

特别提示：本次股票发行后拟在创业板市场上市，该市场具有较高的投资风险。创业板公司具有业绩不稳定、经营风险高、退市风险大等特点，投资者面临较大的市场风险。投资者应充分了解创业板市场的投资风险及本公司所披露的风险因素，审慎作出投资决定。

上海佳豪船舶工程设计股份有限公司

SHANGHAI BESTWAY MARINE ENGINEERING DESIGN CO., LTD.

(上海市青浦区崧泽路 599 号 1 幢 639 室)



首次公开发行股票并在创业板上市

招股说明书

(申报稿)

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

保荐人（主承销商）：



国元证券股份有限公司
GUOYUAN SECURITIES CO., LTD.

(安徽省合肥市寿春路 179 号)

上海佳豪船舶工程设计股份有限公司

首次公开发行股票并在创业板上市招股说明书

发行股票类型：人民币普通股（A股）	发行股数：1,260万股
每股面值：1.00元	预计发行日期：[]年[]月[]日
发行后总股本：5,040万股	拟上市的证券交易所：深圳证券交易所
每股发行价格：通过向询价对象询价确定发行价格区间，在发行价格区间内，发行人与主承销商协商确定发行价格。	
本次发行前股东所持股份的限售安排、股东对所持股份自愿锁定的承诺	1、公司控股股东、实际控制人、董事长兼总经理刘楠先生承诺：自佳豪船舶股票上市之日起36个月内，不转让或者委托他人管理本人直接或者间接持有的佳豪船舶公开发行股票前已发行的股份，也不由佳豪船舶回购本人直接或者间接持有的佳豪船舶公开发行股票前已发行的股份；上述承诺期满后，在佳豪船舶任职期间每年转让的股份不超过本人所持有的佳豪船舶股份总数的25%，如今后从佳豪船舶离职，离职后半年内不转让所持有的佳豪船舶股份。刘楠先生同时承诺：自佳豪船舶股票上市之日起36个月内，不转让或委托他人管理本人持有的佳豪船舶投资股权，也不由佳豪船舶投资回购本人持有的佳豪船舶投资股权。 2、公司股东佳豪投资承诺：自佳豪船舶股票上市之日起36个月内，不转让或者委托他人管理本公司持有的佳豪船舶公开发行股票前已发行的股份，也不由佳豪船舶回购本公司持有的佳豪船舶公开发行股票前已发行的股份。 3、股东赵德华（董事、副总经理）、吴晓平（董事、副总经理）、孙皓（董事、副总经理）、李彤宇（董事）、蓝孝治（监事会主席）、朱春华（监事）、马锐（董事会秘书）、赵新（董事李戎之关联方）均承诺：自佳豪船舶股票上市之日起十二个月内不转让或委托他人管理其直接或间接持有的佳豪船舶股份，也不由佳豪船舶回购其直接或间接持有的佳豪船舶股份；在其任职期间每年转让的股份不超过其直接或间接持有的佳豪船舶股份总数的百分之二十五，离职后半年内，不转让其直接或间接持有的佳豪船舶股份。 4、除上述股东外，本次发行前的其他股东承诺：自佳豪船舶股票上市之日起12个月内，不转让本人（公司）持有的佳豪船舶公开发行股票前已发行的股份。
保荐人（主承销商）：国元证券股份有限公司	招股说明书签署日：2009年9月11日

声 明

发行人及全体董事、监事、高级管理人员承诺招股说明书不存在虚假记载、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作的任何决定或意见，均不表明其

对发行人股票的价值或投资者的收益作出实质性判断或者保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

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

重大事项提示

一、本公司特别提醒投资者注意“风险因素”中的下列风险

1、行业周期性波动风险

本公司服务的造船业具有明显的周期性波动特征，主要跟全球宏观经济走势和海运业的发展相关。从 1970 年代至今，全球造船业大致经历了四轮波动周期，分别为：1973 年-1978 年波动周期，受第一次石油危机的影响，在 1978 年达到本轮周期的低点；1979 年-1986 年波动周期，受第二次石油危机的影响，本轮周期在 1986 年达到低点；1987 年-2002 年波动周期，受东南亚金融危机的影响，本轮周期在 2001 年达到低点；自 2002 年以来的波动周期，受 2008 年以来金融危机影响，全球新船需求从 2008 年 9 月开始大幅度下降，截至 2009 年 6 月，全球新船订单数量持续维持在低位。由于造船行业周期性的特点，与造船行业紧密相关的船舶设计行业，也将会面临周期性波动的风险。

本公司截至 2009 年 6 月 30 日的经营业绩并没有受到本轮船市变化的影响，主要是由于本公司 2007 年和 2008 年承接的船舶设计合同数量较多，从承接合同到设计完成和营业收入确认一般要经历两年左右的周期，因此本公司 2009 年和 2010 年的经营业绩受船市变化的影响较小。

受金融危机影响的船市何时走出低谷，目前还难以确定，因此船市变化对本公司 2010 年后经营业绩的影响还难以预计。但是，海洋工程业务没有受到金融危机的影响，由于经济发展的需要和国家政策的扶持，海洋工程业务反而成为不确定经济环境下最确定的增长领域。2009 年上半年，本公司承接的海洋工程设计业务就出现了大幅度的增长，公司计划加大海洋工程设计业务的开拓力度，来降低船市变化对本公司的不利影响。

2、税收风险

（1）税收优惠政策变化风险

本公司 2008 年被上海市科学技术委员会认定为高新技术企业，从 2008 年 1 月 1 日开始享受 15% 的所得税税率优惠政策。《高新技术企业认定管理办法》规定：高新技术企业资格自颁发证书之日起有效期为三年，企业应在期满前提出复审申请，通过复审的高新技术企业资格有效期为三年。如果本公司未能通过高新技术企业复审，则将无法享受所得税优惠政策，以后年度的净利润将受到影响。

(2) 补缴税款的风险

①佳豪船舶补缴税款的风险

本公司 2005 年被上海市科学技术委员会认定为上海市高新技术企业，经主管税务征管机关同意，公司 2006 年和 2007 年按照 15% 的税率缴纳企业所得税。因此，公司 2006 年和 2007 年执行的所得税税率与当时国家统一的税收政策不完全相符，如果有关税收机关认为本公司不符合享受高新技术企业税收优惠政策的相关规定，则本公司存在被追缴 2006 年和 2007 年所得税的可能。

②佳船监理补缴税款的风险

经主管税务机关批准，本公司全资子公司佳船监理近三年实行核定征收方式征收企业所得税，2006 年、2007 年和 2008 年分别按照营业收入的 4%、3.3% 和 2.5% 缴纳企业所得税。2009 年起，经佳船监理申请，主管税务机关已经开始对佳船监理按照 25% 的所得税率实行查账征收。如果有关税收机关撤销以前年度对佳船监理所得税核定征收的意见，则该公司存在被追缴所得税的可能。

③报告期不符合国家统一税收政策的税收优惠的具体金额、对报告期各会计年度本公司财务状况可能产生的具体影响如下表：

单位：元

项目	2008 年度	2007 年度	2006 年度	合计
经审计的合并报表净利润	37,831,515.72	28,455,125.27	9,303,897.29	75,590,538.28
地方机构认定的高新技术企业而享受的税收优惠，按国家即行税率计算需补缴所得税	---	5,676,638.28	1,565,756.21	7,242,394.49
地方税务局认定的核定征收方式，按查账征收方式需补缴所得税	340,854.87	511,863.36	368,060.61	1,220,778.84
扣除上述因素后的净利润	37,490,660.85	22,266,623.63	7,370,080.47	67,127,364.95
减少合并报表净利润	340,854.87	6,188,501.64	1,933,816.82	8,463,173.33
利润减少额占合并报表归属于母公司净利润的比例	0.90%	21.75%	20.79%	11.20%

