

A股代码：601018.SH

A股简称：宁波港

宁波舟山港股份有限公司

Ningbo Zhoushan Port Company Limited

(注册地址：浙江省宁波市鄞州区宁东路 269 号宁波环球航运广场第 1-4 层（除 2-2），第 40-46 层）



2020 年度

非公开发行人股票募集资金使用的可行性

分析报告

2020 年 1 月

一、本次募集资金的使用计划

公司本次非公开发行拟募集资金总额不超过 1,121,491 万元，扣除发行费用后的募集资金净额将用于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	投资总额	拟投入募集资金
1	梅山港区 6 号至 10 号集装箱码头工程项目	826,088	460,814
2	穿山港区中宅矿石码头二期项目	147,237	104,373
3	北仑港区通用泊位改造工程项目	117,662	69,065
4	穿山港区 1 号集装箱码头工程项目	50,749	36,426
5	拖轮购置项目	102,166	97,971
6	集装箱桥吊等设备购置项目	125,090	122,819
7	偿还银行借款	100,000	100,000
8	补充流动资金	130,024	130,024
合计		1,599,016	1,121,491

募集资金到位后，如实际募集资金净额少于拟投入募集资金总额，不足部分由公司自筹资金解决，同时，公司将按照项目的轻重缓急、进度的实际情况等因素，调整并最终决定募集资金投入的优先顺序及金额。募集资金到位之前，公司可根据实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位之后予以置换。

二、本次募集资金的可行性分析

（一）梅山港区 6 号至 10 号集装箱码头工程项目

1、项目基本情况

本项目拟建设梅山港区 6 号至 10 号集装箱码头，包括 3 个 15 万吨级泊位和 2 个 20 万吨级泊位，项目设计年通过能力 430 万 TEU。项目建成后，将增强公司对全球地区大型集装箱船舶和国际中转集装箱的吸引力，满足公司集装箱业务快速发展的需求。

2、项目必要性与可行性分析

(1) 保障长江三角洲及长江沿线地区产业转型升级，充分适应区域经济对外贸发展的需求

长江三角洲地区是我国外向型经济发展最为活跃的地区之一，随着长江三角洲地区外向型经济的发展，在集装箱运输和物流服务方面将产生更为迫切的需求，要求港口提供更为便捷、高效的综合运输服务，并对国际配送、国际中转等高端物流服务有迫切需求。与现有集装箱港区相比，梅山港区具有保税港区优惠政策的优势，将成为长江三角洲地区外向型经济发展的重要支撑和推动力量。

梅山港区实行与宁波舟山港其他港区不同的优惠政策，享受国家开发开放的特殊优惠政策。随着前期泊位的建成投产，梅山港区“境内关外、区港一体、功能叠加”的优势将进一步凸显。梅山港区将成为浙江省对外开放的引领者和长三角地区外向型经济转型升级的重要依托，为长江三角洲地区对外贸易发展提供有力支撑，将使长三角地区在更高层次、更大范围、更宽领域参与国际经济合作与发展，吸引国际物流、人流、信息流和资金流。

(2) 满足浙江省海洋经济发展战略实施，充分发挥梅山港区独特作用

《浙江海洋经济发展示范区规划》等战略的实施为浙江省海洋经济发展提供政策保障和发展动力，梅山港区作为浙江省唯一的保税港区，在区域发展战略中具有重要地位，是浙江省海洋经济发展的重要组成部分。完善的基础设施是梅山港区发展海洋经济的重要保障，为适应浙江省海洋经济发展示范区建设新形势，需要加快推进梅山港区配套码头的建设。

(3) 适应公司集装箱运输发展，缓解港口集装箱码头能力不足

近年来，在公司快速发展的同时，面临着港口建设步伐滞后于运输需求增长的矛盾，大型集装箱泊位已逐步进入超负荷运转状态。加快港口建设、打破吞吐能力严重不足的瓶颈，已成为公司完善港口功能、实现可持续发展的基本要求。

