

宁波海运股份有限公司

2011 年年度报告摘要

§1 重要提示

1.1 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证本报告所载资料不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性负个别及连带责任。

本年度报告摘要摘自年度报告全文，报告全文同时刊载于 www.sse.com.cn。投资者欲了解详细内容，应当仔细阅读年度报告全文。

1.2 如有董事未出席董事会，应当单独列示其姓名

未出席董事姓名	未出席董事职务	未出席董事的说明	被委托人姓名
王黎敏	董事	工作原因	吴洪波

1.3 公司年度财务报告已经立信会计师事务所（特殊普通合伙）审计并被出具了标准无保留意见的审计报告。

1.4 公司负责人管雄文、主管会计工作负责人董军及会计机构负责人（会计主管人员）邬雅淑声明：保证年度报告中财务报告的真实、完整。

§2 公司基本情况

2.1 基本情况简介

股票简称	宁波海运
股票代码	600798
上市交易所	上海证券交易所

2.2 联系人和联系方式

	董事会秘书	证券事务代表
姓名	黄敏辉	徐勇
联系地址	宁波市北岸财富中心 1 幢	宁波市北岸财富中心 1 幢
电话	(0574) 87659140	(0574) 87659140
传真	(0574) 87355051	(0574) 87355051
电子信箱	hminhui@nbmc.com.cn	xuyong@nbmc.com.cn

§3 会计数据和财务指标摘要

3.1 主要会计数据

单位：元 币种：人民币

	2011 年	2010 年	本年比上年 增减 (%)	2009 年
营业总收入	1,270,248,369.85	1,228,581,730.86	3.39	895,508,320.53
营业利润	-5,568,801.31	43,771,051.26	-112.72	-7,963,657.50
利润总额	54,489,141.36	57,699,885.30	-5.56	3,108,687.78
归属于上市公司股东的 净利润	51,689,067.66	55,221,594.40	-6.40	29,704,020.97
归属于上市公司股东的 扣除非经常性损益 的净利润	958,115.24	45,580,357.14	-97.90	21,657,857.99
经营活动产生的现金 流量净额	465,193,078.59	431,689,855.08	7.76	196,778,819.56
	2011 年末	2010 年末	本年末比上 年末增减 (%)	2009 年末
资产总额	7,132,110,585.23	6,926,548,836.00	2.97	6,819,732,884.10
负债总额	4,521,326,948.59	4,452,153,932.74	1.55	4,352,283,727.60
归属于上市公司股东 的所有者权益	2,071,200,841.34	1,920,606,508.49	7.84	1,884,167,444.80
总股本	871,174,542.00	871,145,700.00	0.0033	871,145,700.00

3.2 主要财务指标

	2011 年	2010 年	本年比上年 增减 (%)	2009 年
基本每股收益 (元 / 股)	0.0593	0.0634	-6.47	0.0341
稀释每股收益 (元 / 股)	0.0539	0.0634	-14.98	0.0341
用最新股本计算的每股收益 (元 / 股)	不适用	不适用	不适用	不适用
扣除非经常性损益后的基本每股收益 (元 / 股)	0.0011	0.0514	-97.86	0.0249
加权平均净资产收益率 (%)	2.52	2.91	减少 0.39 个百分点	1.56
扣除非经常性损益后的加权平均净资产 收益率 (%)	0.05	2.40	减少 2.35 个百分点	1.14
每股经营活动产生的现金流量净额 (元 / 股)	0.5340	0.4955	7.77	0.2259
	2011 年 末	2010 年 末	本年末比上 年末增减 (%)	2009 年 末
归属于上市公司股东的每股净资产 (元 / 股)	2.38	2.2	8.18	2.16
资产负债率 (%)	63.39	64.28	减少 0.89 个百分点	65.28

3.3 非经常性损益项目

√适用 □不适用

单位：元 币种：人民币

非经常性损益项目	2011 年金额	附注（如适用）	2010 年金额	2009 年金额
非流动资产处置损益	55,601,448.52	本期公司处置了上海银城东路房产以及 4 艘老龄船舶	4,205,418.79	-168.00
计入当期损益的政府补助，但与公司正常经营业务密切相关，符合国家政策规定、按照一定标准定额或定量持续享受的政府补助除外	3,408,300.00	收到地方政府新增运力、信息化系统等技改项目补助	2,589,550.00	
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	1,048,194.15		7,133,865.25	11,072,513.28
少数股东权益影响额	-54,522.12		34,380.53	-5,474.30
所得税影响额	-9,272,468.13		-4,321,977.31	-3,020,708.00
合计	50,730,952.42		9,641,237.26	8,046,162.98

