



大公国际资信评估有限公司
DAGONG GLOBAL CREDIT RATING CO.,LTD

CREDIT RATING REPORT

报告名称

广州港集团有限公司 主体与相关债项2022年度跟踪评级报告

目录

评定等级及主要观点
跟踪债券及募资使用情况
主体概况
偿债环境
财富创造能力
偿债来源与负债平衡
评级结论





信用等级公告

DGZX-R【2022】00487

大公国际资信评估有限公司通过对广州港集团有限公司及“16 广州港债 01/16 穗港 01”、“16 广州港债 02/16 穗港 02”、“16 广州港债 03/16 穗港 03”的信用状况进行跟踪评级，确定广州港集团有限公司的主体长期信用等级维持 AAA，评级展望维持稳定，“16 广州港债 01/16 穗港 01”、“16 广州港债 02/16 穗港 02”、“16 广州港债 03/16 穗港 03”的信用等级维持 AAA。

特此通告。

大公国际资信评估有限公司

评审委员会主任：

邢宁

二〇二二年六月二十三日



评定等级

主体信用					
跟踪评级结果		AAA	评级展望	稳定	
上次评级结果		AAA	评级展望	稳定	
债项信用					
债券简称	发行额 (亿元)	年限 (年)	跟踪 评级 结果	上次 评级 结果	上次 评级 时间
16 广州港债 01/16 穗港01	5	10	AAA	AAA	2021.06
16 广州港债 02/16 穗港02	5	10	AAA	AAA	2021.06
16 广州港债 03/16 穗港03	5	10	AAA	AAA	2021.06

主要财务数据和指标 (单位: 亿元、%)

项目	2021	2020	2019
总资产	508.89	440.81	399.50
所有者权益	250.97	234.56	221.67
总有息债务	150.02	111.62	92.06
营业收入	134.84	123.50	115.47
净利润	20.65	21.15	19.98
经营性净现金流	17.24	16.44	32.74
毛利率	22.26	21.91	23.81
总资产报酬率	5.88	7.18	7.14
资产负债率	50.68	46.79	44.51
债务资本比率	37.41	32.24	29.34
EBITDA 利息覆盖倍数 (倍)	8.15	9.20	15.08
经营性净现金流/总负债	7.43	8.56	20.24

注: 公司提供了 2021 年财务报表, 信永中和会计师事务所 (特殊普通合伙) 对公司 2021 年财务报表进行了审计, 并出具了标准无保留意见的审计报告。

评级小组负责人: 宋玉丽

评级小组成员: 王 泽

电话: 010-67413300

传真: 010-67413555

客服: 4008-84-4008

Email: dagongratings@dagongcredit.com

主要观点

广州港集团有限公司 (以下简称“广州港集团”或“公司”) 主要从事港口货物的装卸、仓储等业务, 是广州港最主要的运营主体。跟踪期内, 广东省经济实力继续增强, 珠三角地区雄厚的经济基础为广州港提供良好的货源支持, 2021 年广州港货物和集装箱吞吐量继续增长, 仍居于全国沿海主要港口前列, 公司仍是广州港最主要的运营主体, 在区域内具有很强的综合竞争力; 公司港口基础设施建设继续完善, 有利于公司货物吞吐能力进一步增强; 2021 年, 公司仍保持较高的营业收入和利润水平, 整体盈利能力较强。同时, 珠三角地区港口竞争较为激烈, 在集装箱业务方面, 广州港仍主要面临来自深圳港的竞争压力; 公司在建及拟建项目投资规模仍较大, 有息债务规模同比大幅上升, 公司面临一定的资金支出需求。

优势与风险关注

主要优势/机遇:

- 2021 年以来, 广东省经济实力继续增强, 珠三角地区雄厚的经济基础为广州港提供良好的货源支持, 广州港货物和集装箱吞吐量继续增长, 仍居于全国沿海主要港口前列;
- 公司仍是广州港最主要的运营主体, 在区域内具有很强的综合竞争力;
- 2021 年, 公司港口基础设施建设继续完善, 有利于公司货物吞吐能力进一步增强;
- 2021 年, 公司仍保持较高的营业收入和利润水平, 整体盈利能力较强。

主要风险/挑战:

- 珠三角地区港口竞争较为激烈, 在集装箱业务方面, 广州港仍主要面临来自深圳港的竞争压力;
- 公司在建及拟建项目投资规模仍较大, 有息债务规模同比大幅上升, 公司面临一定的资金支出需求。



评级模型打分表结果

本评级报告所依据的评级方法为《港口企业信用评级方法》，版本号为 PF-GK-2021-V.4，该方法已在大公官网公开披露。本次主体信用等级评级模型及结果如下表所示：

评级要素（权重）	分数
要素一：偿债环境（19%）	7.00
（一）区域环境	7.00
要素二：财富创造能力（54%）	6.70
（一）产品与服务竞争力	6.62
（二）盈利能力	6.79
要素三：偿债来源与负债平衡（27%）	6.09
（一）偿债来源对债务偿还的保障程度	6.16
（二）债务状况	5.92
调整项	无
模型结果	AAA

注：大公对上述每个指标都设置了 1~7 分，其中 1 分代表最差情形，7 分代表最佳情形。

评级模型所用的数据根据公司提供资料整理。

最终评级结果由评审委员会确定，可能与上述模型结果存在差异。

评级历史关键信息

主体评级	债项名称	债项评级	评级时间	项目组成员	评级方法和模型	评级报告
AAA/稳定	16 广州港债 01/16 穗港 01	AAA	2021.06.28	王泽、肖冰	港口企业信用评级方法（V.3.1）	点击阅读全文
	16 广州港债 02/16 穗港 02	AAA				
	16 广州港债 03/16 穗港 03	AAA				
AAA/稳定	16 广州港债 03/16 穗港 03	AAA	2016.10.28	滕堃、朱明明、杨依水	大公信用评级方法总论（修订版）	点击阅读全文
AAA/稳定	16 广州港债 02/16 穗港 02	AAA	2016.09.01	滕堃、朱明明、杨依水	大公信用评级方法总论（修订版）	点击阅读全文
AAA/稳定	16 广州港债 01/16 穗港 01	AAA	2015.12.21	任海燕、王疆婷、刘冬妮	大公信用评级方法总论（修订版）	点击阅读全文
AAA/稳定	-	-	2010.11.24	赵成珍、薛永前	行业信用评级方法总论	点击阅读全文
AA+/正面	-	-	2010.04.20	薛永前、谢志斌	行业信用评级方法总论	点击阅读全文
AA+/稳定	-	-	2008.11.10	翁维南、郭舒原	-	点击阅读全文
AA/正面	-	-	2007.11.01	刘新宇、宗志宇	-	点击阅读全文



评级报告声明

为便于报告使用人正确理解和使用大公国际资信评估有限公司（以下简称“大公”）出具的本信用评级报告（以下简称“本报告”），兹声明如下：

一、除因本次评级事项构成的委托关系外，评级对象或其发行人与大公、大公子公司、大公控股股东及其控制的其他机构不存在任何影响本次评级客观性、独立性、公正性、审慎性的官方或非官方交易、服务、利益冲突或其他形式的关联关系。

大公评级人员与评级委托方、评级对象或其发行人之间，除因本次评级事项构成的委托关系外，不存在其他影响评级客观性、独立性、公正性、审慎性的关联关系。

二、大公及评级项目组履行了尽职调查以及诚信义务，有充分理由保证所出具本报告遵循了客观、真实、公正、审慎的原则。

三、本报告的评级结论是大公依据合理的技术规范和评级程序做出的独立判断，评级意见未因评级对象或其发行人和其他任何组织机构或个人的不当影响而发生改变。

四、本报告引用的资料主要由评级对象或其发行人提供或为已经正式对外公布的信息，相关信息的合法性、真实性、准确性、完整性均由评级对象或其发行人/信息公布方负责。大公对该部分资料的合法性、真实性、准确性、完整性和有效性不作任何明示、暗示的陈述或担保。

