落有所企稳

港口作为国民经济和社会发展的基础设施，其发展与国民经济发展水平密切相

关。近年来随着中国社会经济的快速发展，港口行业发展较为迅速，货物吞吐能力和吞吐量持续上升。2008年全球金融危机的影响逐步扩散，国际间贸易往来显著减少，中国港口吞吐量增速也呈现出明显的前高后低状况。2010年中国港口货物吞吐量逐步回暖，全年完成86.7亿吨，同比增长16.7%，已恢复至金融危机前的水平。2011年中国港口保持了相对稳定的运行状况，完成货物吞吐量100.41亿吨，同比增长12.4%，增速较2010年略有回落。2012年受欧债危机持续以及中国宏观经济增速趋缓影响，港口货物吞吐量增速趋于回落。2012年中国港口完成货物吞吐量107.76亿吨，同比增长7.3%，增速同比下滑5.1个百分点。2013年随着全球经济的缓慢复苏以及中国经济的稳定增长，中国港口吞吐量增速有所企稳回升，2013年中国港口完成货物吞吐量117.67亿吨，同比增长9.2%，增速同比上升1.9个百分点。其中，沿海港口完成78.61亿吨，同比增长9.9%；内河港口完成42.06亿吨，同比增长7.9%。2013年中国港口完成集装箱吞吐量1.90亿TEU，同比增长7.2%，增速同比下滑1.2个百分点。

图1 2007~2013年中国港口吞吐量与GDP增长比较



资料来源：国家统计局和交通运输部《公路水路交通行业发展统计公报》

主要形态货种吞吐量增速回落趋稳

从液体散货、干散货、件杂货、集装箱和滚装汽车等五大货种吞吐情况来看，2013年上述货种在港口货物吞吐量中所占比重分别为8.1%、58.7%、9.9%、18.6%（集装箱按重量计

算)和 4.7%，货种格局变化不大，仍以干散货和集装箱为主。

2013 年中国港口完成液体散货吞吐量 9.48 亿吨，比上年增长 4.6%，增速同比上升 5.1 个百分点；干散货吞吐量 69.10 亿吨，同比增长 9.8%，增速同比上升 2.4 个百分点；集装箱吞吐量（按重量计算）21.85 亿吨，同比增长 10.3%，增速同比下滑 1.4 个百分点；件杂货吞吐量 11.67 亿吨，同比增长 9.6%，增速同比上升 5.0 个百分点；滚装汽车吞吐量（按重量计算）5.57 亿吨，同比增长 4.5%，增速同比下降 5.7 个百分点。

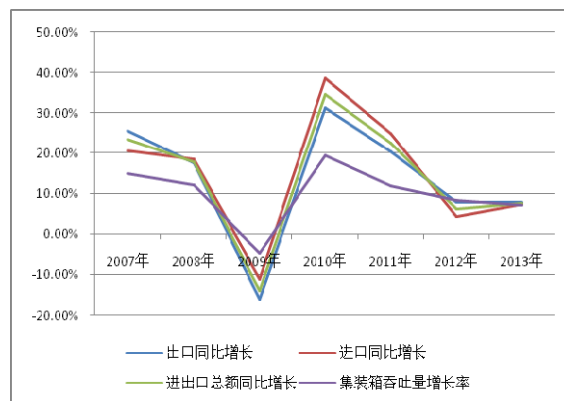
集装箱增速受外贸形势影响回落后有所趋稳

中国港口集装箱吞吐量增速主要取决于中国制造业出口情况，相应的与中国对外贸易状况息息相关。2012年以来，在世界经济复苏明显放缓，国内经济下行压力加大的形势下，中国外贸进出口增速明显放缓。根据海关统计数据，2012年中国进出口总值38667.6亿美元，同比增长6.2%，增速较2011年回落16.3个百分点。其中，出口20489.3亿美元，同比增长7.9%，增速较2011年回落12.4个百分点；进口18178.3亿美元，增长4.3%，增速较2011年回落20.6个百分点。全年实现贸易顺差2311亿美元，同比大幅扩大48.1%。受进出口贸易形势影响，2012年中国港口集装箱吞吐量增速同比下滑3.6个百分点，全年完成1.77亿 TEU，同比增长8.4%。

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

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

图2 中国港口集装箱吞吐量增速与对外贸易额增速情况



资料来源：根据公开资料整理

(2) 沿海港口分布

根据原交通部和国家发改委编制并于 2006 年 9 月经国务院审议通过《全国沿海港口布局规划》(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。政府同时通过建立自主经营、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发展提供了良好的政策环境保证。

(5) 行业发展趋势

综合性大型枢纽港发展势头良好

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

81.11%。中国是世界上拥有亿吨港口数量最多的国。2012 年,货物吞吐量超过亿吨的港口由上年的 26 个增加到 29 个,其中沿海亿吨港口 19 个;内河港口 10 个。2012 年集装箱吞吐量超过 100 万 TEU 的港口由 2010 年的 18 个增加到 19 个,2012 年进一步增加到 22 个,其中,沿海港口 18 个;内河港口 4 个。2012 年中国规模以上港口完成货物吞吐量 97.75 亿吨,同比增长 7.2%,增速与全部港口货物吞吐量增速基本持平。2013 年 1~11 月,中国规模以上的港口累计完成货物吞吐量 97.49 亿吨,同比增长 9.3%,其中沿海港口完成 66.82 亿吨,同比增长 9.8%,内河港口完成 30.67 亿吨,同比增长 8.3%;规模以上港口累计完成集装箱吞吐量 1.73 亿 TEU,同比增长 7.3%,其中沿海港口完成 1.55 亿 TEU,同比增长 7.5%,内河港口完成 0.19 亿 TEU,同比增长 5.7%

总体看,规模以上港口良好的发展势头从整体上带动了中国港口行业的稳定发展。

表 2 2013 年 1~11 月规模以上港口货物吞吐量情况

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

18	福州	11702
19	泉州	9861
内河港口		
1	苏州	41843
2	南京	18440
3	南通	18416
4	湖州	14436
5	泰州	13854
6	镇江	12997
7	重庆	12304
8	江阴	11582
9	嘉兴内河	10086
10	岳阳	9634
11	杭州	8488
12	上海	8388
13	芜湖	8322
14	无锡	7407
15	武汉	7134
16	佛山	4907

资料来源：交通运输部

码头泊位持续增加、大型化和专业化程度进一步提升

表3 2013年1~11月规模以上港口集装箱吞吐量情况

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

资料来源：交通运输部

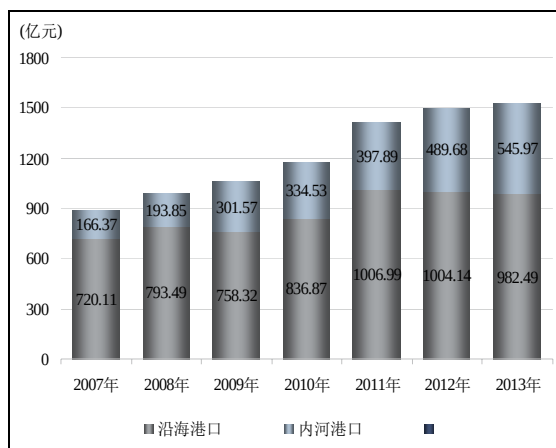
注：本表所列港口为2009年沿海港区集装箱吞吐量达到200万TEU的港口、内河港区集装箱吞吐量达到200万TEU的港口。

