股票代码：600798　　股票简称：宁波海运　　编号：临 2015－020
转债代码：110012　　转债简称：海运转债

宁波海运股份有限公司
关于 2014 年年度报告事后审核意见回复的公告

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

近日，宁波海运股份有限公司（以下简称“公司”）收到上海证券交易所上市公司监管一部《关于对宁波海运股份有限公司 2014 年年报的事后审核意见函》（上证公函[2015]0363 号）。根据上海证券交易所的要求，就审核意见回复内容作如下公告：

一、关于公司行业经营模式及行业风险

1．关于沿海运输业务补充披露如下：

公司水运业务主要经营国内沿海、长江中下游及国际船舶普通货物运输，公司的运力均为散货船。报告期末公司共拥有散货轮 17 艘，总运力规模 80.80 万载重吨，其中：灵便型散货船 13 艘，计 52.90 万载重吨；巴拿马型散货船 4 艘，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，报告期，电煤运输约占总货运量的 78.49 %。

公司奉行“稳健经营、持续发展、循序渐进、适度超前，使公司船队向大型化、标准化、低炭化、专业化方向发展”的方针进行运力结构的调整与发展。

2012 年以来公司运力变动表

年份	艘数	吨位（万吨）	淘汰或出售		新建	
			艘数	吨位（万吨）	艘数	吨位（万吨）
2012	19	91.30	2	10.50	2	9.50
2013	17	80.80	2	10.50	/	/
2014	17	80.80	/	/	/	/
小计	/	/	4	21.00	2	9.50

报告期末，公司船队平均船龄 13.53 年。目前公司已形成一支以灵便型和巴拿马型船舶为主、船龄较低、国际国内并举、具有一定竞争力的散货船队。

公司自有灵便型散货船及巴拿马型散货船

2013-2014 年运营情况分析表

船舶类型	收入(万元)			成本（万元）			毛利（万元）			毛利率		
	2013 年	2014 年	增幅	2013 年	2014 年	增幅	2013 年	2014 年	增幅	2013 年	2014 年	增幅
灵便型散货船	59,416.83	52,068.04	-12.37%	49,518.50	43,326.38	-12.50%	9,898.32	8,741.66	-11.69%	16.66%	16.79%	增加 0.13 个百分比
巴拿马型散货船	15,039.79	13,689.56	-8.98%	13,065.70	14037.7	7.44%	1,928.41	-765.18	-139.68%	12.82%	-5.59%	下降 18.41 个百分比
小计	74,456.62	65,757.60	-11.68%	62,584.20	57,364.08	-8.34%	11,826.73	7,976.48	-32.56%	15.88%	12.13%	下降 3.75 个百分比

说明:(1)2013 年末公司出售了 2 艘灵便型老旧散货船,计 10.50 万载重吨，故 2014 年灵便型散货船毛利较上年有所下降，但毛利率基本持平；

（2）2014 年，由于 BDI 较 2013 年持续下跌，公司经营国际航线的巴拿马型散货船运费大幅下降，而国内该船型的适航航线较少，致该船型船舶经营亏损。

公司 2013-2014 年内外贸运输情况分析表

项目		收入(万元)			运量(万吨)			周转量（亿吨公里）		
		2013 年	2014 年	增幅	2013 年	2014 年	增幅	2013 年	2014 年	增幅
自有船舶	内贸	62,491.49	58,744.78	-6.00%	1,439.22	1,398.04	-2.86%	223.59	204.79	-8.41%
	外贸	11,919.03	7,012.82	-41.16%	84.77	84.21	-0.67%	30.76	33.51	8.94%
自有船舶小计		74,410.52	65,757.60	-11.63%	1,523.99	1,482.25	-2.74%	254.35	238.30	-6.31%
租入船舶		3,142.48	11,326.82	260.44%	86.56	264.19	205.21%	16.06	40.13	149.88%
合计		77,553.00	77,084.42	-0.60%	1,610.55	1,746.44	8.44%	270.41	278.43	2.97%

说明：（1）2013 年末公司淘汰了 2 艘内贸运输的灵便型老旧散货船，计 10.50 万载重吨，故 2014 年自有船舶的收入等数据较上年减少；

（2）2014 年由于 BDI 较 2013 年持续下跌，公司经营国际航线的巴拿马型散货船运价大幅下降，造成收入较上年明显下降；

（3）2014 年公司利用客户、资源等优势，抓住市场差价时机，大量增加国内船舶租入业务，增加公司净收入，使 2014 年较上年租入船舶收入等相关数据大幅增加。

2、关于高速公路运营补充披露如下：

根据《浙江省高速公路规划（2003-2020）》，全省公路总体布局为“两纵两横十八边三绕三通道”，宁波绕城高速公路是其中的一绕，主要功能是服务于过境、疏港和城市出入境交通。公司控股子公司宁波海运明州高速公路有限公司（以下简称“明州高速”）投资经营的宁波绕城高速公路西段项目于 2007 年 12 月试通车，全长 42.135 公里，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“一环五射”正式建成，成为宁波唯一外环高速公路，随着宁波道路网骨架形成，绕城高速公路西段路网效应逐步显现。

