（上接A21版）

截至本募集说明书摘要签署之日，王文良先生除了实际控制发行人外，还包括辽宁日林实业集团有限公司及其下属子公司，具体情况如下：

辽宁日林实业集团有限公司设立于2008年10月31日，注册资本为人民币100,000.00万元，王文良先生持有其99.50%股权。日林集团经营范围为：收购、管理、置换、转让、销售企业资产（法律法规禁止的除外），债务重组及企业重组，投资及财务咨询与顾问，委托投资管理，提供施工设备服务，货物仓储（不含化学危险品），国内货物运输代理服务，货物及技术的进出口。

（1）日林建设集团有限公司

日林建设设立于1998年3月5日，注册资本为人民币10,312.60万元，日林集团持有其100.00%的股权。日林建设的经营范围为：建筑、装饰装修工程施工；航道工程施工；工业设备安装；电梯安装、维修；销售；建筑材料（不含木材）、商品混凝土、化工材料（不含危险品）、钢材、水泥、汽车配件、五金交电、电梯、计算机；承包与其实力、规模、业绩相适应的国外工程项目；向境外派遣各类劳务人员（不含港澳台地区）；货物及技术进出口；安全技术防范设施设计、施工及产品销售。

（2）丹东北方造纸集团有限公司

北方造纸设立于2005年12月28日，注册资本为人民币5,000.00万元，日林集团持有其100.00%的股权。北方造纸的经营范围为：制造、销售纸制品、生活用纸；加工、销售粘合剂、粉煤灰；收购造纸原料（不含木材）。

（3）丹东海洋重工有限公司

丹海重工设立于2008年3月18日，注册资本为人民币10,600.00万元，日林集团持有其100.00%的股权。丹海重工的经营范围为：海洋工程装备设计、制造、修理；船舶设计、制造、修理、改装、拆除；钢结构件设计、制造、安装；压力容器设计、制造、修理；风能发电设备及其它风能原动设备设计、制造；货物的存储、包装设计、包装、装卸、配送；货物及技术进出口；商务信息咨询服务。

（4）丹东老东北农牧有限公司

老东北农牧设立于2007年04月26日，注册资本为人民币250,000.00万元，日林集团持股比例为100.00%。老东北农牧的经营范围为：法律、法规禁止的不得经营，应经审批的未经审批前不得经营，法律、法规未规定审批的企业自主选择经营项目开展经营活动。

（5）丹东大东港口管理有限公司

大东港口管理公司设立于2012年1月20日，注册资本为人民币6,600.00万元，日林集团、王文良、崔笑天分别持有其90%、9.9524%、0.0776%的股权。大东港口管理公司经营范围为：港口资产管理；普通货物的存储、包装、装卸、搬扛、加固、拆解服务；货物及技术进出口。

四、发行人董事、监事、高级管理人员基本情况

（一）基本情况及持有发行人股份情况

截至本募集说明书摘要签署之日，发行人现任的董事、监事、高级管理人员的基本情况如下表：

姓名	职务	性别	年龄	任期起止日期	国籍
王文良	董事长	男	61	2013.10.28-至今	中国
	总裁			2005.2-至今	
郑国军	董事	男	55	2013.10.28-至今	中国
李发达	董事	男	69	2013.10.28-至今	中国
王文夫	董事	男	70	2013.10.28-至今	中国
胡海洋	董事	男	43	2013.10.28-至今	中国
	财务总监			2010.12-至今	
孟宪非	董事	女	36	2013.10.28-至今	中国
王振山	董事	男	55	2013.10.28-至今	中国
赵 军	监事	男	45	2013.10.28-至今	中国
尚德新	执行总裁	男	66	2006.10-至今	中国
黄梅雨	执行总裁	男	52	2010.2-至今	中国
张 志	执行总裁	男	43	2010.12-至今	中国
白北万	副总裁	男	58	2006.3-至今	中国
刘士群	副总裁	男	63	2006.3-至今	中国
孙玉春	副总裁	男	45	2006.1-至今	中国
张斌江	副总裁	男	44	2007.9-至今	中国

截至本募集说明书摘要签署之日，除王文良先生间接持有并实际控制发行人股权外，不存在上述其他董事、监事及高级管理人员持有公司股权的情况。

（二）董事、监事及高级管理人员对外兼职情况

截至本募集说明书摘要签署之日，发行人现任董事、监事及高级管理人员对外兼职情况如下表所示：

姓名	在公司职务	任职单位	与本公司关系	兼职情况
王文良	董事长、总裁	日林实业	控股股东	董事长、总裁
		丹东港集团	丹东港集团（香港）有限公司	法定代表人
		日林集团	受同一控制	法定代表人
		港口铁路	控股公司	法定代表人
郑国军	董事	日林建设	受同一控制	副总经理
李发达	董事	日林建设	受同一控制	顾问
王振山	董事	丹东国有资产经营有限公司	间接参股股东	总经理
白北万	副总裁兼工会主席、党委副书记	快急送物流	控股公司	法定代表人
张斌江	党委副书记、副总裁	通化陆港	控股公司	法定代表人
		通丹陆港	控股公司	法定代表人