根据公司目前的码头能力，并考虑既有在建工程能力，预计未来全港集装箱泊位能力缺口仍将较大，公司集装箱运输可持续发展将受到挑战，梅山港区6号至10号集装箱码头工程项目的建设对于缓解公司集装箱吞吐能力不足，适应国际航运市场发展趋势具有重要意义。

3、项目投资总额及融资安排

预计支付本项目款项总金额为826,088万元，项目所需资金拟以本次非公开发行募集资金投入460,814万元。

4、项目经济效益分析

经测算，该项目预计税后内部收益率为8.09%，税后投资回收期（含建设期）为16.12年。

5、项目资质

项目已取得国家发展和改革委员会出具的编号为“发改基础（2014）1803号”项目核准的批复，以及国家环境保护部出具的编号为“环审（2014）20号”工程环境影响报告书的批复。2017年5月14日，宁波市发展和改革委员会出具的编号为“甬发改审批（2017）181号”《市发展改革委关于同意宁波—舟山港梅山港区6号至10号集装箱码头工程项目单位变更的复函》，将梅山港区6号至10号集装箱码头工程项目单位由公司变更为其全资子公司宁波梅东集装箱码头有限公司。

（二）穿山港区中宅矿石码头二期项目

1、项目基本情况

本项目拟在中宅一期工程基础上扩建3个矿石泊位，项目设计年吞吐量2,000万吨。

2、项目的必要性与可行性分析

（1）缓解长江三角洲地区外海大型铁矿石码头接卸能力不足

长江三角洲及沿线地区是我国经济最发达的区域之一，在我国区域经济发展格局中具有重要战略地位和带动作用。区域内钢铁、化工、机械、电子等产业发达，对钢材消耗量巨大。加快长江三角洲及沿线地区的发展已上升为国家战略，长江三角洲区域一体化进程正在加快推进，并对周边地区发挥带动作用。长江三角洲及沿线地区将加快发展先进制造业和现代服务业，转变经济发展方式，突破资源环境承载能力制约，实现全面协调可持续发展。加快大型铁矿石接卸码头的

建设，系满足该地区日益增长的外贸进口铁矿石运输需求，项目建设有利于疏解上述区域铁矿石码头接卸能力不足问题。

(2) 完善长江三角洲外贸进口铁矿石合理运输系统，提高运输效益

我国外贸进口铁矿石主要来源于澳大利亚、巴西、印度、南非等地区，来自上述国家的铁矿石海运距离较远，且远洋运输的船舶吨位较小，远洋运输船舶大型化可减少铁矿石转载量和转载费用，为企业减少运输成本。

由于远洋运输船舶大型化的发展趋势，长江口外大型深水码头建设成为长江三角洲及沿线地区外贸进口铁矿石运输系统的龙头。目前的码头布局仍不能满足外贸进口的增长需要和利用北方港口接卸的不利局面，加大长江口外大型深水矿石码头建设将完善长江三角洲铁矿石运输系统、降低企业物流成本，提高企业运输效益。项目建成后北仑地区的外贸矿石装卸能力将得到增强，减少北仑地区的矿石泊位压船压港现象，满足长江三角洲及沿线区域外贸进口矿石需求。

(3) 充分利用宁波舟山港岸线资源，实现港口规划目标

随着我国外贸进口铁矿石量的迅猛增长，宁波舟山港已成为重点服务长江三角洲及沿线地区钢铁企业外贸进口铁矿石的中转港。建设中宅矿石码头二期工程项目，将中宅深水岸线整合开发利用，规模化发展将有利于岸线的合理利用、扩大公司矿石接卸能力、形成超大型矿石船的靠泊条件、提高公司的综合竞争力。

3、项目投资总额和融资安排

预计支付本项目款项总金额为147,237万元，项目所需资金拟以本次非公开发行募集资金投入104,373万元。

4、项目经济效益分析

经测算，该项目预计税后内部收益率为9.01%，税后投资回收期（含建设期）为10.50年。

5、项目资质

项目已取得宁波市发展和改革委员会出具的编号为“甬发改审批（2017）80号”项目核准的批复，以及国家环境保护部出具的编号为“环审（2016）145号”工程环境影响报告书的批复。

