

宁波海运股份有限公司
关于发行股份购买资产暨关联交易预案信
息披露的问询函中有关财务事项的说明

大华核字[2018]003149 号

大华会计师事务所(特殊普通合伙)

Da Hua Certified Public Accountants (Special General Partnership)

宁波海运股份有限公司
关于发行股份购买资产暨关联交易预案信息披露的问询函中
有关财务事项的说明

	目 录	页 次
一、	关于宁波海运股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易预案信息披露的问询函中有关财务事项的说明	1-9

大华会计师事务所（特殊普通合伙）
关于
《宁波海运股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易预
案信息披露的问询函》中
有关财务事项的专项说明

大华核字[2018]003149 号

上海证券交易所：

由中国国际金融股份有限公司转来贵所发来的《对宁波海运股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易预案信息披露的问询函》（上证公函[2018]0429 号）

（以下简称“问询函”）奉悉。我们已对问询函所提及的标的公司有关财务事项进行了审慎核查，有关财务事项说明如下：

一、问询函第二条第 4 点：“预案披露，富兴海运、江海运输和浙能通利的主要客户均为浙能集团下属公司。请补充披露：（1）三家标的公司报告期内各自的关联交易金额及占当期收入的比重；（2）三家标的公司关联交易的定价方式，及其与第三方定价模式相比是否公允”。请财务顾问和会计师发表意见。

会计师回复：

（一）三家标的公司报告期内各自的关联交易金额及占当期收入的比重

（1）富兴海运报告期内关联交易情况

单位：元

关联方	关联交易类型	2016 年关联销售金额	占当期收入比例	2017 年关联销售金额	占当期收入比例
浙江浙能富兴燃料有限公司	提供运输服务	225,373,759.06	61.97%	306,421,040.79	80.54%
舟山富兴燃料公司	提供运输服务	78,588,650.33	21.61%	31,212,453.50	8.20%
浙江浙能通利航运有限公司	提供船舶租赁服务	36,283,499.71	9.98%	5,874,594.59	1.54%
小计		340,245,909.10	93.56%	343,508,088.88	90.28%

（2）江海运输报告期内关联交易情况

单位：元

关联方	关联交易类型	2016年关联销售 金额	占当期收入 比例	2017年关联 销售金额	占当期收入 比例
浙江浙能富兴燃料有限公司	提供运输服务	84,022,542.09	86.83%	84,768,023.04	76.71%
舟山富兴燃料公司	提供运输服务	12,740,599.20	13.17%	12,583,914.62	11.39%
小计		96,763,141.29	100.00%	97,351,937.66	88.10%

(3) 浙能通利报告期内关联交易情况

单位：元

关联方	关联交易类型	2016年关联销售 金额	占当期收入 比例	2017年关联销 售金额	占当期收 入比例
浙江浙能富兴燃料有限公司	提供运输服务	88,332,543.41	84.82%	61,312,237.77	93.79%
舟山富兴燃料公司	提供运输服务	15,807,134.87	15.18%	4,058,617.48	6.21%
小计		104,139,678.28	100.00%	65,370,855.25	100.00%

(二) 三家标的公司关联交易的定价方式，及其与第三方定价模式相比是否公允。

1. 关联交易的背景及必要性

3家标的公司目前主要从事以沿海煤炭运输为主的干散货运输业务，主要向浙能电力下属燃料公司如浙能富兴燃料有限公司以及舟山富兴燃料提供煤炭运输服务。

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2017年省内煤机电煤消耗量为4,500万吨左右，浙江省2017年全年电煤消耗量8,000万吨，浙能电力全年电煤消耗量占浙江省全年电煤消耗量50%多。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，确保电煤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，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宁波海运股份有限公司（以下简称“宁波海运”）持续为浙能电力下属燃料公司提供煤炭运输服务。其中，富兴海运及宁波海运在被浙能集团收购控股之前曾作

为第三方独立航运服务提供商持续向两家燃料公司提供电煤运输服务。

2. 三年期 COA 合同模式的合理性

根据对相关合同的核查，三家标的公司与关联方之间签订的煤炭运输合同主要以 3 年期的 COA 为主，并辅以 1 年期的浮动定价 COA 以调节煤炭运输服务供给。其中 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（4-5 万吨船型）挂牌价作为结算基准价。

(1) 长期 COA 作为大货主和航运公司之间风险共担的运营模式，在保证运输服务稳定性及抵御运价波动方面具有明显优势

COA 是航运市场主要合同形式之一，此种合同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风险，是大货主和航运公司之间风险共担的一种运营模式，具体如下：

