（上接A56版）

级通用泊位，于2016年上半年投入运营。钦州盛港主要货种包括氧化铝、矿建材料、煤炭、玉米等。上述泊位预计在2022年后将进入稳定生产期。

II.销售收入指标：

i.项目发展前景

钦州市位于广西北部湾经济区的中心位置，背靠大西南，面向东南亚，是华南经济圈、西南经济圈与东盟经济圈的结合带，是面向东盟合作里程碑的“桥头堡”和中国通向东盟国家陆上距离最近的出海通道之一。自2008年以来，钦州市设立钦州保税港区、汽车整车进口口岸；2010年11月国务院批准钦州港经济开发区升级为国家级经济技术开发区，批准钦州港口岸扩大对外开放，钦州成为连接中国西南、华南与东盟经贸合作的战略枢纽和中国-东盟经贸合作的新平台。

钦州港大榄坪南作业区7#-8#泊位为2个7万吨级多功能用途泊位，其北侧为钦州港大榄坪南作业区1#-6#泊位，其中1#-2#泊位为集装箱专用泊位，3#-8#泊位为多用途泊位。目前，3#-6#泊位正在进行集装箱改造，本次拟置入的7#-8#泊位的启续建设投入亦主要为集装箱改造设备等各项支出。

北部湾港务集团对钦北防三港制定了调断的战略定位，防城港、北海铁山港以散货为主，同时发挥集装箱喂给功能；集装箱将通过往来钦北防三港的“穿梭巴士”航线向钦州港集中，培育区域集装箱枢纽。目前，北部湾港区内已开通了24条外贸集装箱航线，15条内贸集装箱航线和30条“穿梭巴士”航线，均是以钦州作为集装箱枢纽；其中于2016年新增了3条外贸集装箱航线，4条内贸集装箱航线；2017年初至今，已新增了2条外贸集装箱航线，4条内贸集装箱航线。集装箱航线的持续拓展将为钦州港集装箱业务的未来发展奠定坚实的基础。

同时为进一步推进散改集，充分发挥钦州港作为集装箱枢纽港的优势，公司全资子公司钦州市港口（集团）有限责任公司和钦州兴港、北部湾港务集团下属子公司钦州北部湾港务投资有限公司与PSA广西私人有限公司及新加坡太平船务（私人）有限公司合资成立集装箱公司，PSA广西私人有限公司是新加坡PSA国际港务集团下属子公司，是世界领先的集装箱码头运营商，在全球集装箱港口经营者中排名第四；新加坡太平船务（私人）有限公司是最早进入中国市场的外资航运公司之一，拥有近200余艘集装箱船及多功能用途船，航线覆盖至欧洲、澳洲、新西兰、北美洲、南美洲、非洲、红海、波斯湾、印度次大陆、东南亚及东北亚等世界各地。通过引进国际著名航运企业参与钦州港的建设运营，将有效提升钦州港的国际影响力，助力公司“打造中国-东盟区域性国际航运中心”战略目标的实现。本次团组究成后，7#-8#泊位也将注入上市公司，有利于与1#-6#泊位形成良好的规模效应，进一步提升钦州港的集装箱吞吐能力，发挥集装箱集聚效应。

钦州港金谷港区勒沟作业区13#-14#泊位为2个5万吨级通用泊位。勒沟作业区1#-2#、7#-10#泊位已于2013年组时注入上市公司，本次13#-14#泊位的注入将扩大上市公司在勒沟作业区的业务规模。随着钦州港大榄坪南作业区泊位“散改集”工作的推进，上市公司在钦州港区的散货接卸能力有所下滑。本次拟置入的勒沟作业区13#-14#泊位在其后续建设完成并进入稳定生产期后，将有力提升上市公司在钦州港区的散货接卸能力。

未来随着募集资金的后续投入，钦州港大榄坪南作业区7#-8#泊位集装箱改造及勒沟作业区13#-14#泊位后续建设将陆续完成，产能逐步释放，为构建环北部湾区域集装箱枢纽奠定坚实的基础。

ii.预测产量及产能利用率情况

2017年至2022年，钦州盛港运营泊位预测的产量及产能利用率情况如下表：

单位:万吨

项目	泊位类型	设计通过能力	2017年		2018年		2019年		2020年		2021年		2022年	
			结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率
大榄坪7#-8#泊位	2个7万吨级多功能用途泊位	450	240	53.33%	220	48.89%	285	63.33%	410	91.11%	500	111.11%	610	135.56%
勒沟13#-14#泊位	2个5万吨级通用泊位	480	320	66.67%	420	87.50%	520	108.33%	570	118.75%	620	129.17%	690	143.75%

