宁波海运股份有限公司

关于《中国证监会行政许可项目审查

一次反馈意见通知书》有关财务事项的说明

大华核字[2018] 004558 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《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书》

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关于《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书》有关财务事项的说明　1-18

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

《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书》

有关财务事项的说明

大华核字[2018] 004558 号

中国证券监督管理委员会：

由中国国际金融股份有限公司转来贵会于 2018 年 9 月 11 日下发的《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书（181246 号）》（以下简称"《一次反馈意见》"）奉悉。我们对《一次反馈意见》所提及的标的公司有关财务事项进行了审慎核查，现汇报如下：

一、《一次反馈意见》问题 3："申请文件显示，富兴海运 2015 年、2016 年、2017 年营业成本占营业收入比例分别为 73.52%、69.87%、63.84%，其中 2017 年占比下降主要是由于船舶折旧费大幅降低影响。请你公司列表补充披露报告期富兴海运折旧费的具体情况，并结合该情况补充披露折旧费用大幅下降的合理性。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。"

回复：

富兴海运 2015 年-2017 年营业收入分别为 36,547.58 万元，36,366.17 万元以及 38,047.26 万元，其中水路货运收入分别为 35,134.39 万元、35,065.99 万元、37,458.94 万元，基本保持稳定。对应的船舶营运成本分别为 26,020.88 万元、24,725.38 万元及 24,089.16 万元，富兴海运 2015 年-2017 成本构成情况如下：

年份	2017 年度	2016 年度	2015 年度
一、航线成本			

年份	2017 年度	2016 年度	2015 年度
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
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%

注：根据财政部 2016 年 12 月 3 日发布了《增值税会计处理规定》（财会〔2016〕22 号），2017 年富兴海运发生的车船使用税调整至“税金及附加”核算。

由上表可见，2015 年-2017 年富兴海运主营的水路货运业务营业成本占营业收入比例逐年下降。报告期内富兴海运主要以自有船舶开展水路运输服务，自有船舶折旧费用作为主要固定成本占营业成本的比例较高，因此折旧费用的变动对富兴海运营业成本占营业收入比例影响较大。富兴海运根据自有船舶使用情况及同行业水平，确定船舶资产折旧年限 10-25 年，残值率 5%。2015-2017 年富兴海运的船舶折旧具体情况如下：

序号	船舶名称	建造时间	强制报废时间	船舶购置时间	折旧年限	原值（万元）	2015 年计提折旧（万元）	2016 年计提折旧（万元）	2017 年计提折旧（万元）
1	富兴 6	1985-8-20	2018-8-19	2003-05-01	10 年	5,200.07	-	-	-
2	富兴 9	1984-12-21	2017-12-20	2002-03-01	10 年	5,302.12	-	-	-
3	富兴 10	1986-5-28	2019-5-27	2004-06-01	10 年	14,788.17	-	-	-
4	富兴 11	1995-2-5	2028-2-4	2009-09-01	10 年	16,092.95	1,528.83	1,528.83	1,525.88

序号	船舶名称	建造时间	强制报废时间	船舶购置时间	折旧年限	原值（万元）	2015 年计提折旧（万元）	2016 年计提折旧（万元）	2017 年计提折旧（万元）
5	富兴 12	1986-6-25	2019-6-24	2006-12-01	10 年	11,000.00	1,045.00	1,045.00	-
6	富兴 15	1986-11-27	2019-11-28	2006-12-01	10 年	11,000.00	1,045.00	1,045.00	-
7	富兴 16	1986-12-1	2019-11-30	2006-12-01	10 年	11,000.00	1,045.00	1,045.00	-
8	富兴 17	1995-4-1	2028-3-31	2009-11-01	10 年	16,072.38	1,526.88	1,526.88	1,526.88
9	富兴 21	2011-9-2	2044-9-1	2011-09-01	25 年	27,971.25	865.85	865.85	865.85
10	富兴 22	2012-2-10	2045-2-9	2012-02-01	25 年	27,685.65	889.61	889.61	889.61
	合计					146,112.59	7,946.17	7,946.17	4,808.22

注：富兴海运按照购置时船舶状况、强制报废时间要求、预计使用年限，并参照行业折旧政策等因素确定各船舶折旧年限。

如上表列示，富兴海运 2015 年-2017 年分别计提船舶折旧 7,946.17 万元、7,946.17 万元和 4,808.22 万元，其中“富兴 12”轮、“富兴 15”轮和“富兴 16”轮已于 2016 年底提足折旧，2017 年不再计提折旧，因此 2017 年折旧费用大幅下降至 4,808.22 万元。同时由于富兴海运注重船舶的维护保养，3 艘船舶提足折旧后船况良好，仍符合交水发（2016）230 号《关于实施运输船舶强制报废制度的意见》要求的“散货船报废船龄 33 年”情况下，船舶提足折旧后，船舶的技术状况满足船级社和海事管理部门的航行规范，仍可继续营运。因此，在收入、运力未出现大幅下滑的情况下，折旧支出减少，使得营业成本占营业收入比例下降。