从浙能电力角度而言，由于航运市场自 2005 年开始呈现频繁剧烈波动的态势，浙能电力下属燃料公司为应对航运价格持续上涨的不利因素，保证煤炭供给稳定性，希望通过与航运企业签署 3 年期 COA 通过锁定价格抵御航运市场价格波动风险，有效控制运输成本；同时利用 COA 锁定运量的形式，有利于与航运企业保持长期良好合作关系以实现电煤运输保障稳定的目标。由此，浙能电力下属燃料公司自 2006 年起率先与国内领先的第三方航运企业中海散货运输有限公司（以下简称“中海散货”）签署 3 年期 COA，约定以北方港至老塘山 45 元/吨作为航运基准价格，并将该等 3 年期 COA 合作模式推广至其与市场上第三方航运企业以及浙能体系内的航运企业的电煤运输合作。

从三家标的航运公司角度而言，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，三家标的公司通过与浙能电力下属燃料公司签署 3 年期 COA 有利于与浙能电力下属公司结成长期战略合作关系并保证基本业务规模和市场份额，确保海运主业持续稳定。

(2) 以长期 COA 开展运输服务在航运市场具有一定普遍性

浙能电力下属燃料公司在报告期以前年度（2009 年至 2015 年）曾持续与

除三家标的公司以外的第三方航运服务供应商签署 3 年期 COA。然而随着三家标的公司运力规模的不断扩大，水路运输服务水平的不断提升，以及长期深入合作所构建的良好稳定的合作关系，浙能电力下属燃料公司自 2015 年起选择三家标的公司以及宁波海运作为其长期稳定的电煤运输服务提供商后，浙能集团未再与第三方航运公司继续续签 3 年期 COA，但航运市场上航运公司通过签订长期 COA 向电煤企业提供电煤运输服务的情况仍较为普遍。

(3) 三家标的公司以长期 COA 向关联公司提供服务的定价及合同形式上保持一致

经查阅比对历史上燃料公司与第三方签署的长期 COA，报告期内标的公司与浙能富兴燃料以及舟山富兴燃料签署的 3 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 3 年期 COA 在定价模式及合同形式上基本保持一致。

综上所述，考虑到 3 年期 COA 在航运市场具有一定普遍性，且其作为风险共担的运营模式，在保证运输服务稳定性及抵御运价波动方面具有明显优势，可满足三家标的公司及浙能电力下属燃料公司各自商业诉求。同时，燃料公司与三家标的公司签署长期 COA 与其历史上同第三方航运公司签署长期 COA 在定价模式及合同形式上基本一致，由此三家标的公司以 3 年期 COA 模式开展煤炭运输服务交易符合航运市场行业惯例，具备合理性及公允性。

3. 关联航运交易定价的合理性

如前所述，在定价模式上，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）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中昌海运、新开源海运等亦按照北方港（秦皇岛）至北电、老塘山（宁波）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，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，三家标的公司以北方港（秦皇岛）至宁波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，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（4-5万吨船型）挂牌价作为该航次结算基准价，该等定价均按照市场化定价，具备公允性。

经核查，我们认为：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。

二、问询函第二条第5点：“预案披露，江海运输2017年度扣除非经常性损益后的净利润为496.74万元，同比减少43.81%。预案中称系由于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外协船舶的租赁费用上升所致。请补充披露：（1）量化分析上述原因对扣除非经常性损益后的净利润的影响金额；（2）针对上述不利因素公司有何应对措施”。请财务顾问和会计师发表意见。

会计师回复：

(一) 量化分析上述原因对扣除非经常性损益后的净利润的影响金额

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，报告期内0号油成本约为4160元/吨，千秒油成本约为2660元/吨，分别较上年上升25.68%及44.57%。由于燃油成本占总成本比例较高，燃油成本上升对公司利润影响较大。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，本期扣除非经常性损益后的净利润将从496.74万元增加至957.23万元；

2. 外协船舶租赁费用影响

为保障公司运力，江海运输自2017年公司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扣除非经常性损益后的净利润影响约为105.63万元。

(二) 针对上述不利因素公司有何应对措施

针对燃油成本对公司的影响，从有效控制燃油成本的角度而言，公司将通过加快船舶周转、提高船舶积载率、减少船舶常数等措施提高船舶运输效率，降低船舶燃油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，利用集中采购降低燃油成本；根据与燃油供应商签订的合同合理安排船舶航次计划，合理选择加油地点等措施以降低燃油成本。

与此同时，江海运输与客户签署的3年期COA在基准运价的基础上约定了燃油附加费；该等燃油附加费按公历季度调整，以当季度上海航运交易所（180CST上海港口人民币燃油价格）挂牌收市价平均值作为测算依据，在基准运价基础上相应上调燃油附加费或者下调燃油附加费，一定程度上可降低3年期COA下因固定运费价格无法及时反映燃油市场价格波动对承运方及托运方所造成的不利影响。

