



万邦资产评估有限公司
WIDE WORLD ASSETS APPRAISAL CO.,LTD.

本资产评估报告依据中国资产评估准则编制

WAN BANG REPORT

浙商中拓集团股份有限公司拟发行股份购买资产
涉及的浙江省海运集团有限公司股东全部权益价值评估项目
资产评估报告

万邦评报【2020】233号



资产评估报告编码回执



(中国资产评估协会全国统一编码)

资产评估报告编码： 3030040001202000248

资产评估报告名称： 浙商中拓集团股份有限公司拟发行股份购买资产
涉及的浙江省海运集团有限公司股东全部权益价
值评估项目

资产评估报告文号： 万邦评报【2020】233号

资产评估机构名称： 万邦资产评估有限公司

签字资产评估专业人员： 边腾(资产评估师)、韩帅烽(资产评估师)

说明：本回执仅证明该资产评估报告已进行了全国统一编码，不作为资产评估机构及其签字资产评估专业人员免除相关法律责任的依据。

目 录

声 明	1
摘 要	2
资产评估报告	4
一、 委托人、被评估单位和资产评估委托合同约定的其他评估报告使用人概况	4
二、 评估目的	12
三、 评估对象和评估范围	12
四、 价值类型及其定义	14
五、 评估基准日	15
六、 评估依据	15
七、 评估方法	18
八、 评估程序实施过程 and 情况	28
九、 评估假设	30
十、 评估结论	30
十一、 特别事项说明	32
十二、 资产评估报告使用限制说明	39
十三、 资产评估报告日	40
资产评估报告附件	41

声 明

一、本资产评估报告依据财政部发布的资产评估基本准则和中国资产评估协会发布的资产评估执业准则和职业道德准则编制。

二、委托人或者其他资产评估报告使用人应当按照法律、行政法规规定和资产评估报告载明的使用范围使用资产评估报告；委托人或者其他资产评估报告使用人违反前述规定使用资产评估报告的，资产评估机构及其资产评估师不承担责任。

三、资产评估报告仅供委托人、资产评估委托合同中约定的其他资产评估报告使用人和法律、行政法规规定的资产评估报告使用人使用；除此之外，其他任何机构和个人不能成为资产评估报告的使用人。

四、资产评估报告使用人应当正确理解和使用评估结论，评估结论不等同于评估对象可实现价格，评估结论不应当被认为是对其评估对象可实现价格的保证。

五、资产评估报告使用人应当关注评估结论成立的假设前提、资产评估报告特别事项说明和使用限制。

六、本资产评估机构及资产评估师遵守法律、行政法规和资产评估准则，坚持独立、客观、公正的原则，并对所出具的资产评估报告依法承担责任。

七、评估对象涉及的资产、负债清单由委托人、被评估单位申报并经其采用签字、盖章或法律允许的其他方式确认；委托人和相关当事人依法对其提供资料的真实性、合法性、完整性负责。

八、本资产评估机构及资产评估师与评估报告中的评估对象没有现存或者预期的利益关系；与相关当事人没有现存或者预期的利益关系，对相关当事人不存在偏见。

九、资产评估师已对资产评估报告中的评估对象及其所涉及资产进行现场调查；已经对评估对象及其所涉及资产的法律权属状况给予必要的关注，对评估对象及其所涉及资产的法律权属资料进行了查验，对已经发现的问题进行了如实披露，并且已提请委托人及其他相关当事人完善产权以满足出具资产评估报告的要求。

浙商中拓集团股份有限公司拟发行股份购买资产 涉及的浙江省海运集团有限公司股东全部权益价值评估项目 资产评估报告

万邦评报〔2020〕233号

摘 要

一、委托人、被评估单位

本次资产评估的委托人为浙商中拓集团股份有限公司(以下简称“浙商中拓公司”),被评估单位为浙江省海运集团有限公司(以下简称“浙江海运集团”)。

二、评估目的

为浙商中拓公司拟发行股份购买资产提供浙江海运集团股东全部权益价值的参考依据。

三、评估对象和评估范围

评估对象为浙江海运集团的股东全部权益价值。

评估范围为浙江海运集团的全部资产和相关负债,包括流动资产、非流动资产、流动负债及非流动负债。按照浙江海运集团提供的业经审计(母公司口径)的基准日财务报表反映,资产、负债和所有者权益的账面值分别为 2,704,331,011.12 元、2,067,902,582.45 元、636,428,428.67 元。

四、价值类型及其定义

本次评估的价值类型为市场价值。

五、评估基准日

评估基准日为 2020 年 4 月 30 日。

六、评估方法

根据评估对象、价值类型、资料收集情况等相关条件,本次分别采用资产基础法和收益法进行评估,经综合分析后确定评估值。

七、评估结论

经综合分析,本次评估最终采用资产基础法的评估结果,浙江海运集团于评估基准日 2020 年 4 月 30 日的股东全部权益评估价值为 117,299.77 万元(大写人民币壹拾壹亿柒仟贰佰玖拾玖万柒仟柒佰元整),与账面所有者权益 63,642.84 万元相比,本次评估增值 53,656.93 万元,增值率为 84.31%。

八、评估结论使用有效期

本评估结论使用有效期限为一年，即自评估基准日 2020 年 4 月 30 日起至 2021 年 4 月 29 日止。

九、对评估结论有重大影响的特别事项

(一) 截至评估基准日，浙江海运集团可结转以后年度弥补的亏损额 7.35 亿元（不含对台州海运的股权及债权损失 6.82 亿元），财务账面未对该事项确认递延所得税资产。因浙江海运集团的运输业务基本为市场化业务，运价随全球经济形式变化而呈现波动，未来年度的运价水平存在重大不确定性，故未来能予以弥补的亏损金额也存在重大不确定性，故本次资产基础法评估中未考虑未弥补亏损金额抵税事项对评估结果的影响。

(二) 新型冠状病毒感染的肺炎疫情于 2020 年 1 月在全国爆发以来，对肺炎疫情的防控工作正在全国范围内持续进行。肺炎疫情将对全球范围内的航运行业以及其他部分行业的企业经营、以及金融市场与整体经济运行造成一定影响。从而可能在一定程度上影响浙江海运集团的资产收益水平，影响程度将取决于疫情防控的情况、持续时间以及各项调控政策的实施，特此提醒报告使用人予以特别关注。

评估报告的其他特别事项说明和使用限制说明详见资产评估报告正文。

以上内容摘自资产评估报告正文，欲了解本评估业务的详细情况和正确理解评估结论，应当阅读资产评估报告正文。

浙商中拓集团股份有限公司拟发行股份购买资产 涉及的浙江省海运集团有限公司股东全部权益价值评估项目 资产评估报告

万邦评报〔2020〕233号

浙商中拓集团股份有限公司：

万邦资产评估有限公司接受贵公司的委托，按照法律、行政法规和资产评估准则的规定，坚持独立、客观和公正的原则，分别采用资产基础法和收益法，按照必要的评估程序，对浙商中拓集团股份有限公司拟发行股份购买资产涉及的浙江省海运集团有限公司的股东全部权益在 2020 年 4 月 30 日的市场价值进行了评估。现将资产评估情况报告如下：

一、委托人、被评估单位和资产评估合同约定的其他评估报告使用人概况

本次资产评估的委托人为浙商中拓集团股份有限公司，被评估单位为浙江省海运集团有限公司。

（一）委托人概况

1. 名称：浙商中拓集团股份有限公司（以下简称“浙商中拓公司”）
2. 住所：浙江省杭州市萧山经济技术开发区启迪路 198 号 A-B102-1184 室
3. 法定代表人：袁仁军
4. 企业性质：股份有限公司(上市、国有控股)
5. 注册资本：陆亿柒仟肆佰陆拾伍万柒仟玖佰柒拾伍元
6. 统一社会信用代码：91430000712108626U
7. 发照机关：浙江省市场监督管理局
8. 经营范围：矿产品、金属材料、贵金属制品、建材、非危险及监控的化工产品、通用设备及零配件、建筑专用设备及零配件、电气机械、五金产品、仪器仪表、橡胶及制品、燃料油(不含成品油)、石油制品(不含成品油及危险化学品)的销售,电子商务平台的研发,供应链管理,以自有资金进行矿产资源、出租汽车业、餐饮娱乐业、汽车销售租赁服务业、交通运输业的投资,仓储物流服务(不含危险品和监控品),货运代理,合同能源管理,汽车销售及售后服务,出租车营运,废弃资源综合利用,金属材料剪切加工和配送,有色金属压延加工、销售,交通安全设施产品的生产、加工(限分支机构经营),提供机械设备、自有房屋租赁服务,物业管理服务,信息技术服务,经济信息咨询服务(不含金融、证券、期货)。(依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动)

（二）被评估单位概况

1. 企业名称、类型与组织形式

（1）名 称：浙江省海运集团有限公司（以下简称“浙江海运集团”）

（2）住 所：杭州市文晖路 303 号 8 层

（3）法 定 代 表 人：潘朝刚

（4）企 业 性 质：有限责任公司(国有独资)

（5）注 册 资 本：伍亿陆仟柒佰贰拾柒万元整

（6）统一社会信用代码：91330000142912275K

（7）发 照 机 关：浙江省市场监督管理局

（8）经 营 业 务 范 围：水路运输业务(范围详见《水路运输许可证》)，国际船舶普通货物运输(详见《中华人民共和国国际船舶运输经营许可证》)，国内船舶管理，国际船舶管理，机电设备(不含汽车)、船舶修造工具、船舶修造材料的销售，房产租赁，物业管理，经营进出口业务。(依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动)

2. 企业历史沿革及组织结构

浙江海运集团系经浙江省属企业改革领导小组浙企改（1999）21 号文和浙江省外经委、浙江省体改委浙计经企（1999）1659 号文批准，由浙江省海运总公司整体改组设立的国有独资公司。初始注册资本 20,000 万元，成立时股东和出资情况如下：浙江省交通厅出资 20,000 万元，占注册资本的 100%。

2004 年 6 月，根据浙江省人民政府浙政发（2001）42 号文件，浙江省交通厅将其持有公司的 100%股权转让给浙江省交通投资集团有限公司。同年，根据浙江省交通投资集团有限公司浙交投（2004）40 号文件，注册资本从 20,000 万元减至 16,000 万元。

2015 年 4 月，根据股东会决定，增加注册资本 65,300 万元，其中：浙江省交通投资集团有限公司以货币新增出资 65,300 万元。

2016 年 1 月，根据股东会决定，增加注册资本 40,227 万元，其中：浙江省交通投资集团有限公司以债权方式出资 40,227 万元。

2017 年 1 月，根据股东会决定，增加注册资本 205,200 万元，其中：浙江省交通投资集团有限公司以货币新增出资 205,200 万元。

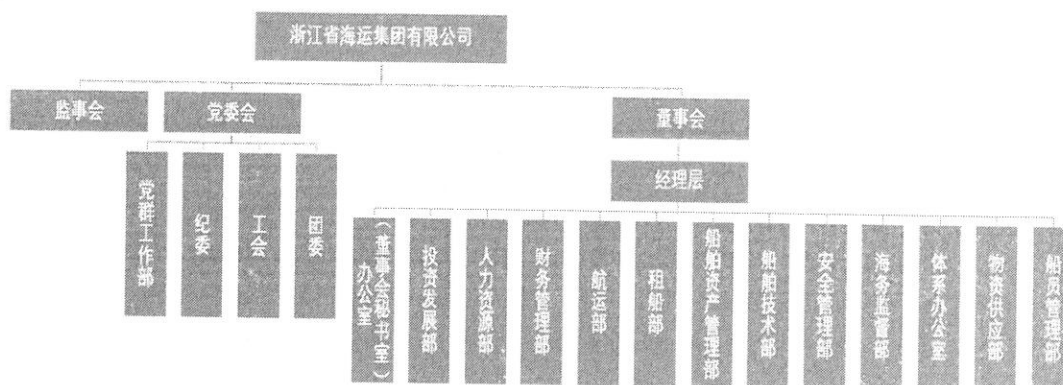
经上述股权变更及增资后，浙江海运集团的注册资本为 326,727 万元，实收资本 326,727 万元，公司股权结构如下：浙江省交通投资集团有限公司出资 326,727 万元，占注册资本的 100%。

