

证券代码：000905

证券简称：厦门港务



厦门港务发展股份有限公司

与

中泰证券股份有限公司

关于《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》的回复

保荐机构（主承销商）



二〇一八年三月

中国证券监督管理委员会：

厦门港务发展股份有限公司（以下简称“厦门港务”、“发行人”、“公司”）及中泰证券股份有限公司（以下简称“保荐机构”）于近日收到贵会就公司配股申请文件下发的《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》（以下简称“告知函”），公司会同保荐机构及相关中介机构对告知函中所涉及事项进行了认真研究、落实。现对告知函落实情况逐条书面回复如下，请审阅指正。

除特别说明外，本告知函回复所使用的简称或名词释义与《厦门港务发展股份有限公司配股说明书》的含义相同。

目录

问题 1	4
问题 2	36
问题 3	51
问题 4	64
问题 5	80
问题 6	98
问题 7	105

问题 1

申请人本次采用资产基础法评估的账面净资产增值主要来自长期股权投资、固定资产、无形资产增值，前次收购石湖山公司 51% 股权，其实际经营业绩未达到原收益法评估预期。石湖山公司因受到环保处罚加大了环保监督内部管理的投入，以及 2017 年柴油单价和用量同比上涨等原因导致 2017 年度实际实现的净利润与预期存在差异。请申请人说明：（1）前期收购石湖山公司其业绩未达到收益法评估预期的原因，并说明本次收益法评估是否客观、严谨；（2）影响石湖山公司 2017 年业绩的两因素对本次评估中其他年度利润预测及评估结果的影响；（3）前次收购石湖山公司 51% 股权业绩未达标的情况下，本次配股募集资金继续收购石湖山公司 49% 股权的合理性；（4）本次资产基础法评估是否考虑了两次评估期间的折旧及无形资产摊销的影响，并详细说明固定资产和无形资产的评估值增值的合理性，并提供设备类资产增值明细、增值设备成新率的资产评估依据等具体情况。（5）石湖山公司 2016 年对应收账款中广东泰都全额计提坏账准备，2017 年上半年冲回 50% 该坏账准备的原因，及对本次收购资产评估结果的影响。请保荐机构发表核查意见。

回复：

一、前期收购石湖山公司其业绩未达到收益法评估预期的原因，并说明本次收益法评估是否客观、严谨。

（一）前次收购完成后石湖山公司业绩未达到前次收益法评估预期的原因

为整合提升业务规模、提高公司盈利能力、打造厦门国际航运中心，2016 年 6 月 29 日，厦门港务第五届董事会第二十次会议审议通过了《关于收购厦门港务集团石湖山码头有限公司 51% 股权暨关联交易的议案》，决定以现金收购港务控股集团持有的石湖山公司 51% 股权（以下简称“前次收购”）并签署股权转让协议。2016 年 8 月 12 日，厦门港务与港务控股集团补充签署了《股权转让协议的补充协议》，对前次收购股权最终交易价格进行了确认，交易价格以福建中兴资产评估房地产土地估价有限责任公司以 2015 年 12 月 31 日为基准日出具的

并经厦门市国资委核准的闽中兴评字（2016）第 2004 号《厦门港务发展股份有限公司拟收购厦门港务控股集团有限公司持有的厦门港务集团石湖山码头有限公司 51% 股东权益价值资产评估报告》项下石湖山公司 51% 股权截至基准日的评估值扣除石湖山公司截至基准日的可供分配利润的 51% 后为依据确定。

前次收购完成后，2016 年石湖山公司经营规模稳定增长，但在航运市场整体低迷的背景下，其经营业绩与预期仍存在一定的差异。根据石湖山公司审计报告，前次收购完成后石湖山公司经营业绩情况如下表所示：

单位：万元

项目	2016 年度
营业收入	41,079.39
营业成本	27,229.68
管理费用	1,401.32
财务费用	1,100.22
净利润	10,620.15
剔除财务费用影响后净利润数据	11,720.37

根据公司提供的说明，前次收购完成后，石湖山公司业绩情况与预期存在差异的主要原因系：

（1）2016 年我国港口行业处于行业低迷期致使被评估单位营业收入与预期存在一定差异

2016 年，全球经济增速仅为 3.21%，经济复苏乏力，世界主要经济体仍未从金融危机的泥淖中走出；而受贸易保护主义抬头影响，国际贸易颓势难掩，进出口保持负增长。在全球港口行业整体表现低迷的行业背景中，石湖山公司 2016 年度营业收入与 2015 年度相比下降 4.95%，与前次收益法预期存在一定的差异。

（2）财务费用在财务报表与评估模型中不同形式的体现

2016 年，为支付东渡港区 18# 泊位土地出让金、归还港务控股集团借款等，石湖山公司对外借款，致使石湖山公司 2016 年财务费用达到 1,100.22 万元。而在对石湖山公司进行收益法评估时，按照相关准则，使用现金流量折现法中的企业自由现金流折现模型，该模型在测算现金流时不考虑财务费用，财务费用的影响在折现率资本结构部分考虑。根据《企业价值评估指导意见（试行）》，评估

人员执行企业价值评估业务，应当对被评估单位截至评估基准日的资产负债状况进行分析，区分经营性资产及负债、非经营资产及负债、溢余资产及负债，因而无法全面地衡量评估基准日后被评估单位资本结构的变化及调整。

截至本回复出具日，石湖山公司 2017 年度审计工作尚未完成。根据公司提供的材料与说明，预计石湖山公司 2017 年度实际实现的业绩情况与前次收益法预期仍存在一定的差异，主要系环保整改工作导致的成本增加、柴油单价和用量短期上涨以及省内港口资源整合进度未达前次评估预期等因素影响所致。

（二）本次收益法评估考虑的主要因素与评估结果的谨慎性

1、与前次评估相比，本次收益法评估已对预测期主要参数进行一定调整

基于前次收购完成后石湖山公司经营数据未达到前次收益法评估预期的情况，从评估谨慎性角度出发，本次收益法评估对应调增了被评估单位预测期的营业成本。前后两次评估收益法选取的盈利预期数据存在的差异如下表所示：

项目	2018 年度	2019 年度	2020 年度
本次评估较前次评估营业成本预测变化（万元）	1,526.55	1,965.39	2,292.26
变动比例	5.51%	6.97%	7.88%

注：前后两次评估收益法均采用分段法对被评估单位的现金流进行预测，即将企业未来现金流分为明确预测期期间的现金流和明确预测期之后的现金流，明确的预测期为评估基准日后五年。因此上表中对前后两次评估收益法预测期重合的部分进行比较说明，差异数据为第二次评估收益法预测数较第一次评估的变化。

2、营业收入增长率的合理性说明

本次评估收益法下，评估人员预测石湖山公司未来 5 年预测期营业收入复合增长率为 7.84%，此收入增长率预测基于以下步骤进行：

1) 被评估单位历史年度码头业务收入增长情况

观察石湖山公司历史年度收入及收入增长率情况，如下表所示：

单位：万元/%

项目/年度	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年
营业收入	34,165.34	37,163.94	41,587.63	43,220.69	41,079.39
比上年增长		8.78	11.90	3.93	-4.95

2012年至2015年，随着厦门港货物吞吐量的持续增长，石湖山公司依靠自身深水泊位、业务专业水平及规模优势实现营业收入的稳定快速增长，2013年与2014年其营业收入增长率达到10%左右的高增速水平；2016年，在全球港口行业表现低迷的背景下，石湖山公司营业收入小幅下滑。

报告期内，石湖山公司营业收入以装卸业务收入为主，装卸业务收入占比均超过90%，装卸业务货种以煤炭、铁矿石为主，2013年至今，石湖山公司主要装卸货种煤炭和铁矿石合计装卸量年均增长率达到8.48%，煤炭与铁矿石装卸业务保持高速增长。

2) 港口行业高速增长、市场空间较大

进入2017年以来，在全球政治不确定性下降、发达经济体增长回暖、国际市场大宗商品价格上涨等多重利好影响之下，全球经济企稳向好，全球港口行业也开始复苏。

2017年以来，随着我国供给侧结构性改革深入实施、创新驱动发展战略加快推进以及世界经济的逐渐复苏，我国的经济与外贸形势回稳向好。2017年1-9月，我国国内生产总值为59.33万亿元，同比增长6.9%；外贸进出口总额为20.29万亿元，同比增长16.6%。在经济与贸易回暖的背景之下，我国港口行业的生产增速也开始回升。2017年1-9月，全国规模以上港口完成货物吞吐量94.73亿吨，比上年同期增长7.6%。

3) 去产能等政策红利和逐步显现

随着我国去产能政策的逐步落实，2017年以来福建省共计关闭退出煤矿36处、去产能244万吨，完成全年计划的108%，省内原煤生产量同比下降17.80%；福建省计划于2018年底前完成落后小煤矿关闭淘汰任务。随之而来的，石湖山公司主要电厂、水泥厂等客户对进口煤炭等原材料的需求将进一步增加。另一方面，福建省将取缔“地条钢”也作为去产能工作的重中之重，全省共取缔“地条钢”企业35户、合计产能535万吨；随着地方小型钢厂的陆续关停，未来石湖山公司下游主要钢厂客户的产能将进一步得以释放。

受地缘关系影响，石湖山公司周边其他各大港口的经济腹地较为稳定，石湖

山公司与经济腹地内各下游客户的物流成本同比处于行业较低水平，可替代性不强，因此，合理预计未来石湖山公司业务规模和盈利能力也将受益进一步增长。

4) 被评估单位新兴业务增长点

在原有优势业务基础上，石湖山公司积极寻求拓展新货种装卸业务，发掘新兴业务增长点。近年来，开发和使用新能源汽车已经成为未来汽车工业发展的方向，锂电池需求量随之持续增加，其生产原材料之一的锂辉石需求量也快速增加。对此，石湖山公司积极拓展业务范畴，2017年起已与杭州热联集团股份有限公司展开战略合作，为其进行进口锂辉石装卸业务。由于锂辉石对装卸过程要求较高，严禁其他货物污染，因此石湖山公司专门针对锂辉石业务制定了一套装卸工艺流程，同时开展海铁联运业务，服务模式与服务质量受到货主肯定。目前，广东、福建、浙江三省港口中仅石湖山公司率先开展锂辉石进口业务并完成相关业务的多点布局，其中水转水业务可实现对接广东揭阳港及汕头港，水转铁业务则直通广东河源。随着与下游客户合作的深入与锂辉石进口需求的增长，预期锂辉石装卸业务将成为石湖山公司新兴业务增长点。

5) 区域港口一体化带来的石湖山公司议价能力的提升

近年来，各省沿海港口资源整合此起彼伏，天津、辽宁、河北、浙江、江苏等地均掀起了港口整合潮。区域港口一体化在消除恶性价格竞争的格局后，多数港口都出现了港口单位业务规模和盈利能力稳步上升的趋势，资源整合后为相关企业带来较为明显的超额增量与规模效益。

为了做大做强港口，福建省陆续出台包括《关于加快港口群促进“三群”联运的若干意见》、《关于进一步加快海西港口群发展十条措施》和《关于加快港口发展的行动纲要(2014-2018年)》在内的一系列港口整合扶持政策，明确重点支持福建省交通集团、港务控股集团对福建省内其他港口码头进行资产重组，至2018年形成中国有重要影响的两大港口企业。在2017年1月发布的《2016年福建省政府工作报告》中，明确提出福建省将优化整合港口资源，集中力量做大做强港口龙头企业。省内港口资源整合预期日渐明朗，并逐步提上日程。

随着福建省码头资源整合的逐步推进，区域范围内港口间的恶性竞争逐步减

少，区域性港口资源聚合效应将促使主要港口议价能力的提升，合理预期被评估单位石湖山公司未来装卸业务收入规模进一步提升，未来毛利水平具有一定的增长潜力。

综合以上因素，考虑到港口行业快速增长、国家去产能政策红利逐步显现、石湖山公司历史年度经营数据与新兴业务增长点的开发等因素，评估人员预计石湖山公司未来 5 年预测期营业收入复合增长率为 7.84%且 2018 年营业收入将实现快速增长是合理、谨慎的。

3、毛利率的合理性说明

收益法下，预测期毛利率水平如下：

项目/年度	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年
营业收入(万元)	49,126.88	51,243.78	53,964.69	56,845.45
营业成本(万元)	29,211.59	30,154.55	31,366.55	32,649.77
毛利率	40.54%	41.15%	41.88%	42.56%

(1) 影响预测期毛利变化的主要因素

评估人员预测上述预测期毛利率时主要基于以下因素进行估算：

1) 被评估单位历年年度毛利率水平与行业整体盈利情况

被评估单位历史年度毛利率水平较为稳定，保持在 32-34%水平区间。以可比同行业上市公司唐山港、宁波港、秦港股份历史年度毛利率情况为例，其历史年度毛利率水平如下表所示：

单位：%

公司/年度	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年 1-6 月
唐山港	39.08	40.33	39.93	40.64	37.21	38.57
宁波港 ^注	54.99	50.21	46.67	42.15	33.98	36.75
秦港股份	-	-	47.88	45.29	31.45	-
石湖山公司	28.46	30.96	33.98	31.23	33.71	32.82

注：此处列式数据为宁波港铁矿石装卸及相关业务毛利率数据与秦港股份干散杂货（以铁矿石与煤炭为主）服务业务毛利率情况。

从 2012 年至 2017 年 1-6 月，行业整体毛利率呈小幅波动，被评估单位的毛利率趋势与行业发展方向一致。唐山港、宁波港和秦港股份等上市公司历史年度

以煤炭及/或铁矿石装卸业务为主，2013 年至 2015 年毛利率稳定在 40%左右，对于被评估企业而言具有对比参考价值。

2) 码头泊位经营的规模效应

港口行业属于典型的资本密集型行业，对港口企业的准入门槛和固定资产投资要求较高，因此港口行业规模效应显著，吞吐量的提升能够有效降低单位装卸服务分摊的固定成本，进而提升装卸业务的毛利水平。因此随着石湖山公司码头泊位货物吞吐量的进一步提高，预测期内石湖山公司码头泊位的毛利率稳中有增具有合理性。

3) 煤炭装卸业务的发展前景

①煤炭行业去产能政策全面落实

为贯彻落实国家安监总局等 12 部门《关于加快落后小煤矿关闭退出工作的通知》（安监总煤监〔2014〕44 号）等文件精神，进一步加快关闭淘汰落后小煤矿，促进煤炭行业平稳运行和安全生产，石湖山公司主要经济腹地福建省、江西省相继出台了切实可行的小煤矿关闭淘汰计划。以福建省为例，根据《关于加快关闭淘汰落后小煤矿的通知》（闽经信能源〔2015〕669 号），福建省计划将于 2018 年底前完成 9 万吨/年以下落后小煤矿的关闭淘汰任务。石湖山公司经营码头腹地地区落后小煤矿的关闭淘汰将促进相关区域煤炭进口行业的发展。

受地缘关系影响，石湖山公司周边其他各大港口的经济腹地较为稳定，石湖山公司与经济腹地内各下游客户的物流成本同比处于行业较低水平，可替代性不强；而石湖山公司下属泊位系厦门港区唯一的煤炭专用码头，且石湖山公司通过多年专业化经营积累较强的技术优势、服务质量、业务规模优势等，在去产能政策全面落实的情形下，石湖山公司煤炭装卸价格有望进一步提高，合理预计未来石湖山公司盈利能力进一步增长，竞争优势凸显。

②环保标准逐步提升对小型码头的挤出效应

2017 年 4 月，环保部发布《国家环境保护标准“十三五”发展规划》，对我国环保标准体系进行了进一步地充实完善，福建省政府依此加快推进绿色港口建设要求的实施。环保标准的提高在一定程度上提高了码头泊位尤其是煤炭装卸

业务相关的码头泊位的经营门槛,对码头泊位的管理效率和运营控制能力都提出了更高的要求 and 限制,小型码头的管理能力或环保投入力度若无法达到监管要求,则将逐步被行业所淘汰。因此,环保标准逐步提升导致的对小型码头的挤出效应将使得厦门港区乃至福建省港口行业码头经营处于更为良性的竞争环境,提升被评估单位的竞争优势进而提振未来年度经营业绩预期。

4) 铁矿石装卸业务的发展预期

2017年3月,环保部下发《关于印发<京津冀及周边地区2017年大气污染防治工作方案>的通知》,明确2017年在京津冀及周边地区包括北京、天津、石家庄、太原、济南在内的等28城市实施冬季清洁取暖重点工程,2017年11月15日至2018年3月15日(采暖季)期间,上述区域范围内水泥、砖瓦窑、铸造、炭素、医药、农药、火电、钢铁行业将实施生产调控措施。上述政策的出台与实施使得钢铁产业结构调整与布局优化得到进一步落实,随之而来的,福建省粗钢产量在2017年出现了快速平稳的增长。2017年1-6月,福建省内粗钢产量达到886.07万吨,同比上涨4.8%,仅2017年6月,省内粗钢产量即达到168.37万吨,同比增长12.7%。福建省钢铁产量的增长将进一步促进原材料铁矿石的进口需求,进而提高石湖山公司铁矿石装卸业务规模和盈利水平。

5) 高货值、高毛利新货种开发等新兴业务增长点的开发情况

在原有优势业务基础上,石湖山公司也在积极拓展及开发对盈利有贡献作用及对公司发展具有战略意义的新兴业务,寻找未来业绩增长点。其中,2017年石湖山公司已成功开发锂辉石装卸业务,针对锂辉石业务制定了一套完整的装卸工艺流程,同时开展海铁联运业务,完成锂辉石业务多点布局。由于锂辉石装卸过程严禁其他货物污染,对装卸作业的要求高,以及锂辉石本身具备高货值的特点,因此,锂辉石装卸业务毛利率较其他货种而言较高,预期随着合作的逐步深入与未来锂辉石进口需求的增长,锂辉石装卸业务将成为石湖山公司新兴业务增长点。根据石湖山公司与客户签订的锂辉石装卸业务合同,锂辉石装卸业务平均单价比原有货种煤炭、铁矿石等提高15-30%,毛利率可达到40%以上,因此预期锂辉石业务的开展对石湖山公司毛利率水平有提升作用。

(2) 预测期毛利率敏感性分析

综合考虑同行业可比上市公司历史年度经营数据以及预测期内石湖山公司主要货种装卸业务的发展预期等因素，以下对预测期内石湖山公司毛利率情况进行敏感性分析：

假设 1：以 2014 至 2016 年石湖山公司煤炭、铁矿石装卸业务量为基础，假定预测期内煤炭、铁矿石装卸业务量每年保持 5% 的增长速度，假设预测期内锂辉石装卸量可达到石湖山公司总体装卸量的 3-5%。

假设 2：根据历史年度石湖山公司营业成本明细，假定石湖山公司预测期内每年产生的营业成本中折旧摊销、维修费用、租赁支出等固定成本保持稳定，且相同装卸货种的单位变动成本与历史年度平均水平保持一致。

假设 3：以 2014 至 2016 年石湖山公司煤炭、铁矿石装卸业务单价为基础，假定预测期内被评估单位煤炭、铁矿石装卸业务单价可提高 2.5% 的水平。

货种/毛利率	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年
煤炭	43.48%	44.34%	45.18%	46.00%
铁矿石	33.73%	34.74%	35.73%	36.69%
锂辉石	48.62%	49.40%	50.17%	50.91%
石湖山公司综合毛利率	40.28%	41.17%	42.04%	42.89%

注：1、2014-2016 年被评估单位尚未开展锂辉石业务。

2、计算各货种毛利率时，需对营业成本中的固定成本进行合理分摊。上表中对预测期内营业成本中的固定成本按照各货种装卸业务收入比重进行分配。

鉴于正常生产经营过程中被评估单位的装卸单位成本相对保持稳定，因此考虑预测期内下游行业政策和发展趋势对不同货种装卸单价的提升作用后，石湖山公司不同货种的装卸业务毛利率的提升效应较为明显。

因此，评估人员谨慎预计石湖山公司预测期毛利率可达到 40-42%。

4、折现率

本次评估选取加权平均资本成本（WACC）作为评估企业价值的折现率，经分析测算，本次收益法评估中石湖山公司折现率为 10.17%。为验证折现率的合理性，评估人员选取了近年来中国 A 股市场中收购标的为港口行业企业的案例。石湖山公司与可比交易案例中折现率情况对比如下：

序号	上市公司	收购标的	评估基准日	折现率%
1	深赤湾 A	中山港航集团股	2017/6/30	9.91

		份有限公司		
2	重庆港九	重庆中理外轮理货有限责任公司	2017/4/30	10.63
3	唐山港	唐山曹妃甸实业港务有限公司	2015/10/31	10.06
平均值				10.27
本次交易	厦门港务	石湖山公司	2017/6/30	10.17

数据来源：根据各上市公司收购标的的公告整理取得

上述可比交易案例中收益法评估折现率的平均值为 10.27%，本次收益法评估时选取的折现率为 10.17%，与上述可比交易案例相比基本一致，略低于平均水平，较为谨慎、合理。

综上，本次收益法评估主要评估参数预测依据是充分的，参数选取是客观、谨慎的。尽管石湖山公司短期内业绩未达到收益法评估预测的预期，但考虑到石湖山公司的深水泊位资源优势、规模优势、专业经营管理经验优势以及优质客户资源优势等，本次上市公司拟通过配股募集资金继续收购石湖山公司 49% 股权，有利于进一步提升上市公司盈利能力、进一步实现散杂货业务与资产的整合升级、增强上市公司在稀缺、优质、高盈利能力的港口岸线资源方面的资源禀赋，符合公司股东的利益。

二、影响石湖山公司 2017 年业绩的两因素对本次评估中其他年度利润预测及评估结果的影响。

随着全国航运市场回暖、煤炭装卸业务资质限制政策的施行以及煤炭与钢铁行业去产能政策红利的逐步显现，石湖山公司基本实现了本次评估收益法项下预期的 2017 年度营业收入，预期营业收入的完成比例达到 95.48%；另一方面，由于环保整改工作及柴油单价和用量短期上涨因素影响，石湖山公司 2017 年度实际实现的净利润与收益法评估预期存在一定的差异。

（一）燃料费用因素影响分析

根据公司提供的说明及石湖山公司未经审计财务报告，由于柴油单价和用量同比上涨的影响，石湖山公司 2017 年度共计发生燃料费用 2,326.03 万元，同比增加 281.06 万元，燃料费用增加值在石湖山公司营业成本中的占比为 1.00%，占比较小。

上述柴油价格变动主要系行业波动所致，石油、石化行业的行情与国民经济景气度相关性大，短期油价可能受地缘政治变化、金融投机等因素的影响而出现较大的波动，但长期油价波动主要受供需基本状况的影响。因此，评估人员在对预测期石湖山公司经营业绩预测时，主要考量的是中长期油价变动，与短期波动存在一定差异是无法避免的。从长期来看，并未出现使其生产经营衰退性恶化的情况。

（二）环保投入因素影响分析

为了及时完成环保处罚相关的整改工作、打造环境友好型港口，石湖山公司在 2017 年下半年进一步加大了环保监督内部管理的投入，因环保设施建设及维修等因素影响导致外购材料费用增加 361.24 万元；同时增加人员进行定期清理、检查与环保工作的落实，导致全年人工成本增加 404.04 万元。

环保监督内部管理的投入、环保设施建设及维修等以及增加人员进行定期清理、检查与环保工作的落实系因环保处罚事项等带来的成本支出，在评估报告出具日时尚无法准确预期，从长远发展利益考虑，石湖山公司加大环保投入具有必要性。

考虑到石湖山公司下属东渡港区 18#-19#泊位、海沧港区 7#泊位系厦门港区唯一的煤炭专用码头，且石湖山公司通过多年专业化经营积累较强的技术优势、服务质量、业务规模优势等，在环保投入增加的情况下，石湖山公司具有一定的有成本转嫁能力，能够通过与客户议价将部分成本增长的波动向客户转嫁；同时，鉴于石湖山公司上述环保投入占营业收入的比例为 1.91%，环保投入在营业收入中的占比较小，相关成本向下游客户的转嫁对被评估单位装卸单价影响较小，不会对公司后续生产经营造成重大不利影响。虽然价格调整可能存在一定的滞后性，但在市场经济环境持续向好的趋势中，环保投入提高最终将传导至装卸价格的调整中。

更进一步地，我国环保标准的更新完善以及厦门港区绿色港口的建设需要使得码头泊位经营门槛提升，有利于行业优胜劣汰、资源整合，使得码头经营处于良性竞争的市场环境，提升被评估单位的竞争优势进而提振未来年度经营业绩预期。

综上，上述影响石湖山公司 2017 年实际经营业绩的主要事项系市场暂时性波动因素或部分偶发性因素，且未来能够通过成本转嫁向下游客户转移，因此不会对本次收益法评估中其他预测期利润预测产生重大不利影响，不会影响评估值的合理性和公允性。

三、前次收购石湖山公司 51%股权业绩未达标的情况下，本次配股募集资金继续收购石湖山公司 49%股权的合理性。

(一) 本次收购有助于提高公司盈利能力，促进股东利益的提升

近年来，随着厦门港货物吞吐量的持续增长，石湖山公司依靠自身深水泊位及业务规模优势实现经营业绩稳定增长。本次上市公司通过配股募集资金收购石湖山公司剩余股权，可以进一步优化公司资产及业务结构，提高上市公司归属于母公司所有者的净利润和公司持续盈利能力，提高公司抗风险能力，实现公司整体业务规模和经营效益的稳步提升。本次股权收购完成后，上市公司 2018 年度模拟归属于母公司股东净利润增加 4,669.09 万元，增幅达到 37.43%。以下对本次股权收购前后上市公司基本每股收益情况进行模拟测算：

项目	2018 年/ 不考虑本 次收购	2018 年/通过配股募集资金收购股权后			
		以按照每 10 股配售 3 股的比例配股后 股本总额测算	增幅	仅考虑为收购石 湖山公司股权发 行的股份数测算	增幅
归属于母公司股 东净利润(万元)	12,473.96	17,143.05			
基本每股收益 (元/股)	0.2349	0.2483	5.72%	0.2759	17.46%
扣非后基本每股 收益(元/股)	0.1578	0.1785	13.11%	0.1983	25.67%
加权平均净资产 收益率	4.53%	6.17%			

注：1、上市公司、石湖山公司 2018 年度归属于母公司股东净利润和扣除非经常损益后归属于母公司股东净利润以上市公司、石湖山公司 2017 年 1-9 月年化后的经营数据为基础测算。

2、基本每股收益系按照 2018 年度厦门港务归属于母公司股东净利润除以本次发行前总股本计算，上市公司本次通过配股募集资金收购股权后基本每股收益系按照 2018 年度厦门港务归属于母公司股东净利润与石湖山公司 49%股权对于的净利润加和后除以本次发行后总股本（或仅考虑为收购石湖山公司股权发行股份后总股本）计算。

3、计算基本每股收益时，未考虑本次配股发行股份的时间加权系数。

根据上表不难看出，尽管石湖山公司因暂时性或部分偶发性因素影响导致短期内业绩未达到收益法评估预测的预期，但本次通过配股募集资金收购石湖山公司 49% 股权后，上市公司 2018 年基本每股收益（仅考虑为收购石湖山公司股权发行的股份数的情况下）将由 0.2349 元/股增厚至 0.2759 元/股，每股增加 0.0308 元；扣非后基本每股收益则从 0.1578 元/股增厚至 0.1983 元/股，每股增加 0.0405 元，增厚效应仍旧十分显著；收购石湖山公司 49% 股权后上市公司加权平均净资产收益率上涨 36.28%。本次收购有助于更好地维护公司和公众股东的权益，特别是中小股东的权益。

（二）本次收购系实现公司战略发展目标的重要环节

石湖山公司主要经营铁矿石、煤炭、砂石等大宗散货、杂货品种码头装卸与堆存业务，拥有目前厦门港唯一一个已投产的可靠泊好望角型船舶的泊位，其自有泊位均已建有进港铁路支线，通过铁路可将货物直接转运至客户工厂，是海峡西岸重要的煤炭和铁矿石集散中心和重要的能源和冶金专业散货码头。

