

# 宁波海运股份有限公司

## 2013 年年度报告摘要

### 一、 重要提示

1.1 本年度报告摘要摘自年度报告全文，投资者欲了解详细内容，应当仔细阅读同时刊载于上海证券交易所网站等中国证监会指定网站上的年度报告全文。

### 1.2 公司简介

股票简称	宁波海运	股票代码	600798
股票上市交易所	上海证券交易所		
联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表	
姓名	黄敏辉	李红波	
电话	(0574) 87659140	(0574) 87659140	
传真	(0574) 87355051	(0574) 87355051	
电子信箱	hminhui@nbmc.com.cn	lih@nbmc.com.cn	

### 二、 主要财务数据和股东变化

#### 2.1 主要财务数据

单位：元 币种：人民币

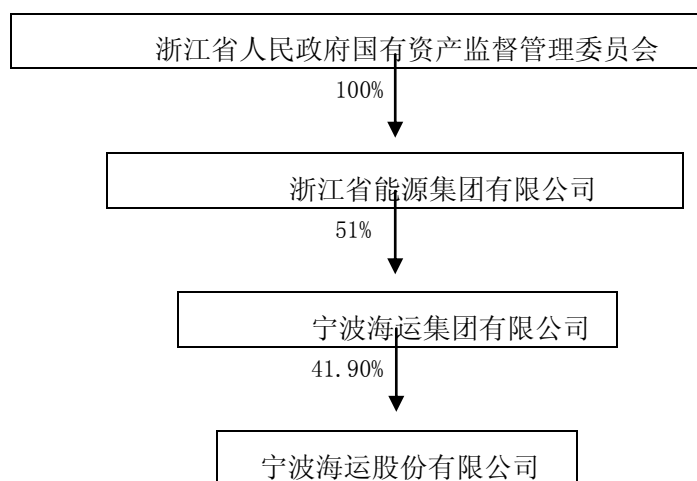
	2013 年(末)	2012 年(末)	本年(末)比上 年(末)增减(%)	2011 年(末)
总资产	6,638,505,027.02	6,788,636,748.69	-2.21	7,132,110,585.23
归属于上市公司股东的净资产	1,928,650,163.95	1,924,314,660.63	0.23	2,071,200,841.34
经营活动产生的现金流量净额	485,809,557.72	307,757,933.70	57.85	465,193,078.59
营业收入	1,061,670,247.19	1,022,345,866.79	3.85	1,270,248,369.85
归属于上市公司股东的净利润	5,952,694.85	-120,573,569.11	不适用	51,689,100.00
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-10,877,500.89	-139,439,306.50	不适用	958,115.24
加权平均净资产收益率(%)	0.31	-6.05	不适用	2.52
基本每股收益(元/股)	0.0068	-0.1384	不适用	0.0593
稀释每股收益(元/股)	0.0068	-0.1384	不适用	0.0593

## 2.2 前 10 名股东持股情况表

单位：股

报告期股东总数	72,395	年度报告披露日前第 5 个交易日末股东总数	69,054		
前 10 名股东持股情况					
股东名称	股东性质	持股比例 (%)	持股总数	持有有限售条件股份数量	质押或冻结的股份数量
宁波海运集团有限公司	国有法人	41.90	365,062,214	0	无
浙江省电力燃料有限公司	境内非国有法人	8.17	71,155,773	0	无
天津港（集团）有限公司	国有法人	1.72	15,000,000	0	未知
宁波江北富搏企业管理咨询咨询公司	境内非国有法人	0.83	7,268,288	0	未知
浙江省兴合集团公司	未知	0.40	3,450,000	0	未知
上海梵莱贸易发展有限公司	未知	0.32	2,803,051	0	未知
宁波交通投资控股有限公司	国有法人	0.30	2,606,631	0	无
张纹铤	境内自然人	0.30	2,594,529	0	未知
北京山通投资咨询有限责任公司	未知	0.23	2,030,060	0	未知
法泰达管理（杭州）有限公司	未知	0.19	1,650,000	0	未知
上述股东关联关系或一致行动的说明	上述股东中，第一大股东和宁波交通投资控股有限公司存在关联关系，宁波交通投资控股有限公司持有宁波海运集团有限公司 49% 的股份。此外，公司未知其他股东是否存在关联关系或是否属于一致行动人。				

## 2.3 以方框图描述公司与实际控制人之间的产权及控制关系



## 三、 管理层讨论与分析

### （一） 董事会关于公司报告期内经营情况的讨论与分析

报告期，世界主要发达经济体经济有所回升，但新兴及发展中经济体增速有所下滑。受全球实体经济呈弱复苏态势的影响，海运贸易量的增长也受到了制约。国际干散货海运市场呈现前低后高态势，代表国际干散货运输景气程度的 BDI 最低曾跌破 700 点。进入 9 月份以来，随着国际间的贸易形势逐步改善以及中国钢材需求回升带动铁矿石需求增长，BDI 反弹力度较大。全年 BDI 均值达到 1,205.86 点，较上年增长 31.02%。国际干散货海运市场表现