注:本表中大榄坪7#-8#泊位的设计通过能力及进行集装箱改造后的吞吐量均为经过折算后取得。

上述预测是建立在钦州港区或勒沟泊位目前运营情况的基础上，与大榄坪南作业区7#-8#泊位属于同一作业区的1#-2#泊位目前主要进行集装箱装卸作业，报告期内的产能利用率达到221.80%、286.48%、308.27%；与勒沟作业区13#-14#泊位属于同一作业区的勒沟7#-8#泊位，报告期内的产能利用率达到491.28%、467.22%、565.29%。综上，公司预计勒沟作业区13#-14#泊位2022年产能利用率为143.75%、大榄坪南作业区7#-8#泊位2022年集装箱改造完成后的产能利用率为135.56%，低于上述水平。此外，随着北部湾港集装箱“一轴两翼”和“南向通道”战略的推进，2018年底公司将实现北部湾港-香港、北部湾港-新加坡天天班公共航线服务及北部湾港-里庆、成都、昆明等地的天天班海铁联运服务。陆向-海向物流通道加快构建发展，进而促进集装箱吞吐量的提升，2016年-2020年北部湾港集装箱吞吐量规模预计年均增长30%。由此可见，公司对钦州盛港泊位预测期内的产量及产能利用率的预测是合理且可实现的。

2017年1-9月，在钦州盛港大部分泊位投产仅一年，产能尚处于爬坡期，以及泊位开展疏工验收工作对码头货物装卸的影响下，钦州盛港货物吞吐量达到4,422.00万吨，超过2016年全年货物吞吐量，钦州盛港泊位产能释放速度较快，货物吞吐量增长动力强劲。

货物吞吐量增长的影响直接在钦州盛港的盈利能力上有所反映。虽然2017年1-6月钦州盛港仍处于亏损状态，但较上年而言亏损幅度已明显缩窄。根据未经审计的财务数据，2017年7月钦州盛港已达到盈亏平衡点，营业收入完全覆盖成本及费用，后续泊位吞吐量的提升将带动营业收入与利润的快速提升。2017年1-9月，钦州盛港实现营业收入（未经审计）10,216.74万元，已超过2016年全年营业收入；毛利率（未经审计）为28.36%，已高于预测的2017年毛利率22.03%；净利润（未经审计）为651.52万元，已远超预测的2017年全年净利润260.12万元。

未来随着钦州港大榄坪南作业区7#-8#泊位集装箱改造及勒沟作业区13#-14#泊位后续建设陆续完成，钦州盛港产能将逐步释放，预计到2022年泊位进入稳定生产期，届时钦州盛港的产能利用率将得到提升，上市公司的持续盈利能力将得以增强。

iii.预测销售收入

随着大榄坪南作业区7#-8#泊位及勒沟作业区13#-14#泊位产能的释放，2022年钦州盛港散货吞吐量预计将达到750万吨左右，泊位进入稳定生产期；同时，钦州盛港计划进行集装箱改造，未来集装箱吞吐量将有所上升，2022年钦州盛港集装箱吞吐量预计将达到50,000TEU左右，进而有效带动营业收入的上升。根据吞吐量和堆存能力预测，结合钦州盛港投告期内装卸堆存业务的综合收费标准，经测算，钦州盛港营业收入2022年预计将增长至36,854.61万元。其具体预测数据如下：

业务类别	货种		2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
装卸	散货（主要为氧化铝、锰矿、铬矿、木片、煤炭等）	吞吐量（万吨）	560	640	680	700	720	750
		金额（万元）	13,697.97	15,679.68	16,686.12	17,204.16	17,723.81	18,491.62
	集装箱	吞吐量（TEU）	–	–	125,000.00	280,000.00	400,000.00	550,000.00
		金额（万元）	–	–	3,537.74	7,937.11	11,356.74	15,640.31
堆存	–	金额（万元）	539.25	614.21	880.53	1,182.36	1,420.37	1,722.68
合计			14,237.22	16,293.90	21,104.39	26,323.64	30,500.92	35,854.61

