民生轮船股份有限公司

（注册地址：重庆市渝中区新华路 83 号）

首次公开发行股票招股说明书

（申报稿）

保荐机构/主承销商

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

（上海市浦东新区商城路 618 号）

声　明

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

发行概况

发行股票种类：	人民币普通股（A 股）
发行股数：	6,850 万股
每股面值：	人民币 1.00 元
每股发行价格：	【】元
预期发行日期：	【】年【】月【】日
申请上市证券交易所：	上海证券交易所
发行方式：	本次发行将采用网下向询价对象询价配售和网上资金申购发行相结合的方式，或中国证监会认可的其他发行方式
发行后总股本：	27,350 万股
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：	公司控股股东民生集团承诺：自发行人股票上市之日起 36 个月内，其不转让或者委托他人管理其直接或间接持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购其直接或间接持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份。 公司股东上港集团承诺：自发行人股票上市之日起 12 个月内，其不转让或者委托他人管理其直接或间接持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购其直接或间接持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份。
保荐机构（主承销商）：	国泰君安证券股份有限公司
签署日期：	2012 年 4 月 6 日

发行人声明

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

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

中国证监会、其他政府部门对本次发行所做的任何决定和意见，均不表明其对发行人股票的价值或投资者的收益做出实质性判断或者保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

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

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

重大事项提示

公司特别提请投资者注意，在作出投资决策之前，务必仔细阅读本招股说明书“风险因素”章节的全部内容，并特别关注以下重要事项及公司风险。

一、股东关于持股锁定的承诺

截至本招股说明书签署之日，本公司的股东共有两家。其中：民生集团合计持有本公司 16,400 万股股票，占本公司发行前股本总额的 80%，为本公司的控股股东。上港集团合计持有本公司 4,100 万股股票，占本公司发行前股本总额的 20%。

公司控股股东民生集团承诺：自发行人股票上市之日起 36 个月内，其不转让或者委托他人管理其直接或间接持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购其直接或间接持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份。

公司股东上港集团承诺：自发行人股票上市之日起 12 个月内，其不转让或者委托他人管理其直接或间接持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购其直接或间接持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份。

二、公司股利分配情况

（一）公司股利分配政策

《公司章程（草案）》对于公司利润分配政策做出如下规定：

“（一）决策机制与程序：公司的利润分配政策和具体股利分配方案由董事会制定及审议通过后报由股东大会批准；董事会在制定利润分配政策、股利分配方案时应充分考虑独立董事、监事会和公众投资者的意见。

（二）股利分配原则：公司实行连续、稳定的利润分配政策，公司的利润分配应重视对投资者的合理的、稳定的投资回报并兼顾公司的长远和可持续发展。

（三）利润的分配形式：公司采取现金、股票或者现金股票相结合的方式分配股利，并优先考虑采取现金方式分配股利；原则上公司应按年将可供分配的利润进行分配，公司可以进行中期现金分红。

（四）公司每年以现金形式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润的15%。

（五）公司采取股票或者现金股票相结合的方式分配股利时，需经公司股东大会以特别决议方式审议通过。

（六）公司董事会未作出现金分配预案的，应当在定期报告中披露原因，独立董事应当对此发表独立意见。

（七）公司根据外部经营环境或者自身经营状况对利润分配政策进行调整的，调整后的利润分配政策不得违反中国证监会和证券交易所的有关规定，有关调整利润分配政策的议案需经公司董事会审议后提交公司股东大会批准。”

此外，为了明确本次发行后对新老股东权益分红的回报，进一步细化《公司章程（草案）》中关于股利分配原则的条款，增加股利分配决策透明度和可操作性，便于股东对公司经营和分配进行监督，公司第一届董事会第二十次会议审议通过了《民生轮船股份有限公司股东分红回报规划》。《分红规划》具体要点详见本招股说明书“第十一节 管理层讨论与分析”之“八、股东未来分红回报分析”。

（二）报告期公司利润分配情况

经民生有限 2009 年 9 月 24 日召开的股东会特别会议通过，其 2009 年 1-8 月利润作为定向分配利润分配给民生集团[1]，经天健正信审计，上述定向分配利润为 51,726,434.86 元，上述利润已于 2010 年全部分配完毕。

经公司 2012 年 3 月 27 日第一届董事会第二十次会议决议批准，公司 2011 年度利润分配方案为：向全体股东每 10 股派发现金股利 0.50 元（含税），共计派发现金股利 1,025 万元。本利润分配方案尚待公司股东大会审议通过后实施。

[1]根据民生有限股东民生集团、吴小华、谢禄康于 2009 年 8 月与上港集团签定的《民生轮船有限公司股权转让和增资协议》，2009 年 1-8 月利润归民生集团享有。

（三）发行前滚存利润的分配安排

经公司第一届董事会第十一次会议及 2010 年度股东大会审议通过，若公司本次公开发行股票并上市成功，本次发行前滚存的未分配利润由发行后新老股东共同享有。

三、国有股转持事宜

根据《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）的有关规定，于本公司首次公开发行股票并上市时，公司国有股东需承担向社保基金转持国有股的义务。经重庆市国资委渝国资[2011]352 号《重庆市国有资产监督管理委员会关于民生轮船股份有限公司国有股转持有关问题的批复》确认，于本公司首次公开发行股票并上市时，民生集团需将其持有的 3,836,000 股本公司股份划转至社保基金，上港集团所持股份不进行划转，由上港集团的国有出资人以向中央金库上交资金的方式履行国有股划转义务。

四、报告期内公司实际控制人变更事宜

报告期内，本公司控股股东民生集团的股东结构发生变化：集团原股东为卢国纪、卢晓钟，其中卢国纪持有民生集团 80%股份，卢晓钟持有 20%股份。2010 年初，卢国纪提出将卢氏家族（即卢国纪、卢晓钟父子）持有的民生集团 70%股权捐赠予国家，剩余 30%股权所产生的收益全部捐赠给新设立的重庆市卢作孚教育基金会。经重庆市政府同意，该股权捐赠事宜于 2010 年 12 月 8 日实施完毕，民生集团股东变更为：重庆市国资委下属全资子公司卢作孚股权管理公司持股 70%，卢国纪持股 24%，卢晓钟持股 6%。

民生集团的该等股东变更将引致民生轮船最近三年内实际控制人发生变更。根据《重庆市国有资产监督管理委员会关于民生轮船股份有限公司实际控制人变更有关事宜的通知》（渝国资[2011]289 号），公司已就此获得了有权机关的豁免，“最近三年内实际控制人没有发生变更”的发行条件不构成本次发行的发行障碍。

五、特别风险提示

（一）行业经营环境变化风险

作为航运企业，本公司所经营的业务受宏观经济波动、腹地经济波动、外贸形势波动影响较大。航运业作为基础行业，易受国家宏观经济政策的影响，一旦进入经济调整期，国家采取紧缩的经济政策，市场放缓，导致对运输的需求下降，公司所经营业务可能由此减少。船舶承运的货物主要集中在沿海、沿江的工业企业，腹地经济的发展状况将影响到这些企业对运输市场的需求，从而也将直接影响到公司的经营状况。

本公司在开展国内航运业务的同时，也从事海上国际货物运输及相关代理业务，该部分业务易受全球贸易额和中国进出口形势波动的影响。全球经济、金融及政治环境的变化和发展对全球贸易额和中国进出口额均有着重要的影响，此外，国际间发生的贸易制裁、贸易纠纷以及战争、恐怖袭击、疫症等其他外在因素，也可能对国际贸易额造成不利影响，进而导致市场对国际航运服务需求的减少，从而对本公司经营业绩产生不利影响。

进入 2011 年以来，虽然经济总体上延续了 2010 年的复苏形势，但是受短期市场运力供需不平衡以及高油价带来的成本压力等影响，航运业尤其是长江集装箱航运面临较为不利的经营形势。针对上述情况，一方面公司所经营的部分细分航运业务，如长江商品车滚装、日本偏港集装箱运输航线等具有一定的差异化优势，与其他航运企业相比，不利的行业形势对公司的影响相对较小；另一方面公司在经营方式改善、成本控制、业务开拓等方面采取了一系列积极应对措施。因此，在较为不利的行业形势下，公司 2011 年的经营效益和盈利水平未发生重大不利变化。然而，如果未来行业不利形势进一步深化和加剧，并对于公司目前经营的细分市场产生较为重大的影响，且公司采取的措施无法完全消除或补偿上述影响，公司的经营业绩仍存在下滑的风险。

（二）市场竞争风险

公司目前主要从事内河及海上航运业务以及航运相关的国际货物运输代理、船务代理、物流服务等业务。内河航运业务主要是长江沿线集装箱和商品车滚装运输，海上航运业务主要由日本及台湾集装箱班轮航线组成。整体而言，国内从

事航运业务的企业众多，除了几家中央大型航运企业集团及部分中型航运企业外，还有数量众多的小型航运企业，故此行业竞争格局较为激烈，存在着市场竞争风险。

但公司近年来充分把握自身的地理优势与市场空间优势，强调差异竞争与综合服务，在较为不利的市场环境下仍实现了经营业绩的稳定。具体而言：内河集装箱运输市场，公司始终重视对客户的服务质量，长期以来已经拥有了一批较为稳定的客户，同时公司拥有的300T以上集装箱船舶较多，船型结构相对较好；水路商品车滚装运输市场上，公司拥有长江上游最大的商品车滚装船队，与相关企业形成了较为稳定的业务合作关系；海上集装箱运输市场，日本偏港航线经过多年的培育，市场经营环境得到较好的改善，与基本港航线相比竞争激烈程度相对较低，保持了持续盈利；台湾航线作为审批性质的航线，虽然竞争较为激烈，但市场成长前景看好。

为应对激烈的市场竞争，公司将通过不断提高服务质量、改善服务方式，以优质、安全和高效的服务赢得优质长期客户的信赖，在此基础上不断地加强与客户的合作，巩固已有的货源，开拓新的货源，建立稳固的货源基地；同时，有计划地购买及更新船舶，改善船队运力结构及船龄结构，提高公司船队的整体运输能力与效率。但尽管如此，仍提示投资者关注航运业较激烈的竞争环境及由此引致的市场竞争风险。

（三）市场需求及价格风险

受宏观经济、市场竞争环境、货源所在行业发展状况等因素影响，航运业历来是一个市场需求及价格波动性较大的行业。为应对行业波动性，公司近年来积极拓展市场，培育并巩固了一批优质长期客户，并努力拓展波动性较低的其他物流业务。优质长期客户的运输需求量大，为公司的航运业务发展奠定了良好的货源基础；且长期客户的运价比较稳定，可以保证公司的业绩不至于大幅度波动。2009年、2010年及2011年公司长江集装箱总运输量分别为215,934TEU、250,109TEU及266,256TEU，公司海上集装箱总运输量分别为129,252TEU、155,333TEU及151,909TEU，公司长江滚装商品车总运输量分别为237,865辆、243,408辆及274,092辆。公司总运输量近三年总体上保持稳定增长。但由于航运

业固有的需求波动性特征，未来运输市场需求和价格的波动仍将可能对公司的经营业绩带来一定的影响。

（四）成本风险

本公司航运业务的成本目前主要包括燃油费、港口使用费、船舶租赁费等。船舶燃油属于石油衍生产品。近年来国际石油价格波动较大，2008年下半年受全球金融危机及实体经济下滑的影响，石油供求关系发生逆转，油价大幅下跌。金融危机结束后，国际油价又重现升势并持续上涨。针对2009年以来燃油价格大幅上升的情况，公司通过一系列措施推进节能降耗工作，强化对燃油成本的控制：一是实施新的船舶燃油定额指标及考核办法，并根据船舶运行和市场形势作调整；二是加强船舶燃烧重油工作力度，提高船舶燃用重油比例，降低燃油成本；三是推行新的船舶燃烧重油奖励办法，充分调动广大船员燃用重油的积极性。但若未来油价继续上涨，仍可能导致本公司的营业成本增加，进而可能对本公司的盈利产生不利影响。

港口行业隶属于交通基础设施行业，具有一定的地域垄断性，定价话语权较强，且近年来国内主要港口的装卸费率总体呈上升态势。虽然目前公司运输业务面临的港口使用费上涨基本上可以通过提高报价等方式转移给下游客户，但如果未来因行业竞争加剧等原因导致供求关系发生变化，从而使上述成本的转移受限，将可能对本公司的盈利产生不利影响。

自有船舶与租赁船舶相结合是国内航运企业普遍的业务经营模式。截至 2011 年 12 月 31 日，公司共有长江水路运输租赁船舶主要出租方六家，海洋运输租赁船舶出租方三家，不存在严重依赖于某个船舶出租方的情况。公司密切关注租赁船舶的租赁成本波动情况，报告期内公司租赁的江船船舶未有明显涨价现象；由于 08 年金融危机，公司 2009 年、2010 年租赁的海船租金水平有一定下降，2011 年以来又呈现出上升趋势。未来随着航运业务的发展，市场对租赁船舶的需求可能加大，不排除船舶租金上涨的可能。若届时公司无法及时调整运价，则船舶租金上涨可能对公司的盈利产生负面影响。

目 录

第一节 释义 14

第二节 概览 19

一、发行人基本情况 19
二、发行人控股股东与实际控制人 20
三、发行人主要财务数据及财务指标 20
四、本次发行情况 22
五、募集资金用途 22

第三节 本次发行概况 23

一、本次发行的基本情况 23
二、本次发行的有关当事人 24
三、发行人与本次发行有关中介机构的关系 27
四、与本次发行上市有关的重要日期 28

第四节 风险因素 29

一、行业风险 29
二、市场及经营风险 31
三、经营业绩风险 32
四、财务风险 34
五、募集资金投资项目的风险 35
六、管理风险 36
七、其他风险 37

第五节 发行人基本情况 40

一、发行人基本信息 40
二、发行人改制设立情况 40
三、发行人的股本形成及其变化和重大资产重组情况 44
四、发行人历次验资情况及发起人投入资产的计量属性 53
五、发行人股权和组织结构 55
六、发行人控股子公司、参股公司的简要情况 62
七、发起人、持有发行人 5%以上股份的主要股东及实际控制人的基本情况 82
八、发行人有关股本情况 90
九、发行人内部职工股情况 92
十、工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股等情况 92
十一、发行人员工及其社会保障情况 93
十二、持有公司 5%以上股份的主要股东以及作为股东的董事、监事、高级管理人员作出的重要承诺及其履行情况 94

第六节 业务与技术 95

一、发行人主营业务及其变化情况 95
二、发行人所处行业的基本情况 95
三、发行人在行业中的竞争地位 122
四、发行人主营业务具体情况 127
五、发行人安全运营与防止污染情况 145
六、发行人主要资产 146

第七节 同业竞争与关联交易 158

一、同业竞争情况 158
二、关联方及关联关系 159
三、关联交易情况 161
四、关联交易对财务状况和经营成果的影响 166
五、对关联交易决策权力与程序的安排 168
六、公司报告期内关联交易制度的执行情况及独立董事意见 169
七、公司减少和避免关联交易的措施 170

第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员 171

一、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员简介 171
二、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员及其近亲属持有发行人股份情况 175
三、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员对外投资情况 176
四、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员的薪酬情况 176
五、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员的兼职情况 177
六、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员相互之间亲属关系 178
七、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员所签定的协议、承诺及履行情况 178
八、董事、监事、高级管理人员的任职资格 179
九、董事、监事、高级管理人员的变动情况 179

第九节 公司治理 182

一、股东大会情况 182
二、董事会情况 184
三、监事会情况 187
四、独立董事制度情况 188
五、董事会秘书情况 190
六、董事会专门委员会情况 192
七、公司独立规范运作情况 193
八、公司近三年违法违规行为情况 194
九、公司近三年资金占用和违规担保情况 194
十、公司内部控制制度有效性情况 194

第十节 财务会计信息 198

一、财务报表 198

二、审计意见 212
三、公司的主要会计政策、会计估计和前期差错 212
四、税项情况 226
五、合并报表范围及变化情况 229
六、分部信息 232
七、非经常性损益 233
八、最近一期末主要资产的情况 234
九、最近一期末主要债项情况 237
十、所有者权益变动情况 240
十一、现金流量情况 242
十二、期后事项、或有事项、承诺事项及其他重要事项 243
十三、主要财务指标 247
十四、盈利预测披露情况 249
十五、历次资产评估情况 249
十六、历次验资情况 249

第十一节 管理层讨论与分析 250

一、财务状况分析 250
二、盈利能力分析 274
三、现金流量分析 298
四、资本性支出情况 300
五、重大会计政策或会计估计变更对公司利润产生的影响 301
六、重大或有事项或重大期后事项 301
七、财务状况和盈利能力未来趋势 302
八、股东未来分红回报分析 306

第十二节 业务发展目标 311

一、公司的发展目标 311
二、公司的战略规划 311
三、本次募集资金投资项目与发展目标及规划的关系 314
四、业务发展规划与现有业务的关系 314

第十三节 募集资金运用 316

一、募集资金运用的基本情况 316
二、募集资金运用的必要性及市场前景分析 317
三、募集资金投资项目的具体情况 323
四、募集资金投资项目对公司财务状况与经营成果的影响 328

第十四节 股利分配政策 331

一、股利分配政策 331
二、公司最近三年股利分配情况 332
三、发行后的股利分配政策 332
四、本次发行完成前滚存利润的分配安排 332

第十五节 其他重要事项 333

一、信息披露制度与投资者关系管理 333
二、重要合同 335
三、对外担保情况 346
四、重大诉讼或仲裁事项 346
第十六节 董事、监事、高级管理人员及有关中介机构声明 347
第十七节 备查文件 356
一、备查文件 356
二、查阅地点 356

第一节 释义

本说明书中，除非文意另有所指，下列词语具有如下含义：

本公司、公司、发行人、民生轮船	指	民生轮船股份有限公司
民生有限	指	民生轮船有限公司，2009 年整体改制为民生轮船
民生集团/集团	指	民生实业（集团）有限公司
民生实业	指	民生实业有限公司，2002 年 11 月更名为民生实业（集团）有限公司
民生货代	指	民生国际货物运输代理有限公司
民生船代	指	民生国际船务代理有限公司
民生物流	指	民生物流有限公司
民生集装箱	指	民生国际集装箱运输有限公司
民生仓储	指	重庆民生保税仓储有限公司
香港民生	指	香港民生实业有限公司
长安民生	指	重庆长安民生物流股份有限公司
长安民生有限	指	重庆长安民生物流有限责任公司
长安集团	指	长安汽车（集团）有限责任公司
重庆万友	指	重庆万友经济发展有限责任公司
APLL	指	APL Logistics Ltd.
长安三产	指	重庆长安三产实业有限公司
长安工业	指	重庆长安工业（集团）有限责任公司

长虹民生	指	四川长虹民生物流有限责任公司
新港长龙	指	重庆新港长龙物流有限责任公司
航发黄旗港	指	重庆航发黄旗港埠有限公司
精益物流	指	重庆民生精益物流有限公司
长安民福通	指	武汉长安民福通物流有限公司
嘉峰民生	指	重庆嘉峰民生集装箱运输有限公司
上海民生货代	指	上海民生国际货物运输代理有限公司
广州民生货代	指	广州民生国际货物运输代理有限公司
四川民生货代	指	四川民生国际货物运输代理有限公司
重庆民生船代	指	重庆民生国际船务代理有限公司
广州民生船代	指	广州民生国际船务代理有限公司
青岛民生船代	指	青岛民生国际船务代理有限公司
天津民生船代	指	天津民生国际船务代理有限公司
大连民生船代	指	大连民生国际船务代理有限公司
四川民生物流	指	民生物流四川有限公司
绵阳民生集装箱	指	绵阳民生集装箱运输有限公司
上港集团	指	上海国际港务（集团）股份有限公司
卢作孚股权管理公司	指	重庆卢作孚股权基金管理有限公司
股东大会	指	民生轮船股份有限公司股东大会
董事会	指	民生轮船股份有限公司董事会
监事会	指	民生轮船股份有限公司监事会

《公司章程》	指	民生轮船股份有限公司章程
《公司章程（草案）》	指	将于发行人上市后生效的《民生轮船股份有限公司章程（草案）》
《分红规划》	指	《民生轮船股份有限公司股东分红回报规划》
招股说明书	指	民生轮船股份有限公司首次公开发行股票招股说明书
本次发行/本次公开发行	指	公司本次公开发行人民币普通股 6,850 万股的行为
报告期	指	2009 年 1 月 1 日至 2011 年 12 月 31 日
A 股	指	经中国证监会批准向境内投资者发行、在境内证券交易所上市、以人民币标明股票面值、以人民币认购和进行交易的普通股
保荐机构、主承销商、国泰君安证券	指	国泰君安证券股份有限公司
发行人律师、中伦律所	指	北京市中伦律师事务所
审计机构、天健正信	指	天健正信会计师事务所有限公司及其前身重庆天健会计师事务所有限责任公司、天健光华会计师事务所有限公司
天健兴业	指	北京天健兴业资产评估有限公司
国务院	指	中华人民共和国国务院
交通运输部	指	中华人民共和国交通运输部，原中华人民共和国交通部
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会

重庆市国资委	指	重庆市国有资产监督管理委员会
上海市国资委	指	上海市国有资产监督管理委员会
财政部	指	中华人民共和国财政部
商标局	指	国家工商行政管理总局商标局
上交所、交易所	指	上海证券交易所
社保基金	指	全国社会保障基金理事会
《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》
《劳动法》	指	《中华人民共和国劳动法》
《劳动合同法》	指	《中华人民共和国劳动合同法》
《首发管理办法》	指	《首次公开发行股票并上市管理办法》
《实施办法》	指	《境内股市转持部分国有股充实社保基金实施办法》
TEU	指	以长度为 20 英尺的集装箱为标准的国际计量单位，也称国际标准箱单位；常跟在数字后面缩写为“T”以代表集装箱运载量
滚装	指	把装有集装箱的货车、或装有货物的带轮的托盘、或各种机动车作为货运单元，牵引进船的货舱然后进行运输的一种运输方式
多式联运	指	由两种及其以上的交通工具相互衔接、转运而共同完成的运输过程
班轮	指	一定航线上在一定的停靠港口，定期开航的船舶，又称定期船

货代	指	公司经营的国际货物运输代理业务
船代	指	公司经营的船舶代理业务，又称为船务代理
干线	指	挂靠主港的主干航线
内支线	指	国内支线，与干线相对应，是干线的有效补充
江船	指	从事内河航行的船舶
海船	指	从事海上航行的船舶
日本偏港	指	与日本的基本港相对应，主要指日本福山、广岛等地区的港口。
日本航线	指	公司目前海上运输业务从事的国内至日本偏港的航线。
台湾航线	指	公司目前海上运输业务从事的国内至台湾地区航线
元、万元	指	人民币元、万元

本招股说明书除特别说明外，所有数值保留两位小数，均为四舍五入。若本招股说明书中部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上有差异，这些差异是由四舍五入造成的。

第二节 概览

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

一、发行人基本情况

发行人名称：	民生轮船股份有限公司
英文名称：	MINSHENG SHIPPING CO.,LTD.
法定代表人：	卢晓钟
注册地址：	重庆市渝中区新华路 83 号
注册资本：	20,500 万元
初次登记日期：	1997 年 8 月 18 日
整体变更日期：	2009 年 11 月 30 日
经营范围：	许可经营项目：国内沿海及长江干线普通货船运输、长江干线外贸集装箱内支线班轮运输，国际船舶集装箱运输，进出中华人民共和国港口的国际集装箱班轮运输业务，台湾海峡两岸间海上直航集装箱班轮货物运输，普通货运、货物专用运输（集装箱）、大型物件运输（一）（不含危险化学品）（以上经营范围按相关许可证核定经营期限从事经营）。 一般经营项目：产品零部件包装、分装、物流策划、管理及相关咨询服务，物流软件的开发，仓储（不含危险品），承办海上、陆路、航空国际货物运输代理业务及运输信息咨询业务（不含船舶代理）。

公司主要从事内河及海上航运业务以及航运相关的国际货物运输代理、船务代理、物流服务等业务，具有江、海、陆运输和货代、船代、现代物流、仓储配送的一体化业务体系，拥有覆盖面较广阔的分支机构及代理服务网络，拥有较现代化的管理及信息系统，为客户提供全过程现代综合物流服务。

2009 年、2010 年及 2011 年公司主营业务收入分别为 189,922.46 万元、226,125.89 万元及 225,507.76 万元，公司归属于母公司股东的净利润分别为 10,475.76 万元、12,530.83 万元及 12,080.99 万元；2009 年、2010 年及 2011 年公司长江集装箱总运输量分别为 215,934TEU、250,109TEU 及 266,256TEU，公

司海上集装箱总运输量分别为 129,252TEU、155,333TEU 及 151,909TEU，公司长江滚装商品车总运输量分别为 237,865 辆、243,408 辆及 274,092 辆。

二、发行人控股股东与实际控制人

本次发行前，民生集团合计持有公司 16,400 万股股份，占公司股本总额的 80%，为公司的控股股东。

民生集团系设立于 1996 年 10 月 10 日的有限责任公司，注册地址为渝中区新华路 83 号，注册资本为 28,071 万元，经营范围为“水陆运输产业投资、开发（法律法规规定须前置许可或审批的业务除外），销售五金、交电、化工产品及原料（不含危险化学品）”。目前民生集团未直接开展业务经营，其实际从事的主要业务为水陆运输产业投资，拥有的主要资产为本公司、香港民生与长安民生的股权。

本次发行前，重庆市国资委通过下属全资子公司卢作孚股权管理公司持有民生集团 70%的股份，为公司的实际控制人。

重庆市国资委作为重庆市人民政府的直属机构，经重庆市人民政府授权，代表重庆市人民政府履行出资人职责，负责监管重庆市属国有资产，未直接从事业务经营。

三、发行人主要财务数据及财务指标

（一）合并资产负债表主要数据

单位：元

	2011 年 12 月 31 日	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
资产合计	1,619,490,882.52	1,420,661,588.74	1,223,242,341.34
负债合计	819,809,958.45	745,688,044.79	673,319,387.60
所有者权益合计	799,680,924.07	674,973,543.95	549,922,953.74
归属于母公司股东的所有者权益合计	795,582,896.96	674,973,543.95	549,922,953.74

（二）合并利润表主要数据

单位：元

	2011 年	2010 年度	2009 年度
营业收入	2,255,303,391.74	2,261,399,042.40	1,899,436,458.47
营业利润	137,500,380.30	148,798,215.78	129,144,142.77
利润总额	150,053,143.88	154,441,271.26	131,134,994.18
净利润	120,407,940.59	125,308,346.20	104,757,647.73
归属于母公司所有者的净利润	120,809,913.48	125,308,346.20	104,757,647.73
少数股东损益	-401,972.89	-	-

（三）主要财务指标

	2011 年 12 月 31 日	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
流动比率	1.19	1.09	0.87
速动比率	1.14	1.05	0.84
资产负债率（合并）	50.62%	52.49%	55.04%
资产负债率（母公司）	49.33%	49.78%	51.89%
归属于母公司所有者的净利润（万元）	12,080.99	12,530.83	10,475.76
少数股东损益（万元）	-40.20	-	-
归属于母公司股东的每股净资产（元）	3.88	3.29	2.68
无形资产（扣除土地使用权）占净资产的比例	-	-	-
	2011 年	2010 年度	2009 年度
应收账款周转率（次）	8.96	10.25	8.76
存货周转率（次）	88.59	107.37	120.75
息税折旧摊销前利润（万元）	23,698.57	21,872.20	19,172.09
利息保障倍数	10.07	15.72	11.95
每股经营活动产生的现金流量净额(元)	0.48	0.68	-0.09
每股净现金流量（元）	-0.10	0.35	-0.05
每股收益（元）	0.59	0.61	0.69
扣除非经常性损益后的每股收益（元）	0.54	0.59	0.68
全面摊薄净资产收益率	15.19%	18.56%	19.05%
全面摊薄净资产收益率（扣除非经常性损益后）	13.89%	17.93%	18.76%
加权平均净资产收益率	16.43%	20.46%	26.77%
加权平均净资产收益率（扣除非经常性损益后）	15.03%	19.76%	26.36%

四、本次发行情况

发行股票种类	人民币普通股（A 股）
每股面值	1.00 元
发行股数	6,850 万股
募集资金总额	约【】元
发行对象	符合国家法律法规和监管机构规定的询价对象和已开立上海证券交易所股票账户的境内自然人、法人以及符合中国证监会规定的其他投资者（国家法律、行政法规禁止购买者除外）
发行方式	本次发行将采用网下向询价对象询价配售和网上资金申购发行相结合的方式，或中国证监会认可的其他发行方式
承销方式	余额包销

五、募集资金用途

经公司 2010 年度股东大会审议通过，本次发行募集资金拟用于以下项目：

单位：亿元

序号	项目名称	项目投资总额	募集资金拟投资金额
1	建造 9 艘 350TEU 型集装箱船	1.8	1.8
2	建造 6 艘 800 车位滚装船	1.8	1.8
3	建造 1 艘 700TEU 海船	0.9	0.9
4	新购集装箱 4,000 个	0.52	0.52
5	新购集卡拖车 100 辆	0.40	0.40
	合计	**5.42**	**5.42**

本次募集资金到位前，公司将根据实际经营需要，以自筹资金对上述项目进行前期投入；募集资金到位后，公司将用募集资金置换预先已投入该等项目的自筹资金，并用于后续剩余投入。

若实际募集资金不能满足项目投资需要，资金缺口通过公司自筹解决，若实际募集资金超出上述项目拟投入募集资金量，公司将按照相关规定用于补充流动资金。

本次发行募集资金投资项目的具体内容参见本招股说明书“第十三节 募集资金运用”。

第三节 本次发行概况

一、本次发行的基本情况

发行股票种类	人民币普通股（A 股）
每股面值	1.00 元
发行股数、占发行后总股本的比例	本次计划发行数量为 6,850 万股，占发行后总股本的比例为 25.05%
每股发行价格	【】元
发行后每股收益	【】元（根据 2011 年度经审计的扣除非经常性损益前后孰低的归属于母公司股东的净利润除以发行后总股本计算）
发行市盈率	【】倍（按每股发行价格除以发行后每股收益计算）
发行前每股净资产	3.88 元(按截至 2011 年 12 月 31 日经审计的的归属母公司股东的所有者权益除以发行前总股本计算）
发行后每股净资产	【】元（按本次发行后净资产除以发行后总股本计算，其中净资产按本公司截至 2011 年 12 月 31 日经审计的归属于母公司股东的所有者权益和本次募集资金净额之和计算）
发行市净率	【】倍（按每股发行价格除以发行后每股净资产计算）
发行方式	本次发行将采用网下向询价对象询价配售和网上资金申购发行相结合的方式，或中国证监会认可的其他发行方式
发行对象	符合国家法律法规和监管机构规定的询价对象和已开立上海证券交易所股票账户的境内自然人、法人以及符合中国证监会规定的其他投资者（国家法律、行政法规禁止购买者除外）
承销方式	余额包销
预计募集资金	本次发行预计募集资金总额【】亿元，扣除发行费用后预计募集资金净额【】亿元
拟上市地点	上海证券交易所

发行费用概算	费用总额【】万元，其中： 承销费用：【】元 保荐费用：【】元 审计费用：【】元 律师费用：【】元 路演推介费用：【】元 发行手续费用：【】元

二、本次发行的有关当事人

（一）发行人

名称：　　民生轮船股份有限公司

法定代表人：　　卢晓钟

注册地址：　　重庆市渝中区新华路 83 号

电话：　　023-63776407

传真：　　023-63834462

联系人：　　陈晓东、刘孝莉

电子信箱：　　dsh@msshipping.cn

（二）保荐机构（主承销商）

名称：　　国泰君安证券股份有限公司

法定代表人：　　万建华

注册地址：　　上海市浦东新区商城路 618 号

电话：　　021-38676888

传真：　　021-68870180

保荐代表人：　　郁韡君、王懿

项目协办人：　　李伟博

项目经办人：　　金利成、蒋杰、王昊、沈颖

（三）律师事务所

名称：　　北京市中伦律师事务所

负责人：　　张学兵

住所：　　北京市建国门外大街甲 6 号 SK 大厦 36-37 层

电话：　　0755-33256666

传真：　　0755-33206888

经办律师：　　赖继红、张忠、许志刚、李佳霖

（四）会计师事务所

名称：　　天健正信会计师事务所有限公司

法定代表人：　　梁青民

注册地址：　　北京市西城区月坛北街 26 号恒华国际商务中心 4 层 401

电话：　　023-86218000

传真：　　023-86218621

经办注册会计师：　　龙文虎、梁正勇

（五）资产评估机构

名称：　　北京天健兴业资产评估有限公司

法定代表人：　　孙建民

注册地址：　　北京市西城区月坛北街 2 号月坛大厦 A 座 23 层 2306A 室

电话：　　010-68083097

传真：　　010-68081109

经办注册评估师：　　徐忠、李红霞

（六）验资机构

名称：　　天健正信会计师事务所有限公司

法定代表人：　　梁青民

注册地址：　　北京市西城区月坛北街 26 号恒华国际商务中心 4 层 401

电话：　　023-86218000

传真：　　023-86218621

经办注册会计师：　　龙文虎、梁正勇

（七）保荐机构聘请的律师事务所

名称：　　上海市海华永泰律师事务所

负责人：　　颜学海

注册地址：　　上海市东方路 69 号裕景国际商务广场 A 座 7 楼

电话：　　021-58773177

传真：　　021-58773268

经办律师：　　颜学海、石传省、黄中适、谢丹

（八）股票登记机构

名称：　　中国证券登记结算有限责任公司上海分公司

地址：　　上海市浦东新区陆家嘴东路 166 号中国保险大厦 36 楼

电话：　　021-58708888

传真：　　021-58899400

（九）申请上市的证券交易所

名称：　　上海证券交易所

地址：　　上海市浦东南路 528 号证券大厦

电话：　　021-68808888

传真：　　021-68804868

（十）保荐机构（主承销商）收款银行

收款银行：　　【】

户名：　　国泰君安证券股份有限公司

三、发行人与本次发行有关中介机构的关系

本次发行前，上港集团为发行人第二大股东，持有发行人 20%的股份，为发行人的关联方。

截至 2011 年 12 月 31 日，国泰君安通过自营证券账户持有上港集团 32 股股份[2]。

截至 2011 年 12 月 31 日，国泰君安的第一大股东为上海国有资产经营有限公司，该公司持有上港集团 293,235,050 股股份，占上港集团股本总额的 1.29%。

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

[2] 该等股份系截至 2011 年末未予出售的零股。

四、与本次发行上市有关的重要日期

初步询价及推介时间：【】

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：【】

第四节 风险因素

投资者在评价公司此次公开发行的股票时，除本招股说明书提供的其他有关资料外，应特别认真地考虑下述各项风险因素。根据重要性原则或可能影响投资决策的程度大小排序，本公司风险如下：

一、行业风险

（一）行业经营环境变化风险

作为航运企业，本公司所经营的业务受宏观经济波动、腹地经济波动、外贸形势波动影响较大。航运业作为基础行业，易受国家宏观经济政策的影响，一旦进入经济调整期，国家采取紧缩的经济政策，市场放缓，导致对运输的需求下降，公司所经营业务可能由此减少。船舶承运的货物主要集中在沿海、沿江的工业企业，腹地经济的发展状况将影响到这些企业对运输市场的需求，从而也将直接影响到公司的经营状况。

本公司在开展国内航运业务的同时，也从事海上国际货物运输及相关代理业务，该部分业务易受全球贸易额和中国进出口形势波动的影响。全球经济、金融及政治环境的变化和发展对全球贸易额和中国进出口额均有着重要的影响，此外，国际间发生的贸易制裁、贸易纠纷以及战争、恐怖袭击、疫症等其他外在因素，也可能对国际贸易额造成不利影响，进而导致市场对国际航运服务需求的减少，从而对本公司经营业绩产生不利影响。

进入 2011 年以来，虽然经济总体上延续了 2010 年的复苏形势，但是受短期市场运力供需不平衡以及高油价带来的成本压力等影响，航运业尤其是长江集装箱航运面临较为不利的经营形势。针对上述情况，一方面公司所经营的部分细分航运业务，如长江商品车滚装、日本偏港集装箱运输航线等具有一定的差异化优势，与其他航运企业相比，不利的行业形势对公司的影响相对较小；另一方面公司在经营方式改善、成本控制、业务开拓等方面采取了一系列积极应对措施。因此，在较为不利的行业形势下，公司 2011 年的经营效益和盈利水平未发生重大不利变化。然而，如果未来行业不利形势进一步深化和加剧，并对于公司目前经

营的细分市场产生较为重大的影响，且公司采取的措施无法完全消除或补偿上述影响，公司的经营业绩仍存在下滑的风险。

（二）行业监管政策变动导致的风险

本公司及所运营的船舶要受到我国以及国际海事组织、船旗国、港口国、航行海域所属国等国际组织和国家的监管，在航行安全、防止环境污染等方面受到国际公约和有关国家政策和法律的约束。此外，一些与船舶和航运有关的机构如船级社等所制定的标准和规范也会影响本公司的船舶和航运业务。若我国或者有关国家、国际组织和机构对有关政策、法律、公约、标准和规范进行修改、制定或实施新的监管政策和法律等，本公司可能会因此受到某种程度的不利影响。

（三）市场准入政策变化的风险

2008年5月，交通运输部正式颁布了《国内水路运输经营资质管理规定》，提高了我国沿海和内河航运市场的准入门槛，强化对经营者的动态监管，明确了对违规行为的处罚措施。该规定维持了在船舶运力规模、主要管理人员和组织机构配备等方面设立市场准入条件的思路，大大提高了具体的准入标准。按照新标准，600总吨以上的内河普通货船必须实行企业化经营，即个体工商户只被允许从事单船600总吨以下的内河普通货物运输；企业船舶运力规模要求大幅度提高；企业配备的海务、机务等专职管理人员的数量也必须与企业所经营的船舶运力规模相挂钩。

另外，根据《中华人民共和国国际海运条例》与《水路运输管理条例实施细则》的规定，外国国际船舶运输经营者不得经营中国港口之间的船舶运输业务，也不得利用租用的中国籍船舶或者舱位，或者以互换舱位等方式变相经营中国港口之间的船舶运输业务；未经中华人民共和国交通部批准，在中国注册登记的外资企业、中外合资经营企业、中外合作经营企业或船舶，不得经营沿海、江河、湖泊以及其他通航水域的旅客运输和货物运输。故此，我国目前沿海及内河运输行业仍未对外资完全开放。

以上对内资船舶运力规模的准入要求及对外资的限制形成了目前航运业的行业竞争格局，若以上限制条件发生变化，可能会对行业竞争格局造成冲击，从而对公司经营业绩产生不利影响。

二、市场及经营风险

（一）市场竞争风险

公司目前主要从事内河及海上航运业务以及航运相关的国际货物运输代理、船务代理、物流服务等业务。内河航运业务主要是长江沿线集装箱和商品车滚装运输，海上航运业务主要由日本及台湾集装箱班轮航线组成。整体而言，国内从事航运业务的企业众多，除了几家中央大型航运企业集团及部分中型航运企业外，还有数量众多的小型航运企业，故此行业竞争格局较为激烈，存在着市场竞争风险。

但公司近年来充分把握自身的地理优势与市场空间优势，强调差异竞争与综合服务，在较为不利的市场环境下仍实现了经营业绩的稳定。具体而言：内河集装箱运输市场，公司始终重视对客户的服务质量，长期以来已经拥有了一批较为稳定的客户，同时公司拥有的300T以上集装箱船舶较多，船型结构相对较好；水路商品车滚装运输市场上，公司拥有长江上游最大的商品车滚装船队，与相关企业形成了较为稳定的业务合作关系；海上集装箱运输市场，日本偏港航线经过多年的培育，市场经营环境得到较好的改善，与基本港航线相比竞争激烈程度相对较低，保持了持续盈利；台湾航线作为审批性质的航线，虽然竞争较为激烈，但市场成长前景看好。

为应对激烈的市场竞争，公司将通过不断提高服务质量、改善服务方式，以优质、安全和高效的服务赢得优质长期客户的信赖，在此基础上不断地加强与客户的合作，巩固已有的货源，开拓新的货源，建立稳固的货源基地；同时，有计划地购买及更新船舶，改善船队运力结构及船龄结构，提高公司船队的整体运输能力与效率。但尽管如此，仍提示投资者关注航运业较激烈的竞争环境及由此引致的市场竞争风险。

（二）海上航线经营环境风险

公司的海上集装箱班轮航线的经营情况与目标港所在地区的政治、经济与社会环境密切相关，相应地区的政治、经济与社会环境变化，可能对公司海上集装箱班轮航线的货源造成不利影响，进而对公司海上集装箱运输业务的经营情况造成不利影响。

此外，2011 年 3 月，日本东北部海域发生了里氏 9.0 级大地震并引发海啸，进而引发日本福岛核电站核泄漏灾害，对相关地区的社会经济环境造成了极大的不良影响，尤其干扰了相关地区进出口贸易业务的正常发展。上述自然灾害虽未对公司造成直接经济损失，但是对公司日本偏港集装箱航线的业务经营造成了一定的不利影响，主要体现在短期内相关航线集装箱货源开发难度加大，业务量有所下降，具体而言：地震后六个月（2011 年 3-8 月），公司日本偏港集装箱航线完成运输量 55,473TEU，较上年同期下降 7.28%。集装箱运输量的下降主要来自日本汽车零部件及化工产品进口箱量的下降。针对上述进口箱量下降造成的日本航线往、返货运量不匹配的情况，公司于 2011 年 4 月 18 日开始在日本航线运费中征收中国到日本的货物紧急成本补贴费（ECR，EMERGENCY COST RECOVERY），从而有效的保证了航线收入。2011 年全年，公司日本偏港集装箱航线完成运输收入 52,224.81 万元，较 2010 年上升 7.11%。

日本目前正积极展开灾后重建工作，相关地区企业的日常生产经营也正在逐渐恢复，故此日本大地震对公司日本偏港航线的不利影响正在逐步消除，灾后重建也可能带来新增业务需求。但是如果未来日本经济形势的恢复状况不够理想甚至恶化，导致两国间进出口贸易业务的发展进一步受到不利影响，公司日本偏港航线仍可能因日本大地震及其衍生灾害而遭受不利影响。

三、经营业绩风险

（一）市场需求及价格风险

受宏观经济、市场竞争环境、货源所在行业发展状况等因素影响，航运业历来是一个市场需求及价格波动性较大的行业。为应对行业波动性，公司近年来积极拓展市场，培育并巩固了一批优质长期客户，并努力拓展波动性较低的其他物流业务。优质长期客户的运输需求量大，为公司的航运业务发展奠定了良好的货源基础；且长期客户的运价比较稳定，可以保证公司的业绩不至于大幅度波动。2009年、2010年及2011年公司长江集装箱总运输量分别为215,934TEU、250,109TEU及266,256TEU，公司海上集装箱总运输量分别为129,252TEU、155,333TEU及151,909TEU，公司长江滚装商品车总运输量分别为237,865辆、

243,408辆及274,092辆。公司总运输量近三年总体上保持稳定增长。但由于航运业固有的需求波动性特征，未来运输市场需求和价格的波动仍将可能对公司的经营业绩带来一定的影响。

（二）成本风险

本公司航运业务的成本目前主要包括燃油费、港口使用费、船舶租赁费等。船舶燃油属于石油衍生产品。近年来国际石油价格波动较大，2008年下半年受全球金融危机及实体经济下滑的影响，石油供求关系发生逆转，油价大幅下跌。金融危机结束后，国际油价又重现升势并持续上涨。针对2009年以来燃油价格大幅上升的情况，公司通过一系列措施推进节能降耗工作，强化对燃油成本的控制：一是实施新的船舶燃油定额指标及考核办法，并根据船舶运行和市场形势作调整；二是加强船舶燃烧重油工作力度，提高船舶燃用重油比例，降低燃油成本；三是推行新的船舶燃烧重油奖励办法，充分调动广大船员燃用重油的积极性。但若未来油价继续上涨，仍可能导致本公司的营业成本增加，进而可能对本公司的盈利产生不利影响。

港口行业隶属于交通基础设施行业，具有一定的地域垄断性，定价话语权较强，且近年来国内主要港口的装卸费率总体呈上升态势。虽然目前公司运输业务面临的港口使用费上涨基本上可以通过提高报价等方式转移给下游客户，但如果未来因行业竞争加剧等原因导致供求关系发生变化，从而使上述成本的转移受限，将可能对本公司的盈利产生不利影响。

自有船舶与租赁船舶相结合是国内航运企业普遍的业务经营模式。截至2011年12月31日，公司共有长江水路运输租赁船舶主要出租方六家，海洋运输租赁船舶出租方三家，不存在严重依赖于某个船舶出租方的情况。公司密切关注租赁船舶的租赁成本波动情况，报告期内公司租赁的江船船舶未有明显涨价现象；由于2008年金融危机，公司2009年、2010年租赁的海船租金水平有一定下降，2011年以来又呈现出上升趋势。未来随着航运业务的发展，市场对租赁船舶的需求可能加大，不排除船舶租金上涨的可能。若届时公司无法及时调整运价，则船舶租金上涨可能对公司的盈利产生负面影响。

（三）利率风险

本公司所处的航运业是资金密集型的行业，企业运营所需要的航线经营费用、造船与购车等固定资产投资对资金的需求均较大，因此通过债务融资的方式获得企业运作所需资金是本行业企业经营的普遍特点，由此将导致公司面临利率波动的风险。截至 2011 年 12 月 31 日，本公司合并口径的付息债共计 58,067.80 万元，资产负债率为 50.62%，2011 年度利息支出为 2,353.58 万元。中国人民银行自 2010 年 10 月至 2011 年 8 月已连续 5 次加息，累计提高贷款基准利率达 1.25%。截至 2011 年 12 月底，一年期贷款基准利率达 6.56%。若未来我国人民币贷款基准利率进一步上升，将进一步提高本公司贷款的财务成本，增加本公司的财务负担。

（四）汇率风险

本公司主要从事内河及海上航运业务以及航运相关的货物运输代理、船务代理、物流服务等业务，其中海上航运业务主要是日本及台湾集装箱班轮航线业务。对于该等业务，本公司目前主要使用外币结算（主要为美元及日元结算），故此人民币与外币间的汇率变动将可能对本公司的盈利带来影响。自 2005 年 7 月 21 日中国实行人民币汇率改革以来，人民币兑换美元的汇率持续上升，人民币兑换美元汇率中间价从 2005 年 7 月 21 日的 1 美元兑人民币 8.11 元上升到 2011 年 12 月 31 日的 1 美元兑人民币 6.30 元，人民币累计升值达 28.73%。因此，在短期内无法改变现有经营业务结算币种的情况下，本公司面临着汇率波动的风险。虽然该等风险可通过提高运价的美元标价来适当弥补，但如果未来人民币对美元继续保持升值态势，同时受市场竞争环境的影响公司无法及时提升运价，则公司仍可能因汇率波动而受到不利影响。

四、财务风险

（一）偿债风险

本公司所属的内河及海上航运业是资金密集型行业，企业运营所需要的航线经营费用、造船与购车等固定资产投资对资金的需求均较大，因此通过债务融资

的方式获得企业运作所需资金是本行业企业经营的普遍特点，过往公司主要通过银行借款、自身积累等渠道筹措资金，融资渠道相对单一。公司 2009 年 12 月 31 日、2010 年 12 月 31 日和 2011 年 12 月 31 日的合并报表资产负债率分别为 55.04%、52.49%和 50.62%；流动比率分别为 0.87、1.09 和 1.19 倍，速动比率分别为 0.84、1.05 和 1.14 倍。目前公司负债主要为银行借款，截至 2011 年 12 月 31 日，银行借款合计为 58,067.80 万元，占负债总额的 70.83%。上述债务主要用于购买船舶等固定资产以调整运力结构、提高公司核心竞争力。今后随着公司业务的发展，公司还可能继续采用包括银行贷款在内的多种融资手段筹措资金。同时公司上市后，融资渠道将得以扩张，公司将根据各融资方式的成本及便利性等因素选择最合适的方式筹集业务发展所需资金，其中就可能包含公司债券等债务融资工具。由于债务融资具有按期支付利息及到期偿还本金的压力，导致公司可能面临无法按期偿还债务的风险。

（二）净资产收益率下降风险

本次发行结束且募集资金到位后，公司的净资产将大幅提高，而募集资金投资项目尚无法立即实现效益。故此若净利润增加幅度未超过净资产增加幅度，将导致公司全面摊薄净资产收益率下降，存在因净资产收益率下降引致的相关风险。

五、募集资金投资项目的风险

本次发行募集资金将用于船舶购置和集卡拖车与集装箱购置项目，其中用于购置集装箱船、滚装船及海船的资金为4.5亿元，用于购置集装箱的资金为0.52亿元，用于购置集卡拖车的资金为0.4亿元。由于航运业存在周期性市场波动，未来市场的运力、运量和运价等因素目前难以准确预测，因此，上述船舶及运输设备的投资回报水平存在低于公司预期的可能。

另外，按照募集资金投资项目的购置计划，如果资金及时到位，上述募集资金投资项目预计最快也将于 2014 年全部完成，存在短期内募集资金无法完全产生效益的可能，从而短期内可能导致公司净资产收益率有所下降。

六、管理风险

（一）控股股东控制风险

本公司的控股股东民生集团目前持有本公司80%的股权；本次发行完成后，按照发行规模6,850万股测算，民生集团仍持有本公司58.56%的股权。该持股比例使民生集团能够对本公司的董事会成员构成、经营决策、投资方向及股利分配政策等重大事项的决策施加重大影响，而民生集团的利益可能与其他股东的利益不一致，进而引发控股股东的控制风险。

（二）人力资源风险

本公司经过多年的发展，培养了一批高级管理人员及专业骨干，他们是本公司得以发展的关键。本公司未来的持续发展，取决于能否招揽和挽留众多经验丰富的业务专业人士。如果本公司不能保持这些管理人员和专业骨干的相对稳定，可能会对本公司的经营和盈利能力产生影响。

（三）实际控制人变更引致的风险

报告期内，公司控股股东民生集团的股东结构发生变化。民生集团原股东卢氏家族（即卢国纪、卢晓钟父子）将其持有的民生集团70%股权捐赠予国家，导致民生集团股东变更为：重庆市国资委所属的全资企业卢作孚股权管理公司持股70%，卢国纪持股24%，卢晓钟持股6%，重庆市国资委成为了民生轮船的实际控制人。截至本招股说明书签署之日，公司业务经营稳定，过往业务决策未因该等实际控制人变更事宜发生变化，董事会、监事会及高级管理人员未因该等实际控制人变更事宜而发生变更。根据重庆市政府有关精神，重庆市政府与重庆市国资委自公司实际控制人变更后三年内不会对民生集团的董事会、经营管理层作出重大调整，不会干预民生集团与民生轮船正当的自主经营。因此该等股权变更事宜，不会改变公司既定的业务发展方针与战略，不会影响公司未来的持续经营。但根据有关法规，自公司实际控制人变更为重庆市国资委后，公司重大事项需要按照国有资产监管的有关程序履行相应报批或备案手续，故此仍需提示投资者关注报告期内公司实际控制人变更事宜及其对公司的潜在影响。

七、其他风险

（一）股市风险

本次发行的股票将申请在上海证券交易所上市，除公司的经营和财务状况外，公司的股票价格还将受到包括利率政策在内的国家宏观政策、国际和国内宏观经济形势、资本市场走势、公司所处行业发展形势、投资者心理和各类重大突发事件等多种因素的影响，存在股票的市场价格低于投资者购买价格的风险，投资者在购买公司股票前应对股票市场价格的波动及股市投资的风险有充分的了解，并做出审慎判断。

（二）税收政策风险

根据财政部、国家税务总局的有关规定，经报请税务主管部门，本公司（自2001年至2010年）、本公司控股子公司民生物流有限公司（自2003年至2010年）、本公司控股子公司民生国际集装箱运输有限公司（自2005年至2010年）均享受西部大开发优惠税率，减按15%的税率缴纳企业所得税。2009年与2010年，本公司（合并报表口径）享受西部大开发税收优惠政策的金额占净利润的比例分别为6.07%和5.83%。

除上述西部大开发税收优惠政策外，根据财政部、国家税务总局发布的财税（2010）8号文件规定，自2010年1月1日起，本公司上海分公司及广州分公司所提供的国际运输业务享受免征营业税的税收优惠。

财政部、海关总署、国家税务总局已于2011年7月27日发布《关于深入实施西部大开发战略有关税收政策问题的通知》（财税[2011]58 号），将西部地区的鼓励类产业企业减按 15%税率征收企业所得税的税收优惠政策延续十年（自2011 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日）；同时，根据重庆市人民政府渝府发[2011]71 号文以及重庆市地方税务局渝地税发[2011]243 号文规定，2012 年 1月1日起，公司通过重庆航运交易所交易平台完成的航运业务收入（包括货运、客运以及装卸搬运取得的交通运输业收入），将免征营业税。

此外，根据财政部、国家税务总局发布的财税[2011]110号文、财政部、国家税务总局发布的财税[2011]111号文以及上海市国家税务局、上海市地方税务

局发布的公告 2011 年第 4 号文规定，自 2012 年 1 月 1 日起，子公司民生国际船务代理有限公司及上海民生国际货物运输代理有限公司、本公司上海分公司均将实施营业税改征增值税（同时本公司上海分公司原享受税收优惠政策予以延续）。

综上所述，报告期内公司经营业绩对有关税收优惠政策不存在重大依赖，但未来有关税收优惠政策及其调整，均可能对公司经营业绩造成影响。在此，我们提示投资者关注优惠政策发生调整或公司无法享受税收优惠政策引致的投资风险。

（三）环境保护风险

随着环保意识的增强，我国对内河运输的环保要求越来越高，公司在营运过程中必须遵守国家相关环保法律、法规的规定，如《中华人民共和国水污染防治法》、《中华人民共和国防治船舶污染内河水域环境管理规定》、《内河船舶法定检验技术规则》和《船舶污染物排放标准》（GB3552—83）等，并承担一定的环保责任。本公司目前严格遵守有关环境保护的法律法规，报告期内未发生违反环保法规并遭受处罚的情况。但未来国家对环保政策与法规的进一步完善将可能对本公司的业务运营提出更高的要求，并可能对本公司的业务经营产生不利影响。

（四）安全运营风险

航运业属于风险程度较高的行业。公司在经营过程中存在发生船舶搁浅、火灾、碰撞、灭失等各种意外事故的可能性，从而对船舶以及船载货物造成损失或引致对第三方的赔偿责任，并可能牵涉诉讼事项，最终给公司造成声誉、形象、信用、经济等各方面的损失。同时公司海上运输业务也可能面临海上突发事件（如海盗、船员疾病或意外受伤等）造成的风险。

公司已建立符合国家标准的安全管理体系，在船舶建造、航行、维护、保养、货物装载以及船员培训等各方面严格予以执行。同时，公司通过制定船舶防火、防碰撞等一系列安全防范措施，强化职工的安全意识并实施跟踪管理，加强现场监督，力求消除事故隐患。报告期内公司未发生重大安全事故，公司也已通过购买保险等手段最大可能地转移风险。但是由于船舶航行时存在天气多变、事故易

发等复杂情况，公司仍可能出现安全运营事故，如果相关保险赔偿不足以弥补相应的损失，则将对公司的经营和业绩产生不利影响。

（五）法律诉讼和仲裁的风险

在公司的日常经营中，由于可能出现的航行安全事故及商务纠纷，将可能产生一定的诉讼和仲裁事项。如果这些法律诉讼和仲裁事项过于严重或处理不当，可能会给公司带来较为不利的影响。

（六）自然条件风险

客观自然条件对公司主要从事的长江及海上航运业务具有一定影响，公司的经营及收益存在因自然条件变化而遭受损失的可能：

长江航道的自然条件相对比较复杂，客观自然环境对船舶运输生产影响较大，长江上的洪水期、枯水期、季雾、航道变化、大风等因素，既影响船舶运输正常作业，也对船舶航行安全造成影响。尤其是每年的 11 月至次年的 4 月通常为长江枯水期，枯水期内长江地区内河航运（尤其长江上游与部分中游区域）的运力将受到较大影响，船只无法满载运行（导致单船运营成本上升），这是造成长江内河航运业务季节性变化的重要原因之一。公司内河航运业务目前经营的均为长江航运业务，故此上述枯水期因素可能会对公司内河航运业务构成不利影响。

另外，海上自然环境的变化如台风、海啸等因素对于公司的海上航运业务也将产生一定影响，从而影响公司的经营业绩。

第五节 发行人基本情况

一、发行人基本信息

公司名称	民生轮船股份有限公司
英文名称	MINSHENG SHIPPING CO.,LTD.
注册资本	20,500 万元
法定代表人	卢晓钟
成立日期	1997 年 8 月 18 日
住所	重庆市渝中区新华路 83 号
邮政编码	400011
联系电话	023－63776407
传真号码	023－63834462
互联网网址	http://www.msshipping.cn
电子信箱	dsh@msshipping.cn

二、发行人改制设立情况

（一）设立方式

公司系经民生有限 2009 年 11 月 11 日股东会决议通过，以 2009 年 9 月 30 日为基准日，由民生有限整体变更设立。

根据天健光华（北京）会计师事务所有限公司 2009 年 11 月 5 日出具的天健光华审（2009）专字第 100073 号《审计报告》，截至 2009 年 9 月 30 日民生有限经审计的净资产为 46,619.41 万元。以此为基础，民生有限按 1:0.4397 的折股比例，将账面净资产折合成公司的总股本 20,500.00 万元，民生有限归属于母公司股东的净资产剩余部分转入公司资本公积。

根据天健兴业2009年11月9日出具的天兴评报字（2009）第434号《民生轮船有限公司拟整体变更为股份有限公司资产评估项目资产评估报告书》，民生有限于2009年9月30日归属于母公司股东的净资产评估价值为57,535.81万元。公司设立时未按评估值进行调账。

经天健光华（北京）会计师事务所 2009 年 11 月 19 日出具的天健光华验（2009）综字第100039号《民生轮船股份有限公司验资报告》审验：截至2009年11月19日止，公司已根据民生有限2009年9月30日实收资本20,500.00万元折合为公司的股本20,500.00万元，其中民生集团出资16,400.00万元，占注册资本总额比例80%，上港集团出资4,100.00万元，占注册资本总额比例20%。出资方式为净资产出资，剩余净资产转入资本公积，实收资本占注册资本的100%。

2009 年 11 月 30 日，公司在重庆市工商局完成登记注册，并领取了注册号为5000000000019741-1-1的《企业法人营业执照》。

（二）发起人

改制设立时，公司的发起人为原民生有限的全体股东，即民生集团与上港集团。公司设立时各发起人的持股情况如下：

序号	发起人	认购的股数（万股）	持股比例
1	民生实业（集团）有限公司	16,400	80.00%
2	上海国际港务（集团）股份有限公司	4,100	20.00%
合计		20,500	100.00%

上述发起人具体情况参见本节“七、发起人、持有发行人 5%以上股份的主要股东及实际控制人的基本情况”之“（一）发起人、持有发行人5%以上股份的主要股东”。

（三）发行人改制设立前后，主要发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务

公司由民生有限整体变更设立，公司发起人为民生集团、上港集团两家。各发起人以其持有的民生有限的权益作为出资发起设立股份公司。股份公司设立前后，各发起人的资产和实际从事的业务未发生变化。

其中，民生集团并未直接开展业务经营，其实际从事的主要业务为水陆运输产业投资，拥有的主要资产为本公司、香港民生与长安民生的股权；上港集团实际从事的主要业务为集装箱装卸业务、散杂货装卸业务、港口服务和港口物流业务，其拥有的主要资产为经营上述业务相关的固定资产、无形资产与股权投资。

公司主要发起人的具体情况详见本节“七、发起人、持有发行人 5%以上股份的主要股东及实际控制人的基本情况”之“（一）发起人、持有发行人 5%以上股份的主要股东”。

（四）发行人成立时拥有的主要资产和实际从事的主要业务

公司由民生有限整体变更设立。设立时公司承继了民生有限的全部资产和业务，主要资产为经营所需的船舶、运输设备、房屋建筑物、土地使用权等；所从事的主要业务为内河及海上航运业务以及航运相关的国际货物运输代理、船务代理、物流服务等业务。公司在改制设立前后拥有的主要资产和从事的主要业务均未发生变化。

（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

公司由民生有限整体变更设立，设立前后公司的业务流程均未发生重大变化，具体业务流程详见本招股说明书“第六节 业务与技术”之“四、发行人主营业务具体情况”。

（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

公司改制设立以来，因业务经营需要，与发起人民生集团及其控制的子公司在代理服务、接受担保、接受资金及房产租赁等方面存在一定的关联交易，与发起人上港集团及其下属公司则在港口装卸服务方面存在一定的关联交易。该等关联交易均系公司业务经营需要，已履行了必要的法定程序，关联交易价格公允，不存在有损发行人利益的行为。

报告期内上述关联交易的具体情况详见本招股说明书“第七节 同业竞争与关联交易”之“三、关联交易情况”。

（七）发起人出资资产的产权变更手续办理情况

公司的发起人为整体变更前民生有限的全体股东，整体变更后，公司依法承继了民生有限的所有资产、负债和权益。根据天健光华验（2009）综字第100039号《民生轮船股份有限公司验资报告》，各发起人的出资已全部足额到位。截至本招股说明书签署之日，原民生有限的船舶、车辆、房屋建筑物、土地使用权等主要资产均已变更登记到公司名下。

（八）发行人在资产、业务、财务、机构、人员方面的独立情况

发行人严格按照《公司法》和《公司章程》规范运作，在资产、业务、财务、机构、人员等方面与公司股东分开，具有独立完整的业务体系和直接面向市场自主经营的能力。有关情况具体如下：

1、资产完整情况

公司拥有独立完整的经营性资产，包括但不限于土地使用权、房产、船舶、车辆、注册商标、特许经营权等，与股东之间的资产产权关系明晰，公司资产独立于股东及其控制的其他企业，截至本招股说明书签署之日，不存在资金、资产及其它资源被股东及其关联方违规占用的情况。

2、业务独立情况

公司独立自主地开展内河及海上航运业务以及航运相关的国际货物运输代理、船务代理、物流服务等业务，拥有独立的经营决策权，具有面向市场自主经营业务的能力，经营管理实行独立核算，与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业间不存在同业竞争或显失公平的关联交易。

3、财务独立情况

公司及下属子公司均设有独立银行账户，不存在与公司股东及其关联方共用银行账户的情形。公司及下属子公司均独立办理纳税登记，依法独立纳税；公司设立了独立的财务会计部门，建立了独立的财务核算体系，能够独立做出财务决策，具有较规范的财务会计制度和对分公司、子公司的财务管理制度；截至本招股说明书签署之日，公司不存在货币资金或其他资产被股东单位或其下属单位、

其他关联方占用的情况，也不存在以资产、权益或信誉为股东或其下属单位、其关联企业提供担保的情况。

4、机构独立情况

公司已依据法律、法规、规范性文件及《公司章程》的规定设立了股东大会、董事会、监事会等机构，同时建立了独立于股东单位的内部组织机构，能够独立行使经营管理职权。公司与股东及其关联方完全分开，不存在与控股股东、实际控制人及其所控制的其他企业合署办公、机构混同的情形，不存在股东及其关联方干预公司机构设置的情况。

5、人员独立情况

公司的董事、监事及高级管理人员均按照《公司法》、《公司章程》等有关法律法规规定的条件和程序产生，不存在超越董事会和股东大会作出人事任免的情况。公司高级管理人员未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中担任除董事、监事以外的其他职务，未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业领取工资薪酬；公司财务人员未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中兼职；公司设有独立的人力资源管理部门，独立负责员工劳动、人事和薪酬管理；公司建立了独立的劳动人事制度和独立的薪酬管理制度，在劳动、人事、薪酬管理方面独立于股东及其关联方。

三、发行人的股本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、发行人设立时的股本情况及股权结构

公司的前身系民生轮船有限公司。民生有限成立于 1997 年 8 月 18 日，系由民生实业有限公司及其下属企业民生集装箱、民生货代共同出资组建。设立时民生有限注册资本为人民币 13,436.20 万元，其中民生实业以经营用船舶作为实物资产出资 12,980.00 万元，占 96.60%，民生集装箱以集装箱车辆作为实物资产

出资 236.20 万元，占 1.76%，民生货代以货币出资 220.00 万元，占注册资本的 1.64%。

1997 年 8 月 8 日，重庆渝中会计师事务所出具了渝中会师内验（1997）第 111 号《验资报告》，审验证明：截至 1997 年 8 月 5 日，民生有限已收到各股东投入的全部出资。

1997 年 8 月 18 日，民生有限在重庆市工商局办理了公司设立的登记手续，并取得了渝直注册号 20283855-7 号营业执照。

民生有限设立时，公司股本结构及各股东出资情况如下：

股东名称	出资额（万元）	出资比例	出资形式
民生实业	12,980	96.60%	实物
民生集装箱	236.2	1.76%	实物
民生货代	220	1.64%	货币
合计	13,436.2	100.00%	-

公司设立时，民生实业及民生集装箱系以实物方式进行出资，但用于出资的相关实物资产未进行评估。其中，民生实业用于出资的实物资产于出资前的原账面净值为 12,993.35 万元，民生实业系按照该等资产的原始账面净值出资，折合民生有限注册资本 12,980.00 万元；民生集装箱所用于出资的实物资产，已于 2003 年 11 月以货币进行置换（具体内容参见后文）。天健正信已出具了天健正信审（2011）专字第 030153 号《关于民生轮船股份有限公司设立及注册资本变更验资报告的复核报告》，对该等出资进行了复核验证。

2、2003 年 11 月民生集装箱以货币出资置换实物资产出资

民生有限设立后，由于民生集装箱用于出资的实物未能办理完毕资产权属的变更手续，民生有限于 2003 年 11 月 6 日召开股东会，全体股东一致同意民生集装箱以货币资金置换其全部实物出资，并相应修改《公司章程》。原实物出资在民生有限设立时作价 236.2 万元，此次民生集装箱以 236.2 万元的货币资金进行等价置换，置换后民生有限各股东所持有的股权比例保持不变。截至 2003 年 11 月 11 日止，该等货币资金已全部到位。

重庆展华会计师事务所 2003 年 11 月 11 日出具了展华内验（2003）1108 号《验资报告》，确认：民生集装箱用于置换的 236.2 万元货币资金已足额到位。

2003 年 12 月 5 日，就本次出资置换事宜，民生有限在重庆市工商局办理了相关备案登记手续。

天健正信已出具了天健正信审（2011）专字第 030153 号《关于民生轮船股份有限公司设立及注册资本变更验资报告的复核报告》，对上述出资进行了复核验证。

3、2005 年 6 月第一次增资

2005 年 6 月，民生有限进行了第一次增资扩股。公司新增注册资本人民币 20.00 万元，由自然人股东谢禄康、吴小华以现金形式分别认购 10.00 万元，增资后的公司注册资本为人民币 13,456.20 万元。

2005 年 5 月 18 日，民生有限召开股东会，审议通过了本次增资的有关议案。截至 2005 年 5 月 23 日，新增股东的现金出资已全部到位。

2005 年 5 月 25 日，重庆展华会计师事务所出具了展华内验（2005）508 号《验资报告》，确认：各股东出资已足额到位，变更后公司注册资本为 13,456.2 万元。

2005 年 6 月 1 日，就本次增资事宜，民生有限在重庆市工商局办理了变更登记手续。

天健正信已出具了天健正信审（2011）专字第 030153 号《关于民生轮船股份有限公司设立及注册资本变更验资报告的复核报告》，对该次增资进行了复核验证。

该次增资完成后，民生有限的股本结构及各股东出资情况如下：

股东名称	出资额（万元）	出资比例
民生集团	12,980	96.46%
民生集装箱	236.2	1.76%
民生货代	220	1.63%
谢禄康	10	0.07%
吴小华	10	0.07%
合计	13,456.2	100.00%

注：上表中的出资比例系四舍五入后保留两位小数。

4、2008 年 2 月股权转让

2008 年 1 月 18 日，民生有限召开股东会，一致同意民生集装箱、民生货代将所持全部出资额转让给民生集团。同日，民生集装箱、民生货代分别与民生集团签订《民生轮船有限公司股权转让协议》，约定将所持民生有限的股权均按原出资额的价格全部转让给民生集团。2008 年 2 月 2 日，民生有限在重庆市工商局办理了变更登记手续。

该次股权转让后，民生有限的股本结构及各股东出资情况如下：

股东名称	出资额（万元）	出资比例
民生集团	13,436.2	99.85%
谢禄康	10	0.07%
吴小华	10	0.07%
合计	13,456.2	100.00%

5、2009 年 8 月股权转让与增资扩股

2009 年 8 月 20 日，民生集团、上港集团、谢禄康及吴小华签订了《民生轮船有限公司股权转让和增资协议》，该协议约定：依据上海财瑞资产评估有限公司出具的[沪财瑞评报（2009）2-007]号《资产评估报告》，截至 2008 年 12 月 31 日，民生有限净资产的评估价值为 366,887,643.10 元。据此，自然人股东谢禄康、吴小华均同意将各自所持有的民生有限的股权按该资产评估结果作价 271,496.86 元转让给民生集团。同时，民生集团与上港集团依据上述净资产的评估价值共同对民生有限进行增资：民生集团以现金增资 8,022.26 万元，其中 2,943.8 万元计入注册资本，5,078.46 万元计入资本公积；上港集团以现金增资 11,173.07 万元，其中 4,100 万元计入注册资本，7,073.07 万元计入资本公积，合计增加注册资本 7,043.8 万元，增资完成后，民生有限的注册资本将从 13,456.2 万元增加至 20,500 万元。

2009 年 8 月 17 日，上海市国资委向上港集团出具沪国资评核[2009]21 号《关于民生轮船有限公司因增资行为涉及的整体资产评估项目的核准通知》，对该资产评估项目予以核准。

2009 年 8 月 21 日，民生有限召开股东会，审议通过了上述股权转让及增资事项。

2009 年 9 月 15 日，天健光华（北京）会计师事务所出具了天健光华验（2009）综字第 100032 号《验资报告》，审验证明：截至 2009 年 9 月 15 日，民生集团与上港集团所认缴的增资均已足额到位。

2009 年 9 月 16 日，民生有限再次召开股东会，审议通过了增资具体方案。

2009 年 9 月 22 日，民生有限就该次增资及股权变更事宜，在重庆市工商局办理了变更登记手续。

该次股权转让及增资完成后，民生有限的股本结构及各股东出资情况如下：

股东名称	出资额（万元）	出资比例
民生集团	16,400	80.00%
上港集团	4,100	20.00%
合计	20,500	100.00%

6、2009 年 11 月，整体改制为股份有限公司

2009 年 9 月 24 日，民生有限召开股东会，作出了整体变更为股份有限公司的决议，并同意聘请天健光华（北京）会计师事务所有限公司、北京天健兴业资产评估有限公司以 2009 年 9 月 30 日为基准日分别进行改制专项审计、评估。

2009 年 11 月 5 日，天健光华（北京）会计师事务所有限公司出具了天健光华审（2009）专字第 100073 号《审计报告》。截至 2009 年 9 月 30 日，民生有限经审计的净资产为 46,619.41 万元。

2009 年 11 月 9 日，北京天健兴业资产评估有限公司出具天兴评报字（2009）第 434 号《民生轮船有限公司拟整体变更为股份有限公司资产评估项目资产评估报告书》：截至 2009 年 9 月 30 日，民生有限净资产的评估价值为 57,535.81 万元。

2009 年 11 月 11 日，民生有限召开股东会审议通过了民生有限整体变更为股份公司的具体方案，同日民生集团与上港集团签订《发起人协议》，一致同意将民生有限整体变更为股份有限公司。民生有限全体股东作为发起人，以 2009 年 9 月 30 日为基准日，依天健光华审（2009）专字第 100073 号《审计报告》审计的净资产 46,619.41 万元，将公司原账面净资产折为股本，合计折合总股本 20,500 万元，折股比例为 1:0.4397。

2009 年 11 月 19 日，就本次改制为股份公司事宜，天健光华（北京）会计师事务所有限公司出具了天健光华验（2009）综字第 100039 号《民生轮船股份有限公司验资报告》，确认本次出资足额到位。

2009 年 11 月 30 日，就本次改制为股份公司事宜，公司在重庆市工商局办理了变更登记手续。

整体变更为股份公司后，公司的股本结构及各股东出资情况如下：

股东名称	股份数（万股）	持股比例
民生集团	16,400	80.00%
上港集团	4,100	20.00%
合计	20,500	100.00%

（二）保荐机构及发行人律师对发行人股本形成及其变化情况的意见

对于发行人股本的形成及其变化情况，发行人律师经核查后认为：（1）民生有限系根据《公司法》组建，其设立已经公司登记机关核准注册登记，是合法、有效的，并且履行了除资产评估外的其他必要法律手续。股东民生实业、民生集装箱出资的实物资产未进行评估，不符合当时施行的《公司法》第二十四条的规定，但鉴于公司登记机关已对公司设立予以核准，上述问题对公司设立的合法有效性不构成实质性影响。民生实业的出资资产经天健正信复核，其价值与民生实业认缴的出资额不存在重大差异，并且已实际交付给民生有限，不存在出资不实的情形。(2)民生集装箱未完成出资资产的过户手续，该瑕疵已在 2003 年得到了规范，民生有限该次出资置换事宜，履行了必要的法律手续，股东足额缴付了与原实物出资等额的货币资金，并经公司登记机关核准变更登记，是合法、有效的。（3）其后民生有限的历次增资、股权转让等行为已履行了必要的法律手续，股东足额缴付了各自认缴的新增出资（涉及增资事宜的），并经公司登记机关核准变更登记，是合法、有效的。

对于发行人股本的形成及其变化情况，保荐机构核查了包括上述出资事宜在内的发行人股本的历次形成过程及其变化情况，尤其关注了公司设立时实物资产出资未经评估事宜。对此的意见是：（1）发行人设立及历次股本结构变化事宜，均按照公司章程等规定，履行了内部决策程序；（2）公司设立时民生集装箱的实物出资虽未进行资产评估，但出资的实物资产已由该公司以货币方式进行了置

换，相关不利影响已消除，天健正信也已对该等出资进行了验资复核；（3）公司设立时民生实业的实物出资虽未进行资产评估，但民生实业当时系按照该等资产原账面净值为基础作价出资，且均已实际交付民生有限使用；同时上述出资当时已经过会计师事务所验资确认，公司登记机关已就相应出资办理了工商登记手续，天健正信也已对该等出资进行了验资复核；故此公司设立时民生集团以实物资产出资未经过评估的行为，不会对公司的生产经营活动造成不利影响，亦不会对本次发行构成实质性障碍。（4）除上述事项外，公司历次股本形成及其变化，均已依照有关法律法规的规定，履行了评估、验资及工商登记等程序，涉及增资事宜的股东均已足额缴付了各自认缴的新增出资，均为真实、有效。对于不具备证券期货相关业务资格的验资机构所出具的验资报告，天健正信也均进行了验资复核。（5）民生轮船系由民生有限按账面净资产折股整体改制设立的股份公司，于改制时公司净资产业经评估机构评估，净资产的评估值高于账面值，且改制设立至今公司已持续运行了超过一个完整的会计年度。故此公司目前不存在因历史上出资不实而有损公司持续运行的情况。

（三）发行人设立后历次重大资产重组行为

自发行人设立至今，未发生交易金额超过总资产、净资产、营业收入 50%以上的重大资产重组情况。报告期内，发行人未发生交易金额超过 1,000 万元的资产重组事宜。报告期之前发行人发生的交易金额超过 1,000 万元的资产重组事宜情况如下：

1、2007 年民生有限向民生集团收购民生货代、民生集装箱、民生物流、民生船代股权的重组事宜

（1）交易原因

截至 2006 年底，除民生有限外，民生集团仍持有部分经营航运及相关物流、代理业务的子公司股权，如民生货代、民生集装箱、民生物流、民生船代等。为提高民生有限业务的独立性和完整性，2007 年，民生有限向民生集团收购了一系列股权，从而使民生物流、民生集装箱、民生船代、民生货代成为民生有限的全资子公司，将民生集团的主要业务整合至民生有限旗下。

（2）交易具体情况

1）2007 年 8 月，收购民生货代 100%股权

2007 年 8 月 1 日，民生有限召开股东会，同意收购民生集团持有的民生货代 90%的股权、民生集装箱持有的民生货代 10%的股权。

2007 年 8 月 6 日，民生货代股东会做出决议，同意民生集团、民生集装箱转让其所持有的民生货代股权。

2007 年 8 月 6 日，民生有限分别与民生集团、民生集装箱签订《民生国际货物运输代理有限公司股权转让协议》，约定民生集团、民生集装箱分别将所持有的民生货代 90%、10%的股权转让给民生有限，转让价格分别为 900 万元与 100 万元。

2007 年 8 月 17 日，民生货代在重庆市工商局完成了工商变更登记手续。

2）2007 年 8 月，收购民生集装箱 100%股权

2007 年 8 月 1 日，民生有限召开股东会，同意收购民生集团持有的民生集装箱 80%的股权、民生货代持有的民生集装箱 20%的股权。

2007 年 8 月 15 日，民生集装箱股东会做出决议，同意民生集团、民生货代转让其所持有的民生集装箱股权。

2007 年 8 月 15 日，民生有限分别与民生集团、民生货代签订《民生国际集装箱运输有限公司股权转让协议》，约定民生集团、民生货代分别将所持有的民生集装箱 80%、20%的股权转让给民生有限，转让价格分别为 880 万元与 220 万元。