由于评级对象或其发行人/信息公布方提供/公布的信息或资料存在瑕疵（如不合法、不真实、不准确、不完整及无效）而导致大公的评级结果或评级报告不准确或发生任何其他问题，大公对此不承担任何责任（无论是对评级对象或其发行人或任何第三方）。

五、本报告的分析及结论只能用于相关决策参考，不构成任何买入、持有或卖出等投资建议。大公对于本报告所提供信息所导致的任何直接的或者间接的投资盈亏后果不承担任何责任。

六、本次评级结果中的信用等级自本评级报告出具之日起生效，有效期至被



跟踪债券到期日，在有效期限内，大公将根据《跟踪评级安排》对评级对象或其发行人进行定期或不定期跟踪评级，且有权根据后续跟踪评级的结论，对评级对象或其发行人做出维持、变更或终止信用等级的决定并及时对外公布。

七、本报告版权属于大公所有，未经授权，任何机构和个人不得复制、转载、出售和发布；如引用、刊发，须注明出处，且不得歪曲和篡改。

八、未经大公书面同意，本次评级报告及评级观点和评级结论不得用于其他债券的发行等证券业务活动。



跟踪评级说明

根据大公承做的广州港集团存续债券信用评级的跟踪评级安排，大公对评级对象的经营和财务状况以及履行债务情况进行了信息收集和分析，并结合其外部经营环境变化等因素，得出跟踪评级结论。

本次跟踪评级为定期跟踪。

跟踪债券及募资使用情况

本次跟踪债券概况及募集资金使用情况如下表所示：

表 1 本次跟踪债券概况及募集资金使用情况（单位：亿元）					
债券简称	发行额度	债券余额	发行期限	募集资金用途	进展情况
16 广州港债 01/16 穗港 01	5.0	5.0	2016.04.18~ 2026.04.18	项目建设、补 充营运资金	已按募集 资金要求 全部使用
16 广州港债 02/16 穗港 02	5.0	5.0	2016.09.18~ 2026.09.18	项目建设、补 充营运资金	
16 广州港债 03/16 穗港 03	5.0	5.0	2016.11.24~ 2026.11.24	项目建设、补 充营运资金	

数据来源：根据公司提供资料整理

主体概况

广州港集团是 2004 年 2 月 26 日经广州市政府批准，由原广州港务局改制成立的国有独资有限责任公司，广州市国有资产监督管理委员会（以下简称“广州市国资委”）代表市政府对公司履行出资人的职责。经过一系列增资扩股及股东变更，截至 2020 年末，公司注册资本为 258,398.24 万元人民币，广州市人民政府是公司唯一股东。2021 年 8 月 4 日，经广州市国资委批准（穗国资批【2021】79 号），根据《广东省财政厅 广东省人力资源和社会保障厅 广东省人民政府国有资产监督管理委员会关于划转部分国有资本充实社保基金有关事项的通知》（粤财资【2020】78 号），划拨原广州市人民政府所持有 10% 股权 258,398,240.15 元给广东省财政厅。截至 2021 年末，公司注册资本仍为 258,398.24 万元人民币，广州市人民政府和广东省财政厅分别持有公司 90% 和 10% 股权，广州市人民政府仍为实际控制人。公司下属子公司广州港股份有限公司（以下简称“广州港股份”）于 2017 年 3 月 29 日在上海证券交易所上市，股票代码为“SH601228”，截至 2021 年末，公司对广州港股份持股 75.72%。

按照《公司法》等有关法律、法规的规定，公司制定了《公司章程》，建立了法人治理机制。公司唯一出资人是广州市人民政府，广州市国资委根据广州市人民政府授权，代表广州市人民政府履行出资人职责。公司设董事会，董事会成员 9 名，其中董事长 1 名，董事 8 名，其中包括职工董事 1 名，由公司职工代表



大会选举产生，其余董事及董事长均由出资人委派或更换。公司设监事会，包括监事会主席 1 名，监事 4 名，其中，职工代表监事 2 名由公司职工通过职工代表大会、职工大会等形式选举产生，其余监事、监事会主席由出资人委派、指定或更换。公司董事、总经理、财务负责人不得兼任监事。公司设立法律事物部、工程技术部、投资管理部等 15 个部门，各部门分工明确，能够满足公司日常管理需求。

根据公司提供的中国人民银行征信中心出具的企业信用报告，截至 2022 年 5 月 17 日，公司本部未曾发生过信贷违约事件。截至本报告出具日，公司在公开债券市场发行的债券均按时兑付本息。公司无违规或被监管处罚的情形。

偿债环境

2021 年我国经济持续恢复，增长结构进一步优化，2022 年我国经济稳增长压力增大，经济增速或将有所放缓，但我国经济韧性较强，政策联动、前置发力将巩固经济修复成果，经济发展质量有望进一步提升；2021 年，我国港口行业恢复发展，多数主要港口实现全年吞吐量正增长；2021 年以来，广东省地区生产总值同比继续增长，对外交通发达，珠三角地区雄厚的经济基础继续为广州港提供良好的货源支持，广州港货物和集装箱吞吐量在全国沿海主要港口中排名靠前。

（一）宏观环境

2021 年我国经济持续恢复，增长结构进一步优化。2022 年我国经济稳增长压力增大，经济增速或将有所放缓，但我国经济韧性较强，政策联动、前置发力将巩固经济修复成果，经济发展质量有望进一步提升。

2021 年我国统筹推进疫情防控和经济社会发展，国民经济持续恢复国内生产总值（GDP）达到 1,143,670 亿元，按不变价格计算，同比增长 8.1%，两年平均增速 5.1%。三次产业保持恢复态势，稳中向好，产业结构得到进一步优化；社会消费品零售总额、固定资产投资、货物进出口同比分别增长 12.5%、4.9% 和 21.4%，消费支出、资本支出和货物及服务贸易净出口分别对经济拉动 5.3、1.1 和 1.7 个百分点，内需对经济增长的贡献率达 79.1%，同比提升了 4.4 个百分点，经济增长结构得到持续改善。宏观政策方面，2021 年我国宏观经济政策保持稳定性、连续性。财政政策坚持“提质增效、更可持续”，有力支持疫情防控和经济社会发展，全年新增减税降费 1.1 万亿元，继续减轻实体经济税收负担，加大对实体经济支持力度；债券发行规模同比有所扩大，平均发行利率略有下降，债券发行节奏呈现“前慢后快”的态势，在下半年经济下行压力增大时，带动扩大了有效投资。货币政策保持“稳”字当头，突出“稳增长”服务实体经济的总体理念，加强跨周期设计，自 7 月以后先后全面降准两次，释放长期





资金 2.2 万亿元、新增 3,000 亿元支小再贷款额度、推出 2,000 亿元碳减排支持工具，下调支农支小再贷款利率 0.25 个百分点，1 年期 LPR0.05 个百分点，一系列密集调控措施出台充分保证了银行体系的流动性合理充裕。

2021 年在基数效应和新的“三重压力”叠加影响下，我国经济增速出现逐季放缓的态势。2022 年，我国面临的内外部环境依然复杂，疫情局部扰动对消费需求形成抑制，部分投资领域尚在探底，稳增长压力有所加大，经济增速或将有所放缓。面临新的宏观经济形势，宏观政策将协调联动，前置发力，加强跨周期和逆周期调控的有机结合，实施好扩大内需战略，增强发展内生动力。基建将发挥“稳增长”功能，教育、社会保障与就业、医疗卫生等民生相关支出有望继续保持较高增速，财政政策与货币政策协调联动，将加大对水利、城市管网建设等重大项目的支持力度，维护好人民群众的切身利益，扎实推进共同富裕。预计在政策统筹协调，前置发力之下，经济修复成果将得到巩固，经济增长结构将持续优化，经济发展质量有望进一步提升。