2019 年 10 月，根据浙江省交通投资集团有限公司《董事会决议》、浙江海运集团股东决定，

浙江省交通投资集团有限公司同意浙江海运集团减资 270,000 万元。浙江省交通投资集团有限公司原拥有浙江海运集团 326,727 万元股权，现减少 270,000 万元股权，减资后的剩余股权为 56,727 万元。上述减资事项已于 2020 年 6 月完成工商变更登记。

经上述减资事项后，浙江海运集团的注册资本为 56,727 万元，实收资本 56,727 万元，公司股权结构如下：浙江省交通投资集团有限公司出资 56,727 万元，占注册资本的 100%。

浙江海运集团组织结构图如下表所示：



3. 近三年及评估基准日的资产、负债状况及经营业绩

浙江海运集团(母公司单体报表口径)近三年及评估基准日的财务状况主要指标如下表所示：

金额单位：人民币万元

项目	日期	2017 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日	2020 年 4 月 30 日
流动资产		89,033.26	40,384.75	162,363.59	163,841.49
非流动资产		149,466.13	145,997.84	114,600.27	106,591.61
资产总计		238,499.40	186,382.59	276,963.86	270,433.10
流动负债		88,790.92	6,966.25	14,742.17	14,012.21
非流动负债		198,271.15	193,529.00	192,928.13	192,778.04
负债总计		287,062.07	200,495.24	207,670.31	206,790.26
股东权益		-48,562.68	-14,112.66	69,293.56	63,642.84

浙江海运集团(合并报表口径)近三年及评估基准日的财务状况主要指标如下表所示：

金额单位：人民币万元

项目	日期	2017 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日	2020 年 4 月 30 日
流动资产		98,741.01	50,652.71	172,332.08	170,665.10
非流动资产		173,678.72	171,548.41	118,248.71	110,207.43
资产总计		272,419.73	222,201.12	290,580.79	280,872.53
流动负债		114,330.77	32,337.03	20,988.61	18,447.48
非流动负债		213,704.35	208,410.60	203,699.55	203,635.55

项目 \ 日期	2017 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日	2020 年 4 月 30 日
负债总计	328,035.12	240,747.62	224,688.16	222,083.03
股东权益	-55,615.39	-18,546.51	65,892.63	58,789.50
归母所有者权益	-57,569.30	-20,298.06	64,035.67	56,997.09

浙江海运集团（母公司报表口径）近三年及评估基准日的经营业绩主要指标如下表所示：

金额单位：人民币万元

项目 \ 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度 1-4 月
营业收入	73,795.41	84,545.22	66,749.72	16,601.04
营业成本	44,971.36	47,443.16	47,368.56	14,939.95
利润总额	19,514.86	33,724.67	90,157.61	655.77
净利润	19,514.86	33,724.67	90,157.61	655.77

浙江海运集团（合并报表口径）近三年及评估基准日的经营业绩主要指标如下表所示：

金额单位：人民币万元

项目 \ 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度 1-4 月
营业收入	154,929.39	161,040.28	143,465.79	40,828.39
营业成本	114,643.59	111,491.38	116,105.86	39,585.93
利润总额	20,758.30	35,621.49	91,250.88	-790.74
净利润	20,598.05	35,568.01	91,255.91	-791.57
归母净利润	20,506.39	35,582.97	91,105.91	-727.01

备注：2017 年数据由大华会计师事务所（特殊普通合伙）浙江万邦分所审计，并出具了无保留意见审计报告；2018、2019 年及评估基准日数据由大华会计师事务所（特殊普通合伙）审计，并出具了《浙江省海运集团有限公司审计报告》（大华审字 [2020] 0012653 号）。

4. 对外投资情况

浙江海运集团拥有一级子公司 6 家，其中全资子公司 3 家，控股子公司 2 家，参股公司 1 家。另外有三家对外投资公司—浙江省海运集团台州海运有限公司、浙江省海运集团温州海运有限公司、浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司已注销，但账面尚未销账。具体情况如下：

序号	被投资单位	简称	投资比例	核算方法	主营经营状况	备注
1	浙江省海运集团（香港）有限公司	海运香港公司	100%	成本法	航运经营	
1.1	香港浙海 1 海运有限公司	香港浙海 1 公司	100%	成本法	浙海 1 航运经营	
1.2	香港浙海 2 海运有限公司	香港浙海 2 公司	100%	成本法	浙海 2 航运经营	
2	浙江海运集团船务管理有限公司	船务管理公司	100%	成本法	船员派遣	
3	浙江省海运集团温州船员培训有限公司	船员培训公司	100%	成本法	船员培训	
4	浙江远洋温州国际货运有限公司	温州国际货运公司	51%	成本法	货运代理	
4.1	温州远洋报关有限公司	远洋报关公司	100%	成本法	代理报关	
4.1.1	温州浙远船务代理有限公司	浙远船务代理公司	25%	成本法	国际船舶代理业务	

序号	被投资单位	简称	投资比例	核算方法	主营经营状况	备注
4.2	温州浙远船务代理有限公司	浙远船务代理公司	75%	成本法	国际船舶代理业务	
5	浙江海运宁波国际物流有限公司	宁波国际物流公司	51%	成本法	货运代理	
6	浙江省海运集团浙海海运有限公司	浙海海运公司	38.50%	权益法	航运经营与船舶管理	实际持股比例为 39.3166%
6.1	浙江省钱江船舶有限公司	钱江船舶公司	100%	成本法	主要销售房产海运国际大厦项目	
6.2	浙江浙海船员管理服务有限公司	浙海船员公司	100%	成本法	船员劳务派遣业务	
6.3	浙江浙海贸易有限公司	浙海贸易公司	100%	成本法	基本未开展业务	
6.4	浙江富兴海运有限公司	富兴海运公司	37%	权益法	船舶运输、租赁等业务	
7	浙江省海运集团台州海运有限公司	台州海运公司	-	-	已注销	账面尚未销账
8	浙江省海运集团温州海运有限公司	温州海运公司	-	-	已注销	账面尚未销账
9	浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司	五洲船舶公司	-	-	已注销	账面尚未销账

备注：2000 年浙海海运公司成立时，所有职工股以持股会形式入股浙海海运有限公司。后 2004 年公司改制，职工持股会撤销，改为自然人代持股。后由于职工离职退股，产生 270 万预留股。该股份目前由朱鸣歧、颜献勇、李秀军代持，根据《浙海省海运集团浙海海运有限公司 2010 年股东会年会决议》（第 2 号），该股份实际应为浙海海运全体老股东共享（即目前股东中除岱山中昌海投航运发展中心合伙企业（有限合伙）以外的股东），故重新分配后，浙江海运集团实际应持有浙海海运公司 39.3166%的股权。

5. 生产经营情况

（1）被评估单位简介

浙江海运集团是浙江省交通投资集团有限公司的全资子公司，公司主要经营国内沿海水路运输业务，国际船舶运输业务，以及航运服务业务等。作为浙江交通集团水运板块改革重组平台，公司已形成集团本部从事航运经营与管理，子分公司从事货运代理、船舶代理、船员派遣、船员培训等航运服务业的经营格局。

浙江海运集团拥有 22 艘船舶，全资孙公司香港浙海 1 公司、香港浙海 2 公司各拥有 1 艘船舶，合计 24 艘船舶。其中，11 艘内贸船舶，11 艘内外贸兼营船舶，2 艘外贸船舶（归属于海运香港公司），合计运力 105 万载重吨。现有船舶运力情况统计如下：

序号	船名	载重吨	船龄（建造日期）	营运资质内贸/外贸/兼营	证载所有权人
1	浙海 1	35,056	2012.6.12	外贸	海秀有限公司
2	浙海 2	35,014	2012.11.28	外贸	海一租赁有限公司
3	浙海 511	48,573	2013.2.25	内外贸兼营	浙江省海运集团有限公司
4	浙海 512	48,662	2013.6.27	内外贸兼营	招银金融租赁有限公司

序号	船名	载重吨	船龄（建造日期）	营运资质内贸/外贸/兼营	证载所有权人
5	浙海 515	48,679	2013.8.1	内外贸兼营	工银金融租赁有限公司
6	浙海 516	48,558	2013.11.1	内外贸兼营	工银金融租赁有限公司
7	浙海 517	48,614	2013.11.27	内外贸兼营	招银金融租赁有限公司
8	浙海 519	48,655	2013.12.26	内外贸兼营	工银金融租赁有限公司
9	浙海 520	48,648	2014.9.16	内外贸兼营	交银金融租赁有限责任公司
10	浙海 526	57,226	2012.6.21	内外贸兼营	交银金融租赁有限责任公司
11	浙海 101	49,031	2013.01.22	内贸	工银金融租赁有限公司
12	浙海 102	48,972	2013.05.24	内贸	工银金融租赁有限公司
13	浙海 105	49,064	2013.10.23	内贸	工银金融租赁有限公司
14	浙海 157	27,177	2010.07.29	内贸	交银金融租赁有限责任公司
15	浙海 158	27,320	2012.10.08	内贸	交银金融租赁有限责任公司
16	浙海 161	33,170	2007.07.17	内贸	招银金融租赁有限公司
17	浙海 165	50,508	2010.08.09	内贸	招银金融租赁有限公司
18	浙海 168	57,032	2011.03.12	内外贸兼营	招银金融租赁有限公司
19	浙海 169	56,636	2011.08.22	内外贸兼营	交银金融租赁有限责任公司
20	浙海 355	27,564	2010.03.24	内贸	交银金融租赁有限责任公司
21	浙海 360	33,100	2010.01.22	内贸	交银金融租赁有限责任公司
22	浙海 362	35,091	2010.04.23	内贸	交银金融租赁有限责任公司
23	浙海 363	57,525	2011.03.18	内外贸兼营	招银金融租赁有限公司
24	浙海 365	33,478	2007.10.01	内贸	招银金融租赁有限公司
合计		1,053,353			

根据交通运输部发布的 2019 年中国主要航运企业经营的船队规模排名公示，公司以拥有灵便型散货船 24 艘、运力 105 万载重吨，处于行业中第 16 名；根据交通运输部发布的 2019 年中国主要航运企业经营国内沿海船队规模排名公示（运力中包含内外贸兼营船舶），标的公司以拥有灵便型散货船 22 艘、运力 98 万载重吨，处于行业中第 10 名，位居行业前列。

（2）人力资源状况

截至评估基准日，公司拥有在岗员工 358 人，其中本部 100 人、船务管理公司 117 人（包括船员 98 人）、宁波物流 62 人、温州货运 65 人、船员培训学校 7 人、天津分公司 7 人。

（3）公司的主营经营情况、主要客户和供应商

公司主要经营模式为包运租船、程租和期租。

1) 包运租船

包运租船是指船东提供给租船人一定吨位，在确定的港口之间，以事先约定的年数、航次周期、货运量等完成运输合同规定的全部货运量的租船方式。包运租船的特点为：（1）包运租船合

同中不指定某一船舶及其国籍，仅规定租用船舶的船级、船龄及其技术规范等，船东仅需根据该类要求提供运力即可，方便船东调度和安排船舶；（2）运费按船舶实际装运货物的数量及商定的费率计算，通常按航次结算；（3）租期的长短取决于运输货物的总运量及船舶的航次周期所需要的时间；（4）由船东负责船舶的营运调度，并负责有关的营运费用。

2) 程租

程租，即航次租船，是航运企业为承租人完成特定航次的运输任务并收取费用的业务。程租是租船市场上最活跃，且对运费水平的波动最为敏感的一种租船方式。程租一般由船东负责提供一艘船舶在指定的港口之间进行一个航次运输指定货物的租船；船舶的营运调度由船东负责，船舶的燃料费、物料费、修理费、港口费、淡水费等营运费用也由船东负担；船东负责配备船员，负担船员的工资、伙食费。

3) 期租

期租，是指航运企业将配备有操作人员的船舶承租给他人使用一定期限，承租期内听候承租方调遣，不论是否经营均按天向承租方收取费用的租赁。期租模式下，在租赁期间，船舶交由租船人管理、调动和使用。货物的装卸、配载、理货等一系列工作都由承租人负责，由此而产生的燃料费、港口费、装卸费、垫舱物料费等都由承租人负担。租金一经约定即固定不变。船东负担船员薪金、伙食等费用，并负责保持船舶在租赁期间的适航状态以及因此而产生的费用和船舶保险费用。