船舶大型化是近几年全球航运业发展的主要趋势，各大航运企业纷纷采用大型船舶以降低营运成本，增强竞争力。为适应全球船舶运输大型化的发展趋势，近年来中国港口码头泊位大型化、专业化程度进一步提升，航道、码头、堆场、集疏港交通、港口机械等硬件设施的现代化水平不断提高。2013年底中国港口拥有生产用码头泊位31760个，比上年末减少102个。其中，沿海港口生产用码头泊位5675个，增加52个；内河港口生产用码头泊位26085个，减少154个。细分级别来看，2013年底中国港口拥有万吨级及以上泊位2001个，比上年末增加115个。其中，沿海港口万吨级及以上泊位1607个，增加90个；内河港口万吨级及以上泊位394个，增加25个。1—3万吨级（不含3万吨级）泊位736个，3—5万吨级（不含5万吨级）泊位356个，5—10万吨级（不含10万吨级）泊位648个，10万吨级以上泊位261个，较2012年底分别增加4个、21个、67个和23个。5万吨级以上码头增长速度较快。2013年底中国港口专业化泊位1062个，通用散货泊位414个，通用件杂货泊位345个，比上年末分别增加65个、35个和5个。

水运建设投资增速放缓

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

图3 2007~2013年中国水运建设投资情况



资料来源:《2013年公路水路交通行业发展统计公报》

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

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，叠加了保税区和出口加工区税收和外汇政策，由一个海关统一监管，具备集装箱港口装卸功能以及拆拼箱等增值服务和多式联运物流条件，区内可进行产品研发、加工、制造等，在促进地区经济发展的同时也为当地港口的业务发展提供了良好条件。目前中国已在沿海主要港口设立了 13 个保税港区，其中规模最大天津东疆保税港区已于 2012 年 6 月具备整体封关运作条件。

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

（6）行业关注

全球经济复苏放缓拖累外贸集装箱吞吐量增长

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

经济增速放缓影响大宗散货吞吐量

考虑到目前中国宏观经济增速逐步趋缓，短期内以铁矿石、煤炭为代表的散杂货需求预计将会减少，部分专业化港口将受到一定影响。长期来看，随着中国逐步进入工业化后期

以及产业转型，传统大宗散货煤、油、矿等港口吞吐量增长将进一步趋缓，而依托先进制造业和新能源产业的天然气、滚装汽车、液体化工、粮食等货种未来将成为港口新增长点。

港口产能扩张过快、产能过剩风险较大

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

总体来看，作为国民经济和社会发展的重要基础设施，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。进入2012年以来，受欧债危机持续蔓延以及中国对外贸易增速放缓影响，中国港口货物吞吐量增速持续收窄，煤炭、原油等大宗货物出港量及集装箱吞吐量受到较大冲击；2013年后随着全球经济的缓慢复苏以及中国经济的稳定增长，中国港口吞吐量增速有所企稳回升。《交通运输“十二五”发展规划》的出台有助于促进中国港口行业优化产业结构、扩展产业规模，为中国港口行业的发展提供了良好的政策环境保证。未来随着投资主体的多元化、港口整合速度的加快、港口费率市场化的推进及港口物流的发展升级，优势港口企业竞争力将进一步增强。

2. 区域经济

大丰市概况

根据《2013 年大丰市国民经济和社会发展统计公报》数据显示，2013 年，大丰市实现地区生产总值 443.52 亿元，比上年增长 13.4%，增幅列盐城各县（市、区）第 1。其中，第一产业增加值 68.6 亿元，增长 3.2%；第二产业增加值 194.15 亿元，增长 16.6%；第三产业增加值 180.77 亿元，增长 13.5%。全市人均地区生产总值 63229 元。产业结构不断优化。三次产业增加值比例调整为 15.47：43.77：40.76，其中第三产

业占比较上年提高 1.06 个百分点。全年实现高新技术产业产值 213.06 亿元，比上年增长 65.47%；占规模以上工业总产值比重达 33%，较上年提高 13.6 个百分点。“全国县域经济基本竞争力百强县（市）”列第 54 位，较上年提升 1 位。

2013 年，大丰市实现工业增加值 168.43 亿元，比上年增长 17.9%。其中规模以上工业增加值 157.95 亿元，同比增长 17.4%，增幅列盐城各县（市、区）第 1。在规模以上工业增加值中，轻工业增加值 65.61 亿元；重工业增加值 92.33 亿元。规模以上工业总产值 645.59 亿元，同比增长 17.5%。

固定资产投资方面，2013 年大丰市完成固定资产投资 255.6 亿元，比上年增长 23.4%。其中，工业投资 163.98 亿元，服务业投资 91.01 亿元，分别同比增长 17.5%和 25.2%。固定资产投资和工业投资增幅均列盐城各县（市、区）第 1。

随着经济的持续发展，大丰市财政收入也呈较快增长态势。2013 年大丰市实现财政总收入 120.76 亿元，比上年增长 20.2%，其中：公共财政预算收入 50.07 亿元，比上年增长 25.1%，总量、增幅分别列江苏省各县（市）第 13 和第 3 位。

大丰港经济开发区概况

大丰港经济区处于江苏省 1040 公里海岸线港口空白带的中心位置，距上海港 250 海里、连云港 120 海里、秦皇岛港 490 海里、距日本长崎港 430 海里、韩国釜山港 420 海里，可经上海港、釜山港直达东南亚和欧美各大港口。

从财政实力看，2013 年大丰港经济开发区可支配财政收入 49.94 亿元，同比增长 50.48%，其中一般预算收入为 15.60 亿元，同比增长 40.84%。

2012 年 11 月，江苏省政府批复同意设立省级江苏大丰港经济开发区，实行现行省级开发区的有关政策。这意味着大丰港经济开发区成为盐城 5 个沿海经济区中首个被省政府正式批

准的省级沿海经济区，大丰市也成为盐城市首家拥有两个省级开发区（大丰经济开发区、大丰港经济开发区）的县（市、区）。江苏大丰港经济开发区规划面积 7.6 平方公里，四至范围为：东至海堤复河，南至四级航道，西至纵十路，北至通港大道。未来江苏大丰港经济开发区要以科学发展观为指导，按照“布局集中、用地集约、产业集聚”的总体要求，完善投资环境，加快开放开发，提高创新能力，在转变经济发展方式总充分发挥示范、辐射和带动作用。

2013 年 5 月，江苏省人民政府办公厅下发《省政府办公厅关于进一步支持大丰港加快发展有关问题的函》（苏政办函【2013】46 号），为支持大丰港加快发展，省人民政府同意：①支持大丰港 10 万吨级深水航道建设，大力支持港口万吨级以上深水泊位建设，进一步完善大丰港集疏运体系，积极争取铁路部门支持大丰港铁路支线（新长铁路复线改造）建设；②支持大丰港经济开发区设立保税物流中心（B 型），加快推进审批进程，充分发挥大丰港国家一类开放口岸优势；③合理规划大丰港产业定位，加快临港产业聚集，在大丰港经济开发区内规划建设先进装备制造等临海临港产业基地，支持高技术含量、高附加值重大项目落户大丰港，在用地、用海等要素指标配置上给予倾斜，加快项目审批。为加快新兴产业发展，支持大丰港经济开发区发展新能源、海水淡化、海洋生物等产业。积极争取中央企业对大丰港大型项目投资。④2013~2015 年，大丰港经济开发区行政区域范围，继续享受《中共江苏省委江苏省人民政府关于调整分税制财政管理体制的通知》（苏发【2008】15 号）规定的省集中收入全返奖励政策，专项用于大丰港开发建设。对大丰港建设用海项目，海域使用金除上缴国家部分外，其余全部返还大丰，用于海域整治、保护和管理。省沿海发展专项资金重点支持大丰港重大基础设施建设。

