证券简称:宁波港　证券代码:601018　编号:临2016-014

宁波港股份有限公司关于上海证券交易所《关于对宁波港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》回复的公告

本公司董事会及全体董事保证本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。

宁波港股份有限公司(以下简称“宁波港股份”、“上市公司”或“本公司”)近日收到上海证券交易所《关于对宁波港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[2016]0147号)(以下简称“《问询函》”)。根据《问询函》的要求,本公司及相关中介机构就有关问题进行了认真分析,现回复如下(如无特别说明,本回复所述词语或简称与《宁波港股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易预案》中“释义”所定义的词语或简称具有相同含义):

一、关于标的资产的行业信息

1、预案披露,本次重组为公司向控股股东宁波舟山港集团发行股份购买其持有的舟山港股份有限公司(以下简称“舟港股份”或“标的资产”)85%的股权。标的资产主要业务为港口装卸仓储、港口配套服务及港口综合物流业务。请补充披露:(1)标的资产各业务板块报告期营业收入、成本、盈利和市场竞争情况,并进行必要的分析;(2)标的资产不同业务收费模式及其定价依据;(3)标的资产前5大客户及前5大供应商情况。请财务顾问发表意见。

答复:

(一)标的公司各业务板块经营情况及市场竞争地位

(1)港口装卸仓储

①营业收入、成本、盈利情况

单位:万元

	2015年1-11月	2014年	2013年
主营业务收入	43,174.22	45,564.37	44,431.05
主营业务成本	20,951.10	22,315.88	20,930.82
毛利率	51.47%	51.02%	52.89%

标的公司港口装卸仓储板块毛利率最近两年一期均超过50%,毛利率稳定,盈利能力较强,是标的公司重要的盈利板块。

②市场竞争情况

港口装卸仓储业务方面,舟港股份所属码头主要用于接卸外贸货物。

2012-2014年,标的公司权益吞吐量及舟山港域吞吐量情况如下表:

单位:万吨

项目	2014年	2013年	2012年
舟港股份吞吐量	5,227.70	4,923.92	3,513.85
舟山港域总吞吐量	34,700.06	31,386.60	29,099.00
舟港股份吞吐量占舟山港域总吞吐量的比例	15.07%	15.69%	12.08%

注:上表中,舟港股份吞吐量是指舟港股份的权益货物吞吐量,计算方式为:舟港股份吞吐量=舟港股份及控股子公司吞吐量*100%+参股公司吞吐量*舟港股份直接或间接参股比例,舟山港域吞吐量系舟山市港航局统计数据。

舟港股份港口装卸吞吐量主要由矿砂、煤炭、粮食及石油等四类货种构成,其中石油装卸由参股公司实华原油、中化兴中经营。

2012-2014年内,标的公司权益吞吐量及舟山港域矿砂、煤炭、粮食及石油等四类物资的吞吐量情况如下表:

单位:万吨

年份	项目	货种			
		矿砂	煤炭	粮食	石油
2014年	舟港股份	3,004.49	899.45	670.60	563.11
	舟山港域	8,076.58	3,184.46	781.62	5,062.05
	占比	37.20%	28.24%	85.80%	11.12%
2013年	舟港股份	2,657.63	992.77	613.63	571.05
	舟山港域	8,408.92	3213.07	628.63	4,877.79
	占比	31.60%	30.90%	97.61%	11.71%
2012年	舟港股份	1,391.27	940.59	550.22	548.23
	舟山港域	7,473.92	3,114.94	706.2	5,038.30
	占比	18.61%	30.20%	77.91%	10.88%

从上表可以看出,舟港股份是舟山港域粮食装卸服务的主要提供商,矿砂、煤炭和石油业务在舟山港域的市场份额由于货主码头的存在而暂时未占据主导地位。除自有码头吞吐能力有限以外,堆存能力不足也是限制舟港股份扩大市场份额的重要因素。随着老塘山五期码头及其配套设施逐步投入运营,舟港股份码头接卸能力将有望得到进一步释放。

(2)港口配套服务

①主营业务收入、成本、盈利情况

单位:万元

	2015年1-11月	2014年	2013年
主营业务收入	29,903.51	37,627.62	31,917.63
主营业务成本	14,102.34	23,405.64	18,122.21
毛利率	52.84%	37.80%	43.22%