（二）行业环境

港口业是国民经济的重要基础产业，受宏观经济波动影响较大，随着我国经济 2021 年持续恢复，港口行业迅速恢复发展，多数主要港口实现全年吞吐量正增长。

港口作为综合交通运输体系中的重要枢纽，是国家重要的基础性战略资源和国民经济的重要基础产业。我国是全球最大的贸易国，港口行业的吞吐量与世界经济和全球贸易息息相关，受宏观经济波动影响较大。

根据《中华人民共和国 2021 年国民经济和社会发展统计公报》，2021 年，我国货物进出口总额 391,009 亿元，同比增长 21.4%。其中，出口 217,348 亿元，同比增长 21.2%；进口 173,661 亿元，同比增长 21.5%。贸易顺差为 43,687 亿元，同比增长 7,344 亿元。对“一带一路”沿线国家进出口总额为 115,979 亿元，同比增长 23.6%。其中，出口 65,924 亿元，同比增长 21.5%；进口 50,055 亿元，同比增长 26.4%。

2021 年，全国港口完成货物吞吐量 155.45 亿吨，同比增长 6.8%，全国港口集装箱完成 2.83 亿 TEU，同比增长 7.0%，货物和集装箱吞吐量增速随着国内疫情好转有所回升。货物吞吐量方面，宁波-舟山港仍位居全国首位；唐山港货物吞吐量稳居全国第二位；集装箱吞吐量方面，上海港仍位居全国首位。我国北方大港中，大连港和营口港受辽宁省港口业务整合影响较大，货物和集装箱吞吐量均明显下降。

**表 2 2021 年我国主要沿海港口货物和集装箱吞吐量情况（单位：亿吨、万 TEU）**

港口	货物吞吐量		集装箱吞吐量	
	数值	增速(%)	数值	增速(%)
宁波-舟山港	12.24	4.4	3,108	8.2
唐山港	7.22	2.8	329	5.7
上海港	6.98	7.3	4,703	8.1
青岛港	6.30	4.3	2,371	7.8
广州港	6.24	1.8	2,418	4.4
日照港	5.41	9.1	517	6.4
天津港	5.30	5.3	2,027	10.4
烟台港	4.23	6.0	365	10.6
大连港	3.16	-5.5	367	-28.1
黄骅港	3.11	3.4	87	19.2
营口港	2.30	-3.5	521	-7.8
秦皇岛港	2.01	-	64	3.1

数据来源：根据中华人民共和国交通运输部网站公开资料整理

2021 年，国家提出规划建设国家综合立体交通网等国际枢纽海港，加快建设辐射全球的航运枢纽；预计未来，国家将继续推动重大航运枢纽建设，将我国港口行业的建设和发展推上新高度。

2021 年 2 月，中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》，计划到 2035 年，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量国家综合立体交通网；计划布局“四纵四横两网”的国家高等级航道约 2.5 万公里，以及全国主要港口合计 63 个，包括沿海主要港口 27 个和内河主要港口 36 个；计划建设国际枢纽海港，发挥上海港、天津港、青岛港、连云港港、宁波-舟山港、广州港、北部湾港国际枢纽海港作用，巩固提升上海国际航运中心地位，推进天津北方、厦门东南、大连东北亚等国际航运中心建设；推进智慧发展，加强内河高等级航道运行状态在线监测，推动船岸协同、自动化码头和堆场发展等。

2021 年的政府工作报告指出，2020 年全国阶段性减免港口收费政策为相关市场主体减负超过 2.6 万亿元。2021 年将继续推进能源、交通、电信等基础性行业改革，降低收费水平，并正式宣布取消港口建设费。

总体来看，港口业是国民经济的重要基础产业，受宏观经济波动影响较大，随着中国经济 2021 年持续恢复，多数主要港口实现全年吞吐量正增长。国家对港口行业持续给予高度支持，在收费体制、港口建设等方面出台的相关政策有利于港口行业长远发展，港口行业未来发展面临新机遇。



（三）区域环境

2021 年以来，广东省经济实力继续增强，对外交通发达，进出口贸易规模同比大幅回升，珠三角地区雄厚的经济基础继续为广州港提供良好的货源支持；2021 年，广州港货物和集装箱吞吐量在全国沿海主要港口中排名靠前。

广州港位于中国第一经济大省广东省的省会广州市，地处珠三角经济圈中心地区，是泛珠三角区域的外部出口通道，也是我国最重要的对外贸易口岸之一。广州港直接经济腹地以珠三角地区为主，辐射至广东省全境；间接经济腹地涵盖整个泛珠三角区域。珠三角地区作为广州港最重要的经济腹地，其经济发展状况对广州港货物吞吐量产生较大影响。2021 年，广东省主要经济指标同比继续增长，增速有所减缓；同期，广东省实现地区生产总值 124,370 亿元，同比增长 8.0%；全省地方一般预算收入为 14,103 亿元，同比增长 9.1%；广东省经济和财政实力进一步增强。2021 年，广东省全年货物进出口总额为 82,680.3 亿元，同比增长 16.7%；其中，出口总额 50,528.7 亿元，同比增长 16.2%；进口总额 32,151.6 亿元，同比增长 17.4%；进出口差额 18,377.1 亿元，同比增长 2,267.8 亿元；其中对“一带一路”沿线地区进出口额 20,419.3 亿元，同比增长 16.3%。水运交通在广东省交通运输体系中具有重要地位，2021 年全省港口货物吞吐量完成 209,600 万吨，同比增长 3.6%，其中，外贸货物吞吐量 69,170 万吨，同比增长 10.5%；港口集装箱吞吐量 7,078.20 万标准箱，同比增长 5.2%。

广州港作为华南地区最大的综合性主枢纽港，是我国沿海集装箱干线港之一，具备接卸客运船、杂货船、12 万吨级油轮、10 万吨级散货船、15 万吨级集装箱船、滚装船等各类船舶的功能；港口主航道水深 15.5 米，最大靠泊能力为 15 万吨，装卸锚地最大锚泊能力为 30 万吨。广州港是我国华南地区的重要水路交通枢纽，对外交通十分发达，由公路、铁路、水路综合形成了具有一定规模的立体交通集疏运体系。通过水路连接珠三角及泛珠三角区域主要网点，广州港成为我国江海联运最发达的中转性水路枢纽。良好的区位优势 and 发达的集疏运条件，使得广州港整体吞吐规模在全国排名前列。2021 年，广州港累计完成货物吞吐量 6.24 亿吨，同比增长 1.8%，完成集装箱吞吐量 2,418 万标箱，同比增长 4.4%，在全国沿海主要港口中分别位居第五位和第三位。

珠三角地区港口竞争较为激烈，在集装箱业务方面，广州港仍面临来自深圳港的竞争压力。

珠三角地区港口竞争较为激烈，存在区域内竞争。根据《广东省沿海港口布局规划》，珠三角港口群包括香港、广州、深圳、珠海、汕头、汕尾、阳江等港口，其中深圳港与广州港距离较近，货物吞吐量规模较大，是区域内最主要的港口之一。广州港主要服务于珠江西岸市场，深圳港主要服务于珠江东岸市场。深



圳港位于珠江口以东，南海大亚湾以西的深圳市两翼。深圳市的海岸线被香港九龙半岛分成东西两部分，因而深圳港分为西部港区和东部港区。西部港区位于珠江口东岸，主要包括蛇口、赤湾、妈湾、东角头和福永等港区；东部港区位于南海大鹏湾西北部，主要包括盐田和沙渔涌、下洞等港区，此外还有内河码头。深圳货物以集装箱为主，兼营化肥、粮食、饲料、糖、钢材、水泥、木材、石油、煤炭等。

表 3 2019~2021 年广州港和深圳港吞吐量情况（单位：万吨、万 TEU）

项目	2021 年		2020 年		2019 年	
	深圳港	广州港	深圳港	广州港	深圳港	广州港
货物吞吐量	27,838	62,367	26,506	61,239	25,785	60,616
其中：外贸货物吞吐量	20,851	15,795	18,897	14,222	17,829	14,229
集装箱吞吐量	2,877	2,418	2,655	2,317	2,577	2,283

