

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

评估说明

闽中兴评字（2017）第 2024 号

福建中兴资产评估房地产土地估价有限责任公司

中国·福州

二〇一七年八月三十一日

评估说明目录

第一部分. 关于评估说明使用范围的声明.....	1
第二部分. 关于进行资产评估有关事项的说明	2
第三部分. 资产清查核实情况说明.....	3
一、评估对象与评估范围说明	3
(一) 评估对象与评估范围内容	3
(二) 实物资产的分布情况及特点	3
(三) 企业申报的账面记录或者未记录的无形资产情况	4
(四) 企业申报的表外资产的类型、数量	5
(五) 引用其他机构出具的报告的结论所涉及的资产类型、数量和账面金 额(或者评估值)	5
二、资产核实总体情况说明	5
(一) 资产核实人员组织、实施时间和过程说明	5
(二) 影响资产核实的事项及处理方法	6
(三) 核实结论	7
第四部分. 资产基础法评估技术说明.....	8
一、流动资产评估技术说明	8
(一) 货币资金的评估说明	8
(二) 各种应收款项的评估说明	8
(三) 存货的评估说明	10
二、长期股权投资评估技术说明	11
三、固定资产评估技术说明	13
(一) 房屋建(构)筑物评估说明	13
(二) 设备评估技术说明	35

四、在建工程评估技术说明	45
五、土地使用权评估技术说明	45
六、递延所得税资产评估技术说明	54
七、其他非流动资产评估技术说明	55
八、负债评估技术说明	55
第五部分. 收益法评估技术说明	57
一、评估对象	57
二、收益法应用前提及选择的理由和依据	57
三、预测的假设条件	57
四、宏观经济及行业状况分析	58
五、企业生产经营的历史情况	69
六、评估计算及分析过程	70
七、评估测算过程与结果	84
第六部分. 评估结论与分析	85
一、评估结论	85
二、特别事项说明	88
附件：被评估单位关于进行资产评估的有关事项说明	

第一部分. 关于评估说明使用范围的声明

本评估说明仅供委托方本次评估目的使用。除法律法规规定外，材料的全部或者部分内容不得提供给其他任何单位和个人，不得见诸公开媒体。



第二部分. 关于进行资产评估有关事项的说明

(该内容委托方和被评估单位共同撰写并盖章, 详见附件)



第三部分. 资产清查核实情况说明

一、评估对象与评估范围说明

(一) 评估对象与评估范围内容

1. 评估对象与评估范围

本次评估的评估对象为厦门港务集团石湖山码头有限公司的股东部分权益价值，评估范围为截止评估基准日 2017 年 6 月 30 日厦门港务集团石湖山码头有限公司的全部资产和负债。

2. 委托评估的资产类型、账面金额如下表：

评估范围为厦门港务集团石湖山码头有限公司在基准日的全部资产及负债，账面资产总额 154,474.03 万元、负债 86,553.34 万元、净资产 67,920.69 万元。具体包括流动资产 16,072.01 万元，非流动资产 138,402.02 万元；流动负债 85,153.34 万元，非流动负债 1,400.00 万元。

上述资产与负债数据摘自经致同会计师事务所（特殊普通合伙）审计的资产负债表，评估是在企业经过审计后的基础上进行的。

委托评估范围以委托方及被评估单位提供的评估申报表为准。

(二) 实物资产的分布情况及特点

纳入评估范围内的实物资产账面值 31,768.33 万元，占评估范围内总资产的 20.57 %。主要为存货、固定资产、在建工程。

(1) 存货

存货账面值 239.61 万元，主要为原材料，具体为码头备品备件、燃料、润料、材料、劳保用品、低值易耗品和通用配件及器材等。

(2) 固定资产

固定资产账面值 31,389.09 万元，包括房屋建筑物、构筑物、机器设备、运输车辆和电子设备，其中房屋建（构）筑物账面值为 23,632.04 万元，设备类资产账面值为 7,757.05 万元。

① 房屋建筑物

房屋建筑物共 32 项，建筑面积合计为 16,173.25 平方米，系厂区内的生产、办公及辅助用房，主要位于湖里区寨上西路 203、209 号厂区内。房屋建筑物主要为建于 1996 年及 2001 年的钢混及混合建筑物，其中办公楼、食堂及浴室等主要为多层建

筑，除办公楼、食堂及浴室室内装饰较好之外，其余建筑物装饰水平一般，布局较合理。

② 构筑物

构筑物主要为石湖山码头有限公司拥有并经营的厦门东渡港区 19#泊位的相关资产，共计 83 项构筑物，账面原值 265,001,890.42 元，账面净值 220,094,490.39 元。

东渡 19#泊位位于东渡港区岸线的北段，19 号泊位码头是原煤码头拆除重建；泊位顶标高+7.5 米，泊位长 289.677 米，趸船泊位长 56 米，半直立式斜坡护岸长 77.077 米。建成后的东渡港区 19#泊位为一个 5 万吨级的多用途泊位，水工结构按靠泊 10 万吨级集装箱船舶建设。码头主体结构为重力式沉箱结构。码头顶面设计标高为 +7.50m，工程于 2005 年 6 月 25 日开工，于 2006 年 12 月 30 日完工，2007 年 3 月 5 日通过质量核验。

③ 设备类资产

设备类资产账面值为 7,757.05 万元，包括机器设备、车辆及（办公）电子设备。

机器设备主要包括 40 吨门式起重机、挖掘机、装载机、抓斗等设备，购置时间在 2005 年至 2017 年上半年之间。

车辆为公务用小轿车，车辆类型主要有欧宝轿车、别克商务车等，上述设备于 2006 年至 2013 年期间购置，截止评估基准日均正常使用。

电子设备主要为办公设备及辅助设备，包括空调、电脑、打印机、监控设备等；上述设备于 1995 年至 2017 年期间购置安装，截止评估基准日小部分设备报废、大部分设备正常使用。

(3) 在建工程

在建工程 3 项，账面值为 139.63 万元，主要核算内容为 19#泊位铁路专用线砟枕木更换费用。

(三) 企业申报的账面记录或者未记录的无形资产情况

被评估企业申报的无形资产为土地使用权。

企业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。

（四）企业申报的表外资产的类型、数量

被评估企业未申报表外资产。

（五）引用其他机构出具的报告的结论所涉及的资产类型、数量和账面金额（或者评估值）

本次评估报告中评估基准日各项资产及负债账面值经致同会计师事务所（特殊普通合伙）审计并出具《致同审字（2017）第 350ZA0315 号》审计报告。

除此之外，未引用其他机构报告内容。

二、资产核实总体情况说明

（一）资产核实人员组织、实施时间和过程说明

1. 资产核实人员组织

接受评估委托后，评估人员首先向被评估企业提供了评估明细表、填表说明、资料清单等电子文档，要求被评估企业进行资产申报和资料准备；然后成立了以现场项目负责人为主的清查小组，根据制定的现场清查实施计划进行核查。

2. 资产核实实施时间

评估组清查核实工作期间为 2017 年 7 月 19 日至 2017 年 7 月 26 日。

3. 资产核实过程

辅导被评估单位清查资产及负债、填报资产及负债明细，收集整理被评估单位提供的各项评估资料。

依据被评估单位提供的评估基准日会计报表和资产评估申报表，在被评估单位有关人员的配合下，分不同类型，采用不同方法，核实账表、账实是否相符，核实资产状况。根据核实结果，提请被评估单位补充、修改和完善资产评估申报表。

对被评估单位提供的评估资料进行核实，对有关资产法律权属资料和资料来源进行必要的查验，对有关资产的法律权属进行必要的关注。

对可能影响资产评估的重大事项进行调查了解。

根据以上工作，与相关当事方沟通，形成资产核实结论。

（二）影响资产核实的事项及处理方法

1. 本次评估中评估师限于客观条件未对被估设备进行开机测试，亦未对建构物结构进行检测。评估师假定上述被估对象物理、经济技术指标、结构、质量均符合设计要求和国家有关规定，并能在本次评估剩余耐用年限内正常使用。

2. 截止评估基准日，被评估单位应办未办权证的房屋建筑物明细内容如下：

序号	建筑物名称	结构	建筑面积(M ²)	账面原值(元)	评估值(元)	备注
1	三明房屋(二套)	混合	2×90	204,890.80	139,108.69	产权纠纷
2	19号泊位车间	框架	900	931,319.40	1,139,157.00	无批建手续
3	1号绞车房	混合	39.69	53,728.62	29,374.00	待拆除

经了解上述三处房屋建筑物尚未办理权证。对于因该部分资产权属可能造成的纠纷与评估机构无关。对于上述资产，其面积是被评估单位根据工程建设资料进行申报的，评估人员以企业申报面积进行评估，未进行核实，如未来办理相关产权证书时其面积与申报面积不符，评估结果应根据产权证书载明的面积进行调整。提醒报告使用者注意。

3. 房屋建筑物中的第 5 项三明房产，账面值为 131,437.63 元，根据被评估单位提供的《关于三明房屋产权纠纷事件的报告》所述如下：三明房屋系厦门港务集团于 1999 年 8 月出资 16 万购得的商品房，位于三明市三元区新市南路 56 号 1 幢 401 室及 402 室，目前房屋 2 套产权已连同其它同幢房屋产权被华夏公司办理至其名下，且华夏公司已将相关产权作为抵押向银行办理贷款。鉴于上述房产存在产权纠纷尚未解决，本次评估以审计后的账面值列示。提醒报告使用者注意。

4. 长期股权投资中的厦门港务国内船舶代理有限公司，由于厦门港务集团石湖山码头有限公司持有厦门港务国内船舶代理有限公司的股权比例为 20%，持股比例较低且无增值资产，本次评估按照审计后净资产乘以持股比例确认该长期股权投资的评估价值。

5. 长期股权投资中厦门鹭申达港口机电工程有限公司已停业多年，目前正在办理注销手续，账面已全额计提减值准备，根据被评估单位出具的情况说明，厦门鹭申达港口机电工程有限公司已无有价值的资产，故本次评估该长期股权投资的评估值为 0。

6. 构筑物第 79 项“东渡港区港中路（19#泊位段）道路工程”，账面原值为 701,172.40 元，经核实，该道路工程由公司建设，目前已作为市政道路使用，不属于厂区内道路，道路工程占用的土地使用权不在评估范围内，故本次对该道路工程以审计后的账面原值列示。提醒报告使用者注意。

7. 长期股权投资中的厦门石湖山码头劳动服务有限公司、厦门港务海宇码头有限公司、厦门港务海亿码头有限公司持股比例均为 100%，考虑到 3 家全资子公司与被评估单位在主营业务以及营业成本、费用的归集化分方面存在交叉或难于严格区分，本次收益法评估的历史数据及未来预测数据均采用合并口径，故对具有获利能力的子公司未再单独采用收益法进行评估。

8. 关于厦门港务海宇码头有限公司特别事项说明：

(1) 构筑物序号 34 项“2#排洪渠工程”，账面价值为 7,595,561.81 元，经核实，该工程由公司建设，目前已作为市政配套工程使用，本次对该工程的评估以审计后的账面值列示。

(2) 7 号泊位陆域海域使用权证“国海证国海证 2016C35020503987 号”，已填海形成陆域土地，海域使用权证尚未注销，其价值已在土地使用权评估时考虑，不再单独评估。

（三）核实结论

除上述第（二）点所述情况外，未发现异常情况及其它可能影响本次评估的事项。

第四部分. 资产基础法评估技术说明

本公司本着独立、公正、科学、客观的原则，运用资产评估法定的程序和公允的方法，采用了资产基础法及收益法对厦门港务集团石湖山码头有限公司的股东部分权益价值进行了评估，具体评估说明如下：

一、流动资产评估技术说明

纳入本次评估范围的流动资产包括货币资金、应收票据、应收账款、预付账款、应收股利、其他应收款、存货，账面价值 160,720,144.00 元，各科目评估结果及说明如下：

（一）货币资金的评估说明

本次申报评估的货币资金全部是银行存款。货币资金账面值为 4,649,921.24 元，评估值为 4,649,921.24 元，评估没有增减值。

1. 银行存款

银行存款账面值为 4,649,921.24 元。评估人员对所有银行存款账户进行了查证，以证明银行存款的真实存在，同时检查有无未入账的银行借款，检查“银行存款余额调节表”中未达账的真实性，以及评估基准日后的进账情况。基准日银行未达账项均已由审计进行了调整。银行存款以核实后账面值确定评估值，最终银行存款的评估值为 4,649,921.24 元。

（二）各种应收款项的评估说明

纳入本次评估范围的应收款项为应收票据、应收账款、预付账款、应收股利、其他应收款。

应收款项在查阅会计凭证，借助历史资料和现在的调查情况，具体分析数额、账龄和原因，款项回收情况，欠款人资金、信用、经营管理现状等。对于有充分理由相信全部能收回以及有经常性业务往来且信誉好的客户按全部应收额计算评估值；对于符合有关管理制度规定应予以核销或有确凿证据表明无法收回的，收集相关的文件或证明材料，并作出相应的记录或进行适当调整；对于很可能收不回部分款项的，在难以确定收不回帐款的数额且没有明显证据时，按全部应收款扣除预计的评

估风险准备金计算评估值。

1. 应收票据

应收票据账面值 10,483,509.60 元，系无息银行承兑汇票。清查时，核对明细账与总账、报表余额是否相符，核对与评估明细表是否相符，查阅核对票据票面金额、发生时间、业务内容及票面利率等与账务记录的一致性，以证实应收票据的真实性、完整性，核实结果账、表、单金额相符。经核实应收票据真实，金额准确，无未计利息，在核实票据无误基础上以审计确认后的账面值为评估值。应收票据的评估值为 10,483,509.60 元。

2. 应收账款

应收账款主要为应收港口费，账面余额为 18,959,827.03 元，坏账准备为 108,286.01 元，账面值为 18,851,541.02 元，评估值为 18,922,153.48 元，具体评估过程如下：

对关联方往来等有充分理由相信全部能收回的，评估风险损失为 0。

对有确凿证据表明款项不能收回或账龄超长的，评估风险损失为 100%。

对很可能收不回部分款项的，且难以确定收不回账款数额的，参考财会上计算坏账准备的方法，根据账龄和历史回款分析估计出评估风险损失。根据评估人员对债务单位的分析了解、账龄分析、并结合专业判断等综合确定，经核实应收账款的评估值为 18,922,153.48 元。

3. 预付账款

预付账款主要是预付购油款，账面值为 626,950.06 元，经核实后以评估基准日审计后的账面值作为评估值。预付账款评估值为 626,950.06 元。

4. 应收股利

应收股利账面值为 78,464,223.34 元，主要系应收全资子公司——厦门石湖山码头劳动服务有限公司、厦门港务海宇码头有限公司、厦门港务海亿码头有限公司及非控股公司——厦门港务国内船舶代理有限公司的股利。经核实后以评估基准日审计后的账面值作为评估值。应收股利的评估值为 78,464,223.34 元。

5. 其他应收款

其他应收款主要核算押金、往来款等，账面余额为 45,308,392.98 元，坏账准备为 60,480.33 元，账面值为 45,247,912.65 元，评估值为 45,308,392.98 元，具体评

估过程如下：

对关联方往来、保证金等有充分理由相信全部能收回的，评估风险损失为 0。

对有确凿证据表明款项不能收回或账龄超长的，评估风险损失为 100%。

对很可能收不回部分款项的，且难以确定收不回账款数额的，参考财会上计算坏账准备的方法，根据账龄和历史回款分析估计出评估风险损失。根据评估人员对债务单位的分析了解、账龄分析、并结合专业判断等综合确定，经核实其他应收款的评估值为 45,308,392.98 元。

（三）存货的评估说明

存货账面原值 3,125,759.09 元，存货跌价准备 729,673.00 元，存货净值 2,396,086.09 元，包括原材料、在库周转材料。各大类存货账面金额如下：

科目	账面价值(元)
原材料	3,114,370.13
在库周转材料	11,388.96
存货合计	3,125,759.09
跌价准备(元)	729,673.00
存货净值	2,396,086.09

各项存货项目评估方法如下：

1) 原材料

评估人员根据企业提供的存货清单，核实有关购置发票和会计凭证，了解了存货的保管、内部控制制度，审查材料采购在评估基准日后验收记录，并对其进行了全面盘点，经盘点，原材料中共计 30 项总金额 729,673.00 元企业已全额计提跌价准备，已无利用及回收价值，实物仍在仓库内尚待进行清理。

企业生产主要按订单生产，原材料大部分根据需要购进，本次评估经对原材料市场行情的了解分析发现，原材料市场价格小部分有较大变化，大部分价格未发生明显变化。对于价格有变化的本次评估以购销合同约定的单价或近期实际购进单价乘以实际数量确定其评估值；对于市场价格未发生明显变化的则以确认后的帐面单价乘以实际数量确定其评估值。

例一：产品名称为防震型超强投光灯镇流器箱：表 3-9-2—序号 213

结存数量 1 套，金额为 2,305.13 元，结余单价为 2,305.13 元/套。

根据被评估单位提供的采购合同，不含税单价为 2,305.13 元/套（含运费），则：

防震型超强投光灯镇流器箱的评估值 2,305.13 元/套×1 套= 2,305.13 元

(其余评估计算详见明细表)

原材料账面价值 3,114,370.13 元, 评估值 2,477,715.61 元, 评估减值 636,654.52 元, 减值率 20.44 %。减值主要原因是原材料中共计 30 项总金额 729,673.00 元企业已处置现场无实物, 企业已全额计提跌价准备。

2) 在库周转材料

在库周转材料主要为企业日常生产所需的劳保用品, 以审计后账面值作为其评估值。

3) 存货评估结果

存货评估结果(金额单位: 人民币元)

科目	账面净值(元)	评估值(元)	增(减)值(元)	增(减)值率(%)
原材料	3,114,370.13	2,477,715.61	-636,654.52	-20.44
在库周转材料	11,388.96	11,388.96	-	-
存货合计	2,396,086.09	2,489,104.57	93,018.48	3.88

评估结果增减值分析:

存货账面净值 2,396,086.09 元, 评估值 2,489,104.57 元, 评估增值 93,018.48 元, 增值率 3.88 %。增值主要原因是部分原材料市场价格上涨。

二、长期股权投资评估技术说明

1. 评估范围

长期股权投资的评估范围为厦门港务集团石湖山码头有限公司的对外长期股权投资。截止评估基准日 2017 年 6 月 30 日, 共 5 项, 账面价值 969,088,351.14 元, 具体投资情况见下表:

长期股权投资清查评估明细表

单位: 人民币元

序号	被投资单位名称	投资日期	投资比例	账面价值
1	厦门鹭申达港口机电工程有限公司	1997.04.11	51%	243,118.33
2	厦门港务国内船舶代理有限公司	2003.1.1	20%	986,794.96
3	厦门石湖山码头劳动服务有限公司	1993.02.25	100%	740,000.00
4	厦门港务海宇码头有限公司	2010.10.11	100%	692,967,620.15
5	厦门港务海亿码头有限公司	2010.10.11	100%	274,393,936.03
合 计				969,331,469.47

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% 股东权益价值评估说明

减：长期股权投资减值准备			243,118.33
净 额			969,088,351.14

2. 评估依据

- (1) 被投资企业的会计凭证等；
- (2) 被投资企业提供的评估申报明细表；
- (3) 被投资企业的验资报告、营业执照、公司章程、评估基准日资产负债表和审计报告等；
- (4) 其他与长期股权投资评估相关的资料。

3. 评估过程及评估方法介绍

(1) 评估过程

- ① 评估人员将长期股权投资评估清查登记表与长期股权投资明细账、总账及有关会计记录相核对。
- ② 审核投资合同、协议等法律性文件。
- ③ 核对有关账簿、凭证，获取被投资单位的验资报告(或章程)及投入资本变更报告。
- ④ 分析判断投资性质和股权比例，核查投资收益的计算方法，及以前年度的投资收益处理原则和相关的会计核算方法，判断其投出和收回金额计算的正确性及合理性。
- ⑤ 根据被投资单位评估基准日的会计报表、评估申报明细表和其他相关资料，采用相应的方法分别对各项投资进行评估。

(2) 评估方法

对于厦门鹭申达港口机电工程有限公司的投资，由于厦门鹭申达港口机电工程有限公司自 2001 年停业后未再开展业务，处于办理注销手续中，截止评估基准日，厦门鹭申达港口机电工程有限公司的资产为 0，故本次评估该长期股权投资的评估值为 0。

对于厦门港务国内船舶代理有限公司的投资，由于厦门港务集团石湖山码头有限公司持有厦门港务国内船舶代理有限公司的股权比例仅为 20%，持股比例较低且无增值资产，故本次评估按照审计后净资产乘以持股比例确认该长期股权投资的评估价值。

对于厦门石湖山码头劳动服务有限公司、厦门港务海宇码头有限公司、厦门港务海亿码头有限公司的投资，本次评估对厦门石湖山码头劳动服务有限公司、厦门港务海宇码头有限公司、厦门港务海亿码头有限公司进行整体评估，以评估后被投资单位

的净资产乘以持股比例确认长期股权投资的评估价值。

4. 评估结果及结论

长期股权投资账面净值为 969,088,351.14 元，评估值为 1,463,890,716.80 元，评估增值 494,802,365.66 元，增值率为 51.06%。长期股权投资的具体情况及其评估结果如下：

序号	被投资单位名称	投资日期	持股比例	账面价值	评估价值
1	厦门鹭申达港口机电工程有限公司	1997.04.11	51%	243,118.33	-
2	厦门港务国内船舶代理有限公司	2003.1.1	20%	986,794.96	986,794.96
3	厦门石湖山码头劳动服务有限公司	1993.02.25	100%	740,000.00	9,591,182.23
4	厦门港务海宇码头有限公司	2010.10.11	100%	692,967,620.15	931,488,671.99
5	厦门港务海亿码头有限公司	2010.10.11	100%	274,393,936.03	521,824,067.62
合计				969,331,469.47	1,463,890,716.80
减：长期股权投资减值准备				243,118.33	-
净额				969,088,351.14	1,463,890,716.80

具体评估过程详见各长投单位的评估说明及评估明细表。

三、固定资产评估技术说明

(一) 房屋建（构）筑物评估说明

1. 评估范围

建筑物类固定资产合计账面原值 291,050,444.39 元（其中：房屋建筑物 26,048,553.97 元、构筑物及其他辅助设施 265,001,890.42 元），合计账面净值 236,320,362.35 元（其中：房屋建筑物 16,225,871.96 元、构筑物及其他辅助设施 220,094,490.39 元）。

2. 资产概况

(1) 房屋建筑物

厦门港务集团石湖山码头有限公司列入《固定资产—房屋建筑物清查评估明细表》的房屋共 32 项（其中：房屋建筑物 23 项，简易搭盖的岗亭 2 项、装修改造工程 2 项，生产辅助设施 5 项），合计建筑面积 16173.25 平方米。

以上建筑物类固定资产主要系厂区内的生产、办公及辅助用房，位于湖里区寨上路厂区内。房屋建筑物主要为建于 1996 年及 2001 年的钢混及混合建筑物，其中办公楼、食堂及浴室等主要为多层建筑，除办公楼、食堂及浴室室内装饰较好之外，其