标的公司港口配套服务包括拖助、代理(包括船舶代理及货物代理)、理货等业务。港口配套服务的毛利率从2013年到2015年先下降后上升。2014年标的公司为了业务发展的需要投入购置两艘拖轮并陆续投入运营,两艘拖轮投入运营带来了2014年职工薪酬和折旧费用较2013年增加,同时国际油价的波动使得2014年燃料动力费较2013年小幅上涨,导致毛利率下降。而从2014到2015年毛利率上涨幅度较大,主要由于国际油价持续走低及国企职工限薪政策等导致海通轮驳和港兴拖轮成本大幅减少。

②市场竞争情况

标的公司拥有完善的港口配套服务体系,服务范围覆盖舟山港域大部分码头,是舟山港域服务范围最广、业务量最大的港口配套服务提供商。

A.拖助

拖助业务是指用拖轮为进港国际航运船舶或大型驳船无动力靠泊、离港时提供牵引、推助服务。标的公司全资子公司海通轮驳和港兴拖轮负责经营拖助业务,其中,海通轮驳相继获得全国五一劳动奖状、国家级工人先锋号、浙江省级文明单位、浙江省交通运输重服务、守诚信优秀示范单位等荣誉称号。

舟港股份拖助业务占据舟山港域较高的市场份额。海通轮驳和港兴拖轮建有盘岐、老塘山、野鸭山、马岙、六横等5处拖轮工作船基地,两家公司合计拥有拖轮26艘,居全国前列。其中2012年8月20日投入运营的6,800马力(4,998千瓦)全回转兼消防功能的大功率拖轮“港兴拖228”和“港兴拖229”为当时全国港口营运中马力最大、功能最全的港口作业消防和拖轮两用船,可应用于40万吨船舶的助泊作业。

根据港航管理局统计数据,舟山港域主要从事拖助业务的公司有6家,除舟港股份外其他拖助业务提供商基本情况如下表所示:

序号	企业名称	注册资金(万元)	拥有拖轮数	拥有拖轮总功率(KW)	拖助业务基情况
1	宝山钢铁股份有限公司嵊泗马迹山港区	1,751,200	11	29,670	主要为宝钢在马迹山港区的进口铁矿石中转提供拖助服务。
2	舟山市甬舟拖轮有限公司[注]	100	2	5,561	主要为舟山甬舟集装箱码头作业船只提供拖助服务。
3	舟山市鼎海拖轮有限公司	1,000	1	1,176	主要为船厂修造船舶提供靠离泊、
4	浙江蛟龙集团有限公司	11,600	1	736	

注:该公司为港股份控股子公司港兴拖轮合营公司,持股比例为50%。

B.代理业务

标的公司代理业务包括船舶代理和货物代理。船舶代理指接受船舶经营人的委托,为国际航运船舶提供进港作业、维修、停靠或新造等业务的代理服务。货物代理指接受货主委托,办理进出口贸易货物的报检、报关业务,或为货物在港内的装卸提供代理服务。

标的公司控股子公司舟山外代是舟山港域最大的航运代理公司,年代理船舶达到1,000艘次以上,代理货物超过2千万吨,业务覆盖所有货种及舟山港域大部分码头。

根据舟山港域引航调度中心统计,舟山港域(不含马迹山港区和绿华山港区)活跃的船务代理公司有37家。舟港股份控股子公司舟外代是于公平原则与其他代理公司进行竞争,其主要竞争对手包括舟山中外运船务代理有限公司、舟山航姆船务代理有限公司、舟山中海船务代理有限公司和舟山胜利船舶代理有限公司。根据舟山港域引航调度中心统计,2014年舟山外代与上述四家公司舟山港域(不包括马迹山和绿华山港区)的代理引航次数分别为:

代理公司名称	引航次数合计	散货船引航次数	修造船引航次数	引航次数全港域占比
中国舟山外轮代理有限公司	1874	781	953	25.22%
舟山中外运船务代理有限公司	760	298	266	10.23%
舟山航姆船务代理有限公司	582	25	514	7.83%
舟山中海船务代理有限公司	497	85	286	6.69%
舟山胜利船舶代理有限公司	483	6	444	6.50%

综上,舟山港域经营船舶代理业务的公司较多,市场竞争激烈。从有关业务统计数据来看,舟港股份船舶代理和货物代理业务市场份额在舟山港域处于领先地位。

C.理货服务

理货指货主在港口收受和交付货物时,理货公司对货物进行计量、检查货物残损、指导装舱积载、制作有关单证等。理货处于承、托双方的中间地位,履行判断货物交接数量和外表状况的职能,该业务是货物交付时的必要环节,对理货员专业知识要求较高。

标的公司控股子公司中理理货是舟山港域内重要的专业理货公司,占据舟山港绝大部分国际航线船舶及外贸进出口货物理货业务的市场份额。其业务主要包括进出口件杂货理货业务、进出口集装箱理箱业务和水尺计量等客户委托性业务。

