

股票代码：600798
转债代码：110012

股票简称：宁波海运
转债简称：海运转债

编号：临 2013—032

宁波海运股份有限公司出售船舶公告

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。

重要内容提示

- 交易简要内容：公司拟将老旧高耗能散货船“明州 29”轮和“明州 30”轮予以出售处置。
- 本次交易未构成关联交易
- 本次交易未构成重大资产重组
- 交易实施不存在重大法律障碍

一、交易概述

（一）为了加速淘汰能耗高、排放超标的老旧船舶，逐步提高节能型船舶在公司运输船舶中的比例，经综合分析论证，公司决定将公司老旧高耗能散货船“明州 29”轮和“明州 30”轮予以出售处置。

（二）2013 年 8 月 27 日，公司第六届董事会第七次会议以 11 票同意、0 票反对、0 票弃权审议通过了《关于出售“明州 29”轮和“明州 30”轮的议案》。

二、公司拟将“明州 29”和“明州 30”轮在国内船舶市场以公开招标方式或拍卖方式出售。

三、交易标的基本情况

（一）船舶基本情况

项目 \ 船名	“明州 29”轮	“明州 30”轮
船级	中国船级社	中国船级社
建造日期	1985 年 12 月	1988 年 5 月
船龄（年）	28	25
公司购入时间	2002 年 10 月	2003 年 12 月
总吨（吨）	31,661	31,638
载重吨（吨）	52,450	52,450
轻吨（吨）	13,550	13,330

（二）出售处置主要理由

1、主机油耗高，已不符合国家对节能减排的政策要求

近年来，公司积极推进船舶节能降耗技改措施，包括主机降速、添加燃油节能剂等，船队总体能耗有所下降，但“明州 29”和“明州 30”轮能耗仍处于高位。在同样船舶营运率下，该两轮主机年耗油总量比同类型新船多出 1,000 吨左右，每年燃油成本高出 500 多万元。这种高能耗船舶，已不符合交通运输部《关于公路水路交通运输行业落实国务院“十二五”节能减排综合性工作方案的实施意见》等的要求。

同时，针对我国海运业持续低迷，业界强烈呼吁国家尽快出台促进海运业发展振兴规划，以拯救航运市场。目前，国家发改委、交通运输部和财政部等相关部委正在研究振兴航运业政策措施，预计围绕运力结构调整、淘汰老旧船、税收体制改革等方面作出规定，这也给公司老旧、高耗能船舶处置创造了积极的政策环境。

2、船舶吃水深，舱口多，已不适合目前我国沿海主要航线水深及港口装卸作业的需求

目前，我国沿海大宗散货主要为“北煤南运”，即由北方大型煤港将煤炭运输至华东、华南及长江中下游各港口。我国东南部港口有许多河口港或内河港，其航道水深受限，加上当地最大潮高，5 万吨级泊位航道水深一般在 10—12 米左右。而“明州 29”和“明州 30”轮是上世纪八十年代建造的深吃水型国际运输船舶，其满载吃水平均达 12.35 米，比目前同类型、同吨位新船深约 1.5 米，考虑到船舶进出航道还需保持 1 米左右的安全富余水深，上述两轮目前在本公司沿海主要航线运输基本不能达到满载，降低了船舶效能的发挥。

同时，“明州 29”和“明州 30”轮均设有八个货舱，而目前与其吨位相近船舶均为五舱。由于货舱多，严重制约了港口卸货效率。

3、船舶维护成本高，不符合节约型企业建设要求

由于“明州 29”和“明州 30”轮属老旧船舶，有关设备、设施老化现象凸现，缺陷增多，随之相关修理费用也不断增加，并且该两轮均为乌克兰 Okean Shipyard 建造，主要设备型号老旧，有关备件难以从原制造厂家订购，现采用的国内相应备件，在匹配度、质量等方面往往满足不了要求，且费用昂贵。该两轮建造于上世纪八十年代，随着船舶建造科技的进步和有关船舶规范要求的不断提高，使船舶有

关设备更新频繁，增加了相关费用支出。

同时，根据交通运输部《老旧运输船舶管理规定》和我国《国内船舶检验规范》的要求，小于 28 年船龄船舶每 5 年周期进行特别检验，船龄超过 28 年的船舶每年必须进行特别定期检验。据测算，要满足特检规范，除正常的修理费用之外，船舶须每艘次投入 400 万元左右的修理费用。按船龄和以往船舶检验时间，“明州 30”将于今年 9 月 30 日前必须接受中国船级社的特别检验，而“明州 29”轮将于明年 5 月到达需每年特检年限。

上述两艘船舶权属状况清晰，不存在抵押、质押及其他任何限制转让的情况，不涉及诉讼、仲裁事项或查封、冻结等司法措施，也不存在妨碍权属转移的其他情况。

截止 2013 年 6 月 30 日，“明州 29”轮累计折旧 3,305.84 万元，账面净值 1,816.28 万元；“明州 30”轮累计折旧 3,133.33 万元，账面净值 2,318.24 万元。上述财务数据未经审计。

（三）交易标的评估情况

本公司委托坤元资产评估有限公司（以下简称“坤元评估”）对“明州 29”轮和“明州 30”轮进行资产评估。坤元评估具有从事证券期货相关业务评估资格。评估基准日为 2013 年 7 月 31 日，坤元评估采用市场法对上述两艘船舶进行评估。

坤元评估选择二手船市场上与该两轮结构相近、建造日期相近和载重吨数相近的三宗近期交易的同类型二手船舶作为参照物，再将上述参照物的交易价格统一调整为基准日一次付款的买卖交易价格。

坤元评估本着独立、公正、科学、客观的原则，运用资产评估既定的程序和公允的方法，对“明州 29”轮和“明州 30”轮实施了勘察和评估计算，采用市场法进行了评估，得出该两轮在评估基准日 2013 年 7 月 31 日的评估结果为 51,034,500.00 元，较账面价格增加 10,262,076.53 元，增值率为 25.17%。增值主要原因系该两轮的经济使用年限大于折旧年限所致。

四、目前公司尚未完成对该“明州 29”轮和“明州 30”轮的公开招标或拍卖，待完成交易后公司将及时披露该两轮的出售情况。

五、涉及出售资产的其他安排

本次出售资产不涉及人员安置、土地租赁等情况。

六、出售资产的目的和对公司的影响

“明州 29”轮和“明州 30”轮的出售有利于公司淘汰高耗低效老龄船舶，进一步优化公司船队结构，使公司的船队朝现代化、年轻化方向发展，适应航运市场需求。

特此公告。

宁波海运股份有限公司董事会
二〇一三年八月三十日