经核查，我们认为：富兴海运部分船舶于 2016 年底已提足折旧，故 2017 年不再计提，导致 2017 年折旧费用大幅下降。由于富兴海运注重船舶的维护保养，虽然船舶已经提足折旧，但在未达强制报废年限的情况下，该等船舶仍满足继续营运的规范要求。因此，在收入、运力未出现大幅下滑的情况下，由于折旧支出的减少，进而使得营业成本占营业收入比例下降，符合富兴海运的实际经营情况，具备合理性。

二、《一次反馈意见》问题 4："申请文件显示，2015 年至 2017 年，富兴海运船舶燃料费用分别为 8,118.14 万元、6,302.30 元、9,544.47 万元。请你公司结合富兴海运 2015 年至 2017 年营业收入情况、燃料价格变动等因素，补充披露富兴海运 2016 年燃料费用大幅下降的原因及合理性。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。"

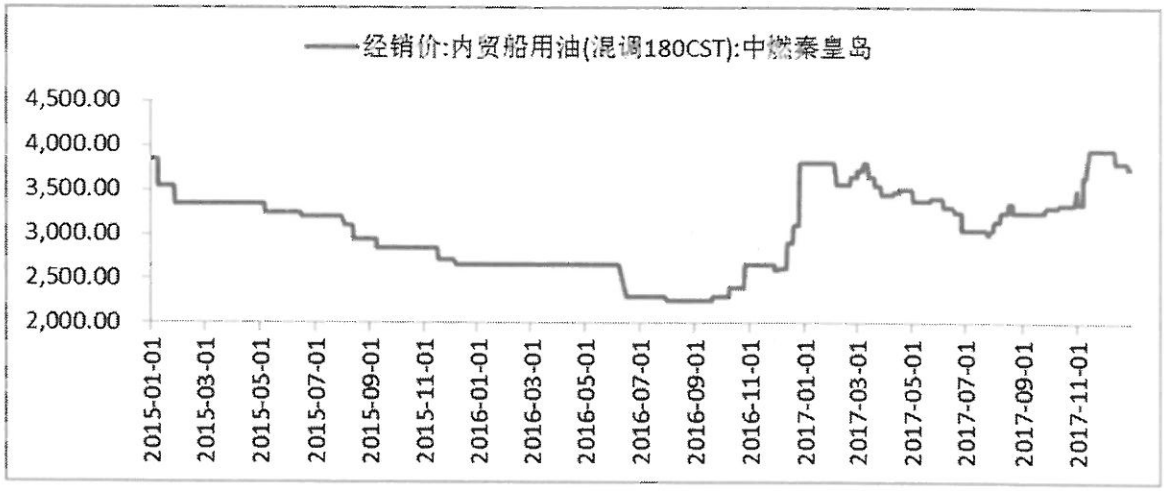
回复：

2015 年至 2017 年富兴海运营业收入、水路货运收入、船舶周转量以及燃料消耗情况如下表所示：

年份	2017 年度	2016 年度	2015 年度
营业收入（万元）	38,047.26	36,366.17	36,547.58
其中：水路货运收入（万元）	37,458.94	35,065.99	35,134.39
水路货运收入变动	6.82%	-0.19%	
船舶周转量（亿吨公里）	155.58	147.66	138.91
变动	5.36%	6.30%	
燃料消耗量（吨）	33,710.40	31,941.67	30,239.75
变动	5.54%	5.63%	
燃料费用（万元）	9,544.47	6,302.30	8,118.14
变动	51.44%	-22.37%	

由上表可见， 2015 年至 2017 年富兴海运水路货运收入、船舶周转量以及燃料消耗量变动趋势基本一致。2015 年至 2017 年，富兴海运船舶燃料费用分别为 8,118.14 万元、6,302.30 万元、9,544.47 万元，2016 年燃料费用大幅下降主要是由于燃料价格变动所致。

根据金联创发布的内贸船用油（混调 180CST）：中燃秦皇岛所示的混调高硫燃料油（180CST）价格数据，2015 年至 2017 年燃油价格的变动趋势如下表所示：



数据来源：金联创

由上图可见，燃油价格在 2015 年-2017 年间呈现 V 型走势，于 2016 年 9 月触及低点后价格出现回升。富兴海运 2015 年-2017 年采购燃油综合单价分别为 2,684.59 元/吨、1,973.07 元/吨、2,831.31 元/吨，2016 年综合单价较 2015 年下降明显，降幅达到 26.50%，2017 年综合单价较 2016 年上涨增长 43.50%。同期金联创每日公布的内贸船用油（混调 CS180CST）：中燃秦皇岛 2016 年平均价较 2015 年下降 18.56%，2017 年平均价较 2016 年增长 36.56%，富兴海运报告期内燃料油综合单价变动趋势与金联创公布的均价波动基本一致。