在件杂货理货和集装箱理箱业务领域,中理理货占据舟山港绝大部分的市场份额。2013年11月之前,舟山理货市场由中理理货独家经营。2013年11月,舟山中联理货有限公司成立,并于2014年5月正式开展理货业务,与中理理货进行市场化竞争。中联理货有限公司(CHINA TALLY)是按国务院关于深化港口体制改革的要求,经交通部批准成立的全国性理货总公司,舟山中联理货有限公司为其下属企业。该公司目前在舟山开展的主要业务为件杂货理货,市场份额很小。

在客户委托性业务领域,中理理货主要竞争对手为CCIC(舟山检验认证有限公司)。舟山检验认证有限公司隶属于中国检验认证集团浙江有限公司,是以“检验、鉴定、测试、认证”为主业的独立第三方检验认证机构。目前两公司煤、矿水尺计量业务点集中于老塘山二期码头、老塘山三五期码头、六横煤电码头、六横武港码头和嵊泗马迹山码头等。煤炭和矿砂等内贸货物计量的市场份额中,中理理货约占30%-35%,CCIC约占65%-70%。

(3)港口综合物流

①主营业务收入、成本、盈利情况

单位:万元

	2015年1-11月	2014年	2013年
主营业务收入	10,423.15	18,668.59	21,087.33
主营业务成本	8,644.95	15,235.58	18,290.86
毛利率	17.06%	18.39%	13.26%

从2013年到2015年,港口综合物流的毛利率先上升再略有下降。在港口综合物流业务中,海运及物流业务占比较大。舟港股份海运及物流业务的营业成本主要由职工薪酬、折旧费、燃料动力费和船舶承租费构成。2014年相比2013年,国际油价的下降使得船运营所需的柴油和重油采购价格下降,燃料动力费有较大幅度下降导致毛利率上升。2015年处置四艘船舶后,运力下降导致2015年1-11月收入大幅下跌,毛利率小幅下跌。

②市场竞争情况

A.海运及物流

由于舟山港口特殊的海岛地理结构,港口物流以“水水中转”为主。海运及物流业务由两部分组成,其中,海运业务是指从事国内沿海及长江中下游普通货船运输业务,物流业务指在从事二程运输和二程运输相关的第三方物流过程中,作为无船承运人组织、配送二程驳船集中作业。标的公司海运及物流业务主要由子公司兴港海运、港运物流及海通物流负责经营。兴港海运主要从事海运业务,面临的市场竞争较为激烈。根据港航管理局统计数据,截至2014年12月31日,舟山港域从事散货船舶运业务的公司有86家,共计拥有散货船252艘,总运力2,787,901吨,船舶总吨1,728,320吨。其运力排名前十的航运企业基本情况如下表所示:

序号	企业名称	注册资金(万元)	艘数	总运力(吨)	船舶总吨	运力占比
1	德勤集团投份有限公司	23,600	15	407,052	246,861	14.60%
2	浙江舟山一海海运有限公司	18,600	8	185,126	114,994	6.64%
3	浙江万铭海运有限公司	10,550	4	142,709	86,637	5.12%
4	舟山中昌海运有限责任公司	15,000	3	121,921	72,336	4.37%
5	浙江武港航运有限公司	15,000	2	95,000	58,472	3.41%
6	舟山市普陀水顺海运有限公司	6,706	1	92,485	53,759	3.32%
7	舟山港兴港海运有限公司	25,000	2	91,112	58,206	3.27%
8	浙江省岱山县宏成海运有限公司	5,600	5	86,299	54,651	3.10%

兴港海运拥有载重4.5万吨级的散货船船2艘,该散货船船是针对长江中下游航道情况专门设计,是目前长江沿线运输效率最高的散货船型之一;港运物流主要从事二程运输代理业务;海通物流主要从事保税仓储和二程物流配送业务。

B.船舶交易

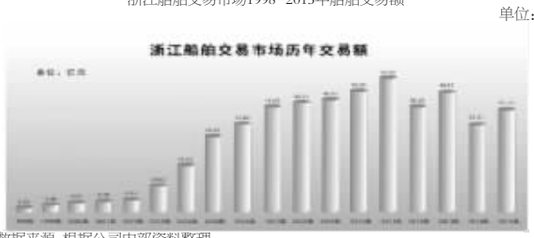
我国船舶交易市场超过30家,标的公司控股的浙江船舶交易市场2013年年交易总额达到48.83亿元,是全国规模最大、服务功能最为完善的专业船舶交易市场,曾获得“中国百强商品市场”、“‘十一五’交通运输行业信息化工作先进单位”等荣誉。浙江船舶交易市场还控股组建了在浙江省内颇具分量的宁波船舶交易市场,以及浙江首家内河船舶交易市场——湖州船舶交易市场。浙江船交和宁波船交均在2010年3月5日交通运输部批准的全国首批七家船舶交易机构之列。

