



中海发展股份有限公司

(上海市浦东新区源深路 168 号)

发行 A 股可转换公司债券募集说明书摘要

A 股股票代码: 600026

A 股股票简称: 中海发展

保荐机构



联席主承销商



国泰君安证券股份有限公司
GUOTAI JUNAN SECURITIES CO., LTD.

北京市建国门外大街 1 号

上海市浦东新区商城路 618 号

国贸大厦 2 座 27 层及 28 层

募集说明书摘要签署日期: 2011 年 7 月 27 日

发行人声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺募集说明书及其摘要不存在任何虚假、误导性陈述或重大遗漏，并保证所披露信息的真实、准确、完整。

公司负责人、主管会计工作负责人及会计机构负责人保证募集说明书及其摘要中财务会计报告真实、完整。

证券监督管理机构及其他政府部门对本次发行所作的任何决定，均不表明其对发行人所发行证券的价值或者投资人的收益作出实质性判断或者保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》的规定，证券依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责，由此变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

本募集说明书摘要的目的仅为向公众提供有关本次发行的简要情况。投资者在做出认购决定之前，应仔细阅读募集说明书全文，并以其作为投资决定的依据。募集说明书全文同时刊载于上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）。

重大事项提示

1、本公司主营油品和干散货内外贸运输。上述货物运输价格主要由市场进行调节，受国内外经济周期、市场运力供求关系等因素影响。运输市场价格的波动将会给公司的经营效益带来很大的不确定性。

2、本公司的主营业务成本主要包括燃油费、港口费、折旧费和职工薪酬等，其中燃油费占比最大。2008年至2010年，燃油费占公司主营业务成本的比例分别为35.7%、36.8%及43.1%。2008年以来，国际市场油价波动较大，对本公司燃油采购价格产生较大影响。因此，未来燃油价格的波动将对公司的主营业务成本和盈利水平产生较大影响。

3、根据《上市公司发行证券管理办法》第二十条的规定“公开发行可转换公司债券，应当提供担保，但最近一期末经审计的净资产不低于人民币十五亿元的公司除外”。截至2010年12月31日，公司归属于母公司股东的净资产为人民币225.79亿元，高于15亿元，因此本次可转债未提供担保，债券存续期间若发生严重影响公司经营业绩和偿债能力的事件，债券可能因未提供担保而增大风险。

本公司的A股股票价格未来走势受本公司未来经营状况和多种因素的综合影响，并可能在转股期内低于转股价格。投资者持有的可转债可以转换为公司的A股股票，但可能面临转股不经济的风险。

本次可转债票面利率为第一年0.5%、第二年0.7%、第三年0.9%、第四年1.3%、第五年1.6%、第六年2.0%。在债券存续期内，当市场利率上升时，可转债的价值可能会相应降低，从而使投资者遭受损失。公司提醒投资者充分考虑市场利率提高可能引致的投资本公司本次可转债的风险，以避免和减少损失。

4、本公司就本次可转债制定了债券持有人会议制度，投资者认购本次可转债即视作同意债券持有人会议规则，请投资者特别注意。

5、中国海运（集团）总公司（以下简称“中国海运”）是本公司控股股东，目前持股46.36%。即使中国海运不参与本次可转债认购，且本次可转债按初始转股价格全部转股，中国海运仍将保持控股地位。因此，中国海运可以利用对本公司的控制地位，对本公司的经营决策、投资方向及股利分配等重大事项施加影响。若出现控股股东利益与

其他股东不一致的情况，可能产生控股股东控制风险。

第一节 本次发行概况

一、公司基本情况

- | | | |
|----|----------|--|
| 1、 | 中文名称： | 中海发展股份有限公司 |
| | 英文名称： | China Shipping Development Company Limited |
| 2、 | 注册地址： | 中国上海市浦东新区源深路 168 号 |
| 3、 | 法定代表人： | 李绍德 |
| 4、 | 股票简称： | 中海发展 |
| 5、 | 股票代码： | 600026（A 股）/1138（H 股） |
| 6、 | 境内上市交易所： | 上海证券交易所（A 股） |
| 7、 | 境外上市交易所： | 香港联合交易所有限公司（H 股） |

二、本次发行基本情况

（一）本次发行的核准情况

本次发行已经本公司 2011 年 1 月 30 日召开的 2011 年第二次董事会和 2011 年 4 月 6 日召开的 2011 年第二次临时股东大会、2011 年第一次 A 股类别股东会议及 2011 年第一次 H 股类别股东会议审议通过。

国务院国资委于 2011 年 3 月 28 日出具《关于中海发展股份有限公司发行可转换公司债券有关问题的批复》（国资产权[2011]221 号），原则同意本公司发行 A 股可转换公司债券的总体方案。

本次发行已经中国证监会证监许可[2011]1152 号文核准。

（二）本次发行方案要点

1、证券类型

本次发行的债券种类为本公司 A 股可转换公司债券。A 股可转债及未来转换的 A 股股票将在上海证券交易所上市。

2、发行规模

本次发行的 A 股可转债总额为人民币 39.5 亿元。

3、发行数量

本次发行的 A 股可转债数量为 3,950 万张。

4、债券面值

本次发行的 A 股可转债每张面值人民币 100 元。

5、发行价格

本次发行的 A 股可转债按面值发行。

6、募集资金总额及募集资金净额

本次发行的 A 股可转债预计募集资金总额为 395,000 万元，预计募集资金净额约为 391,230 万元。

7、募集资金用途

本次发行 A 股可转债的募集资金总额为 395,000 万元人民币，公司拟使用 101,395 万元支付建造 3 艘 11 万载重吨阿芙拉型油轮的相关款项，拟使用 92,495 万元支付建造 8 艘 4.8 万载重吨 MR 型油轮的相关款项，拟使用 36,027 万元支付建造 2 艘 30.8 万载重吨 VLCC 型油轮的相关款项，拟使用 165,083 万元支付建造 6 艘 7.6 万载重吨巴拿马型散货轮的相关款项。

如果本次募集资金净额不能满足公司项目的资金需要，公司将利用自有资金及银行贷款等方式解决。在不改变本次募投项目的前提下，可根据项目的实际需求，对上述项目的募集资金投入顺序和金额进行适当调整。本次募集资金到位之前，公司将根据项目进度的实际情况以自有资金或其它方式筹集的资金先行投入，并在募集资金到位后予以

置换。

8、募集资金专项存储账户

公司在以下银行开设本次募集资金专项存储账户：

银行：交通银行上海北外滩支行	银行：国家开发银行上海市分行
账号：310066962018010004136	账号：31001560019143410000

（三）发行方式与发行对象

1、发行方式

本次发行的中海转债全额向公司原 A 股股东优先配售，优先配售后余额部分（即原 A 股股东放弃优先配售部分）采用网下对机构投资者配售和通过上交所交易系统网上定价发行相结合的方式进行，若有余额则由承销团包销。

原 A 股股东优先配售后余额部分网下发行和网上发行预设的发行数量比例为 50%：50%。公司和联席主承销商将根据优先配售后余额和网上、网下实际申购情况，按照网下配售比例和网上定价发行中签率趋于一致的原则确定最终的网上和网下发行数量。

2、发行对象

本次 A 股可转债的发行对象为持有中国证券登记结算有限责任公司上海分公司证券账户的自然人、法人、证券投资基金、符合法律规定的其他投资者等（国家法律、法规禁止者除外）。

（四）本次发行基本条款

1、发行规模

根据相关法律法规规定并结合公司财务状况和投资计划，本次 A 股可转债的发行总额为人民币 39.5 亿元。

2、票面金额和发行价格

本次发行的 A 股可转债每张面值为 100 元人民币，按面值发行。

3、债券期限

本次发行的 A 股可转债的期限为自发行之日起 6 年。

4、债券利率

本次发行的 A 股可转债票面利率为：第一年 0.5%、第二年 0.7%、第三年 0.9%、第四年 1.3%、第五年 1.6%、第六年 2.0%。

本次 A 股可转债在发行完成前如遇银行存款利率调整，则股东大会授权董事会及其授权人士对票面利率作相应调整。

5、付息期限和方式

（1）年利息计算

年利息的计算公式为：

$$I=B \times i$$

I：指年利息额；

B：指本次发行的 A 股可转债持有人在计息年度（以下简称“当年”或“每年”）付息登记日持有的 A 股可转债票面总金额；

i：指 A 股可转债当年票面利率。

（2）付息方式：

本次 A 股可转债采用每年付息一次的付息方式，计息起始日为 A 股可转债发行首日。A 股可转债持有人所获得利息收入的应付税项由 A 股可转债持有人负担。

付息日：每年的付息日为本次 A 股可转债发行首日起每满一年的当日。如该日为法定节假日或休息日，则顺延至下一个工作日，顺延期间不另付息。每相邻的两个付息日之间为一个计息年度。

转股年度有关利息和股利的归属等事项，由本公司董事会根据相关法律法规及上海证券交易所的规定确定。

付息债权登记日：每年的付息债权登记日为每年付息日的前一交易日，公司将在每年付息日之后的五个交易日内支付当年利息。在付息债权登记日前（包括付息债权登记日）转换成股票的 A 股可转债不享受当年度及以后计息年度利息。

6、转股期限

本次发行的 A 股可转债转股期自 A 股可转债发行结束之日起满 6 个月后的第一个交易日起至 A 股可转债到期日止，即 2012 年 2 月 2 日至 2017 年 8 月 1 日。

7、转股价格确定和修正

（1）初始转股价格的确定依据

本次发行的 A 股可转债的初始转股价格为 8.70 元/股，不低于本 A 股可转债募集说明书公告前二十个交易日公司 A 股股票交易均价（若在该二十个交易日内发生过因除权、除息引起股价调整的情形，则对调整前的交易日的交易价按经过相应除权、除息调整后的价格计算）和前一个交易日公司 A 股股票交易均价。

前二十个交易日公司 A 股股票交易均价 = 前二十个交易日公司 A 股股票交易总额 / 该二十个交易日公司 A 股股票交易总量；前一交易日公司 A 股股票交易均价 = 前一交易日公司 A 股股票交易总额 / 该日公司 A 股股票交易总量。

（2）转股价格的调整办法和计算公式

本次发行后，当公司发生送红股、转增股本、增发新股（不包括因本次发行的 A 股可转债转股而增加的股本）、配股以及派发现金股利等情况时，公司将按上述条件出现的先后顺序，依次对转股价格进行累积调整，具体调整办法如下：

设调整前转股价为 P_0 ，每股送股或转增股本率为 N ，每股增发新股或配股率为 K ，增发新股价或配股价为 A ，每股派发现金股利为 D ，调整后转股价为 P （调整值保留小数点后两位，最后一位实行四舍五入），则：

派发现金股利： $P = P_0 - D$ ；

送股或转增股本： $P = P_0 / (1 + N)$ ；

增发新股或配股： $P = (P_0 + A \times K) / (1 + K)$ ；

三项同时进行时： $P = (P_0 - D + A \times K) / (1 + N + K)$ 。

公司出现上述股份和/或股东权益变化时，将依次进行转股价格调整，并在中国证监会指定的上市公司信息披露媒体上刊登董事会决议公告，并于公告中载明转股价格调

整日、调整办法及暂停转股时期（如需）。当转股价格调整日为本次发行的 A 股可转债持有人转股申请日或之后，转换股票登记日之前，则该持有人的转股申请按公司调整后的转股价格执行。

当公司可能发生股份回购、合并、分立或任何其他情形使公司股份类别、数量发生变化从而可能影响本次发行的 A 股可转债持有人的债权利益或转股衍生权益时，公司将视具体情况按照公平、公正、公允的原则以及充分保护持有人权益的原则调整转股价格。有关转股价格调整内容及操作办法将依据当时国家有关法律、法规及证券监管部门的相关规定来制订。

8、转股价格向下修正条款

（1）修正条件与修正幅度

在本 A 股可转债存续期内，当公司股票在任意连续三十个交易日中至少十个交易日的收盘价低于当期转股价格 90%时，公司董事会会有权提出转股价格向下修正方案并提交公司股东大会审议表决，该方案须经出席会议的股东所持表决权的三分之二以上通过方可实施。股东大会进行表决时，持有公司本次发行 A 股可转债的股东应当回避。修正后的转股价格应不低于该次股东大会召开日前二十个交易日公司 A 股股票交易均价和前一交易日的公司 A 股股票交易均价，同时，修正后的转股价格不得低于最近一期经审计的每股净资产值和股票面值。

若在前述三十个交易日内发生过转股价格调整的情形，则在调整前的交易日按调整前的转股价格和收盘价计算，调整后的交易日按调整后的转股价格和收盘价计算。

（2）修正程序

如公司决定向下修正转股价格，公司须在中国证监会指定的信息披露报刊及互联网网站上刊登股东大会决议公告，公告修正幅度、转股价格修正日和暂停转股期间；并根据《香港联合交易所有限公司证券上市规则》及公司的公司章程要求在香港市场予以公布（如需）。

