海南海峡航运股份有限公司

HAINAN STRAIT SHIPPING CO., LTD.

海口市滨海大道东方洋大厦第七层

首次公开发行股票招股说明书

（申报稿）

保荐人（主承销商）

海通证券股份有限公司
HAITONG SECURITIES CO., LTD.

上海市淮海中路 98 号金钟广场

本公司的发行申请尚未得到中国证监会核准。本招股说明书（申报稿）不具有据以发行股票的法律效力，仅供预先披露之用。投资者应当以正式公告的招股说明书全文作为作出投资决定的依据。

发行概况

发行股票类型	境内上市人民币普通股（A 股）
发行股数	3,950 万股
每股面值	人民币 1 元
每股发行价格	【　　】元
预计发行日期	【　】年【　】月【　】日
拟上市的证券交易所	深圳证券交易所
发行后总股本	15,750 万股
本次发行前股东所持股份的流通限制及股东对所持股份自愿锁定的承诺	1、发行人控股股东海南港航控股有限公司承诺：自本公司上市之日起三十六个月内，不转让或者委托他人管理其本次发行前所持有的本公司股份，也不由本公司回购该部分股份； 2、本次发行前持有发行人股份的其他股东承诺：自本公司上市之日起十二个月内，不转让或者委托他人管理其已直接或间接持有的本公司股份，也不由本公司回购该部分股份。 3、由于发行人股东邢雯璐的父亲邢跃系发行人的监事，邢雯璐及邢跃承诺：除前述锁定期外，在邢跃担任本公司监事期间，邢雯璐每年转让股份数不超过其持有本公司股份总数的 25%，在邢跃离职后半年内，邢雯璐不转让其持有本公司的股份。
保荐人（主承销商）	海通证券股份有限公司
招股说明书签署日期	2009 年 7 月 28 日

发行人声明

发行人及全体董事、监事、高级管理人员承诺招股说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

公司负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人保证招股说明书及其摘要中财务会计资料真实、完整。

中国证监会、其他政府部门对本次发行所做的任何决定或意见，均不表明其对发行人股票的价值或投资者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，股票依法发行后，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。

投资者若对本招股说明书及其摘要存在任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、会计师或其他专业顾问。

重大事项提示

一、滚存利润的分配

经发行人 2009 年第一次临时股东大会审议通过，如果发行人本次申请首次公开发行股票并上市的方案经中国证监会核准并得以实施，发行人首次公开发行股票并上市前剩余的滚存未分配利润，由发行人首次公开发行股票并上市后的新老股东依其所持股份比例共同享有。

二、主要风险因素

1、发行人的客滚运输船舶通常载有数百名旅客和数十辆车辆，虽然发行人已建立符合国家标准的安全管理体系，在船舶建造、航行、维护、保养、货物装载以及船员培训等各方面严格予以执行，报告期内发行人船舶亦未发生任何安全事故，同时发行人也已通过购买保险手段最大可能地转移风险。但不排除由于海上恶劣天气、台风、海啸、地理环境等不可抗力的影响或其它突发事件而引发的安全事故，进而可能给发行人经营带来不利影响。

2、从长远来看，琼州海峡跨海通道有修建的可能性。该通道如果建成，将使得南海客滚运输市场面临一定的风险，从而对发行人经营业绩造成影响。

琼州海峡跨海通道建设存在工程复杂、基础参数（风力、风速及海流潮汐等）不足、技术难点多、周期长、投资巨大等困难，世界上同类跨海交通通道工程如英吉利海峡隧道、丹麦大带海峡桥隧、日本津轻海峡青函隧道等，其前期规划研究和建设条件的勘探、基础资料收集观测和技术研究储备等准备工作的时间均在 30 年左右。最新的《琼州海峡跨海工程规划研究报告》经比较论证后，将西线公铁合建桥梁方案（灯楼角-道伦角）列为下阶段深入研究的首选方案。根据此西线方案，即使将来跨海通道建成通车，客滚运输与之相比在通行的经济性上将具有较为明显的优势，而在通行效率方面也与其不相上下。该报告同时预计，到 2020 年往返于琼州海峡的车辆数每年将高达 500 万辆次、旅客数将达到 2000 万人次。经初步测算，保守估计届时仍将有 250 万辆次左右的车辆和 1000 万人次左右的旅客选择客滚运输的方式渡海。因此，假设琼州海峡跨海桥梁通道建设的

相关前期研究、基础参数收集、设计和施工等一系列问题一切顺利，在最为乐观的估计下，西线公铁合建桥梁即使于2012年开始动工修建，2020年建成通车，其对南海客滚运输市场的影响也相对有限。

3、发行人目前主要从事以海南省为中心的南海客滚运输业务，现辟有海口－海安、海口－北海和海口－广州3条客滚运输航线。报告期内，发行人约80%左右的营业收入和约100%的毛利润来源于海口－海安航线，发行人对该航线的依赖程度较高。

由于客滚运输涉及大量旅客的生命财产安全，为维护市场的有序和良性竞争，尽可能减少安全事故和隐患，海安航线在新增船公司和新增运力时须经两省（广东省和海南省）交通管理部门会签后报交通运输部审批，两省交通管理部门“根据两省航运市场状况以及国家行业产业发展政策，有适当的数量限制”。由于海安航线的准入审批较为严格，2000年至今该航线没有新的船公司进入，运力更新亦基本采取以新替旧的方式进行；且该航线运价是根据企业营运成本进行调整；因此在该航线运营的企业具有相对稳定的经营环境，且保持了较高的盈利能力。但如果该航线经营环境发生变化，或者受到气候、战争、灾害或其他因素的不利影响，都将会造成发行人经营业绩的波动。

4、根据《国务院关于鼓励投资开发海南岛的规定》（国发[1988]26号）的有关政策并经海口市国家税务局市国税发[2003]第142号文批复，发行人2003年和2004年免征所得税，2005至2007年的所得税减半征收；根据《国务院关于实施企业所得税过渡优惠政策的通知》（国发[2007]39号）的规定，自2008年1月1日起，发行人在新税法施行后5年内逐步过渡到25%的法定税率。

报告期内，发行人2006年、2007年、2008年、2009年1-6月的所得税分别适用7.5%、7.5%、18%和20%的优惠税率，所得税优惠金额分别为706.78万元、973.51万元、1,112.52万元和609.72万元，分别占发行人当期合并报表口径净利润的比例为：11.96%、10.08%、8.65%和6.35%。2010年和2011年发行人仍将享受22%和24%的优惠税率，2012年以后则按25%税率执行，未来所得税优惠税率变化将对发行人的盈利水平产生一定的影响。

5、燃油为发行人主要原材料，占发行人年主营业务成本的 30%左右。由于我国燃油供应行业的特点，发行人燃油供应商较为集中，报告期内发行人每年向前 5 名供应商的采购额占公司年采购总额的 90%以上，其中向最为主要的燃油供应商海南国盛石油有限公司的采购金额占发行人年采购总额的比例在 60%左右。虽然发行人与上述主要供应商均订有供油合同，承诺对公司用油需求予以优惠或者优先满足，且在报告期内均能按时供应燃油，但不排除将来由于个别供应商出现突发情况而带来的燃油不能及时供应的风险。

6、根据国家有关政策，发行人 2007 年、2008 年和 2009 年上半年分别收到政府石油价格补贴 814.91 万元、2,040.00 万元和 438.23 万元，扣除所得税因素以后的净影响额分别占同期净利润的 7.81%、13.01%和 3.65%。如果将来上述财政补贴政策发生变化将对发行人盈利造成一定影响。

目　　录

第一节　释 义 10
第二节　概 览 12
一、发行人简介 12
二、控股股东及实际控制人简介 15
三、发行人主要财务数据 16
四、本次发行情况 17
五、本次发行募集资金主要用途 17
第三节　本次发行概况 18
一、发行人本次发行的基本情况 18
二、本次发行有关机构的情况 18
三、发行人与本次发行有关中介机构关系等的情况 20
四、与本次发行上市有关的重要日期 20
第四节　风险因素 21
一、海上安全运输的风险 21
二、琼州海峡跨海通道修建的风险 21
三、过分依赖单一航线的风险 22
四、税收优惠税率变动的风险 22
五、燃油补贴政策变化的风险 23
六、燃油供应商较为集中的风险 23
七、燃油价格波动的风险 23
八、经济周期波动的风险 23
九、市场竞争的风险 24
十、部分船舶船龄老化的风险 24
十一、船舶造价波动风险 25
十二、控股股东控制风险 25
十三、环境保护监管日益严格的影响 25
十四、净资产收益率下降的风险 25
十五、募集资金投资项目存在的风险 26
第五节　发行人基本情况 27
一、发行人概况 27
二、历史沿革及改制重组情况 27
三、发行人股本形成及其变化和资产重组情况 34
四、股东出资、股本变化的验资情况及设立时发起人投入资产的计量属性 38
五、发行人组织结构 39
六、发行人控股、参股公司情况 42
七、发起人、持有 5%以上股份的主要股东及实际控制人的基本情况 42
八、发行人有关股本的情况 55
九、发行人内部职工股的情况 57
十、工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股等情况 57
十一、发行人员工及其社会保障情况 57
十二、持有 5%以上股份的股东及作为股东的董事、监事、高级管理人员作出的重要承诺及其履行情况 60
第六节　业务和技术 61

一、发行人主营业务概况.....61
二、所处行业基本情况.....61
三、发行人所面临的南海客滚运输市场概况.....72
四、发行人面临的竞争状况及特点.....78
五、发行人市场竞争地位.....95
六、发行人主营业务具体情况.....98
七、主要固定资产及其无形资产.....110
八、安全管理.....112
九、境外经营情况.....114
十、质量控制情况.....114
第七节 同业竞争与关联交易.....115
一、同业竞争.....115
二、关联方及关联关系.....116
三、关联交易.....118
四、发行人规范关联交易的制度安排.....129
第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员.....131
一、发行人董事、监事、高级管理人员和核心技术人员简要情况.....131
二、董事、监事、高级管理人员和核心技术人员及其近亲属持有本公司股份的情况.....136
三、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的其他对外投资情况.....136
四、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员 2008 年度薪酬.....136
五、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员在其他单位的兼职情况.....137
六、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员相互之间存在的亲属关系。.....138
七、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员与公司所签定的协议与重要承诺.....138
八、董事、监事、高级管理人员任职资格.....138
九、董事、监事、高级管理人员近三年的变动情况.....138
第九节 公司治理.....141
一、股东大会、董事会、监事会、独立董事、董事会秘书制度的建立健全及运行情况141
二、公司无违法违规行为.....143
三、公司不存在控股股东资金占用和对外担保.....143
四、公司内部控制制度.....143
五、注册会计师对发行人内部控制的鉴证意见.....144
第十节 财务会计信息.....145
一、财务报表.....145
二、审计意见.....153
三、会计报表的编制基础及合并财务报表范围.....153
四、主要会计政策和会计估计.....154
五、税项.....165
六、非经常性损益情况.....166
七、分部信息（业务分部）.....167
八、最近一期末主要资产.....167
九、最近一期期末主要债项.....169
十、所有者权益变动表.....170
十一、现金流量情况.....170
十二、期后事项、或有事项及其他重要事项.....170
十三、主要财务指标.....171
十四、备考利润表.....174
十五、资产评估情况.....174

十六、验资情况.....175
第十一节 管理层讨论与分析.....176
一、财务状况分析.....176
二、盈利能力分析.....189
三、资本性支出分析.....209
四、重大担保、诉讼、其他或有事项和重大期后事项.....210
五、财务状况和盈利能力的未来趋势分析.....210
第十二节 业务发展目标.....214
一、战略发展目标.....214
二、未来两年的发展计划.....214
三、拟定上述计划所依据的假设条件.....217
四、实现上述发展计划分析.....217
五、募集资金运用对实施业务发展计划的意义.....218
第十三节 募集资金运用.....219
一、募集资金运用的基本情况.....219
二、更新海口至海安航线 3 艘客滚船项目.....220
三、改造海口至北海航线“椰城二号”客滚船项目.....230
四、募集资金的使用计划.....236
五、本次募集资金对发行人财务状况和经营成果的影响.....236
第十四节 股利分配政策.....239
一、最近三年股利分配政策和实际股利分配情况.....239
二、本次发行后的股利分配政策.....240
三、滚存利润的分配安排.....240
第十五节 其他重要事项.....241
一、信息披露和投资者关系相关情况.....241
二、重大合同.....241
三、对外担保情况.....246
四、诉讼和仲裁情况.....246
第十六节 董事、监事、高级管理人员及有关中介机构声明.....247
一、发行人全体董事、监事和高级管理人员声明.....247
二、保荐人（主承销商）声明.....248
三、发行人律师声明.....249
四、会计师事务所声明.....250
五、资产评估机构声明.....252
六、验资机构声明.....255
第十七节 备查文件.....257

第一节 释 义

在本招股说明书中，除非另有所指，下列词汇具有如下含义：

一、普通术语

发行人、公司、本公司、海峡航运	指	海南海峡航运股份有限公司
本次发行	指	发行人本次向社会公众公开发行 3,950 万股人民币普通股。
A 股	指	每股面值为 1.00 元之人民币普通股。
董事会、股东大会、监事会	指	海南海峡航运股份有限公司董事会、股东大会、监事会。
《公司章程》	指	海南海峡航运股份有限公司章程
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
交通运输部	指	中华人民共和国交通运输部
海南省政府	指	海南省人民政府
海南省国资委	指	海南省国有资产监督管理委员会
海口市国资委	指	海口市国有资产监督管理委员会
海峡办	指	琼州海峡轮渡运输管理办公室
港航控股、控股股东	指	海南港航控股有限公司
海口港集团	指	海口港集团公司
盐田港	指	深圳市盐田港股份有限公司
海运总	指	海南省海运总公司
中海海盛	指	中海（海南）海盛船务股份有限公司
海口外代	指	中国海口外轮代理有限公司
新港实业	指	海南新港实业股份有限公司
马村港港务公司	指	海南马村港港务公司
粤海铁	指	粤海铁路有限责任公司
琼北三港	指	海口市秀英港、海口市新港和澄迈县马村港。
海安航线	指	海南省海口市与广东省徐闻县海安镇之间的客滚航线。
广州航线	指	海南省海口市与广东省广州市之间的客滚航线。
北海航线	指	海南省海口市与广西壮族自治区北海市之间的客滚航线。

《公司法》	指	《中华人民共和国公司法》
《证券法》	指	《中华人民共和国证券法》
保荐人（主承销商）	指	海通证券股份有限公司
发行人律师	指	北京市万商天勤律师事务所
审计机构	指	利安达会计师事务所有限责任公司
报告期	指	2006 年度、2007 年度、2008 年度、2009 年 1-6 月
元	指	人民币元

二、专业术语

班轮运输	指	船舶按固定的航线和预先公布的船期表在固定港口间运送旅客和货物的运输。
客滚船	指	通过对甲板进行功能分区以实现同时装载汽车、旅客以及提供船上旅客住宿和娱乐服务等多项功能的船舶。
船舶完好率	指	在一定的时期内，技术状况一、二类船舶占公司船舶总量的比率。
船舶利用率	指	船舶实际开航班次与理论开航班次的比率。
船舶满载率	指	船舶实际运载量与额定运载量的比率。
艏艉跳板	指	设置于客滚船船头及船尾，用于连接船舶和码头，以实现旅客和车辆上下船的特殊部件，又称车辆跳板或艏、艉跳板门。
积载横向密集排列法	指	客滚船的车辆装车方法之一，具体为：“两舷加挡车柱，横向车辆排密，消防通道在两旁。重大型特殊车辆两侧垂直加吊绳加固”。
计费吨	指	每个运输单元的重量吨加上附加换算吨的总和。
高级船员	指	依照《中华人民共和国船员条例》的规定取得相应任职资格的大副、二副、三副、轮机长、大管轮、二管轮、三管轮、通信人员以及其他在船舶上任职的高级技术或者管理人员。
节	指	用于船舶速度的计量单位，1 节＝1 海里／小时。
海里	指	用于航海的长度单位，等于国际单位制 1.852 千米。
船舶一切险	指	一种船舶财产保险。船舶一切险下保险人承担船舶全损险规定的各种原因造成被保险船舶的全部和部分损失，以及碰撞、触碰造成的赔偿责任和共同海损、救助及施救费用。
海钢规	指	《国内航行海船建造规范》(2006)及其修改通报
海法规	指	《船舶与海上设施法定检验规则－国内航行海船法定检验技术规则》（2004）

本《招股说明书》若出现总数与各分项数值之和尾数不符的情况，均为四舍五入原因造成。

第二节 概 览

本概览仅对招股说明书全文做扼要提示。投资者作出投资决策前，应认真阅读招股说明书全文。

一、发行人简介

（一）基本情况

发行人是经海南省经济贸易厅琼经股[2002]477 号文批准，由海口港集团作为主发起人，联合深圳市盐田港股份有限公司、中海（海南）海盛船务股份有限公司、中国海口外轮代理有限公司以及自然人邢雯璐共同发起设立的股份有限公司。2002 年 12 月 6 日，公司在海南省工商行政管理局办理了注册登记手续，注册资本为 9,500 万元。

2005年3月，根据海南省政府关于海南港口航运类国有资本战略性重组的部署，海南省国资委将海口港集团持有的发行人全部75.01%股权无偿划转至港航控股。公司于2005年3月31日完成工商变更登记，由此港航控股成为发行人控股股东。

2005 年 12 月，为解决同业竞争，经海峡航运 2005 年第一次临时股东大会审议通过，港航控股以其客滚船舶经营性资产,其他股东以现金方式对发行人同比例增资。增资方案于 2005 年 8 月 24 日获得海南省国资委琼国资函[2005]292 号文件批复；发行人于 2005 年 12 月 30 日完成工商变更登记。至此，发行人注册资本变更为 11,800 万元。

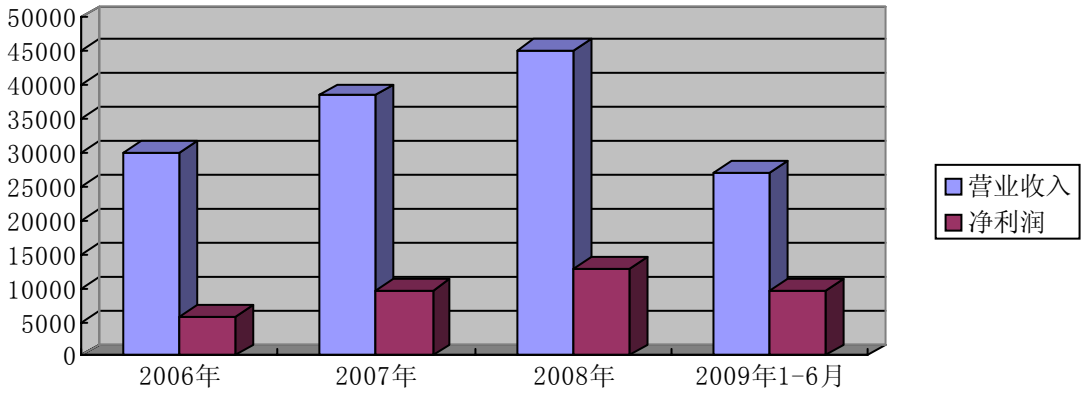
（二）主营业务

发行人经营范围为：国内沿海及近洋汽车、旅客、货物运输（凡需行政许可的项目凭许可证经营）。目前发行人主要经营以海南省为中心的南海客滚运输业务。

发行人是承担海南省客货进出岛任务的骨干航运企业，市场份额多年来一

直稳居我国南海客滚运输市场首位。近年来，发行人通过及时更新改造船舶、合理调配航班、内部挖潜增效、外部整合资源等系列举措，市场份额稳步提高，盈利能力不断增强。报告期内发行人营业收入和净利润保持高速增长势头，2006年、2007 年、2008 年和 2009 年 1-6 月分别实现营业收入 30,045.31 万元、38,453.26 万元、45,088.93 万元和 27,146.61 万元，实现净利润 5,910.59 万元、9,653.96 万元、12,854.69 万元和 9,599.55 万元。图示如下：

报告期营业收入及净利润(万元)



（三）竞争优势

发行人系由海口港集团下属船务公司改制设立而来，承继了原海口港集团船务公司优质资产及多年的客滚运输经验；拥有优秀的管理团队及大批经验丰富的船长和高级船员；其船舶结构和航运管理水平在行业中具有明显优势；发行人的客滚运输能力和运量均多年稳居南海客滚运输市场第一。

1、船舶优势

客滚运输因其具有一定的公用事业性质而具有较高的行业准入门槛，因此运力规模和船型配置是衡量行业内企业竞争优势的最重要指标之一。

目前发行人共投入 15 艘客滚船和 2 艘客船参与南海客滚运输航线的运营，拥有额定载车量 564 辆，额定载客量 8,309 位。发行人无论是船舶数量还是总运力都高于竞争对手，并籍此保持着南海客滚运输市场中的龙头地位。

发行人所运营的客滚船单船平均额定载车量 37 辆，载客量 489 位；单船额定载车量最大 105 辆，最小为 22 辆；最大额定载客量 999 位，最小 300 位，其

中艏艉跳板型船舶 5 艘；抗八级风船舶 2 艘（南海客滚运输市场共有 5 艘此类船舶），其余皆为抗七级风船舶；船舶的抗风能力强使得发行人的适航期长，受天气影响正常营运的概率较小；船舱限高达到或超过 4.60 米的船舶 7 艘，使得发行人在运载高型和重型车辆上占据优势。在整个南海客滚运输市场中，发行人的船型规格最为齐备，船型结构配置较为合理。

发行人依靠船型配置优势，通过在淡旺季的合理调度和航班安排来提高船舶利用率和满载率，减少旅客和车辆的待渡时间，提升客户满意度，节约了营运成本，有力地促进了公司收入和利润的快速增长。

2、技术优势

发行人在船型设计和船舶航行环节均在市场中处于技术领先地位，实现了船舶的先进性、经济性和安全性的最佳组合。

发行人作为国内最早引进国外客滚船舶的航运企业之一，通过消化吸收国外先进技术，并在实践中大胆探索和创新，积累了丰富的船型设计和改造经验，具备了较高的客滚船型设计和船舶改造能力，并远远领先于市场中其他竞争对手。如发行人参与设计的“信海 16 号”已成为南海客滚运输市场的技术标杆。

发行人运营着国内航距最长的客滚航线，在航运技术和安全保障方面有着其他客滚运输企业不可比拟的优势和经验。在客滚船舶装载技术方面，发行人首创了“积载横向密集排列法”并得到交通主管部门的认可和推广，有效缩短了装载时间，增强了船舶航行的安全性。

3、人才优势

发行人经过多年的培养和持续的人才引进，目前拥有船长资格人员 36 名、轮机长资格人员 38 名、大副资格人员 35 名，各类高级船员合计 258 名，在整个南海客滚运输企业中处于遥遥领先的地位。丰富的人力资源储备和多年的航运经验使得公司能在旺季大幅增加航次，实现所有船舶 24 小时不间断运营；同时，也为公司在未来新拓航线和新增运力提供了充足的人才保障。

4、管理优势

发行人的高管大都有近 20 年的客滚运输和管理经验，深谙客滚运输市场发展变化。经过多年的摸索，发行人在消化吸收众多先进企业管理经验的基础上，总结形成了适合客滚运输业务的、较为完备的经营管理和内部控制制度。

在决策管理上，公司推行扁平化管理模式，实现信息的高效上传和决策的科学简化，管理效率大大提高，满足了多变市场的需要；在采购管理上，公司通过统一招标、货比三家的模式，严格控制船舶备件的采购支出；在费用管理上，公司制订了严格的审批程序和费用支出监督机制；在船舶航行管理中，根据公司航线水域情况，通过技术改造优化船舶结构、调整航速等措施将燃油消耗降到最低；公司通过对各项成本费用实行科学预算，把指标落实到各个部门、船队及个人，从而有效控制了船舶的运营成本。

5、区位优势

发行人所处的海南省是我国第二大岛屿，属于典型的岛屿型经济，海运承担着进出岛 98%以上的货运量和 40％左右的客运量，海南省的经济发展与海运业的发展密切相关。同时，海南省还地处“泛珠三角”和“泛北部湾”两个经济圈之中，未来有望成为背靠内陆、面向东南亚的区域性航运和物流中心，航运业发展前景广阔。而客滚运输作为海南省海运业中不可替代的一部分，历年来其货运和客运量都占海南省进出岛总量的三分之一以上。发行人作为海南省最大也是我国南海最大的客滚运输企业，积极融入到海南省经济建设之中，充分发挥了本土企业优势，多年来增长迅速，为海南省经济发展做出了巨大的贡献。目前，海南省经济正从复苏阶段转向快速发展阶段，随之而来的运输需求的快速增长为发行人提供了广阔的市场空间。

二、控股股东及实际控制人简介

海南港航控股有限公司持有发行人股份 8,851.62 万股，占发行前总股本的 75.01%，为发行人的控股股东。海口市国资委持有港航控股 95.44%的股权，是发行人的实际控制人。

港航控股系海南省最大的港口航运类综合性国有企业，注册资本为 50,000

万元。港航控股作为海口市国资委的控股公司，承担着优化海南省的港口航运资源配置、促进国有资产保值增值的职责，并通过无偿托管海口港集团、海运总及马村港港务公司，实现了对海南省琼北三港的统一管理和运营。由琼北三港港区组合而成的海口港在我国沿海港口发展战略中被交通运输部列为全国 25 个主枢纽港之一，其中秀英港区是海南省的交通枢纽和客货集散中心；马村港区将规划建成海南省最大的集装箱运输港口；新港港区将规划改建为海口市休闲娱乐性港口。2008 年海口港的货物吞吐量约占整个海南省货物吞吐总量的 35%，客运量约占整个海南省进出岛客运总量的 26%。（数据来源：海南省交通厅统计报表）

三、发行人主要财务数据

根据利安达会计师事务所有限责任公司出具的利安达审字【2009】第 1186 号审计报告，发行人主要财务数据如下：

（一）合并资产负债表主要数据

单位：元

项目	2009.6.30	2008.12.31	2007.12.31	2006.12.31
总资产	541,419,949.56	460,376,549.85	395,504,661.72	352,565,853.80
总负债	166,950,899.67	134,703,035.80	113,126,979.57	113,627,767.06
少数股东权益	0.00	0.00	0.00	0.00
所有者权益合计	374,469,049.89	325,673,514.05	282,377,682.15	238,938,086.74

（二）合并利润表主要数据

单位：元

项目	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
营业收入	271,466,112.40	450,889,338.56	384,532,570.02	300,453,120.84
营业利润	116,089,158.69	136,444,679.15	97,564,871.98	66,519,714.42
利润总额	120,384,173.59	157,154,667.84	106,274,665.26	66,173,668.91
净利润	95,995,535.84	128,546,905.43	96,539,595.41	59,105,896.82
归属于母公司所有的净利润	95,995,535.84	128,546,905.43	96,539,595.41	59,105,896.82

（三）现金流量表主要数据

单位：元

项目	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
经营活动产生的现金流量净额	118,391,058.04	161,711,065.20	154,585,034.81	76,064,595.49
投资活动产生的现金流量净额	-26,829,015.88	-28,297,340.52	-50,420,774.14	-39,318,799.32
筹资活动产生的现金流量净额	-34,343,731.00	-67,983,406.28	-65,616,775.05	-64,728,504.88
现金及现金等价物净增加额	57,218,311.16	65,430,318.40	38,547,485.62	-27,982,708.71

（四）主要财务指标

财务指标	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
资产负债率	30.84%	29.26%	28.60%	32.23%
每股经营活动的现金流量（元）	1.00	1.37	1.31	0.64
净资产收益率（全面摊薄）	25.64%	39.47%	34.19%	24.74%
每股收益（元/股）	0.81	1.09	0.82	0.50

四、本次发行情况

本次发行拟采用网下向询价对象询价配售和网上资金申购定价发行相结合的方式向社会发行 3,950 万股 A 股普通股。

五、本次发行募集资金主要用途

本次募集资金在扣除发行费用后将用于以下项目：

1、更新海口至海安航线 3 艘客滚船项目；

2、改造海口至北海航线“椰城二号”客滚船项目。

以上项目共需资金 43,100 万元，资金不足部分将通过自筹解决，若资金有富余将用于补充公司流动资金。

以上项目的详细情况请参见本招股说明书第十三节【募集资金运用】。

第三节　本次发行概况

一、发行人本次发行的基本情况

1、本次发行的一般情况

股票种类	人民币普通股（A 股）
每股面值	1.00 元
发行股数	3,950 万股（占发行后总股本的比例为 25.08%）
每股发行价格	通过向询价对象询价确定发行价格
发行市盈率	【】倍（以 2008 年经审计的净利润按发行后总股本全面摊薄计算）
发行市净率	【】倍
发行前每股净资产	3.17 元（以 2009 年 6 月 30 日经审计净资产为基础除以发行人目前的总股本 118,000,000 股计算）
发行后每股净资产	【】元
发行方式	采用网下向询价对象配售发行和网上资金申购定价发行相结合的方式
发行对象	符合资格的询价对象和在深圳证券交易所开户的境内自然人、法人等投资者（国家法律、法规禁止者除外）
承销方式	承销团余额包销
拟上市地点	深圳证券交易所

2、发行费用概算

项　目	金　额
承销费	【　　】万元
保荐费用	【　　】万元
审计费用	【　　】万元
律师费用	【　　】万元
发行审核费用	【　　】万元
发行手续费用	【　　】万元

二、本次发行有关机构的情况

（一）发行人：海南海峡航运股份有限公司

法定代表人：林毅

住所：海口市滨海大道东方洋大厦第七层

电话：(0898)68612566　　传真：(0898)68667480

联系人：周乃均

（二）保荐机构（主承销商）：海通证券股份有限公司

法定代表人：王开国

住所：上海市淮海中路 98 号金钟广场

电话：（0755）25869769　　传真：（0755）25869800

保荐代表人：廖卫江、胡宇

项目协办人：温家明

项目组成员：梁石

（三）分销商：

1、

法定代表人：

住所：

电话：　　传真：

联 系 人：

2、

法定代表人：

住所：

电话：　　传真：

联 系 人：

（四）发行人律师：北京市万商天勤律师事务所

负责人：徐猛

住所：北京市朝阳区东四环中路 39 号华业国际中心 A 座三层

电话：（010）82255588　　传真：（010）82255600

签字律师：　温烨　王冠

（五）会计师事务所：利安达会计师事务所有限责任公司

法定代表人：黄锦辉

住所：北京市朝阳区八里庄西里 100 号一号楼东区 20 层 2008 室

电话：（010）85866870　　传真：（010）85866877

签字注册会计师：　汪应华　李耀堂

（六）股票登记机构：中国证券登记结算有限责任公司深圳分公司

住所：深圳市深南中路 1093 号中信大厦 18 楼

电话：（0755）25938000　　传真：（0755）25988122

（七）收款银行：

住所：

联系人：

电话：　　传真：

三、发行人与本次发行有关中介机构关系等的情况

发行人与本次发行有关的中介机构及其负责人、高级管理人员及经办人员之间不存在直接或间接的股权关系或其他权益关系。

四、与本次发行上市有关的重要日期

1	询价推介时间	【 】年【 】月【 】日—【 】年【 】月【 】日
2	定价公告刊登日期	【 】年【 】月【 】日
3	申购日期和缴款日期	【 】年【 】月【 】日
4	预计股票上市日期	【 】年【 】月【 】日

第四节　风险因素

投资者在评价发行人此次发行的股票时，除本招股说明书提供的其他资料外，应特别认真地考虑下述各项风险因素。

一、海上安全运输的风险

发行人的客滚运输船舶通常载有数百名旅客和数十辆车辆，虽然发行人已建立符合国家标准的安全管理体系，在船舶建造、航行、维护、保养、货物装载以及船员培训等各方面严格予以执行，报告期内发行人船舶亦未发生任何安全事故，同时发行人也已通过购买保险手段最大可能地转移风险。但不排除由于海上恶劣天气、台风、海啸、地理环境等不可抗力的影响或其它突发事件而引发的安全事故，进而可能给发行人经营带来不利影响。

二、琼州海峡跨海通道修建的风险

从长远来看，琼州海峡跨海通道有修建的可能性。该通道如果建成，将使得南海客滚运输市场面临一定的风险，从而对发行人经营业绩造成影响。

琼州海峡跨海通道建设存在工程复杂、基础参数（风力、风速及海流潮汐等）不足、技术难点多、周期长、投资巨大等困难，世界上同类跨海交通通道工程如英吉利海峡隧道、丹麦大带海峡桥隧、日本津轻海峡青函隧道等，其前期规划研究和建设条件的勘探、基础资料收集观测和技术研究储备等准备工作的时间均在30 年左右。最新的《琼州海峡跨海工程规划研究报告》经比较论证后，将西线公铁合建桥梁方案（灯楼角-道伦角）列为下阶段深入研究的首选方案。根据此西线方案，即使将来跨海通道建成通车，客滚运输与之相比在通行的经济性上将具有较为明显的优势，而在通行效率方面也与其不相上下。该报告同时预计，到2020 年往返于琼州海峡的车辆数每年将高达 500 万辆次、旅客数将达到 2000 万人次。经初步测算，保守估计届时仍将有 250 万辆次左右的车辆和 1000 万人次左右的旅客选择客滚运输的方式渡海。因此，假设琼州海峡跨海桥梁通道建设的相关前期研究、基础参数收集、设计和施工等一系列问题一切顺利，在最为乐观的估计下，西线公铁合建桥梁即使于 2012 年开始动工修建，2020 年建成通车，

其对南海客滚运输市场的影响也相对有限。

三、过分依赖单一航线的风险

发行人目前主要从事以海南省为中心的南海客滚运输业务，现辟有海口－海安、海口－北海和海口－广州3条客滚运输航线。报告期内，发行人约80%左右的营业收入和约100%的毛利润来源于海口－海安航线，发行人对该航线的依赖程度较高。

由于客滚运输涉及大量旅客的生命财产安全，为维护市场的有序和良性竞争，尽可能减少安全事故和隐患，海安航线在新增船公司和新增运力时须经两省（广东省和海南省）交通管理部门会签后报交通运输部审批，两省交通管理部门“根据两省航运市场状况以及国家行业产业发展政策，有适当的数量限制”。由于海安航线的准入审批较为严格，2000年至今该航线没有新的船公司进入，运力更新亦基本采取以新替旧的方式进行；且该航线运价是根据企业营运成本进行调整；因此在该航线运营的企业具有相对稳定的经营环境，且保持了较高的盈利能力。但如果该航线经营环境发生变化，或者受到气候、战争、灾害或其他因素的不利影响，都将会造成发行人经营业绩的波动。

四、税收优惠税率变动的风险

根据《国务院关于鼓励投资开发海南岛的规定》（国发[1988]26 号）的有关政策并经海口市国家税务局市国税发[2003]第 142 号文批复，发行人 2003 年和 2004 年免征所得税，2005 至 2007 年的所得税减半征收；根据《国务院关于实施企业所得税过渡优惠政策的通知》（国发[2007]39 号）的规定，自 2008 年 1 月 1 日起，发行人在新税法施行后 5 年内逐步过渡到 25%的法定税率。

报告期内，发行人 2006 年、2007 年、2008 年、2009 年 1-6 月的所得税分别适用 7.5%、7.5%、18%和 20%的优惠税率，所得税优惠金额分别为 706.78 万元、973.51 万元、1,112.52 万元和 609.72 万元，占发行人当期合并报表口径净利润的比例分别为：11.96%、10.08%、8.65%和 6.35%。2010 年和 2011 年发行人仍将享受 22%和 24%的优惠税率，2012 年以后则按 25%税率执行，未来所得税优惠税

率变化将对发行人的盈利水平产生一定的影响。

五、燃油补贴政策变化的风险

根据国家有关政策，发行人 2007 年、2008 年和 2009 年分别收到政府石油价格补贴 814.91 万元、2,040.00 万元和 438.23 万元，扣除所得税因素以后的净影响额分别占同期净利润的 7.81%、13.01%和 3.65%。如果将来上述财政补贴政策发生变化将对发行人盈利造成一定影响。

六、燃油供应商较为集中的风险

燃油为发行人主要原材料，占发行人年主营业务成本的 30%左右。由于我国燃油供应行业的特点，发行人燃油供应商较为集中，报告期内发行人每年向前 5 名供应商的采购额占公司年采购总额的 90%以上，其中向最为主要的燃油供应商海南国盛石油有限公司的采购金额占发行人年采购总额的比例在 60%左右。虽然发行人与上述主要供应商均订有供油合同，承诺对公司用油需求予以优惠或者优先满足，且在报告期内均能按时供应燃油，但不排除将来由于个别供应商出现突发情况而带来的燃油不能及时供应的风险。

七、燃油价格波动的风险

燃油支出是客滚运输企业的主要运营成本之一，发行人报告期内的燃料成本占主营业务成本的比例均在 30%左右。燃油价格的波动将导致航运成本随之变化，发行人的盈利也将会由此产生波动。以 2008 年度数据测算，在其他因素不变的情况下，燃油价格每上升 10%，发行人利润总额将下降 5.74%。

八、经济周期波动的风险

客滚运输市场与当地地理条件及经济发展水平密切相关，发行人所处的南海客滚运输市场与海南省经济发展状况高度关联。海南省经济发展状况包括经济增长速度、对外贸易发展水平、产业结构调整等都会直接或间接对客滚运输市场产生影响。近年来，随着海南省经济由恢复性增长向快速增长转变，海南的高效农业、新兴工业和旅游业得到迅速增长，进出岛客货量出现持续快速增长势头，并

带动作为海南岛对外运输最重要方式之一的客滚运输市场的迅猛增长，公司作为该市场龙头企业亦实现了收入和利润的高速增长。如果未来海南经济发展出现波动，则可能对本公司经营业绩产生影响。

九、市场竞争的风险

我国客滚运输市场具有明显的区域性特征，行业中区域内企业竞争激烈，跨区域经营尚未展开。而发行人目前主要从事以海南省为中心的南海客滚运输业务，在该市场中包括发行人在内共有 8 家航运企业参与竞争。虽然公司在船舶总运力和船型结构上都处于市场领先地位，并已成为南海客滚运输市场的龙头企业，但由于未来可能出现的市场环境变化和市场竞争的日趋激烈，发行人存在经营业绩下降的风险。

发行人拟通过全面更新老旧船舶，并发挥自身的管理优势和技术优势，通过资本运营，整合南海客滚运输市场资源，以内生式增长和外延式增长相结合的方式，持续巩固和扩大公司在南海客滚运输市场的竞争优势和领先地位。

十、部分船舶船龄老化的风险

发行人所运营的 17 艘客滚船舶和客船，平均船龄为 14 年，但部分船舶的船龄较大， 2009 年有 2 艘客滚船面临强制报废，2012 年还有 1 艘客滚船面临强制报废，客观上存在着公司运能下降的隐患。同时，还有部分船舶由于建造时间较长，相关船舶设备较为陈旧，已不能完全适应客滚航运市场的发展需求。如果不能及时地购置新船和对现有船舶进行改造，将可能影响发行人未来的盈利能力和在客滚航运市场上的竞争力，从而对发行人运营产生不利影响。

发行人根据自身现有船队的船龄结构制定了可行的船舶更新计划，并将进一步拓宽融资渠道，采取直接和间接融资相结合的方式，获得足够的资金进行运力更新和船舶技术改造，以保证公司现有船队的竞争力，增强未来的可持续发展能力；此外，发行人还将加强对现有船舶的日常维护，使船舶保持良好的技术状况和营运状态。

十一、船舶造价波动风险

为应对南海客滚运输市场容量的快速增长及市场需求的不断变化，公司计划在未来几年陆续进行较大规模的船舶更新和改造，以巩固公司行业龙头地位，进一步提高市场竞争能力。但是，随着航运市场景气度的剧烈波动以及有关原材料、人工价格的不断变化，近年客滚船舶造价呈现出大幅波动的情况。如果未来船舶造价的波动进一步加剧，将对公司的固定资产投资带来一定的不确定性并进而给公司未来收益带来影响。

十二、控股股东控制风险

港航控股目前持有发行人 88,516,182 股，占公司总股本的 75.01%，是发行人控股股东。按照本次拟发行 3,950 万股股份计算，发行后，港航控股仍然处于绝对控股地位。海南港航控股有限公司有能力通过投票表决的方式对发行人的重大经营决策施加影响或者实施其他控制。如果港航控股利用其地位，从事有损于发行人利益的活动，将对发行人的利益产生不利影响。

十三、环境保护监管日益严格的影响

随着环保意识的增强，我国对海上运输业的环保要求越来越高，发行人在营运过程中必须遵守相关环保法律、法规的规定，如《中华人民共和国海洋环境保护法》、《中华人民共和国水污染防治法》、《中华人民共和国防止沿海水域污染暂行规定》、《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》等，并承担一定的环保责任。一旦发生环保事故，也将对发行人的运营产生影响。

发行人一直以来都十分重视环境保护工作，已经根据有关规定，建立了有效的防止环境污染的管理体系，并通过了海事局的检验，取得了《中华人民共和国船舶安全运营和防止污染管理规则》的符合证明。发行人所属每艘船舶都已取得中国船级社船舶检验中心颁发的《海上船舶防止油污证书》。

十四、净资产收益率下降的风险

发行人完成本次发行后，预计净资产将在 2008 年基础上大幅增加。由于募

集资金投资项目需要一定的建设周期，在短期内难以全部产生效益，募投项目的建成投入也将增加相应的固定资产折旧和保险费摊销等开支，所以发行人本次发行后净资产收益率有可能会比2008年度加权平均的净资产收益率39.92%大幅下降，发行人短期内存在净资产收益率大幅下降的风险。

十五、募集资金投资项目存在的风险

发行人本次发行的募集资金投入的项目主要是用于客滚船舶的建造和现有船舶的技术改造，计划在两年左右的时间内新建3艘客滚船并完成现有1艘船舶的改造。尽管本次拟投资项目是在进行了认真的市场调研和充分的可行性论证情况下，经有关部门批准形成的，但在项目组织实施过程中，面临着船厂船台不确定、船舶造价波动、宏观政策变化、市场变化等诸多风险，任何一项因素向不利于发行人的方向转化，都有可能影响项目的投资效益。

第五节 发行人基本情况

一、发行人概况

发行人名称：	海南海峡航运股份有限公司
英文名称:	HAINAN STRAIT SHIPPING CO.,LTD
注册资本：	118,000,000元
法定代表人：	林毅
董事会秘书：	周乃均
设立日期：	2002年12月6日
住所：	海口市滨海大道东方洋大厦第七层
联系地址：	海口市滨海大道东方洋大厦第七层
邮政编码：	570311
电话：	(0898)68612566
传真：	(0898)68667480
互联网网址：	www.hnss.net.cn
电子信箱：	hxhy@hnhaixia.com

二、历史沿革及改制重组情况

（一）股份公司的背景介绍

发行人设立时，海口港集团将其下属船务公司的优质资产全部投入本公司，该船务公司的历史最早可追溯至上世纪 50 年代，主营旅客、汽车过海运输业务，兼营国内沿海和港澳地区港口间的货物运输，并为大型船舶进出港提供引航、拖航、靠泊、港口至锚地供应淡水、交通等服务。

发行人主要演变过程如下图：

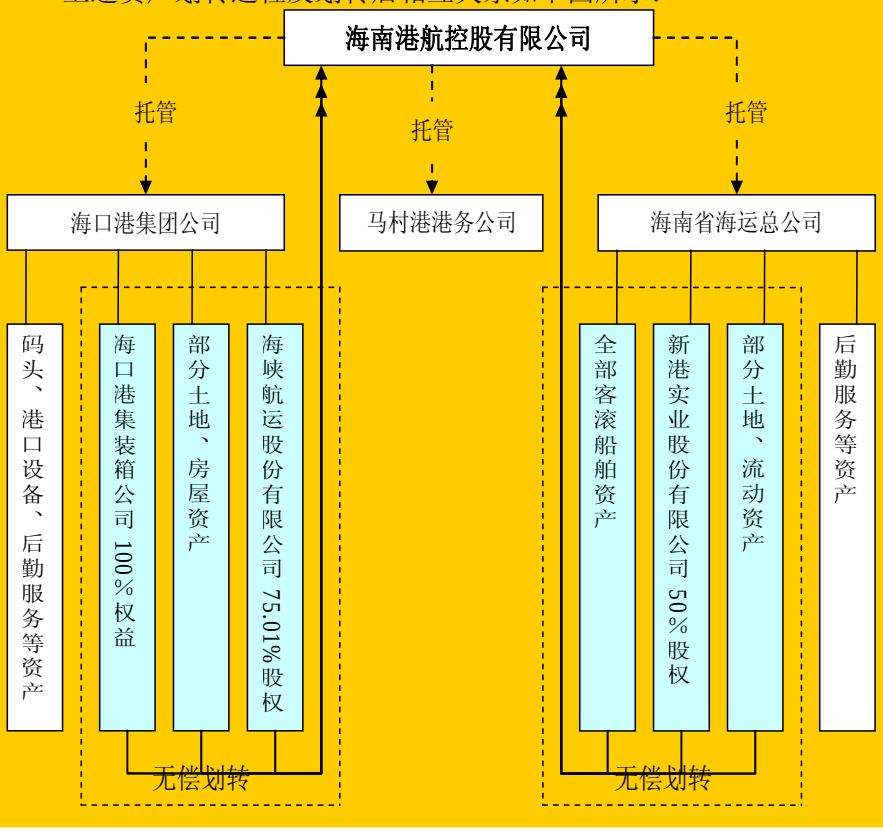
2002 年 12 月 6 日，发行人成立。

由海口港集团作为主发起人以其客滚运输相关资产出资，联合盐田港、中海海盛、海口外代及自然人邢雯璐以现金出资，以发起设立方式设立本公司，注册资本 9,500 万元。

2005 年 3 月，股权被划转，控股股东变更为港航控股。

2004 年 12 月，为优化港口航运资源配置、促进国有资产保值增值，海南省政府决定对海口港集团和海运总两家国有港口航运类企业进行重组，进而整合琼北地区秀英港、新港和马村港三港的岸线资源。为此，2005 年 3 月海南省国资委将海口港集团拥有的海峡航运 75.01%的股权、海口港集装箱有限公司 100%的股权及部分土地房产等无偿划转至港航控股；同时将海运总拥有的新港实业 50%的股权、客滚船舶资产、部分土地及流动资产等无偿划转至港航控股。由此，发行人控股股东变更为港航控股。同时，为便于对琼北三港的统一管理和调度，根据国有资产管理部门的授权，港航控股于 2005 年 3 月起整体无偿托管了资产划转后的海口港集团、海运总及马村港港务公司。

上述资产划转过程及划转后相互关系如下图所示：



2005 年 12 月，发行人增资。

港航控股以其拥有的客滚船舶净资产、其它四方股东分别以现金按照增资前的股权比例对公司同比例增资。经各方股东的同意，此次增资的发行价格为 3.02 元/股。发行人注册资本增加至 11,800 万元。

2006 年 3 月，港航控股股权被无偿划转。

依据国务院办公厅《转发交通部等部门深化中央直属和双重领导港口管理意见的通知》（国办发[2001]91 号），经海南省常委会和省长办公会决定，海南省国资委将港航控股的权益整体无偿划转给海口市国资委。

（二）发行人设立方式及发起人

公司是经海南省经济贸易厅琼经股[2002]477 号文批准，由海口港集团作为主发起人以其客滚运输经营性净资产出资，联合盐田港、中海海盛、海口外代及自然人邢雯璐以现金出资，以发起设立方式设立。

2002 年 12 月 6 日，公司在海南省工商行政管理局领取了注册号为 4600001009522 的企业法人营业执照，注册资本为 9,500.00 万元。

1、发行人设立时资产评估延期的原因

发行人设立时通诚资产评估有限责任公司对海口港集团拟出资的客滚运输经营性净资产进行了评估,并出具了通评报字[2002]第 21 号资产评估报告(有效期为 2001 年 11 月 30 日至 2002 年 11 月 30 日)；发行人于 2002 年 12 月 4 日始获得海南省经济贸易厅批准其设立的琼经股[2002]477 号批复并于 2002 年 12 月 6 日注册成立。

由于发行人获得省级人民政府批准其设立批文的时间超过资产评估报告的有效期，导致发行人实际设立时间超过资产评估报告有效期。发行人提请当时有权对国有资产评估报告进行确认的机关海南省财政厅,对上述资产评估报告延期事项进行了审批。

2、海南省财政厅是否有权批准评估报告延期以及该等事项对本次发行上市的影响

（1）发行人设立时资产评估报告已在有效期内经海南省财政厅依法确认

2002 年 6 月 25 日，通诚资产评估有限责任公司对海口港集团公司拟投入发行人的资产进行了评估，并出具通评报字[2002]第 21 号资产评估报告书。2002 年 11 月 4 日，海南省财政厅作出《关于海口港集团公司所属全资船务公司股份制改组资产评估项目予以核准的函》(琼财企函[2002]176 号)，对通诚资产评估有限责任公司作出的通评报字[2002]第 21 号评估报告的格式、内容及评估结论予以确认。

（2）根据中国资产评估协会发布的《资产评估准则——评估报告》中关于

评估报告有效期的相关规定，只有当评估基准日与经济行为实现日相距不超过一年时，才可以使用评估报告。发行人全体发起人股东已依法在资产评估报告有效期内（即 2001 年 11 月 30 日至 2002 年 11 月 30 日）完成股东出资的相关法律手续：

①2002 年 10 月 26 日，发行人全体股东签署了《发起人协议》，发行人全体发起人股东在资产评估报告有效期内依法签署了《发起人协议》。

②2002 年 11 月 4 日，发行人设立时的资产评估报告经海南省财政厅琼财企函[2002]176 号文件依法确认后，发行人原发起人股东海口港集团公司在资产评估报告有效期内获得向发行人出资的法律依据。

③2002 年 11 月 22 日，发行人全体发起人认缴出资经北京天华会计师事务所北京天华验字[2002]第 024 号《验资报告》验证已全部到位。发行人全体发起人股东已在评估报告有效期内向发行人认缴了全部出资，发行人并以 2002 年 11 月 30 日为基准日进行了会计建账。

（3）发行人由于获得省级人民政府批准其设立批文的时间（2002 年 12 月 4 日）超过资产评估报告的有效期，导致发行人实际设立时间（2002 年 12 月 6 日）超过资产评估报告有效期，但发行人全体发起人股东已依法在资产评估报告有效期内完成股东出资的相关法律手续，发行人也在评估报告有效期内进行了会计建账。发行人设立时间超过评估报告有效期的行为并未导致发行人设立时的出资不实，因此有权对发行人设立时国有资产评估报告进行确认的海南省财政厅对上述资产评估报告批准延期。

经核查，北京市万商天勤律师事务所认为：发行人设立时由于获得省级人民政府批准其设立批文的时间超过资产评估报告的有效期，导致发行人实际设立时间超过资产评估报告有效期，但由于发行人设立时全体发起人股东已依法在资产评估报告有效期内完成股东出资的相关法律手续，有权对发行人设立时国有资产评估报告进行确认的海南省财政厅对上述资产评估报告批准延期；上述事项不会对发行人本次发行构成障碍。

经核查，海通证券认为：虽然发行人获得省级人民政府批准其设立的批文时

间超过了资产评估报告的有效期，但各发起人股东已依法在资产评估报告有效期内完成股东出资的相关法律手续。为此，有权对该国有资产评估报告进行确认的海南省财政厅批准了该资产评估报告有效期的延期；上述事项不会对发行人本次发行构成障碍。

（三）公司设立前，主发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务

公司成立前，主发起人海口港集团实际从事的主要业务有：港口装卸、仓储、海上客货运输、外轮服务、房地产开发、酒店经营等。

与上述业务相匹配，海口港集团拥有的主要资产包括：海口市秀英港区、港口装卸设备、客滚船舶及港口作业船舶、土地房产、车辆、酒店设施等。

（四）发行人成立时拥有的主要资产和实际从事的主要业务及流程

发行人成立时拥有的主要资产为海口港集团投入的与客滚运输业务相关的资产及其他发起人投入的现金，主要包括 10 艘客滚船舶、电子设备、车辆运输设备、房屋建筑物、货币资金和应收帐款等。发行人成立时主要从事以海南省为中心的南海客滚运输业务。

发行人的主要业务流程与设立前海口港集团船务公司的业务流程没有变化，具体的业务流程参见本招股说明书第六节【业务和技术】。

（五）发行人成立之后，主发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务

发行人成立时，主发起人海口港集团将其客滚运输经营性资产作为出资全部投入海峡航运。发行人成立后，海口港集团实际从事的主要业务包括：港口装卸、仓储、外轮服务、票务代理、房地产开发、酒店经营等。

与上述业务相匹配，发行人成立后海口港集团拥有的主要资产包括：海口市秀英港区、港口装卸设备、港口作业船舶、土地房产车辆、酒店设施等。

（六）发行人成立以来在生产经营方面与主发起人的关联关系及演变情况

发行人成立以来，在生产经营方面与主要发起人完全分开，不存在依赖主要发起人的情形。发行人与大股东的关联交易参见本招股说明书第七节【同业竞争与关联交易】。

（七）发起人出资资产的产权变更手续办理情况

除位于海口市秀英港区，面积 1,024 平方米的船务公司办公楼因无法办理过户已被海口港集团购回外，海口港集团作为出资投入发行人的客滚船舶、房产、车辆运输设备等其它资产均已全部完成产权变更手续。

2004 年 3 月 5 日，发行人召开首届董事会第五次会议，鉴于主发起人海口港集团作为出资投入发行人、面积 1,024 平方米的海口港船务公司办公楼无法办理房屋产权过户手续，同意由海口港集团按照帐面净值以现金方式购回上述办公楼。2004 年 3 月 9 日，发行人与海口港集团就海口港集团以帐面净值购回海口港船务公司办公楼签订了《协议书》。海口港集团已经向发行人全额支付了购回上述办公楼的款项。

（八）发行人独立运营情况

发行人在业务、资产、人员、机构、财务等方面与股东完全分开，具有独立完整的业务及面向市场自主经营的能力。

1、业务独立性

发行人主要从事客滚运输业务，拥有独立完整的采购、运输、销售、票务结算体系，具备开展客滚运输所需的《水路运输许可证》、《船舶国籍证书》、《船舶营运证》、《船舶适航证书》、《船舶安全管理证书》及《海上船舶防止油污证书》等证书。发行人按照分工协作和职权划分建立了完整的组织体系，能够独立支配和使用人、财、物等生产要素，具备独立面向市场自主经营的能力。

2、资产完整性

发行人拥有从事客滚运输业务所必须的资产，包括船舶、车辆、房屋建筑物等。公司资产产权界定明确，不存在以承包、委托经营、租赁或其他类似方式，

依赖关联方的资产进行生产和经营的情形。

发行人的船舶资产、占用房屋的详情请参见本招股说明书第六节【业务和技术】。

3、人员独立性

发行人的人事和劳动工资管理独立于控股股东，具有独立的劳动、人事、工资管理部门及相应的制度。发行人的总经理、副总经理、董事会秘书、总工程师和总会计师等高级管理人员专职在公司工作并领取薪酬，未在控股股东及其控制的其他企业兼任除董事、监事以外的其它职务。

发行人拥有专职财务人员，未在控股股东及其控制的企业兼职。

发行人设置人力资源部，对人事、劳动、社会保障等进行独立管理。发行人已按有关规定执行了社保、医疗、住房公积金等相关制度。

4、机构独立性

发行人建立了完整的内部组织结构，股东大会、董事会、监事会、经营管理层职责明确、运作规范，法人治理结构健全。发行人拥有独立于控股股东的职能部门，各职能部门分工明确、各司其职、相互配合，保证了公司的顺利运作。同时发行人办公机构和生产经营场所与控股股东分开，不存在与控股股东混合经营、合署办公的情形。

5、财务独立性

发行人设有独立的财务会计部门，建立了独立的会计核算体系和财务管理制度，独立进行财务决策，财务人员无兼职情况。公司拥有独立的银行帐户，基本帐户：中国工商银行海口市秀英支行 2201021209200026513，未与股东单位或其他任何单位或个人共用银行帐户；公司依法独立进行纳税申报和履行缴税义务，拥有国税、地税税务登记证：琼地税海口字 460100742589256 号；独立对外签订合同；建立独立的工资管理制度，并在有关社会保障、工薪报酬等方面分帐独立管理。

三、发行人股本形成及其变化和资产重组情况

（一）发行人设立以来股本的形成、变化及资产重组情况

1、2002 年 12 月公司发起设立

发行人是于2002年12月由海口港集团作为主发起人以其客滚运输经营性净资产出资，联合盐田港、中海海盛、海口外代及自然人邢雯璐以现金出资，以发起设立方式设立，设立时总股本 9,500 万股，股权结构如下表所示：

股东	持股数（股）	持股比例
海口港集团公司	71,263,029	75.01%
深圳市盐田港股份有限公司	20,758,169	21.84%
中海（海南）海盛船务股份有限公司	992,934	1.05%
中国海口外轮代理有限公司	992,934	1.05%
邢雯璐	992,934	1.05%
合　　计	95,000,000	100%

2、2005 年 3 月公司股权划转

2005 年 3 月，根据琼国资[2005]39 号文《海南省政府国有资产监督管理委员会关于无偿划转海口港集团公司部分国有资产缴付海南港航控股有限公司注册资本的通知》，海南省国资委将海口港集团持有的发行人全部 75.01%的股权无偿划转至港航控股。2005 年 3 月 31 日发行人完成工商登记注册资料的变更，由此公司的控股股东由海口港集团变更为港航控股。此次股权划转后的股权结构如下表所列：

股东	持股数（股）	持股比例
海南港航控股有限公司	71,263,029	75.01%
深圳市盐田港股份有限公司	20,758,169	21.84%
中海（海南）海盛船务股份有限公司	992,934	1.05%
中国海口外轮代理有限公司	992,934	1.05%
邢雯璐	992,934	1.05%
合　　计	95,000,000	100%

2005 年 3 月，发行人原发起人股东海口港集团公司持有发行人的全部股权划转给港航控股的行为，系根据海南省琼北三港重组的政策，经有权的国有资产监督管理机关依法批准的国有股权无偿划转行为，且海口港集团公司和港航控股当时均为海南省国资委控制下的国有企业，上述同一实际控制人下国有股权的无偿划转行为不适用原公司法第 147 条“发起人持有的本公司股份，自公司成立之日起三年内不得转让。” 的相关规定：

①2004 年 10 月，中共海南省委、海南省政府决定对琼北三港（海口港、新港和马村港）进行重组，决定将海口港集团公司、海南海运总公司合并，后重组马村港岸线资源，实现“三港合一”。发行人控股股东港航控股即是根据琼北三港重组的政策，经海南省国资委批准，将海口港集团公司和海南省海运总公司部分资产及负债划转后成立的国有独资公司。