综上，2015 年至 2017 年，富兴海运燃料消耗情况与水路货运收入变动基本一致，燃料费用在 2016 年大幅下降主要是由于市场燃油价格变动所致。

经核查，我们认为：富兴海运 2015 年至 2017 年燃料消耗情况与水路货运收入变动基本一致，燃料费用在 2016 年大幅下降主要是由于市场燃油价格变动所致，具有合理性。

三、《一次反馈意见》问题 5："申请文件显示，2017 年富兴海运由于运力不足，租赁船舶一艘；2017 年末富兴海运向浙能通利出售"富兴 16"。请你公司补充披露：1）2017 年富兴海运船舶租赁费用情况。2）在运力不足的情况下出售"富兴 16"的原因。3）目前富兴海运运力是否充足，是否存在租赁船舶情况。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。"

回复：

1.2017 年富兴海运船舶租赁费用情况

由于电煤需求具有季节性波动以及根据用电情况产生的临时性需求，同时考虑到电煤运输船舶在日常电煤运输过程中存在的检修、临时性调整，以及船只报废后未及时补充运力等情况，富兴海运在日常经营过程中也会通过租赁方式，弥补短期的运力缺口，从而实现运力合理配置，有效提升营运效率。

2017 年富兴海运主要为临时性的电煤运输需求增加所致，以程租形式租赁船舶完成一个航次，发生船舶租赁费用 236.43 万元。程租船舶当年完成货运周转量 1.25 亿吨公里，占富兴海运全年周转量的 0.80%。

2.在运力不足的情况下出售"富兴 16"的原因

由于浙能通利拥有的"新华盛海"轮在 2013 年航行中发生主机磨损重大事故，影响了生产和安全性能，因此浙能通利 2014 年以来主要通过外租船舶维持运营。一方面，租赁船舶运营成本受航运市场波动影响较大，尤其是 2017 年以来航运市场回暖，船舶租赁费用大幅提升，影响了浙能通利的经营业绩；另一方面，浙能通利于 2016 年处置"新华盛海"轮后，因无船舶资产而存在被取消水路运输许可证的风险。

基于上述原因，在考虑市场化购买船舶流程较长、不确定性较高的情况下，浙能集团从煤运板块的整体发展出发，在确保对富兴海运运力没有

大幅影响的情况下，考虑将富兴海运下属“富兴 16”轮出售给浙能通利，避免了浙能通利被取消水路运输许可证的风险，同时也提升了浙能通利经营的稳定性。因此，富兴海运于 2017 年末以第三方中介机构评估价向浙能通利出售“富兴 16”轮。

3.目前富兴海运运力是否充足，是否存在租赁船舶情况

2017 年末至 2018 年，富兴海运“富兴 7”轮、“富兴 9”轮、“富兴 6”轮等船舶陆续达到报废年限，导致富兴海运 2018 年整体运力规模有所下降，为弥补船舶报废带来的临时运力不足，富兴海运通过租赁船舶经营货运业务。同时，富兴海运也在积极购置船舶以补充运力，截至本反馈回复签署之日，富兴海运 2018 年已经完成“浙能 1”轮、“浙能 2”轮和“浙能 5”轮 3 艘船舶的购置，载重量分别为 74,141 吨、44,927 吨和 50,777 吨，合计载重量 16.98 万吨，并于 2018 年 8 月相继投入运营。目前富兴海运的运力达到 48.47 万吨，能够保障相关合同的执行以及预定货运计划的顺利完成。

经核查，我们认为：富兴海运于 2017 年由于电煤运输需求的临时增加，通过租赁船舶方式完成货运周转量 1.25 亿吨公里，发生船舶租赁费用 236.43 万元。富兴海运 2017 年末向浙能通利出售“富兴 16”轮主要是由于浙能集团从煤运板块的整体发展出发，在确保对富兴海运运力没有大幅影响的情况下，将富兴海运下属“富兴 16”轮出售给浙能通利，避免了浙能通利被取消水路运输许可证的风险，同时也提升了浙能通利经营的稳定性，具有业务合理性。2017 年末至 2018 年，由于电煤需求具有季节性波动以及根据用电情况产生的临时性需求，同时考虑到电煤运输船舶在日常电煤运输过程中存在的检修、临时性调整，以及船只报废后未及时补充运力等情况，富兴海运在日常经营过程中也会通过租赁方式，弥补短期的运力缺口。同时，富兴海运也在积极采购船舶以补充运力，截至本反馈回复

