渤海轮渡股份有限公司

Bohai Ferry Co., Ltd.

（住所：山东省烟台市芝罘区环海路 2 号）

首次公开发行 A 股股票招股说明书

（申报稿）

保荐人（主承销商）

安信证券股份有限公司

Essence Securities Co., Ltd.

深圳市福田区金田路 4018 号安联大厦 35 层，28 层 A02 单元

声明：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。

渤海轮渡股份有限公司
首次公开发行A股股票招股说明书

（一）发行股票类型：	人民币普通股（A股）
（二）发行股数：	10,100万股
（三）每股面值：	人民币1.00元
（四）每股发行价格：	【】元
（五）预计发行日期：	2010年【】月【】日
（六）拟上市的证券交易所：	上海证券交易所
（七）发行后总股本：	48,140万股
（八）本次发行前股东所持股份的流通限制及期限、股东对所持股份自愿锁定的承诺：	1、本公司控股股东辽宁省大连海洋渔业集团公司承诺：“除按国家规定转持部分国有股外，自发行人股票上市之日起三十六个月内，本公司不转让或者委托他人管理本公司持有的发行人公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本公司持有的发行人公开发行股票前已发行的股份。” 2、本公司股东绵阳科技城产业投资基金（有限合伙）承诺： “自发行人股票上市之日起十二个月内，本企业不转让或者委托他人管理本企业持有的发行人公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本企业持有的发行人公开发行股票前已发行的股份。” 3、本公司股东山东高速集团有限公司承诺：

	“除按国家规定转持部分国有股外，自发行人股票上市之日起十二个月内，本公司不转让或者委托他人管理本公司持有的发行人公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本公司持有的发行人公开发行股票前已发行的股份。” 4、本公司股东中，担任或曾担任公司董事、监事或高级管理人员的张毅、于新建、许兆滨、李兴武、毕建东、展力、贾明洋、王福田、林家治、宁武等10名自然人股东承诺： “自发行人股票上市之日起十二个月内，本人不转让或者委托他人管理本人持有的发行人公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本人持有的发行人公开发行股票前已发行的股份。” “担任发行人董事、监事或高级管理人员期间，本人每年转让股份数不超过本人持有发行人股份总数的25%，在本人离职后半年内，本人不转让持有发行人的股份。” 5、本公司股东中，未担任公司董事、监事或高级管理人员的其他132名自然人股东承诺： “自发行人股票上市之日起十二个月内，本人不转让或者委托他人管理本人持有的发行人公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本人持有的发行人公开发行股票前已发行的股份。”
（九）保荐人（主承销商）：	安信证券股份有限公司
（十）招股说明书签署日期：	2010年【】月【】日

发行人声明

发行人及全体董事、监事、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。

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本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保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》等的规定，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、发行前股东关于股份锁定的承诺

本次公开发行前公司总股本为38,040万股，本次拟发行10,100万股人民币普通股，本次发行后总股本为48,140万股。上述股份全部为流通股。

1、本公司控股股东辽宁省大连海洋渔业集团公司承诺：

“除按国家规定转持部分国有股外，自发行人股票上市之日起三十六个月内，本公司不转让或者委托他人管理本公司持有的发行人公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本公司持有的发行人公开发行股票前已发行的股份。”

2、本公司股东绵阳科技城产业投资基金（有限合伙）承诺：

“自发行人股票上市之日起十二个月内，本企业不转让或者委托他人管理本企业持有的发行人公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本企业持有的发行人公开发行股票前已发行的股份。”

3、本公司股东山东高速集团有限公司承诺：

“除按国家规定转持部分国有股外，自发行人股票上市之日起十二个月内，本公司不转让或者委托他人管理本公司持有的发行人公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本公司持有的发行人公开发行股票前已发行的股份。”

4、本公司股东中，担任或曾担任公司董事、监事或高级管理人员的张毅、于新建、许兆滨、李兴武、毕建东、展力、贾明洋、王福田、林家治、宁武等10名自然人股东承诺：

“自发行人股票上市之日起十二个月内，本人不转让或者委托他人管理本人持有的发行人公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本人持有的发行人公开发行股票前已发行的股份。”

“担任发行人董事、监事或高级管理人员期间，本人每年转让股份数不超过本人持有发行人股份总数的25%，在本人离职后半年内，本人不转让持有发行人的股份。”

5、本公司股东中，未担任公司董事、监事或高级管理人员的其他132名自然人股东承诺：

“自发行人股票上市之日起十二个月内，本人不转让或者委托他人管理本人持有的发行人公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本人持有的发行人公开发行股票前已发行的股份。”

二、发行前滚存利润分配

根据本公司2009年度股东大会决议，若本公司首次公开发行股票并上市获得成功，本次发行上市前公司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共同享有。截至2010年6月30日，公司未分配利润为26,297.10万元。

三、公司的销售结算模式

2007 年至 2009 年 9 月 1 日前，本公司船票销售主要通过港口代理售票、其他代理售票及公司自主售票等三种模式进行，各销售模式均统一使用港口方的售票系统，所得票款收入先全部汇集到港口方，由港口方将收入金额与其售票系统记录核对无误后，将其应收的各项费用扣除，并将余额划转至本公司。

在该种销售结算模式下，为确保公司票款收入及时、足额实现，本公司在与港口方签订的港口代理协议中均明确约定双方票款收入结算的周期和具体流程，并通过定期提醒、逾期催收等方式确保票款收入及时划转至公司账户。此外，为保护公司及其他股东的利益，本公司和关联港口方辽渔港务公司于 2009 年 12 月 1 日特别签订了《开设共管账户协议书》，双方在中国农业银行大连湾支行开设共管账户，双方分别预留印鉴作为共管账户支取款项的必备签章；本公司由辽渔港务公司代为收取的车、客票款全部存入共管账户，双方每月进行两次资金结算，确保票款收入及时、足额划转至本公司。

为消除上述结算模式下控股股东占用公司资金的可能性，进一步确保公司利益，自 2010 年 9 月 1 日起，公司在大连方向全面启用独立售票系统，不再由辽渔港务公司进行港口代理售票，船票款直接存入公司独立银行账户，由公司每月分两次将港口费用结转给辽渔港务公司。

四、主要风险因素

（一）海上安全运输的风险

本公司通过客滚船舶经营渤海湾主要港口间的车辆、旅客运输业务，公司船舶常年在海上航行，海上安全运输风险是公司面临的首要风险。海上安全运输风险主要包括：

1、船舶状况较差引致的安全风险：船舶状况是影响海上安全运输的基本因素，随着船龄的增加，船舶逐渐出现安全技术落后、安全设施老化、设备故障率提高等情况，船舶安全隐患亦逐渐增多，从而给公司安全运输带来风险。

2、海上恶劣天气引致的安全风险：渤海湾气候条件复杂，全年八级以上大风天气近 30 天，是我国内海中风浪最大的海域之一，公司船舶若在恶劣天气下航行具有较大的安全风险。

3、人为因素引致的安全风险：人为因素对海上安全运输的影响体现在客滚运输业务的各个环节。例如，严格安检杜绝危险品上船、确保车辆登船后绑扎牢固、开航前全面检查船舶设备运行状况、航行中定时巡舱与重点部位守舱相结合、航行中谨慎驾驶、突发事件紧急应对等。如果发生人员疏忽职守、操控不当等情况，则可能引致安全运输风险。

本公司自成立以来就重视安全生产，在渤海湾“11.24”特大海难事故发生后，公司吸收合并烟大轮渡，此后更以安全生产作为公司经营的第一要务，不断加强安全管理，持续提升安全管理水平。本公司采取的安全风险控制措施主要包括：

1、更新老旧船舶、加强船舶维护保养，有效降低因船况较差引致的安全风险：

（1）公司 2001 年吸收合并烟大轮渡后，共有十艘客滚船舶，全部为老旧二手船舶（平均船龄为 22.4 年）。自 2002 年起，公司陆续处置了八艘老旧二手船舶并投资建造新船补充运力，目前公司船舶的平均船龄已降至 6.1 年。

（2）公司强化对船舶各设备技术状况尤其是动力、航行、应急设备的检查，保证各种设备正常运转、应急设备齐全有效，使船舶设备以最佳技术状态投入运输；根据中国海事局《船舶与海上设施法定检验规则》的规定，公司制定了船舶维修保养制度和程序，各船舶根据“年度检修保养计划”和“月度检修保养计划”

定期进行维修保养。

2、执行恶劣天气汇报与停航制度：

公司安全生产指挥调度中心负责接收并向船舶通报海上气象预报，利用远程监控随时掌握海上实际气象状况。公司执行六级风以上天气出航须向总经理汇报及 24 小时领导值班制度，执行七级风以上或能见度不足时坚决停航的制度。

3、加强船舶安全生产关键环节风险控制：

公司从安全管理的细节入手，对登船安检、车辆合理配载、车辆绑扎固定、航前设备及人员检查、定时巡舱、谨慎驾驶、陆地保障、应急反应、防火监督等船舶安全生产关键环节分别采取有针对性的措施，及时消除安全隐患。

4、重视安全监控，及时消除安全隐患：

公司为所有船舶安装了巡视打卡系统，在船舶汽车舱、机舱、客舱等重要部位安装了巡视打卡机，确保巡舱员在规定的时间内对每个部位进行巡查。公司安装了船舶远程监控系统，公司安全生产指挥调度中心对船舶所有重点区域进行远程视频监控，确保安全隐患及时消除。

公司严格执行上述风险控制措施，公司安全形势持续稳定，成功实现了安全、效益、发展的和谐统一。最近三年内，本公司没有发生任何等级以上安全事故，没有发生任何伤亡事故，并获得中国海事局“安全诚信公司”、山东省交通厅“本质安全建设先进企业”、山东省人民政府安全生产委员会“安全生产双基工作先进企业”、“安全生产先进单位”等荣誉称号。但由于海情复杂，仍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，进而可能对本公司经营造成不利影响。

（二）短期偿债风险

2007-2009年，本公司委托建造船舶的资本性支出分别为37,249.35万元、38,638.77万元和53,946.22万元，并在2008和2009年分别现金分红支出15,254.04万元和7,303.68万元，该等支出不仅占用了公司大量流动资金，并且向银行借入了较多短期借款，导致本公司流动比率呈现明显的下降趋势，最近三年末分别为1.77、0.45和0.15。

本公司2007年委托黄海造船有限公司建造渤海宝珠轮、渤海翡珠轮，为节省财务费用，接受了该公司为本公司提供的利率较低的委托贷款，并约定在2010

年两艘船舶交付时还清。因此，本公司2009年末将该项借款余额2.86亿元全部转入一年内到期的长期借款核算，占年末流动负债的47.72%，导致2009年末的流动比率较低。2010年1月30日，渤海宝珠轮建成并交船，本公司按照约定于2010年1月27日、29日偿还了该船舶对应的委托贷款23,260万元，并支付了造船尾款5,340万元。本公司所支付的共计28,600万元款项中，以自有资金支付1,940万元，向银行借款支付26,660万元。其中，中国银行提供长期借款16,660万元，招商银行、光大银行分别提供短期借款6,000万元、4,000万元，上述三笔借款均给予基准利率下浮10%的最优惠利率。在偿还渤海宝珠轮对应的委托贷款后，本公司流动比率较2009年末有所改善，截至2010年6月30日本公司流动比率为0.35。

2007-2009年及2010年1-6月，本公司经营活动产生的现金流量净额分别为20,267.17万元、28,337.48万元、24,791.56万元和14,263.25万元，实现的息税折旧摊销前利润分别为27,433.64万元、31,723.19万元、34,623.07万元和19,388.48万元，利息保障倍数分别为6.90、5.50、5.13和4.51，反映出公司的经营情况良好，以自有资金偿付债务本息的能力较强。此外，本公司最近三年内未发生过银行借款本息逾期的情况，与本地区各主要银行均保持良好的合作关系，在中国建设银行、中国农业银行和中信银行分别拥有AA+、AAA和A+的信用评级，具备从银行短期融通资金的能力。因此，虽然流动比率指标较低，本公司仍具备较强的短期还款能力。

本公司流动比率较低，反映出公司的资产、负债的期限结构匹配性不强，这一情况在本次股份发行完成后将得到明显改善。

（三）渤海湾跨海通道建设的风险

从长远来看，渤海湾跨海通道有修建的可能性，该通道如果建成，将使得渤海湾客滚运输市场面临一定的风险，从而对本公司经营业绩造成影响。

但是跨海通道项目投资巨大、建设难度大、周期长，前期准备需要做大量的研究工作。以琼州海峡跨海大桥项目为例，该项目经过了15年的前期论证，2010年1月建设方案和时间表初步确定。根据目前公布的方案，琼州海峡跨海大桥争取在2012年开工建设，2020年建成通车，工程初步方案预计项目总投资约1,421亿元人民币。

2009年11月，国务院批复同意了国家发改委《关于渤海海峡跨海通道问题研

究工作有关情况的报告》，渤海湾跨海通道战略规划研究工作刚开始启动。与琼州海峡相比，渤海湾最窄处约100公里，而琼州海峡最窄处仅为19.4公里，因此在渤海湾建造跨海大桥的难度将远远高于琼州海峡。根据琼州海峡跨海大桥及世界其他主要跨海大桥的项目论证和建设周期的实际情况，结合渤海湾地理条件分析，预计近20年内渤海湾不可能建成跨海大桥。

根据大连海事大学出具的《2300客位/2500米车道客滚船可行性研究报告》测算，本次发行募集资金用于建造的两艘客滚船舶预计建设期为20-24个月，税后动态投资回收期为8.96年，渤海湾跨海通道建设对本次发行募集资金投资项目不存在影响。

请投资者仔细阅读本招股说明书“第四章 风险因素”全文，并特别关注上述风险。

目 录

第一章 释 义.....15
第二章 概 览.....18
一、发行人简介.....18
二、发行人控股股东及实际控制人简介.....19
三、发行人主要财务数据和指标.....20
四、本次发行情况.....21
五、募集资金用途.....22
第三章 本次发行概况.....23
一、本次发行的基本情况.....23
二、本次发行有关的当事人.....24
三、有关本次发行的重要时间安排.....26
第四章 风险因素.....27
一、海上安全运输的风险.....27
二、短期偿债风险.....28
三、渤海湾跨海通道建设的风险.....29
四、利率上升导致借款利息支出增加的风险.....30
五、船舶折旧费用大幅增加的风险.....31
六、过分依赖单一航线的风险.....31
七、船用燃油供应商较为集中的风险.....32
八、定价机制变化的风险.....32
九、市场竞争的风险.....32
十、其他交通运输方式的替代风险.....33
十一、资产抵押风险.....33
十二、募集资金投资项目的风险.....33
十三、净资产收益率下降的风险.....34
十四、控股股东控制的风险.....34
十五、房屋租赁合同被确认为无效的风险.....34
十六、发展邮轮产业面临的风险.....35
十七、竞争优势被削弱的风险.....36

第五章 发行人基本情况.....38
一、发行人基本资料.....38
二、发行人改制重组情况.....38
三、发行人股本的形成及其变化和重大资产重组情况.....42
四、历次验资情况.....77
五、发行人的主要股权关系及组织结构.....78
六、发行人控股、参股子公司情况.....83
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.....83
八、发行人股本情况.....90
九、发行人员工及其社会保障情况.....99
十、主要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.....104
第六章 业务与技术.....105
一、公司的主营业务及设立以来的变化情况.....105
二、发行人所处行业的基本情况.....105
三、发行人所处的渤海湾客滚运输市场概况.....116
四、公司面临的竞争状况及特点.....127
五、发行人市场竞争地位.....136
六、发行人主营业务具体情况.....139
七、主要固定资产及无形资产.....151
八、安全管理.....156
九、境外经营情况.....158
十、质量控制情况.....158
第七章 同业竞争与关联交易.....160
一、同业竞争.....160
二、关联方及关联关系.....161
三、关联交易.....161
四、规范关联交易的制度安排.....174
五、规范和减少关联交易的措施.....178
第八章 董事、监事、高级管理人员.....181
一、董事、监事和高级管理人员简介.....181
二、董事、监事和高级管理人员的任职资格.....185

三、董事、监事和高级管理人员的聘任及变动情况.....186
四、董事、监事和高级管理人员的兼职情况.....188
五、董事、监事、高级管理人员的对外投资情况.....189
六、董事、监事、高级管理人员 2009 年度在公司领取薪酬情况.....189
七、董事、监事和高级管理人员及其近亲属的持股情况.....190
八、发行人与董事、监事和高级管理人员签订的有关协议.....191
第九章 公司治理.....192
一、股东大会、董事会、监事会制度的建立健全及运行情况.....192
二、独立董事制度的建立健全及运行情况.....193
三、董事会秘书制度的建立健全及运行情况.....194
四、发行人近三年不存在违法、违规情况.....194
五、关联方占用发行人资金及发行人对关联方的担保情况.....194
六、内部控制制度评估意见.....195
第十章 财务会计信息.....196
一、财务会计报表.....196
二、财务报表的编制基础和合并范围.....201
三、重要会计政策和会计估计.....201
四、分部信息.....211
五、公司适用的主要税项及其税率.....212
六、最近一年内收购兼并情况.....212
七、非经常性损益明细表.....212
八、主要资产.....213
九、主要负债.....214
十、所有者权益.....217
十一、现金流量.....217
十二、期后事项、或有事项及其他重要事项.....218
十三、报告期的主要财务指标.....219
十四、资产评估情况.....221
十五、历次验资情况.....222
十六、备考利润表.....222

十七、原始报表和申报报表存在差异的原因.....223
第十一章 管理层讨论与分析.....226
一、财务状况分析.....226
二、盈利能力分析.....245
三、现金流量分析.....259
四、资本性支出分析.....260
五、主要财务优势和困难及未来趋势分析.....262
第十二章 业务发展目标.....265
一、公司发展战略.....265
二、实现公司战略的具体计划.....265
三、拟定上述计划所依据的假设条件.....268
四、实施上述计划的影响因素分析.....268
五、本次募集资金运用对实现公司战略目标的意义.....270
第十三章 募集资金运用.....271
一、募集资金运用概述.....271
二、更新两艘客滚船项目.....272
三、偿还银行借款及补充流动资金.....284
四、募集资金运用对发行人财务状况和经营成果的影响.....287
第十四章 股利分配政策.....289
一、发行人最近三年的股利分配政策.....289
二、最近三年实际股利分配情况.....289
三、本次发行后的股利分配政策.....290
四、滚存未分配利润分配方案.....290
第十五章 其他重要事项.....291
一、信息披露与投资者服务.....291
二、重大合同.....291
三、对外担保.....297
四、重大诉讼与仲裁事项.....297
第十六章 董事、监事、高级管理人员及有关中介机构声明.....299
一、发行人全体董事、监事及高级管理人员的声明.....299
二、保荐人（主承销商）声明：.....301
三、发行人律师声明：.....302

四、发行人会计师事务所声明：.....303
五、资产评估机构声明：.....304
六、土地评估机构声明：.....305
七、验资机构声明：.....306
第十七章 备查文件.....307
一、备查文件.....307
二、查阅地点.....307
三、查阅时间.....307
四、信息披露网址.....307

第一章 释 义

本招股说明书中，除非文义另有所指，下列词语具有如下含义：

渤海轮渡、发行人、公司、本公司	指 渤海轮渡股份有限公司
本次发行	指 发行人根据本招股说明书所载条件公开发行人民币普通股 A 股的行为
辽渔集团、控股股东	指 辽宁省大连海洋渔业集团公司
绵阳产业基金	指 绵阳科技城产业投资基金（有限合伙）
山东高速	指 山东高速集团有限公司
海平投资	指 烟台海平投资发展股份有限公司
烟台海运	指 山东省烟台海运总公司
蓬莱港务局	指 山东省蓬莱港务管理局
长岛港务局	指 山东省长岛港务管理局
山东航运集团	指 山东航运集团有限公司
海桥国际	指 大连海桥国际实业有限公司
烟大轮渡	指 山东烟大汽车轮渡股份有限公司
烟台和信	指 烟台渤海和信修船有限责任公司
烟台明珠	指 烟台明珠国际船舶管理有限公司
巴拿马船务	指 巴拿马明珠国际船务有限公司，MING ZHU INTERNATIONAL SHIPPING S.A
鲁辽公司	指 鲁辽轮渡股份有限公司
烟台港集团	指 烟台港集团有限公司
辽渔港务公司	指 辽渔集团大连湾新港港务公司
中海客轮	指 中海客轮有限公司
大连航运	指 大连航运集团有限公司
中铁轮渡	指 中铁渤海铁路轮渡有限责任公司
威海海大	指 威海市海大客运有限公司
海峡股份	指 海南海峡航运股份有限公司

烟连线	指 烟台至大连客滚运输航线
蓬旅线	指 蓬莱至旅顺客滚运输航线
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
船东	指 船舶所有权人
光租	指 船舶出租人向承租人提供不配备船员的船舶，在约定的期间内由承租人占有、使用和营运，出租人收取固定租赁费的业务
船用燃油	指 发行人船舶所用的 F120、F180 船用燃料油和 0# 船用轻柴油
车道线	指 客滚船车辆舱停车位边线
总吨	指 根据“国际吨位丈量规则”计算的船舶总吨位
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，1 海里=1.852 公里
续航力	指 船舶一次装足燃料后，不再补充而能连续行驶的最大航程
等级以上安全事故	指 《水上交通事故统计办法》（交通部令 2002 年第 5 号）规定的一般事故等级以上的安全事故
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
船舶一切险	指 一种船舶财产保险，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
国务院国资委	指 中国国务院国有资产监督管理委员会
辽宁省国资委	指 辽宁省国有资产监督管理委员会

山东省国资委	指 山东省国有资产监督管理委员会
烟台市国资委	指 烟台市国有资产监督管理委员会
烟台市工商局	指 烟台市工商行政管理局
中国证监会	指 中国证券监督管理委员会
原交通部	指 中华人民共和国交通部
交通运输部	指 中华人民共和国交通运输部
安信证券、保荐人、保荐机构、主承销商	指 安信证券股份有限公司
君泽君、发行人律师	指 北京市君泽君律师事务所
大信、发行人会计师	指 大信会计师事务有限公司
公司章程	指 渤海轮渡股份有限公司章程
股东大会	指 渤海轮渡股份有限公司股东大会
董事会	指 渤海轮渡股份有限公司董事会
监事会	指 渤海轮渡股份有限公司监事会
《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》
报告期、最近三年及一期	指 2007、2008、2009 会计年度及 2010 年 1-6 月
基准利率	指 中国人民银行公布的金融机构人民币贷款基准利率
元	指 人民币元

本招股说明书中部分合计数与各被加数之和在尾数上有差异，这些差异是由于四舍五入造成的。

第二章 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

法定名称：渤海轮渡股份有限公司

英文名称：Bohai Ferry Co., Ltd.

中文简称：渤海轮渡

法人代表：刘建君

成立日期：1998 年 10 月 15 日

整体变更为股份公司日期：2006 年 12 月 29 日

注册地址：山东省烟台市芝罘区环海路 2 号

办公地址：山东省烟台市芝罘区环海路 2 号

注册资本：380,400,000 元

企业类型：股份有限公司

经营范围：烟台至大连、蓬莱至大连、蓬莱至旅顺客滚船运输业务（该项目经营期限至 2011 年 10 月 31 日），船舶配件销售。

电　　话：(0535) 6291223

传　　真：(0535) 6291223

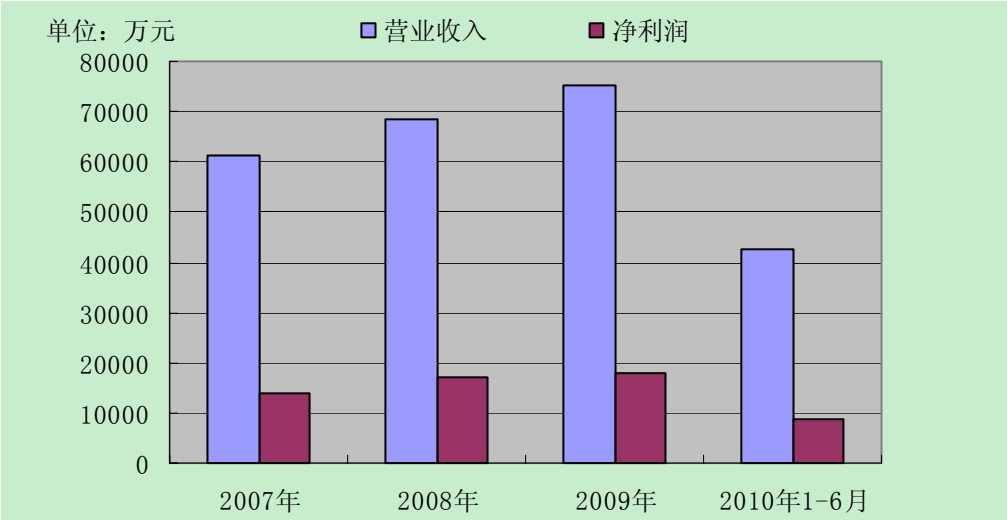
电子邮箱：investor@bohailundu.com

本公司通过客滚船舶经营渤海湾主要港口间的车辆、旅客运输业务，是渤海湾客滚运输行业的龙头企业，最近三年的营业收入、净利润、上缴税金、车客运量、市场占有率均居同行业首位。公司主要经营烟台至大连航线、蓬莱至旅顺航线，其中烟台至大连航线把北起黑龙江同江、南至海南三亚的我国“五纵七横”大通道最长一纵“同三”线的北段与南段相连接，被誉为沟通山东半岛和辽东半岛的“黄金航线”。

本公司目前共有八艘客滚船舶投入运营，船舶总吨数为 167,099 吨，拥有额定车位数 1,154 辆，额定客位数 10,355 位。本公司客滚船舶在数量、运载能力、

安全舒适性、船型设计等方面均较渤海湾其他客滚船舶具有明显的竞争优势，是公司取得并保持市场领先地位的关键因素之一。

2007-2009 年及 2010 年 1-6 月，本公司分别实现营业收入 61,234.82 万元、68,487.06 万元、75,248.02 万元和 42,681.58 万元，实现净利润 13,750.75 万元、17,123.07 万元、17,900.19 万元和 8,882.71 万元，营业收入和净利润均保持良好的增长势头。



二、发行人控股股东及实际控制人简介

本公司控股股东为辽渔集团。辽渔集团始建于 1945 年，是辽宁省国资委独资的综合性大型渔业联合企业。辽渔集团注册资本 4.8 亿元，主要经营海洋捕捞、水产品交易、水产品加工、水产品仓储及运输、渔需物资供应、渔船修造等业务，拥有亚洲最大的现代化人工渔港、五十余艘捕捞及冷藏运输船只、年吞吐量 1200 万吨的杂货和客滚码头、11.6 万吨级冷库群、年修造渔船 300 艘的船厂、年交易 60 万吨的大连国际水产品交易中心、水产品加工厂等产业资源。

截至 2009 年 12 月 31 日，辽渔集团经审计总资产为 462,505.96 万元，净资产为 172,444.78 万元，2009 年度实现营业收入 226,003.73 万元，实现归属于母公司股东的净利润 12,346.06 万元。截至 2010 年 6 月 30 日，辽渔集团经审计总资产为 600,862.11 万元，净资产为 182,570.10 万元，2010 年 1-6 月实现营业收入 125,746.60 万元，实现归属于母公司股东的净利润 5,048.92 万元。

公司的实际控制人为辽宁省国资委。辽宁省国资委是根据中共中央办公厅、

国务院办公厅《关于印发<辽宁省人民政府机构改革方案>的通知》（厅字［2004］1 号）和辽宁省委、省政府的决定设立的省政府直属正厅级特设机构，辽宁省政府授权辽宁省国资委代表省政府履行出资人职责，其监管范围是省属企业的国有资产。

三、发行人主要财务数据和指标

（一）资产负债表主要数据

单位：万元

项　目	2010年6月30日	2009年12月31日	2008年12月31日	2007年12月31日
资产总计	217,053.87	192,845.76	146,394.86	126,008.29
负债合计	137,593.54	122,268.14	86,413.76	67,896.22
股东权益合计	79,460.33	70,577.62	59,981.11	58,112.08

（二）利润表主要数据

单位：万元

项　目	2010年1-6月	2009年度	2008年度	2007年度
营业收入	42,681.58	75,248.02	68,487.06	61,234.82
营业利润	11,039.71	23,594.63	22,214.52	20,112.16
利润总额	12,118.75	23,818.20	22,839.33	20,336.69
净利润	8,882.71	17,900.19	17,123.07	13,750.75

（三）现金流量表主要数据

单位：万元

项　目	2010年1-6月	2009年度	2008年度	2007年度
经营活动产生的现金流量净额	14,263.25	24,791.56	28,337.48	20,267.17
投资活动产生的现金流量净额	-17,653.40	-51,697.16	-36,404.21	-36,368.04
筹资活动产生的现金流量净额	9,002.51	22,472.20	890.69	31,271.66
现金及现金等价物净增加额	5,612.36	-4,433.41	-7,176.32	15,170.51

（四）主要财务指标

项目	2010年6月30日	2009年12月31日	2008年12月31日	2007年12月31日
资产负债率（%）	63.39	63.40	59.03	53.88
每股净资产（元/股）	2.09	1.86	1.58	1.53
项目	2010年1-6月	2009年度	2008年度	2007年度
加权平均净资产收益率（%）	11.84	26.92	30.30	29.44
加权平均净资产收益率（%）（扣除非经常性损益）	11.04	26.59	28.25	28.65
基本每股收益（元/股）	0.2335	0.4706	0.4501	0.3993
基本每股收益（元/股）（扣除非经常性损益）	0.2177	0.4648	0.4196	0.3885
稀释每股收益（元/股）	0.2335	0.4706	0.4501	0.3993
稀释每股收益（元/股）（扣除非经常性损益）	0.2177	0.4648	0.4196	0.3885

四、本次发行情况

股票种类：	人民币普通股（A股）
发行股数：	10,100万股（约占发行后总股本的20.98%）
每股面值：	人民币1.00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：	上海证券交易所
发行后总股本：	48,140万股
发行方式：	采用网下向询价对象询价配售与网上资金申购定价发行相结合的方式
发行前每股净资产：	2.09元（按本公司2010年6月30日经审计净资产除以发行前总股本计算）
发行对象：	符合资格的询价对象和在上海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、规章及政策禁止者除外）

五、募集资金用途

经2010年2月2日召开的公司2009年度股东大会审议通过，本次发行募集资金按轻重缓急顺序投资于以下项目：

1、更新两艘客滚船项目，拟使用募集资金77,896万元；

2、偿还银行借款及补充流动资金，拟使用募集资金25,000万元。

如实际募集资金不能满足拟投资项目需求，本公司将利用自有资金或通过银行借款等方式补足项目投资缺口。如本公司本次发行实际募集资金超出项目资金需求，本公司将按照目前的资金状况和有关的管理制度，将超出部分资金用于偿还银行借款及补充流动资金，上述安排将有助于本公司进一步改善财务状况并提高经济效益。

有关募集资金用途的具体情况，详见本招股说明书“第十三章 募集资金运用”。

第三章 本次发行概况

一、本次发行的基本情况

股票种类：	人民币普通股（A股）
发行股数：	10,100万股（约占发行后总股本的20.98%）
每股面值：	人民币1.00 元
定价方式：	通过向询价对象询价确定发行价格区间，在发行价格区间内向配售对象累计投标询价，综合累计投标询价结果和市场情况确定发行价格
每股发行价格：	【】元
发行后每股盈利：	0.37元（按本公司2009年度经审计的扣除非经常性损益前后孰低的净利润除以发行后总股本计算）
发行市盈率：	【】倍（按询价后确定的每股发行价格除以发行后每股盈利确定）
发行前每股净资产：	2.09元（按本公司2010年6月30日经审计净资产除以发行前总股本计算）
发行后每股净资产：	【】元（按本公司2010年6月30日经审计净资产与本次发行预计募集资金净额之和除以发行后总股本计算）
发行市净率：	【】倍（按询价后确定的每股发行价格除以发行后每股净资产确定）
发行方式：	采用网下向询价对象询价配售与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上海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、规章及政策禁止者除外）
承销方式：	余额包销
预计募集资金总额：	【】万元
发行费用概算：	【】万元，其中承销费【】万元，保荐费【】万元，审计费【】

	万元，律师费【】万元，发行手续费【】万元，股票登记费【】万元，询价及路演推介费用【】万元
预计募集资金净额：	【】万元
拟上市地点：	上海证券交易所

二、本次发行有关的当事人

（一）发行人：渤海轮渡股份有限公司

法定代表人： 刘建君

住 所： 山东省烟台市芝罘区环海路 2 号

电 话： (0535) 6291177

传 真： (0535) 6291223

联 系 人： 宁武

（二）保荐人（主承销商）：安信证券股份有限公司

法定代表人： 牛冠兴

住 所： 深圳市福田区金田路 4018 号安联大厦 35 层、28 层 A02 单元

联 系 地 址： 北京市西城区金融大街 5 号新盛大厦 B 座 18 层

电 话： (010) 66581802

传 真： (010) 66581836

保荐代表人： 李辉、杨苏

项目协办人： 谢俊

项目组成员： 谢俊、陈实、李岩

（三）发行人律师：北京市君泽君律师事务所

负 责 人： 陶修明

住 所： 北京市西城区金融大街 9 号金融街中心南楼 6 层

电 话： (010) 66523388

传 真： (010) 66523399

经 办 律 师： 李敏、李荣法、王文全

（四）会计师事务所：大信会计师事务有限公司

法定代表人： 吴卫星

住　　所： 北京市海淀区知春路一号学院国际大厦 1504 室

电　　话： (010) 82330558

传　　真： (010) 82327668

注册会计师： 胡小黑、吴国民

（五）资产评估机构：中联资产评估有限公司

负 责 人： 沈琦

住　　所： 北京市西城区复兴门内大街 28 号凯晨世贸中心东座 F4 层

电　　话： (010) 88000066

传　　真： (010) 88000006

资产评估师： 周良、苏诚

（六）股票登记机构：中国证券登记结算有限责任公司上海分公司

住　　所： 上海市浦东新区陆家嘴东路 166 号

电　　话： (021) 58708888

传　　真： (021) 58754185

（七）保荐人（主承销商）收款银行：【】

住　　所： 【】

电　　话： 【】

传　　真： 【】

（八）证券交易所：上海证券交易所

住　　所： 上海市浦东南路 528 号证券大厦

电　　话： (021) 68808888

传　　真： (021) 68804868

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利益关系。

三、有关本次发行的重要时间安排

询价推介时间	【】
网下申购及缴款日期	【】
网上申购及缴款日期	【】
定价公告刊登日期	【】
预计股票上市日期	【】

第四章 风险因素

一、海上安全运输的风险

本公司通过客滚船舶经营渤海湾主要港口间的车辆、旅客运输业务，公司船舶常年在海上航行，海上安全运输风险是公司面临的首要风险。海上安全运输风险主要包括：

1、船舶状况较差引致的安全风险：船舶状况是影响海上安全运输的基本因素，随着船龄的增加，船舶逐渐出现安全技术落后、安全设施老化、设备故障率提高等情况，船舶安全隐患亦逐渐增多，从而给公司安全运输带来风险。

2、海上恶劣天气引致的安全风险：渤海湾气候条件复杂，全年八级以上大风天气近 30 天，是我国内海中风浪最大的海域之一，公司船舶若在恶劣天气下航行具有较大的安全风险。

3、人为因素引致的安全风险：人为因素对海上安全运输的影响体现在客滚运输业务的各个环节。例如，严格安检杜绝危险品上船、确保车辆登船后绑扎牢固、开航前全面检查船舶设备运行状况、航行中定时巡舱与重点部位守舱相结合、航行中谨慎驾驶、突发事件紧急应对等。如果发生人员疏忽职守、操控不当等情况，则可能引致安全运输风险。

本公司自成立以来就重视安全生产，在渤海湾“11.24”特大海难事故发生后，公司吸收合并烟大轮渡，此后更以安全生产作为公司经营的第一要务，不断加强安全管理，持续提升安全管理水平。本公司采取的安全风险控制措施主要包括：

1、更新老旧船舶、加强船舶维护保养，有效降低因船况较差引致的安全风险：

（1）公司 2001 年吸收合并烟大轮渡后，共有十艘客滚船舶，全部为老旧二手船舶（平均船龄为 22.4 年）。自 2002 年起，公司陆续处置了八艘老旧二手船舶并投资建造新船补充运力，目前公司船舶的平均船龄已降至 6.1 年。

（2）公司强化对船舶各设备技术状况尤其是动力、航行、应急设备的检查，保证各种设备正常运转、应急设备齐全有效，使船舶设备以最佳技术状态投入运

输；根据中国海事局《船舶与海上设施法定检验规则》的规定，公司制定了船舶维修保养制度和程序，各船舶根据“年度检修保养计划”和“月度检修保养计划”定期进行维修保养。

2、执行恶劣天气汇报与停航制度：

公司安全生产指挥调度中心负责接收并向船舶通报海上气象预报，利用远程监控随时掌握海上实际气象状况。公司执行六级风以上天气出航须向总经理汇报及 24 小时领导值班制度，执行七级风以上或能见度不足时坚决停航的制度。

3、加强船舶安全生产关键环节风险控制：

公司从安全管理的细节入手，对登船安检、车辆合理配载、车辆绑扎固定、航前设备及人员检查、定时巡舱、谨慎驾驶、陆地保障、应急反应、防火监督等船舶安全生产关键环节分别采取有针对性的措施，及时消除安全隐患。

4、重视安全监控，及时消除安全隐患：

公司为所有船舶安装了巡视打卡系统，在船舶汽车舱、机舱、客舱等重要部位安装了巡视打卡机，确保巡舱员在规定的时间内对每个部位进行巡查。公司安装了船舶远程监控系统，公司安全生产指挥调度中心对船舶所有重点区域进行远程视频监控，确保安全隐患及时消除。

公司严格执行上述风险控制措施，公司安全形势持续稳定，成功实现了安全、效益、发展的和谐统一。最近三年内，本公司没有发生任何等级以上安全事故，没有发生任何伤亡事故，并获得中国海事局“安全诚信公司”、山东省交通厅“本质安全建设先进企业”、山东省人民政府安全生产委员会“安全生产双基工作先进企业”、“安全生产先进单位”等荣誉称号。但由于海情复杂，仍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，进而可能对本公司经营造成不利影响。

二、短期偿债风险

2007-2009 年，本公司委托建造船舶的资本性支出分别为 37,249.35 万元、38,638.77 万元和 53,946.22 万元，并在 2008 和 2009 年分别现金分红支出 15,254.04 万元和 7,303.68 万元，该等支出不仅占用了公司大量流动资金，并且向银行借入了较多短期借款，导致本公司流动比率呈现明显的下降趋势，最近三年末分别为

1.77、0.45 和 0.15。

本公司 2007 年委托黄海造船有限公司建造渤海宝珠轮、渤海翡珠轮，为节省财务费用，接受了该公司为本公司提供的利率较低的委托贷款，并约定在 2010 年两艘船舶交付时还清。因此，本公司 2009 年末将该项借款余额 2.86 亿元全部转入一年内到期的长期借款核算，占年末流动负债的 47.72%，导致 2009 年末的流动比率较低。2010 年 1 月 30 日，渤海宝珠轮建成并交船，本公司按照约定于 2010 年 1 月 27 日、29 日偿还了该船舶对应的委托贷款 23,260 万元，并支付了造船尾款 5,340 万元。本公司所支付的共计 28,600 万元款项中，以自有资金支付 1,940 万元，向银行借款支付 26,660 万元。其中，中国银行提供长期借款 16,660 万元，招商银行、光大银行分别提供短期借款 6,000 万元、4,000 万元，上述三笔借款均给予基准利率下浮 10%的最优惠利率。在偿还渤海宝珠轮对应的委托贷款后，本公司流动比率较 2009 年末有所改善，截至 2010 年 6 月 30 日发行人流动比率为 0.35。

2007-2009 年及 2010 年 1-6 月，本公司经营活动产生的现金流量净额分别为 20,267.17 万元、28,337.48 万元、24,791.56 万元和 14,263.25 万元，实现的息税折旧摊销前利润分别为 27,433.64 万元、31,723.19 万元、34,623.07 万元和 19,388.48 万元，利息保障倍数分别为 6.90、5.50、5.13 和 4.51，反映出公司的经营情况良好，以自有资金偿付债务本息的能力较强。此外，本公司最近三年内未发生过银行借款本息逾期的情况，与本地区各主要银行均保持良好的合作关系，在中国建设银行、中国农业银行和中信银行分别拥有 AA+、AAA 和 A+的信用评级，具备从银行短期融通资金的能力。因此，虽然流动比率指标较低，本公司仍具备较强的短期还款能力。

本公司流动比率较低，反映出公司的资产、负债的期限结构匹配性不强，这一情况在本次股份发行完成后将得到明显改善。

三、渤海湾跨海通道建设的风险

从长远来看，渤海湾跨海通道有修建的可能性，该通道如果建成，将使得渤海湾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。

但是跨海通道项目投资巨大、建设难度大、周期长，前期准备需要做大量的

研究工作。以琼州海峡跨海大桥项目为例，该项目经过了 15 年的前期论证，2010 年 1 月建设方案和时间表初步确定。根据目前公布的方案，琼州海峡跨海大桥争取在 2012 年开工建设，2020 年建成通车，工程初步方案预计项目总投资约 1,421 亿元人民币。

2009 年 11 月，国务院批复同意了国家发改委《关于渤海海峡跨海通道问题研究工作有关情况的报告》，渤海湾跨海通道战略规划研究工作刚开始启动。与琼州海峡相比，渤海湾最窄处约 100 公里，而琼州海峡最窄处仅为 19.4 公里，因此在渤海湾建造跨海大桥的难度将远远高于琼州海峡。根据琼州海峡跨海大桥及世界其他主要跨海大桥的项目论证和建设周期的实际情况，结合渤海湾地理条件分析，预计近 20 年内渤海湾不可能建成跨海大桥。

根据大连海事大学出具的《2300 客位/2500 米车道客滚船可行性研究报告》测算，本次发行募集资金用于建造的两艘客滚船舶预计建设期为 20-24 个月，税后动态投资回收期为 8.96 年，渤海湾跨海通道建设对本次发行募集资金投资项目不存在影响。

四、利率上升导致借款利息支出增加的风险

最近几年，除业务经营产生的自有资金外，本公司主要通过银行借款进行融资，以满足大规模资本性支出的资金需求。2007-2009 年及 2010 年 1-6 月，公司银行借款月末平均余额分别为 51,448.33 万元、65,090.00 万元、96,301.67 万元和 123,360.00 万元（其中长期借款约占 90%），同期公司银行借款利息支出分别为 3,444.34 万元、5,075.27 万元、5,764.12 万元和 3,457.49 万元。本公司银行借款主要是五年以上长期贷款，目前适用的基准利率处于较低水平。

最近三年内中国人民银行公布的五年以上长期贷款基准利率变化情况如下：

2007 年	1 月 1 日	3 月 18 日	5 月 19 日	7 月 21 日	8 月 22 日	9 月 15 日
基准利率	6.84%	7.11%	7.2%	7.38%	7.56%	7.83%
2008 年	1 月 1 日	9 月 16 日	10 月 9 日	10 月 30 日	11 月 27 日	12 月 23 日
基准利率	7.83%	7.74%	7.47%	7.2%	6.12%	5.94%
2009 年之后	2009 年 1 月 1 日至今					
基准利率	5.94%					

最近三年及一期，本公司所有银行借款均按期还本付息，未发生过本息逾期的情况，公司与银行保持良好的合作关系，公司信用等级也逐步提高。2009 年以来，多家银行向公司提供了基准利率下浮 10%的最优惠利率，有效控制了借款利息支出的增加。但是，由于本公司银行借款余额较大，如果国内经济环境及货币政策发生变化，中国人民银行提高贷款利率，公司存在因利率上升而导致借款利息支出增加的风险。

五、船舶折旧费用大幅增加的风险

本公司主要资产为客滚船舶等固定资产，2007-2009 年及 2010 年 1-6 月的船舶折旧费用分别为 3,555.13 万元、3,690.04 万元、4,900.44 万元和 3,348.93 万元，占主营业务成本的比例分别为 10.30%、9.27%、11.30%和 12.42%，是本公司的主要成本项目之一。本公司渤海珍珠轮、渤海玉珠轮等两艘船舶分别于 2009 年 4 月和 7 月投入运营并转入固定资产核算，自次月起计提折旧，该两艘船舶在 2010 年将全年计提折旧费用，因此将在一定程度上增加当年折旧费用。本公司渤海宝珠轮、渤海翡珠轮分别于 2010 年 2 月和 6 月投入运营并转入固定资产核算，均自次月起计提折旧，将增加公司折旧费用。综合考虑上述因素的影响，本公司 2010 年的船舶折旧费用预计约 7,342 万元，较 2009 年有较大幅度增加，将对本公司经营业绩造成一定影响。

六、过分依赖单一航线的风险

本公司 2007-2009 年主要经营烟台至大连航线，99%以上的营业收入来源于该航线，公司对该航线的依赖程度较高，若该航线的市场情况及竞争情况发生不利于本公司的变化，将对本公司的经营业绩产生影响。

烟台至大连航线是渤海湾最为重要、最为成熟的黄金航线，本公司在该航线多年经营，已经积累了丰富的市场经验和良好的企业品牌，具备较明显的竞争优势，但为尽量减少对烟台至大连航线的依赖，拓展新的利润增长点，经详细考察论证，本公司于 2009 年 12 月 17 日开始运营蓬莱至旅顺航线。随着蓬莱、旅顺两地港口及高速公路建设日趋完善，物资和人员流动日渐频繁，预计该航线将具有良好的发展前景，并降低本公司依赖单一航线的风险。

七、船用燃油供应商较为集中的风险

本公司船舶所用燃油主要包括船用燃料油、船用轻柴油等。最近三年及一期，船用燃油的采购成本占主营业务成本的比例分别为35.15%、38.28%、35.54%和42.66%，是本公司的主要经营成本之一。由于船用燃油在国内的供应商较为有限，从提供加油服务的便利性和长期稳定供应能力考虑，本公司选择大连保税区顺林石油化工有限公司作为船用燃料油的供应商，选择烟台市渤海石油有限公司和辽渔集团物资公司作为船用轻柴油的供应商。

虽然本公司与上述主要供应商均订有长期性的供油协议书，并已建立了良好的长期合作关系，上述供应商亦承诺给予公司相对优惠的采购价格，且在报告期内均能按时供应所需船用燃油，但不能排除将来个别供应商因出现突发状况而不能及时供油的可能性。

八、定价机制变化的风险

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。目前，渤海湾客运港航联席会定期召开会议，参会企业根据近期市场情况协商确定下一阶段的指导性运价。在经营中，各公司可根据自身的经营成本、船舶状况、靠泊条件以及市场供求情况，围绕联席会议制定的指导价格对运价进行适当调整。

根据上述定价机制，本公司目前拥有一定的自主定价权，可根据市场情况通过调节价格以最大化公司利润，并在较大程度上消除船用油品价格上涨带来的负面影响。若将来渤海湾客滚运输行业的定价机制发生不利于本公司的变化，将对本公司的经营业绩造成不利影响。

九、市场竞争的风险

本公司主要经营的烟台至大连航线目前有包括本公司在内共四家客滚运输企业参与竞争。虽然公司在船型配置、运力规模、企业品牌、管理经验等众多方面均具有较强的竞争优势，市场占有率连续多年保持第一且稳中有升，是渤海湾

客滚运输龙头企业，但由于未来可能出现的市场环境和竞争形势的变化，本公司仍存在经营业绩下降的风险。

十、其他交通运输方式的替代风险

本公司经营的渤海湾客滚运输业务与公路运输、铁路运输及航空运输具有一定的替代性，公司现有运量中即有一部分来自于其他运输方式的转移需求。燃油价格的变动、各种交通运输方式的运价变化、便捷程度均能影响这部分转移需求。

随着环渤海湾地区交通运输业的不断发展，若其他交通运输方式运输价格降低或便捷性提高，将可能对渤海湾客滚运输市场需求产生一定的替代，从而对本公司经营业绩产生不利影响。

十一、资产抵押风险

本公司较多采用资产抵押方式取得银行贷款，截至2010年6月30日，本公司共九艘正在运营的船舶中，渤海金珠轮等六艘船舶用于向银行抵押借款共计99,200.00万元，该等船舶的原值合计为194,050.84万元，资产净值合计为184,604.25万元，占公司固定资产净额的93.89%，占公司资产总额85.05%。如本公司不能按期偿还相应抵押贷款，亦不能通过协商等其他有效方式解决，则上述被抵押船舶面临被银行处置的风险，从而影响本公司生产经营活动正常进行。

上述抵押借款均为期限在6-10年的长期借款，每年按照还款计划需偿付的金额不大，本公司具备还款能力，在过去三年内亦从未发生借款本息逾期的情况，因此，由于该项风险影响公司生产经营的可能性较小。

十二、募集资金投资项目的风险

发行人本次发行募集资金主要用于新建两艘客滚船舶，尽管本次募集资金拟投资项目已进行了充分的市场调研和可行性论证，并经交通运输部批准，但由于项目周期较长，在项目组织实施过程中，面临着宏观政策变化、市场环境变化等诸多风险，可能对募集资金投资项目的投资收益产生影响。

本次募集资金投资项目建成后，公司固定资产规模将大幅度提高，固定资产

年折旧费用将有较大规模增加，尽管公司在进行项目可行性论证时已充分考虑折旧费用上升增加的运营成本，但若国内外宏观经济形势和市场环境发生重大变化，募集资金投资项目的预期收益不能实现，则公司存在因固定资产折旧费用大量增加而导致经营业绩下滑的风险。

十三、净资产收益率下降的风险

最近三年内，本公司按扣除非经常性损益后的净利润计算的加权平均净资产收益率分别为28.65%、28.25%和26.59%。在本次发行完成后，预计公司净资产将有较大幅度增加，由于募集资金投资项目需要一定的建设周期，在短期内难以产生效益，从而导致本公司净资产收益率在短期内存在较大幅度下降的风险。

十四、控股股东控制的风险

辽渔集团目前持有本公司17,688.384万股，持股比例为46.50%，是本公司的控股股东。按照本次拟发行10,100万股股份计算，辽渔集团按照《境内证券市场转持部分国有股充实全国社会保障基金实施办法》（财企[2009]94号）规定转持国有股后，预计将持有本公司168,730,178股，占发行后总股本48,140万股的35.05%，仍将是本公司的相对控股股东，可能通过行使投票表决方式或其他方式对本公司经营决策和人事安排等重大事项施加影响。虽然本公司在公司章程、“三会”议事规则及其他治理制度、内控制度等方面做了相关限制性安排，但辽渔集团仍然有可能利用控制权作出对自己有利，但有损于本公司或公司其他股东利益的行为。

十五、房屋租赁合同被确认为无效的风险

本公司目前共租赁了十二处房屋（详见本招股说明书“第六章 业务与技术”），其中九处房屋的出租方未能提供相应的房屋所有权证或者其他证明其有权出租该等房屋的文件，因此该等房屋租赁合同存在被确认无效的风险。

上述九处房屋中，四处租自高速公路管理处或管理公司，两处租自山东省烟台船舶检验局，两处租自火车站管理处或管理公司，一处为辽渔集团厂区内房屋。

根据《中华人民共和国物权法》中确立的保护占有的原则，只要不存在第三人就上述租赁房屋产权主张权利而导致承租人无法继续使用的情形，租赁合同的履行则不存在障碍。从该九处房屋出租方的性质来看，其虽未能提供房屋权属证明，但由于权属纠纷导致房屋租赁合同被确认无效的可能性很小,且该等房屋自租赁以来从未发生任何产权纠纷。该等房屋中，有两项用作公司办公场所，其面积合计为169平方米，占公司办公场所总面积2,906.14平方米的比例为5.82%；有五项用作公司自营售票点，其面积合计为193平米，占公司所有售票点（包括自营和代理售票点）总面积4,180平方米的比例为4.62%，该等售票点2009年实现的票款收入合计约6,003.00万元，占当年公司主营业务收入的比例为7.98%；其余两项分别用作公司旅客班车等候区和洗衣房，并非公司主要经营场所。因此，即使因权属纠纷导致上述房屋租赁合同被确认无效，也不会对公司生产经营和业绩造成重大影响。

若房屋租赁合同被确认无效，公司售票点将需要搬迁。公司烟台、大连经营部负责租赁房屋中选址、谈判等具体工作，根据经验，自开始寻找替代场所至售票点迁入需要约20天。按照2009年该等售票点实现的票款收入大致测算，若全部需要搬迁，则在该等售票点搬迁的20天内，公司损失的票款收入约为328.93万元，占当年公司主营业务收入的0.44%。

公司为上述九处房屋每年需支付房屋租金95.98万元，根据《合同法》第58条的规定，“合同无效或者被撤销后，因该合同取得的财产，应当予以返还；不能返还或者没有必要返还的，应当折价补偿。有过错的一方应当赔偿对方因此所受到的损失，双方都有过错的，应当各自承担相应的责任。”因此，若该等房屋租赁合同涉及纠纷且被法院确认无效，公司需要腾退房屋，但可要求退还房屋租金，并可因出租方存在过错而要求其赔偿。

公司控股股东辽渔集团已于2010年6月30日出具《承诺函》，如果渤海轮渡承租上述九处房屋的租赁事项因出租方未能提供证明其有权出租该等房屋的文件而被确认无效，渤海轮渡因此遭受的任何经济损失均由辽渔集团承担。

十六、发展邮轮产业面临的风险

经过多年经营渤海湾客滚运输业务，本公司在豪华船舶设计、建造以及业务

经营等方面积累了丰富经验，已具备发展邮轮产业的基础条件，因此，公司制定了发展国际邮轮产业的发展战略和业务发展计划，并已与中国船级社、黄海造船有限公司和上海船舶研究设计院共同签署了豪华邮轮研发项目合作备忘录，就共同研发豪华邮轮项目进行技术合作，以尽快设计、建造满足中国至亚洲主要港口高端旅游市场需求的豪华邮轮。本次募集资金拟投资建造的两艘豪华国际客滚船不仅在船舶布局、内部装潢、绿色环保、安全舒适、娱乐设施方面参考了豪华邮轮的设计标准，其建造、运营也将在市场需求调研、客户开发、服务提升等众多方面为公司发展邮轮产业提供重要的经验积累。

但是，公司发展邮轮产业面临诸多风险，主要体现在以下方面：

1、缺乏直接经验的风险。虽然多年经营客滚运输业务，在安全管理、船舶管理、市场营销开发、车客组织调度等方面积累了丰富经验，但国际邮轮产业的业务模式、客户群体、上下游行业联系、监管模式较客滚运输业务仍存在较大差别，因此缺乏直接经验构成了公司发展邮轮产业的风险。

2、政策风险。国际邮轮产业在我国属于新兴产业，虽然国家发改委于2008年6月26日发布了《国家发展改革委关于印发促进我国邮轮业发展的指导意见的通知》（发改交运[2008]1675号），但在行业监管、产业经营模式、经营资质认定等众多方面尚没有出台具体政策规定。

3、产业配套不成熟的风险。国际邮轮产业链大体由邮轮船厂、邮轮公司、邮轮港口码头和邮轮旅游四大产业经营环节构成，而目前我国邮轮经济的产业化格局远未形成，产业配套建设尚有待加强。

十七、竞争优势被削弱的风险

根据交通运输部安委会办公室于2009年5月31日签发的《交通运输部专题会议纪要》，我国将继续加强对渤海湾运力的宏观调控，停止审批新的客滚运输企业，除原有客滚船更新外，不再审批新增运力。根据这一运力更新政策，各运输企业将不能新增船舶，运力增加只能通过客滚船更新进行。本公司在最近几年内已对公司大部分船舶进行了更新，并建立了较为明显的竞争优势，但随着竞争对手陆续对其老旧船舶进行更新，可能会减弱公司的竞争优势，从而对公司经营业绩造成一定的负面影响。但是，本公司的经营业绩并不会因此受到重大冲击，主

要原因包括：

1、上述运力更新政策是在渤海湾（山东片）水上安全座谈会后制定的，主要是出于安全运输方面考虑，目的是鼓励现有企业尽快更新老旧船舶，消除渤海湾客滚运输安全隐患，因此在老旧船舶更新基本完成后，交通运输部可能会允许企业新建船舶投入渤海湾客滚运输市场。

2、通过最近几年陆续更新船舶，公司已经建立了良好的品牌声誉和行业影响力，并和重要客户建立了长期合作关系。未来几年内，珠字号系列船舶在硬件设施方面仍将具有较强的竞争力。

3、根据上述运力更新政策，渤海湾客滚运输企业的船舶数量近期将保持现有水平，公司船舶数量高于其他竞争对手，因此即使竞争对手均完成船舶更新，公司仍拥有最高的船舶发班密度，能够为客户提供最为方便快捷的运输服务，保持船舶数量的竞争优势。

4、本公司营业收入大部分来自于车辆运输业务，由于公司船舶在大连方向停靠的码头距离高速公路入口比较近，而竞争对手船舶在大连方向停靠的码头需要穿过大连市区才能驶入高速公路，因此公司在车辆运输方面存在竞争优势。即使竞争对手完成船舶更新，公司在车辆运输方面的竞争优势仍将保持。

5、公司目前的客滚运输业务致力于打造渤海湾南北向的海上高速公路，仅仅满足了日常出行的运输需求，未来随着消费结构的升级变化，旅游需求将逐步释放，渤海湾夏季旅游人数的变化和琼州海峡的客滚运输市场体现了这一特点。渤海湾岛屿较多，大连、烟台、天津之间的地理位置也适合开展旅游航线，因此旅游需求是未来公司的一个增长点。

6、渤海湾的地理位置决定了韩国航线具有经济价值。公司已与韩国HANARO海运（株）、烟台港集团达成合作意向，在烟台市合资组建中外合资经营企业，共同合作开辟中国烟台－韩国平泽航线，新航线的开通和运营将为公司带来新的利润增长点，减少公司对烟台至大连航线的依赖。

第五章 发行人基本情况

一、发行人基本资料

1、 中文名称： 渤海轮渡股份有限公司

英文名称： Bohai Ferry Co., LTD

2、 注册资本： 380,400,000 元

3、 法定代表人： 刘建君

4、 成立日期： 1998 年 10 月 15 日

整体变更为股份公司日期：2006 年 12 月 29 日

5、 公司住所： 山东省烟台市芝罘区环海路 2 号

6、 邮政编码： 264000

7、 电话号码： (0535) 6291223

8、 传真号码： (0535) 6291223

9、 互联网网址： www.bohailundu.com

10、电子邮箱： investor@bohailundu.com

二、发行人改制重组情况

（一）设立方式

本公司系由公司前身山东渤海轮渡有限公司的原股东辽渔集团、海平投资和山东高速作为发起人，以公司截至2006年9月30日的经审计净资产342,170,034.94元为基准整体变更设立，设立时总股本为28,000万元。

2006年12月29日，本公司取得烟台市工商局核发的《企业法人营业执照》（注册号：3706001804044），注册资本为2.8亿元，实收资本为2.8亿元。

（二）发起人

公司的发起人及发起设立时的持股情况如下：

序号	发起人名称	认购股数（股）

1	辽宁省大连海洋渔业集团公司	143,808,000
2	烟台海平投资发展股份有限公司	101,864,000
3	山东省高速公路集团有限公司	34,328,000
	合计	280,000,000

注：公司发起人中，辽渔集团、山东高速持有股份的性质为国有法人股（SLS），海平投资持有股份的性质为社会法人股。

（三）发行人成立时拥有的主要资产和实际从事的主要业务

本公司改制设立时，实际从事的主要业务为烟台至大连航线客滚运输业务，拥有的主要资产包括运营中的渤海金珠轮、渤海明珠轮、英华轮、宝华轮、大华轮等五艘客滚船舶，以及尚在建造中的渤海银珠轮。

截至2006年9月30日，本公司经审计总资产为90,366.43万元，其中流动资产26,758.59万元、固定资产为60,716.66万元。

（四）发行人成立前后，发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务

由于本公司是以整体变更为股份有限公司的方式设立，因此本公司成立前后，发起人辽渔集团、海平投资和山东高速拥有的主要资产及实际从事的主要业务未发生变化。在本公司成立前后，上述发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务如下：

1、辽渔集团

辽渔集团拥有的主要资产包括位于大连市甘井子区大连湾的划拨土地及房屋、船舶等固定资产，以及15家全资或控股子公司的股权，实际从事的主要业务包括近海和远洋捕捞、水产品加工、贸易、船舶维修、房地产开发和国际经济技术合作等。

2、海平投资

海平投资拥有的主要资产为本公司36.38%股权，该公司系由本公司及辽渔集团的部分职工为受让并持有本公司股权而出资设立的公司，未进行其他业务经营活动。海平投资已于2009年7月31日将所持本公司股权全部转让予绵阳产业基金，并于2009年12月29日在烟台市工商局办理了注销登记。

3、山东高速

山东高速拥有的主要资产包括公路、桥梁及构筑物等固定资产以及21家全资或控股子公司的股权，其实际从事的主要业务包括高等级公路、桥梁的管理、经营、开发、维护及沿线的综合开发、经营，高等级公路的建设、收费等。

（五）改制前原企业的业务流程、改制后发行人的业务流程，以及原企业和发行人业务流程间的联系

本公司由山东渤海轮渡有限公司整体变更设立，改制后的主要业务及其流程较改制前未发生重大变化，详见本招股说明书“第六章 业务与技术”。

（六）发行人成立以来，在生产经营方面与主要发起人的关联关系及演变情况

本公司成立以来，因生产经营需要，与控股股东辽渔集团发生采购船用轻柴油、采购港口综合服务、租赁房屋并支付水、电、蒸汽费用等关联交易，公司报告期内发生的经常性关联交易金额如下：

单位：万元

交易内容	2010 年 1-6 月	2009 年度	2008 年度	2007 年度
采购船用轻柴油	293.00	370.28	553.72	703.59
采购港口综合服务	3,025.87	6,053.70	5,511.19	5,183.95
租赁两处房屋并支付水、电、蒸汽等费用	7.02	27.04	19.43	20.91

上述关联交易的具体情况，详见本招股说明书“第七章 同业竞争与关联交易”。除辽渔集团外，公司与其他发起人在生产经营方面未发生关联交易。

（七）发起人出资资产的产权变更手续办理情况

本公司由山东渤海轮渡有限公司依法整体变更设立，本公司继承了原公司的全部资产及负债。发起人以其在山东渤海轮渡有限公司享有的权益出资，未投入新的资产，不存在发起人出资资产产权需由发起人转移给本公司的情况。

（八）公司独立经营能力

公司在业务、资产、人员、机构、财务等方面与股东之间相互独立，具有完整的业务体系及面向市场自主经营的能力。

1、业务独立

公司主营业务为渤海湾客滚运输业务，所经营的业务独立于控股股东、实际控制人及其控制的其他企业。公司目前拥有独立、完整的采购、生产与销售系统和经营管理体系，具有面向市场独立自主地开展业务的能力。尽管公司与辽渔集团之间存在若干关联交易，但该等关联交易是客滚运输业务经营所必需，且完全按照市场化方式进行。

2、资产独立

公司设立及增资的股东出资已足额到位，且相关资产的权属变更手续已办理完毕。公司拥有独立生产经营所需的各项资产，对公司资产拥有完全的所有权、控制权和支配权。截至本招股说明书签署之日，公司的资产未以任何形式被控股股东及其控制的其他企业占用，公司不存在为控股股东及其控制的其他企业提供担保的情形。

3、人员独立

公司具有独立的劳动、人事、工资等管理体系及独立的员工队伍，员工的工资发放、费用核算、社会保险等支出与股东单位及其关联方严格分开。公司董事、监事、高级管理人员均按照《公司法》、《公司章程》等有关规定通过合法程序产生，不存在控股股东超越本公司董事会和股东大会作出人事任免决定的情况。截至本招股说明书签署之日，公司总经理、副总经理、财务总监、董事会秘书等高级管理人员均在公司领薪，且未在控股股东担任职务，不存在有关法律、法规禁止的兼职情况。

4、机构独立

公司依法设立股东大会、董事会及其专门委员会、监事会，明确职权范围，制定相应的规章制度并严格遵照执行。

公司已建立了适应自身发展需要和市场竞争需要的组织机构，组织机构健全完整，运作正常有序，能独立行使经营管理职权。各职能机构与股东单位完全分开，不存在任何上下级关系，不存在股东单位直接干预公司生产经营活动的情况。公司已经制定了全面的内部控制制度，以促进公司业务的有效经营。

5、财务独立

公司拥有独立的财务部门，配备了独立的财务人员，建立了独立的财务核算

体系和财务管理体系。公司独立进行财务决策，不存在控股股东及其控制的其他企业干预本公司资金使用的情况。公司已在银行开立独立的银行账户，不存在与控股股东及其控制的其他企业共用银行账户的情况。公司作为独立的纳税人，依法独立纳税，不存在与控股股东及其控制的其他企业混合纳税的情况。

三、发行人股本的形成及其变化和重大资产重组情况

（一）发行人股本形成及其变化情况

1、公司前身——山东渤海轮渡有限公司设立

1998年8月25日，山东省交通厅出具《关于同意组建山东渤海轮渡有限公司的批复》（鲁交综[1998]36号），批准由山东省蓬莱港务管理局和山东省长岛港务管理局组建山东渤海轮渡有限公司。根据蓬莱港务局与长岛港务局签定的《组建公司协议书》和公司章程，公司注册资本为1,000万元，其中蓬莱港务局与长岛港务局分别以货币出资500万元，各占公司注册资本的50%。山东省蓬莱市审计师事务所于1998年10月12日出具《验资报告》（蓬审所验字[1998]第314号），验证各股东出资均已到位。1998年10月15日，公司在蓬莱市工商行政管理局注册登记并领取了《企业法人营业执照》（注册号：3706841800497-1），公司设立时注册资本为1,000万元，注册地址为蓬莱市马格庄镇湾子口村西，经营范围为“从事渤海湾内陆岛及岛屿之间的海上旅客运输和客货、汽车滚装运输；蓬莱、长岛两港客货代理、货物装卸”。

山东渤海轮渡有限公司设立时的股东出资情况及出资比例为：

序号	股东名称	出资金额（万元）	比例（%）
1	山东省蓬莱港务管理局	500	50.00
2	山东省长岛港务管理局	500	50.00
	合计	1,000	100.00

山东渤海轮渡有限公司设立时，股东蓬莱港务局和长岛港务局均为山东省交通厅下属国有企业，出资资金来源均为自有资金，公司所募集资金用于日常业务经营。公司设立经过山东省交通厅《关于同意组建山东渤海轮渡有限公司的批复》（鲁交综[1998]36号）批准。

保荐机构和发行人律师认为，山东渤海轮渡有限公司设立时，蓬莱港务局和

长岛港务局具备出资设立有限责任公司的资格，用以出资的资金来源及募集资金用途合法合规，履行了必要的验资及审批程序，设立事项合法、有效。

2、第一次增资扩股及经营范围变更

2001年4月29日，原交通部下发了《关于同意山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡股份有限公司的批复》（交水批[2001]331号），批准蓬莱港务局、山东高速、烟台海运、山东航运集团向本公司增资，增资后公司的注册资本由1,000万元增加至12,400万元，增资后公司股权结构为：蓬莱港务局出资5,500万元，山东高速出资3,000万元，烟台海运出资2,400万元，山东航运集团出资1,000万元，山东省长岛港务管理局出资500万元。

2001年12月16日，公司股东会决议批准上述增资方案。同日，各股东共同签署了《山东渤海轮渡有限公司增资扩股协议》。蓬莱兴和有限责任会计师事务所于2001年12月18日出具了《验资报告》（蓬兴会内验字[2001]243号），验证出资均已到位。

2001年12月16日，公司股东会决议通过了《山东渤海轮渡有限公司章程》，其中对公司经营范围进行了变更。2002年3月8日，经公司股东会决议批准，公司注册地址由蓬莱市马格庄镇湾子口村西变更为烟台市环海路2号。2002年3月19日，公司在烟台市工商局领取了增资并变更注册地址、经营范围后的《企业法人营业执照》（注册号：3706021801500），公司注册资本为12,400万元，注册地址为烟台市环海路2号，经营范围为“主营烟台至大连、蓬莱至大连、蓬莱至旅顺、蓬莱至长岛客货滚装运输，兼营港口客货运代理、货物装卸与堆存业务”。本次增资完成后，公司股权结构如下：

序号	股东名称	出资金额（万元）	比例（%）
1	山东省蓬莱港务管理局	5,500	44.35
2	山东省高速公路有限责任公司	3,000	24.19
3	山东省烟台海运总公司	2,400	19.35
4	山东航运集团有限公司	1,000	8.06
5	山东省长岛港务管理局	500	4.03
	合计	12,400	100.00

本次公司向蓬莱港务局、山东高速、山东航运集团、烟台海运进行增资扩股，

新增股东当时均为山东省交通厅下属国有企业。经新老股东协商同意，本次增资每1元新增注册资本的认购价格为1元，其中蓬莱港务局以其承担购置成本的宝华轮出资，山东高速以自有资金出资，山东航运集团和烟台海运因已注销或重组未能提供其资金来源说明（发行人律师认为，烟台海运和山东航运集团以货币现金认购新增注册资本的出资情况已经蓬莱兴和有限责任会计师事务所于2001年12月18日出具的蓬兴会内验字[2001]243号《验资报告》验证到位，其用以认购渤海轮渡新增注册资本的资金并非来源于渤海轮渡提供的财务资助，不存在因出资来源影响本次增资的法律效力的情形），公司募集资金用于偿还吸收合并烟大轮渡时承担的部分债务以及日常业务经营。本次增资经原交通部《关于同意山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡股份有限公司的批复》（交水批[2001]331号）批准，增资前后的股东全部为国有股东，本次增资未损害国有股东的利益。

保荐机构和发行人律师认为，山东渤海轮渡有限公司上述增加注册资本时，各股东具备出资的资格；蓬莱港务局用以出资的资产以及山东高速用以出资的资金来源合法合规，烟台海运和山东航运集团用以出资的货币现金也已经验资机构验证；本次增资募集资金用途合法合规；本次增资履行了必要的验资及审批程序；渤海轮渡本次增资前后的股东均为国有股东，本次增资没有损害国有股东的利益。

对本次增资中蓬莱港务局以宝华轮出资情况的说明：

本次增资前，本公司与股东蓬莱港务局在人员、资产及财务上并未明确划分，由同一领导班子同时营运港口与船舶两套业务并进行统一管理。在1999年购入宝华轮时，公司刚设立不久，注册资本较低，购置宝华轮的资金是由蓬莱港筹措。由于公司拥有原交通部颁发的《水路运输许可证》，因此领导班子决定宝华轮的购船合同以渤海轮渡名义签署，并将宝华轮登记在渤海轮渡名下。

2001年12月增资时，根据原交通部《关于同意山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡股份有限公司的批复》（交水批[2001]331号），并经新老股东一致同意，蓬莱港务局拟以宝华轮作为出资，并承担相应的船舶购置成本。因本次增资后股东情况发生变化，应新股东单位要求需要理顺产权关系，故公司和蓬莱港务局对资产、负债（包括宝华轮及其购船贷款）进行了明确划分，本次增

资后渤海轮渡独立运营、独立核算，同时将宝华轮在分账时分配给蓬莱港务局并由其作为出资投入渤海轮渡。由于划分工作比较复杂，直到2002年4月30日方理清双方资产与债权债务，对双方的资产、负债与净资产进行了合理划分。根据大信会计师事务所出具的《渤海轮渡股份有限公司增资复核报告》（大信专审字[2010]第1-1236号）：“分账后，渤海轮渡总资产166,981,361.20元，总负债30,679,495.28元，净资产136,301,865.92元（其中实收资本1.24亿元，系本次增资前注册资本1000万元，本次增资中其他股东货币出资6400万元、蓬莱港务局出资5000万元）。经理顺产权关系，将蓬莱港务局与渤海轮渡资产、负债、净资产合理划分后，通过在分账时确保渤海轮渡实收资本与注册资本一致的方式，使渤海轮渡的实收资本得以保全。分账后各股东所持的渤海轮渡股份数与工商登记及原验资报告一致，不存在股权权属纠纷。分账后渤海轮渡的资产产权清晰，蓬莱港务局所承担的主要债务均已于2002年5月后陆续归还，不存在潜在债务纠纷。”

本公司目前的全部股东均已出具《股东确认和承诺函》，声明并承诺对蓬莱港以宝华轮认购公司5,000万元新增注册资本事宜的真实性和合法性予以认可，就该增资事宜与渤海轮渡、山东省蓬莱港务管理局及渤海轮渡其他股东之间不存在任何争议或者潜在纠纷。

在本公司初始设立及2001年增资时，公司及所有股东全部是山东省交通厅下属企业，本公司的设立及增资均是在山东省交通厅的主导下进行。山东省交通厅于2010年7月5日出具《关于对渤海轮渡股份有限公司历史沿革有关事宜予以确认的函》（鲁交港航[2010]7号），对渤海轮渡1998年初始设立及2001年增资情况进行了确认，“渤海轮渡1998年设立及2002年增资过程中，各股东出资均已到位，没有发现虚假出资、抽逃出资，渤海轮渡的有效设立与合法存续，没有损害新老股东的权益、造成国有资产流失的问题，上述事项表明渤海轮渡1998年设立及2002年增资事项合法、有效。”

2010年7月21日，山东省人民政府出具《关于对渤海轮渡股份有限公司上市涉及有关事项予以确认的批复》（鲁政字[2010]172号），确认“经省政府有关部门审查，渤海轮渡股份有限公司1998年设立及2002年增资过程中，没有发现股东虚假出资，渤海轮渡全部法人和自然人股东已出具《股东确认和承诺函》，该设立和增资事项合法有效”。

发行人律师认为，经过渤海轮渡与蓬莱港进行账务划分后，渤海轮渡实收资本与注册资本一致；不存在渤海轮渡以自有资金购置“宝华”轮又用于股东增资的情况；蓬莱港所持渤海轮渡国有股权已于2005年全部对外转让，渤海轮渡目前的全部股东对蓬莱港以“宝华”轮出资的到位情况均予以了确认；本次增资的合法性、有效性已得到了山东省交通厅和山东省人民政府的确认；自“宝华”轮实际出资到位之日至本补充法律意见书出具之日，蓬莱港以“宝华”轮出资事宜未产生任何法律纠纷；蓬莱港以“宝华”轮出资事宜不存在虚增注册资本的情况，不会导致发行人的股权结构存在不确定性，不会对本次发行上市构成实质性法律障碍。

保荐机构认为，发行人将资产、负债与蓬莱港务局进行明确划分后，渤海轮渡实收资本与注册资本一致，宝华轮一直由发行人独立占有和使用，至今未因蓬莱港务局以宝华轮出资事宜产生任何法律纠纷。蓬莱港务局所持发行人股份已于2005年全部对外转让，宝华轮也已于2010年9月处置完毕。发行人目前的全部股东对蓬莱港以宝华轮出资事宜均予以了确认，山东省交通厅和山东省人民政府对本次增资的合法性、有效性予以确认。本次增资不存在虚增注册资本的情况，不会导致发行人的股权结构存在不确定性，对发行人生产经营和报告期损益不构成实质影响，不会对本次发行构成实质性法律障碍。

