

万邦资产评估有限公司关于《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书》之反馈意见回复

中国证券监督管理委员会：

由宁波海运股份有限公司转来的《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书（181246号）》（以下简称“《一次反馈意见》”）已收悉，我们已对问询函中提出的涉及评估事项问题逐项进行落实并仔细核查，现分别予以回复，请审核。

问题 10、申请文件显示，1）富兴海运在册自有船舶 9 艘。其中，1 艘在 2017 年底已经达到强制性处置年限，1 艘将在 2018 年下半年到达强制性处置年限，另外 3 艘船舶将在 2019 年达到强制性处置年限。2017 年富兴海运租赁船舶 1 艘，实际运量为 70,929.00 吨。根据 2018 年度富兴海运自有海运运力更新立项议案，2018 年富兴海运将采购 3 艘船舶，2019 年至 2020 年再陆续采购 4 条散货船，用于补充运力的缺失。2）收益法评估预测期中，富兴海运将在 2018 年至 2020 年承担浙江省能源集团有限公司（以下简称浙能集团）系统内年电煤运输量为 1,150 万吨，较前期年均运量增加 35.29%，请你公司：1）结合前述情况，补充披露预测期是否需要对外租赁船舶，如需租赁，预测期的营业成本是否能够与之匹配；2）补充披露截至目前富兴海运 2018 年拟购买的 3 艘船舶是否已经签定船舶购买合同、预计投入使用时间及运力。3）补充披露 2019 年至 2020 年拟购买的 3 艘船舶拟购买时间、运力及购买价格，2019 年 3 艘船舶强制性处置后运力是否能够充足。请独立财务顾问、评估师核查并发表明确意见。

（一）结合前述情况，补充披露预测期是否需要对外租赁船舶，如需租赁，预测期的营业成本是否能够与之匹配；

1、结合前述情况，补充披露预测期是否需要对外租赁船舶

富兴海运主营业务为国内沿海及长江中下游普通货船运输，主要以浙能集团系统内电煤运输为主，具有长期稳定航运业务，运输任务主要根据系统内各电厂的电煤需求量确定。结合电煤需求存在淡旺季情形，为保持与煤炭运输生产相匹配的合理运力，在旺季或在临时性运输需求增加的情况下需要通过从外部租赁船



舶来解决临时运力紧张状况。

另外，根据富兴海运的经营规划及运力情况，除保证浙能集团系统内电煤运输任务外，未来还将加大开展市场化业务力度，制定了《关于推进市场化业务激励机制建设的指导意见》。结合富兴海运实际运力情况及其未来市场化业务发展方向，富兴海运计划租赁外部船舶用于浙能集团系统内电煤运输和系统外运输，不断提高公司的经营规模 and 市场化业务。

## 2、如需租赁，预测期的营业成本是否能够与之匹配

为了完成未来的运输业务并保持合理运输船队，富兴海运对预测期外租船舶的需求进行合理预测。预测期富兴海运外租船舶的运量，周转量以及相关营运成本预测如下表所示：

年 份	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	永续期
外租船承 运量（万 吨）	280.00	167.00	242.00	242.00	242.00	242.00
周转量（千 吨公里）	4,228,000.00	2,521,700.00	3,654,200.00	3,654,200.00	3,654,200.00	3,654,200.00
租船单位 成本(元/千 吨公里)	20.74	24.21	24.69	25.18	25.68	25.68
外租船营 运成本（万 元）	8,768.90	6,105.00	9,022.20	9,201.30	9,384.00	9,384.00

预测期，外租船承运量主要系根据如下因素综合确定：

(1) 3 年期稳定运量：根据富兴海运制定的预算和签订的运输合同，富兴海运在 2018 年至 2020 年承担浙能集团系统内年电煤运输量为 1,150.00 万吨，该运输量较前期年均运量增加 35.29%，其中 850.00 万吨按照 3 年期固定价格结算，300.00 万吨按照 1 年期市场价格结算；

(2) 未来市场业务开拓计划：为推进富兴海运船舶市场化业务发展，进一步提高经济效益和市场竞争能力，不断提高富兴海运的经营规模 and 市场化业务，在原有的 1 艘市场化船舶的基础上，富兴海运计划再新增 2 艘市场化运输船舶，用于开拓市场业务；

上述运输量确定后，根据各期运输业务的航距测算出各期未来的业务周转量，结合富兴海运未来自有船舶运力水平差额确定各期外租船业务周转量。船舶租赁成本，预测方式与历史结算模式保持一致，即根据报告期内上海航运交易所公布的挂牌价为基础确定各期租船单位成本，两者相乘作为未来的外租船营运成本。由于上述外租船运量系根据富兴海运的预测期运量及其实际运力水平等因素综合确定，运价参照历史结算模式确定，故其预测期的营运成本与外租船舶规模预测匹配。

