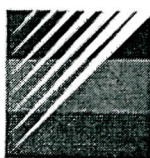


股票简称：宁波海运 股票代码：600798 上市地点：上海证券交易所

宁波海运股份有限公司
发行股份购买资产暨关联交易报告书（草案）



ZHEJIANG ENERGY
浙江能源

| 交易事项 | 交易对方 | 住址/注册地址 |
|---------------|----------------|------------------------------|
| 发行股份购买资产的交易对方 | 浙江省能源集团有限公司 | 杭州市天目山路 152 号 |
| | 宁波海运集团有限公司 | 宁波市江北区北岸财富中心 1 幢 |
| | 浙江浙能煤运投资有限责任公司 | 杭州市滨江区滨盛路 1751 号浙能第二大厦 302 室 |

独立财务顾问：



签署日期：二零一八年七月

交易各方声明

一、上市公司声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员保证本报告书内容的真实、准确、完整，对本报告书及其摘要的虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏承担个别和连带的法律责任。如本次交易所提供或披露的信息涉嫌虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，被司法机关立案侦查或者被中国证监会立案调查的，在形成调查结论以前，不转让其在宁波海运拥有权益的股份。

本次交易尚需取得有关审批机关的批准和核准。中国证监会及其他政府机关对本次交易所做的任何决定或意见，均不表明其对本公司股票的价值或投资者的收益作出实质性判断或者保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

请全体股东及其他公众投资者认真阅读有关本报告书的全部信息披露文件，以做出谨慎的投资决策。本公司将根据本次交易事项的进展情况，及时披露相关信息，提请股东及其他投资者注意。

根据《证券法》等相关法律、法规的规定，本次交易完成后，本公司经营与收益的变化，由本公司自行负责。因本次交易引致的投资风险，由投资者自行负责。

投资者若对本报告书存在任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、会计师或其他专业顾问。

二、交易对方声明

本次交易的交易对方已出具承诺函，将及时向上市公司提供本次交易所需文件及相关资料、信息，同时承诺所提供纸质版和电子版资料、文件、信息均真实、准确、完整，不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；并对其虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承担个别和连带的法律责任。给上市公司或者投资者造成损失的，将依法承担赔偿责任。如本次交易所提供或披露的信息涉嫌虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，被司

法机关立案侦查或者被中国证监会立案调查的，在形成调查结论以前，不转让其在宁波海运拥有权益的股份。

三、相关证券服务机构及人员声明

本次交易的证券服务机构及其经办人员承诺所出具与本次交易相关的文件不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

重大事项提示

本部分所述词语或简称与本报告书“释义”所述词语或简称具有相同含义。特别提醒投资者认真阅读本报告书全文，并特别注意下列事项：

一、本次交易方案概要

本次交易以 2017 年 12 月 31 日为评估基准日，宁波海运拟向浙能集团发行股份购买其持有的富兴海运 51% 股权；拟向煤运投资发行股份购买其持有的浙能通利 60% 股权；拟向海运集团发行股份购买其持有的江海运输 77% 股权。

本次发行股份购买标的资产的具体情况如下：

| 标的公司 | 标的资产性质 | 交易对方 | 本次购买股权比例 (%) | 标的资产评估值 (万元) | 标的资产交易价格 (万元) | 支付方式 |
|------|--------|------|--------------|------------------|------------------|--------|
| 富兴海运 | 股权 | 浙能集团 | 51 | 72,922.35 | 70,404.99 | 发行股份购买 |
| 浙能通利 | 股权 | 煤运投资 | 60 | 4,851.60 | 4,851.60 | 发行股份购买 |
| 江海运输 | 股权 | 海运集团 | 77 | 4,864.09 | 4,679.29 | 发行股份购买 |
| 合计 | | | | 82,638.04 | 79,935.88 | |

注：标的资产富兴海运 51% 股权与江海运输 77% 股权的交易价格与其评估价值不一致的原因系交易价格考虑了 2017 年度分红的影响并在本次交易作价中扣减了分红金额 2,517.36 万元与 184.80 万元。

二、本次交易不构成重大资产重组及构成关联交易

(一) 本次交易不构成重大资产重组

根据标的资产财务数据及评估作价情况，与宁波海运 2017 年度相关财务数据比较如下：

单位：万元

| 项目 | 宁波海运 | 标的资产 (合计) | 占比 |
|-------------|------------|------------|--------|
| 资产总额与交易金额孰高 | 624,101.19 | 115,187.60 | 18.46% |
| 净资产额与交易金额孰高 | 283,060.80 | 85,985.12 | 30.38% |

| 项目 | 宁波海运 | 标的资产（合计） | 占比 |
|------|------------|-----------|--------|
| 营业收入 | 158,724.00 | 55,634.21 | 35.05% |

注 1：宁波海运的 2017 年末资产总额、2017 年末资产净额及 2017 年营业收入取自其经审计的 2017 年度财务报表数据，标的资产的 2017 年末资产总额、2017 年末资产净额及 2017 年营业收入取自经审计的各标的公司财务报表数据（其中净资产额为归属母公司所有者权益）；

注 2：标的资产资产总额（经审计）合计 115,187.60 万元，标的资产的交易金额按评估值以及标的公司基准日后的分红情况确定为 79,935.88 万元，资产总额金额较高，用于与宁波海运的资产总额进行比较；

注 3：标的资产资产净额（经审计，如有合并数据，仅指归属于母公司所有者权益）合计 85,985.12 万元，标的资产的交易金额按评估值以及标的公司基准日后的分红情况确定为 79,935.88 万元，资产净额金额较高，用于与宁波海运的净资产额进行比较。

根据《重组管理办法》和上述财务数据计算结果，本次交易不构成上市公司重大资产重组；本次交易涉及发行股份购买资产，需提交中国证监会并购重组审核委员会审核。

（二）本次交易构成关联交易

截至本报告书签署日，交易对方海运集团直接持有本公司 35.41% 股份，为本公司控股股东；交易对方浙能集团持有海运集团 51% 股权，系本公司实际控制人；交易对方煤运投资为本公司实际控制人浙能集团控制的企业。因此，本次交易构成关联交易。

三、本次交易不构成借壳上市

根据《重组管理办法》第十三条规定：“上市公司自控制权发生变更之日起 60 个月内，向收购人及其关联人购买资产，导致上市公司发生以下根本变化情形之一的，构成重大资产重组，应当按照本办法的规定报经中国证监会核准：

（一）购买的资产总额占上市公司控制权发生变更的前一个会计年度经审计的合并财务会计报告期末资产总额的比例达到 100% 以上；

（二）购买的资产在最近一个会计年度所产生的营业收入占上市公司控制权发生变更的前一个会计年度经审计的合并财务会计报告营业收入的比例达到 100% 以上；

（三）购买的资产在最近一个会计年度所产生的净利润占上市公司控制权发生变更的前一个会计年度经审计的合并财务会计报告净利润的比例达到 100% 以上；

(四)购买的资产净额占上市公司控制权发生变更的前一个会计年度经审计的合并财务会计报告期末净资产额的比例达到 100% 以上;

(五)为购买资产发行的股份占上市公司首次向收购人及其关联人购买资产的董事会决议前一个交易日的股份的比例达到 100% 以上;

(六)上市公司向收购人及其关联人购买资产虽未达到本款第(一)至第(五)项标准,但可能导致上市公司主营业务发生根本变化;

(七)中国证监会认定的可能导致上市公司发生根本变化的其他情形。”

本次交易前,公司的控股股东为海运集团,持有公司 35.41% 的股份;浙能集团持有海运集团 51% 股权,为本公司实际控制人。本次交易后,按标的资产交易价格测算,海运集团将持有公司 31.11% 的股份,仍为公司的控股股东;煤运投资将持有公司 0.88% 的股份;浙能集团将直接持有公司 12.82% 的股份并通过海运集团及煤运投资控制本公司。因此,浙能集团仍为公司的实际控制人。本次交易不会导致公司控制权发生变更。

本公司前次控制权变更系浙能集团通过收购本公司控股股东海运集团进而取得本公司的控制权,具体情况如下:

2012 年 10 月 22 日,浙能集团与宁波众和投资有限公司、宁波海运集团有限公司职工持股会、蒋宏生等七名自然人股东签署了《浙江省能源集团有限公司与宁波众和投资有限公司、宁波海运集团有限公司职工持股会、蒋宏生等七名自然人股东关于宁波海运集团有限公司之股权转让协议》,约定浙能集团收购海运集团 51% 的股权。

2012 年 11 月 14 日,浙江省国资委出具《关于同意协议收购宁波海运集团有限公司 51% 股权的批复》(浙国资产权[2012]47 号),同意浙能集团协议收购海运集团 51% 股权。

根据中国证监会《关于核准浙江省能源集团有限公司公告宁波海运股份有限公司要约收购报告书的批复》(证监许可[2013]192 号),浙能集团于 2013 年 3 月 6 日通过宁波海运公告了《宁波海运股份有限公司要约收购报告书》,向除海运集团之外的宁波海运股东发出全面收购要约,要约收购期限自 2013 年 3 月 8 日至 2013 年 4 月 6 日。要约收购期间,宁波海运流通股股东无人接受浙能集团发出的收购要约,浙能集团全面履行了要约收购义务。

截至 2013 年 4 月 6 日,浙能集团通过持有上市公司控股股东海运集团 51% 的股权,间接持有上市公司 365,062,214 股股份,占上市公司总股本的 41.9%,上市公司实际控制人变更为浙能集团的程序已全部履行完毕。

自本公司实际控制人发生变更之日至本报告书签署日已超过 60 个月,因此,本公司最近 60 个月内控制权未发生变更。

综上,本次交易完成后,浙能集团仍为公司实际控制人,本次交易不会导致本公司控制权发生变更,且本公司自前次控制权发生变更之日起至今已超过 60 个月,本次交易不构成借壳上市。

四、本次发行股份购买资产的情况

(一) 发行股份的种类和面值

本次发行的股份种类为境内上市人民币 A 股普通股,每股面值为 1.00 元。

(二) 发行价格和定价依据

本次交易中,发行股份购买资产涉及的发行股份定价基准日为本公司审议本次交易相关事项的第一次董事会(第七届董事会第十七次会议)决议公告日,即 2018 年 4 月 19 日。

根据《重组管理办法》的第四十五条的规定,上市公司发行股份的价格不得低于市场参考价的 90%;市场参考价为定价基准日前 20 个交易日、60 个交易日或者 120 个交易日的公司股票交易均价之一。定价基准日前若干个交易日公司股票交易均价=定价基准日前若干个交易日公司股票交易总额÷定价基准日前若干个交易日公司股票交易总量。

根据公司与交易对方之间的协商,为兼顾各方利益,本次交易采用定价基准日前 20 个交易日公司股票交易均价作为市场参考价,确定以不低于该市场参考价的 90% 作为发行价格,即 4.60 元/股。

2018 年 4 月 26 日,上市公司 2017 年年度股东大会审议通过《关于公司 2017 年度利润分配的预案》,以公司现有总股本 1,030,850,948 股为基数,向全体股东每 10 股派

发现金红利 0.50 元（含税），并已于 2018 年 5 月 23 日实施完毕。考虑前述利润分配除权除息因素后，本次对价股份发行价格调整为 4.55 元/股。

在定价基准日后至股份发行日期间，本公司如进行任何权益分派、公积金转增股本、增发新股或配股等致使本公司股票需要进行除权、除息的情况，将根据上交所的相关规则对发行价格进行相应调整，具体的调整方法如下：

假设调整前新增股份价格为 P_0 ，每股送股或转增股本数为 N ，每股增发新股或配股数为 K ，增发新股价或配股价为 A ，每股派发现金股利为 D ，调整后新增股份价格为 P_1 （调整值保留小数点后两位，最后一位实行四舍五入），则：

派送股票股利或资本公积转增股本： $P_1 = P_0 / (1 + N)$

增发新股或配股： $P_1 = (P_0 + A \times K) / (1 + K)$

上述两项若同时进行： $P_1 = (P_0 + A \times K) / (1 + N + K)$

派送现金股利： $P_1 = P_0 - D$

上述三项同时进行： $P_1 = (P_0 - D + A \times K) / (1 + N + K)$

（三）交易金额

根据万邦出具的并经浙江省国资委备案的《资产评估报告》，截至本报告书签署日，以 2017 年 12 月 31 日为评估基准日，标的资产的评估值具体如下：

| 标的公司 | 标的资产性质 | 交易对方 | 本次购买股权比例（%） | 标的资产评估值（万元） | 标的资产交易对价（万元） | 支付方式 |
|------|--------|------|-------------|------------------|------------------|--------|
| 富兴海运 | 股权 | 浙能集团 | 51 | 72,922.35 | 70,404.99 | 发行股份购买 |
| 浙能通利 | 股权 | 煤运投资 | 60 | 4,851.60 | 4,851.60 | 发行股份购买 |
| 江海运输 | 股权 | 海运集团 | 77 | 4,864.09 | 4,679.29 | 发行股份购买 |
| 合计 | | | | 82,638.04 | 79,935.88 | |

根据上述评估结果以及标的公司基准日后的分红情况，本次标的资产的总对价为 79,935.88 万元。根据本次发行股份购买资产的交易方式，宁波海运以发行股份的形式支付 79,935.88 万元对价。

（四）发行数量

根据评估结果以及标的公司基准日后的分红情况，标的资产总对价为 79,935.88 万元。本公司以发行股份的形式支付 79,935.88 万元对价。

本次发行股份所涉及的发行股份数量的计算方法为：发行股份的数量=以发行股份形式支付的交易对价÷本次发行股份购买资产的股份发行价格。

按照上述计算方法，本次宁波海运向交易对方发行股份总量为 17,568.3253 万股，具体情况如下：

| 交易对方 | 标的公司 | 本次购买股权比例(%) | 标的资产评估值(万元) | 标的资产交易对价(万元) | 发行股数(万股) |
|------|------|-------------|------------------|------------------|--------------------|
| 浙能集团 | 富兴海运 | 51 | 72,922.35 | 70,404.99 | 15,473.6242 |
| 煤运投资 | 浙能通利 | 60 | 4,851.60 | 4,851.60 | 1,066.2857 |
| 海运集团 | 江海运输 | 77 | 4,864.09 | 4,679.29 | 1,028.4154 |
| 合计 | | | 82,638.04 | 79,935.88 | 17,568.3253 |

注：标的资产富兴海运 51% 股权与江海运输 77% 股权的交易价格与其评估价值不一致的原因系交易价格考虑了 2017 年度分红的影响并在本次交易作价中扣减了分红金额 2,517.36 万元与 184.80 万元。

本次发行的股份数量以中国证监会最终核准的股数为准。在本次发行的定价基准日至发行日期间，宁波海运如有派息、送股、资本公积转增股本等除权除息事项，发行数量也将根据发行价格的调整情况进行相应调整。

（五）锁定期安排

本次交易交易对方海运集团承诺：“（一）本公司在本次发行股份购买资产中认购的股份，自该等股份上市之日起 36 个月内不转让。（二）本公司在本次交易前已经持有的上市公司股份，自本公司在本次交易中认购的上市公司股份上市之日起 12 个月内不转让。（三）本次发行股份购买资产完成后 6 个月内如上市公司股票连续 20 个交易日的收盘价低于发行价，或本次发行股份购买资产完成后 6 个月期末收盘价低于发行价的，本公司持有的上市公司股份的锁定期自动延长 6 个月。（四）前述锁定期届满之时，若经具有证券期货从业资格的会计师事务所审计，本公司需根据《盈利预测补偿协议》向上市公司履行股份补偿义务，上述涉及本公司所持股份的锁定期延长至本公司在《盈利预测补偿协议》项下的股份补偿义务履行完毕之日。（五）如前述关于本公司持有的

上市公司股份的锁定期的承诺与中国证监会、上海证券交易所最新的监管意见不相符的，本公司将根据最新的监管意见进行相应调整。本次发行股份购买资产实施完成后，本公司因上市公司送股、转增股份等原因增持的股份，亦应遵守上述约定。”

本次交易交易对方浙能集团、煤运投资承诺：“（一）本公司在本次发行股份购买资产中认购的股份，自该等股份上市之日起 36 个月内不转让。（二）本次发行股份购买资产完成后 6 个月内如上市公司股票连续 20 个交易日的收盘价低于发行价，或本次发行股份购买资产完成后 6 个月期末收盘价低于发行价的，本公司持有的上市公司股份的锁定期自动延长 6 个月。（三）前述锁定期届满之时，若经具有证券期货从业资格的会计师事务所审计，本公司需根据《盈利预测补偿协议》向上市公司履行股份补偿义务，上述涉及本公司所持股份的锁定期延长至本公司在《盈利预测补偿协议》项下的股份补偿义务履行完毕之日。（四）如前述关于本公司持有的上市公司股份的锁定期的承诺与中国证监会、上海证券交易所最新的监管意见不相符的，本公司将根据最新的监管意见进行相应调整。本次发行股份购买资产实施完成后，本公司因上市公司送股、转增股份等原因增持的股份，亦应遵守上述约定。”

最终锁定期以中国证监会核准同意为准。

（六）期间损益安排

标的资产于损益归属期间产生的收益由本公司享有；如发生亏损，则由本次发行股份购买资产的交易对方以现金方式向本公司补足。

（七）滚存未分配利润的安排

上市公司本次发行股份购买资产前的滚存未分配利润由本次发行股份购买资产完成后的新老股东按各自持有股份的比例共同享有。

五、本次重组涉及的资产评估作价情况

本次标的资产的评估中，标的资产富兴海运 51%股权、浙能通利 60%股权及江海运输 77%股权均采用资产基础法和收益法两种方法评估，并经综合分析后确定选用收益法结果为本次评估结论。

根据万邦出具的并经浙江省国资委备案的《资产评估报告》，截至本报告书签署日，以 2017 年 12 月 31 日为评估基准日，标的资产评估值情况如下表：

单位：万元

| 标的资产 | 账面价值 | 评估结果 | 增减值 | 增值率 | 最终选取的评估方法 |
|-------------|-----------|-----------|-----------|--------|-----------|
| | A | B | C=B-A | D=C/A | |
| 富兴海运 51% 股权 | 37,935.93 | 72,922.35 | 34,986.42 | 92.23% | 收益法 |
| 江海运输 77% 股权 | 4,766.38 | 4,864.09 | 97.71 | 2.05% | 收益法 |
| 浙能通利 60% 股权 | 3,246.50 | 4,851.60 | 1,605.10 | 49.44% | 收益法 |
| 合计 | 45,948.81 | 82,638.04 | 36,689.23 | 79.85% | |

上述账面价值为对应部分股权的账面净资产金额。

六、业绩承诺及盈利预测补偿安排

为保障宁波海运及其股东尤其是中小股东的合法权益，同时依据《重组管理办法》等相关法律法规的规定，宁波海运就本次发行股份购买资产，已与交易对方浙能集团、海运集团、煤运投资签署了相关盈利预测补偿协议，对本次发行股份购买资产的盈利预测补偿进行了约定，具体内容详见本报告书“第七章 本次交易主要合同”之“二、《盈利预测补偿协议》的主要内容”。

七、本次交易对上市公司的影响

（一）本次交易对上市公司主营业务的影响

宁波海运主营业务包括国内沿海、长江中下游及国际船舶普通货物运输以及控股子公司明州高速投资的宁波绕城高速公路西段项目。

本次交易完成后，宁波海运将继续保持公司水上运输主营业务，同时整合各标的公司海运运力，发挥各标的公司在货源、运输航线、货主等领域中的独特竞争优势，推进各标的公司业务协同，优化公司运力结构，提高市场化运输能力与水平；巩固宁波海运

在电煤运输及其他干散货运输方面的优势，进一步提升宁波海运在水上大宗散货运输领域的领先地位。

本次交易将解决宁波海运与控股股东海运集团、实际控制人浙能集团之间同业竞争问题，全面提升宁波海运业务布局、资产规模、盈利能力。宁波海运将成为浙能集团下属唯一的水路货物运输业务平台。

本次交易的实施对宁波海运的未来发展布局有着深远的影响和战略意义，通过此次重组，宁波海运明晰“稳健经营、持续发展、循序渐进、适度超前”的发展方针，稳步实施“立足海运，多元发展”的企业发展目标，深化公司的业务布局，竞合特色资源，形成集中优势，提升竞争实力，实现规模倍增、效益提升，向国内领先、国际一流的海运企业迈出了重要一步。

（二）本次交易对上市公司主要财务指标的影响

本次交易完成后，随着富兴海运、浙能通利以及江海运输的业务资产注入上市公司，将进一步扩大提升上市公司拥有船队的运力规模，更有利于发挥公司海运专业管理以及客户与运力资源内部共享协同效应，促使运营效率提升，改善宁波海运的盈利状况，符合上市公司及上市公司全体股东的利益。

根据上市公司 2017 年度审计报告、未经审计的 2018 年 1-5 月管理层报表，以及按照本次交易方案完成后基础编制的 2017 年度和 2018 年 1-5 月备考审阅报告，本次交易前后公司主要财务指标如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日/2018年1-5月 | |
|---------------|----------------------|------------|
| | 交易前 | 交易后 |
| 总资产 | 616,310.04 | 736,957.46 |
| 净资产 | 342,603.20 | 429,537.46 |
| 归属母公司所有者权益 | 284,444.08 | 330,568.71 |
| 营业收入 | 77,445.31 | 101,214.14 |
| 营业利润 | 11,276.34 | 18,260.61 |
| 利润总额 | 11,415.56 | 20,752.55 |
| 净利润 | 8,326.09 | 15,425.58 |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 6,378.94 | 10,232.00 |

| 项目 | 2018年5月31日/2018年1-5月 | |
|------------------------|----------------------|----------|
| | 交易前 | 交易后 |
| 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润 | 6,209.05 | 8,429.86 |
| 基本每股收益（元/股） | 0.0619 | 0.0848 |

单位：万元

| 项目 | 2017年12月31日/2017年度 | |
|------------------------|--------------------|------------|
| | 交易前 | 交易后 |
| 总资产 | 624,101.19 | 738,241.20 |
| 净资产 | 339,272.77 | 424,280.37 |
| 归属母公司所有者权益 | 283,060.80 | 328,032.09 |
| 营业收入 | 158,724.00 | 213,770.74 |
| 营业利润 | 23,823.41 | 38,253.02 |
| 利润总额 | 23,463.29 | 39,715.46 |
| 净利润 | 20,852.44 | 32,800.17 |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 14,883.06 | 20,681.98 |
| 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润 | 14,962.43 | 20,027.80 |
| 基本每股收益（元/股） | 0.1444 | 0.1714 |

本次交易完成后，上市公司资产规模、净资产规模、营业收入规模、净利润水平、基本每股收益均有增加，不存在因本次交易而导致每股收益被摊薄的情况。

（三）本次交易对上市公司股权结构的影响

本次交易前后，上市公司股权变化情况如下：

| 股东名称 | 本次交易前 | | 本次交易后 | |
|-----------|---------------------|------------|---------------------|------------|
| | 股份数量 | 持股比例（%） | 股份数量 | 持股比例（%） |
| | （万股） | | （万股） | |
| 海运集团 | 36,506.2214 | 35.41 | 37,534.6368 | 31.11 |
| 浙能集团 | - | - | 15,473.6242 | 12.82 |
| 煤运投资 | - | - | 1,066.2857 | 0.88 |
| 其他股东 | 66,578.8734 | 64.59 | 66,578.8734 | 55.18 |
| 合计 | 103,085.0948 | 100 | 120,653.4201 | 100 |

本次交易完成后，海运集团仍为上市公司的控股股东，浙能集团仍为上市公司的实际控制人，本次交易前后上市公司的控制权未发生变更。

八、本次交易已经履行及尚需履行的审批程序

（一）本次交易已经履行的审批程序

截至本报告书签署日，本次交易已经履行的审批程序如下：

- 1、本次交易方案已获得浙江省国资委的预批准；
- 2、本次交易方案的预案已经上市公司第七届董事会第十七次会议审议通过；
- 3、浙能集团已召开董事会，审议通过本次交易正式方案并同意向本公司出售富兴海运 51% 股权；
- 4、海运集团已召开股东会，同意向本公司出售江海运输 77% 股权；
- 5、煤运投资已召开股东会，同意向本公司出售浙能通利 60% 股权；
- 6、标的公司其他股东均已同意交易对方将其所持标的资产转让给本公司，且标的公司其他股东均已出具放弃优先购买权的声明；
- 7、本次交易标的资产的交易作价所依据的资产评估报告已经浙江省国资委备案；
- 8、本次交易正式方案已由上市公司第八届董事会第二次会议审议通过。

（二）本次交易尚需履行的审批程序

截至本报告书签署日，本次交易尚需履行审批程序的情况如下：

- 1、本次交易方案尚需取得浙江省国资委批准；
- 2、本次交易方案尚需本公司股东大会审议通过；
- 3、本次交易方案尚需本公司股东大会非关联股东批准同意浙能集团免于发出要约；

4、本次交易尚需取得中国证监会的核准；

5、本次交易尚需反垄断主管部门经营者集中审查通过。

九、本次交易相关方作出的重要承诺

| 序号 | 承诺名称 | 承诺方 | 承诺主要内容 |
|----|-----------|------|--|
| 1 | 资产权属完整的承诺 | 浙能集团 | <p>1.本公司合法拥有富兴海运 51%股权完整的所有权，依法拥有富兴海运 51%股权有效的占有、使用、收益及处分权；本公司已履行了富兴海运《公司章程》规定的出资义务，不存在出资不实、虚假出资、延期出资、抽逃出资等违反本公司作为股东所应当承担的义务及责任的行为；本公司作为富兴海运股东，在股东主体资格方面不存在任何瑕疵或异议的情形。</p> <p>2.本公司持有的富兴海运 51%股权不存在任何质押、抵押、留置、其他担保或设定第三方权益或限制情形，包括但不限于委托持股、信托持股、收益权安排、期权安排及其他代持情形，不存在法院或其他有权机关冻结、查封、拍卖本公司持有富兴海运股权的情形，亦不存在禁止转让、限制转让或者被采取强制保全措施的情形；同时，本公司保证此种状况持续至该股权登记至上市公司名下。</p> <p>3.本公司持有的富兴海运 51%股权不存在出资瑕疵或影响其合法存续的情形；股权资产权属清晰，不存在任何正在进行或潜在的权属纠纷，不存在正在进行或潜在的导致该股权资产受到第三方请求或政府主管部门处罚的情形，亦不存在正在进行或潜在的诉讼、仲裁或其他形式的纠纷；股权过户或者转移不存在法律障碍，亦不会产生诉讼、人员安置纠纷或其他方面的重大风险。</p> <p>4.在本次交易实施完毕之前，本公司保证不就本公司所持富兴海运 51%股权设置抵押、质押等任何第三人权利，保证富兴海运正常、有序、合法经营，保证富兴海运不进行与正常生产经营无关的资产处置、对外担保或增加重大债务之行为，保证富兴海运不进行非法转移、隐匿标的资产行为。如确有需要，本公司及富兴海运须经上市公司书面同意后方可实施。</p> <p>5.本公司保证富兴海运或本公司签署的所有协议或合同不存在阻碍本公司转让富兴海运股权的限制性条款。</p> <p>6.富兴海运章程、内部管理制度文件及其签署的合同或协议中不存在本公司转让所持富兴海运股权的限制性条款。</p> <p>7.如违反上述承诺，本公司将承担相应的法律责任。</p> |
| | | 海运集团 | <p>1.本公司合法拥有江海运输 77%股权完整的所有权，依法拥有江海运输 77%股权有效的占有、使用、收益及处分权；本公司已履行了江海运输《公司章程》规定的出资义务，不存在出资不实、虚假出资、延期出资、抽逃出资等违反本公司作为股东所应当承担的义务及责任的行为；本公司作为江海运输股东，在股东主体资格方面不存在任何瑕疵或异议的情形。</p> <p>2.本公司持有的江海运输 77%股权不存在任何质押、抵押、留置、其他担保或设定第三方权益或限制情形，包括但不限于委托持股、信托持股、收益权安排、期权安排及其他代持情形，不存在法院或其他有权机关冻结、查封、拍卖本公司持有江海运输股权的情形，亦不存在禁止转让、限制转让或者被采取强制保全措施的情形；同时，本公司</p> |

| 序号 | 承诺名称 | 承诺方 | 承诺主要内容 |
|----|------|------|---|
| | | | <p>保证此种状况持续至该等股权登记至上市公司名下。</p> <p>3.本公司持有的江海运输 77% 股权不存在出资瑕疵或影响其合法存续的情形；股权资产权属清晰，不存在任何正在进行或潜在的权属纠纷，不存在正在进行或潜在的导致该股权资产受到第三方请求或政府主管部门处罚的情形，亦不存在正在进行或潜在的诉讼、仲裁或其他形式的纠纷；股权过户或者转移不存在法律障碍，亦不会产生诉讼、人员安置纠纷或其他方面的重大风险。</p> <p>4.在本次交易实施完毕之前，本公司保证不就本公司所持江海运输 77% 股权设置抵押、质押等任何第三人权利，保证江海运输正常、有序、合法经营，保证江海运输不进行与正常生产经营无关的资产处置、对外担保或增加重大债务之行为，保证江海运输不进行非法转移、隐匿标的资产行为。如确有需要，本公司及江海运输须经上市公司书面同意后方可实施。</p> <p>5.本公司保证江海运输或本公司签署的所有协议或合同不存在阻碍本公司转让江海运输股权的限制性条款。</p> <p>6.江海运输章程、内部管理制度文件及其签署的合同或协议中不存在本公司转让所持江海运输股权的限制性条款。</p> <p>7.如违反上述承诺，本公司将承担相应的法律责任。</p> |
| | | 煤运投资 | <p>1.本公司合法拥有浙能通利 60% 股权完整的所有权，依法拥有浙能通利 60% 股权有效的占有、使用、收益及处分权；本公司已履行了浙能通利《公司章程》规定的出资义务，不存在出资不实、虚假出资、延期出资、抽逃出资等违反本公司作为股东所应当承担的义务及责任的行为；本公司作为浙能通利股东，在股东主体资格方面不存在任何瑕疵或异议的情形。</p> <p>2.本公司持有的浙能通利 60% 股权不存在任何质押、抵押、留置、其他担保或设定第三方权益或限制情形，包括但不限于委托持股、信托持股、收益权安排、期权安排及其他代持情形，不存在法院或其他有权机关冻结、查封、拍卖本公司持有浙能通利股权的情形，亦不存在禁止转让、限制转让或者被采取强制保全措施的情形；同时，本公司保证此种状况持续至该股权登记至上市公司名下。</p> <p>3.本公司持有的浙能通利 60% 股权不存在出资瑕疵或影响其合法存续的情形；股权资产权属清晰，不存在任何正在进行或潜在的权属纠纷，不存在正在进行或潜在的导致该股权资产受到第三方请求或政府主管部门处罚的情形，亦不存在正在进行或潜在的诉讼、仲裁或其他形式的纠纷；股权过户或者转移不存在法律障碍，亦不会产生诉讼、人员安置纠纷或其他方面的重大风险。</p> <p>4.在本次交易实施完毕之前，本公司保证不就本公司所持浙能通利 60% 股权设置抵押、质押等任何第三人权利，保证浙能通利正常、有序、合法经营，保证浙能通利不进行与正常生产经营无关的资产处置、对外担保或增加重大债务之行为，保证浙能通利不进行非法转移、隐匿标的资产行为。如确有需要，本公司及浙能通利须经上市公司书面同意后方可实施。</p> <p>5.本公司保证浙能通利或本公司签署的所有协议或合同不存在阻碍本公司转让浙能通利股权的限制性条款。</p> <p>6.浙能通利章程、内部管理制度文件及其签署的合同或协议中不存在本公司转让所持浙能通利股权的限制性条款。</p> <p>7.如违反上述承诺，本公司将承担相应的法律责任。</p> |
| 2 | 关于提供 | 浙能集团 | 1.本公司在参与本次交易过程中，将及时向上市公司提供本次交易所 |

| 序号 | 承诺名称 | 承诺方 | 承诺主要内容 |
|----|---------------|------|---|
| | 资料真实、准确和完整的承诺 | 海运集团 | <p>需文件及相关资料、信息，同时承诺所提供纸质版和电子版资料、文件、信息均真实、准确、完整，不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；并对其虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承担个别和连带的法律责任。给上市公司或者投资者造成损失的，将依法承担赔偿责任。</p> <p>2.本公司向参与本次交易的各中介机构所提供的资料均为真实、准确、完整的原始书面资料或副本资料及信息，副本资料或复印件与原始资料或原件一致；所有文件的签字或印章皆为真实的，不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；并对其虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承担个别和连带的法律责任。</p> <p>3.本公司保证为本次交易所出具的说明及确认皆为真实、准确和完整的，不存在任何虚假记载，误导性陈述或重大遗漏，并对其虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承担个别和连带的法律责任。</p> <p>4.本公司承诺将在本次交易过程中严格按照相关法律法规规定履行信息披露义务，保证信息披露的及时、准确、完整。</p> <p>5.如本次交易所提供或披露的信息涉嫌虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，被司法机关立案侦查或者被中国证监会立案调查的，在形成调查结论以前，不转让本公司在宁波海运拥有权益的股份，并于收到立案稽查通知的两个交易日内将暂停转让的书面申请和股票账户提交宁波海运董事会，由宁波海运董事会代为向证券交易所和登记结算公司申请锁定；未在两个交易日内提交锁定申请的，授权宁波海运董事会核实后直接向证券交易所和登记结算公司报送本公司的身份信息和账户信息并申请锁定；宁波海运董事会未向证券交易所和登记结算公司报送本公司的身份信息和账户信息的，授权证券交易所和登记结算公司直接锁定相关股份。如调查结论发现存在违法违规情形，本公司承诺锁定股份自愿用于相关投资者赔偿安排。</p> |
| | | 煤运投资 | |
| 3 | 关于股份锁定的承诺 | 海运集团 | <p>1.本公司在本次发行股份购买资产中认购的股份，自该等股份上市之日起 36 个月内不转让。</p> <p>2.本公司在本次交易前已经持有的上市公司股份，自本公司在本次交易中认购的上市公司股份上市之日起 12 个月内不转让。</p> <p>3.本次发行股份购买资产完成后 6 个月内如上市公司股票连续 20 个交易日的收盘价低于发行价，或本次发行股份购买资产完成后 6 个月期末收盘价低于发行价的，本公司持有的上市公司股份的锁定期自动延长 6 个月。</p> <p>4.前述锁定期届满之时，若经具有证券期货从业资格的会计师事务所审计，本公司需根据《盈利预测补偿协议》向上市公司履行股份补偿义务，上述涉及本公司所持股份的锁定期延长至本公司在《盈利预测补偿协议》项下的股份补偿义务履行完毕之日。</p> <p>5.如前述关于本公司持有的上市公司股份的锁定期的承诺与中国证监会、上海证券交易所最新的监管意见不相符的，本公司将根据最新的监管意见进行相应调整。本次发行股份购买资产实施完成后，本公司因上市公司送股、转增股份等原因增持的股份，亦应遵守上述约定。如违反上述承诺，本公司将承担相应的法律责任。</p> |
| | | 浙能集团 | <p>1.本公司在本次发行股份购买资产中认购的股份，自该等股份上市之日起 36 个月内不转让。</p> |
| | | 煤运投资 | <p>2.本次发行股份购买资产完成后 6 个月内如上市公司股票连续 20 个交易日的收盘价低于发行价，或本次发行股份购买资产完成后 6 个月期末收盘价低于发行价的，本公司持有的上市公司股份的锁定期自动延</p> |

| 序号 | 承诺名称 | 承诺方 | 承诺主要内容 |
|----|--------------|--|---|
| | | | <p>长6个月。</p> <p>3.前述锁定期届满之时，若经具有证券期货从业资格的会计师事务所审计，本公司需根据《盈利预测补偿协议》向上市公司履行股份补偿义务，上述涉及本公司所持股份的锁定期延长至本公司在《盈利预测补偿协议》项下的股份补偿义务履行完毕之日。</p> <p>4.如前述关于本公司持有的上市公司股份的锁定期的承诺与中国证监会、上海证券交易所最新的监管意见不相符的，本公司将根据最新的监管意见进行相应调整。本次发行股份购买资产实施完成后，本公司因上市公司送股、转增股份等原因增持的股份，亦应遵守上述约定。如违反上述承诺，本公司将承担相应的法律责任。</p> |
| 4 | 关于无违法行为的确认函 | 浙能集团及其主要人员 海运集团及其主要人员 煤运投资及其主要人员 | <p>1.本公司及本公司主要管理人员最近五年未受过相关行政处罚（与证券市场明显无关的除外）、刑事处罚，没有涉及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或者仲裁；不存在尚未了结的或可预见的重大诉讼、仲裁或行政处罚案件；不存在损害投资者合法权益和社会公共利益的重大违法行为。</p> <p>2.本公司符合作为上市公司非公开发行股票发行对象的条件，不存在法律、法规、规章或规范性文件规定的不得作为上市公司非公开发行股票发行对象的情形。</p> <p>3.本公司不存在《上市公司收购管理办法》第6条规定的如下不得收购上市公司的情形：</p> <p>（1）负有数额较大债务，到期未清偿，且处于持续状态；</p> <p>（2）最近3年有重大违法行为或者涉嫌有重大违法行为；</p> <p>（3）最近3年有严重的证券市场失信行为；</p> <p>（4）法律、行政法规规定以及中国证监会认定的不得收购上市公司的其他情形。</p> <p>4.本公司及本公司主要管理人员最近五年不存在未按期偿还大额债务、未履行承诺及被中国证监会采取行政监管措施或受到证券交易所纪律处分等情况。</p> <p>5.本公司、本公司实际控制的机构及本公司董事、监事、高级管理人员皆不存在因涉嫌任何重大资产重组相关的内幕交易被立案调查或者立案侦查之情形，最近36个月内不存在因与任何重大资产重组相关的内幕交易被中国证监会行政处罚或者被司法机关依法追究刑事责任之情形，不存在依据《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》不得参与任何上市公司重大资产重组情形。</p> <p>6.本公司及本公司实际控制的机构均不存在泄露本次交易内幕信息或利用本次交易内幕信息进行内幕交易的情形。</p> |
| 5 | 关于合法合规事项的承诺函 | 宁波海运 | <p>1.本公司不存在涉嫌犯罪正被司法机关立案侦查或涉嫌违法违规正被中国证监会立案调查的情形，最近三年内未受到过行政处罚（与证券市场明显无关的除外）、刑事处罚，最近12个月内未受到证券交易所的公开谴责。</p> <p>2.本公司不存在《上市公司证券发行管理办法》规定的不得非公开发行股票的以下情形：</p> <p>（1）本次交易申请文件有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏；</p> <p>（2）上市公司的权益被控股股东或实际控制人严重损害且尚未消除；</p> <p>（3）上市公司及其附属公司违规对外提供担保且尚未解除；</p> <p>（4）现任董事、高级管理人员最近三十六个月内受到过中国证监会的行政处罚，或者最近十二个月内受到过证券交易所公开谴责；</p> <p>（5）上市公司或其现任董事、高级管理人员因涉嫌犯罪正被司法机关</p> |

| 序号 | 承诺名称 | 承诺方 | 承诺主要内容 |
|----|--------------------|---------------------------------------|---|
| | | | <p>立案侦查或涉嫌违法违规正被中国证监会立案调查；</p> <p>(6)最近一年及一期财务报表被注册会计师出具保留意见、否定意见或无法表示意见的审计报告。保留意见、否定意见或无法表示意见所涉及事项的重大影响已经消除或者本次发行涉及重大重组的除外；</p> <p>(7)严重损害投资者合法权益和社会公共利益的其他情形。</p> <p>上述第(3)项规定的“违规对外担保”指《<上市公司证券发行管理办法>第三十九条“违规对外提供担保且尚未解除”的理解和适用——证券期货法律适用意见第5号》所规定的如下违规担保情形：</p> <p>(1)未按照相关法律规定履行董事会或股东大会表决程序；</p> <p>(2)董事会或股东大会作出对外担保事项决议时，关联董事或股东未按照相关法律规定回避表决；</p> <p>(3)董事会或股东大会批准的公司对外担保总额或单项担保的数额超过中国证监会或者公司章程规定的限额；</p> <p>(4)董事会或股东大会批准对外担保事项后，未按照中国证监会规定的内容在指定媒体及时披露信息；</p> <p>(5)独立董事未按规定在年度报告中对对外担保事项进行专项说明，并发表独立意见；</p> <p>(6)其他违反相关法律规定的对外担保行为。</p> <p>3.截至本承诺函出具之日，本公司不存在尚未了结的或可预见的重大诉讼、仲裁或行政处罚案件，不存在损害投资者合法权益和社会公共利益的重大违法行为。</p> <p>如违反上述声明和承诺，本公司愿意承担相应的法律责任。</p> |
| 6 | 关于任职资格等事项的承诺 | 宁波海运董事、监事及高级管理人员 | <p>1.本人具备和遵守《中华人民共和国公司法》等法律、法规、规范性文件 and 公司章程规定的任职资格和义务。本人任职系经合法程序产生，不存在有关法律、法规、规范性文件 and 公司章程及有关监管部门所禁止的兼职情形。</p> <p>2.本人最近三十六个月内不存在受到中国证监会行政处罚的情形。</p> <p>3.本人最近十二个月不存在受到证券交易所公开谴责的情形。</p> <p>4.本人或本人所任职单位（包括本人担任法定代表人、董事、监事、高级管理人员以及任何其他职务）不存在因涉嫌犯罪正被司法机关（含公安机关、人民检察院、人民法院，亦包括但不限于纪检机关、监察委等）立案侦查或涉嫌违法违规正被中国证监会立案调查尚未有明确结论意见的情形，包括但不限于本人或本人所任职单位收到或可预见将收到司法机关的立案侦查决定/通知、证监会及其派出机构的立案调查通知书、行政处罚事先告知书等情形。</p> <p>5.截至本承诺出具之日，本人无从事内幕交易、操纵证券市场等违法活动，不存在任何尚未了结的或可预见的诉讼、仲裁及重大行政处罚案件；不存在损害投资者合法权益和社会公共利益的重大违法行为。</p> |
| 7 | 关于提供资料真实、准确和完整的承诺函 | <p>宁波海运</p> <p>宁波海运全体董事、监事及高级管理人员</p> | <p>1.本公司及全体董事、监事、高级管理人员为本次交易所提供纸质版和电子版资料、文件、信息均真实、准确、完整，不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；并对其虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承担个别和连带的法律责任。</p> <p>2.本公司及全体董事、监事、高级管理人员向参与本次交易的各中介机构所提供的资料均为真实、准确、完整的原始书面资料或副本资料及信息，副本资料或复印件与原始资料或原件一致；所有文件的签字或印章皆为真实的，不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；并对其虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承担个别和连带的法律责任。</p> <p>3.本公司及全体董事、监事、高级管理人员保证为本次交易所出具的</p> |

| 序号 | 承诺名称 | 承诺方 | 承诺主要内容 |
|----|-------------------|--------------------------------------|--|
| | | | <p>说明及确认皆为真实、准确和完整的，不存在任何虚假记载，误导性陈述或重大遗漏，并对其虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承担个别和连带的法律责任。</p> <p>4.本公司及全体董事、监事、高级管理人员将在本次交易过程中严格按照相关法律法规规定履行信息披露义务，保证信息披露的及时、真实、准确、完整，保证该等信息不存在任何虚假记载，误导性陈述或重大遗漏。</p> <p>5.如本次交易所提供或披露的信息涉嫌虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，被司法机关立案侦查或者被中国证监会立案调查的，在形成调查结论以前，不转让本人在宁波海运拥有权益的股份，并于收到立案稽查通知的两个交易日内将暂停转让的书面申请和股票账户提交宁波海运董事会，由宁波海运董事会代为向证券交易所和登记结算公司申请锁定；未在两个交易日内提交锁定申请的，授权宁波海运董事会核实后直接向证券交易所和登记结算公司报送本人的身份信息和账户信息并申请锁定；宁波海运董事会未向证券交易所和登记结算公司报送本本人的身份信息和账户信息的，授权证券交易所和登记结算公司直接锁定相关股份。如调查结论发现存在违法违规情节，本人承诺锁定股份自愿用于相关投资者赔偿安排。</p> |
| 8 | 关于披露信息真实、准确和完整的声明 | 宁波海运及其全体董事、监事及高级管理人员 浙能集团 海运集团 | <p>1.本公司及全体董事、监事、高级管理人员保证重组报告书内容的真实、准确、完整，对重组报告书及其摘要的虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏承担个别和连带的法律责任。</p> <p>2.重组报告书所述事项并不代表证监会、上交所等监管部门对于本次交易相关事项的实质性判断、确认或批准。重组报告书所述本次交易相关事项的生效和完成尚待取得本公司股东大会的审议通过及中国证监会的核准。</p> |
| 9 | 关于避免同业竞争的承诺函 | 浙能集团 海运集团 | <p>1.截至本承诺函签署之日，除本次交易拟注入上市公司的资产外，本公司及本公司控制的其他企业从事的业务不存在与上市公司及其控制的企业主营业务构成同业竞争的情况。</p> <p>2.本公司及本公司控制的其他企业将不会从事任何与上市公司及其控制的企业主营业务构成同业竞争的业务或活动。</p> <p>3.若本公司及本公司控制的其他企业未来从市场获得与上市公司经营的业务有竞争或可能有竞争的任何商业机会，将尽力促成上市公司获得该等商业机会，避免与上市公司业务构成同业竞争或潜在同业竞争，以确保上市公司及其他股东利益不受损害。</p> <p>4.本公司不会利用从上市公司及其控制的其他企业了解或知悉的信息协助任何第三方从事与上市公司及其控制的其他企业从事的业务存在同业竞争的经营活动。</p> <p>5.上述承诺在本公司拥有宁波海运控制权期间持续有效，不可变更或撤销。如违反上述承诺给上市公司造成损失，本公司将向上市公司作出充分的赔偿或补偿。</p> <p>1.截至本承诺函签署之日，除本次交易拟注入上市公司的资产外，本公司及本公司控制的其他企业从事的业务不存在与上市公司及其控制的企业主营业务构成同业竞争的情况。</p> <p>2.本公司及本公司控制的其他企业将不会从事任何与上市公司及其控制的企业主营业务构成同业竞争的业务或活动。</p> <p>3.若本公司及本公司控制的其他企业未来从市场获得与上市公司经营的业务有竞争或可能有竞争的任何商业机会，将尽力促成上市公司获得该等商业机会，避免与上市公司业务构成同业竞争或潜在同业竞争，</p> |

| 序号 | 承诺名称 | 承诺方 | 承诺主要内容 |
|----|--------------|--------|--|
| | | | <p>以确保上市公司及其他股东利益不受损害。</p> <p>4. 本公司不会利用从上市公司及其控制的其他企业了解或知悉的信息协助任何第三方从事与上市公司及其控制的其他企业从事的业务存在同业竞争的经营活动。</p> <p>5. 上述承诺在本公司作为宁波海运控股股东期间持续有效，不可变更或撤销。如违反上述承诺给上市公司造成损失，本公司将向上市公司作出充分的赔偿或补偿。</p> |
| 10 | 关于规范关联交易的承诺函 | 浙能集团 | <p>1. 本公司将充分尊重上市公司的独立法人地位，保障上市公司独立经营、自主决策。</p> <p>2. 本公司保证本公司以及本公司控股或实际控制的其他公司或企业或经济组织（不包括上市公司控制的企业，以下统称“关联企业”）将继续规范与上市公司及其控制的企业发生的关联交易。</p> <p>3. 如果上市公司在今后的经营活动中必须与本公司及关联企业发生确有必要且不可避免的关联交易，本公司将促使此等交易严格按照国家有关法律法规、上市公司章程和中国证监会的有关规定履行有关程序，与上市公司依法签订协议，及时依法进行信息披露；保证按照正常的商业条件和公允、合理的价格进行交易，保证不通过关联交易损害上市公司及其他股东的合法权益。</p> <p>4. 本公司及关联企业将严格和善意地履行与上市公司签订的各项关联协议；本公司及关联企业将不会向上市公司谋求任何超出该等协议规定以外的利益或者收益。</p> <p>5. 本公司及关联企业将不以任何方式违法违规占用上市公司及其下属企业的资金、资产，亦不要求上市公司及其下属企业为本公司及关联企业进行违规担保。</p> <p>6. 上述承诺在本公司对上市公司拥有控制权期间持续有效且不可变更或撤销。如违反上述承诺给上市公司造成损失，本公司将向上市公司作出充分的赔偿或补偿。</p> |
| | | 海运集团 | <p>1. 本公司将充分尊重上市公司的独立法人地位，保障上市公司独立经营、自主决策。</p> <p>2. 本公司保证本公司以及本公司控股或实际控制的其他公司或企业或经济组织（不包括上市公司控制的企业，以下统称“关联企业”）将继续规范与上市公司及其控制的企业发生的关联交易。</p> <p>3. 如果上市公司在今后的经营活动中必须与本公司及关联企业发生确有必要且不可避免的关联交易，本公司将促使此等交易严格按照国家有关法律法规、上市公司章程和中国证监会的有关规定履行有关程序，与上市公司依法签订协议，及时依法进行信息披露；保证按照正常的商业条件和公允、合理的价格进行交易，保证不通过关联交易损害上市公司及其他股东的合法权益。</p> <p>4. 本公司及关联企业将严格和善意地履行与上市公司签订的各项关联协议；本公司及关联企业将不会向上市公司谋求任何超出该等协议规定以外的利益或者收益。</p> <p>5. 本公司及关联企业将不以任何方式违法违规占用上市公司及其下属企业的资金、资产，亦不要求上市公司及其下属企业为本公司及关联企业进行违规担保。</p> <p>6. 上述承诺在本公司作为上市公司控股股东期间持续有效且不可变更或撤销。如违反上述承诺给上市公司造成损失，本公司将向上市公司作出充分的赔偿或补偿。</p> |
| 11 | 关于保证 | 浙能集团、海 | 1. 保证上市公司人员独立 |

| 序号 | 承诺名称 | 承诺方 | 承诺主要内容 |
|----|-------------|-----|---|
| | 上市公司独立性的承诺函 | 运集团 | <p>(1)保证上市公司的生产经营与行政管理完全独立于本公司控制的其他企业（不包含上市公司及其控制的企业，下同）。保证上市公司独立招聘员工，与员工签订劳动合同，拥有独立的员工队伍，高级管理人员以及财务人员均专职在上市公司工作并领取薪酬。</p> <p>(2)保证上市公司的总经理、副总经理、财务负责人和董事会秘书等高级管理人员在上市公司专职工作，不在本公司控制的其他企业担任除董事、监事以外的其他职务，也不在本公司控制的其他企业领取薪酬；保证上市公司的财务人员均专职在上市公司工作并领取薪酬，不在本公司控制的其他企业中兼职。</p> <p>(3)保证上市公司的董事、监事及高级管理人员按照《公司法》、《公司章程》等有关规定选举或聘任产生；保证本公司推荐出任上市公司董事、监事和高级管理人员的人选都通过合法的程序产生，本公司不干预上市公司董事会、监事会和股东大会已经做出的人事任免决定。</p> <p>2.保证上市公司资产独立完整</p> <p>(1)保证上市公司具有独立完整的资产，完全独立于本公司控制的其他企业，上市公司的资产全部处于上市公司的控制之下，并为上市公司独立拥有和运营。</p> <p>(2)保证上市公司拥有与经营有关的资质、系统、设备和配套设施，资产完整、权属清晰，不存在以资产和权益为本公司及本公司控制的其他企业提供违规担保的情形，不存在资产、资金被本公司及本公司控制的其他企业占用而损害上市公司利益的情况。</p> <p>3.保证上市公司的财务独立</p> <p>(1)保证上市公司设置独立的财务部门，配备专门的财务人员，按照《会计法》、《企业会计准则》及其他财务会计法规、条例，结合上市公司实际情况，制订完整的内部财务管理制度，拥有独立的财务核算体系。</p> <p>(2)保证上市公司作为独立的纳税人进行纳税申报及履行纳税义务，并依法独立开设银行账户，不存在与本公司及本公司控制的其他企业混合纳税或共用银行账户的情况。</p> <p>4.保证上市公司机构独立</p> <p>(1)保证上市公司拥有独立的生产经营和办公机构场所，不存在与本公司控制的其他企业混合经营、合署办公的情形。</p> <p>(2)保证上市公司按照法人治理结构要求，设立股东大会、董事会和监事会等机构，并制定了相应的议事规则，各机构依照相关规定在各自职责范围内独立决策、规范运作。上市公司设置了完整的内部组织机构，各部门职责明确、工作流程清晰、相互配合、相互制约，独立于本公司控制的其他企业。</p> <p>5.保证上市公司业务独立</p> <p>(1)保证上市公司能够独立自主地进行经营活动，拥有业务经营所需的各项资质，能够顺利组织开展相关业务，具有独立面对市场并经营的能力。</p> <p>(2)保证本公司除通过行使股东权利之外，不对上市公司的业务活动进行干预，上市公司在业务上独立于本公司及本公司控制的其他企业。</p> <p>(3)除本次交易拟注入上市公司的资产外，保证本公司及本公司控制的其他企业不从事与上市公司主营业务直接相竞争的业务。</p> <p>(4)保证尽可能减少上市公司与本公司及本公司控制的其他企业之间的持续性关联交易。对于无法避免的关联交易将本着“公平、公正、公开”的原则依法进行，保证严格遵守本公司所出具的《关于规范关联交易的承诺函》。</p> |

| 序号 | 承诺名称 | 承诺方 | 承诺主要内容 |
|----|--|--|--|
| | | | 6.保证上市公司在其他方面与本公司所拥有控制权的其他经营主体保持独立。 本公司亦将依法行使作为上市公司的股东的权利，促使上市公司规范运作，在人员、资产、财务、机构、业务和其他方面独立运作。 上述承诺在本公司对上市公司拥有控制权期间内持续有效且不可变更或撤销。如违反上述承诺，并因此给上市公司造成经济损失，本公司将向上市公司进行赔偿。 |
| 12 | 关于不存在《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》第13条情形的承诺函 | 宁波海运及其董事、监事、高级管理人员 浙能集团及其董事、监事、高级管理人员 海运集团及其董事、监事、高级管理人员 煤运投资及其董事、监事、高级管理人员 | 1.本公司及本公司董事、监事、高级管理人员皆不存在因涉嫌本次交易相关的内幕交易被立案调查或者立案侦查之情形。 2.本公司及本公司董事、监事、高级管理人员最近36个月内皆不存在因涉嫌本次交易相关的内幕交易被中国证监会行政处罚或者被司法机关依法追究刑事责任之情形。 3.本公司及本公司董事、监事、高级管理人员皆不存在依据《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》不得参与任何上市公司重大资产重组情形。 |

十、上市公司控股股东及其一致行动人关于本次重组的原则性意见，及控股股东及其一致行动人、董事、监事、高级管理人员于本次重组期间股份减持计划

（一）上市公司控股股东及一致行动人关于本次重组的原则性意见及股份减持计划

海运集团作为上市公司的控股股东，出具《关于本次发行股份购买资产暨关联交易的原则性意见及减持计划》，对本次重组的原则性意见及股份减持计划如下：

本公司作为上市公司的控股股东，原则性同意本次交易事项，并承诺：

1、自本次交易复牌之日起至本次交易实施完毕期间，本公司不存在减持宁波海运股份的计划。

2、若违反上述承诺，由此给宁波海运或者其他投资者造成损失的，本公司承诺将向宁波海运或其他投资者依法承担赔偿责任。”

（二）上市公司的董事、监事、高级管理人员在本次重组期间的股份减持计划

上市公司的董事、监事及高级管理人员均出具了《关于股份减持计划的承诺函》，对本次交易期间的股份减持计划作出如下承诺：

1、上市公司监事周海平出具的承诺

“（1）截至本承诺签署之日，本人持有上市公司 20,000 股股份。

（2）自本次交易复牌之日起至本次交易实施完毕期间，本人承诺不减持上市公司股份，并且不存在减持上市公司股份的计划。

（3）若违反上述承诺，由此给宁波海运或者其他投资者造成损失的，本人承诺将向宁波海运或其他投资者依法承担赔偿责任。”

2、上市公司其他董事、监事、高级管理人员出具的承诺

“（1）截至本承诺签署之日，本人未持有上市公司的股份。

（2）本人承诺自本次交易复牌之日起至本次交易实施完毕期间，不实施购买上市公司股票的行为，因此本人不存在减持宁波海运股份的计划。

（3）若违反上述承诺，由此给宁波海运或者其他投资者造成损失的，本人承诺将向宁波海运或其他投资者依法承担赔偿责任。”

十一、本次重组对中小投资者权益保护的安排

（一）网络投票安排

根据中国证监会《关于加强社会公众股股东权益保护的若干规定》等有关规定，在表决本次交易方案的股东大会中，将采用现场投票与网络投票相结合的表决方式，充分保护中小股东行使投票权的权益。

（二）严格履行上市公司信息披露义务

本公司及相关信息披露义务人将严格按照《证券法》、《上市公司信息披露管理办法》、《关于规范上市公司信息披露及相关各方行为的通知》、《重组管理办法》等相

关规定，切实履行信息披露义务，公平地向所有投资者披露可能对上市公司股票交易价格产生较大影响的重大事件。本报告书披露后，公司将继续按照相关法规的要求，及时、准确地披露公司本次重组的进展情况。

（三）严格执行关联交易批准程序等决策程序

本次交易方案已经本公司董事会审议，本公司已获得独立董事对本次交易的事先认可，本公司的独立董事均已就本次交易相关事项发表了独立意见。

本次交易构成关联交易，其实施已严格执行法律法规以及公司内部对于关联交易的审批程序。本次交易的议案将在公司股东大会上由公司非关联股东予以表决，公司股东大会将采取现场投票与网络投票相结合的方式，公司将向公司股东提供网络形式的投票平台，股东可以在网络投票时间内通过网络方式行使表决权。此外，公司已聘请独立财务顾问、律师、审计、评估等中介机构，对本次交易出具专业意见，确保本次关联交易定价公允、公平、合理，不损害其他股东的利益。

（四）聘请专业机构

本公司聘请中金公司作为本次交易的独立财务顾问，聘请金杜作为本次交易的法律顾问，并聘请具有证券期货业务资格的会计师事务所、资产评估机构等证券服务机构就本次交易出具相关专业性意见。本公司独立董事在充分了解本次交易信息的基础上就本次交易发表独立意见。本次交易将提交本公司股东大会进行审议。本报告书、与本次交易相关的独立财务顾问报告、法律意见书以及本次交易涉及的审计报告、评估报告等已经按相关要求予以公告。

（五）股份锁定的承诺

本次交易的交易对方海运集团承诺：“（一）本公司在本次发行股份购买资产中认购的股份，自该等股份上市之日起 36 个月内不转让。（二）本公司在本次交易前已经持有的上市公司股份，自本公司在本次交易中认购的上市公司股份上市之日起 12 个月内不转让。（三）本次发行股份购买资产完成后 6 个月内如上市公司股票连续 20 个交易日的收盘价低于发行价，或本次发行股份购买资产完成后 6 个月期末收盘价低于发行价的，本公司持有的上市公司股份的锁定期自动延长 6 个月。（四）前述锁定期届满之时，若经具有证券期货从业资格的会计师事务所审计，本公司需根据《盈利预测补偿协

议》向上市公司履行股份补偿义务，上述涉及本公司所持股份的锁定期延长至本公司在《盈利预测补偿协议》项下的股份补偿义务履行完毕之日。（五）如前述关于本公司持有的上市公司股份的锁定期的承诺与中国证监会、上海证券交易所最新的监管意见不相符的，本公司将根据最新的监管意见进行相应调整。本次发行股份购买资产实施完成后，本公司因上市公司送股、转增股份等原因增持的股份，亦应遵守上述约定。”

本次交易的交易对方浙能集团、煤运投资承诺：“（一）本公司在本次发行股份购买资产中认购的股份，自该等股份上市之日起 36 个月内不转让。（二）本次发行股份购买资产完成后 6 个月内如上市公司股票连续 20 个交易日的收盘价低于发行价，或本次发行股份购买资产完成后 6 个月期末收盘价低于发行价的，本公司持有的上市公司股份的锁定期自动延长 6 个月。（三）前述锁定期届满之时，若经具有证券期货从业资格的会计师事务所审计，本公司需根据《盈利预测补偿协议》向上市公司履行股份补偿义务，上述涉及本公司所持股份的锁定期延长至本公司在《盈利预测补偿协议》项下的股份补偿义务履行完毕之日。（四）如前述关于本公司持有的上市公司股份的锁定期的承诺与中国证监会、上海证券交易所最新的监管意见不相符的，本公司将根据最新的监管意见进行相应调整。本次发行股份购买资产实施完成后，本公司因上市公司送股、转增股份等原因增持的股份，亦应遵守上述约定。”

（六）业绩补偿安排

本次交易中，资产评估机构采取资产基础法和收益法对标的资产进行评估并作为定价参考依据。为保障宁波海运及其股东尤其是中小股东的合法权益，同时依据《重组管理办法》等相关法律法规的规定，本次重组交易对方浙能集团、海运集团、煤运投资将就标的公司在标的资产过户完成后三年内实际净利润不足承诺净利润的部分，在经有证券期货业务资格的审计机构审计确认差额后，进行盈利预测补偿。具体补偿安排详见本报告书“第七章 本次交易主要合同”之“二、《盈利预测补偿协议》的主要内容”。

（七）交易对方声明

本次交易的交易对方已分别出具如下承诺函：

“1、本公司在参与本次交易过程中，将及时向上市公司提供本次交易所需文件及相关资料、信息，同时承诺所提供纸质版和电子版资料、文件、信息均真实、准确、完整，不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；并对其虚假记载、误导性陈述或

重大遗漏承担个别和连带的法律责任。给上市公司或者投资者造成损失的，将依法承担赔偿责任。

2、本公司向参与本次交易的各中介机构所提供的资料均为真实、准确、完整的原始书面资料或副本资料及信息，副本资料或复印件与原始资料或原件一致；所有文件的签字或印章皆为真实的，不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；并对其虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承担个别和连带的法律责任。

3、本公司保证为本次交易所出具的说明及确认皆为真实、准确和完整的，不存在任何虚假记载，误导性陈述或重大遗漏，并对其虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承担个别和连带的法律责任。

4、本公司承诺将在本次交易过程中严格按照相关法律法规规定履行信息披露义务，保证信息披露的及时、准确、完整。

5、如本次交易所提供或披露的信息涉嫌虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，被司法机关立案侦查或者被中国证监会立案调查的，在形成调查结论以前，不转让在本公司在宁波海运拥有权益的股份，并于收到立案稽查通知的两个交易日内将暂停转让的书面申请和股票账户提交宁波海运董事会，由宁波海运董事会代为向证券交易所和登记结算公司申请锁定；未在两个交易日内提交锁定申请的，授权宁波海运董事会核实后直接向证券交易所和登记结算公司报送本公司的身份信息和账户信息并申请锁定；宁波海运董事会未向证券交易所和登记结算公司报送本公司的身份信息和账户信息的，授权证券交易所和登记结算公司直接锁定相关股份。如调查结论发现存在违法违规情形，本公司承诺锁定股份自愿用于相关投资者赔偿安排。”

（八）并购重组摊薄当期每股收益的填补回报安排

根据本次审计机构出具的上市公司备考审阅报告，本次交易完成后，本公司基本每股收益相应增加，上市公司盈利能力提高，每股收益亦随之增长，不存在重组摊薄当期每股收益的情形，有利于保护中小投资者的利益。

公司提示投资者在中国证监会指定信息披露媒体浏览本报告书的全文及中介机构出具的意见。

重大风险提示

投资者在评价本公司本次交易时，还应特别认真地考虑下述各项风险因素：

一、与本次交易相关的风险

（一）交易被终止或被取消的风险

本次交易将受到多方因素的影响且本次交易的实施尚须满足多项前提条件，本次交易可能因为但不限于以下事项的发生而取消：

- 1、因股价异常波动或异常交易可能涉嫌内幕交易而使本次交易被迫暂停、终止或取消；
- 2、标的资产业绩大幅下滑；
- 3、其他可能导致交易被取消的风险。

上市公司董事会将在本次交易过程中及时公告相关工作的进度，以便投资者了解本次交易进程，并作出相应判断。

（二）审批风险

本次交易尚需满足多项条件后方可完成，包括但不限于：

- 1、本次交易方案尚需取得浙江省国资委批准；
- 2、本次交易方案尚需本公司股东大会审议通过；
- 3、本次交易方案尚需本公司股东大会非关联股东批准同意浙能集团免于发出要约；
- 4、本次交易尚需取得中国证监会的核准；
- 5、本次交易尚需反垄断主管部门经营者集中审查通过。

本次交易能否通过本公司股东大会审议以及能否取得有权部门的备案、批准或核准存在不确定性，本公司就上述事项取得相关备案、批准或核准的时间也存在不确定性，提请广大投资者注意投资风险。

（三）标的公司业绩承诺不能达标的风险

本次交易标的的选取收益法评估结果作为评估结论并作为定价参考依据，为保障宁波海运及其股东尤其是中小股东的合法权益，同时依据《重组管理办法》等相关法律法规的规定，公司与浙能集团、海运集团、煤运投资 3 名交易对方分别签署了《盈利预测补偿协议》，交易对方分别对标的公司富兴海运、江海运输及浙能通利未来特定年度所实现的净利润作出了承诺。

上述业绩承诺系基于标的资产目前的经营能力和未来的发展前景做出的综合判断，标的资产未来盈利的实现受到宏观经济、市场环境、监管政策等因素的影响。业绩承诺期内，如以上因素发生较大变化，则标的资产存在业绩承诺无法实现的风险，同时，尽管上市公司已与交易对方签订了明确的业绩补偿协议，但由于市场波动、公司经营以及业务整合等风险导致标的资产的实际净利润数低于承诺净利润数及/或补偿期限届满时标的公司出现减值时，相关交易对方如果无法履行或不愿履行业绩补偿承诺，则存在业绩补偿承诺实施的违约风险。

（四）标的资产评估值增值较大的风险

本次交易标的资产的评估基准日为 2017 年 12 月 31 日，本次交易标的资产的评估值为 82,638.04 万元，较账面值增值 36,689.23 万元，增值 79.85%，增值率较高。

尽管评估机构在评估过程中勤勉、尽责，并严格执行了评估相关规定，仍可能出现实际情况与评估假设不一致从而导致标的资产的估值与实际情况不符的情形。提请投资者注意本次交易标的资产评估值增值较大的风险。

二、上市公司标的公司业务与经营风险

（一）受宏观经济周期影响的风险

上市公司标的资产主要从事国际国内的大宗散货运输，最主要的货种为煤炭。煤炭运输属国民经济基础行业，受国民经济增长周期性波动的影响较大。当国民经济处于增长时期，对石油、煤炭的需求将会增加，从而加大对这类产品的海上运输需求；但当国民经济处于萧条阶段，则上述需求也会相应下滑。因此，国民经济周期性的波动，对公司的经营将直接产生影响。未来，若全球经济出现周期性向下波动，将导致全球航运市场跟跌。

（二）其它运输方式竞争的风险

目前，煤炭、矿砂及其他大宗物资的运输方式有水路运输（包括海运）、铁路运输、公路运输等，水路运输与其他运输方式的竞争，可能对水路运输的需求产生一定影响。虽然由于海上运输具有数量大、价格低的优势，目前仍是大宗物资运输的主要方式，但未来若其他运输方式运价显著降低，标的公司业务仍有可能受到冲击。

（三）运输价格波动的风险

运输市场价格受全球经济变化、运力需求、船舶保有量等多种因素的影响，波动性较大。标的公司的运输合同主要以 COA 为主，运价受国际国内运输市场价格的短期波动影响较小，但如国际国内运输市场价格在较长时间内有较大波动，仍然会对其的营业收入和盈利水平产生一定影响。

（四）燃油价格波动的风险

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及具有国际影响的突发政治事件和争端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，近年来受多种因素影响，国际原油价格波动性较大。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，将导致标的公司船舶航次成本上升，进而影响公司的营业收入和盈利水平，使标的公司面临燃油价格波动的风险。

（五）长协合同无法根据市场运价变动进行及时调价的风险

运费价格是决定公司盈利水平的核心因素之一，因此运费价格波动将会给公司的经营效益带来不确定性。公司已通过与大客户签订 COA，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。然而，航运业运价随全球经济形势变化而波动，运费价格波动将会给公司的经营效益带来不确定性。公司与大客户签订的 COA 中约定的基本运价存在无法根据市场运价变动进行及时调价的风险，若航运市场运价大幅上涨从而可能对公司的经营效益产生一定影响。

（六）业务品种单一和客户集中风险

干散货运输易受短期内供求关系变化影响而出现较大幅度波动，标的公司承运的货种以电煤为主，业务品种单一，不利于分散行业风险，抵御经济周期波动。同时，标的公司主要客户的运输收入在公司营业收入中占比仍旧较高。未来几年，如果煤炭航运市场的景气度仍处于低谷或公司主要客户流失，将对标的公司的生产经营带来不利影响。因此标的公司将努力扩大市场份额，积极寻找货源，开拓新客户，同时确保标的公司在浙江地区沿海干散货海运市场上的领先地位，为公司的发展打下坚实的基础。

（七）航行安全风险

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，对标的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。标的公司针对船舶可能出现的事故险情，制定了相应的应急预案和防范措施；努力提高船岸人员的操作技能，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；合理投保，规避风险。

（八）民事纠纷引起的扣押船舶风险

海上运输船舶可能因合同纠纷，包括船员劳务合同纠纷，以及侵权纠纷引起民事索赔方申请海事法院扣押船舶，对标的公司正常营运产生不利影响。标的公司将加强与保赔协会和保险公司的协调与合作，使之及时提供担保，令船舶获得释放，避免船舶扣押或者减少船舶扣押时间。

（九）业务整合风险

本次交易完成后，上市公司将持有富兴海运 51% 股权、浙能通利 60% 股权与江海运输 77% 股权。虽然上市公司和标的公司都具有完善的组织架构、有效的管理体系和成熟的业务模式，但是标的公司在经营模式和企业内部运营管理体系等方面与上市公司存在的差异将为上市公司日后的整合带来一定难度。上市公司与标的公司之间能否顺利实现整合以及整合后是否能达到预期效果，仍存在一定的不确定性。上市公司将通过不断完善公司治理、加强内部控制等措施降低该等风险，并对相关情况进行真实、准确、及时、完整、公平的披露。

三、其他风险

上市公司股票价格不仅取决于上市公司的盈利水平及发展前景，也受到市场供求关系、国家相关政策、投资者心理预期以及各种不可预测因素的影响，从而使上市公司股票的价格偏离其价值，给投资者带来投资风险。针对上述情况，上市公司将根据《公司法》、《证券法》、《上市公司信息披露管理办法》和《上海证券交易所上市规则》等有关法律、法规的要求，真实、准确、及时、完整、公平地向投资者披露有可能影响上市公司股票价格的重大信息，供投资者作出投资判断。

目 录

| | |
|--------------------------|-----------|
| 交易各方声明..... | 2 |
| 重大事项提示..... | 4 |
| 重大风险提示..... | 28 |
| 释义..... | 37 |
| 第一章 本次交易概况..... | 42 |
| 一、本次交易的背景..... | 42 |
| 二、本次交易的目的..... | 43 |
| 三、本次交易决策过程和批准情况..... | 44 |
| 四、本次交易的具体方案..... | 45 |
| 五、本次重组对上市公司的影响..... | 49 |
| 六、本次交易构成关联交易..... | 52 |
| 七、本次交易不构成重大资产重组..... | 52 |
| 八、本次交易不构成借壳上市..... | 52 |
| 第二章 上市公司基本情况..... | 55 |
| 一、上市公司基本信息..... | 55 |
| 二、上市公司设立及股本变动情况..... | 55 |
| 三、最近六十个月的控制权变动情况..... | 59 |
| 四、上市公司最近三年重大资产重组情况..... | 59 |
| 五、公司主营业务情况及主要财务指标..... | 59 |
| 六、控股股东及实际控制人情况..... | 62 |
| 七、上市公司合法经营情况..... | 64 |

| | |
|--|------------|
| 第三章 交易对方基本情况 | 65 |
| 一、浙能集团..... | 65 |
| 二、宁波海运集团有限公司..... | 69 |
| 三、浙江浙能煤运投资有限责任公司..... | 76 |
| 第四章 标的资产基本情况 | 81 |
| 一、富兴海运 51% 股权 | 81 |
| 二、江海运输 77% 股权 | 112 |
| 三、浙能通利 60% 股权 | 132 |
| 第五章 发行股份情况 | 150 |
| 一、发行股份的种类、面值及方式..... | 150 |
| 第六章 交易标的的评估情况 | 155 |
| 一、拟注入资产的评估情况..... | 155 |
| 二、上市公司董事会对拟注入资产评估的分析..... | 223 |
| 三、独立董事对资产评估机构的独立性、评估假设前提的合理性、评估方法与目的的相关性及评估定价公允性发表的意见..... | 233 |
| 第七章 本次交易主要合同 | 235 |
| 一、《发行股份购买资产协议》及其补充协议的主要内容..... | 235 |
| 二、《盈利预测补偿协议》的主要内容..... | 238 |
| 第八章 本次交易的合规性分析 | 243 |
| 一、本次交易符合《重组管理办法》第十一条规定..... | 243 |
| 二、本次交易不适用《重组管理办法》第十三条的说明..... | 247 |
| 三、本次交易符合《重组管理办法》第四十三条规定..... | 249 |
| 四、本次交易不适用《关于上市公司重大资产重组前发生业绩“变脸”或本次重组存在拟置出资产情形的相关问题与解答》的说明..... | 251 |

| | |
|--|------------|
| 五、本次交易符合《〈上市公司重大资产重组管理办法〉第三条有关拟购买资产存在资金占用问题的适用意见——证券期货法律适用意见第 10 号》相关规定..... | 251 |
| 第九章 管理层讨论与分析..... | 253 |
| 一、本次交易前上市公司财务状况和经营成果..... | 253 |
| 二、交易标的行业特点和经营情况的讨论与分析..... | 260 |
| 三、标的资产财务状况和盈利能力的讨论与分析..... | 269 |
| 四、对上市公司完成重组后的持续经营、财务状况、盈利能力进行分析..... | 350 |
| 第十章 财务会计信息..... | 364 |
| 一、标的资产财务会计信息..... | 364 |
| 二、上市公司简要备考财务报表..... | 372 |
| 第十一章 同业竞争和关联交易..... | 374 |
| 一、同业竞争..... | 374 |
| 二、关联交易..... | 377 |
| 第十二章 风险因素..... | 409 |
| 一、与本次交易相关的风险..... | 409 |
| 二、上市公司标的公司业务与经营风险..... | 411 |
| 三、其他风险..... | 413 |
| 第十三章 其他重要事项..... | 414 |
| 一、保护投资者合法权益的相关安排..... | 414 |
| 二、交易完成后上市公司资金占用及关联担保情况..... | 417 |
| 三、交易完成后上市公司的负债结构情况..... | 417 |
| 四、本次交易对上市公司治理机制的影响..... | 420 |
| 五、关于上市公司最近十二个月内是否发生资产交易的情况说明..... | 420 |
| 六、交易完成后上市公司的现金分红政策及相应的安排..... | 421 |

| | |
|---|------------|
| 七、股价未发生异动的说明..... | 423 |
| 八、关于股票交易自查的说明及承诺..... | 424 |
| 第十四章 独立董事及中介机构关于本次交易的意见 | 427 |
| 一、独立董事关于本次交易的意见..... | 427 |
| 二、独立财务顾问关于本次交易的意见..... | 428 |
| 三、律师关于本次交易的意见..... | 428 |
| 第十五章 本次交易的证券服务机构..... | 429 |
| 一、独立财务顾问..... | 429 |
| 二、法律顾问..... | 429 |
| 三、财务审计机构..... | 429 |
| 四、资产评估机构..... | 430 |
| 第十六章 上市公司全体董事、监事、高级管理人员以及相关中介机构声明..... | 431 |
| 一、上市公司全体董事、监事、高级管理人员声明..... | 431 |
| 二、独立财务顾问声明..... | 434 |
| 三、法律顾问声明..... | 435 |
| 四、财务审计机构声明..... | 436 |
| 五、资产评估机构声明..... | 437 |
| 第十七章 备查文件..... | 438 |
| 一、备查文件..... | 438 |
| 二、查阅方式..... | 438 |

释义

在本报告书中，除非上下文另有所指，下列简称具有如下含义：

一、一般释义

| | | |
|----------------------|---|------------------------------------|
| 本报告书 | 指 | 《宁波海运股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易重组报告书（草案）》 |
| 宁波海运、上市公司、 本公司、公司 | 指 | 宁波海运股份有限公司 |
| 浙能集团 | 指 | 浙江省能源集团有限公司 |
| 海运集团 | 指 | 宁波海运集团有限公司 |
| 煤运投资 | 指 | 浙江浙能煤运投资有限责任公司 |
| 富兴海运 | 指 | 浙江富兴海运有限公司 |
| 江海运输 | 指 | 宁波江海运输有限公司 |
| 北仑船务 | 指 | 宁波北仑船务有限公司 |
| 浙能通利 | 指 | 浙江浙能通利航运有限公司 |
| 浙能富兴燃料 | 指 | 浙江浙能富兴燃料有限公司 |
| 舟山富兴燃料 | 指 | 舟山富兴燃料有限公司 |
| 明州高速 | 指 | 宁波海运明州高速公路有限公司 |
| 浙能电力 | 指 | 浙江浙能电力股份有限公司 |

| | | |
|----------------------|---|---|
| 石油新能源公司 | 指 | 浙江浙能石油新能源有限公司 |
| 浙能财务公司 | 指 | 浙江省能源集团财务有限责任公司 |
| 浙海海运 | 指 | 浙江省海运集团浙海海运有限公司 |
| 交易对方 | 指 | 浙能集团、海运集团及煤运投资 |
| 标的公司 | 指 | 富兴海运、江海运输及浙能通利 |
| 标的资产 | 指 | 富兴海运 51%股权、江海运输 77%股权及浙能通利 60%股权 |
| 评估基准日 | 指 | 2017 年 12 月 31 日 |
| 定价基准日 | 指 | 公司审议本次交易相关事项的第一次董事会（第七届董事会第十七次会议）决议公告日，即 2018 年 4 月 19 日 |
| 资产交割日 | 指 | 《发行股份购买资产协议》全部条款生效且本次交易可实施后，各方签署《标的资产交割确认书》之日 |
| 损益归属期间 | 指 | 自评估基准日（不包括评估基准日当日）起至资产交割日所在月份之前一个月的最后一日（包括当日）止的期间 |
| 交割审计基准日 | 指 | 交割审计基准日 |
| 本次交易、本次发行股份购买资产、本次重组 | 指 | 宁波海运向浙能集团发行股份购买其持有的富兴海运 51%股权；向海运集团发行股份购买其持有的江海运输 77%股权；向煤运投资发行股份购买其持有的浙能通利 60%股权 |
| 《发行股份购买资产协议》 | 指 | 宁波海运于 2018 年 4 月 17 日分别与交易对方签署的《发行股份购买资产协议》 |

| | | |
|-------------------|---|--|
| 《发行股份购买资产协议之补充协议》 | 指 | 宁波海运于 2018 年 7 月 27 日分别与交易对方签署的《发行股份购买资产协议之补充协议》 |
| 《盈利预测补偿协议》 | 指 | 宁波海运于 2018 年 7 月 27 日分别与交易对方签署的《盈利预测补偿协议》 |
| 浙江省国资委 | 指 | 浙江省人民政府国有资产监督管理委员会 |
| 中国证监会 | 指 | 中国证券监督管理委员会 |
| 上交所 | 指 | 上海证券交易所 |
| 工商局 | 指 | 具有适格管辖权的各地工商行政管理局 |
| 独立财务顾问、中金公司 | 指 | 中国国际金融股份有限公司 |
| 金杜 | 指 | 北京市金杜律师事务所 |
| 大华 | 指 | 大华会计师事务所（特殊普通合伙） |
| 万邦 | 指 | 万邦资产评估有限公司 |
| 《公司法》 | 指 | 《中华人民共和国公司法》（2013 年修正） |
| 《证券法》 | 指 | 《中华人民共和国证券法》（2014 年修订） |
| 《重组管理办法》 | 指 | 《上市公司重大资产重组管理办法》（2016 年修订） |
| 《发行管理办法》 | 指 | 《上市公司证券发行管理办法》 |
| 《上海证券交易所上市规则》 | 指 | 《上海证券交易所股票上市规则》（2018 年修订） |
| 报告期、最近两年及一期 | 指 | 2016 年、2017 年以及 2018 年 1-5 月 |

最近三年及一期 指 2015 年、2016 年、2017 年以及 2018 年 1-5 月

元 指 中国法定货币人民币元

二、专业释义

电煤 指 用于火力发电机组燃烧的煤炭

COA 指 Contract of Affreightment 长期运输合同，即包运租船合同，是租船合同的一种

散货 指 又称散装货物，包括干质（固体）散装货物和液态散装货物两种

干散货 指 根据货物的形态和包装，航运界将海上运输货物划分为液体货、干散货、件杂货 3 大类。干散货指各种初级产品、原材料。通常根据运输批量的大小，干散货又分为大宗散货和小宗批量散货两类 大宗散货主要有：煤炭、金属矿石、粮食等；小宗批量散货包括 钢铁、木材、化肥、水泥等

散货船 指 散货船是用以装载无包装的大宗货物的船舶，大多为单甲板，舱内不设支柱，但设有隔板，用以防止在风浪中运行的舱内货物错位

巴拿马型散货船 指 Panamax 型散货船，即载重吨在 6 万吨至 10 万吨之间的散货船

灵便型散货船 指 Handysize 型散货船，即载重吨在 1 万吨至 6 万吨之间的散货船，其中载重吨在 1 万吨至 4 万吨之间的散货船为小灵便型（Handy）散货船，载重吨在 4 万吨至 6 万吨之间的散货船为大灵便型（Handymax 和 Supramax）散货船

| | | |
|--------|---|---|
| 载重吨 | 指 | 一般缩写为“DWT”，即在一定水域和季节里，运输船舶所允许装载的最大重量，包括载货量、人员及食品、淡水、燃料、润滑油、炉水、备品和供应品等的重量，又称总载重吨 |
| 拆船率 | 指 | 拆船数量/市场存量船队数量 |
| BDI | 指 | 波罗的海干散货综合运价指数 |
| ISM 规则 | 指 | 《国际安全管理规则》，由国际海事组织颁布的国际船舶安全营运和防止污染管理规则，适用于从事国际航线船舶和船公司（船舶管理公司、光船承租人、船东） |

注：本报告书的部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上可能因四舍五入存在差异。

第一章 本次交易概况

一、本次交易的背景

（一）干散货运输行业持续回暖

世界经济稳步复苏，欧美经济持续回暖，中国经济总体上保持稳步增长。随着全球经济步入复苏轨道，航运市场整体呈现复苏态势，国际贸易显著回暖，运输需求逐步增长，市场总体供求失衡局面有所改善。

自2008年金融危机以来，干散货运输市场已经持续近10年表现低迷。随着运力供给趋于合理，近年来干散货市场持续回暖。根据预测，2019-2020年之前行业平均拆船率将高达6%，这将导致在接下来的5年里运力供应为负增长，形成行业供不应求，运价上涨的利好趋势。通过本次交易，上市公司可以进一步增加运力进行战略布局。

（二）公司实际控制人履行解决同业竞争承诺

为解决同业竞争，浙能集团于2013年1月31日出具了《关于避免同业竞争等利益冲突、保持宁波海运股份有限公司经营独立性的承诺函》并于2014年3月28日出具了《关于确认避免同业竞争等利益冲突、保持宁波海运股份有限公司经营独立性的承诺函有关条款的函》，相关承诺如下：

“1、本公司承诺不再扩大其他海运企业的经营规模，同时将国内沿海货物运输的业务发展机会优先考虑给予宁波海运。

2、本公司承诺将宁波海运作为本公司及本公司全资、控股或其他具有实际控制权的企业所属国内沿海货物运输业务的相关资产的最终整合的唯一平台。

3、本公司承诺五年以内将富兴海运和浙能通利从事国内沿海货物运输业务的相关资产在符合法律法规规定和证监会有关规则的前提下，以适当的方式注入宁波海运，或者通过其他合法合规的方式解决上述同业竞争问题。

4、本公司承诺在行业发展规划等方面将根据国家的规定进行适当安排，确保本公司及本公司全资、控股或其他具有实际控制权的企业在未来不会从事与宁波海运相同或

类似的生产、经营业务，以避免与宁波海运的生产经营构成实质性竞争，但本承诺函已经披露的除外。”

本次交易标的公司包括了浙能集团下属的富兴海运和浙能通利，以及海运集团下属的江海运输。本次交易将解决宁波海运与浙能集团以及海运集团在水路货物运输业务领域的同业竞争问题，有利于浙能集团兑现解决同业竞争的承诺，保护中小股东的利益。

（三）改善上市公司盈利状况

为保护中小股东利益，提升上市公司的经营业绩和盈利能力，将宁波海运打造为浙能集团下属唯一的水路货物运输业务专业运作平台，实现水路货物运输业务板块的专业化经营和一体化管理，主营业务及其优势将更加突出，有利于宁波海运借助资本市场打通融资通道、集中优势资源加快产业并购和整合，有利于宁波海运进一步做大做强、开启新的发展篇章。

本次交易完成后，随着富兴海运、浙能通利以及江海运输的业务资产注入上市公司，将进一步扩大提升上市公司拥有船队的运力规模，更有利于发挥公司海运专业管理以及客户与运力资源内部共享协同效应，促使运营效率提升，改善宁波海运的盈利状况，符合上市公司及上市公司全体股东的利益。

二、本次交易的目的

（一）解决水路货物运输业务同业竞争的历史遗留问题，兑现浙能集团对资本市场的承诺

本次交易前，富兴海运、浙能通利以及江海运输均为浙能集团以及海运集团下属企业，其主营业务均涉及水路货物运输业务，与宁波海运的主营业务存在较大的交叉和重叠，构成同业竞争。

本次交易通过浙能集团以及海运集团水路货物运输业务资产注入宁波海运的方式可解决宁波海运与其控股股东以及实际控制人于水路货物运输业务上的同业竞争历史遗留问题，兑现浙能集团做出的关于解决宁波海运同业竞争的承诺，有助于宁波海运的长远发展。

(二) 将宁波海运打造为浙能集团唯一的水路货物运输业务平台

本次交易完成后，宁波海运将成为浙能集团唯一的水路货物运输业务平台，运力规模与结构得到进一步提升和优化。同时，利用上市公司积累多年的海运专业管理优势，通过进一步整合浙能集团下属航运资产，实现对运力的整体调配，资源共享，从而提升上市公司整体运营效率，优化业务发展。

三、本次交易决策过程和批准情况

(一) 本次交易已经履行的审批程序

截至本报告书签署日，本次交易已经履行的审批程序如下：

- 1、本次交易方案已获得浙江省国资委的预批准；
- 2、本次交易方案的预案已经上市公司第七届董事会第十七次会议审议通过；
- 3、浙能集团已召开董事会，审议通过本次交易的正式方案并同意向本公司出售富兴海运 51% 股权；
- 4、海运集团已召开股东会，同意向本公司出售江海运输 77% 股权；
- 5、煤运投资已召开股东会，同意向本公司出售浙能通利 60% 股权；
- 6、标的公司其他股东均已同意交易对方将其所持标的资产转让给本公司，且标的公司其他股东均已出具放弃优先购买权的声明；
- 7、本次交易标的资产的交易作价所依据的资产评估报告已经浙江省国资委备案；
- 8、本次交易正式方案已由上市公司第八届董事会第二次会议审议通过。

(二) 本次交易尚需履行的审批程序

截至本报告书签署日，本次交易尚需履行审批程序的情况如下：

- 1、本次交易方案尚需取得浙江省国资委批准；
- 2、本次交易方案尚需本公司股东大会审议通过；
- 3、本次交易方案尚需本公司股东大会非关联股东批准同意浙能集团免于发出要约；

- 4、本次交易尚需取得中国证监会的核准；
- 5、本次交易尚需反垄断主管部门经营者集中审查通过。

四、本次交易的具体方案

（一）交易对方、标的资产及交易方式

本次交易以 2017 年 12 月 31 日为评估基准日，宁波海运拟向浙能集团发行股份购买其持有的富兴海运 51% 股权；拟向煤运投资发行股份购买其持有的浙能通利 60% 股权；拟向海运集团发行股份购买其持有的江海运输 77% 股权。

本次发行股份购买标的资产的具体情况如下：

| 标的公司 | 标的资产性质 | 交易对方 | 本次购买股权比例 (%) | 标的资产评估值 (万元) | 标的资产交易价格 (万元) | 支付方式 |
|-----------|--------|------|--------------|------------------|------------------|--------|
| 富兴海运 | 股权 | 浙能集团 | 51 | 72,922.35 | 70,404.99 | 发行股份购买 |
| 浙能通利 | 股权 | 煤运投资 | 60 | 4,851.60 | 4,851.60 | 发行股份购买 |
| 江海运输 | 股权 | 海运集团 | 77 | 4,864.09 | 4,679.29 | 发行股份购买 |
| 合计 | | | | 82,638.04 | 79,935.88 | |

注：标的资产富兴海运 51% 股权与江海运输 77% 股权的交易价格与其评估价值不一致的原因系交易价格考虑了 2017 年度分红的影响并在本次交易作价中扣减了分红金额 2,517.36 万元与 184.80 万元。

（二）发行股份的种类和面值

本次发行的股份种类为境内上市人民币 A 股普通股，每股面值为 1.00 元。

（三）发行价格和定价依据

本次交易中，发行股份购买资产涉及的发行股份定价基准日为本公司审议本次交易相关事项的第一次董事会（第七届董事会第十七次会议）决议公告日，即 2018 年 4 月 19 日。

根据《重组管理办法》的第四十五条的规定，上市公司发行股份的价格不得低于市场参考价的 90%；市场参考价为定价基准日前 20 个交易日、60 个交易日或者 120 个交易日的公司股票交易均价之一。定价基准日前若干个交易日公司股票交易均价 = 定价基准日前若干个交易日公司股票交易总额 ÷ 定价基准日前若干个交易日公司股票交易总量。

公司通过与交易对方之间的协商，为兼顾各方利益，本次交易采用定价基准日前 20 个交易日公司股票交易均价作为市场参考价，确定以不低于该市场参考价的 90% 作为发行价格，即 4.60 元/股。

2018 年 4 月 26 日，上市公司 2017 年年度股东大会审议通过《关于公司 2017 年度利润分配的预案》，以公司现有总股本 1,030,850,948 股为基数，向全体股东每 10 股派发现金红利 0.50 元（含税），并已于 2018 年 5 月 23 日实施完毕。考虑前述利润分配除权除息因素后，本次对价股份发行价格调整为 4.55 元/股。

在定价基准日后至股份发行日期间，本公司如进行任何权益分派、公积金转增股本、增发新股或配股等致使本公司股票需要进行除权、除息的情况，将根据上交所的相关规则对发行价格进行相应调整，具体的调整方法如下：

假设调整前新增股份价格为 P_0 ，每股送股或转增股本数为 N ，每股增发新股或配股数为 K ，增发新股价或配股价为 A ，每股派发现金股利为 D ，调整后新增股份价格为 P_1 （调整值保留小数点后两位，最后一位实行四舍五入），则：

派送股票股利或资本公积转增股本： $P_1 = P_0 / (1 + N)$

增发新股或配股： $P_1 = (P_0 + A \times K) / (1 + K)$

上述两项若同时进行： $P_1 = (P_0 + A \times K) / (1 + N + K)$

派送现金股利： $P_1 = P_0 - D$

上述三项同时进行： $P_1 = (P_0 - D + A \times K) / (1 + N + K)$

（四）交易金额

本次交易中，拟注入宁波海运的标的资产的交易金额以具有证券期货从业资质的资产评估机构出具并经浙江省国资委备案的资产评估结果为基础确定，根据万邦出具的《资产评估报告》，截至本报告书签署日，以 2017 年 12 月 31 日为评估基准日，标的资产的评估值及交易价格具体如下：

| 标的公司 | 标的资产性质 | 交易对方 | 本次购买股权比例 (%) | 标的资产评估值 (万元) | 标的资产交易价格 (万元) | 支付方式 |
|------|--------|------|--------------|--------------|---------------|--------|
| 富兴海运 | 股权 | 浙能集团 | 51 | 72,922.35 | 70,404.99 | 发行股份购买 |
| 浙能通利 | 股权 | 煤运投资 | 60 | 4,851.60 | 4,851.60 | 发行股份购买 |

| 标的公司 | 标的资产性质 | 交易对方 | 本次购买股权比例 (%) | 标的资产评估值 (万元) | 标的资产交易价格 (万元) | 支付方式 |
|------|--------|------|--------------|------------------|------------------|--------|
| 江海运输 | 股权 | 海运集团 | 77 | 4,864.09 | 4,679.29 | 发行股份购买 |
| 合计 | | | | 82,638.04 | 79,935.88 | |

注：标的资产富兴海运 51% 股权与江海运输 77% 股权的交易价格与其评估价值不一致的原因系交易价格考虑了 2017 年度分红的影响并在本次交易作价中扣减了分红金额 2,517.36 万元与 184.80 万元。

综上，根据评估结果以及标的公司基准日后的分红情况，本次交易标的资产的总对价为 79,935.88 万元。根据本次发行股份购买资产的交易方式，宁波海运以发行股份的形式支付 79,935.88 万元对价。

（五）发行数量

根据评估结果以及标的公司基准日后的分红情况，标的资产总对价为 79,935.88 万元。本公司以发行股份的形式支付 79,935.88 万元对价。

本次发行股份所涉及的发行股份数量的计算方法为：发行股份的数量=以发行股份形式支付的交易对价÷本次发行股份购买资产的股份发行价格。

按照上述计算方法，本次宁波海运向交易对方发行股份总量为 17,568.3253 万股，具体情况如下：

| 交易对方 | 标的公司 | 本次购买股权比例 (%) | 标的资产评估值 (万元) | 标的资产交易价格 (万元) | 发行股数 (万股) |
|------|------|--------------|------------------|------------------|--------------------|
| 浙能集团 | 富兴海运 | 51 | 72,922.35 | 70,404.99 | 15,473.6242 |
| 煤运投资 | 浙能通利 | 60 | 4,851.60 | 4,851.60 | 1,066.2857 |
| 海运集团 | 江海运输 | 77 | 4,864.09 | 4,679.29 | 1,028.4154 |
| 合计 | | | 82,638.04 | 79,935.88 | 17,568.3253 |

注：标的资产富兴海运 51% 股权与江海运输 77% 股权的交易价格与其评估价值不一致的原因系交易价格考虑了 2017 年度分红的影响并在本次交易作价中扣减了分红金额 2,517.36 万元与 184.80 万元。

本次发行的股份数量以中国证监会最终核准的股数为准。在本次发行的定价基准日至发行日期间，宁波海运如有派息、送股、资本公积转增股本等除权除息事项，发行数量也将根据发行价格的调整情况进行相应调整。

（六）锁定期安排

本次交易交易对方海运集团承诺：“（一）本公司在本次发行股份购买资产中认购的股份，自该等股份上市之日起 36 个月内不转让。（二）本公司在本次交易前已经持有的上市公司股份，自本公司在本次交易中认购的上市公司股份上市之日起 12 个月内不转让。（三）本次发行股份购买资产完成后 6 个月内如上市公司股票连续 20 个交易日的收盘价低于发行价，或本次发行股份购买资产完成后 6 个月期末收盘价低于发行价的，本公司持有的上市公司股份的锁定期自动延长 6 个月。（四）前述锁定期届满之时，若经具有证券期货从业资格的会计师事务所审计，本公司需根据《盈利预测补偿协议》向上市公司履行股份补偿义务，上述涉及本公司所持股份的锁定期延长至本公司在《盈利预测补偿协议》项下的股份补偿义务履行完毕之日。（五）如前述关于本公司持有的上市公司股份的锁定期的承诺与中国证监会、上海证券交易所最新的监管意见不相符的，本公司将根据最新的监管意见进行相应调整。本次发行股份购买资产实施完成后，本公司因上市公司送股、转增股份等原因增持的股份，亦应遵守上述约定。”最终锁定期以中国证监会核准同意为准。

本次交易交易对方浙能集团、煤运投资承诺：“（一）本公司在本次发行股份购买资产中认购的股份，自该等股份上市之日起 36 个月内不转让。（二）本次发行股份购买资产完成后 6 个月内如上市公司股票连续 20 个交易日的收盘价低于发行价，或本次发行股份购买资产完成后 6 个月期末收盘价低于发行价的，本公司持有的上市公司股份的锁定期自动延长 6 个月。（三）前述锁定期届满之时，若经具有证券期货从业资格的会计师事务所审计，本公司需根据《盈利预测补偿协议》向上市公司履行股份补偿义务，上述涉及本公司所持股份的锁定期延长至本公司在《盈利预测补偿协议》项下的股份补偿义务履行完毕之日。（四）如前述关于本公司持有的上市公司股份的锁定期的承诺与中国证监会、上海证券交易所最新的监管意见不相符的，本公司将根据最新的监管意见进行相应调整。本次发行股份购买资产实施完成后，本公司因上市公司送股、转增股份等原因增持的股份，亦应遵守上述约定。”最终锁定期以中国证监会核准同意为准。

（七）发行股份拟上市地点

本次发行股份购买资产所发行的股份拟于上交所上市。

（八）期间损益安排

标的资产在损益归属期间产生的盈利由本公司享有；如发生亏损，则由本次发行股份购买资产的交易对方以现金方式向本公司补足。

（九）滚存未分配利润的安排

上市公司本次发行股份购买资产前的滚存未分配利润由本次发行股份购买资产完成后的新老股东按各自持有股份的比例共同享有。

（十）业绩承诺及盈利预测补偿安排

为保障宁波海运及其股东尤其是中小股东的合法权益，同时依据《重组管理办法》等相关法律法规的规定，宁波海运已于2018年7月27日就本次发行股份购买资产与交易对方浙能集团、海运集团及煤运投资签署了《盈利预测补偿协议》，对本次发行股份购买资产的盈利预测补偿进行了约定。具体内容详见本报告书“第七章 本次交易主要合同”之“二、《盈利预测补偿协议》的主要内容”。

五、本次重组对上市公司的影响

（一）本次交易对上市公司主营业务的影响

宁波海运主营业务包括国内沿海、长江中下游及国际船舶普通货物运输以及控股子公司明州高速投资的宁波绕城高速公路西段项目。

本次交易完成后，宁波海运将继续保持公司水上运输主营业务，同时整合各标的公司海运运力，发挥各标的公司在货源、运输航线、货主等领域中的独特竞争优势，推进各标的公司业务协同，优化公司运力结构，提高市场化运输能力与水平；巩固宁波海运在电煤运输及其他干散货运输方面的优势，进一步提升宁波海运在水上大宗散货运输领域的领先地位。

本次交易将解决宁波海运与控股股东海运集团、实际控制人浙能集团之间同业竞争问题，全面提升宁波海运业务布局、资产规模、盈利能力。宁波海运将成为浙能集团下属唯一的水路货物运输业务平台。

本次交易的实施对宁波海运的未来发展布局有着深远的影响和战略意义,通过此次重组,宁波海运明晰“稳健经营、持续发展、循序渐进、适度超前”的发展方针,稳步实施“立足海运,多元发展”的企业发展目标,深化公司的业务布局,竞合特色资源,形成集中优势,提升竞争实力,实现规模倍增、效益提升,向国内领先、国际一流的海运企业迈出了重要一步。

(二) 本次交易对上市公司主要财务指标的影响

本次交易完成后,随着富兴海运、浙能通利以及江海运输的业务资产注入上市公司,将进一步扩大提升上市公司拥有船队的运力规模,更有利于发挥公司海运专业管理以及客户与运力资源内部共享协同效应,促使运营效率提升,改善宁波海运的盈利状况,符合上市公司及上市公司全体股东的利益。

根据上市公司 2017 年度审计报告、未经审计的 2018 年 1-5 月管理层报表,以及按照本次交易方案完成后基础编制的 2017 年度和 2018 年 1-5 月备考审阅报告,本次交易前后公司主要财务指标如下:

单位:万元

| 项目 | 2018年5月31日/2018年1-5月 | |
|------------------------|----------------------|------------|
| | 交易前 | 交易后 |
| 总资产 | 616,310.04 | 736,957.46 |
| 净资产 | 342,603.20 | 429,537.46 |
| 归属母公司所有者权益 | 284,444.08 | 330,568.71 |
| 营业收入 | 77,445.31 | 101,214.14 |
| 营业利润 | 11,276.34 | 18,260.61 |
| 利润总额 | 11,415.56 | 20,752.55 |
| 净利润 | 8,326.09 | 15,425.58 |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 6,378.94 | 10,232.00 |
| 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润 | 6,209.05 | 8,429.86 |
| 基本每股收益(元/股) | 0.0619 | 0.0848 |

单位：万元

| 项目 | 2017年12月31日/2017年度 | |
|------------------------|--------------------|------------|
| | 交易前 | 交易后 |
| 总资产 | 624,101.19 | 738,241.20 |
| 净资产 | 339,272.77 | 424,280.37 |
| 归属母公司所有者权益 | 283,060.80 | 328,032.09 |
| 营业收入 | 158,724.00 | 213,770.74 |
| 营业利润 | 23,823.41 | 38,253.02 |
| 利润总额 | 23,463.29 | 39,715.46 |
| 净利润 | 20,852.44 | 32,800.17 |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 14,883.06 | 20,681.98 |
| 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润 | 14,962.43 | 20,027.80 |
| 基本每股收益（元/股） | 0.1444 | 0.1714 |

本次交易完成后，上市公司资产规模、净资产规模、营业收入规模、净利润水平、基本每股收益均有增加，不存在因本次交易而导致每股收益被摊薄的情况。

（三）本次交易对上市公司股权结构的影响

本次交易前后，上市公司股权变化情况如下：

| 股东名称 | 本次交易前 | | 本次交易后 | |
|-----------|---------------------|------------|---------------------|------------|
| | 股份数量 | 持股比例（%） | 股份数量 | 持股比例（%） |
| | （万股） | | （万股） | |
| 海运集团 | 36,506.2214 | 35.41 | 37,534.6368 | 31.11 |
| 浙能集团 | - | - | 15,473.6242 | 12.82 |
| 煤运投资 | - | - | 1,066.2857 | 0.88 |
| 其他股东 | 66,578.8734 | 64.59 | 66,578.8734 | 55.18 |
| 合计 | 103,085.0948 | 100 | 120,653.4201 | 100 |

本次交易完成后，海运集团仍为上市公司的控股股东，浙能集团仍为上市公司的实际控制人，本次交易前后上市公司的控制权未发生变更。

六、本次交易构成关联交易

截至本报告书签署日，交易对方海运集团直接持有本公司 35.41% 股份，为本公司控股股东；交易对方浙能集团持有海运集团 51% 股权，系本公司实际控制人；交易对方煤运投资为本公司实际控制人浙能集团控制的企业。因此，本次交易构成关联交易。

七、本次交易不构成重大资产重组

标的资产财务数据及评估作价情况，与宁波海运 2017 年度相关财务数据比较如下：

单位：万元

| 项目 | 宁波海运 | 标的资产（合计） | 占比 |
|-------------|------------|------------|--------|
| 资产总额与交易金额孰高 | 624,101.19 | 115,187.60 | 18.46% |
| 净资产额与交易金额孰高 | 283,060.80 | 85,985.12 | 30.38% |
| 营业收入 | 158,724.00 | 55,634.21 | 35.05% |

注 1：宁波海运的 2017 年末资产总额、2017 年末资产净额及 2017 年营业收入取自其经审计的 2017 年度财务报表数据，标的资产的 2017 年末资产总额、2017 年末资产净额及 2017 年营业收入取自经审计的各标的公司财务报表数据（其中净资产额为归属母公司所有者权益）；

注 2：标的资产资产总额（经审计）合计 115,187.60 万元，标的资产的交易金额按评估值以及标的公司基准日后的分红情况确定为 79,935.88 万元，资产总额金额较高，用于与宁波海运的资产总额进行比较；

注 3：标的资产资产净额（经审计，如有合并数据，仅指归属于母公司所有者权益）合计 85,985.12 万元，标的资产的交易金额按评估值以及标的公司基准日后的分红情况确定为 79,935.88 万元，资产净额金额较高，用于与宁波海运的净资产额进行比较。

根据《重组管理办法》和上述财务数据计算结果，本次交易不构成上市公司重大资产重组；本次交易涉及发行股份购买资产，需提交中国证监会并购重组审核委员会审核。

八、本次交易不构成借壳上市

根据《重组管理办法》第十三条规定：“上市公司自控制权发生变更之日起 60 个月内，向收购人及其关联人购买资产，导致上市公司发生以下根本变化情形之一的，构成重大资产重组，应当按照本办法的规定报经中国证监会核准：

(一)购买的资产总额占上市公司控制权发生变更的前一个会计年度经审计的合并财务会计报告期末资产总额的比例达到 100% 以上；

(二)购买的资产在最近一个会计年度所产生的营业收入占上市公司控制权发生变更的前一个会计年度经审计的合并财务会计报告营业收入的比例达到 100% 以上；

(三)购买的资产在最近一个会计年度所产生的净利润占上市公司控制权发生变更的前一个会计年度经审计的合并财务会计报告净利润的比例达到 100% 以上；

(四)购买的资产净额占上市公司控制权发生变更的前一个会计年度经审计的合并财务会计报告期末净资产额的比例达到 100% 以上；

(五)为购买资产发行的股份占上市公司首次向收购人及其关联人购买资产的董事会决议前一个交易日的股份的比例达到 100% 以上；

(六)上市公司向收购人及其关联人购买资产虽未达到本款第(一)至第(五)项标准，但可能导致上市公司主营业务发生根本变化；

(七)中国证监会认定的可能导致上市公司发生根本变化的其他情形。”

本次交易前，公司的控股股东为海运集团，持有公司 35.41% 的股份；浙能集团为持有海运集团 51% 股权，为本公司实际控制人。本次交易后，按标的资产交易价格测算，海运集团将持有公司 31.11% 的股份，仍为公司的控股股东；煤运投资将持有公司 0.88% 的股份；浙能集团将直接持有公司 12.82% 的股份并通过海运集团及煤运投资控制本公司，因此，浙能集团仍为公司的实际控制人。本次交易不会导致公司控制权发生变更。

本公司自首次公开发行股票并上市以来控制权曾发生过变更，具体情况如下：

2012 年 10 月 22 日，浙能集团与宁波众和投资有限公司、宁波海运集团有限公司职工持股会、蒋宏生等七名自然人股东签署了《浙江省能源集团有限公司与宁波众和投资有限公司、宁波海运集团有限公司职工持股会、蒋宏生等七名自然人股东关于宁波海运集团有限公司之股权转让协议》，约定浙能集团收购海运集团 51% 的股权。

2012 年 11 月 14 日，浙江省国资委出具《关于同意协议收购宁波海运集团有限公司 51% 股权的批复》（浙国资产权[2012]47 号），同意浙能集团协议收购海运集团 51% 股权。