3、隶属关系下放地方及第二次增资扩股

2002年10月17日，山东省财政厅、交通厅下发《关于划转山东省烟台国际海运公司等单位国有资产和财务关系的通知》（鲁财建[2002]58号），将下放到渤海轮渡的省交通基金委托贷款本息12,068万元转增国家资本金并划转至烟台市政府。2003年12月31日，烟台市人民政府下发《关于委托市国有资产管理局行使山东渤海轮渡有限公司国有出资人职责的通知》（烟政发[2003]182号），委托烟台市国有资产管理局行使渤海轮渡国有出资人职责。

2004年7月16日，公司股东会决议通过了《山东渤海轮渡有限公司增资扩股方案的说明》。烟台永大会计师事务所于2004年12月8日出具了《验资报告》（烟永会[2004]40号），验证鲁财建[2002]58号文所述12,068万元经审计确认为120,675,933.21元，已全部转为烟台市国有资产管理局在公司的实收资本。2005年1月20日，公司在烟台市工商局办理了变更登记并领取了《企业法人营业执照》

（注册号：3706021801500），公司注册资本为24,467.59万元。

本次转增国家资本金完成后，公司的股权结构如下：

序号	股东名称	出资金额(万元)	比例（%）
1	烟台市国有资产管理局	12,067.59	49.32
2	山东省蓬莱港务管理局	5,500	22.48
3	山东省高速公路有限责任公司	3,000	12.26
4	山东省烟台国际海运公司	2,400	9.81
5	山东航运集团有限公司	1,000	4.09
6	山东省长岛港务管理局	500	2.04
	合计	24,467.59	100.00

本次公司新增股东为烟台市国有资产管理局，其受托代表烟台市政府履行出资人职责持有公司股权。根据山东省财政厅、山东省交通厅《关于划转山东省烟台国际海运公司等单位国有资产和财务关系的通知》（鲁财建[2002]58号），并经公司在本次增资前的全部股东同意，本次增资每1元新增注册资本的认购价格为1元，用作出资的资产是山东省交通厅提供给公司（含烟大轮渡）用于购置船舶配件、购船、资金周转等用途的委托贷款。根据大信会计师事务所出具的《渤海轮渡股份有限公司增资复核报告》（大信专审字[2010]第1-1236号），蓬莱港及公司进行分账后，截至2002年4月30日，公司净资产为13,630.19万元，按照山东省财政厅、山东省交通厅下发《关于划转山东省烟台国际海运公司等单位国有资产和财务关系的通知》时公司实收资本12,400万元计算，每1元注册资本对应的净资产为1.09元。本次增资前后的股东全部为国有股东，本次增资未损害国有股东的利益。

保荐机构和发行人律师认为，山东渤海轮渡有限公司上述增加注册资本时，认购新增注册资本的股东具备出资的资格，用以出资的资金来源及用途合法合规，本次增资履行了必要的验资及审批程序，增资前后的股东均为国有股东，本次增资没有损害国有股东的利益。

4、烟台市国资委等股东所持股权转让

2004年下半年，根据山东省港航体制改革的总体部署和要求，烟台市国资委等发行人国有股东启动了股权对外转让工作。2004年7月16日，公司股东会通过

决议，将本公司全部股权转让，并授权烟台市国资委全权负责转让事宜。2004年11月8日，中联资产评估有限公司出具了《资产评估报告书》（中联评报字[2004]第100号），评估基准日为2004年7月31日，本公司经评估净资产为26,184.43万元。该资产评估报告书于2004年11月16日经烟台市国资委《关于对山东渤海轮渡有限公司股权转让资产评估项目予以核准的通知》（烟国资评字[2004]53号）核准。

本次国有股权转让自2004年下半年启动后，烟台市国资委、山东航运、蓬莱港、长岛港、烟台海运分别向山东省烟台鲁信产权交易中心有限公司提交了《产权出让申请书》，申请将所持渤海轮渡的国有股权有偿在山东省烟台鲁信产权交易中心有限公司挂牌转让。鉴于客滚行业对运输安全的特殊要求，烟台市国资委按照产业相近、行业相关的原则，在前期广泛考察的基础上，于2004年11月18日向辽渔集团、中国海运（集团）总公司、香港合和公路基建有限公司等三家企业发出招标邀请，并在规定时限内收到了辽渔集团提交的《股权受让意向书》和中国海运（集团）总公司、香港合和公路基建有限公司不参与竞标的函件。2004年12月4日，烟台市国资委委托山东烟台鲁信产权交易中心组织召开了“山东渤海轮渡有限公司国有股权转让专家评审会”，邀请烟台市相关政府部门、客滚运输行业专家学者对辽渔集团及其《股权受让意向书》进行评议，评议结果为一致同意向辽渔集团转让渤海轮渡国有股权。后由于山东高速提出暂不转让其所持公司12.26%股权，相关各方经重新协商，最终商定由辽渔集团和海桥国际共同受让本公司其余股东所持的共计87.74%股权。

根据烟台市国资委《关于山东渤海轮渡有限公司国有股权转让工作情况的汇报》（烟国资产权[2005]10号），股权转让价款的确定方式为：以公司截至2004年7月31日的经评估净资产为基础，扣除烟大轮渡职工股补偿款和船员存假补偿金共计1,012万元，对应所转让87.74%股权的价值为22,118.05万元，转让各方以此为基础并溢价约7%确定了转让价款为23,666.32万元。

2005年5月10日，烟台市国资委、山东航运集团、蓬莱港务局、长岛港务局、烟台海运与辽渔集团、海桥国际共同签署了《山东渤海轮渡有限公司股权转让协议书》和《关于山东渤海轮渡有限公司股权转让备忘录》，烟台市国资委、长岛港务局将合计持有的51.36%股权转让给辽渔集团，山东航运集团、蓬莱港务局、烟台海运将合计持有的36.38%股权转让给海桥国际，上述共计87.74%股权的转

让总价款为23,666.32万元。同日，公司股东会决议批准了上述股权转让。

公司于2005年6月30日在烟台市工商局完成了工商变更登记。本次股权转让完成后，公司的股权结构如下：

序号	股东名称	出资金额（万元）	比例（%）
1	辽宁省大连海洋渔业集团公司	12,567.59	51.36
2	大连海桥国际实业有限公司	8,900	36.38
3	山东省高速公路有限责任公司	3,000	12.26
	合计	24,467.59	100.00

本次股权转让系根据山东省港航体制改革的总体部署和要求，在烟台市国资委的主导下进行的。股权转让的受让方为辽渔集团和海桥国际，其中辽渔集团是辽宁省国资委全资拥有的全民所有制企业，注册资本4.5亿元；海桥国际为注册地在大连的民营企业，注册资本5,000万元。本次股权转让中辽渔集团的资金来源为自有资金，海桥国际未提供资金来源说明（海桥国际已于2005年支付了全部股权转让款，其资金来源不会影响本次股权转让的效力）。本次股权转让前，公司截止2004年7月31日的经审计净资产为31,553.29万元。2004年11月8日，中联资产评估有限公司出具中联评报字[2004]第100号《资产评估报告书》，评估结果为：公司截至2004年7月31日净资产原账面值31,553.29万元，调整后账面值23,309.17万元（主要是将作为亏损挂账的无形资产账面值8,059.73万元调整为零），评估值26,184.43万元，评估增值2,875.26万元，增值率12.34%。该评估结果经烟台市国资委《关于对山东渤海轮渡有限公司股权转让资产评估项目予以核准的通知》（烟国资评字[2004]53号）核准。本次股权转让价格以上述经评估净资产26,184.43万元为基础，经邀请招标及产权交易机构评审确定，股权转让款已于转让当年支付完毕。

本次股权转让过程中存在一定的法律瑕疵，但均得到了相应弥补，具体情况如下：

1、没有按照《企业国有产权转让管理暂行办法》第十四条的规定，将产权转让公告委托产权交易机构刊登在省级以上公开发行的经济或者金融类报刊和产权交易机构的网站上以广泛征集受让方。但是，发行人律师认为，该瑕疵已经通过如下方式得到了弥补：

（1）本次国有股权转让虽然未采用《企业国有产权转让管理暂行办法》第十四条所规定的征集受让方的方式，但在烟台市国资委的主导下采用了能够达到广泛征集受让方效果的替代方式。该种替代方式主要体现在，鉴于客滚行业对运输安全的特殊要求，烟台市国资委按照产业相近、行业相关的原则，在前期广泛接触和重点考察的基础上，有选择地分别向有关重点意向受让方发出了招标邀请，由产权交易机构组织专家对意向受让方进行评审并根据评审结果确定辽渔集团及其下属公司为共同受让方，这种重点接触、邀请招标的方式达到了公开征集受让方的效果。

（2）2010年3月15日，烟台市国资委就本次国有股权转让出具了《关于确认国有股权转让行为的复函》（烟国资函[2010]9号），确认本次国有股权转让采取了能够达到广泛征集受让方效果的替代方式，确定了辽渔集团及其下属公司为共同受让方，没有违反国家和地方企业国有股权转让有关法规和规定的原则，本次国有股权转让没有造成国有资产流失，真实有效。

（3）2010年3月，烟台联合产权交易中心有限公司（原山东省烟台鲁信产权交易中心有限公司）出具了书面《证明》，对本次国有股权转让中的转让方、受让方、交易价格、交易方式、价款支付等情况进行了审核，认为本次国有股权转让符合转让方招标文件的要求和产权交易规则的规定，并对本次国有股权转让的产权交易结果予以确认和证明。

2、烟台市国资委向潜在受让方发出招标邀请后，仅有辽渔集团及其下属公司在规定时限内向烟台市国资委表达了受让意向。产权交易机构组织的专家对辽渔集团及其下属公司评审后，确定辽渔集团及其下属公司符合招标的相关条件，并确定为本次国有股权转让的唯一受让方。后经烟台市国资委及相关各方认可，本次国有股权转让的唯一受让方变更为辽渔集团及其战略合作伙伴海桥国际。根据《企业国有产权转让管理暂行办法》第十八条之规定，经公开征集仅产生一个受让方的，可以采取协议转让的方式。因此，辽渔集团及其战略合作伙伴作为共同受让方最终以协议方式受让渤海轮渡国有股权是符合《企业国有产权转让管理暂行办法》第十八条之规定的。

3、辽渔集团在投标意向书中联合的战略合作伙伴在最后签署产权交易协议时发生了变更。但是，发行人律师认为，该等变化不影响本次国有股权转让的有

效性，具体如下：

（1）辽渔集团原将其下属公司大连海洋渔业进出口公司作为战略合作伙伴向烟台市国资委提交了共同受让公司国有股权的意向书，经产权交易机构评审后确定辽渔集团及其下属公司为本次国有股权转让的唯一受让方。虽然辽渔集团后将战略合作伙伴变更为海桥国际，但该战略合作伙伴仍然系辽渔集团推荐并且与辽渔集团共同受让公司股权，且没有改变受让的其他各项条件和受让价格，辽渔集团及海桥国际仍共同作为本次股权转让的唯一受让方。

（2）烟台市人民政府已于2005年8月15日就渤海轮渡有限国有股权转让下发了会议纪要，同意渤海轮渡有限的国有股权转让给辽渔集团和海桥国际。

（3）辽渔集团变更战略合作伙伴并共同受让公司国有股权的事项获得了烟台市国资委在本次国有股权转让时的同意，获得了烟台市国资委于2010年3月15日出具的《关于确认国有股权转让行为的复函》（烟国资函[2010]9号）的确认，获得了烟台联合产权交易中心有限公司于2010年3月出具的书面《证明》的确认。

4、本次股权转让过程中，经过邀投标、专家评审及多轮谈判后，辽渔集团与烟台市国资委等公司国有股东达成一致意见，由辽渔集团受让股权并成为公司控股股东，但由于辽宁省国资委考虑到客滚运输行业的运营风险，在本次国有股权转让协议签署之前暂未对辽渔集团受让并取得公司控股权形成明确意见。为了满足烟台市国资委对本次股权转让的整体进度安排，辽渔集团决定与海桥国际共同受让公司87.74%的股权，其中44.62%的股权由海桥国际实际出资，但由辽渔集团代为持有，待辽宁省国资委批准后辽渔集团再购回并实际持有该部分股权。因此，本次股权转让中辽渔集团所取得的渤海轮渡51.36%的股权中，有44.62%的股权是代海桥国际持有。但是，发行人律师认为，该瑕疵已经通过如下方式得到了弥补：

（1）辽渔集团与海桥国际股权代持的情形已经通过双方充分协商后及时妥善解除。

（2）本次国有股权转让的有权批准机关和各转让方均未因上述代持情形而对本次股权转让的效力提出异议，烟台市国资委于2010年3月15日就本次国有股权转让出具的《关于确认国有股权转让行为的复函》（烟国资函[2010]9号）已确认本次国有股权转让的有效性。

（3）烟台市国资委也未因上述代持行为而对股权转让的相关方给予任何处罚。因代持解除至今已满两年，所以本次国有股权转让的相关方也不存在因代持方式受让股权而遭受行政处罚的风险。

烟台市人民政府、烟台市国资委及山东省人民政府已对本次股权转让的有效性进行了确认，具体如下：

2005年8月15日，烟台市人民政府就渤海轮渡国有股权转让下发了会议纪要，确认渤海轮渡国有股权转让工作自始至终按照国家的有关的法律、法规和烟台市人民政府确定的原则规范运作，保证了国有资产的保值增值，保障了职工的合法权益，渤海轮渡的国有股权转让给辽渔集团和海桥国际的行为有效。

烟台市国资委于2010年3月15日就本次国有股权转让出具的《关于确认国有股权转让行为的复函》（烟国资函[2010]9号）已对本次国有股权转让的有效性予以确认，并确认本次国有股权转让没有造成国有资产流失。

2010年7月21日，山东省人民政府出具《关于对渤海轮渡股份有限公司上市涉及有关事项予以确认的批复》（鲁政字[2010]172号），“经省政府有关部门审查，2005年8月15日，经你市政府研究同意，并以市政府办公室第110号会议纪要确认，烟台市国资委、山东省长岛港务管理局、山东省蓬莱港务管理局、山东省烟台国际海运公司、山东航运集团有限公司将持有渤海轮渡的股份予以转让。上述股权转让履行了审计、资产评估等程序，确认股权转让行为合法有效”。

综上，保荐机构和发行人律师认为，渤海轮渡本次国有股权转让依法履行了必要的资产评估、专家评审等手续，存在的法律瑕疵均已经得到弥补，并已获得烟台市人民政府、烟台市国资委和山东省人民政府的认可和确认，没有造成国有资产流失，真实有效；辽渔集团与海桥国际股权代持的情形已经及时解除，并取得了辽宁省国资委的批准，代持双方的纠纷已经妥善解决，已不存在争议或潜在纠纷；本次国有股权转让不会导致发行人控股股东辽渔集团持有的发行人股份存在重大权属纠纷。

5、终止辽渔集团与海桥国际之间的股权代持安排

海桥国际和辽渔集团在联合受让本公司股权前，于2005年4月29日签订了《联合收购股权框架协议》及《代持协议》。根据上述协议，双方联合收购公司87.74%股权，其中辽渔集团所取得的公司51.36%股权中，有44.62%的股权是代海桥国

际持有，该部分股权由海桥国际实际出资，并享有全部股东权利及承担股东义务，即海桥国际实际持有公司81%的股权，辽渔集团实际持有公司6.74%的股权。

2006年，烟台市国资委要求辽渔集团和海桥国际双方纠正股权代持行为，辽渔集团和海桥国际在多次协商未果后分别将对方起诉至烟台市芝罘区人民法院和辽宁省高级人民法院。辽渔集团于2006年6月8日取得辽宁省国资委《关于收购山东渤海轮渡有限公司股权的批复》（辽国资经营[2006]82号），同意辽渔集团收购海桥国际由辽渔集团代为持有的公司股权。2006年7月7日，海桥国际与辽渔集团签署协议书，将其实际持有本公司的81%股权全部转让，其中原由辽渔集团代持的44.62%股权转让给辽渔集团，其直接持有的36.38%股权转让给由本公司及辽渔集团职工出资成立的第三方公司。上述由辽渔集团受让的44.62%股权的转让价款为120,354,606.84元，辽渔集团于2006年7月11日和7月31日分两笔将转让款支付完毕。2006年8月31日和9月5日，辽渔集团与海桥国际各自向法院提出撤诉申请，并分别于2006年8月31日和9月11日取得法院出具的民事裁定书，各自撤诉，股权代持事宜至此结束。

股权代持安排终止后，辽渔集团实际持有公司51.36%股权，成为公司的控股股东。

为纠正股权代持行为，海桥国际将其委托辽渔集团代持的本公司44.62%的股权转让予辽渔集团。本次股权转让经辽宁省国资委《关于收购山东渤海轮渡有限公司股权的批复》（辽国资经营[2006]82号）批准，辽渔集团的资金来源为自有资金。本次股权转让前，公司截止2005年12月31日经审计净资产为34,337.71万元，注册资本24,467.59万元，每1元注册资本对应的净资产为1.40元。渤海轮渡于2006年7月6日召开股东会，决议分配现金股利7,728.40万元，其中海桥国际按照其实际持有渤海轮渡81%的股权分得6,260万元。考虑公司上述财务情况及利润分配情况，本次股份转让的价格经辽渔集团和海桥国际协商按照海桥国际自烟台市国资委、长岛港务局受让该等股权的价格确定为12,035.46万元，股权转让款已于2006年7月支付完毕。

保荐机构和发行人律师认为，本次股份转让的受让方具备受让股份的资格，本次股权转让获得了辽宁省国资委的批准，转让价格已经转让双方协商一致，受让方已支付股份转让价款，资金来源合法，本次股份转让符合相关法律法规的规

定，合法、有效。

6、海桥国际所持股权转让予海平投资

2006年7月31日，海桥国际与海平投资签署《股权转让协议书》，将其持有的36.38%的股权转让给海平投资，转让价款为98,128,630元。海平投资于2006年8月14日支付了上述股权转让款。2006年9月28日，公司股东会决议通过了上述股权转让，公司于2006年10月17日在烟台市工商局完成了工商变更登记。本次股权转让完成后，公司的股权结构如下：

序号	股东名称	出资金额（万元）	比例（%）
1	辽宁省大连海洋渔业集团公司	12,567.59	51.36
2	烟台海平投资发展股份有限公司	8,900	36.38
3	山东省高速公路有限责任公司	3,000	12.26
	合计	24,467.59	100.00

海桥国际将由辽渔集团代持的公司44.62%的股权转让给辽渔集团后，又将其直接持有的公司36.38%的股权转让给海平投资。海平投资系根据辽宁省国资委《关于辽渔集团职工收购大连海桥国际实业有限公司持有山东渤海轮渡有限公司36.38%股权的批复》（辽国资经营[2006]175号）设立的职工持股公司，海平投资收购股权的资金来源为其设立及增资所募集的资金。本次股权转让前的公司财务状况及转让定价依据与辽渔集团受让海桥国际股权相同，股权转让款已于2006年8月支付完毕。

保荐机构和发行人律师认为，本次股份转让的受让方具备受让股份的资格，转让价格已经转让双方协商一致，受让方已支付股份转让价款，资金来源合法，本次股份转让符合相关法律法规的规定，合法、有效。

7、整体变更为股份有限公司

2006年11月15日，公司2006年临时股东会决议通过了《公司变更设立为股份有限公司的议案》，以2006年9月30日经审计净资产为基准整体变更为股份有限公司，整体变更后总股本为28,000万股，净资产超过股本部分计入资本公积金。

2007年1月24日，辽宁省国资委出具了《关于同意山东渤海轮渡有限公司变更为股份有限公司的批复》（辽国资改革[2007]9号），批准山东渤海轮渡有限责任公司变更为股份有限公司，变更后总股本为28,000万股，辽渔集团、海平投资

和山东高速分别持有公司51.36%、36.38%和12.26%的股份。

大信会计师事务所于2006年11月18日出具了《审计报告》（大信京审字[2006]第0626号），截至2006年9月30日，公司经审计净资产为342,170,034.94元。中联资产评估有限公司于2006年11月28日出具了《资产评估报告书》（中联评报字[2006]第473号），截至2006年9月30日，公司的净资产的评估值为35,544.47万元。大信会计师事务所于2006年12月11日出具了《验资报告》（大信京验字[2006]第0011号），股东出资均已到位。

2006年12月29日，公司在烟台市工商局完成登记并取得了《企业法人营业执照》（注册号：3706001804044），实收资本为28,000万元。

公司整体变更为股份有限公司时的股权结构如下：

序号	股东名称	股份数量（万股）	股权比例（%）
1	辽宁省大连海洋渔业集团公司	14,380.8	51.36
2	烟台海平投资发展股份有限公司	10,186.4	36.38
3	山东省高速公路有限责任公司	3,432.8	12.26
	合计	28,000	100.00

公司整体变更前后的股东均为辽渔集团、海平投资和山东高速，各股东以其在山东渤海轮渡有限公司享有的权益出资，不涉及募集资金。公司整体变更为股份有限公司经辽宁省国资委《关于同意山东渤海轮渡有限公司变更为股份有限公司的批复》（辽国资改革[2007]9号）批准，以截至2006年9月30日公司经审计净资产342,170,034.94元为基准，整体变更后总股本为28,000万股，未损害国有股东利益。

保荐机构和发行人律师认为，本次整体变更的程序、发起人资格、条件符合当时法律、法规和规范性文件的规定，股权设置获得了国有资产管理部门的批准，本次整体变更事项合法、有效。

8、派送红股及管理层增资扩股

辽宁宁大会计师事务所有限公司于2007年10月29日出具了《审计报告》（辽宁会专审字（2007）第0100号），公司截至2007年6月30日的净资产为43,507.46万元，未分配利润为6,729.42万元。辽宁省国资委于2007年11月6日出具《关于辽渔集团控股的山东渤海轮渡公司派送红股和增资扩股的批复》（辽国资经营

[2007]214号），同意公司按10股送2.3股的比例，增加资本金6,440万股，并向辽渔集团、海平投资、山东高速的高级管理人员和渤海轮渡高级管理人员、技术骨干增资扩股3,600万股，增资扩股价格按照截至2007年6月30日公司经审计净资产43,507.46万元和派送红股完成后的总股本34,440万股计算的每股净资产确定为1.26元/股。

公司于 2007 年 11 月 17 日和 11 月 22 日分别召开了公司二届七次职代会和公司 2007 年临时股东大会，通过了《公司 2007 年中期分配方案》和《山东渤海轮渡股份有限公司 2007 年增资扩股方案》，以截至 2007 年 6 月 30 日未分配利润向全体股东实施每 10 股送 2.3 股红股，增加股本 6,440 万股；并向股东单位辽渔集团、山东高速的高级管理人员和渤海轮渡高级管理人员、技术骨干共计 142 名自然人定向增资扩股 3,600 万股。上述 142 名自然人股东的具体任职情况如下：

序号	股东	单位	职务	序号	股东	单位	职务
1	张毅	辽渔集团	董事长、党委书记	72	杜宪铎	渤海轮渡	轮机长
2	于新建	渤海轮渡	总经理	73	孟祥区	渤海轮渡	轮机长
3	张京平	山东高速	总经理助理	74	魏海	渤海轮渡	大副
4	展力	渤海轮渡	副总经理	75	孟强	渤海轮渡	大管轮
5	许兆滨	辽渔集团	总经理	76	侯春海	渤海轮渡	大副
6	李兴武	辽渔集团	副总经理	77	姜升隆	渤海轮渡	大副
7	毕建东	辽渔集团	副总经理	78	王统管	渤海轮渡	大管轮
8	孙传仲	辽渔集团	党委副书记	79	吕军才	渤海轮渡	大副
9	孙厚昌	辽渔集团	副总经理	80	杜兴新	渤海轮渡	轮机长
10	吕大强	辽渔集团	副总经理	81	刘敏涛	渤海轮渡	轮机长
11	李明	辽渔集团	副总经理	82	王德琦	渤海轮渡	大副
12	郑其昌	辽渔集团	总调度长	83	郑勇	渤海轮渡	轮机长
13	张娜	辽渔集团	总会计师	84	马良志	渤海轮渡	轮机长
14	肖成立	辽渔集团	副总经理	85	孙懋新	渤海轮渡	大副
15	郭文建	辽渔集团	法律总顾问	86	丛德先	渤海轮渡	大管轮
16	朱爱青	渤海轮渡	工会主席	87	潘猛	渤海轮渡	轮机长
17	贾明洋	渤海轮渡	副总经理	88	王帆	渤海轮渡	大副
18	薛锋	渤海轮渡	财务总监	89	王立波	渤海轮渡	大副
19	孙前进	渤海轮渡	总经理助理	90	邢传华	渤海轮渡	大副
20	刘伟平	渤海轮渡	管理总监	91	杜森	渤海轮渡	大管轮
21	林家治	渤海轮渡	总轮机长	92	杨清涛	渤海轮渡	大管轮
22	王福田	渤海轮渡	总船长	93	刘福闯	渤海轮渡	大副
23	宁武	渤海轮渡	董事会秘书	94	孙国栋	渤海轮渡	轮机长
24	隋宝禄	渤海轮渡	烟台开发公司经理	95	米朋波	渤海轮渡	轮机长
25	周志高	渤海轮渡	办公室主任	96	邵波	渤海轮渡	大连开发公司副经理
26	张秋波	渤海轮渡	办公室副主任	97	王建波	渤海轮渡	党群工作部副部长

27	陈国富	渤海轮渡	烟台票务中心经理	98	刁志刚	渤海轮渡	轮机长
28	丛春光	渤海轮渡	企管部部长	99	王春光	渤海轮渡	人力资源部副部长
29	李宏祥	渤海轮渡	人力资源部长	100	郝庭瑞	渤海轮渡	机务供应部副部长
30	邹峰	渤海轮渡	ISM 体系办主任	101	戚华选	渤海轮渡	纪检部副部长
31	李召新	渤海轮渡	造船办主任	102	张绍坤	渤海轮渡	安监部副部长
32	宋光建	渤海轮渡	大连开发公司经理	103	杜朋仁	渤海轮渡	广告部副部长
33	高鹏	渤海轮渡	大连票务中心经理	104	车培树	渤海轮渡	人力资源部副部长
34	刘英超	渤海轮渡	计财部部长	105	王光辉	渤海轮渡	计财部副部长
35	刘新海	渤海轮渡	市场部部长	106	宋业斋	渤海轮渡	大副
36	梁立信	渤海轮渡	船长	107	徐正海	渤海轮渡	大副
37	常学友	渤海轮渡	船长	108	段英亮	渤海轮渡	船管部副部长
38	刘洪琴	渤海轮渡	船长	109	刘仁才	渤海轮渡	大副
39	于树杰	渤海轮渡	船长	110	林旭强	渤海轮渡	大副
40	孙占海	渤海轮渡	船长	111	周山	渤海轮渡	大管轮
41	于克学	渤海轮渡	船长	112	吕仁瑜	渤海轮渡	大副
42	苏桂军	渤海轮渡	船长	113	王海平	渤海轮渡	大副
43	张波	渤海轮渡	船长	114	赵志品	渤海轮渡	大副
44	孙承元	渤海轮渡	船长	115	林晓涛	渤海轮渡	大管轮
45	王春富	渤海轮渡	船长	116	吴炎胜	渤海轮渡	大管轮
46	陈殿斌	渤海轮渡	船长	117	任磊	渤海轮渡	大管轮
47	于夕金	渤海轮渡	船长	118	郭建华	渤海轮渡	大管轮
48	张风良	渤海轮渡	船长	119	孙国际	渤海轮渡	大管轮
49	林永杰	渤海轮渡	船长	120	马庆海	渤海轮渡	大副
50	梁庆军	渤海轮渡	船长	121	宋歌	渤海轮渡	大副
51	王守岭	渤海轮渡	船长	122	陈克路	渤海轮渡	大管轮
52	曲玉东	渤海轮渡	船长	123	杨广森	渤海轮渡	大管轮
53	蔺成泽	渤海轮渡	轮机长	124	刘凯章	渤海轮渡	大管轮
54	孙长志	渤海轮渡	轮机长	125	宫卫国	渤海轮渡	大管轮
55	王洪波	渤海轮渡	轮机长	126	乔吉光	渤海轮渡	大管轮
56	周广林	渤海轮渡	船长	127	宋庆刚	渤海轮渡	大管轮
57	王仁亭	渤海轮渡	轮机长	128	张成达	渤海轮渡	大管轮
58	王永海	渤海轮渡	轮机长	129	刘建鹏	渤海轮渡	大管轮
59	王俊永	渤海轮渡	轮机长	130	迟焕章	渤海轮渡	大管轮
60	刘知生	渤海轮渡	轮机长	131	王雷涛	渤海轮渡	大管轮
61	姜庆胜	渤海轮渡	轮机长	132	孙中新	渤海轮渡	大管轮
62	王志勇	渤海轮渡	轮机长	133	宁时虎	辽渔集团	副总经理
63	沙健	渤海轮渡	轮机长	134	郝建兴	辽渔集团	副总经理
64	朱文彬	渤海轮渡	船长	135	林春瑞	辽渔集团	副总经理
65	于政刚	渤海轮渡	轮机长	136	邢元进	渤海轮渡	政委
66	董树波	渤海轮渡	轮机长	137	石曰军	渤海轮渡	政委
67	魏福伟	渤海轮渡	轮机长	138	姜洪程	渤海轮渡	政委
68	常志军	渤海轮渡	轮机长	139	孙国强	渤海轮渡	政委
69	辛艳波	渤海轮渡	轮机长	140	邢学俭	渤海轮渡	政委

70	杜志传	渤海轮渡	船长	141	苏荣川	渤海轮渡	政委
71	孙建杰	渤海轮渡	船长	142	李天亭	渤海轮渡	政委

大信会计师事务所于2007年12月16日出具了《验资报告》（大信京验字[2007]第0033号）。2007年12月20日，公司在烟台市工商行政管理局完成了工商变更登记，并取得变更后的《企业法人营业执照》（注册号：370600018040448），公司注册资本变更为38,040万元。

本次派送红股及管理层增资扩股完成后，公司的股权结构如下：

序号	股东名称	股份数量（万股）	股权比例（%）
1	辽宁省大连海洋渔业集团公司	17,688.384	46.50
2	烟台海平投资发展股份有限公司	12,529.272	32.94
3	山东省高速公路集团有限责任公司	4,222.344	11.10
4	一百四十二名自然人股东	3,600.00	9.46
	合计	38,040.00	100.00

本次增资新增股东为张毅等142名自然人，均为公司高级技术骨干以及公司、辽渔集团、山东高速的高级管理人员，其中公司126人、辽渔集团15人、山东高速1人。该142名自然人股东认购本次新增股份的资金来自该等自然人或其家庭成员的工资及其他合法劳动收入，本次增资所募集资金用于公司日常业务经营。本次增资的认购价格按照公司截至2007年6月30日经审计净资产43,507.46万元和派送红股完成后的总股本 34,440 万股计算的每股净资产确定为 1.26 元/股。本次增资事项及新增股份认购价格经辽宁省国资委《关于辽渔集团控股的山东渤海轮渡公司派送红股和增资扩股的批复》（辽国资经营[2007]214号）批准，本次增资未损害国有股东的利益。

辽宁省国资委于2010年7月8日出具了《关于对渤海轮渡股份有限公司2007年增资有关事宜予以确认的批复》（辽国资产权[2010]105 号），确认鉴于本次增资时渤海轮渡整体变更时的评估报告尚在有效期，本次增资涉及国有股权变动可以参考该中联评报字[2006]第473号评估报告处理，无需另行评估。同时确认本次增资及认购价格已取得其审批同意，并未侵害增资前国有股东的利益，没有造成国有资产的流失，合法有效。

保荐机构和发行人律师认为，渤海轮渡上述增加注册资本时，各新增股东具备出资的资格，用以出资的资金来源及募集资金用途合法合规，本次增资履行了

必要的验资及审批程序，并取得国有资产管理部门的批准，没有损害国有股东的利益，合法、有效。

9、自然人股东之间股权转让

2008年，公司自然人股东之间进行了三笔股权转让，其中于夕金、邢元进于2008年5月22日分别将其持有的16万股和4万股股权转让予周志高，刘建鹏于2008年11月19日将其持有的10万股股权转让予周志高，因此公司的自然人股东减少至139名。

因个人原因，公司自然人股东之间进行了上述三笔股权转让，受让人周志高当时担任公司办公室主任。周志高自 1993 年参加工作，自 1999 年起先后担任长岛港务局办公室主任、文秘科科长，2005 年起先后担任本公司办公室副主任、办公室主任、总经理助理等职务。周志高受让股份的资金系其本人及配偶的自有资金。本次股权转让前，公司截止 2007 年 12 月 31 日经审计净资产为 56,862.03 万元，每股净资产为 1.49 元。2008 年 4 月 21 日，公司股东大会决议每 10 股派发现金红利 4.01 元（含税），共计分配利润 15,254.04 万元。本次利润分配方案实施后，按照总股本 38,040 万股计算，公司每股净资产为 1.09 元。

考虑到本次转让前的公司财务情况以及利润分配情况，周志高受让本次股权的价格由双方最终协商确定为 1.3 元/股，股权转让款均已于 2008 年支付完毕。

保荐机构和发行人律师认为，本次股份转让的受让方具备受让股份的资格，转让价格已经转让双方协商一致，受让方已支付股份转让价款，资金来源合法，本次股份转让符合相关法律法规的规定，合法、有效。

10、公司名称变更

2009年3月13日，公司2009年第一次临时股东大会通过决议，将公司名称“山东渤海轮渡股份有限公司”变更为“渤海轮渡股份有限公司”。2009年5月15日，公司在烟台市工商局完成了工商变更登记并取得变更后的《企业法人营业执照》（注册号：370600018040448），注册资本为38,040万元。

11、海平投资所持股份转让

海平投资于2009年7月21日召开2009年第一次临时股东大会，会议一致审议通过将所持公司125,292,720股股份全部转让给绵阳产业基金。根据海平投资实际出资人与其代持人签署的《股权代持协议书》，各实际出资人已将表决权授权其

代持人行使，海平投资本次股东大会的召开及表决程序符合《公司法》、海平投资公司章程和上述《股权代持协议书》的约定，股东大会的决议合法有效。2009年7月31日，海平投资与绵阳产业基金签订股份转让协议，将所持公司32.94%股权转让给绵阳产业基金，股权转让价款为375,870,000元。同日，海平投资、绵阳产业基金与北京产权交易所有限公司签订资金托管协议，上述股权转让价款通过北京产权交易所有限公司进行支付。2009年9月22日，上述股权转让价款支付完毕。

为了清理海平投资存在的股份代持的情形（详见本章“八、发行人股本情况”之“（八）海平投资职工持股及其清理情况”），同时引进战略投资者，优化渤海轮渡股权结构及公司治理结构，海平投资将其持有的公司32.94%股权全部转让予绵阳产业基金。绵阳产业基金是经国家发展和改革委员会批准设立的有限合伙企业，主要从事股权投资、投资管理、投资咨询业务。本次股权转让前，公司截至2008年12月31日经审计净资产为59,131.32万元，每股净资产为1.55元。绵阳产业基金受让股份的资金系其依法募集的资金，本次股权转让价格是参考公司截至2008年12月31日经审计净资产并考虑溢价后由双方协商确定，股权转让款已于2009年9月支付完毕。

保荐机构和发行人律师认为，本次股份转让的受让方具备受让股份的资格，转让价格已经转让双方协商一致，受让方已支付股份转让价款，资金来源合法，本次股份转让符合相关法律法规的规定，合法、有效。

截至本招股说明书出具之日，海平投资除2名的实际出资人外（出资额均为4000元），其他实际股东均签署了书面的《声明与确认函》，确认知悉本公司拟在境内首次公开发行股票并上市事宜，同意海平投资将所持发行人的全部股份转让给绵阳产业基金，并确认与海平投资、渤海轮渡、辽渔集团及其代持人（如有）不存在任何法律纠纷和争议，承诺不会向上述各方提出任何权利主张。

保荐机构及发行人律师认为：海平投资将所持发行人股份对外转让履行了必要的内部授权程序，签署了相关协议，股权转让款已支付完毕，绝大多数的实际出资人均以书面的形式表示知悉该事项，并确认不存在争议或潜在纠纷。仅有2名实际出资人未以书面的形式表示知悉该事项，不会影响本次股份转让的效力，不会产生重大法律纠纷。

12、国有股东单位职工所持股份转让

公司的原 139 名自然人股东中，有 11 名股东为辽渔集团的高级管理人员，有 1 名股东为辽渔集团中层以上管理人员，另有 1 名股东为山东高速的高级管理人员，上述共计 13 名自然人股东所持股份应按照国务院国资委《关于规范国有企业职工持股、投资的意见》（国资发改革[2008]139 号）的要求进行转让。根据辽宁省国资委 2009 年 9 月 3 日出具的《关于对辽渔集团高管持有渤海轮渡股份有限公司股权处置方案的批复》（辽国资改革[2009]197 号），辽渔集团的 11 名高级管理人员中，尚在渤海轮渡担任董事的张毅、许兆滨、毕建东、李兴武等 4 人应转让其所持本公司股份的 25%，其余 7 人应将其所持本公司股份全部转让。此外，担任山东高速高级管理人员的 1 名股东和属于辽渔集团中层以上管理人员的 1 名股东应按照国务院国资委《关于规范国有企业职工持股、投资的意见》（国资发改革[2008]139 号）的要求将其所持公司股份全部转让。根据辽国资改革[2009]197 号文，在辽渔集团担任高级管理人员的公司股东应在 2009 年 9 月 16 日前完成股权转让，鉴于时间紧迫而需转让股份总数较大，辽渔集团和公司决定由相关人员自行寻找满足辽国资改革[2009]197 号文规定的受让条件的受让方，要求相关人员在 9 月上旬确定受让方并签署股权转让协议。

上述共计13名股东的股份转让详细情况如下表：

序号	协议签署日期	转让方	受让方	转让股份数	每股价格（元）	总价款（元）
1	2009-09-06	张毅	丁洪屹	875,000	2.90	2,537,500
2	2009-09-09	许兆滨	田雨	225,000	2.90	652,500
3	2009-09-09	李兴武	周伟	225,000	3.00	675,000
4	2009-09-10	毕建东	肖琳	225,000	3.00	675,000
5	2009-09-07	孙传仲	孙超	600,000	2.91	1,746,000
6	2009-09-09	孙厚昌	王冬梅	600,000	2.92	1,752,000
7	2009-09-09	吕大强	马建军	600,000	2.91	1,746,000
8	2009-09-09	李明	赵永华	600,000	2.91	1,746,000
9	2009-09-10	肖成立	孙童	600,000	2.91	1,746,000
10	2009-09-04	张京平	周志高	1,500,000	3.00	4,500,000
11	2009-09-10	宁时虎	李琳	100,000	3.00	300,000

12	2009-09-09	林春瑞	藤人辉	100,000	2.91	291,000
13	2009-09-07	薛锋	王春叶	300,000	2.90	870,000

注1：上述股权转让的转让款均已支付完毕，转让方均已足额缴纳个人所得税款。

注2：按照国务院国资委相关规定和辽宁省国资委《关于对辽渔集团高管持有渤海轮渡股份有限公司股权处置方案的批复》的要求，上述股权转让的受让方均非本公司国有股东单位中层以上管理人员，且转让双方均不存在近亲属关系（包括配偶、父母及配偶的父母、年满18周岁的子女及其配偶、兄弟姐妹及其配偶、配偶的兄弟姐妹和子女配偶的父母）。

本次股权转让前，公司截至2008年12月31日经审计净资产为59,131.32万元，每股净资产为1.55元。本次国有股东单位职工所持股份的转让价格系参考绵阳产业基金受让海平投资所持公司股权的价格（每股3.00元）确定，并经转让方和受让方协商确定（故转让价格略有差异），股权转让款均已支付完毕，转让方均已足额缴纳个人所得税款。股权受让方的基本背景和资金来源情况如下：

序号	姓名	背景	资金来源
1	丁洪屹	1981 年生，2002 年至今在大连贝壳博物馆贝雕厂担任技师工作。	家庭收入
2	田　雨	1971 年生，2003-2008 年就读加拿大 UBC 大学，2008 年至今在大连交通大学任教师。	家庭收入
3	周　伟	1962 年生，1991 年至今是个体工商户，主要经营水产品。	个人收入
4	肖　琳	1978 年生，2003 年至今在大连铁通有限公司任财务科长。	家庭收入
5	孙　超	1990 年生，2006-2009 年就读于大连瓦房店市高级中学，2009 年至今就读于辽宁对外经贸学院。	家庭收入
6	王冬梅	1964 年生，2004 年至今在大连聚鑫水产有限公司任经理。	家庭收入
7	马建军	1968 年生，1992 年至今在日本川商福至株式会社大连事务所所长。	家庭收入
8	赵永华	1952 年生，中国医科大学毕业，历任大连市妇产医院医师，副主任医师，主任医师。	家庭收入
9	孙　童	1985 年生，2007 年辽宁对外经贸学院毕业，2008 年至今任中国人寿保险股份有限公司	家庭收入

		业务员。	
10	周志高	1973 年生，2005 年起先后担任公司办公室副主任、办公室主任、总经理助理等职务。	家庭收入及亲友提供的 125 万元借款
11	李　琳	1964 年生，2000 年至今是个体工商户，主要经营茶楼。	个人收入
12	藤人辉	1974 年生，2000 年至今是个体工商户，主要经营学生书桌。	个人收入
13	王春叶	1953 年生，1991 年至今是个体工商户，主要经营冷库。	个人收入

保荐机构和发行人律师认为，本次股份转让的受让方具备受让股份的资格，资金来源合法，转让价格公允合理，受让方已支付股份转让价款，本次股份转让获得了主管部门的批准，符合《关于规范国有企业职工持股、投资的意见》（国资发改革[2008]139号）、《关于实施<关于规范国有企业职工持股、投资的意见>有关问题的通知》（国资发改革[2009]49号）以及辽宁省国资委《关于对辽渔集团高管持有渤海轮渡股份有限公司股权处置方案的批复》（辽国资改革[2009]197号）的要求，合法、有效。

2009年9月16日，公司在烟台市工商局进行了股东名册的工商备案登记。截至目前，公司的股权结构为：

序号	股东名称	股份数量（万股）	股权比例（%）
1	辽宁省大连海洋渔业集团公司	17,688.384	46.50
2	绵阳科技城产业投资基金	12,529.272	32.94
3	山东高速集团有限公司	4,222.344	11.10
4	一百四十二名自然人股东	3,600.00	9.46
	合计	38,040.00	100.00

公司142名自然人股东的具体持股情况如下：

单位：万股

序号	股东名称	持股数量	比例（%）	序号	股东名称	持股数量	比例（%）
1	于新建	340	0.8938	72	杜志传	15	0.0394
2	张毅	262.5	0.6901	73	孙建杰	15	0.0394
3	周志高	208	0.5468	74	杜宪铎	15	0.0394
4	展力	110	0.2892	75	孟祥区	15	0.0394
5	丁洪屹	87.5	0.2300	76	魏海	15	0.0394

6	许兆滨	67.5	0.1774	77	孟强	13	0.0342
7	李兴武	67.5	0.1774	78	侯春海	13	0.0342
8	毕建东	67.5	0.1774	79	姜升隆	13	0.0342
9	孙超	60	0.1577	80	王统管	13	0.0342
10	王冬梅	60	0.1577	81	吕军才	13	0.0342
11	马建军	60	0.1577	82	杜兴新	13	0.0342
12	赵永华	60	0.1577	83	刘敏涛	13	0.0342
13	郑其昌	60	0.1577	84	王德琦	13	0.0342
14	张娜	60	0.1577	85	郑勇	13	0.0342
15	孙童	60	0.1577	86	马良志	13	0.0342
16	郭文建	60	0.1577	87	孙懋新	13	0.0342
17	朱爱青	60	0.1577	88	丛德先	13	0.0342
18	贾明洋	50	0.1314	89	潘猛	13	0.0342
19	王春叶	30	0.0789	90	王帆	13	0.0342
20	孙前进	30	0.0789	91	王立波	13	0.0342
21	刘伟平	30	0.0789	92	邢传华	13	0.0342
22	林家治	30	0.0789	93	杜森	13	0.0342
23	王福田	30	0.0789	94	杨清涛	13	0.0342
24	宁武	30	0.0789	95	刘福闯	13	0.0342
25	隋宝禄	28	0.0736	96	孙国栋	13	0.0342
26	张秋波	23	0.0605	97	米朋波	13	0.0342
27	田雨	22.5	0.0591	98	邵波	13	0.0342
28	肖琳	22.5	0.0591	99	王建波	13	0.0342
29	周伟	22.5	0.0591	100	刁志刚	13	0.0342
30	陈国富	18	0.0473	101	王春光	13	0.0342
31	丛春光	18	0.0473	102	郝庭瑞	13	0.0342
32	李宏祥	18	0.0473	103	戚华选	13	0.0342
33	邹峰	18	0.0473	104	张绍坤	13	0.0342
34	李召新	18	0.0473	105	杜朋仁	13	0.0342
35	宋光建	18	0.0473	106	车培树	13	0.0342
36	高鹏	18	0.0473	107	王光辉	13	0.0342
37	刘英超	18	0.0473	108	宋业斋	13	0.0342
38	刘新海	18	0.0473	109	徐正海	13	0.0342
39	梁立信	16	0.0421	110	段英亮	13	0.0342
40	常学友	16	0.0421	111	刘仁才	13	0.0342
41	刘洪琴	16	0.0421	112	林旭强	12	0.0315
42	于树杰	16	0.0421	113	周山	12	0.0315
43	孙占海	16	0.0421	114	吕仁瑜	12	0.0315
44	于克学	16	0.0421	115	王海平	12	0.0315
45	苏桂军	16	0.0421	116	赵志品	12	0.0315
46	张波	16	0.0421	117	林晓涛	12	0.0315
47	孙承元	16	0.0421	118	吴炎胜	12	0.0315
48	王春富	16	0.0421	119	任磊	12	0.0315

49	陈殿斌	16	0.0421	120	郭建华	12	0.0315
50	张风良	16	0.0421	121	孙国际	12	0.0315
51	林永杰	16	0.0421	122	马庆海	12	0.0315
52	梁庆军	16	0.0421	123	宋歌	12	0.0315
53	王守岭	16	0.0421	124	陈克路	10	0.0263
54	曲玉东	16	0.0421	125	杨广森	10	0.0263
55	蔺成泽	15	0.0394	126	刘凯章	10	0.0263
56	孙长志	15	0.0394	127	宫卫国	10	0.0263
57	王洪波	15	0.0394	128	乔吉光	10	0.0263
58	周广林	15	0.0394	129	宋庆刚	10	0.0263
59	王仁亭	15	0.0394	130	张成达	10	0.0263
60	王永海	15	0.0394	131	迟焕章	10	0.0263
61	王俊永	15	0.0394	132	王雷涛	10	0.0263
62	刘知生	15	0.0394	133	孙中新	10	0.0263
63	姜庆胜	15	0.0394	134	李琳	10	0.0263
64	王志勇	15	0.0394	135	郝建兴	10	0.0263
65	沙健	15	0.0394	136	滕人辉	10	0.0263
66	朱文彬	15	0.0394	137	石曰军	4	0.0105
67	于政刚	15	0.0394	138	姜洪程	4	0.0105
68	董树波	15	0.0394	139	孙国强	4	0.0105
69	魏福伟	15	0.0394	140	邢学俭	4	0.0105
70	常志军	15	0.0394	141	苏荣川	4	0.0105
71	辛艳波	15	0.0394	142	李天亭	4	0.0105

（二）发行人重大资产变化情况

1、吸收合并烟大轮渡

（1）烟大轮渡历史沿革

烟大轮渡系经山东省经济体制改革委员会鲁体改函字[1997]164号文批准于1997年12月30日成立的股份有限公司，主要经营烟台至大连、蓬莱至旅顺/大连/长岛等四条航线的客货滚装运输业务。烟大轮渡设立时的注册资本为8,000万元，经山东烟台会计师事务所以《验资报告》（烟会验字[1997]92号）验证已全部到位，设立时的股本结构如下：

序号	股东名称	持股数（万股）	出资方式	持股比例
1	烟台海运（注 1）	6,000	实物	75%
2	山东省港航局物资供销公司	100	货币	1.25%
3	辽渔集团	100	货币	1.25%
4	蓬莱港	100	货币	1.25%

5	烟台地方港务局	100	货币	1.25%
6	烟台海运职工技术协会（注 2）	1,600	货币	20%
合计		8,000		100%

注 1：烟台海运以净资产作为投资，根据山东烟台会计师事务所出具的烟会评字[1997]24 号《评估报告》（已经山东省国有资产管理局鲁国资评字[1997]56 号文确认），烟台海运经评估的净资产 199,243,606.01 元，其中 6,000 万元作为出资，其余作为烟台海运对烟大轮渡的债权。

注 2：根据《山东省烟台海运总公司职工技术协会章程修正案》，烟台海运职工技术协会组织会员对烟大轮渡进行投资，会员以出资额为限对职工技术协会承担责任，烟台海运职工技术协会以全部出资额为限对烟大轮渡承担责任。

自设立至被本公司吸收合并，烟大轮渡的股本结构未发生变动。根据原交通部《关于同意山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡有限公司的批复》（交水批[2001]331号）以及《山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡股份有限公司协议》，烟大轮渡应该在本次吸收合并后注销，但由于烟大轮渡海难事故的善后处理工作尚需以烟大轮渡的名义进行，因此实际未能及时办理注销事宜。

2002年10月23日，烟大轮渡因未按规定进行年度检验被吊销了营业执照。2009年12月8日，烟大轮渡在《人民日报》发布注销公告，截至债权申报期满，无债权人申报债权，其后烟大轮渡补充办理了注销手续，并于2010年3月17日取得了山东省工商行政管理局的注销登记核准。

（2）吸收合并的审批情况

1999年10月-11月，由于连续发生两起海难事故，特别是“11.24”特大海难事故，烟大轮渡不仅自身遭受重大损失、濒临破产，而且由于事故涉及的遇难人员较多，造成了非常恶劣的社会影响。在此背景下，山东省交通厅决定对烟大轮渡进行资产重组，山东航运集团经研究、论证和筛选，拟定由渤海轮渡吸收合并烟大轮渡的方案，并于2000年12月14日向山东省交通厅报送了《关于山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡股份有限公司的请示》（鲁航集运[2000]57号），当日，山东省交通厅向原交通部报送了《关于山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡股份有限公司的请示》（鲁交航[2000]103号）。

原交通部于2001年4月29日出具《关于同意山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡有限公司的批复》（交水批[2001]331号），批准渤海轮渡吸收合并烟大轮渡。

（3）吸收合并履行的主要程序

烟大轮渡于2001年2月3日召开股东大会，审议批准了由渤海轮渡吸收合并烟大轮渡的事项。

山东中立信有限责任会计师事务所对烟大轮渡截至2000年12月31日的全部资产和负债情况进行了审计，并于2001年1月17日出具了《审计报告》（鲁中会审字[2001]第013号）。山东中立信有限责任会计师事务所以2000年12月31日为评估基准日对烟台轮渡的全部资产和负债进行了评估，并于2001年11月16日出具了《资产评估报告书》（鲁中会评报字[2001]第008号）。

经2000年12月27日山东省交通厅第49次厅长办公会和2001年2月9日山东省人民政府专题会议原则同意，渤海轮渡与烟大轮渡于2001年2月24日签署了《山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡股份有限公司协议》，渤海轮渡接收烟大轮渡的全部资产、人员，承担烟大轮渡的原有债权债务和净资产损失，并负责烟大轮渡两起重大海难事故的善后工作。公司于2001年4月29日取得原交通部《关于同意山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡有限公司的批复》（交水批[2001]331号）。

其后，渤海轮渡与烟大轮渡按照原交通部批复，开始履行吸收合并协议的具体内容，包括资产、负债及人员的接收，抚恤金支付，烟大轮渡职工股处理等。

渤海轮渡吸收合并烟大轮渡时，没有按照当时有效的《公司法》等法律法规的规定履行公告程序，但已于2009年12月8日在《人民日报》上发布了公告，要求债权人在公告之日起45日内申报债权，截至债权申报期满，无债权人申报债权。

根据原交通部批复以及吸收合并协议，烟大轮渡应该在本次吸收合并后注销。烟大轮渡于2001年2月23日召开的股东大会批准成立了由刘伟平等10人组成的清算组。但由于烟大轮渡海难事故的善后处理工作尚需以烟大轮渡的名义进行处理，因此注销工作最终未能及时进行。2002年10月23日，烟大轮渡因不按规定接受年度检验被吊销了营业执照。2009年12月8日，烟大轮渡在《人民日报》上发布了注销公告，并于2010年3月17日取得了山东省工商行政管理局出具的（鲁）

登记内销字[2010]第13号《准予注销登记通知书》。

烟大轮渡在山东省工商局完成注销手续后，原交通部《关于同意山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡有限公司的批复》（交水批[2001]331号）和《山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡股份有限公司协议》已经完全履行完毕，本次吸收合并得以最终完成。

（4）财务处理

根据提交原交通部的请示所附《山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡股份有限公司资产重组方案及可行性报告》，为了盘活渤海湾客滚运输企业现有资产，优化资源配置，增强省航运企业竞争力和安全管理水平，消除海难事故的负面影响并重塑山东航运形象，山东省交通厅决定对烟大轮渡进行资产重组。初步拟定的重组方案为：由渤海轮渡吸收合并烟大轮渡，烟大轮渡解散、注销并进行清算；将烟大轮渡资产合并到渤海轮渡，由渤海轮渡进行统一经营管理；渤海轮渡承担烟大轮渡原有的债权债务；对渤海轮渡增资扩股，增加山东高速、山东航运集团以及其他企业单位出资入股。公司吸收合并烟大轮渡时，对资产及负债的处理依据原交通部《关于同意山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡有限公司的批复》（交水批[2001]331号）批准的上述重组方案和《山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡股份有限公司协议》的约定进行。根据《山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡股份有限公司协议》，渤海轮渡接收烟大轮渡的资产、负债及净资产损失应以审计报告和经山东省国资委确认的资产评估报告为准。

2001年1月17日，山东中立信有限责任会计师事务所出具《审计报告》（鲁中会审字[2001]第013号），烟大轮渡截至2000年12月31日的经审计总资产为194,933,349.69元，总负债为240,148,526.36元，净资产为-45,215,176.67元。2001年11月16日，山东中立信有限责任会计师事务所出具《资产评估报告书》（鲁中会评报字[2001]第008号），以2000年12月31日为评估基准日，烟大轮渡总资产评估值为180,706,853.10元，总负债评估值为240,148,526.36元，净资产评估值为-59,441,673.26元。该资产评估报告书经山东省财政厅《关于山东烟大汽车轮渡股份有限公司资产评估项目审核意见的通知》（鲁财国资[2001]188号）确认。2002年5月30日，烟大轮渡按照上述评估结果，调整了资产、负债的账面价值。

本公司初始设立后财务核算不规范，2002年4月30日，本公司将与航运有关的资产、负债与蓬莱港务局进行了明确划分，开始进行较为规范的财务核算。2002年5月31日，根据财政部《关于印发<企业兼并有关会计处理问题暂行规定>的通知》（财会字[1997]30号）中关于有偿方式兼并的规定，本公司进行了吸收合并烟大轮渡的帐务处理，将烟大轮渡的资产、负债按截至2002年5月30日的账面价值合并入账，并将负净资产9,400万元确认无形资产（商誉）。由于烟大轮渡在评估基准日后继续发生亏损，因此合并时负净资产较评估值增幅较大。

①公司吸收合并烟大轮渡初始确认无形资产（商誉）9,400万元，自2002年5月起按10年平均摊销。2004年末，公司根据中联评报[2004]第100号的资产评估结果，对无形资产（商誉）计提减值准备5,012.95万元，无形资产（商誉）余额为1,880.41万元。自2005年1月起，无形资产（商誉）按该余额在剩余年限内平均摊销，至2006年末无形资产（商誉）的帐面价值为1,367.57万元。

2007年起，该项商誉按照新会计准则的规定在资产负债表中单独列示，每年末进行减值测试，并不再摊销。由于该项商誉产生的原因主要是公司继承了原烟大轮渡的航线经营权（包括烟台至大连航线），因此公司每年末对此项商誉进行减值测试时，主要是对上述航线的现有及预期获利能力进行评估，未发现商誉存在减值迹象。截至2009年末，公司商誉科目余额为1,367.57万元。

②公司接收原烟大轮渡的资产主要包括一座办公楼、鲁辽公司资产，以及“中鲁”轮、“华鲁”轮、“齐鲁”轮、“渤渡6”轮、“渤渡7”轮、“顺鲁”轮等六艘船舶。该等资产的具体情况如下：

I、公司接收原烟大轮渡的办公楼位于烟台市芝罘区环海路2号，建筑面积1,932.14平方米，占地面积1,384.83平方米。该等土地及房屋系1997年烟大轮渡成立时，由烟台海运作为实物出资投入，但烟大轮渡未办理划拨土地转让及出让手续，也未办理房屋所有权证的更名手续。公司吸收合并烟大轮渡后，接收了该等土地与房屋并一直实际使用，但未及时办理划拨土地转让及出让手续和房屋所有权证的更名手续。

2009年6月23日，公司办理了房屋所有权证更名手续并取得烟台市房产管理局颁发的《房屋所有权证》（烟房权证芝字第235787号）。2009年7月23日，烟台海运与公司签订《划拨土地使用权转让合同》，将上述划拨土地使用权转让予本

公司。烟台市同盛土地咨询有限公司于2009年7月27日出具《土地估价报告书》（烟同盛[2009][估]字第16号），上述1,384.83平方米土地的单位面积地价为4,093元/平方米，总地价为566.8万元。2009年8月10日，烟台市国土资源局与公司签订《国有建设用地使用权出让合同》，将上述土地使用权出让给公司，并根据《关于实施协议出让国有土地使用权最低限价管理的意见》（鲁国土资发［2003］70号）和《烟台市人民政府办公室关于公布烟台市城区国有土地基准地价及调整土地出让收益标准的通知》（烟政办发[2007]116号）的规定，土地出让价款按评估备案地价的50%收取，金额为283.4万元。公司于2009年8月11日、12日分别缴纳了土地出让金283.4万元和契税85,020元，并于2009年8月13日取得了《国有土地使用权证》（烟国用[2009]第100502号）。

II、鲁辽公司于1997年2月由烟台海运、辽渔集团、蓬莱港务局签订联营合同成立。鲁辽公司虽名为公司，实际并非独立法人主体，未办理工商登记，其隶属于烟台海运，对外以烟台海运的名义从事经营活动，财务上进行独立核算。烟台海运、辽渔集团、蓬莱港务局原约定共同出资1.05亿元（出资比例分别为55%、30%和15%），购置三艘船舶经营蓬莱至大连航线客货滚装运输业务，但实际建造第一艘船舶后，由于经营环境变化，未再继续购置其余两艘船舶。因此，鲁辽公司实际出资为3,500万元，其中烟台海运出资1,925万元，占出资总额的55%，辽渔港务公司出资1,050万元，占出资总额的30%，蓬莱港务局出资525万元，占出资总额的15%。鲁辽公司的主要资产为“兴鲁”轮，自1997年5月起经营蓬莱至大连客货滚装运输。

1999年6月1日，烟台海运与烟大轮渡签订协议书，将其对鲁辽公司的投资转让予烟大轮渡，转让价款为1,678.05万元。2002年5月公司吸收合并烟大轮渡入账时，该项投资的账面价值为1,198.61万元。渤海轮渡吸收合并烟大轮渡后，鲁辽公司财务上仍独立核算，并按照独立核算的经营情况计算应缴纳的相关税款，并入渤海轮渡缴纳税款，但税款金额由其自行承担。

2006年10月8日，鲁辽公司将“兴鲁”轮出售，出售时船舶账面净值为381.22万元，出售所得价款为933万元。2006年11月15日，辽渔集团、渤海轮渡（承继烟大轮渡股份有限公司在鲁辽公司的权益）、蓬莱港务局一致同意解散鲁辽公司，各方按照出资比例取得清算分配款。2006年11月30日，鲁辽公司完成清算，公司

取得清算分配款859.23万元。

保荐机构和发行人律师认为，由于鲁辽公司不是在工商管理部门登记注册的法人实体，各方按照协议约定进行经营，其清算和注销也不需要履行工商登记手续，出资各方已就鲁辽公司的解散和清算协商一致，并已履行完毕清算手续，鲁辽公司设立及解散事宜至今未产生争议也不存在潜在纠纷。

III、公司接收原烟大轮渡的六艘船舶因船龄较长且设施陈旧，不能满足安全要求和运营需要，已于2002年-2006年间将其全部处置，具体处置情况如下表：

单位：万元

船舶	处置时间	处置时净值	处置价格	处置收益
“渤渡 6”轮	2002 年 6 月	516.45	375.53	-140.92
“齐鲁”轮	2002 年 9 月	977.17	827.17	-150
“华鲁”轮	2002 年 11 月	1,459.75	910.62	-549.13
“渤渡 7”轮	2003 年 4 月	647.63	951.02	303.39
“中鲁”轮	2006 年 5 月	301.28	960.32	659.04
“顺鲁”轮	2006 年 9 月	1,263.42	1,032.00	-231.42

③公司共承担原烟大轮渡负债39,117.39万元，其中银行借款28,080.23万元、自山东航运集团和山东省船务公司拆借资金2,070.41万元、因业务往来形成的应付款项8,966.75万元。截至2009年12月31日，公司承担原烟大轮渡债务中，银行借款已全部偿还；所拆借资金由山东航运集团豁免并转为国家资本金1,000万元，其余1,070.41万元已全部偿还；业务往来应付款已偿还8,942.60万元，剩余24.15万元由于债权人无法联系未能支付，本公司在烟台银行烟台山支行设立专门帐户并足额存入款项，用于烟大轮渡剩余债务偿还。

（5）烟大轮渡股东权益的处理

烟大轮渡总股本为8,000万元，其中1,600万元为烟台海运职工出资并通过烟台海运职工技术协会持有，在“11.24”特大海难事故发生后，烟大轮渡被撤销经营资格并被公司吸收合并，其股东按出资股本承担损失，但根据山东省人民政府会议纪要（[2001]第5号）等文件精神，为维护企业和社会稳定，烟大轮渡的1,600万元职工股需给予补偿。当时渤海轮渡和烟大轮渡均为山东航运集团下属企业，在山东航运集团主导下，烟大轮渡于2001年2月23日召开股东大会，同意

烟台海运职工技术协会持有的1,600万元职工股按照《公司法》有关规定对烟大轮渡的亏损承担投资损益，吸收合并后由山东航运集团和公司共同出资1,600万元，以弥补原职工股的损失，具体补偿方式由渤海轮渡决定。

2004年下半年，烟台市国资委等公司国有股东启动将所持股权对外转让工作，公司就该股权转让事宜广泛征求了职工意见，部分职工提出应一次性妥善解决原烟大轮渡遗留的1,600万元职工股权问题，要求返还本金和利息。2004年12月4日，公司股东会通过决议，一次性解决原烟大轮渡1,600万元职工股股权问题，返还本金及利息，利息从2001年始到2004年止，计息4年，按每年3%的利率计算。2005年5月10日，烟台市国资委、山东航运集团、蓬莱港务局、长岛港务局、烟台海运与辽渔集团、海桥国际签署《关于山东渤海轮渡有限公司股权转让备忘录》，约定上述1,600万元职工股由烟台市国资委负责清偿1,000万元的股金及相关利息，剩余的600万元的股金及相关利息由公司支付。

根据2004年12月4日公司股东会决议和2005年5月10日《关于山东渤海轮渡有限公司股权转让备忘录》的约定，公司于2005年9月-12月向烟台市产权交易所陆续支付了应承担的全部职工股股本金600万元及利息（合计7,392,240元），并由烟台市产权交易所发放给职工。

（6）人员处置方案

根据《山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡股份有限公司协议》，原烟大轮渡职工、离退休人员以及因海难事故需要安置的人员整体并入渤海轮渡。吸收合并时，原烟大轮渡在职员工534人、离退休人员76人全部进入本公司；因海难事故需要安置的人员共29人，其中除1人因其毕业后自谋职业未安置外，其余28人均进入本公司。

截至2009年12月31日，公司职工中属于原烟大轮渡的有206人，离退休人员中属于原烟大轮渡的有61人。

（7）遇难船员遗属的抚恤金

根据《山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡股份有限公司协议》，公司负责发放原烟大轮渡两次重大海难事故中遇难船员的共计80名遗属的抚恤金，该等抚恤金按照《企业职工工伤保险试行办法》（劳部发[1996]266号）、《工伤保险条例》（中华人民共和国国务院令第375号）以及山东省劳动和社会保

障部门文件规定的标准逐年发放，直至不再符合享受抚恤金待遇的条件为止。

最近三年内，公司负责发放抚恤金的具体标准及文件依据如下：

单位：元/月

期间	配偶	其他遗属	文件依据
2007 年 1-6 月	497	377	《关于调整企业工伤全残人员伤残津贴、生活护理费和供养亲属抚恤金的通知》（鲁劳社[2006]79 号）
2007 年 7-12 月	567	437	《关于调整企业工伤全残人员伤残津贴、生活护理费和供养亲属抚恤金的通知》（鲁劳社[2007]58 号）
2008 年 1-12 月	647	497	《关于调整工伤全残人员伤残津贴、生活护理费和供养亲属抚恤金的通知》（鲁劳社[2008]36 号）
2009 年 1-12 月	707	557	《关于调整 1 至 4 级工伤人员伤残津贴、生活护理费和供养亲属抚恤金的通知》（鲁劳社[2009]10 号）

最近三年内，共有4名遗属因已成年而不再符合享受抚恤金待遇的条件，2名遗属死亡，因此公司负责发放抚恤金的遗属人数从报告期初的69人下降至63人。最近三年，公司支付抚恤金的金额分别为359,989.41元、467,116.80元和474,641.15元。

保荐机构和发行人律师认为，渤海轮渡吸收合并烟大轮渡取得了原交通部《关于同意山东渤海轮渡有限公司吸收合并山东烟大汽车轮渡股份有限公司的批复》（交水批[2001]331号）的批准，渤海轮渡承担了烟大轮渡的全部资产和负债，足额支付了对职工股损失的补偿，按时足额向遇难人员遗属支付抚恤金，符合本次吸收合并相关协议的约定和主管部门的批复意见；烟大轮渡虽未及时办理注销手续，但是烟大轮渡的全部债权债务已由渤海轮渡承担，且已补充办理了注销手续，并于2010年3月17日取得了山东省工商行政管理局的核准，本次吸收合并没有发生法律纠纷，也不存在可预见的重大法律纠纷的风险。

2、购买及处置船舶

2002年以来，除处置上述因吸收合并烟大轮渡接收的六艘船舶外，公司因安全运营及更新运力的需要处置了三艘老旧船舶，具体情况如下：

单位：万元

船舶	处置时间	处置时净值	处置价格	处置收益

“仙朋”轮	2002 年	293.62	600.00	12.71
“仙友”轮	2002 年	293.67		
“大华”轮	2006 年	505.05	1,048.00	542.95

公司因经营需要由股东作为出资投入一艘船舶（宝华轮），自行购入或委托建造了英华轮、渤海明珠轮、渤海金珠轮、渤海银珠轮、渤海珍珠轮、渤海玉珠轮、渤海宝珠轮、渤海翡珠轮等八艘船舶，具体情况详见本招股说明书“第六章 业务与技术”、“第十一章 管理层讨论与分析”的相关内容。

3、股权投资

（1）烟台渤海和信修船有限责任公司

2001年6月28日，公司与蓬莱港务局共同出资50万元成立烟台和信，其中公司出资30万元，占注册资本的60%，蓬莱港务局出资20万元，占注册资本的40%。该公司主要经营业务为船舶维修、船舶配件销售。

2004年，烟台市国资委等国有股东拟将本公司的国有股权全部对外招商转让，但本公司拥有的烟台地方港（客滚码头）、港湾宾馆、烟台和信股权等陆上资产不在对外转让范围，上述陆上资产由烟台市国资委以现金置换后，无偿划转给烟台港集团，现金置换的价格以2004年7月31日的评估价值为基础确定，评估基准日后因生产需要新增的附属资产按账面价值转让。2004年11月8日，中联资产评估有限公司出具了中联评报字（2004）第100号《山东渤海轮渡有限公司股权转让项目资产评估报告书》，确认渤海轮渡拥有的陆上实物资产评估价值为2,695.90万元。

2005年4月8日，公司与烟台港集团及烟台市国资委进行了上述资产的移交工作，各方确认评估基准日后新增资产的账面价值合计为103.47万元，因此转让价款合计为2,799.37万元。烟台市国资委于2005年4月22日形成了《关于山东渤海轮渡有限公司部分资产划转与人员移交会议纪要》，对上述事项进行了确认。2005年12月8日，公司收到烟台市国资委支付的现金2,799.37万元。

烟台和信在移交后未及时办理股东变更的工商登记，并于2006年11月8日因其未参加工商年检被烟台市工商局依法吊销营业执照。

2010年3月2日，烟台和信及其股东烟台港集团有限公司、烟台港集团蓬莱港有限公司与本公司共同签署了《确认函》，确认各方对烟台和信的股权变动没有

争议和纠纷，相互不会提出任何权利请求；渤海轮渡自2005年4月已经不再是烟台和信的实际股东，不再享有烟台和信的任何股东权利，也不再承担任何股东义务。

2010年3月2日，辽渔集团出具了《承诺函》，如果渤海轮渡因烟台渤海和信修船有限责任公司上述股权变动未办理工商变更登记手续而受到任何损失，均由辽渔集团承担。

烟台和信已于2010年7月1日向山东省烟台市中级人民法院提出破产申请。2010年7月7日，山东省烟台市中级人民法院作出《民事裁定书》（[2010]烟民破字第2-2号），终结烟台和信破产清算程序。2010年7月21日，烟台市工商行政管理局出具《准予注销登记通知书》（[烟]登记内销字[2010]第0034号），准予烟台和信注销登记。

发行人律师认为，本次股权变动没有按照《企业国有产权转让管理暂行办法》在产权交易机构进行，也没有按照《企业国有产权转让管理暂行办法》关于协议转让的规定取得省级以上国有资产监督管理机构批准。但是，本次股权变动的法律瑕疵不会对本次发行构成实质性法律障碍，具体分析如下：

①在本次股权置换过程中，股权置出方渤海轮渡的股东均为国有股东，现金置入方为烟台市国资委，本次股权变动不会造成国有资产流失，不会损害国有股东利益。

②在本次股权置换过程中，对烟台和信及其他陆上实物资产进行了评估，并以评估价值为基础确定现金置换的价格。

③在本次股权置换所涉及的渤海轮渡所持烟台和信的股权仅为30万元，即使渤海轮渡在本次股权转让被确认为无效后恢复持有烟台和信30万元出资，根据《公司法》的规定，渤海轮渡也仅以其认缴的出资额（30万元）为限对烟台和信承担责任。

④烟台和信及其股东均已确认渤海轮渡已经不再是烟台和信的实际股东，不再享有烟台和信的任何股东权利，也不再承担任何股东义务，各方对烟台和信的股权变动没有争议和纠纷，相互不会提出任何权利请求。

保荐机构和发行人律师认为，渤海轮渡以所持烟台和信的股权与烟台市国资委进行置换的事项履行了评估手续，办理了资产交接手续，得到了烟台市国资委

的认可，虽然不符合《企业国有产权转让管理暂行办法》的规定，但本次股权变动事项未发生法律争议，也不存在潜在纠纷，该法律瑕疵不会对本次发行上市构成实质性法律障碍。

（2）烟台明珠国际船舶管理有限公司

2003年12月15日，公司与蓬莱港务局共同出资50万元成立烟台明珠，其中公司出资20万元，占注册资本的40%，蓬莱港务局出资30万元，占注册资本的60%。该公司主要经营船舶租赁及其他船舶资产管理业务。2007年11月10日，因未按规定参加企业年检，烟台明珠被烟台市工商局依法吊销营业执照。2008年11月，烟台明珠清算完毕，公司形成投资损失1.03万元。

2009年11月26日，烟台明珠股东会审议通过了烟台明珠清算注销的议案并成立了清算组，2009年12月3日，烟台明珠在人民日报刊登了清算公告。2010年1月18日和20日，烟台明珠分别召开股东会审议通过了清算方案和清算报告。2010年1月22日，烟台明珠经烟台市工商局出口加工区分局核准办理了工商登记注销手续。

（3）巴拿马明珠国际船务有限公司

2003年11月26日，巴拿马船务在巴拿马成立，注册资金共计10,000美元，注册股份共计10,000股，其中本公司、青岛远东国际船舶代理有限公司和香港海拔船业经纪有限公司分别占40%、30%和30%。2008年11月，巴拿马船务清算完毕，公司形成投资收益807.12万元。

2010年1月22日，巴拿马船务股东会通过了取消巴拿马船务的决议，并确认委托巴拿马律师（MESSRS .ARIAS B. & ASSOCIATES）依照巴拿马法律落实此决议；巴拿马律师于2010年1月26日将决议办理认证使之成为当地的公众契据，并于1月30日提交到巴拿马公众注册登记部门进行登记，注销通告于2月3日刊登在巴拿马的国家报纸上，至此巴拿马船务注销程序完成。

CLEMENT W.K.NG（伍伟基律师事务所）于2010年6月8日出具了法律意见：“MING ZHU INTERNATIONAL SHIPPING S.A是根据巴拿马法律合法被解散，解散程序完全符合巴拿马法律，整个结算过程当中未有发生过或者遇到过任何争议或纠纷。”

四、历次验资情况

（一）公司前身山东渤海轮渡有限公司成立的验资情况

山东省蓬莱市审计师事务所对山东渤海轮渡有限公司设立时各股东的出资情况进行了审验，并于1998年10月12日出具《验资报告》（蓬审所验字(1998)第314号）。经审验，截至1998年10月9日，公司已收到全体股东缴纳的注册资本合计1,000万元，出资方式均为货币出资。

（二）第一次增资扩股的验资情况

蓬莱兴和有限责任会计师事务所对本公司第一次增资扩股时各股东的出资情况进行了审验，并于2001年12月18日出具《验资报告》（蓬兴会内验字[2001]243号）。经审验，截至2001年12月18日，公司已收到股东缴纳的新增注册资本11,400万元，其中5,000万元的出资方式为实物出资，6,400万元的出资方式为货币出资，公司变更后的注册资本为12,400万元。

（三）第二次增资扩股的验资情况

烟台永大会计师事务所对本公司第二次增资扩股的股东出资情况进行了审验，并于2004年12月8日出具《验资报告》（烟永会[2004]40号）。经审验，截至2004年10月31日，公司增加投入资本12,067.59万元，变更后的实收资本为24,467.59万元。本次增资系根据鲁财建[2002]58号文，将山东省财政厅、山东省交通厅豁免的省交通基金委托贷款本息转资烟台市国有资产管理局在公司的实收资本。