虽然比 2012 年有所好转，但仍处于相对低位盘整。

报告期沿海干散货运输市场呈现出“冰火两重天”走势。上半年延续低迷，6 月 14 日沿海散货综合运价指数历史上首次跌破千点关口。随着国内经济三季度趋于好转以及国际干散货市场的带动，促进国内沿海运价快速上涨。全年沿海散货综合运价指数最高值与最低值相差 481.16 点，总体波动性较大，全年均值为 1,125.9 点，与上年基本持平。

### 1、报告期公司总体经营情况

面对严峻而复杂的航运市场形势，公司在董事会的正确领导下，以“拓市场、强基础、控成本、增效益”为主线，以提升经济效益为中心，进一步优化船舶结构，强化员工素质，强化内部运行和风险管控建设，循序推进履行相关国际公约，确保年初确定的各项工作任务稳步推进和经济效益的稳步提升。

报告期公司处置老旧高能耗船舶 2 艘计 10.5 万载重吨。报告期末公司共拥有散货轮 17 艘，总运力规模 80.8 万载重吨。报告期公司实现营业收入 106,167.02 万元，为上年同期的 103.85%；实现归属于上市公司股东的净利润 595.27 万元，实现扭亏为盈。

### 2、报告期公司的主要业务及其经营状况

#### (1) 海运主业方面

**第一，紧抓机遇，精心组织，确保船舶效益稳定。**报告期公司继续深化与大客户合作战略，与相关客户签订了 1,320 万吨的 COA 运量，比上年增加 240 万吨。同时，公司通过加强船舶科学调度、加强协调沟通、合理安排船舶装卸等举措，合同兑现率及单船运输效率明显上升，为公司船舶正常营运并使效益稳中有升打下了良好的基础；努力提高远洋船舶创效能力，利用内外贸兼营优势及境外公司所属船舶挂方便旗优势，抓住有利时机与主要客户签订中期租船合约，降低经营和市场波动风险；充分发挥潜力，积极拓展国内沿海市场运输，尤其是在长江航线、环渤海湾短程航线等均有所突破，并尝试承运新的货种；继续利用公司自身优势和资源开展租船业务，取得较好效益；强化船舶积载指导，加大与货主、港口等相关方的协调力度，在提高船舶营运效率方面取得成效，报告期年每航次平均周期比上年下降 9.62%。

报告期公司完成货运量 1,610.55 万吨、周转量 270.41 亿吨公里、实现海运业务收入 77,553.00 万元，分别为上年同期的 105.33%、115.18% 和 101.98%。

**第二，审时度势，优化结构，提高船队竞争实力。**报告期公司继续采取措施淘汰高油耗、高维修成本和高安全风险的老旧船舶，提前报废处置了“明州 29”轮和“明州 30”轮 2 艘老旧高能耗船舶，优化了公司船队结构。报告期公司平均船龄下降至 11.36 年，进一步适应航运市场需求，提高了公司船队整体竞争实力。同时，上述 2 艘船舶的提前报废拆解满足了国家出台的有关老旧船舶提前报废补助政策的要求，公司将申请获取补助专项资金。

**第三，规范披露，公允交易，以转制促进公司发展。**浙能集团通过受让本公司控股股东海运集团股权间接控股本公司，从而触发了向除海运集团以外的本公司全体股东全面要约收购义务，并于 2013 年 4 月全面履行完毕。本次要约收购事项履行的各项程序，本公司进行了详尽规范的披露。浙能集团成为本公司实际控制人后，加大了对本公司海运主业的支持力度，年度内本公司与浙能集团下属的浙能富兴签订的电煤运输合同运量比上年增加 260 万吨，同时，得到浙能富兴的大力支持，投入的运力运输效率明显上升。浙能集团还为公司发展提供资金支持，至报告期末浙能财务公司为本公司控股子公司明州高速提供借款余额 22,000 万元。公司与浙能集团下属企业发生的上述关联交易价格公允、批准程序合规，符合本公司和全体股东利益。

**第四，夯实基础，精益管理，提升企业管控水平。**报告期，公司推进人本管理，抓好人才开发，强化培训及知识更新，员工综合素质有新提高；严格按照内部控制体系要求和《公

司内部控制规范实施工作方案》规定开展内控工作，重点选取燃油、备件及物料等采购、存货管理、废旧物资处置等重点环节开展内控专项建设，并进一步强化内控体系文件建设，推进内控手册的实施力度；进一步深化精细管理和节能降耗工作，管理节能和科技节能并举，船舶节能降耗成效显著，报告期公司船舶的千吨海里单耗比上年下降 6.33%，全年共节约燃油成本 2,200 万元左右；船岸合力推进，船舶履约工作顺利实施，形成了较为完备的船舶海事劳工管理体系；积极开展“诚信合规、诚信披露”主题实践活动，围绕重点、逐项自查、深入分析，提升企业诚信意识和诚信建设水平。

**第五，抓好预控，治理隐患，努力创造安全营运环境。**报告期公司强化了安全长效机制建设，高度重视安全诚信文化培育，以不断提高安全管理水平，为公司持续健康发展打下坚实基础。公司连续七年被宁波海事局认定为安全信用管理 A 级企业，并被交通运输部海事局授予 2012 年度全国“安全诚信公司”，2 艘船舶、8 名船长被授予“安全诚信船舶”和“安全诚信船长”称号。