9、赎回条款

（1）到期赎回条款

本次发行的 A 股可转债到期后五个交易日内，公司将以本次可转债票面面值的 105%（含最后一期利息）赎回未转股的 A 股可转债。

（2）提前赎回条款

转股期内，当下述两种情形的任意一种出现时，公司有权决定按照债券面值加当期应计利息的价格赎回全部或部分未转股的 A 股可转债：

A、在转股期内，如果公司股票在任何连续三十个交易日中至少十五个交易日的收盘价格不低于当期转股价格的 130%（含 130%）；

B、当本次发行的 A 股可转债未转股余额不足 3,000 万元时。

当期应计利息的计算公式为： $IA=B \times i \times t / 365$

IA：指当期应计利息；

B：指本次发行的 A 股可转债持有人持有的 A 股可转债票面总金额；

i：指 A 股可转债当年票面利率；

t：指计息天数，即从上一个付息日起至本计息年度赎回日止的实际日历天数（算头不算尾）。

若在前述三十个交易日内发生过转股价格调整的情形，则在调整前的交易日按调整前的转股价格和收盘价计算，调整后的交易日按调整后的转股价格和收盘价计算。

10、回售条款

（1）有条件回售条款

在本 A 股可转债最后两个计息年度，如果公司股票在任何连续三十个交易日的收盘价格低于当期转股价格的 70%时，A 股可转债持有人有权将其持有的 A 股可转债全部或部分按债券面值加上当期应计利息的价格回售给公司。

若在上述交易日内发生过转股价格因发生送红股、转增股本、增发新股（不包括因本次发行的 A 股可转债转股而增加的股本）、配股以及派发现金股利等情况而调整的情形，则在调整前的交易日按调整前的转股价格和收盘价格计算，在调整后的交易日按调整后的转股价格和收盘价格计算。如果出现转股价格向下修正的情况，则上述“连续三

十个交易日”须从转股价格调整之后的第一个交易日起重新计算。

最后两个计息年度 A 股可转债持有人在每年回售条件首次满足后可按上述约定条件行使回售权一次，若在首次满足回售条件而 A 股可转债持有人未在公司届时公告的回售申报期内申报并实施回售的，该计息年度不应再行使回售权。A 股可转债持有人不能多次行使部分回售权。

（2）附加回售条款

若公司本次发行的 A 股可转债募集资金投资项目的实施情况与公司在募集说明书中的承诺情况相比出现重大变化，根据中国证监会的相关规定被视作改变募集资金用途或被中国证监会认定为改变募集资金用途的，A 股可转债持有人享有一次回售的权利。A 股可转债持有人有权将其持有的 A 股可转债全部或部分按债券面值加上当期应计利息的价格回售给公司。持有人在附加回售条件满足后，可以在公司公告后的附加回售申报期内进行回售，该次附加回售申报期内不实施回售的，不应再行使附加回售权。

11、转股时不足一股金额的处理方法

本次 A 股可转债持有人申请转换成的股份须是整数股。转股时不足转换 1 股的 A 股可转债部分，公司将在转股日后的 5 个交易日内以现金兑付该部分 A 股可转债的票面金额以及利息。

12、转股后的股利分配

因本次发行的 A 股可转债转股而增加的本公司股票享有与原股票同等的权益，在股利发放的股权登记日当日登记在册的所有普通股股东（含因 A 股可转债转股形成的股东）均参与当期股利分配，享有同等权益。

13、向原股东配售的安排

本次发行的 A 股可转债全额向公司原 A 股股东实行优先配售。原 A 股股东可优先配售的可转债数量为其在股权登记日收市后登记在册的持有发行人股份数按每股配售 1.873 元可转债的比例，并按 1,000 元/手转换成手数，每 1 手为一个申购单位。

公司现有总股本 3,404,552,270 股，全部为无限售条件的流通股，其中 A 股 2,108,552,270 股。按本次发行优先配售比例计算，原 A 股股东可优先认购约 3,949,318 手，占本次发行的可转债总额的 99.98%。

原 A 股股东放弃优先配售后的部分采用网下对机构投资者发售和通过上海证券交易所交易系统网上定价发行相结合的方式进行，余额由承销团包销。

（五）债券评级及担保情况

经中诚信评定，中海发展主体信用级别为 AAA，本次 A 股可转债信用级别为 AAA。

本次可转债未提供担保。

（六）债券持有人会议

为充分保护债券持有人的合法权益，本次可转债将设立债券持有人会议。具体内容如下：

1、债券持有人的权利和义务

债券持有人根据法律、行政法规的规定和本募集说明书的约定行使权利并履行义务。债券持有人的权利和义务如下：

（1）债券持有人权利

1) 依照法律、行政法规及本募集说明书等相关规定参与或委托代理人参与债券持有人会议并行使表决权；

2) 按本募集说明书约定的期限和方式要求公司偿还债券本息；

3) 根据本募集说明书约定的条件行使回售权；

4) 依照法律、法规及《公司章程》的规定获得有关信息；

5) 依照法律、法规及《公司章程》的规定转让、赠与或质押其所持有的债券；

6) 法律、法规规定的其他权利。

债券持有人可单独行使权利，也可通过债券持有人会议行使权利。

（2）债券持有人义务

1) 遵守本募集说明书的约定；

2) 依其所认购的债券数额缴纳认购资金；

3) 遵守债券持有人会议形成的有效决议;

4) 除法律、法规规定及本募集说明书约定之外,不得要求公司提前偿付债券的本金和利息

5) 法律、法规规定的其他义务。

2、债券持有人会议的召开

(1) 在债券存续期内,公司发生下列事项之一的,应当召开债券持有人会议:

- 1) 拟变更本募集说明书的约定;
- 2) 公司不能按期支付本次可转债本息;
- 3) 公司减资、合并、分立、解散或者申请破产;
- 4) 其他影响债券持有人重大权益的事项。

(2) 下列机构或人员可以提议召开债券持有人会议:

- 1) 公司董事会;
- 2) 持有的未偿还且未转股的本次可转换债券的面值总额达到本次可转换债券未偿还且未转股的债券的面值总额的 10%以上(含 10%)的债券持有人;

3) 法律、法规规定的其他机构或人员。

3、债券持有人会议的召集与通知

公司董事会应自提出或收到召开债券持有人会议的提议之日起 60 日内召集债券持有人会议,并于会议召开日 15 日之前向全体债券持有人及有关出席对象发出会议通知。董事会不能履行或者不履行召集债券持有人会议职责的,持有的未偿还且未转股的本次可转换债券的面值总额达到本次可转换债券未偿还且未转股的债券的面值总额的 10%以上(含 10%)的债券持有人可自行召集债券持有人会议,并于会议召开日 15 日之前向全体债券持有人及有关出席对象发出会议通知。

会议通知应注明开会的具体时间、地点、内容、方式、债券持有人登记日等事项。

4、债券持有人会议的出席人员及其权利

(1) 除法律、法规以及本募集说明书另有规定外，在债券持有人会议登记日登记在册的本次可转债债券持有人均有权出席或者委派代表出席债券持有人会议，并行使表决权；

(2) 下列机构或人员可以参加债券持有人会议，也可以在会议上提出议案供会议讨论决定，但没有表决权：

1) 公司；

2) 持有公司 10%以上股份的股东。

5、公司董事会应当聘请律师出席债券持有人会议，对会议的召集、召开、表决程序和出席会议人员资格等事项出具见证意见。

6、债券持有人会议召开的程序

(1) 债券持有人会议由公司董事长主持。在公司董事长未能主持大会的情况下，由董事长授权董事主持；如果公司董事长和董事长授权董事均未能主持会议，则由出席会议的债券持有人以其所代表的债券面值总额过半数选举产生一名债券持有人作为该次债券持有人会议的主持人；

(2) 首先由会议主持人按照规定程序宣布会议议事程序及注意事项，确定和公布监票人，然后由会议主持人宣读提案，经讨论后进行表决，经律师见证后形成债券持有人会议决议；

(3) 召集人应当制作出席会议人员的签名册。签名册载明参加会议人员姓名（或单位名称）、身份证号码、住所地址、持有或者代表有表决权的债券面额、被代理人姓名（或单位名称）等事项。

7、债券持有人会议的表决与决议

(1) 债券持有人会议进行表决时，每一张债券为一表决权；

(2) 债券持有人会议采取记名方式进行投票表决；

(3) 债券持有人会议须经持有公司本次可转债过半数未偿还债券面值的债券持有人同意方能形成有效决议；

(4) 债券持有人会议决议经表决通过后生效，但其中涉及须经有权机构批准的事项，经有权机构批准后方可生效；

(5) 除非另有明确约定，债券持有人会议决议对决议生效之日登记在册的全体债券持有人有效；

(6) 债券持有人会议做出决议后，公司董事会以公告形式通知债券持有人，并负责执行会议决议。

(七) 承销方式及承销期

1、承销方式

以中国国际金融有限公司、国泰君安证券股份有限公司为联席主承销商组成的承销团实行余额包销。

2、承销期

本次 A 股可转债发行的承销期为自 2011 年 7 月 28 日至 2011 年 8 月 5 日。

(八) 发行费用概算

项目	金额（人民币万元）
承销及保荐费用：	3,400
律师费用：	130
会计师费用：	40
资信评级费用：	30
信息披露及发行手续费等费用：	170
总计：	3,770

以上发行费用可能会根据本次发行的实际情况而发生增减。

(九) 本次发行时间安排及上市流通

1、本次发行时间安排

日期	事项
T-2 日	7 月 28 日
T-1 日	7 月 29 日
T 日	8 月 1 日

日期		事项
		日；网下申购定金缴款日
T+1 日	8 月 2 日	网下申购定金验资
T+2 日	8 月 3 日	网上申购资金验资；确定网上、网下发行数量及对应的网下配售比例及网上中签率；网上申购配号
T+3 日	8 月 4 日	刊登网下发行结果和网上中签率公告；进行网上申购的摇号抽签；根据中签结果网上清算交割和债券登记；退还未获配售的网下申购定金，网下申购认购资金如有不足，不足部分须于该日补足
T+4 日	8 月 5 日	刊登网上申购的摇号抽签结果公告，投资者根据中签号码确认认购数量；解冻未中签的网上申购资金

上述日期均为工作日，如相关监管部门要求对上述日程安排进行调整或遇重大突发事件影响本次可转债发行，公司将与联席主承销商协商后修改发行日程并及时公告。

2、本次可转债的上市流通

本次可转债不设持有期的限制。发行结束后，本公司将尽快向上海证券交易所申请上市交易，具体上市时间将另行公告。

三、本次发行涉及的有关机构

(一) 发行人：中海发展股份有限公司

法定代表人：李绍德

注册地址：中国上海市浦东新区源深路 168 号

联系电话：021-65967742 /65967165/65967160

传真：021-65966160

联系人：姚巧红

(二) 保荐机构(联席主承销商)：中国国际金融有限公司

法定代表人：李剑阁

注册地址：北京市建国门外大街 1 号国贸大厦 2 座 27

及 28 层

联系电话：021-58796226

传真：021-58797827

保荐代表人：王霄、朱超

项目协办人：曹宇

项目组其他成员：林琦、李昀轶、许滢、李彬楠、张昊

(三) 联席主承销商： 国泰君安证券股份有限公司

法定代表人：万建华

注册地址：上海市浦东新区商城路 618 号

联系电话：021-38676666

传真：021-38670543

项目组成员：黄敏、李宁、孙兴涛、杨洋、曲明磊、张吉翔

(四) 分销商： 国都证券有限责任公司

法定代表人：常喆

注册地址：北京市东城区东直门南大街 3 号国华投资大厦 9 层及 10 层

联系电话：010-84183165

传真：010-84183221

联系人：武雪

- (五) **发行人律师:** 北京市君合律师事务所
- 负责人: 肖微
- 注册地址: 北京市东城区建国门北大街 8 号华润大厦
20 层
- 联系电话: 010-85191300
- 传真: 010-85191350
- 经办律师: 邵春阳、董剑萍
- (六) **承销商律师:** 上海市锦天城律师事务所
- 法定代表人: 吴明德
- 地址: 上海市浦东新区花园石桥路 33 号花旗集
团大厦 14 楼
- 联系电话: 021-61059000
- 传真: 021-61059100
- 经办律师: 丁启伟、徐剑敏、吴卫明
- (七) **会计师事务所:** 天职国际会计师事务所有限公司
- 法定代表人: 陈永宏
- 地址: 北京市海淀区车公庄路乙 19 号 208-210
室
- 联系电话: 021-51028018

传真：021-58402702

经办注册会计师：胡建军、赵杰

(八) 资信评级机构：中诚信证券评估有限公司

法定代表人：周浩

注册地址：上海市青浦区新业路 599 号 1 幢 968 室

联系电话：021-51019090

传真：021-51019030

评级人员：邵津宏、葛鹤军、魏巍、胡辉丽

(九) 上市交易所：上海证券交易所

办公地址：上海市浦东南路 528 号

联系电话：021-68808888

传真：021-68800006

(十) 证券结算公司：中国证券登记结算有限责任公司上海分公司

办公地址：上海市浦东新区陆家嘴东路 166 号中国保险大厦

联系电话：021-58708888

传真：021-58754185

(十一) 联席主承销商收款银行:

账户名称:	中国国际金融有限公司
开户行:	中国工商银行股份有限公司北京国贸大厦支行
银行账号:	0200041629027305941
账户名称:	国泰君安证券股份有限公司
开户行:	中国银行上海市分行营业部
银行账号:	452059214140