§4 股东持股情况和控制框图

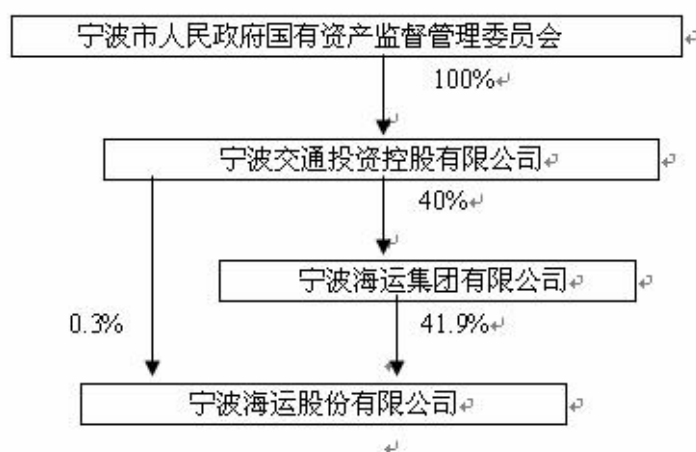
4.1 前 10 名股东、前 10 名无限售条件股东持股情况表

单位：股

2011 年末股东总数	81,495 户	本年度报告公布日一个月末股东总数	81,198 户		
前 10 名股东持股情况					
股东名称	股东性质	持股比例 (%)	持股总数	持有有限售条件股份数量	质押或冻结的股份数量
宁波海运集团有限公司	国有法人	41.90	365,062,214	0	无
浙江省电力燃料有限公司	境内非国有法人	10.20	88,828,031	0	未知
天津港（集团）有限公司	国有法人	1.72	15,000,000	0	未知
宁波江北富搏企业管理咨询咨询公司	境内非国有法人	0.81	7,018,288	0	未知
浙江省兴合集团公司	境内非国有法人	0.60	5,250,000	0	未知
上海梵莱贸易发展有限公司	未知	0.43	3,716,901	0	未知
宁波交通投资控股有限公司	国有法人	0.30	2,606,631	0	无
中国建设银行股份有限公司一诺安多策略股票型证券投资基金	未知	0.19	1,690,599	0	未知
中国建设银行股份有限公司一摩根士丹利华鑫多因子精选策略股票型证券投资基金	未知	0.17	1,518,455	0	未知
吴锋	境内自然人	0.14	1,180,000	0	未知

前 10 名无限售条件股东持股情况		
股东名称	持有无限售条件股份数量	股份种类
宁波海运集团有限公司	365,062,214	人民币普通股
浙江省电力燃料有限公司	88,828,031	人民币普通股
天津港（集团）有限公司	15,000,000	人民币普通股
宁波江北富博企业管理咨询咨询公司	7,018,288	人民币普通股
浙江省兴合集团公司	5,250,000	人民币普通股
上海梵莱贸易发展有限公司	3,716,901	人民币普通股
宁波交通投资控股有限公司	2,606,631	人民币普通股
中国建设银行股份有限公司—诺安多策略股票型证券投资基金	1,690,599	人民币普通股
中国建设银行股份有限公司—摩根士丹利华鑫多因子精选策略股票型证券投资基金	1,518,455	人民币普通股
吴锋	1,180,000	人民币普通股
上述股东关联关系或一致行动的说明	上述股东中，第一大股东和宁波交通投资控股有限公司存在关联关系，宁波交通投资控股有限公司持有宁波海运集团有限公司 40% 的股份。此外，公司未知其他股东是否存在关联关系或是否属于一致行动人。	

4.2 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图



§ 5 董事会报告

5.1 管理层讨论与分析概要

（一）报告期内整体经营情况的讨论与分析

2011 年全球经济受欧美国国家债务等因素困扰，复苏步伐明显放缓，导致全球贸易活动不确定性因素增加，国际航运市场在历经 2010 年的短暂回升后陷入了新一轮低迷中。全年波罗的海干散货综合运费指数（BDI）日均 1548 点，较上年均值下降了 39%，为十年来最低水平。国内沿海运输市场全年呈现“前高后低，年末跳水，两次探低”的局面，运价屡创年内新低。

报告期，受航运市场持续低迷、运价连续下探、油价等经营成本居高不下等不利因素的影响，航运企业船舶营运效率明显下降，经营业绩普遍出现大幅下滑。

1、报告期公司总体经营情况

面对艰难的航运市场形势和经营上的多重压力，公司上下围绕年初确定的各项工作目标，坚持“提升海运主业，培育公路产业，优化投资企业，促进海陆并举，稳健持续发展”的公司发展战略，加强航运市场开拓力度，加大船队结构和资产结构调整力度，促进企业转型升级，不断完善高速公路运营质量，推进精细化管理，抓好开源节流，努力保证公司生产经营基本稳定。

报告期，公司实现营业收入 127,024.84 万元，比上年同期增长 3.39%；实现归属于上市公司股东的净利润 5,168.91 万元，为上年同期的 93.60%。