（三）北仑港区通用泊位改造工程项目

1、项目基本情况

北仑港区作为宁波舟山港的重要港区之一，经过多年建设，形成了以铁矿石、煤炭、集装箱及通用散杂货装卸为主的经营格局。项目系改造工程，将原5万吨级通用泊位改建成10万吨级专业集装箱泊位，改造后码头年设计通过能力63.6万TEU。

2、项目的必要性与可行性分析

（1）适应到港船型大型化发展趋势的需要，提升北仑港区的市场竞争优势

作为世界各大船公司必靠母港之一，北仑港区必须不断提升大型船舶在港效率，减少大型船舶在港时间，以吸引各大航运企业在宁波舟山港继续增设国际航线。宁波舟山港作为排名前列的集装箱干线港，到港船舶与世界集装箱船舶大型化发展步伐必须保持同步，尤其是要与最大船型的发展保持同步。本项目可顺应到港船舶大型化的发展趋势，缩短大型集装箱船在港时间，提升北仑港区服务水平，有利于进一步巩固和提升北仑港区在国际航运市场的地位及优势。

（2）提升北仑港区规模效应，提升市场竞争力

随着北仑港区规模的扩大和功能的调整，通用泊位西端已有北仑二期集装箱码头和国际集装箱码头，形成了规模化的集装箱作业区；项目改造后，将建设成为可靠泊10万吨级集装箱船的专业集装箱码头，是宁波舟山港北仑港区集装箱作业区更具规模化的重要补充载体。本项目的建设能够进一步提升北仑港区大型泊位规模效应，巩固和提高宁波舟山港市场竞争力。

（3）适应港区产业调整，打造宁波舟山港北仑港区集装箱海铁联运中心

目前宁波舟山港域陆向集疏运体系不完善、铁路通道建设滞后、铁路疏运分担比例较低，北仑、穿山等集装箱集中布局区公路运输拥堵严重。本项目的改造

将进一步延长工程范围内的铁路线，充分发挥规模化集装箱作业区的海铁联运优势，实现港口和铁路的无缝连接，不仅可缓解城市交通压力，也可加强北仑港区集装箱作业区对周边铁路沿线的辐射能力。

3、项目投资总额和融资安排

预计支付本项目款项总金额为117,662万元，项目所需资金拟以本次非公开发行募集资金投入69,065万元。

4、项目经济效益分析

经测算，该项目预计税后内部收益率为8.87%，税后投资回收期（含建设期）为10.60年。

5、项目资质

项目已取得浙江省海洋港口发展委员会出具的编号为“浙海港投（2017）12号”项目核准的批复，以及宁波市北仑区环境保护局出具的编号为“仑环（2018）36号”工程环境影响报告书的批复。2018年8月9日，浙江省海洋港口发展委员会出具的编号为“浙海港投（2018）4号”《省海港委关于同意变更宁波舟山港北仑港区通用泊位改造工程项目业主单位的函》，将本项目业主单位由公司变更为其全资子公司宁波港北仑通达货运有限公司。

（四）穿山港区1号集装箱码头工程项目

1、项目基本情况

本项目拟在2号泊位西侧剩余深水岸线内建设1号集装箱码头，码头建成后，年通过能力62万TEU。

2、项目的必要性与可行性分析

（1）满足浙江省海洋经济发展战略实施，推动宁波“港口经济圈”建设

港口建设系做强港口经济圈的重要着力点，本项目比邻北仑四期、五期，建港条件优越，泊位建成后可与周边泊位和陆域共同形成穿山集装箱港区，形成宁

波舟山港重要的集装箱港区，促进集装箱干线港建设，以满足浙江省海洋经济发展战略实施，推动宁波“港口经济圈”建设。

（2）充分利用岸线资源，完善穿山港区专业化集装箱泊位布局

项目拟充分利用国家宝贵的岸线资源，牛轭江口门东侧现有预留部分岸线是穿山港区乃至宁波地区少数可利用的宝贵深水码头岸线资源，通过建设大型集装箱码头，以实现对该岸线资源的充分利用；本项目与已建2号至11号集装箱泊位形成规模化集群，对进一步提高穿山港区岸线资源使用效率，完善穿山港区专业化集装箱泊位布局有着重要推动作用。

