

信用等级公告

联合[2018]408号

日照港股份有限公司：

联合信用评级有限公司通过对日照港股份有限公司主体长期信用状况和拟公开发行的 2018 年公司债券（第一期）进行综合分析和评估，确定：

日照港股份有限公司主体长期信用等级为 AA+，评级展望为“稳定”

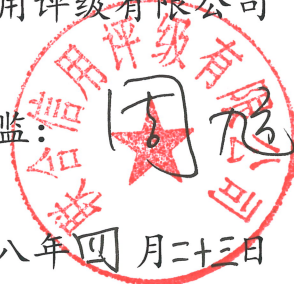
日照港股份有限公司拟公开发行的 2018 年公司债券（第一期）信用等级为 AA+

特此公告

联合信用评级有限公司

评级总监：

二零一八年四月二十三日



地址：北京市朝阳区建国门外大街 2 号 PICC 大厦 12 层（100022）

电话：010-85172818

传真：010-85171273

<http://www.unitedratings.com.cn>

日照港股份有限公司

2018 年公司债券（第一期）信用评级报告

本期债券信用等级：AA+
公司主体信用等级：AA+
评级展望：稳定
发行规模：不超过 6 亿元（含 6 亿元）
债券期限：5 年
还本付息方式：按年付息、到期一次还本
评级时间：2018 年 4 月 23 日
主要财务数据：

项目	2015 年	2016 年	2017 年
资产总额（亿元）	185.96	198.44	201.49
所有者权益（亿元）	112.46	114.60	118.53
长期债务（亿元）	42.85	26.40	32.24
全部债务（亿元）	60.78	67.65	66.09
营业收入（亿元）	43.78	42.77	48.04
净利润（亿元）	3.72	2.28	4.47
EBITDA（亿元）	14.87	13.41	16.93
经营性净现金流（亿元）	11.43	9.94	13.84
营业利润率（%）	20.20	16.34	20.97
净资产收益率（%）	3.34	2.01	3.84
资产负债率（%）	39.53	42.25	41.17
全部债务资本化率（%）	35.09	37.12	35.80
流动比率（倍）	0.88	0.48	0.55
EBITDA 全部债务比（倍）	0.24	0.20	0.26
EBITDA 利息倍数（倍）	4.17	4.01	5.44
EBITDA/本期发债额度（倍）	2.48	2.24	2.82

注：1、本报告中，部分合计数与各相加数直接相加之和在尾数上存在差异，系四舍五入造成；2、本报告财务数据及指标计算均为合并口径；3、本报告将其他流动负债中的短期融资券计入短期债务计算。

评级观点

联合信用评级有限公司（以下简称“联合评级”）对日照港股份有限公司（以下简称“日照港”或“公司”）的评级反映了公司作为我国重要的国有港口企业，在码头设备、上下游联动机制、股东及政策支持等方面具备综合优势，且作为上市公司，公司融资渠道顺畅。同时联合评级也关注到公司主要货种受宏观经济波动影响较大、工程投资支出规模较大以及港务管理、堆存板块亏损程度扩大以及债务结构有待优化等因素对公司的信用水平带来的不利影响。

未来，随着国家“一带一路”战略规划以及山东省港口资源整合工作的持续推进，公司整体发展潜力较好；同时，随着日照钢铁精品基地的建成，瓦日铁路运输效能的逐步发挥，将对公司铁矿石、煤炭等货种的吞吐量形成支撑，公司整体竞争实力将进一步提升。联合评级对公司的评级展望为“稳定”。

基于对公司主体长期信用以及本期公司债券偿还能力的综合评估，联合评级认为，本期债券到期不能偿付的风险很低。

优势

1. 受益于国家“一带一路”战略规划的推进，公司将享受到相关国家政策支持的支持。同时，随着山东港口资源的整合工作的推进，有利于降低区域内港口间的价格竞争。

2. 日照港自然条件良好，区域集疏运条件优越，区位优势明显；所处腹地经济发展稳定，整体发展态势良好。

3. 公司从事港口业务设备设施的质量与效率处于国内领先水平，同时公司具有完善的产业上下游联动机制，市场竞争力较强。

4. 公司债务结构有所优化，整体债务负担不高。

关注

1. 公司经营的货种主要为金属矿石和煤炭及制品，货种比较集中，易受宏观经济波动影响，公司经营情况与其经营货种波动情况具有正相关性。

2. 日照港位于山东半岛南翼，周边青岛港、连云港港与公司存在较为激烈的竞争，对公司生产经营造成较大压力。

3. 目前公司在建工程项目较多，投资规模较大，公司存在一定的资本支出压力；此外，公司短期债务在全部债务中占比较高，债务结构有待调整。

4. 公司港务管理以及堆存板块近年来呈持续亏损状态，且 2017 年上述两项业务亏损幅度均有所扩大。

分析师

杨世龙

电话：010-85172818

邮箱：yangsl@unitedratings.com.cn

王金磊

电话：010-85172818

邮箱：wangjl@unitedratings.com.cn

传真：010-85171273

地址：北京市朝阳区建国门外大街 2 号

PICC 大厦 12 层（100022）

Http: //www.unitedratings.com.cn

信用评级报告声明

除因本次（期）信用评级事项联合信用评级有限公司（联合评级）与评级对象构成委托关系外，联合评级、评级人员与评级对象不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

联合评级与评级人员履行了尽职调查和诚信义务，有充分理由保证所出具的信用评级报告遵循了真实、客观、公正的原则。

本信用评级报告的评级结论是联合评级依据合理的内部信用评级标准和程序做出的独立判断，未因评级对象和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。本评级报告所依据的评级方法在公司网站公开披露。

本信用评级报告用于相关决策参考，并非是某种决策的结论、建议等。

本信用评级报告中引用的评级对象相关资料主要由评级对象提供，联合评级对所依据的文件资料内容的真实性、准确性、完整性进行了必要的核查和验证，但联合评级的核查和验证不能替代评级对象及其它机构对其提供的资料所应承担的相应法律责任。

本信用评级报告所示信用等级自报告出具之日起至本次（期）债券到期兑付日有效；本次（期）债券存续期间，联合评级将持续开展跟踪评级，根据跟踪评级的结论，在存续期内评级对象的信用等级有可能发生变化。

分析师：

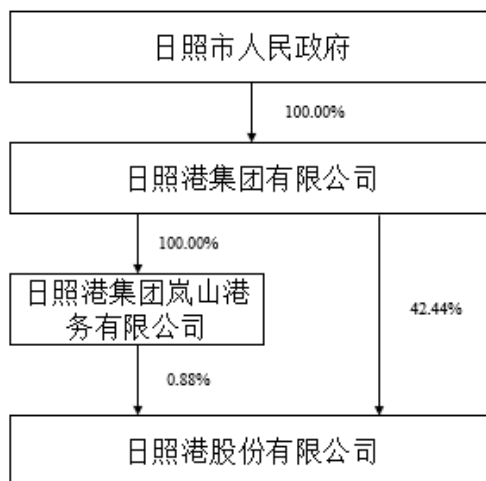

联合信用评级有限公司

一、主体概况

日照港股份有限公司（以下简称“公司”或“日照港”）成立于 2002 年，前身系由日照港集团有限公司（以下简称“日照港集团”，原日照市港务局）作为主发起人，联合兖矿集团有限公司、中国中煤能源集团有限公司、淄博矿业集团有限责任公司、山西潞安矿业（集团）有限责任公司和山西晋城无烟煤矿业集团有限责任公司共同发起成立的“日照陆桥港业股份有限公司”，初始注册资本为 4.00 亿元。2004 年，公司名称变更为现名。

2006 年 9 月，公司首次发行 2.30 亿股人民币普通股，并在上海证券交易所挂牌上市（证券简称“日照港”；证券代码：600017.SH），发行完成后，公司总股本增至 6.30 亿股。后经历次增资扩股，截至 2017 年末，公司总股本为 30.76 亿股，控股股东为日照港集团，直接持股与间接持股比例合计为 43.32%，自 2003 年 5 月起，日照市人民政府对公司控股股东日照港集团实行授权经营，因此，公司实际控制人为日照市人民政府。

图 1 截至 2017 年末公司股权结构情况



资料来源：公司提供

公司经营范围：码头和其他港口设施经营；在港区内从事货物装卸、仓储服务；为船舶进出港、靠离码头、移泊提供顶推、拖带等港口拖轮服务；港口机械、设施、设备租赁维修经营；为船舶提供岸电、淡水供应等船舶港口服务；第二类增值电信业务中的因特网接入服务业务。（有效期限以许可证为准）。电力、机电设备及零配件、劳保用品、橡胶制品、五金、办公用品、金属材料、水泥、木材的销售；港区内通信设施维护、维修服务；污水处理；市场营销策划。（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）

2018 年 1 月，公司对部门设置进行了调整，公司本部部门包括员工保障中心、招标采购中心、安保中心、信息中心、证券部（董事会办公室）、办公室、财务部、审计部、纪委（监察部）、党群工作部、人力资源部、企业发展部、生产业务部、工程技术部和安全环保部，共 15 个部门（见附件 1）；截至 2017 年末，公司纳入合并范围的子公司共 6 家，其中全资子公司 2 家，控股子公司 4 家；公司合并范围共有在职员工 5,302 人。

截至 2017 年末，公司合并资产总额 201.49 亿元，负债合计 82.97 亿元，所有者权益（含少数股东权益）118.53 亿元，其中归属于母公司所有者权益 106.34 亿元。2017 年，公司实现营业收入 48.04 亿元，净利润（含少数股东损益）4.47 亿元，其中归属于母公司所有者的净利润 3.69 亿元；

经营活动产生的现金流量净额 13.84 亿元，现金及现金等价物净增加额-1.46 亿元。

公司注册地址：山东省日照市海滨二路；法定代表人：王建波。

二、债券概况及募集资金用途

1. 本期债券概况

本期债券名称为“日照港股份有限公司 2018 年公司债券（第一期）”。本期债券发行规模不超过 6 亿元（含 6 亿元）。本期债券期限为 5 年期，附第 3 年末公司上调票面利率选择权及投资者回售选择权。本期债券面值 100 元，按面值平价发行；采取单利按年计息，不计复利。本期债券按年付息、到期一次还本。利息每年支付一次，最后一期利息随本金一起支付。本期债券发行采取网下面向合格投资者询价配售的方式。