III、销售成本指标：根据项目折旧、劳务费用、动力成本、人力成本和各项费用测算营业成本总规模。2017年至2022年，钦州盛港营业成本中固定成本部分通过测算得出，变动成本部分将预期随着营业收入增长同步增长。预测进入稳定生产期后钦州盛港的毛利率为37.92%，与上市公司2016年度装卸堆存业务毛利率基本相份。经测算，钦州盛港营业成本2022年预计将增长至22,258.25万元。2017年至2022年具体预测数据及测算依据如下：

单位:万元

成本类型	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	测算依据
项目折旧	1,850.17	2,526.98	4,890.01	6,815.59	6,815.59	6,815.59	按照项目投资总额、建设进度、设备使用状态及折旧政策计提
外付劳务费及租费	6,553.53	6,746.90	7,184.50	8,167.78	8,627.20	9,532.31	根据预测吞吐量对所需劳务量进行预测，同时采用市场上平均劳务价格对单位进行预测，二者的乘积即为劳务费用预测金额
动力成本	483.92	553.06	792.86	1,064.63	1,278.94	1,551.15	根据以往泊位运营经验预计，与营业收入增长同步增长
人力成本及其他	2,213.01	2,496.35	2,945.02	3,413.44	3,887.69	4,359.20	根据泊位规模及项目建设情况对所需人工数量进行预测，同时采用市场上平均工资对单位人力成本进行预测，二者的乘积即为人力成本预测金额，同时参考以往泊位运营经验测算其他相关费用
合计	11,100.64	12,323.28	15,812.38	19,461.44	20,609.42	22,258.25	–

IV、费用指标：财务费用是综合考虑钦州盛港负债水平、还款计划、利息率及使用本次募集资金进行泊位续建设后计算得出；管理费用主要为人工成本和无形资产摊销，该部分费用较为稳定，人工成本根据管理人员工资及福利费用等进行预测，无形资产摊销根据钦州盛港无形资产情况及摊销政策进行预测，同时参考以往泊位运营经验预计其他相关费用。V、项目经济效益分析：2017年至2022年预测净利润分别为280.12万元、-1,154.92万元、2,470.97万元、3,981.60万元、5,967.68万元和8,901.00万元。本项目进入稳定生产期后，预计每年新增营业收入35,854.61万元，新增净利润8,901.00万元。

②北海港兴年泊位属于进入稳定生产期后的业绩

1、项目基本情况：北海港兴拥有铁山港西港区北暮作业区5#-6#泊位，为2个15万吨级通用泊位，目前该部分泊位已完成码头水工建设及后方吹填工程，后方陆域及配套设施正在设计中，预计2018年达到盈亏平衡，2022年将进入稳定生产期，主要货种将包括白泥、煤炭、卷钢、焦炭等。

II.销售收入指标：

i.项目发展前景

北海铁山港区位于北部湾畔、北海市东部，铁山港岸边，是北海市工业建设的主阵地，是广西北部湾经济区三大工业区之一。铁山港工业区充分发挥其滨水岸线和紧靠广东的区位优势，重点建设铁山港西港区北暮作业区，承接产业转移，发展能源、化工、林浆纸、船舶修造、港口机械等临港型产业及配套产业。

北海铁山港西港区北暮作业区5#-6#泊位为2个15万吨级通用泊位，其南侧为1#-4#泊位。1#-2#泊位、3#-4#泊位已分别于2013年组组、2015年非公开发行时注入上市公司，本次团组究成后，5#-6#泊位也将注入上市公司，2个15万吨级泊位的注入将大幅提升铁山港区的货物吞吐能力，也有利于临港工业的发展。国务院已于2015年批复同意北海港口岸扩大开放，北海港口岸扩大至铁区内石步岭、铁山、涠洲岛三个港区，这意味着北海港口岸将进一步参与全球经济合作的国际航道行列，迈入大港时代。最近期，北海铁山港西港区北暮作业区7#-8#泊位已通过验收并正式对外开放。上市公司未来将集中精力构建铁山港区大宗干散货运输体系，辅助发展集装箱运输体系，同时打通北海-铁山港区进港铁路，构建内外畅通的集疏运体系。

未来随着募集资金的后续投入，北海铁山港西港区北暮作业区5#-6#泊位将完成竣工验收并尽快达产，在北海港口岸扩大对外开放的利好政策下不断增加码头业务量，为临港工业企业的进口原料及出口成品搭建更为便捷的通道。

ii.预测产量及产能利用率情况

截至2017年6月30日，北海港兴已实现通过验收并投入运营，正式投产后，北海港兴将主要提供货物的装卸、堆存和相关的港口配套增值服务以及港口综合物流服务。北海港兴下属2个15万吨级通用泊位，设计年通过能力为764万吨。