（四）整体变更设立股份公司的验资情况

大信会计师事务所对本公司整体变更设立股份公司的股东出资情况进行了审验，并于2006年12月11日出具《验资报告》（大信京验字[2006]第0011号）。经审验，截至2006年9月30日，公司已收到全体股东缴纳的注册资本合计28,000万元，全部为净资产出资。

（五）派送红股及管理层增资扩股的验资情况

大信会计师事务所对本公司派送红股及管理层增资扩股的股东出资情况进

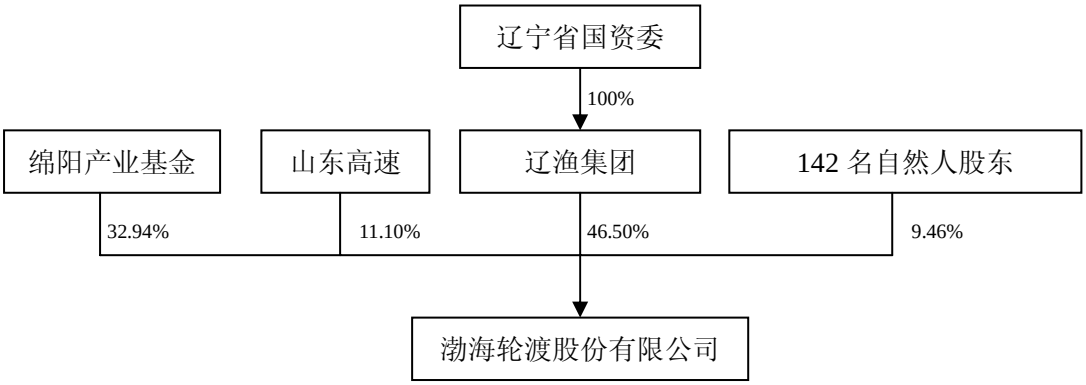
行了审验，并于2007年12月16日出具《验资报告》（大信京验字[2007]第0033号）。经审验，截至2007年12月15日，公司已将未分配利润6,440万元转增股本，张毅等142名股东以货币出资缴纳新增资本3,600万元，合计新增股本10,040万元，变更后的注册资本为38,040万元，累计实收资本（股本）38,040万元。

五、发行人的主要股权关系及组织结构

（一）发行人的主要股权关系

公司目前共有145名股东，其中辽渔集团、绵阳产业基金、山东高速为法人股东，其余142名为自然人股东。公司控股股东为辽渔集团，持有本公司超过5%股份的其他主要股东为绵阳产业基金、山东高速。辽渔集团是辽宁省国资委全资拥有的全民所有制企业，本公司的实际控制人为辽宁省国资委。公司目前无控股子公司，也未参股其他公司。

公司的主要股权关系如下图所示：

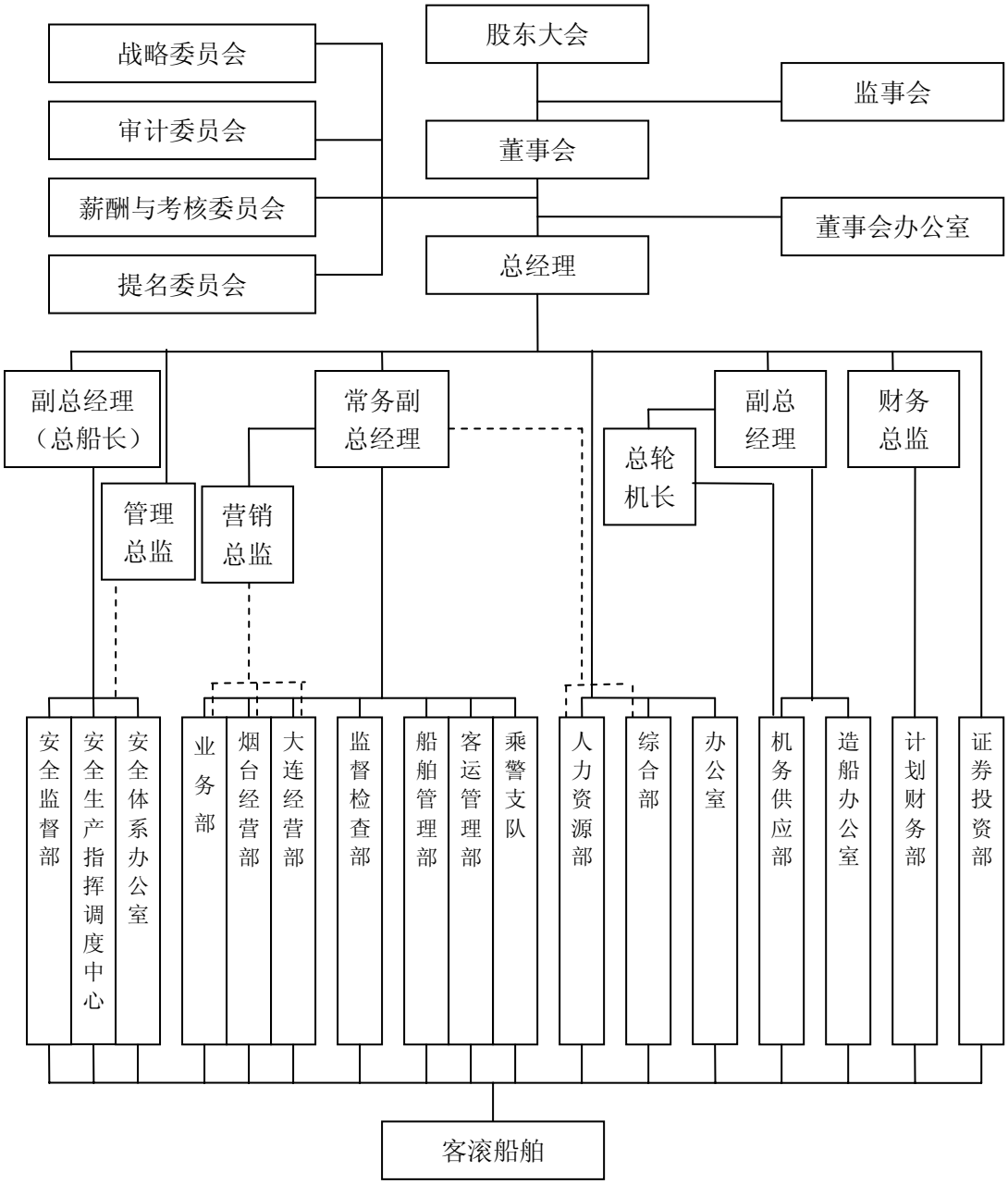


（二）发行人的组织结构

1、发行人的法人治理结构

本公司按照相关法律规定，建立了较为完善的公司法人治理结构，设立了股东大会、董事会和监事会，并制定了相应的议事规则（股东大会、董事会、监事会机构及其职责详见本招股说明书“第九章 公司治理”）。

2、发行人的组织结构图



3、公司各部门的主要职能

安全监督部：参与公司管理体系的策划，负责本部门职责范围内文件的制定、修改和督导落实；负责船舶海务安全等船岸安全活动的策划和组织；负责船舶防污染工作实施情况的监督；负责公司安全生产工作的指导，组织开展安全监督检查，并协助主管机关进行安全检查；负责确定公司安全知识、技能方面的培训要求，并提供相应培训授课支持，组织开展安全教育工作；组织筹办公司级安全生产会议；做好职责范围内的应急准备，参与事故和险情的应急反应和处理。

安全生产指挥调度中心：负责制定船舶调度管理方面的规章制度；负责船舶调度的各项管理工作，实行24小时值班；掌握船舶动态，提出船舶调度意见，合理调度船舶，认真做好船舶运行图及相关记录；负责保持与港口、主管机关及船舶的通讯联络；根据天气气象信息、船舶状况和相关规定，正确分析判断，及时提出安全航行或停航建议。

安全体系办公室：负责公司安全管理体系组织机构和管理机制的建议、策划；根据公司管理层的指示，负责公司管理方针、目标及管理措施的起草、策划；负责公司安全管理体系文件及公司各项管理制度的编写、修订的组织工作及体系文件、记录的印制、发放等管理工作；在管理总监的领导下负责体系运行的组织协调、监督检查与全面考核工作；确定安全管理体系方面培训需求，并负责安全管理体系熟悉培训授课；负责公司安全管理体系的内部审核、外部审核认证工作的组织协调和配合等具体事务。

业务部：负责生产调度和协调、生产统计报告、生产调研和分析、经营价格管理、营销战略、售票系统管理、业务合同审核等工作，同时负责通讯、微机网络、办公自动化管理等工作。

烟台经营部：负责烟台方向（含蓬莱港）车辆、旅客市场开发、生产组织；负责信息收集、调研究和信息的综合分析以及市场开发、营销政策的制订，并有效组织实施各项促销活动；负责组建新的协议车队，对新增协议车队进行考察审核、签订协议，对协议车队的车辆进行考核、维护，保持协议车队车辆持续有效；负责代办点的设立及日常业务指导、监督与管理，对代办点业绩进行考核，根据业绩对代办点进行奖励或淘汰。

大连经营部：负责公司船舶在大连方面港站（含旅顺港）的协调经营、市场营销开发工作；负责信息收集及营销政策的制订；负责协议车队的组建、维护；负责代办点的设立、管理；负责客户信息平台的建设和管理及客户服务；负责协调与大连方向海事部门等主管单位的各项业务关系，协调港航关系，搞好站船配合，保证公司船舶生产在大连方向顺利进行。

监督检查部：负责对各职能、生产单位、船舶履行职责及落实公司各项规章制度等情况进行监督检查；负责对不履行或者不正确履行职责，违反公司各项规章制度，影响安全生产和企业发展的行为进行调查处理；负责对社会和企业内部

员工反映管理部门失职、失察等有关问题进行专项调查。

船舶管理部：负责船员日常管理和考核、船舶治安保卫管理、内务卫生、劳动纪律、餐饮、客运服务、船舶客运部人员培训考核等；参与公司管理体系的策划，负责本部门职责范围内文件的制定、修改和督导落实；做好职责范围内的应急准备，并参与相关的事故和险情的应急反应和处理。

客运管理部：负责本部门职责范围内文件的制定、修改和督导落实；负责推进、监督、检查船舶客运服务工作；对船舶客运部人员进行业务培训和指导；组织旅客满意度调查、调查处理旅客投诉并进行分析和处理。

乘警支队：负责公司船舶公安保卫工作，依法管理船舶客运治安，维护船舶公共秩序，保证船舶和旅客生命财产安全；协助船舶主管部门，认真查禁旅客、车辆运输中携带、夹带易燃、易爆化学物品，毒害、腐蚀物品，放射性物品及其他违禁品。协助公司有关部门加强对船舶要害部门的管理，严密落实各项安全防范措施，严防破坏、劫船等暴力案件的发生。

人力资源部：负责公司人事、工资、劳动保护、社会保障、船员管理及职工教育培训等；负责员工的岗位调配及在岗工作的管理及绩效考核等工作；负责公司船员外派业务的组织及外派有关事务的管理、协调和处理工作；负责船员的健康保障和职工伤病处理工作。

综合部：负责公司领导、机关部门及其负责人、经营部门及其内部人员、各船舶的生产目标责任书的制定工作及年底考核兑现工作；负责公司对外经济合同的审定以及对外经济纠纷、法律诉讼等事务；负责公司各经营部门、船舶核算、经济效益及财务制度执行情况的内部审计，部门负责人的离任审计；负责公司内部合同的审核统计工作。

办公室：负责公司办公保障、后勤保障、文秘管理、档案和印章管理、会务组织等工作；负责公司营业执照、营运证等证件的办理、管理工作；负责公司党务工作的日常综合管理；负责公司对内、对外宣传以及企业文化建设。

机务供应部：负责公司船岸设备管理、物料供应管理、技术改造、科技进步、防污染、计量节能管理工作。负责船岸设备管理工作，负责设备从申购、审批、购买手续办理、验收、安装调试、使用维护到报废的全过程管理；负责船舶设备修理和维护保养工作，组织制订设备预防检修保养计划并组织落实，组织设备计

划修理和临时修理工作；负责防污染设备、器材的配备和管理，并指导船舶防污染工作的具体落实；负责船舶机务方面有关证书的办理、设备技术档案管理及科技进步与技术改造工作。

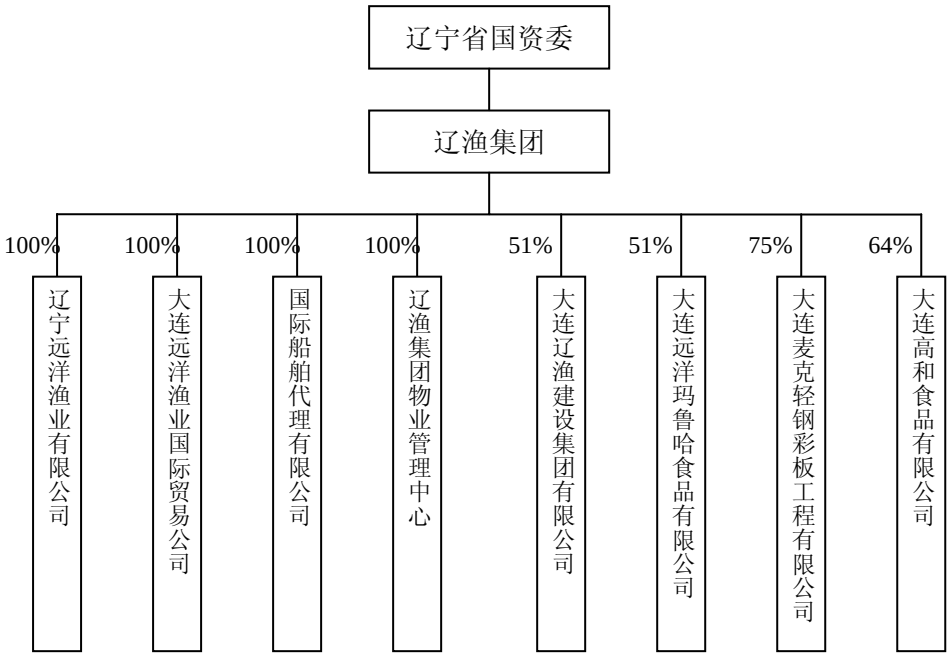
造船办公室：负责公司新造船舶的选厂、设计、审图和监造。负责新造船舶设计图纸的审核工作，进行造船项目的技术论证；负责新造船选厂工作，包括考察船厂、合同谈判等；负责对造船工程方面的供应商进行评估；负责船舶建造全过程中的监督、协调工作，对工程质量、进度的管理负责；负责组织工程竣工验收及结算工作；协助机务供应部处理新船的保修工作。

计划财务部：负责制定公司财务管理制度，进行资产管理、会计核算、编制公司年度预算、统计各项生产经营指标、并对生产经营指标进行考核、分析等；负责公司税金的核算和申报；负责公司票据的印制和管理。

证券投资部：负责公司在资本市场上的融资、筹资工作，提供公司发行股票、债券、增资扩股及股权管理等方面的策划意见和实施方案；负责公司在证券市场投资方案的拟定和运作；协助董事会办公室进行董事会、股东大会的会务组织工作，制作会议所需的各种文件资料及文件资料的整理、立卷和归档。

（三）控股股东控制的其他企业

除本公司外，辽渔集团目前控制的其他企业包括4家全资子公司和4家控股子公司。该等全资、控股子公司名称及辽渔集团的持股比例如下：



六、发行人控股、参股子公司情况

截至本招股说明书签署之日，公司无控股或参股子公司。

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

（一）发起人及主要股东

公司目前的145名股东中，辽渔集团和山东高速为本公司发起人，绵阳产业基金为持有本公司超过5%股份的主要股东。

公司发起人及主要股东的基本情况如下：

1、辽宁省大连海洋渔业集团公司

成立时间	1992年11月23日	注册资本/实收资本	48,000万元
注册地	大连市甘井子区大连湾	主要生产经营地	大连市甘井子区大连湾
股东构成	辽渔集团是辽宁省国资委全资拥有的全民所有制企业		
经营范围	主营:国内外海洋水产品捕捞、收购、加工、销售；国内外海洋运输服务，船舶租赁，房屋租赁；承包本行业境外工程和境内国际招标工程及工程所需的设备、材料和零配件的进出口，对外派遣本行业工程、生产及服务行业的劳务人员，按国家规定在海外举办各类企业，固话、宽带、移动业务代理，企业人员培训。兼营：船货代理、修造船业务。		
主要财务数据：（经大信会计师事务有限公司审计）（单位：万元）			
	总资产	净资产	净利润
2009 年 12 月 31日	462,505.96	172,444.78	24,327.70
2010年6月30日	600,862.11	182,570.10	10,125.33

辽渔集团最初成立于1945年，前身为大连海洋渔业总公司，1989年经辽宁省经济体制改革委员会以《关于同意大连海洋渔业总公司更名的批复》（辽体改发[1989]57号）文件批准更名为辽宁省大连海洋渔业总公司，是辽宁省水产局下属全民所有制企业，注册资金为28,319万元, 法定代表人为张毅，经营范围为海洋捕捞。

1995年12月1日，经辽宁省经济体制改革委员会以《关于辽宁省大连海洋渔业总公司现代企业制度试点实施方案的批复》文件批准，辽宁省大连海洋渔业总公司改组为辽宁省大连海洋渔业集团公司，改组后注册资金为35,815万元，经营范围为国内外海洋水产品捕捞、收购、加工、销售；国内外海洋运输服务承包本

行业境外工程和境内国际招标工程及工程所需设备、材料和零配件的进出口、对外派遣本行业工程、生产及服务行业的劳务人员，按国家规定在海外举办各类企业。

1996年4月17日，辽渔集团经辽宁省工商行政管理局核准后将注册资金增加至4.8亿元。辽渔集团现为辽宁省国资委履行出资人职责的全民所有制企业，持有辽宁省工商行政管理局颁发的《企业法人营业执照》（注册号：210000004923877），注册资金4.8亿元，经济性质为全民所有制企业，法定代表人为刘建君，住所为大连市甘井子区大连湾，经营范围为：国内外海洋水产品捕捞、收购、加工、销售；国内外海洋运输服务；船舶租赁、房屋租赁，承包本行业境外工程和境内国际招标工程及工程所需设备、材料和零配件的进出口、对外派遣本行业工程、生产及服务行业的劳务人员，按国家规定在海外举办各类企业；固话、宽带、移动业务代理，企业人员培训。

目前，除控股本公司外，辽渔集团下属全资子公司4家、控股子公司4家。辽渔集团及其控制的其他企业主要经营海洋捕捞、水产品交易、水产品加工、水产品仓储及运输、渔需物资供应、渔船修造等业务，拥有亚洲最大的现代化人工渔港、五十余艘捕捞及冷藏运输船只、年吞吐量1,200万吨的杂货和客滚码头、11.6万吨级冷库群、年修造渔船300艘的船厂、年交易60万吨的大连国际水产品交易中心、水产品加工厂等产业资源。

辽渔集团曾是辽宁远洋渔业股份有限公司（后更名为新太科技股份有限公司，股票代码：600728，以下简称“原上市公司”）的控股股东。辽宁远洋渔业股份有限公司于1996年上市，主要经营在俄罗斯海域进行远洋捕捞并加工、销售等业务。自1997年起，由于俄罗斯给予我国渔业企业的捕捞配额逐年降低，而配额价格却逐年提高，使我国远洋捕捞行业外部经营环境显著恶化，原上市公司的经营业绩也随之下滑。1999年，鉴于远洋捕捞业务持续萎缩且有继续恶化趋势，辽渔集团决定通过转让部分股权引进高科技行业的战略合作伙伴，对原上市公司进行战略性重组和产业转型，并经多轮筛选和专家论证确定广州新太新技术研究设计有限公司为战略重组方。2000年4月，经辽宁省国有资产管理局及财政部批准，辽渔集团将其所持原上市公司5,664.8594万股转让给广州新太新技术研究设计有限公司。2002年12月，经财政部批准，辽渔集团将其所持原上市公司559.728

万股转让给广州新太新技术研究设计有限公司。上述两次股权转让后，辽渔集团持有原上市公司5,581.4306万股，持股比例为26.81%，广州新太新技术研究设计有限公司成为原上市公司控股股东。2000-2002年间，为了帮助原上市公司改善经营业绩、完成产业转型，辽渔集团逐步从原上市公司回购了从事远洋捕捞业务的不良资产，包括2000年整体回购西非渔业分公司、2001年整体回购围网分公司和物资分公司、2002年回购原上市公司所持辽宁远洋渔业有限公司90%股权。上述资产回购完成后，原上市公司不再经营远洋捕捞业务，主营业务转变为IT产品开发与技术服务。2008年1月，经辽宁省国资委批准，辽渔集团将其所持原上市公司4,781.4306万股分别转让给广州市美好境界投资顾问有限公司1,732.5722万股、广州市番禺通信管道建设投资有限公司3,048.8584万股。2009年11月，按照广州市番禺区人民法院批准的《新太科技股份有限公司重整计划》，原上市公司非流通股股东让渡其持有的9%股权，共计让渡11,435,416股非流通股，流通股股东让渡其持有的6%股权，共计让渡4,867,215股流通股，本次让渡股权后，辽渔集团持有原上市公司728万股。截至本招股说明书出具之日，辽渔集团尚持有新太科技股份有限公司728万股股份，持股比例为2.24%。

2、山东高速集团有限公司

成立时间	1997年7月2日	注册资本/实收资本	636,300.15万元
注册地	济南市舜耕路21号	主要生产经营地	济南市舜耕路21号
股东构成	山东省国资委100%		
经营范围	高速公路、桥梁、铁路、港口、机场的建设、管理、维护、经营、开发、收费；高速公路、桥梁、铁路沿线的综合开发、经营；土木工程及通信工程的设计、咨询、科研、施工，房地产开发经营（以上须凭资质证书方可经营）；建筑材料销售；机电设备租赁；广告业务。		
主要财务数据：（未经审计）（单位：万元）			
	总资产	净资产	净利润
2009 年 12 月 31日	11,296,791.69	3,160,708.99	160,240.62

3、绵阳科技城产业投资基金（有限合伙）

成立时间	2008年12月16日	主要经营场所	绵阳科技城科教创业园区孵化大楼C区
合伙人	普通合伙人为中信产业投资基金管理有限公司，有限合伙人包括全国社会保障基金理事会、中信证券股份有限公司、中国建银投资有限责任公司等国内机构投资者。		
执行事务合伙人	执行事务合伙人为中信产业投资基金管理有限公司，该公司系中信证券股份有限公司的控股子公司，注册资本为1亿元，其中中信证券股份有限公司出		

	资6,900万元，持股比例为69%。
经营范围	股权投资、投资管理、投资咨询服务

主要财务数据：（未经审计）（单位：万元）

	总资产	净资产	净利润
2009 年 12 月 31日	257,979.06	256,701.14	-16,203.74

绵阳科技城产业投资基金（有限合伙）是经国务院批准，依据《国家发展改革委关于同意开展绵阳科技城产业投资基金筹备工作的批复》和《国家发展改革委关于绵阳科技城产业投资基金组建方案核准的批复》正式成立的产业基金。

绵阳产业基金于2008年12月16日在四川绵阳正式注册成立，目前有38名合伙人，包括多家国内著名金融机构、大型国有企业、上市公司和有实力的企业等，认缴的资本额为90亿元，合伙类型为有限合伙企业，合伙期限为十二年。

绵阳产业基金的基金管理人（执行事务合伙人）是中信产业投资基金管理有限公司。中信产业投资基金管理有限公司的主营业务为股权投资、投资管理和投资咨询服务，股东为中信证券股份有限公司（股份比例71%）、四川中科成投资管理有限公司（股份比例21%）、中国高新投资集团公司（股份比例8%）。

绵阳产业基金全体合伙人清单（截止到2010年3月31日）

单位：亿元

	名　　称	认缴出资额	类型
1	全国社保基金理事会	20.00	有限合伙人
2	中国邮政储蓄银行	10.00	有限合伙人
3	中信证券股份有限公司	5.00	有限合伙人
4	中国建银投资有限责任公司	5.00	有限合伙人
5	上海瑞鑫创业投资有限公司	4.00	有限合伙人
6	中国泛海控股集团有限公司	4.00	有限合伙人
7	国网资产管理有限公司	3.00	有限合伙人
8	国开金融有限责任公司	3.00	有限合伙人
9	中信产业投资基金管理公司	2.20	普通合伙人
10	中国船东互保协会	2.00	有限合伙人
11	太原金汇投资有限公司	2.00	有限合伙人
12	包头市晨华投资有限责任公司	2.00	有限合伙人

13	北京大中天利投资中心	2.00	有限合伙人
14	内蒙古伊利实业集团股份有限公司	2.00	有限合伙人
15	雅戈尔投资有限公司	2.00	有限合伙人
16	新华都实业集团股份有限公司	2.00	有限合伙人
17	苏州银基创业投资有限公司	1.00	有限合伙人
18	南京福元康鑫投资中心（有限合伙）	1.00	有限合伙人
19	北京华联商厦股份有限公司	1.00	有限合伙人
20	西安华商广告有限责任公司	1.00	有限合伙人
21	内蒙古伊泰煤炭股份有限公司	1.00	有限合伙人
22	无锡国联创业投资有限公司	1.00	有限合伙人
23	北京歌华有线电视网络股份有限公司	1.00	有限合伙人
24	远东控股集团有限公司	1.00	有限合伙人
25	宁波千里马投资有限公司	1.00	有限合伙人
26	联想控股有限公司	1.00	有限合伙人
27	北京凯韦诚投资管理有限责任公司	1.00	有限合伙人
28	广东宏宇集团有限公司	1.00	有限合伙人
29	上海北盛企业发展有限公司	1.00	有限合伙人
30	北京国俊投资有限公司	1.00	有限合伙人
31	福建新华都慈善基金会	1.00	有限合伙人
32	北京中基宏海投资有限公司	1.00	有限合伙人
33	绵阳集英投资中心（有限合伙）	1.00	有限合伙人
34	方大碳素新材料科技股份有限公司	0.95	有限合伙人
35	上海盛临投资管理中心（有限合伙）	0.50	有限合伙人
36	天津国际投资有限公司	0.50	有限合伙人
37	北京盛图东兴投资管理中心（有限合伙）	0.50	有限合伙人
38	天津金洪丰泽投资合伙企业（有限合伙）	0.35	有限合伙人
	合　　计	90.00	

（二）实际控制人

本公司实际控制人为辽宁省人民政府国有资产监督管理委员会。

（三）控股股东控制的其他企业

1、辽宁远洋渔业有限公司

成立时间	2001年10月24日	注册资本/实收资本	3,000万元
辽渔集团持股比例	100%	主要生产经营地	大连市甘井子区大连湾
注册地	大连市甘井子区大连湾8号		
经营范围	国内外海洋产品捕捞、收购、加工、销售：国内外海洋运输、船舶修理；水产品冷冻、冷藏服务、劳务服务；本企业自产产品及相关技术的出口业务；本企业生产科研所需的原辅材料、机械设备、以其仪表、零配件及相关技术的进口业务；本企业的进料加工和“三来一补”业务。		

主要财务数据：（未经审计）（单位：万元）

	总资产	净资产	净利润
2009 年 12 月 31日	16,678.14	7,547.86	100.14
2010年6月30日	18,916.13	7,750.17	202.31

2、大连远洋渔业国际贸易公司

成立时间	1993年1月15日	注册资本/实收资本	3,000万元
辽渔集团持股比例	100%	主要生产经营地	大连市甘井子区大连湾
注册地	大连市甘井子区大连湾		
经营范围	自营和代理各类商品和技术的进出口（国家限定公司经营或禁止进出口的商品和技术除外），经营转口贸易业务，国际货运代理、国际快递（信件及具有信件性质的物品除外），干、鲜活、冷冻水产品制品、农副产品、粮油制品、罐头制品、食品等收购、储藏、加工、配送、销售		

主要财务数据：（未经审计）（单位：万元）

	总资产	净资产	净利润
2009 年 12 月 31日	8,303.30	4,691.09	883.55
2010年6月30日	6,979.87	5,088.28	397.19

3、辽渔集团国际船舶代理有限公司

成立时间	2001年2月13日	注册资本/实收资本	150万元
辽渔集团持股比例	100%	主要生产经营地	大连市甘井子区大连湾8号
注册地	大连市甘井子区大连湾8号		
经营范围	在大连口岸接受船舶所有人或者船舶承租人、船舶经营人的委托，经营中外籍国际船舶代理及相关业务；办理船舶进出港口手续，联系安排引航、靠泊和装修；代签提单、运输合同，代办接受订仓业务；办理船舶集装箱以及货物的报关手续；承揽货物、组织货载，办理货物、集装箱的托运和中转；代理运费，代办结算；组织客源，办理有关海上旅客运输业务，其他相关业务。		

主要财务数据：（未经审计）（单位：万元）			
	总资产	净资产	净利润
2009 年 12 月 31日	191.62	184.75	59.52
2010年6月30日	206.19	198.15	13.40

4、辽渔集团物业管理中心

成立时间	1996年3月27日	注册资本/实收资本	100万元
辽渔集团持股比例	100%	主要生产经营地	大连市甘井子区大连湾
注册地	大连市甘井子区大连湾		
经营范围	物业服务管理		

主要财务数据：（未经审计）（单位：万元）			
	总资产	净资产	净利润
2009 年 12 月 31日	94.03	93.53	-0.11
2010年6月30日	90.62	90.23	-3.31

5、大连辽渔建设集团有限公司

成立时间	2002年7月25日	注册资本/实收资本	13,680万元
辽渔集团持股比例	51.13%	主要生产经营地	大连市甘井子区大连湾
注册地	大连市甘井子区大连湾8-87号		
经营范围	工业与民用建筑工程、市政道路、桥梁工程、筑港工程、土石方工程、管道工程、预拌商品混凝土、钢结构工程（以上项目均以建筑企业资质证书核定的工程承包范围为准，并凭资质证经营），机电设备安装，建筑装饰材料、水产品、渔需物资销售、设备租赁、劳务服务、港口经营、房屋租赁、供暖		

主要财务数据：（未经审计）（单位：万元）			
	总资产	净资产	净利润
2009 年 12 月 31日	105,101.58	18,532.07	4,527.22
2010年6月30日	292,941.35	15,362.08	985.91

6、大连远洋玛鲁哈食品有限公司

成立时间	2006年8月4日	注册资本/实收资本	2,040万元
辽渔集团持股比例	51%	主要生产经营地	大连市甘井子区大连湾
注册地	大连市甘井子区大连湾		
经营范围	罐头食品、软包装食品及其他常温类、冷冻类食品、水产品加工及销售（以上均凭卫生许可证生产、经营）；水产品、农副产品收购。		

主要财务数据：（未经审计）（单位：万元）

	总资产	净资产	净利润
2009 年 12 月 31日	1,072.25	1,042.62	-289.64
2010年6月30日	874.78	809.49	-233.13

7、大连麦克轻钢彩板工程有限公司

成立时间	1997年4月25日	注册资本/实收资本	100万美元
辽渔集团持股比例	75%	主要生产经营地	大连市甘井子区大连湾
注册地	大连市甘井子区大连湾街8-160号		
经营范围	轻钢彩板工程设计和加工、施工（涉及行政许可的须凭许可证经营）		

主要财务数据：（未经审计）（单位：万元）

	总资产	净资产	净利润
2009 年 12 月 31日	985.35	133.19	-324.86
2010年6月30日	992.90	54.33	-78.85

8、大连高和食品有限公司

成立时间	1995年7月26日	注册资本/实收资本	1,247万元
辽渔集团持股比例	63.97%	主要生产经营地	大连市甘井子区大连湾
注册地	大连市甘井子区大连湾		
经营范围	生产，加工，销售鱿鱼丝、鱿鱼片及其他鱼类水产品精深加工。		

主要财务数据：（未经审计）（单位：万元）

	总资产	净资产	净利润
2009 年 12 月 31日	2,313.86	2,083.99	7.96
2010年6月30日	2,272.88	2,018.02	-65.98

（四）控股股东和实际控制人直接或间接持有发行人的股份是否存在质押或其他有争议的情况

截至本招股说明书签署之日，发行人控股股东持有的发行人股份不存在质押或其他有争议的情况。

八、发行人股本情况

（一）本次发行前的总股本、本次发行的股份，以及本次发行的股份占发行

后总股本的比例

本次发行前公司的总股本为38,040万股，本次拟发行10,100万股，本次拟发行股份数量占发行后总股本的20.98%。

（二）本次发行前后公司前十名股东

根据财政部、国务院国资委、中国证监会、全国社保基金理事会联合发布的《境内证券市场转持部分国有股充实全国社会保障基金实施办法》（财企[2009]94号）规定，以及辽宁省国资委2010年3月18日出具的《关于渤海轮渡股份有限公司国有股转持有关问题的批复》（辽国资产权[2010]36号），本公司国有股东辽渔集团和山东高速已分别出具承诺，在公司首次公开发行股票并上市时，将实际发行股份数量10%（即1,010万股）的国有股转由社保基金会持有，其中辽渔集团转持8,153,662股，山东高速转持1,946,338股。

本次发行前后公司的前十名股东情况如下表：

股东名称	本次发行前		本次发行后	
	持股数量（股）	持股比例（%）	持股数量（股）	持股比例（%）
辽渔集团（SLS）	176,883,840	46.50	168,730,178	35.05
绵阳产业基金	125,292,720	32.94	125,292,720	26.03
山东高速（SLS）	42,223,440	11.10	40,277,102	8.37
社保基金会（SS）	-	-	10,100,000	2.10
于新建	3,400,000	0.89	3,400,000	0.71
张　毅	2,625,000	0.69	2,625,000	0.55
周志高	2,080,000	0.55	2,080,000	0.43
展　力	1,100,000	0.29	1,100,000	0.23
丁洪屹	875,000	0.23	875,000	0.18
许兆滨	675,000	0.18	675,000	0.14
李兴武	675,000	0.18	675,000	0.14

注：根据辽宁省国资委《关于确认渤海轮渡股份有限公司国有股权管理方案有关问题的批复》（辽国资产权[2010]34号），辽渔集团和山东高速所持股份性质为国有法人股（SLS）。

（三）前十名自然人股东及其在发行人处担任的职务

本次发行前，公司的前十名自然人股东中，有五名在本公司担任职务，具体情况如下：

序号	股东姓名	持股数量（万股）	持股比例（%）	在本公司担任职务
1	于新建	340	0.89	总经理
2	张　毅	262.5	0.69	-
3	周志高	208	0.55	总经理助理
4	展　力	110	0.29	常务副总经理
5	丁洪屹	87.5	0.23	-
6	许兆滨	67.5	0.18	-
7	李兴武	67.5	0.18	董事
8	毕建东	67.5	0.18	董事
9	孙　超	60	0.16	-
10	王冬梅	60	0.16	-
	合计	1,330.5	3.50	

（四）股东中的战略投资者持股

本次发行前公司的股东中无战略投资者。

（五）本次发行前各股东间的关联关系及关联股东的各自持股比例

1、公司股东中，许兆滨、李兴武、毕建东等三人担任辽渔集团的董事或高级管理人员，与辽渔集团为关联股东，其持股数量及比例如下：

股东名称	持股数量（万股）	持股比例（%）	在辽渔集团担任职务
辽渔集团	17688.384	46.50	-
许兆滨	67.5	0.18	总经理
李兴武	67.5	0.18	副总经理
毕建东	67.5	0.18	副总经理

2、公司股东中，高鹏、刘英超二人为夫妻关系，各持有本公司18万股，各自持股比例为0.05%，合计持股比例为0.1%。

除上述情况外，本次发行前公司股东之间不存在其他关联关系。

（六）本次发行前股东所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺

1、本公司控股股东辽渔集团承诺：

“除按国家规定转持部分国有股外，自发行人股票上市之日起三十六个月内，本公司不转让或者委托他人管理本公司持有的发行人公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本公司持有的发行人公开发行股票前已发行的股份。”

2、本公司股东绵阳产业基金承诺：

“自发行人股票上市之日起十二个月内，本企业不转让或者委托他人管理本企业持有的发行人公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本企业持有的发行人公开发行股票前已发行的股份。”

3、本公司股东山东高速承诺：

“除按国家规定转持部分国有股外，自发行人股票上市之日起十二个月内，本公司不转让或者委托他人管理本公司持有的发行人公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本公司持有的发行人公开发行股票前已发行的股份。”

4、本公司股东中，担任或曾担任公司董事、监事或高级管理人员的张毅、于新建、许兆滨、李兴武、毕建东、展力、贾明洋、王福田、林家治、宁武等10名自然人股东承诺：

“自发行人股票上市之日起十二个月内，本人不转让或者委托他人管理本人持有的发行人公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本人持有的发行人公开发行股票前已发行的股份。”

“担任发行人董事、监事或高级管理人员期间，本人每年转让股份数不超过本人持有发行人股份总数的25%，在本人离职后半年内，本人不转让持有发行人的股份。”

5、本公司股东中，未担任公司董事、监事或高级管理人员的其他132名自然人股东承诺：

“自发行人股票上市之日起十二个月内，本人不转让或者委托他人管理本人持有的发行人公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本人持有的发行人公开发行股票前已发行的股份。”

（七）发行人曾存在委托持股的情况

2005年5月10日，辽渔集团和海桥国际与烟台市国资委等五家股东签署股权转让协议书，分别受让公司51.36%股权和36.38%股权。但辽渔集团所受让的51.36%股权中，有44.62%股权实际是其代海桥国际持有，该部分股权由海桥国际实际出资，并享有全部股东权利及承担股东义务。

2006年7月7日，为解除上述股权代持，辽渔集团与海桥国际签署协议书，收购其代海桥国际持有的公司44.62%的股权，转让价款为120,354,606.84元。辽渔集团于2006年7月11日和7月31日分两笔将转让款支付完毕。股权代持安排的终止未改变公司股权结构，辽渔集团实际持有公司51.36%股权，成为公司的控股股东。

关于本次委托持股形成及解除的具体情况，详见本章之“三、发行人股本的形成及其变化和重大资产重组情况”。

（八）海平投资职工持股及其清理情况

1、海平投资历史沿革

（1）设立背景及设立过程

根据海桥国际和辽渔集团为解除股份代持于2006年7月7日签订的协议书，海桥国际将其所持公司共计81%股权全部对外转让，其中，将通过辽渔集团代持的44.62%股权转让给辽渔集团，将其直接持有的36.38%股权转让给辽渔集团和渤海轮渡管理层、企业骨干及职工共同出资设立的第三方公司。双方在协议中约定于2006年7月31日前签订转让36.38%股权的股权转让协议书。

辽渔集团于2006年7月12日向辽宁省国资委提交了《关于职工收购大连海桥国际实业有限公司持有山东渤海轮渡有限公司36.38%股权的报告》。2006年8月7日，辽宁省国资委出具《关于辽渔集团职工收购大连海桥国际实业有限公司持有山东渤海轮渡有限公司36.38%股权的批复》（辽国资经营[2006]175号），同意由本公司和辽渔集团的职工成立第三方公司收购本公司的36.38%股权。

2006年7月10日，于新建等七名公司高级管理人员召开创立大会，发起设立海平投资并通过了公司章程。烟台永大会计师事务所于2006年7月14日出具《验资报告》（烟永会验字[2006]25号），验证各发起人出资均已到位，海平投资设立时的注册资本为500万元，均为货币出资。海平投资于2006年7月20日在烟台市工商局取得《企业法人营业执照》（注册号：3706002819660），注册资本为500万元。海平投资成立时的股权结构如下：

序号	股东姓名	持股数（万股）	持股比例（%）
1	于新建	260	52
2	展　力	40	8
3	刘伟平	40	8
4	贾明洋	40	8
5	王福田	40	8
6	朱爱青	40	8
7	林家治	40	8
合计		500	100

（2）2006年增资

海平投资2006年临时股东大会决议通过了向本公司和辽渔集团职工增资扩股的决议，新增股东181人，并增加注册资本93,128,630元。北京天圆全会计师事务所对本次增资的股东出资情况进行了审验，并于2006年9月19日出具《验资报告》（天圆全烟验字[2006]11号），验证各新增股东出资均已到位，变更后海平投资注册资本为98,128,630元，均为货币出资。海平投资本次新增注册资本93,128,630元中，由辽渔集团的3,688名职工实际出资42,028,630元并委托肖成立等23名股东代为持有。因此，本次增资完成后，海平投资登记在股东名册的股东人数为188名，其中直接持股股东为165名，另有肖成立等23名股东除自身直接持股外，还受托代为持有3,665名自然人实际出资所形成的股份。

（3）2007年股权转让

2007年，海平投资部分自然人股东将所持股份转让给其他股东，具体情况如下表：

序号	协议签署日期	转让方	受让方	转让股份数	总价款（元）
1	2007-09-10	邢元进	周志高	50,000	54,140
2	2007-09-10	于夕金	周志高	550,000	595,540
3	2007-07-26	邵燕	隋宝禄	100,000	100,000
4	2007-05-28	刘国君	宁武	50,000	53,000
5	2007-07-26	张焕民	张京平	300,000	318,000
6	2007-12-25	毛兰	薛锋	100,000	106,000
7	2007-12-25	毛兰	孙前进	200,000	212,000
8	2007-12-25	毛兰	张毅	300,000	318,000
9	2007-12-25	陈冲	周志高	70,000	74,200
10	2007-12-25	邢银书	丛春光	100,000	106,000
11	2007-12-25	陈冲	徐明朝	10,000	10,600
12	2007-12-25	陈冲	朱爱青	20,000	21,200
13	2007-12-25	李振海	高鹏	100,000	106,000
14	2007-12-25	崔传权	王福田	100,000	106,000

15	2007-12-31	李瑛杰	宁武	100,000	106,000
16	2007-12-31	张治雷	宁武	100,000	106,000

由于上述股权转让的转让方和受让方均为海平投资直接持股股东，因此海平投资实际出资人与代持人之间的委托持股关系未发生变化。上述股权转让完成后，海平投资登记在册的股东人数为182名，其中直接持股股东为159名，另有肖成立等23名股东除自身直接持股外，还受托代为持有3,665名自然人实际出资所形成的股份。

（4）2009年清算并注销

2009年11月4日，海平投资召开2009年第四次临时股东大会，审议通过了海平投资依法进行清算并注销的议案，并成立了清算组。海平投资于2009年11月13日发布清算公告，并于2009年12月28日召开了2009年第六次临时股东大会审议通过了清算报告。当日，海平投资剩余财产11,029.15万元已全部分配至182名登记在册股东。2009年12月29日，海平投资在烟台市工商局办理了注销登记。

2、海平投资取得本公司股权及其演变情况

2006年7月31日，海桥国际与海平投资签订股权转让协议书，将所持公司36.38%股权转让予海平投资，转让价款为98,128,630元。海平投资于2006年8月14日支付了上述转让价款。2006年9月28日，本公司股东会决议一致通过了海平投资受让海桥国际36.38%的股权，于2006年10月17日在烟台市工商局完成了工商变更登记。

2006年12月29日，本公司整体变更为股份有限公司后，海平投资持有公司10,186.40万股股份，占公司总股本的36.38%。2007年12月20日，本公司派送红股及向管理层增资扩股后，海平投资持有公司12,529.272万股，占总股本的32.94%。关于海平投资所持公司股份数量及持股比例变化的具体情况，详见本招股说明书“第五章 发行人基本情况”之“三、发行人股本的形成及其变化和重大资产重组情况”。

2009年7月21日，海平投资召开2009年第一次临时股东大会，全票通过了《渤海轮渡股份有限公司之股份转让协议》和《资金托管协议》，将所持本公司125,292,720股股份（占本公司总股本的32.94%）全部转让给绵阳产业基金。本次股东大会的召开及表决程序符合《公司法》及海平投资《公司章程》的规定；根据海平投资实际出资人与其代持人签署的《股权代持协议书》，实际出资人已将

表决权授权其代持人行使，本次股东大会的决议合法有效。

2009年7月31日，海平投资与绵阳产业基金签订股份转让协议，将所持公司32.94%股权全部转让给绵阳产业基金，股权转让价款为375,870,000元。同日，海平投资、绵阳产业基金与北京产权交易所有限公司签订资金托管协议，约定上述股权转让价款通过北京产权交易所有限公司进行支付。2009年9月22日，上述股权转让价款支付完毕。

3、海平投资职工股东之间的委托持股情况

海平投资于2006年7月20日初始设立时，股东为于新建等七名本公司高级管理人员，股东之间不存在委托持股关系。

2006年9月，海平投资增资完成后，其登记在股东名册的股东人数为188名，其中直接持股股东为165名，另有肖成立等23名股东除自身直接持股外，还受托代为持有辽渔集团3,665名职工股东实际出资的股份。截至2007年末，经过部分股东之间的股权转让，海平投资登记在股东名册的股东人数变更为182名。由于2007年股权转让的转让方与受让方均为海平投资的直接持股股东，因此海平投资职工股东之间的委托持股关系未发生变化。

根据辽渔集团于2006年7月24日下发的《关于组织职工投资认购烟台海平投资发展股份有限公司股权的通知》（辽渔发[2006]76号），辽渔集团职工之间的代持方式为：“集团公司职能部门（不含董事会秘书处）职工认购的股权，由人力资源处孙传仲代持；集团公司董事会秘书处职工及集团公司内退的公司级领导和中层干部，由董事会秘书处张吉功代持；各生产经营单位职工认购的股权，由本单位一把手代持”。

海平投资每名实际出资人与其代持人之间均签署了《股权代持协议书》，约定由代持人无偿代实际出资人持有海平投资的股份，并约定实际出资人享有相应的资产收益权等自益权，但将表决权、选举权、被选举权等共益权授权代持人行使。根据上述股权代持安排，肖成立等23名海平投资股东代表的实际出资人（包括其本人）人数及股份的具体情况如下表：

序号	代持股东	所属单位或部门	代表人数（人）	代表股份数(股)
1	曲艺	电话站	14	372,000
2	修有生	商贸分公司	15	392,000
3	孙厚昌	辽渔港务公司	256	3,168,000
4	吴国栋	大连辽渔建设集团有限公司	50	796,000

5	阎发青	鱼品加工厂	350	2,340,000
6	林广库	冷冻厂	407	2,438,000
7	吕大强	大连远洋渔业国际贸易公司	57	1,880,000
8	张玉扬	国际经济合作部	17	320,000
9	张祖刚	远洋食品公司	88	732,000
10	邢永庆	捕捞三公司	68	716,000
11	刘丕珊	船员劳务公司	449	2,120,000
12	李永华	捕捞二公司	232	1,988,000
13	刘荣启	职业培训中心	17	352,000
14	韩曦	捕捞一公司	259	2,360,000
15	宫本立	物资公司	81	816,000
16	刘恩全	水产品交易中心	139	1,264,000
17	李明	辽宁远洋渔业有限公司	323	4,033,000
18	肖成立	船厂	220	2,635,000
19	于敬奎	物业管理中心	73	640,000
20	李德强	动力公司	163	1,215,000
21	张伟	冷运公司	178	1,580,000
22	孙传仲	公司机关	191	4,644,000
23	张吉功	集团办公室及其他人	41	5,227,630
		合计	3,688	42,028,630

4、海平投资实际出资人取得清算分配款并书面确认的情况

2010年1-3月，海平投资股东中的23名代持人将海平投资分配的剩余财产按实际出资比例支付给其代持的实际出资人。实际出资人现场回答了保荐机构和发行人律师的询问，并在《询问笔录》上签字确认。同时，实际出资人在保荐机构和发行人律师现场鉴证下签署了《声明与确认函》，主要内容如下：

（1）对其实际出资及委托代持人代持的情况进行了确认；

（2）表示已知悉发行人在境内首次公开发行股票并上市事宜；

（3）同意并确认海平投资根据海平投资章程及股权管理办法的规定将所持发行人的全部转让给绵阳产业基金；

（4）确认在通过委托方式持有海平投资股份期间，已经收到海平投资历次分配的现金红利，海平投资不存在应付未付其本人的红利；

（5）同意海平投资按照法律法规以及公司章程的规定进行清算并注销，同意海平投资的清算方案和清算报告，并已收到海平投资按照其的持股比例分配的全部剩余财产；

（6）确认就通过委托方式持有海平投资股份及海平投资清算与注销等相关事宜，与海平投资、发行人、辽渔集团及其代持人不存在任何法律纠纷和争议，

承诺不会因上述事宜向上述相关各方提出任何权利主张。

截至本招股说明书签署之日，海平投资存在股权代持行为的3,665名实际出资人均已收到海平投资清算分配款，除2名实际出资人（出资额均为4,000元）外，其余实际出资人均已由本人或其共同共有人、法定代理人签署上述《询问笔录》和《声明与确认函》。2010年3月2日，辽渔集团出具承诺函，如果渤海轮渡因海平投资股份代持、转让渤海轮渡股份及清算注销事宜遭受任何损失，全部由辽渔集团承担，并于相关损失发生之日起10日内向渤海轮渡现金付讫。

保荐机构及发行人律师认为：海平投资将其所持发行人股份全部转让给绵阳产业基金的事项真实、合法、有效，海平投资已不再是发行人股东并已依法清算注销；股份代持问题已经依法清理完毕，取得了绝大多数实际出资人的书面确认，极少数实际出资人未对海平投资清算和注销事宜签署书面确认函的情形不会对发行人造成重大不利影响，不会对本次发行上市构成实质性法律障碍。

九、发行人员工及其社会保障情况

（一）员工人数

本公司实行全员劳动合同制，公司与所有员工均签订烟台市统一格式的劳动合同。根据《关于建立劳动用工备案制度的通知》（劳社部发[2006]46 号），烟台市在报告期内实行劳动用工备案制度，发行人需将用工情况自劳动合同签订之日起 30 日内报烟台市劳动和社会保障局备案。2007-2009 年末及 2010 年 6 月 30 日，公司员工人数稳步增长，在册员工人数分别为 710 名、753 名、880 名和 914 名，其中已在烟台市劳动和社会保障局备案的员工人数分别为 619 名、713 名、867 名和 909 名。

本公司自 2010 年 9 月 1 日起在大连方向启用独立售票系统，接收了相关岗位的 24 名售票人员。该等售票人员均为劳务派遣职工，根据公司和大连德盛劳务派遣有限公司于 2010 年 8 月 27 日签订的《劳务派遣协议书》，由劳务派遣公司和劳务职工签订劳动合同，公司每月 15 日前向劳务派遣公司支付劳务职工的劳动报酬、社会保险费，劳务职工个人应缴纳的社会保险费和个人所得税由劳务派遣公司依法代扣代缴。

（二）员工构成情况

截至2010年6月30日，公司员工构成情况如下：

1、员工专业构成情况

专业	在册人数	比例（%）	已备案人数	比例（%）
船员	708	77.46	703	77.34
陆地员工	206	22.54	206	22.66
其中：部门副职以上	*43*	*4.70*	*43*	*4.73*
普通员工	*163*	*17.83*	*163*	*17.93*
合计	914	100.00	909	100.00

2、员工学历构成情况

专业	在册人数	比例（%）	已备案人数	比例（%）
本科及本科以上学历	83	9.08	83	9.13
大专学历	239	26.15	239	26.29
大专以下学历	592	64.77	587	64.58
合计	914	100.00	909	100.00

3、员工年龄构成情况

专业	在册人数	比例（%）	已备案人数	比例（%）
30 岁以下	505	55.25	500	54.70
31-40 岁	200	21.88	200	21.88
41-50 岁	145	15.86	145	15.86
51 岁以上	64	7.00	64	7.00
合计	914	100.00	914	100.00

（三）发行人执行社会保障制度、住房制度改革、医疗制度改革情况

本公司执行养老保险制度、医疗保险制度、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、缴纳社会保险情况

本公司所有员工均已参加养老保险、医疗保险、失业保险、工伤保险、生育保险，根据国家有关规定及烟台市当地政策，职工社会保险缴费以职工本人上一年平均月工资为基数，高于上年度全省在岗职工平均工资 300%的部分不计入缴

费工资基数，低于上年度全省在岗职工平均工资 60%的，以在岗职工平均工资的 60%为基数。报告期内，公司职工适用的社会保险缴费基数范围如下：

单位：元

时间	上年度全省在岗职工月平均工资	社会保险缴费基数范围
2007 年	1,567	940-4,700
2008 年	1,904	1,142-5,712
2009 年	2,200	1,320-6,600
2010 年 1-6 月	2,474	1,484-7,422

报告期内，按照《烟台市人民政府关于进一步完善我市企业职工基本养老保险制度的通知》（烟政发[2006]131号）、《关于印发<烟台市城镇职工基本医疗保险制度实施办法>的通知》（烟政发[2000]102号）、《失业保险条例》（中华人民共和国国务院令第258号）、《烟台市人民政府关于贯彻<工伤保险条例>的实施意见》（烟政发[2004]64号）和《烟台市人民政府办公室关于印发<烟台市城镇职工生育保险试行办法>的通知》（烟政办发[2004]8号）的相关规定，本公司各项社会保险适用的缴费比例如下：

保险项目	2009 年 4 月 1 日前		2009 年 4 月 1 日-12 月 31 日		2010 年 1 月 1 日起	
	个人缴费	公司缴费	个人缴费	公司缴费	个人缴费	公司缴费
养老保险	8%	20%	8%	20%	8%	20%
医疗保险	2%	7%	2%	6%	2%	6%
失业保险	1%	2%	0.5%	1%	0.5%	1%
工伤保险	-	1.1%	-	0.9%	-	1.1%
生育保险	-	1%	-	0.8%	-	0.8%

注1：烟台市劳动和社会保障局、烟台市财政局、烟台市国家税务局、烟台市地方税务局于2009年3月4日联合发布《关于减轻企业负担稳定就业局势有关问题的通知》（烟劳社[2009]10号），自2009年4月1日起，降低医疗保险、失业保险、工伤保险和生育保险的费率，降低前后的费率情况如上表所示。

注2：烟台市人力资源和社会保障局、烟台市财政局、烟台市国家税务局、烟台市地方税务局于2010年5月12日联合发布《关于转发省人力资源社会保障厅、省财政厅、省国税局、省地税局<关于进一步做好减轻企业负担稳定就业局势有关工作的通知>的通知》（烟人社发

[2010]26号），自2010年1月1日起，工伤保险缴费比例恢复执行2008年费率标准。

根据烟台市劳动和社会保障局的规定，本公司需将用工情况自劳动合同签订之日起 30 日内报烟台市劳动和社会保障局备案，只有已备案的员工方可缴纳社会保险。报告期内，公司各年（期）末在册员工人数、已备案员工人数以及当月缴纳社会保险的员工人数如下：

时间	在册员工人数	已备案员工人数	当月缴纳社会保险的员工人数
2007 年 12 月 31 日	710	619	636
2008 年 12 月 31 日	753	713	715
2009 年 12 月 31 日	880	867	851
2010 年 6 月 30 日	914	909	936

注1：公司年末在册员工中，部分员工因尚未完成备案手续而暂时不能缴纳社会保险，因此年（期）末在册员工人数与当月缴纳社会保险的员工人数存在差异。该等员工在完成备案手续后均开始正常缴纳社会保险，并将劳动合同签订日至开始缴款日之间的社会保险补足。

注2：公司于每月10日按照截至当日的已备案员工人数缴纳当月社会保险，由于缴款日之后公司又有新进或离职员工进行了备案，因此当月缴纳社会保险的员工人数与年（期）末已备案员工人数存在差异。

报告期内，本公司为员工实际缴纳的各项社会保险费金额如下：

单位：万元

保险项目	2010 年 1-6 月	2009 年	2008 年	2007 年
养老保险	285.25	446.69	356.27	270.30
医疗保险	85.58	145.16	124.69	94.61
失业保险	14.26	27.72	35.63	27.03
工伤保险	15.64	21.18	19.59	14.87
生育保险	11.41	18.95	17.81	13.52
共计	412.14	659.70	553.99	420.32

烟台市人力资源与社会保障局于2010年7月8日出具证明：“渤海轮渡股份有限公司系属我处管辖，持有我处核发的《社会保险登记证》（0600L2389号）。

渤海轮渡股份有限公司认真执行国家有关劳动保障、用工保险方面的法律、法规、规范性文件，依法足额缴纳各项社会保险，最近三十六个月内不存在因违反有关劳动保障、用工保险方面的法律、法规、规范性文件而受到行政处罚的情况”。

2、缴存住房公积金情况

根据《住房公积金管理条例》（国务院令第350号）、《关于住房公积金管理若干具体问题的指导意见》（建金管[2005]5号）和《关于转发建设部、财政部、中国人民银行<关于住房公积金管理若干具体问题的指导意见>的通知》（鲁建房字[2005]11号）的规定，单位和职工住房公积金缴存比例应不高于15%，缴存住房公积金的月工资基数原则上不超过当地上一年度职工月平均工资的3倍。本公司缴存住房公积金的基数与社会保险缴费基数相同。

本公司在烟台市住房公积金管理中心开设了住房公积金账户，以职工本人上一年度月平均工资为缴费基数，按照公司、个人各6%的缴费比例，依法为所有员工足额缴纳住房公积金。

报告期内，公司各年（期）末在册员工人数、已备案员工人数及当月缴纳住房公积金员工人数如下：

时间	在册员工人数	已备案员工人数	当月缴纳住房公积金的员工人数
2007 年 12 月 31 日	710	619	710
2008 年 12 月 31 日	753	713	716
2009 年 12 月 31 日	880	867	851
2010 年 6 月 30 日	914	909	919

注1：公司于每月20日左右按照公司在册职工人数向烟台市住房公积金管理中心缴纳住房公积金，由于缴款日至年（期）末之间公司在册员工可能发生变化，因此当月缴纳住房公积金的员工人数与年（期）末在册员工人数可能存在差异。

注2：公司为所有已签订劳动合同的员工缴纳住房公积金，并不需要以在劳动和社会保障局备案的员工人数为依据，因此当月缴纳住房公积金的员工人数与年（期）末已备案人数可能存在差异。2007年12月，公司集中招聘了一批新员工，其中部分员工在年末时尚未完成备案，因此当月缴纳住房公积金员工人数与年末已备案员工人数差异较大。

2007-2009年及2010年1-6月，本公司为员工实际缴纳的住房公积金分别为

85.17万元、107.01万元、133.72万元和86.35万元。

烟台市住房公积金管理中心于2010年7月9日出具证明：“渤海轮渡股份有限公司系属我中心管辖。渤海轮渡股份有限公司认真执行国家有关住房公积金管理方面的法律、法规、规范性文件，已经为其职工开设住房公积金帐户，依法足额缴纳住房公积金，最近三十六个月内不存在因违反国家或山东省有关住房公积金管理方面的法律法规而受到行政处罚的情况”。

保荐机构和发行人律师认为：报告期内，发行人足额缴纳了各项社会保险和住房公积金，该等费用的缴纳符合国家劳动保障法律法规的有关规定。

十、主要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

（一）避免同业竞争的承诺

本公司控股股东辽渔集团作出了避免同业竞争承诺函，详见本招股说明书“第七章 同业竞争与关联交易”。

（二）规范和减少关联交易的承诺

本公司控股股东辽渔集团作出了规范和减少关联交易承诺函，详见本招股说明书“第七章 同业竞争与关联交易”。

（三）股份锁定的承诺

本公司的主要股东和作为股东的董事、监事、高级管理人员均作出了股份锁定承诺，详见本章之“八、发行人股本情况”。

第六章 业务与技术

一、公司的主营业务及设立以来的变化情况

本公司主营业务为客滚运输业务，自成立以来一直经营渤海湾地区各主要航线，是渤海湾乃至全国规模最大、综合运输能力最强的专业化客滚运输龙头企业。本公司拥有烟台至大连、蓬莱至大连和蓬莱至旅顺航线的客滚运营资质，其中，烟台至大连航线为本公司设立以来主要经营的航线，亦是本公司最近三年最主要的收入和利润来源；蓬莱至旅顺航线于2009年12月17日开始运营，目前尚处于市场培育阶段；蓬莱至大连航线目前尚未启用。

近年来，国家“东北老工业基地振兴战略”、山东省政府《山东半岛城市群总体规划》先后正式实施，环渤海经济圈逐渐形成，我国东部沿海地区经济持续高速增长，渤海湾南北两地经济交流和人员往来不断增加，客滚运输市场需求稳步增长。本公司抓住市场机遇，迅速调整运力结构，建造大型豪华客滚运输船并淘汰老旧船舶，不断提高公司竞争能力，提高经营管理水平，经营业绩稳步提高。2007年、2008年、2009年及2010年1-6月分别实现营业收入61,234.82万元、68,487.06万元、75,248.02万元和42,681.58万元，实现净利润13,494.33万元、17,123.07万元、17,900.19万元和8,882.71万元。

本公司主营业务自设立以来未发生变化，综合市场份额在渤海湾客滚运输行业中多年稳居第一。

二、发行人所处行业的基本情况

（一）客滚运输行业简介

本公司所处行业为客滚运输业，归属于交通运输业中的水上运输行业。水上运输行业是国家战略性基础产业，分海运和河运两种；按运输货种可分为干散货运输、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、环保节能等优势，在综合运输体系中占有重要地位。客滚运输业作为水上运输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，在我国环渤海、南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、推动旅游产业发展的重要因素之一，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；加强滚装运输系统建设，发展沿海的陆岛以及岛屿间的汽车轮渡系统；适度发展重装备滚装码头和旅游客运码头，初步形成以水上旅游、娱乐为主要特征的新型客运基础设施，加快实现常规客运向旅游化、高速化、客滚化方向发展。

客滚运输的载体为滚装船，主要用于装运卡车、小汽车、旅客以及提供船上游客住宿和娱乐服务，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。目前在航的滚装船大体分为件杂货滚装船、运车滚装船、车客滚装船、车客滚渡船等几种船型。

滚装船在经济发达地区的内海、海湾、海峡和沿海岛屿间的短途水运中具有竞争优势。滚装船最早于二十世纪六十年代在波罗的海开始使用，后快速扩大到北海和地中海。同时，在日本当地也形成了一定的市场。九十年代是滚装船订造比较活跃的时期。目前，国外滚装船队主要集中于欧洲波罗的海、北海、地中海、日本列岛、东南亚地区岛屿间的商业运输，以及美国、俄罗斯、英、法等发达国家的军事运输。我国的滚装船航线开辟时间不算太长，但是发展比较迅速。随着国民经济的快速发展和人民生活水平的提高，汽车工业的发展，客滚船在经济发达地区的环渤海、东海沿海、琼州海峡等中短途水运中具有较大的竞争优势，获得了迅速的发展，并逐步取代中短途客船的运输。

（二）行业管理体制及主要法律法规

1、行业管理体制

我国对客滚运输行业的管理采取国家宏观指导及协会自律管理相结合的方式，行业管理体制为国家宏观指导及协会自律管理下的市场竞争体制。

目前，交通运输部是客滚运输行业的主管部门，行使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。交通运输部设海事局，实行垂直管理体制，负责行使水上安全监督管理和防止船舶污染、船舶及海上设施检验、航海保障等职权。中国船级社作为交通运输部的直

属单位，是从事船舶法定检验的专业机构，也是中国唯一从事船舶入级检验的专业机构。各级地方政府交通主管部门下设港航管理机构，履行本辖区的水路交通行政管理职能。

客滚运输行业的自律组织为中国船东协会。另外，与发行人业务相关的自律组织还有山东省港航协会及烟台市港航协会。

2、行业法律法规及政策

（1）经营资质方面

国家对客滚运输行业采取许可方式进行管理。《中华人民共和国水路运输管理条例》（2008年第二次修订）及《水路运输管理条例实施细则》（2009年第二次修订）规定，在国内设立水路运输企业或者以运输船舶经营沿海、内河省际运输的，应当申报交通运输部批准。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。

（2）航线开通及持续运营

航线开通可分为新设企业开通航线和已取得经营资质的企业扩大经营范围两种方式。根据交通运输部《水路运输管理条例实施细则》（2009年第二次修订）的规定，设立水路运输企业经营沿海、内河省际运输的，应当申报交通运输部批准；水路运输企业变更其省际经营范围的，由交通运输部审批。

根据《国内水路运输经营资质管理规定》，申请开通沿海航线时，申请人向所在地人民政府交通主管部门（如烟台市港航局）提交相应申报材料，由其对申请人是否符合国内水路运输经营资质条件进行评估，出具评估报告，然后将评估报告和申报材料一并转报至有相应审批权限的交通主管部门（交通部国内航运管理处）。具有相应审批权限的交通主管部门（交通部国内航运管理处）在收到申报或者转报材料后进行审查，符合条件的，作出许可决定，并且向申请人颁发《水路运输许可证》（上有批准经营的航线）。

申请开通航线前，申请人可自主选择靠泊港口，并与靠泊港口经营人达成靠泊协议，靠泊协议是开通航线的必备申请材料。在企业取得该航线的《水路运输许可证》后，企业需为拟投入该航线运营的船舶申请《船舶营业运输证》（上有批准经营的航线），此后即可运营该航线。

根据《国内水路运输经营资质管理规定》，国内水路运输经营者取得经

营资质后，应持续保持经营资质条件；国内水路运输经营者所在地人民政府交通主管部门应当定期将其经营资质维持情况通报当地海事管理机构。

（3）安全运行方面

为了保证船舶具备安全航行的技术条件，防止水域环境污染，客滚运输企业必须根据《中华人民共和国船舶和海上设施检验条例》的规定，向船舶检验机构申请建造检验、定期检验。同时，为了加强海上滚装船舶安全监督管理，客滚运输企业应当根据《海上滚装船舶安全监督管理规定》，建立和不断完善安全管理体系，并经海事管理机构审核认可，取得安全管理体系符合证明。

国家对船舶实施强制报废制度。《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》规定，老旧客滚船的强制报废船龄为30年。

另外，山东省交通厅发布了《客滚船运输安全管理办法》，山东省人民政府发布了《山东省港口管理办法》，加强对辖区内客滚运输企业安全方面的监管。

（4）环境污染方面

在中华人民共和国管辖海域内的所有任何国籍船舶均需遵守《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》的规定，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。

（三）发行人所处行业发展概况及发展趋势

1、行业发展状况

国际客滚运输，特别是欧洲客滚行业经过多年发展，已经具有成熟商业模式，并在内海、海湾、海峡和沿海岛屿间的中短途水运中显示了较强的竞争力。我国渤海湾内海、杭州湾海域、琼州海峡以及长江沿岸四大区域，因其特殊的地理优势为客滚运输的发展提供了条件。

我国第一条滚装运输航线于1977年首先在琼州海峡开通，之后又发展到渤海、东海、黄海和长江三峡等适航水域。1993年，我国开放水上客运市场，在多元经济体的竞争参与下，客滚运输业迅速发展，特别是渤海湾客滚运输市场，运输车客量迅速增加，运价不断走高。1999年，渤海湾开辟的客滚运输航线主要有烟台至大连、蓬莱至旅顺、龙口至大连、龙口至旅顺、莱州至旅顺、威海至大连、东营至旅顺、天津至大连等，从事客滚运输的企业达19家，共有44艘客滚船（含

客船）投入运营，总客位27,537个，总车位2,090个。

1999年11月24日，渤海湾原烟大轮渡所属大舜轮在航行途中发生火灾并最终沉没，成为中国客滚运输史上最为严重的特大海难事故。此后，原交通部大力整顿客滚运输市场，关停并转一批安全不达标的航运企业，并陆续出台相关政策，提高行业准入门槛，对客滚运输行业实行严格监管，客滚运输行业发展进入调整时期。2001年5月起，我国实施船舶强制报废制度，鼓励淘汰老旧二手船舶，引导客滚运输企业加快运力更新，使我国客滚船舶整体呈现船龄逐年递减、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。

随着船舶淘汰更新及行业整合初见成效、市场竞争有序进行，客滚运输市场需求逐渐恢复上升，渤海湾客滚运输行业自2005年起步入良性发展通道，客滚运输企业建造的新船舶陆续投入运营，渤海湾客滚运输行业的总体运力规模逐步上升。2002年至今渤海湾客滚运输市场的运力投放情况如下：

时间	淘汰运力			新增运力		
	船舶数量（艘）	车位数（个）	客位数（个）	船舶数量（艘）	车位数（个）	客位数（个）
2002 年	6	262	2,339			
2003 年	4	120	1,600			
2004 年	0	0	0			
2005 年	2	150	1,920	2	250	2,856
2006 年	5	316	2,123	2	150	2,093
2007 年	2	166	958	1	100	1,028
2008 年	0	0	0	4	339	2,684
2009 年	1	97	487	3	454	4,184
合计	19	1,081	9,247	12	1,293	12,845

目前，我国形成了以渤海湾为中心的渤海湾客滚运输市场，以琼州海峡为中心的南海客滚运输市场，以杭州湾为中心的东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。截至2009年末，渤海湾、杭州湾和琼州海峡在交通运输部备案的客滚运输企业简要情况如下：

	公司数	客滚船数	客位数	车位数
渤海湾	5	24	23,528	2,133
杭州湾	9	13	5,891	55
琼州海峡	8	54	22,781	1,760

注：渤海湾市场数据包括21艘客滚船、2艘客船和1艘常规船。

近年来，受益于适航地区经济的发展以及跨区域经济交往的日益频繁，物资流通与人员出行的需求不断增加，客滚运输市场不断扩大。2010年以后，随着船舶建造技术的进步和管理规范的提高，客滚运输行业在安全保障的前提下，将迎来良性发展期，通过满足物资和人员的出行需求，促进地区经济发展、提高人民生活水平。未来，客滚运输业将朝着高速化、大型化、旅游化方向发展，服务内容和服务价值不断丰富和提升。同时，各经济圈的快速崛起及台湾海峡运输市场的启动，还将为客滚运输行业创造更广阔的市场。

2、行业特点

（1）市场区域特征明显

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，其中，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。由于客滚运输涉及大量旅客生命财产安全，交通运输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，客滚运输行业的区域性经营特征明显。

（2）终端客户分散化

客滚运输作为交通运输的一种，拥有特定的运输路线和运输工具，实现车辆和旅客的运送。客滚运输企业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）港口代理销售船票

客滚运输企业票务销售以港口代理销售为主，以自主销售和其他代理销售为辅。靠泊港口为企业提供代理售票、安全检验、运输组织等服务，并根据港口代理协议的约定向企业收取相应费用。靠泊港口还为企业提供停泊、供水、供电、码头作业等服务，该等服务一般按港口统一标准收取费用。

（4）具有一定的季节性特征

客滚运输所在区域腹地的物流、车流和人流的季节性波动决定了该区域市场需求的季节性特征。如渤海湾客运市场由于旅游季节的影响，每年的7-9月为旺季，11月-1月为淡季；南海市场由于海南省瓜果菜销售出岛原因，在每年的1月至6月属于旺季，其余时间为淡季。

（5）与宏观经济发展密切相关

客滚运输的市场需求主要依赖于相应区域的经济发展，与国内和各区域经济形势密切相关，会随着国内和各区域市场的经济形势呈现出一定的波动性。如全球金融危机对我国东部沿海地区经济的冲击在2008年下半年逐渐显著，对渤海湾车辆运输需求造成较大的影响，自2009年下半年起影响逐渐减小。

3、行业竞争状况

（1）区域性竞争

目前我国客滚运输市场主要集中在渤海湾、东海、南海和川江等四大区域，各区域的经济发展特征和物流品种差异较大，企业的竞争态势和格局也不尽相同。目前我国尚不存在跨区域经营的客滚运输企业。

（2）区域市场集中度不断提高

原交通部大力整顿客滚运输市场，陆续关停并转一批安全不达标的客滚运输企业，留存企业的船型结构、运力规模、管理能力等成为竞争的关键因素，优胜劣汰的结果使得各区域内市场集中度大幅提高。如自2000年以来，渤海湾客滚运输企业由原来的19家减少至现在的5家，琼州海峡客滚运输企业由2000年的16家减少至目前的8家。

（四）进入客滚运输行业的壁垒

1、行业准入壁垒

（1）设立客滚运输企业

《中华人民共和国水路运输管理条例》（2008年第二次修订）及《水路运输管理条例实施细则》（2009年第二次修订）规定，在国内设立水路运输企业或者以运输船舶经营沿海、内河省际运输的，应当申报交通运输部批准。设立水路运输企业，必须具备下列条件：（一）具有与经营范围相适应的运输船舶，并持有船检部门签发的有效船舶证书，其驾驶、轮机人员应当持有航政部门签发的有效职务证书；（二）在要求经营的范围内有较稳定的客源或者货源；（三）经营客运航线的，应当申报沿线停靠港（站、点），安排落实船舶靠泊、旅客上下所必需的安全服务设施，并取得县以上航运管理部门的书面证明；（四）有经营管理的组织机构、场所和负责人，并订有业务章程；（五）拥有与运输业务相适应的自有流动资金。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。因此，取得主管部门核准的经营许可证成为进入行业的壁垒之一。

（2）开通新航线投入船舶或既有航线增加船舶

根据《水路运输管理条例实施细则》和《国内水路运输经营资质管理规定》，申请开通沿海航线时，申请人应向所在地人民政府交通主管部门提交相应申报材料，由其对申请人是否符合国内水路运输经营资质条件进行评估，出具评估报告，然后将评估报告和申报材料一并转报至交通运输部。交通运输部在收到申报或者转报材料后进行审查，符合条件的，作出许可决定，并且向申请人颁发《水路运输许可证》（上有批准经营的航线）。在申请人取得航线经营资质后，拟投入船舶还需按照上述程序申请办理《船舶营业运输证》。

已具有航线经营资质的企业，在该航线增加船舶时，需按照上述程序为拟投入船舶申请办理《船舶营业运输证》。以本公司2009年将宝华轮、英华轮自烟连线转至蓬旅线为例，公司向烟台市港航管理局提交了《关于调整“宝华”轮、“英华”轮经营航线的请示》，并提供了《“宝华”轮、“英华”轮经营蓬莱-旅顺客滚运输航线的可行性研究》、公司营业执照、公司《水路运输许可证》和《符合证明》、宝华轮和英华轮的全套船舶证书、宝华轮和英华轮停靠蓬莱港/旅顺港的靠泊协议、蓬莱港/旅顺港安检系统交付验收报告等资料。经逐级审核及转报后，由交通运输部于2009年12月4日出具了《国内水路运输登记事项证明书》（交水运DJ[2009]第182号），同意公司宝华轮、英华轮退出烟台至大连航线，从事蓬莱至旅顺航线客滚运输。

（3）渤海湾对新增运力的调控政策

根据交通运输部安委会办公室于2009年5月31日签发的《交通运输部专题会议纪要》，我国将继续加强对渤海湾运力的宏观调控，停止审批新的客滚运输企业，除原有客滚船更新外，不再审批新增运力。

因此，渤海湾客滚运输市场将没有新的客滚运输企业进入，并且现有客滚运输企业的运力更新只能采取以新替旧的方式进行（船舶数量保持不变），公司未来面临的市场竞争环境将不会发生明显恶化。

2、人才壁垒

鉴于客滚运输行业对安全运营要求较高，《国内水路运输经营资质管理规定》

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所在航区相对应的船长资历；其海务、机务专职管理人员应当具有所在航区相对应的船长、轮机长任职的从业资历。