本期债券无担保。

2. 本期债券募集资金用途

本期债券募集资金拟用于偿还公司债务、补充流动资金等。

三、行业分析

公司主要从事港口货物的装卸及堆存业务，属于港口行业。

1. 行业概况

港口是具有水陆联运设备和条件，供船舶安全进出和停泊的运输枢纽，是水陆交通的集结点和枢纽，是工农业产品和外贸进出口物资的集散地，是船舶停泊、装卸货物、上下旅客、补充给养的场所。

港口作为国民经济和社会发展的重要基础设施，其发展与国民经济发展水平密切相关。近年来，随着中国社会经济的快速发展，港口行业发展较为迅速，货物吞吐能力和吞吐量持续上升。2012 年受欧债危机持续以及中国宏观经济增速趋缓影响，港口货物吞吐量增速趋于回落。2014 年受中国宏观经济下行压力加大影响，中国港口完成货物吞吐量 124.52 亿吨，较上年增长 5.8%，增速下降 3.4 个百分点。2015 年，全国港口完成货物吞吐量 127.50 亿吨，较上年增长 2.4%，增速持续下滑，其中，沿海港口完成 81.47 亿吨，内河港口完成 46.03 亿吨，分别较上年增长 1.4% 和 4.2%。2016 年，全国港口全年完成货物吞吐量 132.01 亿吨，较上年增长 3.5%，增速小幅回升。其中，沿海港口完成 84.55 亿吨，较上年增长 3.8%，增速有所反弹。内河港口完成 47.46 亿吨，较上年增长 3.1%，增幅再创新低。据交通部统计，2016 年，全国规模以上港口货运吞吐量 118.89 亿吨，较上年增长 3.7%。

2017 年，中国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，中国国内生产总值（GDP）达到 827,122 亿元，首次超过 80 万亿元，较上年增长为 6.9%，增速较上年增加 0.2 个百分点，实现了 2010 年以来经济增长首次提速。

2017 年，我国货物贸易进出口总值 27.79 万亿元人民币，较上年增长 14.2%，扭转了此前连续两年下降的局面。国内外贸易稳步向好，发展潜力逐步释放，进而也推动了国内港口货物吞吐量的快速增长。2017 年全国规模以上港口完成货物吞吐量 126.44 亿吨，较上年增长 6.4%，增速较上年增加 3.2 个百分点；其中外贸货物吞吐量为 40.02 亿吨，较上年增长 5.7%；集装箱吞吐量

为 2.37 亿 TEU，较上年增长 8.3%。

2. 港口分布及竞争

根据原交通部和国家发改委编制并于 2006 年 9 月经国务院审议通过的《全国沿海港口布局规划》（以下简称《港口规划》）相关内容，沿海港口建设与发展进入快速格局化发展的新阶段，并逐渐确定了中国沿海将形成环渤海、长三角、东南沿海、珠三角、西南沿海等 5 个集合规模化、集约化、现代化的港口群，强化群体内综合性、大型港口的主体作用，形成煤炭、石油、铁矿石、集装箱、粮食、商品汽车、陆岛滚装和旅客运输等 8 个运输系统的布局。目前在全国沿海初步形成的五大区域港口群中，最主要的三大港口群分别是以上海港为中心，宁波港、连云港港、南通港、张家港为辅助性港口的长江三角洲港口群；以大连港、天津港、青岛港为中心港口，营口港、秦皇岛港、日照港、烟台港为辅助性港口的环渤海港口群；以香港、广州港、深圳港为中心的珠江三角洲港口群。

目前中国港口行业竞争仍较为激烈，随着国内港口企业面临恶性竞争加剧，2016 年全国港口收费下调的趋势，其中除珠三角港口群外，其他四大港群收费整体呈下降趋势，为更好整合港口资源，缓解竞争加剧局面，部分省份逐渐开始区域内港口资源整合，优化港口货种布局，集中港口企业规模优势，在港口企业仍存在较大规模投资支出的背景下，降低综合融资成本，提高港口企业竞争优势。在“一带一路”倡议和长江经济带战略大力推进的背景下，主要区域港口正迎来整合大潮，2016~2017 年江苏、辽宁、福建、广东、海南及山东相继开启了港口整合进程。

表 1 《全国沿海港口布局规划》中的重点港口情况

港口群		腹地辐射范围及区域内重点港口
环渤海区域	津冀沿海	以天津北方国际航运中心和秦皇岛港为主，包括唐山、黄骅等港口组成；主要服务于京津、华北及其西向延伸地区。
	辽宁沿海	以大连东北亚国际航运中心和营口港为主，包括丹东、锦州等港口组成；主要服务于东北三省和内蒙古东部地区。
	山东沿海	由青岛、日照、烟台及威海等港口组成；主要服务于山东半岛及其西向延伸的部分地区。
长江三角洲		依托上海国际航运中心，以上海、宁波、连云港港为主，服务于长江三角洲以及长江沿线地区的经济社会发展。
珠江三角洲		以香港、广州、深圳、珠海、汕头港为主，服务于华南、西南部地区，加强广东省和内陆地区与港澳地区的交流。
西南沿海		以湛江、防城、海口港为主，服务于西部地区开发，为海南省扩大与岛外的物资交流提供运输保障。
东南沿海		以厦门、福州港为主，服务于福建省和江西等内陆省份部分地区的经济社会发展和对台“三通”的需要。

资料来源：依据《全国沿海港口布局规划》整理

收费方面，港口相关费用主要包括码头经营公司向货主收取的货物装卸（包干）费和货物堆存费、向船主收取的船舶使费（包括引航费、拖轮费、停泊费等）、理货和代理公司向货主和船东收取的理货费和代理费以及其他多项费用（包括解系缆、开关舱、港口建设费等）。上述费用标准主要依据交通运输部和国家发改委印发的《关于放开港口竞争性服务收费有关问题的通知》和《港口收费计费办法》的相关规定，按照费用类别分别以政府定价、政府指导价、自行定价等方式收取。

近年来，中国沿海港口收费费率一直维持在相对较低的水平。主要原因包括：（1）规模较大的世界航运公司（如中国远洋运输（集团）总公司、中国海运（集团）总公司、A.P.Moller-Maersk（马士基集团）、瑞士地中海航运、法国达飞航运等）议价能力较强；（2）目前多数沿海港口除提供货物装卸及货物堆存服务外，还致力于打造新型物流园区，采取综合收费的办法，压低了港口费率；（3）同一腹地范围内的不同港口之间竞争较为激烈。总体来看，目前由于港口间竞争格局

不同，港口收费费率存在一定差异。

总体看，鉴于国内部分港口一直以来实行包干费统一收费模式，收费标准的调整可能对此类港口影响不大，同时由于港口定价需要综合各方因素尤其是参考竞争对手的费用标准，在短期内竞争性较强区域的港口或不会出现价格迅速调整的情况。

3. 行业政策

为扶持港口行业发展，中国政府相继制定了《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》、《国务院关于加快长江等内河水运发展的意见》、《关于放开港口竞争性服务收费有关问题的通知》等一系列政策法规，引导港口进行资源整合及发展格局的优化升级，对港口行业的中长期发展将起到一定促进作用。

内河水运方面，认真贯彻落实《国务院关于加快长江等内河水运发展的意见》，实施长江干线航道系统治理，加快以高等级航道为重点的内河航道建设，加快内河港口规模化、专业化港区建设，推进内河船型标准化，加强航道养护管理。具体目标是：内河航道通航条件显著改善，“两横一纵两网十八线”1.9万公里高等级航道70%达到规划标准，高等级航道里程达到1.3万公里，河水运得到较快发展，运输优势进一步发挥。

2014年9月，《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》提出充分发挥长江运能大、成本低、能耗少等优势，加快推进长江干线航道系统治理，整治浚深下游航道，有效缓解中上游瓶颈，改善支流通航条件，优化港口功能布局，加强集疏运体系建设，发展江海联运和干支直达运输，打造畅通、高效、平安、绿色的黄金水道。其中优化港口功能布局方面，要加快上海国际航运中心、武汉长江中游航运中心、重庆长江上游航运中心和南京区域性航运物流中心建设，提升上海港、宁波-舟山港、江苏沿江港口功能，加快芜湖、马鞍山、安庆、九江、黄石、荆州、宜昌、岳阳、泸州、宜宾等港口建设，完善集装箱、大宗散货、汽车滚装及江海中转运输系统。同时还提出要以航运中心和主要港口为重点，加快铁路、高等级公路与重要港区的连接线建设，强化集疏运服务功能，提升货物中转能力和效率，推进港口与沿江开发区、物流园区的通道建设，拓展港口运输服务的辐射范围。

2014年12月，交通运输部与国家发展改革委发布《关于放开港口竞争性服务收费有关问题的通知》，规定包含放开港口劳务性和船舶供应服务收费标准、规范劳务性收费计费方式、简化港口收费项目、加强港口收费行为监管和完善港口收费规则，进一步完善了港口收费政策和对竞争性服务收费标准实行市场调节。交通运输部同时印发《关于明确港口收费有关问题的通知》，此两部通知中的规定进一步完善了港口收费政策，并对竞争性服务收费标准实行市场调节，此两部通知中的规定于2015年1月1日起执行。2015年1月5日，交通运输部发布了《关于加快现代航运服务业发展的意见》，提出到2020年基本形成功能齐备、服务优质、高效便捷、竞争有序的现代航运服务业体系。2015年7月23日，交通运输部与国家发改委联合印发《关于调整港口船舶使费和港口设施保安费有关问题的通知》，完善港口船舶使费收费政策，降低港口设施保安费收费标准。

2015年12月，交通运输部和国家发改委印发了关于《港口收费计费办法》的通知，确定港口收费包括实行政府定价、政府指导价和市场调节价的经营服务性收费，其中实行政府定价的港口收费包括货物港务费、港口设施保安费、国内客运和旅游船舶港口作业费；实行政府指导价的港口收费包括引航（移泊）费、拖轮费、停泊费、驳船取送费、特殊平舱费和围油栏使用费；实行市场调节价的港口收费包括港口作业包干费、堆存保管费、库场使用费，以及提供船舶服务的