签署之日，富兴海运已经完成 3 艘船合计 16.98 万吨运力的购置，能够保障相关合同的执行以及预定货运计划的顺利完成。

四、《一次反馈意见》问题 6："申请文件显示，2017 年末，浙能通利向富兴海运购买"富兴 16"，作价 1,697 万元。截至 2018 年 5 月 31 日，已计提折旧 421.40 万元，并认定成新率为 74.42%。2019 年 11 月，该艘船舶面临强制性到期处置。请你公司：1）补充披露浙能通利向富兴海运购买时，"富兴 16"的成新率情况。2）结合"富兴 16"面临 2019 年末强制性到期的实际情况，补充披露向富兴海运购买该船舶的原因。3）结合浙能通利固定资产折旧政策、设备成新率认定情况等补充披露浙能通利折旧计提的合理性。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。"

回复：

1.补充披露浙能通利向富兴海运购买时，"富兴 16"的成新率情况

2017 年 10 月，富兴海运出售"富兴 16"轮时，其账面价值为 550 万元，原值为 11,000 万元，截至富兴海运出售"富兴 16"轮之日，"富兴 16"轮已经计提足额折旧，成新率即残值率为 5%。

2017 年 10 月，浙能通利以第三方中介机构评估值向富兴海运购入"富兴 16"轮，剔除增值税后该船舶入账价值 1,647.57 万元，至 2018 年 5 月 31 日，该船舶账面净值 1,226.17 万元。因此重组报告书中披露浙能通利固定资产情况是按照账面净值/账面原值计算"富兴 16"轮成新率为 74.42%。

2.结合"富兴 16"面临 2019 年末强制性到期的实际情况，补充披露向富兴海运购买该船舶的原因

由于浙能通利拥有的"新华盛海"轮在 2013 年航行中发生主机磨损重大事故，影响了生产和安全性能，因此浙能通利 2014 年以来主要通过外租船舶维持运营。一方面，租赁船舶运营成本受航运市场波动影响较大，尤

其是 2017 年以来航运市场回暖，船舶租赁费用大幅提升，影响了浙能通利的经营业绩；另一方面，浙能通利于 2016 年处置“新华盛海”轮后，因无船舶资产而存在被取消水路运输许可证的风险。基于上述原因，在考虑市场化购买船舶流程较长、不确定性较高的情况下，浙能集团从煤运板块的整体发展出发，在确保对富兴海运运力没有大幅影响的情况下，考虑将富兴海运下属“富兴 16”轮出售给浙能通利，避免了浙能通利被取消水路运输许可证的风险，同时也提升了浙能通利经营的稳定性。因此，浙能通利于 2017 年以第三方中介机构评估价向富兴海运购买了“富兴 16”轮。浙能通利也在积极计划从市场购入船舶，以弥补 2019 年“富兴 16”轮报废导致的运力缺失。浙能通利计划于 2019 年 6 月前购置 1 艘 4-5 万吨级的灵便型散货船补充运力。

3.结合浙能通利固定资产折旧政策、设备成新率认定情况等补充披露浙能通利折旧计提的合理性

浙能通利 2017 年 10 月取得“富兴 16”轮，取得成本 1,697 万元，系根据第三方中介机构评估值确定，剔除增值税后入账成本为 1,647.57 万元。取得后浙能通利根据固定资产折旧政策、设备成新率等确定该船舶预计将使用 26 月，预计残值率 5%，每月计提折旧 60.2 万元，至 2018 年 5 月累计使用 7 个月，累计计提折旧 421.40 万元，相关折旧计入浙能通利的营业成本，能够有效反映浙能通利的实际运营情况，符合会计准则的相关规定。

经核查，我们认为：根据富兴海运出售“富兴 16”轮的账面净值和原值计算，“富兴 16”轮出售前的成新率为 5%，为避免歧义，已在重组报告书中进行了相应调整。浙能通利向富兴海运购买“富兴 16”轮主要是为了解决浙能通利被取消水路运输许可证的风险，同时也提升了浙能通利经营的稳定性。此外，浙能通利也在积极计划从市场购入船舶，以弥补 2019 年“富兴 16”轮报废导致的运力缺口。根据浙能通利的折旧政策，以预计可

使用年限作为折旧期限进行摊销，相关折旧计入浙能通利的营业成本，能够有效反映浙能通利的实际运营情况，符合会计准则的相关规定。

五、《一次反馈意见》问题 7："申请文件显示，浙能通利 2016 年对外转让一艘自有船舶"新华盛海"号，转让完成当年未通过外购或自建船舶而是通过外租船舶方式继续开展航运业务。浙能通利 2017 年末向富兴海运购买"富兴 16"。请你公司：补充披露 2016 年、2017 年浙能通利船舶租赁费用情况，并结合船舶租赁费用情况，补充披露报告期浙能通利主营业务毛利率的合理性。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见"。