根据中国证监会《关于核准浙江省能源集团有限公司公告宁波海运股份有限公司要约收购报告书的批复》（证监许可[2013]192号），浙能集团于2013年3月6日通过宁波海运公告了《宁波海运股份有限公司要约收购报告书》，向除海运集团之外的宁波海运股东发出全面收购要约，要约收购期限自2013年3月8日至2013年4月6日。要约收购期间，宁波海运流通股股东无人接受浙能集团发出的收购要约，浙能集团全面履行了要约收购义务。

截至2013年4月6日，浙能集团通过持有上市公司控股股东海运集团51%的股权，间接持有上市公司365,062,214股股份，占上市公司总股本的41.9%，上市公司的实际控制人变更为浙能集团的程序已全部履行完毕。

自本公司实际控制人发生变更之日至本报告书签署日已超过60个月，因此，本公司最近60个月内控制权未发生变更。

综上，本次交易完成后，浙能集团仍为公司实际控制人，本次交易不会导致本公司控制权发生变更，且本公司自前次控制权发生变更之日起至今已超过60个月，本次交易不构成借壳上市。

第二章 上市公司基本情况

一、上市公司基本信息

| | |
|----------|---|
| 公司名称 | 宁波海运股份有限公司 |
| 统一社会信用代码 | 91330200254106251R |
| 企业类型 | 其他股份有限公司（上市） |
| 注册资本 | 103,085.09 万元 |
| 法定代表人 | 胡敏 |
| 成立日期 | 1997 年 4 月 18 日 |
| 注册地址 | 宁波市江北区北岸财富中心 1 幢 |
| 主要办公地址 | 宁波市江北区北岸财富中心 1 幢 |
| 经营范围 | 国内沿海及长江中下游普通货船、成品油船运输；国际船舶普通货物运输；沿海液化气体船、普通货船海务、机务管理和安全与防污染管理；货物中转、联运、仓储，揽货、订舱、租船；国内水路货物运输代理；交通基础设施、交通附设服务设施的投资；自营和代理货物和技术的进出口，但国家限定经营或禁止进出口的货物和技术除外；代理海船船员办理申请培训、考试、申领证书（海员证和外国船员证书除外）等有关手续，代理船员用人单位管理海船船员事务，为国内航行海船提供配员等相关活动。 |
| 上市地 | 上海证券交易所 |
| 上市日期 | 1997 年 4 月 23 日 |
| 证券代码 | 600798 |
| 证券简称 | 宁波海运 |

二、上市公司设立及股本变动情况

（一）1997 年，宁波海运设立改制及上市

1996 年 12 月 30 日，经宁波市人民政府《关于同意设立宁波海运股份有限公司（筹）的批复》（甬政发[1996]289 号）批准，宁波海运集团总公司（现更名为宁波海运集团有限公司）、浙江省电力燃料总公司（现更名为浙江省电力燃料有限公司）、中国政通实业总公司内蒙古煤矿（现更名为东胜聚力有限责任公司）、宁波市交通投资开发公司

（现更名为宁波交通投资控股有限公司）和宁波经济技术开发区顺风贸易公司（现更名为宁波江北富搏企业管理咨询咨询公司）以宁波海运集团总公司货轮运输分公司存量资产和现金投入总计 18,450 万元，按照 1.5:1 的比例，折合股份 12,300 万股，同时向社会公众投资者公开发行股票，以募集方式设立公司。

1997 年 3 月 6 日，经中国证监会《关于宁波海运股份有限公司（筹）申请公开发行股票的批复》（证监公司字[1997]51 号）批准，宁波海运向社会公众投资者公开发行 4,100 万股（含公司职工股 410 万股）A 股股票。本次公开发行股份完成后，宁波海运的股份总数增加至 16,400 万股。1997 年 4 月 23 日，宁波海运股票在上交所挂牌交易。

本次公开发行股份完成后，海运集团持有宁波海运 8,675.6 万股股份，占总股本比例为 52.9%。

（二）1998 年 4 月，送股及资本公积金转增股本

1998 年 4 月 24 日，宁波海运 1997 年度股东大会审议通过《1997 年度利润分配方案》和《1997 年度资本公积金转增方案》，根据前述方案，宁波海运向全体股东每 10 股送 2 股，同时以资本公积金每 10 股转增 3 股。

本次送股及转增股本后，宁波海运的股份总数由 16,400 万股扩大到 24,600 万股，海运集团持有宁波海运 13,013.4 万股股份，占总股本比例为 52.9%。

（三）1999 年 5 月，送股及资本公积金转增股本

1999 年 5 月 18 日，宁波海运 1998 年度股东大会审议通过《1998 年度财务决算和 1998 年度利润分配方案》，根据该方案，宁波海运向全体股东每 10 股送红股 2 股，同时将资本公积金转增股本，每 10 股转增 8 股。

本次送股及转增股本后，宁波海运的股份总数由 24,600 万股扩大到 49,200 万股，海运集团持有宁波海运 26,026.8 万股股份，占总股本比例为 52.9%。

（四）1999 年 12 月，实施配股

1999 年 11 月 1 日，中国证监会以《关于宁波海运股份有限公司申请配股的批复》（证监公司字[1999]120 号）批准了公司的配股申请。1999 年 12 月，宁波海运以总股

本 49,200 万股为基础，向全体股东配售 1,987.5 万股，其中向法人股股东配售 142.5 万股，向社会公众股股东配售 1,845 万股。

本次配股完成后，宁波海运股份总数扩大到 51,187.5 万股，海运集团持有宁波海运 26,143.92 万股股份，占总股本比例为 51.07%。

（五）2006 年 4 月，完成股权分置改革

2006 年 4 月 17 日，宁波海运股东大会审议通过了股权分置改革方案，即流通股股东每持有 10 股流通股股份获得非流通股股东支付的 2.8 股的对价安排。2006 年 4 月 26 日，宁波海运根据上交所《关于实施宁波海运股份有限公司股权分置改革方案的通知》（上证上字[2006]276 号）实施股权分置改革方案。股权分置改革方案实施后，宁波海运股份总数不变，所有股份均为流通股，其中：无限售条件的流通股股份为 181,056,000 股，占宁波海运股份总数的 35.37%；有限售条件的流通股股份为 330,819,000 股，占宁波海运股份总数的 64.63%。

（六）2008 年 1 月，完成 2007 年度非公开发行股票

2007 年 6 月 15 日，宁波海运 2007 年第一次临时股东大会审议通过《关于公司非公开发行 A 股股票方案的议案》，根据该议案，宁波海运向控股股东海运集团定向发行股份。

2007 年 10 月 24 日，证监会出具《关于核准宁波海运股份有限公司非公开发行股票的通知》（证监发行字[2007]373 号），核准公司非公开发行股票不超过 6,888.89 万股。

2007 年 10 月 26 日，公司董事会根据证监会的证监发行字[2007]373 号文件要求和公司股东大会的授权办理了 2007 年度非公开发行 A 股股票的相关事宜，非公开发行数量为 6,888.88 万股，发行价格为 9 元/股，于 2008 年 1 月 9 日发行完毕。

本次非公开发行股票实施后，宁波海运总股本增至 58,076.38 万股，其股权结构为有限售条件国有法人股及社会法人股 33,299.6255 万股，占总股本比例为 57.36%；无限售条件普通股 24,776.7545 万股，占总股本比例为 42.66%。

本次非公开发行实施后，海运集团持有宁波海运 243,374,809 股股份，占总股本比例为 41.91%。

（七）2009年5月，资本公积金转增股本

2009年4月28日，宁波海运2008年度股东大会审议通过《2008年度利润分配及资本公积转增股本的方案》，根据该方案，宁波海运以总股本58,076.38万股为基础将资本公积金转增股本，每10股转增5股。2009年5月26日，宁波海运完成本次资本公积金转增股本，增加股本29038.19万股，总股本增至87,114.57万股。

（八）2013年，实际控制人变更

2012年10月22日，浙能集团与宁波众和投资有限公司、宁波海运集团有限公司职工持股会、蒋宏生等七名自然人股东签署了《浙江省能源集团有限公司与宁波众和投资有限公司、宁波海运集团有限公司职工持股会、蒋宏生等七名自然人股东关于宁波海运集团有限公司之股权转让协议》，约定浙能集团收购海运集团51%的股权。

2012年11月14日，浙江省国资委出具《关于同意协议收购宁波海运集团有限公司51%股权的批复》（浙国资产权[2012]47号），同意浙能集团协议收购海运集团51%股权。

根据中国证监会《关于核准浙江省能源集团有限公司公告宁波海运股份有限公司要约收购报告书的批复》（证监许可[2013]192号），浙能集团于2013年3月6日通过宁波海运公告了《宁波海运股份有限公司要约收购报告书》，向除海运集团之外的宁波海运股东发出全面收购要约，要约收购期限自2013年3月8日至2013年4月6日。要约收购期间，宁波海运流通股股东无人接受浙能集团发出的收购要约，浙能集团全面履行了要约收购义务。

本次要约收购完成后，浙能集团通过持有上市公司控股股东海运集团51%的股权间接控制上市公司365,062,214股股份，占上市公司总股本的41.91%，上市公司的实际控制人变更为浙能集团。

（九）2015年5月，完成债转股

根据中国证监会《关于核准宁波海运股份有限公司公开发行可转换公司债券》的批复（证监许可[2010]1818号），宁波海运于2011年1月7日公开发行了72万手可转换公司债券，每张面值100元，发行总额72,000万元。债券简称“海运转债”，债券代码“110012”。海运集团共计配售海运转债299,351手，占发行总量的41.58%。

海运转债自 2011 年 7 月 8 日起进入转股期，截至 2015 年 5 月 11 日，海运转债累计转股股数为 159,705,248 股。2015 年 4 月 14 日，经宁波海运第六届董事会第一次临时会议审议，宁波海运对赎回登记日 2015 年 5 月 11 日登记在册的海运转债全部赎回。自 2015 年 5 月 15 日起，宁波海运的海运转债（110012）、海运转股（190012）在上交所摘牌。

本次债转股实施完毕后，宁波海运总股本增至 103,085.09 万元，其股权结构为有限售条件国有法人股及社会法人股 33,299.6255 万股，占总股本比例为 57.36%；无限售条件普通股 24,776.7545 万股，占总股本比例为 42.66%。

本次债转股实施完毕后，海运集团持有宁波海运 365,062,214 股股份，占总股本比例为 35.41%。

三、最近六十个月的控制权变动情况

截至本报告书签署日，公司的控股股东为海运集团，实际控制人为浙能集团，最近六十个月未发生变动。

宁波海运上市以来最近一次控制权变动情况，详见本章之“二、上市公司设立及股本变动情况”之“（六）2013 年，实际控制人变更”的相关内容。

四、上市公司最近三年重大资产重组情况

上市公司最近三年未发生重大资产重组行为。

五、公司主营业务情况及主要财务指标

（一）主营业务情况

公司主要经营国内沿海、长江中下游、国际船舶普通货物运输以及控股子公司明州高速投资的宁波绕城高速公路西段项目。

多年来，公司凭藉宁波、舟山深水良港的地域优势，立足海运主业，审时度势，抓住机遇，积极奉行“诚信服务、稳健经营、规范运作、持续发展”的经营宗旨，稳步实施“立足海运，多元发展”的企业发展目标，致力于运力规模发展和经营结构调整，形成以电煤运输为主的专业化散货运输经营格局，经营面辐射全国沿海港口和长江流域，航迹遍布 30 余个国家 60 多个港口。2017 年度，公司货运量超过 2,700 万吨，航运生产经营保持持续增长。

（二）水路货物运输业务

公司的运力均为散货船，2017 年公司新建的 2 艘 49,500 吨散货船相继投入营运。截至 2018 年 5 月末，公司拥有散货船 20 艘，总运力规模 95.65 万载重吨，其中：灵便型散货船 16 艘，合计 67.75 万载重吨；巴拿马型散货船 4 艘，合计 27.90 万载重吨；公司主要货源为煤炭、矿砂、粮食等大宗散货。

最近三年及一期，公司水路运输业务情况如下：

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 | 2015 年度 |
|----------------|--------------|------------|-----------|-----------|
| 货运量（万吨） | 1,338.11 | 2,759.48 | 2,041.95 | 1,815.09 |
| 周转量（亿吨公里） | 413.75 | 799.41 | 532.62 | 467.28 |
| 水路货物运输业务收入（万元） | 57,994.32 | 117,244.38 | 76,039.99 | 71,406.28 |

最近三年及一期，公司内外贸运输情况如下：

单位：万元、万吨、亿吨公里

| 项目 | | 2018 年 1-5 月 | | | 2017 年度 | | |
|--------|----|------------------|-----------------|---------------|------------|-----------------|---------------|
| | | 收入 | 运量 | 周转量 | 收入 | 运量 | 周转量 |
| 自有船舶 | 内贸 | 30,861.93 | 807.00 | 128.91 | 68,545.60 | 1,745.14 | 289.45 |
| | 外贸 | 1,577.59 | 58.70 | 17.99 | 4,552.37 | 137.25 | 63.49 |
| 自有船舶小计 | | 32,439.52 | 865.70 | 146.9 | 73,097.97 | 1,882.39 | 352.94 |
| 租入船舶 | | 25,554.80 | 472.41 | 266.85 | 44,146.40 | 877.09 | 446.47 |
| 合计 | | 57,994.32 | 1,338.11 | 413.75 | 117,244.37 | 2,759.48 | 799.41 |

| 项目 | | 2016 年度 | | | 2015 年度 | | |
|--------|----|------------------|-----------------|---------------|------------------|-----------------|---------------|
| | | 收入 | 运量 | 周转量 | 收入 | 运量 | 周转量 |
| 自有船舶 | 内贸 | 58,268.96 | 1,461.16 | 243.54 | 53,789.66 | 1,431.20 | 218.68 |
| | 外贸 | 3,606.79 | 194.74 | 76.18 | 5,871.71 | 176.11 | 87.23 |
| 自有船舶小计 | | 61,875.75 | 1,655.90 | 319.72 | 59,661.37 | 1,607.31 | 305.91 |
| 租入船舶 | | 14,164.24 | 386.05 | 212.90 | 11,744.91 | 207.78 | 161.37 |
| 合计 | | 76,039.99 | 2,041.95 | 532.62 | 71,406.28 | 1,815.09 | 467.28 |

最近三年及一期，公司主要运力变化情况如下：

单位：艘/万载重吨

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | | 2017 年度 | | 2016 年度 | | 2015 年度 | |
|---------|--------------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|
| | 船舶数量 | 运力 | 船舶数量 | 运力 | 船舶数量 | 运力 | 船舶数量 | 运力 |
| 灵便型散货船 | 16 | 67.75 | 16 | 67.75 | 14 | 57.85 | 13 | 52.90 |
| 巴拿马型散货船 | 4 | 27.90 | 4 | 27.90 | 4 | 27.90 | 4 | 27.90 |
| 总计 | 20 | 95.65 | 20 | 95.65 | 18 | 85.75 | 17 | 80.80 |

（三）收费公路运营业务

公司控股的明州高速主要投资经营宁波绕城高速公路西段，该路段贯穿起杭州湾大桥南连接线、沪杭甬、甬金、甬台温等高速公路。2011 年底，宁波绕城高速公路东段全线开通后，宁波绕城“一环六射”正式建成，成为宁波唯一外环高速公路。随着宁波及周边地区道路网骨架进一步完善，绕城高速公路路网效应逐步显现，近年来车流量及通行费收入呈现持续增长态势。

单位：辆/万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 | 2015 年度 |
|----------------|--------------|-----------|-----------|-----------|
| 日均断面车辆（换算为一类车） | 81,889 | 78,215 | 67,485 | 59,187 |
| 公路运输业务营业收入 | 17,754.12 | 41,194.94 | 36,888.83 | 33,288.65 |
| 公路运输业务营业成本 | 7,662.26 | 15,378.29 | 14,736.73 | 13,310.07 |
| 营业利润 | 4,995.39 | 12,862.49 | 7,389.05 | 1,756.58 |
| 净利润 | 3,973.77 | 12,182.41 | 7,397.56 | 1,313.72 |

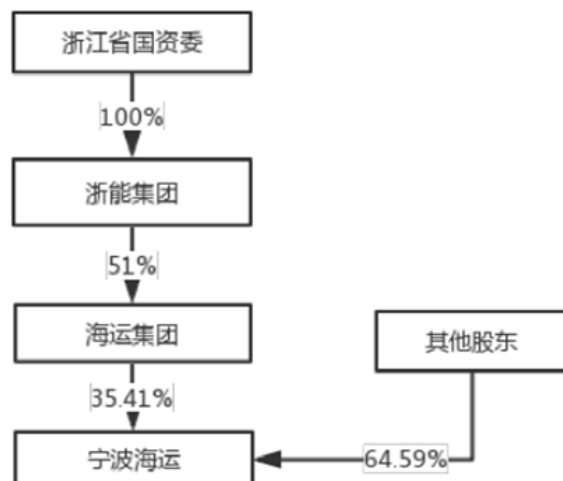
（四）主要财务指标

单位：万元

| 资产负债表项目 | 2018年 5月31日 | 2017年 12月31日 | 2016年 12月31日 | 2015年 12月31日 |
|---------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 资产总计 | 616,310.04 | 624,101.19 | 638,740.22 | 626,536.62 |
| 负债合计 | 273,706.84 | 284,828.42 | 317,159.48 | 316,430.60 |
| 归属于母公司所有者权益合计 | 284,444.08 | 283,060.80 | 271,338.15 | 263,484.22 |
| 利润表项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 | 2015年度 |
| 营业收入 | 77,445.31 | 158,724.00 | 113,157.28 | 104,694.93 |
| 营业利润 | 11,276.34 | 23,823.41 | 14,381.97 | 2,589.25 |
| 利润总额 | 11,415.56 | 23,463.29 | 14,470.75 | 3,072.03 |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 6,378.94 | 14,883.06 | 8,837.09 | 1,604.71 |
| 现金流量表项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 | 2015年度 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 24,354.30 | 67,483.25 | 48,705.01 | 47,253.19 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -30.98 | -17,364.10 | -21,741.29 | -19,884.78 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | -21,147.72 | -52,705.83 | -18,866.57 | -32,863.75 |
| 现金及现金等价物净增加额 | 3,182.21 | -2,491.23 | 8,031.63 | -5,526.10 |
| 主要财务指标 | 2018年1-5月 | 2017年度/ | 2016年度/ | 2015年度/ |
| | 2018年 5月31日 | 2017年 12月31日 | 2016年 12月31日 | 2015年 12月31日 |
| 基本每股收益（元/股） | 0.0619 | 0.1444 | 0.0857 | 0.0165 |
| 毛利率（%） | 25.25 | 26.65 | 30.41 | 25.52 |
| 资产负债率（%） | 44.41 | 45.64 | 49.65 | 50.5 |

六、控股股东及实际控制人情况

截至本报告书签署日，宁波海运与控股股东、实际控制人之间的产权及控制关系如下：



（一）控股股东情况

截至本报告书签署日，海运集团持有宁波海运 365,062,214 股股份，占宁波海运总股本的 35.41%，为宁波海运的控股股东，其基本情况如下：

| | |
|----------|--|
| 公司名称 | 宁波海运集团有限公司 |
| 统一社会信用代码 | 91330200144050146X |
| 企业类型 | 其他有限责任公司 |
| 注册资本 | 12,000 万元 |
| 法定代表人 | 王建堂 |
| 成立日期 | 1981 年 12 月 10 日 |
| 注册地址 | 宁波市江北区北岸财富中心 1 幢 |
| 经营范围 | 国内沿海及长江中下游普通货物运输（在许可证件有效期内经营）。船舶及其辅机的修造；海上货物中转、联运；仓储，揽货；室内外装潢；船舶配件、日用品的批发、零售；国内劳务合作；本单位房屋租赁；物业管理；实业投资。 |

（二）实际控制人情况

截至本报告书签署日，宁波海运的实际控制人为浙能集团。浙能集团的基本情况如下：

| | |
|----------|--------------------|
| 公司名称 | 浙江省能源集团有限公司 |
| 统一社会信用代码 | 913300007276037692 |
| 企业类型 | 有限责任公司（国有独资） |
| 注册资本 | 1,000,000 万元 |

| | |
|-------|---|
| 法定代表人 | 童亚辉 |
| 成立日期 | 2001年3月21日 |
| 注册地址 | 杭州市天目山路152号 |
| 经营范围 | 经营国家授权的集团公司及其所属企业的国有资产和国有股权；实业投资开发；技术咨询服务，煤炭运输信息的技术咨询服务，电力生产及供应，可再生能源的开发利用，石油天然气运行管理，工程技术与服务，钢材、有色金属、建筑材料、机械设备、电气电缆、煤炭（无存储）的销售，国际船舶运输（凭许可证经营），国内水路运输（凭许可证经营），电气机械和器材制造、新型能源设备制造，私募股权投资，投资咨询，资产管理。（未经金融等监管部门批准，不得从事向公众融资存款、融资担保、代客理财等金融服务）（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动） |

七、上市公司合法经营情况

截至本报告书签署日，上市公司不存在涉嫌犯罪正被司法机关立案侦查或涉嫌违法违规正被中国证监会立案调查的情形，最近三年内未受到过行政处罚（与证券市场明显无关的除外）、刑事处罚，最近12个月内未受到证券交易所的公开谴责；上市公司现任董事、高级管理人员不存在因涉嫌犯罪正被司法机关立案侦查或涉嫌违法违规正被中国证监会立案调查的情形，最近三年未受到过中国证监会的行政处罚，最近12个月内未受到过证券交易所的公开谴责。

第三章 交易对方基本情况

一、浙能集团

（一）基本情况

| | |
|----------|---|
| 公司名称 | 浙江省能源集团有限公司 |
| 成立时间 | 2001年03月21日 |
| 注册资本 | 1,000,000万人民币 |
| 公司类型 | 有限责任公司（国有独资） |
| 法定代表人 | 童亚辉 |
| 注册地址 | 杭州市天目山路152号 |
| 统一社会信用代码 | 913300007276037692 |
| 经营范围 | 经营国家授权的集团公司及其所属企业的国有资产和国有股权；实业投资开发；技术咨询服务，煤炭运输信息的技术咨询服务，电力生产及供应，可再生能源的开发利用，石油天然气运行管理，工程技术与服务，钢材、有色金属、建筑材料、机械设备、电气电缆、煤炭（无存储）的销售，国际船舶运输（凭许可证经营），国内水路运输（凭许可证经营），电气机械和器材制造、新型能源设备制造，私募股权投资，投资咨询，资产管理。（未经金融等监管部门批准，不得从事向公众融资存款、融资担保、代客理财等金融服务）（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动） |

（二）历史沿革

1、2001年3月，设立

2001年2月20日，浙江省人民政府下发《浙江省人民政府关于组建浙江省能源集团有限公司的通知》（浙政发〔2001〕6号），同意以原浙江省电力开发有限公司和浙江省煤炭集团公司资产为基础组建国有独资有限责任公司浙江省能源集团有限公司，下设浙江省电力开发公司、浙江省煤炭开发公司、浙江省天然气开发公司和东南电力股份公司四家子公司。截至2000年12月31日，浙江省电力开发公司经审计后国有净资产为10,489,626,161.64元，浙江省煤炭集团公司国有净资产为135,952,450.10元。2001年3月12日，浙江省财政厅下发《关于浙江省能源集团有限公司注册资本金有关问题的批复》（浙财国资字[2001]61号），同意以审计后的净资产作为出资依据，注册资本

35 亿元，其余列入资本公积。2001 年 3 月 14 日，浙江万邦会计师事务所出具了浙万会验（2001）86 号验资报告，确认截至 2000 年 12 月 31 日，浙能集团注册资本 35 亿元已缴足。2001 年 3 月 21 日，浙能集团完成工商设立登记手续。

2、2005 年 11 月，增资

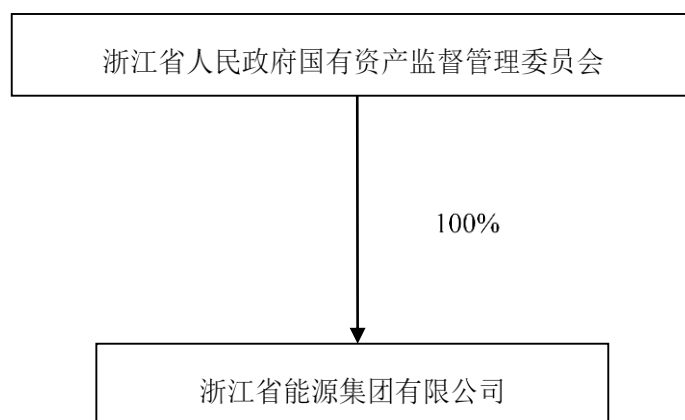
2005 年 11 月 16 日，经浙能集团董事会审议通过及浙江省国资委《关于同意增加浙江省能源集团有限公司注册资本的批复》（浙国资法产[2005]153 号）批准，浙能集团注册资本增加 65 亿元至 100 亿元。

2005 年 10 月 13 日，浙江天健会计师事务所出具了浙天会验（2005）第 76 号验资报告，确认截至 2005 年 9 月 29 日，浙能集团新增注册资本已缴足。2005 年 11 月 16 日，浙能集团完成上述增资的工商变更登记手续。

（三）浙能集团与其控股股东、实际控制人的产权控制关系

浙江省人民政府国有资产监督管理委员会是根据《中共中央办公厅、国务院办公厅关于印发〈浙江省人民政府机构改革方案〉的通知》设立。浙江省人民政府国有资产监督管理委员会为经浙江省政府授权，代表国家履行国有资产出资人职责的浙江省政府直属特设机构。

截至本报告书签署日，浙江省人民政府国有资产监督管理委员会直接持有浙能集团 100% 的股份，为浙能集团的控股股东，同时为浙能集团的实际控制人。浙能集团与其控股股东、实际控制人的股权控制关系如下：



（四）主要股东及其他关联人的基本情况

浙能集团的控股股东、实际控制人为浙江省国资委。详见本章第一节之（三）“浙能集团与其控股股东、实际控制人的产权控制关系”。

（五）主要业务发展状况和主要财务指标

1、最近三年主要业务发展状况

浙能集团成立于 2001 年，总部位于中国杭州，主要从事电源建设、电力热力生产、煤炭流通经营、天然气开发利用、能源服务和金融地产等业务。经过 17 年的创业发展，浙能集团已成长为全国省属企业装机容量最大、资产规模最大、能源产业门类最全、盈利能力最强的省级能源企业。

浙能集团拥有控投、管理企业近 200 家，包括 2 家 A 股上市公司。当前，浙能集团紧扣“能源立业、科技兴业、金融富业、海外创业”的发展思路，审时度势，调整战略，加快改革，力争综合实力再上新台阶。

2、最近两年主要财务指标

浙能集团最近两年合并口径主要财务指标如下表所示：

单位：万元

| 项目 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|-------|------------------|------------------|
| 资产总额 | 19,273,814.23 | 18,104,247.85 |
| 所有者权益 | 10,390,380.48 | 10,060,174.58 |
| 项目 | 2017 年 | 2016 年 |
| 营业收入 | 8,091,506.24 | 6,588,720.95 |
| 利润总额 | 706,351.21 | 1,158,637.09 |
| 净利润 | 573,959.90 | 925,209.43 |

注：上述财务数据均为经审计的财务数据。

（六）主要下属企业情况

截至 2018 年 5 月 31 日，除本公司外，浙能集团下属主要子公司具体情况如下：

| 序号 | 企业名称 | 设立时间 | 注册资本(万元) | 持股比例(%) | 业务性质 |
|----|------------------|-------------|----------------|---------|--------------|
| 1 | 浙江浙能电力股份有限公司 | 1992年03月14日 | 1,360,068.9988 | 69.94 | 火力发电 |
| 2 | 浙江能源国际有限公司 | 2004年08月11日 | USD3,333.34 | 100.00 | 一般贸易及投资控股 |
| 3 | 浙江省电力建设有限公司 | 1997年10月29日 | 30,000.00 | 100.00 | 电力建设及咨询服务 |
| 4 | 浙江浙能技术研究院有限公司 | 2009年10月16日 | 20,000.00 | 100.00 | 咨询 |
| 5 | 浙江浙能港口运营管理有限公司 | 2014年01月15日 | 10,000.00 | 85.00 | 提供码头设施、装卸、仓储 |
| 6 | 浙江富兴电力燃料有限公司 | 2000年12月27日 | 15,000.00 | 100.00 | 贸易行业 |
| 7 | 浙江富兴海运有限公司 | 1996年02月15日 | 30,000.00 | 51.00 | 运输服务 |
| 8 | 浙江兴源投资有限公司 | 2003年08月15日 | 66,000.00 | 100.00 | 实业投资等 |
| 9 | 浙江梅苑酒店管理有限公司 | 2011年09月13日 | 3,000.00 | 100.00 | 酒店服务业 |
| 10 | 浙江长广(集团)有限责任公司 | 1997年12月22日 | 67,773.5288 | 100.00 | 制造及服务业 |
| 11 | 浙江天虹物资贸易有限公司 | 2003年09月27日 | 10,000.00 | 100.00 | 贸易行业 |
| 12 | 浙江国信控股集团有限责任公司 | 2000年08月08日 | 81,000.00 | 100.00 | 实业投资、资产管理及咨询 |
| 13 | 浙能资本控股有限公司 | 2016年11月01日 | 1,000,000.00 | 100.00 | 投资管理 |
| 14 | 浙江能源天然气集团有限公司 | 2015年07月20日 | 50,000.00 | 100.00 | 天然气 |
| 15 | 浙江省能源集团财务有限责任公司 | 2006年08月25日 | 97,074.00 | 91.00 | 非银行金融机构 |
| 16 | 浙江省水利水电投资集团有限公司 | 2002年08月01日 | 60,000.00 | 100.00 | 水利水电项目投资 |
| 17 | 浙江浙能资产经营管理有限公司 | 2010年11月19日 | 10,000.00 | 100.00 | 资产经营管理 |
| 18 | 浙能集团新疆准东煤业有限公司 | 2012年07月12日 | 10,000.00 | 100.00 | 煤炭投资 |
| 19 | 浙能集团哈密能源有限责任公司 | 2017年11月15日 | 5,000.00 | 100.00 | 太阳能发电 |
| 20 | 浙江浙能兴源节能科技有限公司 | 2011年6月14日 | 20,500.00 | 100.00 | 节能技术开发 |
| 21 | 伊犁新天煤化工有限责任公司 | 2010年04月22日 | 300,000.00 | 55.00 | 煤制天然气 |
| 22 | 宁夏枣泉发电有限责任公司 | 2009年12月18日 | 80,400.00 | 51.00 | 火力发电 |
| 23 | 宁波海运集团有限公司 | 1981年12月10日 | 12,000.00 | 51.00 | 交通运输业 |
| 24 | 浙能集团新疆准东能源化工有限公司 | 2014年06月03日 | 30,000.00 | 100.00 | 煤化工 |
| 25 | 浙江省石油股份有限公司 | 2017年9月16日 | 1,100,000.00 | 60.00 | 石油及制品 |

（七）与上市公司的关联关系

浙能集团为本公司的实际控制人，根据《上海证券交易所上市规则》的相关规定，浙能集团系本公司的关联方。浙能集团与本公司具体股权控制关系详见本报告书“第二章 上市公司基本情况”之“六、控股股东及实际控制人情况”。

（八）向上市公司推荐董事、监事或者高级管理人员情况

截至本报告书签署日，上市公司董事会由 10 名董事组成，其中独立董事 4 名，浙能集团未向上市公司推荐董事；上市公司监事会由 5 名监事组成，浙能集团未向上市公司推荐监事。

（九）交易对方及其主要管理人员最近五年内受过重大行政处罚情况

浙能集团承诺，截至本报告书签署日，浙能集团及其现任董事、监事、高级管理人员最近五年未受到过可能导致公司主体无法存续或导致本次交易无法完成的重大行政处罚（与证券市场明显无关的除外）、刑事处罚或者涉及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或仲裁。

（十）交易对方及其主要管理人员最近五年的诚信情况

浙能集团承诺，截至本报告书签署日，浙能集团及其现任董事、监事、高级管理人员最近五年不存在未按期偿还大额债务、未履行承诺、被中国证监会采取行政监管措施或受到证券交易所纪律处分的情况。

二、宁波海运集团有限公司

（一）基本情况

| | |
|-------|------------------|
| 公司名称 | 宁波海运集团有限公司 |
| 成立时间 | 1981 年 12 月 10 日 |
| 注册资本 | 12,000 万元 |
| 公司类型 | 有限责任公司 |
| 法定代表人 | 王建堂 |

| | |
|----------|---|
| 注册地址 | 宁波市江北区北岸财富中心 1 幢 |
| 统一社会信用代码 | 91330200144050146X |
| 经营范围 | 国内沿海及长江中下游普通货物运输（在许可证件有效期限内经营）。船舶及其辅机的修造；海上货物中转、联运；仓储，揽货；室内外装潢；船舶配件、日用品的批发、零售；国内劳务合作；本单位房屋租赁；物业管理；实业投资。 |

（二）历史沿革

1、海运集团的前身

海运集团前身为宁波海运总公司，隶属于原宁波市交通委员会。1996 年 12 月 31 日，宁波市交通委员会、宁波市计划委员会和宁波市经济体制改革委员会联合下发甬交体改（1996）518 号《关于同意组建宁波海运集团的批复》，同意组建宁波海运集团，组建时注册资本金为 1 亿元，主管部门为原宁波市交通委员会。

2、2002 年 12 月，完成国有企业改制

2001 年 4 月 3 日，宁波市交通委员会作出《关于同意宁波海运（集团）总公司改革和发展方案的批复》（甬交企[2001]168 号），同意改制组建宁波海运集团有限责任公司。

2001 年 4 月 16 日，宁波市国有企业改革和发展领导小组办公室作出《关于宁波海运（集团）总公司改革和发展方案的复核意见》（甬企改办[2001]36 号），确认该方案基本符合宁波市有关文件精神。

2001 年 5 月 22 日至 2001 年 5 月 23 日，宁波海运（集团）总公司召开第七届职工代表大会第三次会议，决议通过《宁波海运（集团）总公司改革和发展方案》。2002 年 9 月 28 日，宁波市国有资产管理委员会办公室下发甬国资委办（2002）146 号《关于宁波海运（集团）总公司改制资产处置有关事项的批复》，对宁波海运（集团）总公司改制资产处置有关事项进行批复。

2002 年 12 月 23 日，宁波市交通局、宁波市交通投资开发公司、宁波市海运集团有限公司职工持股会和蒋宏生等七位自然人签订了《宁波海运集团有限公司发起人协议书》，发起设立宁波海运集团有限公司。同日，宁波海运集团有限公司召开了发起人会议。

2002年12月26日，宁波市交通局作出《关于改建设立宁波海运集团有限公司的批复》（甬交科[2002]567号），同意：1、改制设立宁波海运集团有限公司；2、宁波海运集团有限公司注册资本为12,000万元，其中宁波市交通局以经评估后保留国有净资产出资3,000万元，占25%；宁波市交通投资开发公司以现金出资3,935.5万元，占32.8%；宁波海运集团职工持股会以受让的国有净资产和现金出资3,964.4万元，占33.03%；蒋宏生等7名自然人以受让的国有净资产出资1,100万元，占9.17%。

2002年12月27日，宁波市交通局分别与宁波海运集团有限公司职工持股会和蒋宏生等7名原宁波海运（集团）总公司职工签订改制产权转让协议。其中，职工持股会出资21,000,441.4元受让国有资产23,333,823.78元；蒋宏生等7名自然人出资9,900,000元受让国有资产11,000,000元。

2002年12月28日，经国信联合会计师事务所出具甬国会验字（2002）195号《验资报告》确认，截至2002年12月28日，海运集团注册资本已缴足。2002年12月30日，海运集团完成本次改制的工商变更手续。

海运集团改制后的股权结构如下：

| 序号 | 股东名称/姓名 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|----|-----------------|---------------|------------|
| 1 | 宁波市交通投资开发公司 | 3,935.6 | 32.8 |
| 2 | 宁波市交通局 | 3,000 | 25 |
| 3 | 宁波海运集团有限公司职工持股会 | 3,964.4 | 33.03 |
| 4 | 蒋宏生 | 200 | 1.67 |
| 5 | 夏刚 | 180 | 1.5 |
| 6 | 管雄文 | 170 | 1.42 |
| 7 | 邵国宗 | 120 | 1 |
| 8 | 吴明越 | 130 | 1.08 |
| 9 | 褚敏 | 170 | 1.42 |
| 10 | 董军 | 130 | 1.08 |
| 合计 | | 12,000 | 100 |

3、2005年5月，股权划转

2004年12月27日，宁波市国有资产管理委员会办公室向宁波市交通局下发甬国资委办（2004）236号《关于同意交通国有资产划转的复函》，同意宁波市交通局将转制后的存量国有资产全部划转至宁波市交通投资开发公司。

2005年5月30日，海运集团完成本次股权划转的工商变更登记手续。

本次划转完成后，海运集团股权结构变更为：

| 序号 | 股东名称/姓名 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|----|-----------------|----------|---------|
| 1 | 宁波市交通投资开发公司 | 6935.6 | 57.8 |
| 2 | 宁波海运集团有限公司职工持股会 | 3964.4 | 33.03 |
| 3 | 蒋宏生 | 200 | 1.67 |
| 4 | 夏刚 | 180 | 1.5 |
| 5 | 管雄文 | 170 | 1.42 |
| 6 | 邵国宗 | 120 | 1 |
| 7 | 吴明越 | 130 | 1.08 |
| 8 | 褚敏 | 170 | 1.42 |
| 9 | 董军 | 130 | 1.08 |
| 合计 | | 12,000 | 100 |

4、2006年12月，第一次股权转让

2006年4月10日，宁波市人民政府国有资产监督管理委员会出具甬国资产（2006）24号《关于出让宁波交通投资控股有限公司所持宁波海运集团有限公司部分股权的批复》，同意出让宁波交通投资控股有限公司（原宁波市交通投资开发公司）所持宁波海运集团有限公司17.8%的股权。

2006年7月21日，海运集团召开2006年第二次临时股东会作出决议，同意公司股东宁波交通投资控股有限公司将其持有的海运集团2135.6万股的股权（约占注册资本的17.8%）出让。

2006年11月10日，宁波市人民政府国有资产监督管理委员会向宁波交通投资控股有限公司下发了甬国资产（2006）72号《关于宁波海运集团有限公司股权转让事项的批复》，同意出让宁波交通投资控股有限公司所持海运集团17.8%的股权。

2006年12月12日，浙江东方泰拍卖有限公司宁波分公司出具0004386号《拍卖成交确认书》，确认宁波众和投资有限公司通过浙江东方泰拍卖有限公司宁波分公司拍卖会公开竞价买受海运集团17.8%的股权，成交价8,500万元。

2006年12月27日，海运集团完成本次股权转让的工商变更登记手续。

本次变更完成后，海运集团股权结构变更为：

| 序号 | 股东名称/姓名 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|----|-----------------|----------|---------|
| 1 | 宁波市交通投资开发公司 | 4,800 | 40 |
| 2 | 宁波海运集团有限公司职工持股会 | 3,964.4 | 33.03 |
| 3 | 宁波众和投资有限公司 | 2,135.6 | 17.80 |
| 4 | 蒋宏生 | 200 | 1.67 |
| 5 | 夏刚 | 180 | 1.5 |
| 6 | 管雄文 | 170 | 1.42 |
| 7 | 邵国宗 | 120 | 1 |
| 8 | 吴明越 | 130 | 1.08 |
| 9 | 褚敏 | 170 | 1.42 |
| 10 | 董军 | 130 | 1.08 |
| 合计 | | 12,000 | 100 |

5、2012年12月，第二次股权转让

2012年10月19日，海运集团召开临时股东会作出决议，同意：宁波海运集团有限公司职工持股会将其持有的海运集团33.0367%的股权予以转让，其中24.0367%股权转让给浙能集团，9%股权转让给宁波交通投资控股有限公司；宁波众合投资有限公司将其持有的海运集团17.7967%股权转让给浙能集团；蒋宏生等7名自然人股东将其持有的海运集团9.17%股权转让给浙能集团。2012年10月22日，前述股权转让方与股权受让方签署了股权转让协议。

2012年10月30日，宁波交通投资控股有限公司就上述股权转让取得宁波市人民政府国有资产监督管理委员会出具的甬国资改（2012）42号《关于受让宁波海运集团有限公司职工持股会所持宁波海运集团有限公司9%股权的批复》。2012年11月14日，

浙能集团取得浙江省国资委出具的浙国资产权（2012）47号《关于同意协议收购宁波海运集团有限公司51%股权的批复》。

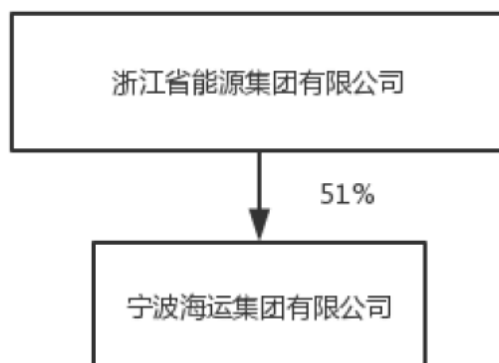
2012年12月11日，海运集团完成本次股权转让的工商变更登记手续。

本次股权转让完成后，海运集团股权结构变更为：

| 序号 | 股东名称/姓名 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|----|--------------|----------|---------|
| 1 | 浙能集团 | 6,120 | 51 |
| 2 | 宁波交通投资控股有限公司 | 5,880 | 49 |
| 合计 | | 12,000 | 100 |

（三）海运集团与其控股股东、实际控制人的产权控制关系

截至本报告书签署日，浙能集团直接持有海运集团51%的股份，为海运集团的控股股东、实际控制人。海运集团与其控股股东、实际控制人的股权控制关系如下：



（四）主要股东及其他关联人的基本情况

海运集团的控股股东、实际控制人为浙能集团。浙能集团的基本情况详见本章第一节“浙能集团”。

（五）主要业务发展状况和主要财务指标

1、最近三年主要业务发展状况

海运集团主要从事国际近、远洋散货运输，国内沿海及长江中下游各港口间货物运输，海上货物中转、联运、国际货运代理，国际船舶代理等海运相关业务以及高速公路、房地产等实业投资经营；是浙江省第一批实施国际安全管理规则（ISM 规则）和国内安全管理规则（NSM 规则）的航运企业。

2、最近两年主要财务指标

海运集团最近两年合并口径主要财务指标如下表所示：

单位：万元

| 项目 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-------|-------------|-------------|
| 资产总额 | 688,578.78 | 702,038.13 |
| 所有者权益 | 354,975.82 | 333,656.21 |
| 项目 | 2017年 | 2016年 |
| 营业收入 | 169,783.61 | 122,693.04 |
| 利润总额 | 26,125.00 | 8,924.67 |
| 净利润 | 23,440.03 | 6,887.24 |

注：上述财务数据均为经审计的财务数据。

（六）主要下属企业情况

截至2018年5月31日，除本公司外，海运集团合并范围子公司共1家，即江海运输，具体情况详见本报告书“第四章 标的资产基本情况”之“二、江海运输77%股权”。

（七）与上市公司的关联关系

海运集团为本公司的控股股东，根据《上海证券交易所上市规则》的相关规定，海运集团系本公司的关联方。海运集团与本公司具体股权控制关系详见本报告书“第二章 上市公司基本情况”之“七、控股股东及实际控制人情况”。

（八）向上市公司推荐董事、监事或者高级管理人员情况

截至本报告书签署日，上市公司董事会由10名董事组成，其中独立董事4名，海运集团向上市公司推荐3名董事；上市公司监事会由5名监事组成，海运集团向上市公司推荐2名监事。

（九）交易对方及其主要管理人员最近五年内受过重大行政处罚情况

经海运集团承诺，截至本报告书签署日，海运集团及其现任董事、监事、高级管理人员最近五年未受到过可能导致公司主体无法存续或导致本次交易无法完成的重大行政处罚（与证券市场明显无关的除外）、刑事处罚或者涉及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或仲裁。

（十）交易对方及其主要管理人员最近五年的诚信情况

经海运集团承诺，截至本报告书签署日，海运集团及其现任董事、监事、高级管理人员最近五年不存在未按期偿还大额债务、未履行承诺、被中国证监会采取行政监管措施或受到证券交易所纪律处分的情况。

三、浙江浙能煤运投资有限责任公司

（一）基本情况

| | |
|----------|----------------------------------|
| 公司名称 | 浙江浙能煤运投资有限责任公司 |
| 成立时间 | 2005年12月8日 |
| 注册资本 | 10,000万元 |
| 公司类型 | 其他有限责任公司 |
| 法定代表人 | 陈一勤 |
| 注册地址 | 杭州市滨江区滨盛路1751号浙能第二大厦302室 |
| 统一社会信用代码 | 913301087823654764 |
| 经营范围 | 煤炭开采的投资、煤炭运输的投资；其他无需报经审批的一切合法项目。 |

（二）历史沿革

1、2005年12月，设立

煤运投资成立于2005年12月，系由浙能集团等8家公司共同出资设立的有限责任公司。煤运投资成立时的注册资本为10,000万元。

2005年12月6日，杭州金汇联合会计师事务所出具杭金会验字（2005）第2000号《验资报告》，确认截至2005年11月30日，煤运投资已收到全体股东以货币资金缴纳的注册资本10,000万元。

2005年12月8日，煤运投资完成工商设立登记手续。煤运投资设立时的股权结构如下：

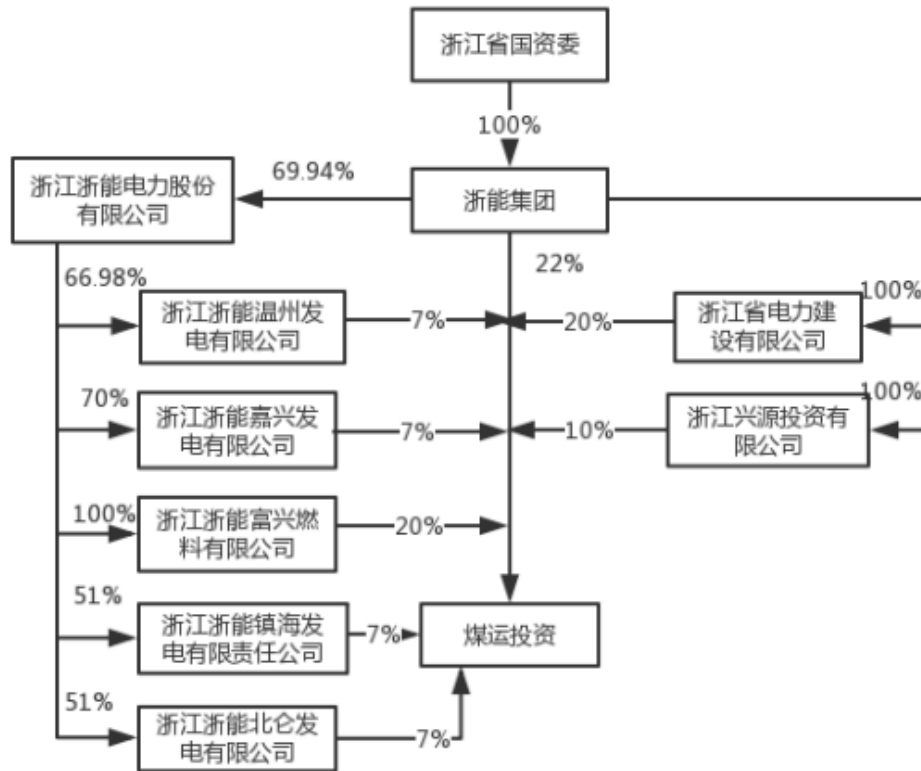
| 序号 | 股东名称/姓名 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|----|--------------|---------------|------------|
| 1 | 浙能集团 | 2,200 | 22 |
| 2 | 浙江浙能富兴燃料有限公司 | 2,000 | 20 |
| 3 | 浙江省电力建设总公司 | 2,000 | 20 |
| 4 | 浙江兴源投资有限公司 | 1,000 | 10 |
| 5 | 嘉兴发电有限责任公司 | 700 | 7 |
| 6 | 浙江镇海发电有限责任公司 | 700 | 7 |
| 7 | 浙江北仑发电有限公司 | 700 | 7 |
| 8 | 温州发电有限责任公司 | 700 | 7 |
| 合计 | -- | 10,000 | 100 |

2、2008年8月，股东名称变更

2008年7月20日，煤运投资股东会作出决议，同意股东浙江省电力建设总公司、浙江北仑发电有限公司、温州发电有限责任公司、嘉兴发电有限责任公司、浙江镇海发电有限责任公司分别更名为浙江省电力建设有限公司、浙江浙能北仑发电有限公司、浙江浙能温州发电有限公司、浙江浙能嘉兴发电有限公司、浙江浙能镇海发电有限责任公司。2008年8月30日，煤运投资完成本次变更的工商变更登记手续。

（三）煤运投资与其控股股东、实际控制人的产权控制关系

截至本报告书签署日，浙能集团直接持有煤运投资22%的股权，通过下属全资子公司间接持有煤运投资30%的股权，通过控股子公司浙能电力间接控制煤运投资48%的股权，合计控制煤运投资100%的股权，为煤运投资的控股股东，同时为煤运投资的实际控制人。煤运投资与其控股股东、实际控制人的股权控制关系如下：



(四) 主要股东及其他关联人的基本情况

煤运投资的控股股东、实际控制人为浙能集团。浙能集团的基本情况详见本章第一节“浙能集团”。

(五) 主要业务发展状况和主要财务指标

1、最近三年主要业务发展状况

煤运投资成立于 2005 年 12 月，主要经营煤炭开采的投资、煤炭运输的投资。

2、最近两年主要财务指标

煤运投资最近两年合并口径主要财务指标如下表所示：

单位：万元

| 项目 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|-------|------------------|------------------|
| 资产总额 | 19,356.83 | 19,475.24 |
| 所有者权益 | 13,452.65 | 17,732.61 |
| 项目 | 2017 年 | 2016 年 |

| | | |
|------|----------|-----------|
| 营业收入 | 6,537.09 | 10,413.97 |
| 利润总额 | 878.74 | 7,467.46 |
| 净利润 | 627.66 | 6,622.35 |

注：上述财务数据均为经审计的财务数据。

（六）主要下属企业情况

截至 2018 年 5 月 31 日，煤运投资合并范围子公司共 2 家，具体情况如下：

| 序号 | 企业名称 | 设立时间 | 注册资本（万元） | 持股比例（%） | 业务性质 |
|----|--------------|-----------------|-----------|---------|-------|
| 1 | 浙江浙能通利航运有限公司 | 2012 年 6 月 21 日 | 5,000.00 | 60.00 | 货船运输 |
| 2 | 舟山煤炭交易市场有限公司 | 2017 年 6 月 29 日 | 10,000.00 | 65.00 | 煤炭及制品 |

（七）与上市公司的关联关系

煤运投资与本公司的实际控制人同为浙能集团，根据《上海证券交易所上市规则》的相关规定，煤运投资系本公司的关联方。

（八）向上市公司推荐董事、监事或者高级管理人员情况

截至本报告书签署日，上市公司董事会由 10 名董事组成，其中独立董事 4 名，煤运投资未向上市公司推荐董事；上市公司监事会由 5 名监事组成，煤运投资未向上市公司推荐监事。

（九）交易对方及其主要管理人员最近五年内受过重大行政处罚情况

经煤运投资承诺，截至本报告书签署日，煤运投资及其现任董事、监事、高级管理人员最近五年未受到过可能导致公司主体无法存续或导致本次交易无法完成的重大行政处罚（与证券市场明显无关的除外）、刑事处罚或者涉及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或仲裁。

（十）交易对方及其主要管理人员最近五年的诚信情况

经煤运投资承诺，截至本报告书签署日，煤运投资及其现任董事、监事、高级管理人员最近五年不存在未按期偿还大额债务、未履行承诺、被中国证监会采取行政监管措施或受到证券交易所纪律处分的情况。

第四章 标的资产基本情况

本次交易的标的资产包括：富兴海运 51% 股权、江海运输 77% 股权及浙能通利 60% 股权。

一、富兴海运 51% 股权

本次交易中，宁波海运拟向浙能集团发行股份购买其持有的富兴海运 51% 的股权。

（一）基本情况

| | |
|----------|--|
| 公司名称 | 浙江富兴海运有限公司 |
| 统一社会信用代码 | 913302012561060607 |
| 企业类型 | 有限责任公司 |
| 注册资本 | 30,000 万元 |
| 实收资本 | 30,000 万元 |
| 法定代表人 | 陈一勤 |
| 成立日期 | 1996 年 2 月 15 日 |
| 营业期限 | 自 1996 年 2 月 15 日至 2026 年 2 月 14 日 |
| 注册地址 | 大榭金城商住楼 1 幢 402 |
| 主要办公地址 | 杭州市西湖区公元大厦 21 层 |
| 经营范围 | 国内沿海及长江中下游普通货船运输（在许可证有效期内经营）；船舶租赁；船用设备、船舶修理材料、工具的批发、零售（不包括重要工业品、生产资料）。 |

（二）历史沿革

1、1996 年 2 月，设立

富兴海运的前身为根据交通部运输管理司于 1993 年 8 月出具运水字（1993）306 号《关于同意筹建浙江富兴海运有限公司的批复》在杭州设立的“浙江富兴海运有限公司”。

经浙江省工商局同意，浙江省海运总公司和浙江省电力燃料总公司向宁波大榭开发区工商局提交《关于要求在宁波大榭区工商行政管理局登记注册的申请报告》，申请在宁波大榭开发区重新设立，保留公司名称，原在杭州设立的“浙江富兴海运有限公司”在杭州下城区工商局办理歇业手续。

1996年2月10日，浙江省海运总公司和浙江省电力燃料公司向宁波大榭开发区工商行政管理局申请登记注册成立“浙江富兴海运有限公司”，公司注册资本为500万元。

1996年2月14日，宁波会计师事务所出具编号为960219号的《验资报告书》，确认截至1996年2月14日，富兴海运注册资本500万元已缴足。

1996年2月15日，富兴海运完成设立工商登记手续。

富兴海运设立时的股权结构为：

| 股东名称 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|------------|----------|---------|
| 浙江省海运总公司 | 250 | 50 |
| 浙江省电力燃料总公司 | 250 | 50 |
| 合计 | 500 | 100 |

2、1998年，第一次增资

1998年5月25日，富兴海运股东会作出决议，同意将公司的注册资金由500万元变更为4,664万元。

1998年6月30日，浙江中青审计事务所出具浙中青评字（1998）第313号《评估报告》，确认截至评估基准日1998年5月31日，富兴海运用于增资的船舶富兴1号沿海货轮的评估价值为40,982,500元。

1998年7月31日，宁波三江会计师事务所出具了宁三会验[98]192号《验资报告》，确认截至1998年7月31日，富兴海运的实收资本为4,664万元，股东浙江省海运总公司和浙江省电力燃料总公司各出资2,332万元。

1998年7月，富兴海运完成本次增资的工商变更登记手续。本次增资完成后，股权结构变更为：

| 股东名称 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|------------|----------|---------|
| 浙江省海运总公司 | 2,332 | 50 |
| 浙江省电力燃料总公司 | 2,332 | 50 |
| 合计 | 4,664 | 100 |

富兴海运在本次增资前的注册资本为 500 万元，用于本次增资的船舶富兴 1 号沿海货轮的评估价值为 4,098.25 万元，增资后的注册资金为 4,664 万元，增加注册资本 4,164 万元。因此，本次增资存在实物资产的评估值低于增资金额的情形。

2018 年 7 月 17 日，富兴海运召开股东会并作出决议，同意：1.以富兴海运可分配利润向全体股东分配利润 657,500 元；2.以富兴海运股东本次分红款补足出资;3.本次利润分配及补足出资完成后，聘请会计师事务所对富兴海运出资情况进行验资并出具验资报告。

2018 年 7 月 26 日，大华会计师事务所（特殊普通合伙）出具编号为大华验字 [2018]000456 号的《验资报告书》，确认截至 2018 年 7 月 26 日，富兴海运已收到全体股东补缴的注册资本 657,500 元。

2018 年 7 月 20 日，浙江省国资委出具《关于确认浙江富兴海运有限公司历史沿革中有关事项的复函》（浙国资发函〔2018〕54 号），确认富兴海运的设立及历次股权变动事项，经有权部门批准，符合当时国有资产监管的相关规定。

3、1999 年 12 月，第一次股权转让

1999 年 6 月 20 日，浙江省海运总公司、浙江省电力燃料总公司与浙江宏发能源有限公司、平湖市群悦投资有限公司、乐清市嘉隆投资有限公司、浙江省温州海运公司签署了《关于转让浙江富兴海运有限公司的股份股权书》，约定：1、浙江省海运总公司将其持有富兴海运 8% 股权以 606.12 万元的对价转让给乐清市嘉隆投资有限公司；将其持有富兴海运 5% 股权以 455.72 万元的对价转让给浙江省温州海运公司。2、浙江省电力燃料总公司将其持有富兴海运 2% 股权以 151.53 万元的对价转让给乐清市嘉隆投资有限公司；将其持有富兴海运的 11% 股权以 542.16 万元的对价转让给平湖市群悦投资有

限公司；将其持有的富兴海运 20% 股权以 1,515.3 万元的对价转让给浙江宏发能源投资有限公司。

1999 年 6 月 25 日，富兴海运全体股东作出决议，同意上述股权转让事宜。

1999 年 11 月 30 日，宁波港城审计事务所出具宁港评报字（1999）第 228 号《资产评估报告书》，确认截至评估基准日 1999 年 6 月 30 日，富兴海运净资产评估价值为 85,757,971.88 元。

1999 年 12 月 24 日，富兴海运完成本次股权转让的工商变更登记手续。

本次变更完成后，富兴海运的股权结构变更为：

| 股东名称 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|-------------|----------|---------|
| 浙江省海运总公司 | 1,725.68 | 37 |
| 浙江宏发能源有限公司 | 932.80 | 20 |
| 浙江省电力燃料总公司 | 792.88 | 17 |
| 平湖市群悦投资有限公司 | 513.04 | 11 |
| 乐清市嘉隆投资有限公司 | 466.40 | 10 |
| 浙江省温州海运公司 | 233.20 | 5 |
| 合计 | 4,664.00 | 100 |

富兴海运上述股权转让行为已经履行了公司内部决策程序、资产评估程序，并已办理工商登记手续。但是，浙江宏发能源有限公司、平湖市群悦投资有限公司、乐清市嘉隆投资有限公司受让富兴海运股权的价格低于评估值，富兴海运亦未提供国资主管部门关于本次股权转让的审批文件。2018 年 7 月 20 日，浙江省国资委出具《关于确认浙江富兴海运有限公司历史沿革中有关事项的复函》（浙国资发函〔2018〕54 号），确认富兴海运的设立及历次股权变动事项，经有权部门批准，符合当时国有资产监管的相关规定。

4、2000 年 9 月，股东名称变更

2000 年 6 月，富兴海运的股东浙江省海运总公司改制为浙海海运。

2000 年 7 月，富兴海运的股东浙江省温州海运公司改制为浙江省海运集团温州海运有限公司。

2000年9月12日，富兴海运股东会作出决议，同意原股东浙江省海运总公司变更为浙海海运，原股东浙江省温州海运公司变更为浙江省海运集团温州海运有限公司并修改公司章程。

2000年9月18日，富兴海运完成本次股东名称变更的工商登记手续。

5、2004年5月，股东名称变更、第二次股权转让

2003年4月4日，富兴海运股东浙江宏发能源有限公司名称变更为“浙江宏发能源投资有限公司”。

2003年4月10日，富兴海运股东会作出决议，同意浙江省电力燃料总公司将其持有的富兴海运10%的股权转让给浙江富兴电力燃料有限公司；将其持有的富兴海运7%股权转让给浙江宏发能源投资有限公司。转让价格以资产评估报告和产权交易中心所拟定的价格为准，评估基准日为2002年12月31日。

2003年5月16日，宁波三港会计师事务所出具宁三会评报字（2003）76号《资产评估报告》，确认截至评估基准日2002年12月31日，浙江省电力燃料总公司拟转让的资产评估价值为23,312,892.77元。

2004年4月10日，上述股权转让方与股权受让方分别签署了《股权转让协议》。2004年4月27日，宁波市产权交易中心向上述股权受让方分别颁发了《产权转让证》。其中，浙江省电力燃料总公司以2,437万元的对价将其持有的富兴海运10%的股权转让给浙江富兴电力燃料有限公司；以1,706万元的对价将其持有的富兴海运7%股权转让给浙江宏发能源投资有限公司。

2004年5月18日，富兴海运完成本次变更的工商登记手续。

本次变更完成后，富兴海运的股权结构变更为：

| 股东名称 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|-----------------|----------|---------|
| 浙海海运 | 1,725.68 | 37 |
| 浙江宏发能源投资有限公司 | 1,259.28 | 27 |
| 平湖市群悦投资有限公司 | 513.04 | 11 |
| 乐清市嘉隆投资有限公司 | 466.40 | 10 |
| 浙江省富兴电力燃料有限公司 | 466.40 | 10 |
| 浙江省海运集团温州海运有限公司 | 233.20 | 5 |

| 股东名称 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|------|----------|---------|
| 合计 | 4,664.00 | 100 |

上述股权转让过程中，作为其定价依据的宁三会评报字（2003）76号《资产评估报告书》已过有效期，本次股权转让存在程序瑕疵。

2018年7月20日，浙江省国资委出具《关于确认浙江富兴海运有限公司历史沿革中有关事项的复函》（浙国资发函〔2018〕54号），确认富兴海运的设立及历次股权变动事项，经有权部门批准，符合当时国有资产监管的相关规定。

6、2005年1月，第三次股权转让

2004年12月29日，富兴海运股东会作出决议，同意股东浙江宏发能源投资有限公司将其持有的富兴海运11%的股权以1,539.12万元的对价转让给浙江振源投资有限公司；同意股东平湖市群悦投资有限公司将其持有的富兴海运3%的股权以419.76万元的对价转让给浙江振源投资有限公司；同意乐清市嘉隆投资有限公司将其持有的富兴海运3%的股权以419.76万元的对价转让给浙江振源投资有限公司。同日，上述股权转让方与股权受让方共同签署了《股权转让协议》。

2005年1月31日，富兴海运完成本次股权转让的工商变更登记手续。

本次变更完成后，富兴海运的股权结构变更为：

| 股东名称 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|-----------------|----------|---------|
| 浙海海运 | 1,725.68 | 37 |
| 浙江振源投资有限公司 | 792.88 | 17 |
| 浙江宏发能源投资有限公司 | 746.24 | 16 |
| 浙江省富兴电力燃料有限公司 | 466.40 | 10 |
| 平湖市群悦投资有限公司 | 373.12 | 8 |
| 乐清市嘉隆投资有限公司 | 326.48 | 7 |
| 浙江省海运集团温州海运有限公司 | 233.20 | 5 |
| 合计 | 4,664.00 | 100 |

7、2008年12月，第四次股权转让

2008年7月10日，万邦出具浙万评报（2008）41号《浙江富兴海运有限公司股权转让评估项目资产评估报告书》，确认截至评估基准日2008年5月31日，富兴海运的股东全部权益价值为987,500,000元。

2008年7月30日，浙江振源投资有限公司与浙能集团签署《股权转让协议》，约定浙江振源投资有限公司将其持有的富兴海运17%股权以2,378.64万元的对价转让给浙能集团；2008年9月30日，浙江富兴电力燃料有限公司与浙能集团签署《股权转让协议》，约定浙江富兴电力燃料有限公司将其持有的富兴海运10%股权以4,762.52万元的对价转让给浙能集团；2008年10月21日，平湖市群悦投资有限公司与浙能集团签署《股权转让协议》，约定平湖市群悦投资有限公司将其持有的富兴海运8%股权以3,810.02万元的对价转让给浙能集团；2008年11月10日，乐清市嘉隆投资有限公司与浙能集团签署《股权转让协议》，约定乐清市嘉隆投资有限公司将其持有的富兴海运7%股权以3,333.76万元的对价转让给浙能集团。

2008年11月30日，富兴海运股东会作出决议，同意上述股权转让事宜。

2008年12月5日，浙江省国资委出具编号为浙国资企改备（2008）26号《浙江省国资委重大投资担保备案及定期报告收文确认单》，对本次股权转让收文备案。

2008年12月8日，富兴海运完成本次股权转让的工商变更登记手续。

本次变更完成后，富兴海运的股权结构变更为：

| 股东名称 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|-----------------|-----------------|------------|
| 浙能集团 | 1,958.88 | 42 |
| 浙海海运 | 1,725.68 | 37 |
| 浙江宏发能源投资有限公司 | 746.24 | 16 |
| 浙江省海运集团温州海运有限公司 | 233.20 | 5 |
| 合计 | 4,664.00 | 100 |

8、2009年10月，第五次股权转让及第二次增资

2009年4月23日，浙江万邦资产评估有限公司出具浙万评报字（2009）30号《评估报告》，确认截至2009年3月31日，以资产基础法作为评估方法确认的富兴海运的股东全部权益评估价值为470,159,562.04元。

2009年10月13日，富兴海运股东会作出决议，同意：1、股东浙江宏发能源投资有限公司将其持有的富兴海运9%的股权以2,851.20万元的对价转让给浙能集团；2、将公司的注册资本由4,664万元增加至20,000万元，各股东按照出资比例以货币形式认缴新增出资。其中，浙能集团认缴新增出资7,821.36万元，浙海海运认缴新增出资5,674.32万元，浙江宏发能源投资有限公司认缴新增出资1,073.52万元，浙江省海运集团温州海运有限公司认缴新增出资766.8万元。

2009年10月15日，浙江宏发能源投资有限公司与浙能集团签署了《股权转让协议》，约定上述股权转让的对价为富兴海运9%股权对应的评估值42,314,360.58元减去评估基准日后分配利润的余额13,802,400元，即2,851.20万元。

2009年10月30日，浙江中瑞唯斯达会计师事务所有限公司出具浙中瑞验字(2009)69号《验资报告》，确认截至2009年10月30日，富兴海运已收到全体股东认缴的新增注册资本15,336万元，富兴海运累计注册资本人民币20,000万元，实收资本20,000万元。

2009年10月30日，富兴海运完成本次股权转让及增资的工商变更登记手续。

本次变更完成后，富兴海运的股权结构变更为：

| 股东名称 | 注册资本(万元) | 出资比例(%) |
|-----------------|---------------|------------|
| 浙能集团 | 10,200 | 51 |
| 浙海海运 | 7,400 | 37 |
| 浙江宏发能源投资有限公司 | 1,400 | 7 |
| 浙江省海运集团温州海运有限公司 | 1,000 | 5 |
| 合计 | 20,000 | 100 |

9、2010年12月，第三次增资

2010年11月29日，富兴海运股东会作出决议，同意：将公司注册资本增加到人民币30,000万元，其中，股东浙能集团增加出资人民币5,100万元，浙海海运增加出资人民币3,700万元，浙江宏发能源投资有限公司增加出资人民币700万元，浙江省海运集团温州海运有限公司增加出资人民币500万元，前述出资均为货币出资。

2010年12月22日，浙江中瑞唯斯达会计师事务所有限公司出具浙中瑞验字(2010)104号《验资报告》，确认截至2010年12月22日，富兴海运已收到全体股东认缴的新增注册资本合计1亿元整，出资方式为货币资金。富兴海运累计注册资本为30,000万元，实收资本为30,000万元。

2010年12月24日，富兴海运完成本次增资的工商登记手续。

本次变更完成后，富兴海运的股权结构变更为：

| 股东名称 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|-----------------|----------|---------|
| 浙能集团 | 15,300 | 51 |
| 浙海海运 | 11,100 | 37 |
| 浙江宏发能源投资有限公司 | 2,100 | 7 |
| 浙江省海运集团温州海运有限公司 | 1,500 | 5 |
| 合计 | 30,000 | 100 |

10、2017年12月，股权拍卖

2017年5月28日，浙江韦宁资产评估有限公司根据浙江省海运集团温州海运有限公司破产管理人的委托出具的浙韦评报（2017）第035号《关于浙江富兴海运股权价值项目资产评估报告》，确认截至评估基准日2017年2月28日，富兴海运经评估股东全部权益价值为86,255.42万元。

2017年10月19日，因浙江省海运集团温州海运有限公司履行破产清算程序，破产管理人将其所持富兴海运5%股权经由浙江省温州市中级人民法院通过淘宝网司法拍卖网络平台进行第一次公开拍卖，起拍价为43,127,710元，拍卖结果为流拍；2017年11月7日，浙江省海运集团温州海运有限公司破产管理人对该部分股权进行第二次公开拍卖，起拍价为34,502,168元，拍卖结果为流拍；2017年11月27日，浙江省海运集团温州海运有限公司破产管理人对该部分股权进行第三次公开拍卖，起拍价为27,601,735元。2017年11月28日，山西神州行通煤炭运销有限公司以27,601,735元成交价格取得该部分股权。2017年12月19日，温州市中级人民法院就前述司法拍卖事宜出具温法网拍破（2017）44号《成交确认书》。

2018年3月23日，富兴海运股东会作出决议，确认山西神州行通煤炭运销有限公司通过拍卖方式取得浙江省海运集团温州海运有限公司持有的富兴海运5%股权，取得公司股东资格。

2018年4月4日，富兴海运完成本次股权变更的工商登记手续。

本次变更完成后，富兴海运的股权结构变更为：

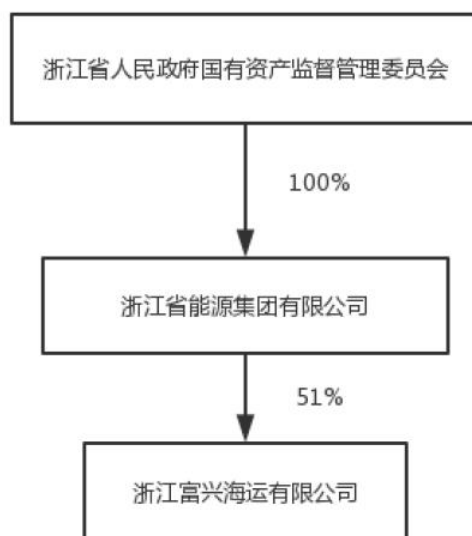
| 股东名称 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|----------------|----------|---------|
| 浙能集团 | 15,300 | 51 |
| 浙海海运 | 11,100 | 37 |
| 浙江宏发能源投资有限公司 | 2,100 | 7 |
| 山西神州行通煤炭运销有限公司 | 1,500 | 5 |
| 合计 | 30,000 | 100 |

上述变更完成后，截至本报告书签署日，富兴海运未再发生股权变更。

（三）产权控制关系

1、主要股东或权益持有人及持有股权的比例

截至本报告书签署日，富兴海运控股股东为浙能集团，持有富兴海运51%股权，实际控制人为浙能集团，其产权及控制关系如下图所示：



2、富兴海运章程可能对本次交易产生影响的主要内容或相关投资协议

截至本报告书签署日，富兴海运现行有效的章程中不存在可能对本次交易产生实质性不利影响的内容，亦不存在可能对本次交易产生实质性不利影响的相关投资协议。

3、高级管理人员的安排

本次交易完成后，富兴海运将成为上市公司的控股子公司，富兴海运章程制定及董事、监事及高级管理人员的设置，将符合上市公司对子公司的管理要求。

4、是否存在影响独立性的协议或其他安排

截至本报告书签署日，富兴海运不存在影响其独立性的协议或其他安排。

（四）主要资产的权属状况、对外担保及负债情况

1、主要资产的权属状况

（1）房屋

1) 自有房屋

截至本报告书签署日，富兴海运共拥有 5 项自有房产，具体情况如下：

| 序号 | 所有权人 | 详细座落地址 | 房产证编号 | 建筑面积（m ² ） | 抵押情况 |
|----|------|-----------------|---------------------|-----------------------|------|
| 1 | 富兴海运 | 大榭开发区西岙金城商住 1#楼 | 甬榭字第 97160 号 | 70.7 | 无 |
| 2 | 富兴海运 | 公元大厦南楼 2105 室 | 杭房权证西移字第 06476288 号 | 208.48 | 无 |
| 3 | 富兴海运 | 公元大厦南楼 2102 室 | 杭房权证西移字第 06476291 号 | 219.47 | 无 |
| 4 | 富兴海运 | 公元大厦南楼 2103 室 | 杭房权证西移字第 06476292 号 | 650.34 | 无 |
| 5 | 富兴海运 | 公元大厦南楼 2101 室 | 杭房权证西移字第 06476293 号 | 661.33 | 无 |

2) 租赁房屋

截至本报告书签署日，富兴海运无租赁的房屋。

（2）土地使用权

截至本报告书签署日，富兴海运共拥有 5 项土地使用权，具体情况如下：

| 序号 | 使用权人 | 详细座落地址 | 土地证编号 | 土地使用权终止期间 | 土地面积 (m ²) | 抵押情况 |
|----|------|------------------|------------------------|------------|------------------------|------|
| 1 | 富兴海运 | 大榭开发区西岙金城商住 1#楼 | 甬榭国用 (97) 字第 164 号 | 2045.07.30 | 11.7 | 无 |
| 2 | 富兴海运 | 西湖区公元大厦南楼 2103 室 | 杭西国用 (2006) 第 008703 号 | 2053.08.14 | 33 | 无 |
| 3 | 富兴海运 | 西湖区公元大厦南楼 2102 室 | 杭西国用 (2006) 第 008704 号 | 2053.08.14 | 11.2 | 无 |
| 4 | 富兴海运 | 西湖区公元大厦南楼 2105 室 | 杭西国用 (2006) 第 008706 号 | 2053.08.14 | 10.6 | 无 |
| 5 | 富兴海运 | 西湖区公元大厦南楼 2101 室 | 杭西国用 (2006) 第 008707 号 | 2053.08.14 | 33.6 | 无 |

(3) 船舶资产

截至本报告书签署日，富兴海运共拥有 8 艘船舶，具体情况如下：

| 序号 | 船名 | 船舶识别号 | 船舶种类 | 总吨位 | 取得日期 | 抵押情况 |
|----|-------|---------------|------|--------|------------|------|
| 1 | 富兴 6 | CN19859010620 | 散货船 | 15,927 | 2003.05.23 | 无 |
| 2 | 富兴 10 | CN19859077902 | 散货船 | 24,843 | 2004.06.16 | 无 |
| 3 | 富兴 11 | CN19949611417 | 散货船 | 29,031 | 2009.09.03 | 无 |
| 4 | 富兴 12 | CN19856905112 | 散货船 | 17,275 | 2008.07.13 | 无 |
| 5 | 富兴 15 | CN19868469925 | 散货船 | 17,126 | 2007.01.25 | 无 |
| 6 | 富兴 17 | CN19945215648 | 散货船 | 29,031 | 2009.11.23 | 无 |
| 7 | 富兴 21 | CN20102820272 | 散货船 | 33,147 | 2011.09.02 | 无 |
| 8 | 富兴 22 | CN20104564491 | 散货船 | 33,147 | 2012.02.10 | 无 |

(4) 知识产权

截至本报告书签署日，富兴海运未拥有专利、商标及计算机软件著作权等知识产权。

2、业务资质

富兴海运的主要业务资质为国内水路运输经营许可证，具体如下：

| 证书编号 | 经营范围 | 发证机关 | 核发日期 | 有效期至 |
|-----------|------------------------------|----------|------------|------------|
| 交浙 XK0189 | 旅客运输：无；货物运输：国内沿海及长江中下游普通货船运输 | 浙江省港行管理局 | 2015.07.01 | 2020.06.30 |

3、对外担保及负债情况

截至本报告书签署日，富兴海运不存在对外担保和或有负债，不存在非经营性资金占用的情形。

截至2018年5月31日，富兴海运的主要负债情况如下：

| 项目 | 金额（元） | 占负债总额的比例 |
|---------------|-----------------------|----------------|
| 应付账款 | 48,618,792.79 | 40.18% |
| 预收款项 | 300,000.00 | 0.25% |
| 应付职工薪酬 | 3,313,301.06 | 2.74% |
| 应交税费 | 14,944,241.43 | 12.35% |
| 应付股利 | 49,360,000.00 | 40.80% |
| 其他应付款 | 4,458,253.60 | 3.68% |
| 流动负债合计 | 120,994,588.88 | 100.00% |
| 非流动负债合计 | - | - |
| 负债合计 | 120,994,588.88 | 100.00% |

4、标的资产合法合规情况

截至本报告书签署日，富兴海运不存在对其生产经营及本次交易构成实质性影响的重大诉讼、仲裁、司法强制执行等重大争议或者存在妨碍标的资产权属转移的其他情况。

报告期内，富兴海运不存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或者涉嫌违法违规被中国证监会立案调查的情形，亦不存在受到重大行政处罚或刑事处罚的情形。

（五）主营业务发展情况

1、主要产品所处行业的主管部门、监管体制、主要法律法规及政策

富兴海运主要产品所处行业的主管部门、监管体制、主要法律法规及政策等详见本报告书“第九章 管理层讨论与分析”之“二、交易标的行业特点和经营情况的讨论与分析”。

2、主要业务构成及报告期的变化情况

富兴海运主营业务为主营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。富兴海运主要客户为浙能集团下属浙能富兴燃料和舟山富兴燃料。

3、主要业务模式和流程

富兴海运业务模式和流程如下：

（1）业务模式

①COA

COA 就是包运租船，指船舶所有人提供给租船人一定吨位（运力），在确定的港口或区域之间，以事先约定的年数、航次周期、货运量、运价和滞期速遣条款等，完成运输合同规定的全部货运量的租船方式。

包运租船的特点主要如下：

A、包运租船合同中不指定某一船舶及其国籍，仅规定租用船舶的船级、船龄及其技术规范等。船舶所有人必须根据这些要求提供能够完成合同规定每个航次货运量的运力。这给船舶所有人在调度和安排船舶方面提供了方便。

B、由船舶所有人负责船舶的营运调度，并负责有关的营运费用。

C、运费按船舶实际装运货物的数量及商定的费率计算，按航次结算。

D、租期的长短取决于运输货物的总运量及船舶的航次周期所需要的时间。

E、运输的货物主要是运量较大的干散货或液体散装货物。承租人通常是货物贸易量较大的工矿企业。

F、航次费用的负担责任划分一般与航次租船方式相同。

②航次租船（程租）

程租是租船市场上最活跃，且对运费水平的波动最为敏感的一种租船方式。主要是指船舶所有人向租船人提供一艘船舶，或者船舶的部分舱位，在指定的港口之间或区域之间进行一个航次或数个航次承运租船人指定的货物，由租船人向船东支付相应运费的租船运输方式。包括单航次租船、来回航次租船、连续航次租船等。船舶所有人负责船

船舶的营运调度，船舶的燃料费、物料费、修理费、港口费、淡水费等营运费用也由船舶所有人负担，船舶所有人负责配备船员，负担船员的工资、伙食费。租船人指定装卸港口和货物，程租合同中一般规定双方承担的费用、货物约定装卸时间及滞期、速遣的奖励条款等。

③定期租船（期租）

定期租船（期租）：是指船舶出租人与承租人签订的出租人在一定期限内将船舶租给承租人使用而由承租人支付租金的书面协议。基本内容包括：船舶概况；租船期限；船舶用途及航行区域；租金的计算与支付；交船和还船的地点及条件；法律适用及管辖权规定以及双方同意的其他事项。在租约期内，承租人根据租约规定的允许航行区域自行营运，如安排揽货、订立租约、挂港、货载及调度等。在此期间船长在经营方面服从承租人的命令，租金则以每天或每载重吨为单位按月支付。在期租方式下，船舶所有人将船舶出租给承租人并不涉及对船舶占有权的失去，只是向承租人提供一种租船服务。

在租赁期间，船舶交由租船人管理、调动和使用。货物的装卸、配载、理货等一系列工作都由承租人负责，由此而产生的燃料费、港口费、装卸费、垫舱物料费等都由承租人负担。租金是按月（天或日历月）以每一季载重吨为计算单位计收。租金一经约定即固定不变。船舶所有人负担船员薪金、伙食等费用，并负责保持船舶在租赁期间的适航状态以及因此而产生的费用和船舶保险费用。

（2）业务流程

①COA 的流程

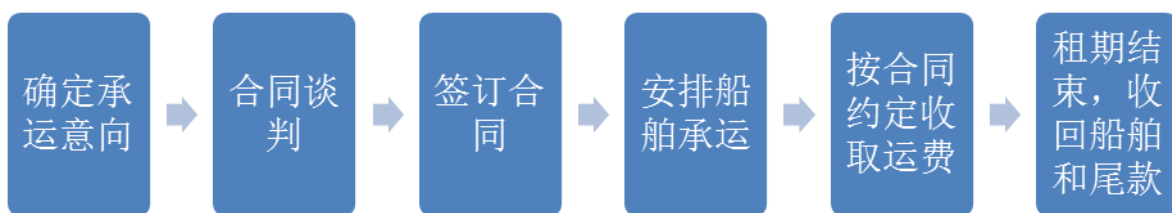
A、与托运人洽谈，确定包运合同意向

B、与客户签订的 COA，通常约定：合同期限、承运总量、基本的航线组合、定价模式、结算方法和其他特殊约定

C、签订合同，安排船舶出租

D、按照合同约定收取运费

E、租期结束，收回船舶和尾款



②航次租船与定期租船的流程：

A、与客户接洽，确定承运意向，公司根据市场和自身情况调配运量和运力；

B、签订合同，通常约定：业务类型（航次租船或定期租船）、货物、运价、航线、滞期速遣条款、结算方式和开票等；

C、安排船舶出租；

D、船舶承运货物；

E、租期结束，收取运费或租金。



4、产能和产量情况

(1) 船舶具体情况

截至 2018 年 5 月 31 日，富兴海运拥有散货轮 8 艘。富兴海运上述散货轮合计载重吨为 33.58 万吨。

| 序号 | 船舶名称 | 载重吨（吨） | 权属 | 船籍港 | 船舶所有权证书编号 |
|----|-------|--------|----|-----|---------------|
| 1 | 富兴 6 | 27,062 | 自有 | 宁波 | CN19859010620 |
| 2 | 富兴 10 | 43,351 | 自有 | 宁波 | CN19859077902 |
| 3 | 富兴 11 | 47,470 | 自有 | 宁波 | CN19949611417 |
| 4 | 富兴 12 | 28,430 | 自有 | 宁波 | CN19856905112 |

| 序号 | 船舶名称 | 载重吨（吨） | 权属 | 船籍港 | 船舶所有权证书编号 |
|----|-------|---------|----|-----|---------------|
| 5 | 富兴 15 | 28,509 | 自有 | 宁波 | CN19868469925 |
| 6 | 富兴 17 | 47,470 | 自有 | 宁波 | CN19945215648 |
| 7 | 富兴 21 | 56,773 | 自有 | 宁波 | CN20102820272 |
| 8 | 富兴 22 | 56,758 | 自有 | 宁波 | CN20104564491 |
| 合计 | | 335,823 | -- | -- | -- |

（2）船舶的生产营运情况

富兴海运拥有船舶近三年及一期总体营运情况：

| 年度 | 2018年 1-5月 | 2017年 | 2016年 | 2015年 |
|--------|------------|-------|-------|-------|
| 营运率（%） | 99.13 | 96.94 | 95.90 | 95.98 |
| 航行率（%） | 39.02 | 38.50 | 38.08 | 33.87 |

注：描述船舶运营状况的指标主要为船舶营运率和航行率，船舶营运率是指船舶在册时间中，营运时间所占的比重，是反映船舶在一定时期内有效生产时间长短的指标；而航行率是指船舶营运时间中航行时间所占的比率，由于剔除了停靠及装卸时间的影响，因此主要侧重于反映船舶的运营效率。对于一组船队，其指标以各船在册吨天、营运吨天、航行吨天计算。两项指标的计算公式如下：

船舶营运率=船舶营运时间÷船舶总时间×100%（或船舶营运吨天÷船舶在册吨天×100%），其中，船舶总时间=365天（或船舶在册载重吨×365天）

船舶航行率=船舶航行时间÷船舶营运时间×100%（或船舶航行吨天÷船舶营运吨天×100%）

（3）富兴海运最近三年及一期船舶货运量指标

| 年度 | 货运量（万吨） | 货运周转量（亿吨公里） |
|------------|---------|-------------|
| 2018年 1-5月 | 436.17 | 72.79 |
| 2017年 | 942.18 | 159.95 |
| 2016年 | 886.34 | 132.32 |
| 2015年 | 810.99 | 126.01 |

5、营业收入构成情况

最近三年及一期，富兴海运的营业收入构成情况如下：

单位：万元，%

| 项目 | 2018年1-5月 | | 2017年 | | 2016年 | | 2015年 | |
|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| | 收入 | 占比 | 收入 | 占比 | 收入 | 占比 | 收入 | 占比 |
| 大宗散货运输 | 17,879.09 | 100.00 | 37,458.94 | 98.45 | 35,065.99 | 96.42 | 35,134.39 | 96.13 |
| 其他业务 | - | - | 588.32 | 1.55 | 1,300.18 | 3.58 | 1,413.19 | 3.87 |
| 营业收入合计 | 17,879.09 | 100.00 | 38,047.26 | 100.00 | 36,366.17 | 100.00 | 36,547.58 | 100.00 |

6、主要客户及产销情况

报告期内，富兴海运前五大客户及销售情况如下表所示：

单位：万元

| 年份 | 序号 | 客户名称 | | 销售金额 | 占营业收入比例 |
|-----------|----|------------|--------|------------------|----------------|
| 2018年1-5月 | 1 | 浙能集团 | 浙能富兴燃料 | 14,599.00 | 81.65% |
| | 2 | | 舟山富兴燃料 | 1,422.37 | 7.96% |
| | 3 | 浙江利远海运有限公司 | | 1,857.72 | 10.39% |
| 合计 | | | | 17,879.09 | 100.00% |
| 2017年度 | 1 | 浙能集团 | 浙能富兴燃料 | 30,642.10 | 80.54% |
| | 2 | | 舟山富兴燃料 | 3,121.25 | 8.20% |
| | 3 | | 浙能通利 | 587.46 | 1.54% |
| | 4 | 浙江利远海运有限公司 | | 3,409.57 | 8.96% |
| | 5 | 海南和宇运贸有限公司 | | 235.91 | 0.62% |
| 合计 | | | | 37,996.29 | 99.87% |
| 2016年度 | 1 | 浙能集团 | 浙能富兴燃料 | 22,537.38 | 61.97% |
| | 2 | | 舟山富兴燃料 | 7,858.87 | 21.61% |
| | 3 | | 浙能通利 | 3,628.35 | 9.98% |
| | 4 | 浙海海运 | | 1,332.95 | 3.67% |
| | 5 | 神华中海航运有限公司 | | 703.99 | 1.94% |
| 合计 | | | | 36,061.54 | 99.17% |

报告期内，浙能富兴燃料、浙能通利和舟山富兴燃料因与富兴海运同受最终控制方浙能集团控制，系与富兴海运为关联方。此外，浙海海运为富兴海运的股东，与富兴海运为关联方。

报告期内，富兴海运前五大客户较为稳定，集中度较高，主要是充分考虑富兴海运与浙能富兴燃料和舟山富兴燃料的业务合作模式以及市场需求等因素，富兴海运的业务具备稳定性，具体分析如下：

报告期内，富兴海运关联交易主要为向浙能体系内的浙能电力下属公司浙能富兴燃料以及舟山富兴燃料提供煤炭运输服务，且富兴海运通过与浙能富兴燃料以及舟山富兴燃料签订 3 年期 COA 提供煤炭运输服务。由于浙能电力是浙江省规模最大的火力发电企业，其管理及控股装机容量约占省统调装机容量的一半左右，承担着浙江省电力供应的重要民生责任。煤炭是火力发电的主要原料，浙能电力全年电煤消耗量占浙江省全年电煤消耗量比重较高。此外，浙能电力采购的大部分电煤需经水路由北方港口运输至浙江省内。由此可见，确保大规模的电煤及时供给以及电煤水路运输的稳定性是浙能电力开展电力业务的基础。

鉴于浙能电力在火力发电市场的领先地位以及其对于电煤供给持续的大规模需求决定了浙江省内主要航运企业包括富兴海运不可避免地参与向浙能电力下属燃料公司提供煤炭运输服务。

7、主要供应商及采购情况

(1) 主要原料及供应商情况

富兴海运的原料供应主要为船舶维修、备件选购、燃油消耗等。报告期内，富兴海运主营业务成本主要构成如下：

单位：万元

| 成本项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年 | 2016 年 |
|-------|--------------|----------|----------|
| 船舶燃料费 | 3,482.84 | 9,442.59 | 6,379.24 |
| 船舶物料费 | 2.70 | 231.35 | 340.18 |
| 船舶润料费 | 132.50 | 549.95 | 468.22 |
| 船员租金 | 1,326.99 | 3,888.65 | 4,061.32 |
| 船舶租金 | 4,128.84 | 236.43 | 0.00 |
| 船舶折旧费 | 2,003.42 | 4,808.22 | 7,946.16 |
| 船舶修理费 | 688.22 | 2,004.61 | 2,561.12 |
| 船舶保险费 | 70.16 | 281.10 | 337.12 |
| 船舶港口费 | 1,058.26 | 2,625.67 | 2,587.82 |

| 成本项目 | 2018年1-5月 | 2017年 | 2016年 |
|--------|------------------|------------------|------------------|
| 其他直接费用 | 32.58 | 20.59 | 44.20 |
| 合计 | 12,926.53 | 24,089.16 | 24,725.38 |

(2) 前五大供应商情况

报告期内，富兴海运前五大供应商及采购情况如下表所示：

单位：万元

| 年份 | 序号 | 供应商名称 | 采购金额 | 占采购总额比例 |
|-----------|----|----------------|------------------|---------------|
| 2018年1-5月 | 1 | 浙海海运 | 4,285.61 | 38.56% |
| | 2 | 石油新能源 | 3,787.19 | 34.07% |
| | 3 | 宁波海运 | 1,414.35 | 12.72% |
| | 4 | 台州鼎洋海运服务有限公司 | 215.09 | 1.94% |
| | 5 | 舟山市龙山船厂有限公司 | 128.97 | 1.16% |
| 合计 | | | 9,831.21 | 88.45% |
| 2017年度 | 1 | 石油新能源 | 10,887.44 | 55.90% |
| | 2 | 浙海海运 | 4,682.96 | 24.04% |
| | 3 | 舟山市龙山船厂有限公司 | 738.59 | 3.79% |
| | 4 | 秦皇岛之海船务代理有限公司 | 554.96 | 2.85% |
| | 5 | 江苏大唐航运股份有限公司 | 236.43 | 1.21% |
| 合计 | | | 17,100.38 | 87.79% |
| 2016年度 | 1 | 浙海海运 | 4,937.04 | 28.10% |
| | 2 | 石油新能源 | 3,301.01 | 18.79% |
| | 3 | 秦皇岛兴博丰船舶燃料有限公司 | 1,005.04 | 5.72% |
| | 4 | 舟山市龙山船厂有限公司 | 727.82 | 4.14% |
| | 5 | 秦皇岛海畅船用燃料有限公司 | 633.26 | 3.60% |
| 合计 | | | 10,604.17 | 60.36% |

报告期内，石油新能源及宁波海运因与富兴海运同受最终控制方浙能集团控制，系与富兴海运为关联方。此外，浙海海运为富兴海运的股东，与富兴海运为关联方。

富兴海运向石油新能源公司采购燃油以满足其日常的生产经营活动对于燃油的需求。由于燃油消耗是航运企业的主要原材料及经营成本，燃油供给不足及燃油价格波动将给富兴海运经营带来的不利影响。为提升浙能集团内石油板块与航运板块之间的业务协同，发挥浙能体系内石油新能源公司集中对外采购所产生的集约化优势，降低燃油物料采购成本，报告期内富兴海运通过石油新能源公司集中统一对外采购燃油可受益于集中、规模化采购所带来的燃油成本降低优势，有利于富兴海运的日常经营持续、正常进行。

8、主要产品的质量控制情况

富兴海运按照《中华人民共和国船舶安全营运和防治污染管理规则》(NSM 规则)，建立了符合 NSM 规则的安全管理体系，并保持正常运作。

富兴海运坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，在海事主管机关的支持和监管下，根据控股公司的管控要求，认真做好船舶安全管理工作，近三年来安全生产工作连续保持平稳，船舶船容船貌持续改进提高，没有发生各类水上交通事故、污染事故、人伤事故和机损事故，公司没有受到过主管部门的行政处罚，船舶没有发生滞留。

(六) 主要财务数据及财务指标情况

1、最近两年及一期主要财务数据及财务指标

富兴海运最近两年及一期的主要财务数据及财务指标（合并口径）如下：

单位：万元

| 资产负债项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|------------------------|------------|-------------|-------------|
| 资产总计 | 87,874.34 | 80,553.50 | 71,043.48 |
| 负债合计 | 12,099.46 | 6,169.32 | 4,851.96 |
| 所有者权益合计 | 75,774.88 | 74,384.18 | 66,191.51 |
| 归属于母公司所有者权益 | 75,774.88 | 74,384.18 | 66,191.51 |
| 收入利润项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
| 营业收入 | 17,879.09 | 38,047.26 | 36,366.17 |
| 利润总额 | 8,435.70 | 15,780.42 | 10,150.53 |
| 净利润 | 6,326.70 | 11,770.67 | 7,599.63 |
| 归属于母公司所有者净利润 | 6,326.70 | 11,770.67 | 7,599.63 |
| 扣除非经常性损益的归属于母公司所有者的净利润 | 3,138.10 | 8,422.99 | 6,059.44 |

| 现金流量项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------------|--------------------------|------------------------|------------------------|
| 经营活动产生的现金流量净额 | 6,668.54 | 9,705.28 | 15,702.67 |
| 主要财务指标 | 2018年1-5月/ 2018年5月31日 | 2017年度/ 2017年12月31日 | 2016年度/ 2016年12月31日 |
| 毛利率 | 27.70% | 36.16% | 30.13% |
| 资产负债率 | 13.77% | 7.66% | 6.83% |

2、非经常性损益情况

富兴海运最近两年及一期非经常性损益如下表所示：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 非流动资产处置损益 | 1,901.47 | 2,963.18 | - |
| 计入当期损益的政府补助 | 2,350.00 | 1,500.00 | 1,866.00 |
| 除上述各项之外的其他营业外收入和支出 | - | 0.40 | 187.59 |
| 所得税影响 | 1,062.87 | 1,115.89 | 513.40 |
| 少数股东权益影响额（税后） | - | - | - |
| 非经常性损益总计 | 3,188.60 | 3,347.68 | 1,540.19 |
| 非经常损益占净利润的比例 | 50.40% | 28.44% | 20.27% |

（七）标的资产为股权的说明

1、关于是否存在出资瑕疵或影响其合法存续的情况说明

本次交易的标的资产之一为浙能集团持有的富兴海运 51% 股权。浙能集团不存在法律、法规、规章及规范性文件规定的不得担任富兴海运股东的情形。

富兴海运历史沿革中存在如下出资瑕疵：

1998年5月25日，经富兴海运股东会同意，富兴海运的注册资本由500万元变更为4,664万元。根据浙江中青审计事务所于1998年6月30日出具的浙中青评字(1998)第313号《评估报告》，截至评估基准日1998年5月31日，富兴海运用于增资的船舶富兴1号沿海货轮的评估价值为40,982,500元。1998年7月31日，宁波三江会计师事务所出具了宁三会验(1998)192号《验资报告》，确认截至1998年7月31日，富兴

海运的实收资本为 4,664 万元，股东浙江省海运总公司和浙江省电力燃料总公司各出资 2,332 万元。1998 年 7 月，富兴海运完成本次增资的工商变更登记手续。

富兴海运在本次增资前的注册资本为 500 万元，用于本次增资的船舶“富兴 1 号”沿海货轮的评估价值为 4,098.25 万元，增资后的注册资金为 4,664 万元，增加注册资本 4,164 万元。本次用于增资的实物资产的评估值低于增资金额 65.75 万元，存在出资瑕疵。

2018 年 7 月 17 日，富兴海运召开股东会并作出决议，同意：1.以富兴海运可分配利润向全体股东分配利润 657,500 元；2.以富兴海运股东本次分红款补足出资；3.本次利润分配及补足出资完成后，聘请会计师事务所对富兴海运出资情况进行验资并出具验资报告。

2018 年 7 月 26 日，大华会计师事务所（特殊普通合伙）出具编号为大华验字[2018]000456 号的《验资报告书》，确认截至 2018 年 7 月 26 日，富兴海运已收到全体股东补缴的注册资本 657,500 元。2018 年 7 月 20 日，浙江省国资委出具《关于确认浙江富兴海运有限公司历史沿革中有关事项的复函》（浙国资发函〔2018〕54 号），确认富兴海运的设立及历次股权变动事项，经有权部门批准，符合当时国有资产监管的相关规定。

富兴海运出资补足工作完成后，浙能集团所持富兴海运的股权具有合法、完整的所有权，不存在信托、委托持股或者其他任何类似安排，不存在质押等任何担保权益，不存在冻结、查封或者其他任何被采取强制保全措施的情形，不存在禁止转让、限制转让、其他任何权利限制的任何内部管理制度文件、股东协议、合同、承诺或安排，亦不存在任何可能导致上述股权被有关司法机关或行政机关查封、冻结、征用或限制转让的未决或潜在的诉讼、仲裁以及任何其他行政或司法程序。

2、关于标的资产是否为控股权的说明

宁波海运本次拟发行股份购买富兴海运 51% 的股权，为控股权。

3、关于是否已取得其他股东的同意或者符合公司章程规定的股权转让前置条件

截至本报告书签署日，富兴海运的其他股东均已同意浙能集团将其持有的富兴海运 51%股权转让给宁波海运，并同意放弃其对浙能集团拟转让的富兴海运 51%股权的优先购买权，符合富兴海运公司章程的规定。

（八）最近三年内进行的与交易、增资或改制相关的评估或估值情况

富兴海运最近三年内进行的交易、增资或改制情况详见本节之“（二）历史沿革”。

富兴海运最近三年内进行的资产评估评估情况如下：

根据浙江韦宁资产评估有限公司于 2017 年 5 月 28 日出具的浙韦评报（2017）第 035 号《关于浙江富兴海运股权价值项目资产评估报告》，截至评估基准日 2017 年 2 月 28 日，富兴海运经评估股东全部权益价值为 86,255.42 万元。本次重组以 2017 年 12 月 31 日为评估基准日，富兴海运 100%权益的评估值为 142,985 万元，前后两次评估值的差异为 56,729.58 万元。

在前次评估基准日 2017 年 2 月 28 日至本次交易评估基准日 2017 年 12 月 31 日期间，富兴海运基本面主要发生了以下变化：

1、航运市场复苏，BDI 持续提升

2015 年以来，随着全球经济增长筑底回升，带动贸易量增速显著加快，为航运市场提供良好的需求环境，根据波罗的海航交所公布的近 5 年的波罗的海干散货综合运价指数（以下简称“BDI”），自 2016 初，BDI 触底后，目前市场处于底部复苏的状态，2016 年初至今 BDI 持续提升，在 2017 年 2 月 BDI 月平均值为 759.45 点，到 2017 年 12 月 BDI 月平均值为 1,618.69 点，涨幅高达 113%。



数据来源：Wind

与 BDI 类似，上海航运交易所公布的月平均航运综合指数也反映出类似趋势，2017 年 2 月上海航运交易所公布的月平均航运综合指数为 656.73 点，到 2017 年 12 月公布的月平均航运综合指数为 1,502.96 点，涨幅高达 128.86%。

上海航运交易所公布的航运综合指数



航运市场景气度的大幅提升有助于富兴海运业务的快速发展以及盈利能力的提升。一方面，虽然富兴海运目前签订的煤炭运输合同主要以 3 年期的包运合同(COA)为主，但仍有部分业务以实时的航运指数为基础确定价格，因此航运市场的复苏以及指数提升有助于富兴海运浮动定价业务盈利能力的提升。另一方面，航运市场的复苏，也有利于富兴海运通过积极开拓市场扩大市场规模，在业务上获得较快发展。

2、富兴海运未来运力保有量发生了较大变化

鉴于行业因素等影响，2017年2月28日之前，富兴海运一直无新增运力，部分船舶报废后也未进行及时的运力补充，从2013年-2017年，富兴海运自有运力水平从51.4万吨下降至38.18万吨（富兴海运2017年末的在册运力为38.18万吨，其中富兴9号船已处于处置之中）。鉴于近年来整体宏观经济和海运行业整体呈现复苏趋势并考虑到保障浙江省电煤供应的现实要求，结合富兴海运在2018年、2019年有大量的船舶达到报废年限（富兴海运有5艘船舶将在2018和2019年达到报废年限，如不及时补充运力，2019年底将仅剩4条船舶可用于经营，剩余运力为21.15万吨），浙能集团和富兴海运制定了船舶购置计划，拟将富兴海运的运力进行提升，并保持在运力水平约51万吨左右。富兴海运于2018年1月制订近期船舶更新购置计划并获股东大会的批准。截至本报告书签署之日，已经采购完成2艘大灵便型船舶和1艘巴拿马型船舶。此外，随着富兴海运在未来几年老旧船舶陆续退役，剩余船舶将难以满足电煤运输需求，为了保证自有运力较好地平抑运力市场波动风险，保证电煤运输稳定，富兴海运在2019年后将继续采购2艘大灵便型船舶（参考载货量40000吨左右），2艘灵便型船舶（参考载货量27000吨左右），未来收益法预测中根据更新船舶的具体类型，结合船舶市场价格在资本的支出方面已予以考虑。

富兴海运本次交易估值大幅高于上次交易估值及成交价格的原因及合理性分析如下：

根据公开信息，2016年8月18日，浙江省海运集团有限公司以温州海运不能清偿到期债务为由，向温州市中级人民法院申请对温州海运进行破产清算，根据温州海运第一次债权人会议通过对温州海运所持有的浙江富兴海运有限公司5%股权进行处置，浙江韦宁资产评估有限公司接受浙江省海运集团温州海运有限公司管理人的委托，对上述5%股权进行评估，并出具了《关于浙江富兴海运有限公司股权价值项目资产评估报告》（浙韦评报（2017）第035号），以2017年2月28日为评估基准日的富兴海运全部股权价值为86,255.42万元。经过多方努力，目前公司尚无法取得资产评估说明及具体的测算数据，故无法对前次评估的具体情况进行分析比较，根据相关公开信息以及就前次交易与本次交易的特征而言主要存在以下差异：

1、前次交易标的为富兴海运 5%的股权，系少数股权，而本次交易标的为富兴海运 51%的股权，为富兴海运的控制权

少数股权作为一种股东权益和控制权一样通过从企业未来的经营中获取分红派现以及资本增值等收益来实现对企业经营成果的分享，但拥有少数股权的股东无法像拥有控股权的股东行使一样的权利，如任命或更换公司管理层的权利、达成重大投融资项目的权利、达成重大并购重组的权利、以及通过实施控股权改变目标企业经营与政策提升目标企业价值的权利，这种权利缺失在企业经营管理中体现出的价值就是少数股权折价，这种折价大小取决于企业的财务状况和经营成果、公司运营的透明程度、少数股权限制权利的大小、在同一企业缺乏控制权的程度等因素，与企业所处的行业无关。前次交易标的为富兴海运 5%的股权，系少数股权，依据富兴海运章程，持有少数股权的股东无法影响和决定公司的经营决策，故少数股权交易时购买方往往会考虑少数股权的折价，而本次交易标的为富兴海运 51%的股权，为富兴海运的控制权，前次交易相比本次交易存在一定的少数股权折价情况。

从国内交易的少数股权折价情况来看，部分交易案例情况如下：

| 上市公司 | 标的资产 | 本次交易评估基准日 | 本次交易收购的股权比例 | 前次股权转让/增资时间 | 前次股权转让/增资的股权比例 | 交易作价与前次入股/股权转让的估值差异 |
|-----------|-------|------------|-------------|-------------|----------------|---------------------|
| 中文在线 | 晨之科 | 2017/05/31 | 80.00% | 2017/2/23 | 5.00% | 48.82% |
| 普邦股份 | 宝盛科技 | 2017/03/31 | 66.00% | 2017/01/04 | 34.00% | 59.73% |
| 奥特佳 | 海思达电源 | 2016/12/31 | 100% | 2016/3/30 | 17.52% | 135.85% |
| 创新股份 | 上海恩捷 | 2016/12/31 | 93.33% | 2016/10/24 | 5.26% | 83.37% |
| 丰东股份 | 方欣科技 | 2015/12/31 | 100% | 2015/9/30 | 14.97% | 170.43% |
| 润邦股份 | 正洁环境 | 2015/12/31 | 71.67% | 2015/9/21 | 5.56% | 324.44% |
| 文化长城 | 联讯教育 | 2015/10/31 | 80% | 2015/3/15 | 20% | 260.05% |
| 银江股份 | 杭州清普 | 2015/9/30 | 70% | 2015/3/9 | 18% | 131.11% |
| 浙江金科 | 杭州哲信 | 2015/11/30 | 100% | 2015/9/15 | 6.05% | 201.77% |
| 均值 | | | | | | 157.29% |

注：由于上述案例前次交易均未进行评估，所以未列示前次交易评估基准日时间。

从估值的比较情况来看，本次交易比上次交易价格差异为 160.05%，与国内同样少数股权折价交易案例对比，估值的变化差异在合理范围内。

2、前次交易采用司法拍卖的方式进行，为非常规交易路径

如前所述，前次富兴海运 5%的股权转让系由于富兴海运原股东温州海运破产清算而进行的司法拍卖。由于其交易方式的特殊性，成交价格往往较其正常市场价格存在一定的折价。根据《最高人民法院关于人民法院民事执行中拍卖、变卖财产的规定》（法释〔2004〕16 号文件）的规定，“拍卖应当确定保留价”，“人民法院确定的保留价，第一次拍卖时，不得低于评估价或者市价的百分之八十；如果出现流拍，再行拍卖时，可以酌情降低保留价，但每次降低的数额不得超过前次保留价的百分之二十。”即在司法拍卖过程中为了实现快速变现，拍卖价格可能较市场价格低。

3、本次交易评估面临的市场环境发生了一定变化

如前所述，本次交易评估基准日为 2017 年 12 月 31 日，较前次评估基准日而言，航运市场呈现明显的复苏态势，有助于富兴海运业务的快速发展以及盈利能力的提升，同时结合行业趋势以及电煤运输保障的要求，富兴海运也制定了相应的购船计划，未来富兴海运的自有运力将较现有规模有较大提升，助力其业务稳定发展。

4、本次交易将由交易对手方根据规定进行业绩承诺

本次富兴海运选取收益法评估结果作为评估结论并作为定价参考依据，上市公司已根据证监会相关规定与浙能集团签署《盈利预测补偿协议》，浙能集团将根据《盈利预测补偿协议》的约定对富兴海运未来特定年度所实现的净利润作出承诺，如出现业绩未达到承诺，将由浙能集团进行补偿，此举可充分保障购买方的利益不受损失。