②2004 年 12 月 28 日，海南省国资委作出《关于设立海南港航控股有限公司的通知》（琼国资[2004]187 号），决定设立港航控股，并由海南省国资委履行出资人职责。2005 年 3 月 11 日，海南省国资委分别作出《关于无偿划转海口港集团公司部分国有资产缴付海南港航控股有限公司注册资本的通知》（琼国资[2005]39 号）和《关于无偿划转海南省海运总公司部分国有资产缴付海南港航控股有限公司注册资本的通知》（琼国资[2005]40 号），决定无偿划转海口港集团公司和海南省海运总公司部分国有资产缴付港航控股注册资本，其中海口港集团公司持有发行人全部 75.01%的股权被无偿划转给港航控股。

③海南省国资委批准海口港集团公司将持有发行人全部 75.01%的股权无偿划转给港航控股后，为确保海口港集团公司作为发行人发起人股东的相关权利和义务顺利交接于港航控股、保障发行人全体发起人股东的合法权益，海口港集团公司、港航控股与发行人其他发起人股东深圳市盐田港股份有限公司、中海（海南）海盛船务股份有限公司、中国海口外轮代理有限公司及自然人邢雯璐签署了《协议书》，协议各方约定如下：a、“港航控股保证严格按照《中华人民共和国公司法》等法律、法规对股份公司发起人股东权利及义务的相关规定合法的行使股东权利、履行股东义务；保证合理行使其作为发行人控股股东的相关权利、履

行相关义务，港航控股不得利用其控股股东的优势地位损害发行人其他发起人股东的合法权益”。b、“海口港集团公司、港航控股均有义务保证本次股权划转完成前后发行人经营管理层的稳定性、保证发行人的主营业务不发生变动、保证不影响发行人经营管理的独立运行；保证不因本次股权划转影响发行人经营管理的稳定性以及持续发展、持续盈利的能力损害发行人其他发起人股东的合法权益”。协议各方还对海口港集团公司、港航控股违反上述约定协商确定了违约赔偿责任。

上述协议为本次发行人本次股东变动后，港航控股继续按照原公司法的相关规定行使发起人股东权利、履行发起人股东义务、保护发行人其他发起人股东的合法权益提供了保障。

经核查，北京市万商天勤律师事务所认为：2005 年 3 月发行人原发起人股东海口港集团公司持有发行人的全部股权划转给港航控股的行为，系根据海南省琼北三港重组的政策，经有权国有资产监督管理机关依法批准的国有股权无偿划转行为，上述股权无偿划转行为没有对发行人、发行人其他发起人股东的合法权益造成损害，发行人上述国有股权无偿划转行为不适用原公司法第 147 条的相关规定。本次划转也不会对发行人本次发行上市构成障碍。

经核查，海通证券认为：2005 年 3 月发行人原发起人股东海口港集团公司持有发行人的全部股权划转给港航控股的行为，系根据海南省琼北三港重组的政策，经有权国有资产监督管理机关依法批准的国有股权无偿划转行为，发行人上述国有股权无偿划转行为不适用原公司法第 147 条的相关规定。本次划转也不会对发行人本次发行上市构成障碍。

3、2005 年 12 月公司增资暨资产重组

为解决港航控股与发行人存在的同业竞争，经发行人 2005 年第一次临时股东大会审议通过，并经 2005 年 8 月 24 日海南省国资委琼国资函[2005]292 号文《海南省政府国有资产监督管理委员会关于海峡航运股份有限公司增资重组方案的批复》同意，发行人决定进行增资。

本次增资方案为港航控股以其拥有的客滚船舶净资产、其它四方股东分别以现金按照增资前的股权比例对公司同比例增资。经各方股东的同意，此次增资的价格为 3.02 元/股。

北京六合正旭资产评估有限公司对港航控股此次增资的客滚船舶资产及相应负债进行了评估，并于 2005 年 10 月 17 日出具了六合正旭评报字（2005）第 084 号评估报告，以 2005 年 8 月 31 日为评估基准日，上述资产的评估净值为 5,217.03 万元。该评估结果得到海南省国资委琼国资函[2005]490 号文的核准。其他股东中盐田港现金增资 1,519.67 万元；中海海盛、海口外代和自然人邢雯璐各现金增资 72.69 万元。上述各股东方的出资，经北京天华会计师事务所出具的天华验字（2005）第 016－08 号《验资报告》验证。

增资后，公司注册资本变更为 11,800 万元。发行人于 2005 年 12 月 30 日完成工商登记注册资料的变更。增资情况表如下：

单位：万元

增资方	增资金额	进入注册资本	进入资本公积
海南港航控股有限公司	5,217.03	1,725.31	3,491.72
深圳市盐田港股份有限公司	1,519.67	502.57	1,017.10
中海（海南）海盛船务股份有限公司	72.69	24.04	48.65
中国海口外轮代理公司	72.69	24.04	48.65
邢雯璐	72.69	24.04	48.65
合计	6,954.77	2,300.00	4,654.77

增资完成后，发行人的股权结构如下：

股东	持股数（股）	持股比例
海南港航控股有限公司	88,516,182	75.01%
深圳市盐田港股份有限公司	25,783,831	21.84%
中海（海南）海盛船务股份有限公司	1,233,329	1.05%
中国海口外轮代理有限公司	1,233,329	1.05%
邢雯璐	1,233,329	1.05%
合　　计	118,000,000	100%

增资前后发行人资产情况变化表：

项目	增资前	增资情况	增资后	变化比例
资产总额（万元）	21,309	13,375	34,684	38.56%
		其中船舶资产增资部分：11,637		其中船舶资产增资部分：33.55%
负债总额（万元）	6,953	6,420	13,373	48.01%
净资产（万元）	14,356	6,955	21,311	32.64%
		其中船舶资产增资部分：5,217		其中船舶资产增资部分：24.48%

此次增资完成后，发行人的股权结构未再发生过变动。

（二）历次股权变动及资产重组对发行人业务、管理层、实际控制人及经营业绩的影响

发行人设立至今，一直致力于以海南省为中心的南海客滚运输业务，所从事的主营业务未发生变化；发行人的董事、监事、高级管理人员和核心技术人员一直保持稳定，业绩保持稳健、快速增长。在海南省国资委主导下的琼北三港重组以及为增强公司主业、解决同业竞争所导致的发行人两次股权变动，对发行人业务及经营业绩均产生了积极影响。

四、股东出资、股本变化的验资情况及设立时发起人投入资产的计量属性

（一）发起人设立出资及设立后历次股本变化的验资情况

具体情况参见本招股说明书第十节【财务会计信息】。

（二）设立时发起人投入资产的计量属性

海口港集团以其所属船务公司之客滚运输业务相关的经营性资产和负债，经通诚资产评估有限责任公司以 2001 年 11 月 30 日作为评估基准日评估确认后的净资产评估值作为出资（通评报字[2002]第 21 号）；其余四家股东盐田港、中海海盛、海口外代以及自然人邢雯璐均以现金出资。各方出资业已经过北京天华会计师事务所出具验资报告（北京天华验字[2002]第 024 号）验证。各方股东出资

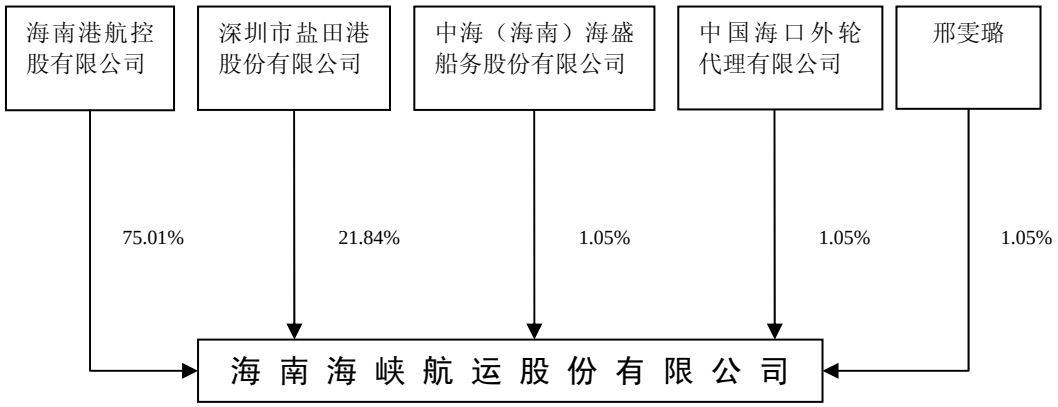
均按照 1：0.9929 比例折股。

海口港集团公司投入资产、负债情况如下：

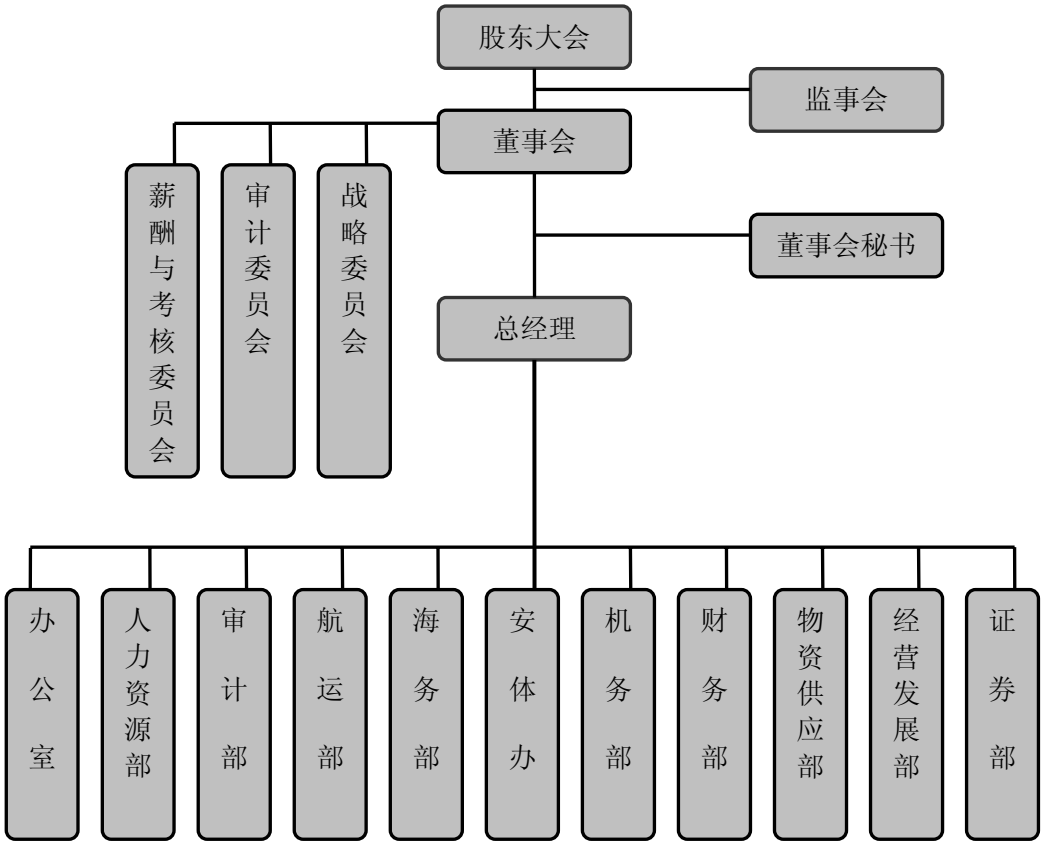
项目	帐面值（万元）	评估价值（万元）
流动资产	5,224.25	5,132.05
固定资产	9,378.23	11,646.38
其中：在建工程		
建筑物	123.81	129.55
设备	10,916.79	11,516.83
资产总额	14,737.55	16,778.43
流动负债	3,901.41	3,901.41
长期负债	5,700.00	5,700.00
负债总计	9,601.41	9,601.41
净资产	5,136.14	7,177.02

五、发行人组织结构

（一）发行人股权结构图



（二）发行人内部组织机构图



（三）发行人内部组织机构设置情况

总经理在董事会监督下全面负责公司日常经营管理，督导各职能部门的工作，评估各部门工作成效，协调各部门关系。各部门的主要职能及职责规定如下：

1、办公室：作为公司上传下达的窗口，负责公司各个部门的协调和对外公共关系协调工作以及印章管理、水路运输许可证和营业执照的管理等。

2、人力资源部：负责公司人力资源管理；制定公司人力资源规划，组织实施招聘、任用、考核、薪酬、培训等；日常人力资源管理工作；员工劳动合同关系的管理工作；船员证照的申请、更换和年审工作等。

3、审计部：负责制定内部审计制度，建立和完善内部审计工作体系，有效地实施审计监督，完善内控制度；对公司经济活动及内控制度的合法性以及有效

性进行审查和评价，提出审计报告等。

4、航运部：负责公司船舶生产调度，完成运输计划；车、客、货源的调查和组织工作，巩固和拓展市场份额；监督指导船舶运输的服务质量管理工作；收集港口水文资料和海洋气象资料，确保船舶航行安全等。

5、海务部：负责制定和完善安全生产、安全航行及防止船舶污染等规章制度；处理海损、机损、人身事故等工作，组织召开安全事故分析会；季节性防台工作；检查离港出海船舶的安全准备工作；公司船舶的安检和隐患整改验证工作；及时向船舶提供最新航海图书和航海通告、港口情况等相关资料及海图更正等。

6、安体办：负责对公司安全管理体系的运行进行管理和监督；协助指定人员监控公司安全管理体系的运行；协助公司做好体系的内审、有效性评价和管理性复查工作；负责对公司安全管理体系文件和与之相关的文件进行有效控制，并保持最新有效等。

7、机务部：负责公司船舶技术、船舶修理及节能等有关工作；贯彻执行国家颁布的有关船舶技术方面的法规；指导船员进行船舶技术管理工作，确保船舶处于良好适航状态；负责船舶技术证书及公司船舶技术资料的管理；参与新造船舶的技术性论证，组织监造和验收工作等。

8、财务部：负责公司财务会计制度的制定；年度财务预算工作；会计核算工作；银行融资工作；公司资金运作和债务风险控制；对公司财务状况的分析；公司季度、半年报及年度财务报告的编制工作以及配合外部审计等。

9、物资供应部：负责制定、实施《物资供应管理规定》；编制年度、季度物资供应计划；负责船岸各类物资采购、保管和发放；船舶燃油、润滑油的采购；废旧物资回收、处理工作等。

10、经营发展部：负责公司中长期发展规划的制定和年度滚动修订以及年度生产经营计划的制定；对行业和市场形势及发展趋势研究提出分析报告；研究公司商业模式；研究提出和参与实施公司兼并、收购、重组、转让、股权处置等重大经营规划；重大投资项目和重大经营项目的可行性研究、论证；参与项目谈判，

拟订重大合同，并跟踪合同执行情况等。

11、证券部：负责公司股东大会、董事会的秘书事务；与证券监管部门的证券交易所的日常联系；信息披露事务以及投资者关系管理等。

六、发行人控股、参股公司情况

发行人于2007年9月7日出资200万元在广西壮族自治区北海市设立了全资子公司北海宝岛海运有限公司，该子公司已取得了注册号为（企）450500000005313的营业执照。对该子公司的出资业已经南宁市华泰天正联合会计师事务所出具的华天验字[2007]029号验资报告确认。

北海宝岛海运有限公司是发行人为拓展新航线和开拓新业务而设立，意在开拓广西北海至涠洲岛的客滚运输业务，并择机介入北海－越南的旅游运输航线。由于相关市场环境发生变化，发行人已于 2009 年 1 月注销了该子公司。

该公司最近一年主要报表财务数据如下表所示：

单位：万元

项目	2008 年 12 月 31 日
总资产	195.16
净资产	195.16
净利润	－4.81

七、发起人、持有 5%以上股份的主要股东及实际控制人的基本情况

目前持有发行人 5%以上股份的主要股东为港航控股和盐田港。海口市国资委持有港航控股 95.44%股权，是发行人实际控制人。

（一）发行人发起人股东及目前股东的基本情况

1、海南港航控股有限公司

系发行人控股股东，成立于 2004 年 12 月 28 日，实收资本及注册资本为 50,000 万元，注册地址为海口市滨海大道 96 号，海口市国资委持有其 95.44%的股权,海口市城市建设投资有限公司持有其 4.56％股权。该公司经营范围为港口

装卸、仓储、水上客货运输和代理服务；滚装汽车海峡运输；集装箱运输；外轮代理；外轮理货；近洋国际货物运输；房地产开发经营；产业租赁；物业管理服务；港口工程建设；旅游项目开发；轻工产品加工等。控股子公司包括海峡航运、海口港集装箱码头有限公司和新港实业。此外，港航控股还无偿托管了海口港集团、海运总和马村港港务公司，实现了对琼北三港的统一管理和运营。

截止 2008 年 12 月 31 日，港航控股总资产为 249,190.00 万元，净资产为 112,265.92 万元，2008 年度实现的净利润为 7,708.11 万元。（以上财务数据已经海南海信会计师事务所审计）

截止 2009 年 6 月 30 日，港航控股总资产为 294,492.77 万元，净资产为 12,041.00 万元，2009 年 1-6 月实现的净利润为 2,977.63 万元。（以上财务数据未经审计）

（1）设立

2004 年 12 月，根据海南省政府关于琼北三港重组的决策精神，同时也为落实海南省国资委琼国资[2004]187 号文的要求，海南省国资委对海口港集团和海南省海运总公司的国有资本权益进行重组，成立了海南港航控股有限公司。港航控股为海南省国资委履行出资人职责的国有独资公司，其注册资本通过划转海口港集团及海运总相关资产和权益的方式缴付。

2005 年 3 月，根据琼国资[2005]39 号文《海南省政府国有资产监督管理委员会关于无偿划转海口港集团公司部分国有资产缴付海南港航控股有限公司注册资本的通知》和琼国资[2005]40 号文《海南省政府国有资产监督管理委员会关于无偿划转海南省海运总公司部分国有资产缴付海南港航控股有限公司注册资本的通知》，分别将海口港集团和海运总的部分资产和负债无偿划转至海南港航控股有限公司，作为海南省国资委对港航控股的出资。

（2）托管及租赁经营

港航控股成立后，为便于对相关港口航运类国有资产的统一管理和调度，根据海南省国资委的授权，港航控股于 2005 年 3 月整体无偿托管了资产划转后的

海口港集团、海运总和马村港港务公司。同时为促进国有资产保值增值和高效运营，2006 年 4 月，经海口市国资委批准，港航控股与海口港集团签订了《资产租赁协议》，有偿租赁经营海口港集团的经营性资产。

2、海口港集团公司

系发行人的发起人股东，其持有的发行人股权已于 2005 年 3 月被海南省国资委划转至港航控股，此后该公司未再直接持有发行人股权。该公司成立于 1988 年 8 月 12 日，公司注册地为海口市秀英区海港大厦；主要生产经营地为海口市秀英区。该公司注册资本及实收资本均为 36,000 万元，海口市国资委持有其 100%的股权，经营范围为港口装卸、仓储、海上客货运输、集装箱运输、外轮代理、外轮理货、房地产开发、旅游开发、工业加工、通信工程、饮料、百货、五金、副食、饮食业。

截止 2008 年 12 月 31 日，海口港集团总资产为 82,968.05 万元，净资产为 44,493.91 万元，2008 年度实现的净利润为-3,164.87 万元。（以上财务数据已经海南海信会计师事务所审计）

截止 2009 年 6 月 30 日，海口港集团总资产为 81,628.23 万元，净资产为 43,118.21 万元，2009 年 1-6 月实现的净利润为-1,768.30 万元。（以上财务数据未经审计）

3、深圳市盐田港股份有限公司

系发行人的发起人股东，现持有发行人 25,783,831 股股份，占发行人总股本的 21.84%。该公司成立于 1997 年 7 月 21 日，公司注册地为深圳市盐田区盐田港海港大厦 17-20 层；主要生产经营地为深圳市盐田区。该公司注册资本及实收资本均为 124,500 万元，经营范围为码头开发与经营；货物装卸与运输；港口配套交通设施建设与经营；港口配套仓储及工业设施建设与经营；港口配套生活服务设施的建设与经营；集装箱修理；转口贸易；经营进出口业务。

截至 2008 年 12 月 31 日公司前五大股东情况如下：

股东名称	持股总数（股）	持股比例
深圳市盐田港集团有限公司	838,750,000	67.37%
中国建设银行-长城品牌优选股票型证券投资基金	23,772,964	1.91%
中国工商银行-华安中小盘成长股票型证券投资基金	12,682,198	1.02%
中国农业银行-长盛同德主题增长股票型证券投资基金	9,527,976	0.77%
中国建设银行-鹏华价值优势股票型证券投资基金	9,053,634	0.73%

截止 2008 年 12 月 31 日，盐田港总资产为 457,180.56 万元，净资产为 420,301.87 万元，2008 年度实现的净利润为 63,149.81 万元。（以上财务数据已经深圳南方民和会计师事务所审计）

截止 2009 年 3 月 31 日，盐田港总资产为 468,054.47 万元，净资产为 431,486.29 万元，2009 年 1-3 月实现的净利润为 11,184.41 万元。（以上财务数据未经审计）

4、中海（海南）海盛船务股份有限公司

系发行人的发起人股东，现持有发行人 1,233,329 股股份，占发行人总股本的 1.05%。该公司成立于 1993 年 4 月 2 日，公司注册地址为海南省海口市龙昆北路 2 号珠江广场帝豪大厦 25 层，注册资本及实收资本均为 447,165,900 元，经营范围为从事以海南省港口为主的近洋国际航线运输，国际海运，国内沿海及长江中下游各港间货物（含液体危险品）运输，水路运输服务、船务代理、房地产开发及经营、海南省及内沿海的货物运输、实业投资、高科技开发；兼营化工产品及原料（专营除外）矿产品、实用电器、机械产品金属材料、钢材的销售；沥青仓储贸易。

截至 2008 年 12 月 31 日公司前五大股东情况如下：

股东名称	持股总数（股）	持股比例
中国海运(集团)总公司	159,802,500	27.49%
广州海宁海务咨询服务公司	11,784,311	2.03%
秦皇岛港务集团有限公司	7,800,000	1.34%
海南电网公司	4,482,737	0.77%
东方证券股份有限公司	2,600,118	0.45%

截止 2008 年 12 月 31 日，中海海盛总资产为 238,856.88 万元，净资产为 169,800.26 万元，2008 年度实现的净利润为 17,304.36 万元。（以上财务数据已经天职国际会计师事务所有限责任公司审计）

截止 2009 年 3 月 31 日，中海海盛总资产为 246,247.49 万元，净资产为 173,380.00 万元，2009 年 1-3 月实现的净利润为 1,482.14 万元。（以上财务数据未经审计）

5、中国海口外轮代理有限公司

系发行人的发起人股东，现持有发行人 1,233,329 股股份，占发行人总股本的 1.05%。该公司成立于 1987 年 1 月 13 日，公司注册地址为海口市秀英码头海港大厦 4 楼；法定代表人：李向阳；注册资本及实收资本均为 500 万元；海口港集团公司和中国外轮代理有限公司各持有其 50%的股权，经营范围为各类中外籍国际（含港澳及台湾地区）客货运输、科技考察、水上工程以及其他船舶在中国港口、口岸和水域的一切代理和服务业务。

截止 2008 年 12 月 31 日，海口外代总资产为 1,164.50 万元，净资产为 385.64 万元，2008 年度实现的净利润为-17.17 万元。（以上财务数据已经信永中和会计师事务所审计）

截止 2009 年 6 月 30 日，海口外代总资产为 1,290.26 万元，净资产为 415.20 万元，2009 年 1-6 月实现的净利润为 29.56 万元。（以上财务数据未经审计）

6、自然人邢雯璐

系发行人的发起人股东，现持有发行人 1,233,329 股股份，占发行人总股本的 1.05%。住址：海南省海口市龙昆上村 33 号；身份证号：460103198306171846。

（1）发行人股东邢雯璐历次出资的资金来源

①2002 年 11 月，自然人邢雯璐以现金方式向发行人出资人民币 1,000,000 元，按照 1：0.9929 的折股比例折为 992,934 股，占发行人当时总股本的 1.05%。邢雯璐本次向发行人的出资资金来源于其父亲邢跃。

②2005 年 12 月，自然人邢雯璐以现金方式向发行人增加投资人民币 726,908.37 元，按照每股人民币 3.02 元的价格折为 240,395 股。邢雯璐本次向发行人增加的出资资金同样来源于其父亲邢跃。

③邢跃 1998 年之前在海南省轻工房地产开发公司担任总经理职务；1998 年邢跃辞去该公司的总经理职务，开始从事与房地产开发相关的各项业务；2004 年起，邢跃成为海南佳华德实业有限公司的股东（持股比例 30%）并担任该公司的法定代表人，海南佳华德实业有限公司成立于 2002 年 6 月 5 日，注册号 4600002010988 号，注册资本：500 万元；主要从事轻工业材料、轻工产品、纺织品及原料、机电产品的销售、园林绿化工程、装饰工程、消防工程、土石方工程、照明工程的施工等业务。

1998 年至 2001 年，邢跃担任海南商业广场项目部材料负责人。海南商业广场项目由海南省建筑工程总公司开发建设，工程总金额 1.6 亿元。1998 年 2 月 8 日，海南省建筑工程总公司海南商业广场项目部聘任邢跃先生担任海南商业广场项目部材料负责人职务，聘期从 1998 年 2 月至 2001 年 2 月。2002 年邢跃向其女儿邢雯璐提供的对发行人投资款人民币 100 万元，即来源于邢跃在上述任职期间的薪酬收入。

海南佳华德实业有限公司从 2005 年 1 月起从事海口市海岸一号小区园林绿化、消防水系统等工程的施工。2005 年 12 月，邢跃向其女儿邢雯璐提供人民币 726,908.37 元用于向发行人增资，该笔资金来源于邢跃通过海南佳华德实业有限公司从事园林绿化、消防水系统等工程施工获得的收益。

（2）发行人安排邢雯璐持股的原因

发行人设立时根据原《公司法》的相关规定，股份有限公司设立应当有五人以上作为发起人，经发行人设立筹备组与邢雯璐之间的双向选择及协商，同意由邢雯璐以现金方式向发行人出资人民币 1,000,000 元。2002 年 10 月 26 日，海口港集团公司、深圳市盐田港股份有限公司、中海（海南）海盛船务股份有限公司、中国海口外轮代理公司和邢雯璐共同签署《海南海峡航运股份有限公司（筹）发起人协议》。邢雯璐作为发行人发起人股东的行为符合当时法律、法规的相关

规定。

（3）发行人股东邢雯璐历次出资是否存在协议、信托方式代持股份的行为

邢雯璐 2002 年 11 月、2005 年 12 月向发行人投资入股，均为其本人拥有现金的真实投入，不存在其以协议、信托等方式代替他人（包括法人及自然人）持有发行人股份的情况。

经核查，北京市万商天勤律师事务所认为：发行人设立时安排自然人邢雯璐持股符合当时法律、法规的相关规定。邢雯璐对发行人历次出资的资金均来源于其父亲邢跃；邢跃 2002 年向邢雯璐提供资金 100 万元，上述资金来源于邢跃担任海南商业广场项目部材料负责人期间的薪酬收入；邢跃 2005 年向邢雯璐提供资金人民币 726,908.37 元，上述资金来源于邢跃通过海南佳华德实业有限公司从事园林绿化、消防水系统等工程施工获得的收益；邢跃上述资金来源合法、合规。邢雯璐向发行人出资均为真实的现金投入，不存在邢雯璐以协议、信托等方式代替他人（包括法人及自然人）持有发行人股份的情况。

经核查，海通证券认为：发行人设立时，自然人邢雯璐投资持股符合当时法律、法规的相关规定。邢雯璐对发行人历次出资的资金均来源于其父亲邢跃；邢跃 2002 年向邢雯璐提供的资金 100 万元来源于其薪酬收入；2005 年向邢雯璐提供的资金 726,908.37 元来源于邢跃通过海南佳华德实业有限公司从事园林绿化、消防水系统等工程施工获得的收益。邢跃的上述资金来源合法、合规。邢雯璐向发行人出资均为真实的现金投入，不存在邢雯璐以协议、信托等方式代替他人（包括法人及自然人）持有发行人股份的情况。

（二）发行人实际控制人

海口市国资委现持有港航控股 95.44%股权，是发行人实际控制人。

1、发行人控股股东港航控股 2006 年 3 月由海南省国资划归海口市国资管理的有关情况

港航控股原由海南省管理，海南省国资委为其唯一股东。2006 年 3 月，港航控股划归海口市管理（以下简称“本次划转”），具体情况如下：

（1）2001 年 11 月 23 日，国务院办公厅转发交通部、国家计委、国家经贸委、财政部、中央企业工委《关于深化中央直属和双重领导港口管理体制改革的意见》，根据上述意见的要求，中央管理的秦皇岛港以及中央与地方政府双重管理的港口全部下放地方管理，港口下放后原则上交港口所在地城市人民政府管理。海南省内包括港航控股、海口港集团公司在内的四家港口企业属于上述港口下放管理的范围。

（2）根据 2005 年 12 月中共海南省委常委会（4 届第 108 号）和 2006 年 2 月海南省政府第 13 期省长办公会会议纪要， 2006 年 3 月 10 日，海南省国资委作出《关于海南港航控股有限公司等企业资产无偿划转的函》(琼国资函[2006]88 号)，同意以 2006 年 2 月 28 日为划转基准日，将港航控股、海口港集团公司、海南省海运总公司和海南马村港港务公司 4 家企业的现有海南省省属权益，自 2006 年 3 月 13 日起整体无偿划转给海口市国资委。2006 年 4 月，港航控股在海南省工商局完成工商变更登记手续，股东由海南省国资委变更为海口市国资委。

2、本次划转是否会导致管理层现在或将来的不稳定，发行人稳定管理层的有效措施

（1）港航控股本次划转相关主管部门已在划转过程中以政策、协议等方式明确了本次划转涉及相关人员的稳定措施：

港航控股本次划转采取由海南省整体成建制移交海口市政府管理，海南省政府、中共海南省委在本次划转前分别召开省长办公会和省委常委会，明确本次划转所涉企业全体职工（含离退休人员）采取按“现状交接”、“一并移交”的方法，相应的干部管理权限和党组织的管理亦整体移交管理，明确要求海南省国资委和海口市政府采取有效措施，切实做好移交企业干部职工的稳定工作，确保移交顺利完成。2006 年 3 月 13 日，海南省国资委与海口市人民政府签署了《企业国有产权划转协议》，双方约定采取所有人员随资产一并移交的方式，约定由海口市政府负责保持本次划转相关企业员工队伍的稳定，同时约定由海口市政府继续按照《劳动法》、海南省、海口市的有关规定继续执行相关划转员工工资、福利及社保待遇。海南省国资委和海口市政府已完成本次划转所涉及的人员移交。

（2）港航控股本次划转前后经营管理层没有发生重大变动，本次划转完成后至今港航控股董事、监事、高级管理人员亦未发生重大变化。

（3）港航控股本次划转没有导致港航控股在发行人处的股权发生变动，没有影响港航控股在发行人的控股地位；发行人的经营管理层在港航控股本次划转前后亦没有发生重大变动。

（4）发行人已建立了较为完善的法人治理结构，本次划转前后、本次划转完成至今发行人董事、监事和高级管理人员的正常变动均已依照法律、法规及发行人公司章程的规定严格履行了相关决策程序；同时，作为从事客滚运输的特种行业，其经营管理人员客观上要求具有严格的专业性及稳定性，港航控股及发行人将继续根据航运行业上述特点保持发行人经营管理层的稳定性。

（5）发行人的控股股东港航控股于 2009 年 7 月 13 日出具承诺：“自本承诺函签署之日起，本公司保证将不会利用自身的控股地位对股份公司的董事、监事及股份公司章程规定范围内高级管理人员进行重大调整，即：本公司保证自本承诺签署之日起三年调整股份公司董事、监事及股份公司章程规定范围内高级管理人员的比例不超过相应人员总数的三分之一（因上述董事、监事、高级管理人员违反《公司法》关于董事、监事、高级管理人员资格和义务的相关规定而必须进行更换的情形除外；上述人员因行政调动或因健康原因、离退休、去世等事由无法继续履行董事、监事、高级管理人员职责而需要进行更换的情形除外）。”

（6）发行人实际控制人海口市国资委于 2009 年 3 月 11 日出具承诺：“自本承诺函签署之日起，本单位保证将不会对港航公司的董事、监事及港航公司章程规定范围内的高级管理人员进行重大调整，即保证每年调整港航公司董事、监事及港航公司章程范围内高级管理人员的比例不超过相应人员总数的三分之一。本单位保证对港航公司上述董事、监事及高级管理人员进行的调整不会影响海峡股份公司董事会、监事会及其管理层决策、经营的正常、持续进行。”

经核查，北京市万商天勤律师事务所认为：港航控股本次划转相关主管部门在划转过程中以政策、协议等方式明确了稳定本次划转相关人员的相关措施，港

航控股及发行人在本次划转前后、本次划转完成至今经营管理层均没有发生重大变动；本次划转没有导致港航控股在发行人的控股地位发生变动，发行人董事、监事和高级管理人员的变动均已依照法律、法规及发行人公司章程的规定严格履行了相关程序，港航控股及发行人将继续根据航运行业专业性及稳定性的特点保持发行人经营管理层的稳定性。港航控股本次划转不会导致发行人管理层现在或将来的不稳定。

3、港航控股本次划转是否导致发行人实际控制人的变更

（1）港航控股本次划转系根据交通部、国家计委、国家经贸委、财政部、中央企业工委《关于深化中央直属和双重领导港口管理体制改革的意见》中关于港口下放港口所在地城市人民政府管理的政策要求，经海南省政府、中共海南省委及海南省国资委依法批准的国有资产无偿划转行为。本次划转导致港航控股的全资股东由海南省国资委变更为海口市国资委，海南省国资委和海口市国资委均为同一行政区划内的国有资产监督管理部门，均为代表国家对国有资产行使监督管理职权的政府部门，均按照国家国有资产管理的相关法律、法规及政策对下属国有企业行使监督管理职权。本次国有资产的无偿划转系海南省执行中央有关文件的行政划转，代表国家对国有资产行使监督管理职权的政府部门由海南省国资委转为海口市国资委之变动，不视为发行人实际控制人的变更。

（2）根据中国证监会发布的《首次公开发行股票并上市管理办法》以及《〈首次公开发行股票并上市管理办法〉第十二条“实际控制人没有发生变更”的理解和适用——证券期货法律适用意见第 1 号》的相关规定，“发行人最近 3 年内实际控制人没有发生变更”要求发行人保持控制权稳定，实际控制人的变动不影响发行人持续发展、持续盈利的能力。发行人控股股东港航控股的国有资产监督管理部门由海南省国资委转为海口市国资委没有影响发行人控制权的稳定，没有对发行人持续发展、持续盈利产生障碍，具体如下：

①港航控股本次划转前后，港航控股均直接持有发行人 88,516,182 股股份，占发行人总股本的 75.01%，港航控股在发行人中仍保持绝对控股地位。港航控股本次划转没有导致港航控股在发行人处的股权发生变动，没有影响港航控股在

发行人的控制地位。

②港航控股本次划转的相关主管部门在划转过程中以政策、协议等方式明确了本次划转相关人员稳定措施，港航控股在本次划转前后、本次划转完成至今经营管理层均没有发生重大变动；发行人的经营管理层在港航控股本次划转前后、本次划转完成至今经营均没有发生重大变动。

③发行人近三年的主营业务均未发生变化，均为以海南省为中心的南海客滚运输业务。港航控股本次划转前后、本次划转完成至今发行人的主营业务亦未发生变化。

④港航控股本次划转前后，港航控股仍为发行人的控股股东，港航控股与发行人之间在业务、资产、人员、机构、财务等方面均保持独立性。

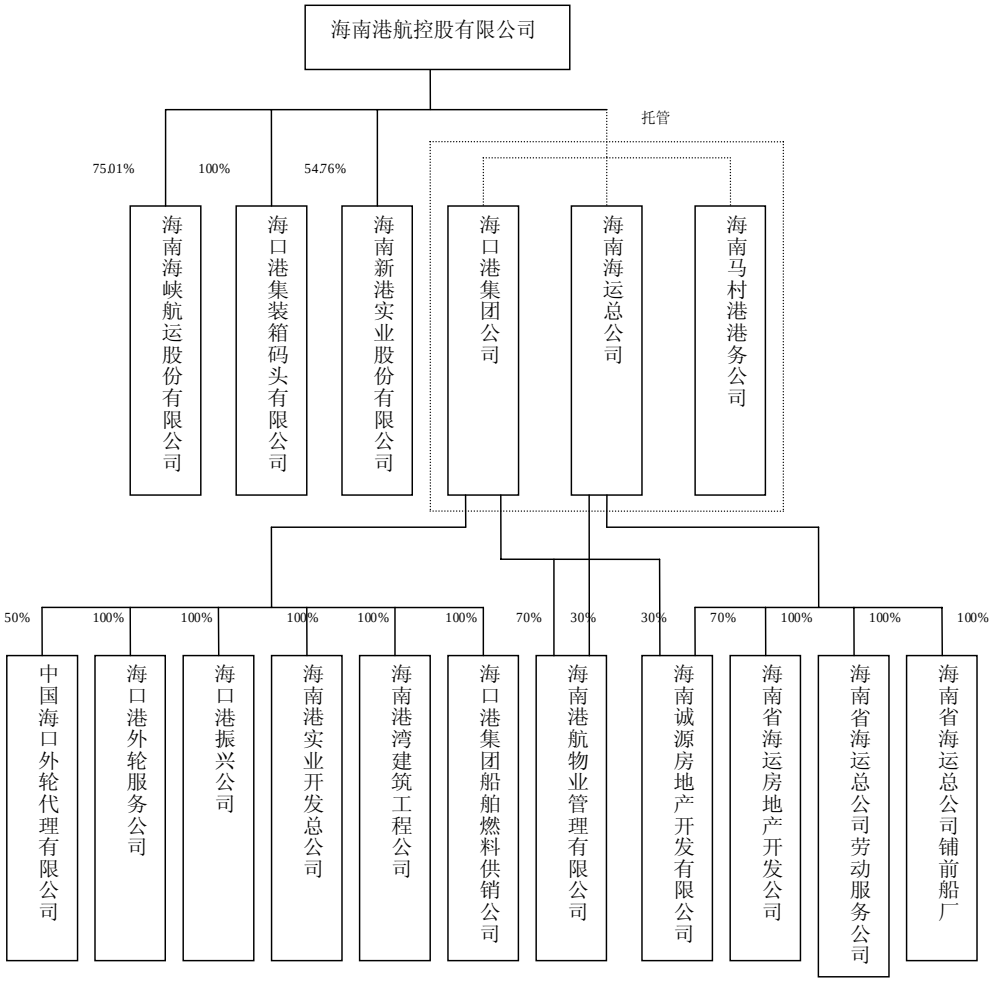
经核查，北京市万商天勤律师事务所认为：2006 年 3 月发行人控股股东港航控股由海南省国资委划归海口市国资委管理没有影响发行人控制权的稳定，港航控股本次划转不会导致发行人管理层现在或将来的不稳定；本次划转不影响发行人持续发展、持续盈利能力；本次国有资产的无偿划转系海南省执行中央有关文件的行政划转，代表国家对国有资产行使监督管理职权的政府部门由海南省国资委转为海口市国资委之变动，不视为发行人实际控制人的变更。

经核查，海通证券认为：2006 年 3 月，发行人控股股东港航控股由海南省国资委划归海口市国资委管理，该变动系海南省执行中央有关文件的行政划转行为，代表国家对国有资产行使监督管理职权的政府部门由海南省国资委转为海口市国资委之变动，不视为发行人实际控制人的变更。

2008 年 11 月 26 日，海口市国资委和海口市城市建设投资有限公司签订《合资协议书》，由海口市城市建设投资有限公司向港航控股注资 1.5 亿元人民币。注资完成后，港航控股注册资本仍为 5 亿元不变，海口市国资委持有港航控股 95.44%的股权，海口市城市建设投资有限公司持有 4.56%的股权；同时，海口市城市建设投资有限公司将其在港航控股的股权委托给海口市国资委行使和管理。此次注资已完成，港航控股已于 2009 年 1 月 14 日完成了工商登记变更。此次注资，不会改变海口市国资委对港航控股的绝对控股地位，也不会影响海口市国资

委作为发行人实际控制人的地位。

（三）控股股东控制的企业



发行人控股股东控制的其他主要企业基本情况如下：

子公司						
序号	企业名称	成立时间	注册/实收资本	注册地和主要生产经营地	控股比例/方式	经营范围
1	海口港集装箱码头有限公司	1987.2.6	11,400万元	海口市	100%	集装箱配载、拆装、检验、中转、联运、清洗、熏蒸、堆存保管、修理、搬运等。
2	海南新港实业股份有限公司	1994.12.30	4,620.25万元	海口市	54.76%	港口装卸仓储服务，旅游项目开发经营，船舶用品销售等。
控制的其他企业						
1	海口港集团公司	1988.8.12	36,000万元	海口市	托管	港口装卸、仓储、海上客货运输、集装箱运输、外轮代理、房地产开发等。
2	海南省海运总公司	1988.9.14	4,511 万元	海口市	托管	海上客货运输，港口装卸仓储，船舶修理，通讯导航，房地产开发经营等。
3	海南马村港港务	1993.5.15	2,220 万	澄迈县	托管	港口、装卸、仓储、运输

	公司		元			等。
4	海口港外轮服务公司	1989.10.23	400 万元	海口市	托管	为国内外船舶、船员提供补给、劳动服务等。
5	海南港实业开发总公司	1992.9.8	2,000 万元	海口市	托管	房地产开发经营、临海加工工业等。
6	海口港振兴公司	1994.4.11	100 万元	海口市	托管	建筑材料、五金工具、日用百货等的批发、零售。
7	海南港湾建筑工程公司	1988.4.21	2,000 万元	海口市	托管	承担中、小型港口船厂内河航运建设项目及全部配套工程等。
8	海口港集团船舶燃料供销公司	1993.6.3	500 万元	海口市	托管	供应到港船舶燃料油、润滑油、淡水，日用百货等。
9	海南港航物业管理有限公司	2001.11.15	100 万元	海口市	托管	物业管理；停车场与招待所服务；港区市场管理等。
10	中国海口外轮代理有限公司	1987.1.13	500 万元	海口市	托管	为各类中外籍国际船舶在中国港口、口岸和水域的一切代理和服务业务。
11	海南诚源房地产开发有限公司	2006.11.9	300 万元	海口市	托管	房地产开发经营，工程承包、建筑装饰工程施工等。
12	海南省海运总公司劳动服务公司	1988.7.7	50 万元	海口市	托管	码头装卸服务。
13	海南省海运房地产开发公司	1992.10.16	1,000 万元	海口市	托管	房地产开发经营；建筑材料、建筑机械设备销售等。
14	海南省海运总公司铺前船厂	2003.4.14	470 万元	文昌市	托管	船舶修造、零配件加工。

发行人控股股东控制的其他主要企业最近一年经营情况如下：

子公司							
序号	企业名称	时间	总资产(万元)	净资产(万元)	收入(万元)	净利润(万元)	审计机构
1	海口港集装箱码头有限公司	2009.6.30	23,861.39	18,290.91	5,941.50	234.43	海南海信
		2008.12.31	24,074.16	18,055.47	12,694.47	1,982.32	
2	海南新港实业股份有限公司	2009.6.30	13,556	5,717	839	-654	海南海信
		2008.12.31	13,747.82	5,823.51	1441.85	-607.51	
控制的其他企业							
1	海口港集团公司	2009.6.30	81,628.23	43,118.21	1,116.00	-1,768.30	海南海信
		2008.12.31	82,968.05	44,493.91	6,018.45	-3,164.87	
2	海南省海运总公司	2009.6.30	58,274.48	9,056.77	863.07	-941.95	海南海信
		2008.12.31	59,464.09	9,998.50	1,799.72	-1,063.52	
3	海南马村港港务公司	2009.6.30	10,484.36	-20.41	94.96	-1.55	荣德诚
		2008.12.31	10,483.82	-18.86	176.16	-32.15	
4	海口港外轮服务公司	2009.6.30	0.39	-77.92	2.70	-15.65	海南海信
		2008.12.31	62.24	-62.26	0.00	0.00	
5	海南港实业开发总公司	2009.6.30	3263	-2962	0.00	0.03	海南海信
		2008.12.31	3,356.49	-2,962.38	0.00	2.86	
6	海口港振兴公司	2009.6.30	44.07	-131.82	0.00	-0.15	海南海信
		2008.12.31	137.86	-131.66	0.00	-73.86	
7	海南港湾建筑工程公司	2009.6.30	459.61	-109.25	58.75	20.58	海南海信
		2008.12.31	691.32	-129.84	64.09	2.87	
8	海口港集团船舶燃	2009.6.30	793.87	394.87	62.31	-11.84	海南

	料供销公司	2008.12.31	586.76	406.71	27.14	-118.47	海信
9	海南港航物业管理有限公司	2009.6.30	721.89	-3,356.84	350.8	-291.2	海南海信
		2008.12.31	801.75	-3,065.59	801.72	-564.78	
10	中国海口外轮代理有限公司	2009.6.30	1290	415	404	30	信永中和
		2008.12.31	1,164.50	385.64	957.94	-17.17	
11	海南诚源房地产开发有限公司	2009.6.30	960.77	940.69	0	-67.98	海南海信
		2008.12.31	1,022.90	1,008.47	110.2	9.35	
12	海南省海运总公司劳动服务公司	2009.6.30	0.02	-3.1	0	0	海南海信
		2008.12.31	0.02	-3.13	0.00	0.00	
13	海南省海运房地产开发公司	2009.6.30	18,188.81	345.45	0	-36.66	海南海信
		2008.12.31	19,286.99	382.41	0.00	-64.92	
14	海南省海运总公司铺前船厂	2009.6.30	395.83	112.01	0.2	-130.28	海南海信
		2008.12.31	443.26	242.29	109.21	-221.70	

（四）发行人控股股东直接或间接持有的发行人股份质押或其他有争议的情况

截至本招股说明书签署日，发行人控股股东所直接或间接持有的发行人股份无质押或其他有争议的情况。

八、发行人有关股本的情况

（一）本次拟发行股份及本次发行前后公司股本结构

本次发行前发行人股本总额 11,800 万股，本次拟公开发行人民币普通股 3,950 万股，占发行后发行人总股本的 25.08%。发行前后公司股本结构如下表：

项 目	发 行 前		发 行 后	
	股份（股）	比例（%）	股份（股）	比例（%）
港航控股（SLS）	88,516,182	75.01	88,516,182	56.20
盐田港	25,783,831	21.84	25,783,831	16.37
中海海盛	1,233,329	1.05	1,233,329	0.78
海口外代（SLS）	1,233,329	1.05	1,233,329	0.78
邢雯璐	1,233,329	1.05	1,233,329	0.78
社会公众股	--	--	39,500,000	25.08
合 计	118,000,000	100	157,500,000	100

注：根据海南省国资委琼国资函[2007]646 号文核定港航控股持有的本公司股份为国有法人股（SLS），海口外代持有的本公司股份为国有法人股（SLS）。

（二）发行人前十名股东、前十名自然人股东及其在发行人处担

任的职务

发行人目前有五名股东，除自然人股东邢雯璐外，其余四名均系法人股股东。邢雯璐：女士，中国国籍，没有永久境外居留权，未在公司担任职务。身份证号码为：460103198306171846；住所为：海南省海口市龙昆上村 33 号。

（三）股东中战略投资者持股及其简况

截至本招股说明书签署日，发行人不存在战略投资者。

（四）股东之间的关联关系

发行人现有股东中，中国海口外轮代理有限公司系海口港集团和中国外轮代理有限公司的合营公司。根据海口市国有资产监督管理委员会的授权，港航控股无偿托管了海口港集团，因此海口外代实际由港航控股和中国外轮代理有限公司共同控制。

除此之外，发行人其他股东之间不存在关联关系。

（五）本次发行前股东所持股份的流通限制和自愿锁定的承诺

发行人控股股东海南港航控股有限公司于 2008 年 1 月 11 日出具承诺：自海峡航运股份有限公司首次向社会公开发行股票并上市之日起三十六个月内，不转让或者委托他人管理其本次发行前所持有的发行人股份，也不由发行人回购该部分股份；

发行人股东盐田港于 2008 年 1 月 17 日、中海海盛于 2008 年 1 月 14 日、海口外代于 2008 年 1 月 15 日、邢雯璐于 2008 年 1 月 10 日分别出具承诺：自本公司上市之日起十二个月内，不转让或者委托他人管理其已直接或间接持有的本公司股份，也不由发行人回购该部分股份。由于发行人股东邢雯璐的父亲邢跃系本公司的监事，邢雯璐及邢跃还承诺：除前述锁定期外，在邢跃担任本公司监事期间，邢雯璐每年转让股份数不超过其持有本公司股份总数的 25%，在邢跃离职后半年内，邢雯璐不转让其持有本公司的股份。

九、发行人内部职工股的情况

发行人没有发行过内部职工股。

十、工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股等情况

发行人不存在工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股或股东数量超过 200 人的情况。

十一、发行人员工及其社会保障情况

随着增资重组和业务的发展，发行人的员工人数不断增加，从2002年底的501人，增加至2009年6月30日的955人。

（一）员工专业结构

专　　业	人　　数（人）	占员工比例
船员	728	76.23%
其中：高级船员	258	27.02%
管理人员	67	7.02%
一般人员	160	16.75%
合　　计	955	100.00%

（二）员工受教育程度

学　　历	人　　数（人）	占员工比例
本科及本科以上学历	70	7.33%
大专学历	180	18.85%
中专学历	165	17.28%
中专以下学历	540	56.54%
合　　计	955	100.00%

（三）员工年龄分布表

年　　龄	人　　数（人）	占员工比例
30 岁及以下	44	4.61%
31-40 岁	354	37.07%
41～50 岁	430	45.02%

50 岁以上	127	13.30%
合　　计	955	100.00%

（四）发行人执行社会保障制度、住房制度、医疗制度改革情况

发行人劳动用工实行全员劳动合同制，员工按照与公司签订的合同承担义务和享受权利。发行人根据国家有关规定及当地政策执行基本养老保险制度、医疗保险制度、职工工伤保险制度、失业保险制度、生育保险制度和住房公积金制度。

1、社会保险缴纳情况

（1）海南省社会保险缴纳基本情况如下：

①海南省 2006 年 1 月－2009 年 6 月 30 日各项社会保险缴费费率表：

险种	总费率
基本养老保险	28%
基本医疗保险	8%
失业保险	2%（2009 年 4 月以前是 3%）
生育保险	0.30%（2009 年 4 月以前是 0.50%）
工伤保险（按行业划分）	0.30%-1.00%（2009 年 4 月以前是 0.50%-1.50%）
合计	38.60%-39.00%

注：资料来源海南省社会保险事业局

②海南省 2006 年 1 月－2009 年 6 月 30 日社会保险缴费基数情况：

时间	缴费基数范围(元)
2006 年 6 月 30 以前	880.8-4404
2006 年 7 月 1 日－2007 年 6 月 30 日	1011－5055
2007 年 7 月 1 日－2008 年 12 月 31 日	1090.8－5454
2009 年 1 月 1 日－2009 年 6 月 30 日	1090.8－5454

注：资料来源海南省社会保险事业局

（2）发行人已参加了养老保险、医疗保险、工伤保险、生育保险和失业保险，根据发行人提供的报告期社会保险缴费凭证并经核查，发行人在报告期内已按照国家有关规定缴纳了各项保险基金。

①发行人报告期缴纳的各项社会保险费费率：

险种	总费率
基本养老保险	28%
基本医疗保险	8%
失业保险	2%（2009 年 4 月以前是 3%）

生育保险	0.30%（2009 年 4 月以前是 0.50%）
工伤保险（按行业划分）	0.70%（2009 年 4 月以前是 1.00%）
合计	39%(2009 年 4 月以前是 40.50%)

②发行人报告期内期末在册员工数及已缴纳社保基金和医疗保障基金的人数：

时间	在册人数	缴纳人数
2006 年 12 月 31 日	965	965
2007 年 12 月 31 日	957	957
2008 年 12 月 31 日	949	949
2009 年 6 月 30 日	955	955

③发行人报告期缴纳的各项社会保险费金额：

险种	金额（元）			
	2009 年 1-6 月	2008 年	2007 年	2006 年
基本养老保险	3,015,390.97	5,853,871.90	4,760,078.67	4,170,366.15
基本医疗保险	873,496.31	1,678,414.26	1,400,366.57	1,233,216.85
失业保险	286,303.75	629,841.12	510,238.62	448,103.96
生育保险	45,817.61	104,998.19	85,086.31	80,609.67
工伤保险	97,348.46	209,945.52	170,079.53	152,317.43
合计	4,318,357.10	8,477,070.99	6,925,849.70	6,084,614.06

2、住房公积金情况

（1）发行人已于 2003 年 4 月经海南省住房制度改革办公室琼房改金[2003]32 号文件批准，设立了住房公积金账户，并在中国工商银行海甸支行办理住房公积金缴存手续。

（2）根据发行人提供的报告期住房公积金缴费登记进账单并经海通证券合理查验，发行人在报告期内经海南住房公积金管理中心核定，已为与其签订正式劳动合同的全部职工缴纳了住房公积金，发行人报告期内住房公积金缴纳情况如下表：

住房公积金情况表			
年度	缴纳人数	缴纳金额（万元）	提取比率
2006 年	874	221.9	个人 10%，企业 10%
2007 年	859	367.58	个人 10%，企业 10%；2007 年 5 月调整为 12%
2008 年	949	448.76	个人 12%，企业 12%
2009 年 1-6 月	955	314.23	个人 12%，企业 12%

经核查，北京市万商天勤律师事务所认为：发行人最近三年依照国家劳动保障相关的法律、法规足额缴纳了各项社会保险基金及住房公积金，不存在违反劳动保障方面法律、法规受到行政处罚的情况。

经核查，海通证券认为：发行人最近三年已依法足额缴纳了各项社保基金及住房公积金，该等费用的缴纳情况符合国家有关劳动保障的法律法规规定。

十二、持有 5%以上股份的股东及作为股东的董事、监事、高级管理人员作出的重要承诺及其履行情况

（一）避免同业竞争的承诺

详见本招股书第七节【同业竞争与关联交易】。

（二）锁定股份的承诺

详见本节之“八、（五）本次发行前股东所持股份的流通限制和自愿锁定的承诺”。

第六节　业务和技术

一、发行人主营业务概况

发行人具有多年的航海运输经验，以客滚运输为主营业务，是一家业绩优良、具有成熟商业模式的专业化、区域性的客滚运输龙头企业。

发行人目前主要经营以海南省为中心的南海客滚运输业务，是承担海南省客货进出岛运输任务的骨干航运企业。随着近年海南省经济的快速发展和发行人自身竞争实力的不断提升，发行人主营业务呈高速增长态势，营业收入和净利润均持续增长，2006年、2007年、2008年和2009年1-6月分别实现营业收入30,045.31万元、38,453.26万元、45,088.93万元和27,146.61万元，实现净利润5,910.59万元、9,653.96万元、12,854.69万元和9,599.55万元。

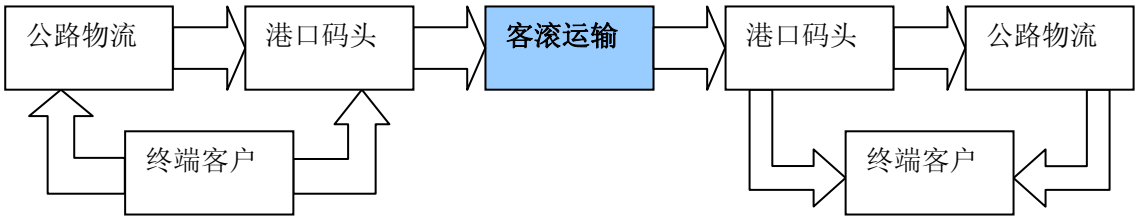
发行人主营业务自设立以来未发生变化，且市场份额在南海客滚运输行业中多年稳居第一。

二、所处行业基本情况

（一）客滚运输简介

发行人所处客滚运输行业为水路运输行业中的子行业。水运是国家战略性基础产业，按其运输货种可细分为干散货运输、集装箱运输、油轮运输、客滚运输、客轮运输等，因其运能大、占地少、能耗小、污染轻、成本低等优势，在综合运输体系中占有重要地位，其未来发展前景十分广阔。客滚运输行业作为水运行业中的一个重要分支，因其特有的快速、便捷、安全、低损耗等优势，在南海、黄海和东海的沿海以及川江等区域的经济发展中占有重要地位，成为繁荣当地经济、推动旅游产业的重要力量之一，也是我国积极推动和扶持的朝阳行业。我国《公路水路交通“十一五”发展规划纲要》中明确指出：滚装船是我国海运船队和内河船舶未来的发展重点之一；我国未来要加强滚装运输系统建设，积极发展沿海的陆岛以及岛屿间的客滚运输系统，加快实现常规客运向旅游化、高速化、客滚化方向发展。

客滚运输价值链如下图所示：



（二）客滚船简介

客滚船按分类归属于滚装船。滚装船是人们在开发“门对门”直接运输中，与集装箱船同期开发出来的一种高技术、高附加值船舶。滚装船以轮子滚上滚下的水平装卸代替了起重机械的垂直装卸，从而最大限度减少了运输途中的损耗和差错。按其用途滚装船可分为：滚装货船、客滚船和汽车运输船三种。目前我国滚装船队的船型以客滚船为主，约占总数的97%，其它船型约占3%。（资料来源：《船舶物资与市场 》2005.1 “滚装船现状与发展趋势分析”）

客滚船是通过对甲板进行功能分区以实现同时装载汽车、旅客以及提供船上旅客住宿和娱乐服务等多项功能的船舶。其作为连接两岸的人车两用交通运输船舶，集高速、便捷、舒适、环保于一体，技术含量高，是当今世界船舶行业中的高端产品，具有装卸效率高，对码头要求低、港口投资少、装卸费用低、“门对门”直接运输等优势；同时又存在着船舶造价高，货舱利用率有限，安全舒适性能要求高等特点。客滚船上述特征使得其在经济发达地区的内海、海湾、海峡和沿海岛屿间的中短途水运中，具有较大的竞争优势。

（三）行业监管体制

1、行业监管机构

目前，客滚运输行业的主管部门是交通运输部。该部行使着对水路运输行业的管理职能，如行业发展规划、法规制定、安全监管、运力审批、港口航道管理等。交通运输部派驻的分支机构分设海事、船检、通信管理等机构，具体负责水系干线水路交通行政管理。此外各省、自治区、直辖市交通主管部门设置港航管

