

长航凤凰股份有限公司澄清公告

本公司及董事会全体成员保证信息披露的内容真实、准确、完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

一、传闻情况

2016年7月11日，证券市场周刊发表了《长航凤凰收购标的高毛利率神话》的新闻报道，报道中对本公司发行股份购买港海（天津）建设股份有限公司（以下简称“置入资产”或“港海建设”）100%股权并募集配套资金（以下简称“本次交易”）的交易对方以及置入资产收入降低、毛利率较高、客户集中度高、购买理财产品、柬埔寨项目收益情况以及应收账款等情况进行了报道，主要内容包

括：
传闻（1）：“在港海建设股东中，刘益谦以 5.42%成为港海建设的第五大股东，也是唯一一位股东。”

传闻（2）：“2014年年底，招商资本投资有限公司（下称“招商投资”）将其持有的港海建设 805.28 万股股份转让，根据当时披露的信息，经审计，2013年港海建设营业收入为 29.5 亿元，净利润达到 13.07 亿元，港海建设此次重组中披露的 2013 年收入和净利润均大幅缩水，收入相差 11.63 亿元，净利润更是有 8.73 亿元的差别。”

“而招商投资挂牌时，港海建设的净利润显示为 13.07 亿元，恰好满足了业绩对赌的要求。但随后的事实证明，这样“精准的业绩”倒在了再次审计面前。那么彼时恰好超过 13 亿元的净利润是否虚假呢？这只有港海建设清楚了。”

传闻（3）：“重组草案显示，2013-2015 年，港海建设的毛利率分别为 43.62%、50.87% 和 42.9%；同期中国交建疏浚业务的毛利率只有 16.32%、16.41% 和 19.27%，最高年度也低于 20%。”

“2015 年，兴源环境上述板块收入达到 3.29 亿元，毛利率略有提升但也不超过 28.4%，与港海建设 40% 以上的毛利率仍然不可同日而语。”

“中国疏浚环保（0871.HK）号称中国最大的私营疏浚企业，公司 2011 年登陆香港联交所。自上市以来，公司毛利率稳中有降，上市时，公司毛利率尚能达到 37.68%，到 2015 年已经下降至 32.34%，公司也出现了上市以来的首次亏损。”该文质疑上述高毛利率如何实现。

传闻（4）：“2013-2015 年，瓯江口集团分别为港海建设贡献了 8.34 亿元、14.84 亿元和 8.51 亿元的收入，分别占公司营收的 46.65%、69.42% 和 67.88%。也就是说，如果收入与毛利对应，瓯江口集团一家公司撑起了港海建设半数以上的毛利。

而且，这三年时间，港海建设前五名客户几乎贡献了公司全部的收入，前五大客户占公司收入的比例分别为 96.03%、99.77% 和 98.02%。”

传闻（5）：“奇怪的是，在抵押船舶融资的同时，港海建设却又将部分现金用于购买理财产品。草案显示，2015 年，公司出资 4 亿元购买理财产品，而以往公司没有这样的“闲钱”用于理财投资。港海建设边抵押融资边理财的意图究竟是什么呢？”

传闻（6）：“根据重组草案，港海建设未来三年的收入主要来源于柬埔寨王国金边新城开发项目，客户及合同订单较为单一。那么，柬埔寨项目还能为公司带来如此之高的回报吗？”

传闻（7）：“在港海建设的主要客户中，温州港城发展有限公司（下称“温州港城”）也曾是公司主要收入来源之一，但与应收账款披露名单相左的是，温州港城却难以找到与之对应的收入。”

二、澄清说明

经核实，本公司对上述传闻事项说明如下：

传闻（1）中部分内容不属实，刘益谦不是港海建设唯一股东

港海建设共有七名股东，刘益谦持有港海建设 5.42%的股权，为第五大股东，为七名股东之一。报道中关于刘益谦“是唯一一位股东”的表述不属实。港海建设的股东情况参见《重组报告书》（修订稿）“第五章 置入资产基本情况/第二节 港海建设历史沿革/”。