2、报告期公司的主要业务及其经营状况

（1）海运主业方面：

公司主要经营从北方煤港至浙江省及其以南沿海地区电厂的电煤运输及部分国际航线。报告期末，公司新增运力 18 万载重吨，拥有散货轮 19 艘，总运力规模达 92.5 万载重吨。完成货运量 1,873.07 万吨、周转量 291.26 亿吨公里，实现业务收入 99,246.63 万元，分别为上年同期的 99.43%、88.53% 和 100.63 %。

第一，坚持大客户战略，运输生产保持基本稳定

一是公司积极走访战略客户，强化合作基础，通过不懈努力，年初相继与各战略伙伴约定年度运量份额，力争运量与运价基本与上年持平，为公司运力提供稳定的货源；同时，公司加大与各大战略客户沟通，及时报告船舶动态，密切协商，科学调度，切实提高运输合同的履约程度，保障运输生产保持基本稳定；二是市场租船业务进一步扩大，通过租入运力使货运量与营收较去年同期有较大幅度提升，为公司运输市场的拓展打好基础；三是不断提高远洋运输能力，发挥新加坡全资船公司的窗口作用，在航线、承运货种等方面有新的拓展；四是船岸紧密配合，船舶效能建设取得成效：加强船舶类型与港口航道水深的匹配管理，做好装载作业指导，合理配载，使船舶积载率得到进一步提高；抓好船舶现场港作，加快船舶装卸，缩短船舶滞港时间，努力提高船舶营运效率。

第二，加快船队结构调整，增强海运主业经营能力

报告期，公司在“不断优化船队结构、扩大运力规模”和“做大、做强、做精、做专”散货船队方面下功夫：一是新造船项目扎实推进。报告期是公司建司以来新建船舶最多的一年，公司公开发行可转债募集资金投资的四艘船舶先后开工建设，其中 57,500 吨散货船“明州 78”轮于 2011 年 6 月 20 日投入营运，47,500 吨散货船“明州 55”轮于 2011 年 12 月 25 日完成交接并于 2012 年 1 月 12 日正式投入营运，在建的另外 2 艘 47,500 吨散货船正按计划抓紧建造；二是全资子公司宁波海运（新加坡）有限公司自筹资金购置的 7.5 万吨级散货船“NINGBO INNOVATION”轮已于 2011 年 7 月 22 日正式投入国际远洋运输；三是加速淘汰落后产能船舶，报告期公司相继出售了油耗大、效率低的老旧船舶“Golden Land”轮、“明州 1”轮、“明州 18”轮和“明州 19”轮，使船队结构得到改善。目前公司单船平均吨位 4.87 万载重吨，平均船龄 14.75 年，已初步形成一支以灵便型和巴拿马型为主、船龄低、国际国内并举、具有一定竞争力的散货船队。根据交通运输部水

运局《2011 年国内沿海跨省运输干散货船运力和经营者情况分析报告》排名，公司位列 2011 年国内沿海干散货船经营规模运力第八位。

第三，抓住机遇，及时募集公司发展所需资金

为调整公司资本结构，加快运力发展，增强抗风险能力，公司 2010 年度股东大会决定发行 7.2 亿可转换公司债券，这是公司自上市以来向证券市场最大的融资项目。经中国证券监督管理委员会核准，公司于 2011 年 1 月 7 日公开发行了 72,000 万元可转换公司债券，并于 1 月 20 日在上海证券交易所挂牌上市，扣除各项发行费用后实际募集资金净额 70,094.50 万元为公司运力发展提供了资金保障，并有效降低了公司的资金成本。公司按计划稳妥有序地实施了募集资金投资项目。

第四，优化对外投资，合理调整资产结构

为盘活公司闲置资产，提高资产运营效率，报告期公司以 5,737.92 万元的价格出售了位于上海市浦东新区银城东路的房产。同时，公司投资的宁波海运希铁降有限公司受行业低迷、限电等因素影响，经营状况每况愈下，为进一步优化资源配置，公司于 2011 年 10 月 20 日通过宁波产权交易中心挂牌以 1,072 万元的价格成功转让了希铁降公司 27.67% 的股权。报告期通过资产结构调整，使公司对外投资得到进一步优化，集中资源确保主业发展。

第五，优化管理模式，基础管理工作得到夯实

一是安全形势相对平稳，报告期公司未发生一般及以上上报事故，各类安全检查均顺利通过，较好地实现了年度各项安全指标；二是船舶机务管理有效开展，确保船舶处于适航适货状态，报告期公司船舶营运率达到 97.62%，比上年提高了 0.08 个百分点；三是节能降耗取得实效。针对营运成本大幅上涨的局面，公司严格船舶燃润油、备件、物料等大宗物品采购报价、投标制度，并继续加强航海、副机使用混合油等节能技术应用，报告期船舶千吨海里油耗较上年下降了 0.11 千克；四是深入开源节流工作，全面紧缩各项成本开支；五是在进一步强化与相关船员管理公司业务合作的基础上，社会船员和航海类院校毕业生的招募上取得新进展；六是在传统船员管理基础上尝试在自有船舶中聘用外部高级船员的管理模式，并取得一定的管理效果。