为消除佳豪船舶可能出现的补缴税款事项对本公司的影响，本公司股东刘楠承诺：若税务主管部门认为佳豪船舶不符合享受税收优惠政策的条件而要求佳豪船舶按照国家法定税率补缴 2006 年和 2007 年期间的所得税，则补缴的税款和可能的税收滞纳金、罚款等将全部由本人承担。

为消除佳船监理上述可能的补缴税款事项对本公司的影响，本公司股东刘楠

承诺：若上海佳船工程设备监理有限公司被税务主管部门要求按照国家法定税率补缴 2007 年 12 月 31 日前的所得税，则补缴的税款和可能的税收滞纳金、罚款等将全部由本人承担；本次发行前的全体股东承诺：若上海佳船工程设备监理有限公司被税务主管部门要求按照国家法定税率补缴 2008 年度的所得税，则补缴的税款和可能的税收滞纳金、罚款等将全部由上海佳豪船舶工程设计股份有限公司的全体发起人股东承担。

本次发行的保荐机构、发行人律师及申报会计师认为，发行人 2006、2007 两年享受的高新技术企业所得税优惠政策是上海市的地方政策，与国家统一的所得税优惠政策存在差异。发行人已对可能存在的补交所得税风险采取了具体可行的防范措施，发行人享受的上述所得税政策不构成本次发行上市的障碍。

二、发行前滚存利润分配方案

根据本公司 2009 年第一次临时股东大会决议，本次发行上市之前的公司滚存未分配利润由公司股票首次公开发行后的新老股东共同分享。

目 录

第一节 释 义.....	10
第二节 概 览.....	13
一、发行人与控股股东、实际控制人简要情况.....	13
二、本公司的主要财务数据及主要财务指标.....	16
三、本次发行情况及募集资金用途.....	17
四、本公司的核心竞争优势.....	17
第三节 本次发行概况.....	20
一、公司基本情况.....	20
二、本次发行的基本情况.....	20
三、本次发行有关当事人.....	21
四、发行人与有关中介机构的股权关系和其他权益投资.....	23
五、发行上市重要日期.....	23
第四节 风险因素.....	24
一、经营风险.....	24
二、税收风险.....	25
三、净资产收益率下降风险.....	27
四、募集资金投资项目风险.....	27
五、技术风险.....	27
六、核心技术人才流失风险.....	28
七、行业管理变化带来的风险.....	29
八、资产规模及业务规模扩大可能引致的管理风险.....	29
九、实际控制人控制风险.....	29
第五节 发行人基本情况.....	30
一、改制重组及设立情况.....	30
二、重大资产重组行为.....	33
三、发行人的股权结构、组织结构和职能部门.....	33
四、发行人控股子公司、参股子公司情况.....	36
五、主要股东及实际控制人情况.....	36
六、发行人股本情况.....	41

七、员工及其社会保障情况.....	43
八、本公司实际控制人、持有 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.....	44
第六节 业务和技术.....	46
一、公司的主营业务及其变化情况.....	46
二、公司所处行业基本情况.....	46
三、公司在行业中的竞争地位.....	72
四、本公司主营业务具体情况.....	81
五、主要固定资产及无形资产.....	89
六、业务经营许可.....	93
七、本公司技术情况.....	93
八、境外经营情况.....	101
九、主要产品和服务质量控制情况.....	102
第七节 同业竞争与关联交易.....	103
一、同业竞争.....	103
二、关联方及关联交易.....	103
三、关联交易决策程序.....	105
第八节 董事、监事、高级管理人员与其他核心人员.....	107
一、董事、监事、高级管理人员及其他核心人员简要情况.....	107
二、董事、监事、高级管理人员、其他核心人员及其近亲属持有本公司股份的情况.....	110
三、董事、监事、高级管理人员及其他核心人员的其他对外投资情况....	112
四、董事、监事、高级管理人员及其他核心人员薪酬情况.....	113
五、董事、监事、高级管理人员及其他核心人员兼职情况.....	114
六、公司与董事、监事、高级管理人员及其他核心人员签订的协议与承诺	115
七、董事、监事、高级管理人员近两年的变动情况.....	115
第九节 公司治理.....	117
一、本公司股东大会、董事会、监事会、独立董事、董事会秘书制度的建立健全及运行情况.....	117
二、本公司近三年合法合规经营情况.....	122

三、本公司近三年资金占用和对外担保的情况.....	122
四、本公司内部控制制度情况.....	123
五、对外投资、担保事项的政策及执行情况.....	123
六、投资者权益保护的情况.....	126
第十节 财务会计信息与管理层分析.....	128
一、注册会计师的审计意见及简要会计报表.....	128
二、财务报表的编制基础、合并财务报表范围及变化情况.....	137
三、本公司的主要会计政策、会计估计、前期差错.....	137
四、公司适用的主要税项.....	147
五、经注册会计师核验的非经常性损益情况.....	147
六、最近三年一期的主要财务指标.....	149
七、资产评估情况.....	150
八、公司设立时股东的出资、历次资本变化的验资情况及设立时股东投入资产的计量属性.....	150
九、财务状况分析.....	150
十、盈利能力分析.....	159
十一、现金流量分析.....	167
十二、会计报表附注中的期后事项、或有事项及其他重要事项.....	168
十三、股利分配.....	168
第十一节 募集资金运用.....	171
一、本次发行股票募集资金使用概况.....	171
二、本次募集资金投资项目与发行人现有业务之间的关系.....	171
三、募集资金投资项目的的基本情况.....	172
四、新增固定资产折旧和无形资产摊销对公司经营业绩的影响.....	199
五、募集资金运用对公司主要财务状况及经营成果的影响.....	201
第十二节 未来发展与规划.....	204
一、发展规划及发展目标.....	204
二、募集资金运用与公司发展计划.....	205
三、公司财务状况和盈利能力的未来趋势.....	209
四、拟定计划依据的假设条件及主要困难.....	210

五、发展规划和目标与现有业务的关系.....	211
第十三节 其他重要事项.....	212
一、重要合同.....	212
二、对外担保情况.....	216
三、重大诉讼或仲裁事项.....	216
第十四节 有关声明.....	217
一、本公司全体董事、监事、高级管理人员声明.....	217
二、保荐人(主承销商)声明.....	219
三、发行人律师声明.....	220
四、审计机构声明.....	221
五、资产评估机构声明.....	222
六、验资机构声明.....	223
第十五节 附件.....	224

第一节 释 义

本招股说明书中，除非文意另有所指，下列简称具有如下特定意义：

公司、本公司、股份公司、发行人、佳豪船舶	指	上海佳豪船舶工程设计股份有限公司
佳豪有限	指	上海佳豪船舶工程设计有限公司，为本公司整体变更前之有限责任公司
控股股东、实际控制人	指	刘楠先生
佳船投资	指	上海佳船投资发展有限公司，为公司发起人
紫晨投资	指	上海紫晨投资有限公司，为公司发起人
佳船监理	指	上海佳船工程设备监理有限公司
佳豪物流	指	上海佳豪物流发展有限公司
华创船舶	指	上海华创船舶技术有限公司
708 研究所、708 所、MARIC	指	中国船舶工业集团公司第七〇八研究所、中国船舶及海洋工程设计研究院（MARIC）
SDARI、上海船院	指	上海船舶研究设计院
工信部	指	中华人民共和国工业和信息化部
船级	指	是表示船舶技术状态的一种指标。在国际航运界，凡注册总吨在 100 吨以上的海运船舶，必须在某船级社或船舶检验机构监督之下进行监造。在船舶开始建造之前，船舶各部分的规格须经船级社或船舶检验机构批准。每艘船建造完毕，由船级社或船舶检验局对船体、船上机器设备、吃水标志等项目和性能进行鉴定，发给船级证书
船级社	指	执行船舶技术监督，制订船舶规范和规章，保障船舶具备安全航行技术条件的机构
CCS	指	中国船级社（CHINA CLASSIFICATION SOCIETY），缩写为 CCS，中华人民共和国交通部直属事业单位，

