

股票代码：600798  
转债代码：110012

股票简称：宁波海运  
转债简称：海运转债

编号：临 2013—027

## 宁波海运股份有限公司 第六届董事会第七次会议决议公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

宁波海运股份有限公司第六届董事会第七次会议通知于 2013 年 8 月 17 日以专人送达、电子邮件或传真方式发出并确认。会议于 2013 年 8 月 27 日在宁波和丰花园酒店会议室举行。会议应到董事 11 人，实到董事 11 人。公司 5 名监事和全体高级管理人员列席了本次会议。会议的召开符合有关法律、法规、规章和《公司章程》的规定。会议由董事长褚敏主持，经与会董事认真审议和记名投票表决，通过了如下议案：

一、审议通过了《宁波海运股份有限公司 2013 年半年度报告》及《宁波海运股份有限公司 2013 年半年度报告摘要》

表决结果：11 票同意、0 票反对、0 票弃权。

二、审议通过了《关于〈宁波海运股份有限公司 2013 年半年度募集资金存放与实际使用情况的专项报告〉的议案》；

截止 2013 年 6 月 30 日，公司 2011 年发行的可转换公司债券募集资金及募集资金利息收入已全部投入募集资金投资项目，本次募集资金已全部使用完毕。

详见上海证券交易所网站 (<http://www.sse.com.cn>)《宁波海运股份有限公司 2013 年半年度募集资金存放与实际使用情况的专项报告》(临 2013-029)

表决结果：11 票同意、0 票反对、0 票弃权。

三、审议通过了《关于出售“明州 29”轮和“明州 30”轮的议案》；

为了加速淘汰能耗高、排放超标的老旧船舶，逐步提高节能型船舶在公司运输船舶中的比例，经综合分析论证，决定将公司老旧高耗能散货船“明州 29”和“明州 30”轮予以出售处置。

(一) 船舶基本情况

项目 \ 船名	“明州 29” 轮	“明州 30” 轮
船级	中国船级社	中国船级社
建造日期	1985 年 12 月	1988 年 5 月
船龄（年）	28	25
总吨（吨）	31,661	31,638
载重吨（吨）	52,450	52,450
轻吨（吨）	13,550	13,330

## （二）出售处置主要理由

### 1、主机油耗高，已不符合国家对节能减排的政策要求

近年来，公司积极推进船舶节能降耗技改措施，包括主机降速、添加燃油节能剂等，船队总体能耗有所下降，但“明州 29”和“明州 30”轮能耗仍处于高位。在同样船舶营运率下，该两轮主机年耗油总量比同类型新船多出 1,000 吨左右，每年燃油成本高出 500 多万元。这种高能耗船舶，已不符合交通运输部《关于公路水路交通运输行业落实国务院“十二五”节能减排综合性工作方案的实施意见》等的要求。

同时，针对我国海运业持续低迷，业界强烈呼吁国家尽快出台促进海运业发展振兴规划，以拯救航运市场。目前，国家发改委、交通运输部和财政部等相关部委正在研究振兴航运业政策措施，预计围绕运力结构调整、淘汰老旧船、税收体制改革等方面作出规定，这也给公司老旧、高耗能船舶处置创造了积极的政策环境。

### 2、船舶吃水深，舱口多，已不适合目前我国沿海主要航线水深及港口装卸作业的需求

目前，我国沿海大宗散货主要为“北煤南运”，即由北方大型煤港将煤炭运输至华东、华南及长江中下游各港口。我国东南部港口有许多河口港或内河港，其航道水深受限，加上当地最大潮高，5 万吨级泊位航道水深一般在 10—12 米左右。而“明州 29”和“明州 30”轮是上世纪八十年代建造的深吃水型国际运输船舶，其满载吃水平均达 12.35 米，比目前同类型、同吨位新船深约 1.5 米，考虑到船舶进出航道还需保持 1 米左右的安全富余水深，上述两轮目前在本公司沿海主要航线运输基本不能达到满载，降低了船舶效能的发挥。

同时，“明州 29”和“明州 30”轮均设有八个货舱，而目前与其吨位相近船舶均为五舱。由于货舱多，严重制约了港口卸货效率。

### 3、船舶维护成本高，不符合节约型企业建设要求

由于“明州 29”和“明州 30”轮属老旧船舶，有关设备、设施老化现象凸现，缺陷增多，随之相关修理费用也不断增加，并且该两轮均为乌克兰 Okean Shipyard 建造，主要设备型号老旧，有关备件难以从原制造厂家订购，现采用的国内相应备件，在匹配度、质量等方面往往满足不了要求，且费用昂贵。该两轮建造于上世纪八十年代，随着船舶建造科技的进步和有关船舶规范要求的不断提高，使船舶有关设备更新频繁，增加了相关费用支出。