公司航线分国内航线和国外航线。国内航线为沿海及长江航线，主要为电厂、水泥厂客户，主要运输货物为煤炭、建筑材料（水渣，石子、沙、水泥熟料）；国际航线以澳洲、印尼、菲律宾、新西兰为主，主要运输货物为铝矾土、镍矿、煤炭；香港两条船主要运营卷钢、棕榈油、原木等。

公司2017年完成货运量2,180万吨，2018年完成货运量2,318万吨，2019年完成货运量2,396万吨。

6. 竞争优势

（1）被评估单位的竞争优势

1) 股东优势

公司控股股东浙江交通集团为浙江省最大的国有企业集团之一，浙江交通集团作为标的公司改革和重组的重要后盾，为标的公司在业务开拓、融资成本等方面提供了有力支持。

2) 历史悠久，积淀深厚，品牌信誉度高

公司前身为浙江省航运公司，最早可追溯到1950年，标的公司近70年来专注于核心主业航

运业务，建立了一只专业素养高的人才队伍，在行业内树立了良好口碑和形象。

3) 成本优势

依托于公司股东，公司融资成本较低；公司人员精简，船型结构合理，执行效率高，管理成本较低。

4) 企业文化优势

经过多年发展，标的公司形成了“安全、创新、理性、高效、共享”的核心价值观，建立了“同舟共济”的企业精神和“安全为前提、诚信为基础、创新为动力、效益为追求”的经营理念，为企业的日后发展提供了坚实保障。

(2) 风险分析

1) 航运市场波动的风险及其对策

航运业受全球经济周期影响较大，运价随全球经济形式变化而呈现波动。公司海运业主要收入为船舶运费，如果全球经济形式低迷，可能导致船舶运费水平降低、收入减少，运费价格波动将会给公司的经营效益带来不确定性。为此，公司将继续坚持大客户战略，充分利用战略客户稳定的货源，保障船舶的运行效率，尽力避免受国际国内运输市场价格的波动影响。同时，公司将通过提高经营管理水平、降低经营成本、改善服务质量、扩大市场份额等举措，抵御宏观经济波动、运价变化带来的影响。

2) 燃油价格波动的风险及其对策

国际原油和成品油价格受全球及地区政治经济的变化、原油和成品油的供需状况等多方面因素的影响，国内原油价格参照国际原油价格确定。企业所经营的船舶在日常运营中，消耗的燃油约占总成本的 30%以上，如国际原油价格出现大幅度回升，将导致公司船舶航次成本上升，进而直接影响公司的盈利水平。

3) 航运安全风险及其对策

航运业是一种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、沉船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。鉴于海上运输的风险，公司的船舶办理了相应保险。此外，公司建立和完善了一系列的规章制度，对船舶进行定期检查，加强船舶维修保养，并进一步加强对海洋天气变化趋势进行跟踪，指定合理的航线，指派有经验的船长，及时采取防范措施，以确保人员、船舶和货物的安全。

4) 资金风险及其对策

公司经营的海运行业属于资本密集型行业，所需投入的资金量巨大，船舶投资回收期较长，对企业的现金流有较大影响。公司致力于建立良好的银企关系，提高公司信用，创造宽松的融资环

境，此外公司还将采取融资租赁、经营租赁等方式，以平衡资金需求。

7. 发展规划

（1）稳步发展散货船船队

在目前 24 艘散货船，105 万载重吨的基础上，在未来几年以大灵便船型为主逐步更新，到 2025 年，散货船艘数总量不变，载重吨有所增加。公司计划建造 2 艘 5.1 万吨内贸散货船置换现有存量的 2 艘 2-3 万吨内贸散货船，以确保公司自有运力有所发展。上述船舶预计在 2022 年 6 月完工交付。

（2）发展船舶管理业务

利用公司六十余年的航运经营管理经验以及在市场上树立的良好口碑，进一步提升浙江海运集团品牌知名度。要积极拓展船舶管理业务，对外输出船舶安全管理服务。

（3）发展货代船代业务。

宁波物流公司、温州国际货运公司、天津分公司是公司船代货代业务发展的平台。宁波物流公司、温州国际货运公司在加强与货主合作的同时，有效利用该平台跟踪市场情况，研究进一步拓展货运代理业务。努力对接浙江省海港集团相关业务合作，把握舟山江海联运中心建设带来的船代货代业务发展机遇，提高生存和盈利能力。天津分公司在巩固现有船代业务的基础上，努力拓展国际船舶代理、沿海货运代理等相关业务。

（三）其他评估报告使用人

本项目资产评估委托合同载明，除委托人及国家法律、行政法规规定的评估报告使用人以外，无其他评估报告使用人。

（四）委托人与被评估单位的关系：委托人浙商中拓公司拟发行股份购买被评估单位浙江海运集团的股权。

二、评估目的

根据浙江省交通投资集团有限公司 2019 年 10 月 12 日的《浙江省交通投资集团有限公司第五届董事会 2019 年第十次临时会议决议》、2020 年 6 月 12 日的《浙江省交通投资集团有限公司第五届董事会 2020 年第五次临时会议董事会决议》、浙商中拓公司 2019 年 10 月 26 日的《浙商中拓集团股份有限公司第七届董事会第二次会议决议公告》，浙商中拓公司拟发行股份购买资产，为此需要对该经济行为涉及的浙江海运集团的股东全部权益价值进行评估。

本次评估目的是为反映浙江海运集团的股东全部权益在评估基准日的市场价值，为上述经济行为提供价值参考依据。

三、评估对象和评估范围

本次评估的评估对象为浙江海运集团的股东全部权益价值。

评估范围为浙江海运集团的全部资产及相关负债，包括流动资产、非流动资产（包括其他权益工具投资、长期股权投资、投资性房地产、建筑物类固定资产、设备类固定资产、无形资产）、流动负债及非流动负债。根据浙江海运集团提供的业经审计后（母公司口径）的基准日财务报表反映，资产的账面价值总计为 2,704,331,011.12 元，负债合计为 2,067,902,582.45 元，股东权益为 636,428,428.67 元。具体内容列表如下：

金额单位：人民币元

项 目	账面价值
流动资产	1,638,414,915.31
非流动资产	1,065,916,095.81
其中：其他权益工具投资	-
长期股权投资	273,208,711.23
投资性房地产	15,754,861.16
固定资产	776,894,706.31
其中：建筑物类固定资产	121,612.56
设备类固定资产	776,773,093.75
无形资产	57,817.11
资产合计	2,704,331,011.12
流动负债	140,122,142.54
非流动负债	1,927,780,439.91
负债合计	2,067,902,582.45
股东权益	636,428,428.67

浙江海运集团于评估基准日的资产、负债和股东权益已经大华会计师事务所(特殊普通合伙)审计核实，并出具了《浙江省海运集团有限公司审计报告》(大华审字[2020]0012653号)。

列入评估范围的主要资产包括货币资金、其他应收款、存货、长期股权投资、投资性房地产、建筑物类固定资产和设备类固定资产及相关负债等。公司的主要资产情况分别如下：

1. 货币资金

货币资金主要为浙江海运集团存放于浙商银行股份有限公司、浙江省交通投资集团财务有限责任公司等金融机构的存款。

2. 其他应收款

其他应收款主要为应收海运香港公司、台州海运公司等公司的往来款。

3. 存货

存货主要为轻油、重油，存放于各船舶上。

4. 长期股权投资

长期股权投资主要为对船员管理公司、宁波国际物流公司等 3 家全资子公司、2 家控股子公司和 1 家参股公司浙海海运公司的股权投资。

5. 投资性房地产

投资性房地产为被评估单位位于温州市的水门底 32 号 A/B 幢办公大楼、湖滨东楼商业用房等建筑物。目前上述建筑物部分已出租。

6. 建筑物类固定资产

本次列入评估范围的建筑物类固定资产主要为位于翠苑二区、美都新村等小区的住宅，共 7 项，总建筑面积 375.72 m²，均已取得房屋所有权证/不动产权证书，证载权利人为浙江海运集团。目前上述住宅部分出租给员工居住。

7. 设备类固定资产

设备类固定资产主要为浙江海运集团拥有的 22 艘船舶，合计运力 98 万载重吨，均已取得船舶所有权登记证书与营业运输证。其中，11 艘内贸船舶，11 艘内外贸兼营船舶。另外浙江海运集团拥有帕萨特轿车、别克商务车等 5 辆车辆；电脑、打印机、家具等 231 台（套、项）电子（办公）设备。上述设备类固定资产中，船舶在各相关航线上运行，电子（办公）设备存放于浙江海运集团办公经营场地，车辆均已取得机动车行驶证、登记证。

8. 企业申报的账面记录或者未记录的无形资产

（1）企业申报的账面记录的无形资产

企业申报的账面记录的无形资产为一套审计软件。

（2）企业申报的账面未记录的无形资产

企业未申报账面未记录的无形资产。

经委托人与被评估单位共同确认，上述评估对象和评估范围与上述经济行为涉及的评估对象和评估范围一致。

四、价值类型及其定义

（一）价值类型及其选取：资产评估价值类型包括市场价值和市场价值以外的价值（投资价值、在用价值、清算价值、残余价值等）两种类型。经评估人员与委托人充分沟通后，根据本次评估目的、市场条件及评估对象自身条件等因素，最终选定市场价值作为本评估报告的评估结论的价值类型。

（二）市场价值的定义：市场价值是指自愿买方和自愿卖方在各自理性行事且未受任何强迫的情况下，评估对象在评估基准日进行正常公平交易的价值估计数额。

五、评估基准日

本项目评估基准日为 2020 年 4 月 30 日。

由于资产评估是对某一时点的资产提供价值参考，选择会计期末作为评估基准日，能够全面反映评估对象资产的整体情况；同时本着有利于保证评估结果有效地服务于评估目的，减少和避免评估基准日后的调整事项，准确划定评估范围，准确高效地清查核实资产，合理选取评估作价依据的原则，选择距评估目的计划实现日较接近的基准时间，由委托人确定本次评估基准日为 2020 年 4 月 30 日。

六、评估依据

本次评估的依据主要包括资产评估经济行为依据、法律法规依据、准则依据、权属依据、取价依据及其他参考资料，具体如下：

（一）经济行为依据

1. 浙江省交通投资集团有限公司 2019 年 10 月 12 日的《浙江省交通投资集团有限公司第五届董事会 2019 年第十次临时会议董事会决议》；

2. 浙商中拓集团股份有限公司 2019 年 10 月 26 日的《浙商中拓集团股份有限公司第七届董事会第二次会议决议公告》；

3. 浙江省交通投资集团有限公司 2020 年 6 月 12 日的《浙江省交通投资集团有限公司第五届董事会 2020 年第五次临时会议董事会决议》。

（二）法律法规依据

1. 《中华人民共和国资产评估法》；
2. 《国有资产评估管理办法》（国务院 1991 年第 91 号令）；
3. 《企业国有资产监督管理暂行条例》（国务院 2003 年第 378 号令）；
4. 《国有资产评估管理若干问题的规定》（财政部 2001 年第 14 号令）；
5. 《企业国有资产评估管理暂行办法》（国务院国有资产监督管理委员会 2005 年第 12 号令）；
6. 《上市公司国有股权监督管理办法》（国务院国资委、财政部、证监会 2018 年第 36 号令）；
7. 《上市公司重大资产重组管理办法》（证监会 2014 年第 109 号令）；
8. 《关于修改<上市公司重大资产重组管理办法>的决定》（证监会 2019 年第 159 号令）；
9. 《企业国有资产交易监督管理办法》（国务院国资委、财政部 2016 年第 32 号令）；
10. 《关于加强企业国有资产评估管理工作有关问题的通知》（国务院国资委产权〔2006〕274 号）；
11. 《关于印发<企业国有资产评估项目备案工作指引>的通知》（国资发产权〔2013〕64 号）；

12. 《中华人民共和国企业国有资产法》、《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国合同法》、《中华人民共和国证券法》；

13. 《中华人民共和国城市房地产管理法》、《中华人民共和国城市规划法》等法律法规及其相关补充法规；

14. 《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国国际海运条例》、《中华人民共和国水路运输管理条例》、《内河运输船舶标准化管理规定》、《中华人民共和国海事行政许可条件规定》；