浙江船交自1998年成立以来发展迅速,其交易额由成立当年的1.3亿元增长至2013年的48.83亿元,年均复合增长率25.44%。2011年3月12日,主要由浙江船舶交易市场负责编制的“中国船舶交易价格指数”正式发布,填补了国内船舶行业指数的空白。2013年该指数名列中国十大最具影响力商品市场指数榜。

2013年以来,浙江船交坚持以船舶交易为中心,逐渐将服务功能拓展至包含船舶交易、船舶拍卖、国有产权转让、船舶评估、船舶设计、船舶勘验、船舶进出口代理、船用技术咨询、金融保险、航运信息和船价指数等在内的一条龙服务。

浙江船舶交易市场1998-2015年船舶交易额

单位:亿元



数据来源:根据公司内部资料整理。

注:该船舶交易额统计口径为浙江船交及其控股子公司宁波船交、湖州船交合并计算。

浙江船交为舟山港域唯一的船舶交易市场,不存在其他同类型服务提供商。

(二)标的公司不同业务收费模式及其定价依据

国家相关部门对港口作业涉及的大部分收费项目制定了收费政策及规定,主要制度包括交通部制订的《港口收费规则(内贸部分)》(交通部令[2005]第8号)、《港口收费规则(外贸部分)(修正)》(交通部令[2001]第11号)、《国内水路集装箱港口收费办法》(交水发[2000]156号)、《航行国际航线船舶及外贸进出口货物理货费收规则》(交财发[1993]272号)、《交通运输部、国家发展改革委关于放开港口竞争性服务收费有关问题的通知》(交水发[2014]253号)等。

(1)港口装卸仓储业务

根据有关收费政策,2013-2014年,公司港口装卸作业收费定价模式如下:

(1)政府定价部分:系/解缆费、停泊费、开/关舱费、货物港务费,外贸部分的货物港务费;

(2)政府指导价部分:系/解缆费、停泊费等,进出口货物理货费、外贸港口作业包干费;

(3)市场调节价部分:堆存保管费、内贸港口作业包干费、外贸货物岸上作业包干费。

2015年,根据《交通运输部、国家发展改革委关于放开港口竞争性服务收费有关问题的通知》(交水发[2014]253号),标的公司港口装卸作业不再按作业环节单独设项收费,而是统一按照包干费形式收费计费,港口作业包干费和堆存保管费均按照市场调节价定价。

对于实行市场调节价的收费项目,公司根据作业方式、货物类别、进/出口、堆存时间以及周边港口企业收费水平等情况分类进行制定。

2013年-2015年,标的公司平均港口包干费费率情况如下:

单位:元/吨

货种	2015年度	2014年度	2013年度
矿砂	15.95	17.24	17.83
煤炭(往)	-	17.47	18.15
粮食	19.17	20.62	21.23
水泥熟料	18.50	19.61	19.79

注:因国家对进口煤炭检测要求提高,以及煤炭运输、存储条件的限制,舟港股份所属码头在2015年无进口煤炭接卸业务。

(2)港口配套服务业务

拖助业务费率由交通部制订的《港口收费规则(内贸部分)》(交通部令[2005]第8号)、《港口收费规则(外贸部分)(修正)》(交通部令[2001]第11号)分别规定,外贸拖轮作业费率属于政府指导价部分,内贸拖轮作业费率属于政府定价。根据上述规定,外贸拖轮作业费率为0.48元/马力小时,内贸拖轮作业费率为0.36元/马力小时,节假日、夜班附加费按基本费率的50%计收,节假日的夜班附加费按基本费率的100%计收。

代理费率和理货费率属于市场调节价部分,标的公司根据货物类别、船舶类别、船舶吨位及周边港口服务企业收费水平等情况分类进行制定。代理和理货的计费基础非常复杂,包括代理货种、代理船型、具体业务类型、业务规模等诸多因素。因近年来舟山港域代理和理货业务面临的竞争日益激烈,报告期内标的公司代理费率和理货费率呈逐年下降趋势。