余建筑物装饰水平一般，布局较合理，经现场实地勘察，建筑物使用、维护情况一般。

清查中，评估人员通过对上述房屋所有权证、部分原始建设记录及其他资料进行核对，并通过现场勘查，主要情况如下：

截至评估基准日，列入评估范围的以下房屋建筑物均已取得《房屋所有权证》，主要情况如下：

序号	权证编号	建筑物名称	结构	建筑面积 (M2)
1	闽(2017)厦门市不动产权第0008285号	湖里区寨上西路213号(办公楼5层)	钢混	2247.38
2	闽(2017)厦门市不动产权第0008105号	湖里区寨上西路223号(机修车间)	钢混	869
3	闽(2017)厦门市不动产权第0008201号	湖里区寨上西路215号(食堂及浴室)	钢混	850.03
4	闽(2017)厦门市不动产权第0008245号	湖里区寨上西路219号(车库候工楼)	钢混	2375.61
12	闽(2017)厦门市不动产权第0008288号	港口生产设施明细项(5#转运站)	钢混	226.62
13	闽(2017)厦门市不动产权第0008113号	生产辅助设施明细项(锅炉房)	混合	183.46
14	闽(2017)厦门市不动产权第0008099号	生产辅助设施明细项(1号变电所)	混合	614.15
15	闽(2017)厦门市不动产权第0008298号	生产辅助设施明细项(2号变及中控室)	钢混	731.2
17	闽(2017)厦门市不动产权第0008203号	生产辅助设施明细项(2号绞车房)	混合	39.69
18	闽(2017)厦门市不动产权第0008199号	生产辅助设施明细项(1号门卫)	混合	21.16
19	闽(2017)厦门市不动产权第0008103号	生产辅助设施明细项(2号门卫)	混合	20.02
24	闽(2017)厦门市不动产权第0008101号	湖里区寨上西路201号(二号门卫)	混合	29.95
25	闽(2017)厦门市不动产权第0008096号	湖里区寨上西路205号(地磅房)	混合	101.21
26	闽(2017)厦门市不动产权第0008268号	湖里区寨上西路231号(四号变电站)	混合	179.14
27	闽(2017)厦门市不动产权第0008107号	湖里区寨上西路205号(综合办公楼)	钢混	2049.07
28	闽(2017)厦门市不动产权第0008095号	湖里区寨上西路207号(食堂及浴室)	钢混	907.33
29	闽(2017)厦门市不动产权第0008248号	湖里区寨上西路229号(中燃办公综合楼)	钢混	3396.32
30	闽(2017)厦门市不动产权第0008210号	湖里区寨上西路217号(车库候工楼门卫)	混合	28.22
31	闽(2017)厦门市不动产权第0008104号	湖里区寨上西路209号(加压泵房)	混合	128.68
32	闽(2017)厦门市不动产权第0008097号	湖里区寨上西路235号(污水处理间)	混合	235.32

已办《房屋所有权证》的建筑面积合计15,233.56平方米，房屋权利人为厦门港务集团石湖山码头有限公司。

截止评估基准日，被评估单位应办未办权证的房屋建筑物明内容如下：

序号	建筑物名称	结构	建筑面积 (M ²)	账面原值(元)	评估值 (元)	备注
1	三明房屋 (二套)	混合	2×90	204,890.80	139,108.69	产权纠纷
2	19号泊位车间	框架	900	931,319.40	1,139,157.00	无批建手续
3	1号绞车房	混合	39.69	53,728.62	29,374.00	待拆除

尚未办理权证的房屋建筑物，对于因该部分资产权属可能造成的纠纷与评估机构无关。对于上述资产，其面积是被评估单位根据工程建设资料进行申报的，评估人员以企业申报面积进行评估，如未来办理相关产权证书时其面积与申报面积不符，评估结果应根据产权证书载明的面积进行调整。

房屋建筑物中的第5项三明房产，账面值为131,437.63元，根据被评估单位提供的《关于三明房屋产权纠纷事件的报告》所述如下：三明房屋系厦门港务集团于1999年8月出资16万购得的商品房，位于三明市三元区新市南路56号1幢401室及402室，目前房屋2套产权已连同其它同幢房屋产权被华夏公司办理至其名下，且华夏公司已将相关产权作为抵押向银行办理贷款。鉴于上述房产存在产权纠纷尚未解决，本次评估以账面值列示。

(2) 主要建筑物概况：

序号	权证编号	建筑物名称	结构	建筑面积 (M ²)	建筑概况
1	闽(2017)厦门市不动产权第0008285号	湖里区寨上西路213号(办公楼)	钢混	2247.38	建成于1994年，共5层，层高3米，外墙贴瓷砖局部为玻璃幕墙。具体装修情况如下：地面铺地砖，天棚为塑料扣板吊顶，墙面为水泥涂料粉刷，实木门、铝合金窗、并配有一部电梯和步行梯。屋面防水、保温隔热，采用有组织排水，给排水、电、防护等设施齐全，外观质量较好。
2	闽(2017)厦门市不动产权第0008245号	湖里区寨上西路219号(车库候工楼)	钢混	2375.61	建成于1994年，共6层，层高3.3米，具体装修情况如下：地面铺地砖，天棚及墙面为水泥涂料粉刷，实木门、铝合金窗。屋面防水、保温隔热，采用有组织排水，给排水、电、防护等设施齐全，外观质量较好。
3	闽(2017)厦门市不动产权第0008107号	湖里区寨上西路205号(综合办公楼)	钢混	2049.07	建成于1994年，共6层，层高3米，外墙贴瓷砖。具体装修情况如下：地面铺地砖，天棚为塑料扣板吊顶，墙面为水泥涂料粉刷，实木门、铝合金窗。屋面防水、保温隔热，采用有组织排水，给排水、电、防护等设施齐全，外观质量较好。
4	闽(2017)厦门市不动	湖里区寨上西路229号	钢混	3396.32	建成于1994年，共6层，层高3米，外墙贴瓷砖。具体装修情况如下：地面铺地砖，天棚为塑

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% 股东权益价值评估说明

产权第 0008248 号	(中燃办公 综合楼)			料扣板吊顶，墙面为水泥涂料粉刷，实木门、铝合金窗。屋面防水、保温隔热，采用有组织排水，给排水、电、防护等设施齐全，外观质量较好。
------------------	---------------	--	--	--

(3) 构筑物

构筑物主要为石湖山码头有限公司拥有并经营的厦门东渡港区19#泊位的相关资产，共计83项构筑物，账面原值265,294,069.98元，账面净值220,386,669.95元。

东渡19#泊位位于东渡港区岸线的北段，19号泊位码头是原煤码头拆除重建；泊位顶标高+7.5米，泊位长289.677米，趸船泊位长56米，半直立式斜坡护岸长77.077米。建成后的东渡港区19#泊位为一个5万吨级的多用途泊位，水工结构按靠泊10万吨级集装箱船舶建设。码头主体结构为重力式沉箱结构。码头顶面设计标高为+7.50m，工程于2005年6月25日开工，于2006年12月30日完工，2007年3月5日通过质量核验。

工程详细情况如下：

该项目于东渡港区19#泊位原址改建，由原煤和矿石散杂货码头改建成5万吨级多用途码头，码头岸线长302米，前沿水深-15.3米，占地面积170973平方米，按靠泊10万吨级集装箱船舶设计，近期设计年吞吐能力为96万吨，其中集装箱吞吐量9万标箱、散杂货15万吨。工程总投资估算19811万元。

厦门市交通委员会于2004年11月3日以厦交建[2004]66号《厦门市交通委员会关于厦门港东渡港区19#泊位改建工程初步设计的批复》文批复同意码头的建设规模为拆除原有水工建筑物及配套工程，改建成一个5万吨级多用泊位（其中码头水工建筑物按靠泊10万吨级集装箱船设计），并将18#泊位北侧原有的趸船设施搬迁至19#泊位北侧形成新的滚装登陆点。泊位顶标高+7.5米，泊位长289.677米。码头前沿底面高程为-15.3米，码头前沿停泊水域宽86米。趸船泊位长56米，半直立式斜坡护岸长77.077米。回旋水域布置在泊位前方，长轴直径700米，短轴直径600米，底面高程-10.5米。近期设计年吞吐量为96万吨，其中集装箱为9万标箱、散杂货15万吨。

厦门市交通委员会于2005年11月15日以厦交建[2005]76号会议纪要批复东渡港区航道扩建工程建设规模为从主航道E点至东渡港区20#泊位，设计底标高-12.0m，其中E点至东渡港区16#泊位宽250m，按5万吨级集装箱船舶乘潮双向通航设计，兼顾不满载10万吨级集装箱船舶乘潮单向通航，18#至20#泊位航道宽度160m，按5万吨级集装箱船舶乘潮单向通航设计。东渡港区18#~19#泊位回旋水域扩建工程规模按满足10万吨级集装箱船舶调头使用要求设计，为长轴853m、短轴590m的椭圆形水域，设计底标高取航

道设计底标高-12.0m。船舶回旋水域与相邻的象屿12#~16#泊位船舶回旋水域和国贸20#~21#泊位船舶回旋水域连成一片，10万吨级集装箱船调头时可与相邻泊位共用部分水域。导助航设施按同等设计标准配备。

东渡港区19#泊位改建工程已按初设批复的规模建设，建成后的东渡港区19#泊位为一个5万吨级的多用途泊位，水工结构按靠泊10万吨级集装箱船舶建设，主体码头岸线长289.677米（不含滚装趸船岸线），码头前沿停泊水域宽度86米、底标高为-15.3米，回旋水域扩建后为长轴853m、短轴590m的椭圆形水域，为18#、19#泊位共用回旋水域，设计底标高取-12.0m（同扩建后的航道设计底标高）。码头吞吐能力达到初设批复的要求。本工程进出港口航道为东渡港区进港航道，设计底标高-12.0m，其中E点至东渡港区16#泊位宽250m，按5万吨级集装箱船舶乘潮双向通航设计，兼顾不满载10万吨级集装箱船舶乘潮单向通航，18#至20#泊位航道宽度160m，按5万吨级集装箱船舶乘潮单向通航设计。

19号泊改扩建工程：开工日期：2005年6月25日，竣工日期：2011年8月23日；

码头工程施工单位为中交三航局，具有水运工程特级施工资质，2005年3月签定施工合同；陆域工程综合管线改造工程施工单位为中海工程建设总局，具有水运工程一级施工资质，2011年3月签定施工合同。调头区扩建工程施工单位为广州航道局，2006年1月25日签定施工合同。

厦门港东渡港区19#泊位改建工程主要包括：码头水工工程、疏浚工程、陆域形成、道路与堆场、土建工程、供电照明、给排水及消防工程。

①码头工程

码头水工工程共划分为码头主体工程、滚装泊位工程、前方堆场工程、后方堆场工程、码头停泊水域及连接水域工程五个单位工程。

A、码头主体工程

厦门港东渡港区19#泊位主码头岸线长度289.677m，码头顶面设计标高为+7.50m（厦门理论最低潮位面，下同），码头前沿设计标高为-15.3m；水工主体为带卸荷板的重力式沉箱结构形式，按靠泊10万吨级集装箱船进行设计；停泊水域设计底标高为-15.3m。水工主体结构为预制980t沉箱、现浇C40砼胸墙。基槽挖泥51万m³，基床抛石72000 m³，棱体抛石47000m³，安装沉箱28件，安装卸荷板96块，现浇胸墙混凝土6870 m³，安装鼓型橡胶护舷22套、橡胶舷梯3座，安装1000kN系船柱12个，QU100钢轨644

m，前沿作业区码头面层的施工范围为主码头距前沿线30m，其结构形式为地基碾压、200mm级配碎石垫层、350mm厚6%的水泥稳定石屑、100mm厚的C60高强联锁块，总面积7068.89m²。

B、滚装泊位工程

滚装泊位北端紧接20#泊位，岸线长77.077m，为半直立半斜坡式结构。基础为10~100kg抛石基床，夯实整平后，直接现浇C40砼胸墙，共2402 m³。为防止钢引桥桥台沉降，钢引桥桥台采用冲孔灌注桩基础。码头面层结构形式为地基碾压、200mm级配碎石垫层、350mm厚6%的水泥稳定层、100mm厚的C60高强联锁块，总面积3365.67m²。滚装设施（1#、2#趸船及钢引桥）从18#泊位迁移安装形成新的滚装登陆点。

C、码头停泊水域及连接水域工程

码头停泊水域及连接水域工程挖泥总方量138万m³，停泊水域底标高-15.3m，连接水域底标高-10.0m。

D、前方堆场工程

前方堆场工程共24487.87m²，主要工程量为级配碎石层4900 m³、水泥稳定层8570.75 m³、高强度联锁块铺面24487.87 m²、检查井8座、给水阀门井6座、消防栓井5座、雨水口4座、电缆手孔井2座。

E、后方堆场工程

后方堆场工程共24098m²，主要工程量为：地基平整压实24098 m²，级配碎石层7229.4m³，水泥稳定层8438.3m³，高强度联锁块铺面24098 m²、排水管道657m、检查井23座、雨水井31座、通信线道113m、通信手孔井2座、供电管道183延米、电缆手孔井5座。

码头工程于2005年6月25日开工，码头主体工程、滚装泊位工程、码头停泊水域及连接水域工程、前方堆场工程于2006年12月30日完工，2007年3月5日通过质量核验，其中码头主体工程、滚装泊位工程、码头停泊水域及连接水域工程质量等级为优良，前方堆场工程质量等级合格。后方堆场工程于2007年6月12日完工，2007年10月17日通过质量核验，质量等级为优良。

工程位处原厦门港东渡港区二期19#泊位石湖山煤码头。原石湖山煤码头是一座2.5万吨级高桩梁板栈桥式煤炭散货码头，长270m，由码头和引桥两部分组成。水工主体结构组成大致为：桩+横梁+纵梁+预制面板+现浇面层。根据设计要求，位于港池内

的桩基拆除至港池底标高下2m即-17.3m（厦门理论最低潮面，下同），位于基槽内的桩基拆除至基槽底，需拆除的预应力砼方桩共479根。码头上部采用机械和爆破相结合的方案进行拆除施工，码头下部预应力砼方桩采用桩周松动爆破后起重船拔桩。先挖泥至设计标高后采用水下捆绑爆破切割的施工工艺。

码头基槽施工：码头基槽挖泥采用8 m³抓斗式挖泥船进行施工。

基床抛石、夯实

码头基床抛石采用水上民船进行装运，由定位船上的反铲配合抛填，按规范要求进行分层抛填，每分层厚度控制为2m，抛石基床顶面标高及宽度均满足设计要求。基床夯实方面，由于基槽挖泥分段短，为保证原有码头和已施工段的结构安全，采用锤夯方法施工：按每层2m分层夯实，锤夯纵横向均邻接压半夯并分两遍进行夯实，每锤的冲击能按120~150kJ/m²控制夯锤落距，相邻段基床夯实搭接长度2m。

基床整平

基床夯实后即进行基床整平，本工程的整平采用导轨刮道法施工，即在基床的整平范围内，沿纵向的两侧每隔5m安设混凝土小方块，方块上安设作为导轨用的钢轨，调整好钢轨标高后，由潜水员用二片石进行基床内粗平，测量人员进行粗平测量检验，达到要求后，潜水员用碎石进行基床细平，以保证基床整平符合设计要求及规范规定。

沉箱及卸荷板预制

沉箱，卸荷板构件在中交三航厦门分公司石湖山预制厂制作生产，该预制厂毗邻19#泊位，为施工安装等作业创造良好条件；沉箱采用一次性浇注工艺，墙体钢筋在底胎膜以外的绑扎架内一次成形，利用特制的“田字架”吊具架设在外模上；沉箱外模为桁架式整体钢模板，一次安装到顶；内模采用可调节框架式模板；内模的安装与砼浇注交替进行，一次浇注到顶，不留施工缝；砼浇注利用汽车泵泵送的施工输送工艺。

标准沉箱底宽10.00 m，长13.108 m，高16.5 m，单件重980t；沉箱内回填中粗砂和块石，沉箱上安装卸荷板，卸荷板长12.8 m，宽3.24 m，厚1.8 m，单件重185t。沉箱后标高0.9m以下回填中粗砂，0.9m以上为抛石棱体，其后为回填中粗砂；门机后轨采用轨枕道碴结构。

沉箱及卸荷板安装

沉箱在预制厂下水以后，由半潜驳运至现场安装，采用200T起重船安装。卸荷板采用方驳运输至施工现场，采用200T起重船安装。施工顺序为先拆除煤码头引桥及其

北面桩基，接着施工19#泊位北端滚装泊位及主码头北端26m主体工程，待施工完成至满足战备趸船安装条件后，将原18#北端滚装泊位拆除，迁移战备趸船至新建滚装泊位安装，再进行19#泊位南端主体施工，以延长18#泊位的部分岸线，增加其靠泊生产能力，致使形成了南北并进施工新码头，沉箱安装从南北两个方向进行，中间拆除旧码头的施工顺序。

胸墙浇注

胸墙共 25段，每段长 13.138（标准段），高4.55m，采用大型钢结构模板，一次浇注完成，采用商品混凝土，泵送入模的浇灌工艺。胸墙前沿线考虑了一定的预留位移量和沉降量，预留位移量根据沉箱的安装时间、沉箱后抛填和位移情况综合考虑，现场动态控制，一般为15~20cm。卸荷板安装面标高预留量按10~15cm控制，胸墙施工时其顶面标高预留沉降量按3~5cm控制。

棱体块石抛填

沉箱后回填砂到+0.9m并在+0.9~+1.2m的二片石施工后进行棱体抛填，胸墙后棱体抛石标高从+1.2m~+6.87m，采用陆上抛填的施工工艺，由自卸汽车装运块石，运至现场后直接卸于棱体上，再由反铲进行整平理坡。

混合倒滤层施工

混合倒滤层含沉箱后倒滤层和棱体后倒滤层。沉箱后倒滤层施工前，认真检查基床回淤情况，发现回淤影响质量时便采用清淤船进行淤泥清除，然后抛填二片石层和混合碎石滤层。棱体倒滤层施工前，先进行棱体理坡，经监理工程师对棱体进行验收合格后进行倒滤层作业，棱体后倒滤层采用陆上反铲进行抛理的施工工艺。

码头胸墙后面层施工

在完成棱体上混合倒滤层后，便根据施工进度要求进行面层施工，面层含20cm碎石层、35cm厚6%水泥石屑稳定层和连锁块层，碎石层采用装载机进行摊铺，然后采用25t振动压路机进行碾压密实；水泥石屑稳定层现场采用装载机进行拌和，运至现场后人工摊铺整平，再用25t振动压路机进行碾压至设计要求的密实度；连锁块采用机制，运至现场铺砌地点人工进行砌铺。

泊位水域挖泥工程

本工程挖泥数量为138万m³。停泊水域设计底标高为-15.3m，连接水域挖至-10.0m。（包括调头区-105m以上）疏浚工程

堆场工程

路基平整压实，采用拉线方法控制标高及坡度，由机械和人工配合整平。路基碾压采用25t振动压路机，并按规范要求碾压至满足设计压实度要求。级配碎石垫层施工严格按设计和规范要求进行，碎石选用符合规范要求的材料，根据试验级配进行现场机械拌和，利用装载机和人工相结合的方法摊铺，碾压采用25t振动压路机压至密实。水泥稳定层所用材料和配合比均符合设计要求和规范规定，稳定层采用装载机现场拌和，拌和物均匀、质量保证。稳定层碾压采用25t振动压路机压至无明显压痕并满足压实度要求，稳定层施工完后及时进行浇水养护。对于水泥稳定层厚度大于25cm，按规范要求分二层施工。底层施工碾压达到设计要求压实度后再进行上一层稳定层施工。铺面联锁块在现场附近预制，联锁块铺砌严格按其预制先后顺序分批分区进行，铺砌前对联锁块外观不符合质量要求的预先剔除，铺砌采用拉纵、横线进行控制，确保铺砌标高、平整度、砌缝及线条都达到设计和观感质量要求。联锁块铺砌采用橡胶锤敲击稳定，并及时采用细砂灌缝填实。联锁块全部铺完后，采用压路机不带振动碾压，使联锁块平整稳定，最后再将砌缝灌砂至饱满。给水阀门井、消防栓井、排水检查井、雨水口砌筑形状、厚度及砂浆质量均符合要求。

疏浚工程（调头区扩建工程）

厦门东渡港区18#~19#泊位调头区扩建工程是东渡航道扩建工程中的一个单位工程，是与东渡航道扩建工程一并实施的。18#~19#泊位调头区按满足10万吨级集装箱船舶调头使用要求设计，设计的18#~19#泊位船舶回旋水域为以点(N=24° 31' 37.6"，E=118° 04' 43.0"；即X=2713784.64，Y=457299.80)为中心的椭圆形水域，长轴853m、短轴590m。设计底标高取航道设计底标高-12.0m。船舶回旋水域与相邻的象屿12#~16#泊位船舶回旋水域和国贸20#~21#泊位船舶回旋水域连成一片，10万吨级集装箱船调头时可与相邻泊位共用部分水域。设计疏浚工程量为181.12万m³。调头区工程施工采用4500m³及18m³/斗抓斗挖泥船进行挖泥，边角及部分地段用8方抓斗挖泥船完成，炸礁施工则通过配备的移动式潜孔钻机完成爆破钻孔，爆破网孔间距根据岩石的风化程度和爆破厚度确定，采用塑料导爆管毫秒雷非电起爆系统，炸药采用乳化炸药，炸礁后用8方抓斗式挖泥船配以泥驳及拖轮进行清礁。18#-19#泊位船舶回旋水域工程疏浚工程量为811499.14 m³，炸、清礁工程量484.5 m³，疏浚土主要为2级土，即淤泥，有少量5级土（硬粘土）和8~9级土（松散~中密砂）。

陆域综合管线改造工程

陆域综合管线改造工程共划分为排水（污水回收）沟工程、雨水管道工程、消防、除尘及生活给水管道工程三个单位工程。

排水（污水回收）沟工程

排水（污水回收）沟工程主要工作量包括3500M钢筋砼排水明沟和159M排水箱涵（堆场路口位置采用），排水明沟（或排水箱涵）起点标高（底标高7.2M），排水坡度为1%，沿堆场四周布设，所有堆场排水（污水回收）沟汇集至港中路过路箱涵（底标高为6.0M）后接至后方污水处理厂，污水处理后作为除尘用水回用。

排水明沟（箱涵）沟内净宽为500MM，基础采用200MM碎石垫层、100MM厚C15垫层、250MM厚C30侧墙、底板现浇商品砼（箱涵顶板为250MM厚C30现浇商品砼），排水沟每10M或遇转角处设一宽2CM沉降缝，采用聚苯乙烯泡沫板填充，聚氨酯密封胶密封；盖板采用25MM钢板盖板或钢格板盖板，钢格板盖板及基座采用泉州坚美钢格板构件有限公司生产的热浸锌碳钢的钢格板及配套基座（预埋角钢）；钢格板的受力控制荷载为20T汽车满载行驶，预埋角钢基座的尺寸根据配套钢格板的相关要求设置；排水沟两侧回填按原设计路面结构恢复。

雨水管道工程

雨水管道工程主要功能为港区道路排水，工作量包括排水管3290米，排水检查井（ $\Phi 700 \sim \Phi 1250$ ）45座，雨水篦子80座。

雨水排水管道采用HDPE双壁波纹管胶圈承插连接，180°沙石基础。管道环刚度不低于8KN/M²。管道敷设前严格按设计要求进行基槽基础处理和标高控制，回填严格控制回填料压实度，路面结构按原设计恢复。雨水检查井采用国标砖砌圆形雨水检查井（02S515/19-23页），雨水口及雨水口篦子采用国标铸铁，雨水口与检查井的连接管管径均为DN200，坡度为1%。雨水口井圈顶面高程应比该处道路路面低30MM，并与附近路面顺接，以利排水。