传闻（2）不属实，港海建设存在2013年收入及净利润调减的情形，但不存在传闻中描述的判断

本公司在 2015 年 12 月 18 日发布了《关于湖南省联合产权交易所刊发的本次重组标的资产财务数据与重组预案中的财务数据存在差异而受关注的说明公告》，公告中就港海建设重组预案披露数据与港海建设 2014 年股权转让时报出的审计报告数据的差异原因进行了解释说明，具体情况如下：

1、收入、成本调整概况

重组预案披露的未经审计港海建设财务报表（以下简称“预案报表”）是以 2015 年 6 月 30 日为基准日编制。港海建设采用 BT 方式承接部分工程项目，BT 项目的建造期一般为两至三年，随着吹填工程项目的施工推进及结算，结合吹填施工行业中不同项目之间的施工方法等特点，港海建设对 2012-2014 年财务报表进行了调整，包括对部分项目的成本预算及实际成本、合同暂列收入、合同金额进行了调整等。

港海建设按照《企业会计准则第 15 号—建造合同》确认相关的收入和成本，对于所提供的建造服务，根据完工百分比法（实际发生的合同成本占合同预计总成本的比例）确认建造合同收入及成本。

2、收入、成本调整原因分析

港海建设 2013 年预案审计数据和重组预案披露数据的利润表差异情况如下：

项目	2013 年度		
	重组预案报表（万元）	原审计报告报表（万元）	差异（万元）
一、营业收入	178,739.44	294,957.06	-116,217.62
减：营业成本	100,774.44	104,403.88	-3,629.44

项目	2013 年度		
	重组预案报表 (万元)	原审计报告报表 (万元)	差异 (万元)
营业税金及附加	5,368.78	10,362.67	-4,993.89
销售费用	112.68	112.68	
管理费用	3,054.77	3,438.41	-383.64
财务费用	10,205.58	7,813.52	2,392.06
资产减值损失	2,421.65	-589.30	3,010.95
投资收益		-94.53	94.53
二、营业利润	56,801.55	169,320.67	-112,519.12
加：营业外收入	1,325.96	5,325.96	-4,000.00
减：营业外支出	159.09	159.09	
三、利润总额	57,968.42	174,487.54	-116,519.12
减：所得税费用	14,605.66	43,794.82	-29,189.16
四、净利润	43,362.76	130,692.72	-87,329.96

1、营业收入 2013 年度调减 116,217.62 万元，主要原因系以下三个方面：

(1) 随着项目施工推进，部分项目预算总成本需调整，已暂估的工程成本与结算存在差异，各项目成本核算存在串项情况，在重新核算了项目成本后，完工百分比发生变化，调减收入 56,880.85 万元；

(2) 部分项目合同中列示了“暂列费用”，用于业主方在招标时未明确、施工过程中可能额外发生的成本支出，一般为合同总金额的 10% 左右。原审计报告财务报表将此部分暂列费用计入合同收入总额，随着项目施工推进，未实际发生暂列费用增项，该部分调减收入 40,219.50 万元；

(3) 个别项目工程设计在 2013 年的后施工过程中发生变更，导致合同金额发生了变更，实际结算金额小于合同金额，该部分调减收入 19,117.27 万元。

2、营业成本 2013 年度调减 3,629.44 万元，主要原因系以下三个方面

(1) 部分项目的暂估工程成本与结算存在差异，调减成本 14,455.82 万元；

(2) 将计入管理费用中的船舶待工期成本重分类至营业成本中，调增成本 9,038.00 万元；

(3) 对总包工程项目补提安全生产费，调增成本 1,788.38 万元。

3、2013 年度营业税金及附加调减 4,993.89 万元，主要原因系依据收入的调整进行的相应调整。

4、2013 年度财务费用调增 2,392.06 万元，主要原因系重新测算 BT 项目应计提利息收入后进行的调整。

5、2013 年度资产减值损失调增 3,010.95 万元，主要原因系依据应收款项余额及坏账准备计提政策，重新测算后进行的调整。

6、2013 年度调减营业外收入 4,000.00 万元，主要原因系计入 2013 年的政府补助-税收返还于 2014 年收到，将其调入 2014 年营业外收入。