15. 有关税法、企业会计准则及其他会计法规和制度、部门规章等；

16. 《浙江省省属企业国有资产评估管理暂行办法》（浙国资发【2011】12号）

17. 当地人民政府及相关政府部门颁布的有关政策、规定、实施办法等法规文件。

（三）评估准则依据

1. 《资产评估基本准则》（财资〔2017〕43号）；

2. 《资产评估职业道德准则》（中评协〔2017〕30号）；

3. 《资产评估执业准则——资产评估程序》（中评协〔2018〕36号）；

4. 《资产评估执业准则——资产评估报告》（中评协〔2018〕35号）；

5. 《资产评估执业准则——资产评估委托合同》（中评协〔2017〕33号）；

6. 《资产评估执业准则——资产评估档案》（中评协〔2018〕37号）；

7. 《资产评估执业准则——企业价值》（中评协〔2018〕38号）；

8. 《资产评估执业准则——不动产》（中评协〔2017〕38号）；

9. 《资产评估执业准则——机器设备》（中评协〔2017〕39号）；

10. 《企业国有资产评估报告指南》（中评协〔2017〕42号）；

11. 《资产评估机构业务质量控制指南》（中评协〔2017〕46号）；

12. 《资产评估价值类型指导意见》（中评协〔2017〕47号）；

13. 《资产评估对象法律权属指导意见》（中评协〔2017〕48号）；

14. 《资产评估执业准则——资产评估方法》（中评协〔2019〕35号）。

（四）权属依据

1. 公司章程、验资报告、基准日股份持有证明、出资证明等文件；

2. 与列入评估范围的资产和权利取得及使用有关的合同、协议、资金拨付证明（凭证）等资料；

3. 国有土地使用证、房屋所有权证、不动产权证书、机动车行驶证和登记证、发票等权属证明资料；

4. 船舶所有权登记证书、船舶国籍证书等；

5. 委托人及被评估单位承诺函；

6. 其他产权证明文件。

(五) 取价依据

1. 房地产类取价依据

(1) 当地房地产市场价格的调查资料。

2. 机器设备类取价依据

(1) 《机电产品报价手册》、《精实商情》及其他市场价格资料、询价记录；

(2) 《机动车强制报废标准规定》（商务部令 2012 年 第 12 号）；

(3) 《老旧运输船舶管理规定》（中华人民共和国交通运输部令 2017 年第 16 号）；

(4) 大型设备的购货合同、发票、付款凭证；有关设备的近期检测、维修、保养报告；向生产厂家或其代理商的询价记录；

(5) VesselsValue、ADVANCED、ALLIED 等主要贸易公司船舶交易周报；

(6) 国际船舶交易网，浙江船舶交易市场等网站的船舶交易信息。

3. 其他取价依据

(1) 主要原材料市场价格信息；

(2) 评估基准日中国人民银行公布的贷款利率；

(3) 评估专业人员对资产核实、勘察、分析等所搜集的佐证资料；

(4) 互联网上查阅的设备、车辆等报价信息；

(5) 同花顺 ifind 资讯资本终端、wind 咨询终端查阅的相关资料；

(6) 其他资料。

(六) 参考资料及其它

1. 机械工业出版社《资产评估常用方法与参数手册》(2012 年版)；

2. 国家统计局网站公布的有关经济指标统计数据；

3. 被评估单位提供的大华会计师事务所（特殊普通合伙）浙江万邦分所出具的 2017 年审计报告，大华会计师事务所（特殊普通合伙）出具的 2018、2019 年及评估基准日审计报告及其他财务资料；

4. 被评估单位提供的单位基本情况介绍、历史生产经营资料、经营规划和收益预测资料；

5. 被评估单位相关部门及人员提供的相关材料；

6. 行业统计资料、市场发展及趋势分析资料、类似业务公司的相关资料；

7. 评估人员进行的市场调查、现场勘察及询证取得的相关资料。

七、评估方法

（一）评估方法的选择

依据现行资产评估准则及有关规定，企业价值评估的基本方法包括市场法、收益法和资产基础法。具体评估时需根据评估对象、价值类型、资料收集情况等相关条件，分析三种资产评估基本方法的适用性，恰当选择评估方法，合理形成评估结果。

本评估项目的评估对象为股东全部权益价值，由于搜集股权交易市场相关的公开信息资料较为困难，难以取得与本次评估对象相同或类似的股权在公开市场的交易案例详细资料。同时资本市场上虽存在同行业的上市公司，但与被评估单位在资产规模及结构、经营范围、所处阶段及盈利水平等方面均存在较大差异，故本次评估不宜采用市场法。

通过对浙江海运集团的经营和收益情况的分析，公司目前运行正常，历史经营情况已经趋于稳定，在延续现有的业务内容和范围的情况下，未来收益能够进行合理预测，能较充分的获取评估所需资料，企业未来收益的风险程度相对应的收益率也能够合理估算，适宜采用收益法进行评估。

由于被评估资产处于继续使用状态或被假定处于继续使用状态，同时通过资产核实程序发现浙江海运集团各项资产负债权属基本清晰，且相关资料较为齐全，具备可利用的历史资料，能够通过采用各种方法评定估算各项资产负债的价值，故适宜采用资产基础法进行评估。

根据以上分析，本次评估确定分别采用资产基础法和收益法进行评估，经综合分析，最终确定浙江海运集团的股东全部权益的评估价值。

（二）资产基础法评估程序实施情况

资产基础法是指以被评估单位评估基准日的资产负债表为基础，评估表内及可识别的表外各项资产、负债价值，确定评估对象价值的评估方法。它是以重置各项生产要素为假设前提，根据委托评估的分项资产的具体情况选用适宜的方法分别评定估算各分项资产的价值并累加求和，再扣减相关负债评估值，得出股东全部权益的评估价值。资产基础法中各项资产负债的评估情况如下：

一）流动资产

1. 货币资金

（1）现金

现金为人民币现金，存放于本部及天津分公司财务部。评估人员在财务负责人和出纳员的陪同下，对现金实施了监盘，通过核查评估基准日至盘点日的现金日记账及未记账的收付款凭证倒推至评估基准日的库存数量，经核实账实相符，以经核实后的账面值确认为评估价值。

（2）银行存款

银行存款共有 13 个账户，其中人民币账户 10 个，美元账户 3 个，分别存在当地浙商银行股份有限公司、浙江省交通投资集团财务有限责任公司等金融机构；另外还包括浙江海运集团未到期的定期存款应收未收的利息。

评估人员核对了银行对账单，其中对企业账户余额与银行对账单不一致的，评估人员进一步获取核对了企业银行存款余额调节表，经核实未发现影响所有者权益的大额未达账项，并对主要账户余额实施了函证或其他替代程序，对外币存款复核了评估基准日外币账面金额和汇率。对外币存款以核实后的外币金额按中国人民银行公布的评估基准日人民币汇率中间价折算为人民币确定评估值；对定期存款以核实后的金额加计应计利息确定评估值；其他人民币存款按核实后的账面值确认评估价值。

2. 应收账款

应收账款主要为应收的运费、滞期费等。坏账准备按账龄分析法提取。评估人员向被评估单位调查了解了信用政策、客户构成及资信情况、历史年度应收账款的回收情况等，并通过检查相关合同、原始凭证、基准日后收款记录及相关的文件资料、发函询证等方式确认款项的真实性，了解款项收回的可能性及坏账的风险。

对于应收上海宝协物流有限公司、GREAT WIN HOLDING CO.,LTD的款项，由于其挂账时间较长，且处于吊销营业执照等非正常经营状况，存在可能有部分不能收回或有收回风险的情形，企业已根据账龄全额计提坏账准备。评估人员预计上述应收款可能会发生坏账的风险，但无法判断风险损失金额，故本次评估按企业计提的坏账准备金额作为预估坏账损失。上述款项的评估价值即为其账面余额扣减预估坏账损失后的净额。计提的坏账准备评估为零。

对于其余款项，经核实为正常款项，对方单位为经常往来客户，未发现款项无法收回形成坏账的情形，以经核实后的账面余额确认评估价值。计提的坏账准备评估为零。

3. 预付款项

预付款项主要为预付的港使费、备件款、租金等，评估人员向被评估单位相关人员调查了解了预付账款形成的原因、对方单位的资信情况等，查阅了相关付款凭证等原始凭证及明细账和总账，账账、账表相符。对于待摊销的保险费，评估人员对其尚存的权益进行核算，经核实其核算方法基本合理，故以核实后的账面余额为评估值。对于其余预付款，经核实，均属正常业务，对方单位为经常往来客户，所对应的权利，评估人员已核实相关付款凭证予以确认，期后能够实现其相应的权益或收到相应货物，以经核实后的账面值确认评估值。

4. 其他应收款

（1）应收利息

应收利息主要为公司应收浙江海运宁波国际物流有限公司的借款利息，评估人员核对了明细账与总账的一致性，并查阅了相关借款合同，检查利息计提与收入情况，并对关联方进行对账。经核实无误。应收利息以经核实后的账面价值确认为评估价值。

（2）其他应收款

其他应收款主要为应收海运香港公司、台州海运公司等公司的往来款。坏账准备按账龄分析法结合个别认定提取。账龄分析法坏账提取比例同应收账款。

评估人员向被评估单位调查了解了其他应收款形成的原因、其他应收单位或个人的资信情况、历史年度其他应收款的回收情况等，并通过检查相关合同、原始凭证及相关的文件资料、发函询证等方式确认款项的真实性，了解款项收回的可能性及坏账的风险。

评估人员在核实无误的基础上，采用个别认定与账龄分析相结合的方法确定评估价值，同时将评估基准日计提的应收账款坏账准备评估为零。具体如下：

1) 对于应收浙江省海运集团（香港）有限公司、香港浙海1海运有限公司、香港浙海2海运有限公司的款项，由于其资不抵债，且短期内无法扭亏为盈，故对上述公司的应收款按预计可受偿金额确认为评估价值。

2) 对于应收浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司、浙江省海运集团温州海运有限公司、浙江省海运集团台州海运有限公司的款项，企业目前全额计提减值准备，由于其已破产清算完毕，资产已基本分配完毕，故本次评估按企业计提的坏账准备保留，作为预估坏账损失。上述款项的评估价值即为其账面余额扣减预估坏账损失后的净额。

3) 对于应收浙江交投资产管理有限公司、浙江远洋温州国际货运有限公司等关联方的款项、存放在自营船舶上的备用金、保证金以及账龄在1年以内的款项，已经与企业核实，估计发生坏账的风险较小，以其核实后的账面余额为评估价值。

4) 对于其他款项，通过对账龄及其它因素进行综合分析，认为被评估单位采取既定的比例计提坏账准备后的账面净值能够合理反映可收回性，故将相应的坏账准备金额确认为预估坏账损失。该款项的评估价值即为其账面余额扣减预估坏账损失后的净额。

5. 存货

存货为在产品，包括船舶上的轻油、重油。

对于存放在在外行驶的船舶上轻油、重油，评估人员通过核查存货燃油账，与船舶的加油记录、效益结算表进行核查，了解燃油的加油、用油情况，进行计价测试、凭证抽查等替代性程序，确认了原材料的数量，并对存货的成本归结程序进行了解。由于油价波动较大，本次评估以评估基准日最接近市场价格的材料价格作为其评估值。

6. 其他流动资产

其他流动资产系待抵扣增值税进项税。评估人员核对了相关税单、凭证、税费计提表等资料，经核无误，该进项税可以在未来抵扣，故以经核实后的账面价值确认为评估价值。

二) 非流动资产

1. 其他权益工具投资

其他权益工具投资为对浙江省海运集团温州海运有限公司、浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司、浙江省海运集团台州海运有限公司的股权投资，已全额计提减值准备，上述公司工商已注销，但账面尚未销账，故按照新金融工具准则列报。由于上述公司已清算完毕并已工商登记注销，故其评估值按零确认。

2. 长期股权投资

浙江海运集团拥有一级子公司6家，其中全资子公司3家，控股子公司2家，参股公司1家。评估人员查阅了上述投资项目的章程、验资报告、营业执照等相关公司设立文件，查阅了被投资单位的有关董事会决议、股东会决议，了解了被投资单位的生产经营情况。按财务会计制度核实，未发现不符情况。