总体看，跟踪期内，大丰市和大丰港经济开发区经济保持较快增长，地方财政实力增强，为公司经营发展提供了良好的外部环境。

五、基础素质分析

1. 产权状况

公司为国有独资公司，大丰市国资委代表大丰市政府履行出资人职责，为公司唯一股东及实际控制人。

2. 企业规模

公司目前主要经营地点在大丰港。港口外西洋主槽靠岸，水深大、水域宽阔；在辐射沙洲沙脊群的掩护下，水域风浪较小；水域含沙量高，滩地较宽阔。大丰港及其港区建设始建于 1992 年，现已成为国家一类开放口岸。目前运营泊位包括一期码头 2 个 0.5 万吨级散货泊位；二期码头 1 个 2 万吨级杂货泊位、1 个 5 万吨级散货泊位；大件码头 1 个 0.5 万吨级大件泊位；石化码头 5 万吨和 0.5 万吨级液体化工泊位、5 万吨食用油泊位各 1 个；通用码头 2 个 5 万吨级通用泊位、粮食码头 2 个 5 万吨级粮食泊位。同时公司目前拥有 9 台门式起重机（门吊）、2 台桥式起重机（桥吊）、2 台卸船机、1 台桅杆式起重机。截至 2014 年 3 月底，已建成投入使用的堆场包括：一期集装箱堆场、一期散杂货堆场、二期煤炭专用堆场、红土镍矿堆场、散杂货堆场、石化仓储专用储罐区等，已建成一期码头、二期码头、大件码头、石化码头、粮食码头及通用码头等，年设计能力超过 2000 万吨，2013 年公司完成吞吐量 3250.48 万吨，完成集装箱吞吐量 5.01 万 TEU。

3. 政府支持

跟踪期内，公司得到了地方政府在资金和政策等方面的持续支持。

其中资金支持方面，公司系经大丰市人民政府大政复【1997】8 号和大丰市国资委大国资【1997】7 号文件批准，由大丰市港务局与大丰市滩涂开发管理局于 1997 年共同出资设立，初始注册资本为人民币 351 万元。经多次增资，公司注册资本变为人民币 300000 万元，

其中 2013 年公司实收资本增加 13.31 亿元。

此外，鉴于公司经营业务特殊性，大丰市政府每年给予公司一定数额的基础设施建设配套补贴。2012 年和 2013 年，地方财政给予公司的补贴收入分别为 2.46 亿元和 2.15 亿元。

表 4 公司获得财政补贴情况表（单位：万元）

类别	2012 年	2013 年
交通运输补贴	100.00	
基础设施建设配套补贴	4476.18	21472.81
其他政府补贴收入	20001.37	
合计	24577.56	21472.81

资料来源：公司提供

政策方面，2012 年 6 月，根据《大丰市人民政府关于同意优先安排江苏大丰港控股集团有限公司城市基础设施项目建设资金的批复》（大政复【2012】51 号），经大丰市人民政府研究，同意公司负责的城市基础设施项目优先安排建设资金。凡项目总投资在 5000 万元以上的城市基础设施建设项目，市财政安排财政资金的比例不低于 30%，并在项目动工前足额拨付给公司。

六、管理分析

跟踪期内，公司在管理体制、管理制度、高层管理人员等方面无其他重大变化。

七、经营分析

1. 经营概况

目前公司形成以港口运营、商品贸易和工程建设为主，房地产开发、运输物流、农业承包以及其他服务业务为辅的经营格局。

跟踪期内，公司主营业务收入快速增长，2013 年，公司实现主营业务收入 58.70 亿元，同比大幅增长 262.19%，主要来自港口业务和商品销售业务的大幅增长。

从收入构成来看，公司港口业务快速发展，已逐步成为公司主要的收入来源之一，2013 年

公司实现港口业务收入 10.48 亿元，同比大幅增长 108.29%；受公司新合并子公司新拓展贸易品种的影响，公司贸易业务规模快速扩大，2013 年公司实现贸易收入 39.61 亿元，同比大幅增长 250.81%，占主营业务收入比重也上升至 67.47%；公司工程结算和房地产开发业务总体较为稳定，2013 年分别实现收入 5.55 亿元和 1.30 亿元，同比分别增长 59.18%和小幅下降 3.18%。

从毛利率看，2013 年公司主营业务毛利率为 6.47%，较 2012 年下降 4.76 个百分点，主要是由于一方面毛利率较低的商品销售业务规模大幅增长，拉低了整体毛利水平；另一方面受建材、人工等原材料价格上涨因素影响，工程建设业务毛利率有所下滑。

2014 年 1~3 月，公司实现主营业务收入 8.76 亿元，较上年同期增长 123.36%；主营业务毛利率为 7.61%，较 2013 年增长 1.14 个百分点。

表 5 公司主营业务收入构成和毛利率情况（单位：万元，%）

	2012 年			2013 年			2014 年 1~3 月		
	金额	占比	毛利率	金额	占比	毛利率	金额	占比	毛利率
港口业务	50331.13	22.48	15.03	104832.30	17.86	11.14	20818.34	23.76	12.19
房地产开发	13428.44	6.00	25.68	13001.68	2.21	34.03	1023.74	1.17	24.60
工程建设	34872.91	15.58	22.67	55509.18	9.46	14.27	12652.62	14.44	19.10
商品销售	112913.16	50.43	2.21	396108.62	67.47	1.82	50298.59	57.40	2.00
其他	12357.10	5.51	30.10	17595.85	3.00	38.32	2842.17	3.24	16.19
合计	223902.75	100.00	11.23	587047.64	100.00	6.47	87635.46	100.00	7.61

资料来源：公司提供

2. 业务运营

（1）港口业务

公司港口业务的经营主体为其子公司大丰海港港口有限责任公司。随着公司不断加大对港口基础设施建设及相关配套服务项目的投入，跟踪期内，受公司在建码头的陆续完工，公司港口吞吐能力持续上升，货物吞吐量同比大幅增长，其中 2013 年公司完成货物吞吐量 3250.48 万吨，同比增长 60.84%；集装箱吞吐量完成 5.01 万 TEU，同比增长 20.14%。2013 年，公司实现港口业务收入 10.48 亿元，同比大幅增长 108.29%，增长幅度大于业务量增长幅度，主要是因为公司港口业务中中转物流销售收入增长较快所致，且由于中转物流销售购销业务量大、差价小等因素，公司港口业务毛利率同比下降 3.89 个百分点，为 11.14%。2014 年 1~3 月，公司实现港口业务收入 2.08 亿元，为 2013 年全年的 19.86%；港口业务毛利率为 12.19%，较 2013 年略有上升。