针对外协船舶，公司拟加强外协运力效益预算工作，根据市场航运价格及时调整外协运力结算以提高公司运输效益。

经核查，我们认为：江海运输2017年度扣除非经常性损益后的净利润同比减少43.81%系由于江海运输所经营的船舶在日常运营中燃油成本增加以及外协船舶的租赁费用上升所致，针对上述不利因素公司未来将通过提高船舶运输效率、

降低和锁定燃油成本、加强外协运力效益预测等措施进行应对。

三、问询函第二条第6点：“预案披露，浙能通利2017年度营业总收入为6,537.09万元，同比减少37.23%；扣除非经常性损益后的净利润为421.56万元，同比减少87.88%。就上述业绩下降，预案中解释称由于其主要客户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；此外，浙能通利向浙能富兴燃料及舟山富兴燃料提供运输服务的价格主要根据其与其与前述两家公司签订的2015-2017年三年期合同所约定的固定价格结算。航运数据方面，预案显示浙能通利2017年度营运效率和航行率分别为100%和34.5%，均高于上年，但货运周转量却较上年下降32.38%。请补充披露：（1）量化分析上述原因对营业总收入和扣除非经常性损益后的净利润的影响金额；（2）在营运率和航行率均高于上年的情况下，货运周转量出现明显下降的原因及合理性；（3）浙能通利是否于2018年约定了新的运输服务价格，采用何种价格方式结算；（4）在采用收益法评估时如何确定预测期运价；（5）针对上述不利因素公司有何应对措施”。请财务顾问和会计师发表意见。

会计师回复：

（一）量化分析上述原因对营业总收入和扣除非经常性损益后的净利润的影响金额

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，参考2017年各类型船舶毛利率，2.7万吨散货轮则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。

基于上述假设及测算，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，报告期内扣除非经常性损益后的净利润将从421.56万元增加至2,041.48万元。

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。

(二) 在营运率和航行率均高于上年的情况下，货运周转量出现明显下降的原因及合理性

预案中披露的营运率和航行率计算口径包括浙能通利载重量为 2.85 万吨自有船舶及租入的载重量为 2.7 万吨和 6 万吨散货船。6 万吨的散货船于 2017 年 5 月因船龄到期停止营运，2.7 万吨散货轮于 2016 年底租赁期满，而 2.85 万吨散货轮则于 2017 年 11 月购入以补充公司运力。因较大吨位船舶退役，导致报告期实际运力同比减少，导致出现营运率和航行率均高于上年而货运周转量明显下降的情况。

(三) 浙能通利是否于 2018 年约定了新的运输服务价格，采用何种价格方式结算

浙能通利与主要客户富兴燃料及舟山富兴燃料已于 2018 年约定未来三年运输服务价格，价格等主要条款已达成一致，协议正在内部审批中，预计 5 月底签署。未来三年运输服务价格将参照 2015-2017 年 3 年期 COA 模式及其所约定的固定价格开展电煤运输服务，主要原因如下：

1) 从业务模式而言，3 年期 COA 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风险，是大货主和航运公司之间风险共担的一种运营模式。通过签署 3 年期 COA，一方面有利于浙能通利继续维持与富兴燃料及舟山富兴燃料之间的长期友好合作关系，巩固其在浙江省内的市场份额，保持海运主业持续稳定；另一方面，有利于富兴燃料及舟山富兴燃料有效抵御价格波动的不确定性，实现电煤运输的稳定性。考虑到 3 年期 COA 有利于实现浙能通利及富兴燃料及舟山富兴燃料各自的商业诉求，因此 2018 年浙能通利拟继续通过 3 年期 COA 向富兴燃料及舟山富兴燃料提供电煤运输服务。

2) 从定价角度而言，由于 3 年期 COA 约定的基准运价将适用未来 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）的历史平均运价作为确定基准价格的依据可更为有效合理反映航运市场的长期价格变动趋势。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。考虑到2015-2017年的三年期COA以北方港（秦皇岛）至宁波45元/吨作为基准价格，该等基准运价与前述历史平均运价并无明显差异，因此未来三年的运输服务价格将继续参考2015-2017年3年期COA约定的基准运价，暂不考虑上调运价。

（四）在采用收益法评估时如何确定预测期运价

一直以来，富兴燃料和舟山富兴燃料有限公司与浙能通利签订的3年期合同价格条款基本无大的变化。在收益法评估过程也将参考拟签订的3年期合同为基础进行预测。

（五）针对上述不利因素公司有何应对措施

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，浙能通利拟与富兴燃料和舟山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。