五、发行人主要业务情况

（一）发行人的主要业务及所属行业

根据2011年第二次修订的《国民经济行业分类》（GB/T 4754-2011）的行业划分标准和中国证监会2012年10月26日颁布的《上市公司行业分类指引》（2012 年修订），发行人属于“G5532货运港口”。

发行人营业执照载明的经营范围：港口公用码头设施的经营；沿海、内河货运；港口装卸、仓储、捆绑、物流；砂石销售；集装箱装卸仓储、装箱、拆箱、维修、中转、堆存、冷藏、衡重、拼箱、联运业务；提供港区客货中转服务及客运代理；船舶污染物（含油污水、残油、洗舱水、生活污水及垃圾）接收、围油栏供应服务；船舶污染清除作业；航道、港口及海岸工程施工。

目前，发行人主营业务为港口货运、装卸、堆存等，业务范围辐射东北亚地区，覆盖辽宁、吉林、黑龙江省及内蒙东部地区，主要包括辽吉黑粮食主产区，黑龙江煤炭基地、通化、本溪、抚顺等大型钢铁企业、总体来看，发行人的业务主要分为三大板块：港口装卸堆存、港口其他业务和物流贸易。

业务板块	主要业务情况
港口装卸、堆存	在港口进行的各种装卸搬运以及堆场堆存作业。公司港口主要装卸货种为煤炭、金属矿砂、钢铁、矿建材料、非金属矿石、粮食等。
港口其他业务	发行人港口其他业务主要包括港务管理、砂石销售、代理业务等。
物流贸易	发行人目前仍主要通过矿产品物流中心、快急送物流展开物流业务；同时，发行人利用港口的便利条件，从上游企业购入货物，再出售给下游企业，开展贸易业务。

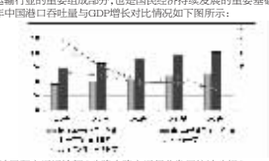
（二）发行人所处行业状况

1、港口行业概况

港口行业是以港口为中心、港口城市为载体、综合运输体系为动脉、港口相关产业为支撑、海陆腹地为依托，开实现彼此间相互联系、密切协调、有机结合、共同发展，进而推动区域繁荣的开放型产业。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，作为综合运输基地，港口行业与铁路、公路、水运、航空等一起组成国民经济的交通命脉，其发展水平已成为衡量一个国家经济现代化水平的重要标志之一。

港口在现代物流发展中，有着诸多独特优势，在综合物流服务链中处于中心的地位。港口以其独特的“大进大出”的集疏运能力和较好的物流网络基础，成为现代物流业的主导和重点。港口是水陆两种运输方式衔接的唯一节点，港口的建设和服务水平是整个物流链能否顺畅运转的关键。同时，经济一体化使得港口在所在的地经济中的重要性进一步得到加强。各地政府都重视对港口的投资，使得港口一般都拥有比较先进的装卸设备、面积相当的堆场和仓库、先进的生产组织系统、良好的集疏运条件等。这些优势的存在为港口拓展物流服务奠定了良好的硬件基础。

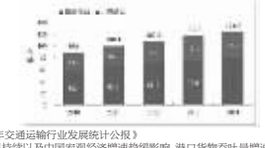
港口行业是交通运输行业的重要组成部分，也是国民经济持续发展的重要基础，我国政府对港口行业高度重视。2010-2014年中国港口吞吐量与GDP增长对比情况如下图所示：



资料来源：国家统计局和交通运输部《公路水路交通行业发展统计公报》、wind资讯

总体来看，港口行业与宏观经济发展状况相关程度极高。2014年以来，受欧债危机后全球经济复苏缓慢以及中国宏观经济增速趋缓影响，中国港口行业总体运行平稳，货物吞吐量保持相对稳定增长但增速有所回落。