		为中国唯一从事船舶入级检验业务的专业机构，国际船级社成员之一，为全球的船舶办理船舶入级业务
CSR	指	船舶结构共同规范（Common Structural Rules，简称 CSR）
船舶设计	指	为船舶建造提供设计图纸，解决“造什么样的船”和“怎样造船”的问题
海洋工程设计	指	为海洋工程装备设施（主要包括海洋工程作业船舶和海洋平台等）提供的设计服务
船舶工程监理	指	对整个船舶建造过程进行现场的监督管理
船型开发/开发设计	指	在船型竞争力的关键技术，如船舶的快速性能和船体结构性能等方面作出的根本性改变
概念设计	指	概念设计是利用设计概念并以其为主线贯穿全部设计过程的设计方法。概念设计是完整而全面的设计过程，它通过设计概念将设计者繁复的感性和瞬间思维上升到统一的理性思维从而完成整个设计
基本设计	指	船舶设计中合同设计和部分详细设计的统称
合同设计	指	指承接船舶订单阶段的设计工作，主要包括解决设计任务书提出的关键技术(包括航速、载重量等)问题，完成建造合同所需的总布置图、全船技术规格书、中横剖面图、主要设备清单及厂商表、型线图、机舱布置图等设计、计算任务
送审	指	在船舶开工建造前，按照各级船级社的要求，将船舶的主要技术图纸送船级社审图中心审查，在按照船级社的要求进行修改并获得审查通过后，船舶才能开工业建造
详细设计	指	解决建造什么样船的问题，按照船舶建造合同约定的技术文件完成送审图纸的设计并最终确定船舶的全部技术性能，为开展生产设计提供依据

生产设计	指	解决怎样造船的问题，由系统 / 功能设计转换成区域设计，按照区域 / 阶段 / 类型进行作业任务的分解与组合，将设计、生产、管理融为一体，为物资部门采购和生产管理部门进行生产管理提供信息，为生产现场提供施工图纸和工艺文件。
TEU	指	标准集装箱
保荐人、保荐机构、主承销商	指	国元证券股份有限公司
本次发行律师、发行人律师	指	上海市锦天城律师事务所
会计师、申报会计师、审计机构、验资机构	指	立信会计师事务所有限公司
中国证监会/证监会	指	中国证券监督管理委员会
元	指	人民币元

第二节 概 览

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

一、发行人与控股股东、实际控制人简要情况

（一）发行人简要情况

本公司前身为上海佳豪船舶工程设计有限公司成立于2001年10月29日，2008年2月18日整体变更为上海佳豪船舶工程设计股份有限公司。公司自设立以来一直以船舶与海洋工程装备设计为主营业务，是目前国内三家规模最大、实力最强的专业民用船舶与海洋工程设计企业之一。

1、船舶设计业务

（1）船舶设计业务概述

船舶设计为船舶建造提供专业技术服务，处于船舶工业产业链的最上游，船舶设计决定了船舶的技术规格与重大指标，也在一定程度上决定了船舶的建造成本。由于船舶设计是船舶工业体系中最重要的一环，因此船舶设计被称为造船之母。

（2）船舶设计业务的发展环境

船舶设计的发展取决于船舶建造业的发展，同时又反过来促进船舶建造业的发展。近年来，中国船舶工业发展迅速，从发展趋势来看，中国必将成为世界的造船中心。因此，随着中国船舶工业的发展，中国船舶设计行业的发展前景十分广阔。

①国家政策对造船工业的扶持

中国政府大力支持造船工业的发展，2006年9月经国务院批准，国家发展改革委、原国防科学技术工业委员会联合发布了《船舶工业中长期发展规划（2006-2015）》，将造船工业作为国家发展的战略产业，重点支持。

2009年2月国务院发布的《船舶工业调整和振兴规划》和2009年6月发布的《船舶工业调整和振兴规划实施细则》（以下简称“《细则》”），进一步明确了船

舶工业的战略地位，提出了船舶工业的战略目标，要求我国船舶工业尽快提高自主创新能力，强化核心竞争力，并对如何振兴我国船舶工业提出了相应的政策措施，在政策上给予重点扶持。

《船舶工业调整和振兴规划》及其《细则》的实施，对我国船舶工业的振兴将起到积极的推动作用。国家政策对造船工业的扶持是中国造船工业发展的有力保障，造船工业的发展必然带来以船舶设计为核心的船舶科技的全面发展。

②中国正在成为世界造船工业中心

船舶设计的服务对象为造船工业，船舶设计企业必须贴近造船企业。因此，哪里船舶工业发达，哪里的船舶设计市场就兴盛。

几十年来，世界造船工业的经历了两次大的专业转移：一是造船中心从西欧向东亚转移，这一过程已基本完成；二是东亚内部的产业转移，随着中国造船业的崛起，世界船舶市场份额呈现由日、韩向中国转移的趋势，这一过程正在进行。

目前东亚已成为世界造船业中心，但东亚内部造船工业的结构也在发生变动。日本虽处于世界造船业领先地位，但日本造船业的发展近几年来遇到了许多问题：造船人员后继力量不足、人工费昂贵等。韩国造船业过去几十年发展很快，但韩国造船业在发展过程中也遇到了制约瓶颈，主要是国内岸线资源不足、技术人员与生产工人相对短缺、人工费上涨较快等。与此同时，中国造船业由于具备多方面的比较优势，取得了长足发展。从2003年起，我国造船完工量、新接订单量和年底手持订单量三大指标已全面超过欧洲造船国家的总和，与日本、韩国的差距大幅缩小，并在油船、散货船、集装箱船三大主流船型市场位居世界第二。

因此，随着中国逐步成为世界造船工业的中心，中国船舶设计市场的发展空间将非常广阔。

2、海洋工程设计业务

（1）海洋工程行业概况

海洋工程设计是指为发展海洋经济、海域施工等所需的海上工程装备提供的专业化设计服务。

随着陆地资源的日趋枯竭，人类的生存和发展将越来越多地依赖海洋。大规模、全面地开发利用海洋资源和空间，发展海洋经济已列入各沿海国家的发展战

略。在开发利用海洋资源中，勘探开发海底石油、天然气资源占有重要地位，是我国也是世界油气工业发展的重要趋势。目前世界上有100多个沿海国家普遍加强了对海洋高新技术的开发，海洋资源调查、海洋油气开发、海洋风能发电等正成为世界高新技术竞争的热点。

2008年9月以来，尽管造船工业受到国际金融危机的影响较大，但国际海洋工程设备市场仍然处于稳定发展状态，随着我国加大对海洋权益的维护和海洋油气开发的加速发展，国内市场对海洋工程装备的需求也变得更为迫切，因此，海洋工程成为当前不确定经济环境下最确定的增长领域。

（2）中国政府大力支持海洋工程业务发展

《船舶工业调整和振兴规划》指出：要发展海洋工程装备，支持造船企业研究开发新型自升式钻井平台等海洋工程装备，鼓励开发海洋工程动力及传动系统等关键系统和配套设备。

《细则》在振兴规划的指导思想和原则中指出：通过加快自主创新，开发高技术高附加值船舶，发展海洋工程装备，培育新的经济增长点，提高国际竞争力，为建设造船强国和实施海洋战略奠定坚实基础。

为贯彻落实《船舶工业调整和振兴规划》和《细则》，加快海洋工程装备研发，推动我国船舶工业在海洋工程装备制造领域做大做强，2009年6月工信部发布了“海洋工程装备科研项目指南（第一批）”，指出：大力发展海洋工程装备是当前船舶工业应对金融危机，进一步调整产业结构、提升发展空间、培养新经济增长点的战略方向，并明确了海洋工程装备的发展思路、发展目标和发展重点。