理机构，履行本辖区的水路交通行政管理职能。中国船级社作为交通运输部的直属事业单位，是从事船舶法定检验的专业结构，也是中国唯一从事船舶入级检验业务的专业机构。

针对海安航线运输运量大、班次密的特点，海南省交通厅专门下设琼州海峡轮渡运输管理办公室，与广东省设立的琼州海峡轮渡运输管理办公室协调，统一负责对琼州海峡轮渡航线行使有关政策实施、纠纷处理、安全检查及查处有关违章行为等职能。

2、行业监管政策

● 有关经营资质的监管

根据《中华人民共和国水路运输管理条例》，在国内设立客滚运输企业，须由交通主管部门审查批准并核发相应的许可证书；从事客滚运输业务，还须符合《国内水路运输经营资质管理规定》中关于客滚业务经营资质条件的规定。

根据原交通部《关于同意广东、海南省共同审批的批复》（〔88〕交海字 602 号）：“同意经营海南、广东两省间海上运输的船公司和运力增减，由你们两厅共同审批”。

● 有关海上安全的监管

根据《中华人民共和国船舶和海上设施检验条例》，客滚运输企业必须向船舶检验机构申请建造检验、定期检验。

《海上滚装船舶安全监督管理规定》要求，从事滚装船舶运输必须取得相应的从业资质；滚装客船的安全管理体系须经海事管理机构审核认可并取得安全管理体系符合证明；滚装船舶应当按照《船舶与海上设施法定检验技术规则》、《船舶消防管理和检验技术要求》等有关技术标准，配备足够的消防设备和救生设备。

《老旧运输船舶管理规定》和《关于实施运输船舶强制报废制度的意见》明确规定了各类船舶的营运管理及强制报废制度，其中规定沿海老旧客滚船及客渡船的强制报废船龄为 30 年。

船舶在琼州海峡进行运输业务经营时还须遵守《琼州海峡水域通航安全管理规定》、《琼州海峡轮渡运输管理规定》、《琼州海峡船舶定线制》和《琼州海峡船舶报告制》等相关规定，进出港口必须向相关海事部门报告并接受检查。

● 有关防止环境污染的监管

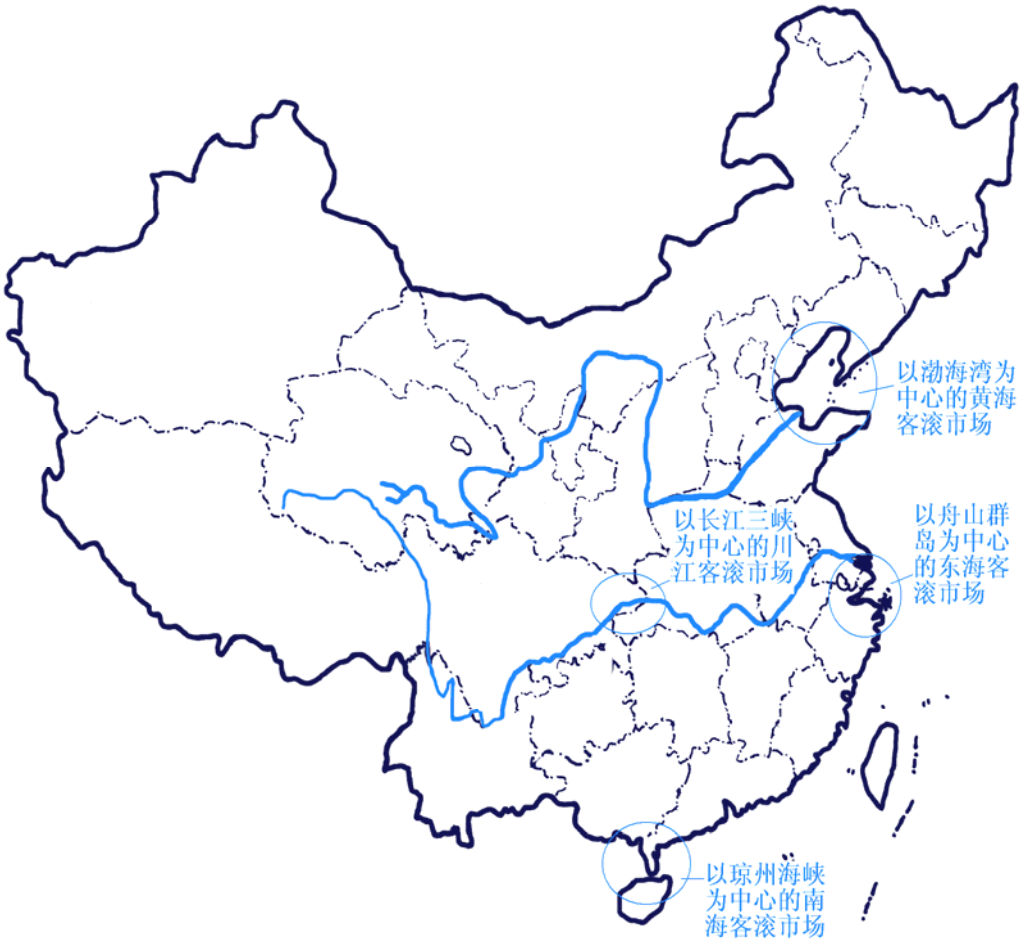
根据《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》和《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》，在中华人民共和国管辖海域内的所有任何国籍船舶、外国籍船舶所有人及其它个人均需遵守《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》，不得违反《中华人民共和国海洋环境保护法》和《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》的规定排放油类、油性混合物、废弃物和其它有毒有害物资。

（四）客滚运输行业概况

1、客滚运输行业发展状况

国际上客滚运输从20世纪60年代末兴起，因其固有的灵活方便、周转快、装卸设备投资低、对码头结构要求不高等优点，迅速成为国际航运市场的后起之秀。我国琼州海峡、渤海湾内海、舟山群岛海域、喇叭状的长江口以及漫长海岸线上大大小小的海湾、岛屿为客滚运输的发展提供了良好的地理环境；同时，随着我国经济的高速增长和人民生活水平的不断提高，跨区域的人员、车辆和物资往来日益频繁，为我国客滚运输的快速发展提供了坚实的经济基础。

我国沿海客滚运输始于1977年，琼州海峡海口-海安客滚航线的开辟，拉开了我国海域的客滚运输序幕。随着经济的发展又陆续开辟了上海至崇明、大连至烟台、镇海至宁波、青岛至黄岛、宜昌至重庆等客滚航线，从而使客滚运输发展到渤海、东海、黄海和长江三峡等适航水域，并逐步形成了目前以琼州海峡为中心的南海客滚运输市场，以长江三角洲和舟山群岛为中心的东海客滚运输市场，以渤海湾为中心的黄海客滚运输市场和以长江三峡为中心的川江客滚运输市场。

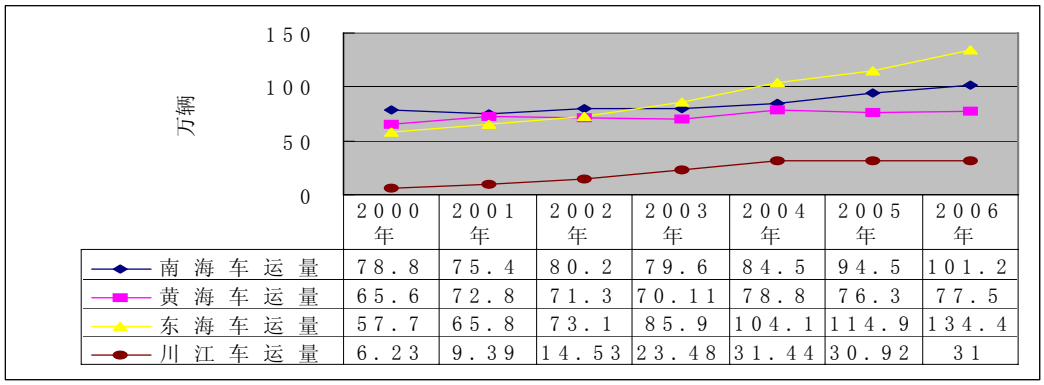


1999 年 11 月，我国黄海客滚运输市场发生 “大舜”号沉没事故并造成较大的人员伤亡，为此原交通部开始大力整顿客滚运输市场，并陆续关停并转一批安全不达标的航运企业，客滚运输行业进入相对低迷发展阶段。2000 年以来原交通部陆续出台相关政策，要求强制报废老旧船舶、严格定期安全检验并提高了行业准入门槛，引导客滚运输企业加快运力更新，使得我国客滚船队呈现船龄逐年递减、运力结构不断优化的趋势，客滚运输的安全性、舒适性和快捷性大大提升，行业竞争向有序和良性方向发展。随着行业整合初见成效、市场竞争有序进行以及市场需求持续上升，2003 年以来我国客滚运输重新步入快速发展轨道。

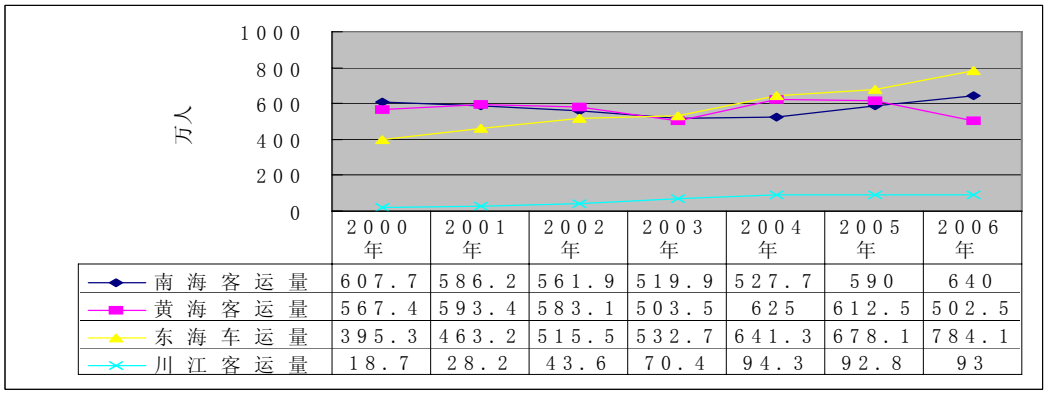
近年来虽然受桥梁、隧道建成通车的影响，我国少数客滚航线市场有所萎缩，但受益于适航地区经济的高速发展以及跨区域经济交往的日益频繁，客滚运输航线不断增加，客滚运输市场不断扩大，如 1999 年以来川江客滚运输市场等逐步形成并取得迅猛发展。随着我国经济结构的不断优化、人民生活水平的逐步提高

和船舶建造技术的突飞猛进，客滚运输行业正朝着高速化、大型化、旅游化方向发展，客滚运输行业的服务内容和服务价值正不断丰富和提升。未来，各经济圈的快速崛起及台湾海峡运输市场的启动，还将为客滚运输市场创造更广阔的发展前景。2004 年－2006 年我国四大客滚运输市场规模总计分别约为 32 亿元、35 亿元和 39 亿元（数据来源：发行人根据各市场运量和运价的数据测算），客滚运输市场需求呈现出加速增长的态势。根据发行人对我国各主要客滚运输市场未来发展的测算，预计随着我国经济的持续高速增长，到 2010 年全国四大主要客滚运输市场总规模将达到 50 亿元左右。

我国四大客滚运输市场 2000 年-2006 年车、客运量情况如下表：



	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年
南海车运量	78.8	75.4	80.2	79.6	84.5	94.5	101.2
黄海车运量	65.6	72.8	71.3	70.11	78.8	76.3	77.5
东海车运量	57.7	65.8	73.1	85.9	104.1	114.9	134.4
川江车运量	6.23	9.39	14.53	23.48	31.44	30.92	31



	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年
南海客运量	607.7	586.2	561.9	519.9	527.7	590	640
黄海客运量	567.4	593.4	583.1	503.5	625	612.5	502.5
东海车运量	395.3	463.2	515.5	532.7	641.3	678.1	784.1
川江客运量	18.7	28.2	43.6	70.4	94.3	92.8	93

数据来源：

1、南海市场数据来源于琼州海峡轮渡运输管理办公室；

2、黄海市场 2000－2003 年数据来源于《环渤海湾客货滚装运输物流市场分析与展望》－2005 年港航物流市场发展报告，2004－2006 年数据由发行人根据烟大线数据测算；

3、东海市场数据来源于舟山市汽车轮渡有限责任公司；

4、川江数据来源于《川江滚装运输对区域经济社会发展的贡献与发展政策》及长江航运管理局网站，其中客运量数据由于川江运输车辆基本为货车，所以由发行人根据每车平均 3 名司乘人员测算，不包括川江纯客船运量。

2、我国客滚运输行业的特点

（1）市场区域性特征

客滚运输与当地地理环境、经济发展水平、物流特征、资源禀赋等密切相关，地理环境是产生客滚运输需求的必要条件；区域经济发展则引导出对客滚运输的现实需求；而物流特征和资源禀赋的不同则使不同区域的客滚运输各具地方特色。此外，由于客滚运输涉及大量旅客生命财产安全，各地方主管部门为防止恶性竞争可能带来的安全隐患，通常实行严格监管和市场准入制度。因此，客滚运输的区域性经营特征明显。

（2）分散型客户结构特征

客滚运输具有一定的公共交通属性，其提供的服务是实现车辆和旅客在特定水域内的位移，客户为有水路运输需求的车辆和人员。因此，客滚运输与其他公共交通运输行业一样直接面对众多终端客户，客户结构具有明显的分散型特征。

（3）港口代理销售特征

客滚运输具有航线相对固定的特点，客滚运输企业在运营过程中需将船舶靠泊在固定的港口。为了实现港口的统一管理和调度以及船舶装卸的安全有序，客滚运输企业的船票一般均由各靠泊的港口代理销售，双方根据票务代理协议进行结算。按照《港口法》，港口还为航运企业提供停泊、供水、供电、码头作业等服务并按统一标准收取费用。

（4）季节性和周期性特征

客滚运输由于区域性特征明显，其所在区域的物流、车流和人流的季节性波动决定了该区域市场的季节性特征。如南海客滚运输市场的季节性就与海南省瓜果菜销售出岛旺季相一致，在每年的1月至6月属于旺季，其余时间为淡季。

客滚运输的发展与区域内的物流、车流和人流的出行意愿密切相关，而这些都与国内和各区域经济形势密切相关，所以客滚运输企业收益状况和行业发展状况会随着国内和各区域市场的经济走势呈现出相应的周期性。

3、行业竞争状况

（1）客滚运输竞争区域性差异较大

目前我国客滚运输市场主要集中在四大区域，各区域的经济发展特征和物流品种差异较大，各区域内企业的竞争态势和格局也不尽相同。区域内企业竞争激烈，跨区域经营尚未展开。

（2）区域市场集中度不断提高

随着各区域内客滚运输企业竞争日趋激烈，运力规模、船型结构、管理能力、技术水平等成为竞争的关键因素，优胜劣汰的结果带来区域内市场集中度不断提高。如从2000年至今，黄海客滚运输市场在经过整合重组、优胜劣汰后由原来的15家企业减少为现在的6家，客滚船的总数也由36艘减为目前的19艘；而南海客滚运输市场的企业也由2000年的16家减少为目前的8家。

（3）即将进入资本竞争时代

客滚船舶造价昂贵，客滚运输属资金密集型行业，随着行业竞争的不断加剧，资本实力将成为企业竞争的重要因素。未来，实力雄厚、具有相当规模和品牌优势、规范成熟的客滚运输企业将通过收购、兼并等方式实现跨区域经营，并成为客滚运输市场的主导力量。

（五）进入客滚运输行业的壁垒

1、行业准入壁垒

经营客滚运输的企业必须符合《国内水路运输经营资质管理规定》中对企业规模和资质的相关规定，交通运输部对从事水路运输的船公司和船舶具有最终的审批权。为促进琼州海峡客滚运输市场竞争的有序进行，确保客滚航运安全，根据原交通部《关于同意广东、海南省共同审批的批复》（〔88〕交海字 602 号）：“同意经营海南、广东两省间海上运输的船公司和运力增减，由你们两厅共同审批”；在海南省和广东省共同制定各自颁布的省人民政府令《琼州海峡轮渡运输管理规定》中也明确了对海安航线的要求：从事琼州海峡轮渡运输的船公司、船舶，必须经过两省交通厅会签，报交通运输部审批。

根据 1995 年 12 月 27 日颁布的 《琼州海峡轮渡运输管理规定》，广东省和海南省分别设立“琼州海峡轮渡运输管理办公室”。海峡办根据两省交通行政主管部门的授权，负责琼州海峡轮渡运输运力投放的管理，受理本省水路运输企业、单位要求经营海峡轮渡运输的申请，并签署初审意见上报省交通行政主管部门审批，因此当时两省海峡办实际履行了部分海安航线运力管理职能。在两省海峡办《关于印发琼州海峡轮渡运输协调工作会议纪要的通知》（琼峡办[2000]29 号、粤峡办[2000]36 号）中明确了：原则上不再批准新增航运企业和运力投入海安航线，而是鼓励各航运企业对船龄长且船舶自身具有安全隐患的船舶进行更新。在 2005 年 8 月 5 日重新修改颁布的《琼州海峡轮渡运输管理规定》中，虽然两省海峡办不再被授权直接对运力投放进行管理，但在实际的运力投放过程中，2000 年协调会议的会议精神一直被沿用至今，且新增船公司及新增运力须经两省交通管理部门会签审批的制度一直未发生过变化。2008 年两省交通管理部门在“广东与海南省省际间水运企业设立及变更运力审批”行政许可公示中也明确提出“根据两省航运市场状况以及国家行业产业发展政策，有适当的数量限制。”

在 2000 年以后，海安航线的运力投放情况如下：

投入运力	所属公司	替换运力
宝岛 8	原海运总公司（现海峡航运）	宝岛 417
宝岛 9	原海运总公司（现海峡航运）	宝岛 410
信海 16 号	海峡航运	信海 7 号
双泰 11	广东双泰	海鸥 2
双泰 8	广东双泰	徐运 203
双泰 9	广东双泰	徐运 102
海装一号	徐闻海运	海装 06
金紫荆	湛江航运	无，为保障危险品运输安全，特批新增危险品运力
紫荆八号	湛江航运	粤民 406
紫荆花	湛江航运	粤民 428
信海 12 号	海峡航运	无，为提高琼州海峡通行能力、促进船舶更新换代，由交通运输部特批两省新增两艘抗 8 级风的客滚船
宝昌	广东双泰	

综上所述，由于客滚运输涉及大量旅客的生命财产安全，为维护市场的有

序和良性竞争，尽可能减少安全事故和隐患，有关交通主管部门对海安航线的准入审批较为严格，2000 年至今海安航线没有新的船公司进入该航线，运力更新亦基本采取以新替旧的方式进行，海安航线具有较高的资质及政策门槛。

2、人才壁垒

客滚运输行业对安全运营要求较高。根据《国内水路运输经营资质管理规定》和《中华人民共和国船员条例》的有关规定，相关管理人员和船员必须具有丰富的行业经验和相应的从业资格，其中：最高管理层中至少有1人专职负责安全管理工作并具有客滚船和所在航区相对应的船长或者轮机长任职的从业资历；其海务、机务专职管理人员应当具有客滚船和所在航区相对应的船长、轮机长任职的从业资历；船员也需要取得相应的船员适任证书。在目前我国高级船员短缺的背景下，人才成为制约其他企业进入该行业的壁垒。

（六）我国客滚运输行业利润水平变动趋势及原因分析

我国客滚运输行业从 1977 年开始起步，经历了初期高速发展后的过度竞争阶段，行业整顿后的短暂低迷阶段，再到走出低谷后的良性竞争、快速发展阶段。近年，随着行业竞争的有序进行，行业内船舶设施的改善和服务水平的提高，再加上经济快速发展带来的客货运量的持续增长，客滚行业整体收入和利润保持持续增长势头，尤其是其中管理规范、资金雄厚、技术先进的大型龙头企业正迎来飞速发展的契机。

（七）影响客滚运输行业的有利和不利因素

1、有利因素

（1）政策支持

客滚运输属于国家大力扶持的朝阳行业，得到有关政策的鼓励和支持。《公路水路交通“十一五”发展规划》（交规划发[2006]484号）、《公路水路交通“十一五”发展规划纲要》等法规和政策中明确指出：滚装船是我国海运船队和内河船舶未来的发展重点之一；我国未来要加强滚装运输系统建设，积极发展沿

海的陆岛以及岛屿间的客滚运输系统，加快实现常规客运向旅游化、高速化、客滚化方向发展。

（2）特殊地理环境中的比较优势

客滚运输一般在发达地区的内海、海湾、海峡和沿海岛屿间的短途水运中具有比较优势，在这些特殊的地理环境中具有一定的不可替代性。我国客滚运输行业目前形成了南海、东海、黄海和川江几大区域性市场，其中南海和东海市场都属于岛岸之间的海峡运输，这些地方距沿岸距离遥远且火车、汽车无法直达，常规船则容易受港口设备条件、装卸周期的限制，只有客滚船这一活动桥梁，才能顺利化解这些诸多不利因素，使岛岸交通运输更为便利；而黄海和川江市场也因存在陆路绕行距离远、路况复杂等地理条件制约，客滚运输也具有较强的比较优势。

（3）市场发展空间巨大

我国几大客滚运输市场分布于沿海或沿江经济较为发达的地区，各经济圈的迅速崛起以及未来台湾海峡运输市场的启动，为客滚运输市场创造了巨大的需求空间；同时，随着生活水平的提高、经济结构的变化和船舶建造技术的突飞猛进，客滚运输正向着高速化、大型化、旅游化方向发展。客滚运输服务内容不断丰富，高端旅游增值服务市场空间巨大。

2、不利因素

（1）燃油价格波动

燃油支出是客滚运输企业的主要运营成本之一。燃油价格与国际原油价格密切相关，而国际原油价格取决于政治和经济因素。2004 年以来，受市场需求、地缘政治以及金融危机等方面的影响，原油价格波动剧烈，美国纽约商业期货交易所原油期货综合价格从 2003 年 12 月 31 日的每桶 31.24 美元持续上涨至 2008 年 7 月 11 日的每桶 147.27 美元，随后油价一路走低，到 2009 年 1 月 19 日每桶的价格为 33.20 美元，随后又一路反弹至 2009 年 7 月 24 日的每桶 68.05 美元。

随着原油价格的剧烈波动，燃油价格也随之大幅波动，从而增加了客滚运输企业运营成本的不确定性，进而对航运公司的盈利能力产生不利的影响。

（2）船舶造价波动

客滚运输的主要经营性资产为客滚船舶，随着航运市场景气度的剧烈波动以及有关原材料、人工价格的不断变化，近年客滚船舶造价呈现出大幅波动的情况，这对客滚运输企业的运力更新、船舶维护和经营成本控制等方面都将产生不利的影响。

（八）客滚运输行业与上、下游行业关系

客滚运输行业的上游行业主要为船舶制造业以及石油行业。一方面在全球资源价格不断上涨和造船企业产能紧张的背景下，船舶造价不断攀升，短期内对航运企业的运力更新、船舶维修和经营成本控制都将产生不利的影响。但是从长远来看，由于船舶的使用寿命和折旧年限都较长，对客滚运输行业的影响有限；另一方面，船舶制造业技术的提升和更新，能够制造出更快更安全更舒适的船舶，对客滚运输业的未来发展将起到促进作用。

客滚运输行业直接面对旅客、车辆等有运输需求的终端客户，具有明显的客户分散型特征。随着我国经济的高速增长，客滚运输市场容量将保持持续增长势头。

三、发行人所面临的南海客滚运输市场概况

南海客滚运输市场目前主要集中于海南至广东、广西两省区的3条航线上，即海口-海安航线、海口-广州航线和海口-北海航线；另外尚有其他少量客滚运输航线如：汕头-南澳岛、北海-涠洲岛，这些航线主要是为少量海岛居民或游客的进出提供运输服务，其市场容量与背靠海南省经济的3条主航线相比几乎可以忽略不计。可见，南海客滚运输市场与海南省及周边地区的地理环境、经济发展水平等密切相关。

（一）海南省地理特征及经济发展特点

1、地理特征

海南省地处中国最南端，是我国仅次于台湾岛的第二大岛，其陆域面积较小、缺少广阔的内陆腹地，但因地处热带而具有得天独厚的生态环境，在热带农业、热带海洋和海岛旅游等方面具有独特的资源优势，并拥有 200 万平方公里的广阔海域面积。

海南省与祖国大陆的连接被我国三大海峡之一的琼州海峡所阻隔。琼州海峡东西长 80.3 公里，南北宽为 19.4～38.6 公里。琼州海峡西接北部湾，东连南海北部，呈东西向延伸，水深一般为 80 米，深坑深槽处达 120～160 米。海峡全部位于大陆架上，海底地形周高中低，为一北东—南西向狭长矩形盆地，东、西两峡口地势平坦，水深较浅，为 40～45 米。琼州海峡是东南沿海进入北部湾的海上要冲。

2、经济发展特点

海南省作为我国最大的经济特区在经历了上世纪90年代初的房地产热潮之后，经济发展一度低迷。但跨入新千年以来，伴随着我国经济的高速增长，海南省的经济发展也踏上了复苏之路，近几年更是呈现出加速增长的态势。2005年、2006年、2007年、2008年海南省GDP分别增长了10.1%、12.5%、14.5%和9.8%。其中，第一产业分别增长6.0%、9.1%、8.0%和7.7%，海南业已成为全国性的瓜、果、菜生产供应基地，据统计，海南省运销出岛的各类瓜果菜已从2000年的140万吨增长至2008年的470万吨，年平均增长16.34％。第二产业分别增长16.1%、19.8%、25.8%和7.0%，新兴工业成为拉动海南经济增长的主力，相关工业品和原材料的进出岛运输需求持续旺盛。第三产业分别增长10.2%、11%、12.5%和13.3%，特别是旅游业分别增长12.6%、13.1%、21.2%和9.1%，进出岛旅客人数和自驾游车辆数量不断攀升。（数据来源：海南省经济和社会发展统计公报、海南省农业厅）

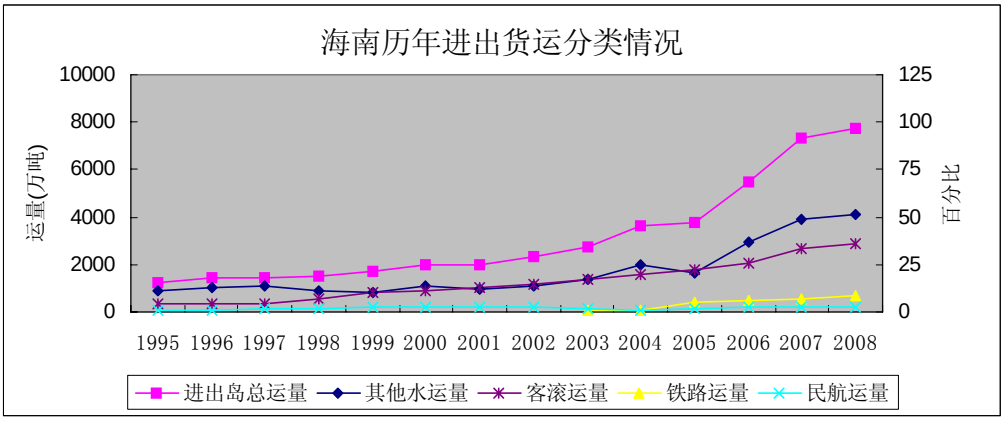
海南属典型的“岛屿型”经济，表现在一是经济发展对外来投资的依存度高，近几年海南投资弹性均在0.6左右，高于全国平均0.4的水平；二是社会产品

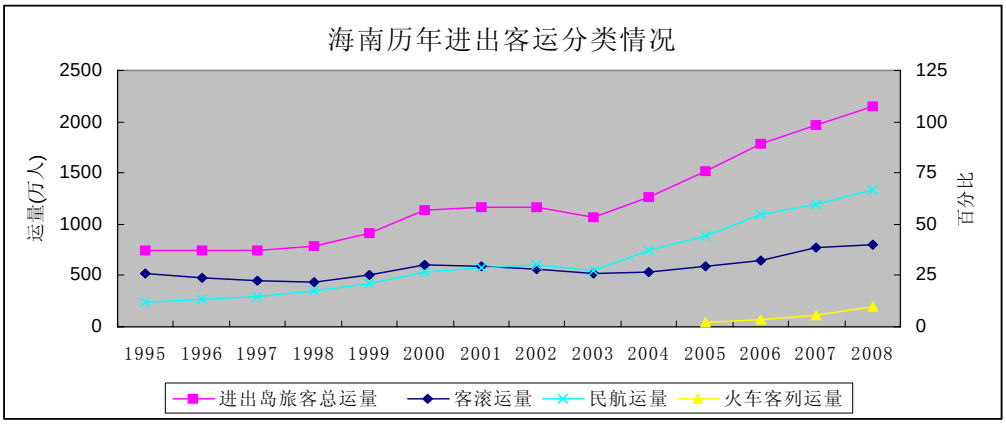
供需“两头在外”。2004年海南社会生产的总产品中有45%“出口”岛外，同时在社会生产、生活产品中也有45%要从岛外引进。另外其旅游业的消费群体也主要在岛外；三是对外交通是经济发展的命脉。海南发展需要的资金、技术、人才、市场等在很大程度上依赖岛外，因此畅通的对外交通运输体系、尤其是与大陆间的陆岛运输成为海南经济发展的命脉。

目前，海南岛与祖国大陆之间没有陆路通道，交通以航空和海运（包括客滚运输和火车轮渡运输）为主，其中航空在长距离的旅客运输中发挥着较大的优势；而海运则在大宗物资运输中发挥重要作用，成为海南对外交流的最为重要的交通方式，历年来承担着进出岛98%以上的货运量和40％左右的客运量。

（二）海南对外交通运输状况

海南对外交通体系由海运和航空运输组成。其中海运又可细分为干散货运输、集装箱运输、油轮运输、客滚运输和火车轮渡运输。





注：1、其他水运量、民航运量、铁路运量数据来源于《海南统计年鉴》和海南省交通厅统计资料，客滚运量数据来源于琼州海峡轮渡运输管理办公室统计资料；
2、货运量含车辆自重；
3、其他水运包括干散货运输、集装箱运输、油轮运输

从以上图表可以看出，海南省的进出岛运输在过去十几年中呈现出持续增长的态势。在货运方面，海运一直处于绝对主力的地位，同时又由于海南省产业结构的现状决定了其进出岛运输货物主要集中在农副产品、水产品、化肥、轻工、建材、化工医药等小宗货物，使得方便、快捷、门对门服务的公路汽车运输＋海路客滚运输的联运模式成为最为重要的运输方式之一，历年来客滚运输货物量一直占海南省进出岛货运总量的三分之一以上；在旅客运输方面，海南旅游业的快速发展及与大陆经济贸易往来的频繁，导致海南省的旅客吞吐量逐年上升，通过客滚运输进出海南省的旅客也呈现出逐年上升的趋势，并一直占整个海南省旅客吞吐量的三分之一以上。对海南省的经济发展而言，作为海运重要组成部分的客滚运输有着不可替代的作用。

（三）南海客滚运输的历史沿革和趋势

南海客滚运输船舶的更新换代折射出南海客滚运输的发展历程和未来发展趋势。

南海客滚运输所运营的船舶最早是由二战时期经过简单的改装而成的机动渡船和后来经改装而成的驳渡，这是南海客滚运输发展的第一阶段；后来随着改革开放和经济发展，海南与大陆之间的人员货物流通日益频繁，特别是海南建省办大特区以后，经济发展更是迅猛，为了适应经济发展的需要，上世纪90年代初海南、广东和广西的多家航运企业相继投入了41艘客滚船舶运营，当时投入的船舶或是国产开敞式或是进口日本的封闭式二手船舶，这是南海客滚运输发展的第二阶段。

经过十多年的运营，在上世纪90年代初投入市场的船舶相关设备已逐渐老化、性能降低；同时市场的需求也发生了巨大的变化，旅客对增值服务和个性化服务的要求日益提升，老式的单跳板客滚船和开敞式客滚船由于装卸速度慢、装载量小、舒适度低、安全性不高等原因已逐渐难以适应市场的需求。加之1999年烟台“11.24”海难事故以后，原交通部对客滚船舶的安全运营提出了更高更严格的要求，南海市场现有的老旧船舶都将逐步被封闭式、艏艉跳板型、高速大

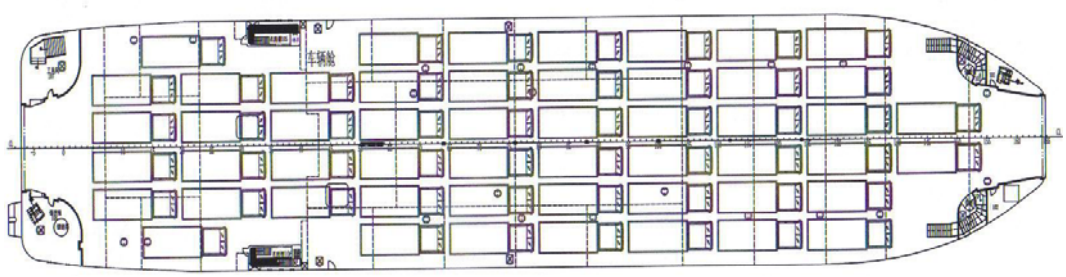
型化、抗风能力强、内部客运设施配置高的客滚船所取代，朝着大型安全化、高速快捷化、旅游舒适化的方向发展，向着客滚运输发展的第三阶段迈进。目前，南海客滚运输市场最具代表性的船舶为发行人的“信海16号”，该船舶在各技术指标方面开始迈入客滚运输的第三阶段，但在旅游舒适化方面还有待进一步加强。

南海客滚运输各阶段代表性船型：

	第一阶段：上世纪 90 年代以前	第二阶段：上世纪 90 年代至 2002 年	第三阶段：2002 年以后
船舶名称	南海 402	信海 2 号	信海 16 号
船长（米）	46	64.6	106
型宽（米）	10	14.8	19.8
总吨（吨）	600	1,917	6,555
车载量（辆）	11	29	41
客载量（人）	60	420	999
航速（节）	11	12	15
抗风等级	6 级	7 级	8 级
型式	单跳板开敞式	单跳板封闭式	艏艉跳板封闭式

资料来源：琼州海峡轮渡运输管理办公室

信海16号车辆甲板布置图



（四）南海客滚运输市场容量

1、影响南海客滚运输市场容量的因素

（1）经济发展带来的运输需求

南海客滚运输市场的货物运输需求主要和海南省的生产总值相关，旅客运输需求主要受人均生产总值和人口数量的影响。2008 年海南省的全省生产总值（GDP）1,459.23 亿元，人均生产总值 17,175 元，以当年平均汇率折算约合 2,472 美元，标志着海南经济已进入工业化初级阶段，开始向全面小康社会发展。在未来 20 年内，随着海南工业化、城市化进程加快，经济结构将发生重大变化，居民的消费结构进一步升级，必将产生旺盛的进出岛运输需求。

（2）产业结构调整将产生的运输需求

目前，海南省的产业结构之中，第一产业比重较高，第二产业比重偏低。但根据海南省产业结构调整规划，到 2020 年第二产业在三大产业中的比重将由 2006 年的 29.59%上升至 45%。第二产业的快速发展，必然带来新兴工业的高速增长，这必将会为南海客滚运输市场创造巨大的货运需求。

（3）区域经济合作将产生大量的运输需求

加强区域合作和区域经济一体化是当前我国经济领域的一个重要趋势，积极主动的融入区域经济是一个地区实现经济腾飞的成功因素。区域内不同地区之间经济要素交流的大幅增加，将会产生大量的运输需求。未来随着“泛珠三角”和“泛北部湾”经济区区域合作的持续深入，海南省有望成为背靠内陆、面向东南

亚的区域性航运和物流中心，这必将导致南海客滚运输需求的增长。

（4）客货结构变化带来的运输需求

从国外发达国家的经验看，人均 GDP 达到 1000 美元后，客运需求将向着旅游、休闲、度假等方向发展；而在货运方面，货种将向着轻质高价的方向发展，更加适合陆路运输。基于海南省特殊的地理环境，客货结构的这一变化必将为南海客滚运输创造更多的高端游客和轿车的运输需求，以及高附加值工业品对快速便捷的陆路＋客滚联运的需求。

2、南海客滚运输市场容量

南海客滚运输市场的历史数据表明该市场的车、客流量与海南省 GDP 总量以及增长情况高度相关，根据南海客滚运输市场的历史数据和海南省 GDP 高速增长的趋势预计到 2010 年南海客滚运输将完成滚装运输车辆数 150 万辆次、旅客运输量 900 万人次；2015 年南海客滚运输将完成滚装运输车辆数 210 万辆次、旅客运输量 1,300 万人次。按照目前的平均运价测算，也分别对应着 16 亿元和 22 亿元左右的市场规模。（资料来源：《琼州海峡滚装运输市场现状与发展趋势》《水运工程》2008.4）

四、发行人面临的竞争状况及特点

客滚运输具有明显的区域性，目前尚没有全国性的客滚运输企业。客滚运输的实际竞争仅局限于区域市场内，且在同一区域市场内，不同航线的竞争状况也不尽相同。以下介绍发行人经营的海口-海安、海口-北海及海口-广州航线的竞争情况。

（一）海口－海安航线

1、航线概况

海口－海安客滚运输航线是海南省海口市与广东省徐闻县海安镇之间的客滚运输航线，航距18海里，航程较短。该航线是海南与大陆之间经济文化交流的最主要通道,肩负着海南进出岛38%左右的货物运输和36%左右的旅客运输,是海南与大陆之间的交通咽喉，车客源市场前景广阔,是一条名副其实的海上“黄金水道”。2006年、2007年、2008年通过该航线进出海南省的车辆分别为97万、106万、109万辆次，旅客为612万、659万、643万人次，市场呈现出稳步增长的态势。

目前从事该航线客滚运输业务的企业共有7家，其中专业客滚运输企业6家，共投入41艘客滚船、7艘客船进行营运；另有粤海铁路有限责任公司投入2艘火车轮渡在保证火车过渡需要后，利用富余运力参与客滚营运。海安航线运力情况如下：

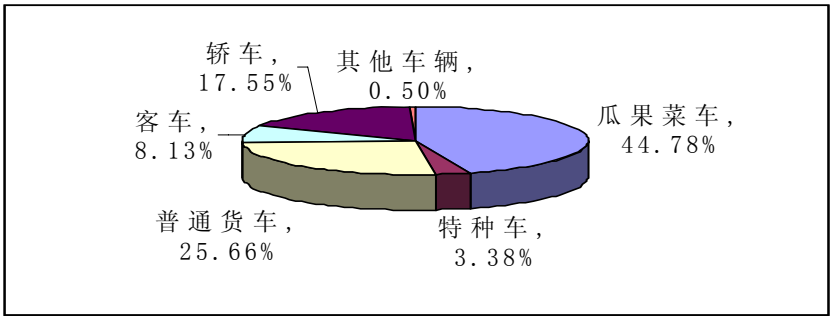
公司	船舶数量		船舶总吨		车位		客位	
	艘	比例	吨	比例	辆	比例	位	比例
海南海峡航运股份有限公司	14	28%	36,655	26.22%	382	28.96%	7,311	33.73%
粤海铁路有限责任公司	2	4%	28,762	20.58%	250	18.95%	2,720	12.55%
广东省湛江航运集团有限公司	10	20%	24,468	17.51%	200	15.16%	3,973	18.33%

徐闻县海运有限公司	8	16%	14,926	10.68%	189	14.33%	2,092	9.65%
广东省双泰运输集团公司	12	24%	29,219	20.90%	220	16.68%	4,948	22.81%
海口市能运船务有限公司	3	6%	3,191	2.28%	55	4.17%	234	1.08%
海南祥隆船务有限公司	1	2%	2,553	1.83%	23	1.75%	400	1.85%
合计	50	100%	139,774	100%	1,319	100%	21,678	100%

注：在进行车位统计时，粤海铁的火车滚装船的载车量以其不运载火车时计算；
资料来源于琼州海峡轮渡运输管理办公室。

海安航线的收入来源于运输车辆和旅客的运费，其中车辆的运费收入占航线总收入的75%左右，运输的车辆主要为：瓜果菜车、运送小宗工业品的普通货车、长途客车、轿车、特种车辆（包括工程车、半挂车和平板车等）和其他车辆（包括摩托车、三轮车、拖拉机等）。与海南省农业生产基地相适应，瓜果菜车一直是海安航线的主要运输车种，历年来都占航线总运输车辆的40%以上；其次是运输小宗工业品的普通货车，一直占30%左右的比例；而轿车的运输量随着国内轿车保有量的持续提高以及海南自驾车旅游的发展呈现出快速增长的趋势，由2002年9%左右的占比上升至2008年的18%左右。此外，随着公路运输的发展，各类货车也呈现出大型化、重型化的发展趋势，海安航线运输货车的平均重量由2000年的18吨/车上升至2008年的29吨/车，在实行“计重收费”的模式下，上述趋势有效地提高了该航线的盈利能力。

2008年海安航线运输车型结构情况如下图所示：



资料来源：海口港统计资料

在旅客运输方面，随着收入水平的提高和自驾游的兴起，海安航线的高消费群体客源持续增长，对航线运输服务质量和增值服务的需求也不断提升。虽然，当前海安航线的服务质量较上世纪90年代已有了明显的提升，但仍不能满足旅客日益增长的服务需求。根据2007年8月对旅客的抽样调查表明，60%左右的被调查旅客希望海安航线提升服务档次、提供个性化的增值服务。因此，海安航线尚需

在软、硬件两方面继续加大投入，以适应旅游舒适化的客运发展趋势。

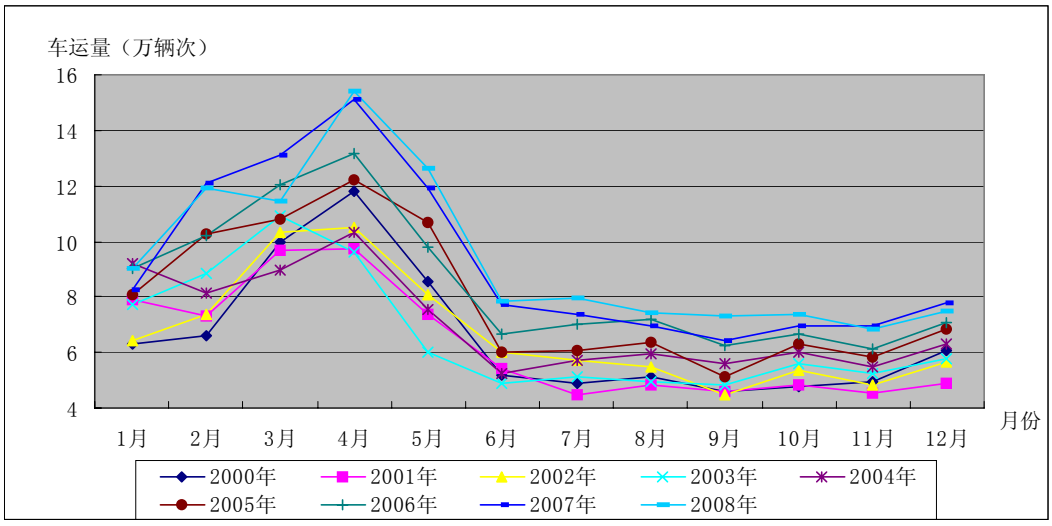
随着海安航线市场需求的快速增长和消费水平的不断提升，目前该航线运力存在季节性及结构性短缺，具体情况如下：

（1）季节性运力短缺

①车辆运输的运力短缺情况

瓜果菜运输车辆是海安航线最主要的运输对象，也是该航线的主要收入来源，2006 年、2007 年和 2008 年，该航线瓜果菜车运量占整个车运量的比重分别为 44%、44%和 41%。由于瓜果菜自身市场需求的变化特点，使得海安航线的瓜果菜车辆运输具有明显的季节性特点，上半年是该航线的运输旺季。在运输旺季，尤其是 2—5 月，农产品出岛的运量会急剧增加。近年来，随着海南高效农业的快速发展，海南省已成为面向全国的重要瓜果菜供应基地，瓜果菜出岛量逐年增长迅速，也使得海安航线车流量的淡旺季峰谷差进一步呈扩大趋势。

2000 年至 2008 年期间，海安航线各月车辆进出岛运量统计情况如下图：



资料来源：海口港统计资料

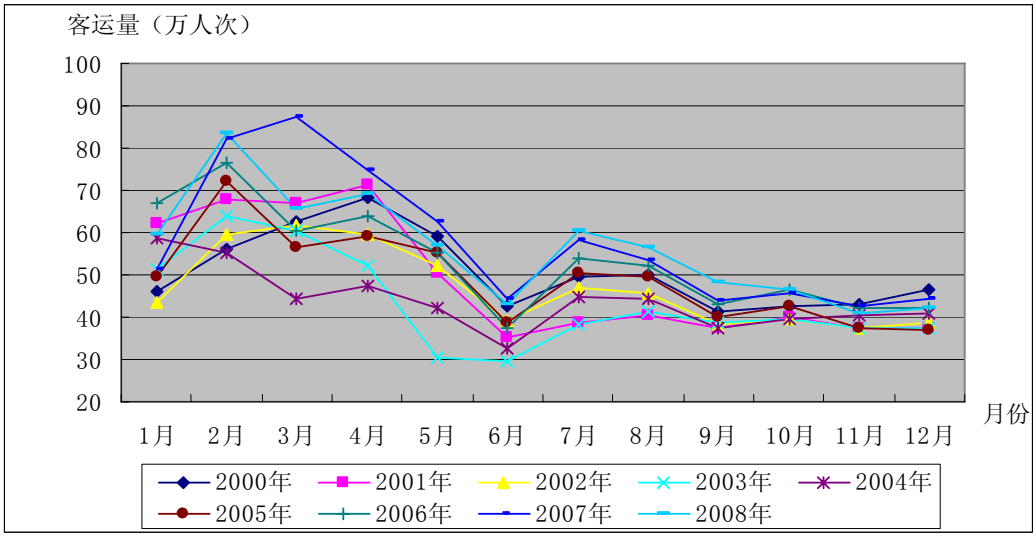
与此同时，海安航线的总运力却增长不大。报告期内，仅有发行人的“信海 12 号”和“信海 16 号”以及广东双泰的“宝昌”号三艘新船投入运营。因此，旺季车流量的快速增长直接造成了该航线运力缺口的持续扩大，致使整个旺季期间，车辆滞港现象严重。各运输企业需要采取加大航班密度、增加航班次数等办

法来缓解运输紧张情况。

②旅客运输的运力短缺情况

海安线旅客运输高峰主要集中在春节等重大节假日和学生寒暑假期间。

2000 年至 2008 年期间，海安航线各月旅客进出岛运量统计情况如下图：



资料来源：海口港统计资料

由上图看出，海安航线的旅客运输也存在着明显的季节性特征，波动特征与车运周期基本同步，在春运期间表现尤为突出。近年来，该航线旺季的旅客运量也表现出逐年快速增长势头，以 2007 年为例，2 月份最高峰时客运量为 87.6 万人次，6 月份低谷时运量为 44.3 万人次，峰谷差为 43.3 人次，旺季高峰期约是淡季峰谷的 2 倍。因此，在旅客运输旺季，同样也时常出现旅客滞港现象。

（2）结构性运力短缺

①海安航线的船舶运力结构

目前在该航线上进行营运的船舶共有 41 艘客滚船、7 艘客轮以及 2 艘火车轮渡，按吨位和船舶性能可将这些船舶分成三级：一级为 3000 总吨及以上的封闭式客滚船/抗风等级 7～8 级/船龄在 5 年左右船舶，是目前该航线上的主力船舶；二级为 3000 总吨以下的封闭式客滚船/抗风等 6～7 级/船龄在 12 年左右船舶，是未来若干年内的辅助运力；三级为开敞式/抗风等级 6 级的老旧船舶，是需要尽快更新的船舶。

一级船舶主要是2002年后建造投入的，主要针对瓜果菜运输旺季市场的需求，单船的装载量大，安全、方便、快捷，能够适应运输旺季市场的需求，而且收益较好。这类船舶是目前运输市场上的主力船舶，但是船舶的客运设施还尚显简单，达不到舒适化、差异化的要求。

二级船舶由于车位配置略少，可以较快周转，减少侯船等待，所以在旺季过后，车流密度减少时，非常受司机和货主的青睐。这类船舶建造时间稍早，是1995年左右建造的船舶，基本能满足司机和普通旅客“过海”的大众化需求，便利、快捷和舒适程度都较为普通。

三级船舶船龄较长，额定载车/载客量均较小，运营能力和盈利能力都较差。且该级船舶抗风能力差，在风力达到6级以上时就必须停航，给旅客出行和货物运输带来了不便。

根据2008年海安航线船舶数据统计，所有运营船舶中，一级船舶有13艘，提供48.75%的车位和44.81%客位；二级船舶17艘，提供31.08%的车位和28.39%的客位；三级船舶则达到20艘，提供20.17%的车位和26.80%的客位。

②高通过性能船舶不足

每年冬季至次年春季（11月至次年4月）期间，琼州海峡时常会出现伴随寒潮而来的强北风和东北季风。风力一旦超过7级，海安航线中抗风能力在7级及以下的船舶必须停航，此时仅能依靠5艘抗8级风的船舶疏通营运，造成海上疏通能力急剧下降，而这一时期正好也是瓜果菜的运输旺季，进一步加剧了运力短缺的局面。

③服务同质化

随着海南经济的高速发展和人民生活水平的日益提高，客户对海安航线运输服务的需求呈现出差异化和高档化趋势，但目前各航运企业尚只能提供简单的过海运输服务，在船上设施、航行速度、服务内容等方面与差异化和高档化的需求相距甚远，航线内各企业间服务同质化程度较高。

在车运市场方面，缩短过海时间是各类车辆最为迫切的需求，但目前海安航

线尚无快速运输的船舶，也没有提供快速运输服务的专线航班。

在客运市场方面，随着商务旅客、自驾游旅客以及游客等中高消费水平旅客人数的增加，旅客对旅途舒适度和快捷性的要求不断提高，并希望能获得个性化的增值服务。但目前海安航线相当部分船舶的客运设施简陋，缺少休闲娱乐设施，缺乏针对中高端旅客的客运设施和服务。

2、竞争格局

根据海南省和广东省共同制定各自颁布的《琼州海峡轮渡运输管理规定》对海安航线的要求：从事琼州海峡轮渡运输的船公司、船舶，必须经过两省交通厅会签，报交通运输部审批。为保证市场的有序竞争，两省交通厅对该航线根据两省航运市场状况以及国家行业产业发展政策，有适当的数量限制，鼓励各航运企业对船龄长且船舶自身具有安全隐患的船舶进行更新，代之以封闭式、艏艉跳板的、大型的、抗风能力强、内部客运设施配置高的客滚船，因此在该航线运营的企业具有相对稳定的经营环境。

海安航线现有航运企业的运力规模、船型结构以及管理能力和运营经验是决定各企业在市场竞争中所处地位最为重要的因素。发行人目前用于运营该航线的船舶无论是在数量、载重量，还是在载车量和载客量等体现运力能力和结构的指标上都处于市场的领先地位。再加之以较高的管理能力和运营经验，发行人目前在该航线市场的竞争中处于龙头地位，市场份额一直位居首位并有望继续增长。

海安航线市场份额情况：

公司	排名	2009年1－6月市场份额(%)		2008市场份额(%)		2007市场份额(%)		2006年市场份额(%)	
		车	客	车	客	车	客	车	客
海南海峡航运	1	34.34	37.05	34.96	38.25	34.73	37.60	33.68	37.90
粤海铁路有限责任公司	2	28.47	26.09	28.78	27.95	29.68	28.85	30.59	25.88
广东省双泰运输集团公司	3	14.50	14.61	12.07	11.39	11.96	10.01	12.34	10.78
广东省湛江航运集团有限公司	4	11.08	12.97	11.03	11.24	10.68	11.94	10.21	12.38
徐闻县海运有限公司	5	8.67	7.58	10.37	9.22	9.97	9.38	9.75	10.51
海口市能运船务有限公司	6	1.66	0.70	1.47	0.84	1.08	0.59	1.52	0.80
海南祥隆船务有限公司	7	1.28	1.00	1.32	1.11	1.90	1.63	1.90	1.75
合计		100	100	100	100	100	100	100	100

资料来源：琼州海峡轮渡运输管理办公室

3、琼州海峡火车轮渡简介

粤海铁路有限责任公司是一家定位于为海南省提供铁路运输服务的企业。其投入有粤海铁1号、2号两艘火车渡轮进行火车轮渡运营，并利用富余运力兼营汽车和旅客的客滚运输。粤海铁的火车渡轮主甲板运载火车，二层甲板运载汽车；其主甲板在不运载火车时可用于运载汽车。

由于定位的不同，使得粤海铁与专业客滚运输企业形成了差异化竞争：

比较内容		铁路运输	客滚运输	结　论
货运	运输货种	大宗的工业、能源、原材料及时效性不强的农副产品	时鲜瓜果菜及其它农林渔牧产品、轻工医药、机械设备、建筑材料、小汽车	主要货种不同，运作方式差异大，不能互相替代。
	时效性	差	强	
	货物换装环节	多	少	
	运量	单次运量大	单次运量较小	
客运	客源地	客列沿途城市	来往海南与长江以南的公路客源	铁路运输对客滚运输有一定的替代性
	运量	单次运量大	单次运量较小	
	增长主要原因	与客列开通数量成正比	伴随进出海南总人数增长	

从上表可以看出，由于铁路运输和客滚运输在货种上的差异，使得铁路运输与客滚运输在货运方面不存在明显的竞争；而在客运方面，铁路运输由于客源地更为丰富，对客滚运输有一定的替代性，但不可能完全替代客滚运输。粤海铁自从2004年12月开通客列运输以来，客列旅客运量随着客列开通数量的增加呈现出增长的态势，2006年至2008年的三年中，客列运送的进出海南旅客人数分别为40万、88万和123万人次。

粤海铁火车轮渡的客滚运输能力与其开通的列车班次成反比，随着列车班次增多，粤海铁的车辆客滚运力将逐渐减小。为了保证火车的准点运行，粤海铁火车渡轮的运营实行定点发班的方式，目前两艘船舶每天发班9对共18个单航次，处于满负荷运作状态。2007年4月以前，粤海铁只开通了货列和广州至三亚的客列，运力富余较多；在2007年4月以后，根据新实行的铁路运行图，粤海铁路的火车班次增加到每天客列3对（广州、北京和上海）、货列3对，即对粤海铁火车渡轮而言每天有6对共12个单航次需要进行火车运输，这也意味着粤海铁火车渡轮在这12个航次中主甲板不能用于车辆运输，能够用于车辆滚装运输的运力有

限。同时，根据粤海铁自身的预测，到2010年时海南省将开通12对列车（客列6对货列6对），届时粤海铁的客滚运力将进一步减小。

粤海铁开通初期，得益于后发优势和铁路列车开通数量较少的原因，其在海安航线的市场份额迅速提升，至2006年其车辆和旅客客滚运输的市场占有率分别为30.59%和25.88%，仅次于发行人位列第二。而从2007年开始，随着列车开通数量的增加，粤海铁车辆滚装运输市场份额开始呈现出下降趋势，2007年、2008年和2009年上半年的市场分额分别为29.68%、28.78%和28.47%。

4、琼州海峡跨海通道的建设对客滚运输行业的影响

从长远来看，琼州海峡跨海通道有修建的可能性，但是该项目投资巨大、建设难度大、周期长，前期准备需要做大量的研究工作。

（1）琼州海峡跨海通道前期研究进展情况

广东省交通厅 1994 年至 2002 年投入 8300 余万元，分两阶段开展了对琼州海峡跨海公路通道的前期研究工作，积累了一定的基础资料；2005 年 8 月，海南省和广东省共同出资 500 万元，对广东省交通厅前期研究工作积累的基础资料进行了梳理，并由原交通部规划研究院和同济大学于 2006 年 11 月完成了《琼州海峡跨海公路通道规划研究》报告。该报告指出：琼州海峡跨海公路通道工程的建设条件具有水深、风大、浪高、流急、地质构造复杂、活动断裂多且活动性较新、火山活动与地震活动频繁、通航要求高、环境影响敏感点多等特点，区域自然条件恶劣，所以建设条件的基础性勘查、科研工作还需要做大量深入的工作；同时，桥梁方案、隧道方案或者桥隧结合方案都还存在重大的技术难点，需要更深入的研究和攻关。

该报告同时还指出：世界上同类跨海交通通道的前期研究时间（平均准备周期）在 30 年左右，再考虑到琼州海峡跨海通道工程的复杂性和技术难点，项目前期规划研究和建设条件的勘探、基础资料收集观测和技术研究储备等准备工作还需要相当长的时间。而目前琼州海峡跨海通道的关键性建设条件尚未摸清楚，勘探调查及研究分析所需要时间及结论尚难以准确判断；基础参数（风力、风速

及海流潮汐等）不足，尚不能准确判断建设的可行性。

2008 年，为了促进海南经济发展，有关部门再次启动了琼州海峡跨海通道的研究工作，并由中铁二院首次从公铁合建的角度对琼州海峡跨海工程进行了多方面的概念研究，于 2008 年 11 月完成了《琼州海峡跨海工程规划研究报告》。该报告指出：根据初步认识，琼州海峡新构造运动强烈，全新世断裂构造发育，近代地震频发，新生界地层深厚，在工程基础涉及深度范围内无较完整坚硬且稳定的岩层，总体工程地质条件较差。琼州海峡跨海工程区具有水深、风大、浪高、流急、地质构造复杂、火山与地震活动频繁、通航要求高、环境影响敏感点多等特点。但从目前所掌握的情况来看，尚未发现对跨海工程将产生颠覆性影响的不利因素。

（2）琼州海峡跨海通道项目规划进度

2009 年 2 月，琼州海峡跨海通道项目刚完成了规划研究的评审。根据我国基础项目建设的工作流程，在《规划研究报告》通过评审以后，尚需要经过：预可研－预可研评审－工可研－工可研评审－立项－初步设计－初步设计评审－详细设计－详细设计评审等多个阶段，才可能最终得以实施。而且，以上相关工作的进度也都还有待于琼州海峡跨海通道进一步调查研究工作的完成，考虑到跨海通道的工程复杂性和技术难点，结合国际上同类项目前期工作周期及进展情况，项目前期规划研究和建设条件的勘探、基础资料收集观测和技术研究储备等准备工作还需要相当的时间。

世界著名的海峡工程建设概况如下：

序号	工程名称	海峡宽度（公里）	最大水深（米）	前期工作(年)	建设时间(年)	现况
1	英吉利海峡隧道	37	40	24	8	建成
2	日本津轻海峡青函隧道	23.3	140	29	24	建成
3	丹麦大带海峡桥隧	18.6	50	40	10	建成
4	丹麦瑞典间厄勒海峡	16	57	34	7	建成
5	意大利墨西拿海峡桥	3.3/13.5	120	50	--	拟建
6	西班牙-摩洛哥直布罗陀海峡工程	14/26	900/315	26	--	研究中