对于船务管理公司、船员培训公司等各子公司，评估人员采用同一基准日对上述公司进行现场资产核实和整体评估，以各子公司评估后的股东权益中浙江海运集团所占份额（股东全部权益的评估价值×股权比例）确定该项长期股权投资的评估值。其中，海运香港公司评估后的净资产为负，考虑到股东以其出资额为限承担有限责任，对该项长期股权投资评估价值按零值确认。

本次评估未考虑由于控股权和少数股权等因素产生的溢价或折价。

3. 投资性房地产

评估人员对企业提供的投资性房地产明细清单进行了核对，做到账表相符，同时对其权属进行了核实，评估人员进行了现场勘察和核实，同时收集了相关取价资料。

由于待估建筑物的类别存在较大差异，根据本次评估目的、资料收集情况及待估建筑物的用途、类似建筑物的市场情况和收益情况等，本次采用不同的评估方法。

对位于人民西路湖滨东楼的一二层商业用房，由于其同类地段相似房地产市场交易活跃，交易案例容易取得，本次评估选用市场法。

对于列入评估范围的温州市鹿城区水门底32号A/B幢办公大楼，其坐落土地为工业用地，目前实际用途为办公楼，故本次采用市场法按实际用途进行评估。

市场法是指在一定市场条件下，选择条件类似或使用价值相同的若干房地产交易实例，就交易情况、交易日期、权益状况、区位状况、实物状况等条件与待估房地产进行对照比较，并对交易实例房地产加以修正，从而确定待估房地产价格的方法。应用公式如下：

待估房地产评估值=交易实例房地产价格×交易情况修正系数×交易日期修正系数×权益状况修正系数×区位状况修正系数×实物状况修正系数

1) 参照物的选定

一般选择三宗以上近期交易的类似结构、同类地段、相同用途的物业作为参照物，再将上述参照物的交易价格统一调整为成交日一次付款、单位建筑面积上的人民币买卖交易价格。

2) 因素修正调整计算

根据待估物业与参照物的交易情况、交易日期、位置及房屋装修、层次、朝向等个别因素的不同，对参照物的价格进行修正，得出比准价格。具体修正因素主要为交易情况、交易日期、权益状况、区位状况、实物状况。

3) 评估价值的确定

对于各参照物测算所得的比准价格，在分析其合理性的基础上经比较后确定评估价值，按算术平均值或加权平均值确定，本次评估按算术平均值确定。

4. 建筑物类固定资产

评估人员对企业提供的建筑物类固定资产明细清单进行了核对，做到账表相符，同时对其权属进行了核实，评估人员进行了现场勘察和核实，同时收集了相关取价资料。

由于待估资产当地类似物业成交较活跃，可比案例较多，故本次采用市场比较法评估。该类建筑物的评估值中包含了相应土地使用权的评估价值。具体方法运用同投资性房地产市场法评估。

5. 设备类固定资产

评估人员对企业提供的机器设备明细清单进行核对，做到账表相符，同时通过对有关的合同、法律权属证明及会计凭证的审查核实，对其权属进行了核实。在此基础上，评估人员进行了现场勘查和核实。

根据本次资产评估的特定目的、相关条件和委估设备的特点，对于列入评估范围内的电子设备和运输车辆，采用以成本法为主，部分车辆采用市场法的评估方法。由于二手船舶的市场交易案例较多，故船舶采用市场法进行评估。

A.成本法

(1) 电子设备

1) 重置价值的确定

设备的重置价值按现行市场价确定设备购置价格后，根据设备的具体情况考虑相关的运杂费、安装调试费、合理期限内资金成本和其他必要合理的费用，以确定设备的重置价值。其计算公式如下：

重置价值=设备购置价（不含进项税）+运杂费+安装调试费+其他费用+资金成本

由于本次评估对象为电子设备，不存在安装等情况，因此确定重置价值时不考虑运杂费、安装调试费、其他费用和资金成本：

重置价值=设备购置价

对于设备价格通过向原生产厂家直接询价，或通过上网询价和机电产品报价手册上获得，对已不生产或无法获得该设备的购置价的设备，根据替代的原则找性能基本相同的设备价格加以调整，作为该设备的购置价。

2) 成新率的确定

①设备成新率的确定

列入评估范围的设备均为价值较小的电子设备，以使用年限法为主。对更新换代速度、价格变化快，功能性贬值大的电子设备，根据使用年限及产品的技术更新速度等因素预估设备的尚可使用年限计算确定成新率。计算公式为：

成新率=尚可使用年限/（尚可使用年限+已使用年限）×100%

②设备经济使用年限

根据《资产评估常用方法与参数手册》并结合实际使用状况确定主要设备的经济使用年限如下：

空调、办公家具 6~8 年；

复印机、电脑、打印机、传真机、相机等办公设备 5~8 年；

3) 评估价值的确定

在上述计算分析的基础上，根据成本法的原理，将重置价值和综合成新率相乘得出评估价值。计算公式如下：

评估价值=重置价值×综合成新率

(2) 运输车辆

1) 重置价值的确定

车辆通过市场询价取得购置价，再加上车辆购置税及其他费用作为其重置价值，其中车辆购置税依据《中华人民共和国车辆购置税法》规定，按计税依据的 10%确定，其他费用主要为车检费、办照费等。其公式如下：

重置价值=车辆购买价格（不含进项税）+车辆购置税+其他费用

2) 成新率的确定

参考国家颁布的车辆报废标准，首先以车辆行驶里程和使用年限两种方法计算理论成新率，然后采用孰低法确定其理论成新率，最后对车辆进行现场勘察，如车辆技术状况与孰低法确定的成新率无大差异则成新率不加调整，若有差异则根据实际情况进行调整。

a 勘察法成新率 A

b 年限法成新率 B=尚可使用年限/（尚可使用年限+已使用年限）×100%

c 行驶里程成新率 C=尚可行驶里程/（尚可行驶里程+已行驶里程）×100%

d 综合成新率=min{A,B,C}

3) 评估价值的确定

在上述计算分析的基础上,根据成本法的原理,将重置价值和综合成新率相乘得出评估价值。

计算公式如下:

评估价值=重置价值×综合成新率

B.市场法

市场法是指利用市场上同样或类似资产的近期交易价格,经过直接比较或类比分析以估测资产价值的方法。它是根据替代原则,采用比较和类比的思路及其方法判断资产价值的评估技术规程。因为任何一个正常的投资者在购置某项资产时,他所愿意支付的价格不会高于市场上具有相同用途的替代品的现行市价。

对于船舶资产来说,市场法是通过对手船市场的成交价,选择若干艘与被测算船舶相同类型、主要技术参数相似、使用时间相近、近期交易的二手船作参照物,通过被测算船舶与每个参照物的分析比较,确定吨位、船龄、交易时间、交易条件、建造国调整系数以及其他因素,最后由若干个参照物计算出的被测算船舶的价格进行算术平均,确定被测算船舶的市场值,其计算用公式表达如下:

$$p = \sum_{i=1}^n \frac{p_i \times j_{1i} \times j_{2i} \times j_{3i} \times j_{4i} \times j_{5i} \times j_{6i} \times j_{7i}}{n}$$

p -----被测算船舶的市场价值

p_i -----第 i 个交易实例船舶价格

j_{1i} -----第 i 个交易实例载重吨修正系数

j_{2i} -----第 i 个交易实例船龄修正系数

j_{3i} -----第 i 个交易实例交易时间修正系数

j_{4i} -----第 i 个交易实例交易情况修正系数

j_{5i} -----第 i 个交易实例建造国修正系数

j_{6i} -----第 i 个交易实例船级社修正系数

j_{7i} -----第 i 个交易实例其他因素修正系数

① 船舶市场交易参照物及价格的确定

通过市场调查,在现行交易市场上选择几艘与测算对象相同或类似的船舶作为参照物,在选择参照物时主要考虑交易船舶的类型、用途、吨位等基本性能要素,同时考虑船舶的建造年代、建造国、船舶的交易时间等因数。

② 载重吨修正系数

载重吨修正系数是指船舶吨位的大小对船舶交易价格的影响，按单位载重吨船价变化幅度计算。对于不同吨位的船舶，单位载重吨船价变化幅度是不同的，根据对国内船舶市场二手船舶的船价水平统计情况，一定载重吨位范围内船龄相近的同类型船舶单位吨价基本相近，经过对所选参照物技术上的分析和经济上的比较后，按照载重吨的比值来确定吨位调整系数。

③ 船龄修正系数

当船舶市场处在正常情况下，二手船船龄的长短直接影响船舶的市场价格。按照经验数据及近期对委估船舶类似船型的二手船交易价格的分析后确定参照物船舶的船龄修正系数。

④ 交易时间修正系数

二手船舶市场的价格受货物运价的影响，一般来说，在航运市场处于繁荣兴旺时期，船舶市场二手船供不应求，船价看好，反之船价较低，因此还需根据二手船交易时的航运市场的景气情况及前景预测情况，来确定交易时间调整系数。

⑤ 交易情况修正系数

交易条件修正系数主要是指交易批量、交易动机、交船地点、付款方式以及有无其它附加交易条件及交易时船舶的实际状况等对船舶价格的影响。

⑥ 建造国修正系数

船舶建造国的技术先进程度不同、建造成本的差异，都将影响到船舶的使用寿命从而影响二手船舶的成交价格，因此需根据国际船市行情及各国船价水平的分析后确定建造国调整系数。

⑦ 船级社修正系数

船级社修正系数主要是指船舶所入船级的差异，入级不同，所使用的规范、规则不同，对船舶的要求不同，将影响到船舶在二手船市场上的价格。

⑧ 其他因素修正系数

其他修正系数主要是指船舶技术状态和主要设备的差异。船舶技术状况包括是否发生过海损、船舶的日常保养和维修等。

另外，部分早期购置的车辆由于技术更新，型号已经淘汰，无法得到全新购置价，但在二手市场上成交较活跃，可得到交易实例，因此采用市场法评估。评估价值即为同类车辆二手市场交易平均价。

三）负债

负债包括流动负债和非流动负债，包括应付票据及应付账款、预收款项、应付职工薪酬、应交税费、其他应付款等流动负债及长期应付款等非流动负债。通过核对明细账与总账的一致性、对金额较大的发放函证、查阅原始凭证等相关资料进行核实。其中，账挂其他应付款的维修基金

余额与其询证函回函金额不符，故本次评估以回函的维修基金余额作为评估值；长期应付款—剥离资产的款项预计后续无需支付，本次评估为零。其余各项负债均为实际应承担的债务，以核实后的账面值为评估值。

四）资产基础法评估结果

股东全部权益价值=各单项资产评估值之和-各项负债之和

（三）收益法评估程序实施情况

收益法是通过估算被评估资产在未来的预期收益，并采用适宜的折现率折算成现值，然后累加求和，得出被评估资产的评估值的一种资产评估方法。具体评估情况如下：

一）评估程序

1. 预备工作

在评估人员向被评估单位提交收益法评估所需资料 and 需要了解问题的清单，辅导企业有关人员搜集资料和填制企业未来盈利预测材料。利用有关资料了解企业情况，并初步确定评估的具体途径和方法。

2. 市场调查

评估人员对宏观经济信息、相关法律及法规、行业发展信息、市场及竞争情况、企业所处行业中的地位及自身发展情况等进行调查分析，并汇总记录市场调查分析结果。

3. 现场调研

评估人员听取企业管理人员的情况介绍，与管理层及主管人员就公司情况进行讨论，收集具体信息及相关资料，汇总整理取得的资料并验证其真实性。

4. 财务分析与财务预测

在市场调查和现场调研工作的基础上，对被评估单位财务及经营情况进行分析，对被评估单位的财务报表进行必要的分析和调整，根据被评估单位提供的未来盈利预测材料，结合被评估单位的实际与可能，讨论修正有关方法、假设和参数，提出资料和盈利预测表的修改意见，协助企业修正企业未来盈利预测表。

5. 评定估算

根据被评估单位提供的修正预测结果，查阅有关资料，选择评估途径和具体方法，计算得到评估结果。对初步评估结论进行综合分析，将评估结果提交委托人，并就有关问题与委托人有关人员讨论。在取得一致意见的基础上，最终确定股东全部权益价值。