表 6 公司 2012~2014 年 3 月港区吞吐情况

指 标	2012 年	2013 年	14 年 1~3 月
货物吞吐量(万吨)	2021.00	3250.48	1153.07
其中：内贸	1516.32	2749.63	994.07
外贸	504.68	500.85	159.00
集装箱吞吐量(万 TEU)	4.17	5.01	1.59
其中：内贸	2.34	3.01	0.94
外贸	1.83	2.00	0.65

资料来源：公司提供

从货物中转方向来看，2013 年公司内贸和外贸货物吞吐量分别完成 2749.63 万吨和 500.85 万吨，同比分别增长为 81.34% 和 小幅下降 0.76%，公司货物吞吐主要以内贸为主。

从货物种类看，公司装卸的货种主要以干散杂货为主，主要包括：矿建材料、煤炭、金属矿石、粮食和钢铁等。其中矿建材料、煤炭和金属矿石为主要转运货物，占 2013 年吞吐量比重分别为 41.50%、22.80% 和 7.06%，除金属

矿石以外，公司主要散杂货吞吐量均呈上升趋势。

表7 公司近年散杂货主要品种吞吐量（单位：万吨）

种类	2012年	2013年	14年1~3月
煤炭	249.59	740.95	254.06
金属矿石	398.54	229.63	204.23
矿建材料	642.27	1349.08	352.14
粮食	26.88	35.72	12.92
钢铁	56.18	58.64	24.70
其他	647.54	836.46	305.02
合计	2021.00	3250.48	1153.07

资料来源：公司提供

（2）工程结算

公司作为大丰港经济开发区重要的基础设施建设主体，承接了开发区内大量的市政基础设施建设任务，包括管网建设、防汛设施建设、土地平整、市政道路、园区基础设施建设、港区房屋场馆建设、设计测量等项目等。2013年公司实现工程结算收入5.55亿元，同比增长59.18%，主要是由于大丰港经济开发区加快发展速度，港区规划新开发的土地面积大幅增加，因此公司所承接的工程量相应提升；工程结算

业务毛利率为14.27%，同比下降8.40个百分点，主要是由于随着工程建设项目的增加，相应的工程材料、人工工资、机械使用费及管理费用等不断上升，导致工程结算业务毛利润持续下滑。2014年1~3月，公司工程结算收入1.27亿元，为2013年全年的22.79%；毛利率为19.10%，较2013年有所提升。

公司主要承担港口建设工程以及港口疏浚业务，同时对外承接政府对外委托和其他业主委托的建设工程项目。公司工程建设业务主要通过招投标方式取得，项目委托方包括大丰港经济开发区管委会、入驻园区企业等。根据公司与大丰市人民政府签订的委托代建框架协议规定，凡总投资额5000万元以上且满足相应条件的项目均由公司代行项目建设的投资主体职责。

公司目前承建的项目主要包括：大丰港特钢新材料产业园北区造地工程、木材产业园北拓工程土地平整、大丰港石材园区造地工程和大丰港海滨大道改造工程等项目。截至2014年3月底，公司在建的工程建设项目共计11个，涉及总投资金额为6.82亿元。

表8 截至2014年3月底公司承包的主要建设项目（单位：万元）

项目名称	委托方	投资总额	完工比例
大丰港特钢新材料产业园北区造地工程	大丰港经济开发区管理委员会	18750.00	90%
木材产业园北拓工程土地平整		6900.00	100%
大丰港石材园区造地工程（S1、S5、S9、S10、S11、S12、S13、S14、S15地块）		9555.00	50%
大丰港物流园区造地工程		4995.00	95%
大丰港二期至三期导堤围造地工程		3903.75	95%
江苏三鼎石化科技有限公司土地平整及开工仪式场地准备工程		8250.00	100%
大丰港物流产业园仓储一路、二路、三路、四路、仓储大道、物流北路道路及管道工程		5197.00	100%
盐城港大丰港区一期集装箱堆场改造工程		1589.00	100%
大丰港石化码头安全通道（防波堤）工程		1648.00	85%
刘大线航道石化园区连接线工程		2080.00	90%
大丰港海滨大道改造工程		5300.00	85%
合计		68167.75	--

资料来源：公司提供

(3) 贸易业务

公司贸易业务的经营和盈利模式主要为：通过为客户提供从产品原料、辅料采购、生产成品，到质量合格的成品交易的全程服务，从中赚取的进销差价及服务的增值收益。采购方面主要按在手订单采购商品，以销定购。

近年来，公司利用港口物流和信息平台资源优势，以“堆场+市场”的理念，不断拓展贸易结算业务。公司本部主要做传统煤炭贸易业务，2012年以来增加了沥青混合物、燃料油等贸易项目，依托大丰港港口优势，货源及周边客户比较稳定；2012年7月，公司成立了大丰海融国际贸易公司，主营经营煤炭、金属矿、非金属矿、有色金属、建筑材料、木材、金属材料、化工产品、机械设备、纺织品、电子产品、农产品、玩具、工艺品、服装、燃料油、水泥制品、自营和代理各类商品及技术的进出口业务；2013年7月，公司将大丰港鑫铜业有限公司纳入合并报表范围（2010年成立后因股权问题未发生实质性业务，目前注册资本为人民币6000万元，为公司全资子公司），该公司主要通过上海金属期货市场实时价格交割购买，供货商相对分散，主要为青海合一矿业有限公司等；销售渠道为主要通过中国电缆材料交易所——远东买卖宝网络科技有限公司挂价销售，主要客户为上海京慧诚国际贸易有限公司等。

2013年，公司实现贸易业务销售收入39.61亿元，同比大幅增长250.81%。从主要贸易品种构成看，铜及铜杆、煤炭、大豆油和沥青混合物是公司贸易收入的主要来源，其中铜及铜杆、大豆油和沥青混合物为公司新增贸易品种；由于国内大宗商品贸易业务属于薄利，公司贸易业务毛利率仅为1.82%。

表9 公司贸易业务主要品种构成（单位：万元）

	2012 年	2013 年
铜及铜杆	3747.11	243882.48
煤炭	22210.50	79998.39
沥青混合物	56715.94	19356.79

大豆油	0	30663.31
镍矿	0	4244.89
豆粕	2653.68	0
燃料油	2569.34	0
其他	25016.59	17962.76
合计	112913.16	396108.62

资料来源：公司提供

2014年1~3月，公司实现贸易业务收入5.03亿元，仅为2013年全年的12.70%，主要是由于一季度处于春节前后，相应的国内贸易受其影响，公司收入规模较小；贸易业务毛利率为2.00%，较2013年小幅提高。

(4) 房地产开发

公司房地产开发业务运营主体主要为大丰市港城置业有限公司（以下简称“港城置业”）和江苏大丰港置业有限公司（以下简称“苏港置业”）负责，其中港城置业定位中高端房地产开发建设，苏港置业定位为中低端。2013年，公司实现房地产开发收入1.30亿元，与上年基本持平；房地产开发毛利率为34.03%，同比提高8.35个百分点。2014年1~3月，公司实现房地产开发收入0.10亿元，为2013年全年的7.87%。