鉴于北暮作业区5#-6#泊位尚未投产，公司在预测其未来产量及产能利用率时，选择靠邻上述泊位的北暮作业区3#-4#泊位自2013年投产以来的运营情况作为参考，具体情况如下：

项目	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年1-6月
货物吞吐量（万吨）	126.32	507.93	648.31	876.13	525.00
产能利用率	21.05%	84.66%	108.05%	146.02%	175.00%
净利润（万元）	-379.18	1,826.25	2,087.41	3,739.53	3,241.87

注:计算2017年1-6月产能利用率时将当期货物吞吐量进行了年化。

参考上述北暮作业区3#-4#泊位运营情况，2017年至2022年，北海港兴所属泊位预测的产量及产能利用率情况如下表：

单位:万吨

项目	泊位类型	设计通过能力	2017年		2018年		2019年		2020年		2021年		2022年	
			结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率
北暮作业区5#-6#泊位	2个15万吨级泊位	764	50	6.54%	690	90.31%	795	104.06%	900	117.80%	1,005	131.54%	1,060	138.74%

注:本表中涉及集装箱的吞吐量均为经过折算后取得。

报告期内上市公司北暮作业区3#-4#泊位产能利用率分别达到108.05%、146.02%、175.00%。而公司预计北暮作业区5#-6#泊位2022年产能利用率仅为138.74%，基本位于上述水平，由此可见，公司对5#-6#泊位预测期内的产量及产能利用率的预测是合理且可实现的。

此外，北海铁山港西港区北暮作业区的蓬勃发展态势将进一步扩大北海港兴泊位的货源基础，助力泊位吞吐量的快速增长。2017年4月24日，自治区人民政府正式批复同意设立广西北部湾经济区龙港新区。龙港新区规划范围涵盖北海市合浦县、玉林市博白县，采取“一区两园”的建设模式，包括北海铁山港东岸临海产业园、玉林龙潭产业园。北海铁山港区暮邻玉林龙潭产业园，根据对该产业园区内企业的调研，预计到2020年散杂货运输需求将达到1,235万吨，将促进北海铁山港区货物吞吐量的提升。

同时，公司在报告期内收购了三类港湾码头公司，实现北海铁山港与贵港腹地的“江-铁-海”和“江-路-海”联通。从公路效益角度看：贵合高速开通后，贵港港到铁山港无需绕道至玉铁高速，公路运距缩短约35公里，加之珠江-西江经济带（广西）港口、码头国际标准集装箱运输冬季高速公路通行费减半收取的优惠政策，贵港港集装箱堆场-铁山港集装箱堆场的海车过路费会下降300元/单海；从铁路效益角度看：三家贵港码头公司港区内均设铁路专用线，通过贵港站-铁山港站的铁路运输，实现“江-铁-海”联动。目前铁路公司大力发展、扶持铁水联运业务，在此背景下公司有望获得海宁铁路局给予的30%铁路运费下浮政策，进而大幅降低从贵港港中转后通过铁路集港（货物进港）到北海港的铁路运输成本；从运输效率角度看：目前，贵港港中转货物通过公路或铁路集港北海港集港（集港时间1天内），再通过北海港港直航至北方港口（航行时间7-8天），中转周期可以控制在10天左右，相较原本水路运输路线（贵港港中转货物通过内河驳船运输至南海沙港，后换海船中转运输至东莞、北方港口），极大地提升货物运输效率，缩短运输时间。公司“江-铁-海”和“江-路-海”多式联运作用的发挥将促进北海港港口港区的大幅增长。

未来随着北海铁山港西港区北暮作业区5#-6#泊位后续建设推进并投产，北海港兴产能逐步释放，预计到2022年泊位进入稳定生产期，届时北海港兴的产能利用率将得到提升，上市公司的持续盈利能力将得以增强。

iii.预测销售收入

北海港兴所处的北海铁山港区2015年、2016年实现货物吞吐量分别为1,998.91万吨、2,138.72万吨，增长6.99%；2017年1-9月实现货物吞吐量1,740.30万吨，同比增长10.46%，期间内货物吞吐量持续增长。北海港兴所拥有的铁山港西港区北暮作业区5#-6#泊位与3#-4#泊位毗邻，规模完全一致。3#-4#泊位于2013年下半年投产，2014年即实现507.93万吨货物吞吐量，2017年1-6月货物吞吐量已达525.00万吨，目前3#-4#泊位已基本达到满负荷运营状态，因此，铁山港域新增的工作量将分流至5#-6#泊位。此外，作为服务铁山港临港工业的核心公司，在港区内上市公司其他泊位基本满负荷运营的情况下，临港工业迅速增长的货物装卸需求将主要由5#-6#泊位予以消化，由此可见，北海港兴运营的5#-6#泊位存在较强的增长潜力。