二）收益模型的选取

结合本次评估目的和评估对象，采用折现现金流法确定企业股东权益自由现金流价值，并分析企业溢余资产、非经营性资产负债的价值，对企业股东权益现金流价值进行修正确定企业的股东全部权益价值。

股东全部权益价值=股东权益自由现金流价值+溢余资产+非经营性资产（减负债）

采用符号公式表示为：

$$E = P + \sum C_i = \sum_{i=1}^n \frac{R_i}{(1+r)^i} + \frac{R_n}{r(1+r)^n} + \sum C_i$$

式中：

E ：股东全部权益价值；

P ：企业股东权益现金流评估价值；

R_i ：未来第 i 年的预期收益（股东权益现金流量）；

R_n ：永续期的预期收益（股东权益现金流量）；

r ：折现率；

n ：明确的预测期；

$\sum C_i$ ：基准日存在的溢余资产和非经营性资产负债的价值

三）评估计算过程

1. 收益期预测期的确定

本次评估假设公司的存续期间为永续期。采用分段法对公司的收益进行预测，即将公司未来收益分为明确的预测期间的收益和明确的预测期之后的收益。明确的预测期在综合考虑了企业所在行业的周期性和企业自身发展的周期性等因素的基础上确定。

2. 未来收益的确定

结合评估对象情况，本次评估中的预期收益采用权益自由现金流量。

权益自由现金流量是指归属于股东的现金流量，是扣除还本付息以及用于维持现有生产和建立将来增长所需的新资产的支出和营运资金变动后剩余的现金流量，其计算公式为：

股东权益自由现金流量=税后净利润+折旧及摊销+可抵扣进项税流入－营运资金增加额－资本性支出+付息债务的净增加额-合并范围内少数股东现金流

浙江海运集团纳入合并范围内子公司共5家，其中全资子公司3家，控股子公司2家；非合并范围内子公司共1家，为浙江省海运集团浙海海运有限公司。对于参股公司浙江省海运集团浙海海运有限公司的股权投资，作为非经营性资产。本次预测采用浙江海运集团合并报表口径的股东权益自由现金流折现法，即以纳入合并报表范围内的所有公司测算出股东权益自由现金流后，扣除合并范围内的少数股东权益现金流，最终得到归属于母公司权益的现金流净值，再折现确定企业股东权益自由现金流价值。

评估人员根据公司的经营历史、未来发展规划、市场状况、宏观经济及行业发展概况等，预

测公司未来经营期内的各项经营收入和成本费用，确定各期企业权益自由现金流量。

3. 折现率或资本化率

根据收益口径，折现率采用权益资本成本，运用资本资产定价模型（CAPM）计算权益资本成本，计算公式为：

$$K_e = R_f + \text{Beta} \times \text{MRP} + R_c$$

其中：K_e——权益资本成本

R_f——目前的无风险利率

Beta——权益的系统风险系数

MRP——市场的风险溢价

R_c——企业特定风险调整系数

4. 溢余资产、非经营性负债的确定

溢余资产是指与企业经营收益无直接关系的，超过企业经营所需的多余资产；非经营性资产负债是指与企业正常经营收益无直接关系的，包括不产生收益的资产和评估预测收益无关的资产负债，第一类资产不能为企业带来直接经营收益，第二类资产虽然产生利润能为企业带来收益但在收益预测中未加以考虑。溢余资产、非经营性资产负债根据资产基础法中对应的该项资产或负债的评估值确认。

5. 计算确定评估值

根据上述分析预测确定的数据，套用计算模型公式计算确定企业股东全部权益价值评估值。

八、评估程序实施过程 and 情况

本公司接受委托后，按照双方约定，选派资产评估人员，结合被评估单位的资产分布情况，组成评估项目组。整个评估工作分四个阶段进行：

（一）接受委托、前期准备阶段

1. 请委托人明确评估目的、评估范围和对象、评估基准日等评估业务基本事项，进行项目调查与风险评估；

2. 接受委托人的资产评估项目委托；

3. 确定项目负责人和项目组成员，制定资产评估工作计划，提出评估计划时间安排，确定评估方法等，并对项目组成员进行培训；

4. 根据初步了解的情况和评估对象的特点，有针对性地布置资产评估申报明细表，并设计主要资产调查表、主要业务盈利情况调查表等，对被评估单位参与资产评估配合人员进行业务培训，指导被评估单位清查资产、准备评估资料，填写资产评估申报表和各类调查表。

（二）资产核实阶段

在企业如实申报资产并对被评估资产进行全面自查的基础上，评估人员对列入评估范围的资产和负债进行了全面清查核实，对企业财务、经营情况进行系统调查。

1. 对于实物性资产，依据资产评估申报表在被评估单位有关人员的陪同下进行现场实物勘查核实，了解实物性资产状况，并向资产管理人员了解资产的使用、维护、管理情况，作出相应记录；

2. 对非实物性资产和负债了解其情况，查阅相关财务资料，发函询证，收集合同、协议等资料；

3. 收集资产的有关产权登记文件及其他有关证明文件，调查核实资产产权状况；

4. 及时与被评估单位管理层进行沟通，协调解决现场评估中出现的有关问题；

5. 听取被评估单位工作人员关于业务基本情况及资产财务状况的介绍，收集有关经营和基础财务数据；

6. 调查了解被评估单位的历史经营情况，收入、成本和费用的构成及其变化原因，分析其获利能力及发展趋势；

7. 调查被评估单位的综合实力、管理水平、盈利能力、发展能力、竞争优势等因素；

8. 取得被评估单位提供的未来经营情况预测资料，根据其财务计划和战略规划及潜在市场优势、经济环境和市场发展状况等，分析验证被评估单位未来期间的预期收益、收益期限等数据，并通过与被评估单位沟通对预测数据进行适当调整；

9. 按照核查验证资料的类别、来源、获取方式、对评估结果的影响程度等因素，选择适当的形式或实质核查验证程序及方法（包括观察、询问、书面审查、检查记录或文件、实地调查、查询和函证、分析、计算、复核等），对现场调查及资料收集所获得的资料进行核查和验证。

（三）评定估算、汇总阶段

1. 根据评估目的及评估资产的特点，选择评估途径及具体方法、选取相关参数；

2. 开展市场调研、询价工作，收集市场价格信息资料及评估的相关资料；

3. 采用适当的评估方法对各项资产负债进行评估，确定资产基础法评估结果；

4. 采用适当的收益法模型对企业未来获利能力进行评估，确定收益法评估结果；

5. 分析评估方法及评估结果的合理性，评估师形成专业评估意见，撰写评估报告；

6. 按公司规定程序进行三级复核，根据复核意见进行有关修改。

（四）出具评估报告阶段

在不影响对最终评估结果进行独立判断的前提下，将复核后的评估报告发给委托人或者委托

人许可的相关当事人就评估报告有关内容进行必要沟通、征求意见，经沟通、汇报后，经过最终审核、签发，出具正式评估报告并提交给委托人。

九、评估假设

根据被评估单位的情况，在本次评估中采用了如下的前提、假设：

1. 假设评估基准日后被评估单位持续经营；
2. 假设评估基准日后被评估单位所处国家和地区的政治、经济和社会环境无重大变化；
3. 假设评估基准日后国家宏观经济政策、产业政策和区域发展政策无重大变化；
4. 假设和被评估单位相关的利率、汇率、赋税基准及税率、政策性征收费用等评估基准日后不发生重大变化；
5. 假设评估基准日后被评估单位的管理层是负责的、稳定的，且有能力担当其职务；
6. 假设被评估单位完全遵守相关的法律法规；
7. 假设评估基准日后无不可抗力对被评估单位造成重大不利影响。
8. 假设评估基准日后被评估单位采用的会计政策和编写本评估报告时所采用的会计政策在重要方面保持一致；
9. 假设评估基准日后被评估单位在现有管理方式和管理水平的基础上，经营范围、方式与目前保持一致；
10. 假设评估基准日后被评估单位的现金流入为平均流入，现金流出为平均流出；
11. 假设预测期内被评估单位核心管理人员和技术人员队伍稳定，未出现影响企业发展的重大人员变动；
12. 假设评估基准日后，公司相应运输许可证及经营证到期后能顺利更新；
13. 假设评估基准日以后，未来船舶购买项目将按预期投资计划、购买时间相继投入正常运营；
14. 假设公司融资租赁继续按照融资租赁协议约定的还款计划、借款利率等执行。

本评估报告评估结论在上述假设条件下在评估基准日时成立，当上述假设条件发生较大变化时，评估结论将失效。

十、评估结论

（一）资产基础法评估结果

资产账面价值 270,433.10 万元，评估价值 324,061.03 万元，评估增值 53,627.93 万元，增值率为 19.83%；

负债账面价值 206,790.26 万元，评估价值 206,761.26 万元，评估减值 29.00 万元，减值率 0.01%；

股东全部权益账面价值 63,642.84 万元, 评估价值 117,299.77 万元, 评估增值 53,656.93 万元, 增值率为 84.31%。

各类资产、负债具体评估结果如下:

单位: 人民币万元

资产项目		账面价值	评估价值	增减值	增减率%
		A	B	C=B-A	D=C/A×100%
流动资产	1	163,841.49	164,146.87	305.38	0.19%
非流动资产	2	106,591.61	159,914.16	53,322.55	50.03%
其中: 其他权益工具投资	3	-	-		
长期股权投资	4	27,320.86	29,315.44	1,994.58	7.30%
投资性房地产	5	1,575.49	1,576.80	1.31	0.08%
固定资产	6	77,689.47	129,015.72	51,326.25	66.07%
其中: 建筑物类	7	12.16	1,561.20	1,549.04	12738.82%
设备类	8	77,677.31	127,454.52	49,777.21	64.08%
无形资产	9	5.78	6.19	0.41	7.09%
资产合计	10	270,433.10	324,061.03	53,627.93	19.83%
流动负债	11	14,012.21	14,081.96	69.75	0.50%
非流动负债	12	192,778.05	192,679.30	-98.75	-0.05%
负债合计	13	206,790.26	206,761.26	-29.00	-0.01%
股东全部权益	14	63,642.84	117,299.77	53,656.93	84.31%

评估结论根据以上评估工作得出, 评估结果详细情况见评估明细表。

(二) 收益法评估结果

采用收益法评估计算的股东全部权益价值为 120,258.00 万元, 与账面所有者权益 63,642.84 万元相比, 本次评估增值 56,615.16 万元, 增值率为 88.96%。

(三) 评估结果综合分析

采用收益法评估得出的浙江海运集团在评估基准日的股东全部权益价值为 120,258.00 万元, 采用资产基础法评估得出的浙江海运集团评估基准日的股东全部权益价值为 117,299.77 万元, 两者相差 2,958.23 万元, 差异率 2.52%。

经分析, 评估人员认为上述两种评估方法的实施情况正常, 参数选取合理。鉴于收益预测是基于对未来宏观政策和航运市场的预期及判断的基础上进行的, 由于新冠疫情、现行经济及市场环境的不确定因素较多, 且航运业受全球经济周期影响较大, 浙江海运集团的运输业务基本为市场化业务, 运价随全球经济形式变化而呈现波动, 未来年度的运价水平存在重大不确定性, 收益法中所使用数据的质量和数量劣于资产基础法, 因此评估人员认为, 本次采用资产基础法的评估结果更适用于本次评估目的, 故取资产基础法的评估结果为浙江海运集团股东全部权益的评估值。

即：浙江海运集团于评估基准日 2020 年 4 月 30 日的股东全部权益评估价值为 117,299.77 万元（大写人民币壹拾壹亿柒仟贰佰玖拾玖万柒仟柒佰元整），与账面所有者权益 63,642.84 万元相比，本次评估增值 53,656.93 万元，增值率为 84.31%。

本评估结论不应当被认为是评估对象未来可实现交易价格的保证。

十一、特别事项说明

（一）在对浙江海运集团股东全部权益价值评估中，本公司对浙江海运集团及纳入合并范围内的公司提供的评估对象和相关资产的法律权属资料及其来源进行了必要的查验，发现评估对象和相关资产的权属资料存在下述瑕疵情况：

1. 浙江海运集团

（1）根据不动产权证证载，水门底 32 号办公楼有违章建筑面积 33.76 平方米，由于其未来是否拆除存在不确定性，本次评估未考虑该部分违章建筑面积。

（2）列入浙江海运集团本部的评估范围中的 22 艘船舶中，除浙海 511 轮外，其余 21 艘系融资租赁船舶，其船舶所有权登记书记载的船舶所有人分别为招银金融租赁有限公司、工银金融租赁有限公司、交银金融租赁有限责任公司。具体情况如下表所示：