宁波绕城高速公路西段历年车流量、营业收入、成本和营业利润等数据如下：

单位：元　币种：人民币

年份	日均断面流量（辆）	营业收入	营业成本	营业利润	净利润	归属于母公司的净利润
2008	11,413.00	48,865,170.79	30,850,168.50	-88,735,178.94	-88,735,178.94	-45,254,941.26
2009	19,826.00	138,735,165.08	72,770,230.81	-120,905,152.90	-120,893,980.85	-61,655,930.23
2010	38,844.00	240,466,385.77	113,044,659.59	-60,120,278.36	-60,190,442.71	-30,697,125.78
2011	43,603.00	277,742,030.47	93,628,361.12	-29,102,288.97	-28,991,019.34	-14,785,419.86
2012	41,044.00	261,830,588.84	107,117,224.34	-63,590,530.65	-63,581,640.44	-32,426,636.62
2013	48,009.00	286,114,487.49	135,770,411.24	-58,786,304.47	-57,998,798.48	-29,579,387.22
2014	52,758.00	318,639,104.51	149,489,743.88	-38,177,737.84	-41,362,710.22	-21,094,982.21
合计		1,572,392,932.95	702,670,799.48	-459,417,472.13	-461,753,770.98	-235,494,423.20

从上表分析，尽管受“国家节假日免费通行政策”、“绿色通行”等政策的影响，但随着城市路网的不断完善，高速路网不断延伸，明

州高速车流量的自然增长较为明显。2014 年绕城高速西段实现日均断面车流量为 52,758 辆（换算为一类车），较上年度上升了 9.89%；全年实现通行费收入 31,226.69 万元，同比上升 12.12%，剔除免费政策因素，通行费收入逐年递增明显。

明州高速的公路经营权摊销按照工作量法摊销，2014 年公路经营权摊销额同比增长 8.52%，但由于收入增长，较上年同期减亏 1,663.61 万元。

从上表车流量的增长趋势来看，宁波绕城高速西段车流量保持较快增长，其收入、营业利润同比逐年均有一定幅度的提升，减亏趋势明显。随着经济稳增长效应、《浙江省高速公路规划（2003-2020）》的落实、宁波市城市的扩张、社会车辆保有量的提升、人民生活水平提高带动出行的增加，明州高速正度过艰难的培育期，发展态势向好。

公司对优化高速公路盈利能力的具体对策：

一是营造和谐环境，提升收费服务水平。以“管理科学化、经营规范化、服务标准化”为思路，坚持文明服务为核心，以收费所“窗口”建设为重点，通过持续开展岗位练兵和技能比武活动及业务培训工作，着力提高收费员工的业务操作技能，增强文明服务意识和现场处置突发事件的应急反应能力，着力促进收费服务水平和服务质量提升，确保通行费征收有序开展。

二是加强养护管理，保障道路安全畅通。切实做好设备的日常维护管理工作，尤其对通讯系统、监控系统、收费系统、计重收费系统、ETC（不停车收费）系统、二义性系统等检查力度，确保系统稳定运行。

三是 2015 年将以迎国检为契机，加强对路面病害进行预处理，科学开展路面加铺工程，优化伸缩缝专项养护和定期开展桥梁维修加固工程，部署、落实抗冰雪、防台等季节性安全工作，查找并消除安全隐患，使道路安全风险得到有效控制。

3、关于核心竞争力补充披露如下：

航运业是典型的周期性行业，紧随宏观经济波动而波动。2008 年下半年以来，随着国际金融危机加速扩散和深化，世界性“金融风暴”严重破坏实体经济，航运业首当其冲，波罗的海干散货运价指数（BDI）上演了“过山车”式的大起大落，从 1,1000 多点位呈现断崖式下跌，2014 年全年均值为 1,104.63 点。近几年来航运市场景气度

一直在低位徘徊，国际国内航运企业的经营难度加大，竞争更为激烈，本公司的效益也随之下滑，2012年度出现了自上市以来的首次亏损。国内经济亦受影响，致公司经营的宁波绕城高速西段的车流增长未能达到预期目标。

在严峻而复杂的市场环境下，公司积极实施内强管理、外拓市场的经营思路，以改革的思维努力寻找突围。2012 年，公司的控股股东宁波海运集团有限公司的股东与浙江省能源集团有限公司（以下简称“浙能集团”）筹划了股权转让事项，致本公司实际控制人的变更。2013 年 4 月 8 日，公司发布要约收购结果公告，标志着浙能集团在正式入主本公司。依托规模最大的地方能源企业之一和浙江省规模最大的国有企业的浙能集团，本公司按照《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》，促进规模化、专业化经营，进一步巩固“立足浙能，面向市场”的经营方针，抓住“一带一路”建设和“长江经济带”战略稳步实施的机遇，发挥以下几个方面优势带动竞争力：