《中华人民共和国船员条例》规定船员需要取得相应的船员适任证书，交通部《关于客船和滚装客船船员任职资格有关事宜的通知》不仅对在客滚船任职的船长、轮机长、驾驶员、轮机员的资历、学历提出了要求，更规定初次到客滚船任职的驾驶员、轮机员必须有一定期限的客滚船见习期，从而限制了货船船员到客滚船任职的流动性，增大了客滚船船员任职的难度。

目前，我国缺少船舶管理人才和高级船员，人才成为制约其他企业进入该行业的壁垒。

（五）市场供求状况

1、市场需求情况

近五年，全国水运市场整体情况如下表：

项　　目	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年
水路货运量（亿吨）	21.96	24.87	28.12	29.45	31.90
其中：沿海运输货运量（亿吨）	6.54	7.82	9.24	-	11.04
货物周转量（亿吨公里）	49,672.28	55,485.75	64,284.85	50,262.74	57,556.67
其中：沿海货物周转量（亿吨公里）	8,495	9,883.13	12,045.83	-	13,399.81
客运量（亿人）	2.02	2.20	2.28	2.03	2.23
旅客周转量（亿人公里）	67.77	73.58	77.78	59.18	69.38

资料来源：《2005年公路水路交通行业发展统计公报》、《2006年公路水路交通行业发展统计公报》、《2007年公路水路交通行业发展统计公报》、《2008年公路水路交通行业发展统计公报》，《2009年公路水路交通行业发展统计公报》。其中《2008年公路水路交通行业发展统计公报》未细分统计沿海运输市场情况。

从上表可以看出，全国水路货运量呈增长态势；受2008年金融危机影响，客运量2008年略有下降。据国务院发展研究中心的预测，2010年和2020年国内水运客运周转量分别为284亿人公里和508亿人公里，未来10年我国水运客运周转量增长速度与GDP增速相近。客滚运输作为水路运输的一部分，伴随水运行业总体的

增长呈现快速发展的态势。

2005年-2009年滚装吞吐完成情况

项　　目	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年
滚装吞吐量（亿吨）	2.05	2.43	2.35	2.77	3.75

资料来源：《2005年公路水路交通行业发展统计公报》、《2006年公路水路交通行业发展统计公报》、《2007年公路水路交通行业发展统计公报》、《2008年公路水路交通行业发展统计公报》和《2009年公路水路交通行业发展统计公报》。

上述数据表明，近年来滚装吞吐量呈增长态势；2008年即使受到金融危机的影响，吞吐量仍呈现增长，滚装运输市场处于快速发展期。

2、市场供应情况

2000年以来，原交通部对船舶运输企业整合后，全国沿海运输能力稳定在一定水平。2005-2009年，全国水运船舶情况如下：

项　　目	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年
水上运输船舶（万艘）	20.73	19.44	19.18	18.42	17.69
其中：沿海运输船舶（艘）	9,409	9,213	9,322	-	10,018
净载重量（万吨）	10,178.64	11,025.71	11,881.46	12,416.91	14,608.78
其中：沿海运输船舶净载重量（万吨）	2,047.76	2,253.49	2,450.58	-	3,860.00
载客量（万客位）	101.13	105.92	102.69	100.85	98.16
其中：沿海运输船舶载客量（万客位）	13.67	13.98	14.75	-	15.62
集装箱箱位（万 TEU）	80.72	92.79	125.96	115.34	119.09
其中：沿海运输船舶集装箱箱位（万 TEU）	8.46	10.17	12.11	-	13.27
船舶功率（万千瓦）	3,639.93	3,906.84	3,936.67	4,355.10	4,620.91
其中：沿海运输船舶功率（万千瓦）	-	-	893.49	-	1,170.15

资料来源：《2005年公路水路交通行业发展统计公报》、《2006年公路水路交通行业发展统计公报》、《2007年公路水路交通行业发展统计公报》、《2008年公路水路交通行业发展统计公报》和《2009年公路水路交通行业发展统计公报》，其中《2008年公路水路交通行业发展统计公报》未细分统计沿海运输船舶情况，《2005年公路水路交通行业发展统计公报》和《2006年公路水路交通行业发展统计公报》未统计沿海运输船舶功率数据。

（六）我国客滚运输行业利润水平变动趋势以及变动原因

我国客滚运输行业从1977年开始起步，在1993年国家放开水上客运市场后进入高速发展时期，1999年大舜轮特大海难事故发生后，因原交通部大力整顿而进

入调整时期。自2005年起，随着客滚运输行业安全管理逐步走向健康、规范，船舶设施和服务水平不断改善，以及经济快速发展带来的市场需求持续增长，客滚运输行业整体收入和利润保持持续增长势头，且行业利润逐渐流向具有规模优势、良好品牌以及具有核心竞争力的大型龙头企业。

（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

客滚运输行业属于国家积极推动和扶持的朝阳产业，得到国家和地方有关政策的鼓励和支持。《公路水路交通“十一五”发展规划》和《公路水路交通“十一五”发展规划纲要》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。《烟台市国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》指出：大力发展集装箱运输和客运滚装运输，促进客滚运输业和邮轮经济稳步发展。

（2）特殊地理环境中的比较优势

我国渤海湾、东海、南海和川江四大区域性客滚运输市场分别具有不同的特殊地理环境，与其他运输方式比较，客滚运输具有独特的比较优势。渤海湾市场，由于陆路绕行距离大大高于海路距离，客滚运输具有明显的成本优势和时间优势；南海和东海市场都属于岛岸之间的海峡运输，火车、汽车无法直达，只能选择客滚运输；川江市场陆路绕行距离较远、路况复杂。

（3）市场发展空间巨大

客滚运输市场腹地经济圈的发展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稳定和潜在的需求空间。随着人们生活水平的提高、经济结构的变化和船舶建造技术发展，客滚运输船舶向着高速化、大型化、旅游化方向发展，客滚运输服务内容不断丰富，邮轮等高端旅游增值服务市场空间巨大。

特别是渤海湾运输市场，由于我国东部沿海地区经济发达，随着渤海湾两岸经济发展和人员交流频繁，客滚运输的安全舒适性以及便捷化程度提高，客滚运输潜在市场需求空间巨大。

2、不利因素

（1）燃油价格波动

一般而言，燃油采购成本是客滚运输企业主要的成本项目之一，燃油价格上涨会导致企业营业成本上升，对企业盈利能力造成不利影响。

但对于渤海湾客滚运输企业，公路运输是渤海湾客滚运输最主要的替代运输方式，而燃油价格上涨对公路运输成本具有更显著的影响，将使一部分车辆转而采取海路运输方式，从而增加市场需求。另外，渤海湾客滚运输企业具有一定的自主定价权，在燃油价格上涨、市场需求增加时可通过提高运输价格全部或部分消除燃油价格上涨的负面影响，在燃油价格降低时可适当降低运价以保持海陆运输相对陆路运输的成本优势。

（2）船舶造价波动

近年来船舶制造业呈现强周期性的特点，受造船厂产能和原材料、人工价格，以及经济周期影响，船舶造价波动很大。船舶造价波动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和石油行业。船舶制造业景气程度以及船舶建造成本对客滚船造价有重大影响，并通过后期的折旧费用影响企业的利润水平。燃油的支出构成客滚运输企业的主要采购成本，其价格变化也会对企业利润造成影响。

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，客户比较分散。随着随着经济增长和人民收入水平提高，出于娱乐等目的出游旅客人数呈快速增加态势，车辆运输需求亦不断增加，客滚运输市场需求将保持持续增长势头。

三、发行人所处的渤海湾客滚运输市场概况

渤海湾客滚运输市场主要包括连接山东和辽宁两省沿海城市的客滚运输航线，如烟台至大连航线、威海至大连航线和蓬莱至旅顺航线；另外尚有其他少量支路航线如蓬莱至长岛航线、威海至刘公岛航线，这些航线主要是为少量海岛居民或游客的进出岛提供运输服务，市场容量较小。

（一）地理特征及经济发展概况

1、地理特征

渤海湾地区主要由山东半岛、京津冀、辽东半岛三个区域组成，地理位置上呈C字形分布，其中大连和烟台分别占据C字的两头，两地陆路距离约1490公里，而海路距离仅为89海里（约165公里），陆路和海路距离的比例达9：1，海路运输相对陆路运输具有较大的成本优势和时间优势。烟台至大连航线是我国公认最适合开展客滚运输业务的航线之一，被誉为客滚运输“黄金航线”。

烟台至大连航线是国家“五纵”、“七横”大通道最长一纵“同三线”的海上连接段，把北起黑龙江同江、南至海南三亚的我国最长的南北高速公路主干线同三线的北段与南段相连接，在我国东部沿海南北运输通道中具有重要的作用。

2、经济腹地

渤海湾客滚运输行业承担着沟通渤海湾南北两地间物资交流和人员往来的重要任务，我国东北三省、内蒙古东北部、华北、华东、华南地区是渤海湾客滚运输的主要市场需求区域。根据客滚运输相对公路、铁路运输在成本、时间等方面比较优势的强弱程度和对终端客户吸引力的高低，该等经济腹地可以划分为以下三个层次：

（1）强吸引力腹地：主要包括辽宁省、山东省。由于距离渤海湾主要航线两端港口较近，通过海路运输比较便捷，且在时间与成本上均具有明显优势，客滚运输对终端客户具有很强的吸引力。

（2）较强吸引力腹地：主要包括黑龙江省、吉林省、内蒙古东北部、华东地区。该等地区距离渤海湾主要航线两端港口有一定距离，但对于需跨渤海湾进行运输的企业，海路运输仍具有较强的成本优势。此外，由于客滚运输在减少车辆磨损，便于司乘人员休息，减少公路违章罚款和避免道路拥堵等方面具有比较优势，对终端客户仍具有较强的吸引力。

（3）一般吸引力腹地：主要包括华北地区、华南地区。该等地区距离渤海湾主要航线两端港口的距离较远，客滚运输在成本和时间节约方面的优势相对较弱，但考虑到在减少车辆磨损，便于司乘人员休息，减少公路违章罚款和避免道路拥堵等方面的比较优势，终端客户仍有可能选择客滚运输方式。

随着大连港、烟台港客滚码头基础设施不断完善，客滚船舶安全舒适性、航行速度提高，客滚船舶航班增加，跨渤海客滚运输的便捷性将持续提高，从而吸引经济腹地的更多车辆、旅客选择客滚运输方式。

3、经济发展概况

山东省2009年GDP总量为33,805.3亿元，约占全国的十分之一，胶东半岛高端产业聚集区建设起步良好，生产总值较2008年增长12.8%。山东省2009年全年铁路、公路、水运共完成旅客运量23.4亿人次，比上年增长9.8%；完成货运量28.1亿吨，增长16.4%。沿海港口货物吞吐量7.3亿吨，增长11.1%。实现旅游总收入2452.2亿元，比上年增长22.3%。滨海旅游业实现产出1311.9亿元，较上年增长20.0%。（数据来源：《2009年山东省国民经济和社会发展统计公报》）。

辽宁省2009年GDP总量为15,065.6亿元，旅游业总收入2,225.1亿元。全年各种运输方式完成货运量133010万吨，比上年增长11.2%；完成客运量96169万人，比上年增长6.0%。全年港口货物吞吐量55513万吨，比上年增长13.8%。辽东半岛经济区以大连为主要出海口，它集中了辽宁省90%的大中型骨干企业、近70%的城市人口。（数据来源：《二〇〇九年辽宁省国民经济和社会发展统计公报》）

随着环渤海湾地区一体化经济区的建设、东北老工业基地的振兴、山东半岛蓝色经济区建设和国家对黄河三角洲地区经济的重点开发、扶持，环渤海湾地区

有望成为继珠三角、长三角之后，支撑未来我国经济持续稳定快速发展的新增长极。渤海湾客滚运输行业的经济腹地包括我国东部沿海的东北、华北、华东、华南等地区，该等地区经济发达、人口密集，地区间经济及人员交流频繁，为渤海湾客滚运输市场需求提供了有力保障。

（二）交通运输状况

环渤海湾地区的交通运输体系由海路运输、航空运输、铁路运输和公路运输组成。其中海路运输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。

客滚运输主要承担旅客和车辆运输，其中旅客运输与公路、铁路、航空关系紧密，相互替代性强，而车辆运输则与公路运输的关系最为紧密，与铁路、航空关系相对薄弱。

1、渤海湾公路运输与客滚运输优劣势对比、互补与替代性分析

公路运输具有机动灵活、门到门直达运输、可沿途配货等优势和特点，满足了工业物资、农产品、水产品、日用百货等货物的运输要求。其中工业材料、产成品等物资的运输需求随经济景气度变化明显波动，水果、粮食、海鲜等农产品、海产品物资的运输需求则相对平稳。与公路运输相比，客滚运输具有经济节约、方便快捷、损耗小、单次运输量大的特点。此外，客滚运输不仅能够大幅降低燃油消耗量，减少汽车尾气排放，更加节能环保，而且能够避免因公路长途绕行，特别是疲劳驾驶引致的交通事故。

客滚运输与公路运输之间既有互补性也有替代性。客滚运输与公路运输的互补性表现为客滚运输是公路运输的延伸，特别对于同三高速公路长途运输而言，烟台至大连段客滚运输是对公路运输的补充方式，该线路公路运输需求的上升也会引起客滚运输需求的上升。替代性则表现为运输企业根据根据运输时间、经济成本等因素在海陆联运和全程公路运输二者之间选择一种运输方式。

运输时间与经济成本是终端客户决定采用海陆联运还是全程公路运输的主要因素。以烟台至大连航线为例，其海路距离为89海里（约165公里），海路运输时间约9小时（其中登离船各1.5小时，航行时间6小时），各主要运输线路采用海陆联运方式带来的时间和成本节约情况如下：

起始点	公路陆	轮渡总	轮渡陆	陆路	轮渡总	时间	陆路	轮渡	成本

	路距离(公里)	距离(公里)	路距离(公里)	时间(小时)	时间(小时)	节约(小时)	成本(元)	总成本(元)	节约(元)
大连-烟台	1490	165	0	50.62	9.00	-41.62	3832.3	1500.0	-2332.3
大连-潍坊	1272	406	241	33.89	12.01	-21.88	3270.9	2119.5	-1151.5
大连-青岛	1421	378	213	36.26	11.66	-24.60	3655.5	2047.9	-1607.6
大连-临沂	1372	613	448	35.65	16.10	-19.55	3529.5	2652.5	-877.0
大连-合肥	1750	1051	886	55.38	36.58	-18.80	4501.9	3779.2	-722.6
大连-南京	1742	910	745	55.28	20.31	-34.97	4481.3	3416.5	-1064.8
大连-上海	1950	1060	895	58.36	36.69	-21.67	5016.4	3802.4	-1214.0
大连-广州	2973	2183	2018	102.66	68.23	-34.43	7648.0	6691.3	-956.7
烟台-鞍山	1323	460	295	34.54	13.19	-21.35	3403.4	2258.9	-1144.5
烟台-沈阳	1339	548	383	34.74	14.29	-20.45	3444.6	2485.3	-959.3
烟台-长春	1622	841	676	52.76	19.45	-33.31	4172.6	3239.0	-933.6
烟台-哈尔滨	1887	1106	941	57.58	37.26	-20.32	4854.3	3920.7	-933.6
沈阳-青岛	1284	760	595	34.05	16.93	-17.12	3302.3	3031.4	-270.9
哈尔滨-青岛	1820	1318	1153	56.22	39.41	-16.81	4682.0	4465.8	-216.1
丹东-潍坊	1310	709	544	34.38	15.42	-18.96	3370.0	2898.7	-471.3

注1：车辆公路运输成本中只考虑燃油费、路桥费、人员工资等，未考虑其他费用；

注2：客滚船票价以1500元/车计算；

注3：设每辆车由1名驾驶员驾驶，每天开车10小时，中间休息2小时，行车时间超过10小时，则按照1天以上计算；行车时间超过20小时，则按照2天以上计算；以此类推。

2、渤海湾铁路运输与客滚运输优劣势对比、互补与替代性分析

铁路运输主要以旅客和大宗物资为主，运行速度快，运输能力大，通用性能好；运输过程受自然条件限制较小，连续性强，能保证全年运行，运行平稳，安全可靠；运输能耗、运输成本较低。铁路运输的弱点是其机动性差，只能直达运输线路沿途地区的货物，一般不能进行门到门的运输，需要中间转运和短途接驳，而转运和短途接驳装卸成本和损耗都较高，短距离运输的单位运输成本也很高，部分抵消了铁路运输成本低的优点。同时，铁路运输受列车车次安排和发车时间限制较大。东北作为我国的工业基地和木材、粮食主产区，每年出入东北的物资运输量和人员量巨大，进出东北的铁路运输原来主要从山海关通行，受山海关通行能力和铁路线路运输能力的制约，运力一直比较紧张。

渤海湾周围主要城市之间途径渤海海峡与全程铁路运输距离对比情况如下：

运输距离比较表

地点	路径	烟台	青岛	济南	徐州	南京	上海	杭州
大连	轮渡	147	382	671	754	1300	1248	1354
	既有线	1801	1670	1277	1590	1940	2242	2428
	相差	1654	1288	606	836	640	994	1074
沈阳	轮渡	544	779	1068	1151	1697	1645	1751
	既有线	1613	1482	1089	1402	1752	2054	2240
	相差	1063	703	21	251	55	409	489

注1：数据为铁路距离，受线路分布制约；单位：公里，来源：烟台日报《烟大轮渡，助烟台腾飞》2006.11.07；

注2：中铁轮渡运输线路是烟台到旅顺，运距较短。

在一定区域范围内，客滚运输的运输距离较铁路运输更近。但由于多数情况下，客滚运输属于公路运输的补充，海陆联运的整体成本一般比铁路运输高，一旦经济下行、需求不足、成本因素凸显时，客户就有可能放弃时间、效率、运输质量等方面的要求，转而选择低成本的铁路运输方式。

东北是我国的粮食、重要资源和老工业基地，通过铁路运输出入东北的物资多数是大豆、木材、粮食、矿石等大宗物资，而渤海湾客滚船主要以运输零担散装小批量货物、工业品、农产品、海产品为主，两者之间目标客户差异性较大，市场竞争不明显。

3、渤海湾航空运输与客滚运输优劣势对比、互补与替代性分析

渤海湾通过航空运输的货物极少，与客滚运输不具有可比性。航空运输与客滚运输在旅客运输方面的特点对比如下：

	比较内容	航空运输	客滚运输	结论
客运	针对人群	高端消费人群	大众消费，满足各层次人士的需求	主要针对客户不同，运作方式差异大，不能互相替代。
	运量	小	大	
	运输速度	快	慢	
	运输时间	短	长	
	班次	少	多	

4、渤海湾集装箱和干散货运输与客滚运输优劣势对比、互补与替代性分析

由于定位的不同，渤海湾集装箱和干散货运输与客滚运输形成了差异化竞争：

	比较内容	集装箱和干散货运输	客滚运输	结论
货运	运输货种	大宗货物	农产品、海产品、轻工医药、机械设备、建筑	主要货种不同，运作方式

			材料、小汽车	
	货物换装环节	多	少	差异大，不能互相替代。
	运量	单次运量大	单次运量小	
	运送速度	慢	快	
	班次	少	多	

综上，在渤海湾交通运输体系中，客滚运输具有省时、便捷、运输成本低等特点，具有较强的比较优势，难以被其他运输方式所替代。

（三）渤海湾客滚运输市场概况

1、市场概况

渤海湾于1985年开始出现客滚运输，1990年后随着沿海经济的发展，特别是1993年国家全面开放渤海湾客运市场后，在多元经济体的竞争参与下，客滚运输业迅速发展，运力规模持续增加，运价不断走高。1999年，渤海湾开辟的客滚运输航线主要有烟台至大连、蓬莱至旅顺、龙口至大连、龙口至旅顺、莱州至旅顺、威海至大连、东营至旅顺、天津至大连等，从事客滚运输的企业达19家，共有44艘客滚船（含客船）投入运营，总客位27,537个，总车位2,090个。

1999年11月24日，渤海湾原烟大轮渡所属大舜轮在航行途中发生火灾并最终沉没，成为中国客滚运输史上最为严重的特大海难事故。此后，原交通部大力整顿客滚运输市场，关停并转一批安全不达标的航运企业，并陆续出台相关政策，提高行业准入门槛，并实行严格监管，渤海湾客滚运输行业发展进入调整时期。

2005年后，通过淘汰老旧船舶并投入新船更新运力，渤海湾客滚船舶的安全性、舒适性逐渐提高，市场信心逐渐恢复，同时经济快速发展引致市场需求持续上升，渤海湾客滚运输行业进入了稳定发展阶段。截至2009年12月31日，渤海湾有客滚运输企业5家，营运客滚船21艘，客船2艘，常规船1艘，上述24艘船舶合计总客位23,528个，总车位2,133个。

目前，渤海湾客滚运输市场的主要航线包括烟台至大连航线、蓬莱至旅顺航线、威海至大连航线等，其中烟台至大连航线是渤海湾最为重要、最为成熟的航线。渤海湾客滚运输市场具有以下特征：

（1）经济价值及市场潜力巨大。渤海湾是中国东部沿海地区的海上通道，海路运输较陆路运输具有较强的成本和时间优势。随着东部沿海地区经济的快速

发展和环渤海经济圈日渐成熟，以及东北老工业基地振兴国家战略的实施，渤海湾客滚运输市场需求亦将稳步上升。

（2）市场集中度较高。渤海湾作为我国最有经济价值的客滚运输市场，目前仅有5家企业经营客滚运输业务，企业数量低于杭州湾的9家和琼州海峡的8家，市场集中度较高。

2、船舶变化

2003年前，渤海湾客滚运输市场运营船舶均为从国外进口的二手船，这些船舶均不同程度地存在船龄偏大、船舶结构不合理、防摇性能差和抗风等级低等问题。（资料来源：交通部《关于印发渤海湾客（滚）船运输企业和运力结构调整意见的通知》）

2000年以来，原交通部在总结渤海湾客滚运输情况的基础上，对渤海湾及其他海域的客船、客滚船及海上运输安全管理作了全面整顿，同时提出了对新建客滚船进行深入研究，全面提高客滚船安全技术标准的要求。中国船级社制定了《渤海湾客滚船审图原则》，将渤海湾新建客滚船的安全技术标准全面提升到与国际标准相当的水平。

目前，本公司拥有的渤海宝珠轮是国内自行设计建造的运载能力最强、豪华舒适性最高、技术最先进、安全性能及船舶稳性最好的客滚船。船舶总长163.95米，型宽25米，总吨位2万余吨，拥有两层旅客舱、三层车辆舱；船舶车辆舱高度全部都在4.4米以上，可运载特型车、大型半挂车、大型集装箱车；船舶设计服务航速为18.5节，最大航速20.6节，烟台至大连最快5小时即可到达；船舶主要设备均整体采用国际先进产品，可以横跨4个以上海浪，并安装2套减摇鳍，能够大大减轻恶劣天气下船舶的摇摆。

（“渤海宝珠”轮全貌）

（车辆舱）

（旅客舱）

（四）渤海湾客滚运输市场容量

1、影响客滚运输市场容量的因素

（1）经济发展带来的运输需求

渤海湾客滚运输市场的车辆运输需求与环渤海地区、东北三省、东部沿海地区经济发展息息相关，旅客运输需求主要受经济往来人员流动、山东半岛和辽东半岛之间探亲访友和旅游行业的影响。

（2）客滚运输便捷化提升的需求

渤海湾客滚运输辐射的经济腹地均为我国经济及旅游行业较发达地区，物资

和人员的运输需求潜力巨大，但由于历史上安全方面的不良影响和渤海湾客滚运输发展的滞后，使得过去几年渤海湾客滚运输量增长不大。未来几年，本公司将继续执行既定的发展战略，不断提高经营管理水平，致力于打造方便快捷的渤海湾客滚运输海上高速路。随着航线班次稳定、船舶管理更科学、船舶的安全性、豪华舒适度提高，渤海湾客滚运输的便捷化程度将大幅提高。根据对相关公路流量的测算和预测，烟台到大连之间的运输需求将随着便捷化程度的提高而呈现快速增长。

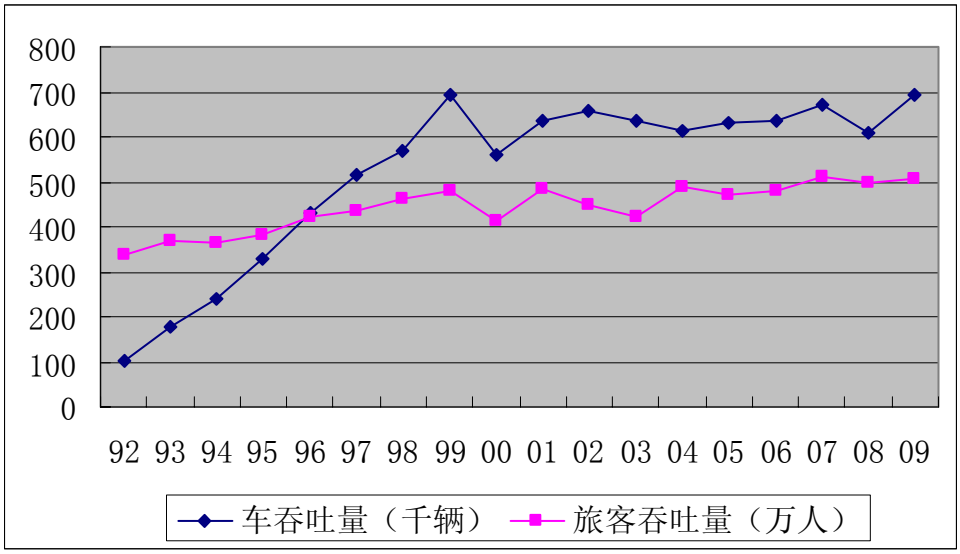
（3）客货结构变化带来的运输需求

随着中国经济的高速增长，居民生活水平提高，旅游消费支出占生活开支的比重逐渐上升，将促进客滚运输行业的发展。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。基于渤海湾烟台至大连航线特殊的地理环境，客货结构的这一变化趋势将为渤海湾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海陆联运的需求。

2、渤海湾客滚运输市场容量

1999年前，渤海湾客滚船运输量呈上升趋势，并在1999年达到最高点。此后，客滚船“大舜”轮发生沉没事故，交通部和地方政府加强了对渤海湾客滚运输市场的管理，先后颁布了一系列行政法规对渤海湾客滚运输企业和运力结构进行调整，包括船龄达到30年的客滚船强制报废，禁止从国外进口二手客滚船或从国内其它海区购置二手客滚船从事渤海湾车、客运输，严禁将其他用途的二手船舶改造为客船或客滚船，鼓励经重组达到资质规定的经营企业建造新船投入渤海湾客滚运输市场等。从2000年开始，渤海湾各客滚运输企业先后报废了一批老旧二手船舶，渤海湾客滚船运力逐年递减，由于受到运力规模的制约，2000-2004年渤海湾旅客流量与车辆运输量基本没有增长。2005年后，各客滚运输企业新建船舶陆续投入运营，运力开始逐步增加，随着客滚运输安全性增强，企业管理水平及服务质量提高，以及地区经济快速发展，渤海湾车辆和旅客运输量开始逐步增长。虽然2008年受到全球经济危机的影响，渤海湾旅客运输量略有下降，但是整体上仍呈现出上升趋势。

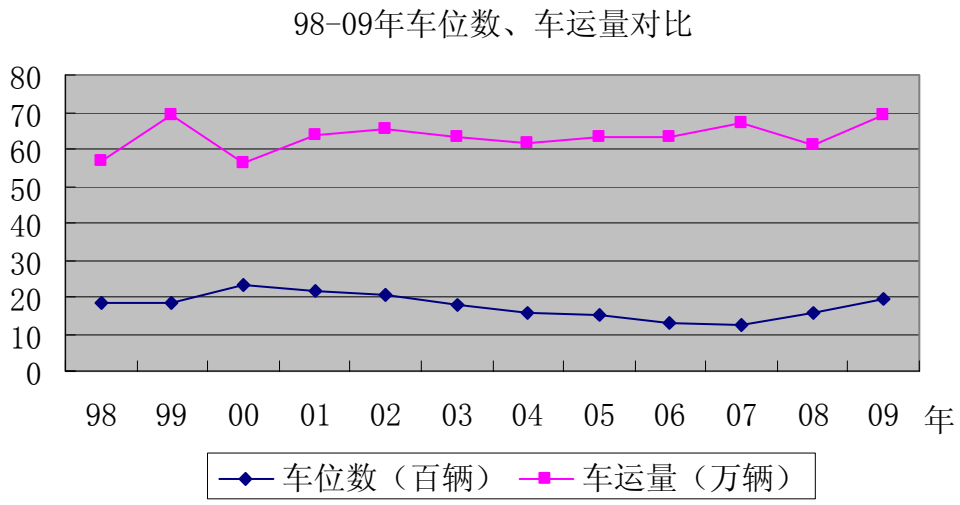
1992年至今，烟台市沿海港口滚装车辆吞吐量和旅客吞吐量情况如下：

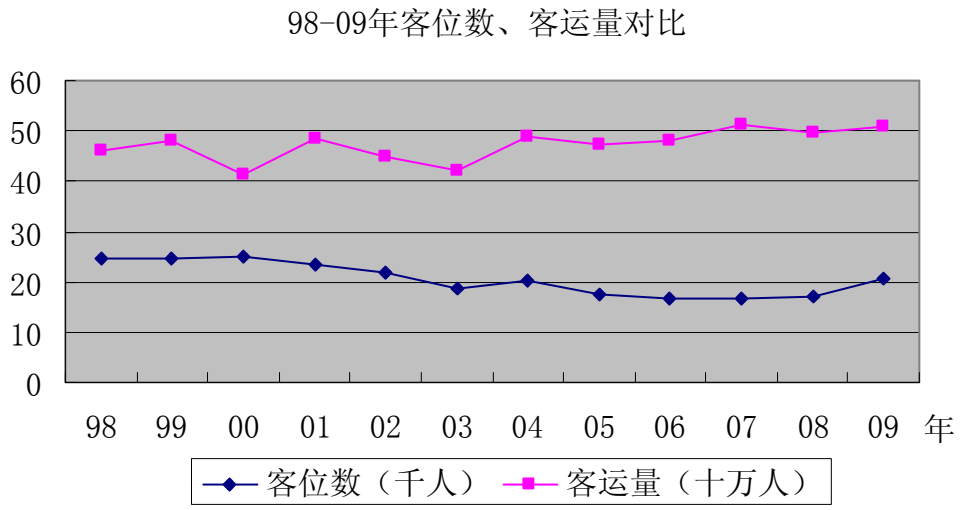


GDP和客运周转量和货运周转量之间存在关联性，客滚运输市场作为运输市场体系中的组成部分，与宏观经济运行保持高度相关。根据大连海事大学2010年1月出具的《2300客位/2500米车道客滚船可行性研究报告》，预计2020年大连与烟台间滚装运输车辆总量为294万辆，比2010年的83万辆增长约2.5倍。

预计今后，在滚装车辆方面，随着旅游业的发展，轿车比例将会提高；货车方面，由于物流业的发展，大型车辆将会逐步增多。旅客方面，除单纯出行需求外，舒适性、便捷性要求逐渐提高，以休闲为目的的海上旅游需求发展快速。

在运输市场中，运力供给与运输需求是相互制约又是相互促进的。对于渤海湾客滚船运输市场，运力的供给随着运输需求的增加而增加，但当需求增加时，如果不及时的投入运力亦会制约运输需求的增加。因此，及时投入相应运力来满足运输需求，对促进需求的增长具有积极作用。1998年至2009年大连至烟台方向客滚运输市场（含客船）的车客运力与运量的对比如下图：



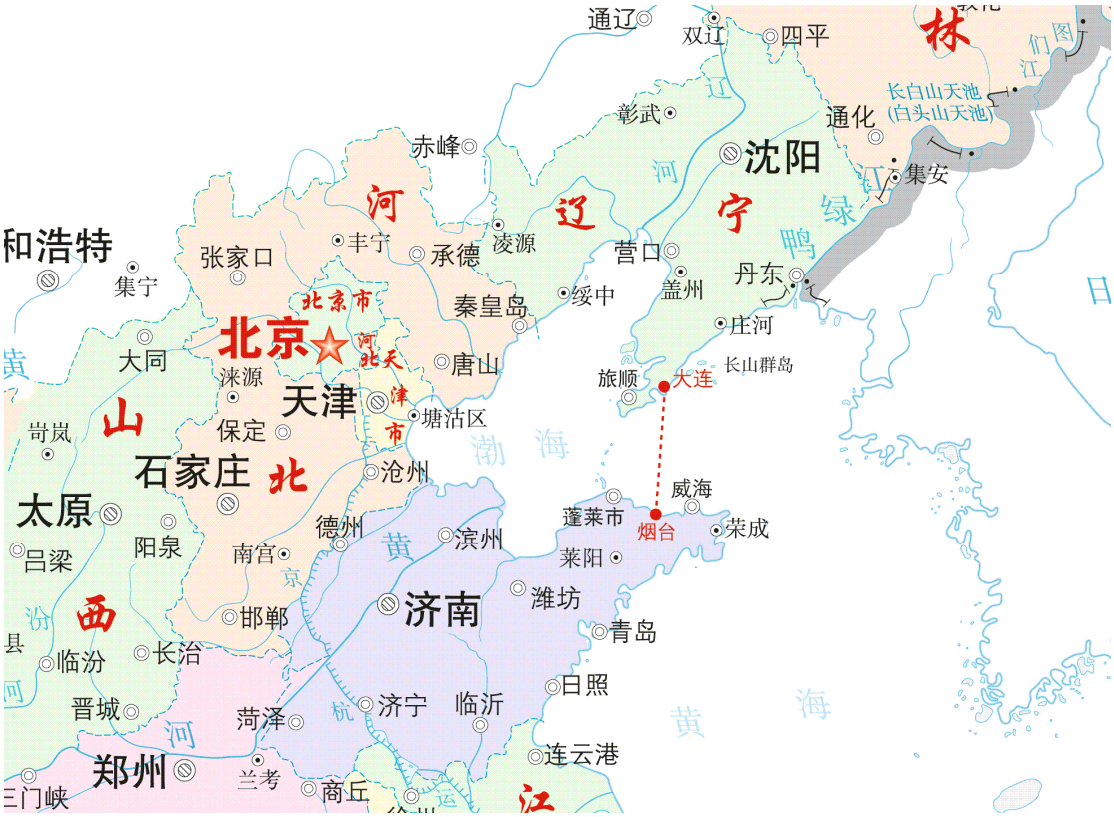


四、公司面临的竞争状况及特点

渤海湾南北方向目前运营的主要航线包括烟台至大连、蓬莱至旅顺和威海至大连三条航线，其中烟台至大连航线是最为重要、最为成熟的航线，亦是本公司主要经营的航线，贡献了本公司最近三年中99%以上的运量、收入和利润；本公司2009年12月17日开始独家运营蓬莱至旅顺航线。以下按航线介绍本公司面临的竞争状况及特点。

（一）烟台至大连航线

1、航线概况



（烟台至大连航线图）

烟台至大连航线是渤海湾最为重要的客滚运输航线，航线距离为89海里（折合约165公里）。该航线把北起黑龙江同江、南至海南三亚的我国“五纵七横”大通道最长一纵“同三”线的北段与南段相连接，被誉为沟通山东半岛和辽东半岛的“黄金航线”。

目前从事该航线客滚运输业务的企业共有本公司、中海客运、大连航运和中铁轮渡等四家。截至本招股说明书出具之日，烟台至大连航线共有19艘客滚船（含3艘火车渡轮）、2艘客船投入营运，具体运力情况如下：

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（%）
渤海轮渡	7	33.33	156,193	45.32	1,088	49.66	9,702	43.61
中海客运	6	28.57	64,548	18.73	460	21.00	7,087	31.86
大连航运	5	23.81	47,785	13.86	373	17.02	3,882	17.45
中铁轮渡	3	14.29	76,140	22.09	270	12.32	1,576	7.08
合计	21	100.00	344,666	100.00	2,191	100.00	22,247	100.00

注：中铁轮渡车位和客位数量不包括运送铁路列车的运力。

烟台至大连航线的收入来源于车辆和旅客的运费，其中车辆的运费收入占航线总收入的70%左右，运输的车辆主要为：运送小宗工业品的货车、农副产品运

输车、海产品运输车、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。车型结构上，由于物流业的发展，货车趋于大型化；旅游业的发展则使得轿车的比重也在增加。

2007年-2009年，烟台港统计的出港方向客滚运输车型结构如下：

车 型	2009 年	2008 年	2007 年
大半挂	19.7%	18.3%	14.7%
小半挂	11.4%	11.7%	15.6%
单车	36.1%	32.0%	34.9%
头车	15.5%	20.9%	21.0%
轿车	17.4%	17.1%	13.9%
合计	100%	100%	100%

在旅客运输方面，为了满足高消费群体对航线运输服务质量和增值服务的需求，烟连线加大了软、硬件两方面的投入，特别是本公司投入运营的渤海珍珠轮、渤海玉珠轮以及中海客运的“普陀岛”号客滚船提升了烟连线的服务档次，并提供个性化的增值服务，以适应旅游舒适化的客运发展趋势。

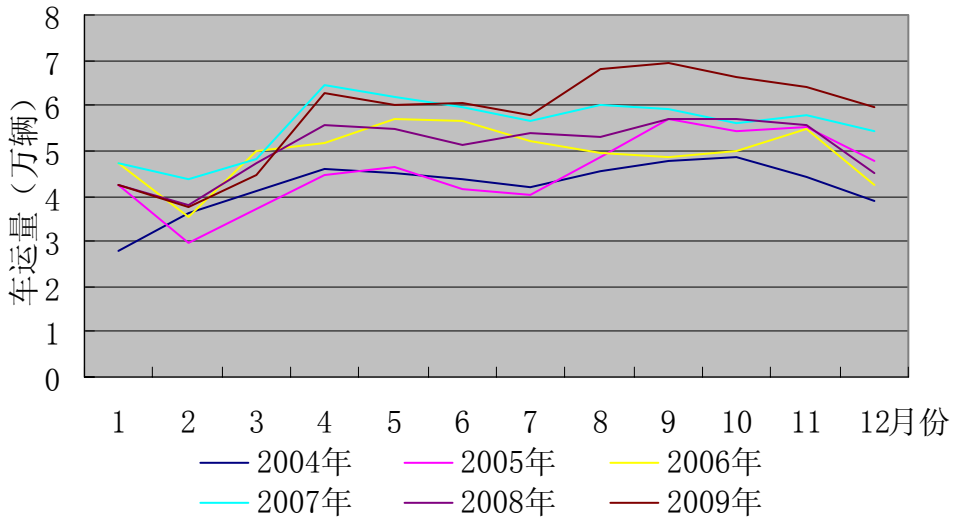
随着烟连线市场需求增长和居民消费水平的不断提升，目前该航线存在一定程度的季节性运力紧张及结构性运力短缺，服务档次有待提高，具体情况如下：

（1）季节性运力紧张

①车辆运输存在一定程度的季节性运力紧张

渤海湾所运载的货物中有部分是农作物，由于其特有的生产条件影响，使得农产品车辆运输具有一定的季节性特点，每年的9-11月份为车辆运输的旺季；因春节影响，每年1、2月为车辆运输的淡季。以2009年为例，9月份最高峰时车运量为6.96万辆，是当年最低月份运量3.75万辆的1.86倍。

2004年至2009年期间，烟台港统计的烟连线各月车辆运量情况如下：

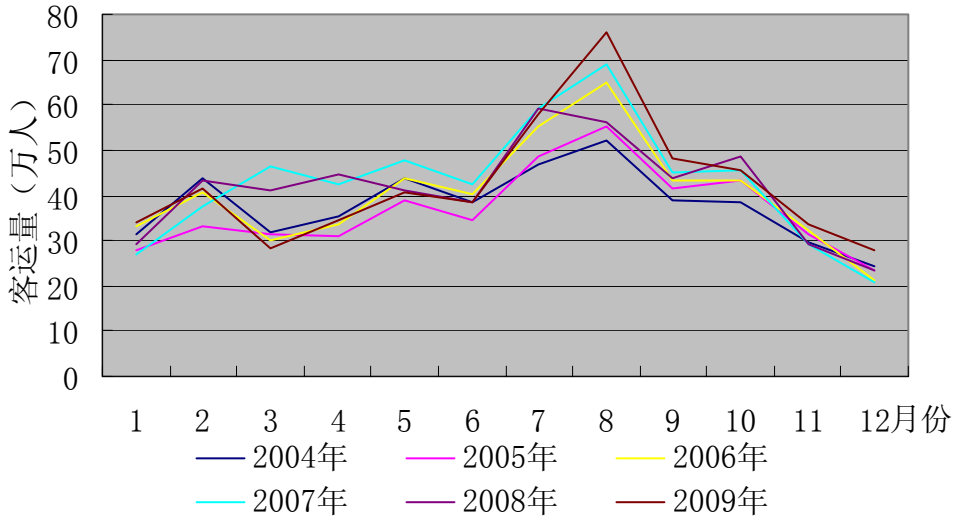


旺季车流量的快速增长造成了该航线运力缺口的扩大，致使旺季期间，车辆存在滞港现象，各运输企业需要采取加大航班密度、增加航班次数等办法来缓解运输紧张情况。此外，渤海湾风浪较大，若出现因风停航等情况，车辆也存在滞港现象。

②旅客运输存在明显的季节性运力短缺

烟连线旅客运输高峰主要集中在夏季和学生暑假期间。

2004年至2009年期间，烟台港统计的烟连线各月旅客运量情况如下：



由上图看出，烟连线的旅客运输存在着明显的季节性特征，一般7、8月份为客运旺季，11月至次年1月为淡季。以2009年为例，8月份客运量为76万人次，12月份客运量为28万人次，旺季峰值约是淡季谷值的2.71倍。随着居民消费水平提

高和旅游业的发展，近年来客运旺季的旅客运量峰值呈逐年上升态势。

（2）结构性运力短缺

目前在该航线上进行运营的船舶共有19艘客滚船（含3艘火车渡轮）、2艘客船。根据船龄长短，烟连线运营的船舶可以分为以下三类：

①一类船舶：为2000年后该航线新建的船舶。这类船舶单船装载量大，安全、方便、快捷，能够适应客滚运输市场的需求，收益较好，逐渐成为运输市场上的主力船舶；

②二类船舶：为上世纪九十年代中期引进的二手船舶。由于车位、客位配置略少，基本能满足司机和普通旅客的大众化需求，便利、快捷和舒适程度都较为普通；

③三类船舶：为上世纪八十年代及九十年代初引进的二手船舶。该类船舶额定载车、载客量均较小，运营能力和盈利能力较差。随着船舶及其设备的逐渐老化，设备磨耗增大，设备功能可靠性降低，结构疲劳的问题逐渐显现，需要尽快更新。

截至本招股说明书签署之日，在烟连线所有运营船舶中，一类船舶有13艘（包括3艘火车渡轮），提供74.26%的车位和68.05%客位；二类船舶2艘，提供9.58%的车位和15.12%的客位；三类船舶6艘（包括2艘高速客轮），提供16.16%的车位和16.83%的客位。

由于二类船舶和三类船舶均为上世纪引进的二手船舶，其货舱高度和上下船舱的方式不能适应目前货车大型化和部分货车超高、超宽的要求，其客舱设施及船舶装修较为陈旧，不能完全适应目前旅客对出行安全性、舒适性的要求，因此形成了结构性运力短缺。

（3）服务档次有待提高

随着渤海湾经济的高速发展和人民生活水平的日益提高，客户对烟连线运输服务的需求呈现出差异化和高档化趋势，但目前各客滚运输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市场需求相距甚远，航线内各企业间服务同质化程度较高。

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。目前烟连线新近投入运营的船舶在软硬件方面大幅提高，朝着豪华型方面发展，但仍有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

目前烟连线共有包括本公司在内的四家企业经营客滚运输业务，最近三年的市场份额排名未发生变化，本公司市场份额均位居第一且呈上升趋势。

2007年至2009年烟连线市场份额情况：

公司	排名	2009 年市场份额（%）		2008 年市场份额（%）		2007 年市场份额（%）	
		车	客	车	客	车	客
渤海轮渡	1	51.9	39.6	46.2	34.5	46.3	36.7
中海客运	2	20.9	36.1	27.2	45.6	25.7	46.8
大连航运	3	17.8	17.0	22.7	17.0	28.0	16.5
中铁轮渡	4	9.4	7.3	3.9	2.9	0	0
合　计		100	100	100	100	100	100

3、主要竞争对手情况

（1）中海客轮

中海客轮隶属于中国海运集团总公司，是渤海湾第一家从事客滚运输的企业，注册资本3亿元。现有客滚船5艘，客船2艘，总车位600个，总客位8,511个。近两年随着本公司新建船舶投入营运以及中铁轮渡经营客滚运输业务，中海客轮的市场份额明显下降。除经营烟连线外，中海客轮所属“长兴岛”客滚船经营威海至大连航线。

（2）大连航运

大连航运为大连地方国有海运企业，主要经营国际远近洋散杂货和集装箱运输、沿海客货滚装运输、港口装卸、国际劳务、酒店宾馆等业务。1994年该公司开始经营客滚运输业务，现经营客滚船5艘，总车位373个，总客位3,882个，其中“德银海”轮和“银河王子”轮为光租烟台银河轮渡有限公司的船舶。

（3）中铁轮渡

中铁轮渡由中国铁路建设投资公司、烟台市电力开发有限公司、大连市建设投资公司与中铁二局股份有限公司共同出资组建，自2008年6月起经营客滚运输

业务，现拥有三艘船舶，总车位270个，总客位1,576个。该公司船舶以火车轮渡为主，在保证火车运输任务的前提下，富余运力用于客滚运输。

4、铁路轮渡简介

中铁轮渡是为烟大铁路轮渡项目出资设立的企业。烟大铁路轮渡项目的开通，进一步优化了渤海两岸的运输方式，增加了新的运输能力。目前，中铁轮渡的“中铁渤海1号”、“中铁渤海2号”和“中铁渤海3号”三艘船舶进行火车轮渡运营。

由于定位的不同，烟大铁路轮渡与专业客滚运输形成了差异化竞争：

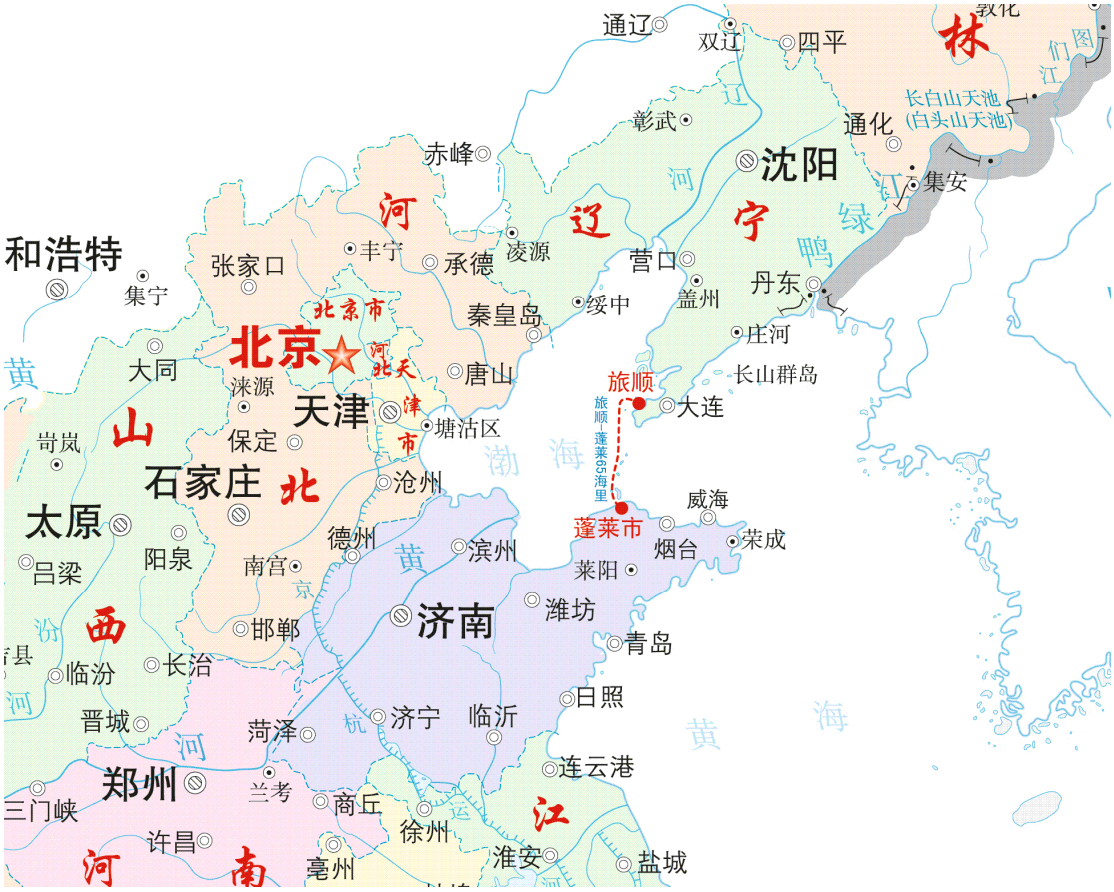
	比较内容	铁路轮渡	客滚运输	结论
货运	运输货种	大宗的工业、能源、原材料，和时效性不强的农副产品	农产品、海产品、轻工医药、机械设备、建筑材料、小汽车	主要货种不同，运作方式差异大，不能互相替代。
	时效性	差	强	
	货物换装环节	多	少	
	运量	单次运量大	单次运量小	

在货运方面，由于烟大铁路轮渡和客滚运输在货种上的差异，烟大铁路轮渡与客滚运输不存在明显的竞争；在客运方面，烟大铁路轮渡未经营客运列车，与客滚运输之间不存在竞争。

（二）蓬莱至旅顺航线情况

公司于2009年12月17日开通了蓬莱至旅顺航线，并投入宝华轮和英华轮两艘船舶运营。目前仅有本公司独家经营该航线，尚未有其他企业进入。

1、航线基本情况



（蓬莱至旅顺航线图）

蓬莱至旅顺航线是渤海湾主要的客滚运输航线之一，航线距离为55海里（折合约102公里），是山东半岛和辽东半岛之间最短的海上距离。

早在1990年，辽宁、山东两省就在旅顺羊头洼港和蓬莱老港区开通了蓬莱至旅顺客滚运输航线。2003年2月，大连渤海轮船公司所属的“辽旅渡7”轮遇险沉没，导致其经营的蓬莱至旅顺航线停航。2006年9月，因烟台至大连航线需求增加，本公司运力规模不足，于是将原经营蓬莱至大连航线的英华轮、宝华轮抽调至烟台至大连航线。至此，蓬莱至大连、旅顺的客滚运输全面停顿。2009年12月17日，经详细考察论证，公司恢复运营蓬莱至旅顺航线，并调英华轮、宝华轮投入该航线运营。截至2009年12月31日，该航线运送车辆707辆次，旅客1,695人次，航线仍处于市场培育期。

2、未来市场展望

蓬莱、旅顺两地近年来逐渐成为渤海湾地区著名的港口城市和国家级旅游城市，区域经济持续增长，人员流动频繁，特别是旅游业发展迅速。目前蓬莱港建有5,000吨级滚装专用泊位2个，客运站1,200平方米，客运停车场35,000平方米，

港口疏港路与206国道、同三、济青、威乌等高速公路连接。辽宁方面，沈大高速公路已拓宽改造完毕，大连至旅顺交通十分便捷。港口基础设施条件的日益完善和两地陆地交通网络的快速发展，为蓬莱至旅顺航线的客滚运输打下了良好的发展基础。

蓬莱至旅顺航线距离仅为烟连线的3/5，现行客滚船从蓬莱到旅顺仅需3.5小时，较烟连线节约2个多小时，旅客乘船过海费用相较烟连线可降低约10%，车辆过海费用可减少300元至400元。蓬莱至旅顺航线的开通，将对两地的经济和旅游带来较大的提升作用，而航线本身也有望成为继烟连线之后渤海湾第二条“黄金航线”。

（三）渤海湾跨海通道建设对客滚运输行业的影响

从长远来看，渤海湾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。以琼州海峡跨海大桥项目为例，该项目经过了15年的前期论证，2010年1月建设方案和时间表初步确定。根据目前公布的方案，琼州海峡跨海大桥争取在2012年开工建设，2020年建成通车，工程初步方案预计项目总投资约1,421亿元人民币。

2009年11月，国务院批复同意了国家发改委《关于渤海海峡跨海通道问题研究工作有关情况的报告》，渤海湾跨海通道战略规划研究工作刚开始启动。与琼州海峡相比，渤海湾最窄处约100公里，而琼州海峡最窄处仅为19.4公里，因此渤海湾跨海大桥的建造难度将远远高于琼州海峡。根据琼州海峡跨海大桥论证和建设周期的实际情况，结合渤海湾地理条件分析，预计近20年内渤海湾不可能建成跨海大桥。

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

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

五、发行人市场竞争地位

本公司自成立以来一直经营渤海湾客滚运输业务，拥有优秀的管理团队及大批经验丰富的船长和高级船员，公司船舶在运载能力、船舶设计、安全舒适性、豪华程度等方面均具有明显的竞争优势，市场份额最近三年内均稳居行业首位。

（一）发行人竞争优势

1、船舶和规模优势

目前公司共投入8艘客滚船在渤海湾运营，拥有额定载车量1,154辆，额定载客量总计10,355位。公司无论是船舶数量还是总运力都高于竞争对手，在船型配置和运力规模上具有明显优势。

本公司渤海金珠轮、渤海银珠轮、渤海珍珠轮、渤海玉珠轮、渤海宝珠轮及渤海翡珠轮等六艘客滚船是渤海湾运载能力最强的特大型客滚船，对于车长超过20米、车高超过4.2米或车宽超过3.5米的特种车辆，其他企业的客滚船绝大多数无运输能力，主要通过本公司的“珠”字号船舶进行运输，使得公司在运载高型和重型车辆上占据明显优势。

公司依靠船型设计和船舶数量优势，通过合理的航班安排提高船舶利用率，满足不同客户多样化的时间要求，缩短码头等待时间，既吸引客户，又节约成本，促进了收入和利润的增长。

2、停靠码头优势

目前运营烟连线的客滚运输企业中，本公司船舶在大连方向停靠大连湾新港码头，中海客运和大连航运的船舶分别停靠大连港码头和香炉礁码头。由于大连湾新港码头距离高速公路入口比较近，而从大连港码头需要穿过大连市区才能驶入高速公路，因此多数车辆特别是大型车辆选择本公司的客滚船运输。因此公司在车辆运输方面具有较强的竞争优势，市场份额多年来稳居第一。

由于大连湾新港码头距离大连市区相对较远，因此本公司旅客运输市场份额相对略低，但公司依靠企业品牌、服务质量以及新建船舶的安全舒适性等方面的优势，消除了因停靠码头距离市区较远造成的不利影响，旅客运输的市场份额在

2009年跃居渤海湾客滚运输行业首位，成功实现了从“以车为主、以客为辅”到“车客并重、车客并举”的战略性经营转变。

3、品牌优势

本公司一直非常重视品牌建设，依托七艘“珠”字号客滚船，推行精品服务战略，以一流服务树立一流市场品牌。凭借连续多年的稳健、安全、高效运营，本公司已经发展成为渤海湾客滚运输市场最有影响力的品牌，并在中国水运行业建立了一定的品牌声誉。

4、人才优势

本公司拥有一支稳定的、结构合理的、高素质人才队伍和拥有多年客滚运输管理经验、深谙客滚运输市场发展变化的管理团队。公司目前拥有船长资格人员25名、拥有轮机长资格人员35名、拥有大副和大管轮资格人员33名，各类高级船员合计156名。管理团队丰富的管理经验和充足的人才储备保障了公司安全运营和业绩不断提升，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。

5、管理优势

公司建立了完善的法人治理结构，并已建立起一整套科学、完善的管理体系，对公司计划、组织、监督、控制、协调等全过程进行管理。经过多年的摸索，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；在船舶航行管理中，根据公司航线水域情况，通过更新船舶结构、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。

（二）发行人竞争劣势

1、部分船舶老旧

公司部分客滚船舶的船龄较长，其中宝华轮船龄为23年、英华轮船龄为22年、渤海明珠轮船龄为18年。上述三艘船舶均为老旧二手船舶，由于船型陈旧，船况较差，存在着相对较多的安全隐患，已不能完全适应目前客滚运输市场的需求，可能对公司的安全运营及企业形象造成不利影响。

2、融资渠道单一

本公司发展过程中，银行借款为主要的外部融资渠道。公司拟通过此次公开发行股票增强企业资金实力，解决制约公司快速发展的资金瓶颈，优化船舶运力结构，满足渤海湾客滚运输市场快速发展和多样化的需求。

（三）市场份额及变动趋势

经过多年的努力经营，本公司已牢牢建立渤海湾客滚运输行业龙头企业的市场地位，最近三年内市场份额均位居第一且呈上升趋势。

公司近三年的市场份额如下表：

公司	2009 年		2008 年		2007 年	
	车（辆次）	客（人次）	车（辆次）	客（人次）	车（辆次）	客（人次）
渤海湾市场总量	802,205	5,908,056	728,308	5,725,834	753,909	6,043,104
发行人运量	360,611	2,008,927	282,032	1,719,300	309,657	1,876,563
发行人市场份额	44.95%	34.00%	38.72%	30.03%	41.07%	31.05%

未来几年，公司将坚定执行既定的发展战略，致力于打造中国东部沿海海上高速路，继续提高经营管理水平，增强在渤海湾客滚运输市场的竞争优势，不断提升本公司的盈利能力，并为地区经济的交流与发展作出贡献。

（四）加大船舶投入的必要性

2005年以来，随着渤海湾客滚运输企业的运力逐步增加、客滚运输安全性增强、企业管理水平和服务质量提高以及地区经济快速发展，渤海湾客滚运输市场需求稳步增长。报告期内，除本公司五艘珠字号客滚船上线外，中铁轮渡有三艘铁路渡轮上线，大连航运有两艘客滚船上线并淘汰了一艘客滚船，中海客轮淘汰了两艘客船，威海海大的船舶未发生变化。最近三年末，在渤海湾运营的船舶数量（包括客滚船、火车渡轮和客船）和平均船龄的情况如下：

	2009 年末		2008 年末		2007 年末	
	数量	平均船龄	数量	平均船龄	数量	平均船龄
渤海轮渡	7	6.1	5	7.6	5	6.6
中海客轮	7	14.6	7	13.6	9	15.0
大连航运	5	13.8	5	17.2	4	20.5

中铁轮渡	3	3.0	3	2.0	3	1.0
威海海大	2	16.5	2	15.5	2	14.5
合计	24		22		20	

注 1：截至 2009 年末，威海海大的两艘客滚船和中海客轮的“长兴岛”客滚船经营威海至大连航线；本公司“宝华轮”、“英华轮”经营蓬莱至旅顺航线；其余 19 艘船舶经营烟台至大连航线。

注 2：本公司渤海宝珠轮、渤海翡珠轮于 2010 年建成并投入运营，宝珠轮已出售并于 2010 年 9 月 15 日交船，因此截至本招股说明书签署之日，在渤海湾运营的船舶数量（包括客滚船、火车渡轮和客船）已增加至 25 艘。其中 21 艘在烟连线运营，3 艘在威海至大连航线运营，1 艘在蓬旅线运营。

随着环渤海湾地区经济发展和人民生活水平的提高，渤海湾客滚运输的市场需求结构发生了明显的变化：车辆运输方面，大型车、特型车的比例逐渐上升；旅客运输方面，安全性、豪华舒适性要求日益提高。最近几年内，本公司投资建造的船舶陆续投入运营，适应了上述市场需求的结构性调整，取得了一定的先发优势，但鉴于行业更新船舶具有一定的普遍性，为了确保公司运营安全，并在未来市场竞争中继续保持优势地位，公司必须继续加大船舶投入，更新老旧船舶，优化船舶运力结构。

六、发行人主营业务具体情况

（一）发行人主营业务构成

1、本公司主营渤海湾客滚运输业务，最近三年主营业务收入按航线划分如下：

单位：万元

航线	2010 年 1-6 月	2009 年度	2008 年度	2007 年度
烟连线	38,836.24	75,055.13	68,487.06	61,215.34
蓬旅线	3,845.34	192.89	-	-
合　计	42,681.58	75,248.02	68,487.06	61,215.34

2、本公司主营业务收入主要是车辆、旅客运输收入及其他收入，最近三年的具体收入构成情况如下：

单位：万元，%

业务类型	2010 年 1-6 月		2009 年度		2008 年度		2007 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
车辆运输收入	30,151.96	70.64	48,999.99	65.12	47,588.38	69.49	41,582.09	67.93
旅客运输收入	11,998.41	28.11	25,806.52	34.30	20,444.41	29.85	19,108.73	31.22
其他收入	531.21	1.24	441.51	0.59	454.27	0.66	524.52	0.86
合　计	42,681.58	100.00	75,248.02	100.00	68,487.06	100.00	61,215.34	100.00

（二）发行人的业务经营资质

本公司具备从事客滚运输业务所必需的各项许可和认证，包括《水路运输许可证》、关于安全营运和防止污染的《符合证明》，具体情况如下：

1、本公司持有交通运输部核发的《水路运输许可证》（编号：交鲁XK0169），核定公司经营烟台至大连、蓬莱至旅顺、蓬莱至大连客滚船运输，经营期限自2009年6月12日至2013年6月30日。

2、本公司持有中华人民共和国山东海事局核发的《符合证明》（编号：03B102），证明公司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，证明有效期至2012年9月26日。

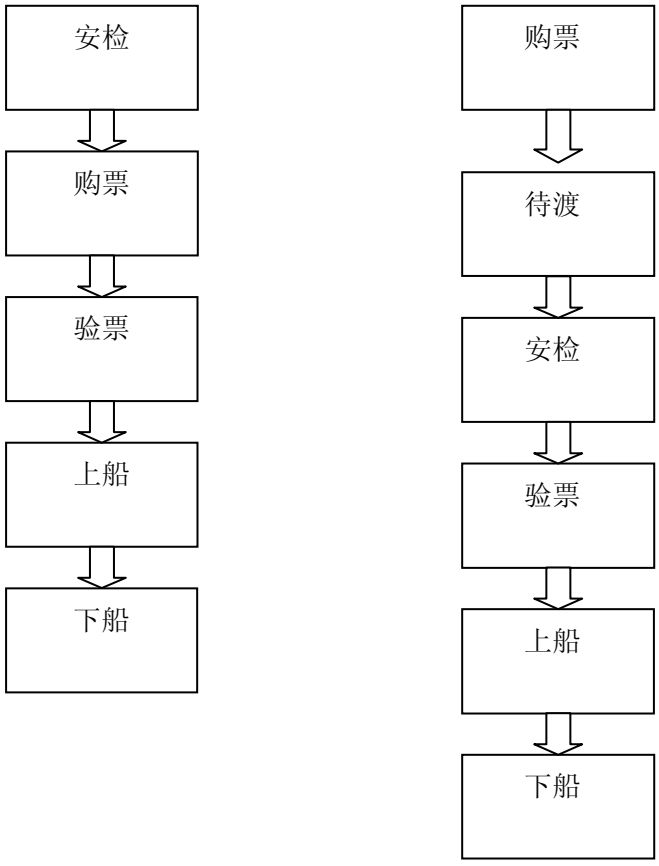
此外，公司所有客滚船舶均具备投入运营所必需的各项证书，包括《船舶所有权登记证书》、《船舶国籍证书》、《船舶营业运输证》、《船舶检验证书》、《安全管理证书》、《船舶最低安全配员证书（沿海船舶）》、《国内船舶保安计划符合证明》等。

（三）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烟连线为主的渤海湾客滚运输服务，其主要用途为汽车和旅客渡海。

（四）服务流程图

车辆　　旅客



（五）发行人主要业务模式

1、采购模式

公司主要原材料包括船用燃油、润滑油、船舶备件和物料等，其中船用燃油为主要的运营能源，是公司主要经营成本之一。

本公司制定的《安全管理须知》等文件针对油料采购、物资采购和物料采购分别有具体的规定。目前，公司向大连保税区顺林石油化工有限公司采购船用燃料油，向辽渔集团物资公司和烟台市渤海石油有限公司采购船用轻柴油，该等油品均根据加油量每月进行统一结算。船舶备件和物料的采购由船舶提出申请，公司统一对外采购。

2、生产模式

公司船舶运营采用班轮运输和滚动发班结合的模式。正常情况下实行定点发班，在因风停航和运输旺季时，通过提高航速（两天可以多发一次航班）实行滚动发班。

公司目前烟连线每天发班7对14个单航次，蓬旅线每天发班1对2个单航次。

3、销售模式

2007年至2009年9月1日前，本公司的销售主要采取行业惯例下的代理售票模式，并通过其他代理售票和自主销售扩大市场份额。

（1）港口代理售票模式

根据《水路旅客运输规则（修正）》（交水发[1997]522号）第101条，客滚运输企业可以将售票及客运业务委托港口代理人或其他代理人办理。在实际经营中，企业通常会使用港口方的售票系统并由港口代理售票，以使港口方能够及时掌握企业船票（尤其是车辆票）销售动态，从而保证港区作业的安全有序和科学调度。

港口代理售票的具体运作模式如下：①客滚运输企业委托停靠港口代理售票；②港口为所停靠的客滚船舶代理售票，由乘客自行选择乘坐的船舶，因此最终吸引乘客的是船舶的船型、船况、航班时间及服务质量等；③客滚运输企业为自身的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，客滚运输企业均以实际收到的票根作为确认收入的凭据，并以此与港口定期进行结算。客滚运输企业会与港口方在港口代理协议中明确约定双方票款收入结算的周期和具体流程，并通过定期提醒、逾期催收等方式确保票款收入及时划转至企业账户。

自2010年9月1日起，公司在关联方辽渔集团的码头不再由辽渔港务公司进行港口代理售票，改由公司向辽渔集团租赁售票场所进行独立售票，且公司在大连方向的所有售票点均改用公司独立售票系统，船票款直接存入公司独立银行账户。根据上述变化，公司和辽渔港务公司于2010年8月16日重新签订了关于港口服务的《协议书》，对港口服务内容、收费标准及结算方式进行了相应修改。公司在大连方向独立售票后，售票、检票、票款核算、票据管理、代理售票点预存票款管理等事项均由公司负责，但为保证港口码头的安全生产及运营秩序，安检、现场调度管理等事项仍由港口方负责。

（2）其他代理售票模式

为拓展销售网络，目前公司在烟台市、大连市设有120多个近程船票代售点、在山东省、东北三省设有30多个远程船票代售点。本公司与代理方签订委托协议，由对方代理售票，本公司支付相应的代理费用。代理方使用港口统一的票务系统，

票款进入港口，本公司与港口定期进行结算。

本公司与代理方在委托协议中约定代理费用的计算方式，之后每月按照其上月代售票款情况及约定的费率向其支付代理费用。其他代理售票模式下的代理费用在主营业务成本项下单设的“代办费”科目核算，不计入港口综合服务费用。

（3）自主售票模式

公司在烟台（3个售票点）、大连（1个售票点）、井泉（1个售票点）和四平（1个售票点）分别开设了独立的客运售票窗口和车运售票窗口，并配置售票设备，派驻售票人员，专门负责销售公司船舶船票。自主售票模式下，仍由港口方统一对车辆、旅客进行验票、验证，售票款先进入公司帐户，再由公司定期划款至港口方，与其他销售方式下的售票款统一结算。

最近三年及一期，本公司通过港口代理售票、其他代理售票及自主售票等三种模式实现的票款收入及其占当年票款总收入的比例情况如下：

单位：万元，%

项目	2010 年 1-6 月		2009 年		2008 年		2007 年	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
港口代理	19,494.96	46.25	32,979.49	44.09	35,933.74	52.82	37,984.47	62.59
其他代理	12,662.43	30.04	26,804.00	35.83	19,201.00	28.22	19,153.00	31.56
自营	9,992.98	23.71	15,023.00	20.08	12,898.00	18.96	3,553.00	5.85
合计	42,150.37	100.00	74,806.49	100.00	68,032.74	100.00	60,690.47	100.00

注：票款总收入比主营业务收入略低，差额主要是旅客升舱及船上消费等收入。

（六）公司靠泊关联方港口的情况

本公司经营烟台至大连航线客滚运输业务，其中在大连方向靠泊于大连湾新港码头。大连湾新港码头是由辽渔集团分公司辽渔港务公司拥有并经营管理的码头，目前在该码头靠泊的船只中，只有本公司一家为客滚船舶，其余均为货船或其他船型，因此港口方未为其他客滚运输企业提供港口综合服务，2010年9月1日前代理销售的是本公司独立船票。

本公司虽在大连方向靠泊于辽渔港务公司所属大连湾新港码头，并在2010年9月1日前由辽渔港务公司代理售票，但公司完全具备直接面向市场独立经营的能力，对控股股东不存在重大依赖，具体体现在以下方面：

1、本公司在业务、资产、人员、机构、财务等方面与股东之间相互独立，

具有完整的业务体系。

2、本公司独立进行原材料采购、运输服务组织、船舶调度与管理、安全管理、市场开发等经营事务。

3、本公司独立制定和调整运价、独立制定营销政策、独立与长期客户签订合作协议、独立进行社会代售点审核与管理。

4、港口代理售票模式仅是行业惯例销售模式，港口方对公司业务经营决策并无任何影响力，且公司设立驻港口经营部对港口代理售票进行监督指导。

5、大连市共有大连港码头、大连湾新港码头和大连香炉礁码头等三个客滚码头，其中大连港码头、大连香炉礁码头位于大连市中心地区，大连湾新港码头距离大连市区约20公里。由于大连湾新港码头距离同三高速公路较近，车辆驶入不需要经过拥堵市区，将使公司在车辆（特别是大型车辆）运输业务具有一定竞争优势，因此本公司选择该码头靠泊客滚船舶，但该事项并不导致公司对控股股东存在重大依赖。

自2010年9月1日起，本公司在大连方向全面改用公司独立售票系统，已不再通过辽渔港务公司代理售票，在船票销售上已经完全独立于控股股东。

（七）发行人报告期主要服务的生产与销售情况

1、运输能力

发行人目前共有7艘客滚船运营烟连线，1艘客滚船运营蓬旅线，具体情况如下：

船名	车道线长度（米）	车位数（个）	客位数（位）	投入营运时间
英华	670	66	653	2001.05
渤海明珠	1,710	120	1,162	2002.09
渤海金珠	1,687	100	1,128	2006.09
渤海银珠	1,687	100	1,128	2007.02
渤海珍珠	1,993	192	1,571	2009.04
渤海玉珠	1,993	192	1,571	2009.07
渤海宝珠	1,993	192	1,571	2010.02

渤海翡珠	1,993	192	1,571	2010.06
合计	13,726	1,154	10,355	

注：“英华”轮车道线总长度940米，车位数102个。其中270米车道线为轿车甲板，对应36个车位为轿车车位，因不适应渤海湾运输市场需求，该部分车位公司已不再使用。

报告期内航次情况

	船舶数量（艘）	车位（辆）	客位（位）	航次（次）
2010 年 1-6 月	9	1,224	11,075	2,572
2009 年	7	840	7,933	4,228
2008 年	5	456	4,791	3,321
2007 年	5	456	4,791	3,334

2、主要服务销售情况

发行人报告期运量统计情况如下：

单位：万辆，万人

航线	2010 年 1-6 月		2009 年度		2008 年度		2007 年度	
	车	客	车	客	车	客	车	客
烟连线	20.46	94.62	35.99	200.72	28.20	171.93	30.97	187.66
蓬旅线	2.47	8.59	0.07	0.17	-	-	-	-
合计	22.93	103.21	36.06	200.89	28.20	171.93	30.97	187.66

3、客户情况

发行人的运输业务属典型的分散型客户结构，2007-2009年及2010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9.08%、11.14%、7.65%和6.73%。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。

（八）发行人主要原材料和能源供应情况

1、主要原材料及其供应情况

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	2010 年 1-6 月	2009 年	2008 年	2007 年
主营业务成本	26,954.94	43,375.34	39826.09	34503.4
燃料费	11,497.95	15,417.42	15,247.13	12,128.99
燃料占主营业务成本比	42.66%	35.54%	38.28%	35.15%
润料费	369.32	871.74	621.63	654.28

润料费占主营业务成本	1.37%	2.01%	1.56%	1.90%

2、报告期内公司燃料平均价格变动情况

本公司所用燃料主要包括船用燃料油（包括F120、F180船用燃料油）、船用轻柴油，其中船用燃料油的采购成本占燃料总成本的90%以上。报告期内，发行人船用燃油的采购均价持续波动，未来仍将随着市场供求状况发生波动。

项目	2010 年 1-6 月	2009 年	2008 年	2007 年
F120 船用燃料油（元/吨）	4,883.76	3,644.84	4,792.55	3,767.14
F180 船用燃料油（元/吨）	4,808.39	3,679.33	4,728.88	3,726.33
0#船用轻柴油（元/吨）	6,562.32	5,640.53	6,724.18	5,450.57

由于船用油品在国内的供应商较为有限，从提供加油服务的便利性和长期稳定供应能力考虑，本公司选择大连保税区顺林石油化工有限公司作为船用燃料油的供应商，选择烟台市渤海石油有限公司和辽渔集团物资公司作为船用轻柴油的供应商。本公司与上述供应商均签订了长期性的《供油协议书》，确保公司所需油品的长期稳定供应，但由于船用油品价格的影响因素众多且波动较大，本公司与上述供应商并未作出锁定燃料价格的相关安排。

根据大连保税区顺林石油化工有限公司与本公司签订的《供油协议书》，大连保税区顺林石油化工有限公司为本公司船舶供应F180、F120船用燃料油，且所供油品价格F180比中国船舶燃料供应大连公司低50元/吨（其中包括运费25元/吨），F120在F180价位上加60元/吨；根据烟台市渤海石油有限公司、辽渔集团物资公司分别与本公司签订的《供油协议书》，烟台市渤海石油有限公司、辽渔集团物资公司为本公司加装0#轻柴油，且所供油品价格应低于市场价。

在实际采购过程中，本公司船用燃料油、0#轻柴油均以中国船舶燃料供应大连公司的报价作为上述三家供应商油品价格的市场价格基准，主要原因是：该公司是我国最大的船用油品供应商中国船舶燃料有限责任公司的下属企业，其报价具有一定的权威性；该公司位于大连，在油品供应的便利性方面与本公司的供应商可比性较强。

由于本公司的年采购量较大且需求稳定，为建立长期合作关系，各油品供应商均与本公司签订了报价应低于市场价的协议条款，此系其对重要客户的市场营销策略，因此该条款并不影响双方协议定价的公允性。