作为港务控股集团下属经营散杂货装卸及储存、港口综合物流服务业务的唯一平台，厦门港务定位于打造福建省内重要的散货枢纽港及大型的散货装卸、中转和仓储的集散中心。石湖山公司作为港务控股集团内从事港口综合物流业务的重要运营主体，其主营业务与上市公司发展战略具有较高的契合度。本次收购石湖山公司 49% 股权能够实现上市公司对石湖山公司散杂货资产与业务的全面整合，推动公司在散杂货码头资源方面的整合步伐，有助于公司继续做大做强散杂货装卸产业，打造海西港口群的散杂货码头运营平台，实现海西的网络化布局，巩固和保持公司在海西港口群散杂货码头经营的龙头地位。

（三）港口行业资源整合已成为行业共识、国家政策支持港口行业整合升级

中国港口行业在 2002 年港口管理体系下放后迎来长达十余年的投资建设高峰期，已出现不同程度低水平重复建设、同质化竞争等问题。目前，我国港口间功能定位重合，缺乏总体的规划和协调，产生了对货主、货源、集疏运渠道等资源的恶性竞争问题等现象，港口行业逐步进入低速增长的成熟期，但港口业务作为世界贸易重要的一环，仍具有不可替代的作用，未来的港口行业将通过港口资

源整合进行港口行业的“供给侧改革”，逐步实现由粗放扩张向精细化转型升级。

近年来，福建省出台了《关于加快港口群促进“三群”联运的若干意见》、《关于进一步加快海西港口群发展十条措施》和《关于加快港口发展的行动纲要》等多项产业政策，国家始终坚持以市场为导向、政府调控为手段，拟通过联营、入股、兼并等方式对码头进行重组，形成合理分工、优势互补、相互合作的格局，打造先进的公共码头运营商和港口物流综合服务商，形成国内有重大影响力的港口龙头企业。

在港口行业“供给侧改革”的背景下与国家政策的大力支持下，上市公司通过本次股权收购可进一步实现散杂货业务与资产的整合升级、改善产品与服务结构、并在后续产业转型升级的过程中迎来新的增长点。

（四）国家战略助推福建区域港口行业发展

“一带一路”倡议对国内沿海城市的发展格局有着深远影响，福建省作为海上丝绸之路的重要发源地，是我国面向亚太地区的主要开放窗口之一，福建省的港口建设与稳定是保障“一带一路”倡议顺利实施的重要基础。国家发改委、外交部、商务部于2017年3月份联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，强调加强福州、厦门、泉州等沿海城市的港口建设，着力推动陆、海、空、网四位一体联通，聚焦关键通道、关键城市、关键项目的建设，未来福建省港口建设将把握“一带一路”倡议的重大机遇，实现港口行业的跨越式发展。因此，在福建省港口行业快速发展的重大机遇背景下，收购石湖山公司49%股权并实现对其全资控制有利于增强上市公司在稀缺、优质、高盈利能力的港口岸线资源方面的资源禀赋，有助于强化上市公司在福建省港口行业中的战略地位。

综上，本次收购系实现公司战略发展目标的重要环节；可进一步实现散杂货业务与资产的整合升级、改善产品与服务结构、并在后续产业转型升级的过程中迎来新的增长点，符合港口行业“供给侧改革”的产业背景与国家政策；增强上市公司在稀缺、优质、高盈利能力的港口岸线资源方面的资源禀赋，增强上市公司的抗风险能力。尽管石湖山公司因暂时性或部分偶发性因素影响导致短期内业绩未达到收益法评估预测的预期，但本次通过配股募集资金收购石湖山公司49%

股权完成后，上市公司基本每股收益增厚效应仍旧十分显著，本次收购有助于更好地维护公司和公众股东的权益，特别是中小股东的权益。因此，本次通过配股募集资金收购石湖山公司 49% 股权具有较强的合理性及必要性。

四、本次资产基础法评估是否考虑了两次评估期间的折旧及无形资产摊销的影响，并详细说明固定资产和无形资产的评估值增值的合理性，并提供设备类资产增值明细、增值设备成新率的资产评估依据等具体情况。

(一) 两次评估期间折旧及无形资产摊销的影响在评估中的体现

1、两次评估期间的固定资产折旧在评估中的体现

针对被评估单位固定资产的评估，根据评估目的和被评估单位固定资产的特点，前后两次资产基础法评估均采用重置成本法进行评估，也即求取评估对象在评估基准日的重置价格或重建价格，扣除折旧，以此估算评估对象的客观合理价格或价值的一种评估方法。其计算公式为：

$$\text{评估值} = \text{建筑物重置成本全价} \times \text{成新率}$$

其中，成新率反映的是评估对象的现行价值与其全新状态重置价值的比率，也即相关资产的折旧情况。对前后两次评估资产基础法评估项下固定资产的成新率对比情况列式如下：

单位：万元

科目名称	前次评估价值			本次评估价值			前后两次成新率差异
	原值	综合成新率	净值	原值	综合成新率	净值	
房屋构筑物类合计	46,552.53	79%	36,933.67	46,674.03	75%	34,987.52	-4%
其中：房屋建筑物	3,353.83	68%	2,289.17	3,353.83	66%	2,226.24	-2%
构筑物及其他辅助设施	43,198.70	80%	34,644.50	43,320.20	76%	32,761.28	-5%
设备类合计	15,554.14	72%	11,248.87	14,925.67	65%	9,732.26	-7%
其中：机器设备	15,172.91	73%	11,038.00	14,498.73	65%	9,493.63	-7%
车辆	150.65	51%	77.18	136.70	46%	62.57	-5%
电子设备	230.58	58%	133.69	290.24	61%	176.07	3%
固定资产合计	62,106.67	78%	48,182.54	61,599.70	73%	44,719.78	-5%

注：综合成新率=该类资产评估净值/评估原值*100%

评估人员在本次评估中依据资产的实际可使用状态等因素对固定资产综合成新率进行了调整，与前次评估相比固定资产综合成新率下调 5%，对前后两次评估期间固定资产的折旧情况进行了合理、客观地反映。

2、两次评估期间的无形资产摊销在评估中的体现

本次评估中，评估人员对前后两次评估期间无形资产摊销情况进行了充分考量，主要体现在前后两次对于土地使用权成本法评估中“剩余使用年限修正系数”的调整。前次评估时石湖山公司土地使用权剩余使用年限为 37.52 年，本次评估中上述土地使用权剩余使用年限为 36.02 年。土地使用权剩余使用年限的变化对前后两次评估资产基础法项下无形资产的评估值产生相应影响。

综上，前后两次资产基础法评估均根据评估基准日资产的使用状况对固定资产成新率、无形资产剩余使用年限修正系数进行了分析测算，对于两次评估期间折旧及无形资产摊销的影响已在相应系数的调整中考虑与体现。

(二) 固定资产与无形资产评估增值合理性

1、固定资产

本次资产基础法评估中，固定资产账面净值 31,389.09 万元，评估净值 44,719.78 万元，评估增值 13,330.69 万元，增值率 42.27%。固定资产中增值较大的项目主要系构筑物中的铁路专用线及铁路工程、水工工程及疏浚工程，上述资产合计评估增值 9,849.23 万元，在固定资产评估增值额中占比 73.88%，具体明细如下：

单位：万元

名称	建成时间	账面价值		评估价值			增值额	增值率
		原值	净值	原值	成新率	净值		
铁路专用线	2000.09	1,050.92	565.22	6,203.80	70%	4,342.66	2,055.87	90%
铁路工程	2009.03	1,796.93	1,721.57					
水工工程	2007.03	7,362.34	7,053.59	11,736.96	82%	9,624.31	2,570.72	36%
疏浚工程	2009.12	2,885.68	2,764.66	9,740.61	82%	7,987.30	5,222.64	189%

(1) 铁路专用线和铁路工程

根据被评估单位提供的相关资料，至评估基准日被评估单位拥有铁路专用线共 2,067 米，账面原值（不含二次改造费用）1,050.92 万元。由于被评估单位未能提供原铁路专用线的工程决算书，本次评估资产基础法项下，评估人员首先参照 2009 年工业企业专用线内燃综合造价（1,300 万/km 左右），结合实际专用线长度对被评估单位铁路专用线的客观造价水平进行评估测算；同时，评估人员对上述资产的前期及其他费用、管理费用、资金成本等因素进行了综合考虑，最终得出的铁路专用线及铁路工程的重置价值即资产基础项下评估价值。

（2）水工工程

1) 基本概况

东渡港区 19#泊位位于东渡港区岸线的北段，为 5 万吨级的多用途泊位，水工结构按靠泊 10 万吨级船舶建设。该工程于 2005 年 6 月 25 日开工，于 2006 年 12 月 30 日完工，于 2007 年 3 月 5 日通过质量核验。

2) 重置价值的确定

①建筑安装工程造价

依据该泊位设计施工图纸、《建设银行厦门分行工程决算审核通知单》工程决算审计资料和相关设计文件确定的工程量，再以工程量为基础，套用《沿海港口水工建筑工程预算定额》，并调整到评估基准日市场价格水平，然后进行取值，得出该码头建筑安装工程造价为 104,562,122.30 元。

序号	项目名称	取值（元）
1	工程基础	39,125,102.00
2	墙身 1	29,866,334.00
3	墙身 2、上部结构及码头设施	10,955,530.00
4	滚装泊位护岸	6,714,278.00
5	系缆墩、人行钢桥及车行钢桥桥台基础	1,203,354.00
6	回填及面层(主码头前沿 50 米及滚装泊位前沿 20 米范围)	21,171,465.00
7	门机后轨及块体	2,819,147.00
合计		104,562,122.30

②前期费用和其他费用

前期费用/其他费用=建筑安装工程造价*费率

序号	名称	费率/%	费用/元	备注
1	项目前期工程费	0.3000	313,686.37	计价格(1999)1283号
2	勘察设计费	2.5200	2,634,965.00	计价格(2002)10号
3	工程建设监理费	1.8000	1,882,118.00	发改价格(2007)670号
4	工程造价编制及审核	0.8150	852,181.00	闽价(2002)房457号文
5	工程招投标费	0.0400	41,825.00	发改价格(2011)534号文
6	环境影响评价费	0.1000	104,562.12	
合计			5,829,338.32	

③建设单位管理费用

建设单位管理费用是指建设单位从项目开工之日起至办理竣工财务决算之日止发生的管理性质的开支，包括工作人员工资及福利费、办公费和差旅费等。根据“财政部关于印发《基本建设财务管理规定》的通知”(财建[2002]394号)结合工程的实际情况，按建安工程造价与前期费用之和的一定比例计取，本次评估建设单位管理费用率为1.5%。

④资金成本

该工程合理建设周期为2年，假设建安工程费用、前期及其他费用和管理费用在建设期内匀速投入，评估基准日时2年期贷款利率为4.75%。

⑤开发利润

水工工程是石湖山公司主要的自用经营性资产，其持有目的是为了获取经济效益；码头水工工程等构筑物必须与港口设施、后方堆场、物流运输以及企业管理等共同配套服务才能发挥企业的经济效益，单个码头水工工程是无法产生经济效益的。故对水工工程开发利润取零。

⑥重置价值

重置价值=建筑安装工程造价+前期及其他费用+管理费用+资金成本+开发利润=117,369,581.00元

由于上述建筑安装工程造价是套用《沿海港口水工建筑工程预算定额》并调整到评估基准日市场价格水平进行取值的，故本次评估时(2017年)与水工工程入账时(2009年)比较，材料费、人工费、机械台班费等增长显著，进而导致本次评估测算的建筑安装工程造价较账面价值存在较大增幅；同时，上述资产

的重置价值中包含建筑安装工程造价、前期及其他费用、管理费用、资金成本等，而账面价值仅反映资产的建筑安装工程造价。因此上述因素进一步导致水工工程的重置价值出现较大的增值。

3) 成新率的确定

①使用年限法

该码头于 2007 年 3 月竣工投入使用，距评估基准日已使用 10.32 年，考虑到该泊位的现状以及使用、维护均属正常，评估人员的判定其尚可使用年限为 39.68 年。根据尚可使用年限和其总使用年限的比率确定成新率，其计算公式如下：使用年限法成新率=尚可使用年限/(尚可使用年限+已使用年限)×100%=39.68/(39.68+10.32)×100%=79.00%（取整）

②观察法

通过现场勘察，评估人员认为该码头地基条件较好，没有不均匀沉降现象，沉箱、胸墙、码头面层整体强度较好，均能正常使用，水、电气配套设施完好，且使用正常，观察法成新率为 84%。

③综合成新率

码头综合成新率=使用年限法成新率×40%+观察法成新率×60%
 $=79\% \times 40\% + 84\% \times 60\% = 82\%$ （取整）

4) 评估值的确定

评估值=重置价值×综合成新率=117,369,581.00×82%=96,243,056.00 元

(3) 疏浚工程

疏浚工程主要为基槽挖泥，原合同造价为 15.16 元/立方米，根据被评估单位提供的工程竣工报告，该项工程是采用基床下为强风化或中风化花岗岩，为四类土，-8.0m 标高以上采用耙吸式挖泥船进行清挖，-8.0m 至设计标高采用 8m³ 抓斗式挖泥船进行施工，分段开挖。本次评估套用《沿海港口水工建筑工程定额》采用评估基准日的人工、材料、艘班费用，测算出其定额单价约为 60 元/立方米。

由于定额单价与原合同造价存在较大差异导致本次评估中疏浚工程的重置价值出现较大的增值。

2、无形资产

本次评估资产基础法下，本评估单位无形资产评估情况如下表所示：

宗地名称	土地位置	取得日期	使用权类型	批准土地用途	使用期限	面积(m ²)	原始入账价值(万元)	账面价值(万元)	评估价值(万元)
石湖山23、24号、19号泊位地块	湖里区寨上西路209号	2003/6	出让	仓储	自2003年6月30日起至2053年6月30日止	153,579.45	13,048.21	9,911.33	21,040.38
	湖里区寨上西路203号	2003/6	出让	仓储	自2003年6月30日起至2053年6月30日止	81,613.69			11,181.08

被评估单位石湖山公司账面记录的土地使用权共2宗，概况如下：

宗地1：宗地名称为厦门市湖里区东渡港区23、24号、19号泊位地块，位于湖里区寨上西路209号，权证编号为闽（2017）厦门市不动产权第0008298号，证载权利人为厦门港务集团石湖山码头有限公司，土地用途为仓储，土地使用权类型为出让。期限为50年。终止日期为2053年6月30日，证载面积为153,579.45平方米。

宗地2：宗地名称为厦门市湖里区东渡港区23、24号、19号泊位地块，位于湖里区寨上西路203号，权证编号为闽（2017）厦门市不动产权第0008096号，证载权利人为厦门港务集团石湖山码头有限公司，土地用途为仓储，土地使用权类型为出让。期限为50年。终止日期为2053年6月30日，证载面积为81,613.69平方米。

（1）基准地价修正法

1) 基准地价

根据厦门市人民政府公布实施的厦府[2016]49号《厦门市城镇基准地价和厦门市地价征收管理若干规定》，基准地价是指在厦门市辖区范围内，对现状利用

条件下不同级别或不同均质地域的土地，按照商业、居住、办公、酒店、营利性医疗教育用地、经营性公用设施产业用地、软件及研发用地、工业等用途，分别评估确定在颁布时点法定最高年期土地使用权区域平均价格。委估宗地的基准地价为湖里区工业用地，基准地价为 1,000 元/平方米。

2) 期日修正系数

根据厦门市人民政府公布实施的厦府[2016]49 号《厦门市城镇基准地价和厦门市地价征收管理若干规定》，地价基准日为 2016 年 03 月 1 日，距评估基准日 2017 年 06 月 30 日这段时间内该区域的工业用地地价变化不大，本次评估不做期日修正。

3) 年期修正系数

剩余使用年限修正系数公式为： $K2=[1-1/(1+r)^n]/[1-1/(1+r)^N]$

式中： $K2$ --年期修正系数； r --土地还原利率； n --土地剩余使用年限； N --工业用地标准出让年限。

①土地还原利率的确定：

土地还原利率=无风险利率+风险调整值

本次无风险报酬率来源于彭博资讯终端提供的无风险利率，该无风险报酬率为距评估基准日最近一次发布的 10 年期国债到期收益率（复利），无风险报酬率 $R_f=3.42\%$ 。考虑到厦门市经济发展水平及土地市场状况，风险调整值取 3%，即土地还原利率= $3.42\%+3\%=6.42\%$ 。

②年限修正系数的确定：

被估宗地土地使用权剩余使用年限为 36.02 年，工业仓储用地出让年限为 50 年，则：剩余使用年限修正系数= $(1-1/(1+6.42\%)^{36.02})/(1-1/(1+6.42\%)^{50})=0.9353$

4) 确定容积率修正系数

对工业用地来说，价格对容积率的敏感程度不大，容积率对地价影响较小，根据厦门市工业用地的出让结果，不同容积率的工业用地在出让时的地价并无明

显差异。另根据《国务院关于促进节约集约用地的通知》（国发【2008】3号）第八条“对现有工业用地，在符合规划、不改变用途的前提下，提高土地利用率和增加容积率的，不再增收土地价款；对新增工业用地，要进一步提高工业用地控制指标，厂房建筑面积高于容积率控制指标的部分，不再增收土地价款。”因此工业用地原则上不设容积率修正系数（K3）。

5) 确定宗地的区域及个别因素修正系数

按照待估宗地的区域因素及个别因素条件，可建立待估宗地地价影响因素说明表和修正系数表（详见表一、二），并修正得到待估宗地在基准地价设定条件下的宗地地价。

表一：工业用地地价因素修正系数说明表

影响因素	影响因素说明				
	优	较优	一般	较劣	劣
周围道路状况	道路宽阔平整，路面状况好	道路宽阔平整，路面状况好	道路宽阔平整，路面状况一般	道路狭窄，路面状况一般	道路狭窄，路面状况较差
道路对外连接状况	与主次干道通达性好，临近主次干道	与主次干道通达性好，距离<100	与主次干道通达性好，距离100-200	与主次干道通达性好，距离>200	与主次干道通达困难
基础设施条件	基础设施规划建设合理，功能齐全	基础设施规划建设合理，功能较全	基础设施规划建设一般，功能一般	基础设施规划建设不合理，功能一般	基础设施规划建设不合理，功能较差
自然条件	气候较好，无自然灾害	气候较好，无自然灾害	气候一般，无自然灾害	气候一般，无自然灾害	气候一般，无自然灾害
环境状况	无空气、噪声、水污染	无空气、噪声、水污染	空气、噪声、水轻微污染	空气、噪声、水污染较重	有严重的空气、噪声、水污染
城市规划限制	无重大规划限制	略有规划限制	有规划限制	有较多规划限制	有重大规划限制
宗地形状、面积	形状规则、面积大	形状较规则、面积适中	形状一般、面积一般	形状不规则、面积一般	形状不规则、面积较小
周边工业企业数量	工业企业较多、规模较大	工业企业4-5个	工业企业2-3个	工业企业1个	无工业企业
距离高速公路及机场距离	临近高速公路	与高速公路距离<3公里	与高速公路距离3-5公里	与主次干道通达性好，距离5-10公里	与高速公路距离较远

表二：工业用地地价影响因素修正系数表

影响因素	影响因素值				
	优	较优	一般	较劣	劣
周围道路状况	0.02	0.01	0	-0.01	-0.02

道路对外连接状况	0.02	0.01	0	-0.01	-0.02
基础设施条件	0.02	0.01	0	-0.01	-0.02
自然条件	0.02	0.01	0	-0.01	-0.02
环境状况	0.02	0.01	0	-0.01	-0.02
城市规划限制	0.02	0.01	0	-0.01	-0.02
宗地形状、面积	0.02	0.01	0	-0.01	-0.02
周边工业企业数量	0.02	0.01	0	-0.01	-0.02
距离高速公路及机场距离	0.02	0.01	0	-0.01	-0.02

通过分析待估宗地的区位条件和个别条件，确定其各影响因素，具体如下：

表三：待估宗地地价影响因素说明、优劣程度及修正系数表

周围道路状况	一般	0
道路对外连接状况	较劣	-0.01
基础设施条件	一般	0
自然条件	一般	0
环境状况	一般	0
城市规划限制	较劣	-0.01
宗地形状、面积	一般	0
周边工业企业数量	较劣	-0.01
距离高速公路及机场距离	劣	-0.02
合计		-0.05

5) 土地开发程度

不同的土地开发程度和开发完善程度，土地开发费用也不同。19号泊位陆域形成主要大面积开挖换填砂，软基处理采用施打塑料排水板和堆载预压。由于19号泊位是在原煤码头基础上进行改建，无法取得其陆域形成与软基处理的相关工程量，故本次评估是参考18号泊位的陆域形成及软基处理的平均成本单价进行测算，19号泊位陆域形成及软基处理的成本单价为456.64元/平方米。

6) 宗地单价的确定：

宗地单价=适用的基准地价×期日修正系数×年期修正系数×容积率修正系数×因素修正系数+K5=1000×1.00×0.9353×1×(1-5%)+456.64≈1346元/m²

(2) 成本法评估测算过程

1) 土地取得费用

①土地取得费

根据《厦门市人民政府关于贯彻福建省人民政府关于支持厦门东南国际航运中心建设十条措施的实施意见》（厦府〔2012〕487号），建设用地土地出让金按基准地价的70%缴纳，根据厦府（2016）49号文，厦门市湖里区工业仓储用地基准地价为1000元/平方米，则建设用地土地出让金为700元/平方米。

②相关税费

税费包括耕地占用税和耕地开垦费，根据相关规定取值为48.50元/平方米。

③土地取得成本

土地取得成本合计为748.5元/平方米；

2) 土地开发费用

待估宗地土地开发费用主要为宗地红线外五通和宗地红线内的陆域形成及软基处理。

①宗地红线外五通：

评估对象所在区域宗地红线外的五通开发费和红线内场地平整费用平均标准为113元/平方米。即：

项目	通路	供水	供电	通讯	排水	岛内合计
金额(元)	50	20	15	8	20	113

②宗地红线内陆域形成及软基处理：

19号泊位陆域形成主要大面积开挖换填砂，软基处理采用施打塑料排水板和堆载预压。由于19号泊位是在原煤码头基础上进行改建，无法取得其陆域形成与软基处理的相关工程量，故本次评估是参考18号泊位的陆域形成及软基处理的平均成本单价进行测算，19号泊位陆域形成及软基处理的成本单价为456.64元/平方米。则土地开发成本=113+456.54=569.54元/平方米。

3) 管理费用

建设单位管理费用是指建设单位从项目开工之日起至办理竣工财务决算之日止发生的管理性质的开支。包括：工作人员工资及福利费、办公费和差旅费等，

根据“财政部关于印发《基本建设财务管理规定》的通知”(财建[2002]394号)结合工程的实际情况,按建安工程造价与前期费用之和的一定比例计取,本次取1.5%,则建设单位管理费用= $(748.5+569.54) \times 1.5\%=19.77$ 元/平方米。

4) 投资利息

以土地取得费用、土地开发费用、管理费用和销售费用为计息项,按评估基准日中国人民银行公布的一至三年期贷款利率4.75%计算,土地取得费用为一次性投入,土地开发费用、管理费用和销售费用在土地开发期内均匀投入,土地开发期为2年,按复利计息,则:

$$\text{投资利息}=\text{土地取得费用} \times [(1+4.75\%)^2-1]+[(\text{土地开发费用}+\text{管理费用}) \times (1+4.75\%)^{(2/2)}-1]=100.79 \text{元/平方米}$$

5) 开发利润

土地作为企业的一种生产要素,与其他资产形成整体共同发挥作用并产生利润,本次评估考虑地域差别、开发规模等差异因素,在此取10%作为土地开发利润率。

$$\text{开发利润}=(\text{土地取得费}+\text{土地开发费}) \times \text{利润率}$$

$$=(748.5+569.54) \times 10\%=131.804 \text{元/平方米}$$

6) 剩余使用年限修正系数

$$\text{剩余使用年限修正系数公式为: } K=[1-1/(1+r)^n]/[1-1/(1+r)^N]$$

式中:K--年期修正系数;r--土地还原利率;n--土地剩余使用年限;N--工业用地标准出让年限。

①土地还原利率的确定:

$$\text{土地还原利率}=\text{无风险利率}+\text{风险调整值}$$

本次无风险报酬率来源于彭博资讯终端提供的无风险利率,该无风险报酬率为距评估基准日最近一次发布的10年期国债到期收益率(复利),无风险报酬

率 $R_f=3.42\%$ 。考虑到厦门市经济发展水平及土地市场状况，风险调整值取 3%，即：土地还原利率 $=3.42\%+3\%=6.42\%$

②年限修正系数的确定：

被估宗地土地使用权剩余使用年限为 36.02 年，工业仓储用地出让年限为 50 年，则：剩余使用年限修正系数 $= (1-1/(1+6.42\%)^{36.02}) / (1-1/(1+6.42\%)^{50}) = 0.9353$

7) 个别因素修正

待估宗地地价影响因素说明、优劣程度及修正系数如表三所示。

8) 土地评估单价

土地评估单价 $= (\text{土地取得成本} + \text{土地开发成本} + \text{管理费用} + \text{投资利息} + \text{开发利润}) \times \text{剩余使用年限修正系数} \times \text{个别因素修正}$

$= (748.5 + 569.54 + 19.77 + 100.79 + 131.804) \times 0.9353 \times 0.95 = 1395$ 元/平方米 (取整)

(3) 土地评估地价的确定

根据地价评估技术规程及估价对象的具体情况，委估宗地分别采用了基准地价修正法和成本法进行测算，两种方法从不同角度反映了土地使用权的价格，两种方法评估结果差异不大，因此对于采用“基准地价系数修正法”和“成本法”计算结果进行简单算术平均测算结果作为本次估价的最终土地评估价格。估价结果具体见下表：

评估方法	地面单价 (元/m ²)	权重
基准地价系数修正法	1,346	50%
成本法	1,395	50%
估价结果	1,370	

评估值 $= \text{土地面积} \times \text{土地单价}$

$= 235,193.14 \text{ 平方米} \times 1,370 \text{ 元/平方米} = 322,214,601.80 \text{ 元}$ (取整)

因此，本次评估的无形资产——土地使用权，面积 235,193.14 平方米，账面价值为 99,113,294.07 元，评估值为 322,214,601.80 元，评估增值 223,101,307.73 元，增值率为 225.10%，评估增值具有合理性。

(三) 设备类资产增值明细及增值设备成新率的资产评估依据

1、设备类资产主要增值明细

纳入评估范围内的设备类资产账面净值为 7,757.05 万元，评估值为 9,732.26 万元，评估增值 1,975.21 万元，增值率 25.46%。单项设备评估增值额大于 10 万以上的共计 37 项，评估增值合计 1,512.28 万元，在设备类资产评估增值额中占比 76.66%。上述 37 项评估增值的主要设备类资产具体情况如下：

(单位：万元)

序号	设备名称	启用日期	账面价值		评估价值			增值额	增值率%
			原值	净值	原值	成新率%	净值		
1	挖掘机 WJ07	2011-04-30	116.50	31.15	89.74	65	58.33	27.18	87.25
2	挖掘机 WJ08	2011-04-30	116.50	31.15	89.74	65	58.33	27.18	87.25
3	挖掘机 WJ01	2008-05-31	106.00	5.30	81.20	49	39.79	34.49	650.68
4	挖掘机 WJ02	2008-05-31	106.00	5.30	81.20	49	39.79	34.49	650.68
5	挖掘机 WJ03	2008-05-31	106.00	5.30	81.20	49	39.79	34.49	650.68
6	挖掘机 WJ04	2008-05-31	106.00	5.30	81.20	49	39.79	34.49	650.68
7	挖掘机 WJ05	2008-05-31	106.00	5.30	81.20	49	39.79	34.49	650.68
8	挖掘机 WJ06	2008-05-31	106.00	5.30	81.20	49	39.79	34.49	650.68
9	带斗门机 2 台	1995-01-01	1,179.36	-	751.75	15	112.76	112.76	-
10	MQ4033 门座起重机 DM9	2008-07-31	1,196.94	459.14	870.45	54	470.04	10.91	2.38
11	MQ4033 门座起重机 D10	2008-07-31	1,196.94	459.14	870.45	54	470.04	10.91	2.38
12	门机 DM05	2011-05-31	1,111.84	651.10	1,048.49	69	723.46	72.36	11.11
13	门机 DM06	2011-05-31	1,111.84	651.10	1,048.49	69	723.46	72.36	11.11
14	抓斗 9 台	2007-12-25	273.40	13.67	188.03	20	37.61	23.94	175.10