(2) 高速公路经营方面

随着宁波高速公路路网建设的不断完善，报告期公司控股的宁波海运明州绕城高速公路有限公司所经营的绕城高速公路西段车流量和经营效益得到提升。该公司以所辖路段全面通过竣工验收为起点，进一步抓好路况建设，通过对道路沉降、深层土体位移等的监测，投入 1000 多万元加大对病害路面、跳车点的整治，使路况路貌得到较大改善，为车辆安全行使提供保障，并顺利通过交通运输部组织的五年一次的全国干线大检查；抓好二义性路径识别系统的日常监察维护及计重收费系统的改造和 ETC 不停车收费系统的建设，加强收费管理工作；配合宁波绕城东段做好两线贯通的相关衔接工作，提前研究贯通后车流量变化对本路段的影响，并落实相应流量变化的预案；加强公司内部营运管理，积极开展业务培训，不断提高规范化服务水平。报告期累计进出口车流量为 593.86 万辆，比上年同期增长 1.45%；日均断面流量为 21,430 辆，较上年同期增长 8.92%；实现通行费收入 27,003.19 万元，比上年同期增长 15.91%；净利润-2,899.10 万元，比上年同期减亏 3,119.94 万元。

3、报告期内公司财务状况分析

(1) 报告期内本公司资产构成及同比变动情况：

单位:万元 币种:人民币

项目	期末数		期初数		报告期末比期初占总资产的比重增减
	金额	占总资产的比重	金额	占总资产的比重	
货币资金	32,635.63	4.58	23,333.12	3.37	1.21
应收票据	1,000.50	0.14	0.00	0.00	0.14
存货	5,705.26	0.80	4,515.48	0.66	0.14
固定资产	219,698.76	30.80	197,224.66	28.47	2.33
在建工程	39,657.66	5.56	37,651.86	5.44	0.12
无形资产	405,701.13	56.88	417,249.27	60.24	-3.36
短期借款	30,500.00	4.28	60,000.00	8.66	-4.39
预收账款	377.02	0.05	4,346.85	0.63	-0.57
应付账款	16,888.92	2.37	31,035.27	4.48	-2.11
其他应付款	6,513.17	0.91	18,203.90	2.63	-1.71
一年内到期的非流动负债	11,161.97	1.57	5,940.15	0.86	0.71
长期借款	297,217.74	41.67	292,609.51	42.24	-0.57
长期应付款	23,578.39	3.31	28,704.88	4.14	-0.84
应付债券	59,414.45	8.33	0.00	0.00	8.33
实收资本	87,117.45	12.21	87,114.57	12.58	-0.36
资本公积	62,712.42	8.79	49,005.93	7.08	1.72
资产总计	713,211.06		692,654.88		

注：本报告期公司资产构成期末比期初发生较大变动的项目有：

①货币资金占总资产的比重期末比期初增加 1.21 个百分点，主要系公司公开发行可转换公司债券 7.2 亿元，扣除各项发行费用后实际募集资金净额 70,094.50 万元，期末尚有募集资金余额 14,312.97 万元；

②应收票据占总资产的比重期末比期初增加 0.14 个百分点，主要系公司转让联营企业股权以及处置船舶所收到的银行承兑汇票；

③固定资产占总资产的比重期末比期初增加 2.33 个百分点，系一艘建造船舶达到预定可使用状态，由在建工程结转固定资产。公司本年新购一艘散货船投入境外营运；

④在建工程占总资产的比重期末比期初增加 0.12 个百分点，系公司可转换债券募集资金投资项目中的 3 艘 4.75 万吨散货船，本报告期尚处建设期；

⑤无形资产占总资产的比重期末比期初减少 3.36 个百分点，主要系宁波绕城高速公路（西段）竣工决算核减账面原值 4496 万元及无形资产摊销所致；

⑥短期借款占总资产的比重期末比期初减少 4.39 个百分点。本期公司公开发行可转换债券后，减少了短期借款融资金额；

⑦一年内到期的非流动负债占总资产的比重期末比期初增加 0.71，主要系公司长期项目借款有部分于 2012 年到期所致。

⑧应付账款占总资产的比重期末比期初减少 2.11 个百分点。主要系支付公路建设工程款及竣工决算核减工程款所致；

⑨其他应付款占总资产的比重期末比期初减少 1.71 个百分点。主要系支付工程建设质量保证金所致；

⑩应付债券占总资产的比重期末比期初增加 8.33 个百分点。本公司发行 7.2 亿的可转换公司债券，支付发行费用 1,905.5 万元。公司按发行期间银行间固定利率五年期 AA 级企业债平均收益率 5.70%为折现率，初始确认：债券面值 7.2 亿元，利息调整-1.56 亿元。