供水（物料）服务费、供油（气）服务费、供电服务费、垃圾接收处理服务费、污水水接收处理服务费。

2016年1月，国务院颁布了《国务院关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见》（国发[2015]72号）（以下简称“意见”），“意见”中指出重点开发开放试验区、沿边国家级口岸、边境城市、边境经济合作区和跨境经济合作区等沿边重点地区是我国深化与周边国家和地区合作的重要平台，是沿边地区经济社会发展的重要支撑，是确保边境和国土安全的重要屏障，正在成为实施“一带一路”战略的先手棋和排头兵，在全国改革发展大局中具有十分重要的地位。“意见”中还指出将提升上述地区公共服务水平、加强公共设施建设、加强口岸基础设施建设、引导支持贸易服务业发展。

2017年7月，交通运输部会同国家发改委对《港口收费计费办法》进行了修订（交水发[2017]104号），调整完善了港口收费指标，改革拖轮费计费方式，将拖轮费由按拖轮马力和使用时间计收调整为按被拖船舶的大小和类型计收，统一制定拖轮费艘次单价；此外优化船舶引航收费结构，增设一档（8万净吨-12万净吨），并对12万净吨以上的大船引航费实行固定标准上限封顶；进一步减少政府定价收费项目，将国内客运和旅游船舶港口作业费纳入港口作业包干费范围；理货服务费实行市场调节价，不再对国际航线船舶多点挂靠停泊费优惠和免费堆存保管期统一规定。

总体看，中国政府的相应政策支持有助于促进中国港口行业优化产业结构、扩展产业规模，为中国港口行业未来发展提供了良好的政策环境保证。

4. 行业关注

（1）全球经济复苏放缓拖累外贸集装箱吞吐量增长

长期来看，集装箱海运市场与全球经济发展形势息息相关，中国港口集装箱业务将随全球经济增长而增长。但受欧债危机后全球经济复苏缓慢影响，中国对外贸易增速回落，将继续影响港口集装箱吞吐量增速放缓。

（2）经济增速放缓影响大宗散货吞吐量

考虑到目前中国宏观经济增速放缓，短期内以铁矿石、煤炭为代表的散杂货需求预计将会减少，部分专业化港口将受到一定影响。长期来看，随着中国逐步进入工业化后期以及产业转型期，传统大宗散货煤、油、矿等港口吞吐量增长将进一步趋缓，而依托先进制造业和新能源产业的天然气、滚装汽车、液体化工、粮食等货种未来将成为港口新的增长点。

（3）港口产能扩张过快、产能过剩风险较大

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

5. 未来发展

（1）投资主体多元化

随着中国对外开放的深化和市场经济的发展，中国政府在政策上放宽了对外商投资港口的股权限制，并取消了港口用码头的中方控股要求，港口投资主体的多元化步伐逐步加快。近年来大型航运公司、码头经营商以及货主企业参与港口投资、运营，与港口企业实现战略合作，谋求保障其物流链的畅通。其中大型航运公司和码头运营商主要集中于收益较高的集装箱码头或参股港口运营企业；货主企业主要集中于投资专业化铁矿石、原油、煤炭等散货码头。对于港口企业来

讲，投资主体的多元化有助于拓展航线和货源，保证吞吐量的增长，拓宽港口建设的融资渠道；但另一方面，由于参与港口投资的航运公司和码头运营商在资金技术和管理水平方面具有明显优势，其进入货运仓储装卸等行业后，必然会加剧港口行业的竞争。

（2）港口资源整合

近年来，随着市场化改革不断深入和港口的快速发展，港口之间的竞争也日趋激烈，港口资源整合趋势加快。目前，中国沿海的各大港口已经完成，或在进行或在酝酿资产整合，另外部分沿海和内河港口也互相寻求合作共谋发展。相邻或相近的港口实现一体化运营，沿海和内河港口之间的联姻，同一港区不同经营主体相互合作都将成为未来中国港口行业资源整合的主要趋势。港口资源整合有利于港口行业避免资源浪费和同质化竞争；有助于实现集约化发展，提升中国港口在世界上的地位和影响。

（3）“无水港”建设

依托沿海港口，在内陆省份建起“无水港”已成为中国沿海港口转变发展方式的重要途径。“无水港”是指建立在内陆地区的、具有同沿海港口基本相似功能的货物集散中心。“无水港”配备有海关、检验检疫等通关部门，货物完成通关手续后通过海铁联运、海陆联运和多式联运等方式到港口直接装船，实现了港口后移、就地办单、海铁联运、无缝对接的大通关目标。目前，天津、青岛、大连、营口、宁波、深圳等港口相继建设了内陆无水港，初步搭建起覆盖内陆地区的物流网络，提高了货源承揽能力。“无水港”通过集疏运系统到“有水港”的港口服务延伸了港口腹地服务范围，使中西部地区成为沿海港口的重要货源地，为内陆省份发展外向型经济和国际化进程起到了至关重要的作用。同时，也增强了沿海港口与内陆经济腹地的联系，对区域经济的辐射力、带动力、影响力进一步增强。未来随着竞争的日趋激烈，为提高货源承揽能力，预计中国沿海港口将进一步加快建设内陆“无水港”的步伐。

（4）保税港区和临港工业园快速发展

随着中国对外贸易的发展，国家通过批准建设保税港区、保税物流园区等方式促进临港物流业发展。保税港区作为目前中国对外开放层次最高、政策最优惠、功能最齐全的特殊经济功能区，叠加了保税区和出口加工区税收和外汇政策，由一个海关统一监管，具备集装箱港口装卸功能以及拆拼箱等增值服务和多式联运物流条件，区内可进行产品研发、加工、制造等，在促进地区经济发展的同时也为当地港口的业务发展提供了良好条件。

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

四、基础素质分析

1. 规模与竞争力

公司作为我国重要的国有港口上市公司，具有优越的自然条件和区位优势，良好的集疏运条件，先进的码头设备，较高的装卸效率，完善的产业上下游联动机制，市场优势日益突显。

（1）码头设备

公司目前拥有多种专业化泊位，包括矿石专用泊位、煤炭专用泊位、木片专用泊位和水泥专用泊位等，年通过能力 13,412 万吨。公司配置了具有世界先进水平的卸船机和矿石自动堆存、装

车系统，铁矿石单船装卸效率世界领先，拥有国内最大的粮食进口专业化泊位，大豆年进口量居全国沿海港口首位；拥有国内最大的木材专业化进口码头和全自动接卸系统，木片年吞吐量居全国沿海港口首位。2017年，公司完成货物吞吐量 22,637 万吨，较上年增长 8.59%。截至 2017 年末，公司总堆存能力为 5,000 万吨。目前公司装卸效率、堆存能力、集疏运能力在国内均处于领先地位。

装卸泊位方面，截至 2017 年末，公司共拥有各类生产型泊位 46 个，核定通过能力达 13,412 万吨/年。公司拥有大型专业化的 30 万吨级和 20 万吨级矿石码头各 1 个，实际吞吐能力超过 8,000 万吨；拥有 3 个煤炭专用泊位，年煤炭下水能力达 3,700 万吨以上；拥有 4 个木片专用泊位；公司其他泊位包括 2 个水泥专用泊位，1 个粮食专用泊位以及其他能够承担多货种作业任务的通用散杂货泊位 34 个。

（2）产业上下联动

日照钢铁精品基地项目进展顺利，2017 年顺利投产试运营，将持续带动公司铁矿石、钢材、煤炭、矿渣等货物进出口业务；瓦日铁路实现重载万吨列车通达港口的常态化运营，将有助于发挥矿、港、路、电协同效应，提升日照港在国家能源、原材料运输格局中的战略地位；日照港大宗商品交易中心的设立，搭建起现代贸易金融物流服务平台，与公司现有业务形成互通互联，提升货物吞吐量；日照港作为“一带一路”战略重要的经济枢纽和节点港口，将持续受益于“一带一路”国家战略。国际联运过境货物运输资质的取得、海铁联运的培育发展、港口与中亚五国企业共同设立的日照港中亚国际物流园区，都为日照港对接“一带一路”创造了有利条件。2016 年 3 月，国内首条中美大豆班轮航线“波特兰港-日照港”开通，建立起全球最大粮食生产地区的装船港到全世界最大的粮食进口口岸高速通道；2016 年 9 月，中澳集装箱班轮航线开通，日照港正式进入远洋洲际航线；2017 年 3 月，“日照港—澳大利亚”件杂货班轮航线正式开通；2017 年 5 月“日照—群山—釜山”外贸集装箱班轮航线和“照蓉欧”集装箱国际班列开通；2017 年 7 月“日照—中东”件杂货班轮航线正式开通；2017 年 9 月，由日照港始发的“日照—中亚”集装箱国际班列开通。

（3）港口条件

日照港位于山东半岛南翼，日照港北部邻近青岛港，南邻连云港港，同时日照被列为“一带一路”国家战略规划中新亚欧大陆桥经济走廊主要节点城市，在中国生产力布局 and 全球大宗散货运输格局中具有重要战略地位。

从港口自然条件来看，日照港是天然深水港，自然水深达-13 米，具备建造-25 米及以上深水码头的条件；气候温和，全年不冻不淤。现有石臼、岚山两大港区，适宜建港的海岸线长达 30 公里，目前仅开发 1/3。

港口周边公路、铁路发达，港口通过“沈-海”（沈阳-海口）、“日-兰”（日照-兰考）、“长-深”（长春-深圳）三条高速公路与全国公路网连接，交通便利，货物集疏运能力较强。瓦日铁路（晋豫鲁铁路通道）连同既有的“新-荷-尧-日”电气化铁路直通港口，使日照港成为国内唯一拥有两条千公里以上干线铁路直通港区的沿海港口；青岛-日照-连云港铁路已开工建设，2018 年底有望通车运营；作为新亚欧大陆桥东桥头堡的日照港，已于 2014 年 5 月获得中国铁路总公司核准的国际联运过境货物运输资质，未来在沿海地区海陆联运方面的优势将更加突出。

总体看，公司作为我国重要的国有港口上市公司，具有优越的自然条件和区位优势，良好的集疏运条件，先进的码头设备，较高的装卸效率，完善的产业上下游联动机制，公司区域竞争优势突显。

2. 人员素质

公司董事会成员 10 名，公司目前董事会成员未低于法定最低人数；监事会成员 7 名，高级管理人员 4 名，对港口行业的整体状况和公司的运营发展情况非常熟悉，并具有丰富的管理经验。