## (2) 高速公路经营方面

报告期，公司控股的明州高速以打造“阳光收费”品牌、致力于做好所辖路段的日常营运管理工作为落脚点，着力推进运营效益的持续提升。公司坚持优化道路通行环境建设，不断增强路网通行能力的提高，确保所辖路段的道路安全畅通和路产设施的保护完好；通过加强对监控系统、收费系统、ETC 系统等系统的日常维护保养和各收费所内外监控设备的升级改造，为所辖路段的运营收费工作正常开展提供了稳定的技术支撑；认真贯彻落实国务院关于重大节假日免收小型客车通行费的惠民政策，顺利完成了 4 个法定节假日期间的道路免费通行保畅任务，有效履行和承担了企业的社会责任。报告期实现日均断面车流量为 48,009 辆（换算成一类车），较上年上升了 16.97%；全年通行费收入 27,852.21 万元，为上年的 109.38%；实现净利润-5,799.88 万元，较上年同期减亏 558.28 万元。

报告期，公司精神文明建设取得新成效，公司组队参加全国海员技能大比武，荣获团体优胜奖，位列全国 18 支航运企业队第 7 位，取得浙江省航运企业代表队第一名的好成绩；公司以深入开展群众路线教育活动，推进作风和廉政建设，为公司稳健发展提供正能量；倡导爱心传播，关心员工生活，增强企业的凝聚力和向心力，提升企业良好的社会形象。

## 3、主营业务分析

### (1) 利润表及现金流量表相关科目变动分析表

单位：万元 币种：人民币

科目	本期数	上年同期数	变动比例 (%)
营业收入	106,167.02	102,234.59	3.85
营业成本	78,811.11	85,152.02	-7.45
管理费用	3,853.89	4,305.41	-10.49
财务费用	26,209.51	26,987.34	-2.88
经营活动产生的现金流量净额	48,580.95	30,775.79	57.85
投资活动产生的现金流量净额	1,111.50	-13,478.34	108.25
筹资活动产生的现金流量净额	-41,603.57	-40,095.18	-3.76

### (2) 收入

#### ①驱动业务收入变化的因素分析

公司营业收入主要来自于水运业务及经营高速公路项目的通行费收入。

报告期公司实现营业收入 106,167.02 万元，为上年同期的 103.85%，其中：水运业务收入 77,553.00 万元，为上年同期的 101.98%；通行费收入 27,852.21 万元，为上年同期的 109.38%。

报告期公司营业收入比上年同期增长 3.85%的主要原因：

水路货物运输业务收入比上年增长 1.98%。因本地区从 2012 年 12 月开始“营改增”试点，报告期水路货物运输收入按不含税价入账，如按上年同口径比较，报告期水路货物运输业务收入比上年同期增长 11.48%，主要系浙能集团在业务上加大了对本公司的支持，船舶运营效率及运行于大客户航线的单船效益得到提高，与此相关的营业额比上年同期增长了 30%左右；同时 2013 年第 4 季度随着国际运输市场的回暖，公司外贸运输效益有较为明显的好转；

收费公路运营业务收入比上年同期增长 9.38%。尽管受“国家关于节假日免费通行政策”的影响减少了通行费收入，但随着城市路网不断完善，高速路网不断延伸，车流量的上升使得公司全年日均通行费收入比上年上升。

②主要销售客户的情况

单位：万元 币种：人民币

	金 额	占 比 (%)
报告期主要销售客户前五名汇总	60,262.97	56.76

(3) 成本

①成本分析表

单位：万元 币种：人民币

分行业情况						
分行业	成本构成项目	本期金额	本期占总成本比例 (%)	上年同期金额	上年同期占总成本比例 (%)	本期金额较上年同期变动比例 (%)
水路货物运输业务	燃料费	24,198.49	37.09	29,620.07	39.79	-18.30
	港口费	4,663.62	7.15	4,508.39	6.06	3.44
	职工薪酬	10,491.88	16.08	9,938.04	13.35	5.57
	船舶折旧费	14,903.75	22.85	17,752.02	23.85	-16.04
	船舶修理费	2,819.25	4.32	3,720.35	5.00	-24.22
	船舶租赁费	2,649.49	4.06	2,560.14	3.44	3.49
	合计	59,726.48	91.55	68,099.01	91.49	-12.29
收费公路运营业务	公路经营权摊销	9,722.78	72.31	8,288.75	78.34	17.30
	公路修理费	2,181.43	16.22	987.89	9.34	120.82
	固定资产折旧	18.43	0.14	34.02	0.32	-45.83
	职工薪酬	1,174.95	8.74	974.26	9.21	20.60
	合计	13,097.59	97.41	10,284.92	97.21	27.35

注：报告期公司营业成本比上年下降 7.45%，其中：

水路货物运输业务成本比上年同期下降 12.37%，剔除“营改增”因素，按同口径比较，比上年同期下降了 5.85%，主要是燃油采购价格比上年同期下降了 7%左右；报告期公司船舶折旧年限及净残值会计估计变更，减少船舶折旧 3,530.53 万元；

收费公路运营业务成本比上年增加 27.08%，主要系公路经营权按工作量法，报告期摊销额增加 17.30%。

②主要供应商情况

单位：万元 币种：人民币

	金 额	占比 (%)
报告期主要供应商前五名汇总	20,695.63	67.99

(4) 费用

单位：万元 币种：人民币

项 目	本期金额	上期金额	本年比上年增减 (%)
管理费用	3,853.89	4,305.41	-10.49
财务费用	26,209.51	26,987.34	-2.88