7	白令海峡工程	74.8	54.8	38	--	研究中
8	琼州海峡	19.4/38.6	160	15	--	研究中

资料来源：《琼州海峡跨海公路通道规划研究》

基于以上分析，琼州海峡跨海通道的建成通车还尚需时日。相关专家建议：从海南省经济社会发展和交通运输需求出发，应同时建设铁路公路跨海通道，有关部门可立即开展项目相关前期工作，争取在2012年左右开工建设，2020年左右建成投入使用。如果在2020年左右建成琼州海峡通道，将会对海南经济和交通发展起到有效的促动作用。

（3）《琼州海峡跨海工程规划研究报告》中的规划方案

在2008年11月完成的《琼州海峡跨海工程规划研究报告》中共规划设计了三条通道九种工程方案。三条通道为：西线通道（广东灯楼角－海南道伦角）、中线通道（广东四塘－海南天尾角）和东线通道（广东排尾角－海南白沙角）。九种工程方案为：公铁合建桥梁、公路桥梁、铁路兼顾汽车背负式运输隧道、铁路隧道、公路隧道、以及公路桥梁和铁路隧道组合方案。

在这些可能方案中，课题组专家经过研究，在充分考虑海底地质环境、建设施工难度、安全保障、通道利用效率以及运营成本等方面的因素后，建议相关部门下一步对公铁合建方案进行深入研究，并进一步指出：西线公铁合建桥梁方案（灯楼角-道伦角）设计和施工技术较为成熟，建议作为下阶段深入研究的首选方案。

西线公铁合建桥梁方案的规划为：北起广东省徐闻县灯楼角，南至海南省澄迈县道伦角，跨海桥长31.51 km，静态投资1,063.14亿元。该方案通过了徐闻珊瑚礁国家级自然保护区核心区，若绕避核心区，跨海桥长达到 41.31 km，静态投资1,220.26亿元。

其中，广东省方面的灯楼角位于雷州半岛的西南角，距离琼州海峡北面的旅客货物集散地徐闻县城的直线距离约60公里左右，目前尚无国道通行；海南省方面的道伦角位于海南岛北部，距离琼州海峡南面的旅客货物集散地海口市（也是海南省东线高速、西线高速、以及规划中的中线高速的连接点）的直线距离约

60 公里左右，距离海南省的西线高速 20 公里，目前也尚无国道通行。

西线通道的规划设计方案的示意图见下：

（4）西线跨海通道与客滚运输的优劣势对比

根据规划方案，从便捷性和经济性方面考虑，西线跨海通道并不比现有客滚运输具明显优势。

首先，在过海通行时间方面，考虑到灯楼角和道伦角的地理位置，加之跨海桥及其引桥的距离，意味着通过跨海桥来往于海南省东部和中部地区的车辆需要绕行 160 公里左右方能连接广东和海南两省目前的公路国道，而来往于海南省西部地区的车辆也需要绕行 120 公里左右。按照客车平均每小时 80－100 公里的时速、货车平均每小时 40－60 公里的时速计算，客车主桥通行时间约 0.5 小时，全程通行约为 1.5-2 小时；货车主桥通行时间约 1 小时，全程通行约为 3－4 小时；而目前通过客滚运输过海，所有车型所需的时间都为 3 个小时左右。如果再考虑到客滚运输船舶高速化的发展进程，未来客滚运输的过海时间将缩短到 2 个小时左右，跨海通道在便捷性上并不占优。

其次，由于跨海桥梁的投资巨大，其通行费用将不可避免的高于客滚运输。

以我国杭州湾大桥为例，根据公开资料，杭州湾大桥共计投资 118 亿元，目前其小型轿车的通行费用在享有财政补贴的背景下为 130 元/辆次、30 吨左右货车的通行费用在 520 元/辆次（含主桥和引桥高速公路）。而琼州海峡西线公铁合建桥梁，预计的静态投资就在 1063.14－1220.26 亿元左右，即使是在剔除铁路造价因素影响以后，比照目前杭州湾大桥的收费标准，预计小型轿车的通行费用为 650 元/辆次，30 吨左右的货车在 2600 元/辆次左右，如果再考虑到车辆行驶的燃油费用等其他费用，一辆小型轿车的实际通行费用至少应该在 750 元左右，货车的实际通行费用应该在 2800 元左右。而目前通过客滚运输过海的小型轿车的通行费用为 500 元/辆次（含司乘人员费用）、30 吨货车的通行费用为 1000 元/辆次左右（含司乘人员费用），客滚运输的价格优势明显。

琼州海峡跨海大桥与南海客滚运输的优劣势对比如下表：

比较项目	跨海大桥	客滚运输
通行时间	客车约为 1.5-2 小时，具备时间优势；货车约为 3－4 小时，不具备时间优势	所有车型均约为 3 小时（考虑到将来客滚运输高速化的趋势，未来将可能缩短到 2 小时）
通行费用	通行费用高，是客滚运输的 1.5-2.8 倍，不具备价格优势。	通行费用低，仅占跨海通道费用的 36%-65%，价格优势明显。
通行距离	海南省东部和中部地区的车辆需要通行 160 公里；海南省西部地区的车辆需要通行 120 公里。	直连现有国道和高速公路，无需绕行
司乘人员舒适度	司乘人员疲惫	司乘人员舒适

（5）琼州海峡跨海通道建成后的客滚运输市场预测分析

据《琼州海峡跨海工程规划研究报告》的预测，到 2020 年往返于琼州海峡的车辆数每年将高达 526 万辆次，其中货车的数量为 381 万辆次，而货车相对价格的敏感度更高，在时间相差不大的情况下更愿意选择价格低廉且更为舒适的过海方式。因此，届时即使跨海桥已建成通车，对比跨海通道和客滚运输的价格和便捷性的优劣势，再综合货车数量以及可能选择客滚运输的客车数量，保守估计也将有 250 万辆次左右的车辆选择以客滚运输的方式渡海（2008 年海安航线车运总量为 109 万辆次）。如此庞大的市场需求将为南海客滚运输创造出广阔的发展空间。

在过海旅客方面，按照通行车辆平均每辆次 4 名司乘人员计算，保守预计约有 1000 万人次的旅客选择客滚运输的方式渡海。（2008 年海安航线客运总量为 643 万辆次）

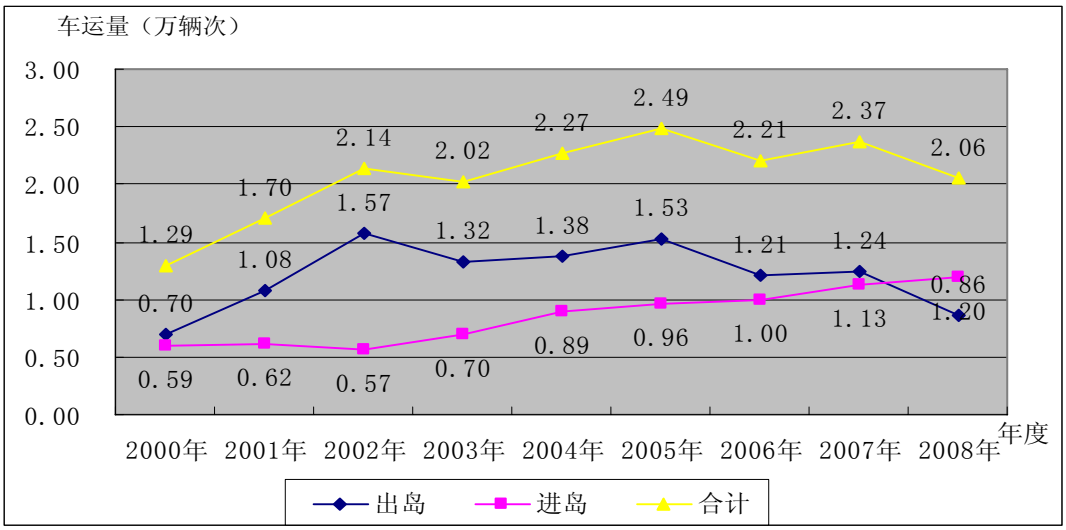
因此，在最为乐观的估计下，即使相关前期研究、设计和施工等一系列问题一切顺利，西线公铁合建桥梁于2020年建成通车，其对南海客滚运输市场的影响也相对有限。

（二）海口－广州航线

海口－广州客滚运输航线全程航距320海里，是我国目前最长的客滚航线，也是目前唯一一条直接连接海南省与珠三角经济腹地的海上要道。“泛珠三角”区域日趋紧密的经济交流与合作、珠三角雄厚的经济实力，以及海南新兴工业的快速崛起共同为该航线创造了广阔的发展空间。目前，该航线上从事营运的企业仅有发行人一家。公司投入 “椰香公主”轮运营，该船舶总吨9683吨、额定载车量105车位，载客量398位。

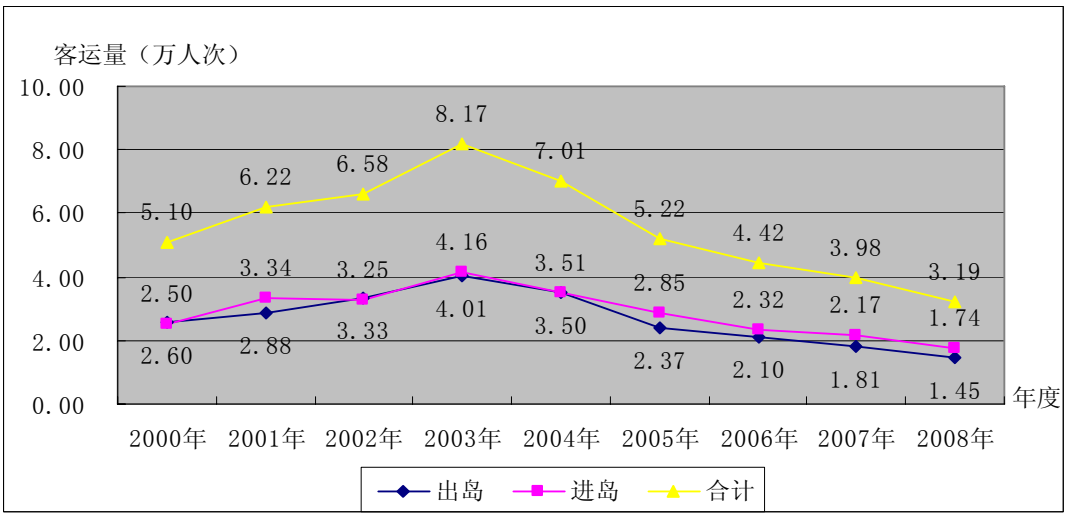
海南省和珠江三角洲之间存在的经济结构互补性，直接为该航线带来了旺盛的运输需求。自发行人于1999年开通该航线以来，车运量持续增长，特别是近年来，随着海南经济的高速腾飞，广州航线的车运市场出现了供不应求的局面，从2000年到2007年，该航线的车运量几乎增长了1倍。报告期内，该航线单航次车辆运输均保持在满载状况；客运方面，在航线开通的最初几年中客运需求也保持了持续的增长，但随着2004年粤海铁路客列的开通以及航空客运的普及，导致从2004年开始，该航线的客运量就呈现出持续下降势头。不仅如此，在2006年11月该航线广州方靠泊港从广州黄埔港搬迁至交通不便的南沙港更是进一步加重了客运的经营难度。该航线客运量由2006年的4.42万人次下降到2008年的3.19万人次，下降幅度27.82%。

广州航线的历年车运量情况如下图所示：



资料来源：海口港统计资料

广州航线历年客运量情况如下图所示：



资料来源：海口港统计资料

随着客运量的持续下滑以及占航线运营成本 50%以上的燃油价格的持续攀升， 虽然车运始终保持满载，但从 2005 年起广州航线还是陷入了亏损。为了扭转广州航线客运持续下滑的情况，公司从 2005 年开始加强与旅行社的合作，大力开发团队游客，使得该航线客运量下降的势头从 2006 年起有所放缓。然而，由于 “椰香公主”轮是建造于 1986 年的日本老旧船舶，船型陈旧、客舱狭小、缺乏必要的服务设施，无法满足中高端游客的舒适、休闲和娱乐需求，因此，该航线受制于船型制约无法进一步吸引中高端旅游团和自驾游游客。

由于广州航线作为国内航程最远的客滚运输航线，其运营对公司保留和培养

高等级航海人才、提升远程航海运输经验和技术发挥着重要的作用，也是公司计划未来适时推出南海高端旅游运输业务、争夺新兴市场的重要战略部署。为此，针对广州航线近年经营状况欠佳的状况，公司正根据市场的需求特点，积极采取各项措施，以期扭转航线运营状况。

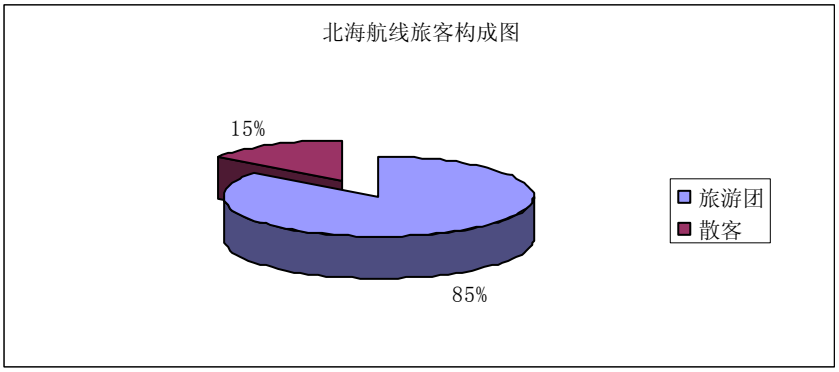
（三）海口－北海航线

1、航线概况

海口－北海航线跨越北部湾，全程航距 124 海里。伴随着“泛北部湾”经济圈的崛起，北海已逐步成为我国大西南地区的出海口和客货集散地，北海客滚运输航线也成为了一条连接海南省和我国大西南地区的重要海上通道。

海南省和广西壮族自治区产业结构类似，两地之间车运需求量一直表现的较为平稳，车型呈现出大型化、重型化的发展趋势，平均每车重量由 2000 年的 15 吨增长为 2008 年的 28 吨，运载货种主要为瓜果菜、饲料、木材、玻璃、成品纸等。在旅客运输方面，海南和广西北海同为我国著名的旅游胜地，北海航线穿行于风景优美的北部湾海域且具有夕发朝至的特点，十分适合游客在两地之间的往来游览。

2006 年、2007 年、2008 年三年内北海航线的总车运量分别为 1.72 万、1.94 万和 1.86 万辆次，市场需求较为平稳，且航线内各船舶基本保持车运量满载营运状态；而旅客运量三年内分别为 23.5 万、27.9 和 26.1 万人次，呈现出平稳增长的态势。客运收入占航线总收入比例也由 2006 年的 48.11%上升为 2008 年的 55.36%，成为北海航线收入增长的主要来源。



资料来源：海口港统计资料

据统计，目前在北海航线的旅客构成中 85%为旅游团游客，剩余的 15%为普通散客，从客源上来说该航线已具备一定旅游航线的特质。随着生活水平的提高，游客对船舶的舒适度、船上增值服务等的要求也日益增加。目前该航线上运营的 4 艘船舶由于缺少高等级客舱以及完善的餐饮、休闲娱乐设施和服务，已难以满足以游客为主的客运市场的需求。

2、竞争格局

目前从事海口－北海航线客滚运输业务的企业共有2家。发行人和新奥海洋运输有限公司共投入4艘客滚船进行该航线的运营。2008年，公司在该航线车辆运载量约0.95万辆次，旅客运载量12.3万人次，分别占该航线市场份额的51.05%和47.56%。

北海航线船舶状况：

船舶主要参数		海峡航运		新奥海洋运输	
		椰城二号	信海 11 号	北部湾 1 号	北部湾 2 号
载车量（辆）	以东风 EU140 车型计(6.8 米)	39	38	35	35
	以 10 米长的车型计	22	22	20	20
额定载客量（人）		288	312	376	376
客运设施		简单	较新	陈旧	陈旧
建成时间（年）		1998	2002	1994	1995

资料来源：海口港统计资料

目前，公司和新奥海洋运输有限公司投入北海航线的运力情况基本相当，因此在市场份额方面也基本各占半壁江山。公司根据北海航线市场现状，拟对公司运营北海航线的船舶进行车库结构改造、客舱结构优化和客运设施完善等技术改造，以提高船舶的车辆装载能力、增加受游客欢迎的高等级客舱以及添加船上休闲娱乐服务设施，并通过加强与旅行社的合作、广告宣传等营销手段积极拓展市场，未来有望提高公司在北海航线市场的占有率。

3、竞争对手简介

新奥海洋运输有限公司前身是原广西北海海运总公司，其现拥有各类运输船舶 8 艘，其中集装箱船 2 艘；客滚船 3 艘；客轮 3 艘。开通航线有：北海至涠

洲岛的客滚运输航线，北海至海口客滚运输航线，以及国内沿海、桂粤琼三省至香港、越南国际货物运输航线，其未来发展方向以新能源物流为主业，以旅客运输、船舶修造为支撑。

五、发行人市场竞争地位

（一）发行人竞争优势

发行人由海口港集团下属船务公司改制设立而来，承继了原海口港集团船务公司优质资产及多年的客滚运输经验；拥有优秀的管理团队及大批经验丰富的船长和高级船员；其船舶结构和航运管理水平在行业中具有明显优势；公司的客滚运输能力和运量均多年稳居南海客滚运输市场第一。

1、船舶优势

客滚运输因其具有一定的公用事业性质而具有较高的行业准入门槛，因此运力规模和船型配置是衡量行业内企业竞争优势的最重要指标之一。

目前发行人共投入 15 艘客滚船和 2 艘客船参与南海客滚运输航线的运营，拥有额定载车量 564 辆，额定载客量 8,309 位。发行人无论是船舶数量还是总运力都远高于竞争对手，并籍此保持着南海客滚运输市场中的龙头地位。

发行人所运营的客滚船单船平均额定载车量 37 辆，载客量 489 位；单船额定载车量最大 105 辆，最小为 22 辆；最大额定载客量 999 位，最小 300 位，其中艏艉跳板型船舶 5 艘；抗八级风船舶 2 艘（南海客滚运输市场共有的 5 艘此类船舶），其余皆为抗七级风船舶；船舶的抗风能力强使得发行人的适航期长，受天气影响正常营运的概率较小；船舱限高达到或超过 4.60 米的船舶 7 艘，使得发行人在运载高型和重型车辆上占据优势。在整个南海客滚运输市场中，发行人的船型规格最为齐备，船型结构配置较为合理。

发行人依靠船型配置优势，通过在淡旺季的合理调度和航班安排来提高船舶利用率和满载率，减少旅客和车辆的待渡时间，提升客户满意度，节约了营运成本，有力地促进了公司收入和利润的快速增长。

2、技术优势

发行人在船型设计和船舶航行环节均在市场中处于技术领先地位，实现了船舶的先进性、经济性和安全性的最佳组合。

发行人作为国内最早引进国外客滚船舶的航运企业之一，通过消化吸收国外先进技术，并在实践中大胆探索和创新，积累了丰富的船型设计和改造经验，具备了较高的客滚船型设计和船舶改造能力，并远远领先于市场中其他竞争对手。如发行人参与设计的“信海 16 号”已成为南海客滚运输市场的技术标杆。

发行人运营着国内航距最长的客滚航线，在航运技术和安全保障方面有着其他客滚运输企业不可比拟的优势和经验。在客滚船舶装载技术方面，发行人首创了“积载横向密集排列法”并得到交通主管部门的认可和推广，有效缩短了装载时间，增强了船舶航行的安全性。

3、人才优势

发行人经过多年的培养和持续的人才引进，目前拥有船长资格人员 36 名、轮机长资格人员 38 名、大副资格人员 35 名，各类高级船员合计 258 名，在整个南海客滚运输企业中处于遥遥领先的地位。丰富的人力资源储备和多年的航运经验使得公司能在旺季大幅增加航次，实现所有船舶 24 小时不间断运营；同时，也为公司在未来新拓航线和新增运力提供了充足的人才保障。

4、管理优势

发行人的高管大都有近 20 年的客滚运输和管理经验，深谙客滚运输市场发展变化。经过多年的摸索，发行人在消化吸收众多先进企业管理经验的基础上，总结形成了适合客滚运输业务的、较为完备的经营管理制度和内部控制制度。

在决策管理上，公司推行扁平化管理模式，实现信息的高效上传和决策的科学简化，管理效率大大提高，满足了多变市场的需要；在采购管理上，公司通过统一招标、货比三家的模式，严格控制船舶备件的采购支出；在费用管理上，公司制订了严格的审批程序和费用支出监督机制；在船舶航行管理中，根据公司

航线水域情况，通过技术改造优化船舶结构、调整航速等措施将燃油消耗降到最低；公司通过对各项成本费用实行科学预算，把指标落实到各个部门、船队及个人，从而有效控制了船舶的运营成本。

5、区位优势

发行人所处的海南省是我国第二大岛屿，属于典型的岛屿型经济，海运承担着进出岛98%以上的货运量和40%左右的客运量，海南省的经济发展与海运业的发展密切相关。同时，海南省还地处“泛珠三角”和“泛北部湾”两个经济圈之中，未来有望成为背靠内陆、面向东南亚的区域性航运和物流中心，航运业发展前景广阔。而客滚运输作为海南省海运业中不可替代的一部分，历年来其货运和客运量都占海南省进出岛总量的三分之一以上。发行人作为海南省最大也是我国南海最大的客滚运输企业，积极融入到海南省经济建设之中，充分发挥了本土企业优势，多年来增长迅速，为海南省经济发展做出了巨大的贡献。目前，海南省经济正从复苏阶段转向快速发展阶段，随之而来的运输需求的快速增长为发行人提供了广阔的市场空间。

（二）发行人竞争劣势

1、部分船舶老旧

发行人部分船舶的船龄较大，在2009年有2艘客滚船面临强制报废，2012年还有1艘客滚船面临强制报废，客观上存在着公司运能下降的隐患。同时，公司还有部分船舶船型陈旧，船况较差，已不能完全适应目前客滚航运市场的需求，对公司的经营造成不利影响，为此公司急需更新运力。

2、资金瓶颈

目前发行人急需资金用以更新改造船舶，但公司尚未进入资本市场，主要依靠银行间接融资，融资渠道单一。随着公司“一体两翼”战略规划的逐步实施，未来对资金的需求将日益增加，缺乏持续的资金支持束缚了公司更快的发展。

如果本次首次公开发行成功，募集资金到位，将解决制约公司快速发展的资

金瓶颈，迅速做大做强主业，实现规模效益，为投资者带来良好的回报。

（三）市场份额及变动趋势

发行人近三年的市场份额如下表：

项目	2009年1－6月		2008年		2007年		2006年	
	车(辆次)	客(人次)	车(辆次)	客(人次)	车(辆次)	客(人次)	车(辆次)	客(人次)
南海市场总量	689,127	3,949,901	1,127,051	6,722,943	1,106,014	6,908,565	1,012,402	6,399,679
发行人运量	243,250	1,477,278	410,400	2,614,356	404,059	2,653,505	358,324	2,453,505
发行人市场份额	35.30%	37.40%	36.41%	38.89%	36.53%	38.41%	35.39%	38.34%

资料来源：琼州海峡轮渡运输管理办公室、海口港统计资料

六、发行人主营业务具体情况

(一)发行人主营业务构成

发行人报告期主营业务收入按航线分类如下：

单位：万元

项目	2009年1－6月		2008年		2007年		2006年	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
海安航线	24,215.83	89.21%	37,883.32	84.02%	31,109.98	80.97%	24,371.51	81.12%
广州航线	1,341.77	4.94%	3,708.17	8.22%	4,001.69	10.41%	3,625.11	12.07%
北海航线	1,587.82	5.85%	3,496.64	7.76%	3,311.03	8.62%	2,047.65	6.81%
合　　计	27,145.42	100%	45,088.13	100%	38,422.70	100%	30,044.27	100%

（二）发行人主要产品或服务的用途

发行人目前提供的主要服务为以海南省为中心的南海客滚运输服务，其主要用途为运载进出海南省的汽车和旅客渡海。

（三）发行人业务经营资质

1、发行人作为从事客滚运输业务的航运企业，必须具备的许可或认证主要包括水路运输许可证及安全运营、防止污染的符合证明证书，发行人已经取得上述许可及认证，具体如下：

（1）发行人持有原中华人民共和国交通部核发的《中华人民共和国水路运输许可证》（编号：交琼 XK0167），许可发行人经营海南海口至广东海安、湛江、蛇口、广州及海南海口至广西北海普通客船、客滚船运输，有效期限五年，即从

2008 年 4 月 17 日至 2012 年 10 月 31 日。

（2）发行人持有中华人民共和国海南海事局核发的《符合证明》（编号：09A102），证明发行人的安全管理体系符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，并覆盖客滚船和普通客船两类船种，有效期截至日为：2012 年 10 月 29 日。

2、发行人的全资控股子公司北海宝岛海运有限公司成立于 2007 年 9 月 7 日，该公司原是发行人为拓展新航线和开拓新业务而设立，设立后未开展具体业务，随后由于相关市场环境发生变化，发行人已于 2009 年 1 月注销了该子公司。

经核查，北京市万商天勤律师事务所认为：发行人已具备其从事主营业务所必需的许可及认证；发行人的全资子公司已注销，不需要办理相关许可及认证。

经核查，海通证券认为：发行人已具备其从事主营业务所必需的许可及认证；发行人的全资子公司已注销，不需要办理相关许可及认证。

（四）主要服务流程图

车辆：

旅客：

（五）发行人主要经营模式

1、采购模式

发行人所需主要原材料包括燃油、润滑油和船舶备件等。其中燃油为发行人最为主要的运营能源，是公司的主要经营成本之一。结合多年的采购经验，公司每年与燃油供应商签订年度供油协议，将燃油购买价格确定为每日挂牌价下浮一定比例，一定程度上降低了燃油成本。

同时，为了加强物资供应的计划管理，保障生产经营所需材料的供给，以达到确保质量，降低成本的目的，发行人设立之初就制定了《物资供应管理规定》，随后根据公司的实际情况对其进行了两次修订，使公司的物资供应工作有章可

循，把对物资供应的管理贯穿于计划制订、购前审批、实施采购、验收入库、保管保养、发放把关、定期盘点全过程。在实际采购过程中，一是针对各种物资的特征，尽量减少库存甚至零库存；二是采用货比三家的方法，直接联系生产厂家或一级供应商，在保证质量得同时，以避免中间过多经销环节而增加成本。

2、生产模式

发行人的船舶采用班轮运输和滚动发班的模式经营，其中海口－海安航线为24小时营运，旺季采取“装满即走”的模式，淡季采取“定点发班”和“装满即走”相结合的模式；海口－广州航线为每周一、三、五由海口发班，二、四、六由广州返程；海口－北海航线为隔天发两班，次日返程。

3、销售模式

本公司的销售模式包括：对非关联方港口采取行业惯例下的代理售票模式，双方根据票务代理协议在结算期内进行结算，发行人非关联港口包括：徐闻县的海安港及海安新港、广州市的南沙港和北海市的北海国际客运码头；对关联方港口采取开设独立窗口自行售票的模式，发行人关联方港口包括海口市的海口港(秀英港区)、新港。

（1）代理售票模式

根据我国《港口法》与原交通部《港口经营管理规定》的规定，港口直接承担为旅客提供侯船和上下船舶设施和服务、为委托人提供货物装卸，并须建立健全安全生产责任制等规章制度，完善安全生产条件，采取保障安全生产的有效措施，确保安全生产。因此，为了保证港区作业的安全和有序，目前客滚运输一般由港口统一代理各客滚运输企业售票。同时，由于船票票面金额中除运费外还包括港口费、政府依法开征的基金或规费等其他费用，为了便于征收，故实行船票的统一销售。

代理售票的具体运作模式如下：①各航运企业均委托各停靠港口代理售票，且南海客滚运输市场中的各个客滚运输码头所提供的各项收费项目及其费率均实行政府定价，有关价格的变动遵照交通运输部颁布的《港口费收规则》(内贸

部分)的相关规定，个别项目根据市场的实际情况还必须经过省级物价管理部门审核后统一实施，港口方统一收取船舶代理费和客运代理费（有时也称票务代理费、车（货）运票代理费、客运票代理费、车客代理费等)；②各港口为所有停靠的客滚运输企业统一代理售票，收费标准也统一。乘客自行选择乘坐的船舶，购票登船，因此最终吸引乘客的是各企业船舶的船型、船况和等待时间；③各客滚运输企业还为自身的每一艘船舶单独设置检票口，在车、客上船时独立检票，并保留票根。无论是对代理销售还是直销的客户，各航运企业均以实际收到的票根作为确认收入的凭据，并以此与港口或直销客户定期进行结算。

该等结算模式对客滚运输企业而言，虽然存在港口方压占其票款的可能性，但由于港口方多带有政府背景，且相关客滚运输航线又都是当地经济、民生的生命线，承担着巨大的经济责任和社会责任，因此相关港口皆不会因为一时的利益而损害客滚运输企业进而影响航线的正常营运。

（2）独立售票模式

虽然委托港口代理售票是整个客滚运输市场的行业惯例，但为了进一步确保本公司的利益，经与港航控股协商，公司在关联方港口，即海口港和海口新港分别自行开设独立的客运售票窗口和车运售票窗口，并向上述售票窗口配置售票设备和派驻售票人员，专门负责销售公司经营的海口至海安航线、海口至广州航线及海口至北海航线船舶的车辆、旅客船票。但为保证港口码头的运营秩序，仍由港口方统一对车辆、旅客进行验票、验证，并根据公司及其他船务公司船舶的实际配载情况对已购票完毕的车辆、乘客进行统一调度。

通过上述售票窗口，公司得以在海口港（秀英港区）和海口新港独立销售公司经营各航线的车客船票。虽然在港口的统一调度可能下存在以下情况：部分持港口售票的车客上本公司的船舶，同时部分持本公司售票的车客上其它公司的船舶，但是与原有代理售票模式相比，公司现有的独立售票模式使得公司销售的票款直接进入公司自身的银行账户，且双方交叉售票部分经轧差后实际需支付的金额很小，从而在制度上避免了控股股东侵占公司利益的可能。

根据上述变化，2009年2月19日，公司分别与港航控股和新港实业重新签署了《综合服务协议》。2009年4月30日，公司开始正式对外销售过海车票，所售票款直接存入海峡航运的账户；2009年5月26日，公司开始正式对外销售过海客票。

此外，为丰富公司销售手段，拓展销售渠道，对重点跟踪培育的有长期需求的大客户，公司也采取与其签订协议并定期结算的直销模式。

（六）发行人报告期主要服务的生产与销售情况

1、运输服务能力

截至2009年6月30日，发行人共有12艘客滚船和2艘客船运营海安航线；1艘客滚船运营广州航线；2艘客滚船运营北海航线。

报告期内，公司运力具体情况如下：

2009 年运力				
	船舶数量（艘）	船舶载重量（吨）	车位（辆）	客位（位）
海安航线	14	8,807	382	7,311
广州航线	1	2,724	105	398
北海航线	2	1,220	77	600
2008 年运力情况				
	船舶数量（艘）	船舶载重量（吨）	车位（辆）	客位（位）
海安航线	14	8,807	382	7,311
广州航线	1	2,724	105	680
北海航线	2	1,220	77	600
2007 年运力情况				
	船舶数量（艘）	船舶载重量（吨）	车位（辆）	客位（位）
海安航线	14	8,807	382	7,311
广州航线	1	2,724	105	680
北海航线	2	1,220	77	600
2006 年运力情况				
海安航线	15	7,587	357	6,743
广州航线	1	2,724	105	680
北海航线	2	1,220	77	600

报告期内，公司航次数情况如下：

单位：次

	2009 年 1－6 月	2008 年	2007 年	2006 年
海安航线	9,738	15,573	15,820	14,607
广州航线	88	202	253	233
北海航线	268	518	581	441

合计	10,094	16,293	16,654	15,281

2、发行人主要服务销售情况

发行人报告期运量统计情况如下：

项目	2009年1-6月		2008年		2007年		2006年	
	车辆(辆)	旅客(人)	车辆(辆)	旅客(人)	车辆(辆)	旅客(人)	车辆(辆)	旅客(人)
海安航线	231,249	1,409,238	380,345	2,459,787	369,120	2,477,788	327,734	2,319,613
广州航线	7,922	7,637	20,581	31,914	23,693	39,812	22,058	44,249
北海航线	4,079	60,403	9,474	122,655	11,246	135,905	8,532	89,643
合计	243,250	1,477,278	410,400	2,614,356	404,059	2,653,505	358,324	2,453,505

3、客户情况

发行人的运输业务属典型的分散型客户结构，2006年、2007年、2008年和2009年1-6月发行人对前5名客户销售额占主营业务收入的比例分别为1.00%、0.85%、1.13%和0.34%。发行人不存在向单个客户的销售比例超过总额50％或严重依赖少数客户的情形，也不存在主要客户为发行人关联单位的情况。

（七）发行人所需的原材料、能源情况

1、主要原材料和能源占成本比重

发行人主要原材料和能源占主营业务成本比重如下表：

单位：万元

项目	2009年1－6月	2008年	2007年	2006年
主营业务成本	12,550.97	26,115.64	23,473.34	19,866.65
燃料	3,478.95	9,023.09	7,914.77	7,148.95
比例	27.72%	34.55%	33.72%	35.98%
材料费	498.19	1219.67	1,216.91	1028.18
比例	3.97%	4.67%	5.18%	5.17%

2、报告期内公司燃料平均价格变动情况

报告期内，发行人所使用燃油的均价持续波动，未来仍将随着市场供求状况发生波动。

项目	2009年1－6月	2008年	2007年	2006年
0#（元/吨）	5,114.41	6752.48	5494.60	5371.82
180#（元/吨）	3,492.09	4821.71	3699.81	3703.54

3、报告期内前5名供应商采购情况

2006年前5名供应商采购情况

单位:万元

供应商名称	采购金额	名次	占采购总额百分比
海南国盛石油有限公司	5,290.00	1	64.69%
海南川源石油贸易有限公司	1,859.00	2	22.73%
海南海垦润滑油有限公司	331.10	3	4.05%
武汉威力消防设备公司	16.20	4	0.20%
海口华润高级润滑油经销部	9.65	5	0.12%

2007年前5名供应商采购情况

单位:万元

供应商名称	采购金额	名次	占采购总额百分比
海南国盛石油有限公司	5,789.48	1	63.40%
海南益源实业有限公司	1,295.11	2	14.18%
海南川源石油贸易有限公司	1,015.45	3	11.12%
海南海垦润滑油有限公司	409.67	4	4.49%
湛江靖海船配公司	64.73	5	0.71%

2008年前5名供应商采购情况

单位:万元

供应商名称	采购金额	名次	占采购总额百分比
海南国盛石油有限公司	6561.25	1	64.06
海南益源实业有限公司	2055.53	2	20.07
海南海垦润滑油有限公司	273.03	3	2.67
海南川源石油贸易有限公司	219.73	4	2.15
海南中昆润滑油有限公司	143.13	5	1.40

2009年1－6月前5名供应商采购情况

单位:万元

供应商名称	采购金额	名次	占采购总额百分比
海南国盛石油有限公司	2345.61	1	58.98%
海南益源实业有限公司	690.30	2	17.36%
海南川源石油贸易有限公司	531.06	3	13.35%
海南中昆润滑油有限公司	202.65	4	5.10%
海南鑫和众汽车配件公司	12.18	5	0.31%

4、主要供应商简介

海南国盛石油有限公司成立于1995年7月18日，隶属于由中国石化集团和中国海运（集团）总公司强强联合组建的中石化中海船舶燃料供应有限公司，其又称海南燃料油配送中心，是经海南省人民政府批准设立并指定的燃料油配送定点单位，主要经营燃料油（重油）、重柴油、0＃柴油、汽油、润滑油等，承担着国家配置给海南省的国内和进口燃油资源的组织调进任务，是海南省燃料油海、陆供应的主渠道，具有资源保障优势，雄厚的资金实力，完善的储运设施，专业的服务人员和优良的售后服务。

在发行人主要供应商中，不存在发行人董事、监事、高级管理人员和核心技术人员、主要关联方或持有发行人5%以上股份的股东在上述供应商中占有权益的情况。

（八） 定价机制及运价变动情况

1、定价机制及调价程序

根据原国家计委和交通部《关于全面开放水运价格有关问题的通知》（计价格[2001]315号）的有关规定，从2001年5月1日开始，我国全面放开水上客货运输价格，实行市场调节价。除由军费开支和财政直接支出的军事抢险救灾运输价格继续实行政府定价外，其他水运的具体价格全部由水运企业根据经营成本和市场供求情况自行确定。

2002 年 3 月 15 日，广东省物价局、广东省交通厅、海南省发展计划厅、海南省交通厅联合发布的《关于印发琼州海峡客货运输价格管理规定的通知》（粤

价[2002]105 号）中《琼州海峡客货运输价格管理规则》规定：琼州海峡客（货）运价＝基本运价+港口收费+其他收费。其中：基本运价实行市场调节价，具体标准由运输企业（单位）依据生产经营成本和市场供求状况自主制定；港口收费实行政府定价，标准由省级价格主管部门会同省级交通主管部门制定；其他收费按政府依法开征的标准执行。同时：运价应保持相对稳定，营运成本上升累计不超过 5%时，运价不作调整。

《琼州海峡客货运输价格管理规则》要求，公司进行调价需按以下程序履行备案手续：

（1）运输企业（单位）拟定运价标准，并提出制定、调整运价的理由及有关成本等资料；

（2）运输企业（单位）填写运价备安申请表并送省海峡办签署意见；

（3）省海峡办签署意见后，统一将运输企业（单位）的运价备案申请表，报所在地省价格主管部门会省交通主管部门签署备案意见；

（4）受理备案的省价格、交通主管部门，应在 10 个工作日内办妥运价备案手续。10 个工作日内，对备案运价无异议，受理备案的省价格、交通主管部门应及时签署备案表；10 个工作日内，对备案运价有异议，受理备案的省价格、交通主管部门应及时向申请单位提出重新备案或补报有关资料的要求；

（5）运价备案手续办妥后，运输企业（单位）应及时将省价格、交通主管部门签发的运价备案表，送达对方省价格、交通主管部门及海峡办；

（6）公示备案认可的运价，公示30日后执行。

2、运价变动情况

报告期内，根据客滚船舶燃油、船舶建造、材料配件、船舶修理和人工成本等主要成本费用的上涨，以及市场需求的变化情况，本公司各航线的运价都进行了相应的调整。

公司 2006 年-2008 年营运成本变动情况如下表所示

项目	2008 年	2007 年	2006 年

营运成本（万元）	26,115.64	23473.34	19,866.65
变动比例	11.26%	18.15%	--

公司2006年-2009年6月运价变动情况如下

海安航线平均运价：				
单位：元	2009 年 1－6 月	2008 年	2007 年	2006 年
客（每人）	36	34	32	29
车（每计费吨）	30	29	24.5	22.5
广州航线平均运价：				
客（每人）	143	98	91	149
车（每辆次）	1548	1654	1529	1319
北海航线平均运价：				
客（每人）	160	157	133	109
车（每计费吨）	50	50	45	40

由于在同一航线上，其他竞争对手的运价与公司的运价始终保持一致，因此不存在运价变化导致公司市场份额变化的情况，而同一航线内各公司市场份额与其所属船舶的运力规模、船型配置以及船况相关。

（九） 发行人生产经营环境保护

发行人于 2007 年 7 月 1 日与海口鑫海纳港航技术服务中心签订协议，将船上生活垃圾、残油和污油水委托鑫海纳处理，相关费用为：残油和污油水处理每艘船每年 10,000.00 元人民币；生活垃圾处理每艘船每年 15,000.00 元人民币。协议有效期两年，到期后双方无异议自动顺延。

发行人还于 2007 年 9 月 1 日与北海市技协技术咨询服务部签订协议，将“信海 11 号”和“椰城二号”的北海方船上生活垃圾委托其处理，相关费用为：60 元/艘次。

1、发行人建立了有效的防止环境污染的管理体系，并已通过中华人民共和国海事局的检验，取得了《中华人民共和国船舶安全运营和防止污染管理规则》的符合证明（编号：09A102），并备有《船上油污应急计划》。

2、发行人作为航运企业，其环境保护主管部门为海南省国土环境资源厅和中华人民共和国海口海事局，海南省国土环境资源厅和中华人民共和国海口海事

局已对发行人生产经营和募集资金投资项目符合环保要求出具了证明文件：

（1）根据海南省国土环境资源厅出具的《证明》，发行人近三年认真执行国家有关环保方面的法律、行政法规，未发现发行人因违反国家有关环保方面的法律、行政法规受到行政处罚的情形。

根据中华人民共和国海口海事局出具的《证明》，发行人认真执行国家有关水上交通安全、防止海洋污染、航海保障等法律、行政法规，最近 36 个月内不存在因违反有关水上交通安全、防止海洋污染、航海保障等法律、行政法规受到行政处罚的情形。

（2）根据海口市国土环境资源局出具的《证明》，发行人本次发行募集资金投资项目为更新海口至海安航线 3 艘客滚轮项目和改造海口至北海航线“椰城二号”客滚船项目，上述两个项目均为船舶的建造及改造，相关船舶建造及改造的方案已经通过交通管理等相关部门的批准，并进行环境影响评价，海口市国土环境资源局通过对上述项目审查，认为上述项目符合国家环境保护法律、法规的要求。

根据中国船级社广州审图中心出具《关于“41 车/999 客客滚船”（2 艘）和“30 车/600 客客滚船”（1 艘）新建及“椰城 2 号”重大改装检验审图申请防污染部分评审事》，发行人募投资金投资项目所涉及的船舶的设计符合法规的相关防污染等环保要求。

经核查，北京市万商天勤律师事务所认为：发行人生产经营和募集资金投资项目符合环保管理方面法律、法规的相关规定，并已获得环保主管部门出具的生产经营和募集资金投资项目符合环保要求的证明文件。

经核查，海通证券认为：发行人生产经营和募集资金投资项目符合环保管理方面法律、法规的相关规定，并已获得环保主管部门出具的生产经营和募集资金投资项目符合环保要求的证明文件。

七、主要固定资产及其无形资产

（一）主要固定资产

1、截至2009年6月30日，发行人的固定资产情况如下表：

单位：元

	固定资产原值	累计折旧	固定资产减值准备	固定资产净额	成新率
船舶	442,409,116.54	188,011,345.28	10,950,000.00	243,447,771.26	55.03%
房屋建筑物	147,916.24	9,223.64	0.00	138,692.60	93.76%
运输设备	4,264,572.00	2,491,552.68	0.00	1,773,019.32	41.58%
通讯设备	1,123,113.41	401,393.45	0.00	721,719.96	64.26%
机器设备	293,905.00	81,949.62	0.00	211,955.38	72.11%
动力设备	180,424.00	48,009.14	0.00	132,414.86	73.39%
其他生产设备	3,934,133.00	1,915,844.53	0.00	2,018,288.47	51.30%
其他	4,238,531.36	2,234,418.26	0.00	2,004,113.10	47.28%
合　　计	456,591,711.55	195,193,736.60	10,950,000.00	250,447,974.95	54.85%

注：成新率=资产净额/资产原值*100% ；

2、截至 2009 年 6 月 30 日，发行人的房屋资产情况如下表：

地址	用途	面积	房产证编号	权属
北海市北海大道 233 号海岸名都公寓 0704 号	北海办事处办公使用	35.5 平方米	北房权证（2007）字第 00099602 号	海峡航运
北海市北海大道 233 号海岸名都公寓 0705 号	北海办事处办公使用	35.5 平方米	北房权证（2007）字第 00099603 号	海峡航运
北海市北海大道 233 号海岸名都公寓 F 号商铺	出租	133.98 平方米	北房权证（2007）字第 00099648 号	海峡航运

（二）主要生产设备

截至2009年6月30日，发行人的船舶资产情况如下表：

单位：元

序号	船名	原值	累计折旧	减值准备	净额	成新率	剩余使用年限	权属
1	信海 16 号	63,492,464.25	5,708,222.24	-	57,784,242.01	91.01%	28.5	海峡航运
2	信海 12 号	53,455,339.28	12,493,991.78	-	40,961,347.50	76.63%	25.5	海峡航运
3	信海 11 号	32,709,039.89	10,793,064.54	-	21,915,975.35	67.00%	23.5	海峡航运
4	宝岛 9 号	32,913,626.00	10,955,036.91	-	21,958,589.09	66.72%	23.5	海峡航运
5	宝岛 8 号	32,913,444.30	10,958,005.56	-	21,955,438.74	66.71%	23.5	海峡航运

6	宝岛 7 号	16,378,081.00	8,092,284.24	-	8,285,796.76	50.59%	16.5	海峡航运
7	椰城二号	25,162,413.00	12,699,962.68	-	12,462,450.32	49.53%	19.5	海峡航运
8	信海 2 号	15,764,129.04	8,678,752.78	-	7,085,376.26	44.95%	19.5	海峡航运
9	宝岛 6 号	16,425,552.00	8,873,888.81	-	7,551,663.19	45.98%	16.5	海峡航运
10	信海 6 号	15,055,888.18	8,666,688.09	-	6,389,200.09	42.44%	16.5	海峡航运
11	宝岛 5 号	16,353,820.00	8,872,420.09	-	7,481,399.91	45.75%	16.5	海峡航运
12	海虹二号	9,905,208.00	5,594,860.83	-	4,310,347.17	43.52%	15.5	海峡航运
13	海虹一号	9,894,983.00	5,788,635.22	-	4,106,347.78	41.50%	15.5	海峡航运
14	信海 5	9,376,938.05	6,305,792.76	-	3,071,145.29	32.75%	2.5	海峡航运
15	椰香公主	54,754,122.55	26,985,468.45	10,950,000.00	16,818,654.10	30.72%	7.5	海峡航运
16	信海 3 号	18,947,414.00	18,276,459.47	-	670,954.53	3.54%	0.5	海峡航运
17	信海 4 号	18,906,654.00	18,267,810.83	-	638,843.17	3.38%	0.5	海峡航运
	合计	442,409,116.54	188,011,345.28	10,950,000.00	243,447,771.26			

注：1、成新率=资产净额/资产原值*100%；

2、2007年底，公司按照新会计准则对所有船舶进行了资产减值测试，由于无法准确获取所有船舶的公允价值，故公司采用了未来现金流现值来测算所有船舶的可回收金额。经测算，公司需要计提减值准备的只有“椰香公主”轮，为此，公司根据减值测试结果对该船计提了943.00万元的减值准备。2009年6月30日公司对“椰香公主”轮再次计提了152.00万元的减值准备，累计计提减值准备1,095.00万元。

（三）无形资产

截止2009年6月30日，发行人除2008年8月新购入的一套财务软件以外，无其他任何无形资产。

	无形资产原值	累计摊销	无形资产减值准备	无形资产净额	成新率
软件	83,392.00	35,617.17	0	47,774.83	57.29%
合计	83,392.00	35,617.17	0	47,774.83	57.29%

（四）资产许可使用情况

1、发行人许可他人使用其资产情况

发行人于 2008 年 11 月 20 日与北海共赢移动定位有限公司签订房屋租赁协议，将其所拥有的北海市北海大道 233 号海岸名都公寓 F 号商铺（房产证号：北房权证（2007）字第 00099648 号）出租给北海共赢移动定位有限公司做经营 GPS

产品的销售和相关服务使用，租金每月人民币贰仟元，租期一年。协议期满后，双方如无异议，协议自动顺延。

2、他人许可发行人使用其资产情况

发行人注册地址为海口市滨海大道东方洋大厦七层，该办公楼产权属于洋浦晨晖实业有限公司（房产证号为海口市房权证海房字第 HK014961 号），洋浦晨晖实业有限公司委托海口华秀物业管理有限公司把该房产租赁给海峡航运作为经营和办公场所。

2007年9月1日，海峡航运与海口华秀物业管理有限公司签订房屋租赁合同，租赁位于海口市滨海大道的东方洋大厦第七层楼作为经营和办公场所，租期5年，自2007年9月1日至2012年8月31日止。

（五）土地使用权

截止本招股说明书签署日，发行人未有任何土地使用权。

（六）商标及专利

截止本招股说明书签署日，发行人未有任何商标和专利。

（七）特许经营权

发行人持有由原交通部核发的《水路运输许可证》（编号：交琼XK0167），许可公司经营海南海口至广东海安、湛江、蛇口、广州及海南海口至广西北海普通客船、客滚船运输，有效期截至日为：2012年10月31日。

八、安全管理

（一）内部安全管理机制

1、建立安全管理规范

安全运营是航运公司永恒的主题，公司一直以来都非常重视安全管理工作。根据交通运输部的相关规定，发行人建立了安全管理体系，并经过中华人民共和国海事局的检验，取得了《中华人民共和国船舶安全运营和防止污染管理规则》

的符合证明，证书编号：09A102。发行人所属的每艘船舶也都取得了由中华人民共和国海事局或是海事局授权中国船级社签发的《安全管理证书》。

2、加强船舶的维修和保养

公司制定了一套较为完善的船舶维修保养制度和程序，每艘船舶均被要求定期作出船况报告和维修保养计划，定期进行维修。公司机务部根据《船舶和设备维护周期表》的要求，每年12月份制定下一年度的《年度船舶和设备维护保养计划》，并按计划安排船舶的自修或厂修。公司船舶的厂修一般每年安排一次，以确保对船舶进行全面的维修和必要的技术和设备升级。

公司通过对营运船舶适时的维修和保养，及时将船舶设备可能存在的安全隐患消除，使得船舶设备始终保持良好的运行状态，大大增强了公司船舶在航期间的安全性。

3、加强船员业务技能和安全意识的培养

公司严格实行船员岗位规范，明确各级船员的安全管理职责，并通过制度化的业务培训和救生、消防等应急演习形式，切实提高船员的整体安全意识和应急技能，已建立起一支强有力的安全管理骨干队伍。

4、积极配合海事部门的安全管理

在实际运营过程中，公司每班船进出港口都需向港口所在地海事局报关，接受海事局的检查合规后方能航行。另外，海事部门对公司所属船舶每3个月定期进行一次安全检查；并每年对公司的安全管理体系进行审核。2008年11月，公司通过了最新一次的年度审核，安全管理体系符合国家要求。

在报告期内，公司没有发生重大安全事故。

（二） 船舶保险

公司根据相关规定和行业惯例，通过保险机构对公司所属的所有运营船舶投保了相关保险，具体保险为太平洋财产保险股份有限公司“一切险”。

公司2006年、2007年、2008年和2009年上半年的保险费用分别为 335.92万

元、356.89万元、386.34万元和192.11万元。公司所拥有的船舶未因保险责任之外的风险发生重大损失。

九、境外经营情况

截止本招股说明书签署日，发行人未在中华人民共和国境外进行经营活动，未拥有境外资产。

十、质量控制情况

发行人根据《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》建立了安全管理体系，并经过中华人民共和国海事局的检验，取得了符合证明，证书编号：09A102。公司所属的每艘船舶也都取得了由中华人民共和国海事局或是海事局授权中国船级社签发的《安全管理证书》。

公司还根据经营航线的具体情况编制了《服务管理规定》，详细规定了船舶卫生质量标准、船员和服务员的礼仪言行规范以及员工工作准则等。

第七节　同业竞争与关联交易

港航控股持有本公司 75.01%的股份，海口市国资委持有港航控股 95.44%股权，发行人的实际控制人为海口市国资委。

一、同业竞争

（一）不存在同业竞争的情况

发行人的控股股东海南港航控股有限公司，目前主要从事港口装卸、港口工程建设、仓储、集装箱运输、外轮代理、房地产开发经营、产业租赁、物业管理服务和旅游项目开发，自身并不直接经营客滚运输业务，其控股、参股和实际控制的其它公司均没有经营客滚运输业务；且除投资本公司外，港航控股没有投资、租赁或托管其他客滚运输类企业；因此发行人与控股股东不存在同业竞争的情况。

（二）控股股东和实际控制人作出的避免同业竞争的承诺

发行人的控股股东海南港航控股有限公司已于 2008 年 7 月 18 日向发行人出具了《避免同业竞争承诺函》，承诺：

“本公司及本公司控制、托管的企业现时没有直接或间接经营任何与股份公司及其下属公司经营的业务构成竞争或可能构成竞争的业务；也未参与投资任何与股份公司及其下属子公司生产的产品或经营的业务构成竞争或可能构成竞争的其他企业。”

“自本承诺函签署之日起，本公司及本公司控制、托管的企业将不会直接或间接经营任何与股份公司及其下属公司经营的业务构成竞争或可能构成竞争的业务，也不会投资任何与股份公司及其下属公司经营的业务构成竞争或可能构成竞争的其他企业。”

“自本承诺函签署之日起，如本公司及本公司控制、托管的企业为进一步拓展业务范围，与股份公司及其下属公司经营的业务产生竞争，则本公司及本公司控制、托管的企业将以停止经营相竞争业务的方式，或者将相竞争业务纳入到股

份公司经营的方式，或者将相竞争业务转让给无关联关系的第三方的方式避免同业竞争。”

“在本公司及本公司控制、托管的企业与股份公司及其下属公司存在关联关系期间，本承诺函为有效之承诺。”

“如上述承诺被证明是不真实的或未被遵守，本公司将向股份公司赔偿一切直接和间接损失，并承担相应的法律责任。”

二、关联方及关联关系

本公司的关联方包括：

1、本公司的控股股东及实际控制人

海南港航控股有限公司持有本公司 75.01%的股份，是本公司的控股股东。

海口市国资委持有海南港航控股有限公司 95.44%股权，是本公司的实际控制人。

2、对本公司实施重大影响的其他股东

深圳市盐田港股份有限公司持有公司 21.84%的股份。

3、本公司控股股东控股及参股的其他企业

关联方名称	控股股东持有的股权比例
海口港集装箱码头有限公司	100%
海南新港实业股份有限公司	54.76%

2007 年 12 月，港航控股与海运总签订了股权转让协议，港航控股将持有的新港实业 54.76%的股权转让给海运总，目前相关工商登记变更正在办理之中。

4、本公司控股股东以其它方式实施控制或重大影响的企业

关联方名称	关联关系
海口港集团公司	通过托管实施控制
海南海运总公司	通过托管实施控制
海南马村港港务公司	通过托管实施控制
中国海口外轮代理有限公司	海口港集团公司之合营企业
海口港外轮服务公司	海口港集团公司之子公司
海南港航物业管理有限公司	海口港集团公司之子公司
海南港实业开发总公司	海口港集团公司之子公司
海南港湾建筑工程公司	海口港集团公司之子公司
海口港集团船舶燃料供销公司	海口港集团公司之子公司
海口港振兴公司	海口港集团公司之子公司
海南诚源房地产开发有限公司	海南海运总公司之子公司
海南海运房地产开发公司	海南海运总公司之子公司
海南省海运总公司劳动服务公司	海南海运总公司之子公司
海南省海运总公司辅前船厂	海南海运总公司之子公司

5、本公司控股及参股的公司

北海宝岛海运有限公司，本公司原持有其 100%股权。发行人已于 2009 年 1 月注销了该公司。

6、本公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员及其控制的企业

本公司的董事、监事、高级管理人员和核心技术人员等自然人及其直系亲属为本公司的关联方。

上述人员具体情况参见本招股说明书第八节【董事、监事、高级管理人员和核心技术人员】中的相关内容。

除监事邢跃控制海南佳华德实业有限公司外，本公司其他董事、监事、高级管理人员和核心技术人员及其直系亲属没有直接或间接控制的企业。

三、关联交易

（一）经常性关联交易

1、接受劳务

（1）本公司与控股股东港航控股发生的综合服务关联交易

①本公司原控股股东海口港集团公司拥有的海口港码头（即秀英港区的客滚运输码头），为本公司各航线的客滚运输船舶提供票务代理、供水供电、解系缆、泊位停靠等服务。双方于 2003 年 6 月 26 日签署了《综合服务协议》，约定由海口港集团公司向本公司有偿提供票务代理、供水供电、解系缆、泊位停靠等综合服务。

港航控股成立后，海南省国资委、海口市国资委随即分别授权委托港航控股经营管理海口港集团公司的全部业务和资产。为此， 2006 年 1 月 20 日，港航控股与本公司签署了《综合服务协议》。协议双方依据公平、公允的市场价格确定了海口港码头提供票务代理、供水供电、解系缆、泊位停靠等综合服务费的收取标准如下表：

服务内容	办公场所	海口-海安航线客滚轮	海口-北海航线客滚轮	海口-广州航线客滚轮
船舶代理费	-	车运、货运收入的 1.5%	车运、货运收入的 2.5%	按车、货运收入的 10%、客运票收入的 7%统一结算。
客运代理费	-	客运票收入的 7%	客运票收入的 7%	
泊位费	-	每净吨每日 0.1 元	每净吨每日 0.1 元	
解系缆费	-	-	-	
结算周期	-	每月 5 日、15 日、25 日为结算日，港航控股在下一旬度结算日前把票款汇至本公司账户。	每月 25 日为结算日，港航控股在每月 7 日前把上月票款汇至本公司账户。	每月 25 日为结算日，港航控股在每月 7 日前把上月票款汇至本公司帐户。
供水单价	1.5 元/吨	5 元/吨		
供电单价	0.86 元/度	1.00 元/度		

②2007 年 9 月 21 日，根据市场价格的变动和对部分航线船舶停靠码头的调整，本公司与港航控股重新签署了《综合服务协议》，对双方于 2006 年 1 月 20 日签署的《综合服务协议》部分条款进行了修改。涉及调整的综合服务费收取标

准改动如下表：

服务内容	办公场所	海口-海安航线客滚轮	海口-广州航线客滚轮
船舶代理费	-	车运、货运票收入的 2%	按车、货运票收入的 10%、客运票收入的 7%统一结算。
客运代理费	-	客运票收入的 10%	
泊位费	-	每净吨每日 0.1 元	
解系缆费	-	2000 净吨以下每解/系一次 70 元，2000 净吨以上每解/系一次 140 元	
结算周期	-	每日将代售票款存入共管账户，每月 5 日、15 日、25 日为结算日，港航控股在结算完成 5 日内把票款汇至本公司账户	每日将代售票款存入共管账户，每月 25 日为结算日，港航控股在结算完成 5 日内把票款汇至本公司账户
供水单价	3 元/吨	5 元/吨，每次手续费 50 元	
供电单价	0.86 元/度	1.00 元/度（11 号码头用电每次手续费 50 元）	