第三节 主要股东情况

截至 2010 年 12 月 31 日，本公司总股本为 3,404,552,270 股，全部为无限售条件的流通股，其中 A 股 2,108,552,270 股，H 股 1,296,000,000 股。

截至 2010 年 12 月 31 日，本公司的前十大股东及其持股情况如下：

序号	股东名称	持股数量（股）	持股比例（%）	股份性质
1	中国海运	1,578,500,000	46.36	A 股
2	HKSCC NOMINEES LIMITED	1,289,922,897	37.89	H 股
3	中国建设银行－长城品牌优选股票型证券投资基金	9,233,660	0.27	A 股
4	山西证券股份有限公司	3,800,000	0.11	A 股
5	中国工商银行－博时第三产业成长股票证券投资基金	3,759,157	0.11	A 股
6	安石投资管理有限公司－安石大中华基金	3,742,719	0.11	A 股
7	中国银行－嘉实沪深 300 指数证券投资基金	3,626,121	0.11	A 股
8	银河证券－招行－银河金星 1 号集合资产管理计划	3,325,002	0.10	A 股
9	中国工商银行－宝盈泛沿海区域增长股票证券投资基金	2,999,907	0.09	A 股
10	中国工商银行股份有限公司－华夏沪深 300 指数证券投资基金	2,590,000	0.08	A 股

注：HKSCC NOMINEES LIMITED，即香港中央结算（代理人）有限公司，为一家私人公司，其主要业务是代理其他公司或个人持有股票。截止 2010 年 12 月 31 日，HKSCC NOMINEES LIMITED 代持 H 股股数占中海发展 H 股总股份数的 99.53%。委托 HKSCC NOMINEES LIMITED 代理持股的 H 股股东，拥有自主的投票权和收益权。鉴于香港市场的惯例，公司无法直接获得委托 HKSCC NOMINEES LIMITED 代理持股的股东名单和持股情况。

第四节 财务会计信息

一、会计报表编制基准及注册会计师意见

以下引用的财务会计报表按照中国财政部 2006 年颁布的《企业会计准则》及应用指南和其他相关规定编制。本公司聘请天职国际作为境内审计机构对公司及下属子公司 2008 年度、2009 年度和 2010 年度的财务会计报表进行了审计，并出具了标准无保留意见的审计报告，审计报告文号分别为天职沪审字[2009]第 647 号、天职沪审字[2010]第 1040 号、天职沪 SJ[2011]1075 号。非经特别说明，以下财务数据和资料均引自经天职国际审计的公司最近三年财务报表。

本节的财务会计数据及有关分析说明反映了公司最近三年经审计的会计报表及有关附注的重要内容。投资者若需详细了解公司最近三年的财务报告，请阅读公司刊登于上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）的最近三年的审计报告、财务报告和报表附注。

此外，公司于 2011 年 4 月 27 日公告了 2011 年第一季度报告。投资者若需了解相关信息，请阅读公司刊登于上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）的 2011 年第一季度报告。

二、最近三年的财务会计资料

（一）合并会计报表

1、简要合并资产负债表

单位：元

	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日
流动资产合计	2,747,409,402.48	3,605,135,836.64	3,141,088,803.18
非流动资产合计	37,962,766,841.14	30,324,412,397.09	26,787,124,766.72
资产总计	40,710,176,243.62	33,929,548,233.73	29,928,213,569.90
流动负债合计	4,562,382,694.04	3,229,695,200.38	1,833,759,991.28
非流动负债合计	13,056,331,894.44	9,061,998,493.48	6,545,982,429.14
负债合计	17,618,714,588.48	12,291,693,693.86	8,379,742,420.42
归属于母公司所有者权益	22,578,545,669.88	21,394,573,216.19	21,354,020,871.74

	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日
合计			
少数股东权益	512,915,985.26	243,281,323.68	194,450,277.74
所有者权益合计	23,091,461,655.14	21,637,854,539.87	21,548,471,149.48
负债和所有者权益总计	40,710,176,243.62	33,929,548,233.73	29,928,213,569.90

2、简要合并利润表

单位：元

项目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
营业总收入	11,409,419,741.52	8,919,204,831.90	17,562,037,186.02
营业总成本	9,661,826,192.76	7,821,360,523.18	11,904,097,920.57
营业利润	1,965,533,039.87	1,186,692,168.65	6,022,588,496.01
利润总额	2,171,407,962.73	1,342,337,880.59	6,432,684,851.24
净利润	1,721,963,017.17	1,064,641,397.22	5,375,995,032.72
归属于母公司所有者的净利润	1,716,522,494.71	1,064,793,904.66	5,373,009,588.97
少数股东损益	5,440,522.46	-152,507.44	2,985,443.75

3、简要合并现金流量表

单位：元

项目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
经营活动产生的现金流量净额	2,720,967,284.83	1,901,515,281.25	6,048,669,116.06
投资活动产生的现金流量净额	-8,411,280,309.98	-3,562,737,449.32	-6,132,769,236.33
筹资活动产生的现金流量净额	4,552,975,827.28	1,950,239,442.24	893,997,331.19
现金及现金等价物净增加额	-1,160,412,411.44	279,177,273.74	778,632,910.30

（二）母公司会计报表

1、简要母公司资产负债表

单位：元

	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日
流动资产合计	5,493,225,522.14	5,892,903,125.68	5,105,359,751.21
非流动资产合计	26,678,070,392.64	20,978,025,058.63	19,148,056,250.68

	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日
资产总计	32,171,295,914.78	26,870,928,184.31	24,253,416,001.89
流动负债合计	2,867,116,377.68	1,848,063,922.63	1,560,240,213.58
非流动负债合计	7,936,772,640.07	5,067,317,623.22	2,856,690,000.00
负债合计	10,803,889,017.75	6,915,381,545.85	4,416,930,213.58
股东权益合计	21,367,406,897.03	19,955,546,638.46	19,836,485,788.31
负债和股东权益总计	32,171,295,914.78	26,870,928,184.31	24,253,416,001.89

2、简要母公司利润表

单位：元

项目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
营业收入	9,196,922,051.06	7,601,099,594.46	13,471,569,280.19
营业利润	1,833,212,353.67	1,284,124,818.68	5,284,423,157.48
利润总额	2,113,668,865.91	1,431,634,801.11	5,526,957,693.94
净利润	1,752,315,485.57	1,142,223,146.41	4,610,574,899.29

3、简要母公司现金流量表

单位：元

	2010 年度	2009 年度	2008 年度
经营活动产生的现金流量净额	1,749,151,417.14	1,120,097,655.76	5,298,058,676.21
投资活动产生的现金流量净额	-6,023,669,728.56	-1,784,702,249.52	-4,080,512,322.43
筹资活动产生的现金流量净额	3,142,445,220.66	862,308,021.00	-420,109,894.21
现金及现金等价物净增加额	-1,132,284,107.78	198,556,235.91	786,462,365.01

三、最近三年的财务指标

（一）净资产收益率和每股收益

年度	报告期利润	加权平均净资产收益率（%）	每股收益（元）	
			基本每股收益	稀释每股收益
2010 年度	归属于母公司普通股股东净利润	7.81	0.5042	0.5042
	扣除非经常性损益后的归属于母公司普通股股东净利润	7.20	0.4652	0.4652

年度	报告期利润	加权平均净资产收益率(%)	每股收益(元)	
			基本每股收益	稀释每股收益
2009年度	归属于母公司普通股股东净利润	4.96	0.3128	0.3128
	扣除非经常性损益后的归属于母公司普通股股东净利润	4.16	0.2622	0.2622
2008年度	归属于母公司普通股股东净利润	27.79	1.5864	1.5864
	扣除非经常性损益后的归属于母公司普通股股东净利润	27.04	1.5352	1.5352

(二) 其他主要财务指标

主要财务指标	2010 年度	2009 年度	2008 年度
1.流动比率	0.60	1.12	1.71
2.速动比率	0.50	1.01	1.56
3.资产负债率(母公司)	33.58	25.74	18.21
4.资产负债率(合并)	43.28	36.23	28.00
5.利息保障倍数(倍)	6.97	6.45	21.81
6.应收账款周转率(次)	16.31	13.57	28.00
7.存货周转率(次)	22.37	23.35	39.85
8.每股经营活动现金流量(元)	0.7992	0.5585	1.7766
9.每股净现金流量(元)	-0.3408	0.0820	0.2287
10.归属于母公司股东每股净资产(元)	6.6319	6.2841	6.2722

第五节 管理层讨论与分析

一、财务状况分析

(一) 资产状况分析

1、资产规模及构成分析

最近三年，本公司资产规模与结构如下表所示：

单位：万元

项目	2010年 12月31日	比例	2009年 12月31日	比例	2008年 12月31日	比例
流动资产	274,740.9	6.7%	360,513.6	10.6%	314,108.9	10.5%
非流动资产	3,796,276.7	93.3%	3,032,441.2	89.4%	2,678,712.5	89.5%
总资产	4,071,017.6	100.0%	3,392,954.8	100.0%	2,992,821.4	100.0%

最近三年，本公司资产逐年增加。其中，2009年末较2008年末增长13.4%，2010年末较2009年末增长20.0%。本公司主要从事以沿海电煤为主的干散货运输、油品运输，属于资本密集型企业，因此，非流动资产占总资产的比例较高。

2、流动资产分析

流动资产的结构分析如下表所示：

单位：万元

项目	2010年 12月31日	比例	2009年 12月31日	比例	2008年 12月31日	比例
货币资金	106,173.5	38.6%	222,214.7	61.6%	185,840.1	59.2%
应收票据	10,996.3	4.0%	5,228.3	1.5%	8,797.6	2.8%
应收账款	78,110.1	28.4%	61,797.4	17.1%	69,656.6	22.2%
预付款项	15,761.4	5.7%	14,071.3	3.9%	8,935.0	2.8%
其他应收款	18,600.5	6.8%	22,228.4	6.2%	13,655.1	4.3%
存货	44,928.5	16.4%	34,973.6	9.7%	27,224.5	8.7%
一年内到期的非流动资产	170.7	0.1%	-	-	-	-
流动资产合计	274,740.9	100.0%	360,513.6	100.0%	314,108.9	100.0%

2010 年末流动资产较 2009 年末下降 23.8%，主要是因为货币资金以及其他应收款的下降。2009 年末流动资产较 2008 年末上升 14.8%，主要是因为货币资金增加。

(1) 货币资金

最近三年，本公司货币资金期末余额明细如下：

单位：万元

项目	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日
现金	84.3	66.2	96.7
银行存款	106,078.9	222,138.2	185,733.1
其他货币资金	10.3	10.3	10.3
合计	106,173.5	222,214.7	185,840.1

2010 年末公司货币资金较 2009 年末下降了 52.2%，主要原因为公司于 2010 年为购置船舶固定资产等项目投入货币资金 80.22 亿元，为船舶更新改造支付现金 3.07 亿元。2009 年末公司货币资金较 2008 年末上升了 19.6%，主要原因为公司于 2009 年发行了 50 亿元中期票据。

(2) 应收票据

2010 年末公司应收票据较 2009 年末上升了 110.3%，主要原因为公司销售收入大幅增加。2009 年末公司应收票据较 2008 年末下降了 40.6%，主要原因为受全球金融危机影响，本公司 2009 年主营业务的出现下降，致使票据结算业务下降。

(3) 应收账款

最近三年，本公司应收账款明细如下：

单位：万元

项目	2010 年 12 月 31 日	比例	2009 年 12 月 31 日	比例	2008 年 12 月 31 日	比例
一年以内	78,108.3	100.0%	61,137.1	98.9%	69,656.6	100.0%
一至二年	1.7	0.0%	681.0	1.1%	-	-
二至三年	-	-	-	-	-	-
三年以上	-	-	-	-	-	-
坏账准备	-	-	20.7	0.0%	-	-

项目	2010 年 12 月 31 日	比例	2009 年 12 月 31 日	比例	2008 年 12 月 31 日	比例
合计	78,110.1	100.0%	61,797.4	100.0%	69,656.6	100.0%

2010 年末公司应收账款较 2009 年末上升了 26.4%，主要是因为随着航运市场的复苏，本公司营业收入大幅增长，使得应收账款相应增加。2009 年末公司应收账款较 2008 年末下降了 11.3%，主要原因为受金融危机影响，本公司收入有所下降。

最近三年，本公司应收账款主要以一年以内的账款为主，本公司应收账款的坏账风险较小。

（4）预付账款

最近三年，本公司预付账款明细如下：

单位：万元

项目	2010 年 12 月 31 日	比例	2009 年 12 月 31 日	比例	2008 年 12 月 31 日	比例
一年以内	14,730.6	93.5%	11,665.6	82.9%	8,927.9	99.9%
一至二年	616.8	3.9%	2,405.7	17.1%	7.1	0.1%
二至三年	414.0	2.6%	-	-	-	-
合计	15,761.4	100.0%	14,071.3	100.0%	8,935.0	100.0%

最近三年，本公司预付款项账龄以一年以内为主，账龄超过 1 年的预付款金额较小，主要为未结算的船舶、货运代理费用。

（5）其他应收款

最近三年，本公司其他应收款明细如下：

单位：万元

项目	2010 年 12 月 31 日	比例	2009 年 12 月 31 日	比例	2008 年 12 月 31 日	比例
一年以内	12,711.5	68.3%	22,228.4	100.0%	13,655.1	100.0%
一至二年	6,005.8	32.3%	-	-	-	-
二至三年	-	-	-	-	-	-
三年以上	-	-	-	-	-	-
坏账准备	116.8	0.6%	-	-	-	-
合计	18,600.5	100.0%	22,228.4	100.0%	13,655.1	100.0%