(5) 现金流

单位：万元 币种：人民币

项 目	本期金额	上期金额	本年比上年增减 (%)
经营活动产生的现金流量净额	48,580.95	30,775.79	57.85
投资活动产生的现金流量净额	1,111.50	-13,478.34	108.25
筹资活动产生的现金流量净额	-41,603.57	-40,095.18	-3.76

注：①报告期内公司经营活动产生现金流量净额为 48,580.95 万元，比上年同期增长 57.85%，主要系报告期销售收入比上年同期有较大幅度增加，经营性支出减少所致；

②报告期公司投资活动现金流量净额为 1,111.50 万元，比上年同期增加 14,589.84 万元，主要是本期固定资产投资比上年同期减少；

③报告期内公司筹资活动产生的现金流量净额为-41,603.57 万元，流出量比上年同期增加 3.76%，主要是本期母公司为境外全资子公司融资提供保证金质押担保所致。

(6) 其他

公司利润构成或利润来源发生重大变动的说明

报告期归属于上市公司所有者的净利润为 595.27 万元，比上年同期增加 12,652.63 万元。

单位：万元 币种：人民币

项 目	本期金额	上期金额	增减额	增减率%
营业收入	106,167.02	102,234.59	3,932.43	3.85
营业成本	78,811.11	85,152.02	-6,340.91	-7.45
营业税金及附加	1,333.44	2,778.99	-1,445.55	-52.02
营业利润	-3,966.81	-16,942.42	12,975.61	76.59
营业外收支净额	1,721.61	1,887.01	-165.40	-8.77
利润总额	-2,245.20	-15,055.41	12,810.21	85.09
净利润	-2,246.67	-15,172.86	12,926.19	85.19
归属于母公司所有者的净利润	595.27	-12,057.36	12,652.63	104.94

注：报告期净利润变动的主要因素为：

①报告期，营业收入比上年同期增长 3.85%，其中水路货物运输业务收入比上年同期增长 1.98%，剔除“营改增”因素，按同口径比较比上年同期增长了 11.48%；收费公路运营业务收入比上年同期增长 9.38%。

②报告期，公司营业成本比上年下降 7.45%；其中水路货物运输业务成本比上年同期下

降 12.37%，剔除“营改增”因素，按同口径比较比上年同期下降了 5.85%；报告期公司船舶折旧年限及净残值会计估计变更，减少船舶折旧 3,530.53 万元；

③报告期，公司营业外收支净额比上年同期减少 8.77%，出售了“明州 29”轮和“明州 30”轮 2 艘老旧船舶，共获得固定资产处置净收入 1,523.52 万元，固定资产处置收益比上年同期略有下降；

④报告期公司毛利率比上年同期提高了 9.11 个百分点，归属于上市公司股东净利润比上年同期增加 12,652.63 万元，实现扭亏为盈，主要系公司货物运输业务毛利率比上年同期提高。

#### 4、行业、产品或地区经营情况分析

##### (1) 主营业务分行业、分产品情况

单位:万元 币种:人民币

分行业	营业收入	营业成本	毛利率(%)	营业收入比上年同期增减(%)	营业成本比上年同期增减(%)	毛利率比上年同期增减(%)
(1) 水路货物运输业务	77,553.00	65,234.07	15.88	1.98	-12.37	13.77
(2) 收费公路运营业务	27,852.21	13,445.94	51.72	9.38	27.08	-6.73
小 计	105,405.21	78,680.01	25.35	3.84	-7.46	9.11

#### 5、资产、负债情况分析

单位:万元 币种:人民币

项目名称	本期期末数	本期期末数占总资产的比例(%)	上期期末数	上期期末数占总资产的比例(%)	本期期末金额较上期期末变动比例(%)
货币资金	26,284.27	3.96	9,820.23	1.45	167.65
应收票据	0.00	0.00	106.00	0.02	-100.00
应收账款	6,777.39	1.02	7,853.88	1.16	-13.71
存货	3,484.56	0.52	4,351.29	0.64	-19.92
长期股权投资	2,605.30	0.39	2,538.80	0.37	2.62
固定资产	236,380.92	35.61	255,895.38	37.69	-7.63
无形资产	387,639.78	58.39	397,386.36	58.54	-2.45
短期借款	40,925.97	6.16	28,500.00	4.20	43.60
应付账款	10,545.30	1.59	14,882.95	2.19	-29.15
应交税费	253.94	0.04	399.38	0.06	-36.42
一年内到期的非流动负债	25,543.93	3.85	22,670.73	3.34	12.67
长期借款	260,000.00	39.17	279,999.63	41.25	-7.14
应付债券	65,630.99	9.89	62,497.89	9.21	5.01
长期应付款	12,158.03	1.83	18,075.63	2.66	-32.74
外币报表折算差额	-657.53	-0.10	-495.81	-0.07	-32.62
负债和所有者权益(或股东权益)总计	663,850.50	100.00	678,863.67	100.00	-2.21