数据来源：中华人民共和国交通运输部网站

综合来看，2021 年以来，广东省地区生产总值同比继续增长，广州港发展态势仍良好，珠三角地区雄厚的经济基础继续为广州港提供良好的货源支持，货物吞吐量及增速在全国沿海主要港口中位居前位；珠三角地区港口竞争较为激烈，在集装箱业务方面，广州港仍面临来自深圳港的竞争。

财富创造能力

公司是广州港最主要的码头经营主体，2021 年，公司营业收入同比有所增长，毛利率同比小幅增长，装卸及相关业务仍是公司最主要的收入和利润来源；公司货物吞吐量继续增加，在区域内具有很强的竞争力。

2021 年，公司及子公司广州港股份仍是广州港最主要的码头经营主体，负责广州港区资产的运营、管理和建设。公司主营业务可划分为装卸及相关业务、物流及港口辅助业务、贸易业务；其他业务主要包括物资出租、商品房销售和建筑安装等，该部分业务规模较小。2021 年，公司实现营业收入 134.84 亿元，同比增长 9.18%，各业务板块收入均有一定程度上升。

装卸及相关业务包括装卸、港务管理、仓储和堆存等，其中煤炭和集装箱装卸业务占比很大。2021 年，装卸及相关业务收入同比略有增加；物流及港口辅助业务主要包括内河驳船配载收入、船舶代理业务收入、代理报关业务收入等，相关代理业务成本包括码头费、引航费。贸易方面，公司为引货入港，通过与码头主业客户合作开展煤炭、粮食、钢材、汽车等贸易，主要由广州南沙海港贸易公司、广州金港汽车国际贸易公司等贸易公司负责，2021 年公司贸易业务收入同比小幅增加。2021 年，公司其他收入仍以地产板块收入为主。

**表 4 2019~2021 年公司营业收入及利润情况（单位：亿元、%）**

项目	2021 年		2020 年		2019 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
营业收入 ¹	134.84	100.00	123.50	100.00	115.47	100.00
装卸及相关业务	61.39	45.53	61.02	49.41	58.00	50.23
物流及港口辅助业务	15.31	11.35	12.40	10.04	15.03	13.02
贸易业务	40.68	30.17	36.80	29.80	30.34	26.28
其他	17.46	12.95	13.28	10.75	12.10	10.45
毛利润	30.01	100.00	27.19	100.00	27.50	100.00
装卸及相关业务	20.80	67.99	21.17	78.26	20.95	76.19
物流及港口辅助业务	3.58	11.70	1.95	7.21	2.14	7.78
贸易业务	0.96	3.15	0.40	1.44	0.55	1.98
其他	4.67	15.26	3.54	13.09	3.86	14.05
毛利率	22.26		21.91		23.81	
装卸及相关业务	33.88		34.69		36.12	
物流及港口辅助业务	23.38		15.73		14.24	
贸易业务	2.37		1.08		1.81	
其他	26.73		26.65		31.90	

数据来源：根据公司提供资料整理

从毛利率方面来看，2021 年，公司毛利率同比略有上升，总体较为稳定。装卸及相关业务毛利率受疫情影响略有下降，公司物流及港口辅助业务以及贸易业务毛利率同比小幅上升。

2021 年以来，作为广州港最主要的码头运营主体，公司货物吞吐量继续增加，以煤炭、散粮等大宗物资和集装箱为主；公司在区域内具有很强的综合竞争力。

公司经营区域覆盖广州港所属的南沙、新沙、黄埔和内港四个主要港区。其中，南沙港区是承担集装箱、能源、石油化工、汽车滚装、杂货、粮食运输以及保税、物流、商贸、临港工业开发的综合型深水港区；新沙港区是承担集装箱、煤炭、铁矿石、粮食和化肥等物资运输为主的综合性港区；黄埔港区承担沿海、近洋集装箱运输、粮食、煤炭、化肥、成品油等散货运输和沿海粮食中转及西江沿线非金属矿石运输；内港港区主要承担广州市客运运输功能。

2021 年，公司货物吞吐量继续保持增长。公司港口装卸货源集中在能源、散粮等大宗物资和集装箱，具体货种包括煤炭、油品、散粮、钢材、汽车、集装箱等。同期，公司分别实现货物吞吐量和集装箱吞吐量 55,149 万吨和 2,303 万 TEU，同比增长 3.58%和 5.98%。

截至 2021 年末，公司共拥有运营经营性泊位 192 个，其中万吨级码头泊位 68 个，泊位总长度 25.07 公里，配套驳船泊位 76 个，生产性锚地 29 个（其中

¹ 未包含利息收入。



最大锚泊能力 30 万吨）。

表 5 2019~2021 年公司货物吞吐量构成（单位：万吨、%）

项目	2021 年		2020 年		2019 年	
	吞吐量	占比	吞吐量	占比	吞吐量	占比
货物吞吐量	55,149	100.00	53,241	100.00	51,038	100.00
其中：集装箱	32,730	59.35	30,341	56.99	30,158	59.09
煤炭	6,216	11.27	5,235	9.83	5,658	11.09
矿石	2,344	4.25	2,343	4.40	2,018	3.95
散粮	3,489	6.33	2,689	5.05	2,030	3.98
钢材	1,963	3.56	2,243	4.21	1,910	3.74
油品	1,694	3.07	1,357	2.55	1,357	2.66
其他	3,342	6.06	2,969	5.58	7,907	15.49
集装箱（万 TEU）	2,303		2,173		2,106	
汽车（万辆）	150		150		145	

数据来源：根据公司提供资料整理

公司是大湾区最大的能源接卸港，公司从事煤炭装卸业务的主要码头为西基码头和新沙码头，设计吞吐能力分别为 1,400 万吨/年和 1,740 万吨/年。由于广东省是华南地区能源消耗大省，通过水运输送的煤炭量占广东全省电力用煤量的 70%，广州港发挥大港优势成为华南最大的能源中转港。2021 年，公司完成煤炭吞吐量 6,216 万吨。2021 年，公司油品业务稳定发展。截至 2021 年末，公司拥有 8 个万吨级以上油品及液体化工专用泊位。2021 年，公司油品吞吐量完成 1,694 万吨，同比增长 24.83%。公司是全国最大的进口粮食枢纽港；随着南沙港区粮食及通用码头扩建工程的推进，粮食装卸量大幅增长，2021 年散粮吞吐量为 3,489 万吨，同比增长 29.75%；截至 2021 年末，公司拥有 4 个万吨以上粮食码头。

公司是华南地区主要钢材接卸港，2021 年公司钢材吞吐量同比下降 12.48%。公司同时亦是华南最大的汽车滚装枢纽港，全国四大汽车进出口业务枢纽港之一，下属新沙码头拥有专业汽车泊位，南沙汽车码头和海嘉码头是专业滚装码头。2021 年，公司汽车吞吐量维持稳定。

公司是广州港最主要的码头运营主体。公司濒临南海，位于中国经济发达的珠三角几何中心，是珠江水系内河网络与深水海港的连结点，与全国密度最大的铁路、高铁、高速公路、航空和内河等立体交通网络无缝联接，具有独特的江海联运、海铁联运优势。2021 年公司完成货物吞吐量 5.51 亿吨，占广州港货物吞吐量的 88.38%，其中集装箱吞吐量 2,303 万 TEU，同比有所增长，公司在区域内具有很强的综合竞争力。



公司在建及拟建港区项目主要在南沙港区，目前建设规模仍较大，未来面临一定资本支出需求；预计公司在建及拟建港区项目的推进和完工将促使港口基础设施建设继续完善，带动公司吞吐量进一步提升。