随着我国国民经济和国内外贸易的快速发展，带动水上运输迅速发展，港口吞吐量亦大幅增长。根据交通运输部历年统计公报显示，2004年全国港口完成货物吞吐量41.72亿吨，其中沿海港口完成25.38亿吨，内河港口完成16.34亿吨；2014年全国港口完成货物吞吐量124.50亿吨，其中，沿海港口完成80.30亿吨，内河港口完成44.20亿吨，十年来，我国港口吞吐量年均复合增长率达到11.56%，沿海港口年均复合增长率12.21%，内河港口年均复合增长率10.46%。2010-2014年全国港口货物吞吐量如下图所示：



数据来源：《2014年交通运输行业发展统计公报》

2012年受欧债危机持续以及中国宏观经济增速趋缓影响，港口货物吞吐量增速趋于回落，2012年中国港口完成货物吞吐量107.80亿吨，同比增长7.30%，增速同比下滑5.10个百分点。2013年随着全球经济的缓慢复苏以及中国经济的稳定增长，中国港口吞吐量增速有所企稳回升，2013年中国港口完成货物吞吐量117.70亿吨，同比增长9.20%，增速同比上升1.90个百分点。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124.50亿吨，比上年增长5.80%，增速较上年下滑3.40个百分点，其中，沿海港口完成80.30亿吨，同比增长6.20%；内河港口完成44.20亿吨，同比增长5.10%。

目前，我国经济结构仍以制造业为主，随着经济增规模的扩大，金属矿石、石油、煤炭等大宗物资的市场需求将继续上升，但我国石油、铁矿石等战略资源储量相对贫乏，开采技术比较落后，对外依存度较高；而且，我国战略物资储备基地的布局和建设仍处于初级阶段，因此，未来相当一段时间内，我国大宗物资的进口量仍将呈上升趋势，这将有效拉动大宗物资海洋运输业务的增长。另一方面，我国出口导向型经济结构以及集装箱化率的提高将形成港口行业集装箱业务稳定的市场需求。综合来看，我国港口行业发展速度虽然放缓，但依然有较大的上升空间。

2、港口行业布局

为进一步优化沿海港口布局，合理有序开发和利用港口岸线资源，加强国家对港口规划和建设的管理，交通部与国家发改委联合组织编制了《全国沿海港口布局规划》，并于2006年8月16日由国务院审议并原则通过。

根据交通部于2006年9月公布的《全国沿海港口布局规划》，全国沿海港口布局的具体方案是：根据不同地区的经济发展状况及特点、区域内港口现状及港口间运输关系和主要货类运输的经济合理性，将全国沿海港口划分为环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海5个港口群体，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。我国五个港口群体的基本情况和布局如下：

港口群		腹地辐射范围及区域内重点港口
环渤海区域	辽宁沿海	以大连长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
	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
	山东沿海	布局青岛、烟台、日照港为主及威海等港口组成；主要服务于山东半岛及其西向延伸的部分地区
长江三角洲		依托上海国际航运中心，以上海、宁波、连云港港为主，服务于长江三角洲以及长江沿线地区的经济社会发展。
东南沿海地区		以厦门、福州港为主，包括泉州、莆田、漳州等港口组成，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。
珠江三角洲		以香港、广州、深圳、珠海、汕头港为主，服务于华南、西南地区，加强广东省和内陆地区与港澳地区的交流。
西南沿海地区		以湛江、防城、海口港为主，服务于西部地区开发，为海南省扩大与岛外的物资交流提供运输保障。

环渤海地区港口群服务于我国北方沿海和内陆地区的社会经济发展，主要有局石油（特别是原油及其储备）、液化天然气、煤炭、铁矿石和粮食等大宗散货的中转储运港，集装箱干线港，以及陆岛滚装、旅客运输、商品汽车中转储运港。

长江三角洲地区港口群依托上海国际航运中心，以上海、宁波、连云港为主，充分发挥舟山、温州、南京、镇江、南通、苏州等沿海和长江下游港口的作用，服务于长江三角洲以及长江沿线地区的经济社会发展，主要布局进口铁矿石、煤炭、石油、天然气、粮食按即中转储运港，集装箱干线港，以及陆岛滚装、旅客中转和即转运输港。舟山港凭借区位及深水岸线资源优势，在长江三角洲地区港口物流系统中主要发挥进口石油、天然气接卸中转储运、进口铁矿石中转运输、粮食中转储运等方面的功能。

东南沿海港口群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，主要布局煤炭、进口石油、天然气接卸港，粮食中转储运港以及陆岛滚装港。

珠江三角洲地区港口群依托香港经济、贸易、金融、信息和国际航运中心的优势，在巩固香港国际航运中心地位的同时服务于华南、西南部分地区，加强广东省和内陆地区与港澳地区的交流，主要布局煤炭按即及转运港，集装箱干线港，进口石油、天然气、铁矿石、粮食中转储运港，以及商品汽车运输、旅客中转和即转运输港。