因此，海洋工程装备具有广阔的发展空间，本公司海洋工程设计业务具有良好的市场前景。

（二）控股股东、实际控制人简要情况

本公司的控股股东和实际控制人为公司第一大股东刘楠先生，身份证号：310109196010193612，中国国籍，且不拥有境外永久居留权，住所地：上海市徐汇区钦州路 500 弄 4 号 701 室。其直接持有本公司 45.90%股份，其控股 36.6%的佳船投资持有本公司 27%的股份。

二、本公司的主要财务数据及主要财务指标

（一）合并资产负债表主要数据

单位：元

项 目	2009. 6. 30	2008. 12. 31	2007. 12. 31	2006. 12. 31
流动资产	91,651,713.13	90,687,109.26	70,737,319.96	25,794,273.56
非流动资产	57,051,913.81	45,391,477.03	3,266,398.99	2,958,512.38
资产总计	148,703,626.94	136,078,586.29	74,003,718.95	28,752,785.94
流动负债	45,938,815.33	54,772,101.02	30,528,749.40	10,208,696.26
非流动负债	----	----	----	----
负债合计	45,938,815.33	54,772,101.02	30,528,749.40	10,208,696.26
股东权益	102,764,811.61	81,306,485.27	43,474,969.55	18,544,089.68
其中：归属于母公司股东权益	102,764,811.61	81,306,485.27	43,474,969.55	18,544,089.68

（二）合并利润表主要数据

单位：元

项 目	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
营业收入	66,593,176.76	114,819,187.03	73,276,390.00	35,804,410.42
营业利润	24,806,634.42	41,495,996.19	32,321,918.78	10,502,855.37
利润总额	25,365,216.98	44,476,748.81	33,354,123.35	11,000,120.10
净利润	21,458,326.34	37,831,515.72	28,455,125.27	9,303,897.29
其中：归属于母公司股东的净利润	21,458,326.34	37,831,515.72	28,455,125.27	9,303,897.29

（三）合并现金流量表主要数据

单位：元

项 目	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
经营活动产生的现金流量净额	10,923,794.20	68,792,403.00	41,866,142.21	16,477,159.27
投资活动产生的现金流量净额	-16,667,758.76	-43,174,470.54	-4,584,268.36	-1,740,944.60
筹资活动产生的现金流量净额	-41.18	-141,892.64	-534,358.78	-2,344,170.76
现金及现金等价物净增加额	-5,744,005.74	25,476,039.82	36,747,515.07	12,392,043.91

（四）主要财务指标

单位：元

项 目	2009 年 6 月 30 日 /1-6 月	2008 年末/年度	2007 年末/年度	2006 年末/年度
资产负债率（母公司数据）	29.06%	39.86%	40.97%	35.67%
净资产收益率（全	20.88%	46.53%	65.45%	50.17%

面摊薄)				
基本每股收益(元/股)	0.568	1.001	1.148	0.375
每股经营活动现金流量(元/股)	0.29	1.82	1.69	0.66

三、本次发行情况及募集资金用途

本公司本次拟发行人民币普通股 1,260 万股，发行后拟在创业板市场上市。

本次发行募集资金将按轻重缓急投资于下表所列的两个项目，两个项目均已在国家有权部门进行了备案。项目预计总投资为 14,381 万元，计划使用募集资金 12,056 万元，若实际募集资金不能满足上述项目投资需要，资金缺口由公司自筹解决；若实际募集资金数量超过项目需要量，则多余募集资金将用于海洋工程设计中心二期项目的建设。本次募集资金运用详细情况请参阅本招股说明书第十一节“募集资金运用”。

序号	投资项目	预计投资额(万元)	预计募资使用量(万元)	第一年投资额(万元)	项目备案情况
1	船舶工程设计中心	7,288	7,288	7,288	上海市经济和信息化委员会“项目备案意见号(沪经信备(2009)160号)”
2	海洋工程设计中心一期工程	7,093	4,768	4,768	上海市经济和信息化委员会“项目备案意见号(沪经信备(2009)159号)”
合 计		14,381	12,056	12,056	

四、本公司的核心竞争优势

(一) 独特的经营模式和完整的服务链

本公司在行业内首创了开发设计、合同设计、详细设计、生产设计、技术监理等完整的技术服务链。目前，多数船厂设计部门只能从事生产设计，大部分专业船舶设计单位只能提供开发设计、合同设计和详细设计，而本公司能够为客户提供一站式、全过程技术服务。独特的经营模式和完整的服务链有力地提高了公司对客户的服务能力和服务水平，是公司市场占有率不断提高，市场竞争力不断增强的根本保证。

(二) 具有竞争力的核心技术

公司核心技术的竞争力主要体现在以下方面：

1、高新技术企业资格

公司 2004 年被认定为上海市高新技术企业，2008 年又通过了新的高新技术企业认定，是船舶设计行业中为数不多的高新技术企业，充分说明了公司的技术实力和在行业内的突出地位。

2、研发设计成果

截至 2009 年 6 月 30 日，本公司获得省部级科技进步成果一等奖 1 项、二等奖 2 项，同时一项发明专利获得上海市青浦区发明创造专利奖。公司成立以来，自主研发设计的七个船舶项目为全国第一、一个船舶项目为全球第一。

自 2008 年以来，本公司先后承接了上海振华重工（集团）股份有限公司的 1,200t 浅水铺管船的生产设计，2,000t、2,500t 和 3,000t 起重铺管驳船的详细设计和生产设计；韩国三星重工的 8,000T 浮吊的详细设计；中欧船业有限公司 25,000DWT 重吊船详细设计；福建省冠海造船工业有限公司 6,000HP 平台工作船的详细设计和生产设计；上海振华重工（集团）股份有限公司海洋石油钻井平台的生产设计；胜利油田胜利石油工程建设有限责任公司铺管工程船详细设计等业务。以上产品均含有较高的科技含量，其中部分产品填补了国内自主设计的空白，说明了本公司掌握了船舶和海洋工程装备领域的诸多核心技术。

3、拥有的专利与技术

本公司自创建以来，申请并获授权的有 7 项专利（其中发明专利 1 项、实用新型专利 6 项），同时拥有 4 项专利申请权。

（三）突出的市场地位

2008 年初，本公司第一家通过了中国船级社（CCS）的“船舶和海上设施设计单位评估”，获得了船级社颁发的船舶和海上设施设计单位评估证明”（编号：CCSDCA-2008-001），充分说明了本公司设计力量的强大，在业界具有较强的竞争优势和突出的行业地位。

（四）优秀的技术人才队伍

本公司拥有一支优秀的专家型技术队伍，聚集了一大批国内船舶和海洋工程研发、设计领域的高级专家。公司现有从事研发、设计等工作的科技人员 357 名，均在船舶、海洋工程、水工机械研发、设计、建造等领域有着丰富的经验和专长，其中具备中高级专业技术职称的科技人员有 150 多名，高工及以上专业职称的科技人员 79 名，研究员和教授级高工 18 名。高素质的人才队伍为公司的持续快速发展提供了有力的技术保障。

（五）灵活高效的公司管理机制

作为国内最大的民营船舶设计企业，本公司一直注重现代企业制度的建立与完善，采用灵活高效的管理方式，提高企业的管理水平。同时，通过核心管理层持股等制度安排，吸引了一批优秀人才加盟，增强了企业的凝聚力 and 创新能力。本公司创业团队、中高级管理人员和其他核心人员均拥有公司股份，通过直接或间接持有公司股份的中高级管理人员和其他核心人员为 51 人，占公司员工总数（截至 2009 年 6 月 30 日）的 13.04%，中高级管理人员和其他核心人员直接和间接持有公司股份占公司股份总数的比例为 88.103%。灵活高效的管理机制，不仅大大提高了公司的市场反应能力，也为公司的快速发展奠定了坚实的基础。

第三节 本次发行概况

一、公司基本情况

(一) 公司名称

中文名称：上海佳豪船舶工程设计股份有限公司

英文名称：SHANGHAI BESTWAY MARINE ENGINEERING DESIGN CO., LTD.