15	挖掘机 WJ09	2011-11-30	116.50	39.23	89.74	68	61.03	21.80	55.58
16	挖掘机 WJ10	2011-11-30	116.50	39.23	89.74	68	61.03	21.80	55.58
17	挖掘机 WJ11	2011-11-30	116.50	39.23	89.74	68	61.03	21.80	55.58
18	挖掘机 WJ12	2011-11-30	116.50	39.23	89.74	68	61.03	21.80	55.58
19	带斗门机改造工程	2011-12-31	372.98	185.77	297.73	71	211.39	25.62	13.79
20	钢制漏斗 LD5	2012-01-31	42.50	2.13	38.46	54	20.77	18.64	877.37
21	钢制漏斗 LD7	2012-01-31	42.50	2.13	38.46	54	20.77	18.64	877.37
22	40T 四索双瓣煤炭抓斗 K414	2012-04-28	28.50	1.43	21.45	56	12.01	10.59	743.07
23	40T 四索双瓣煤炭抓斗 M408	2012-04-28	28.50	1.43	21.45	56	12.01	10.59	743.07
24	四索双颚瓣抓斗	2012-05-28	29.80	1.49	22.65	57	12.91	11.42	766.46
25	2个钢质漏斗 LD06,LD07	2012-12-27	91.80	13.39	72.65	61	44.32	30.92	230.88
26	漏斗 LD8	2013-08-14	31.62	8.61	28.21	67	18.90	10.29	119.45
27	漏斗 LD9	2013-08-14	31.62	8.61	28.21	67	18.90	10.29	119.45
28	漏斗 LD10	2013-08-30	31.62	8.61	28.21	67	18.90	10.29	119.45
29	漏斗 LD8	2013-08-30	31.62	8.61	28.21	67	18.90	10.29	119.45
30	沃尔沃装载机(103)	2013-12-30	208.38	139.11	205.13	76	155.90	16.79	12.07
31	沃尔沃装载机(101)	2013-12-30	208.38	139.11	205.13	76	155.90	16.79	12.07
32	沃尔沃装载机(102)	2013-12-30	208.38	139.11	205.13	76	155.90	16.79	12.07
33	沃尔沃装载机(104)	2013-12-30	208.38	139.11	205.13	76	155.90	16.79	12.07
34	DM8 门座式起重机	2014-01-01	760.05	479.17	870.45	82	713.77	234.60	48.96
35	40T-37M 门座式起重机 DM11 (2015-030)	2015-10-31	880.60	787.70	1,008.93	91	918.12	130.42	16.56
36	40T-37M 门座式起重机 DM12 (2015-030)	2015-10-31	880.60	787.70	1,008.93	91	918.12	130.42	16.56
37	40T-37M 门座式起重机 DM13 (2015-030)	2015-10-31	880.60	787.70	1,008.93	91	918.12	130.42	16.56
合计			12,403.75	6,126.07	11,146.71		7,638.35	1,512.28	24.69

2、增值设备成新率的评估依据

评估人员通过对设备类资产使用状况的现场考察、查阅有关设备的运行状况和主要技术指标等资料、以及向有关工程技术人员和操作维护人员查询该等设备的技术状况、大修次数、维修保养情况等方式，并参照相关设备类资产实际使用年限的行业规定以及该等设备的已使用年限等因素，进而合理确定设备类资产的综合成新率。根据设备类资产评估增值明细，不难看出增值设备主要系机器设备类资产，本次评估主要采取年限法和观察法确定机器设备的成新率。

年限法是根据机器设备预计尚可使用年限与其总使用年限的比率确定其理论成新率 N1。其计算公式为：理论成新率=[1-(已使用年限/耐用年限)]×100%；观察法是对机器设备的实体各主要部位进行技术鉴定，并综合分析资产的设计、使用、磨损、维护、改造情况和物理寿命等因素，将评估对象与其全新状态相比较，考察由于使用磨损和自然损耗对资产的功能、使用效率带来的影响，判断机器设备的成新率，从而估算其现场勘察成新率 N2。加权平均确定机器设备的综合成新率 N，即：N=N1*40%+N2*60%。

对于年限法中经济耐用年限的确定，评估人员参照中国统计出版社出版的《最新资产评估常用数据与参数手册》中的机器设备经济寿命年限参考指标和行业资产评估常用设备参考年限作为评估取值依据。尚可使用年限参照中国统计出版社出版的《最新资产评估常用数据与参数手册》中的机器设备经济寿命年限参考指标，结合现场勘察了解设备来源、使用操作班次及时间、保养维修情况、设备完好率、故障率及工作环境条件、设备外观等各方面因素后确定。考虑机器设备的技术构成、制造质量、使用环境、行业技术发展等因素，结合机器设备评估经济寿命参考年限，石湖山公司增值设备的经济使用年限确定如下：

序号	名称	评估经济使用年限（年）
1	挖掘机	18
2	门机/门座式起重机	20
3	抓斗、漏斗	12
4	装载机	15

本次评估对已提足折旧的逾龄在用设备，企业按 5% 残值作为账面净值或无账面值，但鉴于该等设备基本能够正常使用，故本次评估时确定其成新率不低于 10%。

五、石湖山公司 2016 年对应收账款中广东泰都全额计提坏账准备，2017 年上半年冲回 50% 该坏账准备的原因，及对本次收购资产评估结果的影响。

截至 2016 年 12 月 31 日，石湖山公司及子公司合并应收广东泰都钢铁实业股份有限公司（以下简称“广东泰都”）港口费款项 352.01 万元，鉴于广东泰都由于环保问题于 2016 年 6 月被责令停产，停产后石湖山公司与其签订的还款计划因停产而中断的可能性较高。因此，考虑到应收账款回收得可能性，石湖山公司 2016 年对上述应收账款全额计提坏账准备。

根据发行人提供的说明，2017 年 6 月广东泰都恢复生产，与此同时石湖山公司进一步加强了对上述应收账款的管理和催收力度。在石湖山公司 2017 年半年度审计报告出具日前，广东泰都分别于 2017 年 7 月 18 日、8 月 25 日支付款项 50.00 万元、48.28 万元。截至 2017 年 8 月 29 日，广东泰都应付港口费余额为 253.73 万元。考虑到广东泰都承诺重启与石湖山公司协商确定的还款计划并已开始分批支付款项，石湖山公司对上述应收账款依据单项金额重大的应收款项坏账准备计提方法对该笔应收账款按照余额的 50% 计提坏账准备，并对 2016 年计提的剩余 50% 坏账准备进行冲回。截至 2017 年 12 月 31 日，广东泰都已累计偿还 241.97 万元，应收账款余额 110.04 万元，根据单项金额重大的应收账款坏账准备的计提方法，按照应收账款余额的 50% 计提坏账准备。

评估人员本次评估中对石湖山公司及子公司合并应收广东泰都款项 352.01 万元按照应收款项的 50% 计提评估风险损失，评估风险损失金额合计 176.01 万元，符合相关评估准则的规定。

六、保荐机构核查意见

保荐机构查阅了福建中兴资产评估房地产土地估价有限责任公司出具的闽中兴评字（2016）第 2004 号《厦门港务发展股份有限公司拟收购厦门港务控股集团持有的厦门港务集团石湖山码头有限公司 51% 股东权益价值资产

评估报告》、闽中兴评字（2017）第 2024 号《厦门港务发展股份有限公司拟收购厦门港务控股集团有限公司持有的厦门港务集团石湖山码头有限公司 49% 股东权益价值评估报告》及相应评估说明的具体测算方法、测算过程；就参数选取的合理性和谨慎性与评估人员进行了沟通，对评估人员的评估程序进行了了解；查阅了石湖山公司审计报告和 2017 年 7-12 月未经审计的财务报表；查阅了石湖山公司所处行业及所处区域的相关资料；对石湖山公司总经理等主要管理人员进行了访谈；查阅了厦门港务本次配股公开发行的相关披露文件。经核查，保荐机构认为：

1、前次收购完成后，石湖山公司的业绩情况未达预期系港口行业整体下行、财务费用在财务报表与评估模型中不同形式的体现及环保支出、短期燃油价格上涨等因素影响所致。基于前次收购完成后石湖山公司 2016 年度、2017 年度经营数据与未达到前次收益法评估预期的情况，本次收益法评估对应调增了对被评估单位预测期营业成本的预测水平。结合参数选取时考虑的主要因素，本次收益法评估主要评估参数预测依据是充分的，参数选取是客观、谨慎的。

2、影响石湖山公司 2017 年实际经营业绩的主要事项系市场暂时性波动因素或部分偶发性因素，且未来能够通过成本转嫁向下游客户转移，因此不会对本次收益法评估中其他预测期利润预测产生重大不利影响，不会影响评估值的合理性和公允性。

3、本次收购系实现公司战略发展目标的重要环节；可进一步实现散杂货业务与资产的整合升级，符合港口行业“供给侧改革”的产业背景与国家政策；增强上市公司在稀缺、优质、高盈利能力的港口岸线资源方面的资源禀赋，增强上市公司的抗风险能力。尽管石湖山公司因暂时性或部分偶发性因素影响导致短期内业绩未达到收益法评估预测的预期，但本次通过配股募集资金收购石湖山公司 49% 股权完成后，上市公司基本每股收益增厚效应仍旧十分显著，本次收购有助于更好地维护公司和公众股东的权益，特别是中小股东的权益。因此，本次通过配股募集资金收购石湖山公司 49% 股权具有较强的合理性及必要性。

4、本次资产基础法评估考虑了两次评估期间的折旧及无形资产摊销的影响。资产基础法下固定资产评估增值的主要原因系资产在评估基准日的购建成本较

原始取得成本有所增加，同时财务折旧年限与评估所用经济可使用年限有所差异；无形资产评估增值主要原因系本次评估的土地使用权所在区域的工业用地出让底价大幅提高。被评估单位固定资产和无形资产评估增值具有合理性。

本次评估参照设备类资产实际使用年限的行业规定以及该等设备的已使用年限等因素，通过现场考察、查阅设备的运行状况和主要技术指标、查询设备的技术状况、大修次数、维修保养情况等，合理确定设备类资产的综合成新率。

5、本次评估中已对石湖山公司及子公司合并应收广东泰都款项按照应收款项的 50%计提评估风险损失，符合相关评估准则的规定。

问题 2

申请人拟用不超过 1.40 亿元募集资金购置 4 艘拖轮，报告期港务船务拖轮业务营业利润率低于厦门港区内拖轮业务的平均营业利润率。请申请人说明：（1）与拖轮出售方是否存在关联关系、定价是否公允；（2）结合厦门港务公司拖轮实际利用率情况、本次拟新增拖轮翔安港区、古雷港区现有运转情况，说明增加拖轮的其经济性和必要性及拖力消化措施；（3）利用募集资金购置的四艘拖轮成本远大于近期新购置拖轮价格的原因及合理性。请保荐机构发表核查意见。

回复：

一、与拖轮出售方是否存在关联关系、定价是否公允。

（一）与拖轮出售方（拟）关联关系核查

公司本次拖轮购置项目将通过国内公开招标采购方式进行，公司将严格履行公开、公平、公正、科学择优的评审原则，经过专家评审、开标、公示等公开透明的程序确定中标厂商。鉴于目前尚未最终确认拖轮出售方，以下对为本次拖轮购置提供初步询价结果的船舶制造厂商江苏镇江船厂（集团）有限公司、上海港

复兴船务有限公司以及历史年度曾为公司提供船舶制造的同方江新造船有限公司（前身为“九江船厂”）的基本情况进行说明：

（1）江苏镇江船厂（集团）有限公司

公司名称	江苏镇江船厂（集团）有限公司
成立日期	1999-07-22
注册资本	10,000.00 万元
法定代表人	郭琰
企业地址	镇江市京江路 8 号
统一社会信用代码	91321100714178097D
经营期限	1999-07-22 至 2049-07-21
经营范围	船舶及配件制造、修理、销售；为船舶提供码头设施服务；机械设备制造、修理、安装；船舶配件加工；喷涂防腐工程施工；不锈钢制品的制作、加工；室内外装饰；舾装结构件的制造、加工；机械维修、机械配件加工；自营和代理各类商品及技术的进出口业务（国家限定企业经营或禁止进出口的商品和技术除外）。技术研发、设计、技术咨询；设备租赁；财务咨询服务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）
股权结构	郭琰持股 47.02%，徐凯航、虞秀英、马申存等其余 22 名股东持有剩余 52.98% 股权
主营业务情况	按壳、舾、涂一体化生产，生产、设计、管理一体化运行的船舶总装厂，在特种工程船舶的制造方面处于全国领先地位

江苏省镇江船厂（集团）有限公司系国内外知名的特种工程船舶专业化制造厂商，其多功能全回转工作船在国内市场占有率超过 70%。根据公司提供的说明，本次拖轮购置项目实施主体港务船务自 1994 年开始与其合作，合作历史久远。

（2）上海港复兴船务公司三林船厂

企业名称	上海港复兴船务公司三林船厂
成立日期	1995-04-12
注册资本	未公开
负责人	张慧
企业地址	上海市闵行区芦恒路 1688 号
统一社会信用代码	91310115834454930N
经营期限	1995-04-12 至无固定期限
经营范围	船舶修理、冷作、电焊、机械加工。【依法须经批准的项目，

	【经相关部门批准后方可开展经营活动】
股权结构	该公司系上海港复兴船务公司分支机构，上海港复兴船务公司唯一股东为上海国际港务（集团）股份有限公司
主营业务情况	三林船厂是一家专业从事建造各类拖轮及工程船舶的企业，为国内外 20 余家港口企业、大型船厂建造 80 余艘不同类型的专业拖轮。该厂目前已完成国内首艘全国产化的油电混推全回转拖轮的建造工作。

上海港复兴船务公司三林船厂是一家专业从事建造各类拖轮及工程船舶的企业。该厂利用所属集团大型拖轮运营经验和及时信息反馈的优势，不断改进设计，优化其建造船舶的性能，因此所建船舶能最大化地满足各类作业和个性化要求。该厂目前已完成国内首艘全国产化的油电混推全回转拖轮的建造工作。

（3）同方江新造船有限公司

公司名称	同方江新造船有限公司
成立日期	2005-01-31（公司前身九江船厂成立于 1990-03-31）
注册资本	53,500.00 万元
法定代表人	李吉生
企业地址	江西省九江市湖口县双钟镇江新大道 1 号
统一社会信用代码	9136042976978828X1
经营期限	2005-01-31 至 2025-01-31
经营范围	钢质船舶设计、建造、修理，钢结构件制造；铝合金船舶设计、建造、修理，铝质构件制造；玻璃钢船艇制造及玻璃钢制品制造；各类船舶舾装件、牺牲阳极制造；项目研发和技术服务；自营进出口业务(涉及行政许可的凭许可证经营)。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）
股权结构	同方股份有限公司持股 62.62%；同方工业有限公司持股 37.38%
主营业务情况	提供多种用途船舶的制造

同方江新造船有限公司先后为海军建造过战斗艇和各类性能先进的军辅船，为国内外市场建造了测量船、挖泥船、新型扫雷船、5500 匹各式拖轮等各种不同用途的船舶。港务船务曾于 2004 年时与其合作购置两艘 5500HP 全回转拖轮。

经核查，发行人及其董监高与上述三家船舶制造厂商均不存在关联关系。

（二）定价公允性

本次配股募集资金使用的可行性分析报告已经公司第六届董事会第七次会议、第六届董事会第九次会议和 2017 年第三次临时股东大会审议通过。公司经审慎分析后认为，本次募集资金投资项目不存在重大不确定性，募集资金投资项目的投资总额测算具备合理依据，本次拖轮购置定价将根据公平、公正、公开原则确定，在此基础上确定的募集资金投资金额是谨慎的，不存在超过项目需要量的情形。本次拖轮购置项目的投资金额的具体测算请参见本问题之“三、利用募集资金购置的四艘拖轮成本大于近期新购置拖轮价格的原因及合理性”。另外，根据公司与江苏镇江船厂（集团）有限公司、上海港复兴船务公司三林船厂等业内专业全回转拖轮的船舶制造厂商的询价结果，本次募投项目涉及的新增购置四艘 3,676KW 全回转拖轮项目总投资金额将不低于 14,000.00 万元。

同行业可比上市公司中，珠海港（000507）于 2017 年 12 月 5 日召开第九届董事局第四十七次会议审议通过了《关于公司非公开发行股票方案的议案》、《关于珠海港拖轮有限公司新建 6 艘拖轮的公告》等议案，珠海港拟通过下属珠海港拖轮有限公司于 2018-2020 年通过公开招标方式分期建造 6 艘拖轮，项目总投资 20,000 万元（单价约 3,333 万元/艘），使用非公开发行股票募集资金 2 亿元（拟）投入该拖轮购置项目。与同行业可比上市公司相比，公司本次拖轮购置项目投资规模在合理范围内。

二、结合厦门港务公司拖轮实际利用率情况、本次拟新增拖轮翔安港区、古雷港区现有运转情况，说明增加拖轮的其经济性和必要性及拖力消化措施。

（一）公司拖轮实际利用率情况与本次拟新增拖轮翔安港区、古雷港区现有运转情况

1、报告期各期公司拖力利用率情况

船舶拖带是港口支持保障系统的重要组成部分。集装箱班轮和大型散杂货船舶的停靠、离开都必须借助拖轮才能完成，对于尺寸较大的船型，需由数量较多的动力充足的拖轮将其牵引至指定水域，在进港、出港的过程中也都需要由拖轮进行辅助保护。

考虑到拖轮业务点多、线长、面广的特性，为优化拖轮使用效率、提升服务

质量，港务船务于厦门港内设置 4 处码头驻点，分别停靠于东渡港区海天码头小轮泊位、石湖山码头、嵩屿集装箱码头小轮泊位和通达码头拖轮泊位。同时，在完成拖船服务的基础上，上述拖轮还承担着厦门湾海上 110、消防、救助、环保等应急联动和其他社会公益任务。港务船务现有厦门港内服务的拖轮年度作业情况如下：

序号	船名	2017 年 1-9 月			2016 年			2015 年			2014 年		
		作业天数	总作业艘次	作业时间/天	作业天数	总作业艘次	作业时间/天	作业天数	总作业艘次	作业时间/天	作业天数	总作业艘次	作业时间/天
1	古港拖 1	238	1081	9.08	350	1591	9.09	105	724	13.79	/	/	/
2	拖 04	160	836	10.45	210	1364	12.99	329	1909	11.60	355	2166	12.20
3	拖 05	265	1631	12.31	353	2415	13.68	343	2125	12.39	355	2235	12.59
4	拖 12	248	1209	9.75	287	1978	13.78	337	2008	11.92	349	2063	11.82
5	拖 13	168	1092	13.00	326	1995	12.24	288	1753	12.17	264	1554	11.77
6	拖 14	265	1579	11.92	302	1813	12.01	289	1520	10.52	264	1531	11.60
7	拖 15	260	1526	11.74	287	1779	12.40	304	1703	11.20	267	1515	11.35
8	拖 17	233	1473	12.64	357	2292	12.84	345	2023	11.73	335	2096	12.51
9	拖 18	239	1380	11.55	308	1933	12.55	308	1894	12.30	276	1661	12.04
10	拖 19	253	1481	11.71	61	369	12.10	298	1719	11.54	248	1510	12.18
11	拖 21	236	1485	12.58	330	2011	12.19	272	1617	11.89	211	1169	11.08
12	拖 22	108	545	10.09	/	/	/	/	/	/	/	/	/
13	拖 23	109	570	10.46	/	/	/	/	/	/	/	/	/
平均值		-	-	11.33	-	-	12.35	-	-	11.91	-	-	11.91

注：1、拖 22 和拖 23、拖 24 和拖 25 分别于 2017 年 5 月、2017 年 10 月投产，鉴于截至本回复出具日，拖 24 和拖 25 投产时间较短，因此未纳入统计范畴。

2、鉴于厦门港区内拖轮作业量较多、拖轮调度紧张，报告期内港务船务租赁云港 10 号拖轮进行拖轮作业，常驻海天码头，2014、2015、2016、2017 年 1-9 月分别完成作业 2,002 艘次、1,957 艘次、1,915 艘次和 1,265 艘次，上述拖轮租赁已于 2017 年 12 月终止；为满足后续厦门港内拖轮服务需求，港务船务计划调拨拖 6 于 2018 年起在厦门港区进行拖轮服务作业。

3、根据公司提供的说明及《厦门港拖轮配置的优化研究》论述内容显示，日常无作业情况下，拖轮将停靠于指定的码头驻点等待指令，当拖轮接收到指挥命令后，需在指定的时间内行驶至等待进、出港的船舶的相应位置，进行作业，作业全过程平均耗时 2 小时。

根据实际经营情况及港务船务提供的说明，报告期内厦门港区内公司拖轮的平均运作时间约 11-12 小时/天，以拖轮运转的理论适航时间 24 小时计算，报告

期内公司拖轮利用率接近 50%。拖轮作业全过程是一个由船舶和拖轮组成的离散时间系统，具体有如下特点：

（1）拖轮作业具有辅助性和服从性的特点

港口作业拖轮在作业中必须服从于地港船舶装卸、靠离等作业需要，时刻保持拖轮处于良好的技术状态，按所服务的船舶的指令，安全、优质、高效、低耗地完成拖轮作业。拖轮作业具有辅助性和服从性的行业特点。

（2）拖轮作业存在间歇性

由于船舶到港整体而言具有间歇性，在时间上是离散的，因此拖轮作业并不是连续工作，在每次作业完毕后拖轮均需回到码头驻点待命或保养。拖轮的作业时间及拖轮使用率一般依赖于进出港船舶的频繁程度。在港口吞吐量、进出港船舶多的情况下，拖轮的作业时间较长，反之亦然。

（3）拖轮作业有其特定的区域

拖轮的作业范围仅限于港区范围，作业距离较短，作业环境复杂，靠离频度、航速航向多变。因此，为了满足不同码头泊位范围内船舶进出港辅助服务的需求，需在港区范围内合理设置多个拖轮停靠驻点，以达到服务及时性和管理经济性的双重需要。

（4）拖轮作业需要满足准点的时效性

拖轮必须按时完成调度下达的作业计划，在规定的时间内完成作业任务，才能确保整个港口作业的正常进行，否则就会引起进出港船舶排队等待、无序拥堵的情况。

综合考虑进出港船舶的随机性以及拖轮作业的服从性与时效性，受到船舶动态进出港特点的影响，拖轮的港区作业也呈现出动态性，也即协助靠泊作业相对集中在进港动态时间段，协助离泊和出港护航作业相对集中在出港动态时间段；同时，考虑到航道自然条件、港区水深等客观条件限制，大型船舶进出港需按照不同潮时的潮汐情况进行安排，因此拖轮运转的理论适航时间 24 小时在实际生产过程中是无法达到的。

需要说明的是，实际经营服务过程中，为了保证服务的及时性和高效性，拖轮实地作业前，需根据作业规划提前做好作业准备，提前在合适的时间范围内等待其辅助船舶行驶至指定区域范围，因此每次作业全过程的实际操作时间超过统计时长；另外，考虑到异常天气如台风等影响以及拖轮年度检修时间的影响，公司厦门港区内服务拖轮的工作负荷已达到较高水平。根据公开查询的资料显示，国内主要港口如广州港、舟山港、深赤湾、日照港等，按照拖轮作业时间粗略测算，拖轮利用率均为 30-40% 范围，与上述港口横向对比，厦门港务拖轮作业相对繁忙，拖轮利用率已达到可比较高水平。

2、古雷港区、翔安港区现有运转情况

(1) 古雷港区现有运转情况与拖轮作业情况

古雷港区位于福建省南端的东山湾东侧漳浦县境内，是漳州市委、市政府贯彻落实省委、省政府构建“三条战略通道”，加快实施“工业兴市”战略的重点区域。古雷港区由古雷半岛古雷作业区和六鳌半岛六鳌作业区组成，港区拥有及在建泊位 22 个，设计通过能力 1,887 万吨/年。规划古雷港区，主要为临港产业服务，以原油、石化产品运输为主，兼顾散货、杂货和集装箱运输。

2017 年 10 月 19 日，曾因 PX 项目爆炸事件影响暂时停工的古雷 PTA 项目重新启动项目建设，靠泊首艘原料船，此后古雷港区货物吞吐量和船舶拖带需求稳步提升。截至本回复出具日，古雷港区月平均吞吐量约 9 万吨，港区内拖轮作业平均可达到 40 艘次/月。自 2018 年 1 月起，港务船务调拨“古港拖 1”拖轮长期驻点古雷港区进行服务。根据公司的预估情况，自 2018 年 7 月起福建福海创石油化工有限公司 PX、PTA 生产线将全部复产；福建春达化工有限公司增塑剂项目、福建漳华石化有限公司高级润滑油、沥青项目以及福建古雷石化有限公司乙烯、甲醇制烯烃项目、福建锦江石化有限公司芳烃一体化项目等其他古雷港区建设项目也将陆续投产。至 2021 年上述项目全部投产后，古雷港区月吞吐量将达到 236.50 万吨，为满足相应的拖轮服务需求，港务船务需派驻 4 艘拖轮进行日常作业。

时间\项目	月吞吐量 (万吨)	驻点拖轮 数量(艘)	第一艘拖轮月均 作业量(艘次)	第二艘拖轮月均 作业量(艘次)	第三/四艘拖 轮月均作业 量(艘次)	备注

2017.10-12	8.10	0	32	8	/	港内拖轮临时调拨
2018.01-06	8.10	1	41	0	/	古港拖1 派驻
2018.07-2019	83.50	2	45	45	/	计划派驻2 艘拖轮
2021.01-06	113.50	2	62	62	/	
2020.07 起	176.50	3	63	63	63	
2021 年	236.50	4	64	64	64	

根据 2016 年 3 月发布的古雷港经济开发区总体规划，至 2025 年，古雷港区将实现炼油能力 5000 万吨/年，烯烃生产能力 500 万吨/年，PX 生产能力 1,000 万吨/年。根据上述发展规划及厦门港务十三五发展战略，至 2025 年，港务船务需派驻 6 艘拖轮长期驻点古雷港区，月均拖轮作业量可达 97 艘次，未来市场空间较大。

(2) 翔安港区现有运转情况与拖轮作业情况

翔安港区位于翔安区新店镇，目前主要开发和运营的项目为刘五店南部港区项目。刘五店南部港区项目为省、市重点工程以及厦门市打好“五大战役”重点项目之一，港区自然可利用深水岸线约 9 公里，距大、小金门仅 12 公里左右，岸线及后方陆域目前开发程度低，天然水深条件好，港口发展空间大。刘五店南部港区规划建设岸线总长 2,165 米的 5 个 10 万吨级集装箱泊位和岸线总长 785 米的 3 个 5 万吨级散杂货泊位。

刘五店南部港区部分泊位已于 2016 年 5 月起试投产，主要靠泊船型以集装箱、散杂货船为主，码头主要装卸品种为罗纹钢、荒石、天然砂、花岗岩碎粒、黄沙，2016 年月度装卸量约 3 万吨，月平均船流量为 5 个大船航次。2017 年，随着港区码头设施、后方交通条件的改善以及航运市场逐步复苏等有利条件的影响，刘五店南部港区实现月度装卸量约 5 万吨，月平均船流量为 10 个大船航次。鉴于刘五店南部港区现有货物装卸量、进出港船舶艘次数量较少，因此港务船务目前尚未在该港区设置拖轮驻点，通过厦门港区内拖轮临时调度的方式完成需要的拖轮作业。