西南地区港口群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，主要布局进口石油、天然气、矿石、粮食中转储运港及旅客中转、邮轮运输港。

3、行业政策

为扶持港口行业发展，我国政府相继制定了《长江三角洲、珠江三角洲和渤海湾三个区域沿海港口建设规划（2004-2010）》、《全国沿海港口布局规划》、《全国内河航道与港口布局规划》、《交通运输“十二五”发展规划》和《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》，引导港口进行资源整合及发展格局的优化升级。

根据《交通运输“十二五”发展规划》，沿海港口方面，要继续有序推进主要货类运输系统码头建设，加强航道、防波堤、公共锚地等港口公共基础设施建设，优化沿海港口结构与布局，促进港口结构调整，着力拓展港口功能，提升港口的保障能力和服务水平。规划的具体目标是形成布局合理、保障有力、服务高效、安全环保、管理先进的现代化港口体系，沿海港口深水泊位达到2,214个，能力适应度（港口通过能力/实际完成吞吐量）达到1。

作为所在城市经济运行的重要组成部分，近年来港口企业的发展得到了所在城市政府的大力支持。所在地政府在土地使用、税费减免、项目审批、社会服务等方面给予了港口企业诸多优惠政策。此外，针对港口企业业务的经营特点，所在地政府在集装箱海铁联运、内陪集装箱增量补贴以及发展现代物流业等方面给予专项财政补贴，有利支持了港口企业的发展壮大。

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

4、辽宁省港口功能定位

辽宁沿海经济带海岸线长近3,000公里，港口发展具有很大的潜力，2009年7月1日，国务院常务会议讨论并原则通过了《辽宁沿海经济带发展规划》，将辽宁沿海经济带从“五点一线”变身为“一核、一轴、两翼”，强化大连一营口一盘锦主轴，优化丹东、锦州、葫芦岛港海沿岸）和黄海翼（大连—丹东黄海沿岸及主要岛屿），强化核心、主轴、两翼之间的有机联系，形成“一核、一轴、两翼”的总体布局框架，规划期为2009-2020年。规划还对各港进行了功能分区，明确了干线和支线的关系，以避免重复建设和恶性竞争。

在港口建设方面，辽宁沿海将建成以大连和营口为主要港口，锦州和丹东为地区性重要港口，葫芦岛和盘锦为一般港口的分层次港口体系。港口功能亦被详细确定，营口港、锦州港和丹东港以内贸和近洋航线集装箱运输为主，并承担向周边集装箱干线港的喂给运输，形成集装箱运输支线港。煤炭运输系统以锦州港为内蒙古东部地区煤炭下水港，大连港、营口港、丹东港等港口为煤炭转运港，主要为沿海电厂等企业服务。沿海铁矿石运输形成以大连港和营口港为主，锦州港和丹东港为辅的格局和即转港。散粮运输形成以大连港、营口港、锦州港为辅的粮食装船港作用，根据沿海粮食加工工业的布局和发展需要，在大连港、营口港、锦州港和丹东港布局建设粮食接卸设施。

5、发行人港口发展情况

发行人认真贯彻落实“以港兴市”的发展战略，加快港口转型升级，抓紧设施建设，不断扩大物流网络，开展港口贸易，实施多元化经营，并推进临港产业、物流园区的发展。在全国航运市场普遍处于不景气的情况下，发行人在港口业务上仍继续保持了良好的发展势头。

（1）公司港口规模

公司是丹东唯一综合性港口运营企业。丹东港于1907年开辟为通商口岸，目前是国家一类开放口岸，现辖大东港和浪头港两个港区。公司以港口码头设施经营、港口货运、装卸、堆存等为主业，业务范围辐射东北亚地区，覆盖辽宁、吉林、黑龙江省及内蒙东部地区。

近年来，公司加快港口码头及配套设施建设，不断改进现有硬件设施，引进先进生产设备和技术。截至2015年6月底，公司拥有集装箱、散杂货、客货滚装、粮食专用等泊位42个，其中20万吨级泊位1个，车存吐能力1,800万吨；10万吨级2个，车存吐能力2,275万吨；5万吨级泊位8个，车存吐能力4,140万吨；3万吨级泊位7个，车存吐能力2,900万吨；万吨级泊位3个，车存吐能力305万吨；5千吨级泊位2个，车存吐能力100万吨；3千吨级泊位5个，车存吐能力290万吨；千吨级及以下泊位9个，车存吐能力170万吨；2014年车存吐能力达到14,980万吨以上，堆场面积1,170万平方米；大东港区主航道分区段疏浚至-10.5米、-12.5米、-16.5米，平均潮差4.51米，最大潮差7.6米，目前可以满足5万吨级货船双向通行，20万吨级货船乘潮少单向通行。