③根据海口市政府对海口市各码头的功能规划，本公司北海航线全部客滚船舶的停泊码头由新港码头转至海口港码头。为此，2008 年 1 月 30 日，港航控股与本公司重新签署了《综合服务协议》，双方对海口港码头向本公司北海航线客滚船舶提供票务代理、供水供电、解系缆、泊位停靠等综合服务进行了约定，有关综合服务费的收取标准如下表：

服务内容	海口-北海航线客滚轮
船舶代理费	车运、货运票收入的 2.5%
客运代理费	客运票收入的 7%
泊位费	每净吨每日 0.1 元
解系缆费	2000 净吨以下每解/系一次 70 元，2000 净吨以上每解/系一次 140 元
结算周期	每日将代售票款存入共管账户，每月 5 日、15 日、25 日为结算日，港航控股在结算完成 5 日内把票款汇至本公司账户。
供水单价	5 元/吨，每次手续费 50 元
供电单价	1.00 元/度（11 号码头用电每次手续费 50 元）

④由于本公司着手建立自己的销售系统，并在海口港开设独立的售票窗口，为此，2009 年 2 月 19 日，本公司与港航控股对《综合服务协议》进行了修订。双方对海口港码头向本公司有偿提供售票窗口及其服务事项进行了约定，并相应调整了海口港码头向本公司客滚船舶提供服务的价格，港航控股不再向本公司收取船舶及客运售票代理费。经调整的有关综合服务费的收取标准如下表：

服务内容	海口-海安航线客滚轮	海口-北海航线客滚轮	海口-广州航线客滚轮
售票窗口综合服务费（含：场所、水、电使用，保安，清洁，场所维护等费用）	19 万元/年/窗口		
船舶代理费	车运、货运收入的 1.6%	车运、货运收入的 2%	按车、货运收入的 9.6%
客运代理费	客运收入的 8%	客运收入的 6%	客运收入的 6%。
停泊费	每净吨每日 0.1 元		
解系缆费	客轮每解或系一次 30 元	2000 净吨以下按每解或系一次计收 70 元；2000 净吨以上按每解或系一次计收 140 元	--
供水单价	办公场所为 3 元/吨，码头为 5 元/吨，每次手续费 50 元		
供电单价	办公场所为 0.86 元/度，码头为 1 元/度（11 号码头用电每次手续费 50 元）		
结算周期	1、 票款及港口服务费：双方每日将前一日 8:00 至当日 8:00 的售票金额和单船结算金额进行核对，票款核对、结算完毕后，双方将票款各自入账； 2、 其它费用：港口每月 10 日前派人将上月公司船舶所使用的费用结算单交公司财务部核对。经本公司核对后 5 日内将款项通过银行转账给港口。		

港航控股向本公司提供的上述综合服务关联交易在本公司上市后仍将继续存在。

（2）本公司与与海南新港实业股份有限公司发生的综合服务关联交易

①本公司的关联方新港实业拥有的新港码头，为本公司部分航线的客滚运输船舶提供票务代理、供水供电、解系缆、泊位等服务。2006 年 1 月 20 日，新港实业与本公司签署了《综合服务协议》，协议双方依据公平、公允的市场价格确定了新港码头提供票务代理、供水供电、解系缆、泊位等综合服务费的收取标准如下表：

服务内容	办公场所	海口至海安航线客滚轮、客轮	海口至北海航线客滚轮
船舶代理费	-	车运、货运票收入的 1.5%	车运、货运票收入的 2.5%
客运代理费	-	客运票收入的 7%	客运票收入的 7%
泊位费	-	每净吨每日 0.1 元	每净吨每日 0.1 元
解系缆费	-	客轮（海虹一号、海虹二号、海虹 3）每解/系一次 26 元	-
结算周期	-	每月底为结算日，新港实业在每月 7 日前把上月票款汇至本公司账户。	每月 25 日为结算日，新港实业在每月 7 日前把上月票款汇至本公司账户。

供水单价	1.5 元/吨	3.8 元/吨
供电单价	0.86 元/度	1.00 元/度

②2007 年 9 月 21 日，根据市场价格的变动和对部分航线船舶停靠码头的调整，本公司与新港实业重新签署了《综合服务协议》，对双方于 2006 年 1 月 20 日签署的《综合服务协议》部分条款进行了修改。调整后的综合服务费收取标准如下表：

服务内容	办公场所	海口至海安航线客轮	海口至北海航线客滚轮
船舶代理费	-	-	车运、货运票收入的 2.5%
客运代理费	-	客运票收入的 10%	客运票收入的 7%
泊位费	-	每净吨每日 0.1 元	每净吨每日 0.1 元
解系缆费	-	客轮每解/系一次 30 元	2000 净吨以下每解/系一次 70 元，2000 净吨以上每解/系一次 140 元
结算周期	-	每日将代售票款存入共管账户，每月 5 日、15 日、25 日为结算日，新港实业在结算完成 5 日内把票款汇至本公司账户。	每日将代售票款存入共管账户，每月 25 日为结算日，新港实业在结算完成 5 日内把票款汇至本公司账户。
供水单价	1.5 元/吨	5 元/吨、每次手续费 50 元	
供电单价	0.86 元/度	1.00 元/度	

根据海口市政府对海口市各码头的功能规划，本公司北海航线全部客滚船舶的停泊码头已由新港码头转至海口港码头，新港码头仅停靠本公司海安航线的客船。

③由于本公司着手建立自己的销售系统，并在新港开设独立的售票窗口，为此，2009 年 2 月 19 日，本公司与新港实业对《综合服务协议》进行了修订。双方对新港码头向本公司有偿提供售票窗口及其服务事项进行了约定，并相应调整了新港码头向本公司客船提供服务的价格，新港实业不再向本公司收取船舶及客运售票代理费。经调整的有关综合服务费的收取标准如下表：

服务内容	海口至海安航线客船
售票窗口综合服务费	19 万元/年/窗口
客运代理费	客运收入的 8%
解系缆费	客轮每解/系一次 30 元
停泊费	每净吨每日 0.1 元
供水单价	办公场所为 3 元/吨，码头为 5 元/吨，每次手续费 50 元

供电单价	办公场所为 0.86 元/度，码头为 1 元/度
结算周期	1、 票款及港口服务费：双方每日将前一日 8:00 至当日 8:00 的售票金额和单船结算金额进行核对，票款核对、结算完毕后，双方将票款各自入账； 2、 其它费用：港口每月 10 日前派人将上月公司船舶所使用的费用结算单交公司财务部核对。经本公司核对后 5 日内将款项通过银行转账给港口。

（3）2006 年至 2007 年 10 月，发行人与控股股东代理票款的结算执行情况

公司于 2006 年 1 月 20 日分别与港航控股及其控制的新港实业修订了《综合服务协议》。该协议规定：对海口至海安航线，每月 5、15、25 日为结账截止日和结算日，关联方港口在下一旬度结帐截止日前把代理票款转帐给本公司；对海口至北海、广州航线，则每月 25 日为结帐截止日和结算日，关联方港口于每月 7 日前将上月的代理票款转帐给本公司。

在实际执行过程中，关联方港口和本公司均能按照上述规定执行结算和确认收入，但关联方港口未能严格按照上述规定的时间支付已结算确认的代理票款。2006 年，关联方港口平均 4.5 个月支付一次代理票款；2007 年 1—8 月，关联方港口平均 2.5 个月支付一次代理票款。

针对上述问题，为确保公司利益，公司于 2007 年 9 月 21 日在与关联方修订的《综合服务协议》中调整了港航控股和新港实业代理本公司票款的付款周期，要求港航控股和新港实业的代理票款在结算日后 5 日内支付给本公司；同时，公司还与关联方设立了共管账户，关联方的全部代理票款均在销售当日进入该共管账户。该共管账户必须经过双方同意后，才能进行提款或转账。根据该协议，公司于 2007 年 9 月底收回和结清了港航控股和新港实业代理销售的已结算而未支付的票款 4,767.87 万元。该协议自 2007 年 10 月 1 起开始执行后，发行人控股股东及其关联方对代理票款按月结算后均及时支付相关款项。

（4）其他关联交易

2005 年，关联方海口港集团公司下属的分支机构海口港集团产业发展公司向本公司提供位于海口市海港大厦的一层办公场地及相关配套物业管理服务。双方按公允价格于 2005 年 4 月 26 日签署了《物业管理协议书》，约定办公场地使用及物业管理费每月人民币 13,800.00 元。

港航控股成立后即有偿租赁海口港集团公司的经营性资产，为此， 2006 年 4 月 10 日，港航控股下属的实业开发分公司与本公司重新签署了《办公场地使用及物业管理协议书》，港航控股实业开发分公司继续向本公司提供位于海口市海港大厦的一层办公场地及相关配套物业管理服务，办公场地使用及物业管理费价格不变。

2007 年 9 月，本公司已向洋浦晨晖实业有限公司租赁房产用于办公使用。为此，2007 年 12 月 31 日本公司与港航控股实业开发分公司终止《办公场地使用及物业管理协议书》的履行，港航控股实业开发分公司不再向发行人提供办公场地及物业管理服务。

（5）关联交易价格的公允性分析

①控股股东与其它非关联方的交易价格

截至招股说明书签署日，控股股东与其它非关联方的交易价格如下：

服务内容	海口至海安航线客滚轮	海口至北海航线客滚轮
船舶代理费	车运、货运票收入的 2%	车、货运费收入的 2.5%
客运代理费	客运票收入 10%	客票费收入的 7%
停泊费	每净吨每日 0.1 元	每净吨每日 0.1 元
解系缆费	客轮每解或系一次 30 元	2000 净吨以下按每解或系一次计收 70 元；2000 净吨以上按每解或系一次计收 140 元；
供水单价	办公场所为 3 元/吨，码头为 5 元/吨，每次手续费 50 元	
供电单价	办公场所为 0.86 元/度，码头为 1 元/度（11 号码头用电每次手续费 50 元）	
售票窗口综合服务费	19 万元/年/窗口	

由于本公司在关联方港口开设了独立的售票窗口，控股股东向发行人收取的船舶代理费和客运代理费中不再包含售票代理费。除此之外，非关联方其他项目的收费标准与发行人一致。

②发行人开设独立售票窗口增加的费用与原控股股东收取售票代理费之比

较分析

根据公司与关联方于 2007 年 9 月及 2008 年 1 月签署的《综合服务协议》，关联方港口向本公司收取的船舶代理费和客运代理费标准如下：

服务内容	海口至海安航线客滚轮	海口至广州航线客滚轮	海口至北海航线客滚轮
船舶代理费	车运、货运票收入的 2%	车运、货运费收入的 10%	车、货运费收入的 2.5%
客运代理费	客运票收入 10%	客运票收入的 7%	客票费收入的 7%

注：客运代理费＝售票代理费+旅客运输作业费+其他代理费

船舶代理费＝售票代理费+船舶运输作业费+其他代理费

为进一步确保公司利益，公司建立自己的销售系统并于 2009 年 2 月 19 日与关联方修订了《综合服务协议》。根据该协议，在公司独立售票后，关联方不再向本公司收取售票代理费，同时，由于本公司租用关联方港口售票窗口，每年将新增向关联方支付的售票窗口综合服务费。

海南省物价局和广东省物价局（琼发改价格[2007]240 号文）《关于调整琼州海峡港口客滚作业收费的通知》规定：港口对海口—海安航线收取的客运代理费按售票收入的 10%进行计算，其中：售票代理费 2%，其余的为旅客运输作业费和其它客运代理费。照此匡算，售票代理费占客运代理费或船舶代理费的比例约为 20%。为此，公司设立独立售票窗口后，关联方港口调整了原有的代理收费标准，将 20%的售票代理费从原有的船舶代理费和客运代理费中予以扣除。

对于公司租用关联方港口售票窗口的收费标准，则采纳了市场公允价格。港航控股与无关联第三方—新国线集团（海南）港口运输有限公司签订的售票窗口租赁协议租金为 19 万元/年/窗口。

有关收费项目调整后，目前发行人与关联方港口服务收费标准如下表：

服务内容	海口至海安航线客滚轮	海口至广州航线客滚轮	海口至北海航线客滚轮
船舶代理费	车运、货运收入的 1.6%	按车、货运收入的 9.6%	车运、货运收入的 2%
客运代理费	客运收入的 8%	客运收入的 6%	客运收入的 6%

售票窗口综合服务费	19 万元/年/窗口

以 2008 年为基数，假设其他条件不变的情况下，如果改由公司设立独立售票窗口对外售票，每年将新增独立售票窗口租金、售票人工费、电脑设备及软件维护费等共计 191.60 万元，同时减少应付关联方售票代理费 199.62 万元，相抵后每年将减少相关费用 8.02 万元，仅占公司 2008 年营运成本的 0.03%。

③公司异地港口提供劳务的交易价格

目前公司异地港口的船舶代理费、客运代理费标准如下：

服务内容	徐闻县 海安港	广州市 南沙港	北海市 国际客运码头	徐闻县 海安新港
船舶代理费	车运、货运票 收入的 2%	车运、货运费 收入的 10%	车运、货运票 收入的 2.5%	车运、货运票 收入的 2%
客运代理费	客运票收入 10%	客运票收入的 7%	客运票收入的 7%	客运票收入 10%

上述标准扣除售票代理费后与港航控股对本公司的收费标准一致。

报告期内，各异地港口代理费发生额如下表所示：

单位：万元

年度	徐闻县 海安港	广州市 南沙港	北海市 国际客运码头	徐闻县 海安新港	合计
2006 年度	173.59	155.66	40.88	0	370.13
2007 年度	433.93	226.26	82.62	0	742.81
2008 年度	542.61	180.64	89.21	0	812.46
2009 年 1-6 月	160.40	71.13	40.33	180.88	452.74

④港口对公司直销客户提供劳务的交易价格

由于公司的直销客户也须在港区接受港口提供的出票、候船、过磅、验票和装卸等服务，故港口对公司的直销客户也同样收取船舶代理费及客运代理费，且代理费标准与普通客户的标准一致。2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年上半年港口对公司直销客户收取的代理费额分别为 28.88 万元、31.26 万元、41.18

万元和 9.17 万元。

由上可见，控股股东对本公司的收费项目及其费率均与各非关联方一致，关联交易价格公允。

（6）交易金额

报告期内，本公司因接受关联方港口提供的劳务所发生的经常性关联交易如下表：

单位：万元

关联方名称	2009 年 1-6 月	占年度同类交易比例	2008 年度	占年度同类交易比例	劳务内容
海口港集装箱码头公司	0.00	0.00%	0.00	0.00%	集装箱收入
港航控股	566.29	53.28%	1,069.07	54.22%	车客代理费
港航控股	50.48	80.72%	98.63	60.37%	水电费
港航控股	33.60	59.82%	66.44	71.09%	停泊费
港航控股	0.00	0.00%	0.00	0.00%	物业费
港航控股	9.50	100.00%	0.00	0.00%	售票窗口综合服务费
新港实业	43.84	4.12%	90.14	4.57%	车客代理费
新港实业	4.83	7.72%	0.82	0.50%	水电费
新港实业	1.30	2.31%	2.96	3.17%	停泊费
合　计	709.84		1,328.05		

（续上表）

关联方名称	2007 年度	占年度同类交易比例	2006 年度	占年度同类交易比例	劳务内容
海口港集装箱码头公司	0.00	0.00%	39.80	100.00%	集装箱收入
港航控股	834.23	47.82%	639.23	54.76%	车客代理费
港航控股	112.89	75.61%	104.50	79.08%	水电费
港航控股	51.54	58.68%	42.18	50.98%	停泊费

港航控股	16.56	96.40%	16.56	78.15%	物业费
新港实业	167.42	9.60%	157.97	13.53%	车客代理费
新港实业	16.17	10.83%	8.29	6.28%	水电费
新港实业	10.91	8.52%	17.88	21.60%	停泊费
合　计	1,209.72		1,026.42		

港航控股成立后有偿租赁经营海口港集团的经营性资产，故从 2006 年开始由港航控股取代海口港集团向本公司提供相关的港口服务。

根据海口新港的发展规划，公司从 2006 年 7 月开始对船舶在海口的停靠港口进行调整，逐步将停靠海口新港的船舶转移至由港航控股管理的海口港码头，截至招股说明书签署日，本公司只有海安航线的两艘客船停靠海口新港，所以从 2007 年开始，本公司对该港口的各项交易费用占比逐年下降。

2、提供劳务

2005 年，本公司为有效利用“椰香公主”轮的甲板剩余空间，将广州航线的“椰香公主”轮上的集装箱业务经营权按市场价承包给港航控股的控股子公司海口港集装箱码头有限公司，为海口港集装箱码头公司零星往返运送海口至广州的集装箱。2005 年 3 月 18 日，本公司与海口港集装箱码头有限公司签署了《集装箱运输协议》，每单程航次承包金为人民币 2,000.00 元。

2006 年 11 月“椰香公主”轮的广州停靠港口从黄埔港迁移至南沙港汽车滚装码头，由于该码头没有配备吊机等集装箱装卸作业设施及操作人员，故该项业务随之停止。

报告期内，本公司因该项业务所发生的经常性关联交易如下表：

单位：万元

关联方名称	2009 年 1-6 月		2008 年度		劳务内容
	金额	占同类交易比例	金额	占同类交易比例	
海口港集装箱码头公司	—	—	—	—	集装箱收入
合　计	—	—	—	—	—
占当期营业收入比例	—	—	—	—	—

（续上表）

关联方名称	2007 年度		2006 年度		劳务内容
	金额	占同类交易比例	金额	占同类交易比例	
海口港集装箱码头公司	—	—	39.80	100%	集装箱收入
合　　计	—	—	39.80	—	
占当期营业收入比例	—	—	0.13%	—	

（二）偶发性的关联交易

报告期内，本公司与关联方之间没有发生偶发性的关联交易。

（三）关联方应收应付款项的变化

单位：元

关联方名称	2009.6.30		2008.12.31	
	金额	百分比	金额	百分比
应收账款：				
海南港航控股有限公司	0.00	0.00%	0.00	0.00%
海南新港实业股份有限公司	0.00	0.00%	0.00	0.00%
合　　计	0.00	0.00%	0.00	0.00%
其他应付款：				
中国海口外轮代理有限公司	0.00	0.00%	0.00	0.00%
海南港航控股有限公司	0.00	0.00%	0.00	0.00%
合　　计	0.00	0.00%	0.00	0.00%
关联方名称	2007.12.31		2006.12.31	
	金额	百分比	金额	百分比
应收账款：				
海南港航控股有限公司	0.00	0.00%	25,453,258.91	51.38%
海南新港实业股份有限公司	0.00	0.00%	12,339,321.29	24.91%
合　　计	0.00	0.00%	37,792,580.20	76.29%
其他应付款：				
中国海口外轮代理有限公司	200,000.00	41.44%	200,000.00	33.97%
海南港航控股有限公司	48,418.81	10.03%	36,666.57	6.23%
合　　计	248,418.81	51.47%	236,666.57	40.20%

2007 年 9 月，本公司分别与港航控股和新港实业修订了综合服务协议。新

的协议缩短了港航控股与新港实业代理本公司票款的付款周期，要求港航控股和新港实业的代理票款在结算日后 5 日内支付给本公司。新协议从 2007 年 10 月 1 日执行后，港航控股及新港实业对本公司的应收账款均在当月全额收回，故 2007 年末和 2008 年末本公司均没有对港航控股和新港实业的应收帐款。

（四）关联交易对公司财务状况和经营结果的影响

本公司的关联交易均按照公允价格确定交易价格，交易金额与业务规模保持较为稳定的关系，其中，集装箱收入 2006 年占公司营业收入的比例为 0.13%，各项关联交易费用总额 2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年 1-6 月占公司营业成本的比例分别为：4.96%、5.15%、5.09%和 5.65%，对本公司财务状况和经营成果不构成重大影响。

（五）减少和规范关联交易的措施

本公司控股股东系海南省最大的港口航运类综合性国有企业，2008 年经审计的主营业务收入为 73,554.53 万元，净利润为 7,708.12 万元，并获得了国家开发银行 16 亿元的授信额度，已完全具备了自我发展的能力。其管理的秀英港和新港两个港口，一直以来均按照市场价向本公司的船舶提供票务代理、泊位停靠、解系缆、供水供电等服务。上述关联交易的金额占本公司主营成本比例不大，预计未来关联交易也不会对公司财务状况和经营成果产生重大影响。

本公司将通过严格执行关联交易基本原则、决策程序、回避制度、信息披露等措施来规范关联交易。

四、发行人规范关联交易的制度安排

（一）发行人对关联交易决策权力与程序的规定

发行人《公司章程》（修改草案）、《关联交易决策制度》、《董事会议事规则》及《股东大会议事规则》对关联交易的决策程序明确规定如下：

① 公司总经理决定与关联法人发生的交易金额为 100 万元以下的关联交易事项。

② 公司董事长决定与关联法人发生的交易金额为 100-300 万元的关联交易事项。

③ 公司董事会审议并决定与关联法人发生的交易金额占最近一期经审计净资产 5%以下(不含 5%)的关联交易(关联法人)事项。

④董事与董事会会议决议事项所涉及的企业有关联关系的,不得对该项决议行使表决权，也不得代理其他董事行使表决权。该董事会会议由过半数的无关联关系董事出席即可举行，董事会会议所作决议须经无关联关系董事过半数通过。出席董事会的无关联董事人数不足 3 人的，应将该事项提交股东大会审议。

⑤ 公司拟与关联法人发生的交易金额占公司最近一期经审计净资产 5%以上(含 5%)的关联交易事项，需由公司董事会按照本制度作出决议，并获得公司股东大会批准后方可实施。任何与该关联交易有利益关系的关联人在股东大会上应当放弃对该议案的投票权。

⑥股东与股东大会拟审议事项有关联关系时，应当回避表决，其所持有表决权的股份不计入出席股东大会有表决权的股份总数。公司持有自己的股份没有表决权，且该部分股份不计入出席股东大会有表决权的股份总数。

（二）发行人最近三年关联交易履行的决策程序的情况

发行人最近三年的关联交易均严格履行了公司章程规定的程序，表决时关联股东进行了回避，独立董事对发行人发生的重大关联交易均履行了核查的义务，认为发行人发生的交易事项均属合理、必要，关联交易定价合理有据、客观公允，关联交易均已履行了当时法律法规、公司章程及公司其他规章制度规定的批准程序。

第八节　董事、监事、高级管理人员与核心技术人员

一、发行人董事、监事、高级管理人员和核心技术人员简要情况

（一）董事

截至招股说明书签署日，本公司本届董事会现共有董事 11 名，其中独立董事 4 名，全部由股东大会选举产生。各位董事均为中国国籍，均无境外永久居留权。主要情况如下：

林　毅：男，1965 年 5 月出生，大学文化，经济师，中共党员。曾任海口港船务公司副经理、经理，海口港集团公司副总经理，现任海南港航控股有限公司总经理、党委副书记、董事，海南海峡航运股份有限公司董事长。

华　翔：男，1962 年 8 月出生，硕士研究生，高级经济师。曾任深圳市盐田港务公司副总经理、深圳市盐田港股份有限公司总经理助理兼董事会秘书。现任深圳市盐田港股份有限公司副总经理兼董事会秘书、海南海峡航运股份有限公司副董事长。

徐奇标：男，1962 年 9 月出生，大学文化，高级工程师，中共党员。曾任海口港集团公司总工程师，现任海南港航控股有限公司副总经理。

李　伟：男，1954 年 2 月出生，硕士研究生，高级经济师，中共党员。曾任海口港集团公司副总经理，现任海南港航控股有限公司总法律顾问、董事。

邱国雄：男，1955 年 11 月出生，大学文化，一等船长，中共党员。曾任海口港船务公司经理，现任海南海峡航运股份有限公司总经理。

冯　斌：男，1970 年 10 月出生，硕士研究生。曾在交通部科学研究院从事交通科研工作，现任深圳市盐田港股份有限公司投资发展部项目经理。

林　健：男，1966 年 9 月出生，大学文化，中共党员，助理经济师。曾任海口港集团公司总经理助理、海南港航控股有限公司总经理助理、海南海峡航运

股份有限公司董事会秘书，现任海南港航控股有限公司副总经理。

魏建舟：男，1963 年 2 月出生，硕士研究生，注册会计师、注册资产评估师。现任海南振华会计师事务所主任。独立董事。

徐大振：男，1963 年 6 月出生，瑞典世界海事大学毕业，副教授。九三学社上海市委委员。上海海事大学浦东工商管理学院常务副院长，兼任该校国际交流学院院长，该校交通运输规划与管理、EMBA 和 MBA 三个学科的硕士生导师。曾任该校水运管理系副主任，管理学院副院长、交通运输学院副院长。自 2005 年 7 月起，担任学校外事处处长（港澳台办公室主任）、国际交流学院院长、浦东工商管理学院常务副院长。独立董事。

刘宁华：男，1962 年 6 月出生，大学文化，工程师，中共党员。曾任中国东方信托投资公司深圳投资银行部副总经理、总经理；现任中国银河证券股份有限公司投资银行总部副总经理兼深圳分部总经理。独立董事。

高洪星：男，1962 年 9 月出生，博士研究生，高级经济师，中共党员，拥有中国证券会证券高级管理人员资格，北京对外经贸大学和人民银行总行研究生部研究生导师、特聘教授，深圳高级职称评委会评委，沙河股份（上市公司）独立董事。曾任深圳发展银行支行行长、中国农业发展银行广东省分行任信贷处处长及珠海分行任行长、党组书记，国泰君安证券深圳分公司任副总裁、华林证券有限责任公司任董事长兼总裁。现任汕头市商业银行负责人、重组工作领导小组副组长。独立董事。

上述董事任期至 2012 年 6 月止。

（二）监事

截至招股说明书签署日，发行人监事会共有监事 5 名，其中 3 名为股东代表监事，由股东大会选举产生，2 名为职工代表监事，由职工民主选举产生。各位监事均为中国国籍，均无境外永久居留权。主要情况如下：

邓　新：男，1953 年 11 月出生，大学文化，中共党员。曾任海口港集团公

司党委副书记、纪委书记。现任海南港航控股有限公司党委副书记、纪委书记。

刘冲，男，1970 年 1 月出生，中共党员，大学本科毕业，历任广州海运集团房地产公司计财室副主任、广州海运（集团）公司财务部资金科副科长、内部银行副行长、中海（集团）总公司结算中心广州分部副主任、中海集团投资有限公司副总经理、中海集团物流有限公司财务总监及副总经理、现任中海（海南）海盛船务股份有限公司总会计师。

邢　跃：男，1959 年 12 月出生，大学文化，曾任海南省轻工房地产公司总经理，现任海南佳华德实业有限公司董事长。

林桂曼：女，1972 年 10 月出生，大学文化，高级会计师。现任海南海峡航运股份有限公司财务部经理。

周经本：男，1958 年 12 月出生，中共党员，在职研究生学历，高级政工师。曾任海南省海运总公司团委书记、宣传处副处长、业务处处长、办公室主任、总经理助理；海南港航控股有限公司机关党委副书记。现任海南海峡航运股份有限公司党委副书记、工会主席。

上述监事任期至 2012 年 6 月止。

（三）高级管理人员

本公司目前高级管理人员包括总经理 1 名，副总经理 3 名，总工程师 1 名，总会计师 1 名，董事会秘书兼副总经理 1 名。各位高级管理人员均为中国国籍，均无境外永久居留权。主要情况如下：

邱国雄：男，现任海南海峡航运股份有限公司总经理。简历详见本节“一、发行人董事、监事、高级管理人员和核心技术人员简要情况（一）董事”部分。

沈钦记：男，1955 年 6 月出生，大专文化，工程师，中共党员。曾任海口港船务公司副经理，现任海南海峡航运股份有限公司副总经理。

岳忠彪：男，1955 年 1 月出生，大学文化，中共党员。曾任深圳盐田港珠江集装箱运输有限公司副总经理，现任海南海峡航运股份有限公司副总经理。

王　民：男，1962 年 7 月出生，大专文化，经济师，中共党员。曾任海南省海运总公司客货海运公司经理、党委副书记，现任海南海峡航运股份有限公司副总经理。

周文豪：男，1960 年 2 月出生，大专文化，总工程师，中共党员。曾任海口港船务公司船舶维修厂厂长、技术部部长、海南海峡航运股份有限公司机务部部长，现任海南海峡航运股份有限公司总工程师。

吴运智：男，1966 年 5 月出生，大学文化，高级会计师，中共党员。曾任中国海口外轮代理有限公司财务经理，现任海南海峡航运股份有限公司总会计师。

周乃均：男，1962 年 11 月出生，大学文化，经济师，中共党员。曾任海口港船务公司技术部部长、海运部经理、海南港航控股有限公司秀英客运轮渡公司经理、海南海峡股份有限公司总经理助理，现任海南海峡航运股份有限公司副总经理、董事会秘书。

上述高级管理人员任期至 2012 年 6 月止。

（四）董事、监事的提名和选聘情况

1、董事的提名与选聘情况

发行人于 2006 年 6 月 22 日召开的 2005 年度股东大会审议通过了《关于董事会换届选举的议案》，选举由发行人第一届董事会提名的李向阳、华翔、林毅、徐奇标、李伟、邱国雄、林赞智、林健、冯斌为公司第二届董事会董事，选举第一届董事会提名的魏建舟、冯怀东为公司第二届董事会独立董事。

发行人于 2006 年 6 月 22 日召开的第二届董事会 2006 年第一次临时会议审议通过了《关于选举第二届董事会董事长、副董事长的议案》，选举李向阳为公司第二届董事会董事长，选举华翔为公司第二届董事会副董事长。

发行人于 2007 年 12 月 6 日召开的 2007 年第二次临时股东大会审议通过了《关于提名高洪星先生为公司独立董事的议案》和《关于提名刘宁华先生为公司

独立董事的议案》，选举高洪星、刘宁华为公司独立董事。

发行人于 2008 年 3 月 7 日召开的第二届董事会第六次会议审议通过了《关于李向阳先生辞去公司董事长职务的议案》和《关于选举林毅先生为公司董事长的议案》，同意李向阳辞去公司董事和董事长职务，选举林毅为公司董事长。

发行人于 2008 年 4 月 11 日召开的 2007 年度股东大会审议通过了《关于提名林健先生为公司董事的议案》，选举林健为公司董事。

发行人于 2009 年 5 月 27 日召开的 2008 年度股东大会审议通过了《关于董事会换届选举的议案》，选举林毅、华翔、林健、徐奇标、李伟、邱国雄、冯斌、高洪星、刘宁华、魏建舟、徐大振为公司第三届董事会董事，其中高洪星、刘宁华、魏建舟、徐大振为独立董事。

2、监事的提名与选聘情况

发行人于 2006 年 6 月 22 日召开的 2005 年度股东大会审议通过了《关于监事会换届选举的议案》，选举邓新先生、方楚南先生、邢跃先生为公司第二届监事会股东代表监事，与公司职工会员代表会议选出的职工代表监事符标让、林桂曼组成公司第二届监事会。

2008 年 10 月 8 日，公司召开职工代表大会，补选周经本先生为公司第二届监事会职工代表监事。

2008 年 10 月 17 日，公司召开第二届监事会第五次会议,公司监事会提名刘冲先生为监事候选人。2008 年 11 月 6 日，公司召开 2008 年第三次临时股东大会，选举刘冲先生为公司股东代表监事。

发行人于 2009 年 5 月 27 日召开的 2008 年度股东大会审议通过了《关于监事会换届选举的议案》，选举邓新、刘冲、邢跃为公司第三届监事会股东代表监事，与公司职工会员代表会议选出的职工代表监事周经本、林桂曼组成公司第三届监事会。

二、董事、监事、高级管理人员和核心技术人员及其近亲属持有本公司股份的情况

本公司监事邢跃的女儿邢雯璐是本公司的发起人之一，截至招股说明书签署日，持有本公司股份 1,233,329 股，持股比例为 1.05%。邢雯璐近三年持股的变化情况详见本招股说明书第五节【发行人基本情况】中的相关内容。

除此以外，本公司其他董事、监事、高级管理人员和核心技术人员及其近亲属在本公司本次发行前不存在以直接或间接方式持有本公司股份的情况。

三、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的其他对外投资情况

本公司监事邢跃，持有海南佳华德实业有限公司 30%的股权。该对外投资与本公司不存在利益冲突的情形。

除此以外，本公司其他董事、监事、高级管理人员及核心技术人员不存在其他对外投资情况。

四、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员 2008 年度薪酬

董事、监事、高级管理人员和核心技术人员 2008 年从发行人处领取收入的情况见下表：

序号	姓名	在本公司任职情况	薪酬（万元）	领薪单位
1	林　毅	董事长	-	未在本公司领取薪酬
2	华　翔	副董事长	-	未在本公司领取薪酬
3	林　健	副董事长	8.51	本公司
4	徐奇标	董事	-	未在本公司领取薪酬
5	李　伟	董事	-	未在本公司领取薪酬
6	邱国雄	董事、总经理	38.05	本公司
7	冯　斌	董事	-	未在本公司领取薪酬

8	邓　新	监事会主席	-	未在本公司领取薪酬
9	刘　冲	监事	-	未在本公司领取薪酬
10	邢　跃	监事	-	未在本公司领取薪酬
11	林桂曼	监事、财务部经理	9.44	本公司
12	周经本	监事	5.92	本公司
13	沈钦记	副总经理	23.13	本公司
14	岳忠彪	副总经理	25.30	本公司
15	王　民	副总经理	22.77	本公司
16	周文豪	总工程师	23.08	本公司
17	吴运智	总会计师	22.73	本公司
18	周乃均	副总经理、董事会秘书	9.39	本公司

独立董事的津贴为每年 4.56 万元。

除以上薪酬和津贴以外，发行人的董事、监事和高级管理人员和核心技术人员未享受其他待遇。发行人的内部董事和内部监事均参加了养老保险等社会保障计划。

五、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员在其他单位的兼职情况

姓名	兼职单位及所任职务	兼职单位与发行人关系
林　毅	海南港航控股有限公司总经理	发行人之股东
华　翔	深圳市盐田港股份有限公司副总经理兼董事会秘书	发行人之股东
林　健	海南港航控股有限公司副总经理	发行人之股东
徐奇标	海南港航控股有限公司副总经理	发行人之股东
李　伟	海南港航控股有限公司总法律顾问	发行人之股东
冯　斌	深圳市盐田港股份有限公司对外发展部	发行人之股东
魏建舟	海南振华会计师事务所主任	无关联关系
徐大振	上海海事大学浦东工商管理学院常务副院长	无关联关系
刘宁华	中国银河证券股份有限公司投资银行总部副总经理兼深圳分部总经理	无关联关系

高洪星	汕头市商业银行负责人、重组工作领导小组副组长	无关联关系
邓　新	海南港航控股有限公司党委副书记、纪委书记	发行人之股东
刘　冲	中海（海南）海盛船务股份有限公司总会计师	发行人之股东
邢　跃	海南佳华德实业有限公司董事长	无关联关系

除以上人员外，发行人其他董事、监事、高级管理人员及核心技术人员没有兼职，并已发表声明。

六、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员相互之间存在的亲属关系。

本公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员相互之间不存在配偶关系、三代以内直系和旁系亲属关系。

七、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员与公司所签定的协议与重要承诺

在公司任职并领薪的董事、监事、高级管理人员和核心技术人员与公司签有《劳动合同》，合同对上述人员的诚信义务进行了相关约定。

截止本招股说明书签署之日，本公司不存在与公司董事、监事、高级管理人员与核心技术人员签订借款、担保协议的情况，且上述《劳动合同》得到了有效执行。

八、董事、监事、高级管理人员任职资格

发行人董事、监事、高级管理人员符合《中华人民共和国公司法》等有关法律法规和发行人《公司章程》规定的任职资格。

九、董事、监事、高级管理人员近三年的变动情况

近三年，发行人董事、监事和高级管理人员未发生重大变动。具体变动情况如下：

（一）2006 年度变动情况

2006 年 6 月 22 日，公司召开 2005 年度股东大会通过决议，董事会换届选

举，新董事会成员共 11 人，分别为李向阳、华翔、林毅、徐奇标、李伟、邱国雄、林赞智、林健和冯斌，独立董事为魏建舟和冯怀东。监事会换届选举，新一届监事会成员为邓新、方楚南、邢跃、符标让和林桂曼。

2006 年 6 月 22 日，公司召开的第二届董事会 2006 年第一次临时会议，选举李向阳为第二届董事会董事长、华翔为副董事长；任命邱国雄为总经理、林健为董事会秘书；任命沈钦记、岳忠彪、王民为副总经理；周文豪为总工程师；吴运智为总会计师。

（二）2007 年度变动情况

2007 年 12 月 6 日，公司召开的 2007 年第二次临时股东大会同意林健、林赞智辞去公司董事职务；选举高洪星、刘宁华为公司独立董事。

（三）2008 年度变动情况

由于公司原董事长李向阳调任海口市市长助理，根据《中华人民共和国公务员法》相关规定，李向阳于 2008 年 2 月 26 日向公司董事会提出辞职，申请辞去本公司董事和董事长职务。

公司于 2008 年 3 月 7 日召开的第二届董事会第六次会议，同意李向阳辞去公司董事和董事长职务，选举林毅为公司董事长。

由于公司原董事会秘书林健拟调任至海南港航控股有限公司任职，因此林健于 2008 年 2 月 26 日向公司董事会提出辞职，申请辞去本公司董事会秘书职务。

公司于 2008 年 3 月 7 日召开的第二届董事会第六次会议，同意林健辞去公司董事会秘书职务，聘任周乃均为公司副总经理兼董事会秘书。

2008 年 4 月 11 日，公司召开 2007 年度股东大会，选举林健先生为公司董事。

由于符标让先生因工作调离公司，2008 年 10 月 8 日，公司召开职工代表大会，补选周经本先生为公司第二届监事会职工代表监事。

2008 年 10 月 17 日，公司召开第二届监事会第五次会议，方楚南先生因工

作调动辞去监事职务，公司监事会提名刘冲先生为监事候选人。2008 年 11 月 6 日，公司召开 2008 年第三次临时股东大会，选举刘冲先生为公司股东代表监事。

2008 年 11 月 6 日，公司召开第二届董事会第十次会议，选举林健先生为公司副董事长。

（四）2009 年 1-6 月变动情况

发行人于 2009 年 5 月 27 日召开的 2008 年度股东大会审议通过了《关于董事会换届选举的议案》及《关于公司监事会换届选举的议案》，本届董事会及监事会成员除冯怀东（独立董事）更换为徐大振（独立董事）外，其余董事、监事人员组成均与上届相同。

发行人于 2009 年 7 月 10 日召开的第三届董事会第一次会议审议通过了《关于聘任总经理、董事会秘书的议案》及《关于聘任副总经理、总工程师、总会计师的议案》，本届受聘高管成员组成与上届相同。

第九节　公司治理

一、股东大会、董事会、监事会、独立董事、董事会秘书制度的建立健全及运行情况

本公司建立了良好的法人治理结构，股东大会、董事会、监事会和高级管理层之间形成了相互协调和相互制衡的机制，独立董事和董事会秘书能够有效增强董事会决策的公正性和科学性。本公司治理架构能够按照相关法律法规和《公司章程》的规定进行规范、有效地运作。

（一）股东大会

股东大会是本公司的最高权力机构。本公司按照《公司法》和《上市公司章程指引》等法律法规修订了《公司章程》和《股东大会议事规则》，对股东大会的相关事项进行了详细的规定。

截至本招股说明书签署日，本公司历次股东大会的召集、提案、出席、议事、表决、决议及会议记录规范；对本公司董事、监事的选举，财务预决算，利润分配，《公司章程》及其他主要管理制度的制定和修改，首次公开发行股票的决策和募集资金投向等重大事宜作出了有效决议。

（二）董事会

本公司董事会现有 11 名成员，其中独立董事 4 名，设董事长 1 名，副董事长 2 名。董事会设董事会秘书，董事会秘书是公司高级管理人员，对公司和董事会负责。本公司依据《公司法》、《上市公司治理准则》等法律法规、规范性文件及《公司章程》的有关规定，制定了《董事会议事规则》，对董事会的召集、提案、出席、议事、表决、决议及会议记录等进行了规范。

截至本招股说明书签署日，本公司历次董事会严格按照《公司章程》规定的职权范围对公司各项事务进行了讨论决策。会议通知、召开、表决方式符合《公司法》和《公司章程》的规定，会议记录完整规范，董事会依法履行了《公司法》、《公司章程》赋予的权利和义务。

（三）监事会

本公司监事会由 5 名监事组成，设监事会主席 1 名，职工代表监事 2 名。本公司股东大会审议通过了《监事会议事规则》，在《公司章程》的基础上对监事会的职权、议事规则等进行了细化。

截至本招股说明书签署日，本公司历次监事会均严格按照《公司章程》规定的职权范围对公司重大事项进行了审议监督，会议通知方式、召开方式、表决方式符合相关规定，会议记录完整规范。

（四）独立董事

本公司董事会成员中设 4 名独立董事，超过董事会成员总数的三分之一，其中包括一名具有注册会计师资格的会计专业人士。根据《公司章程》规定，本公司制订了《独立董事工作制度》，对独立董事任职资格、选聘、任期、享有职权、发表独立意见等作了详细的规定。独立董事负有诚信与勤勉义务，独立履行职责，维护本公司整体利益，尤其关注中小股东的合法权益。

独立董事工作制度进一步完善了本公司的法人治理结构，为保护中小股东利益，科学决策等方面提供了制度保障。独立董事对本次募集资金投资项目、公司经营管理、发展战略的选择均发挥了积极作用。

（五）董事会秘书

本公司设董事会秘书，负责本公司股东大会和董事会会议的筹备、文件保管以及本公司股权管理、信息披露等事宜。本公司第一届董事会第一次会议聘任林健先生为公司董事会秘书，第二届董事会 2006 年第一次临时会议续聘林健先生为董事会秘书。2008 年 3 月 7 日，公司第二届董事会第六次会议同意林健先生辞去董事会秘书职务，聘任周乃均先生为董事会秘书。2009 年 7 月 10 日，本公司第三届董事会第一次会议续聘周乃均先生为公司董事会秘书。公司制定了《董事会秘书工作细则》，对董事会秘书的职权和义务进行了详细规定。董事会秘书在其任职期间忠实地履行了职责。

（六）董事会审计委员会

本公司董事会下设审计委员会，主要职责是提议聘请或更换外部审计机构；监督公司的内部审计制度及其实施；负责内部审计与外部审计之间的沟通；审核公司的财务信息及其披露；审查公司内控制度，对重大关联交易进行审计等。审计委员会由 5 名董事组成，其中，3 名为独立董事，且由独立董事担任召集人。委员中有一名独立董事为会计专业人士。

（七）董事会薪酬与考核委员会

本公司董事会下设薪酬与考核委员会，主要职责是拟定公司董事、经理及其他高级管理人员的考核标准并进行考核；负责制定、审查公司董事及经理和其他高级管理人员的薪酬政策与方案。薪酬与考核委员会由 5 名董事组成，其中，3 名独立董事，且由独立董事担任召集人。

（八）董事会战略委员会

本公司董事会下设战略委员会，主要职责是对公司的长期发展战略规划、重大投融资方案、重大资本运作、资产经营项目等进行研究并提出建议。战略委员会由 6 名董事组成，其中独立董事 2 名。

二、公司无违法违规行为

截至本招股说明书签署日，本公司不存在违法违规行为。

三、公司不存在控股股东资金占用和对外担保

截至本招股说明书签署日，本公司不存在资金被控股股东、实际控制人及其控制的其他企业占用的情形。

本公司的公司章程中已明确对外担保的审批权限和审议程序，不存在为控股股东、实际控制人及其控制的其他企业进行违规担保的情形。

四、公司内部控制制度

在公司治理方面，本公司根据《公司法》、《上市公司治理准则》和积累的治理经验建立了完善的法人治理结构，制定了《股东大会议事规则》、《董事会议事

规则》、《监事会议事规则》、《总经理工作细则》、《独立董事工作制度》、《董事会秘书工作细则》等重大规章制度。

在生产经营方面，本公司结合自身的经营特点，充分考虑到在经营运作过程中的风险控制，明确规定处理各种经济业务的职责分工和程序方法，制定了一系列内部控制制度，涵盖了关联交易、投资决策、招标采购、财务会计与内控、安全生产、环境保护、合同管理、设备管理等各个环节，具有较好的完整性和合理性。

在内部会计控制制度方面，本公司建立了一套健全有效的会计核算体系，会计报表的编制符合《企业会计准则》的相关要求，会计核算遵循了真实性、合法性、一贯性的要求。

本公司董事会认为：截止至招股书签署日，公司的所有重大方面已建立了健全的、合理的内部控制制度，并已得到了有效遵循。经实践证明，公司现有的内部控制已覆盖了公司运营的各层面和各环节，形成了规范的管理体系，能够预防和及时发现、纠正公司运营过程中可能出现的重要错误和舞弊，保护公司资产的安全和完整，保证会计记录和会计信息的真实性、准确性和及时性，在完整性、合理性及有效性方面不存在重大缺陷。

五、注册会计师对发行人内部控制的鉴证意见

2009 年 7 月 26 日，利安达会计师事务所有限责任公司为本公司出具了利安达专字[2009]第 1274 号《内部控制鉴证报告》：

“我们认为，海峡航运公司按照控制标准于 2009 年 6 月 30 日在所有重大方面保持了与财务报表相关的有效的内部控制。”

第十节 财务会计信息

一、财务报表

（一）合并财务报表

1、合并资产负债表

单位：元

资　　产	2009 年 6 月 30 日	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日	2006 年 12 月 31 日
流动资产：				
货币资金	165,713,515.49	108,495,204.33	43,064,885.93	4,517,400.31
交易性金融资产				
应收票据		1,400,000.00	1,000,000.00	
应收账款	28,768,279.95	22,616,790.21	23,927,124.21	47,063,963.07
预付款项	4,513,830.65	1,627,883.85	3,060,431.25	644,511.00
应收利息				
应收股利				
其他应收款	1,387,769.36	1,143,678.06	719,764.74	808,230.85
存货	10,851,682.97	9,154,343.31	9,124,078.71	8,472,854.18
一年内到期的非流动资产				
其他流动资产				
流动资产合计	211,235,078.42	144,437,899.76	80,896,284.84	61,506,959.41
非流动资产：				
可供出售金融资产				
持有至到期投资				
长期应收款				
长期股权投资				
投资性房地产	1,036,806.64			
固定资产	250,447,974.95	262,577,876.91	287,085,882.76	250,344,076.45
在建工程	75,122,107.28	51,425,615.28	25,092,383.76	40,501,294.22
工程物资				
固定资产清理				
生产性生物资产				
油气资产				
无形资产	47,774.83	64,122.83		42,195.00
开发支出				
商誉				
长期待摊费用				
递延所得税资产	3,530,207.44	1,871,035.07	2,430,110.36	171,328.72
其他非流动资产				
非流动资产合计	330,184,871.14	315,938,650.09	314,608,376.88	291,058,894.39
资产总计	**541,419,949.56**	**460,376,549.85**	**395,504,661.72**	**352,565,853.80**

合并资产负债表（续）

单位：元

负债及股东权益	2009 年 6 月 30 日	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日	2006 年 12 月 31 日
流动负债：				
短期借款	45,000,000.00	45,000,000.00	11,000,000.00	11,000,000.00
交易性金融负债				
应付票据				
应付账款	11,959,665.86	7,977,321.62	9,719,562.71	3,564,293.16
预收款项	1,909,046.00			
应付职工薪酬	4,686,281.78	5,912,266.48	7,245,179.43	7,166,186.42
应交税费	15,520,282.56	4,288,302.78	3,741,505.08	3,763,441.85
应付利息				
应付股利				
其他应付款	353,435.11	495,349.11	483,329.09	588,834.92
一年内到期的非流动负债	38,000,000.00	38,000,000.00	20,000,000.00	35,000,000.00
其他流动负债				
流动负债合计	117,428,711.31	101,673,239.99	52,189,576.31	61,082,756.35
非流动负债：				
长期借款	49,500,000.00	33,000,000.00	60,900,000.00	52,500,000.00
应付债券				
长期应付款				
专项应付款				
预计负债				
递延所得税负债	22,188.36	29,795.81	37,403.26	45,010.71
其他非流动负债				
非流动负债合计	49,522,188.36	33,029,795.81	60,937,403.26	52,545,010.71
负债合计	166,950,899.67	134,703,035.80	113,126,979.57	113,627,767.06
股东权益：				
股本	118,000,000.00	118,000,000.00	118,000,000.00	118,000,000.00
资本公积	47,147,737.24	47,147,737.24	47,147,737.24	47,147,737.24
减：库存股				
盈余公积	42,585,870.87	42,585,870.87	29,726,366.48	20,072,377.70
未分配利润	166,735,441.78	117,939,905.94	87,503,578.43	53,717,971.80
外币报表折算差额				
归属于母公司股东权益合计	374,469,049.89	325,673,514.05	282,377,682.15	238,938,086.74
少数股东权益				
股东权益合计	374,469,049.89	325,673,514.05	282,377,682.15	238,938,086.74
负债及股东权益总计	**541,419,949.56**	**460,376,549.85**	**395,504,661.72**	**352,565,853.80**

2、合并利润表

单位：元

项　　目	2009 年 1—6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
一、营业收入	271,466,112.40	450,889,338.56	384,532,570.02	300,453,120.84
减：营业成本	125,525,028.20	261,156,440.79	235,031,184.24	198,743,644.37
营业税金及附加	8,940,814.33	14,863,569.00	12,617,445.25	9,860,550.07
销售费用	198,888.19			
管理费用	15,446,803.47	32,111,585.87	24,816,009.61	18,851,858.52
财务费用	3,441,978.74	6,276,677.54	5,114,770.69	5,927,999.58
资产减值损失	1,823,440.78	36,386.21	9,388,288.25	549,353.88
加：公允价值变动收益（损失以“－”号填列）				
投资收益（损失以“－”号填列）				
其中：对联营企业和合营企业的投资收益				
二、营业利润	116,089,158.69	136,444,679.15	97,564,871.98	66,519,714.42
加：营业外收入	4,382,300.00	21,299,368.69	9,055,528.86	
减：营业外支出	87,285.10	589,380.00	345,735.58	346,045.51
其中：非流动资产处置损失	285.10		14,881.58	6,019.76
三、利润总额（亏损以“－”号填列）	120,384,173.59	157,154,667.84	106,274,665.26	66,173,668.91
减：所得税费用	24,388,637.75	28,607,762.41	9,735,069.85	7,067,772.09
四、净利润（净亏损以“－”填列）	**95,995,535.84**	**128,546,905.43**	**96,539,595.41**	**59,105,896.82**
归属于母公司所有者的净利润	95,995,535.84	128,546,905.43	96,539,595.41	59,105,896.82
少数股东损益				
五、每股收益				
1、基本每股收益	0.81	1.09	0.82	0.50
2、稀释每股收益	0.81	1.09	0.82	0.50

3、合并现金流量表

单位：元

项　　目	2009 年 1—6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
一、经营活动产生的现金流量：				
销售商品、提供劳务收到的现金	253,358,331.11	415,942,722.42	384,991,184.64	277,278,577.54
收到的税费返还				
收到的其他与经营活动有关的现金	5,481,195.26	22,335,505.73	8,940,345.22	847,802.26
现金流入小计	258,839,526.37	438,278,228.15	393,931,529.86	278,126,379.80
购买商品、接受劳务支付的现金	67,375,173.10	151,373,352.68	149,973,005.18	137,857,895.61
支付给职工以及为职工支付的现金	47,031,765.11	77,781,220.72	61,705,359.21	46,533,717.97
支付的各项税费	20,874,220.24	37,268,694.49	20,071,401.55	11,661,808.14
支付的其他与经营活动有关的现金	5,167,309.88	10,143,895.06	7,596,729.11	6,008,362.59
现金流出小计	140,448,468.33	276,567,162.95	239,346,495.05	202,061,784.31
经营活动产生的现金流量净额	118,391,058.04	161,711,065.20	154,585,034.81	76,064,595.49
二、投资活动产生的现金流量：				
收回投资所收到的现金				
取得投资收益所收到的现金				
处置固定资产、无形资产和其他长期资产而收回的现金净额	6,990.00	1,543,320.00	1,873,600.00	
收到的其他与投资活动有关的现金				
现金流入小计	6,990.00	1,543,320.00	1,873,600.00	0.00
购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金	26,836,005.88	29,840,660.52	52,294,374.14	39,318,799.32
投资所支付的现金				
取得子公司及其他经营单位支付的现金净额				
支付的其他与投资活动有关的现金				
现金流出小计	26,836,005.88	29,840,660.52	52,294,374.14	39,318,799.32
投资活动产生的现金流量净额	-26,829,015.88	-28,297,340.52	-50,420,774.14	-39,318,799.32
三、筹资活动产生的现金流量：				
吸收投资所收到的现金				
借款所收到的现金	16,500,000.00	62,600,000.00	44,400,000.00	41,000,000.00
收到的其他与筹资活动有关的现金				
现金流入小计	16,500,000.00	62,600,000.00	44,400,000.00	41,000,000.00
偿还债务所支付的现金		38,500,000.00	51,000,000.00	66,345,000.00
分配股利、利润或偿付利息所支付的现金	50,843,731.00	92,083,406.28	59,016,775.05	39,383,504.88
支付的其他与筹资活动有关的现金				
现金流出小计	50,843,731.00	130,583,406.28	110,016,775.05	105,728,504.88
筹资活动产生的现金流量净额	-34,343,731.00	-67,983,406.28	-65,616,775.05	-64,728,504.88
四、汇率变动对现金的影响				
五、现金及现金等价物净增加额	57,218,311.16	65,430,318.40	38,547,485.62	-27,982,708.71
加：期初现金及现金等价物余额	108,495,204.33	43,064,885.93	4,517,400.31	32,500,109.02
六、期末现金及现金等价物余额	**165,713,515.49**	**108,495,204.33**	**43,064,885.93**	**4,517,400.31**

（二）母公司财务报表

1、母公司资产负债表

单位：元

资　　产	2009 年 6 月 30 日	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日	2006 年 12 月 31 日
流动资产：				
货币资金	165,713,515.49	106,543,635.19	41,064,507.32	4,517,400.31
交易性金融资产				
应收票据		1,400,000.00	1,000,000.00	
应收账款	28,768,279.95	22,616,790.21	23,927,124.21	47,063,963.07
预付款项	4,513,830.65	1,627,883.85	3,060,431.25	644,511.00
应收利息				
应收股利				
其他应收款	1,387,769.36	1,143,678.06	719,764.74	808,230.85
存货	10,851,682.97	9,154,343.31	9,124,078.71	8,472,854.18
一年内到期的非流动资产				
其他流动资产				
流动资产合计	211,235,078.42	142,486,330.62	78,895,906.23	61,506,959.41
非流动资产：				
可供出售金融资产				
持有至到期投资				
长期应收款				
长期股权投资		2,000,000.00	2,000,000.00	
投资性房地产	1,036,806.64			
固定资产	250,447,974.95	262,577,876.91	287,085,882.76	250,344,076.45
在建工程	75,122,107.28	51,425,615.28	25,092,383.76	40,501,294.22
工程物资				
固定资产清理				
生产性生物资产				
油气资产				
无形资产	47,774.83	64,122.83		42,195.00
开发支出				
商誉				
长期待摊费用				
递延所得税资产	3,530,207.44	1,871,035.07	2,430,110.36	171,328.72
其他非流动资产				
非流动资产合计	**330,184,871.14**	317,938,650.09	316,608,376.88	291,058,894.39
资产总计	**541,419,949.56**	**460,424,980.71**	**395,504,283.11**	**352,565,853.80**

资产负债表（续）

单位：元

负债及股东权益	2009 年 6 月 30 日	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日	2006 年 12 月 31 日
流动负债：				
短期借款	45,000,000.00	45,000,000.00	11,000,000.00	11,000,000.00
交易性金融负债				
应付票据				
应付账款	11,959,665.86	7,977,321.62	9,719,562.71	3,564,293.16
预收款项	1,909,046.00			
应付职工薪酬	4,686,281.78	5,912,266.48	7,245,179.43	7,166,186.42
应交税费	15,520,282.56	4,288,302.78	3,741,505.08	3,763,441.85
应付利息				
应付股利				
其他应付款	353,435.11	495,349.11	482,658.09	588,834.92
一年内到期的非流动负债	38,000,000.00	38,000,000.00	20,000,000.00	35,000,000.00
其他流动负债				
流动负债合计	117,428,711.31	101,673,239.99	52,188,905.31	61,082,756.35
非流动负债：				
长期借款	49,500,000.00	33,000,000.00	60,900,000.00	52,500,000.00
应付债券				
长期应付款				
专项应付款				
预计负债				
递延所得税负债	22,188.36	29,795.81	37,403.26	45,010.71
其他非流动负债				
非流动负债合计	49,522,188.36	33,029,795.81	60,937,403.26	52,545,010.71
负债合计	166,950,899.67	134,703,035.80	113,126,308.57	113,627,767.06
股东权益：				
股本	118,000,000.00	118,000,000.00	118,000,000.00	118,000,000.00
资本公积	47,147,737.24	47,147,737.24	47,147,737.24	47,147,737.24
减：库存股				
盈余公积	42,585,870.87	42,585,870.87	29,726,366.48	20,072,377.70
未分配利润	166,735,441.78	117,988,336.80	87,503,870.82	53,717,971.80
外币报表折算差额				
归属于母公司股东权益合计	374,469,049.89	325,721,944.91	282,377,974.54	238,938,086.74
少数股东权益				
股东权益合计	374,469,049.89	325,721,944.91	282,377,974.54	238,938,086.74
负债及股东权益总计	**541,419,949.56**	**460,424,980.71**	**395,504,283.11**	**352,565,853.80**

2、母公司利润表

单位：元

项　　目	2009年1—6月	2008年度	2007年度	2006年度
一、营业收入	271,466,112.40	450,889,338.56	384,532,570.02	300,453,120.84
减：营业成本	125,525,028.20	261,156,440.79	235,031,184.24	198,743,644.37
营业税金及附加	8,940,814.33	14,863,569.00	12,617,445.25	9,860,550.07
销售费用	198,888.19			
管理费用	15,441,613.47	32,049,844.87	24,808,855.61	18,851,858.52
财务费用	3,444,456.15	6,290,280.07	5,121,682.30	5,927,999.58
资产减值损失	1,823,440.78	36,386.21	9,388,288.25	549,353.88
加：公允价值变动收益（损失以“－”号填列）				
投资收益（损失以“－”号填列）	-51,143.45			
其中：对联营企业和合营企业的投资收益				
二、营业利润	116,040,727.83	136,492,817.62	97,565,114.37	66,519,714.42
加：营业外收入	4,382,300.00	21,299,368.69	9,055,528.86	
减：营业外支出	87,285.10	589,380.00	345,685.58	346,045.51
其中：非流动资产处置损失	285.10		14,881.58	6,019.76
三、利润总额（亏损以“－”号填列）	120,335,742.73	157,202,806.31	106,274,957.65	66,173,668.91
减：所得税费用	24,388,637.75	28,607,762.41	9,735,069.85	7,067,772.09
四、净利润（净亏损以“－”填列）	95,947,104.98	128,595,043.90	96,539,887.80	59,105,896.82
归属于母公司所有者的净利润	95,947,104.98	128,595,043.90	96,539,887.80	59,105,896.82
少数股东损益				