回复：

浙能通利 2016 年和 2017 年营业收入、成本以及与开展船舶租赁业务相关的成本费用明细如下：

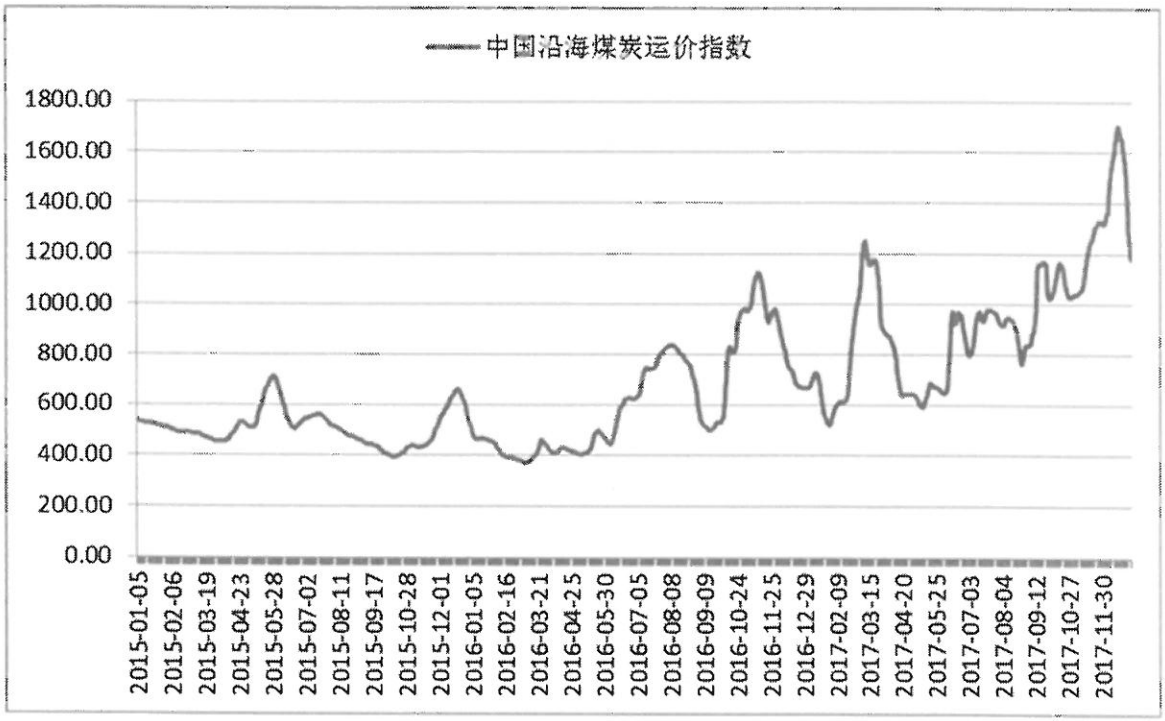
单位：万元

	2017 年度	2016 年度
营业收入	6,537.09	10,413.97
营业成本	5,942.20	6,849.72
船舶租赁业务费用	5,562.27	6,142.49
其中：船舶租赁费用（船舶租金）	4,937.28	5,181.15
船舶燃料费	430.33	760.15
船舶润料费	15.33	51.70
船舶港口费	179.33	149.49
船舶租赁费用占营业成本比例	93.61%	89.68%

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，2014 年以来主要通过外租船舶进行运营。由上表可见，2016 年与 2017 年船舶租赁业务相关的费用分别为 6,142.49 万元和 5,562.27 万元，船舶租赁业务费用占营业成本比例较高分别为 89.68%以及 93.61%。其中船舶租赁费用是船舶租赁业务成本费用的主要构成，2016 年与 2017 年浙能通利的船舶租金分别 5,181.15 万元以及 4,937.28 万元，占当期的船舶租赁业务所产生的营

业成本比例分别为 84.35%以及 88.76%，占比较高，由此船舶租赁费用的变动将直接影响当期营业成本，进而影响浙能通利的毛利率水平。

浙能通利的运输合同以 COA 为主，运价比较固定，受国际国内运输市场价格的短期波动影响较小，而船舶租赁费用主要参照上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数，船舶租赁费用随市场行情波动而波动。2017 年沿海煤炭运价震荡上行，运价水平明显高于前两年，船舶租赁费用亦随该等指数相应上涨。



如上表所示，2017 年上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数年均值为 939.21 点，较 2016 年大幅增加，同比增长 52.02%。

2016 年-2017 年浙能通利租赁船舶的周转量、船舶租金及单位租船成本变动情况如下：

租船类型	2016 年周转量（亿吨公里）	2017 年周转量（亿吨公里）	周转量变动比例	2016 年船舶租金（万元）	2017 年船舶租金（万元）	2016 年租船成本（元/千吨公里）	2017 年租船成本（元/千吨公里）	租船成本变动率
所有类型	40.72	24.9	-38.85%	5,181.15	4,937.28	12.72	19.83	55.90%