截至 2021 年末，公司在建港区项目总投资金额 196.19 亿元，已完成投资 145.34 亿元，未来仍需投资计划为 50.85 亿元；在建项目中广州港南沙港区四期工程项目计划总投资 75.83 亿元，将新建 2 个 10 万吨级和 2 个 5 万吨级集装箱泊位，配套建设 12 个 2,000 吨级驳船泊位，码头设计吞吐量 490 万标箱；截至 2021 年末，项目已完成投资 50.30 亿元。广州港南沙港区 11 号 12 号通用泊位及驳船泊位工程项目计划总投资 25.33 亿元，项目规模为 2 个 7 万吨级通用泊位，北侧挖入式港池建设 4 个 3,000 吨级杂货泊位、5 个 2,000 吨级集装箱驳船泊位及 4 个工作船舶泊位；截至 2021 年末，项目已完成投资 17.60 亿元。广州港南沙港区三期工程半自动化堆场工程项目总投资 3.44 亿元，建设半自动化堆场，面积 11.09 万平方米；其中重箱堆场面积 6.02 万平方米，空箱堆场面积 5.07 万平方米，并配套相应的堆场设备及配套工程，截至 2021 年末，项目已完成投资 3.16 亿元。广州港南沙港区近洋码头工程项目计划总投资 16.00 亿元，建设规模为 5 万吨级通用泊位 2 个，水工结构按靠泊 7 万吨级船舶设计，年设计通过能力 493 万吨；截至 2021 年末，项目已完成投资 15.56 亿元。广州南沙国际物流中心项目计划总投资 35.40 亿元，南区项目为临港分配枢纽型冷库功能的综合性冷链物流基地，总建筑面积 30.55 万平方米，总库容 22.70 万吨；北区项目为具有铁路集装箱站场的普通货物物流区，总建筑面积 32.03 万平方米；截至 2021 年末，项目已完成投资 31.90 亿元。

截至 2021 年末，公司拟建项目有 12 个，预计总投资 388.18 亿元，其中广州港南沙港区五期工程新建 4 个 20 万吨级集装箱泊位，31 个 3,000 吨级集装箱驳船泊位和 3 个 3,000 吨级件杂货驳船泊位及配套设施；广州港南沙港区国际通用码头工程将建设 2 个 10 万吨级和 2 个 15 万吨级通用泊位；预计未来，随着在建及拟建港区项目的推进和完工，公司吞吐能力将进一步提升。



**表 6 截至 2021 年末公司主要在建及拟建港区项目情况（单位：亿元）**

项目名称	预计 投资	已完成 投资	未来投资计划		计划建设周期
			2022 年	2023 年	
在建项目					
广州港南沙港区四期工程	75.83	50.30	13.50	-	2018~2022
广州港南沙港区近洋码头工程	16.00	15.56	0.40	-	2017~2022
广州南沙国际物流中心	35.40	31.90	-	-	2018~2021
广州港南沙港区粮食及通用码头筒仓二期工程	9.10	8.85	-	-	2018~2021
广州港南沙港区粮食及通用码头扩建工程	17.74	12.14	3.50	-	2019~2022
广州港南沙港区三期工程半自动化堆场二期工程	3.44	3.16	-	-	2020~2021
广州港南沙港区 11 号 12 号通用泊位及驳船泊位工程	25.33	17.6	1.50	-	2018~2022
云浮港都骑通用码头工程	6.35	3.0	1.50	-	2019~2022
佛山港高明港区高荷码头工程	7.00	2.83	2.50	1.7	2021~2023
合计	196.19	145.34	-	-	
拟建项目					
广州港南沙港区粮食及通用码头筒仓三期工程	15.05	0	1.50	8.00	2022~2024
广州港南沙港区三期工程堆场三期工程	12.34	0	8.00	4.00	2022~2023
南沙港区二期工程堆场扩建工程	9.74	0	2.00	5.00	2022~2024
广州港南沙港区国际通用码头工程	71.82	0.70	0.50	1.00	2023~2026
广州港南沙港区五期工程	120.00	0.08	0.10	0.50	2023~2026
广州港南沙港区国际海铁联运码头工程	90.00	0.05	0.05	0.10	2024~2027
广州番禺龙沙码头二期工程	18.00	0.09	0.05	0.50	2023~2025
揭阳港惠来沿海港区南海作业区通用码头工程	26.57	0	4.50	5.00	2022~2025
揭阳港惠来沿海港区南海作业区液体散货码头工程	5.24	0	1.00	3.00	2022~2024
揭阳港惠来沿海港区南海作业区LPG 码头工程	2.99	0	0.80	2.00	2022~2023
韶关港北江港区白土作业区一期工程	7.25	0	2.00	5.00	2022~2023
茂名港博贺新港区通用码头工程（二阶段）	9.18	0	0.60	1.50	2022~2025
合计	388.18	0.92	21.1	35.6	

数据来源：根据公司提供资料整理



偿债来源与负债平衡

2021 年，公司营业收入继续增长，盈利能力仍较强；经营性净现金流规模小幅上升，保持在较高水平；公司融资渠道以银行借款、发行债券为主，整体债务融资能力较强；2021 年末，公司总资产规模继续增加，以固定资产和在建工程为主的非流动资产占比仍较大；负债结构仍以非流动负债为主，债务期限以长期为主。

（一）偿债来源

1、盈利

2021 年，公司仍保持较高的营业收入，且收入规模继续增长，毛利率水平小幅上升，净利润同比略有下降，盈利能力仍较强。

2021 年，随着公司业务的稳定拓展，公司营业收入同比继续增长，同期毛利率水平小幅上升；期间费用在营业收入中的占比同比变化较小，期间费用仍主要由管理费用构成，规模有所增长。2021 年，公司投资收益同比较为稳定，主要为参股企业的权益核算收益。由于整体毛利润水平变化不大，期间费用的增加和其他收益的下降致使公司利润总额同比小幅下降，实现净利润 20.65 亿元，同比小幅减少 0.50 亿元，整体盈利能力仍较强。

表 7 2019~2021 年公司盈利情况（单位：亿元、%）

项目	2021 年	2020 年	2019 年
营业总收入	135.42	123.64	115.47
营业收入	134.84	123.50	115.47
营业成本	104.83	96.45	87.97
毛利率	22.26	21.91	23.81
期间费用	18.75	15.70	15.57
销售费用	0.71	0.59	0.78
管理费用	14.93	12.37	12.12
研发费用	0.29	0.27	0.23
财务费用	2.82	2.48	2.44
期间费用/营业收入	13.90	12.71	13.49
其他收益	1.03	1.98	0.89
投资收益	6.47	6.51	4.77
营业利润	26.62	28.04	25.91
利润总额	26.65	27.91	26.10
净利润	20.65	21.15	19.98
总资产报酬率	5.88	7.18	7.14
净资产收益率	8.23	9.01	9.02

数据来源：根据公司提供资料整理



2、现金流

2021 年，公司经营性净现金流规模小幅上升，对债务利息支出的保障能力仍较强；投资性现金净流出规模随着在建工程投入继续扩大，公司在建及拟建项目规模较大，未来面临一定资本支出需求。

2021 年，装卸业务收入仍是公司经营性现金流的主要来源，公司现金流获取能力较好；2021 年公司经营性净现金流同比小幅增加，对债务利息的保障能力仍保持在较高水平。投资性现金流仍表现为净流出，且规模随着在建项目投入的增加有所扩大。截至 2021 年末，公司在建投资规模共计 196.19 亿元，已完成投资 145.34 亿元，未来仍需投资 50.85 亿元，拟建项目预计总投资 388.18 亿元，预计未来公司仍面临一定资本支出需求。

表 8 2019~2021 年公司自由现金流对债务覆盖情况（单位：亿元、%）

项目	2021 年	2020 年	2019 年
经营性净现金流	17.24	16.44	32.74
投资性净现金流	-49.52	-20.95	-17.95
经营性净现金流利息保障倍数（倍）	3.18	3.37	12.00
经营性净现金流/流动负债	21.80	27.55	54.36
经营性净现金流/总负债	7.43	8.56	20.24