2007 年 8 月 22 日，民生集装箱在重庆市工商局完成了工商变更登记手续。

3）2007 年 10 月，收购民生物流 38.4%的股权

2007 年 8 月 1 日，民生有限召开股东会，批准收购民生集团持有的民生物流 28.4%的股权、民生货代持有的民生物流 10%的股权。

2007 年 9 月 20 日，民生物流做出股东会决议，同意民生集团、民生货代转让其所持有的民生物流股权。

2007 年 9 月 20 日，民生有限与民生集团、民生货代分别签订《民生物流有限公司股权转让协议》,约定民生集团、民生货代分别将所持有的民生物流 28.4%、10%的股权转让给民生有限，转让价格分别为 1,420 万元与 500 万元。

由于本次收购前，民生有限已持有民生物流 61.6%的股权，因此，本次收购完成后，民生物流成为民生有限的全资子公司。

2007 年 10 月 8 日，民生物流在重庆市工商局完成了工商变更登记手续。

4）2007 年 10 月，收购民生船代 100%股权

2007 年 8 月 1 日，民生有限召开股东会，批准收购民生集团持有的民生船代 90%的股权、民生货代持有的民生船代 10%的股权。

2007 年 9 月 12 日，民生有限分别与民生集团、民生货代签订《出资（股权）转让协议》，约定将民生集团持有的民生船代 90%的股权、民生货代持有的民生船代 10%的股权转让给民生有限，收购价格分别为 540 万元与 60 万元。

2007 年 9 月 30 日，民生船代股东会做出决议，同意民生集团、民生货代分别将其持有的民生船代股份转让给民生有限。

2007 年 10 月 24 日，民生船代在上海市工商局虹口分局完成了工商变更登记手续。

（3）本次交易的影响

通过上述一系列股权收购，民生有限将民生货代、民生集装箱、民生物流、民生船代纳入公司合并报表，使公司的资产规模和经营业绩得到了大幅提高，民生有限的总资产、净资产分别由 2006 年底的 73,542.27 万元、17,682.18 万元增加至 2007 年底的 97,430.84 万元、24,266.22 万元，民生有限的营业收入、净利润分别由 2006 年的 97,874.25 万元、2,323.27 万元增加至 2007 年的 182,785.12 万元、5,352.21 万元。另外，上述收购消除了同业竞争，大幅降低了关联交易，从而提高了民生有限业务的独立性和完整性。

2、2009 年民生有限向民生集团收购长虹民生 30%股权

（1）收购原因

长虹民生是民生集团与四川长虹电器股份有限公司合资成立的物流公司，本次交易前，长虹民生是民生集团的联营企业，并且与民生有限之间存在较多的业务往来，为进一步加强民生有限经营的独立性，提高经营效益，2009 年，民生有限向民生集团收购了其持有的长虹民生 30%股权。

（2）交易具体情况

2008 年 11 月 22 日，民生有限召开股东会，批准收购民生集团持有的长虹民生 30%的股权。

2008 年 11 月 23 日，民生有限与民生集团签订《股权转让协议》，约定将民生集团持有的长虹民生 30%的股权转让给民生有限，转让价格为 3,000 万元。

2009 年 1 月 8 日，长虹民生股东会形成决议，同意民生集团将其所持有的长虹民生股权转让给民生有限。

2009 年 2 月 10 日，长虹民生在绵阳市涪城区工商局完成了工商变更登记手续。

（3）本次交易的影响

通过本次交易，公司的经营效益有了一定提高，2009 年公司对长虹民生实现投资收益 719.35 万元，2010 年实现投资收益 1,212.03 万元，2011 年实现投资收益 1,189.17 万元。另外，通过本次交易，长虹民生成为公司的联营企业，公司与长虹民生之间的关联交易详见本招股说明书“第七节 同业竞争与关联交易情况”之“三、关联交易情况”。

四、发行人历次验资情况及发起人投入资产的计量属性

（一）历次验资情况

自民生有限设立以来，共进行了 5 次验资，具体情况如下：

1、1997 年民生有限成立

重庆渝中会计师事务所于 1997 年 8 月 8 日出具渝中会师内验（1997）第 111 号《验资报告》，对民生有限成立时的实收资本进行了验证：截至 1997 年 8 月 5 日，民生有限已收到股东民生实业、民生集装箱及民生货代投入的实收资本 13,436.2 万元，注册资本为 13,436.2 万元。

2、2003 年民生集装箱以货币出资置换实物资产出资

重庆展华会计师事务所于 2003 年 11 月 11 日出具展华内验（2003）1108 号《验资报告》，对注册资本出资形式的变更情况进行了验证：截至 2003 年 11 月 11 日，民生有限已收到股东民生集装箱缴纳的货币资金合计 236.2 万元，变更后注册资本为 13,436.2 万元。

3、2005 年增资扩股

重庆展华会计师事务所于 2005 年 5 月 25 日出具展华内验（2005）508 号《验资报告》，对民生有限新增注册资本的实收情况进行了验证：截至 2005 年 5 月 23 日，民生有限已收到自然人股东谢禄康、吴小华缴纳的新增注册资本合计 20 万元，变更后注册资本为 13,456.2 万元。

4、2009 年增资扩股

天健光华（北京）会计师事务所有限公司于 2009 年 9 月 15 日出具天健光华验（2009）综字第 100032 号《验资报告》，对民生有限新增注册资本及实收资本情况进行了验证：截至 2009 年 9 月 15 日，民生有限已收到股东民生集团、上港集团缴纳的新增注册资本（实收资本）合计 7,043.8 万元，出资方式为货币资金，变更后注册资本为 20,500 万元。

5、2009 年整体变更为股份公司

天健光华（北京）会计师事务所有限公司于 2009 年 11 月 19 日出具天健光华验（2009）综字第 100039 号《验资报告》，对民生有限整体变更为股份公司的注册资本实收情况进行了验证：截至 2009 年 11 月 19 日止，公司已根据民生有限 2009 年 9 月 30 日实收资本 20,500.00 万元折合为公司的股份 20,500.00 万元，

其中民生集团出资 16,400.00 万元，占注册资本总额比例 80%，上港集团出资 4,100.00 万元，占注册资本总额比例 20%。出资方式为净资产出资，剩余净资产转入资本公积，实收资本占注册资本的 100%。

（二）验资复核

2011 年 5 月 25 日，天健正信出具了天健正信审（2011）专字第 030153 号《关于民生轮船股份有限公司设立及注册资本变更验资报告的复核报告》，对民生有限设立后至 2009 年 9 月 15 日期间的出资情况进行了复核，确认：截至 2009 年 9 月 30 日，公司已收到股东投入的注册资本 20,500 万元，实收资本 20,500 万元，其中民生集团投入 16,400 万元、上港集团投入 4,100 万元。

（三）发起人投入资产的计量属性

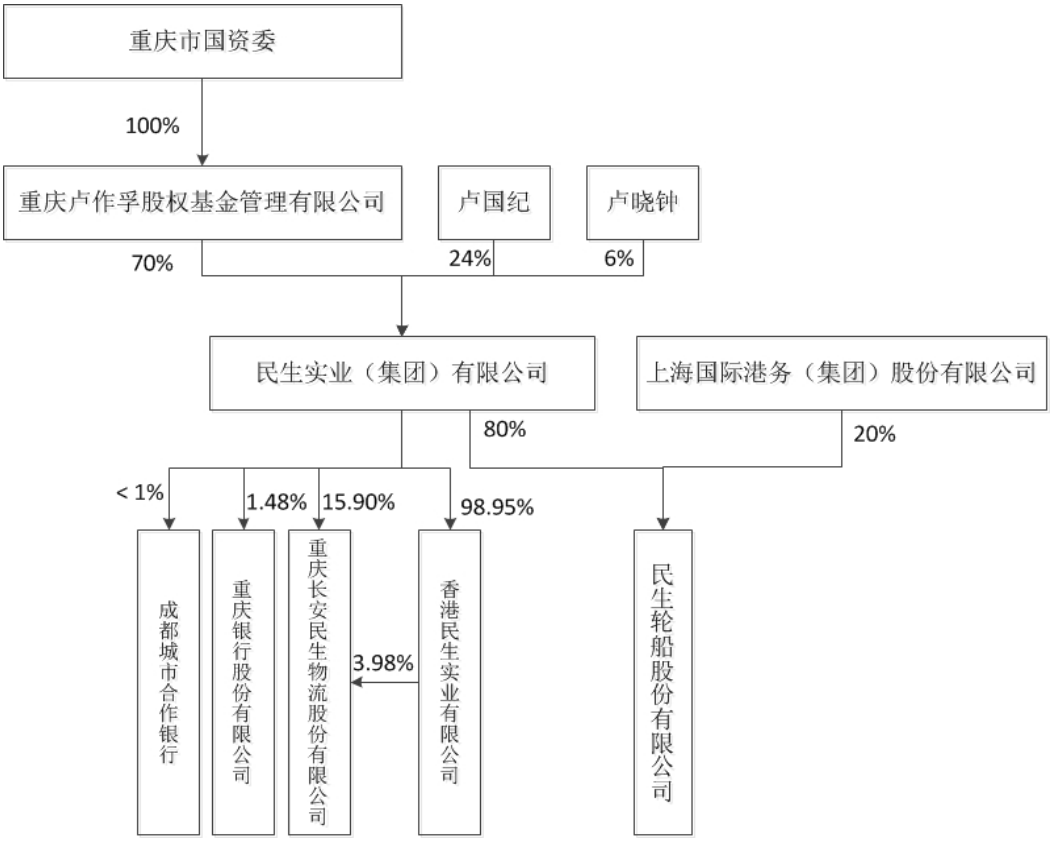
2009 年 11 月 19 日，就民生有限改制为股份公司事宜，天健光华（北京）会计师事务所有限公司出具了天健光华验（2009）综字第 100039 号《民生轮船股份有限公司验资报告》，确认：“截至 2009 年 11 月 19 日，公司已根据民生轮船有限公司的净资产折合为公司的股份 20,500.00 万元，剩余净资产转入资本公积”。

故此，民生有限整体变更设立股份公司时，各发起人用作出资的净资产，均系采用历史成本计量属性，不存在发起人投入资产以评估值入账的情形。

五、发行人股权和组织结构

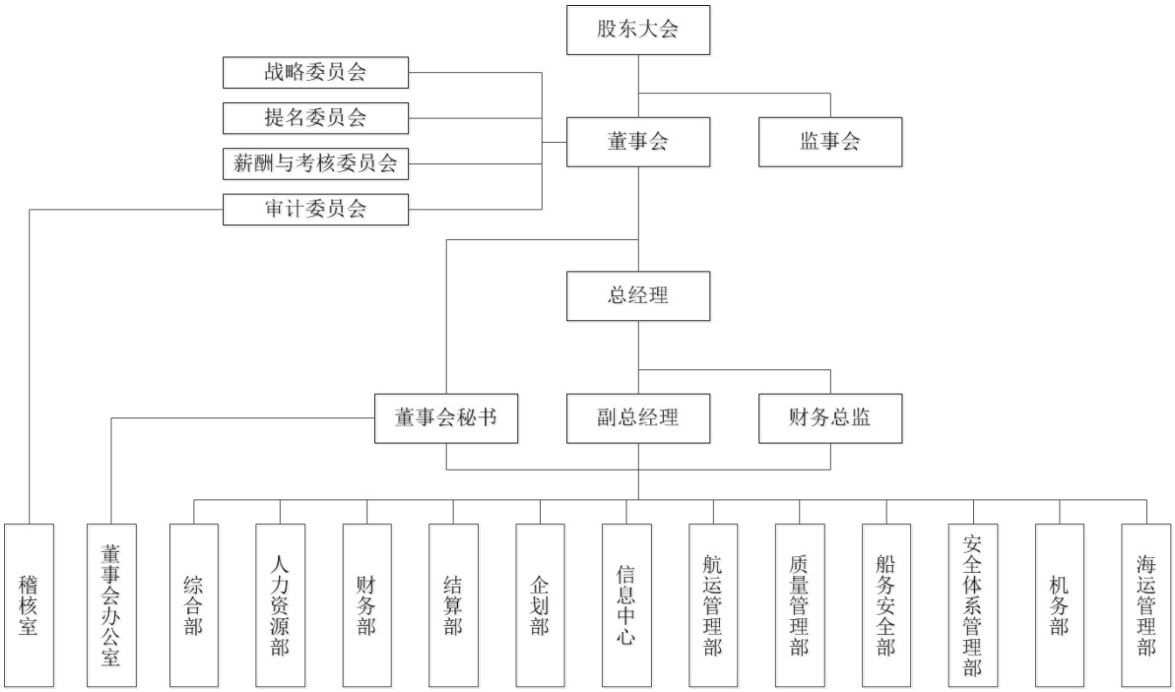
（一）发行人股权结构图

截至本招股说明书签署之日，公司的股权架构、控股股东所控制的其他企业及控股股东所投资的其他主要企业结构如下图所示：



（二）发行人组织结构图

截至本招股说明书签署之日，公司的组织结构图如下：



截至本招股说明书签署之日，公司的分公司结构如下：

注：1、图中民生货代、民生船代、四川民生货代为发行人子公司，图中未涉及不含分公司的其他子公司情况。

2、除民生轮船上海分公司经营公司海运业务，天津分公司及广州分公司经营部分代理业务外，其余各级分公司均为公司派出的办事处，未开展具体业务经营。

（三）发行人各部门的主要职能

1、稽核室（公司内审部门）

（1）负责对公司各项经营管理政策及规章制度的执行情况进行检查与评价，并适时向公司提出修改完善建议；（2）负责对公司的会计账务处理、预算执行等财务管理工作进行稽核、内控；（3）负责对业务合同的签订、物资的采购与招投标等重要经营活动进行监督。

2、董事会办公室

（1）负责准备和提交交易所要求的文件，组织完成监管机构布置的任务；（2）负责准备提交董事会和股东大会的报告和文件；（3）按照法定程序筹备董事会会议和股东大会；（4）负责公司信息披露事项，包括建立信息披露的制度，接待来访回答咨询，联系股东，向投资者提供公司公开披露的资料，促使公司及时、合法、真实和完整地进行信息披露；（5）负责募集资金专项账户的设立及其相关管理工作；（6）负责公司股份托管的登记、变更及其相关管理工作；（7）负责公司与投资者之间的关系管理工作，积极开展并不断健全投资者关系管理工作；（8）负责董事会会议和股东大会的会务工作；（9）负责信息的保密工作，制订保密措施；（10）为董事及董事会履行职责提供协助。

3、综合部

（1）负责有关文件和资料的处理工作，包括撰写、审核、印制、收发、登记、归档管理等；（2）负责有关会务工作和接待工作；（3）负责办理长江船舶营运证书；（4）负责公司工商登记有关工作；（5）负责公司的房屋管理工作；（6）负责公司的用车管理工作；（7）负责公司日常行政事务工作；（8）负责公司信访工作；（9）负责公司后勤保障工作。

4、人力资源部

（1）负责公司人力资源的日常管理；（2）负责组织员工岗位技能考核，实施相应培训及效果评价，并作适宜的数据分析；（3）负责组织制定岗位任职标准，并确保人员合理配置。

5、财务部

（1）负责公司日常会计核算、税务申报、财务报表与财务预决算编报、财务数据分析等财务管理工作；（2）负责公司资金调度和管理，办理融资事宜，合理调配和使用资金。

6、结算部

（1）负责收集整理与结算相关的基础信息资料；（2）负责公司江运收入的结算工作；（3）负责与船舶经营相关的统计分析工作；（4）负责船舶经营效益的预测算工作。

7、企划部

（1）建立和维护开展工作必须的信息渠道。参与公司发展相关的国家、地区、行业发展规划、政策法规等信息的收集研究，参与相关信息的内、外部交流工作，提供决策参考信息和建议；（2）参与公司中长期发展规划的制定，参与保证规划目标实现的年度经营计划和考核指标体系的建立；跟进规划实施进度，对生产、销售、成本等相关数据进行分析和评价，根据实际情况及时进行计划调整；对区域规划和各分项事业规划实施过程中的整体、协调、一致性进行调研，提供决策参考意见；（3）参与年度投资计划的制定，投资和合作项目的策划、论证、实施与监管；所属企业投资项目的审查、登记和监控工作；（4）参与公司重点招投标项目、江海航运等跨机构配合大型项目的方案论证、合同评审、实施进度跟进和效益评价。提出系统性统筹、多方协调配合发展的建议和所需资源帮助；（5）参与各种因素变化对公司发展和生产经营产生重大影响的调研，提供对策意见供决策参考。

8、信息中心

（1）负责公司信息化建设的方案规划，信息系统的开发实施及其运行、维护和管理；（2）负责公司各业务板块的运营数据及各职能管理部门的事务数据的监控、处理、加工、统计和安全保障；（3）负责公司的计算机网络运行平台的规划设计和建设、软硬件系统设备的购置、系统集成及其运行、维护和管理；（4）负责公司各部门人员在操作使用信息系统和计算机系统设备过程中提供培训、辅导、维修等技术支持和服务。

9、航运管理部

（1）全面领导和指挥公司长江集装箱班轮运输，负责长江集装箱班轮生产调度指挥与运行质量管理；（2）编制并公布每月、每周集装箱班轮船期表及每天

的船位表；（3）负责长江集装箱班轮航线、班期、挂点和运行质量管理；（4）负责集装箱船舶租赁、舱位租赁工作；参与和管理港口装卸协议与支线运输协议的签订；（5）负责集装箱运输服务质量的管理、重点客户保障协调与延伸服务（如拖车中转衔接）管理。协调货代、物流市场部门作好大型运输项目的招标、投标工作；（6）负责长江上民生自备集装箱的运行管理，统筹协调利用非民生箱的工作；（7）负责船舶生产调度指挥与船舶安全生产应急反应联系协调；（8）负责长江全线集装箱船的配积载管理和危险品申报签证协调。

10、质量管理部

（1）负责组织建立和健全公司质量管理体系，监督公司质量管理体系运行情况，检查各部门的质量管理活动,收集有关质量管理体系适宜性、符合性和有效性方面的信息，并及时向管理者代表汇报；（2）根据管理评审会议的决定编写《管理评审报告》，跟踪验证管理评审决议的执行情况；（3）负责编制《年度内部质量审核工作计划》，开展内部质量审核活动；组织内部质量审核员跟踪检查和验证纠正或预防措施的落实情况。

11、船务安全部

（1）全面负责公司船务及驾引技术指导工作；（2）负责船舶安全管理及日常监控工作；（3）负责船员管理与日常调配工作，并负责组织业务技术培训工作；（4）负责船舶和船员相关证书的办理；（5）指导船舶作好货物的积载、绑扎、垫衬与系固工作；（6）参与租赁船舶采购评估与安全监督工作。

12、安全体系管理部

（1）贯彻执行公司安全和环境保护方针；（2）负责公司 SMS 文件的管理和控制，协助指定人员对公司安全管理体系运行情况进行监控检查；（3）负责收集编制公司对《国内安全管理规则》、SMS 文件、内审员的培训需求，并按公司批准的计划组织实施；（4）负责公司内审员的培训、考核、管理工作；（5）参加公司应急抢险救助与应急应变演习演练，参与船舶一般及以上的事故调查、分析、处理；（6）负责处理收到的不符合安全管理标准的情况并督促责任部门/责任人及时组织纠正；（7）负责公司安全管理系统文件的编写，协助并督促相关部门作

好文件、记录的编制和管理；（8）负责公司安全管理体系的内审、有效性评价、管理复查工作的准备与协调；（9）负责向主管机关报告公司月度安全管理体系的运行情况和公司的安全体系重大事件，作好年度外审的各项准备与接洽工作；（10）负责公司技术、安全管理等证书的管理，并定期审核其有效性。

13、机务部

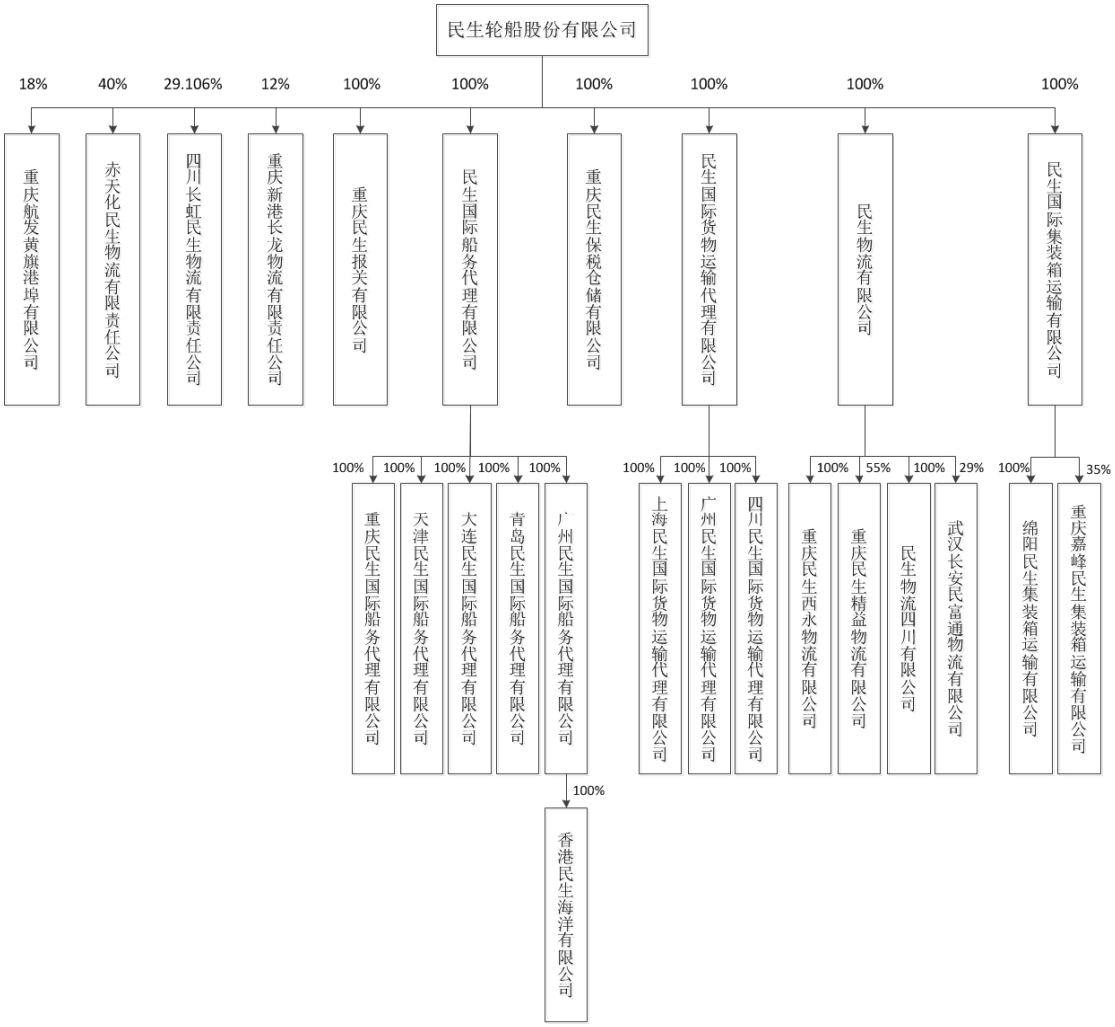
（1）监控运行船舶机务管理工作，防止机务事故发生；（2）负责江运船舶的修理和建造工作；（3）提供生产所需的适航船舶，保证船舶有效证书齐备；（4）负责制定船舶燃料和主要配件的消耗定额，确保生产所需物资的及时供应；（5）负责船舶通讯导航设备、器材的管理、维修；负责公司信息台管理和信息员技术培训和考核。

14、海运管理部

（1）负责完成公司下达的年度海运生产经营指标和安全指标；（2）负责海运航线及挂港的编排，并按月发布船期表；（3）负责海运船舶日常营运管理及调度；负责日常与代理、码头等相关部门的联系，并签署有关的协议；（4）负责编制和修改海运运价表及制定附加费标准，并对外发布；（5）负责揽取海运货物；（6）负责海运集装箱新建、买卖和租赁管理；（7）负责海运船舶期租管理并签署相关协议；（8）负责与海运有关的法务工作；（9）负责按《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，建立海运安全管理体系，并保持有效运转；（10）负责海船的日常维护保养，备件、物料供应；负责海船的航修、年检、中检和特检；负责保证海船处于适航状态；（11）负责海运航线的预算、决算，并提供财务参考；（12）按照公司固定资产购置管理办法及其授权，参与公司海船的购买、建造以及二手船买卖的有关工作。

六、发行人控股子公司、参股公司的简要情况

截至本招股说明书签署之日，公司控股、参股子公司架构及基本情况如下：



（一）全资及控股子公司

截至本招股说明书签署之日，公司共有直接控股子公司 6 家，均为 100%控股。间接控股子公司 13 家，其中民生货代全资子公司 3 家，民生船代全资子公司 5 家，民生物流全资子公司 2 家、控股子公司 1 家，民生集装箱全资子公司 1 家，民生船代全资子公司广州民生船代有全资子公司 1 家。具体情况如下：

1、直接控股的子公司（均为全资）

（1）民生国际货物运输代理有限公司

成立时间：1997 年 9 月 15 日

住所：渝中区新华路 83 号

法定代表人：谭红斌

注册资本：1,000 万元

实收资本：1,000 万元

企业类型：有限责任公司（法人独资）

经营范围：

许可经营项目：报关（货物运输进出口代理业务，兼营：代办货物运输存储）（有效期至 2012 年 12 月 21 日）；代理报检（重庆出入境检验检疫局辖区）（有效期至 2012 年 5 月 31 日）。

一般经营项目：国际货物运输代理（不含国际船舶代理）；代理仓储服务。[以上范围法律、法规禁止经营的不得经营；法律、法规规定应经审批而未获审批前不得经营]。

财务状况：民生货代最近一年合并报表主要财务数据如下：

单位：元

	2011 年 12 月 31 日
总资产	291,205,882.06
净资产	52,113,702.97
	2011 年度
净利润	8,653,756.16

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030261 号审计报告审计。

（2）民生国际船务代理有限公司

成立时间：1993 年 11 月 23 日

住所：上海市虹口区大连路 1619 号 1603 室

法定代表人：卢晓钟

注册资本：600 万元

实收资本：600 万元

企业类型：有限责任公司（法人独资）

经营范围：在上海口岸经营中外籍国际船舶代理业务：缮制单证，代签提单、运输合同、水路滞期协议，代收代付款项，办理船舶进出港手续，联系安排引水、靠泊、装卸，报关，办理货物的托运和中转，揽货和组织客源，洽定舱位，联系水上救助，协助处理海商海事，代办船舶、船员、旅客或货物的有关事项。附设分支机构（涉及行政许可的，凭许可证经营）。

财务状况：民生船代最近一年合并报表主要财务数据如下：

单位：元

	2011 年 12 月 31 日
总资产	106,674,681.70
净资产	49,838,249.79
	2011 年度
净利润	10,003,236.52

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030257 号审计报告审计。

（3）民生物流有限公司

成立时间：2003 年 4 月 4 日

住所：重庆北部新区加工区八路 2 号 1-5 幢

法定代表人：卢晓钟

注册资本：5,000 万元

实收资本：5,000 万元

企业类型：有限责任公司（法人独资）

经营范围：

许可经营项目：普通货运（有效期至 2014 年 7 月 31 日），经营水路货物运输代理及船舶代理（有效期至 2012 年 4 月 30 日），报关（有效期至 2013 年 9 月 28 日）。

一般经营项目：承办海运、陆运、空运进出口货物的国际运输代理业务，包括：揽货、托运、订舱、仓储、中转、集装箱拼装拆箱、结算运杂费、相关的短途运输服务及运输咨询服务；产品零部件包装、分装，物流的策划、管理及相关

咨询服务，物流软件的开发，仓储，运输设备的租赁。（以上范围不含法律、法规规定需许可或审批的项目）

财务状况：民生物流最近一年合并报表主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	281,950,411.70
净资产	90,496,291.98
	2011 年度
净利润	7,198,699.05

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030259 号审计报告审计。

（4）民生国际集装箱运输有限公司

成立时间：1993 年 2 月 26 日

住所：重庆北部新区经开园 C54 号地块

法定代表人：卢国纪

注册资本：1,100 万元

实收资本：1,100 万元

企业类型：有限责任公司（法人独资）

经营范围：

许可经营项目：普通货运，货物专用运输（集装箱），大型物件运输（一），危险货物运输（第 3 类），危险货物运输（第 5 类第 1 项），危险货物运输（第 8 类）（有效期至 2014 年 7 月 18 日）。

一般经营项目：集装箱储存、装卸、拆箱、租赁。

财务状况：民生集装箱最近一年合并报表主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	47,281,141.99
净资产	35,877,222.99
	2011 年度
净利润	4,970,710.13

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030264 号审计报告审计。

（5）重庆民生保税仓储有限公司

成立时间：2007 年 12 月 10 日

住所：重庆两路寸滩保税港区水港功能区保税仓库 S5-1-1

法定代表人：曹杨

注册资本：500 万元

实收资本：500 万元

企业类型：有限责任公司（法人独资）

经营范围：仓储服务（不含危险化学品），从事海上、航空、陆路国际货物运输代理业务（不含国际船舶代理），货物运输信息咨询服务，货物进出口（法律、行政法规禁止的项目不得经营，法律、行政法规限制的项目取得许可或审批后方可经营）。

财务状况：民生仓储最近一年主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	**2011 年 12 月 31 日**
总资产	5,641,807.35
净资产	4,221,143.41
	2011 年度
净利润	-711,087.10

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030280 号审计报告审计。

（6）重庆民生报关有限公司

成立时间：2012 年 2 月 15 日

住所：重庆市江北区两路寸滩保税区水港综合大楼 A 栋 8-7

法定代表人：曹杨

注册资本：100 万元

实收资本：100 万元

企业类型：有限责任公司（法人独资）

经营范围：

许可经营项目：在重庆海关关区各口岸或监管业务集中地从事报关业务（按许可证件核定期限从事经营）。

一般经营项目：从事报检业务。

财务状况：该公司于 2012 年 2 月设立，故此无法按前述子公司财务状况的披露口径披露最近一年的财务数据。

2、间接控股子公司

（1）上海民生国际货物运输代理有限公司

成立时间：1996 年 10 月 7 日

住所：上海市虹口区大连路 1619 号 1602 室

法定代表人：罗翀

注册资本：500 万元

实收资本：500 万元

企业类型：一人有限责任公司（法人独资）

股东构成：民生货代持有 100%股权。

经营范围：海上国际货物运输代理业务，代理出入境检验检疫报检，在上海海关的关区内从事报关业务（涉及行政许可的，凭许可证经营）。

财务状况：上海民生货代最近一年主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	59,391,477.61
净资产	19,516,368.11
	2011 年度
净利润	1,563,714.29

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030269 号审计报告审计。

（2）广州民生国际货物运输代理有限公司

成立时间：2000 年 2 月 15 日

住所：广州市天河区黄埔大道 159 号富星商贸大厦 21 楼 E、F 房

法定代表人：卢晓钟

注册资本：500 万元

实收资本：500 万元

企业类型：有限责任公司（法人独资）

股东构成：民生货代持有 100%股权。

经营范围：海运、空运、陆运国际货运代理（货物类型包括：一般货运、过境运输。服务项目包括：揽货、托运、定舱、仓储中转、集装箱拼装拆箱、结算运杂费、报关、报验、保险、相关短途运输、运输咨询）。货物专用运输[（集装箱），（许可证有效期至 2014 年 3 月 31 日）]。

财务状况：广州民生货代最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	**2011 年 12 月 31 日**
总资产	20,524,508.41
净资产	9,031,251.39
	2011 年度
净利润	546,009.15

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030270 号审计报告审计。

（3）四川民生国际货物运输代理有限公司

成立时间：2004 年 5 月 24 日

住所：成都市青羊区下南大街 2 号 1 栋 8 楼 819 号

法定代表人：卢晓钟

注册资本：500 万元

实收资本：500 万元

企业类型：有限责任公司（法人独资）

股东构成：民生货代持有 100%股权。

经营范围：承办海运、空运进出口货物的国际运输代理业务，包括揽货、订舱、仓储、中转、集装箱拼装拆箱、结算运杂费、报关、报验、保险、相关的短途运输服务及运输咨询业务。

财务状况：四川民生货代最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	43,976,937.58
净资产	7,815,838.24
	2011 年度
净利润	1,284,937.55

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030272 号审计报告审计。

（4）重庆民生国际船务代理有限公司

成立时间：2005 年 1 月 20 日

住所：渝中区新华路 83 号（民生大厦）四楼

法定代表人：卢晓钟

注册资本：100 万元

实收资本：100 万元

企业类型：有限责任公司（法人独资）

股东构成：民生船代持有 100%股权。

经营范围：从事国际船舶代理业务（取得国际船舶代理经营资登记证后在登记证核定范围和期限内从事经营）[以上范围法律、法规禁止经营的不得经营；法律、法规规定应经审批而未获审批前不得经营]。

财务状况：重庆民生船代最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	11,799,797.70
净资产	2,622,474.41
	2011 年度
净利润	1,064,804.06

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030268 号审计报告审计。

（5）天津民生国际船务代理有限公司

成立时间：2002 年 6 月 5 日

住所：和平区河北路 50 号信德大厦 6 层 04 号

法定代表人：卢晓钟

注册资本：300 万元

实收资本：300 万元

企业类型：有限责任公司（法人独资）

股东构成：民生船代持有 100%股权。

经营范围：国际船舶代理业务：缮制单证；代签提单、运输合同、水路滞期协议，代收代付款项；办理船舶进出港手续；联系安排引水、靠泊、装卸；办理货物的托运和中转；揽货和组织客源；洽定仓位；联系水上救助，协助处理海商海事；代办船舶、船员、旅客或货物的有关事项。（国家有专项、专营规定的、按规定执行）（以上涉及前置审批的行业以许可证有效期为准）

财务状况：天津民生船代最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	6,273,530.49
净资产	3,967,531.94
	2011 年度
净利润	13,700.49

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030275 号审计报告审计。

（6）大连民生国际船务代理有限公司

成立时间：2002 年 5 月 21 日

住所：大连市中山区人民路 61 号 9 层

法定代表人：卢晓钟

注册资本：300 万元

实收资本：300 万元

企业类型：有限责任公司（法人独资）

股东构成：民生船代持有 100%股权。

经营范围：中外籍国际船舶代理业务：缮制单证，代签提单、运输合同、水路滞期协议，代收代付款项；办理船舶进出港手续，联系安排引水、靠泊、装卸；报关，办理货物的托运和中转；揽货和组织客源，洽定舱位；联系水上救助，协助处理海商海事；代办船舶、船员、旅客或货物的有关事项。

财务状况：大连民生船代最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	16,996,905.95
净资产	9,558,184.92
	2011 年度
净利润	1,749,250.29

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030274 号审计报告审计。

（7）青岛民生国际船务代理有限公司

成立时间：2002 年 3 月 28 日

住所：青岛市市南区香港中路 36 号招银大厦 8-A

法定代表人：罗翀

注册资本：150 万元

实收资本：150 万元

企业类型：一人有限责任公司（法人独资）

股东构成：民生船代持有 100%股权。

经营范围：在中华人民共和国青岛口岸从事国际船舶代理业务（国际船舶代理经营资格登记证有效期至：2014 月 6 月 30 日）。（以上范围需经许可经营的，须凭许可证经营）。

财务状况：青岛民生船代最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	5,735,369.94
净资产	2,462,636.53
	2011 年度
净利润	185,218.02

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030276 号审计报告审计。

（8）广州民生国际船务代理有限公司

成立时间：2002 年 5 月 16 日

住所：广州市天河区黄埔大道 159 号 21D 房

法定代表人：卢晓钟

注册资本：200 万元

实收资本：200 万元

企业类型：有限责任公司（法人独资）

股东构成：民生船代持有 100%股权。

经营范围：在广州（番禺南沙）口岸从事国际船舶代理业务（持有效许可证经营，有效期至 2014 年 6 月 30 日）。

财务状况：广州民生船代最近一年合并报表的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	5,537,539.18
净资产	2,899,458.46
	2011 年度
净利润	202,947.08

注：上述数据未经审计。

（9）民生物流四川有限公司

成立时间：2009 年 12 月 3 日

住所：成都市龙泉驿区鸥鹏大道 16 号

法定代表人：车德西

注册资本：2,000 万元

实收资本：2,000 万元

企业类型：有限责任公司（法人独资）

股东构成：民生物流持有 100%股权。

经营范围：承办海运、陆运、空运进出口货物的国际运输代理业务、内贸运输代理服务；产品零部件包装、分装，物流的策划、管理及相关咨询服务，物流软件的开发，装卸，仓储（不含危险品），集装箱堆存、清洗、修理，运输设备的租赁；经营水路货物运输代理及船舶代理业务（以上经营范围不含法律法规、国务院决定禁止或限制的项目，涉及许可的按许可内容及时效经营，后置许可项目凭许可证或审批文件经营）。

财务状况：四川民生物流最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	39,817,361.04
净资产	19,872,448.59
	2011 年度
净利润	-55,184.43

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030277 号审计报告审计。

（10）重庆民生精益物流有限公司

成立时间：2011 年 1 月 20 日

住所：重庆北部新区加工区八路 2 号 1 幢

法定代表人：曹杨

注册资本：1,000 万元

实收资本：1,000 万元

企业类型：有限责任公司

股东构成：民生物流持有 55%股权，重庆伊之联投资有限公司持有 45%股权。

经营范围：

许可经营项目：普通货运（有效期至 2015 年 1 月 15 日）。

一般经营项目：承办陆运、空运国际货物运输代理业务，包括揽货、订舱、仓储、中转、集装箱拼装及拆箱、相关的短途运输服务；仓储服务（不含危险化学品）；运输设备租赁；产品零部件包装、分装；物流策划及管理咨询（以上范围法律、法规禁止经营的不得经营；法律、法规规定应经审批而未获审批前不得经营）。

财务状况：精益物流最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	9,106,726.90
净资产	9,106,726.90
	2011 年度
净利润	-893,273.10

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030278 号审计报告审计。

（11）绵阳民生集装箱运输有限公司

成立时间：2002 年 3 月 7 日

住所：绵阳高新区绵兴东路 35 号

法定代表人：卢晓钟

注册资本：50 万元

实收资本：50 万元

企业类型：有限责任公司

股东构成：民生集装箱持有 100%股权。

经营范围：公路集装箱运输。

财务状况：绵阳集装箱最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	1,493,493.74
净资产	243,076.29
	2011 年度
净利润	64,654.06

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030273 号审计报告审计。

（12）香港民生海洋有限公司

成立时间：2011 年 5 月 31 日

住所：RM1601-1603 SINGGA COMM CTR 144-151 CONNAUGHT RD WEST HONG KONG

法定股本：10 万港元

已发行股本：10 万港元

股东：广州民生船代 100%出资设立（广州民生船代持有香港民生海洋 99,999 股，卢晓渝代广州民生船代持有 1 股。根据广州民生船代与卢晓渝于 2011 年 5 月 31 日签署的《信托声明书》，卢晓渝持有的股份系代广州民生船代持有）。

业务情况：香港民生海洋有限公司主要从事香港地区的船舶代理业务。

财务状况：香港民生海洋有限公司最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	1,320,208.30
净资产	154,256.66
	2011 年度
净利润	69,968.56

注：上述数据未经审计。

（13）重庆民生西永物流有限公司

成立时间：2011 年 7 月 12 日

住所：重庆市沙坪坝区综保大道 3 号附 6 号

法定代表人：曹杨

注册资本：500 万元

实收资本：500 万元

企业类型：有限责任公司（法人独资）

股东构成：民生物流持有 100%股权。

经营范围：从事海上、航空、陆路国际货物运输代理业务（不含国际船舶代理），包括：揽货、托运、订舱、仓储、中转、集装箱拼装拆箱、结算运杂费、相关短途运输服务以及运输咨询业务；产品零部件包装、分装、物流策划、管理及相关咨询服务；仓储服务（不含危险化学品），运输设备租赁。（以上范围法律法规禁止经营的不得经营，法律法规规定应经审批而未获审批前不得经营）

财务状况：重庆民生西永物流有限公司最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	4,999,824.82
净资产	4,990,146.82
	2011 年度
净利润	-9,853.18

注：上述数据已经天健正信审（2012）NZ 字第 030279 号审计报告审计。

（二）主要参股子公司

截至本招股说明书签署之日，公司的直接参股子公司共有 4 家，间接参股子公司 2 家，具体情况如下：

1、直接参股子公司

（1）四川长虹民生物流有限责任公司

股权结构：四川长虹电器股份有限公司持有 67.090%股权，公司持有 29.106%股权，长虹民生的管理层及骨干员工持有 3.804%股权。

成立时间：2007 年 1 月 9 日

住所：绵阳市涪城区绵绢路 9 号

法定代表人：刘体斌

注册资本：10,135.6331 万元

实收资本：10,135.6331 万元

企业类型：有限责任公司（自然人投资或控股）

经营范围：普通货运，货物装卸、货物专用运输（集装箱），国内货物运输代理，仓储服务（易燃易爆等危险品除外），货物配送，物品饴及分装，物流软件的开发及信息服务，物流的策划、管理、咨询服务，驾驶员培训（限分公司），二类机动车维修（大中型货车维修），汽车配件销售，提供进出口货物的国际货物运输代理业务。（经营范围涉及行政许可事项的，须取得许可证后方可经营）（以上经营范围：国家禁止经营的不得经营；涉及专项许可事项的，取得专项许可后在许可范围和时效内经营）

财务状况：长虹民生最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	**2011 年 12 月 31 日**
总资产	461,481,831.36
净资产	241,253,731.44
	2011 年度
净利润	40,365,999.87

注：上述数据未经审计。

（2）重庆新港长龙物流有限责任公司

股权结构：重庆钢铁（集团）有限责任公司持有 30%股权，长航凤凰股份有限公司持有 28%股权，重钢集团路桥工程有限责任公司持有 18%股权，重庆港务物流（集团）有限公司 12%股权，公司持有 12%股权。

成立时间：2007 年 9 月 12 日

住所：重庆晏家工业园区 D 区

法定代表人：周宏

注册资本：11,000 万元

实收资本：11,000 万元

企业类型：有限责任公司

经营范围：

许可经营项目：在港区内试运行提供货物装卸（钢材、机械、设备）服务。

一般经营项目：货物仓储（不含危险品）、船舶代理、货物联运代理、货运代理、汽车运输代理、运输技术咨询（以上经营范围法律法规禁止的不得经营，法律法规规定需审批许可的，未取得审批许可不得经营）。

财务状况：新港长龙最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	361,553,733.83
净资产	104,698,029.62
	2011 年度
净利润	1,027,235.64

注：上述数据已经中瑞岳华会计师事务所有限公司重庆分所中瑞岳华渝审[2012]027 号审计报告审计。

（3）重庆航发黄旗港埠有限公司

股权结构：重庆航运建设发展有限公司持有 60%股权，重庆紫光船舶工业有限公司持有 22%的股权，公司持有 18%的股权。

成立时间：2006 年 4 月 29 日

住所：重庆市涪陵区黄旗口 2 号（望江楼）

法定代表人：张爱华

注册资本：50 万元

实收资本：50 万元

企业类型：有限责任公司

经营范围：货物装卸、搬运，货运代理；船舶保险、货物运输保险

财务状况：航发黄旗港最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	569,518.97
净资产	234,226.99
	2011 年度
净利润	-692,590.02

注：上述数据未经审计。

航发黄旗港最近一年处于亏损状态，主要原因在于：随着渝宜高速公路南线的全线贯通，涪陵-宜昌水上运输载重汽车改走陆上运输，因此在涪陵黄旗港从事港口服务的航发黄旗港业务大幅萎缩，截至 2011 年 1 月 19 日，航发黄旗港载重汽车滚装运输装卸业务已经全部停止。目前，重庆市政府正在对重庆航运建设发展有限公司等企业进行积极整合，该公司未来将可能主营干散货码头装卸业务。

（4）赤天化民生物流有限责任公司

股权结构：贵州赤天化集团有限责任公司持有 60%股权，民生轮船持有 40%股权。

成立时间：2011 年 12 月 22 日

住所：赤水市赤天化港务大楼

法定代表人：郑才友

注册资本：5,000 万元

实收资本：1,000 万元

企业类型：有限责任公司（国有控股）

经营范围：普通货运、联运服务、国内货物运输代理，仓储、配送、包装、分装，港口管理，物流的策划、管理、咨询服务，物流软件的开发及信息服务，车辆维修、车辆配件经营、商品销售、成品油销售、驾驶员培训。提供海运、空

运、陆运进出口货物的国际货物运输代理业务，包括：揽货、托运、订舱、仓储、中转、集装箱拼装拆箱、相关的短途运输服务，结算运杂费、报关、报检、批文及许可证办理、加工贸易及减免税、保险、全程物流方案的设计和实施。

财务状况：赤天化民生物流有限责任公司截至 2011 年末尚未正式经营，其 2011 年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	10,000,000
净资产	10,000,000
	2011 年度
净利润	-

注：上述数据未经审计。

2、间接参股子公司

（1）武汉长安民福通物流有限公司

股权结构：长安民生持有 31%股权，民生物流持有 29%股权，武汉银通实业有限公司持有 20%股权，重庆赛福货运有限公司持有 20%股权。

成立时间：2006 年 1 月 18 日

住所：武汉经济技术开发区军山街

法定代表人：施朝春

注册资本：1,000 万元

实收资本：1,000 万元

企业类型：有限责任公司（外商投资企业投资）

经营范围：货物装卸服务、货物（包括商品车）仓储、货运代理、物流策划及咨询。

财务状况：长安民福通最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	20,685,527.49

净资产	9,841,708.96
	2011 年度
净利润	1,622,018.23

注：上述数据已经重庆通冠会计师事务所重通会所审（2012）003 号审计报告审计。

（2）重庆嘉峰民生集装箱运输有限公司

持股比例：重庆嘉峰实业有限公司持有 65%股权，民生集装箱持有 35%股权。

成立时间：2007 年 7 月 18 日

住所：江津区双福镇双福工业园拆迁安置综合楼 A 区 1 幢 2-2 号

法定代表人：唐金惠

注册资本：300 万元

实收资本：300 万元

企业类型：有限责任公司

经营范围：

许可经营项目：普通货运、货物专用运输（集装箱）、危险货物运输（第 3 类、第 5 类、第 6 类、第 8 类）[有效期至 2012 年 7 月 14 日]。

一般经营项目：仓储服务（不含危险品）；货运代理。[以上范围法律法规禁止经营的不得经营；法律法规规定应经审批而未获审批前不得经营]。

财务状况：嘉峰民生最近一年的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	**2011 年 12 月 31 日**
总资产	11,458,612.20
净资产	862,032.70
	2011 年度
净利润	-1,761,114.49

注：上述数据已经重庆渝咨会计师事务所有限责任公司渝咨会审字 2012[056]号审计报告审计。

嘉峰民生最近一年处于亏损状态，主要原因在于：嘉峰民生自成立以来，车辆运力规模扩张较快，目前实际业务量暂时未能匹配运力规模，因此，2011 年处于亏损状态。

七、发起人、持有发行人 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、持有发行人 5%以上股份的主要股东

截至本招股说明书签署之日，公司股东为民生集团、上港集团两家（均为发起人股东）。民生轮船总股本 20,500 万股，其中民生集团持有 16,400 万股，占总股本的 80%，上港集团持有 4,100 万股，占总股本的 20%。公司发起人股东基本情况如下：

1、民生集团

民生集团的前身是我国著名的爱国实业家、教育家和社会活动家卢作孚先生于 1925 年创办的民生实业股份有限公司，该公司曾为中国抗日战争的胜利及中国航运事业的发展作出了巨大的贡献，特别是在抗日战争时期被誉为“中国实业史上的敦刻尔克大撤退”的宜昌大撤退中做出了巨大牺牲。

目前的民生集团系在党和政府的支持下，为发展长江航运业务，于 1996 年 10 月 10 日根据《公司法》有关要求重新登记设立的。民生集团的基本情况如下：

成立时间：1996 年 10 月 10 日

法定代表人：卢国纪

注册资本：28,071 万元

实收资本：28,071 万元

注册地：渝中区新华路 83 号

股东构成：卢作孚股权管理公司持股 70%，卢国纪持股 24%，卢晓钟持股 6%。

经营范围：水陆运输产业投资、开发（法律法规规定须前置许可或审批的业务除外），销售五金、交电、化工产品及原料（不含危险化学品）。

业务情况：目前民生集团未直接开展业务经营，其实际从事的主要业务为水陆运输产业投资，拥有的主要资产为本公司、香港民生与长安民生的股权。

财务状况：根据天健正信审（2012）NZ 字第 030088 号审计报告，民生集团最近一年合并报表的主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	1,922,749,799.27
净资产	1,109,702,473.64
	2011 年度
净利润	183,176,471.53

2、上港集团[3]

成立时间：1988 年 10 月 21 日

法定代表人：陈戍源

注册资本：2,275,517.965 万元

实收资本：2,275,517.965 万元

注册地：上海市浦东新区芦潮港镇同汇路 1 号综合大楼 A 区 4 楼

主要股东构成（持股 5%以上）：上海市国资委持股 40.80%，亚吉投资有限公司持股 24.48%，上海同盛投资（集团）有限公司持股 23.26%。

经营范围：国内外货物（含集装箱）装卸（含过驳）、储存、中转和水陆运输；集装箱拆拼箱、清洗、修理、制造和租赁；国际航运、仓储、保管、加工、配送及物流信息管理；为国际旅客提供候船和上下船舶设施和服务；船舶引水、拖带，船务代理，货运代理；为船舶提供燃物料、生活品供应等船舶港口服务；港口设施租赁；港口信息、技术咨询服务；港口码头建设、管理和经营；港口起重设备、搬运机械、机电设备及配件的批发及进出口（涉及行政许可的凭许可证经营）。

业务情况：上港集团实际从事的主要业务为集装箱装卸业务、散杂货装卸业务、港口服务和港口物流业务，其主要业务经营地为上海。

财务状况：据立信会计师事务所有限公司信会师报字[2012]第 110948 号审计报告，上港集团最近一年合并报表的主要财务数据如下：

[3]因上港集团为 A 股上市公司，故此其基本资料截至 2011 年 12 月 31 日。

单位：元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	83,257,505,210.43
净资产	51,343,616,595.13
	2011 年度
净利润	5,792,714,097.29

（二）控股股东与实际控制人基本情况

1、控股股东

本次发行前，民生集团合计持有公司 16,400 万股股份，占公司股本总额的 80%。报告期内，民生集团对公司的持股比例始终保持在 80%以上，为公司的控股股东。有关民生集团的具体情况，请参见本节“七、发起人、持有发行人 5%以上股份的主要股东及实际控制人的基本情况”之“（一）发起人、持有发行人 5%以上股份的主要股东”。

2、实际控制人

本次发行前，重庆市国资委通过下属全资子公司卢作孚股权管理公司持有民生集团 70%的股份，为公司的实际控制人。

卢作孚股权管理公司系由重庆市国资委为持有民生集团 70%股份而以货币资金出资组建的持股公司。卢作孚股权管理公司成立于 2010 年 5 月 14 日，注册资本 100 万元，公司性质为有限责任公司（国有独资），目前重庆市国资委持有该公司 100%股份。

重庆市国资委系重庆市人民政府的直属机构，经重庆市人民政府授权，代表重庆市人民政府履行出资人职责，负责监管重庆市属国有资产，未直接从事业务经营。

3、报告期内公司实际控制人的变更事宜

于报告期初，民生集团的股东为卢国纪、卢晓钟[4]，其中卢国纪持有民生集团 80%股份，卢晓钟持有 20%股份。

[4]卢国纪为卢晓钟之父。

为了传承民生的老字号企业形象，进一步继承和发扬卢作孚先生（卢国纪之父）热爱祖国、无私奉献的民生精神，2010 年初，卢国纪提出将卢氏家族持有的民生集团 70%股权捐赠予国家，剩余 30%股权所产生的收益全部捐赠给新设立的重庆市卢作孚教育基金会。

为实施股权捐赠，2010 年 5 月，重庆市国资委决定以现金出资成立卢作孚股权管理公司，作为具体受赠单位，接受和管理受赠的民生集团 70%的股权，并履行出资人职责。

2010 年 6 月，卢晓钟与卢国纪签署《股权转让协议》，卢晓钟将其持有的民生集团 14%股份以 0 元的价格转让予卢国纪。2010 年 10 月，重庆市政府同意了上述股权捐赠方案。10 月 18 日，卢国纪与卢作孚股权管理公司签订《股权赠与协议》，卢国纪将其持有的民生集团 70%股权无偿捐赠给卢作孚股权管理公司。2010 年 12 月 8 日，民生集团在重庆市工商局办理了上述股权变更事宜的工商登记手续。

本次股权捐赠完成后，民生集团的股本结构及其股东出资情况如下：

股东名称	出资额（万元）	出资比例
卢作孚股权管理公司	19,649.70	70.00%
卢国纪	6,737.04	24.00%
卢晓钟	1,684.26	6.00%
合计	28,071.00	100.00%

上述股权捐赠事宜发生于报告期内，且此次股权捐赠完成后，重庆市国资委成为民生轮船的实际控制人。因此，此次股权捐赠将引致民生轮船最近三年内实际控制人发生变更。根据《重庆市国有资产监督管理委员会关于民生轮船股份有限公司实际控制人变更有关事宜的通知》（渝国资[2011]289 号），公司已就此获得了有权机关的豁免，“最近三年内实际控制人没有发生变更”的发行条件不会构成本次发行的发行障碍。

截至本招股说明书签署之日，公司业务经营稳定，过往业务决策未因该等实际控制人变更事宜发生变化，董事会、监事会及高级管理人员未因该等实际控制人变更事宜而发生变更。根据重庆市政府有关精神，重庆市政府与重庆市国资委自公司实际控制人变更后三年内不会对民生集团的董事会、经营管理层作出重大

调整，不会干预民生集团与民生轮船正当的自主经营。因此该等股权变更事宜，不会改变公司既定的业务发展方针与战略，不会影响公司未来的持续经营。

（三）控股股东控制的其他企业及其他重要投资企业

除民生轮船外，民生集团所控股企业仅有香港民生一家，其持有香港民生98.95%的股权。此外，民生集团还直接和及通过香港民生间接持有长安民生19.88%的股权。

1、香港民生基本情况

成立时间：1949 年 5 月 31 日

法定股本：1,000 万港元

已发行股本：1,000 万港元

注册地：香港干诺道西 144-151 号成基商业中心 16 楼

股东构成：民生集团持股 98.95%，何遒仁、李邦典、董少生、王德润、李翊群、彭代芬、李松龄、陈凤俦 8 个自然人合计持股 1.05%。

业务情况：由于历史原因，报告期内香港民生主要在香港地区经营船代业务，同时也经营自有房产的出租业务。为促进民生轮船主营业务完整性、减少关联交易，香港民生已承诺不再经营船代业务，仅从事自有出租物业的出租业务，其原有的船代业务已于 2011 年 6 月起全部由香港民生海洋有限公司经营。

财务状况：香港民生最近一年的主要财务数据如下：

单位：港元

财务指标	2011 年 12 月 31 日
总资产	62,377,179.97
净资产	21,628,384.90
	2011 年度
净利润	12,734,608.47

注：上述数据未经审计。

2、长安民生基本情况

民生集团还直接和及通过香港民生间接持有长安民生 19.88%的股权，长安民生基本情况如下：

（1）基本情况

成立时间：2001 年 8 月 27 日

住所：重庆市渝北区鸳鸯镇凉井村

法定代表人：张伦刚

注册资本：16,206.4 万元

实收资本：16,206.4 万元

企业类型：股份有限公司（台港澳与境内合资、上市）

经营范围：普通货运、联运服务、国内水路货物运输代理，仓储、配送、包装、分装，物流软件的开发及信息服务，物流的策划、管理、咨询服务；进出口业务及相关服务，包括自营或代理货物的进口、出口业务，接受委托为出口加工企业提供代理进出口业务；提供海运、空运、陆运进出口货物的国际货物运输代理业务，包括：揽货、托运、订舱、仓储、中转、集装箱拼装拆箱、结算运杂费、报关、报验、保险、相关短途运输服务及运输咨询业务；加工、装配、销售汽车原材料及零部件；生产、销售汽车零部件包装物。货运站场经营、包括运输货物货运仓储（不含危险品）、保管、配载、理货、货运代理、信息服务、搬运装卸等（经营范围涉及许可、审批事项的，须办理相应许可、审批手续后方可经营）。

（2）历史沿革、股东构成及民生集团的投资过程

长安民生的前身为重庆长安民生物流有限责任公司。长安民生有限成立于 2001 年 8 月 27 日，成立时的注册资本为人民币 3,000 万元，其中长安汽车（集团）有限责任公司以 50 亩土地评估作价出资 1,530 万元，占 51%的股比，民生集团以货币出资 1,470 万元，占 49%的股比。

2002 年 4 月 25 日，长安集团、民生集团与重庆万友、新加坡 APL Logistics Ltd 及香港民生签署《合资合同》及合资公司章程，约定将长安民生有限改组为一家中外合资企业，注册资本增加至人民币 5,000 万元。合资各方约定的出资情况如下：

1）长安集团增加出资人民币 320 万元，合计出资 1,850 万元，持有 37%股权；

2）民生集团减少出资人民币 320 万元，实际出资 1,150 万元，持有 23%股权；

3）重庆万友以现金出资人民币 750 万元，持有 15%股权；

4）APLL 以等值美元现金出资人民币 750 万元，持有 15%股权；

5）香港民生以等值美元现金出资人民币 500 万元，持有 10%股权。

2003 年 2 月 21 日，长安民生有限董事会会议审议通过了长安民生有限股权变动及增资方案，同意重庆万友将持有的长安民生有限 15%股权全部转让给其他投资者，并在此基础上，将长安民生有限的注册资本增加至人民币 10,000 万元。具体情况如下：

1）重庆万友分别向长安集团转让其持有的长安民生有限 9%股权，向民生集团转让 6%股权；

2）长安集团在受让重庆万友转让的 9%股权基础上，向长安民生有限增加出资人民币 1,700 万元，合计出资 4,000 万元，持有 40%股权；

3）民生集团在受让重庆万友转让的 6%股权基础上，向长安民生有限以现金增加出资人民币 850 万元，合计出资 2,300 万元，持有 23%股权；

4）APLL 以等值美元现金增加出资人民币 2,250 万元，合计出资 3,000 万元等值美元，持有 30%股权；

5）香港民生以等值美元现金增加出资人民币 200 万元，合计出资 700 万元等值美元，持有 7%股权。

2004 年 3 月 11 日，长安民生有限董事会决议批准，长安集团将其持有的长安民生有限 0.8%股权转让给重庆长安三产实业有限公司。

2004 年 7 月 30 日，长安民生有限董事会通过决议，同意长安民生有限整体变更为外商投资股份有限公司；同日，长安民生有限各投资者重庆长安工业（集

团）有限责任公司（原“长安汽车（集团）有限责任公司”）、民生集团、APLL、香港民生及长安三产签署了《关于终止合资合同、章程的决议》。2004 年 8 月 6 日，各投资者签署《发起人协议》，将长安民生改制为股份公司。公司改制后的注册资本为人民币 11,206.40 万元。

经中国证监会 2005 年 12 月 30 日证监国合字[2005]34 号文核准，长安民生于 2006 年 2 月在香港发行及配售 5,500 万股 H 股，每股面值为人民币 1 元，并于 2006 年 2 月 23 日在香港联交所创业板挂牌上市，发行后公司普通股总数为 162,064,000 股。2011 年 6 月 14 日，香港民生与长安工业签署了《股份转让协议》，2011 年 6 月 21 日签署了《补充协议》：香港民生将其持有的长安民生 140 万股股份作价人民币 632.8 万元转让给长安工业。2011 年 6 月 20 日，重庆市国资委以渝国资[2011]344 号文批准了前述股份转让。双方于 2011 年 9 月 7 日完成在中国证券登记结算有限责任公司的过户手续。

故此，目前长安民生的股东构成为：长安工业持有长安民生 41,225,600 股股份，持股比例为 25.44%；APLL 持有长安民生 33,619,200 股股份，持股比例为 20.74%；民生集团持有长安民生 25,774,720 股股份，持股比例为 15.90%；香港民生持有长安民生 6,444,480 股股份，持股比例为 3.98%；公众 H 股股东持有长安民生 33.94%的股份。

（3）财务状况

长安民生最近一年的合并报表主要财务数据如下：

单位：元

财务指标	**2011 年 12 月 31 日**
总资产	1,795,363,170
净资产	1,119,462,475
	2011 年度
净利润	285,949,701

注：数据来源：长安民生 2011 年年度财务报告，经普华永道会计师事务所审计。

（4）民生集团投资收益

自长安民生成立以来，民生集团从长安民生取得的分红情况如下：

分红年度	2010 年	2009 年	2008 年	2007 年	2006 年
分红金额（元）	3,866,208.00	2,319,724.80	2,319,724.80	2,061,977.60	2,061,977.60

分红年度	2005 年	2004 年	2003 年	2002 年	2001 年
分红金额（元）	5,567,236.83	6,443,680.00	4,416,208.66	708,013.74	1,216,817.65

注：长安民生尚未进行 2011 年度分红，根据长安民生 2011 年分红预案，预计民生集团将从长安民生取得的分红金额为 4,123,955.00 元。

（四）控股股东和实际控制人持有公司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日，公司的控股股东民生集团所持有的公司股份不存在质押或其他有争议的情况。

八、发行人有关股本情况

（一）本次发行前后公司股本结构

本次发行前本公司的总股本为 20,500 万股，本次发行股数为 6,850 万股。按此测算，本次发行后公司股本总额为 27,350 万股，本次发行的股票约占发行完成后公司股本总额的 25.05%。

根据《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）的有关规定，于本公司首次公开发行股票并上市时，公司国有股东需承担向社保基金转持国有股的义务。经重庆市国资委渝国资[2011]352 号《重庆市国有资产监督管理委员会关于民生轮船股份有限公司国有股转持有关问题的批复》确认，于公司首次公开发行股票并上市时，民生集团需将其持有的 3,836,000 股公司股份划转至社保基金，上港集团所持股份不进行划转，由上港集团的国有出资人以向中央金库上交资金的方式履行国有股划转义务。

转持义务的具体履行方式如下：

转持主体	转持方式	转持数量（股）
民生集团	直接转持股份	3,836,000
上海市国有资产监督管理委员会	上缴现金（按 IPO 发行价）	558,983
上海同盛投资（集团）有限公司	上缴现金（按 IPO 发行价）	318,640
上海国有资产经营有限公司	上缴现金（按 IPO 发行价）	17,655
上海大盛资产有限公司	上缴现金（按 IPO 发行价）	5,590
上海久事公司	上缴现金（按 IPO 发行价）	5,590

故此，本次发行前后公司的股权结构如下：

股东	发行前		发行后	
	持股数量（万股）	持股比例	持股数量（万股）	持股比例
民生集团（SS[5]）	16,400.00	80.00%	16,016.40	58.56%
上港集团（SS）	4,100.00	20.00%	4,100.00	14.99%
流通股	0	0.00%	6,850.00	25.05%
全国社会保障基金理事会	0	0.00%	383.60	1.40%
总计	20,500.00	100.00%	27,350.00	100.00%

（二）本次发行前公司前十名股东情况

本次发行前，公司的股东为民生集团与上港集团，公司股本结构及公司股东的具体情况见本节之“七、发起人、持有发行人 5%以上股份的主要股东及实际控制人的基本情况”之“（一）发起人、持有发行人 5%以上股份的主要股东”。

（三）前十名自然人股东及其在发行人单位担任的职务

本次发行前，公司不存在自然人股东。

（四）国有股份或外资股份情况

重庆市国资委于 2011 年 4 月 22 日出具了渝国资[2011]151 号《重庆市国有资产监督管理委员会关于民生轮船股份有限公司国有股权管理有关问题的批复》，确认：截至 2010 年 12 月 31 日，民生轮船总股本 20,500 万股，其中民生集团持有 16,400 万股，占总股本的 80%，上港集团持有 4,100 万股，占总股本的 20%。按照《上市公司国有股东标识管理暂行规定》，以上两家国有股东加注“SS”。

本次发行前，公司不存在外资股份。

（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

民生集团的实际控制人为重庆市国资委，上港集团的实际控制人为上海市国资委。本次发行前，公司各股东之间不存在关联关系。

[5] SS 为 State-own shareholder 的缩写，下同。

（六）股东中的战略投资者持股情况及其简况

本次发行前，公司股东为民生集团与上港集团，两家股东均为本公司的发起人股东，本公司不存在战略投资者持股的情况。

（七）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

本次发行前，本公司控股股东民生集团承诺：“如果证券监管部门核准发行人本次公开发行股票并上市事项，发行人股票在证券交易所上市，自发行人股票上市之日起 36 个月内，本公司不转让或者委托他人管理本公司直接或间接持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本公司直接或间接持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份。”

本公司股东上港集团承诺：“如果证券监管部门核准发行人本次公开发行股票并上市事项，发行人股票在证券交易所上市，自发行人股票上市之日起 12 个月内，本公司不转让或者委托他人管理本公司直接或间接持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购本公司直接或间接持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份。”

九、发行人内部职工股情况

公司未发行过内部职工股。

十、工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股等情况

公司不存在工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股或股东数量超过二百人的情况。

十一、发行人员工及其社会保障情况

（一）员工基本情况

1、员工人数及变化

本公司（包括控股子公司）近三年末员工人数情况如下：

时间	2009 年 12 月 31 日	2010 年 12 月 31 日	2011 年 12 月 31 日
员工人数	2,091	2,033	2,082

2、员工专业结构

截至 2011 年 12 月 31 日，本公司（包括控股子公司）员工构成情况见下表：

专业类别	人数	占员工总数比例
船员	934	44.9%
业务操作人员	500	24.0%
管理人员	291	14.0%
卡车驾驶员	219	10.5%
专业技术人员	87	4.2%
其他辅助人员	51	2.4%
合计	2,082	100%

3、员工受教育程度

截至 2011 年 12 月 31 日，本公司（包括控股子公司）员工受教育情况见下表：

学历	人数	占员工总数比例（%）
硕士及以上	15	0.7%
本科	256	12.3%
大专	285	13.7%
中专	352	16.9%
其他	1,174	56.4%
合计	2,082	100%

4、员工年龄分布

截至 2011 年 12 月 31 日，本公司（包括控股子公司）员工年龄情况见下表：

年龄	人数	占员工总数比例（%）
30 岁以下	626	30.1%
30-39 岁	680	32.7%
40-49 岁	571	27.4%

50 岁及以上	205	9.8%
合计	2,082	100%

（二）员工的社会保障情况

本公司及控股子公司均实行劳动合同制，已根据《劳动法》、《劳动合同法》等法律法规及当地社会保险政策的规定，与员工签订劳动合同，并为员工办理基本养老、医疗、工伤、生育及失业保险，缴纳住房公积金。

根据相关主管部门对公司及控股子公司员工社保、住房公积金缴纳情况出具的证明文件，公司报告期内未发生因违反国家、地方有关社会保险方面的法律、法规、规章而受到重大行政处罚的情况。

十二、持有公司 5%以上股份的主要股东以及作为股东的董事、监事、高级管理人员作出的重要承诺及其履行情况

（一）流通限制和锁定股份的承诺

本公司股东所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺请参见本节“八、发行人有关股本情况”之“（七）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”。

（二）避免同业竞争承诺

为避免与本公司构成现实或潜在的同业竞争，民生集团、卢作孚股权管理公司已出具了《关于避免同业竞争的承诺书》，具体内容参见本招股说明书“第七节 同业竞争与关联交易”之“一、同业竞争情况”之“（二）避免同业竞争承诺”。

（三）规范及减少关联交易承诺

为规范与减少本公司与股东间的关联交易，保证本公司中小股东利益不受损害，民生集团、上港集团与卢作孚股权管理公司已出具了《关于规范关联交易的承诺书》，具体内容参见本招股说明书“第七节 同业竞争与关联交易”之“七、公司减少和避免关联交易的措施”之“（二）股东承诺”。

第六节 业务与技术

一、发行人主营业务及其变化情况

公司主要从事内河及海上航运业务以及航运相关的国际货物运输代理、船务代理、物流服务等业务。内河航运业务主要是长江沿线集装箱和商品车滚装运输，海上航运业务主要由日本及台湾集装箱班轮航线组成。

公司作为现代航运及物流服务提供商，具有江、海、陆运输和货代、船代、现代物流、仓储配送的一体化业务体系，拥有覆盖面广阔的分支机构及代理服务网络，拥有现代化的管理及信息系统，可为客户提供全过程现代综合物流服务。

近年来公司克服了金融危机带来的世界经济不利形势的挑战，主营业务持续发展，2009 年、2010 年及 2011 年公司内河集装箱总运输量分别为 215,934TEU、250,109TEU 及 266,256TEU，公司海上集装箱总运输量分别为 128,848TEU、152,657TEU 及 151,909TEU，公司内河滚装商品车总运输量分别为 237,865 辆、243,408 辆及 274,092 辆。

自设立以来，公司的主营业务未发生重大变化。

二、发行人所处行业的基本情况

本公司的主营业务为内河及海上航运业务以及航运相关的陆上运输、代理业务，根据《上市公司行业分类指引》，公司属于交通运输、仓储业，所属细分行业为水上运输业，即航运业。

（一）行业主管部门及法规政策

1、行业主管部门

交通运输部作为国务院的交通运输主管部门，负责对我国的水路、公路运输实行统一管理。

交通运输部对水路运输行业的主要管理职能包括：（1）承担涉及综合运输体系的规划协调工作，会同有关部门组织编制综合运输体系规划，指导交通运输枢纽规划和管理。（2）组织拟订并监督实施水路等行业规划、政策和标准。（3）承担水路运输市场监管责任。（4）承担水上交通安全监管责任。（5）负责提出水路固定资产投资规模和方向、国家财政性资金安排意见，按国务院规定权限审批、核准国家规划内和年度计划规模内固定资产投资项目。（6）承担水路建设市场监管责任。（7）指导水路行业安全生产和应急管理工作。（8）指导交通运输信息化建设，监测分析运行情况，开展相关统计工作，发布有关信息。指导水路行业环境保护和节能减排工作。（9）负责水路国际合作与外事工作，开展与港澳台地区的交流与合作。（10）指导航运、海事、港口公安工作，管理交通直属公安队伍。（11）承办国务院交办的其他事项。

交通运输部下属水运局和直属机构海事局具体负责水路运输行业的管理工作，其中在有关法律、法规进行相应的修改之前，海事局继续以“中华人民共和国港务监督局”和“中华人民共和国船舶检验局”的名义对外开展执法管理工作。交通运输部下属事业单位中国船级社是国家的船舶技术检验机构，是中国唯一从事船舶入级检验业务的专业机构。

公路运输管理方面，交通运输部负责统筹全国公路管理工作，制定部门规章及制定公路发展规划和具体实施方针；各级人民政府均设交通厅（或交通局、交通委员会）等交通行政主管部门，作为各级人民政府主管本地交通事业的职能部门，在各级人民政府和上级交通运输部门的领导及指导下统筹本地区公路管理工作、制定公路发展规划和具体实施方针，以及负责全国及省级公路的发展、建设、养护和管理。

代理业务方面，国务院对外贸易经济合作主管部门负责对全国的国际货物运输代理业实施监督管理，以促进我国国际货运代理业的健康发展。交通运输部为国家管理船舶代理业务的主管机关，船舶代理业务只准由经交通运输部批准成立的船舶代理公司经营。

2、行业法律法规及行业政策

（1）水上运输业主要法律法规及政策

政策法规类别		具体政策法规	实施时间	发布部门
行业规划		全国内河航道与港口布局规划	2007.7.20	交通部（现交通运输部）
		关于加快发展现代交通业的若干意见	2008.1.9	交通部（现交通运输部）
		物流业调整和振兴规划	2009.3.10	国务院
		国务院关于加快长江等内河水运发展的意见	2011.1.30	国务院
监管法规及政策	运营、资质	中华人民共和国海商法	1993.7.1	全国人大
		中华人民共和国水路运输管理条例	1987.10.1	国务院
		中华人民共和国国际海运条例	2002.1.1	国务院
		中华人民共和国船舶登记条例	1995.1.1	国务院
	船员管理	中华人民共和国船员条例	2007.9.1	国务院
		中华人民共和国船员注册管理办法	2008.7.1	交通运输部
	安全检验	中华人民共和国海上交通安全法	1984.1.1	全国人大
		中华人民共和国内河交通安全管理条例	2002.8.1	国务院
		中华人民共和国船舶和海上设施检验条例	1993.2.4	国务院
	环境保护	中华人民共和国海洋环境保护法	2000.4.1	全国人大
		防治船舶污染海洋环境管理条例	2010.3.1	国务院
		中华人民共和国防治船舶污染内河水域环境管理规定	2003.1.1	交通部（现交通运输部）
		中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则	2006.1.1	交通部（现交通运输部）

水上运输业主要法律法规和政策具体如下：

1）行业规划

①《全国内河航道与港口布局规划》

2007 年 7 月 20 日，交通部制定并发布了《全国内河航道与港口布局规划》，提出“按照科学发展观的要求，与水资源开发利用和综合交通网发展相协调，合理开发和有效利用水运资源，用 20 年左右时间，建成干支衔接、沟通海洋的高等级航道，为船舶标准化、规范化创造基础条件；与航道发展相适应，形成布局合理、功能完善、专业化和高效的港口体系。充分发挥内河水运的优势，提供畅通、高效、安全、环保的运输服务，适应流域经济社会发展和国家安全需要。”布局方案中将内河航道划分为两个层次：“包括高等级航道和其它等级航道。高等级航道是全国内河航道的核心和骨干，是国家综合运输体系的重要组成部分，

有条件的还可与其他交通方式共同组成发展为综合运输大通道，主要指现有的和规划建设为可通航千吨级船舶的三级及以上航道，个别地区的航道受条件限制为可通航 500 吨级船舶的四级航道。”

《全国内河航道与港口布局规划》是我国第一次针对内河航道与港口进行的规划，是今后很长一段时期指导我国内河水运建设和健康发展的纲领性文件，有利于合理开发和有效运用水运资源，有利于促进水资源综合利用与综合运输体系完善，有利于促进内河水运跨越式发展和充分发挥内河水运优势。

②《关于加快发展现代交通业的若干意见》

2007 年 12 月 29 日，交通部发布的《关于加快发展现代交通业的若干意见》提出：“到 2020 年，交通发展的质量和效率显著提高，运输服务和管理显著改善，行业创新实力显著提升，资源节约、环境保护显著增强，基本建成更安全、更通畅、更便捷、更经济、更可靠、更和谐的交通运输服务体系，交通发展成果惠及城乡、人民共享，适应全面建成小康社会的需要，为本世纪中叶实现交通现代化打下坚实基础。”具体到水上运输：“充分发挥水路运输的比较优势，进一步优化港口结构，整合港口资源和功能，加快以长江黄金水道为重点的内河航运建设，加快国家高等级航道建设，提高整体服务水平和效率。加强海事船检、救助打捞、科技教育、安全保障、信息通信等支持保障系统建设。”

《关于加快发展现代交通业的若干意见》是结合新形势、新环境对发展现代交通业提出的新要求，是发展现代交通业统领性文件。

③《物流业调整和振兴规划》

2009 年 3 月 10 日，国务院发布的《物流业调整和振兴规划》，正式将物流业列入十大调整和振兴规划，而运输与仓储业是物流的基础，目前仍旧是物流业的核心部分，因此这次规划中明确提出物流业与运输业要融合发展和一体化发展。

《物流业调整和振兴规划》中明确提出：“鼓励现有运输、仓储、货代、联运、快递企业的功能整合和服务延伸，加快向现代物流企业转型。积极发展多式联运、集装箱、特种货物、厢式货车运输以及重点物资的散装运输等现代运输方

式，加强各种运输方式运输企业的相互协调，建立高效、安全、低成本的运输系统。加强运输与物流服务的融合，为物流一体化运作与管理提供条件。”

④《国务院关于加快长江等内河水运发展的意见》

2011 年 1 月 21 日，国务院发布国发[2011]2 号《国务院关于加快长江等内河水运发展的意见》，标志着长江等内河水运发展已经上升为国家战略，对加快长江等内河水运科学发展具有重要的现实意义。

《国务院关于加快长江等内河水运发展的意见》提出“利用 10 年左右的时间，建成畅通、高效、平安、绿色的现代化内河水运体系，建成比较完备的现代化内河水运安全监管和救助体系，运输效率和节能减排能力显著提高，水运优势与潜力得到充分发挥，对经济发展的带动和促进作用显著增强。2020 年，全国内河水运货运量达到 30 亿吨以上，建成 1.9 万公里国家高等级航道，长江干线航道得到系统治理，成为综合运输体系的骨干、对外开放的通道和优势产业集聚的依托。长江等内河主要港口和部分地区重要港口建成规模化、专业化、现代化港区。运输船舶实现标准化、大型化，长江干线运输船舶平均吨位超过 2000 吨。”