截至2015年6月底，公司拥有通用堆场近1,170万平方米，堆存能力2,633万吨，集装箱15万TEU；生产性仓库16万平方米；粮食筒仓容器189万立方米，油品罐容0.2万立方米，能够满足各类干散货、液体散货级特殊存放要求货种的存储要求。

截至2015年6月底，公司拥有生产用装卸机械总计1,347台（组），其中起重机械118台，输送机械217（组）台；装卸搬运机械439台，专用机械573台。装卸机械中主要设备浮吊起重能力300吨，龙门吊起重能力235吨，流动吊起重能力70吨，门机起重能力42吨。此外，公司现有工作用船17艘，总吨位6,314吨，功率50,497千瓦。其中拖轮16艘，总吨位5,965吨，功率49,733千瓦；消防船1艘，总吨位349吨，功率1764千瓦；工程技术船45艘，总吨位14,457吨，功率7,667千瓦。公司现有机车车辆210台，功率45,060千瓦。港口主要设施和生产设备均为2005年以后建设和购置，因此技术水平均达到现代化港口水平。

（2）公司发展情况

2014年，在港口生产方面，发行人为适应港口规模扩大、功能完善、吞吐量持续快速增长的发展形势，设立总调度室，全面掌控港口生产作业情况，实行人力、机械、工具等资源的统筹调配，统一指挥，合理使用。目前丹东港货源结构已由建港初的单一品种拓展到粮食、煤炭、矿石、钢铁、木材、非矿、水产品、电子机械产品和服装等为主的多元货源结构；港运方式由单纯的散装运输发展到集“散装”、“集装箱”、“客货滚装”为一体的综合运输方式。丹东港目前已与日本、韩国等七十多个国家开通了散杂货、集装箱和客运航线，是东北东部地区粮食、煤炭、矿石、钢材等大宗货物的重要出海口。

2014年，公司全年吞吐量完成13,758万吨，同比增长14.47%，其中外贸吞吐量为1,241万吨，内贸吞吐量达到12,517万吨；进港吞吐量9,932万吨，出港吞吐量3,826万吨；集装箱吞吐量完成167万TEU，同比增长10.60%；实现营业收入46.63亿元，同比增长6.83%。2015年1-6月，公司完成货物吞吐量7,066万吨，同比增长10.39%，其中外贸吞吐量907万吨，内贸吞吐量6,159万吨；进港吞吐量5,095万吨，出港吞吐量1,971万吨；集装箱吞吐量完成88万TEU。

在港口运营方面，发行人成立了经营中心，根据货物设置专业的物流公司，对物流公司经营工作进行统一管理；加强了港企合作经营，与宝钢集团、鸡项制铁、吉林矿务局等国内大型企业展开合作，并与中储粮、本钢、通钢等腹地粮食、钢铁企业结成战略合作伙伴。

同时，发行人也在不断地加强和扩大物流网络建设。发行人成立了海运公司和物流运输车队，开通至大连、烟台、上海、广州、深圳、湛江等南方沿海港口的货运船线，初步形成了陆海、海海联运等多种运输服务方式。发行人在巩固和完善东北三省、内蒙古东部及南岸沿海地区陆港建设的基础上，积极整合物流网络，并成立上海和广州分公司，全面开辟丹东至东南沿海地区的货运市场。

总体看，公司目前以港口装卸为主业，并投资了与港口经营、铁路经营、物流等有关的多家子公司，形成了以集装箱和散杂货装卸为主，港口配套增值服务和物流贸易为辅的业务板块格局。