数据来源：根据公司提供资料整理

3、债务收入

公司融资渠道以银行借款、发行债券为主，债务融资能力较强，银行剩余授信额度较大，仍有一定的融资空间，债务收入对缓解公司流动性压力贡献较大。

公司的债务融资渠道主要以银行借款、发行债券为主，债务融资能力较强。截至 2021 年末，公司获得的银行授信额度为 824.70 亿元，未使用银行授信额度为 706.45 亿元，仍有一定的融资空间。债券融资方面，截至 2021 年末，公司存续债券主要以公司债券和企业债券为主。2021 年，公司筹资性现金流入为 75.74 亿元，是公司可用偿债来源的主要组成部分，筹资性现金流出为 45.40 亿元，其中偿还债务支付 34.58 亿元，债务收入对缓解公司流动性压力贡献较大。

表 9 2019~2021 年末债务融资情况分析（单位：亿元）

财务指标	2021 年	2020 年	2019 年
筹资性现金流入	75.74	72.77	66.06
借款所收到的现金	75.44	71.25	60.30
筹资性现金流出	45.40	61.01	61.19
偿还债务所支付的现金	34.58	51.97	51.94
筹资性净现金流	30.34	11.75	4.87

数据来源：根据公司提供资料整理



4、外部支持

公司是广州港最主要的码头运营主体，区域竞争能力强，在广州港管理及运营中具有重要地位，2021 年继续得到广州市政府补贴等方面的支持。

根据国务院发布的《粤港澳大湾区发展规划纲要》，粤港澳大湾区地处我国沿海开放前沿，以泛珠三角区域为广阔发展腹地，在“一带一路”建设中具有重要地位，拥有吞吐量位居世界前列的广州、深圳等重要港口。公司是广州港最主要的码头运营主体，在广州港管理及运营中具有重要地位。2021 年，公司获得计入营业外收入的政府补助 0.19 亿元，其他经营相关补助 1.03 亿元，计入其他收益。

预计未来 1~2 年，公司作为广州港的最主要运营主体，区域地位突出，将继续获得广州市政府的大力支持。

5、可变现资产

随着项目建设进度推进，2021 年末，公司总资产规模继续增加，以固定资产和在建工程为主的非流动资产占比仍较大；公司受限资产占比较小，整体资产质量较好。

2021 年末，公司总资产规模继续增加，同比增加 68.08 亿元。从资产结构来看，以固定资产和在建工程为主的非流动资产在总资产中占比仍较高。

表 10 2019~2021 年末公司资产结构情况（单位：亿元，%）

财务指标	2021 年末		2020 年末		2019 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
货币资金	33.21	6.53	37.56	8.52	46.04	11.52
拆出资金	20.15	3.96	17.36	3.94	-	-
存货	43.75	8.60	44.55	10.11	44.59	11.16
其他流动资产	3.96	0.78	8.08	1.83	16.53	4.14
流动资产合计	119.65	23.51	124.23	28.18	122.67	30.71
固定资产	158.72	31.19	142.33	32.29	127.59	31.94
在建工程	99.08	19.47	78.71	17.86	50.25	12.58
无形资产	61.47	12.08	51.12	11.60	49.64	12.43
长期股权投资	20.18	3.96	14.85	3.37	14.61	3.66
非流动资产合计	389.24	76.49	316.58	71.82	276.84	69.29
资产总计	508.89	100.00	440.81	100.00	399.50	100.00

数据来源：根据公司提供资料整理

公司流动资产主要由货币资金、拆出资金、存货和其他流动资产构成。截至 2021 年末，公司货币资金 33.21 亿元，同比下降 11.58%，其中受限货币资金 2.46 亿元，主要为信用保证金和财务公司的法定准备金。2021 年末拆出资金为 20.15 亿元，主要为活期存款。同期末，公司存货主要为在建房地产 20.41 亿元和已完



工房地产 16.09 亿元，存货规模同比变化较小。公司其他流动资产仍主要为预缴及留抵税款。

公司非流动资产仍主要由固定资产、在建工程、无形资产和长期股权投资构成。公司的固定资产主要系装卸机械及设备、建筑及构筑物，2021 年末同比增长 22.95%；其中未办妥产权证书的固定资产账面价值共计 21.43 亿元。同期末，公司在建工程规模同比增长 20.37 亿元，主要系公司对南沙港区四期工程、新沙港区 11#和 12#泊位工程、广州港南沙国际物流中心等在建项目投入增加所致。公司无形资产主要为土地使用权，2021 年末同比有所增长，其中未办妥产权证书的土地使用权账面价值共计 2.15 亿元。2021 年末，长期股权投资同比有所增长，主要被投资企业为广州南沙海港集装箱码头有限公司、广东中交龙沙物流有限责任公司等联营企业。

截至 2021 年末，公司受限资产规模共 5.50 亿元，占公司总资产 1.08%，占净资产 2.19%，整体资产质量较好。

表 11 截至 2021 年末公司受限资产情况（单位：亿元、%）

科目名称	账面价值	受限部分	受限占比
货币资金	33.21	2.46	7.41
应收账款	2.38	0.02	0.84
投资性房地产	13.64	1.86	13.64
固定资产	158.72	0.75	0.47
无形资产	61.47	0.41	0.67
合计	269.42	5.50	2.04

数据来源：根据公司提供资料整理

（二）债务及资本结构

2021 年末，公司负债规模继续增加，负债结构仍以非流动负债为主；资产负债率水平同比上升，整体仍有新增融资空间。

随着项目工程的推进，公司负债规模继续增长，2021 年末负债总额为 257.92 亿元，同比增长 25.05%，主要由于一年内到期的非流动负债和长期借款规模大幅增加。从负债结构来看，非流动负债在总负债规模中占比仍较大。2021 年末，公司资产负债率为 50.68%，整体仍有新增融资空间。

公司流动负债仍主要由短期借款、应付账款、合同负债、其他应付款及一年内到期的非流动负债构成。截至 2021 年末，公司短期借款为 16.14 亿元，包括信用借款 11.91 亿元、抵押借款 4.23 亿元。同期末，应付账款规模同比增加 0.73 亿元，主要系未到期结算的劳务和工程款项，账龄主要集中在 1 年以内和 2~3 年，占比分别为 87.40%和 8.72%。公司合同负债主要系预收的货款，2021 年末同比大幅上升，系会计准则调整所致。其他应付款主要为未结算的工程款、船舶



维修款等，2021 年末同比减少 11.95%；账龄在 1 年以内、1~2 年和 2~3 年的其他应付款占比分别为 54.82%、23.71%和 5.09%。同期末，公司一年内到期的非流动负债规模同比大幅上升，主要为一年内到期的长期借款 16.95 亿元和一年内到期的应付债券 12.64 亿元。

表 12 2019~2021 年末公司负债情况（单位：亿元，%）

财务指标	2021 年末		2020 年末		2019 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
短期借款	16.14	6.26	11.13	5.40	21.62	12.16
应付账款	15.07	5.84	14.33	6.95	10.05	5.65
合同负债	12.10	4.69	5.83	2.83	-	-
其他应付款	9.60	3.72	11.09	5.38	8.31	4.67
一年内到期的非流动负债	30.10	11.67	0.89	0.43	0.60	0.34
流动负债合计	98.44	38.17	59.73	28.96	59.64	33.53
长期借款	70.77	27.44	54.40	26.37	34.43	19.36
应付债券	33.01	12.80	45.21	21.92	35.40	19.90
长期应付款	25.25	9.79	28.45	13.79	34.52	19.41
非流动负债合计	159.48	61.83	146.52	71.04	118.20	66.47
负债总计	257.92	100.00	206.25	100.00	177.84	100.00
有息债务合计	150.02	58.16	111.62	54.12	92.06	51.77
资产负债率	50.68		46.79		44.51	

