

股票简称：海峡股份

股票代码：002320

公告编号：2017-30

海南海峡航运股份有限公司 关于分期建造2艘高速客滚 船投入海安航线运营的公告

本公司及董事会全体成员保证公告内容真实、准确和完整，并对公告中的虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏承担责任。

一、项目审议情况

2017年8月8日，公司第五届董事会第二十六次会议审议通过了《关于分期建造2艘高速客滚船投入海安航线运营的议案》（同意票11票，反对票0票，弃权票0票），同意投资4.8亿元，新造2艘高速客滚船投入海口至海安航线运营，并同步对码头泊位和客运设施升级改造。独立董事对该事项公司发表了同意的独立意见。

该议案将提交公司2017年第二次临时股东大会审议。

该项目尚需相关交通主管部门批准。

该事项不构成关联交易，不构成《上市公司重大资产重组管理办法》规定的重大资产重组。

二、项目情况说明

（一）项目背景

1、政策环境

进入十三五以来，国家加大促进供给侧改革，鼓励企业技术创新和管理创新。同时，海南省委、省政府和海口市委、市政府促成琼粤两省达成共识，大力推进和支持琼州海峡一体化建设，并以琼州海峡大通道的港航一体化为先导，促进两岸交通运输方式转型升级和港航企业资源整合，力求打造五个统一的交通运输方式和运输服务，给予琼州海峡水上半小时交通圈概念，促成交通运输方式多元、高效、安全、便捷。海峡股份的核心业务是海口至海安航线的港航运输服务，国

家及地方政府在行业的大力改革创新，是公司必须把握的发展时机也是必然趋势。海峡股份必须要积极的参与到琼州海峡一体化的工作中，在历史发展的进程中把握机遇促进发展，确保公司业务做强作大。

琼州海峡水上半小时交通圈概念有两大组成部分，一是打造高速船舶轮渡运输；二是打造水上通用航空航线。海南省及海口市政府给予高速船的指导方向是在传统的运输服务指标方面必须有大幅度提升，包括提升运输速度、提高运输效率减少整个运输时间和提高服务质量。

2、市场环境

近年来，琼州海峡具有快速过海需求的小车和客流量大幅增加，市场对琼州海峡提出了更加优质高效的运输服务需求，而琼州海峡轮渡运输最近几年虽然有所改进，但所有运输公司的船舶都是客人、小车、大巴、货车混装，发船不定时，航行速度慢，港口和船上环境差，车辆过海时间需要 3 个小时以上，满足不了市场需求。

在这样的历史背景下，公司专门立项高速船项目加以推进，从 2016 年 11 月启动开展了大量的前期工作，包括市场调研、技术研究、组织船舶试航和邀请外国专家实地勘察等工作，同时也积极与交通部、省交通厅等交通行业主管部门进行沟通，寻求新的运输方式行政审批路径和工作机制。

（二）项目内容

为满足琼州海峡轮渡运输市场“提质升级”的要求，抓住政策环境大变革的历史机遇，海峡股份拟投资人民币 4.8 亿元新造 2 艘仅装载客人和小客车的“高速客滚船”投入海口至海安航线运营，并同步对码头泊位和客运设施升级改造，实现新的轮渡运输服务方式。

（三）项目投资的必要性

1、顺应市场的发展规律

国家经济高速发展，运输行业在近十年发生了翻天覆地的变化。航空大众化、铁路高速化、城市交通网路化，各个领域的交通运输方式和运输服务都更加人性、

高效、高质量。相反，琼州海峡的运输方式和运输模式还依然停留在计划经济时代，缺乏市场竞争、服务提升缓慢，连最基本的交通五定：定点、定班、定船、定航线、定座位都无法实现，信息化手段极为落后。在市场快速发展演变的进程中，琼州海峡的运输服务变革已经到了必然的阶段，在新的历史时期，公司作为琼州海峡最大的运输服务企业，如果不积极参与改革创新，未来将首当其冲被市场淘汰。所以，从战略发展的角度考虑，开展技术创新和服务更新是企业发展的核心和第一要务。

近五年的运输数据表明，琼州海峡大通道的市场结构正在逐步发生变化，高速增长的小汽车运量占了近 45%的市场份额，而且每年保持 20%以上的增量快速增长。市场需求也逐步从原有的低价、大众向快速、优质服务方向转变。新兴市场对价格的敏感度不高，更关注时间性和服务差异性。经过前期长时间的市场分析研究和论证，高速客滚船将是既能满足市场需求又能实现盈利的一种运输方式。