（三）发行人面临的主要竞争状况、经营方针及战略

1.主要竞争状况

环渤海港口众多，海岸线上分布着辽宁、津冀和山东三大港口群约12个港口。发行人竞争港口主要为环渤海辽宁及邻分同北港口，包括大连港、营口港、锦州港、秦皇岛港等。

港口生存发展的基础是腹地，从空间范围看，港口腹地即是港口空间通达程度。港口经济腹地方面，东北的西部、内蒙古的东部石油化工、机械制造、金属冶炼、纺织工业、农牧渔业都很发达，矿藏、森林等资源也很丰富，这些都为环渤海港口提供了充足的货源。其中，大连港依托大连市，经济腹地包括黑龙江省、吉林省、辽宁省及内蒙古自治区东部地区；营口港的吞吐量主要是由辽宁省沈阳中心城市群的广阔经济腹地的支持；锦州港的经济腹地主要包括锦州市、葫芦岛市、朝阳市、阜新市、赤峰市及各市所辖区域，并延伸至吉林、黑龙江西部、内蒙古东部地区；秦皇岛港作为环渤海煤炭、原油运输的主要港口，港口煤炭货源分布于山西北部，内蒙古西部，宁夏、陕西北部，以及河北、北京等地，港口原油货源主要来自大庆油田，港口杂货出口货源分布为内蒙古中部、河北北部、辽宁、吉林、黑龙江西部和京、津、唐地区。环渤海湾港口经济腹地相互覆盖，有所重叠，交通干线共享，港口之间竞争激烈，这对发行人形成比较大的竞争压力。

2.经营方针及战略

根据发行人“十三五”发展战略，到2020年，丹东港港口货物吞吐量3亿吨，将丹东港建设成为港城一体、大型国际深水化港、东北新的出海通道、东北亚交通枢纽。

发行人实现上述目标的主要措施包括：

（1）明确功能定位，突出重点建设

丹东港以建设东北亚交通物流枢纽和面向世界具有现代大型产业集群的国际贸易商港为定位，不断完善港口功能和配套设施，提高港口生产自动化、管理专业化和信息化水平。重点建设超大型油品、LNG、矿石、集装箱、粮食、滚装、邮轮等专业化深水泊位及其配套设施，积极发展和完善口岸、物流、商贸、临港工业等功能，尽快形成港口粮食物流、钢材物流、煤炭物流、矿石物流、集装箱物流、冷链物流、汽车物流及油品物流等现代综合物流体系。

（2）加快基础设施建设

落实港区与城市衔接区规划，建设港区周边疏港通道，包括铁路、公路、高速公路连接线等。推进港区和临港产业供水、供电、消防、采暖等基础设施详规，加紧建设基础设施，为港口和临港产业建设提供良好的依托条件。

（3）进一步推动“港城互动”发展

改造港区周边高压配电线路，促进港区道路与城市道路更好衔接；建设防风林带、港口服务设施，与城市协商港口与城市、临港产业规划布置，保证港城、港园一体发展，促进“港城联动、以港兴市”的目标实现；建设渔港、游艇码头、写字楼等商贸、旅游设施，在满足港口发展的同时，推动城市发展；港口基础设施建设考虑港口和临港产业的需求，将基础设施统一规划，逐步完善，保证港区一体化建设。

（4）加快港口转型升级

丹东港以粮食、集装箱、煤炭、钢铁等腹地大宗商品和重要产业为服务重点，依据产业布局、货物流向和运输方式，建立和完善港口运输、贸易、配送等专业化现代物流服务体系，努力巩固第三代港口建设。建设区域陆港，积极推进以东北及内蒙东部地区为重点，辐射至南方沿海地区，延伸至外蒙，日本及韩国的物流网络建设；加强港口和航空及相关物流活动之间的互动，构建无缝供应链；提高港口信息化、网络化、敏捷化设施建设，改善市场反应能力，推动集装箱物流、货运发展，实现铁海联运等多种运输方式，加快完善第四代港口功能。建设散货堆场喷淋、专业化转运除尘、防风网、污水处理厂等环保设施，改善港口及周边环境；改造既有机械设备，采用天然气、电、太阳能等清洁能源，逐步实现绿色、低碳、环保型港口；积极推动临港产业、临港物流发展；结合城市规划、规划、统一开发城市周边区域和临港园区，实现“港城一体发展、港城互动、以港兴市”，紧跟第五代港口发展，全面建设现代化、信息化、综合性绿色、低碳、环保型港口，实现港口可持续发展。

3.发行人的竞争优势

丹东市地处辽宁省东南部，是中国海岸线的北端起点，位于东北亚的中心地带，是东北亚经济圈与环渤海、黄海经济圈的重要交汇点，是一个以工业、商贸、物流、旅游为主体的沿江、沿海、沿边城市，是国家级边境合作区、全国沿边重点开发开放试验区、沿海开放城市，拥有港口、铁路、公路、管道、机场5种类型10处口岸，是亚洲唯一一个同时拥有边境口岸、机场、高铁、河港、海港、高速公路的城市，区域级流通节点城市，是东北东部最便捷的出海口和物流集散地。

丹东市拥有丰富的矿产、林业、水和生物资源。丹东市的硼矿是全国的优势矿产，保有B2O3储量占全省的97.3%，占全国的56.4%。金、银、铅锌、水铁石、饰面石材等五种矿产是辽宁省的优势矿产，金和水铁石的储量和开采量占辽宁省首位；丹东地区林业资源丰富，是辽宁省重要林业基地之一，全境森林覆盖率达61%，木材蓄积量3,500万立米，居辽宁省首位；人均占有木量3,968立方米，是辽宁省人均占有水量的4倍，高于全国人均占有水量，为发展工农业生产提供了良好的条件。