(二) 注册资本：3,780 万元

(三) 法定代表人：刘楠

(四) 公司成立日期：2001 年 10 月 29 日

整体变更日期：2008 年 2 月 18 日

(五) 公司住所和联系地址

公司住所：上海市青浦区新业路 599 号 1 幢 639 室

联系地址：上海市漕宝路 111 号

邮政编码：200233

(六) 电话号码和传真

电话：021-64365500

传真：021-54487783

(七) 互联网网址与信箱

互联网网址：www.bestwaysh.com

电子信箱：luckway@mail.online.sh.cn

(八) 公司负责信息披露和投资者关系的部门：证券部

负责人：马锐

电话：021-64365500

二、本次发行的基本情况

(一) 股票种类：境内上市人民币普通股(A 股)

(二) 每股面值：人民币1.00元

(三) 发行股数：1,260万股，占发行后总股本的比例为25%

(四) 每股发行价：【 】元/股

(五) 发行市盈率：【 】倍

(六) 发行前每股净资产：2.72元/股（截至2009年6月30日）

发行后每股净资产：【 】元/股

(七) 市净率：【 】倍

(八) 发行方式与发行对象

发行方式：包括但不限于采取网下向配售对象配售和网上资金申购定价发行相结合的方式。

发行对象：符合中国证监会《创业板市场投资者适当性管理暂行规定》和深交所《深圳证券交易所创业板市场投资者适当性管理实施办法》规定的合格投资者。

(九) 承销方式：余额包销

(十) 预计募集资金总额和净额：

(十一) 发行费用概算（单位：万元）：【 】万元、【 】万元

项 目	发行费用
承销费：	
保荐费：	
审计费用：	
律师费用：	
发行手续费用：	
费用合计：	

三、本次发行有关当事人

保荐人（主承销商）： 国元证券股份有限公司

法定代表人： 凤良志

住所： 安徽省合肥市寿春路 179 号

联系电话： 0551—2207987、0551-2207999

传真： 0551-2207991

保荐代表人： 焦毛、傅贤江

项目协办人： 刘传运

项目经办人：叶援、武德进、叶跃祥、甘宁、盛巍、汪艳

发行人律师：上海市锦天城律师事务所

负责人：史焕章

住所：上海市浦东新区花园石桥路 33 号花旗集团大厦 14 楼

联系电话：021-61059000

传真：021-61059100

经办律师：刘峰、王清华

会计师事务所：立信会计师事务所有限公司

法定代表人：朱建弟

住所：上海市南京东路 61 号新黄浦金融大厦 4 楼

联系电话：021-63391166

传真：021-63392558

经办会计师：刘桢、崔志毅

资产评估机构：上海上会资产评估有限公司

法定代表人：梅惠民

住所：上海市南京东路 61 号新黄浦金融大厦 5 楼

联系电话：021-63391088

传真：021-63391116

经办注册资产评估师：陈晓松、潘婉怡、顾卫平

验资机构：立信会计师事务所有限公司

法定代表人：朱建弟

住所：上海市南京东路 61 号新黄浦金融大厦 4 楼

联系电话：021-63391166

传真：021-63392558

经办注册会计师：刘桢、崔志毅

股票登记结算机构： 中国证券登记结算有限责任公司深圳分公司
住所： 广东省深圳市深南中路 1093 号中信大厦 18 楼
电话： 0755-25938000
传真： 0755-25988122

主承销商收款银行： 安徽省工商银行合肥市四牌楼支行
户 名： 国元证券股份有限公司
账 号： 1302010119027320711

四、发行人与有关中介机构的股权关系和其他权益投资

发行人与本次发行的中介机构之间不存在直接或间接的股权关系和其他权益关系，各中介机构负责人、高级管理人员及经办人员未持有发行人股份，与发行人也不存在其他权益关系。

五、发行上市重要日期

发行安排	日 期
刊登发行公告的日期	年 月 日
开始询价推介的日期	年 月 日
定价公告刊登的日期	年 月 日
申购日期和缴款日期	年 月 日
股票上市日期	年 月 日

第四节 风险因素

投资者在评估本公司的投资价值时，除本招股说明书提供的其他资料外，应特别考虑下述各项风险因素。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，但该排序并不表示风险因素依次发生。

一、经营风险

（一）行业周期性波动风险

本公司服务的造船业具有明显的周期性波动特征，主要跟全球宏观经济走势和海运业的发展相关。从 1970 年代至今，全球造船业大致经历了四轮波动周期，分别为：1973 年-1978 年波动周期，受第一次石油危机的影响，在 1978 年达到本轮周期的低点；1979 年-1986 年波动周期，受第二次石油危机的影响，本轮周期在 1986 年达到低点；1987 年-2002 年波动周期，受东南亚金融危机的影响，本轮周期在 2001 年达到低点；自 2002 年以来的波动周期，受 2008 年以来金融危机影响，全球新船需求从 2008 年 9 月开始大幅度下降，截至 2009 年 6 月，全球新船订单数量持续维持在低位。由于造船行业周期性的特点，与造船行业紧密相关的船舶设计行业，也将会面临周期性波动的风险。

本公司截至 2009 年 6 月 30 日的经营业绩并没有受到本轮船市变化的影响，主要是由于本公司 2007 年和 2008 年承接的船舶设计合同数量较多，从承接合同到设计完成和营业收入确认一般要经历两年左右的周期，因此本公司 2009 年和 2010 年的经营业绩受船市变化的影响较小。

受金融危机影响的船市何时走出低谷，目前还难以确定，因此船市变化对本公司 2010 年后经营业绩的影响还难以预计。但是，海洋工程业务没有受到金融危机的影响，由于经济发展的需要和国家政策的扶持，海洋工程业务反而成为不确定经济环境下最确定的增长领域。2009 年上半年，本公司承接的海洋工程设计业务就出现了大幅度的增长，公司计划加大海洋工程设计业务的开拓力度，来降低船市变化对本公司的不利影响。

（二）市场竞争风险

目前国内主要有四类船舶设计单位：以 708 所和上海船院为代表的国有专业

船舶设计单位；大型国有造船企业本身拥有的船舶设计队伍；外国独资与中外合资的船舶设计公司；民营船舶设计单位。从竞争态势来看，国有专业船舶设计单位历史悠久、综合实力强大，在船舶设计主流市场上占有主导地位；大型国有造船企业本身拥有的船舶设计队伍主要承担本企业造船过程中的部分船舶的前期开发和详细设计，以及绝大部分船舶的生产设计任务，一般不从事对外经营活动；外国独资与中外合资的船舶设计公司虽然一般只为外国船东在中国建造的船舶提供前期的概念设计和基本设计，但其设计技术与水平整体领先于中国船舶设计公司；民营船舶设计单位由于机制灵活、服务意识强，其主要服务于中小船厂和船东，由于近年来中小船厂的迅猛发展，民营船舶设计企业也得到了快速的发展。

由于过去船舶设计市场主要设计力量有各自主打的业务领域，形成了一定的市场分割与错位发展的格局，船舶设计市场的竞争主要是各类设计主体内部的竞争。随着本公司进入快速发展期，公司将主要开发高附加值船型和高技术海洋工程装备，公司与大型国有专业船舶设计单位、国外船舶设计单位之间的竞争将不可避免。因此，公司今后将面临较为激烈的市场竞争。

二、税收风险

（一）税收优惠政策变化风险

本公司 2008 年被上海市科学技术委员会认定为高新技术企业，从 2008 年 1 月 1 日开始享受 15% 的所得税税率优惠政策。《高新技术企业认定管理办法》规定：高新技术企业资格自颁发证书之日起有效期为三年，企业应在期满前提出复审申请，通过复审的高新技术企业资格有效期为三年。如果本公司未能通过高新技术企业复审，则将无法享受所得税优惠政策，以后年度的净利润将受到影响。