消防、除尘及生活给水管道工程

消防、除尘及生活给水管道工程主要工作量包括3700M消防除尘给水管及785M生活给水管，洒水器45个，地下式消火栓15套（座），阀门19套（座），船舶供水栓6套。

供电照明工程

（1）供电工程：随着18#泊位的建成和19#泊位改造后工艺设备装机容量大幅增加，

用电负荷增加至13400KVA，原有的19#泊位1#变电站供电能力不能满足供电需要。本次改造在码头后方建设一个变电站，双回路同时供电，互为热备用，作为18#、19#泊位总的开闭所。变电站进线从海天35KV总降压提供二路10KV电源，电源电缆采用高压交联电缆（YJV22-10KV3*300），变电站设备由高压开关柜42柜，高压电容器柜6柜，直流柜2柜，800KVA干式变压器1台，低压开关柜8柜，高压母线桥2座及相关设备组成。主要用电设备由门机、动力配电箱、岸电箱、堆场照明用电等，其中门机供电电压为10KV，其他用电设备供电电压为380/220V。

（2）照明工程：在堆场设置35m照明铁塔作为堆场照明，每座35m铁塔配12套PF-1000高压钠灯，码头和堆场平均照度不小于20LX。

供电照明工程由港务集团下属的港电公司负责实施，其中高低压设备、电缆采购委托公务招标代理机构公开招标采购。工程于2008年3月建成投入使用。

厦门港东渡港区19#泊位改建工程决算造价为17529.14万元，本项目投资总概算为20722万元，实际投资17,529.14万元（不含征地补偿金13049.04万元），比概算减少3,192.86万元。

港池及调头区域需定期进行维护和疏浚，每年投入费用平均为250多万元。

18、19号泊位共拥有港区专用线2067米，

19#泊位位于东渡港区岸线的北段，南接18#泊位，北邻20#泊位。

本项目拟将19#泊位原有水工建筑物及配套工程拆除后，改建成一个5万t级多用途泊位，并将18#泊位北侧原有的趸船泊位搬迁至19#泊位北侧形成新的滚装登陆点，改建后的码头岸线长度约289.677m。考虑和18#泊位统一营运，码头结构考虑与18#泊位相同，均按靠泊10万吨级集装箱船进行设计，码头前沿停泊水域底高程取-15.3m。本项目回旋水域利用18#泊位回旋水域进行拓宽，作椭圆形布置，东渡航道扩建工程实施后，18#到19#泊位调头区长轴为853米，短轴590米，底标高为-12.0米。

港区主干道宽度为20m，次干道宽度为9m，本工程港区道路与18#泊位原有的25m宽港区主干道形成环形道路网。

本方案中港区陆域纵深380m~440m。码头后方依次布置前沿作业地带、散杂货堆场、预留堆场用地。

主要设计变更：

1、码头北端封口段减少一个丙型沉箱，利用四个185 t 小沉箱；

2、卸荷板由1块改为2块；

3、10#沉箱内的回填砂和块石改为浇注水下混凝土；

4、将滚装泊位施打砂桩，上部安装小实心方块的方案，改为挖除淤泥的半直立半斜坡堤方案，抛石层上直接浇注混凝土胸墙，在钢引桥墩台处增加 $\phi 1500\text{mm}$ 灌注桩；

5、取消码头后方施打塑料排水板+堆载预压的软基处理方案；

以上变更是为了加快施工速度的需要；在达到设计标准并不降低使用功能的前提下，根据施工图会审及各单位共同意见形成。

综合管网改造

主要是对18、19号泊位码头供水、煤堆场、码头除尘、冲洗用水及消防供水及堆场雨、污水处理、排放重新设计。

排水（污水回收）沟工程：3500m的排水明沟、159m的排水箱涵；

消防、除尘和生活给水管道：3700m的消防除尘给水管道、785m生活给水管、洒水器45个、地下式消火栓15座套、阀门19座套、船舶供水栓6套；

雨水管道工程：3290m雨水排水管、45座排水检查井、80座雨水篦；

3. 具体评估方法

房屋建筑物类固定资产的评估方法通常有比较法、收益法、成本法等评估方法。市场法适用于同类房地产交易实例较多的评估；收益法适用于有收益或有潜在收益的房地产评估；成本法适用于无市场依据或市场依据不充分而不宜采用市场法、收益法进行评估的情况下的房地产评估；

因此，本次评估根据评估目的和委估的建筑物类固定资产的特点，以持续使用为假设前提，用重置成本法进行评估。

所谓成本法：是指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：

评估值 = 建筑物重置成本全价 \times 成新率

建筑物重置成本包括：建安费用、前期费用、管理费用、资金成本、利润。

4. 评估测算过程

（1）重置全价的确定

建筑物重置成本包括：建安费用、前期费用、管理费用、资金成本、利润。

A、建安费用

对委估建筑物中有代表性的建筑物，采用指标系数调整法和类比法确定建安造价，其他建筑物根据类比方法确定建安造价。对于构筑物，比如码头水工结构主体、道路堆场等，主要是依据相应工程提供的工程量资料及评估基准日市场价格，计算建筑安装工程费。

B、配套费的确定

通常包括包括城市规划要求配套的道路、环保、人防、消防、给水、供电、雨污排水、邮电、围墙以及管沟等。根据估价对象实际状况取建安工程造价的16%。构筑物不再计算配套费。

C、前期费用

前期费用是建设单位按规定应向政府缴纳和工程建设中必须支出的各项费用，主要勘察设计费、工程建设监理费、招标代理服务费、环境评价费等。

房屋建筑物前期费用按建筑安装费的6.91%，白蚁防治费、墙体材料专项基金、散装水泥专项基金等，取11元/平方米。

1) 勘察设计费——根据国家计委、建设部“关于发布《工程勘察设计收费管理规定》的通知”（计价格（2002）10号），勘察设计费为全部工程建安费用的3.37%。

2) 工程建设监理费——根据国家发展改革委、建设部关于印发《建设工程监理与相关服务收费管理规定》的通知（发改价格（2007）670号）及工程的实际情况，本次评估取工程建设监理费为工程建安费用的2.5%。

3) 招投标代理费——根据《国家计委关于印发《招标代理服务收费管理暂行办法》的通知》（计价格（2002）1980号）及项目的实际情况，取建安费用的0.7%。

4) 环境评价费——根据国家计委、环保总局发布《环境影响咨询收费有关问题通知》（计价格（2002）125号）及工程的实际情况，本次造价咨询费取建安费用的0.34%。

5) 其他费用——包括白蚁防治费、墙体材料专项基金、散装水泥专项基金，取11元/平方米。

构筑物前期费用如下：

序号	名称	计算公式	费率	备注
1	项目前期工程费	(一)×费率	0.300%	计价格【1999】1283号
2	勘察设计费	(一)×费率	2.5200%	计价格（2002）10号
3	工程建设监理费	(一)×费率	1.8000%	发改价格（2007）670号
4	工程造价编制及审核	(一)×费率	0.8150%	闽价（2002）房457号文
5	工程招投标费	(一)×费率	0.0400%	发改价格（2011）534号文

6	环境影响评价费	(一)×费率	0.10%	
---	---------	--------	-------	--

D、管理费用

建设单位管理费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。

E、资金成本

即应计利息,计息期按正常建设工期,利率取评估基准日银行基建贷款利率、资金视为建设期内正常均匀投入,计息基础为建安费用、配套费、前期费用及管理费之和。

根据估价对象的规模及项目特点,结合目前同类开发项目的正常开发建设周期情况,投资利息率按同期中国人民银行公布的固定资产贷款利息率计算,公式如下:

$$I=V1*[(1+r)^{1/2}-1]$$

F、开发利润

开发利润指该类项目在正常条件下企业所能获得的平均利润,考虑行业平均利润率及该楼所处位置、用途,本次评估按建安费用、配套费、前期费用及管理费用之和的 10% 取其利润率。

(2) 成新率的确定

成新率反映评估对象的现行价值与其全新状态重置价值的比率。

建(构)筑物主要采用年限法和观察法综合判定成新率。

①使用年限法

使用年限法是根据委估建(构)筑物预计尚可使用年限与其总使用年限的比率确定成新率。其计算公式为:成新率=[1-(已使用年限/耐用年限)]×100%

②观察法

观察法是对评估建(构)筑物的实体各主要部位进行技术鉴定,并综合分析资产的设计、建造、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,判断被评估建(构)筑物的成新率,从而估算实体性贬值。

③综合成新率

$$\text{综合成新率}=\text{年限法成新率}\times 40\%+\text{观察法成新率}\times 60\%$$

④以下情况,采用合理分析的方法确定成新率:

A. 能够基本正常、安全使用的建(构)筑物,其成新率一般不应低于30%;

B. 如果现场勘察法和使用年限法分别计算出的成新率差距较大,分析原因后,凭

经验判断，取两者中相对合理的一种；

- C. 条件所限无法实施观察鉴定的项目，一般采用使用年限法确定成新率。
- D. 当建（构）筑物存在功能性贬值和经济性贬值时应估算其贬值率。

5. 评估案例

评估案例一：

A：湖里区寨上西路 213 号办公楼（固定资产—房屋建筑物评估明细表第 1 项）为企业的主要办公用房，权证编号：厦国土房证第 00900454 号。建于 1996 年 05 月，建筑面积 2247.38 平方米，共 5 层，层高 3 米，外墙贴瓷砖局部为玻璃幕墙。具体装修情况如下：地面铺地砖，天棚为塑料扣板吊顶，墙面为水泥涂料粉刷，实木门、铝合金窗、并配有一部电梯和步行梯。屋面防水、保温隔热，采用有组织排水，给排水、电、防护等设施齐全，外观质量较好。

(1) 建安费用

建安工程成本费指土建工程造价与安装工程造价，其中：土建工程包括基础工程、一般土建工程、装饰工程等，安装工程包括给排水工程、照明工程、通风工程等。评估对象建筑为多层钢混结构办公楼，建筑安装工程综合单方造价以近期建造同类建筑物的单方造价为基础，结合造价资料（竣工财务资料）及评估人员现场勘察情况，比照可比实例造价（来源于筑龙网），并根据评估对象建筑物基础、结构、层高、内外装饰等个别因素的实际造价情况，进行个别因素比较、综合分析测算，确定评估对象建安单价为 1857 元/平方米。单方造价调整详见下表：

修正项目	评估对象	工程实例	修正系数(±%)	修正说明
建筑面积	2247.38	2417.56	0	面积相近，不修正
价格日期	2017.06	2017.2	0	价格日期内变化不大，不做修正
结构	钢混	钢混	0	相同，不修正
层数	5 层	5 层	0	相近，不修正
层高	3 米	3 米	0	相同，不修正
基础	独立基础	独立基础	0	相同，不修正
门窗	实木门、铝合金窗	实木门、铝合金窗	0	相同，不修正
楼地面	缸砖	水泥涂料粉刷	12%	约占工程造价的 12%
内墙面	水泥涂料粉刷	水泥涂料粉刷	0	相同，不修正
外墙面	瓷砖	水泥涂料粉刷	5%	约占工程造价的 5%

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% 股东权益价值评估说明

天棚	塑料扣板吊顶	水泥涂料粉刷	18%	约占工程造价的 18%
屋面	保温隔热屋面（上人）	保温隔热屋面（上人）	0	相同，不修正
安装	正常水电设施安装	正常水电设施安装	0	相同，不修正
设备	正常水电设备、带电梯	正常水电设备、无电梯	15%	约占工程造价的 15%
单方造价	X	1238	50%	
修正后造价	1857(取整)			

(1) 配套费的确定

通常包括包括城市规划要求配套的道路，绿化、环保、人防、消防、给水、供电、雨污排水、邮电、围墙以及管沟等。根据估价对象实际状况取建安工程造价的16%。

则配套费用=1857×16%=297.12元/平方米。

(2) 前期及其他费用

前期费用是建设单位按规定应向政府缴纳和工程建设中必须支出的各项费用，主要勘察设计费、工程建设监理费、招标代理服务费、环境评价费等，按建筑安装费的 6.91%，白蚁防治费、墙体材料专项基金、散装水泥专项基金等，取 11 元/平方米。

①勘察设计费——根据国家计委、建设部“关于发布《工程勘察设计收费管理规定》的通知”（计价格（2002）10号），勘察设计费为全部工程建安费用的 3.37%。

②工程建设监理费——根据国家发展改革委、建设部关于印发《建设工程监理与相关服务收费管理规定》的通知（发改价格〔2007〕670号）及工程的实际情况，本次评估取工程建设监理费为工程建安费用的 2.5%。

③招投标代理费——根据《国家计委关于印发《招标代理服务收费管理暂行办法》的通知》（计价格（2002）1980号）及项目的实际情况，取建安费用的 0.7%。

④环境评价费——根据国家计委、环保总局发布《环境影响咨询收费有关问题通知》（计价格（2002）125号）及工程的实际情况，本次造价咨询费取建安费用的0.34%。

⑤其他费用——包括白蚁防治费、墙体材料专项基金、散装水泥专项基金，取 11 元/平方米。

则前期费用=（1857+297.12）×6.91%+11=159.85 元/平方米

(3) 管理费用

建设单位管理费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，根据工程的实际情况，本次按建安费用、配套费用、前期费用之和的 3% 计取，则管理费：

$$= (1857+297.12+159.85) \times 3\% = 69.42 \text{ 元/平方米。}$$

(4) 资金成本

即应计利息, 计息期按正常建设工期, 利率取评估基准日银行基建贷款利率、资金视为建设期内正常均匀投入, 计息基础为建安费用、配套费用、前期及其他费用、管理费之和。

根据估价对象的规模及项目特点, 结合目前同类开发项目的正常开发建设周期情况, 调查确定该项目的开发周期为一年, 投资利息率按同期中国人民银行公布的一年期固定资产贷款利息率 4.35% 计, 计算公式如下: $I=V1*[(1+r)^{1/2}-1]$

$$\text{则:利息} = (1857+297.12+159.85+69.42) \times [(1+4.35\%)^{1/2}-1] = 51.29 \text{ 元/平方米。}$$

(5) 开发利润

指该类项目在正常条件下企业所能获得的平均利润, 考虑行业平均利润率及该楼所处位置、用途, 本次评估房屋按建安费用、配套费用、前期费用及其他费用、管理费用之和的 10% 取其利润率, 则:

$$\text{开发利润} = (1857+297.12+159.85+69.42) \times 10\% = 238.34 \text{ 元/平方米。}$$

(6) 建筑物重置成本的确定

$$\text{重置成本} = (\text{建安费用} + \text{配套费用} + \text{前期及其他费用} + \text{管理费用} + \text{资金成本} + \text{利润}) \times \text{建筑}$$
$$\text{面积} = (1857+297.12+159.85+69.42+51.29+238.34) \times 2247.38$$

$$= 2673 \times 2247.38 = 6,007,247 \text{ 元}$$

(8) 建筑物成新率的确定

建筑物的贬值包括实体性贬值、功能性贬值和经济性贬值。评估人员通过现场勘察后, 对所评房屋建筑物参照不同工程结构进行分析比较, 结合现场观察, 对建筑物的地基基础、承重柱梁、墙体、楼面、屋盖、防水及地面面层、门窗、粉刷、水电配套设施等进行勘察记录, 同时考虑所评物业的内在质量外观形态、购造年限及平时维护保养和使用状况因素, 参照建筑物寿命使用年限据以确定成新率。

① 年限法

$$\text{成新率} = [1 - (\text{已使用年限} / \text{耐用年限})] \times 100\%$$

依据有关评估规范及建造设计说明, 该建筑物为钢混结构办公楼, 经济耐用年限为 60 年, 建筑物建于 1996 年 05 月, 至评估基准日已使用 21.08 年, 剩余使用年限 38.92 年, 土地至 2053 年 06 月 30 日止, 剩余使用年期 37 年, 根据《中华人民共和

《国城市房地产管理法》相关规定，本次评估按建筑物剩余使用年限 38.92 年：

年限成新率为： $38.92 / (21.08 + 38.92) \times 100\% = 65\%$ 。

② 分值法

现场打分法是通过现场勘察、结合建筑物的实际使用情况，一般按不同结构类型房屋根据其结构部分，装修部分、设备（水电）部份，现场打分得出的各数乘以其修正系数后累加得出成新率。成新率=结构部分合计得分×结构部分修正系数+装修部分合计得分×装修部分修正系数+设备部分合计得分×设备部分修正系数。成新率的评分修正系数为

结构类别	框架结构			混合结构			砖木结构			钢结构		
	结构	装修	设备 (水电)	结构	装修	设备 (水电)	结构	装修	设备 (水电)	结构	装修	设备 (水电)
修正系数	部分	部分	部分	部分	部分	部分	部分	部分	部分	部分	部分	部分
楼层	部分	部分	部分	部分	部分	部分	部分	部分	部分	部分	部分	部分
单层	0.85	0.1	0.05	0.7	0.2	0.1	0.8	0.15	0.05	0.85	0.10	0.05
二~三层	0.8	0.1	0.1	0.6	0.2	0.2	0.7	0.2	0.1	0.85	0.1	0.05
四~六层	0.75	0.12	0.13	0.65	0.2	0.15						
七层以上	0.8	0.1	0.1									

待估办公楼为 5 层钢混结构，各部分的分值如下：

结构部分：现场计分 66 分，经权重后为 49.5%

装修部分：现场计分 66 分，经权重后为 7.92%

设备（水电）部分：现场计分 66 分，经权重后为 8.58%

分值法成新率= $49.5\% + 7.92\% + 8.58\% = 66\%$ 。

③ 综合成新率

综合成新率=年限法成新率*0.4+分值成新率*0.6

= $65\% \times 0.4 + 66\% \times 0.6 = 66\%$ （取整）

(8) 评估净值的确定

评估净值=评估原值×综合成新率

= $6,007,247 \times 66\% = 3,964,783.00$ 元。

（其他房屋建筑物的评估结果详见固定资产——房屋建筑物评估明细表。）

案例二 19# 泊位（水工工程、软基处理）构筑物清查评估明细表序号 71

账面原值：73,623,425.87 元，账面净值：70,535,890.41 元；

(1) 基本概况

东渡 19#泊位位于东渡港区岸线的北段，19 号泊位码头是原煤码头拆除重建；泊位顶标高+7.5 米，泊位长 289.677 米，趸船泊位长 56 米，半直立式斜坡护岸长 77.077 米。建成后的东渡港区 19#泊位为一个 5 万吨级的多用途泊位，水工结构按靠泊 10 万吨级集装箱船舶建设。码头主体结构为重力式沉箱结构。码头顶面设计标高为 +7.50m，主要工程量：基槽挖泥 51 万 m³，基床抛石 72000 m³，棱体抛石 47000m³，安装沉箱 28 件，安装卸荷板 96 块，现浇胸墙混凝土 6870 m³，安装鼓型橡胶护舷 22 套、橡胶舷梯 3 座，安装 1000kN 系船柱 12 个，QU100 钢轨 644m，前沿作业区码头面层的施工范围为主码头距前沿线 30m，其结构形式为地基碾压、200mm 级配碎石垫层、350mm 厚 6% 的水泥稳定石屑、100mm 厚的 C60 高强联锁块，总面积 7068.89 m²。

本工程于2005年6月25日开工，于2006年12月30日完工，2007年3月5日通过质量核
验。

(2) 重置全价的确定

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》，并调到评估基准日市场价格水平，然后进行取费，得出该码头建筑安
装工程造价为104,562,122.30 元，计算结果如下：

序号	项目名称	单位	工程量	单价	合计
一、	基础（小计）	元			39,125,102.00
1	基槽挖泥	m ³	403113.77	39.06	24,186,826.00
2	抛填 10~100kg 块石基床（含夯实、整平）	m ³	65538.786	203.99	13,107,757.00
3	基床后二片石倒滤层	m ³	2877.631	141.31	425,889.00
4	基床后混合倒滤层	m ³	4892.016	117.32	576,915.00
5	基床前沿回填砂	m ³	23649	52.28	827,715.00
二、	墙身 1（小计）	元			29,866,334.00
1	预制沉箱 C35 砼	m ³	9347.47	828.68	7,383,960.00
2	预制沉箱钢筋制安	t	1695.898	5,525.45	6,370,567.00
3	沉箱安装（1000T 以内）	件	24	151,051.24	4,800,000.00
4	沉箱安装（500T 以内）	件	4	92,612.95	760,000.00
5	沉箱内填中粗砂	m ³	25750.305	40.96	1,416,267.00
6	沉箱内回填二片石	m ³	1392.017	92.46	48,721.00
7	沉箱内回填 10~100kg 块石	m ³	9273.77	110.57	1,854,754.00
8	倒滤井间填混合倒滤层	m ³	359.53	117.32	40,986.00
9	倒滤井间填二片石	m ³	1002.966	92.46	103,349.00

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% 股东权益价值评估说明

10	倒滤井间填 5~8cm 碎石	m ³	54.19	104.17	5,584.00
11	倒滤井间填 0.5~4cm 碎石	m ³	108.38	104.17	11,168.00
12	倒滤井间隔板	件	96	3,000.00	288,000.00
13	倒滤井间铺机织土工布 (500g/m ²)	m ²	1127.16	26.69	32,969.00
14	预制卸荷板、盖板 C35 砼	m ³	7154.12	591.22	3,752,476.00
15	预制卸荷板、盖板钢筋制安	t	574.015	5,525.45	2,156,262.00
16	预制卸荷板、盖板吊孔盒钢板制安	t	17.472	6,058.62	129,261.00
17	卸荷板、盖板安装 (500t 内)	件	48	10,292.27	712,010.00
三、	墙身 2、上部结构及码头设施 (小计)	元			10,955,530.00
1	现浇 C40 胸墙砼	m ³	7225.18	717.96	5,213,683.00
2	现浇 C40 护轮坎砼	m ³	27.34	1,014.39	28,124.00
3	现浇胸墙、护轮坎钢筋制安	t	191.417	5,258.73	669,190.00
4	护轮坎 1/4 镀锌钢管护角	t	1.453	7,398.19	10,750.00
5	轨道槽镀锌护边角钢制安	t	3.724	7,398.19	27,551.00
6	不锈钢电缆槽 (板厚 2mm)	t	2.377	17,800.00	95,080.00
7	预埋 GG100 镀锌钢管	m	1376.33	519.99	715,678.00
8	Φ 250 无缝钢管	m	116.98	320.00	37,434.00
9	电缆沟壁预埋钢板	t	0.21	7,398.19	1,554.00
10	人行阶梯护栏镀锌钢管	t	0.242	7,398.19	1,790.00
11	门机锚锭、车挡、防风预埋铁件制安	t	5.271	7,398.19	38,996.00
12	门机锚锭、车挡、防风预埋螺栓制安 (含螺母)	t	1.832	7,398.19	13,553.00
13	AA1000 鼓型橡胶护舷价值 (两鼓一板)	套	12	100,000.00	1,200,000.00
14	AA1000 鼓型橡胶护舷价值 (三鼓一板)	套	10	100,000.00	1,000,000.00
15	橡胶舷梯价值 (L=3000mm)	套	2	6,000.00	12,000.00
16	橡胶舷梯价值 (L=1800mm)	套	3	5,000.00	15,000.00
17	橡胶舷梯价值 (L=1500mm)	套	2	3,000.00	6,000.00
18	橡胶舷梯价值 (L=900mm)	套	1	2,200.00	2,200.00
19	安装 AA1000 鼓型橡胶护舷 (两鼓一板)	套	12	9,062.28	108,747.00
20	安装 AA1000 鼓型橡胶护舷 (三鼓一板)	套	10	13,205.17	132,052.00
21	安装橡胶舷梯	套	8	357.78	2,862.00
22	1000KN 系船柱购安	个	13	16,493.45	214,415.00
23	350KN 系船柱购安	个	6	5,516.81	33,101.00
24	QU100 钢轨购安	m	287.09	4,353.16	1,249,748.00
25	Φ 700 重型铸铁井盖井座购安	套	44	549.00	20,024.00
26	Φ 1300 钢筋砼排水管 (砼全包封)	m	58.42	833.00	48,664.00
27	Φ 1500 钢筋砼排水管 (砼全包封)	m	56.71	1,011.00	57,334.00
四、	滚装泊位护岸 (小计)	元			6,714,278.00
1	中粗砂垫层	m ³	1361.38	52.28	95,297.00
2	二片层垫层	m ³	445.456	114.33	56,364.00
3	抛填 10~100kg 块石	m ³	29223.3	131.27	4,714,303.00
4	现浇 C40 胸墙砼	m ³	2402.19	717.96	1,733,418.00
5	现浇胸墙钢筋制安	t	24.572	5,258.73	85,903.00

