

海南海峡航运股份有限公司

关于变更“棋子湾”轮募集资金投资项目的公告

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

一、募集资金投资项目的概述

公司于2015年3月18日召开2015年第一次临时股东大会审议通过了关于使用节余募集资金投标购买“德银海”轮的议案，同意公司将不超过15,000万元人民币的节余募集资金及利息改变用途，用于投标购买“德银海”轮，并对该轮进行适应性改造，投入西沙旅游航线运营。最终，公司成功以一亿元人民币中标“德银海”轮。

公司原计划对“德银海”轮进行改造升级后投入西沙旅游航线，“德银海”轮后改名为“海丝公主”轮，现命名“棋子湾”轮，然而由于受“东方之星轮倾覆”和“天津港大爆炸”事件的影响，改造项目在向船级社申报检验时受到相关政策的限制，船级社不接受其检验申请。为提高船舶的使用效率，避免船舶资产闲置，公司第五届董事会第七次会议审议通过了《关于变更“棋子湾”轮募集资金投资项目的议案》（同意票11票，反对票0票，弃权票0票），同意变更“棋子湾”轮募集资金投资项目，将“棋子湾”轮替换“椰城二号”轮投入海口至钦州、北海航线。“棋子湾”轮项目总投资12,850万元（其中购买船舶费用10,000万元、升级改造费用2,700万元、前期工作费用20万元、接船费用30万元、其他费用100万元），资金来源：募集资金。本次变更募集资金投资项目不构成关联交易，仍需提交股东大会审议。

二、变更募集资金投资项目的理由

（一）原募投项目计划和实际投资情况

公司于2015年3月18日召开2015年第一次临时股东大会审议通过了关于使用节余募集资金投标购买“德银海”轮的议案，同意公司将不超过15,000万

元人民币的节余募集资金及利息改变用途，用于投标购买“德银海”轮，并对该轮进行适应性改造，投入西沙旅游航线运营。

经公司对该轮船设施、设备状况的充分了解，为了满足西沙航线旅游旅客的消费需求，提供更加优质的西沙旅游服务，公司于 2015 年 4 月 30 日召开的 2014 年度股东大会审议通过了关于使用节余募集资金调整“德银海”轮费用的议案，公司提高该轮的改造费用，预计改造费用、接船费用和其他费用合计约 5,000 万人民币，“德银海”轮项目的总投资仍估计为 15,000 万元。具体的改造费用明细详见下表：

项目总投资估算表

序号	项 目	改造投资估算 单位：万元
1	船舶购买费用	10000
2	升级改造费用	4650
3	接船和燃油费用	300
4	其他	50
建设投资估算合计		15000

项目原先预计在总投入 15,000 万元的假定情况下，年收入 8,300 万，年净利润 898 万，可产生增量净现值 8,356 万元，投资回收年限约 9.80 年，内部收益率 18.87%。

公司已投入募集资金一亿元投标购买“德银海”轮。

（二）终止原募投项目的原因

公司于 2015 年上半年通过上海船舶交易所，以公开竞标的方式，投资 1 亿元人民币购买了原烟大线客滚船“德银海”轮，计划再投资 5,000 万元对该轮进行适应性、舒适性升级后投入西沙旅游航线，升级方案范围包含客位、载货吨位减少；客舱增加卫生、休闲设施；航区由近海恢复为国内远海等内容。经上海船舶研究设计院评估，综合安全性能有所提高。但受“东方之星轮倾覆”和“天津港大爆炸”事件的影响，本项目在向船级社申报检验时受到相关政策的限制，船级社不接受其检验申请，导致“棋子湾”轮无法按照预期投入西沙旅游航线，现“棋子湾”轮的升级工作处于停滞状态。为了保障西沙航线持续经营，公司董事会决定租赁“北部湾之星”轮投入西沙航线，同时为了保障资产的有效利用，

公司经营班子经过充分的可行性研究，建议将“棋子湾”轮经过改造后替换“椰城二号”轮投入运营海口至钦州、北海航线。

三、新募投资项目情况说明

（一）项目基本情况和投资计划

“棋子湾”轮原始在渤海湾运营长航线，船舶技术设备及客舱服务设施不需要大的改变即可投入运营海口至钦州、北海航线。“棋子湾”轮相比公司现运营北海航线“信海 11 号”轮和“椰城二号”轮，船大装载能力强，有更好的船体外观和客舱服务设施，技术设备更为先进。可以将新运力和长航线的优点相互结合，充分发挥公司长航线客滚运输的优势，投入新运力主导航线市场，突破市场发展瓶颈，增加公司效益和为公司发展提供新动力。“棋子湾”轮改造预算如下：

船舶改造预算表

序号	项 目	改造投资估算 单位：万元
1	前期工作	20
2	船舶购买费用	10000
3	升级改造费用	2700
4	接船	30
5	其他	100
建设投资估算合计		12850