截至2014年3月底，公司已开发的商业地产主要有海融广场、国际商务大厦（5A级写字楼）、莎士比亚小镇等大丰港城标志性主体建筑，半岛温泉酒店（五星级）、巴厘岛温泉俱乐部、海洋科技馆等休闲娱乐项目，海融佳苑、星湖花园、人才公寓等智能化生活社区项目，海融创业园、木材园区综合楼群等工业用房。

表10 截至2014年3月底公司已完工房地产项目情况
（单位：万平方米）

项目主体	项目名称	项目性质	规划建筑面积	销售进度
港城置业	海融广场	商住	38775.45	99.50%
港城置业	半岛酒店	酒店	50684.06	100.00%
港城置业	海融二期	商住	27388.79	97.50%
苏港置业	木材园区综合楼	综合楼	16700.92	88.50%

资料来源：公司提供

公司目前主要在建的项目有星湖花园、人才公寓以及海鲜一条街项目。其中星湖花园项目位于海港新城，规划建筑面积约22.5万平方米，项目计划总投资约6亿元，截至2014年3月底公司已投资3.88亿元；人才公寓项目位于大丰市大丰港南阳中学对面，规划建筑面积约

14.63万平方米，该项目规划为集商铺、住宅于一体的适住型住宅小区，计划总投资约4.5亿元，截至2014年3月底已完成投资2.96亿元；海鲜一条街项目规划建筑面积为1.71万平方米，预计总投资0.80亿元，截至2014年3月底已完成投资0.29亿元。

表11 截至2014年3月底公司在建房地产情况（单位：万平方米、万元）

项目名称	项目性质	建筑面积	总投资	14年3月底已投资	2014年计划投资	2015年计划投资
星湖花园普通商住楼	商住	22.50	60000.00	38750.00	8500.00	12750.00
人才公寓	商住	14.63	45000.00	29640.00	5000.00	10360.00
海鲜一条街	商业	1.71	8000.00	2850.00	5150.00	0
合计	--	40.84	113000.00	71240.00	18650.00	23110.00

资料来源：公司提供

截至2014年3月底，公司拥有用于房地产开发的土地432.60万平方米，土地储备较为充足。截至2014年3月底，公司在建房地产项目已投资7.12亿元，未来尚有4.18亿元资金需投入，公司或存在一定的对外融资压力。未来，公司将根据房地产市场情况及政府相关政策，选择性地参与临港地产开发业务。

3. 项目投资

公司在稳步推进码头建设与运营的基础上，在大丰港经济开发区重点投资能源与新能源开发（含褐煤提质、油砂加工等）、海洋生物工程等产业。截至2014年3月底，公司在建工程项目计划总投资合计40.69亿元，累计已投资38.01亿元，未来尚需投入2.68亿元。

表12 截至2014年3月底公司主要在建项目情况（单位：亿元）

在建项目	总投资金额	资金来源		截至2014年3月底已投资	项目进度	2014年4~12月计划投资
		自筹	贷款			
三期通用码头工程项目	10.12	3.04	7.08	9.32	92.09%	0.80
三期粮食码头工程项目	12.24	3.67	8.57	11.04	90.20%	1.20
油品化工码头工程项目	8.04	2.81	5.23	8.04	100%	0
大件码头工程项目	2.70	0.81	1.89	2.70	100%	0
沼气发电项目	0.41	0.10	0.31	0.35	85.37%	0.06
南区污水收集管网工程	0.29	0.19	0.10	0.29	100%	0
农业展览馆、科技馆、海洋馆	4.00	2.50	1.50	3.85	96.25%	0.15
油库	0.80	0.30	0.50	0.70	87.50%	0.10
纯净水厂	0.17	0.17	--	0.17	100%	0
零星工程	1.92	0.90	1.02	1.55	80.73%	0.37
合计	40.69	14.49	26.20	38.01	--	2.68

资料来源：公司提供

公司未来计划投资建设的项目还有印尼红土镍矿和大丰港挖入式港池项目。其中印尼红

土镍矿项目计划建设年产30万吨镍铁合金冶炼，配套建设36万KW自备火力发电厂、2个

8000~10000吨驳船码头泊位，计划总投资5.65亿美元，目前已获得国家发改委核准、国家商务部企业境外投资证书等文件，并成立了投资公司，已获得了印尼国内项目的各项准字、批复和土地等；大丰港挖入式港池项目计划将建成5~10万吨级深水开敞泊位10个，5万吨级泊位15~20个，2万吨级泊位约50个，预计总吞吐能力超过2亿吨/年，计划总投资人民币65亿元。

总体看，目前公司主要在建项目已接近完工，未来投资规模较小，但考虑到公司未来拟投资的项目的投资金额较大，公司对外筹资压力较大。

八、募集资金使用情况

公司于2014年6月17日发行了额度为4亿元的短期融资券“14大丰海港CP001”，募集资金中1亿元用于偿还有息债务，3亿元用于补充营运资金。目前，上述募集资金正常使用。

九、财务分析

公司提供的2010年~2012年合并财务报表已经江苏天华大彭会计师事务所有限公司进行三年连审，2013年合并财务报表已经大华会计师事务所（特殊普通合伙）审计，并均出具了标准无保留意见的审计结论。2014年1~3月财务数据未经审计。

截至2013年底，公司（合并）资产总额179.65亿元，所有者权益54.00亿元；2013年实现主营业务收入58.70亿元，利润总额2.95亿元。

截至2014年3月底，公司（合并）资产总额194.37亿元，所有者权益54.83亿元；2014年1~3月，公司实现主营业务收入8.76亿元，利润总额0.49亿元。

1. 盈利能力

2013年，公司实现主营业务收入58.70亿

元，同比大幅增长162.19%，主要来自公司商品销售和港口业务收入的大幅增长；公司经营规模的扩大导致公司各项成本和开支也随之增加，2013年公司的主营业务成本为54.91亿元，同比大幅增长176.24%，增幅高于主营业务收入的增幅，由此导致主营业务利润率同比下滑3.74个百分点，为5.76%。

从期间费用来看，2013年公司期间费用（营业费用、财务费用和管理费用）为2.88亿元，同比增长31.51%；公司期间费用占主营业务收入的比重为4.91%，较上年同期下降4.87个百分点，公司期间费用管控能力有所改善。

2013年公司分别实现投资收益和补贴收入0.18亿元和2.15亿元，分别来自长期股权投资所取得的收益，以及政府补贴。2013年，公司实现利润总额和净利润分别为2.95亿元和1.72亿元，公司利润总额对补贴收入依赖性较大。

从盈利指标来看，2013年公司总资产收益率为4.93%，同比无变化；公司净资产收益率为3.19%，较上年同期下降0.80个百分点。

2014年1~3月，公司实现主营业务收入8.76亿元，较上年同期增长123.36%；公司实现补贴收入和利润总额分别为0.32亿元和0.49亿元；公司主营业务利润率为7.00%，较2013年增长1.24个百分点。

总体看，跟踪期内，随着公司港口业务和贸易规模的扩大，公司主营业务收入规模迅速增长，但盈利能力有所下降；公司利润总额对政府补贴的依赖性较大。公司整体盈利能力偏弱。

2. 现金流及保障

从经营活动来看，随着公司商品销售和港口业务规模的扩大，公司经营活产生的现金流入大幅增长，2013年为80.32亿元，同比大幅增长70.15%，主要来自销售商品、提供劳务收到的现金；同期，公司经营活动现金流出合计78.67亿元。同比增长74.72%，增幅高于经营活动现金流入，主要系公司购买商品、接受劳