序号	船名	载重吨	船龄（建造日期）	营运资质内贸/外贸/兼营	证载所有权人
1	浙海 511	48,573	2013.2.25	内外贸兼营	浙江省海运集团有限公司
2	浙海 512	48,662	2013.6.27	内外贸兼营	招银金融租赁有限公司
3	浙海 515	48,679	2013.8.1	内外贸兼营	工银金融租赁有限公司
4	浙海 516	48,558	2013.11.1	内外贸兼营	工银金融租赁有限公司
5	浙海 517	48,614	2013.11.27	内外贸兼营	招银金融租赁有限公司
6	浙海 519	48,655	2013.12.26	内外贸兼营	工银金融租赁有限公司
7	浙海 520	48,648	2014.9.16	内外贸兼营	交银金融租赁有限责任公司
8	浙海 526	57,226	2012.6.21	内外贸兼营	交银金融租赁有限责任公司
9	浙海 101	49,031	2013.01.22	内贸	工银金融租赁有限公司
10	浙海 102	48,972	2013.05.24	内贸	工银金融租赁有限公司
11	浙海 105	49,064	2013.10.23	内贸	工银金融租赁有限公司
12	浙海 157	27,177	2010.07.29	内贸	交银金融租赁有限责任公司
13	浙海 158	27,320	2012.10.08	内贸	交银金融租赁有限责任公司
14	浙海 161	33,170	2007.07.17	内贸	招银金融租赁有限公司
15	浙海 165	50,508	2010.08.09	内贸	招银金融租赁有限公司
16	浙海 168	57,032	2011.03.12	内外贸兼营	招银金融租赁有限公司
17	浙海 169	56,636	2011.08.22	内外贸兼营	交银金融租赁有限责任公司
18	浙海 355	27,564	2010.03.24	内贸	交银金融租赁有限责任公司
19	浙海 360	33,100	2010.01.22	内贸	交银金融租赁有限责任公司

序号	船名	载重吨	船龄（建造日期）	营运资质内贸/外贸/兼营	证载所有权人
20	浙海 362	35,091	2010.04.23	内贸	交银金融租赁有限责任公司
21	浙海 363	57,525	2011.03.18	内外贸兼营	招银金融租赁有限公司
22	浙海 365	33,478	2007.10.01	内贸	招银金融租赁有限公司
合计		983,283			

2. 海运香港公司

列入海运香港公司的评估范围中的 2 艘船舶系融资租赁船舶，其船舶所有权登记证书记载的船舶所有人分别为海秀有限公司、海一租赁有限公司。具体情况如下表所示：

序号	船名	载重吨	船龄（建造日期）	营运资质内贸/外贸/兼营	证载所有权人
1	浙海 1	35,056	2012.6.12	外贸	海秀有限公司
2	浙海 2	35,014	2012.11.28	外贸	海一租赁有限公司
合计		70,070			

对于上述资产，浙江海运集团及下属公司提供了相关材料，并声明上述资产属其所有（除融资租赁资产外）。除特殊披露的处理方式外，本次未考虑瑕疵事项对评估结果的影响。

（二）我们已对本评估报告中的实物资产进行了实地勘察，并对勘察的客观性、真实性、公正性承担责任，但我们对实物资产的现场勘察仅限于其外观和使用状况，对被构筑物或建筑物遮盖、未暴露及难以接触到的部分，我们未采取开挖等措施进行勘察；对于机器设备仅进行一般性的常规了解，未借用仪器进行任何实质性的检测工作；对于船舶和存货，由于浙江海运集团的船舶大部分处于航行途中，评估师未能对船舶及存放于船上的原材料进行现场勘察。评估人员搜集并核实了各船舶的相关证书、原材料收发存报表，并向浙江海运集团的相关船舶管理人员询问核实了各船舶的实际船况以及取得了各船舶的近期海事 GPS 定位信息资料，并通过视频，照片等形式从而确认了各船舶的运营情况及原材料的使用状况。

我们依据委托人提供的资料进行评估，不承担对估价对象的质量进行调查的责任。

（三）截至评估基准日，浙江海运集团及纳入合并范围内的公司存在以下资产抵押、质押、融资租赁、对外担保等事项：

一）抵（质）押与担保

1. 温州国际货运公司

（1）2020 年 1 月 20 日，温州国际货运公司与浙江温州鹿城农村商业银行滨江支行签订了一份《外币流动资金借款合同》，借款金额为 195,000.00 美元，借款期限截至 2020 年 7 月 19 日。上述借款以新城大道新城大厦 8 层 2 室房产为抵押物设定最高额抵押担保，担保最高限额为人民币 6,000,000.00 元，担保期限至主合同项下债务履行期限届满日。

（2）2020 年 3 月 3 日，温州国际货运公司与浙江省海运集团有限公司签订了一份《临时借

款协议》，借款金额为人民币 266 万元，借款期限从 2020 年 3 月 3 日起算，不超过半年。上述借款以浙江远洋温州国际货运有限公司投资的 20% 股权作质押给浙江省海运集团有限公司，质押期间，上述股权派生的相关权益同时质押，质押股权价值计人民币 291.996 万元，并办理了股权质押设立登记。

2. 宁波国际物流公司

(1) 32 位自然人股东以其股权向浙江省海运集团有限公司出质，为宁波国际物流公司提供人民币 2,142 万元的连带责任担保，用于宁波国际物流公司向银行借款、履约保函等。同时与浙江省海运集团有限公司签订反担保协议，具体情况如下表：

股东名称	出资额 (万元)	出资比例	出质股权数额 (万元)	质权人	出质股权标的企业	被担保债权数 (万元)	是否签署反担保协议书
自然人时利群	215.7714	16.5978%	200	浙江省海运集团有限公司	浙江海运宁波国际物流有限公司	2142	签署
自然人吕敏	75.5196	5.8092%	70				签署
自然人张忠东	44.2273	3.4021%	44.2273				签署
自然人张幸桥	43.1548	3.3196%	40				签署
自然人何博森	43.1548	3.3196%	40				签署
自然人许虎	32.3661	2.4897%	30				签署
自然人金利江	26.9711	2.0747%	25				签署
自然人李忠明	19.903	1.5310%	19.903				签署
自然人李燕翔	16.1824	1.2448%	15				签署
自然人岑哲挺	16.1824	1.2448%	15				签署
自然人徐有才	12.9467	0.9959%	12				签署
自然人陈靖南	7.3645	0.5665%	7.3645				签署
自然人洪云	6.6339	0.5103%	6.6339				签署
自然人刘海燕	6.6339	0.5103%	6.6339				签署
自然人张一	6.6339	0.5103%	6.6339				签署
自然人吴玲	6.6339	0.5103%	6.6339				签署
自然人周萍	5.3937	0.4149%	5				签署
自然人诸长云	5.3937	0.4149%	5				签署
自然人郑康康	5.3937	0.4149%	5				签署
自然人张钢英	5.3937	0.4149%	5				签署
自然人李狄龙	4.4226	0.3402%	4.4226				签署
自然人王德才	4.316	0.3320%	4				签署
自然人胡法青	4.316	0.3320%	4				签署
自然人楼琼	3.237	0.2490%	3				签署
自然人方芳	3.237	0.2490%	3				签署
自然人蒋亚红	3.237	0.2490%	3				签署

股东名称	出资额 (万元)	出资比例	出质股权数额 (万元)	质权人	出质股权标的企业	被担保债权数 (万元)	是否签署反担保协议书
自然人郑波	3.237	0.2490%	3				签署
自然人沈佩琴	3.237	0.2490%	3				签署
自然人蒙巨涛	2.2113	0.1701%	2.2113				签署
自然人楼向阳	1.482	0.1140%	1.482				签署
自然人董海红	1.1063	0.0851%	1.1063				签署
自然人方永康	1.1063	0.0851%	1.1063				签署
合 计	637.00	49.00%	598.3589				

(2) 截至评估基准日, 公司存在以下因开出保函引起的或有事项:

授信机构	保函受益人	保函种类	保函金额	生效日	到期日	备注
临商银行股份有限公司 宁波江北支行	太平船务(中国)有限公司宁波分公司	履约保函	¥1,000,000.00	2019/12/24	2020/12/31	临商银行 150 万元定期存单质押
宁波银行股份有限公司 鄞州中心区支行	马士基(中国)航运有限公司宁波分公司	履约保函	\$160,000.00	2019/8/16	2020/7/31	
宁波银行股份有限公司 鄞州中心区支行	海洋网联船务(中国)有限公司宁波分公司	履约保函	¥300,000.00	2019/4/9	2020/6/30	
临商银行股份有限公司 宁波江北支行	东方海外货柜航运(中国)有限公司	履约保函	¥600,000.00	2019/12/24	2020/12/31	临商银行 150 万元定期存单质押
宁波银行股份有限公司	宁波港东南船务代理有限公司	履约保函	¥1,000,000.00	2019/10/29	2020/8/27	

二) 融资租赁事项

1. 浙江海运集团

承租人	出租人	租赁物	总租金	起租日	到期日	剩余租金 (本金部分)
浙江海运集团	工银金融租赁有限公司	浙海 101	141,203,591.87	2016 年 9 月	2024 年 12 月	124,669,811.58
	工银金融租赁有限公司	浙海 102	150,400,762.09	2016 年 9 月	2024 年 12 月	132,825,157.71
	工银金融租赁有限公司	浙海 105	147,833,342.27	2016 年 9 月	2024 年 12 月	130,548,554.29
	交银金融租赁有限责任公司	浙海 157	56,055,148.33	2016 年 9 月	2024 年 12 月	49,398,785.37
	交银金融租赁有限责任公司	浙海 158	55,261,969.87	2016 年 9 月	2024 年 12 月	48,692,901.07
	招银金融租赁有限公司	浙海 161	27,716,798.29	2016 年 9 月	2024 年 12 月	22,193,135.18
	招银金融租赁有限公司	浙海 165	102,239,309.58	2016 年 9 月	2024 年 12 月	88,403,488.30
	招银金融租赁有限公司	浙海 168	128,012,241.13	2016 年 9 月	2024 年 12 月	111,301,735.79
	交银金融租赁有限责任公司	浙海 169	112,805,394.51	2016 年 9 月	2024 年 12 月	99,903,305.59
	交银金融租赁有限责任公司	浙海 355	64,403,866.78	2016 年 9 月	2024 年 12 月	56,828,674.02
	交银金融租赁有限责任公司	浙海 360	71,350,684.23	2016 年 9 月	2024 年 12 月	63,010,950.16
	交银金融租赁有限责任公司	浙海 362	85,426,644.15	2016 年 9 月	2024 年 12 月	75,537,761.16
	招银金融租赁有限公司	浙海 363	131,375,932.92	2016 年 9 月	2024 年 12 月	114,290,245.02

承租人	出租人	租赁物	总租金	起租日	到期日	剩余租金 (本金部分)
	招银金融租赁有限公司	浙海 365	24,453,505.15	2016 年 9 月	2024 年 12 月	19,495,023.38
	招银金融租赁有限公司	新 512 轮	132,212,104.19	2012 年 5 月	2024 年 12 月	115,033,150.75
	工银金融租赁有限公司	新 515 轮	141,595,929.76	2013 年 8 月	2024 年 12 月	125,008,148.03
	工银金融租赁有限公司	新 516 轮	141,595,929.76	2013 年 11 月	2024 年 12 月	125,008,148.00
	招银金融租赁有限公司	新 517 轮	126,224,513.20	2013 年 3 月	2024 年 12 月	109,713,408.93
	工银金融租赁有限公司	新 519 轮	116,919,338.99	2013 年 3 月	2024 年 12 月	116,111,071.07
	交银金融租赁有限责任公司	新 520 轮	123,966,249.92	2014 年 9 月	2024 年 12 月	109,835,838.03
	交银金融租赁有限责任公司	新 526 轮	101,431,601.12	2012 年 6 月	2024 年 12 月	88,122,433.52