从市场租船成本而言，由上表可见，由于 2017 年航运市场回暖，运价指数呈现上升态势，船舶租赁费用随市场出现大幅上涨。与此同时，从船舶运营效率角度而言，由于浙能通利在浙能集团航运板块下的定位主要为运输调节，其收入和业务量主要呈现一定的波动性，2017 年由于完成货运量较少，浙能通利所租赁单船载重量也相应减少，浙能通利整体货运周转量有所降低。综合上述市场租船成本上涨以及浙能通利船舶货运周转量下降两项原因，浙能通利平均租船成本由 2016 年的 12.72 元/千吨公里上涨至 19.83 元/千吨公里，涨幅 55.90%，导致 2017 年毛利率大幅下降。

经核查，我们认为：浙能通利主要以外租船舶进行运营，船舶租赁费用为构成成本的主要内容。由于 2017 年航运市场回暖，运价指数也呈现上升态势，而船舶租赁费用随市场出现大幅上涨；同时由于浙能通利在浙能集团航运板块下的定位主要为运输调节，其收入和业务量主要呈现一定的波动性，2017 年由于完成货运量较少，浙能通利所租赁船舶的单位载重量也相应减少，单位成本也相应增加，综合以上两项原因，浙能通利平均租船成本由 2016 年的 12.72 元/千吨公里上涨至 19.83 元/千吨公里，涨幅 55.90%，导致 2017 年毛利率出现大幅下降，具有合理性。

六、《一次反馈意见》问题8："申请文件显示，1）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年及以前，浙能通利与浙江省海运集团浙海海运有限公司（以下简称浙海海运）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。2）2018 年浙能通利停止与浙海海运的船舶委托管理合作，改由上市公司负责对船舶的管理。3）富兴海运预测期与上市公司签订的《船舶委托管理合同》，由上市公司负责对船舶的管理。请你公司补充披露：1)本次交易完成后上市公司船舶调度和运输的管理模式。2）宁波江海运输有限公司（以下简称江海运输）后续船舶管理模式。请独立财务顾问、律师、会计师核查并发表明确意见"。

回复：

1.本次交易完成后上市公司船舶调度和运输的管理模式

行业内船舶运输管理主要有以下两种模式：一是船舶由船东自主管理，自己拥有船员队伍或向船员管理公司雇用；二是船东将船舶委托有资质的船公司或专业船舶管理公司管理。本次交易完成前，宁波海运和江海运输的船舶管理实行第一种模式，富兴海运和浙能通利船舶管理实行第二种模式。

本次交易完成后，宁波海运的船队运力规模、结构将得到有效提升和优化，并成为浙能集团下属唯一从事水路货物运输业务的专业化平台。宁波海运将对富兴海运、浙能通利和江海运输按控股子公司实施管理，并继续沿用原有船舶管理模式。在此基础上，宁波海运将发挥长期积累的海运专业化经营管理优势，在上市公司体系内设立统一的运力管理平台，通过科学调度船舶，发挥协同效应，提高运输效率。宁波海运还将根据"人船分离"的管理模式，通过组建船员管理公司实现提升船员专业化能力、降低船员管理成本等目标，促进海运主业提质增效，实现上市公司整体经济

效益的提升。本次交易完成后，上市公司船舶调度和运输的管理模式具体如下：

1）设立船舶总调度室为运力统一管理平台，根据运输生产计划对所属船舶实施统一调度

上市公司将原运输业务部调度室调整为船舶总调度室，实现上市公司体系内船舶运营的统一组织和调度。通过统一调度，合理配置运力资源，积极发挥各船公司的协同效应，提升上市公司整体航运生产效率。船舶总调度室具体将在以下方面发挥统一调度作用：

①督促船舶严格执行载重干舷规定，通过有效利用船舶装载能力，合理配载；

②做好船岸通信管理，保持不间断调度值班，及时通报船舶异常情况；

③做好港口、货主、电厂码头以及相关生产业务单位的协调与配合，抓好港作，提高船舶的周转效率。

2）拟组建船员管理公司，实现“人船分离”的管理模式，统一对船员进行管理

宁波海运正组建全资船员管理公司，预计将于2018年内完成设立。上市公司计划分步实施由船员管理公司向系统内船公司的船员劳务管理。通过船员管理公司以有效化解本次重组后船员队伍与管理船队发展不相适应的矛盾，实现船舶管理与船员管理相对分离。通过船员管理机制改革，建立市场化的契约关系，逐步对系统内船员统一管理理念、统一管理体系、统一人员交流配置，进一步提升船员专业化能力。此外，通过船员管理公司，结合国际国内船员市场的发展趋势和相关的法规，适时调整船员用工结构和方式，从而建立有效的船员市场化调节机制。

上市公司通过实施“人船分离”的管理模式，以达到提升船员管理效

率的目标，同时进一步增强船员的凝聚力、向心力和责任感，培养一支满足上市公司管理要求的优秀船员队伍，推动宁波海运海运主业健康、协调和可持续发展。

3）富兴海运和浙能通利在本次重组后将与上市公司续签《船舶委托管理合同》，保持由宁波海运负责对其船舶进行受托管理的模式

富兴海运和浙能通利将与上市公司续签《船舶委托管理合同》，主要将在航运业务管理、船舶机务及燃润料、物料管理、船员配给管理、船舶海务管理、船舶安全管理等六个方面作出规定。通过统一的管理，有利于发挥航运主业的协同效应，发挥集约管理的规模效应，实现降本增效，有利于上市公司进一步提升竞争力。