5、前次交易未包括期后分红

根据前次双方签署的股权转让协议内容，富兴海运 2016 年度股利分红金额 3,578 万元由原有股东享有，富兴海运 5%股权的购买者不享有该部分分红。

综上，富兴海运本次重组估值大幅高于上次交易估值及成交价格具有合理性。

除上述情况之外，富兴海运最近三年不存在其他资产评估、交易、增资或改制情况。

（九）主要下属企业情况

1、下属子公司情况

截至本报告书签署日，富兴海运无直接或间接控股的子公司。

2、分公司情况

截至本报告书签署日，富兴海运无分公司。

（十）涉及的立项、环保、行业准入、用地等相关报批情况

截至本报告书签署日，富兴海运无固定资产投资，未涉及项目立项、环保、行业准入、用地等情况。

（十一）许可及被许可使用资产情况

截至本报告书签署日，富兴海运将其位于杭州市西湖区求是路 8 号公元大厦南楼 21 楼 2103 办公室无偿提供给浙能通利作为办公室使用，使用期限自 2012 年 5 月 16 日至 2020 年 12 月 31 日。

除上述情况外，截至本报告书签署日，富兴海运不存在其他许可及被许可使用资产情况。

（十二）债权债务转移情况

本次重组的标的资产不涉及债权债务转移情况。

（十三）会计政策及相关会计处理

1、收入成本的确认原则和计量方法

1) 销售商品收入确认时间的具体判断标准

已将商品所有权上的主要风险和报酬转移给购买方；既没有保留与所有权相联系的继续管理权，也没有对已售出的商品实施有效控制；收入的金额能够可靠地计量；相关的经济利益很可能流入企业；相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量时，确认商品销售收入实现。

2) 确认让渡资产使用权收入的依据

与交易相关的经济利益很可能流入企业，收入的金额能够可靠地计量时，分别下列情况确定让渡资产使用权收入金额：

(1) 利息收入金额，按照他人使用本企业货币资金的时间和实际利率计算确定。

(2) 使用费收入金额，按照有关合同或协议约定的收费时间和方法计算确定。

3) 提供劳务收入的确认依据和方法

在资产负债表日提供劳务交易的结果能够可靠估计的，采用完工百分比法确认提供劳务收入。提供劳务交易的完工进度，依据已完工作的测量确定。

提供劳务交易的结果能够可靠估计，是指同时满足下列条件：

(1) 收入的金额能够可靠地计量；

(2) 相关的经济利益很可能流入企业；

(3) 交易的完工进度能够可靠地确定；

(4) 交易中已发生和将发生的成本能够可靠地计量。

按照已收或应收的合同或协议价款确定提供劳务收入总额，但已收或应收的合同或协议价款不公允的除外。资产负债表日按照提供劳务收入总额乘以完工进度扣除以前会计期间累计已确认提供劳务收入后的金额，确认当期提供劳务收入；同时，按照提供劳务估计总成本乘以完工进度扣除以前会计期间累计已确认劳务成本后的金额，结转当期劳务成本。

在资产负债表日提供劳务交易结果不能够可靠估计的，分别下列情况处理：

(1) 已经发生的劳务成本预计能够得到补偿的，按照已经发生的劳务成本金额确认提供劳务收入，并按相同金额结转劳务成本。

(2) 已经发生的劳务成本预计不能够得到补偿的，将已经发生的劳务成本计入当期损益，不确认提供劳务收入。

与其他企业签订的合同或协议包括销售商品和提供劳务时，销售商品部分和提供劳务部分能够区分且能够单独计量的，将销售商品的部分作为销售商品处理，将提供劳务

的部分作为提供劳务处理。销售商品部分和提供劳务部分不能够区分，或虽能区分但不能够单独计量的，将销售商品部分和提供劳务部分全部作为销售商品处理。

2、会计政策和会计估计与同行业或同类资产之间的差异

富兴海运的会计政策和会计估计与同行业企业之间不存在重大差异。

3、财务报表编制基础、确定合并报表时的重大判断和假设、合并财务报表范围

1) 编制基础

富兴海运根据实际发生的交易和事项，按照财政部颁布的《企业会计准则——基本准则》和具体企业会计准则、企业会计准则应用指南、企业会计准则解释及其他相关规定（以下合称“企业会计准则”）进行确认和计量，在此基础上，结合中国证券监督管理委员会《公开发行证券的公司信息披露编报规则第 15 号——财务报告的一般规定》（2014 年修订）的规定以及《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则 第 26 号——上市公司重大资产重组（2017 年修订）》的规定，按照宁波海运会计政策和会计估计为基础编制财务报表。

2) 合并财务报表范围

富兴海运为单户企业，不存在合并报表范围内其他公司。

4、报告期内资产转移剥离调整情况

报告期内，富兴海运不存在资产转移剥离调整的情况。

5、重大会计政策或会计估计与上市公司差异情况

报告期内，富兴海运重大会计政策或会计估计与上市公司一致，不存在与上市公司差异的情况。

6、行业特殊的会计处理政策

报告期内，富兴海运不存在行业特殊的会计处理政策。

二、江海运输 77% 股权

本次交易中，宁波海运拟向海运集团发行股份购买其持有的江海运输 77% 的股权。

（一）基本情况

| | |
|----------|--|
| 公司名称 | 宁波江海运输有限公司 |
| 统一社会信用代码 | 91330200144073874P |
| 企业类型 | 其他有限责任公司 |
| 注册资本 | 1,800 万元 |
| 实收资本 | 1,800 万元 |
| 法定代表人 | 马鹤鸣 |
| 成立日期 | 1992 年 10 月 19 日 |
| 营业期限 | 1992 年 10 月 19 日至 2022 年 06 月 28 日 |
| 注册地址 | 宁波市江北区北岸财富中心 2 幢（4-1）（4-2） |
| 主要办公地址 | 宁波市江北区北岸财富中心 2 幢（4-1）（4-2） |
| 经营范围 | 国内沿海及长江中下游普通货船运输；沿海普通货船海务、机务管理和安全与防污染管理。（以上经营项目在许可证件有效期内经营）国内货物运输代理。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动） |

（二）历史沿革

1、1992 年 10 月，设立

1992 年 8 月 22 日，宁波市计划委员会出具甬计工（1992）428 号《关于宁波海运公司更名为宁波海运总公司及建立下属公司的批复》，同意建立宁波江海运输公司。

1992 年 9 月 28 日，宁波会计师事务所办事处出具的《验资报告书》（92-215），确认宁波江海运输公司由主管单位宁波海运公司投资计有固定资产 9,177,405.89 元，流动资金 5 万元，已汇入验资账户，共计实有资金 9,227,405.89 元。

1992 年 10 月 19 日，宁波江海运输公司完成设立工商登记手续。

宁波江海运输公司设立时的股权结构为：

| 股东名称 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|-------------|----------|---------|
| 宁波海运（集团）总公司 | 922.74 | 100 |
| 合计 | 922.74 | 100 |

2、2001年3月，第一次增资

2001年3月20日，宁波海运（集团）总公司向宁波市国有资产管理局递交《关于宁波江海公司暂免国有资产产权年检的请示》，宁波江海运输公司为宁波海运总公司的全资子公司，其固定资产和流动资产等均由宁波海运总公司内部划拨，其债权债务最终也由宁波海运总公司承担。

2001年3月21日，宁波市国有资产管理局在前述请示上转批宁波市工商局：宁波海运（集团）总公司下属的江海运输公司资本金属集团总公司内部划拨，总公司实收资本无法明确分割，因此不单独进行国资产权登记，确认宁波江海运输公司截至2000年底的资本金和净资产均为13,654,153.24元。

2001年3月22日，宁波江海运输公司就本次增资完成工商变更登记手续，注册资金变更为1,365万元。

本次变更完成后，宁波江海运输公司的股权结构为：

| 股东名称 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|-------------|----------|---------|
| 宁波海运（集团）总公司 | 1,365 | 100 |
| 合计 | 1,365 | 100 |

3、2002年6月，改制为江海运输

2001年12月22日，宁波永德评估有限公司出具永德评报字（2001）69号《资产评估报告书》，确认截至评估基准日2000年12月31日，宁波江海运输公司的净资产评估值为18,227,927.06元。

2002年4月2日，宁波市交通局出具甬交企（2002）140号《关于宁波江海运输公司改制的批复》，同意对宁波江海运输公司实施改制。2002年6月17日，宁波市财政局出具甬财政资（2002）298号《关于宁波江海运输公司改制国有资产处置批复》，同意将评估、剥离、提留后的国有净资产1,148万元中的428万元转让给原宁波江海运输公司职工；720万元作为国有股参股到新公司。

2002年5月31日，宁波江海运输公司职工代表大会作出决议，确认公司净资产为1,148万元，其中保留宁波海运（集团）总公司股份720万元，360万元转让给公司职工持股会，54万元转让给自然人李勇龙，14万元转让给宁波大榭开发区富能投资有限公司并由其再新投入652万元，同意共同改制组建宁波江海运输有限公司。

2002年6月25日，宁波海运（集团）总公司、江海运输职工持股会、李勇龙、宁波大榭开发区富能投资有限公司签订《宁波江海运输公司改制产权转让协议》，协议约定将国有净资产720万元作为宁波海运（集团）总公司出资参股，与其他三方共同出资组建“宁波江海运输有限公司”；江海运输职工持股会出资受让改制国有资产360万元；李勇龙出资受让改制国有资产54万元；宁波大榭开发区富能投资有限公司出资受让改制国有资产14万元。

2002年6月26日，宁波三港会计师事务所出具宁三会验（2002）298号《验资报告》，确认截至2002年6月25日，江海运输已收到全体股东缴纳的注册资本合计人民币1,800万元。

2002年6月28日，江海运输就本次改制完成变更登记手续。

本次改制完成后，江海运输的股权结构如下：

| 股东名称 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|-----------------|--------------|------------|
| 宁波海运（集团）总公司 | 720 | 40 |
| 宁波大榭开发区富能投资有限公司 | 666 | 37 |
| 江海运输职工持股会 | 360 | 20 |
| 李勇龙 | 54 | 3 |
| 合计 | 1,800 | 100 |

针对本次改制，宁波交通投资控股有限公司出具《关于宁波江海运输有限公司历史沿革相关事项的确认函》作出确认：“2001年，根据宁波市委、市政府关于加快推进企业改革和发展有关措施，依据宁波市交通局的总体部署和宁波海运（集团）总公司改革和发展总体方案，江海运输先进行单体改制。海运集团拟订定的《宁波江海运输公司企业改制和发展方案》（以下简称“改制方案”）经主管部门宁波市交通局批复同意，根据改制方案，原江海公司的全部净资产以资产评估价为基础，海运集团保留江海运输40%股权；引进货主单位作为社会法人入股，由其出资37%；原江海运输的经营者和职

工出资 23%，组建新的经营主体。根据宁波市财政局《关于宁波江海运输公司改制国有资产处置批复》（甬财政资[2002]298 号），江海运输的改制净资产为 1,148.04 万元，其中 720 万元作为国有股参股到新公司，由海运集团持有，另外 428.04 万元转让给江海运输职工。最终江海运输职工实际认购改制净资产 414 万元，海运集团将净资产余额 14.04 万元以原价转让给社会法人宁波大榭开发区富能投资有限公司，同时宁波大榭开发区富能投资有限公司以现金形式出资 651.96 万元，合计持有江海运输 37% 股权。海运集团对江海运输改制净资产的处置符合改制方案，改制过程合法有效，未导致国有资产流失，也未损害江海运输职工的合法权益。”

浙能集团及海运集团亦出具《关于宁波江海运输有限公司历史沿革相关事项的承诺函》：“若由于江海运输历次变更中存在的问题，导致江海运输及其历任股东、相关董事、监事、高级管理人员、单位负责人等受到主管机关处罚或任何第三方索赔，本公司将赔偿上市公司因此而遭受的损失。”

4、2003 年 6 月，股东名称变更

2002 年 12 月 30 日，江海运输的股东宁波海运（集团）总公司改制成为海运集团，2003 年 6 月 6 日，江海运输在宁波市工商局办理了股东名称变更的工商变更登记手续。

5、2010 年 7 月，第一次股权转让

2010 年 6 月 30 日，宁波国信资产评估有限责任公司出具甬国评报字（2010）第 040 号《资产评估报告》，确认截至评估基准日 2010 年 3 月 31 日，江海运输净资产评估值为 7,519.82 万元。

2010 年 7 月 20 日，海运集团、宁波大榭开发区富能投资有限公司、江海运输职工持股会和李勇龙签署《股权转让协议书》，约定宁波大榭开发区富能投资有限公司将江海运输 37% 的股权以 2,782.33 万元价格转让给海运集团。

2010 年 7 月 28 日，江海运输股东会作出决议，由于股权转让，同意修改公司章程相关条款并办理变更手续。

2010 年 7 月 30 日，江海运输就本次股权转让完成工商变更登记手续。

本次变更完成后，江海运输的股权结构如下：

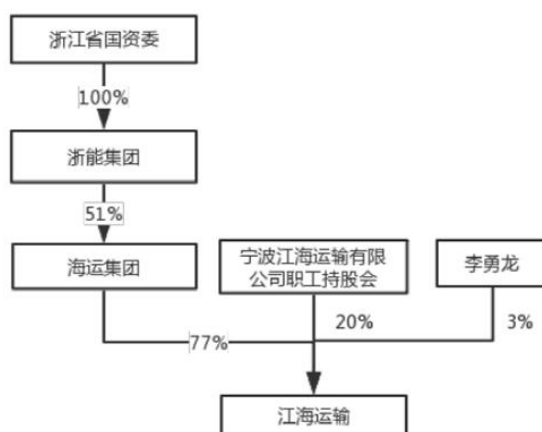
| 股东名称 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|-----------|----------|---------|
| 海运集团 | 1,386 | 77 |
| 江海运输职工持股会 | 360 | 20 |
| 李勇龙 | 54 | 3 |
| 合计 | 1,800 | 100 |

上述变更完成后，截至本报告书签署之日，江海运输未再发生股权变更。

（三）产权控制关系

1、主要股东或权益持有人及持有股权的比例

截至本报告书签署日，江海运输控股股东为海运集团，持有江海运输 77% 股权，实际控制人为浙能集团，其产权及控制关系如下图所示：



2、江海运输章程可能对本次交易产生影响的主要内容或相关投资协议

截至本报告书签署日，江海运输现行有效的章程中不存在可能对本次交易产生实质性不利影响的内容，亦不存在可能对本次交易产生实质性不利影响的相关投资协议。

3、高级管理人员的安排

本次交易完成后，江海运输将成为上市公司的控股子公司，江海运输章程制定及董事、监事及高级管理人员的设置，将符合上市公司对子公司的管理要求。

4、是否存在影响独立性的协议或其他安排

截至本报告书签署日，江海运输不存在影响其独立性的协议或其他安排。

（四）主要资产的权属状况、对外担保及负债情况

1、主要资产的权属状况

（1）房屋

1) 自有房屋

截至本报告书签署日，江海运输拥有 1 项自有房产，具体情况如下：

| 序号 | 所有权人 | 详细座落地址 | 房产证编号 | 建筑面积 (m ²) | 抵押情况 |
|----|------|---------------------|-------------------------|------------------------|------|
| 1 | 江海运输 | 宁波市江北区北岸财富中心 2 幢 | 甬房权证江北字第 200901833 号 | 735.46 | 无 |

2) 租赁房屋

截至本报告书签署日，江海运输无租赁的房屋。

（2）土地使用权

截至本报告书签署日，江海运输拥有 1 项土地使用权，具体情况如下：

| 序号 | 使用权人 | 详细座落地址 | 土地证编号 | 土地使用权 终止期间 | 土地面积 (m ²) | 抵押情况 |
|----|------|------------------------------|---------------------------|---------------|---------------------------|------|
| 1 | 江海运输 | 江北区北岸财富中心 2 幢 (4-1) (4-2) | 甬国用 (2009) 第 2500112 号 | 2044.3.26 | 297.05 | 无 |

（3）船舶资产

1) 拥有所有权的船舶

截至本报告书签署日，江海运输共有 3 艘船舶，具体情况如下：

| 序号 | 船名 | 船籍港 | 船舶识别号 | 船舶种类 | 总吨位 | 取得日期 | 抵押情况 |
|----|-------|-----|---------------|------|--------|------------|------|
| 1 | 明州 35 | 宁波 | CN20068689293 | 散货船 | 14,102 | 2016.12.01 | 无 |
| 2 | 明州 65 | 宁波 | CN20078496352 | 散货船 | 8,034 | 2008.04.06 | 无 |
| 3 | 明州 66 | 宁波 | CN20066538842 | 散货船 | 8,619 | 2006.12.26 | 无 |

2) 融资租赁的船舶

截至本报告书签署日，江海运输融资租赁船舶情况如下：

| 序号 | 船名 | 船籍港 | 船舶识别号 | 船舶种类 | 租赁期限 | 总吨位 | 船舶所有人 | 抵押情况 |
|----|-------|-----|---------------|------|--------------------------|--------|------------|------|
| 1 | 明州 36 | 上海 | CN20129480164 | 散货船 | 2013.7.17- 2021.07.16 | 30,876 | 招银金融租赁有限公司 | 无 |

(4) 知识产权

截至本报告书签署日，江海运输未拥有专利、商标及计算机软件著作权等知识产权。

2、业务资质

江海运输的主要业务资质为国内水路运输经营资质及国内船舶管理业务资质，具体如下：

(1) 国内水路运输经营资质

| 证书编号 | 主营 | 持有人 | 发证机关 | 核发日期 | 有效期至 |
|-----------|---------------------------------------|------|----------|-----------|------------|
| 交浙 XK0089 | 旅客运输：无；货物运输： 国内沿海及长江中下游普通 通货船运输 | 江海运输 | 浙江省港航管理局 | 2017.7.11 | 2022.06.30 |

(2) 国内船舶管理业务资质

| 证书编号 | 主营 | 持有人 | 发证机关 | 核发日期 | 有效期至 |
|----------------------------|----------------------------|------|----------|-----------|------------|
| 浙交水服 (2007) 06-00006 | 沿海普通货船海务、机务 管理和安全与防污染管理 | 江海运输 | 浙江省港航管理局 | 2017.3.17 | 2019.11.05 |

3、对外担保及负债情况

截至本报告书签署日，江海运输不存在对外担保和或有负债，不存在非经营性资金占用的情形。

截至 2018 年 5 月 31 日，江海运输的主要负债情况如下：

| 项目 | 金额（元） | 占负债总额的比例 |
|----------------|-----------------------|----------------|
| 短期借款 | 107,000,000.00 | 53.24% |
| 应付账款 | 11,552,024.34 | 5.75% |
| 预收款项 | 230,000.00 | 0.11% |
| 应付职工薪酬 | 2,043,156.87 | 1.02% |
| 应交税费 | 230,798.53 | 0.11% |
| 应付利息 | 895,066.67 | 0.45% |
| 应付股利 | 1,848,000.00 | 0.92% |
| 其他应付款 | 239,643.53 | 0.12% |
| 一年内到期的非流动负债 | 13,930,034.89 | 6.93% |
| 流动负债合计 | 137,968,724.83 | 68.65% |
| 非流动负债合计 | 63,017,688.32 | 31.35% |
| 负债合计 | 200,986,413.15 | 100.00% |

4、标的资产合法合规情况

截至本报告书签署日，江海运输不存在对其生产经营及本次交易构成实质性影响的重大诉讼、仲裁、司法强制执行等重大争议或者存在妨碍标的资产权属转移的其他情况。

报告期内，江海运输不存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或者涉嫌违法违规被中国证监会立案调查的情形，亦不存在受到重大行政处罚或刑事处罚的情形。

（五）主营业务发展情况

1、主要产品所处行业的主管部门、监管体制、主要法律法规及政策

江海运输主要产品所处行业的主管部门、监管体制、主要法律法规及政策等详见本报告书“第九章 管理层讨论与分析”之“二、交易标的行业特点和经营情况的讨论与分析”。

2、主要业务构成及报告期的变化情况

江海运输主营国内沿海及长江中下游普通货船运输，主要经营从北方港口至浙江沿海浙能集团管控的各电厂电煤运输，同时根据航运市场形势发展，适时开展市场化运输

业务。江海运输主要客户为浙能集团下属浙能富兴燃料、舟山富兴燃料与深圳能源集团公司。

3、主要业务模式和流程

江海运输业务模式和流程如下：

(1) 业务模式

①COA

COA 就是包运租船，指船舶所有人提供给租船人一定吨位（运力），在确定的港口或区域之间，以事先约定的年数、航次周期、货运量、运价和滞期速遣条款等，完成运输合同规定的全部货运量的租船方式。

包运租船的特点主要如下：

A、包运租船合同中不指定某一船舶及其国籍，仅规定租用船舶的船级、船龄及其技术规范等。船舶所有人必须根据这些要求提供能够完成合同规定每个航次货运量的运力。这给船舶所有人在调度和安排船舶方面提供了方便。

B、由船舶所有人负责船舶的营运调度，并负责有关的营运费用。

C、运费按船舶实际装运货物的数量及商定的费率计算，按航次结算。

D、租期的长短取决于运输货物的总运量及船舶的航次周期所需要的时间。

E、运输的货物主要是运量较大的干散货或液体散装货物。承租人通常是货物贸易量较大的工矿企业。

F、航次费用的负担责任划分一般与航次租船方式相同。

②航次租船（程租）

程租是租船市场上最活跃，且对运费水平的波动最为敏感的一种租船方式。主要是指船舶所有人向租船人提供一艘船舶，或者船舶的部分舱位，在指定的港口之间或区域之间进行一个航次或数个航次承运租船人指定的货物，由租船人向船东支付相应运费的租船运输方式。包括单航次租船、来回航次租船、连续航次租船等。船舶所有人负责船舶的营运调度，船舶的燃料费、物料费、修理费、港口费、淡水费等营运费用也由船舶

所有人负担，船舶所有人负责配备船员，负担船员的工资、伙食费。租船人指定装卸港口和货物，程租合同中一般规定双方承担的费用、货物约定装卸时间及滞期、速遣的奖励条款等。

③定期租船（期租）

定期租船（期租）：是指船舶出租人与承租人签订的出租人在一定期限内将船舶租给承租人使用而由承租人支付租金的书面协议。基本内容包括：船舶概况；租船期限；船舶用途及航行区域；租金的计算与支付；交船和还船的地点及条件；法律适用及管辖权规定以及双方同意的其他事项。在租约期内，承租人根据租约规定的允许航行区域自行营运，如安排揽货、订立租约、挂港、货载及调度等。在此期间船长在经营方面服从承租人的命令，租金则以每天或每载重吨为单位按月支付。在期租方式下，船舶所有人将船舶出租给承租人并不涉及对船舶占有权的失去，只是向承租人提供一种租船服务。

在租赁期间，船舶交由租船人管理、调动和使用。货物的装卸、配载、理货等一系列工作都由承租人负责，由此而产生的燃料费、港口费、装卸费、垫舱物料费等都由承租人负担。租金是按月（天或日历月）以每一夏季载重吨为计算单位计收。租金一经约定即固定不变。船舶所有人负担船员薪金、伙食等费用，并负责保持船舶在租赁期间的适航状态以及因此而产生的费用和船舶保险费用。

（2）业务流程

①COA 的流程

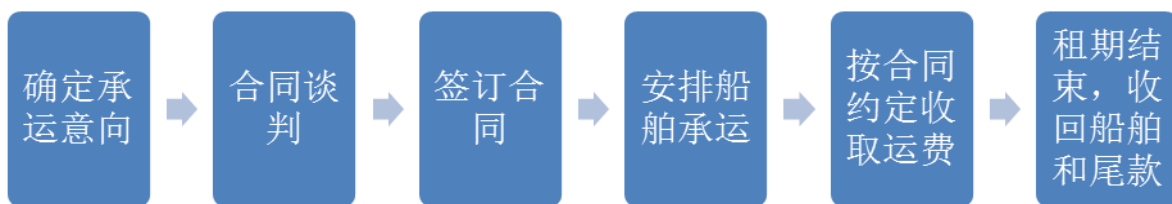
A、与托运人洽谈，确定包运合同意向

B、与客户签订的 COA，通常约定：合同期限、承运总量、基本的航线组合、定价模式、结算方法和其他特殊约定

C、签订合同，安排船舶出租

D、按照合同约定收取运费

E、租期结束，收回船舶和尾款



②航次租船与定期租船的流程：

A、与客户接洽，确定承运意向，根据市场和自身情况调配运量和运力；

B、签订合同，通常约定：业务类型（航次租船或定期租船）、货物、运价、航线、滞期速遣条款、结算方式和开票等；

C、安排船舶出租；

D、船舶承运货物；

E、租期结束，收取运费或租金。



4、产能和产量情况

(1) 船舶具体情况

截至 2018 年 5 月 31 日，江海运输拥有散货轮 3 艘,另有 1 艘融资租赁散货轮。江海运输上述散货轮合计载重吨为 96,627 吨。

| 序号 | 船舶名称 | 载重吨（吨） | 权属 | 船籍港 | 船舶识别号 |
|----|-------|---------------|------|-----|---------------|
| 1 | 明州 35 | 23,208 | 自有 | 宁波 | CN20068689293 |
| 2 | 明州 65 | 11,631 | 自有 | 宁波 | CN20078496352 |
| 3 | 明州 66 | 13,721 | 自有 | 宁波 | CN20066538842 |
| 4 | 明州 36 | 48,068 | 租赁公司 | 上海 | CN20129480164 |
| 合计 | | 96,627 | | | |

(2) 船舶的生产营运情况

江海运输拥有船舶近三年及一期总体营运情况：

| 年度 | 2018年1-5月 | 2017年 | 2016年 | 2015年 |
|--------|-----------|-------|-------|-------|
| 营运率(%) | 92.58 | 98.99 | 93.69 | 98.08 |
| 航行率(%) | 36.53 | 33.80 | 34.36 | 28.93 |

注：描述船舶运营状况的指标主要为船舶营运率和航行率，船舶营运率是指船舶在册时间中，营运时间所占的比重，是反映船舶在一定时期内有效生产时间长短的指标；而航行率是指船舶营运时间中航行时间所占的比率，由于剔除了停靠及装卸时间的影响，因此主要侧重于反映船舶的运营效率。对于一组船队，其指标以各船在册吨天、营运吨天、航行吨天计算。两项指标的计算公式如下：

船舶营运率=船舶营运时间÷船舶总时间×100%（或船舶营运吨天÷船舶在册吨天×100%），其中，船舶总时间=365天（或船舶在册载重吨×365天）

船舶航行率=船舶航行时间÷船舶营运时间×100%（或船舶航行吨天÷船舶营运吨天×100%）

(3) 江海运输最近三年及一期船舶货运量及总体收入指标

| 年度 | 货运量 (万吨) | 货运周转量 (万吨公里) |
|-----------|-------------|-----------------|
| 2018年1-5月 | 165.22 | 143,527.86 |
| 2017年 | 388.38 | 375,266.80 |
| 2016年 | 306.02 | 310,060.24 |
| 2015年 | 278.17 | 250,692.39 |

5、营业收入构成情况

最近三年及一期，江海运输的营业收入构成情况如下：

单位：万元，%

| 项目 | 2018年1-5月 | | 2017年 | | 2016年 | | 2015年 | |
|--------|-----------------|---------------|------------------|---------------|-----------------|---------------|-----------------|---------------|
| | 销售金额 | 占比 | 销售金额 | 占比 | 销售金额 | 占比 | 销售金额 | 占比 |
| 大宗散货运输 | 4,763.01 | 99.96 | 11,047.72 | 99.98 | 9,676.31 | 100.00 | 8,441.84 | 100.00 |
| 其他业务 | 1.77 | 0.04 | 2.14 | 0.02 | - | - | - | - |
| 营业收入合计 | 4,764.78 | 100.00 | 11,049.86 | 100.00 | 9,676.31 | 100.00 | 8,441.84 | 100.00 |

6、主要客户及产销情况

报告期内，江海运输前五大客户及销售情况如下表所示：

单位：万元

| 年份 | 序号 | 客户名称 | 销售金额 | 占营业收入比例 | |
|-----------|----|-----------------|------------------|----------------|--------|
| 2018年1-5月 | 1 | 浙能集团 | 浙能富兴燃料 | 4,083.18 | 85.69% |
| | 2 | | 舟山富兴燃料 | 389.52 | 8.18% |
| | 3 | 浙江康翔能源有限公司 | | 234.78 | 4.93% |
| | 4 | 宁德市海翔物流有限公司 | | 55.53 | 1.17% |
| | 5 | 舟山市定海永隆海运服务有限公司 | | 1.77 | 0.04% |
| 合计 | | | 4,764.78 | 100.00% | |
| 2017年度 | 1 | 浙能集团 | 浙能富兴燃料 | 8,476.80 | 76.71% |
| | 2 | | 舟山富兴燃料 | 1,258.39 | 11.39% |
| | 3 | 深圳市能源运输有限公司 | | 323.64 | 2.93% |
| | 4 | 温州华顺船务有限公司 | | 267.23 | 2.42% |
| | 5 | 江苏达美物流有限公司 | | 260.81 | 2.36% |
| 合计 | | | 10,586.87 | 95.81% | |
| 2016年度 | 1 | 浙能集团 | 浙能富兴燃料 | 8,402.25 | 86.83% |
| | 2 | | 舟山富兴燃料 | 1,274.06 | 13.17% |
| 合计 | | | 9,676.31 | 100.00% | |

报告期内，浙能富兴燃料、浙能通利和舟山富兴燃料因与江海运输同受最终控制方浙能集团控制，系与江海运输为关联方。

报告期内，江海运输关联交易主要为向浙能体系内的浙能电力下属公司浙能富兴燃料以及舟山富兴燃料提供煤炭运输服务，且江海运输通过与浙能富兴燃料以及舟山富兴燃料签订3年期COA提供煤炭运输服务。由于浙能电力是浙江省规模最大的火力发电企业，其管理及控股装机容量约占省统调装机容量的一半左右，承担着浙江省电力供应的重要民生责任。煤炭是火力发电的主要原料，浙能电力全年电煤消耗量占浙江省全年电煤消耗量比重较高。此外，浙能电力采购的大部分电煤需经水路由北方港口运输至浙江省内。由此可见，确保大规模的电煤及时供给以及电煤水路运输的稳定性是浙能电力开展电力业务的基础。

同时，鉴于浙能电力在火力发电市场的领先地位以及其对于电煤供给持续的大规模需求决定了浙江省内主要航运企业包括江海运输不可避免地参与向浙能电力下属燃料公司提供煤炭运输服务。

7、主要供应商及采购情况

(1) 主要原料及供应商情况

江海运输的原料供应主要为船舶维修、备件选购、燃油消耗等。报告期内，江海运输主营业务成本主要构成如下：

单位：万元

| 成本项目 | 2018年1-5月 | 2017年 | 2016年 |
|----------|-----------|----------|----------|
| 燃料 | 977.06 | 2,156.53 | 1,458.06 |
| 润料 | 36.17 | 75.07 | 82.86 |
| 拖轮费 | 270.06 | 483.97 | 476.23 |
| 停泊费 | 11.39 | 27.24 | 28.68 |
| 代理费 | 38.73 | 102.38 | 157.22 |
| 水电费 | 4.36 | 15.91 | 15.57 |
| 船员伙食费 | 37.96 | 81.78 | 82.57 |
| 其他航次费用 | 8.59 | 22.56 | 24.59 |
| 工资 | 590.22 | 1,434.06 | 1,464.13 |
| 职工福利费 | 3.79 | 43.06 | -45.88 |
| 劳动保护费 | - | 25.03 | 18.86 |
| 船舶折旧费 | 444.10 | 1,065.84 | 1,065.84 |
| 船舶修理费 | 295.58 | 443.19 | 712.1 |
| 船舶保险费 | 38.81 | 94.37 | 125.4 |
| 公积金 | 65.55 | 149.77 | 136.59 |
| 工会经费 | 11.80 | 28.3 | 29.99 |
| 劳动保险费 | 122.27 | 286.55 | 258.07 |
| 船舶租金 | 581.44 | 1,798.68 | 480.47 |
| 其他船舶固定费用 | - | 10.27 | 11.05 |
| 船员劳务费 | 147.45 | 299.95 | 260.57 |
| 安全生产费 | 42.58 | 116.63 | 104.03 |
| 其他 | 9.62 | 17.30 | 18.8 |

| 成本项目 | 2018年1-5月 | 2017年 | 2016年 |
|------|-----------|----------|----------|
| 合计 | 3,737.54 | 8,778.42 | 6,965.80 |

(2) 前五大供应商情况

报告期内，江海运输前五大供应商及采购情况如下表所示：

单位：万元

| 年份 | 序号 | 供应商名称 | 采购金额 | 占采购总额比例 |
|-----------|----|-----------------|-----------------|---------------|
| 2018年1-5月 | 1 | 石油新能源 | 956.30 | 39.21% |
| | 2 | 舟山市定海永隆海运服务有限公司 | 301.39 | 12.36% |
| | 3 | 武汉兴盛洋船舶管理有限公司 | 147.45 | 6.05% |
| | 4 | 福建君领海运有限公司 | 137.84 | 5.65% |
| | 5 | 福建恒天海运有限公司 | 95.23 | 3.90% |
| 合计 | | | 1,638.20 | 67.17% |
| 2017年度 | 1 | 石油新能源 | 2,200.88 | 38.11% |
| | 2 | 舟山市定海永隆海运服务有限公司 | 401.65 | 6.96% |
| | 3 | 武汉兴盛洋船舶管理有限公司 | 299.95 | 5.19% |
| | 4 | 河北玮祥物流有限公司 | 283.30 | 4.91% |
| | 5 | 浙江省海运集团有限公司 | 277.19 | 4.80% |
| 合计 | | | 3,462.97 | 59.97% |
| 2016年度 | 1 | 石油新能源 | 1,526.38 | 37.19% |
| | 2 | 武汉兴盛洋船舶管理有限公司 | 260.57 | 6.35% |
| | 3 | 宁波海运 | 149.61 | 3.65% |
| | 4 | 北仑船务 | 113.32 | 2.76% |
| | 5 | 上海长阳物流有限公司 | 97.31 | 2.37% |
| 合计 | | | 2,147.18 | 52.32% |

报告期内，石油新能源公司及宁波海运因与江海运输同受最终控制方浙能集团控制，系与江海运输为关联方。北仑船务为控股股东海运集团参股公司，系与江海运输为关联方。

江海运输向石油新能源公司采购燃油以满足其日常的生产经营活动对于燃油的需求。由于燃油消耗是航运企业的主要原材料及经营成本，燃油供给不足及燃油价格波动将给江海运输经营带来的不利影响。为提升浙能集团内石油板块与航运板块之间的业务协同，发挥浙能体系内石油新能源公司集中对外采购所产生的集约化优势，降低燃油物料采购成本，报告期内江海运输通过石油新能源公司集中统一对外采购燃油可受益于集中、规模化采购所带来的燃油成本降低优势，有利于江海运输的日常经营持续、正常进行。

8、主要产品的质量控制情况

江海运输按照《中华人民共和国船舶安全营运和防治污染管理规则》(NSM 规则)，建立了符合 NSM 规则的安全管理体系，并保持正常运作。2004 年 11 月 13 日通过了海事主管机关的初次审核取得了 DOC 证书，并于 2017 年 10 月 20 日通过第二次换证后的第三次年度审核。

江海运输坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，在海事主管机关的支持和监管下，认真做好船舶安全管理工作，近三年来安全生产工作连续保持平稳，船舶船容船貌持续改进提高，没有发生各类水上交通事故、污染事故、人伤事故和机损事故，江海运输没有受到过主管部门的行政处罚，船舶没有发生滞留。江海运输被市港航局评为 2016 年度至 2017 年度宁波市水运企业分级分类管理 AAA 企业，连续 4 年被宁波海事局评为船舶安全信用管理 A 级公司。

(六) 主要财务数据及财务指标情况

1、最近两年及一期主要财务数据及财务指标

江海运输最近两年及一期的主要财务数据及财务指标（合并口径）如下：

单位：万元

| 资产负债项目 | 2018 年 5 月 31 日 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|-------------|-----------------|------------------|------------------|
| 资产总计 | 26,296.08 | 27,097.21 | 27,322.43 |
| 负债合计 | 20,098.64 | 20,907.11 | 21,395.50 |
| 所有者权益合计 | 6,197.44 | 6,190.10 | 5,926.93 |
| 归属于母公司所有者权益 | 6,197.44 | 6,190.10 | 5,926.93 |
| 收入利润项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
| 营业收入 | 4,764.78 | 11,049.86 | 9,676.31 |

| | | | |
|------------------------|----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| 利润总额 | 297.19 | 577.30 | 912.67 |
| 净利润 | 244.16 | 503.17 | 888.11 |
| 归属于母公司所有者净利润 | 244.16 | 503.17 | 888.11 |
| 扣除非经常性损益的归属于母公司所有者的净利润 | 236.29 | 492.41 | 885.12 |
| 现金流量项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 491.80 | 2,298.31 | 4,000.05 |
| 主要财务指标 | 2018年1-5月/ 2018年5月31日 | 2017年度/ 2017年12月31日 | 2016年度/ 2016年12月31日 |
| 毛利率 | 21.52% | 20.54% | 28.01% |
| 资产负债率 | 76.43% | 77.16% | 78.31% |

2、非经常性损益情况

江海运输最近两年及一期非经常性损益如下表所示：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|
| 非流动资产处置损益 | 0 | 0 | -0.24 |
| 计入当期损益的政府补助 | 7.77 | 11.19 | 1.67 |
| 除上述各项之外的其他营业外收入和支出 | 2.72 | 3.16 | 2.55 |
| 所得税影响额 | 2.62 | 3.59 | 1.00 |
| 少数股东权益影响额（税后） | | - | - |
| 非经常性损益总计 | 7.87 | 10.76 | 2.99 |
| 非经常损益占净利润的比例 | 3.22% | 2.14% | 0.34% |

报告期内，江海运输非经常性损益主要为政府补助。2016年度、2017年度及2018年1-5月非经常损益占净利润的比例较低分别为0.34%、2.14%和3.22%，因此对江海运输经营业绩不构成重大影响。

（七）标的资产为股权的说明

1、关于是否存在出资瑕疵或影响其合法存续的情况说明

本次交易的标的资产之一为海运集团持有的江海运输 77% 股权，海运集团已经依法对江海运输履行出资义务，不存在任何虚假出资、延期出资、抽逃出资等违反其作为股东所应当承担的义务及责任的行为，不存在法律、法规、规章及规范性文件规定的不得担任江海运输股东的情形。

海运集团所持江海运输的股权具有合法、完整的所有权，不存在任何质押、抵押、留置、其他担保或设定第三方权益或限制情形，包括但不限于委托持股、信托持股、收益权安排、期权安排及其他代持情形，不存在法院或其他有权机关冻结、查封、拍卖海运集团持有江海运输股权的情形，亦不存在禁止转让、限制转让或者被采取强制保全措施的情形；不存在出资瑕疵或影响其合法存续的情形；股权资产权属清晰，不存在任何正在进行或潜在的权属纠纷，不存在正在进行或潜在的导致该股权资产受到第三方请求或政府主管部门处罚的情形，亦不存在正在进行或潜在的诉讼、仲裁或其他形式的纠纷；股权过户或者转移不存在法律障碍，亦不会产生诉讼、人员安置纠纷或其他方面的重大风险。

2、关于标的资产是否为控股权的说明

宁波海运本次拟发行股份购买江海运输 77% 的股权，为控股权。

3、关于是否已取得其他股东的同意或者符合公司章程规定的股权转让前置条件

截至本报告书签署日，江海运输的其他股东均已同意海运集团将其持有的江海运输 77% 股权转让给宁波海运，并同意放弃其对海运集团拟转让的江海运输 77% 股权的优先购买权，符合江海运输公司章程的规定。

（八）最近三年内进行的与交易、增资或改制相关的评估或估值情况

江海运输最近三年不存在交易、增资或改制相关的评估或估值情况。

（九）主要下属企业情况

1、下属子公司情况

截至本报告书签署日，江海运输无直接或间接控股的子公司。

2、分公司情况

截至本报告书签署日，江海运输无分公司。

（十）涉及的立项、环保、行业准入、用地等相关报批情况

截至本报告书签署日，江海运输无固定资产投资，未涉及项目立项、环保、行业准入、用地等情况。

（十一）许可及被许可使用资产情况

截至本报告书签署日，江海运输存在 1 艘融资租赁船舶，具体情况如下：

| 序号 | 船名 | 船籍港 | 船舶识别号 | 船舶种类 | 租赁期限 | 总吨位 | 船舶所有人 | 抵押情况 |
|----|-------|-----|---------------|------|--------------------------|--------|------------|------|
| 1 | 明州 36 | 上海 | CN20129480164 | 散货船 | 2013.7.17- 2021.07.16 | 30,876 | 招银金融租赁有限公司 | 无 |

除上述情形外，江海运输不存在许可及被许可使用资产情况。

（十二）债权债务转移情况

本次重组的标的资产不涉及债权债务转移情况。

（十三）会计政策及相关会计处理

1、收入成本的确认原则和计量方法

1) 销售商品收入确认时间的具体判断标准

已将商品所有权上的主要风险和报酬转移给购买方；既没有保留与所有权相联系的继续管理权，也没有对已售出的商品实施有效控制；收入的金额能够可靠地计量；相关的经济利益很可能流入企业；相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量时，确认商品销售收入实现。

2) 确认让渡资产使用权收入的依据

与交易相关的经济利益很可能流入企业，收入的金额能够可靠地计量时，分别下列情况确定让渡资产使用权收入金额：

- （1）利息收入金额，按照他人使用本企业货币资金的时间和实际利率计算确定。
- （2）使用费收入金额，按照有关合同或协议约定的收费时间和方法计算确定。

3) 提供劳务收入的确认依据和方法

在资产负债表日提供劳务交易的结果能够可靠估计的,采用完工百分比法确认提供劳务收入。提供劳务交易的完工进度,依据已完工作的测量确定。

提供劳务交易的结果能够可靠估计,是指同时满足下列条件:

- (1) 收入的金额能够可靠地计量;
- (2) 相关的经济利益很可能流入企业;
- (3) 交易的完工进度能够可靠地确定;
- (4) 交易中已发生和将发生的成本能够可靠地计量。

按照已收或应收的合同或协议价款确定提供劳务收入总额,但已收或应收的合同或协议价款不公允的除外。资产负债表日按照提供劳务收入总额乘以完工进度扣除以前会计期间累计已确认提供劳务收入后的金额,确认当期提供劳务收入;同时,按照提供劳务估计总成本乘以完工进度扣除以前会计期间累计已确认劳务成本后的金额,结转当期劳务成本。

在资产负债表日提供劳务交易结果不能够可靠估计的,分别下列情况处理:

(1) 已经发生的劳务成本预计能够得到补偿的,按照已经发生的劳务成本金额确认提供劳务收入,并按相同金额结转劳务成本。

(2) 已经发生的劳务成本预计不能够得到补偿的,将已经发生的劳务成本计入当期损益,不确认提供劳务收入。

与其他企业签订的合同或协议包括销售商品和提供劳务时,销售商品部分和提供劳务部分能够区分且能够单独计量的,将销售商品的部分作为销售商品处理,将提供劳务的部分作为提供劳务处理。销售商品部分和提供劳务部分不能够区分,或虽能区分但不能够单独计量的,将销售商品部分和提供劳务部分全部作为销售商品处理。

2、会计政策和会计估计与同行业或同类资产之间的差异

江海运输的会计政策和会计估计与同行业企业之间不存在重大差异。

3、财务报表编制基础、确定合并报表时的重大判断和假设、合并财务报表范围

1) 编制基础

江海运输根据实际发生的交易和事项，按照财政部颁布的《企业会计准则——基本准则》和具体企业会计准则、企业会计准则应用指南、企业会计准则解释及其他相关规定（以下合称“企业会计准则”）进行确认和计量，在此基础上，结合中国证券监督管理委员会《公开发行证券的公司信息披露编报规则第 15 号——财务报告的一般规定》（2014 年修订）的规定以及《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则 第 26 号——上市公司重大资产重组（2017 年修订）》的规定，按照宁波海运主要会计政策和会计估计为基础编制财务报表。

2) 合并财务报表范围

江海运输为单户企业，不存在合并报表范围内其他公司。

4、报告期内资产转移剥离调整情况

报告期内，江海运输不存在资产转移剥离调整的情况。

5、重大会计政策或会计估计与上市公司差异情况

报告期内，江海运输重大会计政策或会计估计与上市公司一致，不存在与上市公司差异的情况。

6、行业特殊的会计处理政策

报告期内，江海运输不存在行业特殊的会计处理政策。

三、浙能通利 60% 股权

本次交易中，宁波海运拟向煤运投资发行股份购买其持有的浙能通利 60% 的股权。

（一）基本情况

| | |
|----------|--------------------|
| 公司名称 | 浙江浙能通利航运有限公司 |
| 统一社会信用代码 | 9133090159852481XF |
| 企业类型 | 有限责任公司（国有控股） |
| 注册资本 | 5,000 万元 |
| 实收资本 | 5,000 万元 |
| 法定代表人 | 周建忠 |

| | |
|--------|-----------------------|
| 成立日期 | 2012年6月21日 |
| 营业期限 | 2012年6月21日至2032年6月20日 |
| 注册地址 | 浙江省舟山市普陀区六横镇兴港路1号 |
| 主要办公地址 | 浙江省杭州市西湖区公元大厦21层 |
| 经营范围 | 国内沿海及长江中下游普通货船运输 |

（二）历史沿革

1、2012年6月，设立

2012年6月13日，交通运输部出具交水批（2012）254号《关于同意筹建浙江浙能通利航运有限公司的批复》，同意煤运投资、洋浦通利船务有限公司共同出资设立浙能通利。

2012年6月18日，中汇会计师事务所有限公司出具中汇会验（2012）2195号《验资报告》，确认截至2012年6月15日，浙能通利（筹）已收到全体股东以货币缴纳的注册资本合计1,000万元。

2012年6月21日，浙能通利完成设立工商登记手续。

浙能通利设立时股权结构如下：

| 股东名称 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|------------|-----------------|---------------|
| 煤运投资 | 600.00 | 60.00 |
| 洋浦通利船务有限公司 | 400.00 | 40.00 |
| 合计 | 1,000.00 | 100.00 |

2、2012年8月，增资

2012年7月18日，浙能通利召开股东会作出决议，同意增加注册资本及实收资本人民币4,000万元，其中，煤运投资以货币增加出资人民币2,400万元，洋浦通利船务有限公司以货币增加出资人民币1,600万元。

2012年7月25日，中汇会计师事务所有限公司出具中汇会验（2012）2330号《验资报告》，确认截至2012年7月25日，浙能通利已收到全体股东以货币缴纳的新增注册资本合计人民币4,000万元，浙能通利的累计实收资本为5,000万元。

2012年8月1日，浙能通利完成本次增资的工商变更登记手续。

本次增资完成后，浙能通利的股权结构如下：

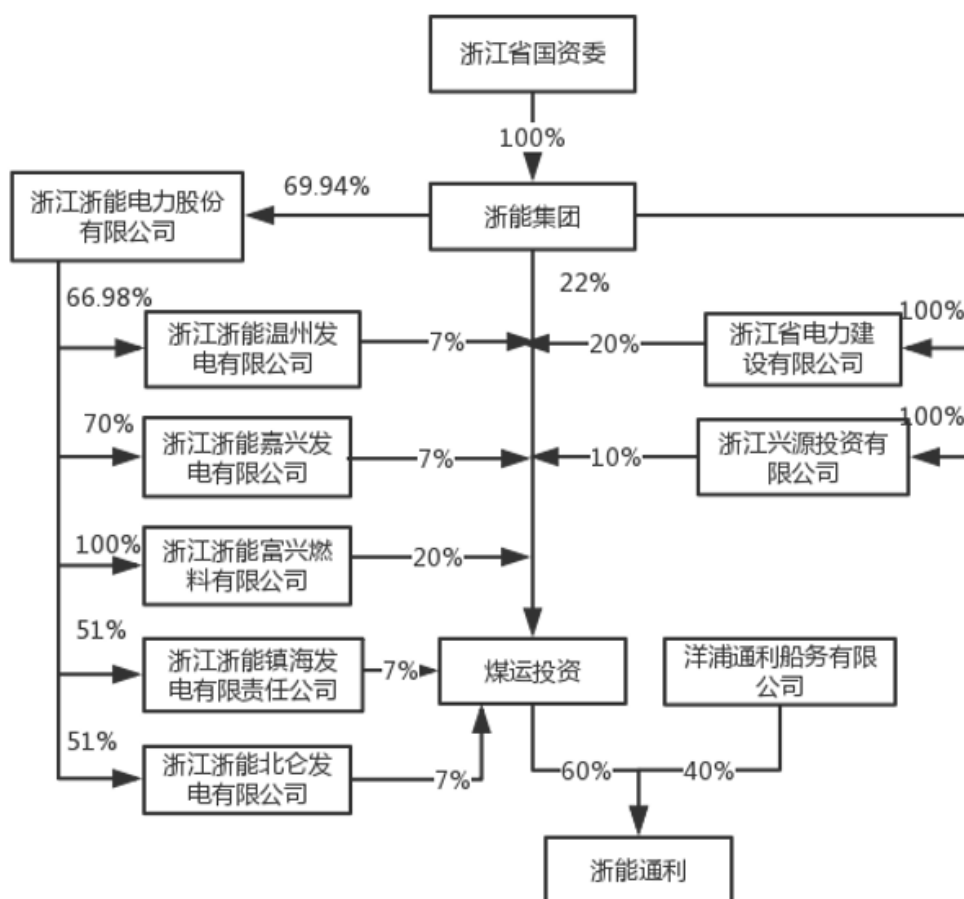
| 股东名称 | 注册资本（万元） | 出资比例（%） |
|------------|-----------------|---------------|
| 煤运投资 | 3,000.00 | 60.00 |
| 洋浦通利船务有限公司 | 2,000.00 | 40.00 |
| 合计 | 5,000.00 | 100.00 |

上述变更完成后，截至本报告书签署之日，浙能通利未再发生股权变更。

（三）产权控制关系

1、主要股东或权益持有人及持有股权的比例

截至本报告书签署日，浙能通利控股股东为煤运投资，持有浙能通利60%股权，实际控制人为浙能集团，其产权及控制关系如下图所示：



2、浙能通利章程可能对本次交易产生影响的主要内容或相关投资协议

截至本报告书签署日，浙能通利现行有效的章程中不存在可能对本次交易产生实质性不利影响的内容，亦不存在可能对本次交易产生实质性不利影响的相关投资协议。

3、高级管理人员的安排

本次交易完成后，浙能通利将成为上市公司的控股子公司，浙能通利章程制定及董事、监事及高级管理人员的设置，将符合上市公司对子公司的管理要求。

4、是否存在影响独立性的协议或其他安排

截至本报告书签署日，浙能通利不存在影响其独立性的协议或其他安排。

(四) 主要资产的权属状况、对外担保及负债情况

1、主要资产的权属状况

(1) 房屋

1) 自有房屋

截至本报告书签署日，浙能通利无自有房屋。

2) 租赁房屋

截至本报告书签署日，浙能通利存在无偿使用富兴海运位于杭州市西湖区求是路8号公元大厦南楼21楼2103办公室的情形，使用期限自2012年5月16日至2020年12月31日。

截至本报告书签署日，浙能通利存在无偿使用浙江浙能中煤舟山煤电有限责任公司位于舟山市普陀区六横镇浙能舟山煤电厂区内办公室的情形，使用期限自2012年5月16日至2020年12月31日。

(2) 土地使用权

截至本报告书签署日，浙能通利无自有土地使用权。

(3) 船舶资产

截至本报告书签署日，浙能通利拥有的船舶情况如下：

| 序号 | 船名 | 船籍港 | 船舶识别号 | 船舶种类 | 总吨位 | 取得日期 | 抵押情况 |
|----|------|-----|---------------|------|--------|------------|------|
| 1 | 富兴16 | 舟山 | CN19865669969 | 散货船 | 17,142 | 2017.10.23 | 无 |

(4) 知识产权

截至本报告书签署日，浙能通利未拥有专利、商标及计算机软件著作权等知识产权。

2、业务资质

浙能通利的主要业务资质为国内水路运输经营资质，具体如下：

| 证书编号 | 主营 | 持有人 | 发证机关 | 核发日期 | 有效期至 |
|-----------|-----------------|------|----------|------------|------------|
| 浙舟 XK0134 | 货物运输：国内沿海普通货船运输 | 浙能通利 | 浙江省港航管理局 | 2017.10.30 | 2022.06.30 |

3、对外担保及负债情况

截至本报告书签署日，浙能通利不存在对外担保和或有负债，不存在非经营性资金占用的情形。

截至 2018 年 5 月 31 日，浙能通利的主要负债情况如下：

| 项目 | 金额（元） | 占负债总额的比例 |
|---------------|----------------------|----------------|
| 应付账款 | 17,446,300.08 | 93.06% |
| 预收款项 | 221,466.00 | 1.18% |
| 应付职工薪酬 | - | - |
| 应交税费 | 432,419.91 | 2.31% |
| 其他应付款 | 647,915.15 | 3.46% |
| 流动负债合计 | 18,748,101.14 | 100.00% |
| 非流动负债合计 | - | - |
| 负债合计 | 18,748,101.14 | 100.00% |

4、标的资产合法合规情况

截至本报告书签署日，浙能通利不存在对其生产经营及本次交易构成实质性影响的重大诉讼、仲裁、司法强制执行等重大争议或者存在妨碍标的资产权属转移的其他情况。

报告期内，浙能通利不存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或者涉嫌违法违规被中国证监会立案调查的情形，亦不存在受到重大行政处罚或刑事处罚的情形。

（五）主营业务发展情况

1、主要产品所处行业的主管部门、监管体制、主要法律法规及政策

浙能通利主要产品所处行业的主管部门、监管体制、主要法律法规及政策等详见本报告书“第九章 管理层讨论与分析”之“二、交易标的行业特点和经营情况的讨论与分析”。

2、主要业务构成及报告期的变化情况

浙能通利主营业务包括国内沿海及长江中下游普通货船运输。

3、主要业务模式和流程

浙能通利业务模式和流程如下：

(1) 业务模式

①COA

COA 就是包运租船，指船舶所有人提供给租船人一定吨位（运力），在确定的港口或区域之间，以事先约定的年数、航次周期、货运量、运价和滞期速遣条款等，完成运输合同规定的全部货运量的租船方式。

包运租船的特点主要如下：

A、包运租船合同中不指定某一船舶及其国籍，仅规定租用船舶的船级、船龄及其技术规范等。船舶所有人必须根据这些要求提供能够完成合同规定每个航次货运量的运力。这给船舶所有人在调度和安排船舶方面提供了方便。

B、由船舶所有人负责船舶的营运调度，并负责有关的营运费用。

C、运费按船舶实际装运货物的数量及商定的费率计算，按航次结算。

D、租期的长短取决于运输货物的总运量及船舶的航次周期所需要的时间。

E、运输的货物主要是运量较大的干散货或液体散装货物。承租人通常是货物贸易量较大的工矿企业。

F、航次费用的负担责任划分一般与航次租船方式相同。

②航次租船（程租）

程租是租船市场上最活跃，且对运费水平的波动最为敏感的一种租船方式。主要是指船舶所有人向租船人提供一艘船舶，或者船舶的部分舱位，在指定的港口之间或区域之间进行一个航次或数个航次承运租船人指定的货物，由租船人向船东支付相应运费的租船运输方式。包括单航次租船、来回航次租船、连续航次租船等。船舶所有人负责船舶的营运调度，船舶的燃料费、物料费、修理费、港口费、淡水费等营运费用也由船舶所有人负担，船舶所有人负责配备船员，负担船员的工资、伙食费。租船人指定装卸港口和货物，程租合同中一般规定双方承担的费用、货物约定装卸时间及滞期、速遣的奖罚条款等。

③定期租船（期租）

定期租船（期租）：是指船舶出租人与承租人签订的出租人在一定期限内将船舶租给承租人使用而由承租人支付租金的书面协议。基本内容包括：船舶概况；租船期限；船舶用途及航行区域；租金的计算与支付；交船和还船的地点及条件；法律适用及管辖权规定以及双方同意的其他事项。在租约期内，承租人根据租约规定的允许航行区域自行营运，如安排揽货、订立租约、挂港、货载及调度等。在此期间船长在经营方面服从承租人的命令，租金则以每天或每载重吨为单位按月支付。在期租方式下，船舶所有人将船舶出租给承租人并不涉及对船舶占有权的失去，只是向承租人提供一种租船服务。

在租赁期间，船舶交由租船人管理、调动和使用。货物的装卸、配载、理货等一系列工作都由承租人负责，由此而产生的燃料费、港口费、装卸费、垫舱物料费等都由承租人负担。租金是按月（天或日历月）以每一夏季载重吨为计算单位计收。租金一经约定即固定不变。船舶所有人负担船员薪金、伙食等费用，并负责保持船舶在租赁期间的适航状态以及因此而产生的费用和船舶保险费用。

（2）业务流程

①COA 的流程

A、与托运人洽谈，确定包运合同意向

B、公司与客户签订的 COA，通常约定：合同期限、承运总量、基本的航线组合、定价模式、结算方法和其他特殊约定

C、签订合同，安排船舶出租

D、按照合同约定收取运费

E、租期结束，收回船舶和尾款



②航次租船与定期租船的流程：

A、与客户接洽，确定承运意向，公司根据市场和自身情况调配运量和运力；

B、签订合同，通常约定：业务类型（航次租船或定期租船）、货物、运价、航线、滞期速遣条款、结算方式和开票等；

C、公司安排船舶出租；

D、船舶承运货物；

E、租期结束，收取运费或租金。



4、产能和产量情况

(1) 船舶具体情况

截至 2018 年 5 月 31 日，浙能通利拥有散货轮 1 艘，为小灵便型，浙能通利上述散货轮合计载重吨为 28,509 吨。

| 序号 | 船舶名称 | 载重吨（吨） | 权属 | 船籍港 | 船舶识别号 |
|----|-------|--------|----|-----|---------------|
| 1 | 富兴 16 | 28,509 | 自有 | 舟山 | CN19865669969 |

(2) 船舶的生产营运情况

浙能通利拥有船舶近三年及一期总体营运情况：

| 年度 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年 | 2016 年 | 2015 年 |
|--------|--------------|--------|--------|--------|
| 营运率（%） | 100.00 | 100.00 | 95.89 | 94.25 |
| 航行率（%） | 40.63 | 34.50 | 32.56 | 32.76 |

注：描述船舶运营状况的指标主要为船舶营运率和航行率，船舶营运率是指船舶在册时间中，营运时间所占的比重，是反映船舶在一定时期内有效生产时间长短的指标；而航行率是指船舶营运时间中航行时间所占的比率，由于剔除了停靠及装卸时间的影响，因此主要侧重于反映船舶的运营效率。对于一组船队，其指标以各船在册吨天、营运吨天、航行吨天计算。两项指标的计算公式如下：

船舶营运率=船舶营运时间÷船舶总时间×100%（或船舶营运吨天÷船舶在册吨天×100%），其中，船舶总时间=365天（或船舶在册载重吨×365天）

船舶航行率=船舶航行时间÷船舶营运时间×100%（或船舶航行吨天÷船舶营运吨天×100%）

（3）浙能通利最近三年及一期船舶货运量及总体收入指标

| 年度 | 货运量（万吨） | 货运周转量（亿吨公里） |
|-----------|---------|-------------|
| 2018年1-5月 | 57.89 | 9.22 |
| 2017年 | 169.24 | 26.79 |
| 2016年 | 243.14 | 39.62 |
| 2015年 | 206.66 | 33.74 |

5、营业收入构成情况

最近三年及一期，浙能通利的营业收入构成情况如下：

单位：万元，%

| 项目 | 2018年1-5月 | | 2017年 | | 2016年 | | 2015年 | |
|---------------|-----------------|---------------|-----------------|---------------|------------------|---------------|-----------------|---------------|
| | 销售金额 | 占比 | 销售金额 | 占比 | 销售金额 | 占比 | 销售金额 | 占比 |
| 大宗散货运输 | 2,703.21 | 100.00 | 6,537.09 | 100.00 | 10,413.97 | 100.00 | 9,571.52 | 100.00 |
| 营业收入合计 | 2,703.21 | 100.00 | 6,537.09 | 100.00 | 10,413.97 | 100.00 | 9,571.52 | 100.00 |

6、主要客户及产销情况

报告期内，浙能通利前五大客户及销售情况如下表所示：

单位：万元

| 年份 | 序号 | 客户名称 | | 销售金额 | 占营业收入比例 |
|-----------|----|------|--------|-----------------|----------------|
| 2018年1-5月 | 1 | 浙能集团 | 浙能富兴燃料 | 2,703.21 | 100.00% |
| 合计 | | | | 2,703.21 | 100.00% |
| 2017年度 | 1 | 浙能集团 | 浙能富兴燃料 | 6,131.22 | 93.79% |
| | 2 | | 舟山富兴燃料 | 405.86 | 6.21% |
| 合计 | | | | 6,537.09 | 100.00% |
| 2016年度 | 1 | 浙能集团 | 浙能富兴燃料 | 8,833.25 | 84.82% |
| | 2 | | 舟山富兴燃料 | 1,580.71 | 15.18% |

| 年份 | 序号 | 客户名称 | 销售金额 | 占营业收入比例 |
|----|----|------|-----------|---------|
| 合计 | | | 10,413.97 | 100.00% |

报告期内，浙能富兴燃料、舟山富兴燃料因与浙能通利同受最终控制方浙能集团控制，系与浙能通利为关联方。

报告期内，浙能通利关联交易主要为向浙能体系内的浙能电力下属公司浙能富兴燃料以及舟山富兴燃料提供煤炭运输服务，且浙能通利通过与浙能富兴燃料以及舟山富兴燃料签订3年期COA提供煤炭运输服务。由于浙能电力是浙江省规模最大的火力发电企业，其管理及控股装机容量约占省统调装机容量的一半左右，承担着浙江省电力供应的重要民生责任。煤炭是火力发电的主要原料，浙能电力全年电煤消耗量占浙江省全年电煤消耗量比重较高。此外，浙能电力采购的大部分电煤需经水路由北方港口运输至浙江省内。由此可见，确保大规模的电煤及时供给以及电煤水路运输的稳定性是浙能电力开展电力业务的基础。

同时，鉴于浙能电力在火力发电市场的领先地位以及其对于电煤供给持续的大规模需求决定了浙江省内主要航运企业包括浙能通利不可避免地参与向浙能电力下属燃料公司提供煤炭运输服务。

7、主要供应商及采购情况

(1) 主要原料及供应商情况

浙能通利的原料供应主要为船舶维修、备件选购、燃油消耗等。报告期内，浙能通利主营业务成本构成如下：

单位：万元

| 成本项目 | 2018年1-5月 | 2017年 | 2016年 |
|-------|-----------|----------|----------|
| 船舶燃料费 | 397.83 | 576.9 | 835.95 |
| 船舶润料费 | 21.62 | 24.04 | 59.8 |
| 船员租金 | 167.08 | 74.56 | 76.36 |
| 船舶租金 | 1,295.20 | 4,937.28 | 5,181.15 |
| 船舶折旧费 | 301.00 | 120.4 | 205.68 |
| 船舶修理费 | 87.55 | 5.1 | 381.94 |

| 成本项目 | 2018年1-5月 | 2017年 | 2016年 |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 船舶保险费 | 5.12 | 2.05 | 29.35 |
| 船舶港口费 | 86.42 | 201.78 | 149.49 |
| 其他直接费用 | 0.59 | 0.09 | -70 |
| 合计 | 2,362.39 | 5,942.20 | 6,849.72 |

(2) 前五大供应商情况

报告期内，浙能通利前五大供应商及采购情况如下表所示：

单位：万元

| 年份 | 序号 | 供应商名称 | 采购金额 | 占采购总额比例 |
|-----------|----|----------------|-----------------|---------------|
| 2018年1-5月 | 1 | 浙海海运 | 1,319.70 | 64.49% |
| | 2 | 石油新能源 | 382.14 | 18.67% |
| | 3 | 宁波海运 | 167.92 | 8.21% |
| 合计 | | | 1,869.76 | 91.37% |
| 2017年度 | 1 | 浙海海运 | 2,758.01 | 46.96% |
| | 2 | 宁波合众海运有限公司 | 1,293.80 | 22.03% |
| | 3 | 富兴海运 | 587.46 | 10.00% |
| | 4 | 石油新能源 | 464.54 | 7.91% |
| | 5 | 宁波市海州船务有限公司 | 214.66 | 3.65% |
| 合计 | | | 5,318.47 | 90.55% |
| 2016年度 | 1 | 富兴海运 | 3,628.35 | 56.17% |
| | 2 | 浙海海运 | 1,569.27 | 24.29% |
| | 3 | 石油新能源 | 402.02 | 6.22% |
| | 4 | 宁波信邦燃料供应有限公司 | 371.69 | 5.75% |
| | 5 | 秦皇岛兴博丰船舶燃料有限公司 | 174.31 | 2.70% |
| 合计 | | | 6,145.64 | 95.13% |

报告期内，石油新能源公司、富兴海运因与浙能通利同受最终控制方浙能集团控制，系与浙能通利为关联方。

浙能通利向石油新能源公司采购燃油以满足其日常的生产经营活动对于燃油的需求。由于燃油消耗是航运企业的主要原材料及经营成本，燃油供给不足及燃油价格波动

将给浙能通利经营带来的不利影响。为提升浙能集团内石油板块与航运板块之间的业务协同，发挥浙能体系内石油新能源公司集中对外采购所产生的集约化优势，降低燃油物料采购成本，报告期内浙能通利通过石油新能源公司集中统一对外采购燃油可受益于集中、规模化采购所带来的燃油成本降低优势，有利于浙能通利的日常经营持续、正常进行。

8、主要产品的质量控制情况

浙能通利按照《中华人民共和国船舶安全营运和防治污染管理规则》(NSM 规则)，建立了符合 NSM 规则的安全管理体系，并保持正常运作。浙能通利坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，在海事主管机关的支持和监管下，认真做好船舶安全管理工作，近三年来安全生产工作连续保持平稳，船舶船容船貌持续改进提高，没有发生各类水上交通事故、污染事故、人伤事故和机损事故，公司没有受到过主管部门的行政处罚，船舶没有发生滞留。

(六) 主要财务数据及财务指标情况

1、最近两年及一期主要财务数据及财务指标

浙能通利最近两年及一期的主要财务数据及财务指标（合并口径）如下：

单位：万元

| 资产负债项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|------------------------|------------|-------------|-------------|
| 资产总计 | 7,511.12 | 7,536.89 | 10,217.65 |
| 负债合计 | 1,874.81 | 2,126.05 | 1,740.88 |
| 所有者权益合计 | 5,636.31 | 5,410.84 | 8,476.78 |
| 归属于母公司所有者权益 | 5,636.31 | 5,410.84 | 8,476.78 |
| 收入利润项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
| 营业收入 | 2,703.21 | 6,537.09 | 10,413.97 |
| 利润总额 | 300.95 | 884.18 | 7,321.85 |
| 净利润 | 225.47 | 663.62 | 6,512.88 |
| 归属于母公司所有者净利润 | 225.47 | 663.62 | 6,512.88 |
| 扣除非经常性损益的归属于母公司所有者的净利润 | 225.47 | 424.37 | 3,468.33 |
| 现金流量项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 878.37 | 964.59 | 2,277.09 |

| 主要财务指标 | 2018年1-5月 2018年5月31日 | 2017年度/ 2017年12月31日 | 2016年度/ 2016年12月31日 |
|--------|-------------------------|------------------------|------------------------|
| 毛利率 | 12.61% | 9.10% | 34.23% |
| 资产负债率 | 24.96% | 28.21% | 17.04% |

2、非经常性损益情况

浙能通利最近两年及一期非经常性损益如下表所示：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------------------|-----------|--------|----------|
| 非流动资产处置损益 | - | - | 3,870.00 |
| 计入当期损益的政府补助 | - | 319.00 | 189.40 |
| 除上述各项之外的其他营业外收入和支出 | - | - | - |
| 所得税影响额 | - | 79.75 | 1,014.85 |
| 少数股东权益影响额（税后） | - | - | - |
| 非经常性损益总计 | - | 239.25 | 3,044.55 |
| 非经常损益占净利润的比例 | - | 36.05% | 46.75% |

报告期内，浙能通利的非经常性损益主要为船舶处置收益以及政府补助。2016 年度非经常损益金额较 2017 年较高的原因主要为 2016 年当期转让新华盛海号船舶实现的资产处置收益。

（七）标的资产为股权的说明

1、关于是否存在出资瑕疵或影响其合法存续的情况说明

本次交易的标的资产之一为煤运投资持有的浙能通利 60% 股权，煤运投资已经依法对浙能通利履行出资义务，不存在任何虚假出资、延期出资、抽逃出资等违反其作为股东所应当承担的义务及责任的行为，不存在法律、法规、规章及规范性文件规定的不得担任浙能通利股东的情形。

煤运投资所持浙能通利的股权具有合法、完整的所有权，不存在任何质押、抵押、留置、其他担保或设定第三方权益或限制情形，包括但不限于委托持股、信托持股、收益权安排、期权安排及其他代持情形，不存在法院或其他有权机关冻结、查封、拍卖煤

运投资持有浙能通利股权的情形，亦不存在禁止转让、限制转让或者被采取强制保全措施的情形；不存在出资瑕疵或影响其合法存续的情形；股权资产权属清晰，不存在任何正在进行或潜在的权属纠纷，不存在正在进行或潜在的导致该股权资产受到第三方请求或政府主管部门处罚的情形，亦不存在正在进行或潜在的诉讼、仲裁或其他形式的纠纷；股权过户或者转移不存在法律障碍，亦不会产生诉讼、人员安置纠纷或其他方面的重大风险。

2、关于标的资产是否为控股权的说明

宁波海运本次拟发行股份购买浙能通利 60% 的股权，为控股权。

3、关于是否已取得其他股东的同意或者符合公司章程规定的股权转让前置条件

截至本报告书签署日，浙能通利的其他股东均已同意煤运投资将其持有的浙能通利 60% 股权转让给宁波海运，并同意放弃其对煤运投资拟转让的浙能通利 60% 股权的优先购买权，符合浙能通利公司章程的规定。

（八）最近三年内进行的与交易、增资或改制相关的评估或估值情况

浙能通利最近三年不存在交易、增资或改制相关的评估或估值情况。

（九）主要下属企业情况

1、下属子公司情况

截至本报告书签署日，浙能通利无直接或间接控股的子公司。

2、分公司情况

截至本报告书签署日，浙能通利无分公司。

（十）涉及的立项、环保、行业准入、用地等相关报批情况

截至本报告书签署日，浙能通利无固定资产投资，未涉及项目立项、环保、行业准入、用地等情况。

（十一）许可及被许可使用资产情况

截至本报告书签署日，浙能通利存在无偿使用富兴海运位于杭州市西湖区求是路8号公元大厦南楼21楼2103办公室的情形，使用期限自2012年5月16日至2020年12月31日。

截至本报告书签署日，浙能通利存在无偿使用浙江浙能中煤舟山煤电有限责任公司位于舟山市普陀区六横镇浙能舟山煤电厂区内办公室无偿的情形，使用期限自2012年5月16日至2020年12月31日。

除上述情况外，截至本报告书签署日，浙能通利不存在其他许可及被许可使用资产情况。

（十二）债权债务转移情况

本次重组的标的资产不涉及债权债务转移情况。

（十三）会计政策及相关会计处理

1、收入成本的确认原则和计量方法

1) 销售商品收入确认时间的具体判断标准

已将商品所有权上的主要风险和报酬转移给购买方；既没有保留与所有权相联系的继续管理权，也没有对已售出的商品实施有效控制；收入的金额能够可靠地计量；相关的经济利益很可能流入企业；相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量时，确认商品销售收入实现。

2) 确认让渡资产使用权收入的依据

与交易相关的经济利益很可能流入企业，收入的金额能够可靠地计量时，分别下列情况确定让渡资产使用权收入金额：

- （1）利息收入金额，按照他人使用本企业货币资金的时间和实际利率计算确定。
- （2）使用费收入金额，按照有关合同或协议约定的收费时间和方法计算确定。

3) 提供劳务收入的确认依据和方法

在资产负债表日提供劳务交易的结果能够可靠估计的,采用完工百分比法确认提供劳务收入。提供劳务交易的完工进度,依据已完工作的测量确定。

提供劳务交易的结果能够可靠估计,是指同时满足下列条件:

- (1) 收入的金额能够可靠地计量;
- (2) 相关的经济利益很可能流入企业;
- (3) 交易的完工进度能够可靠地确定;
- (4) 交易中已发生和将发生的成本能够可靠地计量。

按照已收或应收的合同或协议价款确定提供劳务收入总额,但已收或应收的合同或协议价款不公允的除外。资产负债表日按照提供劳务收入总额乘以完工进度扣除以前会计期间累计已确认提供劳务收入后的金额,确认当期提供劳务收入;同时,按照提供劳务估计总成本乘以完工进度扣除以前会计期间累计已确认劳务成本后的金额,结转当期劳务成本。

在资产负债表日提供劳务交易结果不能够可靠估计的,分别下列情况处理:

(1) 已经发生的劳务成本预计能够得到补偿的,按照已经发生的劳务成本金额确认提供劳务收入,并按相同金额结转劳务成本。

(2) 已经发生的劳务成本预计不能够得到补偿的,将已经发生的劳务成本计入当期损益,不确认提供劳务收入。

与其他企业签订的合同或协议包括销售商品和提供劳务时,销售商品部分和提供劳务部分能够区分且能够单独计量的,将销售商品的部分作为销售商品处理,将提供劳务的部分作为提供劳务处理。销售商品部分和提供劳务部分不能够区分,或虽能区分但不能够单独计量的,将销售商品部分和提供劳务部分全部作为销售商品处理。

2、会计政策和会计估计与同行业或同类资产之间的差异

渐能通利的会计政策和会计估计与同行业企业之间不存在重大差异。

3、财务报表编制基础、确定合并报表时的重大判断和假设、合并财务报表范围

1) 编制基础

浙能通利根据实际发生的交易和事项，按照财政部颁布的《企业会计准则——基本准则》和具体企业会计准则、企业会计准则应用指南、企业会计准则解释及其他相关规定（以下合称“企业会计准则”）进行确认和计量，在此基础上，结合中国证券监督管理委员会《公开发行证券的公司信息披露编报规则第 15 号——财务报告的一般规定》（2014 年修订）的规定以及《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则 第 26 号——上市公司重大资产重组（2017 年修订）》的规定，按照宁波海运会计政策和会计估计为基础编制财务报表。

2) 合并财务报表范围

浙能通利为单户企业，不存在合并报表范围内其他公司。

4、报告期内资产转移剥离调整情况

报告期内，浙能通利不存在资产转移剥离调整的情况。

5、重大会计政策或会计估计与上市公司差异情况

报告期内，浙能通利重大会计政策或会计估计与上市公司一致，不存在与上市公司差异的情况。

6、行业特殊的会计处理政策

报告期内，浙能通利不存在行业特殊的会计处理政策。

第五章 发行股份情况

一、发行股份的种类、面值及方式

本次交易中，公司发行股份购买资产的发行股份种类为人民币普通股 A 股，每股面值为 1.00 元。

二、发行股份的价格、定价原则与依据及合理性分析

本次发行股份购买资产所涉及的发行股份的定价基准日为宁波海运第七届董事会第十七次会议决议公告日，即 2018 年 4 月 19 日。根据《重组管理办法》的相关规定，上市公司发行股份的价格不得低于市场参考价的 90%；市场参考价为定价基准日前 20 个交易日、60 个交易日或者 120 个交易日的公司股票交易均价之一。定价基准日前若干个交易日公司股票交易均价 = 定价基准日前若干个交易日公司股票交易总额 / 定价基准日前若干个交易日公司股票交易总量。

本次发行定价基准日前 20 个交易日、60 个交易日及 120 个交易日的上市公司股票交易均价情况如下：

| 交易均价类型 | 交易均价（元/股） | 交易均价的 90%（元/股） |
|----------------|-----------|----------------|
| 定价基准日前 20 交易日 | 5.1004 | 4.5904 |
| 定价基准日前 60 交易日 | 5.8512 | 5.2661 |
| 定价基准日前 120 交易日 | 5.9669 | 5.3702 |

本次交易中，本公司充分考虑近年实际经营情况和同行业上市公司估值水平，对标的资产的盈利能力及估值水平进行了综合判断，并与交易对方充分友好协商，拟定将定价基准日前 20 个交易日的公司股票交易均价作为市场参考价，本次发行股份的价格为 4.60 元/股，不低于定价基准日前 20 个交易日股票交易均价的 90%。本次定价符合《重组管理办法》的规定。

2018年4月26日，上市公司2017年年度股东大会审议通过《关于公司2017年度利润分配的预案》，以公司现有总股本1,030,850,948股为基数，向全体股东每10股派发现金红利0.50元（含税），并已于2018年5月23日实施完毕。考虑前述利润分配除权除息因素后，本次对价股份发行价格调整为4.55元/股。

在定价基准日后至本次股份发行日期间，本公司如进行任何权益分派、公积金转增股本、增发新股或配股等致使本公司股票需要进行除权、除息的情况，则上述发行价格将根据上交所的相关规则进行相应调整，具体的调整方法如下：

假设调整前新增股份价格为 P_0 ，每股送股或转增股本数为 N ，每股增发新股或配股数为 K ，增发新股价或配股价为 A ，每股派发现金股利为 D ，调整后新增股份价格为 P_1 （调整值保留小数点后两位，最后一位实行四舍五入），则：

派送股票股利或资本公积转增股本： $P_1 = P_0 / (1 + N)$

增发新股或配股： $P_1 = (P_0 + A \times K) / (1 + K)$

上述两项若同时进行： $P_1 = (P_0 + A \times K) / (1 + N + K)$

派送现金股利： $P_1 = P_0 - D$

上述三项同时进行： $P_1 = (P_0 - D + A \times K) / (1 + N + K)$

三、发行对象、发行数量及占发行后总股本的比例

本次发行股份购买资产所涉及的发行对象为浙能集团、海运集团、煤运投资3名法人股东。上述发行对象以所持标的资产对价认购本次发行的股份。

本次交易中，拟注入上市公司的标的资产的交易金额以具有证券期货从业资质的资产评估机构评估并经浙江省国资委备案的评估值为基础确定。根据万邦出具的《评估报告》，本次交易标的资产的总评估值为82,638.04万元。各方根据标的资产的评估结果以及标的公司基准日后的分红情况，确定标的资产整体作价为79,935.88万元。根据本次发行股份购买资产的交易方式，本公司以发行股份的形式支付79,935.88万元对价。

根据标的资产交易价格进行测算，本次发行股份购买资产所涉及的股份发行数量为17,568.3253 万股，本次发行股份购买资产所涉及的股份发行数量占发行后上市公司总股本比例的 14.56%。具体发行情况如下：

| 交易对方 | 标的公司 | 本次购买 股权比例 (%) | 标的资产 评估值 (万元) | 标的资产 交易价格 (万元) | 发行股数 (万股) |
|------|------|------------------|------------------|-------------------|--------------------|
| 浙能集团 | 富兴海运 | 51 | 72,922.35 | 70,404.99 | 15,473.6242 |
| 煤运投资 | 浙能通利 | 60 | 4,851.60 | 4,851.60 | 1,066.2857 |
| 海运集团 | 江海运输 | 77 | 4,864.09 | 4,679.29 | 1,028.4154 |
| 合计 | | | 82,638.04 | 79,935.88 | 17,568.3253 |

四、发行股份的锁定期安排

详情请参见本报告书“重大事项提示”之“四、本次发行股份购买资产的情况”之“（五）锁定期安排”。

五、上市公司控股股东、实际控制人及交易对方承诺

上市公司控股股东海运集团、实际控制人浙能集团及交易对方的承诺，参见本报告书“重大事项提示”之“九、本次交易相关方作出的重要承诺”。

六、发行股份前后主要财务数据情况

本次交易完成后，标的公司相关业务及资产将进入上市公司，有助于丰富公司盈利增长点，增强上市公司的盈利能力。

根据上市公司 2017 年度审计报告、未经审计的 2018 年 1-5 月管理层报表，以及按照本次交易方案完成后基础编制的 2017 年度和 2018 年 1-5 月备考审阅报告，本次交易前后公司主要财务指标如下：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日/2018 年 1-5 月 | |
|----|------------------------------|-----|
| | 交易前 | 交易后 |
| | | |

| 项目 | 2018年5月31日/2018年1-5月 | |
|------------------------|----------------------|------------|
| | 交易前 | 交易后 |
| 总资产 | 616,310.04 | 736,957.46 |
| 净资产 | 342,603.20 | 429,537.46 |
| 归属母公司所有者权益 | 284,444.08 | 330,568.71 |
| 营业收入 | 77,445.31 | 101,214.14 |
| 营业利润 | 11,276.34 | 18,260.61 |
| 利润总额 | 11,415.56 | 20,752.55 |
| 净利润 | 8,326.09 | 15,425.58 |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 6,378.94 | 10,232.00 |
| 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润 | 6,209.05 | 8,429.86 |
| 基本每股收益（元/股） | 0.0619 | 0.0848 |

单位：万元

| 项目 | 2017年12月31日/2017年度 | |
|------------------------|--------------------|------------|
| | 交易前 | 交易后 |
| 总资产 | 624,101.19 | 738,241.20 |
| 净资产 | 339,272.77 | 424,280.37 |
| 归属母公司所有者权益 | 283,060.80 | 328,032.09 |
| 营业收入 | 158,724.00 | 213,770.74 |
| 营业利润 | 23,823.41 | 38,253.02 |
| 利润总额 | 23,463.29 | 39,715.46 |
| 净利润 | 20,852.44 | 32,800.17 |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 14,883.06 | 20,681.98 |
| 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润 | 14,962.43 | 20,027.80 |
| 基本每股收益（元/股） | 0.1444 | 0.1714 |

本次交易完成后，上市公司资产规模、净资产规模、营业收入规模、净利润水平、基本每股收益均有大幅增加，不存在因本次交易而导致每股收益被摊薄的情况。

七、发行股份前后上市公司的股权结构及实际控制人情况

本次交易前，上市公司总股本为 103,085.0948 万股。本次交易完成后，公司总股本将增至 120,653.4201 万股。本次交易完成后，公司控股股东及实际控制人均未发生变化，仍为海运集团和浙能集团。因此，本次交易前后宁波海运控制权未发生变更。

本次交易前后，公司股本结构具体如下：

| 股东名称 | 本次交易前 | | 本次交易后 | |
|------|-------------------|------------|-------------------|------------|
| | 股份数量 (万股) | 持股比例 (%) | 股份数量 (万股) | 持股比例 (%) |
| 海运集团 | 36,506.22 | 35.41 | 37,534.64 | 31.11 |
| 浙能集团 | - | - | 15,473.62 | 12.82 |
| 煤运投资 | - | - | 1,066.29 | 0.88 |
| 其他股东 | 66,578.87 | 64.59 | 66,578.87 | 55.18 |
| 合计 | 103,085.09 | 100 | 120,653.42 | 100 |

第六章 交易标的的评估情况

一、拟注入资产的评估情况

以 2017 年 12 月 31 日为评估基准日，标的资产评估值情况如下表：

单位：万元

| 标的资产 | 账面价值 | 评估结果 | 增减值 | 增值率 | 最终选取的评估方法 |
|-------------|------------------|------------------|------------------|---------------|-----------|
| | A | B | C=B-A | D=C/A | |
| 富兴海运 51% 股权 | 37,935.93 | 72,922.35 | 34,986.42 | 92.23% | 收益法 |
| 江海运输 77% 股权 | 4,766.38 | 4,864.09 | 97.71 | 2.05% | 收益法 |
| 浙能通利 60% 股权 | 3,246.50 | 4,851.60 | 1,605.10 | 49.44% | 收益法 |
| 合计 | 45,948.81 | 82,638.04 | 36,689.23 | 79.85% | |

（一）评估假设

1、一般假设

- （1）假设评估基准日后被评估单位持续经营；
- （2）假设评估基准日后国家和地区的政治、经济和社会环境无重大变化；
- （3）假设评估基准日后国家宏观经济政策、产业政策和区域发展政策无重大变化；
- （4）假设与被评估单位相关的利率、汇率、赋税基准及税率、政策性征收费用等在评估基准日后不发生重大变化；
- （5）假设评估基准日后被评估单位的管理层是负责的、稳定的，且有能力担当其职务；
- （6）假设被评估单位完全遵守所有相关的法律法规；
- （7）假设评估基准日后无不可抗力对被评估单位造成重大不利影响；
- （8）假设预测期内被评估单位核心管理人员和技术人员队伍稳定，未出现影响企业发展的重大人员变动。

2、特殊假设

(1) 假设评估基准日后被评估单位采用的会计政策和编写评估报告时所采用的会计政策在重要方面保持一致；

(2) 假设评估基准日后被评估单位在现有管理方式和管理水平的基础上，经营范围、方式与目前保持一致；

(3) 假设评估基准日后被评估单位的现金流入为平均流入，现金流出为平均流出；

(4) 假设评估基准日后，未来船舶购买项目将按预期投资计划、购买时间相继投入正常运营；

(5) 假设评估基准日后，公司相应运输许可证及经营证可顺利更新；

(6) 假设评估基准日后，富兴海运、浙能通利及江海运输与浙能富兴燃料和舟山富兴燃料仍然采用三年期合同价进行结算，且维持历史结算方式及运价；

(二) 评估方法

1、评估方法简介

依据资产评估准则的规定，企业价值评估可以采用收益法、市场法、资产基础法三种方法。

收益法，是指将预期收益资本化或者折现，确定评估对象价值的评估方法。收益法常用的具体方法包括收益资本化法和未来收益折现法。

市场法，是指将评估对象与可比上市公司或者可比交易案例进行比较，确定评估对象价值的评估方法。市场法常用的两种具体方法是上市公司比较法和交易案例比较法。

资产基础法，是指以被评估企业评估基准日的资产负债表为基础，合理评估企业表内及表外各项资产、负债价值，确定评估对象价值的评估方法。

2、评估方法的选择

资产基础法是以资产负债表为基础，合理评估企业表内及表外各项资产、负债价值，确定评估对象价值的评估方法，结合本次评估情况，被评估单位可以提供、评估师也可

以从外部收集到满足资产基础法所需的资料,可以对被评估单位资产及负债展开全面的清查和评估,因此本次评估适用资产基础法。

收益法的基础是经济学的预期效用理论,即对投资者来讲,企业的价值在于预期企业未来所能够产生的收益。收益法虽然没有直接利用现实市场上的参照物来说明评估对象的现行公平市场价值,但它是从决定资产现行公平市场价值的基本依据——资产的预期获利能力的角度评价资产,能完整体现企业的整体价值,其评估结论具有较好的可靠性和说服力。从收益法适用条件来看,由于企业具有独立的获利能力且被评估单位管理层提供了未来年度的盈利预测数据,根据企业历史经营数据、内外部经营环境能够合理预计企业未来的盈利水平,并且未来收益的风险可以合理量化,因此本次评估适用收益法。

本次标的资产的评估中,标的资产富兴海运 51%股权、江海运输 77%股权及浙能通利 60%股权采用资产基础法和收益法两种方法评估,并经综合分析后确定选用收益法结果为本次评估结论。

3、具体评估方法介绍

(1) 收益法

本次评估通过估算被评估资产在未来的预期现金流,并采用适宜的折现率折算成现值,然后累加求和得出被评估资产的评估值。收益法依据不同的测算模型分为:

①采用折现现金流法确定企业股东权益自由现金流价值,并分析企业溢余资产、非经营性资产负债的价值,对企业股东权益现金流价值进行修正确定企业的股东全部权益价值,其主要流程如下:

A、收益模型的选取

股东全部权益价值=股东权益自由现金流价值+溢余资产+非经营性资产(减负债)

采用符号公式表示为:

$$E = P + \sum C_i = \sum_{i=1}^n \frac{R_i}{(1+r)^i} + \frac{R_n}{r(1+r)^n} + \sum C_i$$

式中:

E : 股东全部权益价值;

P ：企业股东权益现金流评估价值；

R_i ：未来第 i 年的预期收益（股东权益现金流量）；

R_n ：永续期的预期收益（股东权益现金流量）；

r ：折现率；

n ：明确的预测期；

$\sum C_i$ ：基准日存在的溢余资产和非经营性资产负债的价值

B、评估计算过程

（A）收益期预测期的确定

本次评估假设公司的存续期间为永续期。采用分段法对公司的收益进行预测，即将公司未来收益分为明确的预测期间的收益和明确的预测期之后的收益。明确的预测期在综合考虑了企业所在行业的周期性和企业自身发展的周期性等因素的基础上确定。

（B）未来收益的确定

结合评估对象情况，本次评估中的预期收益采用权益自由现金流量。

权益自由现金流量是指归属于股东的现金流量，是扣除还本付息以及用于维持现有生产和建立将来增长所需的新资产的支出和营运资金变动后剩余的现金流量，其计算公式为：

权益自由现金流量 = 税后净利润 + 折旧及摊销 - 资本性支出 - 营运资金净增加额 + 付息债务的净增加额

评估人员根据公司的经营历史、未来发展规划、市场状况、宏观经济及行业发展概况等，预测公司未来经营期内的各项经营收入和成本费用，确定各期企业权益自由现金流量。

（C）折现率或资本化率

根据收益口径，折现率采用权益资本成本，运用资本资产定价模型（CAPM）计算权益资本成本，计算公式为：

$$K_e = R_f + \text{Beta} \times \text{MRP} + R_c = R_f + \text{Beta} \times (R_m - R_f) + R_c$$

其中：K_e——权益资本成本

R_f——目前的无风险利率

R_m——市场回报率

Beta——权益的系统风险系数

MRP——市场的风险溢价

R_c——企业特定风险调整系数

（D）溢余资产、非经营性负债的确定

溢余资产是指与企业经营收益无直接关系的，超过企业经营所需的多余资产；非经营性资产负债是指与企业正常经营收益无直接关系的，包括不产生收益的资产和评估预测收益无关的资产负债，第一类资产不能为企业带来直接经营收益，第二类资产虽然产生利润能为企业带来收益但在收益预测中未加以考虑。溢余资产、非经营性资产负债根据资产基础法中对应的该项资产或负债的评估值确认。

（E）计算确定评估值

根据上述分析预测确定的数据，套用计算模型公式计算确定企业股东全部权益价值评估值。

②采用企业自由现金流折现法确定企业经营性资产价值，并分析考虑企业溢余资产、非经营性资产负债的价值，修正确定公司的整体价值，并扣除公司的付息债务确定公司的股东全部权益价值，其主要流程如下：

A、收益模型的选取

评估选用现金流量折现法中的企业自由现金流折现模型，其描述具体如下：

股东全部权益价值 = 企业整体价值 - 付息债务

企业整体价值=企业经营性资产价值+溢余资产价值+非经营性资产的价值(减负债)

用符号表示的计算公式为:

$$E = B - D = P + \sum C_i - D = \sum_{i=1}^n \frac{R_i}{(1+r)^i} + \frac{R_n}{r(1+r)^n} + \sum C_i - D$$

式中:

E : 股东全部权益价值;

B : 企业价值;

D : 付息债务价值;

P : 经营性资产价值;

R_i : 未来第 i 年的预期收益 (自由现金流量);

R_n : 永续期的预期收益 (自由现金流量);

r : 折现率;

n : 明确的预测期;

$\sum C_i$: 基准日存在的溢余资产和非经营性资产负债的价值

B、评估计算过程

(A) 收益期与预测期的确定

本次评估假设公司的存续期间为永续期。采用分段法对公司的收益进行预测,即将公司未来收益分为明确的预测期间的收益和明确的预测期之后的收益。明确的预测期在综合考虑了企业所在行业的周期性和企业自身发展的周期性等因素的基础上确定。

(B) 未来收益的确定

本次评估采用企业的自由现金流量作为收益指标,计算公式如下:

企业自由现金流=净利润+财务费用（扣除税务影响后）+折旧及摊销-营运资金净增加额-资本性支出

净利润=营业收入-营业成本-税金及附加-管理费用-销售费用-财务费用+营业外收入-营业外支出-所得税

评估人员根据公司的经营历史、未来发展规划、市场状况、宏观经济及行业发展概况等，预测公司未来经营期内的各项经营收入和成本费用，确定各期企业自由现金流量。

（C）折现率的确定

根据收益口径，折现率采用加权平均资本成本（WACC），计算公式如下：

$$WACC = K_e \times \frac{E}{E+D} + K_d \times (1-T) \times \frac{D}{E+D}$$

式中：WACC——加权平均资本成本；

K_e ——权益资本成本；

K_d ——债务资本成本；

T ——企业所得税税率；

$\frac{D}{E}$ ——企业目标资本结构。

其中债务成本 K_d 即为债务资本市场回报率，根据企业目前取得银行借款及其他付息负债的加权平均利率确定。

股权资本成本 K_e 按国际通常使用的 CAPM 模型求取，计算公式如下：

$$K_e = R_f + Beta \times MRP + R_c = R_f + Beta \times (R_m - R_f) + R_c$$

式中： K_e ——权益资本成本

R_f ——无风险利率

R_m ——市场回报率

Beta——权益的系统风险系数

MRP——市场的风险溢价

Rc——企业特定风险调整系数

(D) 溢余资产、非经营性资产、负债价值的确定

溢余资产是指与企业经营收益无直接关系的，超过企业经营所需的多余资产；非经营性资产负债是指与企业正常经营收益无直接关系的，包括不产生收益的资产和评估预测收益无关的资产负债，第一类资产不能为企业带来直接经营收益，第二类资产虽然产生利润能为企业带来收益但在收益预测中未加以考虑。溢余资产、非经营性资产负债根据资产基础法中对应的该项资产或负债的评估值确认。

(E) 付息债务评估值的确定

付息债务即为企业的债务资本，具体为评估基准日被评估企业需要付息的债务。根据资产基础法中对应的该项负债的评估值确认。

(F) 企业股东全部权益价值的确定

根据上述测算数据，套用收益法计算公式，计算确定企业股东全部权益价值评估值。

(2) 资产基础法

资产基础法是指以被评估单位评估基准日的资产负债表为基础，通过评估企业表内及表外各项资产、负债对整体的贡献价值，合理确定评估对象价值的评估方法。它是以重置各项生产要素为假设前提，根据委托评估的分项资产的具体情况选用适宜的方法分别评定估算各分项资产的价值并累加求和，再扣减相关负债评估值，得出股东全部权益的评估价值。资产基础法中各项资产负债的评估情况如下：

① 流动资产

评估范围内的流动资产主要包括货币资金、应收账款、预付款项、其他应收款、存货等。

A、货币资金，包括现金和银行存款，通过现金盘点、核实银行对账单、银行函证等，以核实后的账面值确定评估值。

B、各种应收账款，坏账准备按账龄分析法提取。评估人员向被评估单位调查了解了产品销售信用政策、客户构成及资信情况、历史年度应收账款的回收情况等，并通过检查相关合同、原始凭证、基准日后收款记录及相关的文件资料、发函询证等方式确认款项的真实性，了解款项收回的可能性及坏账的风险，并以经核实的账面余额确认评估价值。

C、预付账款，评估人员向被评估单位相关人员调查了解了预付账款形成的原因、对方单位的资信情况等，根据所能收回的相应货物形成资产或权利的价值确定评估值。

D、存货，主要为原材料。评估人员根据资产的类型及实物状态，在企业相关人员的配合下，有计划的对存货进行了抽查盘点，并对存货的质量和性能状况进行了重点察看与了解，核查存货仓库账，了解存货的收、发、结存情况，根据盘点结果进行了评估倒推，根据各存货项目的特点确定相应的评估方法对其评估值进行计算。对最近购入准备投入使用的油类，账面成本可以反映市场价值，故以核实后的账面值为评估值。

②非流动资产

A、设备类固定资产，主要包括船舶、运输车辆及电子设备等,根据本次资产评估的特定目的、相关条件特点，对于列入评估范围内的电子设备和运输车辆，采用以成本法为主的评估方法，船舶主要采用市场法进行评估，具体的评估方法如下：

(A) 船舶设备

本次评估的机器设备主要为海运船舶。根据本次评估的评估目的、价值类型及资料收集情况，船舶评估采用市场法评估。计算公式如下：

评估价值 = 比较案例价格 × 交易情况修正系数 × 交易期日修正系数 × 个别因素修正系数

个别因素修正系数主要包括船舶类型、外形尺寸、载重吨位、船龄等因素。

(B) 车辆设备

成本法评估步骤如下：

a.重置价值的确定

车辆通过市场询价取得购置价，再加上车辆购置税及其他费用作为其重置价值，其中车辆购置税依据《中华人民共和国车辆购置税暂行条例》和《车辆购置税征收管理办法》规定，按计税依据的 10% 确定，其他费用主要为车检费、办照费等。其公式如下：

运输车辆重置价值=车辆购买价格（不含进项税）+车辆购置税+其他费用

b.成新率的确定

参考国家颁布的车辆报废标准，首先以车辆行使里程和使用年限两种方法计算理论成新率，然后采用孰低法确定其理论成新率，最后对车辆进行现场勘察，如车辆技术状况与孰低法确定的成新率无大差异则成新率不加调整，若有差异则根据实际情况进行调整。

c.评估价值的确定

在上述计算分析的基础上，根据成本法的原理，将重置价值和综合成新率相乘得出评估价值。计算公式如下：

评估价值=重置价值×综合成新率

对于车辆均为早期购置，因技术更新，型号已经淘汰，无法得到全新购置价，但在二手市场上成交较活跃，可得到交易实例，评估价值即为同类车辆二手市场交易平均价。

（C）电子设备

电子设备评估确定以重置成本法为主的评估方法。采用重置成本法进行评估是指首先估测在评估基准日重新建造一个与评估对象相同的资产所需的成本即重置成本，然后估测被评估资产存在的各种实体性陈旧贬值、功能性陈旧贬值和经济性陈旧贬值，或在确定综合成新率的基础上，计算机器设备评估价值的一种评估方法。本次评估采用的基本计算公式为：

评估价值=重置价值×成新率

a.重置价值的确定

一般包括设备购置价、运杂费、安装调试费、合理期限内资金成本和其他必要合理的费用。其计算公式如下：

重置价值=设备购置价(不含进项税)+运杂费+安装调试费+其他费用+资金成本

具体以评估对象实际情况确定。

b.设备成新率的确定

对价值一般的普通设备,以使用年限法为主。对更新换代速度、价格变化快,功能性贬值大的电子设备,根据使用年限及产品的技术更新速度等因素预估设备的尚可使用年限计算确定成新率。计算公式为:

$$\text{成新率}=\text{尚可使用年限}/(\text{尚可使用年限}+\text{已使用年限})\times 100\%$$

c.设备经济使用年限

根据《资产评估常用方法与参数手册》并结合实际使用状况确定主要设备的经济使用年限如下:

电脑、打印机等办公设备 5~6年;

家具、服务器、空调等设备 约8年。

d.评估价值的确定

在上述计算分析的基础上,根据成本法的原理,将重置价值和综合成新率相乘得出评估价值。

B、建筑物类固定资产,评估人员对企业提供的建筑物类固定资产明细清单进行了核对,做到账表相符,核实权属,现场勘察和核对,并收集了相关取价资料。对于建筑物类固定资产,采用市场法进行评估。

市场法是指在一定市场条件下,选择条件类似或使用价值相同的若干房地产交易实例,就交易情况、交易日期、区域因素、个别因素等条件与待估房地产进行对照比较,并对交易实例房地产加以修正,从而确定待估房地产价格的方法。应用公式如下:

待估房地产评估值=交易实例房地产价格×交易情况修正系数×交易日期修正系数×区域因素修正系数×个别因素修正系数

(A)参照物的选定

一般选择三宗以上近期交易的类似结构、同类地段、相同用途的物业作为参照物，再将上述参照物的交易价格统一调整为成交日一次付款、单位建筑面积上的人民币买卖交易价格。

(B) 因素修正调整计算

根据待估物业与参照物的交易情况、交易日期、位置及房屋装修、层次、朝向等个别因素的不同，对参照物的价格进行修正，得出比准价格。具体修正因素主要为交易情况、交易日期、区域因素、个别因素。

(C) 评估价值的确定

对于各参照物测算所得的比准价格，在分析其合理性的基础上经比较后确定评估价值，按算术平均值或加权平均值确定，本次评估按算术平均值确定。

评估对象为商品房的，其评估价值按市场法下得出的不含契税的商品房价值加计相应契税确定。计算公式为：

$$\text{商品房评估价值} = \text{不含契税的商品房价值} \times (1 + \text{契税税率})$$

C、无形资产—其他无形资产，主要包括企业外购通用软件、专用软件等。对于外购通用软件、专用软件，主要参照同类软件评估基准日不含税市场价格确认评估值。

③对于负债，评估人员根据企业提供的各项目明细表，检验核实各项负债在评估目的实现后的实际债务人、负债额，以评估目的实现后的产权所有者实际需要承担的负债项目及金额确定评估值。

④资产基础法评估结果

$$\text{股东全部权益价值} = \text{各单项资产评估值之和} - \text{各项负债之和}$$

(三) 富兴海运 51%股权评估具体情况

1、评估方法及评估值

富兴海运 51%股权采用资产基础法和收益法进行评估，并选取收益法评估结果作为本次评估结论。截至 2017 年 12 月 31 日，富兴海运 51%股权账面价值为 37,935.93 万元，收益法评估值为 72,922.35 万元，增值率为 92.23% 。

2、资产基础法评估情况

(1) 资产基础法评估结果

资产账面价值 80,553.50 万元，评估价值 81,704.04 万元，评估增值 1,150.54 万元，增值率为 1.43%；

负债账面价值 6,169.32 万元，评估价值 6,169.32 万元，评估值无增减；

股东全部 100% 权益账面价值 74,384.18 万元，评估价值 75,534.72 万元，评估增值 1,150.54 万元，增值率为 1.55%。

各类资产、负债具体评估结果如下：

单位：万元

| 资产项目 | | 账面价值 | 评估价值 | 增减值 | 增减率% |
|---------------|-----------|------------------|------------------|-----------------|-------------|
| | | A | B | C=B-A | D=C/A×100% |
| 流动资产 | 1 | 33,084.37 | 35,038.49 | 1,954.12 | 5.91 |
| 非流动资产 | 2 | 47,469.13 | 46,665.55 | -803.58 | -1.69 |
| 其中：固定资产 | 3 | 47,289.48 | 46,461.23 | -828.25 | -1.75 |
| 其中：建筑物 | 4 | 2,042.15 | 6,645.00 | 4,602.85 | 225.39 |
| 设备 | 5 | 45,247.34 | 39,816.23 | -5,431.11 | -12.00 |
| 无形资产 | 6 | 179.65 | 204.32 | 24.67 | 13.73 |
| 其中：其他无形资产 | 7 | 179.65 | 204.32 | 24.67 | 13.73 |
| 资产合计 | 8 | 80,553.50 | 81,704.04 | 1,150.54 | 1.43 |
| 流动负债 | 9 | 6,169.32 | 6,169.32 | - | - |
| 负债合计 | 10 | 6,169.32 | 6,169.32 | - | - |
| 股东全部权益 | 11 | 74,384.18 | 75,534.72 | 1,150.54 | 1.55 |

(2) 评估结果与账面值变动情况及原因分析

① 固定资产评估减值

固定资产评估净值减值的主要原因是设备中船舶减值。经评估，房屋建筑物评估增值 4,602.85 万元；船舶设备评估减值 5,602.93 万元。固定资产评估净值减值合计为 828.25 万元，评估减值率为 1.75%。

其中：房屋建筑物增值的主要原因为申报的房屋建筑物原始购置价格较低，而近几年房产价格上涨较快；船舶评估减值的主要原因系在国内购买的船舶因市场价格变动导致评估减值。

3、收益法评估情况

(1) 收益法评估结果

采用收益法评估后的富兴海运 51% 股东权益价值为 72,922.35 万元，评估增值 34,986.42 万元，增值率为 92.23%。

(2) 评估计算及分析过程

①预测期的确定

由于企业近期的收益可以相对合理地预测，而远期收益预测的合理性相对较差，按照通常惯例，评估人员将企业的收益期划分为预测期和预测期后两个阶段。

评估人员经过综合分析，预计富兴海运于 2022 年达到稳定经营状态，故预测期截止到 2022 年底。

②收益期的确定

由于评估基准日富兴海运经营正常，没有对影响企业继续经营的核心资产的使用年限进行限定和对企业经营期限、投资者所有权期限等进行限定，或者上述限定可以解除，并可以通过延续方式永续使用。故假设富兴海运评估基准日后永续经营，相应的收益期为无限期。

③营业收入的预测

富兴海运主要业务来源以电煤运输为主。富兴海运营业收入主要包括主营业务收入和其他业务收入，主营业务收入为航运收入；其他业务收入为船舶租赁收入。

历史年度营业收入、营业收入环比增速及综合毛利率如下：

单位：万元

| 分类 | 2017 年 | 2016 年 | 2015 年 |
|---------------|-----------|-----------|-----------|
| 主营业务收入—航运收入 | 37,458.94 | 35,065.99 | 35,134.39 |
| 其他业务收入—船舶租赁收入 | 588.32 | 1,300.18 | 1,413.19 |

| 分类 | 2017年 | 2016年 | 2015年 |
|--------|------------------|------------------|------------------|
| 营业收入合计 | 38,047.26 | 36,366.17 | 36,547.58 |
| 增长比例 | 4.62% | -0.50% | -7.79% |
| 综合毛利率 | 36.16% | 30.13% | 26.48% |

从富兴海运历年的收入发展情况看，2015年至2017年富兴海运营业收入总体呈增长趋势。主营业务收入方面，2017年3艘船舶按照一年期合同按照市场价结算、1艘作为市场船外，其余船舶运价按照三年期合同固定价锁定。市场船目前常年出租给浙江利远海运有限公司承运玉米或钢材，主要往返于北方港与深圳、广州一带。其他业务收入为船舶租赁收入，2015年至2017年富兴海运的2艘船舶出租给浙能通利进行系统内电煤运输，现相关租赁合同已经到期。

对未来年度主营业务收入的预测如下：

截至评估基准日，富兴海运在册自有船舶9艘，其中1艘船舶在2017年底已经达到强制性处置年限。根据船舶情况，其中1艘船舶将在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。历年富兴海运外租船舶较少，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。

运量及运价方面，浙能富兴燃料和舟山富兴燃料会根据富兴海运的运力水平确定运输量，根据富兴海运制定的预算和新签订的运输合同，富兴海运将在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，较前期年均运量增加35.29%，其中850.00万吨按照三年期固定价格结算，300.00万吨按照一年期市场价格结算。此外，预测期内，结合富兴海运实际情况，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力，不断提高富兴海运的经营规模 and 市场化业务，富兴海运将计划新增2艘市场化船舶，开拓市场业务，加上原有的1艘市场化船舶，市场运力将达到12.3万吨，市场化船舶运力将进一步提升。

富兴海运未来营业收入预测是以前年度经营业绩为基础，遵循我国现行的有关法律、法规，根据国家宏观政策、国家及地区的宏观经济状况、国家及地区航运市场

状况，富兴海运的发展规划和经营计划、优势、劣势、机遇、风险等，结合富兴海运现有及未来拥有的船舶数量、船舶吨位及合理运价等因素，经过综合分析预测的，对营业情况进行了如下分析预测：