7、2013 年度所得税费用调减 29,189.16 万元，主要原因系依据调整后的利润总额重新测算所得税后进行的相应调整。

综上，2013 年营业收入减少约 11.6 亿元，所得税减少约 2.9 亿元，其他科目调整合计数对净利润影响较小，因此 2013 年净利润减少约 8.7 亿元。

综上所述，经调整以前年度数据后，港海建设重组预案报表在所有重大方面按照企业会计准则的规定编制，公允反映了港海建设财务状况、经营成果和现金流量。报告期内，港海建设采用 BT 方式承接部分工程项目，BT 项目的建造期一般为两至三年，工期较长，施工当年按照当时的实际情况核算收入及成本，随着吹填工程项目的施工推进及结算，结合吹填施工行业中不同项目之间的施工方法等特点，港海建设对 2012-2014 年财务报表进行了调整，包括对部分项目的成本预算及实际成本、合同暂列收入、合同金额进行了调整等。

传闻（3）属实，报告期内，置入资产存在毛利率较高的情形

最近三年，港海建设与同行业上市公司疏浚业务毛利率情况：

证券代码	公司简称	2015 年度	2014 年度	2013 年度
601800.SH	中国交建	19.27%	16.45%	16.32%
300266.SZ	兴源环境	28.40%	24.37%	-
0871.HK	中国疏浚环保	35.88%	29.99%	40.62%
-	港海建设	42.90%	50.87%	43.62%

注：表中同行业三家上市公司的疏浚业务毛利率系根据上市公司年度报告中披露的疏浚业务的收入和成本数据计算。

中国交建成立于 2006 年 10 月 8 日，是经国务院批准，由中交集团（国务院国资委监管的中央企业）整体重组改制并独家发起设立的股份有限公司。根据中国交建 2015 年年报，中国交建的四项主要业务为基建建设、基建设计、疏浚和装备制造业务。2015 年，中国交建实现超过 4,000 亿元营业收入，其中疏浚业务收入约为 335 亿，仅占总业务收入的 8.34%，疏浚业务收入占总收入的比例非常小，且中国交建的年报中提及其疏浚业务是以基建疏浚、维护疏浚、吹填疏浚和环保疏浚为主的疏浚业，而港海建设以吹填疏浚业务为主的疏浚业务，中国交建和港海建设疏浚业务毛利率存在差异。

兴源环境于 2013 年底收购了浙江疏浚工程股份有限公司（后该公司更名为“浙江省疏浚工程有限公司”，以下简称“浙江疏浚”）。收购完成后，兴源环境自 2014 年起增加水利疏浚业务。浙江疏浚是国内最早专业从事水利疏浚工程行业施工的企业之一，专注于水利疏浚工程近 50 年，浙江疏浚相继完成了杭州西湖、嘉兴南湖、无锡太湖、上海淀山湖等众多颇具影响力的疏浚项目。从施工的疏浚项目类型来看，浙江疏浚主要承做湖泊清淤类疏浚工程项目，而港海建设主要承做沿海疏浚吹填工程项目，兴源环境下属子公司浙江疏浚从事的水利疏浚业务与港海建设从事的疏浚吹填业务差异较大。

中国环保疏浚于英属维京群岛注册成立的有限公司，目前在香港联合交易所上市。中国环保疏浚 2015 年年报数据显示，其 2015 年总收入为 7.01 亿元，其中基建及填海疏浚业务收入为 3.67 亿元，占比 52.35%；环保疏浚及水务管理业务收入为 1.80 亿元，占比 25.61%；其他海事业务业务收入为 1.54 亿元，占比 21.97%。从中国环保疏浚基建及填海疏浚业务的收入来看，其业务规模较小。

从中国交建、兴源环境以及中国环保疏浚的公开资料来看，其疏浚业务和港海建设的疏浚业务存在差异。此外，不同地域的项目由于地质、海岸距离、施工难度等因素影响，业务存在一定的定制性、特殊性，所以不同地域的项目毛利率也会有不同。

2013-2015 年，港海建设的毛利率较高，主要原因为港海建设具有精细化成本管控优势、先进的船舶设备和技术优势及创新的经营理念等核心竞争力，通过有效降低生产成本，提高了业务毛利率。具体体现在：