2010 年公司其他应收款较 2009 年下降 16.3%，主要原因为公司收到 2009 年末其他应收款中处置“长顺”轮和“长青”轮相应的款项 2,866.2 万元。2009 年公司其他应收款较 2008 年增长 62.8%，主要原因为公司处置“银泉”轮等 14 艘老旧船舶，致使其他应收款增加。

最近三年，本公司其他应收款主要以一年以内的账款为主，本公司其他应收账款的坏账风险较小。

（6）存货

本公司存货为会计期末存放在各船的用于航行的燃油。最近三年本公司存货情况如下：

单位：万元

项目	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日
原材料	44,928.5	34,973.6	27,224.5

最近三年，本公司存货稳步增长，主要由于公司船队规模迅速扩张，船型趋于大型化，因而船存燃料数量增加。

本公司从事航运业务，主要存货为存放在船舶上用于航行的燃油（船存燃油），并不直接用于对外销售，存货周转速度较快。因此，本公司判断存货是否需要计提跌价准备时，根据《企业会计准则》的相关规定，主要依据船存燃油投入使用后对应的航运业务是否产生亏损，即如果航运业务产生正收益，则对应的船存燃油不计提存货跌价准备。根据上述原则，本公司报告期内船存燃油无需计提存货跌价准备。

3、非流动资产分析

最近三年公司非流动资产占总资产的比例呈上升趋势，由 2008 年的 89.5% 上升至 2010 年的 93.3%，主要原因为本公司近年来加大了对新建船舶的投入，以及合营公司的投资，以进一步增强公司在运输市场的竞争力，并扩大公司的市场份额。本公司非流动资产的结构分析如下表所示：

单位：万元

项目	2010 年 12 月 31 日	比例	2009 年 12 月 31 日	比例	2008 年 12 月 31 日	比例
可供出售金融资产	-	-	132.6	0.0%	5,427.3	0.2%
长期股权投资	257,851.7	6.8%	161,908.1	5.3%	163,298.2	6.1%
固定资产	2,714,426.5	71.5%	1,849,643.4	61.0%	1,362,242.1	50.9%
在建工程	813,682.6	21.4%	1,009,298.6	33.3%	1,143,637.2	42.7%
无形资产	2,941.7	0.1%	1,970.4	0.1%	1,390.0	0.1%
长期待摊费用	7,374.1	0.2%	9,488.2	0.3%	2,717.6	0.1%
非流动资产合计	3,796,276.7	100.0%	3,032,441.2	100.0%	2,678,712.5	100.0%

(1) 可供出售金融资产

单位：万元

项目	2010 年 12 月 31 日	比例	2009 年 12 月 31 日	比例	2008 年 12 月 31 日	比例
货币掉期合约	-	-	-	-	5,427.3	100.0%
利率掉期合约	-	-	132.6	100.0%	-	-
合计	-	-	132.6	100.0%	5,427.3	100.0%

2006 年 6 月，本公司与花旗银行签订货币掉期合约，以锁定汇率风险敞口。2009 年本公司将该货币掉期合约平仓。该项货币掉期合约符合本公司业务经营的需要，并符合公司相关风险管理制度。

2008 年 7 月，本公司与花旗银行签订利率掉期合约，将浮动利率借款互换为固定利率借款，以锁定浮动利率的风险敞口。2009 年 12 月，因为市场美元贷款利率发生了较大变化，本公司与花旗银行重新签订利率掉期合约，变更上述合约的具体利率。2010 年，随着美元贷款浮动利率下降，该利率掉期合约的公允价值下降，根据公允价值变动状况及管理层持有该项利率掉期合约目的，本公司将该利率掉期合约列报于其它非流动负债。该项利率掉期合约符合本公司业务经营的需要，并符合公司相关风险管理制度。

(2) 长期股权投资

2010 年末公司长期股权投资较 2009 年末上升 59.26%，主要原因为 2010 年本公司分别对合营公司神华中海、友好航运增资 19,533.2 万元、7,500.0 万元；出资 14,453.2

万元收购华海油运 50%股权；出资 32,797.6 万元收购广发航运 50%股权等；2009 年末公司长期股权投资较 2008 年末下降 0.85%，主要原因为本公司合营企业时代航运分红 15,000 万元。

最近三年，本公司没有对个别重大的长期投资计提减值准备。

（3）固定资产

最近三年本公司固定资产主要项目的具体情况如下表所示：

单位：万元

项目	2010 年 12 月 31 日	比例	2009 年 12 月 31 日	比例	2008 年 12 月 31 日	比例
固定资产原值	3,451,499.5	97.8%	2,563,321.1	89.7%	2,093,565.4	83.5%
减：累计折旧	733,479.3	20.8%	710,084.0	24.8%	720,468.7	28.8%
减值准备	3,593.8	0.1%	3,593.8	0.1%	10,854.6	0.4%
固定资产净值	2,714,426.5	76.9%	1,849,643.4	64.7%	1,362,242.1	54.4%
在建工程	813,682.6	23.1%	1,009,298.6	35.3%	1,143,637.2	45.6%
固定资产及在建工程合计	3,528,109.1	100.0%	2,858,942.0	100.0%	2,505,879.3	100.0%

本公司固定资产全部为生产经营所需的运输船舶、运输设备、办公及其他设备和房屋及建筑物，其中船舶为本公司的主要固定资产。截至 2010 年 12 月 31 日，运输船舶资产净值占固定资产净值的 99.3%。

2010 年末固定资产净值较 2009 年末增长 46.8%，主要由于 9 艘新造油轮（合计 138.0 万载重吨运力）、12 艘新造干散货轮（合计 141.6 万载重吨运力）投入使用，8 艘船舶完成重大改造，由在建工程转入固定资产，使固定资产增加 1,007,710.3 万元，同时出售、报废、改造部分船舶致使固定资产减少 175,340.1 万元。2009 年末本公司固定资产净值较 2008 年末增长 35.8%，主要由于 10 艘新造油轮（合计 148.6 万载重吨运力）、3 艘新造干散货轮（合计 17.2 万载重吨运力）投入使用，16 艘船舶完成重大改造，由在建工程转入固定资产，使固定资产增加 623,426.8 万元，同时出售、报废、改造部分船舶致使固定资产相应减少 154,004.9 万元。

2009 年末本公司资产减值准备较 2008 年末下降 66.9%，主要原因为公司处置“银泉”轮、“明泉”轮导致其减值准备转销 7,260.8 万元。

2008 年，由于本公司所属“银泉”轮、“明泉”轮及“金沛”轮已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置，出现了资产减值迹象。本公司对上述船舶进行减值测试，并以第三方机构对船舶的评估金额扣除相应的预计处置税费作为可回收金额，根据船舶账面价值与可回收金额的差异，对“银泉”轮、“明泉”轮及“金沛”轮计提了 10,854.6 万元的减值准备。

截至 2010 年末，本公司运输船舶资产净值占运输船舶资产原值的比例为 78.6%，运输船舶成新率较高、使用状况良好。未来，随着本公司新建船舶的不断交付并投入运营，以及老旧船舶的逐步退役，本公司船舶资产质量状况将进一步提升。

截至 2010 年 12 月 31 日，账面价值为 689,217.8 万元的船舶已被抵押作为本公司获得银行贷款的担保，其中账面价值为 44,735.3 万元的船舶抵押手续正在办理。

（4）在建工程

最近三年本公司在建工程账面价值的具体情况如下表所示：

单位：万元

项目	2010 年 12 月 31 日	比例	2009 年 12 月 31 日	比例	2008 年 12 月 31 日	比例
购造船工程	764,317.7	93.9%	943,654.0	93.5%	1,072,152.2	93.7%
船舶重大改造	634.9	0.1%	840.0	0.1%	9,033.5	0.8%
其他工程	48,730.0	6.0%	64,804.6	6.4%	62,451.5	5.5%
在建工程合计	813,682.6	100.0%	1,009,298.6	100.0%	1,143,637.2	100.0%

2010 年末本公司在建工程账面值较 2009 年下降 19.4%，主要原因为 21 艘船舶完工、8 艘船舶完成重大改造转入固定资产，从而使在建工程减少 1,007,701.3 万元；另一方面，2010 年支付船舶建造进度款以及船舶改进费用使在建工程增加 828,168.9 万元。

2009 年末本公司在建工程账面值较 2008 年末下降 11.7%，主要原因为 2009 年 13 艘船舶投产，16 艘船舶完成重大改造转入固定资产，从而使在建工程减少 623,426.8 万元；另一方面，2009 年支付船舶建造进度款以及船舶改进费用使在建工程增加 494,176.4 万元。

最近三年，本公司没有对在建工程计提减值准备。

（5）资产减值准备

本公司根据企业会计准则的要求，制定了符合公司经营特点的资产减值准备计提政策。公司已遵照各项减值准备计提政策足额计提了资产减值准备，减值准备的计提情况与公司资产质量状况相符。本公司提取资产减值准备的项目包括应收账款坏账准备、其他应收款坏账准备以及固定资产减值准备。

最近三年本公司各项资产减值准备余额如下表所示：

单位：万元

项目	2010 年 12 月 31 日	比例	2009 年 12 月 31 日	比例	2008 年 12 月 31 日	比例
应收账款坏账准备	-	-	20.7	0.6%	-	-
其他应收款坏账准备	116.8	3.1%	-	-	-	-
固定资产减值准备	3,593.8	96.9%	3,593.8	99.4%	10,854.6	100.0%
资产减值准备合计	3,710.6	100.0%	3,614.4	100.0%	10,854.6	100.0%

（二）负债状况分析

1、负债规模与结构分析

最近三年，本公司负债规模与结构如下表所示：

单位：万元

项目	2010 年 12 月 31 日	比例	2009 年 12 月 31 日	比例	2008 年 12 月 31 日	比例
流动负债	456,238.3	25.9%	322,969.5	26.3%	183,376.0	21.9%
长期负债	1,305,633.2	74.1%	906,199.9	73.7%	654,598.2	78.1%
总负债	1,761,871.5	100.0%	1,229,169.4	100.0%	837,974.2	100.0%

最近三年，本公司负债规模逐年增加。其中，2010 年末较 2009 年末增长 43.3%，2009 年末较 2008 年末增长 46.7%。

本公司的负债结构以长期负债为主。截至 2010 年末，本公司流动负债占总负债的比例为 25.9%，长期负债占总负债的比例为 74.1%。

2、流动负债分析

最近三年本公司流动负债主要项目的具体情况如下表所示：

单位：万元

项目	2010 年 12 月 31 日	比例	2009 年 12 月 31 日	比例	2008 年 12 月 31 日	比例
短期借款	166,281.0	36.4%	54,141.0	16.8%	77,842.2	42.4%
应付票据	27,285.0	6.0%	48,208.7	14.9%	-	0.0%
应付账款	64,087.1	14.0%	55,575.6	17.2%	52,882.7	28.8%
预收款项	5,902.0	1.3%	8,345.4	2.6%	8,956.2	4.9%
应付职工薪酬	12,312.0	2.7%	17,462.3	5.4%	14,508.5	7.9%
应交税费	11,245.6	2.5%	6,544.1	2.0%	9,531.1	5.2%
应付利息	7,211.2	1.6%	6,264.0	1.9%	2,641.5	1.4%
其他应付款	85,810.5	18.8%	46,332.2	14.3%	2,761.2	1.5%
一年内到期的非流动负债	76,104.0	16.7%	80,096.3	24.8%	14,252.6	7.8%
流动负债合计	456,238.4	100.0%	322,969.6	100.0%	183,376.0	100.0%

2010 年末流动负债余额较 2009 年末增长 41.3%，主要原因为公司短期借款、其他应付款增幅较大；2009 年末本公司流动负债余额较 2008 年末增长 76.1%，主要原因为 2009 年本公司其他应付款及一年内到期的长期负债大幅上升。

主要流动负债分析如下：

（1）短期借款

本公司短期借款均为信用借款。2010 年末短期借款余额较 2009 年末增加了 207.1%，主要原因为 2010 年公司通过中海财务获得中国海运 10 亿元 1 年期的委托借款；2009 年末公司短期借款余额较 2008 年下降了 30.4%，主要原因为公司归还了部分短期借款。

（2）应付票据

2010 年末公司应付票据余额较 2009 年下降 43.4%，主要由于 2010 年公司减少了票据融资。2009 年末公司应付票据余额较 2008 年末增长 4.8 亿元，主要由于公司船队规模扩大，造船融资所致。

（3）应付账款

2010 年末应付账款余额较 2009 年末增长 15.3%，2009 年末公司应付账款余额较 2008 年末增长 5.1%，呈逐年上升趋势，主要原因为近年来本公司船舶更新较快，随着老旧船处置与新建大型船舶的投入运营，燃油费用增加导致应付燃料款逐年增加。此外，大型船舶单航次的港口使用费也有所上升，导致年末应付港口费逐年增加。