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% 股东权益价值评估说明

6	Φ 80 拉环制安 (20#钢)	t	2.368	5,258.73	8,278.00
7	撑杆、钢引桥座预埋件制安	t	2.8	7,398.19	20,715.00
五、	系缆墩、人行钢桥及车行钢桥桥台基础 (小计)	元			1,203,354.00
1	冲孔灌注桩成孔 (综合土层)	m	368.64	531.00	246,620.00
2	冲孔灌注桩成孔 (中微风化土层)	m	15	3,992.53	24,000.00
3	现浇Φ 1500mm 冲孔灌注桩 C30 砼	m ³	668.137	689.01	482,127.00
4	Φ 1500mm 冲孔灌注桩钢筋笼制安	t	128.893	5,636.05	450,607.00
六、	回填及面层 (主码头前沿 50 米及滚装泊位 前沿 20 米范围)	元			21,171,465.00
1	墙后回填砂	m ³	226821.3	40.96	7,938,746.00
2	10~100kg 块石棱体	m ³	42187.76	132.22	5,680,160.00
3	棱体后二片石倒滤层	m ³	6476.183	110.74	1,146,638.00
4	棱体后混合倒滤层	m ³	5401.687	87.99	799,857.00
5	基层压实 (块石棱体外)	m ²	7920.24	2.60	20,593.00
6	级配碎石垫层	m ³	2909.776	143.37	378,271.00
7	6%水泥石屑稳定层	m ³	5092.108	234.17	1,192,426.00
8	制安 C60 联锁块厚 10cm (含砂垫层 3cm)	m ²	14548.88	82.18	1,195,627.00
七、	门机后轨及块体	元	0		2,819,147.00
1	二片石垫层	m ³	610.26	114.33	77,216.00
2	碎石道渣	m ³	474.69	141.37	50,951.00
3	预制轨枕 C40 砼	m ³	85.75	726.28	52,715.00
4	预制轨枕钢筋制安	t	26.51	5,258.73	92,678.00
5	轨枕安装	根	500	9.70	4,950.00
6	轨道路侧石 (机锯花岗岩 150*350mm) 购安	m	469.434	39.33	18,463.00
7	块体基坑挖、填	m ³	3242.92	39.97	129,620.00
8	块体碎石垫层	m ³	218.4	143.37	28,392.00
9	块体 C10 素砼垫层	m ³	44.8	287.45	12,878.00
10	现浇防风、锚锭、顶升砼块体 C30	m ³	1129.3	962.34	787,446.00
11	防风、锚锭、顶升砼块体钢筋制安	t	31.48	5,258.73	110,053.00
12	镀锌护边角钢制安	t	1.463	7,398.19	10,824.00
13	锚锭、车挡、防风块体预埋铁件制安	t	4.039	7,398.19	29,881.00
14	锚锭、车挡、防风块体预埋螺栓制安 (含螺母)	t	1.536	7,398.19	11,364.00
15	QU100 钢轨购安	m	322	569.44	1,401,716.00
	合计				104,562,122.30

②前期费用和其他费用

前期费用和其他费用计算表

单位：元

序号	名称	计算公式	费率	费用	备注
一	工程造价	104,562,122.30			
二	前期费用及其他费用	1+2+3+4	5.575%	5,829,338.32	
1	项目前期工程费	(一)×费率	0.300%	313,686.37	计价格【1999】1283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% 股东权益价值评估说明

2	勘察设计费	(一)×费率	2.5200%	2,634,965.00	计价格(2002)10号
3	工程建设监理费	(一)×费率	1.8000%	1,882,118.00	发改价格(2007)670号
4	工程造价编制及审核	(一)×费率	0.8150%	852,181.00	闽价(2002)房457号文
5	工程招投标费	(一)×费率	0.0400%	41,825.00	发改价格(2011)534号文
6	环境影响评价费	(一)×费率	0.10%	104,562.12	

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=（104,562,122.30+5,829,338.32）×1.5%= 1,655,871.91 元；

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%。

$$\begin{aligned} \text{资金成本} &= (104,562,122.30 + 5,829,338.32 + 1,655,871.91) \times 4.75\% \times 2 \div 2 \\ &= 5,322,248.30 \text{ 元} \end{aligned}$$

⑤ 开发利润：委估对象主要系码头水工工程，是企业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益的。故其开发利润取零。

⑥ 重置全价

$$\begin{aligned} \text{重置成本} &= \text{建筑安装工程造价} + \text{前期及其他费用} + \text{管理费用} + \text{资金成本} + \text{开发利润} \\ &= 117,369,581.00 \text{ 元} \end{aligned}$$

(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：

$$\begin{aligned} \text{使用年限法成新率} &= \text{尚可使用年限} / (\text{尚可使用年限} + \text{已使用年限}) \times 100\% \\ &= 39.68 / (39.68 + 10.32) \times 100\% = 79.00\% \text{ 取整} \end{aligned}$$

② 观察法

通过现场勘察，评估人员认为：该码头已使用 8.82 年，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。现鉴定如下：

码头设施成新率鉴定表

部位	设施现状	标准分	评估分
基床	抛石基床承载力较好，现场勘察中没有不均匀沉降，有足够的承载力。	40	35
沉箱主体	整体强度较好，无开裂、偏移情况有足够的承载力。	40	35
码头面层	施工砼标号较高，维护控制较好，在勘察中发现局部表面裂缝，脱皮现象，能继续使用。	10	8
附属建筑	橡胶护舷磨损，护坎有露筋现象。	10	6
成新率	合计	100	84

③综合成新率

$$\begin{aligned} \text{码头综合成新率} &= \text{使用年限法成新率} \times 40\% + \text{观察法新率} \times 60\% \\ &= 79\% \times 40\% + 84\% \times 60\% = 82\% \quad (\text{取整}) \end{aligned}$$

(4) 评估值的确定

$$\begin{aligned} \text{评估值} &= \text{重置价值} \times \text{综合成新率} \\ &= 117,369,581.00 \times 82\% = 96,243,056.00 \quad (\text{元}) \end{aligned}$$

6. 评估结果及分析

固定资产——房屋建（构）筑物账面原值为 291,050,444.39 元，账面净值为 236,320,362.35 元，评估净值为 349,875,219.44 元，评估增值 113,554,857.09 元，增值率 48.05 %。评估增值原因主要系房屋建筑物建成年份距离基准日较长时间，材料价格和人工费相比原始取得成本增长较大、由于财务折旧年限与评估所用经济可使用年限的差异造成。

(二) 设备评估技术说明

1. 评估范围

设备类资产账面净值为 7,757.05 万元，包括机器设备、车辆及（办公）电子设备。

机器设备主要包括 40 吨门式起重机、挖掘机、装载机、抓斗等设备，购置时间在 2005 年至 2017 年之间。

车辆为公务用小轿车,车辆类型主要有欧宝轿车、别克商务车等,上述设备于 2006 年至 2013 年期间购置,截止评估基准日均正常使用。

电子设备主要为办公设备及辅助设备,包括空调、电脑、打印机、监控设备等;上述设备于 1995 年至 2017 年期间购置安装,截止评估基准日小部分设备报废、大部分设备正常使用。

2. 评估过程

(1) 清查核实

1) 为保证评估结果的准确性,根据企业设备资产的构成特点,指导该公司根据实际情况填写资产评估明细表,并以此作为评估的基础。

2) 针对资产评估明细表中不同的设备资产性质及特点,采取不同的清查核实方法进行现场勘察。做到不重不漏,并对设备的实际运行状况进行认真观察和记录。

3) 根据现场实地勘察结果,进一步完善评估明细表,要求做到“表”、“实”相符。

4) 关注本次评估范围内设备的产权问题,如:抽查重大设备的购置合同;查阅固定资产明细账及相关财务凭证,了解设备账面原值构成情况。

(2) 评定估算

根据评估目的确定价值类型、选择评估方法,开展市场询价工作,进行评定估算。

(3) 评估汇总

对设备类资产评估的初步结果进行分析汇总,对评估结果进行必要的调整、修改和完善。

(4) 撰写评估技术说明

依据评估报告指南的基本内容与格式,编制“设备评估技术说明”。

3. 评估方法

根据本次评估目的,按照持续使用原则,以市场价格为依据,结合委估设备的特点和收集资料情况,主要采用重置成本法进行评估。

评估值=重置全价×成新率

(1) 机器设备

①设备的重置全价，在设备购置价的基础上，考虑该设备达到正常使用状态下的各种费用(包括购置价、运杂费、安装调试费、工程建设其他费用和资金成本等)，计算公式如下：

重置全价=设备购置价(不含税)+运杂费(不含税)+安装调试费+工程建设其他费用+资金成本

购置价的确定：以市场及行业所了解的价格及价格趋势为依据，参考近期同类设备的合同价格确定；

运杂费的确定：根据设备生产销售企业与各设备使用单位的运距、设备体积大小(能否集装箱、散装)设备的重量、价值以及所用交通工具等因素视具体情况综合确定。

安装调试费的确定：首先查询专用设备的价格是否包含厂家上门免费的安装调试，如果不包含，则根据设备安装的复杂程度和技术要求高低，分别对不同专业性质的生产设备按不同行业规定的取费标准确定，或评估人员调查了解企业设备实际安装调试费用综合确定。对小型、无须安装的设备，不考虑安装调试费。

设备基础费的确定：评估人员参考不同专业性质的生产设备按不同行业规定的取费标准确定，或者调查了解企业设备实际设备基础费用水平确定。若设备基础费已经含在土建工程中，则在设备评估中不予考虑。

前期及其他费用的确定：参照国家、地方及行业有关收费规定，取前期费及其他费用如下：

序号	费用名称	取费基数	费率	取费依据
1	建设单位管理费	建安工程造价	0.85%	财建[2002]394号
2	勘察设计费	建安工程造价	3.38%	计价格[2002]10号
3	工程建设监理费	建安工程造价	1.69%	发改价格[2007]670号
4	招标代理服务	建安工程造价	0.09%	计价格[2002]1980号
5	环境评价费	建安工程造价	0.02%	计价格[2002]125号
6	可行性研究费	建安工程费	0.27%	计价格(1999)1283号
	合计		6.3%	

资金成本的确定：委估机器设备的筹建至投产，投其实际所需要的建设工期，以本次评估基准日贷款利率，资金成本按均匀投入计取。

资金成本=(设备购置价格+运杂费+安装调试费+前期费用+其他费用)*(1+贷款利率)^[工期(月)/12/2-1]

②成新率的确定:

理论成新率取决于实体性贬值、功能性贬值和经济性贬值,对三类贬值分析如下:

a、实体性贬值:

对于机器设备中的大型、关键设备,通过对设备使用状况的现场考察,查阅有关设备的运行状况、主要技术指标等资料,以及向有关工程技术人员、操作维护人员查询该设备的技术状况、大修次数、维修保养的情况,并考虑有关各类设备的实际使用年限的规定,以及该设备的已使用年限等因素,合理确定设备的综合成新率。此成新率=尚可使用年限÷(已使用年限+尚可使用年限)

b、功能性贬值:

功能性贬值:是指新技术的推广和运用,使企业原有资产与社会上普遍推广和运用的资产相比较,技术明显落后、性能降低、其价值也就相应减少。这种损耗称为资产的功能性损耗,也称功能性贬值。

机器设备的功能性贬值是由于技术进步的结果而引起的设备价值的贬值。它包括两个方面,即超额投资成本造成的功能性贬值和超额运营成本造成的功能性贬值。

评估人员在估计算机设备的功能性贬值前,应该对应经确定的重置成本和实体性贬值进行分析,看其是否已经扣除了功能性贬值的因素。如果已经扣除了功能性贬值就不要重复计算;如果未扣除功能性贬值,并且功能性贬值存在,则应采取相应的方法估算,不可漏评。事实上,采用价格指数法确定的设备重置成本中含有功能性贬值因素,采用功能价值法确定的设备重置成本已经扣除了功能性贬值;采用年限法确定的成新率,没有扣除功能性贬值因素;而采用修复费用法可能扣除了全部或部分功能性贬值。

在评估中,如果使用的是复原重置成本,则应考虑是否存在超额投资成本造成的功能性贬值,如果估算的重置成本是更新重置成本,实际就已经将被评估设备价值中所包含的超额投资成本部分剔除掉了,不存在功能性贬值了。

纳入评估范围的机器设备的重置价均采用现行出厂价格,属于更新重置成本无功能性贬值因素。

c、经济性贬值:经济性贬值,也称为外部损失,是指资产本身的外部影响造成的价值损失。主要表现为运营中的设备利用率下降,甚至闲置,并由此引起设备的运营收益减少。

经济性贬值，也称为外部损失，是指资产本身的外部影响造成的价值损失。主要表现为运营中的设备利用率下降，甚至闲置，并由此引起机器设备的运营收益减少。外部条件造成的经济性贬值可以源自国际，国内行业基础或地方。各种各样的外部因素影响潜在经济回报，因而，直接影响资产或物业的市场价值。

经济性贬值额主要根据产品销售困难、开工不足或停止生产形成资产闲置等因素确定。

d、分别计算理论成新率N1与现场勘察成新率N2，加权平均确定其成新率N，即：

$$N=N1*40\%+N2*60\%$$

(2) 电子设备

纳入评估范围内的电子设备主要为电脑、空调等办公电子设备及办公桌椅，采用重置成本法进行评估。

①重置成本的确定

电子设备价值量较小，考虑到电子设备大部分不需要安装(或安装由销售商负责)以及运输费用较低等特点，本次评估根据当地市场信息及网络报价等近期市场价格资料确定电子设备重置价格。

②成新率的确定

电子设备及办公家具工作环境较为稳定，采用年限法确定成新率。计算公式如下：
成新率=(1-实际已使用年限÷经济使用年限)×100%

(2) 运输车辆

1) 重置成本的确定

根据委估资产地区汽车交易市场现行销售价格，加上国家统一规定的车辆购置税以及地方收取的有关费用等项目来确定重置成本。车辆的重置成本由购置价、购置附加税、其他费用（如验车上牌费、手续费）等三部分构成。

①购置价：参照车辆所在地同类车型最新交易的市场价格（不含增值税）确定，对于部分已经停产的车辆，以同品牌性能相近的可替代车型的市场价格确定其购置价，其他费用依据地方车辆管理部门的合同收费标准水平确定。（根据财税〔2013〕37号文规定，增值税一般纳税人若新购买摩托车、汽车、游艇，取得的增值税专用发票的进项税额，可不再区分是否自用，均可抵扣进项税额。

②车辆购置税：根据 2001 年国务院第 294 号令《中华人民共和国车辆购置税暂行条例》的有关规定：车辆购置税应纳税额=计税价格×10%，纳税人购买自用车辆的计税价格应不包括增值税税款。故：车辆购置税=购置价/(1+17%)×10%。根据《关于减征 1.6 升及以下排量乘用车车辆购置税的通知》(财税[2016]136 号)规定，自 2017 年 1 月 1 日起至 2017 年 12 月 31 日，对购置 1.6 升及以下排量乘用车暂减按 7.5% 的税率征收车辆购置税。

③其他费用：主要为验车及上牌费用：厦门地区验车上牌费用为 500 元/辆。

重置成本 =购置价+ 车辆购置税（取购置价的 10%或 5%。）+其他费用

1.6L 以上：车辆购置税 =购置价×10%

1.6L 以下（包含 1.6L）：车辆购置税 =购置价×5%

厂内运输车辆不考虑车辆购置税；

2) 车辆成新率的评定

车辆的成新率以年限成新率、里程成新率并结合对车辆的使用状况的现场调查，并综合考虑实际技术状况、技术进步、设备负荷与利用率、维修保养状况等因素综合确定其成新率。

综合成新率=理论成新率×40%+技术状况成新率×60%

其中：理论成新率取里程成新率和年限成新率的孰低者

里程成新率=(规定行驶里程-已行驶里程)/规定行驶里程×100%

年限成新率=(经济耐用年限-已使用年限)/经济耐用年限×100%

4. 评估结果

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%，主要系评估基准日设备价格与设备原始购置价格变动以及财务折旧年限与评估所用经济可使用年限的差异所导致的增值。

5. 典型案例

【案例一】：评估明细表（机器设备明细表 序号 238）

设备名称：门座式起重机

规格型号：40T-37M

生产厂家：上海港益港口设备有限公司

购置日期：2015 年 10 月 31 日

启用日期：2015 年 10 月 31 日

账面原值：8,805,999.03 元

账面净值：7,877,015.43 元

(1) 设备概况

该设备于 2015 年 10 月投入使用，设备位于厦门港务集团石湖山码头内，主要用于材料的起吊、堆放等。设备使用情况正常，无明显损坏，维护情况较好。

40T-37M 门式起重机主要技术参数：

额定起重量：40T；	幅度：11m-37m
起升加速减速时间：满载 $\leq 2.5s$	16 吨荷载 $\leq 4.0s$
大车行走速度 $\geq 30m/min$	变幅速度 $\leq 50m/min$
基距 $\geq 12m$	最大轮压 $\leq 40T$

(2) 重置成本的计算

该设备重置全价由设备购置费、国内运杂费、安装调试费等部分构成。

该设备购置费经向上海港益港口设备有限公司询价基准日市场价为 1020 万元（该报价为含运杂费及安装调试费的价格，含 17% 增值税），构成重置成本还包括运杂费、安装调试费（设备报价包含运杂费、安装调试费的不予计算）、基础费用取 2%，前期费用取 6.3%（如下表所示），工期 2 年、两年期贷款年利率为 4.75% 按均匀投入计算。

重置成本=购置价（不含增值税）+运杂费+安装调试费+基础费用+前期费用+资金成本

设备报价包含运杂费、安装调试费，不再重复计算。

基础费用=购置价（含增值税）*2%=10,200,000*2%=204,000 元

前期费用=（购置价（含增值税）+运杂费+安装调试费+基础费用）*前期费用率
=（10,200,000+204,000）*6.3%=655,452.00 元

资金成本=（设备购置价格 + 运杂费 + 安装调试费 + 基础费用+前期费用）*（（1+贷款利率）[工期/2]-1）

=（10,200,000+204,000+655,452.00）*（（1+4.75%）^[2/2]-1）

$$= 525,323.97 \text{ 元}$$

则重置成本=购置价（不含增值税）+基础费用+运杂费+安装调试费+前期费用+资金成本

$$= (10,200,000/1.17+204,000+655,452.00+525,323.97)=10,102,725.00 \text{ 元}$$

（3）成新率的确定

根据上述分析，该委估设备不存在功能性贬值及经济性贬值，只存在实体性贬值。

目前设备运行状况完好。该项设备主要由主梁、吊臂、发动机以及轨道组成。现场工作环境整洁，整套设备定期做防腐防锈等维护保养作业，各部分装置运行平稳无异常。

依据有关评估规范，该设备经济使用年限为 20 年，设备于 2015 年 10 月启用，至评估基准日已使用 1.67 年，剩余使用年限 18.33 年，则年限成新率 $=18.33/20*100%=92%$

调查成新率见下表

	名称	权重①	现场观察情况	分部成新率②	综合成新率 ①*②
1	吊臂	0.2	运行维护状况良好，无异常状况	90	18
2	发动机	0.2	运行维护状况良好，无异常状况	92	18.2
3	主梁	0.3	运行维护状况良好，无异常状况	91	27.3
4	轨道	0.3	运行维护状况良好，无异常状况	88	26.4
	合计	1			90（取整）

综合成新率的计算：

综合成新率=调查成新率×权重(60%)+年限成新率×权重(40%)

$$=90\% \times 60\% + 92\% \times 40\% = 91\%$$

（4）评估值的确定

评估值=重置成本*综合成新率

$$=10,102,725.00 \times 91\% = 9,181,229.00 \text{ 元}$$

【案例二】：评估明细表（车辆评估明细表 序号 5）

（1）设备概况

名称：别克轿车；型号：君越 2.4L；牌照号码：闽 D515KE；

生产厂家：上海通用汽车有限公司；已行驶里程：67900 公里；

购入日期：2010 年 8 月 1 日；启用日期：2010 年 8 月 1 日；

技术参数：

排量：2.4L 车长度(mm)：5000 车宽度(mm)：1858 车高度(mm)：1497 轴距(mm)：2837 座位排列：双排 整车重量(KG)：1695 最大功率(kW)：125KW

(2) 重置成本的确定

车辆的重置全价由车辆购置价(不含税价格)、车辆购置附加税和新车上户牌照手续费等合理费用构成。重置全价=购置价(不含税)+ 车辆购置税(购置价为基础计算)+新车上户牌照手续费

1) 购置价(不含税)：经厦门市汽车经销商咨询，轿车的基准日市场销售价格为 225,900.00 元(含增值税)

2) 车辆购置附加税：车辆排量为 2.4L, 故取购置价的 10%；

3) 新车上户牌照手续费及其它合理费用合计约 500 元

4) 该车的重置全价

重置全价=225,900/1.17+225,900/1.17×10%+500=212,900.00 元

(3) 成新率的确定

①理论成新率的确定：结合商务部、发改委、公安部、环境保护部令 2012 年第 12 号 《机动车强制报废标准规定》的有关规定，按以下方法分别确定使用年限成新率和行驶里程成新率，取其较小者为该车的成新率，即

使用年限成新率=(1-已使用年限/规定使用年限)×100%

行驶里程成新率=(1-已行驶里程/规定行驶里程)×100%

成新率=Min(使用年限成新率, 行驶里程成新率)

a、年限法成新率

年限成新率=(1-已使用年限÷规定使用年限)×100%

该车经济使用年限为 15 年，2010 年 8 月投入使用，至评估基准日已使用 6.83 年，则：年限成新率=(1-6.83÷15)×100%=54% (取整)

b、行驶里程成新率

行驶里程成新率=(1-已行驶里程÷规定行驶里程)×100%

该车已行驶里程为 67900 公里，取安全行驶里程为 60 万公里，则：

行驶里程成新率 = $(1 - 67900 \div 600,000) \times 100\% = 89\%$ (取整)

c、理论成新率确定采用年限成新率和里程成新率孰低的原则确定，二者取其低成新率为车辆评估成新率。即取行驶里程成新率为车辆的理论成新率为 54%

② 现场勘察成新率

经评估人员现场对该设备的察看，并向设备使用人员和管理人员了解情况，该车技术状况及使用情况一般，现场调查情况如下：

序号	组成部分	技术状态	标准分	鉴定分
1	发动机、离合器总成	汽缸压力符合标准，不露油，燃油量在正常范围内，发动机点火系统反应迅速。	33	17
2	前桥总成	前桥系统转向操作轻便灵活、准确，助力泵工作正常。	7	4
3	后桥总成	工作正常，无工作升温、油气泄露等状况。	10	5
4	变速箱总成	变速箱在运转中，齿轮没有脱档、跳档现象，没有异常声音。变速杆没有抖动，操作灵活。	15	8
5	车架总成	连接件无松动，车架无变形，各焊口无裂纹和损伤。	14	7
6	车身总成	车辆装饰良好，内饰干净整洁。	13	6
7	轮胎	有较轻微的磨损。	5	2
8	其他	制动管不漏气，电源点火、信号照明正常。	3	1
	合计		100	50