总体来看，随着国家振兴东北战略的推进，丹东市凭借其丰富的资源、优秀的地理位置和便捷发达的交通条件，有望实现较快的经济发展，将为公司发展提供良好的外部经济环境。

（1）区位优势

发行人所处的丹东港位于东北经济区南岸线的最东端，通过水域连通韩国、日本等国，距韩国仁川港245海里，距日本神户港844海里，是距日本列岛最近的国际化港口。港口腹地有西、北两个方向，在东北经济区海岸线北面这一方向上，选择丹东港出海是最短路径。虽然目前辽宁省内沿海港口与丹东港在该地区有所竞争，但从长远来看，随着东北东部铁路、高速公路各段逐步建成通车，丹东港将成为东北东部地区最近的出海通道，辽宁、吉林、黑龙江和内蒙古东部地区及远东地区货物从丹东港上下水运距短、费用低、优越的竞争条件会使丹东港在与其他港口的竞争中脱颖而出。

从港口自然条件来看，丹东港的大东港区属温带温润地区，是中国北方天然的不冻良港。大东港区拥有长达10余公里可用于建设60余个泊位的海岸线资源，具有优越的自然地理条件和开发潜力。航道顺直稳定，靠水直挺顺滑，无需人工维护；后方陆域宽阔平坦，可以满足港口长期开发建设的用地需要。

（2）货源优势

丹东港西向经济腹地沟通辽宁五市，北向经济腹地直接沟通黑、吉、辽三省东部地区，辐射区内有包括通化钢铁集团股份有限公司、北台钢铁（集团）有限责任公司、本溪钢铁（集团）有限责任公司等在内的传统大中型钢铁集团，三江平原、松嫩平原、辽河平原在内的东北粮食主产区，鸡西、七台河、双鸭山、鹤岗等煤炭产区，以及伊春等林木产区等，该区域面积广阔、人口众多、物产丰富，有一定工业基础。上述地区经济的增长及蕴藏的巨大发展潜力能为发行人实现吞吐量的持续增长提供充沛的货源保障，为发行人货运业务发展提供有力的支持。

主要货源方面，铁矿石、钢材主要来源于辽宁、吉林、黑龙江三省东部地区钢铁企业进口铁矿石、下水钢材及由同江入关的铁矿、海师凯金属原料等，每年大约在5,000万吨；粮食主要来源于黑龙江北大荒地区、三江平原及吉林东部黄金玉米带，还有沿线粮食加工的规模企业，每年大约在1,000万吨；煤炭主要来源于黑龙江龙煤集团下属鹤岗、双鸭山、七台河、鸡西四大煤矿及沿线煤炭企业，每年大约在3,000万吨；木材主要来源于东北东部，每年大约在800-1,000万立方米。同时，随着东北及东北亚经济的进一步融合发展，本地区、周边地区、邻国等大宗货物经丹东港上下水数量也将有大幅增长。

（3）政策优势

中共中央2003年下发的《关于实施东北地区等老工业基地振兴战略的若干意见》和国办发（2005）36号文件《关于促进东北老工业基地进一步扩大对外开放的实施意见》都提及东北东部铁路和实施进一步对外放充分发挥港口优势，利用区位条件发挥港口作用。丹东港的特定位置决定了东北东部铁路在丹东港集疏运框架中的关出作用，竞争优势十分明显。2009年，国家将辽宁“五点一线”战略上升为国家战略，为丹东港跨越式发展提供了政策支持，丹东港作为辽宁沿海经济带的东端起点，随着东北东部铁路、沈丹高铁建成通车，丹东到通化、丹东到南城高速公路的建成，丹东将处在四条高速公路和三条铁路的交汇点，丹东港将成为东北东部地区综合运输体系的重要枢纽，丹东港的货源腹地已由辐射东三省东部地区延伸至内蒙古东部地区，还包括远东地区。

（4）税收优势

根据《中华人民共和国城镇土地使用税暂行条例》相关规定，发行人大东港区填海整治的土地1,314万平方米，免征土地税十年。

（5）品牌优势

发行人作为丹东港域最大的公共码头经营企业，多年从事港航服务业务，在环渤海沿线港口码头、中转贸易商中学有较高的知名度。公司在各业务板块已与主要行业伙伴建立起稳定的战略合作关系，如通化钢铁集团股份有限公司、北台钢铁（集团）有限责任公司、本溪钢铁（集团）有限责任公司等中大型企业。良好的品牌优势，主要的操作经验，造就了一支通市场、懂管理、善经营的员工队伍。半固稳定的长期客户合作关系是发行人未来持续发展的重要保障。