（4）应付职工薪酬

2010 年末应付职工薪酬余额较 2009 年末下降 29.5%，主要原因为公司支付企业年金 12,039.3 万元；2009 年末公司应付职工薪酬余额较 2008 年上升 20.4%，主要原因为公司计提企业年金 7,357.1 万元。

（5）应交税费

2010 年末应交税费余额较 2009 年上升 71.8%，主要原因为 2010 年公司税前利润大幅上升，且所得税税率较 2009 年增长 2%，致使应交企业所得税增加 6,886.0 万元。2009 年末公司应交税金余额较 2008 年下降 31.3%，主要由于 2009 年税前利润下降致使企业所得税同比下降 84.5%。

（6）应付利息

2010 年末应付利息余额较 2009 年末上升 15.1%，主要原因 2010 年公司加大了贷款融资，从而导致应付利息有所上升。2009 年末公司应付利息余额较 2008 年末上升 137.1%，主要原因为公司于 2009 年发行了 50 亿元中期票据，导致应付利息增加。

（7）其他应付款

2010 年末其他应付款余额较 2009 年末增长 85.2%，2009 年末公司其他应付款余额较 2008 年末增长 1578.1%，主要原因为近年来本公司应付造船款大幅上升。

（8）一年内到期的非流动负债

2010 年末一年内到期的非流动性负债较 2009 年末下降 5.0%，主要原因为一年内到期的长期借款较 2009 年下降 2.6%。2009 年末公司一年内到期的非流动性负债余额较 2008 年末增长 462.0%，主要原因为一年内到期长期借款较 2008 年增长 447.9%。

3、非流动负债分析

最近三年本公司长期负债主要项目的具体情况如下表所示：

单位：万元

项目	2010 年 12 月 31 日	比例	2009 年 12 月 31 日	比例	2008 年 12 月 31 日	比例
长期借款	713,234.7	54.6%	322,921.7	35.6%	552,881.1	84.5%
应付债券	498,987.2	38.2%	498,631.8	55.0%	-	0.0%
长期应付款	42,993.4	3.3%	44,165.8	4.9%	44,206.7	6.8%
预计负债	8,550.0	0.7%	8,100.0	0.9%	17,734.7	2.7%
递延所得税负债	40,546.0	3.1%	32,268.2	3.6%	34,406.1	5.3%
其他非流动负债	1,321.8	0.1%	112.5	0.0%	5,369.7	0.8%
非流动负债合计	1,305,633.1	100.0%	906,200.0	100.0%	654,598.3	100.0%

最近三年本公司非流动负债规模呈逐年上升，2010 年末非流动负债余额较 2009 年末增长 44.1%，主要原因为公司长期借款大幅增加；2009 年末本公司非流动负债较 2008 年末增长 38.4%，主要原因为公司于 2009 年发行了 50 亿元中期票据。

主要非流动负债分析如下：

(1) 长期借款

最近三年，本公司长期借款明细情况如下：

单位：万元

借款单位	币种	借款条件	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日
			折合人民币		
中国银行	美元	抵押	74,913.3	33,103.9	-
Citicorp International Limited	美元	抵押	120,956.2	122,650.5	69,276.7
DnBNOR Bank ASA Singapore branch	美元	抵押	126,611.0	147,317.7	142,384.1
ING Bank, N.V., Singapore branch	美元	抵押	36,873.9	42,772.8	47,569.4
Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ Ltd HK branch	美元	抵押	81,334.5	55,173.1	33,134.5
交通银行	美元	抵押	38,956.0	-	-
交通银行	人民币	抵押	35,538.8	-	-

借款单位	币种	借款条件	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日
			折合人民币		
中海财务	人民币	信用	144,155.1	-	-
中国海运	人民币	信用	130,000.0	-	-
交通银行	人民币	信用	-	-	218,769.0
中国民生银行	人民币	信用	-	-	24,000.0
中国招商银行	人民币	信用	-	-	16,000.0
中国农业银行	人民币	信用	-	-	16,000.0
合计			789,338.7	401,017.9	567,133.7
减：一年内到期的长期借款			76,104.0	78,096.3	14,252.6
长期借款余额			713,234.7	322,921.6	552,881.1

2010 年末长期借款余额较 2009 年末增加了 120.9%，主要原因为公司新增信用贷款 254,155.1 万元，新增抵押贷款 136,157.9 万元。2009 年末公司长期借款余额较 2008 年末下降 41.6%，主要原因为公司于 2009 年 8 月 3 日、11 月 26 日分别发行 30 亿元、20 亿元中期票据，合计发行 50 亿元，并以此归还了部分长期借款。

（2）应付债券

2009 年末应付债券余额为 49.9 亿，主要原因为公司于 2009 年 8 月 3 日、11 月 26 日分别发行 30 亿元、20 亿元中期票据，合计发行 50 亿元。

（3）长期应付款

本公司长期应付款保持稳定，是指本公司子公司海宝航运的少数股东宝钢资源有限公司依据合同按其持股比例向海宝航运提供金额为 6,468 万美元的贷款，主要用于散货船建造合同的一期建造款项，在散货船实际交船日前贷款利率为 0，交船后，利率由相关当事人协商确定。

（4）预计负债

2010 年末预计负债余额较 2009 年末增长 5.56%，主要原因为公司就“嘉信山”轮海损事故预估损失 450 万元，计入预计负债。2009 年末公司预计负债余额较 2008 年末下降 54.3%，主要原因为本公司结清了“振奋 10”轮、“长顺”轮的事故赔偿，合计减

少预计负债 7,634.7 万元。

（5）其他非流动负债

其他非流动负债主要核算本公司与银行签订的利率掉期合约的公允价值。具体分析详见本节“可供出售金融资产”。

（三）偿债能力分析

1、财务指标分析

财务指标	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日
流动比率	0.60	1.12	1.71
速动比率	0.50	1.01	1.56
资产负债率（母公司）	33.58	25.74	18.21
资产负债率（合并）	43.28	36.23	28.00
利息保障倍数（倍）	6.97	6.45	21.81

2010 年本公司流动比率、速动比率较 2009 年分别下降了 46.4%、50.5%，主要原因为公司短期借款以及应付税费增加致使流动负债较 2009 年上升 41.3%，而同期流动资产下降 23.8%。2009 年本公司流动比率、速动比率较 2008 年分别下降了 34.5%、35.3%，主要原因为公司其他应付款以及一年内到期的长期负债大幅增加致使流动负债较 2008 年上升 76.1%，而同期流动资产仅增长 14.8%。

2008 年、2009 年、2010 年，随着业务规模的不断扩张，本公司加大了债务融资规模，导致母公司资产负债率与合并资产负债率均有不同程度的上升，但总体而言，资产负债率仍保持在较低水平。

本公司利息保障倍数从 2009 年的 6.45 倍上升至 2010 年的 6.97 倍，主要得利于全球经济回暖，航运市场逐步复苏从而带动本公司业绩上升，2010 年利润总额较 2009 年增长 61.8%。利息保障倍数由 2008 年的 21.81 倍下降至 2009 年的 6.45，主要原因是受全球金融危机影响，本公司 2009 年利润总额较 2008 年下降 79.1%。

2、根据公司经营特点对偿债能力的分析

公司营业收入主要为油品及干散货运输，本公司与大货主之间签订长期的 COA 合同，经营稳健，确保了稳定的收入，因而具备较强的偿债能力。公司产品运输回款情况较好，截至 2010 年 12 月 31 日，本公司超过一年的应收账款仅占应收账款余额的 0.002%，因此本公司应收账款账龄短，发生坏账的可能性较小。2008 年至 2010 年，公司的经营活动产生的现金流量净额分别为 60.49 亿元、19.02 亿元和 27.21 亿元，经营活动现金流产生能力强，为公司持续发展和偿还债务提供了稳定的资金支持。

3、根据公司融资能力对偿债能力的分析

最近三年，本公司未曾发生借款逾期不还情况，贷款偿还率和利息偿付率均为 100%，在各贷款银行中信誉度较高。公司与银行等金融机构保持良好的长期合作关系，间接债务融资能力强。

截至 2010 年 12 月 31 日，本公司获得的银行授信总额为 279 亿元，其中已使用授信额度 58 亿元，未使用的授信额度为 221 亿元。同时，作为境内外两地上市公司，公司还可通过境内外资本市场进行股本融资和债务融资，具有广泛的融资渠道和较强的融资能力。

4、债务到期及偿还情况

最近三年，本公司所发生的短期借款、长期借款均按期偿还，不存在拖欠现象。

（四）资产周转情况分析

	2010 年度	2009 年度	2008 年度
应收账款周转率（次）	16.31	13.57	28.00
存货周转率（次）	22.37	23.35	39.85

本公司应收账款周转率由 2008 年的 28.00 次下降至 2009 年的 13.57 次，尽管近年来公司应收账款余额不断下降，但是由于 2009 年营业收入较 2008 年下降 49.2%，因而导致应收账款周转率大幅下降。2010 年随着航运市场的逐步复苏，本公司营业收入较 2009 年增长 27.9%，因此应收账款周转率有所上升。

最近三年，本公司存货周转率呈逐年下降趋势，主要原因为公司船舶近年来大型化

趋势明显，因此船存燃油量不断上升。同时，公司积极开展节能工作，成本控制效果显著。

总体而言，本公司资产周转情况良好。

二、盈利能力分析

收入、成本及利润主要数据

单位：万元

项目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
主营业务收入	1,139,893.4	891,445.2	1,754,563.6
增长率	27.9%	-49.2%	38.8%
主营业务成本	893,084.2	726,041.1	1,111,077.1
增长率	23.0%	-34.7%	51.6%
主营业务利润	246,809.2	165,404.0	643,486.5
增长率	49.2%	-74.3%	21.1%
利润总额	217,140.8	134,233.8	643,268.5
增长率	61.8%	-79.1%	19.6%
净利润	172,196.3	106,464.1	537,599.5
增长率	61.7%	-80.2%	17.0%
归属于母公司所有者的净利润	171,652.2	106,479.4	537,301.0
增长率	61.2%	-80.2%	16.9%
每股收益	0.5042	0.3128	1.5864

2010 年，全球经济和贸易逐渐恢复，航运市场也逐渐恢复。本公司坚持以国内沿海电煤和油品运输业务为核心，坚持“立足沿海、发展远洋”战略，进一步加强与大货主的战略合作，优化船队结构，大力开拓市场，全年实现主营业务收入 113.99 亿元，同比增长 27.9%；实现归属于母公司所有者的净利润 17.17 亿元，同比增长 61.2%。

2009 年，全球经济在经历金融危机严重冲击后进入调整复苏阶段，海运需求小幅回升，然而受运力供过于求的影响，航运市场全年处于低迷状态。本公司及时调整经营策略和运力布局，全年实现主营业务收入 89.14 亿元，同比下降 49.2%；实现归属于母

公司所有者的净利润 10.65 亿元，同比下降 80.2%。

2008 年，受美国次贷危机引发的全球性金融危机的影响，全球经济开始陷入衰退，导致下半年全球运输需求大幅下降。面对航运市场的剧烈变化，本公司加强与大客户的战略合作，深入推进精细化管理，受益于国内沿海散货及国际油品相对稳定的运价，全年实现主营业务收入 175.46 亿元，同比增长 38.8%；实现归属于母公司所有者的净利润 53.73 亿元，同比增长 16.9%。

（一）主营业务收入分析

主营业务收入构成

分产品情况表

单位：万元

项目	2010 年度		2009 年度		2008 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
煤炭运输	361,168.7	31.7%	285,249.7	32.0%	708,347.4	40.4%
油品运输	609,795.8	53.5%	498,945.7	56.0%	607,789.5	34.6%
其他干散货运输	168,929.0	14.8%	87,622.0	9.8%	250,698.4	14.3%
船舶出租	-	-	19,627.8	2.2%	187,728.3	10.7%
合计	1,139,893.5	100.0%	891,445.2	100.0%	1,754,563.6	100.0%

注：2010 年本公司船舶出租业务不再符合分部报告的披露标准，因此未再进行单独统计。

分地区情况表

单位：万元

项目	2010年度		2009年度		2008年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
国内运输收入	733,795.0	64.4%	544,310.4	61.1%	972,144.4	55.4%
国际运输收入	406,098.4	35.6%	347,134.8	38.9%	782,419.2	44.6%
合计	1,139,893.4	100.0%	891,445.2	100.0%	1,754,563.6	100.0%

（1）油品运输收入分析

2008 年、2009 年、2010 年本公司油品运输收入分别为 60.78 亿元、49.89 亿元、60.98 亿元；运输周转量分别为 1,040.1 亿吨海里、1,262.6 亿吨海里、1,607.4 亿吨海里。

2010 年随着世界经济的企稳反弹，全球石油需求缓步回升，发展中国家增长尤为明显。根据国际能源机构数据，2010 年全球石油消费需求 42.79 亿吨，同比上升 1.74%。中国原油需求强劲增长，2010 年中国进口原油累计达 2.39 亿吨，同比增长 17.4%。波罗的海原油油轮运价指数（BDTI）的全年平均值为 896 点，同比增长 54.2%。VLCC 船型 WS 指数（中东到日本）2010 年均值为 71.6 点，同比上升 71.7%，但由于 2010 年度基本费率调低 25%，实际运价同比上升幅度为 27.0%。本公司牢牢抓住行业回暖机遇，在内贸油运方面，积极调整运力，努力巩固现有市场的同时，积极拓展增量市场，全年运输周转量达 268.5 亿吨海里，较 2009 年增长 37.7%，实现收入 34.5 亿元，较 2009 年增长 35.4%。在外贸油运方面，本公司紧跟市场走势，抓好大船的经营和管理，积极承揽 COA 合同货源，全年运输周转量达 1,338.9 亿吨海里，较 2009 年增长 25.4%，实现收入 26.52 亿元，较 2009 年增长 8.5%。