刘五店南部港区设计代表船型为 5 万吨级及以下集装箱、散货船以及 2 万吨级及以下散货船。根据码头规划设计要求，预计于 2020-2021 年码头逐步达产后，

刘五店南部港区拖轮需求量为 2 艘。

（二）增加拖轮的经济性和必要性

1、购置拖轮的经济性

报告期内，公司拖轮业务是核心主业港务综合物流业务的主要盈利来源之一，由于市场占有率高、配置拖轮性能优良，团队管理水平处于行业领先地位，报告期内拖轮业务毛利率、营业利润率保持在较高水平。本次拖轮购置项目的经济效益分析以 2016 年的项目实施主体港务船务的经营数据作为基础。拖轮建成交付后第一年达产率即可达到 100%，项目经济寿命 30 年。项目收益的具体测算过程及依据如下：

序号	财务评价指标	单位	数额
1	营业收入	万元	5,072.00
2	营业利润	万元	1,814.78
3	净利润	万元	1,361.08
4	项目投资内部收益率（税后）	%	11.64

根据审慎预估得出的本项目运营期各年实现的营业收入、营业成本测算，本项目税后内部收益率 11.64%，项目的经济效益好，抗风险能力较强。

2、购置拖轮的必要性

船舶拖带是港口支持保障系统的重要组成部分，其合理的配备是缩短船舶拖带响应时间、提升服务水平的有力保障。拖轮布局的合理性和高效性对于港口的正常生产运营有重要影响。作为厦门港乃至东南沿海最大的港口拖轮服务提供商，港务船务根据厦门港的发展规划、码头泊位的建设情况以及服务市场需求的预期，适当增加并优化拖轮装备数量及质量，适度扩大公司规模，保持市场占有率及盈利水平，提高服务质量，具有合理性及必要性。尤其是考虑到老旧拖轮淘汰优化、古雷港区生产线全面投产在即以及翔安港区散杂货码头市场日渐完善成熟产生的新增拖轮驻点需求，厦门港区内拖力资源需求缺口亟待弥合。公司拟使用本次募集资金 1.4 亿元用于新增购置四艘拖轮，具体原因如下：

（1）老旧拖轮淘汰预期、拖力储备优化需求

根据《老旧运输船舶管理规定》的相关规定，船龄达 20 年以上的拖轮为五类老旧海船，在船龄达到 29 年后需每年进行一次特别定期检验，在船龄达到 34 年后需强制报废。由于定期检验所花费的检验费用较高（约为 40 万/次），一般情况下拖轮运营公司选择将船龄满 25-30 年左右的拖轮以二手船舶的形式进行转让以节省成本。港务船务现有的“厦环拖 1 号”、“厦港拖 8 号”、“厦港拖 10 号”均系上世纪九十年代所建造的拖轮，其船龄已分别达到 21 年、23 年、22 年。到 2020 年，公司上述四艘拖轮将先后达到淘汰转让的船龄，为了降低届时拖轮淘汰转让给公司带来拖力下降的影响，公司需未雨绸缪增加部分拖力储备，于现阶段采购一定数量的拖轮，以保证未来拖力的供应。

（2）厦门港区港航设施建设持续加强，码头泊位数量显著提升带来的新增拖轮需求

随着厦门港港口规划的逐步落实，各港区内港航设施的建设持续加强，码头泊位的数量也显著提升。其中，海沧港区 20#-21#泊位目前已建成并开始投产；古雷港区吞吐量稳步提升，目前已产生稳定的船舶进出港拖轮服务需求，多个项目投产可期；翔安港区（刘五店南部港区）的散杂货码头生产工作正全面铺开；此外，东渡港区、招银港区根据厦门港规划也将全力推进相关码头泊位的建设。

公司的拖轮业务在厦门港内已覆盖东渡港区、海沧港区、石码港区、招银港区、后石港区及古雷港区，且在上述六大港区内的市场占有率达 90% 以上。随着上述港区内新增码头泊位的建成投产，未来进出港区的船舶数量将会显著增加，所带来拖轮服务需求也将明显提升，这使得公司需增加相应的拖力以满足增长的拖轮服务需求。本次拟新增购置程的四艘拖轮投产后，公司自有拖轮于厦门港区内布局情况与服务范围如下：

驻点	拖轮数量	主要服务范围
海天码头	4	东渡、海天、同益、船厂
石湖山码头	2	东渡港区 14 号泊位以北
嵩屿码头	4	海沧港区 7 号泊位以东及博坦、招银、后石码头
通达码头	4	海沧港区 8 号泊位以西泊位（含 8 号泊位）
翔安港区	2（新增）	翔安港区
古雷港区	2（新增）	古雷港区、东山港区

（3）船舶大型化发展趋势明显，拖轮周转率降低导致新增拖轮配置需求

近年来，为降低营运成本，世界各航商均开始采用大型或超大型船舶进行货物运输，近年来船舶大型化发展趋势明显。船舶大型化趋势对于拖轮业务而言，一方面提升了对拖轮拖力的要求，使得单次作业需出动更多艘次的拖轮；另一方面由于大型化船舶体积较大，提升了拖轮的作业难度，使得拖轮的作业时间更长。以上两点均导致拖轮作业过程中拖轮的周转率下降。目前厦门港的拖轮的推进功率介于 2,574KW 至 4,060KW 之间，基本覆盖不同船型的助泊需求，但其中 1/3 的拖轮均为小马力拖轮，小马力拖轮由于其船型、拖力等原因已难以独立适应船舶大型化的服务需要，周转率不断下降。因此，公司需适当的增加拖轮以应对船舶大型化的发展趋势。

综上，从厦门港的码头布局及业态发展来看，为满足未来 2-3 年的基本服务需要，公司需于海沧港区、招银港区、后石港区配备 8-9 艘拖轮；于东渡港区（含国际邮轮码头）配备 6-7 艘拖轮；随着古雷港区吞吐量稳步提升，多个项目投产可期，至 2020 年至少需要配备 2 艘拖轮；随着翔安港区业务量的增加，其全面投产后驻点拖轮需增加至 2 艘。结合以上因素，预计到 2020 年底厦门港需要配备 18-20 艘的拖轮才能满足市场的需求。因此根据公司市场预期及现有拖轮数量，同时考虑到 2020 年左右公司预计有 4 艘拖轮将进行淘汰转让，未来 2-3 年公司将面临 7-8 艘左右的拖轮缺口。鉴于到 2020 年前后公司存在一定数量的拖轮缺口，且购置拖轮的建设周期一般为 18 个月，因此，公司需提前进行购置的规划与准备，从经营管理谨慎性和稳定性的角度出发，公司使用本次募集资金购置 4 艘拖轮具有合理性和必要性。

（三）拖力消化拟采取的措施

1、厦门港吞吐量的增长对拖轮助泊能力要求日益提升

厦门港是我国沿海主要港口之一，是我国综合运输体系的重要枢纽、集装箱运输干线港、国际航运中心和对台航运主要口岸。厦门港包括厦门市和漳州市的十大港区，主要港口资源分布在环厦门湾和环东山湾，自然海岸线总长约 899.0 公里，适宜港口开发的岸线总长 122.8 公里；厦门港全港建成生产性泊位 152 个，其中万吨级以上泊位 68 个，集装箱、石油、煤炭码头一应俱全，最大靠泊能力达到 20 万吨级。近年来，厦门港吞吐量持续稳定增长，2013 年，厦门港完成货

物吞吐量 1.91 亿吨，同比增长 10.8%；集装箱吞吐量 800.80 万标箱，同比增长 11.2%，位居全球第十七位。2017 年，厦门港集装箱共开辟 143 条航线通往世界各个国家和地区。吞吐量达到并超过 1,000 万标箱，同比增长 4.5%，排名提升至全球第十五位。

目前，公司的拖轮业务在厦门港内已覆盖东渡港区、海沧港区、石码港区、招银港区、后石港区及古雷港区，且在上述六大港区内的市场占有率达 90% 以上，厦门港吞吐量的持续稳定增长对拖轮助泊能力要求日益提升。

2、系列政策支持，市场前景广阔

拖轮业务所依托经营的厦门港近年来受到多项利好政策的支持。2008 年福建省政府发布《福建省沿海港口布局规划（2008-2020 年）》，将厦门港定位为我国国家综合运输体系的重要枢纽、我国沿海主要港口、海西经济社会发展的重要平台和对台“三通”的重要口岸，明确提出将加大重要港湾的整合力度，建设厦门港等主要港口；2014 年福建省政府发布的《关于加快港口发展的行动纲要（2014-2018 年）》提到，到 2018 年，厦门港要力争形成完善的现代航运综合服务体系；2014 年厦门市政府发布《关于贯彻福建省加快港口发展行动纲要（2014-2018 年）的实施意见》提出，将通过规模化水平的提升、集疏运的建设等措施，以现代化港口为基础，促进区域航运要素向厦门港集聚；此外，在 2015 年发布的《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》中，福建省被定位为“21 世纪海上丝绸之路核心区”，厦门港作为福建省沿海港口的排头兵，必将在“一带一路”宏伟构想的实施中发挥重要作用。

在系列利好政策的支持下，根据厦门港的发展规划以及服务市场需求的预期，港务船务适当增加拖轮装备数量，适度扩大公司规模，减少、减缓市场竞争，保持市场占有率及盈利水平，提高服务质量，势在必行。

3、新投产码头泊位带来的增量需求

古雷港区吞吐量稳步提升，目前已产生稳定的船舶进出港拖轮服务需求，多个项目投产可期；翔安港区（刘五店南部港区）5 万吨级通用码头已于 2016 年 5 月试运行，相关的生产工作正全面铺开。从港口动态需求角度出发，上述在建或

已初步建成试生产新增码头泊位的项目建设与投产过程为公司本次新增购置拖轮拖力的有效消化提供了有力保障。

4、优质的客户资源和核心竞争力为拖力消化提供支持

公司拖轮业务发展历史悠久，在业界享有良好的口碑，与厦门联合国际船舶代理有限公司、中国石化海南炼油化工有限公司、福建中外运船务代理有限公司厦门分公司、厦门中远集装箱船务代理有限公司、上海中谷新良物流有限公司、达飞轮船(中国)有限公司深圳分公司、中海石油(中国)有限公司湛江分公司等保持着长期良好的合作关系，建立了较为完善的客户网络体系。港务船务系专业的港口拖轮服务企业，经营和管理世界先进水平的大马力全回转拖轮 24 艘，并代管厦门市消防中队具有 FIFI II 功能的专业消防船 1 艘，除可为厦门湾及我国长江以南沿海港口进出港船舶提供靠离泊码头服务外，还能够向国内外用户提供海上拖带、监护、海难救助、海上消防等服务；作为国内首家通过 ISO 和 SMS 双体系认证的拖轮公司，港务船务经营管理一直处于国内同行领先水平。公司拥有各类专业技术人员、高级船员三百多人，为新增购置拖轮投产后拖力消化提供了有力支持。

三、利用募集资金购置的四艘拖轮成本大于近期新购置拖轮价格的原因及合理性。

公司拟使用本次募集资金 1.4 亿元用于新增购置四艘拖轮，其中计划购置 1-2 艘配置新型油电混合型动力装置的拖轮，2-3 艘 3,676KW 全回转拖轮。本次拖轮购置项目将通过国内公开招标采购方式进行，严格履行公开、公平、公正、科学择优的原则。根据公司与江苏镇江船厂（集团）有限公司、上海港复兴船务公司三林船厂等业内专业全回转拖轮的船舶制造厂商的询价结果及公司提供的说明，本次募投项目涉及的新增购置四艘 3,676KW 全回转拖轮项目总投资金额将不低于 14,000.00 万元。

公司曾于 2015 年 12 月 8 日召开第五届董事会第十七次会议审议通过了《关于厦门港务船务有限公司购建拖轮的议案》，为了满足港口迅速发展对拖轮的需求，公司子公司港务船务拟总投资约 12,600 万元购建四艘 3676KW 全回转拖船，资金来源为通过贷款筹措。2016 年 4 月，港务船务与江苏省镇江船厂（集团）

有限公司签署《3,676KW 全回转拖轮建造项目（招标编号：XM2016-TZ5002）合同》，就拖轮建造事宜进行约定。上述四艘拖轮分别于 2017 年 5 月与 2017 年 10 月分两批次投产，分批次各交付两艘，前后批次的实际建造成本（含税）分别为 2,977.29 万元/艘、2,990.29 万元/艘。与前次拖轮购置相比，本次拖轮购置项目投资总额有所提高的主要原因系综合考虑了以下因素的影响：

（一）钢材价格持续上涨的趋势

建造拖轮的主要原材料为钢材，因此钢材价格的波动对拖轮单船价格的影响较大。近年来，受供求关系改善、成本增加等因素影响，国内钢材价格自 2016 年以来一路上扬。截至 2017 年 10 月，钢铁综合价格指数为 115.70 点，较前次购置拖轮时（2016 年年初）的价格指数 57.75 点增长近一倍。因此，在进行本次拖轮购置项目可行性研究与初步询价的过程中，公司及船舶制造厂商充分考虑了钢材价格的持续上涨对公司本次购置拖轮项目的影响。

（二）响应绿色厦门港号召，建造油电混合型拖轮

“十三五”期间，厦门港将以自贸区和“一带一路”建设为契机，着力绿色发展，建设生态型示范港口。为积极响应建设绿色厦门港号召，综合考虑拖轮投产效益与绿色港口建设需要，公司计划购置 1-2 艘配置油电混合型动力装置的拖轮。根据拖轮的运行工况，油电混合动力比常规柴油机动力可实现节油 10% 以上，助力港口节能减排；通过采用油电混合推进、排气综合治理、全船减振降噪等技术，虽然拖轮造价比传统拖轮至少提高 15%，但其综合节油率可达 10% 至 15%，NO_x（氮氧化物）排放降低 80%，更为符合当前绿色低碳港口建设要求。

综合前次拖轮购置后拖轮建造主要原材料钢材价格的持续上涨情况以及本次拟购置的油电混合型拖轮建造价格较高的情形，并依据公司与江苏镇江船厂（集团）有限公司、上海港复兴船务公司三林船厂等业内专业全回转拖轮的船舶制造厂商的询价结果，公司对本次拟购置拖轮的建造价格进行了测算，并与前次购置的拖轮造价对比列式如下：

单位：万元

	前次拖轮购置	本次计划购置的全回转拖轮（E）	本次计划购置的油电混合拖轮（E）
轮机设备	1,586.56	1,705.00	2,208.00
舾装	506.34	569.40	569.40
电气	204.31	232.00	279.00
船体材料	149.92	260.40	285.40
对外消防	59.73	65.00	65.00
全船供应品和备品备件	14.94	18.00	18.00
税费	468.49	501.00	551.00
合计	2,990.29	3,350.80	3,975.80
本次拖轮购置项目的投资金额	14,028.20~14,653.20		

综合以上因素，本次募投项目涉及的新增购置四艘 3,676KW 全回转拖轮项目总投资金额将不低于 14,000.00 万元，使用募集资金拟投入金额 14,000.00 万元，未超过项目需要量。

本次拖轮购置项目资金使用具有明确的具体用途，各项支出计算依据科学合理，投资金额系经过公司谨慎计算、初步询价反馈后得出，配股募集资金未超过项目需要量，符合《上市公司证券发行管理办法》第十条的相关规定。本次购置拖轮募投项目的实施是公司现有业务的拓展和提升，能够进一步拓展公司的经营规模，增强公司的盈利能力。

四、保荐机构核查意见

保荐机构查阅了厦门港务前次拖轮购置相关的公开招标流程文件、前次拖轮购置合同、固定资产卡片信息；对港务船务相关主要负责人进行了访谈；取得了厦门港务拖轮作业数据与相关港区运营数据；查阅了本次拖轮购置可行性研究报告、初步询价函；对可比公司拖轮业务运营情况及近期拖轮购置项目进行了公开检索。经核查，保荐机构认为：

发行人及其董监高与上述三家船舶制造厂商均不存在关联关系。本次配股募集资金使用的可行性分析报告已经公司董事会和股东大会审议通过，募集资金投资项目的投资总额测算具备合理依据，不存在超过项目需要量的情形。与同行业可比上市公司相比，公司本次拖轮购置项目投资规模在合理范围内，定价公允。

目前公司拖轮作业相对繁忙，拖轮利用率已达到可比较高水平。结合翔安港区、古雷港区等新建泊位的运转情况与规划，以及老旧拖轮淘汰预期、船舶大型化的行业发展趋势，公司使用本次募集资金购置 4 艘拖轮具有合理性和必要性。拖轮购置项目税后内部收益率 11.64%，项目的经济效益好，抗风险能力较强。

综合前次拖轮购置后拖轮建造主要原材料钢材价格的持续上涨情况以及本次拟购置的油电混合型拖轮建造价格较高的情形，并依据公司与业内专业全回转拖轮的船舶制造厂商的询价结果，本次募投项目涉及的新增购置四艘 3,676KW 全回转拖轮项目总投资金额将不低于 14,000.00 万元，使用募集资金拟投入金额 14,000.00 万元，未超过项目需要量。

问题 3

2017 年 1-9 月扣非净利润 6284.91 万元，较去年同期下降 26.66%，建材销售业务毛利降幅较大，经营现金流量-1.10 亿元；2017 年度业绩预告扣非净利润为 4500 万元至 5800 万元，较 2016 年度 9920.24 万元大幅下滑，其中，石湖山公司 2017 年未经审计净利润为 8,000 余万元，按 51%股权计算将贡献合并净利润达 4,080 余万元，即剔除石湖山码头公司合并净利润后，申请人 2017 年净利润水平显著大幅降低。请申请人结合同行业上市公司业绩变动趋势及行业发展前景说明：(1) 建材业务毛利大幅下降是否不可逆，后续将采取何种措施应对市场的不利变动；(2) 2017 年度盈利水平急剧下降的原因及未来发展趋势，是否存在市场前景、行业环境和市场需求等重大不利变化，导致未来盈利能力可持续性的重大不确定性。请保荐机构发表核查意见。

回复：

一、建材业务毛利大幅下降是否不可逆，后续将采取何种措施应对市场的不利变动

(一) 建材业务毛利下降的原因

项目	2017年1-9月	2016年1-9月	变动金额
建材销售业务收入（万元）	22,810.18	24,656.05	-1,845.87
其中：混凝土业务收入（万元）	21,360.37	23,128.17	-1,767.80
混凝土销售单价（元）	358.55	339.66	18.88
建材销售业务毛利（万元）	2,819.93	4,974.55	-2,154.62
其中：混凝土业务毛利（万元）	2,445.45	4,059.65	-1,614.20
混凝土单位毛利（元/立方米）	41.05	59.62	-18.57
建材销售业务毛利率	12.36%	20.18%	

2017年1-9月，建材销售业务的营业毛利较上年同期减少2,154.62万元，其中，预拌混凝土业务的营业毛利下降1,614.20万元，占建材销售业务营业毛利下降的74.92%。预拌混凝土业务毛利的下降系原材料水泥、沙、碎石市场价格上涨以及混凝土销量下降综合所致。

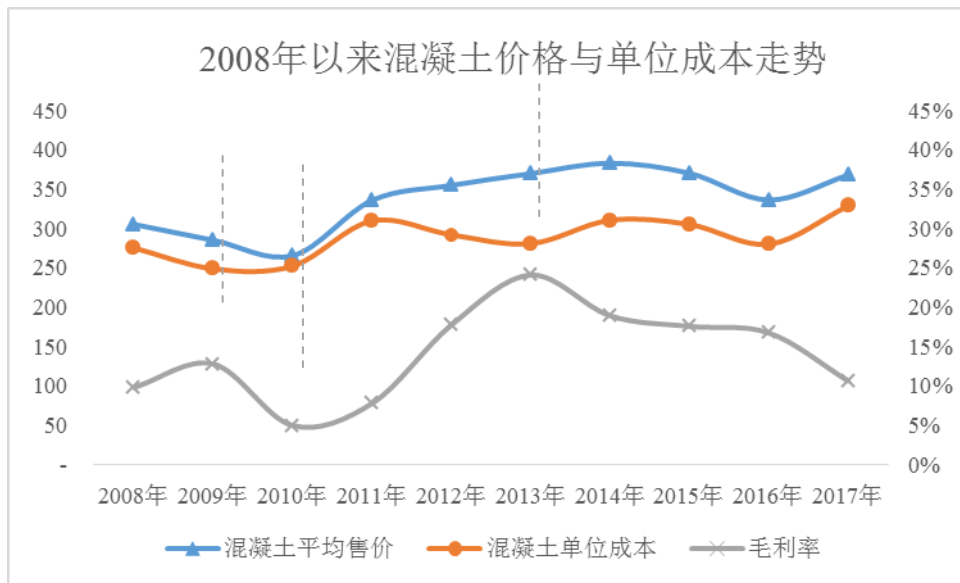
2017年1-9月，发行人混凝土业务的主要原材料沙、碎石、水泥平均采购价格分别较上年同期上涨42.74%、34.91%、28.97%；发行人无法在短期内将原材料价格大幅上涨的不利因素完全转移至混凝土业务的下游客户，混凝土业务的单位毛利由2016年度的59.62元/立方米下降至41.05元/立方米，从而导致建材销售业务的营业毛利下降1,106.45万元。

2017年1-9月，发行人销售预拌混凝土59.57万立方米，同比减少8.52万立方米，降幅为12.51%；预拌混凝土销售量的下降导致建材销售业务的营业毛利下降507.75万元。混凝土销量的下滑主要系2017年第三季度厦门地区建筑市场开工量减少导致发行人短期内混凝土订单相应减少所致。

（二）建材业务毛利大幅下降在中长期内并非不可逆

1、混凝土业务毛利率呈现周期性，原材料价格上涨增加的成本将逐渐向下游转移

单位：元/立方米



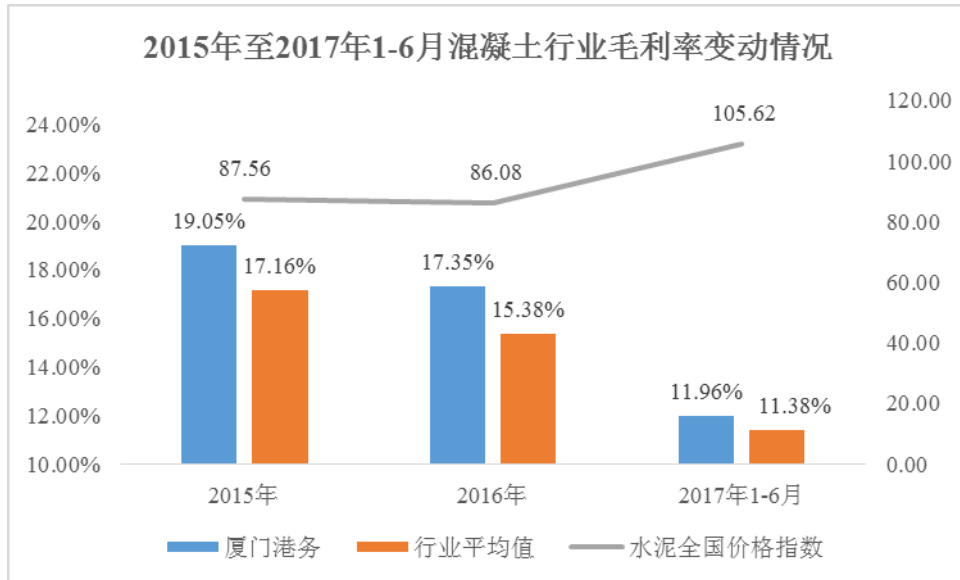
数据来源：厦门港务

如上图所示，2008年以来，由于混凝土平均售价和单位成本走势的不同步，发行人的混凝土业务毛利率呈现出显著的周期性。2008年至2009年，原材料价格水泥、碎石价格下降导致混凝土单位成本下降，而同期混凝土平均售价并未同比例下降，混凝土业务毛利率水平持续上升。2009年至2010年，混凝土原材料价格开始回升，混凝土平均售价则继续下降，混凝土业务毛利率降至历史低位。2011年至2013年，混凝土的销售价格持续上涨、水泥价格呈现波动性下降，综合导致发行人混凝土业务毛利水平升至历史峰值。2014年至2016年，水泥价格持续下降，但碎石与沙的价格呈现波动性上涨，且同期混凝土平均售价出现下滑，综合导致发行人混凝土业务毛利率平缓下滑。

2017年以来，随着各地区积极响应国家政策，相继开展停窑限产行动及行业自律，水泥、沙、碎石价格大幅上涨，发行人未能在短期内将原材料成本上涨的不利因素完全转移至下游客户，混凝土售价未能实现同比例提升，因此导致发行人的混凝土业务毛利率大幅下降。考虑到历史数据呈现的发行人混凝土业务的周期性，原材料价格上涨增加的成本将持续向下游客户转移，发行人混凝土业务的毛利水平将逐步回归至合理水平，原材料价格的波动不会对发行人的持续盈利能力产生重大不利影响。

2、发行人混凝土业务毛利率的变动趋势与同行业上市公司基本一致

报告期内，发行人建材销售业务毛利率变动趋势与同行业可比上市公司基本一致。2017 年度，受水泥等原材料价格大幅上涨影响，经营混凝土生产、销售业务的西部建设、金隅股份、华新水泥、海南瑞泽和深天地 A 等 5 家上市公司的混凝土业务毛利率均较 2016 年度大幅下滑。

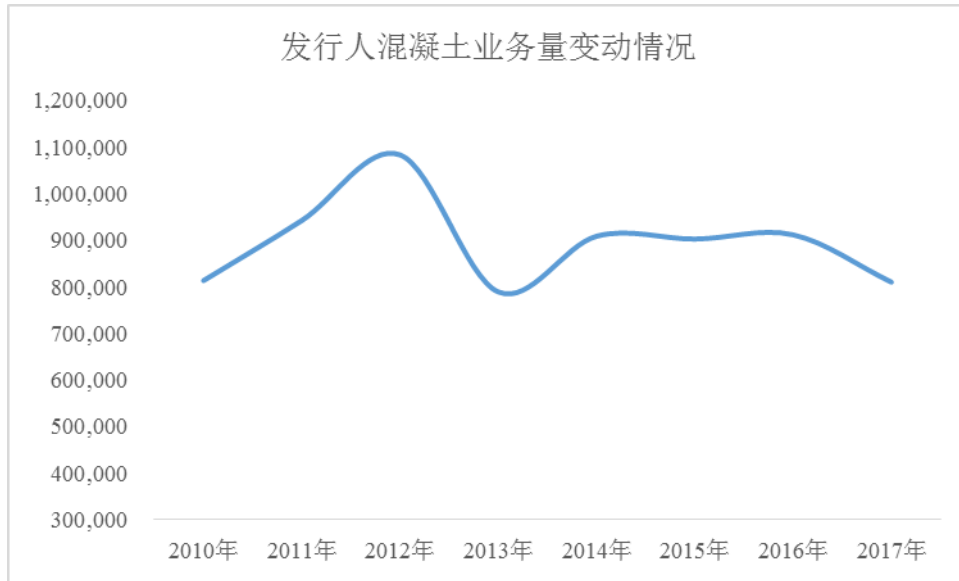


数据来源：混凝土行业毛利率数据取自西部建设、金隅股份、华新水泥、海南瑞泽和深天地 A 等 5 家上市公司年报、半年报，考虑到上市公司三季度报告中未披露混凝土业务的毛利率情况，故此处选择 2017 年半年报数据。

根据同行业可比上市公司历年年报披露的信息，其混凝土业务的毛利率也存在一定的周期性，随着 2017 年主要原材料沙、碎石、水泥市场价格的大幅上涨，发行人毛利率水平和波动趋势与同行业可比上市公司基本趋同。

3、发行人的混凝土业务量在历史年度呈现波动趋势

单位：立方米



数据来源：厦门港务

2017年1-9月，发行人销售预拌混凝土59.57万立方米，销售量同比下降12.51%；混凝土销售量的下降导致建材销售业务的营业毛利下降507.75万元。2017年10-12月，发行人销售预拌混凝土21.02万立方米，销售量已有所回升。此外，由上图可知，发行人的混凝土业务量在历史年度呈现周期性波动，2017年业务量下降主要系部分客户所在行业的短期政策及周期性波动所致。考虑到厦门地区“十三五”期间的混凝土行业利好政策，业务量的下降并不是在中长期内不可逆转的不利因素，不会对发行人的持续盈利能力产生重大不利影响。