2）监管法规及政策

① 运营、资质

《中华人民共和国海商法》规定：海上运输由国务院交通主管部门统一管理，具体办法由国务院交通主管部门制定，报国务院批准后施行。

《中华人民共和国水路运输管理条例》规定：设立水路运输企业、水路运输服务企业，应由交通主管部门审查批准，交通主管部门对批准设立的水路运输企业发给运输许可证。

《中华人民共和国国际海运条例》规定：从事国际船舶运输、无船承运、国际船舶代理、国际船舶管理、国际海运货物装卸、国际海运货物仓储、国际海运集装箱站和堆场等业务，必须经交通部、有关地方政府交通主管部门的批准并取得相应的资质证书。

《中华人民共和国船舶登记条例》规定：依据中国法律设立的主要营业场所在中国境内的企业法人的船舶均应依照该条例规定进行登记，取得船舶国籍证书及船舶所有权登记证书。

② 船员管理

《中华人民共和国船员条例》规定：船员必须依法注册；参加航行和轮机值班的船员，应当取得相应的船员适任证书；中国籍船舶的船长和高级船员应当由中国籍船员担任；确需外国籍船员担任高级船员的，应当报国家海事管理机构批准；以海员身份出入国境和在国外船舶上从事工作的中国籍船员，应当向国家海事管理机构指定的海事管理机构申请中华人民共和国海员证。

《中华人民共和国船员注册管理办法》规定：交通运输部主管全国船员注册管理工作。中华人民共和国海事局负责统一实施全国船员注册管理工作。负责管理中央管辖水域的海事管理机构和负责管理其他水域的地方海事管理机构，依照各自职责具体负责船员注册以及相关管理工作。

③ 安全检验

《中华人民共和国海上交通安全法》规定：船舶必须具有船舶检验部门签发的有效技术证书、船舶国籍证书（或船舶登记证书或船舶执照），并应当按照标准配足合格船员。船舶上的人员必须遵守有关海上交通安全的规章制度和操作规程。船舶停泊和作业，必须遵守中国的有关法律、行政法规和规章。

《中华人民共和国内河交通安全管理条例》规定：船舶航行必须具有合法有效的船舶检验证书、船舶登记证书，并配备符合要求的船员以及必要的航行资料。船舶应当保持适于安全航行、停泊或者从事有关活动的状态。船员应取得相应的适任证书或者其他适任证件。船舶的所有人或者经营人，应当根据船舶的技术性能、船舶状况、水域和水文气象条件，合理调度船舶。按照国家规定必须取得船舶污染损害责任、沉船打捞责任的保险文书或者财务保证书的船舶，其所有人或者经营人必须取得相应的保险文书或者财务担保证明，并随船携带其副本。

《中华人民共和国船舶和海上设施检验条例》规定：船舶检验包括建造或改建的中国籍船舶的建造检验，营运中的中国籍船舶的定期检验，由外国籍改为中

国籍的船舶的初次检验，以及中国籍或外国籍船舶在出现规定情形时的临时检验等，应向船舶检验机构提出申请。中国籍船舶所使用的有关海上交通安全的和防止水域环境污染的重要设备等，也须经船舶检验机构检验。中国籍船舶须由船舶检验机构测定的总吨位和净吨位核定载重线和乘客定额。中国籍从事国际航行的船舶、在海上航行的乘客定额一百人以上的客船、载重量一千吨以上的油船、滚装船、液化气体运输船和散装化学品运输船必须向中国船级社申请入级检验。集装箱的所有人或者经营人在制造集装箱时和使用集装箱时，船舶检验机构申请制造检验、使用中的定期检验。

④ 环境保护

《中华人民共和国海洋环境保护法》规定：在中国管辖海域，任何船舶不得违反法律规定向海洋排放污染物、废弃物和压载水、船舶垃圾及其他有害物质。船舶应持有防止海洋环境污染的证书与文书，配置相应的防污设备和器材，在进行涉及污染物排放及操作时，应当如实记录。船舶应当遵守海上交通安全法律、法规，防止因海难事故造成海洋环境的污染。载运具有污染危害性货物的船舶进出港口的，必须事先向海事行政主管部门申报，经批准后，方可进出港口或进行其他作业。船舶在港区水域从事洗舱等作业应当事先按照有关规定报经有关部门批准或者核准。船舶发生海难事故，造成或者可能造成海洋环境重大污染损害的，国家海事行政主管部门有权强制采取避免或者减少污染损害的措施。对在公海上因发生海难事故，造成中国管辖海域重大污染损害后果或者具有污染威胁的船舶、海上设施，国家海事行政主管部门有权采取与实际的或者可能发生的损害相称的必要措施。所有船舶均有监视海上污染的义务。

《防治船舶污染海洋环境管理条例》规定：船舶的结构、设备、器材应当符合国家有关防治船舶污染海洋环境的技术规范以及中华人民共和国缔结或者参加的国际条约的要求。船舶应当依照法律、行政法规、国务院交通运输主管部门的规定以及中华人民共和国缔结或者参加的国际条约的要求，取得并随船携带相应的防治船舶污染海洋环境的证书、文书。中国籍船舶的所有人、经营人或者管理人应当按照国务院交通运输主管部门的规定，建立健全安全营运和防治船舶污

染管理体系。船舶所有人、经营人或者管理人以及有关作业单位应当制定防治船舶及其有关作业活动污染海洋环境的应急预案，并报海事管理机构批准。

《中华人民共和国防治船舶污染内河水域环境管理规定》规定：中国籍船舶防治污染的结构、设备、器材，应当符合国务院交通主管部门的规定和国家有关规范、标准，经船舶检验机构检验、认可，并保持良好的技术状态。船舶必须按照有关规定，持有有效的防污染证书、文书。船舶进行涉及污染物的作业，应当按照规定在相应的记录簿上如实记录并规范填写。船员应当具有相应的防治船舶污染内河水域环境的专业知识和技能，熟悉船舶防污染程序和要求，并按照规定参加相应的培训、考试和评估，持有有效的职务适任证书和相应的培训合格证书。任何在内河水域航行、停泊和进行相关作业的船舶，都不得违反法律、行政法规和国务院交通主管部门的规定，向内河水域排放污染物。禁止船舶在内河水域载运法律、行政法规和国务院交通主管部门规定的不得在内河水域运输的危险化学品。禁止船舶在内河水域使用焚烧炉。船舶在城市市区的内河航道航行时，应当按照规定使用声响装置。

《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》规定：中国籍船舶的所有人，或已承担船舶所有人的船舶营运责任的船舶管理人或光船承租人等，应建立、实施并保持包括以下功能要求的安全管理体系：安全和环境保护方针；保证船舶的安全和防污染操作符合有关规定和标准的工作程序和须知；船、岸人员的职责、权限和相互间的联系渠道；事故和不符合规定情况的报告程序；对紧急情况的准备和反应程序；内部审核、有效性评价和管理复查程序。

（2）公路运输行业法律法规及行业政策

我国现行有关公路运输行业的法律法规已经比较完善，已基本覆盖公路运输行业运营的各个环节，主要法律法规如下表所示：

政策法规类别		具体政策法规	实施时间	发布部门
行业规划		国务院关于加快发展服务业的若干意见	2007.03.19	国务院
		关于促进道路运输业又好又快发展的若干意见	2007.11.1	交通部（现交通运输部）
监管法规及政策	运营、资质	中华人民共和国道路运输条例	2004.07.01	国务院
		道路货物运输及站场管理规定	2009.04.21	交通运输部
	安全检验	中华人民共和国道路交通安全法	2011.05.01	全国人大
		中华人民共和国道路交通安全法实施条例	2004.05.01	国务院

法律法规和政策具体如下：

1）在 2007 年 3 月发布的《国务院关于加快发展服务业的若干意见》中提出：“优先发展运输业，进一步完善铁路、公路、民航、水运等交通基础设施，优先发展城市公共交通，形成便捷、通畅、高效、安全的综合运输体系”。

2）在 2007 年 11 月交通部发布了《关于促进道路运输业又好又快发展的若干意见》为交通运输业未来的发展指明了方向，提出：“引导运输企业以资产为纽带，通过并购、联合、参股等多种方式，实现规模化、集约化、网络化经营和特许连锁经营。扶持集约化程度高、网络覆盖面大、组织方式优的道路运输企业发展”。

3）《中华人民共和国道路运输条例》规定：国务院交通主管部门主管全国道路运输管理工作。申请从事危险货物运输经营以外的货运经营的，向县级道路运输管理机构提出申请；从事危险货物运输经营的，向设区的市级道路运输管理机构提出申请。收到申请的道路运输管理机构，应当自受理申请之日起 20 日内审查完毕，作出许可或者不予许可的决定。予以许可的，向申请人颁发道路运输经营许可证，并向申请人投入运输的车辆配发车辆营运证。

4）《道路货物运输及站场管理规定》规定：申请从事道路货物运输经营的，应当向县级道路运输管理机构提出申请，道路运输管理机构对符合法定条件的道路货物运输经营申请作出准予行政许可决定的，应当出具《道路货物运输经营行政许可决定书》，在 10 日内向被许可人颁发《道路运输经营许可证》，在《道路运输经营许可证》上注明经营范围。

5）《中华人民共和国道路交通安全法》和《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》规定：国务院公安部门负责全国道路交通安全管理工作。国家对机动车实行登记制度，机动车经公安机关交通管理部门登记后，方可上道路行驶。驾驶机动车，应当依法取得机动车驾驶证。申请机动车驾驶证，应当符合国务院公安部门规定的驾驶许可条件；经考试合格后，由公安机关交通管理部门发给相应类别的机动车驾驶证。

（3）代理行业法律法规及政策

政策法规类别		具体政策法规	实施时间	发布部门
监管法规及政策	运营、资质	中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定	1995.6.29	对外贸易经济合作部（现商务部）
		中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则	2004.1.1	商务部
		中华人民共和国海关法	2001.1.1	全国人大
		国际船舶代理管理规定	1990.4.1	交通部（现交通运输部）
		中华人民共和国国际海运条例	2002.1.1	国务院
		中华人民共和国国际海运条例实施细则	2003.3.1	交通部（现交通运输部）
		中华人民共和国进出口商品检验法	2002.4.28	全国人大

《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》及《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则》，就国际货物运输代理企业的设立条件、审批程序、业务管理等做出了较为全面的规定，从而保障了进出口货物收货人、发货人和国际货物运输代理企业的合法权益。

《中华人民共和国海关法》规定：进出口货物收发货人、报关企业办理报关手续，必须依法经海关注册登记。报关人员必须依法取得报关从业资格。未依法经海关注册登记的企业和未依法取得报关从业资格的人员，不得从事报关业务。

《国际船舶代理管理规定》规定，船舶代理业务只准由经交通部批准成立的船舶代理公司经营。船舶代理公司必须是中华人民共和国的企业法人。每一港口设置船舶代理公司的数量，由交通部根据港口的实际业务需要决定。设立船舶代理公司，应当向公司所在地的交通主管机关提出书面申请。交通部可以根据船舶代理公司的规模、资金、能力、条件和有关规定核定其经营范围。

《中华人民共和国国际海运条例》及《中华人民共和国国际海运条例实施细则》规定，经营无船承运业务，应当向国务院交通主管部门办理提单登记，并交纳保证金。保证金用于无船承运业务经营者清偿因其不履行承运人义务或者履行义务不当所产生的债务以及支付罚款。保证金及其利息，归无船承运业务经营者所有。

《中华人民共和国进出口商品检验法》规定，为进出口货物的收发货人办理报检手续的代理人应当在商检机构进行注册登记；办理报检手续时应当向商检机构提交授权委托书。

（二）行业概况

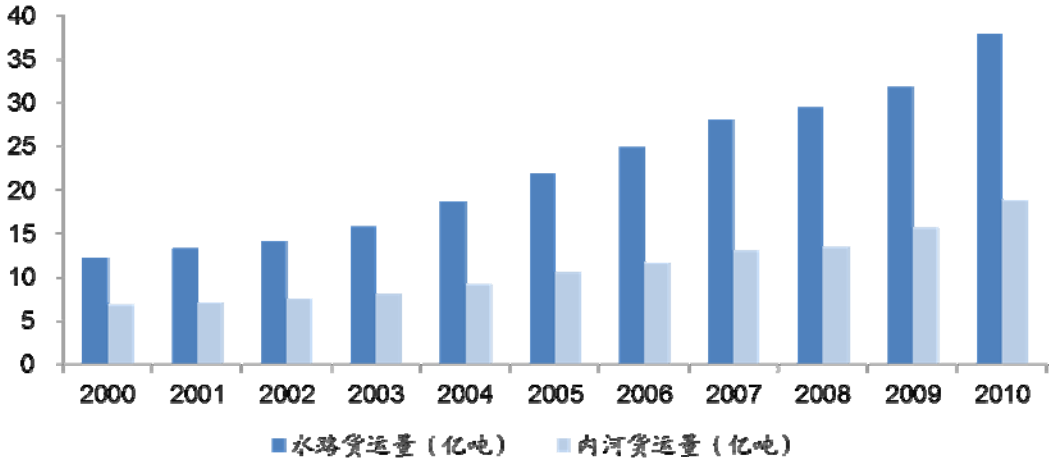
公司所处行业为水上运输业，即航运业。水上运输行业目前已经涵盖了包括托运人至港口、港口至收货人的陆路等运输服务，港口至港口间的内河/海上运输服务，以及与之相关的码头及其相关业务、货物运输代理、船舶代理等一系列综合服务。

按照运营方式，目前现代航运企业大多采用自有船舶和租赁船舶相结合的运营方式，并且提供相关代理服务和租船经纪人服务，从而有效利用市场运力，提高企业营运效率。

按照运输货种，水上运输业可分为干散货运输、集装箱运输、化学危险品运输、商品车滚装运输等。本公司主要提供长江集装箱运输和商品车滚装运输及海上集装箱运输服务。

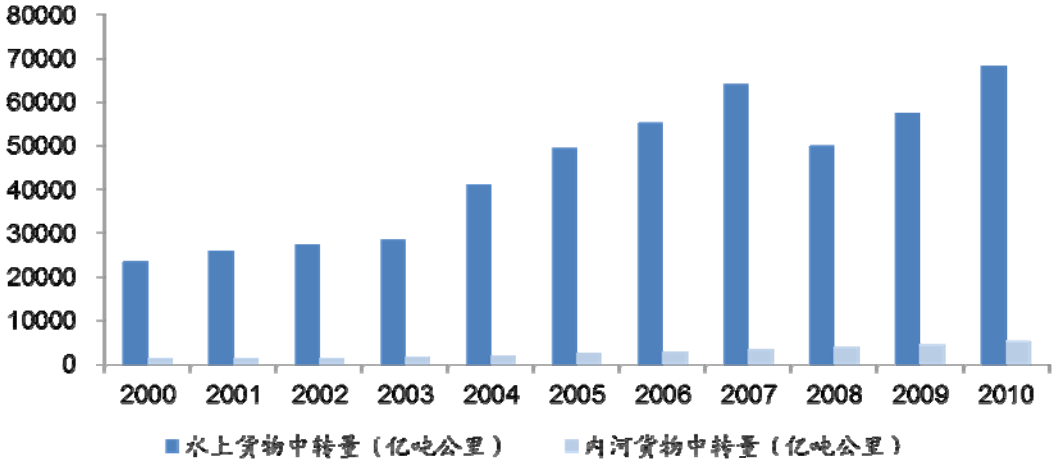
水上运输业务历来与一个国家国民经济的发展息息相关。进入新世纪以来，随着我国国民经济的快速发展，我国水上运输业也保持了较快的发展速度：水路货物运输量由 2000 年的 12.20 亿吨上升至 2010 年的 37.89 亿吨，年复合增长率达到 12.00%；水上货物运输周转量由 2000 年的 23,734 亿吨公里上升至 2010 年的 68,428 亿吨公里，年复合增长率达到 11.17%。具体如下图所示。

我国水路货物运输量（单位：亿吨）



数据来源：交通运输部公路水路交通运输行业发展统计公报[6]

我国水上货物运输周转量（单位：亿吨公里）



数据来源：交通运输部公路水路交通运输行业发展统计公报

（三）行业特征

从行业属性而言，水上运输业（即航运业）总体上呈现出周期性、季节性与资金密集性的特点。

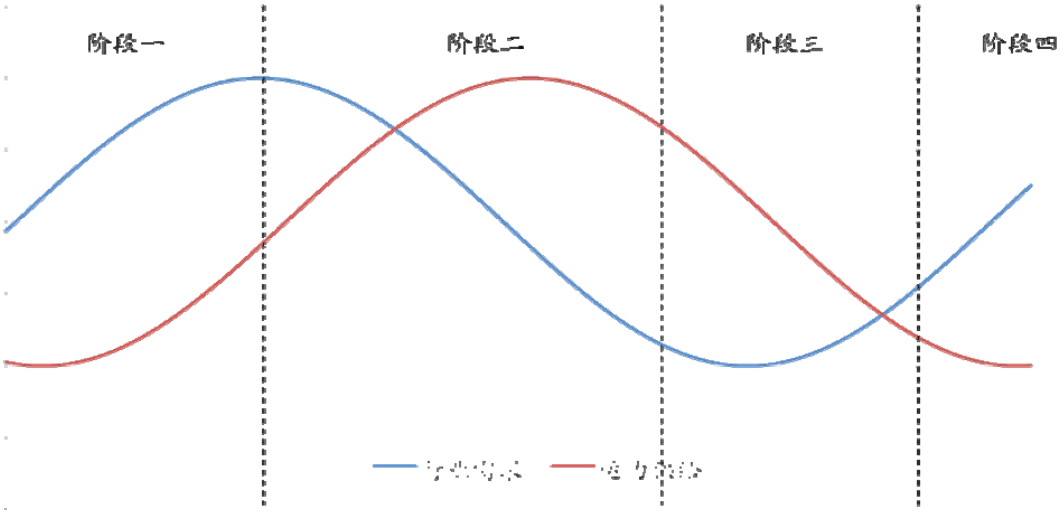
1、周期性

航运业与国际、国内经济形势与贸易情况紧密相关，呈现出比较明显的周期性特征。由于船舶建设周期长，行业需求变化难以准确预测，因此，行业运力供

[6] 2011 年度《交通运输部公路水路交通运输行业发展统计公报》尚未发布，因此本节部分行业数据仅截至 2010 年，下同。

给的调整一般落后于行业需求的变动，短期内航运业经常处于不均衡的状态，显示出一定的周期性。

航运业周期性特征



航运业周期各阶段特征如下：

阶段一：复苏期至繁荣期：需求恢复，运价开始缓慢回升，同时运力供给低迷，供不应求的格局促使运价加速上升。船东缔约行为活跃，大量造船，订单急剧增多，最终形成造船泡沫。

阶段二：衰退期至萧条期：需求达到顶峰，订单也累积到阶段高点。如果需求受到冲击导致增速下滑，而运力开始陆续交付，船队规模不断扩张，供需严重失衡导致运价急剧下跌。同时造船市场出现造价急跌、撤单、延迟交付、缔约量下降等现象。

阶段三：萧条期至复苏期：运价水平、新船造价和二手船价低位震荡，船东会根据行情封存运力、大量拆解，缔约量平淡，甚至长期接近至零，同时会放慢航速来减少有效运力供给，并减少油料消耗以降低成本。虽然需求已经触底反弹，运价也走出谷底，但过剩的运力使运价反弹乏力，并伴随反复。

阶段四：复苏期至繁荣期：随着运力的进一步降低、需求的进一步恢复，不断缩小的供需差带动运价加速上升，业内开始大量订船以抢夺先机拔得头筹，最终形成另一轮造船泡沫。

2、季节性

由于贸易活动随季节波动，因此航运业也显示出一定的季节性。对于内地及海上集装箱航运业来说，由于节日、假期消费品需求的变化、农产品的季节性等因素的影响，市场需求一般在第一季度最低，第二季度上升，第三季度达到顶峰，第四季度回落；另外，江河枯水期等气候因素（如长江在每年的 11 月至次年的 4 月为枯水期）对于内河运力也有相当大的影响，造成航运业的季节性特征。

3、资金密集性

航运业属于资金密集型行业，企业运营所需要的航线经营费用较大，购船、购车等固定资产投资水平较高，固定成本占成本结构的比例较大，存在一定的规模效应。因此，充足的资金支持是航运企业持续快速发展的重要保证。

（四）行业竞争情况

我国目前沿海及内河运输行业仍未对外资完全开放，因此公司核心业务长江集装箱运输和商品车滚装运输业务目前全部由国内企业经营。公司另一项核心业务海上集装箱运输业务则存在境外企业参与竞争的情况。

总体而言，国内航运企业可分为少数几家大型国有航运企业集团、部分中等规模的航运企业以及数量众多的小型航运企业。

1、大型国有航运企业

大型国有航运企业主要服务于大型国有企业，这类大型货主对于航运服务提供商有更高的运力规模要求，并且一般要求航运企业能够同时提供远洋运输等国际海运服务，这些要求均非一般中小型航运企业所能满足。因此，中小型企业一般很难对上述大型国有航运企业产生实质性的威胁。大型国有航运企业包括中国远洋运输集团、中国海运（集团）总公司、中国外运长航集团有限公司及招商局集团等，这类企业集团通常以远洋运输为主，同时具有较为强大的综合业务能力。

2、中型航运企业

中型航运企业整体运力及单船运力均与大型国有航运企业有一定差距。由于近年来国民经济快速发展，运输需求旺盛，故此为国内中型航运企业的快速发展

提供了业务契机。中型航运企业通常都有自己的主营业务特色，以内河、沿海、近洋业务为主，而远洋业务较少。这类企业一方面在细分市场有一定的差异化竞争优势，另一方面可以有较为灵活的经营机制，比如自有与租赁船舶结合等。

3、小型航运企业

小型航运企业主要为民营航运企业。这类企业数量众多，运力规模普遍偏小、单船吨位偏低，资本限制以及行业的激烈竞争使得小型航运企业的生存空间受到挤压。

由于行业资金密集性的特点，行业内运力分布情况与企业分布状况相反，运力规模仍然重点集中在少数几家大型国有企业及部分优秀的中型航运企业，主要货运量及货物周转量均集中在上述企业。

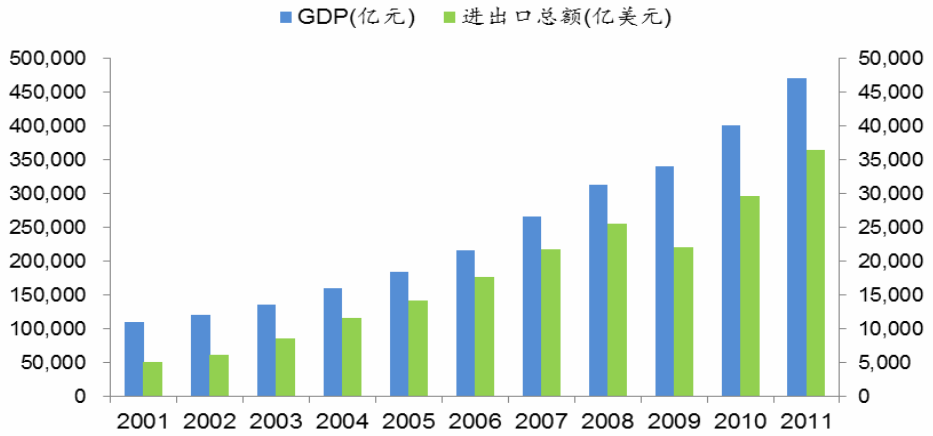
（五）行业供求情况分析

1、行业需求情况

航运业的需求主要来自货物贸易，因此，航运业的市场需求与宏观经济特别是国际及国内贸易形势紧密相关。

近年来我国经济高速发展，进出口贸易在 2009 年因金融危机影响受到一定冲击，但总体上仍保持增长的趋势，未来随着进出口贸易的进一步恢复与发展，海上航运业务量将有望上升。内贸方面，西部大开发及产业转移政策的有效实施将为我国的内河运输带来有效的市场需求。

我国 GDP 与进出口额情况

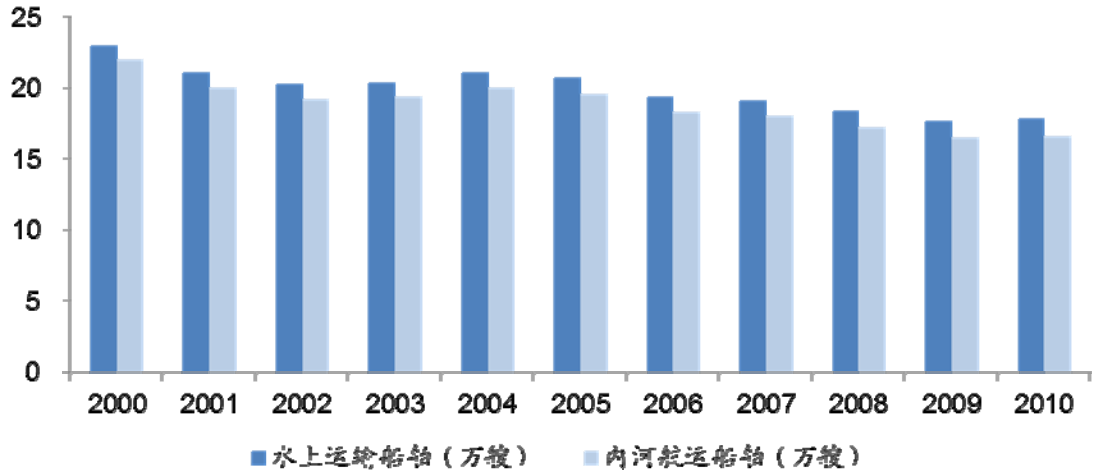


数据来源：WIND 资讯

2、行业运力供给情况

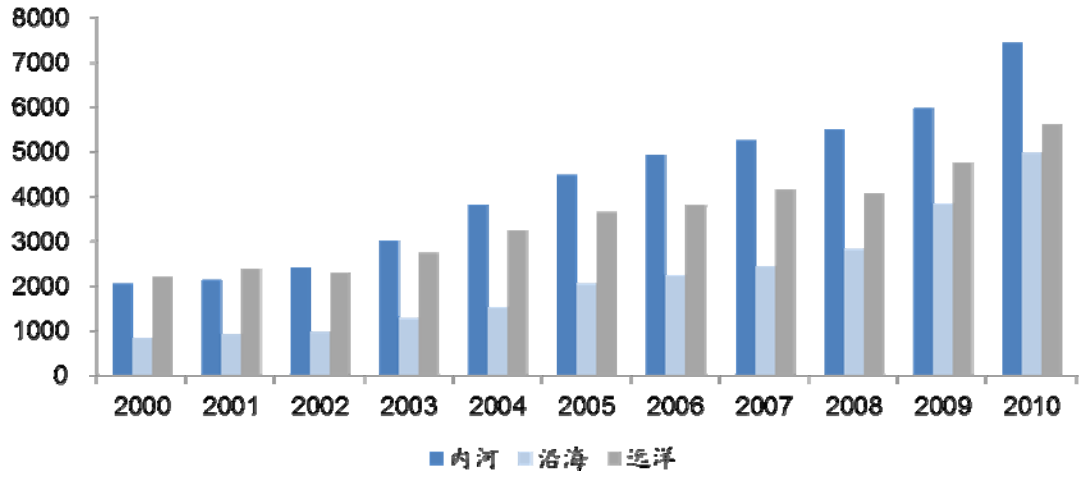
近年来，我国运输船舶结构不断优化，在运输船舶总体数量下降的情况下，总载重吨位不断上升，整体运力呈上升趋势。其中，就绝对船舶数量看，内河船舶占我国水上运输船舶的绝大部分，虽然数量巨大，但平均载重吨位低，沿海与远洋船舶虽然总体数量较少，但平均载重吨位高。

水上运输船舶数量（单位：万艘）



数据来源：交通运输部公路水路交通运输行业发展统计公报

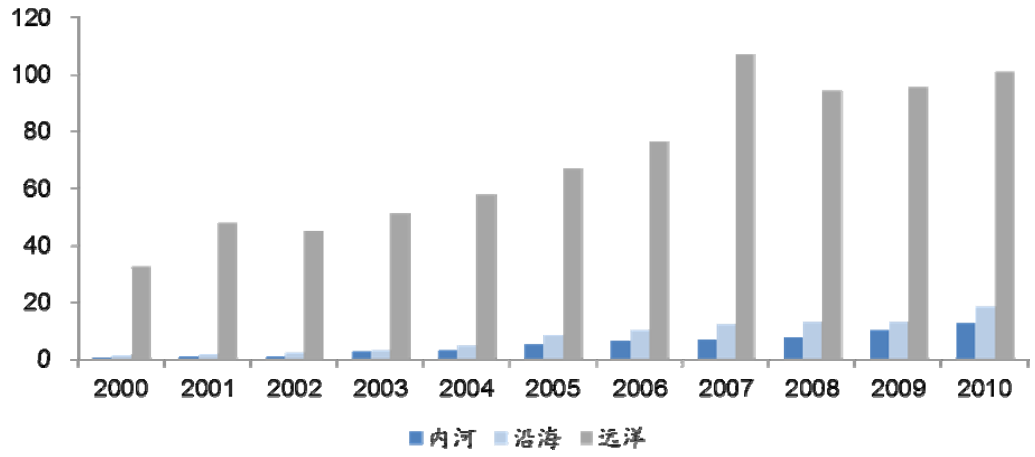
水上运输船舶总载重吨位（单位：万吨）



数据来源：交通运输部公路水路交通运输行业发展统计公报

单就水路集装箱运输运力情况看，内河及沿海船舶集装箱总箱位近十年来一直呈上升趋势，远洋集装箱箱位则因金融危机影响，在 2007 年达到高点后经历了一次回落-回升的过程，至今未恢复到 2007 年的高点水平。

水上集装箱运输船舶总箱位（单位：万 TEU）

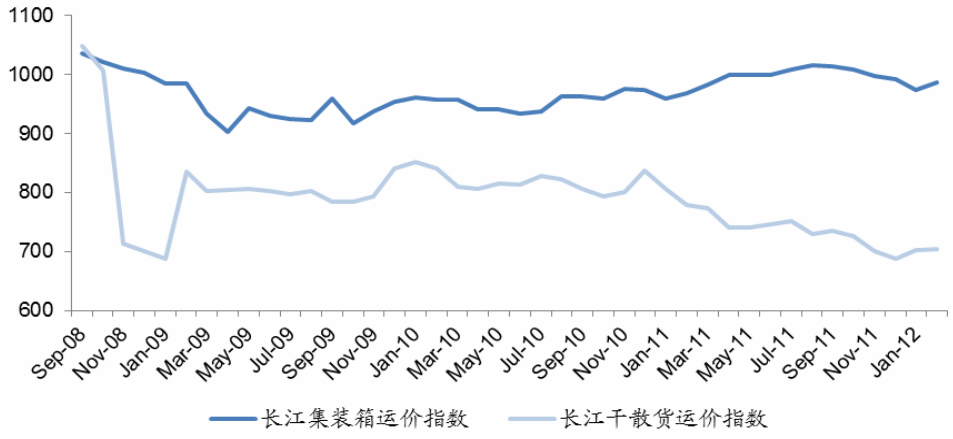


数据来源：交通运输部公路水路交通运输行业发展统计公报

3、行业利润分析

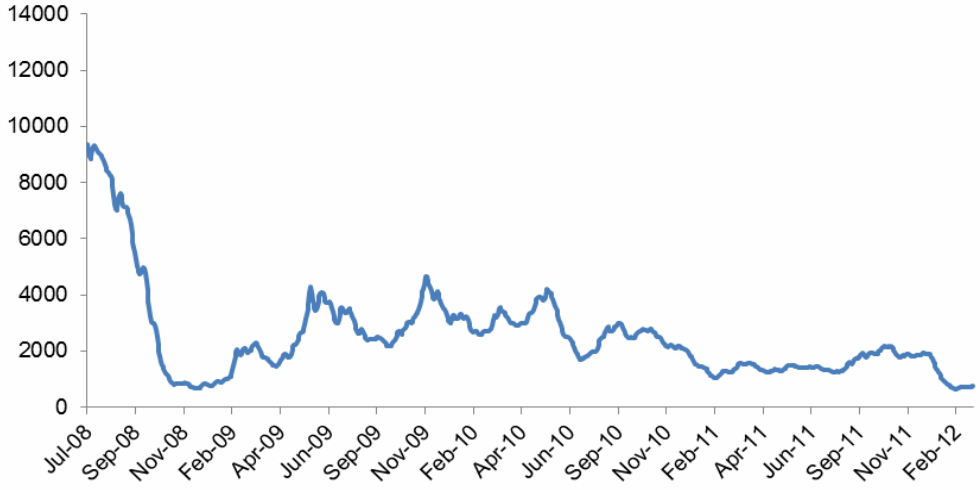
行业利润主要受运价及营运成本的影响。运价方面：一方面经历了金融危机的冲击，市场需求目前仍处于逐步恢复的过程中；另一方面，经历了金融危机前运力的高速增长，市场运量与运力的矛盾态势仍然存在，总体运价水平尚未完全恢复。故此，相关运价指数近三年来呈现出一定的震荡走势，整体上内河运价走势好于远洋运输，尤其是内河集装箱价格指数走势明显好于内河干散货运输。

长江航运价格指数



数据来源：长江航务管理局

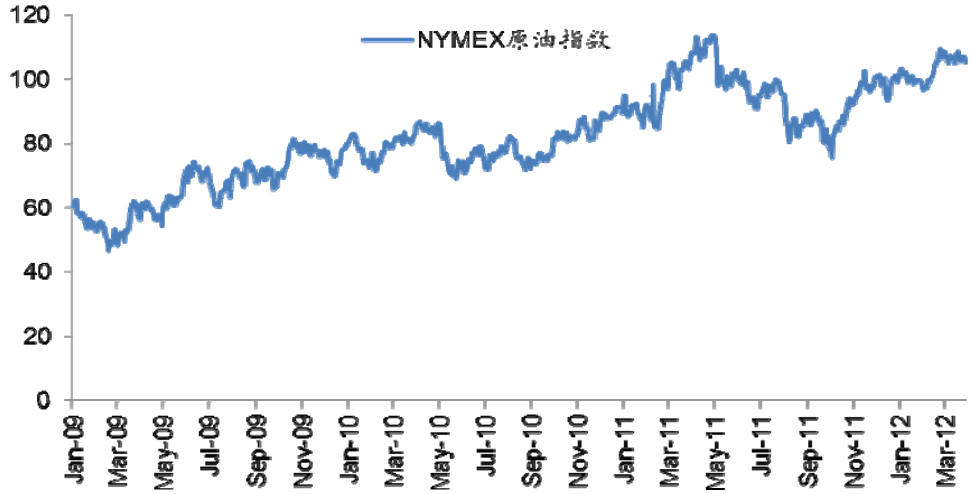
波罗的海运价指数



数据来源：BLOOMBERG

另一方面，自 2009 年金融危机结束以来，船舶燃油价格随原油价格的上涨不断攀升，给航运企业带来了一定的成本压力。

国际原油价格指数



数据来源：WIND 资讯，国泰君安证券

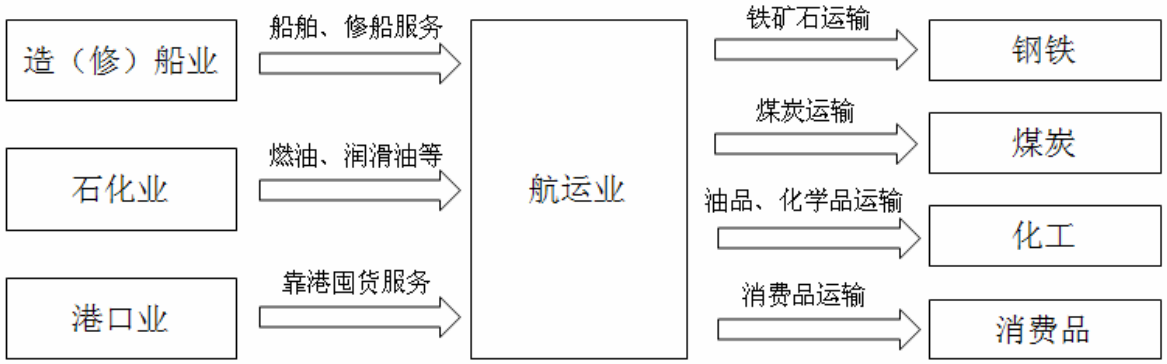
上述运价及成本因素使得近年来航运业的利润水平整体受到挤压。考虑到相关运价指数均已处于历史较低点（如上图波罗的海运价指数），若未来运价得到逐步恢复，利润水平受挤压的状态有望逐步好转。

（六）本行业与上、下游行业的关系

航运业的主要上游行业有造（修）船业、石化业、港口业。造（修）船业为航运业提供运输所用船舶及修船服务，石化业为航运业提供燃油及发动机润滑油等，港口业为航运业提供靠港装卸及囤货服务。

根据提供的各类运输服务，航运业的主要下游行业有钢铁、煤炭、化工、消费品制造业等。

航运业与上、下游行业的关系如下图所示：



（七）影响行业发展的有利和不利因素

1、有利因素

（1）中国经济快速增长

航运业与宏观经济形势特别是国际贸易关系密切，进入 21 世纪以来，中国经济尽管面临国际金融危机的冲击，但总体上均处于高速增长阶段，进出口贸易也基本保持了较高的增长水平。宏观经济和进出口贸易的持续增长为中国航运业提供了广阔的发展空间，可以为航运业的持续扩张提供有效支持。

（2）国家政策大力支持

航运业作为重要的基础性产业，一直受到国家的高度重视。《国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》明确提出“大力推进长江等内河高等级航道建设，

推动内河运输船舶标准化和港口规模化发展。完善煤炭、石油、铁矿石、集装箱等运输系统，提升沿海地区港口群现代化水平。”

近年来，《关于加快发展现代交通业的若干意见》、《物流业调整和振兴规划》等规划政策文件均对航运业发展提供了有力的政策支持。

特别是 2011 年 1 月 30 日国务院出台的《国务院关于加快长江等内河水运发展意见》，承诺将加大在内河航运建设和发展的投资力度，首次提出推进武汉长江中游航运中心和重庆长江上游航运中心建设，提出加快内河船舶运力调整，提高内河水运发展质量和效益等，对于我国航运业特别是内河航运业具有重要的政策意义。

（3）行业资源要素成本相对低廉

航运业的基本资源要素包括船舶成本、人力成本、技术成本等。近年来新船建造价格及二手船舶价格整体较低，尤其是国际二手船舶价格在金融危机后处于近年来的相对低位水平，有利于船舶企业降低船舶采购成本。与发达国家相比，我国的人力及技术成本也相对较低。因此，发展航运业所需的资源要素成本相对低廉。

（4）航运相关产业发展迅速

目前，我国造船能力、产量和技术水平快速提升，造船周期大大缩短，世界造船业越来越向我国转移，航运业和造船业呈现出相互促进、良性互动、共同繁荣的良好发展态势。

我国现有港口规模世界第一，拥有实力雄厚的港口企业集团和具有国际竞争力的国际集装箱码头经营商，港口企业和航运企业的合作日益紧密，两者的互动合作有利于这两大行业的共赢和可持续发展。

（5）大、中、小航运企业种类齐全，容易开展错位竞争

我国航运企业主要由少数几家中央大型航运企业集团、部分中型航运企业和数量众多的小型航运企业组成。各类航运企业可以根据自身的实力和特点，寻求符合自身的发展战略，形成较稳定的错位竞争态势。大型航运企业通过与大货主

间签署长期运输协议和战略合作协议，实施联盟合作，既能抓住发展机遇又能有效规避市场风险。中小型航运企业则可通过快速有效的决策机制及适度的差异化竞争战略抓住市场机会实现快速扩张。

2、不利因素

（1）市场存在波动性

航运业与国际经济与贸易形势紧密相关，市场需求存在周期性和季节性波动。当国内和国际经济形势高涨时，航运市场需求随之上升；若国内与国际经济增长放缓，则航运市场需求将受到影响。

由于国内及国际经济的未来趋势很难准确判断和把握，因此，航运企业很难完全规避上述市场波动的冲击，这对于航运企业的持续良好运营将产生一定的影响。

（2）营运成本上升

油料成本一直是航运企业营运成本的重要组成部分，近年来随着国际原油价格的不断走高，作为石油产品的燃油、润滑油等的价格也不断攀升，给航运企业带来较大的成本上升压力。

另外，造箱和租箱价格的增加、港口作业及内陆运输成本的上升，都将使得航运业面临营运成本不断上升的考验。

（3）行业竞争激烈

我国航运企业特别是小型航运企业众多，除少数几家中央大型航运企业集团外，其他航运企业尤其是内河及沿海航运企业面临的竞争十分激烈。同时，中央大型航运企业在远洋航线上也面临着与国际航运业巨头之间的竞争。

另外，随着我国航运业未来的逐步对外开放，原本竞争激烈的航运市场将可能出现更加白热化的竞争，国内企业有可能失去一部分原来属于自己的市场份额，不断加剧的内、外竞争压力将可能给我国航运业带来冲击。

（八）进入本行业的障碍

1、资金壁垒

航运业是一个资本密集型、投资回报周期长的行业。由于船舶具有造价高的特点，航运企业需要投入大量资金才能实现并保持规模优势。

由于新定船舶的交付期较长（海船往往长达几年），当航运市场对船舶运量需求增加时，航运企业无法立即增加船舶数量来满足市场的需求。而当大量新增运量投放市场时，将改变航运市场的供求关系，此时，航运企业同样无法立即减少船舶数量来控制维护成本。船舶供应相对于航运需求的滞后性增加了航运企业的经营风险和整个航运行业的周期性波动，提高了对于航运企业的资金要求，同时也迫使大部分优秀航运企业采用自有船舶与租赁船舶相结合的运营方式灵活经营。

此外，部分船员的高工资、部分船舶的维护和维修高成本，也提高了航运企业的运营成本。

因此，航运企业资金需求量大，存在较高的资金壁垒。

2、技术壁垒

我国对于航运企业的船舶技术状况、安全管理、人员资质都有一定的准入要求，且国家对于航运业的技术、管理标准要求高于其他一般行业。这就要求从事航运业的企业有较为成熟的业务技术体系及一批数量充足、质量过硬的技术、管理人员，上述技术条件要求对于新企业从事航运业务构成一定阻碍。

3、人员壁垒

船员的足额、合理配备是保障船舶安全运行、停泊和作业的重要因素。船员的素质高低将决定船舶的运行效率和运行安全。为此，我国制定了《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》，要求船舶在航行期间内，必须综合考虑船舶的种类、吨位、技术状况、主推进动力装置功率、航区、航程、航行时间、通航环境和船员值班、休息制度等因素来确定船员构成和数量，且数量不得低于船舶最低安全配员数额。目前船员劳务市场中，高级船员相对短缺，且培养周期长、成本

高，因此，中短期内存在船员尤其是高级船员供不应求的局面，对于新企业从事航运业务构成较大的障碍。为此，诸多航运企业都会采用外聘船员的方式补充自有船员队伍，完善人才配备。

4、客户资源壁垒

航运业退出成本极高。因此，航运企业需要长期稳定的大客户资源作为业务量的重要支撑，从而一定程度上规避行业系统性风险。因此，无法在短期内取得长期稳定的客户资源，是新企业在航运业立足的重要障碍。

5、外资限制壁垒

根据《中华人民共和国国际海运条例》规定，外国国际船舶运输经营者不得经营中国港口之间的船舶运输业务，也不得利用租用的中国籍船舶或者舱位，或者以互换舱位等方式变相经营中国港口之间的船舶运输业务；

根据《水路运输管理条例实施细则》规定，未经中华人民共和国交通部批准，在中国注册登记的外资企业、中外合资经营企业、中外合作经营企业或船舶，不得经营沿海、江河、湖泊以及其他通航水域的旅客运输和货物运输。

根据《外商投资产业指导目录（2007 修订）》，水上运输行业属外商投资限制产业。

故此，目前我国航运业对于外资存在进入壁垒。

（九）行业内主要企业情况[7]

1、中国远洋运输集团（以下简称“中远集团”）

中远集团是以国际航运、物流码头和船舶修造为主业的大型跨国企业集团，中远集团拥有和控制各类现代化商船近 800 艘，5600 多万载重吨，年货运量超 4 亿吨，远洋航线覆盖全球 160 多个国家和地区的 1600 多个港口，船队规模稳居中国第一、世界第二。其中集装箱船队规模在国内排名第一、世界排名第六；干散货船队世界排名第一；专业杂货、多用途和特种运输船队综合实力居世界前列；油轮船队是当今世界超级油轮船队之一。中远集团在全球范围内投资经营着 32

[7] 行业内主要企业情况，均摘录自各企业官方网站或相关公开资料（如上市公司公告等）。

个码头，总泊位达 157 个，2008 年中远集团所属中远太平洋的集装箱码头吞吐量全球第五。

旗下上市子公司中国远洋控股股份有限公司（以下简称“中国远洋”）于 2005 年 3 月 3 日注册成立，2005 年 6 月在香港联交所主板上市，2007 年 6 月在上海证券交易所上市。目前中国远洋通过下属各子公司为国际和国内客户提供涵盖整个航运价值链的集装箱航运、干散货航运、物流、码头和集装箱租赁业务。截至 2011 年 12 月 31 日，中国远洋总资产 1,574.37 亿元，净资产 501.70 亿元，2011 年实现营业收入 689.08 亿元，归属于母公司所有者的净利润-104.49 亿元。

旗下上市子公司中远航运股份有限公司（以下简称“中远航运”）成立于 1999 年 12 月，2002 年 4 月在上海证券交易所上市。中远航运主要经营远洋及沿海运输，以不定期拼货或航租、期租的经营方式为主。截至 2011 年 12 月 31 日，中远航运总资产 131.22 亿元，净资产 66.47 亿元，2011 年实现营业收入 51.63 亿元，归属于母公司的净利润 1.52 亿元。

2、中国海运（集团）总公司（以下简称“中海集团”）

中海集团成立于1997年7月1日，是国家重点支持的国有特大型航运企业集团。中海集团通过下属子公司主要经营集装箱运输、油品运输、干散货运输、旅客运输、特种货物运输五大专业航运业务，并拥有从事码头经营、综合物流、船舶代理、环球空运、船舶修造、船员管理、集装箱制造、供应贸易、金融投资、信息技术等业务的多家陆上专业公司及境外企业。

中海集团下属子公司中海发展股份有限公司（以下简称“中海发展”），1994年11月在香港联交所上市，2002年在上海证券交易所上市。中海发展主营业务为海洋货物运输，主要包括中国沿海地区和国际油品运输以及以煤炭为主的干散货物运输。截至2011年12月31日，中海发展总资产515.89亿元，净资产243.42亿元，2011年实现营业收入122.91亿元，归属于母公司的净利润10.79亿元。

中海集装箱运输股份有限公司（以下简称“中海集运”）是中海集团所属主要从事集装箱运输及相关业务的多元化经营企业，2004 年 6 月在香港联交所上市，2007 年 12 月在上海证券交易所上市。截至 2011 年 12 月 31 日，中海集运

总资产 494.12 亿元，净资产 269.01 亿元，2011 年实现营业收入 282.81 亿元，归属于母公司的净利润-27.43 亿元。

中海（海南）海盛船务股份有限公司（以下简称“中海海盛”）属于中海集团下属子公司，成立于 1993 年 4 月，1996 年 3 月在上海证券交易所上市。中海海盛主营业务为以海南省港口为主的近洋国际航线运输、国际海运，国内沿海及长江中下游各港间货物运输。截至 2011 年 12 月 31 日，中海海盛总资产 49.08 亿元，净资产 23.85 亿元，2011 年实现营业收入 12.04 亿元，归属于母公司的净利润 2,320.25 万元。

3、中国外运长航集团有限公司（以下简称：“中国外运长航”）

中国外运长航由中国对外贸易运输（集团）总公司与中国长江航运（集团）总公司于 2009 年 3 月重组成立，总部设在北京。中国外运长航是国务院国有资产监督管理委员会直属管理的重要国有骨干企业之一，是以综合物流和航运为主营业务的大型国际化现代企业集团。

旗下上市公司中国长江航运集团南京油运股份有限公司（以下简称“长航油运”）前身为南京水运实业股份有限公司，成立于 1993 年 9 月，1997 年 5 月在上海证券交易所上市。目前长航油运专门从事我国沿海和远洋航线油品运输。截至 2010 年 12 月 31 日，长航油运总资产 173.83 亿元，净资产 43.83 亿元，2010 年实现营业收入 42.93 亿元，归属于母公司的净利润 883.46 万元。[8]

上市公司长航凤凰股份有限公司（以下简称“长航凤凰”）属于中国外运长航集团有限公司下属子公司，2006 年通过借壳在深圳证券交易所上市。长航凤凰主要业务为长江干线和干支直达、江海直达、沿海、近洋、远洋货物的干散货、石油、液化气、集装箱运输。截至 2010 年 12 月 31 日，长航凤凰总资产 77.77 亿元，净资产 11.37 亿元，2010 年实现营业收入 22.73 亿元，归属于母公司的净利润 1,106.52 万元。[9]

[8] 2011 年报尚未披露
[9] 2011 年报尚未披露

4、招商局集团

招商局集团是国家驻港大型企业集团，经营总部设于香港，招商局业务主要集中于交通（港口、公路、能源运输及物流、修船及海洋工程)、金融(银行、证券、基金、保险)、房地产等三大核心产业。航运业是招商局集团的传统产业。截至 2010 年底，招商局集团共有 40 艘 560 万载重吨以超级油轮为主的商船队，是中国最大的超级油轮船队；另有 8 艘共 158 万载重吨的在建船舶。

旗下上市公司招商局能源运输股份有限公司（以下简称“招商轮船”）成立于 2004 年 12 月，2006 年 12 月在上海证券交易所上市。招商轮船主要经营远洋油轮及散货运输。截至 2010 年 12 月 31 日，招商轮船总资产 162.33 亿元，净资产 98.44 亿元，2010 年实现营业收入 25.97 亿元，归属于母公司的净利润 6.16 亿元。[10]

5、中昌海运股份有限公司（以下简称“中昌海运”）

中昌海运 2008 年通过借壳在上海证券交易所上市。中昌海运主营业务为国内沿海及长江中下游干散货运输。截至 2011 年 12 月 31 日，中昌海运总资产 20.28 亿元，净资产 4.05 亿元，2011 年实现营业收入 3.90 亿元，归属于母公司的净利润 3,221.64 万元。

6、宁波海运股份有限公司（以下简称“宁波海运”）

宁波海运属于宁波海运集团有限公司下属子公司，1997 年 3 月在上海证券交易所上市。宁波海运主营业务为海上干散货运输，以电煤运输为核心。截至 2011 年 12 月 31 日，宁波海运总资产 71.32 亿元，净资产 26.11 亿元，2011 年实现营业收入 12.70 亿元，归属于母公司的净利润 3,748.35 万元。

[10] 2011 年报尚未披露

（十）行业发展趋势

1、综合物流化

航运产业链将进一步延伸。建立现代物流服务体系将成为航运企业经营发展战略上的一个主攻方向，这既是世界经济贸易发展和市场需求推动的结果，也是航运企业自身发展的需要。

首先，从市场需求方面看，集中发展主业，运输、配送、仓储、简单加工、包装等业务外包已成为现代企业的重要发展趋势，大型货主企业迫切要求提高物流效率，降低物流成本，减少中转损耗，并且在传统的物流运输服务的基础上，愈来愈多地提出了增值服务的要求。

另外，航运企业自身具有发展物流服务的优势和条件：（1）航运企业经过长期经营，已经在沿海、沿江和内陆城市具有相对完善的航运代理网络优势，具备了开展物流服务的基本硬件条件；（2）相对于其它物流服务提供商而言，航运企业有较雄厚的资金实力和经营管理水平，在经营过程中已经培植了自己的品牌优势，能够赢得物流需求方的信赖；（3）航运企业与众多的客户建立了长期合作关系，这对未来开发物流市场是一笔重要的资源。

航运企业通过物流服务的开发，能够更好的应对传统运输服务领域日趋激烈的竞争，通过业务的合理外延，获得新的利润增长点；并且能够更好的适应和满足客户的需求，有效的增强传统业务的优势。

2、联盟合作化

合作联盟将成为未来航运市场的一大主流。加强航运合作，可以降低成本，分散世界经济带来的行业系统性风险，提高竞争力。目前，在世界前 20 大班轮公司中，除了排名最靠前的三家保持以独立经营为主，其它各家几乎都在三大东西主干航线开展了大规模的联盟活动。

全球代表性航运企业联盟：

联盟	参与企业
伟大联盟	赫伯罗特、日本邮船、东方海外
新世界联盟	美国总统轮船、商船三井、现代商船
CKYH 绿色联盟	中远集运、川崎汽船、阳明海运、韩进海运

航运企业与上游供应商、服务提供商、本行业企业以及下游大型客户之间通过战略合作协议、合资合营等方式建立长期稳定的联盟合作关系，可以提高企业对市场竞争的反应力，更加有效的配置资源，大大提高企业的核心竞争力。

3、自有船舶与租赁船舶协同运营

面对越来越复杂的国际经济形势，航运市场需求的准确判断和把握越来越困难，传统的单凭自有船舶运力的经营模式已经越来越难以满足航运企业持续良好运营的需求。通过自有船舶和租赁船舶协同运营的灵活方式充分利用市场运力资源，将大大提高航运企业的运营效率。因此，自有船舶和租赁船舶协同运营已经成为航运市场的主流经营模式。

根据交通运输部《2009 中国航运发展报告》，2009 年我国前十大航运企业租赁运力占总运力的比重达到了 38.5%。[11]

三、发行人在行业中的竞争地位

（一）公司的在行业中所处的地位

公司目前已成为集江海航运、公路运输、国际货代、国际船代、现代物流于一体的综合性航运企业,位列 2010 年中国物流企业 100 强前 30 名、2010 年重庆市服务业 50 强企业前 30 名。

目前公司在长江上游集装箱及滚装商品车运输业中处于领先地位，2009 年以来集装箱航运业务一直占重庆集装箱航运市场的 20%以上[12]，滚装商品车运输业务占长江上游滚装商品车市场的 60%左右[13]。

[11] 《2010 中国航运发展报告》中未披露 2010 年上述数据，《2011 中国航运发展报告》尚未发布。
[12] 该业务占比数据系根据报告期重庆港九股份有限公司年度报告披露的重庆港集装箱吞吐量及公司重庆地区长江集装箱运量数据测算得出。
[13] 该业务占比数据系根据重庆港九股份有限公司年度报告、宜宾港官方网站等披露的长江上游滚装商品车运输量及公司完成的运输量数据测算得出。

另外，公司全资子公司民生货代在中国国际货代协会主办的 2010 年货代企业排名评比中，列中国国际货代物流百强第 23 名。公司全资子公司民生船代在 2009 年评选的中国船代五十强排名榜排名第 11 位。

（二）公司的竞争优势

1、地理位置优势

公司总部及民生物流、民生集装箱、民生货代等主要业务子公司均设立于长江上游最大、最重要的港口——重庆，具有明显的港口地理位置优势。重庆目前拥有长江黄金水道资源和完备的物流基础设施，并且还具有进行商品车滚装运输业务的独特区位优势。

重庆市“三基地四港区”物流基础设施			
序号	**物流设施**	**物流对象**	**仓储面积**
1	团结村铁路物流基地	汽摩、家电、轻纺、高技术等产品	
2	江北航空物流基地	汽摩配件、微电子、制药、高档服装、农副品	基地航空公司 5 家
3	巴南南彭公路物流基地	汽摩、装备制造、印刷包装、轻工等产品	2.1 公里
4	寸滩港区	装备制造、保税物流等产品	堆场 1.4 平方公里、保税区 1 平方公里
5	果园港区	汽摩、装备制造、轻工等产品	堆场 2.5 平方公里、货场 2 平方公里
6	黄磏港区	汽摩、冶金、轻工、农业等产品	堆场 1.5 平方公里、货场 2 平方公里
7	东港港区	船舶、装备制造、高技术、制药、服装纺织等	堆场 2 平方公里

资料来源：根据政府有关资料及市场公开信息整理汇总。

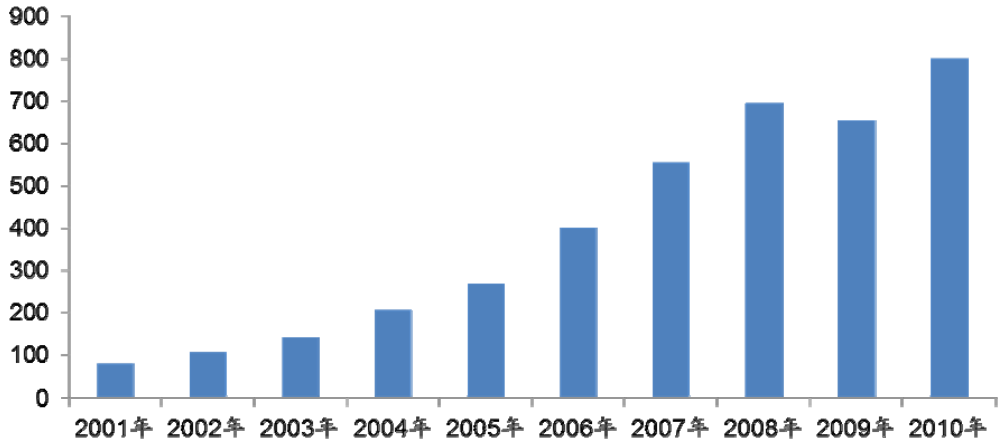
另外，在承接沿海产业转移后，重庆市的产业结构及规模结构将发生巨变。有望形成以笔记本电脑为主体的、亚洲最大的电子信息产业基地之一，以汽车、装备制造为主体的、中国内陆重要的现代制造业基地，以石油天然气化工为主体的、中西部重要的重化工基地。重庆战略环境的新形势，将为公司的进一步发展提供了千载难逢的历史性机遇。

2、市场空间优势

近年来，长江水运集装箱运输量大幅增长。虽然目前吞吐量 80%以上集中在下游，但是中上游集装箱生成量潜力巨大，随着国家西部大开发以及区域统筹发展战略的实施，外资以及东部沿海发达地区劳动密集型企业，目前正向成本较低

的中西部地区转移。尤其是随着西南地区轻、重工业的快速发展，重庆市腹地箱源增幅迅猛，四川、贵州等地越来越多的企业选择重庆进行贸易中转，重庆市的区域枢纽地位逐步显现，2003—2011 年重庆市港口集装箱吞吐量年均增长率达 26.46%[14]。公司作为重庆地区乃至长江上游最主要的综合性集装箱运输企业之一，将在长江上游集装箱运输市场的高速增长中获得更佳的发展契机。

长江集装箱运输量（单位：万 TEU）



数据来源：交通运输部公路水路交通运输行业发展统计公报

除集装箱运输业务外，受益于我国汽车产业的高速发展，国内汽车滚装物流发展很快。在汽车产销规模进一步增大、汽车厂家降低物流成本的要求日趋强烈、公路和铁路汽车物流出现瓶颈等背景下，未来我国汽车滚装物流充满发展机遇。重庆是我国最大的汽车生产基地之一，且位于长江上游，因此，目前重庆地区拥有我国最大的商品车滚装市场需求。公司作为长江上游最大的商品车滚装运输企业，将面临相当大的市场空间。

3、差异竞争优势

目前公司所经营的海上集装箱航线和滚装商品车运输市场均存在一定的进入壁垒。公司作为较早进入上述细分市场的企业，面临着较好的竞争形势，并且已经积累了一定的客户资源。故此，公司与行业内其他航运企业相比，已经形成了一定的区位及差异化竞争优势。

[14] 资料来源：重庆港九股份有限公司年度报告

海上集装箱运输方面，公司目前所经营的日本集装箱航线属于日本偏港航线，该航线目前进入者较少，与基本港航线相比较，竞争激烈程度较低。经过多年的培育，市场经营环境得到较好的改善。而公司目前经营的台湾航线则属于审批性质的航线，对于新进入者具有一定的壁垒，公司具有一定的竞争优势。

商品车滚装船运输方面，汽车对物流服务方式有很高的要求，包含专业的汽车滚装船舶，码头，仓储、堆存、报关等。因此商品车滚装的专业化、集中度都比较高，投入大，可操作空间小，存在较高的进入壁垒。目前我国具有一定规模的长江商品车滚装企业主要有三家，且分别位于长江的上、中、下游，市场集中度较高，并处于竞争合作的状态。故此公司在长江上游地区有较强的竞争优势。

4、综合业务优势

公司目前已经具备江海陆运输和货代、船代、现代物流为一体的综合优势，拥有包括船队、车队、库场、仓储物流中心等固定资产和航运、陆上运输、代理业务等所需的各项特许经营权证，覆盖沿海、长江沿线主要城市和港口的业务网络，可以为客户提供包括水陆联运、江海联运、一体化物流方案等在内的各项综合服务。在目前对综合性、一体化物流服务有要求的客户群体规模迅速扩大的情况下，公司的综合业务优势将得到较大的发挥，为实现公司长期、全面的可持续发展创造了良好的条件。

5、品牌优势

公司拥有悠久而辉煌的历史，“民生”作为中国近现代史上民族航运业的先驱和旗帜，为公司留下了宝贵的声誉及品牌资源。民生在改革开放中恢复重建后，一方面继承和发扬了老民生的优良传统，另一方面通过业务发展，“民生”运输品牌在市场中取得了一定的认知度。上述品牌资源建立在公司悠久而辉煌历史基础上，通过长年的艰苦创业积累形成，是行业内其他企业所无法拥有的，对于公司的业务开展具有良好的促进作用。

6、客户资源优势

公司在长期的经营和发展中形成了一批稳定的客户资源，与之建立了长期的合作关系，如滚装商品车业务的长安汽车（通过长安民生）、重庆力帆、庆铃汽

车等以及集装箱业务的重庆国际复合材料有限公司、四川一汽丰田等，上述优质的大型客户资源为公司提供了稳定的业务来源，并且可以在一定程度上降低行业波动性对公司业绩的影响，是公司业务实现可持续增长的重要保证。

7、战略伙伴优势

公司目前在行业上下游都建立了良好的战略合作伙伴。公司的第一大客户长安民生，已与公司建立了长期的战略合作伙伴关系，并且公司控股股东民生集团持有其少量股权。而中国最大的港口企业及长江航线最重要的码头经营企业——上港集团，目前是公司的第二大股东。通过与上述战略合作伙伴的平等互利、优势互补的合作，对公司未来的业务发展将带来十分积极的影响。

（三）公司的竞争劣势

1、规模劣势

公司目前虽然已经初步拥有了发展综合性物流的能力，但是一方面与国内的大型航运企业集团如中远集团、中海集团等相比，业务及运力规模仍有较大差距；另一方面公司的自有船舶运力及自备箱规模占公司业务规模的比例不高。为此，公司未来需要进一步的扩大自有运力规模，优化运力结构，从而为业务的持续增长提供有效支持。

2、资金短缺

航运业属于资本密集型行业，需要较大规模的固定资产投入，虽然公司积极利用股东出资、股东提供资金支持和银行间接融资增加公司运力规模，保持竞争优势，但是由于融资渠道仍较为单一，资金面的限制已逐渐影响到公司运力的持续增长。特别对于购置较大型船舶而言，目前仍存在一定的资金需求缺口，仅靠滚存利润及银行贷款难以满足。本次公开发行股票并上市后，公司的融资渠道将得以拓展，公司的资金实力将得以充实，从而为公司未来的健康发展奠定了良好基础。

四、发行人主营业务具体情况

（一）主营业务概述

公司主要从事内河及海上航运业务以及航运相关的国际货物运输代理、船务代理、物流服务等业务。内河航运业务主要是长江沿线集装箱运输和商品车滚装运输，海上航运业务主要由日本及台湾集装箱班轮航线组成。

目前公司的航运业务采用自有船舶和租赁船舶相结合的方式运营，截至2011年12月31日，公司自有船舶和租赁船舶的结构如下：

	自有船舶		租赁船舶	
	数量	箱/车载总量	数量	箱/车载总量
长江集装箱运输	21	5,502TEU	20	5,617TEU
长江滚装商品车运输	12	6,880 车位	-	-
海上集装箱运输	2	1,424TEU	4	2,465TEU

（二）主营业务具体情况

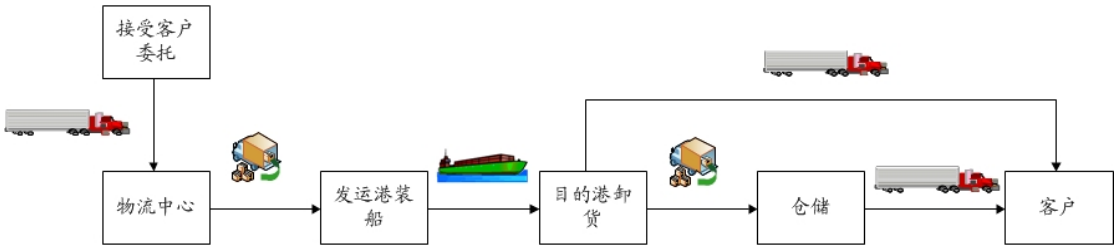
1、运输业务

（1）长江水路运输

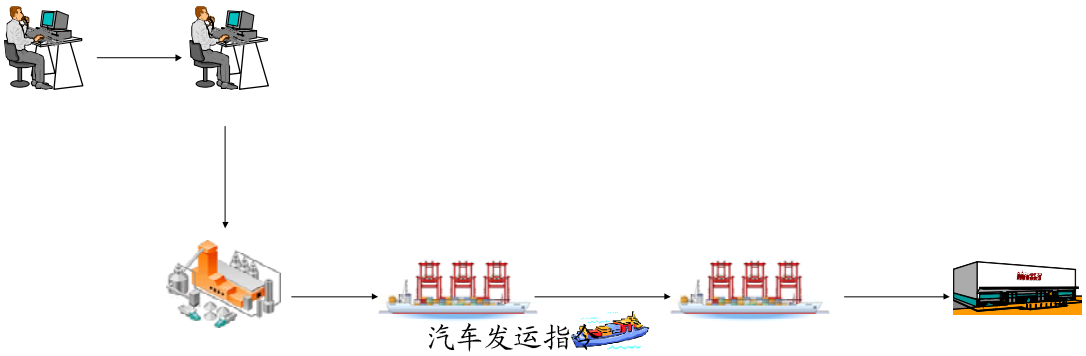
公司的长江水路运输主要提供重庆、四川等长江上游地区经长江至沿海和海外的集装箱、商品汽车运输服务。

目前公司拥有的长江航线如下：1）集装箱航线：宜宾—泸州—重庆—涪陵—万州—宜昌—荆州—武汉—九江—扬州—南京—张家港—南通—上海集装箱班轮航线；2）汽车滚装航线：重庆—武汉—九江—芜湖—南京—上海商品汽车滚装运输航线。

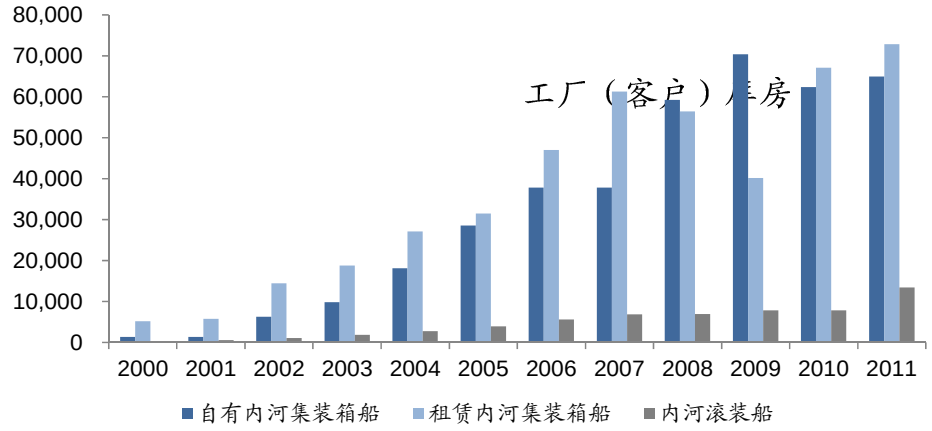
公司长江水路集装箱运输的代表性业务流程如下：



公司长江水路汽车滚装运输的代表性业务流程如下：



公司长江水路运输采用自有船舶与租赁船舶运力相结合的经营模式，一方面可以快速的增加公司的运力规模，有效满足公司业务快速增长的需要，避免建造或者购买船舶所需长周期及较大资金需求对公司业务扩张的阻碍；另一方面可以有效的整合和利用市场资源，采用更加灵活的运营体系，快速响应市场运输需求，调整总体运输规模，积极应对行业周期性风险。目前公司内河集装箱运输租赁船舶的租期一般是 1-6 年。2000 年以来公司长江水路的运力水平情况如下：（单位：吨）



自有船舶与租赁船舶相结合是航运企业运力配备的普遍方式：自有船舶的优点在于船舶调配灵活、运力有保障、服务质量较好、客户接受度高，并且对于有运送时限要求的客户，自有船舶可通过确保航速（油耗会加大）保障及时送达；租赁船舶的优点在于淡旺季间运力调整便利、船舶租金价格较低时单箱毛利较

高，同时对于无运送时限的货物而言，燃油成本较低（可通过降低航速优化油耗水平）。

公司江运集装箱业务采用租赁与自有船舶相结合的方式运营。租赁船舶主要采用航次租赁的方式，其业务模式具体操作流程如下：①公司定期与船东方签署运输协议，由船东方提供适航船舶并负责船舶运营；②公司综合考虑货源、航线、成本等因素，协调自有船舶运力和租赁船舶运力的使用；③公司按航次与船东方结算费用。

报告期内，公司长江集装箱自有船舶和租赁船舶运输收入及毛利情况如下：

	2011 年		2010 年		2009 年	
	自有船舶	租赁船舶	自有船舶	租赁船舶	自有船舶	租赁船舶
收入(万元)	16,062.99	14,469.90	15,839.23	12,048.48	17,561.36	6,708.66
毛利（万元）	-337.05	1,872.10	-218.95	1,897.85	2,220.42	1,367.21
毛利率	-2.10%	12.94%	-1.38%	15.75%	12.64%	20.38%

注：公司 2011 年主要大型自有集装箱船舶进行了船舶特检，检修期间内（40 天左右）无法承担运输业务，故整体毛利较正常年份有大幅下降，与其他年度不具备完全可比性。

2009 年以来，租赁船舶的毛利率均好于自有船舶，究其原因主要在于：2009 年以来，随着燃油价格的持续上升，箱载量在 300TEU 以上的大型集装箱船舶运营成本优势显著，故此公司从 2009 年起相继增加了 300TEU 以上船舶的租赁、同时减少了 200TEU 以下船舶的航次租赁，因此租赁船舶的毛利率较高；而自有船舶从设计到建造需要一定周期，故此无法立即增加 300TEU 以上自有船舶，同时从客户角度而言，200TEU 及以下箱载量较小的集装箱船舶周转时间和航速较快，能满足部分特殊客户的需要，故此公司报告期内仍保持有部分 200TEU 级别船舶，相应拉低了自有船舶的毛利率。

单就 300TEU 以上大型集装箱船舶而言，公司自有船舶单箱成本较租赁船舶仍具有一定优势，正常情况下自有大型船舶的单箱成本较同等规模租赁船舶低，具体情况如下：

	2011 年	2010 年	2009 年
自有船舶单箱平均成本	1,466 元/TEU	1,436 元/TEU	1,221 元/TEU
其中：300TEU 以上	1,112 元/TEU（注）	1,095 元/TEU	962 元/TEU
租赁船舶单箱平均成本	1,119 元/TEU	1,259 元/TEU	1,167 元/TEU
其中：300TEU 以上	1,031 元/TEU（注）	1,213 元/TEU	1,070 元/TEU

注：公司 2011 年主要大型自有集装箱船舶进行了船舶特检，检修期间内（40 天左右）无法承担运输业务，相应业务交由租赁船舶完成，故自有船舶单箱成本较正常年份有所上升；而租赁船舶因装载率相应上升导致单箱成本较正常年份有所下降。

公司目前正积极调整自有船舶运力结构，进一步提高 300TEU 以上大型集装箱船舶比例，建造耗油量低箱载量高的新船以逐步替换旧船（例如本次发行募集资金投向就将投资建造该等船舶），从而使公司自有船舶的盈利状况将得到改善，提升整体经营效益。

此外，近年来公司在集装箱江运市场上面临较为激烈的竞争，但是目前公司已经掌握了一批较为高端的客户，具有较强的抵御行业波动的能力。公司将进一步通过控制成本增加经营效率，积极获取有效的市场份额。

滚装商品车市场上，报告期内公司主要通过自有船舶开展业务经营，并已形成了较强的竞争优势，同时由于该市场存在较高的行业壁垒，公司短期内面临的主要是陆路商品车运输的冲击。中长期来看，长江商品车滚装市场仍将有较大发展，公司将通过运力扩张与优化、客户关系建设等措施为未来行业需求量的上升做好准备。

报告期内公司长江航运集装箱及商品车滚装运量及价格具体情况详见本招股说明书之“第十一节 管理层讨论与分析”之“二、盈利能力分析”之“（一）营业收入分析”之“2、主营业务收入构成及趋势分析”之“（3）报告期内公司主营业务收入趋势分析”。

（2）海上集装箱运输

公司的海上集装箱运输主要是日本偏港及台湾地区集装箱运输，公司目前拥有的海上运输航线如下：1）日本集装箱班轮航线，包括：①上海—福山—水岛—广岛—德山—上海航线；②上海—福山—水岛—高松—广岛—岩国—上海航线；③大连—青岛—福山—水岛—高松—广岛—大连航线；④上海—青岛—伊万里—中关—岩国—上海航线；⑤大连—伊万里—中关—大连航线。2）台湾集装箱班轮航线：①宁波—上海—基隆—台中—宁波航线；②上海—基隆—台中—高雄—上海航线。

日本集装箱班轮航线

① 上海—福山—水岛—广岛—德山—上海航线

② 上海—福山—水岛—高松—广岛—岩国—上海航线

③ 大连—青岛—福山—水岛—高松—广岛—大连航线

④ 上海—青岛—伊万里—中关—岩国—上海航线

⑤ 大连—伊万里—中关—大连航线

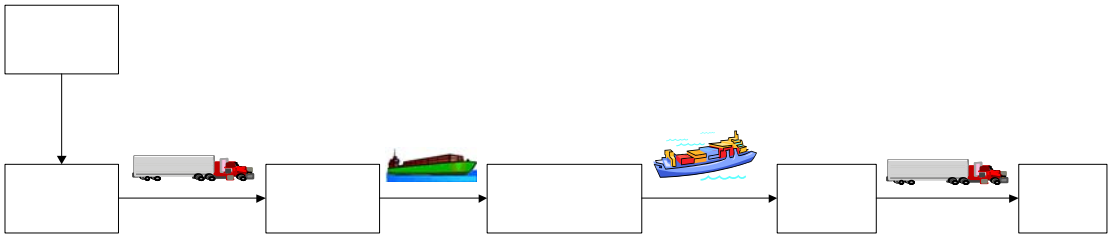
台湾集装箱班轮航线

①宁波—上海—基隆—台中—宁波航线

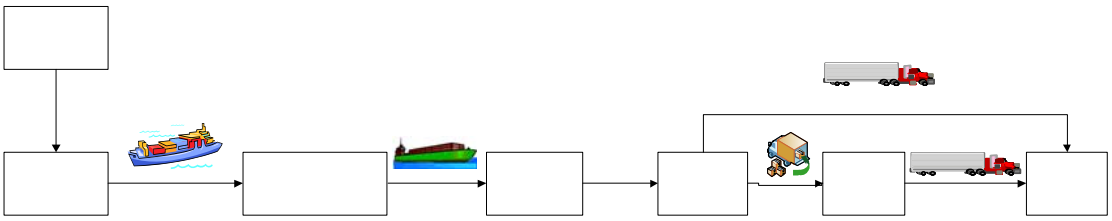
②上海—基隆—台中—高雄—上海航线

公司集装箱海上运输的代表性业务流程如下：

1）出口集装箱运输



2）进口集装箱运输



目前公司拥有的海上集装箱运输班轮航线都具有一定的进入壁垒。日本航线方面，目前偏港航线竞争对手较少，与基本港航线相比竞争激烈程度相对较低，且经过多年的培育，日本偏港航线上经营企业已与各主要客户形成了稳固的合作关系，无形中构筑了行业壁垒。台湾航线则属于审批性质的航线，本身就存在行

接受客户
委托

业进入壁垒。上述进入壁垒在一定程度上提升了公司的竞争地位，有利于形成差异化竞争。

运力方面，目前公司的海上集装箱业务以租赁船舶运输为主，截至 2011 年 12 月 31 日，公司自有集装箱海船 2 艘，运载能力为 1,424TEU，租赁集装箱海船 4 艘，运载能力合计 2,465TEU。

受 2008 年金融危机影响，2009 年至今海上集装箱船舶租赁价格总体较低。故此近年来公司的海上集装箱业务均以租赁船舶运输为主。截至 2011 年 12 月 31 日，公司投入海运业务的自有集装箱海船 2 艘，其中祁门轮运载能力为 712TEU，负责台湾航线集装箱运输，海门轮运载能力 712TEU，于 2011 年 6 月正式投入日本偏港航线。公司租赁集装箱海船 4 艘，运载能力合计 2,465TEU，全部用于日本偏港航线。