③ 综合成新率的确定采用取使用里程成新率权重为 40%，现场勘察成新率权重为 60%，综合确定该车的综合成新率。则综合成新率 = $54\% \times 40\% + 50\% \times 60\% = 52\%$ (取整)

(4) 评估值的确定

评估值 = 重置成本 \times 成新率 = $212,900 \times 52\% = 110,708.00$ 元 (取整)

【案例三】：评估明细表 (电子设备评估明细表 序号 726)

(1) 设备概况

设备名称：A3 黑白复合机

型号：2060CPS

品牌：厦门万翔网络商务有限公司

购置日期：2016 年 8 月 31 日

技术参数：产品类型：数码复合机；颜色类型：黑白；最大原稿尺寸：A3；复印分辨率：600 \times 600dpi；速度类型：中速；复印速度：25cpm；主机尺寸：596 \times 640 \times 1114.5mm；重量：65.1kg。

① 重置价确定：

通过网上询价，该型号复合机基准日含税价格为人民币 13,800.00 元。由于该设备安装调试简单，故重置成本可取为 $13,800/1.17=11,794.87$ （元）。

② 成新率的确定

该设备于 2016 年 8 月 31 日开始启用，到评估基准日已使用 0.8 年，预期经济寿命 5 年。

$$\text{年限成新率} = (5 - 0.8) / 5 * 100\% = 85\% \text{（取整）}$$

通过评估人员现场观察，该复合机外观良好，设备使用及维护保养良好，评估人员认为该复合机实际成新率与理论成新率基本一致，则以理论成新率作为该复合机的综合成新率，由此确定该复合机的综合成新率为 85%。

③ 评估值的确定

$$\text{评估值} = \text{重置全价} \times \text{成新率} = 11,794.87 \times 85\% = 10,025.64 \text{元（取整）}$$

四、在建工程评估技术说明

在建工程的账面价值 1,396,297.61 元，主要为石湖山码头 C 场搭建钢构大棚工程、19#泊位铁路专用线砟枕木更换工程费用。

评估人员通过现场勘查，了解在建工程的形象进度，按现行建筑、安装工程定额标准对在建工程中发生的各项工程支出进行核实，同时了解付款进度情况，并对本在建工程所耗用的主要工程物资的市场价格进行了调查，认为其账面支出金额较为合理、依据较为充分，支出比例与工程的完工形象进度基本一致，且开工时间离评估基准日半年以内，本次以审计后账面值作为评估值。则：

在建工程-土建工程的账面值为 1,396,297.61 元，评估值为 1,396,297.61 元。

五、土地使用权评估技术说明

（一）评估范围

纳入本次评估范围的无形资产——土地使用权共 2 宗，土地面积为 235,193.14 平方米，原始入账价值为 130,482,123.06 元，账面价值为 99,113,294.07 元。

（二）土地概况

被评估企业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。

纳入评估范围内的土地使用权 2 宗，面积合计为 235,193.14 平方米，截止评估基准日，均已办理权证，证载权利人为厦门港务集团石湖山码头有限公司。

（三）估价原则

地价是由其效用、相对稀缺性及有效需求三者相互作用影响所形成的，而这些因素又经常处于变动之中，土地估价必须要对此做细致分析并准确判断其变动趋向，了解土地价格组成的各项因素及各因素之间的相互作用，才能做出正确的估价。我们在本次估价过程中，根据地价评估技术规程及估价对象的具体情况在遵循公正、客观、科学的基本原则前提下，具体依据如下原则。

1. 合法原则

土地估价工作的开展必须符合国家规定的法律、法规。现行的主要法律、法规有：《中华人民共和国土地管理法》、《中华人民共和国城市房地产管理法》、《中华人民共和国城市规划法》、《中华人民共和国城镇国有土地使用权出让和转让暂行条例》、《中华人民共和国担保法》。同时也要符合国家颁布的《城镇土地估价规程》及其他有关的法规政策。

2. 最有效使用原则

由于土地具有用途的多样性，不同的利用方式能为权利人带来不同的收益量，且土地权利人都期望从其所占有的土地获得更多的利益，并以能满足这一目的为确定土地利用方式有依据。所以土地价格是以该土地效用作最有效发挥为前提的。

3. 替代原则

根据市场运行规律，在同一商品市场中，商品或提供服务的效用相同或大致相似时，价格最低者吸引最大需求，即有两个或两个以上互有替代性的商品或服务同时存在时，商品或服务的价格是经过相互影响与比较后才决定的。土地价格也遵循替代规律，具有相同使用价值，有替代可能的土地之间，会相互影响和竞争，使价格相

互牵制而趋于一致。

4. 综合分析原则

土地价格是由其用途、相对稀缺性及有效需求三者相互作用、相互影响所形成的。而这些因素又经常处于变动之中，土地估价必须要对此做细致分析并正确判断其变动趋势，了解价格组成的各项因素及各因素之间的相互作用，才能做出正确的估价。

5. 多种估价方法相结合原则

由于土地价格的评估涉及范围广，牵涉因素多，比较复杂，一种估价方法估算出的地价有时不能客观科学地反映宗地地价水平，只有几种估价方法相结合，相互比较才能得出比较客观、科学、准确的地价。

6. 估价时点原则

房地产在不同时点的价格是不一致的，因为受到市场景气状况、物质实体使用年限、经济使用年限、功能的过时减价等因素的影响，因此一宗房地产的市场价值必须明确在哪一个时点的价值。

(四) 地价定义：

根据地价评估的技术规程和本项目的具体要求，本次评估的价格是指评估对象在评估基准日 2017 年 06 月 30 日，宗地实际用途为工业，评估设定用途为工业用地，评估土地使用年限设定为 50 年，宗地实际开发程度为红线外“五通一平”（即通路、通上水、通下水、通电、通讯及场地平整）及红线内“五通一平”（即通路、通上水、通下水、通电、通讯及场地平整），评估设定土地开发程度为宗地红线外“五通”及红线内“一平”，使用权类型以出让形式取得。满足本报告评估假设及限制条件下的土地使用权价格。

(五) 评估方法

根据《资产评估准则—不动产》，评估的基本方法有：成本法、市场法和收益法，由这三种基本评估方法所派生的其他评估方法有：基准地价修正法、假设开发法等。纳入本次评估范围的宗地为企业自用为主的多用途兼滚装功能泊位用地，待估宗所在区域内无类似宗地成交案例，无法使用市场法进行评估；考虑到估价对象的宗地处于基准地价覆盖区域，有完善的基准地价修正体系，且区域内相同用途的宗地大多按基准地价有偿出让方式取得，因此可采用基准地价修正法作为评估的一种方法；被估宗地原属于填海造地，并且估价人员掌握大量同类型土地开发成本费用资料，因此可采

用成本法作为本次评估的另一种估算方法。

所谓成本法评估地价，是求取其重新开发成本，即在评估基准日重新开发土地的
必要支出。基本公式为：

土地价值=待开发土地取得费用+土地开发费用+管理费用+投资利息+开发利润

所谓基准地价系数修正法，就是在求取一宗待估宗地价格时，根据当地政府公
布的基准地价，参照与待估宗地相同土地级别或均质区域内该类用地地价标准和各种
修正因素说明表，根据两者在区域条件、个别条件、市场行情、容积率、微观区位条
件等，确定修正系数，修正基准地价从而得出估价对象地价的一种方法。其基本公式为：

宗地地价= $V1b \times K1 \times K2 \times K3 \times (1 \pm \sum K) + F$ 式中：

V1b—宗地所在土地级别对应的基准地价

K1—期日修正系数；

K2—年期修正系数

K3—容积率修正系数；

$\sum K$ —影响地价区域因素及个别因素修正系数之和

F—土地开发程度修正

（五）评估案例

宗地 1、宗地 2，评估明细表第 1 项、第 2 项

宗地 1：位于湖里区寨上西路 209 号，大致呈矩形，宗地东至道路，西至厦门西
港，南至厦门港务海亿码头有限公司，北至厦门国贸集团股份有限公司。至估价时点，
委估宗地上建有多幢建筑物，土地已得到充分利用，未有闲置土地。

宗地 2：位于湖里区寨上西路 203 号，大致呈矩形，宗地东至寨上西路，西至道
路，南至道路，北至厦门市政工程公司。至估价时点，委估宗地上建有多幢建筑物，
土地已得到充分利用，未有闲置土地。

（一）基准地价评估测算过程

1、基准地价的确定

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》，一、基准地价内涵：1、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。2、本表格中的价格为法定最高年限，居住、办公、酒店用地在容积率为 3 时的楼面价格，商业用地在一层为标准层时的楼面价格，营利性医疗教育用地在容积率为 2 时的楼面价格，软件及研发、工业用地、经营性公用设施产业用地的地面价格。3、法定最高年限：居住 70 年，商业 40 年，酒店 40 年，工业 50 年、办公 40 年、营利性医疗教育用地 40 年、经营性公用设施产业用地 40 年、软件及研发用地 40 年。

委估宗地的基准地价为湖里区工业用地，基准地价为 1000 元/平方米。

2、计算过程如下：

(1) 期日修正 K1：

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。

(2) 年期修正 K2：

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：

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 = $(1 - 1 / (1 + 6.42\%)^{36.02}) / (1 - 1 / (1 + 6.42\%)^{50}) = 0.9353$

(3) 确定容积率修正系数 K3：

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。

(4) 确定宗地的区域及个别因素修正系数 K4

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。

工业用地地价因素修正系数说明表：表一

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

工业用地地价影响因素修正系数表：表二

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

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% 股东权益价值评估说明

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。（详见表三）

待估宗地地价影响因素说明、优劣程度及修正系数表：表三

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 K5

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

$$\text{宗地单价} = 1000 \times 1.00 \times 0.9353 \times 1 \times (1-5\%) + 456.64 \approx 1346 \text{ 元/m}^2$$

(二) 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）×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。

$$\begin{aligned} \text{开发利润} &= (\text{土地取得费} + \text{土地开发费}) \times \text{利润率} \\ &= (748.5 + 569.54) \times 10\% = 131.804 \text{ 元/平方米} \end{aligned}$$

6、剩余使用年限修正系数

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：

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：

$$\text{土地还原利率} = 3.42\% + 3\% = 6.42\%$$

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表：表三

周围道路状况	一般	0
道路对外连接状况	较差	-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	较差	-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

8、土地评估单价

土地评估单价=（土地取得成本+土地开发成本+管理费用+投资利息+开发利润）
× 剩余使用年限修正系数 × 个别因素修正
= (748.5+569.54+19.77+100.79+131.804) × 0.9353 × 0.95=1395 元/平方米（取整）

（三）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	1346	50%
成本法	1395	50%
估价结果	1370	

评估值=土地面积×土地单价

= 235,193.14 平方米×1370 元/平方米= 322,214,601.80 元（取整）

（七）评估结果

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%。

六、递延所得税资产评估技术说明

递延所得税资产账面价值 285,389.43 元，形成原因为企业按照可抵扣暂时性差异与适用所得税税率计算的结果，确认的递延所得税资产。评估人员就差异产生的原因、形成过程进行调查和了解，核实该差异在确定未来收回资产或清偿负债期间的应纳税所得额时，是否将导致产生可抵扣金额，核实核算的金额是否符合企业会计制度及税法相关规定。在核实递延所得税资产真实、完整的前提下，按尚待税前确认的损失金额和基准日适用所得税率确定递延所得税资产评估值。

递延所得税资产评估值为 229,361.60 元。

七、其他非流动资产评估技术说明

其他非流动资产账面值为 245,943.81 元，系预付设备款，经核实以审计后账面值作为其评估值。其他非流动资产的评估值为 245,943.81 元。

八、负债评估技术说明

纳入本次评估的负债项目包括：短期借款、应付账款、预收账款、应付职工薪酬、应交税费、应付利息、应付股利、其他应付款、一年内到期的非流动负债、长期借款。各项负债在核实的基础上以核实确认后的账面值作为评估值。适当考虑是否存在不需支付的金额；金额较大的已发函询证，并根据回函情况判断分析确定评估值。本次评估负债账面值 865,533,372.24 元，评估值 865,533,372.24 元。

（一）短期借款的评估

短期借款账面值 50,000,000.00 元，系向工商银行湖里支行借入，其中借款金额为 30,000,000.00 元的借款期限为 2016 年 9 月 12 日至 2017 年 9 月 11 日，借款金额为 20,000,000.00 元的借款期限为 2016 年 10 月 31 日至 2017 年 10 月 30 日。评估人员核对了明细账与总账的一致性，审核了相关的借款合同、借款利息支付凭证等文件，对短期借款的真实性进行了验证，确认该项债务属实，为今后实际承担和支付的债务。短期借款评估值为 50,000,000.00 元。

（二）应付账款的评估

应付账款账面值 129,660,115.46 元，主要为应付厦门港务控股集团有限公司 19# 泊位资产使用费、应付工程款等。评估人员核实了企业账面金额和有关会计凭证，了解和分析了该项负债的发生原因和清偿情况，经核实应付账款评估值为 129,660,115.46 元。

（三）预收账款的评估

预收账款账面值 228,634.94 元，主要预收港口费，评估人员核实了企业账面金额和有关会计凭证，了解和分析了该项负债的发生原因和清偿情况，经核实后预收账款评估值为 228,634.94 元。

（四）应付职工薪酬的评估

应付职工薪酬主要是应付工资，账面价值 6,915,326.77 元，评估人员核实了企

业账面金额，抽查了相关会计凭证，并向相关人员了解公司工资管理制度、工资计提发放的相关情况，经核实应付职工薪酬评估值为 6,915,326.77 元。

（五）应交税费的评估

应交税费账面值 6,472,566.10 元，主要为应交企业所得税、城建税、增值税等。

对于应交税费，评估人员取得了公司近期的纳税申报文件、抽查了相关的会计凭证、向相关人员了解了公司税收的相关情况，经核实后以审计后账面值为评估值。应交税费评估值为 6,472,566.10 元。

（六）应付利息的评估

应付利息账面值 137,026.39 元，评估人员核对了明细账与总账的一致性，审核相关的借款合同、借款利息支付凭证等文件，对应付利息的真实性进行了验证，确认该债务属实，为今后实际承担和支付的债务。应付利息的评估值为 137,026.39 元。

（七）应付股利的评估

应付股利账面值 416,526,691.03 元，系应付厦门港务控股集团有限公司和厦门港务集团和平旅游客运有限公司 2013 年-2016 年度利润。评估人员对应付股利的真实性进行了验证，确认该项债务属实，为今后实际承担和支付的债务。应付股利评估值为 416,526,691.03 元。

（八）其他应付款的评估

其他应付款账面值 213,593,011.55 元，主要为往来款、保证金等。评估人员核实了企业账面金额和有关会计凭证，了解和分析了该项负债的发生原因和清偿情况，经确认其他应付款评估值为 213,593,011.55 元。

（九）一年内到期的非流动负债的评估

一年内到期的非流动负债账面值 28,000,000.00 元，全部为一年内到期的长期借款。评估人员核对了明细账与总账的一致性，审核了相关的借款合同、借款利息支付凭证等文件，对一年内到期的非流动负债的真实性进行了验证，确认该项债务属实，为今后实际承担和支付的债务。一年内到期的非流动负债评估值为 28,000,000.00 元。

（十）长期借款的评估

长期借款账面值 14,000,000.00 元，评估人员核对了明细账与总账的一致性，审核了相关的借款合同、借款利息支付凭证等文件，对长期借款的真实性进行了验证，确认该项债务属实，为今后实际承担和支付的债务。长期借款评估值为 14,000,000.00 元。

第五部分. 收益法评估技术说明

一、评估对象

本次收益法评估对象为厦门港务集团石湖山码头有限公司的股东全部权益价值。

二、收益法应用前提及选择的理由和依据

(一) 收益法的定义、原理：

收益法是指将被评估企业的预期未来收益依一定折现率资本化或折成现值以确定其价值的评估方法。收益法以决定企业内在价值的根本依据——未来盈利能力为基础评价企业价值，反应了企业对于所有者具有价值的本质方面。

(二) 收益法的应用前提：

收益法是指通过将企业预期收益资本化或折现以确定评估对象价值的评估思路。运用收益法进行评估需具备以下三个前提条件：

1. 评估对象的预期收益可以预测并可以用货币衡量；
2. 获得预期收益所承担的风险可以预测并可用货币衡量；
3. 评估对象预期获利年限可以预测。
4. 本次收益法评估的历史数据及未来预测数据均采用合并口径进行。

(三) 收益法选择的理由、依据：

本次评估中，对能否采用收益法进行估算，评估人员从企业总体情况、本次评估目的和企业前几年财务报表分析等三个方面对其进行了分析判断：

根据我们对被评估单位经营现状、经营计划及发展规划的了解，以及对其所依托的相关行业、市场的研究分析，我们认为该公司在同行业中具有竞争力，在未来时期里具有可预期的持续经营能力和盈利能力，具备采用收益法评估的条件。

三、预测的假设条件

收益预测是整体资产评估的基础，而任何预测都是在一定假设条件下进行的，对企业未来收益的预测建立在下列条件下：

1. 收益法通用假设

- (1) 国家现行的有关法律、法规及政策，国家宏观经济形势无重大变化；
- (2) 假设公司的经营者是负责的，且公司管理层有能力担当其职务；
- (3) 除非另有说明，假设公司完全遵守所有有关的法律和法规；
- (4) 假设公司未来将采取的会计政策和评估基准日时所采用的会计政策在重要方面

基本一致；

(5) 假设公司在现有的管理方式和管理水平的基础上，经营范围、方式与现时方向保持一致；

(6) 有关利率、汇率、赋税基准及税率，政策性征收费用等不发生重大变化；

(7) 无其他人力不可抗拒因素及不可预见因素对企业造成重大不利影响。

2. 收益法特殊假设

(1) 被评估单位生产、经营的产品、提供的服务符合国家的产业政策，各种经营活动合法，并在未来可预见的时间内不会发生重大变化。

(2) 本次评估中对被评估单位未来现金流量的预测，建立在经企业管理层批准的最近财务预算或者预测数据之上。

(3) 本次评估中对被评估单位未来现金流量的预测是基于被评估单位现有管理模式下可能实现的收益。

(4) 本次评估的未来预测是基于现有的市场情况对未来的一个合理的预测，不考虑今后市场发生目前不可预测的重大变化和波动。如政治动乱、经济危机、恶性通货膨胀等。评估人员根据资产评估的要求，认定这些前提条件在评估基准日时成立，当未来经济环境发生较大变化时，评估人员将不承担由于前提条件改变而推导出不同评估结果的责任。

四、宏观经济及行业状况分析

(一) 国际宏观经济分析

美国经济景气程度较上个季度下滑，但仍处于较高水平。2017 年二季度美国 ISM 制造业采购经理人指数 (PMI) 均值为 55.8，比 1 季度 57.0 的高位有所回落，但仍然处于相对高位。2 季度非制造业 PMI 57.3，仍处于高位。2 季度美国失业率围绕 4.3%~4.4% 小幅波动，已经低于长期历史均值，每月平均新增非农就业人数 19.4 万人，继续改善的空间将逐渐缩小。

从支出角度看，消费回落，投资好转。3~5 月零售额环比增速分别为 0.1%、0.4% 和 -0.3%，其中 4~5 月汽车销售量折年率均值为 1670 万量 (折年率)，比 1 季度均值回落 3%，回落比较明显。企业投资走出低谷。2017 年 1 季度企业投资 (包括建筑、设备与无形资产) 对 GDP 的贡献达到 1.7 个百分点，创造近 5 年来的季度高位，摆脱了 2015~2016 年企业投资低迷的状态。5 月资本品订单金额同比增长 5%，保持温和缓

慢增长。根据商务圆桌会议的调查，2017 年二季度有 43% 的企业预计增加投资，该比例虽然比 1 季度的 46% 略有回落，但仍然处于相对高位。从资本品订单和投资预期来看，企业投资仍保持向上动力，随着劳动力市场的收紧，企业用资本代替劳动的动机也有所增强，会带动企业投资。2017 年 2~5 月美国新开工房屋数量环比增速分别为 -7.7%、-2.8% 和 -5.5%，连续 3 个月出现负增长，但是 5 月存量房从登记出售到签约售出的平均时长仅为 27 天，再次刷新 2011 年以来最低，市场上 55% 的成屋都能在一个月之内售出，市场销售较为旺盛。

通胀率有所回落。从 3 月开始美国通货膨胀连续回落，4~5 月整体 CPI 同比增速分别为 2.2% 和 1.9%，核心 CPI 则为 1.9% 和 1.7%。近期国际大宗商品价格回落带动整体 CPI 增速下降，并对核心 CPI 产生作用。此外，部分电信供应商下调手机服务费、处方药价格降低也带动核心 CPI 增速下降。美联储再次加息。美联储 6 月 14 日宣布加息 25 个基点，将联邦基金利率目标区间上调到 1% 至 1.25% 的水平，这是美联储年内第二次加息。投资者对本次加息的预期较为充分，因此市场波动不大。尽管实体经济增速较慢，通货膨胀率有所回落，但考虑到失业率已经较低，而且资产价格有膨胀趋势，因此美联储将继续有步骤地收紧货币政策，包括利率正常化和收缩资产负债表。

特朗普政府的立法进展缓慢。在年初废除奥巴马医疗法案的努力受挫之后，国会共和党人正在努力发起第二次立法尝试，但目前进展缓慢。2017 年 4 月财政部公布特朗普的税制改革倡议，提出各种大力度的减税举措，但框架式的政策倡议转化为具体法案仍需要漫长历程。此外国债上限、2018 财年预算等迫在眉睫的问题也未解决，白宫希望国会在 8 月休假之前取得实质性进展，但形势并不乐观。特朗普上台初期公众曾经对其鲜明的政策承诺做出热情回应，但立法努力多次碰壁，公众的热情已经有所减退。

欧元区经济景气程度进一步抬升，多项指标创多年来最好记录。2017 年二季度欧元区综合采购经理指数 (PMI) 56.6，季度均值较上一季度增加 1 个百分点。尽管 6 月份数据有所下跌，但二季度经济扩张速度为过去六年来最强。失业率呈逐渐下降态势，4 月欧元区季调总失业率为 9.3%，为 2009 年 3 月以来最低记录。

支出角度看，消费和投资稳步增长。消费者信心持续走高，居民消费支出平稳。2017 年二季度欧元区消费者信心指数表现亮眼，季度均值为 -2.73，较上季度提升了 2.74 左右。其中 6 月消费者信心指数表现最佳，飙升至 -1.30，远超预期的 -3.0 和前

值-3.3，创下 2007 年 7 月以来最高水准。2017 年 1 季度，欧元区固定资本形成总额同比增长 4.0%，环比增速 1.3%，对 GDP 增长贡献 0.27 个百分点，较上季度虽略有下滑，但仍高于近两年的平均水平。与此同时，欧元区制造业产能利用率恢复上升势头，2017 年二季度产能利用率为 82.6%，较上季度的 82.2% 上升了 0.4 个百分点，保持在高位。