(3)港口综合物流业务

舟港股份根据船舶交易市场行情及行业惯例制定船舶交易费率,报告期内船舶交易计费方式发生变更。根据《交通运输部办公厅关于促进航运业转型升级健康发展的若干意见》(厅水字[2013]230号)文件精神,自2014年1月1日起,船舶交易服务费与船舶交易价格脱钩,改为按次定额收取服务费,具体费率参考船舶类别、船龄及船舶吨位等因素综合制定。海运及物流费率属于市场调节价部分,完全由市场供求决定。

(三)前五大供应商及客户情况

标的公司的主要采购项目包括工程建设、燃料油、装卸与运输设备与船舶。报告期内前五大供应商采购情况如下:

时间	供应商名称	采购金额(万元)	占采购总额比例
2015年1-11月	中交第三航务局有限公司宁波分公司	34,993.76	26.98%
	宁波港进出口有限公司	27,863.57	21.48%
	宁波港物资有限公司	9,665.60	7.45%
	中建三局集团有限公司	5,927.38	4.57%
	浙江东润物资有限公司	2,393.47	1.85%
	合计	80,843.78	62.32%
2014年	宁波港物资有限公司	13,705.08	10.59%
	中交第三航务工程局有限公司宁波分公司	13,034.71	10.07%
	上海航道工程总承包有限责任公司	3,809.71	2.94%
	宁波港海港工程有限公司	3,283.93	2.54%
	中国石油化工股份有限公司浙江舟山石油分公司	2,530.11	1.95%
	合计	36,363.54	28.09%
2013年	中交上航局航道建设有限公司	59,551.20	35.10%
	上海航道工程总承包有限责任公司	23,759.47	14.00%
	中交第三航务工程勘察设计院有限公司	21,047.89	12.40%
	中交第三航务局工程有限公司宁波分公司	19,469.49	11.44%
	上海振华重工(集团)股份有限公司	7,367.00	4.34%
	合计	131,135.06	77.28%

标的公司主要客户包括煤炭企业、钢铁企业、电力企业及粮食企业等,不存在销售比例超过销售总额50%的单一客户。报告期内,标的公司各期向前五大客户销售情况如下:

时间	客户名称	营业收入(万元)	占营业收入总额比重
2015年1-11月	江苏沙钢国际贸易有限公司	10,294.72	13.74%
	常州中发炼铁有限公司	5,870.09	7.84%
	舟山中海粮油工业有限公司	2,057.05	2.75%
	舟山中外运船务代理有限公司	1,528.76	2.04%
	舟山中远物流有限公司	1,355.62	1.81%
	合计	21,106.26	28.00%
2014年	江苏沙钢国际贸易有限公司	10,933.36	12.73%
	浙江浙能富兴燃料有限公司	4,697.72	5.47%
	常州中发炼铁有限公司	4,539.51	5.28%
	俊安(天津)实业有限公司	2,961.73	3.45%
	天津俊安煤焦化工有限公司	2,727.19	3.18%
	合计	25,859.51	30.11%
2013年	江苏沙钢国际贸易有限公司	11,675.73	13.89%
	中天钢铁集团有限公司	5,411.98	6.44%
	浙江正和造船有限公司	3,744.53	4.45%
	浙江浙能富兴燃料有限公司	3,543.41	4.22%
	天津俊安煤焦化工有限公司	2,225.86	2.65%
	合计	26,601.51	31.65%

(四)补充披露情况

上述关于舟港股份主要业务情况的说明已补充至预案(修订稿)“第四章 标的资产基本情况”之“一、舟港股份基本情况”之“(四)最近三年主营业务发展情况”。

(五)独立财务顾问核查意见

经核查,独立财务顾问认为,标的资产各业务板块营业收入稳定,盈利能力较强,主要业务在舟山港域处于领先地位。标的资产不同业务收费模式及其定价依据合理,符合国家规定。公司披露的标的资产前5大客户及前5大供应商情况真实、准确。

2、预案披露,舟港股份所属码头主要用于接卸外贸货物。2012年到2014年间,舟港股份权益货物吞吐量分别为3,513.85万吨、4,923.92万吨、5,227.70万吨,占舟山港域吞吐量的比例分别为12.08%、15.69%、15.07%。请公司结合舟山港域吞吐量及港口分布情况,分析说明舟港股份的核心竞争力。请财务顾问发表意见。

答复:

(一)舟山港域港口分布及吞吐量情况

(1)舟山港域泊位分布情况

舟山港域包括定海、老塘山、马岙、金塘、沈家门、六横、高亭、衢山、泗礁、绿华山、洋山等11个港区。截至2014年12月31日,舟山港域货运泊位各吨位分布情况如下表所示:

项目	货运泊位数			
	万吨级以上(含1万吨)	3000至1万吨级(含3000吨级)	3000吨级以下	合计
舟港股份	12	4	1	17
舟山港域	53	46	46	145
占比	22.64%	8.70%	2.17%	11.72%

舟山港口行业起步较晚,建设初期因资金不足,出台一系列优惠政策,鼓励企业和货主建设货主码头,以加快企业发展,目前货主码头仍是舟山港域码头泊位的主体。万吨级以上货主泊位40个,其中经营性生产泊位21个,码头投资方主要为宝钢、武钢等大型钢厂及石油仓储中转企业。截至2014年12月31日,舟山港域非公用货运泊位数共123个,其分布情况如下:

吨位	舟山港域非公用货运泊位数	舟山港域泊位数	占比
万吨级以上(含1万吨)	40	53	75.47%
3000至1万吨级(含3000吨级)	40	46	86.96%
3000吨级以下	43	46	93.48%
合计	123	145	84.83%

截至2014年12月31日,除舟港股份所拥有的泊位之外,舟山港域共有其他公用货运泊位5个,其基本情况如下:

序号	港区	港口企业或码头单位	泊位名称	主要货种	设计靠泊能力(吨级)
1	定海港区	综保区码头公司	新港3万吨级公用码头	件杂货	30,000
2	老塘山港区	舟山豪母物资仓储有限公司	舟山豪母物资仓储有限公司1号码头	石料	3,000
3	马岙港区	舟山市和邦有限公司	和邦化学6号泊位	煤炭	3,000
4	金塘港区	舟山市金塘凯钦港埠有限公司	金塘凯钦港埠公司泊位	件杂货	1,000
5	六横港区	舟山市普陀区六横镇资产经营有限公司	台门港电厂段1000吨级渔用码头	鱼货	1,000

(2)舟山港域吞吐量情况

2012年-2014年,舟港股份权益吞吐量及舟山港域吞吐量情况如下表:

单位:万吨

项目	2014年	2013年	2012年
舟港股份权益吞吐量	5,227.70	4,923.92	3,513.85
舟山港域总吞吐量	34,700.06	31,386.60	29,099.00
占比	15.07%	15.69%	12.08%

舟港股份港口装卸吞吐量主要由矿砂、煤炭、粮食及石油等四类货种构成,其中石油装卸由参股公司实华原油、中化兴中经营。2012年-2014年,四类物资的吞吐量情况如下表:

单位:万吨

年份	项目	货种			
		矿砂	煤炭	粮食	石油
2014年	舟港股份	3,004.49	899.45	670.60	563.11
	舟山港域	8,076.58	3,184.46	781.62	5,062.05
	占比	37.20%	28.24%	85.80%	11.12%
2013年	舟港股份	2,657.63	992.77	613.63	571.05
	舟山港域	8,408.92	3213.07	628.63	4,877.79
	占比	31.60%	30.90%	97.61%	11.71%
2012年	舟港股份	1,391.27	940.59	550.22	548.23
	舟山港域	7,473.92	3,114.94	706.2	5,038.30
	占比	18.61%	30.20%	77.91%	10.88%

舟港股份是舟山港域粮食装卸主要提供商,矿砂、煤炭和石油业务在舟山港域的市场份额由于货主码头的存在而暂时未占据主导地位。除自有码头吞吐能力有限以外,堆存能力不足也是限制市场份额扩大的重要因素。随着老塘山五期码头及其配套设施逐步投入运营,舟港股份码头接卸能力将有望得到进一步释放。

此外,鼠浪湖矿石基地设计吞吐能力达到5,200万吨/年,系我国停泊等级最高的矿石散货码头,具备停靠高运输效率大型船只的能力,从而能够有效降低我国从澳大利亚、巴西以及部分非洲国家远距离进口铁矿石、从加拿大、美国进口煤炭的物流成本,同时也能大幅减少长三角地区及长江中上游地区对铁矿石和煤炭等大宗战略物资需要通过北方港口进行中转的依赖。

未来随着新建码头和堆场投入生产,舟港股份将逐渐改变舟山港以货主码头为主的格局,将舟山港打造为面向全球的公共港口。

(三)独立财务顾问核查意见

经核查,独立财务顾问认为,虽然目前货主码头仍是舟山港域码头泊位的主体,但大型货主码头通常优先考虑为其业主提供服务,对舟港股份外贸装卸业务不构成竞争。舟港股份作为舟山港域最大的公共码头运营商,拥有完善的港口综合业务体系和丰富的项目资源,具有核心竞争力。