（三）发行人拟采取的应对措施

为把握“十三五”期间混凝土行业的发展机遇，应对当下原材料价格上涨以及混凝土销量小幅下滑带来的不利因素，发行人拟采取以下应对措施：

1、结合厦门地区混凝土行业利好政策，积极拓展下游客户需求量

根据厦门市经济和信息化局公告的《厦门市散装水泥“十三五”发展规划》，“十三五”期间，厦门市将加快铁路、公路、港口、机场、隧道、地铁等交通基础设施建设的进程，完善岛内外一体化的城市基础设施框架，继续加大岛外海沧、集美、翔安、同安四大新城建设的投资力度，以新城建设带动岛外农村城市化、工业化进程，形成城乡发展一体化新格局。上述基础设施建设都将为厦门市广泛

使用预拌混凝土、预拌砂浆、水泥预制构件，进一步发展散装水泥注入新的活力、带来新的机遇。

发行人子公司路桥建材作为厦门市前五大混凝土生产企业，从事预拌混凝土生产和销售二十多年，在混凝土技术、生产管理上形成了较强的竞争优势，在厦门市混凝土行业政策利好的背景下，未来发展空间广阔。发行人将在现有房地产项目为主的基础上，大力拓展轨道集团、工业厂房及市政集团的道路建设项目，尤其是整体时间跨度大、混凝土需求量多的轨道项目（近年厦门市重要的市政建设项目），将是发行人后续的业务开发重点。

2、积极推进沙、碎石、水泥的集中采购业务，降低原材料的采购成本

针对 2017 年以来沙、碎石、水泥原材料价格大幅上涨的情况，发行人将积极推进与大型供应商谈判，通过询价、比价、集中采购等多种方式提升自身在原材料采购方面的议价能力，以尽可能地降低沙、碎石、水泥等原材料的采购价格。为减少从经销商渠道采购砂石带来的附加成本，发行人已着手在福建省南安市石井镇院前矿区投资建设碎石生产基地，目前正在申请环评手续办理的相关事宜。此外，发行人已建立原材料紧缺应急机制，当厦门地区砂石供应出现紧缺时，可启动异地采购模式，从宁德、广东、浙江等异地采购砂石原材料，以控制原材料的采购价格。

3、通过技术创新节能降耗，加强公司成本控制实现精细化管理

发行人将积极研究节能型生产技术工艺，降低单位产品能耗，通过对工地剩余料的二次处理及利用，提高资源利用效率。发行人将尝试利用砂石分离机对报废混凝土进行砂石分离，实现砂石循环利用，降低因砂石价格波动带来的成本压力；同时，发行人将进一步加强采购、生产、销售各个环节的精细化管理，加强混凝土营业成本控制，保证生产经营的高效运转，达到降本增效。

综上所述，建材业务毛利大幅下降主要系原材料价格上涨带来毛利率的下滑以及暂时性销量减少所致，预期未来将随着原材料价格的上涨逐步向下游转移和下游需求的增加而改善。为应对市场的不利变动，发行人拟通过拓展轨道项目、集中采购原材料、技术创新、精细化管理等措施改善建材业务的经营情况。

二、2017 年度盈利水平下降的原因及未来发展趋势

（一）2017 年盈利水平下降的原因

根据业绩预告和初步测算，发行人预计 2017 年全年可实现扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润约为 4,500.00 万元至 5,800.00 万元。剔除石湖山公司 51% 股权贡献的净损益后，预计 2017 年扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润约 348.35 万元至 1,648.35 万元，同比减少 8,144.19 万元至 9,444.19 万元，盈利水平下滑的主要原因分析如下：

1、新建泊位投产导致海隆码头毛利下降

2017 年，发行人海隆码头（含东渡业务，下同）预计实现码头业务毛利较上年减少 6,625.14 万元，主要系海隆码头所属海沧港区新建的 20#-21#泊位投产，新建码头产能利用率不足使得其收入暂时无法覆盖折旧摊销、疏浚费等成本所致。

2017 年，海隆码头（含东渡业务，下同）预计实现码头业务收入 20,135.91 万元，同比增加 740.13 万元；码头业务成本预计为 25,340.43 万元，同比增加 7,365.27 万元；码头业务毛利预计同比减少 6,625.14 万元。码头业务成本的增加主要系海隆码头下属新建海沧港区 20#-21#泊位的投产导致 2017 年新增折旧摊销 3,887.77 万元、疏浚费成本增加 2,307.94 万元以及新建码头投产增加的人工及燃料动力费用综合所致。由于新建海沧港区 20#-21#泊位 2017 年全年产能利用率仅 41.73%，新建码头收入尚不能覆盖成本导致海隆码头业务总体毛利大幅下降。

2、原材料价格上涨及销量下滑导致建材销售业务毛利下降

2017 年，建材销售业务的毛利较上年预计减少 2,201.06 万元，主要系原材料价格上涨带来毛利率的下滑以及混凝土暂时性销量减少所致。

3、2017 年财务费用同比增加较多

2017 年财务费用预计同比增加 5,368.95 万元，财务费用变动主要原因如下：

（1）利息支出

2017 年利息支出预计较上年增加 4,406.78 万元，主要系：（1）发行人于 2016

年6月、10月发行两期合计11亿元公司债券，2017年费用化的债券利息支出预计为3,565.01万元，同比增加2,984.76万元；（2）2017年贸易业务快速发展，资金周转紧张，子公司港务贸易对外借款利息支出同比增加约1,225.00万元。

根据公司债券募集说明书，厦门港务发行公司债券用途为：（1）2016年6月发行6亿元公司债券用于偿还海沧港区20#-21#泊位工程借款，募集资金到位后已于2016年7月初偿还；（2）2016年10月发行5亿元公司债券用于补充流动资金，为发行人日常运转及经营规模的扩大提供资金支持。从公司债券募集资金的实施效果来看，发行人新建海沧港区20#-21#泊位目前产能未充分释放导致短期内盈利水平较低。但新建码头泊位投产并达到预期经济效益需要较长的时间，符合其行业特点。

（2）利息收入

2017年利息收入预计同比减少893.51万元，主要系子公司古雷疏港与漳州市古雷交通发展有限公司、中交第三航务工程局有限公司自2012年至2014年合作建设“古雷作业区至古雷港互通口疏港公路A1段工程投资建设-移交（BT）项目”产生。古雷疏港在项目中投入建安费用和代垫费用，实际建设工期为24个月，建设完成验收后由漳州市古雷交通发展有限公司分四次回购。该项目已于2014年12月完成交工验收。2014年度、2015年度、2016年度，该项目确认的融资收益即利息收入分别为2,800.17万元、3,483.13万元、2,179.14万元，2017年度预计确认融资收益1,327.47万元。2017年确认的融资收益同比减少851.67万元，主要系大部分项目本金已于前期收回，剩余本金产生的利息收入相应降低。

综上所述，发行人2017年盈利水平的大幅下降，主要系新建泊位产能尚未充分释放导致收入无法弥补折旧、疏浚费等固定成本支出、建材业务毛利下滑及财务费用增加等因素所致，上述因素对发行人2017年净利润的影响金额约为-14,195.15万元，但由于贸易业务等其他业务的扩张带来盈利水平的提升，整体来看，剔除石湖山公司51%股权贡献的净利润后，发行人2017年扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润预计同比减少8,144.19万元至9,444.19万元。

（二）发行人经营业绩发展趋势

1、新建海沧港区 20#-21#泊位对发行人未来经营情况的影响分析

(1) 新建泊位投产后短期内业绩下滑，符合港口行业特点

新建码头泊位投产至其达到预期经济效益一般需要较长时间，因相关资产新增的折旧、摊销、债务利息支出等成本费用对港口企业短期内的盈利情况造成较大波动的情形在港口行业其他上市公司（如连云港、北部湾港、锦州港）历史上也曾出现，但并不会对港口企业中长期的盈利能力可持续性造成重大不利影响。

2016 年度，连云港的归属于上市公司股东的净利润、扣除非经常性损益后归属于上市公司股东的净利润分别较上年下降 84.05%、94.03%，盈利下滑主要系因墟沟东作业区物流场站工程、55#-57#泊位等多项工程转固导致折旧、摊销增加，以及码头资产转固后的借款利息支出费用化导致财务费用大幅增长所致。

2015 年度，北部湾港的归属于上市公司股东的净利润、扣除非经常性损益后归属于上市公司股东的净利润分别较上年下降 34.28%、36.13%，盈利下滑主要系防城港 18-22 号泊位转固导致折旧、摊销增加以及借款利息支出费用化导致财务费用同比大幅增长所致。2016 年，北部湾港通过在电子采购招标平台统一采购物料并合理安排公司修理项目降低物料消耗和修理费，同时压低外付第三方机械装卸费和外部库场出租费，减少对外融资降低财务费用，使得归属于上市公司股东的净利润、扣除非经常性损益后归属于上市公司股东的净利润分别较上年增长 14.56%、19.47%。

2012 年度，锦州港的归属于上市公司股东的净利润、扣除非经常性损益归属于上市公司股东的净利润分别较上年下降 47.57%、63.77%，盈利下滑主要系三港池 66KV 输变电新建工程、三港池 301 油品泊位等工程转固导致折旧费用较上年增长 28.64%，以及有息债务的利息支出费用化导致财务费用较上年增长 61.70%所致。2013 年，锦州港通过有针对性地进行市场开发、生产作业提质增效等措施促进吞吐量及营业收入增长，并通过非公开发行股票优化公司资本结构，使得归属于上市公司股东的净利润、归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润分别较上年增长 17.85%、31.48%。

(2) 已投产海沧港区 20#-21#泊位不会导致码头业务未来盈利进一步下滑

由于港口行业属于重资产型行业，发行人码头业务营业成本主要由折旧、摊销、疏浚成本、职工薪酬固定工资部分以及相关的利息支出等固定或半固定成本构成，该部分成本与码头业务量不直接相关，在行业政策、市场环境不发生重大不利变化的情况下，发行人码头业务未来年度的盈利情况不会因此进一步下滑。此外，伴随海沧港区 20#-21#泊位产能的逐步释放，码头业务盈利水平将会逐渐好转。

(3) 海沧港区 20#-21#泊位产能逐步释放，未来收入增长空间较大

报告期内，海沧港区 20#-21#泊位与发行人成熟运营的其他码头的产能利用率对比情况如下：

泊位	2017年1-9月	2016年度	2015年度	2014年度
东渡港区20#-21#	87.84%	90.86%	71.04%	54.48%
高崎码头1#-2#	79.11%	94.28%	62.60%	62.35%
东渡港区18#-19#	91.04%	88.88%	77.61%	96.47%
海沧港区7#	73.92%	78.79%	85.74%	66.56%
海沧港区20#-21#	40.75%	8.36%	-	-

发行人下属海沧港区 20#-21#泊位于 2016 年 11 月转固投产，在建工程转固金额为 123,946.72 万元、无形资产原值为 13,365.58 万元，分别占发行人 2016 年末固定资产、无形资产原值的 32.72%、14.83%。由上表可见，2017 年 1-9 月，海沧港区 20#-21#泊位产能利用率远低于发行人成熟运营的其他码头，新建泊位未来产能利用率的提升和收入增长空间较大。

2016 年 3 月，福建省最大的港口粮库中央储备粮厦门直属库在厦门港海沧港区开工建设。中央储备粮厦门直属库一期项目设计总仓容 20 万吨，建成后将成为福建沿海港口粮食进出口中转能力最强、储备仓容最大的现代化粮库。2014 年，马来西亚 IOI 集团在厦门自贸片区海沧园区投资建设 IOI 厦门棕榈油深加工项目，总建筑面积 12.5 万平方米，将建成年处理量 70 万吨集特种脂、油脂化工与棕榈油精炼为一体的棕榈油综合加工基地，同时在海隆码头周边建设 3-4 万吨级仓储油罐区。伴随两大项目的即将竣工投产，海沧港区 20#-21#泊位作为距其最近的散杂货码头，其吞吐量和产能利用率将得到显著提升。

(4) 宏观经济向好、福建地区港口扶持政策的推行为发行人业绩改善提供

有力支撑

2017 年以来，随着我国供给侧结构性改革深入实施、创新驱动发展战略加快推进以及世界经济的逐渐复苏，我国的经济与外贸形势回稳向好。2017 年前三季度，我国国内生产总值为 59.33 万亿元，同比增长 6.9%；外贸进出口总额为 20.29 万亿元，同比增长 16.6%。在经济与贸易回暖的背景之下，我国港口行业的生产增速也开始回升。2017 年前三季度，全国规模以上港口完成货物吞吐量 94.73 亿吨，增长 7.6%。其中，沿海港口完成 65 亿吨，增长 7.4%，较去年同期增加 5.3 个百分点；内河港口完成 29.69 亿吨，增长 8.4%，较去年增加 5.8 个百分点。

在整体宏观经济稳中向好的大背景下，已披露 2017 年度业绩预告/快报的港口行业上市公司如南京港、日照港、锦州港、秦港股份等盈利水平较上年均有不同程度的提升，但港口行业企业的经营情况不仅受到国内外宏观经济环境、航运市场等共性因素的影响，同时也会受到港口企业自身发展阶段、资本结构、业务构成等个性因素的影响。

为了做大做强港口企业，近年来，福建省密集出台扶持政策——《关于加快港口群促进“三群”联运的若干意见》、《关于进一步加快海西港口群发展十条措施》和《关于加快港口发展的行动纲要(2014—2018 年)》，明确重点支持福建省交通运输集团有限责任公司、厦门港务控股集团有限公司通过联营、入股、兼并等方式对福建省内其他港口码头资产进行重组，至 2018 年形成国内有重要影响的两大港口龙头企业。福建省港口资源丰富，但由于过去港口建设以行政区划为界，存在港口重复建设、产能过剩和恶性竞争的现象，港口相关业务收费相对较低，港口码头资源的加速整合将有效减少厦门港区产能过剩和恶性竞争的局面，有利于发行人港口综合物流业务未来盈利水平的提升。

因此，宏观经济向好、福建地区港口扶持政策的推行将为发行人各项业务的发展提供有力支撑，预期不存在市场前景、行业环境和市场需求的重大不利变化，导致未来盈利能力可持续性的重大不确定性。

2、建材销售业务对发行人未来经营情况的影响分析

2017 年度，受水泥等原材料价格大幅上涨影响，经营混凝土生产、销售业务的西部建设、金隅股份、华新水泥、海南瑞泽和深天地 A 等 5 家可比上市公司的混凝土业务毛利率均较 2016 年度大幅下滑，与发行人建材业务的盈利变动情况基本一致；但考虑到混凝土业务售价相对于成本价格变动的滞后性，原材料价格上涨带来的成本增加将逐步向下游转移，混凝土业务毛利率将逐步回归至合理水平，因此原材料价格的波动预计不会对发行人未来持续盈利能力产生重大不利影响。

此外，发行人还将采取多种应对措施改善建材业务的经营情况，通过结合厦门地区混凝土行业利好政策，积极拓展下游客户需求量，通过集中采购、异地采购等多种方式改进沙、碎石、水泥的采购模式，降低原材料的采购成本，通过技术创新实现节能降耗，加强公司成本控制。

3、财务费用对发行人未来经营情况的影响分析

(1) 有息债务对发行人未来经营情况的影响分析

港口行业属于资本密集型行业，发行人码头业务的发展对资金的需求规模较大，在港口建设过程中，需要对泊位、航道、大型设备等进行一次性投资，具有初始投资规模大、运营成本高、投资回收期长等特点，在与港口相结合的贸易业务经营中也需要大量营运资金的支持。报告期内，公司投资建设海沧港区 20#-21#泊位、潮州小红山码头，加之贸易业务规模大幅增长，对资金的需求较大，因而产生了较大的外部债务融资需求以及利息支出。截至 2017 年 9 月 30 日，公司合并、母公司资产负债率分别为 53.40%、42.93%，显著高于同行业上市公司平均水平，待本次配股项目募集资金到位后公司负债结构将得到进一步优化。

发行人于 2016 年 6 月、10 月发行了两期期限为五年的公司债券，发行金额分别为 6 亿元、5 亿元，分别用于偿还海沧港区 20#-21#泊位工程借款和补充流动资金，由于海沧港区 20#-21#泊位于 2016 年 11 月转固，合计 11 亿元的公司债券利息支出已于 2017 年度已全部费用化，金额预计为 3,565.01 万元，2018 年及以后年度每年利息支出较为平稳，不会导致发行人盈利水平较 2017 年度进一步下降。

(2) 古雷作业区至古雷港互通口疏港公路 A1 段工程投资建设-移交 (BT) 项目的利息收入对发行人未来经营情况的影响分析

截至 2017 年 12 月 31 日, 子公司古雷疏港已累计支付建安费和代垫费用 42,225.20 万元, 按照实际利率法确认未实现融资收益 12,139.75 万元, 2012 年至 2017 年累计确认融资收益 11,860.01 万元, 2017 年末未实现融资收益余额 279.74 万元。发行人已收到前三期回购款合计 46,717.08 万元, 剩余回购款将于 2018 年全部收回。因此, 2018 年度发行人的利息收入预计将有一定程度地缩减, 但该因素不会对发行人未来年度的持续盈利能力造成重大不利影响。

综上所述, 2017 年度发行人盈利水平急剧下降主要系新建泊位产能尚未充分释放带来的码头业务毛利率下降, 砂石、水泥价格大幅上涨带来的建材销售业务毛利率下降以及财务费用增加等因素综合影响所致。在宏观经济向好、福建地区港口扶持政策的推行背景下, 发行人未来盈利水平将随着新建泊位产能的逐步释放、原材料价格上涨向下游转移及负债结构的优化而逐步改善, 预期不存在市场前景、行业环境和市场需求的重大不利变化, 导致未来盈利能力可持续性的重大不确定性。

三、保荐机构核查并发表意见

经核查, 建材业务毛利大幅下降主要系原材料价格上涨带来毛利率的下滑以及混凝土暂时性销量减少所致, 预期未来将随着原材料价格的上涨逐步向下游转移和下游需求的增加而改善。发行人拟通过拓展轨道项目、集中采购原材料、技术创新、精细化管理等措施改善建材业务的经营情况。

2017 年度发行人盈利水平急剧下降主要系新建泊位产能尚未充分释放带来的码头业务毛利率下降, 砂石、水泥价格大幅上涨带来的建材销售业务毛利率下降以及财务费用增加等因素综合影响所致。发行人未来盈利水平将随着码头资源整合带来的提价效应、新建泊位产能的逐步释放、负债结构的优化、混凝土原材料价格上涨向下游的转移以及需求量的回升等因素得以改善, 然而码头资源整合、新建泊位产能的释放、负债结构的优化及混凝土原材料价格上涨向下游的转移均需要一定时间方可体现, 因此, 发行人在短期内仍可能出现利润下滑的暂时

性情况，但不存在市场前景、行业环境和市场需求等方面可预期的重大不利变化导致未来盈利能力可持续性的重大不确定性。

问题 4

报告期申请人贸易收入大幅增加，其中对厦门三裕丰能源、厦门坤健工贸等两家公司存在既采购又销售的情况。请申请人说明：（1）贸易收入大幅增加的原因及合理性，对应贸易客户最终销售实现情况是否真实；（2）对前述 2 家公司是否存在关联关系，既采购又销售的原因、交易内容、交易价格及其公允性、交易必要性、合理性，及对报告期业绩的影响；（3）与前述 2 家公司交易的本质是否为加工业务，会计核算采用全额法还是净额法，是否符合会计准则的规定。请保荐机构、会计师发表核查意见。

回复：

一、贸易收入大幅增加的原因及合理性，对应贸易客户最终销售实现情况是否真实

2014 年度、2015 年度、2016 年度及 2017 年 1-9 月，发行人的贸易业务收入分别为 320,437.16 万元、368,195.65 万元、516,427.28 万元及 648,005.47 万元，占营业收入的比例分别为 40.55%、47.95%、57.43%及 65.59%。

（一）贸易收入大幅增加的原因及合理性

发行人贸易业务收入大幅度增加主要是受整体经济环境、公司的港贸结合发展战略以及公司与上下游客户建立战略合作关系等原因，现从贸易行业内外环境、产品结构及战略合作、同行业对比具体分析如下：

1、行业市场情况

贸易业务受整体经济环境、社会供需关系、商品流通速度及流通效率等多方面因素影响。近年来，我国宏观经济的平稳发展、人均可支配收入增加及大跨度的货物调配需求，贸易行业得到了快速发展。尤其是福建省“十三五”规划、中国

(福建)自由贸易试验区厦门片区的设立,更是给福建省尤其是厦门市贸易发展带来了新的历史机遇。互联网、现代物流与支付等信息经济基础设施的构建也为港口贸易发展注入了新的动力。报告期内,发行人以“港贸结合、以贸促港,依托港口供应链发展港口物流”为指引,建设临港交易市场,携手大型实力供应商开展采购一体化业务;利用港口平台优势,选择与港口物流供应链关联度较高的货种开展贸易业务,在国家推行供给侧改革带来的大宗商品价格上涨的背景下,贸易业务收入得到快速的发展。

报告期内发行人主要贸易业务来自于大宗商品自营贸易,大宗商品价格波动情况如下:



数据来源: Wind 数据库

如上图所示,大宗商品价格总指数于2016年初触底回升,至2017年底整体上持续上行。大宗商品价格的普遍上涨,为发行人大力发展与港口业务相结合的贸易业务提供了有利条件。

2、主要贸易产品及战略合作情况

报告期内,发行人贸易业务收入按货类划分的构成如下:

单位: 万元/%

项目	2017年1-9月		2016年度		2015年度		2014年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
合计	648,005.47	100.00	516,427.28	100.00	368,195.65	100.00	320,437.16	100.00

其中：								
化工	185,985.01	28.70	142,241.54	27.54	65,190.47	17.71	36,515.76	11.40
矿产	290,284.17	44.80	178,787.61	34.62	87,341.00	23.72	93,394.80	29.15
钢材	102,515.07	15.82	105,115.40	20.35	125,891.89	34.19	124,027.56	38.71
食品	50,676.58	7.82	77,961.13	15.10	61,325.23	16.66	36,621.75	11.43
农 副 产品	12,282.60	1.90	11,911.50	2.31	10,586.00	2.88	11,723.60	3.66

注：仅列示主要货类的分部信息。

报告期内，发行人贸易业务持续快速增长，主要源于矿产、化工贸易业务规模的增加。

矿产贸易方面，2014 年经营品种较为散杂，主要产品包括金属硅、锆英砂、铸造生铁等，2015 年起逐步形成专业化经营，以煤炭贸易为主。2015 年 9 月，子公司港务贸易与神华集团建立战略合作伙伴关系，神华集团在厦门港设立煤炭中转基地，与发行人在贸易、码头业务方面全面开展合作，煤炭贸易业务有较大幅度的增加；2017 年初港务贸易继续拓宽煤炭采购渠道，一方面受益于国家供给侧改革政策的推行，煤炭价格大幅上涨；另一方面发行人借助码头资源优势，煤炭贸易数量也得到大幅提升，在量价齐升的基础上，煤炭贸易收入大幅增长。

化工贸易方面，发行人长期经营化工贸易业务，报告期内主要货种为废纸和聚烯烃等化工类产品。其中 2014-2015 年聚烯烃等化工类产品贸易业务以进口业务为主，经营规模较小；2016 年起发行人开始拓展国内石化资源和内贸化工产品经营，并同神华煤化工集团、福建化工集团等石化厂家建立战略伙伴关系，在国内聚烯烃市场大幅度震荡反弹的行情下，该类产品的贸易收入得到快速增长。发行人自 2015 年起开展废纸进口业务，并与国内大型造纸企业联盛纸业（龙海）有限公司建立联系，2015 年、2016 年和 2017 年 1-9 月，发行人废纸销量分别为 33.92 万吨、79.79 万吨和 54.38 万吨，同时随着 2016 年底以来国外进口废纸价格的持续上涨，废纸贸易收入逐年大幅增加，分别为 35,254.31 万元、84,099.38 万元和 76,677.33 万元。

此外，受益于国家供给侧改革的影响，钢材价格自 2016 年持续上涨，同时，发行人调整了经营的钢材品种，由普通的热轧卷板、型材，逐步增加了板材品种钢、冷轧等高附加值的品种，2017 年前三季度钢材贸易收入同比增长 43.90%。

3、贸易业务同行业上市公司的情况

鉴于发行人主要从事煤炭、化工等大宗商品贸易业务，现选择大宗商品贸易占比较高的厦门国贸、厦门信达、象屿股份等上市公司作为同行业可比上市公司，报告期内贸易业务营业收入同比增长率情况如下：

单位：%

公司简称	2017年1-6月	2016年度	2015年度	2014年度
厦门国贸	56.00	54.32	15.53	13.07
厦门信达	27.84	37.29	10.44	1.62
建发股份	70.49	9.60	2.70	16.28
飞马国际	98.88	9.21	48.59	7.70
瑞茂通	27.84	143.54	12.58	27.31
象屿股份	85.51	99.93	23.25	36.55
平均值	61.09	58.98	18.85	17.09
中位数	63.25	45.81	14.06	14.68
厦门港务	82.94	40.26	14.90	36.94

数据来源：上市公司年报、半年报；考虑到上市公司三季报未披露分部财务数据，故此选择 2017 年半年报数据。

如上表所示，报告期内，同行业可比上市公司贸易业务整体上均有不同程度的快速增长，贸易业务营业收入平均同比增长率分别为 17.09%、18.85%、58.98%、61.09%。2015 年度、2016 年度和 2017 年前三季度，发行人贸易业务营业收入增长趋势和幅度与同行业可比上市公司基本一致。鉴于发行人于 2014 年起新引入与港口业务相结合的贸易货种业务，基数较小，因此增长率略高于同行业可比上市公司。

综上所述，发行人报告期内贸易收入大幅增加主要系大宗商品价格的上涨以及发行人大力拓展煤炭、化工贸易业务所致，且报告期内贸易收入增长与同行业趋势基本一致。

（二）对应贸易客户最终销售实现情况是否真实

1、发行人贸易业务以客户确认收货为主要风险、报酬转移时点，主要通过购销差价赚取利润

发行人贸易业务收入主要来自于大宗商品自营贸易，侧重选择与港口物流供应链关联度较高的业务品种进行交易，发行人根据采购价格、物流费用等测算合同货物的到库成本，结合市场供需情况确定销售价格，与客户签订销售合同；即

通过向上游厂家或贸易商采购货物，销售给市场贸易商或下游终端生产企业，从而获得销售价与采购价之间的价差收入，通过商品流通过程中的购销差价赚取利润。

报告期内发行人贸易业务的主要客户类型包含终端客户和大型贸易商，根据发行人与客户相关合同条款约定，不管是终端客户还是大型贸易商，产品风险报酬转移的时点均为货物移交客户后取得收货确认，客户在收货确认后，产品的主要风险和报酬就转移给客户。发行人在选择合作的贸易商时以具有较高影响力、商业信誉良好、与企业的匹配度高等作为选择标准。

2、发行人贸易业务主要客户类型以贸易商客户为主，符合行业特点

报告期内，发行人贸易业务的主要客户包括：联盛纸业（龙海）有限公司、厦门三裕丰能源有限公司、坤健控股（厦门）有限公司、福建柯普森物流发展有限公司、福建创世化工有限公司、上海浦瓯钢铁有限公司、华信国合控股有限公司、宁波翔泽贸易有限公司、广西利惠富贸易有限公司、国电燃料有限公司、厦门市宝商糖业有限公司、苏州宝优特金属科技有限公司、厦门象屿物流集团有限责任公司、厦门盛洲恒通粮油有限公司、上海百特金属材料有限公司、上海柏盛贸易有限公司、上海钢银电子商务股份有限公司和上海闽路润贸易有限公司等。2014年、2015年、2016年及2017年1-9月，发行人贸易业务来源于以上客户的收入占贸易业务的比例分别为34.96%、46.08%、58.83%和62.75%，客户类型以贸易商客户为主。