单位：万元

| 分类 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 主营业务收入--航运收入 | 50,360.00 | 52,167.20 | 55,670.30 | 57,928.00 | 58,406.80 |
| 营业收入 | 50,360.00 | 52,167.20 | 55,670.30 | 57,928.00 | 58,406.80 |
| 增长比例 | 32.36% | 3.59% | 6.72% | 4.06% | 0.83% |

其他业务收入为船舶租赁收入，2014年至2017年富兴海运的2艘船舶出租给浙能通利进行系统内电煤运输，截至评估基准日，相关租赁合同已经到期，不再续签，故未来关于船舶租赁收入不再预测。

2018年营业收入较2017年的增长比例为32.36%，主要是由于2018年预计新增3艘船舶产生的收入增长所致。

④营业成本的预测

历史营业成本的分析：

富兴海运的营业成本主要为主营业务成本。其主营业务成本由航线运行成本和固定费用构成，其中航线运行成本主要为燃料费、润料费、物料费、港口费。固定费用主要为船舶折旧费、船舶修理费、船舶保险费、车船使用费、船员租金和其他费用等组成。各历史年度营业成本发生情况如下：

单位：万元

| 年份 | 2017年度 | 2016年度 | 2015年度 |
|--------|----------|----------|----------|
| 一、航线成本 | | | |
| 船舶燃料费 | 9,544.47 | 6,302.30 | 8,118.14 |
| 船舶物料费 | 231.28 | 340.18 | 483.45 |
| 船舶润料费 | 448.25 | 468.22 | 541.25 |
| 船舶港口费 | 2,625.67 | 2,587.82 | 2,119.88 |
| 二、固定成本 | - | - | - |
| 船员租金 | 3,888.65 | 4,061.32 | 4,200.00 |

| 年份 | 2017 年度 | 2016 年度 | 2015 年度 |
|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| 船员租金（外部租船） | 236.43 | - | - |
| 船舶折旧费 | 4,808.22 | 7,946.16 | 7,946.16 |
| 船舶修理费 | 2,004.61 | 2,561.12 | 2,191.45 |
| 船舶保险费 | 281.10 | 337.12 | 307.36 |
| 车船使用税 | - | 77.16 | 76.60 |
| 其他直接费用 | 20.50 | 43.98 | 36.59 |
| 主营业务成本小计 | 24,089.16 | 24,725.38 | 26,020.88 |
| 其他业务成本小计 | 201.21 | 685.45 | 850.58 |
| 营业成本合计 | 24,290.37 | 25,410.83 | 26,871.45 |
| 占营业收入比例 | 63.84% | 69.87% | 73.52% |

从上表可以看出，2015 年、2016 年、2017 年企业营业成本占营业收入比例分别为 73.52%、69.87%、63.84%，其中 2017 年仅为 63.84%，主要是由于 2017 年船舶折旧费大幅降低影响。

营业成本的预测：

A、航线运行成本预测

自有船舶航线运行成本主要包括燃料费、物料费、润料费、港口费，上述费用发生与航行次数、航线、主机运转时间和运输量的变化有着直接的关系，通过比较分析该企业历年成本中航线运行费用与航行次数、航线、主机运转时间和运输量的关系，据此确定航线千单位运行成本。其中燃料费主要依据燃料消耗量及上述口径确定以后年度的消耗量，国际原油和成品油价格根据历年的价格指数，2017 年原油和成品油价格均值仍处在历史低位，预计以后年度燃料价格水平也将恢复到历史的平均水平。

B、固定费用的预测

（A）船员租金：富兴海运主要采用与宁波海运签署《船舶委托管理合同》的方式，由宁波海运全权负责船舶的调度和运输，管理费按照包干形式每年每艘 76 万元人民币（含税），船员包干费每年每艘 420 万元人民币，并每年底对船员绩效进行考核，2018 年按照此合同价进行预测，考虑 2019 年及以后年度人工成本的上涨因素，船员租金实行一定比例的上浮；

(B) 船舶修理费：结合各吨位船舶的历史修理情况以及 4 万吨级轻便型散货船的平均维修成本进行预测；

(C) 船舶保险费：按照基准日每船的保险合同，以及富兴海运历史船舶投保金额的水平进行预测；

(D) 船舶折旧费：系指企业自有船舶的折旧额，根据各类船舶原值、预计剩余残值以及折旧年限等，采用年限平均法计提折旧。对明确的预测期内（2022 年以前）的折旧预测按固定资产原值逐年预测，对未来永久性折旧，以同本次收益法中采用的折现率作年金化处理；

(E) 外租船舶成本：通过统计近年来航运市场的走势，分析与航运企业密切相关的波罗的海指数及上海航运交易所挂牌价，并访谈企业相关负责人，2017 年市场均值处在历史低位，结合 BDI 指数走势，预计以后年度航运市场继续回暖，运价也恢复到近年来的航运市场的平均水平，鉴于上述情况，本次预测按照 2017 年度千公里租船成本基础上，考虑一定幅度的上涨。

富兴海运在预测期内营业成本的预测金额如下所示：

单位：万元

| 年份 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 永续期 |
|---------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 一、航线成本 | | | | | | |
| 船舶燃料费 | 9,700.10 | 10,514.10 | 10,421.10 | 11,317.70 | 11,833.20 | 11,833.20 |
| 船舶物料费 | 449.30 | 493.53 | 467.59 | 488.23 | 488.23 | 488.23 |
| 船舶润料费 | 512.04 | 548.93 | 512.59 | 526.99 | 526.99 | 526.99 |
| 船舶港口费 | 2,631.70 | 3,047.00 | 3,072.60 | 3,205.30 | 3,205.30 | 3,205.30 |
| 二、固定成本 | - | - | - | - | - | - |
| 船员租金 | 3,631.90 | 4,313.30 | 4,389.30 | 4,725.50 | 4,855.50 | 4,989.50 |
| 船舶租费 | 8,768.90 | 6,105.00 | 9,022.20 | 9,201.30 | 9,384.00 | 9,384.00 |
| 船舶折旧费 | 6,178.00 | 7,407.79 | 5,919.05 | 6,234.35 | 6,234.35 | 5,304.70 |
| 船舶修理费 | 1,892.10 | 1,848.90 | 1,650.40 | 1,755.40 | 1,793.10 | 1,793.10 |
| 船舶保险费 | 296.40 | 332.55 | 342.90 | 360.40 | 360.40 | 360.40 |
| 其他直接费用 | 27.60 | 30.70 | 29.30 | 30.80 | 30.80 | 30.80 |
| 营业成本合计 | 34,088.04 | 34,641.79 | 35,827.03 | 37,845.97 | 38,711.87 | 37,916.22 |

⑤税金及附加的预测

富兴海运船舶运输收入按 11% 的税率计缴增值税，二手船舶处置收入按照 3% 缴纳。城市维护建设费按应缴流转税税额的 7% 计缴，教育费附加按应缴流转税税额的 3% 计缴，地方教育费附加按应缴流转税税额的 2% 计缴，另外富兴海运还需缴纳房产税、土地使用税、车船使用税、印花税等。根据财政部、税务总局《关于调整增值税税率的通知》（财税〔2018〕32 号）要求，自 2018 年 5 月 1 日起，纳税人发生增值税应税销售行为或者进口货物，原适用 17% 和 11% 税率的，税率分别调整为 16%、10%。故本次增值税测算中 2018 年 1-4 月适用 11% 的税率，2018 年 5 月 1 日起适用 10% 的税率。税金及附加预测结果如下所示。

单位：万元

| 项目 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 永续期 |
|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 营业收入 | 50,360.00 | 52,167.20 | 55,670.30 | 57,928.00 | 58,406.80 | 58,406.80 |
| 税金及附加 | 104.26 | 127.11 | 350.10 | 486.09 | 480.42 | 424.95 |
| 税金及附加占比 | 0.21% | 0.24% | 0.63% | 0.84% | 0.82% | 0.73% |

⑥营业费用的预测

富兴海运历年无营业费用支出，富兴海运主营船舶运输，按照目前的生产经营方式，以后年度也无需相关营业费用支出。

⑦管理费用的预测

富兴海运管理部门所发生的办公费、差旅费、业务招待费、船舶委托管理费等各项费用均在管理费用中进行预测。管理费用各项目的预测原则如下：

A、职工薪酬：根据预测期维持管理部门日常经营所需要的职工人数并考虑近几年当地社会平均工资的增长水平，预测未来年度员工人数及工资总额；

B、办公费、差旅费、业务招待费等：各项费用根据富兴海运历史费用情况，预计未来的费用水平进行测算；

C、船舶委托管理费：根据富兴海运与宁波海运签订的《船舶委托管理合同》，由宁波海运负责对船舶的管理，管理费按照包干形式每年每艘 76 万元人民币，故未来按照此合同价进行预测。管理费用预测结果如下所示：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 永续期 |
|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 职工薪酬 | 798.90 | 838.80 | 880.70 | 924.70 | 970.90 | 970.90 |
| 船舶委托管理费 | 657.10 | 769.60 | 837.10 | 862.40 | 888.80 | 888.80 |
| 折旧费 | 148.32 | 152.06 | 153.37 | 158.16 | 135.42 | 117.03 |
| 外部劳务费 | 126.00 | 132.30 | 138.90 | 145.80 | 153.10 | 153.10 |
| 运输费 | 35.90 | 37.00 | 38.10 | 39.20 | 40.40 | 40.40 |
| 差旅费 | 27.90 | 28.70 | 29.60 | 30.50 | 31.40 | 31.40 |
| 物业管理费 | 27.20 | 28.00 | 28.80 | 29.70 | 30.60 | 30.60 |
| 聘请中介机构费 | 24.30 | 25.00 | 25.80 | 26.60 | 27.40 | 27.40 |
| 印花税 | 24.20 | 24.20 | 24.20 | 24.20 | 24.20 | 24.20 |
| 租赁费 | 18.90 | 19.50 | 20.10 | 20.70 | 21.30 | 21.30 |
| 业务招待费 | 17.80 | 18.30 | 18.80 | 19.40 | 20.00 | 20.00 |
| 修理费 | 13.40 | 13.80 | 14.20 | 14.60 | 15.00 | 15.00 |
| 技术支持服务费 | 12.20 | 12.60 | 13.00 | 13.40 | 13.80 | 13.80 |
| 办公费 | 11.00 | 11.30 | 11.60 | 11.90 | 12.30 | 12.30 |
| 其他 | 43.40 | 44.70 | 46.00 | 47.30 | 48.60 | 48.60 |
| 管理费用合计 | 1,986.52 | 2,155.86 | 2,280.27 | 2,368.56 | 2,433.22 | 2,414.83 |

⑧付息负债的净增加额及财务费用的预测

财务费用主要为筹集未来购船所需的资金而发生的费用。根据富兴海运制定的购船计划以及未来的借款、还款计划，预计无需增加付息债务，基准日账面多余银行存款作为溢余资金预测，故不再预测财务费用。

⑨折旧与摊销的预测

富兴海运的固定资产折旧分别计入营业成本中制造费用和管理费用。根据每年的各类固定资产原值以及折旧年限进行计提折旧。对明确的预测期内（2022 年以前）的折旧预测按固定资产原值逐年预测，对未来永久性折旧，以同本次收益法中采用的折现率

作年金化处理。无形资产摊销主要指按软件的剩余年份进行摊销。预测期内的折旧及摊销预测情况如下：

单位：万元

| 折旧与摊销预测 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 制造费用 | 6,178.00 | 7,407.79 | 5,919.05 | 6,234.35 | 6,234.35 | 5,304.70 |
| 管理费用 | 148.32 | 152.06 | 153.37 | 158.16 | 135.42 | 117.03 |
| 合计 | 6,326.31 | 7,559.85 | 6,072.42 | 6,392.52 | 6,369.77 | 5,421.74 |

⑩营业外收支的预测

富兴海运的营业外收支主要为企业发生的与其生产经营无直接关系的各项支出，如固定资产处置损益、新增运力补助、罚款支出、非常损失等。近年来，宁波大榭开发区坚持“招商、安商”两手抓，全力做好企业服务工作，努力营造良好投资软环境为思路，给符合条件的入户企业，给予相应的财政补贴，并取得了宁波大榭开发区财政局出具的《关于浙江富兴海运有限公司财政补贴的情况说明》，说明中明确预计短期内有关补贴政策不会发生较大变更。上述政策在执行过程中，实际的补贴金额由当地政府结合企业当年的税收贡献及财政资金实力作相应的调整，基于谨慎性原则考虑，本次评估仅在预测期限内考虑此项收益。

营业外收支预测如下：

单位：万元

| 年份 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 |
|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 财政补贴 | 1,500.00 | 1,226.00 | 1,188.20 | 1,338.70 | 1,146.70 |
| 营业外收入合计 | 1,500.00 | 1,226.00 | 1,188.20 | 1,338.70 | 1,146.70 |

⑪资本性支出预测

资本性支出主要为固定资产更新支出。

2018年下半年将有1艘船舶达到强制性处置年限，2019年将有3艘船舶达到强制性处置年限。根据2018年度富兴海运关于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条船舶，用于补充运力的缺失。

更新性支出是指在考虑企业永续经营的前提下,为保持企业现有生产经营能力所需的固定资产更新支出。固定资产更新支出假设按不同类别固定资产在经济寿命年限内均匀发生,综合考虑各项资产的经济寿命年限以及实际使用状况测算,更新支出的价值以成本法评估的各项资产原值为依据,对未来永久周期性更新支出,以同本次收益法中采用的折现率作年金化处理。船舶使用年限满后,存在废钢船处置收入,本次资本性支出主要根据购置船舶市场价格扣减废钢船处置收入进行测算,预测期内的资本性支出如下所示。

单位:万元

| 更新支出 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|----------------|------------------|------------------|-----------------|--------------|--------------|-----------------|
| 房产 | - | - | - | - | - | 5.28 |
| 电子设备 | 69.75 | 30.85 | 25.11 | 39.35 | 17.36 | 28.56 |
| 运输设备 | - | - | - | - | - | 2,911.24 |
| 其他无形资产 | - | - | - | - | - | 20.55 |
| 更新支出小计 | 69.75 | 30.85 | 25.11 | 39.35 | 17.36 | 2,965.63 |
| 追加投资小计 | 18,802.50 | 12,508.80 | 6,637.90 | - | - | - |
| 资本性支出合计 | 18,872.25 | 12,539.65 | 6,663.01 | 39.35 | 17.36 | 2,965.63 |

⑫ 营运资金增加额预测

随着富兴海运生产规模的变化,富兴海运的营运资金也会相应的发生变化,具体表现在应收账款、预付款项、存货的周转和应付账款、预收款项等项目的变动上以及其他额外资金的流动,富兴海运历史相应指标如下所示。

单位:万元

| 项目 | 2015年 | 2016年 | 评估基准日 | 前三年平均 |
|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 营业收入 | 36,547.58 | 36,366.17 | 38,047.26 | 36,987.00 |
| 营业成本 | 26,871.45 | 25,410.83 | 24,290.37 | 25,524.22 |
| 营运资金/营业收入 | 11.94% | 19.57% | 31.79% | 21.10% |
| 应收款类/营业收入 | 12.76% | 14.06% | 24.30% | 17.04% |
| 预付款/营业成本 | 0.54% | 0.54% | 0.39% | 0.49% |
| 存货/营业成本 | 4.80% | 3.90% | 4.28% | 4.33% |
| 其他应收款/营业收入 | 0.27% | 0.31% | 0.32% | 0.30% |
| 应付款类/营业成本 | 6.98% | 8.37% | 13.42% | 9.59% |

| 项目 | 2015年 | 2016年 | 评估基准日 | 前三年平均 |
|------------|-------|-------|-------|-------|
| 预收类/营业收入 | - | - | 0.04% | 0.01% |
| 其他应付款/营业成本 | 2.47% | 1.76% | 1.57% | 1.93% |

通常其他应收款和其他应付款核算内容主要为关联方的经营性往来；应交税费和应付职工薪酬等项目因周转快，拖欠时间较短，且金额相对较小，本次评估预测时假定其保持基准日余额持续稳定。所以计算营运资金的增加需考虑正常经营所需保持的货币资金（最低现金保有量）、存货、应收账款、应付账款等几个因素。

一般情况下，企业要维持正常运营，通常需要一定数量的货币资金。通过对富兴海运近几年各期各种营运资金周转期、现金持有量与付现成本情况进行的分析，并与企业经营管理人员沟通，确定最低付现成本费用。

对于存货、应收账款、应付账款等项目资金的占用则根据对富兴海运经营情况的调查，以及经审计的历史经营的资产和损益、收入和成本费用的统计分析，以及对未来经营期内各年度收入与成本的估算结果。经综合分析剔除非经营性资金往来后，确定以2015年至2017年的平均指标比率关系为基础并加以分析其变化趋势，测算富兴海运未来年度的营运资金的变化。预测期内的营运资金变动如下所示：

单位：万元

| 项目 | 评估基准日 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 货币资金 | 3,624.45 | 4,203.27 | 3,638.95 | 3,720.95 | 4,116.33 | 4,163.00 | 4,163.00 |
| 应收款类 | 11,811.65 | 6,798.60 | 7,042.57 | 7,515.49 | 7,820.28 | 7,884.92 | 7,884.92 |
| 预付款 | 69.09 | 167.38 | 170.16 | 176.01 | 185.93 | 190.17 | 190.17 |
| 存货 | 1,037.77 | 1,479.13 | 1,503.64 | 1,555.32 | 1,642.97 | 1,680.47 | 1,680.47 |
| 其他应收款 | 133.39 | 151.08 | 156.50 | 167.01 | 173.78 | 175.22 | 175.22 |
| 流动资产合计 | 16,676.35 | 12,799.45 | 12,511.83 | 13,134.78 | 13,939.29 | 14,093.78 | 14,093.78 |
| 应付款类 | 4,088.21 | 3,275.94 | 3,330.24 | 3,444.69 | 3,638.83 | 3,721.87 | 3,721.87 |
| 预收款 | 30.00 | - | - | - | - | - | - |
| 其他应付款 | 462.34 | 659.29 | 670.21 | 693.25 | 732.32 | 749.03 | 749.03 |
| 流动负债合计 | 4,580.55 | 3,935.23 | 4,000.45 | 4,137.94 | 4,371.15 | 4,470.90 | 4,470.90 |
| 营运资金 | 12,095.80 | 8,864.23 | 8,511.37 | 8,996.84 | 9,568.15 | 9,622.88 | 9,622.88 |
| 营运资金的变动 | 4,980.63 | -3,231.57 | -352.86 | 485.46 | 571.31 | 54.73 | - |

⑬所得税的预测

对所得税计算公式为：

所得税=应纳税所得额×当年所得税税率

根据上述预测的利润情况并结合每年的所得税税率，以后各年度的所得税支出如表所示：

单位：万元

| 项目 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|--------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 利润总额 | 15,681.19 | 16,468.44 | 18,401.10 | 18,566.07 | 17,927.99 | 17,650.80 |
| 应纳税所得额 | 15,681.19 | 16,468.44 | 18,401.10 | 18,566.07 | 17,927.99 | 17,650.80 |
| 所得税费用 | 3,920.30 | 4,117.11 | 4,600.28 | 4,641.52 | 4,482.00 | 4,412.70 |

⑭企业自由现金流量的预测

根据前述的富兴海运收入、成本、费用、净营运资金增减等的预测，可以得出股东权益自由现金流量，具体计算公式为：

股东权益自由现金流量=税后净利润+折旧及摊销+可抵扣进项税流入-营运资金增加额-资本性支出+付息债务的净增加额

单位：万元

| 项目/年度 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 一、营业收入 | 50,360.00 | 52,167.20 | 55,670.30 | 57,928.00 | 58,406.80 | 58,406.80 |
| 减：主营业务成本 | 34,088.04 | 34,641.79 | 35,827.03 | 37,845.97 | 38,711.87 | 37,916.22 |
| 减：营业税金及附加 | 104.26 | 127.11 | 350.10 | 486.09 | 480.42 | 424.95 |
| 减：营业费用 | - | - | - | - | - | - |
| 减：管理费用 | 1,986.52 | 2,155.86 | 2,280.27 | 2,368.56 | 2,433.22 | 2,414.84 |
| 加：投资收益 | - | - | - | - | - | - |
| 二、营业利润 | 14,181.19 | 15,242.44 | 17,212.90 | 17,227.37 | 16,781.29 | 17,650.80 |
| 加：营业外收入 | 1,500.00 | 1,226.00 | 1,188.20 | 1,338.70 | 1,146.70 | - |
| 减：营业外支出 | - | - | - | - | - | - |
| 三、利润总额 | 15,681.19 | 16,468.44 | 18,401.10 | 18,566.07 | 17,927.99 | 17,650.80 |

| 项目/年度 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|---------------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 减：所得税费用 | 3,920.30 | 4,117.11 | 4,600.28 | 4,641.52 | 4,482.00 | 4,412.70 |
| 四、净利润 | 11,760.89 | 12,351.33 | 13,800.83 | 13,924.56 | 13,445.99 | 13,238.10 |
| 加：折旧与摊销 | 6,326.31 | 7,559.85 | 6,072.42 | 6,392.52 | 6,369.77 | 5,421.74 |
| 加：可抵扣进项税流入 | 122.13 | - | - | - | - | - |
| 加：有息负债净增加额 | - | - | - | - | - | - |
| 减：资本性支出(追加投资) | 18,802.50 | 12,508.80 | 6,637.90 | - | - | - |
| 减：资本性支出(更新) | 69.75 | 30.85 | 25.11 | 39.35 | 17.36 | 2,965.63 |
| 减：营运资金增加 | -3,231.57 | -352.86 | 485.46 | 571.31 | 54.73 | - |
| 五、股东权益自由现金流量 | 2,568.66 | 7,724.38 | 12,724.78 | 19,706.41 | 19,743.67 | 15,694.20 |

⑮折现率的确定

折现率计算模型

本次评估，收益折现率采用权益资本成本。为了确定权益资本成本，我们采用资本资产定价模型（CAPM），计算公式为：

$$K_e = R_f + \text{Beta} \times \text{ERP} + R_c = R_f + \text{Beta} \times (R_m - R_f) + R_c$$

式中： K_e —— 权益资本成本；

R_f —— 目前的无风险报酬率；

R_m —— 市场回报率；

beta —— 权益的系统风险系数；

ERP —— 市场超额收益；

R_c —— 企业特定风险调整系数。

模型中有关参数的计算过程

A、权益资本成本计算

(A) 无风险报酬率的确定

国债收益率通常被认为是无风险的，因为持有该债权到期不能兑付的风险很小，可以忽略不计。截至评估基准日，国债市场上长期（超过 5 年）国债在评估基准日的到期年收益率为 3.96%，故以 3.96% 作为无风险收益率。

(B) 资本结构及权益的系统风险系数 Beta

通过“同花顺 ifind 情报终端”查询，获取沪、深两地与被评估单位同行业且具有可比性的上市公司含财务杠杆的 Beta 系数后，通过公式 $\beta_u = \beta_l \div \left[1 + (1-T) \times \frac{D}{E} \right]$ （公式中， T 为所得税税率， β_l 为含财务杠杆的 Beta 系数， β_u 为剔除财务杠杆因素的 Beta 系数， $\frac{D}{E}$ 为资本结构）对各项 beta 调整为剔除财务杠杆因素后的 Beta 系数，具体计算见下表。

| 序号 | 股票代码 | 股票名称 | D (亿元) | E (亿元) | Beta (不剔除) | 资本结构 (D/E) | T | Beta (剔除) |
|----|-----------|------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----|---------------|
| 1 | 600026.SH | 中远海能 | 282.10 | 230.90 | 1.2696 | 122.18% | 25% | 0.6625 |
| 2 | 600428.SH | 中远海特 | 76.36 | 115.31 | 1.5338 | 66.22% | 25% | 1.0248 |
| 3 | 600798.SH | 宁波海运 | 25.80 | 51.95 | 0.9103 | 49.67% | 25% | 0.6632 |
| 4 | 601872.SH | 招商轮船 | 177.41 | 227.57 | 1.2182 | 77.96% | 25% | 0.7687 |
| 5 | 601919.SH | 中远海控 | 629.89 | 656.70 | 1.4447 | 95.92% | 25% | 0.8402 |
| 平均 | | | 238.31 | 256.49 | 1.2753 | 92.92% | | 0.7919 |

通过公式 $\beta_l = \beta_u \times [1 + (1-t)D/E]$ ，计算目标资本结构下带财务杠杆系数的 Beta 系数。

富兴海运的企业所得税税率为 25%。

故：富兴海运 Beta 系数如下表所示：

| 项目 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 永续期 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 无财务杠杆 BETA | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 |
| 目标资本结构 | - | - | - | - | - | - |
| 所得税税率 | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% |
| β 系数 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 |

(C) 市场风险溢价的确定

证券交易指数是用来反映股市股票交易的综合指标，分别选用上证综指和深证成指为上交所和深交所的股票投资收益的指标，为了计算股市投资回报率，收集了1991年到评估基准日年上述两证交所的年度指数，分别计算上证综指和深证成指的年收益率。计算结果如下表所示：

市场收益率计算表

| 序号 | 年份 | 深证成指 | | 上证综指 | |
|----|------|-----------|---------|----------|---------|
| | | 年末收盘指数 | 指数收益率 | 年末收盘指数 | 指数收益率 |
| 1 | 1991 | 963.57 | | 292.75 | |
| 2 | 1992 | 2,309.77 | 139.71% | 780.39 | 166.57% |
| 3 | 1993 | 2,225.38 | -3.65% | 833.80 | 6.84% |
| 4 | 1994 | 1,271.05 | -42.88% | 647.87 | -22.30% |
| 5 | 1995 | 987.75 | -22.29% | 555.28 | -14.29% |
| 6 | 1996 | 3,217.54 | 225.74% | 917.02 | 65.15% |
| 7 | 1997 | 4,184.84 | 30.06% | 1,194.10 | 30.22% |
| 8 | 1998 | 2,949.31 | -29.52% | 1,146.69 | -3.97% |
| 9 | 1999 | 3,369.61 | 14.25% | 1,366.57 | 19.18% |
| 10 | 2000 | 4,752.75 | 41.05% | 2,073.48 | 51.73% |
| 11 | 2001 | 3,325.66 | -30.03% | 1,645.97 | -20.62% |
| 12 | 2002 | 2,795.30 | -15.95% | 1,357.65 | -17.52% |
| 13 | 2003 | 3,479.80 | 24.49% | 1,497.04 | 10.27% |
| 14 | 2004 | 3,067.57 | -11.85% | 1,266.50 | -15.40% |
| 15 | 2005 | 2,863.61 | -6.65% | 1,161.06 | -8.33% |
| 16 | 2006 | 6,647.14 | 132.12% | 2,675.47 | 130.43% |
| 17 | 2007 | 17,700.62 | 166.29% | 5,261.56 | 96.66% |
| 18 | 2008 | 6,485.51 | -63.36% | 1,820.81 | -65.39% |
| 19 | 2009 | 13,699.97 | 111.24% | 3,277.14 | 79.98% |
| 20 | 2010 | 12,458.55 | -9.06% | 2,808.08 | -14.31% |
| 21 | 2011 | 8,918.82 | -28.41% | 2,199.42 | -21.68% |
| 22 | 2012 | 9,116.48 | 2.22% | 2,269.13 | 3.17% |
| 23 | 2013 | 8,121.79 | -10.91% | 2,115.98 | -6.75% |
| 24 | 2014 | 11,014.62 | 35.62% | 3,234.68 | 52.87% |

| 序号 | 年份 | 深证成指 | | 上证综指 | |
|----------|------------|-----------|------------|----------|---------|
| | | 年末收盘指数 | 指数收益率 | 年末收盘指数 | 指数收益率 |
| 25 | 2015 | 12,664.89 | 14.98% | 3,539.18 | 9.41% |
| 26 | 2016 | 10,177.14 | -19.64% | 3,103.64 | -12.31% |
| 27 | 2017/12/31 | 11,040.45 | 8.48% | 3,307.17 | 6.56% |
| 算术平均数 | | | 25.08% | | 19.47% |
| 几何平均数 | | | 9.83% | | 9.77% |
| 深市市值（亿元） | | | 235,761.56 | | |
| 沪市市值（亿元） | | | 331,325.00 | | |
| 深市比例 | | | 41.57% | | |
| 沪市比例 | | | 58.43% | | |
| Rm | | | 9.79% | | |

计算得市场风险报酬率为 9.79%，则市场风险溢价为 5.83%。

（D）企业特定风险调整系数的确定

特定企业风险溢价表示非系统性风险，是由于被评估单位特定的因素而要求的风险回报。它反映了被评估单位所处的竞争环境分析，包括外部行业因素和内部企业因素，以揭示被评估单位所在的行业地位，以及具有的优势和劣势。富兴海运未来特有风险主要有：

a、企业规模较小

Banz（1981）和 keim（1983）的各种研究持续地发现，较小的公司（根据股权资本的市场价值）比面临同样风险的较大公司赢得更高的报酬，而风险是根据市场的贝塔系数定义的。小公司补偿额的重要性和持续存在，可以被看作是资产定价模型低估了较小企业的风险的一项证据。近年来，大量的关于小企业规模溢价的缘由及持续性表明，小企业规模溢价不仅存在于美国市场，新兴市场也存在小企业规模溢价。研究表明小企业规模溢价在 1955 年至 1984 年英国大约为 7%，法国为 8.88%，德国为 3%。在 1971 年至 1988 年期间，日本小企业规模溢价则为 5.1%。同时，小企业规模溢价不仅广泛存在于资本市场，且波动性变化较大，有时候甚至持续一段时间出现大企业收益率高过小

企业收益率。由于被评估单位规模较小，航线比较狭隘，可供运输的船舶数量少，运载量小，抵抗行业风险等方面不及可比上市公司。

b、三年期合同锁定价与燃油价格波动的综合风险

航运业受全球经济周期影响较大，运价随全球经济形式变化而呈现波动。富兴海运海运业主要收入为船舶运费，如果全球经济形式低迷，可能导致船舶运费水平降低、收入减少，三年期合同锁定价如同一把双刃剑，当航运市场整体走高时，外部租船成本将随之上涨，此外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。企业所经营的船舶在日常运营中，消耗的燃油约占总成本的 30% 以上，如国际原油价格出现大幅度回升，将导致富兴海运船舶航次成本上升，进而直接影响富兴海运的盈利水平。

经综合分析，取企业特定风险调整系数为 3%。

权益资本成本 K_e 的计算公式为

$$K_e = R_f + Beta \times (R_m - R_f) + R_c$$

故：富兴海运权益资本成本 K_e 如下表所示：

| 项目 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 永续期 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 无风险报酬率 | 3.96% | 3.96% | 3.96% | 3.96% | 3.96% | 3.96% |
| ERP | 5.83% | 5.83% | 5.83% | 5.83% | 5.83% | 5.83% |
| β 系数 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 |
| 企业特定风险 | 3.00% | 3.00% | 3.00% | 3.00% | 3.00% | 3.00% |
| K_e | 11.58% | 11.58% | 11.58% | 11.58% | 11.58% | 11.58% |

(3) 股东全部权益价值的计算

① 股东权益现金流价值的计算

股东权益现金流量 = 税后净利润 + 折旧及摊销 - 资本性支出 - 营运资金净增加额 + 付息债务的净增加额

根据预测情况，权益自由现金流价值计算如下：

$$P = \sum_{t=1}^5 \frac{R_t}{(1+r)^t} + \frac{R_6}{r \times (1+r)^5}$$

式中：

P —— 股东权益现金流价值；

r —— 折现率；

R_t —— 第 t 年的净现金流量。

股东权益现金流价值预测表

单位：万元

| 项目/年度 | 预测数据 | | | | | |
|----------|------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
| 股东权益现金流量 | 2,568.66 | 7,724.38 | 12,724.78 | 19,706.41 | 19,743.67 | 15,694.20 |
| 折现率 | 11.58% | 11.58% | 11.58% | 11.58% | 11.58% | 11.58% |
| 折现期 | 0.5 | 1.5 | 2.5 | 3.5 | 4.5 | 5.5 |
| 折现系数 | 0.9467 | 0.8484 | 0.7604 | 0.6815 | 0.6107 | 5.2737 |
| 折现额 | 2,431.75 | 6,553.36 | 9,675.92 | 13,429.92 | 12,057.46 | 82,766.51 |
| 现值 | 126,914.91 | | | | | |

②非经营性资产、非经营性负债及溢余资产评估价值的计算

非经营性资产（负债）及溢余资产（负债）是指与本次收益预测无直接关系、在预测中未考虑其收益的资产（负债）。

根据现场调查核实及企业日常经营所需现金的情况，富兴海运存在货币资金溢余，非经营性资产主要为大榭金城商住楼 1 幢 402 房产。

具体情况如下所示：

单位：万元

| 项目 | 账面值 | 评估方法 | 评估值 | 备注 |
|--------------|-----------|-------|-----------|--------|
| 货币资金 | 16,042.30 | 资产基础法 | 16,042.30 | 溢余资金 |
| 甬榭字第 97160 号 | 13.89 | 市场法 | 27.70 | 非经营性资产 |

③ 股东全部权益价值的计算

$$\begin{aligned} \text{股东全部权益价值} &= \text{股东权益现金流价值} + \text{非经营性资产} - \text{非经营性负债} + \text{溢余资产} \\ &= 126,914.69 + 27.70 - 0.00 + 16,042.30 \\ &= 142,985.00 \text{（取整到万元）} \end{aligned}$$

4、评估方法的选择及不同评估方法的评估结果的差异及其原因

采用收益法评估得出的富兴海运在评估基准日的股东全部权益价值为 142,985.00 万元，采用资产基础法评估得出的富兴海运评估基准日的股东全部权益价值为 75,534.72 万元，两者相差 67,450.28 万元，差异率 89.30%。差异主要原因系资产基础法未考虑关联方稳定业务量及其管理团队的管理能力带来的价值。

资产基础法是在持续经营基础上，以重置各项生产要素为假设前提，根据分项资产的具体情况，采用适宜的方法分别评定估算企业各分项资产的价值并累加求和，再扣减相关负债评估价值，得出资产基础法下股东全部权益的评估价值，对于各分项资产是否在企业中得到合理和充分利用、组合在一起时是否发挥了其应有的贡献未能作充分的考虑；而收益法是在对企业未来收益预测的基础上计算评估价值的方法，不仅考虑了各分项资产是否在企业中得到合理和充分利用、组合在一起时是否发挥了其应有的贡献以及合同权益所带来的效益等因素对企业股东全部权益价值的影响，也考虑了企业的运营方式及相关资质、客户关系、管理能力等企业拥有的各项资源协同作用对企业营运能力和经营业绩的影响，因此充分考虑了影响企业股东全部权益价值的各项因素，其评估价值能比较客观全面的反映未来企业的股东全部权益价值。综合考虑，本次评估以收益法评估的结果作为本评估项目的评估结论。

基于上述因素，本次评估采用收益法评估结果作为最终评估结论。评估结论为，在评估基准日 2017 年 12 月 31 日，富兴海运净资产评估价值为人民币 142,985.00 万元，富兴海运的 51.00% 股权评估价值为人民币 72,922.35 万元。

（四）江海运输 77% 股权评估具体情况

1、评估方法及评估值

江海运输 77% 股权采用资产基础法和收益法进行评估, 并选取收益法评估结果作为本次评估结论。截至 2017 年 12 月 31 日, 江海运输 77% 股权账面价值为 4,766.38 万元, 收益法评估值为 4,864.09 万元, 增值率为 2.05%。

2、资产基础法评估情况

(1) 资产基础法评估结果

江海运输资产账面价值 27,097.21 万元, 评估价值 23,495.86 万元, 评估减值 3,601.35 万元, 减值率为 13.29%;

负债账面价值 20,907.11 万元, 评估价值 20,907.11 万元, 评估值无增减;

股东全部权益账面价值 6,190.10 万元, 评估价值 2,588.76 万元, 评估减值 3,601.35 万元, 减值率为 58.18%。

各类资产、负债具体评估结果如下:

单位: 万元

| 资产项目 | 账面价值 | | 评估价值 | 增减值 | 增减率% |
|---------------|-----------|------------------|------------------|------------------|---------------|
| | | A | B | C=B-A | D=C/A×100% |
| 流动资产 | 1 | 3,283.98 | 3,292.40 | 8.42 | 0.26 |
| 非流动资产 | 2 | 23,813.23 | 20,203.46 | -3,609.77 | -15.16 |
| 其中: 固定资产 | 3 | 22,074.45 | 18,704.61 | -3,369.84 | -15.27 |
| 其中: 建筑物 | 4 | 459.49 | 956.00 | 496.51 | 108.06 |
| 设备 | 5 | 21,614.96 | 17,748.61 | -3,866.35 | -17.89 |
| 无形资产 | 6 | 7.81 | 7.81 | 0.00 | |
| 其中: 其他无形资产 | 7 | 7.81 | 7.81 | 0.00 | |
| 长期待摊费用 | 8 | 239.93 | 0.00 | -239.93 | -100 |
| 其他非流动资产 | 9 | 1,491.04 | 1,491.04 | 0.00 | |
| 资产合计 | 10 | 27,097.21 | 23,495.86 | -3,601.35 | -13.29 |
| 流动负债 | 11 | 13,857.72 | 13,857.72 | 0.00 | |
| 非流动负债 | 12 | 7,049.39 | 7,049.39 | 0.00 | |
| 负债合计 | 13 | 20,907.11 | 20,907.11 | 0.00 | |
| 股东全部权益 | 14 | 6,190.10 | 2,588.76 | -3,601.35 | -58.18 |

(2) 评估结果与账面值变动情况及原因分析

① 固定资产评估减值

固定资产评估净值减值的主要原因是船舶的减值。经评估，房屋建筑物评估净值的增值为 496.51 万元；船舶评估减值 3,879.65 万元。固定资产评估净值合计减值为 3,369.84 万元，评估减值率为 15.27%。

其中：房屋建筑物增值的主要原因为申报的房屋建筑物原始购置价格较低，而近几年房产价格上涨较快；船舶评估减值的主要原因系国内购买船舶因市场价格变动导致评估减值。

3、收益法评估情况

(1) 收益法评估结果

采用收益法评估后的江海运输 77% 股权账面价值为 4,766.38 万元，收益法评估值为 4,864.09 万元，增值率为 2.05%。

(2) 评估计算及分析过程

① 预测期的确定

由于江海运输近期的收益可以相对合理地预测，而远期收益预测的合理性相对较差，按照通常惯例，将江海运输的收益期划分为预测期和预测期后两个阶段。

经过综合分析，预计江海运输于 2022 年达到稳定经营状态，故预测期截止到 2022 年底。

② 收益期的确定

由于评估基准日江海运输经营正常，没有对影响江海运输继续经营的核心资产的使用年限进行限定和对江海运输经营期限、投资者所有权期限等进行限定，或者上述限定可以解除，并可以通过延续方式永续使用。故假设江海运输评估基准日后永续经营，相应的收益期为无限期。

③ 营业收入的预测

江海运输营业收入主要包括主营业务收入和其他业务收入，主营业务收入主要包括航运业务收入；其他业务收入为船舶代理费等。

历史年度营业收入、营业收入增速及综合毛利率如下：

单位：万元

| 分类 | 2017年 | 2016年 | 2015年 |
|--------------|-----------|----------|----------|
| 主营业务收入--航运收入 | 11,047.72 | 9,676.31 | 8,441.84 |
| 其他业务收入—船舶代理费 | 2.14 | - | - |
| 营业收入 | 11,049.86 | 9,676.31 | 8,441.84 |
| 综合毛利率 | 20.54% | 28.01% | 24.61% |

江海运输目前四艘船舶主要以运输浙能集团系统内电煤运输为主，将运输系统内的煤炭运到各电厂，其中两艘载重吨位较大的船舶从事一程电煤运输，航线主要为北方港-乐电、北方港-镇海港、北方港-嘉电，另外两艘载重吨位较小的船舶从事二程短驳电煤运输，航线主要为六横-镇海港、六横-台电、六横-龙湾港。外协船收入系因企业运力不足，为弥补运力缺陷而向他人租赁船舶用于运输所产生的收入。

江海运输每年的货运量比较稳定，且江海运输的运力无重大改变，根据江海运输制定的预算、新签订运输合同和历年的实际货运情况，预计江海运输在 2018 年至 2020 年系统内年电煤运输量约为 170 万吨，其中 120 万吨按照三年期固定价格结算，50 万吨按照一年期市场价格结算，本次预测参考历史船舶的周转效率以及江海运输的预算确定。

外协船方面，主要为三年期二程电煤的转运和零星的一程电煤业务（浙能集团系统内运力调配），其中三年期二程电煤的转运江海运输赚取固定的差价，该块业务总体毛利不大，以目前三年期合同的运价为基准预测以后年度的运价保持稳定，零星的一程电煤业务按照上海航交所发布市场运价结算。

江海运输营业收入主要受货运量、运价及航距等因素影响，基于原有船舶、外租船舶情况结合国家政策及市场需求，对营业情况进行了如下分析预测：

单位：万元

| 分类 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 |
|--------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 主营业务收入--航运收入 | 11,587.70 | 11,698.90 | 11,780.30 | 11,863.30 | 11,947.90 |
| 营业收入 | 11,587.70 | 11,698.90 | 11,780.30 | 11,863.30 | 11,947.90 |
| 增长比例 | 4.89% | 0.96% | 0.70% | 0.70% | 0.71% |

主要由于其他业务收入为船舶代理费，与其他业务成本对冲，对江海运输损益无影响，未来预测暂不考虑。

④营业成本的预测

历史营业成本的分析：

企业的营业成本由航线运行成本和固定费用构成，其中航线运行成本主要为燃料费、港口费、货物费、速遣费、润料费、物料费、航次其他费用。固定费用主要为工资、船舶折旧费、船舶修理费、船舶保险费、船舶共同费用、船舶租金、船员劳务费等组成。

单位：万元

| 年份 | 2017年度 | 2016年度 | 2015年度 |
|----------|----------|----------|----------|
| 一、航次运行费用 | 2,977.66 | 2,334.25 | 2,675.19 |
| 燃料 | 2,156.53 | 1,458.06 | 1,765.42 |
| 港口费用 | 623.97 | 667.88 | 584.83 |
| 航次其他费用 | 122.09 | 125.44 | 110.49 |
| 船舶润料费 | 75.07 | 82.86 | 88.74 |
| 其他费用 | - | - | 125.71 |
| 二、船舶固定费用 | 5,802.90 | 4,631.55 | 3,688.97 |
| 工资 | 1,477.11 | 1,418.25 | 1,243.26 |
| 劳动保护费 | 25.03 | 18.86 | 18.96 |
| 船舶折旧费 | 1,065.84 | 1,065.84 | 1,074.65 |
| 船舶修理费 | 443.19 | 712.10 | 341.84 |
| 船舶保险费 | 94.37 | 125.40 | 186.90 |
| 船舶共同费用 | 469.69 | 427.15 | 409.67 |
| 船舶租金 | 1,798.68 | 480.47 | - |
| 其他船舶固定费用 | 10.27 | 11.05 | 8.77 |
| 船员劳务费 | 299.95 | 260.57 | 310.48 |

| 年份 | 2017 年度 | 2016 年度 | 2015 年度 |
|----------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 安全生产费 | 116.63 | 104.03 | 75.45 |
| 其他 | 2.14 | 7.82 | 18.99 |
| 合计 | 8,780.56 | 6,965.80 | 6,364.15 |
| 占营业收入的比例 | 79.46% | 71.99% | 75.39% |

从上表看出，营业成本占营业收入的占比呈上升趋势，其中 2017 年占比最高，主要系当期租赁的船舶成本大幅增加所致。

营业成本的预测：

A、航线运行成本的预测

自有船舶航线运行成本主要包括燃料费、港口费、货物费、速遣费、航次其他费用，这些费用发生与航行次数、航线、主机运转时间和运输量的变化有直接关系，通过比较分析该企业历年成本中航线运行费用与航行次数、航线、主机运转时间和运输量的关系，据此确定航线运行成本的。其中燃料费中的燃料消耗量根据上述口径确定以后年度的消耗量，国际原油和成品油价格根据历年的价格指数，经分析，2017 年原油和成品油价格均值仍处在历史低位，预计以后年度燃料价格水平也恢复到历史的平均水平。

B、固定费用的预测

(A) 船员工资：江海运输目前共有 4 条自有船舶，船员工资参照近几年当地社会平均工资的增长水平，预测未来年度员工人数及工资总额；

(B) 船舶物料、润料：按照单船历史实际耗用量确定；

(C) 船舶修理费：结合各吨位船舶历史修理情况及基准日船舶情况进行预测；

(D) 船舶共同费用：主要为缴纳的五险一金及工会经费等，结合江海运输历年度占工资的比例预测以后年度；

(E) 船舶保险费：按照基准日每船的保险合同，同时考虑未来随之船龄的增加，保险费有相应的提升预测；

(F) 船舶租金：船舶租金主要指外协船舶的租赁费，该块业务主要为三年期二程电煤的转运，江海运输赚取了固定的差价，该块业务总体毛利不大，以江海运输历史年度的毛利水平进行预测；

(G) 船员劳务费：按照基准日每船所需的船员劳务费，并考虑近几年当地社会平均工资的增长水平，预测未来年度船员劳务费；

(H) 船舶折旧费：系企业自有船舶的折旧额，根据各类船舶原值、预计剩余残值以及折旧年限等，采用年限平均法计提折旧。对明确的预测期内（2022 年以前）的折旧预测按固定资产原值逐年预测，对未来永久性折旧，以同本次收益法中采用的折现率作年金化处理。

江海运输在预测期内营业成本的预测金额如下所示。

单位：万元

| 预测 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 永续期 |
|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 一、航线运行费用 | 3,087.30 | 3,194.54 | 3,301.54 | 3,416.14 | 3,531.84 | 3,531.84 |
| 燃料 | 2,260.70 | 2,366.50 | 2,472.30 | 2,585.60 | 2,700.00 | 2,700.00 |
| 港口费用 | 623.00 | 623.00 | 623.00 | 623.00 | 623.00 | 623.00 |
| 航次其他费用 | 123.30 | 124.50 | 125.70 | 127.00 | 128.30 | 128.30 |
| 船舶润料费 | 80.30 | 80.54 | 80.54 | 80.54 | 80.54 | 80.54 |
| 二、船舶固定费用 | 5,918.03 | 6,009.26 | 6,101.00 | 6,194.16 | 6,290.15 | 6,096.25 |
| 工资 | 1,521.43 | 1,551.86 | 1,582.90 | 1,614.56 | 1,646.85 | 1,646.85 |
| 劳动保护费 | 25.40 | 25.70 | 26.00 | 26.30 | 26.60 | 26.60 |
| 船舶折旧费 | 1,066.00 | 1,066.90 | 1,067.80 | 1,068.20 | 1,069.50 | 875.60 |
| 船舶修理费 | 498.90 | 515.30 | 530.80 | 546.70 | 563.10 | 563.10 |
| 船舶保险费 | 109.90 | 109.90 | 109.90 | 109.90 | 109.90 | 109.90 |
| 船舶共同费用 | 479.10 | 488.70 | 498.50 | 508.50 | 518.70 | 518.70 |
| 船舶租金 | 1,785.40 | 1,812.90 | 1,840.90 | 1,869.40 | 1,898.40 | 1,898.40 |
| 其他船舶固定费用 | 10.00 | 10.00 | 10.00 | 10.00 | 10.00 | 10.00 |
| 船员劳务费 | 306.00 | 312.10 | 318.30 | 324.70 | 331.20 | 331.20 |
| 安全生产费 | 115.90 | 115.90 | 115.90 | 115.90 | 115.90 | 115.90 |
| 营业成本合计 | 9,005.33 | 9,203.80 | 9,402.54 | 9,610.30 | 9,821.99 | 9,628.09 |

⑤营业税金及附加的预测

江海运输船舶运输收入按 11% 的税率计缴增值税。城市维护建设按按应缴流转税税额的 7% 计缴，教育费附加按应缴流转税税额的 3% 计缴，地方教育附加按应缴流转税税额的 2% 计缴。另外江海运输还需缴纳房产税、土地使用税、车船使用税、印花税等。税金及附加预测结果如下所示。

单位：万元

| 项目 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 永续期 |
|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 营业收入 | 11,587.70 | 11,698.90 | 11,780.30 | 11,863.30 | 11,947.90 | 11,947.90 |
| 营业税金及附加 | 32.40 | 32.50 | 32.50 | 52.10 | 83.00 | 75.80 |
| 比例 | 0.28% | 0.28% | 0.28% | 0.44% | 0.69% | 0.63% |

⑥其他业务利润预测

历史年度其他业务利润只发生在 2017 年，业务性质为代理费，金额较小，不是经常性发生的收入和成本，因此未来不作预测。

⑦营业费用的预测

江海运输历年无营业费用支出，主营船舶运输，按照目前的生产经营方式，以后年度也无需相关营业费用支出。

⑧管理费用的预测

江海运输管理部门所发生的职工薪酬、经费、业务招待费等各项费用均在管理费用中进行预测。管理费用各项目的预测原则如下：

A、职工薪酬：根据预测期维持管理部门日常经营所需要的职工人数并考虑近几年当地社会平均工资的增长水平，预测未来年度员工人数及工资总额。

B、办公费、差旅费、业务招待费等：各项费用根据江海运输历史费用情况，预计未来费用水平进行测算；

管理费用预测结果如下所示：

单位：万元

| 项目 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 职工工资薪酬 | 547.50 | 558.50 | 569.70 | 581.10 | 592.70 | 592.70 |
| 公司经费 | 97.30 | 97.50 | 98.40 | 95.70 | 94.60 | 72.90 |
| 业务招待费 | 9.60 | 9.80 | 10.00 | 10.20 | 10.40 | 10.40 |
| 其他管理费用 | 5.70 | 5.70 | 5.70 | 5.70 | 5.70 | 5.70 |
| 管理费用合计 | 660.10 | 671.50 | 683.80 | 692.70 | 703.40 | 681.70 |

⑨财务费用的预测

财务费用主要包括融资费用、利息支出和资金安排费等。经分析及与企业相关人员沟通了解，利息支出为向浙江省能源集团财务有限责任公司的借款；融资费用根据江海运输与招银金融租赁有限公司签订融资租赁合同中的还款计划进行预测；资金安排费系按照明州 36 号船舶剩余年限进行摊销。根据企业制定的借款还款计划，经过测算，未来四年的企业自由现金流足够用于偿还融资租赁本息及借款利息，能满足融资租赁的还款需求。具体预测数据如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 融资租赁利息 | 417.25 | 358.85 | 296.51 | 179.03 | - | - |
| 浙能财务公司利息 | 487.20 | 487.20 | 487.20 | 487.20 | 487.20 | 487.20 |
| 资金安排费 | 59.98 | 59.98 | 59.98 | 59.98 | | |
| 利息合计 | 964.40 | 906.00 | 843.70 | 726.20 | 487.20 | 487.20 |

⑩折旧及摊销的预测

江海运输固定资产折旧分别计入营业成本和管理费用。根据每年的各类固定资产原值以及财务计提折旧的年限计提折旧。对明确的预测期内（2022 年以前）的折旧预测按固定资产原值逐年预测，对未来永久性折旧，以同本次收益法中采用的折现率作年金化处理。无形资产摊销为软件的剩余年份摊销；剩余的摊销为长期待摊费用科目中明州 36 号船舶资金安排费的剩余年限摊销。预测期内的折旧及摊销如下所示。

单位：万元

| 项目/年度 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|-------|----------|----------|----------|----------|----------|--------|
| 折旧与摊销 | 1,127.60 | 1,127.60 | 1,128.50 | 1,125.10 | 1,109.10 | 893.60 |

⑪资本性支出预测

资本性支出主要为固定资产更新支出。

更新性支出是指在考虑企业永续经营的前提下，假设企业在经营期内不再进行新建扩建，为保持企业现有生产经营能力所需的固定资产更新支出。固定资产更新支出假设按不同类别固定资产在经济寿命年限内均匀发生，综合考虑各项资产的经济寿命年限以及实际使用状况测算，更新支出的价值以成本法评估的各项资产原值为依据，其中经济寿命年限根据设备的技术更新周期以及物理使用寿命来综合考虑确定，对明确的预测期内（2022年以前）需更新的固定资产以其评估原值为更新支出金额逐年预测，对未来永久周期性更新支出，以同本次收益法中采用的折现率作年金化处理。船舶使用年限满后，存在废钢船处置收入，本次资本性支出主要根据购置船舶市场价格扣减废钢船处置收入进行测算，预测期内的资本性支出如下所示。

单位：万元

| 更新支出 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|---------------|
| 房产 | - | - | - | - | - | 2.22 |
| 电子设备 | 1.98 | 6.94 | 2.92 | 1.34 | 3.95 | 2.71 |
| 运输设备 | - | - | - | - | - | 380.64 |
| 其他无形资产 | - | - | - | - | 7.81 | - |
| 更新支出小计 | 1.98 | 6.94 | 2.92 | 1.34 | 11.76 | 385.57 |

⑫营运资金增加额预测

随着江海运输生产规模的变化，江海运输的营运资金也会相应的发生变化，具体表现在货币资金、应收账款、存货的周转和应付账款等变动上以及其他额外资金的流动。江海运输历史相应指标如下所示。

单位：万元

| 项目 | 2015 年度 | 2016 年度 | 评估基准日 | 三年平均 |
|-----------|----------|----------|-----------|----------|
| 营业收入 | 8,441.84 | 9,676.31 | 11,049.86 | 9,722.67 |
| 营业成本 | 6,364.15 | 6,965.80 | 8,780.56 | 7,370.17 |
| 货币资金/营业收入 | 7.64% | 6.42% | 6.46% | 6.84% |
| 应收款类/营业收入 | 10.17% | 6.23% | 8.24% | 8.21% |
| 存货/营业成本 | 3.92% | 3.52% | 3.38% | 3.61% |
| 应付款类/营业成本 | 6.37% | 7.70% | 9.03% | 7.70% |

通常其他应收款和其他应付款核算内容主要为关联方的经营性往来；应交税费和应付职工薪酬等项目因周转快，拖欠时间较短，且金额相对较小，本次评估预测时假定其保持基准日余额持续稳定。所以计算营运资金的增加需考虑正常经营所需保持的货币资金（最低现金保有量）、存货、应收账款、应付账款等几个因素。

一般情况下，企业要维持正常运营，通常需要一定数量的货币资金。通过对江海运输近几年各期各种营运资金周转期、现金持有量与付现成本情况进行的分析，并与企业经营管理人员沟通，江海运输最低现金持有量约为 1 个月的付现成本费用。

对于存货、应收账款、应付账款等的占用则根据对江海运输经营情况的调查，以及经审计的历史经营的资产和损益、收入和成本费用的统计分析，以及对未来经营期内各年度收入与成本的估算结果。经综合分析剔除非经营性资金往来后，确定以 2015 年-2017 年的平均指标比率关系为基础并加以分析其变化趋势，来测算江海运输未来年度的营运资金的变化。预测期内的营运资金变动如下所示。

单位：万元

| 项目 | 评估基准日 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 |
|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 货币资金类 | 786.90 | 731.30 | 750.10 | 766.20 | 785.50 | 809.40 |
| 应收款类 | 1,340.47 | 951.40 | 960.50 | 967.20 | 974.00 | 980.90 |
| 存货 | 313.69 | 325.10 | 332.30 | 339.40 | 346.90 | 354.60 |
| 流动资产合计 | 2,441.05 | 2,007.80 | 2,042.90 | 2,072.80 | 2,106.40 | 2,144.90 |
| 应付款类 | 880.35 | 693.40 | 708.70 | 724.00 | 740.00 | 756.30 |
| 流动负债合计 | 880.35 | 693.40 | 708.70 | 724.00 | 740.00 | 756.30 |
| 营运资金 | 1,560.70 | 1,314.40 | 1,334.20 | 1,348.80 | 1,366.40 | 1,388.60 |
| 营运资金的变动 | - | -246.30 | 19.80 | 14.60 | 17.60 | 22.20 |

⑬营业外收支的预测

江海运输的营业外收支主要为企业发生的与其生产经营无直接关系的各项支出，如固定资产处置损益、新增运力补助、罚款支出、非常损失等。由于该损益大多是属于偶然性的支出，因此在未来收益预测中不予考虑。

⑭所得税的预测

对江海运输所得税计算公式为：

所得税=应纳税所得额×当年所得税税率

实际需缴纳所得税=应交所得税-基准日前已预缴所得税

根据上述预测的利润情况并结合每年的所得税税率，以后各年度的所得税支出如表：

单位：万元

| 项目 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|
| 利润总额 | 925.47 | 885.10 | 817.76 | 782.00 | 852.31 | 1,075.11 |
| 减：所得税 | 231.40 | 221.30 | 204.40 | 195.50 | 213.10 | 268.80 |
| 基准日前已预缴所得税 | 25.57 | - | - | - | - | - |
| 实际需缴纳所得税 | 205.83 | 221.30 | 204.40 | 195.50 | 213.10 | 268.80 |
| 净利润 | 719.64 | 663.80 | 613.36 | 586.50 | 639.21 | 806.31 |

⑮企业自由现金流的预测

企业自由现金流=净利润+财务费用（扣除税务影响后）+折旧及摊销+可抵扣进项税流入-营运资金增加额-资本性支出

根据上述预测得出预测期企业自由现金流，并预计2022年后企业每年的现金流基本保持不变，具体如下表：

单位：万元

| 项目/年度 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 一、营业收入 | 11,587.70 | 11,698.90 | 11,780.30 | 11,863.30 | 11,947.90 | 11,947.90 |
| 减：主营业务成本 | 9,005.33 | 9,203.80 | 9,402.54 | 9,610.30 | 9,821.99 | 9,628.09 |

| 项目/年度 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|-----------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 减：税金及附加 | 32.40 | 32.50 | 32.50 | 52.10 | 83.00 | 75.80 |
| 减：营业费用 | - | - | - | - | - | - |
| 减：管理费用 | 660.10 | 671.50 | 683.80 | 692.70 | 703.40 | 681.70 |
| 减：财务费用 | 964.40 | 906.00 | 843.70 | 726.20 | 487.20 | 487.20 |
| 加：投资收益 | - | - | - | - | - | - |
| 二、营业利润 | 925.47 | 885.10 | 817.76 | 782.00 | 852.31 | 1,075.11 |
| 加：营业外收入 | - | - | - | - | - | - |
| 减：营业外支出 | - | - | - | - | - | - |
| 三、利润总额 | 925.47 | 885.10 | 817.76 | 782.00 | 852.31 | 1,075.11 |
| 减：所得税费用 | 205.83 | 221.30 | 204.40 | 195.50 | 213.10 | 268.80 |
| 四、净利润 | 719.64 | 663.80 | 613.36 | 586.50 | 639.21 | 806.31 |
| 加：利息费用(扣除税务影响后) | 723.30 | 679.50 | 632.78 | 544.65 | 365.40 | 365.40 |
| 加：折旧与摊销 | 1,127.60 | 1,127.60 | 1,128.50 | 1,125.10 | 1,109.10 | 893.60 |
| 加：可抵扣进项税流入 | 432.76 | 408.01 | 404.52 | 245.75 | - | - |
| 减：资本性支出(追加) | - | - | - | - | - | - |
| 减：资本性支出(更新) | 1.98 | 6.94 | 2.92 | 1.34 | 11.76 | 385.57 |
| 减：营运资金增加 | -246.30 | 19.80 | 14.60 | 17.60 | 22.20 | - |
| 五、企业自由现金流量 | 3,247.62 | 2,852.17 | 2,761.63 | 2,483.06 | 2,079.75 | 1,679.74 |

⑯折现率的确定

本次评估，采用企业自由现金流量收益口径，评估值对应的是企业整体价值，即企业所有者的权益价值和债权人的权益价值之和，对应的折现率是企业资本的加权平均资本成本（WACC）。

$$WACC = K_e \times \frac{E}{E+D} + K_d \times (1-T) \times \frac{D}{E+D}$$

式中：WACC——加权平均资本成本；

K_e ——权益资本成本；

K_d ——债务资本成本；

T ——所得税率；

$\frac{D}{E}$ ——企业资本结构。

债务资本成本 K_d 采用现时的平均利率水平，权数采用企业自身资本结构计算取得。

权益资本成本按国际通常使用的 CAPM 模型求取，计算公式如下：

$$K_e = R_f + \text{Beta} \times \text{MRP} + R_c = R_f + \text{Beta} \times (R_m - R_f) + R_c$$

式中： K_e ——权益资本成本

R_f ——目前的无风险利率

R_m ——市场回报率

beta ——权益的系统风险系数

MRP ——市场的风险溢价

R_c ——企业特定风险调整系数

模型中有关参数的计算过程

A、权益资本成本计算

(A) 无风险报酬率的确定

国债收益率通常被认为是无风险的，因为持有该债权到期不能兑付的风险很小，可以忽略不计。截至评估基准日，国债市场上长期（超过 5 年）国债在评估基准日的到期年收益率为 3.96%，故以 3.96% 作为无风险收益率。

(B) 资本结构及权益的系统风险系数 Beta

通过“同花顺 ifind 情报终端”查询，获取沪、深两地与被评估单位同行业且具有可比性的上市公司含财务杠杆的 Beta 系数后，通过公式 $\beta_u = \beta_l \div \left[1 + (1 - T) \times \frac{D}{E} \right]$ （公式中， T 为所得税税率， β_l 为含财务杠杆的 Beta 系数， β_u 为剔除财务杠杆因素的 Beta 系数， $\frac{D}{E}$ 为资本结构）对各项 beta 调整为剔除财务杠杆因素后的 Beta 系数，具体计算见下表。

| 序号 | 股票代码 | 股票名称 | D (亿元) | E (亿元) | Beta (不剔除) | 资本结 构 (D/E) | T | Beta (剔除) |
|----|-----------|------|--------|--------|---------------|----------------|-----|--------------|
| 1 | 600026.SH | 中远海能 | 282.10 | 230.90 | 1.2696 | 122.18% | 25% | 0.6625 |
| 2 | 600428.SH | 中远海特 | 76.36 | 115.31 | 1.5338 | 66.22% | 25% | 1.0248 |
| 3 | 600798.SH | 宁波海运 | 25.80 | 51.95 | 0.9103 | 49.67% | 25% | 0.6632 |
| 4 | 601872.SH | 招商轮船 | 177.41 | 227.57 | 1.2182 | 77.96% | 25% | 0.7687 |
| 5 | 601919.SH | 中远海控 | 629.89 | 656.70 | 1.4447 | 95.92% | 25% | 0.8402 |
| 平均 | | | 238.31 | 256.49 | 1.2753 | 92.92% | | 0.7919 |

通过公式 $\beta_i = \beta_u \times [1 + (1-t)D/E]$ ，计算目标资本结构下带财务杠杆系数的 Beta 系数，目前江海运输的整体负债率较高，根据预测期的现金流情况考虑偿还一部分的付息债务，主要为融资租赁款，最终江海运输保持一个相对合理的资本结构，通过迭代分别计算每年的 D/E。

江海运输的企业所得税税率为 25%。

故：江海运输 Beta 系数如下表所示：

| 项目 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 永续期 |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 无财务杠杆 BETA | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 |
| 目标资本结构 | 327.78% | 302.14% | 275.19% | 201.17% | 201.17% | 201.17% |
| 所得税税率 | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% |
| β 系数 | 2.7387 | 2.5864 | 2.4263 | 1.9867 | 1.9867 | 1.9867 |

(C) 计算市场的风险溢价

证券交易指数是用来反映股市股票交易的综合指标，我们分别选用上证综指和深证成指为上交所和深交所的股票投资收益的指标，为了计算股市投资回报率，我们收集了 1991 年到评估基准日年上述两证交所的年度指数，分别计算上证综指和深证成指的年收益率。计算结果如下表所示：

市场收益率计算表

| 序号 | 年份 | 深证成指 | | 上证综指 | |
|----------|------------|-----------|------------|----------|---------|
| | | 年末收盘指数 | 指数收益率 | 年末收盘指数 | 指数收益率 |
| 1 | 1991 | 963.57 | | 292.75 | |
| 2 | 1992 | 2,309.77 | 139.71% | 780.39 | 166.57% |
| 3 | 1993 | 2,225.38 | -3.65% | 833.80 | 6.84% |
| 4 | 1994 | 1,271.05 | -42.88% | 647.87 | -22.30% |
| 5 | 1995 | 987.75 | -22.29% | 555.28 | -14.29% |
| 6 | 1996 | 3,217.54 | 225.74% | 917.02 | 65.15% |
| 7 | 1997 | 4,184.84 | 30.06% | 1,194.10 | 30.22% |
| 8 | 1998 | 2,949.31 | -29.52% | 1,146.69 | -3.97% |
| 9 | 1999 | 3,369.61 | 14.25% | 1,366.57 | 19.18% |
| 10 | 2000 | 4,752.75 | 41.05% | 2,073.48 | 51.73% |
| 11 | 2001 | 3,325.66 | -30.03% | 1,645.97 | -20.62% |
| 12 | 2002 | 2,795.30 | -15.95% | 1,357.65 | -17.52% |
| 13 | 2003 | 3,479.80 | 24.49% | 1,497.04 | 10.27% |
| 14 | 2004 | 3,067.57 | -11.85% | 1,266.50 | -15.40% |
| 15 | 2005 | 2,863.61 | -6.65% | 1,161.06 | -8.33% |
| 16 | 2006 | 6,647.14 | 132.12% | 2,675.47 | 130.43% |
| 17 | 2007 | 17,700.62 | 166.29% | 5,261.56 | 96.66% |
| 18 | 2008 | 6,485.51 | -63.36% | 1,820.81 | -65.39% |
| 19 | 2009 | 13,699.97 | 111.24% | 3,277.14 | 79.98% |
| 20 | 2010 | 12,458.55 | -9.06% | 2,808.08 | -14.31% |
| 21 | 2011 | 8,918.82 | -28.41% | 2,199.42 | -21.68% |
| 22 | 2012 | 9,116.48 | 2.22% | 2,269.13 | 3.17% |
| 23 | 2013 | 8,121.79 | -10.91% | 2,115.98 | -6.75% |
| 24 | 2014 | 11,014.62 | 35.62% | 3,234.68 | 52.87% |
| 25 | 2015 | 12,664.89 | 14.98% | 3,539.18 | 9.41% |
| 26 | 2016 | 10,177.14 | -19.64% | 3,103.64 | -12.31% |
| 27 | 2017/12/31 | 11,040.45 | 8.48% | 3,307.17 | 6.56% |
| 算术平均数 | | | 25.08% | | 19.47% |
| 几何平均数 | | | 9.83% | | 9.77% |
| 深市市值（亿元） | | | 235,761.56 | | |
| 沪市市值（亿元） | | | 331,325.00 | | |
| 深市比例 | | | 41.57% | | |

| 序号 | 年份 | 深证成指 | | 上证综指 | |
|------|----|--------|-------|--------|-------|
| | | 年末收盘指数 | 指数收益率 | 年末收盘指数 | 指数收益率 |
| 沪市比例 | | 58.43% | | | |
| Rm | | 9.79% | | | |

计算得市场风险报酬率为 9.79%，则市场风险溢价为 5.83%。

(D) Rc—企业特定风险调整系数的确定

特定企业风险溢价表示非系统性风险，是由于被评估单位特定的因素而要求的风险回报。它反映了被评估单位所处的竞争环境分析，包括外部行业因素和内部企业因素，以揭示被评估单位所在的行业地位，以及具有的优势和劣势。江海运输未来特有风险主要有：

a、企业规模较小

Banz (1981) 和 keim (1983) 的各种研究持续地发现，较小的公司（根据股权资本的市场价值）比面临同样风险的较大公司赢得更高的报酬，而风险是根据市场的贝塔系数定义的。小公司补偿额的重要性和持续存在，可以被看作是资产定价模型低估了较小企业的风险的一项证据。近年来，大量的关于小企业规模溢价的缘由及持续性表明，小企业规模溢价不仅存在于美国市场，新兴市场也存在小企业规模溢价。研究表明小企业规模溢价在 1955 年至 1984 年英国大约为 7%，法国为 8.88%，德国为 3%。在 1971 年至 1988 年期间，日本小企业规模溢价则为 5.1%。同时，小企业规模溢价不仅广泛存在于资本市场，且波动性变化较大，有时候甚至持续一段时间出现大企业收益率高过小企业收益率。由于被评估单位规模较小，航线比较狭隘，可供运输的船舶数量少，运载量小，抵抗行业风险等方面不及可比上市公司。

b、三年期合同锁定价与燃油价格波动的综合风险

航运业受全球经济周期影响较大，运价随全球经济形式变化而呈现波动。江海运输海运业主要收入为船舶运费，如果全球经济形式低迷，可能导致船舶运费水平降低、收入减少，三年期合同锁定价如同一把双刃剑，当航运市场整体走高时，外部租船成本将随之上涨，此外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。企业所经营的船

船在日常运营中,消耗的燃油约占总成本的 20%以上,如国际原油价格出现大幅度回升,将导致江海运输船舶航次成本上升,进而直接影响江海运输的盈利水平。江海运输未来风险分析如下:

经综合分析,取企业特定风险调整系数为 3%。

权益资本成本 K_e 的计算公式为

$$K_e = R_f + Beta \times (R_m - R_f) + R_c$$

故:江海运输权益资本成本 K_e 如下表所示:

| 项目 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 无风险报酬率 | 3.96% | 3.96% | 3.96% | 3.96% | 3.96% | 3.96% |
| ERP | 5.83% | 5.83% | 5.83% | 5.83% | 5.83% | 5.83% |
| β 系数 | 2.7387 | 2.5864 | 2.4263 | 1.9867 | 1.9867 | 1.9867 |
| 企业特定风险 | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% |
| 股东权益要求的回报率 | 22.93% | 22.04% | 21.11% | 18.54% | 18.54% | 18.54% |

B、债务资本成本 K_d 计算

目前江海运输的整体负债率较高,根据预测期公司的现金流情况考虑偿还一部分的付息债务,主要为融资租赁款,预测期内每年的债务资本成本如下表所示:

| 项目 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 负债成本 | 5.09% | 5.17% | 5.25% | 5.48% | 4.35% | 4.35% |

C、加权资本成本计算

由于目前江海运输的整体负债率较高,根据预测期江海运输的现金流情况考虑偿还一部分的付息债务,最终保持一个相对合理的资本结构,通过迭代计算的每年的 D/E。预测期内每年的付息债务市场价值 (D) 是已知的,而评估基准日的权益市场价值 (E) 是评估的结果,系是未知的;故采用迭代计算的方式确定企业资本结构。

江海运输的加权资本成本计算如下:

$$WACC = K_e \times \frac{E}{E+D} + K_d \times (1-T) \times \frac{D}{E+D}$$

故：江海运输加权资本成本如下表所示：

| 项目 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| D/(D+E) | 76.62% | 75.13% | 73.35% | 66.80% | 66.80% | 66.80% |
| 负债成本 | 5.09% | 5.17% | 5.25% | 5.48% | 4.35% | 4.35% |
| E/(D+E) | 23.38% | 24.87% | 26.65% | 33.20% | 33.20% | 33.20% |
| 股东权益要求的回报率 | 22.93% | 22.04% | 21.11% | 18.54% | 18.54% | 18.54% |
| WACC | 8.29% | 8.39% | 8.51% | 8.90% | 8.33% | 8.33% |

(3) 企业整体价值的计算

① 企业经营性资产现值的计算

企业经营性资产现值的计算

根据预测情况，企业经营性资产价值计算如下：

$$P = \sum_{t=1}^5 \frac{R_t}{(1+r)^t} + \frac{R_6}{r \times (1+r)^5}$$

式中：

P —— 企业经营性资产价值

r —— 折现率

R_t —— 第 t 年的净现金流量

单位：万元

| 项目/年度 | 预测数据 | | | | | |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
| 企业自由现金流量 | 3,247.62 | 2,852.17 | 2,761.63 | 2,483.06 | 2,079.75 | 1,679.74 |
| 折现率 | 8.29% | 8.39% | 8.51% | 8.90% | 8.33% | 8.33% |
| 折现期（年） | 0.50 | 1.500 | 2.500 | 3.500 | 4.500 | - |
| 折现系数 | 0.9610 | 0.8866 | 0.8171 | 0.7503 | 0.6926 | 8.3145 |
| 折现额 | 3,120.96 | 2,528.74 | 2,256.53 | 1,863.04 | 1,440.44 | 13,966.23 |

| 项目/年度 | 预测数据 | | | | | |
|-------|-----------|-------|-------|-------|-------|-----|
| | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
| 现值 | 25,175.93 | | | | | |

②非经营性资产、非经营性负债及溢余资产评估价值的计算

根据调查核实的实际情况及企业日常经营现金的需要，江海运输存在货币资金溢余764.00万元，另应付浙江省能源集团财务有限责任公司的借款利息14.89万元，该笔款项为与本次收益预测无直接关系或在预测中未考虑其收益的负债。非经营性资产负债及溢余资产的评估值以资产基础法中确认的各项资产的评估值作为非经营性资产负债及溢余资产的评估值。具体见下表：

单位：万元

| 项目 | 账面值 | 对应科目 | 性质 | 评估值 |
|------------------------|--------|------|-------|--------|
| 应付浙江省能源集团财务有限责任公司的借款利息 | 14.89 | 应付利息 | 非经营负债 | 14.89 |
| 溢余货币资金 | 764.00 | 货币资金 | 溢余资产 | 764.00 |

③企业整体价值的计算

企业整体价值=经营性资产价值-非经营性负债+溢余资产

=25,175.93-14.89+764.00

=25,925.05 万元

(4) 企业股东全部权益价值的计算

①付息债务评估值的计算

根据江海运输提供的资料以及调查核实的情况，基准日借款总额19,608.40万元，其中向浙江省能源集团财务有限责任公司借款11,200.00万元，向招银金融租赁有限公司融资租赁款8,408.40万元，该部分款项被认定为江海运输的付息债务，按核实后的金额确认为评估值。

②股东全部权益价值的计算

股东全部权益价值=企业整体价值-付息债务

=25,925.05-19,608.40

=6,317.00 万元（取整到万元）

4、评估方法的选择及不同评估方法的评估结果的差异及其原因

采用收益法评估得出的江海运输在评估基准日的股东全部权益价值为 6,317.00 万元，采用资产基础法评估得出的江海运输评估基准日的股东全部权益价值为 2,588.76 万元，两者相差 3,728.24 万元，差异率 144.02%。

资产基础法是在持续经营基础上，以重置各项生产要素为假设前提，根据分项资产的具体情况采用适宜的方法分别评定估算企业各分项资产的价值并累加求和，再扣减相关负债评估价值，得出资产基础法下股东全部权益的评估价值，对于各分项资产是否在企业中得到合理和充分利用、组合在一起时是否发挥了其应有的贡献未能作充分的考虑；而收益法是在对企业未来收益预测的基础上计算评估价值的方法，不仅考虑了各分项资产是否在企业中得到合理和充分利用、组合在一起时是否发挥了其应有的贡献以及合同权益所带来的效益等因素对企业股东全部权益价值的影响，也考虑了企业的运营方式及相关资质、客户关系、管理能力等企业拥有的各项资源协同作用对企业营运能力和经营业绩的影响，因此充分考虑了影响企业股东全部权益价值的各项因素，其评估价值能比较客观全面的反映未来企业的股东全部权益价值。

基于上述因素，本次评估采用收益法评估结果作为最终评估结论。评估结论为，在评估基准日 2017 年 12 月 31 日，江海运输净资产评估价值为人民币 6,317.00 万元，即江海运输的 77.00% 股权评估价值为人民币 4,864.09 万元。

（五）浙能通利 60% 股权评估具体情况

1、评估方法及评估值

浙能通利 60% 股权采用资产基础法和收益法进行评估，并选取收益法评估结果作为本次评估结论。截至 2017 年 12 月 31 日，浙能通利 60% 股权账面价值为 3,246.50 万元，收益法评估值为 4,851.60 万元，增值率为 49.44%。

2、资产基础法评估情况

(1) 资产基础法评估结果

资产账面价值 7,536.89 万元，评估价值 8,202.22 万元，评估增值 665.33 万元，增值率为 8.83%；

负债账面价值 2,126.05 万元，评估价值 2,126.05 万元；

股东全部权益账面价值 5,410.84 万元，评估价值 6,076.17 万元，评估增值 665.33 万元，增值率为 12.30%。

各类资产、负债具体评估结果如下：

单位：万元

| 资产项目 | | 账面价值 | 评估价值 | 增减值 | 增减率% |
|---------------|-----------|-----------------|-----------------|---------------|--------------|
| | | A | B | C=B-A | D=C/A×100% |
| 流动资产 | 1 | 6,004.86 | 6,007.40 | 2.54 | 0.04 |
| 非流动资产 | 2 | 1,532.03 | 2,194.82 | 662.79 | 43.26 |
| 其中：固定资产 | 3 | 1,527.36 | 2,190.15 | 662.79 | 43.39 |
| 其中：设备 | 4 | 1,527.36 | 2,190.15 | 662.79 | 43.39 |
| 无形资产 | 5 | 4.67 | 4.67 | - | - |
| 其中：其他无形资产 | 6 | 4.67 | 4.67 | - | - |
| 资产合计 | 7 | 7,536.89 | 8,202.22 | 665.33 | 8.83 |
| 流动负债 | 8 | 2,126.05 | 2,126.05 | - | - |
| 负债合计 | 9 | 2,126.05 | 2,126.05 | - | - |
| 股东全部权益 | 10 | 5,410.84 | 6,076.17 | 665.33 | 12.30 |

(2) 评估结果与账面值变动情况及原因分析

① 固定资产评估增值

固定资产评估增值的原因是船舶增值。经评估，船舶评估增值 662.83 万元。固定资产评估增值合计为 662.79 万元，评估增值率为 43.39%。

其中：

船舶评估增值的原因：因市场价格变动导致评估增值。

3、收益法评估情况

(1) 收益法评估结果

采用收益法评估的浙能通利 60% 股权账面价值为 3,246.50 万元，收益法评估值为 4,851.60 万元，增值率为 49.44%。

(2) 评估计算及分析过程

① 预测期的确定

由于浙能通利近期的收益可以相对合理地预测，而远期收益预测的合理性相对较差，按照通常惯例，故将浙能通利的收益期划分为预测期和预测期后两个阶段。

经过综合分析，预计浙能通利于 2022 年达到稳定经营状态，故预测期截止到 2022 年底。

② 收益期的确定

由于评估基准日浙能通利经营正常，没有对影响浙能通利继续经营的核心资产的使用年限进行限定和对浙能通利生产经营期限、投资者所有权期限等进行限定，或者上述限定可以解除，并可以通过延续方式永续使用。故假设浙能通利评估基准日后永续经营，相应的收益期为无限期。

③ 营业收入的预测

营业收入全为主营业务收入，即航运收入，分自有船舶与外租船舶业务收入，历史年度营业收入、营业收入增速及综合毛利率如下：

单位：万元

| 分类 | 2017 年 | 2016 年 | 2015 年 |
|---------------|-----------------|------------------|-----------------|
| 自有船舶业务收入 | 479.03 | - | - |
| 外租船舶业务收入 | 6,058.05 | 10,413.97 | 8,598.71 |
| 营业收入合计 | 6,537.09 | 10,413.97 | 8,598.71 |
| 增长比例 | -37.23% | 21.11% | 21.31% |
| 综合毛利率 | 9.10% | 34.23% | 34.44% |

从上表可以看出，2017 年营业收入大幅下降，主要系当期船舶租赁成本上升，外租船舶业务收入大幅下降导致。

浙能通利在 2015 年至 2016 年全部通过租赁船舶维持其运营业务，2017 年 11 月购入一艘船舶，当期开始才有自有船舶业务收入，其航运线路主要为秦皇岛—乐电、秦皇岛—北仑、秦皇岛—六横、京唐—镇海、津北等为主，具体线路根据浙能富兴燃料和舟山富兴燃料需求调整。

运量方面，在浙能通利预测期内，唯一的一艘船舶主要以运输浙能集团系统内电煤为主，运输系统内煤炭到线内各电厂，根据浙能通利目前的规划和预算，未来主要依靠自有船舶运输为主，2019 年 11 月，唯一的一艘船舶面临强制性到期处置，浙能通利将增加一条 4 万吨级的轻便型散货船，故未来按照该运力水平进行测算。

运价方面，鉴于 2018 年后浙能通利主要依靠自有船舶运输，本次预测未来运价在前三年平均基础上上浮 5% 左右，新船购入后按照吨位作相应的调整。

浙能通利营业收入主要受货运量、航距等因素影响，基于原有船舶及新增船舶，未来年度，根据市场需求，对未来销售量预测趋势如下：

单位：万元

| 分类 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 |
|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 自有船舶业务收入 | 3,416.00 | 5,158.30 | 3,708.90 | 3,708.90 | 3,708.90 |
| 营业收入合计 | 3,416.00 | 5,158.30 | 3,708.90 | 3,708.90 | 3,708.90 |
| 增长比例 | -47.74% | 51.00% | -28.10% | 0.00% | 0.00% |

④ 营业成本的预测

历史营业成本的分析：

浙能通利营业成本由航线运行成本和固定费用构成，其中航线运行成本主要为燃料费、润料费、物料费、港口费。固定费用主要为船舶折旧费、船舶修理费、船舶保险费、车船使用费、船员租金和其他费用等组成。

单位：万元

| 年份 | 2017 年度 | 2016 年度 | 2015 年度 |
|----------|---------|---------|---------|
| 一、航线运行成本 | | | |
| 船舶燃料费 | 576.90 | 835.95 | 984.84 |
| 船舶物料费 | - | 8.08 | 2.95 |

| 年份 | 2017 年度 | 2016 年度 | 2015 年度 |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 船舶润料费 | 24.04 | 51.72 | 28.14 |
| 船舶港口费 | 201.78 | 149.49 | 237.70 |
| 二、固定成本 | | | |
| 船员租金 | 74.56 | 76.36 | 140.81 |
| 船舶租金 | 4,937.28 | 5,181.15 | 3,451.22 |
| 船舶折旧费 | 120.40 | 196.89 | - |
| 船舶修理费 | 5.10 | 381.94 | 820.02 |
| 船舶保险费 | 2.05 | 29.35 | 64.00 |
| 其他费用 | 0.09 | -61.21 | -92.37 |
| 营业成本合计 | 5,942.20 | 6,849.72 | 5,637.31 |
| 占营业收入的比例 | 90.90% | 65.77% | 65.56% |

从上表可以看出，2015 年至 2016 年，营业成本占营业收入的比例基本保持持平，2017 年其占比大幅上升，主要系当期租赁船舶成本大幅上升导致。

营业成本的预测：

A、航线运行成本

自有船舶航线运行成本主要包括燃料费、物料费、润料费、港口费，这些费用发生与航行次数、航线、主机运转时间和运输量的变化有着直接的关系，通过比较分析该企业历年成本中航线运行费用与航行次数、航线、主机运转时间和运输量的关系，据此确定航线千单位运行成本。其中燃料费主要为的燃料消耗量根据上述口径确定以后年度的消耗量，国际原油和成品油价格根据历年的价格指数，2017 年原油和成品油价格均值仍处在历史低位，预计以后年度燃料价格水平将恢复到历史的平均水平。

B、固定费用的预测

(A) 船员租金：浙能通利与富兴海运采用两个公司一套管理班子的运营模式，相关人员均编制在富兴海运，在 2017 及以前，浙能通利与浙海海运签订《船舶委托管理合同》，合同规定由浙海海运全权负责浙能通利自有船舶的调度和运输，管理费按照包干形式每年每艘 76 万元人民币，船员包干费每年每艘 420 万元人民币，并每年底对船员绩效进行考核，2018 年开始，浙能通利停止与浙海海运的船舶委托管理合作，改由

宁波海运股份有限公司负责对船舶的管理，委托管理费跟之前保持一致，即管理费按照包干形式每年每艘 76 万元人民币，船员包干费每年每艘 420 万元人民币，故 2018 年按照目前新合同价进行预测，考虑 2019 年及以后人工成本的上涨因素，实行人工成本按一定的比例上浮；

(B) 船舶修理费：结合船舶历史修理情况以及 4 万吨级轻便型散货船的平均维修成本进行预测；

(C) 船舶保险费：按照基准日每船的保险合同，以及浙能通利历史船舶投保金额的水平进行预测；

(D) 船舶折旧费：系企业自有船舶的折旧额，根据各类船舶原值、预计剩余残值以及折旧年限等，采用年限平均法计提折旧。对明确的预测期内（2022 年以前）的折旧预测按固定资产原值逐年预测，对未来永久性折旧，以同本次收益法中采用的折现率作年金化处理。

浙能通利在预测期内营业成本的预测金额如下所示：

单位：万元

| 年份 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 永续期 |
|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 一、航次运行成本 | | | | | | |
| 船舶燃料费 | 969.70 | 1,613.40 | 1,329.80 | 1,389.20 | 1,452.40 | 1,452.40 |
| 船舶物料费 | 47.80 | 89.10 | 85.80 | 85.80 | 85.80 | 85.80 |
| 船舶润料费 | 77.60 | 120.20 | 90.40 | 90.40 | 90.40 | 90.40 |
| 船舶港口费 | 139.80 | 218.80 | 168.10 | 168.10 | 168.10 | 168.10 |
| 二、固定成本 | - | - | - | - | - | - |
| 船员租金 | 396.20 | 584.30 | 433.00 | 446.00 | 459.40 | 459.40 |
| 船舶折旧费 | 782.60 | 961.96 | 599.52 | 599.52 | 599.52 | 461.99 |
| 船舶修理费 | 247.60 | 287.90 | 120.70 | 120.70 | 120.70 | 120.70 |
| 船舶保险费 | 25.10 | 35.95 | 25.90 | 25.90 | 25.90 | 25.90 |
| 其他直接费用 | 3.00 | 6.00 | 3.00 | 3.00 | 3.00 | 3.00 |
| 营业成本合计 | 2,689.40 | 3,917.61 | 2,856.22 | 2,928.62 | 3,005.22 | 2,867.69 |

⑤税金及附加的预测

浙能通利船舶运输收入按 11% 的税率计缴增值税，二手船舶处置收入按照 3% 缴纳。城市维护建设按应缴流转税税额的 7% 计缴，教育费附加按应缴流转税税额的 3% 计缴，地方教育附加按应缴流转税税额的 2% 计缴。另外浙能通利还需缴纳房产税、土地使用税、车船使用税、印花税等。

根据财政部、税务总局《关于调整增值税税率的通知》（财税〔2018〕32 号）要求，自 2018 年 5 月 1 日起，纳税人发生增值税应税销售行为或者进口货物，原适用 17% 和 11% 税率的，税率分别调整为 16%、10%。故本次增值税测算中 2018 年 1-4 月适用 11% 的税率，2018 年 5 月 1 日起适用 10% 的税率。税金及附加预测结果如下所示。

单位：万元

| 项目 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 永续期 |
|-------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 营业收入 | 3,416.00 | 5,158.30 | 3,708.90 | 3,708.90 | 3,708.90 | 3,708.90 |
| 税金及附加 | 4.80 | 8.68 | 9.58 | 16.09 | 14.78 | 9.27 |
| 比例 | 0.14% | 0.17% | 0.26% | 0.43% | 0.40% | 0.25% |

⑥ 营业费用的预测

浙能通利历年无营业费用支出，主营船舶运输，按照目前的生产经营方式，以后年度也无需相关营业费用支出。

⑦ 管理费用的预测

浙能通利的管理费用主要是其办公费、差旅费、业务招待费、聘请中介机构费、技术支持服务费、船舶委托管理费等。企业管理部门所发生的办公费、差旅费、业务招待费、船舶委托管理费等各项费用均在管理费用中进行预测。管理费用各项目的预测原则如下：

A、办公费、差旅费、业务招待费等：各项费用根据历史费用情况，预计未来费用水平进行测算；

B、船舶委托管理费：根据浙能通利与宁波海运签订的《船舶委托管理合同》，由宁波海运负责对船舶的管理，管理费按照包干形式每年每艘 76 万元人民币，故未来按照目前新合同价进行预测。管理费用预测结果如下所示：

单位：万元

| 项目 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| 船舶委托管理费 | 71.70 | 104.60 | 76.10 | 78.40 | 80.80 | 80.80 |
| 聘请中介机构费 | 10.00 | 10.00 | 10.00 | 10.00 | 10.00 | 10.00 |
| 其他费用 | 11.92 | 12.27 | 12.67 | 13.07 | 13.14 | 12.87 |
| 管理费用合计 | 93.62 | 126.87 | 98.77 | 101.47 | 103.94 | 103.67 |

⑧有息负债的净增加额及财务费用的预测

财务费用主要为筹集未来购船所需的资金而产生的费用。经评估人员分析及与企业相关人员沟通了解，根据企业制定的购船计划以及未来的借款还款计划，预测每年的利息支出。具体预测数据如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 2023年 | 永续期 |
|-------------|----------|--------------|--------------|-------------|----------|----------|----------|
| 有息负债净增加额 | | 1,200.00 | -1,000.00 | -200.00 | - | - | - |
| 借入 | - | 1,200.00 | | - | - | - | - |
| 偿还 | - | - | 1,000.00 | 200.00 | - | - | - |
| 年利率 | - | 4.90% | 4.90% | 4.90% | - | - | - |
| 利息支出 | - | 29.40 | 58.80 | 9.80 | - | - | - |

⑨折旧与摊销的预测

浙能通利的固定资产折旧分别计入营业成本和管理费用。根据每年的各类固定资产原值以及折旧年限计提折旧。对明确的预测期内（2022年以前）的折旧预测按固定资产原值逐年预测，对未来永久性折旧，以同本次收益法中采用的折现率作年金化处理。无形资产摊销为软件的剩余年份摊销。预测期内的折旧及摊销如下所示：

单位：万元

| 折旧与摊销预测 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 制造费用 | 782.60 | 961.96 | 599.52 | 599.52 | 599.52 | 461.99 |
| 管理费用 | 1.22 | 1.17 | 1.17 | 1.17 | 0.84 | 0.17 |
| 折旧与摊销合计 | 783.82 | 963.13 | 600.69 | 600.69 | 600.36 | 462.15 |

⑩资本性支出预测

资本性支出主要为固定资产更新支出和投资支出。

由于现有船舶将在 2019 年达到到期强制处置时间，浙能通利运力需要更新，根据计划将在 2019 年采购一艘载重吨 4 万吨左右的散货船，之外，船舶使用年限满后，存在废钢船处置价值，本次预测按照其废钢船处置价值，资本性支出主要根据新购置船舶市场价格采购价扣减废钢船处置净收入进行测算。

更新性支出是指在考虑企业永续经营的前提下，为保持企业现有生产经营能力所需的固定资产更新支出。固定资产更新支出假设按不同类别固定资产在经济寿命年限内均匀发生，综合考虑各项资产的经济寿命年限以及实际使用状况测算，更新支出的价值以成本法评估的各项资产原值为依据，其中经济寿命年限根据设备的技术更新周期以及物理使用寿命来综合考虑确定，对明确的预测期内（2022 年以前）需更新的固定资产以其评估原值为更新支出金额逐年预测，对未来永久周期性更新支出，以同本次收益法中采用的折现率作年金化处理，船舶使用年限满后，存在废钢船处置收入，本次资本性支出主要根据购置船舶市场价格扣减废钢船处置收入进行测算，预测期内的资本性支出如下所示：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 永续期 |
|----------------|-------------|-----------------|--------|--------|--------|---------------|
| 电子设备 | 0.92 | - | - | - | - | 0.23 |
| 运输设备 | - | - | - | - | - | 243.69 |
| 更新支出小计 | 0.92 | - | - | - | - | 243.91 |
| 追加投资小计 | - | 5,644.30 | - | - | - | - |
| 资本性支出合计 | 0.92 | 5,644.30 | - | - | - | 243.91 |

⑪营运资金增加额预测

随着浙能通利生产规模的变化，浙能通利的营运资金也会相应的发生变化，具体表现在货币资金、应收账款、预付款项、存货的周转和应付账款、预收款项的变动上以及其他额外资金的流动。浙能通利前三年及基准日相应指标如下所示。

单位：万元

| 项目 | 2015年 | 2016年 | 评估基准日 | 前三年平均 |
|------------|----------|-----------|----------|----------|
| 营业收入 | 8,598.71 | 10,413.97 | 6,537.09 | 8,516.59 |
| 营业成本 | 5,637.31 | 6,849.72 | 5,942.20 | 6,143.08 |
| 营运资金/营业收入 | 1.88% | 10.38% | 11.29% | 7.85% |
| 应收款类/营业收入 | 17.00% | 17.62% | 29.51% | 21.38% |
| 预付款/营业成本 | 0.79% | 0.17% | 0.04% | 0.33% |
| 存货/营业成本 | 4.62% | 2.55% | 1.83% | 3.00% |
| 其他应收款/营业收入 | | | 0.20% | 0.07% |
| 应付款类/营业成本 | 21.08% | 17.53% | 20.96% | 19.86% |
| 预收类/营业收入 | | 0.37% | 0.76% | 0.38% |
| 其他应付款/营业成本 | 4.52% | 2.37% | 1.41% | 2.77% |

通常其他应收款和其他应付款核算内容主要为关联方的经营性往来；应交税费和应付职工薪酬等项目因周转快，拖欠时间较短，且金额相对较小，本次评估预测时假定其保持基准日余额持续稳定。所以计算营运资金的增加需考虑正常经营所需保持的货币资金（最低现金保有量）、存货、应收账款、应付账款等几个因素。

一般情况下，企业要维持正常运营，通常需要一定数量的货币资金。通过对浙能通利近几年各期各种营运资金周转期、现金持有量与付现成本情况进行的分析，并与企业经营管理人员沟通，确定最低付现成本费用。

对于存货、应收账款、应付账款等的占用则根据对浙能通利经营情况的调查，以及经审计的历史经营的资产和损益、收入和成本费用的统计分析，以及对未来经营期内各年度收入与成本的估算结果。经综合分析剔除非经营性资金往来后，确定以2015年-2017年的平均指标比率关系为基础并加以分析其变化趋势，来计算浙能通利未来年度的营运资金的变化。预测期内的营运资金变动如下所示。

单位：万元

| 项目 | 评估基准日 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|------|----------|--------|----------|--------|--------|--------|--------|
| 货币资金 | 466.52 | 50.17 | 61.80 | 38.23 | 45.75 | 46.88 | 46.88 |
| 应收款类 | 1,636.60 | 751.52 | 1,134.83 | 815.96 | 815.96 | 815.96 | 815.96 |
| 预付款 | 4.63 | 8.88 | 12.93 | 9.43 | 9.66 | 9.92 | 9.92 |
| 存货 | 134.23 | 80.68 | 117.53 | 85.69 | 87.86 | 90.16 | 90.16 |

| 项目 | 评估基准日 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|---------------|-----------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 其他应收款 | 25.56 | 2.39 | 3.61 | 2.60 | 2.60 | 2.60 | 2.60 |
| 流动资产合计 | 2,267.53 | 893.63 | 1,330.70 | 951.89 | 961.83 | 965.51 | 965.51 |
| 应付款类 | 1,382.19 | 534.11 | 778.04 | 567.24 | 581.62 | 596.84 | 596.84 |
| 预收款 | 22.15 | - | - | - | - | - | - |
| 其他应付款 | 124.95 | 74.50 | 108.52 | 79.12 | 81.12 | 83.24 | 83.24 |
| 流动负债合计 | 1,529.28 | 608.61 | 886.55 | 646.36 | 662.75 | 680.08 | 680.08 |
| 营运资金 | 738.25 | 285.02 | 444.14 | 305.53 | 299.08 | 285.43 | 285.43 |
| 营运资金的变动 | -342.49 | -453.22 | 159.12 | -138.61 | -6.45 | -13.66 | - |

⑫营业外收支的预测

浙能通利的营业外收支主要为企业发生的与其生产经营无直接关系的各项支出，如固定资产处置损益、新增运力补助、罚款支出、非常损失等。根据舟山市普陀区财政局《关于帮扶航运业平稳有序发展的实施办法》（舟普政发[2013]44号）、《关于明确帮扶航运业平稳有序发展若干财政奖励政策的通知》（舟普财企[2013]258号）和区政府抄告单（舟普办第[2017]2号）文件，明确帮扶航运业平稳有序发展，对航运企业当年实际缴纳的增值税、企业所得税所形成的地方财政贡献一定比例予以返还，舟山市由于其优越的地理位置和港口条件，航运业成为了舟山的支柱产业，故历年对航运业的政策扶植相对较为稳定，预计相关政策在未来几年内不会取消或发生重大变化。上述政策在执行过程中，实际的补贴金额由当地政府结合企业当年的税收贡献及财政资金实力作相应的调整，基于谨慎性原则考虑，本次评估在预测期限内预测，根据浙能通利未来增值税和所得税乘返还比例进行预测此项收益，其中2018年按照实际已经收到的金额确认。

单位：万元

| 年份 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 |
|----------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 财政补贴 | 200.00 | 12.00 | 70.20 | 51.50 | 65.70 |
| 营业外收入合计 | 200.00 | 12.00 | 70.20 | 51.50 | 65.70 |

⑬所得税的预测

对浙能通利所得税计算公式为：

所得税=应纳税所得额×当年所得税税率

实际需缴纳所得税=应交所得税-基准日前已预缴所得税

根据上述预测的利润情况并结合每年的所得税税率，以后各年度的所得税支出如表所示：

单位：万元

| 项目 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|-----------|--------|----------|--------|--------|--------|--------|
| 息税前利润总额 | 828.18 | 1,087.74 | 755.73 | 704.42 | 650.66 | 728.27 |
| 应纳税所得额 | 828.18 | 1,087.74 | 755.73 | 704.42 | 650.66 | 728.27 |
| 基准日账面预缴金额 | 120.36 | - | - | - | - | - |
| 所得税费用 | 86.68 | 271.93 | 188.93 | 176.10 | 162.66 | 182.07 |

⑭ 股东权益自由现金流量的预测

根据前述的浙能通利收入、成本、费用、净营运资金增减等的预测，可以得出股东权益自由现金流量，具体计算公式为：

股东权益自由现金流量=净利润+折旧及摊销+可抵扣进项税流入-营运资金增加额-资本性支出+付息债务的净增加额

股东权益现金流预测表

单位：万元

| 项目/年度 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 一、营业收入 | 3,416.00 | 5,158.30 | 3,708.90 | 3,708.90 | 3,708.90 | 3,708.90 |
| 减：主营业务成本 | 2,689.40 | 3,917.61 | 2,856.22 | 2,928.62 | 3,005.22 | 2,867.69 |
| 减：营业税金及附加 | 4.80 | 8.68 | 9.58 | 16.09 | 14.78 | 9.27 |
| 减：营业费用 | - | - | - | - | - | - |
| 减：财务费用 | - | 29.40 | 58.80 | 9.80 | - | - |
| 减：管理费用 | 93.62 | 126.87 | 98.77 | 101.47 | 103.94 | 103.67 |
| 加：投资收益 | - | - | - | - | - | - |
| 二、营业利润 | 628.18 | 1,075.74 | 685.53 | 652.92 | 584.96 | 728.27 |
| 加：营业外收入 | 200.00 | 12.00 | 70.20 | 51.50 | 65.70 | - |
| 减：营业外支出 | - | - | - | - | - | - |

| 项目/年度 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
|----------------|----------|-----------|-----------|---------|----------|--------|
| 三、利润总额 | 828.18 | 1,087.74 | 755.73 | 704.42 | 650.66 | 728.27 |
| 减：所得税费用 | 86.68 | 271.93 | 188.93 | 176.10 | 162.66 | 182.07 |
| 四、净利润 | 741.50 | 815.80 | 566.80 | 528.31 | 487.99 | 546.20 |
| 加：折旧与摊销 | 783.82 | 963.13 | 600.69 | 600.69 | 600.36 | 462.15 |
| 加：可抵扣进项税流入 | 43.06 | - | - | - | - | - |
| 加：有息负债的净增加额 | - | 1,200.00 | -1,000.00 | -200.00 | - | - |
| 减：资本性支出(资本金追加) | - | 5,644.30 | - | - | - | - |
| 减：资本性支出(更新) | 0.92 | - | - | - | - | 243.91 |
| 减：营运资金增加 | -453.22 | 159.12 | -138.61 | -6.45 | -13.66 | - |
| 五、股东权益自由现金流量 | 2,020.69 | -2,824.49 | 306.10 | 935.45 | 1,102.01 | 764.45 |

⑮折现率的确定

折现率计算模型

本次评估，收益折现率采用权益资本成本。为了确定权益资本成本，我们采用资本资产定价模型（CAPM），计算公式为：

$$K_e = R_f + \text{Beta} \times \text{ERP} + R_c = R_f + \text{Beta} \times (R_m - R_f) + R_c$$

式中： K_e ——权益资本成本；

R_f ——目前的无风险报酬率；

R_m ——市场回报率；

beta ——权益的系统风险系数；

ERP ——市场超额收益；

R_c ——企业特定风险调整系数。

模型中有关参数的计算过程

A、权益资本成本计算

(A) 无风险报酬率的确定

国债收益率通常被认为是无风险的，因为持有该债权到期不能兑付的风险很小，可以忽略不计。截至评估基准日，国债市场上长期（超过 5 年）国债在评估基准日的到期年收益率为 3.96%，故以 3.96% 作为无风险收益率。

(B) 资本结构及权益的系统风险系数 Beta

通过“同花顺 ifind 情报终端”查询，获取沪、深两地与被评估单位同行业且具有可比性的上市公司含财务杠杆的 Beta 系数后，通过公式 $\beta_u = \beta_l \div \left[1 + (1-T) \times \frac{D}{E} \right]$ （公式中， T 为所得税税率， β_l 为含财务杠杆的 Beta 系数， β_u 为剔除财务杠杆因素的 Beta 系数， $\frac{D}{E}$ 为资本结构）对各项 beta 调整为剔除财务杠杆因素后的 Beta 系数，具体计算见下表。

| 序号 | 股票代码 | 股票名称 | D (亿元) | E (亿元) | Beta (不剔除) | 资本结构 (D/E) | T | Beta (剔除) |
|----|-----------|------|--------|--------|------------|------------|-----|-----------|
| 1 | 600026.SH | 中远海能 | 282.10 | 230.90 | 1.2696 | 122.18% | 25% | 0.6625 |
| 2 | 600428.SH | 中远海特 | 76.36 | 115.31 | 1.5338 | 66.22% | 25% | 1.0248 |
| 3 | 600798.SH | 宁波海运 | 25.80 | 51.95 | 0.9103 | 49.67% | 25% | 0.6632 |
| 4 | 601872.SH | 招商轮船 | 177.41 | 227.57 | 1.2182 | 77.96% | 25% | 0.7687 |
| 5 | 601919.SH | 中远海控 | 629.89 | 656.70 | 1.4447 | 95.92% | 25% | 0.8402 |
| 平均 | | | 238.31 | 256.49 | 1.2753 | 92.92% | | 0.7919 |

通过公式 $\beta_l = \beta_u \times [1 + (1-t)D/E]$ ，计算目标资本结构（D/E=0）下带财务杠杆系数的 Beta 系数。

浙能通利的企业所得税税率为 25%。

故：浙能通利 Beta 系数如下表所示：

| 项目 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 永续期 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 无财务杠杆 BETA | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 |
| 目标资本结构 | - | 14.81% | 2.47% | - | - | - |
| 所得税税率 | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% |
| β 系数 | 0.7919 | 0.8799 | 0.8066 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 |

(C) 计算市场的风险溢价

证券交易指数是用来反映股市股票交易的综合指标，我们分别选用上证综指和深证成指为上交所和深交所的股票投资收益的指标，为了计算股市投资回报率，我们收集了1991年到评估基准日年上述两证交所的年度指数，分别计算上证综指和深证成指的年收益率。计算结果如下表所示：

| 序号 | 年份 | 深证成指 | | 上证综指 | |
|----|------------|-----------|---------|----------|---------|
| | | 年末收盘指数 | 指数收益率 | 年末收盘指数 | 指数收益率 |
| 1 | 1991 | 963.57 | | 292.75 | |
| 2 | 1992 | 2,309.77 | 139.71% | 780.39 | 166.57% |
| 3 | 1993 | 2,225.38 | -3.65% | 833.80 | 6.84% |
| 4 | 1994 | 1,271.05 | -42.88% | 647.87 | -22.30% |
| 5 | 1995 | 987.75 | -22.29% | 555.28 | -14.29% |
| 6 | 1996 | 3,217.54 | 225.74% | 917.02 | 65.15% |
| 7 | 1997 | 4,184.84 | 30.06% | 1,194.10 | 30.22% |
| 8 | 1998 | 2,949.31 | -29.52% | 1,146.69 | -3.97% |
| 9 | 1999 | 3,369.61 | 14.25% | 1,366.57 | 19.18% |
| 10 | 2000 | 4,752.75 | 41.05% | 2,073.48 | 51.73% |
| 11 | 2001 | 3,325.66 | -30.03% | 1,645.97 | -20.62% |
| 12 | 2002 | 2,795.30 | -15.95% | 1,357.65 | -17.52% |
| 13 | 2003 | 3,479.80 | 24.49% | 1,497.04 | 10.27% |
| 14 | 2004 | 3,067.57 | -11.85% | 1,266.50 | -15.40% |
| 15 | 2005 | 2,863.61 | -6.65% | 1,161.06 | -8.33% |
| 16 | 2006 | 6,647.14 | 132.12% | 2,675.47 | 130.43% |
| 17 | 2007 | 17,700.62 | 166.29% | 5,261.56 | 96.66% |
| 18 | 2008 | 6,485.51 | -63.36% | 1,820.81 | -65.39% |
| 19 | 2009 | 13,699.97 | 111.24% | 3,277.14 | 79.98% |
| 20 | 2010 | 12,458.55 | -9.06% | 2,808.08 | -14.31% |
| 21 | 2011 | 8,918.82 | -28.41% | 2,199.42 | -21.68% |
| 22 | 2012 | 9,116.48 | 2.22% | 2,269.13 | 3.17% |
| 23 | 2013 | 8,121.79 | -10.91% | 2,115.98 | -6.75% |
| 24 | 2014 | 11,014.62 | 35.62% | 3,234.68 | 52.87% |
| 25 | 2015 | 12,664.89 | 14.98% | 3,539.18 | 9.41% |
| 26 | 2016 | 10,177.14 | -19.64% | 3,103.64 | -12.31% |
| 27 | 2017/12/31 | 11,040.45 | 8.48% | 3,307.17 | 6.56% |

| 序号 | 年份 | 深证成指 | | 上证综指 | |
|----|----------|------------|--------|--------|--------|
| | | 年末收盘指数 | 指数收益率 | 年末收盘指数 | 指数收益率 |
| | 算术平均数 | | 25.08% | | 19.47% |
| | 几何平均数 | | 9.83% | | 9.77% |
| | 深市市值（亿元） | 235,761.56 | | | |
| | 沪市市值（亿元） | 331,325.00 | | | |
| | 深市比例 | 41.57% | | | |
| | 沪市比例 | 58.43% | | | |
| | Rm | 9.79% | | | |