基于前述情况，未来随着铁山港西港区北暮作业区5#-6#泊位后续建设及产能的逐步释放，北海港兴产能逐步释放，预计到2022年泊位进入稳定生产期，根据产能利用率及吞吐量预测，结合敏感的铁山港西港区北暮作业区3#-4#泊位装卸堆存业务的综合收费标准，经测算，北海港兴营业收入2022年预计将增长至23,088.13万元。2017年至2022年期间的具体预测数据如下：

业务类别	货种		2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
装卸	散货（主要为煤炭、白泥、沙、钢还、粮食等）	吞吐量（万吨）	1,022.39	650	750	850	950	1000
		金额（万元）	13,357.15	15,489.64	17,642.70	19,816.91	20,964.20	
	集装箱	吞吐量（TEU）	–	40,000.00	45,000.00	50,000.00	55,000.00	60,000.00
		金额（万元）	–	1,132.08	1,279.95	1,429.28	1,580.07	1,732.33
堆存及港口管理费	–	金额（万元）	–	250.00	289.34	329.06	369.18	391.60
合计			1,022.39	14,739.64	17,058.93	19,401.05	21,766.15	23,088.13

III、销售成本指标：根据项目折旧、劳务费用、动力成本、人力成本各项费用测算营业成本总规模。2017年至2022年，北海港兴营业成本中固定成本部分通过测算得出，变动成本部分预期随着营业收入增长同步增长。预测2022年泊位进入稳定生产期后北海港兴的毛利率为38.76%，同港域的上市公司子公司北海兴港2016年毛利率为40.48%，北海港兴稳定生产期的毛利率略低于北海兴港2016年的毛利率。经测算，北海港兴营业成本2022年预计将增长至14,140.31万元。2017年至2022年具体预测数据及测算依据如下：

单位:万吨

成本类型	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	测算依据
项目折旧	312.82	3,980.74	4,357.76	4,357.76	4,357.76	4,357.76	按照项目投资总额、建设进度、设备使用状态及折旧政策计提
外付劳务费及租费	437.77	5,236.02	5,591.56	5,827.11	6,132.65	6,255.42	根据预测吞吐量对所需劳务量进行预测，同时采用市场上平均劳务价格对单位进行预测，二者的乘积即为劳务费用预测金额
动力成本	47.60	618.79	713.99	809.19	904.39	951.99	根据以往泊位运营经验预计，与营业收入增长同步增长
人力成本及其他	163.76	1,788.85	2,006.36	2,263.87	2,471.39	2,575.15	根据泊位规模及项目建设情况对所需人工数量进行预测，同时采用市场上平均工资对单位人力成本进行预测，二者的乘积即为人力成本预测金额，同时参考以往泊位运营经验测算其他相关费用
合计	961.95	11,624.40	12,669.68	13,257.93	13,866.19	14,140.31	–

IV、费用指标：财务费用是综合考虑北海港兴负债水平、还款计划、利息率及使用本次募集资金进行泊位续建设后计算得出；管理费用主要为人工成本和无形资产摊销，该部分费用较为稳定，人工成本根据管理人员工资及福利费用等进行预测，无形资产摊销根据钦州盛港无形资产情况及摊销政策进行预测，同时参考以往泊位运营经验预计其他相关费用。V、项目经济效益分析：2017年至2022年预测净利润分别为280.12万元、-1,154.92万元、2,470.97万元、3,981.60万元、5,967.68万元和8,901.00万元。本项目进入稳定生产期后，预计每年新增营业收入35,854.61万元，新增净利润8,901.00万元。

③北海港兴年泊位属于进入稳定生产期后的业绩

1、项目基本情况：北海港兴拥有钦州港石步岭作业区7#-8#泊位，为2个15万吨级通用泊位，目前该部分泊位已完成码头水工建设及后方吹填工程，后方陆域及配套设施正在设计中，预计2018年达到盈亏平衡，2022年将进入稳定生产期，主要货种将包括白泥、煤炭、卷钢、焦炭等。