与江运不同，公司海运集装箱租赁船舶均采用光船租赁的业务模式，其业务模式具体操作流程如下：①公司与海船船东方签署承租协议，由船东方提供适航船舶；②公司为租入船舶配备燃料等经营要素；③公司利用租入船舶开展业务经营，燃油成本等计入公司运输成本；④公司定期与船东方结算光船租费。

报告期内公司海上集装箱运输自有船舶及租赁船舶运输收入及毛利情况如下：

	2011 年		2010 年		2009 年	
	自有船舶	租赁船舶	自有船舶	租赁船舶	自有船舶	租赁船舶
收入（万元）	13,255.71	48,473.95	9,154.27	48,759.81	4,689.66	41,943.05
毛利（万元）	938.90	9,305.11	7,812.18	38,971.41	330.41	5,032.32
毛利率	7.08%	19.20%	14.66%	20.07%	7.05%	12.00%

其中：2009 年二季度自有船舶祁门轮开始投入使用并率先在日本航线运营，因此日本航线收入、毛利部分来自自有船舶，部分来自租赁船舶，台湾航线收入、毛利完全来自租赁船舶；2010 年及 2011 年，台湾航线运输业务单独由祁门轮承担，因此其收入及毛利均来自自有船舶，而日本航线方面，海门轮自 2011 年 6 月方投入日本航线，因此日本航线 2010 年收入及毛利均来自租赁船舶，2011 年收入及毛利亦大多来自租赁船舶。故此，上述自有船舶与租赁船舶的收入及毛利差异主要源自于不同航线之间的效益差别，不具有完全可比性。

由于公司海上集装箱运输船舶采用光船租赁的模式，燃油成本等由公司承担，公司按照租用时间与出租方结算船租费。因此，自有船舶、租赁船舶单位运输成本及效益的差异实质上来自于自有船舶单位运力对应的固定成本与租赁船舶单位运力对应的船租费。以公司第一艘自有海船祁门轮为例，其投入运营后至今的两个完整会计年度上述费用的比较如下：

	2011 年	2010 年
自有船舶单位运力固定成本	15,144 元/TEU	19,255 元/TEU
租赁船舶单位运力租赁费	22,516 元/TEU	15,076 元/TEU

船舶租赁价格随海运市场行情的呈现一定的波动：2010 年受金融危机后续影响，海船租赁价格总体上仍处于相对低位，故此公司租赁船舶在成本上优于自有船舶；2011 年以来，随着海运市场的复苏，船舶租赁价格呈现上升趋势，租赁船舶单位运力租赁费已远高于自有船舶单位运力固定成本。因此，公司未来需继续调整海上运力结构，增加自有船舶运力的比例（例如本次发行募投项目就包括建造一艘 700TEU 的海上集装箱船），以提高公司的经营效益。

业务发展方面：目前公司在日本航线上经过长年经营已经与主要客户达成良好合作关系，取得了客户的信赖，并且客户已经适应公司的船期，形成了伙伴关系。因此，公司日本航线业务规模稳定扩张，现有航线盈利情况较佳，但公司的自有船舶和集装箱运力有所不足，未来需要进一步增加自有船舶、自有集装箱量的比例。台湾航线上，目前从事两岸直航运输的企业中，公司面临中海集团、中远集团、锦江航运等大型集团和台湾万海航运、阳明海运、长荣海运等企业的竞争，未来公司将根据业务发展的实际需要择机扩大台湾航线业务规模，目前主要着力于成本控制和提高服务质量。

报告期内公司日本及台湾航线集装箱运量及价格具体情况详见本招股说明书之“第十一节 管理层讨论与分析”之“二、盈利能力分析”之“（一）营业收入分析”之“2、主营业务收入构成及趋势分析”之“（3）报告期内公司主营业务收入趋势分析”。

（3）公路运输

公司目前拥有大型集装箱拖车和商品车专用运输车载重总吨位超过 3,000 吨，是西南地区最大的集装箱公路运输公司之一。

公司的公路运输业务主要经营集装箱运输和商品车运输，并且已经延伸拓展到堆存、转运、装箱、拆箱、仓储、租赁、装卸等物流服务领域。

公司的公路运输主要依托航运业务发展，是航运业务的重要拓展和延伸，以重庆、上海等公司主要航运业务重点城市为业务中心，通过水陆联运的优势，为长安汽车、长安福特、庆铃汽车等重点客户提供综合物流服务，从而稳定长期重点优质货源，达到与客户共赢的目的。

公司的公路运输业务近年来实现了持续的发展和扩张，集装箱和滚装商品车公路运输业务量 2009 到 2011 年年复合增长率分别为 15.83%和 6.65%。然而目前公路运输服务量仍未达到与航运业务相匹配的规模，未来公司将进一步扩大车队规模，同时增加线路覆盖率，以形成以西南地区为主、面向全国的公路集装箱拖车运输体系，充分利用西南地区特别是重庆、四川的物流市场，形成公水多式联运的局面。

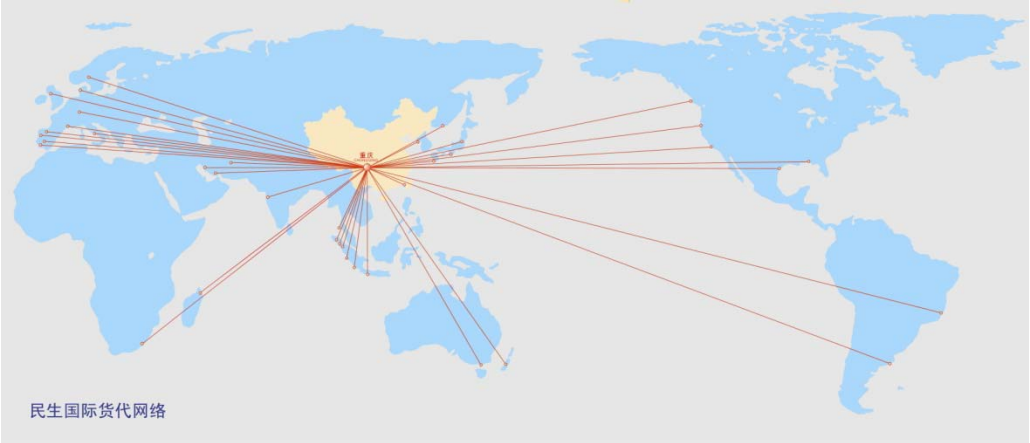
报告期内公司公路运输集装箱及商品车运量及价格具体情况详见本招股说明书之“第十一节 管理层讨论与分析”之“二、盈利能力分析”之“（一）营业收入分析”之“2、主营业务收入构成及趋势分析”之“（3）报告期内公司主营业务收入趋势分析”。

2、代理业务

（1）国际货运代理

公司的全资子公司民生货代是世界排名前 20 的各大海运公司在西南地区的货运代理，业务代理范围覆盖北美、南美、非洲、欧洲、亚洲、大洋洲等全球各地区。在中国国际货代协会主办的 2010 年货代企业排名评比中，民生货代列中国国际货代物流百强第 23 名，中西部排名第一。

民生货代业务网络



目前，民生货代经营仓储、转运、门到门运输、订舱、报关、海关监管、报检、包装、分拨、配送、保险、咨询、国际中转、结算等国际和国内货物运输代理业务，并且直接签发全程联运提单。公司的货代业务以重庆地区为核心，以周边泸州、涪陵、万州等港口为腹地，业务辐射到整个长江沿线各重要口岸。

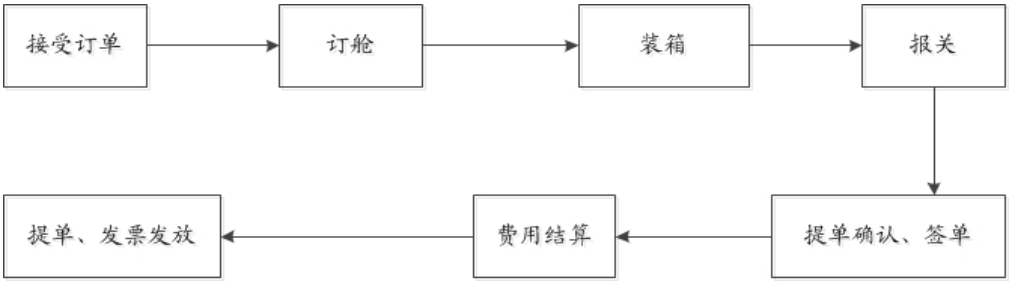
传统的货代业务主要是接受货主订单后，由公司寻找并组织合适的实际物流承担人完成货主的运输服务要求，即为“货主-代理-承运人”模式，目前，在传统货代业务模式的基础上衍生出了订舱代理业务，为大型海运公司的舱位寻找合适的货主，即为“承运人-代理-货主”模式。目前，民生轮船的货代业务中，两种代理模式各占 50%左右。

民生货代目前还承担为公司内贸业务揽货的职能，目前的绝大多数货代业务中所涉及的内贸运输部分，包括江上运输、陆上运输等，均优先由公司的相关业务部门承接，通过内部的业务协作，发挥综合优势，进而使公司运输及货代业务实现双赢。

对于传统的“货主-代理-承运人”模式，公司主要以货物运输打包总价的方式与货主之间进行结算，再由公司为货主组织和安排相应的各实际物流承运人，货物运输打包总价除去各实际物流承运人费用即为代理业务毛利。对于“承运人-代理-货主”模式，由各大型海运公司按照“基本运费+附加费用（部分含代理佣金）”的方式报出货物运输指导价（或通过船代公司报价），公司在上述指导报

价基础上，向货主提供服务价格。货主按公司提供的服务价格与公司进行结算，服务价格扣除海运公司（或船代公司）收费后为代理业务毛利。

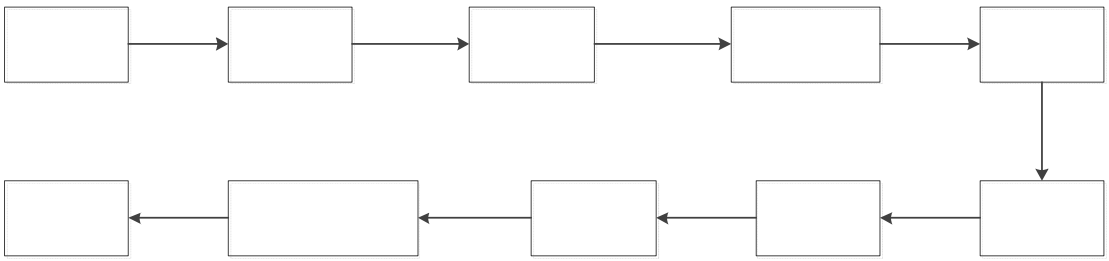
目前公司国际货运代理业务的代表性业务流程如下：



（2）船务代理

公司的全资子公司民生船代是交通部最早批准成立的船舶代理公司之一，是中国船舶代理协会理事单位，为国际国内集装箱班轮和各类散杂货船舶提供在中国港口的进出口计划申报、靠离泊位、单证处理、采购供应、收付费用、保障协调等各项代理服务。

船舶代理的业务流程如下：



报告期内公司代理业务量、价等具体情况详见本招股说明书之“第十一节 管理层讨论与分析”之“二、盈利能力分析”之“（一）营业收入分析”之“2、主营业务收入构成及趋势分析”之“（3）报告期内公司主营业务收入趋势分析”。

（三）主要客户情况

1、最近三年公司前五大客户情况如下：

2011 年			
序号	**客户**	**业务收入（万元）**	**占营业收入比例**
1	重庆长安民生物流股份有限公司及其控股子公司	27,833.09	12.34%
2	广岛 SEAGATE CORPORATION	8,328.72	3.69%

3	福山 Bingo express co ltd	8,048.67	3.57%
4	四川一汽丰田汽车有限公司	5,516.33	2.45%
5	庆铃汽车股份有限公司	4,418.88	1.96%
	合计	54,145.69	24.01%
2010 年			
序号	客户	业务收入（万元）	占营业收入比例
1	重庆长安民生物流股份有限公司及其控股子公司	22,343.13	9.88%
2	重庆国际复合材料有限公司	8,416.14	3.72%
3	福山 Bingo express co ltd	7,800.98	3.45%
4	广岛 SEAGATE CORPORATION	7,597.63	3.36%
5	岩国 Mitsui-soko co ltd Iwakuni	4,445.91	1.97%
	合计	50,603.79	22.38%
2009 年			
序号	客户	业务收入（万元）	占营业收入比例
1	重庆长安民生物流股份有限公司及其控股子公司	15,776.73	8.31%
2	福山 Bingo express co ltd	7,024.22	3.70%
3	广岛 SEAGATE CORPORATION	6,315.51	3.32%
4	重庆国际复合材料有限公司	5,207.01	2.74%
5	岩国 Mitsui-soko co ltd Iwakuni	3,717.64	1.96%
	合计	38,041.11	20.03%

公司与重要客户建立了长期稳定的合作关系，客户资源较为稳定。报告期内公司对主要客户的业务收入金额占当期营业收入的比例不高，对主要销售客户不存在严重依赖关系。

2、截至本招股说明书签署之日，上述客户中，公司控股股东民生集团直接与间接合计持有长安民生 19.88%股权。除此之外，公司董事、监事、高级管理人员、核心技术人员及持有公司 5%以上股份的股东均不拥有上述客户的权益。

（四）采购及供应商情况

公司航运业务的主要采购原材料为燃油，除此之外，船舶租赁费用与港口使用费是经营成本的重要内容。长江航运和海上航运业务目前的成本结算模式存在一定差异：一方面，公司海运集装箱航线需要国外代理公司的服务，相关费用以港口费用的形式统一结算；长江航运则分别向各港口缴纳港口使用费并且单独结算相关其他费用。另一方面，由于船舶租赁方式的不同，也在一定程度上导致长江航运和海上航运业务的成本结算模式存在差异：公司长江航运的租赁船舶一般

采用按照航次统一向船东结算租赁费用，不分别结算租赁船舶的燃油等费用成本，因此长江航运燃油成本只由自有船舶所耗用；而海洋运输的租赁船舶只向出租方结算船舶使用费和船员等费用，故此燃油等成本由公司单独承担，海洋运输燃油成本中包含了自有船舶和租赁船舶。

1、长江水路运输

报告期内公司长江水路运输成本构成情况如下：

单位：万元

	2011 年		2010 年		2009 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
自有船舶燃油费用	13,230.36	33.73%	11,778.29	34.25%	10,229.32	38.10%
船舶租赁费用	10,696.96	27.25%	9,300.68	27.05%	4,940.61	18.40%
其他费用	15,313.36	39.02%	13,309.55	38.70%	11,678.27	43.50%
合计	39,240.68	100.00%	34,388.52	100.00%	26,848.20	100.00%

注：其他费用主要包括折旧费用、船员工资费用、集装箱使用费等。

报告期内公司长江航运燃油的耗用量情况如下：

单位：吨

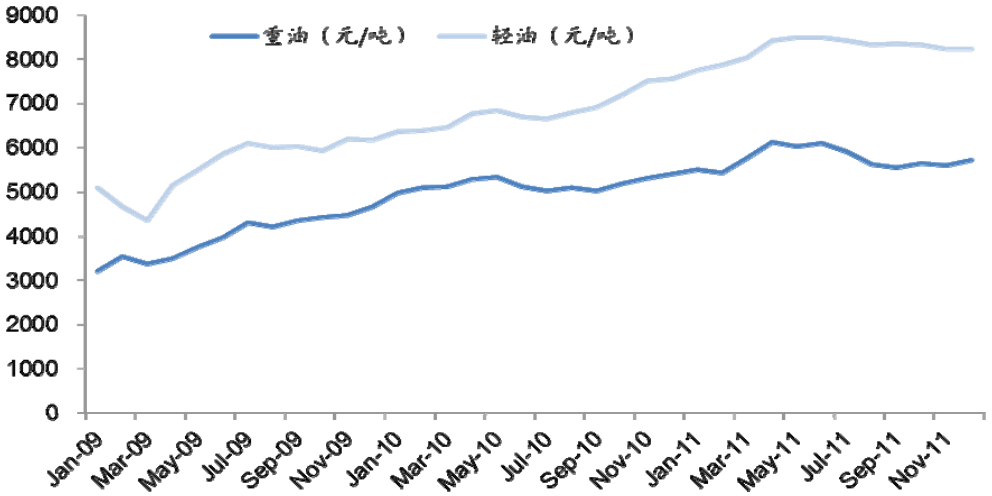
	2011 年	2010 年	2009 年
重油	12,306	11,171	9,437
轻油	7,388	8,893	11,379

公司江上运输燃油的采购模式为：公司每年与各燃油供应商签署供应合同，以有效保证船舶燃油的供应，燃油供应价格按照市场价格实时确定。由各供应商将燃油供应价格每日发送公司参考，公司各营运船舶在相应供应商处加油后，公司每月根据相关单据与各供应商结算费用。

各营运船舶需要在每日下午向公司调度部门报告存油量，由公司调度部门根据船舶的运营情况、位置、存油情况等综合确定加油的安排，从整体上保证公司船舶的营运效率。

由于船舶燃油属于石油衍生产品。近年来国际石油价格波动较大，2008 年下半年受全球金融危机及实体经济下滑的影响，石油供求关系发生逆转，油价大幅下跌。金融危机结束后，油价开始持续上涨。而公司江上运输的燃油采购价格全部为市场实时价格，因此，在燃油价格上涨的情况下，公司面临着一定的成本压力。

报告期内公司燃油采购价格情况如下：（单位：元/吨）



2、海洋运输

报告期内公司海洋运输成本构成情况如下：

单位：万元

	2011 年		2010 年		2009 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
燃油	10,884.38	21.14%	9,390.87	19.46%	7,751.76	17.51%
船舶租赁费	5,550.29	10.78%	4,266.59	8.84%	5,608.90	12.67%
港口及相关延伸费用	27,944.43	54.28%	27,170.99	56.30%	24,015.00	54.23%
其他	7,106.55	13.80%	7,432.50	15.40%	6,906.84	15.60%
合计	51,485.65	100.00%	48,260.95	100.00%	44,282.51	100.00%

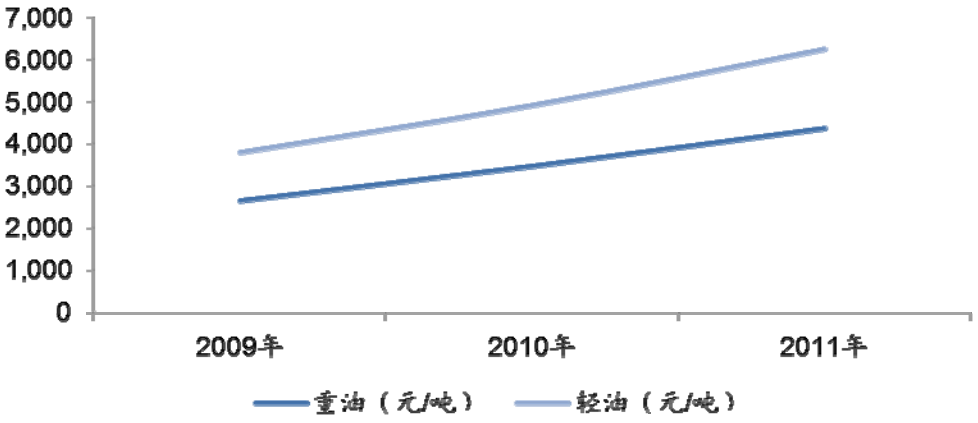
如前文所述，公司海洋运输港口及相关延伸费用中包括了在海外港口的装卸费、堆存费、托运费、门到门服务费等，上述费用由公司在相应港口的代理服务商统一报价、结算，因此造成公司港口费用占海洋运输成本比例较高，占比达到55%左右。

报告期内公司海上运输燃油的耗用量情况如下：

单位：吨

	2011 年	2010 年	2009 年
重油	19,721.61	21,504.52	23,676.64
轻油	3,599.02	3,871.83	3,823.96

海上运输燃油采购价格情况如下：



公司海上运输燃油的采购方式与江运基本相同，采购价格同样与原油价格的波动趋势保持一致。

3、公司航运业务定价机制及应对成本上升压力的相关措施

公司江运价格的确定机制为：公司综合考虑自有船舶运营成本及租赁船舶航次费用等因素后，参照市场供求总体情况确定江运指导价格，由各揽货单位参考指导价格并综合考虑业务的具体情况（如规模、服务质量要求等），与客户确认运价。

公司海运价格的确认机制为：公司综合考虑船舶及集装箱成本、燃油费、港口费用以及空箱调运费等成本后，结合合理的利润水平，与客户确认运价。

与江运业务相比，海运业务成本的上升更易在实际运价中得到一定体现与转嫁，从而通过提升收入尽量减少成本上升对于公司盈利能力的影响。例如，2011年日本地震后，考虑到进口箱量下降造成的日本航线往、返货运量不匹配的情况，公司于 4 月 18 日开始在日本航线运费中征收中国到日本的货物紧急成本补贴费（CR，EMERGENCY COST RECOVERY），有效的提高了航线收入。故此，成本上升压力在公司江运业务上更为显著。

2009 年以来，公司成本上升的压力及采取的对策措施主要有以下两个方面：

（1）燃油价格

金融危机后，国内外燃油出现较大幅上升，燃油成本上升的压力成为公司面临的最主要成本压力。由于燃油成本占江运业务总体成本比重高，故此燃油价格

上涨对江运业务影响较大。为此，公司通过一系列措施推进节能降耗工作，强化对燃油成本的控制：一是安排指导船长和指导轮机长跟船指导，在航行过程中采用更加合理有效的节油操作方式；二是实施新的船舶燃润油定额指标及考核办法，并根据船舶运行和市场形势作调整；三是加强船舶燃烧重油工作力度，提高船舶燃用重油比例，2011 年公司江运业务燃油消耗中重油比例已达到 62.49%，进一步降低了燃油成本；四是推行新的船舶燃烧重油奖励办法，充分调动广大船员燃用重油的积极性。2010、2011 年度公司船舶全年分别累计节油 1,742 吨、1,921 吨，有效降低了运营成本，取得了良好的节能绩效。

（2）船舶租赁费

船舶租赁成本同样具有一定的波动性，尤其随着海运市场的复苏，2011 年以来，海上船舶租赁价格呈现一定的上升趋势，目前，公司正积极调整海上运输运力结构，增加自有船舶运力的占比，从而一方面降低运输成本，增加效益，另一方面降低租赁成本波动对公司业务稳定性的影响。2011 年 6 月，公司第二艘自有集装箱海运船舶海门轮正式投入运营。2012 年初，公司间接全资子公司民生海洋在市场上收购了一艘二手海船“龙门轮”，拟改造后于年内投入运营。此外，公司本次募集资金到位后，将用于再建造一艘新型海运船舶，从而进一步改善公司运力结构，提高自有运力的比例，力争有效降低船舶租赁成本上升对于公司运营效益带来的不利影响。

4、主要供应商情况

（1）公司近三年前五大供应商情况如下：

2011 年			
序号	**供应商**	**采购金额（万元）**	**占营业成本比例**
1	Cosco Japan Co.,LTD.（中铃海运株式会社）	6,112.52	3.10%
2	南京兆基实业有限公司	4,115.74	2.09%
3	上海博丰石油化工有限公司	3,341.43	1.69%
4	湖北今世源化工有限公司	3,190.15	1.62%
5	Sanyo Oil Co.,LTD	1,990.10	1.01%
	合计	18,749.94	9.51%
2010 年			
序号	**供应商**	**采购金额（万元）**	**占营业成本比例**
1	Cosco Japan Co.,LTD.（中铃海运株式会社）	6,838.61	3.44%
2	南京兆基实业有限公司	4,859.81	2.44%

3	湖北金世源化工有限公司	2,773.36	1.39%
4	上海博丰石油化工有限公司	2,409.00	1.21%
5	Singapore Petroleum Co. （HongKong）LTD.	1,328.40	0.67%
	合计	18,209.18	9.15%
2009 年			
序号	**供应商**	**采购金额（万元）**	**占营业成本比例**
1	Cosco Japan Co.,LTD.（中铃海运株式会社）	5,528.21	3.33%
2	南京兆基实业有限公司	4,859.81	2.93%
3	上海博丰石油化工有限公司	1,693.54	1.02%
4	湖北金世源化工有限公司	1,470.50	0.89%
5	Singapore Petroleum Co.（HongKong）LTD.	1,166.04	0.70%
	合计	14,718.10	8.87%

公司从前五大供应商采购的原材料均为燃油，向单个供应商采购的金额占营业成本比例较低，不存在向单个供应商采购主要原材料和关键零部件比例超过采购总额 50%或严重依赖于少数供应商的情况。

另外，公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员，主要关联方或持有本公司 5%以上股份的股东在上述供应商中未占有任何权益。

（2）船舶出租方

截至 2011 年 12 月 31 日，公司长江水路运输租赁船舶的主要出租方有以下六家公司：

出租方	租赁船舶
重庆市民渝船务有限公司	东洲 9
	民伟
	民朋
	民月
	民歌
	民语
重庆市东洲航运有限责任公司	民洲
	民荣
	民吉
	东洲 1
宜昌市航旭船务有限公司	航旭 801
	航旭 802
	航旭 803
	航旭 805
宜昌和谐航运有限责任公司	和谐 7 号
	和谐 9 号

	和谐 11 号
重庆市丰都航龙船务有限公司	航龙
	航龙 518
重庆顺华滚装船运输有限公司	帝豪 1

公司近三年与前五大江船租赁方发生租赁费用的情况如下：

2011 年			
序号	**出租方**	**租赁费用（万元）**	**占江上运输营业成本比例**
1	重庆市民渝船务有限公司	3,467.37	9.16%
2	重庆市东洲航运有限责任公司	2,142.23	5.66%
3	宜昌市航旭船务有限公司	1,888.95	4.99%
4	宜昌和谐航运有限责任公司	1,673.86	4.42%
5	重庆市丰都航龙船务有限公司	769.62	2.03%
2010 年			
序号	**出租方**	**租赁费用（万元）**	**占江上运输营业成本比例**
1	重庆市民渝船务有限公司	3,244.78	9.44%
2	宜昌和谐航运有限责任公司	1,458.30	4.24%
3	重庆市丰都航龙船务有限公司	1,016.12	2.95%
4	宜昌三通航运有限公司	895.75	2.60%
5	宜昌市航旭船务有限公司	800.17	2.33%
2009 年			
序号	**出租方**	**租赁费用（万元）**	**占江上运输营业成本比例**
1	重庆市民渝船务有限公司	950.83	3.54%
2	宜昌和谐航运有限责任公司	859.90	3.20%
3	重庆东洲航运有限责任公司	761.51	2.84%
4	宜昌三通航运有限公司	688.75	2.57%
5	重庆市丰都航龙船务有限公司	646.99	2.41%

截至2011年12月31日，公司海洋运输共有四条租赁船舶，分别租自Legenda Maritime S.A.、Zaan Trader Beheer B.V.及Continent Maritime S.A.三家公司。

公司近三年与前五大海船租赁方发生租赁费用的情况如下：

2011 年			
序号	**出租方**	**租赁费用（万元）**	**占海上运输营业成本比例**
1	Continent Maritime S.A.	2,181.66	4.24%
2	Legenda Maritime S.A.	1,249.71	2.43%

3	Zaan Trader Beheer B.V.	1,220.31	2.37%
4	MV Wachau Shipping Co.,LTD.	564.23	1.10%
5	Beyond Container Line Limited	334.39	0.65%
2010 年			
序号	出租方	租赁费用（万元）	占海上运输营业成本比例
1	Legenda Maritime S.A.	1,040.24	2.16%
2	Continent Maritime S.A.	1,016.72	2.11%
3	Zaan Trader Beheer B.V.	885.86	1.84%
4	MV Wachau Shipping Co.,LTD.	635.72	1.32%
5	Scheepvaartonderneming M.S.Mcp C.V.	430.72	0.89%
2009 年			
序号	出租方	租赁费用（万元）	占海上运输营业成本比例
1	Continent Maritime S.A.	1,569.64	3.54%
2	Zaan Trader Beheer B.V.	1,094.98	2.47%
3	Chu he Shipping Limited	1,085.79	2.45%
4	重庆市海运有限责任公司	777.22	1.76%
5	Beyond Container Line Limited	589.02	1.33%

如前所述，公司所租赁船舶出租方较为分散，公司不存在严重依赖于某个船舶出租方的情况。

截至本招股说明书签署之日，公司董事、监事、高级管理人员、核心技术人员及持有公司 5%以上股份的股东均不拥有上述船舶出租方的权益。

五、发行人安全运营与防止污染情况

（一）安全运营情况

公司一直以来将安全运营作为公司的重要目标，为此公司设立了专门的船务安全部、机务部、安全体系管理部，分别负责公司的船舶安全管理、日常监控和公司安全管理体系的运行管理、审核等。

公司除了办理船舶保险外，还通过每年的内审、外审检查以保证公司安全管理体系的有效性。同时，公司制定了一系列具体安全防范措施，并且通过进行应急抢险救助与应急应变演习演练，强化职工的安全意识并实施跟踪管理，加强现场监督，力求消除事故隐患。

公司现持有中国船级社质量认证公司颁发的《质量管理体系认证证书》，认证标准为 GB/T19001-2008/ISO9001：2008，认证范围为集装箱、商品汽车和普通货物长江水路运输、公路运输、仓储配送；海运、陆运进出口货物的国内、国际运输代理服务，有效期为 2009 年 11 月 20 日至 2012 年 11 月 19 日。公司已经取得了海事主管部门出具的关于水上交通安全的无违法违规记录证明，公司最近三十六个月内不存在因违反有关水上交通安全等法律、法规受到重大行政处罚的情况。

（二）防止污染情况

公司建立了有效的防止环境污染的管理体系，并已通过中华人民共和国长江海事局的检验，取得了《中华人民共和国船舶安全运营和防止污染管理规则》的符合证明。公司正在从事运营的船舶均按要求配备了相关的防止污染设备。公司严格遵守环境保护法律法规，根据环保、海事主管部门出具的无违法违规记录证明，公司最近三十六个月内不存在因违反防治环境污染等相关法律法规受到海事部门处罚的情况。

六、发行人主要资产

（一）船舶

截至本招股说明书签署之日，公司及合并报表范围内子公司自有船舶的所有权证书情况如下：

序号	名称	所有权证书号	取得所有权日期	船舶种类	载重吨	所属企业
1	民立	120111000006	2011.1.10	集装箱船	5,937	民生轮船
2	民楷	120110000010	2009.11.30	集装箱船	5,761	民生轮船
3	民模	120110000011	2009.11.30	集装箱船	5,761	民生轮船
4	民万	120110000013	2009.11.30	集装箱船	2,710	民生轮船
5	民勤	120110000015	2009.11.30	滚装船	4,139	民生轮船
6	民律	120111000016	2011.1.29	集装箱船	5,937	民生轮船
7	民彝	120110000022	2009.12.30	集装箱船	2,710	民生轮船
8	民俗	120110000023	2009.12.30	集装箱船	2,710	民生轮船
9	民殷	120111000024	2011.3.9	集装箱船	5,937	民生轮船
10	生航一号	120110000030	2009.11.30	工作船	186	民生轮船
11	民甲 803	120110000031	2009.11.30	驳船	1,012	民生轮船
12	民生 1 囤	120110000032	2009.11.30	趸船	621	民生轮船

序号	名称	所有权证书号	取得所有权日期	船舶种类	载重吨	所属企业
13	民甲 842	120110000033	2009.11.30	驳船	710	民生轮船
14	民甲 834	120110000034	2009.11.30	驳船	541	民生轮船
15	民甲 826	120110000035	2009.11.30	驳船	541	民生轮船
16	民甲 801	120110000037	2009.11.30	驳船	1,012	民生轮船
17	民族	120110000038	2009.11.30	集装箱船	3,628	民生轮船
18	民主	120110000039	2009.11.30	集装箱船	3,628	民生轮船
19	民光	120110000040	2009.11.30	集装箱船	3,628	民生轮船
20	民朴	120110000041	2010.2.26	滚装船	6,165	民生轮船
21	民辉	120110000042	2009.11.30	集装箱船	3,628	民生轮船
22	民信	120110000043	2009.11.30	集装箱船	3,628	民生轮船
23	民耀	120110000044	2009.11.30	集装箱船	3,628	民生轮船
24	民振	120110000045	2009.11.30	滚装船	6,165	民生轮船
25	民本	120110000046	2009.11.30	集装箱船	5,761	民生轮船
26	民苏号	120110000048	2009.11.30	滚装船	4,174	民生轮船
27	民权	120110000049	2009.11.30	集装箱船	5,761	民生轮船
28	民联	120110000050	2009.11.30	集装箱船	2,710	民生轮船
29	民熙	120110000051	2009.11.30	滚装船	4,344	民生轮船
30	民众	120110000053	2009.11.30	集装箱船	2,710	民生轮船
31	民风	120110000055	2009.11.30	集装箱船	2,722	民生轮船
32	民俭	120110000057	2009.11.30	滚装船	4,344	民生轮船
33	民仁	120110000159	2010.12.21	集装箱船	5,937	民生轮船
34	民宪	120110000067	2009.11.30	滚装船	6,165	民生轮船
35	民德	120110000068	2009.11.30	滚装船	4,344	民生轮船
36	民泰	120110000069	2009.11.30	集装箱船	3,759	民生轮船
37	民来	120110000070	2009.11.30	集装箱船	3,759	民生轮船
38	民铎	120110000071	2009.11.30	滚装船	6,165	民生轮船
39	民表	120110000072	2009.11.30	滚装船	4,344	民生轮船
40	民享	120110000073	2009.11.29	集装箱船	3,759	民生轮船
41	民有	120110000074	2009.11.30	集装箱船	3,759	民生轮船
42	民治	120110000075	2009.11.30	集装箱船	3,759	民生轮船
43	民望	120110000076	2009.11.30	集装箱船	3,759	民生轮船
44	民甲 601	120110000082	2009.11.30	趸船	418	民生轮船
45	民甲 607	120110000083	2009.11.30	趸船	418	民生轮船
46	祁门	120010000003	2010.2.22	集装箱船	7,503	民生轮船
47	民淳	120111000029	2011.4.2	集装箱船	5,937	民生轮船
48	海门	120011000006	2011.6.2	集装箱船	7,503	民生轮船
49	民福	120111000073	2011.7.31	滚装船	13,550	民生轮船
50	民华	120111000104	2011.10.24	滚装船	13,550	民生轮船
51	龙门	HK-3434	2012.2.21	集装箱船	7,310	民生海洋

截至本招股说明书签署之日，公司及合并报表范围内子公司不存在自有船舶应办理而未办理所有权证书的情况。

（二）土地、房产

1、截至本招股说明书签署之日，公司及合并报表范围内子公司拥有的土地、房产权证办理情况如下：

序号	权利人	权证号	房地坐落	土地情况			房屋情况		发证日期
				使用权来源	土地用途	土地面积（㎡）	房屋建筑面积（㎡）	房屋用途	
1	民生轮船	101 房地证 2010 字第 03953 号	渝中区新华路 83 号	出让	其他商服用地	558.8	5692.00	非住宅	2010.3.29
2	民生轮船	303 房地证 2010 字第 03757 号	涪陵区中山西路 212 号 1 栋 303 号	出让	住宅	8.27	76.51	住宅	2010.3.12
3	民生轮船	宁下国用（2011）第 00870 号，宁房权证下变字第 318073 号	新河一村 5 号 5 幢一单元 401 室	出让	城镇单一住宅用地	21.7	57.44	成套住宅	2011.2.12，2010.10.22
4	民生轮船	宁下国用（2011）第 00871 号，宁房权证下变字第 318074 号	新河一村 5 号 5 幢一单元 602 室	出让	城镇单一住宅用地	20.7	56.19	成套住宅	2010.10.22
5	民生轮船荆州分公司	荆州国用（2010）第 102010192 号，荆州房权证沙字第 201002696 号	沙市区江汉北路（新时代大厦）1 栋（1-5-6）	出让	城镇住宅用地	2.25	84.17	住宅	2010.4.1，2010.3.16
6	民生轮船荆州分公司	荆州国用（2010）第 102010193 号，荆州房权证沙字第 201002697 号	沙市区江汉北路（新时代大厦）1 栋（1-10-2）	出让	城镇住宅用地	4.41	165.23	住宅	2010.4.1，
7	民生轮船宜昌分公司	宜市国用（2010）第 130101009-10-1101，宜市房权证伍家区字第 0288718 号	沿江大道 178-8-1-1101 号	出让	城镇住宅用地	15.87	127.24	住宅	2010.5.18
8	民生轮船上海分公司	沪房地浦字（2010）第 049933 号	德平路 25 弄 16 号 601 室	出让	住宅用地	-	71.94	居住	2010.6.30

9	民生轮船上海分公司	沪房地杨字（2010）第013702号	松花江路123弄2号702	出让	商品住宅	29.8	79.63	-	2010.6.29
10	民生轮船上海分公司	沪房地杨字（2010）第013654号	松花江路123弄2号502	出让	商品住宅	29.8	79.63	-	2010.6.29
11	民生轮船上海分公司	沪房地杨字（2010）第013652号	松花江路123弄6号301	出让	商品住宅	38.3	102.63	-	2010.6.29
12	民生轮船上海分公司	沪房地虹字（2010）第003844号	大连路1619号1608室	出让	综合	-	118.10	办公	2010.3.24
13	民生轮船上海分公司	沪房地虹字（2010）第003851号	大连路1619号1607室	出让	综合	-	226.85	办公	2010.3.24
14	民生轮船上海分公司	沪房地虹字（2010）第003853号	大连路1619号1606室	出让	综合	-	151.55	办公	2010.3.24
15	民生轮船上海分公司	沪房地虹字（2010）第003854号	大连路1619号1605室	出让	综合	-	227.29	办公	2010.3.24
16	民生轮船上海分公司	沪房地虹字（2010）第003850号	大连路1619号1604室	出让	综合	-	118.10	办公	2010.3.24
17	民生轮船上海分公司	沪房地虹字（2010）第003843号	大连路1619号1603室	出让	综合	-	226.85	办公	2010.3.24
18	民生轮船上海分公司	沪房地虹字（2010）第003846号	大连路1619号1602室	出让	综合	-	151.55	办公	2010.3.24
19	民生轮船上海分公司	沪房地虹字（2010）第003845号	大连路1619号1601室	出让	综合	-	226.85	办公	2010.3.24
20	民生货代武汉分公司	武新国用（2010）第转1432号，武房权证新字第201001706号	新洲区阳逻街平江西路金色水岸1栋/单元11层11-2号	出让	住宅用地	8.73	91.96	住宅	2010.4.15
21	民生轮船武汉分公司	岸国用（2011）第327号，武房权证岸字第2010012674号	江岸区青岛路7号10层L、M、N座	出让	其他商服用地	7.13	149.68	办公	2011.4.20，2010.11.20

22	民生轮船武汉分公司	岸国用（2011）第328号，武房权证岸字第2010012675号	江岸区上海街青岛路7号10层K、J座	出让	其他商服用地	7.33	153.76	办公	2011.4.20，2010.11.20
23	民生货代万州分公司	301房地证2006字第07250号	白岩路53号1203室	出让	251城镇单一住宅用地	6.18	135.48	普通住宅	2006.6.26，2006.6.12
24	上海民生货代	宁鼓国用（2004）第12572号，宁房权证鼓转字第244812号	鼓楼区山西路68号14层C座	出让	综合	17.5	180.12	-	2010.4.13
25	广州民生货代	粤房地权证穗字第0940040346号	天河区黄埔大道路159号21E房	出让	-	-	138.30	办公	2010.3.1
26	广州民生货代	粤房地权证穗字第0940040345号	天河区黄埔大道路159号21F房	出让	-	-	150.27	办公	2010.2.10
27	广州民生货代	粤房地权证穗字第0210056193号	广州市番禺区钟村镇祈福新村3街C56/1F	出让	住宅	-	52.48	-	2009.11.19
28	四川民生货代	青国用（2010）第16592号，成房权证监证字第1913870号	青羊区下南大街2号1幢8楼813号	出让	其他商服（办公）	4.72	82.12	办公	2010.12.9，2009.4.28
29	四川民生货代	青国用（2010）第16593号，成房权证监证字第1913881号	青羊区下南大街2号1幢8楼814号	出让	其他商服（办公）	2.63	45.83	办公	2010.12.9，2009.4.28
30	四川民生货代	青国用（2010）第16594号，成房权证监证字第1913887号	青羊区下南大街2号1幢8楼815号	出让	其他商服（办公）	2.63	45.83	办公	2010.12.9，2009.4.28
31	四川民生货代	青国用（2010）第16595号，成房权证监证字第1913891号	青羊区下南大街2号1幢8楼816号	出让	其他商服（办公）	2.63	45.83	办公	2010.12.9，2009.4.28
32	四川民生货代	青国用（2010）第16596号，成房权证监证字第1913899号	青羊区下南大街2号1幢8楼817号	出让	其他商服（办公）	2.63	45.83	办公	2010.12.9，2009.4.28
33	四川民生货代	青国用（2010）第16597号，成房权证监证字第1913909号	青羊区下南大街2号1幢8楼818号	出让	其他商服（办公）	4.33	75.3	办公	2010.12.9，2009.4.28
34	四川民生货代	青国用（2010）第16598号，成房权证监证字第1913913号	青羊区下南大街2号1幢8楼819号	出让	其他商服（办公）	5.45	94.88	办公	2010.12.9，2009.4.28

35	民生船代	沪房地虹字（2000）第 001082 号	海宁路 137 号（六层）	出让	住宅	66.40	544.00	-	2000.1.11
36	广州民生船代	粤房地证字第 C3096248 号	天河区黄埔大道 159 号 21D 房	出让	综合	-	130.36	非居住用房	2004.9.21
37	青岛民生船代	青房地权字第 273541 号	市南区香港中路 36 号 701 户	出让	商业、公寓、写字楼	-	72.03	办公	2006.1.25
38	天津民生船代	房地证津字第 103020756460 号	河西区友谊北路与绍兴路交口广银大厦 1-9	划拨[注]	城镇单一	42.6	244.84	商业	2007.10.13
39	民生货代宜昌分公司	宜市国用（2009）第 090101048-3-9 号，宜市房权证西陵区字第 0271301 号	山庄路 15 号	出让	城镇住宅用地	60.95	307.48	住宅	2009.8.10 2009.7.1
40	民生物流	113 房地证 2010 字第 10739 号	重庆北部新区加工区八路 2 号 1 幢	出让	仓储用地	72446.2	750.49	其他用房	2010.7.19
41	民生物流	113 房地证 2010 字第 10740 号	重庆北部新区加工区八路 2 号 2 幢	出让	仓储用地	72446.2	7341.39	工业用房	2010.7.19
42	民生物流	113 房地证 2010 字第 09460 号	重庆北部新区加工区八路 2 号 3 幢	出让	仓储用地	72446.2	34.48	其他用房	2010.7.19
43	民生物流	113 房地证 2010 字第 10745 号	重庆北部新区加工区八路 2 号 5 幢	出让	仓储用地	72446.2	211.26	其他用房	2010.7.19
44	民生物流	113 房地证 2010 字第 10746 号	重庆北部新区加工区八路 2 号 4 幢	出让	仓储用地	72446.2	38086.2	工业用房	2010.7.19

注：相关房产系民生船代 2007 年向天津市广视房地产开发公司购买取得，天津船代已就该物业领取了房地证津字第 103020756460 号《房地产权证》。

截至本招股说明书签署之日，公司及合并报表范围内子公司不存在其他自有土地与房产应办理而未办理权证的情况。

2、截至本招股说明书签署之日，公司及合并报表范围内子公司租赁的土地、房产情况如下：

（1）2010 年 6 月 3 日，民生仓储与重庆保税港区开发管理有限公司签署《重庆两路寸滩保税港区仓库租赁合同》，重庆保税港区开发管理有限公司将其新建造的位于重庆两路寸滩保税港区水港功能区的 S5-1-1 号仓库及办公辅助用房（合计 4014 平方米）出租给民生仓储，租赁期限自 2010 年 6 月 18 日至 2012 年 6 月 17 日，租赁总价为 103.56 万元，按每六个月结算一次。重庆保税港区开发管理有限公司已在该等物业的建造过程中领取了《土地使用权证》、《建设用地规划许可证》（地字第建 50010520090）、《建设工程规划许可证》（建字第建 500105201000007）、《建筑工程施工许可证》（510202201002090401）。目前相关房地产权证仍未办理完毕。民生仓储现将该等物业作为保税区仓库使用。

（2）2010 年 8 月 2 日，民生物流与重庆机场集团有限公司签署《租赁合同》，重庆机场集团有限公司将其拥有的位于重庆江北国际机场物流分拨中心 102、103、311、312、313 号办公用房（233 平方米）及重庆江北国际机场物流分拨中心仓库北面库房部分库房（2707 平方米）出租给民生物流，租赁期限自 2010 年 9 月 1 日起至 2013 年 8 月 31 日，租赁总价为 416.97 万元，按每三个月结算一次。重庆机场集团有限公司已在该等物业的建造过程中领取了《土地使用权证》、《建设用地规划许可证》、《建设工程规划许可证》（建字第建 500136200900155）、《建筑工程施工许可证》（510202201001120101）。目前相关房地产权证仍未办理完毕。现该等物业主要被用作库房用途，少量用于民生物流分支机构办公。

（3）2009 年 12 月 3 日，民生物流与武汉市经济技术开发区军山街军江村签署《租赁合同》，武汉经济技术开发区军山街军江村将其拥有的土地（约 60 亩）租赁给民生物流使用，作为滚装运输用车辆停放等物流用途使用，使用期限自租赁物经验收合格交付民生物流之日（2008 年 4 月 1 日）起 10 年，租金 6,800 元/亩/年（折合年租金 40.80 万元），租金按年支付。根据武汉市国土资源管理局武汉经济技术开发区分局出具的证明文件，上述租赁土地为军江村集体所有。民生物流承租该土地已经军江村三分之二村民代表同意，但截至目前军江村尚未就该集体土地取得土地所有权证书。

（4）2011 年 5 月 31 日，发行人下属公司香港民生海洋与香港民生签署《租约》，香港民生海洋向香港民生租赁位于香港干诺道西成基商业大厦 1601-1603 楼，租赁用途为办公，月租金港币 3.5 万元，租赁期限自 2011 年 6 月 1 日至 2013 年 5 月 31 日止。

发行人律师经核查后，对前三项租赁事宜发表意见如下：（1）发行人下属公司自重庆保税港区开发管理有限公司与重庆机场集团有限公司租入的房屋，所签署的租赁合同均依法成立并对合同双方具有法律效力。（2）民生物流租赁该集体土地使用权存在法律瑕疵。但该租赁土地的用途仅为商品车辆中转停放，迄今该租赁合同履行正常，未出现纠纷，土地管理部门亦未对该租赁事项提出过异议，且民生集团承诺若该等集体土地使用权租赁的法律瑕疵给发行人带来损失，民生集团将对发行人进行等额补偿。据此，该等情形不会对发行人的正常经营造成实质影响，亦不会对本次发行上市构成实质性法律障碍。

保荐机构经核查后，对前三项租赁事宜发表意见如下：（1）发行人已就上述租赁土地与物业同出租方签订有关租赁协议。发行人已依据该等租赁协议实际使用该等租赁土地与物业；（2）发行人上述租赁土地与物业中，自重庆保税港区开发管理有限公司与重庆机场集团有限公司租入的物业均为新完工建筑，尚待出租方依法办理权证；(3)发行人自武汉市经济技术开发区军山街军江村租入的土地，虽作为集体用地其出租事宜已经军江村三分之二村民代表同意，但出租方尚未取得相关权证。鉴于①民生集团已出具承诺函，承诺若该等集体土地使用权租赁的法律瑕疵给发行人带来损失，民生集团将等额补偿发行人，②租赁土地的用途仅为车辆停放，且民生物流亦表示将尽快租赁替代场地，故此该等情形不会对公司生产经营造成实质影响；（4）自上述物业与土地租入至今，未发生过关于上述物业与土地实际使用权的纠纷事宜；（5）上述三项租赁物业与土地并非用于构建固定不可搬迁的生产设施,具备可替代性，如果因出租方原因导致公司无法继续租赁该，公司可以寻找其他土地或物业来替换。同时，相关租赁物业及土地所涉及年租金总体数额较小，故此相关物业与土地未办理权证的瑕疵，不会对发行人的业务经营与财务状况造成重大不利影响。

此外，对于香港民生海洋租赁香港民生办公用房事宜，公司律师发表意见如下：因香港民生海洋租赁办公物业面积较小且公司新近设立，为尽快开展相关业务遂通过香港民生租赁办公用房，租赁价格参照周边物业价格，未损害香港民生海洋及发行人的利益。保荐机构发表意见如下：香港民生海洋租赁办公物业面积较小且公司新设立，为尽快开展相关业务向香港民生租赁办公用房，租赁价格参照周边物业价格，未损害香港民生海洋及发行人的利益。

（三）其他固定资产

1、车辆

截至本招股说明书签署之日，公司及控股子公司拥有营运车辆共计 353 辆。该等车辆均已取得相关所有权证及经营权证。

2、集装箱

公司目前自备集装箱比例不高，最近三年江运自备及租用集装箱的运力规模如下：

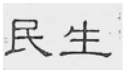
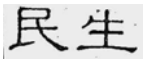
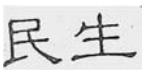
证书名称	自备箱运力	租用箱运力	运力合计
2009 年	1,100	22,400	23,500
2010 年	3,160	24,400	27,560
2011 年	5,230	23,220	28,430

（四）其他无形资产

1、商标

截至本招股说明书签署之日，公司及合并报表范围内子公司依法拥有的商标共八项，具体情况如下：

商标标识	商标注册证号	有效期限	核定使用商品类别	商品/服务列表	所属公司	取得方式
	883781	2006.10.14 -2016.10.13	35	广告代理；商业咨询；进出口代理；人事管理咨询；商店搬迁；会计；审计；进出口贸易代理	民生轮船	民生集团无偿赠与

	899704	2006.11.14-2016.11.13	35	广告代理；商业咨询；进出口代理；人事管理咨询；商店搬迁；会计；审计；进出口贸易代理	民生轮船	民生集团无偿赠与
	4150980	2007.12.28-2017.12.27	39	商品包装；商品打包；河运；海上运输；递送（信件和商品）；管道运输；贮藏信息；车辆租赁；电子数据或文件载体的储藏；旅行预订	民生轮船	民生集团无偿赠与
	772344	2004.11.21-2014.11.20	39	客轮运输；货轮运输	民生轮船	民生集团无偿赠与
	873931	2006.9.21-2016.9.20	39	货运经纪（发运）；货运；出租车运输；拖车；空中运输；汽车出租；配水；配电；旅行（不包括预订旅馆）；管道运输；货物贮存	民生轮船	民生集团无偿赠与
	915865	2006.12.14-2016.12.13	39	空中运输；配水；配电；管道运输	民生轮船	民生集团无偿赠与
	891728	2006.10.28-2016.10.27	36	保险；保险经纪；经济；海关经纪；担保人	民生轮船	民生集团无偿赠与
	865831	2006.8.21-2016.8.20	36	保险；保险经纪；信用社；金融服务；不动产代理；不动产管理；不动产经纪人；经纪；海关经纪；担保人；信托	民生轮船	民生集团无偿赠与

2、特许经营权

截至本招股说明书签署之日，公司及合并报表范围内子公司已取得了从事内河及海上航运、陆上运输、船务代理、货物运输代理、物流服务等所需的特许经营权证，具体情况如下：

证书名称	证书编号	到期时间	发证机关	所属公司
水路运输许可证	交渝 XK0005	2014.6.30	交通运输部	民生轮船
国际船舶运输经营许可证	MOC-MT00370	2013.5.16	交通运输部	民生轮船
国际班轮运输经营资格登记证	MOC-ML00022	2015.3.24	交通运输部	民生轮船
台湾海峡两岸间水路运输许可证	ML0026	2012.6.30	交通运输部	民生轮船
国际海上运输船舶备案证明	MOC-MV00295	-	交通运输部	民生轮船

道路运输经营许可证	渝交运管许可字500103000547号	2014.12.14	渝中区交通运输管理处	民生轮船
承运转关货物运输企业注册登记证	202841406关字第8000200026号	2012.5.31	重庆市海关	民生轮船
水路运输服务许可证	津航管服[直]字068	2013.4.11	天津市航运管理处	民生轮船天津分公司
道路运输经营许可证	沪交运管许可市字310000002096号	2014.9.30	上海市城市交通运输管理处	民生轮船上海分公司
无船承运业务经营资格登记证	MOC-NV00188	2015.7.9	交通运输部	民生货代
中国海关报关企业报关注册登记证书	5003980024	2012.12.21	重庆海关	民生货代
代理报检单位注册登记证	5000910003	-	重庆市出入境检验检疫局	民生货代
中国海关报关企业报关注册登记证书	4201980046	2013.11.13	武汉海关	民生货代武汉分公司
代理报检单位注册登记证书	3100910017	-	上海出入境检验检疫局	上海民生货代
无船承运业务经营资格登记证	MOC-NV00068	2015.6.10	交通运输部	上海民生货代
中国海关报关企业报关注册登记证书	3109980022	2013.4.29	上海海关	上海民生货代
道路运输经营许可证	粤交运管许可穗字44010008386号	2014.3.31	广州市交通运输管理局	广州民生货代
无船承运业务经营资格登记证	MOC-NV00194	2015.6.13	交通运输部	广州民生货代
中国海关报关企业报关注册登记证书	4401983172	2014.2.24	广州海关	广州民生货代
道路运输经营许可证	川交运管许可成字510105001682号	2014.12.15	成都市交通委员会交通运输管理处	四川民生货代
代理报检单位注册登记证书	5100910000	-	四川出入境检验检疫局	四川民生货代
中国海关报关企业报关注册登记证书	5101980269	2013.6.27	成都海关	四川民生货代
国际船舶代理经营资格登记证	MOC-VA00019	2014.6.30	交通运输部	民生船代
国际船舶代理经营资格登记证	MOC-VA00644	2014.6.30	交通运输部	民生船代宁波分公司
国际船舶代理经营资格登记证	MOC-VA00028	2014.6.30	交通运输部	大连民生船代
国际船舶代理经营资格登记证	MOC-VA00198	2014.6.30	交通运输部	天津民生船代
国际船舶代理经营资格登记证	MOC-VA00728	2014.6.30	交通运输部	青岛民生船代
国际船舶代理经营资格登记证	MOC-VA01210	2014.6.30	交通运输部	重庆民生船代
国际船舶代理经营资格登记证	MOC-VA01218	2014.6.30	交通运输部	广州民生船代
水路运输服务许可证	CSF-065	2012.4.30	重庆市港航管理局	民生物流
道路运输经营许可证	渝交运管许可字渝500100000008号	2014.7.31	重庆经济技术开发区道路运输管理所	民生物流

中国海关报关企业报关注册登记证书	5012980042	2013.9.28	重庆海关	民生物流
道路运输经营许可证	渝交运管许可字500402006312号	2015.1.10	重庆经济技术开发区道路运输管理所	精益物流
道路运输经营许可证	渝交运管许可字渝500100000005号	2014.7.18	重庆道路运输管理所	民生集装箱
境内公路运输企业载运海关监管货物注册登记证	8000Q0002	2012.5.31	重庆市海关	民生集装箱
道路运输经营许可证	川交运管许可绵字510705000266号	2012.12.20	绵阳市高新区公路运输管理所	绵阳集装箱
中国海关进出口货物收发货人报关注册登记证书	5005610001	2013.10.15	重庆两路寸滩海关	民生仓储
中国海关报关企业报关注册登记证书	5005280003	2014.3.20	重庆海关	民生报关

注：公司及下属企业上述特许经营权均系向行业主管部门申请取得，但所发生申请费用均已计入当期损益。

（五）固定资产与无形资产的账面价值及成新率

截至2011年12月31日，公司固定资产原值、累计折旧、净值及成新率情况如下：

类别	原值（元）	累计折旧（元）	账面净值（元）	成新率
房屋及建筑物	153,471,457.70	20,872,227.81	132,599,229.89	86.40%
船舶	759,297,103.82	167,632,948.42	591,664,155.40	77.92%
运输设备	137,572,181.28	58,495,401.13	79,076,780.15	57.48%
通用设备	13,436,434.46	8,582,044.67	4,854,389.79	36.13%
合计	1,063,777,177.26	255,582,622.03	808,194,555.23	75.97%

截至2011年12月31日，公司无形资产原值、累计摊销、净值情况如下：

类别	原值（元）	累计摊销（元）	账面价值（元）
物流仓储中心土地使用权	29,979,018.00	3,223,550.37	26,755,467.63
合计	29,979,018.00	3,223,550.37	26,755,467.63

（六）境外资产情况

广州民生船代目前拥有在香港设立的子公司香港民生海洋有限公司，该公司未来将从事原香港民生所经营的船务代理业务。目前该公司下属无大额资产。

除此之外，截至本招股说明书签署之日，公司无其他境外机构或资产。

第七节 同业竞争与关联交易

一、同业竞争情况

（一）同业竞争情况

公司目前主要从事内河及海上航运业务以及航运相关的国际货物运输代理、船务代理、物流服务等业务。

公司控股股东民生集团目前不从事实际生产经营，因此，民生集团与公司之间不存在同业竞争。

民生集团除控股本公司外，还控制了香港民生 98.95%的股权。由于历史原因，报告期内香港民生曾主要在香港地区经营船代业务（与本公司及其下属公司存在业务往来），同时也经营自有房产的出租业务。鉴于民生轮船过往并不在香港地区开展相应业务；且根据香港海事处的有关规定，在香港地区经营船舶代理业务，必须由在香港注册的公司从事。故此报告期内香港民生和民生轮船在业务区域定位方面存在显著区分，两公司间不存在明显的同业竞争。为促进民生轮船主营业务完整性、减少关联交易，民生轮船已通过下属公司于 2011 年 5 月末在香港地区新设一家控股子公司香港民生海洋有限公司，专门从事香港地区的船代业务，以代替香港民生的原有职能。香港民生于 2011 年 6 月起已不再经营新的船代业务，仅从事自有物业的出租业务，其船代业务已全部交由香港民生海洋有限公司经营。

卢作孚股权管理公司系重庆市国资委为受让民生集团股份而设立的公司，目前不从事实际生产经营，也未拥有其他下属企业，故此其与公司之间不存在同业竞争。

公司实际控制人为重庆市国资委。其作为重庆市人民政府的直属机构，经重庆市人民政府授权，代表重庆市人民政府履行出资人职责，负责监管重庆市属国有资产，未直接从事业务经营。因此，其与公司之间不存在同业竞争。

综上所述，截至本招股说明书签署之日，公司控股股东民生集团、卢作孚股权管理公司、及其控制的企业与公司之间均不存在同业竞争情况。

（二）避免同业竞争承诺

香港民生已出具《关于避免同业竞争的承诺函》，承诺于 2011 年 6 月 1 日起不再从事任何船舶代理业务，不再从事与发行人及其附属公司相同、相似或可能引起竞争的任何业务；如香港民生或香港民生控制的其他企业进一步拓展业务范围，或发行人进一步拓展业务范围，香港民生或香港民生控制的其他企业将不与发行人现有或拓展后的业务相竞争；若与发行人及其附属公司拓展后的业务产生竞争，则香港民生或香港民生控制的其他企业将停止经营相竞争的业务，或者将相竞争的业务纳入到发行人经营，或者将相竞争的业务转让给无关联关系的第三方的方式避免同业竞争。

发行人的控股股东民生集团已出具《关于避免同业竞争的承诺函》，承诺香港民生自 2011 年 6 月 1 日起不再从事船代业务；民生集团及其附属公司（包括民生集团及其控制的全资、控股企业或其他关联企业，下同）不再从事与发行人相同或类似的业务；自承诺函出具之日起，民生集团及其附属公司亦不以任何方式直接或间接经营任何与发行人所经营业务有竞争或可能构成竞争的业务，并愿意承担因违反该承诺给发行人造成的所有损失。

卢作孚股权管理公司已出具《关于避免同业竞争的承诺函》，承诺卢作孚股权基金及其附属公司（包括卢作孚股权基金及其未来可能控制的全资、控股企业或其他关联企业，下同）目前未从事与发行人相同或类似的业务，自承诺函出具之日起，该等主体亦不以任何方式直接或间接经营任何与发行人所经营业务有竞争或可能构成竞争的业务，并愿意承担因违反该承诺给发行人造成的所有损失。

二、关联方及关联关系

（一）母公司

关联方	关联关系
民生实业（集团）有限公司	控股股东

（二）子公司

关联方	关联关系
民生物流有限公司	全资子公司
民生国际集装箱运输有限公司	全资子公司
民生国际船务代理有限公司	全资子公司
民生国际货物运输代理有限公司	全资子公司
重庆民生保税仓储有限公司	全资子公司
民生物流四川有限公司	全资子公司民生物流的全资子公司
重庆民生精益物流有限公司	全资子公司民生物流的控股子公司
重庆民生国际船务代理有限公司	全资子公司民生船代的全资子公司
大连民生国际船务代理有限公司	全资子公司民生船代的全资子公司
青岛民生国际船务代理有限公司	全资子公司民生船代的全资子公司
天津民生国际船务代理有限公司	全资子公司民生船代的全资子公司
广州民生国际船务代理有限公司	全资子公司民生船代的全资子公司
上海民生国际货物运输代理有限公司	全资子公司民生货代的全资子公司
广州民生国际货物运输代理有限公司	全资子公司民生货代的全资子公司
四川民生国际货物运输代理有限公司	全资子公司民生货代的全资子公司
绵阳民生集装箱运输有限公司	全资子公司民生集装箱的全资子公司
香港民生海洋有限公司	全资子公司民生船代之全资子公司广州民生船代的全资子公司
重庆民生西永物流有限公司	全资子公司民生物流的全资子公司

（三）联营企业

关联方	关联关系
上海群象富服装整理有限公司（注）	联营企业
重庆嘉峰民生集装箱运输有限公司	全资子公司民生集装箱的联营企业
武汉长安民福通物流有限公司	全资子公司民生物流的联营企业
四川长虹民生物流有限责任公司	联营企业
赤天化民生物流有限责任公司	联营企业

注：上海群象富服装整理有限公司已于 2011 年注销；

（四）其他关联方

关联方	关联关系
香港民生实业有限公司	同受母公司民生集团控制
重庆长安民生物流股份有限公司及其控股子公司（注 1）	母公司民生集团联营企业及其控股子公司
上海国际港务（集团）股份有限公司及其控股子公司（注 2）	股东及其控股子公司
卢国纪	母公司民生集团股东
卢晓钟	公司董事长、母公司民生集团股东

注 1：报告期内与公司发生关联交易的关联方包括长安民生及其下属南京长安民生住久物流有限公司、重庆长安民生博宇运输有限公司与长安民生福集保税物流有限公司；

注 2：报告期内与公司发生关联交易的关联方包括上港集团及其下属振东集装箱码头分公司、上港集团物流有限公司、上海沪东集装箱码头有限公司。

三、关联交易情况

（一）经常性关联交易

公司经常性关联交易均采用市场定价，最近三年一期经常性关联交易具体情况如下：

1、提供劳务

关联方	交易内容	2011 年		2010 年		2009 年	
		金额（万元）	占同类交易比例	金额（万元）	占同类交易比例	金额（万元）	占同类交易比例
长虹民生	运输劳务	1,634.83	0.72%	1,311.85	0.58%	466.94	0.25%
长安民生及其控股子公司	运输劳务	27,833.09	12.34%	22,343.13	9.88%	15,776.73	8.31%
长安民福通	装卸劳务	146.38	0.06%	-	-	-	-
上港集团及其控股子公司（注）	代理业务	429.05	0.19%				
嘉峰民生	代理业务	3.23					

注：2011 年对上港集团提供的劳务为对上港集团子公司上港集团物流有限公司提供的代理业务。

2、接受劳务

关联方	交易内容	2011 年		2010 年		2009 年	
		金额（万元）	占同类交易比例	金额（万元）	占同类交易比例	金额（万元）	占同类交易比例
上港集团及其控股子公司	港口服务	9,832.80	4.98%	8,319.69	4.18%	7,593.35	4.57%
长安民福通	代理业务	270.43	0.14%	210.14	0.11%	20.35	0.01%
嘉峰民生	代理业务	2,407.98	1.22%	1,924.02	0.97%	2,049.33	1.23%
香港民生	代理业务	53.77	0.03%	153.47	0.08%	152.38	0.09%
长安民生及其控股子公司（注）	运输劳务	10.40	0.01%				

注：2011 年接受长安民生及其控股子公司的服务为接受长安民生子公司长安民生福集保税物流有限公司的运输劳务。

3、关联租赁

民生集团租用本公司办公室 5 间，面积共计 145 平方米，按 40 元/平方米/月计收租金，年租金为 69,600.00 元。2009 年-2011 年，民生集团共计向公司支付租金 208,800.00 元。

子公司香港民生海洋有限公司自 2011 年 6 月 1 日起租用香港民生办公室 3 间，月租金 35,000.00 港币，2011 年共支付租金 245,000.00 港币。

（二）偶发性关联交易

1、接受担保

（1）2011 年度

民生集团为公司 10,400.00 万元短期借款及 5,294.80 万元长期借款提供保证担保。

民生集团以其持有的重庆长安民生 15.90%的股权为公司 2,694.80 万元长期借款提供质押担保，同时民生集团股东卢国纪为该借款提供了保证担保。

民生集团股东卢晓钟为公司 5,294.80 万元长期借款提供保证担保。

（2）2010 年度

民生集团为公司 4,900.00 万元短期借款、6,314.00 万元长期借款提供保证担保。

民生集团以其持有的长安民生 15.90%的股权为公司 3,674.00 万元长期借款提供质押担保，同时民生集团股东卢国纪为该借款提供了保证担保。

民生集团股东卢晓钟为公司 2,000.00 万元短期借款、6,674.00 万元长期借款提供保证担保。

（3）2009 年度

民生集团为公司 9,500.00 万元短期借款、5,000.00 万元长期借款提供保证担保。

民生集团以其持有的长安民生 15.90%的股权为公司 1,110.00 万元长期借款提供质押担保。

民生集团股东卢国纪为公司 2,000.00 万元短期借款、1,110.00 万元长期借款提供保证担保。

民生集团股东卢晓钟为公司 5,000.00 万元短期借款、1,110.00 万元长期借款提供保证担保。

2、接受委托贷款及资金

截止 2011 年 12 月 31 日，民生实业（集团）有限公司向本公司提供委托贷款共计 17,500.00 万元。其中 5,000.00 万元期限自 2011 年 9 月 26 日至 2013 年 9 月 25 日，借款年利率 5.31%；3,000.00 万元期限自 2011 年 7 月 12 日至 2013 年 7 月 13 日,借款年利率 6.65%;3,000.00 万元期限自 2011 年 7 月 15 日至 2013 年 7 月 14 日，借款年利率 6.65%；3,000.00 万元期限自 2010 年 11 月 29 日至 2012 年 11 月 28 日，借款年利率 5.56%；2,500.00 万元期限自 2010 年 12 月 7 日至 2012 年 12 月 6 日，借款年利率 5.56%；1,000.00 万元期限自 2011 年 5 月 22 日至 2012 年 5 月 21 日，借款年利率 6.31%。

3、受让股权

2009 年公司受让民生集团原持有的长虹民生 30.00%的股权，股权转让价格 3,000.00 万元。

2009 年公司受让民生集团原持有的新港长龙 12.00%的股权，股权转让价格 960.00 万元。

4、出售资产

2010 年，公司与长安民福通签订船舶买卖协议，向其出售驳船一艘，售价 835,800.00 元。

（三）关联方往来款项余额情况

1、应收账款

单位：万元

关联方	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
长安民生及其控股子公司（注 1）	5,206.73	19.32%	3,688.28	15.43%	2,908.54	14.06%
长虹民生（注 1）	467.58	1.73%	890.42	3.72%	146.38	0.71%
上港集团及其控股子公司（注 2）	13.10	0.05%				
嘉峰民生（注 2）	2.00					

注 1：对长安民生及其控股子公司、长虹民生的应收账款项系公司为客户提供运输劳务，于期末应收取的劳务收入。

注 2：对上港集团及其控股子公司、嘉峰民生的应收账款项系公司为客户提供代理业务，于期末应收取的代理收入。

2、其他应收款

单位：万元

关联方	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
长虹民生（注 1）	-	-	20.00	0.54%	-	-
香港民生（注 2）	-	-	-	-	132.73	3.88%
上海群象富服装整理有限公司（注 3）	-	-	-	-	45.75	1.34%

注 1：2010 年末应收长虹民生的其他应收款，主要系公司为长虹民生提供运输劳务，长虹民生为确保标的货物安全而要求本公司支付的履约保证金；

注 2： 2009 年末应收香港民生的其他应收款，系本公司按境外客户所需，委托香港民生向境外客户代收的运费、代理费的期末余额；

注 3：2009 年末应收上海群象富服装整理有限公司少量往来款项，该款项已于 2010 年 10 月结清。

3、预付款项

单位：万元

关联方	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
长安民福通	-	-	-	-	99.19	12.05%

注：上述 2009 年末对长安民福通的预付款项，系公司向其预付的码头装卸费。于期末因票据未到，故此未结算入成本，暂以预付款项列报。

4、长期应收款

单位：万元

关联方	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
嘉峰民生	-	-	229.91	100.00%	229.91	100.00%

注：上述长期应收款系公司按照嘉峰民生设立时的投资协议，借予嘉峰民生的款项。截至本招股说明书签署之日，该款项已全部收回。有关内容详见本招股说明书“第十一节 管理层讨论与分析”之“一、财务状况分析”之“（二）主要资产情况分析”之“2、非流动资产”之“（1）长期应收款”。

5、应付账款

单位：万元

关联方	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
上港集团及其控股子公司	337.91	1.82%	547.21	2.95%	824.23	5.78%
嘉峰民生	1.57	0.01%	172.56	0.93%	147.04	1.03%
长安民福通	79.05	0.42%	-	-	-	-

注：上述应付关联方的应付账款项均系客户向公司提供港口装卸服务与运输劳务，于期末公司应支付的业务款项。

6、其他应付款

单位：万元

关联方	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
长虹民生（注 1）	4.01	0.18%	41.27	1.19%	31.54	0.73%
香港民生（注 2）			47.77	1.38%		
民生集团（注 3）			919.04	26.56%	1,527.08	35.19%
长安民生及其控股子公司（注 4）	36.89	1.64%				
长安民福通（注 5）	1.99	0.09%				

注 1：2009 年至 2011 年末，公司应付长虹民生的其他应付款，系公司代理业务中，长虹民生委托本公司代付的报关税费，于期末尚未支付完毕的余额；

注 2：2010 年末，本公司应付香港民生的其他应付款，系香港民生为本公司在香港地区提供船代业务并垫支款项后，期末本公司应向其支付的业务余款；

注 3：报告期内各期期末对民生集团其他应付款的具体情况，请参见本招股说明书“第七节 同业竞争与关联交易”之“四、关联交易对财务状况和经营成果的影响”之“（五）对民生集团其他应付款的偿还情况”。

注 4：2011 年末，应付长安民生及其控股子公司的其他应付款，系公司代理业务中，长安民生及其控股子公司委托本公司代为支付的报关税费，于期末尚未支付完毕的余额。

注 5：2011 年末，本公司应付长安民福通的其他应付款，系公司代其处理部分废旧材料所致；

四、关联交易对财务状况和经营成果的影响

（一）提供劳务

长安民生近三年均为本公司第一大客户，公司与长安民生及其控股子公司近三年业务收入及占比情况如下：

	2011 年年度	2010 年度	2009 年度
自长安民生及其控股子公司取得的业务收入（万元）	27,833.09	22,343.13	15,776.73
占公司营业收入比重	12.34%	9.88%	8.31%

报告期内，公司主要为长安民生及其控股子公司（南京长安民生住久物流有限公司、重庆长安民生博宇运输有限公司与长安民生福集保税物流有限公司）提供集装箱及商品车的综合化运输服务。其后于公司内部将该等业务细分为：集装箱水路运输、集装箱公路运输、商品车水路运输、商品车公路运输四类运作。此外，公司也为长安民生提供集装箱国际货运代理业务。当公司自有运力无法满足长安民生商品车运输需要时，公司也会将运输劳务外包给第三方承运人承运，从而在实质上为长安民生提供商品车货运代理服务。

公司长江商品车水路运输的定价机制为：根据航段、所运载车辆的车型、运载车辆的单价确定单位车辆的运输指导价格，再通过和客户协商确定最终定价。一般而言，航程越近，运载车辆的体积越大，车辆单价越高，单位车辆每公里的指导价格越高。

公司商品车公路运输的定价机制为：根据航段、所运载车辆的车型、运载车辆的单价确定单位车辆每公里的运输指导价格，再通过和客户协商确定最终定价。一般而言，行程越近，运载车辆的体积越大，车辆单价越高，单位车辆每公里的指导价格越高。

公司集装箱水/公路运输的定价机制为：根据航段及运送时限要求等，综合确定每标准集装箱的运价。

公司上述与长安民生及其控股子公司之间业务往来，均系在公平合理的前提下，按照上述定价机制以市场价格为基础确定交易作价，交易价格与第三方市场价格不存在重大差异。

（二）接受劳务

报告期内，公司与上港集团之间的具体交易内容主要为：上港集团及其下属公司（上港集团振东集装箱码头分公司、上港集团物流有限公司、上海沪东集装箱码头有限公司）为公司提供上海港码头集装箱装卸等服务。

上港集团作为上海港的码头综合运营商，每年末均会制定下一年度上海港下属码头集装箱收费的统一标准，上港集团及其上述三家与民生集团有关联交易往来的下属公司均执行该标准，并以此向客户计算收取码头集装箱装卸费用。

公司报告期内与上港集团及其下属公司均按上述标准签署码头装卸服务合同，故此公司与上港集团之间的交易价格与第三方价格不存在重大差异。

（三）提供担保

公司控股股东民生集团及其股东卢国纪、卢晓钟为支持公司业务发展而为公司部分借款提供的保证担保，有利于公司顺利获得业务扩张及固定资产投资所需的资金，从而使得公司可以更加合理的运用财务杠杆，保证了公司的健康发展。

（四）接受委托贷款

公司以委托贷款方式从民生集团取得的资金，满足了公司业务发展及扩张所需，有利于公司的长远发展；且相关款项均参照银行同期贷款利率计息，定价公允。

（五）对民生集团的其他应付款及其偿还情况

截至 2009 年末，公司应付民生集团其他应付款 1,527.08 万元。该等款项主要系之前年度累计的应付集团往来款项（主要是过往年度积欠的资产收购款，如收购民生船代、民生货代等股权或其他固定资产的款项等；此外由于民生集团向公司租赁办公室，故此该费用还包含了水电费、电话费等杂费的结算）。考虑到航运业属资金密集型行业，公司对资金的需求较高，民生集团允许公司根据业务经营情况在以后年度逐步偿还该等款项。截至 2010 年末，公司对民生集团的其他应付款余额仅为 919.04 万元。2011 年 1 月与 3 月，因业务需要，公司向民生集团分别临时调用了 500 万元与 400 万元资金，其后按期归还了款项。截至 2011

年 12 月 31 日，公司已全额偿还了对民生集团的全部欠款，对民生集团的其他应付款余额为 0。

五、对关联交易决策权力与程序的安排

（一）《公司章程（草案）》对于关联交易的有关规定

根据《公司章程（草案）》第三十九条、第四十一条、第七十九条、第一百二十条的规定：

1、公司控股股东及实际控制人对公司和公司社会公众股股东负有诚信义务，不得利用其关联关系损害公司利益。违反前述规定给公司造成损失的，应当承担赔偿责任。公司控股股东应严格依法行使出资人的权利，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社会公众股股东的合法权益，不得利用其控制地位损害公司和社会公众股股东的利益。

2、股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东可以出席股东大会，并可以依照大会程序向到会股东阐明其观点，但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。会议主持人应当在股东大会审议有关关联交易的提案前提示关联股东对该项提案不享有表决权，并宣布现场出席会议除关联股东之外的股东和代理人人数及所持有表决权的股份总数。关联股东违反本条规定参与投票表决的，其表决票中对于有关关联交易事项的表决归于无效。股东大会对关联交易事项作出的决议必须经出席股东大会的非关联股东所持表决权的过半数通过方为有效。但是，该关联交易事项涉及需要股东大会特别决议的事项时，股东大会决议必须经出席股东大会的非关联股东所持表决权的 2/3 以上通过方为有效。

3、董事与董事会会议决议事项所涉及的企业或个人有关联关系的，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。

4、对股东、实际控制人及其关联方提供的担保，须经股东大会审议通过。

（二）公司《关联交易管理办法》对于关联交易的有关规定

1、公司与关联人达成的关联交易总额（含同一标的或同一关联人连续 12 个月内达成的关联交易累积金额，获赠现金资产和提供担保除外）中与关联法人达成的关联交易总额在 300 万元以上、与关联自然人达成的关联交易总额在 30 万元以上的交易，需经董事会审议。

2、公司与关联人发生的交易（公司获赠现金资产、提供担保和单纯减免公司的债务除外）金额在 3,000 万元以上且占公司最近一期经审计净资产 5%以上的关联交易，应聘请具有执行证券、期货相关业务资格的中介机构，对交易标的进行评估或审计，并将该交易提交股东大会审议。

3、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提交股东大会审议。公司为持有本公司 5%以下股份的股东提供担保的，有关股东应当在股东大会上回避表决。