计算得市场风险报酬率为 9.79%，则市场风险溢价为 5.83%。

（D）Rc—企业特定风险调整系数的确定

特定企业风险溢价表示非系统性风险，是由于被评估单位特定的因素而要求的风险回报。它反映了被评估单位所处的竞争环境分析，包括外部行业因素和内部企业因素，以揭示被评估单位所在的行业地位，以及具有的优势和劣势。浙能通利未来特有风险主要有：

a、企业规模较小

Banz（1981）和 keim（1983）的各种研究持续地发现，较小的公司（根据股权资本的市场价值）比面临同样风险的较大公司赢得更高的报酬，而风险是根据市场的贝塔系数定义的。小企业补偿额的重要性和持续存在，可以被看作是资产定价模型低估了较小企业的风险的一项证据。近年来，大量的关于小企业规模溢价的缘由及持续性表明，小企业规模溢价不仅存在于美国市场，新兴市场也存在小企业规模溢价。研究表明小企业规模溢价在 1955 年至 1984 年英国大约为 7%，法国为 8.88%，德国为 3%。在 1971 年至 1988 年期间，日本小企业规模溢价则为 5.1%。同时，小企业规模溢价不仅广泛存在于资本市场，且波动性变化较大，有时候甚至持续一段时间出现大企业收益率高过小企业收益率。由于被评估单位规模较小，航线比较狭隘，可供运输的船舶数量少，运载量小，抵抗行业风险等方面不及可比上市公司。

b、三年期合同锁定价与燃油价格波动的综合风险

航运业受全球经济周期影响较大，运价随全球经济形式变化而呈现波动。浙能通利海运业主要收入为船舶运费，如果全球经济形式低迷，可能导致船舶运费水平降低、收入减少，三年期合同锁定价如同一把双刃剑，当航运市场整体走高时，外部租船成本将随之上涨，此外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。企业所经营的船舶在日常运营中，消耗的燃油约占总成本的 40% 以上，如国际原油价格出现大幅度回升，将导致浙能通利船舶航次成本上升，进而直接影响浙能通利的盈利水平。

经综合分析，取企业特定风险调整系数为 3%。

权益资本成本 K_e 的计算

$$K_e = R_f + Beta \times (R_m - R_f) + R_c$$

故：浙能通利权益资本成本如下表所示：

| 项目 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 永续期 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 无风险报酬率 | 3.96% | 3.96% | 3.96% | 3.96% | 3.96% | 3.96% |
| ERP | 5.83% | 5.83% | 5.83% | 5.83% | 5.83% | 5.83% |
| β 系数 | 0.7919 | 0.8799 | 0.8066 | 0.7919 | 0.7919 | 0.7919 |
| 企业特定风险 | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% |
| K_e | 11.58% | 12.09% | 11.66% | 11.58% | 11.58% | 11.58% |

(3) 股东全部权益价值的计算

① 股东权益现金流价值的计算

股东权益现金流量 = 税后净利润 + 折旧及摊销 + 可抵扣进项税流入 - 资本性支出 - 营运资金净增加额 + 付息债务的净增加额

根据预测情况，权益自由现金流价值计算如下：

$$P = \sum_{t=1}^5 \frac{R_t}{(1+r)^t} + \frac{R_6}{r \times (1+r)^5}$$

式中：

P ——股东权益现金流价值；

r ——折现率；

R_t ——第 t 年的净现金流量。

股东权益现金流价值预测表

单位：万元

| 项目/年度 | 预测数据 | | | | | |
|----------|----------|-----------|--------|--------|----------|----------|
| | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
| 股东权益现金流量 | 2,020.69 | -2,824.49 | 306.10 | 935.45 | 1,102.01 | 764.45 |
| 折现率 | 11.58% | 12.09% | 11.66% | 11.58% | 11.58% | 11.58% |
| 折现期（年） | 0.5 | 1.5 | 2.5 | 3.5 | 4.5 | 5.5 |
| 折现系数 | 0.9467 | 0.8427 | 0.759 | 0.6815 | 0.6107 | 5.2737 |
| 折现额 | 1,912.98 | -2,380.19 | 232.33 | 637.51 | 673.00 | 4,031.46 |
| 现值 | 5,107.09 | | | | | |

②非经营性资产、非经营性负债及溢余资产评估价值的计算

非经营性资产（负债）及溢余资产（负债）是指与本次收益预测无直接关系、在预测中未考虑其收益的资产（负债）。

根据调查核实的情况及企业日常经营现金的需要，浙能通利存在货币资金溢余 3,573.90 万元；同时存在应付股利 594.76 万元，作为非经营性负债。

③股东全部权益价值的计算

$$\begin{aligned} \text{股东全部权益价值} &= \text{股东权益现金流价值} + \text{非经营性资产} - \text{非经营性负债} + \text{溢余资产} \\ &= 5,107.09 + 0.00 - 594.76 + 3,573.90 \\ &= 8,086.00 \text{ 万元（取整到万元）} \end{aligned}$$

4、评估方法的选择及不同评估方法的评估结果的差异及其原因

采用收益法评估得出的浙能通利在评估基准日的股东全部权益价值为 8,086.00 万元，采用资产基础法评估得出的浙能通利评估基准日的股东全部权益价值为 6,076.17

万元，两者相差 2,009.83 万元，差异率 33.08%。差异原因主要资产基础法未考虑关联方稳定业务量及管理团队管理能力带来的价值。

资产基础法是在持续经营基础上，以重置各项生产要素为假设前提，根据分项资产的具体情况采用适宜的方法分别评定估算企业各分项资产的价值并累加求和，再扣减相关负债评估价值，得出资产基础法下股东全部权益的评估价值，对于各分项资产是否在企业中得到合理和充分利用、组合在一起时是否发挥了其应有的贡献未能作充分的考虑；而收益法是在对企业未来收益预测的基础上计算评估价值的方法，不仅考虑了各分项资产是否在企业中得到合理和充分利用、组合在一起时是否发挥了其应有的贡献以及合同权益所带来的效益等因素对企业股东全部权益价值的影响，也考虑了企业的运营方式及相关资质、客户关系、管理能力等企业拥有的各项资源协同作用对企业营运能力和经营业绩的影响，因此充分考虑了影响企业股东全部权益价值的各项因素，其评估价值能比较客观全面地反映企业的股东全部权益价值。

基于上述因素，本次评估采用收益法评估结果作为最终评估结论。评估结论为，在评估基准日 2017 年 12 月 31 日，浙能通利净资产评估价值为人民币 8,086.00 万元，即浙能通利的 60.00% 股权评估价值为人民币 4,851.60 万元。

二、上市公司董事会对拟注入资产评估的分析

（一）上市公司董事会对资产评估机构的独立性、评估假设前提的合理性、评估方法与目的的相关性及评估定价公允性发表的意见

1、本次评估机构具备独立性

本次评估的评估机构具有证券业务资格。评估机构及其经办评估师与公司、交易对方、标的公司，除本次重大资产重组涉及的业务关系外，无其他关联关系，亦不存在现实的及预期的利益或冲突，评估机构具有独立性。

2、本次评估假设前提合理

评估机构及其经办评估师所设定的评估假设前提和限制条件按照国家有关法规和规定执行、遵循了市场通用的惯例或准则、符合评估对象的实际情况，评估假设前提具有合理性。

3、评估方法与评估目的的相关性

本次评估的目的是确定标的公司于评估基准日的市场价值，为本次重大资产重组提供价值参考依据。

根据浙江万邦资产评估有限公司出具的资产评估报告，浙江万邦资产评估有限公司采用资产基础法和收益法对拟注入资产（富兴海运 51%股权、江海运输 77%股权、浙能通利 60%股权）在 2017 年 12 月 31 日的市场价值进行了评估，最终采用收益法评估结果作为评估结论。

本次评估工作按照国家有关法规与行业规范的要求，遵循独立、客观、公正、科学的原则，按照公认的资产评估方法，实施了必要的评估程序，对标的公司在评估基准日的市场价值进行了评估，所选用的评估方法合理，与本次评估的评估目的具有相关性。

4、本次评估定价具备公允性

公司以标的公司的评估结果为参考依据，经交易双方协商确定标的公司的交易价格，标的公司的交易价格是公允的。

综上所述，公司本次重大资产重组事项中所选聘的评估机构具有独立性，评估假设前提合理，评估方法与评估目的的相关性一致，出具的资产评估报告的评估结论合理，评估定价公允，不存在损害公司及其股东利益的情形。

（二）报告期及未来财务预测的相关情况

标的公司未来财务数据预测是以标的公司以前的经营业绩为基础，遵循所在地国家现行的有关法律、法规，根据当地宏观经济、政策、企业所属行业的现状与前景、标的公司的发展趋势，分析了标的公司面临的优势与风险，尤其是所面临的市场环境和未来的发展前景及潜力，并参考企业编制的未来发展规划，经过综合分析确定的。未来财务预测与报告期财务情况不存在较大差异。

三家标的公司主营业务虽然均为干散货运输，但各标的公司主要经营船舶数量及实际运营路线、船舶货运量及运营航距等不同，故报告期和预测期营业收入增长率存在一定差异：

1、富兴海运

富兴海运主营业务为主营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。富兴海运主要客户为浙能集团下属浙能富兴燃料和舟山富兴燃料。

近几年富兴海运营业收入相对较为稳定，富兴海运 2017 年度营业规模达 3.8 亿元，为三家标的公司中规模最大的航运公司。富兴海运业务来源基本以承担浙江省能源集团系统内电煤运输为主，根据富兴海运与浙能富兴燃料和舟山富兴燃料签订煤炭运输三年期合同，年均电煤运输量约为 850 万吨，其中 2017 年 3 艘船舶按照一年期合同按照市场价结算，其余主要船舶按照三年期合同固定价锁定。截至评估基准日，富兴海运在册自有船舶 9 艘，一艘船舶将在 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，根据 2018 年度富兴海运关于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 条船舶，用于补充运力的缺失。浙能富兴燃料和舟山富兴燃料在富兴海运的运力水平基础上确定运输量，根据富兴海运制定的预算和新签订运输合同，约定富兴海运在 2018 年至 2020 年系统内年电煤运输量为 1,150 万吨，其中 850 万吨按照三年期固定价格结算，300 万吨按照一年期市场价格结算未来收入将呈现一定增长，其中 2018 年均电煤运输量较 2017 年增加 300 万吨，当期营业收入将呈现大幅增长，主要原因系 2018 年运力的增长导致可承载的业务量上升。预测期后续年度将保持小幅增长态势，预测期的营业收入复合增长率为 3.01%，相比其他标的资产较高。

2、江海运输

江海运输已形成以沿海专业化散货运输经营格局，江海运输目前依托于浙能集团和海运集团的平台，具有长期稳定货源。目前四艘船舶主要以运输浙能集团系统内电煤运输为主，每年的货运量比较稳定，且江海运输在航运市场耕耘多年，在行业内拥有较好地口碑和经验。

近几年江海运输营业收入稳步上升，主要是 2016 年、2017 年租船成本较低，大幅增加了外协船业务收入，其 2017 年度营业规模达 1.1 亿元，仅次于富兴海运。江海运输收入均来源于散货船的运营收入，主要以运输浙能集团系统内电煤运输为主，拥有 4 艘船舶，共计运力约 9.39 万吨。其中 2 艘运力较大船舶参与浙能集团系统内一程电煤运输；另外 2 艘运力较小船舶参与浙能集团系统内二程短驳电煤运输。一程电煤运输航

线主要为北方港-乐电、北方港-镇海港、北方港-嘉电，二程短驳电煤运输航线主要为六横-镇海港、六横-台电、六横-龙湾港。截至评估基准日，江海运输在册自有船舶 4 艘，预测期内无船舶处置，其运力无重大变化。根据江海运输制定的预算和新签订运输合同，约定江海运输在 2018-2020 年系统内年电煤运输量约为 170 万吨，其中 120 万吨按照三年期固定价格结算，50 万吨按照一年期市场价格结算，故本次预测参考历史船舶的周转效率以及江海运输的预算确定。由于预测期内船舶运力及系统内电煤运输量无明显变化，未来收入将保持平稳，预测期的营业收入复合增长率为 0.61%，相比其他标的资产较低。

江海运输所在地无具体的财政补贴政策，故未在本次评估预测中体现。

3、浙能通利

浙能通利主营业务包括国内沿海及长江中下游普通货船运输，其已形成以沿海专业化散货运输经营格局，目前依托于浙能集团的平台，具有长期稳定航运业务。目前船舶主要以运输浙能集团系统内电煤运输为主，每年的货运量保证程度较高。

报告期内，浙能通利营业收入波动较大，主要是唯一的新华盛海号船舶在 2013 年行驶过程中发生主机磨损重大事故，期间一直维修，影响了运力，2015 年至 2017 年 11 月前，浙能通利仅能依靠外租船维持运营，期间收入全为外租船舶业务收入，其 2017 年度营业规模达 0.65 亿元，排名靠后。2017 年 11 月购入 1 艘船舶，系浙能通利自有的唯一一艘船舶，主要以运输浙能集团系统内电煤运输为主，运输系统内煤炭到线内各电厂。根据浙能通利目前的规划和预算，未来主要依靠自有船舶运输为主，2019 年 11 月，该船舶面临强制性到期处置，未来将增加一条 4 万吨级的轻便型散货船，无外租船舶运营的情况下，营业收入将呈现一定幅度的下降。由于预测期内船舶运力无变化且未来主要依靠自有船舶运输为主，除 2019 年系换船的窗口期，营业收入较高外，预测期内的其他年份收入将保持相对平稳，预测期的营业收入复合增长率为 1.66%，相比富兴海运较低。

（三）交易标的后续经营变化趋势及影响

1、政策、宏观环境与行业发展趋势

富兴海运、江海运输、浙能通利均属于干散货运输行业。

世界经济稳步复苏，欧美经济持续回暖，中国经济总体上保持稳步增长。随着全球经济步入复苏轨道，航运市场整体呈现复苏态势，国际贸易显著回暖，运输需求逐步增长，市场总体供求失衡局面有所改善。

自 2008 年金融危机以来，干散货运输市场已经持续近 10 年表现低迷。随着运力供给趋于合理，近年来干散货市场持续回暖。根据预测，2019-2020 年之前行业平均拆船率将高达 6%，这将导致在接下来的 5 年里运力供应为负增长，形成行业供不应求，运价上涨的利好趋势。通过本次交易，上市公司可以进一步增加运力进行战略布局。

2、经营许可

根据获取相关经营许可的法律法规要求和行业监管要求，报告期内，富兴海运、江海运输、浙能通利均持续持有相关经营许可，在未来预期能够满足相关管理办法中关于许可证延期的条件。经营许可在未来不会产生重大变化。

3、财政补贴

标的公司富兴海运和浙能通利于报告期内均存在经常性的大额财政补贴或税收优惠。根据目前标的公司所在地的政府相关部门出具的相关说明或历年多航运业的政策扶持等，标的公司的财政补贴政策预期不会发生重大变化。

（四）交易标的与上市公司现有业务的协同效应及应对未来上市公司业绩的影响

标的公司富兴海运、江海运输、浙能通利与上市公司作为同在浙江地区的干散货运输企业，在交易完成后将帮助上市公司进一步扩大市场占有率，在运输资源、客户资源、采购等方面与公司产生全方位的协同效应。

本次交易标的与上市公司现有业务存在较好的协同效应，并有望受益于上市公司先进的管理经验与高效的融资平台实现更好地经营与发展，但本次交易定价未考虑上述协同效应。

（五）定价公允性分析

1、拟注入资产定价公允性分析

（1）从相对估值角度对标的公司的定价公允性的分析

根据拟注入资产审计报告以及公司与交易对方签署的盈利预测补偿协议对 2018 年的业绩承诺，本次拟注入资产作价对应 2017 年和 2018 年的市盈率和市净率水平如下：

| 公司名称 | 净利润（万元） | | 净资产（万元） | | 市盈率（倍） | | 市净率（倍） | |
|-----------|------------------|------------------|------------------|-----------|--------------|--------------|-------------|-----------|
| | 2017 年实际数 | 2018 年预测数 | 2017 年实际数 | 2018 年预测数 | 2017 年实际数 | 2018 年预测数 | 2017 年实际数 | 2018 年预测数 |
| 富兴海运（注 3） | 11,770.67 | 11,760.89 | 74,384.18 | N/A | 11.73 | 11.74 | 1.86 | N/A |
| 江海运输（注 4） | 503.17 | 719.64 | 6,190.10 | N/A | 12.08 | 8.44 | 0.98 | N/A |
| 浙能通利 | 663.62 | 741.50 | 5,410.84 | N/A | 12.18 | 10.90 | 1.49 | N/A |
| 合计 | 12,937.46 | 13,222.03 | 85,985.12 | | 11.77 | 11.42 | 1.74 | |

注 1：市盈率=交易对价/相应股权比例对应的净利润

注 2：市净率= 交易对价/相应股权比例对应的净资产

注 3：评估基准日后 2018 年 5 月 11 日富兴海运股东会通过了富兴海运 2017 年度利润分配决议，决议确定分红比例为 2017 年年末可供分配利润的 20%，金额为 4,936 万元，评估未考虑上述分红对评估结果的影响。在本次交易作价中已扣减上述分红影响；

注 4：评估基准日后 2018 年 5 月 16 日江海运输股东会通过了江海运输 2017 年度利润分配决议，决议确定分红比例为年初未分配利润的 8%，金额为 240 万元，评估未考虑上述分红对评估结果的影响。在本次交易作价中已扣减上述分红影响；

①可比上市公司市盈率、市净率情况

本次收购的部分标的资产属于航运业相关资产，标的资产整体评估情况与 A 股可比上市公司市盈率及市净率指标比较如下：

| 证券代码 | 证券简称 | 总市值（亿元） | 市盈率 | 市净率 |
|-----------|------|---------|-------|-------|
| 000520.SZ | 长航凤凰 | 40.69 | 80.06 | 12.83 |
| 002320.SZ | 海峡股份 | 110.19 | 48.37 | 3.08 |
| 600026.SH | 中远海能 | 213.70 | 13.97 | 0.76 |
| 600428.SH | 中远海特 | 120.43 | 50.69 | 1.27 |
| 600692.SH | 亚通股份 | 35.18 | 55.06 | 4.54 |
| 600751.SH | 海航科技 | 169.22 | 21.59 | 0.95 |
| 600798.SH | 宁波海运 | 51.95 | 34.91 | 1.53 |
| 601866.SH | 中远海发 | 320.65 | 27.25 | 1.90 |
| 601872.SH | 招商轮船 | 232.65 | 37.86 | 1.21 |
| 601919.SH | 中远海控 | 603.87 | 25.98 | 1.38 |
| 603167.SH | 渤海轮渡 | 55.46 | 15.29 | 1.67 |

| 证券代码 | 证券简称 | 总市值（亿元） | 市盈率 | 市净率 |
|------|------|---------|-------|------|
| 中值 | | | 34.91 | 1.53 |
| 均值 | | | 37.37 | 2.83 |

注 1：数据来源 Wind 资讯

注 2：市盈率=上市公司市值（2017 年 12 月 31 日）/上市公司 2017 年归母净利润

注 3：市净率=上市公司市值（2017 年 12 月 31 日）/上市公司净资产（2017 年 12 月 31 日）

由上表可知，同行业可比上市公司市盈率均值为 37.37 倍，市盈率中值为 34.91 倍，均高于标的资产市盈率水平；同行业可比上市公司的市净率均值为 2.83 倍，市净率中值为 1.53 倍，高于或接近标的资产市净率水平。基于现有的上述财务指标，从相对估值角度分析，本次交易的总体评估值符合行业定价规则，充分考虑了上市公司及中小股东的利益，交易定价公允。

②可比交易公司市盈率、市净率情况

本次拟收购标的资产属于航运业务相关资产，与近期航运类可比交易案例的估值比较如下：

| 上市公司 | 标的企业 | 评估基准日 | 市盈率 | 市净率 |
|-----------|--------------|-----------|-------|------|
| 招商轮船 | 中国能源运输有限公司 | 2017/4/30 | 10.63 | 1.09 |
| 招商轮船 | 深圳长航滚装物流有限公司 | 2017/4/30 | 8.85 | 1.01 |
| 招商轮船 | 上海长航国际海运有限公司 | 2017/4/30 | -3.71 | 1.03 |
| 平均值（剔除负值） | | | 9.74 | 1.05 |
| 中值（剔除负值） | | | 8.85 | 1.03 |

注 1：数据来源 Wind 资讯

注 2：市盈率=标的资产评估价值（2017 年 4 月 30 日）/标的资产 2016 年归母净利润（中国能源运输有限公司为 2016 年合并口径净利润）

注 3：市净率=标的资产评估价值（2017 年 4 月 30 日）/标的资产净资产（2017 年 4 月 30 日）

由上表可知，最近收购可比交易公司平均对应评估前一年市盈率为 9.74 倍，平均市净率为 1.05，本次交易的市盈率水平和市净率水平略高于可比交易平均市盈率水平，主要是由于：

A、本次交易的标的公司经营业绩较为稳定

本次重组的标的公司富兴海运、浙能通利以及江海运输主要从事国内沿海及长江中下游普通货船运输业务，且主要采用3年期COA对协议期内的运量和运价进行约定，相比长航凤凰、招商轮船等其他航运上市企业，有效保障了标的公司业绩的稳定性和可持续性。

以富兴海运为例进行数据分析，富兴海运与上述两家航运企业2015年至2017年营业收入与净利润变化对比情况如下表：

单位：万元

| 公司名称 | 营业收入 | | | 净利润 | | |
|------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| | 2015年 | 2016年 | 2017年 | 2015年 | 2016年 | 2017年 |
| 富兴海运 | 36,547.58 | 36,366.17 | 38,047.26 | 5,455.63 | 7,599.63 | 11,770.67 |
| 长航凤凰 | 76,998.97 | 71,210.11 | 83,243.20 | 12,310.73 | 971.63 | 5,081.98 |
| 招商轮船 | 615,702.55 | 602,506.73 | 609,534.96 | 206,263.71 | 225,186.40 | 92,292.39 |

数据来源：上市公司年度报告

富兴海运近三年的主要财务效益指标如下表所示：

| 序号 | 项目/年度 | 2015年 | 2016年 | 2017年 | 行业指标 |
|----|--------|--------|--------|--------|-------|
| 1 | 净资产收益率 | 9.05% | 12.02% | 16.75% | 1.50% |
| 2 | 总资产报酬率 | 6.54% | 9.84% | 15.53% | 0.80% |
| 3 | 营业利润率 | 16.31% | 22.27% | 32.61% | 3.50% |

行业平均指标数据来源于同花顺 ifinD（下同）

由上表可见，相比行业平均，富兴海运净资产收益率相对较高，2015年至2017年始终保持在9%以上，总资产报酬率基本保持在6%以上，远高于行业平均水平，富兴海运营业利润率近三年基本在16%以上，近三年来各项盈利指标呈现上升趋势，整体盈利能力较好。

根据《招商局能源运输股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书》披露，相关资产的历史业绩和未来预测业绩情况如下：

单位：万元

| 公司名称 | 2015年 | 2016年 | 2017年 预测 | 2018年 预测 | 2019年 预测 |
|--------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| 中国能源运输有限公司 | 190,981.80 | 106,522.75 | 100,383.22 | 39,955.58 | 49,335.64 |
| 深圳长航滚装物流有限公司 | 9,168.95 | 9,273.84 | 7,542.03 | 8,456.49 | 8,771.55 |
| 上海长航国际海运有限公司 | -18,432.23 | -19,551.85 | 5,205.30 | 8,179.70 | 8,918.80 |

由上表可见，上述可比公司的盈利状况呈现较为明显的波动，如中国能源运输有限公司、深圳长航滚装物流有限公司预测年度净利润水平较历史年度反而有所下降，因此也导致按照评估报告前一年计算的市盈率倍数较低。

B、本次交易的标的公司具有较强的盈利能力

在未来经营上，富兴海运在 2017 年底的运力规模约为 33 万吨，2018 年度经过董事会批准后的购船计划约达到 17 万吨，后续年份稳定期保持在约 51 万吨水平；2018 年至 2020 年一程年度关联电煤运输数量将由 2015 年至 2017 年的 850 万吨调整为 1,150.00 万吨，年运输量增加 300 万吨，同时富兴海运与浙能富兴燃料和舟山富兴燃料各方约定未来运力不发生重大变化的前提下，3 年期合同的相关条款也不发生大的变化。浙能通利近几年基本全部依靠外租船经营，到 2017 年 11 月才购得一艘 2.8 万吨散货轮，在稳定期将保持 4 万吨左右的运力水平。综上所述，两个标的公司未来的经营规模和盈利能力相比 2017 年度有一定的提升，考虑到标的公司基准日后三年内船舶运力更新变动较大，故统计了扣除政府补助后的估值和未来三年市盈率变化情况如下所示：

单位：万元

| 年度 | 标的公司 | 扣除非经营性收入后估值 | 扣非后净利润 | 扣非后市盈率 |
|-------|-----------|-------------------|------------------|--------------|
| 2018年 | 富兴海运 | 139,283.00 | 10,635.89 | 13.10 |
| | 浙能通利 | 7,841.00 | 591.50 | 13.26 |
| | 江海运输 | 6,317.00 | 719.64 | 8.78 |
| | 合计 | 153,441.00 | 11,947.03 | 12.84 |
| 2019年 | 富兴海运 | 139,283.00 | 11,431.83 | 12.18 |
| | 浙能通利 | 7,841.00 | 806.80 | 9.72 |
| | 江海运输 | 6,317.00 | 663.80 | 9.52 |
| | 合计 | 153,441.00 | 12,902.43 | 11.89 |
| 2020年 | 富兴海运 | 139,283.00 | 12,909.68 | 10.79 |

| 年度 | 标的公司 | 扣除非经营性收入后估值 | 扣非后净利润 | 扣非后市盈率 |
|----|-----------|-------------------|------------------|--------------|
| | 浙能通利 | 7,841.00 | 514.15 | 15.25 |
| | 江海运输 | 6,317.00 | 613.36 | 10.30 |
| | 合计 | 153,441.00 | 14,037.19 | 10.93 |

从上表可知，三家标的公司随着运力的更新，未来三年的盈利水平增长较快，同时，对应的市盈率也整体呈现下降趋势，对应 2018 年、2019 年和 2020 年的平均市盈率倍数分别为 12.84 倍、11.89 倍和 10.93 倍。与可比公司的预测市盈率水平较为接近，且本次交易的标的公司未来三年预测市盈率呈下降趋势。

| 公司名称 | 2017 年 预测市盈率 | 2018 年 预测市盈率 | 2019 年 预测市盈率 |
|--------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 中国能源运输有限公司 | 11.28 | 28.35 | 22.96 |
| 深圳长航滚装物流有限公司 | 10.88 | 9.70 | 9.35 |
| 上海长航国际海运有限公司 | 13.15 | 8.37 | 7.68 |
| 平均 | 11.77 | 15.47 | 13.33 |

③宁波海运的市盈率、市净率水平情况

根据宁波海运 2017 年度审计报告，2017 年度实现每股收益 0.1444 元，2017 年 12 月 31 日每股净资产为 2.75 元。根据本次发行股份购买资产的股票发行价格 4.55 元/股计算，本次发行股份的市盈率为 31.51 倍，市净率为 1.65 倍。

本次拟注入上市公司的富兴海运、江海运输、浙能通利按 2017 年净利润计算的市盈率分别为 11.73 倍、12.08 倍和 12.18 倍，2017 年平均年市盈率水平为 11.77 倍，低于宁波海运的发行市盈率水平，2017 年平均市净率水平为 1.74 倍，接近宁波海运的市净率，有利于增厚上市公司的经营业绩和净资产水平。本次交易作价符合行业定价规则，充分考虑了上市公司及中小股东的利益，交易定价公允。

（六）估值敏感性分析

1、富兴海运估值敏感性分析

收益法评估中，部分重要参数对富兴海运的评估值影响如下：

| 变动因素 | -5% | -1% | 1% | 5% |
|---------------|--------|--------|--------|--------|
| 营业收入变动导致估值变动率 | -4.56% | -0.92% | 0.91% | 4.55% |
| 毛利率变动导致估值变动率 | -4.76% | -0.96% | 0.94% | 4.75% |
| 折现率变动导致估值变动率 | 4.72% | 0.94% | -0.92% | -4.29% |

2、江海运输估值敏感性分析

收益法评估中，部分重要参数对江海运输的评估值影响如下：

| 变动因素 | -5% | -1% | 1% | 5% |
|---------------|---------|---------|--------|--------|
| 营业收入变动导致估值变动率 | -11.98% | -2.55% | 2.39% | 11.70% |
| 毛利率变动导致估值变动率 | -2.50% | -12.76% | 2.56% | 12.76% |
| 折现率变动导致估值变动率 | 10.61% | 1.85% | -2.11% | -9.94% |

3、浙能通利估值敏感性分析

收益法评估中，部分重要参数对浙能通利的评估值影响如下：

| 变动因素 | -5% | -1% | 1% | 5% |
|---------------|--------|--------|--------|--------|
| 营业收入变动导致估值变动率 | -3.68% | -0.73% | 0.73% | 3.68% |
| 毛利率变动导致估值变动率 | -3.70% | -0.75% | 0.75% | 3.70% |
| 折现率变动导致估值变动率 | 0.71% | 3.53% | -3.18% | -0.68% |

三、独立董事对资产评估机构的独立性、评估假设前提的合理性、评估方法与目的的相关性及评估定价公允性发表的意见

公司独立董事在仔细审阅了包括《宁波海运股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书（草案）》及其摘要等在内的相关材料后，根据《公司法》、《证券法》、《关于在上市公司建立独立董事制度的指导意见》、《上海证券交易所上市规则》等法律法规、规范性文件及《公司章程》等有关规定，对本次交易评估事项发表独立意见如下：

（一）评估机构具有独立性

本次交易的评估机构具有证券业务资格。除业务关系外，评估机构及经办评估师与公司、交易对方和标的资产均不存在关联关系，不存在除专业收费外的现实的和预期的利害关系，评估机构具有独立性。

（二）评估假设前提具有合理性

评估机构和评估人员所设定的评估假设前提和限制条件按照国家有关法规和规定执行、遵循了市场通用的惯例或准则、符合评估对象的实际情况，评估假设前提具有合理性。

（三）评估方法与评估目的的相关性

本次评估目的是为公司本次交易提供合理的作价依据，评估机构实际评估的资产范围与委托评估的资产范围一致；评估机构在评估过程中实施了相应的评估程序，遵循了独立性、客观性、科学性、公正性等原则，运用了合规且符合标的资产实际情况的评估方法，选用的参照数据、资料可靠；资产评估价值公允、准确。评估方法选用恰当，评估结论合理，评估方法与评估目的的相关性一致。

（四）评估定价的公允性

本次评估的评估价值分析原理、采用的模型、选取的折现率等重要评估参数符合标的资产实际情况，预期各年度收益和现金流量评估依据及评估结论合理。本次交易以标的资产的评估结果为基础确定交易价格，交易标的评估定价公允。

综上，本次交易所选聘的评估机构具有独立性，评估假设前提具有合理性，评估方法与评估目的的相关性一致，交易标的评估定价公允，不存在损害公司及其他股东利益的情形。

第七章 本次交易主要合同

一、《发行股份购买资产协议》及其补充协议的主要内容

宁波海运于 2018 年 4 月 17 日与浙能集团签署了《发行股份购买资产协议》（富兴海运），就宁波海运拟通过向浙能集团发行股份的方式购买其持有的富兴海运 51% 股权事项，明确了各方的权利与义务；于 2018 年 4 月 17 日与海运集团签署了《发行股份购买资产协议》（江海运输），就宁波海运拟通过向海运集团发行股份的方式购买其持有的江海运输 77% 股权事项，明确了各方的权利与义务；于 2018 年 4 月 17 日与煤运投资签署了《发行股份购买资产协议》（浙能通利），就宁波海运拟通过向煤运投资发行股份的方式购买其持有的浙能通利 60% 股权事项，明确了各方的权利与义务。2018 年 7 月 27 日，宁波海运与前述交易对方分别签署了《发行股份购买资产协议之补充协议》。

上述《发行股份购买资产协议》及《发行股份购买资产协议之补充协议》（以下合称“《发行股份购买资产协议》及其补充协议”）的主要内容如下：

（一）标的资产作价

各方同意，根据万邦出具的并经浙江省国资委备案的评估结果并综合考虑标的公司 2017 年度利润分配方案后，富兴海运 51% 股权、江海运输 77% 股权及浙能通利 60% 股权的交易价格分别为 70,404.99 万元、4,679.29 万元、及 4,851.60 万元。

（二）发行价格及定价依据

定价基准日为宁波海运审议本次交易的首次董事会决议公告日；发行价格不低于定价基准日前 20 个交易日上市公司股票交易均价的 90%，即 4.60 元/股。因宁波海运 2017 年度利润分配预案为每 10 股派发现金红利 0.5 元，本次发行价格调整为 4.55 元/股。

在定价基准日至发行日期间，宁波海运如有派息、配股、送股、资本公积转增股本等除权、除息事项，发行价格将按照中国证监会及上交所的相关规定作相应调整。

（三）发行数量

按照标的资产的交易总额中所对应的以发行股份方式所支付的对价（占本次交易总额的 100%）计算，本次发行股份购买资产向浙能集团发行股份数为 15,473.6242 万股，向海运集团发行股份数为 1,028.4154 万股，向煤运投资发行股份数为 1,066.2857 万股。最终发行数量以中国证监会核准的发行数量为准。

在定价基准日至发行日期间，宁波海运如出现派息、配股、送股、资本公积转增股本等除权、除息事项，本次发行数量将根据调整后的发行价格作相应调整。

（四）期间损益安排

标的资产于损益归属期间产生的收益由上市公司享有，亏损由交易对方承担，并以现金方式补足。双方同意，以资产交割日所在月份前一个月最后一日作为标的资产的交割审计基准日，在交割日后 90 日内，由上市公司聘请交易对方认可的具备证券业务资格的会计师事务所对标的资产在损益归属期间产生的损益进行审计，该会计师事务所出具的专项审计报告将作为确认标的资产在损益归属期间产生的损益之依据。

（五）本次发行股份购买资产的交割

在《发行股份购买资产协议》约定的先决条件全部成就后，各方应协商确定本次交易的资产交割日并签署确定资产交割日的确认性文件，于该日起宁波海运应尽快协助交易对方将其持有的标的资产股权变更登记至宁波海运名下。

宁波海运与各交易对方应在资产交割日签署《标的资产交割确认书》，交易对方应当于资产交割日后的 10 个工作日内，向相应的工商行政管理部门提交标的资产股权变更登记所需的全部材料，宁波海运应为办理上述股权变更登记签署必要的文件并提交相关文件资料。交易对方将其持有标的资产股权变更登记至宁波海运名下后，交易对方即履行完毕《发行股份购买资产协议》项下标的资产的交付义务。

宁波海运应在标的资产过户完成后及时办理本次发行的验资工作，并在资产交割日后 30 个工作日内向上交所和登记结算公司提交将新增股份登记至交易对方名下所需的全部资料。交易对方应为办理前述验资及新增股份登记事宜签署必要的文件并提交相关资料。

各方同意，标的资产的交割及新增股份的登记手续，均应在收到中国证监会核准本次交易的文件之日起 3 个月内履行完毕，为完成资产交割和新增股份登记的相关工作，各方将密切合作并采取一切必要的行动。

（六）财政补贴的补偿义务

根据《资产评估报告》，富兴海运在未来五年(即 2018 年至 2022 年)将分别取得宁波大榭开发区管委会财政补助补贴 1,500.00 万元、1,226.00 万元、1,188.20 万元、1,338.70 万元、1,146.70 万元；浙能通利在未来五年将分别取得财政补贴 200.00 万元、12.00 万元、70.20 万元、51.50 万元、65.70 万元。

交易对方浙能集团与煤运投资分别承诺，2018 年至 2022 年期间，若富兴海运、浙能通利在任一会计年度内实际取得的财政补贴金额低于《发行股份购买资产协议之补充协议》第 3.1 款约定的财政补贴金额的，交易对方应以现金方式向上市公司补偿，其中浙能集团的补偿金额=(当年预计应取得的财政补贴金额-当年实际取得的财政补贴金额)*51%；煤运投资的补偿金额=(当年预计应取得的财政补贴金额-当年实际取得的财政补贴金额)*60%。

（七）协议生效的先决条件

《发行股份购买资产协议》自各方签字盖章且下列先决条件全部成就之日起生效：

(1) 本次交易已经按照《公司法》及其它相关法律、法规、规章、规范性文件及公司章程之规定，经《发行股份购买资产协议》各方相关主体董事会、股东会/股东大会审议通过；

(2) 本次交易方案获得浙江省国资委的批准，标的资产的评估报告已经浙江省国资委备案；

(3) 本次交易获得中国证监会的核准；

(4) 本次交易获得法律法规所要求的其他相关有权机关的审批（如适用）。

（八）锁定期

交易对方通过本次发行获得的上市公司新增股份，自新增股份上市之日起至 36 个月届满之日及交易对方履行完毕其在《盈利预测补偿协议》项下的补偿义务（如需）之

日前（以较晚者为准）不得转让。前述锁定期届满后，交易对方通过本次发行获得的新增股份的出售或转让，按中国证监会和上交所的相关规定执行。

（九）违约责任

《发行股份购买资产协议》签订后，除不可抗力以外，任何一方不履行或不及时、不适当履行《发行股份购买资产协议》下其应履行的任何义务，或违反其在《发行股份购买资产协议》项下作出的任何陈述、保证或承诺，均构成其违约，应按照法律规定或《发行股份购买资产协议》的约定承担违约责任。

二、《盈利预测补偿协议》的主要内容

宁波海运于 2018 年 7 月 27 日与浙能集团签署了《盈利预测补偿协议》（富兴海运），就宁波海运拟通过向浙能集团发行股份的方式购买其持有的富兴海运 51% 股权事项，明确了各方的权利与义务；于 2018 年 7 月 27 日与海运集团签署了《盈利预测补偿协议》（江海运输），就宁波海运拟通过向海运集团发行股份的方式购买其持有的江海运输 77% 股权事项，明确了各方的权利与义务；于 2018 年 7 月 27 日与煤运投资签署了《盈利预测补偿协议》（浙能通利），就宁波海运拟通过向煤运投资发行股份的方式购买其持有的浙能通利 60% 股权事项，明确了各方的权利与义务。

上述《盈利预测补偿协议》的主要内容如下：

（一）盈利预测补偿期间及承诺扣非净利润的确定

交易对方浙能集团承诺，本次交易实施完毕后，富兴海运在 2018 年度、2019 年度、2020 年度扣除非经常性损益后的净利润分别不低于 10,635.8907 万元、11,431.8286 万元、12,909.6773 万元（以下简称“承诺扣非净利润”）。若本次交易无法在 2018 年度内完成，则浙能集团同意延长利润补偿期至 2021 年，即，整个利润补偿期间调整为 2018 年度、2019 年度、2020 年度及 2021 年度；其中，2021 年度承诺扣非净利润不低于 12,920.5306 万元。如果中国证监会、上交所对盈利预测承诺另有规定或要求的，从其规定或要求。

交易对方海运集团承诺，本次交易实施完毕后，江海运输在 2018 年度、2019 年度、2020 年度扣除非经常性损益后的净利润分别不低于 719.6368 万元、663.7997 万元、613.3597 万元（以下简称“承诺扣非净利润”）。若本次交易无法在 2018 年度内完成，则

海运集团同意延长利润补偿期至 2021 年,即,整个利润补偿期间调整为 2018 年度、2019 年度、2020 年度及 2021 年度;其中,2021 年度承诺扣非净利润不低于 586.4997 万元。如果中国证监会、上交所对盈利预测承诺另有规定或要求的,从其规定或要求。

交易对方煤运投资承诺,本次交易实施完毕后,浙能通利在 2018 年度、2019 年度、2020 年度扣除非经常性损益后的净利润分别不低于 591.5016 万元、806.8025 万元、514.1493 万元(以下简称“承诺扣非净利润”)。若本次交易无法在 2018 年度内完成,则煤运投资同意延长利润补偿期至 2021 年,即,整个利润补偿期间调整为 2018 年度、2019 年度、2020 年度及 2021 年度;其中,2021 年度承诺扣非净利润不低于 489.6871 万元。如果中国证监会、上交所对盈利预测承诺另有规定或要求的,从其规定或要求。

(二) 盈利预测补偿义务及实际扣非净利润的确定

在盈利预测补偿期间内,上市公司进行年度审计时应聘请具备证券从业资格的会计师事务所(以下简称“审计机构”)对标的公司当期实现的扣除非经常性损益后净利润(以下简称“实际扣非净利润”)出具专项审计报告。根据该专项审计报告的结果确定实际扣非净利润与承诺扣非净利润之间的差异。若实际扣非净利润低于承诺扣非净利润的,各交易对方应按照《盈利预测补偿协议》第五条约定的补偿方式进行补偿。

(三) 盈利预测补偿方式

各方同意,盈利预测补偿方式为股份补偿及现金补偿。交易对方进行补偿时,应以其因本次交易获得的上市公司股份进行补偿,交易对方获得股份不足以补偿的部分以现金方式进行补偿。

若在盈利预测补偿期间任一会计年度未能达到当期承诺扣非净利润,则上市公司应在当期专项审计报告披露后的 10 个交易日内,依据下述公式计算并确定交易对方当年合计需补偿的股份数量和现金数额,并以书面形式通知交易对方:

当期补偿总额=(截至当期期末累积承诺扣非净利润数-截至当期期末累积实际扣非净利润数)×标的资产交易作价÷盈利预测补偿期间内各年的承诺扣非净利润数总和-累积已补偿金额

当期应补偿股份数量=当期补偿总额÷股份发行价格

当期应补偿现金金额=当期补偿总额-(当期应补偿股份数量-当期已补偿股份数量)×股份发行价格

盈利预测补偿期间内，每年需补偿的股份数量如依据《盈利预测补偿协议》第 5.2 条列示的计算公式计算出来的结果为负数或零，则按 0 取值，即已经补偿的股份不冲回。

(四) 整体减值测试补偿及其补偿方式

盈利预测补偿期间届满后，上市公司与交易对方应共同协商聘请具备证券从业资格的会计师事务所对标的资产进行减值测试，并在公告前一年度专项审计报告后 30 日内出具减值测试结果。如标的资产期末减值额>盈利预测补偿期间内已补偿股份总数×股份发行价格+盈利预测补偿期间内已补偿现金金额，则交易对方将另行补偿。交易对方进行补偿时，应以其因本次交易获得的上市公司股份进行补偿，交易对方获得股份不足以补偿的部分以现金方式进行补偿。

另行补偿的股份数量及现金金额计算公式如下：

另行补偿的股份数量=(标的资产期末减值额-盈利补偿期内已补偿股份总数×股份发行价格-盈利补偿期内已补偿现金金额)÷股份发行价格。

另行补偿的现金金额=标的资产期末减值额-已补偿股份数量×股份发行价格-已补偿现金数额。

(五) 补偿的实施

若交易对方根据《盈利预测补偿协议》第五条或第六条之约定须向上市公司进行股份补偿的，上市公司应在审计机构出具专项审计报告或专项减值测试结果后 60 日内召开董事会及股东大会审议关于股份回购并注销的方案，上市公司届时应在股东大会审议通过前述议案后，以总价人民币 1.00 元的价格定向回购该等应补偿股份，并尽快履行通知债权人等法律、法规关于减少注册资本的相关程序。

若前述股份回购事宜因未获上市公司股东大会审议通过而无法实施的，则交易对方承诺在上述情形发生后的 2 个月内，将应补偿的股份赠送给上市公司股东大会股权登记日或上市公司董事会确定的股权登记日登记在册的其他股东，其他股东按其持有股份数量占股权登记日上市公司扣除交易对方持有的股份数后的总股本的比例享有获赠股份。

各方同意，若交易对方根据《盈利预测补偿协议》第五条或第六条之约定须进一步向上市公司进行现金补偿的，上市公司应在审计机构出具专项审计报告或专项减值测试结果后 10 日内书面通知交易对方，交易对方应在收到上市公司书面通知之日起 20 日内将相应的补偿现金支付至上市公司指定的银行账户。

交易对方同意，若上市公司在盈利预测补偿期间有现金分红的，交易对方按《盈利预测补偿协议》第 5.2 条计算的“当期应补偿股份数量”及按《盈利预测补偿协议》第 6.2 条计算的“另行补偿的股份数量”在盈利预测补偿期间累计获得的分红收益，应于股份回购实施时赠予上市公司；若上市公司在盈利预测补偿期间实施送股、公积金转增股本的，交易对方按《盈利预测补偿协议》第 5.2 条计算的“当期应补偿股份数量”及按《盈利预测补偿协议》第 6.2 条计算的“另行补偿的股份数量”均应包括送股、资本公积转增股本等实施时交易对方获得的股份数。

交易对方在本次交易中获得的上市公司股份锁定期届满时，若交易对方尚未履行完毕《盈利预测补偿协议》项下需向上市公司履行的股份补偿义务的，交易对方承诺该等股份的锁定期延长至交易对方在《盈利预测补偿协议》项下的股份补偿义务履行完毕之日。

（六）税费及费用承担

各方同意并确认，由于签署以及履行《盈利预测补偿协议》而发生的所有税费和政府收费，由各方根据有关规定各自依法承担。

除非《盈利预测补偿协议》另有约定，因准备、订立及履行《盈利预测补偿协议》而发生的费用由各方自行承担。

（七）协议的效力

《盈利预测补偿协议》自各方签字盖章之日起成立，自《发行股份购买资产协议》生效之日起生效。

《盈利预测补偿协议》为《发行股份购买资产协议》之附属协议，《盈利预测补偿协议》没有约定的，适用《发行股份购买资产协议》。如《发行股份购买资产协议》进行修改，《盈利预测补偿协议》应相应进行修改。如《发行股份购买资产协议》被解除或被认定为无效，《盈利预测补偿协议》亦应解除或失效。

（八）违约责任

《盈利预测补偿协议》签订后，除不可抗力以外，任何一方不履行或未及时、不当履行《盈利预测补偿协议》项下其应履行的任何义务，或违反其在《盈利预测补偿协议》项下作出的任何陈述、保证或承诺，均构成其违约，应按照法律规定或《盈利预测补偿协议》的约定承担违约责任。

如因法律或政策限制，或因上市公司股东大会未能审议通过本次交易，或因政府主管部门及/或证券监管机构(包括但不限于中国证监会、行业主管部门、上交所及登记结算公司)未能批准或核准等原因，导致本次交易不能实施，则不视为任何一方违约。

一方承担违约责任应当赔偿其他方由此所造成的全部损失，该等损失包括但不限于其他方为本次交易而发生的审计费用、评估费用、券商费用、律师费用、差旅费用等。违约一方应在收到守约方要求承担违约责任的书面通知之日起 5 个工作日内向守约方支付赔偿金，如延期支付，则违约方应当向守约方支付迟延履行期间的债务利息（按中国人民银行规定的同期贷款利率的 4 倍为标准计付）。

第八章 本次交易的合规性分析

一、本次交易符合《重组管理办法》第十一条规定

（一）符合国家相关产业政策和有关环境保护、土地管理、反垄断等法律和行政法规的规定

标的公司主要从事国内沿海及长江中下游普通货船运输业务，本次交易符合国家相关产业政策。

上市公司、标的公司所属行业不属于重污染行业，均遵守了国家和地方关于环保方面的法律法规，未发生重大环境污染事故，未因违反环境保护有关法律法规受到行政处罚。

报告期内，上市公司、标的公司均不存在受到土地主管部门处罚的情形，本次交易不存在违反国家关于土地管理方面有关法律法规规定的情形。

根据《中华人民共和国反垄断法》及《国务院关于经营者集中申报标准的规定》，本次交易需要向反垄断部门申报经营者集中。截至本报告书签署日，上市公司已经向反垄断部门递交经营者集中申报相关的文件。

综上，本次交易符合《重组管理办法》第十一条第（一）项之规定。

（二）本次交易完成后，本公司仍具备股票上市条件

本次交易完成后，宁波海运社会公众股东合计持股比例不低于本次交易完成后上市公司总股本的 10%，上市公司的股权结构仍然符合股票上市条件，不会导致上市公司不符合上交所规定的股票上市条件的情况。

综上所述，本次交易符合《重组管理办法》第十一条第（二）项之规定。

（三）本次交易资产定价公允，不存在损害上市公司和股东合法权益的情形

1、标的资产的定价

本次交易的标的资产富兴海运 51%股权、江海运输 77%股权及浙能通利 60%股权的交易价格以具有证券期货业务资格的资产评估机构出具的、并经浙江省国资委备案的评估报告载明的评估结果为基础，由交易各方协商确定。

被评估企业/股权的净资产账面价值、最终使用的评估方法、评估值、增值率、本次股权转让比例和交易价格如下表所示：

单位：万元

| 标的资产 | 账面价值 | 评估结果 | 增减值 | 增值率 | 最终选取的评估方法 |
|------------|------------------|------------------|------------------|---------------|-----------|
| | A | B | C=B-A | D=C/A | |
| 富兴海运 51%股权 | 37,935.93 | 72,922.35 | 34,986.42 | 92.23% | 收益法 |
| 江海运输 77%股权 | 4,766.38 | 4,864.09 | 97.71 | 2.05% | 收益法 |
| 浙能通利 60%股权 | 3,246.50 | 4,851.60 | 1,605.10 | 49.44% | 收益法 |
| 合计 | 45,948.81 | 82,638.04 | 36,689.23 | 79.85% | |

本次交易的资产评估机构及其项目经办人员与标的公司、交易对方及上市公司均没有现实和预期的利益关系或冲突，具有充分的独立性，其出具的评估报告符合客观、公正、独立、科学的原则。本次交易中涉及关联交易的处理遵循公开、公平、公正的原则并依照公司章程履行合法程序，以充分保护全体股东、特别是中小股东的利益；交易过程将不存在损害上市公司和全体股东利益的其他情形。

2、发行股份的定价及调价机制

本次交易中，发行股份购买资产涉及的发行股份定价基准日为本公司审议本次交易相关事项的第一次董事会（第七届董事会第十七次会议）决议公告日，即 2018 年 4 月 19 日。

根据《重组管理办法》第四十五条的规定，上市公司发行股份的价格不得低于市场参考价的 90%。市场参考价为本次发行股份购买资产的董事会决议公告日前 20 个交易日、60 个交易日或者 120 个交易日的公司股票交易均价之一。交易均价的计算公式为：董事会决议公告日前若干个交易日公司股票交易均价=决议公告日前若干个交易日公司股票交易总额/决议公告日前若干个交易日公司股票交易总量。

公司通过与交易对方之间的协商，为兼顾各方利益，本次交易采用定价基准日前 20 个交易日公司股票交易均价作为市场参考价，确定以不低于该市场参考价的 90% 作为发行价格，即 4.60 元/股。

2018 年 4 月 26 日，上市公司 2017 年年度股东大会审议通过《关于公司 2017 年度利润分配的预案》，以公司现有总股本 1,030,850,948 股为基数，向全体股东每 10 股派发现金红利 0.50 元（含税），并已于 2018 年 5 月 23 日实施完毕。考虑前述利润分配除权除息因素后，本次对价股份发行价格调整为 4.55 元/股。

在定价基准日至股份发行日期间，上市公司如有其他派息、送股、资本公积金转增股本等除权、除息事项，将按照上交所的相关规则对发行价格进行相应调整。

3、本次交易程序合法合规

本次交易依法进行，由公司董事会提出方案，聘请具有证券业务资格的审计机构、评估机构、律师和独立财务顾问等中介机构出具相关报告，在获得公司董事会审议通过后，按程序报送监管部门审批。整个交易严格履行法律程序，充分保护全体股东利益，尤其是中小股东的利益，不存在损害上市公司及全体股东权益的情形。

4、独立董事意见

对于本次交易所涉及的资产定价，公司独立董事认为：

（1）评估机构具有独立性

本次交易的评估机构具有证券业务资格。除业务关系外，评估机构及经办评估师与公司、交易对方和标的资产均不存在关联关系，不存在除专业收费外的现实的和预期的利害关系，评估机构具有独立性。

（2）评估假设前提具有合理性

评估机构和评估人员所设定的评估假设前提和限制条件按照国家有关法规和规定执行、遵循了市场通用的惯例或准则、符合评估对象的实际情况，评估假设前提具有合理性。

（3）评估方法与评估目的的相关性

本次评估目的是为公司本次交易提供合理的作价依据，评估机构实际评估的资产范围与委托评估的资产范围一致；评估机构在评估过程中实施了相应的评估程序，遵循了独立性、客观性、科学性、公正性等原则，运用了合规且符合标的资产实际情况的评估方法，选用的参照数据、资料可靠；资产评估价值公允、准确。评估方法选用恰当，评估结论合理，评估方法与评估目的的相关性一致。

（4）评估定价的公允性

本次评估的评估价值分析原理、采用的模型、选取的折现率等重要评估参数符合标的资产实际情况，预期各年度收益和现金流量评估依据及评估结论合理。本次交易以标的资产的评估结果为基础确定交易价格，交易标的评估定价公允。

综上，本次交易所选聘的评估机构具有独立性，评估假设前提具有合理性，评估方法与评估目的的相关性一致，交易标的评估定价公允，不存在损害公司及其他股东利益的情形。

综上所述，本次交易符合《重组管理办法》第十一条第（三）项之规定。

（四）本次交易所涉及的资产权属清晰，资产过户或者转移不存在法律障碍，相关债权债务处理合法

本次交易中上市公司拟购买的标的资产为浙能集团持有的富兴海运 51% 股权、煤运投资持有的浙能通利 60% 股权、海运集团持有的江海运输 77% 股权，交易对方持有的标的资产权属清晰，不存在产权纠纷或潜在纠纷，不存在被设立质押、被冻结或其他任何权利受到限制的情形，标的资产的过户不存在法律障碍。此外，本次交易仅涉及股权转让事宜，标的公司的债权债务不会因本次交易而发生变化，因此本次交易不涉及标的公司债权债务处理事宜。

综上所述，本次交易符合《重组管理办法》第十一条第（四）项之规定。

（五）本次交易有利于上市公司增强持续经营能力，不存在可能导致上市公司重组后主要资产为现金或者无具体经营业务的情形

上市公司通过收购标的资产将成为浙能集团下属的国内沿海货物运输业务相关资产的最终整合平台，进而大幅提升业务规模，公司综合实力和核心竞争力将得到进一步

的提升；同时公司归属于母公司股东权益规模、净利润水平以及每股收益都将得到提升，有助于提升公司的行业地位。

因此，本次交易有利于上市公司增强持续经营能力，不存在可能导致上市公司重组后主要资产为现金或无具体经营业务的情形，符合《重组管理办法》第十一条第（五）项之规定。

（六）本次交易有利于上市公司在业务、资产、财务、人员、机构等方面与实际控制人及其关联方保持独立，符合中国证监会关于上市公司独立性的相关规定

本次交易完成后，海运集团仍为上市公司的控股股东，浙能集团仍为上市公司的实际控制人，本次交易前后上市公司的控制权未发生变更。本次交易中上市公司通过收购标的资产，将构建浙能集团下属的国内沿海货物运输业务相关资产的最终整合平台。

此外，海运集团和浙能集团均已出具相关承诺：本次交易完成后，将保证上市公司在人员、资产、财务、机构和业务等方面的独立性。

综上所述，本次交易符合《重组管理办法》第十一条第（六）项之规定。

（七）本次交易有利于上市公司保持健全有效的法人治理结构

本次交易前，上市公司已设立股东大会、董事会、监事会等组织机构并制定相应的议事规则，从制度上保证股东大会、董事会和监事会的规范运作和依法履行职责，上市公司具有健全的组织机构和完善的法人治理结构。本次交易完成后，上市公司将依据《公司法》、《证券法》、《上市公司治理准则》等法律、法规的要求，进一步保持上市公司的治理机构、规范上市公司经营运作。

综上所述，本次交易符合《重组管理办法》第十一条第（七）项之规定。

二、本次交易不适用《重组管理办法》第十三条的说明

本次交易前，公司的控股股东为海运集团，持有公司 35.41% 的股份；浙能集团为持有海运集团 51% 股权，为本公司实际控制人。本次交易后，按标的资产交易价格测算，海运集团将持有公司 31.11% 的股份，仍为公司的控股股东；煤运投资将持有公司 0.88%

的股份；浙能集团将直接持有公司 12.82%的股份并通过海运集团及煤运投资控制本公司，因此，浙能集团仍为公司的实际控制人。本次交易不会导致公司控制权发生变更。

本公司自首次公开发行股票并上市以来控制权曾发生过变更，具体情况如下：

2012年10月22日，浙能集团与宁波众和投资有限公司、宁波海运集团有限公司职工持股会、蒋宏生等七名自然人股东签署了《浙江省能源集团有限公司与宁波众和投资有限公司、宁波海运集团有限公司职工持股会、蒋宏生等七名自然人股东关于宁波海运集团有限公司之股权转让协议》，约定浙能集团收购海运集团51%的股权。

2012年11月14日，浙江省国资委出具《关于同意协议收购宁波海运集团有限公司51%股权的批复》（浙国资产权[2012]47号），同意浙能集团协议收购海运集团51%股权。

根据中国证监会《关于核准浙江省能源集团有限公司公告宁波海运股份有限公司要约收购报告书的批复》（证监许可[2013]192号），浙能集团于2013年3月6日通过宁波海运公告了《宁波海运股份有限公司要约收购报告书》，向除海运集团之外的宁波海运股东发出全面收购要约，要约收购期限自2013年3月8日至2013年4月6日。要约收购期间，宁波海运流通股股东无人接受浙能集团发出的收购要约，浙能集团全面履行了要约收购义务。

截至2013年4月6日，浙能集团通过持有上市公司控股股东海运集团51%的股权，间接持有上市公司365,062,214股股份，占上市公司总股本的41.9%，上市公司的实际控制人变更为浙能集团的程序已全部履行完毕。

自本公司实际控制人发生变更之日至本报告书签署日已超过60个月，因此，本公司最近60个月内控制权未发生变更。

综上，本次交易完成后，浙能集团仍为公司实际控制人，本次交易不会导致本公司控制权发生变更，且本公司自前次控制权发生变更之日起至今已超过60个月，本次交易不构成借壳上市。

三、本次交易符合《重组管理办法》第四十三条规定

(一) 本次交易有利于提高上市公司资产质量、改善公司财务状况和增强持续盈利能力；有利于上市公司规范关联交易和避免同业竞争，保持独立性

1、关于资产质量、财务状况和持续盈利能力

上市公司通过收购标的资产，将构建浙能集团下属唯一的水路货物运输业务平台，进而大幅提升业务规模，公司综合实力和核心竞争力将得到进一步的提升；同时公司归属于母公司股东权益规模、净利润水平以及每股收益都将得到提升，有助于改善上市公司的资产质量和盈利能力，提高上市公司的可持续发展能力。

本次交易完成后，上市公司的资产质量将得到提高，财务状况将得到改善，持续盈利能力将增强。

2、关于同业竞争、关联交易和上市公司独立性

通过本次交易，公司将解决与控股股东、实际控制人及其控制的企业之间在国内沿海货物运输业务方面同业竞争的情况，增强公司持续盈利能力和可持续发展能力，突出公司主业，增强公司核心竞争力和抗风险能力，有助于有效保护广大中小股东的利益。

上市公司未因本次交易增加原有业务关联交易，本次交易后上市公司新增业务未因本次交易增加关联交易。本次交易前，宁波海运与控股股东、实际控制人及其下属子公司等关联方的关联交易主要为采购燃油物料、船舶租赁、船舶运输等，该等交易均在宁波海运日常经营业务范围内，有利于公司主营业务的开展。本次交易主要为切实履行浙能集团作出的避免同业竞争承诺，重组浙能集团旗下国内沿海货物运输资产，本次交易完成后，宁波海运将进一步巩固及增强其在国内沿海货物运输领域的竞争优势。标的公司与浙能集团下属其他企业之间的船舶运输、船舶租赁、采购燃油物料等交易将在本次交易完成后转化为上市公司与浙能集团下属其它企业之间的交易，但未因本次交易增加关联交易。为规范本次重组完成后的关联交易，上市公司控股股东海运集团及实际控制人浙能集团均已出具关于规范关联交易的承诺函。上市公司在交易完成后关联交易将遵循公平、公正、公开的原则，不会损害宁波海运及其中小股东的利益，不会对宁波海运持续性经营能力造成影响，不会影响宁波海运未来财务状况、经营成果，不会影响宁波海运的独立性。

本次交易完成后，上市公司资产质量和经营能力将得到提高，上市公司将继续在业务、资产、财务、人员、机构等方面与其控股股东、实际控制人及其控制的其他企业保持独立，符合中国证监会关于上市公司独立性的相关规定。此外，海运集团与浙能集团已出具相关承诺：本次交易完成后，将保持上市公司在资产、财务、人员、业务及机构等方面的独立性。

综上所述，本次交易符合《重组管理办法》第四十三条第一款第（一）项之规定。

（二）上市公司最近两年财务报告被注册会计师出具无保留意见审计报告

上市公司最近两年财务报告经立信会计师事务所（特殊普通合伙）审计，并出具了标准无保留意见的《审计报告》。

综上所述，本次交易符合《重组管理办法》第四十三条第一款第（二）项之规定。

（三）上市公司及其现任董事、高级管理人员不存在因涉嫌犯罪正被司法机关立案侦查或涉嫌违法违规正被中国证监会立案调查的情形

截至本报告书签署日，上市公司及其现任董事、高级管理人员不存在因涉嫌犯罪正被司法机关立案侦查或涉嫌违法违规正被中国证监会立案调查的情形。

综上所述，本次交易符合《重组管理办法》第四十三条第一款第（三）项之规定。

（四）上市公司发行股份所购买的资产为权属清晰的经营性资产，并能在约定期限内办理完毕权属转移手续

本次交易中上市公司拟购买的标的资产为浙能集团持有的富兴海运 51% 股权、煤运投资持有的浙能通利 60% 股权、海运集团持有的江海运输 77% 股权，上述股权权属清晰，不存在质押、查封、冻结、权属争议及其他限制。本次交易所涉及的资产过户或权属转移不存在法律障碍，能在约定期限内办理完毕权属转移手续。

综上所述，本次交易符合《重组管理办法》第四十三条第一款第（四）项之规定。

四、本次交易不适用《关于上市公司重大资产重组前发生业绩“变脸”或本次重组存在拟置出资产情形的相关问题与解答》的说明

2016年6月24日，中国证监会发布《关于上市公司重大资产重组前发生业绩“变脸”或本次重组存在拟置出资产情形的相关问题与解答》要求：

上市公司重大资产重组前一会计年度发生业绩“变脸”、净利润下降50%以上（含由盈转亏），或本次重组拟置出资产超过现有资产50%的，为避免相关方通过本次重组逃避有关义务、责任，独立财务顾问、律师、会计师和评估师应当勤勉尽责，对上市公司（包括但不限于）特定事项进行专项核查并发表明确意见。上市公司应当在公布重组草案的同时，披露上述专项核查意见。

宁波海运2017年度业绩稳定，归属于母公司股东的净利润较2016年度增加了68.42%，且本次发行股份购买资产不涉及置出资产的情形。因此，本次交易不适用《关于上市公司重大资产重组前发生业绩“变脸”或本次重组存在拟置出资产情形的相关问题与解答》的相关要求。

五、本次交易符合《〈上市公司重大资产重组管理办法〉第三条有关拟购买资产存在资金占用问题的适用意见——证券期货法律适用意见第10号》相关规定

截至本报告书签署日，本次交易的标的公司不存在被股东及其关联方非经营性资金占用的情况。

此外，上市公司已在《重组报告书》“第十三节 其他重要事项\二、交易完成后上市公司资金占用及关联担保情况\（一）资金占用情况”中对本次重组拟购买资产的股东及其关联方是否存在对拟购买资产非经营性资金占用问题进行了特别说明，具体说明如下：“截至本报告书签署日，本次交易的标的公司不存在关联方资金占用的情况。因此，本次交易完成后，上市公司不会出现新增资金占用的情况”。

综上所述，本次交易的交易情况符合《〈上市公司重大资产重组管理办法〉第三条有关拟购买资产存在资金占用问题的适用意见——证券期货法律适用意见第 10 号》的相关规定。

第九章 管理层讨论与分析

一、本次交易前上市公司财务状况和经营成果

根据立信出具的信会计报字（2016）第 111007 号、信会计报字（2017）第 ZA11049 号、信会计报字（2018）ZA10757 号标准无保留意见的《审计报告》以及未经审计的 2018 年 1-5 月管理层报表，上市公司最近三年及一期的合并财务数据如下：

（一）财务状况分析

1、资产构成分析

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | | 2017 年 12 月 31 日 | | 2016 年 12 月 31 日 | | 2015 年 12 月 31 日 | |
|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 流动资产 | | | | | | | | |
| 货币资金 | 26,514.62 | 4.30% | 23,332.41 | 3.74% | 26,486.56 | 4.15% | 20,674.45 | 3.30% |
| 应收账款 | 15,779.71 | 2.56% | 13,635.92 | 2.18% | 10,292.44 | 1.61% | 2,986.06 | 0.48% |
| 预付款项 | 694.08 | 0.11% | 437.19 | 0.07% | 339.36 | 0.05% | 280.57 | 0.04% |
| 其他应收款 | 353.10 | 0.06% | 341.93 | 0.05% | 1,276.94 | 0.20% | 331.98 | 0.05% |
| 存货 | 3,503.39 | 0.57% | 2,921.19 | 0.47% | 2,753.43 | 0.43% | 2,235.74 | 0.36% |
| 其他流动资产 | 857.50 | 0.14% | 2,662.47 | 0.43% | 1,742.07 | 0.27% | | 0.00% |
| 流动资产合计 | 47,702.40 | 7.74% | 43,331.11 | 6.94% | 42,890.80 | 6.71% | 26,508.80 | 4.23% |
| 非流动资产 | | | | | | | | |
| 长期股权投资 | 2,932.08 | 0.48% | 3,025.81 | 0.48% | 2,818.74 | 0.44% | 3,068.92 | 0.49% |
| 固定资产 | 214,450.48 | 34.80% | 221,583.32 | 35.50% | 209,635.22 | 32.82% | 208,522.35 | 33.28% |
| 在建工程 | 95.43 | 0.02% | 82.63 | 0.01% | 17,977.14 | 2.81% | 15,356.75 | 2.45% |
| 无形资产 | 350,230.99 | 56.83% | 355,163.11 | 56.91% | 365,387.23 | 57.20% | 373,045.75 | 59.54% |
| 递延所得税资产 | 898.67 | 0.15% | 915.20 | 0.15% | 31.09 | 0.00% | 34.06 | 0.01% |
| 非流动资产合计 | 568,607.64 | 92.26% | 580,770.08 | 93.06% | 595,849.42 | 93.29% | 600,027.82 | 95.77% |
| 资产总计 | 616,310.04 | 100.00% | 624,101.19 | 100.00% | 638,740.22 | 100.00% | 626,536.62 | 100.00% |

截至 2015 年 12 月 31 日、2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日和 2018 年 5 月 31 日，上市公司的资产总额为 626,536.62 万元、638,740.22 万元、624,101.19 万元和 616,310.04 万元。公司资产主要由货币资金、应收账款等流动资产以及固定资产、无形资产等非流动资产构成，资产规模较为稳定。其中 2016 年末较 2015 年末资产总额增加 12,203.60 万主要系公司优化调整运力结构，持续加大境外程租运输业务，并运用品牌优势扩大市场占有率从而导致货币资金及应收账款增加。2017 年末相较 2016 年末资产总额下降主要系 2017 年公司归还借款的总额高于 2016 年，以及 2017 年新建船舶投入运营所增加的折旧费用以及公路经营权-路产摊销所致。2018 年 5 月末相较 2017 年末资产总额下降主要系船舶资产折旧和公路经营权-路产摊销以及计入其他流动资产的和新船交付相关的未抵扣进项税逐渐抵扣所致。

就资产结构方面而言，截至 2015 年 12 月 31 日、2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日以及 2018 年 5 月 31 日，公司非流动资产占比分别为 95.77%、93.29%、93.06% 以及 92.26%，非流动性资产占总资产比例较高，符合干散货运输行业以船舶等固定资产为主要资产构成的行业特点。此外，非流动性资产占比略有下降主要系报告期内数艘自建船舶交付使用转为固定资产后当期计提折旧费用以及公路经营权-路产摊销所致。

2、负债构成分析

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | | 2017 年 12 月 31 日 | | 2016 年 12 月 31 日 | | 2015 年 12 月 31 日 | |
|-------------|-----------------|--------|------------------|--------|------------------|--------|------------------|--------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 流动负债 | | | | | | | | |
| 短期借款 | 31,922.48 | 11.66% | 41,929.31 | 14.72% | 55,992.10 | 17.65% | 60,727.60 | 19.19% |
| 应付账款 | 13,979.04 | 5.11% | 12,867.85 | 4.52% | 11,439.52 | 3.61% | 8,761.72 | 2.77% |
| 预收款项 | 455.00 | 0.17% | 35.68 | 0.01% | 112.62 | 0.04% | 208.45 | 0.07% |
| 应付职工薪酬 | 2,831.59 | 1.03% | 2,027.16 | 0.71% | 1,656.97 | 0.52% | 1,511.89 | 0.48% |
| 应交税费 | 2,289.32 | 0.84% | 3,140.19 | 1.10% | 2,396.91 | 0.76% | 586.94 | 0.19% |
| 应付利息 | 2,131.63 | 0.78% | 409.48 | 0.14% | 475.34 | 0.15% | 444.09 | 0.14% |
| 其他应付款 | 3,029.55 | 1.11% | 4,084.39 | 1.43% | 3,590.05 | 1.13% | 4,026.67 | 1.27% |
| 一年内到期的非流 | 11,680.60 | 4.27% | 14,880.60 | 5.22% | 34,899.75 | 11.00% | 31,527.01 | 9.96% |

| 项目 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | | 2015年12月31日 | |
|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 动负债 | | | | | | | | |
| 流动负债合计 | 68,319.20 | 24.96% | 79,374.66 | 27.87% | 110,563.27 | 34.86% | 107,794.38 | 34.07% |
| 非流动负债 | | | | | | | | |
| 长期借款 | 201,233.62 | 73.52% | 201,233.62 | 70.65% | 206,471.83 | 65.10% | 208,500.00 | 65.89% |
| 预计负债 | 559.36 | 0.20% | 559.36 | 0.20% | - | - | - | - |
| 递延收益-非流动负债 | 3,594.66 | 1.31% | 3,660.78 | 1.29% | 124.38 | 0.04% | 136.23 | 0.04% |
| 非流动负债合计 | 205,387.64 | 75.04% | 205,453.76 | 72.13% | 206,596.21 | 65.14% | 208,636.23 | 65.93% |
| 负债合计 | 273,706.84 | 100.00% | 284,828.42 | 100.00% | 317,159.48 | 100.00% | 316,430.60 | 100.00% |

截至2015年12月31日、2016年12月31日、2017年12月31日和2018年5月31日，上市公司的负债总额为316,430.60万元、317,159.48万元、284,828.42万元和273,706.84万元，与报告期内资产总额变动趋势基本一致。

从负债结构而言，流动负债以短期借款及应付账款为主，非流动负债以长期借款为主，报告期内流动负债占比为34.07%、34.86%、27.87%和24.96%，非流动负债占比分别为65.93%、65.14%、72.13%和75.04%，其中2017年末及2018年5月末流动负债占总负债比例较2015年及2016年底主要系公司营运状况良好，公司归还部分短期及一年内到期的贷款所致。公司的负债结构符合干散货运输行业企业的经营特点。

3、现金流量分析

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 | 2015年度 |
|---------------|------------|------------|------------|------------|
| 经营活动产生的现金流量净额 | 24,354.30 | 67,483.25 | 48,705.01 | 47,253.19 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -30.98 | -17,364.10 | -21,741.29 | -19,884.78 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | -21,147.72 | -52,705.83 | -18,866.57 | -32,863.75 |
| 现金及现金等价物净增加额 | 3,182.21 | -2,491.23 | 8,031.63 | -5,526.10 |

2015 年度、2016 年度、2017 年度和 2018 年 1-5 月，上市公司经营活动产生现金流量净额分别为 47,253.19 万元、48,705.01 万元、67,483.25 万元以及 24,354.30 万元。2016 年度较 2015 年度，公司经营活动产生的现金流量净额增加 1,451.82 万元；2017 年度较 2016 年度，公司经营活动产生的现金流量净额增加 18,778.24 万元。最近三年，随着运价指数的持续上涨以及上市公司持续优化、扩大运力规模，上市公司营业利润的逐年增长，经营活动现金流情况逐年改善。

2015 年度、2016 年度、2017 年度和 2018 年 1-5 月，上市公司投资活动产生的现金流量净额分别为-19,884.78 万元、-21,741.29 万元、-17,364.10 万元以及-30.98 万元。2016 年度较 2015 年度，公司投资活动产生的现金流量净流出额增加 1,856.51 万元，较上期略有增长，主要系按合同约定继续支付新造船进度款所致；2017 年度较 2016 年度，公司投资活动产生的现金流量净流出额减少 4,377.19 万元，主要系按合同约定继续支付新造船进度款较上期减少所致。2018 年 1-5 月上市公司的投资活动产生的现金净流出较低，主要系 2018 年 1-5 月暂无新造船项目而产生相应的投资支出。

2015 年度、2016 年度、2017 年度以及 2018 年 1-5 月，上市公司筹资活动产生的现金流量净额分别为-32,863.75 万元、-18,866.57 万元、-52,705.83 万元以及-21,147.72 万元。2016 年度较 2015 年度，公司筹资活动产生的现金净流出减少 13,997.18 万元，主要系 2016 年公司取得借款收到的现金较 2015 年增加所致；2017 年度较 2016 年度，公司筹资活动产生的现金净流出增加 33,839.26 万元，主要系公司经营现金流良好，归还借款的总额远大于上期所致。2018 年 1-5 月上市公司的筹资活动产生的现金流主要与借款及偿还贷款相关。

（二）经营成果分析

根据立信出具的信会计报字[2016]第 111007 号、信会计报字[2017]第 ZA11049 号、信会计报字[2018]ZA10757 号标准无保留意见的《审计报告》以及上市公司未经审计的 2018 年 1-5 月管理层报表，上市公司最近三年及一期的合并财务数据如下：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 | 2015 年度 |
|-------|--------------|------------|------------|------------|
| 营业收入 | 77,445.31 | 158,724.00 | 113,157.28 | 104,694.93 |
| 营业成本 | 57,892.53 | 116,426.90 | 78,748.25 | 77,972.11 |
| 税金及附加 | 282.74 | 453.93 | 1,040.67 | 1,556.37 |

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 | 2015年度 |
|------------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|
| 管理费用 | 3,184.06 | 5,578.99 | 4,578.61 | 4,405.13 |
| 财务费用 | 4,771.14 | 12,673.40 | 14,122.78 | 18,464.58 |
| 资产减值损失 | 28.36 | 16.95 | 41.31 | -23.44 |
| 加：投资收益 | -93.73 | 213.25 | -243.68 | 269.07 |
| 其他收益 | 83.59 | 36.31 | - | - |
| 营业利润 | 11,276.34 | 23,823.41 | 14,381.97 | 2,589.25 |
| 加：营业外收入 | 139.22 | 83.61 | 88.78 | 937.82 |
| 减：营业外支出 | - | 443.73 | - | 455.04 |
| 利润总额 | 11,415.56 | 23,463.29 | 14,470.75 | 3,072.03 |
| 减：所得税 | 3,089.47 | 2,610.84 | 2,012.86 | 819.58 |
| 净利润 | 8,326.09 | 20,852.45 | 12,457.89 | 2,252.44 |
| 减：少数股东损益 | 1,947.15 | 5,969.38 | 3,620.80 | 647.73 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 6,378.94 | 14,883.06 | 8,837.09 | 1,604.71 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 | 6,209.05 | 14,962.43 | 8,771.68 | 1,133.63 |
| 每股收益： | | | | |
| 基本每股收益（元/股） | 0.0619 | 0.1444 | 0.0857 | 0.0165 |
| 稀释每股收益（元/股） | 0.0619 | 0.1444 | 0.0857 | 0.0165 |

1、营业收入、成本及毛利分析

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 | 2015年度 |
|-------------|-----------|------------|------------|------------|
| 营业收入 | 77,445.31 | 158,724.00 | 113,157.28 | 104,694.93 |
| 其中：水路货物运输业务 | 57,994.32 | 117,244.38 | 76,039.99 | 71,406.28 |
| 收费公路运营业务 | 17,754.12 | 41,194.94 | 36,888.83 | 33,288.65 |
| 其他 | 1,696.87 | 284.68 | 228.46 | 171.28 |
| 营业成本 | 57,892.53 | 116,426.90 | 78,748.25 | 77,972.11 |
| 其中：水路货物运输业务 | 48,915.42 | 100,947.61 | 63,940.45 | 64,662.04 |
| 收费公路运营业务 | 7,662.26 | 15,378.29 | 14,736.73 | 13,310.07 |
| 其他 | 1,314.85 | 101.00 | 71.07 | 35.09 |
| 毛利率 | 25.25% | 26.65% | 30.41% | 25.52% |

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 | 2015年度 |
|-------------|-----------|--------|--------|--------|
| 其中：水路货物运输业务 | 15.65% | 13.90% | 15.91% | 9.44% |
| 收费公路运营业务 | 56.84% | 62.67% | 60.05% | 60.02% |
| 其他 | 22.51% | 64.52% | 68.89% | 79.51% |

上市公司2015年至2018年5月营业收入主要来自于水路货物运输业务及收费公路运营业务收入。2015年度、2016年度、2017年度以及2018年1-5月，上市公司实现营业收入分别为104,694.93万元、113,157.28万元、158,724.00万元和77,445.31万元，2016年度和2017年度同比增幅分别为8.08%和40.27%。其中2017年度营业收入较2016年度营业收入较明显增长的主要原因系1)上市公司利用品牌优势，不断拓展航运市场，并通过对外租赁船舶、新增运力投放，扩大了水路运输运力规模，进一步增加上市公司的运输收入；2)随着经济发展、车辆保有量持续增长及路网效应的进一步显现，2017年上市公司收费公路运营业务收入较2016年同期亦有所增长。

2015年度、2016年度、2017年度以及2018年1-5月，上市公司营业成本分别为77,972.11万元、78,748.25万元、116,426.90万元以及57,892.53万元，2016年度和2017年度较上一年的增幅分别为1.00%和47.85%。其中2017年度的营业成本较2016年度的营业成本明显增长的主要原因系水路运输服务的营业成本上涨，具体包括：1)2017年国际国内油价较2016年大幅上涨，导致上市公司运营过程中主要成本即燃油采购成本较上年同期大幅度增长；2)上市公司通过对外租赁及新船投运方式扩大公司运力规模，亦相应增加了公司总体燃油采购成本、人力成本、船舶折旧费以及船舶租赁费用的规模；3)船舶租赁价格与航运指数波动呈正相关关系，2017年随着航运指数上涨，船舶租赁成本亦相应增加。

报告期内，上市公司的毛利率分别为25.52%、30.41%、26.65%以及25.25%，其中水路货物运输业务的毛利率分别为9.44%、15.91%、13.90%以及15.65%；收费公路运营业务的毛利率分别为60.02%、60.05%、62.67%以及56.84%。基于前述报告期内分行业的毛利率情况可见，报告期内公路运营业务毛利率相对稳定，其毛利率波动主要受水路货物运输业务的毛利率波动影响。其中2016年毛利率较2015年上升主要系水路货物运输业务毛利率上升所致，具体原因包括：1)2016年航运价格较上年大幅增长，且公司运力规模扩大，从而整体收入规模较2015年增长，以及2)受益于国际燃油价格

下降以及公司采取燃油集约化采购和利用油价地域差加油等降本措施，2016 年燃料油单位消耗成本较上年同期下降，从而导致公司 2016 年毛利率较 2015 年呈上升趋势。2017 年公司毛利率水平略低于 2016 年的毛利率水平主要系水路货物运输业务毛利率下降所致，2017 年上市公司租船运输业务收入比重持续增加，但该等业务的毛利率相较于以自有船舶开展的航运业务的毛利率低，从而使公司 2017 年运输业务总体毛利率较 2016 年有所下降。

2、期间费用分析

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | | 2017 年度 | | 2016 年度 | | 2015 年度 | |
|-----------|-----------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| | 金额 | 期间费用率 | 金额 | 期间费用率 | 金额 | 期间费用率 | 金额 | 期间费用率 |
| 销售费用 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 管理费用 | 3,184.06 | 4.11% | 5,578.99 | 3.51% | 4,578.61 | 4.05% | 4,405.13 | 4.21% |
| 财务费用 | 4,771.14 | 6.162% | 12,673.40 | 7.98% | 14,122.78 | 12.48% | 18,464.58 | 17.64% |
| 合计 | 7,955.20 | 10.27% | 18,252.39 | 11.50% | 18,701.39 | 16.53% | 22,869.71 | 21.84% |

报告期内，上市公司通过投放新增运力及外租船舶的方式，提升整体运力规模，相应亦投入更多的人力资源，人力成本及费用增加所导致管理费用金额略增。然而，2015 年-2017 年度由于管理费用的整体增幅低于营业收入增幅，由此导致管理费用率略有下降。此外，由于报告期内上市公司的资金状况逐渐转好，提前归还了部分银行借款，对外融资带息负债持续降低，报告期内财务费用率呈明显下降趋势。

3、净利润分析

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 | 2015 年度 |
|----------------|--------------|-----------|-----------|----------|
| 净利润 | 8,326.09 | 20,852.44 | 12,457.89 | 2,252.44 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 6,378.94 | 14,883.06 | 8,837.09 | 1,604.71 |
| 净利润率 | 10.75% | 13.14% | 11.01% | 2.15% |
| 归属于上市公司股东的净利润率 | 8.24% | 9.38% | 7.81% | 1.53% |

2015 年度、2016 年度、2017 年度和 2018 年 1-5 月，上市公司实现净利润分别为 2,252.44 万元、12,457.89 万元、20,852.44 万元以及 8,326.09 万元，2016 年度和 2017 年度同比增幅分别为 453.08%和 67.38%；上市公司最近三年及一期的净利润率分别为 2.15%、11.01%、13.14%以及 10.75%，归属于上市公司股东的净利润率分别为 1.53%、7.81%、9.38%以及 8.24%。报告期内公司利润总额、净利润及归属于母公司所有者的净利润以及净利润率均呈较大幅度的增长，主要受益于报告期内沿海煤炭运价指数呈现震荡上行趋势，运价水平进一步上涨；同时，公司通过租赁船舶、新增运力投放，扩大了水路运输规模，进一步提升水路运输整体收入规模。

与此同时，报告期净利润率有所提升但增速略有放缓，主要系如下原因所致：

1) 报告期内国内外油价整体上涨，燃油采购成本呈持续上涨趋势；

2) 由于上市公司持续拓展外租船舶运输业务，外租船舶运输业务收入占公司的水路运输收入的比重持续增加，然而外租船舶成本受航运价格波动影响较大，毛利率相较于以自有船舶开展的水路运输业务毛利率低；

3) 上市公司管理费用呈上升趋势，主要系社保基数调增以及随业务扩展其他人力成本及费用增加所致。

二、交易标的行业特点和经营情况的讨论与分析

本次交易的标的资产所属行业为水上运输行业，主要经营干散货水上运输业务。

(一) 行业管理政策法规及管理体制

1、行业监管机构

(1) 国内行业监管机构

我国对航运业进行监管的主要国家部委包括交通部和商务部。根据《中华人民共和国海商法》规定，我国海上运输由国务院交通运输主管部门统一管理。交通部作为国务院的交通运输主管部门，负责对我国的水路运输实施统一管理。交通部对水路运输行业的管理职能主要包括：拟定水路交通行业的发展战略、方针政策和法规并监督执行；拟定水路交通行业的发展规划、中长期计划并监督实施；负责交通行业统计和信息引导；

对国家重点物资运输和紧急客货运输进行调控；组织实施国家重点水路交通工程建设；指导交通行业体制改革；维护水路交通行业的平等竞争秩序；组织水运基础设施的建设、维护、规费稽征；负责水上交通安全监督、船舶及海上设施检验和防止船舶污染、航海保障、救助打捞、通信导航工作；实施船舶代理、外轮理货、航道疏浚、港口及港航设施建设使用岸线布局的行业管理等。交通部下设直属事业单位中国船级社是国家的船舶技术检验机构，是中国唯一从事船舶入级检验业务的专业机构。中国船级社通过制定有关船舶、集装箱等的技术规范、标准和对船舶实施检验等方式对船舶和航运业发挥作用。商务部负责对我国的进出口贸易等进行监管。商务部还对国际货运代理行业实施监督。

（2）国际行业监管机构

在国际上，联合国设有负责海上航行安全和防止船舶造成海洋污染等事项的专门机构-国际海事组织。作为联合国的专门机构，国际海事组织的宗旨是促进各国间的航运技术合作，鼓励各国在促进海上安全、提高船舶航行效率、防止和控制船舶污染海洋环境方面采取统一的标准，处理有关的法律问题等。港口国主要负责海上安全监督、防止船舶污染等。船旗国主要负责船舶登记管理，包括对船舶进行登记、发放船舶国籍证书，进行船舶抵押登记、光船租赁登记等。作为民间组织的船级社主要通过制定有关船舶、集装箱等的技术规范、标准和对船舶进行检验的方式对船舶和航运业发挥规范作用。船级社经政府授权，可代表授权国对悬挂该国旗帜的船舶实施法定检验。

2、行业监管政策

（1）国内监管政策

① 有关经营海上运输及其相关辅助性业务的监管规定

有关经营资质的监管：《中华人民共和国国际海运条例》是中国规范进出中华人民共和国港口的国际海上运输经营活动以及与国际海上运输相关的辅助性经营活动的主要法律依据。根据该条例规定，从事国际船舶运输、无船承运业务、国际船舶代理、国际船舶管理、国际海运货物装卸、国际海运货物仓储、国际海运集装箱站和堆场等业务，必须接受交通部和有关地方政府交通主管部门的监督管理，获得上述部门的批准和相应的资质证书。

在中国沿海、江河、湖泊及其它通航水域内从事水路运输和水路运输服务，必须遵守《中华人民共和国水路运输管理条例》的规定，并须符合《国内船舶运输经营资质管理规定》中关于经营资质条件的规定。根据《中华人民共和国水路运输管理条例》的规定，设立水路运输企业及设立水路运输服务企业，须由交通主管部门审查批准并核发相应的许可证书。

从事国际货运代理业务，必须遵守《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》及《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则》的规定。同时，根据《商务部、国家工商行政管理总局关于国际货物运输代理企业登记和管理有关问题的通知》（商贸发[2005]32号）和《国际货运代理企业备案（暂行）办法》（商务部令 2005 年第 9 号），企业申请从事国际货物运输代理业务，不须再由商务主管部门进行资格审批，但需向商务部或商务部委托的机构办理备案。根据该规定，国际货物运输代理企业办理备案之后，可以作为进出口货物收货人、发货人的代理人，也可以作为独立经营人，从事国际货运代理业务。

有关船舶、航线和运费的监管：根据《中华人民共和国船舶登记条例》的规定，依据中国法律设立的主要营业场所在中国境内的企业法人的船舶均应依照该条例规定进行登记，取得船舶国籍证书、船舶所有权登记证书。中国海事局是船舶登记主管机关，凡在或拟在中国登记的船舶，均应向船舶检验机构申请进行法定检验。船舶经检验合格后，船舶检验机构将按照规定签发相应的检验证书。

根据《中华人民共和国海运条例》，新开或停开国际班轮运输航线，或者变更国际班轮运输船舶或班期，应当提前十五日予以公告，并应当自行为发生之日起十五日内向国务院交通主管部门备案。经营国际班轮运输业务的国际船舶运输经营者的运费价格，应当按照规定格式向国务院交通主管部门备案。

有关海上安全的监管：在海上安全经营方面，我国颁布的主要法规有《中华人民共和国内河交通安全管理条例》和《中华人民共和国船舶和海上设施检验条例》。根据该等条例规定，中国籍船舶的所有人或者经营人，必须向船舶检验机构申请建造、定期检验；符合一定条件的船舶（从事国际航行的船舶、在海上航行的乘客定额 100 人以上的客船、载重量 1,000 吨以上的油船、滚装船、液化气体运输船和散装化学品运输船），必须向中国船级社申请入级检验。

外国籍船舶在我国港口和沿海水域航行必须遵守《中华人民共和国对外国籍船舶管理规则》、《海上交通安全法》等法规，进出中国港口必须接受主管机关的检查，在港内航行、移泊以及靠离港外系泊点、装卸站等，必须由主管机关指派领航员领航。

有关防止环境污染的监管：交通部于 1983 年 12 月和 2001 年 7 月分别颁布了《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》（以下简称“《船舶防污条例》”）和《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》。根据该等条例规定，在中华人民共和国管辖海域内的所有任何国籍船舶、外国籍船舶所有人及其它个人均须遵守《船舶防污条例》，不得违反《中华人民共和国海洋环境保护法》和《船舶防污条例》的规定排放油类、油性混合物、废弃物和其它有毒有害物质。根据《海洋环境保护法》和《船舶防污条例》的规定，符合一定条件的船舶（150 总吨或以上的油轮、400 总吨以上的非油轮和载运 2,000 吨以上的散装货油的船舶），必须取得相应的船舶防污文书。国际航线的船舶还必须有《油类记录簿》及 IOPP 证书。

（2）国际监管政策

国际海事组织制定的主要公约包括《国际海上人命安全公约》、《经 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶造成污染公约》及《国际载重线公约》。从事国际航运业务应受到以上国际公约的约束。根据《1958 年日内瓦公海公约》和《1982 联合国海洋法公约》，每个国家应对悬挂该国旗帜的船舶进行有效的行政、技术和社会事项上的管辖和控制。船旗国负责对船舶进行注册登记管理，进行船舶检验并颁发《船籍证》。同时，全球范围内还存在许多区域性港口国监管协议，主要有巴黎备忘录、黑海备忘录、印度洋备忘录及东京备忘录等。各区域港口国监管协议的签署国的港口监管部门对于到达其港口的外国籍商船，无论其船旗国为哪一国，均有权就水上安全监管、防止船舶污染、检验船舶及海上设施进行检查。此外，《船员培训、发证和值班标准国际公约》还对船员的任职资格进行约束。

（二）干散货运输行业发展概况及趋势

1、行业概况

一直以来，国际干散货航运在国际航运中有着重要的地位。由于干散货一般都是工业生产的原材料，是世界经济发展的基础，而国际干散货的运输主要通过海运来进行，

是国际贸易的派生性需求，随着世界各国经济的发展，对于散货的需求增加，国际干散货航运市场的规模也不断扩大，其发展与世界经济贸易的发展变化密切相关。

国际干散货航运中的货物即干散货是指不需要包装、可直接装于船舱的干货，主要是一些初级产品，如铁矿石、煤炭、粮谷、铝矾土、磷狄石、其它农产品、木材、水泥、化肥、原糖、废钢铁等，其中铁矿石、煤炭、谷物、铝矾土、和磷灰石又称五大干散货，是干散货航运中的主要货源。这些干散货一般作为工业生产的原材料：如铁矿石和煤炭是钢铁制造业的原材料；而钢铁是工业和建筑业、汽车业、商船业、机器制造业以及大多工业产品的主要原料；煤炭除了用于生产钢铁外，还是能源发电工业的主要原料；而粮谷更是人类生存之必需品；铝矾土是铝工业的原料，同时铝是重要性仅次于钢铁的现代工业原料；磷灰石是农作物生长所依赖的重要化肥原料。

在国际航运中，干散货航运一直占着非常大的份额。80年代以前，干散货航运量占国际海运总量的50%以上，80年代以后，随着发达国家经济结构的调整及集装箱航运的兴起，国际干散货海运量在国际海运量中所占份额有所下降，但仍还保持在40%左右。2011年以来，国际干散货市场持续低位运行，市场供需的严重失衡是造成这一现状的主要原因。

2、竞争格局

干散货航运市场是一个竞争激烈环境多变的市場，各航运公司为了提高自身的竞争力，并提高与货主谈判的实力，纷纷采用联营的方式，来确保各自的经营利益。同时随着干散货船舶的不断大型化的趋势及大量新造船的投入，使得干散货航运市场的运力供需矛盾加深。

根据克拉克森，截至2018年5月6日，目前全球十大散货船公司运力规模总计为1,376艘、1.35亿载重吨。全球排名前十大干散货船公司主要情况如下：

| 序号 | 船东名称 | 现有船队 | 订单数量 | 船队总数 | 总载重吨 (载重吨) | 平均船龄 (年) |
|----|---------------------|------|------|------|---------------|-------------|
| 1 | 中远海运散运 | 289 | 17 | 306 | 33,923,618 | 7.40 |
| 2 | Nippon Yusen Kaisha | 181 | 8 | 189 | 17,740,213 | 8.62 |
| 3 | Fredriksen Group | 108 | 14 | 122 | 15,086,368 | 4.90 |
| 4 | Mitsui O.S.K. Lines | 106 | 15 | 121 | 13,819,902 | 8.02 |
| 5 | K-Line | 115 | 2 | 117 | 13,763,153 | 7.68 |

| 序号 | 船东名称 | 现有船队 | 订单数量 | 船队总数 | 总载重吨 (载重吨) | 平均船龄 (年) |
|----|---------------------|------|------|------|---------------|-------------|
| 6 | Wisdom Marine Group | 104 | 11 | 115 | 6,110,692 | 5.05 |
| 7 | China Merchants | 96 | 14 | 110 | 13,798,576 | 5.66 |
| 8 | Pacific Basin Shpg | 108 | 0 | 108 | 4,290,114 | 9.06 |
| 9 | Oldendorff Carriers | 89 | 13 | 102 | 9,465,451 | 5.33 |
| 10 | Mitsubishi Corp | 82 | 4 | 86 | 7,097,540 | 5.19 |

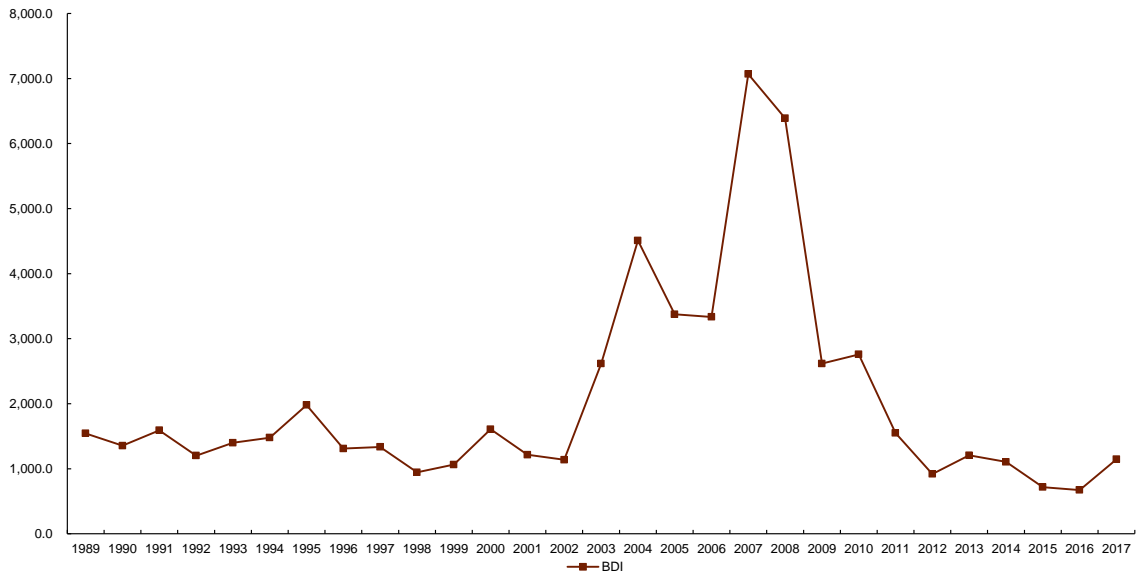
根据上海航运交易所《关于对 2017 年航运企业船舶运力排名信息的公示》，截至 2017 年末，中国主要航运企业经营的船队规模情况如下：

| 序号 | 船东名称 | 艘数 | 总载重吨 (万载重吨) |
|----|--------------------|-----|----------------|
| 1 | 中国远洋海运集团有限公司 | 412 | 2,107.0 |
| 2 | 招商局集团有限公司 | 130 | 367.5 |
| 3 | 福建国航远洋运输（集团）股份有限公司 | 40 | 246.1 |
| 4 | 上海中谷物流股份有限公司 | 90 | 174.7 |
| 5 | 广东粤电航运有限公司 | 20 | 140.0 |
| 6 | 宁波海运集团有限公司 | 33 | 134.1 |
| 7 | 福建省交通运输集团有限责任公司 | 24 | 124.4 |
| 8 | 泉州安盛船务有限公司 | 42 | 113.0 |
| 9 | 浙江省海运集团有限公司 | 22 | 98.3 |
| 10 | 上海北海船务股份有限公司 | 12 | 88.7 |

注：1、运力中包含内外贸兼营船舶

3、行业市场发展情况

干散货市场经历过 2008 年暴涨暴跌后，2009 年出现了一段时间的小阳春，但持续时间不长。从 2010 年中开始，运力交付进入历史高峰期，同时金融危机进入第二个阶段，大规模刺激政策的拉动效果逐步消退，随之而来的是政府债务危机凸显、发展中国家流动性压力增加，海运需求增长动力不足，干散货市场供需严重失衡，市场进入了新一轮的大调整。下图为自 1980 年至今波罗的海干散货运价指数：



来源：Wind

自 2008 年金融危机以来，干散货运输市场已经持续近 10 年表现低迷。随着运力供给趋于合理，近年来干散货市场持续回暖。根据预测，2019-2020 年之前行业平均拆船率将高达 6%，这将导致在接下来的 5 年里运力供应为负增长，形成行业供不应求，运价上涨的利好趋势。

（三）影响干散货运输行业发展发展的有利因素和不利因素

1、有利因素

（1）干散货运输市场运力增长有所放缓

市场低迷导致船东订造活动剧减，拆船活动大增，这将抑制干散货船市场的进一步恶化，有利于放缓过剩的运力。压载水与减排规范在今后几年陆续实施，更加节能低耗船型的集中出现也将进一步加快老旧船舶及部分高能耗船舶的淘汰，这将缓解后期干散货市场的供给压力。

（2）“一带一路”国家战略支持干散货运输市场的发展

在国际干散货航运市场上，中国以其在干散货运输发展过程中的突出表现，确立了其在世界干散货运输业中的特殊地位，被航运界成为“中国因素”。而“一带一路”国家战略的实施将给干散货运输行业带来机遇。

2、不利因素

(1) 环保政策导致降低干散货市场需求

中国厉行推进环保政策，导致今年以来中国煤炭进口量大幅下滑，根据中国煤炭运销协会预测，2018年国内煤炭产量可能从2017年的35.2亿吨增长至36.2亿吨，煤炭进口将由2017年的2.71亿吨降至2.5亿吨，全年煤炭总消费量将稳定在38.2亿吨左右。煤炭作为干散货运输的第二大主要货种，其增幅的明显下降对干散货市场走势产生最直接的负面影响。

(2) 新型船型打压传统船型市场

在技术替代方面，淡水河使用的大型矿砂船将减少其在现货市场上对好望角型散货船的需求。由于运输距离长，近年来巴西至中国铁矿石运输航线已经成为好望角型船市场、乃至整个干散货船市场的风向标，这一关键航线货源的减少，将打压干散货船市场的长期前景。此外，高效船由于在燃油消耗方面具有优势，其盈亏平衡点低于传统船型，对低运价的承受能力也更强，这类船舶的日益普及将进一步对传统船型市场产生不利影响。

(3) 国际市场冲击

在国际市场冲击方面，一方面的冲击来自于国际船东：国际船东在船队结构方面，拥有相当数量的高效船；在融资成本方面，国际船东也得益于其融资渠道的灵活与广泛而占有优势；兼之很多国际船东以投机套利为常规经营模式，大批投机订单加剧了市场的供需失衡，不断使预期中的市场复苏流产。另一方面的冲击来自于大货主和大贸易商，基于货种的资源优势，市场控制力增强，自货自运比例进一步提高，造成市场现货有所减少。此外，巴拿马运河的拓宽也将降低一些散货船的吨海里数需求。未来，新的、效率更高的散货船船型可能应运而生，进一步减少散货船的吨海里数需求，打压传统船型的竞争力和生存空间。

(五) 进入干散货运输行业的主要壁垒

1、资金障碍

航运业是一个资本密集型、投资回报周期长的行业。由于船舶具有造价高的特点，航运企业需要投入大量资金才能实现并保持规模优势。此外，部分高级船员的高工资、

部分船舶的维护和维修高成本，也提高了航运企业的运营成本。因此，航运企业资金需求量大，存在较高的资金障碍。

2、技术障碍

国际对于航运企业的船舶技术状况、安全管理、人员资质都有一定的准入要求，且对于航运业的技术、管理标准要求高于其他一般行业。这就要求从事航运业的企业有较为成熟的业务技术体系及一批数量充足、质量过硬的技术、管理人员，上述技术条件要求对于新企业从事航运业务构成一定阻碍。

3、人员障碍

船员的足额、合理配备是保障船舶安全运行、停泊和作业的重要因素。船员的素质高低将决定船舶的运行效率和运行安全。为此，我国制定了《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》，要求船舶在航行期间内，必须综合考虑船舶的种类、吨位、技术状况、主推进动力装置功率、航区、航程、航行时间、通航环境和船员值班、休息制度等因素来确定船员构成和数量，且数量不得低于船舶最低安全配员数额。目前船员劳务市场中，高级船员相对短缺，且培养周期长、成本高，因此，中短期内存在船员尤其是高级船员供不应求的局面，对于新企业从事航运业务构成较大的障碍。此外，航运经营专业人才的培养也需要时间和经验积累，进而对企业从事航运业务形成障碍。

4、客户资源障碍

航运企业需要长期稳定的大客户资源作为业务量的重要支撑，从而一定程度上规避行业系统性风险。因此，无法在短期内取得长期稳定的客户资源，是新企业在航运业立足的重要障碍。

（六）行业主要经营特点

干散货航运市场具有较强的周期性，总是围绕着自身稳定增长趋势呈现循环往复的起伏波动，即干散货航运市场的变化是在干散货航运市场的扩张和收缩的交替运动中实现的。每次周期中航运市场都是从高到底，又从低到高，这样周而复始。干散货航运的货物中，由于粮食、煤炭、矿石等主要由干散货船承运的的商品的消费与生产具有很强的季节性，再加上不同的季节船舶适航能力和载重能力是有差异的，这种差异性导致了不

同季节船舶供给量的变化。而这两因素共同造成国际干散货航运市场的季节性周期波动，季节性周期变化波动不大，周期长度约为 18 个月。

（七）相关行业的关联性

干散货运输行业与上、下游行业间关系密切，从运输的两大主要货种铁矿石和煤炭来看，上游企业为矿山、下游企业为钢厂、电厂等。上下游行业的景气程度对干散货运输行业产生直接影响。

（八）核心竞争力分析

根据浙能集团煤炭板块“十三五”规划，截至 2020 年浙能集团全口径煤耗需求将达 4,050 万吨左右，其中一程海运量到 2020 年预计约为 3,242 万吨。依托浙能集团电煤需求及标的公司船运服务签署的 COA，将有效保障标的公司的运输服务运量及运价，平抑市场波动风险，有利于保持较为稳定的业务收入及盈利能力。

此外，标的公司多年来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人员队伍。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和有效的内部控制体系。并充分发扬创新创业精神，坚持科学管理、专业化经营的科学发展道路，不断发展壮大，逐渐成长为浙江电煤海上运输线上重要集约化经营主体。

三、标的资产财务状况和盈利能力的讨论与分析

（一）富兴海运

1、财务状况分析

（1）资产的主要构成及主要资产减值准备提取情况

1) 资产的主要构成

最近两年及一期各期末，富兴海运资产的主要构成如下：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | | 2017 年 12 月 31 日 | | 2016 年 12 月 31 日 | |
|------|-----------------|----|------------------|----|------------------|----|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 流动资产 | | | | | | |

| 项目 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 货币资金 | 28,447.49 | 32.37% | 19,666.73 | 24.41% | 9,779.83 | 13.77% |
| 应收账款 | 11,550.79 | 13.14% | 11,811.65 | 14.66% | 6,678.07 | 9.40% |
| 预付款项 | 1,097.16 | 1.25% | 69.09 | 0.09% | 121.92 | 0.17% |
| 其他应收款 | 49.77 | 0.06% | 133.39 | 0.17% | 107.74 | 0.15% |
| 存货 | 1,230.17 | 1.40% | 1,037.77 | 1.29% | 1,041.77 | 1.47% |
| 持有待售资产 | - | - | 243.61 | 0.30% | - | - |
| 其他流动资产 | 105.41 | 0.12% | 122.13 | 0.15% | - | - |
| 流动资产合计 | 42,480.78 | 48.34% | 33,084.37 | 41.07% | 17,729.32 | 24.96% |
| 非流动资产 | | | | | | |
| 固定资产 | 45,231.22 | 51.47% | 47,289.48 | 58.71% | 53,250.27 | 74.95% |
| 无形资产 | 162.34 | 0.18% | 179.65 | 0.22% | 4.08 | 0.01% |
| 其他非流动资产 | - | - | - | - | 59.81 | 0.08% |
| 非流动资产合计 | 45,393.56 | 51.66% | 47,469.13 | 58.93% | 53,314.16 | 75.04% |
| 资产总计 | 87,874.34 | 100.00% | 80,553.50 | 100.00% | 71,043.48 | 100.00% |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，富兴海运的资产总额为71,043.48万元、80,553.50万元和87,874.34万元，总体呈现稳步上升趋势。报告期各期末流动资产占比分别为24.96%、41.07%和48.34%，非流动资产占比分别为75.04%、58.93%和51.66%。非流动资产占比较高，主要系航运企业一般以重资产方式运营，大部分资产为与航运业务开展相关的固定资产如船舶资产等。

此外，截至2016年12月31日及2017年12月31日及2018年5月31日，流动资产分别为17,729.32万元、33,084.37万元以及42,480.78万元，流动资产的构成主要为货币资金和应收账款，其中2017年末流动资产较2016年末流动资产金额及占比较高主要系富兴海运2017年航运收入规模略有增加及当期处置固定资产所导致货币资金及应收账款金额相应提高。2018年5月末较2017年末流动资产金额及占比较高，主要系货币资金的增加。截至2016年12月31日、2017年12月31日以及2018年5月31日，非流动资产分别为53,314.16万元、47,469.13万元以及45,393.56万元，非流动性资产构成主要为以船舶资产为主的固定资产，其中2017年末非流动资产较2016年末非流动资产金额降低主要系富兴海运在2017年内处置船舶资产所致；2018年5月末非流动资