浙江省交通投资集团为该项融资租赁事项承担连带责任保证。

2. 香港浙海 1 公司

香港浙海 1 公司(承租方)与 SEA XIU CO.,LIMITED(出租人)于 2012 年 6 月 1 日签订《Bareboat Charter》融资租赁合同,并于 2016 年 9 月 8 日签订《光船租赁合同补充协议(债务重组)》。根据补充协议,香港浙海 1 公司每季度末需支付 2.5 万元的本金,租赁利率调整为 3 个月 Libor 加 120BP,剩余本金在租赁期内最后一期全部支付,双方约定租赁至 2024 年 12 月 8 日。双方同意并确认,至租赁期届满时船舶预估价为 240 万美金,浙江省交通投资集团为该项融资租赁事项承担连带责任保证。截止评估基准日,该笔融资租赁款项剩余 7,990,870.61 美元。

3. 香港浙海 2 公司

香港浙海 2 公司(承租方)与 SEA 1 LEASING CO.,LIMITED(出租人)于 2012 年 11 月 19 日签订《Bareboat Charter》融资租赁合同,并于 2016 年 9 月 8 日签订《光船租赁合同补充协议(债务重组)》。根据补充协议,香港浙海 2 公司每季度末需支付 2.5 万元的本金,租赁利率调整为 3 个月 Libor 加 120BP,剩余本金在租赁期内最后一期全部支付,双方约定租赁至 2024 年 12 月 8 日。双方同意并确认,至租赁期届满时船舶预估价为 240 万美金,浙江省交通投资集团为该项融资租赁事项承担连带责任保证。截止评估基准日,该笔融资租赁款项剩余 7,366,014.47 美元。

浙江海运集团及纳入合并范围内的公司承诺,截至评估基准日,除上述事项外,不存在其他资产抵押、质押、对外担保、未决诉讼、重大财务承诺等或有事项。

(四) 本次在对应收账款、其他应收款项评估时,存在以下情况:

1.对于应收上海宝协物流有限公司、GREATWINHOLDINGCO.,LTD的款项,由于其挂账时间较长,且处于吊销营业执照等非正常经营状况,存在可能有部分不能收回或有收回风险的情形,企业已根据账龄全额计提坏账准备。评估人员预计上述应收款可能会发生坏账的风险,但无法判断风险损失金额,故本次评估按企业计提的坏账准备金额保留,作为预估坏账损失。上述款项的

评估价值即为其账面余额扣减预估坏账损失后的净额。

2.对于应收五洲船舶公司、温州海运公司、台州海运公司的款项，企业目前全额计提减值准备，由于其已破产清算完毕，资产已基本分配完毕，故本次评估按企业计提的坏账准备作为预估坏账损失。上述款项的评估价值即为其账面余额扣减预估坏账损失后的净额。

3.由于香港海运公司、香港浙海 1 公司、香港浙海 2 公司资不抵债，故本次评估对上述公司的偿债能力进行了测算，预计受偿率分别约为 24%、8%和 12%。在本次评估中，对上述公司的应收款项按预计可受偿金额确认评估价值，若最终相关企业资产价值发生变化，将会对评估结论产生影响，须对评估结论进行调整或重新评估。另外，对于该子公司的长期股权投资的价值，考虑根据公司法规定，有限责任公司的股东以其认缴的出资额为限对公司承担责任，因此该投资按零值确认评估值。

4.对于存在回收不确定性的款项，通过对账龄及其它因素进行综合分析，认为被评估单位采取既定的比例计提坏账准备后的账面净值能够合理反映可收回性，故将相应的坏账准备金额确认为预估坏账损失。该款项的评估价值即为其账面余额扣减预估坏账损失后的净额。

本次按照款项的性质预估了相应的预估坏账损失，若期后上述款项收回，将会对评估结果产生影响。

（五）浙江海运集团计划建造 2 艘 5.1 万吨内贸散货船（预计两条船价含税合计 3.3 亿）置换现有存量的 2 艘 2-3 万吨内贸散货船，以确保公司自有运力有所发展。上述 2 艘 5.1 万吨船舶预计在 2022 年 6 月完工交付，同时对于存量的 2 艘 2-3 万吨内贸散货船，于 2022 年初考虑出售。本次收益法评估考虑了上述事项的影响。

（六）浙江海运集团下属共计 24 艘货船（含全资公司香港浙海 1 公司、香港浙海 2 公司），其中 23 艘均通过融资租赁方式取得。由于水运板块的破产重组，浙江海运集团于 2016 年 9 月分别与工银金融租赁有限公司、交银金融租赁有限责任公司和招银金融租赁有限公司三家融资租赁公司重新签订了共计 21 艘货船的融资租赁协议，海运香港公司的下属两家子公司分别与海秀有限公司、海一租赁有限公司签订了 2 艘货船的融资租赁协议，协议签订租赁期至 2024 年底。截至评估基准日，融资租赁的本金余额约为 20.4 亿元，租赁利率为 1.1%-1.5%（原租赁利率 4.7%），同时在协议中规定了海运集团将在租赁期最后一期（2024 年）支付约租赁本金的 98%。根据融资租赁协议，出租方有权在租赁期内提前三个月书面通知承租人（浙江海运集团）后向第三方出售租赁船舶。若船舶出售价款高于剩余本金，高出部分由出租人与承租人按照 50%（1:1）比例分享，如出售价款低于剩余本金，差额部分由出租人自行承担。经测算后 23 艘货船中浙海 365 轮和浙海 161 轮船舶评估价高于剩余融资租赁本金，本次评估未考虑出租方未来可能行使出售权利对评估

结论的影响。

(七) 管理费用中离退休费用及其他费用合计每年约 1000 万, 主要为浙江海运集团实际承担的国企离退休、内退、提前离岗、待岗、供养及精简人员(以下统称“退养人员”)的费用(为承接三家破产公司浙江远洋运输股份有限公司、浙江省海运集团温州海运有限公司、浙江省海运集团台州海运有限公司的退养人员相关费用)。根据浙江省交通投资集团有限公司、浙江海运集团、浙商中拓集团股份有限公司三方签订的《退养人员费用承担协议》, 预测期上述费用由浙江省交通投资集团有限公司承担, 故本次评估测算不考虑未来年度离退休费用及其他费用支出。

(八) 水门底 32 号办公楼为温州海运公司抵债给浙江海运集团的资产。1994 年, 温州海运公司曾将水门底 32 号 A 幢 1-2 层计 554.54 平方米按住宅用途分配给 12 户职工作为福利分房, 但一直未能办理房改手续, 而成为历史遗留问题。温州海运公司为解决该问题, 已支付 8,177,580 元, 并有 9 户原职工搬离, 尚有 3 户未搬离, 预计支付金额 2,404,140.00 元(账挂其他应付款)。若最终职工未搬离或最终搬离需要支付的实际金额与计提金额存在差异, 将对评估结果产生影响。

(九) 根据浙(2019)温州市不动产权第 0019365 号不动产权证书, 水门底 32 号办公楼坐落土地性质为工业用地, 本次评估按照现有用途(办公)进行评估, 未考虑改变土地用途所需补交的相关款项。

(十) 2000 年浙海海运公司成立时, 所有职工股以持股会形式入股浙海海运有限公司。后 2004 年公司改制, 职工持股会撤销, 改为自然人代持股。后由于职工离职退股, 产生 270 万预留股。该股份目前由朱鸣歧、颜献勇、李秀军代持, 根据《浙海省海运集团浙海海运有限公司 2010 年股东会年会决议》(第 2 号), 该股份实际应为浙海海运公司全体老股东共享(即目前股东中除岱山中昌海投航运发展中心合伙企业(有限合伙)以外的股东), 故重新分配后, 浙江海运集团实际应持有浙海海运公司 39.3166%的股权, 故本次评估按照实际持股比例 39.3166%进行计算。

(十一) 截至评估基准日, 浙江海运集团可结转以后年度弥补的亏损额 7.35 亿元(不含对台州海运的股权及债权损失 6.82 亿元), 财务账面未对该事项确认递延所得税资产。因浙江海运集团的运输业务基本为市场化业务, 运价随全球经济形式变化而呈现波动, 未来年度的运价水平存在重大不确定性, 故未来能予以弥补的亏损金额也存在重大不确定性, 故本次资产基础法评估中未考虑未弥补亏损金额抵税事项对评估结果的影响。

(十二) 新型冠状病毒感染的肺炎疫情于 2020 年 1 月在全国爆发以来, 对肺炎疫情的防控工作正在全国范围内持续进行。肺炎疫情将对全球范围内的航运行业以及其他部分行业的企业经营、以及金融市场与整体经济运行造成一定影响。从而可能在一定程度上影响浙江海运集团的资产收

益水平，影响程度将取决于疫情防控的情况、持续时间以及各项调控政策的实施，特此提醒报告使用人予以特别关注。

（十三）在资产基础法评估时，未对资产负债评估增减值作可能涉及的纳税准备。

（十四）评估基准日后、有效期以内，若资产数量及价格标准发生变化，对评估结论产生影响时，不能直接使用本评估结论，须对评估结论进行调整或重新评估。

（十五）本评估结果是依据本次评估目的、以报告中揭示的假设前提而确定的股东全部权益的现时市场价值，没有考虑特殊的交易方式可能追加或减少付出的价格等对评估价值的影响，也未考虑宏观经济环境发生变化以及遇有自然力和其它不可抗力对资产价格的影响。

（十六）本次对长期股权投资的评估没有考虑评估对象控股权和少数股权等因素产生的溢价或折价影响。

（十七）本次股东全部权益价值评估时，我们依据现时的实际情况作了我们认为必要、合理的假设，在资产评估报告中列示。这些假设是我们进行资产评估的前提条件。当未来经济环境和以上假设发生较大变化时，评估人员将不承担由于前提条件的改变而推导出不同资产评估结果的责任。

（十八）本次评估对被评估单位可能存在的其他影响评估结果的瑕疵事项，在进行资产评估时被评估单位未作特别说明而评估师根据其执业经验一般不能获悉的情况下，评估机构和评估人员不承担相关责任。

评估报告使用人应注意上述特别事项可能对评估结论及本次评估目的对应的经济行为产生的影响。

十二、资产评估报告使用限制说明

（一）本评估报告只能用于评估报告载明的评估目的和用途，以及评估报告载明的评估报告使用人使用。

（二）委托人或者其他资产评估报告使用人未按照法律、行政法规规定和资产评估报告载明的使用范围使用资产评估报告的，资产评估机构及其资产评估师不承担责任。

（三）除委托人、资产评估委托合同中约定的其他资产评估报告使用人和法律、行政法规规定的资产评估报告使用人之外，其他任何机构和个人不能成为资产评估报告的使用人。

（四）资产评估报告使用人应当正确理解评估结论，评估结论不等同于评估对象可实现价格，评估结论不应当被认为是对其评估对象可实现价格的保证。

（五）依据现行国有资产管理体制，本评估报告需要经国有资产管理部门核准或备案后，与核准文件、备案表一起使用。

(六) 未征得出具评估报告的评估机构同意, 评估报告的内容不得被摘抄、引用或披露于公开媒体, 法律、法规规定以及相关当事人另有约定的除外。

(七) 本评估报告的评估结论使用有效期限为一年, 自评估基准日 2020 年 4 月 30 日起计算, 至 2021 年 4 月 29 日止。

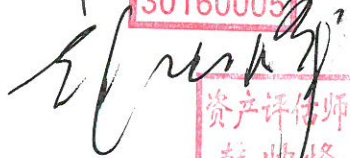
十三、资产评估报告日

本资产评估报告日为 2020 年 8 月 7 日。

万邦资产评估有限公司

授权代表人: 

资产评估师:  边腾 

资产评估师:  

资产评估报告附件

- 附件一与评估目的相对应的经济行为文件复印件
- 附件二被评估单位评估基准日专项审计报告复印件
- 附件三委托人和被评估单位营业执照复印件
- 附件四评估对象涉及的主要资产权属证明资料复印件
- 附件五委托人和其他相关当事人的承诺函
- 附件六签名资产评估师的承诺函
- 附件七资产评估机构备案文件、证券资质证书
- 附件八资产评估机构营业执照副本复印件
- 附件九签名资产评估师资格证明文件
- 附件十委托合同
- 附件十一资产账面价值与评估结论存在较大差异的说明
- 附件十二收益法计算表
- 附件十三资产基础法评估结果汇总表及各项资产负债评估明细表