**(二) 补充披露截至目前富兴海运 2018 年拟购买的 3 艘船舶是否已经签定船舶购买合同、预计投入使用时间及运力；**

截至本反馈回复签署之日，富兴海运 2018 年计划购置的 3 艘船舶均已购置完毕，并于 8 月份相继投入运营，船名分别为“浙能 1”轮、“浙能 2”轮和“浙能 5”轮，船舶载重吨分别为 7.41 万吨、4.49 万吨和 5.08 万吨。

**(三) 补充披露 2019 年至 2020 年拟购买的 3 艘船舶拟购买时间、运力及购买价格，2019 年 3 艘船舶强制性处置后运力是否能够充足；**

根据富兴海运购船计划和运力安排，“富兴 6”轮将在 2018 年下半年达到强制性处置年限，“富兴 10”轮、“富兴 12”轮和“富兴 15”轮将在 2019 年达到强制性处置年限。为了保证未来运输业务正常开展，富兴海运拟在 2019 年至 2020 年购置 4 艘船舶以弥补运力缺失，其中 3 艘船舶计划于 2019 年 6 月底前购置完毕，剩余 1 艘船舶将于 2020 年 6 月底前购置完毕，购置船舶载重吨位及价格如下表所示：

船型	计划船舶载重吨位（万吨）	购置价格（万元）	
		2019 年	2020 年
新增 1	4.00	7,400.00	-
新增 2	2.70	5,300.00	-
新增 3	2.70	5,300.00	-
新增 4	4.00	-	7,700.00
<b>合计</b>	<b>13.40</b>	<b>18,000.00</b>	<b>7,700.00</b>

上述船舶购置完成后，评估基准日及预测期的运力变动如下表所示：

项目	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
年加权平均运力水平（万吨）	42.83	41.47	48.67	49.53	51.53	51.53

综合富兴海运2019年至2020年存在船舶到期强制性处置及新增船舶运力情况，预测期富兴海运整体运力水平相比当前稳中有升，能够保障相关合同的执行以及预定货运业务的完成。

#### （四）中介机构核查意见

经核查，评估师认为：根据富兴海运的经营规划及运力情况，预测期需要对从外部租入船舶。预测期，根据各期运输业务的航距测算出各期未来的业务周转量，结合富兴海运未来自有船舶运力水平差额确定各期外租船业务周转量。船舶租赁成本，预测方式与历史结算模式保持一致，即根据报告期内上海航运交易所公布的挂牌价为基础确定各期租船单位成本，两者相乘作为未来的外租船营运成本，预测期的营运成本与外租船舶规模预测匹配。截至本反馈回复签署之日，富兴海运2018年拟购置的3艘船舶均已购置完毕，并于8月份相继投入运营。针对未来部分船舶强制性报废的情况，富兴海运已经制订了切实可行的船舶采购计划，如该等计划顺利实施，将保证富兴海运的运力在预测期稳中有升，能够保障相关合同的执行以及预定货运任务的顺利完成。

**问题 11、申请文件显示，预测期浙能通利 2019 年营业收入较 2018 年增长 51%，请你公司结合浙能通利自有船舶的运力、及自有船舶 2019 年 11 月将被到期强制性处置、订单来源等情况，补充披露 2019 年营业收入的可实现性。请独立财务顾问和评估师核查并发表明确意见。**

**（一）申请文件显示，预测期浙能通利 2019 年营业收入较 2018 年增长 51%，请你公司结合浙能通利自有船舶的运力、及自有船舶 2019 年 11 月将被到期强制性处置、订单来源等情况，补充披露 2019 年营业收入的可实现性**

目前，浙能通利自有船舶 1 艘，为“富兴 16”轮，载重吨为 2.85 万吨，2019 年 11 月，“富兴 16”轮将强制性到期处置，根据浙能通利未来的购船计划，公

司拟于 2019 年 6 月前购置 1 艘 4-5 万吨级的灵便型散货船补充运力，预测期以新增 4 万吨级散货船为假设，浙能通利未来年度的年平均运力情况如下：

单位：万吨

项目	船舶名称	到期处置或新增时间	参考载货量	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年
船舶运力	富兴 16	2019 年 11 月	2.85	2.85	2.85	-	-	-
	新增 1	2019 年 6 月	4.00	-	4.00	4.00	4.00	4.00
年加权平均运力水平				2.85	4.61	4.00	4.00	4.00