3、母公司现金流量表

单位：元

项　　目	2009 年 1—6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
一、经营活动产生的现金流量：				
销售商品、提供劳务收到的现金	253,358,331.11	415,942,722.42	384,991,184.64	277,278,577.54
收到的税费返还				
收到的其他与经营活动有关的现金	5,478,717.85	22,321,459.20	8,933,013.61	847,802.26
现金流入小计	258,837,048.96	438,264,181.62	393,924,198.25	278,126,379.80
购买商品、接受劳务支付的现金	67,375,173.10	151,373,352.68	149,973,005.18	137,857,895.61
支付给职工以及为职工支付的现金	47,031,765.11	77,727,901.72	61,705,359.21	46,533,717.97
支付的各项税费	20,874,220.24	37,267,694.49	20,071,401.55	11,661,808.14
支付的其他与经营活动有关的现金	5,162,119.88	10,135,358.06	7,589,776.11	6,008,362.59
现金流出小计	140,443,278.33	276,504,306.95	239,339,542.05	202,061,784.31
经营活动产生的现金流量净额	118,393,770.63	161,759,874.67	154,584,656.20	76,064,595.49
二、投资活动产生的现金流量：				
收回投资所收到的现金	1,948,856.55			
取得投资收益所收到的现金				
处置固定资产、无形资产和其他长期资产而收回的现金净额	6,990.00	1,543,320.00	1,873,600.00	
收到的其他与投资活动有关的现金				
现金流入小计	1,955,846.55	1,543,320.00	1,873,600.00	0.00
购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金	26,836,005.88	29,840,660.52	52,294,374.14	39,318,799.32
投资所支付的现金			2,000,000.00	
取得子公司及其他经营单位支付的现金净额				
支付的其他与投资活动有关的现金				
现金流出小计	26,836,005.88	29,840,660.52	54,294,374.14	39,318,799.32
投资活动产生的现金流量净额	-24,880,159.33	-28,297,340.52	-52,420,774.14	-39,318,799.32
三、筹资活动产生的现金流量：				
吸收投资所收到的现金				
借款所收到的现金	16,500,000.00	62,600,000.00	44,400,000.00	41,000,000.00
收到的其他与筹资活动有关的现金				
现金流入小计	16,500,000.00	62,600,000.00	44,400,000.00	41,000,000.00
偿还债务所支付的现金		38,500,000.00	51,000,000.00	66,345,000.00
分配股利、利润或偿付利息所支付的现金	50,843,731.00	92,083,406.28	59,016,775.05	39,383,504.88
支付的其他与筹资活动有关的现金				
现金流出小计	50,843,731.00	130,583,406.28	110,016,775.05	105,728,504.88
筹资活动产生的现金流量净额	-34,343,731.00	-67,983,406.28	-65,616,775.05	-64,728,504.88
四、汇率变动对现金的影响				
五、现金及现金等价物净增加额	59,169,880.30	65,479,127.87	36,547,107.01	-27,982,708.71
加：期初现金及现金等价物余额	106,543,635.19	41,064,507.32	4,517,400.31	32,500,109.02
六、期末现金及现金等价物余额	**165,713,515.49**	**106,543,635.19**	**41,064,507.32**	**4,517,400.31**

二、审计意见

利安达会计师事务所有限责任公司对本公司2006年、2007年、2008年和2009年1-6月财务报告进行了审计，并于2009年7月26日出具了利安达审字【2009】第1186号标准无保留意见审计报告。

三、会计报表的编制基础及合并财务报表范围

（一）会计报表编制基础

本公司于2007年1月1日起开始执行财政部于2006年颁布的《企业会计准则》。公司2006年度财务报表原按企业会计准则和《企业会计制度》及有关补充规定编制，根据中国证监会证监发[2006]136号《关于做好与新企业会计准则相关财务会计信息披露工作的通知》和证监会会计字[2007]10号《公开发行证券的公司信息披露规范问答第7号—新旧会计准则过渡期间比较财务会计信息的编制和披露》的相关规定确定2007年1月1日的资产负债表期初数，并以此为基础，分析《企业会计准则第38 号－首次执行企业会计准则》第五条至第十九条对可比期间利润表和可比期初资产负债表的影响，按照追溯调整的原则，对2005年、2006年度财务报表相应科目进行了调整。

附注补充资料中列示的比较期间的备考利润表系按照2006年2月财政颁发的《企业会计准则—基本准则》和其他各项会计准则的规定并假设以2005年1月1日作为首次执行日进行确认和计量，在此模拟假设的基础上编制的报告期利润表。

本公司管理层对公司持续经营能力评估后认为公司不存在可能导致持续经营产生重大疑虑的事项或情况，本公司财务报表是按照持续经营假设为基础编制的。

（二）合并财务报表范围变化

本公司 2006 年无子公司，没有编制合并财务报表，报告期末亦无未纳入合并会计报表范围的控股子公司情况。

本公司于2007年9月7日投资成立全资子公司北海宝岛海运有限公司，筹建广西北海至涠洲岛的客船运输项目，注册资本200万元。由于未开展业务，2009年1月该公司在北海市的工商登记完成注销手续。北海宝岛海运有限公司2007年度、2008年度和2009年1-6月纳入公司合并财务报表范围。

四、主要会计政策和会计估计

（一）收入确认和计量的具体方法

本公司按以下规定确认营业收入实现，并按已实现的收入记账，计入当期损益。

1、销售商品

在商品所有权上的主要风险和报酬转移给买方，公司不再对该商品实施继续管理权和实际控制权，相关的收入已经收到或取得了收款的凭据，并且与销售该商品相关的成本能够可靠的计量时，确认销售收入的实现。

2、提供劳务收入

在船舶每航次运输及相关劳务已经提供完毕，收到价款或取得收取价款的凭据时确认收入实现。

3、让渡资产使用权收入

与交易相关的经济利益能够流入企业，收入的金额能可靠地计量时，按合同或协议规定确认为收入。

（二）金融资产和金融负债核算方法

1、金融资产和金融负债的分类、确认和计量

本公司的金融资产在初始计量时划分为以下四类：

（1）以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产：主要是指本公司为了近期内出售而持有的股票、债券、基金以及不作为有效套期工具的衍生工具。包括交易性金融资产和指定以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。

这类资产在初始计量时按照取得时的公允价值作为初始确认金额，相关的交易费用在发生时计入当期损益。支付的价款中包含已宣告但尚未发放的现金股利或已到付息其但尚未领取的债券利息，单独确认为应收项目。在持有期间取得利息或现金股利，确认为投资收益。资产负债表日，本公司将这类金融资产以公允价值计量且其变动计入当期损益。这类金融资产在处置时，其公允价值与初始入账金额之间的差额确认为投资收益，同时调整公允价值变动损益。

（2）持有至到期投资：主要是指本公司购入的到期日固定、回收金额固定或可确定且本公司明确意图和能力持有至到期的固定利率国债、浮动利率公司债券等。这类金融资产按照取得时的公允价值和相关交易费用之和作为初始确认金额。支付价款中包含的已到付息期但尚未发放的债券利息，单独确认为应收项目。持有至到期投资在持有期间按照摊余成本和实际利率计算确认利息收入，计入投资收益。处置持有至到期投资时，将所取得价款与该投资账面价值之间的差额计入投资收益。

（3）应收款项：主要是指本公司从事船舶沿海运输、提供劳务服务或销售商品形成的应收款项。应收款项应按从购货方应收的合同或协议价款作为初始确认计量。

（4）可供出售金融资产：主要是指本公司没有划分为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产、持有至到期投资、贷款和应收款项的金融资产。可供出售金融资产按照取得该金融资产的公允价值和相关交易费用之和作为初始确认金额。支付的价款包含的已到付息期但尚未领取的债券利息或已宣告但尚未发放的现金股利，单独确认为应收项目。可供出售金融资产持有期间取得的利息或现金股利计入投资收益。资产负债表日，可供出售金融资产以公允价值计量且公允价值变动计入资本公积。处置可供出售金融资产时，将取得的价款与该金融资产账面价值之间差额计入投资损益；同时，将原直接计入所有者权益的公允价值变动累计额对应处置部分的金额转出，计入投资损益。

截至报告期末，本公司没有被认定为以公允价值计量且其变动计入当期损益

的金融资产（金融负债）、持有至到期投资和可供出售金融资产的资产。

本公司的金融负债在初始确认时划分为以下两类：

（1）以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，包括交易性金融负债和指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债；这类金融负债初始确认时以公允价值计量，相关交易费用直接计入当期损益，资产负债表日将公允价值变动计入当期损益。

（2）其他金融负债。

2、金融资产的减值

本公司在有以下证据表明该金融资产发生减值的，计提减值准备：

（1）发行方或债务人发生严重财务困难；

（2）债务人违反了合同条款，如偿付利息或本金发生违约或逾期等；

（3）债权人出于经济或法律等方面的考虑，对发生财务困难的债务人作出让步；

（4）债务人可能倒闭或进行其他财务重组；

（5）因发行方发生重大财务困难，该金融资产无法在活跃市场继续交易；

（6）无法辨认一组金融资产中的某项资产的现金流量是否已经减少，但根据公开的数据对其进行总体评价后发现，该组金融资产自初始确认以来的预计未来现金流量确已减少且可计量；

（7）债务人经营所处的技术、市场、经济或法律环境等发生重大不利变化，使权益工具投资人可能无法收回投资成本；

（8）权益工具投资的公允价值发生严重或非暂时性下跌；

（9）其他表明金融资产发生减值的客观证据。

本公司在资产负债表日分别不同类别的金融资产采取不同的方法进行减值测试，并计提减值准备：

（1）交易性金融资产在资产负债表日以公允价值反映，公允价值的变动计入当期损益；

（2）应收款项：本公司于资产负债表日，将应收账款单项余额大于期末应收账款余额 10%，其他应收款余额大于 50 万元的应收款款项划分为单项金额重大的应收款项，逐项进行减值测试，有客观证据表明其发生了减值的，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额，确认减值损失，计提坏账准备。

对于单项金额非重大的应收款项，如果有客观证据表明其发生了减值的应收款项，单独确认减值损失。

对于其他单项金额非重大的应收款项以及经单独测试后未减值的单项金额重大的应收款项，主要根据账龄进行分类，将账龄超过 3 年的应收款项分类为单项金额不重大但按信用风险特征组合后该组合的风险较大的应收款项，其他分类为其他不重大应收款项。对于单项金额不重大但按信用风险特征组合后该组合的风险较大的应收款项及其他不重大应收款项，通过对应收款项进行账龄分析，合理地估计坏账准备并计入当期损益。坏账准备的计提比例规定如下：

应收款项账龄	坏账准备计提比例
1 年以内	5%
1-2 年	10%
2-3 年	15%
3 年以上	50%

（3）持有至到期投资：资产负债表日，本公司对于持有至到期投资有客观证据表明其发生了减值的，应当根据其账面价值与预计未来现金流量现值之间差额计算确认减值损失。持有至到期投资减值损失的计量比照应收款项减值损失的计量规定办理。

（4）可供出售金融资产：资产负债表日，本公司对可供出售金融资产的减值情况进行分析判断，分析判断该项金融资产公允价值是否持续下降。通常情况下，如果可供出售金融资产的公允价值发生较大幅度下降，或在综合考虑各种相关因素后，预期这种下降趋势属于非暂时性的，可以认定该可供出售金融资产已

发生减值，应当确认减值损失。可供出售金融资产发生减值的，在确认减值损失时，将原直接计入所有者权益的公允价值下降形成的累计损失一并转出，计入减值损失。

3、金融资产转移的确认依据和计量

（1）本公司在已将金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方时终止对该项金融资产的确认。

本公司在金融资产整体转移满足终止确认条件的，将下列两项的差额计入当期损益：

①所转移金融资产的账面价值；

②因转移而收到的对价，与原直接计入所有者权益的公允价值变动累计额之和。

本公司的金融资产部分转移满足终止确认条件的，将所转移金融资产整体的账面价值，在终止确认部分和未终止确认部分之间，按照各自的相对公允价值进行分摊，并将下列两项金额的差额计入当期损益：

①终止确认部分的账面价值；

②终止确认部分的对价，与原直接计入所有者权益的公允价值变动累计额中对应终止确认部分的金额之和。

（2）金融资产转移不满足终止确认条件的，继续确认该金融资产，将所收到的对价确认为一项金融负债。

对于采用继续涉入方式的金融资产转移，企业应当按照继续涉入所转移金融资产的程度确认一项金融资产，同时确认一项金融负债。

（三）存货的核算方法

1、存货的计量方法

本公司存货包括船存燃料、材料、润料、包装物、备品配件、低值易耗品等。

本公司取得的存货按成本进行初始计量，发出按加权平均法计价。低值易耗品在领用时采用一次摊销法。

存货的盘存制度为：机动船舶船存燃料、润料采用实地盘存制，其他存货实行永续盘存制。

2、存货可变现净值的确认方法

船存燃油可变现净值的确定方法：船存燃油的可变现净值以资产负债表日的市场价格计算的可变现的金额确定。存货的可变现净值按预计销售所得款项减预计销售费用后的金额确定。

3、存货跌价准备的计提方法

资产负债表日，本公司按成本与可变现净值孰低计量，存货成本高于其可变现净值的，计提存货跌价准备，计入当期损益。

（四）投资性房地产

本公司的投资性房产是指为赚取租金或资本增值，或两者兼有而持有的房地产。主要包括：

（1）已出租的土地使用权；

（2）持有并准备增值后转让的土地使用权；

（3）已出租的建筑物。

本公司的投资性房产采用成本模式计量。

本公司对投资性房产成本减累计减值及净残值后按直线法，按估计可使用年限（25-50）年计算折旧，计入当期损益。

本公司在资产负债表日按投资性房产的成本与可收回金额孰低计价，可收回金额低于成本的，按两者的差额计提减值准备。

（五）长期股权投资的初始计量、后续计量及收益确认方法

1、初始计量

（1）合并形成的长期股权投资

①同一控制下的企业合并

合并方以支付现金、转让非现金资产或承担债务方式作为合并对价的，在合并日按照取得被合并方所有者权益账面价值的份额作为长期股权投资的初始投资成本。长期股权投资初始投资成本与支付的现金、转让的非现金资产以及所承担债务账面价值之间的差额，调整资本公积；资本公积不足冲减的，调整留存收益。

合并方以发行权益性证券作为合并对价的，在合并日按照取得被合并方所有者权益账面价值的份额作为长期股权投资的初始投资成本。按照发行股份的面值总额作为股本，长期股权投资初始投资成本与所发行股份面值总额之间的差额，调整资本公积；资本公积不足冲减的，调整留存收益。

②非同一控制下的企业合并

购买方在购买日以按照《企业会计准则第20号--企业合并》确定的合并成本作为长期股权投资的初始投资成本。

（2）非合并形成的长期股权投资

以支付现金取得的长期股权投资，按照实际支付的购买价款作为初始投资成本。初始投资成本包括与取得长期股权投资直接相关的费用、税金及其他必要支出，但实际支付的价款中包含的已宣告但尚未领取的现金股利，应作为应收项目单独核算。

以发行权益性证券取得的长期股权投资，按照发行权益性证券的公允价值作为初始投资成本。

投资者投入的长期股权投资，按照投资合同或协议约定的价值作为初始投资成本，但合同或协议约定价值不公允的除外。

通过非货币性资产交换取得的长期股权投资，其初始投资成本按照《企业会计准则第7号-非货币性资产交换》确定。

通过债务重组取得的长期股权投资，其初始投资成本按照《企业会计准则第12号--债务重组》确定。

2、后续计量及收益确认方法

本公司根据是否对被投资单位具有共同控制或重大影响分别对长期股权投资采用成本法或权益法核算。被投资单位宣告分派的现金股利或利润，确认为当期投资收益。本公司确认投资收益，仅限于被投资单位接受投资后产生的累积净利润的分配额，所获得的利润或现金股利超过上述数额的部分作为初始投资成本的收回。

采用权益法核算的长期股权投资，本公司在取得长期股权投资以后，按照应享有或应分担的被投资单位实现的净损益的份额，确认投资损益并调整长期股权投资的账面价值。本公司按照被投资单位宣告分派的利润或现金股利计算应分得的部分，相应减少长期股权投资的账面价值。

（六）固定资产及固定资产折旧核算办法

本公司固定资产是指为生产商品、提供劳务、出租或经营管理而持有的使用寿命超过一个会计年度的有形资产。主要包括船舶、房屋建筑、运输设备、通讯设备、机器设备、动力设备、其他生产设备等。本公司固定资产在同时满足下列条件时，才予以确认：

（1）与该固定资产有关的经济利益很可能流入企业；

（2）该固定资产的成本能够可靠地计量。

固定资产发生的修理费用，符合规定的固定资产确认条件的计入固定资产成本；不符合规定的固定资产确认条件的在发生时直接计入当期成本、费用。

本公司及境内子公司的固定资产折旧按直线法计提，各类固定资产的折旧年限列示如下：

资产类别	折旧年限	残值率	年折旧率
船舶	8-18 年	3%	5.39%-12.13%
房屋建筑物	30-40 年	3%	2.43%-3.23%
运输设备	6-12 年	3%	8.08%-16.17%
通讯设备	8 年	3%	12.13%
机器设备	10 年	3%	9.70%
动力设备	15 年	3%	6.47%
其他生产设备	8 年	3%	12.13%
其他	5-6 年	3%	16.17%-19.40%

注：船舶的折旧年限确定为8-18年，对于投资建造和购置新船的折旧年限确定为18年，购置已使用的二手船舶则根据所购船舶的船龄和船况具体确定，但最低不得低于8年。

本公司在每个会计年度终了，对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核。使用寿命与原先估计数有差异的，调整固定资产使用寿命。

本公司在租入的固定资产实质上转移了与资产有关的全部风险的报酬时确认该项固定资产的租赁为融资租赁。

本公司融资租赁取得的固定资产的成本，按租赁开始日租赁资产公允价值与最低租赁付款额现值两者中较低者确定。

本公司融资租入的固定资产采用与自有应计折旧资产相一致的折旧政策。能够合理确定租赁期届满时将会取得租赁资产所有权的，在租赁资产尚可使用年限内计提折旧；无法合理确定租赁期届满时能够取得租赁资产所有权的，在租赁期与租赁资产尚可使用年限两者中较短的期间内计提折旧。

（七）无形资产计价和摊销方法

本公司无形资产是指本公司所拥有或者控制的没有实物形态的可辨认非货币性资产。本公司按照无形资产的取得成本或可归属于无形资产开发阶段且能够可靠地计量的支出对无形资产进行初始计量。对于使用寿命有限的无形资产本公司在取得时判定其使用寿命并在以后期间在使用寿命内系统合理摊销，摊销金额按受益项目计入相关成本、费用核算。对金额较小的开发、研究支出，可采用一

次摊销的方法。

本公司内部研究开发项目研究阶段和开发阶段支出的划分标准：

（1）本公司将为进一步开发活动进行的资料及相关方面的准备活动作为研究阶段，无形资产研究阶段的支出在发生时计入当期损益；

（2）在本公司已完成研究阶段的工作后再进行的开发活动作为开发阶段，开发阶段的支出予以资本化。

（八）除存货、投资性房地产及金融资产外的主要资产的资产减值准备的确定方法

当存在下列迹象的，表明资产可能发生了减值：

（1）资产的市价当期大幅度下跌，其跌幅明显高于因时间的推移或者正常使用而预计的下跌。

（2）企业经营所处的经济、技术或法律等环境以及资产所处的市场在当期或将在近期发生重大变化，从而对企业产生不利影响。

（3）市场利率或者其他市场投资回报率在当期已经提高，从而影响企业用来计算资产预计未来现金流量现值的折现率，导致资产可收回金额大幅度降低。

（4）有证据表明资产已经陈旧过时或其实体已经损坏。

（5）资产已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置。

（6）企业内部报告的证据表明资产的经济绩效已经低于或者将低于预期，如资产所创造的净现金流量或者实现的营业利润（或者损失）远远低于预计金额等。

（7）其他表明资产可能已经发生减值的迹象。

本公司在资产负债表日对各项资产进行判断，当存在减值迹象时对其计提减值准备。减值准备的金额为资产的账面价值低于可收回金额的部分。

资产可回收金额根据公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金

流量的现值两者之间较高者确定。

（九）借款费用的会计处理方法

1、借款费用资本化的确认原则与资本化期间

本公司发生的可直接归属于符合资本化条件的资产的购建或生产的借款费用在同时满足下列条件时予以资本化计入相关资产成本：

（1）资产支出已经发生，资产支出包括为购建或者生产符合资本化条件的资产而以支付现金、转移非现金资产或者承担带息债务形式发生的支出；

（2）借款费用已经发生；

（3）为使资产达到预定可使用或者可销售状态所必要的购建或者生产活动已经开始。

若固定资产的购建活动发生非正常中断，并且中断时间连续超过3个月，暂停借款费用的资本化。

当所购建的固定资产达到预定可使用状态时，停止其借款费用的资本化；以后发生的借款费用于发生当期确认为费用。

2、借款费用资本化金额的计算方法

为购建或者生产符合资本化条件的资产而借入专门借款的，应当以专门借款当期实际发生的利息费用，减去将尚未动用的借款资金存入银行取得的利息收入或者进行暂时性投资取得的投资收益后的金额，确定为专门借款利息费用的资本化金额。

购建或者生产符合资本化条件的资产占用了一般借款的，一般借款应予资本化的利息金额按累计资产支出超过专门借款部分的资产支出加权平均数乘以所占用一般借款的资本化率计算。

其他的借款利息、折价或溢价的摊销和汇兑差额，计入发生当期的损益。

（十）报告期内会计政策或会计估计的变更情况

（1）根据《公司法》第 167 条的规定，从 2006 年 1 月 1 日起，按照《公司法》组建的企业进行利润分配时，不再提取公益金。本公司将截至 2005 年 12 月 31 日的公益金结余 4,720,596.00 元转作盈余公积管理使用，利润分配时不再提取公益金，此项会计政策变更采用未来适用法核算。

（2）本公司原执行《企业会计制度》及有关补充规定，根据《企业会计准则－基本准则》（财政部中华人民共和国财政部令第 33 号）、《财政部关于印发<企业会计准则第 1 号－存货>等 38 项具体准则的通知》（财会[2006]3 号）、《财政部关于印发<企业会计准则应用指南>的通知》及《中国证券监督管理委员会关于做好与新企业会计准则相关财务会计信息披露工作的通知》（证监发[2006]136 号文）等规定，本公司按照《企业会计准则第 38 号－－首次执行企业会计准则》第五条至第十九条，对 2006 年财务报表需要追溯调整的科目进行了调整。

五、税项

本公司适用的主要税种和税率如下：

税　项	计税依据	税 率
企业所得税	应纳税所得额	2007 年及以前年度为 15%、33%,2008 年度为 18%、25%，2009 年度为 20%、25%
营业税	服务收入	3%，5%
增值税	应税销售收入	2008 年及以前年度为 4%，2009 年 1 月 1 日起为 3%
城建税	应纳增值税、营业税额	5%，7%
教育附加	应纳增值税、营业税额	3%

（一）所得税

根据《国务院关于鼓励投资开发海南岛的规定》（国发〔1988〕26 号）文第十二条的相关规定：在海南岛开办的企业（国家银行和保险公司除外），从事生产经营所得和其他所得，均按 15%的税率征收企业所得税。从事工业、交通运输业等生产性行业的企业经营期限在 10 年以上的，从开始获利的年度起，第一年和第二年免征所得税，第三年至第五年减半征收所得税。本公司 2003 年-2004 年免征企业所得税，2005 年-2007 年减半征收。

根据《国务院关于实施企业所得税过渡优惠政策的通知》（国发[2007]39

号），自 2008 年 1 月 1 日起，原享受低税率优惠政策的企业，在新税法施行后 5 年内逐步过渡到法定税率。其中：享受企业所得税 15%税率的企业，2008 年按 18%税率执行，2009 年按 20%税率执行，2010 年按 22%税率执行，2011 年按 24%税率执行，2012 年按 25%税率执行。故本公司 2008 年适用企业所得税税率为 18%，2009 年适用企业所得税税率为 20%。

本公司子公司北海宝岛海运有限公司 2007 年适用企业所得税税率为 33%，2008 年度和 2009 年度适用企业所得税税率均为 25%。

（二）营业税

本公司及子公司在报告期内的营业税税率为：

营 运 项 目	税率
交通运输收入	3%
船舶租赁收入	5%

（三）增值税

本公司及子公司为增值税小规模纳税人，报告期内增值税税率为：4%。按照新修订的《中华人民共和国增值税暂行条例》，从 2009 年 1 月 1 日起，小规模纳税人增值税征收率调整为 3%。

六、非经常性损益情况

依据利安达会计师事务所有限责任公司核验的非经常性损益明细表，发行人报告期内非经常性损益和扣除非经常性损益后的净利润情况如下表所示：

单位：元

非经常性损益项目	2009 年 1-6 月	2008 年	2007 年	2006 年
非流动资产处置损益，包括已计提资产减值准备的冲销部分	-285.10	899,368.19	891,523.28	-6,019.76
计入当期损益的政府补助，但与公司业务密切相关，按照国家统一标准定额或定量享受的政府补助除外	4,382,300.00	20,400,000.00	8,149,124.00	
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	-87,000.00	-589,379.50	-330,854.00	-340,025.75
小 计	4,295,014.90	20,709,988.69	8,709,793.28	-346,045.51

减：非经常性损益的所得税影响数	876,460.00	3,727,797.96	653,234.50	-25,953.41
非经常性损益净额	3,418,554.90	16,982,190.73	8,056,558.78	-320,092.10
扣除非经常性损益后的净利润	92,576,980.94	111,564,714.70	88,483,036.63	59,425,988.92

七、分部信息（业务分部）

（一）主营业务收入

单位：元

项目	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
海安航线	242,158,254.00	378,833,199.00	311,099,854.90	243,715,078.90
广州航线	13,417,702.00	37,081,655.00	40,016,865.00	36,251,098.84
北海航线	15,878,156.40	34,966,436.56	33,110,250.12	20,476,543.10
合计	271,454,112.40	450,881,290.56	384,226,970.02	300,442,720.84

（二）主营业务成本

单位：元

项目	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
海安航线	95,628,623.08	188,749,363.33	162,289,044.94	138,694,259.73
广州航线	16,468,473.12	41,993,557.82	43,364,614.11	40,139,141.25
北海航线	13,412,609.40	30,413,519.64	29,079,784.62	19,833,119.21
合计	125,509,705.60	261,156,440.79	234,733,443.67	198,666,520.19

八、最近一期末主要资产

截至 2009 年 6 月 30 日，公司主要的资产情况如下：

（一）应收账款

单位：元

账 龄	2009.6.30			2008.12.31		
	账面余额	坏账准备	账面净值	账面余额	坏账准备	账面净值
1 年以内	30,187,663.11	1,509,383.16	28,678,279.95	23,712,410.75	1,185,620.54	22,526,790.21

1-2 年	100,000.00	10,000.00	90,000.00	100,000.00	10,000.00	90,000.00
合 计	30,287,663.11	1,519,383.16	28,768,279.95	23,812,410.75	1,195,620.54	22,616,790.21

（二）存货

单位：元

项　　目	2009.6.30			2008.12.31		
	金额	跌价准备	净值	金额	跌价准备	净值
材料	5,173,194.94	63,226.00	5,109,968.94	5,078,856.29	63,226.00	5,015,630.29
燃料	5,741,714.03	0.00	5,741,714.03	4,138,713.02	0.00	4,138,713.02
合　　计	10,914,908.97	63,226.00	10,851,682.97	9,217,569.31	63,226.00	9,154,343.31

（三）固定资产

单位：元

项　　目	原值	累计折旧	减值准备	净额
船舶	442,409,116.54	188,011,345.28	10,950,000.00	243,447,771.26
房屋建筑物	147,916.24	9,223.64	0.00	138,692.60
运输设备	4,264,572.00	2,491,552.68	0.00	1,773,019.32
通讯设备	1,123,113.41	401,393.45	0.00	721,719.96
机器设备	293,905.00	81,949.62	0.00	211,955.38
动力设备	180,424.00	48,009.14	0.00	132,414.86
其他生产设备	3,934,133.00	1,915,844.53	0.00	2,018,288.47
其他	4,238,531.36	2,234,418.26	0.00	2,004,113.10
合　　计	456,591,711.55	195,193,736.60	10,950,000.00	250,447,974.95

注：上表为截止 2009 年 6 月 30 日固定资产情况

（四）在建工程

单位：元

项　　目	2009.6.30			2008.12.31		
	金额	减值准备	净值	金额	减值准备	净值
新建船舶	73,606,107.28	0.00	73,606,107.28	50,000,815.28	0.00	50,000,815.28
旧船改造	1,516,000.00	0.00	1,516,000.00	1,424,800.00	0.00	1,424,800.00
合　　计	75,122,107.28	0.00	75,122,107.28	51,425,615.28	0.00	51,425,615.28

九、最近一期期末主要债项

截至 2009 年 6 月 30 日，公司的主要债项如下：

（一）短期借款

单位：元

类　　别	2009.6.30	2008.12.31
信用借款	45,000,000.00	45,000,000.00
合　　计	45,000,000.00	45,000,000.00

（二）一年到期内的长期借款

单位：元

类　　别	2009.6.30	2008.12.31
抵押借款	38,000,000.00	38,000,000.00
合　　计	38,000,000.00	38,000,000.00

（三）长期借款

单位：元

类　　别	2009.6.30	2008.12.31
抵押借款	49,500,000.00	33,000,000.00
合　　计	49,500,000.00	33,000,000.00

（四）应付职工薪酬

单位：元

项　目	2009.6.30	2008.12.31
一、工资、奖金、津贴和补贴	3,334,762.23	4,677,600.00
二、职工福利费	0.00	0.00
三、社会保险费	0.00	0.00
四、住房公积金	81.92	223,675.00
五、工会经费和职工教育经费	1,351,437.63	1,010,991.48
六、非货币性福利	0.00	0.00
七、因解除劳动关系给予的补偿	0.00	0.00

八、其他	0.00	0.00
合　计	4,686,281.78	5,912,266.48

十、所有者权益变动表

单位：元

项　目	2009.6.30	2008.12.31	2007.12.31	2006.12.31
股　本	118,000,000.00	118,000,000.00	118,000,000.00	118,000,000.00
资本公积	47,147,737.24	47,147,737.24	47,147,737.24	47,147,737.24
盈余公积	42,585,870.87	42,585,870.87	29,726,366.48	20,072,377.70
未分配利润	166,735,441.78	117,939,905.94	87,503,578.43	53,717,971.80
归属于母公司的所有者权益	374,469,049.89	325,673,514.05	282,377,682.15	238,938,086.74
少数股东权益	-	-	-	-
所有者权益合计	374,469,049.89	325,673,514.05	282,377,682.15	238,938,086.74

十一、现金流量情况

单位：元

项　目	2009年1-6月	2008年度	2007年度	2006年度
经营活动产生的现金流量净额	118,391,058.04	161,711,065.20	154,585,034.81	76,064,595.49
投资活动产生的现金流量净额	-26,829,015.88	-28,297,340.52	-50,420,774.14	-39,318,799.32
筹资活动产生的现金流量净额	-34,343,731.00	-67,983,406.28	-65,616,775.05	-64,728,504.88
现金及现金等价物净增加额	57,218,311.16	65,430,318.40	38,547,485.62	-27,982,708.71

十二、期后事项、或有事项及其他重要事项

（一）期后事项

截至2009年6月30日，本公司无需要披露期后事项。

（二）或有事项

截至2009年6月30日，本公司无需要披露的或有事项。

（三）抵押事项

截至2009年6月30日，公司资产抵押用于银行借款的情况如下：

单位：万元

资产名称	取得借款额	抵押起始日期	抵押到期日
宝岛 5、宝岛 7、宝岛 9、椰城二号	2,800.00	2007-9-25	2009-9-30
信海 12 号、信海 11 号	2,000.00	2006-10-13	2011-10-20
信海 12 号、信海 11 号	2,500.00	2005-4-7	2009-8-10
信海 16 号、椰香公主	4,000.00	2008-9-4	2013-9-4

（四）其他重要事项

本公司 2008 年 10 月 17 日第二届董事会第九次会议决议，批准注销北海宝岛海运有限公司。2009 年 1 月，北海宝岛海运有限公司已完成工商登记注销手续。

十三、主要财务指标

（一）公司报告期主要财务指标

主 要 财 务 指 标	2009 年 1—6 月	2008 年	2007 年	2006 年
流动比率（倍）	1.80	1.42	1.55	1.01
速动比率（倍）	1.71	1.33	1.38	0.87
资产负债率（母公司）	30.84%	29.26%	28.60%	32.23%
应收账款周转率（次）	10.57	19.37	10.83	7.39
存货周转率（次）	12.55	28.58	26.71	25.37
息税折旧摊销前利润（万元）	13,690.10	18,948.61	13,604.39	9,534.89
利息保障倍数（倍）	27.65	22.99	18.96	11.83
每股经营活动产生的现金流量（元/股）	1.00	1.37	1.31	0.64
每股净现金流量（元/股）	0.48	0.55	0.33	-0.24
无形资产（扣除土地使用权）占净资产的比重	0.013%	0.020%	-	0.018%

上述主要财务指标计算方法如下：

1、流动比率=流动资产÷流动负债

2、速动比率=（流动资产－存货）÷流动负债

3、资产负债率=总负债÷总资产

4、应收账款周转率=营业收入÷应收账款平均余额

5、存货周转率=营业成本÷存货平均余额

6、息税折旧摊销前利润=净利润+所得税+利息支出+固定资产折旧+无形及长期资产摊销

7、利息保障倍数=（净利润+所得税+利息支出）÷利息支出

8、每股经营活动产生的现金流量=经营活动产生的现金流净额÷期末股本总额

9、每股现金流=现金流量净额÷期末股本总额

（二）公司报告期内净资产收益率和每股盈利

年　度	净利润	净资产收益率		每股收益（元/股）	
	项目	全面摊薄	加权平均	基本每股收益	稀释每股收益
2009 年 1-6 月	归属于母公司普通股股东的净利润	25.64%	26.82%	0.81	0.81
	扣除非经常性损益后归属于母公司普通股股东的净利润	25.87%	25.86%	0.78	0.78
2008 年度	归属于母公司普通股股东的净利润	39.47%	39.92%	1.09	1.09
	扣除非经常性损益后归属于母公司普通股股东的净利润	34.26%	34.64%	0.95	0.95
2007 年度	归属于母公司普通股股东的净利润	34.19%	36.42%	0.82	0.82
	扣除非经常性损益后归属于母公司普通股股东的净利润	31.33%	33.38%	0.75	0.75
2006 年度	归属于母公司普通股股东的净利润	24.74%	25.83%	0.50	0.50
	扣除非经常性损益后归属于母公司普通股股东的净利润	24.87%	25.97%	0.50	0.50

每股收益和净资产收益率的计算公式为：

1、全面摊薄净资产收益率=P÷E

其中，P 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润；E 为归属于公司普通股股东的期末净资产。

2、加权平均净资产收益率的计算公式如下：

加权平均净资产收益率=P/（E0 ＋ NP÷2 ＋ Ei×Mi÷M0 － Ej×Mj÷M0±Ek×Mk÷M0）

其中：P 分别对应于归属于公司普通股股东的净利润、扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润；NP 为归属于公司普通股股东的净利润；E0 为归属于公司普通股股东的期初净资产；Ei 为报告期发行新股或债转股等新增的、归属于公司普通股股东的净资产；Ej 为报告期回购或现金分红等减少的、归属于公司普通股股东的净资产；M0 为报告期月份数；Mi 为新增净资产下一月份起至报告期期末的月份数；Mj 为减少净资产下一月份起至报告期期末的月份数；Ek 为因其他交易或事项引起的净资产增减变动；Mk 为发生其他净资产增减变动下一月份起至报告期期末的月份数。

3、基本每股收益=P÷S

S= S0 ＋ S1 ＋ Si×Mi÷M0 － Sj×Mj÷M0－Sk

其中：P 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于普通股股东的净利润；S 为发行在外的普通股加权平均数；S0 为期初股份总数；S1 为报告期因公积金转增股本或股票股利分配等增加股份数；Si 为报告期因发行新股或债转股等增加股份数；Sj 为报告期因回购等减少股份数；Sk 为报告期缩股数；M0 报告期月份数；Mi 为增加股份下一月份起至报告期期末的月份数；Mj 为减少股份下一月份起至报告期期末的月份数。

4、稀释每股收益可参照如下公式计算：

稀释每股收益=[P+（已确认为费用的稀释性潜在普通股利息－转换费用）×（1-所得税率）]/（S0 ＋ S1 ＋ Si×Mi÷M0 － Sj×Mj÷M0—Sk+认股权证、股份期权、可转换债券等增加的普通股加权平均数）

其中，P 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润。公司在计算稀释每股收益时，应考虑所有稀释性潜在普通股的影响，直至稀释每股收益达到最小。

十四、备考利润表

本公司申报财务报表 2006 年仅对涉及《企业会计准则第 38 号——首次执行企业会计准则》第五条至第十九条的经济事项进行了追溯调整，若全面执行财政部 2006 年 2 月 15 日颁布的《企业会计准则》后，本公司 2006 年的利润表与申报报表一致。

十五、资产评估情况

（一）发行人设立时的资产评估

2002 年 12 月发行人设立时，根据国有资产管理的相关规定，海口港集团作为出资的相关经营性资产和负债应通过评估确定其价值。通诚资产评估有限责任公司采用重置成本法，对上述资产及负债进行了评估，并于 2002 年 6 月 25 日出具了《海口港集团公司所属船务公司股份制改组项目资产评估报告书》（通评报字[2002]第 21 号）。根据该评估报告，以 2001 年 11 月 30 日为基准日，海口港集团投入的资产账面值为 14,737.55 万元，评估值为 16,778.43 万元，增值率为 13.85%；负债账面值为 9,601.41 万元，评估值为 9,601.41 万元，无增减；净资产账面值为 5,136.14 万元，评估值为 7,177.02 万元，增值率为 39.74%。海南省财政厅于 2002 年 11 月 4 日出具琼财企函[2002]176 号文《关于海口港集团公司所属全资船务公司股份制改组资产评估项目予以核准的函》，核准了上述评估结果。

（二）发行人增资时的资产评估

2005 年 12 月发行人进行增资扩股。北京六合正旭资产评估有限责任公司采用重置成本法，对公司控股股东港航控股作为此次增资的 9 艘船舶资产和相应负债进行了评估，并于 2005 年 10 月 17 日出具了《关于海南海峡股份有限公司拟增资扩股资产评估报告书》（六合正旭评报字[2005]第 084 号）。根据该份报告，

以 2005 年 8 月 31 日为评估基准日，港航控股投入的 9 艘船舶资产账面值为 11,066.87 万元，评估值为 11,637.03 万元，增值率为 5.15%；负债账面值为 6420.00 万元，评估值为 6420.00 万元，无增减。海南省国资委于 2005 年 12 月 19 日出具琼国资函[2005]490 号文《海南省政府国有资产监督管理委员会关于核准海南海峡航运股份有限公司拟增资扩股资产评估结果的复函》，核准了上述评估结果。

十六、验资情况

（一）发行人设立时的验资

2002 年 11 月 22 日，北京天华会计师事务所对发行人设立时的注册资本实收情况进行了验证，并出具了北京天华验字[2002]第 024 号《海南海峡航运股份有限公司（筹）验资报告》。根据该验资报告，截至 2002 年 11 月 22 日，公司已收到全体股东缴纳的出资额为 95,000,000.00 元，其中，海口港集团公司以资产出资 71,263,029.00 元，其余的股东以货币出资 23,736,971.00 元。

（二）发行人增资时的验资

2005 年 12 月 28 日，北京天华会计师事务所对发行人新增注册资本的实收情况进行了验证，并出具了北京天华验字[2005]第 016-08 号《海南海峡航运股份有限公司验资报告》。根据该验资报告，截至 2005 年 12 月 27 日，公司已收到全体股东缴纳的新增出资额为 23,000,000.00 元，其中，港航控股以资产出资 17,253,153.00 元，其余的股东以货币出资 5,746,847.00 元。本次增资完成后，发行人注册资本变更为 118,000,000.00 元，各股东持股比例不变。

第十一节 管理层讨论与分析

一、财务状况分析

（一）资产、负债结构分析

1、资产的构成

报告期内，公司资产结构如下表所示：

单位：万元

项 目	2009 年 6 月 30 日		2008 年 12 月 31 日		2007 年 12 月 31 日		2006 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动资产	21,123.51	39.02%	14,443.79	31.37%	8,089.63	20.45%	6,150.70	17.45%
货币资金	16,571.35	30.61%	10,849.52	23.57%	4,306.49	10.89%	451.74	1.28%
应收帐款	2,876.83	5.31%	2,261.68	4.91%	2,392.71	6.05%	4,706.40	13.35%
存货	1,085.17	2.00%	915.43	1.99%	912.41	2.31%	847.29	2.40%
非流动资产	33,018.49	60.98%	31,593.87	68.63%	31,460.84	79.55%	29,105.89	82.55%
固定资产	25,044.80	46.26%	26,257.79	57.04%	28,708.59	72.59%	25,034.41	71.01%
在建工程	7,512.21	13.88%	5,142.56	11.17%	2,509.24	6.34%	4,050.13	11.49%
资产总额	54,141.99	100.00%	46,037.65	100.00%	39,550.47	100.00%	35,256.59	100.00%

报告期内，随着公司业务的快速发展，公司资产总额持续稳健增长。

本公司流动资产主要为货币资金、应收帐款和存货，无交易性金融资产；非流动资产主要为固定资产和在建工程。

本公司所从事的客滚运输业务，属于资金密集型的服务性行业，固定资产占比较大。2006 年、2007 年、2008 年年末和 2009 年 6 月 30 日公司固定资产占资产总额的比重分别为 71.01%、72.59%、57.04%和 46.26%。本公司的固定资产主要为船舶资产，截至 2009 年 6 月 30 日，公司船舶资产占全部固定资产的比例为 97.20%。2007 年以前，公司根据市场情况，主要通过对现有船舶挖潜改造来满足市场需求，并取得良好的效益。随着海南经济的高速增长，公司目前已进入造船高峰期，随着公司新建船舶的逐步投产，公司固定资产规模还将稳步上升。

2、主要资产质量情况

（1）货币资金

本公司主要以现金方式实现主营业务收入，经营性现金流充足，货币资金完全满足公司日常经营周转的需求。

2007 年 12 月 31 日，公司货币资金为 4,306.49 万元，比 2006 年末增加 3,854.75 万元，同比大幅增加 853.31%。主要原因为：一是公司 2007 年的营业收入达到 38,453.26 万元，同比上升 27.98%；二是公司于 2007 年 9 月收回了港航控股和新港实业对本公司的应收账款 4,767.87 万元。

2008 年 12 月 31 日，公司货币资金为 10,849.52 万元，比 2007 年末增加 6,543.03 万元，同比增加 151.93%。主要原因为：2008 年度，公司经营业绩持续向好，营业收入比 2007 年度增加 6,635.67 万元，并收到政府燃油补贴 2,040.00 万元。

2009 年 6 月 30 日，公司货币资金为 16,571.35 万元，比 2008 年末增加 5,721.83 万元，同比增加 52.74%。主要原因为：公司 2009 年上半年经营状况进一步向好，且上半年是公司的经营旺季，现金流入量较大。

（2）应收账款

①应收帐款变动分析

公司应收帐款余额较少，占公司资产总额的比重较稳定。

2007 年末，本公司的应收账款为 2,392.71 万元，较 2006 年末下降 49.16%。主要原因为：本公司与港航控股及其控制的新港实业于 2007 年 9 月分别修订了《综合服务协议》。新的协议调整了港航控股与新港实业代理本公司票款的付款周期，要求港航控股和新港实业的代理票款在结算日后 5 日内支付给本公司。为此，公司收回了港航控股和新港实业代理销售的已结算而未支付的票款 4,767.87 万元。该协议执行后，本公司对港航控股及新港实业的应收账款均在当月全额收回，一方面使得 2007 年末公司应收账款大幅下降；另一方面也提高了公司的应收账款周转率。

②主要应收帐款客户分析

本公司在广州、海安和北海均委托停靠港口代理售票。销售票款也是经由港口代收后再与本公司进行定期结算，根据业务量的情况，结算期按不同航线分为一旬和一个月两种。此外，公司还与少量能稳定带来大额收入的客户直接签订了长期运输协议，由双方直接结算，结算周期通常为一个月。为此，公司的应收账款主要由各港口和长期协议客户对公司的票款构成。

截至 2009 年 6 月 30 日，公司应收账款前 5 名客户分别为：

单位名称	余额（元）	欠款时间	占比	款项性质
湛江海运集团海安港货运公司	19,446,777.41	1 年以内	64.21%	代售票款
海安新港港务有限公司	6,303,072.89	1 年以内	20.81%	代售票款
广州黄埔港客运站	2,503,838.43	1 年以内	8.27%	代售票款
新奥海洋运输有限公司	989,924.10	1 年以内	3.27%	代售票款
武汉中原发展汽车物流有限公司	591,600.00	1 年以内	1.95%	运费
合　　计	29,835,212.83	-	98.51%	-

上表中，前四大客户均为本公司航线的停靠港口，第五大客户武汉中原发展汽车物流有限公司负责海南海马汽车股份有限公司所有海马商品汽车的运输工作，与本公司签订有长期运输协议，目前平均每航次通过本公司从海口运输 46 辆海马汽车至广州。

上述大客户实力雄厚、信誉良好、自身有着稳定的现金流入，且几乎每天都与本公司发生交易，票款回收期短，故报告期内，公司的应收账款处于一个良性的滚动状态。

③应收帐款帐龄分析

报告期内，公司应收账款余额的账龄如下表所示：

单位：元

账　龄	2009.06.30	2008.12.31	2007.12.31	2006.12.31
1 年以内	30,187,663.11	23,712,410.75	25,186,446.54	49,541,013.76
1-2 年	100,000.00	100,000.00	-	-
2-3 年	-	-	-	-

合 计	**30,287,663.11**	**23,812,410.75**	**25,186,446.54**	**49,541,013.76**

从上表可以看出，公司应收账款的质量很好，截至 2009 年 06 月 30 日，一年以内的应收账款比例为 99.67%，账龄结构理想。报告期内，公司从未发生过坏账。公司按稳健性的原则对全部应收账款按规定比例计提了坏账准备，应收账款计提已经相当充分。

（3）存货

本公司的存货主要为船舶维修配件、船舶运营消耗品和随船库存燃油，始终保持在较低水平。报告期内，公司存货净值的具体结构情况为：

单位：元

项 目	2009 年 6 月 30 日		2008 年 12 月 31 日		2007 年 12 月 31 日		2006 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
配件及消耗品	5,109,968.94	47.09%	5,015,630.29	54.79%	4,253,399.74	46.62%	4,846,269.57	57.20%
燃料	5,741,714.03	52.91%	4,138,713.02	45.21%	4,870,678.97	53.38%	3,626,584.61	42.80%
合计	10,851,682.97	100.00%	9,154,343.31	100.00%	9,124,078.71	100.00%	8,472,854.18	100.00%

对于船舶运营消耗品，公司通常是根据船舶计划用量按月进行采购；对船舶维修配件则是按照船舶的年度使用计划和维修计划进行采购。

近年来，公司采取了一系列措施加强对存货的管理，提高存货的使用效率，具体包括：①通过对船舶的更新与改造，逐步实现船舶的系列化和设备的通用化，降低对船舶维修配件的库存需求；②对能在当地采购的通用标准配件实行零库存管理；③进一步加强对船舶运营消耗品使用的计划性管理。上述措施的执行，有效地控制了公司存货的增长，使得公司在业务规模快速增长的情况下，存货一直保持稳定。

（4）固定资产

公司的固定资产全部为生产经营中必不可少的船舶、房屋、生产设备、车辆等，使用状况良好，没有闲置固定资产。船舶是本公司最主要的固定资产，截至 2009 年 6 月 30 日，本公司的船舶净值为 24,344.78 万元，占固定资产总额的

97.20%。

近年来，公司根据市场需求的发展，持续、稳健地进行船舶的更新和改造，使得公司的固定资产稳步增加。公司 2007 年末的固定资产净值为 28,708.59 万元，比 2006 年末增加 3,674.18 万元， 主要就是由于“信海 16 号”客滚船在 2007 年建成投入使用，新增固定资产原值 6,358.25 万元。

公司对船舶资产制定了较为稳健的折旧方法，折旧年限为 8—18 年，其中对新船统一按照 18 年的折旧年限，最大限度地降低了公司的持续经营风险。截至 2009 年 6 月 30 日，公司的船舶资产原值为 44,240.91 万元，净值为 24,344.78 万元，成新率为 55.03%。

截至招股说明书签署日，本公司拥有 17 艘船舶，平均船龄 14 年。根据交通运输部 2006 年 8 号令《老旧运输船舶管理规定》，海上客滚船强制报废期限为 30 年，为此，公司的大部分船舶还有着较长的使用年限。

报告期内，公司所有船舶的折旧情况如下表所示：

单位：万元

项　　目	原　　值	折旧年限(年)	剩余折旧年限(年)	2006 年折旧	2007 年折旧	2008 年折旧	2009 年 1—6 月折旧
信海 2 号	1,576.41	11.00	4.8	129.53	138.52	138.52	69.26
信海 3 号	1,894.74	16			0.40	1.64	0.82
信海 4 号	1890.67	16			0.30	1.15	0.57
信海 5 号	937.69	8	2.3	121.57	122.56	122.56	61.28
信海 6 号	1,505.59	11.33	4.4	124.03	125.43	136.05	68.03
信海 9 号				74.9	43.75	-	-
信海 11 号	3,270.90	18	11.7	175.97	175.97	176.14	89.39
信海 12 号	5,345.53	18	14.1	289.41	289.41	289.41	139.99
信海 16 号	6,349.25	18	16.3	-	56.66	342.07	171.64
宝岛 5	1,635.38	18	7.7	84.33	87.92	92.88	46.44
宝岛 6	1,642.56	18	7.7	84.33	87.92	93.75	49.31
宝岛 7	1,637.81	18	8.6	84.33	87.71	93.17	46.59

宝岛 8	3,291.34	18	11.8	168.9	187.04	186.12	93.98
宝岛 9	3291.36	18	11.8	168.92	183.45	186.11	93.75
椰城二号	2,516.24	18	8.6	134.68	135.77	136.74	68.37
海虹一号	989.5	18	7.1	53.05	53.67	53.67	26.83
海虹二号	990.52	18	7.5	53.05	53.67	53.79	26.90
海虹三号				33.37	-	-	-
椰香公主	5475.41	12.25	5.5	418.99	427.31	278.48	143.46
合计	44,117.83		129.8	2,199.36	2,257.46	2,382.25	1,196.59

注：1、剩余折旧年限是以 2009 年 6 月 30 日起计算。

2、“信海 16 号”船舶为公司于 2007 年 9 月投入使用的新建船舶，故该船舶 2006 年没有发生折旧费用。

3、信海 9 号船舶已于 2007 年 6 月、海虹 3 号船舶于 2008 年 1 月完成处置。

2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年 1—6 月，公司船舶折旧费用分别为 2,199.36 万元、2,257.46 万元、2,382.25 万元和 1,196.59 万元，占营业成本的比例分别为 11.07%、9.60%、9.12%和 9.53%。

对于客滚运输企业来说，船舶的船型和船况是企业的核心竞争力之一，也是企业盈利能力的重要保障。自 2002 年以来，公司就利用自身的丰富经验和技术优势，准确把握市场动向，持续改造和优化旗下的船舶资产。公司采取的主要措施有：

①根据市场需求的发展变化，加大对原有船舶改造升级的力度，在投入有限的情况下不断挖掘潜力，优化船舶结构，提高船舶盈利能力。报告期内，公司陆续对 11 艘现有船舶进行了技术改造。这些改造，切合了海安、北海航线车辆重型化的发展趋势，在新一轮的市场快速增长中抢占了先机，取得了非常显著的成效。

②对运营效率低下，临近报废、无改造价值的船舶，则利用当前船舶价格高企的有利时机进行处置，为公司争取最大利益。2006 年 1 月 1 日至招股说明书签署日，本公司处置老旧船舶的情况如下表：

单位：万元

船舶名称	处置年份	账面净值（含船用设备）	处置收入	处置收益	增值比例

信海 9 号	2007 年	91.89	186.00	94.11	102.42%
海虹三号	2008 年	21.66	105.00	83.34	384.76%

③积极利用运力更新的机会，吸收和消化国际先进理念与技术，陆续设计、建造和投入大型化、快速化、节能化、高档化的船舶，在扩充公司的运力、增强公司的竞争优势的同时，引导和发掘了市场潜力。报告期内，公司先后有“信海 12 号”和“信海 16 号”两艘客滚船完成建造并投入运营，是目前南海专业客滚运输市场上唯一两艘能够抵抗 8 级风浪的客滚船；“信海 16 号”并成为南海专业客滚运输市场的技术标杆。

④公司对船舶制定了全面的维修和保养计划，并在实际运营中严格执行，有效地保证了船舶的正常运营。报告期内，公司船舶的完好率达到了 100%；2007 年度公司海安航线船舶的旺季平均利用率达到了 98%，有力地保证了本公司在该航线旺季期间的高强度运作。

通过多年的资产运营，公司的整体船舶资产状况良好，基本能够满足公司正常的生产经营与发展的需求。

（5）在建工程

公司的在建工程主要为船舶的新建与改造。

2007 年 12 月 31 日，公司在建工程为 2,509.24 万元，比 2006 年末减少 1,540.89 万元，同比下降 38.05%，主要原因是： “信海 16 号”客滚船于 2007 年 9 月建成并投入使用，当年有 6,349.25 万元在建工程转入固定资产；公司投入 2,376.85 万元开始新建拟命名为“宝岛 12”的客滚船。

2008 年 12 月 31 日，公司在建工程为 5,142.56 万元，比 2007 年末增加 2,633.32 万元，同比增长 104.95%，主要原因是“宝岛 12”客滚船建造项目新投入 2,471.80 万元，“信海 11 号”客滚船改造项目新投入 108.55 万元。

截至 2009 年 6 月 30 日，公司在建工程为 7,512.21 万元，比 2008 年底增加 2,369.65 万元，同比增长 46.08%，主要原因是“宝岛 12”客滚船建造项目新

投入 2,350.53 万元。

3、主要资产减值准备提取情况

公司已按《企业会计准则》的规定制定了计提资产减值准备的会计政策，该政策符合稳健性和公允性的要求；报告期内公司已按上述会计政策足额计提了相应的减值准备，不存在影响公司持续经营能力的情况。

报告期内，公司的主要资产减值准备提取情况如下表：

单位：元

项目	2009.6.30	2008.12.31	2007.12.31	2006.12.31
一、坏账准备合计	1,610,547.93	1,307,107.15	1,333,946.94	2,536,426.00
二、存货跌价准备合计	63,226.00	63,226.00	1,160,767.31	-
三、固定资产减值准备合计	10,950,000.00	9,430,000.00	9,430,000.00	-
合计	12,623,773.93	10,800,333.15	11,924,714.25	2,536,426.00

（1）坏账准备

由于公司 2007 年末应收账款同比大幅减少 49.16%，因而转回坏账准备 121.77 万元，导致公司 2007 年末的坏账准备比 2006 年末减少 120.25 万元，同比减少 47.41%。

截至 2009 年 6 月 30 日，本公司的坏账准备余额为 161.05 万元。

（2）存货跌价准备

本公司的存货主要为船舶维修配件、船舶运营消耗品和随船库存燃油，在 2007 年以前未发生过跌价情况。本公司近年来加大了对船舶的改造力度，并对部分面临报废的船舶进行了处置。随着一批同型老旧船舶的处置完毕，导致公司存货中的部分船舶配件不再适用，为此，公司于 2007 年对该部分存货计提了跌价准备 116.08 万元。

2008 年 12 月 31 日，公司的存货跌价准备为 6.32 万元，比 2007 年末减少 109.75 万元，主要是因为公司在 2008 年处置了大部分的废旧船舶配件。

（3）固定资产减值准备

截至 2009 年 6 月 30 日，公司的固定资产减值准备为 1,095.00 万元，全部为提取的船舶减值准备。

本公司 2007 年以前未发生过固定资产减值。虽然“椰香公主”轮从 2005 年开始出现运营亏损，但由于当时船舶价格急剧上涨，公司根据专业判断，认为该船完全能够以高于帐面价值的价格进行处置，故未对其提取减值准备。

2007 年末，公司按照新会计准则对所有船舶进行了资产减值测试，由于无法准确获取所有船舶的公允价值，故公司采用了未来现金流现值来测算所有船舶的可回收金额。经测算，公司需要计提减值准备的只有“椰香公主”轮，为此，公司根据减值测试结果对该船计提了 943.00 万元的减值准备。2009 年 6 月 30 日，公司再次根据减值测试结果对“椰香公主”客滚船提取了 152.00 万元的减值准备。

本公司管理层认为，根据目前的会计政策所计提的坏账准备是稳健的，不存在计提不足的情形。

4、负债构成

报告期内，本公司的负债结构如下：

单位：万元

项 目	2009 年 6 月 30 日		2008 年 12 月 31 日		2007 年 12 月 31 日		2006 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动负债	11,742.87	70.34%	10,167.32	75.48%	5,218.96	46.13%	6,108.28	53.76%
短期借款	4,500.00	26.95%	4,500.00	33.41%	1,100.00	9.72%	1,100.00	9.68%
应付账款	1,195.97	7.16%	797.73	5.92%	971.96	8.59%	356.43	3.14%
应付职工薪酬	468.63	2.81%	591.23	4.39%	724.52	6.40%	716.62	6.31%
应交税费	1,552.03	9.30%	428.83	3.18%	374.15	3.31%	376.34	3.31%
一年内到期的流动负债	3,800.00	22.76%	3,800.00	28.21%	2,000.00	17.68%	3,500.00	30.80%
非流动负债	4,952.22	29.66%	3,302.98	24.52%	6,093.74	53.87%	5,254.50	46.24%
负债总计	16,695.09	100.00%	13,470.30	100.00%	11,312.70	100.00%	11,362.78	100.00%