务支付的现金。2013 年，公司经营活动产生的现金流量净额为 1.66 亿元，同比下降 24.20%；公司现金收入比为 106.92%，较上年同期小幅提高 1.83 个百分点，公司收入实现质量尚可。

从投资活动看，公司投资活动现金流入规模较小，2013 年为 0.53 亿元，主要是公司收回投资及取得投资收益收到的现金。2013 年公司购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金为 13.54 亿元，同比增长 7.87%，主要为公司对石化码头、二期码头、通用码头、粮食码头、程等项目的投资以及购入土地资产；同期，公司投资所支付的现金为 2.84 亿元，同比增长 42.42%，主要为系公司增加对大丰港海外投资控股有限公司、江苏大丰港疏港高速公路有限公司和江苏大丰农村商业银行股份有限公司等公司的股权投资。2013 年，公司投资活动产生的现金流量净额和筹资活动前的现金流量净额分别为-15.85 亿元和-14.20 亿元，公司经营活动产生的现金流量净额无法满足公司对外投资的需求，公司对外部融资的需求较大。

筹资活动方面，2013 年，公司筹资活动现金流入为 49.62 亿元，同比大幅增长 147.17%，主要为借款所收到的现金；同期公司吸收投资收到的现金为 2.80 亿元，系大丰市国资委对公司的增资，公司收到其他与筹资活动有关的现金为 16.07 亿元，主要系公司发行 8 亿元公司债券、全资子公司海港港口有限公司非公开发行 2 亿元中小企业私募债以及设备融资租赁等。公司筹资活动现金流出主要用于偿还债务。2013 年，公司用于偿还债务支付的现金和分配股利、利润和偿付利息所支付的现金分别为 14.58 亿元和 5.77 亿元，同比分别大幅增长 349.02%和 113.47%；同期，公司支付的其他与筹资活动有关的现金 12.77 亿元，主要是公司支付融资租入固定资产的租赁费、企业债及私募债发行的相关费用以及银行承兑汇票贴现费用等。2013 年，公司筹资活动产生的现金流量净额为 16.49 亿元，同比增长 46.89%。

2014 年 1~3 月，公司经营活动产生的现

金流量净额为 2.07 亿元；同期，投资活动产生的现金流量净额为-2.26 亿元，其中，用于购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金为 2.12 亿元；公司筹资活动产生的现金流量净额为 5.92 亿元，主要来自公司取得借款收到的现金。

总体看，随着公司投资规模的扩大，公司经营性活动产生的现金不能满足公司投资所需资金需求，公司对外部融资有较强的依赖性。

3. 资本及债务结构

资产

截至 2013 年底，公司资产总额为 179.65 亿元，同比增长 42.92%，主要来自流动资产、固定资产、无形资产及其他资产的增长。资产构成中，流动资产占公司资产总额的 50.26%，长期投资占 4.18%，固定资产占 22.76%，无形资产及其他资产占 22.81%。

截至 2013 年底，公司流动资产为 90.29 亿元，同比增长 65.52%，主要是由于货币资金、应收账款、其他应收款增长所致；构成主要以货币资金（占 15.52%）、应收账款（占 22.88%）、其他应收款（占 29.73%）和存货（占 25.16%）为主。

截至 2013 年底，公司货币资金合计为 14.01 亿元，同比大幅增长 100.74%，构成主要为银行存款和其他货币资金。公司货币资金中使用受限制的保证金存款为 10.46 亿元，占货币资金总额的比例较高。

截至 2013 年底，公司应收账款净额为 20.65 亿元，同比大幅增长 120.42%，主要是由于公司业务规模增长带来的应收工程建设款、商品销售款等增加所致。从账龄来看，1 年以内的占 76.53%，1~2 年的占 17.85%，2~3 年的占 5.54%，整体账龄较短。2013 年，公司对应收账款计提坏账准备 0.13 亿元，计提比例为 0.61%，计提充分性一般。从集中度上看，前五大客户欠款金额占其他应收账款的 72.07%，集中度高。公司应收账款欠款客户中主要为大丰

海洋经济综合开发区和大丰港经济区管理委员会，发生坏账的风险较低，但回收周期具有一定的不确定性，公司的资金占用压力较大。

表 13 2013 年公司应收账款欠款金额前五名客户情况
(单位: 亿元)

单位名称	金额	占应收账款总额的比例 (%)
大丰海洋经济综合开发区	8.30	39.93
大丰港经济区管理委员会	4.42	21.27
山西煤炭运销集团黄河物流股份有限公司	1.29	6.19
江苏大丰众成科技创业投资有限公司	0.60	2.89
大丰兴港贸易有限公司	0.37	1.78
合计	14.98	72.07

资料来源: 公司审计报告

截至 2013 年底, 公司其他应收款净额为 26.84 亿元, 同比大幅增长 115.77%, 主要为应收保证金、税收返还款以及往来款等。从账龄来看, 1 年以内的占 80.37%, 1~2 年的占 12.67%, 2 年以上的占 6.96%, 账龄较短。2013 年底公司对其他应收款提取坏账准备 0.59 亿元, 计提比例为 2.17%, 计提充分性一般。从集中度上看, 前五大客户欠款金额占其他应收账款的 48.60%, 集中度较高。

表 14 2013 年底公司其他应收款欠款金额前五名客户情况 (单位: 亿元)

欠款客户	金额	占其他应收款总额的比例 (%)
大丰港经济区财税分局	6.54	23.84
大丰港海洋经济开发区	4.76	17.36
大丰港经济区管理委员会	0.84	3.07
大丰港融资租赁(北京)有限公司	0.66	2.42
大丰港苏港城股权投资基金	0.53	1.91
合计	13.33	48.60

资料来源: 公司审计报告

截至 2013 年底, 公司存货余额为 22.71 亿元, 同比增长 12.82%, 构成主要由开发成本(占

67.22%)、工程施工(占 24.52%)构成。2013 年, 公司共计提存货跌价准备 101.29 万元。

截至 2013 年底, 公司长期投资合计 7.51 亿元, 较上年底增长 47.61%, 主要系公司增加对大丰港海外投资控股有限公司、江苏大丰港疏港高速公路有限公司和江苏大丰农村商业银行股份有限公司等子公司、合营及联营企业、以及其他参股企业的股权投资。

截至2013年底, 公司固定资产原值22.53亿元, 同比增长2.96%, 构成主要为房屋建筑物(占 65.08%)和机器设备(占27.62%)等。截至2013 年底, 公司累计计提固定资产折旧2.81亿元, 未提取减值准备。

截至 2013 年底, 公司在建工程 20.77 亿元, 同比增长 47.82%, 主要系公司对石化码头、二期码头、通用码头、粮食码头、大件码头、油库、木材园区工程、港城置业办公楼和平整场地土地整理工程等项目的投资。

截至2013年底, 公司无形资产及其它资产合计为40.36亿元, 同比增长49.42%, 主要是由于公司购入价格为13.98亿元的土地使用权所致。同期, 公司无形资产合计为40.36亿元, 构成主要为土地使用权; 2013年公司无形资产摊销0.68亿元。