3、报告期内前5名供应商采购情况

序号	供应商名称	采购品种	采购金额（万	占当期总采购

			元）	金额比例（%）
2010 年 1-6 月前五名供应商：				
1	大连保税区顺林石油化工有限公司	燃料油	11,497.75	83.81%
2	大连海洋渔业集团物资公司	轻柴油	293.00	2.14%
3	嘉实多（深圳）有限公司	润滑油	199.42	1.45%
4	青岛祥龙船舶公司	润滑油	198.08	1.44%
5	烟台渤海石油公司	轻柴油	197.99	1.44%
前五名供应商采购金额合计		-	12,386.24	90.28%
2010 年 1-6 月总采购金额			13,719.19	100.00
2009 年前五名供应商：				
1	大连保税区顺林石油化工有限公司	燃料油	14,648.39	79.38
2	烟台渤海石油公司	轻柴油	565.04	3.06
3	上海迅豹工业设备有限公司	船舶备件	461.90	2.5
4	青岛祥龙船舶公司	润滑油	441.85	2.39
5	嘉实多（深圳）有限公司	润滑油	411.43	2.23
前五名供应商采购金额合计		-	16,528.61	89.56
2009 年总采购金额			18,454.59	100.00
2008 年前五名供应商：				
1	大连杰盛石油化工经销有限公司	燃料油	8,031.84	45.62
2	大连保税区顺林石油化工有限公司	燃料油	6,258.73	35.55
3	大连海洋渔业集团物资公司	轻柴油	553.72	3.15
4	上海迅豹工业设备有限公司	船舶备件	451.89	2.57
5	嘉实多（深圳）上海分公司	润滑油	408.54	2.32
前五名供应商采购金额合计		-	15,704.72	89.21
2008 年总采购金额			17,605.17	100.00
2007 年前五名供应商：				
1	大连保税区顺林石油化工有限公司	燃料油	11,446.52	78.32
2	上海迅豹工业设备有限公司	船舶件	721.13	4.93
3	大连海洋渔业集团物资公司	轻柴油	703.59	4.81
4	嘉实多（深圳）上海分公司	润滑油	564.11	3.86
5	烟台金坤船修公司	船舶修理费	183.69	1.26
前五名供应商采购金额合计		-	13,619.04	93.18
2007 年总采购金额			14,614.76	100.00

注：公司仅与大连保税区顺林石油化工有限公司签订了燃料油供油协议书，2008年公司采购的部分燃料油由其全资子公司大连杰盛石油化工经销有限公司供应。

本公司不存在董事、监事、高级管理人员、核心技术人员、主要关联方或持有公司5%（含5%）以上股份的股东在上述供应商中占有权益的情况。

4、主要供应商简介

最近三年内，本公司向大连保税区顺林石油化工有限公司采购船用燃料油的金额均占当年总采购金额的 80%左右，该公司是本公司的主要供应商。大连保税区顺林石油化工有限公司成立于 1996 年 11 月 4 日，注册资本 500 万元（其中姜顺杰出资 450 万元，姜美出资 50 万元），住所为大连市保税区慧能大厦 909B，法定代表人姜顺杰，经营范围为国际贸易、转口贸易、咨询服务、大连保税区石化市场进行石化产品、燃料油、润滑油的经营、结算业务；成品油海上（用车辆）经营配送，成品油陆地经营配送。大连保税区顺林石油化工有限公司与本公司不存在关联关系。

虽然本公司与大连保税区顺林石油化工有限公司订有长期性的供油协议书，并已建立了良好的长期合作关系，但仍不能排除将来供应商发生变化的可能性。鉴于大连保税区顺林石油化工有限公司为本公司提供了低于市场参考价格 50 元/吨的优惠价格，若将来新供应商不能为本公司提供该优惠价格，则会增加本公司的采购成本。按照 2009 年船用燃料油采购量计算，当年本公司采购 F180、F120 燃料油共 39,928.23 吨，若无该价格优惠，则将增加采购成本 199.64 万元，占当年主营业务成本 43,375.34 万元的 0.46%。因此，即使因供应商变化而失去目前的价格优惠，对本公司经营业绩的影响很小。

保荐机构认为，由于船用燃料油供应商较少，烟台和大连两地具备长期稳定供应能力的只有大连保税区顺林石油化工有限公司和中国船舶燃料供应大连公司两家企业，而大连保税区顺林石油化工有限公司具备为发行人船舶加油的便利条件，可以满足发行人 24 小时全天候服务的特殊要求,且提供较为优惠的报价，因此发行人选择其作为船用燃料油的唯一供应商。但在必要时，发行人仍可以选择更换船用燃料油供应商，发行人业务经营完全独立，大连保税区顺林石油化工有限公司提供的价格优惠对发行人经营业绩影响很小，发行人对主要供应商不存在重大依赖。

（九）定价机制及运价变动情况

1、定价机制及调价程序

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）规定：从 2001 年 5 月 1 日开始，我国放开水上客货运输价格（不包括由军费开支和财政直接支出的军事、抢险救灾运输价格），实行市场调节价；

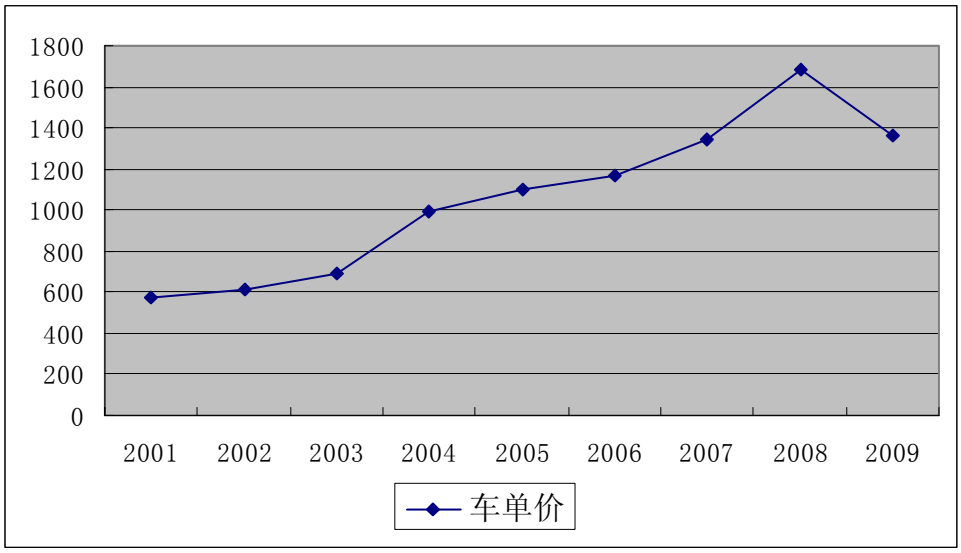
具体价格由水运企业根据经营成本和市场供求情况自行确定，中央直属水运企业的客货运输价格由企业报国家计委、交通部备案，其他水运企业的运输价格报相关省（区）价格、交通主管部门备案。

报告期内，渤海湾客运港航联席会定期召开会议，参会企业根据近期市场情况协商确定下一阶段的指导性运价，围绕该指导性运价，客滚运输企业可以自行制定和调整本企业的运价。在制定价格后，客滚运输企业需向渤海湾客运港航联席会报送运价，由其统一向交通主管部门（烟台市港航管理局和大连市水路运输管理处）进行备案。

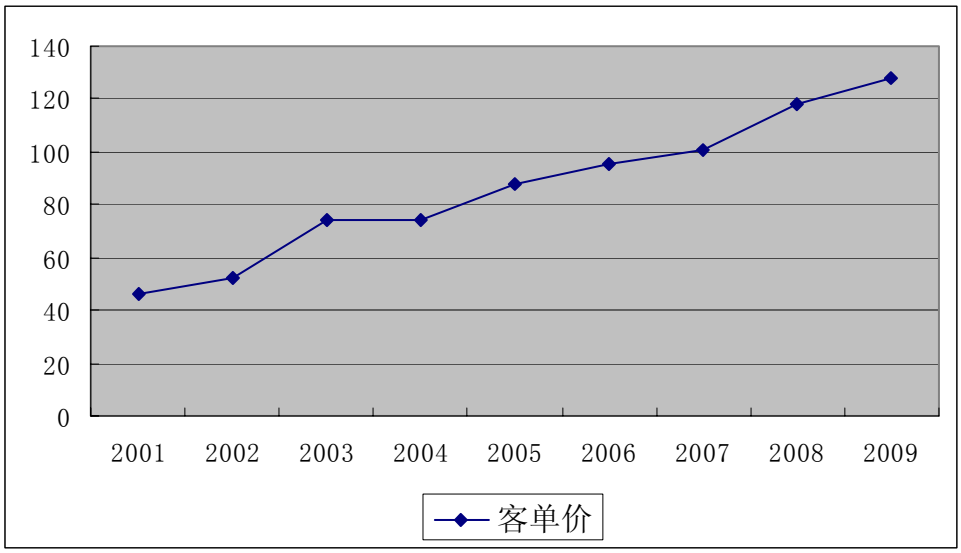
公司根据自身的经营成本、船舶状况、靠泊条件以及市场供求情况制定和调整车、客运价，调价程序为：由经营部门及时搜集掌握航线运输信息，拟定调价目标，对外与其他客滚运输企业进行沟通，对内将调价情况告知公司业务部，协调一致后由经营部门向港口及售票点发出调价指令。

2002 年以来，随着经济发展和市场需求不断扩大，渤海湾市场客滚运输的价格持续走高。2009 年由于受金融危机的影响，车辆运输价格出现了下降，但旅客运输价格仍保持了上涨趋势。

公司从2001年至2009年的车辆平均运价变化如下（单位：元）：



公司从2001年至2009年的旅客平均运价变化如下（单位：元）：



2、报告期内运价变动情况

对于车票价格和客票价格，本公司价格调整的频率和幅度有所不同：公司根据市场需求、天气情况、营业成本、车辆滞港情况、船舶航班情况、车型比例情况及时调整车票价格，车票价格调整较为频繁，每次调价幅度在100-200元之间；公司依据市场需求、营运成本、市场竞争情况等因素，并考虑作为旅客运输企业的社会责任，谨慎调整客票价格，因此相对于车票价格而言，客票价格调整次数和幅度都较小。

公司报告期内平均运价变动情况如下：

年　度	2010 年 1-6 月		2009 年		2008 年		2007 年
	平均运价	增长率	平均运价	增长率	平均运价	增长率	平均运价
车辆（元/辆）	1,314.77	-3.24%	1,358.80	-19.44%	1,687.34	25.71%	1,342.84
旅客（元/人）	116.25	-9.50%	128.46	8.47%	118.91	16.83%	101.83

（十）发行人生产经营环境保护

发行人于2009年8月1日与烟台港客运总公司环海路客运站签订《协议书》，将船舶生活垃圾处理交由其处理，年费用为55,000.00元人民币，协议有效期为2009年8月1日至2010年4月30日，到期后双方无异议续签协议。公司2007年1月5日与烟台市芝罘区通汇船舶物资供应站签订了《污油水接受协议》，约定烟台市芝罘区通汇船舶物资供应站负责为本公司船舶接受污油水并承担所有费用，遇到船舶换油或残油较多时酌情收费。

1、发行人建立了有效的防止环境污染的管理体系，符合《中华人民共和国船舶安全运营和防止污染管理规则》的要求，并通过中华人民共和国山东海事局的审核，取得了《符合证明》（编号：03B102）。

2、发行人作为渤海湾客滚运输企业，其环境保护主管部门为中华人民共和国烟台海事局和烟台市环境保护局，中华人民共和国烟台海事局和烟台市环境保护局已对发行人最近三十六个月内生产经营符合环保要求出具了证明文件：

（1）中华人民共和国烟台海事局于2010年7月15日出具《证明》，渤海轮渡股份有限公司认真执行海上交通安全及海洋环境保护等法律、法规、规范性文件，最近三十六个月内不存在违反海上交通安全、防止海洋污染、航海保障等有关法律、法规、规范性文件的重大违法违规行为。

（2）烟台市环境保护局于2010年7月8日出具《证明》，渤海轮渡认真执行国家和地方环境保护法律、法规、规范性文件，排放的主要污染物达到国家规定的排放标准，最近三十六个月以来不存在因违反环境保护法律、法规、规范性文件而受到行政处罚的情形。

七、主要固定资产及无形资产

（一）主要固定资产

发行人固定资产主要包括船舶、房屋及建筑物、车辆、办公设备等。根据发行人会计师出具的大信审字[2010]第1-1771号《审计报告》，截至2010年6月30日，公司固定资产情况如下：

单位：万元

固定资产	账面原值	累计折旧	净值	成新率（%）
船舶	221,001.78	25,130.31	195,871.46	88.63
房屋及建筑物	246.44	135.95	110.48	44.83
车辆	670.43	250.71	419.72	62.60
办公设备	435.48	210.84	224.64	51.58
合　计	222,354.13	25,727.82	196,626.30	-

注：成新率=净值/账面原值*100%

1、房屋及建筑物情况

截至2010年6月30日，发行人的房屋资产情况如下表：

序号	坐落地址	房产证号	幢数	建筑面积（平方米）	用途
1	烟台市芝罘区环海路 2 号内 17 号	烟房权证芝字第 235787 号	1	1932.14	办公

注：截至本招股书签署日，发行人房屋及建筑物未有权利限制。

2、主要生产设备

截至2010年6月30日，发行人的船舶资产情况如下表：

序号	船名	原值（万元）	累计折旧（万元）	净值（万元）	成新率	剩余使用期限（月）
1	渤海珍珠	35,760.79	1,319.44	34,441.35	96.31%	345
2	渤海玉珠	34,867.79	1,008.66	33,859.14	97.11%	348
3	渤海金珠	25,828.79	3,682.15	22,146.63	85.74%	254
4	渤海银珠	24,078.03	3,050.13	21,027.90	87.33%	259
5	渤海明珠	16,920.77	6,360.10	10,560.68	62.41%	146
6	渤海宝珠	36,867.85	386.22	36,481.63	98.95%	355
7	渤海翡珠	36,647.60	-	36,647.60	100.00%	359
8	宝华	4,999.57	4,687.93	311.64	6.23%	4
9	英华	5,030.59	4,635.69	394.90	7.85%	6
合计		221,001.78	25,130.32	195,871.47	88.63%	

注1：成新率=净值/原值*100%；

注2：2010年2月5日和6月30日，本公司渤海宝珠轮、渤海翡珠轮分别转入固定资产核算，由于尚有少量款项未结算完毕，该两艘船舶的固定资产原值按照预估数分别确认为36,867.85万元和36,647.60万元，均自次月开始按30年期限直线法计提折旧。

注3：公司已与烟台市拓普邦生物科技有限公司签订《船舶买卖协议书》及《船舶买卖补充协议书（“英华”轮）》，将宝华轮、英华轮以每艘1,580万元的价格向其转让，交船日分别为2010年9月13-16日和2010年10月5-7日。2010年9月15日，宝华轮已完成交船。

截至2010年6月30日，发行人船舶资产的抵押情况如下：

单位：万元

资产	他项权人	净值	借款余额	起息日	到期日
渤海金珠	中国银行烟台加工区支行	22,146.63	8,400.00	2003 年 7 月	2013 年 7 月
渤海银珠	中国银行烟台加工区支行	21,027.90	9,600.00	2007 年 1 月	2012 年 12 月
渤海珍珠	中国农业银行烟台	34,441.35	17,200.00	2007 年 3 月	2015 年 3 月

	市芝罘区支行				
渤海玉珠	中信银行烟台分行	33,859.14	20,000.00	2007 年 7 月	2015 年 1 月
渤海宝珠	中国银行烟台加工区支行	36,481.63	22,000.00	2009 年 11 月	2018 年 10 月
渤海翡珠	中国农业银行烟台市芝罘区支行	36,647.60	22,000.00	2009 年 4 月	2017 年 4 月
合计		184,604.25	99,200.00		

注 1：上表中船舶均为本公司委托黄海造船有限公司建造，在建造期间内由黄海造船有限公司为本公司长期借款提供担保，在船舶交付之后，将船舶作为相应长期借款的抵押物，并解除黄海造船有限公司的担保责任。

注 2：公司于 2010 年 6 月 25 日与中国农业银行烟台市芝罘区支行签署了渤海翡珠轮的《抵押合同》，并于 2010 年 7 月 9 日在中华人民共和国烟台海事局办理了抵押登记手续。

（二）无形资产

公司拥有的土地使用权：

序号	土地使用权证号	土地位置	土地面积（平方米）	取得方式	用途	终止日期
1	烟国用（2009）第 100502 号	烟台市芝罘区环海路 2 号内 17 号	1,384.83	出让	商务金融用地	2049 年 8 月 9 日

注：截至本招股书签署日，发行人土地使用权未有权利限制。

（三）资产许可使用情况

1、发行人许可他人使用其资产情况

公司不存在作为许可方允许他人使用自己所拥有资产的情况。

2、他人许可发行人使用其资产情况

截至本招股书签署日，本公司存在租赁他人物业的情形，该等租赁及其用途的具体情况如下：

序号	出租方	房屋所在地	房屋面积（平米）	租赁期限	年租金（万元）	房屋用途
1	辽渔集团	大连湾新港码头	805	2010.1.1-2012.12.31	9.6	公司大连经营部办公场所
2	烟台交运集团有限责任公司烟台汽车总站	汽车总站售船票厅	6	2010.1.1-2010.12.31	14	公司自营售票点
3	山东省烟台船舶检验局	烟台市芝罘区环海路 2 号	合同未注明，约 49	2006.6.1-2013.5.30	6	公司烟台经营部办公场所
4	山东省烟台船舶检验局	烟台市芝罘区环海路 2 号	合同未注明，约 120	2009.1.1-2016.12.31	3	公司办公场所
5	同三高速公路栖霞管理处	肖家夼村高速公路服务区	70	2005.12.20-2010.12.20	5	公司自营售票点
6	辽宁省高速公路实业发展总公司井泉分公司	井泉高速公路服务区	15	2009.8.21-2010.8.20	2.8	公司自营售票点
7	吉林四平服务区	四平高速公路服务区	合同未注明，约 28	2009.12.9-2010.12.8	2	公司自营售票点
8	同三高速公路日照管理处	同三高速日照服务区	16	2010.5.1-2015.4.30	15	公司自营售票点
9	大连铁越集团有限公司旅客服务分公司	大连市中山区长江路 261 号	55	2010.4.18-2012.4.17	16	公司自营售票点
10	大连火车站站南地区管理处	大连市火车站东小广场	售票约 9；候车约 88	2010.3.1-2011.2.28	30	公司在大连火车站所设售票点和旅客班车等候区
11	辽渔集团	出租人厂区内	506	2009.12.31-2023.12.30	16.18	公司洗衣房
12	辽渔集团	大连湾新港码头	405.25	2010.9.1-2013.8.31	14.36	公司在港口的独立售票场所

本公司上述租赁房屋中，除自辽渔集团承租用作大连经营部办公场所的房屋（第 1 项）、自烟台交运集团有限责任公司烟台汽车总站承租用作公司自营售票点的房屋（第 2 项）和自辽渔集团承租用作公司港口独立售票场所的房屋（第 12 项）外，其余九处房屋的出租方未能提供相应的房屋所有权证或者其他证明

其有权出租该等房屋的文件，该等房屋租赁合同存在被确认无效的风险。上表中第 3-11 处房屋中，第 3、4 两处租自山东省烟台船舶检验局，第 5-8 处租自高速公路管理处或管理公司，第 9、10 两处租自火车站管理处或管理公司，第 11 处为辽渔集团厂区内房屋，从该九处房屋出租方的性质来看，出租方虽未能提供房屋权属证明，但由于权属纠纷导致房屋租赁合同被确认无效的可能性很小。上述出租方未能提供权属证明的房屋中，第 3、4 两项用作公司办公场所，其面积合计为 169 平方米，占公司办公场所总面积 2,906.14 平方米的比例为 5.82%；第 5-9 项及第 10 项部分用作公司自营售票点，其面积合计为 193 平米，占公司所有售票点（包括自营和代理售票点）总面积 4,180 平方米的比例为 4.62%，该等售票点 2009 年实现的票款收入合计约 6,003.00 万元，占当年公司主营业务收入的比例为 7.98%；第 10 项部分、第 11 项分别用作公司旅客班车等候区和洗衣房，并非公司主要经营场所。因此，即使因权属纠纷导致上述房屋租赁合同被确认无效，也不会对公司生产经营和业绩造成重大影响。

辽渔集团已于 2010 年 6 月 30 日出具《承诺函》，如果渤海轮渡承租上述九处房屋的租赁事项因出租方未能提供证明其有权出租该等房屋的文件而被确认无效，渤海轮渡因此遭受的任何经济损失均由辽渔集团承担。

（四）特许经营权

发行人持有交通运输部核发的《水路运输许可证》（编号：交鲁XK0169），核定公司经营烟台至大连、蓬莱至旅顺、蓬莱至大连客滚船运输，经营期限自2009年6月12日至2013年6月30日。

八、安全管理

公司自成立以来，始终把安全管理放在首位。经过多年的客滚运输实践，公司建立了适合客滚运输特点的安全管理体系和规章制度，连续3000多天没有发生等级以上安全事故，公司最近三年内被授予中国海事局“安全诚信公司”、山东省交通厅“本质安全建设先进企业”、山东省人民政府安全生产委员会“安全生产双基工作先进企业”、“安全生产先进单位”、烟台市港航管理局“安全生产先进单位”等荣誉称号。

（一）内部安全管理机制

1、建立安全管理体系和船舶保安体系

公司2001年将ISM规则（《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》）引入客滚船安全管理，2002年通过了NSM规则（《中华人民共和国安全营运和防止污染管理规则》）认证，是全国首家按照此规则建立安全管理体系的客滚运输企业，并取得《符合证明》（编号03B102）。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授权中国船级社签发的《安全管理证书》。公司建立的安全管理体系涵盖了公司全部管理过程并每年升级一次，及时将海事组织、主管机关、船舶检验机构和行业组织所建议的规则、指南和标准以及公司采取的行之有效的安全措施纳入，不断提高文件的科学性、实用性和可操作性。

公司建立了7套计70余万字的船舶保安体系，是国内首家推行船舶保安体系的客滚运输企业。2009年11月，公司所属7艘船舶率先在渤海湾通过中国船级社保安体系认证，取得《国内船舶保安计划符合证明》。通过实施船舶保安体系，公司建立起有效防恐的长效机制，确立了安全生产、港航防恐、行业稳定三位一体，大大增强了公司保安防范能力。

2、重视安全文化建设

公司坚持安全发展的理念，时刻把安全放在经营管理的首要位置，一切工作服务和服从于安全，正确处理安全与生产、安全与发展的关系。公司通过进行思想教育，召开安全会议，开展“隐患治理年”、“反三违月”、“安全生产月”、“百日安全生产竞赛”、“安康杯竞赛”等多种活动，营造安全生产的氛围。

3、加强对安全工作的组织领导

公司董事会与总经理、总经理与管理层其他成员、公司与各部门/船舶、各部门/船舶与每名员工层层签订安全生产责任状，形成全员负责的安全责任体系。

公司每天召开安全生产调度会，对当天安全生产进行调度和部署；每月召开安全生产例会，对上月安全生产工作进行总结、查找问题，对当月安全生产工作进行安排部署；坚持6级风以上天气向总经理报告和24小时领导值班制度；坚持每年11月20日至次年2月20日冬季特殊时期及其它特殊形势下，安全全面进入戒备状态，公司已形成常抓不懈、高度戒备的安全管理机制。

4、强化船舶管理

公司强化对船舶各设备技术状况尤其是动力、航行、应急设备的检查，保证各种设备正常运转、应急设备齐全有效。公司实行机务代表定向船舶负责制，明确对船舶的监管责任和备件采购责任并建立奖惩机制。

公司定期对船舶技术设备状况进行全面检查，对易损、易坏件不定期进行排查，同时加强维护保养、严格操作程序，使船舶设备以最佳技术状态投入运输。

5、加大安全投入，提高船舶安全性能

公司为所有船舶配备了二氧化碳灭火系统，安装了巡视打卡系统，在船舶汽车舱、机舱、客舱等重要部位安装了巡视打卡机，确保巡舱员在规定的时间内对每个部位进行巡查。公司投资安装了船舶远程监控系统，使船舶车辆舱、机舱、客舱等所有重点区域实现远程视频监控，公司安全生产指挥调度中心可以随时对船舶重点区域进行跟踪监控。

公司推行的二氧化碳灭火系统、巡舱打卡系统、视频监控系统已列入国家客滚船建造规范。

6、加强船舶的维修和保养

根据中国海事局《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。公司制定了船舶维修保养制度和程序，各船舶根据“年度检修保养计划”和“月度检修保养计划”定期进行维修。公司机供部每年12月份制定下一年度的《年度厂修计划》，并按该计划安排船舶的厂修。

7、加强船舶安全生产关键环节控制

公司从安全管理的细节入手，对船员素质、登船安检、恶劣气候禁行、车辆合理配载、车辆绑扎固定、航前设备及人员检查、定时巡舱、谨慎驾驶、陆地保

障、应急反应、防火监督等船舶安全生产关键环节分别采取有针对性的措施，及时消除安全隐患。

8、加强船员安全培训

公司已建立起一支强有力的安全管理骨干队伍，严格实施岗位规范，明确各级船员的安全管理职责。公司制定了《员工教育培训管理控制程序》，加强船员的业务培训和消防救生等应急演习，切实提高船员的整体安全意识和应急技能，从而保证公司管理体系有效运行。

（二）船舶保险

公司向中国人民财产保险股份有限公司对公司所属的船舶运营的各个环节投保了相关保险，包括船舶一切险，沿海船舶燃油污染责任保险，为船舶运送的车辆及所载货物的保险，为船舶运送的旅客及司乘人员的保险等。2007-2009年公司支付的保险费用分别为568.82万元、518.60万元和885.49万元，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

（一）安全质量控制措施

公司所处行业特点决定了对客滚运输的安全要求非常严格。公司把安全和服务意识放在公司发展的第一位，真正做到“以客户满意为目标，以安全至上为核心，以管理创新为理念，以持续改进为动力”，不断超越自我，使公司始终处于同行业领先水平。

发行人通过建立安全管理体系及具体安全管理制度，加强船舶的维修和保养，对船员进行安全培训，保障本公司各船舶的安全运营（详见本章之“八、安全管理”）。

（二）服务质量控制措施

根据经营航线和本公司的具体情况，公司制定了《服务标准》，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。

公司坚持“提高服务意识，增强服务技能，改善服务态度，创新服务措施”的经营理念，以优质服务促进发展，打造“真情相伴，海上家园”的服务品牌，树立了良好的窗口文明服务企业形象。公司连续多年被烟台市港航管理局授予“创建文明行业工作先进单位”荣誉称号，“真情相伴，海上家园”于2009年被评为“山东省首届港航服务品牌评选优秀服务品牌”。

第七章 同业竞争与关联交易

一、同业竞争

（一）公司与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业不存在同业竞争的情况

本公司控股股东为辽渔集团。目前，辽渔集团除控股本公司外，还拥有四家全资子公司和四家控股子公司。辽渔集团及其控制的其他企业均未经营与本公司相同或相似的业务，与本公司不存在同业竞争的情况。

辽渔集团及其控制的其他企业的基本情况和经营范围详见本招股说明书“第五章 发行人基本情况”之“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”。

（二）避免同业竞争的承诺

为避免同业竞争，公司控股股东辽渔集团已于2010年1月26日向公司出具了《避免同业竞争承诺函》，承诺如下：

“本公司及本公司控制的企业现时没有直接或间接经营任何与发行人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发行人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的企业将不会直接或间接经营任何与发行人经营的业务构成竞争或可能构成竞争的业务，不会投资任何与发行人经营的业务构成竞争或可能构成竞争的其他企业，不会利用对发行人的控股地位进行损害发行人及发行人其他股东利益的经营活动。

自本承诺函签署之日起，如本公司及本公司控制的企业为进一步拓展业务范围，与发行人经营的业务产生竞争，则本公司及本公司控制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发行人经营的方式，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的企业与发行人存在关联关系期间，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，本公司因此而取得的相关收益将全部归发行人所有，本公司将向发行人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

根据《公司法》和《企业会计准则第36号——关联方披露》及中国证监会相关规定，截至本招股说明书签署之日，发行人存在的主要关联方及关联方关系如下：

（一）存在控制关系的关联方

本公司的控股股东辽渔集团持有本公司46.50%的股份，是本公司唯一存在控制关系的关联方。

（二）不存在控制关系的关联方

1、持有公司5%以上股份的主要股东

绵阳产业基金和山东高速分别持有本公司32.94%和11.10%的股权，为本公司持有公司5%以上股份的主要股东，其具体情况详见本招股说明书“第五章 发行人基本情况”。

2、控股股东控制的其他企业

除本公司外，辽渔集团目前还拥有八家全资或控股子公司，为本公司不具有控制关系的关联方，具体情况详见本招股说明书“第五章 发行人基本情况”。

3、关联自然人

本公司董事、监事与高级管理人员为本公司的关联自然人。上述人员的具体情况请详见本招股说明书“第八章 董事、监事、高级管理人员”。

三、关联交易

（一）公司最近三年及一期的经常性关联交易

因生产经营需要，公司与控股股东辽渔集团发生采购船用轻柴油、采购港口综合服务、租赁房屋并支付水、电、蒸汽费用等关联交易，公司最近三年及一期

发生的经常性关联交易金额如下：

单位：万元

交易内容	2010 年 1-6 月	2009 年度	2008 年度	2007 年度
采购船用轻柴油	293.00	370.28	553.72	703.59
采购港口综合服务	3,025.87	6,053.70	5,511.19	5,183.95
租赁房屋并支付水、电、蒸汽等费用	7.02	27.04	19.43	20.91

1、向辽渔集团物资公司采购船用0#轻柴油

公司客滚船舶使用的油品包括船用燃料油、0#轻柴油、润滑油、透平油、齿轮油、液压油、空压机油等，其中船用燃料油约占采购油品成本的90%以上。公司目前向辽渔集团物资公司和烟台市渤海石油有限公司采购0#轻柴油，用于船舶辅机发电。

2004年4月19日，公司与辽渔集团物资公司和烟台市渤海石油有限公司分别签订《供油协议书》，其中对采购价格约定了相同的条款“所供油品价格应低于市场价”，且均约定协议书如无异议长期有效。实际经营中，公司以独立第三方中国船舶燃料供应大连公司的报价作为约束上述两家供应商的市场价基准，并根据上述两家供应商向本公司提供的报价，按照价格孰低的原则进行采购。报告期内，公司向两家供应商采购0#轻柴油的具体情况如下：

单位：吨，元，元/吨

	辽渔集团物资公司			烟台市渤海石油有限公司		
	采购量	采购额	均价	采购量	采购额	均价
2010 年 1-6 月	445.65	2,929,960.00	6,574.58	301.96	1,979,898.70	6,556.82
2009 年度	655.00	3,702,750.00	5,653.05	1,002	5,650,428.65	5,639.15
2008 年度	797.64	5,537,228.00	6,942.01	417.05	2,612,840.30	6,265.13
2007 年度	1,295.31	7,035,888.80	5,431.82	300.16	1,670,687.10	5,565.99

注：2008年1-9月，辽渔集团物资公司提供的报价基本低于烟台市渤海石油有限公司，故公司主要向其采购轻柴油，但由于该段时期市场整体价格水平较高，因此上表显示当年向其采购轻柴油的均价高于向烟台市渤海石油有限公司的采购均价。

2、向辽渔港务公司采购港口综合服务

公司目前主要经营烟台至大连航线的客滚运输业务，公司船舶在两地分别靠

泊于烟台港集团客运码头和辽渔集团大连湾新港码头，其中大连湾新港码头由辽渔港务公司为本公司提供港口综合服务。

（1）公司独立售票前，港口综合服务的内容及收费标准

港口综合服务主要包括提供船舶靠泊（包括泊位及航道、船舶通讯及调度、系解缆、组织旅客及车辆进出港等）、票务代理、供水等。上述港口服务的收费项目及标准一部分通过本公司与烟台港集团（2009年7月改由烟台港客运总公司签署）、辽渔港务公司签订的港口代理协议约定，另一部分按照港口的统一收费标准执行。

报告期内，本公司向烟台港集团有限公司和辽渔港务公司支付的费用项目及收费标准如下：

收费项目	辽渔集团大连湾新港港务公司	烟台港集团有限公司
由双方协议约定的收费项目：		
客代理费	旅客船票票款的 7%	旅客船票票款的 7%
车代理费	车辆船票票款的 20%	车辆船票票款的 20%
配货费	配货总收费的 30%	配货总收费的 30%
软票费	每张车/客票 1 元	每张车/客票 1 元
按港口统一收费标准执行的收费项目：		
水费	9 元/吨，每次加水 100 吨以下收取服务费 100 元，100 吨以上收取服务费 200 元	2009 年 3 月以前 12 元/吨，2009 年 4 月开始 8.5 元/吨
拖轮费	0.6 元/小时/马力	680 元/小时
停泊费	-	按船舶净吨，0.06 元/吨/天

注1：根据公司与港口方的约定，港口方就旅客、车辆运输业务向公司收取的费用采用包干制，分别收取客代理费、车代理费，不具体区分费用细目。

注2：2010年1月1日，公司与烟台港集团和辽渔集团港务公司分别签署港口代理协议，进一步明确了港口综合服务的收费项目，各项目收费标准延续了与原协议相同的约定，协议有效期为5年，到期如双方无异议则自动顺延五年。

注3：烟台港集团自2010年1月1日起已停止收取停泊费。

上述辽渔港务公司和烟台港集团的港口收费标准中，客代理费率系按照原交

通部《水路旅客运输规则》的规定执行，包含旅客运输作业费、售票代理费、其他客运业务代理费；车代理费率系参考原交通部《中华人民共和国港口收费规则（内贸部分）》的规定综合计算后，由双方协商确定，包括货物港务费、货物附加费、港口建设费、系解缆费、港口作业包干费等；其余项目系按照港口对外统一费率标准执行。

烟连线其他客滚运输企业与其港口方均采取了车、客费用包干制，各企业在车代理费率方面存在一定差异，客代理费以及其他费用的费用标准基本相同。烟连线客滚运输企业靠泊的码头及车代理费率的情况如下：

航运公司	烟台方向	费率	大连方向	费率
渤海轮渡	烟台港环海路客运站码头	20%	大连湾新港码头	20%
中海客轮	烟台港北马路客运站码头	30%	大连港码头	30%
大连航运	烟台打捞局码头	20%	大连香炉礁码头	20%

注：中铁轮渡在航线两端均靠泊于自己的码头，因此未进行比较。

在辽渔港务公司码头靠泊的船只中，除公司船舶为客滚船外，其他靠泊船只均为货船（船只基本属于非关联方企业，偶尔有辽渔集团下属远洋捕捞船回国时停靠）。辽渔港务公司为货船提供的港口服务项目与客滚船存在较大差别，主要包括货物装卸、系解缆等，并视需要提供货物堆存保管、拖轮、加水等服务。从收费模式来看，按照《中华人民共和国港口收费规则（内贸部分）》的规定，辽渔港务公司对常规服务项目（包括货物装卸、系解缆等）按照货物重量收取港口作业包干费，根据货物种类的不同，包干费收费标准为15-30元/吨不等；若需要提供货物堆存保管，则双方商定按照货物重量、存放天数收取（如0.4元/吨/天）；若需提供拖轮、加水服务，则按照港口统一收费标准执行。

辽渔港务公司对本公司（客滚船）与其他非关联方（货船）提供的港口服务中，相同的主要包括系解缆、拖轮和加水服务等三项，其中系解缆费均含在包干费中不单独收取，而拖轮、加水服务均按照港口统一收费标准执行。报告期内，辽渔港务公司对本公司及其他非关联方提供的拖轮及加水服务收费标准完全一致，且没有发生变化，具体如下：

收费项目	客户	2010 年 1-6 月	2009 年	2008 年	2007 年
拖轮费	本公司	0.6 元/小时/马力			

	非关联方	0.6 元/小时/马力
水费	本公司	9 元/吨，每次加水 100 吨以下收取服务费 100 元，100 吨以上收取服务费 200 元
	非关联方	9 元/吨，每次加水 100 吨以下收取服务费 100 元，100 吨以上收取服务费 200 元

因此，为本公司和其他关联方提供相同港口服务时，辽渔港务公司采用完全一致的收费标准，关联交易价格公允。

（2）公司独立售票后，港口综合服务的内容及收费标准

为了减少和规范关联交易，进一步确保公司利益，自2010年9月1日起，公司向辽渔集团租赁港口售票场所进行独立售票，辽渔港务公司不再提供代理售票服务，其他港口综合服务保持不变。本公司和辽渔港务公司于2010年8月16日签订《协议书》，对港口服务的内容及收费标准进行了调整，辽渔港务公司不再向公司收取售票代理费和软票费。

在客代理费方面，根据《水路旅客运输规则》第126条的规定，售票代理费按代售船票票款（扣除旅客港务费、客运附加费）的1%计算，因此双方商定，使用独立售票系统后，辽渔港务公司的客代理费率由7%下降至6%；

在车代理费方面，渤海湾地区客滚运输车代理费普遍采取包干制，费率标准系参考原交通部《中华人民共和国港口收费规则（内贸部分）》的规定综合计算后由港口和客滚企业协商确定，其中车辆运输代理售票服务的收费标准并无明确规定。本公司和辽渔集团对改由公司独立售票前后的成本进行了测算，并结合客代理费中售票代理费所占比例，商定将车代理费率从20%降低至18%。

2010年9月1日起，公司在大连方向进行独立售票后，公司向辽渔港务公司和烟台港集团支付的费用项目及收费标准如下：

收费项目	辽渔港务公司	烟台港集团
由双方协议约定的收费项目：		
客代理费	旅客船票票款的 6%	旅客船票票款的 7%
车代理费	车辆船票票款的 18%	车辆船票票款的 20%
配货费	配货总收费的 30%	配货总收费的 30%
软票费	-	每张车/客票 1 元

按港口统一收费标准执行的收费项目：		
水费	9 元/吨，每次加水 100 吨以下收取服务费 100 元，100 吨以上收取服务费 200 元	2009 年 3 月以前 12 元/吨，2009 年 4 月开始 8.5 元/吨
拖轮费	0.6 元/小时/马力	680 元/小时

此外，本公司自 2010 年 9 月 1 日起向辽渔集团租赁港口房屋用作独立售票场所，根据双方于 2010 年 8 月 16 日签订的《房屋租赁合同》，公司所租赁房屋的建筑面积为 405.25 平方米，房屋年租金为 14.36 万元，水、电等费用由公司按实际发生额向辽渔集团支付。

在使用独立售票系统后，公司减少的成本费用包括部分车、客代理费及微机售票软票费，增加的成本费用主要包括售票场所租金、软件及服务器维护费、售票系统人工费、折旧摊销费用等。假设其他条件保持不变，如果改由公司独立售票，以 2009 年为基数测算，公司将减少应付关联方售票代理费 626.14 万元、软票费 119.80 万元；同时预计每年将新增港口售票场所租金、软件及服务器维护费、售票系统人工费、折旧摊销费用等共约 335.56 万元，相抵后每年将减少成本费用 410.38 万元，约占公司 2009 年营业成本的 0.95%。

（3）港口综合服务的收费模式

①公司独立售票前的港口收费模式

2007 至 2010 年 9 月 1 日前，本公司通过港口代售、自行销售和其他售票点代售等三种途径进行船票销售，所得船票收入先全部汇集到港口方，由港口方将收入金额与其售票系统核对无误后，将其应收的各项费用扣除，并将余额划转至本公司。

报告期内，本公司在大连方向实现的票款收入金额以及占当年主营业务收入的比例如下：

单位：万元

项目	2010 年 1-6 月	2009 年	2008 年	2007 年
大连方向票款收入	18,131.57	37,667.70	33,333.93	31,674.95
占主营业务收入比例	42.48%	50.06%	48.67%	51.74%

报告期初至2009年11月，根据本公司与辽渔港务公司的港口代理协议，本公

司在大连方向的票款收入存入辽渔港务公司银行账户，双方定期结算票款收入。但是，由于辽渔港务公司对该帐户资金具有完全支配权，因此在2007年曾发生过辽渔港务公司不足额结算票款收入而将资金交由辽渔集团使用的情况，形成了短期的经营性资金占用。

针对上述问题，为确保公司及其他股东的利益，本公司和辽渔港务公司于2009年12月1日签订《开设共管账户协议书》并自即日起执行：双方在中国农业银行大连湾支行开设共管账户，双方分别预留印鉴作为共管账户支取款项的必备签章；本公司由辽渔港务公司代为收取的车、客票款全部存入共管账户，双方每月进行两次资金结算，确保票款收入及时、足额划转至本公司。共管帐户彻底消除了公司票款被控股股东占用的可能性，辽渔港务公司延迟结算也再无意义，故自2009年12月共管帐户开设以来，辽渔港务公司均及时足额结算票款收入，各月末应收辽渔港务公司和烟台港集团账款余额情况如下：

单位：万元

时点	辽渔港务公司	烟台港集团
2009年12月31日	232.48	2,012.27
2010年1月31日	1,072.38	1,630.32
2010年2月28日	872.94	1,159.14
2010年3月31日	434.35	1,344.46
2010年4月30日	818.57	2,375.29
2010年5月31日	215.80	3,343.97
2010年6月30日	222.13	1,403.77

注：共管帐户协议约定双方于每月15日前和次月初结算两次票款收入，但为及时将资金自共管帐户划转至公司独立账户，公司每月均要求辽渔港务公司进行3-5次结算，因此月末应收账款余额较小。烟台港集团按照港口代理协议的约定，每月进行两次结算，因此对烟台港集团的应收账款月末余额相对较高。公司2010年4、5月末应收烟台港账款余额分别于5月7日、6月4日收回1,771.12万元和2,542.91万元（烟台港集团结算截止日为每月25日，每月26日至当月末的票款在次月中结算），并无票款结算不及时的情况。

②公司独立售票后的港口收费模式

为进一步确保公司利益，公司自2010年9月1日起在大连方向独立售票。公司

已于2010年8月6日在中国农业银行大连市大连湾支行开设了独立银行账户，用于存放大连方向船票款。根据双方于2010年8月16日签订的《协议书》，在公司独立售票后，大连方向船票款全部存入公司独立银行账户，由公司每月分两次将港口费用结转给辽渔港务公司。

（4）最近三年及一期，辽渔集团和烟台港集团为公司提供港口综合服务所收取的各项费用金额如下：

单位：万元

费用项目	辽渔集团大连湾新港港务公司				烟台港集团有限公司			
	2010 年 1-6 月	2009 年	2008 年	2007 年	2010 年 1-6 月	2009 年	2008 年	2007 年
车代理费	2,578.79	4,988.49	4,661.13	4,283.37	2873.96	4774.40	4,725.86	4,099.31
客代理费	362.77	887.13	710.09	758.65	401.77	906.95	663.61	658.63
水电费	25.82	48.63	26.15	35.23	14.80	44.30	68.51	64.86
拖轮费	1.27	2.57	0.95	3.13	1.10	3.14	0.22	5.32
系解缆费	-	-	-	-	-	-	0.06	0.17
船舶配载费	1.96	7.08	14.03	7.07	6.45	20.36	27.49	17.95
软票费	55.26	119.80	98.84	96.50	59.05	116.81	99.40	104.20
停泊费	-	-	-	-	-	122.34	92.17	91.19
合计	3,025.87	6,053.70	5,511.19	5,183.95	3,357.13	5988.29	5,677.31	5,041.63

3、向辽渔集团租赁房屋并支付水、电、蒸汽费用

2007年至今，公司向辽渔集团租赁位于大连湾新港码头的一处建筑面积为805平方米的房屋，其中大部分用作公司大连经营部的办公场所，其余部分作为公司洗涤船用床品的洗衣房。在该处房屋内使用的水、电、蒸汽等由辽渔集团提供，公司按实际发生额向其支付相应费用。2010年1月1日，公司与辽渔集团签订房屋租赁协议，继续租赁上述房屋并全部用作大连经营部办公场所，双方约定房屋租金为9.6万元/年，水、电等费用由公司按实际发生额向辽渔集团支付，合同有效期为5年。

由于公司船舶数量增加，经营规模扩大，原洗衣房已不能满足公司的经营需要，因此公司于2009年12月29日与辽渔集团签署了房屋租赁合同，租赁其厂区内一处建筑面积为506平方米的房屋用作公司的洗衣房，房屋年租金为16.18万元，

水、电、暖、汽及其他费用按实际发生额支付，合同有效期为14年。

报告期内，公司向辽渔集团租赁房屋并支付相应费用的金额如下：

单位：万元

交易内容	2010年1-6月	2009年度	2008年度	2007年度
房屋租金	-	9.6	9.6	9.6
支付水、电、蒸汽费用	7.02	17.44	9.83	11.31
合计	7.02	27.04	19.43	20.91

注：2010年度房屋租金尚未支付。

本公司自2010年9月1日起在大连方向实行独立售票，并向辽渔集团租赁港口房屋用作独立售票场所，根据双方于2010年8月16日签订的《房屋租赁合同》，公司所租赁房屋的建筑面积为405.25平方米，租赁期限为3年，自2010年9月1日至2013年8月31日，房屋年租金为14.36万元，水、电等费用由公司按实际发生额向辽渔集团支付。

（二）公司最近三年及一期的偶发性关联交易

1、本公司为辽渔集团提供担保

2007年8月31日，本公司与中国银行大连开发区分行签订《最高额保证合同》（2007年保字006号），由本公司对辽渔集团自2007年8月31日至2008年8月29日期间的债务提供连带责任保证，被担保债权最高限额为1.5亿元，保证期间至债务到期日起两年。2007年8月31日至2007年12月26日期间，辽渔集团与中国银行大连开发区分行签订了五份《人民币借款合同（短期）》，共向其借款1.5亿元用于补充流动资金，借款期限均为12个月（自双方约定的提款日起计算）。2008年9月2日和2008年12月11日期间，辽渔集团分别偿还了上述五笔共计1.5亿元的银行借款，本公司的担保责任已经解除。

2009年2月19日，本公司与中国建设银行大连大连湾支行签订《最高额保证合同》（11A123009001ZGEBZ），由本公司对辽渔集团自2009年2月23日至2009年3月30日期间的债务提供连带责任保证，保证责任的最高限额为1.2亿元，保证期间至债务履行期限届满日后两年止。2009年2月23日，辽渔集团与中国建设银行大连分行大连湾支行签订了三份《人民币资金借款合同》，共向其借款1.2亿元

用于补充流动资金，借款期限均为12个月（自实际放款日起计算）。中国建设银行大连分行大连湾支行于2009年12月7日出具证明，辽渔集团已提供其他抵押物，本公司的担保责任已经解除。

2、辽渔集团为本公司提供担保

2007年1月12日，辽渔集团、中信银行烟台分行与本公司共同签订《最高额保证合同》，由辽渔集团对本公司自2007年1月12日至2008年1月12日期间的债务提供连带责任保证，保证的最高额度为4000万元，保证期间至本公司依具体业务合同约定的债务履行期限届满之日起两年。同日，本公司与中信银行烟台分行签订《借款合同》（[2007]银贷字第751002号），向其借款4000万元用于补充流动资金，借款期限为12个月（自2007年1月12日至2008年1月12日）。2007年7月9日和2008年1月11日，本公司分两笔偿还了上述借款，辽渔集团的担保责任已经解除。

2007年1月23日，本公司与中国农业银行烟台市分行北马路分理处签订《借款合同》（[烟芝]农银借字第37101200700000452号），向其借款4000万元用于补充流动资金，借款期限自2007年1月23日至2008年1月22日。同日，中国农业银行烟台市分行北马路分理处与辽渔集团签订《保证合同》（[烟芝]农银保字第3790120070000271号），由辽渔集团为本公司上述借款提供连带责任保证，保证期间至本公司履行债务期限届满之日起两年。2007年10月8日，本公司偿还了上述借款，辽渔集团的担保责任已经解除。

2007年3月30日，本公司与中国农业银行烟台市芝罘区支行签订《固定资产借款合同》（农银固基借字第37101200700002674号），向其借款1.95亿元用于建造客滚船舶，借款期限为8年（自第一笔借款实际发放日起计算）。同日，中国农业银行烟台市芝罘区支行与辽渔集团签订《保证合同》（[烟芝]农银保字第37901200700010303号），由辽渔集团为本公司的上述借款提供连带责任保证，保证期间至本公司履行债务期限届满之日起二年。2009年4月29日，本公司与中国农业银行烟台市芝罘区支行签订《抵押合同》（37902200900019811），由本公司以自有船舶为上述贷款未偿还余额1.92亿元设定抵押。中国农业银行烟台市芝罘区支行于2009年5月12日向辽渔集团出具了同意解除上述担保合同的书面说明，辽渔集团的担保责任已经解除。

2008年12月26日，招商银行股份有限公司烟台环山路支行与本公司签订《授

信协议》（2008年招烟79字第21081204号），向本公司提供3000万元的授信额度，授信期间为自合同签订当日起一年。同日，辽渔集团向招商银行股份有限公司烟台环山路支行出具的《最高额不可撤销担保书》（2008年招烟79最高保字第21081204号），辽渔集团为本公司在上述授信协议项下的债务承担连带保证责任，保证的最高额度为3000万元，保证期间至授信协议项下每笔贷款到期日另加两年。2008年12月30日，双方签订《借款合同》（2008年招烟79字第11081203号）作为上述授信协议下的具体合同，本公司向其借款3000万元用于资金周转，借款期限为12个月（自2008年12月30日至2009年12月20日）。2009年9月10日，本公司偿还了上述借款，辽渔集团对该项借款的担保责任已经解除。至2009年12月25日，上述授信协议已到期，本公司未发生新增债务，辽渔集团未因上述最高额不可撤销担保书承担其他担保责任。

2009年9月18日，本公司与中国建设银行烟台芝罘支行签订《人民币资金借款合同》（2009流贷0918号），向其借款5000万元用于补充流动资金，借款期限为12个月（自2009年9月18日至2010年9月17日）。同日，中国建设银行烟台芝罘支行与辽渔集团签订《保证合同》（2009保0918号），由辽渔集团为上述借款提供连带责任保证，保证期间至本公司债务履行期限届满之日后两年。上述借款合同目前正在履行中。

3、本公司向辽渔集团租赁土地、委托大连辽渔建设集团有限公司代建房屋并将其转让予辽渔集团

2008年12月25日，公司与辽渔集团签订土地租赁合同，租赁其厂区内一宗650平方米的土地，租赁期限为15年，自2008年12月31日至2023年12月30日。公司与大连辽渔建设集团有限公司在2008年9月8日签署建设工程施工合同，委托其待公司向辽渔集团租赁土地后建造洗衣房，建造成本由本公司承担。截至2009年11月30日，该洗衣房于本公司在建工程核算的建造成本为186.08万元。

鉴于该洗衣房所在土地属于辽渔集团的划拨土地，无法办理房屋所有权证，为了理顺和明确洗衣房的权属关系，公司与辽渔集团、大连辽渔建设集团有限公司于2009年11月30日签订协议书，确认该房产的所有权自始归辽渔集团所有，由辽渔集团向公司支付该房产的建造成本186.08万元，并约定双方另行签订该房产的租赁协议，原签订的土地租赁合同及建设工程施工合同终止。同日，辽渔集团

向本公司支付了上述款项，本公司将该在建工程转出。

4、本公司向辽渔港务公司购买售票终端等相关设备

自2010年9月1日起，本公司在大连方向启用新售票系统并进行独立售票，为保证新旧系统平稳过渡，公司与辽渔港务公司于2010年8月28日签订协议书，受让辽渔港务公司的售票终端、打印机、身份证扫描仪等相关设备，转让价格以转让资产的折余价值或摊余价值为基础确定为14.70万元。

（三）关联交易对公司财务状况和经营成果的影响

1、关联交易对公司收入项目的影响

本公司报告期内的经常性关联交易均为关联采购，因此对本公司收入项目没有影响。

2、关联交易对公司成本费用项目的影响

本公司报告期内的经常性关联交易包括向辽渔集团采购船用轻柴油、采购港口综合服务、租赁房屋并支付水、电、蒸汽费用等，上述关联交易占当期营业成本的比例如下：

单位：万元，%

交易内容	2010 年 1-6 月		2009 年度		2008 年度		2007 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
采购轻柴油	293.00	1.09	370.28	0.85	553.72	1.39	703.59	2.04
采购港口综合服务	3,025.87	11.23	6,053.70	13.96	5,511.19	13.84	5,183.95	15.02
租赁房屋并支付水、电、蒸汽费用	7.02	0.03	27.04	0.06	19.43	0.05	20.91	0.06
合计	3,325.89	12.34	6,451.02	14.87	6,084.34	15.28	5,908.45	17.12

报告期内，本公司向辽渔集团关联采购金额占当年营业成本的比例均在15%左右，基本保持稳定，且略呈下降趋势。上述关联交易均系本公司生产经营所需，关联交易价格公允，对本公司财务状况和经营成果未构成重大影响。

3、关联方应收应付款项余额及占当期科目余额的比例

单位：万元

关联方名称	2010 年 6 月 30 日		2009 年 12 月 31 日		2008 年 12 月 31 日		2007年12月31日	
	余额	比例	余额	比例	余额	比例	余额	比例
应收账款：								
- 辽渔集团	222.13	13.22%	232.48	9.15%	264.87	30.2%	7,621.08	95.96%

应付账款：								
- 辽渔集团	68.02	2.08%	44.1	1.72%	-	-	1.04	0.05%
其他应付款：								
- 辽渔集团	9.60	0.69%	9.60	1.01%	-	-	-	-
- 巴拿马船务			-	-	-	-	1,362.43	60.82%
- 烟台明珠			-	-	-	-	43.67	1.95%

公司对辽渔集团的应收账款余额主要系其分公司辽渔港务公司扣除港口综合服务费用后应划转本公司的票款收入，2007年，由于辽渔集团资金紧张，每月的票款收入未足额划转至本公司，因此累积至当年末应收辽渔集团账款余额较大。2007年末公司对辽渔集团的7,621.08万元应收账款中，有6,000万元在2008年1月2日、3日到账，其余款项亦在2008年4月前逐步清偿。为规范资金流转程序，确保公司利益，公司和辽渔港务公司于2009年12月1日签订《开设共管账户协议书》，双方在中国农业银行大连湾支行开设共管账户，双方分别预留印鉴作为共管账户支取款项的必备签章；本公司由辽渔港务公司代为收取的车、客运费全部存入共管账户，票款每月结算两次，确保票款收入及时、足额划转至本公司。本公司与辽渔港务公司自当日起开始执行上述协议，严格按照协议约定进行票款结算，并及时划转相关款项。

本公司2007年末对巴拿马船务的其他应付款是代其收取的部分运输收入，该等款项在2008年11月巴拿马船务清算时已全部结清。

（四）最近三年及一期关联交易履行的决策程序

报告期内，本公司制定并适用的公司章程中规定：董事会应在股东大会的授权范围内对关联交易事项进行审议；对关联方提供的担保须经股东大会审议通过。本公司报告期发生的关联交易中，为辽渔集团提供的两笔担保均经股东大会审议通过，但经常性关联交易未及时履行必要的决策程序。2009年12月10日，本公司2009年第四次临时股东大会决议通过了《关联交易管理办法》和《独立董事工作细则》，自即日起实行。2010年1月12日和2月2日，本公司分别召开第二届董事会第三次会议和2009年度股东大会，审议通过了“关于确认公司最近三年关联交易事项的议案”、“关于2010年度公司日常关联交易的议案”，关联董事、关联

股东按照相关规定回避表决。

本公司独立董事对公司最近三年的关联交易进行了核查，并于2010年1月12日出具了《渤海轮渡股份有限公司独立董事关于公司最近三年关联交易事项的独立意见》，认为“公司最近三年的关联交易均系公司业务经营和企业发展所需，关联交易价格公允，未对公司生产经营造成不利影响，未损害公司或公司其他非关联方股东的利益。”

本公司独立董事于2010年1月12日出具《渤海轮渡股份有限公司独立董事关于公司2010年度日常关联交易的独立意见》，认为“公司与辽渔集团发生的日常关联交易系公司正常生产经营所需，各项关联交易均已签订了关联交易协议，该等协议内容符合有关法律、法规和规范性文件的规定并得到了有效执行，不存在重大变更的情形；各项关联交易遵守客观、公正、公平的交易原则，不会对公司生产经营造成不利影响，不存在损害公司及公司其他股东利益的情形。”

四、规范关联交易的制度安排

（一）《公司章程》

本公司《公司章程》中对关联交易作出了如下规定：

第三十七条　公司的控股股东、实际控制人员不得利用其关联关系损害公司利益。违反规定的，给公司造成损失的，应当承担赔偿责任。公司的控股股东及其控制的其他企业与公司之间不得存在同业竞争或者显失公平的关联交易。公司股东与公司之间的直接或间接的交易应基于公平市场原则开展，并向全体股东全面披露。

公司控股股东及实际控制人对公司和其他股东负有诚信义务。控股股东应严格依法行使出资人的权利，控股股东不得利用利润分配、资产重组、对外投资、资金占用、借款担保等方式损害公司和其他股东的合法权益，不得利用其控制地位损害公司和其他股东的利益。

第三十九条　公司下列对外担保行为，须经股东大会审议通过。

- 对股东、实际控制人及其关联方提供的担保。

第七十七条　股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东不应当参与投票表决，其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数；股东大会决议的公告

应当充分披露非关联股东的表决情况。

第一百零五条　董事会行使下列职权：

- 在股东大会授权范围内，决定公司对外投资、收购出售资产、资产抵押、对外担保事项、委托理财、关联交易等事项；

第一百一十八条　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。

（二）《关联交易管理办法》

第二条 公司在确认和处理有关关联方之间关联关系与关联交易时，应遵循并贯彻以下原则：

- 尽量避免或减少与关联方之间的关联交易；
- 确定关联交易价格时，应遵循“自愿、平等、诚实信用以及等价有偿”的原则，并以书面协议方式予以确定；
- 关联董事和关联股东回避表决的原则；
- 必要时聘请独立财务顾问或专业评估机构发表意见和报告的原则。

第三条 公司在处理与关联方之间的关联交易时，不得损害其他股东的合法权益。公司的控股股东、实际控制人、董事、监事、高级管理人员不得利用其关联关系损害公司利益，给公司造成损失的，应当承担赔偿责任。

第十三条　公司与关联方发生的交易金额总额在3000万元以上，且占公司最近一期经审计净资产绝对值5%以上的关联交易，应当提交股东大会审议。上述关联交易应当经1/2以上独立董事同意后提交董事会讨论，公司董事会审议后将该交易提交公司股东大会审议。

第十四条　公司为关联人提供担保的，不论数额大小，均应当在董事会审议通过后及时披露，并提交股东大会审议。

公司为持股5%以下的股东提供担保的，参照前款规定执行，有关股东应当在股东大会上回避表决。

第十五条　公司与关联方发生的交易属本制度第十二条（一）至（十）项所

述事项时，应当以发生额作为计算标准，并按交易类别在连续十二个月内累计计算，如经累计计算的发生额达到本制度第十三条所述标准的，应将该交易提交公司股东大会审议。

公司在连续12个月内发生的交易标的相关的同类关联交易，应当按照累计计算的原则，适用本制度第十三条的规定。

公司与关联方进行的上述关联交易已经按照本制度第十三条的规定履行相关义务的，不再纳入相关的累计计算范围。

第十六条　公司与关联方首次进行本制度第十二条（十一）项至（十四）项所列与日常经营相关的关联交易时，应当按照实际发生的关联交易金额或者以相关标的为基础预计的当年全年累计发生的同类关联交易总金额，适用本制度第十三条的规定。

公司在以后年度与关联方持续进行前款所述关联交易的，应当以相关标的为基础对当年全年累计发生的同类关联交易总金额进行合理预计。预计达到本制度第十三条规定标准的，应当将预计情况提交最近一次股东大会审议。

第十七条　公司与关联法人发生的交易金额在300万元以上不足3000万元、与关联自然人发生的交易金额在30万元以上不足3000万元的，且占公司最近一期经审计净资产绝对值0.5%以上不足5%的关联交易，应由独立董事认可后，提交董事会审议。

第十八条　交易金额不到公司最近一期经审计净资产0.5%，或与关联法人发生的交易金额不足300万元、与关联自然人发生的交易金额不足30万的关联交易由公司总经理决定。

第十九条　公司董事会审议关联交易事项时，关联董事应当回避表决。关联董事回避后董事会不足法定人数时，应当由全体董事(含关联董事)就将该等交易提交公司股东大会审议等程序性问题作出决议，由股东大会对该等交易作出相关决议。

前款所称关联董事包括下列董事或者具有下列情形之一的董事：

- 为交易对方；
- 为交易对方的直接或者间接控制人；
- 在交易对方或者能直接或间接控制该交易对方的法人单位任职；

- 为交易对方或者其直接或间接控制人的关系密切的家庭成员(包括配偶、年满 18 周岁的子女及其配偶、父母及配偶的父母、兄弟姐妹及其配偶、配偶的兄弟姐妹、子女配偶的父母)；
- 为交易对方或者其直接或间接控制人的董事、监事或高级管理人员的关系密切的家庭成员(包括配偶、年满 18 周岁的子女及其配偶、父母及配偶的父母、兄弟姐妹及其配偶、配偶的兄弟姐妹、子女配偶的父母)；
- 公司基于其他理由认定的，其独立商业判断可能受到影响的董事。

主持董事会会议的董事长应当要求关联董事回避；如董事长需要回避的，其他董事应当要求董事长及其他关联董事回避。无须回避的任何董事均有权要求关联董事回避。但上述有关联关系的董事有权参与该关联事项的审议讨论，并提出自己的意见。被提出回避的董事或其他董事如对关联交易事项的定性及由此带来的披露程度并回避、放弃表决权有异议的，可申请无须回避的董事召开临时董事会会议作出决定。该决定为终局决定，如异议者仍不服，可在会议后向有关部门投诉或以其他方式申请处理。

第二十条　公司股东大会审议关联交易事项时，关联股东应当回避表决。

前款所称关联股东包括下列股东或者具有下列情形之一的股东：

- 为交易对方；
- 为交易对方的直接或者间接控制人；
- 被交易对方直接或者间接控制；
- 与交易对方受同一法人或者自然人直接或间接控制；
- 因与交易对方或者其关联方存在尚未履行完毕的股权转让协议或者其他协议而使其表决权受到限制和影响的股东；
- 公司基于其他理由认定的，可能造成公司利益对其倾斜的股东。

主持公司股东大会的董事长应当要求关联股东回避；如董事长需要回避的，其他董事应当要求董事长及其他关联股东回避。无须回避的任何股东均有权要求关联股东回避。被提出回避的股东或其他股东如对关联交易事项的定性及由此带来的披露程度并回避、放弃表决权有异议的，可申请无须回避股东召开临时股东大会就其是否需要回避作出决定。该决定为终局决定，如异议者仍不服，可在股东大会后向有关部门投诉或以其他方式申请处理。

第二十一条　若该项关联交易属于在董事会、股东大会休会期间发生并须即

时签约履行的，可与有关关联方签订关联交易协议（合同），并生效执行；但须经董事会、股东大会审议并予以追认。

（三）《独立董事工作细则》

第十三条　独立董事除具有公司法和其他相关法律、法规及公司章程赋予公司其他董事同等的权利、义务和职责外，按照法律、行政法规和部门规章、规范性文件的规定，行使以下特别职权：

- 重大关联交易（公司拟与关联法人达成的总额高于最近经审计净资产值5%的关联交易）应由独立董事认可后，提交董事会讨论。独立董事可以聘请中介机构出具独立财务顾问报告，作为其判断的依据；

独立董事行使特别职权应当取得全体独立董事的1/2以上同意。

第十六条　独立董事除履行董事的一般职责外，主要对以下事项以书面形式独自发表独立意见：

- 公司的股东、实际控制人及其关联企业对公司现有或新发生的总额高于300 万元或高于公司最近经审计净资产值的 5%的借款或其它资金往来，以及公司是否采取有效措施回收欠款；

五、规范和减少关联交易的措施

（一）关联交易的持续性及发展趋势

公司目前的经常性关联交易包括向辽渔集团采购船用轻柴油、采购港口综合服务、租赁港口房屋并支付水、电、蒸汽费用等。

1、本公司目前的船用轻柴油的供应商为辽渔集团物资公司和烟台市渤海石油有限公司，在每次采购时，本公司均会比较两家供应商的即时报价，严格按照价格孰低的原则选择该次采购的供应商。由于辽渔集团物资公司能够满足公司船舶加油的特殊要求（包括全天24小时提供加油服务、船舶停靠位置受限时使用专用船舶加油等），且该公司经营地点位于船舶所停靠的大连湾新港码头，提供加油服务非常便利，因此本公司将继续把辽渔集团物资公司作为船用轻柴油的供应商之一。该项关联交易的金额主要取决于本公司所需船用轻柴油的总量以及两家供应商的报价对比情况。

2、采购港口综合服务是本公司最主要的关联交易，一般占当年关联交易总额的90%左右。因本公司经营烟台至大连航线客滚运输业务，船舶在大连方向需靠泊大连湾新港码头，因此该项经常性关联交易将会持续进行，关联交易金额主要由本公司客滚运输业务量决定。

3、因业务经营的需要，本公司将继续向辽渔集团租用位于大连湾新港码头的一处房屋，作为公司大连经营部的办公场所。2010年1月1日，公司与辽渔集团签订房屋租赁协议，继续租赁上述房屋并全部用作大连经营部办公场所，双方约定房屋租金为9.6万元/年，水、电等费用由公司按实际发生额向辽渔集团支付，合同有效期为5年。

由于本公司主要经营烟台至大连航线客滚运输业务，上述与辽渔集团之间的经常性关联交易确系公司生产经营所必需，因此预计在未来仍将继续发生。本公司将继续遵循市场化定价原则，依法签订关联交易协议，确保关联交易价格公允，并按照中国证监会、证券交易所的相关规定以及本公司《公司章程》等制度规定履行审议程序，并履行信息披露义务。

（二）规范和减少关联交易的措施

1、严格执行公司制度对规范关联交易的各项规定

按照《公司章程》、《关联交易管理办法》、《独立董事工作制度》的规定，在决策程序、回避制度、信息披露等方面严格规范公司的各项关联交易。

2、严格控制非经常性关联交易

公司将尽量避免发生非经常性关联交易，如确需进行的，公司将严格按照有关法律法规和公司相关制度的规定，履行必要的程序，确保关联交易事项公允、合理，并及时披露相关信息。

3、规范港口综合服务关联交易的措施

鉴于每年港口综合服务的交易金额占关联交易总额的90%左右，公司为进一步规范该项关联交易作出了如下安排：

（1）签订更为规范的港口代理协议

2010年1月1日，公司与烟台港集团和辽渔港务公司分别签署港口代理协议，进一步明确了港口综合服务的收费项目，各项目收费标准延续与原协议相同的约定，协议有效期为5年，到期如双方无异议则自动顺延五年。

公司自2010年9月1日起在大连方向全面启用独立售票系统，不再由辽渔港务公司代理售票。公司与辽渔港务公司已于2010年8月16日签订新的港口代理协议，对港口服务内容、收费标准及结算方式进行了相应修改。

（2）严格执行公司资金管理制度

公司已经建立了健全有效的资金管理制度，其中对公司现金管理、银行账户管理、票据管理、资金支付的审批程序等作了详细的规定，同时要求业务部门加强资金回收工作，财务部对主要经营项目的资金回收实行跟踪管理。

（3）加强对港口综合服务关联交易的资金管理

公司自2010年9月1日起在大连方向实行独立售票，不再通过辽渔港务公司代理售票。根据公司和辽渔港务公司于2010年8月16日签订的港口代理协议，公司在大连方向的船票款全部存入公司独立银行账户，由公司每月分两次将港口费用支付给辽渔港务公司。

（三）规范和减少关联交易的承诺

公司控股股东辽渔集团已于2010年1月26日向公司出具了《规范和减少关联交易承诺函》，承诺如下：

“本公司将严格按照《公司法》等法律法规以及发行人《公司章程》等制度的规定行使股东权利，杜绝一切非法占用发行人资金、资产的行为，在任何情况下均不要求发行人为本公司提供任何形式的担保。

本公司将尽量避免和减少与发行人之间的关联交易。对于无法避免或有合理原因而发生的关联交易，本公司将遵循公正、公平、公开的市场化定价原则，依法签订协议，并按照中国证监会、证券交易所的相关规定以及发行人《公司章程》等制度规定履行审议程序，履行回避表决义务，履行信息披露义务，保证不通过关联交易损害发行人及发行人其他股东的合法权益。”

第八章 董事、监事、高级管理人员

一、董事、监事和高级管理人员简介

目前，公司董事会成员为15名，其中独立董事5名，职工代表董事1名；监事会成员为5名，其中职工监事2名；公司有高级管理人员7名，包括总经理1名，副总经理3名（其中1名兼任公司总船长），董事会秘书，财务负责人和总轮机长各1名。

（一）董事情况

刘建君，现任本公司董事长，男，汉族，出生于1962年5月，大学学历，中国国籍，无境外永久居留权。曾任大连冷冻机厂技术员、团委副书记、团委书记、供应部部长；大连冰山集团公司金州重型机器厂厂长、党委书记；大连林德公司董事长、大连低温机器有限公司董事长；大连冰山集团公司副总经理；2003年2月任瓦房店市委常委、副市长，2006年3月任瓦房店市常务副市长；2010年8月起任辽宁省大连海洋渔业集团公司董事长、党委书记。

刘乐飞，现任本公司副董事长，男，汉族，出生于1973年5月，硕士研究生学历，中欧国际工商学院EMBA，中国国籍，无境外永久居留权。曾就职于国家财政部综合司、北京中冶人和冶金总公司投资管理部，曾任国家冶金部中冶安顺达实业总公司副总经理、首创证券公司董事、冶金人才资源开发中心经营管理部主任、北京银河投资顾问有限公司总经理、中国银河证券有限责任公司投资管理总部总经理、中国人寿保险股份有限公司首席投资执行官兼投资管理部总经理，现任中信产业投资基金管理有限公司董事长和投资委员会主席，并任上海万得信息技术股份有限公司董事、北京江河幕墙股份有限公司董事、新华富时指数委员会委员和路透年金指数委员会委员、第九届和第十届全国青联委员。

于新建，现任本公司董事、总经理，男，汉族，出生于1959年5月，本科学历，中国船东协会常务理事，中国国籍，无境外永久居留权。曾任烟台市航务管理处处长、烟台海运总公司总经理、山东航运集团副总经理。曾获得全国交通系统“金锚奖”、山东省劳动模范、山东省富民兴鲁劳动奖章、烟台市首届“十大杰

出青年”、烟台市劳动模范、烟台市优秀共产党员、烟台市优秀厂长经理等荣誉称号，还多次被评为全国交通系统、全省航运系统先进个人。

张京平，现任本公司董事，男，汉族，出生于1955年12月，本科学历，中国国籍，无境外永久居留权。1974-1995年任职于山东省交通运输集团，历任车站站长、劳资处长、后勤处长、工会主席、党委副书记、书记，1995-1998年任西藏日咯则行署交通局局长，1998-2006年任职于山东航运集团，历任党委副书记、总经理，2006年起任山东高速公路集团公司总经理助理，现任山东高速齐鲁建设集团有限公司董事长兼党委书记、中国山东国际经济技术合作公司董事长、党委书记兼总经理。

李兴武，现任本公司董事，男，汉族，出生于1952年11月，本科学历，经济师，中国国籍，无境外永久居留权。1978年起任职于辽宁省大连海洋渔业集团公司，历任集团计划科统计员、鱼品厂车间主任、副厂长、冷冻厂厂长、集团副总经理，2006年9月起任辽宁省大连海洋渔业集团公司董事、副总经理、党委委员，在1993年至2003年期间曾任辽宁远洋渔业股份有限公司（后改名为新太科技股份有限公司，股票代码600728）董事。

毕建东，现任本公司董事，男，汉族，出生于1963年1月，本科学历，高级会计师，中国国籍，无境外永久居留权。1982年起任职于辽宁省大连海洋渔业集团公司，历任集团公安处干警、集团财务处科员、副处长、水产品交易中心经理兼党支部书记，2001年4月起任辽宁省大连海洋渔业集团公司副总经理。

何勇兵，现任本公司董事，男，汉族，出生于1968年4月，经济学硕士，中国注册会计师、中国注册资产评估师、高级会计师，中国国籍，无境外永久居留权。曾任铁道部规划院助理研究员，会计师事务所项目经理，光大证券投行业务执行董事，嘉融投资有限公司直接投资和投资银行部总经理，中国人寿保险股份有限公司投资管理部项目投资团队负责人，2009年起任中信产业投资基金管理有限公司投资总监、投资委员会委员，并任安徽盛运机械股份有限公司董事。

展力，现任本公司职工董事、常务副总经理，男，汉族，出生于1956年6月，本科学历，中国国籍，无境外永久居留权。曾任山东省烟台海运总公司副总经理、山东省蓬莱港办事处主任、山东省蓬莱港务局局长、书记、2001-2005年任本公司总经理、党委副书记，2005-2009年任本公司常务副总经理、董事。

龚春和，现任本公司董事，男，汉族，出生于1969年1月，西安交通大学工学学士，芝加哥大学商学院工商管理硕士，密西根大学机械工程博士，中国国籍，拥有美国永久居留权。曾任通用电气公司（GE）全球研发中心高级研究员和业务开发经理、通用电气公司资本－设备服务部门资产运营总监、雷曼兄弟（亚洲）资本市场部经理、博龙资本（Cerberus Capital）副总裁，2009年起任中信产业投资基金管理有限公司投资管理部副总裁。

孙厚昌，现任本公司董事，男，汉族，出生于1960年7月，大专学历，工程师，中国国籍，无境外永久居留权。曾任辽宁省大连海洋渔业集团公司办公室秘书、厂志办编辑，辽渔港务公司办公室主任、副总经理、总经理等职务，2008年9月起任辽宁省大连海洋渔业集团公司副总经理。

邢天才，现任本公司独立董事，男，汉族，中共党员，1961年8月出生，博士研究生，教授。先后在东北财经大学、东北财经大学职业技术学院、东北财经大学金融学院工作。曾任东北财经大学研究生院副主任、东北财经大学高教研究室主任、东北财经大学职业技术学院院长等职，现任东北财经大学金融学院院长兼党总支书记、大连市金融学会常务理事、大连华信信托股份有限公司董事、大连冷冻机股份有限公司独立董事。

姜志宏，现任本公司独立董事，男，汉族，中共党员，1939年6月出生，大学本科，高级工程师。先后在大连理工大学、大连开发区技术发展公司、大连市科委、大连市高新技术园区管委会、大连市信息产业局、大连人民政府工作，曾任大连理工大学副教授、大连开发区技术发展公司副总经理、大连市科委副主任、大连市高新技术园区管委会主任、大连市信息产业局副局长等职。

刘力，现任本公司独立董事，男，汉族，中共党员，1955年9月出生，工商管理硕士，中国注册会计师。2006年取得独立董事任职资格。先后在北京钢铁学院、北京大学光华管理学院工作，曾任北京钢铁学院助教、熊猫烟花集团股份有限公司、湖北东方金钰股份有限公司独立董事，现任北京大学光华管理学院教授，中国冶金科工股份有限公司、中原特钢股份有限公司、华油惠博普科技股份有限公司独立董事。