数据来源：根据公司提供资料整理

公司非流动负债仍主要由长期借款、应付债券和长期应付款构成。2021 年末，公司长期借款为 70.77 亿元，同比增长 30.09%，全部为信用借款。同期末，公司应付债券同比减少 12.20 亿元，主要为 2019 年 5 月发行公司债“19 粤港 01”转入一年内到期的非流动负债。长期应付款主要为专项应付款，2021 年末同比有所下降，主要由于专项应付款中拆迁补偿款有所下降。

2021 年末，公司有息债务规模大幅增长，以长期有息债务为主，短期集中偿付规模较大，结合公司货币资金储量和外部融资能力，偿付压力不大。

截至 2021 年末，公司有息债务为 150.02 亿元，同比大幅增长，在总负债中占比 58.16%；短期有息债务主要为 16.14 亿元短期借款和 30.10 亿元一年内到期的非流动负债，短期集中偿付规模较大，综合公司货币资金储量和外部融资能力，偿付压力不大，公司未提供债务期限结构明细。

截至 2021 年末，公司担保比率较低，被担保企业主要为公司参股企业。

2021 年末，公司对外担保金额合计为 8.75 亿元，担保比率为 3.49%，主要为下属子公司广州港合诚融资担保有限公司的对外担保，公司本部对外担保仅为对潮州市亚太港口有限公司 1.83 亿元担保，系公司参股企业，公司下属子公司广州港股份持有其 44.67%股权，担保期限均为 2019 年 6 月 21 日至 2023 年 6 月



30 日，公司未提供被担保企业财务信息情况。

2021 年末，公司所有者权益继续增加，系公司未分配利润及少数股东权益规模同比有所增加。

2021 年末，公司所有者权益继续增长至 250.97 亿元，同比增加 7.00%，主要受益于 2021 年公司实现盈利后转入未分配利润及少数股东权益规模同比增加 4.31 亿元。

公司盈利对利息的保障水平较好；经营性净现金流对债务利息支出保障能力仍较强，流动资产对流动负债的覆盖程度一般。

2021 年，公司 EBITDA 利息保障倍数为 8.15 倍，盈利对利息的保障水平仍较好。同期，经营性净现金流对债务利息支出的保障能力仍较强，债务收入对缓解公司流动性压力贡献较大；2021 年末，公司流动比率和速动比率分别为 1.22 倍和 0.77 倍，流动资产对流动负债的覆盖程度一般。

公司可变现资产主要是以机器设备和房屋建筑物为主的固定资产，质量相对较高，获现能力良好。截至 2021 年末，公司受限资产规模共 5.50 亿元，占公司总资产 1.08%，占净资产 2.19%，整体资产质量较好。

评级结论

综合来看，公司的抗风险能力极强，偿债能力极强，“16 广州港债 01/16 穗港 01”、“16 广州港债 02/16 穗港 02”、“16 广州港债 03/16 穗港 03”到期不能偿付的风险极小。2021 年以来，广东省经济实力继续增强，珠三角地区雄厚的经济基础为广州港提供良好的货源支持，2021 年广州港货物和集装箱吞吐量继续增长，居于全国沿海主要港口前列；公司仍是广州港最主要的运营主体，在区域内具有很强的综合竞争力；公司港口基础设施建设继续完善，有利于公司货物吞吐能力进一步增强；2021 年，公司仍保持较高的营业收入和利润水平，整体盈利能力较强。同时，珠三角地区港口竞争较为激烈，在集装箱业务方面，广州港仍主要面临来自深圳港的竞争压力；公司在建及拟建项目投资规模仍较大，公司面临一定的资本支出需求。

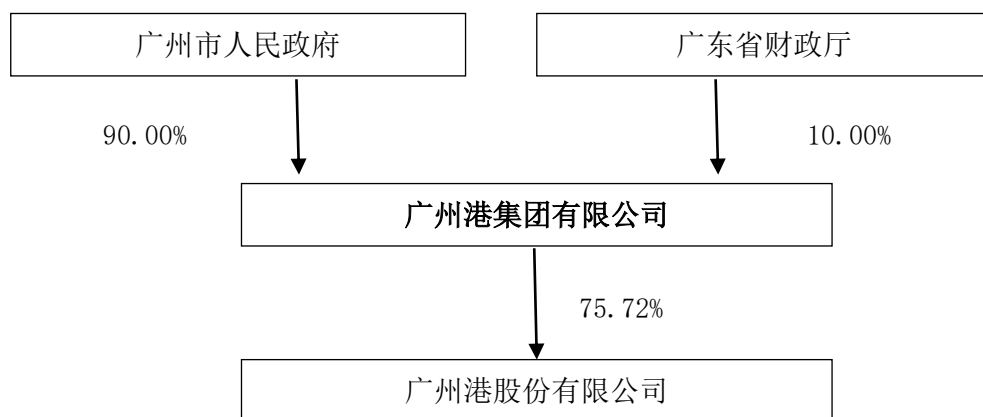
综合分析，大公对公司“16 广州港债 01/16 穗港 01”、“16 广州港债 02/16 穗港 02”、“16 广州港债 03/16 穗港 03”信用等级维持 AAA，主体信用等级维持 AAA，评级展望维持稳定。