从事贸易业务的其他上市公司中，其主要客户为贸易商客户的情形普遍存在。如辽宁成大（600739.SH），其从事的国内外贸易业务以纺织品出口和大宗商品贸易为主，2018年公开发行公司债券的募集说明书披露2017年1-9月前两大客户均为贸易商客户；万方发展（000638.SZ），主要从事木材贸易，2015年年报中披露的前五大客户中有4位为贸易商客户，2016年年报披露的前五大客户均为贸易商客户；金谷源（000408.SZ，2015年更名为“藏格控股”），2014-2015年主要从事化工产品的贸易业务，第一大客户均为四川福杰鑫贸易有限公司（后更名为“四川联众同行健康管理有限公司”），2014年的第二大客户为张家港保税区禾硕国际贸易有限公司，均为贸易商客户。

3、对发行人贸易业务主要客户最终销售实现真实情况的核查

对报告期内发行人贸易业务的上述主要客户，保荐机构和会计师执行了以下核查程序，包括对主要客户进行访谈以了解行业基本情况、客户业务规模、双方合作等情况，向客户函证交易金额，核查合同、审批单、合同、发票、收款银行回单、客户收货确认单、发货通知及仓库发货物流单等支持性材料等。具体如下：

(1) 查阅主要客户的工商信息，对主要客户有关资质、注册资本、业务规模等信息进行核查，未见有悖于发行人销售真实合理性的情形，主要客户与发行人亦不存在关联关系；

(2) 对发行人与主要客户的销售与收款循环、资金循环的业务流程和相关控制进行了解和穿行测试；

(3) 走访了报告期内主要客户，了解客户的经营情况、产品的使用用途、报告期内与发行人合同的履行情况、客户的期末仓储情况（是否存在囤货现象）及最终销售情况等信息，部分主要客户情况列示如下：

①厦门三裕丰能源有限公司：主要从事煤炭批发、零售业务，其客户类型除煤炭贸易商外，主要客户还包含有小型电厂、水泥厂等终端客户，贸易商和终端客户销售比例各占约 50%。2014 年开始向发行人采购煤炭。2014 年 12 月 31 日、2015 年 12 月 31 日、2016 年 12 月 31 日及 2017 年 9 月 30 日，各期末存货余额占当期销售额的比例约为 3%-13%，期末库存占比较小，最终销售情况良好。

②坤健控股（厦门）有限公司：主要从事煤炭批发业务。主要客户包括小型工厂、中小型发电厂、水泥厂等终端客户和部分贸易商，终端客户占比 60%左右。2014 年 12 月 31 日、2015 年 12 月 31 日、2016 年 12 月 31 日及 2017 年 9 月 30 日，各期末存货余额占当期销售额的比例约为 10%-14%，期末库存占比较小，最终销售情况良好。

③联盛纸业（龙海）有限公司：主要从事包装原纸的生产、销售业务，年收入在 100 亿-120 亿元，系包装行业福建地区龙头企业。报告期内主要向发行人采购废纸、煤炭和淀粉作为生产用原材料及燃料，是发行人的终端客户。

④厦门市宝商糖业有限公司：主要从事白砂糖贸易业务。主要客户为达利园食品、公元食品等，用以生产食品饮料。2014年12月31日、2015年12月31日、2016年12月31日及2017年9月30日，各期末存货余额占当期销售额的比例均小于2%，期末库存占比较小，最终销售情况良好，且不存在向发行人回售的情形。

⑤福建创世化工有限公司：主要从事固体类（塑料和橡胶等）、液体类（苯乙烯、丁二烯等）化工产品贸易业务，主要客户为贸易商和中石油、中石化等下游工厂。2016年开始向发行人采购橡胶和塑料，2016年度和2017年1-9月对外实现的销售额远高于同期向发行人的采购额，且不存在向发行人回售的情形。

⑥福建柯普森物流发展有限公司：主要从事液体类（芳烃、烯烃等）化工产品贸易业务，少量固体类（橡胶和塑料等）化工产品贸易业务，主要客户为贸易商及中石化等大型化工生产企业。2015年起开始向发行人采购橡胶、塑料等固体类化工产品；2015年度、2016年度和2017年1-9月实现的对外销售额远高于同期向发行人的采购额，且不存在向发行人回售的情形。

（4）针对报告期内的大额交易，检查了订单、审批单、合同、发票、收款银行回单、客户收货确认单、发货通知及仓库发货物流单等支持性材料，未发现异常。

（5）期后回款情况

截至2017年9月30日，上述主要客户应收账款余额合计为18,054.34万元，截至2017年12月31日已全部回款。

基于以上核查程序，保荐机构和会计师认为，发行人对应贸易客户最终销售实现情况是真实的。

二、对前述2家公司是否存在关联关系，既采购又销售的原因、交易内容、交易价格及其公允性、交易必要性、合理性，及对报告期业绩的影响

（一）对前述两家公司是否存在关联关系

1、两家公司的基本情况

厦门三裕丰能源有限公司（以下简称“三裕丰能源”）和坤健控股（厦门）有限公司（原名为“厦门坤健工贸有限公司”，现已更名，以下简称“坤健控股”）两家公司的基本情况为：

(1) 三裕丰能源

公司名称	厦门三裕丰能源有限公司
成立日期	2001年6月5日
注册资本	1,000万人民币
法定代表人	陈新华
企业地址	厦门市海沧区海沧街道海沧大道2999号三楼之七
统一社会信用代码	913502007054767625
经营期限	2001-06-05至2031-06-04
经营范围	煤炭及制品批发（不含危险化学品和监控化学品）；经营各类商品和技术的进出口（不另附进出口商品目录），但国家限定公司经营或禁止进出口的商品及技术除外；装卸搬运；国际货运代理；国内货运代理；其他未列明运输代理业务（不含须经许可审批的事项）。
股权结构及董监高	股东情况：陈新华持股90%、刘秋红持股10% 董监高情况：陈新华执行董事兼总经理；刘秋红任监事
主营业务情况	煤炭零售、批发

(2) 坤健控股

公司名称	坤健控股（厦门）有限公司
成立日期	2006年06月29日
注册资本	12,000万元
法定代表人	汪连合
企业地址	中国（福建）自由贸易试验区厦门片区象屿路97号厦门国际航运中心D栋8层03单元A之十
统一社会信用代码	913502007841938236
经营期限	2006-06-29至2036-06-28
经营范围	煤炭及制品批发（不含危险化学品和监控化学品）；非金属矿及制品批发（不含危险化学品和监控化学品）；建材批发；国内货运代理；其他未列明运输代理业务（不含须经许可审批的事项）；贸易代理；其他贸易经纪与代理；国际货运代理；企业总部管理；对第一产业、第二产业、第三产业的投资（法律、法规另有规定除外）；单位后勤管理服务；其他未列明企业管理服务（不含须经审批许可的项目）；市场调查；社会经济咨

	询（不含金融业务咨询）；商务信息咨询；投资管理咨询（法律、法规另有规定除外）；广告的设计、制作、代理、发布；市场管理；会议及展览服务；办公服务；提供企业营销策划服务；招标代理；档案处理及档案电子化服务；其他未列明批发业（不含需经许可审批的经营项目）；互联网销售；其他未列明零售业（不含需经许可审批的项目）。
股权结构及董监高	股东情况：汪连合持股 80%、翁水根持股 20% 董监高：汪连合任执行董事兼总经理；翁水根任监事
主营业务情况	煤炭贸易

2、两家公司与发行人不存在关联关系的说明

根据公司法第 216 条规定：关联关系，是指公司控股股东、实际控制人、董事、监事、高级管理人员与其直接或者间接控制的企业之间的关系，以及可能导致公司利益转移的其他关系。

根据保荐机构和发行人会计师对三裕丰能源和坤健控股两家公司工商登记资料等信息的查询、对两家公司相关负责人员的访谈确认，以及发行人及其全体董事、监事和高级管理人员出具的《关于与三裕丰能源、坤健控股公司无关联关系的承诺函》，发行人及其董事、监事和高级管理人员与三裕丰能源、坤健控股两家公司及其股东、董事、监事、高级管理人员不存在关联关系，亦不存在现实的及预期的利益或冲突。根据三裕丰能源和坤健控股两家公司出具的《关于与厦门港务公司无关联关系的承诺函》：上述两家公司的股东、董事、监事和高级管理人员未在发行人及其子公司任职，与发行人及控股股东、实际控制人、董监高也不存在关联关系、一致行动关系、股权安排或协议。

因此，发行人及其董监高与上述两家公司均不存在关联关系。

（二）发行人与前述两家公司既采购又销售的原因及交易的必要性和合理性

1、销售业务的原因及合理性

公司的贸易业务是以“港贸结合、以贸促港，依托港口供应链发展港口物流”为指引，利用公司资金及平台优势，做大煤炭、铁矿、粮食、钢材等大宗货物贸易。在煤炭贸易方面，发行人与神华销售集团有限公司建立了战略合作伙伴关系，

约定在厦门港设立煤炭中转基地，在贸易、码头业务方面全面开展合作。同时，发行人亦积极拓展煤炭采购渠道，使煤炭货源得到保障。随着供给侧改革成效逐步显现，煤炭价格企稳回升，促进了发行人煤炭贸易业务的扩张。三裕丰能源和坤健控股作为本地区主要的煤炭贸易商，对发行人煤炭的需求也随之增加，公司与该两家公司的销售规模逐渐扩大。

2、采购业务的原因及合理性

在煤炭货源得到保证的前提下，公司积极拓展销售渠道。凭其良好的信誉及明显的规模优势，港务贸易先后与大型电厂、纸厂等终端用户及其煤炭供应商建立了贸易联系。由于煤炭作为大宗产品，其热值、水分、挥发分、含硫量等理化指标在不同矿区甚至同一矿区内不同煤层均存在差异，属于典型的非标准化产品。但下游终端用户，如电厂、纸厂、水泥厂等则对上述指标如发热量、含硫量、水分等有较为严格的要求，如果煤炭指标达不到终端客户标准，设备运行效率将下降，能耗提升，排放增加。因此在公司尚无配煤业务的情况下，为了满足客户的不同要求，考虑到三裕丰能源和坤健控股两家公司具有丰富的煤炭配比加工经验和稳定的煤炭供应能力，公司与三裕丰能源和坤健控股的煤炭采购业务也逐渐增加。

综上所述，发行人与三裕丰能源和坤健控股两家公司在煤炭贸易业务中存在既采购又销售的双向交易情形具有基于市场需要的交易背景，具有合理的商业逻辑，交易具有必要性和合理性。

（三）交易内容、交易价格及其公允性

报告期内，发行人与三裕丰能源和坤健控股的煤炭贸易业务是通过发行人子公司港务贸易为交易主体进行，交易内容为不同煤质的煤炭，具体为在发热量、水分、灰分、挥发性、含硫、碳、氮等煤质方面具有不同指标的煤炭。

由于煤炭是非标准化产品，在发行人的煤炭贸易业务的采购和销售过程中，交易价格一般是参考煤炭基准价并根据煤质进行调整，采取随行就市的方式执行，煤炭交易的价格与煤炭产地、煤炭的热值、硫含量、水分及煤炭采购时间等密切相关，交易双方通过价格确认函和采购确认单等方式确认交易价格。发行人

采用的市场基准参考价格主要为 CCI5500 指数、CCTD 指数和 API8 指数¹等。

报告期内，发行人向三裕丰能源和坤健控股两家公司采购和销售业务的毛利率水平与发行人煤炭贸易整体毛利率水平的对比如下：

年度	公司名称	销售业务毛利率	采购业务毛利率	煤炭贸易整体毛利率
2017 年 1-9 月	三裕丰能源	1.30%	1.28%	1.03%
	坤健控股	0.92%	1.53%	
2016 年	三裕丰能源	0.43%	1.07%	0.61%
	坤健控股	0.89%	1.06%	
2015 年	三裕丰能源	0.41%	2.12%	1.55%
	坤健控股	1.40%	1.70%	
2014 年	三裕丰能源	2.49%	-	1.95%
	坤健控股	2.14%	1.91%	
平均值		1.01%	1.34%	0.99%

注：采购业务毛利率是指向两家公司采购后对外销售的毛利率。

最近三年，主营业务收入中含煤炭贸易业务的可比上市公司与煤炭贸易相关的毛利率水平如下：

公司	2016 年度	2015 年度	2014 年度
山煤国际（600546）	0.61%	1.38%	2.84%
国电电力（600795）	0.74%	0.50%	0.10%
广州港（601228）	1.62%	0.93%	-0.98%
华贸物流（603128）	1.57%	1.70%	1.96%
厦门国贸（600755）	2.75%	1.01%	2.63%
行业平均值	1.46%	1.10%	1.31%

数据来源：根据 Wind 数据库与各上市公司年报/招股说明书整理。

报告期内，公司向该两家公司销售和采购的煤炭与公司向其他客户销售和采购的煤炭定价方式相同，交易价格经双方协商议价确定。发行人与该两家公司采购和销售业务的毛利率水平与发行人煤炭贸易业务整体毛利率基本相符、与可比上市公司煤炭贸易业务的毛利率水平相符，不存在区别对待定价的情形，交易定价公允，具有合理性。

（四）对经营业绩的影响

¹ CCI5500 指数系国煤炭资源网发布的 CCI5500 现货价格指数，用于代表动力煤现货市场的成交价值；CCTD 指数系秦皇岛煤炭价格指数反映秦皇岛港及周边港口主流品种动力煤的周度现货平仓交货价格水平；API8 指数是以 CFR 的模式到中国华南地区（广东、广西、福建）的卡值为 5500 的国际煤舱底不含税价格，反映的是此区域最有竞争力的价格。

报告期内，发行人与三裕丰能源和坤健控股两家公司采购及销售的具体情况为：

单位：万元/%

	公司名称	2017年1-9月		2016年度		2015年度		2014年度	
		金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
采购	三裕丰能源	59,468.30	7.95	20,369.04	3.42	888.01	0.21	-	-
	坤健控股	23,347.45	3.12	22,488.62	3.78	11,453.46	2.70	12,310.71	3.35
	合计	82,815.74	11.07	42,857.67	7.20	12,341.47	2.91	12,310.71	3.35
销售	三裕丰能源	118,475.58	18.28	61,745.25	11.96	4,563.02	1.24	4,639.92	1.48
	坤健控股	51,955.82	8.02	25,633.61	4.96	3,953.79	1.07	2,498.11	0.79
	合计	170,431.39	26.30	87,378.86	16.92	8,516.82	2.31	7,138.02	2.27

注：上述占比是指对两家公司的采购/销售金额在贸易业务采购/销售总额中的占比，其中，向两家公司的采购金额为含税金额。

报告期内，发行人与三裕丰能源和坤健控股两家公司采购及销售的毛利情况为：

单位：万元/%

	公司名称	2017年1-9月		2016年度		2015年度		2014年度	
		金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
采购	三裕丰能源	639.74	1.72	189.25	0.35	16.48	0.03	-	-
	坤健控股	266.66	0.72	221.80	0.41	169.49	0.33	204.94	0.39
	合计	906.40	2.44	411.05	0.76	185.97	0.36	204.94	0.39
销售	三裕丰能源	1,542.81	4.15	264.47	0.49	18.84	0.04	115.72	0.22
	坤健控股	479.46	1.29	227.27	0.42	55.19	0.11	53.45	0.10
	合计	2,022.27	5.44	491.73	0.91	74.03	0.14	169.17	0.33

注：上述占比是指对两家公司的采购/销售业务的毛利在发行人同期营业毛利中的占比；采购业务毛利是指向两家公司采购后对外销售的毛利。

报告期内，公司向三裕丰能源和坤健控股两家公司采购的合计金额分别为12,310.71万元、12,341.47万元、42,857.67万元和82,815.74万元，在发行人同期贸易业务采购金额中的占比平均为6.13%，在发行人同期营业成本中的占比平均为3.67%。报告期内，发行人向两家公司采购业务的毛利在发行人同期营业毛利中的占比均不超过3%，占比较小，对发行人经营业绩影响较小。

报告期内，公司向三裕丰能源和坤健控股两家公司销售的合计金额分别为

7,138.02 万元、8,516.82 万元、87,378.86 万元和 170,431.39 万元，在发行人同期贸易业务销售金额中的占比平均为 11.94%，在发行人同期营业收入中的占比平均为 7.25%；报告期内发行人向两家公司销售业务的毛利在发行人同期营业毛利中的占比均不超过 6%，占比较小，对发行人经营业绩影响较小。

三、与前述 2 家公司交易的本质是否为加工业务，会计核算采用全额法还是净额法，是否符合会计准则的规定

（一）发行人与前述 2 家公司交易的本质并非加工业务

发行人与前述 2 家公司存在既销售又采购的业务，主要是基于市场对不同煤炭品质的需求所致，交易的本质并非加工业务，理由如下：

1、发行人与前述 2 家公司之间的采购及销售业务均具有商业合理性

发行人凭借公司资金及平台优势，拥有稳定的煤炭货源，可向贸易商三裕丰能源、坤健控股提供所需的煤炭。另一方面，煤炭作为非标准化产品，下游终端客户如电厂、纸厂、水泥厂等则对发热量、含硫量、水分等指标有较为严格的要求，而三裕丰能源、坤健控股拥有丰富的配煤经验，能够及时为发行人提供下游终端客户指定品质的煤炭。

发行人向两家公司销售的煤炭主要来源于公司神华煤化工集团及其他贸易商客户；发行人向两家公司采购的煤炭主要销售给电力、纸业制造终端用煤客户以及其他贸易商客户。发行人与两家公司既采购又销售的情形是基于市场需要的交易背景，具有商业合理性，并且符合行业特点。此外，经与前述 2 家公司访谈确认，报告期内其他从事煤炭贸易的上市公司也对前述两家公司存在既采购又销售的情形。

2、发行人与前述 2 家公司之间的煤炭采购、销售规模与委托加工业务存在显著差异

单位：万元

	坤健控股		三裕丰能源	
	向坤健控股销售（不含税）	向坤健控股采购（含税）	向三裕丰能源销售（不含税）	向三裕丰能源采购（含税）
2014 年	2,498.11	12,310.71	4,639.92	-

2015年	3,953.79	11,453.46	4,563.02	888.01
2016年	25,633.61	22,488.62	61,745.25	20,369.04
2017年1-9月	51,955.82	23,347.45	118,475.58	59,468.30
合计	84,041.33	69,600.24	189,423.76	80,725.35

由上表可知，报告期内发行人与三裕丰能源、坤健控股之间的销售规模均大于采购规模，与委托加工业务存在显著差异。

3、发行人与前述2家公司在合同签订、业务模式及风险报酬转移等方面与委托加工业务存在显著差异

发行人对两家公司采购、销售分别签订了独立的采购合同和销售合同，两者并无互相引用及互为生效条件和前提，不属于旨在实现同一商业目的的一揽子交易。发行人对两家公司的销售及采购合同条款不存在对应关系，双方没有约定固定的加工费，销售和采购的煤炭价格均按照市场价格确定，所交易的煤炭相关的主要风险和报酬均在交货后转移给对方。此外，经与三裕丰能源、坤健控股访谈确认，两家公司均可根据市场供求情况自主决定配煤行为并独立承担价格波动风险、结算风险、存货跌价风险等，未曾对外从事任何性质的煤炭受托加工业务。

4、发行人与前述2家公司之间采购和销售业务的毛利率与独立交易情形下的其他交易基本相符

报告期内，发行人与该两家公司采购和销售业务的毛利率水平与发行人煤炭贸易业务整体毛利率基本接近、与可比上市公司煤炭贸易业务的毛利率水平接近，符合独立交易情形下的毛利率水平。

综上所述，保荐机构和会计师认为，发行人与三裕丰能源、坤健控股之间的采购业务、销售业务属于相互独立的两个交易，发行人与三裕丰能源、坤健控股交易的本质不属于加工行为。

（二）采用全额法确认收入具有适当性，符合《企业会计准则》的规定

1、企业会计准则关于收入确认的规定

根据《企业会计准则-收入》规定：销售商品收入同时满足下列条件的，才能予以确认：①企业已将商品所有权上的主要风险和报酬转移给购货方；②企业

既没有保留通常与所有权相联系的继续管理权，也没有对已售出的商品实施有效控制；③收入的金额能够可靠地计量；④相关的经济利益很可能流入企业；⑤相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量。

在判断收入的确认和列报应当采用“全额法”还是“净额法”时，首先需要明确的问题就是企业在交易中所处的地位，即其自身是否构成交易的一方，并直接承担交易的后果；还是仅仅在交易双方之间起到居间的作用，仅仅就其提供的居间代理服务收取佣金，而并不承担交易的后果。一般认为，如果存在以下一种或数种情况，则企业自身被认定为交易的一方，从而需要按全额确认收入的可能性相对较大：①根据所签订的合同条款，企业是首要的义务人，负有向顾客或用户提供商品或服务的首要责任，包括确保所提供的商品或服务可以被顾客或用户接受；②企业在交易过程中承担了一般存货风险，即存货所有权上的主要风险和报酬，例如标的商品或服务的价格变动风险、滞销积压风险等；③企业能够自主决定所交易的商品和服务的价格；或者能够改变所提供的商品和服务，或者自行提供其中的部分服务；④企业承担了信用风险。

2、发行人采用全额法确认收入的合理性

发行人对三裕丰能源、坤健控股的交易本质并非加工业务或委托代理销售业务，发行人与两家公司的采购、销售分别签订了独立的采购合同和销售合同，两者并无互相引用及互为生效条件和前提，不属于旨在实现同一商业目的的一揽子交易。发行人对两家公司的销售及采购合同条款不存在对应关系，双方没有约定固定的加工费，销售和采购的煤炭价格均按照市场价格确定，所交易的煤炭相关的主要风险和报酬均在交货后转移给对方。

根据发行人子公司港务贸易与三裕丰能源、坤健控股的交易模式以及签订的合同条款，结合上述准则规定分析，港务贸易是相关产品首要的义务人，负有向两家公司提供商品的首要责任；港务贸易在交易过程中承担了一般存货风险，即存货所有权上的主要风险和报酬，例如煤炭价格波动风险、滞销积压风险、生产成本变动风险、存货毁损灭失风险等；港务贸易在销售煤炭的定价方面有一定主动的权利，如议价权、谈判权等；港务贸易在整个交易过程中承担了信用风险，如应收账款可回收风险，信用期资金成本风险等。故港务贸易与三裕丰能源、坤

健控股的收入确认按照全额确认符合《企业会计准则》的规定。

因此，发行人的销售业务满足了《企业会计准则》等相关政策中对全额法确认收入的规定，发行人采用全额法确认收入具有适当性，符合《企业会计准则》的规定。

3、发行人存在主要客户同时为主要供应商情形且采用全额法确认收入符合行业惯例

从事贸易业务的其他上市公司也存在主要客户同时为主要供应商的情形，如辽宁成大（600739.SH），2018年公开发行公司债券的募集说明书披露2017年1-9月进出口贸易业务的前三大客户同时为其前三大供应商；万方发展（000638.SZ），2016年年报披露的第一大客户同时为其第二大供应商，根据公开披露的信息判断，辽宁成大、万方发展对其与上述客户、供应商的销售交易均采用了全额法确认收入。

综上所述，发行人与三裕丰能源、坤健控股的交易本质并非加工业务，发行人采用全额法确认收入符合《企业会计准则》的规定和行业惯例。

四、保荐机构及会计师核查并发表意见

针对发行人贸易业务，保荐机构及会计师执行了询问、访谈、检查、分析性复核等程序，主要情况如下：

1、向管理层了解贸易业务的行业特点、销售采购业务模式以及报告期内贸易业务大幅增长的原因，将发行人贸易业务主要客户类型与贸易行业上市公司进行对比，对贸易业务内外环境、产品结构、战略合作情况及同行业增长趋势进行分析；

2、检查报告期内贸易业务大额交易的合同、审批单、收货收据、发票、银行流水等支持性材料，核查贸易业务的销售真实性；

3、核查发行人与三裕丰能源、坤健控股两家公司的具体交易情况、业务范围，销售及采购的交易内容和交易定价方式，将发行人与两家公司的销售及采购煤炭业务的毛利率与公司煤炭业务毛利率及可比上市公司相关业务毛利率进行

了对比分析；分析发行人与两家公司业务对业绩的影响；

4、对报告期内主要客户进行了访谈，了解客户的经营情况、产品的使用用途、报告期内与发行人合同的履行情况、客户的期末仓储情况（是否存在囤货现象）及最终销售情况、是否存在关联方关系等。

经核查，保荐机构及会计师认为：发行人贸易收入大幅增加主要系大宗商品价格的上涨以及发行人大力拓展煤炭、化工贸易业务所致，具有商业合理性，对应贸易客户最终销售实现情况真实。三裕丰能源和坤健控股两家公司与发行人不存在关联关系或其他协议安排；发行人对两家公司既销售又采购的情形是基于市场对不同煤炭品质的需求，具有商业合理性和必要性；发行人与两家公司的交易价格公允，对发行人业绩影响较小；发行人与前述 2 家公司交易的本质不属于加工业务，会计核算采用全额法，符合会计准则的规定。

问题 5

发行人报告期内受到 37 次行政处罚。发行人已对处罚金额高于 10 万元的处罚取得了处罚机关认为不构成重大违法行为的证明。请发行人：（1）列表说明并披露全部行政处罚情况；（2）针对反馈回复中列入表格中的 3 笔环保处罚取得处罚机关的意见。（3）结合违法的具体情况、情节、处罚原因、处罚机关的意见、有关法律法规等说明相关处罚是否构成重大处罚；（4）说明公司相关内控制度是否健全有效；（5）说明并补充披露石湖山公司是否存在重大环保违法的风险。请保荐机构发表核查意见。

回复：

一、发行人报告期内行政处罚情况

根据发行人提供的《行政处罚决定书》、缴款凭证、合规证明等文件资料，发行人报告期内行政处罚共计 37 项，具体情况如下：

序号	被罚单位	处罚机关	处罚文书	出具日	处罚原因	处罚内容	是否缴款	是否取得证明
1	海隆公司	海沧区安监局	(厦海)安监罚[2017]7号	2017.09.14	机械伤害事故	罚款 230,000 元	是	是
2	海宇公司	海沧安监局	(厦海)安监管罚[2014]9号	2014.08.13	物体打击事故	罚款 120,000 元	是	是
3	海宇公司	海沧环保局	厦环(海)罚决字[2017]17号	2017.05.11	部分油污流入泊位水环境	罚款 100,000 元	是	是
4	海宇公司	海沧环保局	厦环(海)听告字[2014]36号	2014.11.27	未办理环评审批手续	罚款 80,000 元	是	是
5	海宇公司	海沧环保局	厦环(海)罚决字[2017]16号	2017.05.11	物料装卸撒落、有粉尘污染,防尘网未建成	罚款 50,000 元	是	是
6	港务船务	厦门海事局	厦海事罚字[2017]000004号	2017.03.20	碰撞事故中因碰撞导致向海域排放禁止排放的污染物	罚款 40,000 元	是	是
7	港务船务	海沧海事局	厦海沧海事罚字[2017]000007-2号	2017.03.03	碰撞事故中不遵守避碰规则、船员数量低于船舶最低安全配员要求	罚款 9,000 元及 17,000 元	是	是
8	港务贸易	海沧海关	海沧缉一罚字(一般)[2017]0013号	2017.05.23	进口辐射松木地板申报数量不实	罚款 10,000 元	是	是
9	海衡实业	上海市宝山区税务局稽查局	沪地税宝稽罚一[2016]28号	2016.06.24	购销合同(金额合计 6,364,067.57 元)未贴印花	罚款 9,546.15 元	是	是
10	外代报关行	海沧海关	海沧物流一违罚字(简单)[2017]0010号	2017.01.06	申报最终目的国与实际最终目的国不一致	罚款 5,000 元	是	企业资信证明
11	外代报关行	厦门海关	厦关沧缉一违告字[2014]189号	2014.07.08	报关数量及金额不实	罚款 4,000 元	是	企业资信证明
12	外代仓储	东渡海关	东渡缉一罚字(一般)[2016]0085号	2016.10.26	未能提供有关货物灭失正当理由	罚款 3,800 元	是	企业资信证明
13	外代报关行	海沧海关	海沧统计违罚字(简单)[2016]10018号	2016.12.14	申报最终目的国与实际最终目的国不一致	罚款 3,000 元	是	企业资信证明
14	物流保税	东渡海关	东渡缉一违罚字(简单)[2014]0101号	2015.01.04	申报最终目的国与实际最终目的国不一致	罚款 3,000 元	是	企业资信证明
15	物流	东渡海	东渡查验指挥违	2016.10.11	申报商品品名、规	罚款 3,000 元	是	企业