经核查，我们认为：浙能通利2017年度营业总收入和扣除非经常性损益后的净利润下降主要系浙能通利自有船舶和期租船舶运力下降所致，针对上述不利因素公司未来将新购船舶增加公司运力、提高船舶运输效率等措施进行应对。

专此说明，请予察核。

大华会计师事务所(特殊普通合伙)



中国注册会计师：




中国注册会计师：




二〇一八年五月十五日

证书序号: 0000093



会计师事务所 执业证书

名称: 大华会计师事务所(特殊普通合伙)

首席合伙人: 梁春

主任会计师:

经营场所: 北京市海淀区西四环中路16号院7号楼12层

组织形式: 特殊普通合伙

执业证书编号: 11010148

批准执业文号: 京财会许可[2011]0101号

批准执业日期: 2011年11月03日

说明

1、《会计师事务所执业证书》是证明持有人经财政部门依法审批, 准予执行注册会计师法定业务的凭证。

2、《会计师事务所执业证书》记载事项发生变动的, 应当向财政部门申请换发。

《会计师事务所执业证书》不得伪造、涂改、出租、出借、转让。

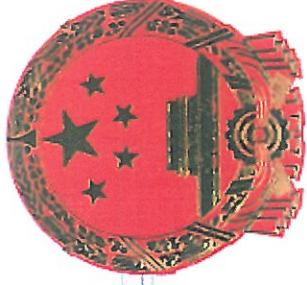
会计师事务所终止或执业许可注销的, 应当向财政部门交回《会计师事务所执业证书》。

此件仅用于业务报告专用, 复印无效。

发证机关: 北京市财政局

二〇一七年十月七日

中华人民共和国财政部制



证书序号: 000131

会计师事务所 证券、期货相关业务许可证

经财政部、中国证监会审查，批准

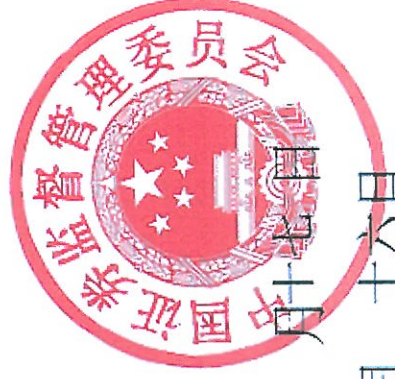
执行证券、期货相关业务。

大华会计师事务所(普通合伙)



首席合伙人: 梁春

此件仅用于业务报告专用，复印无效。



证书号: 01

发证时间: 二〇一八年九月

十六日
证书有效期至: 二〇一八年九月 十六日



营业执照

(副本) (5-1)

统一社会信用代码 91110108590676050Q

名称 大华会计师事务所(特殊普通合伙)

类型 特殊普通合伙企业

主要经营场所 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

成立日期 2012年02月09日

合伙期限 2012年02月09日至 长期

经营范围 审查企业会计报表, 出具审计报告; 验证企业资本, 出具验资报告; 办理企业合并、分立、清算事宜中的审计业务, 出具有关报告; 基本建设年度财务决算审计; 代理记账; 会计咨询、税务咨询、管理咨询、会计培训; 法律、法规规定的其他业务; 无(企业依法自主选择经营项目, 开展经营活动; 依法须经批准的项目, 经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动; 不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。)

此件仅用于业务报告专用, 复印无效。



在线扫码获取详细信息

登记机关



2017 年 10 月 19 日

提示: 每年1月1日至6月30日通过企业信用信息公示系统报送上一年度年度报告并公示。



证书编号: 330600030205
Number: 330600030205
批准注册地点: 浙江省注册会计师协会
Authorized location: Zhejiang Association of CPAs
发证日期: 2005年09月29日
Date of issuance: 2005.09.29

此件仅用于业务报告专用, 复印无效。



姓名: 王...
Sex: 男
出生日期: 19...
工作单位: 大华会计师事务所有限公司浙江万祥分所
身份证号: 330702198110010458
Identity No.



年度检验登记
Annual Renewal Registration
本证书经检验合格, 继续有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.



年度检验登记 Annual Renewal Registration

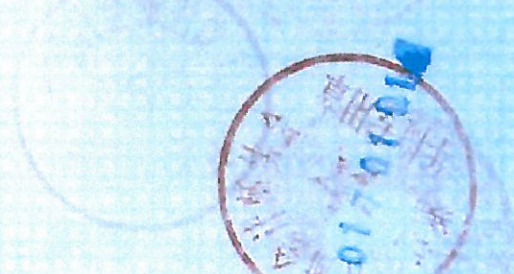
本证书经检验合格, 继续有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.



年 /y 月 /m 日 /d

年度检验登记 Annual Renewal Registration

本证书经检验合格, 继续有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.



年 /y 月 /m 日 /d