3、预案披露,舟港股份主要从事干散货等大宗商品的港口装卸仓储、港口配套服务及港口综合物流。目前,大宗商品行业持续低迷。请公司结合自身的业务范围,分析大宗商品的低迷对标的资产主营业务的影响。请财务顾问发表意见。

答复:

(一)大宗商品行业低迷对标的资产主营业务的影响

近年来,国际经济形势复杂严峻、全球经济增速放缓,我国经济发展步入新常态,经济增速回调、下行压力明显。受国内外宏观经济形势影响,对内、对外贸易增幅放缓,对我国港口行业产生了较大的影响。根据交通运输部历年统计公报,2014年全国完成水路货运量59.83亿吨,较上年增长6.9%,增速较2013年回落15.2个百分点,2014年全国港口完成货物吞吐量124.52亿吨,较上年增长5.8%,增速较2013年回落3.4个百分点。国家发改委2016年1月26日公布的数据显示,2015年,沿海规模以上港口完成货物吞吐量78.40亿吨,同比增长1%,增幅比上年同期回落4.6个百分点,其中外贸完成32.50亿吨,增长0.7%,增幅比上年同期回落5.2个百分点。

舟山港独特的地理结构决定了其港口业务主要为铁矿石、煤炭及粮食等大宗物资提供“水水中转”服务,从而成为我国重要的战略资源中转储备基地。国务院在关于设立浙江舟山群岛新区的批示中,对舟山的定位之一即是“逐步建成我国大宗商品储运中转加工交易中心”,未来相当一段时间内,舟山港区运输货种仍将以大宗物资为主,其中铁矿石占据最重要的地位。因此钢铁、煤炭等大宗物资的供需结构及产能利用情况的重大变化,对舟港股份业务经营具有较大的影响。近年来受国内外经济环境影响,钢铁行业产能过剩及经济结构的深化调整,钢铁、煤炭等大宗物资总体需求低迷,舟港股份因此面临一定的经营风险。

但舟山港区独特的区位优势,舟港股份独特的码头作业特点及其提供的大宗物资运输相关港口服务的状况,以及新建码头的投入运营,使得该等经营风险对舟港股份业务经营未产生重大不利影响。

第一,舟山港区主要经济腹地长江三角洲地区和长江沿线流域是我国经济最繁荣、最具活力的区域之一,是我国重要的资源消耗区域,该区域布局了宝钢、武钢、马钢、沙钢等大型钢铁企业以及其他火力发电企业,大型钢铁企业和火力发电企业对铁矿石、煤炭等大宗物资的刚性需求保障了舟港股份大宗物资装卸仓储、综合物流等相关港口业务的持续性。

第二,舟港股份码头作业主要为船-船直取、海进江直达的物流模式,该等模式下物流成本较低、方便快捷,特别在近年来海运价格低迷、运力充沛的市场行情下,较好地满足了钢企客户降本增效、控制损耗的现实需求,其显现的低成本优势具有较强的市场竞争力。

第三,因国家对进口煤炭检测要求提高,以及煤炭运输、存储条件的限制,舟港股份所属码头在2015年无进口煤炭接卸业务,且目前暂不具备接卸条件。未来随着港口堆场的投入使用,所属码头将持续开展进口煤炭的接卸业务,未来该项业务将成为舟港股份业务增长点之一。

第四,在粮食类物资运输方面,舟港股份主要为长江中下游沿线的粮油加工厂的海进江货物提供减载装卸、配套运输等物流服务,一直具有较高的客户认同度。粮食作为特殊货物,港口服务的专业性要求较高,周边少有同类型的码头竞争。同时,由于粮食涉及国计民生,货源历来稳定,舟港股份进口粮食接卸量多年来一直保持一定幅度的增长,特别是所属的老塘山三期码头作为国家进口粮食的指定口岸,近几年来粮食接卸量逐年提升,2015年达到441.85万吨,同比增长10.69%。从目前舟港股份与粮食客户已商定的2016年度服务协议看,合同价格较去年保持稳定,业务量预计将继续保持稳中有升。未来,在两港一体化的条件下,舟港股份将充分发挥粮食专业化码头集中运行优势,从而有更为稳定的货源支持。