注：(1) 货币资金报告期期末余额比上期期末余额增长 167.65%，主要系报告期销售收

入比上年同期有较大幅度增加；

(2) 应收票据报告期期末余额比上期期末余额下降 100%，主要是上年度收到的银行承兑汇票本期已兑付；

(3) 短期借款报告期期末余额比上期期末余额增长 43.60%，主要是报告期短期融资金额增加；

(4) 应付账款报告期期末余额比上期期末余额下降 29.15%，主要是报告期结清了船舶建造尾款及支付高速公路建设工程尾款；

(5) 应交税费报告期期末余额比上期期末余额下降 36.42%，主要是报告期最后 1 月应交增值税较上年同期下降；

(6) 长期应付款报告期期末余额比上期期末余额下降 32.74%，主要是公司正常支付融资租赁相关本金所致；

(7) 外部币折算差异报告期期末余额比上期期末余额下降 32.62%，主要是人民币兑美元汇率上升所致。

## 6、核心竞争力分析

(1) 人力资源优势。公司具有 60 多年的创业历程，立足于宁波这个海员之乡，一贯倡导“以人为本”的管理理念，重视人才的引进和培养，已造就了一支素质过硬、技术精良、专业配套、与公司发展相适应的船员和专业管理队伍。管理团队带领员工重学习、强管理、夯基础，建立了规范的企业管理制度，有效的内部控制体系。

(2) 运力资源优势。公司立足海运主业，专注于散货船队成长，致力于运力规模发展和经营结构调整，船队结构得到优化。目前公司运力规模已达 80.8 万载重吨，平均船龄 11.36 年，在国内沿海干散货船经营规模及船队技术的先进性名列前茅。

(3) 客户资源优势。公司已形成以沿海和国际煤炭运输为主的专业化散货运输经营格局，已与国内大型能源集团主要电煤客户结成了长期战略合作关系，实现运输企业、货源单位的优势互补和经济效益的互利双赢。随着浙江省经济的发展，电力供应刚性增长，电煤运输需求逐年增加，公司的实际控制人兼主要客户浙能集团的煤炭需求货源具有增长趋势。浙能集团承诺将以本公司作为其下属涉海资产最终整合平台，利用其稳定的货源、充足的资金和集团多元化业务的优势支持本公司的持续发展，从而提升本公司在资金、货源、管理等方面的优势，增强企业的竞争能力。

## 7、投资状况分析

### (1) 非金融类公司委托理财及衍生品投资的情况

#### ① 委托理财情况

本年度公司无委托理财事项。

#### ② 委托贷款情况

本年度公司无委托贷款事项。

### (2) 募集资金使用情况

#### ① 募集资金总体使用情况



单位:万元 币种:人民币

募集年份	募集方式	募集资金总额	本年度已使用募集资金总额	已累计使用募集资金总额	尚未使用募集资金总额	尚未使用募集资金用途及去向
2011	发行可转债	72,000	439.54	70,532.14	0	/
合计	/	72,000	439.54	70,532.14	0	/

经中国证监会核准，公司于2011年1月7日公开发行了72,000万元可转换公司债券，扣除发行费用1,905.50万元，实际募集资金净额70,094.50万元。募集资金投资项目为建造4艘大灵便型船舶。报告期使用募集资金总额439.54万元。截至报告期末，已累计使用募集资金总额70,532.14万元（含利息收入）。截至报告期末，公司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。无结余募集资金使用情况。

## ②募集资金承诺项目使用情况

单位:万元 币种:人民币

承诺项目名称	是否变更项目	募集资金拟投入金额	募集资金本年度投入金额	募集资金实际累计投入金额	是否符合计划进度	项目进度	预计收益	产生收益情况	是否符合预计收益	未达到计划进度和收益说明	变更原因及募集资金变更程序说明
建造1艘5.75万吨级散货船	否	20,750.00	0	18,665.39	是	89.95%	1,058.44	-373.02	否	详见注(1)	不适用
建造1艘4.75万吨级散货船(01)	否	18,280.00	0	18,439.01	是	100.87%	734.74	68.09	否	详见注(1)	不适用
建造1艘4.75万吨级散货船(02)	否	18,280.00	0	18,378.20	是	100.54%	734.74	-10.80	否	详见注(1)	不适用
建造1艘4.75万吨级散货船(03)	否	12,784.50	439.54	15,049.54	是	117.72%	734.74	554.11	否	详见注(1)	不适用
合计	/	70,094.50	439.54	70,532.14	/	/	3,262.66	/	/	/	/

注(1): 募集资金投资项目5.75万吨级散货船“明州78”轮、4.75万吨级散货船(01)“明州55”轮、4.75万吨级散货船(02)“明州57”轮和4.75万吨级散货船(03)“明州59”轮报告期实现的效益未达到预计效益的原因: 受国际国内贸易需求量下降和运力供需失衡的影响, 报告期船舶运输价格和船舶周转率低于投资预期, 致使船舶营运效率下降, 运输收入比预期减少。