2. 宁波江海运输有限公司本次重组完成后的船舶管理模式

江海运输目前具有独立的船舶调度和运输管理体系，其按照 NSM 规则，建立了符合 NSM 规则的安全管理体系，并一直保持合规、正常运作。

本次交易完成后，江海运输成为上市公司的控股子公司，除船舶调度和船员管理由上市公司统一管理外，其航运业务管理（不含船舶调度管理）、船舶机务及燃润料、物料管理、船舶海务管理、船舶安全管理等五个方面将保持不变。主要基于以下考虑：

1）上市公司与江海运输均从事干散货运输业务，但两公司在干散货运输市场的定位不同。宁波海运主要从事国际及国内沿海的电煤运输业务的一程运输，而江海运输船舶吨位相对小，主要经营沿海电煤运输业务二程运输外，还从事长江中下游沿岸的燃料煤、矿砂等大宗散货运输业务。由于市场定位不同、船型结构和运力规模不同等，与宁波海运在生产经营上存在一定差异；

2）江海运输从成立至今一直有独立的船舶运输管理团队，设置有包括

运输业务、机务保障、安全管理、人力资源等部门，船舶管理经验较丰富，延续其目前的船舶管理模式，并保持其现有的安全管理体系，有利于未来进一步开拓江海联运业务发挥其经营灵活性及管理效率。

经核查，我们认为：本次交易完成后上市公司船舶调度和运输的管理模式及江海运输后续船舶管理模式已经进行了相应披露。

七、《一次反馈意见》问题 9："申请文件显示，1）江海运输目前有四艘船舶，其中三艘为自有船舶，一艘为融资租赁。2）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。请你公司补充披露：1）融资租赁船舶相关情况，包括但不限于每年租赁费用、到期后船舶归属等。2）目前包括融资租赁船舶在内四艘船舶总运力情况。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见"。

回复：

1.融资租赁船舶相关情况

江海运输拥有 4 艘船舶，其中"明州 65"轮、"明州 66"轮、"明州 35"轮船舶为购置取得，"明州 36"轮为通过融资租赁方式取得。

根据江海运输 2011 年 9 月与招银金融租赁有限公司签订的《船舶融资租赁合同》，江海运输以融资租赁方式向招银金融租赁有限公司承租散货船一艘，以交船日为起租日，租赁期限 8 年，租金按季支付。租金由名义本金与租赁利息构成，名义本金人民币 151,258,867.11 元，租赁利率按照中国人民银行公布的人民币 5 年期以上贷款基准利率。当中国人民银行公布的同期贷款利率调整时，出租人有权对租赁利率作出相应调整。江海运输和招银金融租赁有限公司约定租赁期限届满，按《船舶融资租赁合同》规定江海运输将以 1 元的价格留购船舶。租金支付情况如下：

日期	租金	其中：本金	其中：租赁利息
2013 年 11 月	5,014,068.36	2,488,436.36	2,525,632.00
2014 年 3 月	5,014,068.36	2,529,784.22	2,484,284.14
2014 年 5 月	5,014,068.36	2,571,819.11	2,442,249.25
2014 年 8 月	5,014,068.36	2,614,552.46	2,399,515.90
2014 年 11 月	5,014,068.36	2,657,995.86	2,356,072.50
2015 年 3 月	5,014,068.36	2,702,161.12	2,311,907.24
2015 年 5 月	4,912,704.11	2,645,695.98	2,267,008.13
2015 年 8 月	4,850,564.92	2,629,201.94	2,221,362.98
2015 年 11 月	4,729,009.68	2,554,050.30	2,174,959.38
2016 年 3 月	4,610,287.96	3,021,051.77	1,589,236.19
2016 年 5 月	4,610,287.96	3,058,600.42	1,551,687.54
2016 年 8 月	4,610,287.96	3,096,615.76	1,513,672.20
2016 年 11 月	4,610,287.96	3,135,103.60	1,475,184.36
2017 年 3 月	4,610,287.96	3,174,069.80	1,436,218.16
2017 年 5 月	4,610,287.96	3,213,520.32	1,396,767.64
2017 年 8 月	4,610,287.96	3,253,461.16	1,356,826.80
2017 年 11 月	4,610,287.96	3,293,898.43	1,316,389.53
2018 年 3 月	4,610,287.96	3,334,838.29	1,275,449.67
2018 年 5 月	4,610,287.96	3,376,287.00	1,234,000.96
2018 年 8 月	4,610,287.96	3,418,250.87	1,192,037.09
2018 年 11 月	4,610,287.96	3,460,736.31	1,149,551.65
2019 年 3 月	4,610,287.96	3,503,749.80	1,106,538.16
2019 年 5 月	4,610,287.96	3,547,297.91	1,062,990.05
2019 年 8 月	4,610,287.96	3,591,387.27	1,018,900.69
2019 年 11 月	4,610,287.96	3,636,024.62	974,263.34
2020 年 3 月	4,610,287.96	3,681,216.77	929,071.19
2020 年 5 月	4,610,287.96	3,726,970.62	883,317.34
2020 年 8 月	4,610,287.96	3,773,293.14	836,994.82
2020 年 11 月	4,610,287.96	3,820,191.40	790,096.56
2021 年 3 月	4,610,287.96	3,867,672.55	742,615.41
2021 年 5 月	4,610,287.96	3,915,743.86	694,544.10
2021 年 8 月	52,610,287.96	51,965,188.09	645,099.87
合计	198,613,311.95	151,258,867.11	47,354,444.84