尹幸福，现任本公司独立董事，男，汉族，中共党员，1956年1月出生，大专学历，经济师。先后在内蒙古团委、内蒙古旅行社、中青旅上海房地产公司、

中国青年旅行社、中青旅控股股份有限公司工作，曾任内蒙古团委书记、内蒙古旅行社总经理、中青旅上海房地产公司党支部书记、副总经理、中国青年旅行社总社总办、集团办主任、中青旅控股股份有限公司总裁，现任中青旅控股股份有限公司副董事长。

于勇，现任本公司独立董事，男，汉族，中共党员，1952年7月出生，硕士研究生，高级记者。2006年取得独立董事任职资格。先后在山东黄河报社、中国重型汽车报、经济日报报业集团、经济日报社工作，曾任山东黄河报社社长、中国重型汽车报社长、经济日报报业集团常务副总经理等职，现任经济日报社副秘书长、哈药集团三精制药股份有限公司独立董事。

（二）监事情况

王宏军，现任本公司监事会主席、职工监事，男，汉族，出生于1962年11月，大专学历，中国国籍，无境外永久居留权。1981-1985年任职于青岛海运局，1985-2007年任职于山东省烟台海运总公司，历任船员、培训员、劳资处工资员、劳资处副处长、劳动人事部副部长兼教育处副处长、劳动人事部部长，2007-2008年任职于山东省烟台国际海运公司人力资源部部长，2008年起历任本公司人力部主管、副部长、部长、工会副主席。2010年1月13日当选监事会主席。

李宏祥，现任本公司职工监事，男，汉族，出生于1963年9月，大专学历，中国国籍，无境外永久居留权。曾任青岛海运局机工、烟台海运总公司电报员、调机员、主任科员，2001年起历任本公司科长、副部长、部长。

刘冬艳，现任本公司监事，女，汉族，出生于1971年10月，本科学历，会计师、国际注册内审师、注册税务师，中国国籍，无境外永久居留权。1991-2004年任职于辽宁省核工业地质局，历任出纳员、会计、主管会计，2004年6月起任职于辽宁省大连海洋渔业集团公司，历任纪检监察处审计专干、船厂财务科长、董事会秘书处专职秘书。

嵇可成，现任本公司监事，男，汉族，出生于1972年5月，本科学历，中国国籍，无境外永久居留权。曾任京福高速建设办公室副科长、山东高速公路集团公司财务部副部长。

尹奇，现任本公司监事，男，汉族，出生于1977年1月，浙江大学工学学士、对外经济贸易大学经济学硕士、北京大学金融学博士，中国国籍，无境外永久居

留权。曾任中国人寿保险股份有限公司投资管理部投资研究处经理，2009年起任中信产业投资基金管理有限公司投资经理。

（三）高级管理人员情况

于新建，现任本公司董事、总经理，简介详见董事部分。

展力，现任本公司职工董事、常务副总经理，简介详见董事部分。

贾明洋，现任本公司副总经理，男，汉族，出生于1962年12月，本科学历，高级工程师，中国国籍，无境外永久居留权。曾任烟大汽车轮渡股份有限公司副总经理，2001年起任本公司副总经理。

王福田，现任本公司副总经理兼总船长，男，汉族，中共党员，出生于1963年6月，本科学历，高级船长，中国国籍，无境外永久居留权。曾任交通部烟台救捞局救助船任船长、交通部烟台救捞局银河轮渡公司任客滚船船长、大连三峰海运公司经理。

薛锋，现任本公司财务总监，男，汉族，中共党员，出生于1968年1月，本科学历，高级会计师、中国注册税务师，中国国籍，无境外永久居留权。曾任辽渔集团捕捞一公司财务科科长、辽渔集团财务处总账报表会计主任科员、副处长等职务。

宁武，现任本公司董事会秘书，男，汉族，出生于1968年1月，本科学历，中国国籍，无境外永久居留权。曾任山东蓬莱港务管理局政治处副处长、团委书记、1998-2006年历任本公司政治处副处长、团委书记、办公室主任、机关党支部书记，2006年起历任本公司董事会秘书兼证券投资部部长、工会主席。

林家治，现任本公司总轮机长，男，汉族，中共党员，出生于1964年4月，本科学历，高级工程师。曾任烟台海运总公司轮机长、集装箱公司副经理，烟大汽车轮渡股份有限公司总轮机长、机务部副经理，渤海轮渡股份有限公司总轮机长、机务供应部部长等职务。

上述董事、监事、高级管理人员相互之间不存在亲属关系。

二、董事、监事和高级管理人员的任职资格

本公司董事、监事和高级管理人员均符合《公司法》等法律法规及《公司章

程》规定的任职资格。

三、董事、监事和高级管理人员的聘任及变动情况

（一）董事聘任及变动情况

1、第一届董事会

2006年12月4日，本公司2006年第一次股东大会选举张毅、张京平、于新建、许兆滨、毕建东、展力、李兴武等7人为公司董事。

2009年3月13日，本公司2009年第一次临时股东大会通过决议，同意张京平先生因工作原因辞去其担任的本公司董事兼副董事长职务，同意郭成俊先生出任公司董事兼副董事长职务。

2、第二届董事会

2009年9月8日，本公司2009年第三次临时股东大会选举张毅、许兆滨、李兴武、毕建东、于新建、张京平、刘乐飞、龚春和、何勇兵等9人为公司董事。

2009年11月16日，本公司2009年二届八次职代会选举展力为公司职工董事，直接进入公司董事会。

2009年12月10日，本公司2009年第四次临时股东大会选举邢天才先生、姜志宏先生、刘力先生、尹幸福先生、于勇先生等5人为公司独立董事。

由于张毅、许兆滨因退休和工作原因辞去公司董事职务，本公司于2010年9月20日召开2010年第一次临时股东大会，选举刘建君、孙厚昌为公司董事。同日，本公司2010年第二次临时董事会选举刘建君为公司董事长。

（二）监事聘任及变动情况

1、第一届监事会

2006年12月1日，本公司二届四次职代会选举朱爱青、毛兰为职工监事。2006年12月4日，本公司2006年第一次股东大会选举赵辉、刘英超、嵇可成、朱爱青、毛兰为公司第一届监事会监事，其中朱爱青、毛兰为职工监事。

由于毛兰因工作原因辞去公司职工监事职务，2008年3月28日本公司二届六次职代会选举李宏祥为公司职工监事。2008年4月21日，本公司2008年第二次临时股东大会选举刘冬艳接替赵辉任本公司监事。

2、第二届监事会

2009年9月8日，本公司2009年第三次临时股东大会选举朱爱青、李宏祥、刘冬艳、嵇可成、尹奇为公司第二届监事会监事，其中朱爱青、李宏祥为职工监事。

由于朱爱青因退休辞去监事会主席及职工监事职务，2009年12月28日本公司二届九次职代会并选举王宏军为公司职工监事。2010年1月13日，本公司第二届第三次监事会选举王宏军任公司监事会主席。

（三）高管聘任及变动情况

2006年12月4日，本公司第一届董事会第一次会议通过决议，聘任于新建先生为公司总经理、聘任宁武先生为公司董事会秘书、聘任薛锋先生为公司财务总监。

2007年1月15日，本公司第一届董事会2007年第一次临时会议通过决议，聘任展力先生为公司常务副总经理、贾明洋先生为公司副总经理。

2009年2月2日，本公司第一届董事会临时会议通过决议，同意薛锋先生因工作原因辞去其担任的公司财务总监职务。

2009年9月8日，本公司第二届董事会第一次会议通过决议，聘任于新建先生为公司总经理、聘任展力先生为公司常务副总经理、贾明洋先生为公司副总经理、聘任宁武先生为公司董事会秘书。

2009年11月26日，本公司第二届董事会第二次会议通过决议，聘任王福田先生为公司副总经理兼总船长，林家治先生任公司总轮机长，聘任薛锋先生为公司财务总监。

（四）现任董事、监事的提名情况及任期

根据《公司章程》，本公司董事、监事的任期为三年，连选可以连任。本公司现任董事、监事的提名情况及任期如下：

姓名	职务	提名人	任职期间
刘建君	董事长	辽渔集团	2010/9/20-2012/9/7
刘乐飞	副董事长	绵阳产业基金	2009/9/8-2012/9/7
于新建	董事、总经理	股东共同推举	2009/9/8-2012/9/7
张京平	董事	山东高速	2009/9/8-2012/9/7
李兴武	董事	辽渔集团	2009/9/8-2012/9/7
毕建东	董事	辽渔集团	2009/9/8-2012/9/7

何勇兵	董事	绵阳产业基金	2009/9/8-2012/9/7
展力	职工董事、副总经理	职工代表大会	2009/11/16-2012/9/7
龚春和	董事	绵阳产业基金	2009/9/8-2012/9/7
孙厚昌	董事	辽渔集团	2010/9/20-2012/9/7
邢天才	独立董事	辽渔集团	2009/12/10-2012/9/7
姜志宏	独立董事	辽渔集团	2009/12/10-2012/9/7
刘力	独立董事	绵阳产业基金	2009/12/10-2012/9/7
尹幸福	独立董事	绵阳产业基金	2009/12/10-2012/9/7
于勇	独立董事	山东高速	2009/12/10-2012/9/7
王宏军	职工监事、监事会主席	职工代表大会	2009/12/28-2012/9/7
李宏祥	职工监事	职工代表大会	2009/9/8-2012/9/7
刘冬艳	监事	辽渔集团	2009/9/8-2012/9/7
嵇可成	监事	山东高速	2009/9/8-2012/9/7
尹奇	监事	绵阳产业基金	2009/9/8-2012/9/7

四、董事、监事和高级管理人员的兼职情况

截至本招股说明书签署之日，本公司高级管理人员均专职在本公司担任职务，不存在兼职情况。本公司董事、监事的兼职情况如下：

姓名	兼职单位	所任职务	该单位与发行人的关系
刘建君	辽宁省大连海洋渔业集团公司	董事长、党委书记	控股股东
刘乐飞	中信产业投资基金管理有限公司	董事长	主要股东实际控制人
	上海万得信息技术股份有限公司	董事	无关联关系
	北京江河幕墙股份有限公司	董事	无关联关系
张京平	中国山东国际经济技术合作公司	董事长、党委书记、总经理	公司股东子公司
	山东高速齐鲁建设集团有限公司	董事长、党委书记	公司股东子公司
	山东高速集团	总经理助理	公司股东
李兴武	辽宁省大连海洋渔业集团公司	董事、副总经理	控股股东
	大连辽渔建设集团有限公司	董事	控股股东子公司
	吴江华东特种饲料有限公司	董事	控股股东参股公司
	大连远洋玛鲁哈食品有限公司	董事	控股股东子公司
毕建东	辽宁省大连海洋渔业集团公司	副总经理	控股股东
何勇兵	中信产业投资基金管理有限公司	投资总监	主要股东实际控制人
	安徽盛运机械股份有限公司	董事	无关联关系
龚春和	中信产业投资基金管理有限公司	投资管理副总裁	主要股东实际控制人
孙厚昌	辽宁省大连海洋渔业集团公司	副总经理	控股股东
	大连辽渔建设集团有限公司	董事	控股股东子公司
	辽渔集团国际船舶代理有限公司	执行董事	控股股东子公司
邢天才	大连冷冻机股份有限公司	独立董事	无关联关系
	大连华信信托股份有限公司	董事	无关联关系

刘力	中国冶金科工股份有限公司 中原特钢股份有限公司 华油惠博普科技股份有限公司	独立董事 独立董事 独立董事	无关联关系 无关联关系 无关联关系
尹幸福	中青旅控股股份有限公司	副董事长	无关联关系
于勇	三精制药股份有限公司	独立董事	无关联关系
刘冬艳	辽宁省大连海洋渔业集团公司	专职秘书	控股股东
嵇可成	山东高速集团	财务部副部长	公司股东
尹奇	中信产业投资基金管理有限公司	投资经理	主要股东实际控制人

五、董事、监事、高级管理人员的对外投资情况

截至本招股说明书签署之日，本公司董事、监事、高级管理人员的对外投资情况如下：

姓名	投资单位	持股比例	该投资是否与发行人存在利益冲突
李兴武	大连辽渔建设集团有限公司	0.7310%	否
毕建东	大连辽渔建设集团有限公司	0.5848%	否
孙厚昌	大连辽渔建设集团有限公司	0.4383%	否
刘冬艳	大连辽渔建设集团有限公司	0.0365%	否

除上述人员外，本公司其他董事、监事、高级管理人员不存其他对外投资。

六、董事、监事、高级管理人员 2009 年度在公司领取薪酬情况

序号	姓名	在本公司任职	薪酬（万元）	备注
1	刘建君	董事长	-	未在公司领薪
2	刘乐飞	副董事长	-	未在公司领薪
3	于新建	董事、总经理	113.60	
4	张京平	董事	-	未在公司领薪
5	李兴武	董事	-	未在公司领薪
6	毕建东	董事	-	未在公司领薪
7	何勇兵	董事	-	未在公司领薪
8	展力	职工董事、副总经理	84.16	
9	龚春和	董事	-	未在公司领薪
10	孙厚昌	董事	-	未在公司领薪
11	邢天才	独立董事	-	独立董事津贴为 8 万元/人/年，自 2010
12	姜志宏	独立董事	-	

13	刘力	独立董事	-	年起领取
14	尹幸福	独立董事	-	
15	于勇	独立董事	-	
16	王宏军	监事会主席、职工监事	6.64	
17	李宏祥	职工监事	7.62	
18	刘冬艳	监事	-	未在公司领薪
19	嵇可成	监事	-	未在公司领薪
20	尹奇	监事	-	未在公司领薪
21	贾明洋	副总经理	59.00	
22	王福田	副总经理	25.80	
23	薛锋	财务总监	15.00	
24	宁武	董事会秘书	12.58	
25	林家治	总轮机长	26.30	

七、董事、监事和高级管理人员及其近亲属的持股情况

最近三年内，本公司董事、监事和高级管理人员持有本公司股份及其变动情况如下：

单位：万股

姓名	取得日期	初始股份数	变动日期	变动股份数	目前持股数
于新建	2007-12-20	340	-	-	340
张京平	2007-12-20	150	2009-09-04	-150	0
李兴武	2007-12-20	90	2009-09-09	-22.5	67.5
毕建东	2007-12-20	90	2009-09-10	-22.5	67.5
展力	2007-12-20	110	-	-	110
孙厚昌	2007-12-20	60	2009-09-09	-60	0
李宏祥	2007-12-20	18	-	-	18
贾明洋	2007-12-20	50	-	-	50
王福田	2007-12-20	30	-	-	30
薛锋	2007-12-20	30	2009-09-07	-30	0
宁武	2007-12-20	30	-	-	30
林家治	2007-12-20	30	-	-	30

注1：本公司董事、监事、高级管理人员均为2007年管理层增资扩股时初始取得公司股份，取得日期为公司完成工商变更登记日；

注2：2009年，李兴武、毕建东、孙厚昌等三人按照辽宁省国资委《关于对辽渔集团高管持有渤海轮渡股份有限公司股权处置方案的批复》转让股权，张京平、薛锋按照国务院国

资委《关于规范国有企业职工持股、投资的意见》（国资发改革[2008]139号）的要求将所持股份全部转让，股权变动日期为其股权转让协议签署日。

除上述人员外，本公司其他董事、监事、高级管理人员及其近亲属近三年内均未直接或间接持有发行人股份。

八、发行人与董事、监事和高级管理人员签订的有关协议

截至本招股说明书签署之日，发行人与高级管理人员签订《劳动合同》，对其职责、权利与义务等作了明确约定。发行人未与董事、监事、高级管理人员签订借款或担保等其他协议。

第九章 公司治理

按照《公司法》及其他相关法律法规的规定，本公司建立了由股东大会、董事会、监事会和高级管理层组成的公司治理架构，形成了权力机构、决策机构、监督机构和管理层之间权责明确、运作规范的相互协调和相互制衡机制。根据相关法律、法规及《公司章程》，本公司制定了《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》及董事会专门委员会工作细则、《监事会议事规则》等相关制度，为公司法人治理结构的规范化运行进一步提供了制度保证。

一、股东大会、董事会、监事会制度的建立健全及运行情况

（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》等法律法规制定及修订了《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。

报告期内，本公司股东大会根据《公司法》、《公司章程》和《股东大会议事规则》的规定规范运作，历次股东大会的召集、提案、召开、决议程序规范，对公司董事、监事和独立董事的选举，公司财务预算、利润分配、《公司章程》及其他主要管理制度的制订和修改、首次公开发行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15名成员，其中独立董事5名，董事会设董事长1名，副董事长1名。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。

本公司董事会下设战略委员会、审计委员会、薪酬与考核委员会和提名委员会等四个专门委员会，分别在战略规划、审计、人事薪酬、提名等方面协助董事会履行决策和监控职能。为保证董事会决策的客观性和科学性，本公司聘请了五

名独立董事，并出任各专门委员会的委员，董事会审计委员会、薪酬与考核委员会与提名委员会中独立董事占多数并担任召集人，审计委员会中有一名独立董事是会计专业人士并由其担任召集人。该等委员会依据本公司董事会所制定的职权范围运作，就专业性事项进行研究，提出意见及建议，供董事会决策参考。

报告期内，本公司历次董事会会议的召集、提案、召开、决议程序规范，对公司高级管理人员的选聘、公司重大生产经营决策、公司主要管理制度的制定、重大项目的投向等重大事宜做出了有效决议。

（三）监事会

本公司监事会由5名监事组成，其中包括3名股东监事和2名职工监事，现由职工监事担任监事会主席。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《监事会议事规则》，对监事会的职权、会议召开程序等进行了规范。

报告期内，本公司历次监事会会议的召集、提案、召开、决议程序规范，对公司董事会工作的监督、公司重大生产经营决策、公司主要管理制度的制定等重大事宜实施了有效监督。

二、独立董事制度的建立健全及运行情况

公司设独立董事5人，达到公司董事人数的三分之一，公司董事会下属审计、薪酬与考核、提名专门委员会中独立董事均占多数并担任召集人，其中审计委员会担任召集人的独立董事为会计专业人士。根据《公司法》、中国证监会关于独立董事的相关规定以及《公司章程》，本公司制定了《独立董事工作细则》、《独立董事年报工作制度》，对独立董事任职资格、聘任及解聘、职权、发表独立意见等作了详细的规定。

自受聘以来，本公司独立董事一直按照相关法律、法规及公司章程的规定诚信、勤勉地履行其职责，对需要独立董事发表意见的事项进行了认真的审议并发表独立意见，对公司治理结构的完善发挥了重要的作用。

三、董事会秘书制度的建立健全及运行情况

本公司设董事会秘书及相应的工作机构，对董事会负责，为董事会及各专门委员会的工作提供协助和服务，具体包括负责董事会会议记录、公司对外信息披露、与公司股东、董事日常事务联系工作等。本公司根据《公司法》、《上市公司治理准则》及《公司章程》的规定，制定了《董事会秘书工作制度》，对公司董事会秘书的任职资格、聘任及解聘、职责、考核制度等作了详细规定。

自受聘以来，公司董事会秘书一直依照有关法律、法规和公司章程的规定认真履行其职责。

四、发行人近三年不存在违法、违规情况

本公司及董事、监事和高级管理人员严格按照公司章程及相关法律法规的规定开展经营，最近三年不存在违法违规行为。

五、关联方占用发行人资金及发行人对关联方的担保情况

本公司经营烟台至大连航线客滚运输业务，其中在大连方向船舶停靠于辽渔港务公司的客滚码头，港口方为本公司代售船票并定期与本公司结算船票款收入。2007年，由于辽渔集团资金紧张，辽渔港务公司未将每月票款收入足额划转至本公司，实质形成了经营性资金占用，该等情形至2008年4月已经消除。

为规范资金流转程序，确保公司利益，本公司和辽渔港务公司于2009年12月1日签订《开设共管账户协议书》，本公司由辽渔港务公司代为收取的车、客运费全部存入共管账户，票款每月结算两次。本公司与辽渔港务公司自当日起开始执行上述协议，严格按照协议约定进行票款结算，并及时划转相关款项。

本公司于2010年8月6日在中国农业银行大连市大连湾支行开设了独立银行账户用于存放船票款。公司自2010年9月1日起在大连方向实行独立售票，全部船票款直接存入公司独立银行账户，由公司每月分两次将应付港口费用结转给辽渔港务公司。

2007年8月31日，本公司为辽渔集团的1.5亿元银行贷款提供连带责任保证，截至2008年12月11日，辽渔集团已全部偿还了上述银行贷款，本公司的担保责任

已经解除。2009年2月19日，本公司对辽渔集团的1.2亿元银行贷款提供连带责任保证，中国建设银行大连分行大连湾支行于2009年12月7日出具证明，辽渔集团已提供其他抵押物，本公司的担保责任已经解除。

上述为辽渔集团提供的两笔担保均经本公司股东大会审议通过，符合《公司章程》的相关规定。本公司已制定《关联交易管理办法》、《对外担保管理办法》，对本公司对外担保的决策权限和程序作了明确规定。

截至本招股说明书签署之日，公司控股股东或实际控制人及其所控制的企业不存在占用本公司资金或资产的情况，本公司也不存在为股东提供担保的情况。

六、内部控制制度评估意见

（一）公司管理层对内部控制制度的自我评估

本公司按照建立现代企业制度的要求，为进一步明确公司股东大会、董事会、监事会、总经理的职责权限及运作程序，规范公司的法人治理机构，根据《公司法》、《证券法》以及其他有关法律、法规，修订了公司章程，制定了股东大会议事规则、董事会议事规则、独立董事工作细则、监事会议事规则、总经理工作细则等公司治理制度。本公司设置了审计监督机构－综合部，负责对公司内部财务预决算的执行情况、资产使用及管理情况等方面实施审计监督，独立行使内部审计职权。依据新的《企业会计准则》规定，本公司建立完善了财务管理制度，规范了财务对预算、成本、销售、资金等管理环节所起的控制及监督作用。

公司也已建立各项制度，其目的在于合理保证业务活动的有效进行，保护资产的安全和完整，防止或及时发现、纠正错误及舞弊行为，以及保证会计资料的真实性、合法性、完整性。公司管理层认为：这些内部控制的设计是合理的，执行是有效的。

（二）注册会计师对发行人内部控制的鉴证意见

2010年7月22日，大信会计师事务有限公司出具了大信专审字[2010]第1-1251号《内部控制鉴证报告》：“发行人按照《企业内部控制基本规范》标准建立的与财务报表相关的内部控制于2010年6月30日在所有重大方面是有效的。”

第十章 财务会计信息

大信会计师事务所对本公司2010年6月30日、2009年12月31日、2008年12月31日、2007年12月31日的资产负债表，2010年1-6月、2009年度、2008年度、2007年度的利润表，2010年1-6月、2009年度、2008年度、2007年度的所有者权益变动表，2010年1-6月、2009年度、2008年度、2007年度的现金流量表以及财务报表附注进行了审计，并出具了标准无保留意见的审计报告（大信审字[2010]第1-1771号）。

以下引用的财务会计信息，非经特别说明，均引自经大信会计师事务所审计的公司最近三年及一期财务报表。投资者若欲详细了解公司报告期的财务会计信息，请阅读本招股书备查文件（二）“财务报表及审计报告”。

一、财务会计报表

（一）资产负债表

单位：元

项　　目	2010 年 6 月 30 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日
流动资产：				
货币资金	113,554,475.55	57,430,909.42	101,764,993.98	173,528,187.06
交易性金融资产				
应收票据	1,050,000.00			
应收账款	16,630,389.45	22,393,231.36	7,985,044.40	79,097,233.56
预付款项	3,312,831.00	1,246,000.00		
应收利息				
应收股利				
其他应收款	1,741,391.72	2,416,172.22	3,253,173.31	1,992,835.02
存货	11,624,718.00	6,942,088.90	4,508,480.25	5,821,165.65
其他流动资产				
流动资产合计	147,913,805.72	90,428,401.90	117,511,691.94	260,439,421.29
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				6,300,275.60
投资性房地产				
固定资产	1,966,263,027.77	1,263,771,079.92	606,694,154.89	642,550,190.62
在建工程	39,021,263.60	556,166,973.07	725,062,134.21	336,251,600.00
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	2,852,125.81	2,888,613.55		
开发支出				
商誉	13,675,709.11	13,675,709.11	13,675,709.11	13,675,709.11
长期待摊费用				
递延所得税资产	812,795.03	1,526,822.28	1,004,958.99	865,728.32
其他非流动资产				
非流动资产合计	2,022,624,921.32	1,838,029,197.93	1,346,436,957.20	999,643,503.65
资产总计	2,170,538,727.04	1,928,457,599.83	1,463,948,649.14	1,260,082,924.94

资产负债表（续）

单位：元

项　　目	2010 年 6 月 30 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日
流动负债：				
短期借款	190,000,000.00	120,000,000.00	90,000,000.00	30,000,000.00
交易性金融负债				
应付票据				
应付账款	32,660,954.83	25,574,169.51	15,434,433.26	19,473,639.30
预收款项	31,600,000.00			
应付职工薪酬	30,586,549.38	34,877,088.96	36,748,697.08	36,561,699.78
应交税费	13,192,621.46	23,320,147.73	28,655,902.11	38,726,463.59
应付利息				
应付股利				
其他应付款	13,895,300.69	9,509,996.40	9,298,547.22	22,400,355.69
一年内到期的非流动负债	115,000,000.00	386,000,000.00	80,000,000.00	
其他流动负债				
流动负债合计	426,935,426.36	599,281,402.60	260,137,579.67	147,162,158.36
非流动负债：				
长期借款	949,000,000.00	623,400,000.00	604,000,000.00	531,800,000.00
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				
其他非流动负债				
非流动负债合计	949,000,000.00	623,400,000.00	604,000,000.00	531,800,000.00
负债合计	1,375,935,426.36	1,222,681,402.60	864,137,579.67	678,962,158.36
所有者权益：				
股本	380,400,000.00	380,400,000.00	380,400,000.00	380,400,000.00
资本公积	99,500,679.03	99,500,679.03	99,500,679.03	99,500,679.03
减：库存股				
专项储备				
盈余公积	51,731,636.57	51,731,636.57	33,831,443.79	16,708,373.50
未分配利润	262,970,985.08	174,143,881.63	86,078,946.65	84,511,714.05
所有者权益合计	794,603,300.68	705,776,197.23	599,811,069.47	581,120,766.58
负债和所有者权益总	2,170,538,727.04	1,928,457,599.83	1,463,948,649.14	1,260,082,924.94

计				

（二）利润表

单位：元

项　　目	2010 年 1-6 月	2009 年度	2008 年度	2007 年度
一、营业收入	426,815,803.27	752,480,216.95	684,870,604.87	612,348,174.10
减：营业成本	269,549,441.45	433,753,428.40	398,260,936.49	345,034,024.93
营业税金及附加	14,305,834.11	25,060,430.92	22,810,999.69	20,398,848.00
销售费用	3,106,434.73	5,429,708.67	5,655,366.23	6,021,536.37
管理费用	7,558,604.99	18,532,512.68	20,285,497.25	14,667,829.52
财务费用	24,754,501.62	31,670,424.24	23,256,976.12	25,637,904.89
资产减值损失	-2,856,109.00	2,087,453.18	516,550.15	-359,990.66
加：公允价值变动收益				
投资收益			8,060,884.46	173,591.76
其中：对联营企业和合营企业的投资收益				
二、营业利润	110,397,095.37	235,946,258.86	222,145,163.40	201,121,612.81
加：营业外收入	10,850,560.00	2,244,824.50	6,395,938.00	2,545,257.00
减：营业外支出	60,106.04	9,042.94	147,817.19	299,977.90
其中：非流动资产处置净损失	37,606.04	5,664.94		29,791.08
三、利润总额	121,187,549.33	238,182,040.42	228,393,284.21	203,366,891.91
减：所得税费用	32,360,445.88	59,180,112.66	57,162,581.32	65,859,400.34
四、净利润	88,827,103.45	179,001,927.76	171,230,702.89	137,507,491.57
五、每股收益				
（一）基本每股收益(元/股)	0.2335	0.4706	0.4501	0.3993
（二）稀释每股收益(元/股)	0.2335	0.4706	0.4501	0.3993
六、其他综合收益				
七、综合收益总额	88,827,103.45	179,001,927.76	171,230,702.89	137,507,491.57

（三）现金流量表

单位：元

项目	2010 年 1-6 月	2009 年度	2008 年度	2007 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	434,377,422.11	723,706,704.15	694,909,298.10	506,965,937.55
收到的税费返还	-			
收到其他与经营活动有关的现金	11,392,021.07	2,757,464.08	8,412,668.04	33,503,268.79
经营活动现金流入小计	445,769,443.18	726,464,168.23	703,321,966.14	540,469,206.34
购买商品、接受劳务支付的现金	215,328,016.13	339,657,247.26	284,717,776.57	213,972,228.22
支付给职工以及为职工支付的现金	27,306,043.72	42,061,609.58	37,123,778.74	31,110,659.03
支付的各项税费	56,516,329.45	88,441,930.05	90,880,587.31	84,402,004.87
支付其他与经营活动有关的现金	3,986,542.50	8,387,799.70	7,225,072.25	8,312,566.10
经营活动现金流出小计	303,136,931.80	478,548,586.59	419,947,214.87	337,797,458.22
经营活动产生的现金流量净额	142,632,511.38	247,915,581.64	283,374,751.27	202,671,748.12
二、投资活动产生的现金流量：				
收回投资收到的现金				
取得投资收益收到的现金			736,860.45	
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	31,628,000.00	21,000.00		16,000.00
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额				
收到其他与投资活动有关的现金				
投资活动现金流入小计	31,628,000.00	21,000.00	736,860.45	16,000.00
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	208,161,998.83	516,992,631.02	364,778,919.90	363,696,423.37
投资支付的现金				
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额				
支付其他与投资活动有关的现金				
投资活动现金流出小计	208,161,998.83	516,992,631.02	364,778,919.90	363,696,423.37
投资活动产生的现金流量净额	-176,533,998.83	-516,971,631.02	-364,042,059.45	-363,680,423.37
三、筹资活动产生的现金流量：				
吸收投资收到的现金				45,360,000.00
取得借款收到的现金	470,600,000.00	588,800,000.00	292,200,000.00	424,800,000.00
收到其他与筹资活动有关的现金				

筹资活动现金流入小计	470,600,000.00	588,800,000.00	292,200,000.00	470,160,000.00
偿还债务支付的现金	346,000,000.00	233,400,000.00	80,000,000.00	123,000,000.00
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	34,574,928.29	130,678,035.18	203,293,128.11	34,443,394.69
支付其他与筹资活动有关的现金				
筹资活动现金流出小计	380,574,928.29	364,078,035.18	283,293,128.11	157,443,394.69
筹资活动产生的现金流量净额	90,025,071.71	224,721,964.82	8,906,871.89	312,716,605.31
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-18.13		-2,756.79	-2,813.87
五、现金及现金等价物净增加额	56,123,566.13	-44,334,084.56	-71,763,193.08	151,705,116.19
加：年初现金及现金等价物余额	57,430,909.42	101,764,993.98	173,528,187.06	21,823,070.87
六、期末现金及现金等价物余额	113,554,475.55	57,430,909.42	101,764,993.98	173,528,187.06

二、财务报表的编制基础和合并范围

（一）财务报表编制基础

本公司财务报表以权责发生制为基础，根据实际发生的交易和事项，按照财政部2006年2月15日颁布的《企业会计准则》及其应用指南的有关规定，并基于以下所述重要会计政策、会计估计进行编制。

（二）报告期合并报表范围及变化情况

报告期内，本公司未有全资或控股子公司，未编制合并财务报表。

三、重要会计政策和会计估计

1、收入实现的确认原则

（1）销售商品

本公司销售的商品在同时满足下列条件时，按从购货方已收或应收的合同或协议价款的金额确认销售商品收入：①已将商品所有权上的主要风险和报酬转移给购货方；②既没有保留通常与所有权相联系的继续管理权，也没有对已售出的商品实施有效控制；③收入的金额能够可靠地计量；④相关的经济利益很可能流入企业；⑤相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量。

合同或协议价款的收取采用递延方式，实质上具有融资性质的，按照应收的合同或协议价款的公允价值确定销售商品收入金额。

（2）提供劳务

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。

（3）让渡资产使用权

本公司在与让渡资产使用权相关的经济利益能够流入和收入的金额能够可靠的计量时确认让渡资产使用权收入。

2、金融工具

（1）金融工具的分类、确认和计量

金融工具划分为金融资产和金融负债。

金融资产于初始确认时分类为：以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产，包括交易性金融资产和指定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、应收款项、可供出售金融资产。除应收款项以外的金融资产的分类取决于本公司及其子公司对金融资产的持有意图和持有能力等。

金融负债于初始确认时分类为：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、其他金融负债。

本公司成为金融工具合同的一方时，确认为一项金融资产或金融负债。

本公司金融资产或金融负债初始确认按公允价值计量；后续计量按公允价值计量，除持有到期投资以及应收款项按摊余成本计量或当公允价值无法取得并可靠计量仍采用历史成本外。

（2）金融资产转移的确认依据和计量方法

本公司金融资产转移的确认依据：金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移时，或既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬，但放弃了对该金融资产控制的，应当终止确认该项金融资产。

本公司金融资产转移的计量：金融资产满足终止确认条件，应进行金融资产转移的计量，即将所转移金融资产的账面价值与因转移而收到的对价和原直接计入资本公积的公允价值变动累计额之和的差额部分，计入当期损益。

（3）金融负债终止确认条件

本公司金融负债终止确认条件：金融负债的现时义务全部或部分已经解除

的，则应终止确认该金融负债或其一部分。

（4）金融资产和金融负债的公允价值确认方法

本公司对金融资产和金融负债的公允价值的确认方法：如存在活跃市场的金融工具，以活跃市场中的报价确定其公允价值；如不存在活跃市场的金融工具，采用估值技术确定其公允价值。

估值技术包括参考熟悉情况并自愿交易的各方最近进行的市场交易中使用的价格、参照实质上相同的其他金融资产的当前公允价值、现金流量折现法等。采用估值技术时，优先最大程度使用市场参数，减少使用与本公司及其子公司特定相关的参数。

（5）金融资产减值

本公司在资产负债日对除以公允价值计量且变动计入当期损益的金融资产以外的金融资产的账面价值进行减值检查，当客观证据表明金融资产发生减值，则应当对该金融资产进行减值测试，以根据测试结果计提减值准备。

金融资产减值准备计提与测试方法：金融资产账面价值减至预计未来现金流量现值部分计提减值准备。

预计未来现金流量现值根据预计未来现金流量，确定折现率对其进行折现后的金额确定。

预计未来现金流量根据金融资产不同类型合理估计，应当按照资产在持续持有过程中和最终处置时所产生的预计未来现金流量；折现率是根据当前市场货币时间价值和金融资产特定风险的税前利率，是持有资产所要求的必要报酬率。

（6）金融资产重分类

尚未到期的持有至到期投资重分类为可供出售金融资产主要判断依据：

1）没有可利用的财务资源持续地为该金融资产投资提供资金支持，以使该金融资产投资持有至到期；

2）管理层没有意图持有至到期；

3）受法律、行政法规的限制或其他原因，难以将该金融资产持有至到期；

4）其他表明本公司没有能力持有至到期。

尚未到期的持有至到期投资重分类为可供出售金融资产需经董事会审批后决定。

3、应收款项

本公司应收款项主要包括应收账款、长期应收款和其他应收款。在资产负债表日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确认减值损失。

（1）单项金额重大的应收款项坏账准备的确认标准、计提方法：

本公司于资产负债表日，将单项应收账款余额大于100万元、单项其他应收款余额大于50万元的应收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。如经减值测试无证据表明其已发生减值，则采用与单项金额不重大的应收账款相同的坏账准备计提方法计提坏账准备。

（2）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坏账准备的确定依据、计提方法：

本公司制定的信用政策在充分考虑了不同市场、不同客户的风险情况下，将单项金额不重大的应收款项，以信用期和账龄作为风险特征组成类似信用风险特征组合，并按组合在资产负债表日余额的一定比例计提坏账准备，具体如下：

类别	风险特征组合	计提比例
1 年以内（含 1 年）的应收账款	账龄	1%
1－2 年（含 2 年）的应收账款	账龄	5%
2－3 年（含 3 年）的应收账款	账龄	25%
3 年以上的应收账款	账龄	100%

其他应收款以账龄作为风险特征确定坏账准备的计提比例如下：

账龄	1 年以内	1-2 年	2-3 年	3 年以上
计提比例	1%	5%	25%	100%

4、存货

存货是指本公司在日常活动中持有以备出售的产成品或商品、处在生产过程中的在产品、在生产过程或提供劳务过程中耗用的材料和物料等。主要包括燃润料、材料等。

（1）取得存货的计量

存货在取得时，按成本进行初始计量，包括采购成本、加工成本和其他成本。

（2）发出存货的计价方法

存货发出时，能够单独认定的，采取个别计价法确定其发出的实际成本；无

法单独认定的，采取加权平均法确定其发出的实际成本。低值易耗品采用一次摊销法摊销。

（3）存货可变现净值的确定依据及存货跌价准备的计提方法

资产负债表日，存货按照成本与可变现净值孰低计量，并按单个存货项目计提存货跌价准备，但对于数量繁多、单价较低的存货，按照存货类别计提存货跌价准备。如果以前减记存货价值的影响因素已经消失，则以原计提的存货跌价准备金额为限予以转回，计入当期损益。

存货可变现净值的确定依据：

①产成品可变现净值为估计售价减去相关税费后金额；

②为生产而持有的材料等，当用其生产的产成品的可变现净值高于成本时按照成本计量；当材料价格下降表明产成品的可变现净值低于成本时，可变现净值为估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额确定。

（4）存货的盘存制度：本公司的存货盘存制度为永续盘存制。

5、长期股权投资

（1）初始投资成本确定

①企业合并取得的长期股权投资，初始投资成本：同一控制下的企业合并，应当按照取得被合并方所有者权益账面价值的份额确认为初始成本；非同一控制下的企业合并，应当按购买日确定的合并成本确认为初始成本。

②以支付现金取得的长期股权投资，初始投资成本为实际支付的购买价款；

③以发行权益性证券取得的长期股权投资，初始投资成本为发行权益性证券的公允价值；

④投资者投入的长期股权投资，初始投资成本为合同回协议约定的价值；

⑤非货币性资产交换取得或债务重组取得的，初始投资成本根据准则相关规定确定。

（2）后续计量及损益确认方法

长期股权投资后续计量分别采用权益法或成本法。采用权益法核算的长期股权投资，按照应享有或应分担的被投资单位实现的净损益的份额，确认投资收益，当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。采用成本法核算的长期股权投资，当宣告分派的利润或现金股利计算应分得的部分，确认投资收益。

长期股权投资具有共同控制、重大影响的采用权益法核算，其他采用成本法核算。

（3）确定对被投资单位具有共同控制、重大影响的依据

①确定对被投资单位具有共同控制的依据：两个或多个合营方通过合同或协议约定被投资单位的财务和经营政策必须由投资双方或若干方共同决定的共同控制情形。

②确定对被投资单位具有重大影响的依据：符合下列条件之一：

a. 在被投资单位的董事会或类似的权力机构中派有代表；

b. 参与被投资单位的政策制定过程

c. 向被投资单位派出管理人员

d. 依赖投资本公司的技术或技术资料

e. 其他能足以证明对被投资单位具有重大影响的情形。

（4）减值测试方法及减值准备计提方法

资产负债表日，本公司对长期股权投资检查是否存在可能发生减值的迹象，当存在减值迹象时应进行减值测试确认其可收回金额，按账面价值与可收回金额孰低计提减值准备，减值损失一经计提，在以后会计期间不再转回。

减值测试方法：对存在减值迹象的长期股权投资应当测试其可收回金额。

可收回金额按照长期股权投资出售的公允价值净额与预计未来现金流量的现值之间孰高确定。

长期股权投资出售的公允价值净额，如存在公平交易的协议价格，则按照协议价格减去相关税费；或不存在公平交易协议但存在资产相似活跃市场，按照市场价格减去相关税费；或无法可靠估计出售的公允价值净额，则以该长期股权投资持有期间和最终处置时预计未来现金流量现值作为其可收回金额。

6、固定资产

（1）固定资产确认条件

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确认为固定资产。

（2）固定资产分类和折旧方法

本公司固定资产主要分为：房屋建筑物、船舶、车辆、办公设备等；折旧方法采用年限平均法。根据各类固定资产的性质和使用情况，确定固定资产的使用寿命和预计净残值。并在年度终了，对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核，如与原先估计数存在差异的，进行相应的调整。除已提足折旧仍继续使用的固定资产和单独计价入账的土地之外，本公司对所有固定资产计提折旧。

资产类别	预计使用寿命（年）	预计净残值率（%）	年折旧率（%）
房屋建筑物	30	3	3.23
船舶	10-30	3-5	3.17-9.7
车辆	8	3-5	11.875-12.125
办公设备	5	0-5	19-20

（3）固定资产的减值测试方法、减值准备计提方法

资产负债表日，本公司对固定资产检查是否存在可能发生减值的迹象，当存在减值迹象时应进行减值测试确认其可收回金额，按账面价值与可收回金额孰低计提减值准备，减值损失一经计提，在以后会计期间不再转回。

减值测试方法：对存在减值迹象的固定资产应当测试其可收回金额。

固定资产可收回金额根据资产公允价值减去处置费用后净额与资产预计未来现金流量的现值两者孰高确定。

（4）融资租入固定资产的认定依据、计价方法

融资租入固定资产的认定依据：实质上转移了与资产所有权有关的全部风险和报酬的租赁。具体认定依据为符合下列一项或数项条件的：a. 在租赁期届满时，租赁资产的所有权转移给承租人；b. 承租人有购买租赁资产的选择权，所订立的购买价款预计将远低于行使选择权时租赁资产的公允价值，因而在租赁开始日就可以合理确定承租人会行使这种选择权；c. 即使资产的所有权不转移，但租赁期占租赁资产使用寿命的大部分；d. 承租人在租赁开始日的最低租赁付款额现值，几乎相当于租赁开始日租赁资产公允价值；e. 租赁资产性质特殊，如不作较大改造只有承租人才能使用。

融资租入固定资产的计价方法：融资租入固定资产初始计价为租赁期开始日租赁资产公允价值与最低租赁付款额现值较低者作为入账价值；融资租入固定资产后续计价采用与自有固定资产相一致的折旧政策计提折旧及减值准备。

7、在建工程

（1）在建工程的类别

本公司在建工程分为自营方式建造和出包方式建造两种。

（2）在建工程结转固定资产的标准和时点

工程完工达到预定可使用状态时点，结转固定资产。预定可使用状态的判断标准：符合下列情况之一：

a. 固定资产的实体建造（包括安装）工作已经全部完成或实质上已经全部完成；

b. 已经试生产或试运行，并且其结果表明资产能够正常运行或能够稳定地生产出合格产品时，或者试运行结果表明能够正常运转或营业时；

c. 该项建造的固定资产上的支出金额很少或者几乎不再发生；

d. 所购建的固定资产已经达到设计或合同要求，或与设计或合同要求基本相符。

（3）在建工程减值测试方法、减值准备计提方法

资产负债表日，本公司对在建工程检查是否存在可能发生减值的迹象，当存在减值迹象时应进行减值测试确认其可收回金额，按账面价值与可收回金额孰低计提减值准备，减值损失一经计提，在以后会计期间不再转回。

在建工程减值测试方法：对存在减值迹象的在建工程应当测试其可收回金额。

在建工程可收回金额根据资产公允价值减去处置费用后净额与资产预计未来现金流量的现值两者孰高确定。

8、无形资产

（1）无形资产的计价方法

按照成本进行初始计量。购入的无形资产，按实际支付的价款和相关支出作为实际成本。投资者投入的无形资产，按投资合同或协议约定的价值确定实际成本，但合同或协议约定价值不公允的，按公允价值确定实际成本。自行开发的无形资产，其成本为达到预定用途前所发生的支出总额。

（2）使用寿命有限的无形资产，为可以预见带来经济利益期限，其使用寿命估计按该资产使用寿命的年限确定；或者其使用寿命估计按该资产生产产量等

类似计量单位数量确定；

使用寿命有限的无形资产，在使用寿命内采用直线法摊销，并在年度终了，对无形资产的使用寿命和摊销方法进行复核，如与原先估计数存在差异的，进行相应的调整。

（3）使用寿命不确定的判断依据

无法预见该资产为公司带来经济利益期限，或使用期限不确定等。

使用寿命不确定的无形资产不予摊销。但在年度终了，对使用寿命不确定的无形资产的使用寿命进行复核，当有确凿证据表明其使用寿命是有限的，则估计其使用寿命，按直线法进行摊销。其复核程序为重新估计该资产为公司带来经济利益期限，估计情况是否发生变化、是否有证据表明使用寿命是有限等，

（4）无形资产的减值测试方法及减值准备计提方法

资产负债表日，本公司对无形资产检查是否存在可能发生减值的迹象，当存在减值迹象时应进行减值测试确认其可收回金额，按账面价值与可收回金额孰低计提减值准备，减值损失一经计提，在以后会计期间不再转回。

无形资产减值测试方法：对存在减值迹象的无形资产应当测试其可收回金额。无形资产可收回金额根据资产公允价值减去处置费用后净额与资产预计未来现金流量的现值两者孰高确定。

9、借款费用

（1）借款费用资本化的确认原则

本公司发生的借款费用，可直接归属于符合资本化条件的资产的购建或者生产的，予以资本化，计入相关资产成本；其他借款费用，在发生时根据其发生额确认为费用，计入当期损益。符合资本化条件的资产，是指需要经过相当长时间的购建或者生产活动才能达到预定可使用或者可销售状态的固定资产、投资性房地产和存货等资产。

（2）资本化金额确认方法

资本化期间：指从借款费用开始资本化时点到停止资本化时点的期间。借款费用暂停资本化的期间不包括在内。

暂停资本化期间：在购建或生产过程中发生非正常中断、且中断时间连续超过3个月的，应当暂停借款费用的资本化期间。

资本化金额计算：①借入专门借款，按照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进行暂时性投资取得的投资收益后金额确定；②占用一般借款按照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确定。资本化率为一般借款加权平均利率计算确定。③借款存在折价或溢价，按照实际利率法确定每一会计期间应摊销的折价或溢价金额，调整每期利息金额。

实际利率法是根据借款实际利率计算其摊余折价或溢价或利息费用的方法。其中实际利率是借款在预期存续期间的未来现金流量，折现为该借款当前账面价值所使用的利率。

10、商誉

（1）商誉的确认与计量

本公司商誉系非同一控制下企业合并成本超过应享有的被投资单位或被购买方可辨认净资产于取得日或购买日的公允价值份额的差额。

在2007年1月1日之前（执行2006年版企业会计准则前），本公司对账面商誉分十年进行摊销，并于各报告期末进行减值测试，发现减值迹象的，按账面价值与可收回金额孰低计提减值准备。

从2007年1月1日起（执行2006年版企业会计准则后），本公司对商誉不再摊销，于每年年末对其进行减值测试，按账面价值与可收回金额孰低计提减值准备。

（2）商誉的减值测试方法及减值准备计提方法

本公司在对商誉进行减值测试时，商誉的账面价值根据企业合并的协同效应分摊至受益的资产组或资产组组合。在对包含商誉的相关资产组或者资产组组合进行减值测试时，如与商誉相关的资产组或者资产组组合存在减值迹象的，首先对不包含商誉的资产组或者资产组组合进行减值测试，计算可收回金额，并与相关账面价值相比较，确认相应的减值损失。然后，再对包含商誉的资产组或者资产组组合进行减值测试，比较这些相关资产组或者资产组组合的账面价值（包括所分摊的商誉的账面价值部分）与其可收回金额，如相关资产组或者资产组组合的可收回金额低于其账面价值的，按其差额确认减值损失。

11、政府补助

（1）政府补助类型

财政拨款、财政贴息、税收返还、无偿划拨非货币性资产。

（2）政府补助会计处理

与资产相关的政府补助，确认为递延收益，并在相关资产使用寿命内平均分配，计入当期损益。按照名义金额计量的政府补助，直接计入当期损益。与收益相关的政府补助，分别下列情况处理：①用于补偿企业以后期间的相关费用或损失的，确认为递延收益，并在确认相关费用的期间，计入当期损益。②用于补偿企业已发生的相关费用或损失的，直接计入当期损益。

12、递延所得税资产和递延所得税负债

本公司的所得税采用资产负债表债务法核算。资产、负债的账面价值与其计税基础存在暂时性差异，按照暂时性差异对未来期间应税金额的影响，分为应纳税暂时性差异和可抵扣暂时性差异。存在应纳税暂时性差异和可抵扣暂时性差异按照规定确认递延所得税负债和递延所得税资产。

13、报告期内会计政策、会计估计变更

公司于2007年1月1日起，执行财政部2006年2月15日颁布的《企业会计准则》，并按照《企业会计准则第38号-首次执行企业会计准则》(以下简称38号准则)、财会[2007]14号《企业会计准则解释第1号》、财会[2008]11号《企业会计准则解释第2号》等相关规定，对财务报表进行了追溯调整。对所得税的会计处理方法由应付税款法改为资产负债法债务法，调增2007年年初递延所得税资产及留存收益各946,817.69元。

四、分部信息

本公司按照航线划分业务分部，最近三年的分部信息如下：

单位：万元

	2010 年 1-6 月		2009 年		2008 年		2007 年	
	营业收入	营业成本	营业收入	营业成本	营业收入	营业成本	营业收入	营业成本
烟连线	38,836.24	23,565.41	75,055.13	43,100.31	68,487.06	39,826.09	61,215.34	34,503.40
蓬旅线	3,845.34	3,389.54	192.89	275.03	-	-	-	-
合计	42,681.58	26,954.94	75,248.02	43,375.34	68,487.06	39,826.09	61,215.34	34,503.40

注：本公司自2009年12月17日开始运营蓬莱至旅顺航线，在此之前仅运营烟台至大连一条航线。

五、公司适用的主要税项及其税率

本公司最近三年及一期适用的主要税项及税率列示如下：

税项	计税依据	2010 年 1-6 月	2009 年度	2008 年	2007 年
营业税	运输收入	3%	3%	3%	3%
城市维护建设税	应纳营业税	7%	7%	7%	7%
教育费附加	应纳营业税	3%	3%	3%	3%
地方教育费附加	应纳营业税	1%	1%	1%	1%
企业所得税	应纳税所得	25%	25%	25%	33%

六、最近一年内收购兼并情况

公司最近一年内不存在收购兼并其他企业资产（或股权）的情况。

七、非经常性损益明细表

根据大信会计师事务所于2010年7月22日出具的《非经常性损益审核报告》（大信专审字[2010]第1-1249号），公司按照《企业会计准则》、《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益[2008]》的规定编制的非经常性损益表如下：

单位：元

项　　目	2010 年 1-6 月	2009 年度	2008 年度	2007 年度
非流动性资产处置损益，包括已计提资产减值准备的冲销部分	-37,606.04	-5,664.94	8,060,884.46	-27,611.08
计入当期损益的政府补助，但与公司正常经营业务密切相关，符合国家政策规定、按照一定标准定额或定量持续享受的政府补助除外	10,796,600.00	2,120,000.00	6,265,440.00	2,021,800.00
根据税收、会计等法律、法规的要求对当期损益进行一次性调整对当期损益的影响				1,552,169.92
受托经营取得的托管费收入				
除上述各项之外的其他营业外收支净额	31,460.00	121,446.5	-17,319.19	251,090.18
其他符合非经常性损益定义的损益项目				

非经营性损益对利润总额的影响的合计	10,790,453.96	2,235,781.56	14,309,005.27	3,797,449.02
减：所得税影响数	4,761,167.49	28,945.39	2,710,891.32	73,748.10
扣除所得税后非经常性损益影响数	6,029,286.47	2,206,836.17	11,598,113.95	3,723,700.92
扣除非经常性损益后净利润	82,797,816.98	176,795,091.59	159,632,588.94	133,783,790.65

八、主要资产

截至2010年6月30日，本公司资产总额为217,053.87万元，其中流动资产14,791.38万元，非流动资产202,262.49万元。

（一）固定资产

截至2010年6月30日，公司固定资产及累计折旧情况如下：

单位：万元

项　目	折旧年限（年）	原值	累计折旧	账面价值
房屋及建筑物	30	246.44	135.95	110.48
船舶	10-30	221,001.78	25,130.31	195,871.46
车辆	8	670.43	250.71	419.72
办公设备	5	435.48	210.84	224.64
合　计		222,354.13	25,727.82	196,626.30

截至2010年6月30日，公司未发现固定资产存在减值迹象，故未计提减值准备。

截至2010年6月30日，公司固定资产主要是九艘船舶，其账面价值总额占固定资产科目余额的99.62%，该等船舶的具体情况如下：

单位：万元

船舶名称	原值	累计折旧	账面价值
渤海珍珠	35,760.79	1,319.44	34,441.35
渤海玉珠	34,867.79	1,008.66	33,859.14
渤海金珠	25,828.79	3,682.15	22,146.63
渤海银珠	24,078.03	3,050.13	21,027.90
渤海明珠	16,920.77	6,360.10	10,560.68
渤海宝珠	36,867.85	386.22	36,481.63
渤海翡珠	36,647.60		36,647.60
宝华	4,999.57	4,687.93	311.64

英华	5,030.59	4,635.69	394.90
合计	221,001.78	25,130.32	195,871.47

2010年2月5日和6月30日，本公司渤海宝珠轮、渤海翡珠轮分别转入固定资产核算，由于尚有少量款项未结算完毕，该两艘船舶的固定资产原值按照预估数分别确认为36,867.85万元和36,647.60万元。

（二）在建工程

截至2010年6月30日，公司在建工程情况如下：

单位：万元

项　目	预算金额	资金来源	工程已投入比例	账面价值
“K11”客滚船	38,948	银行借款、自筹	5.01%	1,950.88
“K12”客滚船	38,948	银行借款、自筹	5.01%	1,951.25
合　计	77,896			3,902.13

截至2010年6月30日，公司未发现在建工程存在减值迹象，故未计提减值准备。

（三）无形资产

截至2010年6月30日，公司无形资产帐面价值为285.21万元，系本公司2009年取得的办公楼所在土地的土地使用权。

单位：万元

项　目	取得方式	原值	摊销年限（年）	累计摊销	帐面价值
土地使用权	出让	291.90	40	6.69	285.21

公司于2009年8月取得了办公楼所在土地的土地使用权（公司取得该土地使用权的具体情况详见本招股说明书“第五章 发行人基本情况”），按照支付的土地出让金及契税共计2,919,020.00元作为无形资产原值入账，并以土地使用权证的有效期限40年作为摊销年限，当月起按直线法进行摊销。

九、主要负债

截至2010年6月30日，公司负债总额为137,593.54万元，其中流动负债42,693.54万元，非流动负债94,900.00万元。

（一）短期借款

单位：万元

借款性质	2010年6月30日
信用借款	14,000.00
抵押借款	-
保证借款	5,000.00
合　　计	19,000.00

本公司短期借款中保证借款的保证人为辽渔集团。

（二）一年内到期的非流动负债

截至2010年6月30日，本公司一年内到期的非流动负债均为一年内到期的长期借款，具体项目如下：

单位：万元

借款银行	借款起息日	计划偿还日	偿还金额
中国银行烟台出口加工区支行	2003 年 7 月	2010 年 7 月	1,600.00
中国银行烟台出口加工区支行	2007 年 1 月	2010 年 12 月	3,400.00
农业银行烟台芝罘支行	2007 年 3 月	2011 年 3 月	2,500.00
中信银行莱山支行	2007 年 7 月	2011 年 1 月	2,000.00
中信银行莱山支行	2007 年 7 月	2010 年 7 月	2,000.00
合计			11,500.00

注：这五笔长期借款均为分批提款、分批归还，表中金额为本公司按照还款计划应于2011年6月30日前偿还的金额；

（三）长期借款

单位：万元

借款条件	2010年6月30日
信用借款	5,000.00
抵押借款	87,700.00
保证借款	2,200.00
合　　计	94,900.00

本公司长期借款中，抵押借款的抵押物均为本公司自有船舶，保证借款的保证人为黄海造船有限公司。

（四）应付职工薪酬

截至2010年6月30日，本公司应付职工薪酬科目余额为3,058.65万元，具体构

成如下：

单位：万元

项　　目	2010 年 6 月 30 日
一、工资、奖金、津贴和补贴	2,889.16
二、职工福利费	-
三、社会保险费	-
其中：医疗保险费	-
基本养老保险费	-
年金缴费	-
失业保险费	-
工伤保险费	-
生育保险费	-
四、住房公积金	13.83
五、工会经费和职工教育经费	155.66
六、非货币性福利	-
七、辞退福利	-
八、其他	-
其中：以现金结算的股份支付	-
合　　计	3,058.65

截至2010年6月30日，本公司应付职工薪酬中，工效挂钩结余为2,655.70万元，不存在拖欠职工工资性质的款项。

（五）应交税费

单位：万元

税　　种	2010 年 6 月 30 日
营业税	70.46
城建税	4.93
企业所得税	1,244.64
房产税	0.52
土地使用税	0.27
个人所得税	-11.62
印花税	4.56
教育费附加	2.82
车船使用税	-
应交船舶运输管理费	-
应交水利基金	-
应交工会经费	2.68
合计	1,319.26

（六）关联方债务

截至2010年6月30日，本公司应付关联方的款项金额及其占相应科目余额的比例如下

单位：万元

关联方名称	2010 年 6 月 30 日	
	余额	比例
应付账款：		
- 辽渔集团	68.02	2.08%
其他应付款：		
- 辽渔集团	9.60	0.69%

（七）或有负债

截至2010年6月30日，本公司不存在或有负债。

十、所有者权益

单位：万元

	2010 年 6 月 30 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日
股本	38,040.00	38,040.00	38,040.00	38,040.00
资本公积	9,950.07	9,950.07	9,950.07	9,950.07
盈余公积	5,173.16	5,173.16	3,383.14	1,670.84
未分配利润	26,297.10	17,414.39	8,607.89	8,451.17
所有者权益合计	79,460.33	70,577.62	59,981.11	58,112.08

十一、现金流量

单位：万元

项　　目	2010 年 1-6 月	2009 年度	2008 年度	2007 年度
经营活动产生的现金流量净额	14,263.25	24,791.56	28,337.48	20,267.17
投资活动产生的现金流量净额	-17,653.40	-51,697.16	-36,404.21	-36,368.04
筹资活动产生的现金流量净额	9,002.51	22,472.20	890.69	31,271.66
现金及现金等价物净增加额	5,612.36	-4,433.41	-7,176.32	15,170.51

报告期内，本公司未发生不涉及现金收支的重大投资和筹资活动。

十二、期后事项、或有事项及其他重要事项

（一）承诺事项

截至2010年6月30日，本公司无需要披露的承诺事项。

（二）或有事项

截至2010年6月30日，本公司无需要披露的或有事项。

（三）资产负债表日后事项

公司无需要披露的资产负债表日后事项。

（四）抵押情况

截至2010年6月30日，公司资产用于抵押借款的情况如下：

单位：万元

资产	资产净值	借款期末余额	借款起息日	借款到期日	2010 年尚需偿还金额
渤海金珠轮	22,146.63	8,400.00	2003 年 7 月	2013 年 7 月	1,600.00
渤海银珠轮	21,027.90	9,600.00	2007 年 1 月	2012 年 12 月	3,400.00
渤海珍珠轮	34,441.35	17,200.00	2007 年 3 月	2015 年 3 月	-
渤海玉珠轮	33,859.14	20,000.00	2007 年 7 月	2015 年 1 月	2,000.00
渤海宝珠轮	36,481.63	22,000.00	2009 年 11 月	2018 年 10 月	-
渤海翡珠轮	36,647.60	22,000.00	2009 年 4 月	2017 年 4 月	-
合计	184,604.25	99,200.00			7,000.00

上表中船舶均为本公司委托黄海造船有限公司建造，在建造期间内由黄海造船有限公司为本公司长期借款提供担保，在船舶交付之后，将船舶作为相应长期借款的抵押物，并解除黄海造船有限公司的担保责任。

（五）其他重要事项

本公司曾持有烟台明珠40%股权、持有巴拿马船务40%股权，2007年末公司长期股权投资余额为630.03万元。上述两家公司均于2008年完成清算，公司收回投资并取得投资收益806.09万元。烟台明珠和巴拿马船务已分别在烟台市工商局和巴拿马办理了注销手续。

十三、报告期的主要财务指标

（一）主要财务指标

财务指标	2010 年 6 月 30 日	2009 年/年末	2008 年/年末	2007 年/年末
流动比率	0.35	0.15	0.45	1.77
速动比率	0.32	0.14	0.43	1.73
资产负债率(%)	63.39	63.40	59.03	53.88
应收账款周转率（次）	21.87	49.54	15.73	9.19
存货周转率（次）	29.04	75.76	77.11	68.35
息税折旧摊销前利润（万元）	19,388.48	34,623.07	31,723.19	27,433.64
利息保障倍数	4.51	5.13	5.50	6.90
每股经营活动产生现金流量（元/股）	0.37	0.65	0.74	0.53
每股净现金流量（元/股）	0.15	-0.12	-0.19	0.40
无形资产（扣除土地使用权、水面养殖权和采矿权等后）占净资产的比例（%）	-	-	-	-

上述指标计算公式如下：

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=利润总额+利息支出+折旧+长期待摊费用摊销+无形资产摊销；

7、利息保障倍数=（利润总额+利息支出）/利息支出，利息支出包括计入财务费用的利息支出和资本化的利息支出；

8、每股经营活动的现金流量=经营活动产生的现金流量净额/期末股本总额；

9、每股净现金流量=现金流量净额/期末股本总额；

10、无形资产占净资产的比例=无形资产（扣除土地使用权、水面养殖权和采矿权等后）/净资产。

（二）净资产收益率及每股收益

根据中国证监会《公开发行证券的公司信息披露编报规则第9号——净资产收益率和每股收益的计算及披露》（2010年修订）的规定，本公司最近三年及一期加权平均法计算的净资产收益率、基本每股收益和稀释每股收益如下：

	报告期利润	加权平均净资产收益率	每股收益（元）	
			基本每股收益	稀释每股收益
2010 年 1-6 月	归属于公司普通股股东的净利润	11.84%	0.2335	0.2335
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	11.04%	0.2177	0.2177
2009 年	归属于公司普通股股东的净利润	26.92%	0.4706	0.4706
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	26.59%	0.4648	0.4648
2008 年	归属于公司普通股股东的净利润	30.30%	0.4501	0.4501
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	28.25%	0.4196	0.4196
2007 年	归属于公司普通股股东的净利润	29.44%	0.3993	0.3993
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	28.65%	0.3885	0.3885

1、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=$P_0/(E_0+NP\div2+E_i\times M_i\div M_0-E_j\times M_j\div M_0\pm E_k\times M_k\div M_0)$

其中：P_0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；E_0为归属于公司普通股股东的期初净资产；E_i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；E_j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；M_0为报告期月份数；M_i为新增净资产次月起至报告期期末的累计月数；M_j为减少净资产次月起至报告期期末的累计月数；E_k为因其他交易或事项引起的、归属于公司普通股股东的净资产增减变动；M_k为发生其他净资产增减变动次月起至报告期期末的累计月数。

2、基本每股收益的计算公式如下：

基本每股收益=$P_0 \div S$，$S=S_0+S_1+S_i \times M_i \div M_0-S_j \times M_j \div M_0-S_k$

其中：P_0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；S_0为期初股份总数；S_1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；S_i为报告期因发行新股或债转股等增加股份数；S_j为报告期因回购等减少股份数；S_k为报告期缩股数；M_0报告期月份数；M_i为增加股份次月起至报告期期末的累计月数；M_j为减少股份次月起至报告期期末的累计月数。

3、公司存在稀释性潜在普通股的，应当分别调整归属于普通股股东的报告期净利润和发行在外普通股加权平均数，并据以计算稀释每股收益。

稀释每股收益=$P_1/(S_0+S_1+S_i \times M_i \div M_0-S_j \times M_j \div M_0-S_k$+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_1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，并考虑稀释性潜在普通股对其影响，按《企业会计准则》及有关规定进行调整。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对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和加权平均股数的影响，按照其稀释程度从大到小的顺序计入稀释每股收益，直至稀释每股收益达到最小值。

十四、资产评估情况

2006年12月29日，本公司以2006年9月30日经审计净资产为基础，整体变更为股份有限公司。中联资产评估有限公司对本公司截至2006年9月30日的资产和负债进行了评估，并于2006年11月28日出具了《资产评估报告书》（中联评报字[2006]第473号），公司的净资产的评估值为35,544.47万元。该次资产评估的具体情况如下：

1、评估范围

山东渤海轮渡有限公司的全部资产及负债，包括流动资产、长期投资、固定资产、无形资产，以及流动负债、长期负债等。

2、评估方法

本次评估分别采用成本法和收益法对委估净资产进行了评估。

3、评估结果

本次评估采用成本法得出的净资产评估值为35,544.47万元，采用权益法得出的净资产评估值为36,782.10万元。鉴于本次评估的目的是为本公司股东了解公司价值提供参考，由于收益法对公司未来具体投资、经营战略及实施的考量存在较大的不确定性，因此选择成本法评估结果作为公司价值的参考依据。

本次评估结果具体如下：

单位：万元

项目	账面价值	调整后账面价值	评估价值	增减值	增值率
	A	B	C	D=C-B	E=D/B*100%
流动资产	26,758.59	26,758.59	26,911.06	152.47	0.57%
长期投资	1,459.51	1,459.51	1,754.22	294.71	20.19%
固定资产	60,716.66	60,716.66	62,665.86	1,949.20	3.21%
其中：在建工程	18,301.53	18,301.53	19,693.23	1,391.70	7.60%
建筑物	141.18	141.18	141.04	-0.14	-0.10%
设备	42,273.94	42,273.94	42,792.57	518.63	1.23%
土地			39.02	39.02	
无形资产	1,431.68	1,431.68		-1,431.68	-100.00%
其中：土地使用权					
其他资产					
资产总计	90,366.44	90,366.44	91,331.14	964.70	1.07%
流动负债	37,149.42	37,149.42	36,786.67	-362.75	-0.98%
长期负债	19,000.00	19,000.00	19,000.00		
负债合计	56,149.42	56,149.42	55,786.67	-362.75	-0.65%
净资产	34,217.02	34,217.02	35,544.47	1,327.46	3.88%

公司总资产评估增值964.7万元，增值率为1.07%；总负债评估增值-362.75万元，增值率为-0.65%；公司净资产评估增值1,327.46万元，增值率为3.88%。

十五、历次验资情况

本公司历次验资情况详见本招股说明书“第五章 发行人基本情况”。

十六、备考利润表

根据证监会会计字〔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》规定，首次公开

发行股票公司应假定自申报财务报表比较期初开始全面执行新会计准则，编制比较期间的备考利润表。由于本公司2007年按照新会计准则应予追溯调整的事项均属于《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，均已在申报报表中进行追溯调整，故假设2007年1月1日起全面执行新会计准则的备考利润表与申报报表一致，不存在差异。

十七、原始报表和申报报表存在差异的原因

大信会计师事务所对本公司报告期原始财务报表与申报财务报表的差异情况进行了审核，并出具了《原始财务报表与申报财务报表差异情况审核报告》（大信专审字[2010]第1-1248号）。根据该审核报告，本公司对原始报表和申报报表存在差异的原因说明如下：

（一）2007 年度原始财务报表与申报财务报表差异

1、资产调增 3,429,923.72 元，情况如下：

（1）执行 2006 版企业会计准则对非同一控制下企业合并形成的商誉从无形资产转入商誉科目核算并不再摊销，冲回原 2007 年已摊销部分 2,564,195.40 元；

（2）执行 2006 版企业会计准则补确认 2007 及以前年度递延所得税资产 865,728.32 元。

2、负债调减 9,070,502.25 元，情况如下：

（1）执行 2006 版企业会计准则将原在其他应付款中核算的工会经费、教育经费、职工住房公积金等转入增加，此事项使应付职工薪酬增加 1,411,660.45 元，其他应付款同金额减少；

（2）应付职工薪酬调增 6,076,266.29 元，系将 2007 年 1 月 1 日应付福利费余额 1,552,169.92 元在当年一次性冲回及将原挂账于其他应付款中属于应付职工薪酬性质的款项 7,628,436.21 元转入；

（3）应交税费调增 2,481,667.67 元，调整原因为随收入调整对各项流转税所做的相应调整，详见本说明（一）、4、（1）；

（4）其他应付款调减 17,628,436.21 元，系将原于其他应付款中挂账的应付职工薪酬性质款项 7,628,436.21 元转入到应付职工薪酬核算。另 1,000.00 万元系

原山东烟大汽车轮渡股份有限公司（并入时资不抵债，形成商誉 1.04 亿，后于 2004 年计提减值准备 5,745.82 万元）并入前账面应付款。公司于 2009 年清理历史遗留债务时发现，该笔债务已于 1998 年 12 月经山东省交通厅鲁交财[1998]144 号文豁免并要求转为国家资本金。因此公司对此事项进行了更正，冲减其他应付款 1,000.00 万元，增加国有独享资本公积 1,000.00 万元（收购山东烟大汽车轮渡股份有限公司时公司股东均为国有国东）。

3、所有者权益调增 12,500,425.97 元，情况如下：

（1）资本公积调增 1,000.00 万元，详见本说明（一）、1、（4）；

（2）盈余公积增加 250,042.59 元、未分配利润增加 2,250,383.38 元，系随其他调整事项对盈余公积与未分配利润所做的相应调整。

4、净利润调增 2,650,594.05 元，明细及金额如下：

（1）营业收入与成本同时调增 41,582,039.20 元。从 2005 年 5 月起，公司结算代理费时，将港口方按车票款 20%收取的车代理费的 50%未计入收入及成本中。为更准确的核算公司的收入与成本，公司于 2009 年 6 月对收入确认方式进行了调整，补计了以前年度收入、成本及相应税金，其中 2007 年补计的收入及成本金额为 41,582,039.20 元。

(2)营业税金及附加调增 1,384,681.90 元，系随上述收入调整事项所做的相应调整；

（3）管理费用调减 3,396,385.25 元，其中将计提的资产减值准备-359,990.66 元调入资产减值损失核算（此事项亦使资产减值损失减少 359,990.66 元），将 2007 年 1 月 1 日应付福利费余额 1,552,169.92 元冲减了当年的费用，将当年摊销的商誉 2,564,195.40 元冲回，将原在营业外支出中核算的遗属生活费 359,989.41 元调入本科目核算；

（4）营业外支出调减 359,989.41 元，系将原在该科目核算的遗属生活费转入管理费用中；

（5）所得税费用调增 81,089.37 元，系当年计提坏账准备等形成的暂时性差异按未来适用税率计算的对当年所得税的影响，此差异为新准则调整差异。

（二）2008 年度原始财务报表与申报财务报表差异

1、资产调增 2,564,195.40 元，系按 2006 版企业会计准则冲回 2007 年已摊销

商誉 2,564,195.40 元；

2、负债调减 5,933,639.20 元，明细及金额如下：

（1）应交税费增加 4,066,360.80 元，为随收入调整对各项流转税所做的相应调整，属原准则调整差异。

（2）其他应付款调减 1,000.00 万元，详见本说明（一）、1、（4）。

3、所有者权益调增 8,497,834.60 元，其中资本公积调增 1000.00 万元，详见本说明（一）、1、（4）；未分配利润调减 1,351,948.86 元，盈余公积调减 150,216.54 元，系随其他科目调整所做的相应调整。

4、净利润调减 3,136,863.05 元，明细及金额如下：

（1）营业收入与成本同金额调增 47,588,382.45 元，详见本说明（一）、4、（1）；

（2）营业税金及附加调增 1,584,693.13 元，系随上述收入调整事项所做的相应调整；

（3）管理费用调增 2,019,286.72 元，其中 1,552,169.92 元为按 2006 版企业会计准则编制申报报表时将原在 2008 年冲回的应付福利费余额冲减了 2007 年的费用，另外将原在营业外支出中核算的遗属生活费 467,116.80 元调入本科目核算。

（4）营业外支出调减 467,116.80 元，系将原在该科目核算的遗属生活费转入管理费用中。

（三）2009 年度原始财务报表与申报财务报表无差异。

（四）2010 年 1-6 月原始财务报表与申报财务报表无差异。

第十一章 管理层讨论与分析

一、财务状况分析

（一）资产情况分析

1、资产构成情况

最近三年及一期末，本公司资产总额及其构成情况如下：

单位：万元，%

项目	2010 年 6 月 30 日		2009 年 12 月 31 日		2008 年 12 月 31 日		2007 年 12 月 31 日	
	余额	比例	余额	比例	余额	比例	余额	比例
流动资产：								
货币资金	11,355.45	5.23	5,743.09	2.98	10,176.50	6.95	17,352.82	13.77
应收账款	1,663.04	0.77	2,239.32	1.16	798.50	0.55	7,909.72	6.28
应收票据	105.00	0.05	-	-	-	-	-	-
预付款项	331.28	0.15	124.60	0.06	-	0.00	-	0.00
其他应收款	174.14	0.08	241.62	0.13	325.32	0.22	199.28	0.16
存货	1,162.47	0.54	694.21	0.36	450.85	0.31	582.12	0.46
流动资产合计	14,791.38	6.81	9,042.84	4.69	11,751.17	8.03	26,043.94	20.67
非流动资产：								
长期股权投资	-		-	-	-	-	630.03	0.50
固定资产	196,626.30	90.59	126,377.11	65.53	60,669.42	41.44	64,255.02	50.99
在建工程	3,902.13	1.80	55,616.70	28.84	72,506.21	49.53	33,625.16	26.68
无形资产	285.21	0.13	288.86	0.15	-	0.00	-	0.00
商誉	1,367.57	0.63	1,367.57	0.71	1,367.57	0.93	1,367.57	1.09
递延所得税资产	81.28	0.04	152.68	0.08	100.50	0.07	86.57	0.07
非流动资产合计	202,262.49	93.19	183,802.92	95.31	134,643.70	91.97	99,964.35	79.33
资产总额	217,053.87	100.00	192,845.76	100.00	146,394.86	100.00	126,008.29	100.00

报告期内，本公司业务发展迅速，公司资产总额稳步增长，最近三年及一期末分别为126,008.29万元、146,394.86万元、192,845.76万元和217,053.87万元。

本公司流动资产主要为货币资金和应收账款，非流动资产主要为固定资产和在建工程。由于客滚运输属于资金密集型行业，加上公司近年来集中投资建造客滚船舶，因此公司资产总额中非流动资产所占比例较高，2007-2009年末和2010

年6月末分别为79.33%、91.97%、95.31%和93.19%。

本公司的资产主要是业务经营所需的客滚船舶，2007-2009年末和2010年6月末，公司船舶账面价值占资产总额的比例分别为77.21%、90.33%、94.00%和90.24%。