公司董事长王建波先生，1961 年 7 月出生，本科学历，高级工程师。历任石臼港建设指挥部干部；石臼港务局电站干部；石臼港务局煤炭作业区安全技术室主任；石臼港务局煤炭装卸公司安全技术科科长；日照港务局第一装卸公司主任工程师、副经理；日照港务局生产业务处处长；日照港务局第二装卸公司经理；日照陆桥港业股份有限公司（本公司原名）第二装卸公司经理；日照陆桥港业股份有限公司副总经理兼第二装卸公司经理。现任公司董事长、法定代表人。

公司总经理高健先生，1970 年 8 月出生，硕士研究生学历，高级政工师。历任日照港务局第一装卸公司办公室秘书、党办秘书、办公室主任；日照港务局党委宣传部助理政工师、办公室秘书、团委副书记；日照港集团公司团委书记、工作部副部长；日照港集团公司铁运公司党委书记、副经理；日照港集团物业公司经理、党委书记；日照港铁路运输公司经理、党委副书记；日照港股份有限公司第三港务分公司党委书记、经理、党委委员。现任公司总经理、党委委员。

截至 2017 年末，公司在职工 5,302 人，其中生产人员 3,324 人（占 62.69%）、技术人员 531（占 10.02%）、财务人员 84 人（占 1.58%）、行政人员 393 人（占 7.41%）、业务人员 285 人（占 5.38%）、其他人员 685 人（占 12.92%）；从文化程度看，公司中专及以下学历者 1,887 人（占 35.59%）、大专学历者 1,499 人（占 28.27%）、本科学历者 1,809 人（占 34.12%）、研究生以上学历者 107 人（占 2.02%）。

总体看，公司高层管理人员整体素质较高，具备多年的港口管理经验，熟悉公司的业务及发展方向，有利于公司的长远发展；公司员工文化素质能够满足公司发展需要。

3. 外部环境

（1）日照市经济环境

日照市位于山东半岛东南，东隔黄海，与日本、韩国相望，西靠临沂，北连青岛、潍坊，南接江苏省连云港。2017 年，日照市实现地区生产总值（GDP）2,005.65 亿元，按可比价格计算，较上年增长 9.0%。其中，全年完成第一产业增加值 150.23 亿元，较上年增长 3.8%；第二产业增加值 963.48 亿元，较上年增长 9.4%；第三产业增加值 888.94 亿元，较上年增长 9.4%。三次产业比例为 7.5:48.1:44.4；日照市人均生产总值 6.88 万元，较上年增长 8.3%。

对外贸易方面，日照市货物进出口总值快速增长，扭转了近两年持续下降的态势，2017 年完成进出口总值 909.57 亿元，较上年增长 10.7%；其中出口完成 349.95 亿元，较上年增长 25.4%，货物出口量快速增长。

（2）股东支持

公司控股股东为日照港集团，日照港集团主要从事港口装卸、仓储运输、物流贸易和建筑安装等业务。公司作为日照港集团开展大宗散货杂物的装卸、堆存及中转服务的运营主体，在日常经营中得到控股股东对公司有力支持。公司与日照港集团共同投资设立日照港集团财务有限公司，搭建金融服务与融资平台，与公司产业经营形成互补。公司可以租用日照港集团港区土地、低成本使用航道港池防波堤等公共设施，同时，公司能够享受日照港集团在商业银行的整体授信。

（3）政策环境

《环渤海地区合作发展纲要》进一步明确了日照港在区域经济中，作为重点发展能源、原材料等大宗物资运输的功能定位，为港口开辟了新的发展空间；日照港作为“一带一路”战略重要

的经济枢纽和节点港口，将持续受益于“一带一路”国家战略、“中韩中澳自贸协定”等政策，有助于提升港口贸易量和物流量，促进港口过境运输和海铁联运的发展。山东省“两区一圈一带”战略确立了日照港大宗散货中转港、山东蓝色经济区贸易窗口的地位；日照综合保税区的建设为港口发展提供有力支撑。

此外，税收方面，公司部分码头泊位等工程属于所得税减免范围，经主管税务局备案，公司西港四期工程 2017 年经营所得免征企业所得税、焦炭码头工程 2017 年经营所得减半征收企业所得税、岚山万盛岚山港区 8、12 号泊位工程、西港三期工程 2017 年经营所得减半征收企业所得税。

《2018 年山东省政府工作报告》提出，要谋划推进青岛港、日照港、烟台港和渤海湾港四大集团建设，适时组建山东港口投资控股集团有限公司，目前山东渤海湾港口集团有限公司已挂牌成立，将对滨州港、东营港和潍坊港进行整合，此举有利于充分利用区域内的港口资源，降低港口间竞争。

总体看，2017 年日照市经济增长较快，对外贸易实现两年以来首次增长，且增长速度较快，为公司的发展提供了良好的外部环境；公司控股股东给予公司多方面的支持，日照港在国家战略规划中有重要地位，政策支持力度较大。此外，随着山东港口资源的整合工作的推进，有助于降低区域内港口间的价格竞争，有利于公司的持续发展。

五、公司管理

1. 治理结构

公司根据《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国证券法》、《上市公司章程指引》及有关规定，完善公司法人治理结构，规范公司的组织和行为，保护股东的合法权益，制定了《公司章程》，建立了由股东会、董事会、监事会和经营层组成的法人治理结构体系。公司设股东大会，为公司的权利机构。

公司设董事会，对股东大会负责。董事会由 10 名董事组成，设董事长 1 人，由董事会以全体董事的过半数选举产生。公司设监事会，由 7 名监事组成，设主席 1 名，由全体监事过半数选举产生。监事会中 3 名为职工代表，其他 4 名由公司股东会选举产生，职工代表的比例不低于 1/3。

公司设总经理 1 名，由董事长提名、董事会提名委员会审核，董事会聘任或解聘，总经理每届任期 3 年，连聘可以连任。公司设副总经理（常务副总经理）3~5 名、财务总监 1 名、董事会秘书 1 名。总经理对董事会负责。

总体看，公司履行了相关监督规定，股东大会、董事会、监事会独立运作，法人治理结构完善，整体运行情况良好。

2. 管理体制

公司本部部门包括员工保障中心、招标采购中心、安保中心、信息中心、证券部（董事会办公室）、办公室、财务部、审计部、纪委（监察部）、党群工作部、人力资源部、企业发展部、生产业务部、工程技术部和安全环保部，共 15 个部门。公司建立并完善了内部控制制度，涵盖经营管理、内部审计、投融资管理、关联交易、对外担保和安全管理等多方面，公司根据自身发展情况，不断更新和完善相关制度，保障公司健康平稳运行。

总体看，公司内部管理制度健全，能够为公司的项目管理和日常运营提供一定保障。

六、经营分析

1. 经营概况

公司依托日照港口开展大宗散货杂物的装卸、堆存及中转服务。2015~2017年，公司营业收入波动上升，2017年，公司实现营业收入48.04亿元，较上年增长12.33%；公司主营业务收入为44.24亿元，较上年增长12.72%。

从主营业务收入构成来看，公司主营业务收入由装卸业务、堆存业务和港务管理业务构成（如下表所示），其中装卸业务为公司最主要的收入来源。2015~2017年，公司装卸业务以及配套的港务管理业务收入均呈波动上升趋势，年均复合增长率分别为5.85%和3.19%，其中2017年，受进出口贸易增长、大宗商品价格上升以及公司减少原有客户享受的折扣优惠影响，公司装卸业务以及港务管理业务收入均有所增长，分别较上年增长14.49%和9.55%；2015~2017年，公司堆存业务收入持续下滑，年均复合下降22.05%，主要系公司加强营销力度，公司适当增加了货物在港口的免堆存费期限所致。

表2 2015~2017年公司主营业务收入情况（单位：亿元、%）

项目	2015年			2016年			2017年		
	收入	占比	毛利率	收入	占比	毛利率	收入	占比	毛利率
装卸业务	35.02	79.98	25.11	34.27	87.31	23.29	39.23	88.68	30.76
堆存业务	1.25	2.86	-55.09	1.10	2.81	-95.08	0.76	1.72	-229.72
港务管理业务	3.99	9.11	-1.95	3.88	9.87	-10.74	4.25	9.60	-21.82
合计	40.25	100.00	19.93	39.25	100.00	16.60	44.24	100.00	21.23

资料来源：公司年报，联合评级整理。

从毛利率水平来看，2015~2017年，公司装卸业务毛利率波动上升，其中2017年装卸业务毛利率较上年提高7.47个百分点，主要系公司减少客户的折扣力度所致；公司堆存业务毛利率持续下滑，主要系公司延长货物免费堆存期，但堆存业务的成本主要为折旧及人工费，成本较为固定，因此导致毛利率出现大幅下滑；港口管理业务毛利率持续下滑，2016年毛利率较上年下降8.79个百分点，主要系公司适当下调港务管理业务中的港口设施保安费费率，但港务管理的折旧、材料费用和修理费用等成本固定所致，而2017年毛利率较上年减少11.08个百分点，主要系当期新增土地租赁等成本所致。2015~2017年，受收入占比较高的装卸业务毛利率影响，公司主营业务毛利率整体呈波动增长趋势。

总体看，2017年，受大宗商品价格上升以及公司减少原有客户享受的折扣优惠影响，公司收入规模与毛利率水平均明显增长，但近三年，公司堆存及港务管理业务均呈持续亏损态势。公司业务受宏观经济影响较大，未来随宏观环境尤其是国际贸易环境的变化，公司装卸业务需求仍会出现波动。

2. 装卸板块

装卸业务板块是公司最主要的收入来源，公司目前主要经营的货种为金属矿石、煤炭及制品、木材、粮食、钢铁、非金属矿石等散杂货。装卸业务的开展主要包含两方面，即上水货物装卸和下水货物装卸。

装卸业务收费方面，装卸业务板块的装卸费率一般参照交通运输部和国家发改委印发的《关于放开港口竞争性服务收费有关问题的通知》和2015年12月最新发布的《港口收费计费办法》。

港口企业需根据货物种类以及内贸、外贸货物的不同，对货物在港口进行装卸等劳务作业（堆存保管除外）采取包干计费的模式，即根据市场情况，在同货主签订合同时以港口作业包干费确定合同价格，港口作业包干费的包干范围为货物在港口作业全部过程中的相关费用。此前，公司为稳定货源、保障吞吐量稳定，对部分客户给予一定商业折扣优惠，2017年，由于大宗货品价格稳定上升，公司经营状况好转；同时，公司与周边港口协商，建立价格联动机制，缓和了与周边港口之间的价格恶性竞争，促进了货种装卸费率的理性回归；因此，公司减少了原有客户享有的折扣优惠，2017年装卸板块收入及毛利率均较上年实现较快增长，分别为39.23亿元和30.76%。