II.销售收入指标：

i.项目发展前景

钦州港石步岭作业区位于北部湾畔、北海市东部，铁山港岸边，是北海市工业建设的主阵地，是广西北部湾经济区三大工业区之一。铁山港工业区充分发挥其滨水岸线和紧靠广东的区位优势，重点建设铁山港西港区北暮作业区，承接产业转移，发展能源、化工、林浆纸、船舶修造、港口机械等临港型产业及配套产业。

北海铁山港西港区北暮作业区5#-6#泊位为2个15万吨级通用泊位，其南侧为1#-4#泊位。1#-2#泊位、3#-4#泊位已分别于2013年组组、2015年非公开发行时注入上市公司，本次团组究成后，5#-6#泊位也将注入上市公司，2个15万吨级泊位的注入将大幅提升铁山港区的货物吞吐能力，也有利于临港工业的发展。国务院已于2015年批复同意北海港口岸扩大开放，北海港口岸扩大至铁区内石步岭、铁山、涠洲岛三个港区，这意味着北海港口岸将进一步参与全球经济合作的国际航道行列，迈入大港时代。最近期，北海铁山港西港区北暮作业区7#-8#泊位已通过验收并正式对外开放。上市公司未来将集中精力构建铁山港区大宗干散货运输体系，辅助发展集装箱运输体系，同时打通北海-铁山港区进港铁路，构建内外畅通的集疏运体系。

未来随着募集资金的后续投入，北海铁山港西港区北暮作业区5#-6#泊位将完成竣工验收并尽快达产，在北海港口岸扩大对外开放的利好政策下不断增加码头业务量，为临港工业企业的进口原料及出口成品搭建更为便捷的通道。

ii.预测产量及产能利用率情况

截至2017年6月30日，北海港兴已实现通过验收并投入运营，正式投产后，北海港兴将主要提供货物的装卸、堆存和相关的港口配套增值服务以及港口综合物流服务。北海港兴下属2个15万吨级通用泊位，设计年通过能力为764万吨。

鉴于北暮作业区5#-6#泊位尚未投产，公司在预测其未来产量及产能利用率时，选择靠邻上述泊位的北暮作业区3#-4#泊位自2013年投产以来的运营情况作为参考，具体情况如下：

项目	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年1-6月
货物吞吐量（万吨）	126.32	507.93	648.31	876.13	525.00
产能利用率	21.05%	84.66%	108.05%	146.02%	175.00%
净利润（万元）	-379.18	1,826.25	2,087.41	3,739.53	3,241.87

注:计算2017年1-6月产能利用率时将当期货物吞吐量进行了年化。

参考上述北暮作业区3#-4#泊位运营情况，2017年至2022年，北海港兴所属泊位预测的产量及产能利用率情况如下表：

单位:万吨

项目	泊位类型	设计通过能力	2017年		2018年		2019年		2020年		2021年		2022年	
			结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率
北暮作业区5#-6#泊位	2个15万吨级泊位	764	50	6.54%	690	90.31%	795	104.06%	900	117.80%	1,005	131.54%	1,060	138.74%

注:本表中涉及集装箱的吞吐量均为经过折算后取得。

报告期内上市公司北暮作业区3#-4#泊位产能利用率分别达到108.05%、146.02%、175.00%。而公司预计北暮作业区5#-6#泊位2022年产能利用率仅为138.74%，基本位于上述水平，由此可见，公司对5#-6#泊位预测期内的产量及产能利用率的预测是合理且可实现的。

此外，北海铁山港西港区北暮作业区的蓬勃发展态势将进一步扩大北海港兴泊位的货源基础，助力泊位吞吐量的快速增长。2017年4月24日，自治区人民政府正式批复同意设立广西北部湾经济区龙港新区。龙港新区规划范围涵盖北海市合浦县、玉林市博白县，采取“一区两园”的建设模式，包括北海铁山港东岸临海产业园、玉林龙潭产业园。北海铁山港区暮邻玉林龙潭产业园，根据对该产业园区内企业的调研，预计到2020年散杂货运输需求将达到1,235万吨，将促进北海铁山港区货物吞吐量的提升。