1、人力资源优势。公司具有 60 多年的创业历程，立足于海员之乡—宁波，一贯倡导“以人为本”的管理理念，重视人才的引进和培养，造就了一支素质过硬、技术精良、专业配套、与公司发展相适应的船员和专业管理队伍。管理团队带领员工重学习、强管理、夯基础，建立了规范的企业管理制度和有效的内部控制体系。至 2014 年底，公司在职员工为650人，其中船员575人。公司高层管理者素质良好、勤勉高效、年富力强，全部具有高级职称。员工中大专以上学历 361 人，占在职员工的55.54%；中级以上职称166人，占在职员工25.54%；船员中持船长、轮机长适任证书的船员 76 人，占船员总人数的 13.22%；其他持证高级船员 195 人，占船员总人数的 33.91%；

2、运力资源优势。公司立足海运主业，专注于散货船队细分市场。近年来致力于运力规模发展和经营结构调整，淘汰高油耗、高维修成本和高安全风险的老旧船舶，船队结构得到优化。至 2014 年底，公司运力规模 80.80 万载重吨，平均船龄 13.53 年，形成一支以灵便型和巴拿马型船舶为主、船龄较低、国际国内并举、具有一定竞争力的散货船队，在国内沿海干散货船经营规模及船队技术的先进性方面名列前茅。同时，公司积极利用国家出台的海运业优惠政策，抓住国内沿海电厂建设发展规划实施对电煤的需求，发展与之相适应、相配套的船舶。公司于 2015 年 1 月 30 日与中国长江航运集团南京金陵船

厂签订了 3 艘 4.95 万载重吨散货船的建造合同，未来公司运力规模与结构有望进一步提升和优化；

3、客户资源优势。公司已形成以沿海和国际煤炭运输为主的专业化散货运输经营格局，与国内大型能源集团主要电煤客户结成了长期战略合作关系，构筑运输企业、货源单位的优势互补和经济效益的互利双赢。目前公司与大客户均签订 COA 以保证业务规模和市场份额，2014 年公司 COA 签订运量 1,310 万吨，占总货运量的 75.01%。随着浙江省经济的发展，电力供应刚性增长，电煤运输需求逐年增加，公司的实际控制人、主要客户浙能集团的煤炭需求货源具有增长趋势，近年来浙能集团通过水路运输的煤炭销售量为 4,000 万吨左右。2014 年，公司与浙能集团下属的浙江浙能富兴燃料有限公司签订的电煤运输合同运量达到 1,160 万吨，占公司货运总量的 66.44%。浙能集团利用其自身业务优势对本公司现有资源优化整合及进一步发展其目前主营业务，本公司将成为浙能集团旗下国内沿海货物运输业务资产的唯一整合平台，利用其稳定的货源、充足的资金和多元化业务的优势支持本公司的持续发展，提升本公司在资金、货源、管理等方面的优势，增强企业的竞争能力。

二、关于公司发展战略

公司在 2014 年年报中就公司发展战略、经营计划、目标及将采取的举措作了阐述，现作如下补充披露：

从公司所处的行业环境分析，航运业市场依然难以乐观，公司的生产经营仍将面临诸多的困难和压力，主要表现在：一是供需矛盾依旧突出。据克拉克森预计，2015 年全球干散货需求增幅为 3.8%，为近 4 年来最低增长幅度，而国际干散货船舶总运力吨位预计同比增长 4.9%左右，继续呈现运力过剩状态。据交通运输部统计，目前沿海运力规模达到 5,500 万载重吨，较 2008 年的 2,100 万载重吨增长了 1.6 倍，煤炭运量预计 6.6 亿吨，较 2008 年的 4.2 亿吨仅增长了 57%，运力增长速度要高出运量增速的一倍。经初步测算，目前运力富余约 20%-30%；二是水电及“西电东送”对火电带来的冲击。四川溪洛渡至浙江金华的高压输电工程、向家坝至上海、锦屏至江苏等跨区输电线路继续发力，使得四川、云南等地水电大幅输往华东华南地区。国家能源局表示，2015 年水电总装机容量将超过 3 亿千瓦，同比增长约 1,000 万千瓦，预计减少电煤消耗 3,000 万吨以上。上述对于我公

司主要北煤南运的电煤运输航线带来缩量威胁；三是环保和工业用电需求下降压力加大进一步降低电煤消费。国家加大大气污染治理力度，2015 年要求京津冀及周边地区、长三角、珠三角限制销售和使用灰分≥16%、硫分≥1%的散煤炭，进一步压制了煤炭消费需求的释放。我国经济相对低位运行，将导致煤炭需求增量难有起色。