(11)长期应付款占总资产的比重期末比期初减少 0.84 个百分点，系公司向租赁公司支付船舶融资款所致。

(2) 报告期内经营成果分析

单位:万元 币种:人民币

项 目	本期金额	上期金额	比上期增减额	比上期增减 (%)
营业收入	127,024.83	122,858.17	4,166.66	3.39
营业成本	94,589.17	88,113.73	6475.44	7.35
营业税金及附加	3,891.17	3,457.35	433.82	12.55
管理费用	3,626.46	3,644.53	-18.07	-0.5
财务费用	24,543.95	21,730.50	2,813.45	12.95
投资收益	-935.79	-1,516.35	580.56	38.29
营业利润	-556.88	4,377.11	-4933.99	-112.72
营业外收支净额	6,005.79	1,392.88	4,612.91	331.18
利润总额	5,448.91	5,769.99	-321.08	-5.56
所得税费用	1,700.57	3,197.16	-2,096.59	-66.11
净利润	3,748.35	2,572.83	1,175.52	45.69
归属于母公司所有者的净利润	5,168.91	5,522.16	-353.25	-6.40

注：报告期净利润变动的主要因素为：

①报告期受全球经济持续走弱的影响，国际国内贸易需求量减少，造成航运业供需失衡，运价下跌，而燃油价格却居高不下，致使运输业务毛利率急剧下滑。报告期公司海运业务收入与上年同期基本持平，但物价上涨，使燃料成本、人工成本比上年同期均有较大幅度的上升。同时新船投放，使得公司的折旧费用和保险费支出增加。报告期公司运输业务毛利率比上年同期减少了 8.05 个百分点。

②高速公路经过几年的培育，路网逐渐完善，车流量逐年上升，“二义性”收费系统的启用，也增加了公司的实际收益。报告期公路项目通行费总收入比上年同期增长了 15.91%。

③报告期公司长期股权投资亏损比上年同期减少 38.29%，主要系本年度公司挂牌出让了最近几年持续亏损的联营企业宁波海运希铁降工业有限公司 27.67%的股权，减少对联营企业的投资亏损。

④报告期公司为了合理配置资源，相应调整了资产结构，处置了非生产用房屋上海银城东路房产，同时出售、报废了“Golden Land”轮、“明州 1”轮、“明州 18”轮和“明州 19”轮 4 艘老旧船舶，共获得固定资产处置收入 5,560 万元。

⑤报告期财务费用支出 24,543.95 万元，比上年增加 2,813.43 万元，主要系中国人民银行自 2010 年 10 月 20 日以来的 5 次提息，使得 5 年期以上长期贷款利率提高了 1.11 个百分点，1 年期流动资金贷款利率提高了 1.25 个百分点。公司高速公路建设资金尚有超过 27 亿元的长期借款，借款利率的提高，增加了公司的融资成本。

(3) 现金流量表主要项目变动情况:

单位:万元 币种:人民币

项 目	本期金额	上期金额	本年比上年增减
经营活动产生的现金流量净额	46,519.31	43,168.98	3,350.33
投资活动产生的现金流量净额	-56,246.86	-46,839.55	-9,407.31
筹资活动产生的现金流量净额	19,091.65	-30,433.50	49,525.15

注:报告期现金流量表主要项目变动情况:

①报告期内公司经营活动产生现金流量净额为 46,519.31 万元,比上年同期增长 7.76%,主要系公司加大了对应收款的催收力度。

②报告期内公司投资活动产生现金流量净额为-56,246.86 万元,流出量大于流入量,主要系支付新购 1 艘、建造 4 船舶散货船款项及支付公路建设工程款所致。

③报告期内公司筹资活动产生现金流量净额为 19,091.65 万元,流入量大于流出量,主要系公司公开发行 7.2 亿元可转换债券所致。

(4) 公司主要子公司、参股公司的经营情况及业绩

单位:万元 币种:人民币

项 目	宁波海运(新加坡)有限公司	宁波海运明州高速公司有限公司	上海协同科技股份有限公司	宁波港海船务代理有限公司
业务性质	国际海上运输	公路经营	电力电子	船舶代理
注册资本	68.30	119,300.00	4,000.00	50.00
期末总资产	28,470.64	413,824.06	16,827.72	129.37
期末负债总额	20,118.66	303,705.12	8,159.80	4.39
期末净资产	8,351.98	110,118.94	8,667.92	124.98
本期营业收入总额	3,944.34	27,774.2	9,537.75	60.53
本期净利润	660.41	-2,899.10	-1,124.21	28.94
本企业持股比例(%)	100.00	51.00	28.5971	45.00