1、精细化成本管控优势

疏浚业务的成本构成中主要是计提的挖泥船折旧和生产消耗的燃油，港海建设在日常运营中实施精细化成本管控，与同行业企业相比具有较大的成本优势。

首先，在造船成本上，港海建设与荷兰 IHC 公司合作，推出优化的造船设计方案，建造的 IHC8527 特大型绞吸式挖泥船造价约为 3.55 亿元，低于国内同类船型的造价，使得港海建设项目的折旧成本相对较低，提升了毛利率。

其次，港海建设使用的施工设备泥泵和柴油机为性能领先的进口设备。港海建设施工中使用的泥泵为从荷兰进口的高效泵，与同样功率的泥泵相比产出较高，港海建设施工中使用的柴油机系从美国卡特彼勒公司采购，该种柴油机控制燃油技术先进，耗油量低，从而降低了施工过程中的能耗。

另外，不同地域的项目由于地质、海岸距离、施工难度等因素影响，业务存在一定的定制性、特殊性，所以不同地域的项目毛利率也会有不同。

以港海建设位于温州的吹填造地项目为例，项目主要成本为船舶折旧费及燃料费，其他较小的成本为船员人工费、船舶备件费、船舶维修费以及项目部成本。项目毛利率大致测算如下（以下数据分析具有估算、平均的性质，但能够反映出港海建设的毛利率水平。每个项目的准确财务数据涉及商业机密，不便于全面披露）：

（1）吹填收入：每万立方米吹填量的收入在 12-15 万元；

（2）折旧费：每条 IHC8527 绞吸式挖泥船的造价约 3.55 亿元，折旧年限 15 年，残值率 5%，每月折旧额 187.36 万元。生产能力 4,300m³/h，每天吹填 22 小时，船舶利用率 50%，每万立方米吹填量的折旧成本为 1.32 万元；

（3）燃油费：温州地区因沙质松软、细腻，吹填效率较高且耗油少，油耗在 3 吨左右，每万立方米吹填量的燃油成本为 2 万元；

(4) 船员人工费、船舶备件费、船舶维修费以及项目部成本，每万立方米吹填量的成本为收入的 15%，1.8 万元-2.25 万元；

综上，港海建设在温州的吹填项目毛利较高，可以达到 57%-63% 之间。而其他项目，由其他总包方分包而来的项目、地基处理项目等则无法达到此毛利率，所以港海建设的综合毛利率在 40%-50%。

2、高效化设备优势

疏浚吹填船舶作为疏浚企业的主要施工设备，其生产效率对疏浚企业具有十分重要的影响，它在施工挖掘深度、吹砂距离、持续施工效率、节能环保等方面的性能往往成为疏浚吹填企业是否能够承接工程项目的决定性因素。目前，依据挖泥作业能力、作业时间和作业成本分析，绞吸式挖泥船是当今国内外技术最先进、效率最高、经济性好的吹填造地设备。

港海建设的 10 艘绞吸式挖泥船，全部由荷兰 IHC 公司设计，采用荷兰 IHC 的进口挖泥设备和美国 Caterpillar 的进口动力设备。其中，6 艘为 IHC8527 型，4 艘为 IHC7025 型。绞吸船总装机功率 106,084 千瓦，IHC8527 型和 IHC7025 型的生产能力分别为 4,300m³/h 和 2,500m³/h，船型具备了设计先进、生产能力强、可靠性高、经济性好的突出特点。该船型能够全天 24 小时不间断施工作业，产效率居于各种挖泥设备的首位。尤其特大型的 IHC8527 型挖泥船，挖泥深度可达 27 米，总扬程达 290 米，绞刀功率 1,100 千瓦，最大排距可达 16.7 公里，能满足国内大型港口的疏浚要求和各类土质的吹填造地要求。

港海建设船舶设备生产效率高居国内前列，自动化程度高、性能精良、作业保证率高，大大降低了船舶生产的标准能耗和生产成本。

3、创新化经营管理优势

港海建设自成立以来，认真地对待每一个具体的工程项目，其创新精神一直体现在经营管理的每一个环节和每一个细节上。每一个项目在制定施工组织设计和施工方案上，港海建设均会根据项目勘察后的地形地貌、泥沙性质和排距，结合港海建设船舶性能，采用创新的施工工艺，加强现场管理，保证高效圆满履约。例如台州港临海港区头门作业区港池试挖及北洋涂涂面整理工程，港海建设采用“水域直立式联排吹填围埝结构”自主知识产权技术；在温州瓯江口涂面整理工