欧元区经济状况明显在改善。多项数据显示，欧元区第 2 季度经济可能创下六年来最快的增长记录，再加上法国总统大选中马克龙获胜以及意大利反欧的五星运动遭遇惨败。在此背景下，欧央行面临的在短期内缩减量化宽松的压力逐渐增大。6 月欧元区通胀指标的下滑以及服务业增长势头的放缓，使欧央行退出量宽的压力有所减小，而市场对央行退出宽松货币政策的预期并未消退。6 月 8 日，欧央行货币政策决议中，继续维稳三大利率。

日本经济保持较好增长势头。截至 2017 年第一季度，日本经济已经连续实现 5 个季度正增长，这是近年来最好的经济表现。进入 2017 年二季度后，日本经济活动仍然活跃。2 季度制造业和非制造业 PMI 分别为 52.7 和 52.8，制造业 PMI 较上个季度下降 0.1 个百分点，非制造业上升了 0.8 个百分点。4-5 月季调后的工业生产指数、最终需求品工业生产指数和生产资料工业生产指数均值分别为 102.1、102.7 和 101.7，较上个季度分别提升了 2.1、2.8 和 1.7 点。

支出角度看，消费和投资稳步增长。两人以上家庭（非农）消费倾向 2017 年 4-5 月均值为 94.0，比第 1 季度 84.1 显著回升。同期，商业销售额同比增长 3.2%，比一季度的 1.0% 有明显提升。2017 年 4-5 月合计劳动收入同比增长率为 0.61%，较上季度的 0.18% 也有所回升，该指标已经连续 6 个季度维持正增长。多方面指标表明消费势头尚好。2017 年第一季度企业经常利润同比增长率由上季度 16.9% 进一步大幅提升至 26.6%，达到 2011 年第 1 季度以来的最高值。利润改善预示着企业投资有更好的支撑。

最新的货币政策会议决定维持对日本经济正“正转向缓慢增长”的基本判断，并决定维持宽松的货币政策，以便努力推升通货膨胀，刺激本国经济增长。此次日本央行货币政策会议以 7 票赞成 2 票反对决定维持现行的宽松货币政策，包括短期利率维持负 0.1% 的水平，控制长期利率在零左右运行，继续购买长期国债，购债规模大致维持目前每年约 80 万亿日元（约合 7190 亿美元）的规模。日本央行认为，通胀率离实现 2% 的目标相去甚远，本国物价缺乏大幅向上的强劲动力，所以有必要坚持大规模宽

松货币政策。

金砖国家经济整体延续向好态势，政治因素困扰带来不确定性。俄罗斯经济走出衰退，继续保持向好趋势。预计美国对俄实施新一轮制裁以及俄罗斯延长反制裁措施，并不会对俄罗斯经济复苏造成决定性影响。巴西经济整体状况好于去年，但总统特梅尔的贿赂丑闻不断发酵，对巴西经济带来一定负面影响。印度经济总体保持良好态势，但贸易逆差一直困扰印度经济，同时，新推出的改革措施在短期内也会对印度经济带来负面冲击。南非政治局势紧张致使经济政策不确定性增加，投资者信心不足，未来经济增长压力较大。中国与金砖国家贸易在 2017 年 2 季度出现快速上升，但对金砖国家贸易逆差也有所扩大。

东盟六国继续保持较好增长势头，韩国经济从高位小幅下滑。较好外部环境给本地区带来的乐观情绪助推了上半年的增长。各经济体的增长周期存在差异。新加坡和韩国对外需风向变化感知最早，印尼、马来西亚和泰国相对较慢，菲律宾和越南受到国内冲击和结构性变迁影响更大。目前，最早感知外部经济回暖的新加坡和韩国增长动能已到达顶点，后续增长将更为依靠内需，印尼、马来西亚和泰国目前增长则还处于上行区间，菲律宾和越南受到国内的影响更大，目前这两个国家都没有处于增长的高位。韩国经济景气程度自 2016 年中期以来持续改善，进入 2017 年 2 季度后达到高位并开始向下调整。

大宗商品价格下调。二季度 CEEM 大宗商品价格[2]虽然相较于去年的低点同比上涨 20.6%，但较上季度环比下跌 12.0%。在经历了 1 年的快速上涨后，大宗商品价格冲顶回落，2 季度全线下滑。全球油价仍然呈弱势下行格局。二季度原油价格环比下跌 6.9%，布兰特原油价格在 50 美元下方徘徊，并且一度跌破 45 美元。尽管美元指数在 2 季度整体下行，且中东地区先后经历了沙特废黜王储和卡塔尔断交等事件，但依然未改变油价的疲弱态势。OPEC 减产不到位、美国的石油出口总额创新高以及活跃钻井数也持续上升等供求基本面难以支撑油价。铁矿石价格 2 季度有显著下调，但是钢材价格依然保持高位、铜、铝等金融价格呈现震荡格局。农产品价格涨跌不一，大豆下行，玉米稳中有升，小麦波动为主。

中国出口增速进一步小幅改善。较好的外需情况继续支撑着出口好转。2017 年 4-5 月，以美元计中国出口同比增长 4.9%，较上季度小幅回升 0.7 个百分点，延续了去年 4 季度以来出口回暖向好的走势。相较上季度，分地区看，4-5 月出口好转主要

来自美国、日本和欧盟。分产品看，出口回升来自七大类传统劳动密集型产品，4-5 月同比增长了 4.8%，较上季度显著回升 5.8 个百分点。机电产品出口较上季度下降 1.2 个百分点，4-5 月同比增长 3.9%，低于总出口 4.9% 的增速水平。进口增速有所回落，但仍保持两位数增长。2017 年 4-5 月，以美元计中国进口同比增长 13.1%，较上季度的 23.3% 大幅回落 10.2 个百分点，改变了 2016 年 2 季度以来进口增速逐季回暖的走势。

(二) 国内宏观经济分析

1. 2017 年上半年经济运行保持在合理区间，稳中向好态势趋于明显，呈现增长平稳、收入增加、结构优化、进出口快速增长的良好格局

国内生产总值按可比价格计算同比增长 6.9%（以下如无特别说明，均为同比名义增长）。一二三产业增长分别为 3.5%、6.4%、7.7%。工业生产加快，企业利润快速增长，全国规模以上工业增加值同比实际增长 6.9%；全国服务业生产指数增长 8.6%，比上年同期加快 0.1 个百分点；全国固定资产投资（不含农户）增长 8.6%，增速仍高位运行，但增速稳中略缓；全国房地产开发投资增长 8.5%，增速比一季度回落 0.6 个百分点，房地产开发投资增速趋缓；民间固定资产投资增长 7.2%，与 1-5 月份相比提高 0.4 个百分点；全国居民人均可支配收入增长 8.8%，实际增长 7.3%，高于去年同期 0.8 个百分点；市场销售增长加快，全国居民消费价格增长 1.4%，社会消费品零售总额为 10.4%；进出口快速增长，外贸结构改善，进出口总额同比增长 19.6%，出口增长 15.0%，进口增长 25.7%，贸易顺差 1,852 亿美元。详见表 1。

表 1 2017 年上半年经济指标情况

指标	同比增长	指标	同比增长
全国规模以上工业增加值 (%)	6.90	全国居民人均可支配收入 (%)	8.80
全国服务业生产指数 (%)	8.30	全国工业生产者出厂价格 (%)	6.60
全国固定资产投资（不含农户） (%)	8.60	社会消费品零售总额 (%)	10.40
全国房地产开发投资 (%)	8.50	全国居民消费价格 (%)	1.40
民间固定资产投资 (%)	7.20	进出口总额 (%)	19.60

数据来源：国家统计局。

2. 经济趋好态势筑底转向

受全球经济持续复苏，国内外市场连续走好，各项经济调整政策发挥的作用等因素影响，2017 年上半年的实体经济指标、虚拟经济指标明显优于 2015、2016 年全年水平，进一步显示我国经济结构不断优化，经济转好的势头走强。2017 年上半年 PPI 同比上涨为 6.6%，明显优于 2015 年的-1.4 和 2016 年的-5.2%，利润增速的势头强劲；进出口增长速度明显加快，进出口结构的变化显示经济转向的动力充足，出口和进口分别为 8.2%、19.8%，明显优于 2015 年的-2.8%、-14.1%和 2016 年的-7.7%、-5.5%；贸易顺差为 1,852 亿美元，即使下半年贸易顺差快速增长，据预计也将低于 2015 年的 5,945 亿美元和 2016 年的 5,099.6 亿美元，贸易顺差下降通道形成；人民币新增贷款增速为 12.8%，低于 2015 年的 14.3%和 2016 年的 13.5%，进一步显示金融体系降低内部杠杆绩效显现；美元兑人民币汇率为 6.9，高于 2015 年的 6.49，但微低于 2016 年的 6.94；1 年期存款利率、1 年期贷款利率保持稳定，有利于经济平稳运行。详见表 4。

表 4 2017 年上半年及 2015、2016 全年经济指标情况

指标	2017. 1-6	2016 年	2015 年	指标	2017. 1-6	2016 年	2015 年
PPI (%)	6.6	-1.4	-5.2	人民币贷款 (%)	12.8	13.5	14.3
出口 (%)	8.2	-7.7	-2.8	美元/人民币	6.9	6.94	6.49
进口 (%)	19.8	-5.5	-14.1	1 年期存款利率 (%)	1.5	1.5	1.5
贸易顺差(亿美元)	1,852	5,099.6	5,945	1 年期贷款利率 (%)	4.35	4.35	4.35

(三) 我国港口行业整体发展趋势及现状

1、中国港口行业发展概况

2015 年以来，受全球经济形势低迷和中国经济结构调整内外双重压力的影响，中国港口生产形势处于低谷，吞吐量增速远低于 GDP 增长速度。

2015 年，全国港口完成货物吞吐量 127.50 亿吨，比上年增长 2.4%。其中，沿海港口完成 81.47 亿吨，内河港口完成 46.03 亿吨，分别增长 1.4%和 4.2%。2016 年 1-6 月，沿海主要港口货物吞吐量累计达到 40.09 亿吨，同比小幅增长 1.86%。

近五年全国港口货物吞吐量情况



2015 年，全国港口完成外贸货物吞吐量 36.64 亿吨，比上年增长 2.0%。其中，沿海港口完成 33.01 亿吨，内河港口完成 3.63 亿吨，分别增长 1.0%和 12.2%。2016 年 1-6 月，沿海主要港口外贸货物吞吐量累计达到 16.67 亿吨，较去年同期有所回升，增长 3.77%。

近五年全国港口外贸货物吞吐量情况



中国港口行业近年来还呈现以下发展特征：

(1) 综合性大型枢纽港口持续快速发展

随着区域经济一体化进程的加快和运输技术的不断进步，我国综合性大型枢纽港口因具有区位、自然条件等方面的优势，并以其强大的服务功能，具有较大的发展空间，在经济活动中的地位 and 作用也越来越重要。

(2) 港口吞吐能力趋于过剩

从港口行业总体供需的角度看，虽然贸易需求缩减，但港口企业吞吐能力仍处于扩张态势，近年来不断新建及改（扩）建码头泊位，港口行业供过于求的矛盾逐渐凸显。

随着全球经济增长乏力、国内经济增速继续放缓，供需失衡将加剧区域间港口

竞争。

(3) 港口行业整合加速推进

为了提高港口竞争力、避免无序竞争以及促进区域经济的发展，在国家交通管理部门和地方政府的推动下，我国港口行业整合正加速推进，整合的形式包括兼并收购、合资建设码头、业务合作等。在港口整合的形式中，区域内整合是港口整合的主流。部分地区采取以省政府为实施主体，根据水域的自然条件，突破行政区划，组建省级港口管理机构，对港口资源实施整合，统一规划建设。

(四) 厦门港总体发展环境分析

1. 厦门港基本概况

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、东南国际航运中心和对台航运主要口岸，位居世界集装箱港口前 20 强。

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 公里，适宜港口开发的岸线总长 159 公里。

厦门港拥有便捷的集疏运网络，公路连接全省路网，并通过 319、324 国道、沈海、厦成高速公路与全国公路网相连；直达码头前沿的铁路专用线通过鹰厦、福厦、厦深、龙厦线与全国铁路网相连。丹麦马士基、美国总统轮船、法国达飞、中远、中海等全球前 20 名航运公司均在厦门港设立了分公司或代表机构，并开通了至世界各主要港口集装箱班轮航线。全港集装箱航线达 183 条，月航班数达 944 班。

目前，全港建成生产性泊位 139 个，其中万吨级以上泊位 62 个（含 10 万吨级以上泊位 14 个），码头货物综合通过能力达 1.4 亿吨，其中集装箱通过能力 964 万标箱。集装箱、石油、煤炭等专用码头一应俱全，最大靠泊能力达到 15 万吨级。全港万吨级以上深水航道总长约 158 公里，其中主航道水深达-15.5~-16.0 米，底宽 410~450 米，可满足 10 万吨集装箱船舶双向通航、15 万吨级以上集装箱船舶乘潮通航，具备了接待全球最大型集装箱船舶和全球最大国际豪华邮轮的港口条件。

在全球总需求持续萎缩的不利影响下，2016 年，厦门港货物吞吐量完成 2.09 亿吨，同比下降 0.53%，其中集装箱吞吐量完成 961.37 万标箱，同比增长 4.69%，增速在沿海干线港中排名居前列。货运结构进一步优化，内贸集装箱完成 257.30 万标箱，同比增长 17.80%，占全港比重达 26.76%；中转箱完成 229.41 万标箱，同比增长 18.06%，占全港比重达 23.86%，其中国际中转箱 40.04 万标箱，同比增长 22.12%，内贸中转箱

109.06 万标箱，同比增长 38.65%。旅客吞吐量全年完成 945.60 万人次，同比下降 3.95%。水运周转量完成 1458.93 亿吨公里，同比增长 11.8%，增速在全省排名第二。

2. 厦门港未来发展状况分析

厦门港包括厦门市和漳州市的十大港区，其中厦门 3 个港区：即东渡港区、翔安港区（包括刘五店码头）、海沧港区；漳州 7 个港区，即古雷港区、后石港区、招银港区、诏安港区、云霄港区、东山港区、石码港区。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 公里，适宜港口开发的岸线总长 159 公里。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、东南国际航运中心和对台航运主要口岸，位居世界集装箱港口前 20 强。

(1) 着力创新发展，建设活力型示范港口。树立创新驱动发展新标杆，建设功能完备、优势凸显、繁忙有序的活力港口经济圈。

提升港口竞争新能级。优化港口规划布局，编制完成《厦门国际航运中心核心区“十三五”建设方案》；推进《厦门港总体规划（修编）》环评审查；实施《厦门港“十三五”发展规划》《厦门市水上交通专项规划》。前期工作：开展刘五店南部港区 2-5# 集装箱泊位、五通作业区综合码头、刘五店工作船基地、刘五店航道二期工程、海沧航道扩建四期等工程项目。续建工程：力争完成厦门港 20 万吨级主航道扩建四期工程的建设。改建工程：加快改造东渡邮轮母港码头、嵩屿集装箱码头等泊位等级。竣工验收：加快刘五店散杂货泊位、嵩屿集装箱码头二期的竣工验收工作，及时投入正式运营。开工建设：开工建设古雷 30 万吨级三期及配套锚地、后石 15 万吨级二期航道。进一步提升厦门湾水域通航环境，开展水域遗留沉船和碍航物排查，实施清障工作；进一步深化研究海沧航段水域回淤特点，加快适航水深成果应用，切实提高通航保障率。激发港口经济活力，扎实推动贸易、物流与中转融合发展，提升集装箱中转集拼能力，构建国际中转、内支线中转和内贸中转新格局；挖掘港口客运潜力，大力发展“水上公交”、鼓励支持“串岛游”，开通邮轮中心厦鼓航线夜航，提升海上客运品质，加快厦金航线的厦门船舶和厦鼓、厦漳客运船舶更新节能改造，实行优质服务、安全航行标准化管理，构筑一道海上美丽的流动风景线。

(2) 着力协调发展，建设产业型示范港口。加快协调“港、产、城”一体化建设，发挥厦门港核心辐射、带动作用，推动区域港口群、产业带、城镇化深度融合，推动港口与城市转型、产业发展、腹地经济及区域港口群协调发展。

实施港口城市产业协调发展新模式。以“港、产、城”一体化融合发展为路径，围绕厦门“现代化国际性港口风景旅游城市”、漳州“田园都市、生态之城”的城市发展定位，立足国家级自贸片区、台商投资区、经济开发区、国家自主创新示范区、石化基地和台湾农民创业园等产业发展、物流需求，同步推进港口建设，协调城市与港口空间布局，支持港产联盟，鼓励多元投资、规模开发，推进港口供给侧改革，促进港口繁荣、产业提升，实现以港促产、以港兴城、港以城兴、港产共荣。

打造厦漳港口整合协调发展新样板。围绕“富美新漳州”战略，满足漳州实施的厦门港南岸新城、古雷经济开发区、环东山岛经济开发区等城镇组群经济发展需求，加大资金投入、智力投入，坚持同港同策、同步发展。配套古雷石化基地建设，把古雷建设成为厦门港最大型的通海航道和靠泊能力最大的石化专用港区；建设东山引航工作船基地，为环东山湾船舶引航提供服务保障；全面实施漳州港区行政审批、公共服务事项统一窗口办理，建设程序最简、审批最快、服务最优的行政服务办理处。

建立港口航运协调合作新机制。充分发挥厦门国际航运中心核心辐射作用、带动作用，积极主动服务辐射区域和东南港口群体协同发展。全方位拓展港口货源渠道，陆向延伸“一带”区域，继续扶持吉安、赣州、三明、龙岩、武夷山等陆地港建设，海向延伸海西港口群体和“一路”国家港口；充分发挥厦门港发展协调委员会的作用，建立形式多样、层次多元、领域广泛的港口协调发展新模式，通过省级层面协调全省力量共同推动厦门集装箱干线港发展。

(3)着力绿色发展，建设生态型示范港口。坚持规划先行，实施节能减排技术改造，建立综合治理体系，打造可持续发展的生态新港口。

完善低碳绿色发展规划。制定绿色港口行业及企业绿色发展规划指南，全面实施《厦门港“十三五”期间创建绿色港口实施方案》和《厦门港船舶污染物接收、转运及处置能力建设方案》。

推进节能减排技术改造。完成厦门湾港口轮胎龙门吊油改电和使用液化天然气装卸设备、拖车采用新能源动力改造；在远海码头、海润码头高压船舶岸电系统投入运营的基础上，推动复制码头船舶岸电改造应用工作；加快港内专用装卸机械、管理生产车辆、港区内生产照明用 LED 节能照明等重要技术设备的改造和更新；刘五店等新建集装箱泊位推行环保作业、自动化装卸、船舶岸电等绿色港口设施装备；升级施工船舶 GPS 监控系统北斗导航定位，自动监控施工船舶工作状态，防止和及时处置乱

倾废行为。完善提升厦门港指挥中心信息平台，充分发挥中心监控分析和应急保障作用。

建立污染综合治理体系。全方位开展港口生态文明建设、大气污染防治、水污染防治、扬尘防治等多项与绿色港口建设相关工作，逐步细化和精进工作开展。对接协调海事部门提升港区水域内船舶污染海洋环境的监督管理，依法开展港口、码头、装卸站等场所船舶防污染能力评价。

(4)着力开放发展，建设国际型示范港口。加快建设厦门国际航运中心，形成对外贸易进出口货物集散中心、国际物流通道枢纽、国际高端要素聚集、国际交流丰富的国际化港口。

建设国际航运枢纽。推进国际航运中心建设，构建航运金融、保险、代理、结算等临港物流服务体系。完善国际航运中心集疏运体系，发展海铁联运，放大中欧（厦门）班列的辐射牵引作用，建设“一带”与“一路”无缝对接的海陆空交通枢纽；引导船公司在厦门港布局新的集装箱国际运输航线、航班，提高中转箱占比，形成以厦门港为重要节点全球运输网络，提升干线港地位；推动翔安港区刘五店作业区、海沧港区海隆码头和东山港区城安、冬古作业区口岸开放。

培育国际航运市场。建设国际一流国际营商环境，吸引国际航运高端要素集聚，提高国际船舶进出港、货物进出口、旅客进出口岸国际份额比例；探索港口、保税和口岸功能的延伸和拓展，打造中西部省份货物进出台湾的主通道，东南沿海国际物流中心初具规模；实施“走出去、请进来”的战略，加强国际友港的交流与合作，鼓励有实力企业参与“海丝”沿线国家合作建设港口；探索与新华社联合开发“新华海丝航运指数”，提高厦门国际航运中心在“海丝”沿线国家中的影响力；探索举办国际型港航论坛，拓展港口的国际化视野；提供国际船舶交易资金第三方托管，拓展国际船舶交易市场；设立厦门航运中小企业信贷风险补偿金，建设厦门港第三方公共订舱平台。

发展国际航运船队。全面落实国务院《关于促进海运业健康发展的若干意见》，通过延长航运业扶持政策至 2019 年底，引导国内航运企业转型升级，鼓励航运企业和货主、产业抱团取暖，开展长期合作；加快淘汰老旧运输船舶，提高新建船舶技术水平；发挥自贸试验区优势，鼓励中资方便旗船回厦门登记，拓展国际海运及辅助业

业务新领域，推动组建国际海运集团，打造规模适度、结构合理、技术先进的专业化、国际化大船队。

(5)着力共享发展，建设信用型示范港口。推动全港港航信用体系建设，加强港航市场事中事后监管，推行信用评级服务，加大政策扶持，通过培育港航市场良性发展，降低企业交易成本，提供服务保障。

建立港航扶持体系。主动对接自贸片区，实施集装箱业务、港口航运企业等发展激励政策、奖励政策，做好各项港航扶持政策的前评估和后评估工作；加大费收改革力度，规范港口规费征收管理，降低港航收费；协调推动漳州市出台航运扶持政策。

建立信息共享体系。加快智慧港体系建设，大力推进物联网、云计算、大数据等新一代信息技术在厦门港的推广应用。建设国际航运中心公共信息平台，开展集物流信息服务、航运交易、航运金融、航运经纪、政策研究、金融结算于一体的“一站式”服务；完善口岸国际贸易“单一窗口”、集装箱智慧物流平台功能。

建立服务保障体系。深化客运站点文明行业创建，探索文明港口、文明航道、文明客运航线体系创建；深化水路运输企业信用评级，开展港口经营、港航建设等领域企业的信用体系评级建设；建立引航保障体系，实施引航系统改造升级，推进海沧嵩屿、刘五店南部作业区、东山港区引航基地建设；建立厦门港管理指挥中心工作体系，完善各类应急突发事件处置机制；优化厦门港航调解中心建设，发挥区域性国际商事纠纷和东南沿海海商海事纠纷解决功能。

五、企业生产经营的历史情况

厦门港务集团石湖山码头有限公司初建于 1994 年，是厦门港务控股集团下属的一个从事码头大宗散货（铁矿石、煤炭等）装卸、疏运和仓储作业的国有独资公司，十几年来已发展壮大为厦门港骨干码头公司。2010 年船舶吞吐量突破 1200 万吨，2011 年船舶吞吐量达 1300 多万吨，是目前福建省内重要的散货枢纽港及最大型的散货装卸、中转和仓储的集散中心。