### (3) 主要子公司、参股公司分析

单位:万元 币种:人民币

被投资单位名称	所处行业	主要产品或服务	注册资本	本企业持股比例(%)	本企业在被投资单位表决权比例(%)	期末资产总额	期末负债总额	期末净资产总额	本期营业收入总额	本期净利润
<b>子公司</b>										
宁波海运明州高速公路有限公司	交通运输业	一般经营项目:公路、桥梁、场站、港口的开发、投资、建设、养护;广告服务	119,300.00	51	51	397,541.91	299,581.01	97,960.89	28,611.45	-5,799.88
宁波海运(新加坡)有限公司	交通运输业	SHIP AND BOAT LEASING WITH OPERATOR(INCLUDING CHARTERING);SHIP BROKERING SERVICES	美元 10 万元	100	100	23,537.28	19,044.54	4,492.74	4,814.33	-1,493.09
<b>联营企业</b>										
上海协同科技股份有限公司	通讯设备制造	电子设备的销售和服务	4,000.00	28.5971	28.5971	25,519.15	16,553.87	8,965.28	19,276.26	166.14
宁波港海船务代理有限公司	船舶代理	代理服务	50.00	45	45	98.30	1.13	97.17	37.60	42.20

#### (4) 非募集资金项目情况

报告期内，公司无非募集资金投资项目。

### (二) 董事会关于公司未来发展的讨论与分析

#### 1、行业竞争格局和发展趋势

(1) 据国际货币基金组织预测，2014 年世界经济增速可以达 3.6%，发达国家和发展中国家之间的增速差距将进一步趋窄，整体经济复苏较 2013 年会有所改善，但仍面临一些不确定性因素和下行风险，复苏道路仍将曲折。随着世界经济总体向好，国际贸易增长也有望加快。预计 2014 年起，全球干散货运力年均增长约为 4%，而需求增长有望达到 5%左右，前期过剩运力有望被逐步消化，运力供需矛盾有望逐步缓和，但航运业持续复苏仍需时日。

#### (2) 公司发展面临的机遇与挑战

##### ①面临的机遇：

一是 2014 年世界经济形势有望进一步改善，海运贸易量将延续 2013 年回暖的步伐，而运力增速将降至 2004 年以来新低，需求增速有望超过运力增速。同样，沿海干散货运输企业将着重调整经济结构、淘汰落后产能，大量老旧船舶还将提前报废，运力过剩局面将略有缓解；

二是公司实际控制人浙能集团将推进集团内部海运产业整合，将有利于本公司进一步发挥专业海运经营和海运管理的优势。同时，浙能集团下水电煤需求逐年递增，并对本公司海运主业重点支持，将为公司煤炭运输创造较为稳定的货源基础；

三是当前国内外船价处于相对低位水平，同时近期交通运输部联合财政部、发改委和工信部推出的《老旧运输船舶和单壳油轮报废更新中央财政补助专项资金管理办法》，进一步细化了老旧船舶提前报废更新的补助范围和标准，为公司加快实施船队结构调整创造了条件；

四是航运业是关系国家安全和国民经济命脉的重要行业，是一个不可替代的行业。预计国家为振兴我国航运业，还会在税收、融资等方面出台相关扶持政策。

##### ②面临的挑战：

一是预计 2014 年国际国内航运市场供求关系虽得到进一步改善，但运力存量过剩的压力依然存在，运价上涨空间仍受到限制；

二是受高速公路路网通行车辆实行按实计费方式、国家继续实施重大节假日公路免收小型车辆通行费政策以及杭州湾嘉绍通道开通所导致的车辆分流等因素影响，将对明州高速通行费收入的提升带来制约。

三是船舶燃料的高位震荡、船员工资成本及福利待遇的持续上升等因素，将给企业经济效益的提高带来较大的压力。

#### 2、公司发展战略

公司奉行“诚信服务、稳健经营、规范运作、持续发展”的经营理念，坚持外抓市场，内抓管理，严谨投资，优化资源配置，不断增强企业整体实力，实施公司的发展战略，致力于实现股东回报的最大化。

发展战略：提升海运主业，培育公路产业，优化投资企业，促进海陆并举，稳健持续发展。

发展目标：致力于船舶结构调整和运力规模的扩大，不断拓展国际、国内运输市场，巩固与战略大客户的合作关系以获取稳定货源，建设以煤炭、矿石、粮食等为主的专业化干散货运输船队；陆上交通投资初具规模、收益良好。不断提高企业核心竞争力，做强做专宁波海运市场品牌。

### 3、经营计划

2014 年公司主要经营目标为：货物运输量：1,887.45 万吨；货物周转量：295.77 亿吨公里；营业总收入：118,057.28 万元；营业总成本：120,068.90 万元。

为实现上述目标计划将采取的工作举措：

**(1) 努力拓展经营渠道，提升船舶运输生产创效能力。**公司将继续秉承“诚信经营、诚信服务”的理念，巩固“立足浙能，面向市场”的经营方针，维护并深化战略客户合作关系；强化信息收集与研判，构建市场信息网络，紧抓机遇，拓宽市场客户渠道，加大租船业务的开展；进一步拓展远洋运输市场，合理布局远洋船队运力，加强风险防范，加大进口粮食、煤炭的承揽力度，实现内外贸协调发展；多管齐下，在提高船舶周转率和积载率方面下功夫，加强船舶载货指导，抓好港作，实现综合创效。