产较 2017 年末非流动资产金额降低主要系计提船舶资产折旧导致船舶资产净值降低所致。

2) 流动资产的主要构成

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | | 2017 年 12 月 31 日 | | 2016 年 12 月 31 日 | |
|---------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 货币资金 | 28,447.49 | 66.97% | 19,666.73 | 59.44% | 9,779.83 | 55.16% |
| 应收账款 | 11,550.79 | 27.19% | 11,811.65 | 35.70% | 6,678.07 | 37.67% |
| 预付款项 | 1,097.16 | 2.58% | 69.09 | 0.21% | 121.92 | 0.69% |
| 其他应收款 | 49.77 | 0.12% | 133.39 | 0.40% | 107.74 | 0.61% |
| 存货 | 1,230.17 | 2.90% | 1,037.77 | 3.14% | 1,041.77 | 5.88% |
| 持有待售资产 | - | - | 243.61 | 0.74% | - | - |
| 其他流动资产 | 105.41 | 0.25% | 122.13 | 0.37% | - | - |
| 流动资产合计 | 42,480.78 | 100.00% | 33,084.37 | 100.00% | 17,729.32 | 100.00% |

截至 2016 年 12 月 31 日及 2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，富兴海运的流动资产总额为 17,729.32 万元、33,084.37 万元和 42,480.78 万元。富兴海运流动资产主要包括货币资金、应收账款和以船舶运输所需燃油物料为主的存货，上述三项合计金额分别占报告期各期末流动资产的比重分别约为 98.71%、98.28%和 97.06%。2017 年 12 月 31 日较 2016 年 12 月 31 日，富兴海运流动资产增加 15,355.05 万元，增幅 86.61%，主要系货币资金的变动所致，前述货币资金的变动主要系富兴海运 2017 年当期处置船舶资产取得的收入以及 2016 年归还借款金额较高所致。2018 年 5 月 31 日较 2017 年 12 月 31 日，富兴海运流动资产增加 9,396.41 万元，增幅为 28.40%，主要系货币资金的变动所致，前述货币资金变动主要系 2018 年 1-5 月富兴海运开展水路货物运输业务以及处置船舶资产取得的收入所致。

①货币资金

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|------|-----------------|------------------|------------------|
| 库存现金 | 0.59 | 2.33 | 0.79 |
| 银行存款 | 28,446.90 | 19,664.40 | 9,779.04 |

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|----|------------|-------------|-------------|
| 合计 | 28,447.49 | 19,666.73 | 9,779.83 |

富兴海运的货币资金主要为银行存款。截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，富兴海运货币资金余额分别为 9,779.83 万元、19,666.73 万元和 28,447.49 万元，占各期末流动资产比重分别为 55.16%、59.44% 和 66.97%。

2017 年末货币资金余额较 2016 年末增加 9,886.90 万元，增幅为 101.09%，主要系 1) 富兴海运 2017 年开展水路货物运输服务取得的收入及当期处置船舶资产取得的收入使货币资金有所增加；2) 2016 年富兴海运偿还债务支付的现金远高于其取得借款收到的现金，导致 2016 年的银行存款整体基数较低。由此，2017 年货币金额相较 2016 年的货币金额呈上升趋势。

此外，2018 年 5 月末货币资金余额较 2017 年末增加 8,780.76 万元，主要系富兴海运于 2018 年 1-5 月开展水路货物运输服务以及处置船舶资产取得的收入所致。

②应收账款

报告期内富兴海运的应收账款及坏账准备金额如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----------|------------|-------------|-------------|
| 应收账款账面余额 | 11,608.83 | 11,871.01 | 6,711.63 |
| 坏账准备 | 58.04 | 59.36 | 33.56 |
| 应收账款账面价值 | 11,550.79 | 11,811.65 | 6,678.07 |
| 应收账款/资产总额 | 13.14% | 14.66% | 9.40% |
| 应收账款/营业收入 | 26.92% | 31.04% | 18.36% |

注 1：上述 2018 年 5 月 31 日的应收账款/营业收入经简单年化

上述坏账准备的计提方法为账龄分析法，参考应收款项的账龄进行信用风险组合分类，并根据以前年度与之具有类似信用风险特征的应收款项组合的实际损失率为基础，结合现时情况确定应计提的坏账准备金额。此外，报告期内，富兴海运的应收账款的账龄均为 1 年以内。

单位：万元

| 类别 | 2018年5月31日 | | | | |
|----------------------|------------------|------------|--------------|-------------|------------------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例(%) | 金额 | 计提比例(%) | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款 | 11,608.83 | 100 | 58.04 | 0.50 | 11,550.79 |
| 其中：账龄分析组合 | 11,608.83 | 100 | 58.04 | 0.50 | 11,550.79 |
| 合计 | 11,608.83 | 100 | 58.04 | 0.50 | 11,550.79 |

单位：万元

| 类别 | 2017年12月31日 | | | | |
|----------------------|------------------|------------|--------------|------------|------------------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例(%) | 金额 | 计提比例(%) | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款 | 11,871.01 | 100 | 59.36 | 0.5 | 11,811.65 |
| 其中：账龄分析组合 | 11,871.01 | 100 | 59.36 | 0.5 | 11,811.65 |
| 合计 | 11,871.01 | 100 | 59.36 | 0.5 | 11,811.65 |

单位：万元

| 类别 | 2016年12月31日 | | | | |
|----------------------|-----------------|------------|--------------|------------|-----------------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例(%) | 金额 | 计提比例(%) | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款 | 6,711.63 | 100 | 33.56 | 0.5 | 6,678.07 |
| 其中：账龄分析组合 | 6,711.63 | 100 | 33.56 | 0.5 | 6,678.07 |
| 合计 | 6,711.63 | 100 | 33.56 | 0.5 | 6,678.07 |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，应收账款金额分别为6,678.07万元、11,811.65万元和11,550.79万元，占报告期期末流动资产比例分别为37.67%、35.70%及27.19%。其中2017年末金额较2016年末增加5,133.58万，增幅为76.87%，主要系一方面富兴海运的主要客户从事煤炭贸易业务，由于2017年国内煤炭产业去产能超进度，叠加安全、环保等多方面因素的影响，电煤供应持续偏紧，电煤价格持续高位。在2017年电煤价格持续高位的市场环境下，富兴海运的主要客户日

常现金周转面临较大的压力，导致该等客户结算运输款项的周期较以前年度有所延长。另一方面，考虑到富兴海运通过长期 COA 模式与其主要客户建立较为稳定的合作关系，且历史上富兴海运主要客户并未出现恶意拖欠款项的情况，由此富兴海运通常向该等客户提供较长的信用周期。此外，截至 2018 年 5 月 31 日，2017 年末的应收账款已大部分结算完毕。

③预付款项

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|------------|-----------------|--------------|---------------|
| 预付账款（一年以内） | 1,096.67 | 69.09 | 121.92 |
| 预付账款（一年以上） | 0.48 | - | - |
| 合计 | 1,097.16 | 69.09 | 121.92 |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，预付账款金额分别为 121.92 万元、69.09 万元和 1,097.16 万元，占报告期期末流动资产比例分别为 0.69%、0.21% 及 2.58%。报告期内，预付账款主要为购买船舶的预付款项、富兴海运购买的保期尚未结束的船舶保险以及购买的船用燃油加油充值尚未使用完毕所致。其中，2018 年 5 月末预付账款较高主要系预付购买船舶的定金。

④其他应收款

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|-----------|--------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 库存油处置 | | | 70.06 | 52.26% | 38.38 | 33.14% |
| 备用金 | 44.20 | 88.36% | 64.00 | 47.74% | 77.42 | 66.86% |
| 社保等代垫款 | 5.81 | 11.62% | - | - | - | - |
| 小计 | 50.02 | 100.00% | 134.06 | 100.00% | 115.80 | 100.00% |
| | 金额 | 计提比例 | 金额 | 计提比例 | 金额 | 计提比例 |
| 减：坏账准备 | 0.25 | 0.50% | 0.67 | 0.50% | 8.06 | 6.96% |
| 合计 | 49.77 | | 133.39 | | 107.74 | |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，富兴海运其他应收款的金额分别为 107.74 万、133.39 万元以及 49.77 万元，占报告期期末流动资产比例分别为 0.61%、0.40% 及 0.12%。富兴海运其他应收款项主要为租赁船舶所产生应收承租方的油料款、处置船舶资产所产生的应收受让方的油料款项，以及报告期内船舶日常经营所需的备用金。

此外，报告期内其他应收款的坏账准备的计提方法为账龄分析法，参考应收款项的账龄进行信用风险组合分类，并根据以前年度与之具有类似信用风险特征的应收款项组合的实际损失率为基础，结合现时情况确定应计提的坏账准备金额。具体如下：

单位：万元

| 类别 | 2018 年 5 月 31 日 | | | | |
|-----------------------|-----------------|------------|-------------|------------|--------------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例 (%) | 金额 | 计提比例 (%) | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款 | 50.02 | 100 | 0.25 | 0.5 | 49.77 |
| 其中：账龄组合 | 50.02 | 100 | 0.25 | 0.5 | 49.77 |
| 合计 | 50.02 | 100 | 0.25 | 0.5 | 49.77 |

| 类别 | 2017 年 12 月 31 日 | | | | |
|-----------------------|------------------|------------|-------------|------------|---------------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例 (%) | 金额 | 计提比例 (%) | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款 | 134.06 | 100 | 0.67 | 0.5 | 133.39 |
| 其中：账龄组合 | 134.06 | 100 | 0.67 | 0.5 | 133.39 |
| 合计 | 134.06 | 100 | 0.67 | 0.5 | 133.39 |

| 类别 | 2016 年 12 月 31 日 | | | | |
|-----------------------|------------------|------------|-------------|-------------|---------------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例 (%) | 金额 | 计提比例 (%) | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款 | 115.80 | 100 | 8.06 | 6.96 | 107.74 |
| 其中：账龄组合 | 115.80 | 100 | 8.06 | 6.96 | 107.74 |
| 合计 | 115.80 | 100 | 8.06 | 6.96 | 107.74 |

⑤存货

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|----|------------|-------------|-------------|
| 存货 | 1,230.17 | 1,037.77 | 1,041.77 |
| 合计 | 1,230.17 | 1,037.77 | 1,041.77 |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，存货金额分别为1,041.77万元、1,037.77万元和1,230.17万元，占各期末流动资产比例分别为5.88%、3.14%及2.90%。富兴海运存货主要是原材料，包括船用柴油及燃料油等。

⑥持有待售资产

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|--------|------------|-------------|-------------|
| 持有待售资产 | - | 243.61 | - |
| 合计 | - | 243.61 | - |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，富兴海运的持有代售资产金额分别为0元、243.61万元以及0元。2017年富兴海运持有待售资产主要为“富兴9”及存放于“富兴9”的库存油，占2017年年末流动资产的比例较低为0.74%。

富兴海运于2017年12月29日在浙江船舶交易市场公开拍卖“富兴9”。2017年12月29日王进章以2,210.00万元，竞拍取得“富兴9”，并于2018年1月6日完成交割手续。

⑦其他流动资产

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|--------|------------|-------------|-------------|
| 其他流动资产 | 105.41 | 122.13 | - |
| 合计 | 105.41 | 122.13 | - |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日以及 2018 年 5 月 31 日，富兴海运的其他流动资产金额分别为 0 元、122.13 万元以及 105.41 万元。2017 年末以及 2018 年 5 月末，富兴海运其他流动资产主要构成为尚未抵扣的增值税留抵税额，占当期期末流动资产比例分别为 0.37% 以及 0.25%。

3) 非流动资产的主要构成

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | | 2017 年 12 月 31 日 | | 2016 年 12 月 31 日 | |
|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 固定资产 | 45,231.22 | 99.64% | 47,289.48 | 99.62% | 53,250.27 | 99.88% |
| 无形资产 | 162.34 | 0.36% | 179.65 | 0.38% | 4.08 | 0.01% |
| 其他非流动资产 | - | - | - | - | 59.81 | 0.11% |
| 非流动资产合计 | 45,393.56 | 100.00% | 47,469.13 | 100.00% | 53,314.16 | 100.00% |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，富兴海运的非流动资产总额为 53,314.16 万元、47,469.13 万元以及 45,393.56 万元，非流动性资产构成主要为以船舶资产为主的固定资产，其金额占报告期各期末非流动资产总金额的 99.88%、99.62% 及 99.64%，其中 2017 年末非流动资产较 2016 年末非流动资产金额降低 5,845.03 万元，主要系富兴海运在 2017 年内处置船舶资产以及 2017 年计提的船舶资产折旧费用所致；2018 年 5 月末非流动资产较 2017 年末非流动资产金额降低 2,075.57 万元，主要系富兴海运在 2018 年 1-5 月计提的船舶资产折旧费用所致。

① 固定资产

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，富兴海运的固定资产金额分别为 53,250.27 万元、47,289.48 万元以及 45,231.22 万元，占非流动资产比例分别为 99.88%、99.62% 及 99.64%。

富兴海运的固定资产构成主要包括以船舶资产为主的运输工具以及房屋及建筑物等，其中 2017 年年末固定资产较 2016 年年末的固定资产金额降低 5,960.79 万元，降幅为 11.19%，主要系 1) 富兴海运在 2017 年度处置“富兴 16”及“富兴 7”两艘船舶，同期

由于“富兴9”已经达到报废条件，其账务处理已将“富兴9”从“固定资产”科目转出至“持有待售资产”；以及2)富兴海运报告期内按照直线法对其所持有的船舶资产计提折旧费用所致。

此外，2018年5月末固定资产较2017年年末的固定资产金额降低2,058.26万元，主要系富兴海运在2018年1-5月计提的船舶资产折旧费用所致。

报告期内，富兴海运的固定资产折旧政策如下所示：

| 类别 | 折旧方法 | 折旧年限(年) | 残值率(%) | 年折旧率(%) |
|--------|------|---------|--------|-------------|
| 房屋及建筑物 | 直线法 | 30 | 0 | 3.33 |
| 通用设备 | 直线法 | 4-5 | 0-5 | 19.00-25.00 |
| 船舶工具 | 直线法 | 10-25 | 4-5 | 3.80-9.60 |
| 运输工具 | 直线法 | 6 | 0-5 | 15.83-16.67 |

截至2018年5月31日，富兴海运固定资产情况如下：

单位：万元

| 项目 | 账面原值 | 累计折旧 | 减值准备 | 账面价值 | 成新率 |
|--------|-------------------|------------------|------|------------------|---------------|
| 房屋及建筑物 | 4,188.57 | 2,192.13 | - | 1,996.44 | 47.66% |
| 运输工具 | 130,354.95 | 87,166.47 | - | 43,188.49 | 33.13% |
| 电子设备 | 287.41 | 241.11 | - | 46.30 | 16.11% |
| 固定资产合计 | 134,830.93 | 89,599.71 | - | 45,231.22 | 33.55% |

报告期内，富兴海运不存在固定资产可收回金额低于其账面价值的情况，故未计提固定资产减值准备。

②无形资产

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，富兴海运的无形资产账面价值分别为4.08万元、179.65万元和162.34万元，占非流动资产比例分别为0.01%、0.38%和0.36%。其中2017年富兴海运无形资产账面余额较2016年无形资产余额增加175.57万元，主要系2017年12月购入的ERP系统以及安健环管理平台；2018年5月末富兴海运无形资产账面余额较2017年无形资产余额降低17.31万元，主要系富兴海运计提系统软件等无形资产摊销所致。

截至 2018 年 5 月 31 日，富兴海运无形资产情况如下：

单位：万元

| 项目 | 账面原值 | 累计摊销 | 账面价值 |
|---------------|---------------|--------------|---------------|
| 软件 | 217.22 | 54.88 | 162.34 |
| 无形资产合计 | 217.22 | 54.88 | 162.34 |

③其他非流动资产

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日以及 2018 年 5 月 31 日，富兴海运其他非流动资产金额分别为 59.81 万元、0 元以及 0 元。其中 2016 年末的其他非流动资产为软件开发相关的支出，该等软件开发相关支出已在 2017 年重分类至无形资产。

(2) 负债的主要构成及偿债能力情况

1) 负债的主要构成

富兴海运最近两年及一期负债的主要构成如下：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | | 2017 年 12 月 31 日 | | 2016 年 12 月 31 日 | |
|----------------|------------------|-------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 流动负债 | | | | | | |
| 应付账款 | 4,861.88 | 40.18% | 4,088.21 | 66.27% | 2,431.51 | 50.11% |
| 预收款项 | 30.00 | 0.25% | 30.00 | 0.49% | - | - |
| 应付职工薪酬 | 331.33 | 2.74% | 344.10 | 5.58% | 316.67 | 6.53% |
| 应交税费 | 1,494.42 | 12.35% | 1,244.67 | 20.18% | 1,801.08 | 37.12% |
| 应付股利 | 4,936.00 | 40.80% | - | - | - | - |
| 其他应付款 | 445.83 | 3.68% | 462.34 | 7.49% | 302.71 | 6.24% |
| 流动负债合计 | 12,099.46 | 100% | 6,169.32 | 100% | 4,851.96 | 100% |
| 非流动负债 | | | | | | |
| 非流动负债合计 | - | - | - | - | - | - |
| 负债合计 | 12,099.46 | 100% | 6,169.32 | 100.00% | 4,851.96 | 100.00% |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，富兴海运的负债总额为 4,851.96 万元、6,169.32 万元以及 12,099.46 万元。其中 2018 年 5 月末负债较 2017 年末负债增长较高，约为 5,930.14 万元，主要系应付股东股利。

从负债结构而言，截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，富兴海运的负债构成全部为流动负债，账面尚无非流动负债，主要系富兴海运于 2016 年内已偿还了其于浙能财务公司以及第三方金融机构的借款，并且 2017 年以及 2018 年 1-5 月富兴海运经营活动产生的现金净流入可维持其日常经营的相关费用支出，因此 2017 年以及 2018 年 1-5 月富兴海运并未通过取得借款的方式获得现金。

①应付账款

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|------|-----------------|------------------|------------------|
| 应付账款 | 4,861.88 | 4,088.21 | 2,431.51 |
| 合计 | 4,861.88 | 4,088.21 | 2,431.51 |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，富兴海运应付账款金额分别为 2,431.51 万元、4,088.21 万元和 4,861.88 万元，占各期末负债比例分别为 50.11%、66.27%和 40.18%。该等应付账款主要为航运企业运营过程中应付的各项燃油款项、船舶修理费、港口费以及船舶租赁费等。2017 年度，富兴海运应付账款较 2016 年度增加 1,656.70 万元，增幅为 68.13%，主要系 2017 年度国际及国内燃油价格持续上涨，燃油消耗作为航运企业的主要成本之一较去年同期呈明显上涨趋势，与此同时，由于富兴海运 2017 年升级内部预算管理系统，付款审批周期暂时较长，由此导致报告期内的应付账款呈上升趋势。此外，富兴海运 2017 年至 2018 年 5 月期间部分船舶已达到报废条件并进行处置，导致富兴海运 2018 年的运力规模有所下降；为有效补充富兴海运的运力，2018 年富兴海运以航次租船的方式委托其他方执行水路货物运输服务，由此导致富兴海运 2018 年 5 月末的应付账款较报告期内以前年度增加。

②预收账款

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|------|-----------------|------------------|------------------|
| 预收账款 | 30.00 | 30.00 | - |

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|----|------------|-------------|-------------|
| 合计 | 30.00 | 30.00 | - |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，富兴海运预收账款金额分别为0元、30.00万元以及30.00万元，占各期末负债比例分别为0%、0.49%和0.25%。前述预收账款为富兴海运根据业务合同或业务双方约定而预先收取的合同预收款。

③应付职工薪酬

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，富兴海运应付职工薪酬金额分别316.67万元、344.10万元和331.33万元，占各期末负债比例为6.53%、5.58%和2.74%。报告期内，富兴海运应付职工薪酬以短期薪酬为主，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-------|------------|-------------|-------------|
| 短期薪酬 | 324.51 | 326.37 | 316.67 |
| 离职后福利 | 6.82 | 17.73 | - |
| 合计 | 331.33 | 344.10 | 316.67 |

④应交税费

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|---------|------------|-------------|-------------|
| 增值税 | - | 49.44 | 45.50 |
| 企业所得税 | 1,447.72 | 1,074.31 | 1,651.11 |
| 城市维护建设税 | - | 3.46 | 3.19 |
| 房产税 | 14.66 | 17.55 | - |
| 土地使用税 | 0.06 | 0.07 | - |
| 个人所得税 | 3.10 | 14.10 | 7.13 |
| 教育费附加 | - | 1.48 | 1.37 |
| 地方教育附加 | - | 0.99 | 0.91 |
| 其他税费 | 28.89 | 83.26 | 91.88 |
| 合计 | 1,494.42 | 1,244.67 | 1,801.08 |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，富兴海运应交税费余额分别 1,801.08 万元、1,244.67 万元和 1,494.42 万元，占各期末负债比例为 37.12%、20.18% 和 12.35%。报告期内，富兴海运应交税费主要包括企业所得税、增值税等。其中 2017 年应交税费金额较 2016 年应交税费金额下降 556.41 万元，主要系 2017 年应交企业所得税下降所致，由此导致 2017 年末应交税费金额下降。

⑤应付股利

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|-------|-----------------|------------------|------------------|
| 普通股股利 | 4,936.00 | - | - |
| 合计 | 4,936.00 | - | - |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，富兴海运应付股利余额分别 0 元、0 元和 4,936.00 万元，占各期末负债比例为 0%、0% 和 40.80%。其中 2018 年 5 月末的应付股利主要系根据富兴海运于 2018 年 5 月 11 日作出股东会会议决议，审议通过 2017 年利润分配方案，同意向富兴海运股东分配现金红利 4,936.00 万元。

⑥其他应付款

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|---------|-----------------|------------------|------------------|
| 履约保证金 | - | 29.63 | 9.38 |
| 船舶委托管理费 | 232.17 | 333.35 | 267.55 |
| 社保 | 6.06 | 5.16 | 20.84 |
| 其他 | 207.60 | 94.20 | 4.94 |
| 合计 | 445.83 | 462.34 | 302.71 |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，富兴海运其他应付款余额分别 302.71 万元、462.34 万元和 445.83 万元，占各期末负债比例为 6.24%、7.49% 和 3.68%。报告期内，富兴海运的其他应付款主要为应付船舶委托管理费。

2) 偿债能力分析

| 财务指标 | 2018年1-5月 | 2017年度/ | 2016年度/ |
|-------------------|------------|-------------|-------------|
| | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
| 流动比率（倍） | 3.51 | 5.36 | 3.65 |
| 速动比率（倍） | 3.41 | 5.19 | 3.44 |
| 资产负债率（合并，%） | 13.77% | 7.66% | 6.83% |
| 息税折旧摊销前利润 （万元） | 10,448.25 | 20,743.72 | 18,736.81 |
| 利息保障倍数（倍） | 不适用 | 不适用 | 28.81 |

注：上述财务指标的计算公式为：

流动比率=流动资产/流动负债

速动比率=(流动资产-存货)/流动负债

资产负债率=总负债/资产总额

息税折旧摊销前利润=净利润+所得税费用+固定资产折旧+无形资产摊销+长期待摊费用摊销+利息费用

利息保障倍数=息税前利润/利息费用，由于2017年以及2018年1-5月富兴海运并无利息支出，因此富兴海运2017年以及2018年1-5月的利息保障倍数为不适用。

| 公司名称 | 流动比率 | | 速动比率 | | 资产负债率 % | |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| | 2017年度 | 2016年度 | 2017年度 | 2016年度 | 2017年度 | 2016年度 |
| 长航凤凰 | 2.62 | 1.98 | 2.53 | 1.91 | 39.12 | 49.63 |
| 宁波海运 | 0.55 | 0.39 | 0.51 | 0.36 | 45.64 | 49.65 |
| 招商轮船 | 1.31 | 2.09 | 1.23 | 2.00 | 49.02 | 45.69 |
| 中值 | 1.31 | 1.98 | 1.23 | 1.91 | 45.64 | 49.63 |
| 均值 | 1.49 | 1.48 | 1.42 | 1.42 | 44.59 | 48.33 |

报告期内，富兴海运的资产负债率分别为6.83%、7.66%以及13.77%，资产负债率基本保持稳定。其中2018年1-5月的资产负债率略有上升，主要系富兴海运于2018年5月11日作出股东会会议决议，审议通过2017年利润分配方案，同意向富兴海运股东分配现金红利4,936.00万元。该等应付股利4,936.00万元导致2018年5月末的资产负债率较报告期内其他年度略有增加。

富兴海运的资产负债率相较于同行业上市公司的资产负债率明显偏低，主要原因系报告期内的富兴海运大部分水路运输业务通过与客户签署的 3 年期 COA 开展，考虑到该等 3 年期 COA 具备锁定运量及运价的特征，由此，报告期内富兴海运的收入规模相对稳定，其生产经营所产生的现金可支持其日常业务开展，因此报告期内富兴海运整体资产负债率低于行业平均水平。

报告期内，富兴海运的流动比率和速动比率均高于 1，且高于同行业可比公司平均水平，短期偿债能力较强。

报告期内，富兴海运与浙能财务公司以及第三方金融机构存在借款均已经在 2016 年陆续还清，2017 年以及 2018 年 1-5 月富兴海运未通过借款扩大资本规模从而未产生利息支出，报告期内富兴海运的息税折旧摊销前利润呈上升趋势，利息保障倍数较高。

(3) 资产周转能力分析

| 财务指标（次/年） | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|-----------|--------------|---------|---------|
| 应收账款周转率 | 3.71 | 3.22 | 5.45 |
| 存货周转率 | 25.22 | 23.41 | 24.39 |

注 1：应收账款周转率=公司当年营业收入/期末应收账款；

注 2：存货周转率=公司当年营业成本/期末存货；

注 3：2018 年 1-5 月应收账款周转率及存货周转率数据经简单年化。

| 公司名称 | 应收账款周转率 | | 存货周转率 | |
|---------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| | 2017 年度 | 2016 年度 | 2017 年度 | 2016 年度 |
| 长航凤凰 | 7.65 | 4.20 | 44.83 | 38.34 |
| 宁波海运（注） | 11.64 | 10.99 | 39.86 | 28.60 |
| 招商轮船 | 6.59 | 7.17 | 10.98 | 10.69 |
| 中值 | 7.65 | 7.17 | 39.86 | 28.60 |
| 均值 | 8.63 | 7.45 | 31.89 | 25.88 |

注：2016 及 2017 年度宁波海运的应收账款周转率较高，主要系报告期内宁波海运同时从事公路运输业务，若剔除公路运输业务的应收账款周转率的影响，单独计算宁波海运水路运输服务的应收账款周转率，则宁波海运下属水路运输业务 2016 年及 2017 年的应收账款周转率分别为 7.86 以及 9.11，与其他可比上市公司应收账款周转率接近。

报告期内，富兴海运的应收账款周转率分别为 5.45、3.22 以及 3.71；2017 年以及 2018 年 1-5 月的应收账款周转率较 2016 年的应收账款周转率低，且相比同行业可比上市公司的应收账款周转率较低，主要系富兴海运的主要客户相对集中，且大部分从事煤炭贸易业务，鉴于 2017 年电煤价格持续上涨，该等客户日常资金周转面临不同程度的压力，导致该等客户在 2017 年年末以及 2018 年 5 月末未能及时结算款项所致。此外，考虑到富兴海运长期通过与客户签订 3 年期 COA 向其提供水路运输服务，已与客户构建了长期良好的合作关系；并且基于历史情况表明，富兴海运的客户在报告期内并未出现恶意拖欠款项等违约事项，由此富兴海运通常向客户提供较长的信用期限，从而导致应收账款周转率低于可比上市公司平均水平。截至 2018 年 5 月 31 日，富兴海运 2017 年末的应收款项已大部分结清。

报告期内，富兴海运的存货周转率分别为 24.39、23.41 和 25.22，存货周转率相对稳定但低于同行业可比上市公司长航凤凰及宁波海运。相较于销售型企业其主营业务成本的构成主要为销售结转的存货成本，航运企业的主营业务成本构成除以燃油为主的存货结转成本之外还包括船舶折旧费、船舶修理费及船舶租赁费用，由此存货周转率对于航运企业而言一定程度难以有效反映存货的周转效率。

报告期长航凤凰以及宁波海运存货周转率较高的具体原因如下：

1) 长航凤凰报告期内的存货主要为燃油物料，然而考虑到其主要通过外租船舶开展航运业务，营业成本的主要构成是租船成本，租船成本整体金额相较于燃油成本较高且在营业成本中占比较高，由此导致其存货周转率偏高；

2) 报告期内宁波海运的存货主要为燃油物料，然而考虑到宁波海运合并范围内的两家子公司明州高速及宁波海运（新加坡）有限公司分别从事高速公路运输业务以及境外航运服务，因此若仅考虑宁波海运自身开展的国内沿海干散货运输业务的存货周转率，则该等存货周转率在 2016 年及 2017 年约为 25.74 以及 30.99。其中，2016 年宁波海运与富兴海运的存货周转率基本一致，2017 年宁波海运较富兴海运同期存货周转率高主要影响来自于营业成本的变动。因宁波海运通过外租船舶补充现有运力以拓展境内外市场，然而该等外租船舶的成本通常随航运价格的波动而变化，2017 年随着航运价格上涨，外租船舶的成本上升及其占营业成本的比重明显上升，进一步推动营业成本的上涨，

从而导致宁波海运 2017 年存货周转率相较 2016 年明显上升，并且高于富兴海运 2017 年的存货周转率。

2、盈利能力分析

(1) 盈利情况分析

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|-----------------------|-----------------|------------------|------------------|
| 营业收入 | 17,879.09 | 38,047.26 | 36,366.17 |
| 营业成本 | 12,926.53 | 24,290.37 | 25,410.83 |
| 营业税金及附加 | 147.27 | 365.33 | 406.72 |
| 管理费用 | 686.71 | 2,096.74 | 2,044.55 |
| 财务费用 | -63.92 | -40.44 | 365.52 |
| 资产减值损失 | -1.73 | 18.40 | 41.62 |
| 资产处置收益 | 1,901.47 | 2,963.18 | - |
| 营业利润 | 6,085.70 | 14,280.02 | 8,096.94 |
| 加：营业外收入 | 2,350.00 | 1,500.40 | 2,077.20 |
| 减：营业外支出 | - | | 23.61 |
| 利润总额 | 8,435.70 | 15,780.42 | 10,150.53 |
| 减：所得税 | 2,109.00 | 4,009.76 | 2,550.90 |
| 净利润 | 6,326.70 | 11,770.67 | 7,599.63 |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 6,326.70 | 11,770.67 | 7,599.63 |
| 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者净利润 | 3,138.10 | 8,422.98 | 6,059.43 |

2016 年度、2017 年度以及 2018 年 1-5 月，富兴海运分别实现营业收入 36,366.17 万元、38,047.26 万元以及 17,879.09 万元。2017 年富兴海运营营业收入较上年同比增长 4.62%，营业收入相对稳定略有增长主要系富兴海运提供电煤运输服务大部分按照三年期 COA 锁定每年实现的电煤运输总量及相应的运价，因此报告期内富兴海运煤炭运输总量及收入相对固定，从而主营业务收入规模相对稳定。

2016 年度、2017 年度以及 2018 年 1-5 月，富兴海运分别实现归属于母公司所有者净利润 7,599.63 万元、11,770.67 万元以及 6,326.70 万元。2017 年富兴海运净利润较上

年同比增长为 54.88%，主要系富兴海运于 2017 年分别处置船舶“富兴 7”以及“富兴 16”实现的资产处置损益，以及部分船舶因折旧年限已过导致折旧成本下降所致。

(2) 营业收入构成分析

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | | 2017 年度 | | 2016 年度 | |
|--------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 主营业务收入 | 17,879.09 | 100.00% | 37,458.94 | 98.45% | 35,065.99 | 96.42% |
| 其他业务收入 | - | - | 588.32 | 1.55% | 1,300.18 | 3.58% |
| 合计 | 17,879.09 | 100.00% | 38,047.26 | 100.00% | 36,366.17 | 100.00% |

2016 年度、2017 年度以及 2018 年 1-5 月，富兴海运主营业务收入为水路货运收入占比达 96% 以上，主营业务较为突出。2018 年 1-5 月暂无其他业务收入，2016 年度以及 2017 年度的其他业务收入主要为船舶租金收入。报告期内富兴海运的主营业务收入增长趋势与营业收入增长匹配。

(3) 毛利及毛利率分析

最近两年及一期，富兴海运的整体业务的毛利额情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | | 2017 年度 | | 2016 年度 | |
|---------|-----------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 主营业务毛利额 | 4,952.56 | 100.00% | 13,369.78 | 97.19% | 10,340.61 | 94.39% |
| 其他业务毛利额 | - | - | 387.11 | 2.81% | 614.73 | 5.61% |
| 合计 | 4,952.56 | 100.00% | 13,756.89 | 100.00% | 10,955.34 | 100.00% |

2016 年度、2017 年度以及 2018 年 1-5 月，富兴海运的主营业务占比突出，其主营业务水路货运的毛利额占比分别为 94.39%、97.19% 以及 100.00%，呈现较为平稳的态势。

最近两年及一期，富兴海运主营业务毛利率情况如下：

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------|-----------|--------|--------|
| 主营业务毛利率 | 27.70% | 35.69% | 29.49% |

最近两年，同行业可比上市公司主营业务毛利率情况如下：

| 公司名称 | 毛利率 % | |
|------|--------------|--------------|
| | 2017年度 | 2016年度 |
| 长航凤凰 | 16.44 | 18.90 |
| 宁波海运 | 26.65 | 30.41 |
| 招商轮船 | 23.82 | 39.08 |
| 中值 | 23.82 | 30.41 |
| 均值 | 22.30 | 29.46 |

报告期内，富兴海运主营业务毛利率分别为 29.49%、35.69% 以及 27.70%，2017 年毛利率较高的原因主要系：

1) 从收入角度而言，尽管报告期内航运市场价格波动较大，2016 年前三季度运价仍处于历史低位水平，自 2016 年末运价逐步回升。然而富兴海运向客户提供水路货物运输服务主要基于签订的 3 年期 COA，该等 3 年期 COA 约定了固定价格及运量，由此该等运输价格在报告期内基本不受航运市场价格实时上涨或下跌波动影响，因此在报告期内富兴海运提供的运输服务的运量及单价较为稳定；

2) 从成本端而言，报告期内，尽管 2017 年燃油采购成本较 2016 年有所上涨，但 2017 年由于富兴海运部分船舶折旧年限已过导致折旧成本下降，从而抵消了燃油价格上涨对于成本的不利影响，整体营业成本较 2016 年略有下降。由此，在 2017 年度在主营业务收入规模略有上升，营业成本整体下降的情况下，富兴海运的毛利率呈上升趋势。

另，鉴于富兴海运在 2017 年下半年以及 2018 年年初相继处置了 3 艘船舶，一定程度导致富兴海运的运力规模降低。为维持原有的运力水平，富兴海运在 2018 年 1-5 月通过外租船舶开展部分业务，由此富兴海运 2018 年 1-5 月相比 2017 年新增了租船成本，从而导致 2018 年 1-5 月的毛利率水平较 2017 年有所下降。

富兴海运与可比公司的毛利率水平及变动趋势存在差异主要系：

1) 富兴海运主要通过自有船舶开展业务，其自有船舶使用年限均较长且大部分船舶已达计划使用年限并不再计提折旧。报告期内富兴海运多艘船舶达到使用年限，从而该等船舶在 2017 年不再继续计提折旧。由此，富兴海运 2017 年的船舶折旧费用相较 2016 年下降，一定程度抵消了燃油价格上涨对于成本的不利影响，从而导致富兴海运报告期内的毛利率水平及变动趋势相较于其他可比公司存在差异；

2) 长航凤凰自有船舶较少，主要通过租船开展业务，其主营业务成本受船舶租赁市场价格变动影响较大，与富兴海运通过自有船舶运营的业务模式在主营业务成本构成方面存在差异，由此毛利率差异较大；

3) 招商轮船主要从事海上原油运输以及国际干散货运输业务与富兴海运从事的沿海干散货运输在目标市场及客户方面均存在差异，由此招商轮船和富兴海运的主营业务毛利率可比性较低。

4) 宁波海运存在部分公路运输业务，若仅考虑水路运输业务的毛利率水平，2016 年以及 2017 年宁波海运的水路运输业务的毛利率水平为 15.91% 及 13.90%。一方面，考虑到报告期内宁波海运持续扩大以外租船舶开展业务，由于该等业务受租船市场价格上涨的影响，毛利率水平较低且较不稳定。此外，由于宁波海运在报告期内拓展境外水路运输业务，该等境外业务的在目标市场及客户方面均与富兴海运存在差异，且该等境外水路运输业务较低毛利率水平亦进一步降低了宁波海运的毛利率水平；另一方面，由于 2017 年富兴海运开展煤炭运输服务的自有船舶中部分船舶折旧已计提完毕，不再产生折旧费用；但宁波海运正在运营的自有船舶仍在折旧使用年限中，仍继续计提折旧，因此富兴海运的折旧成本相对较低，从而进一步导致报告期内宁波海运的水路运输服务的毛利率较富兴海运的毛利率水平低。

(4) 其他经营成果分析

1) 营业成本分析

富兴海运最近两年及一期的营业成本情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | | 2017 年度 | | 2016 年度 | |
|--------|--------------|---------|-----------|--------|-----------|--------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 主营业务成本 | 12,926.53 | 100.00% | 24,089.16 | 99.17% | 24,725.38 | 97.30% |

| 项目 | 2018年1-5月 | | 2017年度 | | 2016年度 | |
|-----------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 其他业务成本 | - | 0.00 | 201.21 | 0.83% | 685.45 | 2.70% |
| 合计 | 12,926.53 | 100.00% | 24,290.37 | 100.00% | 25,410.83 | 100.00% |

2016年度及2017年度，富兴海运的主营业务成本占营业成本97%以上，与营业收入结构情况相匹配。其中富兴海运最近两年及一期的主营业务成本主要构成如下：

单位：万元

| 成本项目 | 2018年1-5月 | 2017年 | 2016年 |
|-----------|------------------|------------------|------------------|
| 船舶燃料费 | 3,482.84 | 9,442.59 | 6,379.24 |
| 船舶物料费 | 2.70 | 231.35 | 340.18 |
| 船舶润料费 | 132.50 | 549.95 | 468.22 |
| 船员租金 | 1,326.99 | 3,888.65 | 4,061.32 |
| 船舶租金 | 4,128.84 | 236.43 | 0.00 |
| 船舶折旧费 | 2,003.42 | 4,808.22 | 7,946.16 |
| 船舶修理费 | 688.22 | 2,004.61 | 2,561.12 |
| 船舶保险费 | 70.16 | 281.10 | 337.12 |
| 船舶港口费 | 1,058.26 | 2,625.67 | 2,587.82 |
| 其他直接费用 | 32.58 | 20.59 | 44.20 |
| 合计 | 12,926.53 | 24,089.16 | 24,725.38 |

从主营业务成本构成而言，尽管富兴海运2017年受燃油价格上涨导致燃油价格较2016年明显增加，但由于富兴海运部分船舶因折旧年限已过并且于2017年末处置船舶资产进一步降低整体船舶折旧费用及船舶修理费用。折旧费用及船舶修理费用下降一定程度抵消了燃油成本增加对于富兴海运的主营业务成本上涨的负面影响。经简单年化，2018年1-5月的主营业务成本较2017年的主营业务成本增加28.79%，主要系富兴海运于2017年及2018年初分别处置了“富兴16”、“富兴7”以及“富兴9”三艘船舶，导致运力规模有所下降。由此，2018年1-5月富兴海运通过外租船舶补充运力规模，维持富兴海运的水路运输服务的正常经营，从而导致2018年1-5月相比2017年额外新增了租船成本。

2) 营业税金及附加分析

富兴海运最近两年及一期营业税金及附加金额及占比如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | | 2017年度 | | 2016年度 | |
|-----------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 城市维护建设税 | 54.70 | 37.14% | 129.98 | 35.58% | 151.74 | 37.31% |
| 教育费附加 | 39.07 | 26.53% | 92.84 | 25.41% | 108.38 | 26.65% |
| 房产税 | 14.66 | 9.95% | 35.14 | 9.62% | 32.21 | 7.92% |
| 土地使用税 | 0.06 | 0.04% | 0.14 | 0.04% | 0.14 | 0.03% |
| 车船使用税 | 26.98 | 18.32% | 82.63 | 22.62% | 89.12 | 21.91% |
| 印花税 | 11.81 | 8.02% | 24.61 | 6.74% | 25.12 | 6.18% |
| 合计 | 147.27 | 100.00% | 365.33 | 100.00% | 406.72 | 100.00% |

2016年度、2017年度及2018年度1月至5月，富兴海运营业税金及附加金额分别为406.72万元、365.33万元和147.27万元；报告期内，富兴海运营业税金及附加金额略有下降主要系富兴海运2017年及2018年1-5月仍存在尚未抵扣的增值税留抵税额，从而相应的以增值税为基础计征的城市维护建设税、教育费附加的金额略有下降。

3) 期间费用分析

报告期内，富兴海运期间费用不涉及销售费用仅包括管理费用和财务费用。报告期内富兴海运期间费用和期间费用率情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | | 2017年度 | | 2016年度 | |
|-------------|---------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|
| | 金额 | 期间费用率 | 金额 | 期间费用率 | 金额 | 期间费用率 |
| 销售费用 | - | - | - | - | - | - |
| 管理费用 | 686.71 | 3.84% | 2,096.74 | 5.51% | 2,044.55 | 5.62% |
| 财务费用 | -63.92 | -0.36% | -40.44 | -0.11% | 365.52 | 1.01% |
| 三费合计 | 622.79 | 3.48% | 2,056.30 | 5.40% | 2,410.07 | 6.63% |

2016年度、2017年度以及2018年1-5月，富兴海运期间费用率分别为6.63%、5.40%和3.48%，期间费用率呈下降趋势，主要系1) 2017年内以及2018年初，富兴海运处

置部分船舶资产后，船舶数量减少，相应的船舶委托管理费亦相应降低，导致报告期内管理费用下降；2) 2017年以及2018年1-5月，富兴海运因无利息支出，导致富兴海运财务费用相较2016年下降较为明显。

| 公司名称 | 销售费用占比 % | | 管理费用占比 % | | 财务费用占比 % | | 期间费用率 % | |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| | 2017年 | 2016年 | 2017年 | 2016年 | 2017年 | 2016年 | 2017年 | 2016年 |
| 长航凤凰 | 1.25 | 1.47 | 8.34 | 8.59 | 0.08 | -0.11 | 9.68 | 9.95 |
| 宁波海运 | 0.00 | 0.00 | 3.51 | 4.05 | 7.98 | 12.48 | 11.50 | 16.53 |
| 招商轮船 | 0.00 | 0.00 | 4.21 | 3.11 | 4.17 | 3.33 | 8.38 | 6.44 |
| 中值 | 0.00 | 0.00 | 4.21 | 4.05 | 4.17 | 3.33 | 9.68 | 9.95 |
| 均值 | 0.42 | 0.49 | 5.36 | 5.25 | 4.08 | 5.23 | 9.85 | 10.97 |

报告期内富兴海运期间费用率低于同行业可比公司平均水平主要系报告期内富兴海运财务费用较低所致。富兴海运最近两年及一期的管理费用明细及其费用率情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | | 2017年度 | | 2016年度 | |
|-----------|---------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|
| | 金额 | 费用率 | 金额 | 费用率 | 金额 | 费用率 |
| 职工薪酬 | 248.69 | 1.39% | 881.83 | 2.32% | 708.5 | 1.95% |
| 船舶委托管理费 | 244.12 | 1.37% | 794.32 | 2.09% | 875.72 | 2.41% |
| 折旧费 | 55.98 | 0.31% | 169.14 | 0.44% | 273.98 | 0.75% |
| 其他 | 137.9 | 0.77% | 251.45 | 0.66% | 186.35 | 0.51% |
| 合计 | 686.71 | 3.84% | 2,096.74 | 5.51% | 2,044.55 | 5.62% |

报告期内，富兴海运的管理费用分别为2,044.55万元、2,096.74万元以及686.71万元，管理费用率分别为5.62%、5.51%以及3.84%，管理费用相对稳定，其中职工薪酬费用占比较高。

富兴海运最近两年及一期的财务费用明细情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|--------|-----------|--------|--------|
| 利息支出 | | | 398.07 |
| 减：利息收入 | 64.16 | 41.01 | 33.06 |

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|----|-----------|--------|--------|
| 其他 | 0.24 | 0.57 | 0.51 |
| 合计 | -63.92 | -40.44 | 365.52 |

2016年度、2017年度及2018年1-5月，富兴海运的财务费用分别为365.52万元、-40.44万元以及-63.92万元，报告期内富兴海运的财务费用主要为利息支出及利息收入。2017年度以及2018年1-5月富兴海运无利息支出费用主要系富兴海运报告期内与浙能财务公司以及第三方金融机构存在借款均已经在2016年陆续还清，2017年以及2018年1-5月富兴海运并未通过借款扩大资本规模从而未产生利息支出所致，由此富兴海运2017年及2018年1-5月的财务费用较低且为负数。

4) 资产减值损失

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|------|-----------|--------|--------|
| 坏账损失 | -1.73 | 18.40 | 41.62 |
| 合计 | -1.73 | 18.40 | 41.62 |

2016年度、2017年度及2018年1-5月，富兴海运的资产减值损失金额分别为41.62万元、18.40万元以及-1.73万元，主要为应收款计提的坏账准备所确认的坏账损失以及因收到款项而冲回的坏账损失费用。2017年坏账损失相较2016年坏账损失减少，主要系2016年部分已计提坏账损失的其他应收款在2017年已收回，从而冲减2017年坏账损失费用所致。

5) 资产处置收益

富兴海运最近两年及一期资产处置收益明细情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|-------------|-----------|----------|--------|
| 固定资产处置利得或损失 | 1,901.47 | 2,963.18 | - |
| 合计 | 1,901.47 | 2,963.18 | - |

2016 年度及 2017 年度，富兴海运的资产处置收益分别为 0 元、2,963.18 万元和 1,901.47 万元。其中 2017 年产生的资产处置收益主要为 2017 年富兴海运因处置自有船舶“富兴 16”以及“富兴 7”确认的处置收益；2018 年 1-5 月产生的资产处置收益主要为 2018 年富兴海运处置自有船舶“富兴 9”所致

为有效调配浙能体系内的航运资产，2017 年富兴海运，根据万邦资产评估以 2017 年 3 月 31 日为基准出具的资产评估报告(万邦评报[2017]61 号)的评估价格人民币 1,697 万元向浙能通利转让“富兴 16”。账面确认的转让收入为扣除 3% 销项税后的金额为人民币 1,647.57 万元，“富兴 16”账面净值为 550.00 万元，扣除各项税费后实现处置收益 1,088.83 万元。由于“富兴 7”轮已达到报废条件，富兴海运在 2017 年于公开拍卖市场转让“富兴 7”，并于 2017 年内以人民币 2,155.34 万元完成“富兴 7”轮的转让，并确认该等船舶资产转让所得人民币 1,876.49 万元。

此外，富兴海运于 2017 年 12 月 29 日在浙江船舶交易市场公开拍卖“富兴 9”。2017 年 12 月 29 日王进章以 2,210.00 万元，竞拍取得“富兴 9”，并于 2018 年 1 月 6 日完成交割手续。富兴海运最终以 2,210.00 万元转让“富兴 9”轮，该等转让价款扣除本次交易发生的税费成本（主要为增值税及交易佣金及费用），确认处置“富兴 9”的所得为 1,901.47 万元。

6) 营业外收入及支出

富兴海运最近两年及一期营业外收入及支出明细情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|-------|--------------|----------|----------|
| 营业外收入 | 2,350.00 | 1,500.40 | 2,077.20 |
| 营业外支出 | - | - | 23.61 |

最近两年及一期，富兴海运的营业外收入分别为 2,077.20 万元、1,500.40 万元以及 2,350.00 万元，主要系报告期内取得的地方政府补助。报告期内年以政府补助为主的营业外收入存在一定的变动主要系当地政府结合企业当年的税收贡献及财政资金实力对于政府补助金额进行相应的调整。

富兴海运的营业外支出分别为 23.61 万元、0 元以及 0 元，其中 2016 年发生的营业外支出主要为缴纳的的水利建设基金。根据相关法规对于暂停征收地方水利建设基金的规定，富兴海运已停止缴纳地方水利建设基金。

(5) 非经常性损益、投资收益以及少数股东损益对经营成果的影响

最近两年及一期，富兴海运的非经常性损益情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|---------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 非流动资产处置损益 | 1,901.47 | 2,963.18 | - |
| 计入当期损益的政府补助 | 2,350.00 | 1,500.00 | 1,866.00 |
| 除上述各项之外的其他营业外收入和支出 | - | 0.40 | 187.59 |
| 所得税影响额 | 1,062.87 | 1,115.89 | 513.40 |
| 少数股东权益影响额（税后） | - | - | - |
| 非经常性损益总计 | 3,188.60 | 3,347.68 | 1,540.19 |
| 非经常损益占净利润的比例 | 50.40% | 28.44% | 20.27% |

报告期内，富兴海运主要营业外收入政府补助以及船舶资产处置损益。富兴海运报告期内取得的财政补助收入分别为 1,866.00 万元、1,500.00 万元以及 2,350.00 万元。此外，报告期内，富兴海运的净利润及非经常损益金额呈现一定幅度波动，主要系 2017 年富兴海运对其所持船舶资产“富兴 7”以及“富兴 16”进行处置以及 2018 年 1-5 月富兴海运完成其对“富兴 9”处置而实现的收益。

3、现金流量分析

(1) 经营活动现金流量

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|--------------------|------------------|------------------|------------------|
| 经营活动产生的现金流量 | | | |
| 销售商品、提供劳务收到的现金 | 20,175.19 | 37,069.65 | 38,589.76 |
| 收到其他与经营活动有关的现金 | 2,498.81 | 1,677.75 | 1,899.06 |
| 经营活动现金流入小计 | 22,674.01 | 38,747.40 | 40,488.81 |
| 购买商品、接受劳务支付的现金 | 12,448.46 | 20,319.95 | 18,835.00 |

| | | | |
|---------------------------|------------------|------------------|------------------|
| 支付给职工以及为职工支付的现金 | 272.47 | 847.42 | 638.97 |
| 支付的各项税费 | 2,919.57 | 6,905.10 | 4,104.58 |
| 支付其他与经营活动有关的现金 | 364.97 | 969.65 | 1,207.59 |
| 经营活动现金流出小计 | 16,005.46 | 29,042.12 | 24,786.14 |
| 经营活动产生/（使用）的现金流量净额 | 6,668.54 | 9,705.28 | 15,702.67 |

2016 年度、2017 年度及 2018 年 1-5 月，富兴海运经营活动产生现金流量净额分别为 15,702.67 万元、9,705.28 万元以及 6,668.54 万元。富兴海运 2017 年度较 2016 年度经营活动产生的现金流量净额减少 5,997.39 万元，主要系 1) 2017 年度因国际国内燃油价格上涨，燃油采购价格较 2016 年上涨，相应的燃油采购的现金支出较高；以及 2) 2017 年末部分应收账款未及时结算所致。

(2) 投资活动现金流量

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1 月-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|----------------------------|-------------------|-----------------|---------------|
| 投资活动产生的现金流量 | | | |
| 处置固定资产、无形资产和其他长期资产所收回的现金净额 | 2,113.55 | 3,909.63 | - |
| 投资活动现金流入小计 | 2,113.55 | 3,909.63 | - |
| 购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金 | 1.33 | 150.01 | 63.40 |
| 投资活动现金流出小计 | 1.33 | 150.01 | 63.40 |
| 投资活动产生/（使用）的现金流量净额 | 2,112.22 | 3,759.62 | -63.40 |

2016 年度、2017 年度及 2018 年度 1-5 月，富兴海运投资活动产生的现金流量净额分别为-63.40 万元、3,759.62 万元和 2,112.22 万元。2017 年度以及 2018 年 1-5 月投资活动产生的现金流量净流入较 2016 年增加，主要系富兴海运于 2017 年度处置“富兴 16”和“富兴 7”船舶，以及 2018 年初处置 “富兴 9” 所取得的现金流入。

(3) 筹资活动现金流量

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|-------------|--------------|---------|---------|
| 筹资活动产生的现金流量 | | | |

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------------------------|-----------|------------------|-------------------|
| 取得借款所收到的现金 | - | - | 6,000.00 |
| 筹资活动现金流入小计 | - | - | 6,000.00 |
| 偿还债务所支付的现金 | - | - | 26,000.00 |
| 分配股利、利润或偿付利息所支付的现金 | - | 3,578.00 | 3,105.71 |
| 筹资活动现金流出小计 | - | 3,578.00 | 29,105.71 |
| 筹资活动产生/（使用）的现金流量净额 | - | -3,578.00 | -23,105.71 |

2016年度及2017年度，富兴海运筹资活动产生的现金流量净额分别为-23,105.71万元、-3,578.00万元及0元。其中，2018年1-5月富兴海运并未因筹资活动产生现金流量净额；2017年度较2016年度，公司筹资活动产生的现金流量净流出减少19,527.71万元，主要系1）富兴海运于2016年度向关联方浙能财务公司及第三方银行偿还借款所致；以及2）2017年内富兴海运并未通过举借款项扩大资本规模。

（二）江海运输

1、财务状况分析

（1）资产的主要构成及主要资产减值准备提取情况

1) 资产的主要构成

最近两年及一期各期末，江海运输资产的主要构成如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|---------------|-----------------|---------------|-----------------|---------------|-----------------|--------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 流动资产： | | | | | | |
| 货币资金 | 420.00 | 1.60% | 1,550.58 | 5.72% | 1,309.51 | 4.79% |
| 应收账款 | 2,167.43 | 8.24% | 1,340.47 | 4.95% | 478.73 | 1.75% |
| 预付款项 | 72.23 | 0.27% | - | - | - | - |
| 其他应收款 | 26.50 | 0.10% | 46.53 | 0.17% | 68.56 | 0.25% |
| 存货 | 256.76 | 0.98% | 313.69 | 1.16% | 279.61 | 1.02% |
| 其他流动资产 | 123.90 | 0.47% | 32.72 | 0.12% | 4.20 | 0.02% |
| 流动资产合计 | 3,066.83 | 11.66% | 3,283.98 | 12.12% | 2,140.61 | 7.83% |

| 项目 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 非流动资产： | | | | | | |
| 固定资产 | 21,611.60 | 82.19% | 22,074.45 | 81.46% | 23,182.17 | 84.85% |
| 在建工程 | - | - | - | - | 10.27 | 0.04% |
| 无形资产 | 6.69 | 0.03% | 7.81 | 0.03% | 10.49 | 0.04% |
| 长期待摊费用 | 214.94 | 0.82% | 239.93 | 0.89% | 299.91 | 1.10% |
| 其他非流动资产 | 1,396.02 | 5.31% | 1,491.04 | 5.50% | 1,678.99 | 6.15% |
| 非流动资产合计 | 23,229.26 | 88.34% | 23,813.23 | 87.88% | 25,181.82 | 92.17% |
| 资产总计 | 26,296.08 | 100.00% | 27,097.21 | 100.00% | 27,322.43 | 100.00% |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，江海运输的资产总额为27,322.43万元、27,097.21万元和26,296.08万元，总体保持稳定趋势。报告期各期末流动资产占比分别为7.83%、12.12%和11.66%，非流动资产占比分别为92.17%、87.88%和88.34%。非流动资产占比较高，主要系航运企业一般以重资产方式运营，大部分资产为与航运业务开展相关的固定资产如船舶资产等。

此外，截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，流动资产分别为2,140.60万元、3,283.98万元和3,066.83万元，流动资产的构成主要为货币资金和应收账款，其中2018年5月末及2017年末流动资产较2016年末流动资产金额及占比较高主要系货币资金和应收账款的增加。截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，非流动资产分别为25,181.82万元、23,813.23万元和23,229.26万元，非流动性资产构成主要为以船舶资产为主的固定资产，其中2018年5月末及2017年末非流动资产较2016年末非流动资产金额降低，主要系江海运输2017年计提船舶资产当期折旧费用而导致固定资产金额下降所致。

2) 流动资产的主要构成

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|------|------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 货币资金 | 420.00 | 13.70% | 1,550.58 | 47.22% | 1,309.51 | 61.17% |
| 应收账款 | 2,167.43 | 70.67% | 1,340.47 | 40.82% | 478.73 | 22.36% |

| 项目 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|---------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 预付款项 | 72.23 | 2.36% | - | - | - | - |
| 其他应收款 | 26.50 | 0.86% | 46.53 | 1.42% | 68.56 | 3.20% |
| 存货 | 256.76 | 8.37% | 313.69 | 9.55% | 279.61 | 13.06% |
| 其他流动资产 | 123.90 | 4.04% | 32.72 | 1.00% | 4.20 | 0.20% |
| 流动资产合计 | 3,066.83 | 100.00% | 3,283.98 | 100.00% | 2,140.61 | 100.00% |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，江海运输的流动资产总额为2,140.61万元、3,283.98万元和3,066.83万元。江海运输流动资产主要包括货币资金、应收账款和以船舶运输所需燃油物料为主的存货，上述三项合计金额分别占报告期各期末流动资产的比重分别为96.60%、97.59%和92.74%。2017年江海运输流动资产较2016年增加1,143.37万元，增幅53.41%，主要系应收账款变动及货币资金变动所致。其中应收账款变动主要系1)江海运输2017年较2016年的收入规模略有增加；以及2)2017年末江海运输未能及时结算应收账款所致；2017年江海运输货币资金较2016年上升主要系1)江海运输2017年当期通过借款取得相应的现金，相应增加了2017年的货币资金；2)江海运输已于2016年付清了“明州35”全部融资租赁款项，江海运输2017年无需支付“明州35”的融资租赁款项，相应减少2017年货币资金的支出。

此外，2018年5月末江海运输流动资产较2017年略有减少，减少金额为217.15万元，降幅为6.61%。

①货币资金

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----------|---------------|-----------------|-----------------|
| 库存现金 | - | 0.32 | 0.44 |
| 银行存款 | 420.00 | 1,550.25 | 1,309.07 |
| 合计 | 420.00 | 1,550.58 | 1,309.51 |

江海运输的货币资金主要为银行存款。截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，江海运输货币资金余额分别为1,309.51万元、1,550.58万元和

420.00 万元，占各期末流动资产比重分别为 61.17%、47.22%和 13.70%。2017 年货币资金余额较 2016 年末增加 241.06 万元，增幅为 18.41%，主要系 1) 江海运输 2017 年当期通过借款取得相应的现金，相应增加了 2017 年的货币资金；2) 江海运输已于 2016 年付清了“明州 35”全部融资租赁款项，江海运输 2017 年无需支付“明州 35”的融资租赁款项，相应减少 2017 年货币资金的支出。

此外，2018 年 5 月末货币资金余额较 2017 年末下降 1,130.58 万元，降幅为 72.91%，主要系应收账款回款率较低所致，导致提供水路运输服务所收到的现金较少。

②应收账款

报告期内江海运输的应收账款及坏账准备金额如下：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|---------------|-----------------|------------------|------------------|
| 应收账款余额 | 2,178.32 | 1,347.20 | 481.13 |
| 坏账准备 | 10.89 | 6.74 | 2.41 |
| 应收账款价值 | 2,167.43 | 1,340.47 | 478.73 |
| 应收账款/资产总额 | 8.24% | 4.95% | 1.75% |
| 应收账款/营业收入 | 18.95% | 12.13% | 4.95% |

注 1：上述 2018 年 5 月 31 日的应收账款/营业收入经简单年化

上述坏账准备的计提方法为账龄分析法，参考应收款项的账龄进行信用风险组合分类，并根据以前年度与之具有类似信用风险特征的应收款项组合的实际损失率为基础，结合现时情况确定应计提的坏账准备金额。此外，报告期内，江海运输的应收账款的账龄均为 1 年以内。

单位：万元

| 类别 | 2018 年 5 月 31 日 | | | | 账面价值 |
|----------------------|-----------------|--------|-------|----------|----------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | |
| | 金额 | 比例 (%) | 金额 | 计提比例 (%) | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款 | 2,178.32 | 100 | 10.89 | 0.5 | 2,167.43 |
| 其中：账龄分析法 | 2,178.32 | 100 | 10.89 | 0.5 | 2,167.43 |
| 合计 | 2,178.32 | - | 10.89 | - | 2,167.43 |

单位：万元

| 类别 | 2017年12月31日 | | | | |
|----------------------|-------------|-------|------|---------|----------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例(%) | 金额 | 计提比例(%) | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款 | 1,347.20 | 100 | 6.74 | 0.5 | 1,340.47 |
| 其中：账龄分析法 | 1,347.20 | 100 | 6.74 | 0.5 | 1,340.47 |
| 合计 | 1,347.20 | - | 6.74 | - | 1,340.47 |

单位：万元

| 类别 | 2016年12月31日 | | | | |
|----------------------|-------------|-------|------|---------|--------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例(%) | 金额 | 计提比例(%) | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款 | 481.13 | 100 | 2.41 | 0.5 | 478.73 |
| 其中：账龄分析法 | 481.13 | 100 | 2.41 | 0.5 | 478.73 |
| 合计 | 481.13 | - | 2.41 | - | 478.73 |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，江海运输的应收账款金额分别为478.73万元和1,340.47万元和2,167.43万元，占报告期期末流动资产比例分别为22.36%、40.82%和70.67%。江海运输的应收账款2018年5月末的金额较2017年末增加了826.96万元，增幅为61.69%，2017年末金额较2016年末增加861.74万元，增幅为180.01%，主要系江海运输的主要客户从事煤炭贸易业务，由于2017年起国内煤炭产业去产能超进度，叠加安全、环保等多方面因素的影响，电煤供应持续偏紧，电煤价格持续高位。在电煤价格持续高位的市场环境下，江海运输的主要客户日常现金周转面临较大的压力，导致该等客户结算运输款项的周期较以前年度有所延长。此外，考虑到江海运输通过长期COA模式与其主要客户建立较为稳定的合作关系，且历史上江海运输的主要客户并未出现恶意拖欠款项的情况，因此江海运输在报告期内通常向该等客户提供较长的信用期限。截至2018年5月31日，2017年末的江海运输应收账款已结算完毕。

③预付款项

| 账龄 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|------|--------------|------------|-------------|-------|-------------|-------|
| | 金额 | 比例(%) | 金额 | 比例(%) | 金额 | 比例(%) |
| 1年以内 | 72.23 | 100 | - | - | - | - |
| 合计 | 72.23 | 100 | - | - | - | - |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，预付账款金额分别为0元、0元以及72.23万元，占报告期期末流动资产比例分别为0%、0%及2.36%。

④其他应收款

单位：万元

| 类别 | 2018年5月31日 | | | | |
|-------------------------|--------------|-------|-------------|---------|--------------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例(%) | 金额 | 计提比例(%) | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款 | 26.63 | 94.84 | 0.13 | 0.5 | 26.50 |
| 其中：账龄分析法 | 26.63 | 94.84 | 0.13 | 0.5 | 26.50 |
| 单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的其他应收款 | 1.45 | 5.16 | 1.45 | 100 | - |
| 合计 | 28.08 | - | 1.58 | - | 26.50 |

| 类别 | 2017年12月31日 | | | | |
|-------------------------|--------------|-------|-------------|---------|--------------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例(%) | 金额 | 计提比例(%) | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款 | 46.76 | 96.99 | 0.23 | 0.5 | 46.53 |
| 其中：账龄分析法 | 46.76 | 96.99 | 0.23 | 0.5 | 46.53 |
| 单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的其他应收款 | 1.45 | 3.01 | 1.45 | 100 | - |
| 合计 | 48.21 | - | 1.68 | - | 46.53 |

| 类别 | 2016年12月31日 | | | | |
|--------------|-------------|-------|--------|---------|------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例(%) | 金额 | 计提比例(%) | |
| 单项金额重大并单项计提坏 | 310.00 | 81.5 | 310.00 | 100 | - |

| 类别 | 2016年12月31日 | | | | |
|-------------------------|---------------|-------|---------------|---------|--------------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例(%) | 金额 | 计提比例(%) | |
| 账准备的其他应收款 | | | | | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款 | 68.90 | 18.11 | 0.34 | 0.5 | 68.56 |
| 其中：账龄分析法 | 68.90 | 18.11 | 0.34 | 0.5 | 68.56 |
| 单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的其他应收款 | 1.45 | 0.38 | 1.45 | 100 | 0.00 |
| 合计 | 380.35 | - | 311.79 | - | 68.56 |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，江海运输的其他应收款的金额分别为68.56万元、46.53万元和26.50万元，主要为江海运输预先支付的船舶备用金及预付港口费用，该等其他应收款占报告期期末流动资产比例分别为3.20%、1.42%和0.86%。报告期内，单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的其他应收款主要系江海运输因无法收回其对天津港货运公司以及中海电信有限公司上海海岸电台的其他应收款项，该等其他应收款已经全额计提坏账准备。

与此同时，报告期内，江海运输于2017年核销了向浙江栖凤船业有限公司预付的船只设计费310万人民币，主要系2008年江海运输拟建造一艘2万吨位的船舶，向浙江栖凤船业有限公司支付了设计费、图纸费等费用共计人民币310万元，后因市场环境变化停止造船计划。因浙江栖凤船业有限公司一直未向江海运输归还该笔款项，江海运输就浙江栖凤船业有限公司未退还该等预付款事宜于2013年向宁波海事法院提起诉讼，2014年宁波海事法院作出民事判决驳回江海运输的诉讼请求。江海运输针对上述预付款人民币310万元于2014年召开董事会会议，决定全额计提坏账准备。并根据第五届董事会2016年第二次临时会议决议，通过核销处理决议。相应的核销程序已于2017年履行完毕并完成该笔预付的船只设计费的核销。

⑤存货

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----------|---------------|---------------|---------------|
| 存货 | 256.76 | 313.69 | 279.61 |
| 合计 | 256.76 | 313.69 | 279.61 |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，江海运输存货金额分别为 279.61 万元、313.69 万元和 256.67 万元，占各期末流动资产比例分别为 13.06%、9.55%和 8.37%。江海运输运存货均为原材料，主要存放在各艘船舶上的船用燃润油，报告期末存货金额基本保持稳定。

⑥其他流动资产

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|-----------|-----------------|------------------|------------------|
| 其他 | - | 7.15 | 4.20 |
| 待抵扣进项税 | 86.18 | - | - |
| 预缴税金 | 37.72 | 25.57 | - |
| 合计 | 123.90 | 32.72 | 4.20 |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，江海运输的持有其他流动资产金额分别为 4.20 万元、32.72 万元和 123.90 万元，该等其他流动资产主要系待抵扣的进项税、预缴税金。

2016 年末、2017 年末及 2018 年 1-5 月，该等其他流动资产占流动资产比例较低分别为 0.20%、1.00%及 4.04%。

3) 非流动资产的主要构成

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | | 2017 年 12 月 31 日 | | 2016 年 12 月 31 日 | |
|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 固定资产 | 21,611.60 | 93.04% | 22,074.45 | 92.70% | 23,182.17 | 92.06% |
| 在建工程 | - | - | - | - | 10.27 | 0.04% |
| 无形资产 | 6.69 | 0.03% | 7.81 | 0.03% | 10.49 | 0.04% |
| 长期待摊费用 | 214.94 | 0.93% | 239.93 | 1.01% | 299.91 | 1.19% |
| 其他非流动资产 | 1,396.02 | 6.01% | 1491.04 | 6.26% | 1678.99 | 6.67% |
| 非流动资产合计 | 23,229.26 | 100.00% | 23,813.23 | 100.00% | 25,181.82 | 100.00% |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，江海运输的非流动资产总额为 25,181.82 万元、23,813.23 万元和 23,229.26 万元，非流动性资产构成主要为以船舶资产为主的固定资产，其金额占报告期各期末非流动资产总金额的 92.06%、92.70%和 93.04%，其中 2017 年末非流动资产较 2016 年末非流动资产金额降低 1,368.59 万元，2018 年 1-5 月非流动资产较 2017 年末非流动资产金额降低 583.97 万元，主要系江海运输当期按照直线法计提船舶资产的折旧费用导致固定资产账面余额下降所致。

①固定资产

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，江海运输的固定资产金额分别为 23,182.17 万元、22,074.45 万元和 21,611.60 万元，占非流动资产比例分别为 92.06%、92.70%和 93.04%。江海运输的固定资产构成主要包括以船舶资产为主的运输设备以及房屋及建筑物等，其中 2017 年末固定资产较 2016 年年末的固定资产金额降低 1,107.72 万元，降幅为 4.78%；2018 年 1-5 月固定资产较 2017 年年末的固定资产金额降低 462.85 万元，降幅为 2.10%。报告期内，固定资产金额下降主要系江海运输当期按照直线法计提船舶资产的折旧费用导致固定资产账面余额下降所致。

报告期内，江海运输的固定资产折旧政策如下所示：

| 类别 | 折旧方法 | 折旧年限（年） | 残值率（%） | 年折旧率（%） |
|--------|------|---------|--------|-------------|
| 房屋及建筑物 | 直线法 | 20 | 5 | 4.75 |
| 通用设备 | 直线法 | 6.5 | 4-5 | 14.62-14.77 |
| 船舶工具 | 直线法 | 25 | 5 | 3.80 |
| 运输工具 | 直线法 | 6.5-10 | 4—5 | 14.62-14.77 |

截至 2018 年 5 月 31 日，江海运输固定资产情况如下：

单位：万元

| 项目 | 账面原值 | 累计折旧 | 减值准备 | 账面价值 | 成新率 |
|---------------|------------------|------------------|------|------------------|---------------|
| 房屋及建筑物 | 825.39 | 382.23 | - | 443.15 | 53.69% |
| 运输工具 | 32,131.40 | 10,968.27 | - | 21,163.13 | 65.86% |
| 电子设备 | 23.46 | 18.13 | - | 5.32 | 22.69% |
| 固定资产合计 | 32,980.24 | 11,368.63 | - | 21,611.60 | 65.53% |

报告期内，江海运输不存在固定资产可收回金额低于其账面价值的情况，故未计提固定资产减值准备。

②无形资产

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，江海运输的无形资产账面价值分别为 10.49 万元、7.81 万元和 6.69 万元，占非流动资产比例较低分别为 0.04%、0.03% 和 0.03%。江海运输的无形资产主要系 2015 年 12 月购入的浙能集团 OA 系统软件。

截至 2018 年 5 月 31 日，江海运输无形资产情况如下：

单位：万元

| 项目 | 账面原值 | 累计摊销 | 账面价值 |
|---------------|--------------|-------------|-------------|
| 软件 | 11.76 | 5.07 | 6.69 |
| 无形资产合计 | 11.76 | 5.07 | 6.69 |

③在建工程

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，江海运输在建工程金额分别为 10.27 万元、0 元和 0 元，占非流动资产的比例分别为 0.04%、0% 以及 0%。2016 年确认的在建工程主要为氢氧助燃气体节能装置的前期研发费用，由于 2017 年江海运输决定不再继续前述氢氧助燃气体节能装置的研发，该等前期研发费用已在 2017 年结转至当年的营业成本。

④长期待摊费用

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，江海运输长期待摊费用金额分别为 299.91 万元、239.93 万元和 214.94 万元，占非流动资产的比例分别为 1.19%、1.01% 和 0.93%。

该等长期待摊费用主要为明州 36#船舶资金安排费。该笔资金安排费形成原因主要系江海运输向招银金融租赁有限公司（出租方）融资租赁明州 36#船舶时，招银金融租赁有限公司（出租方）向宁波中洋船舶工业有限公司（船舶建造方）支付交船款安排的

资金，江海运输作为承租方需根据合同约定向招银金融租赁有限公司（出租方）支付共计 561.44 万元（含 17% 的增值税）的资金安排费，按照融资租赁期限分 8 年进行摊销。

⑤其他非流动资产

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，江海运输其他非流动资产金额分别为 1,678.99 万元、1,491.04 万元和 1,396.02 万元，占非流动资产的比例分别为 6.67%、6.26% 和 6.01%。

报告期内，江海运输的“其他非流动资产”主要构成为留抵进项税金；该等进项税金主要系融资租赁“明州 36”轮所支付的融资租赁费用所产生的。

(2) 负债的主要构成及偿债能力情况

1) 负债的主要构成

江海运输最近两年及一期负债的主要构成如下：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | | 2017 年 12 月 31 日 | | 2016 年 12 月 31 日 | |
|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 流动负债： | | | | | | |
| 短期借款 | 10,700.00 | 53.24% | 11,200.00 | 53.57% | 10,700.00 | 50.01% |
| 应付账款 | 1,155.20 | 5.75% | 880.35 | 4.21% | 704.88 | 3.29% |
| 预收账款 | 23.00 | 0.11% | - | - | - | - |
| 应付职工薪酬 | 204.32 | 1.02% | 314.45 | 1.50% | 181.08 | 0.85% |
| 应交税费 | 23.08 | 0.11% | 54.26 | 0.26% | 62.4 | 0.29% |
| 应付利息 | 89.51 | 0.45% | 14.89 | 0.07% | 14.22 | 0.07% |
| 应付股利 | 184.80 | 0.92% | | | | |
| 其他应付款 | 23.96 | 0.12% | 34.76 | 0.17% | 25.66 | 0.12% |
| 一年内到期的非流动负债 | 1,393.00 | 6.93% | 1,359.01 | 6.50% | 1,293.49 | 6.05% |
| 流动负债合计 | 13,796.87 | 68.65% | 13,857.72 | 66.28% | 12,981.74 | 60.68% |
| 非流动负债： | | | | | | |
| 长期应付款 | 6,301.77 | 31.35% | 7,049.39 | 33.72% | 8,413.76 | 39.32% |
| 非流动负债合计 | 6,301.77 | 31.35% | 7,049.39 | 33.72% | 8,413.76 | 39.32% |
| 负债合计 | 20,098.64 | 100.00% | 20,907.11 | 100.00% | 21,395.50 | 100.00% |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，江海运输的负债总额为 21,395.50 万元、20,907.11 万元和 20,098.64 万元，与报告期内资产总额变动趋势基本一致。

从负债结构而言，截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日以及 2018 年 5 月 31 日，江海运输的负债构成主要为流动负债。报告期内，江海运输流动负债占总负债的比例分别为 60.68%、66.28%和 68.65%，非流动负债占总负债的比例为 39.32%、33.72%和 31.35%。

报告期内，其负债结构变化主要系报告期内江海运输的长期应付款降低所致，该等长期应付款主要为“明州 36 号”融资租赁款项。报告期内，该等金额逐期下降主要系江海运输根据融资租赁还款计划归还了当期应支付的本金及融资费用从而导致融资租赁款项降低。

①短期借款

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|-----------|------------------|------------------|------------------|
| 信用借款 | 10,700.00 | 11,200.00 | 10,700.00 |
| 合计 | 10,700.00 | 11,200.00 | 10,700.00 |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，江海运输短期借款金额分别为 10,700.00 万元、11,200.00 万元和 10,700.00 万元，占各期末负债比例分别为 50.01%、53.57%和 53.24%。2017 年末的短期借款较 2016 年年末的短期借款金额增加 500 万元，增幅为 4.67%；2018 年 1-5 月的短期借款较 2017 年年末的短期借款金额减少 500 万元，降幅为 4.46%。

②应付账款

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|-----------|-----------------|------------------|------------------|
| 应付账款 | 1,155.20 | 880.35 | 704.88 |
| 合计 | 1,155.20 | 880.35 | 704.88 |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，江海运输应付账款金额分别为 704.88 万元、880.35 万元和 1,155.20 万元，占各期末负债比例分别为 3.29%、4.21% 和 5.75%。该等应付账款主要为航运企业运营过程中应付的各项燃油款项和港口费等。2018 年 1-5 月，江海运输应付账款较 2017 年度增加 274.85 万元，增幅为 31.22%；2017 年度，江海运输应付账款较 2016 年度增加 175.47 万元，增幅为 24.89%，主要系 2017 年起国际及国内燃油价格持续上涨，燃油消耗作为航运企业的主要成本之一呈明显上涨趋势；与此同时，租船成本的上涨一定程度亦导致应付账款金额上升。此外，由于江海运输 2017 年升级内部预算管理系统，导致付款审批周期暂时较长，由此 2018 年 5 月末以及 2017 年年末的应付账款较 2016 年年末相比有所上升。

③应付职工薪酬

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，江海运输应付职工薪酬金额分别 181.08 万元、314.45 万元和 204.32 万元，占各期末负债比例为 0.85%、1.50% 和 1.02%。报告期内，江海运输应付职工薪酬以短期薪酬为主，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|-----------|-----------------|------------------|------------------|
| 短期薪酬 | 184.97 | 301.50 | 169.41 |
| 离职后福利 | 19.35 | 12.96 | 11.67 |
| 合计 | 204.32 | 314.45 | 181.08 |

④应交税费

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|---------|-----------------|------------------|------------------|
| 增值税 | | 22.58 | 1.07 |
| 企业所得税 | | - | 24.56 |
| 城市维护建设税 | | 1.58 | 0.08 |
| 房产税 | | 3.47 | - |
| 土地使用税 | | 0.22 | - |
| 个人所得税 | 22.40 | 16.09 | 17.65 |
| 教育费附加 | | 1.13 | 0.05 |
| 印花税 | 0.57 | 0.59 | - |

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----------|--------------|--------------|--------------|
| 车船使用税 | | 8.61 | 18.99 |
| 其他 | 0.11 | - | - |
| 合计 | 23.08 | 54.26 | 62.40 |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，江海运输应交税费余额分别62.40万元、54.26万元和23.08万元，占各期末负债比例为0.29%、0.26%和0.11%。报告期内，江海运输应交税费主要包括企业所得税、增值税、个人所得税、车船使用税等。

⑤应付利息

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----------|--------------|--------------|--------------|
| 短期借款应付利息 | 89.51 | 14.89 | 14.22 |
| 合计 | 89.51 | 14.89 | 14.22 |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，江海运输应付利息为短期借款的应付利息，金额分别为14.22万元、14.89万元和89.51万元，占各期末负债比例较小分别为0.07%、0.07%和0.45%。

⑥应付股利

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----------|---------------|-------------|-------------|
| 应付-海运集团股利 | 184.80 | - | - |
| 合计 | 184.80 | - | - |

江海运输于2018年5月16日召开股东大会，审议通过了2017年度利润分配方案，同意以2017年初未分配利润为基数约8%，约合人民币240.00万元向全体股东进行分配。截至2018年5月31日，江海运输应付股利主要为应付股东海运集团（持有江海运输77%的股份）的股利人民币184.80万元。

⑦其他应付款

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----------|--------------|--------------|--------------|
| 职工社保 | 23.96 | 34.76 | 25.65 |
| 其他 | - | - | 0.01 |
| 合计 | 23.96 | 34.76 | 25.66 |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，江海运输其他应付款余额分别25.66万元、34.76万元和23.96万元，占各期末负债比例较小分别为0.12%、0.17%和0.12%。报告期内，江海运输的其他应付款主要为应付职工社保个人缴纳部分。

⑧1年内到期的非流动负债

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 1年内到期的长期应付款 | 1,393.00 | 1,359.01 | 1,293.49 |
| 合计 | 1,393.00 | 1,359.01 | 1,293.49 |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，江海运输1年内到期的非流动负债余额分别1,293.49万元、1,359.01万元和1,393.00万元，占各期末负债比例为6.05%、6.50%和6.93%。1年内到期的长期应付款主要系报告期内下一年度应付“明州36”融资租赁款项应付本金部分。2017年1年内到期的非流动负债较2016年增加65.52万，增幅为5.07%，主要系根据融资租赁还款计划，每期归还的融资租赁款项本金部分逐年增加所致；2018年5月末1年内到期的非流动负债较2017年增加33.99万元，增幅为2.50%，由于融资租赁费用每季度支付一次，因此截至2018年5月末该等1年内到期的长期应付款包括了自2018年5月31日至2019年5月31日跨越5季度的款项，因此相比2017年12月31日以及2016年12月31日金额较高。

⑨长期应付款

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 其中：明州 36 号融资租赁款 | 6,301.77 | 7,049.39 | 8,413.76 |
| 合计 | 6,301.77 | 7,049.39 | 8,413.76 |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，江海运输长期应付款余额分别 8,413.76 万元、7,049.39 万元和 6,301.77 万元，占各期末负债比例为 39.32%、33.72%和 31.35%，为应付“明州 36”融资租赁款。2017 年末的长期应付款较 2016 年年末的长期应付款金额下降 1,364.37 万元，降幅为 16.22%；2018 年 1-5 月的长期应付款较 2017 年年末的长期应付款金额下降 747.62 万元，降幅为 10.61%，主要系各期按照还款计划归还当期应付的“明州 36”的融资租赁款项（包括本金及融资费用）进一步降低该等融资租赁款项。

2) 偿债能力分析

| 财务指标 | 2018年1-5月 | 2017年度/ | 2016年度/ |
|---------------|------------|-------------|-------------|
| | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
| 流动比率（倍） | 0.22 | 0.24 | 0.16 |
| 速动比率（倍） | 0.20 | 0.21 | 0.14 |
| 资产负债率（合并，%） | 76.43% | 77.16% | 78.31% |
| 息税折旧摊销前利润（万元） | 1,200.59 | 2,738.39 | 3,188.20 |
| 利息保障倍数（倍） | 1.72 | 1.58 | 1.83 |

注：上述财务指标的计算公式为：

流动比率=流动资产/流动负债

速动比率=(流动资产-存货)/流动负债

资产负债率=总负债/资产总额

息税折旧摊销前利润=净利润+所得税费用+固定资产折旧+无形资产摊销+长期待摊费用摊销+利息费用

利息保障倍数=息税前利润/利息费用

| 公司名称 | 流动比率 | | 速动比率 | | 资产负债率 % | |
|------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|
| | 2017年度 | 2016年度 | 2017年度 | 2016年度 | 2017年度 | 2016年度 |
| 长航凤凰 | 2.62 | 1.98 | 2.53 | 1.91 | 39.12 | 49.63 |

| 公司名称 | 流动比率 | | 速动比率 | | 资产负债率 % | |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| | 2017 年度 | 2016 年度 | 2017 年度 | 2016 年度 | 2017 年度 | 2016 年度 |
| 宁波海运 | 0.55 | 0.39 | 0.51 | 0.36 | 45.64 | 49.65 |
| 招商轮船 | 1.31 | 2.09 | 1.23 | 2.00 | 49.02 | 45.69 |
| 中值 | 1.31 | 1.98 | 1.23 | 1.91 | 45.64 | 49.63 |
| 均值 | 1.49 | 1.48 | 1.42 | 1.42 | 44.59 | 48.33 |

报告期内，江海运输的资产负债率分别为 78.31%、77.16%和 76.43%，资产负债率基本保持稳定，但资产负债率水平较高。资产负债率基本保持稳定，但资产负债率水平较高。报告期内，江海运输的流动比率和速动比率均小于 1，低于同行业可比上市公司平均水平，短期偿债能力较弱主要系 1) 江海运输 2011 年“明州 36”系融资租赁取得，报告期内需支付相应的融资租赁款项，资金需求相对较大；2) 江海运输整体运力规模较小，日常运营过程中存在暂时性的资金短缺的情况，江海运输需要通过短期借款以应对日常经营过程中暂时性的资金需求。由此，江海运输整体流动负债较高，从而导致其流动比率及速动比率低于同行业上市公司平均水平。

(3) 资产周转能力分析

| 财务指标 (次/年) | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|------------|--------------|---------|---------|
| 应收账款周转率 | 5.28 | 8.24 | 20.21 |
| 存货周转率 | 34.95 | 27.99 | 24.91 |

注 1：应收账款周转率=公司当年营业收入/期末应收账款；

注 2：存货周转率=公司当年营业成本/期末存货；

注 3：上述 2018 年 5 月 31 日应收账款周转率及存货周转率经简单年化

| 公司名称 | 应收账款周转率 | | 存货周转率 | |
|-----------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| | 2017 年度 | 2016 年度 | 2017 年度 | 2016 年度 |
| 长航凤凰 | 7.65 | 4.20 | 44.83 | 38.34 |
| 宁波海运 (注) | 11.64 | 10.99 | 39.86 | 28.60 |
| 招商轮船 | 6.59 | 7.17 | 10.98 | 10.69 |
| 中值 | 7.65 | 7.17 | 39.86 | 28.60 |
| 均值 | 8.63 | 7.45 | 31.89 | 25.88 |

注：宁波海运应收账款周转率较高主要系宁波海运亦同时从事公路运输业务，该等公路运输业务应

收账款结算较为及时，若剔除公路运输业务的应收账款周转率的影响，单独计算宁波海运水路运输服务的应收账款周转率，则宁波海运下属水路运输业务报告期内的应收账款周转率分别为 7.86 以及 9.11，与其他可比上市公司的应收账款周转率接近。

2016 年度、2017 年度以及 2018 年 1-5 月，江海运输的应收账款周转率分别为 20.21、8.24 和 5.28 应收账款周转率呈下降趋势，主要系一方面，江海运输的主要客户从事煤炭贸易业务，由于 2017 年起电煤供应持续偏紧，电煤价格持续高位。在 2017 年及 2018 年 1-5 月电煤价格持续高位的市场环境下，江海运输的主要客户日常现金周转面临较大的压力，导致该等客户结算运输款项的周期较以前年度有所延长。另一方面，考虑到江海运输通过长期 COA 模式与其主要客户建立较为稳定的合作关系，且历史上江海运输的主要客户并未出现恶意拖欠款项的情况，由此江海运输通常向该等客户提供较长的信用周期，从而导致江海运输 2017 年以及 2018 年 1-5 月应收账款周转率较 2016 年下降。此外，截至 2018 年 5 月 31 日，江海运输 2017 年末的应收款项已大部分结清。

报告期内，江海运输的存货周转率分别为 24.91、27.99 以及 34.95，报告期内江海运输的存货周转率呈上升趋势。此外，报告期内江海运输的存货周转率相较于可比上市公司长航凤凰以及宁波海运较低的原因主要系：

1) 长航凤凰报告期内的存货主要为燃油物料，然而考虑到其主要通过外租船舶开展航运业务，营业成本的主要构成是租船成本，燃油物料采购成本明显低于租船成本，由此导致其存货周转率较高；

2) 报告期内宁波海运的存货主要为燃油物料，然而考虑到宁波海运合并范围内的两家子公司明州高速及宁波海运（新加坡）有限公司分别从事高速公路运输业务以及境外航运服务，因此若考虑宁波海运自身开展的国内沿海干散货运输业务的存货周转率，则该等存货周转率在 2016 年及 2017 年约为 25.74 以及 30.99。考虑到宁波海运存在部分业务通过外租船舶开展，与江海运输在报告期内存在通过外租船舶及时调节补充运力以满足部分水路运输业务开展的经营模式类似，由此两者的存货周转率的变动趋势基本一致。

2、盈利能力分析

(1) 盈利情况分析

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|-----------------------|-----------------|------------------|-----------------|
| 营业收入 | 4,764.78 | 11,049.86 | 9,676.31 |
| 减：营业成本 | 3,739.31 | 8,780.56 | 6,965.80 |
| 营业税金及附加 | 19.69 | 65.21 | 74.86 |
| 管理费用 | 300.46 | 649.71 | 620.46 |
| 财务费用 | 414.57 | 987.22 | 1,103.66 |
| 资产减值损失 | 4.05 | 4.22 | 2.85 |
| 加：资产处置收益 | - | - | -0.24 |
| 其他收益 | 7.77 | 11.19 | - |
| 营业利润 | 294.47 | 574.13 | 908.45 |
| 加：营业外收入 | 2.72 | 3.16 | 4.22 |
| 减：营业外支出 | - | - | - |
| 利润总额 | 297.19 | 577.3 | 912.67 |
| 减：所得税 | 53.02 | 74.13 | 24.56 |
| 净利润 | 244.16 | 503.17 | 888.11 |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 244.16 | 503.17 | 888.11 |
| 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者净利润 | 236.29 | 492.41 | 885.12 |

2016年度、2017年度以及2018年1-5月，江海运输分别实现营业收入9,676.31万元、11,049.86万元以及4,764.78万元，2017年营业收入较2016年营业收入的增幅为14.19%。最近两年的营业收入增幅较小主要系江海运输向关联方浙能富兴燃料和舟山富兴燃料提供的大部分电煤运输服务按照三年期COA锁定每年电煤运输总量及相应的运价，报告期内江海运输向关联方提供的煤炭运输总量及运价均相对稳定。此外，考虑到江海运输于2017年5月份开始开拓市场化业务，该等市场化业务主要根据市场浮动价格定价，随着拓展市场化业务逐渐增加以及2017年航运价格的上涨，2017年营业收入较2016年营业收入略有增加。

2016年度、2017年度及2018年1-5月，江海运输分别实现归属于母公司所有者净利润888.11万元、503.17万元和244.16万元，2017年江海运输净利润较2016年降幅为43.34%。其中2017年以及2018年净利润较2016年均下降主要系江海运输2017年通过外租船舶扩大其运力规模，由于受2017年航运指数上涨的影响，2017年租船价格

大幅提升导致租船成本上升；同时，由于燃油价格 2017 年及 2018 年 1-5 月较 2016 年亦明显上涨，相应推动了燃油采购成本单价上升，从而 2017 年以及 2018 年 1-5 月，江海运输的净利润相较 2016 年有所下降。

(2) 营业收入构成分析

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | | 2017 年度 | | 2016 年度 | |
|--------|-----------------|----------------|------------------|----------------|-----------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 主营业务收入 | 4,763.01 | 99.96% | 11,047.72 | 99.98% | 9,676.31 | 100.00% |
| 其他业务收入 | 1.77 | 0.04% | 2.14 | 0.02% | - | - |
| 合计 | 4,764.78 | 100.00% | 11,049.86 | 100.00% | 9,676.31 | 100.00% |

2016 年度、2017 年度及 2018 年 1-5 月，江海运输主营业务收入为水路货运收入占比达 99% 以上，主营业务较为突出，其他业务收入主要为代理业务。2017 年江海运输的主营业务收入较 2016 年增长 14.17%，与营业收入增长匹配。

(3) 毛利及毛利率分析

最近两年及一期，江海运输的整体业务的毛利额情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | | 2017 年度 | | 2016 年度 | |
|---------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 主营业务毛利额 | 1,025.47 | 100.00% | 2,269.30 | 100.00% | 2,710.52 | 100.00% |
| 其他业务毛利额 | 0.00 | 0.00% | 0.00 | 0.00% | - | - |
| 合计 | 1,025.47 | 100.00% | 2,269.30 | 100.00% | 2,710.52 | 100.00% |

2016 年度、2017 年度及 2018 年 1-5 月，江海运输的主营业务占比突出，其主营业务水路货运的毛利额占比均为 100%，呈现较为平稳的态势。

最近两年及一期，江海运输主营业务毛利率情况如下：

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|---------|--------------|---------|---------|
| 主营业务毛利率 | 21.52% | 20.54% | 28.01% |

最近两年，同行业可比上市公司主营业务毛利率情况如下：

| 公司名称 | 毛利率 % | |
|------|--------------|--------------|
| | 2017 年度 | 2016 年度 |
| 长航凤凰 | 16.44 | 18.90 |
| 宁波海运 | 26.65 | 30.41 |
| 招商轮船 | 23.82 | 39.08 |
| 中值 | 23.82 | 30.41 |
| 均值 | 22.30 | 29.46 |

报告期内，江海运输主营业务毛利率分别为 28.01%、20.54% 以及 21.52%，江海运输报告期内的毛利率与同行业可比上市公司毛利率水平及变动趋势基本一致。

2017 年毛利率及 2018 年 1-5 月毛利率较 2016 年毛利率下降，主要原因为报告期内江海运输所经营的船舶在日常运营中燃油成本增加以及报告期内由于外协船舶的租赁费用上升亦导致整体经营成本上升，进而直接影响江海运输的毛利率水平，该等营业成本上升的具体影响如下：

(1) 燃油成本的影响：2017 年国际油价震荡回升，江海运输报告期内燃油成本变动明显，2017 年 0 号油成本约为 4.16 元/千克，千秒油成本约为 2.66 元/千克，分别较 2016 年上升 25.68% 及 44.57%。由于燃油成本占总成本比例较高，燃油成本上升对江海运输的毛利率影响较大。经测算，若报告期内燃油成本保持上年水平，将增加本期净利润约 460.50 万元；

(2) 外协船舶租赁费用影响：为保障江海运输的运力，江海运输自 2017 年其外协船租金参照上海航运交易所 CFI 指数确定。2017 年由于航运市场的回升，报告期内外协船租金约上涨 21.61%，租金上涨对报告期内的净利润影响约为 105.63 万元。

进一步，考虑到江海运输主要通过 3 年期 COA 开展航运业务，由于 3 年期 COA 锁定运价的特征，江海运输 2017 年的收入未能明显受益于市场运价上涨。在此情况下，燃油成本及外协船舶租赁费用的增加导致报告期内江海运输的水路运输业务的毛利率呈下降趋势。

报告期内，江海运输与可比公司的毛利率水平及变动趋势存在一定的差异主要系：

1) 长航凤凰自有船舶较少，主要通过租船开展业务，其主营业务成本受船舶租赁市场价格变动较大，与江海运输主要通过自有船舶运营的业务模式在主营业务成本构成方面存在差异，由此毛利率差异较大；

2) 招商轮船主要从事海上原油运输以及国际干散货运输业务与江海运输从事的沿海干散货运输在目标市场及客户方面均存在差异，由此招商轮船和江海运输的主营业务毛利率可比性较低。

3) 宁波海运存在部分公路运输业务，若仅考虑水路运输业务的毛利率水平，2016年及2017年宁波海运的水路运输业务的毛利率水平为15.91%及13.90%。一方面，考虑到报告期内宁波海运持续扩大以外租船舶开展业务，该等业务受租船市场价格上涨的影响，毛利率水平较低；另一方面，由于宁波海运从事少量境外水路运输业务，该等境外业务的在目标市场及客户方面均与江海运输存在差异，且该等境外水路运输业务2017年毛利率水平亦较低，从而进一步降低了整体水路运输业务的毛利率水平。由此报告期内，宁波海运的水路运输业务的毛利率较江海运输的毛利率水平低。

(4) 其他经营成果分析

① 营业成本分析

江海运输最近两年及一期的营业成本情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | | 2017年度 | | 2016年度 | |
|-----------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 主营业务成本 | 3,737.54 | 99.95% | 8,778.42 | 99.98% | 6,965.80 | 100.00% |
| 其他业务成本 | 1.77 | 0.05% | 2.14 | 0.02% | | |
| 合计 | 3,739.31 | 100.00% | 8,780.56 | 100.00% | 6,965.80 | 100.00% |

2016年度、2017年度及2018年5月31日，江海运输的主营业务成本占营业成本99%以上，与营业收入结构情况相匹配。报告期内，江海运输的营业成本金额分别为6,965.80万元、8,780.56万元以及3,739.31万元，营业成本略有波动。考虑到江海运输最近两年的主营业务成本主要构成包括燃油物料成本以及租船成本。从主营业务成本构成而言，报告期内江海运输2017年以及2018年1-5月受燃油价格上涨导致燃油价格较

2016年明显增加，此外，2017年江海运输船舶租金较2016年也有明显提升；从而导致了江海运输最近两年的主营业务成本波动较大。

单位：万元

| 成本项目 | 2018年1-5月 | 2017年 | 2016年 |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 燃料 | 977.06 | 2,156.53 | 1,458.06 |
| 润料 | 36.17 | 75.07 | 82.86 |
| 拖轮费 | 270.06 | 483.97 | 476.23 |
| 停泊费 | 11.39 | 27.24 | 28.68 |
| 代理费 | 38.73 | 102.38 | 157.22 |
| 水电费 | 4.36 | 15.91 | 15.57 |
| 船员伙食费 | 37.96 | 81.78 | 82.57 |
| 其他航次费用 | 8.59 | 22.56 | 24.59 |
| 工资 | 590.22 | 1,434.06 | 1,464.13 |
| 职工福利费 | 3.79 | 43.06 | -45.88 |
| 劳动保护费 | - | 25.03 | 18.86 |
| 船舶折旧费 | 444.10 | 1,065.84 | 1,065.84 |
| 船舶修理费 | 295.58 | 443.19 | 712.1 |
| 船舶保险费 | 38.81 | 94.37 | 125.4 |
| 公积金 | 65.55 | 149.77 | 136.59 |
| 工会经费 | 11.80 | 28.3 | 29.99 |
| 劳动保险费 | 122.27 | 286.55 | 258.07 |
| 船舶租金 | 581.44 | 1,798.68 | 480.47 |
| 其他船舶固定费用 | - | 10.27 | 11.05 |
| 船员劳务费 | 147.45 | 299.95 | 260.57 |
| 安全生产费 | 42.58 | 116.63 | 104.03 |
| 其他 | 9.62 | 17.30 | 18.8 |
| 合计 | 3,737.54 | 8,778.42 | 6,965.80 |

②营业税金及附加分析

江海运输最近两年及一期营业税金及附加金额及占比如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | | 2017年度 | | 2016年度 | |
|-----------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 城市维护建设税 | 9.37 | 47.59% | 18.23 | 27.96% | 20.77 | 27.75% |
| 教育费附加 | 6.69 | 33.98% | 13.02 | 19.97% | 14.83 | 19.81% |
| 印花税 | 3.09 | 15.69% | 7.30 | 11.19% | 6.23 | 8.32% |
| 土地使用税 | 0.00 | 0.00% | 0.45 | 0.69% | 0.45 | 0.60% |
| 房产税 | - | - | 6.93 | 10.63% | 6.93 | 9.26% |
| 车船使用税 | 0.54 | 2.74% | 19.27 | 29.55% | 19.12 | 25.54% |
| 其他 | - | - | - | - | 6.52 | 8.71% |
| 合计 | 19.69 | 100.00% | 65.21 | 100.00% | 74.86 | 100.00% |

2016年度、2017年度及2018年5月31日，江海运输营业税金及附加金额分别为74.86万元、65.21万元和19.69万元；报告期内，江海运输营业税金及附加金额较小且相对稳定。

③期间费用分析

2016年度、2017年度及2018年5月31日，江海运输期间费用不涉及销售费用仅包括管理费用和财务费用，江海运输期间费用率分别为17.82%、14.81%和15.01%，报告期内，江海运输期间费用率呈下降趋势，主要系江海运输2017年期财务费用较2016年下降较为明显。

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | | 2017年度 | | 2016年度 | |
|-------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|-----------------|---------------|
| | 金额 | 期间费用率 | 金额 | 期间费用率 | 金额 | 期间费用率 |
| 销售费用 | - | - | - | - | - | - |
| 管理费用 | 300.46 | 6.31% | 649.71 | 5.88% | 620.46 | 6.41% |
| 财务费用 | 414.57 | 8.70% | 987.22 | 8.93% | 1,103.66 | 11.41% |
| 三费合计 | 715.03 | 15.01% | 1,636.92 | 14.81% | 1,724.13 | 17.82% |

报告期内，江海运输的期间费用率高于同行业可比上市公司平均水平，主要系江海运输报告期内财务费用较高所致。

| 公司名称 | 销售费用占比 % | | 管理费用占比 % | | 财务费用占比 % | | 期间费用率 % | |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| | 2017年 | 2016年 | 2017年 | 2016年 | 2017年 | 2016年 | 2017年 | 2016年 |
| 长航凤凰 | 1.25 | 1.47 | 8.34 | 8.59 | 0.08 | -0.11 | 9.68 | 9.95 |
| 宁波海运 | 0.00 | 0.00 | 3.51 | 4.05 | 7.98 | 12.48 | 11.50 | 16.53 |
| 招商轮船 | 0.00 | 0.00 | 4.21 | 3.11 | 4.17 | 3.33 | 8.38 | 6.44 |
| 中值 | 0.00 | 0.00 | 4.21 | 4.05 | 4.17 | 3.33 | 9.68 | 9.95 |
| 均值 | 0.42 | 0.49 | 5.36 | 5.25 | 4.08 | 5.23 | 9.85 | 10.97 |

江海运输最近两年及一期的管理费用明细及其费用率情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | | 2017年度 | | 2016年度 | |
|-----------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| | 金额 | 费用率 | 金额 | 费用率 | 金额 | 费用率 |
| 职工薪酬 | 257.46 | 5.40% | 536.8 | 4.86% | 517.98 | 5.35% |
| 折旧费 | 18.74 | 0.39% | 45.55 | 0.41% | 45.47 | 0.47% |
| 无形资产摊销 | 1.12 | 0.02% | 2.68 | 0.02% | 1.18 | 0.01% |
| 业务招待费 | 2.37 | 0.05% | 9.42 | 0.09% | 8.42 | 0.09% |
| 差旅费 | 4.80 | 0.10% | 9.02 | 0.08% | 3.66 | 0.04% |
| 办公费 | 3.27 | 0.07% | 6.68 | 0.06% | 6.75 | 0.07% |
| 物业管理费 | 2.66 | 0.06% | 12.58 | 0.11% | 11.56 | 0.12% |
| 其他 | 10.04 | 0.21% | 26.99 | 0.24% | 25.44 | 0.26% |
| 合计 | 300.46 | 6.31% | 649.71 | 5.88% | 620.46 | 6.41% |

最近两年及一期，江海运输的管理费用分别为 620.46 万元、649.71 万元和 300.46 万元，管理费用率分别为 6.41%、5.88%和 6.31%，管理费用相对稳定，其中职工薪酬费用占比较高。

江海运输最近两年及一期财务费用明细情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|--------|-----------|--------|----------|
| 利息支出 | 417.61 | 995.37 | 1,106.04 |
| 减：利息收入 | 3.16 | 8.33 | 3.07 |

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|----|-----------|--------|----------|
| 其他 | 0.12 | 0.18 | 0.69 |
| 合计 | 414.57 | 987.22 | 1,103.66 |

2016年度、2017年度和2018年5月31日，江海运输的财务费用分别为1,103.66万元、987.22万元和414.57万元。报告期内江海运输持有的“明州36号”船舶通过融资租赁取得各期需支付相应的融资租赁产生的利息费用；此外，由于江海运输的业务规模相对较小，且因融资租赁所导致的资金需求较高，江海运输通过短期借款的方式以应对日常运营过程中暂时性的营运资金短缺情况，因此报告期内江海运输亦需支付短期借款的利息费用，从而导致财务费用较高。

报告期内江海运输的财务费用呈下降趋势主要系江海运输所持有的明州36通过融资租赁取得，根据还款计划2017年以及2018年该等船舶融资租赁本金余额较2016年降低，由此2017年以及经年化后的2018年江海运输的利息支出较2016年下降所致。

④资产减值损失

2016年度、2017年度及2018年5月31日，江海运输的资产减值损失主要为坏账损失，分别为2.85万元、4.22万元和4.05万元，资产减值损失金额较低。

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|------|-----------|--------|--------|
| 坏账损失 | 4.05 | 4.22 | 2.85 |
| 合计 | 4.05 | 4.22 | 2.85 |

⑤资产处置收益

2016年度、2017年度及2018年1-5月，江海运输的资产处置收益的金额分别为-0.24万元、0元和0元，主要为办公设备的处置利得或损失，金额较低。

⑥其他收益

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|------|-----------|--------|--------|
| 政府补助 | 7.77 | 11.19 | - |

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|----|-----------|--------|--------|
| 合计 | 7.77 | 11.19 | - |

截至2016年12月31日、2017年12月31日以及2018年5月31日，江海运输其他收益为政府补助。报告期内，江海运输取得的政府补助收入较低，分别0万元、11.19万元以及7.77万元。

⑦营业外收入及支出

江海运输最近两年及一期营业外收入及支出明细情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|-------|-----------|--------|--------|
| 营业外收入 | 2.72 | 3.16 | 4.22 |
| 营业外支出 | - | - | - |

报告期内，江海运输的营业外收入分别为4.22万元、3.16万元以及2.72万元，并无营业外支出。报告期内江海运输最近两年的营业外收入及支出金额较低。

(5) 非经常性损益、投资收益以及少数股东损益对经营成果的影响

江海运输最近两年及一期非经常性损益如下表所示：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|
| 非流动资产处置损益 | - | 0 | -0.24 |
| 计入当期损益的政府补助 | 7.77 | 11.19 | 1.67 |
| 除上述各项之外的其他营业外收入和支出 | 2.72 | 3.16 | 2.55 |
| 所得税影响额 | 2.62 | 3.59 | 1.00 |
| 少数股东权益影响额（税后） | - | - | - |
| 非经常性损益总计 | 7.87 | 10.76 | 2.99 |
| 非经常损益占净利润的比例 | 3.22% | 2.14% | 0.34% |

报告期内，江海运输非经常性损益主要为政府补助。2016 年度、2017 年度及 2018 年 1-5 月非经常损益占净利润的比例较低分别为 0.34%、2.14% 和 3.22%，因此对江海运输经营业绩不构成重大影响。

3、现金流量分析

(1) 经营活动现金流量

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|---------------------------|-----------------|------------------|------------------|
| 经营活动产生的现金流量 | | | |
| 销售商品、提供劳务收到的现金 | 4,454.66 | 11,399.17 | 11,020.21 |
| 收到其他与经营活动有关的现金 | 27.05 | 53.91 | 7.29 |
| 经营活动现金流入小计 | 4,481.71 | 11,453.08 | 11,027.50 |
| 购买商品、接受劳务支付的现金 | 2,518.58 | 5,976.72 | 4,261.73 |
| 支付给职工以及为职工支付的现金 | 1,165.49 | 2,676.77 | 2,335.29 |
| 支付的各项税费 | 256.92 | 431.95 | 356.61 |
| 支付其他与经营活动有关的现金 | 48.91 | 69.33 | 73.81 |
| 经营活动现金流出小计 | 3,989.90 | 9,154.77 | 7,027.45 |
| 经营活动产生/（使用）的现金流量净额 | 491.80 | 2,298.31 | 4,000.05 |

2016 年度、2017 年度及 2018 年 1-5 月，江海运输经营活动产生现金流量净额分别为 4,000.05 万元、2,298.31 万元以及 491.80 万元。其中，2017 年度较 2016 年度，江海运输的经营活动产生的现金流量净额减少 1,701.74 万元，主要系 2017 年燃油采购成本以及租船成本明显上涨导致。2017 年度因国际国内油价较上年大幅，燃油采购价格较 2016 年明显上涨，且受 2017 年航运市场价格上涨的影响，2017 年租船市场价格亦大幅上涨。由此在江海运输在运力规模保持较为稳定的情况下对应的燃油采购及租船成本的现金支出较高，从而导致江海运输在报告期内经营活动产生/（使用）的现金流量净额呈下降趋势。此外，由于燃油价格的持续上涨以及江海运输 2018 年大修理船只的修理费用集中发生在 2018 年 1-5 月，由此导致江海运输 2018 年 1-5 月的经营活动现金流出金额较高。

(2) 投资活动现金流量

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|--------------------------|-----------|-------------|-------------|
| 投资活动产生的现金流量 | | | |
| 投资活动现金流入小计 | - | - | - |
| 购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金 | - | 3.67 | 3.03 |
| 投资活动现金流出小计 | - | 3.67 | 3.03 |
| 投资活动产生/（使用）的现金流量净额 | - | -3.67 | -3.03 |

2016年度、2017年度及2018年1-5月，江海运输投资活动产生的现金流量净额分别为-3.03万元、-3.67万元和0元，主要系报告期内江海运输并未发生规模较大的投资如兴建或购置船舶资产等。