程中使用“大网格法施工工艺”，取消围区中间隔堤构筑，使造地成本远远低于同行业其他施工单位，既缩短了建设工期，又降低了工程成本。

传闻（4）属实，港海建设存在报告期内客户集中度较高的情形

报告期内，前五大客户情况如下：

年份	序号	公司名称	收入金额（万元）	占营业收入比例（%）
2016年 1-4月	1	浙江省化学原料药基地临海投资开发有限公司	2,370.30	84.77
	2	温州市瓯江口开发建设投资集团有限公司	425.89	15.23
	合计		2,796.19	100.00
2015年度	1	温州市瓯江口开发建设投资集团有限公司	85,108.61	67.88
	2	浙江省化学原料药基地临海投资开发有限公司	26,971.92	21.51
	3	浙江头门港投资开发有限公司	5,089.79	4.06
	4	洞头县状元南片围涂建设开发有限责任公司	3,063.30	2.44
	5	沧州黄骅港钢铁物流有限公司	2,671.80	2.13
	合计		122,905.42	98.02
2014年度	1	温州市瓯江口开发建设投资集团有限公司	148,394.42	69.42
	2	浙江头门港投资开发有限公司	44,059.29	20.61
	3	洞头县状元南片围涂建设开发有限责任公司	12,350.80	5.78
	4	中交第三航务工程局有限公司	4,454.79	2.09
	5	中交广州航道局有限公司	3,771.89	1.77
	合计		213,031.19	99.77
2013年度	1	温州市瓯江口开发建设投资集团有限公司	83,389.73	46.65
	2	浙江头门港投资开发有限公司	36,462.41	20.40
	3	龙口市南山西海岸人工岛建设发展有限公司	20,121.04	11.26
	4	中交广州航道局有限公司	16,046.89	8.98
	5	温州港城发展有限公司	15,597.75	8.73
	合计		171,617.82	96.03

根据浙商网 2015 年 8 月 6 日的报道，近年来，瓯江口产业集聚区严格按照省委、市委部署要求，以成为温州赶超发展的主平台、转型升级的主阵地为目标开展工作，全面实施“十大举措”。在落实赶超发展、主打平台方面，瓯江口采取了三大举措，其中把拓展空间摆在首位，瓯江口将海涂围垦工作作为重中之重，截至报道日，瓯江口核心区 24 平方公里土地已经围垦到位，正在围垦的浅滩二期 27 平方公里已经完成工程量的 80%。

得益于温州瓯江口新区规划，凭借自身优良的船舶设备以及良好的经营理念，港海建设自 2012 年开始承接温州港城发展公司的温州浅滩项目（以下简称“港城发展”），总合同金额将近 6 亿元人民币。自 2013 年起开始承接温州市瓯江口开发建设投资集团有限公司（以下简称“瓯江口集团”）的温州浅滩相关项目。在经过初期合作后，港海建设的施工能力及施工质量获得了客户的认可，2013 年、2014 年、2015 年又相继承接了温州市瓯江口开发建设投资集团有限公司的温州市浅滩其他相关项目以及温州市瓯江口新区相关的多个项目，总合同金额超过 35 亿元。承接自港城发展所有项目已于 2013 年结算完毕且确认收入，因此 2014 年、2015 年不再是港海建设的前 5 大客户；承接自瓯江口集团的项目大多已在 2015 年前结算完毕且确认收入，剩余少数几个项目尚未完成施工或尚未完成结算，因此 2016 年 1-4 月份仅为港海建设的第二大客户。

港海建设于 2013 年承接了浙江头门港投资开发有限公司（以下简称“头门港投资”）的台州港临海港区头门作业区的相关项目，工程金额超过 8 亿元人民币，2015 年收入已经确认完毕。因此头门港投资系港海建设 2013 年、2015 年的第二大客户，2014 年的第三大客户。