2009 年全球经济疲弱导致石油需求负增长，同时新造船大量交付，导致油轮运输市场运力在一定时期内供过于求，国际油轮运输市场各航线运价全面大幅回落，波罗的海原油油轮运价指数（BDTI）日均 581 点，同比下降 61.5%，其中 VLCC 船型 WS 指数（中东到日本）2009 年均值为 41.7 点，同比下降 68.7%。在外贸油运市场持续低迷的情况下，本公司做好重点航线、重点船舶与重点货源的经营，努力扩大 COA 合同货源，以减少市场波动带来的影响。2009 年外贸油品运输周转量达 1,067.6 亿吨海里，较 2008 年增长 24.3%。2009 年国内沿海油品运输需求总体平稳，由于公司在内贸油运方面执行长期固定运价，并根据燃油价格进行微调，运价较为稳定。因此，尽管在全球金融危机的大背景下，本公司 2009 年内贸油运运输周转量达 195.0 亿吨海里，较 2008 年增长 7.8%，实现收入 25.45 亿元，较 2008 年增长 14.1%。

（2）干散货运输收入分析

2008 年、2009 年、2010 年本公司干散货运输收入分别为 95.9 亿元、37.3 亿元、53.0 亿元，运输周转量分别为 1,253.3 亿吨海里、954.4 亿吨海里、1,089.8 亿吨海里。其中，煤炭运输收入分别为 70.83 亿元、28.52 亿元、36.11 亿元，煤炭运输周转量分别为 749.9

亿吨海里、561.2 亿吨海里、548.2 亿吨海里。

2010 年，随着经济逐步复苏，沿海煤炭运输需求恢复增长，沿海煤炭运输市场价格也恢复理性，回升至 65.3 元/千吨海里。本公司继续坚持以电煤 COA 合同为中心，抓住市场波动的时机适当增加其他货种并对客户结构进行优化调整。全年内贸煤炭运输周转量达 504.5 亿吨海里，较 2009 年增长 3.3%，实现收入 33.98 亿元，较 2009 年增长 30.6%。在外贸干散货运输方面，本公司加强对市场的分析和研判，适时加大外贸运力投放力度，大力拓展进口铁矿石业务，充分发挥内外贸兼营的优势，外贸干散货运输业务取得了显著增长。全年外贸运输周转量达 499.8 亿吨海里，较 2009 年增长 25.7%，实现收入 14.1 亿元，较 2009 年增长 69.4%。

受 2008 年下半年美国次贷金融危机影响，全球经济衰退，我国经济增速有所回落，沿海煤炭运输需求也受到影响。因此 2009 年本公司煤炭运输周转量较 2008 年下降 25.2%。运价方面，国际航运市场 BDI 指数全年均值 2,617 点，同比下降 59.0%。国内沿海煤炭市场运价也随之从 2008 年的 93.9 元/千吨海里下降至 51.6 元/千吨海里。本公司面对严峻的市场形势，及时调整经营策略和运力布局。沿海煤炭运输坚持以 COA 合同为中心，加强与客户的沟通，提升服务水平，并充分发挥内外贸兼营的优势，继续加强外贸经营管理，形成内外互补，将金融危机对本公司的负面影响降到最低。

（二）主营业务成本分析

主营业务成本构成

单位：万元

项目	2010 年度		2009 年度		2008 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
煤炭运输	267,459.4	29.9%	226,554.2	31.2%	343,567.9	30.9%
油品运输	494,756.1	55.4%	392,595.2	54.1%	419,887.7	37.8%
其他干散货	130,868.8	14.7%	87,057.4	12.0%	151,666.6	13.7%
船舶出租	-	-	19,834.3	2.7%	195,954.9	17.6%
合计	893,084.3	100.0%	726,041.1	100.0%	1,111,077.1	100.0%

注：2010 年本公司船舶出租业务不再符合分部报告的披露标准，因此未再单独统计。

2008 年、2009 年及 2010 年，本公司的主营业务成本分别为 111.1 亿元、72.6 亿元和 89.3 亿元，2010 年油品运输营业成本约占 55.4%，煤炭运输营业成本约占 29.9%，其他干散货运输成本约占 14.7%。

本公司主要营业成本构成如下：

单位：万元

项目	2010 年度		2009 年度		2008 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
燃料费	384,534.1	43.1%	267,015.8	36.8%	397,168.1	35.7%
港口费	81,831.1	9.2%	72,240.2	9.9%	86,552.0	7.8%
职工薪酬	131,354.3	14.7%	122,208.9	16.8%	116,119.3	10.5%
折旧费	136,446.9	15.3%	105,040.7	14.5%	101,665.3	9.2%
润物料	23,220.2	2.6%	19,333.2	2.7%	22,679.4	2.0%
保险费	22,448.4	2.5%	23,721.6	3.3%	24,033.7	2.2%
修理费	52,612.5	5.9%	48,785.1	6.7%	52,680.9	4.7%
船舶租费	35,169.2	3.9%	21,982.2	3.0%	91,572.0	8.2%
其它	25,467.6	2.9%	25,879.2	3.6%	22,651.6	2.0%
运输成本总计	893,084.3	100.0%	706,206.8	97.3%	915,122.2	82.4%
外贸租船费	-	-	19,834.3	2.7%	195,954.9	17.6%
主营业务成本总计	893,084.3	100.0%	726,041.1	100.0%	1,111,077.1	100.0%

（1）燃油成本

2010 年，本公司的燃油费为 38.45 亿元，同比上升 44.0%，占主营业务成本的 43.1%。燃油成本上升的主要原因是国际油价同比有较大幅度上升，2010 年新加坡 380CST 燃料油均价同比上升 25.3%。由于本公司节油力度进一步增强，在周转量同比增长 21.7%的情况下，燃油消耗量为 96.88 万吨，同比增长 11.9%，平均燃油单耗为 3.59 公斤/千吨海里，同比下降 8.1%。（燃油成本变化原因详见本节“（九）燃料价格变化”）2009 年受全球石油需求减少的影响，国际原油价格和成品油价格大幅下降，但仍小于运价跌幅。本公司采取技术节能及管理节能手段努力降低燃油消耗，效果显著。2009 年，本公司全年发生燃油成本 26.7 亿元，同比下降 32.8%，占主营业务成本的 36.8%。

（2）港口成本

2010 年由于外贸大吨位航次增加以及内贸港口费率上调，本公司全年发生港口费 8.18 亿元，同比上升 13.3%，占主营业务成本的 9.2%。2009 年发生港口费 7.22 亿元，同比下降 16.5%，占主营业务成本的 10.2%，主要是因为受金融危机影响，公司业务规模有所下降。

（3）职工薪酬

2010 年本公司职工薪酬为 13.14 亿元，同比增加 7.5%，占主营业务成本的 14.7%；2009 年本公司职工薪酬共 12.22 亿元，同比增长 5.2%，占主营业务成本的 17.3%，主要原因为随着公司业务规模的增加，公司相应提高了职工工资及社会保险费等。

（4）折旧费

2010 年，随着新船陆续交付运营，本公司折旧费有所上升，全年发生折旧费 13.64 亿元，同比增长 29.9%，占主营业务成本的 15.3%。折旧费上升的主要原因为 2010 年本公司共有 9 艘油轮及 12 艘散货轮建造完工并投入运营，全年平均运力投入增长 23.1%，致使船舶折旧费同比有较大幅度上升。2009 年本公司发生折旧费 10.50 亿元，同比增长 3.3%，占主营业务成本的 14.9%。折旧费上升的主要原因为 2009 年本公司共有 10 艘油轮及 3 艘货轮建造完工并投入运营，致使船舶折旧费同比有所增长。

（5）润物料

2010 年本公司发生润物料费 2.32 亿元，同比上升 20.1%，占主营业务成本的 2.6%。2009 年本公司发生润物料费 1.93 亿元，同比下降 14.8%，占主营业务成本的 2.7%。

（6）保险费

2010 年本公司发生保险费 2.24 亿元，同比下降 5.4%，占主营业务成本的 2.5%。2009 年本公司发生保险费 2.37 亿元，同比下降 1.3%，占主营业务成本的 3.4%。

（7）修理费

2010 年本公司发生修理费 5.26 亿元，同比上升 7.8%，占主营业务成本的 5.9%。2009 年本公司发生修理费 4.88 亿元，同比下降 7.4%，占主营业务成本的 6.9%。

(8) 船舶租费

2010 年本公司发生船舶租费 3.52 亿元，同比上升 60.0%，占主营业务成本的 3.9%。
2009 年本公司发生船舶租费 2.20 亿元，同比下降 76.0%，占主营业务成本的 3.0%。

(9) 其它

其它成本为无法分摊到以上费用科目的航运业务其它运输成本。最近三年，该部分成本占本公司主营业务成本的比例分别为 2.0%、3.6%和 2.9%，占比稳定且较低。

(10) 外贸租船费

2009 年本公司发生外贸租船费 1.98 亿元，同比下降 89.9%，占主营业务成本的 2.7%，主要原因为本公司为降低国际租船市场大幅波动带来的风险，大幅收缩船舶出租业务。2010 年船舶出租业务不再符合分部报告的披露标准，因此不再作为业务分部列报和披露。

(三) 毛利率数据及分析

本公司最近三年的毛利率情况如下表：

	2010年度	2009年度	2008年度
综合毛利率	21.7%	18.6%	36.7%
分部毛利率			
煤炭运输业务	25.9%	20.6%	51.5%
油品运输业务	18.9%	21.3%	30.9%
其他干散货运输业务	22.5%	0.6%	39.5%
船舶出租	-	-1.1%	-4.4%

注 1：2010 年由于本公司船舶出租业务不再符合分部报告的披露标准，因此未再单独统计。

注 2：毛利率=（营业收入-营业成本）/营业收入

2010 年，世界经济企稳反弹，全球贸易及航运市场逐步回暖，运价及运量均较 2009 年有所上升，带动本公司综合毛利率和分部毛利率的回升。2009 年，世界经济在经历金融危机冲击后进入调整阶段，航运业处于低迷状态，受运力供过于求以及运价下跌的影响，本公司综合毛利率和分部毛利率下降较多。2008 年尽管受金融危机影响，全球航运业迅速下滑，但是本公司坚持以沿海电煤和油品运输业务为核心，加强与大客户的

战略合作，综合毛利率和分部毛利率维持较高水平。

2010 年度同行业上市公司综合毛利率如下：

公司简称	公司代码	综合毛利率	
		2010 年度	2010 年 1—9 月
长航凤凰	000520	10.32%	6.90%
中远航运	600428	14.74%	14.72%
中海发展	600026	21.68%	23.28%
长航油运	600087	11.19%	13.39%
宁波海运	600798	28.28%	30.15%
中海海盛	600896	9.51%	12.25%
中海集运	601866	14.65%	14.74%
招商轮船	601872	25.77%	28.82%
中国远洋	601919	17.71%	18.99%
扣除中海发展后的平均数		16.52%	17.50%

注：综合毛利率=（营业收入-营业成本）/营业收入

与同行业其他上市公司相比，本公司综合毛利率位于前列，具备较强的盈利能力。

（四）营业费用分析

单位：万元

项目	2010 年度		2009 年度		2008 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
营业税金及附加	11,728.8	16.2%	18,467.4	33.0%	33,181.0	48.2%
销售费用	4,288.7	5.9%	3,895.5	7.0%	3,790.7	5.5%
管理费用	31,479.9	43.4%	28,655.0	51.2%	25,688.4	37.3%
财务费用	24,962.8	34.5%	4,941.5	8.8%	6,232.6	9.0%
合计	72,460.2	100.0%	55,959.4	100.0%	68,892.7	100.0%

1、营业税金及附加

2010 年本公司营业税金及附加较 2009 年下降 36.49%，主要原因为本公司油轮公司、上海货轮分公司航运注册地迁移至上海浦东新区洋山保税港区，公司因此享受营业税减免的优惠政策。此外，得益于财税[2010]8 号《关于国际运输劳务免征营业税的通知》，自 2010 年 1 月 1 日起，本公司提供的国际运输劳务免征营业税。

2009 年本公司营业税金及附加较 2008 年下降 44.34%，主要原因受金融危机影响，本公司营业收入较 2009 年下降 49.21%。

2、销售费用

2008 年、2009 年、2010 年，本公司的销售费用分别为 0.38 亿元、0.39 亿元和 0.43 亿元，相对稳定。

3、管理费用

2008 年、2009 年、2010 年，本公司的管理费用分别为 2.57 亿元、2.87 亿元和 3.15 亿元。2010 年公司管理费用较 2009 年增长 9.86%，主要原因为职工薪酬有所增加。2009 年公司管理费用较 2008 年增长 11.5%，主要原因为年内发生职工企业年金缴费，以及 LNG 运输业务前期开发费用支出。