2、充分利用政策红利

当前，琼粤两省委、省政府高度关注琼州海峡经济带和琼州海峡一体化建设，大力提倡新的理念，积极促进交通改革、区域经济协同发展，必然也会给予先行先试的优惠政策。海峡股份作为国有控股的上市公司，具有非常好的融资平台，在政策支持的前提背景下，从战略角度考虑，可以充分发挥资本优势，抢占技术高点、提前谋划布局，在市场变革的前期抢占先机、抢占市场份额，为未来提供网络化、高密度的新型轮渡运输服务奠定基础。

（四）技术方案

1、高速客滚船技术指标

拟选择高速车客渡船基本情况表

船名	高速车客渡船(高速客滚船)
数量	第一期建造 1 艘，第二期增加 1 艘对开
基本形式	铝合金双体
总长	76.8 米

水线长	72.2 米
总宽	19 米
主机	德国 MTU4x16V4000M73L (4x2880kw)
载客量	448 人
载车量	51 辆（小汽车）
最大航速	35 节
推进器	4xRR90S4 喷水泵
入级	CCS
抗风等级	7 级
燃料	0#柴油
客舱设置	普通舱、商务舱、VIP 舱

2、项目实施进度

计划第 1 艘船 2018 年 12 月投产，第 2 艘船 2020 年 12 月投产。

3、投资估算

新造 2 艘高速车客渡船建设投资估算表

序号	项 目	金额（万元）
1	前期工作	300
2	2 艘船舶建造费用	40,000
3	审 图	200
4	船舶监造、监理费用	300
5	接船费用	200
6	自配设备、用品	400
7	码头配套改造费用	, 6100
7	其 他	500
建设投资估算合计		48,000

（五）经济效益分析

经过可行性分析，在按假设经营情况下，2 艘船都已投入运营后，预计可实

现年营运收入 14,681 万元，净利润约 3,263 万元。参考国家有关资料，以 6%为折现率，对新造船舶的动态投资效果指标进行测算，结果如下：

动态投资效果指标评估表

序号	主要指标	2 艘船	判断标准
1	净现值 (NPV) (万元)	15,852	>0
2	投资回收年限 (PBP) (年)	10.9	
3	内部收益率 (IRR) (%)	10.01%	>6%

从以上经济指标分析可以看出，财务净现值为 15,852 万元，大于零，回收年限 10.9 年，内部收益率 10.01%，高于基准收益率，表明项目盈利能力较好，具有良好的投资回报率。

(六) 项目风险分析

1、与现有排班规则冲突风险

琼州海峡客滚轮渡运输市场规则是否能够满足本项目定船定点定班运行的需要是本项目存在的重要风险之一。高速客滚船投入海口至海安航线是依照“定船定点定班”运营模式设计的，为琼州海峡轮渡运输市场提供了“新产品”，将在现有的“大轮班”配载规则之外运行。如果高速船也是执行大轮班规则，快慢船一起排队，不能实现定船定点定班，不仅会使新投入高速船运力无法得到发挥，还会加大因新增资产、折旧给公司带来财务及现金流困难。

2、技术风险

本项目高速客滚船在国内属于首创，设计、建造、使用、维修、维护等方面没有现成经验可循，只能在分析相关客观情况的基础上，根据类似船舶的工作经验，做出判断，采取行动，难免会有些新情况、新问题需要处理，有可能因技术上处理不当给项目带来风险。

3、琼州海峡轮渡运输市场竞争加剧风险

高速船投入运营以后，现有琼州海峡轮渡运输市场份额受到切割，各运输企业必然想方设法进行市场份额的争夺，造成竞争加剧，由此可能会给本项目带来因乘客不足而减少收益的风险。

4、市场需求不足风险

高速客滚船定位为快速过海，运营成本高，票价定价高，如果市场无法承受高票价，可能会阻碍旅客选择高速客滚船，因此带来本项目营业收入达不到预期目标，甚至出现亏损的风险。

三、独立董事发表的独立意见

公司独立董事出具了独立意见，认为：

1、为大力推进和支持琼州海峡港航一体化建设，促进两岸交通运输方式转型升级和港航企业资源整合，打造琼州海峡水上半小时交通圈，促成交通运输方式多元、高效、安全、便捷，公司拟投资人民币 4.8 亿元分期建造 2 艘仅装载客人和小客车的高速客滚船投入海安航线运营，并同步对码头泊位和客运设施升级改造，实现新的轮渡运输服务方式。

2、经过测算，建造 2 艘高速客滚船投入海安航线运营技术可行，项目具有较好的经济和社会效益。

3、同意分期建造 2 艘高速客滚船投入海安航线运营。

四、备查文件

1、海南海峡航运股份有限公司第五届董事会第二十六次会议决议

2、海南海峡航运股份有限公司独立董事关于第五届董事会第二十六次会议部分议案的独立意见。

特此公告

海南海峡航运股份有限公司

董 事 会

二〇一七年八月九日