从2016年下半年开始，伴随着人民币兑美元的贬值促进进口的恢复以及贸易回暖，使得部分货种吞吐量有所恢复，下降幅度减缓；此外，随着瓦日铁路的开通后万吨大列进港的常态化，对公司煤炭货物吞吐量增长起到了较大的推动作用。2015~2017年，公司货物吞吐量波动上升，其中2017年，公司货物吞吐量明显回升，较上年提高8.59%；公司货种以金属矿石、煤炭及制品、木材和粮食为主，上述货种2017年吞吐量占公司总货物吞吐量的比重分别为61.64%、16.09%、8.45%和5.52%。由于公司货物集中在金属矿石、煤炭及煤炭制品，其受宏观经济波动影响较大。

表3 2015~2017年公司货物吞吐量情况（单位：万吨）

货种	2015年	2016年	2017年
金属矿石	12,285	13,000	13,953
煤炭及制品	2,820	3,017	3,643
木材	1,447	1,765	1,913
粮食	1,257	1,165	1,249
钢铁	863	763	624
非金属矿石	378	236	228
水泥	372	311	360
其他	1,488	589	667
合计	20,910	20,846	22,637

资料来源：公司提供

从内外贸情况来看，2015~2017年，公司内贸货物吞吐量波动下降，公司吞吐货物以外贸货物为主（如下表所示），外贸货物吞吐量持续上升；分货种来看，公司金属矿石的转运以外贸为主，且呈持续增长趋势。

表4 2015~2017年公司内外贸货物吞吐量情况（单位：万吨）

项目	2015年	2016年	2017年
内贸货物	4,737	3,354	4,083
其中：金属矿石	1,096	733	600
煤炭及制品	1,726	1,846	2,465
外贸货物	16,173	17,492	18,554
其中：金属矿石	11,189	12,266	13,353
煤炭及制品	1,094	1,171	1,178
合计	20,910	20,846	22,637

资料来源：公司提供

装卸业务结算方面，公司对不同的客户采取不同的结算方式，一般对长期合作比较稳定的客户，采取协议结算方式进行结算；对比较小的零散客户采取预结方式进行结算。结算方式以现汇

和银行承兑汇票为主，结算期限一般为 1~3 个月。

总体看，公司拥有较多类型生产型泊位，装卸能力较强；自 2016 年下半年以来，受大宗商品价格上涨以及进口恢复影响，公司货物吞吐量在 2017 年较快增长，经营状况明显好转；但公司货物种类集中度较大，主要经营货种受到宏观经济波动影响较大。

3. 堆存板块

截至 2017 年末，公司拥有各类货物堆存能力 5,000 万吨，其中煤炭专业化堆场堆存能力为 350 万吨，矿石专业化堆场 60 万平米，堆存能力为 1,194 万吨；以及其他散货堆场，能够满足各类干散货存放的存储要求。公司堆存业务收入主要是货物堆存费收入，公司向客户提供堆存服务并收取堆存费。堆存业务主要客户有日照钢铁有限公司、中国外运山东有限公司、瑞钢联集团有限公司等。堆存业务的收费标准参考国家交通主管部门制定的港口费率标准执行，公司港口货物堆存提供一个月的免费堆存期。堆存业务的成本主要为人工、折旧和材料费用等。

堆场使用情况方面，2015~2017 年，公司年末库存平均使用 1,973 万吨、2,372 万吨 3,200 万吨，堆存货物逐年上升；但由于公司部分在建工程转固导致折旧增长，为加强营销力度增加货物在港的免费堆存天数，且堆存业务在客户将堆存货物清理后才确认收入等原因，公司堆存业务收入以及毛利率仍呈现持续下降趋势。

总体看，公司货物堆存量增长较快，但由于公司增加了货物的免费堆存天数且确认收入在客户清理货物后进行，因此公司堆存业务收入与毛利率仍有出现下滑，且目前堆存业务亏损程度较大。

4. 港务管理板块

港务管理业务目标客户主要为来港停泊的船只，系港口装卸业务的配套板块，收费项目主要有：港口设施保安费、货物港务费、助泊费、系解缆费和停泊费等。港务管理业务结算方式一般以现汇结算为主。港务管理业务成本主要是公司港口码头维护的工资性支出、材料费用、折旧、修理费、租费和疏浚费等。2015~2017 年，公司港务管理业务收入分别为 3.99 亿元、3.88 亿元和 4.23 亿元，呈波动增长趋势，由于港务管理业务系装卸板块的配套业务，因此港务管理业务受公司吞吐量变动影响较大；但港务管理板块毛利率逐年下滑，且 2015~2017 年呈亏损状态，主要系公司适当下调港务管理业务中的港口设施保安费费率，但港务管理的折旧、材料费用和修理费用等成本固定所致。

总体看，港务管理板块为公司装卸业务提供配套服务，其收入水平受公司装卸业务影响较大，2017 年，港务管理板块收入有所增长，但呈亏损态势。

5. 港口建设

截至 2017 年末，公司主要的在建项目包括山钢原料码头（即日照钢铁精品基地配套 40 万吨矿石码头工程）和南区通用泊位等项目，其中日照钢铁精品基地配套 40 万吨矿石码头工程由子公司日照港山钢码头有限公司（以下简称“山钢码头”）为建设主体，预计总投资 28.22 亿元，其中 40% 资金自筹，60% 来源于银行贷款，未来随着项目的建成，将带动公司铁矿石、钢材和煤炭等货物的进出口业务。

截至 2017 年末，公司主要的在建项目总投资为 84.56 亿元，已完成投资 25.62 亿元，预计尚需投资 58.94 亿元，其中预计 2018 年公司将继续投入资金合计 10.02 亿元，整体来看，公司目前

项目资金投入规模较大，未来仍有一定的资金需求。

表 5 截至 2017 年末公司主要在建工程情况（单位：亿元，%）

序号	项目名称	开工日期	预计投产日期	计划总投资	截至 2017 年末投资	2018 年计划投资	自有资本金比例
1	铁路空车牵出线陆域形成	2015/4	2018/9	7.29	4.16	1.55	35
2	南区通用泊位	2011/5	2019/6	12.68	3.53	0.50	35
3	南作业区散货堆场陆域形成	2015/12	2017/12	4.64	2.45	--	35
4	铁路重车场及翻车机房陆域形成	2013/12	2017/12	3.80	2.12	--	35
5	南区散货堆场扩建二期工程	2015/12	2017/12	4.80	2.00	--	35
6	山钢原料码头	2016/3	2019/12	28.22	3.70	4.07	40
7	岚山 8#12#泊位工程	2012/7	2017/12	1.60	1.25	--	100
8	南区散货堆场扩建工程	2015/12	2017/12	4.13	1.33	--	35
9	西区四期堆场扩建二期	2016/4	2017/12	3.59	1.04	--	35
10	岚山港区进境木材检疫除害处理区工程	2015/12	2017/12	1.24	0.93		35
11	岚山 11 号泊位自动化工程	2016/9	2019/6	9.96	2.20	3.32	35
12	石臼港区疏港道路完善一期工程	2017/3	2019/6	2.60	0.92	0.58	100
合计				84.56	25.62	10.02	--

资料来源：公司提供

总体看，公司在建项目规模较大，工程完工后可以进一步增强公司港口运营能力。目前，公司仍有较大规模的项目建设支出，未来资金需求仍然较大，有一定的资本支出压力。

6. 经营效率

2015~2017 年，公司应收账款周转次数分别为 5.80 次、5.52 次和 7.31 次，呈波动增长趋势；存货周转次数分别为 34.34 次、38.36 次和 43.04 次，呈持续增长趋势；总资产周转次数分别为 0.24 次、0.22 次和 0.24 次，整体保持稳定。公司经营效率在 2017 年呈现明显好转。

与同行业公司相比，公司存货周次数位于行业前列，应收账款周转次数与总资产周转次数均处于行业中后位。

表 6 2017 年主要港口行业上市公司经营效率指标情况（单位：次）

指标名称	青岛港	大连港	唐山港	天津港	珠海港	日照港
应收账款周转次数	6.38	10.72	10.14	9.76	5.49	7.67
存货周转次数	13.53	13.12	25.61	67.48	20.61	43.04
总资产周转次数	0.23	0.26	0.36	0.42	0.32	0.24

资料来源：Wind

注：Wind 与联合评级在上述指标计算上存在公式差异，为便于与同行业公司进行比较，本表相关指标统一采用 Wind 数据。

总体看，公司经营效率尚可。

7. 经营关注

(1) 公司经营的货种主要集中在金属矿石和煤炭及制品等大宗商品，其需求量受市场情况影响波动较大，从而影响港口的货物吞吐量，导致公司经营风险增大。

(2) 日照港位于山东省日照市，其相邻的港口包括青岛港与连云港港，虽然公司已与周边港口建立了价格协商机制，但由于三个港口相距较近，腹地重叠，仍存在一定的货源竞争。

(3) 公司目前有较大规模的在建项目，未来仍有较大规模的资金需求，公司有一定的资本支出压力。

(4) 公司港务管理与堆存业务板块近年来持续为亏损状态，公司为吸引客户，延长了货物在港的免费堆存天数，导致堆存业务收入下降以及亏损加大。

8. 未来发展

公司根据自身实际情况，制定了“十三五”发展战略规划，将加快建设诚信、智慧、高效和绿色的“四型港口”，更好的适应市场经济的发展以及企业自身转型升级的发展需求。未来几年，公司将围绕“四型港口”建设，实施东煤南移、石臼港区南三突堤码头、岚南#15 泊位、山钢精品基地配套码头等重点工程项目。在未来实现港口主业整体上市的基础上，适时推动石臼港区西区集装箱化改造、大型原油码头及配套工程、岚山港区北区 LNG 码头、邮轮码头及港口公用基础设施等港口建设项目，到 2021 年，力争把日照港建设成为“一带一路”综合性枢纽港，全球重要的能源、原材料和集装箱中转基地。

总体看，公司发展战略明确，对未来公司的发展与经营有较强的指导作用。

七、财务分析

1. 财务概况

公司提供的2015年度合并财务报表经中准会计师事务所（特殊普通合伙）审计，2016~2017年度合并财务报表经致同会计师事务所（特殊普通合伙）审计，并均出具了标准无保留意见的审计报告。公司财务报表编制按照财政部颁布的企业会计准则及其应用指南、解释及其他有关规定（统称“企业会计准则”）编制。2015~2017年，公司合并范围未发生变动，纳入合并范围内子公司共6家。整体看，合并范围无变更，会计政策连续，合并财务报表可比性较强。