（3）筹资活动现金流量

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------------------------|------------------|------------------|------------------|
| 筹资活动产生的现金流量 | | | |
| 取得借款所收到的现金 | 7,500.00 | 11,200.00 | 10,700.00 |
| 筹资活动现金流入小计 | 7,500.00 | 11,200.00 | 10,700.00 |
| 偿还债务所支付的现金 | 8,000.00 | 10,700.00 | 10,700.00 |
| 分配股利、利润或偿付利息所支付的现金 | 200.32 | 709.46 | 770.20 |
| 支付其他与筹资活动有关的现金 | 922.06 | 1,844.12 | 2,769.95 |
| 筹资活动现金流出小计 | 9,122.38 | 13,253.58 | 14,240.15 |
| 筹资活动产生/（使用）的现金流量净额 | -1,622.38 | -2,053.58 | -3,540.15 |

2016年度、2017年度及2018年1-5月，江海运输筹资活动产生的现金流量净额分别为-3,540.15万元、-2,053.58万元和-1,622.38万元。报告期内，筹资活动产生的现金流量净流出减少主要系支付其他与筹资活动有关的现金降低。该等支付其他与筹资活动有关的现金主要包括江海运输融资租入船舶资产（“明州35”及“明州36”）所支付的租赁费，由于2016年江海运输已全部归还了“明州35”的融资租赁费用，由此导致2017年及2018年1-5月支付其他与筹资活动有关的现金已无需包括需要支付的“明州35”的融资租赁款项，较2016年金额有所下降。

(三) 浙能通利

1、财务状况分析

(1) 资产的主要构成及主要资产减值准备提取情况

1) 资产的主要构成

最近两年及一期各期末，浙能通利资产的主要构成如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 流动资产 | | | | | | |
| 货币资金 | 4,324.04 | 57.57% | 4,040.42 | 53.61% | 7,907.63 | 77.39% |
| 应收账款 | 1,755.76 | 23.38% | 1,636.60 | 21.71% | 2,221.24 | 21.74% |
| 预付款项 | 3.08 | 0.04% | 4.63 | 0.06% | - | |
| 其他应收款 | 6.97 | 0.09% | 25.56 | 0.34% | - | |
| 存货 | 119.17 | 1.59% | 134.23 | 1.78% | 82.69 | 0.81% |
| 其他流动资产 | 71.60 | 0.95% | 163.43 | 2.17% | - | |
| 流动资产合计 | 6,280.60 | 83.62% | 6,004.86 | 79.67% | 10,211.56 | 99.94% |
| 非流动资产 | | | | | | |
| 固定资产 | 1,226.27 | 16.33% | 1,527.36 | 20.27% | 0.43 | <0.01% |
| 无形资产 | 4.25 | 0.06% | 4.67 | 0.06% | 5.67 | 0.06% |
| 非流动资产合计 | 1,230.52 | 16.38% | 1,532.03 | 20.33% | 6.1 | 0.06% |
| 资产总计 | 7,511.12 | 100.00% | 7,536.89 | 100.00% | 10,217.65 | 100.00% |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，浙能通利的资产总额为10,217.65万元、7,536.89万元和7,522.12万元，资产主要包括货币资金、应收账款以及固定资产。报告期内，浙能通利的总资产呈下降趋势，主要为浙能通利2017年以及2018年1-5月的货币资金及应收账款较2016年下降所致。

就资产结构而言，报告期各期末流动资产主要包括货币资金及应收账款，非流动资产主要为固定资产。流动资产占总资产的比重分别为99.94%、79.67%及83.62%，非流动资产占总资产的比重分别为0.06%、20.33%和16.38%。其中非流动资产占比较低主

要系报告期内浙能通利主要通过外租船舶开展水路运输业务，其所持有的自有船舶比例较低所致。2017年年末，浙能通利为补充现有运力规模购入“富兴16”，从而导致2017年末以及2018年5月末非流动资产占比较2016年年末较高。

2) 流动资产的主要构成

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|---------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 货币资金 | 4,324.04 | 68.85% | 4,040.42 | 67.29% | 7,907.63 | 77.44% |
| 应收账款 | 1,755.76 | 27.96% | 1,636.60 | 27.25% | 2,221.24 | 21.75% |
| 预付款项 | 3.08 | 0.05% | 4.63 | 0.08% | - | |
| 其他应收款 | 6.97 | 0.11% | 25.56 | 0.43% | - | |
| 存货 | 119.17 | 1.90% | 134.23 | 2.24% | 82.69 | 0.81% |
| 其他流动资产 | 71.60 | 1.14% | 163.43 | 2.72% | - | |
| 流动资产合计 | 6,280.60 | 100.00% | 6,004.86 | 100.00% | 10,211.55 | 100.00% |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，浙能通利的流动资产总额为10,211.55万元、6,004.86万元和6,280.60万元。浙能通利流动资产主要包括货币资金以及应收账款，上述两项合计金额分别占报告期各期末流动资产的比重分别为99.19%、94.54%以及96.81%。

报告期内，浙能通利流动资产呈下降趋势，其中2017年末流动资产较2016年末流动资产减少较为明显，减少金额为4,206.70万元，降幅41.20%，主要系流动资产占比较高的货币资金及应收账款的变动所致，前述货币资金及应收账款的变动主要系1)由于浙能通利在浙能体系内的定位为发挥煤炭运输调节功能，其2018年1-5月以及2017年的航运收入规模相较于2016年明显下降从而导致浙能通利的货币资金及应收账款金额下降；以及2)2017年浙能通利以现金支付的方式向富兴海运购置“富兴16”亦进一步降低2017年当期的货币资金金额。

①货币资金

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 库存现金 | - | - | 0.40 |
| 银行存款 | 4,324.04 | 4,040.42 | 7,907.23 |
| 合计 | 4,324.04 | 4,040.42 | 7,907.63 |

浙能通利的货币资金主要为银行存款。截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，浙能通利货币资金余额分别为 7,907.63 万元、4,040.42 万元和 4324.04 万元，占各期末流动资产比重分别为 77.44%、67.29%和 68.85%。报告期内，浙能通利的货币资金呈下降趋势，其中 2017 年货币资金余额较 2016 年末减少较为明显，减少金额为 3,867.21 万元，减幅为 48.90%，主要系 1) 2017 年的航运收入规模相较于 2016 年明显下降从而导致浙能通利的货币资金下降；以及 2) 2017 年浙能通利现金支付的方式向富兴海运购置“富兴 16”亦进一步降低 2017 年当期的货币资金。

②应收账款

报告期内浙能通利的应收账款及坏账准备金额如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 应收账款 | 1,764.58 | 1,644.82 | 2,232.40 |
| 坏账准备 | 8.82 | 8.22 | 11.16 |
| 合计 | 1,755.76 | 1,636.60 | 2,221.24 |
| 应收账款/资产总额 | 23.38% | 21.71% | 21.74% |
| 应收账款/营业收入 | 27.06% | 25.04% | 21.33% |

注：2018 年 5 月 31 日应收账款/营业收入经简单年化

上述坏账准备的计提方法为账龄分析法，参考应收款项的账龄进行信用风险组合分类，并根据以前年度与之具有类似信用风险特征的应收款项组合的实际损失率为基础，结合现时情况确定应计提的坏账准备金额。报告期内，浙能通利的应收账款的账龄均为 1 年以内。

单位：万元

| 类别 | 2018年5月31日 | | | | |
|----------------------|-----------------|------------|-------------|------------|-----------------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例 (%) | 金额 | 计提比例 (%) | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款 | 1,764.58 | 100 | 8.82 | 0.5 | 1,755.76 |
| 其中：账龄分析法组合 | 1,764.58 | 100 | 8.82 | 0.5 | 1,755.76 |
| 合计 | 1,764.58 | 100 | 8.82 | 0.5 | 1,755.76 |

| 类别 | 2017年12月31日 | | | | |
|----------------------|-----------------|------------|-------------|------------|-----------------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例 (%) | 金额 | 计提比例 (%) | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款 | 1,644.82 | 100 | 8.22 | 0.5 | 1,636.60 |
| 其中：账龄分析法组合 | 1,644.82 | 100 | 8.22 | 0.5 | 1,636.60 |
| 合计 | 1,644.82 | 100 | 8.22 | 0.5 | 1,636.60 |

| 类别 | 2016年12月31日 | | | | |
|----------------------|-----------------|------------|--------------|------------|-----------------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例 (%) | 金额 | 计提比例 (%) | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款 | 2,232.40 | 100 | 11.16 | 0.5 | 2,221.24 |
| 其中：账龄分析法组合 | 2,232.40 | 100 | 11.16 | 0.5 | 2,221.24 |
| 合计 | 2,232.40 | 100 | 11.16 | 0.5 | 2,221.24 |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，应收账款金额分别为2,221.24万元、1,636.60万元和1,755.76万元，占报告期期末流动资产比例分别为21.75%、27.25%以及27.96%。报告期内，应收账款金额呈下降趋势，主要系浙能通利的客户对浙能通利的煤电运量需求下降，以及报告期内浙能通利向前述客户提供运输服务的运价主要为三年期（2015年-2017年）锁定价格，其2017年以及2018年1-5月的航运收入规模相较于2016年下降，从而导致浙能通利的应收账款金额下降。

③预付款项

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----------|-------------|-------------|-------------|
| 预付账款（一年期） | 3.08 | 4.63 | - |
| 合计 | 3.08 | 4.63 | - |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，预付账款金额分别为0元、4.63万元以及3.08万元。报告期内预付账款金额较小，主要为浙能通利预付船舶保险费。

④其他应收款

单位：万元

| 类别 | 2018年5月31日 | | | | | 2017年12月31日 | | | | | 2016年12月31日 | | | | |
|-----------------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|--------------|------------|-------------|------------|--------------|-------------|-------|------|---------|------|
| | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 | 账面余额 | | 坏账准备 | | 账面价值 |
| | 金额 | 比例(%) | 金额 | 比例(%) | | 金额 | 比例(%) | 金额 | 计提比例(%) | | 金额 | 比例(%) | 金额 | 计提比例(%) | |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款 | 7.00 | 100 | 0.04 | 0.50 | 6.97 | 25.69 | 100 | 0.13 | 0.5 | 25.56 | - | - | - | - | - |
| 其中：账龄分析法组合 | 7.00 | 100 | 0.04 | 0.50 | 6.97 | 25.69 | 100 | 0.13 | 0.5 | 25.56 | - | - | - | - | - |
| 合计 | 7.00 | 100 | 0.04 | 0.50 | 6.97 | 25.69 | 100 | 0.13 | 0.5 | 25.56 | - | - | - | - | - |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，浙能通利其他应收款的金额分别为0元、25.56万元以及6.97万元。报告期内，其他应收款金额较小，主要为船舶日常运营的备用金。

⑤存货

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|----|---------------|---------------|--------------|
| 存货 | 119.17 | 134.23 | 82.69 |
| 合计 | 119.17 | 134.23 | 82.69 |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，存货金额分别为 82.69 万元、134.23 万元和 119.17 万元，占各期末流动资产比例较低分别为 0.81%、2.24% 和 1.90%。浙能通利存货均为原材料，主要为船用柴油、燃料油等。报告期内，浙能通利的存货增加主要系浙能通利在 2017 年末向富兴海运购入“富兴 16”之前，主要通过外租船舶开展航运服务，因此以燃油为主的存货的规模较低。2017 年末，浙能通利购入“富兴 16”时连同“富兴 16”所存放的燃油一并购入从而增加了存货。

⑥其他流动资产

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|--------|-----------------|------------------|------------------|
| 其他流动资产 | 71.60 | 163.43 | - |
| 合计 | 71.60 | 163.43 | - |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，浙能通利的其他流动资产金额分别为 0 元、163.43 万元以及 71.60 万元。2017 年末以及 2018 年 5 月末，浙能通利其他流动资产主要为尚未抵扣的增值税留抵税额及预缴企业所得税，占期末流动资产比例较低分别为 2.72% 以及 1.14%。

3) 非流动资产的主要构成

单位：万元

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日 | | 2017 年 12 月 31 日 | | 2016 年 12 月 31 日 | |
|---------|-----------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 |
| 固定资产 | 1,226.27 | 99.65% | 1,527.36 | 99.70% | 0.43 | 7.05% |
| 无形资产 | 4.25 | 0.35% | 4.67 | 0.30% | 5.67 | 92.95% |
| 非流动资产合计 | 1,230.52 | 100.00% | 1,532.03 | 100.00% | 6.10 | 100.00% |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，浙能通利的非流动资产总额为 6.10 万元、1,532.03 万元和 1,230.52 万元。报告期内，非流动性资产构成主要为固定资产及无形资产，非流动资产金额呈上升趋势，其中 2017 年末非流动资

产较 2016 年末非流动资产金额增加 1,525.93 万元, 主要系 2017 年浙能通利当期外购船舶资产“富兴 16”所致。

①固定资产

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日, 浙能通利的固定资产金额分别为 0.43 万元、1,527.36 万元以及 1,226.27 万元, 占非流动资产比例分别为 7.05%、99.70%以及 99.65%。浙能通利的固定资产构成主要包括以船舶资产为主的运输工具, 其中 2017 年末固定资产较 2016 年年末的固定资产金额增加 1,526.93 万元, 增幅为 354,803.84%, 主要系浙能通利在 2016 年度持有一艘自有船舶“新华盛海”号, 但由于该船舶在 2013 年行驶过程中发生主机磨损重大事故, 影响了原有性能, 于 2016 年内对外转让; 转让完成后的当年浙能通利并未通过外购或自建船舶的方式而是通过外租船舶的方式继续开展航运业务, 因此, 截至 2016 年 12 月 31 日, 浙能通利未持有任何自有船舶, 其所持有的固定资产主要为金额较小的电子设备。此外, 在 2017 年浙能通利以万邦资产评估出具的资产评估报告 (万邦评报[2017]61 号) 所评估的“富兴 16”的价格人民币 16,970,000 元 (含 3%增值税) 向富兴海运购买“富兴 16”, 由此浙能通利在 2017 年末拥有一艘自有船舶“富兴 16”, 其 2017 年的固定资产金额较 2016 年固定资产金额明显上升。

报告期内, 浙能通利的固定资产折旧政策如下所示:

| 类别 | 折旧方法 | 折旧年限 (年) | 残值率 (%) | 年折旧率 (%) |
|------|------|----------|---------|-------------|
| 运输设备 | 直线法 | 10 | 5 | 9.50 |
| 其他设备 | 直线法 | 4-5 | 0 | 20.00-25.00 |

截至 2018 年 5 月 31 日, 浙能通利固定资产情况如下:

单位: 万元

| 项目 | 账面原值 | 累计折旧 | 减值准备 | 账面价值 | 成新率 |
|---------------|-----------------|---------------|------|-----------------|---------------|
| 运输工具 | 1,647.57 | 421.40 | - | 1,226.17 | 74.42% |
| 其他 | 1.65 | 1.55 | - | 0.10 | 6.06% |
| 固定资产合计 | 1,649.22 | 422.95 | - | 1,226.27 | 74.35% |

报告期内，浙能通利不存在固定资产可收回金额低于其账面价值的情况，故未计提固定资产减值准备。

②无形资产

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，浙能通利的无形资产账面价值分别为5.67万元、4.67万元和4.25万元，占非流动资产比例分别为92.95%、0.30%和0.35%。

报告期内，浙能通利无形资产账面余额基本持平，但无形资产占流动资产比例下降较大，主要系2016年浙能通利所持有的固定资产仅为金额较小的电子设备，2017年浙能通利向富兴海运购入“富兴16”，购入价格为人民币16,970,000元（含3%增值税），从而导致2017年末以及2018年5月末固定资产及非流动资产金额相较2016年大幅上升，相应的无形资产占非流动资产比例下降。

截至2018年05月31日，浙能通利无形资产情况如下：

单位：万元

| 项目 | 账面原值 | 累计摊销 | 账面价值 |
|---------------|--------------|-------------|-------------|
| 软件 | 10.00 | 5.75 | 4.25 |
| 无形资产合计 | 10.00 | 5.75 | 4.25 |

(2) 负债的主要构成及偿债能力情况

1) 负债的主要构成

浙能通利最近两年及一期负债的主要构成如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|-------------|------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 流动负债 | | | | | | |
| 应付账款 | 1,744.63 | 93.06% | 1,382.19 | 65.01% | 1,109.21 | 63.72% |
| 预收款项 | 22.15 | 1.18% | 22.15 | 1.04% | 76.65 | 4.40% |
| 应交税费 | 43.24 | 2.31% | 2.01 | 0.09% | 512.65 | 29.45% |
| 应付股利 | - | - | 594.76 | 27.97% | - | - |

| 项目 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|---------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 其他应付款 | 64.79 | 3.46% | 124.95 | 5.88% | 42.37 | 2.43% |
| 流动负债合计 | 1,874.81 | 100.00% | 2,126.05 | 100.00% | 1,740.88 | 100.00% |
| 非流动负债 | | | | | | |
| 非流动负债合计 | | | - | - | - | - |
| 负债合计 | 1,874.81 | 100.00% | 2,126.05 | 100.00% | 1,740.88 | 100.00% |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，浙能通利的负债总额为1,740.88万元、2,126.05万元以及1,874.81万元，总负债呈上升趋势，主要系应付账款和应付2017年股利分配增加所致。

从负债结构而言，截至2016年12月31日、2017年12月31日以及2018年5月31日，浙能通利的负债构成全部为流动负债，账面尚无非流动负债，主要系浙能通利于2016年内已偿还了其于浙能财务公司以及第三方金融机构的借款，并且浙能通利报告期内经营活动产生的现金流可支持其日常业务的开展，因此浙能通利在2017年及2018年1-5月并未举借长期债务以扩大资本规模。

①应付账款

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 应付账款 | 1,744.63 | 1,382.19 | 1,109.21 |
| 合计 | 1,744.63 | 1,382.19 | 1,109.21 |

截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年5月31日，浙能通利应付账款金额分别为1,109.21万元、1,382.19万元以及1,744.63万元，占各期末负债比例分别为63.72%、65.01%和93.06%。该等应付账款主要为航运企业运营过程中应付的各项燃油款项、船舶修理费、船舶租赁费和港口费等。2017年度，浙能通利应付账款较2016年度增加272.98万元，增幅为24.61%；2018年5月末，浙能通利应付账款较2017年度增加362.44万元，增幅为26.22%，主要系浙能通利2017年升级内部预算管理系统，导致付款审批周期暂时较长；此外，由于报告期内燃油为主的原材料成本上涨以及租船

成本的上涨亦一定程度增加了浙能通利的应付账款，由此 2017 年及 2018 年 1-5 月的应付账款较 2016 年相比有所上升。

②预收账款

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----------|--------------|--------------|--------------|
| 预收账款 | 22.15 | 22.15 | 76.65 |
| 合计 | 22.15 | 22.15 | 76.65 |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，浙能通利预收账款金额分别为 76.65 万元、22.15 万元和 22.15 万元，占各期末负债比例分别为 4.40%、1.04% 和 1.18%。前述预收账款为浙能通利根据业务合同或业务双方约定而预先收取的合同预收款。

③应交税费

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----------|--------------|-------------|---------------|
| 增值税 | 36.88 | - | 60.81 |
| 城市维护建设税 | 1.80 | - | 3.04 |
| 车船使用税 | 2.00 | 0.80 | 8.79 |
| 企业所得税 | - | - | 436.08 |
| 教育费附加 | 1.08 | - | 1.82 |
| 地方教育附加 | 0.72 | - | 1.22 |
| 印花税 | 0.76 | 1.21 | 0.89 |
| 合计 | 43.24 | 2.01 | 512.65 |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，浙能通利应交税费余额分别 512.65 万元、2.01 万元和 43.24 万元，占各期末负债比例为 29.45%、0.09% 和 2.31%。报告期内，浙能通利应交税费主要包括企业所得税、增值税等。

其中 2017 年应交税费金额较低，主要系 1) 2017 年 11 月浙能通利购入船舶资产产生金额较大的进项税可用于抵扣销项税，由此 2017 年末的应交税费增值税及其附加税

费（包括城市维护建设税、教育费附加及地方教育附加）金额为 0；2）由于季度企业所得税为预缴方式，其 2017 年前三季度预缴纳的企业所得税金额较高存在留抵的企业所得税，由此 2017 年四季度企业无需缴纳，从而导致 2017 年应交税费企业所得税金额为 0。

④应付股利

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-------|------------|---------------|-------------|
| 普通股股利 | - | 594.76 | - |
| 合计 | - | 594.76 | - |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日以及 2018 年 5 月 31 日，浙能通利应付股利金额分别为 0 元、594.76 万元以及 0 元，占各期末负债比例分别为 0%、27.97% 以及 0%。其中 2017 年应付股利 594.76 万元为经决议分配的 2017 年的普通股股利。

⑤其他应付款

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-------|--------------|---------------|--------------|
| 关联方往来 | - | 70.06 | 38.38 |
| 船员包干费 | 60.34 | 54.88 | - |
| 其他 | 4.45 | - | 3.99 |
| 合计 | 64.79 | 124.95 | 42.37 |

截至 2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 5 月 31 日，浙能通利其他应收款余额分别 42.37 万元、124.95 万元以及 64.79 万元，占各期末负债比例为 2.43%、5.88% 及 3.46%。报告期内，浙能通利的其他应付款主要为应付富兴海运代垫的油料款项及应付船员包干费，该等应付款项在报告期内呈上升增长趋势，主要系 2017 年浙能通利通过向富兴海运购入“富兴 16”并配置相关船员而导致船员包干费增加。

2) 偿债能力分析

| 财务指标 | 2018年1-5月 | 2017年度/ | 2016年度/ |
|------|------------|-------------|-------------|
| | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |

| 财务指标 | 2018年1-5月 | 2017年度/ | 2016年度/ |
|---------------|------------|-------------|-------------|
| | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
| 流动比率（倍） | 3.35 | 2.82 | 5.87 |
| 速动比率（倍） | 3.29 | 2.76 | 5.82 |
| 资产负债率（合并，%） | 24.96% | 28.21% | 17.04% |
| 息税折旧摊销前利润（万元） | 601.34 | 986.39 | 7,639.64 |
| 利息保障倍数（倍） | 不适用 | 不适用 | 67.10 |

注：上述财务指标的计算公式为：

流动比率=流动资产/流动负债

速动比率=(流动资产-存货)/流动负债

资产负债率=总负债/资产总额

息税折旧摊销前利润=净利润+所得税费用+固定资产折旧+无形资产摊销+长期待摊费用摊销+利息费用

利息保障倍数=息税前利润/利息费用

| 公司名称 | 流动比率 | | 速动比率 | | 资产负债率 % | |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| | 2017年度 | 2016年度 | 2017年度 | 2016年度 | 2017年度 | 2016年度 |
| 长航凤凰 | 2.62 | 1.98 | 2.53 | 1.91 | 39.12 | 49.63 |
| 宁波海运 | 0.55 | 0.39 | 0.51 | 0.36 | 45.64 | 49.65 |
| 招商轮船 | 1.31 | 2.09 | 1.23 | 2.00 | 49.02 | 45.69 |
| 中值 | 1.31 | 1.98 | 1.23 | 1.91 | 45.64 | 49.63 |
| 均值 | 1.49 | 1.48 | 1.42 | 1.42 | 44.59 | 48.33 |

报告期内，浙能通利的资产负债率分别为 17.04%、28.21%和 24.96%，资产负债率水平较低，主要系报告期内的浙能通利收入主要来源于向浙能体系内的关联方提供电煤运输服务，收入规模稳定，其日常经营活动产生的现金流可支持其生产经营业务的开展，因此浙能通利在报告期内并未通过大规模举借债务以扩大资本规模。

报告期内，浙能通利的资产负债率略有上升主要系报告期内占浙能通利资产比例较高的流动资产规模下降所致。该等流动资产下降主要系 2017 年以及 2018 年 1-5 月的航运收入规模相较于 2016 年明显下降，从而导致浙能通利的应收账款金额下降。

报告期内，浙能通利的流动比率和速动比率基本保持平稳均高于 1，且高于可比公水平，短期偿债能力较强。

此外，报告期内，浙能通利存在的相关借款均已经在 2016 年还清，2017 年以及 2018 年 1-5 月浙能通利并未通过借款扩大资本规模从而未产生利息支出，报告期内浙能通利的利息保障倍数较高。

(3) 资产周转能力分析

| 财务指标（次/年） | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|-----------|--------------|---------|---------|
| 应收账款周转率 | 3.70 | 3.99 | 4.69 |
| 存货周转率 | 47.58 | 44.27 | 82.83 |

注 1：应收账款周转率=公司当年营业收入/期末应收账款；

注 2：存货周转率=公司当年营业成本/期末存货；

注 3：上述 2018 年 5 月 31 日应收账款周转率及存货周转率经简单年化

| 公司名称 | 应收账款周转率 | | 存货周转率 | |
|-----------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| | 2017 年度 | 2016 年度 | 2017 年度 | 2016 年度 |
| 长航凤凰 | 7.65 | 4.20 | 44.83 | 38.34 |
| 宁波海运 | 11.64 | 10.99 | 39.86 | 28.60 |
| 招商轮船 | 6.59 | 7.17 | 10.98 | 10.69 |
| 中值 | 7.65 | 7.17 | 39.86 | 28.60 |
| 均值 | 8.63 | 7.45 | 31.89 | 25.88 |

2016 年度及 2017 年度，浙能通利的应收账款周转率分别为 4.66、3.97 和 3.70，存货周转率分别为 82.83、44.27 和 47.58。

报告期内，浙能通利的应收账款周转率较低且呈下降趋势，主要系一方面，浙能通利通过长期 COA 模式与其主要客户建立较为稳定的合作关系，且历史上浙能通利的主要客户并未出现恶意拖欠款项的情况，由此浙能通利通常向该等客户提供较长的信用周期，导致浙能通利的应收账款周转率较低。进一步，浙能通利的主要客户从事煤炭贸易业务，由于 2017 年起电煤供应持续偏紧，电煤价格持续高位。在 2017 年及 2018 年 1-5 月电煤价格持续高位的市场环境下，浙能通利的主要客户日常现金周转面临较大的压力，

该等客户结算运输款项的周期较以前年度有所延长，进一步导致浙能通利 2017 年以及 2018 年 1-5 月应收账款周转率较 2016 年下降。此外，截至 2018 年 5 月 31 日，浙能通利 2017 年末的应收款项已基本结清。

报告期内浙能通利存货主要构成为船用燃油，其存货周转率较高且呈明显下降趋势，主要系报告期内浙能通利自有船舶数量少，大部分日常运输业务均通过向第三方及关联方租赁船舶开展，该等通过外租船舶开展运输业务的模式下燃油物料大部分均为出租方自行采购，因此报告期内浙能通利整体燃油采购规模较低，从而导致浙能通利以燃油为主要构成的存货规模较小。

同时，报告期内浙能通利的营业成本的主要构成为外租船舶费用，该等费用远高于存货余额，由此存货金额略有波动均导致存货周转率出现较为明显的波动。尽管 2017 年以及 2018 年 1-5 月的租船单价成本相较 2016 年上涨，但由于 2017 年及 2018 年 1-5 月客户电煤运输需求量较 2016 年降低从而导致 2017 年实际发生的营业成本规模与 2016 年接近。受燃油价格上涨的影响，2017 年及 2018 年 1-5 月存货金额较 2016 年的存货金额有所增长，由此导致 2017 年及 2018 年 1-5 月的存货周转率相对稳定但相比 2016 年存货周转率呈下降趋势。

2、盈利能力分析

(1) 盈利情况分析

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|-------------|---------------|---------------|-----------------|
| 营业收入 | 2,703.21 | 6,537.09 | 10,413.97 |
| 营业成本 | 2,362.39 | 5,942.20 | 6,849.72 |
| 营业税金及附加 | 7.12 | 21.60 | 64.91 |
| 管理费用 | 33.31 | 30.06 | 108.16 |
| 财务费用 | -1.07 | -19.15 | 111.18 |
| 资产减值损失 | 0.51 | -2.81 | 11.16 |
| 营业利润 | 300.95 | 565.18 | 3,268.84 |
| 加：营业外收入 | - | 319 | 4,059.40 |
| 减：营业外支出 | - | - | 6.39 |
| 利润总额 | 300.95 | 884.18 | 7,321.85 |
| 减：所得税 | 75.48 | 220.57 | 808.97 |

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|-----------------------|-----------|--------|----------|
| 净利润 | 225.47 | 663.62 | 6,512.88 |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 225.47 | 663.62 | 6,512.88 |
| 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者净利润 | 225.47 | 424.37 | 3,468.33 |

2016年度、2017年度及2018年1-5月，浙能通利分别实现营业收入10,413.97万元、6,537.09万元和2,703.21万元。其中，2017年浙能通利营业收入较2016年降幅为37.23%。最近两年及一期的营业收入有所波动主要系浙能通利在浙能集团航运板块下的定位主要为运输调节功能，其2017年以及2018年1-5月的运输需求相较于2016年的运输需求较低，从而导致其2017年及2018年1-5月的航运收入规模相较于2016年有所下降。

2016年度、2017年度及2018年1-5月，浙能通利分别实现归属于母公司所有者净利润6,512.88万元、663.62万元及225.47万元。报告期内，浙能通利的净利润水平呈下降趋势，其中2017年浙能通利净利润较2016年降幅为89.87%。报告期内，浙能通利的总体经营业绩呈现一定波动的主要原因如下：

(1) 浙能通利在浙能集团航运板块的定位主要为运输调节功能，报告期内，其营业收入主要来自向浙能富兴燃料及舟山富兴燃料提供煤电运输服务。相较于2016年，2017年浙能通利的前述主要客户浙能富兴燃料及舟山富兴燃料对浙能通利的煤电运量需求下降，从而导致其2017年的运量相较于2016年明显下降。

(2) 与此同时，报告期内浙能通利外租船舶比例较高。由于2016年市场租船价格较低，2017年租船价格大幅上升，导致2017年度营业成本相比2016年较高，此外，报告期内燃料成本的上涨亦进一步影响浙能通利的盈利能力。

上述原因对营业总收入和扣除非经常性损益后的净利润金额的影响量化如下：

浙能富兴燃料及舟山富兴燃料调整浙能通利煤电运量需求主要是由于因报告期浙能通利自有船舶和期租船舶运力下降所致。

2017年度6万吨散货船较2016年周转量下降55.74%，2.7万吨散货轮因2016年底已租赁期满未能在2017年度提供运力，航租船舶2017年度周转量则较2016年上升

130.76%。本次测算假设各类船舶周转量维持 2016 年度水平，并以 2017 年实际毛利率为基础（2.7 万吨散货轮按照与租赁方富兴海运原约定的租金结算方案等确定预测毛利率）。

基于上述假设，若浙能通利报告期内各类船舶保持上年周转量，将增加浙能通利报告期内营业收入 4,128.38 万元，报告期内营业总收入将从 6,537.09 万元增加至 10,665.47 万元；预计增加 2017 年度利润总额 2,159.90 万元，剔除所得税影响后将增加 2017 年度扣除非经常性损益后的净利润 1,619.93 万元。

另因 2017 年燃料成本、外协运力租金变动导致若周转量保持在 2016 年水平，致使 2017 年度扣非后净利润减少约 1,200 万元左右。

鉴于报告期运力下降的情况，浙能通利已于 2017 年 11 月购置 2.85 万吨散货轮，计划未来再新购置 4 万吨级船舶 1 艘，补充及增加公司运力。同时，浙能通利拟与浙能富兴燃料和舟山富兴燃料签订意向性运输合作协议，在运力提升的同时进一步确保未来电煤运输的运量和运价。此外，浙能通利纳入宁波海运统一船舶管理平台调度，将进一步提升管理水平和船舶运营效率。

（2）营业收入构成分析

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | | 2017 年度 | | 2016 年度 | |
|--------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 主营业务收入 | 2,703.21 | 100.00% | 6,537.09 | 100.00% | 10,413.97 | 100.00% |
| 合计 | 2,703.21 | 100.00% | 6,537.09 | 100.00% | 10,413.97 | 100.00% |

2016 年度、2017 年度以及 2018 年 1-5 月，浙能通利主营业务收入为水路货运收入占比达 100%，主营业务较为突出。

（3）毛利及毛利率分析

最近两年及一期，浙能通利的整体业务的毛利额情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | | 2017 年度 | | 2016 年度 | |
|----|--------------|----|---------|----|---------|----|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |

| 项目 | 2018年1-5月 | | 2017年度 | | 2016年度 | |
|---------|---------------|----------------|---------------|----------------|-----------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 主营业务毛利额 | 340.82 | 100.00% | 594.89 | 100.00% | 3,564.25 | 100.00% |
| 合计 | 340.82 | 100.00% | 594.89 | 100.00% | 3,564.25 | 100.00% |

2016年度、2017年度及2018年1-5月，浙能通利的主营业务占比突出，其主营业务水路货运的毛利额分别为3,564.25万元、594.89万元及340.82万元，变动趋势和营业收入的变动趋势基本一致。

最近两年及一期，浙能通利主营业务毛利率情况如下：

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------|-----------|--------|--------|
| 主营业务毛利率 | 12.61% | 9.10% | 34.23% |

最近两年，同行业可比上市公司主营业务毛利率情况如下：

| 公司名称 | 毛利率 % | |
|------|--------------|--------------|
| | 2017年度 | 2016年度 |
| 长航凤凰 | 16.44 | 18.90 |
| 宁波海运 | 26.65 | 30.41 |
| 招商轮船 | 23.82 | 39.08 |
| 中值 | 23.82 | 30.41 |
| 均值 | 22.30 | 29.46 |

报告期内，浙能通利主营业务毛利率分别为34.23%、9.10%和12.61%。2016年的毛利率略高于行业平均水平；2017年以及2018年1-5月，浙能通利的毛利率较2016年明显下降，且低于行业平均水平。

2017年及2018年1-5月毛利率较2016年毛利率明显下降主要具体如下：

1) 从收入端而言，报告期内浙能通利提供的部分航运服务的价格是基于2015年-2017年三年期合同所约定的固定价格结算，因此2017年以及2018年1-5月的运输服务单价与2016年运输服务的单价基本一致，未能充分受益于2017年运价上涨。

2) 从成本端而言, 报告期内, 一方面燃料成本的持续上涨; 另一方面, 由于浙能通利的运输业务主要通过外租船舶的方式开展, 该等外租船舶的租金通常随航运指数波动而波动, 受航运指数上涨的影响, 2017 年以及 2018 年 1-5 月船舶租赁成本大幅上升。

综合上述分析, 由于浙能通利在报告期内部分业务通过与客户签署 3 年期 COA 约定固定运价的方式提供, 且报告期内租船成本的上升以及燃料成本持续上涨从而导致浙能通利 2017 年以及 2018 年 1-5 月毛利率水平较 2016 年下降且低于同行业可比上市公司平均水平。

报告期内, 考虑到浙能通利主要通过外租船舶开展国内沿海水路运输业务, 浙能通利在业务模式方面与主要业务通过自有船舶开展的宁波海运存在差异, 其在客户以及目标市场方面与主要从事海上原油运输以及国际干散货运输业务的招商轮船存在差异, 由此浙能通利与宁波海运以及招商轮船的毛利率可比性较低。

尽管, 从目标市场以及业务模式方面而言, 浙能通利与长航凤凰比较相似, 其主要通过外租船舶开展沿海水路运输业务。但考虑到报告期间内浙能通利提供的大部分水路货运服务的运价通过 3 年期 COA 锁定固定运价, 与长航凤凰随行就市以及根据指数变化调整运价的定价模式存在差异; 相应地, 报告期内由于 2016 年航运市场指数相对较低, 浙能通利根据 3 年期 COA 锁定的固定运价具有一定的优势, 然而随着 2017 年航运市场指数上涨, 浙能通利提供的大部分水路运输服务系根据 3 年期 COA 锁定的固定运价而无法及时调整从而受益于航运指数上涨, 由此导致浙能通利的毛利率在 2016 年高于长航凤凰的毛利率, 但在 2017 年毛利率低于长航凤凰的毛利率。

(4) 其他经营成果分析

①营业成本分析

浙能通利最近两年及一期的营业成本情况如下:

单位: 万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | | 2017 年度 | | 2016 年度 | |
|--------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 主营业务成本 | 2,362.39 | 100.00% | 5,942.20 | 100.00% | 6,849.72 | 100.00% |
| 合计 | 2,362.39 | 100.00% | 5,942.20 | 100.00% | 6,849.72 | 100.00% |

2016年度、2017年度以及2018年1-5月，浙能通利的主营业务成本占营业成本100%，与营业收入结构情况相匹配。报告期内，浙能通利的主营业务成本分别为6,849.72万元、5,942.20万元以及2,362.39万元，2017年以及经简单年化的2018年1-5月主营业务成本较2016年主营业务成本有所下降，主要系浙能通利在浙能集团航运板块下的定位主要为运输调节功能，其2017年以及2018年1-5月的运输需求相较2016年的运输需求较低，从而导致浙能通利航运收入的规模较低，相应的主营业务成本金额亦有所降低。

浙能通利最近两年及一期的主营业务成本构成具体如下：

单位：万元

| 成本项目 | 2018年1-5月 | 2017年 | 2016年 |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 船舶燃料费 | 397.83 | 576.9 | 835.95 |
| 船舶润料费 | 21.62 | 24.04 | 59.8 |
| 船员租金 | 167.08 | 74.56 | 76.36 |
| 船舶租金 | 1,295.20 | 4,937.28 | 5,181.15 |
| 船舶折旧费 | 301.00 | 120.4 | 205.68 |
| 船舶修理费 | 87.55 | 5.1 | 381.94 |
| 船舶保险费 | 5.12 | 2.05 | 29.35 |
| 船舶港口费 | 86.42 | 201.78 | 149.49 |
| 其他直接费用 | 0.59 | 0.09 | -70 |
| 合计 | 2,362.39 | 5,942.20 | 6,849.72 |

②营业税金及附加分析

浙能通利最近两年及一期营业税金及附加金额和占比如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | | 2017年度 | | 2016年度 | |
|-----------|-------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 城市维护建设税 | 1.80 | 25.28% | 7.91 | 36.62% | 24.29 | 37.42% |
| 教育费附加 | 1.80 | 25.28% | 7.91 | 36.62% | 24.29 | 37.42% |
| 车船使用税 | 2.00 | 28.09% | 0.80 | 3.70% | 8.79 | 13.54% |
| 印花税 | 1.52 | 21.35% | 4.99 | 23.10% | 7.53 | 11.60% |
| 合计 | 7.12 | 100.00% | 21.60 | 100.00% | 64.91 | 100.00% |

2016 年度、2017 年度及 2018 年 1-5 月，浙能通利营业税金及附加金额分别为 64.91 万元、21.60 万元以及 7.12 万元。

③期间费用分析

2016 年度、2017 年度以及 2018 年 1-5 月，浙能通利期间费用不涉及销售费用仅包括管理费用和财务费用。报告期内浙能通利期间费用和期间费用率情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | | 2017 年度 | | 2016 年度 | |
|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| | 金额 | 期间费用率 | 金额 | 期间费用率 | 金额 | 期间费用率 |
| 销售费用 | | | - | - | - | - |
| 管理费用 | 33.31 | 1.23% | 30.06 | 0.46% | 108.16 | 1.04% |
| 财务费用 | -1.07 | -0.04% | -19.15 | -0.29% | 111.18 | 1.07% |
| 三费合计 | 32.24 | 1.19% | 10.91 | 0.17% | 219.33 | 2.11% |

2016 年度、2017 年度及 2018 年 1 月至 5 月，浙能通利期间费用率分别为 2.11%、0.17%和 1.19%。报告期内，浙能通利管理费用及财务费用均呈下降趋势。其中，2017 年以及 2018 年 1-5 月，浙能通利的财务费用主要为利息收入且并未发生利息支出。

| 公司名称 | 销售费用占比 % | | 管理费用占比 % | | 财务费用占比 % | | 期间费用率 % | |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| | 2017 年 | 2016 年 | 2017 年 | 2016 年 | 2017 年 | 2016 年 | 2017 年 | 2016 年 |
| 长航凤凰 | 1.25 | 1.47 | 8.34 | 8.59 | 0.08 | -0.11 | 9.68 | 9.95 |
| 宁波海运 | - | - | 3.51 | 4.05 | 7.98 | 12.48 | 11.50 | 16.53 |
| 招商轮船 | - | - | 4.21 | 3.11 | 4.17 | 3.33 | 8.38 | 6.44 |
| 中值 | 0.00 | 0.00 | 4.21 | 4.05 | 4.17 | 3.33 | 9.68 | 9.95 |
| 均值 | 0.42 | 0.49 | 5.36 | 5.25 | 4.08 | 5.23 | 9.85 | 10.97 |

报告期内，浙能通利的期间费用率低于同行业可比上市公司主要系浙能通利在报告期内财务费用较低所致。

浙能通利最近两年及一期管理费用明细及其费用率情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | | 2017年度 | | 2016年度 | |
|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| | 金额 | 费用率 | 金额 | 费用率 | 金额 | 费用率 |
| 业务招待费 | 1.15 | 0.04% | 1.77 | 0.03% | 2.85 | 0.03% |
| 固定资产折旧 | 0.10 | <0.01% | 0.24 | <0.01% | 0.35 | <0.01% |
| 无形资产摊销 | 0.42 | 0.02% | 1.00 | 0.02% | 1.00 | 0.01% |
| 技术支持服务费 | 0.21 | 0.01% | 2.97 | 0.05% | 0.78 | 0.01% |
| 办公费 | 0.03 | <0.01% | 0.12 | <0.01% | 0.46 | <0.01% |
| 差旅费 | 0.01 | <0.01% | 1.87 | 0.03% | 4.36 | 0.04% |
| 董事会费 | 1.48 | 0.05% | 0.80 | 0.01% | - | - |
| 中介机构费用 | - | - | 5.27 | 0.08% | 113.58 | 1.09% |
| 诉讼费 | - | - | - | - | 6.62 | 0.06% |
| 绿化费 | - | - | 1.00 | 0.02% | - | - |
| 会议费 | - | - | 1.68 | 0.03% | - | - |
| 其他 | 29.92 | 1.11% | 13.34 | 0.20% | -21.84 | -0.21% |
| 合计 | 33.31 | 1.23% | 30.06 | 0.46% | 108.16 | 1.04% |

最近两年及一期，浙能通利的管理费用分别为 108.16 万元、30.06 万元和 33.31 万元，管理费用率分别为 1.04%、0.46%和 1.23%。报告期内浙能通利的管理费用及费用率较低主要系浙能通利在浙能体系内的整体定位为充分发挥电煤运输调节功能，报告期内浙能通利主要通过期租或程租的方式应对客户的电煤运输需求，由此浙能通利主要依托富兴海运的相关人员开展相应的日常管理工作，从而报告期内浙能通利管理费用并无职工薪酬费用。此外，浙能通利 2017 年以及 2018 年 1-5 月管理费用金额及费用率较 2016 年下降的主要原因系中介机构聘请费用较 2016 年减少所致，其中 2016 年所发生的中介机构费用为“新华盛海”船舶事故处理的律师费用。

浙能通利最近两年及一期财务费用明细情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|--------|-----------|--------|--------|
| 利息支出 | - | - | 125.23 |
| 减：利息收入 | 1.12 | 19.43 | 14.47 |
| 其他 | 0.05 | 0.28 | 0.42 |

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|----|-----------|--------|--------|
| 合计 | -1.07 | -19.15 | 111.18 |

2016年度、2017年度及2018年1-5月，浙能通利的财务费用分别为111.18万元、-19.15万元以及-1.07万元。报告期内浙能通利的财务费用呈下降趋势主要系浙能通利报告期内与浙能财务公司以及第三方金融机构存在的借款均已经在2016年内陆续还清，且2017年浙能通利并未新增借款及产生利息支出，由此浙能通利2017年的财务费用较2016年有所下降。

④资产减值损失

2016年度、2017年度以及2018年1月至5月，浙能通利的资产减值损失主要为坏账损失，分别为11.16万元、-2.81万元和0.51万元，资产减值损失金额较低。

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|------|-----------|--------|--------|
| 坏账损失 | 0.51 | -2.81 | 11.16 |
| 合计 | 0.51 | -2.81 | 11.16 |

⑤营业外收入及支出

浙能通利最近两年及一期营业外收入及支出明细情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------------|-----------|--------|----------|
| 营业外收入 | - | 319.00 | 4,059.40 |
| 其中：非流动性资产处置利得 | - | - | 3,870.00 |
| 政府补助 | - | 319.00 | 189.40 |
| 营业外支出 | - | - | 6.39 |

最近两年及一期，浙能通利的营业外收入分别为4,059.40万元、319.00万元和0元，主要包括船舶处置收益以及政府补助。2016年度营业外收入金额较2017年高的原因主要系2016年浙能通利对“新华盛海”船舶的处置所转回的资产减值准备3,870.00万

元。考虑到“新华盛海”的原值 11,128.00 万元，累计折旧 3,657.58 万元，账面净值 7,470.42 万元，扣除清理净收入 6,130.95 万元，资产损失金额为 1,339.48 万元。该等由于处置“新华盛海”船舶所产生的损失金额 1,339.48 万元由“新华盛海”轮的船舶委托管理方（海南通利船务公司）全额进行补偿；在处置之时将账面累计的资产减值准备 3,870.00 万元转回并在会计上确认为 2016 年度的固定资产处置收益。

此外，报告期内，浙能通利仅 2016 年度发生营业外支出 6.39 万元，该等营业外支出系支付的水利建设基金。其余年度并未发生营业外支出。

（5）非经常性损益、投资收益以及少数股东损益对经营成果的影响

浙能通利最近两年及一期非经常性损益如下表所示：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|---------------------|--------------|---------------|---------------|
| 非流动资产处置损益 | - | - | 3,870.00 |
| 计入当期损益的政府补助 | - | 319.00 | 189.40 |
| 除上述各项之外的其他营业外收入和支出 | - | - | - |
| 所得税影响额 | - | 79.75 | 1,014.85 |
| 少数股东权益影响额（税后） | - | - | - |
| 非经常性损益总计 | - | 239.25 | 3,044.55 |
| 非经常损益占净利润的比例 | - | 36.21% | 46.67% |

报告期内，浙能通利的非经常性损益主要为船舶处置收益以及政府补助。2016 年度非经常损益金额较 2017 年以及 2018 年 1-5 月高的原因主要为 2016 年当期转让新华盛海号船舶实现的资产处置收益。

3、现金流量分析

（1）经营活动现金流量

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|--------------------|--------------|----------|-----------|
| 经营活动产生的现金流量 | | | |
| 销售商品、提供劳务收到的现金 | 2,836.69 | 7,784.46 | 10,916.40 |
| 收到其他与经营活动有关的现金 | 21.55 | 338.43 | 203.87 |

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------------------------|-----------------|-----------------|------------------|
| 经营活动现金流入小计 | 2,858.24 | 8,122.88 | 11,120.28 |
| 购买商品、接受劳务支付的现金 | 1,917.53 | 6,089.08 | 7,273.47 |
| 支付的各项税费 | 29.48 | 1,031.33 | 1,230.70 |
| 支付其他与经营活动有关的现金 | 32.85 | 37.88 | 339.02 |
| 经营活动现金流出小计 | 1,979.86 | 7,158.29 | 8,843.19 |
| 经营活动产生/（使用）的现金流量净额 | 878.37 | 964.59 | 2,277.09 |

2016年度、2017年度及2018年1-5月，浙能通利经营活动产生现金流量净额分别为2,277.09万元、964.59万元以及878.37万元。报告期内，浙能通利的经营活动产生现金流量净额呈下降趋势，其中2017年度较2016年度，浙能通利的经营活动产生的现金流量净额减少1312.50万元，降幅为28.69%，主要系1）浙能通利在浙能集团航运板块下的定位主要为运输调节功能，其2017年的运输需求相较2016年的运输需求较低，从而导致浙能通利提供航运服务所收到的现金较2016年下降；2）由于浙能通利2017年仅持有一艘船舶，其余船舶均为外租船舶，且受2017年航运指数上涨的影响，2017年租船价格大幅提升；同时，由于燃油价格在2017年亦明显上涨，相应推动了燃油采购成本上升，进一步增加了经营现金流出。

（2）投资活动现金流量

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------------------------|-----------|------------------|-----------------|
| 投资活动产生的现金流量 | | | |
| 处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额 | - | - | 7,470.42 |
| 投资活动现金流入小计 | - | - | 7,470.42 |
| 购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金 | - | 1,697.00 | 6.74 |
| 投资活动现金流出小计 | - | 1,697.00 | 6.74 |
| 投资活动产生/（使用）的现金流量净额 | - | -1,697.00 | 7,463.69 |

2016年度、2017年度以及2018年1-5月，浙能通利投资活动产生的现金流量净额分别为7,463.69万元、-1,697.00万元，以及0元。2018年1-5月并未发生与投资活动

相关的现金流入及流出，2017 年度较 2016 年度，公司投资活动产生的现金流量净流入减少 9,160.70 万元，较上期明显减少主要系 1) 浙能通利于 2016 年度处置新华盛海号船舶所取得的船舶转让收入及相关保险赔款及补偿，导致 2016 年投资活动产生的现金流量净额的基数较高；2) 为扩大现有运力规模，逐步降低对于外租船舶的依赖，2017 年浙能通利向富兴海运购入富兴 16 号，价格为人民币 1,697 万元（含 3% 增值税），导致 2017 年当期的投资活动现金净流出金额较高。

(3) 筹资活动现金流量

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|---------------------------|----------------|------------------|------------------|
| 筹资活动产生的现金流量 | | | |
| 筹资活动现金流入小计 | - | - | - |
| 偿还债务所支付的现金 | - | - | 6,500.00 |
| 分配股利、利润或偿付利息所支付的现金 | 594.76 | 3,134.80 | 135.36 |
| 筹资活动现金流出小计 | 594.76 | 3,134.80 | 6,635.36 |
| 筹资活动产生/（使用）的现金流量净额 | -594.76 | -3,134.80 | -6,635.36 |

2016 年度、2017 年度及 2018 年 1 月至 5 月，浙能通利筹资活动产生的现金流量净额分别为 -6,635.36 万元、-3,134.80 万元以及 -594.76 万元。2018 年 1-5 月以及 2017 年度较 2016 年度的筹资活动产生的现金流量净流出减少，主要系浙能通利于 2016 年度向偿还金额较高的借款所致。此外，2017 年及 2018 年 1-5 月浙能通利筹资活动现金流出主要为浙能通利于 2017 年度以及 2018 年 1-5 月分别向股东分配的股利 594.76 万元以及 3,134.80 万元。

四、对上市公司完成重组后的持续经营、财务状况、盈利能力进行分析

根据立信出具的信会计报字（2018）ZA10757 号标准无保留意见的 2017 年审计报告，宁波海运未经审计的 2018 年 1-5 月管理层报表；以及大华会计师事务所出具的大华

审字[2018]009564号2017年1月1日至2018年5月31日止的备考审阅报告及财务报表，本次重组前后公司财务状况和盈利能力如下：

(一) 重组前后公司主要财务状况比较分析

1、本次重组前后的资产规模、结构分析

单位：万元

| 项目 | 2017年12月31日 | | | | | |
|---------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|---------------|
| | 重组后 | | 重组前 | | 重组前后比较 | |
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 增减金额 | 增减幅度 |
| 流动资产 | | | | | | |
| 货币资金 | 48,590.14 | 6.58% | 23,332.41 | 3.74% | 25,257.73 | 108.25% |
| 应收账款 | 28,424.63 | 3.85% | 13,635.92 | 2.18% | 14,788.71 | 108.45% |
| 预付款项 | 510.91 | 0.07% | 437.19 | 0.07% | 73.72 | 16.86% |
| 其他应收款 | 477.00 | 0.06% | 341.93 | 0.05% | 135.07 | 39.50% |
| 存货 | 4,406.87 | 0.60% | 2,921.19 | 0.47% | 1,485.68 | 50.86% |
| 持有待售资产 | 243.61 | 0.03% | - | - | 243.61 | 不适用 |
| 其他流动资产 | 2,980.75 | 0.40% | 2,662.47 | 0.43% | 318.28 | 11.95% |
| 流动资产合计 | 85,633.91 | 11.60% | 43,331.11 | 6.94% | 42,302.80 | 97.63% |
| 非流动资产 | | | | | | |
| 长期股权投资 | 3,025.81 | 0.41% | 3,025.81 | 0.48% | 0.00 | 0.00% |
| 固定资产 | 291,497.44 | 39.49% | 221,583.32 | 35.50% | 69,914.12 | 31.55% |
| 在建工程 | 82.63 | 0.01% | 82.63 | 0.01% | 0.00 | 0.00% |
| 无形资产 | 355,355.23 | 48.14% | 355,163.11 | 56.91% | 192.12 | 0.05% |
| 长期待摊费用 | 239.93 | 0.03% | - | - | 239.93 | 不适用 |
| 递延所得税资产 | 915.20 | 0.12% | 915.20 | 0.15% | | |
| 其他非流动资产 | 1,491.04 | 0.20% | - | - | 1,491.04 | |
| 非流动资产合计 | 652,607.29 | 88.40% | 580,770.08 | 93.06% | 71,837.21 | 12.37% |
| 资产总计 | 738,241.20 | 100.00% | 624,101.19 | 100.00% | 114,140.00 | 18.29% |

| 项目 | 2018年5月31日 | | | | | |
|------|------------|----|-----|----|--------|------|
| | 重组后 | | 重组前 | | 重组前后比较 | |
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 增减金额 | 增减幅度 |
| 流动资产 | | | | | | |

| 项目 | 2018年5月31日 | | | | | |
|---------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|
| | 重组后 | | 重组前 | | 重组前后比较 | |
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 增减金额 | 增减幅度 |
| 货币资金 | 59,706.15 | 8.10% | 26,514.62 | 4.30% | 33,191.53 | 125.18% |
| 应收账款 | 30,895.73 | 4.19% | 15,779.71 | 2.56% | 15,116.02 | 95.79% |
| 预付款项 | 1,866.54 | 0.25% | 694.08 | 0.11% | 1,172.46 | 168.92% |
| 其他应收款 | 436.34 | 0.06% | 353.10 | 0.06% | 83.24 | 23.57% |
| 存货 | 5,109.49 | 0.69% | 3,503.39 | 0.57% | 1,606.10 | 45.84% |
| 持有待售资产 | - | - | - | - | - | - |
| 其他流动资产 | 1,158.42 | 0.16% | 857.50 | 0.14% | 300.92 | 35.09% |
| 流动资产合计 | 99,172.66 | 13.46% | 47,702.40 | 7.74% | 51,470.26 | 107.90% |
| 非流动资产 | | | | | | |
| 长期股权投资 | 2,932.08 | 0.40% | 2,932.08 | 0.48% | - | - |
| 固定资产 | 281,843.41 | 38.24% | 214,450.48 | 34.80% | 67,392.93 | 31.43% |
| 在建工程 | 95.43 | 0.01% | 95.43 | 0.02% | - | - |
| 无形资产 | 350,404.27 | 47.55% | 350,230.99 | 56.83% | 173.28 | 0.05% |
| 长期待摊费用 | 214.94 | 0.03% | - | - | 214.94 | 不适用 |
| 递延所得税资产 | 898.67 | 0.12% | 898.67 | 0.15% | - | |
| 其他非流动资产 | 1,396.02 | 0.19% | - | - | 1,396.02 | 不适用 |
| 非流动资产合计 | 637,784.80 | 86.54% | 568,607.64 | 92.26% | 69,177.16 | 12.17% |
| 资产总计 | 736,957.46 | 100.00% | 616,310.04 | 100.00% | 120,647.42 | 19.58% |

本次重组完成后，宁波海运的总资产规模略有增加。2017年12月31日的资产总额由本次交易前的624,101.19万元增加至738,241.20万元，增幅18.29%。2018年5月31日的资产总额由本次交易前的616,310.04万元增加至736,957.46万元，增幅19.58%。

从资产结构而言，截至2017年12月31日，公司流动资产占总资产比重由重组前的6.94%增加至11.60%，非流动资产占总资产比重由重组前的93.06%下降至88.40%；截至2018年5月31日，公司流动资产占总资产比重由重组前的7.74%增加至13.46%，非流动资产占总资产比重由重组前的92.26%下降至86.54%；其中流动资产占比增加以及非流动性资产占比降低的主要原因系部分标的公司如富兴海运以及浙能通利的货币资金及应收账款占比相比上市公司该类资产占比高。本次重组完成后，上市公司仍保持

非流动性资产占总资产比例较高的资产结构，符合干散货运输行业以船舶等固定资产为主要资产构成的行业特点。

2、本次重组前后的负债规模、结构分析

单位：万元

| 项目 | 2017年12月31日 | | | | | |
|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|------------------|---------------|
| | 重组后 | | 重组前 | | 重组前后比较 | |
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 增减金额 | 增减幅度 |
| 流动负债 | | | | | | |
| 短期借款 | 53,129.31 | 16.92% | 41,929.31 | 14.72% | 11,200.00 | 26.71% |
| 应付账款 | 19,218.60 | 6.12% | 12,867.85 | 4.52% | 6,350.75 | 49.35% |
| 预收款项 | 87.82 | 0.03% | 35.68 | 0.01% | 52.14 | 146.13% |
| 应付职工薪酬 | 2,685.71 | 0.86% | 2,027.16 | 0.71% | 658.55 | 32.49% |
| 应交税费 | 4,441.13 | 1.41% | 3,140.19 | 1.10% | 1,300.94 | 41.43% |
| 应付利息 | 424.37 | 0.14% | 409.48 | 0.14% | 14.89 | 3.64% |
| 应付股利 | 594.76 | 0.19% | - | - | 594.76 | 不适用 |
| 其他应付款 | 4,636.37 | 1.48% | 4,084.39 | 1.43% | 551.98 | 13.51% |
| 一年内到期的非流动负债 | 16,239.61 | 5.17% | 14,880.60 | 5.22% | 1,359.01 | 9.13% |
| 流动负债合计 | 101,457.68 | 32.32% | 79,374.66 | 27.87% | 22,083.02 | 27.82% |
| 非流动负债 | | | | | | |
| 长期借款 | 201,233.62 | 64.10% | 201,233.62 | 70.65% | - | - |
| 长期应付款 | 7,049.39 | 2.25% | - | - | 7,049.39 | 不适用 |
| 预计负债 | 559.36 | 0.18% | 559.36 | 0.20% | - | - |
| 递延收益-非流动负债 | 3,660.78 | 1.17% | 3,660.78 | 1.29% | - | - |
| 非流动负债合计 | 212,503.15 | 67.68% | 205,453.76 | 72.13% | 7,049.39 | 3.43% |
| 负债合计 | 313,960.83 | 100.00% | 284,828.42 | 100.00% | 29,132.41 | 10.23% |

| 项目 | 2018年5月31日 | | | | | |
|------|------------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| | 重组后 | | 重组前 | | 重组前后比较 | |
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 增减金额 | 增减幅度 |
| 流动负债 | | | | | | |
| 短期借款 | 42,622.48 | 13.86% | 31,922.48 | 11.66% | 10,700.00 | 33.52% |
| 应付账款 | 21,381.01 | 6.95% | 13,979.04 | 5.11% | 7,401.97 | 52.95% |

| 项目 | 2018年5月31日 | | | | | |
|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|------------------|---------------|
| | 重组后 | | 重组前 | | 重组前后比较 | |
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 增减金额 | 增减幅度 |
| 预收款项 | 530.14 | 0.17% | 455.00 | 0.17% | 75.14 | 16.51% |
| 应付职工薪酬 | 3,367.23 | 1.10% | 2,831.59 | 1.03% | 535.64 | 18.92% |
| 应交税费 | 3,850.06 | 1.25% | 2,289.32 | 0.84% | 1,560.74 | 68.18% |
| 应付利息 | 2,221.13 | 0.72% | 2,131.63 | 0.78% | 89.50 | 4.20% |
| 应付股利 | 5,120.80 | 1.67% | - | - | 5,120.80 | 不适用 |
| 其他应付款 | 3,564.13 | 1.16% | 3,029.55 | 1.11% | 534.58 | 17.65% |
| 一年内到期的非流动负债 | 13,073.60 | 4.25% | 11,680.60 | 4.27% | 1,393.00 | 11.93% |
| 流动负债合计 | 95,730.59 | 31.14% | 68,319.20 | 24.96% | 27,411.39 | 40.12% |
| 非流动负债 | | | | | | |
| 长期借款 | 201,233.62 | 65.46% | 201,233.62 | 73.52% | - | - |
| 长期应付款 | 6,301.77 | 2.05% | - | - | 6,301.77 | 不适用 |
| 预计负债 | 559.36 | 0.18% | 559.36 | 0.20% | - | - |
| 递延收益-非流动负债 | 3,594.66 | 1.17% | 3,594.66 | 1.31% | - | - |
| 非流动负债合计 | 211,689.41 | 68.86% | 205,387.64 | 75.04% | 6,301.77 | 3.07% |
| 负债合计 | 307,420.00 | 100.00% | 273,706.84 | 100.00% | 33,713.16 | 12.32% |

本次重组完成后，从负债规模而言，公司截至 2017 年 12 月 31 日的负债总额由本次交易前的 284,828.42 万元增加至 313,960.83 万元，增幅 10.23%，公司截至 2018 年 5 月 31 日的负债总额由本次交易前的 273,706.84 万元增加至 307,420.00 万元，增幅 12.32%。从负债结构而言，截至 2017 年 12 月 31 日公司流动负债占总负债比重由重组前的 27.87% 增加至 32.32%，非流动负债占总负债比重由重组前的 72.13% 下降至 67.68%；截至 2018 年 5 月 31 日公司流动负债占总负债比重由重组前的 24.96% 增加至 31.14%，非流动负债占总负债比重由重组前的 75.04% 下降至 68.86%，

从负债规模而言，公司流动负债增加主要由于标的资产流动负债占比较高，重组后应付账款及短期借款增加；公司非流动负债金额增加主要由于江海运输存在应付招银金融租赁有限公司的“明州 36 号”融资租赁费。从负债结构而言，重组完成后公司流动负债与非流动负债的比例出现变动，主要系报告期内，标的公司运营产生的资金可支持现有业务正常开展，因此负债结构以生产经营过程中产生的应付款项以及应对短期资金

需求的短期借款为主，长期借款等非流动负债较少，部分标的公司如富兴海运以及浙能通利报告期内不存在非流动负债。从而导致重组完成后，流动负债比例略有提高，非流动负债比例略有下降。

由此，重组完成后，公司负债仍主要以非流动负债为主，负债结构总体保持稳定。

3、重组前后的偿债能力分析

| 项目 | 2017年12月31日/2017年度 | | | |
|---------------|--------------------|-----------|-----------|--------|
| | 重组后 | 重组前 | 重组前后比较 | |
| | | | 增长额 | 增长幅度 |
| 流动比率（倍） | 0.84 | 0.55 | 0.29 | 52.73% |
| 速动比率（倍） | 0.80 | 0.51 | 0.29 | 56.86% |
| 资产负债率 | 42.53% | 45.64% | -3.11% | -6.81% |
| 息税折旧摊销前利润（万元） | 86,010.63 | 62,780.76 | 23,229.86 | 37.00% |
| 利息保障倍数（倍） | 3.95 | 2.83 | 1.12 | 39.51% |

| 项目 | 2018年5月31日/2018年1-5月 | | | |
|---------------|----------------------|-----------|-----------|--------|
| | 重组后 | 重组前 | 重组前后比较 | |
| | | | 增长额 | 增长幅度 |
| 流动比率（倍） | 1.04 | 0.70 | 0.34 | 48.57% |
| 速动比率（倍） | 0.98 | 0.65 | 0.33 | 50.77% |
| 资产负债率 | 41.71% | 44.41% | -0.03 | -6.12% |
| 息税折旧摊销前利润（万元） | 40,207.97 | 27,955.64 | 12,252.32 | 43.83% |
| 利息保障倍数（倍） | 5.06 | 3.40 | 1.66 | 48.82% |

注：上述财务指标的计算公式为：

流动比率=流动资产/流动负债

速动比率=(流动资产-存货)/流动负债

资产负债率=总负债/资产总额

息税折旧摊销前利润=净利润+所得税费用+固定资产折旧+无形资产摊销+长期待摊费用摊销+利息费用

利息保障倍数=息税前利润/利息费用

截至 2017 年 12 月 31 日，本次重组完成后，公司的流动比率、速动比率分别为 0.84 和 0.80 较重组前明显上升。公司截至 2017 年 12 月 31 日的资产负债率略有降低，由重组前的 45.64% 下降至重组后的 42.53%。

截至 2018 年 5 月 31 日，本次重组完成后，公司的流动比率、速动比率分别为 1.04 和 0.98 较重组前明显上升。公司截至 2018 年 5 月 31 日的资产负债率略有降低，由重组前的 44.41% 下降至重组后的 41.71%。

4、重组前后的营运能力分析

| 项目 | 2017 年度 | | | |
|--------------|---------|-------|--------|---------|
| | 重组后 | 重组前 | 重组前后比较 | |
| | | | 增加额 | 增长幅度 |
| 应收账款周转率（次/年） | 7.52 | 11.64 | -4.12 | -35.39% |
| 存货周转率（次/年） | 35.11 | 39.86 | -4.75 | -11.93% |

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | | | |
|--------------|--------------|-------|--------|---------|
| | 重组后 | 重组前 | 重组前后比较 | |
| | | | 增加额 | 增长幅度 |
| 应收账款周转率（次/年） | 7.86 | 11.78 | -3.92 | -33.25% |
| 存货周转率（次/年） | 35.25 | 39.66 | -4.41 | -11.12% |

注 1：应收账款周转率=公司当年营业收入/期末应收账款；

注 2：存货周转率=公司当年营业成本/期末存货；

注 3：上述 2018 年 5 月 31 日应收账款周转率及存货周转率经简单年化

本次重组完成后，上市公司应收账款周转率有所下降主要系标的公司在 2017 年年末以及 2018 年 5 月末未能及时结算应收款项所致。一方面，标的公司的主要客户大部分从事煤炭贸易业务，由于 2017 年国内煤炭产业去产能超进度，叠加安全、环保等多方面因素的影响，电煤供应持续偏紧，电煤价格持续高位。在 2017 年电煤价格持续高位的市场环境下，标的公司的主要客户日常现金周转面临较大的压力，导致该等客户结算运输款项的周期较以前年度有所延长。另一方面，报告期内标的公司通过与主要客户签订 3 年期 COA 向其提供水路运输服务，已与该等客户构建了长期良好的合作关系；此外，基于历史情况表明，标的公司的客户在报告期内并未出现恶意拖欠款项等违约事

项，且该等水路运输服务款项通常在 3 个月内予以结清，因此标的公司在报告期内向客户提供较长的信用期限，从而导致应收账款周转率较低。截至 2018 年 5 月 31 日，标的公司 2017 年末以及 2018 年 1-2 月发生的应收款项已大部分结清。

本次重组完成后，上市公司的存货周转率略有降低，主要系注入上市范围内的业务规模较大的标的公司富兴海运大部分业务系通过自有船舶开展。相较于通过外租船舶开展业务，以自有船舶开展业务通常存货周转率较低。

（二）主要经营状况和盈利指标比较分析

根据立信出具的信会计报字（2018）ZA10757 号标准无保留意见的 2017 年审计报告，宁波海运未经审计的 2018 年 1-5 月管理层报表；以及大华会计师事务所出具的大华审字[2018]009564 号 2017 年 1 月 1 日至 2018 年 5 月 31 日止的备考审阅报告及财务报表，本次重组前后公司财务状况和盈利能力如下：

1、本次重组前后营业收入、净利润分析

单位：万元

| 项目 | 2017 年度 | | | |
|--------------|------------|------------|-----------|--------|
| | 重组后 | 重组前 | 重组前后比较 | |
| | | | 增长额 | 增长幅度 |
| 营业收入 | 213,770.74 | 158,724.00 | 55,046.74 | 34.68% |
| 营业成本 | 154,704.14 | 116,426.90 | 38,277.24 | 32.88% |
| 营业利润 | 38,253.02 | 23,823.41 | 14,429.61 | 60.57% |
| 净利润 | 32,800.17 | 20,852.44 | 11,947.73 | 57.30% |
| 归属母公司所有者的净利润 | 20,681.98 | 14,883.06 | 5,798.92 | 38.96% |

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | | | |
|--------------|--------------|-----------|-----------|--------|
| | 重组后 | 重组前 | 重组前后比较 | |
| | | | 增长额 | 增长幅度 |
| 营业收入 | 101,214.14 | 77,445.31 | 23,768.83 | 30.69% |
| 营业成本 | 75,041.52 | 57,892.53 | 17,148.99 | 29.62% |
| 营业利润 | 18,260.61 | 11,276.34 | 6,984.27 | 61.94% |
| 净利润 | 15,425.58 | 8,326.09 | 7,099.49 | 85.27% |
| 归属母公司所有者的净利润 | 10,232.00 | 6,378.94 | 3,853.06 | 60.40% |

截至 2017 年末，本次重组完成后，公司的营业收入和利润规模都有一定的增加。公司营业收入由重组前 158,724.00 万元增加至 213,770.74 万元，增加了 55,046.74 万元，增幅为 34.68%。公司归属于母公司所有者的净利润由重组前的 14,883.06 万元增加至 20,681.98 万元，增加了 5,798.92 万元，增幅为 38.96%。

截至 2018 年 5 月末，公司营业收入由重组前 77,445.31 万元增加至 101,214.14 万元，增加了 23,768.83 万元，增幅为 30.69%。公司归属于母公司所有者的净利润由重组前的 6,378.94 万元增加至 10,232.00 万元，增加了 3,853.06 万元，增幅为 60.40%。

2、重组前后盈利能力指标比较分析

| 项目 | 2017 年 12 月 31 日/2017 年度 | | |
|-------|--------------------------|--------|--------|
| | 重组完成后 | 重组完成前 | 变化百分比 |
| 销售毛利率 | 27.63% | 26.65% | 0.98% |
| 销售净利率 | 15.34% | 13.14% | 2.20% |
| 期间费用率 | 10.27% | 11.50% | -1.23% |

| 项目 | 2018 年 5 月 31 日/2018 年 1-5 月 | | |
|-------|------------------------------|--------|--------|
| | 重组完成后 | 重组完成前 | 变化百分比 |
| 销售毛利率 | 25.86% | 25.25% | 0.61% |
| 销售净利率 | 15.24% | 10.75% | 4.49% |
| 期间费用率 | 9.21% | 10.27% | -1.06% |

截至 2017 年末，本次重组完成后，随着营收规模增长 34.68%，公司的销售毛利率由重组前的 26.65% 上升至重组后的 27.63%，公司销售净利率由重组前的 13.14% 上升至重组后的 15.34%，公司的期间费用率由重组前的 11.50% 下降至 10.27%。

截至 2018 年 5 月末，本次重组完成后，随着营收规模增长 30.69%，公司的销售毛利率由重组前的 25.25% 上升至重组后的 25.86%，公司销售净利率由重组前的 10.75% 上升至重组后的 15.24%，公司的期间费用率由重组前的 10.27% 下降至 9.21%。

（三）本次交易对上市公司的持续经营能力影响的分析

1、本次交易对上市公司盈利能力驱动因素的影响

本次交易完成后，作为浙能集团下属从事水路货物运输业务运营主体的富兴海运、浙能通利及江海运输控股权将注入上市公司，有助于提升上市公司现有的运力规模，并优化运力结构，从而增强上市公司的盈利能力。

2、本次交易完成后上市公司未来各业务构成分析

本次标的公司富兴海运、江海运输、浙能通利持有较为优质的航运资产。最近两年及一期的相关财务数据详见本节“三、标的资产财务状况和盈利能力的讨论与分析”。本次重组有利于提高上市公司盈利能力，符合上市公司及上市公司全体股东的利益。

2017 年度及 2018 年 1-5 月，公司备考合并财务报表中按照行业分类的主营业务收入的构成情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | | 2017 年度 | |
|-----------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|
| | 主营业务收入 | 占比 | 主营业务收入 | 占比 |
| 主营业务 | 101,093.75 | 99.88% | 213,483.07 | 99.87% |
| 其中：水路运输业务 | 83,339.63 | 82.34% | 172,288.13 | 80.59% |
| 收费公路运营业务 | 17,754.12 | 17.54% | 41,194.94 | 19.27% |
| 其他业务 | 120.39 | 0.12% | 287.68 | 0.13% |
| 合计 | 101,214.14 | 100.00% | 213,770.74 | 100.00% |

2017 年度及 2018 年 1-5 月，公司主营业务收入占比分别为 99.87%和 99.88%，占比较为稳定。本次交易完成后，宁波海运将维持以航运为主的经营格局。

2017 年度及 2018 年 1-5 月，公司备考合并财务报表中分行业主营业务营业毛利的构成情况如下：

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | | | 2017 年度 | | |
|----|--------------|-----|----|---------|-----|----|
| | 毛利 | 毛利率 | 占比 | 毛利 | 毛利率 | 占比 |
| | (万元) | | | (万元) | | |

| 项目 | 2018年1-5月 | | | 2017年度 | | |
|-------------|------------------|---------------|----------------|------------------|---------------|----------------|
| | 毛利 | 毛利率 | 占比 | 毛利 | 毛利率 | 占比 |
| | (万元) | | | (万元) | | |
| 主营业务 | 26,082.38 | 25.80% | 99.66% | 59,083.28 | 27.68% | 100.03% |
| 其中：水路货物运输业务 | 15,990.52 | 19.19% | 61.10% | 33,266.63 | 19.31% | 56.32% |
| 收费公路运营业务 | 10,091.86 | 56.84% | 38.56% | 25,816.65 | 62.67% | 43.71% |
| 其他业务 | 90.24 | 74.96% | 0.34% | -16.67 | -5.79% | -0.03% |
| 合计 | 26,172.62 | 25.86% | 100.00% | 59,066.60 | 27.63% | 100.00% |

2017年度及2018年1-5月，主营业务毛利占比分别为100.03%和99.66%。2017年度主营业务毛利率为27.68%，2018年1-5月主营业务毛利率为25.80%。

3、本次交易完成后上市公司未来经营中的优势和劣势

(1) 上市公司未来经营中的优势

本次交易完成后，宁波海运将继续保持公司水上运输主营业务，同时整合各标的公司海运运力，发挥各标的公司在货源、运输航线、货主等领域中的独特竞争优势，推进各标的公司业务协同，优化公司运力结构，提高市场化运输能力与水平；巩固宁波海运在电煤运输及其他干散货运输方面的优势，进一步提升宁波海运在水上大宗散货运输领域的领先地位。

(2) 上市公司未来经营中的劣势

本次交易后，上市公司的业务规模进一步扩大，上市公司运营管理能力、协调整合能力等将面临一定的考验。本次重组各方管理团队、企业文化、组织结构、企业制度能否有效融合，业务资源能否有效整合尚存在一定的不确定性，如果整合过程不顺利，可能会对上市公司经营和发展带来一定的负面影响。

(四) 本次交易对上市公司未来发展前景的影响分析

1、本次交易在业务、资产、财务、人员、机构等方面整合计划

本次交易完成后，拟注入资产仍将以独立的法人主体的形式存在，成为上市公司的控股子公司。富兴海运、江海运输和浙能通利的资产、业务及人员保持相对独立和稳定，

尚无重大的资产、业务、人员调整计划。未来在不影响拟注入资产利润补偿承诺的情况下，基于拟注入资产现有核心业务能力的不断强化，公司将积极探索与标的公司在资源方面的协同与整合，以提升公司产业整体价值。

2、上市公司交易当年及未来两年拟执行的发展计划

本次交易完成后，宁波海运将在做好船舶管理工作，保障安全生产和船舶质量的基础上，通过持续优化散货船运力结构，推进油轮运输服务，谋划 LNG 和江海直达运输船队，以实现能源运输新局面并发展成为国内一流并具有国际竞争力的航运企业的目标。为实现前述目标，宁波海运拟采取如下措施：

1)继续执行大客户战略,上市公司将通过 COA 稳定执行,巩固与核心客户的合作,并积极拓展新客户,进一步提升与国内外干散货贸易商之间的合作层次。

2)持续稳定扩大运力规模、优化运力结构,丰富现有的能源运输产业生态布局,争取提高市场收益。对于干散货船队,公司将通过优化运力结构,稳健适度扩张运力规模并组建一支市场化的江海联运直达船队,以提升运输效率及业绩贡献度;对于油品运输方面,公司后续将稳步推进油轮运输服务,通过购入成品油船以及采用租船模式为油品运输提供运力保障,以应对浙江石油成品油投产及销纳的需求;此外,公司还将根据油气产业及市场的未来发展趋势,适时研究参与 LNG 船舶运输可行性。

3)利用上市公司平台、进行资产优化、整合,推进资产证券化,提高资产证券化率和海运资产专业化管理水平。同时,根据公司战略发展目标以及业务发展定位,将视金融政策、资本市场波动情况,并结合自身财务结构状况,选择适合公司实际经营状况的股权融资或者债权融资方式。

(五) 本次重组对上市公司每股收益指标和其他指标影响分析

1、本次重组对上市公司主要财务指标的影响

| 项目 | 2017 年度 | |
|------|---------|-------|
| | 重组前 | 重组后备考 |
| 流动比率 | 0.55 | 0.84 |
| 速动比率 | 0.51 | 0.80 |

| 项目 | 2017 年度 | |
|---------|---------|--------|
| | 重组前 | 重组后备考 |
| 资产负债率 | 45.64% | 42.53% |
| 应收账款周转率 | 11.64 | 7.52 |
| 存货周转率 | 39.86 | 35.11 |
| 毛利率 | 26.65% | 27.63% |
| 净利润率 | 13.14% | 15.34% |
| 基本每股收益 | 0.1444 | 0.1714 |

| 项目 | 2018 年 1-5 月 | |
|---------|--------------|--------|
| | 重组前 | 重组后备考 |
| 流动比率 | 0.70 | 1.04 |
| 速动比率 | 0.65 | 0.98 |
| 资产负债率 | 44.41% | 41.71% |
| 应收账款周转率 | 11.78 | 7.86 |
| 存货周转率 | 39.66 | 35.25 |
| 毛利率 | 25.25% | 25.86% |
| 净利润率 | 10.75% | 15.24% |
| 基本每股收益 | 0.0619 | 0.0848 |

根据立信出具的信会计报字（2018）ZA10757 号标准无保留意见的 2017 年审计报告，宁波海运未经审计的 2018 年 1-5 月管理层报表；以及大华会计师事务所出具的大华审字[2018]009564 号 2017 年 1 月 1 日至 2018 年 5 月 31 日止的备考审阅报告及财务报表。本次重组前，公司 2017 年度实现的基本每股收益为 0.1444 元，公司 2018 年 1-5 月实现的基本每股收益为 0.0619 元。公司重组后，2017 年度基本每股收益为 0.1714 元，2018 年 1-5 月基本每股收益为 0.0848 元。因此，本次重组完成后上市公司不存在因本次重组而导致即期每股收益被摊薄的情况。

2、本次重组对上市公司未来资本性支出的影响

根据公司现有的初步计划，公司不会因本次重组增加和减少未来资本性支出。如在本次重组完成后，为了整合的顺利实施或业务的进一步发展，可能需要新增与标的资产相关的资本性支出，公司将按照《公司章程》等履行必要的决策和信息披露程序。

3、本次重组的职工安置方案

本次重组方案中不含员工安置方案，重组完成后标的公司与上市公司员工均无变化，因此不会对上市公司未来发展带来不利影响。

4、本次重组成本对上市公司的影响

本次重组中介机构费用由上市公司以自有资金支付。本次资产重组支付的中介费用对上市公司现金流不构成重大影响。

第十章 财务会计信息

一、标的资产财务会计信息

(一) 富兴海运

1、资产负债表

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|----------------|------------------|------------------|------------------|
| 流动资产： | | | |
| 货币资金 | 28,447.49 | 19,666.73 | 9,779.83 |
| 应收账款 | 11,550.79 | 11,811.65 | 6,678.07 |
| 预付款项 | 1,097.16 | 69.09 | 121.92 |
| 其他应收款 | 49.77 | 133.39 | 107.74 |
| 存货 | 1,230.17 | 1,037.77 | 1,041.77 |
| 持有待售资产 | - | 243.61 | - |
| 其他流动资产 | 105.41 | 122.13 | - |
| 流动资产合计 | 42,480.78 | 33,084.37 | 17,729.32 |
| 非流动资产： | | | |
| 固定资产 | 45,231.22 | 47,289.48 | 53,250.27 |
| 无形资产 | 162.34 | 179.65 | 4.08 |
| 其他非流动资产 | - | - | 59.81 |
| 非流动资产合计 | 45,393.56 | 47,469.13 | 53,314.16 |
| 资产总计 | 87,874.34 | 80,553.50 | 71,043.48 |
| 流动负债： | | | |
| 应付账款 | 4,861.88 | 4,088.21 | 2,431.51 |
| 预收款项 | 30.00 | 30.00 | - |
| 应付职工薪酬 | 331.33 | 344.10 | 316.67 |
| 应交税费 | 1,494.42 | 1,244.67 | 1,801.08 |
| 应付股利 | 4,936.00 | | |
| 其他应付款 | 445.83 | 462.34 | 302.71 |
| 流动负债合计 | 12,099.46 | 6,169.32 | 4,851.96 |
| 非流动负债： | | | |
| 非流动负债合计 | | - | - |

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| 负债合计 | 12,099.46 | 6,169.32 | 4,851.96 |
| 所有者权益： | | | |
| 实收资本 | 30,000.00 | 30,000.00 | 30,000.00 |
| 资本公积 | 4,910.33 | 4,910.33 | 4,910.33 |
| 盈余公积 | 13,924.69 | 13,924.69 | 12,747.63 |
| 未分配利润 | 26,939.85 | 25,549.16 | 18,533.56 |
| 所有者权益合计 | 75,774.88 | 74,384.18 | 66,191.51 |
| 负债和所有者权益总计 | 87,874.34 | 80,553.50 | 71,043.48 |

2、利润表

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------------|-----------------|------------------|------------------|
| 营业收入 | 17,879.09 | 38,047.26 | 36,366.17 |
| 营业成本 | 12,926.53 | 24,290.37 | 25,410.83 |
| 营业税金及附加 | 147.27 | 365.33 | 406.72 |
| 管理费用 | 686.71 | 2,096.74 | 2,044.55 |
| 财务费用 | -63.92 | -40.44 | 365.52 |
| 资产减值损失 | -1.73 | 18.40 | 41.62 |
| 资产处置收益 | 1,901.47 | 2,963.18 | - |
| 营业利润 | 6,085.70 | 14,280.02 | 8,096.94 |
| 加：营业外收入 | 2,350.00 | 1,500.40 | 2,077.20 |
| 减：营业外支出 | - | 0.35 | 23.61 |
| 利润总额 | 8,435.70 | 15,780.42 | 10,150.53 |
| 减：所得税 | 2,109.00 | 4,009.76 | 2,550.90 |
| 净利润 | 6,326.70 | 11,770.67 | 7,599.63 |
| 综合收益总额 | 6,326.70 | 11,770.67 | 7,599.63 |

3、现金流量表

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|-------------|-----------|--------|--------|
| 经营活动产生的现金流量 | | | |

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|----------------------------|------------------|------------------|------------------|
| 销售商品、提供劳务收到的现金 | 20,175.19 | 37,069.65 | 38,589.76 |
| 收到其他与经营活动有关的现金 | 2,498.81 | 1,677.75 | 1,899.06 |
| 经营活动现金流入小计 | 22,674.01 | 38,747.40 | 40,488.81 |
| 购买商品、接受劳务支付的现金 | 12,448.46 | 20,319.95 | 18,835.00 |
| 支付给职工以及为职工支付的现金 | 272.47 | 847.42 | 638.97 |
| 支付的各项税费 | 2,919.57 | 6,905.10 | 4,104.58 |
| 支付其他与经营活动有关的现金 | 364.97 | 969.65 | 1,207.59 |
| 经营活动现金流出小计 | 16,005.46 | 29,042.12 | 24,786.14 |
| 经营活动产生/（使用）的现金流量净额 | 6,668.54 | 9,705.28 | 15,702.67 |
| 投资活动产生的现金流量 | | | |
| 处置固定资产、无形资产和其他长期资产所收回的现金净额 | 2,113.55 | 3,909.63 | - |
| 投资活动现金流入小计 | 2,113.55 | 3,909.63 | - |
| 购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金 | 1.33 | 150.01 | 63.40 |
| 投资活动现金流出小计 | 1.33 | 150.01 | 63.40 |
| 投资活动产生/（使用）的现金流量净额 | 2,112.22 | 3,759.62 | -63.40 |
| 筹资活动产生的现金流量 | | | |
| 取得借款所收到的现金 | - | - | 6,000.00 |
| 筹资活动现金流入小计 | - | - | 6,000.00 |
| 偿还债务所支付的现金 | - | - | 26,000.00 |
| 分配股利、利润或偿付利息所支付的现金 | - | 3,578.00 | 3,105.71 |
| 筹资活动现金流出小计 | - | 3,578.00 | 29,105.71 |
| 筹资活动产生/（使用）的现金流量净额 | - | -3,578.00 | -23,105.71 |
| 现金及现金等价物净（减少）增加额 | 8,780.76 | 9,886.90 | -7,466.43 |
| 加：期/年初现金及现金等价物余额 | 19,666.73 | 9,779.83 | 17,246.26 |
| 期/年末现金及现金等价物余额 | 28,447.49 | 19,666.73 | 9,779.83 |

（二）江海运输

1、资产负债表

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|----------------|------------------|------------------|------------------|
| 流动资产： | | | |
| 货币资金 | 420.00 | 1,550.58 | 1,309.51 |
| 应收账款 | 2,167.43 | 1,340.47 | 478.73 |
| 预付款项 | 72.23 | - | - |
| 其他应收款 | 26.50 | 46.53 | 68.56 |
| 存货 | 256.76 | 313.69 | 279.61 |
| 其他流动资产 | 123.90 | 32.72 | 4.20 |
| 流动资产合计 | 3,066.83 | 3,283.98 | 2,140.61 |
| 非流动资产： | | | |
| 固定资产 | 21,611.60 | 22,074.45 | 23,182.17 |
| 在建工程 | - | - | 10.27 |
| 无形资产 | 6.69 | 7.81 | 10.49 |
| 长期待摊费用 | 214.94 | 239.93 | 299.91 |
| 其他非流动资产 | 1,396.02 | 1,491.04 | 1,678.99 |
| 非流动资产合计 | 23,229.26 | 23,813.23 | 25,181.82 |
| 资产总计 | 26,296.08 | 27,097.21 | 27,322.43 |
| 流动负债： | | | |
| 短期借款 | 10,700.00 | 11,200.00 | 10,700.00 |
| 应付账款 | 1,155.20 | 880.35 | 704.88 |
| 预收账款 | 23.00 | - | - |
| 应付职工薪酬 | 204.32 | 314.45 | 181.08 |
| 应交税费 | 23.08 | 54.26 | 62.40 |
| 应付利息 | 89.51 | 14.89 | 14.22 |
| 应付股利 | 184.80 | - | - |
| 其他应付款 | 23.96 | 34.76 | 25.66 |
| 一年内到期的非流动负债 | 1,393.00 | 1,359.01 | 1,293.49 |
| 流动负债合计 | 13,796.87 | 13,857.72 | 12,981.74 |
| 非流动负债： | | | |
| 长期应付款 | 6,301.77 | 7,049.39 | 8,413.76 |
| 非流动负债合计 | 6,301.77 | 7,049.39 | 8,413.76 |
| 负债合计 | 20,098.64 | 20,907.11 | 21,395.50 |
| 所有者权益： | | | |

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| 股本 | 1,800.00 | 1,800.00 | 1,800.00 |
| 专项储备 | 3.17 | | |
| 盈余公积 | 1,056.24 | 1,056.24 | 1,056.24 |
| 未分配利润 | 3,338.03 | 3,333.87 | 3,070.70 |
| 所有者权益合计 | 6,197.44 | 6,190.10 | 5,926.93 |
| 负债和所有者权益总计 | 26,296.08 | 27,097.21 | 27,322.43 |

2、利润表

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------------|-----------------|------------------|-----------------|
| 营业收入 | 4,764.78 | 11,049.86 | 9,676.31 |
| 营业成本 | 3,739.31 | 8,780.56 | 6,965.80 |
| 营业税金及附加 | 19.69 | 65.21 | 74.86 |
| 管理费用 | 300.46 | 649.71 | 620.46 |
| 财务费用 | 414.57 | 987.22 | 1,103.66 |
| 资产减值损失 | 4.05 | 4.22 | 2.85 |
| 资产处置收益 | - | - | -0.24 |
| 其他收益 | 7.77 | 11.19 | - |
| 营业利润 | 294.47 | 574.14 | 908.45 |
| 加：营业外收入 | 2.72 | 3.16 | 4.22 |
| 减：营业外支出 | - | - | - |
| 利润总额 | 297.19 | 577.30 | 912.67 |
| 减：所得税 | 53.02 | 74.13 | 24.56 |
| 净利润 | 244.16 | 503.17 | 888.11 |
| 综合收益总额 | 244.16 | 503.17 | 888.11 |

3、现金流量表

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|
| 经营活动产生的现金流量 | | | |
| 销售商品、提供劳务收到的现金 | 4,454.66 | 11,399.17 | 11,020.21 |

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|--------------------------|-----------------|------------------|------------------|
| 收到其他与经营活动有关的现金 | 27.05 | 53.91 | 7.29 |
| 经营活动现金流入小计 | 4,481.71 | 11,453.08 | 11,027.50 |
| 购买商品、接受劳务支付的现金 | 2,518.58 | 5,976.72 | 4,261.73 |
| 支付给职工以及为职工支付的现金 | 1,165.49 | 2,676.77 | 2,335.29 |
| 支付的各项税费 | 256.92 | 431.95 | 356.61 |
| 支付其他与经营活动有关的现金 | 48.91 | 69.33 | 73.81 |
| 经营活动现金流出小计 | 3,989.90 | 9,154.77 | 7,027.45 |
| 经营活动产生/（使用）的现金流量净额 | 491.80 | 2,298.31 | 4,000.05 |
| 投资活动产生的现金流量 | - | - | - |
| 投资活动现金流入小计 | - | - | - |
| 购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金 | - | 3.67 | 3.03 |
| 投资活动现金流出小计 | - | 3.67 | 3.03 |
| 投资活动产生/（使用）的现金流量净额 | - | -3.67 | -3.03 |
| 筹资活动产生的现金流量 | - | - | - |
| 取得借款所收到的现金 | 7,500.00 | 11,200.00 | 10,700.00 |
| 筹资活动现金流入小计 | 7,500.00 | 11,200.00 | 10,700.00 |
| 偿还债务所支付的现金 | 8,000.00 | 10,700.00 | 10,700.00 |
| 分配股利、利润或偿付利息所支付的现金 | 200.32 | 709.46 | 770.20 |
| 支付其他与筹资活动有关的现金 | 922.06 | 1,844.12 | 2,769.95 |
| 筹资活动现金流出小计 | 9,122.38 | 13,253.58 | 14,240.15 |
| 筹资活动产生/（使用）的现金流量净额 | -1,622.38 | -2,053.58 | -3,540.15 |
| 现金及现金等价物净增加额 | -1,130.57 | 241.06 | 456.87 |
| 加：期/年初现金及现金等价物余额 | 1,550.58 | 1,309.51 | 852.64 |
| 期/年末现金及现金等价物余额 | 420.00 | 1,550.58 | 1,309.51 |

（三）浙能通利

1、资产负债表

单位：万元

| 项目 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-------------------|-----------------|-----------------|------------------|
| 流动资产： | | | |
| 货币资金 | 4,324.04 | 4,040.42 | 7,907.63 |
| 应收账款 | 1,755.76 | 1,636.60 | 2,221.24 |
| 预付款项 | 3.08 | 4.63 | - |
| 其他应收款 | 6.97 | 25.56 | - |
| 存货 | 119.17 | 134.23 | 82.69 |
| 其他流动资产 | 71.60 | 163.43 | - |
| 流动资产合计 | 6,280.60 | 6,004.86 | 10,211.56 |
| 非流动资产： | | | |
| 固定资产 | 1,226.27 | 1,527.36 | 0.43 |
| 无形资产 | 4.25 | 4.67 | 5.67 |
| 非流动资产合计 | 1,230.52 | 1,532.03 | 6.10 |
| 资产总计 | 7,511.12 | 7,536.89 | 10,217.65 |
| 流动负债： | | | |
| 应付账款 | 1,744.63 | 1,382.19 | 1,109.21 |
| 预收款项 | 22.15 | 22.15 | 76.65 |
| 应交税费 | 43.24 | 2.01 | 512.65 |
| 应付股利 | - | 594.76 | - |
| 其他应付款 | 64.79 | 124.95 | 42.37 |
| 流动负债合计 | 1,874.81 | 2,126.05 | 1,740.88 |
| 非流动负债： | | | |
| 非流动负债合计 | - | - | - |
| 负债合计 | 1,874.81 | 2,126.05 | 1,740.88 |
| 所有者权益： | | | |
| 股本 | 5,000.00 | 5,000.00 | 5,000.00 |
| 盈余公积 | 419.19 | 419.19 | 353.11 |
| 未分配利润 | 217.12 | -8.35 | 3,123.67 |
| 所有者权益合计 | 5,636.31 | 5,410.84 | 8,476.78 |
| 负债和所有者权益总计 | 7,511.12 | 7,536.89 | 10,217.65 |

2、利润表

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------------|---------------|---------------|-----------------|
| 营业收入 | 2,703.21 | 6,537.09 | 10,413.97 |
| 营业成本 | 2,362.39 | 5,942.20 | 6,849.72 |
| 营业税金及附加 | 7.12 | 21.6 | 64.91 |
| 管理费用 | 33.31 | 30.06 | 108.16 |
| 财务费用 | -1.07 | -19.15 | 111.18 |
| 资产减值损失 | 0.51 | -2.81 | 11.16 |
| 营业利润 | 300.95 | 565.18 | 3,268.84 |
| 加：营业外收入 | - | 319 | 4,059.40 |
| 减：营业外支出 | - | - | 6.39 |
| 利润总额 | 300.95 | 884.18 | 7,321.85 |
| 减：所得税 | 75.48 | 220.57 | 808.97 |
| 净利润 | 225.47 | 663.62 | 6,512.88 |
| 综合收益总额 | 225.47 | 663.62 | 6,512.88 |

3、现金流量表

单位：万元

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------------------------|-----------------|-----------------|------------------|
| 经营活动产生的现金流量 | | | |
| 销售商品、提供劳务收到的现金 | 2,836.69 | 7,784.46 | 10,916.40 |
| 收到其他与经营活动有关的现金 | 21.55 | 338.43 | 203.87 |
| 经营活动现金流入小计 | 2,858.24 | 8,122.88 | 11,120.28 |
| 购买商品、接受劳务支付的现金 | 1,917.53 | 6,089.08 | 7,273.47 |
| 支付的各项税费 | 29.48 | 1,031.33 | 1,230.70 |
| 支付其他与经营活动有关的现金 | 32.85 | 37.88 | 339.02 |
| 经营活动现金流出小计 | 1,979.86 | 7,158.29 | 8,843.19 |
| 经营活动产生/（使用）的现金流量净额 | 878.37 | 964.59 | 2,277.09 |
| 投资活动产生的现金流量 | | | |
| 处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额 | - | - | 7,470.42 |
| 投资活动现金流入小计 | - | - | 7,470.42 |

| 项目 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------------------------|-----------------|------------------|------------------|
| 购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金 | - | 1,697.00 | 6.74 |
| 投资活动现金流出小计 | - | 1,697.00 | 6.74 |
| 投资活动产生/（使用）的现金流量净额 | - | -1,697.00 | 7,463.69 |
| 筹资活动产生的现金流量 | | | |
| 筹资活动现金流入小计 | | - | - |
| 偿还债务所支付的现金 | | - | 6,500.00 |
| 分配股利、利润或偿付利息所支付的现金 | 594.76 | 3,134.80 | 135.36 |
| 筹资活动现金流出小计 | 594.76 | 3,134.80 | 6,635.36 |
| 筹资活动产生/（使用）的现金流量净额 | -594.76 | -3,134.80 | -6,635.36 |
| 现金及现金等价物净增加额 | 283.62 | -3,867.21 | 3,105.41 |
| 加：期/年初现金及现金等价物余额 | 4,040.42 | 7,907.63 | 4,802.22 |
| 期/年末现金及现金等价物余额 | 4,324.04 | 4,040.42 | 7,907.63 |

二、上市公司简要备考财务报表

根据立信出具的信会计报字（2018）ZA10757号标准无保留意见的2017年审计报告，宁波海运未经审计的2018年1-5月管理层报表；以及大华会计师事务所出具的大华审字[2018]009564号2017年1月1日至2018年5月31日止的备考审阅报告及财务报表，本次重组前后公司财务状况和盈利能力如下：

（一）简易备考合并资产负债表

单位：万元

| 资产 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 流动资产 | 99,172.66 | 85,633.91 |
| 非流动资产 | 637,784.80 | 652,607.29 |
| 资产总计 | 736,957.46 | 738,241.20 |
| 流动负债 | 95,730.59 | 101,457.68 |
| 非流动负债 | 211,689.41 | 212,503.15 |
| 负债合计 | 307,420.00 | 313,960.83 |
| 归属于母公司股东权益合计 | 330,568.71 | 328,032.09 |

| 资产 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 |
|-------|------------|-------------|
| 所有者权益 | 429,537.46 | 424,280.37 |

(二) 简易备考合并利润表

单位：万元

| 资产 | 2018年1-5月 | 2017年度 |
|---------------|------------|------------|
| 营业收入 | 101,214.14 | 213,770.74 |
| 营业成本 | 75,041.52 | 154,704.14 |
| 营业利润 | 18,260.61 | 38,253.02 |
| 利润总额 | 20,752.55 | 39,715.46 |
| 净利润 | 15,425.58 | 32,800.17 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 10,232.00 | 20,681.98 |

第十一章 同业竞争和关联交易

一、同业竞争

(一) 控股股东、实际控制人控制的其他企业的情况

1、控股股东控制的其他企业情况

截至 2018 年 5 月 31 日，除本公司外，海运集团合并范围子公司共 1 家，即江海运输，具体情况详见本报告书“第四章 标的资产基本情况”之“二、江海运输 77% 股权”。

2、实际控制人控制的其他企业情况

截至 2018 年 5 月 31 日，除本公司外，浙能集团下属主要子公司具体情况如下：

| 序号 | 企业名称 | 业务性质 | 经营模式 |
|----|-------------------------|--------------|--|
| 1 | 浙江浙能电力股份有限公司（600023.SH） | 火力发电 | 主要从事电力及相关产品的投资、开发及生产销售，售电服务及电力设备检修，电力及节能技术的研发。 |
| 2 | 浙江能源国际有限公司 | 一般贸易及投资控股 | 从事国际业务投资及煤炭等贸易业务开展。 |
| 3 | 浙江省电力建设有限公司 | 电力建设及咨询服务 | 从事电力建设工程承包以及工程监理和有关的咨询服务。 |
| 4 | 浙江浙能技术研究院有限公司 | 咨询 | 从事能源技术的开发、服务、咨询和培训。 |
| 5 | 浙江浙能港口运营管理有限公司 | 提供码头设施、装卸、仓储 | 为船舶提供码头设施和煤炭矿石等货物装卸、仓储服务。 |
| 6 | 浙江富兴电力燃料有限公司 | 贸易行业 | 煤炭销售，电力燃料的技术开发服务及相关进出口业务。 |
| 7 | 浙江富兴海运有限公司 | 运输服务 | 开展国内沿海及长江中下游普通货船运输以及船舶租赁。 |
| 8 | 浙江兴源投资有限公司 | 实业投资等 | 主要开展小水电、小热电等实业投资，电力相关设备的销售。 |
| 9 | 浙江梅苑酒店管理有限公司 | 酒店服务业 | 主要从事餐饮、住宿及酒店管理业务。 |
| 10 | 浙江长广（集团）有限责任公司 | 制造及服务业 | 从事煤炭、石灰石采选、加工和销售；电力、蒸汽、水电等产品的供应等。 |
| 11 | 浙江天虹物资贸易有限公司 | 贸易行业 | 主要从事各类建材、化工原料（、机械设备及零配件、电子设备、酒店配套设施、汽车零配件、商用车等物资的贸易活动。 |
| 12 | 浙江国信控股集团有限责任公司 | 实业投资、资产管理及咨询 | 经营国家授权的国有资产和国有股权投资；实业投资、资产管理及咨询服务。 |
| 13 | 浙能资本控股有限公司 | 投资管理 | 从事股权投资，私募股权投资，实业投资，投资管理，资产管理，投资管理咨询。 |

| 序号 | 企业名称 | 业务性质 | 经营模式 |
|----|------------------|----------|---|
| 14 | 浙江能源天然气集团有限公司 | 天然气 | 从事天然气销售业务以及天然气管网、LNG接收站及城市燃气项目的建设投资与经营管理。 |
| 15 | 浙江省能源集团财务有限责任公司 | 非银行金融机构 | 在银监会批复范围内，在集团内部开展吸收存款、发放贷款、发放委贷、财务咨询等有关业务。 |
| 16 | 浙江省水利水电投资集团有限公司 | 水利水电项目投资 | 从事水利水电水务项目的投资、开发和经营，清洁能源项目投资开发，发电运行维护。 |
| 17 | 浙江浙能资产经营管理有限公司 | 资产经营管理 | 资产经营管理，实业投资，投资管理，投资咨询服务。 |
| 18 | 浙能集团新疆准东煤业有限公司 | 煤炭投资 | 煤炭资源的投资开发及销售。 |
| 19 | 浙能集团哈密能源有限责任公司 | 太阳能发电 | 太阳能热发电、光伏、风电的生产、销售以及相关设备的制造 |
| 20 | 浙江浙能兴源节能科技有限公司 | 节能技术开发 | 从事电力及节能技术的研发，合同能源管理；节能项目、分布式能源项目的投资开发经营。 |
| 21 | 伊犁新天煤化工有限责任公司 | 煤制天然气 | 煤制天然气项目投资开发及经营及相关副产品的销售。 |
| 22 | 宁夏枣泉发电有限责任公司 | 火力发电 | 从事火电厂开发建设，电力、蒸汽及相关副产品的生产和销售。 |
| 23 | 宁波海运集团有限公司 | 交通运输业 | 国内沿海及长江中下游普通货物运输，海上货物中转、联运。 |
| 24 | 浙能集团新疆准东能源化工有限公司 | 煤化工 | 煤化工项目开发、建设、运营及相关副产品销售。 |
| 25 | 浙江省石油股份有限公司 | 石油及制品 | 主要从事原油、成品油、燃料油进出口，参与国内原油、船供油、成品油市场开发与加工利用，参与境外石油资源开发开采。 |

（二）实际控制人以往作出的同业竞争相关承诺与安排

截至本报告书签署日，上市公司的实际控制人浙能集团以往作出的在避免同业竞争方面的相关承诺以及承诺履行情况具体如下表所示：

| 序号 | 承诺内容 | 承诺时间及期限 | 履行情况 |
|----|---|---------------------------|------------|
| 1 | 浙能集团在《关于避免同业竞争等利益冲突、保持宁波海运股份有限公司经营独立性的承诺函》中承诺：“1、本公司承诺不再扩大其他海运企业的经营规模，同时将国内沿海货物运输的业务发展机会优先考虑给予宁波海运。2、本公司承诺将宁波海运作为本公司及本公司全资、控股或其他具有实际控制权的企业所属国内沿海货物运输业务的相关资产的最终整合的唯一平台。3、本公司承诺五年以内将富兴海运和浙能通力从事国内沿海货物运输业务的相关资产在符合法律法规规定和证监会有关规则的前提下，以适当的方式注入宁波海运，或者通过其他合法合规的方式解决上述同业竞争问题。4、本公司承诺在行业发展规划等方面将根据国家的规定进行适当安排，确保本公司及本公司全资、控股或其他具有实际控制权的企业在未来不会从事与宁波海运相同或类似的生产、经营业务，以避免与宁波海 | 承诺时间：2013年1月31日； 期限：五年 | 待本次交易完成后履行 |

| 序号 | 承诺内容 | 承诺时间及期限 | 履行情况 |
|----|------------------------------|---------|------|
| | 运的生产经营构成实质性竞争，但本承诺函已经披露的除外。” | | |

2018年4月17日召开的公司第七届董事会第十七次会议审议通过了《关于公司实际控制人延长避免同业竞争承诺履行期限的议案》，同意浙能集团延长2013年出具的避免同业竞争承诺的履行期限，履行期限延长至自2018年1月31日起2年内完成前述承诺事项。截至本报告书签署日，该议案尚需提交上市公司股东大会审议。

（三）交易完成后宁波海运可能存在同业竞争的具体情形以及解决方案

本次交易完成后，浙能集团控制的富兴海运、浙能通利、江海运输将全部纳入宁波海运合并报表范围，宁波海运将成为浙能集团下属的水路运输业务相关资产的最终整合平台。

通过本次交易，公司解决了与控股股东、实际控制人及其控制的企业之间在国内沿海货物运输业务方面同业竞争的情况，增强公司持续盈利能力和可持续发展能力，突出公司主业、增强公司核心竞争力和抗风险能力，以有效保护广大中小股东的利益。为进一步规范和解决同业竞争问题，浙能集团、海运集团已分别出具《关于避免同业竞争的承诺函》，承诺内容如下：

“（1）截至本承诺函签署之日，除本次交易拟注入上市公司的资产外，本公司及本公司控制的其他企业从事的业务不存在与上市公司及其控制的企业主营业务构成同业竞争的情况。

（2）本公司及本公司控制的其他企业将不会从事任何与上市公司及其控制的企业主营业务构成同业竞争的业务或活动。

（3）若本公司及本公司控制的其他企业未来从市场获得与上市公司经营的业务有竞争或可能有竞争的任何商业机会，将尽力促成上市公司获得该等商业机会，避免与上市公司业务构成同业竞争或潜在同业竞争，以确保上市公司及其他股东利益不受损害。

（4）本公司不会利用从上市公司及其控制的其他企业了解或知悉的信息协助任何第三方从事与上市公司及其控制的其他企业从事的业务存在同业竞争的经营活动。

(5) 上述承诺在本公司拥有宁波海运控制权期间持续有效，不可变更或撤销。如违反上述承诺给上市公司造成损失，本公司将向上市公司作出充分的赔偿或补偿。”

二、关联交易

(一) 交易完成前富兴海运的关联交易情况

1、关联方与关联关系

(1) 富兴海运的母公司情况

富兴海运的母公司为浙能集团，本次交易前，浙能集团持有富兴海运 51% 股权。浙江省人民政府国有资产监督管理委员会直接持有浙能集团 100% 的股份，为浙能集团的控股股东，同时为浙能集团的实际控制人。

(2) 富兴海运的其他关联方情况

富兴海运的其他关联方情况如下：

| 其他关联方名称 | 其他关联方与富兴海运的关系 |
|---------------------|---------------|
| 浙海海运 | 股东 |
| 浙江宏发能源投资有限公司 | 股东 |
| 山西神州行通煤炭运销有限公司 | 股东 |
| 浙能财务公司 | 同受实际控制人控制 |
| 浙能富兴燃料 | 同受实际控制人控制 |
| 浙能通利 | 同受实际控制人控制 |
| 舟山富兴燃料 | 同受实际控制人控制 |
| 石油新能源公司 | 同受实际控制人控制 |
| 浙江天虹物资贸易公司 | 同受实际控制人控制 |
| 宁波海运 | 同受实际控制人控制 |
| 浙江省能源集团有限公司煤炭及运输分公司 | 同受实际控制人控制 |
| 浙江浙能天工信息科技有限公司 | 同受实际控制人控制 |
| 浙江浙能温州发电有限公司 | 同受实际控制人控制 |