注:公司 2011 年 5 月 23 日召开的第五届董事会第十一次会议通过《关于挂牌出让宁波海运希铁隆工业有限公司 27.67%股权的议案》,公司通过宁波产权交易中心公开挂牌出让所持的宁波海运希铁隆工业有限公司 27.67%股权。公司于 2011 年 10 月 20 日与宁波南天金属有限公司签订企业产权转让合同,转让价格为 1,072 万元,经本次股权转让后,公司不再持有宁波海运希铁隆工业有限公司的股权。

(5) 主要供应商、客户情况

单位:万元 币种:人民币

前五名供应商采购金额合计	19,556.73	占采购总额比重	50.48%
前五名销售客户销售金额合计	84,161.99	占销售总额比重	66.26%

(二) 对公司未来的展望

1、行业的发展趋势及公司面临的市场竞争格局

2012 年,世界经济形势依然严峻复杂,面临更多的不稳定和不确定性。据国际货币基金组织(IMF)预测,世界经济在未来 1-2 年内将低速调整。中国经济受世界经济的影响,

以及国家对房地产、通胀等调控政策的延续，经济增速也将回落。而作为世界经济晴雨表的航运业，2012 年将继续受到经济贸易发展不确定性、供需矛盾突出、燃油等经营成本高企的影响，景气度依然不容乐观，航运企业运输生产经营将继续面临严峻的考验。

2、公司未来的发展机遇、挑战及发展战略

(1) 公司发展有利因素：

一是 2012 年我国电力、冶金、水泥建材等高耗能产业增速虽略有回落，但依然保持一定的发展速度，从而保证煤炭需求继续提升。同时国家实施“限煤价提电价”政策，有利于提高电厂采购内贸煤炭的积极性，增加沿海电煤需求量，使沿海运输市场受益。

二是国务院 2011 年继批准实施《浙江海洋经济发展示范区规划》后，又正式批准设立浙江舟山群岛新区。目前宁波原油、铁矿石、煤炭、塑料、液体化工等大宗商品市场交易量位居全国前列。大宗商品的交易，保税港区的运作，以及港口物流的发展，浙江海洋经济发展示范区建设这一国家战略的逐步实施，使浙江沿海的航运企业孕育了新的发展机遇。

三是受航运市场不景气的影响，中小企业的破产退出已渐显端倪，航运业新的一次洗牌已势在必行。同时，航运市场低迷导致船舶价格相对较低，有利于规模企业进一步优化运力结构。公司目前资产结构更趋合理，运力规模已在国内沿海干散货船经营规模中名列前茅，同时利用长期形成的良好市场形象和经营网络，已与不少大客户建立了稳固的战略合作关系。因此，公司在新一轮的行业洗牌中竞争优势明显，为公司低成本扩张创造了条件。

四是面对国内航运企业出现的一系列问题，“救市”的呼声日渐高涨，以中国船东协会为首的行业协会已开始行动，通过多种途径向有关部门反映航运业的困难，并希望国家相关部门在降低企业的税收和行政管理费用的成本等方面给予支持。交通运输部也已发布公告，对货主参与船队发展提出了相应的制约措施，将从一定程度上防止货主船队的快速发展引起对相关货源的垄断而挤压专业运输企业的生存空间。

五是宁波绕城高速东段已于 2011 年 12 月 28 日正式通车，城区 11 条高速公路连接线也将陆续贯通，全市“一环六射”高速公路网将于 2012 全面建成。路网贯通有望带来车流量进一步增长，使宁波绕城高速逐渐成为一条真正的金色环线，将促进公司控股的宁波绕城西段的车流量和经营效益稳步增长。

(2) 公司面临的不利因素：

一是供需矛盾在一定时期内难以得到有效的改观，供需剪刀差下运价仍将承压，航运市场仍将处于低位盘整的周期性恢复阶段中，难有较快的改善。

二是虽然交通部对货主参与船队发展提出了相应的制约措施，但是前几年已迅速发展的货主船队市场份额相当大，将加剧航运企业间的竞争。

三是预计 2012 年国际油价仍将维持高位或继续上扬，而目前公司燃料成本已占总经营成本的 40%以上，同时港口使费涨幅明显，且在国内通胀压力下，备件物料等费用仍将会有不同程度的上涨，这些因素均会使公司成本压力居高不下。