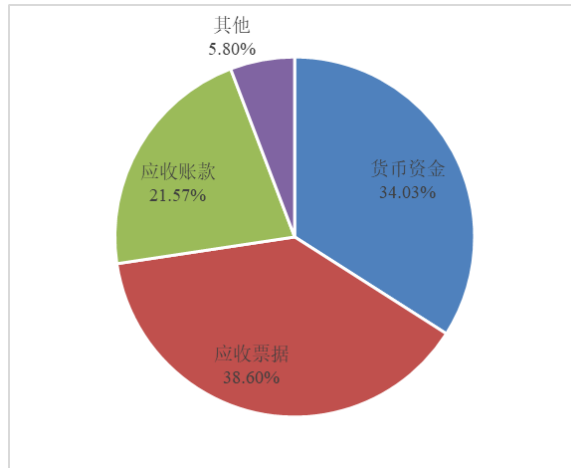
2. 资产质量

2015~2017年，公司合并资产呈持续增长趋势，年均复合增长 4.09%。截至 2017 年末，公司合并资产总额为 201.49 亿元，较年初增长 1.54%，整体维持稳定；资产结构方面，公司流动资产占比为 13.02%，非流动资产占比为 86.98%，资产结构以非流动资产为主。

流动资产

2015~2017年，公司流动资产呈波动下降趋势，年均复合下降 0.47%。截至 2017 年末，公司流动资产为 26.23 亿元，较年初下降 4.39%，主要系货币资金和应收账款下降所致；流动资产主要由货币资金（占 34.03%）、应收票据（占 38.60%）和应收账款（占 21.57%）构成。

图 2 截至 2017 年末公司流动资产构成



资料来源：公司年报

2015~2017 年，公司货币资金呈波动增长趋势，年均复合增长 14.11%。截至 2017 年末，公司货币资金为 8.92 亿元，较年初下降 14.02%，主要系公司投资规模增长所致，货币资金主要由银行存款（占 93.97%）构成。

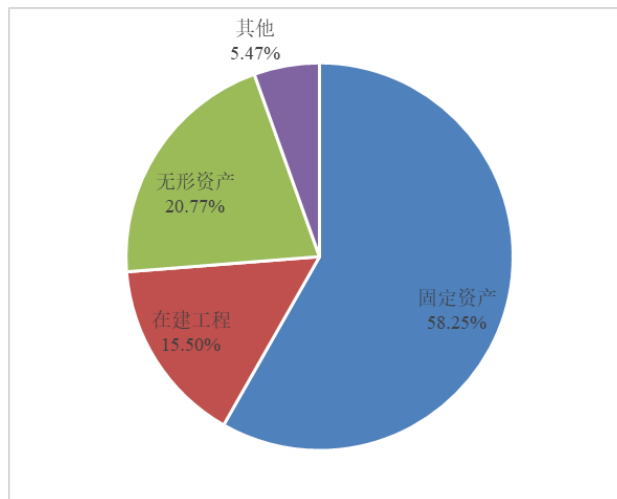
2015~2017 年，应收票据呈波动增长趋势，年均复合增长 9.45%。截至 2017 年末，公司应收票据为 10.12 亿元，较年初增长 24.71%，主要系公司开展票据池业务，以开具银行承兑汇票支付代替票据背书支付，导致应收票据累积所致，公司年末应收票据全部为银行承兑汇票。

2015~2017 年，公司应收账款呈逐年下降趋势，年均复合下降 13.28%，主要系公司加大账款催收所示。截至 2017 年末，公司应收账款为 5.66 亿元，较年初下降 17.66%；集中度方面，应收账款前五大欠款方合计金额为 1.69 亿元，占比为 28.44%，集中度不高，公司客户大多为长期合作客户，相关款项回收风险不大，公司累计计提坏账准备 0.29 亿元。

非流动资产

2015~2017 年，公司非流动资产呈持续增长趋势，年均复合增长 4.83%。截至 2017 年末，公司非流动资产合计 175.27 亿元，较年初增长 2.49%，基本保持稳定；非流动资产主要由固定资产（占 58.25%）、在建工程（占 15.50%）和无形资产（占 20.77%）构成。

图 3 截至 2017 年末公司非流动资产构成



资料来源：公司年报

2015~2017年，公司固定资产呈波动下降趋势，年均复合下降1.34%。截至2017年末，公司固定资产为102.10亿元，较年初下降15.73%，主要系公司本期支付填海造地土地出让金19.28亿元，根据2017年日照市政府第2次常务会议决定，当填海造地单位缴纳的土地出让金高于填海成本时，由财政返还填海成本，差额为政府收益，公司本期收到填海成本返还款17.96亿元，公司根据填海造地实际发生成本计入情况，分别冲减固定资产16.35亿元和在建工程1.61亿元；成新率方面，公司固定资产累计计提折旧73.35亿元，成新率为58.20%，成新率一般。

2015~2017年，公司在建工程呈波动下降趋势，年均复合下降16.57%。截至2017年末，公司在建工程为27.17亿元，较年初增长16.68%，主要系山钢原料码头以及岚山11号泊位自动化工程等项目建设投入增长所致。

2015~2017年，公司无形资产呈持续增长趋势，年均复合增长94.86%。截至2017年末，公司无形资产为36.41亿元，较年初增长120.70%，主要系公司办理南区与西区两块土地确权手续，相关土地计入无形资产所致。

受限资产方面，截至2017年末，公司共有3.72亿元的资产用于质押贷款，主要为货币资金及应收票据，受限资产规模很小。

总体看，公司资产结构以非流动资产为主，符合港口企业的特征；公司总资产中固定资产、在建工程和无形资产占比较大，资产流动性一般。公司资产中使用受限制资产占比较小，整体资产质量尚可。

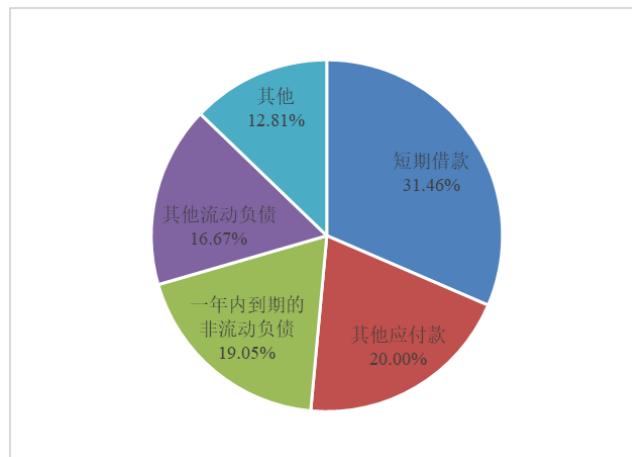
3. 负债及所有者权益

负债

2015~2017年，公司负债总额呈波动增长趋势，年均复合增长6.24%。截至2017年末，公司负债总额为82.97亿元，较年初小幅下降1.04%，基本维持稳定；负债结构方面，流动负债占比为57.84%，较年初下降9.99个百分点；非流动负债占比为42.16%，负债结构较为均衡。

2015~2017年，公司流动负债呈波动增长趋势，年均复合增长26.33%。截至2017年末，公司流动负债为47.99亿元，较年初下降15.62%，主要系其他应付款、一年内到期的非流动负债和其他流动负债下降所致；流动负债主要由短期借款（占31.46%）、其他应付款（占20.00%）、一年内到期的非流动负债（占19.05%）和其他流动负债（占16.67%）构成。

图4 截至2017年末公司流动负债构成



资料来源：公司年报

2015~2017年，公司短期借款呈波动增长趋势，年均复合增长29.65%。截至2017年末，公司短期借款为15.10亿元，较年初增长93.59%，主要系公司当期为满足经营资金需求，采用短期借款较多所致；短期借款由质押借款（占13.25%）、保证借款（占22.52%）和信用借款（占64.24%）构成。

公司其他应付款主要为工程款和设备款。2015~2017年，公司其他应付款呈波动增长趋势，年均复合增长19.53%。截至2017年末，公司其他应付款为9.60亿元，较年初下降14.57%，主要系公司应付的工程款、设备款下降所致。

2015~2017年，公司一年内到期的非流动负债呈波动增长趋势，年均复合增长52.14%。截至2017年末，公司一年内到期的非流动负债为9.14亿元，较年初下降60.08%，主要系上年“11日照港”和“13日照港”合计14.99亿元即将到期转入，而本期到期的债务较少所致。

2015~2017年，公司其他流动负债呈波动增长趋势，年均复合增长26.49%。截至2017年末，公司其他流动负债为8.00亿元，较上年下降20.00%，全部为公司当期发行的短期融资券，期限为12个月，已于2018年2月27日到期兑付，本报告将其纳入短期债务核算。

2015~2017年，公司非流动负债呈波动下降趋势，年均复合下降10.27%。截至2017年末，公司非流动负债为34.98亿元，较年初增长29.69%，主要系新增应付债券以及专项应付款所致；非流动负债主要由长期借款（占75.19%）、应付债券（占16.99%）和专项应付款（占6.29%）构成。

2015~2017年，公司长期借款呈持续下降趋势，年均复合下降2.93%。截至2017年末，公司长期借款为26.30亿元，较年初小幅下降0.40%；长期借款由保证借款（占85.64%）和信用借款（占14.36%）构成；期限分布方面，公司长期借款集中在2019年及2020年到期，占比分别为26.40%和31.67%。

截至2015年末，公司应付债券为14.94亿元，系公司发行的“11日照港”和“13日照港”，上述两期债券在2016年因即将到期，从应付债券科目转至一年内到期的非流动负债科目，并均于2017年上半年到期兑付。截至2017年末，公司新增应付债券5.94亿元，为公司发行的“17日照01”公司债券。

截至2017年末，公司新增专项应付款2.20亿元，系日照市财政局下拨港航发展基金预算指标2.20亿元作为山东钢铁集团日照有限公司对山钢码头注册资金出资，该出资尚未完成。