虽然公司在生产经营中面临着诸多困难，但机遇与挑战并存。结合国内同行业公司情况，公司的竞争优势及不足主要有：

公司存在的优势：

1、从公司所处的经营区域及外部环境来看，公司所处的注册地宁波对外交流历史悠久、区位优势明显、港口条件优越，物流体系完善、外向经济发达。宁波正加快 “一带一路”支点城市建设，积极打造港口经济圈，并支持以宁波-舟山港一体化为依托，共同打造浙江江海陆联运服务中心。与此同时，宁波将进一步完善交通基础设施网络；

2、公司的实际控制人实力雄厚。浙能集团利润总额连续两年超过百亿，总资产、净资产和利润总额连续保持省属企业首位，其所属各电厂及中转港煤炭年下水量 4,000 万吨左右。浙能集团成为公司的实际控制人以来，对公司的电煤运输业务给予重点支持，为公司的货源及船舶效率提供了稳定保障；

3、公司历史悠久，管理经验丰富，注重强基固本，建立了规范的企业管理制度，形成了一套较为健全、有效的内部控制体系，拥有一支素质过硬、技术精良、专业配套、与公司发展相适应的船员和专业管理队伍；

4、经过近几年船舶结构调整，公司船队的船龄逐渐年轻化，新建船队向大型化、标准化、低炭化、专业化方向发展，基本适应国内国际干散货运输业务；

5、若公司公开发行的 7.2 亿元可转债“海运转债”提前赎回转股完成以后，公司本部除 1.1 亿元尚未归还的船舶融资租赁款外，将已无任何融资借入负债，大幅降低资产负债率，良好的现金流和健康的财务状况将为公司发展打下基础。

公司存在的不足之处：主要是公司船队与高速公路资源规模相对偏小；公司水运经营船种单一、货种单一；国际运输规模尚需进一步拓展。

公司将进一步明确责任和目标，坚定信心，凝心聚力，真抓实干，着力使公司健康持续发展。通过深化国有企业改革，加快企业转型升级。公司将通过新建、购置、租赁等途径，不断调整、优化与完善船队结构，提高整体效益，从而做强做专海运与高速公路运营业务，提升宁波海运的市场品牌形象和公司在全国交通行业的地位，使公司的规模和效益达到国内地方航运业一流水平，主要经济技术指标达到国内领先水平，成为国际知名的交通上市公司。

三、关于财务信息披露

1．关于关联关系补充披露如下：

公司应收账款期末余额前五名单位中浙江浙能富兴燃料公司（以下简称“浙能富兴”）与本公司存在关联关系，其他四家单位不存在关联关系。浙能富兴为本公司实际控制人浙能集团的控股子公司浙江浙能电力股份有限公司的全资子公司，根据《股票上市规则》第10.1.3条第（二）项的规定，浙能富兴为本公司的关联法人。

上述关联交易决策与披露情况：2013年3月14日，浙能富兴与本公司就关联交易事项的权利和义务协商一致达成了《煤炭运输框架协议》，2013年、2014年本公司继续为浙能富兴提供煤炭运输服务。该关联交易事项经2013年4月10日召开的公司2013年第一次临时股东大会审议通过。详见公司公告：临 2013-008《宁波海运股份有限公司第六届董事会第五次会议决议公告》、临2013-011《宁波海运股份有限公司关于签订<煤炭运输框架协议>暨日常关联交易的公告》和临2013-017《宁波海运股份有限公司2013年第一次临时股东大会决议公告》。

2.关于毛利率补充披露如下：

公司近三年毛利率情况表

行业分类	2012年	2013年	2014年
水路货物运输业务	2.11%	15.88%	12.15%
收费公路运营业务	58.45%	51.72%	52.55%
公司主营业务	16.24%	25.35%	23.80%

水运行业是充分竞争性行业，其毛利率与航运市场的景气度、运输成本、运输效率等息息相关。标志着运价和主要成本的BDI、CBFI

和国际油价指数，受国际国内经济、地缘政治等因素影响波动起伏。BDI、CBFI 较长时间处于低位徘徊，公司较难对未来的毛利率走势作出准确的判断。但是，公司将本着为投资者创造良好回报的宗旨，通过致力公司主营业务的拓展、单船效率、COA 兑现率的提高及成本的有效控制，提升水运业务毛利率水平，夯实公司的价值基础。

公司所辖宁波绕城高速西段的车流量保持稳定增长态势，通行费收入持续上升，亏损面将进一步收窄，发展态势向好，其毛利率将基本趋于稳定。

特此公告。

宁波海运股份有限公司

二〇一五年四月二十五日