同时，公司在报告期内收购了三类港湾码头公司，实现北海铁山港与贵港腹地的“江-铁-海”和“江-路-海”联通。从公路效益角度看：贵合高速开通后，贵港港到铁山港无需绕道至玉铁高速，公路运距缩短约35公里，加之珠江-西江经济带（广西）港口、码头国际标准集装箱运输冬季高速公路通行费减半收取的优惠政策，贵港港集装箱堆场-铁山港集装箱堆场的海车过路费会下降300元/单海；从铁路效益角度看：三家贵港码头公司港区内均设铁路专用线，通过贵港站-铁山港站的铁路运输，实现“江-铁-海”联动。目前铁路公司大力发展、扶持铁水联运业务，在此背景下公司有望获得海宁铁路局给予的30%铁路运费下浮政策，进而大幅降低从贵港港中转后通过铁路集港（货物进港）到北海港的铁路运输成本；从运输效率角度看：目前，贵港港中转货物通过公路或铁路集港北海港集港（集港时间1天内），再通过北海港港直航至北方港口（航行时间7-8天），中转周期可以控制在10天左右，相较原本水路运输路线（贵港港中转货物通过内河驳船运输至南海沙港，后换海船中转运输至东莞、北方港口），极大地提升货物运输效率，缩短运输时间。公司“江-铁-海”和“江-路-海”多式联运作用的发挥将促进北海港港口港区的大幅增长。

未来随着北海铁山港西港区北暮作业区5#-6#泊位后续建设推进并投产，北海港兴产能逐步释放，预计到2022年泊位进入稳定生产期，届时北海港兴的产能利用率将得到提升，上市公司的持续盈利能力将得以增强。

iii.预测销售收入

北海港兴所处的北海铁山港区2015年、2016年实现货物吞吐量分别为1,998.91万吨、2,138.72万吨，增长6.99%；2017年1-9月实现货物吞吐量1,740.30万吨，同比增长10.46%，期间内货物吞吐量持续增长。北海港兴所拥有的铁山港西港区北暮作业区5#-6#泊位与3#-4#泊位毗邻，规模完全一致。3#-4#泊位于2013年下半年投产，2014年即实现507.93万吨货物吞吐量，2017年1-6月货物吞吐量已达525.00万吨，目前3#-4#泊位已基本达到满负荷运营状态，因此，铁山港域新增的工作量将分流至5#-6#泊位。此外，作为服务铁山港临港工业的核心公司，在港区内上市公司其他泊位基本满负荷运营的情况下，临港工业迅速增长的货物装卸需求将主要由5#-6#泊位予以消化，由此可见，北海港兴运营的5#-6#泊位存在较强的增长潜力。

基于前述情况，未来随着铁山港西港区北暮作业区5#-6#泊位后续建设及产能的逐步释放，北海港兴产能逐步释放，预计到2022年泊位进入稳定生产期，根据产能利用率及吞吐量预测，结合敏感的铁山港西港区北暮作业区3#-4#泊位装卸堆存业务的综合收费标准，经测算，北海港兴营业收入2022年预计将增长至23,088.13万元。2017年至2022年期间的具体预测数据如下：

业务类别	货种		2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
装卸	散货（主要为煤炭、白泥、沙、钢还、粮食等）	吞吐量（万吨）	1,022.39	650	750	850	950	1000
		金额（万元）	13,357.15	15,489.64	17,642.70	19,816.91	20,964.20	
	集装箱	吞吐量（TEU）	–	40,000.00	45,000.00	50,000.00	55,000.00	60,000.00
		金额（万元）	–	1,132.08	1,279.95	1,429.28	1,580.07	1,732.33
堆存及港口管理费	–	金额（万元）	–	250.00	289.34	329.06	369.18	391.60
合计			1,022.39	14,739.64	17,058.93	19,401.05	21,766.15	23,088.13

III、销售成本指标：根据项目折旧、劳务费用、动力成本、人力成本各项费用测算营业成本总规模。2017年至2022年，北海港兴营业成本中固定成本部分通过测算得出，变动成本部分预期随着营业收入增长同步增长。预测2022年泊位进入稳定生产期后北海港兴的毛利率为38.76%，同港域的上市公司子公司北海兴港2016年毛利率为40.48%，北海港兴稳定生产期的毛利率略低于北海兴港2016年的毛利率。经测算，北海港兴营业成本2022年预计将增长至14,140.31万元。2017年至2022年具体预测数据及测算依据如下：