厦门港务集团石湖山码头有限公司拥有东渡港区 18#、19#泊位和海沧 7#泊位，其中东渡 18#和 19#两泊位相连，岸线总长 724 米，码头前沿水深—15.3 米，航道水深—12 米，为 5 万吨级泊位，可靠泊最大型的巴拿马型货轮。海沧 7#泊位位于海沧区建港路，岸线总长 349 米，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。公司两港区均拥有铁路专用线，码头货物可通过铁路转运、公路转

运、水水转运、多式联运等方式运抵全国各地。

公司拥有装卸、疏运设备近 90 台（套），码头年吞吐能力达两千万吨。其中东渡港区 18#、19#泊位配备了 4 台 40 吨门机和 4 台 10 吨门机，日均卸率达 3 万吨以上；海沧 7#泊位配备了 6 台 40 吨级门机和 2 台桥吊抓斗卸船机，日均卸率达 5 万吨以上。公司近几年合并口径的经营业绩如下（货币单位：人民币元）：

项目/年度	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年 1-6 月
一、营业收入	415,876,343.93	432,206,948.93	410,793,879.04	202,870,357.01
减：营业成本	274,555,133.71	295,510,832.05	272,296,823.74	136,224,281.64
营业税金及附加	2,762,679.70	2,673,505.37	3,386,198.95	2,292,752.37
销售费用				
管理费用	17,139,477.51	14,967,504.47	14,013,244.16	6,753,012.01
财务费用	50,231,539.49	21,668,183.70	11,002,167.13	2,802,889.91
资产减值损失	2,818,753.19	-218,651.54	3,258,015.55	-1,761,214.16
投资收益	28,154,752.36	6,941,928.21	96,942.05	52,657.53
其他收益				5,354,303.97
二、营业利润	96,523,512.69	104,547,503.09	106,934,371.56	61,965,596.74
营业外收入	1,275,573.96	2,197,806.06	6,417,366.48	175,607.34
减：营业外支出	292,847.90	8,846,497.24	858,243.72	189,799.07
三、利润总额	97,506,238.75	97,898,811.91	112,493,494.32	61,951,405.01
减：所得税	15,505,915.83	-1,173,237.53	6,291,956.45	12,470,967.27
四、净利润	82,000,322.92	99,072,049.44	106,201,537.87	49,480,437.74

六、评估计算及分析过程

（一）收益模型的选取

本次评估采用的收益法，是指通过将评估企业预期收益资本化或折现以确定评估对象价值的评估思路。具体评估方法是未来收益折现法，通过估算被评估企业将来的预期经济收益，并以一定的折现率折现得出其价值。本次采用间接法对企业价值进行评估，即通过对企业整体价值的评估来间接获得股东全部权益价值，具体计算公式如下：股东全部权益价值 = 企业整体价值 - 付息债务价值。

企业整体价值 = 企业自由现金流现值 + 溢余资产 + 非经营性资产 - 非经营性负债

企业自由现金流 = 净利润 + 折旧与摊销 + 税后付息债务利息 - 资本性支出 - 运营资

本净增加额

企业自由现金流折现值计算公式为：

$$P = \sum_{I=1}^N A_i(1 + R)^{-N}$$

其中：P——企业自由现金流折现值

N——企业收益年限

A_i——未来第 I 年预期收益（企业自由现金流量）

R——折现率

（二）企业未来收益年限 N 的确定

本次评估采用的折现年限确定为无限期，收益期限确定的理由如下：

1. 从现行公司法规定，被评估单位只要在经营期限届满前 6 个月向工商行政管理部门申请，可以延长其经营期限，因此，被评估单位本身具备永续经营的前提。

2. 在执行评估程序的过程中，通过与被评估单位的管理层进行讨论和分析，没有发现企业终止经营的理由。因此假设被评估单位持续经营，收益期按永续确定，即收益期限为持续经营假设前提下的无限经营年期。

3. 本次评估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，预测到 2021 年。

（三）未来收益预测

本次评估预测是在分析企业历史数据的基础上确定基期数据，然后遵循我国现行的有关法律、法规，根据国家宏观政策及地区的宏观经济状况，考虑企业的发展规划、经营计划及所面临的市场环境和未来的发展前景等因素。依据企业提供的未来收益预测，经过综合分析研究编制的。评估是在充分考虑公司现实基础和发展潜力的基础上，并在上述各项假设和前提下的分析预测。

1. 主营业务收入的测算

被评估单位主要从事港口货物装卸搬运、仓储、代办货物运输、中转等。近几年合并口径的主要业务收入如下表：（货币：人民币元）

产品名称	2014. 12. 31	2015. 12. 31	2016. 12. 31	2017. 6. 30
装卸收入	409, 155, 800. 43	424, 466, 511. 42	399, 541, 508. 96	197, 288, 255. 21
其他业务收入	6, 720, 543. 50	7, 740, 437. 51	11, 252, 370. 08	5, 582, 101. 80
合计	415, 876, 343. 9	432, 206, 948. 93	410, 793, 879. 04	202, 870, 357. 01

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% 股东权益价值评估说明

增幅		4%	-5%	-0.31%
----	--	----	-----	--------

通过被评估企业历史经营数据，结合厦门港未来发展前景分析，被评估企业未来业务收入将会在 2017 年的基础有较大的增长，2018 年以后将稳步小幅增长。公司未来营业收入预测如下(货币单位：人民币元)：

产品名称	2017 7-12	2018	2019	2020	2021
装卸收入	211,019,521.35	477,467,097.90	496,565,781.82	521,394,070.91	547,463,774.45
其他收入	6,419,417.07	13,801,746.70	15,872,008.71	18,252,810.01	20,990,731.51
合计	217,438,938.42	491,268,844.60	512,437,790.52	539,646,880.92	568,454,505.97

2. 主营业务成本的测算

主营业务成本主要为变动成本、固定成本两大类。其中变动成本主要是原材料成本、一线工人工资及福利费、水电费、燃料动力费用、物料消耗等；固定成本主要为折旧和无形资产摊销费用及租赁费等；上述费用近期发生情况如下：

货币单位：人民币万元

序号	明细项	历史数据（合并口径）		
		2015.12.31	2016.12.31	2017.6.30
1	材料及能源动力等	86,822,933.72	106,038,389.12	47,007,608.39
2	人工费	98,528,911.36	84,303,611.37	47,904,201.34
3	折旧及摊销	41,793,650.66	70,771,187.26	35,644,450.55
4	租赁费	68,365,336.31	11,183,635.99	5,668,021.36
	合计	295,510,832.05	272,296,823.74	136,224,281.64
	营业成本/营业收入 (%)	68.4%	66.3%	67.1%

从上表中可以看出，营业成本占营业收入的比重三年来都比较平稳，未出现较大的波动。

对上述各类成本的预测考虑如下：

(1) 变动成本

对于原材料、工人工资及福利费、水电费、燃料动力费用、物料消耗等，预测时以近三年实际发生额为基础，参考公司未来收入发展规模以及物价指数上涨等因素，以一定的增长率确定其金额；

(2) 固定成本

固定成本分为折旧费用和摊销费用及租赁费等，在实际预测时，在结合现有固定资产规模和各类资产折旧计提政策的基础上，不考虑未来固定资产更新计划，按照 2017

年 1-6 月的实际固定资产规模计算相应的折旧费用及摊销费，根据现有租赁合同测算租赁费作为未来预测值。企业未来营业成本预测数据详见下表。

单位：人民币元

项目	预测期				
	2017 7-12	2018	2019	2020	2021
材料及能源动力等	47,619,127.51	107,587,876.97	112,223,876.12	118,182,666.92	124,491,536.81
人工费	49,237,308.09	111,243,899.71	116,037,438.16	122,198,719.01	128,721,975.24
折旧及摊销	30,974,051.41	61,948,102.82	61,948,102.82	61,948,102.82	61,948,102.82
租赁费	5,668,021.36	11,336,042.72	11,336,042.72	11,336,042.72	11,336,042.72
合计	133,498,508.38	292,115,922.22	301,545,459.83	313,665,531.47	326,497,657.59
占比	61.4%	59.5%	58.8%	58.1%	57.4%

3. 主营业务税金及附加的预测

主营业务税金及附加包括：房产税、土地使用税、城建税、教育费附加及地方教育费附加等。其中：城建税率为 7%，教育费附加为 3%，地方教育费附加为 2%。

根据预测的营业收入、成本，以及适用的税率，计算确定未来各年度的营业税金及附加。本次评估以近几年实际发生额占营业收入的比重为基础对未来进行测算，营业税金及附加预测结果详见下表（单位：人民币元）：

项目	预测期				
	2017 7-12	2018	2019	2020	2021
城建税	456,621.77	1,031,664.57	1,076,119.36	1,133,258.45	1,193,754.46
教育费附加	195,695.04	442,141.96	461,194.01	485,682.19	511,609.06
地方教育费附加	130,463.36	294,761.31	307,462.67	323,788.13	341,072.70
房产税	191,468.75	382,937.50	382,937.50	382,937.50	382,937.50
土地使用税	1,027,931.82	2,055,863.64	2,055,863.64	2,055,863.64	2,055,863.64
印花税	152,783.78	305,567.56	305,567.56	305,567.56	305,567.56
合计	2154964.528	4512936.541	4589144.746	4687097.471	4790804.921

4. 管理费用的预测

管理费用主要包括办公费、差旅费、业务招待费、管理人员工资及福利类费用等日常管理费用，近三年历史数据（合并口径）如下：

序号	费用明细项	历史数据		
		2015.12.31	2016.12.31	2017.6.30
1	其它	167,698.48	393,867.75	74,690.26
2	邮电费	99,860.51		61,865.86
3	汽车费	204,873.40	178,184.12	17,928.82
4	工资	9,176,617.48	11,209,402.92	5,829,989.85

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% 股东权益价值评估说明

5	差旅费	129,513.50		33,417.07
6	土地使用税	1,487,083.94	674,534.51	
7	福利费	348,238.72		
8	广告宣传费	520.00		
9	办公费	360,172.29	368,441.94	144,439.22
10	招待费	261,110.00	256,718.67	79,293.00
11	印花税	141,585.98		
12	折旧费	648,038.10	674,790.92	305,599.14
13	水电费	16,166.29	12,658.29	
14	房产税	186,198.53		
15	养老保险费	647,365.74		
16	工伤保险费	60,717.40		
17	工会经费	162,779.76		
18	审计、评估费	170,173.11	144,814.04	147,547.16
19	保险费	53,185.99	18,675.00	17,663.63
20	失业保险费	105,806.43		
21	生育保险	40,129.32		
22	住院医疗保险	398,498.68		
23	车船使用税	4,632.24		
24	残疾人就业保障金	96,538.58		
25	租赁费		81,156.00	40,578.00
	合 计	14,967,504.47	14,013,244.16	6,753,012.01
	占营业收入比重	3.46%	3.41%	3.33%

对于固定费用根据企业未来的经营计划及费用发生的合理性进行分析后进行预测；对于变动费用，根据该类费用发生与业务量的依存关系进行预测。管理费用预测结果如下表（货币单位：元）：

项目	预测期				
	2017 7-12	2018	2019	2020	2021
其它	74,690.26	160,000.00	170,000.00	180,000.00	190,000.00
邮电费	61,865.86	130,000.00	140,000.00	150,000.00	160,000.00
汽车费	17,928.82	40,000.00	50,000.00	60,000.00	70,000.00
工资	6,044,802.49	13,657,273.88	14,245,770.58	15,002,183.29	15,803,035.27
差旅费	33,417.07	80,000.00	90,000.00	100,000.00	110,000.00
办公费	144,439.22	300,000.00	300,000.00	300,000.00	300,000.00
招待费	79,293.00	180,000.00	180,000.00	180,000.00	180,000.00
折旧费	305,599.14	611,198.28	611,198.28	611,198.28	611,198.28

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% 股东权益价值评估说明

审计、评估费	-	180,000.00	180,000.00	180,000.00	180,000.00
保险费	17,663.63	35,327.26	35,327.26	35,327.26	35,327.26
租赁费	40,578.00	81,156.00	81,156.00	81,156.00	81,156.00
合计	6,820,277.49	15,454,955.42	16,083,452.12	16,879,864.83	17,720,716.81

5. 利润表中其他项目

1) 资产减值损失

被评估单位的资产减值损失为计提坏账准备产生的，计提的坏账准备是不影响现金流的，在未来的现金流预测中不予考虑。

2) 营业外收入、营业外支出

营业外收入和营业外支出属于企业的偶然性损益，无法合理预测，在收益法测算中不予考虑。

3) 财务费用

本次评估采用的收益法折现模型为 WACC，不考虑财务费用影响，不做预测。

6. 企业所得税的预测

对于所得税费用的预测不考虑纳税调整事项。计算公式为：

所得税=息税前利润总额×当年所得税税率

被评估企业所得税税率为 25%。

7. 折旧及摊销

折旧及摊销为固定资产的折旧和无形资产的摊销，按固定资产原值、折旧年限来预测未来年度的平均年折旧额；根据无形资产的原值和一般使用年限预计未来年度的摊销额。具体如下：

单位：人民币元

存量资产 项目	账面原值	2017 1-6 折旧额	预测期				
			2017 7-12	2018	2019	2020	2021
电子及办公设备	6,244,555.04	399,238.01	399,238.01	798,476.02	798,476.02	798,476.02	798,476.02
房屋及建筑物	18,074,259.83	355,077.88	355,077.88	710,155.76	710,155.76	710,155.76	710,155.76
港区配套设施	40,653,561.12	1,209,373.74	1,209,373.74	2,418,747.48	2,418,747.48	2,418,747.48	2,418,747.48
港务设施	651,481,797.15	9,023,923.28	9,023,923.28	18,047,846.56	18,047,846.56	18,047,846.56	18,047,846.56
工具及器具	671,936.31	19,484.40	19,484.40	38,968.80	38,968.80	38,968.80	38,968.80
库场设施	111,022,161.72	5,215,009.55	5,215,009.55	10,430,019.10	10,430,019.10	10,430,019.10	10,430,019.10
其他机器设备	47,292,286.08	2,539,913.54	2,539,913.54	5,079,827.08	5,079,827.08	5,079,827.08	5,079,827.08
通讯导航设备	531,384.02	39,399.36	39,399.36	78,798.72	78,798.72	78,798.72	78,798.72
营运车辆	18,093,480.00	1,203,525.69	1,203,525.69	2,407,051.38	2,407,051.38	2,407,051.38	2,407,051.38

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% 股东权益价值评估说明

装卸搬运设备	47,741,123.58	4,327,984.96	4,327,984.96	8,655,969.92	8,655,969.92	8,655,969.92	8,655,969.92
小计	941,806,544.85	24,332,930.41	24,332,930.41	48,665,860.82	48,665,860.82	48,665,860.82	48,665,860.82
无形资产	467,731,767.83	6,946,720.14	6,946,720.14	13,893,440.28	13,893,440.28	13,893,440.28	13,893,440.28
长期待摊费用	19,261,114.03	4,364,800.00					
小计	467,731,767.83	11,311,520.14	6,946,720.14	13,893,440.28	13,893,440.28	13,893,440.28	13,893,440.28

8. 资本性支出

按照收益预测的前提和基础，未来各年不考虑扩大的资本性投资，则只需满足维持现有经营能力所必需的更新性投资支出。因此只需估算简单再经营所必须进行的现有资产的更新支出。则资本性支出如下（单位：人民币元）：

存量资产 项目	账面原值	年维护费	预测期				
			2017 7-12	2018	2019	2020	2021
电子及办公设备	6,244,555.04	252,004.36	126,002.18	252,004.36	252,004.36	252,004.36	252,004.36
房屋及建筑物	18,074,259.83	429,263.67	214,631.84	429,263.67	429,263.67	429,263.67	429,263.67
港区配套设施	40,653,561.12	1,931,044.15	965,522.08	1,931,044.15	1,931,044.15	1,931,044.15	1,931,044.15
港务设施	651,481,797.15	12,378,154.15	6,189,077.07	12,378,154.15	12,378,154.15	12,378,154.15	12,378,154.15
工具及器具	671,936.31	63,833.95	31,916.97	63,833.95	63,833.95	63,833.95	63,833.95
库场设施	111,022,161.72	2,636,776.34	1,318,388.17	2,636,776.34	2,636,776.34	2,636,776.34	2,636,776.34
其他机器设备	47,292,286.08	2,995,178.12	1,497,589.06	2,995,178.12	2,995,178.12	2,995,178.12	2,995,178.12
通讯导航设备	531,384.02	50,481.48	25,240.74	50,481.48	50,481.48	50,481.48	50,481.48
营运车辆	18,093,480.00	1,718,880.60	859,440.30	1,718,880.60	1,718,880.60	1,718,880.60	1,718,880.60
装卸搬运设备	47,741,123.58	1,814,162.70	907,081.35	1,814,162.70	1,814,162.70	1,814,162.70	1,814,162.70
合计	941,806,544.85	24,269,779.52	12,134,889.76	24,269,779.52	24,269,779.52	24,269,779.52	24,269,779.52

9. 营运资本的增加

营运资金增加额系指企业在不改变当前主营业务条件下，为维持正常经营而需新增投入的营运性资金，即为保持企业持续经营能力所需的新增资金。

营运资金估算方法：

营运资金需求量=最低现金持有量+应收款项平均余额+存货平均余额-应付款项平均余额

营运资金增加额=当期营运资金需求量-上期营运资金需求

最低现金持有量=年付现成本/现金周转率

现金周转率=360/现金周转期

现金周转期=应收款项周转期+存货周转期-应付款项周转期

本次评估取被评估近三年经审计后财务资料计算上述各项财务指标，计算过程如下：

年付现成本=营业成本+期间费用+所得税-折旧及摊销= 254,751,932.60 元

现金周转期=应收款项周转期+存货周转期-应付款项周转期= -250.76

现金周转率=360/现金周转期= -1.44

最低现金持有量=254,751,932.60/-1.44= -177,448,158.73 元

营运资金需求量=最低现金持有量+应收款项平均余额+存货平均余额-应付款项平均余额= -346,906,459.70 元

由于最低现金持有量及营运资金需求量均为负值，且未来经营预测是在现有规模的前提下进行的，故未来经营过程中无需增加营运资本。

10. 溢余资产、非经营性资产及负债

溢余资产、非经营性资产及负债是与企业的生产经营活动无直接关系的资产及负债，一般不产生营业利润，可以从企业中提出且不损害企业的正常经营，与预测收益的未来现金流无关。主要包括超额持有的货币资金、长期投资、在建工程、闲置资产、关联往来以及因这些资产而产生的负债等。

(1) 溢余资产

溢余资产，是指超过企业正常经营需要的资产规模的那部分经营性资产，一般特指现金及现金等价物，包括有价证券等。

企业现金余额与维持正常经营所需的最低现金持有量的差额即为溢余货币资金。即：

$$\begin{aligned} \text{溢余现金} &= \text{评估基准日企业现金余额} - \text{最低现金持有量} \\ &= 8,645,661.29 - (-177,448,158.73) \end{aligned}$$

由于最低现金持有量为负值，故，溢余现金为 8,645,661.29 元。

(2) 非经营性资产及非经营性负债

非经营性资产是指与被评估单位正常经营收益无直接关系的资产，包括不产生收益的资产以及与评估预测收益无关联的资产。

非经营性负债是指与被评估单位正常经营收益无直接关系的债务。

经分析，非经营性资产及非经营性负债如下（货币：元）：

序号	项目	账面价值	评估值	备注
一	非经营性资产			
1	其他应收款-厦门港务发展股份有限公司	55,384,854.16	55,384,854.16	关联往来

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% 股东权益价值评估说明

2	其他应收款-明达码头 (厦门)有限公司	2,000,000.00	2,000,000.00	租赁保证金
3	长期投资-厦门港务国内 船舶代理有限公司	986,794.96	986,794.96	
4	在建工程	8,523,985.15	8,523,985.15	
5	应收股利	412,105.24	412,105.24	
	非经营性资产合计	67,307,739.51	67,307,739.51	
二	非经营性负债			
1	其他应付款--厦门港务 控股集团有限公司	1,118,111.11	1,118,111.11	
2	应付利息	137,026.39	137,026.39	
3	应付股利	416,526,691.03	416,526,691.03	
	非经营性负债合计	417,781,828.53	417,781,828.53	

11、有息负债价值

有息负债根据基准日账面有息负债，本次评估的被评估单位有息负债如下：

序号	科目	账面价值	评估值
1	短期借款	50,000,000.00	50,000,000.00
2	一年内到期的非流动负债	28,000,000.00	28,000,000.00
3	长期借款	14,000,000.00	14,000,000.00
4	合计	92,000,000.00	92,000,000.00

(四) 折现率的预测

1. 折现率计算公式

按照收益额与折现率口径一致的原则，本次评估收益额口径为企业自由现金流量，则折现率选取加权平均资本成本(WACC)。公式：

$$WACC = K_e \times \frac{E}{(D+E)} + K_d \times \frac{D}{(D+E)} \times (1-T)$$

式中：

Ke 为权益资本成本；

Kd 为债务资本成本；

D/E：根据市场价值估计的被评估企业的目标债务与股权比率；

其中：Ke = Rf + β × RPM + Rc

Rf = 无风险报酬率；

β = 企业风险系数；

RP_m = 市场风险溢价；

R_c = 企业特定风险调整系数。

2. 具体参数的确定

(1) 无风险报酬率 R_f 的确定

无风险收益率又称安全收益率，是指在当前市场状态下投资者应获得的最低的收益率。在我国，国债是一种比较安全的投资，因此国债率可视为投资方案中最稳妥，也是最低的收益率，即安全收益率。本次评估参照国家当前已发行的中长期国债利率的平均水平（见下表 1），取 $R_f = 3.42\%$ 。

序号	国债名称	期限	到期日	到期收益率
1	17 附息国债 10	120 个月	2027/5/4	3.6585
2	17 附息国债 04	120 个月	2027/2/9	3.5625
3	16 附息国债 23	120 个月	2026/11/3	3.5522
4	16 附息国债 17	120 个月	2026/8/4	3.6902
5	16 附息国债 10	120 个月	2026/5/5	3.7069
6	16 附息国债 04	120 个月	2026/1/28	3.6668
7	15 附息国债 23	120 个月	2025/10/15	3.674
8	15 附息国债 16	120 个月	2025/7/16	3.6796
9	15 附息国债 05	120 个月	2025/4/9	3.6953
10	14 附息国债 29	120 个月	2024/12/18	3.6881
11	14 附息国债 21	120 个月	2024/9/18	3.6925
12	14 附息国债 12	120 个月	2024/6/19	3.6884
13	14 附息国债 05	120 个月	2024/3/20	3.6793
14	13 附息国债 18	120 个月	2023/8/22	3.6701
15	13 附息国债 11	120 个月	2023/5/23	3.679
16	13 附息国债 05	120 个月	2023/2/21	3.6425
17	12 附息国债 21	120 个月	2022/12/13	3.6344
18	12 附息国债 15	120 个月	2022/8/23	3.6086
19	12 附息国债 09	120 个月	2022/5/24	3.5928