四是目前银行普遍采取紧缩政策以抑制通胀，国内经济通涨的压力对信贷的影响进一步显现，航运企业融资及融资成本面临一定压力。

(3) 发展战略

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

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

发展目标：致力于船舶结构调整和运力规模的扩大，不断拓展国际、国内运输市场，巩固与战略大客户的合作关系以获取稳定货源，建设以煤炭、矿石、粮食等为主的专业化干散

货物运输船队；陆上交通投资初具规模、收益良好。不断提高企业核心竞争力，做强做专宁波海运市场品牌。

3、公司新年度的经营计划

2012 年主要经营目标为：货物运输量：1,532 万吨；货物周转量：231 亿吨公里；营业总收入：108,950 万元；营业总成本：129,119 万元。

为实现上述目标计划将采取的工作举措：

(1) 着力加强市场拓展，提高运输生产效益。公司将积极把握航运市场走势，及时掌握干散货贸易量和海运需求的变化，加强对航运敏感因素的调研分析，根据市场变化调整经营策略，做好防范经营风险的预案；充分利用多年积累的传统经营优势，加大与各大战略客户的合作，做强、做精、做专、做优沿海运输这块大蛋糕，抓住时机与大客户完成年度 COA 合同的洽谈和签订工作，力争运量在原有基础上有所突破，并争取更多的战略客户；进一步加大远洋运输市场的开拓力度，发挥内外贸兼营优势，积极探索与有关货主在大宗散货远洋运输上签订 COA 合同的可能性，并在货种、航线等方面有更大的拓展；利用自身资源优势，积极寻找投资机会，在条件成熟时，促进产业链向主业相关的上下游延伸，在做好风险控制前提下，适当尝试国内航运市场运价交易金融衍生品种的套期保值业务，科学谋划，合理调配船舶，加强船期管理，在提高船舶周转率方面狠下功夫，进一步发挥船舶的效能。

(2) 着力船舶结构调整，提高市场竞争能力。公司将根据战略发展定位，统筹兼顾，控制风险，加大运力结构调整力度，做强做优散货船队；严把监督质量关，加强与厂方、船检等方面的协调，争取在 2012 年 3 月和 5 月分别完成 2 艘 47,500 吨级散货船船的交船及营运工作；根据公司发展需要及调整船队结构计划，对公司现有老旧船舶在安全风险、能耗、效益等方面进行技术论证，对不适应航运生产需求的船舶加大调整力度，积极实施淘汰高耗低效船舶的工作；继续加强船舶市场跟踪，关注市场低迷期船价、租价波动趋势，为捕捉商机赢得主动。

(3) 着力促进管理内涵，推进高速公路运营稳定。宁波绕城高速公路已全线贯通，路网效应日渐显现，公司将以此为契机，抓住“内强素质，外树形象”这一主线，定期做好车流量和收费额统计等运营经济分析，重点分析影响车流量的相关因素，并努力协调解决。同时，宁波绕城高速公路西段作为公司对外重要窗口之一，公司将继续在道路管养上下功夫，加强路面及相关配套设施的维护保养和管理，加大对道路沉降整治加铺的专项投入，确保路段车辆正常通行秩序，使之成为一条安全路、放心路、便捷路，以吸引更多的车辆通过本路段，进一步提升营运效益。

(4) 着力强化精细管理，不断提升企业管理水平。公司将进一步健全公司治理结构，按照法定程序做好董事会、监事会的换届工作；根据市主板上市企业内部控制实施总体要求，全面推进和实施公司内控体系建设，进一步规范公司的经营和管理行为；积极引进先进管理模式，优化各类管理流程，强化各项规章的落实，提高管理效能；严格成本预算管理，梳理各项成本支出关键环节，重点要加强船舶能耗管理，推进船舶主机节能转速、经济航速可行性研究和实施，加大对有关船舶副机技术改造，健全船舶燃油价格跟踪预测机制，切实推进开源节流和节能降耗工作；加快员工队伍建设，积极引进和培养公司管理发展急需的关键人才，尤其要进一步完善船员管理体制，在质量上提升船员队伍的综合素质。

(5) 着力完善安全基础，确保企业持续安全稳定。公司确定 2012 年安全管理总体目标是：坚决杜绝重特大安全责任事故的发生，努力减少一般事故和小事故，不发生远洋船舶被海盗劫持事件，确保船舶各项安全检查顺利通过，船舶滞留率为零，力争进入“一级”安全管理企业。为此，公司将进一步完善公司安全管理体系，不断提高体系的运行效果；强化安全责任考核制度，提高员工的安全责任意识；加大老旧船舶维护保养力度，确保船舶安全

适航；突出重点环节，切实做好季节性安全工作；强化现场监督，联动推进代管船舶的安全管理工作。

(6) 着力凝聚团队合力，促进企业和谐平稳发展。针对当前异常严峻的航运市场环境，公司将利用有效载体抓好形势任务教育，统一思想，坚定目标，提振员工应对困难的信心和决心；以“创先争优”活动为抓手，以“三思三创”主题教育实践活动为主题，进一步解放思想，全方位、多层次地推进企业文化建设、软实力建设和品牌建设，积极营造良好的工作环境和氛围，增强凝聚力和向心力，确保企业各项工作顺利推进。