2、报告期内关联交易情况

(1) 采购商品、接受劳务的情况

1) 采购燃油物料

报告期内，富兴海运向关联方石油新能源公司采购燃油以满足其日常的生产经营活动对于燃油的需求。

由于燃油消耗是航运企业的主要原材料及经营成本，燃油供给不足及燃油价格波动将给富兴海运经营带来的不利影响。为提升浙能集团内石油板块与航运板块之间的业务协同，发挥浙能体系内石油新能源公司集中对外采购所产生的集约化优势，降低燃油物料采购成本，报告期内富兴海运通过石油新能源公司集中统一对外采购燃油可受益于集中、规模化采购所带来的燃油成本降低优势，有利于富兴海运的日常经营持续、正常进行。

富兴海运向石油新能源公司采购燃油物料的价格以市场价作为定价基础，由双方协商确定。

单位：万元

| 关联方 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------|-----------------|------------------|-----------------|
| 石油新能源公司 | 3,787.19 | 10,887.44 | 3,301.01 |
| 合计 | 3,787.19 | 10,887.44 | 3,301.01 |

2) 采购船舶委托管理服务

报告期内富兴海运委托浙海海运以及宁波海运管理富兴海运所拥有的船舶，有利于充分利用浙海海运及宁波海运自身的海运管理优势。富兴海运参考市场上船舶委托管理价格向浙海海运以及宁波海运支付船舶委托管理服务费，包括支付的船舶管理费以及船员租金。

其中富兴海运于2017年以及2016年主要委托浙海海运管理其所拥有的船舶。2017年12月20日经宁波海运召开的第七届董事会第三次临时会议审议通过的《关于受托管理浙江富兴海运有限公司和浙江浙能通利航运有限公司所属船舶的议案》，宁波海运于2017年12月20日与富兴海运就其所持船舶托管关联交易事项签订了《船舶委托管

理合同》。根据合同约定，委托管理期间为 2017 年 12 月 20 日-2018 年 12 月 31 日。船舶托管期间，富兴海运将向宁波海运支付管理包干费每年 76.00 万元/艘，船员包干费每年 420.00 万元/艘。由于船舶委托管理服务将主要由宁波海运提供，上述关联交易在重组完成后将转化为上市体系内部交易。

单位：万元

| 关联方 | 内容 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|------|-------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 宁波海运 | 船舶管理费 | 219.43 | - | - |
| | 船员租金 | 1,194.92 | - | - |
| 浙海海运 | 船舶管理费 | 24.70 | 794.32 | 875.72 |
| | 船员租金 | 132.08 | 3,888.65 | 4,061.32 |
| 合计 | | 1,571.12 | 4,682.96 | 4,937.04 |

3) 采购船舶运输服务

与此同时，考虑到在日常水路运输业务的开展过程中，富兴海运存在少量临时运输需求，由此富兴通过外租船舶的方式以有效应对临时性的运输需求。报告期内，富兴海运通过航次租船的方式委托浙海海运执行煤炭运输任务，通过该等航次租船安排以补充现有运力开展相应的水路运输服务。该等关联交易的定价参照上海航交所发布京唐/曹-宁波（4-5 万载重吨）以及秦皇岛-宁波（1.5-2 万载重吨）的指数运价确定。具体关联交易情况如下：

单位：万元

| 出租方 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|------|--------------|---------|---------|
| 浙海海运 | 4,128.84 | - | - |
| 合计 | 4,128.84 | - | - |

4) 其他关联采购

富兴海运于 2017 年度向浙江天虹物资贸易公司采购电脑等办公用品，合计人民币 10.72 万元。

单位：万元

| 关联方 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|------------|-----------|--------|--------|
| 浙江天虹物资贸易公司 | - | 10.72 | - |
| 总计 | - | 10.72 | - |

(2) 出售商品、提供劳务情况

1) 提供航运服务

报告期内，富兴海运关联交易主要为向浙能体系内的浙能富兴燃料以及舟山富兴燃料提供煤炭运输服务。由于浙能电力是浙江省规模最大的火力发电企业，其管理及控股装机容量约占省统调装机容量的一半左右，承担着浙江省电力供应的重要民生责任。煤炭是火力发电的主要原料，浙能电力全年电煤消耗量占浙江省全年电煤消耗量比重较高。此外，浙能电力 2017 年采购的大部分电煤需经水路由北方港口运输至浙江省内。由此可见，确保大规模的电煤及时供给以及电煤水路运输的稳定性是浙能电力开展电力业务的基础。

同时，鉴于浙能电力在火力发电市场的领先地位以及其对于电煤供给持续的大规模需求决定了浙江省内主要航运企业包括富兴海运不可避免地参与向浙能电力下属燃料公司提供煤炭运输服务。

报告期内富兴海运向关联方提供煤炭运输服务主要通过签订 3 年期 COA 实现，并辅以 1 年期的浮动定价 COA 以调节煤炭运输服务供给。前述 3 年期 COA 在锁定运量的同时参考市场价格以及航运市场变化趋势确定每条航线的基本价格；1 年期的 COA 以浮动价格定价，该等价格主要以船舶在北方港靠泊当日上海航交所发布的京唐/曹妃甸至宁波或秦皇岛至宁波的挂牌价作为结算基准价。

此外，在报告期内，考虑到富兴海运在报告期内存在富余运力，为提高富兴海运船舶利用率，报告期内富兴海运与浙能通利和浙海海运签订航次租船合同向浙能通利及浙海海运提供运输服务。连续租船的方式下以运价及实际运输量确定相关费用，运价按上海航运交易所发布的市场运价实行浮动。

单位：万元

| 关联方 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|-----------|------------------|------------------|------------------|
| 浙能富兴燃料 | 14,599.00 | 30,642.10 | 22,537.38 |
| 舟山富兴燃料 | 1,422.37 | 3,121.25 | 7,858.87 |
| 浙海海运 | | | 1,332.95 |
| 浙能通利 | | | 2,328.17 |
| 合计 | 16,021.37 | 33,763.35 | 34,057.36 |

2) 关联方租赁

由于浙能通利所拥有的“新华盛海”船舶在 2013 年行驶过程中发生主机磨损重大事故，影响了原有性能，从而导致浙能通利自有船舶运力不足。与此同时，考虑到富兴海运在报告期内存在富余运力，因此从提高富兴海运船舶利用率角度出发，报告期内富兴海运与浙能通利签订定期租船合同，富兴海运将其所持有的船舶“富兴 7”期租给浙能通利并收取相应的船舶租赁费用，从而实现船舶资产合理配置，进一步优化浙能集团下属航运板块的运力水平。

报告期内，为丰富租赁模式，以应对冲租赁市场价格波动所造成的不利影响，“富兴 7”以期租的方式租赁给浙能通利。前述期租方式下采取按日计算租赁费用，根据“富兴 7”按照市场价格对外提供水路运输服务可实现的利润为基础确定每日的船舶租赁费用。

单位：万元

| 承租方名称 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|-----------|-----------|---------------|-----------------|
| 浙能通利 | - | 587.46 | 1,300.18 |
| 合计 | - | 587.46 | 1,300.18 |

单位：万元

| 关联方 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|-----------|-----------|--------------|----------|
| 浙能通利 | - | 28.03 | - |
| 合计 | - | 28.03 | - |

(3) 关联方资金拆借

考虑到企业融资及融资成本仍存在一定的压力,为有效缓解浙能体系内公司的短期资金压力、提高资金的利用效率,浙能下属财务公司浙能财务公司在其经营范围内向同属浙能集团体系内的公司提供其核准经营范围内的金融存贷款业务等。标的公司可利用浙能财务公司所提供的内部金融服务平台,有利于拓宽融资渠道、降低结算成本,提高资金效益,控制贷款成本从而充分发挥产融结合的优势。富兴海运与浙能财务公司的存贷款利率定价参照同期银行存贷款利率确定。

单位:万元

| 内容 | 2018年5月31日/ 2018年1-5月 | 2017年12月31日/ 2017年 | 2016年12月31日/ 2016年 |
|--------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 资金存放余额 | 28,324.60 | 19,557.94 | 9,448.24 |
| 贷款余额 | - | - | - |
| 存款利息 | 63.50 | 38.99 | 31.38 |
| 贷款利息 | - | - | 151.53 (注) |

注:2016年富兴海运归还了浙能财务公司向其发放的贷款余额6,000万元。上述贷款期限为一年期,利率为4.35%,2016年发生的利息费用为151.53万元

(4) 关联方资产转让

报告期内,富兴海运根据万邦以2017年3月31日为基准日出具的资产评估报告(万邦评报[2017]61号)的评估价格确定转让价格人民币1,697.00万元(含3%增值税)向浙能通利转让“富兴16”,以有效补充浙能通利的运力需求。“富兴16”的账面净值为人民币550.00万元,账面确认的转让收入为扣除3%增值税销项税后的金额为人民币1,647.57万元。此外,在转让“富兴16”的过程中,富兴海运向浙能通利一并销售“富兴16”库存油品,前述库存油品的销售金额为28.03万元。

3、关联方应收、应付款项余额

(1) 应收账款

单位:万元

| 关联方 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|--------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|
| | 账面余额 | 坏账准备 | 账面余额 | 坏账准备 | 账面余额 | 坏账准备 |
| 浙能富兴燃料 | 8,771.75 | 43.86 | 9,275.56 | 46.38 | 5,506.55 | 27.53 |
| 浙能通利 | | | | | 905.92 | 4.53 |

| 关联方 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|-----------|------------------|--------------|------------------|--------------|-----------------|--------------|
| | 账面余额 | 坏账准备 | 账面余额 | 坏账准备 | 账面余额 | 坏账准备 |
| 舟山富兴燃料 | 2,837.08 | 14.19 | 2,595.45 | 12.98 | 299.16 | 1.50 |
| 合计 | 11,608.83 | 58.04 | 11,871.01 | 59.36 | 6,711.63 | 33.56 |

(2) 其他应收款

单位：万元

| 关联方 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|---------------------|-------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|
| | 账面余额 | 坏账准备 | 账面余额 | 坏账准备 | 账面余额 | 坏账准备 |
| 浙能通利 | - | - | 70.06 | 0.35 | 38.38 | 7.68 |
| 浙江省能源集团有限公司煤炭及运输分公司 | 0.01 | 0.00 (注) | | | | |
| 合计 | 0.01 | 0.00 | 70.06 | 0.35 | 38.38 | 7.68 |

注：上述应收款中应收浙能煤炭有限公司煤炭及运输分公司的款项为人民币 69.28 元，计提坏账准备为 0.35 元。

(3) 应付账款

单位：万元

| 关联方 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----------|-----------------|-----------------|---------------|
| 石油新能源公司 | 2,403.64 | 1,071.28 | 922.64 |
| 浙海海运 | 348.53 | | |
| 宁波海运 | 376.00 | | |
| 合计 | 3,128.17 | 1,071.28 | 922.64 |

(4) 应付股利

单位：万元

| 关联方 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|----------------|------------|-------------|-------------|
| 浙能集团 | 2,517.00 | - | - |
| 浙海海运 | 1,826.00 | - | - |
| 浙江宏发能源投资有限公司 | 346.00 | - | - |
| 山西神州行通煤炭运销有限公司 | 247.00 | - | - |

| 关联方 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|-----|------------|-------------|-------------|
| 合计 | 4,936.00 | - | - |

(5) 其他应付账款

单位：万元

| 关联方 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|----------------|------------|-------------|-------------|
| 浙海海运 | 232.17 | 322.70 | 267.55 |
| 浙江天虹物资贸易公司 | - | 12.55 | - |
| 浙江浙能天工信息科技有限公司 | 0.52 | 0.52 | - |
| 浙江浙能温州发电有限公司 | 2.75 | - | - |
| 合计 | 235.44 | 335.77 | 267.55 |

(二) 交易完成前江海运输的关联交易情况

1、关联方与关联关系

(1) 江海运输的母公司情况

江海运输的母公司为海运集团，本次交易前，海运集团持有江海运输 77% 股权。浙能集团持股海运集团 51% 的股权，为江海运输实际控制人。

(2) 江海运输的其他关联方情况

江海运输的其他关联方情况如下：

| 其他关联方名称 | 其他关联方与江海运输的关系 |
|-----------|--------------------|
| 浙能集团 | 实际控制人 |
| 浙能财务公司 | 同受实际控制人控制 |
| 浙能富兴燃料 | 同受实际控制人控制 |
| 舟山富兴燃料 | 同受实际控制人控制 |
| 石油新能源有限公司 | 同受实际控制人控制 |
| 宁波海运 | 同受实际控制人控制 |
| 北仑船务 | 实际控制人通过海运集团参股投资的公司 |

2、报告期内关联交易情况

(1) 采购商品、接受劳务的情况

1) 采购燃油物料

报告期内，江海运输向关联方石油新能源公司采购燃油以满足其日常的生产经营活动对于燃油的需求。

由于燃油消耗是航运企业的主要原材料及经营成本，燃油供给不足及燃油价格波动将给江海运输经营带来的不利影响。为提升浙能集团内石油板块与航运板块之间的业务协同，发挥浙能体系内石油新能源公司集中对外采购所产生的集约化优势，降低燃油物料采购成本，报告期内江海运输通过石油新能源公司集中统一对外采购燃油可受益于集中、规模化采购所带来的燃油成本降低优势，有利于江海运输的日常经营持续、正常进行。

江海运输向石油新能源公司采购燃油物料的价格以市场价作为定价基础，由双方协商确定。

单位：万元

| 关联方 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|---------|---------------|-----------------|-----------------|
| 石油新能源公司 | 956.30 | 2,200.88 | 1,526.38 |
| 合计 | 956.30 | 2,200.88 | 1,526.38 |

2) 采购船舶运输服务

考虑到在日常水路运输业务的开展过程中，江海运输存在临时运输需求，江海运输通过外租船舶的方式有效应对临时性的运输需求。报告期内江海运通过航次租船的方式委托北仑船务以及宁波海运执行煤炭执行运输任务，通过该等航次租船安排，从而有效补充运力规模，开展相应的水路运输服务。具体关联交易情况如下：

单位：万元

| 关联方 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|------|-----------|--------|--------|
| 宁波海运 | - | - | 149.61 |
| 北仑船务 | - | - | 113.32 |

| | | | |
|----|---|---|--------|
| 合计 | - | - | 262.93 |
|----|---|---|--------|

(2) 出售商品、提供劳务情况

1) 提供航运服务

报告期内，江海运输关联交易主要为向浙能体系内的浙能富兴燃料以及舟山富兴燃料提供煤炭运输服务。由于浙能电力是浙江省规模最大的火力发电企业，其管理及控股装机容量约占省统调装机容量的一半左右，承担着浙江省电力供应的重要民生责任。煤炭是火力发电的主要原料，浙能电力全年电煤消耗量占浙江省全年电煤消耗量比重较高。此外，浙能电力采购的大部分电煤需经水路由北方港口运输至浙江省内。由此可见，确保大规模的电煤及时供给以及电煤水路运输的稳定性是浙能电力开展电力业务的基础。

同时，鉴于浙能电力在火力发电市场的领先地位以及其对于电煤供给持续的大规模需求决定了浙江省内主要航运企业包括江海运输不可避免地参与向浙能电力下属燃料公司提供煤炭运输服务。

报告期内江海运输向关联方提供煤炭运输服务主要通过签订 3 年期 COA 实现，并辅以 1 年期的浮动定价 COA 以调节煤炭运输服务供给。前述 3 年期 COA 在锁定运量的同时参考市场价格以及航运市场变化趋势确定每条航线的基本价格；1 年期的 COA 以浮动价格定价，该等价格主要以船舶在北方港靠泊当日上海航交所发布的京唐/曹妃甸至宁波或秦皇岛至宁波的挂牌价作为结算基准价。

单位：万元

| 关联方 | 2018 年 5 月 31 日 | 2017 年 12 月 31 日 | 2016 年 12 月 31 日 |
|-----------|-----------------|------------------|------------------|
| 浙能富兴燃料 | 4,083.18 | 8,476.80 | 8,402.25 |
| 舟山富兴燃料 | 389.52 | 1,258.39 | 1,274.06 |
| 合计 | 4,472.70 | 9,735.19 | 9,676.31 |

(3) 关联方资金拆借

考虑到企业融资及融资成本仍存在一定的压力，为有效缓解浙能体系内公司的短期资金压力、提高资金的利用效率，浙能下属财务公司浙能财务公司在其经营范围内向同属浙能集团体系内的公司提供其核准经营范围内的金融存贷款业务等。标的公司可利用

浙能财务公司所提供的内部金融服务平台，有利于拓宽融资渠道、降低结算成本，提高资金效益，控制贷款成本从而充分发挥产融结合的优势。江海运输与浙能财务公司的存贷款利率定价依据参照同期银行存贷款利率。

报告期内江海运输与关联方的资金拆借相关交易具体情况如下：

单位：万元

| 资金拆入方 | 资金拆出方 | 2018年5月31日借款余额 | 2018年1-5月借款利息 | 2017年12月31日借款余额 | 2017年度借款利息 | 2016年12月31日借款余额 | 2016年度借款利息 | 备注 |
|-------|--------|----------------|---------------|-----------------|------------|-----------------|------------|---------------------|
| 江海运输 | 浙能财务公司 | 9,000.00 | 169.21 | 6,000.00 | 239.49 | 5,500.00 | 151.22 | |
| | 海运集团 | 1,700.00 | 46.24 | 5,200.00 | 229.97 | 5,200.00 | 348.98 | 委托浙江省能源集团财务有限责任公司借款 |

| 资金拆出方 | 资金拆入方 | 2018年5月31日存款余额 | 2018年度1-5月利息收入 | 2017年12月31日存款余额 | 2017年度利息收入 | 2016年12月31日存款余额 | 2016年度利息收入 |
|-------|--------|----------------|----------------|-----------------|------------|-----------------|------------|
| 江海运输 | 浙能财务公司 | 408.36 | 3.12 | 1,534.20 | 5.19 | 1,277.54 | 2.12 |

(4) 关联担保情况

截至2018年5月31日，江海运输作为被担保方的关联担保情况：

单位：万元

| 担保方 | 被担保方 | 担保金额 | 担保起始日 | 担保到期日 | 担保是否已经履行完毕 |
|------|------|-----------------|-----------|-----------|------------|
| 海运集团 | 江海运输 | 8,897.37 | 2011/9/29 | 2019/9/28 | 否 |
| 合计 | | 8,897.37 | | | |

3、关联方应收、应付款项余额

(1) 应收账款

单位：万元

| 关联方 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|-----|------------|------|-------------|------|-------------|------|
| | 账面余额 | 坏账准备 | 账面余额 | 坏账准备 | 账面余额 | 坏账准备 |

| 关联方 | 2018年5月31日 | | 2017年12月31日 | | 2016年12月31日 | |
|--------|-----------------|--------------|-----------------|-------------|---------------|-------------|
| | 账面余额 | 坏账准备 | 账面余额 | 坏账准备 | 账面余额 | 坏账准备 |
| 浙能富兴燃料 | 1,958.43 | 9.79 | 1,131.34 | 5.66 | 303.26 | 1.52 |
| 舟山富兴燃料 | 219.89 | 1.10 | 215.86 | 1.08 | 177.87 | 0.89 |
| 合计 | 2,178.32 | 10.89 | 1,347.20 | 6.74 | 481.13 | 2.41 |

(2) 应付账款

单位：万元

| 关联方 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|---------|---------------|---------------|---------------|
| 石油新能源公司 | 853.81 | 684.39 | 492.04 |
| 合计 | 853.81 | 684.39 | 492.04 |

(三) 交易完成前浙能通利的关联交易情况

1、关联方与关联关系

(1) 浙能通利的母公司情况

浙能通利的母公司为煤运投资，本次交易前，煤运投资持有浙能通利 60% 股权。浙能通利实际控制人为浙能集团。

(2) 浙能通利的其他关联方情况

浙能通利的其他关联方情况如下：

| 其他关联方名称 | 其他关联方与浙能通利的关系 |
|------------|----------------------------|
| 浙能财务公司 | 同受最终控制方控制 |
| 浙能富兴燃料 | 同受最终控制方控制 |
| 富兴海运 | 同受最终控制方控制 |
| 舟山富兴燃料 | 同受最终控制方控制 |
| 石油新能源公司 | 同受最终控制方控制 |
| 海南通利船务有限公司 | 受浙能通利的股东洋浦通利船务有限公司的最终控制方控制 |
| 洋浦通利船务有限公司 | 浙能通利的股东（持股比例 40%） |

2、报告期内关联交易情况

(1) 采购商品、接受劳务的情况

1) 采购燃油物料

报告期内，浙能通利向关联方石油新能源公司采购燃油以满足其日常的生产经营活动对于燃油的需求。

由于燃油消耗是航运企业的主要原材料及经营成本，燃油供给不足及燃油价格波动将给浙能通利经营带来的不利影响。为提升浙能集团内石油板块与航运板块之间的业务协同，发挥浙能体系内石油新能源公司集中对外采购所产生的集约化优势，降低燃油物料采购成本，报告期内浙能通利通过石油新能源公司集中统一对外采购燃油可受益于集中、规模化采购所带来的燃油成本降低优势，有利于浙能通利的日常经营持续、正常进行。

浙能通利向石油新能源公司采购燃油物料的价格以市场价作为定价基础，由双方协商确定。

单位：万元

| 关联方 | 2018年1-5月 | 2017年 | 2016年 |
|---------|-----------|--------|--------|
| 石油新能源公司 | 382.14 | 464.54 | 402.02 |
| 合计 | 382.14 | 464.54 | 402.02 |

2) 船舶委托管理

报告期内浙能通利委托海南通利船务有限公司管理浙能通利所拥有的“新华盛海”。浙能通利参考市场上船舶委托管理价格向海南通利船务有限公司支付船舶委托管理服务费用，包括支付的船舶管理费以及船员租金。在2016年完成对“新华盛海”轮的处置，浙能通利已停止委托海南通利管理其所拥有的船舶。

2017年12月20日经宁波海运于召开的第七届董事会第三次临时会议审议通过的《关于受托管理浙江富兴海运有限公司和浙江浙能通利航运有限公司所属船舶的议案》，宁波海运于2017年12月20日与浙能通利就其所属船舶托管关联交易事项分别签订了《船舶委托管理合同》。委托管理期间为2017年12月20日-2018年12月31日。根据

合同约定，船舶托管期间，浙能通利将向宁波海运支付管理包干费每年 76.00 万元/艘，船员包干费每年 420.00 万元/艘。本次重组完成后，上述船舶委托管理服务将转化为上市体系内部交易。

单位：万元

| 关联方 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|-----------|---------------|---------|---------------|
| 海南通利 | - | - | 113.94 |
| 宁波海运 | 167.92 | - | - |
| 合计 | 167.92 | - | 113.94 |

3) 采购船舶运输服务

由于浙能通利所拥有的“新华盛海”船舶在 2013 年行驶过程中发生主机磨损重大事故，影响了原有性能，从而导致浙能通利自有船舶运力不足。与此同时，为有效补充浙能通利的运力需求，提高浙能通利的运力规模，报告期内浙能通利与富兴海运签订连续航次租船合同，委托富兴海运以其所持有的“富兴 6”执行电煤运输，从而实现船舶资产合理配置，进一步优化浙能集团下属航运板块的运力水平。

报告期内，在连续航次租船的模式下，浙能通利以运价及实际运输量确定相关费用，运价随市场行情浮动，并以上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数中天津至上海（2-3 万吨）市场运价为基准确定。

单位：万元

| 关联方名称 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年 | 2016 年 |
|-----------|--------------|--------|-----------------|
| 富兴海运 | - | - | 2,328.17 |
| 合计 | - | - | 2,328.17 |

(2) 出售商品、提供劳务情况

1) 提供航运服务

报告期内，浙能通利关联交易主要为向浙能体系内的浙能富兴燃料以及舟山富兴燃料提供煤炭运输服务。由于浙能电力是浙江省规模最大的火力发电企业，其管理及控股装机容量约占省统调装机容量的一半左右，承担着浙江省电力供应的重要民生责任。煤

炭是火力发电的主要原料，浙能电力全年电煤消耗量占浙江省全年电煤消耗量比重较高。此外，浙能电力采购的大部分电煤需经水路由北方港口运输至浙江省内。由此可见，确保大规模的电煤及时供给以及电煤水路运输的稳定性是浙能电力开展电力业务的基础。

同时，鉴于浙能电力在火力发电市场的领先地位以及其对于电煤供给持续的大规模需求决定了浙江省内主要航运企业包括浙能通利不可避免地参与向浙能电力下属燃料公司提供煤炭运输服务。

报告期内江海运输向关联方提供煤炭运输服务主要通过签订 3 年期 COA 实现，并辅以 1 年期的浮动定价 COA 以调节煤炭运输服务供给。前述 3 年期 COA 在锁定运量的同时参考市场价格以及航运市场变化趋势确定每条航线的基本价格；1 年期的 COA 以浮动价格定价，该等价格主要以船舶在北方港靠泊当日上海航交所发布的京唐/曹妃甸至宁波或秦皇岛至宁波的挂牌价作为结算基准价。

单位：万元

| 关联方 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年 | 2016 年 |
|--------|-----------------|-----------------|------------------|
| 浙能富兴燃料 | 2,703.21 | 6,131.22 | 8,833.25 |
| 舟山富兴燃料 | - | 405.86 | 1,580.71 |
| 合计 | 2,703.21 | 6,537.09 | 10,413.97 |

(3) 关联方租赁

由于浙能通利所拥有的“新华盛海”船舶在 2013 年行驶过程中发生主机磨损重大事故，影响了原有性能，从而导致浙能通利自有船舶运力不足。与此同时，考虑到富兴海运在报告期内存在富余运力，因此从有效补充浙能通利的运力需求角度出发，报告期内富兴海运与浙能通利签订定期租船合同，富兴海运将其所持有的船舶“富兴 7”外租给浙能通利并收取相应的船舶租赁费用，从而实现船舶资产合理配置，进一步优化浙能集团下属航运板块的运力水平。

报告期内，为丰富租赁模式，以应对冲租赁市场价格波动所造成的不利影响，经双方协商，“富兴 7”以期租的方式租赁给浙能通利。前述期租方式下采取按日计算租赁费用，根据“富兴 7”按照市场价格对外提供运输服务可产生的利润为基础确定每日的船舶租赁费用。

单位：万元

| 出租方名称 | 2018年1-5月 | 2017年度 | 2016年度 |
|-------|-----------|---------------|-----------------|
| 富兴海运 | - | 587.46 | 1,300.18 |
| 合计 | - | 587.46 | 1,300.18 |

(4) 关联方资金拆借

考虑到企业融资及融资成本仍存在一定的压力,为有效缓解浙能体系内公司的短期资金压力、提高资金的利用效率,浙能下属财务公司浙能财务公司在其经营范围内向同属浙能集团体系内的公司提供其核准经营范围内的金融存贷款业务等。标的公司可利用浙能财务公司所提供的内部金融服务平台,有利于拓宽融资渠道、降低结算成本,提高资金效益,控制贷款成本从而充分发挥产融结合的优势。浙能通利与浙能财务公司的存贷款利率定价依据参照同期银行存贷款利率。

报告期内浙能通利与关联方浙能财务公司的资金拆借相关交易具体情况如下:

单位：万元

| 内容 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 /2017年 | 2016年12月31日 /2016年 |
|--------|------------|-----------------------|-----------------------|
| 资金存放余额 | 4,295.15 | 4,012.30 | 7,811.24 |
| 委托贷款余额 | - | - | - |
| 存款利息收入 | 1.10 | 19.19 | 13.37 |
| 贷款利息费用 | - | - | 135.36 (注) |

注：2016年,浙能通利已向浙能财务公司归还煤运投资委托浙能财务公司发放的贷款,浙能通利计提贷款利息费用为135.36万元。

(5) 关联方资产购入

考虑到浙能通利所拥有的“新华盛海”船舶在2013年行驶过程中发生主机磨损重大事故影响该艘船舶原有的性能,浙能通利于2016年处置了“新华盛海”船舶后,浙能通利主要通过外租船舶的方式提供船运服务。由于外租船舶价格受航运指数波动影响较大,该等成本较为不可控。为逐步降低对外租船舶的依赖从而有效控制运营成本,并且充分调配浙能体系内的航运资产,浙能通利于2017年内自富兴海运购入富兴16号。富兴海

运根据万邦以 2017 年 3 月 31 日为基准日出具的资产评估报告（万邦评报[2017]61 号）的评估价格人民币 1,697.00 万元（含 3% 增值税进项税）向浙能通利转让。

此外，报告期内，浙能通利向关联方富兴海运购入“富兴 16”之时，“富兴 16”上存放了部分的燃油物料。富兴海运将该等燃油物料一并向浙能通利转让，浙能通利向富兴海运支付该等燃油费用 28.03 万元。

单位：万元

| 关联方 | 内容 | 2018 年 1-5 月 | 2017 年 | 2016 年 |
|------|--------|--------------|-----------------|--------|
| 富兴海运 | 船舶处置 | - | 1,697.00 | - |
| | 燃油物料销售 | - | 28.03 | - |
| 合计 | | - | 1,725.03 | - |

（6）其他关联交易

报告期内，浙能通利于 2016 年处置了“新华盛海”船舶资产，“新华盛海”轮原值 11,128.00 万元，累计折旧 3,657.58 万元，账面净值 7,470.42 万元，扣除清理净收入 6,130.95 万元，资产损失金额为人民币 1,339.48 万元。该等损失金额人民币 1,339.48 万元由原委托管理“新华盛海”轮的海南通利船务有限公司以补偿款的方式向浙能通利全额支付。

3、关联方应收、应付款项余额

（1）应收账款

单位：万元

| 关联方 | 2018 年 5 月 31 日 | | 2017 年 12 月 31 日 | | 2016 年 12 月 31 日 | |
|--------|-----------------|-------------|------------------|-------------|------------------|--------------|
| | 账面余额 | 坏账准备 | 账面余额 | 坏账准备 | 账面余额 | 坏账准备 |
| 浙能富兴燃料 | 1,764.58 | 8.82 | 1,644.82 | 8.22 | 2,232.40 | 11.16 |
| 合计 | 1,764.58 | 8.82 | 1,644.82 | 8.22 | 2,232.40 | 11.16 |

（2）应付账款

单位：万元

| 关联方 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|---------|------------|-------------|-------------|
| 富兴海运 | - | - | 905.92 |
| 石油新能源公司 | 365.39 | - | 71.06 |
| 合计 | 365.39 | - | 976.97 |

(3) 其他应付款

单位：万元

| 关联方 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|------|------------|-------------|-------------|
| 富兴海运 | - | 70.06 | 38.38 |
| 合计 | - | 70.06 | 38.38 |

(4) 预收账款

单位：万元

| 关联方 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|--------|------------|-------------|-------------|
| 舟山富兴燃料 | 22.15 | 22.15 | 76.65 |
| 合计 | 22.15 | 22.15 | 76.65 |

(5) 应付股利

单位：万元

| 关联方 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 | 2016年12月31日 |
|------------|------------|-------------|-------------|
| 煤运投资 | - | 356.85 | - |
| 洋浦通利船务有限公司 | - | 237.90 | - |
| 合计 | - | 594.75 | - |

(四) 本次交易完成后的关联交易

1、关联方与关联关系

(1) 母公司情况

交易完成后，宁波海运的母公司为宁波海运集团有限公司，实际控制人为浙能集团。

(2) 子公司情况

交易完成后，宁波海运的子公司情况如下：

| 公司名称 | 持股比例 | | 取得方式 |
|---------------|--------|---------|------------|
| | 直接 | 间接 | |
| 明州高速 | 51.00% | - | 投资设立 |
| 宁波海运（新加坡）有限公司 | 100% | - | 投资设立 |
| 宁波创新船务有限公司 | - | 100.00% | 投资设立 |
| 宁波先锋船务有限公司 | - | 100.00% | 投资设立 |
| 富兴海运 | 51.00% | - | 同一控制下的企业合并 |
| 江海运输 | 77.00% | - | 同一控制下的企业合并 |
| 浙能通利 | 60.00% | - | 同一控制下的企业合并 |

(3) 合营和联营企业情况

| 合营企业或联营企业名称 | 持股比例(%) | |
|--------------|---------|----|
| | 直接 | 间接 |
| 上海协同科技股份有限公司 | 28.5971 | |

(3) 其他关联方情况

| 其他关联方名称 | 其他关联方与宁波海运的关系 |
|----------------|---------------|
| 浙能富兴燃料 | 同受实际控制人控制的公司 |
| 舟山富兴燃料 | 同受实际控制人控制的公司 |
| 石油新能源 | 同受实际控制人控制的公司 |
| 浙江能源国际有限公司 | 同受实际控制人控制的公司 |
| 浙江天虹物资贸易有限公司 | 同受实际控制人控制的公司 |
| 浙江浙能天工信息科技有限公司 | 同受实际控制人控制的公司 |
| 浙能财务公司 | 同受实际控制人控制的公司 |
| 煤运投资 | 浙能通利之股东 |
| 浙江浙能温州发电有限公司 | 同受实际控制人控制的公司 |
| 浙海海运 | 富兴海运之股东 |
| 浙江宏发能源投资有限公司 | 富兴海运之股东 |
| 山西神州行通煤炭运销有限公司 | 富兴海运之股东 |

| 其他关联方名称 | 其他关联方与宁波海运的关系 |
|--------------|--------------------|
| 浙江浙能融资租赁有限公司 | 同受实际控制人控制的公司 |
| 北仑船务 | 实际控制人通过海运集团参股投资的公司 |

2、本次重组后的关联交易情况

(1) 采购商品、接受劳务的情况

1) 采购燃油物料

如前所述，由于燃油消耗是航运企业的主要原材料及经营成本，燃油供给不足及燃油价格波动将给宁波海运经营带来的不利影响。为提升浙能集团内石油板块与航运板块之间的业务协同，发挥浙能体系内石油新能源公司集中对外采购所产生的集约化优势，降低燃油物料采购成本。浙能体系下属航运公司将通过石油新能源公司集中统一对外采购燃油，由此实现集中、规模化采购所带来的燃油成本降低优势，有利于浙能体系上下属航运公司的日常经营持续、正常进行。

交易完成后，宁波海运向关联方浙江浙能石油新能源有限公司（以下简称“石油新能源公司”）采购燃油以满足其日常的生产经营活动对于燃油的需求。宁波海运向石油新能源公司采购燃油物料的价格以市场价作为定价基础，由双方协商确定。

单位：万元

| 关联方 | 关联交易类型 | 2018年1-5月 | 2017年度 |
|---------|--------|-----------|-----------|
| 石油新能源公司 | 燃油采购 | 12,717.84 | 27,638.27 |
| 合计 | | 12,717.84 | 27,638.27 |

2) 船舶委托管理服务

本次重组完成前，标的公司富兴海运委托其股东浙海海运管理其所拥有的船舶，有利于充分利用浙海海运自身的海运管理优势。富兴海运参考市场上船舶委托管理价格向浙海海运支付船舶委托管理相关的管理费用及船员租金。

单位：万元

| 关联方 | 内容 | 2018年1-5月 | 2017年度 |
|------|-------|-----------|--------|
| 浙海海运 | 船舶管理费 | 24.70 | 794.32 |

| | | | |
|-----------|------|---------------|-----------------|
| | 船员租金 | 132.08 | 3,888.65 |
| 合计 | | 156.77 | 4,682.96 |

2017年12月20日经宁波海运于召开的第七届董事会第三次临时会议审议通过的《关于受托管理浙江富兴海运有限公司和浙江浙能通利航运有限公司所属船舶的议案》，宁波海运于2017年12月20日与富兴海运和浙能通利就其所属船舶托管关联交易事项分别签订了《船舶委托管理合同》。委托管理期间为2017年12月20日-2018年12月31日。根据合同约定，船舶托管期间，宁波海运将向富兴海运所持有的8艘船舶收取管理包干费每年共计608.00万元，船员包干费每年共计3,360.00万元，合同总价为每年3,968.00万元整；宁波海运将向浙能通利所持有的1艘船舶收取管理包干费每年76.00万元，船员包干费每年420.00万元，合同总价为每年496.00万元。本次重组完成后，由于船舶委托管理服务将主要由宁波海运提供，上述关联交易将转化为上市体系内部交易。

3) 采购运输服务

考虑到在日常水路运输业务的开展过程中，存在临时运输需求，宁波海运及标的公司需通过外租船舶的方式开展业务，以有效应对临时性的运输需求。报告期内宁波海运及标的公司委托北仑船务以及浙海海运执行煤炭运输任务，通过该等航次租船安排以补充现有运力开展相应的水路运输服务。具体关联交易情况如下：

单位：万元

| 关联方名称 | 2018年1-5月 | 2017年度 |
|-----------|-----------------|---------------|
| 北仑船务 | - | 216.45 |
| 浙海海运 | 4,128.84 | - |
| 合计 | 4,128.84 | 216.45 |

4) 其他关联采购

其他关联采购主要为向浙江天虹物资贸易公司和浙江浙能天工信息科技有限公司采购电脑等办公用品和接受劳务。

单位：万元

| 关联方 | 2018年1-5月 | 2017年度 |
|----------------|---------------|---------------|
| 浙江天虹物资贸易公司 | 103.29 | 147.94 |
| 浙江浙能天工信息科技有限公司 | 30.66 | 33.25 |
| 合计 | 133.95 | 181.19 |

(2) 出售商品、提供劳务情况

1) 提供航运服务

由于关联方浙能电力是浙江省规模最大的火力发电企业，其管理及控股装机容量约占省统调装机容量的一半左右，承担着浙江省电力供应的重要民生责任。煤炭是火力发电的主要原料，浙能电力全年电煤消耗量占浙江省全年电煤消耗量比重较高，并且浙能电力 2017 年采购的大部分电煤需经水路由北方港口运输至浙江省内。由此，确保大规模的电煤及时供给以及电煤水路运输的稳定性是浙能电力开展电力业务的基础。

鉴于浙能电力在火力发电市场的领先地位以及其对于电煤供给持续的大规模需求，为继续维持与浙能电力长期战略合作关系并保证基本业务规模 and 市场份额，确保海运主业持续稳定，本次重组完成后，宁波海运将向浙能电力下属的燃料公司浙能富兴燃料以及舟山富兴燃料提供航运服务，该等航运服务价格系根据不同航线结合航运市场的趋势确定每条航线的基本价格，并根据运输成本的变化合理调整附加费用。其中，向浙江能源国际以及北仑船务提供的航运服务为上市公司重组前已存在的关联交易。

单位：万元

| 关联方 | 2018年1-5月 | 2017年度 |
|-----------|------------------|-------------------|
| 浙能富兴燃料 | 47,891.92 | 100,362.72 |
| 舟山富兴燃料 | 4,350.91 | 14,946.08 |
| 浙江能源国际 | 18,144.81 | 30,029.07 |
| 北仑船务 | - | 384.04 |
| 合计 | 70,387.63 | 145,721.92 |

(3) 关联方资金拆借

如前所述，考虑到企业融资及融资成本仍存在一定的压力，浙能集团主要通过浙能财务公司向体系内的航运企业包括宁波海运、富兴海运、江海运输以及浙能通利提供存款及贷款业务，有效缓解浙能体系内公司的短期资金压力、提高资金的利用效率，并且充分发挥产融结合的优势。报告期内浙能财务公司向关联方提供的存贷款利率定价依据参照银行同期存贷款利率。鉴于本次交易完成后，拟注入资产将纳入宁波海运合并范围内，因此上述资金拆借在宁波海运的备考报表中均体现为关联资金拆借，具体情况如下：

单位：万元

| 资金拆入方 | 资金拆出方 | 2018年5月31日贷款余额 | 2018年1-5月贷款利息 | 2017年12月31日贷款余额 | 2017年度贷款利息 | 备注 |
|-----------|------------|------------------|---------------|------------------|-----------------|------------|
| 江海运输 | 浙能财务公司 | 9,000.00 | 169.21 | 6,000.00 | 239.49 | |
| 江海运输 | 宁波海运集团有限公司 | 1,700.00 | 46.24 | 5,200.00 | 229.97 | 委托浙能财务公司借款 |
| 明州高速 | 浙能财务公司 | 13,000.00 | 379.09 | 22,000.00 | 1,143.28 | |
| 合计 | | 23,700.00 | 594.54 | 33,200.00 | 1,612.74 | |

报告期内，关联方存款情况：

| 资金拆入方 | 资金拆出方 | 2018年5月31日存款余额 | 2018年1-5月利息收入 | 2017年12月31日存款余额 | 2017年度利息收入 |
|-----------|-------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| 浙能财务公司 | 本公司 | 18,900.28 | 435.12 | 14,922.59 | 130.64 |
| 浙能财务公司 | 江海运输 | 408.36 | 3.12 | 1,534.20 | 5.19 |
| 浙能财务公司 | 通利航运 | 4,295.15 | 1.10 | 4,012.30 | 19.19 |
| 浙能财务公司 | 富兴海运 | 28,324.60 | 63.50 | 19,557.94 | 38.99 |
| 合计 | | 51,928.39 | 502.85 | 40,027.03 | 194.00 |

(4) 关联担保情况

截至2018年5月31日，宁波海运关联担保的情况如下：

| 担保方 | 被担保方 | 担保金额 (万元人民币) | 担保起始日 | 担保到期日 | 担保是否已经履行完毕 |
|------|---------------|-----------------|-----------|-----------|------------|
| 海运集团 | 江海运输 | 9,819.43 | 2011/9/29 | 2019/9/28 | 否 |
| 担保方 | 被担保方 | 担保金额 (万美元) | 担保起始日 | 担保到期日 | 担保是否已经履行完毕 |
| 宁波海运 | 宁波海运(新加坡)有限公司 | 1,400.00 | 2018/3/15 | 2019/3/15 | 否 |

| | | | | | |
|------|---------------|----------|-----------|-----------|---|
| 宁波海运 | 宁波海运(新加坡)有限公司 | 1,550.00 | 2017/9/29 | 2018/9/25 | 否 |
|------|---------------|----------|-----------|-----------|---|

根据宁波海运 2017 年 4 月 28 日召开的公司 2016 年年度股东大会审议通过的《关于继续为宁波海运（新加坡）有限公司融资进行担保的议案》，宁波海运为子公司宁波海运（新加坡）有限公司提供总额在 5,000 万美元以内的银行贷款进行担保，担保期限为 3 年。截至 2018 年 5 月 31 日止，本公司实际为宁波海运（新加坡）有限公司签署的担保总额为 3,030 万美元，实际担保总额为 2,950 万美元。

3、关联方应收、应付款项余额

(1) 应收账款

单位：万元

| 关联方 | 2018 年 5 月 31 日 | | 2017 年 12 月 31 日 | |
|------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| | 账面余额 | 坏账准备 | 账面余额 | 坏账准备 |
| 浙能富兴燃料 | 23,618.11 | 118.09 | 22,391.46 | 111.96 |
| 舟山富兴燃料 | 4,789.32 | 23.95 | 3,403.02 | 17.02 |
| 浙江能源国际有限公司 | 968.92 | 4.84 | 766.49 | 3.83 |
| 合计 | 29,376.35 | 146.88 | 26,560.97 | 132.80 |

(2) 其他应收款

报告期内，宁波海运应收浙江省能源集团有限公司煤炭及运输分公司其他应收款为人民币 69.28 元，计提坏账准备为 0.35 元。

(3) 应付账款

单位：万元

| 关联方 | 2018 年 5 月 31 日 | 2017 年 12 月 31 日 |
|--------------|-----------------|------------------|
| 石油新能源公司 | 5,523.89 | 3,393.75 |
| 浙江天虹物资贸易有限公司 | - | 37.24 |
| 浙江能源国际有限公司 | - | 13.14 |
| 浙海海运 | 348.53 | - |

| 关联方 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 |
|----------------|-----------------|-----------------|
| 浙江浙能天工信息科技有限公司 | 32.5 | - |
| 合计 | 5,904.93 | 3,444.13 |

(4) 其他应付款

单位：万元

| 关联方交易类型 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 |
|----------------|---------------|---------------|
| 浙海海运 | 232.17 | 322.70 |
| 浙江浙能天工信息科技有限公司 | 0.52 | 0.52 |
| 浙江浙能温州发电有限公司 | 2.75 | - |
| 合计 | 235.44 | 323.22 |

(5) 预收账款

单位：万元

| 关联方交易类型 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 |
|------------|--------------|--------------|
| 舟山富兴燃料 | 22.15 | 22.15 |
| 浙江能源国际有限公司 | - | 31.64 |
| 总计 | 22.15 | 53.78 |

(6) 应付股利

单位：万元

| 关联方交易类型 | 2018年5月31日 | 2017年12月31日 |
|----------------|-----------------|---------------|
| 浙江浙能煤运投资有限责任公司 | 1,826.00 | 356.85 |
| 浙能集团 | 2,517.00 | - |
| 浙江宏发能源投资有限公司 | 346.00 | - |
| 山西神州行通煤炭运销有限公司 | 247.00 | - |
| 洋浦通利船务有限公司 | - | 237.90 |
| 总计 | 4,936.00 | 594.75 |

(7) 应付利息

单位：万元

| 关联方交易类型 | 2017年12月31日 | 2017年12月31日 |
|--------------|-------------|-------------|
| 浙能财务公司 | 126.34 | 36.82 |
| 浙江浙能融资租赁有限公司 | - | - |
| 海运集团 | 14.79 | 6.91 |
| 总计 | 141.13 | 43.73 |

（五）上述关联交易形成的原因、必要性、作价依据及合理性

1、关联交易形成的原因及必要性

（1）关联销售

本次重组标的公司富兴海运、江海运输以及浙能通利以及上市公司以从事以沿海煤炭运输为主的干散货运输业务为主。其主要向浙能电力下属燃料公司如浙能富兴燃料以及舟山富兴燃料（以下合并统称“燃料公司”）提供煤炭运输服务。

浙能电力是浙江省规模最大的火力发电企业，其管理及控股装机容量约占省统调装机容量的一半左右，承担着浙江省电力供应的重要民生责任。煤炭是火力发电的主要原料，浙能电力全年电煤消耗量约占浙江省全年电煤消耗量 50% 以上，其中浙能电力采购的大部分电煤需经水路由北方港口运输至浙江省内。由此可见，浙能电力大规模的电煤水路运输服务需求决定了浙江省内主要航运企业包括浙能体系内的三家标的公司富兴海运、江海运输、浙能通利以及上市公司持续为浙能电力下属燃料公司提供煤炭运输服务。

与此同时鉴于浙能电力在火力发电市场的领先地位以及其对于电煤供给持续的大规模需求，三家标的公司及上市公司通过向浙能电力下属燃料公司提供电煤运输服务有利于标的公司及上市公司与浙能电力下属燃料公司结成长期良好的战略合作关系并保证基本业务规模 and 市场份额，确保海运主业持续稳定。

（2）关联采购

三家标的公司及上市公司在开展航运业务过程中，燃油消耗是航运企业的主要经营成本之一，燃油供给不足及价格波动将给航运企业日常经营带来的不利影响。为有效提升浙能集团内石油板块与航运板块之间的业务协同，浙能体系内的主要航运公司（包括

本次 3 家标的公司及上市公司)自 2016 年起陆续通过石油新能源公司集中统一对外采购燃油。该等集中对外采购有利于充分发挥采购集约化的优势、降低整体燃油采购成本、有效保证上市公司及标的公司的日常经营燃料供给。

(3) 关联方资金拆借

此外,考虑到企业融资及融资成本仍存在一定的压力,浙能财务公司在其经营范围内向同属浙能集团体系内的公司包括上市公司宁波海运及三家标的公司提供其核准经营范围内的金融存贷款业务等,有效缓解浙能体系内公司的短期资金压力、提高资金的利用效率,并且充分发挥产融结合的优势。

2、关联交易的作价依据及合理性

(1) 关联销售的作价依据及合理性

上市公司及三家标的公司与关联方之间签订的煤炭运输合同主要以三年期的 COA 为主,并辅以一年期的浮动定价 COA 以调节煤炭运输服务供给。其中三年期 COA 在锁定运量的同时参考市场价格以及航运市场变化趋势确定每条航线的基本价格,并在此基础上根据燃油附加费的市场变化情况合理调整相关附加费用;一年期 COA 以浮动价格定价,该等价格主要以船舶在北方港靠泊当日上海航交所发布的秦皇岛至宁波(1.5-2 万吨)和京唐/曹妃甸至宁波(4-5 万吨船型)挂牌价作为结算基准价。

基于对航运市场的调研及了解,COA 是航运市场主要合同形式之一。COA 往往通过锁定运量有助于航运公司维护与主要客户长期稳定的合作关系,并通过锁定运价方式有效抵御航运市场的运价频繁波动的风险,是大货主和航运公司之间风险共担的一种运营模式。由于前述 COA 在定价方式上风险共担的特征以及在维持合作关系和抵御运价波动上的优势,浙能电力下属燃料公司通过与航运企业签署三年期 COA 可在成本可控的情况下满足其对于煤炭保供及运输稳定性的需求,另一方面,从上市公司及三家标的航运公司角度而言,其通过与浙能电力下属燃料公司签署三年期 COA 有利于与浙能公司结成长期战略合作关系并保证基本业务规模 and 市场份额,确保海运主业持续稳定。由此,以三年期 COA 模式开展业务往来是标的公司及浙能电力下属燃料公司实现各自商业目标的合理方式及有效途径。

此外，浙能富兴燃料有限公司以及舟山富兴燃料在报告期以前年度（2009 年至 2015 年）曾持续与第三方航运服务供应商签署三年期 COA，报告期内上市公司及三家标的公司与浙能富兴燃料以及舟山富兴燃料签署的三年期 COA 与前述第三方航运服务供应商与浙能富兴燃料以及舟山富兴燃料签署的三年期 COA 在定价模式及合同形式上基本一致，因此以三年期 COA 模式开展煤炭运输服务交易具备合理性及公允性。

如前所述，在定价模式上，上市公司及三家标的公司与燃料公司之间运输服务价格主要为 3 年期长协约定的北方港（秦皇岛）至北电、老塘山（宁波）运价作为基准运价。

就定价背景而言，该等 45 元/吨运价主要沿用第三方航运企业中海散货有限公司 2006 年向燃料公司提供电煤水路运输服务而商定的价格。该等价格系燃料公司及中海散货有限公司在 2006 年签署 3 年期 COA 之时基于历史过往运价数据而确定，主要是充分考虑到 3 年期 COA 下固定运价一经合同确定在服务提供期限内无法调整，且该等运价将适用 3 年较长期限，而航运市场价格在短期内通常呈频繁剧烈波动态势，因此相较于即期运价，选择以过去多年同一航线（秦皇岛-宁波）的历史平均运价为基础确定基准价格更具合理性。

参考燃料公司历史上与第三方交易的情况而言，在富兴海运及宁波海运尚未成为燃料公司关联方之前，亦基于商业谈判接受以北方港（秦皇岛）至北电、老塘山（宁波）45 元/吨基准价格向燃料公司提供航运服务。此外，在 2015 年之前，市场上其他第三方航运公司如舟山中昌海运股份有限公司、台州市新开源海运有限公司等亦按照北方港（秦皇岛）至北电、老塘山（宁波）45 元/吨基准价格向燃料公司持续提供航运服务。由此可见，报告期及以前年度，上市公司及三家标的公司以相同的基准价格向燃料公司提供航运服务与其他第三方航运公司提供航运服务的价格保持一致，并未明显偏离市场价格。

基于航交所自 2007 年 5 月开始发布各主要航线干散货（煤炭）运输价格，秦皇岛-宁波运价自 2007 年 5 月至 2018 年 3 月的各月统计的运价平均值为 44 元/吨。由此可见，上市公司及三家标的公司以北方港（秦皇岛）至宁波 45 元/吨基准价格向关联方提供航运服务与历史价格保持一致，并未明显偏离历史价格。

此外，上市公司及三家标的公司存在的与关联方之间签署的少部分以 1 年期浮动价格定价的航运合同以调整临时的运输需求，该等价格主要以船舶在北方港靠泊当日上海

航交所发布的秦皇岛至宁波（1.5-2 万吨）和京唐/曹妃甸至宁波（4-5 万吨船型）挂牌价作为结算基准价，该等定价均按照市场化定价，具备公允性。

上市公司及三家标的公司与关联方开展煤炭运输服务具有必要性，其主要采用的 3 年 COA 模式符合双方业务需求，与此前浙能电力下属燃料公司与其他第三方签署的 3 年期 COA 并没有明显差异，且为航运市场的一般操作。在定价公允性方面，3 年 COA 最初以签订时的市场为基础确定，在上市公司及相关标的公司成为关联方前后保持一致，且与此前与其他第三方签署的 3 年 COA 并没明显差异；从长期来看与 2007 年 5 月至 2018 年 3 月的月市场运价的平均值无明显差异，从定价方式及定价模式上而言具备合理性及公允性。

（2）关联采购的作价依据及合理性

标的公司及上市公司的关联采购主要系向石油新能源公司采购内贸船燃油，具体定价依据为在环渤海地区（包括秦皇岛、天津、黄骅、曹妃甸、京塘港等地，以下简称环渤海地区）、宁波地区（包括嘉兴、镇海、北仑、象山港、舟山、老塘山、六横等地，以下简称宁波地区）和上海地区加油，船用 180CST 燃料油按当周 ICIS 安迅思船供油网提供的秦皇岛混调高硫 180CST 燃料油平均价下浮 9%为基准，船用柴油按当周 ICIS 安迅思船供油网提供的秦皇岛 0#柴油平均价下浮 11%为基准结算。

前述 9%及 11%的下浮比例的确定一方面考虑了历史平均采购价格与 ICIS 安迅思船供油网公布的同期燃油市场价格的差异，另一方面亦考虑了石油新能源公司作为三家标的公司及上市公司的独家燃油供应商而给予的相应优惠，该等价格系参照市场化定价，从定价方式及定价模式上而言具备合理性。

（3）资金拆借的作价依据及合理性

上市公司及标的公司在浙能财务公司存贷款时，存贷款利率主要参照同期银行存贷款利率确定，该等价格系参照市场化定价，从定价方式及定价模式上而言具备合理性及公允性。

（六）本次交易后上市公司新增关联交易金额及占比，对上市公司和中小股东权益的影响

1、本次交易完成前后的主要关联交易变化情况

宁波海运的关联交易类型主要为采购商品和接受劳务以及销售商品和提供劳务。根据备考报表，本次重组前后，宁波海运最近一年及一期（即 2017 年度以及 2018 年 1-5 月）采购商品和接受劳务以及销售商品和提供劳务交易金额及占当期营业收入、营业成本的比例如下：

单位：万元

| 2017 年度 | | | | |
|-----------|-----------|------------|------------|------------|
| 关联交易类型 | 本次重组前 | | 本次重组后 | |
| | 金额 | 占当期营业收入的比例 | 金额 | 占当期营业收入的比例 |
| 销售商品、提供劳务 | 95,686.29 | 60.28% | 145,721.92 | 68.17% |
| 关联交易类型 | 本次重组前 | | 本次重组后 | |
| | 金额 | 占当期营业成本的比例 | 金额 | 占当期营业成本的比例 |
| 采购商品、接受劳务 | 14,472.34 | 12.43% | 32,718.88 | 21.15% |

| 2018 年 1-5 月 | | | | |
|--------------|-----------|------------|-----------|------------|
| 关联交易类型 | 本次重组前 | | 本次重组后 | |
| | 金额 | 占当期营业收入的比例 | 金额 | 占当期营业收入的比例 |
| 销售商品、提供劳务 | 48,779.41 | 62.99% | 70,387.63 | 69.54% |
| 关联交易类型 | 本次重组前 | | 本次重组后 | |
| | 金额 | 占当期营业成本的比例 | 金额 | 占当期营业成本的比例 |
| 采购商品、接受劳务 | 7,695.50 | 13.29% | 17,137.40 | 22.84% |

上市公司未因本次交易增加原有业务关联交易，本次交易后上市公司新增业务未因本次交易增加关联交易。本次交易前，宁波海运与控股股东、实际控制人及其下属子公司等关联方的关联交易主要为采购燃油物料、船舶租赁、船舶运输等，该等交易均在宁波海运日常经营业务范围内，有利于公司主营业务的开展。本次交易主要为切实履行浙能集团作出的避免同业竞争承诺，重组浙能集团旗下国内沿海货物运输资产，本次交易完成后，宁波海运将进一步巩固及增强其在国内沿海货物运输领域的竞争优势。标的公司与浙能集团下属其他企业之间的船舶运输、船舶租赁、采购燃油物料等交易将在本次交易完成后转化为上市公司与浙能集团下属其它企业之间的交易，但未因本次交易增加关联交易。

2、本次重组后进一步规范关联交易、保持独立性的情况

为规范关联交易，维护中小股东的利益，浙能集团、海运集团已分别出具《关于规范关联交易的承诺函》，承诺内容如下：

“（1）本公司将充分尊重上市公司的独立法人地位，保障上市公司独立经营、自主决策；

（2）本公司保证本公司以及本公司控股或实际控制的其他公司或企业或经济组织（不包括上市公司控制的企业，以下统称“关联企业”）将继续规范与上市公司及其控制的企业发生的关联交易；

（3）如果上市公司在今后的经营活动中必须与本公司及关联企业发生确有必要且不可避免的关联交易，本公司将促使此等交易严格按照国家有关法律法规、上市公司章程和中国证监会的有关规定履行有关程序，与上市公司依法签订协议，及时依法进行信息披露；保证按照正常的商业条件和公允、合理的价格进行交易，保证不通过关联交易损害上市公司及其他股东的合法权益；

（4）本公司及关联企业将严格和善意地履行与上市公司签订的各项关联协议；本公司及关联企业将不会向上市公司谋求任何超出该等协议规定以外的利益或者收益；

（5）本公司及关联企业将不以任何方式违法违规占用上市公司及其下属企业的资金、资产，亦不要求上市公司及其下属企业为本公司及关联企业进行违规担保；

（6）上述承诺在本公司对上市公司拥有控制权期间持续有效且不可变更或撤销。如违反上述承诺给上市公司造成损失，本公司将向上市公司作出充分的赔偿或补偿。”

上市公司在本次交易完成后关联交易将遵循公平、公正、公开的原则，不会损害宁波海运及其中小股东的利益，不会对宁波海运持续性经营能力造成影响，不会影响宁波海运未来财务状况、经营成果，不会影响宁波海运的独立性。

（七）本次交易完成后规范关联交易的措施

1、本次交易完成后规范关联交易以及防范关联方资金占用的措施

未来，上市公司与海运集团及其下属企业发生关联交易，该等交易将在遵守《上交所上市规则》、《上市公司治理准则》、公司章程、《股东大会议事规则》及《关联交

易决策制度》等相关规定的前提下进行，同时上市公司将及时履行相关决策程序及信息披露义务，维护上市公司及广大中小股东的合法权益。上市公司从关联交易等方面对内部控制制度完善，防范和杜绝控股股东及关联方资金占用。

2、控股股东、实际控制人关于避免关联方资金占用及规范关联交易的承诺

为规范关联交易，维护中小股东的利益，浙能集团、海运集团已分别出具《关于规范关联交易的承诺函》，承诺内容如下：

“（1）本公司将充分尊重上市公司的独立法人地位，保障上市公司独立经营、自主决策；

（2）本公司保证本公司以及本公司控股或实际控制的其他公司或企业或经济组织（不包括上市公司控制的企业，以下统称“关联企业”）将继续规范与上市公司及其控制的企业发生的关联交易；

（3）如果上市公司在今后的经营活动中必须与本公司及关联企业发生确有必要且不可避免的关联交易，本公司将促使此等交易严格按照国家有关法律法规、上市公司章程和中国证监会的有关规定履行有关程序，与上市公司依法签订协议，及时依法进行信息披露；保证按照正常的商业条件和公允、合理的价格进行交易，保证不通过关联交易损害上市公司及其他股东的合法权益；

（4）本公司及关联企业将严格和善意地履行与上市公司签订的各项关联协议；本公司及关联企业将不会向上市公司谋求任何超出该等协议规定以外的利益或者收益；

（5）本公司及关联企业将不以任何方式违法违规占用上市公司及其下属企业的资金、资产，亦不要求上市公司及其下属企业为本公司及关联企业进行违规担保；

（6）上述承诺在本公司对上市公司拥有控制权期间持续有效且不可变更或撤销。如违反上述承诺给上市公司造成损失，本公司将向上市公司作出充分的赔偿或补偿。”

第十二章 风险因素

投资者在评价本次交易时，除本报告书的其他内容和与本报告书同时披露的相关文件外，还应特别认真地考虑下述各项风险因素：

一、与本次交易相关的风险

（一）交易被终止或被取消的风险

本次交易将受到多方因素的影响且本次交易的实施尚须满足多项前提条件，本次交易可能因为但不限于以下事项的发生而取消：

- 1、因股价异常波动或异常交易可能涉嫌内幕交易而使本次交易被迫暂停、终止或取消；
- 2、标的资产业绩大幅下滑；
- 3、其他可能导致交易被取消的风险。

上市公司董事会将在本次交易过程中及时公告相关工作的进度，以便投资者了解本次交易进程，并作出相应判断。

（二）审批风险

本次交易尚需满足多项条件后方可完成，包括但不限于：

- 1、本次交易方案尚需取得浙江省国资委批准。
- 2、本次交易方案尚需本公司股东大会审议通过。
- 3、本次交易方案尚需本公司股东大会非关联股东批准同意浙能集团免于发出要约。
- 4、本次交易尚需取得中国证监会的核准。
- 5、本次交易尚需反垄断主管部门经营者集中审查通过。

本次交易能否通过本公司股东大会审议以及能否取得有权部门的备案、批准或核准存在不确定性，本公司就上述事项取得相关备案、批准或核准的时间也存在不确定性，提请广大投资者注意投资风险。

（三）标的公司业绩承诺不能达标的风险

本次交易标的的选取收益法评估结果作为评估结论并作为定价参考依据，为保障宁波海运及其股东尤其是中小股东的合法权益，同时依据《重组管理办法》等相关法律法规的规定，公司与浙能集团、海运集团、煤运投资 3 名交易对方分别签署了《盈利预测补偿协议》，交易对方分别对标的公司富兴海运、江海运输及浙能通利未来特定年度所实现的净利润作出了承诺。

上述业绩承诺系基于标的资产目前的经营能力和未来的发展前景做出的综合判断，标的资产未来盈利的实现受到宏观经济、市场环境、监管政策等因素的影响。业绩承诺期内，如以上因素发生较大变化，则标的资产存在业绩承诺无法实现的风险，同时，尽管上市公司已与交易对方签订了明确的业绩补偿协议，但由于市场波动、公司经营以及业务整合等风险导致标的资产的实际净利润数低于承诺净利润数及/或补偿期限届满时标的公司出现减值时，相关交易对方如果无法履行或不愿履行业绩补偿承诺，则存在业绩补偿承诺实施的违约风险。

（四）标的资产评估值增值较大的风险

本次交易标的资产的评估基准日为 2017 年 12 月 31 日，本次交易标的资产的评估值为 82,638.04 万元，较账面值增值 36,689.23 万元，增值 79.85%，增值率较高。

尽管评估机构在评估过程中勤勉、尽责，并严格执行了评估相关规定，仍可能出现实际情况与评估假设不一致从而导致标的资产的估值与实际情况不符的情形。提请投资者注意本次交易标的资产评估值增值较大的风险。

二、上市公司标的公司业务与经营风险

（一）受宏观经济周期影响的风险

上市公司标的资产主要从事国际国内的大宗散货运输，最主要的货种为煤炭。煤炭运输属国民经济基础行业，受国民经济增长周期性波动的影响较大。当国民经济处于增长时期，对石油、煤炭的需求将会增加，从而加大对这类产品的海上运输需求；但当国民经济处于萧条阶段，则上述需求也会相应下滑。因此，国民经济周期性的波动，对公司的经营将直接产生影响。未来，若全球经济出现周期性向下波动，将导致全球航运市场跟跌。

（二）其它运输方式竞争的风险

目前，煤炭、矿砂及其他大宗物资的运输方式有水路运输（包括海运）、铁路运输、公路运输等，水路运输与其他运输方式的竞争，可能对水路运输的需求产生一定影响。虽然由于海上运输具有数量大、价格低的优势，目前仍是大宗物资运输的主要方式，但未来若其他运输方式运价显著降低，标的公司业务仍有可能受到冲击。

（三）运输价格波动的风险

运输市场价格受全球经济变化、运力需求、船舶保有量等多种因素的影响，波动性较大。标的公司的运输合同主要以 COA 为主，运价受国际国内运输市场价格的短期波动影响较小，但如国际国内运输市场价格在较长时间内有较大波动，仍然会对其的营业收入和盈利水平产生一定影响。

（四）燃油价格波动的风险

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及具有国际影响的突发政治事件和争端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，近年来受多种因素影响，国际原油价格波动性较大。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，将导致标的公司船舶航次成本上升，进而影响公司的营业收入和盈利水平，使标的公司面临燃油价格波动的风险。

（五）长协合同无法根据市场运价变动进行及时调价的风险

运费价格是决定公司盈利水平的核心因素之一，因此运费价格波动将会给公司的经营效益带来不确定性。公司已通过与大客户签订 COA，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。然而，航运业运价随全球经济形势变化而波动，运费价格波动将会给公司的经营效益带来不确定性。公司与大客户签订的 COA 中约定的基本运价存在无法根据市场运价变动进行及时调价的风险，若航运市场运价大幅上涨从而可能对公司的经营效益产生一定影响。

（六）业务品种单一和客户集中风险

干散货运输易受短期内供求关系变化影响而出现较大幅度波动，标的公司承运的货种以电煤为主，业务品种单一，不利于分散行业风险，抵御经济周期波动。同时，标的公司主要客户的运输收入在公司营业收入中占比仍旧较高。未来几年，如果煤炭航运市场的景气度仍处于低谷或公司主要客户流失，将对标的公司的生产经营带来不利影响。因此标的公司将努力扩大市场份额，积极寻找货源，开拓新客户，同时确保标的公司在浙江地区沿海干散货海运市场上的领先地位，为公司的发展打下坚实的基础。

（七）航行安全风险

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，对标的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。标的公司针对船舶可能出现的事故险情，制定了相应的应急预案和防范措施；努力提高船岸人员的操作技能，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；合理投保，规避风险。

（八）民事纠纷引起的扣押船舶风险

海上运输船舶可能因合同纠纷，包括船员劳务合同纠纷，以及侵权纠纷引起民事索赔方申请海事法院扣押船舶，对标的公司正常营运产生不利影响。标的公司将加强与保赔协会和保险公司的协调与合作，使之及时提供担保，令船舶获得释放，避免船舶扣押或者减少船舶扣押时间。

（九）业务整合风险

本次交易完成后，上市公司将持有富兴海运 51% 股权、浙能通利 60% 股权与江海运输 77% 股权。虽然上市公司和标的公司都具有完善的组织架构、有效的管理体系和成熟的业务模式，但是标的公司在经营模式和企业内部运营管理体系等方面与上市公司存在的差异将为上市公司日后的整合带来一定难度。上市公司与标的公司之间能否顺利实现整合以及整合后是否能达到预期效果，仍存在一定的不确定性。上市公司将通过不断完善公司治理、加强内部控制等措施降低该等风险，并对相关情况进行真实、准确、及时、完整、公平的披露。

三、其他风险

上市公司股票价格不仅取决于上市公司的盈利水平及发展前景，也受到市场供求关系、国家相关政策、投资者心理预期以及各种不可预测因素的影响，从而使上市公司股票的价格偏离其价值，给投资者带来投资风险。针对上述情况，上市公司将根据《公司法》、《证券法》、《上市公司信息披露管理办法》和《上海证券交易所上市规则》等有关法律、法规的要求，真实、准确、及时、完整、公平地向投资者披露有可能影响上市公司股票价格的重大信息，供投资者作出投资判断。

第十三章 其他重要事项

一、保护投资者合法权益的相关安排

（一）网络投票安排

根据中国证监会《关于加强社会公众股股东权益保护的若干规定》等有关规定，在表决本次交易方案的股东大会中，将采用现场投票与网络投票相结合的表决方式，充分保护中小股东行使投票权的权益。

（二）严格履行上市公司信息披露义务

本公司及相关信息披露义务人将严格按照《证券法》、《上市公司信息披露管理办法》、《关于规范上市公司信息披露及相关各方行为的通知》、《重组管理办法》等相关规定，切实履行信息披露义务，公平地向所有投资者披露可能对上市公司股票交易价格产生较大影响的重大事件。本报告书披露后，公司将继续按照相关法规的要求，及时、准确地披露公司本次重组的进展情况。

（三）严格执行关联交易批准程序等决策程序

本次交易方案已经本公司董事会审议，本公司已获得独立董事对本次交易的事先认可，本公司的独立董事均已就本次交易相关事项发表了独立意见。

本次交易构成关联交易，其实施已严格执行法律法规以及公司内部对于关联交易的审批程序。本次交易的议案将在公司股东大会上由公司非关联股东予以表决，公司股东大会将采取现场投票与网络投票相结合的方式，公司将向公司股东提供网络形式的投票平台，股东可以在网络投票时间内通过网络方式行使表决权。此外，公司已聘请独立财务顾问、律师、审计、评估等中介机构，对本次交易出具专业意见，确保本次关联交易定价公允、公平、合理，不损害其他股东的利益。

（四）聘请专业机构

本公司聘请中金公司作为本次交易的独立财务顾问，聘请金杜作为本次交易的法律顾问，并聘请具有证券与期货业务资格的会计师事务所、资产评估机构等证券服务机构

就本次交易出具相关专业性意见。本公司独立董事在充分了解本次交易信息的基础上就本次交易发表独立意见。本次交易将提交本公司股东大会进行审议。与本次交易相关的重组报告书、独立财务顾问报告、法律意见书以及本次交易涉及的审计报告、评估报告等已按相关要求予以公告。

（五）股份锁定的承诺

本次交易的交易对方海运集团承诺：“（一）本公司在本次发行股份购买资产中认购的股份，自该等股份上市之日起 36 个月内不转让。（二）本公司在本次交易前已经持有的上市公司股份，自本公司在本次交易中认购的上市公司股份上市之日起 12 个月内不转让。（三）本次发行股份购买资产完成后 6 个月内如上市公司股票连续 20 个交易日的收盘价低于发行价，或本次发行股份购买资产完成后 6 个月期末收盘价低于发行价的，本公司持有的上市公司股份的锁定期自动延长 6 个月。（四）前述锁定期届满之时，若经具有证券期货从业资格的会计师事务所审计，本公司需根据《盈利预测补偿协议》向上市公司履行股份补偿义务，上述涉及本公司所持股份的锁定期延长至本公司在《盈利预测补偿协议》项下的股份补偿义务履行完毕之日。（五）如前述关于本公司持有的上市公司股份的锁定期的承诺与中国证监会、上海证券交易所最新的监管意见不相符的，本公司将根据最新的监管意见进行相应调整。本次发行股份购买资产实施完成后，本公司因上市公司送股、转增股份等原因增持的股份，亦应遵守上述约定。”

本次交易的交易对方浙能集团、煤运投资承诺：“（一）本公司在本次发行股份购买资产中认购的股份，自该等股份上市之日起 36 个月内不转让。（二）本次发行股份购买资产完成后 6 个月内如上市公司股票连续 20 个交易日的收盘价低于发行价，或本次发行股份购买资产完成后 6 个月期末收盘价低于发行价的，本公司持有的上市公司股份的锁定期自动延长 6 个月。（三）前述锁定期届满之时，若经具有证券期货从业资格的会计师事务所审计，本公司需根据《盈利预测补偿协议》向上市公司履行股份补偿义务，上述涉及本公司所持股份的锁定期延长至本公司在《盈利预测补偿协议》项下的股份补偿义务履行完毕之日。（四）如前述关于本公司持有的上市公司股份的锁定期的承诺与中国证监会、上海证券交易所最新的监管意见不相符的，本公司将根据最新的监管意见进行相应调整。本次发行股份购买资产实施完成后，本公司因上市公司送股、转增股份等原因增持的股份，亦应遵守上述约定。”

（六）业绩补偿安排

本次交易中，资产评估机构采取资产基础法和收益法对标的资产进行评估并作为定价参考依据。为保障宁波海运及其股东尤其是中小股东的合法权益，同时依据《重组管理办法》等相关法律法规的规定，本次重组交易对方浙能集团、海运集团及煤运投资将就标的公司在标的资产过户完成后三年内实际净利润不足承诺净利润的部分，在经有证券期货业务资格的审计机构审计确认差额后，进行盈利预测补偿。

（七）交易对方声明

本次交易的交易对方已分别出具如下承诺函：

“1、本公司在参与本次交易过程中，将及时向上市公司提供本次交易所需文件及相关资料、信息，同时承诺所提供纸质版和电子版资料、文件、信息均真实、准确、完整，不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；并对其虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承担个别和连带的法律责任。给上市公司或者投资者造成损失的，将依法承担赔偿责任。

2、本公司向参与本次交易的各中介机构所提供的资料均为真实、准确、完整的原始书面资料或副本资料及信息，副本资料或复印件与原始资料或原件一致；所有文件的签字或印章皆为真实的，不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；并对其虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承担个别和连带的法律责任。

3、本公司保证为本次交易所出具的说明及确认皆为真实、准确和完整的，不存在任何虚假记载，误导性陈述或重大遗漏，并对其虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承担个别和连带的法律责任。

4、本公司承诺将在本次交易过程中严格按照相关法律法规规定履行信息披露义务，保证信息披露的及时、准确、完整。

5、如本次交易所提供或披露的信息涉嫌虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，被司法机关立案侦查或者被中国证监会立案调查的，在形成调查结论以前，不转让在本公司在宁波海运拥有权益的股份，并于收到立案稽查通知的两个交易日内将暂停转让的书面申请和股票账户提交宁波海运董事会，由宁波海运董事会代为向证券交易所和登记结算公司申请锁定；未在两个交易日内提交锁定申请的，授权宁波海运董事会核实后直接

向证券交易所和登记结算公司报送本公司的身份信息和账户信息并申请锁定；宁波海运董事会未向证券交易所和登记结算公司报送本公司的身份信息和账户信息的，授权证券交易所和登记结算公司直接锁定相关股份。如调查结论发现存在违法违规情形，本公司承诺锁定股份自愿用于相关投资者赔偿安排。”

（八）并购重组摊薄当期每股收益的填补回报安排

根据本次审计机构出具的上市公司备考审阅报告，本次交易完成后，本公司 2017 年度基本每股收益相应增加，上市公司盈利能力提高，每股收益亦随之增长，不存在重组摊薄当期每股收益的情形，有利于保护中小投资者的利益。

二、交易完成后上市公司资金占用及关联担保情况

（一）资金占用情况

截至本报告书签署日，本次交易的标的公司不存在关联方资金占用的情况。因此，本次交易完成后，上市公司不会出现新增资金占用的情况。

（二）关联担保情况

截至本报告书签署日，本次交易的标的公司不存在关联方担保的情况。因此，本次交易完成后，上市公司不会出现新增关联担保的情况。

三、交易完成后上市公司的负债结构情况

根据立信出具的信会计报字（2018）ZA10757 号标准无保留意见的 2017 年审计报告，宁波海运未经审计的 2018 年 1-5 月管理层报表；以及大华会计师事务所出具的大华审字[2018]009564 号 2017 年 1 月 1 日至 2018 年 5 月 31 日止的备考审阅报告及财务报表，本次交易前后公司的负债构成变动情况如下表所示：

| 项目 | 2017 年 12 月 31 日 | | | | | |
|------|------------------|----|-----|----|--------|------|
| | 重组后 | | 重组前 | | 重组前后比较 | |
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 增减金额 | 增减幅度 |
| 流动负债 | | | | | | |

| 项目 | 2017年12月31日 | | | | | |
|-------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|------------------|---------------|
| | 重组后 | | 重组前 | | 重组前后比较 | |
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 增减金额 | 增减幅度 |
| 短期借款 | 53,129.31 | 16.92% | 41,929.31 | 14.72% | 11,200.00 | 26.71% |
| 应付账款 | 19,218.60 | 6.12% | 12,867.85 | 4.52% | 6,350.75 | 49.35% |
| 预收款项 | 87.82 | 0.03% | 35.68 | 0.01% | 52.14 | 146.13% |
| 应付职工薪酬 | 2,685.71 | 0.86% | 2,027.16 | 0.71% | 658.55 | 32.49% |
| 应交税费 | 4,441.13 | 1.41% | 3,140.19 | 1.10% | 1,300.94 | 41.43% |
| 应付利息 | 424.37 | 0.14% | 409.48 | 0.14% | 14.89 | 3.64% |
| 应付股利 | 594.76 | 0.19% | - | - | 594.76 | 100.00% |
| 其他应付款 | 4,636.37 | 1.48% | 4,084.39 | 1.43% | 551.98 | 13.51% |
| 一年内到期的非流动负债 | 16,239.61 | 5.17% | 14,880.60 | 5.22% | 1,359.01 | 9.13% |
| 流动负债合计 | 101,457.68 | 32.32% | 79,374.66 | 27.87% | 22,083.02 | 27.82% |
| 非流动负债 | | | | | | |
| 长期借款 | 201,233.62 | 64.10% | 201,233.62 | 70.65% | - | - |
| 长期应付款 | 7,049.39 | 2.25% | - | - | 7,049.39 | 100.00% |
| 预计负债 | 559.36 | 0.18% | 559.36 | 0.20% | - | - |
| 递延收益-非流动负债 | 3,660.78 | 1.17% | 3,660.78 | 1.29% | - | - |
| 非流动负债合计 | 212,503.15 | 67.68% | 205,453.76 | 72.13% | 7,049.39 | 3.43% |
| 负债合计 | 313,960.83 | 100.00% | 284,828.42 | 100.00% | 29,132.41 | 10.23% |

| 项目 | 2018年5月31日 | | | | | |
|--------|------------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| | 重组后 | | 重组前 | | 重组前后比较 | |
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 增减金额 | 增减幅度 |
| 流动负债 | | | | | | |
| 短期借款 | 42,622.48 | 13.86% | 31,922.48 | 11.66% | 10,700.00 | 33.52% |
| 应付账款 | 21,381.01 | 6.95% | 13,979.04 | 5.11% | 7,401.97 | 52.95% |
| 预收款项 | 530.14 | 0.17% | 455.00 | 0.17% | 75.14 | 16.51% |
| 应付职工薪酬 | 3,367.23 | 1.10% | 2,831.59 | 1.03% | 535.64 | 18.92% |
| 应交税费 | 3,850.06 | 1.25% | 2,289.32 | 0.84% | 1,560.74 | 68.17% |
| 应付利息 | 2,221.13 | 0.72% | 2,131.63 | 0.78% | 89.50 | 4.20% |
| 应付股利 | 5,120.80 | 1.67% | - | - | 5,120.80 | 不适用 |

| 项目 | 2018年5月31日 | | | | | |
|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|------------------|---------------|
| | 重组后 | | 重组前 | | 重组前后比较 | |
| | 金额 | 比例 | 金额 | 比例 | 增减金额 | 增减幅度 |
| 其他应付款 | 3,564.13 | 1.16% | 3,029.55 | 1.11% | 534.58 | 17.65% |
| 一年内到期的非流动负债 | 13,073.60 | 4.25% | 11,680.60 | 4.27% | 1,393.00 | 11.93% |
| 流动负债合计 | 95,730.59 | 31.14% | 68,319.20 | 24.90% | 27,411.39 | 40.12% |
| 非流动负债 | | | | | | |
| 长期借款 | 201,233.62 | 65.46% | 201,233.62 | 73.52% | | |
| 长期应付款 | 6,301.77 | 2.05% | - | | 6,301.77 | 不适用 |
| 预计负债 | 559.36 | 0.18% | 559.36 | 0.20% | 0.00 | |
| 递延收益-非流动负债 | 3,594.66 | 1.17% | 3,594.66 | 1.31% | 0.00 | |
| 非流动负债合计 | 211,689.41 | 68.86% | 205,387.64 | 75.04% | 6,301.77 | 3.07% |
| 负债合计 | 307,420.00 | 100.00% | 273,706.84 | 100.00% | 33,713.16 | 12.32% |

截至2017年12月31日以及2018年5月31日，本次交易前后公司偿债能力指标变动情况如下表所示：

| 项目 | 2017年12月31日/2017年度 | | | |
|---------------|--------------------|-----------|-----------|--------|
| | 重组后 | 重组前 | 重组前后比较 | |
| | | | 增长额 | 增长幅度 |
| 流动比率（倍） | 0.84 | 0.55 | 0.29 | 52.73% |
| 速动比率（倍） | 0.80 | 0.51 | 0.29 | 56.86% |
| 资产负债率 | 42.53% | 45.64% | -3.11% | -6.81% |
| 息税折旧摊销前利润(万元) | 86,010.62 | 62,780.76 | 23,229.86 | 37.00% |
| 利息保障倍数（倍） | 3.95 | 2.83 | 1.12 | 39.51% |

| 项目 | 2018年5月31日/2018年1-5月 | | | |
|---------|----------------------|------|--------|--------|
| | 重组后 | 重组前 | 重组前后比较 | |
| | | | 增长额 | 增长幅度 |
| 流动比率（倍） | 1.04 | 0.70 | 0.34 | 48.57% |
| 速动比率（倍） | 0.98 | 0.65 | 0.33 | 50.77% |

| 项目 | 2018年5月31日/2018年1-5月 | | | |
|---------------|----------------------|-----------|-----------|--------|
| | 重组后 | 重组前 | 重组前后比较 | |
| | | | 增长额 | 增长幅度 |
| 资产负债率 | 41.71% | 44.41% | -0.03 | -6.12% |
| 息税折旧摊销前利润(万元) | 40,207.97 | 27,955.64 | 12,252.32 | 43.83% |
| 利息保障倍数(倍) | 5.06 | 3.40 | 1.66 | 48.82% |

四、本次交易对上市公司治理机制的影响

本次交易前，公司已按照《公司法》、《证券法》、《上市公司治理准则》及其他相关法律法规的要求，建立并逐步完善法人治理结构，规范公司运作，加强信息披露工作。公司先后制定了《公司章程》、《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》、《监事会议事规则》等上市公司治理准则。本次交易不会导致上市公司控股股东、实际控制人发生变更，也不会涉及重大经营决策规则与程序、信息披露制度等方面的调整。

本次交易完成后，上市公司具有完善的法人治理结构，上市公司将继续在业务、资产、财务、人员、机构等方面与其控股股东、实际控制人及其控制的其他企业保持独立，符合中国证监会关于上市公司独立性的相关规定。此外，海运集团与浙能集团已出具相关承诺：本次交易完成后，将保持上市公司在资产、财务、人员、业务及机构等方面的独立性。为了规范关联交易，海运集团、浙能集团分别出具了《关于规范关联交易的承诺》。

上述承诺函的出具，将有利于本公司在本次交易完成后不断完善业务独立、资产独立、财务独立、人员独立和机构独立，有利于进一步完善公司法人治理结构，有利于保护公司全体股东的利益。本次交易有利于保持和完善健全有效的法人治理结构、继续规范与浙能集团下属公司之间的关联交易。

五、关于上市公司最近十二个月内是否发生资产交易的情况说明

上市公司最近十二个月内未发生重大资产交易情况。

六、交易完成后上市公司的现金分红政策及相应的安排

（一）上市公司现行《公司章程》中利润分配相关条款

1、利润分配政策的原则：

公司的利润分配应重视对投资者的合理投资回报，同时兼顾公司的可持续发展。根据自身的财务结构、盈利能力和未来的投资、融资发展规划实施积极的利润分配，保持利润分配政策的连续性和稳定性，并符合法律、法规的有关规定。公司利润分配不得超过累计可分配利润的范围，不得损害公司持续经营能力。

2、利润分配具体政策如下：

1) 利润分配的形式：公司利润分配可以采取现金、股票、现金及股票相结合或者法律、法规允许的其他方式分配利润。其中公司优先采用现金的利润分配方式。

2) 现金分红的时间间隔和比例：在符合利润分配原则、保证公司正常经营和长远发展的前提下，公司原则上每年年度股东大会召开后进行一次现金分红，公司董事会可以根据公司的盈利状况及资金需求状况提议公司进行中期现金分红。在满足现金分红条件时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%，且任何三个连续年度内，公司以现金方式累计分配的利润不少于该三年实现的年均可分配利润的 30%。

3) 现金分红的条件：a.公司该年度实现的可分配利润（即公司弥补亏损、提取公积金后所余的税后利润）为正值、现金流充裕且合并报表经营活动产生的现金流量净额为正数，实施现金分红不会影响公司后续持续经营；b.审计机构对公司的该年度财务报告出具标准无保留意见的审计报告；c.公司无重大投资计划或重大现金支出等事项发生（募集资金项目除外）。重大投资计划或重大现金支出是指：公司未来十二个月内拟对外投资、收购资产或者购买设备的累计支出达到或者超过公司最近一期经审计总资产的 50%，同时存在账面值和评估值的，以高者为准。

4) 发放股票股利的条件：公司在经营情况良好，并且董事会认为公司股票价格与公司股本规模不匹配、发放股票股利有利于公司全体股东整体利益时，在保证公司股本规模和股权结构合理的前提下，基于回报投资者和分享企业价值考虑，在满足现金分红条件下，公司可以发放股票股利。

3、利润分配的决策程序和机制：

公司每年利润分配预案由公司经营层、董事会结合公司章程的规定、盈利情况、资金需求情况，并充分考虑股东特别是中小投资者、独立董事和监事的意见后提出、拟定，独立董事应对利润分配预案发表明确意见。利润分配预案经董事会审议通过后提交股东大会批准。股东大会对现金分红具体方案进行审议时，应当通过多种渠道主动与股东特别是中小股东进行沟通和交流，充分听取中小股东的意见和诉求，并及时答复中小股东关心的问题。

4、利润分配的信息披露原则：

(1) 公司应严格按照有关规定在定期报告中详细披露现金分红政策的制定及执行情况，说明是否符合公司章程的规定或者股东大会决议的要求。

(2) 公司当年盈利，董事会未做出年度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、监事应当对此发表独立意见；公司董事会未做出年度现金利润分配预案，或者现金分红在本次利润分配中所占比例未达到 20%，公司召开股东大会审议该等年度利润分配的议案时，应当提供网络投票表决方式为股东参加股东大会提供便利。

5、利润分配政策的调整原则：

公司根据生产经营情况、投资规划和长期发展的需要确需调整利润分配政策时，有关调整利润分配政策的议案需经公司董事会审议后提交公司股东大会，并经出席股东大会的股东所持表决权的 2/3 以上通过。公司独立董事应当对此发表独立意见，且调整后的利润分配政策不得违反中国证监会和公司上市的证券交易所的有关规定。

6、其他事项

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。

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。

公司交纳所得税后的利润，按下列顺序分配：

- (1) 弥补上一年度的亏损；
- (2) 提取法定公积金 10%；
- (3) 提取任意公积金；
- (4) 支付股东股利。

(二) 本次重组对上市公司分红政策的影响

本次交易事项不会导致上市公司控股股东、实际控制人发生变更，也不涉及对上市公司分红政策的变更。

七、股价未发生异动的说明

因筹划重大事项，本公司股票于 2018 年 1 月 19 日开始停牌，并于 2018 年 2 月 1 日进入资产重组停牌程序。本次因筹划资产重组事项停牌前 20 个交易日的区间段为 2017 年 12 月 21 日至 2018 年 1 月 18 日期间，该区间段内宁波海运股票（股票代码：600798.SH）、上证综合指数（000001.SH）以及航运 II（申万）指数（801176.SI）的累积涨跌幅情况如下：

| | 2017 年 12 月 21 日 (收盘) | 2018 年 1 月 18 日 (收盘) | 涨跌幅 |
|---------------------------|--------------------------|-------------------------|--------|
| 本公司股价 (元/股) | 5.33 | 5.02 | -5.82% |
| 上证综合指数 (000001.SH) | 3,300.06 | 3,474.75 | 5.29% |
| 航运 II (申万) 指数 (801176.SI) | 1,533.73 | 1,564.45 | 2.00% |

注：按照中国证监会行业分类，本公司属于交通运输、仓储和邮政业，行业指数对应航运 II（申万）指数（801176.SI）。

数据来源：Wind 资讯

按照《关于规范上市公司信息披露及相关各方行为的通知》（证监公司字[2007]128 号）第五条的相关规定，自 2017 年 12 月 21 日至 2018 年 1 月 18 日，本公司股票（股票代码：600798.SH）价格在该区间内的累计涨跌幅为上涨-5.82%，未达到 20% 的标准。剔除大盘因素和同行业板块因素影响，即剔除上证综合指数（代码：000001.SH）和航

运II（申万）指数（801176.SI）因素影响后，本公司股价在本次停牌前20个交易日内累计涨幅分别为-11.11%和-7.82%，均未超过20%，无异常波动情况。

八、关于股票交易自查的说明及承诺

根据《重组管理办法》、《关于规范上市公司信息披露及相关各方行为的通知》（证监公司字[2007]128号）以及《上市公司重大资产重组信息披露及停复牌业务指引》的有关规定，本公司通过中国证券登记结算有限责任公司上海分公司，对本公司及本公司董事、监事、高级管理人员，本公司控股股东及其董事、监事、高级管理人员，交易对方及其董事、监事、高级管理人员，标的公司及其董事、监事、高级管理人员，相关专业机构及其他知悉本次交易内幕信息的法人和自然人，以及上述相关人员的直系亲属（以下简称“参与核查人员”）在本次交易申请股票停止交易前六个月至本报告书披露日之前一交易日期间（即2017年7月19日至2018年7月27日，以下简称“自查区间”），买卖本公司股票情况进行了自查。

根据中国证券登记结算有限责任公司上海分公司出具的《中国证券登记结算有限责任公司上海分公司高级管理人员、关联企业持股及买卖变动证明》以及参与核查人员提供的自查报告，部分参与核查人员在自查区间内存在买卖宁波海运股票的行为，具体情况如下：

（一）法人机构买卖宁波海运股票情况

经核查，本次交易相关法人机构不存在买卖宁波海运股票的情况。

（二）自然人买卖宁波海运股票情况

经核查，下列自然人在自查期间内存在买卖宁波海运股票的情形，具体情况如下：

| 序号 | 姓名 | 身份 | 证券类别 | 累计买入（股） | 累计卖出（股） |
|----|-----|-------------|--------|---------|---------|
| 1 | 林娜 | 北仑船务董事长林辉亲属 | 无限售流通股 | 36,800 | 0 |
| 2 | 陈明 | 北仑船务董事、总经理 | 无限售流通股 | 46,300 | 0 |
| 3 | 胡跃波 | 北仑船务监事 | 无限售流通股 | 30,400 | 3,000 |
| 4 | 胡蒙菲 | 北仑船务监事胡跃波亲属 | 无限售流通股 | 75,200 | 2,600 |
| 5 | 何惠明 | 北仑船务副总经理 | 无限售流通股 | 28,800 | 201,106 |

| 序号 | 姓名 | 身份 | 证券类别 | 累计买入（股） | 累计卖出（股） |
|----|-----|--------------------------|--------|---------|---------|
| 6 | 丁园芳 | 北仑船务总会计师 | 无限售流通股 | 224,800 | 202,100 |
| 7 | 王丹琪 | 宁波海运董事王端旭亲属 | 无限售流通股 | 3,700 | 3,700 |
| 8 | 杨敬东 | 煤运投资董事兼总经理 | 无限售流通股 | 21,000 | 21,000 |
| 9 | 余虹 | 煤运投资监事郑杰亲属 | 无限售流通股 | 47,200 | 88,100 |
| 10 | 陈丽霞 | 浙能集团煤炭及运输分公司运营管理部主任徐华明亲属 | 无限售流通股 | 23,100 | 0 |
| 11 | 俞莹莹 | 富兴海运董事徐水良亲属 | 无限售流通股 | 81,600 | 79,900 |
| 12 | 陈逸宁 | 富兴海运监事 | 无限售流通股 | 3,600 | 3,600 |
| 13 | 胡月梅 | 富兴海运监事陈逸宁亲属 | 无限售流通股 | 200 | 200 |
| 14 | 孙骋 | 富兴海运财务产权部主管周倬毅亲属 | 无限售流通股 | 3,500 | 3,500 |
| 15 | 高敢 | 江海运输董事施洪新亲属 | 无限售流通股 | 14,000 | 1,000 |
| 16 | 李勇龙 | 江海运输董事、总经理 | 无限售流通股 | 5,000 | 0 |
| 17 | 高卫东 | 江海运输副总经理 | 无限售流通股 | 1,900 | 0 |
| 18 | 忻克宁 | 江海运输董事、副总经理 | 无限售流通股 | 20,000 | 0 |
| 19 | 严凯歌 | 北仑船务综合办主任及北仑船务监事 | 无限售流通股 | 21,300 | 0 |
| 20 | 蔡立新 | 江海运输监事 | 无限售流通股 | 4,800 | 0 |
| 21 | 俞佩琪 | 江海运输综合管理部经理 | 无限售流通股 | 0 | 20,000 |
| 22 | 杨卫卫 | 浙能通利监事 | 无限售流通股 | 33,600 | 33,600 |
| 23 | 周琪 | 浙能通利监事杨卫卫亲属 | 无限售流通股 | 18,600 | 18,600 |
| 24 | 朱冬喜 | 万邦经办人员朱倩文亲属 | 无限售流通股 | 25,000 | 25,000 |

除上述交易外，本次交易的其他参与核查人员在自查区间内，没有通过证券交易所买卖宁波海运股票的情况。

（三）买卖股票相关人员作出的声明及承诺

针对上述股票买卖情况，相关自然人分别出具了关于买卖宁波海运股票情况的如下声明与承诺函：

“（1）本人在宁波海运本次交易停牌前并不知悉该事项，上述股票交易系本人根据市场公开信息，基于对股票二级市场行情的独立判断而做出的投资决策，纯属个人投

资行为，与宁波海运本次交易不存在关联关系。本人不存在利用本次交易内幕信息买卖宁波海运股票的情况。

（2）在宁波海运复牌直至宁波海运本次交易实施完毕或宁波海运宣布终止该事项实施期间，本人将严格遵守相关法律法规及证券主管机关颁布的规范性文件规范股票交易行为，不再买卖宁波海运的股票。”

第十四章 独立董事及中介机构关于本次交易的意见

一、独立董事关于本次交易的意见

1、公司已于本次董事会会议召开之前，向独立董事提供了相关资料，并进行了必要的沟通，获得了独立董事的事前认可，独立董事同意将本次交易相关议案提交董事会审议。

2、本次交易的方案符合《公司法》、《证券法》、《重组管理办法》及其他有关法律、法规和中国证监会颁布的规范性文件的规定，方案合理、切实可行，没有损害中小股东的利益。

3、《宁波海运股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书（草案）》及其摘要、公司与浙江省能源集团有限公司、浙江浙能煤运投资有限责任公司、宁波海运集团有限公司分别签署附生效条件的《发行股份购买资产协议之补充协议》、《盈利预测补偿协议》，符合《公司法》、《证券法》、《重组管理办法》及其他有关法律、法规和中国证监会颁布的规范性文件的规定，没有损害公司和中小股东的利益。

4、公司已聘请具有相关证券业务资格的资产评估机构对本次交易的标的资产进行评估；标的资产的评估报告已经浙江省人民政府国有资产监督管理委员会备案确认，本次交易价格以评估价值为依据，资产定价公平、合理，符合相关法律、法规及公司章程的规定。

5、本次交易有利于提高公司资产质量，改善公司财务状况和增强持续盈利能力，有利于保持独立性、规范关联交易、避免同业竞争，符合公司和全体股东的利益。

6、根据《重组管理办法》、《上海证券交易所股票上市规则》等规定，本次交易不构成重大资产重组，构成关联交易。董事会审议上述关联交易事项时，关联董事已按规定回避表决。议案表决程序符合法律、法规、规范性文件和《公司章程》的规定，会议形成的决议合法、有效。

7、本次交易尚需多项条件满足后方可完成，包括但不限于公司股东大会审议通过本次交易方案；本公司股东大会非关联股东批准同意浙能集团免于发出要约；浙江省国

资委批准本次交易方案；反垄断主管部门对经营者集中审查通过；中国证监会核准本次交易方案等，公司已经在《宁波海运股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书（草案）》中作了重大风险提示。

综上，本次交易方案合理、切实可行，交易定价原则公允、合理，符合公司和全体股东的利益，董事会对本次交易的决议合法有效，同意董事会将本次交易的相关议案提交公司股东大会审议。

二、独立财务顾问关于本次交易的意见

本公司已聘请中金公司担任本次交易的独立财务顾问。独立财务顾问通过对本次交易涉及事项进行审慎核查后，发表了以下独立财务顾问核查意见：

“本次交易符合《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国证券法》等有关法律、法规的规定，按相关法律、法规的规定履行了相应的程序，进行了必要的信息披露。本次交易已经上市公司第七届董事会第十七次会议决议审议通过以及第八届董事会第二次会议决议审议通过，独立董事为本次交易事项出具了独立意见。本次交易的标的资产，已经过具有证券从业资格的会计师事务所和资产评估公司的审计和评估。本次交易标的资产的价格是以经有权国有资产监督管理机构备案的评估值为参考经交易双方协商确定的，交易价格客观、公允。本次交易有利于上市公司的持续发展、形成或者保持健全有效的法人治理结构。对本次交易可能存在的风险，宁波海运已经作了充分详实的披露，有助于全体股东和投资者对本次交易的客观评判。”

三、律师关于本次交易的意见

本公司已聘请金杜担任本次交易的法律顾问。金杜经核查后认为：

“本次交易方案符合《公司法》、《证券法》、《重组管理办法》、《发行管理办法》等相关法律、法规和规范性文件的规定；本次交易各方具备相应的主体资格；在取得本法律意见书“四/（二）本次交易尚需获得的批准和授权”所述的全部批准和授权后，且在相关方承诺均完全履行的前提下，本次交易的实施不存在实质性法律障碍。”

第十五章 本次交易的证券服务机构

一、独立财务顾问

名称：中国国际金融股份有限公司

注册地址：北京市朝阳区建国门外大街1号国贸大厦2座27层及28层

法定代表人：毕明建

电话：010-6505 1166

传真：010-6505 1156

财务顾问主办人：张磊、陈超

财务顾问协办人：沈诗白

二、法律顾问

名称：北京市金杜律师事务所

注册地址：北京市朝阳区东三环中路7号北京财富中心写字楼A座40层

单位负责人：王玲

电话：010-5878 5588

传真：010-5878 5566

经办律师：叶国俊、许胡英

三、财务审计机构

名称：大华会计师事务所（特殊普通合伙）

注册地址：北京市海淀区西四环中路 16 号院 7 号楼 1101

执行事务合伙人：梁春

电话：010-5835 0011

传真：010-5835 0006

经办注册会计师：胡超、吴美芬

四、资产评估机构

名称：万邦资产评估有限公司

注册地址：海曙区布政巷 16 号科创大厦 1903 室

法定代表人：梅芳

电话：0571-8521 5056

传真：0571-8521 5010

经办注册资产评估师：马百金、韩帅烽、边腾

第十六章 上市公司全体董事、监事、高级管理人员以及相 关中介机构声明

一、上市公司全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员保证本报告书内容的真实、准确、完整，对本报告书及其摘要的虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏承担个别和连带的法律责任。

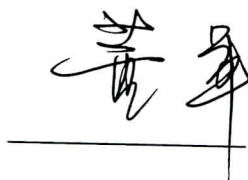
本报告书所述事项并不代表中国证监会、上海证券交易所等监管部门对于本次交易相关事项的实质性判断、确认或批准。本报告书所述本次交易相关事项的生效和完成尚待取得本公司股东大会的审议通过及中国证监会的核准。

(本页无正文,为《上市公司及全体董事、监事、高级管理人员声明》之签章页)

全体董事签字:



胡 敏



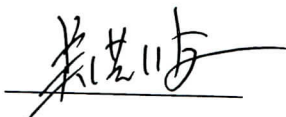
董 军



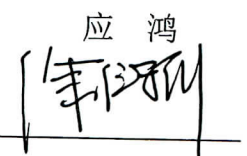
姚 成



蒋海良



吴洪波



应 鸿

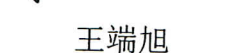


杨华军



徐衍修

钟昌标



王端旭

宁波海运股份有限公司



2018 年 7 月 27 日

(本页无正文，为《上市公司及全体董事、监事、高级管理人员声明》之签章页)

全体董事签字：

胡 敏



应 鸿

徐衍修

王端旭

董 军

蒋海良

杨华军

姚 成

吴洪波

钟昌标

宁波海运股份有限公司



2018年 7 月 27 日

(本页无正文, 为《上市公司及全体董事、监事、高级管理人员声明》之签章页)

全体董事签字:

胡 敏

董 军

姚 成

应 鸿

蒋海良

吴洪波

徐衍修

杨华军

钟昌标

王端旭

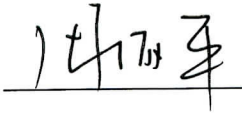
宁波海运股份有限公司



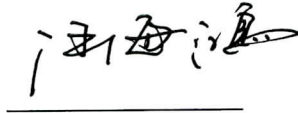
2018年 7月 27日

(本页无正文,为《上市公司及全体董事、监事、高级管理人员声明》之签章页)

全体监事签字:



周海平



汪海鸿



程向华



郑海滨



魏樟明

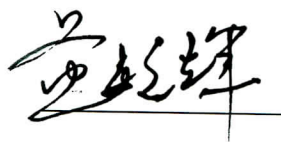
宁波海运股份有限公司



2018年7月27日

(本页无正文, 为《上市公司及全体董事、监事、高级管理人员声明》之签章页)

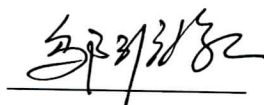
高级管理人员签字:



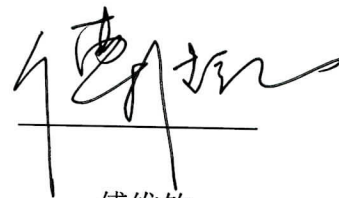
黄敏辉



周浩杰



邬雅淑



傅维钦

宁波海运股份有限公司



2018年 7 月 27 日

二、独立财务顾问声明

本公司及本公司经办人员同意宁波海运股份有限公司在《宁波海运股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书（草案）》及其摘要中援引的本公司出具的结论性意见，并保证所援引的内容已经本公司审阅，确认《宁波海运股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书（草案）》及其摘要不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其真实性、准确性及完整性承担相应的法律责任。

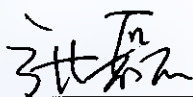
如本次交易申请文件存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本公司未能勤勉尽责的，将承担连带赔偿责任。

法定代表人（或授权代表）：_____



黄朝晖

财务顾问主办人：_____



张磊



陈超

财务顾问协办人：_____



沈诗白



中国国际金融股份有限公司

2018年07月27日

三、法律顾问声明

本所及本所经办律师同意《宁波海运股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书（草案）》及其摘要引用本所出具的法律意见书的内容，且所引用内容已经本所及本所经办律师审阅，确认《宁波海运股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书（草案）》及其摘要中不致因引用前述内容而出现虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对本所出具的法律意见书的内容的真实性、准确性及完整性承担相应的法律责任。

单位负责人：



王 玲

经办律师：



叶国俊



许胡英



事务所声明书

大华特字[2018]003499 号

本所及本所经办注册会计师同意宁波海运股份有限公司在《宁波海运股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书（草案）》及其摘要中引用本所出具的下列审计报告的相关内容，审计报告具体有：浙江富兴海运有限公司 2016、2017 年度审计报告（大华审字[2018]009149 号）和截止 2018 年 5 月 31 日及前两个年度审计报告（大华审字[2018]009560 号）、浙江浙能通利航运有限公司 2016、2017 年度审计报告（大华审字[2018]009148 号）和截止 2018 年 5 月 31 日及前两个年度审计报告（大华审字[2018]009559 号）、宁波江海运输有限公司 2016、2017 年度审计报告（大华审字[2018]008293 号）和截止 2018 年 5 月 31 日及前两个年度审计报告（大华审字[2018]009558 号）、宁波海运股份有限公司 2017 年度、2018 年 1-5 月备考审阅报告（大华审字[2018]009564 号）。

本所保证宁波海运股份有限公司在上述报告书及其摘要中引用本所出具的审计报告的相关内容已经本所及本所经办注册会计师审阅，确认上述报告书及其摘要不致因引用前述内容而存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其真实性、准确性及完整性承担相应的法律责任。

如本次重组申请文件存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本所未能勤勉尽责的，将承担连带赔偿责任。

经办注册会计师



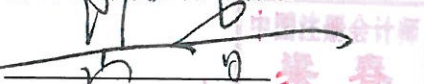
胡超



吴美芬



会计师事务所负责人：


梁春

大华会计师事务所（特殊普通合伙）



2018年5月27日

五、资产评估机构声明

本公司及项目经办资产评估师同意宁波海运股份有限公司在《宁波海运股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书（草案）》及其摘要中援引的本公司出具的结论性意见，并保证所援引的内容已经本公司审阅，确认《宁波海运股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书（草案）》及其摘要不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其真实性、准确性及完整性承担相应的法律责任。

如本次交易申请文件存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本公司未能勤勉尽责的，将承担连带赔偿责任。

授权代表：

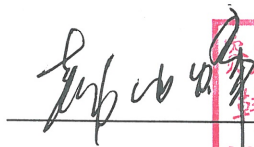


胡立勇

经办资产评估师：



马百金



韩帅烽



边 腾



万邦资产评估有限公司

2018年7月24日



第十七章 备查文件

一、备查文件

- 1、宁波海运关于本次交易的董事会决议；
- 2、宁波海运关于本次交易的监事会决议；
- 3、宁波海运独立董事关于本次交易的独立董事意见；
- 4、本次交易交易对方关于本次交易的内部决策文件；
- 5、中金公司出具的关于本次交易的独立财务顾问报告；
- 6、金杜律师出具的关于本次交易的法律意见书；
- 7、大华出具的标的资产最近两年审计报告；
- 8、大华出具的备考审阅报告；
- 9、万邦出具的标的资产评估报告；
- 10、宁波海运与相关交易对方签署的《发行股份购买资产协议》及其补充协议、《盈利预测补偿协议》；
- 11、其他与本次交易有关的重要文件。

二、查阅方式

- 1、宁波海运股份有限公司

联系地址：宁波市江北区北岸财富中心 1 幢

电话：0574-8765 9140

传真：0574-8735 5051

联系人：李红波

2、中国国际金融股份有限公司

联系地址：上海市浦东新区陆家嘴环路 1233 号汇亚大厦 29 层

电话：021-5879 6226

传真：021-5888 8976

联系人：沈诗白、何喜桥、朱世昊、李梦竹

(本页无正文，为《宁波海运股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书
(草案)》之盖章页)

宁波海运股份有限公司

2018年7月27日