2015~2017年，公司债务总额呈波动增长趋势，年均复合增长4.28%。截至2017年末，公司债务总额为66.09亿元，较年初小幅下降2.31%，其中短期债务为33.85亿元（占51.22%），较年初下降17.93%；长期债务为32.24亿元（占48.78%），较年初增长22.11%。债务结构方面，截至2017年末，公司债务结构有所改善，长期债务占比较上年提高9.75个百分点。债务指标方面，截至2017年末，公司资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率分别为41.17%、35.80%和21.38%，其中资产负债率和全部债务资本化比率分别较年初下降1.07个百分点和1.32个百分点，长期债务资本化比率较年初提高2.66个百分点。

总体看，公司负债规模持续增长，负债结构较为均衡；公司长期借款集中在2019年及2020年到期，公司面临一定集中偿付压力；公司债务规模在2017年有所下降，债务结构有所改善，公司整体债务水平处在可控范围内。

所有者权益

2015~2017年，公司所有者权益呈持续增长趋势，年均复合增长2.66%。截至2017年末，公司所有者权益为118.53亿元，较年初增长3.43%，主要系未分配利润累计所致；公司归属于母公

司所有者权益为 106.34 亿元，主要由股本（占 28.92%）、资本公积（占 27.80%）、盈余公积（占 5.16%）和未分配利润（占 37.59%）构成。整体来看，公司未分配利润占比较高，所有者权益结构的稳定性一般。

总体看，近年来公司所有者权益持续增长；公司归属于所有者权益中未分配利润占比较高，公司权益结构稳定性一般。

4. 盈利能力

2015~2017 年，公司营业收入波动增长，年均复合增长 4.76%；2017 年，受大宗商品价格上升影响，公司经营情况明显好转，公司营业收入为 48.04 亿元，较上年增长 12.33%。2015~2017 年，公司营业成本呈持续增长趋势，年均复合增长 4.16%；2017 年，营业成本为 37.70 亿元，较上年增长 6.04%，营业成本增速低于营业收入增速，主要系本期减少对原有对客户的折扣优惠，港口装卸费率合理回升所致；受此影响，公司营业利润为 6.00 亿元，较上年大幅增长 94.60%；公司利润总额与净利润分别为 6.00 亿元和 4.47 亿元，较上年分别增长 91.14%和 95.90%。2015~2017 年，公司营业利润率呈波动增长趋势，分别为 20.20%、16.34%和 20.97%

期间费用方面，2015~2017 年，公司期间费用总额呈波动增长趋势，年均复合增长 0.68%。2017 年期间费用为 3.85 亿元，较上年增长 12.37%；其中管理费用为 1.39 亿元，较上年增长 8.78%，主要系无形资产摊销增长所致；财务费用为 2.46 亿元，较上年增长 14.51%，主要系当期资本化利息减少，导致计入财务费用的利息支出增长所致。2015~2017 年，公司费用收入比分别为 8.68%、8.01%和 8.01%，公司整体费用控制能力较好。

从各项盈利指标看，2015~2017 年，公司总资产收益率、总资产报酬率和净资产收益率均呈波动增长趋势，总资产收益率分别为 3.62%、3.17%和 4.13%；总资产报酬率分别为 3.87%、3.37%和 4.56%；净资产收益率分别为 3.34%、2.01%和 3.84%。与国内同行业其他公司相比，公司盈利指标均处于同行业中后位。

表 7 2017 年主要港口行业上市公司盈利指标情况（单位：%）

指标名称	青岛港	大连港	唐山港	天津港	珠海港	日照港
总资产报酬率	8.90	3.32	8.87	5.51	5.31	4.21
净资产收益率	16.10	2.80	10.42	5.31	5.25	3.52
销售毛利率	32.82	16.20	27.23	21.73	24.16	21.52

资料来源：Wind

注：Wind 与联合评级在上述指标计算上存在公式差异，为便于与同行业公司进行比较，本表相关指标统一采用 Wind 数据。

总体看，2017 年，受大宗商品价格回升以及公司减少对客户的折扣优惠影响，公司营业收入和净利润均明显增长，盈利能力回升，整体盈利水平一般。

5. 现金流

经营活动方面，2015~2017 年，公司经营活动现金流入量呈波动下降趋势，年均复合下降 10.50%，其中，2017 年经营活动现金流入量为 42.50 亿元，较上年增长 19.89%，主要系公司港口业务收入增长所致；经营活动现金流出量呈波动下降趋势，年均复合下降 17.02%，其中，2017 年经营活动现金流出量为 28.66 亿元，较上年增长 12.37%，主要系随着港口业务收入增长影响，相关成本支出随之增长所致。2015~2017 年，公司经营活动产生的现金流量净额呈波动增长趋势，年均复合增长 10.04%；公司现金收入分别比为 100.34%、82.51%和 86.11%，公司现金收入比尚可。

投资活动方面, 2015~2017年, 公司投资活动现金流入量呈快速增长趋势, 年均复合增长 19.15 倍, 其中 2017 年, 投资活动现金流入量为 18.33 亿元, 较上年增长 12.61 倍, 主要系公司将当期收到的 17.96 亿元的填海造地成本返还款计入收到的其他与投资活动有关的现金所致; 公司投资活动现金流出量呈波动增长趋势, 年均复合增长 38.68%, 其中, 2017 年投资活动现金流出量为 29.72 亿元, 较上年增长 144.81%, 主要系在建项目建设支出增长以及支付的西区和南区土地出让金所致。2015~2017 年, 公司投资活动产生的现金流量净额呈持续净流出态势, 且净流出规模波动下降, 年均复合下降 14.02%。

筹资活动方面, 2015~2017 年, 公司筹资活动现金流入量呈持续增长趋势, 年均复合增长 59.42%, 其中, 2017 年公司筹资活动现金流入量为 52.15 亿元, 较上年增长 93.87%, 主要系公司当期新发行“17 日照 01”公司债券、银行借款增加以及收到的港航发展专项基金增资款所致; 2015~2017 年, 公司筹资活动现金流出量呈持续增长趋势, 年均复合增长 68.35%, 其中, 2017 年公司筹资活动现金流出为 56.06 亿元, 较上年增长 143.05%, 主要系当期偿还债务较多所致。2015~2017 年, 公司筹资活动产生的现金流量净额波动下降, 且在 2017 年为净流出态势, 净流出规模为 3.91 亿元。

总体看, 公司经营活动现金流状况较好, 经营活动产生的现金流量净额对投资活动的现金流净额覆盖程度尚可; 整体来看, 公司融资压力较小, 现金流状况尚可。

6. 偿债能力

从短期偿债能力指标看, 2015~2017 年, 公司流动比率和速动比率均呈波动下降趋势, 其中流动比率分别为 0.88 倍、0.48 倍和 0.55 倍, 速动比率分别为 0.85 倍、0.47 倍和 0.53 倍; 公司现金短期债务比也成波动下降趋势, 分别为 0.85 倍、0.45 倍和 0.56 倍, 公司现金类资产对短期债务的保障程度一般。整体来看, 公司短期偿债能力整体偏弱。

从长期偿债能力指标看, 2015~2017 年, 公司 EBITDA 呈波动增长趋势, 年均复合增长 6.70%, 其中, 2017 年公司 EBITDA 为 16.93 亿元, 较上年增长 26.23%; EBITDA 由折旧 (占 46.79%)、摊销 (占 3.00%)、计入财务费用的利息支出 (占 14.75%) 和利润总额 (占 35.46%) 构成。2015~2017 年, 公司 EBITDA 全部债务比与 EBITDA 利息倍数均呈波动增长趋势, 其中 EBITDA 利息倍数分别为 4.17 倍、4.01 倍和 5.44 倍, EBITDA 全部债务比分别为 0.24 倍、0.20 倍和 0.26 倍。整体来看, 公司长期偿债能力尚可。

截至 2017 年末, 公司从各家银行获得银行授信额度合计 123.38 亿元, 其中未使用额度 72.84 亿元, 公司间接融资渠道畅通; 此外, 公司作为上市公司, 直接融资渠道多样化。

截至 2017 年末, 公司无重大诉讼及仲裁情况。

截至 2017 年末, 公司及下属子公司不存在对外担保情况。

根据中国人民银行企业征信报告 (机构信用代码: G1037110200004020C), 截至 2018 年 4 月 9 日, 公司有 87 笔正常类未结清贷款, 无不良类、违约类贷款。

总体看, 公司总体偿债能力尚可, 但考虑到公司作为大型国有上市港口企业, 地理位置优越, 资产规模大, 现金流稳定、融资渠道畅通、负债水平较低等因素, 整体看公司偿债能力很强。

八、本期公司债偿债能力分析

1. 本期债券的发行对目前负债的影响

截至 2017 年末，公司全部债务为 66.09 亿元，本期拟发行债券额度为不超过 6.00 亿元（含 6.00 亿元），总发债额度相对于公司全部债务规模不大。

以 2017 年末财务数据为基础，假设本期发行债券额度为 6.00 亿元，本期债券发行后，在其他因素不变的情况下，公司资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率分别为 42.88%、37.82% 和 24.39%，较本期债券发行前分别提高 1.70 个百分点、2.02 个百分点和 3.07 个百分点，公司负债水平有所上升，债务负担有所加重。

2. 本期债券偿债能力分析

以 2017 年末相关财务数据为基础，公司 EBITDA、经营活动现金流入量和经营活动现金净流量对于本期 6.00 亿元公司债的保护倍数分别为 2.82 倍、7.08 倍和 2.31 倍。总体看，上述三项指标对本期债券的覆盖程度较高。