2018 年，浙能通利与富兴燃料和舟山富兴燃料签订了 3 年期煤炭运输合同（2018-2020 年），合同规定年度电煤运输数量为 150 万吨。根据现有运力水平，“富兴 16”轮的年运输能力为 77-80 万吨。2019 年，根据浙能通利新增运力变动情况，预计年运输能力约为 125 万吨。目前浙能通利签署的 3 年期煤炭运输合同能保证运力得到充分利用，确保 2019 年实现预期的营业收入。

## （二）中介机构核查意见

经核查，评估师认为：结合浙能通利与富兴燃料及舟山富兴燃料签订的 3 年期煤炭运输合同约定的订单量，在完成自有船舶运力及时更新情况下，2019 年的营业收入具有可实现性。

**问题 12、**申请文件显示，江海运输目前因运力不足需外协租入船舶。江海运输融资租赁船舶租赁协议到期日为 2021 年 7 月 31 日。请你公司结合目前运力不足及融资租赁协议在 2021 年到期的情况，补充披露江海运输预测期营业收入的可实现性。请独立财务顾问和评估师核查并发表明确意见。

**（一）**结合目前运力不足及融资租赁协议在 2021 年到期的情况，补充披露江海运输预测期营业收入的可实现性

报告期内，江海运输拥有 4 艘船舶，其中“明州 65”轮、“明州 66”轮、“明州 35”轮船舶为购置取得，“明州 36”轮为通过融资租赁方式取得。结合报告期历史运量，并对比预测期的运量，2016 年至稳定期运量，基本维持在 300 万吨

至 380 万吨之间，其中 2017 年实际完成的运量约为 380 万吨，与预测期及稳定期运量基本持平，且报告期与预测期无运力变化，表明江海运输为完成预测期约定运量不存在目前运力不足的情形，现有的运力水平可以支撑预测期及未来的业务。根据《船舶融资租赁合同》约定，租赁期限届满之时，由江海运输留购船舶，约定船舶的留购的价格为 1 元，实质系租赁期满后船舶所有权归江海运输所有，融资租赁船舶到期不会对江海运输的运力产生影响。截至评估基准日，江海运输下属船舶的具体情况如下：

船舶名称	类型	建造时间	到期年限 (以 33 年测算)	船龄 (年)	尚可经营期限 (以 33 年测算)	参考载货量(万吨)
明州 35	散货船	2008 年 3 月	2041 年 3 月	9.75	23.25	2.24
明州 36	散货船	2013 年 9 月	2046 年 9 月	4.42	28.58	4.65
明州 65	散货船	2008 年 4 月	2041 年 4 月	9.67	23.33	1.10
明州 66	散货船	2006 年 12 月	2039 年 12 月	11.00	22.00	1.32
合计	-	-	-	-	-	9.31

从上表可以看出，江海运输自有船舶船龄较轻，根据交通运输部、国家发展改革委、财政部《关于修订发布《关于实施运输船舶强制报废制度的意见》的通知》（交水发〔2016〕230 号）规定，散货船报废船龄为 33 年（含），江海运输现有 4 艘船舶可经营期限均在 20 年以上，故预测期江海运输的自有运力保持 9.31 万吨，预测期的自有运力保持不变。

江海运输 2016 年起及本次预测期运量以及收入情况：

项目	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度
年运量(万吨)	306.02	388.38	388.25	388.25	388.25	388.25	388.25
收入(万元)	9,676.31	11,049.86	11,587.70	11,698.90	11,780.30	11,863.30	11,947.90
增长率		14.19%	4.87%	0.96%	0.70%	0.70%	0.71%

预测期运量基本与 2017 年一致，结合预测期运力保持不变，江海运输现有运力可以基本满足江海运输未来运营业务，能够保障相关合同的执行以及预定货运业务的完成，实现预期盈利水平。

## （二）中介机构核查意见

经核查，评估师认为：江海运输以现有运力完成 2017 年的货运量为 388.38 万吨，预测期，虽然“明州 36”轮的融资租赁协议将于 2021 年到期，但根据《船

船融资租赁合同》约定，租赁期限届满之时，由江海运输留购船舶，约定船舶的留购的价格为 1 元，故租赁期满后船舶所有权归江海运输所有，不会对江海运输的运力产生影响。同时预测期货运量水平较 2017 年并无明显变化，因此江海运输现有运力可以有效支撑江海运输未来发展，能够保障相关合同的执行以及预定货运任务的顺利完成，实现预期盈利收入。

专此说明，请审核。

(此页无正文，为万邦资产评估有限公司关于《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书》之反馈意见回复》之盖章页)

万邦资产评估有限公司

2018年10月9日