2015 年下半年，港海建设承接了浙江省化学原料药基地临海投资开发有限公司的椒江口相关项目，合同总金额将近 3 亿元人民币，大部分工程已与 2015 年完成，因此 2016 年 1-4 月份的收入金额确认较少。

港海建设于 2014 年初承接了洞头县状元南片围涂建设开发有限责任公司（以下简称“围涂开发”）的洞头县状元南片垦区相关项目，合同总金额超过 1.5 亿元，其收入已在 2014、2015 年确认完毕。

港海建设承接的龙口市南山西海岸人工岛建设发展有限公司、中交广州航道局有限公司、中交第三航务工程局有限公司、沧州黄骅港钢铁物流有限公司的相关项目都与承接项目当年完成施工并确认收入。

综上，港海建设报告期内承接了瓯江口集团超过 35 亿的施工工程，主要得益于地方规划以及自身的实力，由于总合同金额较大，需要投入的人力、物力较多，因此造成了报告期内第一大客户占比较高的情况。报告期内港海建设的客户集中度高，主要是由于疏浚吹填行业的特殊性，工程量较大导致了单个合同金额一般都较大，港海建设需要把有限的施工资源投入到最优质的项目中去。自成立以来，港海建设一直秉持着做优质客户、做优质项目的原则，挑选优质项目、严控项目质量及项目成本，为公司更好的持续经营、发展奠定了坚实的基础。

传闻（5）不属实，港海建设存在购买理财产品的情形，但不属于报道中指出的使用“闲钱”理财投资的情形

港海建设承接的 BT 项目均需垫资施工，在工程验收后的三年内陆续分期收回工程款。所以港海建设资金缺口较大，通过船舶抵押等方式取得融资。截至 2015 年末，短期借款金额 8.3 亿元，长期借款金额 3.95 亿元，长期应付款-应付融资租赁款 10.27 亿元，应付账款 5.45 亿元。

港海建设每年根据应回款金额制定融资计划，但因土地造价效益优势，业主获得较大笔低息融资后，在 2015 年底提前支付了大笔工程款，导致港海建设 2015 年年末实际回款金额大于预计回款金额，出现了 2015 年底账面存在大量货币资金的情形。这笔无法提前预计的年底回款，无意中给银行“存款偏离度”考核带来压力。为此，考虑到长期合作，在银行建议下，港海建设于 2015 年 12 月 31 日购买了银行的 4 亿元人民币即期理财产品，并分别于 2016 年 1 月 4 日和 5 日赎回。

综上所述，公司抵押船舶获取贷款是为了满足工程项目流动资金需要；而购买理财产品的资金来源于业主提前支付的工程款，不是“闲钱”，纯粹是一种银企短期资金账户形态行为。所以，公司抵押融资、购买理财都是企业正常发生的合理经营活动，不存在自相矛盾的非合理经营“意图”。

传闻（6）属实，截至目前，港海建设存在未来收入来源较为单一的情形

2016年5月16日，港海建设与鑫富华（柬埔寨）投资有限公司签订了《柬埔寨王国金边新城开发区近期开发工程施工协议》和《柬埔寨王国湄公河护堤工程施工协议》，合同总价暂定分别为833,739,900美元和890,000,000美元，预计开工时间2016年8月1日，竣工时间2019年12月31日。根据信永中和出具的“XYZH/2016TJA10436”号《备考盈利预测报告》，港海建设已签订的柬埔寨项目合同以及其他相关假设的基础上，预测港海建设2016年度营业收入为23.24亿元，预测净利润为6.92亿元。中联评估也为港海建设出具了“中联评报字[2016]第892号”《评估报告》及《评估说明》，其中对港海建设未来3年主要基于柬埔寨项目的收入及盈利情况作出了预测。

截至目前，港海建设存在未来收入来源较为单一的情形，但根据柬埔寨合同约定工程收入及港海建设的施工能力，未来三年，柬埔寨项目能够为港海建设带来较高的回报。

传闻（7）不属实，温州港城的收入已在2013年结算完毕，因此未出现在2014年、2015年的前五大客户中

1、关于温州港城应收账款核算的说明

港海建设2012年中标的温州港城两项目于2013年末均完工，两年结算额的分别如下：

单位：万元

业主	项目	2012年度结算额	2013年度结算额	2013年收款额	应收款合计
温州港城 发展有限 公司	A项目	34,389.24		-20,000.00	14,389.24
	B项目	10,862.59	15,413.60		26,276.19
	合计	45,251.83	15,413.60	-20,000.00	40,665.43