2、流动资产

最近三年末，公司流动资产各项目的具体构成情况如下：

单位：万元，%

项目	2010 年 6 月 30 日		2009 年 12 月 31 日		2008 年 12 月 31 日		2007 年 12 月 31 日	
	余额	比例	余额	比例	余额	比例	余额	比例
货币资金	11,355.45	76.77	5,743.09	63.51	10,176.50	86.60	17,352.82	66.63
应收账款	1,663.04	11.24	2,239.32	24.76	798.50	6.80	7,909.72	30.37
应收票据	105.00	0.71	-	-	-	-	-	-
预付款项	331.28	2.24	124.60	1.38	-	0.00	-	0.00
其他应收款	174.14	1.18	241.62	2.67	325.32	2.77	199.28	0.77
存货	1,162.47	7.86	694.21	7.68	450.85	3.84	582.12	2.24
流动资产合计	14,791.38	100.00	9,042.84	100.00	11,751.17	100.00	26,043.94	100.00

（1）货币资金

2007-2009年及2010年6月末，本公司货币资金余额分别为17,352.82万元、10,176.50万元、5,743.09万元和11,355.45万元，占流动资产的比例分别为66.63%、86.60%、63.51%和76.77%。

本公司在最近两年集中投资建造船舶和高现金分红，占用了较大金额的货币资金，因此2008、2009年末货币资金余额较上年末均有较大幅度减少，降幅分别为41.36%和43.57%。

（2）应收账款

2007-2009年及2010年6月末，本公司应收账款余额分别为7,909.72万元、798.50万元、2,239.32万元和1,663.04万元，占流动资产的比例分别为24.76%、6.80%、30.37%和11.24%。

本公司通过港口代售、自行销售和其他售票点代售等三种途径进行船票销售，所得船票收入先全部汇集到港口方，由港口方将收入金额与其售票系统核对无误后，将其应收的各项费用扣除，并将余额划转至本公司。由于船票销售基本通过现金方式进行，不会产生对最终顾客的应收款项，因此本公司应收账款全部是对公司所经营航线港口方的应收账款。

本公司与港口方每月至少结算一次，能够及时收回港口方代收船票款，因此应收账款在流动资产中比例较低。最近三年及一期末，公司应收账款的具体情况如下：

单位：万元

单位名称	2010 年 6 月 30 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日
辽渔集团	222.13	232.48	264.87	7,621.08
烟台港集团	1,403.77	2,012.27	321.42	0.96
烟台港蓬莱港务有限公司	53.93	17.19	-	-
烟台港蓬莱港务有限公司	-	279.06	290.77	319.90
减：坏账准备	16.80	301.68	78.56	32.22
合计	1,663.03	2,239.32	798.50	7,909.72

上表中，前三项均为业务经营产生的应收港口方代收船票款，账龄均在一年以内；第四项为本公司2006年停止经营蓬莱至大连航线时，烟台港蓬莱港务有限公司以本公司违约为由扣留的当时未结算代收船票款，账龄为三年以上，该等款项已于2010年上半年收回。报告期内，本公司均按照相关会计政策规定的比例，对应收账款足额计提坏账准备。

2007年，由于辽渔集团资金紧张，辽渔港务公司未足额将每月票款收入划转至本公司，逐月累积至当年末应收账款余额共计7,621.08万元。2008年1月2日、3日，本公司收到辽渔集团划转的代收船票款共计6,000万元。为规范资金流转程序，保护公司及公司其他股东的利益，本公司和辽渔港务公司于2009年12月1日签订《开设共管账户协议书》，双方在中国农业银行大连湾支行开设共管账户，双方分别预留印鉴作为共管账户支取款项的必备签章；本公司由辽渔港务公司代为收取的车、客票款全部存入共管账户，双方每月进行两次资金结算，确保票款收入及时、足额划转至本公司。本公司与辽渔港务公司自当日起开始执行上述协议，严格按照协议约定进行票款结算，并及时划转相关款项。

2009年末，本公司对烟台港集团的应收账款余额为2,012.27万元。2010年1月6日，本公司收到烟台港集团划转的代收船票款1,550.05万元。

（3）存货

2007-2009年及2010年6月末，本公司存货余额（净额）分别为582.12万元、450.85万元、694.21万元和1,162.47万元，占流动资产的比例分别为2.24%、3.84%、7.68%和7.86%。

本公司的存货主要包括随船燃料油、船舶备品备件、其他船用物资等，最近

三年及一期末，公司存货科目的具体情况如下：

项目	2010 年 6 月 30 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日
燃料	942.12	452.87	236.79	372.56
润料	118.11	83.98	115.55	112.67
备品备件	58.66	117.93	73.58	87.08
物料	68.37	53.14	46.54	37.77
油漆	2.48	3.52	3.68	1.07
特种油	3.54	13.56	5.50	1.76
减：存货跌价准备	30.80	30.80	30.80	30.80
合计	1,162.47	694.21	450.85	582.12

截至本招股说明书签署之日，公司存货不存在抵押或其他权利受限的情形。

3、非流动资产

最近三年及一期末，公司非流动资产各项目的具体构成情况如下：

单位：万元，%

项目	2010 年 6 月 30 日		2009 年 12 月 31 日		2008 年 12 月 31 日		2007 年 12 月 31 日	
	余额	比例	余额	比例	余额	比例	余额	比例
长期股权投资	-	-	-	-	-	-	630.03	0.63
固定资产	196,626.30	97.21	126,377.11	68.76	60,669.42	45.06	64,255.02	64.28
在建工程	3,902.13	1.93	55,616.70	30.26	72,506.21	53.85	33,625.16	33.64
无形资产	285.21	0.14	288.86	0.16	-	0.00	-	0.00
商誉	1,367.57	0.68	1,367.57	0.74	1,367.57	1.02	1,367.57	1.37
递延所得税资产	81.28	0.04	152.68	0.08	100.50	0.07	86.57	0.09
非流动资产合计	202,262.49	100.00	183,802.92	100.00	134,643.70	100.00	99,964.35	100.00

（1）长期股权投资

本公司曾持有烟台明珠40%股权和巴拿马船务40%股权，该等长期股权投资在2007年末的余额为630.03万元。上述两公司均于2008年完成了清算，本公司已收回该等长期股权投资并取得投资收益806.09万元。

有关本公司取得烟台明珠、巴拿马船务股权以及其清算、注销的具体情况，详见本招股说明书“第五章 发行人基本情况”。

（2）固定资产

2007-2009年及2010年6月末，本公司固定资产净值分别为64,255.02万元、60,669.42万元、126,377.11万元和196,626.30万元，占非流动资产的比例分别为64.28%、45.06%、68.76%和97.21%。

公司的固定资产主要包括船舶、房屋、车辆和办公设备等，该等固定资产均为公司生产经营所需，不存在闲置固定资产。最近三年及一期末，本公司固定资

产净值的具体构成情况如下：

单位：万元，%

项目	2010 年 6 月 30 日		2009 年 12 月 31 日		2008 年 12 月 31 日		2007 年 12 月 31 日	
	余额	比例	余额	比例	余额	比例	余额	比例
原价合计	222,354.13	100.00	148,688.54	100.00	78,019.51	100.00	77,796.52	100.00
房屋、建筑物	246.44	0.11	246.44	0.17	246.44	0.32	246.44	0.32
船舶	221,001.78	99.39	147,448.89	99.17	76,857.76	98.51	76,857.76	98.79
车辆	670.43	0.30	567.16	0.38	541.89	0.69	391.86	0.50
办公设备	435.48	0.20	426.05	0.29	373.43	0.48	300.47	0.39
累计折旧合计	25,727.82	100.00	22,311.44	100.00	17,350.09	100.00	13,541.50	100.00
房屋、建筑物	135.95	0.53	131.97	0.59	124.00	0.71	116.03	0.86
船舶	25,130.31	97.68	21,781.38	97.62	16,880.94	97.30	13,190.89	97.41
车辆	250.71	0.97	225.85	1.01	164.83	0.95	106.81	0.79
办公设备	210.84	0.82	172.24	0.77	180.32	1.04	127.77	0.94
账面价值合计	196,626.30	100.00	126,377.11	100.00	60,669.42	100.00	64,255.02	100.00
房屋、建筑物	110.48	0.06	114.47	0.09	122.43	0.20	130.40	0.20
船舶	195,871.46	99.62	125,667.51	99.44	59,976.82	98.86	63,666.86	99.08
车辆	419.72	0.21	341.31	0.27	377.05	0.62	285.05	0.44
办公设备	224.64	0.11	253.82	0.20	193.11	0.32	172.71	0.27

本公司经营客滚运输业务，客滚船舶是公司经营发展的基础，也是公司最主要的固定资产，报告期内固定资产净值的变动主要是船舶资产净值变动所致。

本公司最近几年陆续投资建造渤海金珠轮等珠字号船舶，该等船舶在安全性能、舒适程度、运载能力、船型设计等方面均较渤海湾其他客滚船舶具有明显的竞争优势，是本公司市场份额和经营业绩稳步上升的重要保证。本公司投资建造的渤海珍珠轮、渤海玉珠轮分别于2009年4月和7月投入运营，并从在建工程转入固定资产核算，因此公司2009年末固定资产净值较上年末有较大幅度上升；本公司投资建造的渤海宝珠轮、渤海翡珠轮分别于2010年2月和6月投入运营，并从在建工程转入固定资产核算，因此公司2010年6月末固定资产净值较上年末有较大幅度上升。

截至2010年6月30日，公司共拥有九艘船舶，具体情况如下：

单位：万元

船舶	2010 年 6 月 30 日				2007 年折旧额	2008 年折旧额	2009 年折旧额
	船龄	资产原值	累计折旧	资产净值			
渤海宝珠	1 年	36,867.85	386.22	36,481.63	-	-	-
渤海翡珠	1 年	36,647.60	-	36,647.60	-	-	-
渤海珍珠	2 年	35,760.79	1,319.44	34,441.35	-	-	753.51

渤海玉珠	2 年	34,867.79	1,008.66	33,859.14	-	-	456.89
渤海金珠	5 年	25,828.79	3,682.15	22,146.63	998.82	981.49	981.49
渤海银珠	4 年	24,078.03	3,050.13	21,027.90	762.72	914.97	914.97
渤海明珠	19 年	16,920.77	6,360.10	10,560.68	820.66	820.66	820.66
英华	23 年	4,999.57	4,687.93	311.64	487.97	487.97	487.97
宝华	24 年	5,030.59	4,635.69	394.90	484.96	484.96	484.96
合计		221,001.78	25,130.32	195,871.47	3,555.13	3,690.04	4,900.44

注：渤海珍珠轮于2009年4月转为固定资产，当年计提折旧753.51万元，自2010年起，该船舶年折旧额为1,130.27万元；渤海玉珠轮于2009年7月转为固定资产，当年计提折旧为456.89万元，自2010年起，该船舶年折旧额为1,096.53万元。

2010年2月5日和6月30日，本公司渤海宝珠轮、渤海翡珠轮分别转入固定资产核算，由于尚有少量款项未结算完毕，该两艘船舶的固定资产原值按照预估数分别确认为36,867.85万元和36,647.60万元，均自次月开始按30年期限直线法计提折旧。

本公司客滚船舶中，宝华轮、英华轮和渤海明珠轮是公司早期自国外购入或股东作为出资投入的二手船舶，船龄已分别达到23年、22年和18年，属于交通运输部《关于加强渤海湾客（滚）运输市场管理的通知》（厅水字[2009]225号）鼓励提前淘汰的老旧二手船舶。从目前渤海湾客滚运输的情况来看，上述三艘船舶的船型比较陈旧，船况较差，存在着相对较多的安全隐患，已不能完全适应渤海湾客滚运输市场的需求。为确保公司运营安全，改善公司的运力结构，增强公司的市场竞争能力，公司董事会于2010年1月12日作出决议，将在2010年择机处置这三艘老旧二手船舶。公司于2010年5月5日、2010年8月25日与烟台市拓普邦生物科技有限公司分别签订了《船舶买卖协议书》和《船舶买卖补充协议书（“英华”轮）》，将宝华轮、英华轮以每艘1,580万元的价格向其转让，交船日分别为2010年9月13-16日和2010年10月5-7日。截至2010年6月24日，公司已收到购买方支付的全部购船款。2010年9月15日，宝华轮已完成交船。

（2）在建工程

2007-2009年及2010年6月末，本公司在建工程余额分别为33,625.16万元、72,506.21万元、55,616.70万元和3,902.13万元，占非流动资产的比例分别为33.72%、53.95%、30.30%和1.93%。

本公司在建工程主要是在建客滚船舶，最近三年及一期末的具体情况如下：

单位：万元，%

项目	2010 年 6 月 30 日		2009 年 12 月 31 日		2008 年 12 月 31 日		2007 年 12 月 31 日	
	余额	比例	余额	比例	余额	比例	余额	比例
客滚船舶	3,902.13	100.00	55,616.70	100.00	72,261.62	99.66	33,622.85	99.99
其中：渤海宝珠	-	-	30,773.23	55.33	12,341.82	17.02	5,509.07	16.38
渤海翡珠	-	-	24,843.47	44.67	6,780.21	9.35	5,509.07	16.38
渤海珍珠	-	-	-	-	29,735.11	41.01	16,540.75	49.19
渤海玉珠	-	-	-	-	23,404.48	32.28	6,063.95	18.03
K11 船	1,950.88	50.00	-	-	-	-	-	-
K12 船	1,951.25	50.00	-	-	-	-	-	-
其他项目	-	-	-	-	244.60	0.34	2.31	0.01
合计	3,902.13	100.00	55,616.70	100.00	72,506.21	100.00	33,625.16	100.00

注：渤海珍珠轮、渤海玉珠轮分别于2009年4月和7月投入运营，并从在建工程转入固定资产核算；渤海宝珠轮、渤海翡珠轮分别于2010年2月和6月投入运营，并从在建工程转入固定资产核算。

按照企业会计准则和公司会计政策，本公司自船舶建造之日起将其所对应长期项目借款的利息进行资本化并计入在建工程，在船舶建成并交付之日起将借款利息计入财务费用。2007-2009年及2010年1-6月，本公司利息资本化的具体情况如下：

单位：万元

	借款本金加权平均数	利息资本化金额	利息资本化率
2007 年度	11,181.00	777.74	6.96%
2008 年度	33,054.78	2,493.03	7.54%
2009 年度	40,849.44	2,548.19	6.24%
2010 年 1-6 月	17,227.77	929.76	5.40%

（3）无形资产

本公司于2009年8月取得了办公楼所在土地的土地使用权（具体情况详见本招股说明书“第五章 发行人基本情况”），按照支付的土地出让金及契税共计291.91万元作为无形资产原值入账，并以土地使用权证的有效期限40年作为摊销年限，当月起按直线法进行摊销，至2010年6月末的账面价值为285.21万元。

（4）商誉

最近三年及一期末，本公司商誉余额均为1,367.57万元。该项商誉系2002年5月吸收合并烟大轮渡时产生，初始确认为无形资产（商誉）9,400万元并自当月起按10年平均摊销。2004年末，公司以中联评报[2004]第100号的资产评估结果为基础，对无形资产（商誉）计提减值准备5,012.95万元，无形资产（商誉）余

额为1,880.41万元。自2005年1月起，无形资产（商誉）在剩余年限内继续摊销，至2006年末无形资产（商誉）的帐面价值为1,367.57万元。2007年起，该项商誉按照新会计准则的规定在资产负债表中单独列示，每年末进行减值测试，并不再摊销。

4、主要资产减值准备的提取情况

本公司已按《企业会计准则》的相关规定制定了计提资产减值准备的会计政策（详见本招股说明书“第十章 财务会计信息”）。最近三年及一期，本公司已按上述会计政策足额计提了相应的减值准备，具体情况如下：

单位：万元

船舶	2010 年 6 月 30 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日
坏账准备	294.32	579.93	371.18	319.53
存货跌价准备	30.80	30.80	30.80	30.80
商誉减值准备	5,012.95	5,012.95	5,012.95	5,012.95
合计	5,338.06	5,623.68	5,414.93	5,363.27

注：本公司固定资产和在建工程每年末均进行减值测试，最近三年均未发现减值迹象，因此未计提减值准备。

（1）坏账准备

本公司按照期末应收款项的账龄结构，按会计政策规定的比例足额计提坏账准备，因此坏账准备的变动系应收款项余额及其结构变动导致。

截至2010年6月30日，本公司坏账准备294.32万元，其中对应收账款计提坏账准备16.80万元，相对应收账款余额的计提比例为1%；对其他应收款计提坏账准备277.52万元，相对其他应收款余额的计提比例为61.44%。

公司2009年末应收账款坏账准备为301.68万元，其中279.06万元系针对烟台港蓬莱港务有限公司三年以上应收款项全额计提的，因该等款项于2010年上半年全部收回，因此2010年6月末应收账款坏账准备较上年末大幅降低。

公司其他应收款坏账准备主要是针对应收烟台和信款项253.20万元全额计提的坏账准备，原因是账龄较长且烟台和信已被吊销营业执照。

（2）存货跌价准备

本公司存货主要包括随船燃料油、船舶备品备件、其他船用物资等，其中部分老旧船舶备品备件不能适用于公司新型船舶，因此对其计提了30.80万元的存货跌价准备。除该等老旧船舶备品备件外，本公司其他存货项目未发现减值迹象。

（3）商誉减值准备

本公司商誉系2002年5月吸收合并烟大轮渡时产生，商誉减值准备系公司2004年末以中联评报[2004]第100号的资产评估结果为基础计提。由于该项商誉产生的原因主要是公司继承了原烟大轮渡的航线经营权（包括烟台至大连航线），因此公司每年末进行减值测试时，主要是对上述航线的现有及预期获利能力进行评估。烟台至大连航线一直是渤海湾客滚运输的黄金航线，也是本公司最主要的收入和利润来源，具有良好的发展前景和获利能力，故最近三年末本公司未再对该项商誉提取减值准备。

（二）负债情况分析

1、负债构成情况

最近三年及一期末，本公司负债总额及其构成情况如下：

单位：万元，%

项目	2010 年 6 月 30 日		2009 年 12 月 31 日		2008 年 12 月 31 日		2007 年 12 月 31 日	
	余额	比例	余额	比例	余额	比例	余额	比例
流动负债：								
短期借款	19,000.00	13.81	12,000.00	9.81	9,000.00	10.42	3,000.00	4.42
应付账款	3,266.10	2.37	2,557.42	2.09	1,543.44	1.79	1,947.36	2.87
预收款项	3,160.00	2.30	-	-	-	-	-	-
应付职工薪酬	3,058.65	2.22	3,487.71	2.85	3,674.87	4.25	3,656.17	5.38
应交税费	1,319.26	0.96	2,332.01	1.91	2,865.59	3.32	3,872.65	5.70
其他应付款	1,389.53	1.01	951.00	0.78	929.85	1.08	2,240.04	3.30
一年内到期的非流动负债	11,500.00	8.36	38,600.00	31.57	8,000.00	9.26	-	-
流动负债合计	42,693.54	31.03	59,928.14	49.01	26,013.76	30.10	14,716.22	21.67
非流动负债：					-			
长期借款	94,900.00	68.97	62,340.00	50.99	60,400.00	69.90	53,180.00	78.33
非流动负债合计	94,900.00	68.97	62,340.00	50.99	60,400.00	69.90	53,180.00	78.33
负债合计	137,593.54	100.00	122,268.14	100.00	86,413.76	100.00	67,896.22	100.00

注：公司2010年6月30日的预收款项是收到宝华轮、英华轮出售价款3,160万元，因尚未交船而暂在预收款项核算。

报告期内，本公司负债总额逐年增长，2007-2009年及2010年6月末分别为67,896.22万元、86,413.76万元、122,268.14万元和137,593.54万元。

银行借款是本公司的主要负债，最近三年及一期末银行借款总额占本公司负

债总额的比例分别为82.74%、89.57%、92.37%和91.14%。由于最近几年公司新建客滚船舶的资本性支出较大，长期融资需求突出，因此长期借款在公司负债总额中的比例较高，最近三年及一期末分别为78.33%、69.90%、50.99%和68.97%。

2、流动负债

最近三年及一期末，公司流动负债各项目的具体构成情况如下：

单位：万元，%

项目	2010 年 6 月 30 日		2009 年 12 月 31 日		2008 年 12 月 31 日		2007 年 12 月 31 日	
	余额	比例	余额	比例	余额	比例	余额	比例
短期借款	19,000.00	44.50	12,000.00	20.02	9,000.00	34.60	3,000.00	20.39
应付账款	3,266.10	7.65	2,557.42	4.27	1,543.44	5.93	1,947.36	13.23
预收款项	3,160.00	7.40	-	-	-	-	-	-
应付职工薪酬	3,058.65	7.16	3,487.71	5.82	3,674.87	14.13	3,656.17	24.84
应交税费	1,319.26	3.09	2,332.01	3.89	2,865.59	11.02	3,872.65	26.32
其他应付款	1,389.53	3.25	951.00	1.59	929.85	3.57	2,240.04	15.22
一年内到期的非流动负债	11,500.00	26.94	38,600.00	64.41	8,000.00	30.75	-	0.00
流动负债合计	42,693.54	100.00	59,928.14	100.00	26,013.76	100.00	14,716.22	100.00

（1）短期借款

最近几年内，本公司集中投资建造客滚船舶，占用了较多流动资金，公司为缓解资金压力而适当增加了流动资金贷款，因此短期借款余额在报告期内逐年上升。该等短期借款公司均按期或提前还本付息，未发生过借款逾期的情况。

截至2010年6月30日，公司短期借款的具体情况如下：

单位：万元

借款方	借款金额	借款方式	到期日	借款利率
交通银行烟台出口加工区支行	4,000.00	信用借款	2010.09.08	4.78%（基准利率下浮 10%）
中国建设银行股份有限公司烟台芝罘支行	5,000.00	保证借款	2010.09.18	基准利率下浮 10%
招商银行烟台环山路支行	6,000.00	信用借款	2011.01.21	基准利率下浮 10%
光大银行烟台分行	4,000.00	信用借款	2011.01.26	4.78%（基准利率下浮 10%）
合计	19,000.00			

注：上表中，保证借款的保证人为辽渔集团。

本公司所有短期借款均享受基准利率下浮10%的最优惠利率，反映出本公司具有良好的银行信用，短期偿债能力得到银行广泛认可。

（2）应付账款

公司应付账款主要包括应付船用油品采购款、应付备品备件等船舶物资采购款、应付船舶维修费等，该等款项公司均与交易对方及时进行结算，期末余额为尚未结算的金额。

2007-2009年及2010年6月末，公司应付账款的余额分别为1,947.36万元、1,543.44万元、2,557.42万元和3,266.10万元。由于渤海珍珠轮、渤海玉珠轮、渤海宝珠轮、渤海翡珠轮先后在2009和2010年投入运营，公司船舶数量从5艘增加到9艘，船用油品及船舶物资的消耗及储备有所增加，因此最近一年及一期交易金额和期末未结算余额均有所增加。

（3）应付职工薪酬

本公司应付职工薪酬主要包括工资、奖金、津贴和补贴、职工福利费、社会保险费、住房公积金、工会经费和职工教育经费等项目，其中应付职工福利费和社会保险费均当年计提并全额缴纳，无年末余额。

最近三年及一期末，公司应付职工薪酬余额的具体情况如下：

单位：万元

项目	2010年6月30日	2009年12月31日	2008年12月31日	2007年12月31日
工资、奖金、津贴和补贴	2,889.16	3,330.62	3,502.75	3,515.01
其中：工效挂钩结余	2,655.70	2,772.52	2,852.23	2,893.00
工资及年度奖励	225.35	550.32	640.05	621.68
其他	8.11	7.78	10.47	0.33
住房公积金	13.83	13.40	8.89	2.67
工会经费和职工教育经费	155.66	143.69	163.22	138.49
合计	3,058.65	3,487.71	3,674.87	3,656.17

本公司工效挂钩工资系 2006 年以前提取，至 2006 年末的工效挂钩结余为 3,100.58 万元，此后未再提取。根据本公司制定的《工效挂钩工资基金结余使用办法》，本公司工效挂钩结余主要用途包括：

①用于支付船员放弃轮休假期而需支付的加班工资；

②经总经理批准，用于奖励日常生产经营之外对公司有突出贡献的员工。

本公司应付职工薪酬余额主要包括工效挂钩结余、公司员工工资及年度奖励等，最近三年末工效挂钩结余均占应付职工薪酬余额的 75%以上，是公司应付职工薪酬余额较大的主要原因。

2007-2009 年及 2010 年 1-6 月，本公司为支付船员放弃休假的加班工资和奖励日常生产经营之外对公司有突出贡献的员工，分别使用工效挂钩结余 207.58 万元、40.73 万元、79.71 万元和 116.82 万元，占当期利润总额的比例分别为 1.02%、0.18%、0.33%和 0.96%，不存在利用工效挂钩结余调节利润的行为。

（4）应交税费

本公司应交税费的主要项目为企业所得税、营业税及其附加，最近三年及一期末应交税费余额的具体情况如下：

单位：万元

税　　种	2010 年 6 月 30 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日
营业税	70.46	178.89	453.54	626.19
城建税	4.93	12.52	31.75	43.83
企业所得税	1,244.64	2,111.91	2,098.46	2,606.40
房产税	0.52	0.52	0.52	0.52
土地使用税	0.27	0.27	0.27	0.77
个人所得税	-11.62	1.60	8.78	-0.04
印花税	4.56	3.79	1.16	7.21
教育费附加	2.82	7.16	18.14	25.05
车船使用税	-	7.78	-	-
应交船舶运输管理费	-	-	238.51	554.84
应交水利基金	-	-	7.61	7.61
应交工会经费	2.68	7.57	6.86	0.28
合计	1,319.26	2,332.01	2,865.59	3,872.65

①公司因收入核算方法有误导致少缴营业税及其补缴情况

本公司于 2005 年 4 月与烟台港集团、辽渔港务公司分别签订港口代理协议，均约定港口对车辆滚装业务实行包干制（不再收取单项费用），包干费按车票款的 20%收取。包干费中包含上缴政府相关部门的港口建设费、货物港务费等各项规费，合计约占车票款的 10%，由港口方直接扣缴。公司当时认为该部分收入系上缴到政府相关部门并由港口方从车票款中直接扣除，不应作为公司营业收入，因此从 2005 年 5 月起，核算营业收入及申报营业税时均以扣除该 10%部分的票款作为基数。

2009年，会计师与公司就上述事项进行了充分讨论、分析，认为原收入确认方法存在一定的税务风险。经过与烟台市地税局进行沟通，烟台市地税局同意公

司补缴少缴的营业税金及其附加。2009年6月起，本公司开始全额确认营业收入及成本，补记了以前年度以及2009年1-5月少计的营业收入共计13,836.28万元，并于2009年7月8日按法定税率向税务部门补缴了营业税及其附加共计460.75万元，具体情况如下：

单位：万元

补记及补缴项目	2009 年 1-5 月	2008 年	2007 年	2005-2006 年	合计
营业收入	1,624.99	4,758.84	4,158.20	3,294.25	13,836.28
营业税（营业收入的 3%）	48.75	142.77	124.75	98.83	415.10
城建税	3.41	9.99	8.73	6.92	29.05
教育费附加	1.46	4.28	3.74	2.96	12.44
地方教育费附加	0.49	1.43	1.25	0.99	4.16
营业税及其附加合计	54.11	158.47	138.47	109.70	460.75

注：城建税、教育费附加和地方教育费附加分别按应缴营业税额的7%、3%和1%缴纳。

上述少缴营业税事项对报告期内公司经营业绩的影响主要体现在营业税及其附加的增加引起的利润总额、净利润下降，具体情况如下：

单位：万元

年度	2009 年	2008 年	2007 年
营业收入	1,624.99	4,758.84	4,158.20
营业税及其附加	54.11	158.47	138.47
利润总额	-54.11	-158.47	-138.47
净利润	-54.11	-158.47	-138.47

由上表可见，此事项对公司经营业绩影响很小，申报报表因此事项已调减公司净利润共计 296.94 万元（2009 年原始报表已核算准确，故不需调整），占报告期内公司净利润的比例为 0.61%。

保荐机构和大信会计师事务所认为，发行人报告期内曾少缴营业税的事项系因财务人员对企业会计准则及税法的理解偏差所产生，对发行人报告期经营业绩的影响较小，且申报报表已作出了纠正，该事项并不构成发行人的重大违法行为。由此事项导致发行人 2007 年、2008 年原始财务报表在营业收入/成本确认方面不够准确，但不影响原始财务报表的整体真实性。发行人已建立了较为完善的公司法人治理结构并在报告期内规范运行，已经制定了健全有效的内部控制制度，上述少缴营业税事项系因财务人员对企业会计准则及税法的理解偏差所产生，不影响发行人的规范运营和内部控制的健全有效性。

2010年3月2日，本公司控股股东辽渔集团出具承诺函，如果本公司因上述补

缴营业税及其附加事项被税务机关加收滞纳金或者处以其他行政处罚，相关损失全部由辽渔集团承担，并于相关损失发生之日起10日内向渤海轮渡现金付讫。

烟台市地税局于2010年7月23日出具证明，发行人最近三十六个月内，不存在偷逃税款的情形，不存在重大违法违规行为，不存在因违反税收管理法律、法规、规范性文件的规定而受到行政处罚的情形。

保荐机构认为，发行人未按照规定计算营业收入及成本并据此缴纳营业税及其附加的行为不符合相关税收法律法规的规定，但该事项不属于偷逃税款的情形，且发行人已经足额补缴了相关营业税及其附加。该事项不属于重大违法违规行为，发行人未因此受到行政处罚。发行人存在被税务机关加收滞纳金的风险，但控股股东辽渔集团已出具承诺函，若未来发行人被加收滞纳金，相关损失由其承担。该事项不会对发行人造成重大不利影响，不会对本次发行上市造成实质性法律障碍。

发行人律师认为，发行人未按照规定计算营业收入及成本并据此缴纳营业税及其附加的行为不符合相关税收法律法规的规定，但系因财务人员对企业会计准则及税法的理解偏差所产生，该事项不属于偷逃税款的情形，不属于重大违法违规行为，对发行人报告期经营业绩的影响较小，发行人未因此受到行政处罚，且已足额补缴了相关营业税及其附加，该事项不会对发行人造成重大不利影响，不会对本次发行上市造成实质性法律障碍。

②公司未就燃油价格补贴缴纳企业所得税及其补缴情况

最近三年及一期内，本公司分别获得燃油价格补贴202.18万元、346.54万元、192万元和1,079.66万元，由于对相关税收法规理解偏差，公司在2007-2009年申报所得税时，均将该等补贴作为免税收入单独列示，且未就该等补贴收入缴纳企业所得税，烟台市地税局亦没有提出异议。

2010年7月19日，公司主动就该项收入是否应缴纳企业所得税向烟台市地税局正式提交了书面请示，烟台市地税局经征询山东省地税局的意见后，于2010年7月21日下发《关于渤海轮渡股份有限公司燃油价格财政补贴征免企业所得税的请示的批复》(烟地税函[2010]33号)，认定本公司燃油价格财政补贴不属于不征税收入，在计算应纳税所得额时不得从收入总额中减除。2010年7月22日，烟台市地税局出口加工区分局下达《税务事项通知书》（烟地税加通[2010]001号），

公司应补缴2007-2009年度的企业所得税款2,063,554.00元、滞纳金455,189.33元。当日，本公司按照上述《税务事项通知书》足额补缴了企业所得税款及滞纳金合计251.87万元。

保荐机构和发行人律师认为，发行人2007-2009年将所获得的燃油价格补贴作为免税收入进行申报，未缴纳企业所得税，系由于对相关税收法规的理解偏差引起，在各年纳税申报时已得到主管税务机关认可，且该事项不属于偷逃税款的情形，不属于重大违法违规行为。燃油价格补贴涉及税款金额占发行人当年净利润的比例较低，对发行人报告期经营业绩的影响较小，且发行人已经足额补缴税款并缴纳了相应滞纳金。该事项不会对发行人造成重大不利影响，不会对本次发行上市造成实质性法律障碍。

（5）其他应付款

本公司其他应付款科目主要核算应付账款、应付职工薪酬、应交税金、应付股利等以外的各种应付及暂收款项。2007-2009年及2010年6月末，本公司其他应付款余额分别为2,861.71万元、929.85万元、951.00万元和1,389.53万元，其中2007年末余额较大，主要是由于当年末应付巴拿马船务往来款1,362.43万元尚未结算，该款项系代其收取的部分运输收入。

（6）一年内到期的非流动负债

2007-2009年及2010年6月末，本公司一年内到期的非流动负债分别为0、8,000万元、38,600万元和11,500万元，均为按照长期借款合同约定的还款计划，在未来一年内需偿还的金额。本公司建造渤海宝珠轮、渤海翡珠轮时，为节省财务费用，接受了黄海造船有限公司提供的利率较低的委托贷款，并约定在2010年渤海宝珠轮、渤海翡珠轮交付时还清。该两笔借款2009年末余额为2.86亿元，全部转入一年内到期的长期借款核算，导致本公司2009年末一年内到期的非流动负债余额较上年末大幅增长。

截至2010年6月30日，本公司一年内到期的非流动负债的具体情况如下：

单位：万元

贷款单位	借款起始日	约定偿还日期	约定偿还金额
中国银行烟台出口加工区支行	2003 年 7 月	2010 年 7 月	1,600.00
中国银行烟台出口加工区支行	2007 年 1 月	2010 年 12 月	3,400.00
农业银行烟台芝罘支行	2007 年 3 月	2011 年 3 月	2,500.00

中信银行莱山支行	2007 年 7 月	2011 年 1 月	2,000.00
中信银行莱山支行	2007 年 7 月	2010 年 7 月	2,000.00
合计			11,500.00

3、非流动负债

最近三年及一期末，公司非流动负债均为长期借款，余额分别为53,180.00万元、60,400.00万元、62,340.00万元和94,900.00万元。本公司非流动负债余额的变化系由于长期借款的新增、偿还以及转入流动负债核算。

截至2010年6月30日，本公司长期借款的具体情况如下：

借款方	借款余额	借款方式	起息日	到期日	借款利率
烟台银行奇山支行	5,000.00	信用借款	2010 年 4 月	2012 年 4 月	基准利率下浮 10%
中国建设银行股份有限公司烟台芝罘支行	1,200.00	保证借款	2010 年 4 月	2017 年 4 月	基准利率下浮 10%
渤海银行股份有限公司济南分行	1,000.00	保证借款	2010 年 4 月	2018 年 4 月	基准利率
中国银行烟台出口加工区支行	6,800.00	抵押借款	2003 年 7 月	2013 年 7 月	基准利率上浮 10%
中国银行烟台出口加工区支行	6,200.00	抵押借款	2007 年 1 月	2012 年 12 月	基准利率
中国银行烟台出口加工区支行	5,340.00	抵押借款	2009 年 11 月	2018 年 10 月	基准利率下浮 10%
中国银行烟台出口加工区支行	16,660.00	抵押借款	2010 年 1 月	2018 年 10 月	基准利率下浮 10%
中信银行莱山支行	16,000.00	抵押借款	2007 年 7 月	2015 年 1 月	基准利率
农业银行烟台芝罘支行	14,700.00	抵押借款	2007 年 3 月	2015 年 3 月	基准利率
农业银行烟台芝罘支行	8,800.00	抵押借款	2009 年 4 月	2017 年 4 月	基准利率
农业银行烟台芝罘支行	13,200.00	抵押借款	2010 年 2 月	2017 年 4 月	基准利率
合计	94,900.00				

注：上表中，抵押借款的抵押物为渤海金珠轮、渤海银珠轮、渤海珍珠轮、渤海玉珠轮、渤海宝珠轮、渤海翡珠轮等自有船舶，保证借款的保证人为黄海造船有限公司。

（三）偿债能力分析

1、偿债能力指标

最近三年及一期，本公司流动比率、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指标如下：

财务指标	2010 年 6 月 30 日	2009 年/年末	2008 年/年末	2007 年/年末
流动比率	0.35	0.15	0.45	1.77
速动比率	0.32	0.14	0.43	1.73
资产负债率(%)	63.39	63.40	59.03	53.88
息税折旧摊销前利润（万元）	19,388.48	34,623.07	31,723.19	27,433.64
利息保障倍数	4.51	5.13	5.50	6.90

（1）流动比率、速动比率

由于本公司的业务特点，存货余额及其占流动资产的比例很小，故流动比率和速动比率基本相等且变动具有高度的一致性，在此仅对流动比率进行分析。

最近三年内，本公司集中投资建造客滚船舶，进行了较大比例的现金分红，使用了大量流动资金，且为补充流动资金向银行借入了较大金额的短期贷款，使公司流动比率迅速降低，2007-2009年末分别为1.77、0.45和0.15。

为实现打造中国东部沿海海上高速路的战略目标，保障运输安全，本公司近几年加快更新、建造船舶。公司于2007年2月和7月与黄海造船有限公司签订造船协议，委托其建造四艘客滚船舶，即渤海珍珠轮、渤海玉珠轮、渤海宝珠轮和渤海翡珠轮，该等船舶陆续于2009年和2010年上半年交船，至今运营良好，不仅增强了公司的竞争力，创造了可观的经济效益，而且在较大程度上提升了公司的企业形象和品牌价值。2007-2009年，本公司因投资建造船舶的资本性支出金额分别为37,249.35万元、38,638.77万元和53,946.22万元。

为回报股东，公司于2008、2009年现金分红15,254.04万元和7,303.68万元，合计现金支出22,557.72万元。

此外，本公司建造渤海宝珠轮、渤海翡珠轮时，为节省财务费用，接受了黄海造船有限公司为本公司提供的利率较低的委托贷款，并约定在2010年两艘船舶交付时还清。至2009年末，该两笔借款余额共计2.86亿元，全部转入一年内到期的长期借款核算，占年末流动负债的47.72%，并导致2009年末的流动比率较低。2010年1月30日，渤海宝珠轮建成并交船，本公司按照约定于2010年1月27日、29日偿还了该船舶对应的委托贷款23,260万元，并支付了造船尾款5,340万元。本公司所支付的共计28,600万元款项中，以自有资金支付1,940万元，向银行借款支付26,660万元。其中，中国银行提供长期借款16,660万元，招商银行、光大银行分别提供短期借款6,000万元、4,000万元，上述三笔借款均给予基准利率下浮10%

的最优惠利率。在偿还渤海宝珠轮对应的委托贷款后，本公司流动比率较2009年末有所改善，截至2010年6月30日本公司流动比率为0.35。

本公司流动比率较低，反映出公司的资产、负债的期限结构匹配性不强，这一情况在本次股份发行完成后将得到明显改善。

（2）资产负债率

最近三年及一期末，公司的资产负债率分别为53.88%、59.03%、63.40%和63.39%，维持在较高水平。本公司最近三年资产总额和负债总额均有明显增长，其中资产的增加主要系净利润贡献和投资新建船舶的增加，负债的增加主要是因投资建造船舶而产生的银行借款，此外，最近两年的持续高比例分红亦使得公司资产负债率有所上升。

本公司的负债主要是长期负债，2007-2009年及2010年6月末长期负债占总负债的比例分别为78.33%、69.90%、50.99%和68.97%。由于黄海造船有限公司的委托贷款2.86亿元需在2010年船舶交付时清偿，因此从长期借款全额转入一年内到期的长期借款，使得2009年末长期负债占总负债的比例下降较多。

（3）息税折旧摊销前利润和利息保障倍数

2007-2009年及2010年1-6月，本公司实现的息税折旧摊销前利润分别为27,433.64万元、31,723.19万元、34,623.07万元和19,388.48万元，逐年稳步增长，反映出公司的经营情况良好，以自有资金偿付债务的能力较强。

2007-2009年及2010年1-6月，本公司的利息保障倍数分别为6.90、5.50、5.13和4.51，保持在较高水平，反映出公司的利息偿付能力较强。

2、偿债能力分析

（1）现金流量情况

本公司的营业收入为所经营航线的船票款，基本以现金方式实现，因此经营现金流量比较充沛，以自有资金偿付债务的能力较强。报告期内，本公司经营现金流量与营业收入的具体情况如下：

财务指标	2010 年 1-6 月	2009 年	2008 年	2007 年
营业收入（万元）	42,681.58	75,248.02	68,487.06	61,234.82
净利润（万元）	8,882.71	17,900.19	17,123.07	13,494.33
销售商品、提供劳务收到的现金（万元）	43,437.74	72,370.67	69,490.93	50,696.59
经营活动产生的现金流量净额（万元）	14,263.25	24,791.56	28,337.48	20,267.17
每股经营活动产生现金流量（元）	0.37	0.65	0.74	0.53

本公司经营活动产生的现金流量净额一直保持在较高水平，不仅能有效保证企业日常经营活动的稳定发展，还为企业资本性支出及偿还债务提供了充足的资金来源。

（2）银行信用情况

报告期内，本公司未发生过银行借款本息逾期的情况，与本地区各主要银行均保持良好的合作关系。由于本公司业务经营情况良好，经营现金流量充足，还款记录优异，因此银行对本公司给予了较高的信用评级：

借款银行	信用等级
中国建设银行	AA+
中国农业银行	AAA
中信银行	A+

2009年至今，本公司共向银行借入了五笔短期借款，全部享受基准利率下浮10%的最优惠利率，且其中三笔为信用借款，反映出本公司具备良好的银行信用，短期偿债能力获得银行广泛认可。

（3）对本公司2010年短期偿债能力的说明

2010年，本公司到期需偿还的银行借款共计5.06亿元，包括短期借款1.2亿元，长期借款3.86亿元。2010年需偿还的长期借款中，2.86亿元为黄海造船有限公司向本公司提供的委托贷款，需在船舶交付时偿还。本公司已于2010年1月27日、29日全额偿还了渤海宝珠轮委托贷款2.326亿元，于2010年5月11日偿还了渤海翡珠轮委托贷款5,340万元。此外，本公司于2010年1月4日偿还中信银行长期借款1,000万元，于2010年3月1日偿还深圳发展银行短期借款3,000万元，于2010年3月30日偿还了中国农业银行长期借款2,000万元，并于2010年7月5日偿还了中信银行长期借款2,000万元。

因此，截至本招股说明书签署之日，本公司2010年需偿还的银行借款5.06亿元中，公司已偿还3.66亿元，尚有银行借款1.4亿元在下半年到期需偿还，包括短期借款9,000万元和按还款计划需偿还的长期借款5,000万元。

本公司偿还短期负债的资金来源主要为经营现金流和银行借款。经营现金流方面，根据本公司年度预算方案，预计2010年度经营现金流量净额约2.54亿元（2010年1-6月已实现14,263.25万元），系偿还短期负债的主要资金来源；银行借款方面，根据公司目前的银行信用情况，预计2010年仍可以较优惠的条件从银行取得足够的流动资金借款。因此，本公司具备2010年按期偿还到期负债的能力。

（四）资产周转能力分析

最近三年及一期，本公司应收账款周转率、存货周转率指标如下：

财务指标	2010 年 6 月 30 日	2009 年/年末	2008 年/年末	2007 年/年末
应收账款周转率（次）	21.87	49.54	15.73	9.19
存货周转率（次）	29.04	75.76	77.11	68.35

本公司与港口方定期结算代收船票款，且结算周期较短，因此应收账款余额较低，应收账款周转率整体水平较高。2007、2008年应收账款周转率相对较低主要是由于2007年末应收账款余额相对较高。

本公司的存货主要包括随船燃料油、船舶备品备件、其他船用物资等，存货的金额和占流动资产比重都较小，因此存货周转率普遍较高。

（五）财务性投资情况

截至本招股说明书签署之日，本公司不存在持有交易性金融资产、可供出售金融资产、借与他人款项或委托理财的情形。

二、盈利能力分析

（一）公司最近三年的经营业绩

报告期内，本公司以安全生产为核心，依据既定的发展战略和计划，强化经营管理，采取行之有效的经营策略，使公司业务规模持续扩大，各项经营业绩指标均稳步增长，实现了安全、效益、发展的和谐统一。

最近三年及一期本公司主要经营业绩指标如下：

单位：万元

项目	2010 年 1-6 月	2009 年度	2008 年度	2007 年度
营业收入	42,681.58	75,248.02	68,487.06	61,234.82
营业成本	26,954.94	43,375.34	39,826.09	34,503.40
营业利润	11,039.71	23,594.63	22,214.52	20,112.16
利润总额	12,118.75	23,818.20	22,839.33	20,336.69
净利润	8,882.71	17,900.19	17,123.07	13,750.75

（二）营业收入分析

1、营业收入的构成情况

最近三年及一期，本公司营业收入的具体构成情况如下：

单位：万元

项目	2010年1-6月	2009年度	增长率	2008年度	增长率	2007年度
主营业务收入	42,681.58	75,248.02	9.87%	68,487.06	11.88%	61,215.34
其中：烟连线	38,836.24	75,055.13	9.59%	68,487.06	11.88%	61,215.34
蓬旅线	3,845.34	192.89		-		-
其他业务收入	-	-		-		19.48
营业收入合计	42,681.58	75,248.02	9.87%	68,487.06	11.84%	61,234.82

本公司主要经营渤海湾客滚运输业务，营业收入基本上全部来自于主营业务。最近三年内，公司主要经营烟台至大连航线，该航线贡献了公司绝大部分业务收入。公司于2009年12月17日恢复开通了蓬莱至旅顺航线，将宝华轮和英华轮两艘船舶转至该航线运营，目前正处于市场培育阶段，贡献的业务收入较低。

报告期内，渤海湾客滚运输总体市场需求稳步增长，公司投资建造的渤海银珠轮、渤海珍珠轮、渤海玉珠轮、渤海宝珠轮、渤海翡珠轮等新型豪华客滚船舶在报告期内陆续投入运营，增强了公司的竞争优势，公司主营业务收入实现稳步增长，市场占有率继续领先于竞争对手并稳步提升。公司2010年1-6月实现营业收入42,681.58万元，占上年全年营业收入的56.72%。

2、车辆、旅客运输收入的变动分析

本公司经营车辆、旅客运输业务，2007-2009年及2010年1-6月车辆、旅客运输收入合计分别为60,690.81万元、68,032.79万元、74,806.51万元和42,150.37万元，占当期主营业务收入的比例分别为99.14%、99.34%、99.41%和98.76%。本公司的车辆、旅客运量主要取决于整体市场需求和本公司竞争能力，运价主要受市场需求和燃油等成本因素的影响。

最近三年及一期，公司车辆、旅客运输的收入、运量、平均运价的具体情况如下：

	2010年1-6月	2009年	增长率	2008年	增长率	2007年
车辆运输：						
车票收入（万元）	30,151.96	48,999.99	2.97%	47,588.38	14.44%	41,582.09
车运量（万辆）	22.93	36.06	27.87%	28.20	-8.94%	30.97
平均运价（元/辆）	1,314.77	1,358.80	-19.47%	1,687.34	25.65%	1,342.84
旅客运输：						
客票收入（万元）	11,998.41	25,806.52	26.23%	20,444.41	6.99%	19,108.73
客运量（万人）	103.21	200.89	16.84%	171.93	-8.38%	187.66
平均运价（元/人）	116.25	128.46	8.03%	118.91	16.77%	101.83

注：2010年上半年，由于船舶运力增加，渤海湾客滚运输市场竞争情况有所加剧，为提

高公司竞争力，同时吸引陆路运输的转移市场需求，公司对船舶运价进行了适当调整，因此平均运价出现了一定幅度的下降。按照2010年上半年实际运输量计算，不考虑其他因素，运价下降对公司营业收入的影响为2,269.80万元。

（1）车辆运输业务

渤海湾车辆运输的市场需求主要来自于我国东部沿海各省企业经济往来，与渤海湾其他客滚运输企业相比，本公司在船舶运量、特种车辆载运能力、停靠码头的便捷性、服务质量、企业品牌等众多方面具有明显的竞争优势，车辆运输市场份额始终保持在较高的水平。

2007-2009年及2010年1-6月，本公司实现车辆运输收入分别为41,582.09万元、47,588.38万元、48,999.99万元和30,151.96万元，占当期主营业务收入的比例分别为67.91%、69.49%、65.12%和70.64%，是公司主要的收入来源。

①2008年本公司实现车辆运输收入47,588.38万元，较上年上升了14.44%。

2008年，由于全球金融危机对我国东部沿海地区经济的影响在下半年逐渐加剧，渤海湾南北两地的经济往来有所降低，对渤海湾客滚运输市场以及本公司的车辆运输业务造成了较大影响。2008年1-6月，本公司实现车运量15.52万辆（平均每月约2.59万辆），较上年同期上升1.01万辆，但自2008年7月起，车运量明显下降，下半年共实现车运量12.68万辆（平均每月约2.11万辆），较上年同期的16.46万辆下降了3.77万辆，降幅为22.93%。本公司2008年全年实现车运量28.20万辆，较上年的30.97万辆降低了2.76万辆，降幅为8.94%，当年本公司车辆运输业务的市场份额为38.72%，较上年的41.07%略有下降。

2008年，船用燃料油价格上涨使本公司营业成本有所上升，但油价上涨导致车辆公路运输成本上涨幅度更大，增加了作为公路运输替代方式的渤海湾客滚运输市场需求，另外本公司拥有一定的自主定价权，通过提高车辆运价，基本消除了其对公司经营业绩的不利影响。2008年本公司采购船用燃料油的平均单价为4,737.45元/吨，较上年的3,731.78元/吨上涨了26.95%。当年本公司车辆平均运价为1,687.34元/辆，较上年的1,342.84元/辆上升了344.5元/辆，涨幅为25.65%。

②2009年本公司实现车票收入48,999.99万元，较上年上升了2.97%。

2009年上半年，全球金融危机对经济活动的影响依然显著，本公司实现车运量14.49万辆（平均每月约2.42万辆），较上年同期下降1.03万辆。自当年7月起，

全球金融危机的影响逐渐减弱，我国东部沿海地区物资及人员交流恢复增长，下半年本公司共实现车运量21.57万辆（平均每月约3.59万辆），较上年同期增加8.89万辆，涨幅达70.04%。除经济增长因素外，本公司渤海珍珠轮、渤海玉珠轮分别于2009年4月、7月建成并投入运营，由于其船型设计、运载能力、安全舒适性等各方面均较渤海湾其他船舶有较大提升，公司车辆运输业务的竞争能力进一步增强，公司的市场份额有较大幅度提高。

本公司2009年全年实现车运量36.06万辆，较上年的28.20万辆上升了7.86万辆，涨幅为27.87%，车辆运输业务的市场份额由上年的38.72%上升至44.95%，市场领先地位进一步巩固。

2009年，船用燃料油价格有所回落，本公司亦适当降低了车辆运价，以继续保持海路相对于公路在运输成本方面的优势。2009年本公司采购船用燃料油的平均单价为3,675.95元/吨，比上年的4,737.45元/吨下降了22.41%，本公司当年车辆平均运价为1,358.80元/辆，较上年的1,687.34元/辆下降了328.54元/辆，降幅为19.47%，车辆平均运价的下降幅度与船用燃料油基本相当。

③2010年1-6月本公司实现车票收入30,151.96万元，达到去年全年车票收入的61.53%。

2010年上半年，我国东部沿海地区经济较为活跃，渤海湾两地经济和人员交流频繁，公司渤海珍珠轮、渤海玉珠轮、渤海宝珠轮分别于2009年4月、7月和2010年2月建成并投入运营，使公司车辆运载能力较上年同期有较大幅度提高，公司竞争优势得以加强。本公司实现车运量22.93万辆（平均每月约3.82万辆），较上年同期上升8.44万辆（平均每月约增加1.41万辆），涨幅为58.25%。公司2010年上半年的车辆平均运价为1,314.77元/辆，较上年平均运价1,358.80元/辆下降了3.24%。

（2）旅客运输业务

渤海湾的旅客运输市场需求主要来自于经济往来、旅游等引起的人员流动，两地居民间探亲访友亦产生了较多的市场需求。由于本公司在大连方向靠泊的大连湾新港码头与渤海湾其他客滚运输企业靠泊的码头相比，距离大连市区相对较远，因此旅客运输市场份额略低，但公司依靠企业品牌、服务质量以及新建船舶的安全舒适性等方面的优势，使旅客运输的市场份额在2009年跃居渤海湾客滚运

输企业首位，成功实现了从“以车为主、以客为辅”到“车客并重、车客并举”的战略性经营转变。

2007-2009年及2010年1-6月，本公司实现旅客运输收入分别为19,108.73万元、20,444.41万元、25,806.52万元和11,998.41万元，占当期主营业务收入的比例分别为31.21%、29.85%、34.30%和28.11%。

①2008年本公司实现旅客运输收入20,444.41万元，较上年上升了6.99%。

2008年下半年，由于全球金融危机的影响导致经济往来人员有所减少，北京奥运会及残奥会期间出行旅客减少，使本公司旅客运量较上年大幅下降。2008年1-6月，本公司实现客运量90.26万人，较上年同期上升8.71万人，但自2008年7月起，本公司客运量随之出现明显下降，下半年共实现客运量81.67万人，较上年同期的106.11万人下降了24.43万辆，降幅为23.03%。尤其是2008年8-9月北京奥运会、残奥会举办期间，本公司实现客运量29.02万人，较上年同期的43.28万人下降了14.26万人，降幅达32.94%。

本公司2008年全年实现客运量171.93万人，较上年的187.66万人降低了15.73万人，降幅为8.38%，当年旅客运输业务的市场份额为30.03%，较上年的31.05%略有下降。

本公司依据市场需求、营运成本、市场竞争情况等因素，并考虑作为旅客运输企业的社会责任，谨慎调整旅客运价，因此相对于车辆运输而言，旅客运价调整次数和调整幅度都较小。2008年旅客平均运价为118.91元/人，较上年的101.83元/人上升了17.08元/人，涨幅为16.77%。

②2009年本公司实现旅客运输收入25,806.52万元，较上年上升了26.23%。

2009年1-6月，本公司实现客运量78.19万人，较上年同期下降12.07万人，自2009年7月起，全球金融危机的影响逐渐消除、国内旅游业的发展使得渤海湾经济往来人员和旅游人员有较大幅度增长，整体市场需求增加。2009年下半年本公司实现客运量122.70万人，较上年同期增加41.03万人，涨幅达50.24%。其中，由于学生假期及旅游旺季的双重影响，公司2009年8月的单月客运量达到35.65万人（平均每天1.15万人），较上年同期的16.06万人上涨了121.98%，较2007年同期的25.29万人亦有40.96%的涨幅。从最近几年的旅客运输量来看，7-9月旅客运输旺季的客运量峰值呈上升趋势，旅客运输的季节性进一步突出。

除总体市场需求上升的影响外，本公司渤海珍珠轮、渤海玉珠轮分别于2009年4月、7月建成并投入运营，由于其安全性、舒适性、服务设施完备性等各方面均较渤海湾其他船舶有较大提升，进一步增强了公司的竞争能力，提高了公司的市场份额。本公司2009年全年实现客运量200.89万人，较上年的171.93万人上升了28.96万人，涨幅为16.84%，当年旅客运输业务的市场份额为34.00%，较上年的30.03%上升了3.97%，跃居渤海湾客滚运输行业首位。

本公司依据市场需求、营运成本、市场竞争情况等因素，并考虑作为旅客运输企业的社会责任，谨慎调整旅客运价，因此相对于车辆运输而言，旅客运价调整次数和调整幅度都较小。2009年旅客平均运价为128.46元/人，较上年的118.91元/人上升了9.55元/人，涨幅为8.03%。

③2010年1-6月本公司实现旅客运输收入11,998.41万元，达到上年全年的46.49%。

2010年上半年，随着渤海湾两地经济和旅游业的稳步发展，渤海湾旅客运输整体市场需求随之增长，公司渤海珍珠轮、渤海玉珠轮、渤海宝珠轮的陆续投入运营亦进一步增强了公司的旅客运输竞争优势，本公司实现客运量103.21万人（平均每月约8.60万人），较上年同期上升25.02万人，涨幅为32.00%。公司2010年上半年的旅客平均运价为116.25元/人，与上年平均运价128.46元/人下降了9.50%。

3、主营业务收入的季节性变动分析

本公司的车辆运输量存在一定的季节性，如每年9-11月因农产品运输需求较大，属于车辆运输的旺季；每年1-2月因春节因素以及气候原因，属于车辆运输的淡季。但由于运价受到市场需求、营运成本（如燃油价格）、市场竞争情况等众多因素的影响，在一定程度上抵消了车运量季节性特征对车票收入的影响，因此公司的主营业务收入并未因车辆运输量的淡旺季而表现出明显的季节性特征。

本公司的旅客运输量存在较明显的季节性，主要表现在每年7、8月因学生暑假和沿海地区旅游旺季的双重影响，属于旅客运输的旺季。但由于客票收入占主营业务收入的比重相对较小，且这段时期处于车辆运输的相对淡季，因此公司的主营业务收入并未因旅客运输量的淡旺季而表现出明显的季节性特征。

（三）营业成本分析

最近三年及一期，本公司营业成本总体情况如下：

单位：万元

项目	2010年1-6月	2009年度	2008年度	2007年度
主营业务成本	26,954.94	43,375.34	39,826.09	34,503.40
其中：烟台大连航线	23,565.41	43,100.31	39,826.09	34,503.40
蓬莱旅顺航线	3,389.53	275.03	-	-
其他业务成本	-	-	-	-
营业成本合计	26,954.94	43,375.34	39,826.09	34,503.40

最近三年及一期公司主营业务成本的具体构成如下：

单位：万元，%

项目	2010 年 1-6 月		2009 年度		2008 年度		2007 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
燃料	11,497.95	42.66	15,417.42	35.54	15,247.13	38.28	12,128.99	35.15
港口费	8,272.88	30.69	14,126.05	32.57	12,851.05	32.27	11,801.20	34.20
船员工资	1,295.14	4.80	1,859.13	4.29	1,488.17	3.74	1,277.99	3.70
船舶折旧	3,348.93	12.42	4,900.44	11.30	3,690.04	9.27	3,555.13	10.30
船舶修理费	339.25	1.26	1,813.73	4.18	1,979.61	4.97	1,459.79	4.23
保险费	356.40	1.32	885.49	2.04	518.60	1.30	568.82	1.65
润料	369.32	1.37	871.74	2.01	621.63	1.56	654.28	1.90
其他	1,475.08	5.47	3,501.34	8.07	3,429.86	8.61	3,057.20	8.86
主营业务成本	26,954.94	100.00	43,375.34	100.00	39,826.09	100.00	34,503.40	100.00

随着公司业务规模的扩大和新船投入运营，公司主营业务成本亦逐年上升，且与公司主营业务收入的上升幅度基本相当。本公司的主营业务成本主要是燃料采购费、港口费用和船舶折旧，2007-2009年及2010年1-6月，该三项费用合计占主营业务成本的比例分别为79.66%、79.82%、79.41%和85.77%。

本公司所用燃料主要包括船用燃料油（包括F120、F180船用燃料油）、船用轻柴油，其中船用燃料油的采购成本占燃料总成本的90%以上。由于船用油品在国内的供应商较为有限，从提供加油服务的便利性和长期稳定供应能力考虑，本公司选择大连保税区顺林石油化工有限公司作为船用燃料油的供应商，选择烟台市渤海石油有限公司和辽渔集团物资公司作为船用轻柴油的供应商。最近三年及一期，本公司船舶耗用燃料的具体情况如下：

单位：万公斤、万元

项目	2010 年 1-6 月		2009 年		2008 年		2007 年	
	数量	成本	数量	成本	数量	成本	数量	成本
F120 船用	147.86	715.37	394.19	1,429.64	406.87	1,961.16	412.96	1,538.79

燃料油								
F180 船用燃料油	2,189.02	10,479.00	3,572.00	13,096.49	2,630.99	12,470.46	2,634.67	9,752.64
船用轻柴油	47.81	303.60	158.41	891.29	122.10	815.52	154.56	837.56
合计	2,384.69	11,497.97	4,124.60	15,417.42	3,159.96	15,247.13	3,202.19	12,128.99

注：公司 2010 年起在离、靠港时主要使用船舶主机提供动力，减少使用船舶辅机，船用轻柴油的消耗量有较大幅度降低。

2010 年 1-6 月，由于船用燃油价格持续快速上涨（以 F180 船用燃料油为例，2010 年上半年的采购均价为 4,808.39 元/吨，而上年度采购均价仅为 3,679.33 元/吨），公司燃料采购成本随之显著增加，按照当期实际耗用量计算，不考虑其他因素，船用燃油价格上涨使公司营业成本增加约 2,698.79 万元。

本公司在港口费科目中核算的费用主要包括车代理费、客代理费、船舶港务费等，最近三年及一期本公司港口费的具体构成如下：

单位：万元，%

	项目	2010 年 1-6 月		2009 年		2008 年		2007 年	
		金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
1	车代理费	5,916.18	71.51	9,779.24	69.23	9,386.99	73.04	8,382.68	71.03
2	客代理费	830.84	10.04	1,796.14	12.72	1,373.71	10.69	1,417.28	12.01
3	软票费	114.30	1.38	236.62	1.68	198.23	1.54	200.70	1.70
4	水电费	51.76	0.63	93.99	0.67	94.67	0.74	100.09	0.85
5	拖轮费	11.96	0.14	9.65	0.07	1.17	0.01	8.44	0.07
6	系解缆费	0.00	0.00	0.00	0.00	0.06	0.00	0.17	0.00
7	船舶配载费	8.38	0.10	27.44	0.19	41.52	0.32	25.03	0.21
8	停泊费	0.00	0.00	122.34	0.87	92.17	0.72	91.19	0.77
	港口综合服务费用小计	6,933.42	83.80	12,065.42	85.43	11,188.52	87.06	10,225.58	86.64
9	船舶港务费	1,209.02	14.61	1,821.09	12.89	1,393.08	10.84	1,388.62	11.77
10	加固队费	46.44	0.56	92.62	0.66	75.76	0.59	56.18	0.48
11	大客车费用	83.81	1.01	145.44	1.03	193.52	1.51	115.15	0.98
12	其他	0.18	0.00	1.49	0.01	0.19	0.00	15.67	0.13
	合计	8,272.88	100	14,126.05	100	12,851.05	100	11,801.20	100

上表费用项目中，第 1-8 项为公司向港口方支付的港口综合服务费用，第 9 项为公司向靠泊港口所属海事局支付的行政规费，第 10 项为公司因登船车辆绑扎加固而向劳务公司加固队支付的费用，第 11 项为公司因包车接送旅客而向客

运公司支付的费用，第 12 项为在港口发生但不属于支付港口方的其他费用。

（四）毛利率分析

本公司最近三年及一期的毛利率指标如下：

项目	2010 年 1-6 月	2009 年度	2008 年度	2007 年度
综合毛利率	36.85%	42.36%	41.85%	43.64%
其中：烟连线	39.32%	42.58%	41.85%	43.64%
蓬旅线	11.85%	-42.58%	-	-

最近三年内，公司综合毛利率分别为43.64%、41.85%、42.36%，基本保持稳定。2010年1-6月，公司综合毛利率为36.85%，较上年度下降了5.51%。

2010年上半年，渤海湾客滚运输市场竞争情况有所加剧，为提高公司竞争力并吸引陆路运输的转移市场需求，公司适当调低了船舶运价，但依靠新建船舶的竞争优势和积极主动的营销策略，公司2010年上半年实现营业收入42,681.58万元，较上年同期大幅增长。但由于船用燃料油价格持续快速上涨及船舶折旧增加等因素，公司营业成本显著增加至26,954.94万元。在以上因素的综合影响下，公司2010年1-6月的毛利率水平有所下降。

1、烟台至大连航线

烟台至大连航线是本公司最近三年经营的最主要航线，也是渤海湾最为重要和最为成熟的客滚运输航线，该航线是国家“五纵”、“七横”大通道最长一纵“同三线”的海上连接段，把北起黑龙江同江、南至海南三亚的我国最长的南北高速公路主干线同三线的北段与南段相连接。烟台至大连航线海路运输距离为89海里（折合约165公里），而两地的陆路运输距离约1490公里，海路运输较陆路运输具有较大的成本优势和时间优势，随着我国东北地区与华东地区的经济发展，这一航线的市场需求稳定且呈上升趋势。

本公司长期经营该航线，具有丰富的运营及管理经验，建立了良好的企业形象和“真情相伴、海上家园”的服务品牌，在该航线的客滚运输企业中具有较强的竞争优势。最近几年内，由于新增船舶导致公司业务成本有所增加，且全球金融危机对本公司业绩造成了不利影响，但本公司通过强化经营管理，稳步提高了业务收入，将主营业务毛利率保持在较高水平。本公司在经营管理方面采取的主要措施包括：

（1）扎实推进本质安全型企业建设。以安全生产为核心，完善安全管理体

系和船舶保安体系，全面提升安全标准并加强监督检查；

（2）加强业绩考核，提高生产营销人员积极性。公司与部门、部门与个人层层签订《目标责任制合同书》，及时实施动态奖励，充分发挥收入分配机制的激励作用，调动了各部门和生产营销人员的工作积极性；

（3）加强市场营销力度。公司自营销售开展了火车、汽车合作售票，团体订票上门送票等多种方式，实行客户代表制，为客户提供预留票、领路、办理乘船手续和往返票等全方位服务；公司采取远程点政策优惠并予以扶持、区域车辆根据市场情况实行特价、近程点不控制放票量等措施，调动代办点的积极性；公司派出市场开发人员定期走访东部沿海各省的运输企业、物流园、配货站等，开发新的协议车队，扩大长期稳定客户数量；

（4）加强机务供应管理。公司不断加强燃料、润料管理，减少不必要的损耗；积极推进船舶节能降耗及技术改造；鼓励船舶自修与维护保养，减少因设备原因停航的情况；强化坞修管理，节约坞修费用及时间；

（5）加强员工队伍建设。引进和储备高素质专业人才，优化员工专业结构；组织消防知识、主机业务、避碰知识等46个大项的培训，提高员工素质。

2、蓬莱至旅顺航线

公司于2009年12月17日恢复开通蓬莱至旅顺航线，2009年该航线毛利率为-42.58%，主要是由于该航线已经停用多年，目前处于市场培育和恢复阶段，且冬季为客滚运输业务的相对淡季。一方面，客户需求和业务收入暂时较低，但另一方面，公司营业成本中船舶的燃料消耗及维修费用却相对固定，基本不受车客数量的影响，因此2009年该航线毛利率为负。2010年上半年，蓬旅线市场需求逐渐显现，公司车客运量增长，该航线毛利率水平也已由负转正，为11.85%。

蓬莱至旅顺航线是渤海湾主要的客滚运输航线之一，航线海路运输距离为55海里（折合约102公里），是山东半岛和辽东半岛之间最短的海上距离。随着港口基础设施条件的日益完善和两地陆地交通网络的快速发展，预计该航线具有较大的发展潜力，本公司在该航线的盈利能力及毛利率水平将有较大改善。

（五）期间费用分析

最近三年及一期，本公司期间费用的具体情况如下：

单位：万元

项目	2010年1-6月	2009年度	2008年度	2007年度
销售费用	310.64	542.97	565.54	602.15
管理费用	755.86	1,853.25	2,028.55	1,466.78
财务费用	2,475.45	3,167.04	2,325.70	2,563.79
合计	3,541.95	5,563.26	4,919.79	4,632.72

最近三年及一期，本公司期间费用占营业收入的比例分别为7.57%、7.18%、7.39%和8.30%，未对公司经营业绩产生较大影响。

1、销售费用

本公司的销售费用主要包括烟台经营部、大连经营部的员工工资及福利、各项费用以及公司支付的售票处房屋租金等，最近三年及一期的销售费用分别为602.15万元、565.54万元、542.97万元和310.64万元，占当期营业收入的比例分别为0.98%、0.83%、0.72%和0.73%，在金额和比例上均呈逐年下降趋势。

2、管理费用

本公司管理费用主要包括员工工资及福利、业务招待费等费用，最近三年及一期的管理费用分别为1,466.78万元、2,028.55万元、1,853.25万元和755.86万元，占营业收入的比例分别为2.40%、2.96%、2.46%和1.77%，基本保持稳定。

3、财务费用

本公司财务费用主要是银行借款的利息费用，最近三年及一期的财务费用分别为2,563.79万元、2,325.70万元、3,167.04万元和2,475.45万元，占营业收入的比例分别为4.19%、3.40%、4.21%和5.80%。本公司投资建造的渤海珍珠轮、渤海玉珠轮、渤海宝珠轮、渤海翡珠轮陆续于2009年和2010年上半年投入运营并转入固定资产核算，相应的银行借款利息不再资本化，从而增加了公司财务费用，使公司2009年及2010年上半年的财务费用上升幅度较大。

（六）非经常性损益分析

本公司非经常性损益主要是非流动资产处置损益、政府补助等，最近三年及一期对公司净利润的影响金额分别为372.37万元、1,159.81万元、220.68万元和602.93万元，对本公司净利润未构成重大影响。最近三年及一期公司非经常性损益的具体情况如下：

单位：万元

项目	2010年1-6月	2009年度	2008年度	2007年度

非流动性资产处置损益，包括已计提资产减值准备的冲销部分	-3.76	-0.57	806.09	-2.76
计入当期损益的政府补助，但与公司正常经营业务密切相关，符合国家政策规定、按照一定标准定额或定量持续享受的政府补助除外	1,079.66	212.00	626.54	202.18
根据税收、会计等法律、法规的要求对当期损益进行一次性调整对当期损益的影响		-	-	155.22
除上述各项之外的其他营业外收支净额	3.15	12.14	-1.73	25.11
非经营性损益对利润总额的影响的合计	1,079.05	223.58	1,430.90	379.74
减：所得税影响数	476.12	2.89	271.09	7.37
扣除所得税后非经常性损益影响数	602.93	220.68	1,159.81	372.37
扣除非经常性损益后净利润	8,279.78	17,679.51	15,963.26	13,378.38

本公司2008年非经常性损益净额相对较大，主要是当年巴拿马船务和烟台明珠进行了清算，其中巴拿马船务清算形成投资收益807.12万元、烟台明珠清算形成损失1.03万元。根据《财政部、交通运输部关于印发<城乡道路客运成品油价格补助专项资金管理暂行办法>和<岛际和农村水路客运成品油价格补助专项资金管理暂行办法>的通知》（财建[2009]1008号）和烟台市财政局《关于下达2009年下半年石油价格改革财政补贴资金预算指标的通知》（烟财建指[2010]31号），公司于2010年6月24日收到燃油价格财政补贴1,079.66万元，因此公司2010年上半年的非经常性损益金额较大。

（七）净利润及收益率指标分析

1、净利润指标

最近三年及一期，本公司实现净利润的具体情况如下：

单位：万元

项目	2010 年 1-6 月	2009 年度		2008 年度		2007 年度
	金额	金额	增长率	金额	增长率	金额
净利润	8,882.71	17,900.19	4.54%	17,123.07	24.52%	13,750.75
扣除非经常性损益后的净利润	8,279.78	17,679.51	10.75%	15,963.26	19.32%	13,378.38

报告期内，在公司业务快速发展，营业收入逐年提高，管理和运营水平不断提升等因素的共同作用下，本公司扣除非经常性损益前后的净利润均稳步增长。

2、收益率指标

最近三年及一期，本公司的收益率指标如下：

	报告期利润	加权平均净资产收益率	每股收益（元）	
			基本每股收益	稀释每股收益
2010 年 1-6 月	归属于公司普通股股东的净利润	11.84%	0.2335	0.2335
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	11.04%	0.2177	0.2177
2009 年	归属于公司普通股股东的净利润	26.92%	0.4706	0.4706
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	26.59%	0.4648	0.4648
2008 年	归属于公司普通股股东的净利润	30.30%	0.4501	0.4501
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	28.25%	0.4196	0.4196
2007 年	归属于公司普通股股东的净利润	29.44%	0.3993	0.3993
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	28.65%	0.3885	0.3885

2007-2009年，本公司按照扣除非经常性损益后净利润计算的加权平均净资产收益率分别为28.65%、28.25%和26.59%，基本保持稳定。

最近三年内，本公司每股收益稳步增长，按扣除非经常性损益后净利润计算的每股收益由2007年0.3885元上升至2009年的0.4648元，增长幅度为19.64%。

（八）影响公司盈利能力连续性和稳定性的主要因素

1、客滚运输的市场需求

本公司主要经营客滚运输业务，船票款是公司的主要收入来源，因此客滚运输市场需求是影响本公司盈利能力的主要因素，而市场需求受以下三方面因素的影响：

A．地区经济发展带来的市场需求：车辆运输需求与环渤海地区、东北三省、东部沿海地区经济发展息息相关，旅客运输需求主要受经济往来人员流动、山东半岛和辽东半岛之间探亲访友和旅游行业的影响。

B．客滚运输便捷化创造的市场需求：随着本公司航线班次稳定、船舶管理更科学、船舶的安全性、豪华舒适度提高，渤海湾客滚运输的便捷化将大幅提高。根据对相关公路流量的测算和预测，烟台到大连之间的运输需求将随着便捷化程度的提高而呈现快速增长。

C．其他可替代运输方式的影响：现代交通运输方式主要有铁路、公路、水路、航空和管道等五种，每一种运输方式有其特定的运输路线和运输工具，形成了各自的运营特点、经济性能和适用范围。对于客滚运输业务而言，旅客运输方面的主要替代方式为公路、铁路和航空运输，车辆运输方面的主要替代方式为公路、铁路运输，若该等可替代运输方式的运输成本降低，或方便快捷性提高，预计将对客滚运输市场需求产生一定影响。

2、客滚运输价格

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），自2001年5月1日起，我国全面放开水上客货运输价格，实行市场调节价。目前，渤海湾客运港航联席会定期召开会议，参会企业根据近期市场情况协商确定下一阶段的指导性运价。日常经营中，各公司可根据自身的经营成本、船舶状况、靠泊条件以及市场供求情况，围绕联席会议制定的指导价格对运价进行适当调整。若该等定价机制发生变化，导致本公司丧失自主定价权，将对本公司的盈利能力产生较大影响。

3、燃油价格变动

燃油价格变动对本公司盈利能力存在两方面的影响：一方面，燃油采购成本是本公司的重要成本项目，燃油价格上涨将提高本公司的营业成本；另一方面，公路运输是渤海湾客滚运输最主要的替代运输方式，而燃油价格变动对公路运输成本具有更显著的影响，因此，燃油价格上涨将使一部分车辆转而采取海路运输方式，从而增加本公司的营业收入。此外，本公司具有一定的自主定价权，可通过提高运输价格部分消除燃油价格上涨的负面影响。

（九）同行业上市公司比较

截至本招股说明书签署之日，与本公司经营相同业务的上市公司为海峡股份（股票代码：002320），本公司与海峡股份分别在渤海湾地区和南海地区经营客滚运输业务。

截至2009年12月31日，本公司与海峡股份的主要财务状况指标如下：

项　　目	本公司	海峡股份
资产总额（万元）	192,845.76	176,956.37
总股本（万元）	38,040.00	15,750.00
归属于母公司股东的所有者权益（万元）	70,577.62	169,210.11
归属于母公司股东的净利润（万元）	17,900.19	13,704.36
资产负债率（%）	63.40	4.38
流动比率	0.15	62.67
速动比率	0.14	62.27
存货周转率	75.76	27.91
应收账款周转率	49.54	24.31