六、公司报告期内关联交易制度的执行情况及独立董事意见

（一）关联交易制度的执行情况

发行人报告期发生的关联交易均严格履行了《公司章程》规定的权限和程序。

（二）独立董事意见

公司独立董事对公司最近三年及一期的关联交易发表如下独立意见：

公司最近三年及一期所发生的关联交易是因正常生产经营需要而发生的，是根据市场化原则而运作的，定价原则公平、合理，符合公司整体利益；不存在损害公司及投资者利益的情形，未发现通过此项交易转移利益的情况；该等关联交易不影响公司独立性，公司主要业务没有因该等关联交易而对关联方形成依赖。

七、公司减少和避免关联交易的措施

（一）制度保证

1、公司已经制定了《关联交易管理办法》，对关联交易决策权限和程序做了系统和具体的规定，其中包括明确了关联方的界定、关联交易的定义、关联交易的报告、回避制度、关联交易的决策权限等方面。

2、公司的关联交易将严格按照《公司章程》、《关联交易管理办法》等文件规定，履行必要的法律程序，依照合法有效的协议进行。

（二）股东承诺

就规范关联交易事宜，公司股东民生集团和上港集团分别承诺：

1、将尽可能地避免和减少其或其控制的其他企业或其他组织、机构与发行人之间的关联交易。

2、对于无法避免或者有合理原因而发生的关联交易，其或其控制的其他企业将根据有关法律、法规和规范性文件以及发行人《公司章程》的规定，遵循平等、自愿、等价和有偿的一般商业原则，与发行人签订关联交易协议，并确保关联交易的价格公允，原则上不偏离市场独立第三方的价格或收费的标准，以维护发行人及其其他股东的利益。

3、保证不利用其作为发行人股东的地位和影响，通过关联交易损害发行人及其他股东的合法权益。其或其控制的其他企业保证不利用其作为发行人股东的地位和影响，违规占用或转移其资金、资产及其他资源，或要求发行人违规提供担保。

第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员

一、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员简介

（一）董事会成员

截至本招股说明书签署日，公司本届董事会现有董事 9 名，其中独立董事 4 名，全部由股东大会选举产生。各位董事均为中国国籍，均无境外永久居留权。主要情况如下：

卢晓钟，男，汉族，1948 年 1 月出生，大学学历，讲师，全国政协常委、重庆市人大常委会副主任、民建重庆市委主委。曾任民生集团常务副总裁。现任民生集团董事、总裁，香港民生董事、总经理，长安民生董事，长虹民生董事，民生轮船董事长。

邹俊华，女，汉族，1943 年 4 月出生，中专学历，会计师。现任民生集团副总裁，民生轮船董事。

吴小华，男，汉族，1955 年 5 月出生，大专学历，注册会计师。曾任民生有限副总经理。现任民生集团董事，长安民生董事，民生轮船董事、副总经理、财务总监。

赵羽航，男，汉族，1976 年 7 月出生，大学学历。曾任民生集团总裁助理，民生有限代总经理，南京长安民生住久物流有限公司总经理。现任南京长安民生住久物流有限公司董事，民生轮船董事、总经理。

丁向明，男，汉族，1968 年 10 月出生，硕士研究生学历，高级经济师，工程师，中共党员。曾任上港集团投资发展部副总经理。现任上港集团投资发展部总经理，上海盛东国际集装箱码头有限公司董事，上海冠东国际集装箱码头有限公司董事，上海明东集装箱码头有限公司董事，上港集团长江港口物流有限公司董事，上海集海航运有限公司董事，上海国际航运服务中心开发有限公司董事，重庆东港集装箱码头有限公司董事，上海海通国际汽车码头有限公司董事，武汉港务集团有限公司董事，江阴苏南国际集装箱码头有限公司董事，四川宜宾港有

限责任公司董事，温州金洋集装箱码头有限公司董事，上港集团平湖独山港码头有限公司董事，APM 码头泽布吕赫公司董事，上海海勃物流软件有限公司董事，民生轮船董事。

许茂增，男，汉族，1960 年 9 月出生，硕士研究生学历，毕业于西安公路学院汽车系自动控制专业，教授。曾任重庆交通学院管理学院副院长，重庆交通大学教务处副处长，2004－2006 年担任人民交通出版社“交通版 21 世纪物流系列教材”编委会主任，2006 年获中国物流学会优秀成果奖，2007 年获重庆市科技进步三等奖。现任重庆交通大学管理学院院长，民生轮船独立董事。

王旭，女，汉族，1963 年 9 月出生，博士研究生学历，毕业于重庆大学，教授、博士生导师。重庆市人民政府决策咨询专家委员会委员，重庆市现代物流生产力促进中心主任，重庆市电子商务协会副理事长，企业现代化管理成果评审组副组长，重庆市制造业信息化专家。曾任重庆大学机械工程学院工业工程研究所所长，重庆大学贸易与行政学院副院长、院长，重庆长安汽车公司发展规划部副部长，长安民生独立董事。现任重庆大学科学技术处处长，民生轮船独立董事。

何建国，男，汉族，1965 年 3 月出生，硕士研究生学历，毕业于重庆建筑大学经济管理学院，教授。重庆市财务管理学术技术带头人，重庆市 322 人才工程人选。重庆市人文社会科学重点研究基地“财会研究与开发中心”主任，“中国会计学会”,“中国中青年财务成本研究会”理事，重庆市审计学会副会长，“重庆市会计学会”常务理事，重庆市财政督查专家组成员。曾任重庆工学院会计学院副教授、研究主任、系主任和院长。现任重庆理工大学副校长，重庆华邦制药股份有限公司、四川天科股份有限公司、重庆万里蓄电池股份有限公司独立董事，民生轮船独立董事[15]。

蒋惠良，男，汉族，1948 年 6 月出生，大专学历，毕业于上海交通大学工业管理工程系企业管理专业，高级经济师。曾任上海复兴船务公司总经理，上海深水港船务有限公司总经理。现退休，任民生轮船独立董事。

[15] 因校内所任职务变动，公司独立董事何建国已于 2011 年 3 月向公司董事会提出辞职申请。公司第一届董事会第二十次会议已审议通过何建国的辞职报告，尚需提交公司 2011 年年度股东大会审议。截至本招股说明书签署之日，公司董事会尚未提名新的独立董事人选。依据有关法规要求，在公司股东大会审议通过上述辞职事项且新任独立董事到位前，何建国将继续履行其独立董事职责。下同。

上述董事任期至 2012 年 11 月止。

（二）监事会成员

截至招股说明书签署日，公司监事会现有监事 3 名，其中 2 名为股东代表监事，由股东大会选举产生，1 名为职工代表监事，由职工民主选举产生。各位监事均为中国国籍，均无境外永久居留权。主要情况如下：

陈茂云，男，汉族，1950 年 2 月出生，大专学历，高级政工师。曾任民生集团工会主席、监事会主席。现任民生集团宣传部部长，民生轮船工会主席、监事会主席。

余建华，男，1964 年 2 月出生，大专学历，中共党员。曾任民生物流副总经理、总经理助理。现任民生轮船监事，并作为公司员工派驻到长虹民生任副总经理。

俞晓红，女，汉族，1968 年 6 月出生，本科学历。曾任上海盛东国际集装箱码头有限公司财务部经理。现任上港集团长江港口物流有限公司财务部经理，民生轮船监事。

上述监事任期至 2012 年 11 月止。

（三）高级管理人员与核心技术人员

公司高级管理人员包括总经理、副总经理、财务总监、总工程师、总经济师、董事会秘书，公司现有 10 名高级管理人员，未拥有核心技术人员。各位高级管理人员均为中国国籍，均无境外永久居留权。主要情况如下：

赵羽航，民生轮船董事兼总经理，详见本节之董事介绍。

谭红斌，男，汉族，1967 年 10 月出生，大学学历，经济师。曾任民生集团董事、常务副总裁，民生货代董事长。现任长虹民生董事，民生货代董事长，民生轮船常务副总经理。

吴小华，民生轮船董事兼副总经理和财务总监，详见本节之董事介绍。

罗翀，曾用名：罗达弥，男，1950 年 9 月出生，大学学历，工程师。曾任民生有限副总经理，民生有限上海分公司总经理。现任民生轮船上海分公司总经理，民生轮船副总经理。

曹杨，男，汉族，1958 年 10 月出生，大专学历，经济师。曾任民生有限副总经理。现任民生物流总经理，长安民福通董事，民生轮船副总经理。

张兴高，曾用名：张焱祖，男，汉族，1963 年 12 月出生，党校函授本科，高级船长，中共党员。曾任重庆长江轮船公司副总经理。现任民生轮船副总经理。

车德西，男，汉族，1953 年 10 月出生，大学学历，高级政工师。曾任民生有限副总经理。现任四川民生货代总经理，四川民生物流董事长、总经理，民生轮船副总经理。

曹健，曾用名：曹如意，男，汉族，1961 年 12 月出生，大专学历，助理经济师，中共党员。曾任重庆集海航运有限责任公司上海分公司副总经理。现任民生轮船副总经理。

周荣安，男，汉族，1958 年 1 月出生，中专学历，工程师。曾任民生有限总工程师。现任民生轮船副总经理、总工程师。

陈晓东，男，汉族，1961 年 7 月出生，研究生学历，经济师。曾任民生有限总经济师、改制上市办主任。现任民生轮船总经济师、董事会秘书。

（四）董事、监事的提名及选聘情况

1、董事的提名与选聘情况

公司于 2009 年 11 月 18 日召开民生轮船第一次股东大会，形成股东大会决议，选举卢晓钟、邹俊华、吴小华、赵羽航、丁向明为股份公司第一届董事会成员。

公司于 2009 年 11 月 18 日召开的民生轮船第一届董事会第一次会议审议通过了《关于选举公司第一届董事会董事长的议案》，选举卢晓钟为公司第一届董事会董事长。

公司于2010年3月31日召开的民生轮船第一届董事会第三次会议审议通过了《提名许茂增、王旭、何建国、蒋惠良为公司独立董事候选人的议案》。

公司于2010年4月20日召开了2009年度股东大会，形成股东大会决议，选举许茂增、王旭、何建国、蒋惠良为公司独立董事。

2、监事的提名与选聘情况

公司于2009年11月18日召开的民生有限职工代表大会第八次会议审议选举余建华为职工代表监事。

公司于2009年11月18日召开民生轮船第一次股东大会，形成了股东大会决议，选举陈茂云、孙水娣为公司第一届监事会成员，与职工代表监事余建华共同组成公司第一届监事会。

公司于2009年11月23日召开的民生轮船第一届监事会第一次会议审议选举陈茂云为公司第一届监事会主席。

公司于2011年8月29日召开的2011年第二次临时股东大会，审议通过《关于更换股东代表监事的议案》，选举俞晓红担任公司监事，同时孙水娣不再担任公司监事职务。

（五）董事、监事、高级管理人员忠实、勤勉义务的履行情况

自被选举和选聘以来，公司的董事、监事和高级管理人员均能够根据相关法律法规和《公司章程》、《总经理工作细则》、《公司董事会秘书工作细则》等规定和要求，勤勉地履行自身职责。

二、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员及其近亲属持有发行人股份情况

截至本招股说明书签署之日，卢晓钟持有民生集团 6%的股权，从而间接持有民生轮船的股份。卢晓钟之父卢国纪持有民生集团24%的股权，从而间接持有民生轮船的股份。报告期内卢国纪、卢晓钟持有民生集团股份的变更情况，请参

见本招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“七、发起人、持有发行人5%以上股份的主要股东及实际控制人的基本情况”之“（二）控股股东与实际控制人基本情况”。

除此之外，截至本招股说明书签署之日，公司的其他董事、监事、高级管理人员及其近亲属未直接或间接持有公司股份。

三、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员对外投资情况

截至本招股说明书签署之日，公司的董事、监事与高级管理人员对外投资情况如下：

姓名	职务	持股企业	注册资本（万元）	持股比例	持股企业主营业务
卢晓钟	董事长	民生集团	28,071	6%	水路运输产业投资、开发（法律法规规定须前置许可或审批的业务除外），销售五金、交电、化工产品及原料（不含危险化学品）

上述对外投资所投资的对象为公司的控股股东，故此与公司不存在利益冲突，不会引起有关同业竞争或关联交易问题。

截至本招股说明书签署之日，公司董事、监事、高级管理人员与核心技术人员不存在其他重大对外投资情况。

四、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员的薪酬情况

公司董事、监事与高级管理人员2011年度从公司领取的薪酬情况如下：

姓名	职务	2011年薪酬（万元）
吴小华	董事、副总经理、财务总监	12.89
赵羽航	董事、总经理	15.91
谭红斌	副总经理	11.05
罗翀	副总经理	17.61
曹杨	副总经理	11.29
张兴高	副总经理	13.09
车德西	副总经理	13.81

曹健	副总经理	11.16
周荣安	副总经理、总工程师	11.36
陈晓东	董事会秘书、总经济师	11.84
陈茂云	监事会主席	10.27

独立董事的津贴为每年 4 万。

五、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员的兼职情况

截至本招股说明书签署之日，公司董事、监事与高级管理人员在公司股东单位、股东控制企业、其他关联企业任职情况如下（不包括在发行人下属公司的任职）：

姓名	公司职务	兼职单位	兼职单位职务	是否从兼职单位领薪
卢晓钟	董事长	香港民生	董事、总经理	否
		民生集团	董事、总裁	是
		长安民生	董事	否
		长虹民生	董事	否
赵羽航	董事、总经理	南京长安民生住久物流有限公司	董事	否
吴小华	董事、副总经理、财务总监	民生集团	董事	否
		长安民生	董事	否
邹俊华	董事	民生集团	副总裁	是
丁向明	董事	上港集团	投资发展部总经理	是
		上海盛东国际集装箱码头有限公司	董事	否
		上海冠东国际集装箱码头有限公司	董事	否
		上海明东集装箱码头有限公司	董事	否
		上港集团长江港口物流有限公司	董事	否
		上海集海航运有限公司	董事	否
		上海国际航运服务中心开发有限公司	董事	否
		重庆东港集装箱码头有限公司	董事	否
		上海海通国际汽车码头有限公司	董事	否
		武汉港务集团有限公司	董事	否
		江阴苏南国际集装箱码头有限公司	董事	否
		四川宜宾港有限责任公司	董事	否
		温州金洋集装箱码头有限公司	董事	否
		上港集团平湖独山港码头有限公司	董事	否
		APM 码头泽布吕赫公司	董事	否
		上海海勃物流软件有限公司	董事	否
许茂增	独立董事	重庆交通大学管理学院	院长	是

王旭	独立董事	重庆大学	科学技术处处长	是
何建国	独立董事	重庆理工大学	副校长	是
		重庆华邦制药股份有限公司	独立董事	否
		四川天科股份有限公司	独立董事	否
		重庆万里蓄电池股份有限公司	独立董事	否
陈茂云	监事会主席，工会主席	民生集团	宣传部部长	否
余建华	监事	长虹民生	副总经理	是
俞晓虹	监事	上港集团长江港口物流有限公司	财务部经理	是
谭红斌	副总经理	长虹民生	董事	否
曹杨	副总经理	长安民福通	董事	否

注：上述在其他单位兼任独立董事的人员，虽未在该等单位领取工资薪金，但领取独立董事补贴。

除上述人员外，公司其他董事、监事与高级管理人员均未在公司股东单位、股东控制企业、其他关联企业担任职务。

六、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员相互之间亲属关系

卢晓钟与赵羽航之间为舅甥关系。

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

七、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员所签定的协议、承诺及履行情况

截至本招股说明书签署之日，公司不存在与公司董事、监事与高级管理人员签订借款、担保等特殊协议或提供承诺的情况，签署的《劳动合同》和《独立董事聘任合同》得到了有效执行。

八、董事、监事、高级管理人员的任职资格

公司董事、监事与高级管理人员符合《公司法》、《首次公开发行股票并上市管理办法》及其他法律、行政法规和规章规定的任职资格，且不存在中国证监会规定的其他不允许担任上市公司董事、监事、高级管理人员的情况。

九、董事、监事、高级管理人员的变动情况

2006 年 12 月 29 日，民生有限股东会通过决议，选举卢国纪、卢晓钟、邹俊华、陈海冰、张天明为民生有限董事会成员，任期三年，可连选连任，卢国纪任董事长；选举林文裕、吕开福、邓天胜为民生有限监事会成员，任期三年，可连选连任，林文裕任监事会主席。

（一）2008 年度变动情况

2008 年 2 月 26 日，民生有限董事会通过决议，增聘赵羽航为代总经理，车德西为副总经理（原总经理卢晓钟任董事长、原副总经理谢禄康、谭红斌、曹杨、罗翀、张兴高、周荣安继续任职）。

（二）2009 年度变动情况

1、民生有限董事会、监事会选举和高级管理人员选聘

2009 年 3 月 5 日，民生有限召开的股东会审议选举了公司董事会成员：卢晓钟、吴小华、谢禄康、邹俊华、赵羽航。2009 年 3 月 5 日，民生有限召开的董事会审议选举卢晓钟为董事长，聘任赵羽航为民生有限的总经理。

2009 年 3 月 5 日，民生有限职代会选举张天明、邓天胜为监事会职工代表监事。2009 年 3 月 5 日，民生有限召开的股东会审议选举陈茂云为民生有限监事会成员，与职工代表监事张天明和邓天胜组成监事会。2009 年 3 月 5 日，民生有限召开的监事会审议选举了陈茂云为监事会主席。

2、民生轮船第一届董事会、监事会选举和高级管理人员选聘

2009 年 11 月 18 日，民生轮船召开第一次股东大会，选举卢晓钟、邹俊华、吴小华、赵羽航、丁向明为公司第一届董事会成员。2009 年 11 月 18 日，公司召开民生轮船第一届董事会第一次会议，选举卢晓钟为董事长，聘任陈晓东为董事会秘书，赵羽航为公司总经理，谭红斌为公司常务副总经理，吴小华、曹杨、罗翀、张兴高、车德西、周荣安、曹健为公司副总经理。吴小华兼任财务总监，周荣安兼任总工程师，陈晓东兼任总经济师。

2009 年 11 月 18 日，民生有限召开职工代表大会第八次会议，选举余建华为职工代表监事。2009 年 11 月 18 日，民生轮船召开民生轮船股份有限公司第一次股东大会，选举陈茂云、孙水娣为股份公司第一届监事会成员，与职工代表监事余建华共同组成股份公司第一届监事会。2009 年 11 月 23 日，民生轮船召开的监事会审议选举了陈茂云为股份公司第一届监事会主席。

（三）2010 年度变动情况

民生轮船于 2010 年 3 月 31 日召开的董事会审议通过了《提名许茂增、王旭、何建国、蒋惠良为公司独立董事候选人的议案》，提名许茂增、王旭、何建国和蒋惠良为公司独立董事。民生轮船于 2010 年 4 月 20 日召开了 2009 年度股东大会，形成股东大会决议，选举许茂增、王旭、何建国、蒋惠良为公司独立董事。

（四）2011 年度变动情况

民生轮船于 2011 年 8 月 12 日召开的监事会会议审议通过了《关于股东代表监事的议案》，由于孙水娣因工作原因不再担任公司股东代表监事，拟推举俞晓虹为股东代表监事候选人。民生轮船 2011 年 8 月 29 日召开 2011 年第二次临时股东大会，选举俞晓红为公司监事。

（五）2012 年 1 月 1 日至今变动情况

民生轮船于 2012 年 3 月 27 日召开的第一届董事会第二十次会议审议通过了《关于何建国先生辞去独立董事等职务的议案》，同意何建国由于工作变动原因辞去公司独立董事及董事会审计委员会主任委员、薪酬与考核委员会主任委员职务。上述事宜尚待公司股东大会通过，同时，根据《公司法》及《公司章程》的

规定，何建国在改选的独立董事就任之前，仍继续履行独立董事、审计委员会主任委员及薪酬与考核委员会委员职责。

第九节 公司治理

一、股东大会情况

（一）股东的权利和义务

1、公司股东享有下列权利：

（1）依照其所持有的股份份额获得股利和其他形式的利益分配；

（2）依法请求、召集、主持、参加或者委派股东代理人参加股东大会，并行使相应的表决权；

（3）对公司的经营进行监督，提出建议或者质询；

（4）依照法律、行政法规及公司章程的规定转让、赠与或质押其所持有股份；

（5）查阅公司章程、股东名册、公司债券存根、股东大会会议记录、董事会会议决议、监事会会议决议、财务会计报告；

（6）公司终止或者清算时，按其所持有的股份份额参加公司剩余财产的分配；

（7）对股东大会作出的公司合并、分立决议持异议的股东，要求公司收购其股份；

（8）法律、行政法规、部门规章或公司章程规定的其他权利。

2、公司股东承担下列义务：

（1）遵守法律、行政法规和本章程；

（2）依其所认购的股份和入股方式缴纳股金；

（3）除法律、法规规定的情形外，不得退股；

（4）不得滥用股东权利损害公司或者其他股东的利益；不得滥用公司法人独立地位和股东有限责任损害公司债权人的利益；

公司股东滥用股东权利给公司或者其他股东造成损失的，应当依法承担赔偿责任；

公司股东滥用公司法人独立地位和股东有限责任，逃避债务，严重损害公司债权人利益的，应当对公司债务承担连带责任；

（5）法律、行政法规及本章程规定应当承担的其他义务。

（二）股东大会的职权

公司的股东大会是公司的权力机构，依法行使下列职权：

1、决定公司经营方针和投资计划；

2、选举和更换董事，决定有关董事的报酬事项；

3、选举和更换独立董事，决定独立董事的津贴标准；

4、选举和更换由股东代表出任的监事，决定有关监事的报酬事项；

5、审议批准董事会的报告；

6、审议批准监事会的报告；

7、审议批准公司的年度财务预算方案、决算方案；

8、审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案；

9、对公司增加或者减少注册资本作出决议；

10、对发行公司债券作出决议；

11、对公司合并、分立、解散、清算或者变更公司形式作出决议；

12、修改本章程；

13、对公司聘用、解聘会计师事务所作出决议；

14、审议批准本章程第四十一条规定的担保事项；

15、审议公司在一年内购买、出售重大资产超过公司最近一期经审计总资产30%的事项；

16、审议批准变更募集资金用途事项；

17、审议股权激励计划；

18、审议法律、行政法规、部门规章或本章程规定应当由股东大会决定的其他事项。

此外，公司下列对外担保行为，须经股东大会审议通过：

1、本公司及本公司控股子公司的对外担保总额，达到或超过最近一期经审计净资产的50%以后提供的任何担保；

2、公司的对外担保总额，达到或超过最近一期经审计总资产的30%以后提供的任何担保；

3、为资产负债率超过70%的担保对象提供的担保；

4、单笔担保额超过最近一期经审计净资产10%的担保；

5、按照担保金额连续12个月内累计计算原则，超过公司最近一期经审计净资产的50%，且绝对金额超过5,000万以上。

6、对股东、实际控制人及其关联方提供的担保，但不包括公司对全资子公司的担保。

（三）股东大会议事规则

2009 年 11 月 18 日，民生轮船第一次股东大会审议通过了《股东大会议事规则》，就股东大会召集，提案与通知，召开，监管措施等做出了具体规定。

（四）股东大会运行情况

民生轮船自设立以来至本招股说明书签署日，共召开六次股东大会会议。公司的股东大会按照《公司法》、《公司章程》及《股东大会议事规则》的规定规范运作。会议通知、召开、表决方式符合相关规定，会议记录完整规范，股东大会依法履行了《公司法》、《公司章程》赋予的权利和义务。股东大会机构和制度的建立及执行，对公司治理结构的完善和规范运作发挥了积极重要的作用。

二、董事会情况

（一）董事会的构成

公司设董事会，对股东大会负责。董事会由 9 名董事组成，其中独立董事 4 名，设董事长 1 名。董事由股东大会选举或更换，每届任期三年。董事长由董事会以全体董事的过半数选举产生。董事会设董事会秘书，负责公司股东大会和董事会会议的筹备、文件保管以及公司股东资料管理等事宜。

（二）董事会的职权

公司董事会行使下列职权：

（1）召集股东大会，并向股东大会报告工作；

（2）执行股东大会的决议；

（3）决定公司的经营计划和投资方案；

（4）制订公司的年度财务预算方案、决算方案；

（5）制订公司的利润分配方案和弥补亏损方案；

（6）制订公司增加或者减少注册资本、发行债券或其他证券及上市方案；

（7）拟订公司重大收购、收购本公司股票或者合并、分立、解散及变更公司形式的方案；

（8）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；

（9）决定公司内部管理机构的设置；

（10）聘任或者解聘公司总经理、董事会秘书；根据总经理的提名，聘任或者解聘公司副总经理、财务总监（财务负责人）、总工程师、总经济师等高级管理人员，并决定其报酬事项和奖惩事项；

（11）制订公司的基本管理制度；

（12）制订公司章程的修改方案；

（13）管理公司信息披露事项；

（14）向股东大会提请聘请或更换为公司审计的会计师事务所；

（15）听取公司总经理的工作汇报并检查总经理的工作；

（16）法律、行政法规、部门规章或本章程授予的其他职权。

此外，董事会对公司对外投资、收购出售资产、资产抵押和质押、对外担保、关联交易以及债务性融资等事项的决策权限如下：

1、公司的对外投资金额达到或超过最近经审计净资产2%的，均由董事会审批；一次性投资运用资金或在连续12个月内同一或相关投资项目累计运用资金达到以下标准的，还应提交股东大会审议批准：

（1）交易涉及的资产总额（同时存在帐面值和评估值的，以高者为准）占公司最近一期经审计总资产的 50%以上；

（2）交易的成交金额（包括承担的债务和费用）占公司最近一期经审计净资产的 50％以上，且绝对金额超过 5,000 万元；

（3）交易产生的利润占公司最近一个会计年度经审计净利润的 50％以上，且绝对金额超过 500 万元；

（4）交易标的（如股权）在最近一个会计年度相关的营业收入占公司最近一个会计年度经审计营业收入的 50％以上，且绝对金额超过 5,000 万元；

（5）交易标的（如股权）在最近一个会计年度相关的净利润占公司最近一个会计年度经审计净利润的 50％以上，且绝对金额超过 500 万元。

2、公司购买、出售资产的金额达到或超过最近经审计净资产2%的，均由董事会审议；公司连续12个月内购买、出售同一或相关资产的金额占最近一期经审计总资产超过30%的则还应提交股东大会审议批准；

3、公司对外担保事项，均由董事会审议；达到公司章程第四十一条规定标准的对外担保事项还应提交股东大会审议批准；

4、公司资产抵押事项可参照关于对外担保的标准和程序审查和决策；

5、融资金额达到或超过公司最近经审计净资产的2%且融资后公司资产负债率在60%以下的债务性融资事项(发行债券除外)；

6、未达到法律、行政法规、中国证监会有关文件以及《上海证券交易所股票上市规则》规定的须提交股东大会审议通过之标准的收购出售资产、委托理财事项；

7、未达到法律、行政法规、中国证监会有关文件以及《上海证券交易所股票上市规则》规定的须提交股东大会审议通过之标准的关联交易事项。

（三）董事会议事规则

2009 年 11 月 18 日，民生轮船第一次股东大会审议通过了《董事会议事规则》，就公司董事会组成，职权，会议提案，召集和主持，会议通知，召开，档案的保存等做出了具体规定。

（四）董事会运行情况

民生轮船自设立以来至本招股说明书签署日，共召开二十次董事会会议。公司历次董事会按照《公司章程》和《董事会议事规则》规定的职权范围对公司各项事务进行了讨论决策。会议通知、召开、表决方式符合《公司法》和《公司章程》的规定，会议记录完整规范，董事会依法履行了《公司法》、《公司章程》赋予的权利和义务。

三、监事会情况

（一）监事会的构成

公司设监事会。监事会由 3 名监事组成，其中 1 名为职工代表监事，职工代表监事由公司职工通过职工代表大会民主选举产生。其余监事由股东大会选举或更换。监事会设主席一人，监事会主席由全体监事过半数选举产生。监事任期三年，任期届满可连选连任。

（二）监事会的职权

公司监事会行使下列职权：

1、对董事会编制的公司定期报告进行审核并提出书面审核意见；

2、检查公司财务；

3、对董事、高级管理人员执行公司职务的行为进行监督，对违反法律、行政法规、公司章程或者股东大会决议的董事、高级管理人员提出罢免的建议；

4、当董事、高级管理人员的行为损害公司的利益时，要求董事、高级管理人员予以纠正；

5、提议召开临时股东大会，在董事会不履行召集和主持股东大会职责时召集和主持股东大会；

6、向股东大会提出提案；

7、依照《公司法》第一百五十二条的规定，对董事、高级管理人员提起诉讼；

8、发现公司经营情况异常，可以进行调查；必要时，可以聘请会计师事务所、律师事务所等专业机构协助其工作，费用由公司承担。

（三）监事会议事规则

2009 年 11 月 18 日，民生轮船第一次股东大会审议通过了《监事会议事规则》，就监事会的提案，会议的召集和主持，会议的召开、表决等做出了具体的规定。

（四）监事会运行情况

民生轮船自设立以来至本招股说明书签署日，共召开五次监事会会议。公司历次监事会均按照《公司章程》和《监事会议事规则》规定的职权范围对公司重大事项进行审议监督，会议通知方式、召开方式、表决方式符合相关规定，会议记录完整规范。

四、独立董事制度情况

（一）独立董事

为完善公司董事会的结构，保护中小股东利益，加强董事会的决策功能，根据《公司法》、相关法律、行政法规和《公司章程》的规定，公司建立了独立董事制度。目前，公司有许茂增、王旭、何建国、蒋惠良 4 名独立董事，占公司董事会成员的三分之一以上。

独立董事具体情况详见本招股说明书“第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员”。

（二）独立董事工作制度

1、2010 年 4 月 20 日，公司 2009 年度股东大会审议通过了《民生轮船股份有限公司独立董事工作制度》，对独立董事任职资格、选聘、任期、享有职权、发表独立意见等作了详细的规定。独立董事负有诚信与勤勉义务，独立履行职责，维护公司整体利益，尤其关注中小股东的合法权益。

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

2、独立董事的职权

独立董事除具有《公司法》、《公司章程》和其他相关法律、法规赋予董事的职权外，还享有以下特别职权：

（1）公司涉及的重大关联交易(指公司拟与关联人达成的总额高于 300 万元或高于上市公司最近经审计净资产值的 5%的关联交易)应由独立董事认可后，提交董事会讨论；独立董事作出判断前，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；

（2）公司聘用或解聘会计师事务所，应由独立董事认可后，提交董事会讨论；

（3）向董事会提议聘用或解聘会计师事务所；

（4）向董事会提请召开临时股东大会；

（5）提议召开董事会；

（6）独立聘请外部审计机构和咨询机构；

（7）可以在股东大会召开前公开向股东征集投票权。

独立董事除履行上述职责外，还应当对以下事项向董事会或股东大会发表独立意见：

（1）提名、任免董事；

（2）聘任或解聘高级管理人员；

（3）公司董事、高级管理人员的薪酬；

（4）关联交易；

（5）变更募集资金用途；

（6）公司及公司控股子公司的对外担保总额，达到或超过最近一期经审计净资产的 50%以后提供的任何担保；

（7）公司的对外担保总额,达到或超过最近一期经审计总资产的 30%以后提供的任何担保；

（8）为资产负债率超过 70%的担保对象提供的担保；

（9）单笔担保额超过最近一期经审计净资产 10%的担保；

（10）连续十二个月内担保金额超过公司最近一期经审计净资产的 50%且绝对金额超过 3000 万元；

（11）对股东、实际控制人及其关联方提供的担保；

（12）股权激励计划；

（13）独立董事认为有可能损害中小股东合法权益的事项；

（14）上海证券交易所规定的其它情形；

（15）《公司章程》规定的其他事项。

（三）独立董事履职情况

自受聘以来，公司的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，对公司的关联交易等重大事项发表了独立意见，对公司治理结构的完善发挥了重要的作用。

五、董事会秘书情况

公司设立 1 名董事会秘书。董事会秘书为公司高级管理人员，对公司和董事会负责。

（一）董事会秘书职责

根据《民生轮船股份有限公司董事会秘书工作细则》的规定，董事会秘书的主要职责是：

1、董事会秘书为本公司与证券交易所的指定联络人，负责准备和提交证券交易所要求的文件，组织完成监管机构布置的任务；

2、准备和提交董事会和股东大会的报告和文件；

3、按照法定程序筹备董事会会议和股东大会，列席董事会会议并作记录，并应当在会议纪要上签字，保证其准确性；

4、协调和组织公司信息披露事项，包括建立信息披露的制度，接待来访回答咨询，联系股东，向投资者提供公司公开披露的资料，促使公司及时、合法、真实和完整地进行信息披露；

5、列席涉及信息披露的有关会议，公司有关部门应当向董事会秘书提供信息披露所需要的资料和信息。公司做出重大决定之前，应当从信息披露角度征询董事会秘书的意见；

6、董事会秘书负责公司与投资者之间的关系管理工作，积极开展并不断健全投资者关系管理工作；

7、负责公司股东大会网络投票工作；

8、负责信息的保密工作，制订保密措施。内幕信息泄露时，及时采取补救措施加以解释和澄清，并报告证券交易所和中国证监会重庆监管局；

9、负责保管公司股东名册等有关资料及董事会印章，保管公司董事会和股东大会的会议文件和记录，保证有权得到公司有关记录和文件的人及时得到有关文件和记录；

10、帮助公司董事、监事、高级管理人员了解法律、法规、《公司章程》、《上市规则》及股票上市协议对其设定的责任，为董事履行职责提供协助；

11、协助董事会依法行使职权，在董事会违反法律法规、《公司章程》及有关规定做出决议时，及时提醒董事会。如董事会坚持做出上述决议，应当把情况记载在会议纪要上，并将该会议纪要立即提交公司全体董事和监事；

12、为公司重大决策提供咨询和建议；

13、法律、法规及《公司章程》规定董事会秘书需履行的其他职责。

（二）董事会秘书履职情况

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。

六、董事会专门委员会情况

（一）董事会战略委员会

公司董事会下设战略委员会，由 5 名董事组成，其中独立董事 2 名。公司第一届董事会战略委员会由董事长卢晓钟，独立董事许茂增、王旭及董事赵羽航、丁向明组成，其中卢晓钟担任战略委员会主任委员。

战略委员会的主要职责权限有：对公司长期发展战略规划进行研究并提出建议；对《公司章程》规定须经董事会批准的重大投资融资议案进行研究并提出建议；对《公司章程》规定须经董事会批准的重大资本运作、资产经营项目进行研究并提出建议；对其他影响公司发展的重大事项进行研究并提出建议；对以上事项的实施进行检查、评估，并对检查、评估结果提出书面意见；董事会授权的其他事宜。

（二）董事会审计委员会

公司董事会下设审计委员会，由 3 名董事组成，其中独立董事 2 名，至少 1 名独立董事为专业会计人士。公司第一届董事会审计委员会由独立董事何建国、蒋惠良及董事吴小华组成，其中何建国是财务会计专业人士，担任审计委员会主任委员。

审计委员会的主要职责权限有：提议聘请或更换外部审计机构；监督公司的内部审计制度及其实施；有权要求公司管理层对相关管理建议书给以回复，并对落实情况予以监督；负责内部审计与外部审计之间的沟通，有权单独召集审计师会议；审核公司的财务信息及其披露；审查公司内控制度，有权对重大关联交易进行审计；有权召集公司内控制度有关部门会议；在董事会通过后，实施审计委员会年度工作计划；董事会授权的其他事宜。

（三）董事会薪酬与考核委员会

公司董事会下设薪酬与考核委员会，由 3 名董事组成，其中独立董事 2 名。公司第一届董事会薪酬与考核委员会由独立董事王旭、何建国及董事赵羽航组成，其中王旭担任薪酬与考核委员会主任委员。

薪酬与考核委员会的主要职责权限有：根据董事及高级管理人员管理岗位的主要范围、职责、重要性以及其他相关企业相关岗位的薪酬水平制定薪酬计划或方案；审查公司董事及高级管理人员的履行职责情况并对其进行年度绩效考评；负责对公司薪酬制度执行情况进行监督；董事会授权的其他事宜。

（四）董事会提名委员会

公司董事会下设提名委员会，由 3 名董事组成，其中独立董事 2 名。公司第一届董事会提名委员会由独立董事许茂增、王旭及董事邹俊华组成，其中许茂增担任提名委员会主任委员。

提名委员会的主要职责权限有：根据公司经营活动情况、资产规模和股权结构对董事会的规模和构成向董事会提出建议；研究董事、经理人员的选择标准和程序，并向董事会提出建议；广泛搜寻合格的董事和经理人员的人选；对董事候选人和经理人选进行审查并提出建议；对须提请董事会聘任的其他高级管理人员进行审查并提出建议；董事会授权的其他事宜。

七、公司独立规范运作情况

（一）股东大会依照法律法规和《公司章程》独立规范运作

截至本招股说明书签署日，公司的股东大会一直根据《公司法》、《公司章程》及《股东大会议事规则》的规定规范运作。会议通知、召开、表决方式符合相关规定，会议记录完整规范，股东大会依法履行了《公司法》、《公司章程》赋予的权利和义务。股东大会机构和制度的建立及执行，对公司治理结构的完善和规范运作发挥了积极重要的作用。

（二）董事会依照法律法规和《公司章程》独立规范运作

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

（三）监事会依照法律法规和《公司章程》独立规范运作

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

八、公司近三年违法违规行为情况

最近三年内，公司不存在因违反工商、税收、土地、环保、海关等法律、法规而受到重大行政处罚的情况。

九、公司近三年资金占用和违规担保情况

最近三年内，公司不存在资金被控股股东、实际控制人及其控制的其他企业占用的情形。

公司的《公司章程》、《对外担保管理办法》中已明确对外担保的审批权限和审议程序，最近三年内不存在为股东、实际控制人及其控制的其他企业进行违规担保的情形。

十、公司内部控制制度有效性情况

（一）公司内部控制制度的基本情况

公司按照《中华人民共和国公司法》、财政部《企业内部控制基本规范》以及相关政策法规的要求，结合公司实际情况，制定和修订了与内部控制相关的制度。

公司依据自身实际情况、《公司章程》及相关法律法规的要求，建立了股东大会、管理层、监事会以及在管理层领导下的经营团队，并形成了由人力资源部、财务部、航运管理部、结算部等部门组成的经营框架。公司合理确定了各组织单位的形式和性质，并贯彻了不相容职务相分离的原则，比较科学地划分了每个组织单位内部的责任权限，形成了相互制衡机制。同时，切实做到与公司控股股东“五独立”。公司已成立了稽核室，指定专门的人员具体负责内部稽核，保证相关控制制度的贯彻实施。

公司已按照《公司法》、《证券法》和有关监管部门的要求及《公司章程》的规定，建立了较为合理的决策机制并规定了重大事项的决策方法：公司制定了《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》、《监事会议事规则》及董事会各专门委员会议事规则及《总经理工作细则》等重要的决策制度，明确了决策、执行、监督等方面的职责权限，形成科学有效的职责分工和制衡机制，促进治理结构各司其职、规范运作。

人事管理制度方面：公司已建立了《员工培训管理制度》、《专业技术职务考评聘任管理制度》、《高层次人才管理制度》等相关制度，实施了较科学的聘用、培训、轮岗、考核、奖惩、晋升和淘汰等人事管理制度，聘用适当的人员，使其能完成所分配的任务，强调人才强企战略，提高员工队伍综合素质，增强企业核心竞争力。

资产管理制度方面：公司基本建立了一套保证资金及其他资产安全、完整的内部控制制度。公司定期对应收款项、存货、在建工程、无形资产等项目中存在的问题和潜在损失进行调查，根据谨慎性原则的要求，按照《资产减值管理内部控制制度》合理计提资产减值准备，并将估计损失、计提准备的依据及需要核销项目提交经理办公会和董事会审议批准后执行。

投资管理制度方面：公司已建立了投资管理制度，对运用公司资金所涉及的股权投资和固定资产投资等进行了统一的规范。公司企划部是负责公司投资业务的综合管理部门，负责对公司的潜在投资项目信息搜集、论证研究，提供项目可行性研究报告、投资方案以及相关的论证资料，为决策提供依据。公司根据投资金额及授权范围分别对总经理、董事会及股东大会确定了不同的审批权限。

子公司管理制度方面：公司已建立了对全资子公司及控股子公司的管理办法，要求子公司严格按照授权规定将重大事项报母公司董事会审议或股东大会审议。子公司对外签订重大业务合同、对外投资（收购兼并）、对外融资、资产处置、收益分配、对外担保等重大事项都应按照母公司的授权范围进行。母公司财务部对子公司的会计核算和财务管理等实施指导监督，其财务负责人由母公司委派。母公司稽核室还定期和不定期地实施对子公司的内部审计监督。

信息系统建设方面：公司建立了财务报告相关的信息系统，包括交易的生成、记录、处理；电子信息系统开发与维护；数据输入与输出；文件储存与保管；对外信息的披露等；公司信息处理部门与使用部门权责得到较好地划分，程序及资料的存取、数据处理、系统开发及程序修改得到较好地控制，档案、设备、信息的安全得到较好地控制。此外，公司建立了有效沟通渠道和机制，使管理层能够及时获取员工的职责履行情况，并与客户、供应商、监管部门和其他外部单位保持及时有效沟通，使管理层面对各种变化能够及时采取适当的进一步行动。

在对内部控制的监督方面：公司对控制的监督主要包括董事会、审计委员会、监事会及内部审计机构稽核室的监督。公司定期对各项内部控制制度进行评价，以获取其有效运行或存在缺陷的证据，并对发现的内部控制缺陷及时采取措施予以纠正。

预算管理制度方面：本着“事前计划，事中控制，事后总结”的原则，为提高公司经济效益，公司制定了《预算管理制度》，规定了预算的编制与考核；公司的日常运行工作主要围绕以预算为中心的管理制度进行，以经营预算、投资预算、融资预算为基础，以经营利润为目标，以资金流为核心，所有经济活动均纳入预算进行管理。

会计控制制度方面：公司已按《公司法》、《会计法》、企业会计准则等法律及其补充规定的要求制订适合公司的会计制度和财务管理制度，并明确制订了会计凭证、会计账簿和财务报告的处理程序，以合理保证各项目标的实现，公司已建立包括交易授权控制、责任分工控制、凭证与记录控制、资产接触与记录控制等的相关会计控制程序。

内部控制检查监督制度方面：公司对内部控制制度执行定期和不定期的检查，主要包括：公司董事会检查、内部审计部门稽核室检查。稽核室主要对本公

司及其子公司的各项收入、成本费用、对外投资、物资（劳务）采购等预算执行情况和经济活动，以及重要经济合同的风险控制进行审计监督，并按公司规定进行考核兑现；稽核室还组织实施公司内部控制监督检查工作，并负责对本公司及其子公司内部控制系统的健全性、合理性和有效性进行检查、评价，对有关经济业务的经营风险进行评估和意见反馈。

（二）公司董事会对内部控制制度的自我评估意见

公司董事会认为，公司已根据实际情况和管理需要，建立健全了完整、合理的内部控制制度，所建立的内部控制制度贯穿于公司经营活动的各层面和各环节并有效实施。公司按照《企业内部控制基本规范》（财会[2008]7 号），于截至 2011 年 12 月 31 日止在所有重大方面保持了与财务报表相关的有效的内部控制。

（三）注册会计师对内部控制的鉴证情况

天健正信对公司内部控制制度进行了审计，出具了《民生轮船股份有限公司截至 2011 年 12 月 31 日止内部控制审计报告》（天健正信审（2012）专字第 030025 号），认为：公司按照《企业内部控制基本规范》（财会[2008]7 号）于截至 2011 年 12 月 31 日止在所有重大方面保持了与财务报表相关的有效的内部控制。

第十节 财务会计信息

本节主要提供从公司经审计的报告期财务报表及财务报表附注中摘录的部分信息，引用的财务会计数据，非经特别说明，均引自本公司经审计的财务报表及财务报表附注。非经特别说明，主要为合并报表财务数据。

一、财务报表

（一）注册会计师意见

天健正信会计师事务所有限公司接受本公司的委托，审计了本公司 2009 年 12 月 31 日、2010 年 12 月 31 日及 2011 年 12 月 31 日的资产负债表和合并资产负债表， 2009 年度、2010 年度及 2011 年度的利润表和合并利润表、现金流量表和合并现金流量表、股东权益变动表和合并股东权益变动表以及财务报表附注，并出具了天健正信审（2012）GF 字第 030010 号标准无保留意见的审计报告。

（二）财务报表

1、合并资产负债表

单位：元

	2011 年 12 月 31 日	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
流动资产：			
货币资金	178,587,280.56	214,930,358.76	142,561,361.75
应收票据	20,913,003.54	28,307,730.84	17,591,986.10
应收账款	266,800,219.34	236,414,662.83	204,743,577.38
预付款项	128,627,785.54	19,915,419.24	8,229,527.94
其他应收款	36,629,893.90	35,361,506.80	33,180,669.85
存货	23,940,745.16	20,619,960.60	16,438,930.00
流动资产合计	655,498,928.04	555,549,639.07	422,746,053.02
非流动资产：			
长期应收款		2,299,053.24	2,299,053.24
长期股权投资	90,665,118.12	74,661,368.32	63,161,559.41
固定资产	808,194,555.23	563,831,933.87	539,128,328.07
在建工程	37,568,076.88	196,009,717.53	167,200,062.05
无形资产	26,755,467.63	27,400,177.71	28,044,887.79
递延所得税资产	808,736.62	909,699.00	662,397.76
非流动资产合计	963,991,954.48	865,111,949.67	800,496,288.32
资产总计	1,619,490,882.52	1,420,661,588.74	1,223,242,341.34

流动负债：			
短期借款	196,470,000.00	98,970,000.00	163,420,000.00
应付票据		17,000,000.00	17,000,000.00
应付账款	186,134,982.31	185,634,290.67	142,618,865.05
预收款项	7,257,226.38	6,156,368.79	6,211,826.29
应付职工薪酬	12,010,693.53	17,213,814.60	11,785,519.35
应交税费	11,195,761.69	9,624,337.55	23,368,197.41
应付股利			51,726,434.86
其他应付款	22,533,294.54	34,608,307.13	43,391,114.38
一年内到期的非流动负债	116,190,000.00	142,100,926.05	26,300,000.00
流动负债合计	551,791,958.45	511,308,044.79	485,821,957.34
非流动负债：			
长期借款	268,018,000.00	234,380,000.00	187,497,430.26
非流动负债合计	268,018,000.00	234,380,000.00	187,497,430.26
负债合计	819,809,958.45	745,688,044.79	673,319,387.60
股东权益：			
股本	205,000,000.00	205,000,000.00	205,000,000.00
资本公积	237,325,856.41	237,526,416.88	237,784,172.87
盈余公积	26,133,744.17	17,104,481.59	7,597,490.94
未分配利润	327,123,296.38	215,342,645.48	99,541,289.93
归属于母公司股东权益合计	795,582,896.96	674,973,543.95	549,922,953.74
少数股东权益	4,098,027.11		
股东权益合计	799,680,924.07	674,973,543.95	549,922,953.74
负债和股东权益总计	1,619,490,882.52	1,420,661,588.74	1,223,242,341.34

2、合并利润表

单位：元

	2011 年度	2010 年度	2009 年度
一、营业收入	2,255,303,391.74	2,261,399,042.40	1,899,436,458.47
减：营业成本	1,973,915,482.97	1,989,490,758.18	1,661,447,669.04
营业税金及附加	21,810,013.16	19,739,095.59	22,536,464.77
销售费用	58,681,529.54	55,668,906.04	42,820,814.67
管理费用	47,472,522.11	43,629,775.41	38,452,706.45
财务费用	27,201,690.00	13,687,651.24	12,871,820.86
资产减值损失	466,721.02	2,215,653.80	669,413.73
加：公允价值变动收益（损失以“-”填列）			
投资收益（损失以“-”号填列）	11,744,947.36	11,831,013.64	8,506,573.82
其中：对联营企业和合营企业的投资收益	11,745,267.85	11,757,564.90	7,207,191.84

二、营业利润（亏损以“-”号填列）	137,500,380.30	148,798,215.78	129,144,142.77
加：营业外收入	12,856,929.82	12,536,417.67	6,545,618.12
减：营业外支出	304,166.24	6,893,362.19	4,554,766.71
其中：非流动资产处置损失	105,282.19	5,965,071.30	2,216,115.52
三、利润总额（亏损总额以“-”号填列）	150,053,143.88	154,441,271.26	131,134,994.18
减：所得税费用	29,645,203.29	29,132,925.06	26,377,346.45
四、净利润（净亏损以“-”填列）	120,407,940.59	125,308,346.20	104,757,647.73
其中：被合并方在合并前实现的净利润			
归属于母公司股东的净利润	120,809,913.48	125,308,346.20	104,757,647.73
少数股东损益	-401,972.89		
五、每股收益			
（一）基本每股收益	0.59	0.61	0.69
（二）稀释每股收益	0.59	0.61	0.69
六、其他综合收益			
七、综合收益总额	120,407,940.59	125,308,346.20	104,757,647.73
归属于母公司股东的综合收益总额	120,809,913.48	125,308,346.20	104,757,647.73
归属于少数股东的综合收益总额	-401,972.89		

3、合并现金流量表

单位：元

	2011 年度	2010 年度	2009 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	2,190,714,195.03	2,214,562,350.34	1,888,344,436.58
收到其他与经营活动有关的现金	79,872,471.45	81,905,265.55	69,935,754.85
经营活动现金流入小计	2,270,586,666.48	2,296,467,615.89	1,958,280,191.43
购买商品、接受劳务支付的现金	1,868,121,250.78	1,881,438,927.76	1,604,565,831.45
支付给职工以及为职工支付的现金	149,229,265.63	128,630,846.15	126,180,485.12
支付的各项税费	57,185,785.79	69,501,607.94	35,994,714.68
支付其他与经营活动有关的现金	98,368,763.33	77,869,265.99	209,701,596.15

经营活动现金流出小计	2,172,905,065.53	2,157,440,647.84	1,976,442,627.40
经营活动产生的现金流量净额	97,681,600.95	139,026,968.05	-18,162,435.97
二、投资活动产生的现金流量：			
收回投资收到的现金	202,137.09		3,985,134.59
取得投资收益收到的现金	38,500.00	73,448.74	1,345,337.21
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	1,061,614.34	22,453,385.62	18,925,056.12
投资活动现金流入小计	1,302,251.43	22,526,834.36	24,255,527.92
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	200,273,848.88	111,538,205.72	141,461,175.18
投资支付的现金	4,000,000.00	3,600,000.00	79,800,000.00
投资活动现金流出小计	204,273,848.88	115,138,205.72	221,261,175.18
投资活动产生的现金流量净额	-202,971,597.45	-92,611,371.36	-197,005,647.26
三、筹资活动产生的现金流量：			
吸收投资收到的现金	4,500,000.00		191,953,300.00
其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金	4,500,000.00		
取得借款收到的现金	333,378,000.00	387,440,000.00	392,240,000.00
收到其他与筹资活动有关的现金	11,758,200.00	4,990,300.00	5,013,900.00
筹资活动现金流入小计	349,636,200.00	392,430,300.00	589,207,200.00
偿还债务支付的现金	228,292,402.84	289,206,504.21	360,248,346.71
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	34,152,221.79	77,949,510.69	24,657,050.18
筹资活动现金流出小计	262,444,624.63	367,156,014.90	384,905,396.89
筹资活动产生的现金流量净额	87,191,575.37	25,274,285.10	204,301,803.11
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-1,906,302.07	345,715.22	-152,052.07
五、现金及现金等价物净增加额	-20,004,723.20	72,035,597.01	-11,018,332.19
加：期初现金及现金等价物余额	197,596,958.76	125,561,361.75	136,579,693.94
六、期末现金及现金等价物余额	177,592,235.56	197,596,958.76	125,561,361.75

4、合并所有者权益变动表

项　　目	2011 年度（单位：元）							
	归属于母公司股东权益						少数股东权益	股东权益合计
	股本	资本公积	减：库存股	盈余公积	未分配利润	其他		
一、上年年末余额	205,000,000.00	237,526,416.88		17,104,481.59	215,342,645.48			674,973,543.95
加：会计政策变更								
前期差错更正								
二、本年年初余额	205,000,000.00	237,526,416.88		17,104,481.59	215,342,645.48			674,973,543.95
三、本年增减变动金额（减少以“一”号填列）		-200,560.47		9,029,262.58	111,780,650.90		4,098,027.11	124,707,380.12
（一）净利润					120,809,913.48		-401,972.89	120,407,940.59
（二）直接计入股东权益的利得和损失								
（三）股东投入和减少股本		-200,560.47					4,500,000.00	4,299,439.53
其中：股东投入股本							4,500,000.00	4,500,000.00
（四）利润分配				9,029,262.58	-9,029,262.58			
（五）股东权益内部结转								
四、本年年末余额	205,000,000.00	237,325,856.41		26,133,744.17	327,123,296.38		4,098,027.11	799,680,924.07

项　　目	2010 年度（单位：元）							
	归属于母公司股东权益						少数股东权益	股东权益合计
	股本	资本公积	减：库存股	盈余公积	未分配利润	其他		
一、上年年末余额	205,000,000.00	237,784,172.87		7,597,490.94	99,541,289.93			549,922,953.74
加：会计政策变更								
前期差错更正								
二、本年年初余额	205,000,000.00	237,784,172.87		7,597,490.94	99,541,289.93			549,922,953.74
三、本年增减变动金额（减少以“一”号填列）		-257,755.99		9,506,990.65	115,801,355.55			125,050,590.21
（一）净利润					125,308,346.20			125,308,346.20
（二）直接计入股东权益的利得和损失		-257,755.99						-257,755.99
其中：权益法下被投资单位其他股东权益变动的影响		-257,755.99						-257,755.99
（三）股东投入和减少股本								
（四）利润分配				9,506,990.65	-9,506,990.65			
其中：提取盈余公积				9,506,990.65	-9,506,990.65			
（五）股东权益内部结转								
四、本年年末余额	205,000,000.00	237,526,416.88		17,104,481.59	215,342,645.48			674,973,543.95

项　　目	2009 年度（单位：元）							
	归属于母公司股东权益						少数股东权益	股东权益合计
	股本	资本公积	减：库存股	盈余公积	未分配利润	其他		
一、上年年末余额	134,562,000.00	7,509,532.64		14,458,462.26	135,997,366.03			292,527,360.93
加：会计政策变更								
前期差错更正								
二、本年年初余额	134,562,000.00	7,509,532.64		14,458,462.26	135,997,366.03			292,527,360.93
三、本年增减变动金额（减少以“一”号填列）	70,438,000.00	230,274,640.23		-6,860,971.32	-36,456,076.10			257,395,592.81
（一）净利润					104,757,647.73			104,757,647.73
（二）直接计入股东权益的利得和损失								
（三）股东投入和减少股本	70,438,000.00	133,926,379.94						204,364,379.94
其中：股东投入股本	70,438,000.00	121,515,300.00						191,953,300.00
其他		12,411,079.94						12,411,079.94
（四）利润分配				2,858,883.56	-54,585,318.42			-51,726,434.86
其中：提取盈余公积				2,858,883.56	-2,858,883.56			
对股东的分配					-51,726,434.86			-51,726,434.86
（五）股东权益内部结转		96,348,260.29		-9,719,854.88	-86,628,405.41			
其中：其他		96,348,260.29		-9,719,854.88	-86,628,405.41			
四、本年年末余额	205,000,000.00	237,784,172.87		7,597,490.94	99,541,289.93			549,922,953.74

5、母公司资产负债表

单位：元

	2011 年 12 月 31 日	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
流动资产：			
货币资金	62,122,136.71	93,183,294.34	39,432,838.52
应收票据	3,447,123.54	3,567,988.00	4,537,251.30
应收账款	42,435,927.32	34,141,129.67	33,864,604.88
预付款项	117,515,991.42	12,418,024.85	3,367,268.31
其他应收款	166,490,666.67	181,883,712.99	160,715,010.38
存货	22,486,749.07	19,444,956.72	15,377,053.06
流动资产合计	414,498,594.73	344,639,106.57	257,294,026.45
非流动资产：			
长期股权投资	200,062,119.50	183,912,364.91	172,061,187.48
固定资产	689,454,018.99	449,816,134.97	431,709,394.57
在建工程	37,138,255.88	195,629,896.53	167,200,062.05
递延所得税资产	226,784.42	123,314.01	142,835.25
非流动资产合计	926,881,178.79	829,481,710.42	771,113,479.35
资产总计	1,341,379,773.52	1,174,120,816.99	1,028,407,505.80
流动负债：			
短期借款	136,470,000.00	51,470,000.00	120,420,000.00
应付票据		17,000,000.00	10,000,000.00
应付账款	37,447,409.49	36,106,214.92	37,814,347.02
预收款项	266,028.50	44,460.75	687,754.25
应付职工薪酬	8,580,371.60	13,855,664.07	7,417,907.83
应交税费	7,684,467.73	6,587,361.72	15,269,099.09
应付股利			51,726,434.86
其他应付款	87,036,374.84	82,981,133.48	91,491,627.00
一年内到期的非流动负债	116,190,000.00	142,100,926.05	11,300,000.00
流动负债合计	393,674,652.16	350,145,760.99	346,127,170.05
非流动负债			
长期借款	268,018,000.00	234,380,000.00	187,497,430.26
非流动负债合计	268,018,000.00	234,380,000.00	187,497,430.26
负债合计	661,692,652.16	584,525,760.99	533,624,600.31
股东权益：			
股本	205,000,000.00	205,000,000.00	205,000,000.00
资本公积	260,735,753.45	260,936,313.92	261,194,069.91
减：库存股			
盈余公积	21,395,136.79	12,365,874.21	2,858,883.56
未分配利润	192,556,231.12	111,292,867.87	25,729,952.02
股东权益合计	679,687,121.36	589,595,056.00	494,782,905.49
负债和股东权益总计	1,341,379,773.52	1,174,120,816.99	1,028,407,505.80

6、母公司利润表

单位：元

	2011 年度	2010 年度	2009 年度
一、营业收入	1,151,311,053.31	1,038,374,801.10	907,437,782.18
减：营业成本	989,365,578.26	873,041,292.12	762,113,052.22
营业税金及附加	11,376,115.35	10,749,376.14	14,634,921.08
销售费用	10,979,870.76	12,126,430.86	6,390,673.41
管理费用	29,782,536.75	32,969,591.91	25,997,805.53
财务费用	21,284,722.66	8,798,526.50	9,895,021.91
资产减值损失	733,586.41	773,727.85	53,718.56
加：公允价值变动收益（损失以“-”填列）			
投资收益（损失以“-”号填列）	11,890,952.15	12,182,382.16	8,564,846.3
其中：对联营企业和合营企业的投资收益	11,891,272.64	12,108,933.42	7,265,464.41
二、营业利润（亏损以“-”号填列）	99,679,595.27	112,098,237.88	96,917,435.86
加：营业外收入	10,734,575.33	10,674,655.33	4,620,427.91
减：营业外支出	234,359.87	6,850,865.91	4,409,369.59
其中：非流动资产处置损失	48,559.87	5,938,136.11	2,129,464.97
三、利润总额（亏损总额以“-”号填列）	110,179,810.73	115,922,027.30	97,128,494.18
减：所得税费用	19,887,184.90	20,852,120.80	18,043,880.23
四、净利润（净亏损以“-”填列）	90,292,625.83	95,069,906.50	79,084,613.95
五、每股收益			
（一）基本每股收益			
（二）稀释每股收益			
六、其他综合收益			
七、综合收益总额	90,292,625.83	95,069,906.50	79,084,613.95

7、母公司现金流量表

单位：元

	2011 年上半年	2010 年度	2009 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	1,125,898,700.99	1,024,980,059.36	773,822,580.03
收到其他与经营活动有关的现金	54,643,038.41	19,551,034.12	59,510,870.74
经营活动现金流入小计	1,180,541,739.40	1,044,531,093.48	833,333,450.77

购买商品、接受劳务支付的现金	897,389,006.68	792,733,277.05	567,868,482.27
支付给职工以及为职工支付的现金	88,360,115.68	80,579,649.86	88,932,757.46
支付的各项税费	33,160,210.64	41,682,785.56	21,395,799.05
支付其他与经营活动有关的现金	47,070,598.83	35,028,486.92	177,203,638.80
经营活动现金流出小计	1,065,979,931.83	950,024,199.39	855,400,677.58
经营活动产生的现金流量净额	114,561,807.57	94,506,894.09	-22,067,226.81
二、投资活动产生的现金流量：			
收回投资收到的现金	202,137.09		3,985,134.59
取得投资收益收到的现金	38,500.00	73,448.74	1,345,337.21
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	597,338.34	22,048,101.62	18,445,035.38
投资活动现金流入小计	837,975.43	22,121,550.36	23,775,507.18
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	196,092,167.02	104,620,878.06	135,445,649.33
投资支付的现金	4,000,000.00	3,600,000.00	79,800,000.00
投资活动现金流出小计	200,092,167.02	108,220,878.06	215,245,649.33
投资活动产生的现金流量净额	-199,254,191.59	-86,099,327.70	-191,470,142.15
三、筹资活动产生的现金流量：			
吸收投资收到的现金			191,953,300.00
取得借款收到的现金	253,348,000.00	315,940,000.00	308,240,000.00
收到其他与筹资活动有关的现金	9,702,000.00	3,580,300.00	3,503,900.00
筹资活动现金流入小计	263,050,000.00	319,520,300.00	503,697,200.00
偿还债务支付的现金	160,537,402.84	207,206,504.21	281,844,981.12
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	31,855,540.10	75,183,012.52	20,397,060.75
筹资活动现金流出小计	192,392,942.94	282,389,516.73	302,242,041.87
筹资活动产生的现金流量净额	70,657,057.06	37,130,783.27	201,455,158.13
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-105,830.67	1,212,106.16	409,926.74
五、现金及现金等价物净增加额	-14,141,157.63	46,750,455.82	-11,672,284.09

加：期初现金及现金等价物余额	76,183,294.34	29,432,838.52	41,105,122.61
六、期末现金及现金等价物余额	62,042,136.71	76,183,294.34	29,432,838.52

8、母公司所有者权益变动表

项　　目	2011 年度（单位：元）					
	股本	资本公积	减：库存股	盈余公积	未分配利润	股东权益合计
一、上年年末余额	205,000,000.00	260,936,313.92		12,365,874.21	111,292,867.87	589,595,056.00
加：会计政策变更						
前期差错更正						
二、本年年初余额	205,000,000.0	260,936,313.92		12,365,874.21	111,292,867.87	589,595,056.00
三、本年增减变动金额（减少以“一”号填列）		-200,560.47		9,029,262.58	81,263,363.25	90,092,065.36
（一）净利润					90,292,625.83	90,292,625.83
（二）直接计入股东权益的利得和损失		-200,560.47				-200,560.47
（三）股东投入和减少股本						
（四）利润分配				9,029,262.58	-9,029,262.58	
（五）股东权益内部结转						
四、本年年末余额	205,000,000.00	260,735,753.45		21,395,136.79	192,556,231.12	679,687,121.36

项　　目	2010 年度（单位：元）					
	股本	资本公积	减：库存股	盈余公积	未分配利润	股东权益合计
一、上年年末余额	205,000,000.00	261,194,069.91		2,858,883.56	25,729,952.02	494,782,905.49
加：会计政策变更						
前期差错更正						
二、本年年初余额	205,000,000.00	261,194,069.91		2,858,883.56	25,729,952.02	494,782,905.49
三、本年增减变动金额（减少以“一”号填列）		-257,755.99		9,506,990.65	85,562,915.85	94,812,150.51
（一）净利润					95,069,906.50	95,069,906.50

（二）直接计入股东权益的利得和损失		-257,755.99				-257,755.99
其中：权益法下被投资单位其他股东权益变动的影响		-257,755.99				-257,755.99
（三）股东投入和减少股本						
（四）利润分配				9,506,990.65	-9,506,990.65	
其中：提取盈余公积				9,506,990.65	-9,506,990.65	
（五）股东权益内部结转						
四、本年年末余额	205,000,000.00	260,936,313.92		12,365,874.21	111,292,867.87	589,595,056.00

项　　目	2009 年度（单位：元）					
	股本	资本公积	减：库存股	盈余公积	未分配利润	股东权益合计
一、上年年末余额	134,562,000.00	30,919,429.68		9,719,854.88	87,859,061.90	263,060,346.46
加：会计政策变更						
前期差错更正						
二、本年年初余额	134,562,000.00	30,919,429.68		9,719,854.88	87,859,061.90	263,060,346.46
三、本年增减变动金额（减少以“一”号填列）	70,438,000.00	230,274,640.23		-6,860,971.32	-62,129,109.88	231,722,559.03
（一）净利润					79,084,613.95	79,084,613.95
（二）直接计入股东权益的利得和损失						
（三）股东投入和减少股本	70,438,000.00	133,926,379.94				204,364,379.94
其中：股东投入股本	70,438,000.00	121,515,300.00				191,953,300.00
其他		12,411,079.94				12,411,079.94
（四）利润分配				2,858,883.56	-54,585,318.42	-51,726,434.86
其中：提取盈余公积				2,858,883.56	-2,858,883.56	
对股东的分配					-51,726,434.86	-51,726,434.86

（五）股东权益内部结转		96,348,260.29		-9,719,854.88	-86,628,405.41	
其中：其他		96,348,260.29		-9,719,854.88	-86,628,405.41	
四、本年年末余额	205,000,000.00	261,194,069.91		2,858,883.56	25,729,952.02	494,782,905.49

二、审计意见

天健正信对公司近三年财务报表进行了审计，并出具了天健正信审（2012）GF 字第 030010 号标准无保留意见的审计报告。其审计结论为：公司财务报表已经按照企业会计准则的规定编制，在所有重大方面公允反映了公司 2011 年 12 月 31 日、2010 年 12 月 31 日、2009 年 12 月 31 日的财务状况以及 2011 年度、2010 年度、2009 年度的经营成果和现金流量。

三、公司的主要会计政策、会计估计和前期差错

（一）财务报表的编制基础

本公司以持续经营为基础，根据实际发生的交易和事项，按照《企业会计准则—基本准则》和其他各项具体会计准则、应用指南及准则解释的规定进行确认和计量，在此基础上编制财务报表。编制符合企业会计准则要求的财务报表需要使用估计和假设，这些估计和假设会影响到财务报告日的资产、负债和或有负债的披露，以及报告期间的收入和费用。

（二）遵循企业会计准则的声明

本公司编制的财务报表符合《企业会计准则》的要求，真实、完整地反映了本公司 2011 年 12 月 31 日、2010 年 12 月 31 日、2009 年 12 月 31 日的财务状况，2011 年度、2010 年度、2009 年度的经营成果和现金流量等有关信息。

（三）会计期间

本公司会计期间为公历年度，即每年 1 月 1 日起至 12 月 31 日止。

（四）记账本位币

本公司以人民币为记账本位币。

（五）同一控制下和非同一控制下企业合并的会计处理方法

1、同一控制下的企业合并

对于同一控制下的企业合并，合并方在企业合并中取得的资产和负债，按照合并日在被合并方的账面价值计量。合并方取得的净资产账面价值与支付的合并

对价账面价值（或发行股份面值总额）的差额，调整资本公积；资本公积不足冲减的，调整留存收益。

2、非同一控制下的企业合并

对于非同一控制下的企业合并，合并成本为购买方在购买日为取得对被购买方的控制权而付出的资产、发生或承担的负债以及发行的权益性证券的公允价值。

通过多次交换交易分步实现的非同一控制下企业合并，区分个别财务报表和合并财务报表进行相关会计处理：

（1）在个别财务报表中，以购买日之前所持被购买方的股权投资的账面价值与购买日新增投资成本之和，作为该项投资的初始投资成本；购买日之前持有的被购买方的股权涉及其他综合收益的，在处置该项投资时将与其相关的其他综合收益（例如，可供出售金融资产公允价值变动计入资本公积的部分，下同）转入当期投资收益。

（2）在合并财务报表中，对于购买日之前持有的被购买方的股权，按照该股权在购买日的公允价值进行重新计量，公允价值与其账面价值的差额计入当期投资收益；购买日之前持有的被购买方的股权涉及其他综合收益的，与其相关的其他综合收益转为购买日所属当期投资收益。

购买方为进行企业合并发生的审计、法律服务、评估咨询等中介费用以及其他相关管理费用，于发生时计入当期损益；购买方作为合并对价发行的权益性证券或债务性证券的交易费用，计入权益性证券或债务性证券的初始确认金额。

购买方对合并成本大于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的差额，确认为商誉。购买方对合并成本小于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的，经复核后合并成本仍小于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的差额，计入当期损益。

（六）合并财务报表的编制方法

本公司将拥有实际控制权的子公司和特殊目的主体纳入合并财务报表范围。

本公司合并财务报表按照《企业会计准则第 33 号－合并财务报表》及相关规定的要求编制，合并时合并范围内的所有重大内部交易和往来业已抵销。子公司的股东权益中不属于母公司所拥有的部分作为少数股东权益在合并财务报表中股东权益项下单独列示。

子公司与本公司采用的会计政策或会计期间不一致的，在编制合并财务报表时，按照本公司的会计政策或会计期间对子公司财务报表进行必要的调整。

对于非同一控制下企业合并取得的子公司，在编制合并财务报表时，以购买日可辨认净资产公允价值为基础对其个别财务报表进行调整；对于同一控制下企业合并取得的子公司，在编制合并财务报表时，视同合并后形成的报告主体自最终控制方开始实施控制时一直是一体化存续下来的，对合并资产负债表的期初数进行调整，同时对比较报表的相关项目进行调整。

（七）现金及现金等价物的确定标准

本公司在编制现金流量表时所确定的现金，是指本公司的库存现金以及可以随时用于支付的存款；现金等价物，是指本公司持有的期限短、流动性强、易于转换为已知金额现金、价值变动风险很小的投资。

（八）外币业务

本公司对发生的外币业务，采用业务发生日中国人民银行授权中国外汇交易中心公布的中间价折合为人民币记账。资产负债表日，外币货币性项目按中国人民银行授权中国外汇交易中心公布的中间价折算，由此产生的汇兑损益，除属于与符合资本化条件资产有关的借款产生的汇兑损益，予以资本化计入相关资产成本外，其余计入当期损益。以历史成本计量的外币非货币性项目，仍采用业务发生日中国人民银行授权中国外汇交易中心公布的中间价折算，不改变其记账本位币金额。

（九）金融工具

1、金融工具的分类、确认依据和计量方法

本公司的金融资产包括：应收款项。金融资产的分类取决于本公司对金融资产的持有意图和持有能力。

本公司的金融负债包括：其他金融负债。

（1）其他金融负债

本公司的其他金融负债是指除以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债以外的金融负债。主要包括因购买商品产生的应付账款等。其他金融负债按其公允价值和相关交易费用之和作为初始确认金额。采用摊余成本进行后续计量。

本公司拥有的其他不属于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债的财务担保合同等，按其公允价值和相关交易费用之和作为初始确认金额。在初始计量后按照下列两项金额之中的较高者进行后续计量：

1）按照《企业会计准则第 13 号——或有事项》确定的金额；

2）初始确认金额扣除按照《企业会计准则第 14 号——收入》的原则确定的累计摊销额后的余额。

2、金融资产转移的确认依据和计量方法

本公司的金融资产转移，包括下列两种情形：

（1）将收取金融资产现金流量的权利转移给另一方；

（2）将金融资产转移给另一方，但保留收取金融资产现金流量的权利，并承担将收取的现金流量支付给最终收款方的义务，同时满足下列条件：

1）从该金融资产收到对等的现金流量时，才有义务将其支付给最终收款方。公司发生短期垫付款，但有权全额收回该垫付款并按照市场上同期银行贷款利率计收利息的，视同满足本条件。

2）根据合同约定，不能出售该金融资产或作为担保物，但可以将其作为对最终收款方支付现金流量的保证。

3）有义务将收取的现金流量及时支付给最终收款方。公司无权将该现金流量进行再投资，但按照合同约定在相邻两次支付间隔期内将所收到的现金流量进行现金或现金等价物投资的除外。公司按照合同约定进行再投资的，应当将投资收益按照合同约定支付给最终收款方。

已将金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方的，终止确认该金融资产；保留了金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，不终止确认该金融资产。

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的，分别下列情况处理：

1）放弃了对该金融资产控制的，终止确认该金融资产。

2）未放弃对该金融资产控制的，按照其继续涉入所转移金融资产的程度确认有关金融资产，并相应确认有关负债。

3、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，终止确认该金融负债或其一部分。金融负债全部或部分终止确认的，将终止确认部分的账面价值与支付的对价（包括转出的非现金资产或承担的新金融负债）之间的差额，计入当期损益。

（十）应收款项

本公司应收款项（包括应收账款和其他应收款等）按合同或协议价款作为初始入账金额。凡因债务人破产，依照法律清偿程序清偿后仍无法收回；或因债务人死亡，既无遗产可供清偿，又无义务承担人，确实无法收回；或因债务人逾期未能履行偿债义务，经法定程序审核批准，该等应收账款列为坏账损失。

本公司以应收债权向银行等金融机构转让、质押或贴现等方式融资时，根据相关合同的约定，当债务人到期未偿还该项债务时，若本公司负有向金融机构还款的责任，则该应收债权作为质押贷款处理；若本公司没有向金融机构还款的责任，则该应收债权作为转让处理，并确认债权的转让损益。

本公司收回应收款项时，将取得的价款和应收款项账面价值之间的差额计入当期损益。

1、单项金额重大的并单项计提坏账准备的应收款项

本公司将期末余额大于 100 万元的应收账款确认为单项金额重大的应收账款，将期末余额大于 50 万元的其他应收款确认为单项金额重大的其他应收款。

在资产负债表日，本公司对单项金额重大的应收款项单独进行减值测试，经测试发生了减值的，按其未来现金流量现值低于其账面价值的差额，确定减值损失，计提坏账准备；对单项测试未减值的应收款项，汇同对单项金额非重大的应收款项，以账龄为风险特征划分为信用风险组合计提坏账准备。

2、按组合计提坏账准备的应收款项

本公司将应收款项按款项性质分为一个组合：“应收运费及其他往来”。对该组合采用账龄分析法计提坏账准备。

组合中，采用账龄分析法计提坏账准备的：

账龄	1年以内	1-2年	2-3年	3年以上
计提比例	1%	10%	50%	100%

3、单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的应收账款

指期末单项金额未达到上述“单项金额重大的应收款”外的应收款项。

在资产负债表日，本公司可对单项金额不重大的应收款项单独进行减值测试，经测试发生了减值的，按其未来现金流量现值低于其账面价值的差额，确定减值损失，计提坏账准备；对单项测试未减值的应收款项，汇同对单项金额重大的应收款项，以账龄为风险特征划分为信用风险组合计提坏账准备。

公司对应收保证金按 1%计提坏账准备，公司对合并范围内关联公司不计提坏账准备。

（十一）存货

1、存货的分类

存货是指本公司在提供劳务过程中耗用的材料和物料等。主要包括燃油、轮胎、材料、备品配件等。

2、发出存货的计价方法

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。存货发出时，采用先进先出法确定发出存货的实际成本。

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。年末，在对存货进行全面盘点的基础上，对于存货因被淘汰、全部或部分陈旧过时或销售价格低于成本等原因导致成本高于可变现净值的部分，提取存货跌价准备。存货跌价准备按单个存货项目的成本高于其可变现净值的差额提取。在正常生产经营过程中，存货的可变现净值以该存货的估计售价减去估计的销售费用和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。本公司定期对存货进行清查，盘盈利得和盘亏损失计入当期损益。

（十二）长期股权投资

本公司的长期股权投资包括对子公司的投资、对联营企业的投资和其他长期股权投资。

1、初始投资成本的确定

本公司对子公司的投资按照初始投资成本计价，控股合并形成的长期股权投资的初始计量参见同一控制下和非同一控制下企业合并的会计处理方法。追加或收回投资调整长期股权投资的成本。

本公司对被投资单位具有共同控制或重大影响的长期股权投资，以及对被投资单位不具有共同控制或重大影响，并且在活跃市场中没有报价、公允价值不能可靠计量的长期股权投资，均按照初始投资成本计价。

2、后续计量及损益确认方法

本公司对子公司的投资的后续计量采用成本法核算，编制合并财务报表时按照权益法进行调整。除取得投资时实际支付的价款或对价中包含的已宣告但尚未发放的现金股利或利润外，按照享有被投资单位宣告发放的现金股利或利润确认投资收益。

本公司对被投资单位具有共同控制或重大影响的长期股权投资，后续计量采用权益法核算。长期股权投资的初始投资成本大于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的，不调整长期股权投资的初始投资成本；长期股权投资

的初始投资成本小于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的，其差额计入当期损益，同时调整长期股权投资的成本。取得长期股权投资后，按照应享有或应分担的被投资单位实现的净损益的份额，确认投资损益并调整长期股权投资的账面价值。本公司按照被投资单位宣告分派的利润或现金股利计算应分得的部分，相应减少长期股权投资的账面价值。

本公司对被投资单位不具有共同控制或重大影响，并且在活跃市场中没有报价、公允价值不能可靠计量的长期股权投资，后续计量采用成本法核算。

3、确定对被投资单位具有重大影响的依据

重大影响，是指对一个企业的财务和经营政策有参与决策的权力，但并不能够控制或者与其他方一起共同控制这些政策的制定。投资企业能够对被投资单位施加重大影响的，被投资单位为其联营企业。