3、项目投资总额和融资安排

预计支付本项目款项总金额为50,749万元，项目所需资金拟以本次非公开发行募集资金投入36,426万元。

4、项目经济效益分析

经测算，该项目预计税后内部收益率为12.46%，税后投资回收期(含建设期)为9.12年。

5、项目资质

项目已取得浙江省海洋港口发展委员会出具的编号为“浙海港投（2017）11号”项目核准的批复，以及宁波市北仑区环境保护局出具的编号为“仑环（2018）31号”工程环境影响报告书的批复。2018年10月15日，浙江省海洋港口发展委员会出具的编号为“浙海港投（2018）5号”《省海港委关于同意变更宁波舟山港穿山港区1#集装箱码头工程项目业主单位的函》，将本项目业主单位由公司变更为其全资子公司宁波穿山码头经营有限公司。

（五）拖轮购置项目

1、项目基本情况

随着近年来公司业务的快速发展，进出船舶数量增多，拖轮服务业务量随之增长，现阶段宁波舟山港拖轮配置落后于货物增长量，公司拟补充建造26艘拖轮以满足快速增长的船舶运输及货物吞吐需求。

2、项目的必要性与可行性分析

(1) 拖轮配置落后于货物增长量，拖轮船龄结构老化

近年来，随着港口吞吐量的增长，拖轮助泊量屡创新高。2014年以来，包括油港轮驳分公司在内的核心港区内新的拖轮增加数量有限，拖轮配置落后于货物吞吐量增长。截至目前，公司拖轮的平均船龄为10年以上，无论是拖轮的能耗、维修成本，还是船舶排放方面，均需要购置新的拖轮以满足公司业务量增长需求。

(2) 拖轮跨港域作业难度较大

宁波舟山港各港区分布较散，各拖轮基地间距离较远，串联作用效果不佳，随着舟山鼠浪湖、外钓等码头投产，宁波舟山港拖轮支援力度不够，跨区域作业无法根本性解决问题。

(3) 船舶大型化趋势要求增加拖轮配置数量

随着科技日益发展，船舶建造技术亦不断进步，航运公司为了有效降低运营成本，船舶大型化成为近年来全球航运发展的主要趋势之一。船舶大型化在降低港口作业成本的同时，也要求泊位更加大型化、深水化，同时对航道、周边配套等硬件设施提出了更高要求。随着船舶大型化趋势日益明显，停靠宁波舟山港大型集装箱船越来越多，对拖轮的需求数量亦呈上升趋势，大马力拖轮需求瓶颈现象明显。

3、项目投资总额和融资安排

预计支付本项目款项总金额为102,166万元，项目所需资金拟以本次非公开发行募集资金投入97,971万元。

4、项目经济效益分析

经测算，该项目预计税后内部收益率为7.48%，税后投资回收期为10.50年。

(六) 集装箱桥吊等设备购置项目

1、项目基本情况

为了应对公司日益增长的集装箱吞吐量，提升码头的运营效率，本次设备购置主要为桥吊、卸船机及龙门吊等。

2、项目的必要性与可行性分析

2018年，公司全面提升管理水平，港口生产、经营、管理、建设等方面取得了较好的成绩，公司全年完成货物吞吐量7.76亿吨，同比增长7.8%；完成集装箱吞吐量2,794万标箱，同比增长7.6%，增幅在我国沿海主要港口中处于领先水平。随着未来公司集装箱吞吐量及货物装卸量规模的增加，为了进一步提升公司的服务效率，对相关经营设备的需求也同步增加。

3、项目投资总额和融资安排

预计支付本项目款项总金额为125,090万元，项目所需资金拟以本次非公开发行募集资金投入122,819万元。

（七）补充流动资金

公司本次非公开发行股票募集资金扣除发行费用后，除用于码头建设、泊位改造、资产购置外，拟投入130,024万元用于补充流动资金，满足经营规模日益扩大带来的资金需求，提升短期偿债能力。