**(2) 深化公路运营管理新举措，提升道路通行能力。**明州高速将进一步组织推进宁波绕城“金色环线”形象工程打造，努力营造文明和谐的收费环境，想方设法促进所辖路段车流量的不断提升；进一步组织所辖路段“畅通工程”打造，着重以提高路面质量为核心，大力推进道路的科学养护、绿色养护，深化养护管理基础工作；进一步提高收费机电设备的完好率，深化完善机电管理工作制度，确保收费系统正常运行；提高科学分析预测水平，及时关注机场高速通道、嘉绍通道等开通后对本辖路段车流的影响，发挥路网效应，通过车流量的提升实现通行费的提高。

**(3) 着力船舶结构调整，提升市场竞争能力。**公司将继续根据战略发展定位，同时深入贯彻四部委《老旧船舶和单壳油轮提前报废更新实施方案》精神，统筹兼顾，控制风险，适时通过淘汰老旧船舶、建造符合国际新规范、新公约、新要求新型船舶，从而优化船队结构，做强做优散货船队，提高市场竞争能力；继续加强船舶市场跟踪，关注船价、租价波动趋势，关注浙能集团沿海电厂建设发展规划实施对电煤的需求以及浙能集团下步进口煤炭需求和贸易方式转变，为捕捉商机赢得主动。

**(4) 规范完善管理制度，提升企业管理水平。**公司将以“转变观念、转轨管理、转型发展”为原则，结合上市公司内控管理规范和相关指引的要求，不断修订完善公司管理制度；加强预算执行力度，保障各项预算有效落实，健全预算实施分析和考核工作，强化成本控制；在依托传统的航海节能的基础上，引进新的节能技术，分阶段扎实推进技改立项项目；强化安全管理责任，积极创建具有海运特色的安全文化，不断健全和完善安全目标责任考核体系，加大安全奖惩力度，消除各类事故隐患，营造良好安全环境；加强行业对标管理工作，进一步收集、整理、分析对标数据，寻找差距，改进不足，提升企业管理水平。

**(5) 强化人力资源建设，提升企业软实力。**公司将坚持以人为本，不断优化公司育才、引才、聚才和用才的工作环境，建立竞争性选拔干部、竞聘上岗等机制，强化人才队伍建设；进一步深化党的群众路线教育成果，推进反腐倡廉各项工作有效落实；发挥党、工、团的作用，开展创先争优活动，弘扬正能量；加强人文关怀，关注员工对企业经营、管理、发展等不同层面的意见建议，着力解决突出的问题，增强职工的归属感和凝聚力。

### 4、因维持当前业务并完成在建投资项目公司所需的资金需求

维持当前业务，公司需资金 3,770 万元左右，主要用于高速公路建设尾款及工程保证金等，资金主要来源为自有资金。

### 5、可能面对的风险

#### (1) 受经济前景不确定性影响的风险及其对策

公司从事的海运业属国民经济先行行业，对经济波动的敏感度较强。当前，全球经济形势依然错综复杂、充满变数。若全球经济再次向下调整，将可能导致全球航运市场景气度

持续低迷。针对这一风险，公司将进一步深入研究宏观经济发展动态，加强对航运市场信息的收集与分析，及早调整经营策略，尽力减少经济形势的变化对公司造成影响。

#### **(2) 运输价格波动的风险及其对策**

运输市场价格受全球经济变化、市场需求、船舶保有量等多种因素的影响，波动性较大。为此，公司将坚持大客户战略，与浙能富兴等大客户签订运输包运合同，充分利用战略客户稳定的货源及运价，保障船舶的运行效率，尽力避免受国际国内运输市场价格的波动影响。同时，公司将通过提高经营管理水平，降低经营成本，改善服务质量和条件，扩大市场份额，以抵御宏观经济波动、运价变化带来的影响。

#### **(3) 燃油价格波动的风险及其对策**

国际原油和成品油价格受全球及地区政治经济的变化、原油和成品油的供需状况等多方面因素的影响，国内原油价格参照国际原油价格确定。燃油消耗是航运企业的主要经营成本之一，如国际原油价格持续上扬，将导致公司船舶航次成本上升，进而直接影响公司的盈利水平。为此，公司争取在签订运输合同时包含燃油附加费，尽力降低燃油涨价给公司带来的不利影响；在管理上，公司通过提高船舶效率，降低船舶的千吨公里单耗指标；推广航海节能和机务技术节能经验，全面深入实施“以重代轻”的节能技术；及时掌握油价走势，实施多方报价，加强集中采购，锁定燃油成本。

#### **(4) 航行安全的风险及其对策**

运输船舶面临着海上特殊风险：恶劣天气、台风、海啸、海盗等，还可能遭遇战争、罢工，以及机械故障和人为事故，对公司的正常营运产生不利影响。运输船舶一旦遭遇此类海上风险，受损可能较大。公司针对船舶可能出现的事故险情，一方面，公司加强做好船舶相关商业保险的投保，规避风险；另一方面制定相应的应急预案和防范措施，努力提高船员人员的操作技能，提供必要的培训，加强责任心教育；完善安全管理工作激励机制。

### **(三) 董事会对会计师事务所“非标准审计报告”的说明**

#### **1、董事会、监事会对会计师事务所“非标准审计报告”的说明**

√ 不适用

#### **2、董事会对会计政策、会计估计或核算方法变更的原因和影响的分析说明**

根据公司船队结构调整的现状和近年来公司船舶处置获益的实际，同时参考同行业会计估计，为了提供更加可靠、相关及可比的会计信息，公司决定对船舶的预计使用年限及预计净残值进行调整。