4、完成 2012 年度投资计划，公司约需要资金 1.74 亿元左右，主要用于新建船舶的进度款等，资金主要来源为发行可转换公司债券募集的资金、银行贷款、发行中期票据等。

5、可能对公司未来发展战略和经营目标的实现产生不利影响的主要风险因素及对策

(1) 受经济前景不确定性影响的风险及其对策

公司所从事的海运业属国民经济先行行业，对经济发展变化的敏感度较强。当前，全球经济形势尚未明朗，面临着许多不稳定性、不确定性。若全球经济再次向下调整，将可能导致全球航运市场景气度持续低迷。针对这一风险，公司将进一步深入研究宏观经济发展动态，加强对航运市场信息的收集与分析，及早调整经营策略，尽力减少经济形势的变化对公司造成影响。

(2) 市场竞争的风险及其对策

公司所处的行业属于充分竞争性领域。竞争者主要来自于国内和国际的航运企业，同时，由于前几年航运业景气度较高，货主单位与船公司联营涉足海运业，亦对公司的业务构成了直接竞争。针对这一风险，公司将通过深化大客户战略，加强与各大货主的战略合作，目前公司的主要战略客户具有典型的区域优势，已经建立长期稳定的服务合作，这一点其他航运企业短期内难以复制。同时，公司将进一步优化经营模式，强化市场营销，加快船队结构调整，确保公司国际、国内散货运输业务不断延伸，积极抢占新的运输市场，拓宽经营和发展空间，进一步提高市场竞争力。

(3) 运输价格波动的风险及其对策

运输市场价格受全球经济变化、运力需求、船舶保有量等多种因素的影响，波动性较大。预计 2012 年干散货海运市场总体运价水平仍不容乐观。为此，公司将坚持大客户战略，使公司的运输合同主要以 COA 合同为主，以避免受国际国内运输市场价格的波动影响。同时，公司将通过提高经营管理水平，降低经营成本，改善服务质量和条件，扩大市场份额，以抵御宏观经济波动、运价变化带来的影响。

(4) 燃油价格波动的风险及其对策

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

(5) 新造船项目可能对公司经营业绩产生影响的风险及其对策

公司通过公开发行可转换公司债券募集资金建造的散货船将在 2012 年全部投入营运，有利于公司调整运力结构、替代淘汰运力，并结合公司新增运量，更好满足客户需求。但是如果水运行业未来继续低迷，公司新造船项目可能会由于运价的波动下跌导致实际运营的效益无法达到预测的效益；或由于实体经济的下滑导致公司客户运量需求萎缩，导致无法充分发挥新增运力的效益，从而对公司的经营业绩产生一定的影响。为此，公司选择在水运行业

低谷时期建造新船，船舶价格相对便宜，同时船舶的设计运用了船体及动力的节能模式，能够有效降低购置及营运成本；与此同时，公司将进一步巩固现有的货源阵地，并做好抢份额、占市场的文章，加强对沿海电厂的揽货营销活动和与大货主沟通协调，寻找新的货源，拓展新的航线，努力实现新造船的经济效益。

(6) 高速公路经营的风险及其对策

公司控股公司—宁波海运明州高速公路有限公司投资经营的宁波绕城高速公路西段项目，如果受到宏观经济增长继续回落或者宁波绕城高速公路连接线工程不能如期完成并形成有效路网效应的影响，会使车流量和营运收入不能得到有效的增长，从而可能影响整个公司的经营业绩。针对这一风险，公司将宁波绕城高速公路全线贯通为契机，加强车流量和收费额统计等运营经济分析，完善收费系统的管理；加强对道路的日常养护管理，增强所辖路段车辆通行服务保障能力，以优质的服务、良好的路况树立品牌，加强引导吸引车流的工作，进一步提升营运效益。

5.2 主营业务分行业、产品情况表

单位万:元 币种:人民币

分行业	营业收入	营业成本	营业利润率(%)	营业收入比上年增减(%)	营业成本比上年增减(%)	营业利润率比上年增减(%)
(1) 水路货物运输业务	99,246.63	85,226.34	14.13	0.63	11.05	减少 8.05 个百分点
(2) 收费公路运营业务	27,003.19	9,230.83	65.82	15.91	-17.38	增加 13.78 个百分点
小 计	126,249.82	94,457.17	25.18	3.55	7.41	减少 2.71 个百分点

§ 6 财务报告

6.1 本报告期无会计政策、会计估计的变更

6.2 本报告期无前期会计差错更正

6.3 与最近一期年度报告相比，合并范围发生变化的具体说明

与上期相比本期新增合并单位 1 家，原因为：新增设立。

董事长：管雄文
 宁波海运股份有限公司
 二〇一二年三月二十三日