单位:万吨

成本类型	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	测算依据
项目折旧	312.82	3,980.74	4,357.76	4,357.76	4,357.76	4,357.76	按照项目投资总额、建设进度、设备使用状态及折旧政策计提
外付劳务费及租费	437.77	5,236.02	5,591.56	5,827.11	6,132.65	6,255.42	根据预测吞吐量对所需劳务量进行预测，同时采用市场上平均劳务价格对单位进行预测，二者的乘积即为劳务费用预测金额
动力成本	47.60	618.79	713.99	809.19	904.39	951.99	根据以往泊位运营经验预计，与营业收入增长同步增长
人力成本及其他	163.76	1,788.85	2,006.36	2,263.87	2,471.39	2,575.15	根据泊位规模及项目建设情况对所需人工数量进行预测，同时采用市场上平均工资对单位人力成本进行预测，二者的乘积即为人力成本预测金额，同时参考以往泊位运营经验测算其他相关费用
合计	961.95	11,624.40	12,669.68	13,257.93	13,866.19	14,140.31	–

IV、费用指标：财务费用是综合考虑北海港兴负债水平、还款计划、利息率及使用本次募集资金进行泊位续建设后计算得出；管理费用主要为人工成本和折旧费及无形资产摊销等，该部分费用较为稳定，人工成本根据管理人员工资及福利费用等进行预测，折旧费及无形资产摊销根据北海港兴固定资产、无形资产情况及折旧摊销政策进行预测，同时参考以往泊位运营经验预计其他相关费用。

V、项目经济效益分析：2017年至2022年预测净利润分别为-471.42万元、704.34万元、1,397.78万元、2,603.40万元、3,610.38万元和4,437.29万元。本项目进入稳定生产期后，预计每年新增营业收入23,088.13万元，新增净利润4,437.29万元。

④钦州盛港泊位属于进入稳定生产期后的业绩

1、项目基本情况：钦州盛港拥有钦州盛港20万吨泊位，防城港402#泊位（402#-407#泊位，为2个20万吨级通用泊位，2个5万吨级多用途泊位，其中防城港20万吨泊位已运营多年，主要货种包括金属矿石、煤炭及制品等。在建泊位防城港402#泊位（402#-407#泊位预计2022年将进入稳定生产期。

II.销售收入指标：

i.项目发展前景

港口具有吸引对运输需求量大的重化工业以及加工业、制造业等行业的独特优势，因此港口城市具备发展临港工业的独特优势。防城港市凭借其临港优势，近年来加快培育粮油加工、钢铁、电力和化工等四大支柱产业，着力构建食品、冶金、石化、能源、建材、电子、制药和农产品加工等八大工业体系，通过临港产业的跨越式发展带动传统产业的升级。随着防城港基础设施的不断完善，吸引越来越多的国内外大型企业落户防城港市，临港工业区的发展促进了防城港相关泊位的发展。

防城港402#泊位为20万吨通用泊位，具备大型船舶停靠条件，随着经济的发展，未来船舶趋向大型化，码头吨位较大有利于提高港口泊位在现代港口业务中的竞争力，吨位较大的优势将会为相应港口泊位带来更大的业务量，同时码头泊位作业效率也将高于港区内其他小吨位泊位。未来，随着配套设施的逐步完善，402#泊位的产能将得到进一步释放，为公司带来新的增长点。

防城港406#-407#泊位位于渔澳港区东侧，现有20万吨级码头北侧700米处，为两个5万吨级多用途泊位。406#-407#泊位的建设将会与本次拟注入的20万吨码头、402#泊位以及上市公司已有的403#-405#泊位形成良好的规模效应和协同效应，强化原有煤炭装卸及相关业务、铁矿石装卸及相关业务，其他货物装卸及相关业务。同时，上市公司将会加强码头建设能力，着力提高码头泊位作业效率，优化公司码头资源配置和功能布局，并加快推进港口相关集疏运基础设施建设，为扩大港口服务腹地提供保障。

未来随着募集资金的后续投入，堆场、道路、供电、环保、安全、机械等配套设施设备建设的完工，上述泊位吞吐能力将得到进一步提高，盈利能力将进一步增强。

ii.预测产量及产能利用率情况

防城港港口区目前拥有的20万吨码头已稳定运营多年。2017年至2022年，防城港港402#泊位以及406#-407#泊位预测的产量及产能利用率情况如下表：

单位:万吨

项目	泊位类型	设计通过能力	2017年		2018年		2019年		2020年		2021年		2022年	
			结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率	结算吞吐量	产能利用率
402#泊位	20万吨级通用泊位	524	600	114.50%	700	133.59%	800	152.67%	850