数据来源：海峡股份2009年度报告

最近三年，本公司与海峡股份的盈利能力指标如下：

盈利能力指标	公司	2009 年	2008 年	2007 年
毛利率	本公司	42.36%	41.85%	43.64%
	海峡股份	47.06%	42.08%	38.88%
基本每股收益（元）	本公司	0.46	0.42	0.39
	海峡股份	1.13	0.95	0.75
加权平均净资产收益率	本公司	26.59%	28.25%	28.65%
	海峡股份	36.85%	34.64%	33.38%

数据来源：海峡股份2009年度报告

注：上表中基本每股收益和加权平均净资产收益率均按扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润计算。

三、现金流量分析

最近三年及一期，本公司现金流量情况如下：

单位：万元

项　　目	2010 年 1-6 月	2009 年度	2008 年度	2007 年度
经营活动产生的现金流量净额	14,263.25	24,791.56	28,337.48	20,267.17
投资活动产生的现金流量净额	-17,653.40	-51,697.16	-36,404.21	-36,368.04
筹资活动产生的现金流量净额	9,002.51	22,472.20	890.69	31,271.66
现金及现金等价物净增加额	5,612.36	-4,433.41	-7,176.32	15,170.51

（一）经营活动产生的现金流量分析

本公司主营业务非常突出，经营活动现金流入主要来源于船票款收入，且船票款基本能够及时收回，2007-2009年及2010年1-6月，销售商品、提供劳务收到

的现金占经营活动现金流入的比例分别为93.80%、98.80%、99.62%和97.44%。公司经营活动现金流出主要为港口费用、燃料采购、职工人力成本和各项税费等。

最近三年及一期，公司经营活动现金流量净额分别为20,267.17万元、28,337.48万元、24,791.56万元和14,263.25万元，公司具备良好的持续经营能力和短期偿债能力。

（二）投资活动产生的现金流量分析

最近三年及一期，本公司投资活动现金流入分别为1.60万元、73.69万元、2.10万元和3,162.80万元，而同期的投资活动现金流出分别为36,369.64万元、36,477.90万元、51,699.26万元和20,816.20万元，因此导致投资活动现金流量净额为负，且金额较大。本公司投资活动现金流出主要是投资建造船舶，详见本章“四、资本性支出分析”。

（三）筹资活动产生的现金流量分析

本公司最近三年及一期筹资活动产生的现金流量主要受公司获得股东增资、借入银行借款、偿还银行借款及利息、现金分红等因素的影响。2007年公司增资扩股收到现金4,536万元；2007-2009年及2010年1-6月，本公司借入银行借款分别为47,016万元、29,220万元、58,880万元和47,060万元；偿还银行借款分别为12,300万元、8,000万元、23,340万元和34,600万元，支付银行借款利息分别为3,444.34万元、5,075.27万元、5,764.12万元和3,457.49万元；2008和2009年，本公司分别进行了现金分红15,254.04万元和7,303.68万元。

四、资本性支出分析

（一）最近三年及一期公司重大资本支出情况

最近三年及一期，本公司重大资本性支出均为建造公司经营客滚运输业务所需的船舶，具体情况如下：

单位：万元，%

项目	2010 年 1-6 月		2009 年		2008 年		2007 年	
	资本性支出	比重	资本性支出	比重	资本性支出	比重	资本性支出	比重
渤海金珠	-	-	-	-	-	-	1,813.10	4.87

渤海银珠	-	-	-	-	-	-	2,012.94	5.40
渤海珍珠	18.24	0.08	6,007.44	11.14	13,194.36	34.15	16,440.99	44.14
渤海宝珠	19.20	0.09	18,431.41	34.17	6,832.74	17.68	5,509.07	14.79
渤海玉珠	6,094.62	27.91	11,444.11	21.21	17,340.54	44.88	5,964.18	16.01
渤海翡珠	11,804.13	54.05	18,063.26	33.48	1,271.13	3.29	5,509.07	14.79
K-11	1,950.88	8.93	-	-	-	-	-	-
K-12	1,951.25	8.93	122.34	0.87	92.17	0.72	91.19	0.77
合计	21,838.31	100.00	53,946.22	100.00	38,638.77	100.00	37,249.35	100.00

注：渤海金珠轮、渤海银珠轮分别于2006年9月和2007年2月完工并交船，2007年对该两艘船舶的资本性支出为造船尾款。

为实现打造中国东部沿海海上高速路的战略目标，进一步增强竞争优势，巩固和加强渤海湾客滚运输行业的龙头地位，本公司于2007年2月和7月与黄海造船有限公司签订造船协议，委托其建造四艘客滚船舶，即渤海珍珠轮、渤海玉珠轮、渤海宝珠轮和渤海翡珠轮。因此，最近三年及一期，本公司每年用于建造船舶的资本性支出金额一直较大，分别为37,249.35万元、38,638.77万元、53,946.22万元和21,838.31万元。

上述船舶中，渤海珍珠轮、渤海玉珠轮分别于2009年4月和7月交船，至今运营良好，不仅增强了公司的竞争力，创造了可观的经济效益，而且在较大程度上提升了公司的企业形象和品牌价值。渤海宝珠轮、渤海翡珠轮分别于2010年1月和6月交船，目前已投入烟台至大连航线运营。

本公司报告期内的资本性支出使公司固定资产和在建工程余额大幅度增加，详见本章“一、财务状况分析”。

该等资本性支出全部用于本公司主营业务，是本公司实现既定战略目标的有力保障。随着新建船舶陆续投入运营，本公司业务竞争力持续增强，企业品牌形象不断提升，报告期内牢牢占据了渤海湾客滚运输市场的龙头地位，市场份额持续上升，资本性支出创造了良好的经济效益和社会效益。

（二）未来可预见的重大资本性支出计划

由于英华轮、宝华轮、渤海明珠轮等三艘船舶因船龄较长，船况较差，已不能完全满足渤海湾客滚运输市场的需求，为改善公司运力结构，提高公司的市场竞争力，本公司计划在2010年将上述船舶进行处置，并建造两艘船舶以更新优化

公司的运力结构，具体情况详见本招股说明书“第十三章 募集资金运用”。

五、主要财务优势和困难及未来趋势分析

（一）主要财务优势

1、主营业务突出，盈利能力较强

本公司主营业务突出，报告期内营业利润基本来源于主营业务收入，管理团队具有丰富的客滚运输业务经验，业务管理水平高，并已经形成一套成熟的经营和盈利模式。2007-2009年及2010年1-6月，本公司以扣除非经常性损益后净利润计算的加权平均净资产收益率分别为28.65%、28.25%、26.59%和11.04%，以扣除非经常性损益后净利润计算的每股收益分别为0.39元、0.42元、0.46元和0.22元，一直保持较强的盈利能力。

2、资产质量优良

本公司资产全部是经营客滚运输业务所需的船舶及其他资产。本公司目前共有八艘船舶，除英华轮、渤海明珠轮等两艘外，其余六艘船舶均为最近五年内新建的船舶，船舶设计先进、安全性能突出、运载能力强、舒适豪华性较高，预计在未来五年中仍能保持较强的竞争力，能够满足渤海湾客滚运输市场需求。

3、经营活动现金流量充足

由于本公司基本采用现金方式收取船票款，且本公司与港口方的结算周期较短，可将船票款及时收回，因此经营活动现金流量充足，不仅为公司的日常运营和业务发展提供了有效保障，而且提高了以自有资金偿付债务的能力。

4、良好的银行信用

本公司报告期内未发生过银行借款本息逾期的情况，与本地区各主要银行均保持良好的合作关系。由于本公司业务经营情况良好，经营现金流量充足，还款记录优异，因此银行对本公司给予了较高的信用评级。本公司2009年以来从银行共获得了五笔短期贷款，均执行较基准利率下浮10%的最优惠利率，且其中三笔贷款为信用贷款，反映出本公司具备良好的银行信用。

（二）存在的主要问题

本公司业务正处于快速发展的关键时期，由于烟台至大连航线客滚运输市场

需求预计将持续上升，且公司恢复运营蓬莱至旅顺航线，本公司需更新老旧船舶，优化运力结构，增强市场竞争力，巩固和加强公司在渤海湾客滚运输市场的龙头地位。

由于本公司最近几年内资本性支出占用了大量流动资金且已进行了较大金额的银行借款，再依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，因此，本公司通过本次发行股份筹集资金，不仅能够满足公司拟投资项目的资金需求，解决制约公司快速发展的资金瓶颈，而且能够在很大程度上改善公司的资产负债结构，增强公司的盈利能力，从而促进公司持续、稳定、健康发展，以更优异的经营业绩回报广大股东。

（三）未来发展趋势

经过多年的努力经营，本公司已牢牢建立渤海湾客滚运输行业龙头企业的市场地位，最近三年内市场份额均位居第一且呈上升趋势。未来几年，公司将继续提升本公司的盈利能力和经营业绩，并为地区经济的交流与发展作出贡献，具体措施包括：

1、过去十年中，公司本着对国家、对社会、对股东高度负责的精神，坚持“安全就是企业生命”的安全理念，成功实现了安全、效益和发展的和谐统一。公司将继续把安全管理作为公司经营的核心，从安全体系建设、员工安全意识培养、关键环节控制、安全细节管理、安全隐患治理等各方面加强安全管理。

2、保持烟连线的竞争优势，提高收入，提高市场份额。公司将通过合理、科学的航班安排提高船舶利用率，满足不同客户多样化的时间要求，缩短码头等待时间；通过提高乘船车辆调度、车客分流等现场作业效率，保证登船、离船环节的安全、高效、畅通、有序，为客户提供安全、快捷的乘船服务，通过提高客滚运输的便捷性增加市场需求。

3、抓住蓬旅线的发展机遇，注重市场开发和客户培养，创造新的利润增长点。

4、不断创新营销模式，完善营销网络，强化市场开发，努力拓展公司收入来源。

5、推行精品服务战略，以一流服务树立一流市场品牌，不断提升企业形象和品牌价值；

6、逐步延伸产业链，适时通过收购、参股等形式，积极参与和公司客滚运输业务有关的港口、客运码头、物流园区的的建设经营，与渤海湾其他港航企业形成战略合作关系，形成港航合作经营机制，增强公司在航线布局、航班调整、市场营销等方面的竞争优势。

7、抓住我国邮轮产业发展的市场机遇，依托在船舶设计、建造以及业务经营等方面的丰富经验，争取在国内率先发展邮轮产业，早日进军国际高端旅游市场。

第十二章 业务发展目标

本公司业务发展目标是公司根据当前的经济形势和市场环境，对可预见的将来作出的发展计划和战略安排。投资者不应排除公司根据经济形势的变化和实际经营情况对业务发展目标进行修改、调整和完善的可能性。

一、公司发展战略

（一）公司发展战略

中国东部沿海特别是环渤海地区经济的崛起，山东半岛蓝色经济区、辽宁沿海经济带的实施建设，低碳经济和绿色交通发展的迫切需求，国家对我国发展邮轮产业的鼓励政策，为本公司提供了难得的发展机遇。本公司将以此为依托，立足渤海湾，面向中国东部沿海和近洋，按照“以客滚运输为主打造中国东部沿海海上高速路，同时发展相关联的客滚码头及物流业、发展国际邮轮产业”的“一路两发”发展战略，力争在3-5年内实现多元化发展，成为一个以国际国内客滚运输为主，以客滚码头及港口物流、近洋邮轮产业等为主要产业的大型综合航运集团。

（二）公司战略目标

1、继续做强客滚运输业，打造全国运输规模最大、安全管理水平最高、效益最好、服务最优的客滚运输航母级企业；

2、介入客滚运输的上下游服务领域，包括客滚码头、港口物流园区等，延展公司产业链；

3、进军国际高端旅游市场，发展近洋国际邮轮产业，扩大公司经营领域。

二、实现公司战略的具体计划

（一）运力更新计划

本公司将继续对运力结构进行更新优化，巩固和扩大竞争优势，在市场竞争中赢得先机。具体计划包括：

1、淘汰老旧船舶。2010年，本公司将陆续淘汰三艘老旧客滚船舶，进一步

优化运力结构；

2、做好目前在建船舶的后续建造工作。在保证安全、质量的基础上加快目前在建客滚船舶的后续建造进度，确保按时交船并投入营运；

3、做好本次募集资金投向的国际标准豪华客滚船舶的设计、建造工作。

（二）航线优化和扩充计划

本公司将继续做强渤海湾客滚航线，并择机开辟国际航线，不断提升客滚运输业务的利润水平。主要包括：

1、继续巩固和加强公司在烟台至大连航线的市场地位。烟台至大连航线是渤海湾最为重要的黄金航线，目前创造了公司的绝大部分收入和利润，是公司各业之基。公司将采取有效手段和措施，持续巩固和加强公司在该航线的竞争优势和领先地位；

2、开拓和发展蓬莱至旅顺航线。蓬莱至旅顺航线是烟台至大连航线的有力补充，公司计划将该航线打造成渤海湾的第二条“海上高速路”和“黄金水道”，并择机将航线季节性延伸到天津，打造由蓬莱、旅顺、天津组成的环渤海旅游黄金航线；

3、适时开通其它客滚航线。依托多年的客滚经营经验，立足我国大陆与台湾以及中日韩之间日益增长的经贸人员往来需求，本公司计划适时开通我国大陆至台湾、中国至韩国的客滚航线。

（三）产业链延伸计划

客滚运输在整个运输产业链中处于中间环节，公司计划逐步延伸产业链，适时通过收购、参股等形式，积极参与和公司客滚运输业务有关的港口、客运码头、物流园区的的建设经营，与渤海湾其他港航企业形成战略合作关系，形成港航合作经营机制，增强公司在航线布局、航班调整、市场营销等方面的竞争优势。

目前本公司在产业链延伸方面的主要意向包括：参股烟台同三轮渡码头，参股旅顺、蓬莱客滚码头，参与烟台客滚运输物资集散中心的建设等。

（四）国际邮轮产业发展计划

国家发改委于2008年6月26日发布了《国家发展改革委关于印发促进我国邮

轮业发展的指导意见的通知》（发改交运[2008]1675号）。

本公司多年经营客滚运输业务，拥有经验丰富的管理团队和高级船员队伍，实现了良好的经营业绩，最近两年投入运营的渤海珍珠轮、渤海玉珠轮、渤海宝珠轮以及尚在建造的渤海翡珠轮是我国自主设计并建造的最安全、最舒适、最豪华、服务设施最完备的特大型客滚船舶。鉴于本公司在船舶设计、建造以及业务经营等方面已经积累了丰富的经验，具备在国内率先发展邮轮产业的基础条件，为了抓住我国邮轮产业发展的市场机遇，早日进军国际高端旅游市场，本公司已与中国船级社、黄海造船有限公司和上海船舶研究设计院共同签署了豪华邮轮研发项目合作备忘录，就共同研发豪华邮轮项目进行技术合作，以尽快设计、建造满足中国至亚洲主要港口高端旅游市场需求的豪华邮轮。

为了配合发展邮轮产业的战略目标，公司本次募集资金拟投资建造的两艘船舶，除满足现行公约、法规和规范对客滚船的要求外，突出强调了作为设计和建造豪华邮轮的预研项目，在船舶布局、内部装潢、绿色环保、安全舒适、娱乐设施等方面的设计标准均较普通客滚船舶有大幅提高。例如：对高等级客房设观景阳台，房间布局和设施配备参照五星级宾馆的标准；设乘客电梯，旅客可乘电梯登船或往返于各层甲板；大量采用节能措施，减少碳排放，油污水处理和排放完全符合国际公约的要求；增强船舶破损稳性，提高船舶破损后的生存指数；设直升机降落平台，提供快捷的救助通道；增加演艺厅、咖啡厅、多功能娱乐区等娱乐服务功能等。

（五）营销推广计划

公司将不断创新营销模式，完善营销网络，巩固并不断提高市场份额。

1、发挥品牌效应。以“珠”字号船舶形成的规模化和品牌化优势，通过投入商业广告、走访客户、举行客户联谊会等多种形式，继续加大对公司及船舶的宣传力度，在社会尤其是车客源集散地形成较大影响。

2、加强经营分析。加强市场信息的收集工作，随时掌握车客流的变化情况，做细、做实、做透生产经营分析，为经营决策提供可靠依据。

3、强化市场开发。细化市场分工，对不同的市场安排专人进行研究、开发和维护，逐家走访与过海车客需求有关系的配货站、物流中心、水陆联运车队、旅行社、酒店、旅游景点等，建立长期稳固的合作关系，获取充足的车客源。

4、完善销售网络。进一步扩大销售网点，拓展销售渠道，在经济腹地大部分的重要车客集散地设立自营点或代销点；利用现代科技开展网络订票业务；逐步解决往返票问题。

（六）服务提升计划

公司将全方位提高服务水平，使优质服务成为维系客户群体的重要保障。

1、提供安全、快捷的乘船服务。合理、科学安排航班，缩短车客在码头的候船时间；提高乘船车辆调度、车客分流等现场作业效率，保证登船、离船环节的安全、高效、畅通、有序，为客户提供安全、快捷的乘船服务。

2、提升船上服务质量。保持良好的船容船貌、客舱卫生，向广大旅客提供尽量多的关于企业文化、安全常识、交通出行等方面信息，为旅客提供整洁、舒适、温馨的乘船环境；经常进行换位思考，提高为旅客提供主动服务的意识；全面强化各项服务基本技能，实现服务动作的规范化和标准化；强化服务的精细化、人性化和特色化程度，打造精品船舶。

3、实行客户代表制。从联系客户、帮助客户订票，到客户顺利取得船票，经过安检等上船，期间实行一对一、面对面的客户代表制，由客户服务员跟踪服务，提供全程优质服务。

三、拟定上述计划所依据的假设条件

本公司拟定及实现上述计划所依据的假设条件包括：

1、我国国民经济持续、稳定、健康发展，国际与地区社会政治经济环境不发生对公司运营产生重大不利影响的变化；

2、国家对渤海湾客滚运输行业发展的政策导向保持稳定，不发生对公司生产经营不利的重大变化；

3、无其他不可抗力及不可预见因素造成重大不利影响；

4、本次发行能顺利实施，募集资金能够及时到位。

四、实施上述计划的影响因素分析

（一）公司实现上述计划的有利条件

1、船舶运力规模最大。公司是中国客滚运输行业运力规模最大、综合运输能力最强的企业，现有八艘客滚船舶投入运营，其中烟台至大连航线七艘、蓬莱至旅顺航线一艘，公司船舶总吨数为167,099吨，拥有额定车位数1,154辆，额定客位数10,355位。

2、人才储备充足。公司多年从事客滚运输，拥有一支持有国家海事部门签发的各类等级证书且具有丰富航海经验的船员队伍，拥有经验丰富的市场运作团队和生产经营管理团队。

3、经营业绩突出。公司收入、利润、上缴税金、车客运量、车客市场占有率，均为同行企业之首，是渤海湾客滚运输的领军企业。

4、具有航线开拓能力。公司从事客滚运输近13年，积累了丰富的经营管理经验，并且先后经营过烟台至大连、蓬莱至大连、蓬莱至旅顺航线的客滚运输业务，对开辟新航线具有丰富的经验和较强的能力。

5、安全管理水平高。本公司非常重视本质安全建设，安全形势持续稳定，连续3000多天未发生等级以上安全事故，获得中国海事局“安全诚信公司”、山东省交通厅“本质安全建设先进企业”、山东省人民政府安全生产委员会“安全生产双基工作先进企业”、“安全生产先进单位”等荣誉称号。

本公司率先自2001年将ISM规则（《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》）引入客滚船安全管理，建立了涵盖客滚运输所有业务环节的全面安全管理体系，并在2002年首家通过了NSM规则即《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》认证；公司率先自2008年起在国内客滚船舶实施船舶保安体系，并率先在2009年通过了国家船舶保护体系审核认证。公司制定的安全管理体系、船舶保安体系实践性和科学性非常强，对于提高安全管理水平、明确安全责任、提高人员素质具有非常重要的作用。

公司在客滚船舶推行的二氧化碳灭火系统、巡舱打卡系统、视频监控系统等已被列入国内客滚船舶建造规范。

（二）面临的主要挑战

1、可能遭受来自于同行业竞争对手的不规范竞争；

2、本次募集资金到位前，资金制约是影响实施上述计划的重要约束；

3、除对现有人员进行培养、选拔外，还需要引进高层次、高素质的管理、

营销人才；

4、随着公司规模扩大和投资项目增多，在战略规划、组织设计、机制建立、资源配置、人才管理、资金管理和内部控制等方面将面临挑战。

五、本次募集资金运用对实现公司战略目标的意义

本次发行募集资金将用于建造两艘国际标准豪华客滚船，若该项目能顺利完成，将进一步增强公司客滚运输业务的竞争优势，提高公司的经营业绩和品牌形象，有助于公司实现打造客滚运输航母级企业的战略发展目标。

同时，该两艘豪华客滚船的建造、运营也将在船舶设计、市场需求调研、客户开发、服务提升等众多方面为公司发展国际邮轮产业提供重要的经验积累，对于公司进军邮轮产业的战略目标具有重要意义。

第十三章 募集资金运用

一、募集资金运用概述

（一）募集资金数额

根据2010年2月2日召开的2009年度股东大会授权和公司第二届董事会第六次会议审议通过，公司本次拟向社会公开发行10,100万股新股，根据市场和询价情况确定筹集资金数额。

（二）募集资金投资项目及审批情况

本次发行募集资金投资项目及审批情况按轻重缓急顺序排列如下：

序号	项目名称	投入资金	审批机构	审批文号	建设期
1	更新两艘客滚船项目	77,896万元	交通运输部	交水批[2009]679号	23个月
2	偿还银行借款及补充流动资金	25,000万元	—	—	—
合计		102,896万元			

（三）募集资金不足或富余时的安排

如实际募集资金不能满足拟投资项目需求，本公司将利用自有资金或通过银行借款等方式补足项目投资缺口。如本公司本次发行实际募集资金超出项目资金需求，本公司将按照目前的资金状况和有关的管理制度，将超出部分资金用于偿还银行借款及补充流动资金。上述安排将有助于本公司进一步改善财务状况并提高经济效益。

（四）募集资金投资项目的准备情况

发行人对募集资金投资项目做了认真、充分的准备，具体包括：

1、在对市场及公司自身进行全面、深入调查分析的基础上，发行人聘请大连海事大学编制本次募投项目中更新两艘客滚船项目的可行性研究报告，并就项目可行性进行了反复论证研究。

2、公司与黄海造船有限公司、上海船舶研究设计院于2009年12月1日共同签署了《2300客位/2500米车线客滚船技术规格书合同设计》，设定了两艘新建船舶的设计、建造规格。通过深入考察研究，公司已初步完成了项目所需的主要船舶设备的选型和厂家筛选工作。

3、公司与黄海造船有限公司有过多次委托建造船舶的成功合作，本次募投项目所造船舶与其之前建造的渤海宝珠轮等船舶在基本结构、船型设计等方面具有一定的延续性，为使项目在工期和质量方面得到充分保障，公司决定继续委托黄海造船有限公司建造本次募集资金拟建的两艘船舶，并于2010年3月3日与其签订了两份《2300客位/2500米车道客滚船建造合同》（船号：k-11、k-12）。

二、更新两艘客滚船项目

（一）项目必要性

1、宝华轮、英华轮两艘老旧船舶更新升级的需要

公司宝华轮、英华轮是上世纪九十年代自国外购入的二手船舶，目前船龄较长、安全性较差、船舶设计落后，属于交通运输部《关于加强渤海湾客（滚）运输市场管理的通知》（厅水字[2009]225号）鼓励提前淘汰的老旧二手船舶，其自身也已不能完全适应渤海湾客滚运输的市场需求，亟需进行更新升级。

（1）船龄较长。宝华轮、英华轮的船龄分别达到23年、22年，船上设施陈旧、船况较差。

（2）安全性欠佳。宝华轮、英华轮均为单机单桨，不符合《钢质海船入级规范（2009）》对新建船舶的要求，存在相对较多的安全隐患。宝华轮、英华轮的抗风等级均为7级，而渤海湾海况复杂，全年8级以上的大风天气近30天，对宝华轮、英华轮的安全运营造成很大影响。

（3）设计落后。宝华轮、英华轮均为货船改造，车辆舱高均不超过4.4米，难以适应目前车辆大型化的运输需求。另外，随着未来环渤海湾地区经济快速发展、旅游业的蓬勃兴起和人民生活水平的逐步提高，广大旅客、车辆运输者的出行标准日益提高，宝华轮、英华轮由于设计落后，已经难以满足新增的高端消费需求。

根据山东省财政厅出具的《对省政府第1746号交办件的办理意见》（[2009]

鲁财交办164号），公司提前淘汰宝华轮、英华轮，对提高海运安全水平、促进大型客滚船技术升级具有积极意义，山东省财政厅将在完成船舶淘汰及更新后，给予每艘客滚船1,000万元的财政补贴。

公司已与烟台市拓普邦生物科技有限公司签订船舶买卖协议，将宝华轮、英华轮以每艘1,580万元的价格向其转让，交船日分别为2010年9月13-16日和2010年10月5-7日。截至2010年6月24日，公司已收到购买方支付的全部购船款。2010年9月15日，宝华轮已完成交船。

2、实现公司发展的战略需要

蓬莱至旅顺航线为渤海湾最短的海上航线，由于近年来随着两地经济和旅游迅速发展，港口基础设施条件大幅改善和两地陆地交通网络快速发展，该航线已经具备良好的发展条件，并有望成为继烟连线之后渤海湾第二条“黄金航线”。经详细考察论证，公司于2009年12月17日恢复运营蓬莱至旅顺航线，并从烟台至大连航线抽调英华轮、宝华轮投入该航线运营。

2010年1月13日，公司第二届董事会第四次会议审议通过了关于拟出售宝华轮、英华轮和渤海明珠轮的议案，决定将上述三艘老旧船舶于2010年择机处置。公司投入运营的船舶数量减少及新开航线造成的运力分散，导致烟台至大连航线发班密度和运载能力受到影响，不利于公司实现打造东部沿海海上高速路战略，亟需补充船舶及运力。

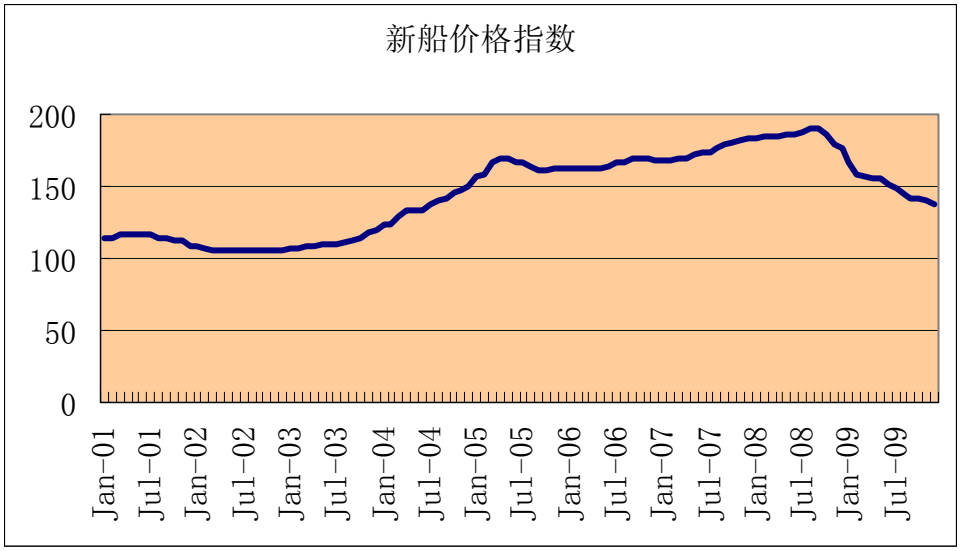
公司将发展邮轮产业作为未来发展的重要战略，并于2010年1月15日与中国船级社、黄海造船有限公司和上海船舶研究设计院共同签署了《豪华邮轮研发项目（或1000客邮轮研发项目）合作备忘录》，就共同研发豪华邮轮项目达成有关技术合作协议。为了配合发展邮轮产业的战略目标，公司本次募集资金拟投资建造的两艘船舶，除满足现行公约、法规和规范对客滚船的要求外，突出强调了作为设计和建造豪华邮轮的预研项目，在船舶布局、内部装潢、绿色环保、安全舒适、娱乐设施等方面的设计标准均较普通客滚船舶有大幅提高。该两艘豪华客滚船的建造、运营也将在船舶设计、市场需求调研、客户开发、服务提升等众多方面为公司发展国际邮轮产业提供重要的经验积累，对于公司进军邮轮产业的战略目标具有重要意义。

船舶建造周期方面，渤海轮渡现有的“珠”字号客滚船（除外购的渤海明珠轮

外）平均建造周期为2年左右。按照合同，本次募投项目新建的两艘客滚船建造周期为23个月，预计2012年投入运营。为有效面对未来市场需求的增长及实现公司发展战略的需要，目前启动新船建造项目是必要的。

3、目前处于较好的造船时机

从造船成本角度分析，目前全球性的金融危机还未完全消除，船舶建造所需的设备、原材料，尤其是船体钢板的价格处于较低水平。最近五年Klarkson新船价格指数的走势（下图）显示，当前的新船建造价格处于历史地位，此时建造新船能够较大程度地降低造船成本。



数据来源：Klarkson 安信证券研究中心

（二）项目总体目标

本次募集资金拟投资建造的两艘豪华客滚船将是渤海湾及全国航速最快、安全设施最齐全、布局最合理、装修最豪华、舒适性最强的豪华客滚船，能够最大限度地满足高端客户的消费要求。本次募投项目的实施将更新优化本公司运力结构，提升公司盈利能力，在船舶档次上与国际接轨，促进公司“一路两发”战略目标的实现，为公司打造更多的精品客滚运输航线打下坚实的基础。同时，公司通过运力提升扩大行业领先优势，加快对渤海湾客滚运输市场资源的整合，使公司成为全国综合竞争实力最强的客滚运输航母级企业。

（三）项目具体内容

本次募集资金拟用于建造两艘客滚船，用于更新将于2010年退出渤海湾客滚

运输的宝华轮和英华轮，拟建造船舶的运载能力设计规格如下：

运载能力参数	拟建造船舶设计规格（单船）
客位数（个）	2300
车道线（米）	2500

根据《2300客位/2500米车道客滚船建造合同》，上述两艘船舶将在23个月内建造完毕，待船舶建造并更新完成后，本公司船舶运力将有显著提高：

项目	宝华、英华合计	拟建造船舶合计	增加量	增幅
客位数（个）	1,373	4,600	3,227	235.03%
车道线（米）	1,290	5,000	3,710	287.60%

假设公司顺利实现目前既定的船舶更新计划（淘汰宝华轮、英华轮、渤海明珠轮），则在本次募集资金项目完成前，公司拥有船舶的固定资产原值和产能情况如下表：

船舶名称	船舶原值（万元）	客位数（个）	车道线（米）
渤海金珠轮	25,828.79	1,128	1,687
渤海银珠轮	24,078.03	1,128	1,687
渤海珍珠轮	35,760.79	1,571	1,993
渤海玉珠轮	34,867.79	1,571	1,993
渤海宝珠轮	36,867.85	1,571	1,993
渤海翡珠轮	36,647.60	1,571	1,993
合计	194,050.85	8,540	11,346

注：渤海宝珠轮、渤海翡珠轮尚有少量款项未结算完毕，其固定资产原值为按照目前预估数确认的金额。

按照目前签订的造船合同金额测算，本次募集资金项目实施完成后，公司船舶固定资产原值总额将增加77,896万元，增幅为40.14%；按照拟建造船舶的设计方案测算，公司船舶总客位数将增加4,600个，增幅为53.86%；公司船舶总车道线长度将增加5,000米，增幅为44.07%。本次募集资金拟建造船舶的安全性能、运载能力、豪华舒适性均较目前渤海湾客滚船舶有较大提高，建成后将进一步提高公司的竞争能力和经营业绩，经大连海事大学《2300客位/2500米车道客滚船可行性研究报告》测算，本次募集资金项目在经济上具有可行性。

（四）项目取得批文情况

交通运输部于2009年10月12日下发《关于同意渤海轮渡股份有限公司新建2艘客滚船的批复》（交水批[2009]679号），本次募投项目已获交通运输部批准。

中国船级社审图中心于2010年3月5日出具《“关于出具2300客位/2500米车道线客滚船船舶设计防污染部分评审意见的申请”的回复》，经初步审核，标题船设计拟采用的规范/法规/公约等适用的防污染技术标准符合中国船级社《钢质海船入级与建造规范（2009）》、中华人民共和国海事局《国际航行海船法定检验技术规则》（2008）及2009修改通报、《国际海上人命安全公约》及修正案、《国际防止船舶造成污染公约》及修正案等相关规范/法规/公约的现行有效要求。在设计方送审的设计图纸/资料通过审核后，并经中国船级社建造检验单位现场检验合格，且取得中国船级社出具的《国际防止油污染证书》、《国际防止生活污水污染证书》、《国际防止垃圾污染证书》、《国际防止空气污染证书》、《船舶船员舱室设备符合证明》等相关证书与证明后，可认为所建造的2300客位/2500米车道线的客滚船符合相关规范/法规/公约中对国际航行船舶防污染方面的要求。

（五）项目市场前景分析

1、未来市场需求预测

烟台与大连之间的航线是环渤海湾车、客水上运输最主要的航线，常年保持大量的车、客运输需求。2005年以来，航线上新造船舶投入运营，运力不断增加，客滚船经营企业管理水平逐年提高，运输安全性增强，服务质量提高，加之区域经济的快速发展，烟连线车辆和旅客运输需求也随之逐步增长。

以烟台与大连之间2000年-2009年客滚运输车、客总量和山东省GDP等主要经济指标为基础数据，采用一元回归预测法、增长率统计法、趋势外推预测法、指数平滑预测法和灰色预测法等多种数学模型定量测算，预测结果如下：

各种预测方法预测结果

单位：客运量：万人，车运量：万辆

年度		2010	2011	2012	2013	2014
一元回归	客运量	523	533	545	557	571
	车运量	67	67	68	69	70
增长率	客运量	528	550	572	596	620
	车运量	72	76	79	83	86

趋势外推	客运量	520	528	537	545	554
	车运量	67	68	68	69	70
指数平滑	客运量	517	525	533	541	549
	车运量	68	69	70	71	71
灰色预测	客运量	514	522	529	537	544
	车运量	66	66	66	67	67

分析用各种方法得到的预测结果，线性回归预测和时间序列趋势外推预测法的拟合效果较差，预测结果也未被采纳。因此，采用增长率统计法、指数平滑预测法、灰色预测法三种方法得到的旅客、车辆运量的预测结果进行加权组合预测，结果如下：

加权组合预测结果

单位：客运量：万人，车运量：万辆

年度	2010	2011	2012	2013	2014
客运量	523	539	556	573	591
车运量	70	72	75	77	80

考虑到环渤海陆路通道可能的转移交通量（滚装潜在运输量），通过对烟台与大连之间历年滚装车辆运输进行正常趋势增长预测，到2020年，烟台与大连之间滚装运输的各类车型总量为328万辆，其中吸引的环渤海陆路通道的各类车型转移交通量总计为197万辆。

假设转移运输量从2009年开始计算，逐年等额增长，将车辆运输需求趋势结果与数学模型预测获得的结果的平均值作为车辆运输的最终预测需求量，旅客运输需求量采用数学模型预测获得的结果。由此得出烟台与大连之间车、客运输需求量结果如下：

烟台与大连之间车客运量预测结果

单位：客运量：万人，车运量：万辆

年度	2010	2011	2012	2013	2014
客运量	523	539	556	573	591
车运量	83	104	125	147	168

2、公司新增运能分析

为抢占市场先机，巩固市场份额并保持行业领先地位，实现公司打造中国东部沿海海上高速路的战略目标，公司制定了清晰的运能更新计划。最近三年内，公司渤海银珠轮于2007年2月投入运营，渤海珍珠轮、渤海玉珠轮分别2009年4月和7月投入运营，均较大程度上提高了公司的竞争能力，创造了良好的经济效

益和社会效益。2010年2月，公司渤海宝珠轮也已投入运营，目前尚在建造的渤海翡珠轮预计将于2010年5月投入运营。

2010年1月13日，公司第二届董事会第四次会议审议通过了关于拟出售宝华轮、英华轮和渤海明珠轮的议案，决定将上述三艘老旧船舶于2010年择机出售。公司已与烟台市拓普邦生物科技有限公司签订船舶买卖协议，将宝华轮、英华轮以每艘1,580万元的价格向其转让，交船日分别为2010年9月13-16日和2010年10月5-7日。2010年9月15日，宝华轮已完成交船。

根据公司本次募集资金新建船舶的项目进度以及上述更新老旧船舶计划，预计在拟新建船舶营运前后，本公司的运能变化情况如下：

	投入前	投入后	增长量	增长比例
车运量（万辆次/年）	63.89	87.25	23.36	36.57%
客运量（万人次/年）	563.64	867.24	303.60	53.86%

3、其他公司新增运能分析

渤海湾其他客滚运输企业中，中海客运和大连航运集团均有新船建造计划，其建造的新船在规模、运力方面均比本公司新建船舶小。中海客运和大连航运集团新建船舶情况如下：

船公司	新建量	计划建造厂	计划投入时间	车位	客位
大连航运	1艘	黄海造船	2010 年	1,993米车道（约150车位）	1,571
中海客运	2艘	广船国际	2012 年	2,000米车道（约150车位）	1,400
合计	3艘			5,993米车道（约450车位）	4,371

除此以外，烟连线客滚运输市场的其它运输企业由于受资金、实力等方面的制约，暂时没有新船建造计划。按照国家有关老旧船舶强制报废的规定以及各公司实际经营情况，未来三年渤海湾其他客滚运输企业即将淘汰的船舶情况如下：

船公司	船名	航线	预计淘汰时间	车位	客位
中海客运	长兴岛	威海-大连	2012年	140	1,424
大连航运	银河王子	烟台-大连	2010年	109	768
	诚海	烟台-大连	2011年	53	364
	耘海	烟台-大连	2013年	72	600
威大公司	新生生	威海-大连	2011年		600
合计	5艘			374	3,756

与2009年相比，其他公司新增运能具体预测如下：

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
车运能（万辆次/年）	-1.78	0.92	-2.57	7.99	3.23
客运能（万人次/年）	35.90	88.90	25.28	116.09	76.49

4、未来需求与运能的匹配性分析

与2009年相比，烟台与大连之间2010年至2014年新增市场需求与新增运能的匹配情况如下：

	新增车辆运输需求（万辆次/年）	新增车辆运能（万辆次/年）	新增旅客运输需求（万人次/年）	新增旅客运能（万人次/年）
2010年	18.60	10.93	15.43	94.31
2011年	38.60	22.09	31.43	187.37
2012年	58.60	18.59	48.43	123.75
2013年	79.60	52.51	65.43	518.17
2014年	99.60	47.76	83.43	478.57

注：2009年运能依船舶实际投入情况计算，2010年及其之后年度的运能均以上年末船舶运力为基础测算。

车运供求方面，本次募集资金拟建造的船舶预计将于2012年投入营运，按照上表测算，2013年车辆运输需求预计较2009年新增77.60万辆次/年，而同期新增运能仅为52.51万辆次/年，需求的增长将高于供给的增长，到2014年，这种供不应求的趋势将更加明显。烟台与大连之间快速增长的车辆运输需求为本项目新建船舶的运营提供了保证。

客运供求方面，2013年旅客运输需求较2009年新增65.43万人次/年，同期新增运能为518.17万人次/年，供给的增长大于需求的增长。旅客运能的提升主要是考虑如下因素：（1）旅客运输季节性非常明显（参见本招股说明书“第六章 业务与技术”）。公司2009年8月份单月客运量高达35.65万人次，是当年12月份客运量的3.68倍，为保证高峰期的旅客运输需求，增加供给是必要的。（2）为满足未来旅客日益提高的对船舶舒适性、豪华性的要求，本项目新建船舶在客位数量和装饰装潢方面参照了欧洲主流客滚船和豪华邮轮，能够适应未来旅客运输需求的结构性调整，具备较强的比较优势。（3）客运收入占公司收入比例较低。车辆运输收入是本公司收入的主要来源，报告期内约占公司总收入的70%，车辆运输市场需求的快速增长以及运能短缺为本项目实施后的盈利能力提供了有力保障。

公司近年来新建的船舶无论从硬件方面还是从软件方面都在行业内处于领先水平，特别是本次募集资金投资建造的两艘豪华客滚船，其客舱设计、船舶稳性等指标参照邮轮设计，服务设施和服务水平将全面升级。这些新船投入营运后，大量对旅行质量要求较高的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，新建船舶投入营运还将进一步创造新的需求，许多选择其他运输方式的车辆、旅客会转而选择客滚运输方式，搭乘公司新船，从而拉动车客运量的增长，进一步扩大公司在烟连线客滚运输市场的竞争优势和市场优势。

（六）项目优势

本次募投项目新建两艘豪华客滚船，是公司未来发展豪华邮轮产业的重要步骤。在新船的设计和建造方面，除满足现行公约、法规和规范对客滚船的要求和目前市场对客滚船的功能要求外，还在以下方面进行了突破性尝试：

1、外观设计

船舶的整体外观设计更趋于豪华邮轮的外观。

2、布局装潢

新船的布局更加合理，内部装潢更加豪华，具体体现在：

（1）布局方面突出区域功能，将不同功能的区域分隔开，在保证区域间通道便利的前提下，减小不同功能区之间的相互影响。

（2）对高等级客房加设观景阳台，房间布局和设施配备按五星级酒店标准设计。

（3）内部装潢更加豪华，在材料选用方面突破传统船舶内装材料的局限。

3、舒适性

（1）设乘客电梯，旅客可乘电梯登船或往返各层甲板。

（2）加大减震力度，最大限度降低船舶震动。

（3）降低噪音，为旅客营造更为安静的旅行环境。

（4）改善空调和通风系统，增加客房的新风量，对公共场所和特殊群体旅客客房的空调系统采用全新风系统，同时采取措施降低空调通风系统的噪音。

（5）加大船舶减摇力度，降低船舶在海上大风浪情况下航行的横摇角，为旅客营造一个平稳的旅行环境。

4、符合绿色环保要求

（1）对燃油舱采用双壳布置，防止油舱破损造成溢油污染海域。

（2）设置足够容量的生活污水处理装置和生活污水舱，做到在港口生活污水零排放，在离岸规定区域对生活污水处理后排放。

（3）油污水的处理和排放完全按照国际公约和我国政府的要求。

（4）配置满足Tier II要求的柴油机，降低氮氧化合物的排放。

（5）制冷设备的冷媒采用国际公认的绿色冷媒，防止冷媒泄露对大气臭氧层造成破坏。

（6）在船舶建造过程建立上船有害材料清单，船舶将持有“绿色护照”。

（7）船舶设计将大量采用节能措施，减少碳排放，如对空调系统采取能量回收措施、主机排气余热利用、主机冷却水废热利用、房间采用可调温空调等。

5、安全

（1）船舶破损稳性采用统一概率法进行核算，提高船舶破损后的生存指数。

（2）对车辆处所设置固定压力水雾和固定CO_2两套灭火系统，提高车辆舱灭火能力。

（3）设直升机降落平台，提供快捷的救助通道。

6、增加更多的娱乐服务功能：如多功能餐厅、KTV、棋牌室、网吧、演艺厅、咖啡厅、阅览室、船舶超市以及露天多功能娱乐区等。

（七）项目技术方案

1、船舶选型方案

根据国际、国内客滚运输业发展趋势，今后的客滚运输船舶将向大型、豪华、舒适、安全、快速方向发展，公司也将发展邮轮产业作为未来的经营战略。在船舶具体选型时，结合渤海湾目前运力结构现状、航道气象水文特点、对旅客的吸引力、市场竞争需求、其他客滚运输企业的运力更新计划、渤海湾车客流量的发展速度、船舶造价高低、运营经济性以及设计经济性、建造周期等多种因素，公司决定采用2300客位/2500米车道客滚船船型。

2、项目技术方案

（1）本船概述

本次新建的船舶为短途国际航行、承载旅客、承运轿车、载重汽车和集装箱拖车的客/车滚装船，钢质船体、V型中速柴油机驱动、双机、双可调桨、双舵、前倾艏柱、球鼻艏、z方艉、人字架和流线型襟翼舵，机舱设在艉部，并设有艏侧推，减摇鳍和防横倾装置；具有多层连续甲板，具有丰满的上层建筑，设三部电梯，10露天甲板设观光区域，9甲板靠近舷侧的旅客房间设观光阳台。

主要用途：烟台—大连航线旅客、车辆滚装运输。船舶也满足中国—韩国、我国大陆—台湾等未来新开辟航线要求，满足欧洲客滚船运输航线上的环境和要求。

（2）规则和规范

本项目新建船舶的设计和建造遵照下列规则和规范：

◆《钢质海船入级规范》（2009）

◆《船舶与海上设施法定检验规则－国际航行海船法定检验技术规则》（2008）及其修改通报

◆The reles for lifting appliances of ships and offshore installations 2007, CCS

◆The rules and regulations for materials and welding 2009

◆International convention for the safety of life at sea consolidated edition 2004

◆The international convention on load lines, 1966 and as modified by the protocol of 1988, IMO

◆The international regulations for preventing collisions at sea 1972,IMO and its Amendments

◆Code on intact stability for all types of ships covered by IMO instruments and its Amendments

◆International convention for the prevention of pollution from ships 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto consolidated edition 2002 and its Annex

◆International convention on the control of harmful anti-fouling system on ships

◆ILO Convention concerning crew accommodation on board ship

◆International convention on tonnage measurement of ships, 1969

（3）船级和船旗

本次新建船舶的船体、舾装设备、机器和所有装置均入中国船级社船级，并获得船级符号：

★CSA RO-RO Passenger Ship，R1，Ice Class B

★CSM MCC

本船挂中国旗。

（4）主要船体及设备参数

项目	数据
总长	约178.8m
两柱间长	164.0m
型宽	28.0m
型深	15.00/9.00m
型设计吃水	6.20m
型结构吃水	6.50m
车辆舱甲板净高度不小于	
1甲板	4.8m
3甲板	4.8m
5甲板	4.5m
车道长度	2,480.0m（宽3.0米）
载重量	
设计吃水6.20m	不少于6,700吨
设计吃水6.50m	不少于7,500吨
旅客定额	2,290人（国内航行），1,822人（国际航行）
船员定额	99人
总吨	27,000吨
服务航速	不小于20节
续航力	3,000海里
主机CSR（0.9MCR）	8,000kW/750r/min，2台
生活污水处理装置	24吨/天，2台
防海生物污染系统	1套
救生设备	船上设6只6节航速、120人半封闭式吊落式救生艇。 1套6人高速救助艇及吊架。 100人气胀式自扶正救生筏20只，50人气胀式自扶正救生筏2只。 4套容量为600人/30分钟的海上双滑道垂直撤离系统。
抗风等级	8级

（八）项目投资资金计划

1、两船投资总额

根据本公司与黄海造船有限公司签订的《2300客位/2500米车道客滚船建造合同》（船号：k-11、k-12），投资建造两艘客滚船的价款总额为77,896万元人民币（38,948万元/艘），其中76,396万元支付给黄海造船有限公司，1,500万元为船东供应品及造船监理费等其他费用。

2、资金来源

公司先以自有资金支付前期造船价款，待本次发行股份募集资金到位后，用募集资金置换预先投入的自有资金，并支付剩余造船价款。

3、支付进度安排

根据合同约定，本公司向黄海造船有限公司支付的造船价款按照建造进度进行分期支付：

单位：万元

支付时点	K-11造船款	K-12造船款	合计
签订合同	1,909.90	1,909.90	3,819.80
开工	1,909.90	1,909.90	3,819.80
上船台	7,639.60	7,639.60	15,279.20
下水	15,279.20	15,279.20	30,558.40
交船	11,459.40	11,459.40	22,918.80
合计	38,198.00	38,198.00	76,396.00

除向黄海造船有限公司支付的造船价款76,396万元外，其他费用1,500万元在造船过程中根据需要进行支付。

本公司已于2010年4月14日前向黄海造船有限公司支付了首期造船款3,819.80万元。

（九）项目经济效益分析

在对本次募集资金投资项目进行经济效益分析时，主要选用净现值NPV、内部收益率IRR以及投资回收期PBP作为投资营运可行性和方案优劣的财务评价指标。

在分析中，公司的期望报酬率或基准收益率取12%，对新建船舶的动态投资指标进行测算，结果如下：

指标	单船	两船	判断标准
净现值（NPV）（万元）	22,369	44,739	＞0
内部收益率（IRR）（%）	19.02	19.02	＞12
动态投资回收期（PBP）（年）	8.96	8.96	

三、偿还银行借款及补充流动资金

（一）项目内容

公司拟使用本次募集资金2.5亿元用于偿还银行借款及补充公司流动资金。

公司拟以募集资金偿还银行借款的具体情况如下：

单位：万元

借款方	年末余额	拟偿还金额	借款期限	借款利率
中国光大银行烟台分行	4,000.00	4,000.00	2010 年 1 月 ~2011 年 1 月	4.78%
招商银行烟台环山路支行	6,000.00	6,000.00	2010 年 1 月 ~2011 年 1 月	4.78%
中国银行烟台出口加工区支行	6,800.00	6,800.00	2003 年 7 月 ~2013 年 7 月	基准利率上浮 10%
中国银行烟台出口加工区支行	6,200.00	6,200.00	2007 年 1 月 ~2012 年 12 月	基准利率
农业银行烟台北马路分理处	17,200.00	2,000.00	2007 年 3 月 ~2015 年 3 月	基准利率
合计	40,200.00	25,000.00		

注：上表中年末余额为截至2010年末银行借款余额。

若本次募集资金到位时，上述银行借款尚待偿还余额合计低于2.5亿元，募集资金超出部分将用于补充公司流动资金；若高于2.5亿元，募集资金不足部分公司将以自有资金偿还。

（二）项目必要性分析

1、降低资产负债率，防范财务风险

为实现打造中国东部沿海海上高速路的战略目标，保障运输安全，本公司近几年加快更新、建造船舶，随着该等船舶的陆续建成并投入运营，不仅增强了公司的竞争力，创造了可观的经济效益，而且在较大程度上提升了公司的企业形象和品牌价值。但是，由于集中建造船舶的资本性支出金额巨大（2007-2009年及2010年1-6月分别为37,249.35万元、38,638.77万元、53,946.22万元和21,838.31万元），公司自有资金不能完全满足其资金需求，公司借入了较大金额的银行借款，并导致公司的资产负债率逐年提高。2007-2009年及2010年6月末，本公司资产负债率分别为53.88%、59.03%、63.40%和63.39%。尽管公司一直努力调整和改善，但资产负债率依然维持在高位运行，并远高于国内同行业公司的平均水平。

与目前A股上市公司中唯一与公司同属客滚运输行业的海峡股份相比，海峡股份2008年末（上市前）和2009年末（上市后）的资产负债率分别为29.26%和4.38%，远低于公司的资产负债率水平。

即使将所属行业扩大到水上运输业（按照中国证监会行业分类），公司的资

产负债率水平也远高于其平均水平，国内水上运输业上市公司截至2009年12月31日的资产负债率（母公司）指标如下：

股票代码	股票简称	经营航运业务类型	资产负债率（%）
000520	长航凤凰	散货航运	82.13
600026	中海发展	散货、油品航运	36.22
600087	长航油运	特种品、油品航运	68.83
600428	中远航运	散货、特种品航运	41.73
600692	亚通股份	旅客、特种品航运	43.39
600798	宁波海运	散货航运	63.82
600896	中海海盛	散货、特种品航运	33.56
601866	中海集运	集装箱航运	41.41
601872	招商轮船	散货、油品航运	34.40
601919	中国远洋	集装箱航运	61.48
行业平均水平			50.70

数据来源：Wind 资讯。

注：ST 华龙和 SST 天海已不处于正常经营状态，故从可比公司中剔除。

长期较高的资产负债率会影响公司经营安全性，适时、适当地调整过高的资产负债率有利于公司稳健经营和持续发展，短期借款的偿还可以缓解公司短期偿债风险，提高公司的抗风险能力。因此，适当使用募集资金偿还银行借款以及补充公司流动资金有利于公司改善资产结构、增强财务稳健性和防范财务风险。

2、降低财务费用支出，提高公司盈利水平

由于银行借款金额较大，本公司的利息支出金额也保持在较高水平，最近三年及一期分别为3,444.34万元、5,075.27万元、5,764.12万元和3,457.49万元，其中计入财务费用的利息支出分别为2,666.61万元、2,582.23万元、3,215.94万元和2,527.73万元。按照目前中国人民银行公布的贷款基准利率计算，本次拟使用募集资金偿还的五笔银行借款的年利息共计为1,409.39万元，因此，使用2.5亿元募集资金偿还上述银行借款可减少公司财务费用1,409.39万元，从而提高公司的盈利水平。

此外，本公司长期借款利率均根据中国人民银行公布的基准利率每年调整一次，目前基准利率处于最近三年的最低水平（详见本招股说明书“第四章 风险因素”之“四、利率上升导致借款利息支出增加的风险”），若未来基准利率提高，偿还银行借款带来的财务费用节约将更为显著。

3、增强公司融资能力，提升公司发展潜力

截至2010年6月30日，本公司九艘客滚船舶中，渤海金珠轮等六艘船舶已抵押用于银行借款，还未进行抵押的船舶仅有渤海明珠轮（宝华轮、英华轮两艘老旧船舶已经出售，不予考虑），其净值为10,560.68万元，公司以抵押借款方式进行融资的空间已经很小。2009年以来，公司已从银行获得信用贷款1.9亿元，目前尚未使用的信用额度为1.1亿元（包括烟台银行奇山支行5,000万元和渤海银行济南分行6,000万元），公司以信用借款方式进行融资的空间有限，且信用借款只能是流动资金贷款，不能满足公司船舶建造等中长期资金需求。因此，使用部分募集资金偿还银行借款和补充公司流动资金，提高公司未抵押船舶净值和未使用信用额度，将增强公司的融资能力，提升公司的发展潜力。

综上所述，本次募集资金2.5亿元用于偿还银行借款和补充公司流动资金，有利于降低公司资产负债率，提高公司抗风险能力；有利于减少公司财务费用，提高公司盈利水平；有利于提高公司融资能力，增强公司发展潜力；有利于公司发展战略的实现，符合广大股东的长远利益，是完全必要和可行的。

四、募集资金运用对发行人财务状况和经营成果的影响

本次募集资金运用完成后，公司将新增2艘2300客位/2500米车道客滚船，用于替代宝华轮、英华轮。

本次募集资金拟建造的两艘客滚船与宝华轮、英华轮在经济效益方面的对比如下：

单位：万元

船名	年营业收入	营业税	总成本	利润总额	净利润
宝华	5,837	194	4,217	1,426	1,070
英华	5,296	176	4,115	1,005	754
新船	17,956	593	8,171	7,550	5,663

注：上表新船数据为单船数据，其中利润总额、净利润为投入营运第一年预测数。

新建船舶按照30年折旧年限计算，单船每年新增船舶折旧费用1,283.33万元，两船合计折旧费用2,566.67万元，占公司2009年营业成本的5.92%，对公司目前经营业绩不会产生重大影响。

本次募集资金拟投资新建的2艘客滚船每年新增的折旧费用远低于项目带来的新增收入和利润，通过替换宝华轮、英华轮两艘老旧船舶，公司竞争力进一步

增强，盈利能力将得到大幅提升。

本次募集资金投资项目实施后，公司的运力将得到大幅提升，更新2艘客滚船使得公司船舶运输综合服务水平迈上新的台阶，公司在渤海湾客滚运输市场的地位得以巩固，市场份额也将不断扩大，公司综合竞争实力显著增强。同时，公司的资产总额、净资产总额与每股净资产都将大幅提高，融资能力和抗风险能力得到增强。由于募集资金投资项目的实施需要一个时间过程，项目建设期内公司净资产收益率将会有一定程度下降，但随着项目的完成，新建船舶的投入运营，公司的营业收入与利润水平将会恢复增长，盈利能力得到大幅提升，净资产收益率也会随之提高。

第十四章 股利分配政策

一、发行人最近三年的股利分配政策

（一）公司制定股利分配方案考虑的主要因素

1、兼顾股东短期收益和长远利益；

2、保证股利政策的延续性和适当的分配率；

（二）公司实行的股利分配政策

在公司资金条件允许的情况下，公司当年累计可分配利润的70%应对股东进行分配；但经公司股东大会特别决议同意不按照前述要求进行利润分配的除外。

（三）公司的税后利润按下列顺序分配：

1、弥补以前年度的亏损；

2、提取税后利润的百分之十列入法定公积金，累计额达公司注册资本的50%以上时，可以不再提取。

3、提取任意公积金，提取比例由股东大会决定；

4、向股东分配股利。公司按照股东持有的股份比例分配红利。

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、最近三年实际股利分配情况

（一）2007 年实际股利分配情况

2007年2月9日，公司2006年年度股东大会审议通过了《关于2006年利润分配方案的议案》，同意公司2006年末未分配利润暂不分配。

2007年11月22日，公司2007年临时股东大会审议通过了《公司2007年中期分配方案》：以截至2007年6月30日公司总股本28,000万股为基数，向全体股东实施每10股送2.3股红股，增加注册资本6,440万元。

（二）2008 年实际股利分配情况

2008年2月1日，公司2007年年度股东大会审议通过了《关于2007年利润分配方案的议案》，同意公司2007年末未分配利润暂不分配。

2008年4月21日，公司2008年第二次临时股东大会审议通过了《关于公司2008年一季度利润分配方案的议案》：以公司截至2008年3月31日总股本38,040万股为基数，每10股派发现金红利4.01元（含税），共计分配利润15,254.04万元。本次利润分配方案实施后，公司剩余未分配利润19.98万元全部结转以后年度分配。

（三）2009 年实际股利分配情况

2009年2月10日，公司2008年年度股东大会审议通过了《关于2008年利润分配方案的议案》，同意公司2008年末未分配利润暂不分配。

2009年7月23日，公司2009年第二次临时股东大会审议通过了《关于公司利润分配方案》的议案：以截至2009年6月30日公司总股本38,040万股为基数，每10股派发现金红利1.92元（含税），共计分配利润7,303.68万元。本次利润分配方案实施后，公司剩余未分配利润8,386.33万元全部结转以后年度分配。

三、本次发行后的股利分配政策

本公司于2010年2月2日召开2009年度股东大会，审议通过了关于制定首次公开发行A股并上市后适用的《公司章程（草案）》的议案。根据该《公司章程（草案）》，本次发行完成后本公司的股利分配政策为“根据公司盈利情况和其他实际情况，采取现金或者股份方式支付股东股利。”

四、滚存未分配利润分配方案

经本公司于2010年2月2日召开的2009年度股东大会审议通过，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。

第十五章 其他重要事项

一、信息披露与投资者服务

根据《公司法》、《证券法》、公司上市地证券交易所股票上市规则等法律法规及公司章程的规定，公司已建立健全了与信息披露和投资者服务相关的管理制度。

公司负责信息披露和投资者服务的部门：公司董事会办公室

1、联系人：宁武

2、电话：0535-6291177

3、传真：0535-6291223

4、邮编：264000

5、住所：山东省烟台市芝罘区环海路2号

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、船舶建造合同

2010年3月3日，公司与黄海造船有限公司签订了两份《2300客位/2500米车道客滚船建造合同》（船号：K-11、k-12）。根据该两份建造合同，黄海造船有限公司为发行人建造两艘2300客位/2500米车道客滚船，于合同生效后23个月内交船，单船建造价款总额为389,480,000.00元。

2、港口代理协议

（1）由于公司自2010年9月1日起在大连方向实行独立售票，辽渔港务公司不再提供港口代理售票服务，因此公司与辽渔港务公司重新约定了港口服务内容、收费标准及结算方式，并于2010年8月16日签订了《协议书》，后者为公司

提供港口代理综合服务，合同有效期3年，自2010年9月1日起至2013年8月31日止。港口收费标准如下：

收费类型	收费标准
旅客包干费	按客票实收票款扣除软票费后的 6%计收
车辆包干费	按实收车辆票款扣除软票费后的 18%计收
配货收费	按收费总额的 30%收取
水费及拖轮费	按港口同类业务统一对外收费标准执行

费用结算方式为：渤海轮渡设立独立银行账户用于存放船票款，每月15日至少预付给辽渔港务公司当月1-15日包干费收入的80%，双方于次月3日核对确认上月应付辽渔港务公司港口费用，并全部支付给辽渔港务公司。

（2）2010年1月1日，公司与烟台港股份有限公司签订了《协议书》，后者为公司提供港口代理综合服务，合同有效期5年，自2010年1月1日起至2014年12月31日止。港口收费标准如下：

收费类型	收费标准
旅客代理费	按客票票款扣除软票费后的 7%计收
车代理费	按车辆票款扣除软票费后的 20%计收
配货收费	按收费总额的 30%收取
退票费	双方各 50%
软票费	微机票按每票 1 元收取
船舶使费	按港口同类业务统一对外收费标准执行

费用结算方式为：在自营点及时结款的前提下，双方每月对当月收入结算两次，每月15日预结算一次，双方应于15日核对确认当月1日至14日收入总额，并将不低于收入总额的80%按约定解付给对方；次月4日双方对上月票款进行结算，并按约定将上月收入全部解付给对方。

上述辽渔港务公司和烟台港集团的港口收费标准中，客代理费率系按照原交通部《水路旅客运输规则》的规定执行，包含旅客运输作业费、售票代理费、其他客运业务代理费；车代理费率系参考原交通部《中华人民共和国港口收费规则（内贸部分）》的规定综合计算后，由双方协商确定，包括货物港务费、货物附加费、港口建设费、系解缆费、港口作业包干费等；其余项目系按照港口对外统一费率标准执行。

烟连线其他客滚运输企业与其港口方均采取了车、客费用包干制，各企业在车代理费率方面存在一定差异，客代理费以及其他费用的费用标准基本相同。烟连线客滚运输企业靠泊的码头及车代理费率的情况如下：

航运公司	烟台方向	费率	大连方向	费率
渤海轮渡	烟台港环海路客运站码头	20%	大连湾新港码头	20%
中海客轮	烟台港北马路客运站码头	30%	大连港码头	30%
大连航运	烟台打捞局码头	20%	大连香炉礁码头	20%

注：自2010年9月1日起，本公司在大连方向的车代理费率调整为18%。

（3）2009年10月28日，公司与大连市旅顺口区港务局签订了《蓬莱-旅顺车客滚装运输合作协议》，后者为公司提供港口代理综合服务，合同有效期10年。港口收费标准如下：

收费类型	收费标准
客运收费	按客票票款扣除软票费后的 7%计收
滚装车辆收费	按车辆票款扣除软票费后的 18%计收（航线开通之日起三个月内按 10%收取）
配货收费	公司与大连市旅顺口区港务局按收费总额的 7：3 分成
退票费	公司与大连市旅顺口区港务局按 5：5 分成
软票费	售票系统售出的车客票按每票 1 元收取

费用结算方式为，大连市旅顺口区港务局售票款每日向公司指定的银行账户报解；每月为一个结算期，分两次结算，公司每月15日前预结算一次（不低于大连市旅顺口区港务局14天收入总额的80%），公司每月3日前向大连市旅顺口区港务局支付上月车客港口代理费用及其他应收费用。

（4）2009年11月23日，公司与烟台港集团蓬莱港有限公司签订了《蓬莱-旅顺车客滚装运输合作协议》，后者为公司提供港口代理综合服务，合同有效期1年。港口收费标准如下：

收费类型	收费标准
客运收费	按客票票款扣除软票费后的 7%计收
滚装车辆收费	按车辆票款扣除软票费后的 18%计收（航线开通之日起三个月内按 10%收取）
配货收费	公司与烟台港集团蓬莱港有限公司按收费总额的 7：3 分成
退票费	公司与烟台港集团蓬莱港有限公司按 5：5 分成
软票费	售票系统售出的车客票按每票 1 元收取

费用结算方式为，每月为一个结算期，分两次结算，烟台港集团蓬莱港有限公司于每月15日前预结算一次（不低于公司14天收入总额的80%），次月3日前烟台港集团蓬莱港有限公司及各代理售票点应将上月票款中公司剩余收入全部解缴给公司。

3、船用油品采购合同

（1）2008年1月7日，公司与大连保税区顺林石油化工有限公司签订了《供油协议书》，大连保税区顺林石油化工有限公司为发行人船舶供应F180、F120船用燃料油、七星牌船用润滑油，所供油品价格F180比大连船舶燃料供应公司低50元/吨（包括运费25元/吨）、F120在F180价位上加60元/吨，发行人在收到大连保税区顺林石油化工有限公司开具的发票后30天内付清油款，协议长期有效。

（2）2004年4月19日，公司与辽渔集团物资公司签订了《供油协议书》，辽宁省大连海洋渔业集团公司物资公司为发行人船舶加装0#轻柴油、DMC燃油，油品价格应低于市场价，每年12月20日前所供油料款当年付清，12月21日后所供油料款次年1月份付清，协议长期有效。

（3）2004年4月19日，公司与烟台市渤海石油有限公司签订了《供油协议书》，烟台市渤海石油有限公司为发行人船舶加装0#轻柴油、DMC燃油，油品价格应低于市场价，发行人在收到烟台市渤海石油有限公司开具的发票后30天内付清油款，协议长期有效。

（二）借款合同

1、2003年11月27日，公司与中国银行烟台出口加工区支行签订了《人民币借款合同》，借款金额12,000万元，借款期限120个月，至双方约定的最后一个还款日（2013年7月28日）为止，借款利率一年一定，自贷款合同生效日每满一年后，按当时对应档次的贷款利率确定下一年度的利率。本合同借款金额包括公司与中国银行烟台出口加工区支行于2003年7月29日签订的《人民币借款合同（长期）》项下借款金额2,000万元。

2、2007年1月30日，公司与中国银行股份有限公司烟台加工区支行签订《人民币借款合同》，借款金额12,000万元，借款期限72个月，借款当期利率6.84%，利率水平实行一年一定，每满一年后，在人民银行当时相应档次的法定利率的基础上确定下一年利率。

3、2007年3月30日，公司与中国农业银行烟台市芝罘区支行签订了《固定资产借款合同》，借款金额19,500万元，借款期限8年，借款利率为每笔借款提款日8年期借款对应的人民银行公布的同期同档次基准利率，利率调整以一个月为一个周期。

4、2007年7月4日，公司与中信银行股份有限公司烟台分行签订了《人民币

借款合同》，借款金额22,000万元，借款期限8年，自2007年7月4日至2015年7月4日，借款利率7.20%，每12个月调整一次。

5、2009年3月31日，公司与中国农业银行烟台市芝罘区支行签订了《固定资产借款合同》，借款金额22,000万元，借款期限8年，借款利率为每笔借款提款日8年期借款对应的人民银行公布的同期同档次基准利率，利率调整以12个月为一个周期。

6、2009年11月14日，公司与中国银行股份有限公司烟台加工区支行签订了《固定资产借款合同》，借款金额22,000万元，借款期限120个月，借款利率为浮动利率，浮动周期12个月，每笔提款利率为实际提款日当日中国人民银行公布施行的中长期贷款（五年期以上贷款）基准利率下浮10%；每满一个浮动周期后，按重新定价日中国人民银行公布施行的同档次贷款基准利率下浮10%，作为下一个浮动周期的适用利率。

7、2010年1月18日，公司与招商银行股份有限公司烟台环山路支行签订了《授信协议》，招商银行股份有限公司烟台环山路支行向公司提供6,000.00万元的循环授信额度，授信期间12个月，自2010年1月18日起至2011年1月17日止。

2010年1月22日，公司与招商银行股份有限公司烟台环山路支行签订了《借款合同》，借款金额6,000.00万元，借款期限1年，自2010年1月22日起至2011年1月21日止，贷款采用固定利率，以定价日适用的中国人民银行公布的1年金融机构人民币贷款基准利率为基准利率，下浮10%。

8、2010年1月27日，公司与中国光大银行烟台分行签订了《借款合同》，借款金额4,000.00万元，借款期限自2010年1月27日起至2011年1月26日止，贷款年利率采取固定利率，为4.779%。

9、2010年4月9日，公司与渤海银行济南分行签订了《固定资产借款合同》，借款金额20,000万元，借款期限自贷款先决条件全部满足之日起8年，借款利率为中国人民银行公布的同期同档次贷款基准利率。

10、2010年4月9日，公司与中国建设银行烟台芝罘支行签订了《固定资产贷款合同》，借款金额25,000万元，借款期限自2010年4月9日至2017年4月8日，借款利率采用浮动利率，为起息日基准利率下浮10%，自起息日起每12个月调整一次。

11、2010年4月7日，发行人与烟台银行奇山支行签订了《借款合同》，借款金额5,000万元，借款期限自2010年4月7日起到2012年4月6日，借款利率为月利率4.05‰，如遇中国人民银行调高人民币借款利率或变更计算方法，则按新规定执行。

12、2010年8月11日，发行人与烟台银行奇山支行签订了《借款合同》，借款金额5,000万元，借款期限自2010年8月13日起到2012年8月12日，借款利率为月利率4.05‰，如遇中国人民银行调高人民币借款利率或变更计算方法，则按新规定执行。

（三）抵押合同

1、2006年11月29日，公司与中国银行股份有限公司烟台加工区支行签订了《抵押合同》。抵押财产为“渤海金珠”号客滚船，抵押财产账面原值36,000.00万元，抵押作价12,000.00万元，向中国银行股份有限公司烟台加工区支行借款12,000.00万元，抵押期间至2015年7月28日止。

2、2007年4月16日，公司与中国银行股份有限公司烟台加工区支行签订了《抵押合同》。抵押财产为“渤海银珠”号客滚船，抵押财产评估价值36,000.00万元，向中国银行股份有限公司烟台加工区支行借款12,000.00万元，抵押期间至2012年12月15日止。

3、2009年4月29日，公司与中国农业银行烟台市芝罘区支行签订了《抵押合同》，抵押财产为“渤海珍珠”号客滚船，抵押物作价人民币48,000.00万元，抵押本金数额19,200.00万元，借款期限8年。

4、2009年9月7日，公司与中信银行股份有限公司烟台分行签订了《最高额抵押合同》。公司以“渤海玉珠”号客滚船为抵押，抵押财产评估价值48,220.00万元，抵押担保主债权最高额度为2,2000.00万元，抵押期间为2009年9月7日至2015年7月4日。双方签订的编号为（2007）银贷字第751004号的《人民币借款合同》项下债权本金2,2000.00万元亦在本最高额抵押担保的主债权范围内。

5、2010年4月9日，公司与中国银行烟台加工区支行签订了《抵押合同》，公司以“渤海宝珠”轮设定抵押，抵押财产评估价值45,400.55万元，抵押担保的主债权为双方2009年11月14日签署的《固定资产借款合同》项下银行借款。

6、2010年6月25日，公司与中国农业银行烟台市芝罘区支行签订了《抵押合

同》，公司以“渤海翡珠”轮设定抵押，抵押财产评估价值48,240.00万元，抵押担保的主债权为双方于2009年3月31日签署的《固定资产借款合同》项下银行借款。

（四）其他重要合同

1、2010年4月9日，公司与中国建设银行烟台芝罘支行、黄海造船有限公司签订了《三方协议》，黄海造船有限公司为中国建设银行烟台芝罘支行向公司提供的25,000.00万元造船项目贷款提供连带责任保证，黄海造船有限公司与中国建设银行烟台芝罘支行另行签订《保证合同》。

2、2010年4月9日，公司与渤海银行济南分行、黄海造船有限公司签订了《三方协议》，黄海造船有限公司为渤海银行济南分行向公司提供的20,000.00万元造船项目贷款提供连带责任保证，黄海造船有限公司与渤海银行济南分行另行签订《最高额保证协议》。

3、2010年5月5日，公司与烟台市拓普邦生物科技有限公司签订了《船舶买卖协议书》，将宝华轮以1,580万元的价格向其转让，交船日为2010年9月13-16日，买方应在2010年6月25日前向卖方全额支付船款。

4、2010年5月5日，公司与烟台市拓普邦生物科技有限公司签订了《船舶买卖协议书》，将英华轮以1,580万元的价格向其转让，交船日为2010年8月29-31日，买方应在2010年6月25日前向卖方全额支付船款。2010年8月25日，公司与烟台市拓普邦生物科技有限公司签订《船舶买卖补充协议书（“英华”轮）》，由于买方尚未准备好接船，双方商定将交船日改为2010年10月5-7日。

三、对外担保

截至本招股说明书签署日，本公司不存在对外担事项。

四、重大诉讼与仲裁事项

截至本招股说明书签署日，本公司不存在对财务状况、经营成果、声誉、业务活动、未来前景等可能产生较大影响的诉讼或仲裁事项。

截至本招股说明书签署日，本公司不存在控股股东或实际控制人、控股子公

司，公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员作为一方当事人的重大诉讼或仲裁事项。

截至本招股说明书签署日，本公司董事、监事、高级管理人员不存在涉及刑事诉讼的情况。

第十六章 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、监事及高级管理人员的声明

本公司全体董事、监事、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。

本公司全体董事签字：

刘建君　　刘乐飞

于新建　　张京平

李兴武　　龚春和

毕建东　　何勇兵

展　力　　孙厚昌

邢天才　　姜志宏

尹幸福　　刘　力

于　勇

渤海轮渡股份有限公司

2010 年 9 月 28 日

发行人全体董事、监事及高级管理人员的声明（续）

本公司全体董事、监事、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。

本公司全体监事签字：

王宏军　　李宏祥

刘冬艳　　嵇可成

尹　奇

本公司全体高级管理人员签字：

于新建　　展　力

贾明洋　　王福田

宁　武　　薛　锋

林家治

渤海轮渡股份有限公司

2012 年 9 月 28 日

二、 保荐人（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：_____牛冠兴

保荐代表人：_____李 辉 _____杨 苏

项目协办人：_____谢 俊

安信证券股份有限公司

2014年9月30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说明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。

北京市君泽君律师事务所 经办律师：

负责人：

陶 修 明

李 敏

李荣法

王文全

2010 年 9 月 2 日

四、 发行人会计师事务所声明：

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：_____吴卫星

签字注册会计师：_____胡小黑 _____吴国民

大信会计师事务有限公司

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渤海轮渡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。

资产评估机构负责人：沈 琦

签字注册资产评估师：周 良 苏 诚

中联资产评估有限公司

2010 年 9 月 28 日

六、 土地评估机构声明：

本机构及签字土地估价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土地估价报告无矛盾之处。本机构及签字土地估价师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的土地估价报告的内容无异议，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。

土地评估机构负责人：时永康

签字土地估价师：时永康 代太山

烟台市同盛土地咨询有限公司

2010 年 9 月 28 日

七、 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。

验资机构负责人签名：_____吴卫星

签字注册会计师签名：_____胡小黑 _____吴国民

大信会计师事务有限公司

年 月 日

第十七章 备查文件

一、备查文件

（一）保荐人出具的发行保荐书；

（二）公司最近三年及一期的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。

二、查阅地点

投资者可于本次发行承销期间，到本公司和保荐人（主承销商）的办公地点查阅。

三、查阅时间

除法定节假日以外的每日上午9:00－11:00，下午1:00－5:00。

四、信息披露网址

本公司将在上海证券交易所和本公司网站上披露有关信息，详情请查看www.sse.com.cn。