（二）补缴税款的风险

1、佳豪船舶补缴税款的风险

本公司 2005 年被上海市科学技术委员会认定为上海市高新技术企业，经主管税务征管机关同意，公司 2006 年和 2007 年按照 15% 的税率缴纳企业所得税。因此，公司 2006 年和 2007 年执行的所得税税率与当时国家统一的税收政策不完全相符，如果有关税收机关认为本公司不符合享受高新技术企业税收优惠政策的相关规定，则本公司存在被追缴 2006 年和 2007 年所得税的可能。

2、佳船监理补缴税款的风险

经主管税务机关批准，本公司全资子公司佳船监理近三年实行核定征收方式征收企业所得税，2006 年、2007 年和 2008 年分别按照营业收入的 4%、3.3%和 2.5%缴纳企业所得税。2009 年起，经佳船监理申请，主管税务机关已经开始对佳船监理按照 25%的所得税率实行查账征收。如果有关税收机关撤销以前年度对佳船监理所得税核定征收的意见，则该公司存在被追缴所得税的可能。

3、报告期不符合国家统一税收政策的税收优惠的具体金额、对报告期各会计年度本公司财务状况可能产生的具体影响如下表：

单位：元

项目	2008 年度	2007 年度	2006 年度	合计
经审计的合并报表净利润	37,831,515.72	28,455,125.27	9,303,897.29	75,590,538.28
地方机构认定的高新技术企业而享受的税收优惠，按国家即行税率计算需补缴所得税	---	5,676,638.28	1,565,756.21	7,242,394.49
地方税务局认定的核定征收方式，按查账征收方式需补缴所得税	340,854.87	511,863.36	368,060.61	1,220,778.84
扣除上述因素后的净利润	37,490,660.85	22,266,623.63	7,370,080.47	67,127,364.95
减少合并报表净利润	340,854.87	6,188,501.64	1,933,816.82	8,463,173.33
利润减少额占合并报表归属于母公司净利润的比例	0.90%	21.75%	20.79%	11.20%

为消除佳豪船舶可能出现的补缴税款事项对本公司的影响，本公司股东刘楠承诺：若税务主管部门认为佳豪船舶不符合享受税收优惠政策的条件而要求佳豪船舶按照国家法定税率补缴 2006 年和 2007 年期间的所得税，则补缴的税款和可能的税收滞纳金、罚款等将全部由本人承担。

为消除佳船监理上述可能的补缴税款事项对本公司的影响，本公司股东刘楠承诺：若上海佳船工程设备监理有限公司被税务主管部门要求按照国家法定税率补缴 2007 年 12 月 31 日前的所得税，则补缴的税款和可能的税收滞纳金、罚款等将全部由本人承担；本次发行前的全体股东承诺：若上海佳船工程设备监理有限公司被税务主管部门要求按照国家法定税率补缴 2008 年度的所得税，则补缴的税款和可能的税收滞纳金、罚款等将全部由上海佳豪船舶工程设计股份有限公司的全体发起人股东承担。

本次发行的保荐机构、发行人律师及申报会计师认为，发行人 2006、2007

两年享受的高新技术企业所得税优惠政策是上海市的地方政策，与国家统一的所得税优惠政策存在差异。发行人已对可能存在的补交所得税风险采取了具体可行的防范措施，发行人享受的上述所得税政策不构成本次发行上市的障碍。

三、净资产收益率下降风险

（一）公司净资产增加引起的净资产收益率下降风险

2006-2008 年度，本公司实现归属于母公司股东净利润分别为 930.39 万元、2,845.51 万元、3,783.15 万元，全面摊薄净资产收益率分别为 50.17%、65.45%、46.53%，一直处于较高水平。本次发行完成后，公司净资产将有大幅度的提高，而募集资金投资项目需要一定的实施期，项目产生预期效益需要一定的时间，因此，本次发行后，在短期内本公司存在净资产收益率大幅下降的风险。

（二）募集资金投资项目引起折旧与摊销大幅增加，引起净资产收益率下降的风险

根据募集资金投资计划，本次募集资金投资项目完成后，本公司固定资产和无形资产均有较大幅度的增加。若募集资金投资项目不能很快产生效益以弥补新增固定资产折旧和新增无形资产摊销，将在一定程度上影响公司的净利润和净资产收益率。

四、募集资金投资项目风险

为了强化公司主业，提升公司民用船舶和海洋工程装备的设计能力，本公司拟利用本次发行募集资金投资于船舶工程设计中心和海洋工程设计中心的建设。虽然本公司在选择上述投资项目过程中，已聘请有关专业机构在市场、技术、环保、财务等方面进行了充分论证和预测分析，本公司董事会也对项目进行了充分的可行性研究，但不排除由于预测分析的偏差、外界环境的变化、公司自身管理能力的局限等因素，造成投资风险的可能性。

五、技术风险

（一）船舶开发与设计的技术风险

船舶是一个包括船体、轮机和电气三大系统的水上建筑物，关于船舶设计，船舶工业行业主管部门、船级社和有关单位都有技术标准，船舶建造合同和设计服务合同对每艘船的技术规格有明确的约定，例如船舶航速和载重量这两项综合

技术指标，在船舶设计、建造合同中都必须有明确严格的规定和相应的罚则。

船厂在建造过程中，对每一个部件或系统都要向船东和船级社提交试验检验，确保达到设计指标和处于正常的工作状态。船舶建造完成后，需要经过试航，所有技术指标达到行业标准和建造合同、设计服务合同的约定后，才能通过验收。

虽然本公司掌握了很强的技术实力，拥有高素质的专业技术人才队伍，建立了科学合理的质量控制体系，且成立以来开发和设计的船舶均未出现过技术风险，但随着公司业务规模的扩大，公司在船舶设计和开发高附加值产品的过程中仍有出现技术风险的可能。

另外，中国船舶开发与设计的技术水平整体落后于挪威、荷兰、美国等欧美发达国家。本公司开发设计的产品部分达到了国内和国际先进水平，但如果不能持续开发出新的技术和产品，本公司现有技术和产品有可能被不断创新的船舶科技和先进产品所替代，存在技术被替代的风险。

（二）技术泄密风险

公司主营业务技术含量高，是公司主营业务核心竞争力的体现，公司的技术图纸和技术情报是公司的核心机密。公司的船舶技术图纸和技术情报主要提供给船厂和船东，所以存在技术图纸和技术情报外泄的可能。在不告知本公司的情况下，其他设计单位、船厂和船东有可能直接使用公司的技术图纸或仅对公司图纸做小的改动，因此存在技术版权泄密的可能。另外，本公司的设计业务均由技术人员完成，技术资料也存在从内部泄密的可能。

本公司在与客户签订的业务合同中，均有相应的保密条款和泄密、侵权责任的追究、补偿条款；公司与所有技术人员均签订了《保密协议》，且通过分块设计、内部隔离、网络系统和文件加密等手段，来防止内部泄密。

本公司成立以来，尚未出现重大的技术泄密事件。但随着公司业务规模的扩大和管理难度的增加，公司的核心技术和技术资料存在泄密的风险。

六、核心技术人才流失风险

本公司主营业务技术含量高，对员工的技术水平要求也很高，拥有一只高素质的技术人才队伍是公司持续发展的关键。船舶设计企业之间一直存在人才争夺，尤其是核心技术人员，是各类船舶设计单位争夺的重点。

本公司成立以来，一直重视技术人才队伍的建设和稳定壮大，公司通过有竞

争力的薪酬体系、为员工提供良好的工作环境和发展空间、核心人员与技术骨干持股等手段吸引了大量优秀的船舶设计人员加盟。近年来，公司技术人才队伍保持稳定，流失率较低。但随着船舶设计市场的扩大、船舶设计技术的发展和船舶设计标准的提高，船舶设计行业人才竞争将日益激烈，本公司存在核心技术人员流失的风险，如果核心技术人员外流，将对本公司的持续技术创新能力产生一定的负面影响。