公司的流动负债主要由短期借款、应付账款、应付职工薪酬、应交税费和一年内到期的长期借款构成。

公司 2008 年末的流动负债比 2007 年末增加了 4,948.37 万元，同比增长

94.82%，主要是因为公司增加了 4,500.00 万元的银行流动贷款补充流动资金。

2009 年 6 月 30 日，公司应付账款比 2008 年底增加 398.23 万元，增长幅度为 49.92%，主要原因是公司在 2009 年上半年预提但尚未支付的船舶维修费为 719.50 万元，其实际维修支出将主要在下半年发生。

根据我国海事局《船舶与海上设施法定检验规则》的规定，公司每年都对每艘船舶进行维修保养。

在时间安排上，公司根据自身的经营特点，通常是在经营淡季，即从每年的 7、8 月份开始，陆续安排船舶停航进行维修，并确保在年底前，完成对所有船舶的维修工作。

在具体执行上，通常由公司机务部在每年年底根据每艘船舶的船龄、船况、配件价格等情况综合制定下一年度的船舶维修计划，包括：维修内容、维修预算和维修时间等，并作为发行人预算的一部分，报经董事会批准。公司财务部则按照该计划，本着收入费用配比原则，从下一年度开始逐月预提船舶维修费用。在 12 月份全部船舶维修结束后，如果实际修理费用超过预提金额，则差额相应增加营业成本；如果预提金额还有剩余，则相应冲减营业成本。年末该项计提费用为零。

报告期内，公司预提维修费情况如下表：

单位：万元

年度	预提维修费用	实际费用	预提维修费用与实际支出的差异
2006 年	1,688.00	1,533.03	154.97
2007 年	1,665.00	1,588.41	76.59
2008 年	1,562.50	1,543.86	18.64
2009 年 1－6 月	1068.00	459.26	608.74

2009 年 6 月 30 日，公司应交税费比 2008 年底增加 1,123.20 万元，增长幅度为 261.92%，主要原因：一是公司利润总额快速增长，二是公司执行的所得税率由 2008 年的 18%上升到 2009 年的 20%。

公司的非流动负债主要为长期借款，均用于船舶建造。2008 年 12 月 31 日，

公司的非流动负债比 2007 年末减少了 2,790.76 万元，同比减少 45.80%，主要是因为有 3,800.00 万元的长期借款转为一年内到期的流动负债。2009 年 6 月 30 日，公司非流动负债比 2008 年底增加 1,650.00 万元，是因为公司增加一笔长期贷款 1,650.00 万元用于“宝岛 12”客滚船的建造。

公司管理层认为，公司负债结构系由公司的业务发展及实际需求出发形成，与资产结构相匹配。截至目前，本公司没有逾期负债，也没有未按期偿付本息的负债，负债结构基本合理，符合行业特点。

（二）本公司偿债能力分析

1、偿债能力指标

报告期内，公司流动比率、速动比率、资产负债率、息税折旧摊销前利润和利息保障倍数的变动情况见下表：

项目	2009年1－6月	2008年	2007年	2006年
流动比率（倍）	1.80	1.42	1.55	1.01
速动比率（倍）	1.71	1.33	1.38	0.87
资产负债率（母公司）	30.84%	29.26%	28.60%	32.23%
息税折旧摊销前利润（万元）	13,690.10	18,948.61	13,604.39	9,534.89
利息保障倍数（倍）	27.65	22.99	18.96	11.83

2007 年 12 月 31 日，公司的流动比率和速动比率分别比 2006 年末同比上升 53.47%和 58.62%，这主要是因为公司经营持续向好，2007 年年末货币资金比 2006 年末增加了 3,854.75 万元，同时公司在 2007 年还偿还了到期银行贷款 1,400 万元。

报告期内，公司资产负债率稳定在 30%左右，这与公司的经营发展周期和银行贷款模式密切相关，主要情况如下：

（1）公司的银行借款主要是用于船舶建造的资本性支出，因此，公司融资的规模与自身的造船周期密切相关。一直以来，公司都采取稳健的经营策略，根据市场的需求变动状况和船舶的运营状况来制定新船建造计划，以保持船舶运力与市场的匹配，最大限度地提高船舶的盈利能力。2005 年，港航控股以船舶资产进行增资在短期内大大缓解了公司的运力紧张局面，因此，公司在报告期内没

有大量新建船舶，只是根据老旧船舶的报废情况，建造了“信海 12 号”和“信海 16 号”两艘客滚船。由于造船规模不大，在 2007 年以前，公司通过以船舶资产抵押获得银行贷款的方式即可基本满足新建船舶的资金需要，没有大规模的融资需求。正是由于这一原因，报告期内，在公司资产总额稳步增长的同时，公司负债总额基本保持不变，公司的资产负债率略有下降。

（2）随着公司经营规模的不断扩大和造船高峰期的到来，进入 2008 年来，公司已逐步加大了向银行借款的力度。

在中长期借款方面，由于本公司拥有的固定资产主要为船舶，根据银行对中长期贷款及船舶资产进行抵押的相关规定，本公司能够获取的中长期借款不超过船舶资产净值的 40%—60%。截至 2008 年 12 月 31 日，公司的中长期借款余额为 7,100 万元。而同期公司还未进行抵押的船舶净值只有约 4,600 万元，按照银行制定的抵押率，还可申请的长期借款不超过 3,000 万元，已无法满足新建船舶的资金需求。

在短期贷款方面，虽然本公司信用级别较高，但以自身信用获取的只能是一年期的银行流动资金贷款，且规模有限，同样不能满足公司的中长期资金需求。截至 2008 年 12 月 31 日，本公司的短期借款余额为 4,500 万元，再进一步扩大短期信用借款的空间已经不大。

（3）近年来，随着海南经济的快速发展，南海客滚运输市场已进入快速增长期，对船舶运力、舒适性和服务内容等都提出了较高的升级要求，运力的总量短缺和结构性短缺局面同时出现；而本公司部分老旧船舶逐步进入报废期，本公司已经开始进入了一个集中的大规模船舶建造周期。未来 2—3 年，公司将建造 4 艘新船（其中 3 艘为拟募集资金投资项目），并对 7 艘现有船舶进行重大改造（其中 1 艘为拟募集资金投资项目）。在船舶吨位、船舶设施、原材料价格、人工成本等方面均有很大提升的情况下，新建和改造船舶的造价已大幅攀升，该等项目的实施预计需要 6 亿元左右的资金。另外，为了实现自身发展战略，公司一方面着手通过收购、兼并等方式整合南海客滚运输市场，另一方面正积极拓展新

的航线。上述工作的开展都有着庞大的长期资金需求，已远远超过公司自身的资金积累能力。

综上所述，虽然目前公司的资产负债率不高，但选择进一步债权融资的难度很大，公司未来发展和做大做强急需股权融资方式。

截至 2008 年 12 月 31 日，与公司业务最接近，即：主业集中于国内沿海及近洋运输的上市航运公司，中海海盛和中远航运的资产负债率如下：

项目	中海海盛	中远航运
资产负债率（母公司）	37.28%	32.84%

由此可见，公司的负债水平符合行业的经营特点。

报告期内，公司通过加强管理、提高资金利用效率和公司盈利能力，使公司的息税折旧摊销前利润和利息保障倍数指标均呈现逐年提高的趋势，显示出公司有着很强的偿付能力。

2、经营性现金流量情况

由于公司的主要收入来源于船舶运输收入，并主要以现金方式实现，使得公司保持了充沛的经营性现金流。报告期内，公司经营活动产生的现金流量净额见下表：

单位：元

项目	2009年1—6月	2008年度	2007年度	2006年度
经营活动产生的现金流量净额	118,391,058.04	161,711,065.20	154,585,034.81	76,064,595.49
每股经营性现金流	1.00	1.37	1.31	0.64

报告期内，本公司经营活动产生的现金流量净额一直呈稳步上升趋势，不仅能有效保证企业日常经营活动的稳定发展，还为企业投资规模的扩大、债务的偿还提供了充足的资金来源。

2007 年，海南椰都联合资信评估有限公司评估本公司的资信等级为 AAA⁻级。

本次发行募集资金到位后，本公司的资本实力将更为增强。

（三）资产周转能力分析

项目	2009年1—6月	2008年度	2007年度	2006年度
应收账款周转率（次数）	10.57	19.37	10.83	7.39
存货周转率（次数）	12.55	28.58	26.71	25.37

报告期，公司的应收账款余额较小，而营业收入持续快速增长，导致公司应收账款周转率持续提高。

公司的存货主要为船舶维修配件、船舶运营消耗品和随船库存燃油，存货的金额和占流动资产比重都较小，存货周转率较高。而且，公司近年来不断提高管理水平，并加强了对材料配件和燃油使用的计划管理，使得公司在业务量和成本增加的同时，存货总额变动不大，为此，本公司的存货周转率逐年略有上升。

（四）交易性金融资产

发行人不存在持有交易性金融资产、可供出售的金融资产、借与他人款项或委托理财的情形。

二、盈利能力分析

（一）报告期公司经营成果变化趋势

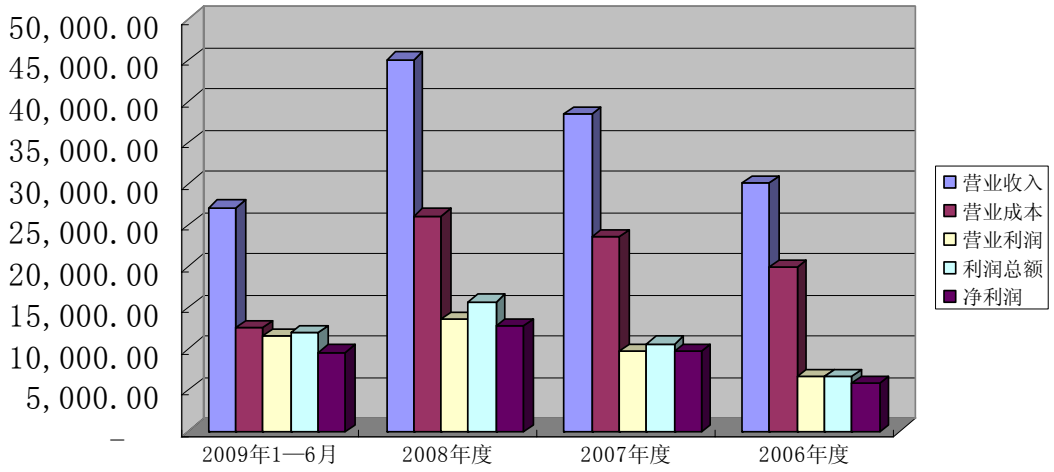
单位：万元

项 目	2009 年 1—6 月	2008 年		2007 年		2006 年
	金额	金额	同比增长	金额	同比增长	金额
营业收入	27,146.61	45,088.93	17.26%	38,453.26	27.98%	30,045.31
营业成本	12,552.50	26,115.64	11.12%	23,503.12	18.26%	19,874.36
营业利润	11,608.92	13,644.47	39.85%	9,756.49	46.67%	6,651.97
利润总额	12,038.42	15,715.47	47.88%	10,627.47	60.60%	6,617.37
净利润	9,599.55	12,854.69	33.15%	9,653.96	63.33%	5,910.59

公司主营业务突出，经营状况良好。报告期内，公司业务规模持续扩张，内部管理水平不断提升，营业收入和净利润均保持稳健、快速的增长势头，牢牢地巩固了公司在南海客滚运输市场的龙头地位，并取得了良好的经济效益和社会效益。公司营业收入从 2006 年的 30,045.31 万元增长到 2008 年的 45,088.93 万元，增长 50.07%；净利润从 2006 年的 5,910.59 万元增长到 2008 年的 12,854.69 万

元，增长 117.49%。2009 年 1-6 月，公司营业收入和净利润分别为：27,146.61 万元和 9,599.55 万元。

报告期内，公司的利润主要来自主营业务，没有投资收益与公允价值变动收益，显示出公司具有着持续、稳定的经营模式和盈利能力。



下面从营业收入、营业成本、毛利率、期间费用和净利润等几个方面逐项分析公司报告期盈利情况及盈利能力变化原因。

（二）公司营业收入的构成及变动分析

1、营业收入的构成分析

（1）营业收入的业务类别结构分析

报告期内，本公司营业收入的构成如下：

单位：万元

项　目	2009年1—6月		2008年度		2007年度		2006年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
主营业务收入	27,145.41	100.00%	45,088.13	100.00%	38,422.70	99.92%	30,044.27	100.00%
其他业务收入	1.20	0.00%	0.80	0.00%	30.56	0.08%	1.04	0.00%
合　计	27,146.61	100.00%	45,088.93	100.00%	38,453.26	100.00%	30,045.31	100.00%

公司主营业务突出，业务优势明显，营业收入基本来自主营业务。报告期内，

公司主营业务收入占营业收入的比重均在99%以上，且保持快速增长势头。

公司的其他业务收入主要是短期的船舶租赁收入。

（2）主营业务收入的航线结构分析

单位：万元

项目	2009年1—6月		2008年度		2007年度		2006年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
海口－海安	24,215.83	89.21%	37,883.32	84.02%	31,109.98	80.97%	24,371.51	81.12%
海口－广州	1,341.77	4.94%	3,708.17	8.22%	4,001.69	10.41%	3,625.11	12.07%
海口－北海	1,587.82	5.85%	3,496.64	7.76%	3,311.03	8.62%	2,047.65	6.81%
合　　计	27,145.41	100.00%	45,088.13	100.00%	38,422.70	100.00%	30,044.27	100.00%

报告期内，海安航线的主营业务收入占公司主营业务收入总额的比重较大，是公司主营业务收入的主要来源。2006年度、2007年度、2008年度和2009年1—6月，海安航线的收入分别是：24,371.51万元、31,109.98万元、37,883.32万元和 24,215.83 万元，占公司主营业务收入总额的比重分别为：81.12%、80.97%、84.02%和89.21%。

由于广州航线从2005年开始进入调整期，为此，该航线的主营业务收入在报告期内变化不大，其在公司主营业务收入总额中的占比逐年下降。

报告期内，北海航线的主营业务收入占公司主营业务收入总额的比重较小，且保持稳定。2006年度、2007年度、2008年度和2009年1—6月，北海航线的主营业务收入分别为：2,047.65万元、3,311.03万元、3,496.64万元和1,587.82万元，占公司主营业务收入总额的比重分别为：6.81%、8.62%、7.76%和5.85%。

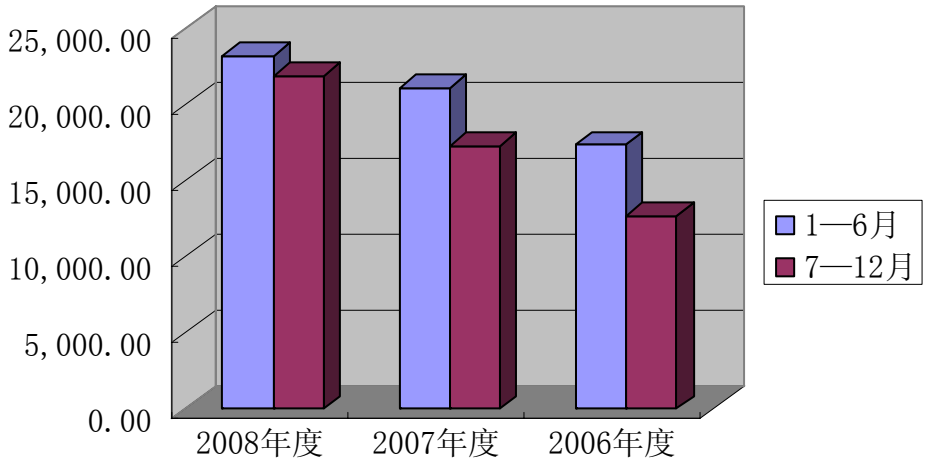
2、主营业务收入的季节性变动分析

近三年以半年为周期计算的公司主营业务收入统计情况如下：

单位：万元

年度	全年	1—6月	占比	7—12月	占比
2008年度	45,088.13	23,196.42	51.45%	21,891.71	48.55%
2007年度	38,422.70	21,103.42	54.92%	17,319.28	45.08%

2006 年度	30,044.27	17,379.40	57.85%	12,664.87	42.15%



由上表看出，近三年本公司的营业收入呈现一定的季节性变化。上半年是公司的销售旺季，下半年是公司的销售淡季。主要原因是：目前本公司的主要收入来自对车辆的运输，尤其是瓜果菜车辆，为此，瓜果菜的需求变动就直接影响到公司的主营业务收入。随着秋冬季的到来，内陆居民对海南反季节瓜果蔬菜的需求逐月加大，导致海南出省的瓜果菜车次也随之逐月增加，高峰期一般在每年的 4 月份形成。而随着天气的转暖，内陆对海南瓜果蔬菜的需求也开始下降，再加上每年 6 月—10 月是海南的台风季节，也将影响公司的航运班次，为此，从 4 月份后，本公司的主营收入会逐月下降，低谷期一般在 8 月份形成，随后开始回升。

3、金融危机对公司 2008 年主营业务收入变动的影响分析

2008 年，公司不仅遭受了全球金融危机的冲击，而且还先后遭遇了冰雪霜冻、地震等自然灾害的不利影响，但是，公司业务平稳增长，全年实现主营业务收入 45,088.13 万元，比 2007 年增长 17.25%。

冰雪霜冻、地震等自然灾害和全球金融危机对公司主营业务收入的影响分别如下：

（1）冰雪霜冻天气严重影响全年瓜果菜产量及当年一季度旅游出行

瓜果菜车辆历来是公司最为重要的货源和最主要的收入来源。2007 年，瓜果菜车辆为公司海安航线带来的营业收入占该航线车运收入的 59.63%，占该航线总收入的 44.59%。2008 年 1-2 月，我国南方遭遇历史罕见的冰雪霜冻天气，海南发生了有气象记录以来范围最大的一次全岛性低温阴雨天气，导致蔬菜发育迟缓、大量果树受冻致死、水稻分蘖也受到明显影响。受此影响，海安航线 2008 年 2—3 月的瓜果菜车运量比 2007 年同期下降了 21.60%；在冰雪霜冻天气过后，海南省紧急抢种了约 30 万亩蔬菜，2008 年 4—5 月的瓜果菜车运量有所恢复；但是由于过季的瓜果无法补种，为此，从 2008 年 6 月份开始，该航线的瓜果菜车运量再次持续下降，据统计，海安航线 2008 年的瓜果菜车运量比 2007 年减少了 11.20%。

另一方面，由于持续低温天气，严重影响了西南地区游客出行旅游的意愿，导致以西南地区游客运输为主的北海航线旅游车客源大幅下降，2008 年 1—2 月，北海航线旅客运量比 2007 年同期下降 4,283 人次，下降幅度为 17.57%；小车运量则下降 278 辆次，下降幅度为 56.05%；货车运量下降 431 辆，下降幅度为 28.44%。

（2）汶川大地震影响年中的旅游出行

2008 年 5 月发生的四川汶川大地震直接影响了公司的旅游市场车客源，但期限较短，主要影响 5、6 两个月。在海安航线，小车运量只有在 5 月同比大幅下降了 43.34%；客车运量在 5、6 月份同比分别下降 17.52%和 13.82%；旅客运量在 5、6 月份同比分别下降了 9.77%和 2.69%。在北海航线，小车运量在 5、6 月份同比分别下降 36.13%、22.78%；旅客运量在 5、6 月份同比分别下降 5.47%和 12.96%。

（3）金融危机影响四季度的北海航线车客源

全球金融危机对公司业务的冲击不大，主要影响了公司北海航线的车客运量。该航线的货车运量从 2008 年 10 月份开始出现下降，2008 年 10—12 月，货车运量比 2007 年同期下降了 35.73%；旅客运量同样从 2008 年 10 月份开始出现

明显的增速减缓，并在 11 月份开始出现下降，2008 年 11—12 月该航线的旅客运量比 2007 年同期下降了 31.43%。

而占公司业务收入比例最大的海安航线和广州航线在 2008 年基本没有受到金融危机的影响。其中，海安航线的客车运量从 2008 年 7 月开始摆脱地震影响，恢复增长。2008 年 9—12 月，客车运量同比增长了 38.59%；而货车和特种工程车全年均没有受到任何因素影响，2008 年，货车和特种车的运量分别同比大幅增长 33.69%和 115.38%。对于瓜果菜车，虽然其全年的运量有所下降，但基本是受灾难性气候的持续影响，没有发现与金融危机有明显或直接的关联。2008 年 10—12 月，广州航线的车运量比 2007 年同期增长了 7.27%，旅客运量比 2007 年同期增长了 24.42%。

由于公司运送的主要是海南人民日常生活和基础建设的必需品，因此，公司受此次金融危机的影响不大，且没有改变公司业务继续增长的态势。综合公司 3 条航线的业务变动情况，与 2007 年数据相比，冰雪霜冻、汶川大地震和金融危机分别使得公司 2008 年主营业务收入同比减少 2,109.74 万元、568.91 万元和 360.36 万元，分别占公司 2008 年主营业务收入的 4.68%、1.26%和 0.80%。根据测算结果，金融危机对公司影响非常有限，显示出了公司较强的抗风险能力。

4、金融危机对公司 2009 年上半年主营业务收入变动的影响

2009 年以来，虽然金融危机因素依然存在，但对公司总体影响不大，公司主营业务继续稳健增长。2009 年 1—6 月，公司主营业务收入 27,145.41 万元，同比增长 17.02%。各航线具体分析如下：

（1）海安航线

公司海安航线 2009 年 1—6 月主营业务收入比 200 年同期增长 21.86%，仍然保持较快的增长势头。主要原因是：该航线主要收入来源的瓜果菜车运量开始回升，2009 年上半年该航线瓜果菜车比 2008 年同期增长了 3.01%，且车辆重型化趋势进一步明显，平均单车重量增加 1.5 吨；同时，海南旅游和自驾游也呈恢复态势，使得该航线的旅客、客车和小车运量分别同比增长 4.61%、10.53%和

15.08%。

受金融危机影响，2009 年，海南部分企业生产及建设工程缩减，拖累该航线的货车和特种工程车运量同比分别下降 10.55%和 10.70%。由于货车和特种工程车所带来的收入仅分别占公司该航线收入的 15.91%和 4.36%，故对公司该航线的总体收入影响不大。

（2）广州航线

公司广州航线 2009 年 1—6 月的主营业务收入为 1,341.77 万元，比 2008 年同期下降了 11.18%。主要原因是金融危机使得该航线的货车和旅客运量同比分别下降了 14.68%和 29.74%。其中，广州航线的旅客下降主要是在金融危机后，珠三角企业用工量大幅下降，致使海南外出务工人员减少。

（3）北海航线

公司北海航线 2009 年 1—6 月的主营业务收入为 1,587.82 万元，比 2008 年同期下降 12.46%，主要原因是受金融危机影响，该航线的货车运量同比下降 22.69%。而由于海南旅游和自驾游的恢复，上半年该航线的旅客和小车运量同比分别上升了 5.14%和 28.73%，减缓了货车运量下降带来的冲击。

由上述分析可知，金融危机对公司的运营有一定影响，且主要是影响了公司各航线的货车及工程车运量，而瓜果菜车辆、自驾游车辆和游客运量呈恢复性上升，有力地支撑了公司主营业务的持续增长。综合公司 3 条航线的情况，与 2008 年同期数据相比，金融危机使得公司 2009 年上半年主营业务收入同比减少 887.13 万元，占公司 2009 年主营业务收入的 3.27%，总体影响不大。

5、各航线主营业务收入的变动分析

（1）海安航线收入变动分析

2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年 1—6 月，公司海安航线实现的主营业务收入分别为 24,371.51 万元、31,109.98 万元、37,883.32 万元和 24,215.83 万元，其中，2007 年和 2008 年海安航线主营业务收入分别同比增长 27.65%和

21.77%。

2007 年，海安航线的营业收入的快速增长主要得益于公司在该航线客货运输的量价齐升。

①近年来，海南省经济持续高速发展，高效农业、旅游业和新兴工业成为海南省的三大支柱产业，2007 年，海南省农业、工业和旅游业同比分别增长 8.0%、25.8%和 21.2%。经济的快速增长，加上海南省岛屿经济的特性，直接带来了海安航线过海车客流量的持续稳定增长。2006 年和 2007 年，海安航线过海车辆分别为 97 万辆、106 万辆，过海旅客分别为 612 万人次、659 万人次，为公司的营业收入增长提供了良好的市场基础。

②根据市场需求的变化，公司从多方面着手提高竞争力。一方面，持续进行船舶的新建和改造。2006 年和 2007 年，公司分别有“信海 12 号”和“信海 16 号”两艘新型船舶投入运营，成为海安航线专业客滚运输市场上仅有的两艘抗 8 级风浪的大型现代化船舶；2006—2007 年，公司有 9 艘船舶得到了升级改造。另一方面，公司不断提高管理水平，通过合理配置船型、科学调度航班等措施，大力控制成本。通过上述措施，公司的船舶利用率从 2006 年的 67%提高到 2007 年的 73%，上升了 8.96%。公司在海安航线的市场占有率也继续攀升，2006 年和 2007 年公司在海安航线的车辆运输市场占有率分别为 33.68%和 34.73%。

③2006 年以来，燃油价格、船舶建造价格、维修费用和人工成本持续上涨。为了降低其不利影响，公司根据市场的承受力，对海口—海安航线的运输价格进行了数次调整，其中，车辆运输价格由 2006 年的平均 22.5 元/计费吨上涨到 2007 年平均 24.5 元/计费吨，涨幅为 8.89%，旅客运输价格由 2006 年的平均 29 元/人上涨到 2007 年的平均 32 元/人，涨幅为 10.34%。

2008 年，海安航线的主营业务收入继续保持快速增长，但增速略有下滑，主要原因是：

①2008 年受到冰雪霜冻、地震和金融危机等多种不利因素影响，全年车客运量增长速度回落，其中车运量仅比 2007 年增长 3.04%，客运量则比 2007 年下

降了 0.73%；

②2008 年海安航线运价进一步提升，其中，车辆运输价格由 2007 年的平均 24.5 元/计费吨上涨到 2008 年平均 29 元/计费吨，涨幅为 18.36%，旅客运输价格由 2007 年的平均 32 元/人上涨到 2008 年的平均 34 元/人，涨幅为 6.25%。

③海安航线的过海车辆重型化趋势进一步强化，2008 年平均每车计费重量比 2007 年增加 2 吨。

（2）广州航线收入变动分析

广州航线是传统上连接海南省与珠三角经济腹地的海上交通要道。但是，随着近年来航空运输的普及、广州到海口的铁路和广州到湛江的高速公路的陆续开通，本公司广州航线的旅客人数出现逐年快速下降的势头。受此影响，从 2005 年开始，该航线经营状况开始下滑。2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年 1—6 月，广州航线实现的主营业务收入分别为 3,625.11 万元、4,001.69 万元、3,708.17 万元和 1,341.77 万元，基本没有增长。

2007 年，广州航线运营情况得到一定改善， 2007 年广州航线的主营业务收入上升为 4,001.69 万元，同比增长 10.39%。具体原因如下：

① “椰香公主”轮在 2006 年进行大修后，船况得到了有效改善，为此该航线在 2007 年增加 20 个航次，为此增加车运量 1,635 辆，增长 7.41%；

②公司根据车辆运输供不应求的局面，在 2007 年将货车运价由 2006 年的平均 2,635 元/辆上调至 2007 年的 3,078 元/辆，增长比例为 16.81%。

2008 年，广州航线主营业务收入比 2007 年减少 293.52 万元，同比减少 7.33%，主要原因是：2008 年对“椰香公主”轮进行了大修和船舶改造，停航 99 天；再加上该航线在奥运期间又停航 30 天，致使 2008 年该航线的航次数比 2007 年减少 52 个航次，同比减少 20%。但是，由于“椰香公主”轮的改造增加了 32 个小车位，使得该航线的运营效能有所提升：2008 年广州航线单航次的车运量为 102 辆/航次，比 2007 年增加了 8.5 辆/航次；客运量为 158 人/航次，和 2007

年持平。

（3）北海航线收入变动分析

北海航线是一条具有旅游性质的航线。2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年 1-6 月该航线实现的主营业务收入分别为 2,047.65 万元、3,311.03 万元、3,496.64 万元和 1,587.82 万元。

2007 年，北航航线的主营业务收入比 2006 年大幅增长 61.70%，是公司收入增长最快的航线。主要原因为：

①泛北部湾旅游市场持续升温。近年来，随着泛北部湾区域合作与交流的逐步开展，北部湾地区丰富的旅游资源得到了大力开拓，北海作为我国大西南地区最重要的出海口首先获益。2006 年和 2007 年北海旅游人数分别为 471.19 万人次和 600 万人次，直接为北海航线带来了大量游客资源。

②公司逐年增加北海航线运力。2004 年以前，公司在北海航线有两艘客滚船营运。两艘船舶均为公司于 90 年代初从日本购置的二手船舶，并分别于 2004 年和 2005 年到达报废期限。在公司对其进行处置后，由于运力出现短缺，致使北海航线不能保持正常营运，甚至一度中断运营。随着 2005 年底公司增资重组的完成，公司从 2006 年 3 月开始投入一艘船舶逐步恢复运营。到 2006 年 6 月，北海航线已回复到 2 艘船舶的正常运营局面。2006 年和 2007 年公司在北海航线的实际航次数分别为 441 次和 581 次，2007 年同比增长 31.74%。运力的增长，既满足了传统市场的增长需求，也有效地带动和促进了旅游市场的升温。

③大力发展团体客户。公司在意识到该航线所具有的旅游性质后，进一步明确了该航线的市场定位，并随之采取措施加强与旅行社的合作，大力拓展旅游团客户，取得了良好的效益。2007 年该航线的客运总量和单航次客运量都在快速增加。北海航线客运量变动情况见下表：

单位：人次

项目	2007 年度		2006 年度
	数量	同比增长	数量
总客运量	135904	51.61%	89643
单航次客运量	234	15.27%	203

④价格调整。报告期内，燃油价格、船舶建造价格、维修费用和人工成本持续上涨。为了降低其不利影响，公司根据市场的承受力，在该航线运营正常后，逐步对海口—北海航线的运输价格进行了调整，其中，车辆运输价格由 2006 年的平均 40 元/计费吨上涨到 2007 年的平均 45 元/计费吨，涨幅为 12.50%，旅客运输价格由 2006 年的平均 109 元/人上涨到 2007 年的平均 133 元/人，涨幅为 22.02%。

2008 年，该航线主营业务收入增长平缓，仅比 2007 年增长了 5.61%，主要原因为：

①2008 年，贯穿全年的冰雪霜冻、地震和金融危机等多种极端不利因素的连续冲击，对具有旅游性质的北海航线造成了较为明显的不利影响，并使得该航线车客运量均出现了下降。2008 年，北海航线的车运量同比下降了 15.76%，其中，小车运量同比下降 28.40%，货车运量下降 12.35%；而客运量则同比下降了 9.75%。

②2008 年该航线运价进一步提升，其中，车辆运输价格由 2007 年的平均 45 元/计费吨上涨到 2008 年平均 50 元/计费吨，涨幅为 11.11%，旅客运输价格由 2007 年的平均 133 元/人上涨到 2008 年的平均 157 元/人，涨幅为 18.05%。

③该航线的过海车辆同样朝着重型化方向发展，2008 年平均每车计费重量比 2007 年增加 1.8 吨。

（三）主营业务成本变动及原因分析

报告期内，公司的主营业务成本及变动如下表所示：

单位：万元

项目	2009 年 1—6 月	2008 年度		2007 年度		2006 年度
	金额	金额	同比增长	金额	同比增长	金额
主营业务成本	12,550.97	26,115.64	11.26%	23,473.34	18.15%	19,866.65

公司主营业务成本主要包括：人工费用、燃料费、折旧费、材料及维修费、港口及航道费。报告期内，随着公司业务规模的迅速扩大和各成本项目价格的上涨，公司主营业务成本呈逐年上升趋势。2007 年和 2008 年公司的主营业务成本同比分别上升 18.15%和 11.26%，主要是由于公司业务规模扩大，以及人工工资、燃油价格、材料价格和维修价格的全面上涨。

报告期内，公司主营业务成本的上升幅度均低于同期主营业务收入的上升幅度，这主要得益于公司管理水平的不断提高和船舶的持续更新与改造：公司通过船舶改造和更新、合理配置航班，在提高单船装载量、增加航次的同时，减少了空载率，提高了船舶的运营效率，有效地控制了成本。

报告期内，公司主营业务成本的航线结构如下表所示：

单位：万元

项目	2009 年 1—6 月		2008 年度		2007 年度		2006 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
海口－海安	9,562.86	76.19%	18,874.94	72.27%	16,228.90	69.14%	13,869.43	69.81%
海口－广州	1,646.85	13.12%	4,199.36	16.08%	4,336.46	18.47%	4,013.91	20.20%
海口－北海	1,341.26	10.69%	3,041.35	11.65%	2,907.98	12.39%	1,983.31	9.98%
合　　计	12,550.97	100.00%	26,115.64	100.00%	23,473.34	100.00%	19,866.65	100.00%

报告期内，公司各航线的主营业务成本与主营业务收入结构基本匹配。

（四）发行人毛利率及变动分析

报告期内，公司的毛利率情况如下：

项目名称	2009年1—6月	2008年度	2007年度	2006年度
综合毛利率	53.76%	42.08%	38.88%	33.85%
其中：海口—海安	60.51%	50.18%	47.83%	43.09%
海口—广州	-22.74%	-13.25%	-8.37%	-10.73%
海口—北海	15.53%	13.02%	12.17%	3.14%

由上表看出，报告期内，公司各条航线的毛利率相差较大，主要原因是：①由于各航线的市场需求不同，公司在不同航线执行不同的运价水平，各航线船舶的单航次运量也相差较大；②航线的航程越长，燃油成本占该航线主营成本的比重就越大，则该航线盈利能力受燃油价格上涨的影响就越大；③公司在各航线

投入运营船舶的船型、船况各不相同，所造成的各项成本相差较大。

报告期内，公司综合毛利率保持逐年上升势头，2007 年公司综合毛利率为 38.88%，比 2006 年同比增长了 14.85%；2008 年度，公司综合毛利率为 42.08%，比 2007 年同比增长了 8.25%。毛利率的提高，一是占公司主营业务收入比重最大的海安航线毛利率得到进一步提高；二是北海航线的盈利能力和业务规模都得到逐年提升。虽然广州航线在报告期内的毛利率持续下滑，但由于其业务规模在公司中占比较小，对公司的综合毛利率影响不大。

下面分析各航线毛利率变动原因。

1、海安航线毛利率变动分析

海安航线是公司毛利率最高的航线，也为公司创造了绝大部分的利润。报告期内，海安航线的毛利率逐年上升。主要原因为：一是运价水平提升的市场性因素，二是公司通过加强航线和运力的经营调度，不断提高运营效率和航班次数；三是公司加强了对燃料费、人工费、维修费等主要成本的控制，使得成本增幅小于收入增幅；四是运力的更新和改造成效显著，公司 2007 年 9 月投入运营的“信海 16 号”船舶当年的单船毛利率为 58.62%，为全公司最高，而公司同年处置的“信海 9 号”船舶 2006 年的单船毛利率仅为 16.43%。

报告期内，海安航线毛利率对运价变化敏感性分析如下：

项目	船运票价变动幅度	毛利率影响幅度			
		2009 年 1—6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
海安航线	上涨 10%	3.17%	4.09%	4.29%	4.81%
	下降 10%	-3.88%	-5.01%	-5.24%	-5.87%

报告期内，海安航线毛利率对燃油价格变化敏感性分析如下：

项目	燃油价格变动幅度	毛利率影响幅度%			
		2009 年 1—6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
海安航线	10%	-0.96%	-1.46%	-1.45%	-1.68%

报告期内，海安航线毛利率对航班次数变化敏感性分析如下：

项目	营运航次	毛利率影响幅度%

	变动幅度	2009 年 1—6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
海安航线	增加 10%	2.05%	2.49%	2.65%	2.90%
	减少 10%	-2.51%	-3.04%	-3.23%	-3.55%

由此可见，就海安航线而言，运价变化对其毛利率的影响最为重要；其次是航班次数变化；燃油价格变动对航线毛利率的影响较小。

公司在报告期内海安航线运价和航次持续增长，2008 年航次数较 2006 年增加 6.61%，航线客运价格上涨 17.24%、车运价格上涨 28.89%，因此虽然期间航线船舶使用的 0＃柴油的平均价格也上涨了 25.70%，但该航线的毛利率也还得以逐年提升。

2009 年 1—6 月，海安航线客运价格较 2008 年度上涨 5.88%、车运价格较 2008 年度上涨 3.45%，0#柴油价格比 2008 年度下降 24.26%，航次数则比 2008 年同期增加了 8.22%，故毛利率进一步上升。

2、广州航线毛利率变动分析

广州航线的经营状况从 2005 年开始下滑，导致该航线在报告期内的毛利率震荡走低。

报告期内，广州航线毛利率对运价变化敏感性分析如下：

项目	船运单价变动幅度	毛利率影响幅度			
		2009 年 1—6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
广州航线	上涨 10%	10.21%	9.32%	8.88%	9.12%
	下降 10%	-12.47%	-11.38%	-10.84%	-11.13%

报告期内，广州航线毛利率对燃油价格变化敏感性分析如下：

项目	燃油价格变动幅度	毛利率影响幅度%			
		2009 年 1—6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
广州航线	10%	-5.36%	-6.36%	-5.54%	-5.78%

报告期内，广州航线毛利率对航班次数变化敏感性分析如下：

项目	营运航次变动幅度	毛利率影响幅度%			
		2009 年 1—6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
广州航线	增加 10%	5.20%	3.41%	3.70%	3.71%
	减少 10%	-6.36%	-4.17%	-4.52%	-4.54%

由此可见，就广州航线而言，运价变化对航线毛利率的影响最为重要；其次是燃油价格变动，这是由于该航线的航程长，燃油成本占航线主营成本的比重较大；航班次数变化对航线毛利率的影响较小。

广州航线由于 2007 年较 2006 年航次数增加 8.58%，客运价格降低 38.93%、车运价格上涨 15.92%，180＃号柴油价格下降 0.1%，因此航线 2007 年的毛利率较 2006 年有所增长；而 2008 年虽然较 2007 年客运价格上涨 7.69%、车运价格上涨 8.18%，但由于航次数减少 20.16%，以及 180＃号柴油价格大幅上涨 30.32%，因此航线 2008 年的毛利率较 2007 年有所下降。

2009 年 1—6 月，由于“椰香公主”客滚船进行维修和改造等原因而停航 50 天，所以该航线的毛利率较 2008 年度产生了较大幅度的下降。

3、北海航线毛利率变动分析

报告期内，北海航线毛利率呈逐年上升势头，2007 年该航线毛利率为 12.17%，比 2006 年上升了 287.58%；2008 年该航线毛利率为 13.02%，比 2007 年小幅上升了 6.98%。

报告期内，北海航线对运价变化敏感性分析如下：

项目	船运票价变动幅度	毛利率影响幅度			
		2009 年 1—6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
北海航线	上涨 10%	7.05%	7.39%	7.47%	8.27%
	下降 10%	-8.61%	-9.03%	-9.12%	-10.11%

报告期内，北海航线对燃油价格变化敏感性分析如下：

项目	燃油价格变动幅度	毛利率影响幅度%			
		2009 年 1—6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
北海航线	10%	-2.68%	-3.27%	-3.58%	-4.62%

报告期内，北海航线对航班次数变化敏感性分析如下：

项目	营运航次变动幅度	毛利率影响幅度%			
		2009 年 1—6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
北海航线	增加 10%	4.50%	4.29%	4.07%	3.89%
	减少 10%	-5.49%	-5.24%	-4.97%	-4.75%

由上可见，就北海航线而言，运价变化对航线毛利率的影响最为重要；其次是航班次数变化；燃油价格变化对航线毛利率的影响较小。

与海安航线类似，公司在报告期内北海航线运价和航次持续增长，2008 年航次数较 2006 年增加 17.46%，航线客运价格上涨 44.03%、车运价格上涨 25%，因此虽然 0＃柴油的平均价格上涨了 25.70%，但该航线的毛利率也得以逐年提升。2007 年北海航线毛利率的大幅攀升，另一个原因是该航线于 2006 年 3 月才恢复开通，当年的毛利率较低；到 2007 年，该航线进入了正常运营期，船舶的载客率有了较大上升。2007 年，该航线的平均单航次客运量由 2006 年的 203 人/航次增长到 234 人/航次，上升比例为 15.27%；平均单航次车运量则保持满载。

2009 年 1—6 月，虽然北海航线的航次数比 2008 年同期减少了 2.90%，车运价格下降 6.41%，但该航线客运价格比 2008 年度上涨了 1.91%，且 0#柴油价格比 2008 年度下降 24.26%，所以毛利率比 2008 年度有小幅上升。

（五）期间费用变动情况分析

报告期内，本公司期间费用变化情况如下：

单位：万元

项 目	2009 年 1—6 月	2008 年度		2007 年度		2006 年度
	金额	金额	同比增长	金额	同比增长	金额
销售费用	19.89	-	-	-	-	-
管理费用	1,544.68	3,211.16	29.40%	2,481.60	31.64%	1,885.19
财务费用	344.20	627.67	22.72%	511.48	-13.72%	592.80
合 计	1,908.77	3,838.83	28.26%	2,993.08	20.79%	2,477.99

与公司业务规模持续扩大相对应，本公司期间费用呈逐年上升趋势，但其所占营业收入的比例较为稳定，2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年 1—6 月分别为 8.25%、7.78%、8.51%和 7.03%。

1、管理费用

2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年 1—6 月，公司的管理费用分别为 1,885.19 万元、2,481.60、3,211.16 万元和 1,544.68 万元，占同期营业收入的

比例分别为 6.27%、6.45%、7.12%和 5.69%，变动不大。

报告期内，管理费用金额增长较快，主要是因为近年来，在公司业务规模不断扩大、经营业绩快速提升的带动下，员工薪酬水平上升较快，并使得管理费用中的住房公积金、工会教育、员工保险等福利费用一并相应增加。2008 年度，公司管理费用中的上述相关人工及福利费用比 2007 年增加了 373.00 万元，同比增长了 30.98%。

针对公司营业收入高速增长的情况，公司将加强预算管理，把管理部门的预算实现情况作为部门考核的重要指标；同时，公司业务规模的持续扩大将带来规模效应，降低管理费用的相对比例。

2、财务费用

2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年 1—6 月，公司的财务费用分别为 592.80 万元、511.48 万元、627.67 万元和 344.20 万元，分别占同期营业收入 1.97%、1.33%、1.39%和 1.27%。

2008 年度，公司的财务费用比 2007 年增加 116.19 万元，同期增长 22.72%，主要是公司在 2008 年新增银行贷款 2,410.00 万元；同时，“信海 16”号船舶建成投入使用，原资本化的贷款利息转入财务费用。

3、销售费用

2009 年以前，公司均委托各停靠港口代理售票，故没有销售费用发生。

2009 年，公司开始在海口港和海口新港设立独立的售票窗口，并于 2009 年 4 月 30 日正式对外销售过海车票，5 月 26 日正式对外销售过海客票。为此，2009 年 1—6 月，公司发生销售费用 19.89 万元。

（六）净利润变动及原因分析

单位：万元

项目	2009 年 1-6 月	2008 年度		2007 年度		2006 年度
		金额	同比增长	金额	同比增长	金额
净利润	9,599.55	12,854.69	33.15%	9,653.96	63.33%	5,910.59

报告期内，本公司的净利润呈现快速增长的趋势，主要是本公司业务快速发展，营业收入规模持续扩大、管理和运营水平不断提升的综合效果。

公司 2007 年的净利润达到 9,653.96 万元，同比增长 63.33%，远远高于营业收入的增长幅度。2007 年，公司营业收入增长 27.98%，而同期营业成本只增长 18.26%，致使公司 2007 年营业利润同比增长达到了 46.67%。另外，公司在 2007 年获得的政府油价补贴 814.91 万元和船舶处置收入 90.64 万元，则进一步将净利润的增幅扩大到了 63.33%。

2008 年度，公司在自然灾害和全球金融危机冲击的不利情况下，仍然获得净利润 12,854.69 万元，同比增长 33.15%，也高于营业收入的增幅。这同样是由于营业收入增长高于营业成本增长所致，且公司 2008 年还获得了政府发放的燃油补贴 2,040.00 万元。

（七）收益率指标分析

报告期内，按归属于母公司普通股股东的净利润计算，公司收益率指标如下：

项目名称	2008年度	2007年度	2006年度
每股收益（元/股）	1.09	0.82	0.50
加权平均净资产收益率	39.92%	36.42%	25.83%

报告期内，受益于业务规模持续扩大，盈利能力持续增强。本公司股东也获得了良好的回报，每股收益从 2006 年的 0.50 元/股增长到 2008 年的 1.09 元/股。

（八）非经常性损益对净利润的影响

2006 年度、2007 年度、2008 年度和 2009 年 1—6 月，公司非经常性损益对公司净利润的影响额分别为-32.01 万元、805.66 万元和 1,698.22 万元和 341.86 万元，分别占当期净利润的-0.54%、8.35%、13.21%和 3.56%，其中， 2007 年主要是政府发放燃油补贴 814.91 万元、处置船舶收益 94.11 万元；2008 年主要是政府发放燃油补贴 2,040.00 万元，以及处置房屋及船舶收益 89.91 万元；2009

年 1—6 月，政府发放燃油补贴 438.23 万元，对本公司净利润均不构成重大影响。

（九）影响发行人盈利能力连续性和稳定性的主要因素

本公司收入和利润来自对旅客和车辆的沿海运输，因此，运量和运价是影响本公司经营业绩的主要因素。

本公司运送的主要是进出海南省的人员、车辆与货物，为此，公司的运量与海南的经济发展密切相关。随着海南省经济产业的不断优化调整，海南省经济也开始从恢复性增长转入快速发展时期，海南省 2006 年、2007 年和 2008 年的 GDP 增长率分别为 12.5%、14.45%和 9.8%。经济的持续高速增长，为进出海南省车客数量创造了的庞大增长空间，也为公司未来的快速、持续发展提供了充足的车客来源。

本公司各航线的运价均是由公司根据自身成本变化情况，并考虑市场承受能力进行制定。报告期内，本公司各航线的运价都有不同程度的上涨。在可预见的未来，由于燃油价格、人工工资、维修费用的持续上升，以及高速公路“计重收费”和燃油费改税的陆续实施，再考虑到本公司有着较强的成本转移能力，故本公司的运价不会发生大幅下调。且随着公司募投项目的实施，北海航线的定位将进一步向高端化、旅游化发展，该航线的车客运价还将有不同幅度的提升。

（十）燃油价格变动的影响

燃油成本是本公司重要的成本项目。公司 2006 年度、2007 年度和 2008 年的燃油成本分别为 7,148.95 万元、7,914.77 万元和 9023.09 万元，占公司主营业务成本的比重分别是 35.98%、33.72%和 34.55%。报告期内，燃油价格波动较大，其中，0#柴油价格由 2006 年的平均 5371.82 元/吨上涨到 2008 年的平均 6752.48 元/吨，上涨幅度为 25.70%，180#柴油价格 2006 年的平均 3703.54 元/吨上涨到 2008 年的平均 4821.71 元/吨，上涨幅度为 30.19%，一定程度上导致了公司成本的上升。

以 2008 年数据为基准，公司利润总额对燃油价格变动的敏感性分析如下：

单位：万元

燃油变动幅度 / 项目	-20%	-10%	0	+10%	+20%
利润总额	17,520.08	16,617.78	15,715.47	14,813.16	13,910.85
利润总额变动比例	11.48	5.74	-	-5.74	-11.48

近年来，虽然燃油价格波动较大，但燃油成本占公司主营业务成本的比例基本保持稳定，主要原因如下：

一是在公司各航线中，由于海安航线航程较短，燃油成本在该航线主营业务成本中的比重相对较小。2007 年，公司新增的航次主要投放于海安航线，故使得公司 2007 年总的燃油成本所占比重比 2006 年下降了 6.28%。

二是对于长航程的广州航线和北海航线，公司则根据航线特点积极采取多项措施减少燃油价格上升所造成的影响。对北海航线，公司一方面将更新船舶运力和改造发动机，提高船舶的节能性；另一方面还将通过在船上提供高附加值和差异化的服务，增加单航次收入，减少燃油价格上升对盈利状况的影响。对广州航线，则调整其市场定位，将该航线转为以运送车辆为主，一方面提高船舶的盈利能力，另一方面则通过调整航速，减低燃油耗油量和成本。

（十一）同行业上市公司的比较

截至招股说明书签署日，与本公司处于同行业、规模比较接近的 A 股上市公司主要包括：亚通股份、中海海盛、宁波海运和中远航运。

1、各公司主营业务介绍

公司名称	主营业务
亚通股份	主要从事内河客滚沿海客滚运输、沿海化工品运输、陆上出租汽车运输。
中海海盛	主要从事海南省港口为主的近洋国际航线运输，国际海运，国内沿海及长江中下游各港间货物运输（主要包括散货、沥青和化学品运输），水路运输服务、船务代理、房地产开发及经营。
宁波海运	主要从事以电煤为主要货种的海上干散货运输，其它业务还包括钢材加工和高速公路建设。
中远航运	主要从事多用途船、杂货船、重吊船、半潜船、汽车船的远洋及沿海运输。

上述公司中，中海海盛、宁波海运、中远航运均不属于客滚运输子行业，其各自所属的子行业与客滚运输子行业在行业周期、运营模式、销售模式、定价机制、船舶投入等方面有着较大的差异；亚通股份虽然属于客滚运输子行业，但

它主要是运营崇明岛到上海市区的跨江（长江）客滚渡轮运输，并拥有码头客运站，还兼营沿海化工品运输和出租车运输。近年来，由于上海到崇明岛的跨江隧道与桥梁已经同时开工建设，该公司已将发展重点转向崇明岛房地产开发。为此，上述公司与本公司均不完全具有直接可比性。

2、主要财务指标比较

截至 2008 年 12 月 31 日，各公司的财务状况指标如下：

公司名称	资产负债率（母公司）	流动比率	速动比率	存货周转率	应收帐款周转率
本公司	29.26%	1.42	1.33	28.58	19.37
亚通股份	48.38%	0.91	0.26	2.42	72.47
中海海盛	37.28%	2.83	2.41	16.26	20.81
宁波海运	36.33%	0.57	0.55	20.64	24.72
中远航运	32.84%	2.58	2.47	34.47	46.26

虽然上述各公司的各项指标差异较大，但作为航运企业，与其它行业相比，仍具有以下共同特点：

①资产负债率普遍不高；②流动比率普遍较低；③存货周转率和应收帐款周转率普遍较高。

2006 年度、2007 年度和 2008 年度，各公司的盈利能力指标如下：

公司名称	毛利率			净资产收益率（全面摊薄）		
	2008 年度	2007 年度	2006 年度	2008 年度	2007 年度	2006 年度
本公司	42.08%	38.88%	33.85%	39.47%	34.19%	24.74%
亚通股份	16.09%	17.27%	25.29%	4.83%	5.99%	5.50%
中海海盛	29.74%	33.86%	25.52%	9.44%	19.28%	13.58%
宁波海运	40.82%	29.85%	24.56%	15.42%	15.03%	14.72%
中远航运	30.54%	31.99%	27.63%	33.17%	32.17%	23.65%

数据来源：各公司公布的 2006 年、2007 年和 2008 年年报。

三、资本性支出分析

（一）报告期内重大资本性支出情况

1、经 2008 年 7 月 25 日召开的第二届董事会 2008 年第二次临时会议批准，本公司开始对“信海 11 号”船舶进行重大改造，预计投资 2,000.00 万元，2009

年改造完成。截至 2009 年 6 月 30 日，公司已支付 146.55 万元改造款。

2、经 2007 年 12 月 11 日召开的第二届董事会 2007 年第二次临时会议批准，本公司与重庆长航东风船舶工业公司签订了《41 车/999 客客滚船建造合同》，建造运载量为 41 车/999 客的客滚船，交船日期不迟于 2009 年 12 月 31 日，合同金额 8,250 万元。截至 2009 年 6 月 30 日，公司已支付建造款 7,199.19 万元。

3、经 2004 年公司第一次临时股东大会审议批准，本公司于 2006 年 4 月 7 日与重庆东风船舶工业公司签订了《新建客滚船建造合同》，建造 46 车/999 客的“信海 16 号”客滚船，合同金额 5,418.82 万元。该船于 2007 年 9 月建成并交付使用。

（二）未来可预见的重大资本性支出计划及资金需求量

截至本招股意向书签署日，公司未来可预见的重大资本性支出计划如下：

1、经 2008 年 7 月 25 日召开的第二届董事会 2008 年第二次临时会议批准，本公司开始对“信海 11 号”船舶进行重大改造，预计投资 2,000.00 万元。根据该计划，公司 2009 年还将支付 1,853.45 万元。

2、经 2007 年 12 月 11 日召开的第二届董事会 2007 年第二次临时会议批准，公司决定利用自有资金和银行借款建造 41 车/999 客的客滚船 1 艘，替代即将报废的“信海 5 号”客滚船，合同建造金额为 8,250 万元。根据合同，公司 2009 年还将支付剩余造船款约 1,050.81 万元。

本次发行募集资金有关投资，详见第十三节【募集资金运用】的有关内容。

四、重大担保、诉讼、其他或有事项和重大期后事项

截至本招股说明书签署日，发行人无担保、重大诉讼或其他或有事项。

五、财务状况和盈利能力的未来趋势分析

发行人管理层认为，公司目前主营业务基础扎实，市场份额稳步扩大，盈利能力较强，财务状况良好，预计公司财务状况和盈利能力将保持持续向好趋势。

（一）主要财务优势及困难分析

1、主要财务优势

（1）主营业务突出，盈利能力强

本公司主营业务突出，业务管理水平高，报告期内营业利润基本来源于主营业务收入，并已经形成一套成熟的经营和盈利模式。本公司 2006 年、2007 年和 2008 年扣除非经常性损益的加权平均净资产收益率分别为 25.97%、33.38%和 34.64%，扣除非经常性损益的加权平均每股收益分别为 0.50 元、0.75 元和 0.95 元，一直保持较强的盈利能力。

（2）资产质量良好

本公司资产以经营性资产为主。报告期内，公司应收账款质量优良，且公司成立以来从未发生过坏账。随着多年来公司对船舶资产的不断改造和更新，公司的固定资产质量和盈利能力都得到了有效提升。公司定期对所有船舶进行了减值测试，并根据减值结果，分别于 2007 年底和 2009 年 6 月 30 日两次足额计提了减值准备，进一步夯实了公司资产。

（3）经营性现金流充足

截止 2009 年 6 月 30 日本公司货币资金为 16,571.352 万元， 2006 年度、2007 年度、2008 年度和 2009 年 1-6 月公司经营活动产生的现金流量净额分别为 7,606.46 万元、15,458.50 万元、16,171.10 万元和 11,839.11 万元。公司经营性现金流充足，为公司的日常运作与发展提供了有效的保障。

（4）财务风险低

本公司资产负债率不高，资产负债结构合理，短期变现能力较强。公司制定并严格执行对外担保制度，到目前为止无任何对外担保事项；公司经营性现金流量充足，拥有 AAA^- 级的资信等级和一定的银行授信额度，能满足突发的现金支出需求，偿债能力较强，基本没有财务风险。

2、主要困难

本公司正处于实现高速发展的关键时期，运力急待扩充，市场资源急需整

合，仅靠自有资金和银行贷款已很难满足拟投资项目的资金需求。面对日益激烈的市场竞争，公司的规模实力和抗风险能力也需进一步加强，以保证公司在客滚运输市场上不断做强做大。所以，本公司通过直接融资的方式，将更好地满足公司快速发展中日益增长的资金需求，促进企业更快、更好地发展。

（二）未来业务发展及盈利前景

未来几年，本公司主要通过采取以下几方面的措施确保盈利能力的连续性和稳定性：

1、进一步扩大在南海客滚市场的竞争优势

经过多年的努力经营，公司目前已牢牢地树立了在南海客滚市场龙头企业的位置，市场份额连续多年雄踞第一。未来几年，公司按照精细化经营的策略，以市场为导向，通过内延式增长和外生式增长相结合的方式，适应该市场的快速增长，并深度挖掘现有市场潜力。公司将采取扩充与优化运力、收购兼并业内中小企业、提高服务的附加值水平等多项措施，实施差异化服务，全面增强公司的竞争优势，在进一步扩大公司的市场份额的同时，还能满足客户，尤其是高端客户的多元化需求，稳步提升经营利润。

2、加快拓展业务领域

近年来，海南经济的快速发展和持续的产业升级，为公司提供了更大的业务发展和利润增长空间，为此，公司将利用自身的各种优势，抓住有利时机，加大投入力度，合力调配资源，丰富和拓展业务领域。

对现有的航线，公司将根据相关经济条件的异同和市场需求的变化，重新调整相应的船型和经营模式。对北海航线，公司将大力发展休闲观光旅游运输，以适应东盟、北部湾旅游业的高速发展；对广州航线，则将同时以货物滚装运输为支撑，服务于泛珠三角地区日益频繁的经济往来。

3、扩充新的营销渠道

公司已经建立了成熟的港口委托代理销售模式，这一传统的营销模式具有营

销费用低、有效承接市场等优点。在此基础上，为进一步保障了公司资金的安全，发行人还在关联方港口开设了独立的售票窗口自行售票。未来几年，公司在巩固上述营销模式的情况下，还将根据市场领域的不断拓展，大力扩充新的营销渠道和营销模式，包括：增加新的代理机构、开拓陆上直销体系等等，以增加客源数量，丰富客源种类。通过上述措施，将有效平滑公司业务的季节性波动，进一步利用运力资源、合理调度船舶，提升业务收入与利润。

4、不断控制成本费用

设立以来，公司不断夯实资产和管理基础，做实企业，成本费用控制良好，盈利能力不断提高，形成了独特的管理优势。优秀的管理为公司发展奠定了坚实基础，公司将不懈地完善管理制度，深入优化管理流程，强化财务控制，在高效和优势互补的管理团队带领下，实现公司持续、健康的发展。

第十二节　业务发展目标

一、战略发展目标

海南经济的高速腾飞，为本公司提供了宝贵的发展机遇。本公司将依托海南经济，立足国内，面向东南亚，按照“以客滚运输为主体，以综合物流和客滚邮轮为两翼”的“一体两翼”发展战略，在做强现有南海客滚运输市场的基础上，通过跨区域收购兼并的方式，在全国范围内快速复制公司的盈利模式；同时将公司业务沿客滚运输价值链的纵向和横向逐步延展，力争在5—10年内，使公司发展成为我国第一家国际性的、上下游服务一体化的综合性客滚运输企业。