序号	被罚单位	处罚机关	处罚文书	出具日	处罚原因	处罚内容	是否缴款	是否取得证明
	保税	关	罚字（简单） [2016]0081号		格等与实际品名、规格等不一致			资信证明
16	港务贸易	海沧海关	海沧物流一违罚字（简单） [2017]0112号	2017.04.13	进口一批废纸申报数量不实	罚款 2,500 元	是	是
17	外代空运	高崎机场海关	机场关缉一违罚字（2014）110号	2014.10.15	出口 LED 灯代码申报错误	罚款 2,000 元	是	是
18	外代国运	象屿保税区海关	东关缉二违罚字 [2014]7号	2014.01.28	未按期办理变更登记手续	罚款 2,000 元	是	企业资信证明
19	港务贸易	东渡海关	东渡查验指挥违罚字（简易） [2016]0006号	2016.02.06	海关申报归类异常及影响海关统计准确性	罚款 1,000 元	是	是
20	港务贸易	厦门海关	案件编号 37352322015000823	2015.08.19	进口木材出现涨方现象	罚款 1,000 元	是	是
21	外代报关行	海沧海关	海沧物流一违罚字（简易） [2017]0392号	2017.08.22	原申报币值与现提交币值不一致	罚款 1,000 元	是	企业资信证明
22	外代报关行	海沧海关	海沧通关违罚字（简易） [2016]1000号	2016.11.26	申报起运国与实际起运国申报不一致	罚款 1,000 元	是	企业资信证明
23	外代报关行	海沧海关	海沧通关违罚字（简易） [2016]0037号	2016.08.17	原申报币值与现提交币值不一致	罚款 1,000 元	是	企业资信证明
24	外代报关行	海沧海关	海沧通关违罚字（简易） [2016]0026号	2016.05.23	原申报币值与现提交币值不一致	罚款 1,000 元	是	企业资信证明
25	外代报关行	东渡海关	东渡稽一违字（简易） [2016]0068号	2015.09.21	原申报币值与现提交币值不一致	罚款 1,000 元	是	企业资信证明
26	外代报关行	厦门海关	厦关沧缉二违罚字 [2014]60号	2014.09.10	申报运输方式与实际运输方式不一致	罚款 1,000 元	是	企业资信证明
27	外代报关行	厦门海关	厦关沧缉二违罚字 [2014]26号	2014.07.23	申报货物总值与实际不符	罚款 1,000 元	是	企业资信证明
28	古雷港发	漳浦县国税局	湘国简罚 [2014]1159号	2014.10.15	未按期办理变更登记手续	罚款 1,000 元	是	是
29	外代仓储	东渡海关	东关缉二违字 [2014]23-1号	2014.06.24	申报税则号与实际归入税则号不	罚款 1,000 元	是	企业资信

序号	被罚单位	处罚机关	处罚文书	出具日	处罚原因	处罚内容	是否缴款	是否取得证明
					一致			证明
30	外代仓储	东渡海关	东渡查验指挥违 罚字（简易） [2016]0018号	2016.05.05	实际归入商编申 报不实	罚款 1,000 元	是	企业 资信 证明
31	外代 报关行	象屿保 税区税 务分局	厦地税象简罚 [2015]9号	2015.01.28	丢失 4 张定额发票	罚款 520 元	是	是
32	外代 空运	湖里区 国税局	厦湖国税简罚 [2016]22169号	2016.12.02	2016 年 10 月增值 税未按期申报	罚款 200 元	是	纳税 证明
33	外代 航运	海沧区 国税局	厦沧国税简罚 [2016]238号	2016.04.06	未按期办理税务 备案	罚款 100 元	是	一般 性证 明
34	外代 空运	湖里区 国税局	厦湖国税简罚 [2017]1518号	2017.03.16	2017 年 2 月增值 税未按期申报	罚款 100 元	是	纳税 证明
35	国内 船代	厦门市 地方税 务局直 征局	注	2016.08.01	未按期办理纳税 申报	罚款 100 元	是	涉税 证明
36	石湖 山劳 务	湖里区 国税局	《厦湖国税简罚 [2017]1232号	2017.02.28	2017 年 1 月增值 税未按期申报	罚款 100 元	是	纳税 证明
37	外代 报关行	厦门市 地税局 稽查局	厦地税稽罚 [2014]34号	2014.03.14	2012 年 4 月为员工 团体缴纳意外险 （商业保险）少代 扣代缴个人所得 税	罚款 15.9 元	是	无

注：根据发行人的说明与确认，国内船代相关人员发现逾期申报后及时进行补报，并向主管机关厦门市地方税务局直征局缴纳 100 元罚金；鉴于该违规行为情节较轻、国内船代及时发现并主动纠正，因此主管机关未下发书面行政处罚决定书。

二、发行人环保处罚取得处罚机关意见情况

就上表中的第 4 项环保处罚，海沧区环保局于 2016 年 3 月 8 日出具《关于厦门港务海宇码头有限公司环保管理情况的核查意见》（厦环（海）核字[2016]3 号），确认“上述违法行为不构成重大行政处罚，该公司现已完成整改并恢复生产。”

就上表中的第 3 项和第 5 项环保处罚，海沧区环保局于 2018 年 3 月 2 日出具《关于厦门港务海宇码头有限公司环保处罚事项的复函》（厦环海函[2018]4

号），确认“上述罚款已于 2017 年 5 月 18 日足额缴纳，行政处罚所涉及的事项已整改落实。该公司受到的行政处罚在处罚依据的相关条款中不属于‘情节严重’的情形。”

三、发行人相关处罚不构成重大处罚

（一）发行人子公司 1 万元以下的行政处罚

1、海关行政处罚

就上表第 9-37 项罚款金额在 1 万元以下的 29 项行政处罚事项，其中 20 项为海关行政处罚，处罚适用法律依据主要如下：

《中华人民共和国海关行政处罚实施条例》第十五条第（一）项规定，“进出口货物的品名、税则号列、数量、规格、价格、贸易方式、原产地、启运地、运抵地、最终目的地或者其他应当申报的项目未申报或者申报不实的，分别依照下列规定予以处罚，有违法所得的，没收违法所得：（一）影响海关统计准确性的，予以警告或者处 1000 元以上 1 万元以下罚款；……”。

《中华人民共和国海关行政处罚实施条例》第十七条规定，“报关企业、报关人员对委托人所提供情况的真实性未进行合理审查，或者因工作疏忽致使发生本实施条例第十五条规定情形的，可以对报关企业处货物价值 10% 以下罚款，暂停其 6 个月以内从事报关业务或者执业；情节严重的，撤销其报关注册登记、取消其报关从业资格。”

《中华人民共和国海关行政处罚实施条例》第十八条第（三）项规定，“有下列行为之一的，处货物价值 5% 以上 30% 以下罚款，有违法所得的，没收违法所得：……（三）经营海关监管货物的运输、储存、加工、装配、寄售、展示等业务，有关货物灭失、数量短少或者记录不真实，不能提供正当理由的；……”。

《中华人民共和国海关对报关单位注册登记管理规定》（2005 年 6 月 1 日实施，2014 年 3 月 13 日失效）第五十三条第（一）项规定，“报关单位有下列情形之一的，海关予以警告，责令其改正，并可以处人民币 1000 元以上 5000 元以下罚款：（一）报关企业取得变更注册登记许可后或者进出口货物收发货人单位名称、企业性质、企业住所、法定代表人（负责人）等海关注册登记内容发

生变更，未按照规定向海关办理变更手续的……”。

根据发行人提供的《行政处罚决定书》、罚款缴纳凭证、主管部门出具的文件等资料及说明，并结合有关适用法律法规的规定，上述行政处罚的罚款金额属于当时适用的《中华人民共和国海关行政处罚实施条例》、《中华人民共和国海关对报关单位注册登记管理规定》规定的处罚额度内金额较小的情形，发行人子公司均已足额缴纳罚款。此外，根据发行人提供的发行人子公司与代理报关业务的委托方（以下简称“报关委托方”）签署的委托协议、银行汇款凭证等资料及说明，上述行政处罚所涉违法行为主要系报关委托方自身申报情况所致，其需自行承担因报关单据资料与实际不符所产生的责任；且相关报关委托方已将相应罚款金额悉数返还予发行人子公司，因此，该等行政处罚未对发行人子公司造成实际损失。

基于上述，上述海关行政处罚未对发行人子公司业务开展及持续经营产生不利影响，且发行人子公司已取得相关主管部门有关书面文件确认相关行为不属于重大违法违规行为或相关主体在报告期内不存在重大违法违规行为。鉴于此，上述行政处罚不属于重大行政处罚。

2、税务行政处罚

就上表第 9-37 项罚款金额在 1 万元以下的 29 项行政处罚事项，其中 9 项为税务行政处罚，处罚适用法律依据主要如下：

《中华人民共和国税收征收管理法》第六十条第（一）项规定，“纳税人有下列行为之一的，由税务机关责令限期改正，可以处二千元以下的罚款；情节严重的，处二千元以上一万元以下的罚款：（一）未按照规定的期限申报办理税务登记、变更或者注销登记的；……”。

《中华人民共和国税收征收管理法》第六十二条规定，“纳税人未按照规定的期限办理纳税申报和报送纳税资料的，或者扣缴义务人未按照规定的期限向税务机关报送代扣代缴、代收代缴税款报告表和有关资料的，由税务机关责令限期改正，可以处二千元以下的罚款；情节严重的，可以处二千元以上一万元以下的罚款。”

《中华人民共和国税收征收管理法》第六十四条第二款规定，“纳税人不进行纳税申报，不缴或者少缴应纳税款的，由税务机关追缴其不缴或者少缴的税款、滞纳金，并处不缴或者少缴的税款百分之五十以上五倍以下的罚款。”

根据发行人提供的《行政处罚决定书》、罚款缴纳凭证、主管税务部门出具文件等资料及说明，并结合有关适用法律法规的规定，上述行政处罚属于《中华人民共和国税收征收管理法》规定的处罚额度内金额较小的情形，发行人子公司已足额缴纳相应罚款；该等行政处罚未对发行人子公司的业务开展及持续经营产生重大不利影响，且发行人子公司已取得相关主管部门有关书面文件确认上述行为不属于重大违法违规行为或相关主体在报告期内不存在重大违法违规行为。鉴于此，上述行政处罚不属于重大行政处罚。

（二）发行人子公司 1 万元以上的行政处罚

就上表第 1-8 项罚款金额在 1 万元以上的行政处罚事项，根据发行人提供的《行政处罚决定书》、罚款缴纳凭证、主管部门出具文件等资料，并结合有关适用法律法规规定，该等行政处罚均已取得相关主管部门有关书面文件，该等行政处罚不构成重大处罚，具体情况如下：

1、海隆公司涉及的安监处罚

2017 年 6 月 30 日，海隆公司在组织 10A 筒仓清仓作业时发生一起机械伤害事故。2017 年 9 月 14 日，海沧区安监局下达《行政处罚决定书》（（厦海）安监罚[2017]7 号），认定海隆公司违反《安全生产法》第二十五条第二款、第四款、第三十二条及第四十一条的规定，根据《安全生产法》第一百零九条第一项的规定，决定对海隆公司罚款人民币 23 万元。海隆公司已于 2017 年 9 月 20 日缴纳上述罚款。

根据海隆公司提供的相关文件资料及说明，海隆公司已采取以下整改措施：认真排查安全事故隐患、吸取事故教训，加强人员培训、悬挂安全警示标志、细化规章制度、与外来协作单位签订安全管理协议并告知安全注意事项、认真开展安全生产标准化创建工作。

根据《安全生产法》（2014 年）有关规定，发生生产安全事故，安全生产

监督管理部门应对负有责任的生产经营单位处以罚款，其中“发生一般事故的，处二十万元以上五十万元以下的罚款”。海隆公司上述行政处罚的罚款金额为 23 万元，上述机械伤害事故系一般事故。根据保荐机构与发行人律师对海沧区安监局相关人员的访谈，海隆公司上述安监处罚已经执行完毕，相关整改工作已经完成，上述行政处罚所涉及的行为不构成重大违法行为，相关行政处罚不属于重大行政处罚。此外，根据海沧区安监局出具的《证明》，“该等处罚所涉行为不属于重大违法行为，该等处罚不属于重大行政处罚”。

2、海宇公司涉及的安监处罚

2014 年 6 月 24 日，海宇公司海沧港区 7#泊位 2 号门机在卸船作业时发生的物体打击事故。2014 年 8 月 13 日，海沧区安监局下达《行政处罚决定书》（（厦海）安监管罚[2014]9 号），认定海宇公司违反《安全生产法》第二十二条、第二十八条及第三十六条的规定，并根据《生产安全事故报告和调查处理条例》第三十七条第一项的规定，决定对海宇公司罚款人民币 12 万元。海宇公司已于 2014 年 8 月 13 日缴纳上述罚款。

根据海宇公司提供的相关文件资料及说明，海宇公司已采取以下整改措施，严格预防类似事故：增加现场查看接料人员的数量；设置水泥挡块，防止自卸车倒车“过头”；要求各部门加强对员工的安全思想教育，举一反三，认真查找和消除隐患。同时，为进一步达到安全生产的本质目的，海宇公司在生产经营场所多处喷涂安全标识和警示警句，督促港区平面运输协议车队更换适合海宇公司生产安全需求的车型，同时组织安装自动报警装置。

根据《安全生产法》（2009 年）、《生产安全事故报告和调查处理条例》等有关规定，“发生一般事故的，处 10 万元以上 20 万元以下的罚款”，海宇公司上述行政处罚的罚款金额为 12 万元。此外，根据保荐机构与发行人律师对海沧区安监局相关人员的访谈，海宇公司上述安监处罚已经执行完毕，相关整改工作已经完成，该等行政处罚所涉及的行为不构成重大违法行为，相关行政处罚不属于重大行政处罚。根据海沧区安监局出具的《证明》，“该等处罚所涉行为不属于重大违法行为，该等处罚不属于重大行政处罚”。

3、海宇公司涉及的环保处罚

(1) 2014年11月27日，海沧环保局下达《行政处罚决定书》（厦环（海）罚决字[2014]36号），就海宇公司7#泊位后方临时堆场于2014年5月开始使用，且截至2014年9月仍未办理环评审批手续情形，认定海宇公司违反《建设项目环境保护管理条例》第七条第（二）项的规定，依据《建设项目环境保护管理条例》第二十五条，决定对海宇公司罚款人民币8万元。海宇公司已于2014年12月12日缴纳上述罚款。

根据海宇公司提供的相关文件资料及说明，海宇公司已采取以下整改措施：海宇公司于2017年初委托予港务建设公司开工建设防风抑尘网建设工程，2017年8月相关整改项目已整体完工。

根据《建设项目环境保护管理条例》（1998年）有关规定，有“建设项目环境影响报告书、环境影响报告表或者环境影响登记表未经批准或者未经原审批机关重新审核同意，擅自开工建设的”行为，环保主管部门可以责令停止建设限期恢复原状，并处10万元以下的罚款。海宇公司上述行政处罚的罚款金额为8万元。此外，结合海沧区环保局出具的《关于厦门港务海宇码头有限公司环保管理情况的核查意见》（厦环（海）核字[2016]3号），海宇公司相关整改工作已经完成，该行政处罚不属于重大行政处罚。

(2) 2017年5月11日，海沧区环保局下达《行政处罚决定书》（厦环（海）罚决字[2017]16号），就海宇公司厂区内物料装卸散落现象比较突出、有粉尘污染，靠近后井村旁的防尘网尚未建成情形，认定海宇公司违反《大气污染防治法》第四十八条第二款的规定，依据《大气污染防治法》第一百一十七条第一款第二项，决定对海宇公司罚款人民币5万元。海宇公司已于2017年5月18日缴纳上述罚款。

根据海宇公司提供的相关文件资料及说明，海宇公司已采取以下整改措施：对现场装卸运输环节进行有效治理，及时清扫并改造路面货场，建设防尘网，完善喷淋喷雾措施，有效提高降尘效率。

根据《大气污染防治法》有关规定，有“对不能密闭的易产生扬尘的物料，未设置不低于堆放物高度的严密围挡，或者未采取有效覆盖措施防治扬尘污染的”行为的，处1万元以上10万元以下的罚款。海宇公司上述行政处罚的罚款

金额为 5 万元。此外，根据保荐机构与发行人律师对海沧区环保局相关人员的访谈、以及海沧区环保局出具的复函文件，海宇公司上述环保处罚已经执行完毕，相关整改工作已经完成，该行政处罚“不属于情节严重的行政处罚”。

(3) 2017 年 5 月 11 日，海沧区环保局下达《行政处罚决定书》（厦环（海）罚决字[2017]17 号），就海宇公司码头外排口部分油污（煤污水及铁矿石污水）因降雨通过检查井混入排洪管流入泊位水环境情形，认定海宇公司违反《水污染防治法》第二十九条第一款的规定，依据《水污染防治法》第七十六条第一款第一项，决定对海宇公司罚款人民币 10 万元。海宇公司已于 2017 年 5 月 18 日缴纳上述罚款。

根据海宇公司提供的相关文件资料及说明，海宇公司已采取以下整改措施：在码头前沿护轮坎缆桩缺口进行加高，防止码头地表水溢流入泊位水环境，同时组织技术骨干紧急抢修污水处理厂。

根据《水污染防治法》有关规定，有“向水体排放油类、酸液、碱液的”行为的，处 2 万元以上 20 万元以下的罚款。海宇公司上述行政处罚的罚款金额为 10 万元。此外，根据保荐机构与发行人律师对海沧区环保局相关人员的访谈、以及海沧区环保局出具的复函文件，海宇公司上述环保处罚已经执行完毕，相关整改工作已经完成，该相关行政处罚“不属于情节严重的行政处罚”。

4、港务船务涉及的海事处罚

(1) 2017 年 3 月 3 日，海沧区海事局下达《海事行政处罚决定书》（厦海沧海事罚字[2017]000007-2 号），就港务船务下属“厦港拖四号”轮碰撞事故中不遵守避碰规则及该船舶所配船员数量低于船舶最低安全配员证书规定的定额要求的行为，认定该船舶不遵守避碰规则的行为违反《海上交通安全法》第十条的规定，根据《海上海事行政处罚规定》第二十六条第一款及第二款第（十三）项，决定对港务船务罚款人民币 9,000 元；该轮船舶所配船员数量低于船舶最低安全配员证书规定的定额要求的情形违反《海上交通安全法》第六条的规定，根据《海上海事行政处罚规定》第二十三条第一款、第二款第（一）项，决定对港务船务罚款人民币 17,000 元；根据《海上海事行政处罚规定》第六条第一款的规定，决定合并执行，共计罚款人民币 26,000 元整。港务船务已于 2017 年 3 月

10 日缴纳上述罚款。

根据港务船务提供的相关文件资料及说明，港务船务已采取以下整改措施：加强驾驶员关于《1972 年国际海上避碰规则》、《厦门市水上交通安全生产管理条例》值班规则等相关规定的培训与教育，严格执行厦门港航行安全有关规定；认真落实《船舶最低安全配员规则》，严格执行值班制度；部署信息化监控建设，督促驾驶台人员安全培训，强化驾驶员履职能力。

根据上述《海事行政处罚决定书》，该事故属于一般等级水上交通事故。根据《海上交通安全法》、《海上海事行政处罚规定》等有关规定，有“船舶所配船员的数量低于船舶最低安全配员证书规定的定额要求”，“对船舶所有人或者船舶经营人处以 3000 元以上 2 万元以下罚款.....情节严重的，并给予扣留船员适任证书 3 个月至 12 个月的处罚”，港务船务上述行政处罚中相关行为对应的罚款金额为 17,000 元；有“不遵守避碰规则”，“对船舶、设施所有人或经营人处以 3000 元以上 1 万元以下罚款.....情节严重的，并给予扣留船员适任证书 6 个月至 24 个月直至吊销船员适任证书的处罚”，港务船务上述行政处罚中相关行为对应的罚款金额为 9,000 元。此外，根据厦门市海事局出具的相关证明文件，港务船务该行政处罚不属于重大行政处罚。

(2) 2017 年 3 月 20 日，厦门市海事局于下达《海事行政处罚决定书》（厦海事罚字[2017]000004 号），就港务船务下属“厦港拖四号”轮碰撞事故中因碰撞导致向海域排放禁止排放的污染物的行为，认定港务船务违反《海洋环境保护法》第六十二条第一款和《防治船舶污染海洋环境管理条例》第十五条第一款的规定，根据《防治船舶污染海洋环境管理条例》第五十八条第（三）项、《海洋环境保护法》第七十三条第一款第（一）项及第二款，决定对港务船务罚款人民币 40,000 元。港务船务已于 2017 年 3 月 24 日缴纳上述罚款。

根据上述《海事行政处罚决定书》，该事故属于一般等级水上交通事故。根据《中华人民共和国海洋环境保护法》、《防治船舶污染海洋环境管理条例》等有关规定，有“向海域排放本法禁止排放的污染物或其他物质的”行为，处三万元以上二十万元以下的罚款。港务船务上述行政处罚的罚款金额为 40,000 元。此外，结合厦门市海事局出具的相关证明文件，港务船务该行政处罚不属于重大

行政处罚。

5、港务贸易涉及的海关处罚

2017年5月23日，海沧海关下达《行政处罚决定书》（海沧缉一罚字（一般）[2017]0013号），就港务贸易进口辐射松木板材申报数量不实（涉及漏缴税款7,086.28元）行为，依据《海关行政处罚实施条例》第十五条第四项，决定对港务贸易罚款人民币10,000元。港务贸易已于2017年5月25日缴纳上述罚款。

根据《海关行政处罚实施条例》有关规定，“进出口货物的品名、税则号列、数量、规格、价格、贸易方式、原产地、启运地、运抵地、最终目的地或者其他应当申报的项目未申报或者申报不实的，分别依照下列规定予以处罚，有违法所得的，没收违法所得：...（四）影响国家税款征收的，处漏缴税款30%以上2倍以下罚款”。港务贸易上述行政处罚的罚款金额为10,000元，约为漏缴税款的1.4倍金额。此外，根据厦门海关出具的相关证明文件，港务贸易该行政处罚不属于重大行政处罚。

四、发行人内控制度情况说明

（一）发行人内部控制情况

根据发行人现行有效的《公司章程》、《股东大会规则》、《董事会议事规则》、《监事会议事规则》等文件资料及说明，发行人已按《公司法》等有关规定建立健全了股东大会、董事会、监事会等法人治理机构，其中股东大会是公司的最高权力机构；董事会对股东大会负责，董事会由8名董事组成，其中独立董事3名（其中1名为会计专业人士）；监事会由4名监事组成，其中职工代表监事的比例不低于1/3。

根据发行人提供的相关文件资料及说明，发行人设置了股东大会、董事会、监事会、独立董事、总经理、董事会秘书等机构或职位；发行人董事会下设战略发展委员会、审计委员会、薪酬与考核委员会等专业委员会；发行人还设置了综合部、投资管理部、财务部、商务部、审计部、以及散杂货、物流及贸易事业部等职能部门。根据发行人的说明并经核查，发行人的组织机构健全、清晰，其设置体现了分工明确、相互制约的治理准则。根据发行人股东大会、董事会、监事

会以及董事会下属专业委员会的会议通知、审议表决及会议记录等文件资料和公开信息，发行人的股东大会、董事会、监事会以及董事会下属专业委员会正常行使职权及发挥作用。

根据发行人提供的制度汇编等文件资料及说明，发行人及其子公司根据《公司法》、《证券法》、《上市规则》、《深圳证券交易所主板上市公司规范运作指引》以及《企业内部控制基本规范》、《企业内部控制应用指引》等法律法规的规定，结合公司发展和管理的实际情况及需求，逐步建立了适用于公司管理和业务运营的各项治理制度、管理办法、工作规程及细则等，并不断加强公司治理和内部控制建设，保障公司业务持续及稳定发展。发行人的内部控制规章制度涵盖公司治理、财务管理、经营管理、安全管理及人力管理等日常管理和业务运营的各个环节，其中公司治理方面的制度包括但不限于三会议事规则、各专业委员会工作细则、《独立董事制度》、《投资管理制度》、《关联交易制度》、《对外担保管理制度》、《内部控制制度》、《内部控制检查评价制度》及《风险评估管理办法》等；经营管理方面的制度包括但不限于《资产、产权监督管理制度》、《贸易管理规定》、《物资采购管理办法（试行）》、《业务外包管理制度》、《合同管理办法》、《港口设施管理办法》、《设施更新改造、维修工程管理细则》、《机电设备管理制度》、《信息系统管理办法》等。

（二）发行人内部控制评价情况

根据发行人提供的《2014 年度内部控制评价报告》、《2015 年度内部控制评价报告》和《2016 年度内部控制评价报告》，“根据公司财务报告内部控制重大缺陷的认定情况，于内部控制评价报告基准日，不存在财务报告内部控制重大缺陷，董事会认为，公司已按照企业内部控制规范体系和相关规定的要求在所有重大方面保持了有效的财务报告内部控制。根据公司非财务报告内部控制重大缺陷认定情况，于内部控制评价报告基准日，公司未发现非财务报告内部控制重大缺陷。”

根据致同会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《2014 年度内部控制审计报告》（致同审字（2015）第 350ZA0010 号）、《2015 年度内部控制审计报告》（致同审字（2016）第 350ZA0017 号）和《2016 年度内部控制审计报告》（致

同审字（2017）第 350ZA0163 号），发行人截至 2014 年 12 月 31 日、2015 年 12 月 31 日和 2016 年 12 月 31 日按照《企业内部控制基本规范》和相关规定在所有重大方面保持了有效的财务报告内部控制。

（三）发行人在安全生产方面和环境保护方面的内部控制情况

如上表所示，发行人报告期内罚款金额在 1 万元以上的行政处罚主要涉及安全生产方面和环境保护方面。根据发行人提供的规章制度、内部通知、培训课件等文件资料及说明，并结合发行人行业特点和业务需要，其在安全生产和环境保护等方面的内部控制情况具体如下：

1、成立专业委员会及职能部门、制定并完善相关配套制度

发行人于 2016 年 7 月成立安全生产委员会，主要职责包括督促和指导厦门港务所属各企业贯彻落实安全生产法律法规和规章制度，建立健全安全生产责任制，落实安全生产工作；负责将安全生产工作纳入企业负责人经营业绩考核体系，组织实施安全生产考核评估；参与或组织安全生产检查、督查，督促企业落实各项安全生产防范和隐患治理措施等。

发行人于 2017 年 11 月成立安全环保部，专门负责公司安全生产、环保与节能减排等管理工作，主要职责包括制订和完善公司安全、环保的规章制度，指导和督促所属公司制订并完善安全、环保规章制度，督促所属公司做好规章制度的宣传和执行工作；制订公司安全、环保工作计划及目标，审核所属公司安全环保计划及目标；总结推广安全、环保、节能减排领域的先进经验，针对所属公司在安全、环保方面存在的主要问题，提出科学合理对策供领导层决策参考；组织开展安全、环保工作及机械、码头设施与其他生产设施设备的隐患大检查，纠正“三违”现象、检查“三废”排放，督促所属公司落实隐患整改，跟踪隐患整改进程，必要时报告公司领导层处理；负责监督、检查所属公司的安全、环保工作落实情况，做好安全、环保事故、事件的调查、统计、分析、认定、处理工作，协助上级和政府相关部门的调查工作；组织开展安全、环保培训教育，落实相关岗位持证上岗工作，督促所属公司做好培训、考试、取证、年审等工作；督促所属公司组织开展安全、环保宣传培训教育工作，提高全员安全、环保意识等等。