4、财务费用

2008 年、2009 年、2010 年，本公司的财务费用分别为 0.62 亿元、0.49 亿元和 2.50 亿元。2010 年公司财务费用较 2009 年上升了 405.17%，主要由于利息支出较 2009 年上升 47.74%。2009 年公司财务费用较 2008 年下降 20.97%，主要由于在金融危机的大背景下，公司抓紧时机进行债务结构调整，通过发行 50 亿元中期票据并借入 30 亿元委托借款置换成本较高的项目借款，有效降低借款成本。

（五）所得税

根据国发[2007]39 号《国务院关于实施企业所得税过渡优惠政策的通知》，原享受低税率优惠政策的企业，在新税法施行后逐步过渡到法定税率。本公司 2008 年度、2009 年度、2010 年度所得税分别按照应纳税所得额的 18%、20%、22%计缴。

（六）燃料价格变化

	2010 年度	2009 年度	2008 年度
主营业务成本（万元）	893,084.3	726,041.1	1,111,077.1
其中：燃油成本（万元）	384,534.1	267,015.8	397,168.1
燃油成本占比	43.1%	36.8%	35.7%
平均单价（元/吨）	3,969.1	3,083.0	4,383.3
燃油消耗（万吨）	968,826.9	866,102.4	906,093.5

	2010 年度	2009 年度	2008 年度
平均单耗（公斤/千吨海里）	3.59	3.91	3.95

1、燃料价格变动分析

近年来，受国际局势动荡、需求增长及市场炒作等因素的影响，2008 年国际原油价格大幅攀升，最高达到每桶 145.29 美元，船用燃油价格也随之上涨。2008 年下半年开始，国际油价随全球金融危机的影响而迅速下降，2008 年末回落至每桶 30 美元。2009 年国际原油价格从低位开始复苏，2010 年则出现明显上涨。本公司燃油单价从 2008 年的 4,383.3 元/吨下降到 2009 年的 3,083.0 元/吨，同比下降 29.7%；2010 年本公司燃油单价上升至 2010 年的 3,969.1 元/吨，同比上升 28.7%。

2、燃油价格波动对公司经营业绩的影响

燃油成本在公司主营业务成本中所占比重最大，燃油价格的波动对公司主营业务成本的影响较大。以 2010 年燃油成本为基础计算，本公司 2010 年共消耗燃油 968,826.9 吨，平均消耗单价 3,969.1 元/吨，合计燃油成本 384,534.1 万元。燃油价格每上涨 1%，将增加本公司主营业务成本 3,845.3 万元。

燃油价格对本公司利润总额的单因素敏感性分析如下：

	2010 年	2009 年	2008 年
利润总额（万元）	217,140.8	134,233.8	643,268.5
燃油费用变动幅度	利润总额变动幅度		
-10%	17.7%	19.9%	6.2%
-5%	8.9%	9.9%	3.1%
-1%	1.8%	2.0%	0.6%
1%	-1.8%	-2.0%	-0.6%
5%	-8.9%	-9.9%	-3.1%
10%	-17.7%	-19.9%	-6.2%

注：以上敏感性分析假设燃油使用量不变。

3、公司针对燃油价格波动风险的应对措施

为了克服油价大幅上涨造成的压力，公司不断加强市场分析，采用多种有效措施，

例如加强燃油采购供应管理和监控、锁定部分燃油价格；根据市场情况，合理安排加油时间及地点，辅助措施控制燃油成本。同时，公司还加大了船舶节能技术的改造利用，通过调整船队结构，不断投入技术含量高的大型船，处置高油耗的老旧船，使燃油单耗不断下降。2008 年公司燃油消耗为 3.95 公斤/千吨海里，2009 年下降到 3.91 公斤/千吨海里。2010 年，本公司在运输周转量同比增长 21.7%的情况下，燃油消耗量同比仅增长 11.9%，燃油单耗更进一步降至 3.59 公斤/千吨海里，同比下降 8.1%。此外，在公司的国内沿海电煤和原油运输业务中，公司与多数主要客户签定的 COA 运输协议设定了燃油联动机制，使燃油价格与运价之间存在一定的联动关系，可抵消掉部分因油价上涨带给公司的经营风险。

（九）汇率变动对公司经营业绩影响情况分析

本公司部分业务以美元计价，以 2010 年为例，公司营业收入中 35.6%以美元收取，营业成本中 28.8%以美元支付，美元计价收入高于美元计价支出。人民币兑美元汇率每上升或下降 1%，公司营业利润将减少或增长约 0.16%。

本公司以美元计价的资产与负债余额存在差异。截至 2010 年 12 月 31 日，本公司美元资产合计约 1.12 亿美元，包括货币资金、应收账款、预付款项等；美元负债合计约 9.94 亿美元，包括长期借款、预收款项和应付账款等，人民币汇率变动将给公司带来利润波动。以 2010 年 12 月 31 日为例，假设人民币对美元汇率每上升或下降 1%，将产生汇兑损失或汇兑收益约 4,556 万元人民币。

针对人民币汇率变动对公司经营业绩的影响，公司已采取了相应措施予以应对。首先，公司合理匹配以美元计价的营业收入与营业成本；其次，公司合理匹配以美元计价的资产与负债，通过适当配比美元收入和成本及美元资产和负债，有效降低了汇率波动的风险。

三、现金流量分析

单位：万元

项目	2010年度	2009年度	2008年度
经营活动现金流量净额	272,096.7	190,151.5	604,866.9
投资活动现金流量净额	-841,128.0	-356,273.7	-613,276.9
筹资活动现金流量净额	455,297.6	195,023.9	89,399.7

项目	2010年度	2009年度	2008年度
现金及现金等价物净增加额	-116,041.2	27,917.7	77,863.3

1、经营活动现金流量净额

2008 年、2009 年、2010 年公司经营活动现金流量净额分别为 60.49 亿元、19.01 亿元、27.21 亿元，均高于同期净利润水平，说明公司通过经营活动获取现金的能力较强。

2010 年公司经营活动现金流量净额较 2009 年上升 43.09%，主要原因为受全球经济复苏，航运市场景气度回升，运价及运量水平均较 2009 年有所上升，促使本公司营业收入同期增加 27.92%。2009 年公司经营活动现金流量净额较 2008 年下降 68.56%，主要原因为 2009 年航运市场低迷，受运价下跌及货运量减少的影响，本公司营业收入同期减少 49.19%。

2、投资活动现金流量净额

2008 年、2009 年、2010 年公司投资活动现金流量净额分别为-61.33 亿元、-35.63 亿元、-84.11 亿元，均为净流出，主要原因是 2008 年、2009 年、2010 年公司购建船舶等项目资本性开支分别达 68.88 亿元、37.44 亿元、80.23 亿元，累计资本性开支已达 186.55 亿元，部分船舶已经完工并投入使用，取得了良好的经济效益。

3、筹资活动现金流量净额

2008 年、2009 年、2010 年公司筹资活动现金流量净额分别为 8.94 亿元、19.50 亿元以及 45.53 亿元。

2010 年公司筹资活动现金流净额较 2009 年增长 133.5%，主要原因为公司为支付造船款项增加了借款。2009 年公司筹资活动现金流量净额较 2008 年增长 118.1%，主要原因为公司增加了债务融资，包括发行 50 亿元中期票据，借入 30 亿元委托借款等。

四、资本性支出分析

（一）近三年船舶处置和购建情况

	2010年度	2009年度	2008年度	合计
一、处置情况				
处置数量（艘）	15	14	18	47
其中：油轮（艘）	3	4	5	12
干散货轮（艘）	12	10	8	30
集装箱船（艘）	-	-	5	5
载重吨（万吨）	48.5	34.4	26.8	109.7
其中：油轮（万吨）	8.1	2.1	6.1	16.2
干散货轮（万吨）	40.4	32.3	17.3	90.1
集装箱船（万吨）	-	-	3.4	3.4
账面净值（万元）	12,308.8	10,139.3	22,420.5	44,868.7
处置收入（万元）	35,649.5	23,711.3	62,437.6	121,850.1
处置净收益（万元）	17,864.7	12,503.3	38,946.5	73,079.9
二、购建情况				
购买及建造数量（艘）	42	2	12	56
其中：油轮（艘）	13	2	4	19
干散货轮（艘）	29	-	8	37
载重吨（万吨）	370	15.2	91.2	476.4
其中：油轮（万吨）	135.4	-	30.4	165.8
干散货轮（万吨）	234.6	15.2	60.8	310.6
购置价格（万元）	1,154,026.5	44,517.3	447,274.6	1,645,818.3
其中：油轮（万元）	429,390.4	-	160,174.6	589,565.0
干散货轮（万元）	724,636.1	44,517.3	287,100.0	1,056,253.3

注：上表所列部分船舶以美元支付，表中金额根据合同约定汇率折算。

2008年至2010年，本公司加大了船队结构调整力度，通过购建等形式扩大船队规模，共计签约购建56艘船舶，总计476.4万载重吨，合同金额1,645,818.3万元。2008年至2010年，本公司处置船舶47艘，总计109.7万载重吨，处置净收益为73,079.9万元，大部分为老旧船舶和经济效益较差的船舶。

（二）未来可预见的重大资本性支出计划及资金需求

本公司已签约的用于在 2011 年到 2013 年期间购买及建造船舶的资本性开支约 206.06 亿元。除本次拟募集的 39.5 亿元用于支付本公司已签订造船合同的部分船舶以外，其他资本性支出将通过银行借款、公司自有资金等方式支付。预计上述资本投入将为公司增加约 830.9 万载重吨的运力。

公司未来三年主要资本支出如下表所示：

单位：万元

	2011 年度	2012 年度	2013 年度
散货船购建资本支出	938,813.9	554,237.4	51,072.0
油轮购建支出	283,460.4	181,735.8	51,284.5
合计	1,222,274.4	735,973.2	102,356.5

注：上述资本支出不包含合并报表范围外的合营公司的资本支出。

七、公司财务状况和盈利能力的未来发展趋势

本公司作为中国第一大沿海原油和煤炭运输商，目前占据中国沿海超过 60%的原油运输市场和 22.9%的煤运市场份额。经过多年的发展，本公司已成长为以油运、煤运为核心业务的远东地区最大航运公司之一，在中国及远东地区航运市场占据了重要地位。未来公司将结合自身的特色，以能源和大宗资源品运输为核心，以煤炭、油品、铁矿石、LNG 等资源品运输为主要业务，坚持国际和国内两个市场同步发展，保持内外贸兼营的优势。同时，大力推进船队结构的调整，进一步稳定与主要货主的战略联系，力求确保公司在中国能源、资源运输市场的主导地位。

1、油品运输

随着我国石油对外依存度的不断增长，我国油库建设步伐加快，扩容态势迅猛。我国首期四座战略石油储备基地渐次启动，已基本完成注油工作，第二阶段建设正在进行，第三阶段在规划之中。同时，我国各大石油公司的商业储备也在积极建设中。我国经济的持续稳定发展，储油设施的扩容，国内炼厂新项目的建设，企业储存能力的扩建，这些都将支撑我国的原油进口运输市场以及相应的油品转运市场。

为此，本公司将立足国际国内两个市场，充分依托中国航运业发展的有利时机，着

力增强国际竞争力、企业创新能力和盈利能力，以优质服务满足中国能源运输需求，并积极参与国际油品运输、逐步扩大第三国运输业务。争取到“十二五”末，将中海发展成适应全球主要航线的石油运输运营商。公司将通过造、买、租的形式新增运力，进一步实现船队的大型化、规模化和专业化。

2、干散货运输

本公司将以煤炭与进口铁矿石运输为核心，改革发展沿海运输，积极拓展远洋运输，稳定发展联营。目前，我国沿海干散货运输市场主要为电煤运输。考虑到我国未来电力建设增长速度、水电、风电的快速发展以及进口煤炭增长等因素，预计 2011-2013 年我国沿海煤炭运输量年均增长率为 10%左右，为本公司沿海电煤运输业务提供了良好的市场机遇。此外，我国铁矿石进口量将保持稳定，煤炭进口有望持续增长，为本公司铁矿石运输、进口煤炭运输提供了广阔的市场前景。

为此，本公司将根据市场供求关系，加快船队运力结构调整，稳健发展运力，提高对沿海散货运输市场的主导地位和控制力，并不断开拓远洋运输市场。

沿海电煤方面，本公司已经分别与上海电力股份有限公司、华能国际电力股份有限公司、中国神华能源股份有限公司、广州发展煤炭投资有限公司组建友好航运、时代航运、神华中海、广发航运四家合资公司，通过不断加强与大货主之间的战略合作，进一步巩固本公司沿海电煤运输市场的市场份额。

进口铁矿石方面，本公司已经与首钢集团、宝钢集团签署了一程铁矿石运输包运合同，与宝钢集团已成立了合资公司，同时与其他大钢厂推进合作项目，大型矿砂船一程运输业务已经取得了重大进展。

3、LNG 运输

LNG 作为国内城市能源结构升级的主要用品，标志着清洁能源的发展方向，未来国内需求巨大。2009 年，本公司向中国海运、广州海运、上海海运、大连海运成功收购中海天然气 100%股权，为拓展 LNG 运输业务搭建了良好的平台。目前，本公司正在组建中国北方液化天然气运输投资有限公司、中国东方液化天然气运输投资有限公司。