（四）发行人主营业务收入构成及业务模式

目前发行人的主营业务主要分为三大板块：港口装卸堆存、港口其他业务和物流贸易。从收入构成来看，完整的港口经营服务产业链是目前发行人的主要收入来源，2012-2014年，港口经营服务收入占公司营业收入的比例均超过90%。发行人最近三年及一期主营业务收入构成情况如下表所示：

单位：万元

项目	2015年1-6月		2014年度		2013年度		2012年度	
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)
港口装卸堆存	148,616.77	61.35	268,329.83	57.54	203,452.26	46.17	174,839.32	57.12
港口其他业务	63,581.16	26.24	112,160.42	24.05	95,932.33	21.77	98,505.67	32.18
物流贸易	30,062.93	12.41	85,835.23	18.41	141,253.92	32.06	32,751.42	10.70
合计	242,260.86	100	466,325.48	100	440,638.51	100	306,096.41	100

1.港口装卸、堆存业务

发行人港口装卸业务主要包括煤炭装卸、金属矿石装卸、钢铁装卸、矿建材料装卸、非金属矿石装卸、粮食装卸、集装箱装卸等。发行人通过使用泊位上的机器设备向货主提供装卸服务后收取费用，形成装卸业务收入，收费标准均参照政府主管部门制定的《中华人民共和国港口收费规则（内贸部分）》（交通部令2005年第8号）、《中华人民共和国交通部港口收费规则（外贸部分）（修正）》（2001年交通部令第11号）、《关于调整港口内贸收费规定和标准的通知》（交水发［2006］234号）、《关于放开港口竞争性服务收费有关问题的通知》（交水发［2014］253号）、《关于明确港口收费有关问题的通知》（交水发［2014］255号）、《关于调整港口船舶使用港口设施保安费有关问题的通知》（交水发［2015］118号）等规定执行。发行人与上下游企业主要通过银行转账及承兑汇票方式进行结算，结算周期为按月结算。其中港口主要货物代表性作业收费标准如下表所示：

单位：元/吨

货类	作业方式	内贸		外贸	
		进口	出口	进口	出口
煤炭	汽车-场地-船	32.20	32.20	33.60	-
	火车-场地-船	39.50	39.50	40.90	-
矿石	汽车-场地-船	-	25.55	26.95	-
	火车-场地-船	-	32.85	34.25	-
钢铁	汽车-场地-船	-	49.20	50.60	-
	火车-场地-船	-	-	60.50	-
粮食	汽车-场地-船	-	32.20	-	-
	火车-场地-船	-	39.50	48.80	-

发行人堆存业务收入主要包括投资性房地产的租金收入及堆存费。发行人利用国有土地及围海造地取得的土地向客户提供货物堆存的服务并收取堆存费，同时若客户为堆存货物需要长期使用场地，为了节省成本均会采取租用投资性房地产的方式。堆存业务主要客户有丹东港海港航工程有限公司、丹东航道工程局有限责任公司等，结算方式主要为按季结算。

2014年公司港口装卸堆存业务实现收入合计26.83亿元，同比增长31.84%；2015年1-6月，港口装卸、堆存业务实现营业收入11.22亿元，同比增长16.92%；2015年1-6月，公司港口其他业务实现营业收入6.36亿元。

总体来看，公司港口其他业务是对公司主营业务的有效补充。

3.物流贸易

随着发行人业务规模的增长和港口设施的日臻完善，发行人经营模式不断改进，业务范围逐步扩大，逐渐向物流贸易行业发展新业务。公司加快在东二线沿线及周边地区的陆港建设的同时，在华东、华南、长三角、珠三角等地区设立了专业物流分公司：在江苏、浙江、福建、广东等重点沿海地区建立办事机构并进行新的网点布局；实现物流体系向香港、新加坡、平泽（二川、金山等港口辐射，为丹东港实现北上南下物流大动脉的畅通和四大港口的攀升打下坚实基础。发行人物流贸易收入主要是发行人利用港口的便利条件，从上游企业购入货物，再出售给下游企业，赚取的差价。

2013年，公司物流贸易业务实现收入14.13亿元，同比大幅增长330.79%，主要是由于公司2013年增加了大豆进出口贸易业务，同时为响应北粮南运政策，采购了大量玉米销往南方。2014年，公司物流贸易业务实现收入8.58亿元，同比大