4、减值测试方法及减值准备计提方法

资产负债表日，若因市价持续下跌或被投资单位经营状况恶化等原因使长期股权投资存在减值迹象时，根据单项长期股权投资的公允价值减去处置费用后的净额与长期股权投资预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定长期股权投资的可收回金额。长期股权投资的可收回金额低于账面价值时，将资产的账面价值减记至可收回金额，减记的金额确认为资产减值损失，计入当期损益，同时计提相应的资产减值准备。长期股权投资减值损失一经确认，在以后会计期间不再转回。

（十三）固定资产

1、固定资产确认条件

固定资产指同时满足与该固定资产有关的经济利益很可能流入公司和该固定资产的成本能够可靠地计量条件的，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。

2、各类固定资产的折旧方法

除已提足折旧仍继续使用的固定资产之外，本公司对所有固定资产计提折旧。折旧方法采用年限平均法。

本公司根据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。

本公司的固定资产类别、折旧年限、残值率和年折旧率如下：

类别	折旧年限（年）	残值率	年折旧率
房屋及建筑物	30	3%	3.23%
船舶	15	3%	6.47%
运输设备	8	3%	12.13%
通用设备	5	3%	19.40%

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，固定资产按照账面价值与可收回金额孰低计价。若单项固定资产的可收回金额低于账面价值，将资产的账面价值减记至可收回金额，减记的金额确认为资产减值损失，计入当期损益，同时计提相应的资产减值准备。固定资产减值损失一经确认，在以后会计期间不再转回。

4、其他说明

本公司固定资产按成本进行初始计量。其中，外购的固定资产的成本包括买价、进口关税等相关税费，以及为使固定资产达到预定可使用状态前所发生的可直接归属于该资产的其他支出。自行建造固定资产的成本，由建造该项资产达到预定可使用状态前所发生的必要支出构成。投资者投入的固定资产，按投资合同或协议约定的价值作为入账价值，但合同或协议约定价值不公允的按公允价值入账。购买固定资产的价款超过正常信用条件延期支付，实质上具有融资性质的，固定资产的成本以购买价款的现值为基础确定。实际支付的价款与购买价款的现值之间的差额，除应予资本化的以外，在信用期间内计入当期损益。

当固定资产被处置、或者预期通过使用或处置不能产生经济利益时，终止确认该固定资产。固定资产出售、转让、报废或毁损的处置收入扣除其账面价值和相关税费后的金额计入当期损益。

（十四）在建工程

本公司自行建造的在建工程按实际成本计价，实际成本由建造该项资产达到预定可使用状态前所发生的必要支出构成。本公司的在建工程包括在建船舶及房产购建、装修。

已达到预定可使用状态但尚未办理竣工决算的固定资产，按照估计价值确定其成本，并计提折旧；待办理竣工决算后，再按实际成本调整原来的暂估价值，但不调整原已计提的折旧额。

资产负债表日，本公司对在建工程按照账面价值与可收回金额孰低计量，按单项工程可收回金额低于账面价值的差额，计提在建工程减值损失，计入当期损益，同时计提相应的资产减值准备。在建工程减值损失一经确认，在以后会计期间不再转回。

（十五）借款费用

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。

同时满足下列条件时，借款费用开始资本化：1、资产支出已经发生，资产支出包括为购建或者生产符合资本化条件的资产而以支付现金、转移非现金资产或者承担带息债务形式发生的支出；2、借款费用已经发生；3、为使资产达到预定可使用或者可销售状态所必要的购建或者生产活动已经开始。

在资本化期间内，每一会计期间的资本化金额，为购建或者生产符合资本化条件的资产而借入专门借款的，以专门借款当期实际发生的利息费用，减去将尚未动用的借款资金存入银行取得的利息收入或进行暂时性投资取得的投资收益后的金额确定。为购建或者生产符合资本化条件的资产而占用了一般借款的，根据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，计算确定一般借款应予资本化的利息金额。资本化率根据一般借款

加权平均利率计算确定。利息资本化金额，不超过当期相关借款实际发生的利息金额。

符合资本化条件的资产在购建或者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，暂停借款费用的资本化。在中断期间发生的借款费用确认为费用，计入当期损益，直至资产的购建或者生产活动重新开始。如果中断是所购建或者生产的符合资本化条件的资产达到预定可使用或者可销售状态必要的程序，借款费用继续资本化。

购建或者生产符合资本化条件的资产达到预定可使用或者可销售状态时，停止借款费用资本化。

（十六）无形资产

无形资产是指本公司拥有或者控制的没有实物形态的可辨认非货币性资产，主要系土地使用权。

无形资产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。

本公司无形资产为使用寿命有限的土地使用权，采用直线法摊销，使用年限如下：

地块类别	使用期间	备注
工业用地	50	

资产负债表日，本公司对无形资产按照其账面价值与可收回金额孰低计量，按单项资产可收回金额低于账面价值的差额计提无形资产减值准备，相应的资产减值损失计入当期损益。无形资产减值损失一经确认，在以后会计期间不再转回。

（十七）预计负债

本公司发生与或有事项相关的义务并同时符合以下条件时，在资产负债表中确认为预计负债：1、该义务是本公司承担的现时义务；2、该义务的履行很可能导致经济利益流出公司；3、该义务的金额能够可靠地计量。

预计负债按照履行相关现时义务所需支出的最佳估计数进行初始计量，并综合考虑与或有事项有关的风险、不确定性和货币时间价值等因素。货币时间价值

影响重大的，通过对相关未来现金流出进行折现后确定最佳估计数。本公司于资产负债表日对预计负债的账面价值进行复核，并对账面价值进行调整以反映当前最佳估计数。

（十八）收入

1、提供劳务

在同一会计年度内开始并完成的劳务，在完成劳务时确认收入；如果劳务的开始和完成分属不同的会计年度，在资产负债表日提供劳务交易的结果能够可靠估计的，采用完工百分比法确认提供劳务收入。

在资产负债表日提供劳务交易结果不能够可靠估计的，分别下列情况处理：

（1）已经发生的劳务成本预计能够得到补偿的，按照已经发生的劳务成本金额确认提供劳务收入，并按相同金额结转劳务成本。

（2）已经发生的劳务成本预计不能够得到补偿的，将已经发生的劳务成本计入当期损益，不确认提供劳务收入。

本公司与其他企业签订的合同或协议包括销售商品和提供劳务时，销售商品部分和提供劳务部分能够区分且能够单独计量的，将销售商品的部分作为销售商品处理，将提供劳务的部分作为提供劳务处理。销售商品部分和提供劳务部分不能够区分，或虽能区分但不能够单独计量的，将销售商品部分和提供劳务部分全部作为销售商品处理。

2、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。

利息收入按使用货币资金的使用时间和适用利率计算确定。使用费收入金额，按照有关合同或协议约定的收费时间和方法计算确定。

（十九）政府补助

政府补助，是指本公司从政府无偿取得货币性资产或非货币性资产，但不包括政府作为企业所有者投入的资本。

政府补助为货币性资产的，按照收到或应收的金额计量；政府补助为非货币性资产的，按照公允价值计量；公允价值不能可靠取得的，按照名义金额（人民币 1 元）计量。

与资产相关的政府补助，本公司确认为递延收益，并在相关资产使用寿命内平均分配，计入当期损益。但是，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，用于补偿本公司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；用于补偿本公司已发生的相关费用或损失的，直接计入当期损益。

已确认的政府补助需要返还的，存在相关递延收益的，冲减相关递延收益账面余额，超出部分计入当期损益；不存在相关递延收益的，直接计入当期损益。

（二十）递延所得税资产/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差异的，按照规定确认所产生的递延所得税资产和递延所得税负债。

在资产负债表日，对于当期和以前期间形成的当期所得税负债（或资产），按照税法规定计算的预期应交纳（或返还）的所得税金额计量；对于递延所得税资产和递延所得税负债，根据税法规定，按照预期收回该资产或清偿该负债期间的适用税率计量。

递延所得税资产的确认以本公司很可能取得用来抵扣可抵扣暂时性差异、可抵扣亏损和税款抵减的应纳税所得额为限。在无法明确估计可抵扣暂时性差异预期转回期间可能取得的应纳税所得额时，不确认与可抵扣暂时性差异相关的递延所得税资产。对子公司、联营企业及合营企业投资相关的应纳税暂时性差异产生的递延所得税负债，予以确认，但同时满足能够控制应纳税暂时性差异转回的时间且该暂时性差异在可预见的未来很可能不会转回的，不予确认；对子公司、联营企业及合营企业投资相关的可抵扣暂时性差异产生的递延所得税资产，该可抵扣暂时性差异同时满足在可预见的未来很可能转回即在可预见的将来有处置该项投资的明确计划，且预计在处置该项投资时，除了有足够的应纳税所得以外，还有足够的投资收益用以抵扣可抵扣暂时性差异时，予以确认。

资产负债表日，对递延所得税资产的账面价值进行复核。除企业合并、直接在所有者权益中确认的交易或者事项产生的所得税外，本公司将当期所得税和递延所得税作为所得税费用或收益计入当期损益。

（二十一）经营租赁、融资租赁

如果租赁条款在实质上将与租赁资产所有权有关的全部风险和报酬转移给承租人，该租赁为融资租赁，其他租赁则为经营租赁。

1、本公司作为出租人

融资租赁中，在租赁开始日本公司按最低租赁收款额与初始直接费用之和作为应收融资租赁款的入账价值，同时记录未担保余值；将最低租赁收款额、初始直接费用及未担保余值之和与其现值之和的差额确认为未实现融资收益。未实现融资收益在租赁期内各个期间采用实际利率法计算确认当期的融资收入。

经营租赁中的租金，本公司在租赁期内各个期间按照直线法确认当期损益。发生的初始直接费用，计入当期损益。

2、本公司作为承租人

融资租赁中，在租赁开始日本公司将租赁资产公允价值与最低租赁付款额现值两者中较低者作为租入资产的入账价值，将最低租赁付款额作为长期应付款的入账价值，其差额作为未确认融资费用。初始直接费用计入租入资产价值。未确认融资费用在租赁期内各个期间采用实际利率法计算确认当期的融资费用。本公司采用与自有固定资产相一致的折旧政策计提租赁资产折旧。

经营租赁中的租金，本公司在租赁期内各个期间按照直线法计入相关资产成本或当期损益；发生的初始直接费用，计入当期损益。

（二十二）持有待售资产

同时满足下列条件的非流动资产划分为持有待售：一是公司已经就处置该非流动资产作出决议；二是公司已经与受让方签订了不可撤销的转让协议；三是该项转让将在一年内完成。持有待售的非流动资产包括单项资产和处置组，处置组是指作为整体出售或其他方式一并处置的一组资产。

本公司对于持有待售的固定资产，调整该项固定资产的预计净残值，使该固定资产的预计净残值反映其公允价值减去处置费用后的金额，但不超过符合持有待售条件时该项固定资产的原账面价值，原账面价值高于调整后预计净残值的差额，应作为资产减值损失计入当期损益。

符合持有待售条件的无形资产等其他非流动资产，比照上述原则处理，但不包括递延所得税资产、《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》规范的金融资产、以公允价值计量的投资性房地产和生物资产、保险合同中产生的合同权利。

（二十三）主要会计政策、会计估计的变更

1、会计政策变更

本报告期主要会计政策未发生变更。

2、会计估计变更

本报告期主要会计估计未发生变更。

（二十四）前期会计差错更正

本报告期未发生前期会计差错更正。

四、税项情况

（一）主要税种及税率

1、流转税及附加税费

税目	纳税（费）基础	税（费）率	备注
营业税	劳务收入	5%或 3%	运输业务适用 3%，租赁、代理等业务适用 5%。
城建税	应交流转税额	7%	
教育费附加	应交流转税额	3%	
地方教育费附加	应交流转税额	2%	

2、企业所得税

公司名称	税率	备注
本公司	15%	
民生物流有限公司	15%	
民生国际集装箱运输有限公司	15%	
天津民生国际船务代理有限公司	20%	小型微利企业

香港民生海洋有限公司	16.5%	
其余分、子公司	25%	

3、房产税

房产税按照房产原值的 70%为纳税基准，税率为 1.2%，或以租金收入为纳税基准，税率为 12%。

4、个人所得税

员工个人所得税由本公司代扣代缴。

（二）税收优惠及批文

根据财政部、国家税务总局发布的财税[2001]202 号文、国家税务总局发布的国税发[2002]47 号文的规定及重庆市地税局渝地税免[2002]1259 号文的批复，本公司享受西部大开发优惠税率，2001 年至 2010 年减按 15％的税率缴纳企业所得税。

根据财政部、国家税务总局发布的财税[2001]202 号文、国家税务总局发布的国税发[2002]47 号文的规定，子公司民生物流有限公司享受西部大开发优惠税率，2003 年至 2010 年减按 15％的税率缴纳企业所得税。

根据财政部、国家税务总局发布的财税[2001]202 号文、国家税务总局发布的国税发[2002]47 号文的规定及重庆市地税局渝地税免[2006]645 号的批复，子公司民生国际集装箱运输有限公司享受西部大开发优惠税率，2005 年至 2010 年企业所得税减按 15%的税率缴纳。

根据财政部、海关总署、国家税务总局 2011 年 7 月 27 日发布的《关于深入实施西部大开发战略有关税收政策问题的通知》（财税[2011]58 号），为贯彻落实党中央、国务院关于深入实施西部大开发战略的精神，进一步支持西部大开发，自 2011 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日，对设在西部地区的鼓励类产业企业减按 15%的税率征收企业所得税。本公司及子公司民生物流有限公司、民生国际集装箱运输有限公司 2011 年主营业务未发生变动，2011 年按 15%申报缴纳所得税。

根据财政部、国家税务总局发布的财税（2010）8 号文件规定，自 2010 年 1 月 1 日起，对中华人民共和国境内单位或个人提供的国际运输劳务免征营业税。本公司上海分公司及广州分公司所提供的国际运输业务免征营业税。

（三）其他说明

按照《中华人民共和国企业所得税法》规定，本公司下设上海分公司、天津分公司、广州分公司，企业所得税的申报缴纳方式由原属地申报缴纳方式改为按法人企业汇总缴纳的方式向本公司登记注册地（渝中区）税务机关汇总纳税申报。

本公司子公司民生国际货物运输代理有限公司与其下设青岛分公司、大连分公司、武汉分公司、天津分公司、宁波分公司、江苏分公司、厦门分公司所得税也采用上述申报缴纳方式。

五、合并报表范围及变化情况

（一）子公司情况

1、通过投资设立或投资等方式取得的子公司

子公司名称	子公司类型	注册地	业务性质	注册资本（万元）	法人代表	主要经营范围	持股比例	表决权比例	备注
民生物流有限公司	全资子公司	重庆北部新区加工区八路 2 号 1-5 幢	运输、代理业	5,000	卢晓钟	货物运输代理	100%	100%	
民生物流四川有限公司	全资子公司	成都市龙泉驿区鸥鹏大道 16 号	运输、代理业	2,000	车德西	货物运输代理	100%	100%	民生物流有限公司的全资子公司
重庆民生精益物流有限公司	控股子公司	重庆北部新区加工区八路 2 号 1 幢	运输、代理业	1,000	曹杨	货物运输代理	55%	55%	民生物流有限公司的控股子公司
香港民生海洋有限公司	全资子公司	香港干诺道西 144－151 号成基商业中心 16 楼 1601-1603	代理业	USD1.30	-	船舶代理	100%	100%	民生国际船务代理有限公司之子公司广州民生国际船务代理有限公司全资子公司
重庆民生西永物流有限公司	全资子公司	重庆市沙坪坝区综保区大道 3 号附 6 号	运输、代理业	500	曹杨	货物运输代理	100%	100%	民生物流有限公司的全资子公司

2、通过同一控制下的企业合并取得的子公司

子公司名称	子公司类型	注册地	业务性质	注册资本（万元）	法人代表	主要经营范围	持股比例	表决权比例	备注
民生国际集装箱运输有限公司	全资子公司	重庆市北部新区经开园 C54 号地块	运输、代理业	1,100	卢国纪	货物运输、代理	100%	100%	

子公司名称	子公司类型	注册地	业务性质	注册资本（万元）	法人代表	主要经营范围	持股比例	表决权比例	备注
民生国际船务代理有限公司	全资子公司	上海市虹口区大连路 1619 号	代理业	600	卢晓钟	船舶代理	100%	100%	
民生国际货物运输代理有限公司	全资子公司	重庆市渝中区新华路 83 号	运输、代理业	1,000	谭红斌	国际货物运输代理	100%	100%	
重庆民生国际船务代理有限公司	全资子公司	重庆市渝中区新华路 83 号（民生大厦）4 楼	船舶代理	100	卢晓钟	船舶代理	100%	100%	民生国际船务代理有限公司的全资子公司
大连民生国际船务代理有限公司	全资子公司	大连市中山区人民路 61 号 9 层	船舶代理	300	卢晓钟	船舶代理	100%	100%	民生国际船务代理有限公司的全资子公司
上海民生国际货物运输代理有限公司	全资子公司	上海市虹口区大连路 1619 号	运输、代理业	500	罗翀	国际货物运输代理	100%	100%	民生国际货物运输代理有限公司的全资子公司
广州民生国际货物运输代理有限公司	全资子公司	广州市天河区黄埔大道 159 号富星商贸大厦 21 楼 E、F 房	运输、代理业	500	卢晓钟	国际货物运输代理	100%	100%	民生国际货物运输代理有限公司的全资子公司
重庆民生保税仓储有限公司	全资子公司	重庆两路寸滩保税港区管委会综合楼 7-1-20 号	仓储、代理业	500	曹杨	仓储、货物代理	100%	100%	
四川民生国际货物运输代理有限公司	全资子公司	成都市青羊区下南大街 2 号 1 栋 8 楼 819 号	运输、代理业	500	卢晓钟	货物运输代理	100%	100%	民生国际货物运输代理有限公司的全资子公司
绵阳民生集装箱运输有限公司	全资子公司	绵阳高新区锦兴东路 35 号	运输、代理业	50	卢晓钟	货物运输代理	100%	100%	民生国际集装箱运输有限公司的全资子公司
青岛民生国际船务代理有限公司	全资子公司	青岛市市南区香港中路 36 号招商银行大厦 8-A	船舶代理	150	罗翀	船舶代理	100%	100%	民生国际船务代理有限公司的全资子公司

子公司名称	子公司类型	注册地	业务性质	注册资本（万元）	法人代表	主要经营范围	持股比例	表决权比例	备注
天津民生国际船务代理有限公司	全资子公司	天津市和平区河北路 50 号信德大厦 6 层 04 号	船舶代理	300	卢晓钟	船舶代理	100%	100%	民生国际船务代理有限公司的全资子公司
广州民生国际船务代理有限公司	全资子公司	广州市天河区黄埔大道 159 号 21D 房	船舶代理	200	卢晓钟	船舶代理	100%	100%	民生国际船务代理有限公司的全资子公司

（二）报告期内纳入合并报表范围的主体

1、2009 年新纳入合并报表的子公司

单位：元

名称	变更原因	年末净资产	年度净利润
民生物流四川有限公司	新设立	20,008,358.70	8,358.70

民生物流四川有限公司系本公司子公司民生物流于2009年12月投资设立的一人有限公司。该公司注册资本业经四川信永会计师事务所有限责任公司审验，并于 2009 年 10 月 29 日出具川信永验字（2009）第 10-16 号验资报告。

2、2011 年新纳入合并报表的子公司

单位：元

名称	变更原因	合并当年年末净资产	合并当年净利润
重庆民生精益物流有限公司	新设立	9,106,726.90	-893,273.10
香港民生海洋有限公司	新设立	154,256.66	69,968.56
重庆民生西永物流有限公司	新设立	4,990,146.82	-9,853.18

重庆民生精益物流有限公司由本公司子公司民生物流于 2011 年 1 月与重庆伊之联投资有限公司共同投资设立。该公司注册资本业经重庆勤业会计师事务所有限公司审验，并于 2011 年 1 月 18 日出具渝勤验字（2011）第 007 号验资报告。

香港民生海洋有限公司由子公司民生国际船务代理有限公司之子公司广州民生国际船务代理有限公司于 2011 年 5 月依据香港特别行政区《公司条例》在香港设立。

重庆民生西永物流有限公司由本公司子公司民生物流有限公司于 2011 年 7 月投资设立。该公司注册资本业经重庆勤业会计师事务所有限公司审验，并于 2011 年 7 月 5 日出具渝勤验字（2011）第 052 号验资报告。

六、分部信息

公司业务分部信息如下：

单位：元

	2011 年度		
	营业收入	营业成本	毛利
海洋运输	633,721,361.03	516,747,025.13	116,974,335.90
内河运输	427,713,911.18	392,406,840.29	35,307,070.89

陆路运输	177,751,393.29	164,573,350.07	13,178,043.22
代理业务	1,015,890,953.74	900,080,063.42	115,810,890.32
其他业务	225,772.50	108,204.06	117,568.44
合计	2,255,303,391.74	1,973,915,482.97	281,387,908.77
	2010 年度		
	营业收入	营业成本	毛利
海洋运输	595,934,648.65	482,609,456.90	113,325,191.75
内河运输	388,157,298.55	343,885,212.35	44,272,086.20
陆路运输	165,645,262.01	152,213,789.79	13,431,472.22
代理业务	1,111,521,673.19	1,010,698,203.15	100,823,470.04
其他业务	140,160.00	84,095.99	56,064.01
合计	2,261,399,042.40	1,989,490,758.18	271,908,284.22
	2009 年度		
	营业收入	营业成本	毛利
海洋运输	498,450,042.36	442,825,098.75	55,624,943.61
内河运输	343,493,391.71	268,481,972.56	75,011,419.15
陆路运输	144,137,201.44	130,058,815.14	14,078,386.30
代理业务	913,143,922.96	819,983,488.09	93,160,434.87
其他业务	211,900.00	98,294.50	113,605.50
合计	1,899,436,458.47	1,661,447,669.04	237,988,789.43

七、非经常性损益

根据中国证监会《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）》（中国证券监督管理委员会公告[2008]43 号），本公司编制了报告期非经常性损益明细表。天健正信已对公司报告期内非经常性损益情况进行了鉴证，并出具了天健正信审（2012）专字第 030024 号非经常性损益专项鉴证报告。

报告期内公司非经常性损益如下：

单位：元

项目	2011 年度	2010 年度	2009 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	973,627.14	-929,933.80	-851,787.63
计入当期损益的政府补助（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）	11,758,200.00	4,990,300.00	5,013,900.00
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	-179,384.05	1,582,689.28	-2,217,216.19
非经常性损益合计（影响利润总额）	12,552,443.09	5,643,055.48	1,944,896.18

减：所得税影响额	2,233,644.02	1,378,427.92	326,448.74
非经常性损益净额（影响净利润）	10,318,799.07	4,264,627.56	1,618,447.44
减：少数股东权益影响额	-5,561.81		
归属于母公司普通股股东净利润的非经常性损益	10,324,360.88	4,264,627.56	1,618,447.44
扣除非经常性损益后的归属于母公司普通股股东净利润	110,485,552.60	121,043,718.64	103,139,200.29

八、最近一期末主要资产的情况

（一）固定资产

1、固定资产明细情况

单位：元

类别	原值	累计折旧	账面价值
房屋及建筑物	153,471,457.70	20,872,227.81	132,599,229.89
船舶	759,297,103.82	167,632,948.42	591,664,155.40
运输设备	137,572,181.28	58,495,401.13	79,076,780.15
通用设备	13,436,434.46	8,582,044.67	4,854,389.79
合计	1,063,777,177.26	255,582,622.03	808,194,555.232

2、本期计提的折旧额为 59,086,169.82 元。

3、本期在建工程完工转入固定资产的原价为 248,183,763.01 元。

（二）在建工程

1、公司在建工程分项列示如下：

单位：元

项目	2011 年 12 月 31 日		
	金额	减值准备	账面净额
300TEU 集散两用标准船制造项目	35,036,996.32		35,036,996.32
零星工程	2,531,080.56		2,531,080.56
合计	37,568,076.88		37,568,076.88

2、截至 2011 年 12 月 31 日，公司重大在建工程具体情况如下：

工程名称	预算金额（万元）	资金来源	2010 年 12 月 31 日		本期增加		本期减少		2011 年 12 月 31 日	
			金额（元）	其中：利息资本化（元）	金额（元）	其中：利息资本化（元）	金额（元）	其中：本期转固（元）	金额（元）	其中：利息资本化（元）
700T 海船制造项目	8,500.00	银行借款	92,598,068.31	14,404,568.31	13,122,992.26	1,914,292.26	105,721,060.57	105,721,060.57		
南华 1300 车滚装船制造项目	7,072.00	银行借款	46,472,814.81	3,034,814.81	26,979,887.63	2,193,887.63	73,452,702.44	73,452,702.44		
300TEU 集装箱船制造项目	8,125.00	银行借款	54,832,619.30	3,879,649.30	14,177,380.70	257,314.18	69,010,000.00	69,010,000.00		
300TEU 集散两用标准船制造项目	8,988.00	银行借款			35,036,996.32	582,996.32			35,036,996.32	582,996.32
合计	32,685.00		193,903,502.42	21,319,032.42	89,317,256.91	4,948,490.39	248,183,763.01	248,183,763.01	35,036,996.32	582,996.32

（三）无形资产

单位：元

类别	原值	累计摊销	账面价值
物流仓储中心土地使用权	29,979,018.00	3,223,550.37	26,755,467.63
合计	29,979,018.00	3,223,550.37	26,755,467.63

注：公司上述无形资产系外购方式取得。摊销年限根据土地使用权证所载土地使用期限，自 2007 年 1 月起至 2053 年 12 月止。

截至 2011 年 12 月 31 日，公司无未办妥产权证书的大额无形资产的情况；上述土地使用权用作为 6,800.00 万元长期借款提供抵押担保，借款到期日为 2013 年 2 月 9 日；上述土地使用权未计提无形资产减值准备。

（四）长期股权投资

1、长期股权投资明细

单位：元

被投资单位	持股比例	表决权比例	核算方法	投资成本	2010 年 12 月 31 日	本期增减额（减少以“-”号填列）	2011 年 12 月 31 日	本期现金红利
民生国际货物运输代理有限公司	100.00	100.00	成本法	10,000,000.00	23,940,753.14		23,940,753.14	
民生国际船务代理有限公司	100.00	100.00	成本法	6,000,000.00	18,595,258.75		18,595,258.75	
民生物流有限公司	100.00	100.00	成本法	50,000,000.00	50,000,000.00		50,000,000.00	
民生国际集装箱运输有限公司	100.00	100.00	成本法	11,000,000.00	15,018,949.62		15,018,949.62	
重庆民生保税仓储有限公司	100.00	100.00	成本法	5,000,000.00	4,997,846.92		4,997,846.92	
重庆航发黄旗港埠有限公司	18.00	18.00	成本法	90,000.00	90,000.00		90,000.00	
重庆新港长龙物流有限责任公司	12.00	12.00	成本法	9,600,000.00	9,600,000.00	3,600,000.00	13,200,000.00	
上海群象富服装整理有限公司	30.00	30.00	权益法	579,372.00	202,457.58	-202,457.58		
四川长虹民生物流有限责任公司	29.106	29.106	权益法	30,000,000.00	61,467,098.90	8,752,212.17	70,219,311.07	2,938,500.00

赤天化民生物流有限责任公司	40.00	40.00	权益法	4,000,000.00		4,000,000.00	4,000,000.00	
合计				126,269,372.00	183,912,364.91	16,149,754.59	200,062,119.50	

2、报告期内无应计提长期股权投资减值准备的情况。

3、报告期内不存在被投资单位向公司转移资金的能力受到限制的情况。

九、最近一期末主要债项情况

截至 2011 年 12 月 31 日，公司负债合计为 819,809,958.45 元，主要包括短期借款、应付账款、预收款项、应付职工薪酬、应交税费、其他应付款、一年内到期的非流动负债等流动负债以及长期借款。

（一）短期借款

截至 2011 年 12 月 31 日，公司短期借款余额为 196,470,000.00 元，具体项目如下：

单位：元

项目	余额
抵押借款	71,470,000.00
保证借款	85,000,000.00
信用借款	40,000,000.00
合计	196,470,000.00

（二）应付账款

截至 2011 年 12 月 31 日，公司应付账款余额为 186,134,982.31 元，其中：

1、无账龄超过一年的大额应付账款；

2、应付持有本公司 5%（含 5%）以上表决权股份的股东单位或关联方的款项情况如下：

单位：元

单位名称	应付账款余额
上海国际港务（集团）股份有限公司及其控股子公司	3,379,118.96
重庆嘉峰民生集装箱运输有限公司	15,736.64
武汉长安民福通物流有限公司	790,485.00

合计	4,185,340.60

（三）预收款项

截至 2011 年 12 月 31 日，公司预收款项余额为 7,257,226.38 元，其中：

1、无账龄超过一年的大额预收款项。

2、无预收持有本公司 5%（含 5%）以上表决权股份的股东单位或关联方的款项情况。

（四）应付职工薪酬

截至 2011 年 12 月 31 日，公司应付职工薪酬余额为 12,010,693.53 元，具体项目如下：

单位：元

项目	余额
工资、奖金、津贴和补贴	5,620,879.26
住房公积金	80,027.17
工会经费	1,562,675.67
职工教育经费	4,747,111.43
合计	12,010,693.53

（五）应交税费

截至 2011 年 12 月 31 日，公司应交税费余额为 11,195,761.69 元，具体项目如下：

单位：元

项目	余额
企业所得税	8,980,262.11
营业税	1,926,390.64
城市维护建设税	127,157.90
教育费附加	98,445.36
个人所得税	1,468.92
其他税费	62,036.76
合计	11,195,761.69

（六）其他应付款

截至 2011 年 12 月 31 日，公司其他应付款余额为 22,533,294.54 元，其中：

1、应付持有本公司 5%（含 5%）以上表决权股份的股东单位或关联方的款项情况如下：

单位：元

单位名称	余额
四川长虹民生物流有限责任公司	40,103.31
重庆长安民生物流股份有限公司及其控股子公司	368,913.99
武汉长安民福通物流有限公司	19,850.55
合计	428,867.85

2、金额较大的其他应付款情况如下：

单位：元

单位名称	余额	性质
南通惠港造船有限公司	1,700,000.00	船舶质保金
重庆市涪陵区欢泰船舶修造有限公司	4,064,066.52	船舶质保金
武汉南华黄冈江北造船有限公司	3,536,000.00	船舶质保金
合计	9,300,066.52	

（七）一年内到期的非流动负债

截至 2011 年 12 月 31 日，公司一年内到期的非流动负债余额为 116,190,000.00 元，全部为一年内到期的长期借款。具体情况如下：

单位：元

项目	余额
质押借款	16,980,000.00
抵押借款	9,010,000.00
信用借款	83,200,000.00
保证借款	7,000,000.00
合计	116,190,000.00

其中金额前五名的一年内到期的长期借款情况如下：

贷款单位	借款起始日	借款终止日	币种	年利率(%)	人民币金额（元）
民生集团	2010.11.29	2012.11.28	人民币	5.56	30,000,000.00
招商银行	2010.12.17	2012.12.17	人民币	5.60	26,700,000.00
民生集团	2010.12.07	2012.12.06	人民币	5.56	25,000,000.00
招商银行	2011.04.07	2012.09.28	人民币	7.36	5,010,000.00
光大银行	2010.03.26	2012.03.26	人民币	5.76	3,500,000.00
光大银行	2010.03.26	2012.09.26	人民币	5.76	3,500,000.00
合计					93,710,000.00

（八）长期借款

截至 2011 年 12 月 31 日，公司长期借款余额为 268,018,000.00 元，具体项目如下：

单位：元

项目	余额
质押借款	9,968,000.00
抵押借款	129,050,000.00
信用借款	110,000,000.00
保证借款	19,000,000.00
合计	268,018,000.00

其中金额前五名的长期借款情况如下：

单位：元

贷款单位	借款起始日	借款终止日	币种	年利率(%)	金额
中国银行	2010.08.31	2013.02.09	人民币	5.40	68,000,000.00
民生集团	2011.09.26	2013.09.25	人民币	5.31	50,000,000.00
民生集团	2011.07.12	2013.07.12	人民币	6.65	30,000,000.00
民生集团	2011.07.15	2013.07.15	人民币	6.65	30,000,000.00
招商银行	2011.04.07	2014.03.28	人民币	7.36	22,050,000.00
合计					200,050,000.00

十、所有者权益变动情况

（一）股本变化情况

单位：元

	2011 年 12 月 31 日	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
民生集团	164,000,000.00	164,000,000.00	164,000,000.00
上港集团	41,000,000.00	41,000,000.00	41,000,000.00
合计	205,000,000.00	205,000,000.00	205,000,000.00

公司最近三年的股本增减变动情况请参见本招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“三、发行人的股本形成及其变化和重大资产重组情况”部分。

（二）资本公积变化情况

单位：元

	2011 年 12 月 31 日	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
股本溢价	237,325,856.41	237,526,416.88	237,784,172.87
合计	237,325,856.41	237,526,416.88	237,784,172.87

1、2009 年资本公积变化情况

因上港集团、民生集团对公司增资产生股本溢价 121,515,300.00 元，因公司净资产折股新增股本溢价 109,125,961.48 元。

因控股股东民生集团向公司转让其持有的长虹民生 30.00%股权，公司作为权益性交易处理，因股权购买价格低于所享有的被投资单位可辨认净资产份额，因此确认其他资本公积增加 12,411,079.94 元，因净资产折股减少其他资本公积 12,777,701.19 元。

2、2010 年资本公积变化情况

由于联营企业长虹民生的自然人股东以低于每股净资产价格增资，因此公司股本溢价减少了 257,755.99 元。

3、2011 年度资本公积变动情况

由于联营企业长虹民生的自然人股东以低于每股净资产价格增资，因此公司股本溢价减少了 200,560.47 元。

（三）盈余公积变化情况

单位：元

	2011 年 12 月 31 日	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
法定盈余公积	26,133,744.17	17,104,481.59	7,597,490.94
合计	26,133,744.17	17,104,481.59	7,597,490.94

1、2009 年盈余公积变化情况

公司依据改制基准日至 2009 年 12 月 31 日净利润按照《公司章程》提取法定盈余公积 2,858,883.56 元，由于净资产折股减少公司盈余公积 9,719,854.88 元。

2、2010 年盈余公积变化情况

2010 年公司依据《公司章程》提取法定盈余公积 9,506,990.65 元。

3、2011 年盈余公积变化情况

2010 年公司依据《公司章程》提取法定盈余公积 9,029,262.58 元。

（四）未分配利润变化情况

单位：元

	2011 年度	2010 年度	2009 年度
上年年末未分配利润	215,342,645.48	99,541,289.93	135,997,366.03
加：会计政策变更			
本期年初未分配利润	215,342,645.48	99,541,289.93	135,997,366.03
加：本期归属于母公司所有者的净利润	120,809,913.48	125,308,346.20	104,757,647.73
加：其他转入			
减：提取法定盈余公积	9,029,262.58	9,506,990.65	2,858,883.56
应付普通股股利			51,726,434.86
净资产折股			86,628,405.41
期末未分配利润	327,123,296.38	215,342,645.48	99,541,289.93

根据民生有限股东民生集团、吴小华、谢禄康于 2009 年 8 月与上港集团签定的《民生轮船有限公司股权转让和增资协议》，2009 年 1-8 月利润归民生集团享有。民生有限 2009 年 9 月 24 日召开的股东会通过了向民生集团定向分配利润 51,726,434.86 元的决议。

根据公司 2011 年 5 月 6 日召开的 2010 年度股东大会决议，公司发行股票前的滚存利润由新老股东共同享有。

十一、现金流量情况

（一）简要现金流量情况

单位：元

	2011 年度	2010 年度	2009 年度
经营活动现金流入小计	2,270,586,666.48	2,296,467,615.89	1,958,280,191.43
经营活动现金流出小计	2,172,905,065.53	2,157,440,647.84	1,976,442,627.40
经营活动产生的现金流量净额	97,681,600.95	139,026,968.05	-18,162,435.97
投资活动现金流入小计	1,302,251.43	22,526,834.36	24,255,527.92
投资活动现金流出小计	204,273,848.88	115,138,205.72	221,261,175.18
投资活动产生的现金流量净额	-202,971,597.45	-92,611,371.36	-197,005,647.26
筹资活动现金流入小计	349,636,200.00	392,430,300.00	589,207,200.00
筹资活动现金流出小计	262,444,624.63	367,156,014.90	384,905,396.89
筹资活动产生的现金流量净额	87,191,575.37	25,274,285.10	204,301,803.11
汇率变动对现金及现金等价物的影响	-1,906,302.07	345,715.22	-152,052.07
现金及现金等价物净增加额	-20,004,723.20	72,035,597.01	-11,018,332.19

期初现金及现金等价物余额	197,596,958.76	125,561,361.75	136,579,693.94
期末现金及现金等价物余额	177,592,235.56	197,596,958.76	125,561,361.75

（二）不涉及现金收支的重大投资和筹资活动

最近三年公司不存在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、承诺事项及其他重要事项

（一）期后事项

1、子公司的设立

根据生产经营需要，本公司在重庆江北区设立了全资子公司重庆民生报关有限公司。该公司已于 2012 年 2 月 15 日取得营业执照，注册资本为人民币 300.00 万元。

2、拟进行的重要投资

经公司 2011 年 12 月 27 日第一届第十七次董事会决议批准，公司拟与捷富凯国际物流（中国）有限公司（以下简称“捷富凯公司”）在深圳成立一家合资公司，为长安标致雪铁龙汽车有限公司提供第三方物流服务。2012 年 1 月 5 日，公司与捷富凯公司签订《合资协议》，公司与捷富凯公司共同出资成立深圳民生捷富凯物流有限公司，该合资公司注册资本为 6,000.00 万元人民币，其中本公司以货币资金出资 3,000.00 万元人民币，持股比例为 50.00%。截止本招股说明书签署之日，公司已按约定支付首次出资额 600.00 万元。

3、拟进行的重大资产购买

经公司 2012 年 1 月 16 日第一届第十八次董事会决议批准，子公司民生国际船务代理有限公司之子公司广州民生国际船务代理有限公司之子公司香港民生海洋有限公司拟向重庆轮船（集团）有限公司购买“金满渝”多用途船舶，交易总价为 1,500.00 万元。双方于 2012 年 1 月 16 日签订了船舶买卖合同，约定转让总价为 1,500.00 万元。截止报告日，款项已支付完毕，相关过户手续已完

成，船舶名称更名为“龙门”。目前该船舶正处于大修中，预计 2012 年 6 月份投入海洋运输业务中。

4、拟进行的重大融资

经公司 2012 年 1 月 16 日第一届第十八次董事会决议批准，公司为确保流动资金的正常周转，拟向招商银行申请 8,000.00 万元的流动资金贷款。本公司于 2012 年 1 月 16 日与招商银行签订授信协议（2012 年渝较字第 91120101 号），约定招商银行向公司提供 6,000.00 万元的授信额度。截止本招股说明书签署之日，招商银行已向公司发放贷款 3,000.00 万元。

5、拟进行的利润分配

经公司 2012 年 3 月 27 日第一届第二十次董事会决议批准，公司拟向全体股东每 10 股派发现金股利 0.50 元（含税），共计派发现金股利 10,250,000.00 元。目前该议案尚未经过股东大会审议。

截至 2012 年 3 月 27 日，公司无其他应披露未披露的重大资产负债表日后事项。

（二）或有事项

本公司为下属全资子公司民生船代提供贷款担保，具体情况如下：

被担保单位名称	担保事项	金额（元）	期限
民生国际船务代理有限公司	银行借款	20,000,000.00	2011.09.01-2012.03.05
合计		20,000,000.00	

同时，本公司以原值为 36,803,796.48 元、净值为 34,823,851.96 元的房屋建筑物为 2,000.00 万元银行借款提供抵押担保。

截至 2011 年 12 月 31 日，本公司无其他应披露未披露的重大或有事项。

（三）重大承诺事项

1、重要投资

2011 年 12 月 22 日公司与贵州赤天化集团有限责任公司共同出资设立赤天化民生物流有限责任公司，该公司注册资本为 5,000.00 万元，其中公司以现金

出资 2,000.00 万元，持股比例为 40%，分三期于 2013 年 12 月 19 日之前缴足，公司本期认缴注册资本 400.00 万元。

2、船舶建造

2011 年 8 月公司与重庆长航东风船舶工业公司签订 300TEU 集散两用标准船建造合同，约定对方为公司建造 300TEU 集散两用标准船 6 艘，每艘造价 1,498.00 万元，总造价 8,988.00 万元，建造款按工程进度支付。截止本招股说明书签署之日，公司已支付造船款 5,992.00 万元。

（四）其他重要事项

1、货损赔偿

2009 年 8 月 10 日，公司租赁的重庆市丰都县航龙船务公司航龙 518 轮在三峡石牌水域航行时，发生严重倾斜，所载 62 个集装箱货物掉入江中，造成相关货损约 1,100.00 万元。经三峡海事局认定，此次事故系出租方重庆市丰都县航龙船务公司的责任。经协商，该公司同意每月在应向公司收取的船舶租金中抵减，以赔偿与之相关的损失。截止 2011 年 12 月 31 日，尚有货物损失 558.96 万元未扣回。

2、募集资金投向

2011 年 4 月 15 日，公司第一届董事会第十一次会议审议通过了《关于上市募集资金投资项目的议案》，根据该议案：本次发行募集资金将全部用于建造和购置船舶、车辆、集装箱等运输设备，项目总投资约 5.42 亿元。上述议案已经公司 2011 年 5 月 6 日召开的 2010 年年度股东大会审议通过。

3、重大资产购买

2011年1月1日，公司与重庆申基实业（集团）有限公司签订预购房协议，拟购买该公司开发的位于渝中区新华路的重庆解放碑威斯汀酒店写字楼33-35层，作为公司总部新办公场所。2011年3月28日，公司与该公司签订了正式商品房买卖合同，合同总价为107,417,652.00元。双方约定付款期限为：房屋认购协议签订时支付32,225,295.00元；签订商品房买卖合同后3个工作日内支付

21,483,531.00元；签订商品房买卖合同后22个工作日内支付42,967,062.00元；写字楼封顶时支付5,370,882.00元；公司取得房屋产权证时，支付剩余5,370,882.00元。双方约定的交房日为2012年6月30日前。截止本招股说明书签署之日，公司已支付办公楼购置款103,805,572.51元。

4、税收事项

据重庆市人民政府渝府发[2011]71号文以及重庆市地方税务局渝地税发[2011]243号文规定，为进一步加快重庆水运产业发展，促进长江上游航运中心的形成，支持重庆航运交易公共服务平台的建设，从2012年1月1日起，对纳税人通过重庆航运交易所交易平台完成的航运业务收入（包括货运、客运以及装卸搬运取得的交通运输业收入）免征营业税。本公司通过重庆航运交易所交易平台完成的航运业务免征营业税。

据财政部、国家税务总局发布的财税[2011]110号文、财政部、国家税务总局发布的财税[2011]111号文以及上海市国家税务局、上海市地方税务局发布的公告2011年第4号文规定，自2012年1月1日起，子公司民生国际船务代理有限公司及上海民生国际货物运输代理有限公司、本公司上海分公司营业税改征增值税，同时本公司上海分公司原享受免征营业税优惠政策予以延续。

5、拟进行的大额短期债务融资

经公司2011年8月12日第一届第十四次董事会决议批准，公司拟通过银行间债券市场发行短期融资券，融资总额不超过2.90亿元人民币，融资期限为366天以内。上述议案已经公司2011年8月29日召开的2011年第二次临时股东大会审议通过。截止本招股说明书签署之日，公司根据银行间债券市场发行情况，尚未提交注册申请。

6、拟进行的重要投资

（1）经公司2011年9月23日第一届第十五次董事会决议批准，公司拟与长荣国际储运股份有限公司在重庆两江新区工业开发区龙盛片区成立一家中外合资企业，投资建设符合国家产业政策、符合园区城市规划及产业规划的综合物流产业基地项目。该合资公司注册资本不低于1.50亿元人民币，本公司拟出资不低于

9,000.00万元人民币，持股比例为60.00%。截止报告日，相关合作事项正在洽谈中。

（2）经公司2012年2月17日第一届第十九次董事会决议批准，子公司民生国际集装箱运输有限公司拟在重庆市沙坪坝区的西部物流园内投资建设民生现代综合物流中心项目。2012年3月9日，民生国际集装箱运输有限公司与重庆西部现代物流产业园区开发建设有限责任公司（以下简称西部物流园公司）、重庆西部现代物流园管理委员会签订《民生现代综合物流中心项目入驻重庆西部现代物流园协议书》及《补充协议书》，协议约定：民生集装箱运输有限公司在园区内投资建设民生现代综合物流中心，项目总投资约1.40亿元，西部物流园公司提供约96.10亩土地作为民生集装箱运输有限公司项目建设用地。截止本招股说明书签署之日，相关事项正在进行中。

7、拟进行的重大资产出售

经2011年8月12日第一届第十四次董事会决议批准，公司拟出售6艘144TEU集装箱船，拟出售的船舶原值为44,933,938.50元，净值为19,059,856.10元。截止2012年3月27日，该事项无实质进展。

除此之外，公司无其他应披露未披露的其他重要事项。

十三、主要财务指标

（一）基本财务指标

	2011 年 12 月 31 日	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
流动比率	1.19	1.09	0.87
速动比率	1.14	1.05	0.84
资产负债率（合并）	50.62%	52.49%	55.04%
资产负债率（母公司）	49.33%	49.78%	51.89%
归属于母公司的每股净资产（元）	3.88	3.29	2.68
	2011 年度	2010 年度	2009 年度
应收账款周转率	8.96	10.25	8.76
存货周转率	88.59	107.37	120.75

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	-	-	-
息税折旧摊销前利润（万元）	23,698.57	21,872.20	19,172.09
利息保障倍数	10.07	15.72	11.95
每股经营活动产生的现金流量（元）	0.48	0.68	-0.09
每股净现金流量（元）	-0.10	0.35	-0.05

注：流动比率=流动资产/流动负债

速动比率=（流动资产-存货）/流动负债

资产负债率=负债总额/资产总额

归属于母公司的每股净资产=归属于母公司股东的净资产/期末总股本

应收账款周转率=营业收入/应收账款期初期末平均余额

存货周转率=营业成本/存货期初期末平均余额

无形资产（扣除土地使用权、水面养殖权和采矿权等后）占净资产比例=（无形资产-土地所有权-水面养殖权-采矿权）/净资产

息税折旧摊销前利润=利润总额+财务费用+折旧+摊销

利息保障倍数=息税折旧摊销前利润/利息支出

每股经营活动产生的现金流量=经营活动产生的现金流量净额 / 期末总股本

每股净现金流量=现金及现金等价物净增加额 / 期末总股本

（二）净资产收益率及每股收益

1、净资产收益率

	加权平均净资产收益率			全面摊薄净资产收益率		
	2011 年	2010 年	2009 年	2011 年	2010 年	2009 年
归属于公司普通股股东的净利润	16.43%	20.46%	26.77%	15.19%	18.56%	19.05%
扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	15.03%	19.76%	26.36%	13.89%	17.93%	18.76%

2、每股收益

单位：元

	基本每股收益			稀释每股收益		
	2011 年	2010 年	2009 年	2011 年	2010 年	2009 年
归属于公司普通股股东的净利润	0.59	0.61	0.69	0.59	0.61	0.69
扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	0.54	0.59	0.68	0.54	0.59	0.68

十四、盈利预测披露情况

公司未编制盈利预测报告。

十五、历次资产评估情况

（一）上港集团增资入股时的资产评估情况

上海财瑞资产评估有限公司 2009 年 6 月 28 日出具了沪财瑞评报（2009）2-007 号《民生轮船有限公司因增资行为涉及的企业价值评估报告书》，作为上港增资入股民生轮船之特殊目的使用，以 2008 年 12 月 31 日为基准日采用成本法和收益现值法对民生有限于评估基准日的全部股东权益进行评估，并最终采用成本法的评估结论，经评估，上述权益经评估的市场价值为 366,887,643.10 元。

（二）公司改制设立时的资产评估

北京天健兴业资产评估有限公司 2009 年 11 月 9 日出具了天兴评报字（2009）第 434 号《民生轮船有限公司拟整体变更为股份有限公司资产评估项目资产评估报告书》，以 2009 年 9 月 30 日为评估基准日，采用资产基础法对民生有限于评估基准日的股东全部权益进行评估，上述权益经评估的市场价值为 57,535.81 万元。

十六、历次验资情况

公司历次验资情况请详见本招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“四、发行人历次验资情况及发起人投入资产的计量属性”。

第十一节 管理层讨论与分析

最近三年本公司保持快速稳定的发展态势，公司资产与业务规模均呈现较快增长，盈利水平基本保持稳定。下面本公司管理层将围绕公司主营业务发展目标和盈利前景，结合公司近三年经审计的合并财务报告，对本公司财务状况和经营成果及其影响因素和未来变动趋势进行讨论与分析。本公司董事会提请投资者注意，以下分析与讨论应结合本公司经审计的财务报表及报表附注和本招股说明书揭示的其他信息一并阅读。

一、财务状况分析

（一）资产与负债构成分析

1、资产构成分析

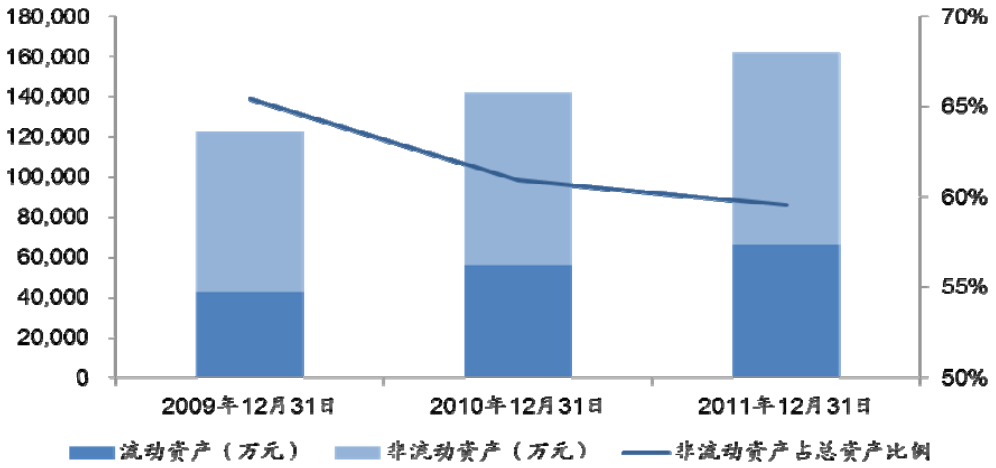
（1）资产结构

报告期内公司资产结构如下表所示：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动资产	65,549.89	40.48%	55,554.96	39.10%	42,274.61	34.56%
非流动资产	96,399.20	59.52%	86,511.19	60.90%	80,049.63	65.44%
合计	161,949.09	100.00%	142,066.16	100.00%	122,324.23	100.00%

报告期内公司资产结构的变化情况如下图所示：



公司报告期内总资产规模呈逐年上升的趋势，截至 2011 年 12 月 31 日，公司总资产规模比 2009 年 12 月 31 日增长 32.39%，增长的主要原因是报告期内公司因业务所需，购建了部分固定资产、实施了少量对外股权投资，从而扩大了公司的总资产规模。具体的资金来源主要有三个方面，其一是公司在 2009 年进行了增资扩股，民生集团与上港集团分别以现金投入 8,022.26 万元和 11,173.07 万元；其二是公司报告期内利用主营业务的稳步发展进行了利润积累，2009 年、2010 年、2011 年公司合并报表口径归属于母公司所有者的净利润分别为 10,475.76 万元、12,530.83 万元、12,080.99 万元；其三是扩大了银行借款的规模，借款余额[16]从 2009 年末的 37,721.74 万元提升至 2011 年末的 58,067.80 万元，增幅 53.94%。此外，报告期内公司因业务扩张，应收账款、应收票据等流动资产也较期初有所上升，相应提升了公司的总资产规模。

资产的具体构成方面：报告期内，公司的资产构成主要以非流动资产为主：2009 年至今公司非流动资产占总资产的比重始终在 60%左右。这是航运业资本密集性的特征所致。作为航运企业，公司需要配备一定规模的船舶、车辆、集装箱等固定资产，由此导致公司对固定资产的投入水平要求较高。

资产构成的具体变化方面：截至 2010 年 12 月 31 日，公司整体资产总额比 2009 年 12 月 31 日上升 16.14%，其中流动资产规模比 2009 年 12 月 31 日上升 31.41%，非流动资产规模比 2009 年 12 月 31 日上升 8.07%。公司流动资产规模

[16]含短期借款、长期借款及一年内到期的非流动负债三个会计科目，下同。

有较大幅度上升的原因主要有两个方面：其一是公司 2010 年末合并报表口径银行存款规模较 2009 年大幅上升，由 13,924.68 万元增加至 21,095.51 万元，这主要是因公司 2010 年 12 月借入了总额近 8,500 万元的银行借款，其中大部分期末尚未投入使用所致；同时公司 2010 年主营业务收入较 2009 年增加了 19.05%，故此期末营运所需货币资金也有所上升。其二是随着公司 2010 年营业收入规模的回升，公司应收账款规模随之上升，由 2009 年末的 20,473.36 万元增加至 23,641.47 万元。非流动资产的上升主要是公司继续增加固定资产投资规模所致：2010 年末公司固定资产净额较 2009 年增长了 4.58%，由 53,912.83 万元增长至 56,383.19 万元；在建工程较 2009 年增长了 17.23%，由 16,720.01 万元增长至 19,600.97 万元。

截至 2011 年 12 月 31 日，公司整体资产总额比 2010 年 12 月 31 日上升 14.00%，其中流动资产规模比 2010 年 12 月 31 日上升 17.99%，非流动资产规模比 2010 年 12 月 31 日上升 11.43%。流动资产的规模上升主要来自公司预付重庆解放碑威斯汀酒店写字楼 27-29 层的购置款项，造成 2011 年末预付款项较 2010 年末增加 10,871.24 万元。非流动资产的规模上升的主要原因为 300TEU 江运集装箱船、1300 车滚装船及 700TEU 海船等建设并陆续投入使用，使得公司固定资产规模上升 43.44%。

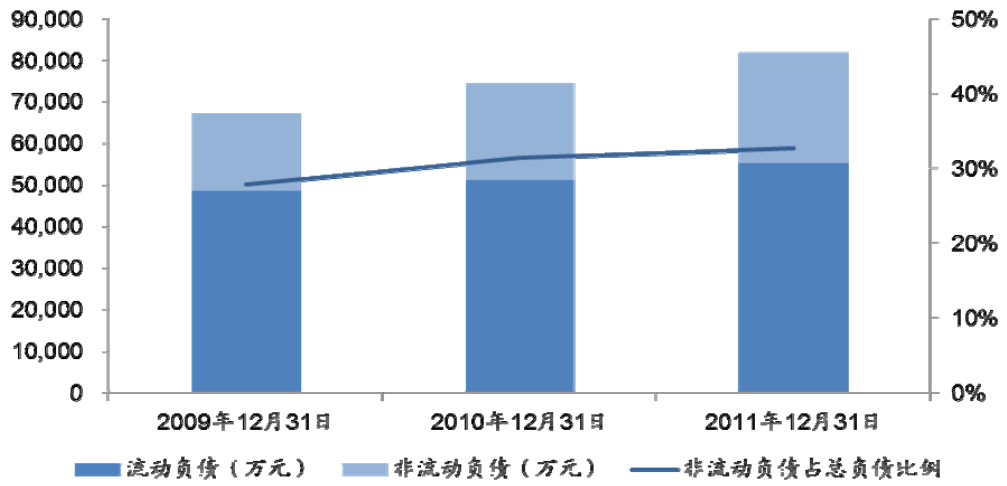
2、负债构成分析

报告期内公司负债结构如下表所示：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动负债	55,179.20	67.31%	51,130.80	68.57%	48,582.20	72.15%
非流动负债	26,801.80	32.69%	23,438.00	31.43%	18,749.74	27.85%
合计	81,981.00	100.00%	74,568.80	100.00%	67,331.94	100.00%

报告期内公司负债结构的变化情况如下图所示：



报告期内，公司的负债总额呈现逐年上升的趋势。2009 年末公司负债总额为 67,331.94 万元，至 2011 年 12 月 31 日负债总额已逐年上升至 81,981.00 万元。之所以出现这种状况，主要原因是：随着公司主营业务的稳步发展，与业务经营相关的负债科目（如应付账款、应付票据等）余额相应增加，同时公司通过银行借款等方式增加了固定资产投入，从而使负债总额相应增加。

报告期内，公司负债结构以流动负债为主，非流动负债为辅，但非流动负债占负债总额的比例呈逐年上升之势。之所以出现该等情况，主要原因在于：报告期内公司非流动负债全部是长期借款。由于公司增加了固定资产购建投入，故此借入的长期借款规模在报告期内逐年上升，自 2009 年末的 18,749.74 万元增长至 2011 年末的 26,810.80 万元。

负债构成的具体变化方面：截至 2010 年 12 月 31 日，公司整体负债总额比 2009 年 12 月 31 日上升 10.75%，其中流动负债规模比 2009 年 12 月 31 日上升 5.25%，非流动负债即长期借款规模比 2009 年 12 月 31 日上升 25.00%。流动负债上升的原因主要是公司期末有较大金额的长期借款将在一年内到期转入了流动资产科目，且一年内到期的非流动负债余额的增长幅度大大超过了短期借款余额的下降幅度。公司 2010 年末一年内到期的非流动负债余额为 14,210.09 万元，较 2009 年末增加了 11,580.09 万元；2010 年末短期借款余额 9,897 万元，较 2009 年减少了 6,445 万元。

截至 2011 年 12 月 31 日，公司的流动负债、非流动负债、负债总额分别比 2010 年 12 月 31 日上升 7.92%、14.35%、9.94%。主要变动原因在于 2011 年公司出于生产规模扩张所需适当增加了银行借款的规模，2011 年末公司银行借款规模较 2010 年末上升了 22.13%。

3、资产负债结构横向比较

2009 年末、2010 年末、2011 年上半年末，A 股水上运输业上市公司资产负债率情况如下[17]：

单位：%

证券简称	2011 年 6 月 30 日	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
长航凤凰	90.70	85.38	82.13
海峡股份	3.15	2.12	4.38
中海发展	49.41	43.28	36.23
长航油运	71.12	74.78	68.83
中远航运	48.84	54.97	41.73
亚通股份	65.84	64.19	43.39
宁波海运	63.46	64.28	63.82
中海海盛	44.69	43.77	33.56
中海集运	39.47	38.87	41.41
招商轮船	42.36	39.36	34.40
中国远洋	62.39	58.76	61.48
行业平均	52.86	51.80	46.49
行业平均（剔除异常值“海峡股份“）	57.83	56.76	50.70
民生轮船	52.16	52.49	55.04

注 1：数据来源：WIND 资讯

注 2：2011 年末民生轮船合并报表口径的资产负债率为 50.62%。

如上表所述：公司近年来资产负债率水平整体呈逐年下降的趋势，主要原因有两个方面，其一是报告期内公司有效利用了股东投入和利润积累，提升了总资产水平：报告期内公司总资产规模从 2009 年末的 122,324.23 万元逐年提升至 2011 年 6 月 30 日的 154,960.32 万元，增幅达 26.68%（2011 年 12 月 31 日公司总资产规模为 161,949.09 万元，较 2009 年末增幅 32.39%）；其二是报告期内公司总负债规模虽然逐年上升，但上升比例低于总资产规模，2009 年末、2010 年末、2011 年上半年末公司总负债规模分别为 67,331.94 万元、74,568.80 万元

[17] 截至本招股说明书签署之日，部分 A 股水上运输业上市公司仍未公告 2011 年年报，因此，暂采用民生轮船经审计的 2009 年末、2010 年末、2011 年上半年末数据与市场情况比较分析。本章节中涉及公司与 A 股水上运输业上市公司横向比较的内容均采用该等口径。

与 80,824.29 万元，2011 年上半年末较 2009 年末增幅 20.04%（2011 年末公司总负债规模为 81,981.00 万元，较 2009 年末增幅 21.76%）。

从业内平均资产负债率水平分析：由于航运业是一个资金密集型行业，且近年来受到国际金融危机及行业整体经营态势不佳等因素影响，行业平均资产负债率始终处于较高水平，且近年来呈现出持续上升的态势。截至 2011 年 6 月 30 日，A 股水上运输业上市公司平均资产负债率已达 57.83（剔除异常值后），并且低于行业平均水平的航运公司基本上均为中海、中远、招商轮船等大型航运企业集团下属上市企业。与行业平均水平相比，民生轮船 2011 年 6 月 30 日资产负债率仅为 52.16%，低于行业平均水平，具备了一定的合理性。

（二）主要资产情况分析

1、流动资产

报告期内，公司流动资产构成情况如下：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
货币资金	17,858.73	27.24%	21,493.04	38.69%	14,256.14	33.72%
应收票据	2,091.30	3.19%	2,830.77	5.10%	1,759.20	4.16%
应收账款	26,680.02	40.70%	23,641.47	42.56%	20,474.36	48.43%
预付款项	12,862.78	19.62%	1,991.54	3.58%	822.95	1.95%
其他应收款	3,662.99	5.59%	3,536.15	6.37%	3,318.07	7.85%
存货	2,394.07	3.65%	2,062.00	3.71%	1,643.89	3.89%
流动资产合计	65,549.89	100.00%	55,554.96	100.00%	42,274.61	100.00%

（1）货币资金

报告期内公司货币资金构成情况如下：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
现金	263.27	1.47%	306.02	1.42%	274.59	1.93%
银行存款	17,495.95	97.97%	21,095.51	98.15%	13,924.68	97.68%
其他货币资金	99.50	0.56%	91.51	0.43%	56.86	0.40%
合计	17,858.73	100.00%	21,493.04	100.00%	14,256.14	100.00%

报告期内，公司的货币资金主要是银行存款，最近三年银行存款占公司货币资金的比重均在 97%以上。2010 年末，公司银行存款规模大幅上升，自 13,924.68 万元上升至 21,095.51 万元，主要是因为公司 2010 年 12 月借入了总额近 8,500 万元的银行借款，其中大部分期末尚未投入使用；同时公司 2010 年主营业务收入较 2009 年增加了 19.05%，故此期末营运所需货币资金也有所上升。截至 2011 年末，公司银行存款规模比 2010 年末有所下降，由 21,095.51 万元下降至 17,495.95 万元，主要是由于公司 2011 年完成和启动了部分船舶建造项目，投资活动的现金流量支出相应大幅增加，如完成了部分 300TEU 集装箱船和 1300 车滚装船的建造，启动了 300TEU 集散两用船的建造等。

（2）应收票据

报告期内公司应收票据具体情况如下：

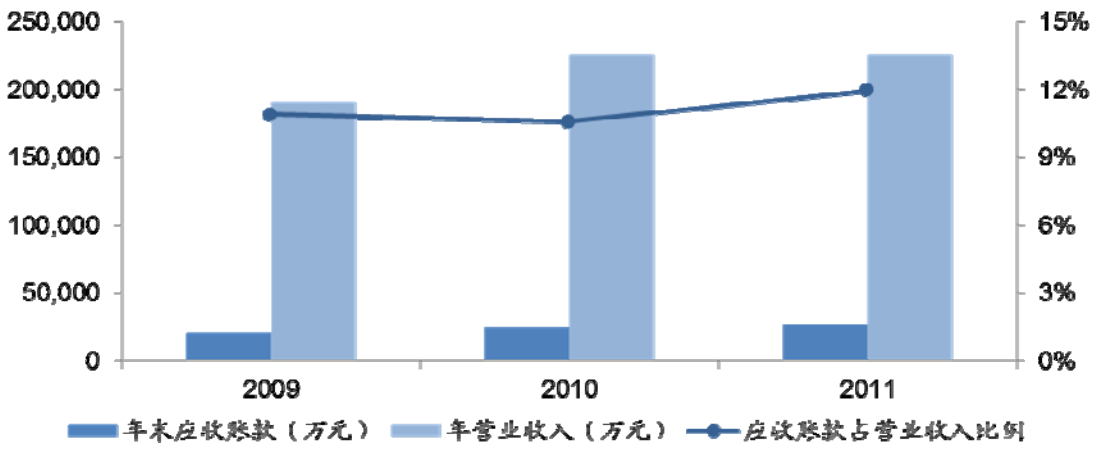
单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
银行承兑汇票	2,091.30	100%	2,830.77	100%	1,759.20	100%
合计	2,091.30	100%	2,830.77	100%	1,759.20	100%

报告期内，公司的应收票据全部为银行承兑汇票。公司各年末应收票据余额的波动主要来自于公司主要客户（尤其是信誉程度较好的大客户）采用银行承兑汇票进行支付的比重变动。

（3）应收账款

公司应收账款总额及其与营业收入的占比关系如下图所示：



报告期内，公司应收账款总额及账龄结构如下表所示：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
1 年以内	26,901.85	99.80%	23,730.06	99.25%	20,460.82	98.92%
1-2 年（含）	51.59	0.19%	147.84	0.62%	198.98	0.96%
2-3 年（含）	1.52	0.01%	31.30	0.13%	25.33	0.12%
合计	26,954.96	100.00%	23,909.20	100.00%	20,685.13	100.00%

公司应收账款总额与公司的业务存在较高的相关性，报告期内每年年末公司应收账款占当年营业收入的比重均在 11%左右。2009 年末公司的应收账款总额为 20,685.13 万元，占当年公司营业收入的比重为 10.89%；2010 年末，随着公司营业收入的上升，公司应收账款总额增加至 23,909.20 万元，占当年营业收入的比重为 10.57%；2011 年末，公司应收账款总额及占当年营业收入的比例较 2010 年有所上升，应收账款总额增加至 26,954.96 万元，占当年营业收入的比例增至 11.95%，其主要原因是：在 2011 年国内宏观调控及银根收紧的背景下，部分客户在合同约定付款期范围内适度延长了付款周期（款项主要于 2012 年初到账）。考虑到上述账款的到账时间并未超出公司业务合同中所约定的期限，且占当年营业收入的比例较小，因此，2011 年末应收账款占当年营业收入的比重上升仍属于正常的波动范围内。

从账龄结构分析，报告期内公司应收账款账龄绝大部分均在一年以内。公司一向注重应收账款的管理，对于下属各业务部门或子公司，要求每周上报收款明细，并且将下属业务公司的月度考核情况与当月收款情况挂钩，如账款出现超过公司核定账龄期限的情况，则相关部门或子公司当月绩效考核将受到影响。因此，报告期内公司的应收账款账龄大部分在 2-3 个月左右，回收情况良好，发生坏账的可能性较小。

公司对应收账款实行单项计提与按组合计提相结合的方式计提坏账准备。报告期内公司未发生需要采用单项计提坏账准备的应收账款，报告期内应收账款计提坏账准备及计提后应收账款净额的情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
应收账款金额	26,954.96	23,909.20	20,685.13
坏账准备	274.94	267.74	210.77
应收账款净额	26,680.02	23,641.47	20,474.36

截至 2011 年 12 月 31 日，公司应收账款中无应收持有本公司 5%（含 5%）以上表决权股份的股东单位款项。

（4）预付款项

报告期内，公司预付款项及其账龄结构如下表所示：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
1 年以内	12,862.78	100.00%	1,991.54	100.00%	822.95	100%
合计	12,862.78	100.00%	1,991.54	100.00%	822.95	100%

公司总部目前的办公场所位于重庆市渝中区新华路的民生大厦，该大厦系 90 年代初建成投入使用。由于楼龄较长、面积不大且周边正在进行地铁站点建设，故此已无法满足公司未来业务经营的需要。为此，2011 年，公司新购置了重庆解放碑威斯汀酒店写字楼 27-29 层，作为公司总部未来的办公场所，并预付了新办公楼的购置款项（期末该笔预付款项合计 10,380.56 万元。该办公楼目前处于预售状态，尚未建成）。故此截至 2011 年 12 月 31 日，公司预付款项规模有较大上升。

除上述原因外，报告期内公司的其他预付款项主要是未到结算期的海船租赁费用等。由于报告期内公司海船租赁的运营周期存在变化，故此公司该等预付账款余额由于各租赁海船的运营周期差异在不同时点有所波动。根据海上航运业船舶租赁的惯例，船舶租赁费用一般需要提前十五天预付，然后在运输完成后统一结算，因此公司预付账款总体的账龄较短。

截至 2011 年 12 月 31 日，公司预付款项中无预付持有本公司 5%（含 5%）以上表决权股份的股东单位的款项。

（5）其他应收款

报告期内，公司的其他应收款分类列示情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
单项金额重大并单项计提坏账准备的其他应收款	701.03	18.45%	280.00	7.56%	520.00	15.22%
单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的其他应收款	318.50	8.38%	-	-	-	-
按组合计提坏账准备的其他应收款：	2,780.06	73.17%	3,422.01	92.44%	2,897.37	84.78%
合计	3,799.59	100.00%	3,702.01	100.00%	3,417.37	100.00%

报告期内各期末单项金额重大并单项计提坏账准备或单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的其他应收款均为公司向行政主管部门或者客户支付的保证金。鉴于上述保证金不能收回的可能性较小，因此，公司按照 1%的比例单项计提坏账准备。

报告期内公司按组合计提坏账准备的其他应收款总额及账龄结构如下表所示：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
1 年以内	2,151.30	77.38%	2,859.51	83.56%	2,852.91	83.28%
1-2 年（含）	547.32	19.69%	413.83	12.09%	541.24	15.84%
2-3 年（含）	62.55	2.25%	111.17	3.25%	0.10	0.00%
3 年以上	18.89	0.68%	37.49	1.10%	23.13	0.68%
合计	2,780.06	100.00%	3,422.01	100.00%	2,897.37	100.00%

2010 年末公司按组合计提坏账准备的其他应收款金额比上年度增加 30.44%，主要是航龙事故确认的货损赔款所致[18]。2011 年末，公司按组合计提坏账准备的其他应收款金额较年初减少 18.76%，主要是由于二级子公司广州船代结束了原有的部分船务代理业务，相关的周转金收回。

从账龄结构上看，报告期内各年末公司大部分其他应收款账龄均在一年以内。由于公司 2011 年末应收航龙公司的货损赔款账龄由一年以内增加到一年以

[18]具体请参见“第十节 财务会计信息”之“十二、期后事项、或有事项、承诺事项及其他重要事项”之“（四）其他重要事项”之“1、货损赔偿”。

上，因此，2011 年末，公司账龄在 1-2 年（含）的其他应收款总额和占比有所上升。

公司对其他应收款实行单项计提与按组合计提相结合的方式计提坏账准备。报告期内其他应收款计提坏账准备的情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
其他应收款金额	3,799.59	3,702.01	3,417.37
坏账准备	136.60	165.86	99.30
其他应收款净额	3,662.99	3,536.15	3,318.07

截至 2011 年 12 月 31 日，公司其他应收款中无持有本公司 5%（含 5%）以上表决权股份的股东单位欠款。

（6）存货

报告期内公司存货的构成情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
轮胎	32.01	1.34%	23.18	1.12%	40.75	2.48%
燃油	2,051.03	85.67%	1,680.34	81.49%	1,261.02	76.71%
材料	45.10	1.88%	105.64	5.12%	158.06	9.61%
备品备件	265.93	11.11%	252.84	12.26%	184.06	11.20%
合计	2,394.07	100.00%	2,062.00	100.00%	1,643.89	100.00%

公司并非生产型企业，各期末的存货主要系船舶运输所需要的燃油，报告期内各期末公司燃油占存货金额的比例均在 75%以上。公司并未设置专门的油库储存油料，而是根据船舶的统一调度及时选择合适的油料供应商采购油料。

公司的存货管理较好，存货占资产总额的比例低，报告期各年末公司存货占资产总额的比例均低于 1.5%，公司 2009 年、2010 年及 2011 年的存货周转率分别为 120.75、107.37 及 88.59，存货周转速度较快，不存在因长期未使用而跌价的风险。

2、非流动资产

报告期内公司非流动资产构成情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
长期应收款	-	-	229.91	0.27%	229.91	0.29%
长期股权投资	9,066.51	9.41%	7,466.14	8.63%	6,316.16	7.89%
固定资产	80,819.45	83.84%	56,383.19	65.17%	53,912.83	67.35%
在建工程	3,756.81	3.90%	19,600.97	22.66%	16,720.01	20.89%
无形资产	2,675.55	2.78%	2,740.02	3.17%	2,804.49	3.50%
递延所得税资产	80.87	0.08%	90.97	0.11%	66.24	0.08%
非流动资产合计	96,399.20	100.00%	86,511.19	100.00%	80,049.63	100.00%

（1）长期应收款

报告期内公司的长期应收款为借予子公司联营企业嘉峰民生的款项。根据 2007 年民生集装箱与重庆嘉峰实业有限公司共同投资成立嘉峰民生时的投资协议，当嘉峰民生注册资本不足以支付前期营运所需资金时，出资双方将按出资比例无息借给嘉峰民生，故嘉峰民生设立初发生了上述借款，2011 年 5 月，嘉峰民生以现金转账和应收运费抵扣的方式结清了上述款项。截至 2011 年末，公司不存在长期应收款。

（2）长期股权投资

2010 年。公司向民生集团收购了新港长龙 12%的股权，因此 2010 年末公司长期股权投资金额比 2009 年末增长 1,149.98 万元。2011 年，公司长期股权投资金额比 2010 年末增长 1,600.37 万元，其主要原因如下：①以权益法核算的长虹民生股权对应金额增加 875.22 万元；②新港长龙各股东按持股比例对其增资，其中公司增资 360 万元；③公司与贵州赤天化集团有限责任公司共同出资组建赤天化民生物流有限公司，其中，公司首期认缴注册资本 400 万元。

截至 2011 年 12 月 31 日，公司以成本法核算的长期股权投资情况如下表所示：

单位名称	初始投资额（万元）	期末金额（万元）	持股比例	表决权比例
重庆航发黄旗港埠有限公司	9.00	9.00	18%	18%
重庆新港长龙物流有限责任公司	960.00	1,320.00	12%	12%

截至 2011 年 12 月 31 日，公司以权益法核算的长期股权投资情况如下表所示：

单位名称	初始投资额（万元）	期末金额（万元）	持股比例	表决权比例
重庆嘉峰民生集装箱运输有限公司	105.00	30.17	35%	35%
武汉长安民福通物流有限公司	290.00	285.41	29%	29%
四川长虹民生物流有限责任公司	3,000.00	7,021.93	29.106%	29.106%
赤天化民生物流有限责任公司	400.00	400.00	40%	40%

上述参股公司的详细情况请见本招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“六、发行人控股子公司、参股公司的简要情况”。

（3）固定资产

报告期内，公司固定资产构成情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
房屋及建筑物	13,259.92	16.41%	13,678.59	24.26%	9,876.67	18.31%
船舶	59,166.42	73.21%	37,793.65	67.03%	42,051.52	78.00%
运输设备	7,907.68	9.78%	4,474.73	7.94%	1,566.33	2.91%
通用设备	485.44	0.60%	436.22	0.77%	418.32	0.78%
合计	80,819.46	100.00%	56,383.19	100.00%	53,912.83	100.00%

报告期内公司充分利用增资扩股的股东投入、自身的利润积累、银行借款等资金围绕公司主营业务加大了固定资产投资的力度，固定资产规模逐年上升。2010 年 12 月 31 日公司固定资产规模比上年末增长 4.58%，年内各项固定资产变动情况具体如下：1）公司房屋及建筑物金额增加了 3,801.92 万元，主要原因在于购置了上海骏丰商务办公楼一个楼层的物业，用于上海地区分支机构办公所用；2）公司船舶金额减少 4,257.87 万元，主要原因在于因船舶老旧而出售了六条由驳船改装的 144TEU 江运集装箱船；3）公司运输设备金额增加 2,908.40 万元，主要原因在于购置了 2,000 个集装箱。2011 年 12 月 31 日公司固定资产规模比上年末增长 43.44%，主要是公司建造的 300TEU 江运集装箱船、1300 车滚装船及 700TEU 海船在 2011 年陆续正式投入使用，公司船舶类固定资产金额增加 21,372.77 万元。

报告期内公司固定资产折旧及净值情况如下表：

单位：万元

类别	2011 年 12 月 31 日		
	原值	折旧	净值
房屋及建筑物	15,347.15	2,087.22	13,259.92
船舶	75,929.71	16,763.29	59,166.42
运输设备	13,757.22	5,849.54	7,907.68
通用设备	1,343.64	858.20	485.44
合计	106,377.72	25,558.26	80,819.46
类别	2010 年 12 月 31 日		
	原值	折旧	净值
房屋及建筑物	15,288.69	1,610.09	13,678.59
船舶	50,471.35	12,677.70	37,793.65
运输设备	9,448.51	4,973.78	4,474.73
通用设备	1,274.04	837.82	436.22
合计	76,482.59	20,099.39	56,383.19
类别	2009 年 12 月 31 日		
	原值	折旧	净值
房屋及建筑物	11,070.73	1,194.07	9,876.67
船舶	54,524.26	12,472.74	42,051.52
运输设备	5,629.51	4,063.18	1,566.33
通用设备	1,430.13	1,011.81	418.32
合计	72,654.62	18,741.79	53,912.83

（4）在建工程

公司报告期末重大在建工程项目情况如下表：

单位：万元

工程名称	预算金额	资金来源	2011 年 12 月 31 日	
			金额	其中：利息资本化
300TEU 集散两用标准船制造项目	8,988.00	银行借款	3,503.70	58.30
合计	8,988.00		3,503.70	58.30