“明州 36”轮租赁方式为融资租赁方式下的直接租赁。根据融资租赁会计处理，江海运输在承租开始日，将租赁资产公允价值与最低租赁付款额现值两者中较低者作为租入资产的入账价值，将最低租赁付款额作为长期应付款的入账价值，其差额作为未确认的融资费用。根据融资租赁计划，

江海运输 2015-2017 年分别支付租金 1,950.63 万元、1,844.12 万元、1,844.12 万元，各年分别确认融资费用 786.65 万元、546.57 万元及 465.26 万元。

2.目前包括融资租赁船舶在内四艘船舶总运力情况

经核查各船舶的船舶所有权登记证书，截至本反馈回复签署之日，江海运输 4 艘船舶合计载重吨为 93,127 吨，具体情况如下：

序号	船舶名称	取得方式	建造日期	权属	载重吨
1	明州 35	购置	2008.03.19	自有	22,446
2	明州 36	融资租赁	2013.07.17	租赁公司	46,489
3	明州 65	购置	2008.04.07	自有	11,029
4	明州 66	购置	2006.12.25	自有	13,163
	小计				93,127

经核查，我们认为：江海运输的融资租赁船舶相关情况以及目前包括融资租赁船舶在内 4 艘船舶总运力情况已经在重组报告书相应章节进行了补充披露。

专此说明，请予察核。

大华会计师事务所(特殊普通合伙)

中国·北京

中国注册会计师：

中国注册会计师：

二〇一八年十月九日

编号: 1 05120891

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；代理记帐；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。）

此信息仅供业务报告专用，复印无效。

在线扫码获取详细信息

登 记 机 关

北京市工商行政管理局海淀分局

2018 年 08 月 27 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。

企业信用信息公示系统网址： qyxy.baic.gov.cn

中华人民共和国国家工商行政管理总局监制

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

此件仅用于业务报告专用，复印无效。

证书序号：0000093

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。

3、《会计师事务所执业证书》不得伪造、涂改、出租、出借、转让。

4、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》。

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：000191

会计师事务所
证券、期货相关业务许可证

经财政部、中国证券监督管理委员会审查，批准

大华会计师事务所（特殊普通合伙）　　执行证券、期货相关业务。

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：二〇一六年九月十八日

证书有效期至：二〇一八年九月十八日

THE CHINESE INSTITUTE OF CERTIFIED PUBLIC ACCOUNTANTS

中国注册会计师协会

姓　　名 Full name　胡超

性　　别 Sex　男

出生日期 Date of birth　1961-12-01

工作单位 Working units　[illegible]会计师事务所有限公司浙江万邦分所

身份证号码 Identity card No.　330702198110013588

证书编号 Serial Certificate No.　330000122010

批准注册协会 Authorized Institute of CPAs　浙江省注册会计师协会

发证日期 Date of Issuance　2005 年 09 月 23 日

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.

注册会计师年度检验合格
(浙江省注册会计师协会)

2018 检

浙江省注册会计师协会

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　月　日
/y　/m　/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　月　日
/y　/m　/d

此件仅用于业务报告专用，复印无效。

THE CHINESE INSTITUTE OF CERTIFIED PUBLIC ACCOUNTANTS

中国注册会计师协会

证书编号 No. of Certificate 330000120235

批准注册协会 Authorized Institute of CPAs 浙江省注册会计师协会

批准日期 Date of Issuance 2007 年 09 月 30 日

姓名 Full name 吴黄芬

性别 Sex 女

出生日期 Date of Birth 1984-01-14

工作单位 Working Unit 大华会计师事务所（特殊普通合伙）浙江分所

身份证号码 Identity Card No. 331081198401145140

注册会计师年度检查合格 [2018 年度]

2018 检

浙江省注册会计师协会

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.

浙江省注册会计师协会 年检专用章 2017 01 01

年 月 日
yy mm dd

8

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 月 日
yy mm dd

9