截至 2014 年 3 月底, 公司资产总额为 194.37 元, 较 2013 年底增长 8.19%, 增长主要来自货币资金、其他应收款和预付账款。公司资产构成与上年底相比变化不大。

总体看, 跟踪期内, 公司资产规模增长较快, 构成以流动资产、固定资产和无形资产为主。公司流动资产中存货、应收款项占比高, 资产流动性偏弱, 资金周转压力较大。公司整体资产质量一般。

所有者权益

截至2013年底, 公司所有者权益合计54.00 亿元, 同比增长34.58%, 增长主要来自实收资本和未分配利润。公司所有者权益构成中, 实收资本占55.56%, 资本公积占28.63%, 盈余公积占1.72%, 未分配利润占14.62%。2013年公司

实收资本同比增长13.31%，其中大丰市政府以货币资金方式对公司增资4.31亿元，以公司欠大丰港经济区财税分局债权转股权方式对公司增资9.00亿元；另外，公司将资本公积中大丰港经济开发区管委会及财税分局对公司债权豁免多计入部分（1.51亿元）调整至“其他应付款”科目中。

截至2014年3月底，公司所有者权益合计54.83亿元，较2013年底增长1.54%，主要来自未分配利润的增长。

总体看，公司所有者权益稳定性较好。

负债

截至2013年底，公司负债总额122.06亿元，同比增长48.37%，主要来自短期借款、应付票据和应付债券的增长。公司负债构成中，流动负债占61.79%，长期负债占38.21%，公司负债以流动负债为主。

截至2013年底，公司流动负债合计75.42亿元，同比增长40.52%，增长主要来源于短期借款、应付票据和其他应付款的增长。截至2013年底，公司短期借款10.98亿元，同比增长128.27%，主要系公司通过增加银行借款补充营运资金，用于采购原材料以及结算工资等；应付票据18.23亿元，同比增长77.02%，主要为应付日常资金周转及港区建设的票据资金；公司其他应付款15.77亿元，同比增长24.80%，主要为公司与大丰兴港贸易有限公司、大丰和顺粮食仓储有限公司、上海晋金实业有限公司和大丰市兴港温泉沐浴有限公司等单位的往来款，从账龄看，1年以内的占68.62%，1~2年的占21.19%，2年以上的占10.19%。

截至2013年底，公司长期负债合计46.64亿元，同比增长63.09%，主要来自长期借款和应付债券的增长。其中，公司长期借款27.81亿元，同比增长41.13%；应付债券16.60亿元，同比增长176.67%，主要系公司发行8亿元公司债券以及全资子公司海港港口有限公司非公开发行2亿元中小企业私募债所致。

截至2014年3月底，公司负债总额51.48

亿元，较2013年底增长11.37%，增长主要来源于短期借款、应付票据、其他应付款及长期应付款的增长。

截至2013年底，公司全部债务为80.23亿元，同比增长69.77%，其中短期债务34.16亿元（占42.58%），长期债务46.07亿元（占57.42%）。截至2014年3月底，公司全部债务为94.94亿元，较2013年底增长18.33%，其中短期债务44.03亿元（占46.38%），长期债务50.90亿元（占53.62%）。公司全部债务以长期债务为主，但短期债务增长较快。

截至2013年底，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67.94%、59.77%和46.04%，同比分别增长2.49、5.69和4.58个百分点。截至2014年3月底，上述指标分别为69.94%、63.39%和48.14%。

总体看，跟踪期内，公司负债总额及有息债务规模快速增长，债务负担有所加重；未来随着公司投资规模的扩大，负债水平有可能进一步加重。公司整体债务负担较重。

4. 偿债能力

从短期偿债能力指标看，截至2013年底，公司的流动比率和速动比率分别为119.71%和89.59%，较上年底分别提高18.08和25.47个百分点。截至2014年3月底，公司流动比率和速动比率分别为123.38%和94.26%。2013年，公司经营现金流动负债比为2.20%，同比下降1.87个百分点。考虑到公司流动资产中应收款项占比较大，回款周期存在不确定性，且公司现金类资产中受限资产占比较高，公司短期偿债能力较弱，且存在一定短期支付压力。

从长期偿债能力指标看，2012年和2013年公司EBITDA利息倍数分别为1.81倍和1.94倍；公司全部债务/EBITDA分别为9.65倍和8.46倍。考虑到公司是大丰市国资委下属的国有独资公司，大丰市政府在资本金注资及财政补贴等方面对公司支持力度较大，且大丰市政府的财政实力强，公司实际偿债能力尚可。

截至 2013 年底，公司对外担保金额合计为 1.48 亿元，担保比例为 2.74%，担保比率低，被担保单位分别为江苏北大荒油脂有限公司、江苏大丰中洲建设工程有限公司、江苏省大丰高级中学、江苏新鑫伟建设有限公司、江苏大通建设工程有限公司、江苏丰通建设工程有限公司、大丰市苇鱼养殖场、江苏大丰中洲建设工程有限公司、扬州市泸泰电器有限责任公司，目前均经营正常，公司或有负债风险低。

截至 2014 年 3 月底，公司共获得银行授信额度 66.15 亿元，尚未使用的额度 1.73 亿元，公司间接融资渠道有待拓宽。

5. 存续期内债券偿还能力

公司于 2014 年 6 月 17 日发行了额度为 4 亿元的短期融资券“14 大丰海港 CP001”，截至 2014 年 3 月底，公司现金类资产为 19.36 亿元，剔除受限资金 15.82 亿元后为一年内到期的债券待偿还额（“14 大丰海港 CP001”）的 0.88 倍；2013 年公司经营活动现金流入量和经营活动现金净流量分别为 80.32 亿元和 1.66 亿元，分别为一年内到期的债券待偿还额的 20.08 倍和 0.41 倍。公司经营活动现金流入量对一年内到期的债券待偿还额的保障程度良好。

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（公司机构信用代码：G10320982000252006J），截至 2014 年 5 月 20 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

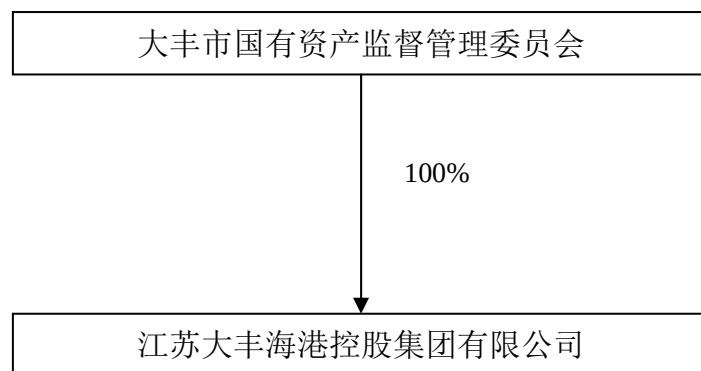
公司作为大丰市国资委下属的国有独资公司，主要负责大丰港经济开发区内港口运营和基础设施投资建设。近年来，公司稳步推进码头建设与运营的基础上，以矿产资源和深加工为突破口，在大丰港经济开发区重点投资能源与新能源开发、海洋生物工程等临港产业。