总体看，考虑到公司作为大型国有上市港口企业，地理位置优越，资产规模大，现金流稳定、融资渠道畅通、负债水平较低等因素，本期债券到期无法还本付息的风险很小。

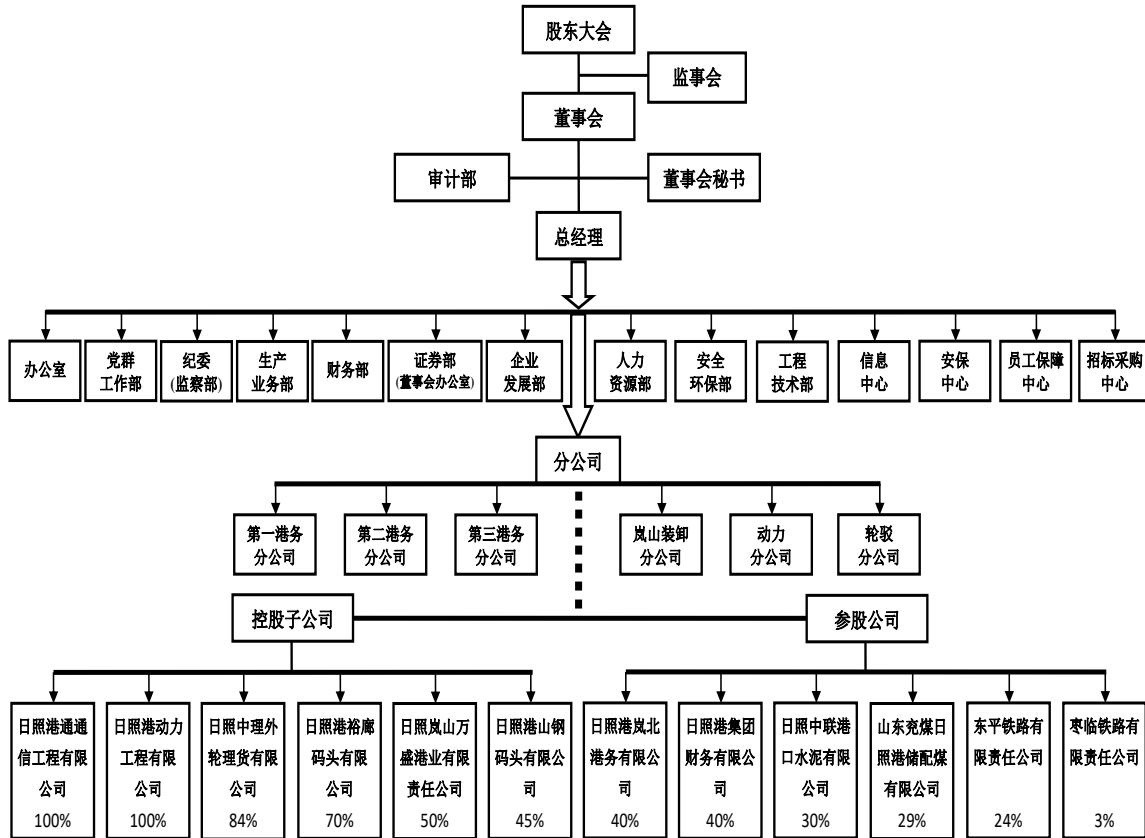
九、综合评价

公司作为我国重要的国有港口企业，在码头设备、上下游联动机制、股东及政策支持等方面具备综合优势，且作为上市公司，公司融资渠道顺畅。同时联合评级也关注到公司主要货种受宏观经济波动影响较大、工程投资支出规模较大以及港务管理、堆存板块亏损程度扩大以及债务结构有待优化等因素对公司的信用水平带来的不利影响。

未来，随着国家“一带一路”战略规划以及山东省港口资源整合工作的持续推进，公司整体发展潜力较好；同时，随着日照钢铁精品基地的建成，瓦日铁路运输效能的逐步发挥，将对公司铁矿石、煤炭等货种的吞吐量形成支撑，公司整体竞争实力将进一步提升。联合评级对公司的评级展望为“稳定”。

基于对公司主体长期信用以及本期公司债券偿还能力的综合评估，联合评级认为，本期债券到期不能偿付的风险很低。

附件 1 日照港股份有限公司 组织结构图



附件 2 日照港股份有限公司 主要计算指标

项目	2015 年	2016 年	2017 年
资产总额（亿元）	185.96	198.44	201.49
所有者权益（亿元）	112.46	114.60	118.53
短期债务（亿元）	17.93	41.25	33.85
长期债务（亿元）	42.85	26.40	32.24
全部债务（亿元）	60.78	67.65	66.09
营业收入（亿元）	43.78	42.77	48.04
净利润（亿元）	3.72	2.28	4.47
EBITDA（亿元）	14.87	13.41	16.93
经营性净现金流（亿元）	11.43	9.94	13.84
应收账款周转次数（次）	5.80	5.52	7.31
存货周转次数（次）	34.34	38.36	43.04
总资产周转次数（次）	0.24	0.22	0.24
现金收入比率（%）	100.34	82.51	86.11
总资产收益率（%）	3.62	3.17	4.13
总资产报酬率（%）	3.87	3.37	4.56
净资产收益率（%）	3.34	2.01	3.84
营业利润率（%）	20.20	16.34	20.97
费用收入比（%）	8.68	8.01	8.01
资产负债率（%）	39.53	42.25	41.17
全部债务资本化比率（%）	35.09	37.12	35.80
长期债务资本化比率（%）	27.59	18.73	21.38
EBITDA 利息倍数（倍）	4.17	4.01	5.44
EBITDA 全部债务比（倍）	0.24	0.20	0.26
流动比率（倍）	0.88	0.48	0.55
速动比率（倍）	0.85	0.47	0.53
现金短期债务比（倍）	0.85	0.45	0.56
经营现金流流动负债比率（%）	38.00	17.48	28.83
EBITDA/本期发债额度（倍）	2.48	2.24	2.82

注：1、本报告中，部分合计数与各相加数直接相加之和在尾数上存在差异，系四舍五入造成；2、本报告财务数据及指标计算均为合并口径；3、本报告将其他流动负债中的短期融资券计入短期债务计算。

附件 3 有关计算指标的计算公式

指标名称	计算公式
增长指标	
年均增长率	(1) 2 年数据: 增长率=(本期-上期)/上期×100% (2) n 年数据: 增长率=[(本期/前 n 年) ^{1/(n-1)} -1]×100%
经营效率指标	
应收账款周转次数	营业收入/[(期初应收账款余额+期末应收账款余额)/2]
存货周转次数	营业成本/[(期初存货余额+期末存货余额)/2]
总资产周转次数	营业收入/[(期初总资产+期末总资产)/2]
现金收入比率	销售商品、提供劳务收到的现金/营业收入×100%
盈利指标	
总资本收益率	(净利润+计入财务费用的利息支出)/[(期初所有者权益+期初全部债务+期末所有者权益+期末全部债务)/2]×100%
总资产报酬率	(利润总额+计入财务费用的利息支出)/[(期初总资产+期末总资产)/2]×100%
净资产收益率	净利润/[(期初所有者权益+期末所有者权益)/2]×100%
主营业务毛利率	(主营业务收入-主营业务成本)/主营业务收入×100%
营业利润率	(营业收入-营业成本-营业税金及附加)/营业收入×100%
费用收入比	(管理费用+销售费用+财务费用)/营业收入×100%
财务构成指标	
资产负债率	负债总额/资产总计×100%
全部债务资本化比率	全部债务/(长期债务+短期债务+所有者权益)×100%
长期债务资本化比率	长期债务/(长期债务+所有者权益)×100%
担保比率	担保余额/所有者权益×100%
长期偿债能力指标	
EBITDA 利息倍数	EBITDA/(资本化利息+计入财务费用的利息支出)
EBITDA 全部债务比	EBITDA/全部债务
经营现金债务保护倍数	经营活动现金流量净额/全部债务
筹资活动前现金流量净额债务保护倍数	筹资活动前现金流量净额/全部债务
短期偿债能力指标	
流动比率	流动资产合计/流动负债合计
速动比率	(流动资产合计-存货)/流动负债合计
现金短期债务比	现金类资产/短期债务
经营现金流动负债比率	经营活动现金流量净额/流动负债合计×100%
经营现金利息偿还能力	经营活动现金流量净额/(资本化利息+计入财务费用的利息支出)
筹资活动前现金流量净额利息偿还能力	筹资活动前现金流量净额/(资本化利息+计入财务费用的利息支出)
本期公司债券偿债能力	
EBITDA 偿债倍数	EBITDA/本期公司债券发行额度
经营活动现金流入量偿债倍数	经营活动产生的现金流入量/本期公司债券发行额度
经营活动现金流量净额偿债倍数	经营活动现金流量净额/本期公司债券发行额度

注: 现金类资产=货币资金+以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产+应收票据
 长期债务=长期借款+应付债券
 短期债务=短期借款+以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债+应付票据+应付短期债券+一年内到期的非流动负债
 全部债务=长期债务+短期债务
 EBITDA=利润总额+计入财务费用的利息支出+固定资产折旧+摊销
 所有者权益=归属于母公司所有者权益+少数股东权益

附件 4 公司主体长期信用等级设置及其含义

公司主体长期信用等级划分成 9 级，分别用 AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC 和 C 表示，其中，除 AAA 级，CCC 级（含）以下等级外，每一个信用等级可用“+”、“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。

AAA 级：偿还债务的能力极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低；

AA 级：偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约风险很低；

A 级：偿还债务能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低；

BBB 级：偿还债务能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般；

BB 级：偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，违约风险较高；

B 级：偿还债务的能力较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高；

CCC 级：偿还债务的能力极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高；

CC 级：在破产或重组时可获得保护较小，基本不能保证偿还债务；

C 级：不能偿还债务。

长期债券（含公司债券）信用等级符号及定义同公司主体长期信用等级。

联合信用评级有限公司关于 日照港股份有限公司 2018 年公司债券（第一期）的跟踪评级安排

根据监管部门和联合信用评级有限公司（联合评级）对跟踪评级的有关要求，联合评级将在本次（期）债券存续期内，在每年日照港股份有限公司年报公告后的两个月内进行一次定期跟踪评级，并在本次（期）债券存续期内根据有关情况进行不定期跟踪评级。

日照港股份有限公司应按联合评级跟踪评级资料清单的要求，提供有关财务报告以及其他相关资料。日照港股份有限公司如发生重大变化，或发生可能对信用等级产生较大影响的重大事件，应及时通知联合评级并提供有关资料。

联合评级将密切关注日照港股份有限公司的相关状况，如发现日照港股份有限公司或本次（期）债券相关要素出现重大变化，或发现其存在或出现可能对信用等级产生较大影响的重大事件时，联合评级将落实有关情况并及时评估其对信用等级产生的影响，据以确认或调整本次（期）债券的信用等级。

如日照港股份有限公司不能及时提供上述跟踪评级资料及情况，联合评级将根据有关情况进行分析并调整信用等级，必要时，可公布信用等级暂时失效，直至日照港股份有限公司提供相关资料。

联合评级对本次（期）债券的跟踪评级报告将在本公司网站和交易所网站公告，且在交易所网站公告的时间不晚于在本公司网站、其他交易场所、媒体或者其他场合公开披露的时间；同时，跟踪评级报告将报送日照港股份有限公司、监管部门等。