1、项目的必要性与可行性分析

（1）公司坚持以码头经营为核心，以港口物流和资本经营发展为重点的经营模式，主营业务主要包括集装箱、铁矿石、原油、煤炭、液体化工及其他货种装卸及相关业务，同时从事综合物流、贸易销售等其他业务。随着“一带一路”倡议和“长江经济带”、“长三角区域一体化”等国家战略的深入推进，为港口发展提供了新机遇，随着集装箱吞吐量及货物装卸量规模的提升，公司业务规模日益扩大所需的流动资金规模也随之增加。

（2）随着近年来集装箱吞吐量及货物装卸量规模的提升，公司债务规模扩大，短期偿债能力和流动性相对不足。2016年末、2017年末、2018年末和2019年9月末，公司流动比率分别为0.81、0.76、0.77和0.77，速动比率分别为0.80、

0.74、0.75和0.76，相对下降。通过本次非公开发行募集资金补充流动资金，可进一步提高公司短期偿付能力，确保债务结构更为合理。

2、对公司财务状况的影响

通过本次非公开发行部分募集资金用于补充流动资金，可为公司维持正常经营所需的资金提供保障，满足公司未来业务发展的资金需求，缓解公司日常经营过程中的流动资金压力；进一步提高公司短期偿付能力，优化公司财务结构。

(八) 偿还银行借款

公司拟以本次非公开发行募集资金100,000万元偿还银行借款，具体如下：

单位：万元

序号	借款银行	到期还款金额	借款期限
1	国家开发银行	100,000.00	2019.4.25-2020.4.24
合计	-	100,000.00	-

1、项目的必要性与可行性分析

(1) 降低资产负债率，改善公司财务结构

2019年9月30日，公司总资产724.64亿元，总负债287.42亿元，资产负债率为39.66%，短期借款为30.24亿元，短期负债规模较大。通过本次非公开发行募集资金偿还银行借款，可缓解公司短期内的偿债压力，降低资产负债率，改善财务结构，提升抗风险能力。

(2) 降低财务费用，提高公司盈利能力

报告期内，公司财务费用中的借款利息较大，较大的利息支出影响公司的利润水平，2016年至2018年公司借款利息分别为4.39亿元、4.99亿元和6.12亿元，借款利息费用较大，且金额逐年升高。通过本次非公开发行股票募集资金，有利于降低公司借款费用，减轻公司财务负担，提升公司盈利水平。

2、对公司财务状况的影响

本次非公开发行部分募集资金用于偿还银行借款后，公司资产负债率将相对下降，有利于增强公司抵御财务风险的能力。同时，偿还银行借款将有效降低公司带息负债余额，减少财务费用，提升公司盈利能力。

三、本次非公开发行对公司经营业务和财务状况的影响

（一）本次非公开发行对公司经营业务的影响

本次非公开发行股票所募集的资金用于码头建设、泊位改造、资产购置，以及补充流动资金与偿还银行借款，符合国家政策和行业发展趋势。预计本次募集资金投资项目实施后，公司集装箱吞吐量及货物装卸量规模和服务效率都将得到进一步的提升，公司的核心竞争力将显著提升，增强公司抵御风险的能力，对实现公司长期可持续发展具有重要的战略意义。

（二）本次非公开发行对公司财务状况的影响

本次发行完成后，公司的资本结构将得到改善，资产负债率将有所降低，财务费用将相对减少，有利于降低公司的财务风险。此外，随着募集资金投资项目的逐步实施，公司的码头数量增加，码头分布更趋于合理，主营业务收入水平有望稳步增长，盈利能力将得到提升，有助于公司未来战略的推进，巩固公司在港口市场的领先地位。

四、结论

综上所述，本次非公开发行募集资金投向符合国家相关的产业政策以及行业发展趋势，具有良好的市场前景，符合公司的战略目标，有利于提升公司长远可持续发展能力和核心竞争力；同时，本次发行将优化公司的资本结构，降低公司的财务风险；项目的实施有利于增强公司的可持续发展能力，扩大公司业务规模，提高公司市场地位和抵御风险能力，提升公司中长期盈利能力。

宁波舟山港股份有限公司董事会

2020年 11月 21日