未来随着公司经营规模的稳步扩张，综合竞争力有望进一步提升。整体看，公司抗风险能力较强。

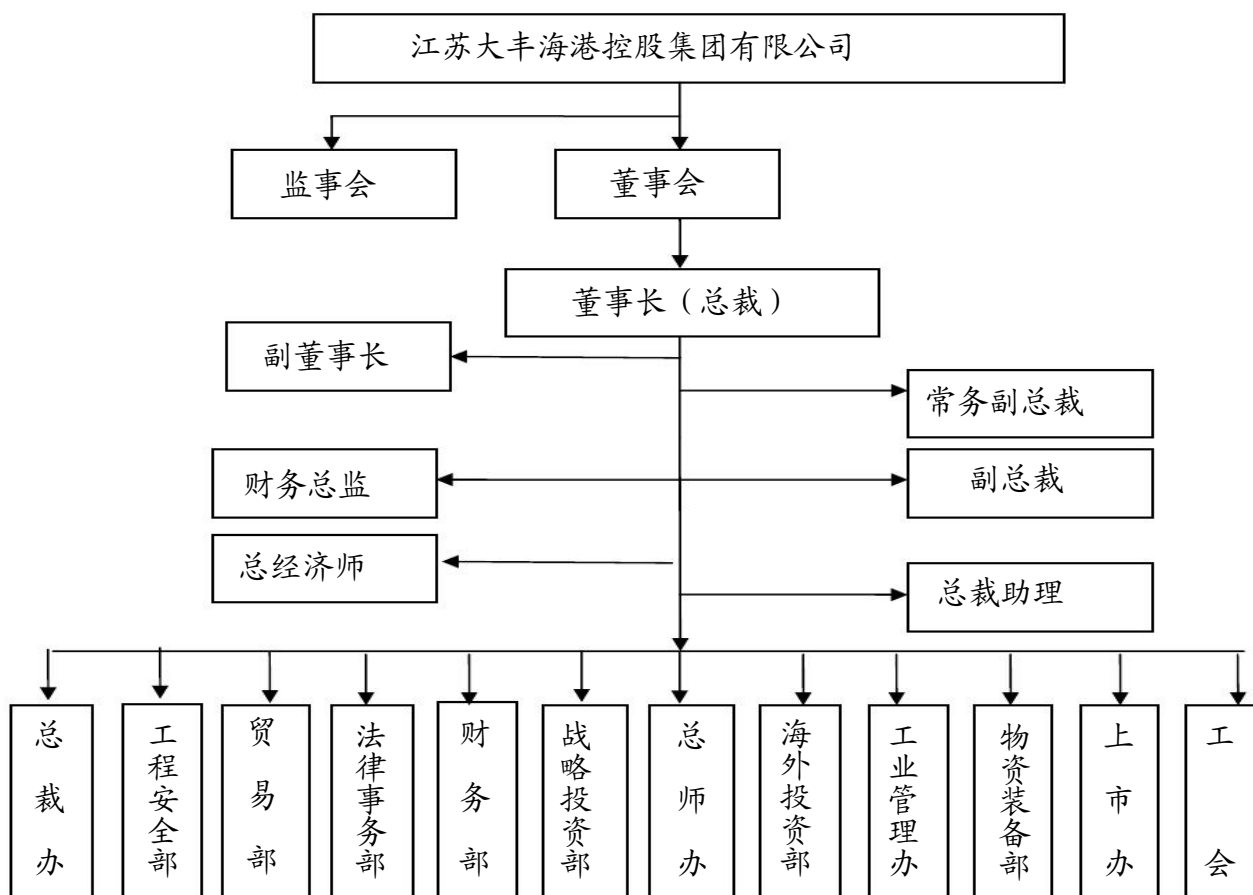
十、结论

综合考虑，联合资信确定维持公司主体长期信用等级为 AA，评级展望为稳定，并维持“14 大丰海港 CP001”的信用等级为 A-1。

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 主要计算指标

项目	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年 3 月
财务数据				
现金类资产(亿元)	5.25	7.21	14.54	19.36
资产总额(亿元)	97.68	125.70	179.65	194.37
所有者权益(亿元)	35.32	40.12	54.00	54.83
短期债务(亿元)	6.86	18.85	34.16	44.03
长期债务(亿元)	22.91	28.41	46.07	50.90
全部债务(亿元)	29.77	47.26	80.23	94.94
主营业务收入(亿元)	9.82	22.39	58.70	8.76
利润总额(亿元)	2.83	2.55	2.95	0.49
EBITDA(亿元)	3.94	4.90	9.48	--
经营性净现金流(亿元)	2.36	2.18	1.66	2.07
财务指标				
销售债权周转次数(次)	2.48	2.83	3.82	--
存货周转次数(次)	0.37	1.04	2.56	--
总资产周转次数(次)	0.12	0.20	0.38	--
现金收入比(%)	90.74	105.09	106.92	121.72
主营业务利润率(%)	23.39	9.50	5.76	7.00
总资本收益率(%)	4.71	4.93	4.93	--
净资产收益率(%)	5.21	3.99	3.19	--
长期债务资本化比率(%)	39.35	41.45	46.04	48.14
全部债务资本化比率(%)	45.74	54.08	59.77	63.39
资产负债率(%)	60.53	65.45	67.94	69.94
流动比率(%)	134.12	101.63	119.71	123.38
速动比率(%)	82.48	64.12	89.59	94.26
经营现金流动负债比(%)	6.78	4.07	2.20	--
EBITDA 利息倍数(倍)	3.22	1.81	1.94	--
全部债务/EBITDA(倍)	7.55	9.65	8.46	--

注：公司 2014 年一季度财务数据未经审计；其他流动负债中有息债券部分已计入短期债务；长期应付款中应付的融资租赁费已计入长期债务。

附件 3 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+费用化利息支出) / (所有者权益+长期债务+短期债务) ×100%
净资产收益率	净利润/所有者权益×100%
营业利润率	(营业收入-营业成本-营业税金及附加) / 营业收入×100%
债务结构指标	
资产负债率	负债总额/资产总计×100%
全部债务资本化比率	全部债务 / (长期债务+短期债务+所有者权益) ×100%
长期债务资本化比率	长期债务 / (长期债务+所有者权益) ×100%
担保比率	担保余额/所有者权益×100%
长期偿债能力指标	
EBITDA 利息倍数	EBITDA/利息支出
全部债务/ EBITDA	全部债务/ EBITDA
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%

注: 现金类资产=货币资金+交易性金融资产/短期投资+应收票据

短期债务=短期借款+交易性金融负债+一年内到期的长期负债+应付票据

长期债务=长期借款+应付债券

全部债务=短期债务+长期债务

EBITDA=利润总额+费用化利息支出+固定资产折旧+摊销

利息支出=资本化利息支出+费用化利息支出

企业执行新会计准则后, 所有者权益=归属于母公司所有者权益+少数股东权益

附件 4 主体长期信用等级设置及其含义

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

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

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。

附件 5 短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，银行间债券市场短期债券信用等级划分为四等六级，符号表示分别为：A-1、A-2、A-3、B、C、D，每一个信用等级均不进行微调。

级别设置	含 义
A-1	为最高级短期债券，其还本付息能力最强，安全性最高
A-2	还本付息能力较强，安全性较高
A-3	还本付息能力一般，安全性易受不良环境变化的影响
B	还本付息能力较低，有一定的违约风险
C	还本付息能力很低，违约风险较高
D	不能按期还本付息