截至 2011 年 12 月 31 日公司有六艘 300TEU 集散两用船在建，上述船舶预计将于 2012 年下半年建成并陆续投入使用。

（5）无形资产

公司财务报表中的无形资产仅一项，系物流仓储中心土地使用权，其账面价值情况如下表：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
账面净值	2,675.55	2,740.02	2,804.49

上述土地使用权 2011 年的摊销额为 64.47 万元。

公司以上述土地使用权做抵押用于借款，具体情况详见本招股说明书“第十五节 其他重要事项”之“二、重要合同”之“（六）借款合同和委托贷款合同”。

（6）递延所得税资产

公司各期末未互抵的递延所得税资产和递延所得税负债明细如下表所示：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	可抵扣暂时性差异	递延所得税资产	可抵扣暂时性差异	递延所得税资产	可抵扣暂时性差异	递延所得税资产
坏账准备	411.54	80.87	433.59	90.97	310.08	66.24
合计	411.54	80.87	433.59	90.97	310.08	66.24

上述递延所得税资产主要系因应收账款和其他应收款计提坏账准备，导致账面净值与计税基础产生差异，从而形成可抵扣暂时性差异。

（三）主要负债情况分析

1、流动负债

报告期内，公司流动负债构成情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
短期借款	19,647.00	35.61%	9,897.00	19.36%	16,342.00	33.64%
应付票据	-	-	1,700.00	3.32%	1,700.00	3.50%
应付账款	18,613.50	33.73%	18,563.43	36.31%	14,261.89	29.36%
预收款项	725.72	1.32%	615.64	1.20%	621.18	1.28%
应付职工薪酬	1,201.07	2.18%	1,721.38	3.37%	1,178.55	2.43%
应交税费	1,119.58	2.03%	962.43	1.88%	2,336.82	4.81%
应付股利	-	-	-	-	5,172.64	10.65%

其他应付款	2,253.33	4.08%	3,460.83	6.77%	4,339.11	8.93%
一年内到期的非流动负债	11,619.00	21.06%	14,210.09	27.79%	2,630.00	5.41%
合计	55,179.20	100.00%	51,130.80	100.00%	48,582.20	100.00%

（1）短期借款

截至 2011 年 12 月 31 日，公司短期借款余额为 19,647.00 万元，其构成情况如下：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日	
	金额	**占比**
抵押借款	7,147.00	36.38%
保证借款	8,500.00	43.26%
信用借款	4,000.00	20.36%
短期借款合计	19,647.00	100.00%

其中，公司以房屋建筑物为 2,000.00 万元借款提供抵押担保；以船舶为 5,147.00 万元借款提供抵押担保，同时民生集团为其中 1,900.00 万元抵押借款提供了保证担保。保证借款由民生集团提供担保。信用借款 3,000.00 万元由招商银行提供，1,000.00 万元由民生集团委托银行提供。

金额 1,000 万以上的重大短期借款合同详见本招股说明书“第十五节 其他重要事项”之“二、重要合同”之“（七）借款合同和委托贷款合同”。

（2）应付票据

截至 2011 年 12 月 31 日，公司不存在应付票据。

（3）应付账款

截至 2011 年 12 月 31 日，公司应付账款余额主要为应付船舶租赁费、港口杂费、装卸费、海运费、下级承运人运费等。公司无账龄超过一年的大额应付款项。

2009 年末、2010 年末及 2011 年末公司应付账款规模分别为 14,261.89 万元、18,563.43 万元及 18,613.50 万元。2010 年末较 2009 年末有所上升，主要是由于公司海上运输业务规模有较大上升，从而导致相应的装卸费和下级承运人运费出现了一定上升。2011 年末公司应付账款规模与 2010 年末基本持平。

截至 2011 年 12 月 31 日，应付账款中应付持有本公司 5%（含 5%）以上表决权股份的股东单位或关联方的款项情况如下：

单位名称	余额（万元）	占比
上海国际港务（集团）股份有限公司及其控股子公司	337.91	1.82%
重庆嘉峰民生集装箱运输有限公司	1.57	0.01%
武汉长安民福通物流有限公司	79.05	0.42%
合计	418.53	2.25%

上述关联款项的具体参见本招股说明书“第七节 同业竞争与关联交易”。

（4）预收款项

报告期内各年末公司预收款项金额及占流动资产比例较小，主要为预收运费。

截至 2011 年 12 月 31 日，公司无账龄超过一年的大额预收款项。报告期内预收款项中无预收持有本公司 5%（含 5%）以上表决权股份的股东单位或关联方的款项情况。

（5）应付职工薪酬

报告期内公司应付职工薪酬具体情况如下：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
工资、奖金、津贴和补贴	562.09	46.80%	1,173.97	68.20%	755.03	64.07%
社会保险费	-	-	2.61	0.15%	2.88	0.24%
其中： 基本养老保险费	-	-	0.50	0.03%	1.80	0.15%
失业保险费	-	-	0.49	0.03%	0.09	0.01%
医疗保险费	-	-	0.73	0.04%	0.99	0.08%
工伤保险费	-	-	0.51	0.03%	-	-
生育保险费	-	-	0.38	0.02%	-	-
住房公积金	8.00	0.67%	1.03	0.06%	-	-
工会经费	156.27	13.01%	147.04	8.54%	152.85	12.97%
职工教育经费	474.71	39.52%	396.73	23.05%	267.80	22.72%
合计	1,201.07	100.00%	1,721.38	100.00%	1,178.55	100.00%

公司的应付职工薪酬主要是计提的员工工资、奖金、津贴和补贴及仍未使用的工会经费、职工教育经费。2009 年末、2010 年末及 2011 年末上述三项费用占应付职工薪酬的比例分别为 99.76%、99.79%及 99.33%。

（6）应交税费

报告期内公司应交税费具体情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日		2010 年 12 月 31 日		2009 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
企业所得税	898.03	80.21%	761.82	79.16%	1,972.18	84.40%
营业税	192.64	17.21%	175.44	18.23%	310.10	13.27%
城市维护建设税	12.72	1.14%	11.49	1.19%	20.92	0.90%
教育费附加	9.84	0.88%	5.68	0.59%	8.99	0.38%
个人所得税	0.15	0.01%	1.32	0.14%	1.23	0.05%
其他税费	6.20	0.55%	6.68	0.69%	23.40	1.00%
合计	1,119.58	100.00%	962.43	100.00%	2,336.82	100.00%

公司的应交税费主要是计提的企业所得税和营业税。2009 年末、2010 年末及 2011 年末公司计提的企业所得税和营业税之和分别占应交税费总额的 97.67%、97.38%及 97.42%。

（7）应付股利

据公司原股东民生集团、吴小华、谢禄康于 2009 年 8 月与上港集团签定的《民生轮船有限公司股权转让和增资协议》，2009 年 1-8 月利润由股东民生集团享有。2009 年 9 月 24 日，公司特别股东会通过了向民生集团定向分配利润 51,726,434.86 元的决议。上述股利已于 2010 年分配完毕。截至 2011 年末，公司不存在应付股利。

（8）其他应付款

截至 2011 年 12 月 31 日，公司金额较大的其他应付款项目为造船公司提供的船舶质保金。另外其他应付款项中还包括代理业务中收到的承运人押金等。

（9）一年内到期的非流动负债

公司一年内到期的非流动负债全部为一年内到期的长期借款，截至 2011 年 12 月 31 日，其构成情况如下：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日	
	金额	占比
质押借款	1,698.00	14.61%
抵押借款	901.00	7.75%
信用借款	8,320.00	71.61%
保证借款	700.00	6.02%
一年内到期的长期借款合计	11,619.00	100.00%

其中，民生集团以其持有的长安民生 15.90%股权为 2,694.80 万元长期借款提供质押担保，同时民生集团及其股东卢国纪、卢晓钟为该借款提供了保证担保，该质押长期借款重分类至本项目的余额为 1,698.00 万元。公司以船舶为 2,800.00 万元长期借款提供抵押担保，以预购的重庆解放碑威斯汀酒店写字楼为 4,206.00 万元长期借款提供抵押担保，上述长期抵押借款重分类至本项目的余额为901.00万元。信用借款5,500.00万元由民生集团委托银行提供，2,820.00万元由招商银行提供。保证借款由民生集团及其股东卢晓钟提供保证担保。

金额超过 1,000 万以上的一年内到期的重大长期借款合同详见本招股说明书“第十五节 其他重要事项”之“二、重要合同”之“（七）借款合同和委托贷款合同”。

2、非流动负债

公司的非流动负债全部为长期借款，截至 2011 年 12 月 31 日，公司长期借款余额为 26,801.80 万元，其构成情况如下：

单位：万元

	2011 年 12 月 31 日	
	金额	占比
质押借款	996.80	3.72%
抵押借款	12,905.00	48.15%
信用借款	11,000.00	41.04%
保证借款	1,900.00	7.09%
长期借款合计	26,801.80	100.00%

其中，民生集团以其持有的长安民生 15.90%股权为 2,694.80 万元长期借款提供质押担保，同时民生集团及其股东卢国纪、卢晓钟为该借款提供了保证担保，该质押长期借款在本项目的余额为 996.80 万元。子公司民生物流以房屋建筑物、土地使用权为 6,800.00 万元借款提供抵押担保。公司以船舶为 2,800.00 元长期借款提供抵押担保，以预购的重庆解放碑威斯汀酒店写字楼为 4,206.00 万元长期借款提供抵押担保，该两笔长期抵押借款在本项目的余额为 6,105.00 万元。信用借款由民生集团委托银行提供。保证借款由民生集团及其股东卢晓钟提供保证。

金额 1,000 万以上的重大长期借款合同详见本招股说明书“第十五节 其他重要事项”之“二、重要合同”之“（七）借款合同和委托贷款合同”。

（四）偿债能力分析

1、资产负债结构的合理性分析

报告期内公司合并报表口径及母公司口径资产负债率如下：

	2011 年 12 月 31 日	2011 年 6 月 30 日	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
资产负债率（合并）	50.62%	52.16%	52.49%	55.04%
资产负债率（母公司）	49.33%	50.76%	49.78%	51.89%

报告期公司资产负债率与 A 股水上运输业上市公司横向比较情况参见本招股说明书“第十一节管理层讨论与分析”之“一、财务状况分析”之“（一）资产与负债构成分析”之“3、资产负债结构横向比较”。

近三年公司合并报表和母公司资产负债率水平均呈逐年下降的趋势。究其原因，主要是随着公司业务经营的稳步发展及股东增资，公司总资产规模逐年上升；同时公司注重债务的总量控制，负债总额的上升速度低于资产总额的上升。从业内横向比较看，公司资产负债率目前低于已上市公司平均资产负债率的目标，接近了与中海、中远、招商轮船等大型航运企业集团下属上市企业的资产负债率水平，具备了一定合理性。

2、短期偿债能力分析

2009 年末、2010 年末、2011 年上半年末公司流动比率与速动比率及行业内横向比较情况如下[19]：

流动比率横向比较			
证券简称	**2011 年 6 月 30 日**	**2010 年 12 月 31 日**	**2009 年 12 月 31 日**
长航凤凰	0.50	0.67	0.78
海峡股份	23.56	35.50	62.67
中海发展	0.47	0.60	1.12
长航油运	1.67	1.64	1.71
中远航运	1.62	1.37	1.85
亚通股份	1.00	1.26	1.09
宁波海运	0.82	0.29	0.51
中海海盛	1.09	0.95	0.51
中海集运	1.35	1.57	1.25
招商轮船	1.05	1.24	2.36
中国远洋	1.51	2.15	2.04
行业平均	3.15	4.29	6.90
行业平均（剔除异常值海峡股份）	1.11	1.17	1.32
民生轮船	1.18	1.09	0.87
速动比率横向比较			
证券简称	**2011 年 6 月 30 日**	**2010 年 12 月 31 日**	**2009 年 12 月 31 日**
长航凤凰	0.48	0.63	0.75
海峡股份	23.33	35.22	62.27
中海发展	0.40	0.50	1.01
长航油运	1.55	1.54	1.63
中远航运	1.56	1.31	1.76
亚通股份	0.53	0.72	0.34
宁波海运	0.76	0.25	0.48
中海海盛	0.97	0.85	0.46
中海集运	1.20	1.46	1.14
招商轮船	0.99	1.20	2.31
中国远洋	1.42	2.07	1.97
行业平均	3.02	4.16	6.74
行业平均（剔除异常值海峡股份）	0.99	1.05	1.18
民生轮船	1.15	1.05	0.84

数据来源：WIND 资讯

[19] 注：航运业上市公司中 SST 天海近年来一直处于亏损状态，目前其净资产为负，因此，不纳入比较范围，下同。

如上表所述，报告期内公司流动比率和速动比率呈逐年上升的趋势，短期偿债能力不断改善。同时公司 2011 年 6 月 30 日的流动比率与速动比率分别达到了 1.18 与 1.15（2011 年末公司流动比率与速动比率分别为 1.19 与 1.14），均超过了 A 股已上市航运企业的平均水平。

3、利息保障倍数分析

2009 年、2010 年、2011 年上半年公司合并报表口径利息保障倍数及行业内横向比较如下：

证券简称	2011 年上半年	2010 年度	2009 年度
长航凤凰	-0.8041	1.065	-1.4191
海峡股份	-	-	38.7296
中海发展	3.8503	7.2235	35.1096
长航油运	-0.018	1.1022	1.6511
中远航运	82.4867	-	-
亚通股份	-1.1955	-2.6098	1.3277
宁波海运	1.6951	1.2734	1.0145
中海海盛	1.7721	4.0742	20.4225
中海集运	-22.3374	33.4297	-41.0879
招商轮船	11.5481	17.7123	32.5463
中国远洋	-2.8899	16.0375	-8.5078
行业平均	7.41	8.81	7.98
民生轮船	11.68	15.72	11.95

数据来源：WIND 资讯

伴随公司业务持续发展，公司 2009 年末、2010 年末及 2011 年上半年末付息借款规模分别为 37,721.74 万元、47,575.09 万元及 56,303.91 万元（2011 年末为 58,067.00 万元），呈逐年上升的趋势；但公司 2009 年、2010 年及 2011 年上半年的利息保障倍数分别为 11.95、15.72 及 11.68（2011 年末为 10.07），说明公司偿还利息的能力并未因贷款规模的上升而出现明显减弱。

从业内平均水平分析，自 2009 年至今公司利息保障倍数均大幅超过了业内平均水平，表明公司对付息债务利息成本的保障水平较好，整体偿债风险较低。

4、营运资金分析

报告期内，公司货币资金的构成情况参见本招股说明书“第十一节管理层讨论与分析”之“一、财务状况分析”之“（二）主要资产情况分析”之“1、流动资产”之“（1）货币资金”。

2009 年、2010 年、2011 年上半年公司合并报表口径提供劳务收到的现金 / 营业收入比率及行业内横向比较如下：

证券简称	2011 年上半年	2010 年度	2009 年度
长航凤凰	0.77	0.73	0.75
海峡股份	0.99	1.02	0.94
中海发展	0.98	0.98	1.01
长航油运	0.95	1.00	0.98
中远航运	0.97	0.99	0.99
亚通股份	3.35	2.11	1.02
宁波海运	1.07	0.98	0.98
中海海盛	0.77	0.93	1.06
中海集运	0.97	1.00	1.06
招商轮船	0.86	0.99	0.98
中国远洋	1.39	1.20	1.26
行业平均	1.19	1.08	1.00
行业平均(剔除异常值亚通股份)	0.97	0.98	1.00
民生轮船	1.00	0.98	0.99

数据来源：WIND 资讯

公司 2009 年、2010 年及 2011 年上半年提供劳务收到的现金分别为 188,834.44 万元、221,456.24 万元、108,959.48 万元，营业收入分别为 189,943.65 万元、226,139.90 万元、108,499.05 万元。报告期内，提供劳务收到的现金与营业收入之比基本保持在 1.00 左右，2011 年上半年该比值略高于行业平均水平，说明公司现有业务可为公司产生较稳定的现金流入（2011 年公司提供劳务收到的现金与营业收入之比为 0.97）。

5、债务偿付计划分析

截至 2011 年 12 月 31 日，公司 2012 年付息债务共需偿还本金 31,266.00 万元，公司未来拟通过以下资金来源予以按期偿还：

（1）自有货币资金及自身经营业务的利润积累，截至 2011 年 12 月 31 日，公司合并报表货币资金余额为 17,858.73 万元；并且通过有效的应收账款管理，公司应收账款账龄较短且回收情况良好。因此公司短期偿债能力具备有效保证。

（2）短期融资券融资：经 2011 年 8 月 12 日公司第一届第十四次董事会审议通过，公司拟通过银行间债券市场发行短期融资券，融资总额不超过 2.9 亿元人民币，融资期限为 366 天以内。截至目前公司尚未向银行间市场交易商协会正式递交注册发行资料，短期融资券仍在前期准备过程中。

（3）银行信贷资金：报告期内，公司各笔银行贷款都能按时还本付息，未发生违约情况，故此公司在各贷款银行都有良好的信用。上述 2012 年需要偿还的银行贷款中，民生集团委托贷款共计 17,500 万元，其他流动资金贷款 18,647 万元，一般情况下该等贷款均可通过续借方式予以偿还。

故此公司现阶段偿债压力总体可控，对公司正常业务经营不会构成重大影响。

（五）资产周转能力分析

公司资产周转能力主要指标如下：

	2011 年	2010 年	2009 年
应收账款周转率（次）	8.96	10.25	8.76
存货周转率（次）	88.59	107.37	120.75
固定资产周转率（次）	3.29	4.10	3.81
总资产周转率（次）	1.48	1.71	1.64

1、应收账款周转率

公司一向注重应收账款的管理，报告期内公司的应收账款账龄大部分在 2-3 个月左右，且应收账款回收状况良好。公司 2009 年、2010 年及 2011 年的应收账款周转率分别为 8.76 次、10.25 次及 8.96 次，2011 年与 2009 年基本持平，未出现明显不利变化。

2、存货周转率

公司并非制造型企业，各期末的存货主要系船舶运输所需要的燃油，公司并未设置专门的油库储存油料，而是根据船舶的统一调度及时选择合适的油料供应

商采购油料。公司的存货管理良好，公司 2009 年、2010 年及 2011 年的存货周转率分别为 120.75 次、107.37 次及 88.59 次，在油价总体呈现上升趋势的背景下，不存在因长期未使用而产生存货跌价的风险，符合航运业的一般特征。

3、固定资产及总资产周转率

由于公司营业收入中存在较大规模的代理业务收入，2009 年、2010 年及 2011 年代理业务收入分别占主营业务收入的 48.08%、49.15%及 45.05%；另外，公司航运业务中部分采用租赁船舶经营，因此公司的固定资产和总资产周转情况较好，周转率高于航运业上市公司整体水平：

		2011 年上半年	2010 年	2009 年
固定资产周转率	民生轮船	3.35	4.10	3.81
	A 股航运业上市公司整体	0.85	-	0.90
总资产周转率	民生轮船	1.27	1.71	1.64
	A 股航运业上市公司整体	0.40	0.49	0.38

注 1：数据来源：WIND 资讯

注 2:2011 年末公司固定资产周转率为 3.29，总资产周转率为 1.48。

二、盈利能力分析

（一）营业收入分析

1、营业收入结构

报告期内公司营业收入的具体组成情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年		2010 年		2009 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
主营业务收入	225,507.76	99.99%	226,125.89	99.99%	189,922.46	99.99%
其他业务收入	22.58	0.01%	14.02	0.01%	21.19	0.01%
合计	225,530.34	100.00%	226,139.90	100.00%	189,943.65	100.00%

报告期内，公司营业收入中主营业务收入占比均超过 99.99%，主营业务突出。

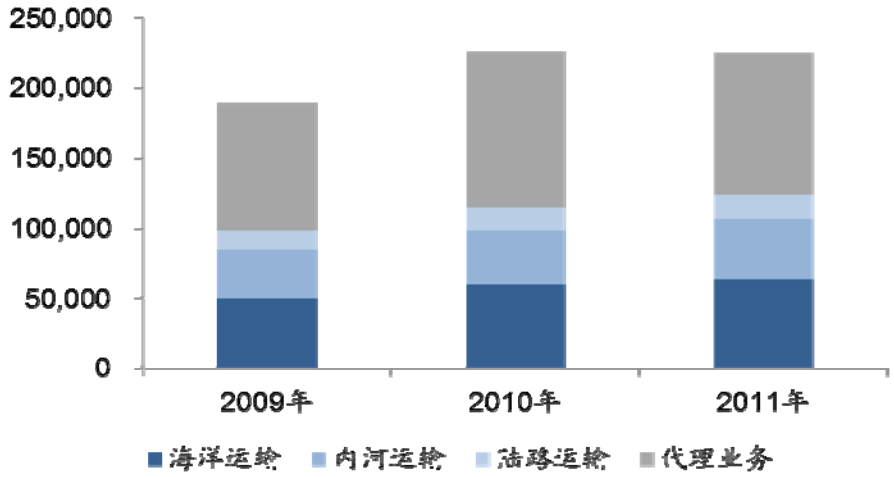
2、主营业务收入构成及趋势分析

（1）报告期内公司主营业务收入具体构成情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年		2010 年		2009 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
海洋运输	63,372.14	28.10%	59,593.46	26.35%	49,845.00	26.24%
内河运输	42,771.39	18.97%	38,815.73	17.17%	34,349.34	18.09%
陆路运输	17,775.14	7.88%	16,564.53	7.33%	14,413.72	7.59%
代理业务	101,589.10	45.05%	111,152.17	49.15%	91,314.39	48.08%
合计	225,507.76	100.00%	226,125.89	100.00%	189,922.46	100.00%

（2）报告期内公司主营业务收入结构如下图所示：（单位：万元）



公司主营业务收入由海洋运输、内河运输、陆路运输和代理业务收入四部分组成。其中内河及海洋运输是公司的核心业务， 2009 年、2010 年及 2011 年内河及海洋运输收入合计分别占公司主营业务收入的 44.33%、43.52%及 47.07%；陆路运输业务是内河及海洋运输业务的延伸，其收入水平整体规模不高， 2009 年、2010 年及 2011 年陆路运输业务收入分别占公司主营业务收入的 7.59%、7.33%及 7.88%。公司的代理业务因业务特性，采用全额入账的方式进行会计处理。因此，代理业务收入规模以及占主营业务收入的比例较高，报告期内公司代理业务收入占主营业务收入的比例一般为 50%左右。

（3）报告期内公司主营业务收入趋势分析

1）海洋运输

报告期内公司海洋运输收入主要由日本偏港航线及台湾航线运输收入组成，具体收入构成情况如下：

单位：万元

	2011 年	2010 年	2009 年
日本航线	52,224.81	48,759.81	41,492.00
台湾航线	9,504.85	9,154.27	5,140.71
其他	1,642.47	1,679.38	3,212.29
合计	63,372.14	59,593.46	49,845.00

如上表所述：2010 年在金融危机影响逐渐消除、航运业逐渐复苏的背景下，公司海洋运输收入较 2009 年上升了 19.56%，日本及台湾航线收入均有较大幅度提高。2011 年，尽管面临日本大地震及欧美债务危机等不利市场环境，公司继续保持了海运业务的稳定增长，海洋运输收入较 2010 年上升了 6.34%，日本及台湾航线收入均有一定上升。

报告期内公司海上航线集装箱运量及相应的单箱运输均价情况如下：

	2011 年		2010 年		2009 年	
	运量（TEU）	单箱均价(美元/TEU)	运量（TEU）	单箱均价(美元/TEU)	运量（TEU）	单箱均价（美元/TEU)
日本航线	116,444	696.09	120,020	604.11	103,589	586.53
台湾航线	35,465	415.96	32,637	417.08	25,259	298.02

2010 年，公司海洋运输业务在稳定原有客户的同时，加大了市场的开发力度，另外外贸环境的逐渐恢复使日本航线及台湾航线业务量及运输价格均有提高：1）日本偏港航线集装箱运输量比 2009 年上升 15.86%，运输价格较 2009 年上升 3.00%，故此运输收入较 2009 年上升 17.52%；2）台湾航线集装箱运输量比 2009 年上升 29.21%，运输价格方面，由于各航运企业形成了协商定价的机制，有效改善了之前过度竞争的局面，提高了运价水平，运输价格较 2009 年上升 39.95%，运输收入较 2009 年上升 78.07%。总体上，公司 2010 年海洋运输收入较 2009 年上升 19.56%，升幅显著。

2011 年，在日本大地震及欧美债务危机等不利的市场环境下，公司海洋运输业务仍保持了相对稳定的发展趋势，具体表现在：1）公司日本偏港航线集装

箱运输量比 2010 年仅下降 2.98%，基本保持了稳定的业务量水平，但以美元结算的运输价格较 2010 年上升 15.23%，从而整体上运输收入（以人民币计量）较 2010 年上升了 7.11%。2）台湾航线集装箱运输量较 2010 年上升 8.67%，以美元结算的运输价格保持相对稳定，较 2010 年下降 0.27%，从而整体上运输收入（以人民币计量）较 2010 年上升了 3.83%。总体上，公司海洋运输业务收入较 2010 年上升了 6.34%，呈稳定增长的态势。

2）内河运输

报告期内公司内河运输收入主要由长江集装箱及商品车滚装运输收入组成，具体收入构成情况如下：

单位：万元

	2011 年	2010 年	2009 年
集装箱	30,532.90	27,887.72	24,270.03
商品车滚装	12,238.49	10,928.01	10,079.31
合计	42,771.39	38,815.73	34,349.34

如上表所述：在金融危机后航运业逐渐复苏的背景下,2010 年，公司内河运输业务显著回升，业务收入较 2009 年上升 13.00%，原因主要是江运集装箱业务收入回升。2011 年，公司内河运输业务保持了稳定增长，业务收入较 2010 年上升 10.19%，江运集装箱和商品车滚装业务收入均有一定上升。

报告期内公司内河集装箱及商品车滚装运量及相应的单箱/车运输均价情况如下：

	2011 年		2010 年		2009 年	
	运量	**单箱/车均价**	**运量**	**单箱/车均价**	**运量**	**单箱/车均价**
集装箱	266,256	1,147	250,109	1,115	215,934	1,124
商品车滚装	274,092	447	243,408	449	237,865	424

注：集装箱运量单位：TEU，单箱均价单位：元/TEU；商品车滚装运量单位：辆，单车均价单位：元/辆。

2010 年，公司内河运输业务显著回升，公司通过加大市场开拓，实现了长江集装箱运输量的增长，同时公司克服了铁路公路运价下调等因素的冲击，稳定了滚装商品车运输业务。全年公司长江集装箱运输量比 2009 年提高 15.83%，运输均价基本与 2009 年持平，从而使长江集装箱运输收入较 2009 年上升 14.91%；同年度，公司长江商品车滚装运输量及运输价格分别较 2009 年上升 2.33%及

5.90%，商品车滚装运输收入较 2009 年上升 8.42%。因此，总体上公司 2010 年的内河运输收入较 2009 年有较大上升，上升幅度为 13.00%。

2011 年，公司内河运输业务基本保持稳定增长，长江航线集装箱和滚装商品车运输收入均有一定的上升。全年公司长江集装箱运输量比 2010 年提高 6.46%，运输均价较 2010 年提高 2.87%，从而长江集装箱运输收入较 2010 年上升 9.49%；同年度公司长江商品车滚装运输量比 2010 年提高 12.61%，同时运输价格与 2010 年基本持平，从而长江商品车滚装运输收入较 2010 年上升 11.99%。总体上公司 2011 年内河运输收入较 2010 年上升 10.19%。

3）陆路运输

报告期内公司陆路集装箱及商品车运输收入情况如下：

单位：万元

	2011 年	2010 年	2009 年
集装箱	15,099.41	13,992.55	11,810.26
商品车	2,675.73	2,571.97	2,603.46
合计	17,775.14	16,564.53	14,413.72

公司的陆路运输业务主要作为航运业务的延伸和拓展而开展，力求为客户提供综合化的运输物流服务。报告期内公司陆路运输收入总体上呈稳步上升趋势，其主要来源为陆上集装箱运输收入的增长，陆上商品车运输收入则保持了相对稳定的水平。

陆路集装箱及商品车运量及对应的单车/箱均价情况如下：

	2011 年		2010 年		2009 年	
	运量	**单车/箱均价**	**运量**	**单车/箱均价**	**运量**	**单车/箱均价**
集装箱	114,804	1,315.23	106,817	1,309.96	85,571	1,380.17
商品车	43,356	617.15	41,679	617.09	38,117	683.02

注：集装箱运量单位：TEU，单箱均价单位：元/TEU；商品车滚装运量单位：辆，单车均价单位：元/辆。

如上表所示：报告期内公司陆路集装箱及商品车运量呈逐年上升的趋势。集装箱运量 2011 年较 2009 年复合增长率为 15.83%，商品车运量 2011 年较 2009 年复合增长率为 6.65%。

从平均单价角度分析，报告期内公司陆路运输平均单价（尤其是商品车运输）总体可比性较低，易出现波动。究其原因在于：报告期内公司的陆路运输业务主

要是航运业务的延伸和拓展，部分公司陆路运输无法满足的运量由公司外包给第三方运营，故此自有运输线路依客户需求及自有运力情况易呈现波动，进而导致各年度实际运距存在差异。

4）代理业务

报告期内公司代理业务收入情况如下：

单位：万元

	2011 年	2010 年	2009 年
货代	70,961.05	85,196.87	74,745.73
船代	30,628.04	25,955.30	16,568.67
合计	101,589.10	111,152.17	91,314.39

①国际货物运输代理

公司国际货物运输代理收入尤其是集装箱运输代理收入受公司业务实际计算方式的影响，一般而言，“预付”方式结算的比例越高，货代业务收入及成本水平越高，反之，“到付”方式结算的比例越高，货代业务收入及成本水平相对越低（但上述收入与成本水平的变动一般不会影响公司代理业务毛利，详见本节内容之“（三）毛利情况分析”）。2010 年，公司抓住外贸形势回暖的时机，积极开拓代理业务新市场和新客户，如与国外货代公司建立合作关系，积极开展海外货代业务等，货代业务收入较 2009 年上升 13.98%。2011 年，由于欧美债务危机导致公司“到付”方式结算的业务比例较 2010 年有所上升，导致代理收入出现较大下降。

报告期内公司主要货物运输代理量及对应单车/箱代理收入情况如下：

	2011 年		2010 年		2009 年	
	运量	**单车/箱代理收入（元）**	**运量**	**单车/箱代理收入（元）**	**运量**	**单车/箱代理收入（元）**
集装箱	254,676	2,319.59	282,743	2,502.19	261,214	2,360.57
商品车	375,394	316.65	302,877	312.37	293,424	302.29

报告期内公司集装箱运输代理量呈现先增后降的态势，商品车代理量则呈持续上升趋势。平均代理收入方面：集装箱单箱代理收入同样与公司结算方式有关。2010 年，公司单箱代理收入在国际航运市场复苏的背景下，仍有所增长。2011 年，同样由于前述“到付”方式结算比例上升，导致单箱代理业务收入出现一定

下降趋势。报告期内公司商品车单车代理收入在基本保持稳定的同时，呈现逐年略有上升的态势。

②船舶代理

公司的船舶代理收入主要来源于船舶代理费、集装箱管理费、订舱费、换单费、电放费等多项服务收费。报告期内公司各项费用的收取标准均未发生重大变化，故此公司船舶代理收入的逐年上升主要来自于代理业务量的提高。以收取换单费相关的换单票数为例： 2009 年、2010 年及 2011 年，公司台湾航线进口换单票数分别为 9,413、10,320、10,510 票，该项业务收入相应逐年提高。

（二）营业成本分析

1、营业成本结构分析

报告期内公司业务成本具体组成情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年		2010 年		2009 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
主营业务成本	197,380.73	100.00%	198,940.67	100.00%	166,134.94	99.99%
其他业务成本	10.82	0.00%	8.41	0.00%	9.83	0.01%
合计	197,391.55	100.00%	198,949.08	100.00%	166,144.77	100.00%

公司主营业务突出，报告期内主营业务成本占营业成本比例超过 99.99%。

2、主营业务成本及构成分析

报告期内公司主营业务成本的具体情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年		2010 年		2009 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
海洋运输	51,674.70	26.18%	48,260.95	24.26%	44,282.51	26.65%
内河运输	39,240.68	19.88%	34,388.52	17.29%	26,848.20	16.16%
陆路运输	16,457.34	8.34%	15,221.38	7.65%	13,005.88	7.83%
代理业务	90,008.01	45.60%	101,069.82	50.80%	81,998.35	49.36%
合计	187,380.73	100.00%	198,940.67	100.00%	166,134.94	100.00%

公司主营业务成本中各项业务所占比例与主营业务收入的分布基本匹配。

代理业务成本占比最高，达 50%左右。代理业务成本主要是货代公司向物流实际承担人结算的费用以及船代公司向主要港口的管理及服务方支付的服务费

用。除此之外，海洋及内河运输成本也是公司主营业务成本的重要组成部分，海洋及内河运输成本的具体分析参见本招股说明书“第六节 业务与技术”之“四、发行人主营业务情况”之“（四）采购及供应商情况”。

（三）毛利情况分析

公司近三年毛利及毛利率具体情况如下表：

单位：万元

	2011 年		2010 年		2009 年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
海洋运输	11,697.43	18.46%	11,332.52	19.02%	5,562.49	11.16%
内河运输	3,530.71	8.25%	4,427.21	11.41%	7,501.14	21.84%
陆路运输	1,317.80	7.41%	1,343.15	8.11%	1,407.84	9.77%
代理业务	11,581.09	11.40%	10,082.35	9.07%	9,316.04	10.20%
合计	28,127.03	12.47%	27,185.22	12.02%	23,787.52	12.52%

1、公司主营业务毛利变动分析

如上表所述，报告期内公司的主营业务毛利规模呈逐年上升的趋势：2011年、2010年度主营业务毛利分别比上年度增长3.46%，14.28%；总体毛利率也保持了12%左右的相对稳定水平。

2010年，公司的海运业务取得了良好的效益，其毛利增长超过了内河运输毛利水平的下滑，保证了公司主营业务整体毛利的上升。2010 年公司各项业务毛利之和从2009年的23,787.52万元增长至27,185.22万元，毛利率也总体保持稳定，为12.02%。

2011年，在海运业务效益保持相对稳定的同时，虽然内河运输业务毛利及毛利率水平有所下降，但代理业务尤其是国际货代业务毛利水平有所上升，从而使公司整体毛利水平较2010年略有上升，总体毛利率也由12.02%增加到12.47%。

2、公司细分业务毛利及毛利率分析

（1）海洋运输

公司报告期内日本及台湾集装箱运输航线单箱均价、单箱成本、单箱毛利及毛利率情况如下：

单位：元

		2011 年	2010 年	2009 年
日本航线	**单箱均价**	4,484.97	4,062.64	4,005.44
	单箱成本	3,690.12	3,247.08	3,381.73
	单箱毛利	794.86	815.56	623.71
	毛利率	17.72%	20.07%	15.57%
台湾航线	**单箱均价**	2,680.07	2,804.88	2,035.20
	单箱成本	2,401.37	2,393.66	2,470.00
	单箱毛利	278.70	411.22	-434.80
	毛利率	10.40%	14.66%	-21.36%

日本航线方面，由于竞争程度较低、总体经营环境较好，2010 年较 2009 年单箱均价有所上升而单箱成本有所下降，因此，单箱毛利及毛利率有较为明显上升。2011 年，由于日本地震后进口箱量下降造成的日本航线往、返货运量不匹配，从而单箱运输成本有所增加，针对上述情况，公司开始在日本航线运费中征收中国到日本的货物紧急成本补贴费（ECR，EMERGENCY COST RECOVERY），使得单箱均价有所上升，很大程度上缓解了运输成本上升的压力，因此，2011 年单箱毛利较 2010 年仅下降 2.54%，毛利率也仅略有下降。

台湾航线方面，由于 2009 年之前基本处于过度竞争的状态，单箱均价过低，造成了航线亏损。2010 年开始，台湾航线通过建立价格沟通机制有效改善了之前过度竞争的局面，随着单箱均价的上升，台湾航线 2010 年转为盈利，毛利率达到 14.66%。2011 年，虽然受国际经济形势不景气等不利因素的影响，台湾航线的单箱均价有所下降，同时单箱成本略有上升，但仍保持了盈利的状态，毛利率为 10.40%。

（2）内河运输

公司报告期内长江集装箱运输单箱均价、单箱成本、单箱毛利、毛利率以及商品车滚装单车均价、单车成本、单车毛利、毛利率情况如下：

单位：元

		2011 年	2010 年	2009 年
长江集装箱	**单箱均价**	1,146.75	1,115.02	1,123.96
	单箱成本	1,089.10	1,047.90	957.81
	单箱毛利	57.65	67.13	166.14
	毛利率	5.03%	6.02%	14.78%

长江商品车滚装	**单车均价**	446.51	448.96	423.74
	单车成本	373.70	336.05	259.21
	单车毛利	72.81	112.91	164.53
	毛利率	16.31%	25.15%	38.83%

长江集装箱运输方面，2010 年开始，长江航运业务经营环境逐渐恶化。随着燃油价格的节节上升，公司长江集装箱单箱成本较上年有较大幅度的提高，同时受短期市场运力过度供给的影响，单箱均价略有下降，因此全年单箱毛利及毛利率水平较 2009 年有较大下降。2011 年，长江集装箱运输市场仍然整体处于困境，公司虽然凭借高箱载量船舶数量多、集装箱货源相对稳定等优势，单箱均价有一定上升并超过了 2009 年，但上述均价上升未能完全抵消成本上升的影响，单箱毛利及毛利率较 2010 年仍略有下降。

长江商品车滚装运输方面，2009 年燃油价格处于低谷时，公司单车成本处于较低水平，单车毛利及毛利率也相应达到高值。之后随着燃油价格的上升，单车成本逐年上升，而单车运输均价 2011 年与 2010 年基本持平，因此单车毛利及毛利率水平呈逐年下降态势。未来公司将通过改善船型结构，提升单船运量，同时进一步拓展上水货源，提升该细分业务的毛利率。

（3）陆路运输

公司陆路运输单箱/车均价及单箱/车成本一定程度上受到运距的影响，呈现一定的波动性，总体可比性不高。

报告期内公司陆路集装箱运输单箱均价、单箱成本、单箱毛利、毛利率以及陆路商品车运输单车均价、单车成本、单车毛利、毛利率情况如下：

单位：元

		2011 年	2010 年	2009 年
陆路集装箱	**单箱均价**	1,315.23	1309.96	1380.17
	单箱成本	1,158.95	1175.11	1225.71
	单箱毛利	156.28	134.84	154.46
	毛利率	11.88%	10.29%	11.19%
陆路商品车	**单车均价**	617.15	611.50	683.02
	单车成本	572.86	626.78	660.43
	单车毛利	44.29	-15.28	22.59
	毛利率	7.18%	-2.50%	3.31%

陆路集装箱方面，2009 至 2011 年单箱运价、单箱成本保持相对稳定，毛利率也一直保持在 11%左右。

陆路商品车方面，2010 年处于负毛利状态，这是由于当时陆路运输业务主要作为水路运输的延伸业务，公司对该业务的经营需要综合、整体考虑水路、陆路效益所致。2011 年，公司新增了部分商品汽车专用运输车辆，并加强了运营管理，提高车队的商品车配送能力和效率，该项业务又恢复了盈利状态。

（4）代理业务

报告期内公司国际货物运输代理及船舶代理业务毛利情况如下：

单位：万元

	2011 年	2010 年	2009 年
货代	9,387.05	8,034.86	7,649.24
船代	2,194.03	2,047.49	1,666.81
合计	11,581.09	10,082.35	9,316.04

国际货物运输代理业务方面，公司报告期内集装箱运输代理业务单箱收入、单箱成本、单箱毛利、毛利率以及商品车运输代理业务单车收入、单车成本、单车毛利、毛利率情况如下：

单位：元

		2011 年	2010 年	2009 年
集装箱运输代理	**单箱收入**	2,319.59	2,502.19	2,360.57
	单箱成本	2,023.64	2,313.59	2,173.85
	单箱毛利	295.94	188.60	186.71
	毛利率	12.76%	7.54%	7.91%
商品车运输代理	**单车收入**	316.65	312.37	302.29
	单车成本	267.36	249.05	235.40
	单车毛利	49.28	63.32	66.89
	毛利率	15.56%	20.27%	22.13%

货物运输代理单位收入及单位成本由于各期代理航线结构的不同存在波动性。在直接体现货代业务经营效益的单箱毛利方面，公司集装箱运输代理单箱毛利报告期内呈逐年上升趋势，同时毛利率水平 2011 年也有了大幅上升；商品车运输代理单车毛利及毛利率报告期呈现逐渐下降的趋势，2010 年较 2009 年下降幅度很小，处于正常的波动范围内，2011 年较 2010 年出现了较为明显的下降，主要原因来自委托运输成本的上升，但由于公司 2011 年商品车代理业务量的上升，商品车代理整体毛利水平与 2010 年仍基本持平。

船舶代理业务方面，由于船舶代理业务收入由船舶代理费、集装箱管理费、订舱费、换单费、电放费等多项服务收费组成。报告期内公司船代业务相关的各项业务量总体呈现上升趋势，因此在各项业务收费标准保持相对稳定的前提下，公司船代业务的收入及毛利保持了逐年上升的趋势。

3、公司毛利率的敏感性分析

公司提供运输及代理服务的价格（包括海洋运输、内河运输、陆路运输、代理服务）、油料成本及租船成本等是影响公司毛利及毛利率水平的最重要因素，公司主营业务毛利率对上述因素的敏感性分析如下：

（1）对业务价格的敏感性分析

1）对海洋运输价格的敏感性分析

	2011 年	2010 年	2009 年
主营业务毛利率	12.47%	12.02%	12.52%
海洋运输价格变动率	1.00%	1.00%	1.00%
变动后主营业务毛利率	12.23%	11.79%	12.29%
主营业务毛利率变动绝对值	-0.24%	-0.23%	-0.23%

注：主营业务毛利率变动绝对值=变动后主营业务毛利率-变动前主营业务毛利率，下同。

通过敏感性分析可见，如海运运价下降 1%，公司主营业务毛利率在 2009 年、2010 年及 2011 年将分别下降 0.23 个百分点、0.23 个百分点及 0.24 个百分点。

2）对内河运输价格的敏感性分析

	2011 年	2010 年	2009 年
主营业务毛利率	12.47%	12.02%	12.52%
内河运输价格变动率	1.00%	1.00%	1.00%
变动后主营业务毛利率	12.31%	11.87%	12.37%
主营业务毛利率变动绝对值	-0.16%	-0.15%	-0.15%

通过敏感性分析可见，如内河运价下降 1%，公司主营业务毛利率在 2009 年、2010 年及 2011 年将分别下降 0.15 个百分点、0.15 个百分点及 0.16 个百分点。

3）对陆上运输价格的敏感性分析

	2011 年	2010 年	2009 年
主营业务毛利率	12.47%	12.02%	12.52%
陆上运输价格变动率	1.00%	1.00%	1.00%
变动后主营业务毛利率	12.40%	11.96%	12.46%
主营业务毛利率变动绝对值	-0.07%	-0.06%	-0.06%

通过敏感性分析可见，如陆上运价下降 1%，公司的主营业务毛利率在 2009 年、2010 年及 2011 年将分别下降 0.06 个百分点、0.06 个百分点及 0.07 个百分点。

4）对代理业务价格的敏感性分析

	2011 年	2010 年	2009 年
主营业务毛利率	12.47%	12.02%	12.52%
代理业务价格变动率	1.00%	1.00%	1.00%
变动后主营业务毛利率	12.08%	11.59%	12.10%
主营业务毛利率变动绝对值	-0.39%	-0.43%	-0.42%

通过敏感性分析可见，如代理业务价格下降 1%，公司的主营业务毛利率在 2009 年、2010 年及 2011 年分别下降 0.42 个百分点、0.43 个百分点及 0.39 个百分点。

（2）对主要成本要素的敏感性分析

1）对燃油价格的敏感性分析

	2011 年	2010 年	2009 年
主营业务毛利率	12.47%	12.02%	12.52%
燃油价格变动率	1.00%	1.00%	1.00%
变动后主营业务毛利率	12.37%	11.89%	12.37%
主营业务毛利率变动绝对值	-0.10%	-0.13%	-0.15%

通过敏感性分析可见，如燃油价格上升 1%，公司主营业务毛利率在 2009 年、2010 年及 2011 年将分别下降 0.15 个百分点、0.13 个百分点及 0.10 个百分点。

2）对海上港口费用价格的敏感性分析

	2011 年	2010 年	2009 年
主营业务毛利率	12.47%	12.02%	12.52%
海上港口费用价格变动率	1.00%	1.00%	1.00%
变动后主营业务毛利率	12.35%	11.90%	12.40%
主营业务毛利率变动绝对值	-0.12%	-0.12%	-0.12%

港口费用是公司海运业务的重要成本组成部分。通过敏感性分析可见，如海上港口费用价格上升 1%，公司的主营业务毛利率在 2009 年、2010 年及 2011 年均分别下降 0.12 个百分点。

3）对船舶租赁价格的敏感性分析

	2011 年	2010 年	2009 年
主营业务毛利率	12.47%	12.02%	12.52%
租船价格变动率	1.00%	1.00%	1.00%
变动后主营业务毛利率	12.40%	11.92%	12.41%
主营业务毛利率变动绝对值	-0.07%	-0.10%	-0.11%

通过敏感性分析可见，如租船价格上升 1%，公司主营业务毛利率在 2009 年、2010 年及 2011 年将分别下降 0.11 个百分点、0.10 个百分点及 0.07 个百分点。

4、毛利率与可比上市公司比较情况

目前 A 股航运业上市公司及其从事的具体业务类型如下：

股票代码	公司名称	具体业务
000520.SZ	长航凤凰	散货航运
002320.SZ	海峡股份	旅客航运
600026.SH	中海发展	散货航运、油品航运
600087.SH	长航油运	特种品航运、油品航运
600428.SH	中远航运	散货航运、特种品航运
600692.SH	亚通股份	出租汽车、旅客航运、特种品航运
600751.SH	SST 天海	集装箱航运
600798.SH	宁波海运	钢管类、散货航运、型钢类
600896.SH	中海海盛	国内贸易、散货航运、特种品航运
601866.SH	中海集运	港口代理、集装箱航运、物流仓储机械
601872.SH	招商轮船	散货航运、油品航运
601919.SH	中国远洋	港口代理、集装箱航运、集装箱码头、集装箱租赁

数据来源：WIND 资讯

公司内河航运业务主要是长江集装箱和商品车滚装运输，海上航运业务主要由日本及台湾集装箱班轮航线组成，所经营业务具有一定的细分行业特征，从上表中可以看出，现有 A 股航运业上市公司中与公司存在一定程度业务相似性的企业为经营集装箱航运业务的中国远洋(601919.SH)、中海集运(601866.SH)、SST 天海（600751.SH），除此之外，其余 A 股上市航运企业与公司业务上不存在相似性，盈利能力不具可比性。

公司与上述可比上市公司的毛利率比较情况如下[20]：

	2011 年上半年	2010 年	2009 年
公司	13.13%	12.02%	12.52%
中国远洋	2.76%	17.71%	-3.63%
中海集运	-1.99%	14.65%	-27.49%

注：可比上市公司毛利率系根据其年报及半年报数据计算得到，下同。

总体上，从事集装箱航运业务的可比上市公司业务随国际贸易等的周期性变化存在较为剧烈的波动，尤其是 2009 年受金融危机的冲击，集装箱航运上市公司出现较为严重的亏损经营。2011 年以来又受成本上升等因素影响，毛利率水平同样出现大幅下滑。但与可比公司不同，公司在报告期内保持了稳定的毛利率水平，其主要原因在于：公司与中国远洋、中海集运等特大型全球集装箱航运企业相比，保持了自身显著的差异化经营特征。具体分析如下：

（1）海运业务方面，与上述大型航运企业的全球主要航线相比，公司经营的日本偏港航线经营企业较少，竞争压力相对较小，并且已经获得了较为稳定的客户资源；台湾航线又属于审批性质的航线，具有一定的进入壁垒，因此公司海洋集装箱运输业务近年来经营效益较好、平均毛利率较高。同时，上述大型航运企业经营全球尤其是欧、美远洋航线，在 08-09 年全球金融危机及 2011 年开始的欧美债务危机中，欧美地区外贸水平的大幅下降使得上述大型航运企业业务受到重大影响，盈利情况出现大幅波动，毛利率于 2009 年与 2011 年上半年均较低。

报告期内公司与可比上市公司中海集运海运（外贸）集装箱航线毛利率情况比照情况如下[21]：

	2011 年上半年	2010 年	2009 年
公司	16.90%	19.02%	11.16%
中海集运（外贸集装箱航线）	3.24%	18.09%	-29.76%

（2）内河集装箱运输方面，报告期内公司与可比上市公司中海集运内贸集装箱航线毛利率具体比照情况如下：

	2011 年上半年	2010 年	2009 年
公司	10.07%	6.02%	14.78%
中海集运	3.32%	3.76%	-0.80%

[20] SST 天海亦从事集装箱航运业务，但其持续亏损，目前已经处于净资产为负的状态，因此，不宜作为公司的比照样本。

[21] 中国远洋年报中未分别披露外贸与内贸集装箱航线收入及成本。

2010 年以来，公司的内河航运业务同样面临行业竞争激烈以及成本上升因素影响，毛利率水平有所下降。但与其他内河集装箱运营商相比，一方面公司300TEU 以上船舶数量多，船舶结构上有一定优势，可以采用更为灵活的经营手段，调配自有船舶与租赁船舶运力以提高运营效率，从而有效减少了成本上升对于公司毛利率的影响；另一方面，受益于产业转移及重庆地区贸易枢纽地位的逐渐显现，长江上游集装箱航运业务形势相对好于国内其他地区集装箱航运业务尤其是沿海集装箱航线。而中国远洋、中海集运等大型集装箱航运企业，其内贸航线主要以沿海航线为主，并且由于拥有大规模的自有船队，与公司相比，通过调整运力结构提高运营效率的空间有限。因此，公司长江集装箱运输业务与中海集运全国内贸集装箱航运业务相比，具有较高的毛利率水平。

综上，A 股市场与公司从事的集装箱航运具有一定业务相似性的中国远洋、中海集运等大型集装箱航运企业在细分航线、资产规模等方面与公司均存在相当大的差别，其盈利状况与公司相比并不具有参考性。

（四）营业税金及附加情况分析

公司近三年合并报表营业税金及附加情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年	2010 年	2009 年
营业税	1,953.46	1,791.12	2,042.96
城市维护建设税	136.76	125.51	143.04
教育费附加	59.65	53.69	61.32
地方教育费附加	28.99	1.03	0.57
其他	2.14	2.56	5.76
合计	2,181.00	1,973.91	2,253.65

公司的营业税金及附加主要为营业税以及以应缴营业税为基础而产生的城市维护建设税、教育费附加等。

根据财政部、国家税务总局发布的财税（2010）8 号文件规定，2010 年起，公司上海分公司及广州分公司所提供的国际运输业务免征营业税。因此，2010 年公司营业税较 2009 年下降 251.84 万元。由于城市维护建设税、教育税附加等按照应交流转税额为纳税基础，因此上述税金一并减少，2010 年公司营业税及附加合计较 2009 年下降 279.74 万元。

2011 年，随着公司非营业税免征范围内的内河航运等相关营业收入的稳定增长，公司营业税及按照应交流转税额为纳税基础的城市维护建设税、教育税附加等税金都略有增加；另外根据渝办发（2011）109 号文，重庆地区自 2011 年 5 月 1 日起，对行政区域内缴纳增值税、消费税、营业税的单位和个人按照其实际缴纳前述三税税额的 2%征收地方教育附加，因此公司地方教育费附加也有一定上升。2011 年公司营业税金及附加较 2010 年上升 207.09 万元。

（五）期间费用情况

公司最近三年合并报表期间费用具体情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年		2010 年		2009 年	
	金额	占营业收入比例	金额	占营业收入比例	金额	占营业收入比例
销售费用	5,868.15	2.60%	5,566.89	2.46%	4,282.08	2.25%
管理费用	4,747.25	2.10%	4,362.98	1.93%	3,845.27	2.02%
财务费用	2,720.17	1.21%	1,368.77	0.61%	1,287.18	0.68%
合计	13,335.57	5.91%	11,298.63	5.00%	9,414.53	4.96%

公司 2010 年、2011 年的期间费用金额分别比前一年上升 20.01%、18.03%，期间费用占营业收入比例分别比前一年增加 0.04 个百分点、0.91 个百分点。2010 年公司期间费用金额及占营业收入比例上升的原因主要在于公司逐步健全了人才激励机制，员工的待遇水平有所增加。因此，销售费用和管理费用金额逐年上升，2010 年公司的销售费用比前一年上升 11.04%，公司的管理费用比前一年上升 19.16%。2011 年公司期间费用金额及占营业收入比例上升的原因主要在于随着公司在建工程的逐渐转固，公司资本化的利息支出金额有较大程度的下降，因此计入财务费用的利息支出金额增加，造成了财务费用的上升，2011 年公司财务费用比 2010 年上升 1,351.40 万元。

公司三项期间费用的具体情况分析如下：

1、销售费用情况分析

公司最近三年合并报表销售费用构成情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年		2010 年		2009 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
职工薪酬	4,186.17	71.34%	3,869.25	69.50%	2,473.23	57.76%
差旅费	194.15	3.31%	212.66	3.82%	216.82	5.06%
招待费	335.51	5.72%	278.23	5.00%	418.28	9.77%
汽车费	156.63	2.67%	139.85	2.51%	130.60	3.05%
邮电费	201.63	3.44%	195.16	3.51%	177.96	4.16%
办公费	55.26	0.94%	37.05	0.67%	38.44	0.90%
资产折旧	126.29	2.15%	217.93	3.91%	161.20	3.76%
水电气费	42.27	0.72%	27.36	0.49%	34.08	0.80%
广告宣传费	10.35	0.18%	3.38	0.06%	9.50	0.22%
印刷单证费	37.87	0.65%	44.09	0.79%	22.83	0.53%
租赁费	171.03	2.91%	160.89	2.89%	176.52	4.12%
其他	350.99	5.98%	381.05	6.84%	422.60	9.87%
合计	5,868.15	100.00%	5,566.89	100.00%	4,282.08	100.00%

公司销售费用主要由销售条线职工薪酬组成。报告期内，由于公司有效健全了人才激励机制，增加了员工的待遇，因此销售费用中职工薪酬的金额逐年上升，2010 年、2011 年销售费用中的职工薪酬金额分别比前一年增加 56.45%，8.19%。

2、管理费用情况分析

公司最近三年合并报表管理费用构成情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年		2010 年		2009 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
职工薪酬	2,865.06	60.35%	2,714.55	62.22%	2,324.39	60.45%
差旅费	268.82	5.66%	222.23	5.09%	193.65	5.04%
招待费	175.91	3.71%	141.33	3.24%	106.00	2.76%
汽车费	180.05	3.79%	104.49	2.39%	153.89	4.00%
邮电费	60.15	1.27%	61.91	1.42%	65.85	1.71%
办公费	43.57	0.92%	26.10	0.60%	18.65	0.48%
资产折旧	258.28	5.44%	183.21	4.20%	203.85	5.30%
低值易耗品	15.49	0.33%	19.10	0.44%	24.28	0.63%
维修维护费	22.45	0.47%	18.86	0.43%	15.42	0.40%
协会会费	20.79	0.44%	23.71	0.54%	14.98	0.39%
中介机构费	45.18	0.95%	73.19	1.68%	53.13	1.38%
水电气费	46.64	0.98%	56.58	1.30%	49.17	1.28%
广告宣传费	48.75	1.03%	21.73	0.50%	21.05	0.55%

租赁费	17.81	0.38%	26.51	0.61%	26.69	0.69%
税金	151.99	3.20%	153.94	3.53%	201.37	5.24%
其他	526.31	11.09%	515.54	11.82%	372.90	9.70%
合计	4,747.25	100.00%	4,362.98	100.00%	3,845.27	100.00%

公司管理费用主要由管理条线职工薪酬组成，公司本部管理人员及各分/子公司财务人员薪酬均计入管理费用。报告期内职工薪酬占公司管理费用的比例一直保持在60%左右。由于公司有效健全了人才激励机制，增加了员工的待遇，因此管理费用中职工薪酬的金额也逐年上升，2010年、2011年管理费用中的职工薪酬金额分别比前一年增加16.79%、5.54%。

3、财务费用情况分析

公司最近三年合并报表财务费用构成情况如下表所示：

单位：万元

	2011年	2010年	2009年
利息支出	2,353.58	1,390.94	1,604.69
减：利息收入	135.29	147.47	271.36
加：汇兑损益	392.98	-21.52	-221.58
其他	108.90	146.81	175.44
合计	2,720.17	1,368.77	1,287.18

报告期内公司的借款规模逐年上升， 2009年末、2010年末及2011年末公司的借款规模分别为37,721.74万元、47,545.09万元及58,067.80万元。2010年，由于公司在建工程金额从2009年末的16,720.01万元上升至2010年末的19,600.97万元，相应的利息资本化金额从2009年末的1,053.66万元上升至2010年末的2,131.90万元。因此虽然2010年整体借款金额有较大幅上升，但是计入财务费用的利息支出水平反而略有下降。2011年，一方面公司借款规模有一定程度的上升，另一方面随着公司在建工程的较大规模转固，在建工程金额有大幅度的下降，从2010年末的19,600.97万元下降至2011年末的3,756.81万元，相应的利息资本化金额从2010年末的2,131.90万元大幅下降至58.30万元，从而计入财务费用的利息支出水平有所上升，因此，整体上财务费用金额有较大规模的增加，从1,368.77万元上升至2,720.17万元。

（六）资产减值情况分析

公司最近三年合并报表各项资产减值损失情况如下：

单位：万元

	2011 年	2010 年	2009 年
坏账损失	46.67	221.57	66.94
合计	46.67	221.57	66.94

公司的资产减值损失均来自坏账损失。 2010 年公司坏账损失比前年度增加 154.62 万元。主要是公司为优化资产质量处置了少量资产，公司按照按实际发生额据实扣除坏账损失，因此，公司的坏账损失有所上升。2011 年，公司坏账损失较 2010 年有大幅下降，低于 2009 年水平。

（七）投资收益分析

公司最近三年合并报表投资收益的情况如下表：

单位：万元

	2011 年	2010 年	2009 年
成本法核算的长期股权投资收益		7.34	134.53
权益法核算的长期股权投资收益	1,174.53	1,175.76	720.72
处置长期股权投资产生的投资收益	-0.03		-4.60
合计	1,174.49	1,183.10	850.66

报告期内公司成本法核算的长期股权投资收益全部来自航发黄旗港。权益法核算的长期股权投资收益主要来自对 2009 年从民生集团购得的长虹民生股权，2009 年、2010 年及 2011 年公司对长虹民生分别实现投资收益 719.35 万元、1,212.03 万元及 1,189.17 万元。

公司以成本法和收益法核算的联营企业情况详见本招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“六、发行人控股子公司、参股公司的简要情况”。

（八）营业外收入、营业外支出及非经常性损益情况

1、营业外收入情况

公司最近三年合并报表的营业外收入具体情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年	2010 年	2009 年
非流动资产处置利得合计	107.92	503.51	141.03
政府补助	1,175.82	499.03	501.39
其他	1.95	251.10	12.14
合计	1,285.69	1,253.64	654.56

2009 年公司的营业外收入主要是政府补助，占当年度营业外收入总额的 76.60%；2010 年公司获得了 503.51 万元的非流动资产处置利得，主要是出售了部分职工宿舍房产及驳船所得，上述房产和驳船分别购置于上世纪 90 年代和 80 年代，因此账面净值水平低于出售价格，另外 2010 年公司获得政府补助 499.03 万元；2011 年，公司的营业外收入绝大部分为政府补助，占当年度营业外收入金额的 91.45%，根据重庆市财政局、重庆市交通委员会渝财企[2011]639 号《关于拨付 2011 年 7 月至 11 月集装箱码头作业费财政补贴资金的通知》，公司 2011 年取得集装箱码头作业费财政补贴 652.00 万元，因此，财政补贴收入较 2010 年有较大幅度增加。

最近三年公司营业外收入中，获得政府补贴的明细情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年	2010 年	2009 年
外贸出口产品研发资金		65.82	118.90
枯水快班补助	21.00	98.70	75.30
产业发展资金	481.01	307.61	262.19
中小企业贷款财政补贴			45.00
始发班轮奖励	2.80	26.90	
“五定”快班轮补助	9.00		
进出口箱量奖励	10.01		
集装箱码头作业费财政补贴	652.00		
合计	1,175.82	499.03	501.39

2、营业外支出情况

公司最近三年合并报表的营业外支出具体情况如下表所示：

单位：万元

	2011 年	2010 年	2009 年
非流动资产处置损失合计	10.53	596.51	221.61
对外捐赠	14.65	67.20	26.90
其他	5.24	25.63	206.97
合计	30.42	689.34	455.48

公司 2009 年非流动资产处置损失 221.61 元，主要是由于业务调整需要，出售了 2 艘散货运输船舶，上述船舶出售价格低于账面价值所致。2010 年，公司出售了 6 条由驳船改装的 144TEU 江运集装箱船，上述船舶建造于 2002 年，船龄较短，账面净值较高，但是由于燃油成本的上升，上述 144TEU 的船舶已经无法满足公司对船舶运营效益的要求，公司出售上述船舶的价格低于其账面净值，造成公司非流动资产处置损失 596.51 万元。2011 年，公司营业外支出金额很小。

3、非经常性损益情况

公司最近三年合并报表的非经常性损益及其对归属于母公司所有者的损益影响如下表：

单位：万元

	2011 年	2010 年	2009 年
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	97.36	-92.99	-85.18
计入当期损益的政府补助（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）	1,175.82	499.03	501.39
同一控制下企业合并产生的子公司期初至合并日的当期净损益			
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	-17.94	158.27	-221.72
非经常性损益合计（影响利润总额）	1,255.24	564.31	194.49
减：所得税影响额	223.36	137.84	32.64
非经常性损益净额（影响净利润）	1,031.88	426.46	161.84
减：少数股东权益影响额	-0.56		
归属于母公司普通股股东净利润的非经常性损益	1,032.44	426.46	161.84

2009 年、2010 年及 2011 年非经常性损益对归属于母公司所有者的损益影响对占公司归属于母公司所有者的净利润的比例分别为 1.54%、3.40%及 8.55%。

2009 年、2010 年及 2011 年公司非经常性损益均主要来自政府补助，2009、2010 年非经常性损益对公司归属于母公司所有者的损益影响很小，2011 年，根据重庆市财政局、重庆市交通委员会渝财企[2011]639 号《关于拨付 2011 年 7 月至 11 月集装箱码头作业费财政补贴资金的通知》，公司取得取得集装箱码头作业费财政补贴 652.00 万元，因此，非经常性损益金额有所上升，但其对公司归属于母公司所有者的损益的影响仍低于 10%的水平。

（九）经营成果及主要利润来源分析

公司报告期经营成果保持了良好的发展态势， 2010 年的营业利润、利润总额和净利润分别较上年增长了 15.22%、17.77%和 19.62%；2011 年的营业利润、利润总额和净利润分别较上年下降了 7.59%、2.84%和 3.91%，在整体航运业面临较为不利的经营形势的情况下，保持了相对稳定。报告期内公司利润变动情况如下表：

单位：万元

	2011 年		2010 年		2009 年
	金额	比上年增长	金额	比上年增长	金额
营业利润	13,750.04	-7.59%	14,879.82	15.22%	12,914.41
利润总额	15,005.31	-2.84%	15,444.13	17.77%	13,113.50
净利润	12,040.79	-3.91%	12,530.83	19.62%	10,475.76

公司主营业务突出，报告期内利润总额主要来源于营业利润。报告期内公司没有公允价值变动收益，2009 年度、2010 年度及 2011 年度公司投资收益和营业外收入两项合计分别为 1,505.22 万元、2,436.74 万元及 2,460.19 万元，占利润总额的比例分别为 11.48%、15.78%及 16.40%，如前所述，2010 年公司从长虹民生获得了 1,212.03 万元的投资收益、从政府部门获得了 499.03 万元以及出售驳船等部分资产获得处置收益 503.51 万元;2011 年公司从长虹民生获得了 1,189.17 万元的投资收益并从政府部门取得了 1,175.82 万元的补助。

投资收益和营业外收入占利润总额比例的具体情况如下表：

单位：万元

	2011 年		2010 年		2009 年	
	金额	占利润总额比例	金额	占利润总额比例	金额	占利润总额比例
投资收益	1,174.49	7.83%	1,183.10	7.66%	850.66	6.49%
营业外收入	1,285.69	8.57%	1,253.64	8.12%	654.56	4.99%
利润总额	15,005.31	100.00%	15,444.13	100.00%	13,113.50	100.00%

（十）公司所得税费用及享受税收优惠情况

1、所得税费用情况

公司最近三年合并报表所得税项目情况如下：

单位：万元

	2011 年		2010 年		2009 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
所得税费用	2,964.52	19.76%	2,913.29	18.86%	2,637.73	20.11%
净利润	12,040.79	80.85%	12,530.83	81.14%	10,475.76	79.89%
利润总额	15,005.31	100.00%	15,444.13	100.00%	13,113.50	100.00%

根据国家西部大开发政策，报告期内公司（含公司统一汇算清缴的外地分公司）及下属子公司民生物流、民生集装箱按 15%税率缴纳企业所得税；其他下属子公司按 25%税率缴纳企业所得税，综合影响下，公司报告期内各年度合并报表所得税费用占利润总额的比例保持在 20%左右。

2、公司及下属控股子公司享受税收优惠的情况

报告期内，公司及下属控股子公司享受税收优惠的情况如下：

（1）根据财政部、国家税务总局发布的财税[2001]202 号文、国家税务总局发布的国税发[2002]47 号文的规定及重庆市地税局渝地税免[2002]1259 号文的批复，本公司享受西部大开发优惠税率，2001 年至 2010 年减按 15％的税率缴纳企业所得税。

（2）根据财政部、国家税务总局发布的财税[2001]202 号文、国家税务总局发布的国税发[2002]47 号文的规定，子公司民生物流有限公司享受西部大开发优惠税率，2003 年至 2010 年减按 15％的税率缴纳企业所得税。

（3）根据财政部、国家税务总局发布的财税[2001]202 号文、国家税务总局发布的国税发[2002]47 号文的规定及重庆市地税局渝地税免[2006]645 号的批复，子公司民生国际集装箱运输有限公司享受西部大开发优惠税率，2005 年至 2010 年企业所得税减按 15%的税率缴纳。

（4）据财政部、海关总署、国家税务总局 2011 年 7 月 27 日发布的《关于深入实施西部大开发战略有关税收政策问题的通知》（财税[2011]58 号），为贯彻落实党中央、国务院关于深入实施西部大开发战略的精神，进一步支持西部大开发，自 2011 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日，对设在西部地区的鼓励类产业企业减按 15%的税率征收企业所得税。本公司及子公司民生物流、民生货代 2011 年仍按 15%申报预缴所得税。

（5）根据财政部、国家税务总局发布的财税（2010）8 号文件规定，自 2010 年 1 月 1 日起，对中华人民共和国境内单位或个人提供的国际运输劳务免征营业税。本公司上海分公司及广州分公司所提供的国际运输业务免征营业税。

三、现金流量分析

单位：万元

	2011 年	2010 年	2009 年	合计
经营活动产生的现金流量净额	9,768.16	13,902.70	-1,816.24	21,854.62
投资活动产生的现金流量净额	-20,297.16	-9,261.14	-19,700.56	-49,258.86
筹资活动产生的现金流量净额	8,719.16	2,527.43	20,430.18	31,676.77
现金及现金等价物净增加额	-2,000.47	7,203.56	-1,101.83	4,101.26

公司 2009 年、2010 年及 2011 年现金及现金等价物净增加额分别为-1,101.83 万元、7,203.56 万元及-2,000.47 万元，以下从经营、投资及筹资活动产生的现金流量净额这三个方面对公司的现金流状况进行分析：

（一）经营活动产生的现金流量净额

公司 2009 年、2010 年及 2011 年经营活动产生的现金流量分别为-1,816.24 万元、13,902.70 万元及 9,768.16 万元。2009 年经营活动产生的现金流量为负值的原因为：由于金融危机的后续冲击，公司的业务受到一定影响，公司 2009 年销售商品、提供劳务收到的现金不多，而公司 2009 年以现金向民生集团支付往来款 16,156.98 万元（偿还期初对民生集团的其他应付款），造成支付其他与经营活动有关的现金出现较大增加。2011 年，由于公司职工待遇水平有一定程度上升，支付给职工以及为职工支付的现金金额有所上升，另外，支付其他与经营活动有关的现金中员工借支备用金水平有所上升，从而经营活动产生的现金流出增加，导致经营活动产生的现金流量净额较 2010 年有所下降。

（二）投资活动产生的现金流量净额

公司 2009 年、2010 年及 2011 年投资活动产生的现金流量分别为-19,700.56 万元、-9,261.14 万元及-20,297.16 万元。由于公司近年来一直通过加大固定资产的投入以满足航运业务增长的需要，因此，公司购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金保持了较高的水平，造成公司报告期内投资活动产生较大金额的现金净流出。

（三）筹资活动产生的现金流量净额

公司 2009 年、2010 年及 2011 年筹资活动产生的现金流量分别为 20,430.18 万元、2,527.43 万元及 8,719.16 万元。2009 年由于公司增资扩股，因此吸收投资收到现金 19,195.33 万元，造成较高金额的筹资活动现金流量。

公司管理层认为：公司对经营活动、投资活动、筹资活动产生的现金流量的管理能力正逐步提升，同时围绕主营业务展开各项投资活动，另外上市后公司将具有较好的筹资能力，公司未来现金流将保持良性循环。

四、资本性支出情况

（一）公司在报告期内的重大资本性支出如下：

单位：万元

项目	资本支出		
	2011 年	2010 年	2009 年
580 车滚装船	-	-	1,997.17
700T 海船	1,210.87	1,405.00	3,483.35
南华 1300 车滚装船	2,478.60	2,147.60	2,121.60
300TEU 集装箱船	985.60	3,928.30	2,862.00
300TEU 集散两用标准船	3,445.40	-	-
运输车辆	1,020.96	-	-
集装箱	3,093.20	1,810.85	592.98
上海骏丰办公楼	-	127.47	3,558.67
总部新办公楼	10,380.56	-	-
合计	22,615.19	9,419.22	14,615.76

公司所处的航运业需要较大规模的固定资产投资，公司内部对资本性支出的批准有严格的程序要求，所有项目均进行了慎重和充分的评估。对于船舶建造项目，公司在新增运力之前明确未来运力投入的具体航线；分析和预测航运市场、船舶市场总体走势，以及具体航线未来发展情况。

另外，报告期内公司不存在跨行业投资的情况，目前亦未计划在未来进行跨行业投资。

（二）未来可预见的重大资本性支出情况

1、募集资金投资项目

本次募集资金投资项目详见本招股说明书“第十三节 募集资金运用”。

2、非募集资金投资项目

除募集资金投资项目外，公司 2012 年可预见的重大资本性支出（固定资产购建）主要是 300TEU 集散两用船的继续建造、海船龙门轮的购买及修理改造、总部新办公楼项目的继续进行。上述投资项目均与公司的主营业务密切相关。

五、重大会计政策或会计估计变更对公司利润产生的影响

报告期内公司无重大会计政策和会计估计变更。

六、重大或有事项或重大期后事项

（一）重大或有事项

本公司为下属全资子公司民生船代提供贷款担保，具体情况如下：

被担保单位名称	担保事项	金额	期限
民生国际船务代理有限公司	银行借款	20,000,000.00	2011.09.01-2012.03.05
合计		20,000,000.00	

同时，本公司以原值为 36,803,796.48 元、净值为 34,823,851.96 元的房屋建筑物为 2,000.00 万元银行借款提供抵押担保。

除存在上述或有事项外，截止 2011 年 12 月 31 日，本公司无其他应披露未披露的重大或有事项。

（二）重大期后事项

1、子公司的设立

根据生产经营需要，本公司在重庆江北区设立了全资子公司重庆民生报关有限公司。该公司已于 2012 年 2 月 15 日取得营业执照，注册资本为人民币 300.00 万元。

2、拟进行的重要投资

经公司 2011 年 12 月 27 日第一届第十七次董事会决议批准，公司拟与捷富凯国际物流（中国）有限公司在深圳成立一家合资公司，为长安标致雪铁龙汽车有限公司提供第三方物流服务。2012 年 1 月 5 日，公司与捷富凯国际物流（中国）有限公司（以下简称捷富凯公司）签订《合资协议》，公司与捷富凯公司共同出资成立深圳民生捷富凯物流有限公司，该合资公司注册资本为 6,000.00 万元人民币，其中本公司以货币资金出资 3,000.00 万元人民币，持股比例为

50.00%。截止本招股说明书签署之日，公司已按约定支付首次出资额 600.00 万元，该公司尚未正式开始营业。

3、拟进行的重大资产购买

经公司 2012 年 1 月 16 日第一届第十八次董事会决议批准，子公司民生国际船务代理有限公司之子公司广州民生国际船务代理有限公司之子公司香港民生海洋有限公司拟向重庆轮船（集团）有限公司购买“金满渝”多用途船舶，交易总价为 1,500.00 万元。双方于 2012 年 1 月 16 日签订了船舶买卖合同，约定转让总价为 1,500.00 万元。截止报告日，款项已支付完毕，相关过户手续已完成，船舶名称更名为“龙门”。目前该船舶正处于大修中，预计 2012 年 6 月份投入海洋运输业务中。

4、拟进行的重大融资

经公司 2012 年 1 月 16 日第一届第十八次董事会决议批准，公司为确保流动资金的正常周转，拟向招商银行申请 8,000.00 万元的流动资金贷款。本公司于 2012 年 1 月 16 日与招商银行签订授信协议（2012 年渝较字第 91120101 号），约定招商银行向本公司提供 6,000.00 万元的授信额度。截止本招股说明书签署之日，招商银行已向本公司发放贷款 3,000.00 万元。

（五）拟进行的利润分配

经公司 2012 年 3 月 27 日第一届第二十次董事会决议批准，公司 2011 年度利润分配方案为：向全体股东每 10 股派发现金股利 0.50 元（含税），共计派发现金股利 10,250,000.00 元。目前该议案尚待公司股东大会审议。

截至 2012 年 3 月 27 日，本公司无其他应披露未披露的重大资产负债表日后事项。

七、财务状况和盈利能力未来趋势

（一）未来影响公司财务状况和盈利能力的因素

1．影响未来公司财务状况和盈利能力的主要有利因素包括：

（1）公司地位位置优越，发展航运业务有相对优势

如前文所述，民生轮船的公司总部及民生物流、民生集装箱、民生货代等主要业务子公司均设立于长江上游最大、最重要的港口——重庆。作为重要的港口城市，重庆具有明显的港口地位位置优势与区位优势，并拥有发展航运及物流业务的巨大潜力。在承接沿海产业转移后，重庆市的产业结构及规模结构将发生巨变，有望形成以笔记本电脑为主体的、亚洲最大的电子信息产业基地之一，以汽车、装备制造为主体的、中国内陆重要的现代制造业基地，以石油天然气化工为主体的、中西部重要的重化工基地。上述变化将为公司未来的业务发展提供难得的历史机遇，公司航运主业将因此拥有较充裕的政策保障与货源支持。作为重庆当地企业，公司将深化自身的地缘优势，并努力把优势转化为胜势，实现公司业务的健康持续发展，提升公司的经营业绩。

（2）西部大开发政策进一步深化及腹地经济的快速发展使业务空间巨大

2010 年 10 月通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十二个五年规划的建议》明确提出“坚持把深入实施西部大开发战略放在区域发展总体战略优先位置”，明晰了西部地区的区域经济布局、重点地区及专项产业规划等内容。同时，国务院近期出台了《关于支持中西部地区承接产业转移的意见》的指导方略。随着国家西部大开发以及区域统筹发展战略的实施，外资以及东部沿海发达地区劳动密集型企业，目前正向成本较低的中西部地区转移。由此将使重庆市腹地集装箱箱源及四川、贵州等地的中转箱源增幅迅猛。同时重庆也是我国最大的汽车生产基地之一，在上述西部大开发及产业转移政策支持下，公司的商品车滚装运输业务也将面临巨大的业务发展空间。

（3）上市后资金融通渠道的扩展

航运业是一个资金密集型的行业，航线经营、造船与购车等固定资产投资对资金的需求均较大，过往公司只能通过自身利润积累与银行贷款等方式融通资金，融资渠道较匮乏、融资手段较单一。本次发行完成后，民生轮船将成为上市公司，未来将可以通过资本市场采用股权融资工具或债务融资工具募集资金，由

此将解决长期以来困扰企业发展的资金问题。一旦资金问题得以解决，公司就可以充分把握发展机会，提升自身竞争实力，努力实现跨越式发展。

（4）自有运力规模的持续扩大及船舶的更新换代

随着公司之前利用股东投入资金及银行借款实施的部分船舶购置项目以及本次募投项目的实施，公司自有船舶数量及自有运力规模将继续扩大。现阶段公司新建造的自有船舶通常采用较先进技术设计制造，在运载量、航行速度、能源消耗等多个方面都优于老旧船舶，其运营的的单位效益相对较好，对客户的吸引力也将进一步加大。因此，自有运力规模的扩大将有利于提升公司的盈利能力，实现股东价值的最大化。