（二）项目可行性分析

1、北海航线概述

海口和北海之间跨越北部湾，海上运距为 124 海里，全年平均浪高 1.8 米，属于沿海航区。目前共有营运船舶 4 艘，其中公司 1 艘“椰城二号”轮，北海靠泊北海老港客运站码头，海上航行距离 124 海里，北部湾公司 3 艘，北海靠泊侨港码头，海上航行距离 116 海里，海口开航时间为每天下午 18 时，北海开航时间为每天下午 19 时，航行时间约 11 小时。

北海航线车源目前主要是以 12 轮卡重车（超载车）、烟车和拖拉机车辆（新车）居多，以及少量小汽车。由于目前北海航线船舶老旧，加上受船舶车库高度限制（北部湾 1 号、北部湾 2 号、北部湾 3 号限高 3.8 至 3.9 米，椰城二号限高

4.5 米)，以及船舶载重吨小的限制，因此北海航线大车要先预订车位，否则不一定能登船。通过市场调查，司机货主均反映北海航线车位不好预订，自“信海 11 号”轮退出该航线后车位更难预订。

北海航线的客源构成主要是：旅游团占总客运量的 85%、散客和随车司机占总客运量的 15%。

2、北海航线的优势与不足

(1) 车辆运输的优点：

1) 能够装载超载车辆，2011 年 10 月起北海至徐闻高速公路全面执行计重收费，对超载车辆收取高额的过路费，现在全国普通公路治理车辆超载越来越严格，罚款越来越重，往返广西至海南的超载车辆都优先选择乘坐客滚船；海上客滚运输汽车磨损少，司机乘坐安全舒适，云南烟车、装载水产品等具有高附加值的车辆喜欢乘坐；由于装载新商品小车的半挂车都是超规范车辆，公路罚款严重，从海安过海口乘船不方便，现在海马汽车和西南各省的新商品小车都改走北海航线。

2) 定点发班夕发朝至，旅客能在船上休息睡觉。对于货车司机可以避免熬夜开车；对于旅行社能节省住宿费用，不影响旅客第二天游玩行程，目前乘坐北海船的客源大部分是旅游团队。

3) 减少公路行车安全风险和减少车辆的机械磨损。

(2) 车辆运输不足：

1) 船舶航班少，待渡时间长，造成车辆周转慢；船舶吨位小车位少，无法满足超载大货车运输要求，也无法满足日益增加的新商品小车过海运输要求；目前营运船舶只能抗 7 级风，受天气影响停航时间比海安航线多，造成船期不稳定，影响货物的交付时间，同等条件下货主会选择陆路汽车运输放弃海上客滚汽车运输。

2) 北海进口车辆大部分都是超载货车，运价比海口出口高，如果国家规范管理，交警路政严格执法，这部分超载车将会越来越少。

(3) 旅客运输的优点：

1) 航班夕发朝至，不用到海安换乘船舶，具有一定的舒适性；内陆旅客想体验乘船在海上航行的乐趣，旅行社可以节省一个晚上的住宿费用，目前海口至

北海航线客源 60%以上是团体旅客。

2) 团体客源档次低,对价格变动很敏感。北海航线二等舱票价 200 元/人,三等舱票价 180 元/人,仅相差 20 元/人,经常出现三等舱订票爆满,二等舱无团体订票现象。

(4) 旅客运输的不足:

1) 船舶在海上航行时间长,运输效率低。北海航线包含待渡时间,全程运输时间大约需要 13 小时,如选择从海安过海,全程运输大约只需要 9 小时。由于过海运输时间长,现在基本没有瓜果菜车和自驾车乘坐北海航线船舶,淡季旺季明显,全年车客流量不均衡,旺季船位紧张,车客装不完,淡季车客少船位大量出现空闲。

2) 船舶航班少,船期不稳定,船舶老旧硬件设施差,无法满足旅客要求,目前散客大部分选择乘坐长途客车;海南游旅行团容易受外界因素影响,客源波动大,如海南旅游市场治理零团费,十八大执行新政,新的旅游法的执行,都会导致旅游团队明显减少;海口至北海航线的团体旅客每年都有明显的淡旺季,淡季客流量下滑很严重。

3、北海航线竞争情况分析

2015 年 1 月,北部湾旅游股份有限公司出资 1.269 亿元建造一艘 718 座豪华客滚轮,预计 2016 年底投产至海口至北海航线,替换北部湾 1/2/3 号。船舶参数为总长 99.5 米,型宽 16.8 米,型深 10.3 米,载货量 800 吨,车库净高 4.5 米,总吨 4,900 吨,净吨 1,800 吨,吃水 4 米,主机功率 2665KW*2,载客量 718 人。