第五,随着新建码头的陆续建成、运营,舟港股份整体港口服务作业能力将得以有效提升。在建的衢山港区鼠浪湖总矿石中转码头、建成后将成为全国最大的矿石、煤炭等散货中转基地之一,可停靠30万吨兼靠40万吨大型散货船舶,是舟山港域具有标志性意义的大型公共码头。码头投入运营后,与舟港股份现有的散货码头形成大小配套、功能互补的运行模式,利用其码头和堆场巨大的能力优势,在开展保税业务或国际中转业务上,具有明显的竞争力,将有效吸引港域外的货源流入,扩大舟港股份在长三角乃至全国外贸铁矿石中转运输领域的影响力。此外,随着船舶大型化的增多,大型船舶无法进长江,势必会在该码头全卸作业,,有效促进舟港股份装卸仓储及其他配套服务业务的发展。

此外,宁波舟山港一体化完成后,两港资源共享、优势互补,在客户共同营销上将发挥整体优势,全面提高市场影响力;在生产安排上将充分发挥各港区的特长,统筹协调,提高各码头的效率和利用率,为客户提供优质、高效的保障服务。

(二)独立财务顾问核查意见

经核查,独立财务顾问认为,近年来受国内外宏观经济环境及我国经济结构深化调整影响,钢铁、煤炭等大宗物资总体市场需求低迷,使舟港股份面临一定的经营风险,重组预案中已将该等经营风险进行了充分披露。但舟山港区独特的区位优势,舟港股份业务经营模式、若干新建码头的陆续建成与投入运营以及未来宁波舟山港一体化完成后产生的协同效应将有效降低该等风险对舟港股份业务经营的影响,舟港股份持续经营及盈利能力不因存在该等经营风险而具有重大不确定性。

二、关于标的资产的财务信息

4、预案披露,标的资产下属子公司衢黄公司成立于2006年8月5日,目前衢黄公司仍处于项目建设期,主要为鼠浪湖矿石中转码头项目。请补充披露:(1)上述在建项目的具体规划,开建时间、建设进度、预计完工时间,投资总金额,已投资金额,建成后对标的资产的影响;(2)鼠浪湖项目在本次评估中是否单独评估,若是,请补充相关评估数据。请财务顾问发表意见。

答复:

(一)鼠浪湖项目基本情况及对标的资产的影响

衢黄公司的主要业务为港口码头建设与运营。鼠浪湖矿石中转码头建设规模为年矿石设计吞吐量5,200万吨,其中进口2,600万吨,出口2,600万吨。主要工程内容有:①建设30万吨级卸船码头一座,布置2个30万吨级矿石船泊位,水工结构按照靠泊40万吨散货船设计;②建设10万吨级装船码头一座。布置1个10万吨级装船泊位和2个5万吨级装船泊位;③港区陆域总面积为119.8939万平方米,布置矿石堆场、生产、生活辅助设施等功能区;其中堆场10幅,预测有效面积63.4万平方米,可堆存矿石约600万吨;④为归顺码头区流场,建二座封堵堤,总长653米。

该项目已于2010年开展前期工作,整个码头工程分两个阶段实施,自2013年9月开工建设。2015年10月,码头一期工程已重载试验,包括1个30万吨级矿石卸船泊位(水工结构按靠泊40万吨级散货船船设计)、10万吨级和5万吨级(码头水工结构按靠泊10万吨级散货船船设计)矿石装船泊位各1个、6幅堆场。二期工程建设已于2015年3月开工,目前已完成工程量60.64%,预计2016年年底完成二期码头工程建设。

项目总投资金额总投资49.1亿元,截至2016年1月已完成总投资额43.4255亿元。

鼠浪湖矿石中转码头是全国最大的散货中转基地之一,建成之后可以停靠30万吨兼靠40万吨大型散货船舶,是舟山港域具有标志性意义的大型公共码头,也是标的公司首个超大型专业化码头。项目正式投产后,将与标的公司现有散货码头形成大小配套、功能互补的运行模式,大幅提高标的公司码头吞吐能力。

(二)鼠浪湖项目评估情况

舟港股份持有衢黄公司51%的股权,衢黄公司负责建设和经营宁波-舟山港衢山港区鼠浪湖矿石中转码头工程项目,目前项目尚处于建设期。

本次分别采用市场法和收益法对舟港股份的股东全部权益价值进行预估,其中:衢黄公司负责鼠浪湖矿石中转码头工程项目的建设和经营,舟港股份的股东全部权益价值采用市场法预估时,标的公司价值比率与财务数据均为合并报表口径,未对衢黄公司进行单独评估;由于衢黄公司尚处于建设期,难以较准确预测其未来盈利情况,舟港股份的股东全部权益价值采用收益法预估时,先采用资产基础法评估衢黄公司的股东全部权益价值,舟港股份对衢黄公司的长期股权投资以衢黄公司评估后的股东