七、行业管理变化带来的风险

中国船级社是中国唯一从事船舶入级检验业务的专业机构，也是目前中国船舶设计市场实际的管理机构。其主要通过审查船舶设计图纸、对船舶设计公司评估并根据不同评估结果来实施差别管理等手段，来实现对船舶设计市场的管理。由于没有实行行业准入政策，船舶设计市场管理比较混乱，全国统一的船舶设计资质认定办法迟迟没有出台。但是，随着中国船舶工业和船舶设计市场的发展，行业管理方面将会加强，这将会对船舶设计市场产生重大影响。因此，本公司存在行业管理体制变化带来的风险。

同时，加强对船舶市场的管理，将会规范整个市场，并促成优胜劣汰，更有利于船舶设计行业的发展。

八、资产规模及业务规模扩大可能引致的管理风险

本次发行成功后，本公司的人员规模和资产规模将大幅增加，业务规模将迅速扩大，这对公司管理层的管理与协调能力提出了更高的要求。公司面临能否建立与规模相适应的高效管理体系和管理团队，以确保公司稳定、健康发展的风险。

九、实际控制人控制风险

本次发行前，刘楠直接持有本公司 1,735.02 万股股份，持股比例为 45.90%；其持股 36.6%的佳船投资持有本公司 1,020.60 万股股份，持股比例为 27%。因此，刘楠为本公司控股股东和实际控制人。本次股票发行成功后，刘楠直接持有本公司股权的比例为 34.43%，佳船投资持有本公司股权比例为 20.25%，若其利用控股地位，通过行使表决权对本公司的人事、财务及重大经营决策等进行控制，存在损害本公司及少数股东利益的可能。

第五节 发行人基本情况

一、改制重组及设立情况

（一）设立方式

本公司前身为上海佳豪船舶工程设计有限公司，成立于 2001 年 10 月 29 日，整体变更为股份公司之前注册资本为 1,625.708 万元。经佳豪有限 2008 年 1 月 31 日股东会决议决定，由佳豪有限全体股东作为发起人，以佳豪有限截止 2007 年 12 月 31 日经审计的净资产 42,686,100.64 元折合股份 3,600 万股（余额 4,064,270.00 元计入法定公积金，2,621,830.64 元计入资本公积），整体变更为股份公司。2008 年 2 月 1 日，立信会计师事务所有限公司对公司上述注册资本进行了审验，并出具了“信会师报字（2008）第 20182 号”《验资报告》，验证各股东出资到位。2008 年 2 月 18 日，公司在上海市工商行政管理局依法办理了工商变更登记，《企业法人营业执照》注册号为：310229000615216，注册资本为 3,600 万元。

（二）发起人

本公司由佳豪有限以整体变更方式设立，原佳豪有限的全体股东即为公司的发起人，整体变更为股份公司时发起人及股本结构如下：

序号	股东名称	股本结构		序号	股东名称	股本结构	
		股份（万股）	比例			股份（万股）	比例
1	刘楠	1,652.400	45.900%	21	马锐	6.192	0.172%
2	佳船投资	972.000	27.000%	22	杨玲	6.192	0.172%
3	紫晨投资	288.000	8.000%	23	张小春	6.192	0.172%
4	赵德华	86.940	2.415%	24	余道辉	6.192	0.172%
5	蓝孝治	73.620	2.045%	25	韩琤	6.192	0.172%
6	王振华	72.000	2.000%	26	张其康	6.192	0.172%
7	赵新	62.100	1.725%	27	王方友	6.192	0.172%
8	吴晓平	41.364	1.149%	28	张文新	6.192	0.172%
9	孙皓	35.172	0.977%	29	俞铭德	6.192	0.172%
10	王炳泉	31.032	0.862%	30	宋永在	6.192	0.172%
11	李彤宇	24.840	0.690%	31	韩永兴	6.192	0.172%
12	朱春华	24.840	0.690%	32	董军荣	6.192	0.172%
13	卫治洪	24.840	0.690%	33	舒展	4.140	0.115%

14	陈全康	20.700	0.575%	34	陈雪峰	4.140	0.115%
15	寻正来	18.612	0.517%	35	吴权	4.140	0.115%
16	王刚	18.612	0.517%	36	王志明	4.140	0.115%
17	占金锋	16.560	0.460%	37	李福建	4.140	0.115%
18	熊平安	16.560	0.460%	38	杨勇	4.140	0.115%
19	陈锬榕	10.332	0.287%	合计		3,600.000	100.000%
20	李辉绸	10.332	0.287%				

（三）设立本公司前后，主要发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务

本公司由有限责任公司整体变更而来，各发起人以其在原有限责任公司的权益作为出资，整体变更为本公司，整体变更前后主要发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务没有发生变化。

（四）本公司成立时拥有的主要资产和实际从事的主要业务

本公司成立时拥有的主要资产为变更设立股份公司时承继的佳豪有限的整体资产。

公司设立以来，实际从事的主要业务是船舶工程设计、海洋工程装备设计及相关业务的监理、咨询等服务，主要业务未发生重大变化。

（五）改制前原企业的业务流程、改制后本公司的业务流程，以及原企业和本公司业务流程间的联系

改制前原企业的业务流程与改制后本公司的业务流程没有变化，公司的业务流程参见第六节“业务与技术”之“四（三）本公司业务流程图”。

（六）本公司成立以来，在生产经营方面与主要发起人的关联关系及演变情况

本公司成立以来，未与主要发起人发生关联交易。详细情况见本招股说明书第七节“同业竞争与关联交易”。

（七）发起人出资资产的产权变更手续办理情况

公司由佳豪有限整体变更而来，佳豪有限的全部资产与负债由佳豪船舶承继，各种权属证书都已经办理了变更手续。

（八）公司的独立运营情况

公司在资产、人员、财务、机构、业务等方面与公司控股股东、实际控制人及其控制的其他企业完全独立，具有完整的业务体系及面向市场独立经营能力，具备独立完整的供应、生产和销售系统。

1、资产完整情况

公司资产独立完整，具有完整的产品开发、设计、采购、生产、经营及售后服务部门，拥有独立于股东的设计系统、辅助设施和配套设施、经营场地、专利所有权、设计软件所有权、商标所有权等资产。公司股东投入公司的资产足额到位，公司股东和其他关联方没有占用公司的资金、资产和其他资源。

2、人员独立情况

公司董事、监事及高级管理人员严格按照《公司法》、公司章程的有关规定产生；公司总经理、副总经理、财务负责人、董事会秘书等高级管理人员均专职在公司工作并领取薪酬，均未在股东单位及其下属企业担任除董事、监事以外的行政职务；公司财务人员均未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中兼职；公司的人事管理与股东单位完全严格分离，独立执行劳动、人事及工资管理制度。

3、财务独立情况

公司设有独立的财务会计部门，配备了独立的财务人员，独立开展财务工作和进行财务决策。公司建立了规范的会计核算体系和财务管理制度，包括对子公司的财务管理制度，符合《会计法》、《企业会计制度》等有关会计法规的规定。