公司未来的发展方向为：

- 3—5年内全面更新公司老旧船舶，持续巩固和扩大公司在客滚运输市场的竞争优势和领先地位，进一步提升公司的盈利能力；
- 发挥自身的管理优势和技术优势，通过资本运营，整合南海客滚运输资源，以内生式增长和外延式增长相结合的方式，应对南海客滚运输市场的快速发展；
- 优化北海航线，并联合当地资源，加快开发泛北部湾的旅游运输市场，为公司创造新的利润增长点；
- 逐步介入客滚运输的上下游服务领域，包括客滚码头、公路运输和陆上物流园区，使得公司的业务不断前移，实现公司在客滚运输领域的一体化运作，提升公司的综合竞争实力。
- 利用自身积累的丰富运营经验，由高端客滚旅游运输逐步切入环北部湾的客滚邮轮业务，同时逐步开拓环北部湾的集装箱/干散货运输，进一步丰富公司的业务品种。

二、未来两年的发展计划

（一）航线优化计划

海安航线创造了公司的大部分收入与利润，是本公司的立足之本。为此，公司将采取多种手段和措施，持续巩固和扩大公司在海安航线的竞争优势和领先地位，使海安航线成为公司持续增长的利润来源。

随着泛珠三角经济区与泛北部湾经济区的陆续建立，区域内经济交往迅速扩大，为公司的广州航线和北海航线提供了良好的发展机遇和广阔的发展空间。公司将通过多种手段优化两条航线，使之成为海南连接泛珠三角经济区和泛北部湾经济区的重要通道，并进一步扩大和丰富公司的利润来源。

（二）南海客滚市场资源整合计划

与南海客滚运输市场的其它同行企业相比，公司具有明显的管理、市场、技术、人才和船舶优势，为此，未来两年里，公司还将运用资本手段，通过收购、兼并、联营等多种形式，整合南海客滚运输市场现有的中小航运企业，进而提高南海客滚运输市场的整体运营效率，确保海南陆岛运输的高效畅通。

（三）跨区域业务拓展计划

随着公司实力的不断增强，以及在南海客滚市场龙头地位的不断巩固，公司将加大力度，积极寻找其他地区现有或潜在的业务商机，并通过自设公司、合作设立公司、参股、收购兼并等方式积极介入到跨区域的客滚运输业务，为公司寻求新的战略发展空间。

（四）价值链延伸计划

客滚运输在整个运输价值链条中处于中间环节，为此，公司将在该价值链中逐步向两头延伸，适时通过控股、参股等形式，积极参与到琼州海峡两岸客滚运输码头的运营中去，其目标是实现港航双方调度和管理的平滑对接，进一步优化客滚运输服务的业务流程，缩短中间业务环节，让客户体验到一站式的服务，进而提升客户的满意度和忠诚度；同时以联营的方式介入公路运输领域，最大程度的共享整个价值链中的信息流、客流和资金流，从而提高整个价值链的运营效率。

（五）运力优化及扩充计划

未来两年，公司将陆续在海安航线更新3艘面临报废的船舶；并对公司现有的7艘船舶进行重大改造。公司还将利用新建船舶的机会，引入先进理念，扩大新船运力规模，优化船型结构和船上服务设施，进一步提升公司船舶的利用率和盈利能力；不仅如此，公司还将以新建船舶为运营平台，推出差异化的高附加值服务，进而巩固和扩大公司的竞争优势和领先地位。

（六）营销推广计划

公司将逐步突破码头代理售票及自设窗口售票的营销模式，构建新型的、与公司高速发展相匹配的、积极主动的多元化营销渠道。主要包括：

1、创建品牌效应，通过广告、新闻媒体等多种形式进行宣传，提高本公司及其航线的知名度；

2、在现有代理售票及自有窗口售票的基础上，扩大票务销售网点，拓展销售渠道，一是利用现代信息技术建立网络销售平台，开展多种形式的票务销售，如电话订票、网上订票等；二是在酒店、旅行社、汽车客运站、货运站等增设票务销售点；

3、与大客户建立起长期的联运合作机制，包括与旅行社、旅游车队、物流公司签订合作协议，获取长期稳定的车、客源。

4、建立信息收集中心，在车、客源比较集中的地区建立销售服务站点，加强信息收集工作，随时掌握车、客的需求以及流量、流向等情况，为营销决策提供依据。

（七）服务提升计划

公司还将根据市场需求，全方位提高服务水平，丰富服务内容，以服务来提升客户忠诚度，既能迎合市场消费升级的大趋势，也将为公司带来可观的收益。公司主要采取的服务措施主要包括：

1、通过优化运力和合理排班，缩短车客在码头的候船时间，尽量满足车辆与旅客“即到即走”的需求；

2、全面提升船上服务设施。根据不同的客户，特别是针对越来越多的休闲游客等高端客户，设有自动上下扶梯、豪华客舱、互联网通信设施、海上观景台、影视厅、图书室等各项设施，提供多层次、差异化的服务；

3、丰富航行中的服务内容，实现服务人性化。本公司根据广州航线和北海航线海上旅途时间长的特点，推出从饮食、海上观光、娱乐等休闲项目在内的多项服务内容，把这两条航线变成集交通和旅游为一体的精品航线。

三、拟定上述计划所依据的假设条件

1、公司所处行业处于正常发展状态下，没有出现重大的市场突变情形；

2、我国宏观经济、政治、法律和社会环境处于正常的状态，没有对公司发展产生重大影响的不可抗力的发生；

3、国家产业政策、海南省经济政策及产业发展不会发生重大改变；

4、本次公开发行能顺利实施，募集资金能够及时到位；

四、实现上述发展计划分析

（一）本公司的优势

本公司与南海客滚运输市场其他企业相比具有明显的船舶优势、技术优势、管理优势和人才优势，在市场竞争中处于有利地位。

具体情况参见本招股说明书第六节【业务和技术】之“五、发行人市场竞争地位”之“（一）发行人竞争优势”。

（二）本公司所面临的困难与挑战

1、在较大规模资金运用和业务较快扩展的情况下，发行人在战略规划、组织机构设置、机制调整、资源配置、运营管理特别是资金管理、人才管理、内部控制等方面都将面临更大的挑战，这对发行人管理者的管理水平提出了更高的要求；

2、实现上述发展目标，对公司的管理人员、技术人员和市场人员都提出了

较高的要求。作为一家传统的航运企业，本公司还缺乏高级的市场营销人员、旅游服务人员，为此，公司需要进一步完善考核机制、激励机制和人才选拔机制。

3、募集资金到位前，资金短缺是本公司发展的较大约束。

五、募集资金运用对实施业务发展计划的意义

本次募集资金投资于船舶的新建与改造，它的顺利完成将大大提升公司的竞争能力和盈利能力，是公司进一步引导、开拓业务与市场的重要举措，也是实现本公司战略发展目标的重要保障。

第十三节 募集资金运用

一、募集资金运用的基本情况

（一）本次发行募集资金总量

经 2008 年 11 月 21 日召开的第二届董事会 2008 年第四次临时会议审议通过，发行人本次拟向社会公开发行 3950 万股新股，根据市场和询价情况确定筹集资金数额。

（二）募集资金使用计划及审批情况

公司本次募集资金按投资项目的轻重缓急排列如下：

序号	项目名称	总投资（万元）	项目审批机构	审批文号	建设周期
1	更新海口至海安航线 3 艘客滚船项目	40,500.00	原交通部	交水批[2007]490 号 交水批[2007]622 号	2 年
2	改造海口至北海航线“椰城二号”客滚船项目	2,600.00	原交通部	交水批[2007]631 号 交水批[2009]374 号	3 个月
	合 计	43,100.00			

（三）实际募集资金不足或富余时的安排

本次募集资金投资项目总投资额为 43,100.00 万元。如本次发行的实际募集资金量不能满足拟投资项目所需的资金要求，不足部分由公司通过银行借款筹集。如本次发行的实际募股资金量超过项目的资金需求量，本公司拟将富余的募股资金用于补充公司流动资金。

（四）募集资金项目的准备情况

发行人对募集资金项目进行了精心而充足的准备工作，具体包括：

1、在对市场及公司自身进行全面和深入调查分析的基础上，发行人聘请了

中交水运规划设计院海南设计分院反复研讨，编制了项目的可行性研究报告；

2、根据项目的可研报告，发行人委托武汉金鼎船舶设计院完成了 3 艘新建船舶和 1 艘改造船舶的设计工作，并完成了项目所需的主要船舶设备的选型和厂家的筛选工作；

3、考虑到 2008 年上半年全国船台普遍紧张的情况，为确保募投项目在计划时间内完成，发行人在全国范围内主动与有关船厂进行了接触和询价，并于 2008 年 7 月与重庆东风船舶工业公司签订了《关于三艘客滚船建造的合作意向书》，经双方协商重庆东风船舶工业公司初步同意承接三艘客滚船的建造；

4、根据未来市场需求及公司发展战略，2009 年 6 月 1 日发行人正式启动了海安航线二艘客滚船的建造程序，并通过网络等有关媒体向外公告了新造二艘客滚船的招标公告，新船的建造工作在逐步推进中。

二、更新海口至海安航线 3 艘客滚船项目

（一）项目必要性

近年来，海南省产业结构调整取得明显成效，经济实现了从恢复性增长向加速性增长的转变。根据海南省统计局公布的数据，2005 年、2006 年和 2007 年，海南省 GDP 增长速度分别是 10.1%、12.5%和 14.45%。“十一五” 期间，海南省将继续坚持和完善“一省两地”的产业发展方针，坚持可持续发展战略，为海安航线的快速发展提供了广阔的发展空间。

海南省经济的具体情况详见本招股说明书第六节【业务和技术】。

市场需求的快速增长和居民收入水平的的不断提高，对海安航线的运力，无论在规模还是在服务水平上都提出了较高的要求。作为海安航线的市场领导者，本公司面临着急切的船舶更新压力，主要表现为：

1、季节性运力短缺矛盾严重

近年来，海南省热带高效农业持续稳定发展，出岛的瓜果菜逐年稳步增长，2000 年出岛 140 万吨， 2006 年出岛 391 万吨，2007 年上半年出岛量已达 449

万吨。由于出岛的农产品主要是反季节瓜果菜，集中在每年的 2～5 月，且运输瓜果菜的车辆朝大型化、重型化发展，近两年来，海安航线运输旺季运力供应明显存在不足，瓜果菜车压港情况日益严重。最紧张时，车辆需要等待 2-3 天才能过海，造成大量需要保鲜的货物（诸如鱼苗、花苗、新鲜水果蔬菜等）在等待期间霉烂、变质，据统计由此造成的损失每天多达 300 多万元。不仅造成较大的经济损失，还产生了不良的社会影响。

2、结构性运力短缺矛盾突出

与市场需求日益高档化、舒适化的趋势相比，目前海安航线无论在硬件设施还是在服务水平上，都仅能满足过海的基本交通需求，完全没有任何针对中高端旅客的设施和服务。目前，海安航线上相当部分船舶的客舱狭小、人群密度大、没有任何装修；船上服务设施简单、陈旧，没有任何休闲设施和活动空间，也不提供任何增值服务。即使近年来投入运营的船舶在客运服务设施方面的改进也不大，导致越来越多的中高端客户对海安航线的运输现状不满，并造成部分中高端客户流失。

3、公司运能接近饱和，部分船舶面临报废

2007 年，公司的平均船舶利用率达到了 73%，其中淡季为 60%，旺季则达到了 98%，使得公司船舶在旺季基本满负荷运转，产能发挥接近极限，人机疲惫。在市场需求的快速发展的情况下，对现有船舶进一步挖潜的空间已不大。

不仅如此，截至 2008 年 12 月 31 日，公司运营于海安航线的 14 艘船舶中，还有 3 艘船舶是船龄超过 20 年的老旧船舶，在 2009 年将报废 2 艘船舶，在 2012 年又将报废 1 艘船舶，面临着运力更新的迫切需求。

（二）项目总体目标

本公司将按照“一体两翼”的战略部署，以此次船舶更新为契机，以客户为中心，建造出在整个南海客滚运输市场上具有里程碑意义的新型客滚船舶，满足市场需求的高速增长，并带动公司在海安航线的综合服务水平产生质的飞跃，从而加快公司经营向“旅游化、高档化和差异化”方向的升级步伐，为公司打造更

多的精品客滚运输航线提供坚实的基础。

不仅如此，公司还将通过此次运力的创新性提升，进一步扩大公司的领先优势，从而促进公司对南海客滚运输市场资源的整合，乃至跨区域的兼并收购，加快公司战略方针的实施进度。

在船舶建造和运营中，本公司将引入“以人为本”的理念，根据海安航线的运营特点，全面改善船舶舒适性和服务质量，并在船型设计、服务设施、娱乐品种、服务档次等各方面充分考虑该航线各类客户群体的不同需求，力争使传统沉闷的简单过海交通升级为一项愉悦的旅途享受。本项目中将优先建造的快速豪华客滚船，将是海安航线未来航速最快、且专门针对中高端客户的第一艘快速豪华客滚船，提供具有旅游特色的舒适、休闲、快速的海上运输综合服务。对于该船舶，公司将在大幅提升船舶设施的同时，引入酒店式服务，包括：增加高等级舱位，增设餐饮、休闲娱乐和观光等各项服务，最大限度地满足客户的消费升级要求，并以此提升公司未来的盈利能力。另外新建的 2 艘船舶则将主要用于满足大规模、高适航的车辆运输需求。

上述船舶的建成投入使用，并配合公司拟采取的市场资源整合措施，预计可满足公司未来 3－5 年的生产发展需要。

（三）项目具体建设内容

新建造 3 艘客滚船，暂命名为：“海峡 1 号”、“宝岛 16”和“宝岛 19”，其中，“海峡 1 号”为快速豪华船，分别替代即将淘汰的“信海 4 号”、“信海 3 号”和已处置的“信海 9 号”。

“海峡 1 号”快速豪华客滚船主要面向中高端客户，通过提高航速、服务设施，丰富服务内容，提供快速、舒适、休闲的过海服务。 “宝岛 16”和“宝岛 19”两艘客滚船则定位于服务重型货车和大型旅游团体，以大型化和高抗风能力的特点为反季节瓜果菜汽车运输车辆提供安全、大规模、无间断的过海服务。

3 艘船舶的运输规模分别为：

序号	船舶名称	规模	抗风等级

1	“海峡 1 号”	30 车/600 客客滚船	7 级
2	“宝岛 16”	41 车/999 客客滚船	8 级
3	“宝岛 19”	41 车/999 客客滚船	8 级

上述 3 艘船舶将在两年内建造完毕。

该项目完成后，新建的 3 艘船舶与其替代的老旧船舶相比，经营指标将大幅提高，具体如下表：

序号	项　　目	更新前	更新后	增加额	增加幅度
1	营运航次（个）	2746	3550	804	29.3%
2	车运量（万辆次）	4.49	13.29	8.80	196.1%
3	客运量（万人次）	24.80	99.20	74.40	299.8%

（四）项目审批情况

本项目已获原交通部批准，批准文号分别是交水批[2007]490 号和交水批[2007]622 号。

（五）项目市场前景分析

1、未来市场需求预测

与我国其它东南沿海地区相比，海南省经济基础比较差，起点低。 从 2000 年开始，海南经济进入恢复性增长，2000-2006 年增长率高于全国平均水平，年均增长达到 12.87%。随着近年来海南经济的成功转型，各支柱产业开始加速增长，海南经济由恢复性增长转入高速增长，根据国家统计局和海南省统计局公布的 2007 全省生产总值为 1,229.60 亿元，较 2006 年增长 14.5%,意味着随着海南现代大工业的发展，海南经济已进入快速增长的轨道，为海安航线提供了持续快速增长的车客来源。

以海南省 2000 年—2007 年实际客滚运输汽车、旅客的总量和海南省 GDP 等主要经济指标为基础数据，经测算两者之间的相关关系，采用弹性系数法、一元线性回归、指数平滑和灰色系统等多种数学模型定量计算，并通过定性和定量

综合分析合理预测，预测海南省 2010 年和 2015 年客滚船运输汽车总量分别为 150 万辆和 210 万辆，客滚船运输旅客总量分别为 900 万人次和 1,300 万人次，预测结果详见下表。

海南省客滚运输汽车总量预测表

单位：万辆

预测方法	2007 年实际	2010 年预测	2015 年预测
一元线性回归（与 GDP 相关）	110.6	154	198
二次指数平滑	110.6	134	217
灰色系统	110.6	176	258
弹性系数（与 GDP 增长）	110.6	130	166
综合分析	110.6	150	210

海南省客滚运输旅客总量预测表

单位：万人次

预测方法	2007 年实际	2010 年预测	2015 年预测
一元线性回归（与 GDP 相关）	685.5	925	1356
二次指数平滑	685.5	895	1278
灰色系统	685.5	984	1465
弹性系数（与 GDP 增长）	685.5	887	1244
综合分析	685.5	900	1300

海安航线是汽车、旅客进出海南省的主要通道。根据统计资料，以 2005 年至 2007 年的平均值计算，海安航线的车流量占海南省客滚运输车流总量的 96%，该航线的客流量则占海南省客滚运输客流总量的 95%。根据该比例，再对上述预测数据采用插入法进行计算，得出未来 5 年的海安航线每年客滚运输汽车和旅客总量的预测结果如下：

年度	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年
海安航线车流量（万辆次/年）	117	131	144	158	173

海安航线客流量（万人次/年）	722	789	855	941	1045

海安航线 2007 年实际的车运量为 106 万辆，客运量为 659 万人次。与 2007 年数据相比，海安航线未来 5 年的年车客流量的增长情况如下表：

年度	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年
海安航线车流量增量（万辆/年）	11	25	38	52	67
海安航线客流量增量（万次/年）	63	130	196	282	386

2、公司新增运能分析

随着客滚船舶逐步向高速快捷化、安全大型化和舒适旅游化方向发展，更新船舶所需的资金投入规模也越来越大，为此，近年来南海客滚运输市场的船舶更新速度较慢。2004 年—2008 年间，只有本公司和广东双泰集团在海安航线陆续投入新造的“信海 12 号”、“信海 16 号”和“宝昌号”3 艘船舶。

为应对市场需求的快速增长，抢占市场先机，本公司制定了明确的运力扩充计划。目前，本公司已利用自有资金开始建造“宝岛 12”客滚船，预计将于 2009 年年底投入营运；同时还计划在未来 2 年内利用募集资金完成建造 3 艘船舶。

根据新建船舶的额定车客数、现有大型船舶的平均利用率和满载率计算，预计上述 4 艘船舶全部投入运营后，本公司的运能变化情况如下：

项目	投入前	投入后	增长量	增长比例
车运量（万辆次/年）	40.51	51.31	10.80	26.66%
客运量（万人次/年）	307.78	527.78	220	71.48%

由于客滚船普遍具有客位多、车位少的船型特点，为此，新建船舶投入运营后本公司客运量的增长比例将远远大于车运量的增长比例。

3、竞争对手新增运能分析

在公司的竞争对手方面，广东双泰集团以本公司“信海 16 号”船舶为模版建造的 41 车/999 客的客滚船已于 2008 年上半年投入营运，2008 年 4 月双泰集

团又开始新建两艘 36 车/650 客的客滚船以替换旧船，其中一艘预计在 2009 年下半年投入营运，另一艘在 2009 年底投入营运；粤海铁计划新建的“粤海铁 3 号”火车渡轮，由于船型大，建设周期较长，需要的投入资金更多，目前仍停留在讨论阶段，估计最快也要在 2010 年建成投入运营。受海南省进出火车班次的不断增加的影响，即使粤海铁的新建船舶投入运营后，该公司对车辆滚装运输的运能也将较目前有所下降，但对旅客运输的能力将有所增加。除此以外，南海客滚运输市场的其它运输企业由于受资金实力的限制，目前暂时没有其他的造船计划。

与 2007 年相比，竞争对手新增运能的具体预测数据见下表：

项目	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年
双泰公司车运量（万辆次/年）	4.9	6.7	10.6	10.6	10.6
双泰公司客运量（万人次/年）	50	57.5	70	70	70
粤海铁车运量（万辆次/年）	-3	-3	0	0	0
粤海铁客运量（万人次/年）	0	0	133	133	133

4、新增运能与未来需求的匹配性分析

海安航线新增总运能及新增需求的匹配情况如下表：

项目	2011 年	2012 年
新增车辆运输需求（万辆次/年）	52	67
新增车辆运能（万辆次/年）	21.4	21.4
新增旅客运输需求（万人次/年）	282	386
新增旅客运能（万人次/年）	423	423

在海安航线车运供求方面，预计到 2011 年，市场新增需求为 52 万辆次/年，市场新增运能为 21.4 万辆次/年，车运市场需求的增长将远远快于该航线运量供给的增长。海安航线车流量快速增长的态势，为本公司新建船舶的运营创造了广阔的发展空间。

在海安航线的客运供求方面，未来该航线运能的增长与市场客运需求的增长基本保持一致。预计到 2011 年，预计市场新增需求为 282 万人次/年，市场新增

运能为 423 万人次/年，供给尚有少量富余。但考虑到旅客运输需求的稳健增长，市场在随后的 2 年内即可消化上述富余运能。而且，海安航线以车运收入为主要利润来源，报告期内，海安航线平均年车运收入占年平均总收入的比例为 75%左右，也为本项目的实施提供了有力的盈利保证。

同时，目前海安航线上运营的船舶，特别是三级老旧船舶，服务设施较差，为此，在本公司根据各类客户需求全新设计的、服务设施和服务水平全面升级的船舶投入运营后，大量的中高端客户必将迅速向本公司倾斜和集中，有效提高公司船舶的载客率、旅客的忠诚度及公司盈利能力；不仅如此，本公司新建船舶的投入运营还将进一步拉动海安航线中高端客运量的增长，扩大本公司在海安航线客运市场的竞争优势和市场优势，为南海客滚运输的资源整合创造有利的条件和时机。

（六）项目技术方案

1、设计建造规范和规则

本项目的设计建造遵照下列规范和规则：

（1）《国内航行海船建造规范》(2006)及其修改通报（“海钢规”）

（2）《船舶与海上设施法定检验规则　国内航行海船法定检验技术规则》（2004）（“海法规”）

2、航区

本项目 3 艘客滚船航行于琼州海峡的海口至海安航线，属沿海航区。船舶航行时间不大于 4 小时，属于海法规所规定的第 3 类客船。

3、船级

本项目船舶按海法规和海钢规的规范和规则建造并入级。

船级：☆CSA HaiKou-HaiAn Service Ro/Ro Passenger Ship

4、主要性能及技术参数

3 艘船舶均为直上直下、封闭型客滚船，其中：“宝岛 16”和“宝岛 19”2 艘 41 车/999 客的客滚船的稳性及结构按远海航区设计，并设置一对 JQ-5 型（5-6M2）减摇鳍，在海上风力达到 8 级、浪高达到 3-4 米时，船舶的横摇角度不大于 5 度，船舶抗风等级为 8 级；“海峡 1 号”30 车/600 客的快速豪华客滚船稳性及结构按近海航区设计，船舶抗风等级为 7 级。

30 车/600 客的“海峡 1 号”将是南海客滚运输市场的第一艘快速豪华客滚船，该轮与 2 艘 41 车/999 客的客滚船在船舶主尺度、航行速度、船舶客舱内部装修方面与其他两艘船舶有所区别：旅客场所为全封闭空调客滚船，旅客设施采用优质的装饰材料装修；为满足不同档次旅客的要求，船舶客舱按 2 人房、4 人房、8 人商务包间和普通舱标准划分为四个等级；设有配套的餐饮、休闲设施；安装卫星电视接收系统、船载无线上网系统和主甲板至客舱的阶梯式扶手电梯。

3 艘船舶的主要技术参数如下表：

序号	船舶参数	海峡 1 号	宝岛 16、19
1	总　　长（米）	93.00	106.00
2	型　　宽（米）	17.00	19.8
3	型　　深（米）	5.20	5.95
4	总　　吨（吨）	4,300.00	6,555.00
5	净　　吨（吨）	2,300.00	3,408.00
6	设计吃水（米）	3.60	4.00
7	主机功率（千万）	2060×2	2060×2
8	付机功率（千万）	250×3	350×3
9	肋距（米）	0.60	0.60
10	航 速（节）	18	15.5
11	车辆甲板间高（米）	5.40	5.40
12	旅客甲板间高（米）	2.45	2.45
13	车/客载货量（吨）	～980.00	～1426.00
14	载车量（辆）（以十米车长计）	30	41
15	载客量（人）	600	999
16	抗风等级	7 级	8 级

（七）项目投资概算

1、建设期投资概算

单位：万元

序号	项　　目	宝岛 16	宝岛 19	海峡 1 号
一	前期工作	260.00	260.00	260.00
二	船厂建造费用	12,900.00	12,900.00	12,180.00
三	船舶监造	80.00	80.00	80.00
四	接船	150.00	150.00	150.00
五	其它	10.00	10.00	10.00
建设期投资估算合计		**13,400.00**	**13,400.00**	**12,680.00**

2、流动资金概算

流动资金系指项目建成投产后，运营期内长期占用并周转使用的营运资金。流动资金按详细估算法，即分别根据周转天数，结合项目的经营情况，确定应收帐款、存货、现金、其它流动资金，上述各项之和为流动资产；流动资产减流动负债（主要为应付帐款）等于流动资金。本项目正常运营所需流动资金为 1,020.00 万元，其中：“宝岛 16”350.00 万元，“宝岛 19”350.00 万元，“海峡 1 号”320.00 万元。

3、总投资概算

本项目总投资概算为 40,500.00 万元，其中“宝岛 16”13,750.00 万元，“宝岛 19”13,750.00 万元，“海峡 1 号”13,000.00 万元。

（八）项目经济效益分析

本项目船舶投产后，本公司在海安航线的运输能力及盈利能力都将得到大幅提升。

参考国家有关资料，以交通行业基准投资回报率 12%为折现率，对新造船舶的动态投资效果指标进行测算，本项目有关经济效益指标的计算结果如下：

序号	主要指标	宝岛 16	宝岛 19	海峡 1 号	判断标准
1	净现值（NPV）（万元）	9,282.00	9,282.00	9,147.00	**>0**
2	动态投资回收年限（PBP）（年）	7.2	7.2	7.0	
3	内部收益率（IRR）（%）	21.4%	21.4%	21.8%	**>12%**

三、改造海口至北海航线“椰城二号”客滚船项目

（一）项目必要性

近年来，随着泛北部湾区域合作与交流的逐步开展，北海作为我国大西南地区最重要的出海口之一，旅游业首先得到了迅速的发展，往来于北海与海口两地的观光旅游的人数持续增加。根据北海市统计局公布的数据，2005 年、2006 年、2007 年北海旅游人数分别为 443.38 万人次、471.19 万人次、600.00 万人次，直接为北海航线带来了大量的游客资源。为此，北海航线也成为本公司近年来发展最快的一条航线，并具有了一定的休闲旅游运输的性质。

目前本公司投入有 2 艘船舶在该航线运营，其中“椰城二号”船舶设计建造于 1998 年，其船型和船上设施都已不适应该航线市场的发展，主要表现在以下几个方面：

1、船舶客运设施落后

“椰城二号” 的客舱是按照设计当时以散客为主的交通过海需求而设计，客房分为四个等级，但各等级的客房在装修和设施配备上没有差别，且卧铺客位数量尚未达到该船的额定数量。近年来，该航线旅游团游客的数量逐年增长，消费升级需求强烈。该船上所占客位数较多的低等级客房已经达不到目前旅客的要求，造成空间闲置；而旅游团最为青睐的 4 人房和 2 人房却又供应不足。而且，各类客房在服务设施和装修水平上均较为简单，只统一配备茶几和床，仅能满足旅客睡眠的基本要求。船上公共设施设仅有中央空调、简易公共餐厅和公共卫生间，没有任何休闲、娱乐的场所，与该航线所具有的一定休闲旅游需求相差较远。

2、船型结构不适应车运市场需求

“椰城二号”船舶的车库是按照设计当时的主流的标准 5 吨东风车进行设计，净高仅为 4.2 米。而目前北海航线运载的货车长度基本都超过 10 米、载重也超过 20 吨，相当部分重型货车、特种车对船舶车库的净高要求上升到 4.6 米以上，致使“椰城二号”船舶无法运载近年来数量逐年增加的重型货车，能够装载的货车数量也受到限制。

由于对货车的运价是按照车辆的重量计收的，所以单车重量的降低和装载能力的不足制约了“椰城二号”船舶收入的进一步增长。本公司同样运营于北海航线的“信海 11 号”船舶，车库净高 4.6 米，装载货车的平均运价为 1,672.00 元/车；而“椰城二号”的平均运价却仅为 1,547 元/车，比“信海 11 号”船舶少 125 元/车，低 8.08%。

3、燃油成本增长较快

由于北航航线的航程为 124 海里，属于长航程航线，燃油成本占该航线主营业务成本的比重较高。2007 年，该船舶燃油成本占总成本的比例为 46%，而海安航线的燃油成本占总成本的比例仅为 27.7%。随着燃油价格的逐年上涨，燃油成本还将进一步影响该船舶的盈利能力。由于该船舶的主副发动机目前均使用价格较高的 0#柴油，如果通过发动机改造，使该船主发动机改为使用价格较低的 180#重油，将能直接有效地控制燃油成本的快速上升。

2005 年—2007 年，0#柴油和 180#重油的价格变化情况见下表：

单位：元/吨

燃油种类	2007 年	2006 年	2005 年
0#柴油	5494.60	5371.82	4376.60
180#重油	3699.81	3703.54	3009.17

（二）项目建设目标及内容

本项目将根据北海航线的运营特点和“椰城二号”船舶存在的问题进行改造，通过此次改造，首先将采取多种手段同时 “开源节流”，提高“椰城二号”船舶

的收入规模和盈利能力；其次是提高本公司在北海航线的整体服务水平和竞争能力，抢占市场先机，以此树立公司精品服务的企业形象，从而拉动该市场中高端旅游客户的快速增长。

本项目的主要改造内容如下：

1、优化客舱等级：增加高等级客舱数量，减少低等级客舱数量，保持总客位数量不变；

2、提高客房装修标准，改善船上客运设施，并增加旅客娱乐、休闲场所；

3、提高船舶的车辆装载能力，增加载货量至850吨；

4、将主发动机用油从0#柴油改为180#重油，以节省燃油成本；

5、进一步提高船舶安全性能。

（三）项目审批情况

本项目已获原交通部批准，批准文号是交水批[2007]631 号。由于该批文已超过有效期，发行人于 2009 年 6 月 12 日获得交通运输部《关于同意海南海峡航运股份有限公司改建滚装客船“椰城二号”的批复》（交水批[2009]374 号），同意该项目延期，批文有效期至 2009 年 12 月 31 日。

（四）项目市场前景分析

1、未来市场需求预测

根据统计资料，北海航线的车客流量占南海客滚市场总量的比例相对稳定，2005－2007 年车流量所占比例分别为 1.82%、1.70%、1.76%，以三年的平均值 1.76%的比例计算未来该航线的车流量；2005－2007 年客流量所占比例分别为 3.98%、3.67%、4.04%，以三年的平均值 3.90%的比例计算未来该航线的客流量。根据该比例，根据前述南海市场总量的预测，得出未来 5 年的北海航线每年客滚运输汽车和旅客总量的预测结果如下：

年度	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年
北海航线车流	2.15	2.39	2.64	2.9	3.17

量（万辆次/年）					
北海航线客流量（万人次/年）	29.64	32.37	35.1	38.61	42.9

2、航线新增运能分析

由于对“椰城二号”船舶的改造主要集中于设备改进、结构优化和服务档次的提升，改造后，该船载客量增加 72 位，载车量增加 6 辆。同时，据了解该航线竞争对手没有新增运能的计划。因此，在募投项目实施前后该航线的全部运能情况变化如下：

项目	投入前	投入后	增长量	增长比例
车运量（万辆次/年）	2.43	2.70	0.32	13.17%
客运量（万人次/年）	41.23	44.82	3.59	8.70%

3、航线运能与需求的匹配性分析

根据上述分析，“椰城二号”在改造完成以后，航线运能与需求基本匹配，不会出现运能过剩的情况。而公司对“椰城二号”的改造不仅能通过增加船舶的运力来增加收入，更可以通过燃油系统的改造，使该船改为使用价格较低的 180# 重油以节约成本，预计改造完成以后由于更换燃油将降低该船运营成本 10%左右，进而进一步增加该船的盈利能力。

（五）项目技术方案

1、改造依据

（1）《国内航行海船建造规范》(2006)及其修改通报（“海钢规”）

（2）《船舶与海上设施法定检验规则　国内航行海船法定检验技术规则》（2004）（“海法规”）

（3）靠泊港口的条件

（4）“椰城二”船舶的现况

2、主要改造方案

（1）船体部分

主船体自 Fr56#切开拉长 30 个肋位，即 18 米，主甲板以下增设 2 个舱（下为双层底），上设旅客舱室及设施；车库净高提高至 4.85 米，提高车辆装载能力和车辆舱喷淋功效，并按法规要求配备救生设备。

（2）轮机部分

目前，“椰城二号”船舶主副机使用的都是 0#柴油，本项目拟对其进行节能改造，增加锅炉、分油机等相关设备将主机用油改为 180#重油。本项目增加的主要设备如下：

序	设备名称	单位	数量	备注
1	废气锅炉（主锅炉）	台	1	国产
2	燃油锅炉（辅助锅炉）	台	1	国产
3	燃油分油机	台	2	进口
4	机油分油机	台	1	进口
5	燃油供油设备	套	1	国产

（3）客舱部分

利用拉长后的主船体，增设客舱室和旅客设施，并对客舱进行全面的装修升级。根据旅游团和高端客的需求，增加 2 人房和 4 人房的数量，减少 8 人房数量，整体提高客房的舒适度。

改造后，该船将设有 2 人房(10 间)、4 人房（58 间)、8 人房（6 间)、司机卧铺 60 位，分为五个等级，并配套相应的餐饮、娱乐，以及其它公共休闲设施和空间；船上安装卫星电视接收系统、船载无线上网系统和主甲板至客舱的阶梯式扶手电梯。

3、改造前后主要技术参数

序号	船舶参数	椰城二号		改造前后对比
		改造后	改造前	
1	总　　长（米）	94.0	76.0	+18.0
2	型　　宽（米）	15.4	15.4	—
3	型　　深（米）	4.80	4.80	—

4	载货量（吨）	850.0		500.0		+350.0
5	车库净高（米）	4.85		4.20		+0.65
6	总　　吨(吨)	4800		2995		+1805
7	净　　吨(吨)	2592		1557		+1035
8	吃水（米）	3.6		3.4		+0.2
9	主机功率（KW）	1103×2		1103×2		—
10	付机功率（KW）	90×3；150×1		90×3；150×1		—
11	航 速（节）	13		13		—
12	载车量（辆）(按 10 米车长计)	28		22		+6
13	核定载客量（人）	360		360		—
14	设计载客量（人）	360		288		72
14.1	客舱等级	客房数量	客位数	客房数量	客位数	增加客位
	一等 A(2 人房)	4	8	2	4	4
	一等 B(2 人房)	6	12	2	4	8
	二等(4 人房)	58	232	42	168	64
	三等(8 人房)	6	48	14	112	-64
	司机卧铺		60			60
	客位合计	74	360	60	288	72

注：该船核定乘客定额360个，但实际该船只提供288个卧铺客位，船舶改装后可提供360个卧铺，增加到核定乘客定额360个卧铺。

（六）项目投资概算

本项目的建设投资概算为 2,600.00 万元，具体如下：

单位：万元

序号	项　　目	投资金额
一	前期工作	80.00
二	船厂建造费用	2,480.00
三	船舶监造	10.00
四	其它	30.00
建设期投资估算合计		**2,600.00**

由于本项目为船舶改造，无需新增流动资金即可保证正常运营,故本项目总投资概算即为 2,600.00 万元。

（七）项目效益分析

参考国家有关资料，以交通行业基准投资回报率 12%为折现率，对改造船舶的动态投资效果指标进行测算，本项目有关经济效益指标的计算结果如下：

序号	主要指标	椰城二号改造	判断标准
1	净现值（NPV）（万元）	4,279.00	>0
2	动态投资回收年限（PBP）（年）	4.2	
3	内部收益率（IRR）（%）	31.6%	>12%

四、募集资金的使用计划

序号	项目名称	总投资（万元）	投资计划（万元）	
			第一年	第二年
1	更新海口至海安航线 3 艘客滚船项目	40,500.00	29,385.00	11,115.00
2	改造海口至北海航线“椰城二号”客滚船项目	2,600.00	2,600.00	-
	合　计	**43,100.00**		

五、本次募集资金对发行人财务状况和经营成果的影响

募集资金项目完成后，公司将新增 3 艘船舶替代已经或即将报废的 3 艘老旧船舶，并改造 1 艘现有船舶，按照新建船舶 18 年折旧年限，改造后的“椰城二号”船舶按其剩余 7 年折旧年限计算，公司每年将增加船舶折旧金额 2,517 万元，占 2008 年公司营业成本的 9.64%，对公司现有经营业绩并不会造成重大影响。从单船角度分析，新建及改造的船舶在营业收入、营业利润以及单航次利润等指标上都远远高于项目实施前的船舶，具体情况如下表：

单位：万元

船舶名称	资产原值	收入	成本及税金	营业利润	单航次利润	备注
募投项目实施前（2008 年）						
信海 3 号	1,895.00	1,640.00	845.00	795.00	0.78	拟报废

信海 4 号	1,891.00	1,605.00	879.00	726.00	0.72	拟报废
信海 9 号						已处置
椰城二号	2,516.00	1,777.00	1,487.00	290.00	1.11	拟改造
募投项目实施后						
宝岛 16 号	13,400.00	4,949.00	2,779.00	2,170.00	1.81	新建
宝岛 19 号	13,400.00	4,949.00	2,779.00	2,170.00	1.81	新建
海峡 1 号	12,680.00	4,653.00	2,554.00	2,099.00	1.83	新建
椰城二号	5,116.00	2,625.00	1,512.00	693.00	2.27	改造

由上述分析可见，本次募集资金项目的实施必将大大增强公司的盈利能力和竞争优势，其每年所增加的 2,517 万元的折旧远远低于项目所带来新增收入和利润，如同公司前两艘新船信海 12 号和信海 16 号投入后一样，为公司带来可观的长期经济效益和社会效益。

信海 12 号和信海 16 号 2008 年营运情况表：

单位：万元

船舶名称	资产原值	收入	成本及税金	营业利润	单航次利润	备注
信海 12 号	5345.53	5228.06	2512.49	2715.57	1.89	海安航线
信海 16 号	6349.25	6262.60	2534.58	3728.02	2.50	海安航线

本次发行后，公司净资产总额与每股净资产都大幅提高，将有效提升公司的持续融资能力和抗风险能力。鉴于项目资金投入的阶段性，公司本次发行后净资产收益率在项目建设期内将会大幅下降，但随着项目的陆续投产，公司的营业收入与利润水平将会大幅回升，盈利能力和净资产收益率随之会有较大提高。

本次募集资金拟投资的项目中，更新海安航线 3 艘客滚船舶项目在扩大了公司的运力规模的基础上，使得公司真正能够提供差异化服务，将有助于进一步提高本公司在该航线的竞争优势，巩固本公司在整个南海客滚运输市场的龙头地位；而改造北海航线“椰城二号”船舶项目，则将使得公司能够真正打造一条具有旅游特色的精品客滚运输航线，并进而有效提升北航航线的收入与效益。从长

远来看，募集资金项目有利于公司实现规模经济，降低公司的经营风险，加强竞争优势，进一步提高公司的主营收入与利润水平。

第十四节　股利分配政策

一、最近三年股利分配政策和实际股利分配情况

（一）发行人最近三年股利分配政策

1、公司依据《公司法》和《公司章程》所载明的股利分配原则进行股利分配，股利分配可采取派发现金和股票两种形式。本公司支付股东股利时，将依法代为扣缴股利收入的应纳税金。

2、公司缴纳有关税项后的利润，将按下列顺序分配：

（1）弥补以前年度亏损；

（2）按税后利润的 10%提取法定公积金，公司法定公积金累计额为公司注册资本的 50%以上时，可以不再提取；

（3）提取 5%的法定公益金；（2006 年以前）

（4）公司从税后利润中提取法定公积金后，经股东大会决议，还可以从税后利润中提取任意公积金。

（5）支付股东股利。

公司股东大会对利润分配方案作出决议后，公司董事会须在股东大会召开后 2 个月内完成股利（或股份）的派发事项。

（二）最近三年实际分配股利情况

1、2006 年 6 月 22 日，经 2005 年度股东大会审议通过的利润分配方案为：以发行人 2005 年 12 月 31 日的股本总额 118,000,000 股为基数，向全体股东按每股派发现金红利 0.282 元（含税），共分配股利 33,276,000 元。

2、2007 年 6 月 30 日，经 2006 年度股东大会审议通过，公司 2006 年度利润分配方案为：以发行人 2006 年 12 月 31 日的股本总额 118,000,000 股为基数，向全体股东按每股派发现金红利 0.45 元（含税），共分配股利 53,100,000 元。

3、2008 年 1 月 23 日，经 2008 年第一次临时股东大会审议通过，公司 2007 年度利润分配方案为：以发行人 2007 年 12 月 31 日的股本总额 118,000,000 股为基数，向全体股东共分配股利 26,251,073.53 元。

4、2008 年 11 月 6 日，经 2008 年第三次临时股东大会审议通过，公司对 2007 年度剩余的滚存未分配利润 61,252,504.90 元进行分配，分配方案如下：以发行人 2007 年 12 月 31 日总股本 118,000,000 股为基数，每股派发现金股利 0.5 元（含税），向全体股东共分配股利 59,000,000.00 元。

5、2009 年 2 月 16 日，本公司 2009 年第一次临时股东大会审议通过了 2008 年度利润分配方案，对截至 2008 年 12 月 31 日的公司未分配利润 117,939,905.94 元，以 2008 年年末总股本 118,000,000.00 股为基数，每股派发现金股利 0.40 元（含税），共派发现金股利 47,200,000.00 元。

二、本次发行后的股利分配政策

公司已于 2008 年 11 月 6 日召开的 2008 年第三次临时股东大会上审议通过了“关于修改公司章程”的议案，并将在本次发行完成后的利润分配政策修改为“公司采取现金或者股票方式分配股利，公司以召开年度股东大会的方式，由公司股东根据本年度经营状况及当年实现的可分配利润情况对公司本年度利润分配的方案进行审议并决定。公司平均每年以现金方式分配的利润不少于当年实现的可分配利润的百分之十。”

三、滚存利润的分配安排

经发行人 2009 年第一次临时股东大会审议通过，发行人发行前滚存利润的分配政策为：如果本次申请首次公开发行股票并上市的方案经中国证监会核准并得以实施，公司首次公开发行股票并上市前剩余的滚存未分配利润，由公司首次公开发行股票并上市后的新老股东依其所持股份比例共同享有。

第十五节 其他重要事项

一、信息披露和投资者关系相关情况

发行人根据《公司法》、《证券法》和《深圳证券交易所股票上市规则》等法律法规的有关规定建立了严格的信息披露制度，并指定证券部作为信息披露和投资者关系的负责部门，该部门的负责人为公司董事会秘书周乃均，咨询电话0898-68612566。

二、重大合同

截至本招股书签署日，发行人正在履行中的重要合同（标的金额超过 500 万元）或者虽未达到前述标准但对生产经营活动、未来发展或财务状况具有重要影响的合同如下：

（一）业务合同

1、2009 年 2 月 19 日，本公司与控股股东港航控股签订了《综合服务协议》。根据该协议，港航控股为本公司提供售票窗口及相关配套综合服务、提供港口服务、解系缆、泊位、供应水电等服务，但港航控股不再向本公司收取车客的售票代理费。该协议从 2009 年 4 月 1 日起开始执行，有效期 10 年。有关服务价格及结算方式见本招股书第七节“同业竞争与关联交易”三、“关联交易”。

2、2009 年 2 月 19 日，本公司与海南新港实业股份有限公司签署了《综合服务协议》。根据该协议，该公司为本公司提供售票窗口及相关配套综合服务、提供港口服务、解系缆、泊位、供应水电等服务，但新港实业不再向本公司收取车客的售票代理费。该协议从 2009 年 4 月 1 日起开始执行，有效期 10 年。有关服务价格及结算方式见本招股书第七节“同业竞争与关联交易”三、“关联交易”。

3、2008 年 12 月 31 日，本公司与广东省湛江航运集团有限公司海安港务分公司签署了《港口作业、服务合同》。根据该协议，该公司为本公司提供港口作业、票务代理有偿服务。合同有效期至 2009 年 12 月 31 日。有关服务价格及结算方式如下：

服务内容	海口至海安航线客滚轮、客轮
船舶代理费	车运、货运票收入的2%
客运代理费	客运票收入10%
结算周期	车辆及货物运费按询度结算，旅客票运费按月度结算。

4、2007 年 5 月 16 日，本公司与新奥海洋运输有限公司签署了《海口至北海客滚船班轮港口作业、服务合同》。根据该合同，新奥海洋运输有限公司为本公司提供在其码头上下旅客、装卸汽车和其它货物的相关服务，并承担本公司在其码头的客运/货运代理业务。合同有效期一年，合同期届满，如双方无异议，则该合同自动顺延。有关服务价格及结算方式如下：

服务内容	海口至北海航线客滚轮
船舶代理费	车运、货运票收入的2.5%
客运代理费	客运票收入的7%
停泊费	每净吨每日0.12元
解系缆费	70元/每航次/艘
供水单价	3元/吨
供电单价	1.05元/度
结算周期	每月25日为结算日，次月2日双方核对结算，码头每月10日前把上月全部待售票款汇至本公司。

5、2007 年 1 月 1 日，本公司与广州港集团有限公司签署了《广州至海口客滚船班轮港口作业、服务年度合同》。根据该合同，广州港集团有限公司为本公司提供在其码头上下旅客、装卸汽车和其它货物的相关服务，并承担本公司在其码头的客运/货运代理业务。合同有效期一年，合同期届满，如双方无异议，则该合同自动顺延。有关服务价格及结算方式如下：

服务内容	海口至广州航线客滚轮
船舶代理费，含综合作业包干费（包括：货物港务费、停泊费、解系缆费、甚高频通讯费等）	汽车、货物运费收入的 10%
客运代理费	客运票收入的 7%
结算周期	每月 25 日为结算日，次月 2 日双方核对结算，港口每月 7 日前把上月票款汇至本公司。

6、2004 年 1 月 1 日，本公司与武汉中原发展汽车物流有限公司签署了《汽车过海运输基本合同》。根据该合同，该公司委托本公司利用“椰香公主”轮运输海马系列商品车从海口至广州。运费为 400 元/辆，结算周期为：每月 5 日前结算上个月的运费，并于当月 15 日前支付完毕。合同有效期一年，自双方盖章签字之日起生效，在该合同届满之日 30 天以前，甲乙中任何一方向另一方发出相互终止本合同有效期限的书面通知外，以后该合同自动延期。2007 年 7 月 10 日，双方再次签署《汽车过海运输补充协议》，将运费提升至 425 元/辆。

7、2007 年 12 月 22 日，本公司与重庆长航东风船舶工业公司签订了《41 车/999 客客滚船建造合同》。根据该合同，重庆长航东风船舶工业公司负责为本公司建造运载量为 41 车/999 客的客滚船 1 艘，交船日期不迟于 2009 年 12 月 31 日，合同金额 8,250 万元。

8、2008 年 9 月 18 日，发行人与海南川源石油贸易有限公司签订了《供油协议书》。协议规定，发行人每月平均向供油方采购 0#柴油 500 吨，供油方必须保证提供符合国家油品质量标准的油品数量。供油方根据中国石油化工股份有限公司海南油气分公司市场的挂牌价格（同价同密度），优先供应发行人。发行人根据供油方提供的发票付款，付款期限不超过一个月，当月油款当月结清。合同履行期限：2008 年 9 月 18 日起至 2009 年 8 月 31 日，合同双方约定合同到期后，双方若无异议，合同自动顺延。

9、2008 年 3 月 1 日，发行人与海南益源实业有限公司签订了《供油协议书》。协议规定，从 2008 年 3 月 1 日至 2009 年 3 月 1 日止，供油方按发行人需求提供其所需的 180#燃料油，供应价格以海南国盛石油有限公司当时挂牌价（并参照

广州港物资供应公司挂牌价）优惠 20 元/吨供应，运费以每吨 50 元计算。结算方式为：发行人在供油方开出销售发票后 7 个工作日内结清款项。合同双方约定合同到期后，双方若无异议，合同自动顺延。

10、2008 年 6 月 30 日，发行人与海南国盛石油有限公司签订了《成品油供油框架协议》。协议规定，发行人每月平均向供油方采购 0#柴油 1500 吨，供油方必须保证满足发行人的生产需求，并根据中国石油化工股份有限公司海南油气分公司的挂牌价格（同质同密度）优先供应发行人。当油品价格调整时，双方必须书面调整。发行人在每次加油后 15 天内根据甲方提供的发票付款。合同履行期限：2008 年 6 月 30 日起至 2009 年 6 月 30 日，合同双方约定合同到期后，双方若无异议，合同自动顺延。

11、2008 年 11 月 19 日，发行人与中国石油化工股份有限公司广东湛江石油分公司签订了《油品购销合同》。合同规定，发行人购买 0#柴油，数量是实际购买数量，质量为国家现行标准，单价按当天挂牌销售价格。发行人以转账方式付给供油方油款，发行人油款到供油方账后，供油方为发行人办理提油卡。

12、2009 年 5 月 13 日，发行人与中国石油化工股份有限公司海南石油分公司（以下简称“中石化海南公司”）签署《成品油销售合同》，中石化海南公司向发行人销售成品油。供油数量：根据合同双方订单方式约定；销售价格：根据市场变化随行就市，中石化海南公司通过传真方式给发行人报价，报价单所报油品价格为自提价格；在油品资源相对充足时，中石化海南公司给予发行人优惠价格；在油品资源紧缺时，中石化海南公司优先供应发行人；合同有效期：2009 年 5 月 31 日至 2010 年 5 月 12 日。

13、2009 年 5 月，发行人与中国太平洋财产保险股份有限公司海南分公司签署《过海轮渡责任保险协议书》，发行人为其所属船舶承运海口至广州航线的过海轮渡车辆、车载货物、过海轮渡乘客参加第三者财产损失或人身伤亡保险；保险费标准：CNY14 元/车×保险期限内实际承运车辆数+CNY1.2 元/人×保险期限内实际承运乘客人数；保险期限：2009 年 5 月 6 日至 2010 年 5 月 5 日。

14、2008 年 12 月 31 日，发行人与海安新港港务有限公司签署《港口作业、服务合同》，海安新港港务有限公司在海安新港为发行人船舶提供托运行李作业、

候船服务、车辆旅客服务及票务代理服务。代理费结算标准：车、货票款的 2%，客票款的 10%；费用结算方式：车、货运费按旬结算，客运费按月结算。协议有效期：2009 年 1 月 1 日至 2009 年 12 月 31 日。

（二）借款合同

1、2008 年 8 月 27 日，发行人与中国工商银行海口市秀英支行签订了《借款合同》，借款金额为 4,500 万元，借款期限 12 个月，贷款利率固定为 7.47%，合同期内不调整。

2、2008 年 8 月 4 日，发行人与中国银行海口秀英支行签订了《借款合同》，借款金额为 4,000 万元，借款期限为 60 个月，贷款利率为浮动利率，浮动周期为 12 个月，利率为 7.74%。

3、2007 年 9 月 25 日，发行人与中国银行海口秀英支行签订了《借款合同》，借款金额为人民币 2,800 万元整，借款期限 24 个月，贷款利率为 6.723%，利率水平按人民银行公布的基准利率下浮 10%，实行一年一定。

4、2006 年 10 月 13 日，发行人与中国银行海口秀英支行签订了《借款合同》，借款金额为人民币 2,000 万元整，借款期限 60 个月，贷款利率为 5.832%，利率水平实行一年一定。

5、2004 年 7 月 6 日，发行人与中国银行海口秀英支行签订了《人民币借款合同（中/长期）》，借款金额为人民币 2,500 万元整，借款期限 60 个月，贷款利率为 5.022%，利率水平按人民银行相应的法定利率上下浮动一定比例，实行一年一定。

（三）抵押合同

1、2008 年 8 月 4 日，本公司与中国银行股份有限公司海口秀英支行签署了《抵押合同》。本公司以“信海 16 号”、“椰香公主”船舶作抵押，抵押财产净值为 10,924.19 万元，向中国银行股份有限公司海口秀英支行借款 4,000.00 万元，借款期限至 2013 年 9 月。

2、2007 年 9 月 25 日，本公司与中国银行股份有限公司海口秀英支行签署了《抵押合同》。本公司以“宝岛 5”、“宝岛 7”、“宝岛 9”、“椰城二号”船舶作

抵押，抵押财产净值为 6,152.00 万元，抵押总金额为 3,076.00 万元，向中国银行股份有限公司海口秀英支行借款 2,800.00 万元，借款期限至 2009 年 9 月。

3、2006 年 10 月 13 日，本公司与中国银行股份有限公司海口秀英支行签署《抵押合同》。本公司以“信海 11 号”、“信海 12 号”船舶为抵押，抵押财产净值 7,720.00 万元，抵押总金额为 4,360.00 万元，向中国银行股份有限公司海口秀英支行借款 2,000.00 万元，借款期限至 2011 年 10 月。

4、2005 年 4 月 7 日，本公司与中国银行股份有限公司海口秀英支行签署了《抵押合同》。本公司以“信海 11 号”、“信海 12 号”船舶为抵押，抵押财产净值 8,213.00 万元，抵押总金额为 5,185.44 万元，向中国银行股份有限公司海口秀英支行借款 2500.00 万元，借款期限至 2009 年 7 月。

（四）其他重要合同

2007 年 8 月，发行人与海通证券股份有限公司签订《海南海峡航运股份有限公司与海通证券股份有限公司关于首次公开发行人民币普通股承销协议》和《海通证券股份有限公司与海南海峡航运股份有限公司关于人民币普通股发行上市保荐协议》，约定由海通证券担任公司本次新股发行的主承销商和保荐机构，承销费用为募集资金总额的 3%，保荐费用为人民币 250 万元。双方约定，保荐期限为签订本协议之日起，至本次发行的股票上市当年剩余时间及其后两个完整会计年度。

三、对外担保情况

截止本招股说明书签署日，发行人不存在对外担保。

四、诉讼和仲裁情况

截止本招股说明书签署之日，发行人、发行人的控股股东、子公司，发行人的董事、监事、高级管理人员和核心技术人员不不存在作为一方当事人的重大诉讼、仲裁事项、刑事诉讼的情况，上述各方并为此出具了《承诺函》。

第十六节　董事、监事、高级管理人员及有关中介机构声明

一、发行人全体董事、监事和高级管理人员声明

发行人全体董事、监事和高级管理人员承诺本招股说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

发行人全体董事签字：

林　毅　　华　翔　　林　健

徐奇标　　李　伟　　邱国雄

冯　斌　　魏建舟　　徐大振

刘宁华　　高洪星

发行人全体监事签字：

邓　新　　刘　冲　　邢　跃

林桂曼　　周经本

发行人全体高级管理人员签字：

邱国雄　　沈钦记　　岳忠彪

王　民　　周文豪　　吴运智

周乃均

海南海峡航运股份有限公司

2009 年 7 月 28 日

二、保荐机构（主承销商）声明

本公司已对招股说明书及其摘要进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

法定代表人：

王开国

保荐代表人：

廖卫江　　胡宇

项目协办人：

温家明

海通证券股份有限公司

年 7月29日

三、发行人律师声明

本所及经办律师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本所出具的法律意见书和律师工作报告无矛盾之处。本所及经办律师对发行人在招股意向书及其摘要中引用的法律意见书和律师工作报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

律师事务所负责人：

徐 猛

经办律师：

温 烨　　王 冠

北京市方商天勤律师事务所

2009年7月28日

四、会计师事务所声明

本所及签字注册会计师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本所出具的审计报告、内部控制鉴证报告及经本所核验的非经常性损益明细表无矛盾之处。本所及签字注册会计师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的审计报告、内部控制鉴证报告及经本所核验的非经常性损益明细表的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

会计师事务所负责人：

黄锦辉

签字注册会计师：

汪应华　　李耀堂

利安达会计师事务所有限责任公司

2009 年 12 月 28 日

五、资产评估机构声明

本机构及签字注册资产评估师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本机构出具的资产评估报告无矛盾之处。本机构及签字注册资产评估师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的资产评估报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

经办注册资产评估师签名：

金大鹏

翟新利

单位负责人签名：

刘公勤

中通诚资产评估有限公司

2009 年 7 月 28 日

证　　明

通诚资产评估有限责任公司

于2020年6月14日经我局核准，名称变更为

中通诚资产评估有限公司。

特此证明。

二〇〇年六月十四日

资产评估机构声明

本机构及签字注册资产评估师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本机构出具的资产评估报告无矛盾之处。本机构及签字注册资产评估师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的资产评估报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

经办注册资产评估师签名：

王化龙

白宁宇

白宁宇

单位负责人签名： 黄二秋

黄二秋

北京六合正旭资产评估有限责任公司

2009 年 7 月 28 日

六、验资机构声明

本机构及签字注册会计师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本机构出具的验资报告无矛盾之处。本机构及签字注册会计师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的验资报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

验资机构负责人：

夏执东

签字注册会计师：

张福建　　张 朝

天华中兴会计师事务所有限公司

2009年 7月28日

名称变更通知

北京天华会计师事务所

于2006年9月16日经我局核准，名称变更为

北京天华中兴会计师事务所有限公司。

特此通知。

2006年9月16日

名称变更通知

北京华中兴会计师事务所有限公司

于 2007 年 2 月 16 日经我局核准，名称变更为

大华中兴会计师事务所有限公司。

特此通知。

北京市工商行政管理局
行政许可专用章

2007 年 [illegible] 日

1

第十七节　备查文件

投资者可以在公司证券部和保荐人处查阅本招股说明书的备查文件，备查文件并会在深圳证券交易所指定披露网站（www.cninfo.com.cn）上披露。

发行人：海南海峡航运股份有限公司

地址：　海口市滨海大道东方洋大厦第七层

电话：　(0898)68612566

时间：　周一至周五，上午 9:00-下午 5:00

保荐人：海通证券股份有限公司

地址：　深圳市红岭中路中深国际大厦 16 层

电话：　（0755）25869000

时间：　周一至周五，上午 9:00-下午 5:00

备查文件目录

（一）发行保荐书；

（二）财务报表及审计报告；

（三）内部控制鉴证报告；

（四）经注册会计师核验的非经常性损益明细表；

（五）法律意见书及律师工作报告；

（六）公司章程（草案）；

（七）中国证监会核准本次发行的文件；

（八）其他与本次发行有关的重要文件。