尽管受全球金融危机的影响，航运业于 2008 年第四季度起陷入低迷，但是公司通过稳健的业务模式和良好的客户结构，不但有效地抵御了本次经济衰退对航运业造成的冲击，经营效率和主要财务指标也得到持续改善。公司经营现金流量充裕、资产流动性和安全性良好，具备较强的偿债能力。目前，公司已制定“十二五”发展规划，预计资本支出将进一步增加，公司将充分利用自有资金及资本市场、银行等外部融资渠道，在盈利能力不断增强的同时，维持稳健的财务状况。

第六节 本次募集资金的运用

一、预计募集资金数额

经 2011 年 4 月 6 日本公司召开的 2011 年度第二次临时股东大会及 2011 年度第一次 A 股类别股东会议和 2011 年第一次 H 股类别股东会议批准，本公司发行可转债不超过 3,950 万张，预计募集资金总额为不超过 39.5 亿元，扣除发行费用后的募集资金净额约 391,230 万元。

本次募集资金投向简要情况如下：

序号	项目	数量 (艘)	投资总额 (万元)	本次募集资金拟投 资金额 (万元)	审批 情况
1	11万载重吨阿芙拉型油轮	3	106,802	101,395	已经中国海运 批准
2	4.8万载重吨MR型油轮	8	194,726	92,495	
3	30.8万载重吨VLCC型油轮	2	180,133	36,027	
4	7.6万载重吨巴拿马型散货轮	6	215,325	165,083	
	合计	19	696,986	395,000	

2011 年 1 月 30 日，本公司发行可转债募集资金用于支付建造上述 19 艘油轮和散货轮进度款项的相关议案已经本公司 2011 年第二次董事会、2011 年度第二次临时股东大会及 2011 年度第一次 A 股类别股东会议和 2011 年第一次 H 股类别股东会议审议通过。

根据本公司董事会和股东大会批准的本次可转债发行方案，如果本次募集资金净额不能满足公司项目的资金需要，公司将利用自有资金及银行贷款等方式解决。在不改变本次募投项目的前提下，可根据项目的实际需求，对上述项目的募集资金投入顺序和金额进行适当调整。本次募集资金到位之前，公司将根据项目进度的实际情况以自有资金或其它方式筹集的资金先行投入，并在募集资金到位后予以置换。

二、本次募集资金投向的具体情况

（一）本次募集资金投资的可行性

本次可转债发行的募集资金投资项目可行性具体分析如下：

1、支付 3 艘 11 万吨级阿芙拉型油轮的建造款项

（1）项目必要性

近年来，我国沿海海洋油运输和进口石油运输对阿芙拉型油轮的需求稳中有升。本公司目前经营 6 艘阿芙拉型油轮，其中有 2 艘单壳阿芙拉型油轮将在 2013 年之前淘汰。本公司的阿芙拉型油轮船队虽然在国内处于领先，但是规模仍然较小，为了在国际成品油运输市场、国内沿海海洋油运输市场以及俄罗斯远东出口中国的油运市场继续保持市场优势，公司需要适时补充阿芙拉型船队，以提高市场竞争力。

（2）经济效益测算

经过测算，上述每艘 11 万吨级阿芙拉型油轮，内含报酬率为 12.1%，静态回收期为 8.3 年，经济效益良好。

综上所述，上述造船项目的经济效益良好，且对于本公司提高在国际成品油运输市场、中国沿海海洋油市场以及俄罗斯出口中国油运市场的竞争力具有重要意义。因此，本公司使用本次可转债募集资金建造 3 艘 11 万吨级阿芙拉型船舶项目具备可行性。

2、支付 8 艘 4.8 万吨级 MR 型油轮的建造款项

（1）项目必要性

根据交通运输部《关于发布提前淘汰国内航行单壳油轮实施方案的公告》，公司现有 18 艘从事内贸运输的单壳油轮将在 2015 年之前陆续淘汰，其中需要由 MR 型油轮替代的运力达到 16 艘。此外，国内沿海原油运输市场开放的步伐不断加快，沿海成品油运输需求也在不断上升，给 4.8 万吨级 MR 型油轮带来广阔的市场空间。为应对国内油运市场新的竞争格局，确保公司在内贸沿海运输中的份额，公司应抓紧优化船队结构，提高船队竞争力，巩固公司的市场优势。

（2）经济效益测算

经过测算，上述 4.8 万吨级 MR 型每艘船舶内含报酬率为 15.7%，静态回收期为 7.8 年，经济效益良好。

综上所述，上述造船项目的经济效益良好，有助于公司优化船队结构，巩固沿海油运市场的份额。因此，本公司使用本次可转债募集资金建造 8 艘 4.8 万吨级 MR 型油轮项目具备可行性。

3、支付 2 艘 30.8 万吨 VLCC 型油轮的建造款项

（1）项目必要性

随着国民经济的持续稳定高速发展和国家能源政策的日趋成熟，中国的原油进口增长迅速，根据中国海关总署公布的统计数据，2010 年中国原油进口量达 2.4 亿吨。目前，境内船东在我国进口原油海运市场的市场份额较低，离“国油国运”战略设定的目标尚有一定差距。因此，公司 VLCC 船队尚有较大的发展空间。

（2）经济效益测算

经过测算，上述每艘 30.8 万吨 VLCC 内含报酬率为 10.1%，静态回收期为 9.9 年，经济效益良好。

综上所述，上述造船项目的经济效益情况良好，有助于公司优化船队结构，提高公司在进口原油运输市场的市场份额。因此，本公司使用本次可转债募集资金建造 2 艘 30.8 万吨级 VLCC 型油轮项目具备可行性。

4、支付 6 艘 7.6 万吨巴拿马型散货轮的建造款项

（1）项目必要性

随着电力市场化改革的深入，国内燃煤电厂通过大批量运输来降低运输成本。近年华南沿海投产的潮州三百门电厂、漳州后石电厂、汕尾电厂等货主所配备的码头均为 10 万吨级，可靠泊巴拿马型船舶。因此，各电厂越来越多地要求船东使用大型船舶承运。新造 7.6 万吨级巴拿马型船舶无论在外贸期租，还是在沿海煤炭运输都具有良好的市场适应性和竞争力。

（2）经济效益测算

经测算，上述每艘 7.6 万吨巴拿马型散货轮内含报酬率为 10.9%，静态回收期为 8.3 年，经济效益良好。

综上所述，上述造船项目有助于公司巩固沿海电煤运输市场的份额，同时兼顾外贸散货运输市场，经济效益良好。因此，本公司使用本次可转债募集资金建造 6 艘 7.6 万吨巴拿马型散货轮项目具备可行性。

因此，上述项目的实施符合国家的产业政策，有利于推进公司发展战略的实施，有利于提升公司的核心竞争力和可持续发展能力，并且具有良好的市场前景和盈利能力，能为股东带来更好的回报。因此，将募集资金用于上述项目是可行的。

（二）本次募集资金建造船舶项目的情况

1、建造船舶的具体情况

本次募集资金建造船舶的详细信息如下：

	11 万载重吨阿芙拉型油轮	4.8 万载重吨 MR 型油轮	30.8 万载重吨 VLCC 型油轮	7.6 万载重吨巴拿马型散货轮
拟建造数量	3 艘	8 艘	2 艘	6 艘
载重量	110,000 吨	48,000 吨	308,000 吨	76,000 吨
总长	约 244.70 米	185.00 米	不大于 333.00 米	约 225.00 米
型深	21.60 米	18.60 米	29.80 米	19.60 米
型宽	42.00 米	32.20 米	60.00 米	32.26 米
吃水	15.45 米	12.40 米	21.80 米	14.20 米
航速	15.6 节	14.6 节	15.7 节	14.5 节
性能特点	也被称为“运费型船”一般以运费收入与成本开支的最佳收益点为核心设计。可以方便的进入北美的大多数港口，经济性良好，并且对冰区有很好的适应性	此类船型自动化程度高，舱容大，航速快，船型设计独特，能在各种海况下保持良好的航行状况	每载重吨造价和单位运价比中小型油轮相对要低	在满载情况下可以通过巴拿马运河的最大型散货船，可根据需要，方便调整船舶的尺度、船型及结构来改变载重量

2、项目审批情况

中国海运已经对本公司订造上述船舶作出以下批复：

(1) 2006 年 11 月 3 日，中国海运以《关于在广州龙穴船厂新建 4 艘 VLCC 的批复》(中海企[2006]659 号)，批准本公司委托广州中船龙穴造船有限公司新建 4 艘 308,000 吨原油船；

(2) 2008 年 4 月 14 日，中国海运以《关于新建 8 艘巴拿马型散货船的批复》(中海企[2008]248 号)，批准本公司委托江南造船(集团)有限责任公司定造 8 艘 7.6 万吨级巴拿马型散货船；

(3) 2010 年 12 月 2 日，中国海运以《关于新建 8 艘 4.8 万吨原油/成品油兼用船的批复》(中海企[2010]766 号)，批准本公司委托广州广船国际股份有限公司定造 8 艘 4.8 万吨原油/成品油兼用船；

(4) 2010 年 12 月 15 日，中国海运以《关于新建 3+1 艘 Aframax 油轮的批复》(中海企[2010]708 号)，批准本公司委托大连船舶重工集团有限公司定造 3+1 艘 Aframax 型油轮。

3、建造船舶的最新进展

截至 2011 年 5 月 20 日，上述四项造船项目的最新进度如下：

(1) 3 艘 11 万载重吨阿芙拉型油轮：本公司于 2010 年 12 月与船舶建造方大连船舶重工集团有限公司签订造船合约，该等船舶尚未开工。

(2) 8 艘 4.8 万载重吨 MR 型油轮：本公司于 2010 年 11 月与船舶建造方广州广船国际股份有限公司签订造船合约，其中 2 艘已分别于 2011 年 3 月、2011 年 5 月开工，剩余船舶尚未开工。

(3) 2 艘 30.8 万载重吨 VLCC 型油轮：本公司于 2006 年 11 月与船舶建造方广州中船龙穴造船有限公司签订造船合约，该等船舶已于 2011 年 2 月完工并交付使用。

(4) 6 艘 7.6 万载重吨巴拿马型散货轮：本公司于 2008 年 4 月与船舶建造方江南造船(集团)有限责任公司签订造船合约，其中 3 艘散货轮已分别于 2010 年 12 月、2011

年 1 月、2011 年 4 月开工，另外一艘散货轮已于 2011 年 1 月上船台，进行船体建造，剩余船舶尚未开工。

本次募集资金投资项目中，2 艘 30.8 万载重吨 VLCC 型油轮已于 2011 年 2 月完工并交付使用，募投项目以美元计价，以人民币结算，由于合同汇率和实际结算汇率的差异形成约 5,724 万元节余募集资金。本公司拟在本次发行可转债的募集资金到位后，根据募集资金实际到位金额和其他募投项目资金需求的轻重缓急，履行相应程序后，将该募投项目的节余募集资金用于本次可转债的其他募投项目。

（三）本次募集资金使用计划情况

本次发行的募集资金用于支付相关油轮和散货轮的建造款项的具体使用计划如下：

单位：人民币万元

项目名称	总投资	预计尚需投资金额	进度款	计划利用募集资金支付部分	预计完成交付时间
3 艘 11 万吨级阿芙拉型油轮	106,802	106,802	分五期付款，合同签署后付船舶合同价的 20%；此外，每艘：开工付 20%；铺底付 20%；下水付 20%；交船付 20%	共 101,395 万元，其中 2011 年支付约 78,321 万元，2012 年支付约 23,074 万元	2012 年 12 月
8 艘 4.8 万吨级 MR 型油轮	194,726	155,781	分五期付款，合同签署后付船舶合同价的 20%；此外，每艘：开工付 20%；上船台付 20%；下水付 20%；交船付 20%	共 92,495 万元，预计均在 2011 年支付	2012 年 12 月
2 艘 30.8 万吨 VLCC 型油轮	180,133	36,027	分五期付款，合同签署后付船舶合同价的 20%；此外，每艘：开工付 20%；进坞付 20%；出坞付 20%；交船付 20%	共 36,027 万元，预计均在 2011 年支付	2011 年 2 月
6 艘 7.6 万吨级巴拿马型散货轮	215,325	165,083	分五期付款，合同生效后付船舶合同价的 20%；此外，每艘：开工付 20%；上船台付 20%；下水付 20%；交船付 20%	共 165,083 万元，预计 2011 年支付约 136,373 万元，2012 年支付约 28,710 万元	2012 年 3 月
合计	696,986	463,693		395,000	

第七节 附录和备查文件

一、备查文件目录

- 1、公司最近三年的财务报告及审计报告；
- 2、保荐人出具的发行保荐书；
- 3、法律意见书和律师工作报告；
- 4、注册会计师关于前次募集资金使用情况的专项报告；
- 5、中国证监会核准本次发行的文件；
- 6、资信评级报告。

二、备查时间、地点和网址

查阅时间：工作日 9:00-16:00

查阅地点：中国上海市东大名路 700 号

电话：021-65966666-6163/7742

传真：021-65966160

网址：<http://www.cnshippingdev.com>; <http://www.sse.com.cn>

联系人：姚巧红

（本页无正文，为《中海发展股份有限公司发行 A 股可转换公司债券募集说明书摘要》之盖章页）



中海发展股份有限公司

2011年7月27日