发行人根据自身行业特点和业务需要，制定了《安全生产管理制度》、《治安保卫工作管理规定》、《突发事件应急预案》、《港区设备操作人员操作证暂行管理办法》及其实施细则等安全生产相关制度；石湖山公司根据业务实际情况，已制定《日常环保工作制度》、《风雾机操作规范》、《风雾机运行管理制度》、《防尘喷淋系统的管理规定制度》、《清扫车安全管理制度》、《清扫车管理制度》、《洒水车安全管理制度》、《洒水车日常管理制度》、《污水处理系统操作制度》、《洗轮机运行管理制度》、《设备维护保养制度》、《施工现场安全管理制度》、《环保设备日常运行规程》、《公司用水管理办法》及《扬尘防止工作应急预案》等环境保护相关制度，覆盖日常业务各个环节，建立了环保工作管理体系，根据制度规章等规范环保行为、加强环保工作监督管理。

2、定期开展专项检查工作

根据发行人提供的安全检查表、安全工作记录表、检查通知等文件资料及说明，发行人通过综合检查、季节性检查、节假日检查、日常检查等方式对所属公司的安全生产、环保工作展开定期及专项现场检查工作，排查隐患、防范风险，监督所属公司安全生产、环保内部控制规章制度的执行和落实。

3、定期开展培训、专题研讨会

根据发行人提供的培训通知、研讨工作方案、培训课件等文件资料及说明，发行人已制定及推行安全生产、环保培训计划和研讨会等，督促相关人员学习安全生产、环境保护相关法律法规和公司规章制度，熟悉安全生产和环保工作规范操作及流程，掌握港口设施运行及维护管理，确保相关人员具备相应资质及符合岗位要求。

4、将安全生产、环保列入考核范围，建立追责机制

根据发行人提供的安全生产责任书、考核工作通知、责任追究决定等文件资料及说明，发行人对所属公司的安全生产、环境保护情况制定各项约束性指标、签署目标管理责任书、实施绩效考核和年度考评，对违法违规事故的责任人进行组织处理、政纪处分和经济处罚等，以持续改进和完善安全生产和环境保护的管理水平。

基于上述，截至本回复出具日，发行人对安全生产和环境保护的相关制度、工作流程及落实执行进行全面详尽的规定和规范，确保了内部控制的有效性，发行人相关内控制度健全有效。

五、石湖山公司不存在重大环保违法风险

（一）海宇公司的环保处罚整改情况

如《配股说明书》、《律师工作报告》及本回复问题 5 之“二、发行人环保处罚取得处罚机关意见情况”所述，就报告期内存在的 3 项环保处罚，海宇公司已按规定缴纳罚款，并且积极落实整改措施，取得了主管环保部门的认可，具体情况如下：

针对厦环（海）罚决字[2014]36 号《行政处罚决定书》项下的堆场未及时办理环评审批手续的行为，海宇公司已补充申请及办理环评审批手续，并于 2016 年 3 月取得海沧区环保局的核查意见，确认公司已完成整改，“上述违法行为不构成重大行政处罚”。

针对厦环（海）罚决字[2017]16 号《行政处罚决定书》项下的物料装卸散落、粉尘污染及防尘网未建成的行为，海宇公司已采取及时清扫货场、建设防尘网、完善喷淋喷雾设施等整改措施，并于 2018 年 3 月取得海沧环保局的复函，确认公司相关整改工作已有效落实，上述行政处罚在处罚依据的相关条款中不属于情节严重的情形。

针对厦环（海）罚决字[2017]17 号《行政处罚决定书》项下的部分油污流入泊位水环境的行为，海宇公司已采取对码头前沿加高、抢修污水处理厂等整改措施，并于 2018 年 3 月取得海沧环保局的复函，确认公司相关整改工作已有效落实，上述行政处罚在处罚依据的相关条款中不属于情节严重的情形。

（二）石湖山公司环境保护方面的内部控制情况

1、有关环境保护的内部控制制度及规章

如本回复问题 5 之“一、（四）发行人内控制度情况说明”所述，石湖山公司已制定《日常环保工作制度》、《风雾机操作规范》、《风雾机运行管理制度》、

《防尘喷淋系统的管理规定制度》、《清扫车安全管理制度》、《洒水车安全管理制度》、《污水处理系统操作制度》、《洗轮机运行管理制度》、《设备维护保养制度》、《环保设备日常运行规程》及《扬尘防止工作应急预案》等环境保护相关制度，覆盖日常业务各个环节，建立了环保工作管理体系，确保公司环境保护方面内控制度的健全性。

2、组织机构设置及人员配备

根据石湖山公司提供的相关文件资料及说明，石湖山公司于 2010 年设立环保工作专职部门环保队，主要负责公司环境保护工作的管理和执行，截至 2017 年 12 月 31 日，环保方面的工作人员共计 41 名。此外，石湖山公司于 2015 年成立环保专项工作小组，由石湖山公司总经理任组长、副总经理和各部门领导为小组成员。

3、配套设施和资金投入

根据石湖山公司提供的相关文件资料及说明，截至 2017 年 12 月 31 日，石湖山公司及其子公司拥有 5 台洒水车、10 台大型清扫车、4 套全自动洗轮机设备、14 台固定式塔架喷雾系统、3 台车载式移动喷雾机、7 台固定式门机雾炮系统、噪声粉尘一体检测设备以及污水处理厂，同时在港区围墙上配备微灌喷雾装置、在码头周界铺设防尘围网和绿化绿植等，全方位覆盖和保障港区的环保工作。截至本回复出具日，上述各项设施设备运转正常。

根据石湖山公司提供的相关文件资料及说明，石湖山公司于报告期内在环境保护方面有持续稳定的资金投入，保证了环保设施设备的配置、以及环保工作的规范开展。

4、环保工作执行和考评效果

根据石湖山公司提供的相关文件资料及说明，石湖山公司现有环保设备及设施能够保障其日常环保工作的有效执行及开展，其在厦门市区内企业扬尘考评和抽查中屡次通过考评和检查，考评成绩名列前茅，多次得到厦门市扬尘防止考评组的好评及认可。

基于上述，石湖山公司下属子公司报告期内存在因违反环保相关法规而受到

处罚的情况，石湖山公司及所涉子公司已针对上述行为和事项进行积极有效的纠正和整改，并已得到环保主管部门的确认意见；石湖山公司建立健全了环境保护方面的制度规章和流程，设立了专项环保机构并配备专职人员，拥有专业、完整的环保配套设施且运转正常，以确保内部控制的有效执行。鉴于此，截至本回复出具日，石湖山公司不存在可合理预见的重大环保违法风险。

六、保荐机构和发行人律师核查意见

保荐机构和发行人律师查阅了处罚机关出具的行政处罚决定书和相关法律法规，核查了发行人的整改措施、罚款缴纳凭证和处罚机关的出具的《证明》；查阅了发行人的内控和公司治理制度，查阅了发行人内部控制评价报告和注册会计师出具的内部控制鉴证报告；访谈了发行人管理层，核查了发行人加强内控的措施，就发行人内部控制制度是否健全，是否能够有效保证公司运行的效率进行了评估。经核查，保荐机构和发行人律师认为：

发行人报告期内行政处罚共计 37 项，根据发行人提供的《行政处罚决定书》、罚款缴纳凭证、主管部门出具文件等资料，并结合有关适用法律法规规定，该等行政处罚均已取得相关主管部门有关书面文件，该等行政处罚不构成重大处罚。发行人已就报告期内 3 项环保处罚取得主管机构的意见。

发行人法人治理结构和组织机构健全、清晰，其设置体现了分工明确、相互制约的治理准则；发行人已逐步建立适用于公司管理和业务运营的各项治理制度、管理办法、工作规程及细则等，不断加强公司治理和内部控制建设。根据发行人出具的《内部控制评价报告》及致同会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《内部控制审计报告》，报告期内发行人在所有重大方面保持了有效的财务报告内部控制。更进一步地，发行人对现有安全生产和环境保护的制度、流程、执行等进行了全面、详尽的规定，以保证内部控制的有效性。

石湖山公司及所涉子公司已针对报告期内存在的违反环保相关法规而受到处罚的相关行为和事项进行了积极有效的纠正和整改，并已得到环保主管部门的确认意见；石湖山公司建立健全了环境保护方面的制度规章和流程，设立了专项环保机构并配备专职人员，拥有专业、完整的环保配套设施且运转正常，确保了内部控制的有效执行。石湖山公司不存在可合理预见的重大环保违法风险。

问题 6

发行人主营业务中港口综合物流业务包括码头业务、代理业务、拖轮业务、运输业务和理货业务。控股股东国际港务主要从事集装箱码头装卸及储存等业务，间接控股股东港务控股集团主要从事现代港航物流产业、海上客运与现代港口旅游产业等业务，发行人解释与直接控股股东主营业务“不存在实质性同业竞争”。港务控股集团下属厦门港刘五店码头公司、厦门海鸿石化码头有限公司以及厦门港务海翔码头有限公司经营范围或部分业务与发行人相似。请发行人说明：（1）“不存在实质性同业竞争”的含义；（2）直接控股股东国际港务、间接控股股东港务控股原有避免同业竞争的承诺是否严格遵循并切实履行，有无在承诺期间新增同业竞争事项；（3）本次募投项目建设是否符合《上市公司证券发行管理办法》第十条第四项关于同业竞争的相关规定。请保荐机构、律师发表核查意见。

回复：

一、发行人与控股股东、间接控股股东不存在同业竞争情况

《配股说明书》、《法律意见书》等文件中所述的“发行人与国际港务的主营业务不同，不存在实质性同业竞争问题”语句中的“不存在实质性同业竞争”表述并无特殊含义，即指发行人与直接控股股东国际港务之间不存在同业竞争。

根据发行人提供的相关文件资料及说明，发行人主要从事散杂货码头装卸及储存、港口综合物流服务及建材销售等业务。发行人控股股东国际港务主要从事集装箱码头装卸及储存等业务。发行人间接控股股东港务控股集团主要从事现代港航物流产业、海上客运与现代港口旅游产业、工程建设产业、新兴产业投资、港航金融服务产业等业务。

（一）厦门港务与控股股东国际港务不存在同业竞争

根据《配股说明书》、《律师工作报告》及发行人提供的相关文件资料，并结合发行人及国际港务出具的说明及确认，发行人与国际港务在定位及发展规划、码头性质及业务功能、装卸作业直接对象及装卸工艺、进出港船舶及码头设

施、港口物流业务及辅助业务等方面均存在不同，其主营业务不存同业竞争，具体说明如下：

1、国际港务与发行人的定位及发展规划不同

发行人作为港务控股集团下属经营散杂货装卸及储存、港口综合物流服务业务的唯一平台，定位于打造福建省内重要的散货枢纽港及大型的散货装卸、中转和仓储的集散中心。国际港务作为港务控股集团下属经营集装箱装卸及储存业务的唯一平台，定位于经营管理大型的集装箱专用码头，致力于成为对接经济腹地与全球贸易的现代集装箱港口服务平台。

2、国际港务与发行人运营码头的性质及业务功能不同

发行人主要拥有或运营石湖山码头、海宇码头、海亿码头、海隆码头、国贸码头、明达码头，该等码头性质多为通用码头或专用码头（散杂货），以装卸和运输散货、件杂货为主。国际港务主要拥有或运营海天码头、嵩屿码头 1-3#泊位、海沧国际货柜码头、国际货柜码头、海润码头、新海达码头、海通码头、福州中盈码头，该等码头性质多为多用途码头或专用码头（集装箱），以装卸、储存、包装集装箱货物为主。

3、国际港务与发行人运营码头的装卸作业直接对象及装卸工艺不同

发行人码头装卸作业的直接对象主要是煤炭、金属矿石、钢铁、非金属矿石、矿建材料、化肥和粮食等大宗散货、件杂货。国际港务码头装卸作业的直接对象主要是集装箱。两者在装卸工艺、装卸流程等方面存在差异，在码头前沿/岸边机械（装卸船）、堆场/仓库、水平运输机械等过程中会运用不同设备、设施和机械等。

4、国际港务与发行人运营码头的进出港/停靠船舶及相应码头设施不同

装载粮食、煤炭、矿砂等大宗散杂货的船舶与装载集装箱的船舶在形状及构造方面明显不同，因发行人与国际港务运营码头的装卸及储存业务类型不同，发行人与国际港务主要进出港口及停靠的船舶有所不同。

此外，为服务不同的停靠船舶及装卸作业对象，集装箱码头与散杂货码头需

要配备及使用不同的专业起吊工具、装卸设备及托运设备等专用设施和机械，两者的码头设计、地面设施亦存在较大差异，相互之间也不存在使用上的重合或可替代性。

5、国际港务与发行人运营码头在港口物流业务及辅助业务方面不同

发行人运营码头的港口综合物流服务业务主要是以为货主或船舶公司提供增值服务为核心的包括船舶代理、货运代理、船舶拖带、报关理货、供应链管理在内的综合物流服务业务，为客户提供物流供应链管理、整体物流方案策划与咨询、中转、多式联运服务，同时也可为货主提供集装箱中转服务；国际港务运营码头的物流业务主要是发生于集装箱码头港区内的集装箱装卸、运输、集装箱堆存、拼拆箱等相关物流服务。因此，国际港务与发行人经营的港口物流业务及辅助业务分属不同业务环节，两者之间具有明确功能划分，业务环节独立，不存在交叉或重合。

基于上述，发行人与国际港务在定位及发展规划、码头性质及业务功能、装卸作业直接对象及装卸工艺、进出港船舶及码头设施、港口物流业务及辅助业务等方面均存在不同，厦门港务及国际港务的主营业务不存在同业竞争。

（二）发行人与间接控股股东港务控股集团不存在同业竞争

如《配股说明书》、《律师工作报告》所述，港务控股集团下属厦门海鸿石化码头有限公司、厦门港刘五店码头公司以及厦门港务海翔码头有限公司经营范围或部分业务与发行人相似。

根据发行人及港务控股集团提供的相关文件资料及说明，厦门港刘五店码头公司于2012年8月17日停止港口货物装卸、仓储服务。

鉴于资产权属、持续盈利能力、航道开发及口岸开放政策等客观情况或现实因素，发行人与港务控股集团分别签署委托经营管理协议，对厦门海鸿石化码头有限公司及厦门港务海翔码头有限公司（或其相关业务）进行委托经营管理，以避免潜在同业竞争。具体情形如下：

2016年1月1日，港务控股集团、厦门海鸿石化码头有限公司与厦门港务签订《厦门海鸿石化码头有限公司委托经营管理协议书》，约定港务控股集团将

厦门海鸿石化码头有限公司委托予厦门港务经营管理，厦门港务据此收取委托管理费，委托期限自 2016 年 1 月 1 日至 2018 年 12 月 31 日止。

2016 年 1 月 1 日，港务控股集团、厦门港务海翔码头有限公司与厦门港务签订《厦门港务海翔码头有限公司委托经营管理协议书》，约定港务控股集团将厦门港务海翔码头有限公司委托予厦门港务经营管理，厦门港务据此收取委托管理费，委托期限自 2016 年 1 月 1 日至 2018 年 12 月 31 日止²。

基于上述，厦门港刘五店码头公司已停止相关业务经营，厦门海鸿石化码头有限公司及厦门港务海翔码头有限公司已由港务控股集团委托厦门港务经营管理，有效避免了潜在同业竞争。

综上所述，厦门港务与国际港务、港务控股集团不存在同业竞争，“不存在实质性同业竞争”无特殊含义。

二、直接控股股东、间接控股股东已履行原避免同业竞争承诺

（一）国际港务的相关承诺及其履行情况

1、国际港务历史上关于避免同业竞争的承诺

国际港务（曾用名“厦门港务集团有限公司”）于 2004 年 6 月 6 日出具《关于避免同业竞争的承诺》，作出承诺：“1、厦门港务集团有限公司承诺，在资产置换完成后，厦门港务集团有限公司及其他全资子公司、控股子公司将不再从事与股份公司生产经营相同或类似的内贸集装箱港口装卸、国际及国内运输船舶代理、理货业务、助轮船靠离泊业务及港区外的货物仓储与陆路运输、集装箱堆存，不与股份公司生产经营相同或类似业务的投入。2、厦门港务集团有限公司承诺，高崎港区和刘五店港区只经营千吨级小型船舶散杂货装卸业务；石湖山港区只经营煤炭及铁矿砂装卸业务。鉴于东渡港务分公司主要经营万吨级船舶散杂货装卸业务，且不经营煤炭及铁矿砂装卸，因此本次资产置换后股份公司不会与高崎港区、刘五店港区、石湖山港区经营的业务产生同业竞争。对于厦门国际货

² 根据发行人的说明及确认，厦门港务海翔码头有限公司经营的刘五店南部港区 6-8#泊位为多用途泊位。根据厦门港务海翔码头有限公司与集装箱码头集团签署的《泊位资源管理协议》，厦门港务海翔码头有限公司将刘五店港区 6-7#泊位交由集装箱码头集团使用，并依此向集装箱码头集团收取资源使用费，使用期限 2 年（2017 年 1 月 1 日至 2018 年 12 月 31 日）。

柜码头有限公司经营散杂货装卸业务的问题，厦门港务集团有限公司将通过海沧港务有限公司对厦门国际货柜码头有限公司董事会施加影响，促使其逐年减少散杂货装卸业务，直至完全停止该项业务。为彻底避免同业竞争，厦门港务集团有限公司承诺，只要股份公司提出要求，厦门港务集团有限公司将以公允价格向股份公司转让高崎港区、刘五店港区和石湖山港区的经营性资产。3、厦门港务集团有限公司保证不利用对股份公司的控股关系损害股份公司及股份公司其他股东的利益。对于将来可能发生的新的同业竞争，厦门港务集团有限公司承诺，在完成本次资产置换并成为股份公司控股股东后，将不以任何方式（包括但不限于单独经营、通过合资经营或拥有另一家公司或企业的股份及其他权益）直接或间接参与任何与股份公司及股份公司控股子公司构成竞争的业务活动。”

国际港务于 2014 年 6 月 24 日出具《关于避免同业竞争的补充承诺函》，作出承诺：“对于厦门国际货柜码头有限公司经营散杂货装卸业务的问题，本公司将对厦门国际货柜码头有限公司董事会施加影响，促使其在 2015 年 6 月 30 日前完全停止该项业务。”

2、相关承诺的履行情况

根据厦门国际货柜码头有限公司、国际港务分别出具的《告知函》、《关于履行股东承诺的函》等文件资料及发行人说明，并经核查发行人有关股东承诺履行情况公告及历年年度报告等，厦门国际货柜码头有限公司自 2015 年 6 月 30 日起停止经营散杂货装卸业务。

根据国际港务提供的《资产交接协议》等文件资料及发行人说明，就上述承诺中提及的高崎港区、刘五店港区及石湖山港区的经营性资产处置，因该等资产后续转为港务控股集团所有，港务控股集团于 2014 年出具避免同业竞争的补充承诺，该承诺内容及其履行情况详见本回复问题 6 之“二/（二）港务控股集团的相关承诺及其履行情况”。

基于上述，经核查发行人有关股东承诺履行情况的专项公告、历年年度报告等文件资料，并结合发行人及国际港务的说明，国际港务历史上关于避免同业竞争的承诺已有效履行，不存在承诺期内新增同业竞争的情况。

（二）港务控股集团关于避免同业竞争的承诺及其履行情况

1、港务控股集团关于避免同业竞争的承诺

港务控股集团于 2014 年 6 月 24 日出具《关于避免同业竞争的补充承诺函》，作出承诺：“为彻底避免同业竞争，厦门港务控股集团有限公司承诺，在 2016 年 6 月 30 日前，以公允价格向厦门港务发展股份有限公司转让厦门高崎港务公司的经营性资产、厦门港刘五店码头公司的经营性资产、石湖山码头有限公司经营的东渡港区 19#泊位资产”。

2、相关承诺履行情况

根据港务控股集团提供的专题会议纪要、企业基本情况说明等文件资料及发行人的说明，并经核查发行人有关股东承诺履行情况公告及历年年度报告等，厦门高崎港务公司已于 2013 年 4 月停产，目前仅有办公楼和部分租赁业务，且港务控股集团拟对其进行清算及注销。因此厦门高崎港务公司与发行人不存在同业竞争问题。

根据港务控股集团提供的企业基本情况说明等文件资料及发行人的说明，并经核查发行人有关股东承诺履行情况公告及历年年度报告等，厦门港刘五店码头公司已于 2012 年 8 月 17 日停产，目前以房产及土地租赁业务为主，因此厦门港刘五店码头公司与发行人也不存在同业竞争问题。

2016 年 6 月 29 日，发行人董事会审议通过《关于收购厦门港务集团石湖山码头有限公司 51%股权暨关联交易的议案》，拟现金收购石湖山公司 51%股权。同日，发行人与港务控股集团签署《股权转让协议》。2016 年 10 月 27 日，发行人召开临时股东大会审议通过上述股权收购相关事宜。2016 年 11 月 21 日，石湖山公司就上述股权收购事宜完成工商变更登记，成为上市公司的控股子公司。

基于上述，结合发行人的说明及确认，截至本回复出具日，港务控股集团历史上关于避免同业竞争的承诺已有效履行，不存在承诺期内新增同业竞争的情况。

三、本次配股项下募投项目建设不会导致与控股股东产生同业竞争情况

根据《配股说明书》，本次配股的募集资金投向为收购石湖山公司 49% 股权、购置 4 艘拖轮以及补充流动资金。

如本回复问题 6 之“二、直接控股股东、间接控股股东已履行原避免同业竞争承诺”所述，发行人已于 2016 年 6 月启动收购石湖山公司 51% 股权并于 2016 年 11 月完成股权转让交割，石湖山公司已成为发行人的控股子公司。本次配股项下收购石湖山公司少数股权完成后，石湖山公司将成为发行人的全资子公司，不会导致发行人与控股股东产生同业竞争情况。

根据《配股说明书》、《厦门港务发展股份有限公司配股募集资金使用的可行性分析报告》，港务船务系港务控股集团下属经营拖轮业务的唯一平台，系厦门港乃至东南沿海最大的港口拖轮服务提供商；此外，船舶拖带是港口支持保障系统的重要组成部分，本次配股项下拖轮购置项目属于备置港口配套设施，不会导致发行人与控股股东产生同业竞争情况。

基于上述，结合发行人的说明及确认，本次配股项下募投项目建设不会导致与控股股东产生同业竞争情况。

四、保荐机构和发行人律师核查意见

保荐机构和发行人律师查阅发行人控股股东、实际控制人所控制的其他企业的营业执照、财务资料，取得关于上述关联企业从事的具体业务和主要产品说明，并与上述企业官网等公开资料进行核对；查阅了发行人控股股东、实际控制人历次关于避免同业竞争的承诺，核查了承诺的履行情况。经核查，保荐机构和发行人律师认为：

发行人与国际港务在定位及发展规划、码头性质及业务功能、装卸作业直接对象及装卸工艺、进出港船舶及码头设施、港口物流业务及辅助业务等方面均存在不同，厦门港务及国际港务的主营业务不存在同业竞争。厦门港务与国际港务、港务控股集团不存在同业竞争，“不存在实质性同业竞争”无特殊含义。国际港务、港务控股集团历史上关于避免同业竞争的承诺已有效履行，不存在承诺期内新增同业竞争的情况。历史上关于避免同业竞争的承诺已有效履行，不存在承诺

期内新增同业竞争的情况。本次配股项下募投项目建设不会导致与控股股东产生同业竞争情况。

问题 7

请发行人说明并披露海沧 7# 泊位的资产权属，及是否存在同业竞争问题。请保荐机构发表核查意见。

回复：

一、海沧港区 7# 泊位的资产权属，及是否存在同业竞争问题

（一）海沧港区 7#泊位的资产权属

海沧港区 7#泊位现由石湖山公司之全资子公司海宇公司经营管理，位于海沧区建港路，前沿水深 17.5 米，可靠泊 15 万吨级和有限条件下的 20 万吨级散货船。海沧港区 7#泊位可接待不满载 20 万吨级好望角型散货船舶，是目前厦门港已投产的唯一一个可接待好望角型船舶的泊位。同时，海沧港区 7#号泊位为万吨级以上煤炭、铁矿石专用泊位，是发行人煤炭和金属矿石装卸业务的主要承载主体之一。

截至本回复出具日，海沧港区 7#泊位相关资产包括全部与泊位装卸和堆存业务相关的土地、海域、房屋建筑物、机械设备、在建工程等均归属于发行人子公司石湖山公司之全资子公司海宇公司。有关海沧港区 7#泊位的土地、房屋、经营许可情况具体如下：

证书类型	权属证书编号	座落地址	权利人	用途	宗地面积 (平方米)	终止日期/ 有效期
港口经营许可证	(闽厦)港经证 (0122)	海沧港区 7 号 泊位	海宇 公司	码头设施服务；在港区内提供货物装卸、仓储服务	-	2019-11-14
海域使用权证书	国海证 2016C35020503 987 号	海沧港区 7 号 泊位港池	海宇 公司	一级类为交通运输用海；二级类为港口用海	3.0864 公 顷	2059-04-29

土地房屋产权证	厦国土房证第地 00011375 号	海沧区海沧港区 7#泊位码头 A1 地块	海宇公司	码头	177,816.60	2056-11-20
不动产权证书	闽(2016)厦门市不动产权第 0141370 号	海沧区海沧港区 7#泊位 A1、A4 子地块	海宇公司	A1 子地块为仓储用地；A4 子地块为铁路用地	126,503.57	2056-11-20

海沧港区 7#泊位资产权属清晰，不存在抵押、质押等权利受限制的情况，不存在任何权属纠纷，亦不存在其他法律纠纷。

(二) 海沧港区 7#泊位与国际港务、港务控股集团不存在同业竞争

1、海沧港区 7#泊位与发行人直接控股股东国际港务之间不存在同业竞争

从泊位业务性质和功能上看，海沧港区 7#泊位是发行人主要的散杂货专用码头泊位，运输货物主要为煤炭、铁矿石、砂石等散货、件杂货。国际港务运营的码头泊位为集装箱专业化泊位，二者有明确的功能划分，不存在泊位运营的业务交叉。

从进出港船舶类型及码头设施方面看，在海沧港区 7#泊位靠泊的用于煤、矿砂等大宗散杂货运输的船舶与靠泊在国际港务集装箱码头装载集装箱的船舶在形状及构造方面明显不同；为服务不同的停靠船舶，集装箱码头与散杂货码头需要配备及使用不同的专业起吊工具、装卸设备及托运设备等专用设施，两者在码头设计、地面设施亦存在较大差异，相互之间不存在适用上的重合或可替代性。

因此海沧港区 7#泊位与控股股东国际港务之间在业务经营上具有明确的功能划分，业务环节独立，不存在同业竞争。

2、海沧港区 7#泊位与发行人间接控股股东港务控股集团之间不存在同业竞争

发行人控制和运营的码头以散杂货码头装卸及储存业务为主，系港务控股集团下属经营散杂货装卸及储存、港口综合物流服务业务的唯一平台，海沧港区 7#泊位是其主要的散杂货专用码头泊位之一。因此，海沧港区 7#泊位与发行人间接控股股东港务控股集团之间不存在同业竞争。

二、保荐机构核查意见

保荐机构查阅了有关海沧港区 7#泊位的港口经营许可证、海域使用权证书、土地房屋权证和不动产权证书等资产权属证书，对相关人员进行访谈并取得了相关的承诺和说明。经核查，保荐机构认为：截至本回复出具日，海沧港区 7#泊位资产权属清晰，与港务控股集团、国际港务不存在同业竞争的问题。

（此页无正文，为《关于〈关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函〉的
回复》之签字盖章页）



(此页无正文，为《关于<关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函>的回复》之签字盖章页)

保荐代表人: 李 硕

李 硕

林宏金

林宏金

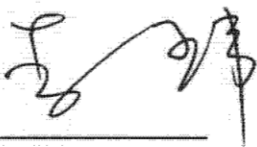


2018 年 3 月 2 日

保荐机构（主承销商）董事长声明

本人已认真阅读厦门港务发展股份有限公司本次告知函回复报告的全部内容，了解报告涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，告知函回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

保荐机构董事长：_____



李 玮