同时，根据交通运输部《老旧运输船舶管理规定》和我国《国内船舶检验规范》的要求，小于 28 年船龄船舶每 5 年周期进行特别检验，船龄超过 28 年的船舶每年必须进行特别定期检验。据测算，要满足特检规范，除正常的修理费用之外，船舶须每艘次投入 400 万元左右的修理费用。按船龄和以往船舶检验时间，“明州 30”将于今年 9 月 30 日前必须接受中国船级社的特别检验，而“明州 29”轮将于明年 5 月到达需每年特检年限。

### （三）处置方式

公司拟将“明州 29”和“明州 30”轮在国内船舶市场以公开招标方式或拍卖方式出售，预计可为公司取得 1,000 万元左右的营业外收入。

综上所述，为淘汰高耗低效老龄船舶，进一步优化公司船队结构，使公司的船队朝现代化、年轻化方向发展，适应航运市场需求，决定将“明州 29”和“明州 30”轮予以出售处置。董事会授权公司经营班子签订船舶出售合同及办理船舶处置的相关手续。

表决结果：11 票同意、0 票反对、0 票弃权。

四、审议通过了《关于浙江省能源集团财务有限责任公司向本公司及本公司控股子公司提供金融服务的议案》；

为建立广泛而密切的金融业务合作关系，依据公平合理、诚实信用的原则，浙江省能源集团财务有限责任公司与本公司拟就双方合作关联交易事项签署《金融服务合作协议》。

本议案需提交公司股东大会审议。

详见上海证券交易所网站 (<http://www.sse.com.cn>)《宁波海运

股份有限公司关联交易公告》（临 2013-030）

表决结果：关联董事褚敏先生、管雄文先生、董军先生、蒋海良先生和周海承先生回避对该议案的表决，其余董事 6 票同意、0 票反对、0 票弃权。

五、审议通过了《关于召开宁波海运股份有限公司 2013 年第二次临时股东大会的议案》

公司定于 2013 年 9 月 16 日上午 9：30 召开 2013 年第二次临时股东大会，股权登记日为 2013 年 9 月 10 日。

详见上海证券交易所网站（<http://www.sse.com.cn>）《关于召开宁波海运股份有限公司 2013 年第二次临时股东大会的通知》（临 2013-031）

表决结果：11 票同意、0 票反对、0 票弃权。

公司独立董事就上述第四项议案的关联交易事项作事前认可并发表如下独立意见：

1、公司已于本次董事会会议召开之前，向我们提供了本次关联交易的相关资料，并进行了必要的沟通，获得了我们的事前认可，我们同意将本议案提交董事会会议审议；

2、董事会在审议本次关联交易议案时，关联董事均回避了对该议案的表决。本次关联交易议案的审议表决程序符合《公司法》等法律法规及《公司章程》的规定；

3、浙江省能源集团财务有限责任公司（以下简称“浙能财务公司”）作为一家经中国银监会批准的规范性非银行金融机构，在其经营范围内向公司提供金融服务符合国家有关法律法规的规定。浙能财务公司的业务范围、业务内容和流程、内部的风险控制制度等受到中国银监会和浙江银监局的严格监管，同时浙能财务公司设置了一系列的风险内控手段。在上述风险控制条件下，我们同意浙能财务公司向公司提供金融合作服务。

4、公司与浙能财务公司开展金融合作，遵循了公平合理、诚实信用的原则，可以进一步拓宽公司融资渠道，降低融资成本，有利于公司的长远发展。浙能财务公司为公司提供存贷款、结算等金融服务，符合一般商业条款原则，符合公司和股东利益。

5、我们同意本次关联交易安排，并同意将本次关联交易提交公

司股东大会审议批准。

公司董事会审计委员会就上述第四项议案的关联交易事项出具了如下审核意见：

1、公司拟与浙江省能源集团财务有限责任公司开展金融合作并签署《金融服务合作协议》，有利于公司提高资金使用效率、降低财务成本和降低融资风险，为公司长远发展提供稳定可靠的资金支持和畅通的融资渠道。

2、本议案中关联交易定价合理，履行了必要的决策程序，遵循了公平合理、诚实信用的原则，符合有关法律法规和《公司章程》的规定，符合公司和股东利益。

3、本次关联交易议案尚须获得公司股东大会的批准，与该关联交易有利害关系的关联人需放弃行使在股东大会上对该议案的投票权。

上述公司独立董事独立意见和董事会审计委员会审核意见详见上海证券交易所网站 (<http://www.sse.com.cn>)《宁波海运股份有限公司独立董事对〈关于浙江省能源集团财务有限责任公司向本公司及本公司控股子公司提供金融服务的议案〉发表的事前认可及独立意见》和《宁波海运股份有限公司董事会审计委员会对〈关于浙江省能源集团财务有限责任公司向本公司及本公司控股子公司提供金融服务的议案〉的审核意见》。

特此公告。

宁波海运股份有限公司董事会

二〇一三年八月三十日