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% 股东权益价值评估说明

20	<u>12 付息国债 04</u>	120 个月	2022/2/23	3.5627
21	<u>11 付息国债 24</u>	120 个月	2021/11/17	3.5563
22	<u>11 付息国债 19</u>	120 个月	2021/8/18	3.5347
23	<u>11 付息国债 15</u>	120 个月	2021/6/16	3.5299
24	<u>11 付息国债 08</u>	120 个月	2021/3/17	3.5107
25	<u>11 付息国债 02</u>	120 个月	2021/1/20	3.4923
26	<u>10 付息国债 41</u>	120 个月	2020/12/16	3.4885
27	<u>10 付息国债 34</u>	120 个月	2020/10/28	3.4866
28	<u>10 付息国债 31</u>	120 个月	2020/9/16	3.464
29	<u>10 付息国债 24</u>	120 个月	2020/8/5	3.461
30	<u>10 付息国债 19</u>	120 个月	2020/6/24	3.468
31	<u>10 付息国债 12</u>	120 个月	2020/5/13	3.4554
32	<u>10 付息国债 07</u>	120 个月	2020/3/25	3.4512
33	<u>10 付息国债 02</u>	120 个月	2020/2/4	3.4425
34	<u>09 付息国债 27</u>	120 个月	2019/11/5	3.4209
35	<u>09 付息国债 23</u>	120 个月	2019/9/17	3.4189
36	<u>09 付息国债 16</u>	120 个月	2019/7/23	3.4207
37	<u>09 付息国债 12</u>	120 个月	2019/6/18	3.4133
38	<u>09 付息国债 07</u>	120 个月	2019/5/7	3.3991
39	<u>09 国债 03</u>	120 个月	2019/3/12	3.4
40	<u>08 国债 25</u>	120 个月	2018/12/15	3.5639
41	<u>08 国债 18</u>	120 个月	2018/9/22	3.3471
42	<u>08 国债 10</u>	120 个月	2018/6/23	3.2448
43	<u>08 国债 03</u>	120 个月	2018/3/20	3.3023
44	<u>07 特别国债 08</u>	120 个月	2017/12/17	3.0165
45	<u>07 特别国债 06</u>	180 个月	2022/11/19	3.6186
46	<u>07 特别国债 05</u>	120 个月	2017/11/5	2.8333
47	<u>07 特别国债 04</u>	180 个月	2022/9/29	3.6098
48	<u>07 特别国债 03</u>	120 个月	2017/9/24	2.3939
49	<u>07 特别国债 02</u>	180 个月	2022/9/18	3.6158

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% 股东权益价值评估说明

50	07 国债 10	120 个月	2017/6/25	1.7861
51	07 国债 03	120 个月	2017/3/22	1.4359
平均值				3.42

2) 市场风险溢价 EPM 的确定

市场风险溢价是对于一个充分风险分散的市场投资组合，投资者所要求的高于无风险利率的回报率。股权市场风险超额收益率是投资者投资股票市场所期望的超过无风险收益率的部分，参照美国相关部门估算 EPM 的思路，对中国的 EPM 进行估算。

由于沪深 300 指数的成份股每年是发生变化的，因此我们在估算时采用每年年底时沪深 300 指数的成份股。对于 2002 年到 2013 的沪深 300 指数成份股采用 2004 年年底沪深 300 指数成份股外推到上述年份。通过对各年沪深 300 指数成份股每年年末交易复权收盘价 10 年（上市不足 10 年的按上市首年的年末交易复权收盘价计算）几何平均收益率平均值减去各年无风险收益率后确定各年股权市场风险超额收益率。经计算：

表 1

序号	年份	RM 几何平均值	无风险收益率 RF	ERP=RM-RF
1	2009	18.21%	4.05%	14.16%
2	2010	13.47%	4.25%	9.22%
3	2011	5.33%	3.89%	1.44%
4	2012	6.26%	4.11%	2.15%
5	2013	8.99%	4.27%	4.72%
6	2014	14.40%	3.14%	11.26%
7	平均值	11.11%	3.95%	7.16%

由于几何平均收益率能更好地反映股市收益率的长期趋势，故采用几何平均收益率估算的 ERP 的算术平均值 7.16% 作为目前国内股市的风险收益率，即市场风险溢价为 7.16%。

(3) 权益的系统风险系数 β 的确定

β 系数是用来衡量上市公司相对充分风险分散的市场组合。本次评估我们选取 WIND 金融终端公布的 β 计算器计算对比公司的 β 值，股票市场选择的是沪深 300 指数。采用对比公司评估基准日前 36 个月的历史数据计算 β 值。

① 剔除财务杠杆调整 β 值

评估人员从同花顺 iFinD 上查找 19 家港口行业上市公司，用同花顺 iFinD 计算

了剔除财务杠杆系数的调整后 β 值 β_{Ui} ，取简单平均数为 0.8426。计算过程如下：

表 2

序号	证券代码	证券简称	最新收盘价	原始 Beta
1	000022.SZ	深赤湾 A	29.75	0.6073
2	000507.SZ	珠海港	12.77	1.2944
3	000582.SZ	北部湾港	11.35	0.9915
4	000905.SZ	厦门港务	13.06	1.4343
5	002040.SZ	南京港	17.36	0.5161
6	002492.SZ	恒基达鑫	9.33	1.3147
7	200022.SZ	深赤湾 B	14.10	0.3280
8	600017.SH	日照港	4.50	1.2115
9	600018.SH	上港集团	6.34	1.1675
10	600190.SH	锦州港	4.31	1.0168
11	600279.SH	重庆港九	6.74	1.1610
12	600317.SH	营口港	3.43	1.0322
13	600575.SH	皖江物流	4.20	0.3173
14	600717.SH	天津港	12.49	1.2015
15	601000.SH	唐山港	5.22	1.2201
16	601008.SH	连云港	7.03	1.0313
17	601018.SH	宁波港	5.65	1.0104
18	601880.SH	大连港	2.96	1.2012
19	900952.SH	锦港 B 股	0.53	0.6798

表 3

板块名称	同花顺 iFinD 港口行业
证券数量:	19
标的指数	上证综合指数
计算周期	周
时间范围	2014/6/30-2017/6/30
剔除财务杠杆 (D/E)	按市场价值比
加权方式	算术平均
原始 beta	0.9861
加权调整 Beta	0.9907
加权剔除财务杠杆原始 Bet	0.7650
加权剔除财务杠杆调整 Beta	0.8426

② 评估企业目标财务杠杆系数的 β 值

评估人员通过各可比企业的财务杠杆系数 (D_i/E_i) 的平均值作为被评估企业目标财务杠杆，其中： E_i 为各参考企业的股权市场价值（从同花顺 iFinD 获得）， D_i 为各参考企业付息债务的市值（在参考企业的付息债务不进行上市流通时，采用付息债

务的账面价值来计算), 计算结果为可比公司的平均财务杠杆系数(D_i/E_i)=28.6097%。
被评估单位的所得税率为 25%, 则:

$$\beta L = \beta U \times [1 + (1-t) \times D/E] = 0.8426 \times [1 + (1-25\%) \times 28.6097\%]$$
$$= 1.0234$$

$$\text{权益比} = E / (E+D) = 1 / (1+28.6097\%)$$
$$= 77.75\%$$

$$\text{债务比} = D / (E+D) = 33.1937\% / (1+33.1937\%)$$
$$= 22.25\%$$

(4) 企业特定风险调整系数

企业特定风险与企业规模有关, 本次评估采用规模超额收益率与净资产账面价值之间的回归分析模型公式计算企业特定风险调整系数, 公式如下:

$$R_s = 3.139\% - 0.2485\% \times A$$

其中: R_s : 公司特有风险超额回报率;

A: 为公司净资产账面值 (单位: 亿元, 超 10 亿元以 10 亿计算);

被评估单位于评估基准日的净资产账面值为 7.4795 亿元, 代入公式后得出企业特定风险调整系数 $R_s=1.28\%$ 。

(5) 权益资本成本 K_e 的确定

$$K_e = R_f + \beta L \times MRP + R_s$$
$$= 3.42\% + 1.0234 \times 7.16\% + 1.28\%$$
$$= 12.03\%$$

(6) 债务资本成本 K_d 的确定

债务资本成本是债权人投资委估企业所期望得到的回报率, 债权回报率也体现债权投资所承担的风险因素。目前国内, 对债务资本成本的估算一般多采用银行贷款利率, 本次评估取评估基准日的中长期贷款利率 4.9% 为债务资本成本。

(7) 加权平均资本成本 (WACC) 的确定

$$WACC = \frac{E}{D+E} \times K_e + \frac{D}{D+E} \times (1-t) \times K_d$$
$$= 77.75\% \times 12.03\% + 22.25\% \times (1-25\%) \times 4.9\%$$
$$= 10.17\%$$

七、评估测算过程与结果

按预期未来企业自由现金流折算成现值再加减非经营性资产及负债 (M) 扣除有息负债后的余额即为本次评估的股东全部权益价值 (净资产) 评估值, 经测算, 厦门港务集团石湖山码头有限公司股东全部权益价值评估值为 149,747.27 万元, 测算表如下:

单位: 人民币万元

序号	项目	2017 7-12	2018	2019	2020	2021	永续年
1	一、营业收入	21,743.89	49,126.88	51,243.78	53,964.69	56,845.45	56,845.45
2	减: 营业成本	13,349.85	29,211.59	30,154.55	31,366.55	32,649.77	32,649.77
3	减: 营业税金及附加	215.50	451.29	458.91	468.71	479.08	479.08
4	减: 营业费用	-	-	-	-	-	-
5	减: 管理费用	682.03	1,545.50	1,608.35	1,687.99	1,772.07	1,772.07
6	减: 财务费用	-	-	-	-	-	-
7	二、营业利润	7,496.52	17,918.50	19,021.97	20,441.44	21,944.53	21,944.53
8	三、利润总额	7,496.52	17,918.50	19,021.97	20,441.44	21,944.53	21,944.53
9	(所得税率%)	25.00%	25.00%	25.00%	25.00%	25.00%	25.00%
10	减: 所得税	1,874.13	4,479.63	4,755.49	5,110.36	5,486.13	5,486.13
11	四、净利润	5,622.39	13,438.88	14,266.48	15,331.08	16,458.40	16,458.40
12	五、加: 折旧及摊销	3,127.97	6,255.93	6,255.93	6,255.93	6,255.93	6,255.93
13	六、加: 税后利息费用	-	-	-	-	-	-
14	七、减: 资本性支出	1,213.49	2,426.98	2,426.98	2,426.98	2,426.98	2,426.98
15	八、减: 营运资本增加	-	-	-	-	-	-
16	九、企业自由现金流	7,536.87	17,267.83	18,095.43	19,160.03	20,287.35	20,287.35
17	折现率	10.17%	10.17%	10.17%	10.17%	10.17%	10.17%
18	折现期(期中折现)	0.25	1.25	2.25	3.25	4.25	5.25
19	折现系数	0.9761	0.8860	0.8042	0.7300	0.6626	-
20	十、折现值	7,356.56	15,298.84	14,552.13	13,985.90	13,441.76	132,170.69
21	十一、累计现值	196,805.88					
22	加: 溢余资产价值	864.57					
23	加: 非经营性资产价值	6,730.77					
24	减: 非经营性负债	41,778.18					
25	减: 有息负债	9,200.00					
26	十二、全部股东权益价值(万元)	153,423.04					

第六部分. 评估结论与分析

一、评估结论

本公司本着独立、公正、科学、客观的原则，运用资产评估法定的程序和公允的方法，采用了资产基础法和收益法对厦门港务集团石湖山码头有限公司的股东全部权益进行了评估，得出以下结论：

（一）资产基础法评估结果

厦门港务集团石湖山码头有限公司经致同会计师事务所（特殊普通合伙）审计后的股东全部权益账面值为人民币 67,920.69 万元，经采用资产基础法评估后，在满足本次评估全部假设和前提下，其股东全部权益评估值为人民币 153,058.57 万元，增值 85,137.88 万元，增值率 125.35%。资产评估结果汇总表详见下表：

评估基准日：2017 年 6 月 30 日

单位：人民币万元

序号	项目	账面价值	评估价值	增值额	增值率%
1	流动资产	16,072.01	16,094.43	22.42	0.14
2	非流动资产	138,402.02	223,517.48	85,115.46	61.50
3	其中：长期股权投资	96,908.84	146,389.07	49,480.23	51.06
4	投资性房地产	-	-	-	
5	固定资产	31,389.09	44,719.78	13,330.69	42.47
6	其中：建筑物	23,632.04	34,987.52	11,355.48	48.05
7	设备	7,757.05	9,732.26	1,975.21	25.46
8	土地	-	-	-	
9	在建工程	139.63	139.63	-	-
10	无形资产	9,911.33	32,221.46	22,310.13	225.10
11	其中：土地使用权	9,911.33	32,221.46	22,310.13	225.10
12	开发支出	-	-	-	
13	商誉	-	-	-	
14	长期待摊费用	-	-	-	
15	递延所得税资产	28.54	22.94	-5.60	-19.62
16	其他非流动资产	24.59	24.59	-	-
17	资产总计	154,474.03	239,611.91	85,137.88	55.11
18	流动负债	85,153.34	85,153.34	-	-
19	非流动负债	1,400.00	1,400.00	-	-

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% 股东权益价值评估说明

20	负债总计	86,553.34	86,553.34	-	-
21	净资产(股东权益)	67,920.69	153,058.57	85,137.88	125.35

评估结论详细情况见评估明细表。

(二) 主要的增减值变化及原因分析

本次评估结果与账面净资产相比，增值 85,137.88 万元，增值率 125.35。主要的增减值情况说明如下：

1. 应收账款评估增值 7.06 万元，系评估风险损失与计提的坏账准备对抵所致。
2. 其他应收款评估增值 6.05 万元，系评估风险损失与计提的坏账准备对抵所致。
3. 存货增值 9.30 万元，系原材料中绿网的市场价格小幅增长导致评估增值。
4. 长期股权投资评估增值 49,480.23 万元，被投资子公司主要资产为码头资产及土地使用权，该资产取得时间较早，建造码头所需的材料、机械台班、人工费以及土地使用权等出现不同程度的涨幅，导致评估增值。

5. 固定资产评估增值 13,330.69 万元，增值的主要原因：

(1) 主要系随着材料价格和人工费的上涨，房屋建(构)筑物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造成房屋建(构)筑物评估增值；

(2) 根据现行税法规定，设备原值中的增值税可抵扣，本次评估的设备重置成本不包含增值税，与设备原始购置为含税价格有所下降；

(3) 财务折旧年限短于评估所用经济可使用年限。

(4) 本次评估对基本能正常使用的设备，确定其成新率不低于 10%，而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，造成评估增值较大。

6. 无形资产——土地使用权评估增值 22,310.13 万元，被评估企业取得土地使用权的时间为 2006 年前，2006 年 12 月 23 日国土资源部发布了《关于发布实施《全国工业用地出让最低价标准》的通知》(国土资发[2006] 307 号)，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，从而导致评估增值。

7. 递延所得税资产评估减值 5.6 万元，系已计提的坏账准备评估为零相应调整递延所得税资产引起的评估减值。

(三) 收益法评估结果

厦门港务集团石湖山码头有限公司经致同会计师事务所(特殊普通合伙)审计后

的股东全部权益账面值为人民币 67,920.69 万元，经采用收益法评估，其股东全部权益评估值为人民币 153,423.04 万元，增值 85,502.35 万元，增值率 125.89%。

（四）两种方法评估结论的差异分析

收益法与资产基础法净资产评估结果相差 364.47 万元，差异率 0.24%，差异的主要原因如下：

1. 资产基础法评估是以资产的成本重置为价值标准，反映的是资产投入(购建成本)所耗费的社会必要劳动，这种购建成本通常将随着国民经济的变化而变化；而收益法评估是以资产的预期收益为价值标准，反映的是资产的产出能力(获利能力)的大小，这种获利能力通常将受到宏观经济、政府控制、竞争环境以及企业自身对资产的有效使用等多种条件的影响。在如此两种不同价值标准前提下产生一定的差异应属正常。

2、两种方法对企业价值产生要素的涵盖范围不同。资产基础法评估未能对企业存在的销售渠道、研发能力和营运经验等不可确指无形资产价值进行计量，而收益法评估结论体现了对企业生产经营产生贡献的所有资源的价值。

（五）最终评估结果的选取

资产基础法是立足于资产重置的角度，通过评估各单项资产价值并考虑有关负债情况，来评估企业价值。本次所采用的资产基础法深入地调查了企业的各项资产，并采用适当的评估方法对各项资产进行了评估。总体上看，本次资产基础法对该企业整体评估是全面的，并且突出了重点，没有重大遗漏。因此本次资产基础法的评估结果一定程度上全面反映了委托资产的市场价值。

收益法是立足于判断资产获利能力的角度，将被评估企业预期收益资本化或折现，来评估企业价值。从理论上讲收益法对企业股东全部权益价值的评估是全面的，但是收益法评估过程中，企业未来收益的收入、成本、费用、营运资金、资本性支出等每一个数据都是预测或在预测基础上的测算得出，其受政策因素、人为因素以及市场变化等影响容易出现偏差。

根据本次评估的实际情况，两种方法的评估结果差异率仅为为 0.24%，基本一致。评估人员在综合考虑不同评估方法使用数据的质量和数量的基础上，基于本次评估的目的，认为资产基础法评估结果具有更好的可靠性和说服力，故采用资产基础法评估结果作为最终评估结论。

在本次评估中选用资产基础法作为最终评估结果。厦门港务集团石湖山码头有限公司经致同会计师事务所（特殊普通合伙）审计后的股东全部权益账面值为人民币 67,920.69 万元，经采用资产基础法评估后，在满足本次评估全部假设和前提下，其股东全部权益评估值为人民币 153,058.57 万元，增值 85,137.88 万元，增值率 125.35%。

根据厦门港务集团石湖山码头有限公司股东全部权益价值估算，且不考虑控股权溢价及非流通性折扣的条件下，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% 的股东权益评估值为人民币柒亿肆仟玖佰玖拾捌万柒仟元整（RMB 74,998.70 万元）。

二、特别事项说明

1. 对被评估单位存在的可能影响资产评估值的瑕疵事项及期后事项，在企业委托时未作特殊说明而评估人员根据专业经验一般不能获悉的情况下，本评估机构及评估人员不承担相关责任。

2. 本评估公司未对委托方和被评估单位提供的有关经济行为批文、营业执照、权证、会计凭证、账簿记录、控制关系、合并范围、项目批文、项目预决算、资产清单等证据资料或所牵涉的责任进行独立审查，亦不会对上述资料的真实性负责。

3. 虽然本项目评估过程中评估人员未发现被评估资产存在除本报告已披露外的其他担保和抵押事宜，但是，本评估报告的使用者应当不依赖于本评估报告而对资产状态做出独立的判断。

4. 除非特别说明，本评估报告中的评估值以被评估单位对有关资产拥有完全的权利为基础，未考虑由于被评估单位可能尚未支付某些费用所形成的相关债务，我们假设资产受让方与该等负债无关。

5. 本报告中的有关厦门港务集团石湖山码头有限公司的描述性文字均摘自厦门港务集团石湖山码头有限公司提供给评估师的有关介绍资料，报告阅读者应将此视同一般性的文字说明，而不应视作评估机构与评估师对其有关情况的认同或宣传报道，本公司不负责因有关介绍与实际可能不符而产生的所有责任。

6. 本次评估中评估师限于客观条件未对被估设备进行开机测试，亦未对建构物结构进行检测。评估师假定上述被估对象物理、经济技术指标、结构、质量均符合设计要求和国家有关规定，并能在本次评估剩余耐用年限内正常使用。

7. 截止评估基准日，被评估单位应办未办权证的房屋建筑物明细内容如下：

序号	建筑物名称	结构	建筑面积 (M ²)	账面原值(元)	评估值 (元)	备注
1	三明房屋 (二套)	混合	2×90	204,890.80	131,437.63	产权纠纷
2	19 号泊位车间	框架	900	931,319.40	1,139,157.00	无批建手续
3	1 号绞车房	混合	39.69	53,728.62	29,374.00	待拆除

经了解上述三处房屋建筑物尚未办理权证。对于因该部分资产权属可能造成的纠纷与评估机构无关。对于上述资产，其面积是被评估单位根据工程建设资料进行申报的，评估人员以企业申报面积进行评估，未进行核实，如未来办理相关产权证书时其面积与申报面积不符，评估结果应根据产权证书载明的面积进行调整。提醒报告使用者注意。

8. 房屋建筑物中的第 5 项三明房产，账面值为 131,437.63 元，根据被评估单位提供的《关于三明房屋产权纠纷事件的报告》所述如下：三明房屋系厦门港务集团于 1999 年 8 月出资 16 万购得的商品房，位于三明市三元区新市南路 56 号 1 幢 401 室及 402 室，目前房屋 2 套产权已连同其它同幢房屋产权被华夏公司办理至其名下，且华夏公司已将相关产权作为抵押向银行办理贷款。鉴于上述房产存在产权纠纷尚未解决，本次评估以审计后的账面值列示。提醒报告使用者注意。

9. 长期股权投资中的厦门港务国内船舶代理有限公司，由于厦门港务集团石湖山码头有限公司持有厦门港务国内船舶代理有限公司的股权比例为 20%，持股比例较低且无增值资产，本次评估按照审计后净资产乘以持股比例确认该长期股权投资的评估价值。

10. 长期股权投资中的厦门鹭申达港口机电工程有限公司已停业多年，目前正在办理注销手续，账面已全额计提减值准备，根据被评估单位出具的情况说明，厦门鹭申达港口机电工程有限公司已无有价值的资产，故本次评估该长期股权投资的评估值为 0。

11. 构筑物第 79 项“东渡港区港中路（19#泊位段）道路工程”，账面净值为 625,574.81 元，经核实，该道路工程由公司建设，目前已作为市政道路使用，不属于厂区内道路，道路工程占用的土地使用权不在评估范围内，故本次对该道路工程以审计后的账面净值列示。提醒报告使用者注意。

12. 由于无法获取足够丰富的相关市场交易统计资料，缺乏关于控股权因素以及流动性对评估对象价值影响程度的分析判断依据，本次评估未考虑控股权溢价以及流动

性折扣。

13. 长期股权投资中的厦门石湖山码头劳动服务有限公司、厦门港务海宇码头有限公司、厦门港务海亿码头有限公司持股比例均为 100%，考虑到 3 家全资子公司与被评估单位在主营业务以及营业成本、费用的归集化分方面存在交叉或难于严格区分，本次收益法评估的历史数据及未来预测数据均采用合并口径，故对具有获利能力的子公司未再单独采用收益法进行评估。

14. 关于厦门港务海宇码头有限公司特别事项说明：

(1) 构筑物序号 34 项“2#排洪渠工程”，账面价值为 7,595,561.81 元，经核实，该工程由公司建设，目前已作为市政配套工程使用，本次对该工程的评估以审计后的账面值列示。

(2) 7 号泊位陆域海域使用权证“国海证国海证 2016C35020503987 号”，已填海形成陆域土地，海域使用权证尚未注销，其价值已在土地使用权评估时考虑，不再单独评估。

15. 根据税法的规定 2009 年 1 月 1 日后购买的设备，其进项税可以进行抵扣，本次机器设备的评估值中不含增值税进项税。

16. 期后事项

(1) 评估基准日后至出具评估报告日，委托评估单位的一切经营活动均在正常范围之内。无需披露而未披露的重大事项。

(2) 报告提交日以后发生重大期后事项时，不能直接使用本报告的评估结论。

(3) 在评估基准日后，有效期以内，如果资产数量及价格标准发生变化时，应按如下原则处理：

①. 资产数量发生变化，应根据原评估方法对资产数量及金额进行相应调整。

②. 资产价格标准发生变化，对资产评估价产生明显影响时，委托方应及时聘请有资格的资产评估机构重新确定评估值。

③. 由于评估基准日后资产数量、价格标准的变化，委托方在资产实际作价时应给予充分考虑，进行相应调整。

请报告使用者关注以上特别事项对本评估结论可能产生的影响，及对本次经济行为的影响。