附件 1 公司治理

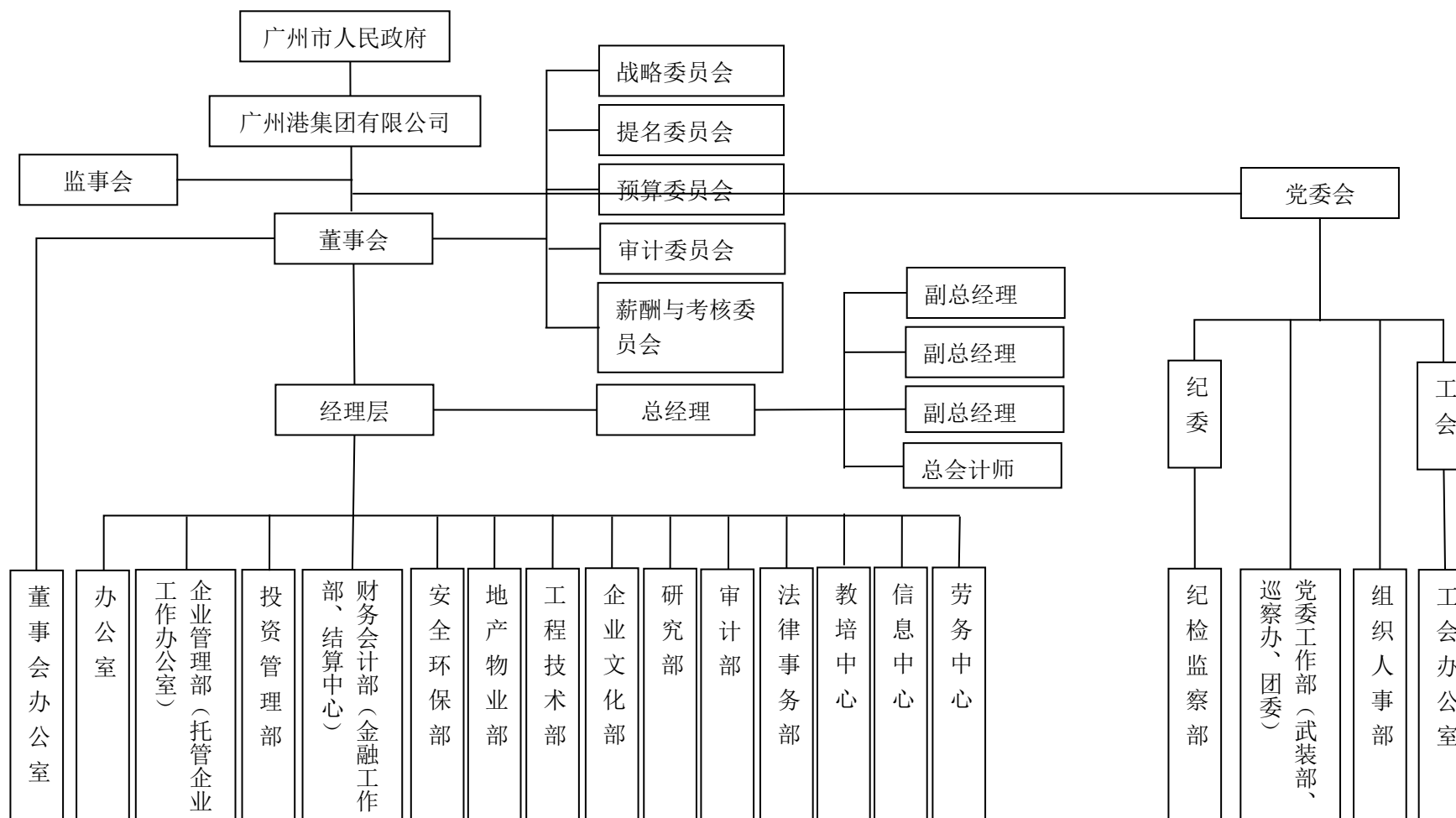
1-1 截至 2021 年末广州港集团有限公司股权结构图



资料来源：根据公司提供资料整理



1-2 截至 2021 年末广州港集团有限公司组织结构图





1-3 截至 2021 年末广州港集团有限公司一级子公司情况

单位：万元、%

序号	子公司名称	注册资本	持股比例 直接/间接		取得方式
1	广州港股份有限公司	619,318	75.72	-	投资设立
2	广州海港商旅有限公司	10,932	100.00	-	投资设立
3	穗港船务有限公司	80	100.00	-	投资设立
4	广州黄沙水产交易市场有限公司	1,000	100.00	-	投资设立
5	广州海港地产集团有限公司	33,000	100.00	-	投资设立
6	广州海港保安服务有限公司	300	100.00	-	投资设立
7	广州海港文化传媒有限公司	300	51.00	49.00	投资设立
8	广州国企培训学院有限公司	800	51.00	49.00	投资设立
9	广州港合诚融资担保有限公司	40,000	69.76	31.24	无偿划转
10	广州水产集团有限公司	13,756	100.00	-	投资设立
11	广州市穗航实业有限公司	3,150	100.00	-	无偿划转
12	广州港集团财务有限公司	50,000	51.00	49.00	投资设立

数据来源：根据公司提供资料整理



附件 2 广州港集团有限公司主要财务指标

(单位: 万元)

项目	2021 年	2020 年	2019 年
货币资金	332,148	375,622	460,378
应收账款	61,182	64,520	78,376
其他应收款	23,822	16,132	27,677
存货	437,509	445,515	445,923
固定资产	1,587,223	1,423,331	1,275,881
总资产	5,088,898	4,408,066	3,995,045
短期借款	161,361	111,296	216,222
其他应付款	96,038	110,925	83,086
流动负债合计	984,426	597,296	596,359
长期借款	707,694	543,959	344,346
应付债券	330,146	452,058	353,967
非流动负债合计	1,594,755	1,465,158	1,182,023
负债合计	2,579,180	2,062,454	1,778,382
实收资本(股本)	258,398	258,398	258,398
资本公积	530,374	530,374	530,636
所有者权益	2,509,718	2,345,613	2,216,664
营业收入	1,348,378	1,235,010	1,154,706
利润总额	266,476	279,085	261,004
净利润	206,468	211,456	199,848
经营活动产生的现金流量净额	172,415	164,406	327,406
投资活动产生的现金流量净额	-495,233	-209,524	-179,458
筹资活动产生的现金流量净额	303,407	117,521	48,673
EBIT	299,466	316,412	285,393
EBITDA	441,177	449,038	411,512
EBITDA 利息保障倍数(倍)	8.15	9.20	15.08
总有息债务	1,500,174	1,116,169	920,583
毛利率(%)	22.26	21.91	23.81
总资产报酬率(%)	5.88	7.18	7.14
净资产收益率(%)	8.23	9.01	9.02
资产负债率(%)	50.68	46.79	44.51
应收账款周转天数(天)	16.78	20.83	24.31
经营性净现金流利息保障倍数(倍)	3.18	3.37	12.00
担保比率(%)	3.49	6.26	6.36



附件 3 主要指标的计算公式

指标名称	计算公式
毛利率 (%)	$(1 - \text{营业成本} / \text{营业收入}) \times 100\%$
EBIT	利润总额 + 计入财务费用的利息支出
EBITDA	EBIT + 折旧 + 摊销 (无形资产摊销 + 长期待摊费用摊销)
EBITDA 利润率 (%)	$\text{EBITDA} / \text{营业收入} \times 100\%$
总资产报酬率 (%)	$\text{EBIT} / \text{年末资产总额} \times 100\%$
净资产收益率 (%)	$\text{净利润} / \text{年末净资产} \times 100\%$
现金回笼率 (%)	$\text{销售商品及提供劳务收到的现金} / \text{营业收入} \times 100\%$
资产负债率 (%)	$\text{负债总额} / \text{资产总额} \times 100\%$
债务资本比率 (%)	$\text{总有息债务} / (\text{总有息债务} + \text{所有者权益}) \times 100\%$
总有息债务	短期有息债务 + 长期有息债务
短期有息债务	短期借款 + 应付票据 + 其他流动负债 (应付短期债券) + 一年内到期的非流动负债 + 其他应付款 (付息项)
长期有息债务	长期借款 + 应付债券 + 长期应付款 (付息项)
担保比率 (%)	$\text{担保余额} / \text{所有者权益} \times 100\%$
经营性净现金流/流动负债 (%)	$\text{经营性现金流量净额} / [(\text{期初流动负债} + \text{期末流动负债}) / 2] \times 100\%$
经营性净现金流/总负债 (%)	$\text{经营性现金流量净额} / [(\text{期初负债总额} + \text{期末负债总额}) / 2] \times 100\%$
存货周转天数	$360 / (\text{营业成本} / \text{年初末平均存货})$
应收账款周转天数	$360 / (\text{营业收入} / \text{年初末平均应收账款})$
流动比率	$\text{流动资产} / \text{流动负债}$
速动比率	$(\text{流动资产} - \text{存货}) / \text{流动负债}$
现金比率 (%)	$(\text{货币资金} + \text{交易性金融资产}) / \text{流动负债} \times 100\%$
扣非净利润	净利润 - 公允价值变动收益 - 投资收益 - 汇兑收益 - 资产处置收益 - 其他收益 - (营业外收入 - 营业外支出)
可变现资产	总资产 - 在建工程 - 开发支出 - 商誉 - 长期待摊费用 - 递延所得税资产
EBIT 利息保障倍数 (倍)	$\text{EBIT} / (\text{计入财务费用的利息支出} + \text{资本化利息})$
EBITDA 利息保障倍数 (倍)	$\text{EBITDA} / (\text{计入财务费用的利息支出} + \text{资本化利息})$
经营性净现金流利息保障倍数 (倍)	$\text{经营性现金流量净额} / (\text{计入财务费用的利息支出} + \text{资本化利息})$



附件 4 信用等级符号和定义

4-1 一般主体评级信用等级符号及定义

信用等级		定义
AAA		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		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		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		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		偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，有较高违约风险。
B		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		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		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		不能偿还债务。
展望	正面	存在有利因素，一般情况下，信用等级上调的可能性较大。
	稳定	信用状况稳定，一般情况下，信用等级调整的可能性不大。
	负面	存在不利因素，一般情况下，信用等级下调的可能性较大。

注：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。

4-2 中长期债项信用等级符号及定义

信用等级		定义
AAA		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		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		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		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		偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，有较高违约风险。
B		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		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		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		不能偿还债务。

注：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。