对温州港城的期末应收款项应综合以下三个报表科目考虑，具体如下：

单位：万元

业主	科目	2013 年期末余额	2014 年期末余额
温州港城发展 有限公司	长期应收款	31,906.70	20,221.81
	一年内到期的非流动资产	8,758.73	11,684.89
	应收账款		8,758.73
	合计	40,665.43	40,665.43

如上表所述，2014 年港海建设并非“将温州港城 1.17 亿元的长期应收款转入应收账款”而是调整至“一年内到期的其他非流动资产”核算。

港海建设应收温州港城发展有限公司的款项余额（包括长期应收账款、一年内到期的非流动资产以及应收账款）在 2014 年末与 2013 年末一致。2014 年 A 项目和 B 项目已完工，收入已在 2013 年度全部确认完毕，因此未出现在港海建设 2014 年前五大客户名单中。前五大客户的情况说明参见本公告“（四）客户集中度较高的说明”。

前五大客户与应收账款前五名不一致是由于前五大客户系根据“营业收入”科目统计，而应收账款前五名系根据“应收账款”科目统计，两个科目的确认原则不同。具体情况如下：

收入确认原则：在建造合同的结果能够可靠估计时，根据完工百分比法（实际发生的合同成本占合同预计总成本的比例）确认建造合同收入及成本。当建造合同的结果不能可靠地估计，如果合同成本能够收回的，合同收入根据能够收回的实际合同成本加以确认，合同成本在其发生的当期确认为费用；如果合同成本不能收回的，应在发生时立即确认为费用，不确认收入。（BT 项目与非 BT 项目的收入确认原则一致）

在确认应收账款时，BT 项目和非 BT 项目存在差异。BT 项目会计核算为：建造期间，对于所提供的建造服务按照《企业会计准则第 15 号——建造合同》确认相关的收入和成本，建造合同收入、按应收取金额计量，同时确认“长期应收款”，融资利息收入确定“应收利息”；工程验收时，根据工程审计金额调整本公司累计确认的项目收入、已完工未结算资产及“长期应收款”；回购期内，1 年内收回的“长期应收款”调整至“一年内到期的其他非流动资产核算”，逾期未收回调整至“应收账款”核算，根据政府代理公司支付的回购款冲减的“应收账款”科目。收回融资利息收入是冲减“应收利息”科目。非 BT 项目的会计核

算为：建造期间，对于所提供的建造服务按照《企业会计准则第 15 号——建造合同》确认相关的收入和成本，建造合同收入、按应收取金额计量，同时确认“应收账款”。

2、预案和草案中应收账款、一年内到期非流动资产、长期应收款的差异情况说明

(1) 关于预案和草案中应收账款余额差异的说明

预案及草案中关于应收账款余额前五名的比较如下：

单位：万元

预案		草案	
单位名称	2014 年 12 月 31 日 余额	单位名称	2014 年 12 月 31 日余额
浙江头门港投资开发有限公司	81,116.56	浙江头门港投资开发有限公司	81,116.56
<u>温州市瓯江口开发建设投资集团有限公司</u>	<u>27,180.73</u>	中交广州航道局有限公司	24,028.91
中交广州航道局有限公司	24,028.91	龙口市南山西海岸人工岛建设发展有限公司	12,641.48
<u>温州港城发展有限公司</u>	<u>20,443.62</u>	中交一航局第五工程有限公司	9,002.98
龙口市南山西海岸人工岛建设发展有限公司	12,641.48	<u>温州港城发展有限公司</u>	<u>8,758.73</u>
合计	165,411.30	合计	135,548.66
单位名称	2013 年 12 月 31 日 余额	单位名称	2013 年 12 月 31 日余额
中交广州航道局有限公司	40,757.28	中交广州航道局有限公司	40,757.28
浙江头门港投资开发有限公司	33,761.31	浙江头门港投资开发有限公司	33,761.31
龙口市南山西海岸人工岛建设发展有限公司	12,641.48	龙口市南山西海岸人工岛建设发展有限公司	12,641.48
<u>温州港城发展有限公司</u>	<u>8,758.73</u>	中交上海航道局有限公司	2,926.89
中交上海航道局有限公司	2,926.89	中交第三航务工程局有限公司	1,584.28
合计	98,845.69	合计	91,671.24