（5）完善的综合业务体系

公司目前已基本具备江海陆运输和货代、船代、现代物流为一体的综合能力，拥有包括船队、车队、库场、仓储物流中心等固定资产，航运、陆上运输、代理业务等所需的各项特许经营权证，覆盖沿海、长江沿线主要城市和港口的业务网络，可以为客户提供包括水陆联运、江海联运、一体化物流方案等在内的各项综合服务。公司所提供的综合服务，有利于提升对客户的吸引力，有利于维系重要客户，从而确保公司经营业绩的持续增长。

2．影响未来公司财务状况和盈利能力的主要不利因素如下：

2008 年下半年起，受金融危机影响，外贸形势恶化，集装箱运量及航运价格出现大幅下跌。虽然金融危机于 2009 年结束，市场环境其后也逐步好转，但到目前为止，整个航运业环境仍不甚理想。尤其是进入 2011 年以来，虽然我国经济总体上延续了 2010 年以来的复苏形势，但是受到国际经济贸易形势、市场运力供需不平衡以及高油价带来的成本压力等多重因素影响，我国航运企业总体经营绩效不佳，航运业整体陷入发展低谷。

针对上述情况，一方面公司所经营的部分细分航运业务，如长江商品车滚装、日本偏港集装箱运输航线等具有一定的差异化优势，与其他航运企业相比，不利的行业形势对公司的影响相对较小；另一方面公司从经营方式改善、成本控制、业务开拓等方面做出了一系列积极应对措施。因此，在较为不利的行业形势下，

公司 2011 年的经营效益和盈利水平未受重大不利影响。但若未来行业不利形势进一步深化和加剧，对于公司目前经营的细分市场产生较为重大的影响，并且公司采取的措施无法完全消除或补偿上述影响，仍将对公司的收入及业绩增长带来不利影响。

（二）财务状况发展趋势

1．资产状况发展趋势

公司未来两年将继续扩大运力规模，增加对固定资产的投入，另外本次发行完成后募集资金的到位，将会使公司资产总额得以增长。

2．负债状况发展趋势

本次公开发行募集资金到位后将降低公司的资产负债率，公司将根据经营需要，保持合理的资产负债结构。

3．股东权益发展趋势

公司近年来业务发展较快，股东权益随公司利润的增加而增长，本次募集资金到位后将极大地提高股东权益。

（三）盈利能力发展趋势

1．营业收入发展趋势

随着市场需求的进一步释放及公司自有运力规模的增加，公司营业收入在可预见的未来有望实现可持续性增长。

2．营业成本发展趋势

随着营业规模的增长，营业成本也将随之增长，但公司将通过提高船舶运输效率，降低成本单耗等措施，尽量节省业务成本。

因此，随着营业收入的增长和运营效率的提高，公司的盈利能力有望进一步提高。

八、股东未来分红回报分析

（一）发行人股东分红回报规划

为了明确本次发行后对新老股东权益分红的回报，进一步细化《公司章程(草案)》中关于股利分配原则的条款，增加股利分配决策透明度和可操作性，便于股东对公司经营和分配进行监督，公司第一届董事会第二十次会议审议通过了《民生轮船股份有限公司股东分红回报规划》。《分红规划》具体要点如下：

1、股东分红回报规划制定原则

公司在充分考虑股东要求和意愿的基础上，平衡对股东分红及公司保留发展现金的关系，保证股利分配政策的稳定性和实施的可行性，通过建立更加科学、合理的投资者回报机制，在兼顾股东回报和企业发展的同时，保证股东长期利益的最大化。

2、未来股东分红回报计划

（1）公司将采取积极的现金或者股票方式分配股利，在公司当年经审计的净利润为正数且符合《公司法》规定的分红条件的情况下，公司每年度采取的利润分配方式中必须含有现金分配方式。

（2）未来公司在足额预留法定公积金、盈余公积金以后，每年向股东现金分配股利不低于当年实现的可供分配利润的 15%。如果公司净利润保持增长，则公司每年现金分红金额的增幅将不低于净利润增长幅度。

（3）在确保足额现金股利分配的前提下，公司可以根据需要另行增加股票股利分配和公积金转增。

（4）在有条件的情况下，公司可以进行中期现金分红。

（5）公司在每个会计年度结束后，由公司董事会提出分红预案，并交付股东大会表决通过。公司接受所有股东对公司分红的建议和监督。

（6）公司根据外部经营环境或者自身经营状况对利润分配政策进行调整的，调整后的利润分配政策不得违反中国证监会和证券交易所的有关规定，有关调整利润分配政策的议案需经公司董事会审议后提交公司股东大会批准。

（二）分红回报规划的合理性分析

在确定上述公司分红回报计划的过程中，公司结合所处行业特点、总体发展战略、未来经营规划，综合考虑了公司的盈利情况、日常经营及投资资金需求、所处融资环境以及现金流情况等因素：

1、盈利情况

一方面，公司盈利能力较强，2009 年、2010 年、2011 年公司实现归属于母公司的净利润分别为 10,475.76 万元、12,530.83 万元、12,080.99 万元，近三年归属于母公司的净利润年复合增长率为 7.39%。预计未来公司仍可保持持续、稳定的盈利水平，从而为股东在对公司的投资中获得稳定回报提供了有效保证。

另一方面，2009 年、2010 年及 2011 年公司加权平均净资产收益率分别为 26.77%、20.46%和 16.43%。公司的净资产收益率处于较高水平，因此实现的收益部分留存于公司用于再投资亦符合股东和公司长期发展利益。

2、公司投资活动及日常经营资金需求

公司所属的内河及海上航运业是资金密集型行业，企业运营所需要的航线经营费用、造船与购车等固定资产投资对资金的需求均较大。同时，航运企业为提高船队的整体运输能力与效率，从而保证业务的持续发展，存在有计划地购买及更新船舶，改善船队运力结构及船龄结构的需求。

为此，公司在制定最低现金分红比例时，充分考虑了投资活动资金及相应的配套流动资金需求，具体分析如下：

最近三年，公司合并现金流量表投资活动现金支出情况如下：

单位：万元

项目	2011 年度	2010 年度	2009 年度
投资活动现金流出	20,427.38	11,513.82	22,126.12
投资活动现金流入	1,30.23	2,252.68	2,425.55
投资活动现金支出净额	20,297.16	9,261.14	19,700.56

假设公司上述投资活动所流出现金均最终均形成非流动资产，为确保期末公司资产负债结构不变（即保持期末流动资产与非流动资产的配比关系，并保持权益乘数不变），则上述投资支出需配置相应的权益资本为：

项目	2011 年度	2010 年度	2009 年度
投资活动现金流出净额（万元）	20,297.16	9,261.14	19,700.56
期末流动资产占非流动资产比重	68.00%	64.22%	52.81%
为保持期末流动资产与非流动资产配比关系需增加的流动资产额（万元）	13,801.74	5,947.23	10,403.97
期末需增加的总资产合计（万元）	34,098.90	15,208.37	30,104.53
权益乘数（期末总资产/股东权益）	2.03	2.10	2.22
期末权益资本需求（期末需增加的总资产合计/权益乘数，单位万元）	16,837.54	7,225.68	13,533.85
归属于母公司所有者的净利润（万元）	12,080.99	12,530.83	10,475.76
期末权益资本需求占归属于母公司所有者的净利润比率	139.37%	57.66%	129.19%

由上表可见，按照公司目前报告期内正常的投资情况，在不考虑募投项目的情况下，为确保投资后保持合理的资产负债结构不变，公司需要按投资活动净现金流出规模增加权益资本。在无外部权益资本流入的前提下，公司需要留存一定收益以补充投资活动现金净支出所需的权益资本。

3、公司所处的融资环境及状况

伴随公司业务持续发展，公司 2009 年末、2010 年末、2011 年末付息借款规模分别为 37,721.74 万元、47,575.09 万元、58,067.80 万元，呈逐年上升的趋势。虽然公司本身资产负债率合理、各贷款银行都有良好的信用、银行授信额度较高，可以通过信贷支持等获得足量发展资金。但在近年来国家货币政策趋紧的情况下，银行信贷成本处于较高水平，因此，过度采用银行信贷手段将给公司带来较高的资金成本，公司有必要适当采用日常积累和留存收益等方式为业务发展提供一定资金支持。

4、现金流情况

公司的现金流状况良好，2009 年、2010 年、2011 年公司年平均经营活动产生的现金流量净额为 7,284.87 万元，占年平均净利润的 62.29%，远高于当年实现的可供分配利润的 15%。

2009 年、2010 年、2011 年经营活动产生的现金流量分别为-1,816.24 万元、13,902.70 万元、9,768.16 万元。2009 年公司经营活动产生的现金流量有较大下降的原因在于公司以现金向民生集团支付往来款 16,156.98 万元，用于偿还期初对民生集团的其他应付款，目前，公司与民生集团的应付款项均已结清，并且未来不会产生类似情况。另外，根据目前经营情况和未来发展规划，公司的业务规模持续、稳定，并仍将和主要客户、主要供应商保持紧密合作关系，对客户和供应商的结算方式不会发生变化。

因此，公司经营性现金净流量占净利润比率等指标不会发生明显变化，因此未来现金分红计划的实施有可靠的资金保障。

综合以上因素，确定未来公司在足额预留法定公积金、盈余公积金以后，每年向股东现金分配股利不低于当年实现的可供分配利润的 15%。

（三）未分配利润的用途规划

根据公司所处的行业特点和未来业务发展规划，公司未来实现净利润在提取盈余公积及分配股利后的未分配利润将主要运用于以下方向：

1、经营所需固定资产的投资

公司所属的内河及海上航运业是资金密集型行业，一方面公司每年需要保持一定的运力增长速度以满足业务拓展的需要，另一方面公司存在改善船队运力结构及船龄结构的需求。因此，公司每年留存收益将投入船舶、车辆、集装箱等固定资产投资中以满足上述需求。

2、补充经营所需的流动资金

随着公司业务、运力等规模的扩张，公司生产经营所需的流动资金规模也随之增加，公司以部分留存收益投入流动资金，可有效保障公司的顺利运营，保障公司及股东的利益。

（四）未来股利分配的具体实施程序

在每个会计年度/半年度结束后，公司董事会在《股东分红回报规划》的框架下，根据实际经营状况，提出年度/中期具体的利润分配预案。独立董事对利

润分配预案发表独立意见，并且公司监事会对利润分配预案进行审核、提出书面审核意见后，董事会将上述利润分配预案提交股东大会表决。利润分配预案通过股东大会审议后，董事会在股东大会召开后 2 个月内完成股利（或股份）的派发。

第十二节 业务发展目标

一、公司的发展目标

（一）公司的战略定位

基于公司的核心价值理念，以及肩负的历史宗旨，公司未来的发展要在新的历史条件下，秉承公司一贯宗旨，为国家和地方的经济发展服务，为社会大众服务。因此，公司长期发展的战略定位是：中国现代航运和一体化综合物流服务的引领者。

（二）公司的发展目标

基于上述战略定位，公司的发展目标为：实施一贯的和系列可持续的综合创新，巩固和扩大既有业务规模及其竞争优势，全面提升公司一体化综合物流服务能力和服务水平，成为中国西部地区服务范围最广、服务能力最强的一体化综合物流服务供应商及行业引领者，助推重庆经济腾飞和西部大开发战略实施，最大限度地回报股东、回报社会，实现公司长期、全面的可持续发展。

二、公司的战略规划

（一）业务战略

公司目前主要经营长江运输、海洋运输、公路运输和代理业务等四项细分业务。在业务发展方面，公司将继续以现代综合物流为核心，以长江集装箱运输、商品车滚装运输和海上集装箱运输为支撑，同时大力培育发展与航运主业相关的国际代理和公路运输业务等。

1、长江运输

（1）长江水路集装箱运输仍是公司今后相当长时间内的核心主业。目前长江集装箱市场尤其是中上游市场成长潜力巨大。随着市场需求的增加，公司首先需要保持原有市场份额。同时，考虑到公司在长江集装箱航运市场尤其是重庆等上游地区具有良好的规模优势以及客户资源基础，且公司如果顺利完成上市融资

后，在资本规模及融资渠道方面将对其他中小型企业形成优势，公司有能力在长江集装箱航运业务中追求更高的市场目标。因此，公司对长江集装箱航运市场业务发展战略的定位为：做优做强，保持长江上游的领先地位。

（2）长江商品车滚装运输是公司的另一核心主业。目前长江商品车滚装运输市场较为有序，由于专业化原因，相对竞争对手较少，水上竞争激烈程度相对较低。考虑到长江商品车滚装运输市场成长潜力大，且重庆市发展商品车滚装业务具有的得天独厚的区位优势，如果能够进一步将四川的商品车运输纳入公司业务来源，未来公司商品车滚装物流业务将会得到进一步增强。目前长江商品车滚装业务主要受到陆路运输的冲击，主要原因在于水路商品车运输的准时性方面较陆路运输具有一定劣势，因此，公司目前需要首先改善商品车滚装运输的效率及服务质量。公司对商品车滚装运输业务发展战略的定位为：提升效率，改善品质，提升市场辐射能力，保持长江上游的领先地位。

2、海上运输

公司海上集装箱运输航线与江运业务相比，近年来表现更为稳健。一方面日本偏港航线上公司的竞争对手不多，具有良好的经营环境，且公司通过多年的经营已经形成了稳定的客户资源。另一方面，近年来台湾集装箱航线的经营环境有了改善，各家经营者建立了价格的定期沟通机制，有效避免了恶性价格竞争与过度竞争。公司目前的海上集装箱运输航线均有一定的经营特色和差异化优势，因此，公司对海运集装箱运输业务发展战略的定位为：优化运力结构，做专做精，发展精品航线，进一步增加盈利能力。

3、公路运输

目前公司的公路运输业务主要作为水路运输的延伸。未来公路运输业务在各主要业务地区可采用不同的发展策略：重庆地区可以进一步扩大车队规模，同时增加业务覆盖率，形成以西南地区为主、面向全国的公路集装箱及商品车运输网络；四川地区可以通过发展公路运输，形成公水多式联运，未来可将四川的物流市场作为公司的重要业务来源组成部分；上海地区由于目前集装箱卡车盈利情况较好，也可进一步扩大车队规模，发展多种形式的配套车。公司对公路运输业务

发展战略的整体定位为：积极培育，不断发展壮大，逐步成为公司盈利的重要支撑。

4、代理业务

（1）货代业务是公司业务的重要组成部分，同时也是公司航运主业的重要业务来源。公司目前货代业务板块发展方向主要是对战略伙伴进行整合并开发新的货代货运网络，进一步发展与战略伙伴的关系，提供一体化承运服务。公司对货代业务发展战略的定位为：发展物流联盟，实现产业紧密合作。

（2）船代业务是公司业务的重要组成部分。未来公司船代业务将紧密结合集装箱核心运输业务，加强与世界主要船公司间在国际集装箱运输的战略合作，积极与国内、外重要的海运港口集团建立战略伙伴关系。公司对船代业务发展战略的定位为：开拓新型的具有民生特色的船代业务，提升船代服务的标准和质量。

（二）空间战略

公司要积极利用重庆、上海两个物流中心的辐射作用，拓展物流市场，增加生存发展空间。同时，为实现成为“西部地区服务范围最广、服务能力最强的一体化综合物流服务供应商及其行业引领者”这一战略目标，公司对物流市场的拓展应优先发展西部地区物流服务，以重庆为基地，提供技术和资金；以整个西部地区为腹地，提供物流大市场。

因此，公司的区域市场发展战略定位为：继续强化重庆、上海的物流中心地位；重点培育西部物流市场；不断拓展中东部地区物流市场。

（三）流程战略

公司要通过业务流程再造，逐步打通、衔接公司的整个物流环节，以实现物流的一体化，建立“以市场为导向，以顾客为中心”的业务流程。以此为前提重新定义管理模式、功能及流程，以市场需求和内部业务单位的需求为出发点，重新定义流程的功能和优化管理流程。同时，建立跨部门的流程设计和横向交流的机制，确保跨部门的业务能顺利实施。

（四）信息化战略

信息化建设是支持公司总体发展战略的重要组成部分。公司信息系统建设应根据航运管理的普遍规律和江海运输的特点，立足公司发展战略，以信息化建设为推进、保障手段，促进公司的航运综合管理向信息化、智能化、自动化方向发展，建立船岸信息一体化的、高效的网络信息系统，通过信息化带动公司经营管理的现代化，提升核心竞争力，从而促进公司的健康、协调、可持续发展。

（五）组织战略

公司将根据以下原则进一步改进组织结构，以支持、满足公司向综合物流发展的需要：（1）处理好集权与分权。（2）时刻把握市场动态。（3）抓住直接客户。（4）提高客户服务水平。

（六）投融资战略

一方面设计以战略规划为导向的投资方案，包括船队、车队的打造，物流基地的建设，信息平台的搭建等，以助推公司的战略性发展。另一方面努力搭建高效的融资平台进行资金的筹措，根据业务发展实际和资金需求，采取多元化的筹资方式来满足各项发展规划的资金需求，以促进公司长期战略目标的实现。

三、本次募集资金投资项目与发展目标及规划的关系

如前文所述，公司发展目标与规划中明确以长江集装箱运输、商品车滚装运输和海上集装箱运输为核心业务，充分把握上述市场未来的成长潜力是公司顺利实现战略发展目标的重要保证。

公司本次发行所募集资金全部用于购置内河集装箱与商品车运输船舶、海运集装箱船舶以及购置其他集装箱运输配套固定资产，募集资金全部投资于公司主营业务，符合公司战略目标和核心主营业务的发展要求，有利于增加公司的自有船舶运力与陆上运力，提升核心竞争实力；有利于公司未来的业务扩张和可持续发展；有利于提升公司的整体实力和经营效益，从而最终实现股东收益的最大化。

四、业务发展规划与现有业务的关系

一方面，公司上述业务发展规划建立在现有业务结构及业务发展情况的基础上。公司在现有业务的拓展过程中积累起来的人才、管理、资金、市场、技术、

品牌以及稳定的客户群等资源，是公司未来保持良性发展的坚强基础，也是公司业务发展规划得以实施的前提。

另一方面，上述业务发展规划的顺利实施，将进一步完善本公司的业务发展模式，顺应公司主营业务特别是核心航运业务发展趋势，提高公司的整体实力和行业地位，保证公司主营业务的可持续发展。

第十三节 募集资金运用

一、募集资金运用的基本情况

（一）本次发行募集资金总额

经公司 2011 年 4 月 15 日第一届董事会第十一次会议审议，并经 2011 年 5 月 6 日 2010 年度股东大会审议通过，公司本次拟向社会公众公开发行人民币普通股不超过 6,850 万股，占发行后总股本的 25.05%。上述股份对应实际募集资金总额为【】万元。

公司募集资金将存放于董事会决定的专户集中管理，做到专款专用。开户银行为【】，账号为【】。

（二）募集资金具体用途

本次募集资金投向经公司股东大会审议确定，由董事会负责实施，全部用于公司主营业务相关的船舶、集卡拖车与集装箱购置项目，具体如下：

单位：亿元

序号	项目名称	项目投资总额	募集资金拟投资金额	项目审批/备案情况
1	建造 9 艘 350TEU 型集装箱船	1.8	1.8	渝水批[2012 年度]第 01 号
2	建造 6 艘 800 车位滚装船	1.8	1.8	渝水批[2012 年度]第 01 号
3	建造 1 艘 700TEU 海船	0.9	0.9	-
4	新购集装箱 4,000 个	0.52	0.52	-
5	新购集卡拖车 100 辆	0.40	0.40	-
	合计	5.42	5.42	-

本次募集资金到位前，公司将根据实际经营需要，以自筹资金对上述项目进行前期投入；募集资金到位后，公司将用募集资金置换预先已投入该等项目的自筹资金，并用于后续剩余投入。

若实际募集资金不能满足项目投资需要，资金缺口通过公司自筹解决，若实际募集资金超出上述项目拟投入募集资金量，公司将按照相关规定补充流动资金。

（三）募集资金项目审批、核准或备案情况

根据《中华人民共和国水路运输管理条例》及其实施细则和相关规定，在募集资金投资项中，公司现阶段需就内河航运新增运能提前向行业主管部门进行备案。

为此，公司已就募投项目中 9 艘 350TEU 型集装箱船及 6 艘 800 车位滚装船的建造事项，向重庆市港航管理局登记备案，并取得了渝水批[2012 年度]第 01 号《国内水路运输登记事项证明书》。

二、募集资金运用的必要性及市场前景分析

（一）募集资金运用的必要性

公司本次发行所募集资金全部全部投资于公司内河航运及海上航运主业，其必要性如下：

1、充分发挥长江航运功能的需要

长江干线航道经过多年整治建设，航行条件目前已得到很大改善。根据交通运输部会同国家发改委、水利部、财政部编制并经国务院同意的《长江干线航道总体规划纲要》，到 2020 年，长江干线航道将得到全面、系统治理，航道通航能力较大提高，通航条件明显改善。随着长江航道的大幅改善，长江黄金水道的作用将得以更大程度发挥，必然要求航运企业对目前的各类老旧船舶进行更新改造，以更加充分地发挥长江黄金水道的功能和资源优势，实现自身业务的快速发展。

此外，根据交通部长江航务管理局与重庆市交委 2009 年 10 月签署的《关于加快长江重庆水运发展的共建协议》，长江航务管理局将协助重庆市培育长江水运市场、开发航运资源、推进船舶标准化，共同打造长江上游航运中心。重庆建设长江上游航运中心的奋斗目标是在 2020 年实现水运现代化。这一发展目标也将进一步促进长江航运功能的发挥。同时，重庆市航运行业的发展也要求航运企

业与时俱进，不断发展，逐步扩大自身规模、调整船舶结构和提升运力水平，提高自身航运业务的综合实力。

2、重庆及其腹地经济发展的需要

重庆市是我国的直辖市之一，也是民生轮船公司本部的所在地。随着国家西部大开发以及城乡统筹发展战略的实施，外资以及东部沿海发达地区劳动密集型企业，目前正向成本较低的中西部地区转移。在承接沿海产业转移后，重庆市的产业结构及规模结构将发生巨变。有望形成以笔记本电脑为主体的、亚洲最大的电子信息产业基地之一，以汽车、装备制造为主体的、中国内陆重要的现代制造业基地，以石油天然气化工为主体的、中西部重要的重化工基地。重庆市经济在未来一段时期内有望保持高速、持续增长。同时，以重庆为中心的周边经济腹地也有望在西部大开发进一步深化及重庆市产业结构调整的带动下，迎来历史性的发展机遇。

在一个地区的经济发展过程中，物流运输具有十分重要的作用。在水运、航空、公路等各种运输方式中，水运具有运能大、运距长、能耗小、成本低、占地少、污染轻的比较优势，是地区经济发展的重点之一。重庆市拥有长江黄金水道的先天优势条件，大力发展水运对于促进重庆市经济社会全面协调可持续发展意义重大，它有利于缓解土地、能源等资源紧缺矛盾和环境压力；有利于建成长江上游交通枢纽、打造西部物流中心、扩大对外开放，增强重庆在西部地区的辐射、带动功能；有利于促进库区临港工业、煤炭、旅游等资源的开发，推动库区经济发展。

近几年，随着重庆市及周边腹地经济的快速发展，以及三峡成库后航道条件的改善，以长江干线运输为主的水运业发展迅猛，水路运输在大宗散货、集装箱、危险化学品运输中发挥着极为重要的作用，为汽车、摩托车、化工等支柱产业提供了重要交通运输保障。尤其是随着西南地区轻、重工业的快速发展，重庆市腹地货源增幅迅猛，四川、贵州等地越来越多的企业选择重庆进行贸易中转，重庆市的区域枢纽地位逐步显现。

航运企业积极把握重庆市经济和相关产业发展趋势，及时改善自身运力结构和规模，跟上经济发展步伐，对促进地区经济发展具有重要意义。同时，地区经

济的快速发展，也能为航运企业提供货源，改善航运企业的业务环境，提升航运企业的市场业务容量。故此，从重庆市经济发展的需要分析，重庆市的航运企业应把握历史发展机遇，尽快提高自身业务的综合竞争实力。

3、企业发展壮大的需要

长江航运是民生轮船的传统主要业务，海上航运业务是公司近年来经营利润的坚实保证。在多年的业务发展中公司积累了丰富的经验和厚重的企业文化。但随着经济、社会和行业的发展变化，尤其是随着同行业其他企业的快速成长，民生轮船原有的运力规模和业务结构已逐渐跟不上形势发展的需要。为响应长江航运功能开发的需要，为适应重庆打造对外开放高地及外向型经济迅速发展和日益紧迫的市场竞争的需要，同时也为增强公司核心竞争力，民生轮船在提高服务效率、服务质量和管理水平的同时，也需要对原有的运力构成和运能规模进行调整与改善。本次发行募集资金投资项目就是在这种形势下提出的，所购置的内河与海上航运船舶及集装箱等固定资产，对公司未来的持续发展壮大具有重要的现实意义与战略意义。

（二）项目市场前景

公司本次发行募集资金主要用于购置内河集装箱船舶、内河商品车滚装船及海上集装箱船舶，其他募集资金投向（购置集装箱与集卡拖车）也均是为公司内河航运及海上航运主业配套服务，故此对于本次募集资金投资项目的市场前景，需细化至以下三个方面进行分析：

1、长江航线集装箱运输市场

公司长江集装箱运输业务主要涉及宜宾、泸州、重庆、涪陵、万州、荆州、宜昌、武汉、九江、南京、张家港、上海、南通等港口。随着我国国民经济的持续发展，近年来长江流域主要港口集装箱吞吐量总体呈现增长态势。以 2011 年为例，长江航线主要集装箱港口吞吐量增长情况如下[22]：

港口	太仓港	南京港	武汉港	重庆港
2011 年集装箱吞吐量（万 TEU）	306	180.07	40.63	59.05
比上年增长	38.27%	27.20%	6.17%	25.64%

[22] 数据来源：重庆港九股份有限公司年度报告，江苏太仓港口管理委员会、武汉港务集团有限公司、南京港（集团）有限公司网站发布数据。

公司集装箱业务涉及的重要港口市场情况如下：

（1）泸州港

泸州国际集装箱码头是四川省、泸州市的重点建设项目，属于四川地区的唯一水运口岸，四川省和泸州市已提出要把泸州港打造成为川、滇、黔、渝结合部的物流集散中心的目标，未来码头发展潜力较大。近年来公司在泸州港的集装箱运输完成量始终占据第一位[23]。

（2）重庆港

目前，重庆集装箱码头年通过能力已超过了 99 万 TEU，2011 年重庆港全年港口吞吐量 59.05 万 TEU，产能利用率仅有 59.65%，尚有较大的产能空间可以利用。

公司在重庆集装箱运输市场占有较大份额，2011 年公司重庆港集装箱运输完成量占重庆港集装箱吞吐量比例为 27.67%。

（3）万州港

万州港货运市场发展比较缓慢，主要是因为之前万州支柱型企业较少，物流需求相对较小。随着万州定位为重庆第二大城市的发展趋势，预计其进出口货运量会呈现快速增加的态势。2011 年万州港吞吐量约为 1.8 万 TEU，其中公司完成的集装箱吞吐量约占 40%。

（4）荆州港

荆州港的装卸硬件设施已经基本完成改造，新装卸桥已投入使用，作业效率和时间基本可以得到保证。随着货源的不断增长，各家船公司均加大了对荆州地区的投入，加剧了市场的争夺和分化。2011 年，公司完成的集装箱吞吐量约占荆州港吞吐量的 21.55%。

[23] 公司在各码头的集装箱吞吐量占比数据系依据各港口相关数据及公司业务完成量测算得出，下同。

（5）武汉港

湖北省及武汉市正在实施从阳逻至鄂州建设年吞吐量千万标箱的集装箱码头，随着阳逻新港二期工程开港运营，武汉港的集装箱年吞吐能力已达到 150 万标箱，而 2011 年武汉集装箱进出口吞吐量仅为 40.63 万 TEU，发展潜力较大。

目前在武汉港运营集装箱业务的船公司较多，公司一直将武汉港定性为长江集装箱航运业务的重要补充，因此历年来在当地完成的业务量和份额都不高，2011 年公司完成的集装箱吞吐量约占武汉港的 4%左右。

（4）九江港

目前挂靠九江港的长江支线船公司较多，且有众多海上干线船公司基本也都把集装箱送到九江，以图占领江西集装箱货源市场。2011 年，公司完成的集装箱吞吐量约占九江港集装箱运输市场的 2.61%。

（5）张家港港

张家港港 2011 年集装箱进出口吞吐量为 106 万标箱。张家港永嘉集装箱码头以外贸集装箱海船为主导。公司内贸集装箱下水进口以重庆组织发运为主，上水出口以张家港为主组织发运，化学危险品货物占比较大，公司在当地集装箱市场份额约为 1.5%-2%。

从以上对公司内河集装箱业务重要港口的分析可以看出，公司一方面在市场份额较高的长江中上游港口市场面临较大的产能空间可以利用，需要提高运力，进一步巩固领先优势；另一方面公司虽在长江中下游港口市场总体份额不高，但这也意味着市场空间较大、业务增长潜力较大，公司需要进一步提升运能、提高运营效率及整体服务，争取获得更多的业务机会。通过船舶建造增加自有运力，通过船舶更新换代提高运营效率，并通过提高整体服务有效的占领市场，是有效提高公司长江集装箱运输业务核心竞争力的重要手段。

2、长江商品车滚装运输市场

近年来中国汽车行业整体发展迅速，汽车物流的运输量总体上呈持续上升趋势。重庆市的经济发展目标之一是打造以汽车、装备制造为主体的、中国内陆重

要的现代制造业基地，这决定了重庆及以重庆为中心的经济腹地对汽车物流有着较强的市场需求。与汽车的其他运输方式相比，水路滚装运输具有成本低、运能大、运输时间稳定等特点，是商品车长途运输的较优方式，但由于运输能力的限制，目前重庆商品车运输的水运比例占 25%左右，未来仍有进一步提升的空间，预计到 2020 年重庆汽车年产销量将达到 400 万辆[24]，这将产生大量的汽车物流需求。另外，重庆周边地区的部分汽车物流也可经重庆进行中转。

但是，重庆在发展商品车滚装运输的过程中，长期面临商品车运输需求增长速度与商品车滚装运输船投放速度不均衡的问题：一方面近年来车市火爆，汽车物流的运输量呈上升趋势。根据汽车物流的发展趋势、同时参考一些主要汽车物流企业的规划目标，并考虑到重庆基础设施建设日趋完善完善的背景，预计未来水路、铁路承担的汽车物流比重将逐步上升，公路运输比例则会逐步下降。另一方面，目前重庆现代化商品车滚装船总体数量不多，而 140 万辆的运量需要商品车滚装船 40 艘左右，因此，大量的市场空间需要投入新的商品车滚装船舶来满足，商品车滚装船的建造将成为重庆物流企业寻求快速发展的重要机遇。

3、海上集装箱运输市场

目前民生轮船的海运业务全部是海上集装箱班轮运输，主要包括日本偏港航线与台湾航线。

民生轮船的海上运输业务经营的大多是有特色的班轮航线，经过 10 余年的发展，已经形成了稳定的客户群。为了进一步提升民生轮船的海运服务，除了市场环境好坏这一因素外，自身航线的设备配置、营运水平、服务质量也具有决定性的作用。截至 2011 年 12 月 31 日，公司海上航线的配置情况如下：

（1）集装箱船舶：日本线 5 艘、台湾线 1 艘，其中自有船舶有 2 艘，其余 4 艘是从期租市场上获得的，租金随着市场行情波动。

（2）集装箱：公司所需自备箱约 28,000TEU，但目前公司自有集装箱为 5,230TEU，自有比例占总使用集装箱数量的 18.40％，其他集装箱从国际租赁市场通过长、短租方式得到，租金亦随着市场行情波动。

[24] 数据来源：《余远牧：重庆市汽车产业发展现状与展望》，重庆市财政局网站。

根据其他国际航运企业的经营经验，船舶自有率在 40～60%之间，集装箱自有率在 60～70%之间对航线经营是最有利的。而民生轮船海上运输业务的这两个指标均离行业经验标准有很大距离，因此较为迫切需要增加自有海船和集装箱。

三、募集资金投资项目的具体情况

（一）项目概况

本次募集资金投拟全部用于公司主营业务相关的船舶建造和集卡拖车与集装箱购置项目，项目投资总额为 5.42 亿元。

（二）项目实施进度与投资情况

1、项目实施进度计划

整个项目实施预计从 2011 年 4 月开始到 2013 年 12 月止。主要实施项目时间安排初定如下：

序号	主要项目	时间安排
1	船舶技术设计及方案论证、审图	2011.4-2012.5
2	滚装船建造项目投招标	2012.5-2012.6
3	滚装船建造	2012.6-2013.5
4	滚装船出厂检验等工作	2013.5-2013.7
5	滚装船试运行并投入运营	2013.7-2013.9
6	江运及海运集装箱船建造项目投招标	2012.11-2012.12
7	江运及海运集装箱船建造	2012.12-2013.11
8	江运及海运集装箱船出厂检验等工作	2013.11-2014.1
9	江运及海运集装箱船试运行并投入运营	2014.1-2014.3
10	集装箱购置	2013.7-2013.9
11	集卡拖车购置	2013.10-2013.12

注：上述时间安排系公司的初步计划，公司不排除将根据市场情况及资金面状况适时调整实施计划的可能。

上述事件安排主要可分为以下两个实施阶段，各实施阶段具体工作内容如下：

（1）前期阶段（2011.4-2012.5）

主要进行项目前期的准备工作和技术设计，包括船舶技术设计、方案论证、审图、项目的招投标、集卡拖车购置、部分员工招聘和培训等工作。

（2）船舶建造与拖车、集装箱购置阶段（2012.5-2014.3）

主要工作为船舶建造，800 车位滚装船将首先开始建造，包括 350TEU 集装箱船和 700TEU 海船在内的船舶将于 2014 年 1 月全部完成建造。4,000 个集装箱及 100 套集卡拖车的购置工作将在 2013 年下半年完成。

新建船舶出厂后，完成检验、人员配置和其他前期工作，完善相关航行手续，再经试运行，2014 年 3 月所有资产将全部正式投入运营。

2、项目具体投资估算

本次募投项目的工程建设费用主要是船舶建造费、集卡拖车和集装箱购置费，在目前市场环境下，经询价后初步估算，建设费用合计为 54,200 万元。其中：

（1）350TEU 集装箱船造价估算

350TEU 集装箱船的单船造价约为 2,000 万元，其具体构成如下：

序号	工程内容	金额（万元）
一	**原材料及设备费**	**1,341.00**
1	船体材料、设备费	726.00
2	轮机材料、设备费	410.00
3	电气材料、设备费	128.00
4	甲板机械	77.00
二	**制作、安装辅材费**	**32.00**
三	**制作、安装人工费**	**171.00**
四	**专项费用**	**84.00**
五	**利税**	**372.00**
1	利润 5%	81.40
2	税金 17%	290.60
六	**合计**	**2,000.00**

本次募投项目新建 9 艘 350TEU 集装箱船，总造价约为 18,000 万元。

（2）800 车位滚装船造价估算

800 车位滚装船的单船造价约为 3,000 万元，其具体构成如下：

序号	工程内容	金额（万元）
一	**原材料及设备费**	**1,990.00**
1	船体材料、设备费	1052.00
2	轮机材料、设备费	596.00
3	电气材料、设备费	256.00
4	甲板机械	86.00
二	**制作、安装辅材费**	**69.00**
三	**制作、安装人工费**	**256.00**
四	**专项费用**	**125.50**
五	**利税**	**559.48**
1	利润 5%	122.43
2	税金 17%	437.06
六	**合计**	**2,999.98**

本次募投项目新建 6 艘 800 车位滚装船，总造价约为 18,000 万元。

（3）700TEU 海船造价估算

700TEU 海船的单船造价约为 9,000 万元，其具体构成如下：

序号	工程内容	金额（万元）
一	**原材料及设备费**	**6,029.00**
1	船体材料、设备费	3256.00
2	轮机材料、设备费	1792.00
3	电气材料、设备费	762.00
4	甲板机械	219.00
二	**制作、安装辅材费**	**224.00**
三	**制作、安装人工费**	**720.00**
四	**专项费用**	**353.00**
五	**利税**	**1,673.99**
1	利润 5%	366.30
2	税金 17%	1,307.69
六	**合计**	**8,999.99**

本次募投项目新建 1 艘 700TEU 海船，总造价约为 9,000 万元。

（4）集卡拖车和集装箱造价估算

本次募投项目计划购置 100 套集卡拖车和 4,000TEU 集装箱，集卡拖车每套 40 万元，共计 4,000 万元；集装箱 1.3 万元/TEU，共计 5,200 万元，两项总计 9,200 万元。

3、项目拟购（建）设备提供商选择方案

（1）船舶制造商选择方案

公司将根据项目拟建造船舶的质量、技术等各方面要求，通过对可选择的船舶制造企业进行调查，从企业规模、技术实力、加工能力、产品质量、建造费用、售后服务、地理位置等角度初步筛选，再对筛选后的企业进行邀请招标，择优选择本项目的船舶建造厂家。

对于项目所涉及到的船舶建造钢结构材料、装饰材料、油漆材料、机电设备、环保设备等，将由公司和船舶设计单位提出要求，中标的船舶建造企业负责购买。

（2）集卡拖车和集装箱选择方案

公司将通过对可选择的集卡拖车和集装箱供应商进行详尽调查，向初步满足条件的供应商发出招标邀请函，以招标方式进行采购。

（三）项目经济效应分析

1、船舶经济效益分析

我国经济和贸易活动的发展必将带动和要求运输业同步发展，同时也为运输企业提供了强劲的市场需求，无论内河运输还是海洋运输产业，都有着较好的发展前景。同时，我国已逐渐进入汽车消费时代，我国的汽车工业作为当前和今后一段时期内的重要产业也将取得长足进展，从而对汽车滚装运输提供了更多的市场需求。故此，本次募集资金投资项目所购置船舶预期总体经济效益较好。

由于各类船舶在生命周期、产生现金流的方式等方面类似，因此可将本次购置船舶看作一个整体项目进行分析。

根据项目可研情况，经测算，船舶项目静态投资回收期为 7.59 年（不含建设期），回收期较短；净现值 NPV＝7,013.40 万元；项目内含报酬率 IRR＝12.17%。项目整体的经济效益良好。

2、集装箱经济效益分析

集装箱买卖市场价格目前处于较低水平，而集装箱租赁市场价格则相对较高。目前按照集装箱预计购置价格折算的日租金均低于租用集装箱的租金历史最低点，是购置新集装箱的良好时机，购买集装箱比租用集装箱更为经济：

箱型	预计购价（美元）	使用年限	残值（美元）	折算下来的日租金（美元）	租金历史低点（美元）	日降低成本（美元）
20’GP	1,900	10	95	0.50	0.60	0.10
40’GP	3,060	10	153	0.80	0.96	0.16
40’HC	3,245	10	162	0.85	1.02	0.17

趁近期集装箱价格低谷的良机，提高公司集装箱自有比率，使其达到一个更为合理的水平，将为公司日后集装箱海运业务的发展做好充足准备。

3、集卡拖车经济效益分析

民生轮船所购置的集卡拖车主要将用于如下几种用途：集装箱进出口的拆装箱作业、纯公路集装箱运输、大件设备运输和部分危险品运输等。

经测算可得，集卡拖车项目静态投资回收期为 3.88 年，回收期较短；净现值 NPV＝2,322.50 万元；项目内含报酬率 IRR＝10.12％。项目经济效益良好。

随着重庆对“长江上游航运中心”和“长江上游综合交通枢纽”的倾力打造，集卡拖车无论作为一种公路运输方式，还是为船舶集装箱运输提供配套作业，都将在区域性物流中心的建设中发挥重要作用。

（四）项目环保、节能与安全运营情况

1、项目环保措施

本次募集资金投资项目由于均为购置船舶、车辆与集装箱，故此不存在重大环境污染风险。根据有关环境保护的法律法规，本次募集资金投资项目无需提前获得环保部门审批或办理备案。

根据公司对募集资金新建船舶设计的要求，新购置船舶将配备油水分离器、分类收集的垃圾桶、船舶生活污水处理装置等防污染主要设备。确保所属船舶产

生的废弃物、污染物或者可能导致污染源的物质均严格按照公约、规则和规定进行安全的处理和处置并达标排放。

根据公司对募集资金所投资船舶的整体设计要求，项目在设计阶段即需充分考虑设备制造、运营和拆解回收等各个环节的环保问题，严格按照相关规范和标准采用有利于环境保护的设计方式；在设备制造商选择上，需优先考虑那些在技术、工艺、管理等方面注重环保的企业，以减少建造过程中的环境污染；在材料选用上，需尽量选用那些容易回收、易于加工、无毒无害、性能高效的材料。总之，本次募集资金投资所投资船舶在设计、选型和材料采购等方面都将注重考虑环保因素。

2、项目节能措施

根据公司对募集资金投资项目的整体考虑，相关项目应积极践行节能、减排和可持续发展的理念，所有设备的选型都充分考虑节能因素，并积极通过各种方式达到持续减少二氧化碳排放、提高能源利用效率的目标。在船/车型设计、甲板布置等环节，充分运用先进技术和先进理念，以降低燃油消耗水平。在建造材料和器件选用上，尽量考虑其节能效果和节能技术的采用情况。

3、项目安全运营措施

根据公司对募集资金投资项目的整体考虑，在项目建设实施过程中，公司将严格执行安全管理体系，在设备的硬件上将充分保证其安全性；在项目日常运营中，公司将以健全完善的安全运营规章制度确保项目的运营安全；另外，公司还将完善教育培训制度，加强和规范安全知识的教育和培训，确保相关人员熟悉有关规定和操作规程，掌握相应的操作技能，并通过训练演习等方式提高对新设备安全的应急反应能力。

四、募集资金投资项目对公司财务状况与经营成果的影响

（一）大幅提高公司核心业务竞争力

本次募集资金投资项目，紧密围绕公司现有的航运核心业务展开。项目的实施将提高公司集装箱运输与汽车滚装运输的自有运力：其中增加公司内河航运集

装箱运输船舶 9 艘，增加运力 3,150TEU；增加公司内河汽车滚装运输船舶 6 艘，运力增加 4,800 车位；增加公司海上集装箱运输船舶 1 艘，运力增加 700TEU；增加公司陆上集卡 100 辆。按照公司 2011 年 12 月 31 日船舶箱载/车载总量规模静态测算，公司江运集装箱船箱载总量将增长至 14,269TEU，其中自有船舶箱载总量增长至 8,652TEU；公司江运滚装船舶车载总量将增长至 11,680 车位，江运滚装船舶全部为自有船舶；公司海运集装箱船箱载总量将增长至 4,589TEU，其中自有船舶箱载总量增长至 2,124TEU。

故此，本次募集资金投资项目的实施将有利于公司内河集装箱航运业务、内河汽车滚装运输业务及海上集装箱业务的拓展和延伸；有利于公司更好地调拨运能、提高运营效率以吸引客户；有利于增强公司核心业务的持续发展能力，突出公司核心业务的竞争力。

（二）改善运力结构，提高运营效率

本次公司使用募集资金购买业务所需船舶，可以有效提高自有船舶比例，并且实现运输船舶大型化，上述运力结构的调整均有利于降低公司的运营成本，提高运营效率。

一方面，目前公司自有船舶单箱成本较租赁船舶为低，2009、2010、2011 年，公司 300TEU 以上自有船舶单箱成本分别为 962 元、1,095 元、1,112 元，300TEU 以上租赁船舶单箱成本分别为 1,070 元、1,213 元、1,031 元[25]；另外，自有船舶运输可以避免租金波动带来的成本风险。因此，本次募集资金新建 350TEU 集装箱船增加自有运力规模有利于改善公司的运营。

另一方面，本次募集资金购置的船舶与公司原有的船舶相比，存在明显的单箱成本优势。以江运集装箱船舶为例，公司 2010 年[26]各主要船型自有船舶平均单箱成本如下：

船型	144TEU	212TEU	216TEU	326TEU
平均单箱成本(元)	1,679.84	1,520.09	1,392.91	1,095.14

[25]公司 2011 年上半年主要大型自有集装箱船舶进行了船舶特检，检修期间内（40 天左右）无法承担运输业务，故单箱成本较正常年份有大幅下降，与其他年度不具备完全可比性。
[26]公司 2011 年主要大型自有集装箱船舶进行了船舶特检，检修期间内（40 天左右）无法承担运输业务，单箱成本较正常年份有大幅下降，故采用 2010 年数据更具参考价值。

因此，增加公司较大型船舶的比例对于公司的运营成本的降低具有积极作用。

（三）大幅提高公司的营业收入与盈利能力

如前文所述，在西部大开发进一步深化的政策支持下，在长江航运职能进一步发挥、重庆市经济快速发展的大背景下，公司募集资金投资项目有着较广阔的市场前景。随着募集资金投资项目的陆续建设投产，公司的自有运输能力和运输量将不断扩大，公司市场份额有望进一步提升，公司的主营业务收入和营业利润有望随之增长，净资产收益率和盈利能力将得到提高，并最终实现股东价值的最大化。

（四）对公司财务状况的影响

1、对公司净资产的影响

本次募集资金到位后，公司的净资产规模及每股净资产将大幅提高。截至2011 年 12 月 31 日，公司合并报表口径的净资产为 7.99 亿元，归属母公司所有者的每股净资产为 3.88 元，按照募集资金 5.42 亿元测算，假设 2011 年 12 月 31 日资金入账，则本次发行完成后，公司的净资产将提高至 13.41 亿元，比发行前增长 67.78%，公司的归属母公司所有者的每股净资产将提高至为 4.91 元，比发行前增长 26.55%。

2、对公司资产负债结构的影响

本次募集资金到位后，将全部计入公司的股本及资本公积科目，相应提升公司的净资产规模，从而使公司的资产负债率水平将大幅下降。截至 2011 年 12 月 31 日，公司合并报表口径的总资产为 16.19 亿元，资产负债率为 50.62%。按照募集资金 5.42 亿元测算，假设 2011 年 12 月 31 日资金入账，则本次发行完成后，公司的总资产将增长至 21.61 亿元，比发行前增长 33.47%，资产负债率将降至为 37.93%，比发行前下降 12.69 个百分点。公司的资产负债结构将得到进一步优化，从而大大增强公司的偿债能力，有效降低财务风险。

第十四节 股利分配政策

一、股利分配政策

根据有关法律法规和《公司章程（草案）》，公司利润分配的相关规定如下：

（一）决策机制与程序：公司的利润分配政策和具体股利分配方案由董事会制定及审议通过后报由股东大会批准；董事会在制定利润分配政策、股利分配方案时应充分考虑独立董事、监事会和公众投资者的意见。

（二）股利分配原则：公司实行连续、稳定的利润分配政策，公司的利润分配应重视对投资者的合理的、稳定的投资回报并兼顾公司的长远和可持续发展。

（三）利润的分配形式：公司采取现金、股票或者现金股票相结合的方式分配股利，并优先考虑采取现金方式分配股利；原则上公司应按年将可供分配的利润进行分配，公司可以进行中期现金分红。

（四）公司每年以现金形式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润的15%。

（五）公司采取股票或者现金股票相结合的方式分配股利时，需经公司股东大会以特别决议方式审议通过。

（六）公司董事会未作出现金分配预案的，应当在定期报告中披露原因，独立董事应当对此发表独立意见。

（七）公司根据外部经营环境或者自身经营状况对利润分配政策进行调整的，调整后的利润分配政策不得违反中国证监会和证券交易所的有关规定，有关调整利润分配政策的议案需经公司董事会审议后提交公司股东大会批准。

二、公司最近三年股利分配情况

经民生有限 2009 年 9 月 24 日召开的股东会特别会议通过，其 2009 年 1-8 月利润作为定向分配利润分配给民生集团，经天健正信审计，上述定向分配利润为 51,726,434.86 元，上述利润已于 2010 年全部分配完毕。

经公司 2012 年 3 月 27 日第一届第二十次董事会决议批准，公司 2011 年利润分配方案为：向全体股东每 10 股派发现金股利 0.50 元（含税），共计派发现金股利 10,250,000.00 元。该利润分配方案尚待公司股东大会审议通过后实施。

三、发行后的股利分配政策

根据公司上市后生效的《公司章程（草案）》：

公司实行连续、稳定的利润分配政策，公司的利润分配应重视对投资者的合理的、稳定的投资回报并兼顾公司的长远和可持续发展。公司每年以现金形式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润的 15%。

公司采取现金、股票或者现金股票相结合的方式分配股利，并优先考虑采取现金方式分配股利；公司采取股票或者现金股票相结合的方式分配股利时，需经公司股东大会以特别决议方式审议通过。原则上公司应按年将可供分配的利润进行分配，公司可以进行中期现金分红。

公司董事会未作出现金分配预案的，应当在定期报告中披露原因，独立董事应当对此发表独立意见。

四、本次发行完成前滚存利润的分配安排

经公司 2011 年 4 月 15 日召开的第一届董事会第十一次会议及 2011 年 5 月 6 日召开的 2010 年度股东大会审议通过，若公司本次公开发行股票并上市成功，本次发行前滚存的未分配利润由发行后新老股东共同享有。

第十五节 其他重要事项

一、信息披露制度与投资者关系管理

为切实维护股东的利益，公司将按照中国证监会、交易所的相关规定及要求，遵照信息披露真实性、准确性、完整性、充分性和及时性的原则，认真做好公司的信息披露工作。

（一）信息披露管理

公司制定了《信息披露管理制度》，对于信息披露的内容及披露标准、责任人及管理部门、披露程序、披露职责、记录和保管等内容作出了详细规定。其核心内容如下：

1、公司信息披露文件主要包括招股说明书、募集说明书、上市公告书、定期报告和临时报告等。

2、公司及其他信息披露义务人依法披露信息，应将公告文稿和相关备查文件报送上海证券交易所审核、登记，并在中国证监会指定的媒体发布。在公司网站及其他媒体发布信息的时间不得先于指定媒体，不得以新闻发布或者答记者问等任何形式代替应当履行的报告、公告义务，不得以定期报告形式代替应当履行的临时报告义务。

3、公司信息披露工作由董事会统一领导和管理。董事长是公司信息披露的第一责任人；董事会秘书是信息披露的主要责任人，负责管理公司信息披露事务，证券事务代表协助董事会秘书工作。

4、董事会管理公司信息披露事项，确保信息披露的内容真实、准确、完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏；每季度对公司信息披露工作检查一次，发现问题应当及时改正，并在年度董事会报告中披露本制度执行情况。

5、信息知情人员在披露信息没有公告前，对知晓的信息负有保密责任，不得在该等信息公开披露之前向第三人披露，也不得利用该等内幕信息买卖公司的

证券，或者泄露该信息，或者建议他人买卖该证券。内幕交易行为给投资者造成损失的，行为人应当依法承担赔偿责任。信息知情人员系指：

（1）公司的董事、监事、高级管理人员；

（2）持有公司 5%以上股份的股东及其董事、监事、高级管理人员，公司的实际控制人及其董事、监事、高级管理人员；

（3）公司控股的公司及其董事、监事、高级管理人员；

（4）由于所任公司职务可以获取公司有关内幕信息的人员；

（5）公司的保荐机构、承销公司股票的证券公司、证券服务机构的有关人员；

（6）法律、法规、规章以及规范性文件规定的其他内幕信息知情人。

（二）投资者关系管理情况

公司制定了专门的《投资者关系管理制度》，以加强公司与投资者和潜在投资者之间的沟通，增进投资者对公司的了解，推动公司完善治理结构，实现公司健康快速发展和包括广大中小投资者在内的股东利益最大化。

董事会秘书为公司投资者关系活动的负责人。公司董事会办公室是投资者关系管理工作的职能部门，由董事会秘书领导，负责公司投资者关系管理的日常事务。未经董事会秘书同意，任何人不得进行投资者关系活动。

公司与投资者沟通的方式包括但不限于：

1、公告，包括定期报告和临时报告；

2、股东大会；

3、公司网站中开设的投资者关系专栏；

4、分析师会议或说明会；

5、一对一沟通；

6、电话咨询；

7、现场参观；

8、路演；

9、年度报告说明会、投资者说明会。

公司信息披露负责人：陈晓东、刘孝莉

联系电话：023－63776407

传真：023－63834462

电子信箱：dsh@msshipping.cn

二、重要合同

截至 2011 年 12 月 31 日，本公司总资产 161,949.09 万元、归属于母公司股东权益 79,558.29 万元，考虑到本公司的资产规模和行业特性，本公司于本节披露的重大合同均为标的金额超过 1,000 万元以上（含 1,000 万元），无标的金额的为 2011 年实际发生额在 1,000 万元以上，或虽未达到该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：

截至 2011 年 12 月 31 日，本公司及控股子公司正在履行的重要合同如下：

（一）业务合同

1、运输合同

序号	合同名称	签订主体	签订对象	合同内容	合同期限
1	物流服务合同书	民生物流	四川汇维仕化纤有限公司	提供自贡工厂到制定地点的运输服务	2009.6.1-2011.5.31，到期续签顺延
2	重庆长安轿车商品车公路运输服务合同	民生物流	重庆长安民生物流股份有限公司	委托运输重庆长安轿车商品车	2010.1.1-2013.3.31
3	重庆长安轿车商品车水路运输服务合同	民生物流	重庆长安民生物流股份有限公司	委托运输重庆长安轿车商品车	2010.1.1-2013.3.31
4	运输协议	民生物流、民生集装箱	重庆长安民生物流股份有限公司	提供异地拖箱服务	2010.2.1-2011.1.31，到期自动顺延

5	长安福特马自达工厂提货项目集装箱货物运输协议	民生物流	重庆长安民生物流股份有限公司	长安福特马自达工厂提货项目承运	2010.1.1-2011.12.31
6	货物运输合同	民生物流	重庆长安民生物流股份有限公司	承运重庆长安铃木汽车有限公司从韩国进口钢板	2010.1.1-2010.12.31，双方签字盖章后顺延一年
7	货物运输合同	民生物流	重庆长安民生物流股份有限公司	承运重庆长安铃木汽车有限公司从日本进口汽车零件	2010.4.1-2011.3.31，双方签字盖章后顺延一年
8	汽车零部件运输协议	民生轮船上海分公司	中国第一汽车集团进出口公司	从日本进口马自达汽车零部件运输项目	2011.3.1-2012.2.29，到期自动顺延
9	集装箱运输合同	民生轮船上海分公司	重庆长安民生物流股份有限公司上海分公司	长安福特马自达零件及其延伸项目的运输事宜	2011.1.1-2011.12.31
10	运输协议	民生轮船、民生货代	Maersk (China) Shipping Co., Ltd	提供集装箱支线运输服务	2011.2.1-2012.1.31，到期自动顺延
11	内支线运输协议	民生轮船	太平船代（中国）有限公司重庆分公司	承运内地港口经上海港中转的集装箱货物	2010.2.1-2011.1.31，到期自动顺延一年
12	集装箱支线运输协议	重庆民生船代	香港阳凯有限公司	提供中国港口之间集装箱定期、定班、定点内支线运输	2011.1.1-2011.12.31，到期自动顺延一年
13	CKD零件以及RP物流服务协议	四川民生货代	四川一汽丰田汽车有限公司	承运从日本丰田汽车订购生产所用CKD汽车零件	2010.4.1-2011.3.31，到期自动顺延

2、货物代理合同

序号	合同名称	签订主体	签订对象	合同内容	合同期限
1	海运代理服务协议	民生货代	丹沙中福货运代理有限公司	提供包括不限于海运进出口货物的操作、通关和运输	2010.7.28-2012.7.27
2	运输协议	民生货代	重庆宗申集团进出口有限公司	办理出口货物运输、通关手续	2011.1.1-2012.12.31
3	国际货物委托运输代理合同	民生货代	重庆宏真船务有限公司	代理办理出口货物运输、通关手续	2011.1.1-2011.12.31
4	国际货物运输代理合同	民生货代	重庆协禾物流有限公司	代理办理出口货物运输、通关手续	2011.1.4-2012.1.3

3、船务代理合同

序号	合同名称	签订主体	签订对象	合同内容	合同期限
1	船务代理协议书	民生船代	万海航运（香港股份有限公司）	作为MSI航线及MSII航线上海港船务代理	2010.11.1-2011.10.30，到期自动顺延

2	进口货物运输协议	民生物流	重庆长安民生物流股份有限公司	作为海船公司重庆总代理，负责代理海船公司办理进出口集装箱重庆出口提单签发、进口换单、箱管、费用结算等	2010.2.1-2011.1.31，到期自动顺延

（二）油料采购合同

序号	合同名称	签订主体	签订对象	合同内容提要	合同价格	合同有效期
1	船舶供油协议书	民生轮船	COSCO JAPAN CO.,LTD.	供应燃油润滑油	以当期市场油价为依据给于适当优惠	2008.1.1-2008.12.31，到期自动顺延
2	燃油供应协议	民生轮船	南京兆基实业有限公司	购买柴油	以最优惠价格结算	2011.7.18-2013.7.17
3	180CST 燃料油供应协议	民生轮船	上海博丰石油化工有限公司	购买 180CST 燃料油	最优惠条件	无固定有效期
4	船舶燃料供应协议	民生轮船	长航集团武汉工贸总公司	购买30#调合燃料油	4100/吨	无固定有效期
5	预付款客户供油协议	民生集装箱	中国石化销售有限公司川渝重庆分公司	为指定车牌车辆供油	-	无固定有效期
6	成品油定点加油合同	民生集装箱	中国石油天然气股份有限公司四川资阳销售分公司	购买柴油	以加油站当日零售价结算	2011.1.1-2011.12.31
7	燃油供应协议	民生轮船	中石化长江燃油有限公司宜昌分公司	购买成品油	随行就市	2011.7.15-2013.7.14
8	船舶燃料供应协议	民生轮船	湖北金世冉燃油有限公司	购买30#调和油和0#柴油	以最优惠价格结算	2010.3.1-2012.2.29

（三）购买服务合同

1、集装箱码头服务协议

序号	合同名称	签订主体	签订对象	港口名称	合同内容	合同有效期
1	协议书	民生轮船上海分公司	上海国际港务（集团）股份有限公司	-	集装箱班轮码头作业	2011.1.1-2011.12.31
2	集装箱班轮运输港口作业合同	民生轮船上海分公司	上海国际港务（集团）股份有限公司振东集装箱码头分公司	上海港	提供良好的码头设施和相关的服务项目	2010.1.1-2010.12.31，到期自动顺延一年
3	集装箱班轮运输港口作业合同	民生轮船上海分公司	上海沪东集装箱码头有限公司	上海港	提供良好的码头设施和相关的服务项目	2010.1.1-2010.12.31，到期自动顺延一年

4	协议书	民生船代	上海国际港务（集团）股份有限公司振东集装箱码头分公司	上海港	提供出口集装箱服务	2010.1.1-2010.12.31，到期自动顺延
5	集装箱码头服务协议	民生轮船上海分公司	NIPPON EXPRESS CO.,LTD.HOFU BRANCH	NAKANOSEKI（中关）	在中关码头为民生提供服务	2007.1.1-2008.12.31，到期自动顺延
6	集装箱码头服务协议	民生轮船上海分公司	NISHIMATSUURA EXPRESS CO.,LTD	IMARI（伊万里）	在伊万里码头为民生提供服务	2007.1.1-2008.12.31，到期自动顺延
7	集装箱码头服务协议	民生轮船上海分公司	SANKYU INC.	IWAKUNI（岩国）	在岩国码头为民生提供服务	2007.1.1-2008.12.31，到期自动顺延
8	集装箱码头服务协议	民生轮船上海分公司	TOKUYAMA KAIRIKU UNSO K.K.	TOKUYAMA（德山）	在德山码头为民生提供服务	2007.1.1-2008.12.31，到期自动顺延
9	集装箱码头服务协议	民生轮船	BINGO EXPRESS CO.,LTD	FUKUYAMA（福山）	在福山码头为民生提供服务	2007.1.1-2008.12.31，到期自动顺延
10	集装箱码头服务协议	民生轮船	SEAGATE CORPORATION	HIROSHIMA（广岛）	在广岛码头为民生提供服务	2007.1.1-2008.12.31，到期自动顺延
11	集装箱码头服务协议	民生轮船	NIPPON EXPRESS CO.,LTD	TAKAMATSU（高松）	在高松码头为民生提供服务	2007.1.1-2008.12.31，到期自动顺延
12	集装箱码头服务协议	民生轮船	KAMIGUMI CO.,LTD	MIZUSHIMA（水岛）	在水岛码头为民生提供服务	2007.1.1-2008.12.31，到期自动顺延

2、接受船务代理合同

序号	合同名称		签订对象	合同内容	合同有效期
1	船务代理协议	民生轮船	MITSUI SOKO CO.,LTD	民生轮船指定MITSUI作为其在日本各港口的船务代理	2007.12.1-2010.11.30，到期自动顺延

（四）设备租赁合同

1、江船租赁

（1）2009 年 1 月 10 日，民生轮船与重庆东洲航运有限责任公司签订《运输协议》，约定民生轮船使用重庆东洲航运有限责任公司的船舶“民荣”轮从事长江干线集装箱/件杂货运输，使用期限为 2009 年 1 月 15 日起至 2013 年 12 月 31 日为止。航线为重庆至上海，运费以油价及不同航次油耗为基准签订，若市场油价出现波动，则运费在原运费基础上作相应的调整。

（2）2009 年 4 月 4 日，民生轮船与重庆东洲航运有限责任公司签订《运输协议》，约定民生轮船使用重庆东洲航运有限责任公司的船舶“民洲”轮从事长

江干线集装箱/件杂货运输，采用包船包航次的合作方式，使用期限为 2009 年 4 月 4 日起至 2013 年 12 月 31 日为止。航线为江津玖龙至上海，运费以油价及不同航次油耗为基准签订，若市场油价出现波动，则运费在原运费基础上作相应的调整。

（3）2010 年 5 月 4 日，民生轮船与宜昌市航旭船务有限公司签订《运输协议》，约定民生轮船使用宜昌市航旭船务有限公司的船舶“航旭 802”轮从事长江干线集装箱/散杂货运输，采用包船包航次的合作方式，使用期限为 2010 年 5 月 2 日起至 2014 年 10 月 31 日为止。航线为朱沱镇至上海，运费以油价及不同航次油耗为基准签订，若市场油价出现波动，则运费在原运费基础上作相应的调整。

（4）2010 年 6 月 2 日，民生轮船与重庆民渝船务有限公司签订《运输协议》，约定民生轮船使用重庆民渝船务有限公司的船舶“民庆”、“民语”轮从事长江干线集装箱/件杂货运输，采用包船包航次的合作方式，“民庆”轮 2010 年 6 曰 21 日交船，“民语”轮 2010 年 11 月交船，两艘船的合同期限均为六年。航线为永川理文纸业码头至上海，运费以油价及不同航次油耗为基准签订，若市场油价出现波动，则运费在原运费基础上作相应的调整。

（5）2010 年 12 月 16 日，民生轮船与宜昌市航旭船务有限公司签订《运输协议》，约定民生轮船使用宜昌市航旭船务有限公司的船舶“航旭 803”轮从事长江干线集装箱/散杂货运输，采用包船包航次的合作方式，使用期限为 2010 年 12 月 17 日起至 2011 年 12 月 31 日为止。航线为泸州至上海，运费以油价及不同航次油耗为基准签订，若市场油价出现波动，则运费在原运费基础上作相应的调整。

（6）2010 年 12 月 25 日，民生轮船与重庆民渝船务有限公司签订《运输协议》，约定民生轮船使用重庆民渝船务有限公司的船舶“东洲 9 号”、“民伟”、“民朋”、“民月”轮从事长江干线集装箱/件杂货运输，采用包船包航次的合作方式，“东洲 9 号”的合同期限至 2013 年 12 月 31 日止，“民伟”、“民朋”、“民月”的合同期限至 2015 年 12 月 31 日止。航线为宜宾港至上海，运费以油价及不同航次油耗为基准签订，若市场油价出现波动，则运费在原运费基础上作相应的调整。

（7）2011 年 3 月 31 日，民生轮船与宜昌和谐航运有限责任公司签订《运输协议》，约定民生轮船使用宜昌和谐航运有限责任公司的船舶“和谐 7 号”、“和谐 9 号”、“和谐 11 号”轮从事长江干线集装箱/件杂货运输，采用包船包航次的合作方式，“和谐 7 号”、“和谐 11 号”的合同期限至 2012 年 3 月 31 日止，“和谐 9 号”的合同期限至 2012 年 2 月 28 日止。航线为永川朱沱至上海，运费以油价及不同航次油耗为基准签订，若市场油价出现波动，则运费在原运费基础上作相应的调整。

（8）2011 年 6 月 30 日，民生轮船与重庆市丰都县航龙船务有限公司签订《运输协议》，约定民生轮船使用重庆市丰都县航龙船务有限公司的船舶“航龙”、“航龙 518”轮从事长江干线集装箱/件杂货运输，采用包船包航次的合作方式，合同期限为 2011 年 7 月 1 日起至 2012 年 6 月 30 日止。航线为宜宾至上海，运费以油价及不同航次油耗为基准签订，若市场油价出现波动，则运费在原运费基础上作相应的调整。

（9）2011 年 9 月 27 日，民生轮船与宜昌市航旭船务有限公司签订《运输协议》，约定民生轮船使用宜昌市航旭船务有限公司的船舶“航旭 805”轮从事长江干线集装箱/件杂货运输，采用包船包航次的合作方式，使用期限为 2011 年 10 月重庆交船日起至 2012 年 1 月 31 日为止。航线为泸州至上海，运费以油价及不同航次油耗为基准签订，若市场油价出现波动，则运费在原运费基础上作相应的调整。

（10）2011 年 9 月 27 日，民生轮船与重庆顺华滚装船运输有限公司签订《运输协议》，约定民生轮船使用重庆顺华滚装船运输有限公司的船舶“帝豪 1”轮从事长江干线集装箱/件杂货运输，采用包船包航次的合作方式，合同期限为 2011 年 10 月重庆交船日始，至 2012 年 9 月 30 日止。航线为泸州港至上海，运费以油价及不同航次油耗为基准签订，若市场油价出现波动，则运费在原运费基础上作相应的调整。

2、海船租赁

序号	船舶出租方	船舶承租方	船舶名称	日租金（美元）	运载能力（TEU）	首次签约日期	最近一次续签日期	租期
1	LEGENDA MARITIME S.A.	民生轮船上海分公司	PROVIDENCE	6,250	635	2009.6.9	2011.7.25	12 个月+/-30 日
2	Zaan Trader Beheer B.V.	民生轮船上海分公司	ZAAN TRADER	6,000	408	2008.11.25	2011.6.13	8-9 个月
3	Continent Maritime S.A.	民生轮船上海分公司	PADMA	6,000	602	2007.8.20	2011.7.25	12 个月+/-30 日
4	Continent Maritime S.A.	民生轮船上海分公司	MYRIAD	5,800	556	2011.3.14	2011.9.19	12 个月+/-30 日

注：以上合同均为续签。

（五）船舶建造合同

序号	船舶建造方	船舶名称	签约日期	订购数目（艘）	金额（万元/艘）
1	重庆长航东风船舶工业公司	渝申300TEU集装箱船	2011.8.5	6	1,498

（六）房产购置合同

序号	合同名称	合同编号	签约日期	签订主体	签订对象	房产地址	合同金额（元）
1	重庆市商品房买卖合同	CQ-1009761	2011.3.28	民生轮船	重庆申基实业（集团）有限公司	重庆解放碑威斯汀酒店写字楼（27层）	35,805,884
2	重庆市商品房买卖合同	CQ-1009871	2011.3.28	民生轮船	重庆申基实业（集团）有限公司	重庆解放碑威斯汀酒店写字楼（28层）	35,805,884
3	重庆市商品房买卖合同	CQ-1009876	2011.3.28	民生轮船	重庆申基实业（集团）有限公司	重庆解放碑威斯汀酒店写字楼（29层）	35,805,884

（七）借款合同和委托贷款合同

1、借款合同

序号	借款人	贷款人	签订日	起止日期	借款合同编号	利率	借款额（万元）	担保情况	担保合同编号	借款用途	截至 2011 年 12 月 31 日借款余额（万元）
1	民生轮船	交通银行重庆朝天门支行	2010.1.21	2010.1.21-2013.12.20	朝支交银2010年贷字001号	基准利率	14,855	股权质押、保证	朝支交银2010年质字001号、朝支交银2010年保字001-1号、朝支交银2010年保字001-2号、朝支交银2010年保字001-3号	建造8艘326标箱集装箱船舶及2艘1300车位滚装船	2,694.8
2	民生轮船	中行重庆市分行	2010.2.8	实际提款日起36个月	2010年渝中银司中流人字030号	基准利率	1,450	船舶抵押	2010年渝中银司抵字030号	流通资金周转	1,400
3	民生轮船	中行重庆市分行	2010.2.8	实际提款日起36个月	2010年渝中银司中流人字035号	基准利率	1,450	抵押	2010年渝中银司抵字035号	流通资金周转	1,400
4	民生轮船	光大银行重庆分行	2010.3.23	2010.3.26-2014.3.26	观10003	5.472%	8,000	保证、船舶抵押	观100031、观100032	滚装船和集装箱船建造	2,600
5	民生轮船	中行重庆市分行	2010.8.13	实际提款日起30个月	渝中银司中流人字2010201号	基准利率	6,800	抵押	渝中银司抵字2010201号	流通资金周转	6,800

6	民生轮船	招商银行重庆较场口支行	2010.12.17	2010.12.17-2012.12.17	2010年渝较字第11101201号	基准利率	3,000	无	无	流动资金周转（购买燃油、租赁江海船及集装箱费用等）	2,850
7	民生物流	中行重庆渝中支行	2010.12.31	实际提款日起12个月	2010年渝中银渝中司短字第1227号	基准利率	1,000	集团担保	2010年渝中银渝中司保字1227号	公司日常经营周转	1,000
8	民生物流	中行重庆渝中支行	2011.2.23	实际提款日起12个月	2011年渝中银渝中司短字第0222号	六个月至一年（含一年）基准利率	1,000	集团担保	2011年渝中银渝中司保字0222号	日常经营周转	1,000
9	民生轮船	招商银行重庆较场口支行	2011.1.24	2011.1.24-2012.1.24	2011年渝较字第11110103号	基准利率上浮5%	3,000	无	无	流动资金周转（购买燃油、租赁江海船费用及置换他行贷款等）	3,000
10	民生物流	中行重庆渝中支行	2011.1.17	银行对外付款日—2012.1.12	2011年渝中银渝中司融字001号	5.229%	1,000	集团担保	2011年渝中银渝中司高保字001号	-	1,000
11	民生轮船	招商银行重庆较场口支行	2011.3.28	2011.3.28-2014.3.28	2011年渝较字第11110304号	基准利率上浮15%	1,666	固定资产抵押	2011年渝较字第11110304号	-	1,372
12	民生轮船	招商银行重庆较场口支行	2011.3.28	2011.3.28-2014.3.28	2011年渝较字第11110302号	基准利率上浮15%	1,666	固定资产抵押	2011年渝较字第11110302号	支付购房款	1,402

13	民生轮船	招商银行重庆较场口支行	2011.3.28	2011.3.28-2014.3.28	2011年渝较字第11110303号	基准利率上浮15%	1,666	固定资产抵押	2011年渝较字第11110303号	支付购房款	1,402
14	民生船代	中国银行上海分行	2010.11.4	单笔不超过6个月	2010年10065300050101号	基准利率	2,000	民生轮船担保、固定资产抵押	2010年BE1006530001B号、2008年DG34E082791A号、2010年DG34E095221A号	日常经营所需的、与代理业务有关的税、费等款项支付	2,000
15	民生物流	中国银行重庆渝中支行	2011.5.16	2012.5.11	2011年渝中银渝中司融字002号	6.6255%	1,000	集团担保	2011年渝中银渝中司高保字0511号	-	1,000
16	民生轮船	光大银行重庆分行	2011.7.8	2011.7.8-2012.7.7	观1101701	6.888%	1,500	集团担保	观11017	租船	1,500
17	民生轮船	深圳发展银行重庆分行	2011.8.1	一年	深发渝贷字第20110801001号	基准利率	1,000	集团担保	深发渝额保字第20110516005-1号	置换他行贷款	1,000
18	民生轮船	深圳发展银行重庆分行	2011.7.8	一年	深发渝贷字第20110707003号	基准利率	1,000	集团担保	深发渝额保字第20110516005-1号	支付租船费用	1,000
19	民生轮船	深圳发展银行重庆分行	2011.9.2	一年	深发渝贷字第20110901004号	基准利率	1,000	集团担保	深发渝额保字第20110516005-1号	支付租船费用	1,000

2、委托贷款合同

序号	借款人	委托人	受托人	签订日	起止日期	借款合同编号	借款额（万元）	利率(%)	借款用途
1[注]	民生轮船	民生集团	工商银行朝天门支行	2009.9.28	2009.9.28-2011.9.26	2009年委民生轮船借字第001号	5,000	5.31	日常经营周转
2	民生轮船	民生集团	工商银行朝天门支行	2010.11.26	2010.11.29-2012.11.28	2010年朝字1号	3,000	5.56	归还贷款
3	民生轮船	民生集团	工商银行朝天门支行	2010.12.6	2010.12.7-2012.12.6	2010年朝字2号	2,500	5.56	归还贷款
4	民生轮船	民生集团	工商银行朝天门支行	2011.5.19	2011.5.24-2012.5.22	2011年委借字第1号	1,000	基准利率+3%管理费	日常经营周转
5	民生轮船	民生集团	光大银行重庆分行		2011.7-2013.7	观11024	3,000	6.65	运费
6	民生轮船	民生集团	光大银行重庆分行	2011.7.15	2011.7.15-2013.7.15	观11025	3,000	6.65	运费

注：三方于2011年9月16日签订展期协议，展期期限为2011年9月26日至2013年9月25日，贷款利率6.65%。

三、对外担保情况

截至本招股说明书签署日，公司仅对合并报表范围内全资子公司民生船代的贷款提供担保，无对外担保情况。

四、重大诉讼或仲裁事项

（一）公司涉及的重大诉讼或仲裁事项

截至本招股说明书签署之日，公司不存在尚未了结的或可以合理预见的针对公司重要资产、权益和业务及其他可能对公司本次发行上市有实质性影响的重大诉讼、仲裁案件或行政处罚事项。

（二）重要关联方涉及的重大诉讼或仲裁事项

截至本招股说明书签署之日，公司控股股东、实际控制人、公司的控股子公司、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员不存在作为一方当事人的重大诉讼、仲裁事项。

（三）公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员涉及的诉讼或仲裁事项

报告期内，公司的董事、监事、高级管理人员及核心技术人员未发生涉及刑事诉讼的事项。

第十六节 董事、监事、高级管理人员及有关中介机构声明

发行人全体董事、监事、高级管理人员声明

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

全体董事签字：

卢晓钟	邹俊华	吴小华
赵羽航	丁向明	许茂增
王旭	何建国	蒋惠良

民生轮船股份有限公司

2012 年 4 月 6 日

发行人全体董事、监事、高级管理人员声明

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

全体监事签字：

陈茂云　　余建华　　俞晓虹

民生轮船股份有限公司

2012年 4月 6日

发行人全体董事、监事、高级管理人员声明

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

全体高级管理人员签字：

赵羽航	谭红斌	吴小华
罗翀	曹杨	张兴高
车德西	曹健	周荣安
陈晓东		

民生轮船股份有限公司

2012年 4月 6日

保荐机构（主承销商）声明

本保荐机构（主承销商）已对招股说明书及其摘要进行了核查，确认不存在虚假记录、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。

项目协办人：

李伟博

保荐代表人：

郁鞾君　　王懿

郁鞾君　　王懿

法定代表人：

万建华

国泰君安证券股份有限公司

2012年4月6日

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。

北京市中伦律师事务所

负 责 人：

（张学兵）

经办律师：

（赖继红）

（张　忠）

（许志刚）

（李佳霖）

二〇一二年四月六日

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、误导性陈述及重要遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

签字注册会计师：

龙文虎　　梁正勇

会计师事务所负责人：

梁青民

天健正信会计师事务所有限公司

2012年 4月 6日

验资机构声明

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验资报告无矛盾之处。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验资报告内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述及重要遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

签字注册会计师：

龙文虎　　梁正勇

验资机构负责人：

梁青民

天健正信会计师事务所有限公司

2012年 4月 6日

资产评估机构声明

本机构及签字注册资产评估师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本机构出具的资产评估报告无矛盾之处。本机构及签字注册资产评估师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的资产评估报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任

签字注册资产评估师：

徐忠　　李红霞

资产评估机构负责人：

孙建民

北京天健兴业资产评估有限公司

2012年4月6日

第十七节 备查文件

一、备查文件

（一）发行保荐书及保荐工作报告

（二）财务报表及审计报告

（三）内部控制鉴证报告

（四）经注册会计师核验的非经常性损益明细表

（五）法律意见书及律师工作报告

（六）《公司章程（草案）》

（七）中国证监会核准本次发行的文件

二、查阅地点

投资者可于本次发行期间到本公司及保荐机构（主承销商）办公地查阅，该等文件也在指定网站披露。