当两家公司都投入新运力运营时,原运营的 5 艘旧船将退出市场,新市场经营模式为每天定点班对开,市场格局将形成竞争和共赢并存。共同营销航线,内部竞争。

4、海口至钦州航线情况

钦州相对比北海港有陆运行程短的优势,从南宁至钦州港为 128 公里,陆运相比北海港少 100 公里,从钦州港至海口港海运为 149 海里,相比北海港增加约 21 海里。北海新奥公司曾在 2007 年左右开通过钦州至海口航线,当时航线情况是车满、客少,但只有一艘船运营,经常因北海或者其他航线缺船被调用,造成班期不稳定,对车、客营销组织影响大。

汽车运输方面，由于陆运相比北海港有优势，大部分从西南地区往海南方向的车辆会选择在钦州港乘船。

旅客运输方面，由于北海市的旅游景点多且著名，旅游市场成熟，旅行社推行的路线较为丰富，所以旅客大部分会选择先到北海市旅游再继续南下海口。而钦州市的旅游景点少，只有几大旅行点可以推广：三娘湾、刘永福故居、和谐塔、八寨沟等，景区小，名气不高，旅行社推行线路难度较大。

（三）项目经济效益分析

项目初期，由于北海港还没有具备“棋子湾”轮停靠及经营的码头泊位，所以，选择将“棋子湾”轮经营海口至钦州航线，由于交通部关于琼州海峡运力的管控政策，将计划“棋子湾”轮替换“椰城二号”老旧船舶运力，投入经营。经营第一年，钦州航线车源主要分流来自海口至北海航线和海口至海安航线，在陆路条件上具备优势，且车源得到充分保障。但客源因航线特点，一年内难以营销做大。所以，第一年主要经营收入为车辆运输收入，预计达到 2,000 多万元一年，经营亏损额在 1,600 万元。

在 2016 年底北部湾公司新码头及新船投产后，形成对开班轮运输，老旧船舶全部退出，航线单船经营情况将好转，收入预计将达到 4,791 万，营运利润 1,043 万，项目投入 12,850 万元，净现值为 2,803 万元，回收年限为 13.84 年，内部收益率 14.96%，收益情况较好。

四、独立董事对本次变更发表的独立意见

独立董事发表如下意见：

1、公司 2015 年初投入 1 亿元在上海船舶交易所购买烟台打捞局的“德银海”轮，现更名为“棋子湾”轮，原计划对其进行改造升级后投入西沙旅游航线，后来由于受“东方之星轮倾覆”和“天津港大爆炸”事件的影响，“棋子湾”轮改造项目在向船级社申报检验时受到相关政策的限制，船级社不接受其检验申请。为提高船舶的使用效率，避免船舶资产闲置，充分发挥公司运力在各航线的互补性，公司经营班子经过深入调查研究，建议将“棋子湾”轮替换“椰城二号”轮投入海口至钦州、北海航线。

2、“棋子湾”轮计划使用募集资金 12,850 万元人民币（其中购买费用 10,000 万元、升级改造费用 2,700 万元、前期工作费用 20 万元、接船费用 30 万元、其

他 100 万元), 相比公司运营北海航线的“信海 11 号”轮和“椰城二号”轮, “棋子湾”轮船大装载能力强, 有更好的船体外观和客舱服务设施, 技术设备更为先进, 经过对“棋子湾”轮投入钦州、北海航线进行充分的可行性研究, 项目在经济和技术上都是可行的。

3、变更“棋子湾”轮募集资金投资项目有利于公司“一体两翼”发展战略的顺利实施, “棋子湾”轮投入运营钦州、北海航线属于公司主营业务, 符合募集资金使用的有关规定。

4、同意变更“棋子湾”轮募集资金投资项目, 将该轮经过改造后替换“椰城二号”轮投入海口至钦州、北海航线。

五、监事会对本次变更发表的意见

公司监事会发表如下审核意见:

经审核, 监事会认为公司董事会审议和决策变更“棋子湾”轮募集资金投资项目事项的程序符合相关规定, 变更“棋子湾”轮募集资金投资项目有利于公司“一体两翼”发展战略的顺利实施, “棋子湾”轮投入运营钦州、北海航线属于公司主营业务, 符合募集资金使用的有关规定。

六、保荐机构的意见

保荐机构及保荐代表人发表如下意见:

1、公司本次变更“棋子湾”轮募集资金投资项目应履行必要的法律程序。该事项已经公司董事会审议批准, 独立董事亦发表了同意意见, 尚需提交股东大会表决通过。

2、公司本次节余募集资金的使用符合《深圳证券交易所中小企业板上市公司规范运作指引》、《上市公司监管指引第 2 号——上市公司募集资金管理和使用的监管要求》、《中小企业板信息披露业务备忘录第 29 号: 募集资金使用》的有关规定。

综上, 保荐机构对本次海峡股份变更“棋子湾”轮募集资金投资项目事项无异议。

七、备查文件

- 1、第五届董事会第七次会议（临时）决议
- 2、第五届监事会第四次会议（临时）决议

- 3、独立董事关于关于第五届董事会第七次会议议案的独立意见
- 4、保荐人意见

特此公告

海南海峡航运股份有限公司

董 事 会

二〇一五年十二月十七日