2013 年 4 月 24 日召开的本公司第六届董事会第六次会议审议通过了《关于船舶固定资产折旧年限及净残值会计估计变更的议案》，公司将船舶资产的会计估计变更为：预计运输船舶的使用寿命为 8-25 年。公司船龄 5 年以下（含）的船舶统一采用 25 年预计使用寿命。折旧方式为年限平均法，预计船舶净残值为船舶固定资产原值的 5%。

按以上新会计估计确定船舶固定资产残值及折旧年限，使公司 2013 年减少船舶折旧 3,530.53 万元，但不影响以往会计年度的财务报表。

#### **3、董事会对重要前期差错更正的原因及影响的分析说明**

√ 不适用

### **(四) 利润分配或资本公积金转增预案**

#### **1、现金分红政策的制定、执行或调整情况**

公司的现金分红政策符合《公司章程》规定和股东大会决议要求，分红标准和比例明确和清晰，相关的决策程序和机制完备，独立董事尽职履责并发挥了应有的作用，中小股东有充分表达意见和诉求的机会，中小股东的合法权益得到了充分维护。

(1)《公司章程》明确了公司现金分红政策为：

- ①公司的利润分配应重视对投资者的合理投资回报；
- ②公司可以采取现金或者股票方式分配股利，可以进行中期现金分红；
- ③公司最近三年以现金方式累计分配的利润不少于最近三年实现的年均可分配利润的百分之三十，具体分配比例由董事会根据公司经营情况拟定，报股东大会审议决定；
- ④公司董事会未做出现金利润分配预案的，应当在定期报告中披露未分红的原因、未用于分红的资金留存公司的用途，独立董事应当对此发表独立意见；
- ⑤存在股东违规占用公司资金情况的，公司应当扣减该股东所分配的现金红利，以偿还其占用的资金；
- ⑥公司股东大会对利润分配方案作出决议后，公司董事会须在股东大会召开后 2 个月内完成股利（或股份）的派发事项。

(2) 报告期利润分配或资本公积金转增预案：

经立信会计师事务所（特殊普通合伙）审计，2013 年度本公司实现的归属于上市公司股东的净利润为 5,952,694.85 元，2013 年末公司可供股东分配利润为 219,415,237.03 元。根据《公司法》、中国证监会《上市公司监管指引第 3 号—上市公司现金分红》、上海证券交易所《上市公司现金分红指引》及《公司章程》规定的利润分配政策，综合考虑公司经营、财务状况和股东利益，公司 2013 年度利润分配预案为：拟向截止 2014 年 5 月 28 日（最终股权登记日以公司公告为准），上海证券交易所休市后在中国证券登记结算有限责任公司上海分公司登记在册的本公司全体股东每 10 股派发现金红利 0.10 元（含税），不实施送股也不实施资本公积金转增股本，剩余未分配利润结转下年度。

**2、报告期内盈利且母公司未分配利润为正，但未提出现金红利分配预案的，公司应当详细披露原因以及未分配利润的用途和使用计划**

√ 不适用

**3、公司近三年（含报告期）的利润分配方案或预案、资本公积金转增股本方案或预案**

单位：万元 币种：人民币

分红年度	每 10 股送红股数(股)	每 10 股派息数(元)(含税)	每 10 股转增数(股)	现金分红的数额(含税)	分红年度合并报表中归属于上市公司股东的净利润	占合并报表中归属于上市公司股东的净利润的比率(%)
2013 年	0	0.10	0	871.17	595.27	146.35
2012 年	0	0	0	0	-12,057.36	不适用
2011 年	0	0.30	0	2,613.52	5,168.91	50.56

**(五) 积极履行社会责任的工作情况**

社会责任工作情况

详见年报附件《宁波海运股份有限公司 2013 年度社会责任报告》 披露网址：上海证券交易所 <http://www.sse.com.cn>

**(六) 其他披露事项**

公司选定《中国证券报》和《上海证券报》为公司信息披露报纸。

#### 四、 涉及财务报告的相关事项

4.1 与上年度财务报告相比，会计政策、会计估计和核算方法发生变化的，公司应当说明情况、原因及其影响。

根据公司船队结构调整的现状和近年来公司船舶处置获益的实际，同时参考同行业会计估计，为了提供更加可靠、相关及可比的会计信息，公司决定对船舶的预计使用年限及预计净残值进行调整。

2013 年 4 月 24 日召开的本公司第六届董事会第六次会议审议通过了《关于船舶固定资产折旧年限及净残值会计估计变更的议案》，公司将船舶资产的会计估计变更为：预计运输船舶的使用寿命为 8-25 年。公司船龄 5 年以下（含）的船舶统一采用 25 年预计使用寿命。折旧方式为年限平均法，预计船舶净残值为船舶固定资产原值的 5%。

按以上新会计估计确定船舶固定资产残值及折旧年限，使公司 2013 年减少船舶折旧 3,530.53 万元，但不影响以往会计年度的财务报表。

董事长：褚敏

宁波海运股份有限公司  
二〇一四年三月二十九日