注：上表中斜体、下环线、加粗的内容为预案和草案时披露存在差异的内容。

预案时，港海建设采用 BT 方式承接部分工程项目，BT 项目一般分为两年左右的建造期和三年左右的支付期。港海建设针对 BT 项目的具体会计核算为：

建造期间，对于所提供的建造服务按照《企业会计准则第 15 号——建造合同》确认相关的收入和成本，建造合同收入按应收取金额计量，同时确认“长期应收款”，融资利息收入确定“应收利息”；竣工验收后的支付期内，1 年内收回的“长期应收款”调整至“应收账款”核算，根据收回的工程款冲减“应收账款”科目，收回融资利息收入则冲减“应收利息”科目。

草案时，港海建设的 BT 项目收入、应收款会计核算如下：建造期间，对于所提供的建造服务按照《企业会计准则第 15 号——建造合同》确认相关的收入和成本，建造合同收入按应收取施工费总额计量，工程结算额确认“长期应收款”，融资利息收入确定“应收利息”；工程验收时，根据工程审计金额调整本公司累计确认的项目收入、已完工未结算资产及“长期应收款”；回购期内，1 年内收回的“长期应收款”调整至“一年内到期的其他非流动资产核算”，逾期未收回调整至“应收账款”核算，根据业主方支付的回购款冲减“应收账款”科目。

因此预案与草案披露的应收账款余额前五名存在差异系由于 1 年内收回的“长期应收款”重分类所致。

报告期内应收账款的分析参见重组报告书“第十二章 管理层讨论与分析/第四节 港海建设的财务状况、盈利能力及现金流量分析/二、置入资产财务状况分析/2、应收账款”部分内容。

(2) 关于预案和草案中一年内到期非流动资产差异的说明

预案时无一年内到期非流动资产科目，1 年内收回的“长期应收款”重分类后，港海建设报告期内的一年内到期非流动资产如下：

单位：万元

单位名称	2016.4.30	2015.12.31	2014.12.31	2013.12.31
温州港城发展有限公司	1,313.81	1,313.81	11,684.89	8,758.73
温州市瓯江口开发建设投资集团有限公司			26,886.54	
洞头县状元南片围涂建设开发有限责任公司	5,138.03	5,138.03		

报告期内一年内到期的非流动资产的分析详见重组报告书“第十二章 管理层讨论与分析/第四节 港海建设的财务状况、盈利能力及现金流量分析/二、置入资产财务状况分析/8、一年内到期的非流动资产”部分内容。

(3) 关于预案和草案中长期应收款差异的说明

预案与草案时披露的 2013 年、2014 年长期应收款无差异，具体情况如下

单位：万元

项目	预案		草案	
	2014.12.31	2013.12.31	2014.12.31	2013.12.31
温州港城发展有限公司	20,221.81	31,906.70	20,221.81	31,906.70
温州市瓯江口开发建设投资集团有限公司	198,584.98	59,225.98	198,584.98	59,225.98
洞头县状元南片围涂建设开发有限责任公司	14,966.87	-	14,966.87	-
合计	233,773.65	91,132.68	233,773.65	91,132.68

报告期内长期应收款的分析详见重组报告书“第十二章 管理层讨论与分析/第四节 港海建设的财务状况、盈利能力及现金流量分析/二、置入资产财务状况分析/10、长期应收款”部分内容。

三、风险提示

公司郑重提醒广大投资者：《上海证券报》和巨潮资讯网（<http://www.cninfo.com.cn/>）为本公司选定的信息披露媒体，公司所有信息均以在上述指定媒体刊登的信息为准。请广大投资者理性投资，注意投资风险。

特此公告

长航凤凰股份有限公司

董事会

2016年7月16日