公司独立在银行开户，基本账户开立银行为光大银行上海分行营业部，账号为 106084-083651120100306011592，不存在与股东共用银行账户的情况。

公司依法独立纳税，地税和国税的税务登记证号码均为：沪字 31022972942385X 号，与股东单位无混合纳税的情形。

自 2007 年底以来，公司规范运作，不存在货币资金或其他资产被股东单位或其他关联方占用的情况，也不存在为股东及其控制的其他企业提供担保的情况。

4、机构独立情况

公司已经建立了适应公司发展需要的组织结构，公司各部门及控股子公司组成了一个有机的整体，公司的生产经营和办公机构与股东完全分开，不存在混合经营、合署办公的情形。

5、业务独立情况

公司在业务上独立于股东和其他关联方，拥有独立完整的产供销系统，独立开展业务。本公司的采购、生产、销售等重要职能完全由本公司承担，与股东单

位不存在同业竞争关系或业务上依赖关系。

二、重大资产重组行为

自前身佳豪有限成立以来，本公司未有重大业务和资产重组情况。

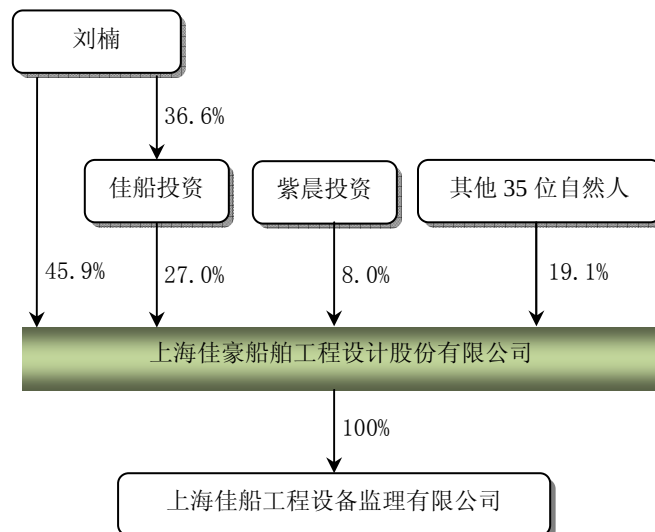
报告期内存在的主要收购事项为：2007 年 12 月 11 日，公司收购了佳船监理其余三家股东分别所持的 40%、13.33%、13.33% 股权，从而全资控股佳船监理。佳船监理基本情况详见本节第四部分：发行人控股子公司、参股子公司情况。

为拓展公司服务领域、延长产业链，充分发挥公司在船舶设计相关领域的技术和人才优势，开拓新的利润增长点，公司决定全资控股佳船监理。2007 年 12 月 11 日，经佳豪有限 2007 年 12 月 10 日临时股东会批准，公司与刘楠、佳豪物流、华创船舶签订了《股权转让协议》，约定公司以 208 万元受让刘楠持有的 40% 佳船监理的股权，以 69.32 万元受让佳豪物流持有的 13.33% 佳船监理的股权，以 69.32 万元受让上海华创船舶技术有限公司持有的 13.33% 佳船监理的股权。本次收购的定价是依据佳船监理 2007 年 10 月 30 日的经审计的净资产值，根据立信会计师事务所有限公司信会师报字（2007）第 24007 号《审计报告》的审计结果，佳船监理 2007 年 10 月 31 日的净资产为 5,258,269.43 元，收购价格略低于上述股权对应的账面净资产。

2007 年 12 月 13 日，佳船监理在上海市工商行政管理局松江分局办理了工商变更登记，佳豪有限持股 100%。

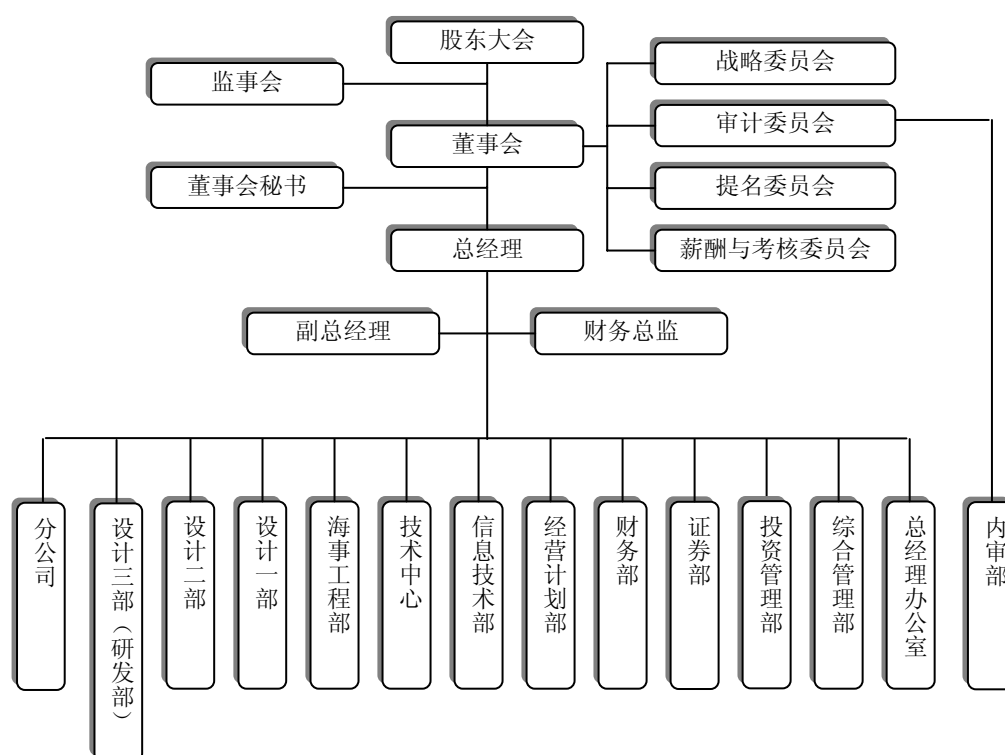
三、发行人的股权结构、组织结构和职能部门

（一）发行人股权结构图



（二）发行人组织结构图

本公司内部组织机构是按照生产经营的需要进行设置，具体情况如下：



各职能部门情况简介：

1、总经理办公室：协助总经理制定公司的经营方针、经营计划、管理目标并组织实施；组织检查督导协调各部门，积极落实和完成公司的各项经营计划、管理目标；负责公司档案和保密工作；负责对公司的综合管理及协调工作。

2、综合管理部：下设人事科、情报档案室、总务科。人事科管理公司人力资源，包括人员录用及调配、员工培训、员工年度培训等；情报档案室负责公司的情报档案管理工作；总务科负责行政管理工作。

3、投资管理部：负责或参与制订公司中长期融资计划和方案，并对拟投资项目的方案进行初拟、汇报或申报工作；负责或参与公司董事会决定的有关资产重组、兼并收购、资产出售等项目的可行性研究、方案设计、实施等工作。

4、证券部：负责公司上市后保持与证券监督管理部门、证券交易所及各中介机构的联系；及时、规范、准确披露有关信息；维护与投资者之间的关系；

5、财务部：负责公司财务预测、财务决策、财务预算、财务控制、财务报告、财务分析及其他财务管理工作，负责公司会计核算办法、财务管理制度的制定及执行、检查；按照《会计法》及国家有关财务会计法规行使财务管理职能；

建立健全内部管理制度，建立会计稽核制度、会计人员岗位责任制、财务收支审批制度；负责公司财务收支计划的编制及实施；负责公司资金使用计划的编制及实施；参与技术改造及重大经济合同和协议的研究与制定；负责财务报告和利用财务会计资料进行经济活动分析，为领导决策提供依据。

6、经营计划部：负责收集市场信息，加强顾客沟通，向公司主管领导提供经营信息和分析意见；负责船舶合同签订的前期工作及合同履行的管理工作；配合财务部门对设计管理费用进行预算、对合同进行收费工作；负责监理部门的合同登记、汇总等工作。

7、信息技术部：下设运维组和开发组，运维组主要负责公司内部计算机软硬件及网络系统的管理和维护，开发组主要负责公司内部信息平台的开发与运行，专业设计软件的二次开发等工作；

8、技术中心：协助指导设计一部、二部、三部、海事工程部新产品、新技术开发；负责技术职称评定、科技进步成果评审、技术专利的申报等科技管理工作。

9、海事工程部：负责工程船、海洋工程船及平台设计，船舶产品的设计、研发。

10、设计一部：下设高性能科、总舾科、结构科、轮机科、电气科、质量计划科。高性能科负责公司所有合同设计及详细设计项目的性能和有限元计算，兼某些项目的总体、舾装及结构专业图纸的绘制；总舾科负责部分总体项目，内外舾装项目的图纸的设绘、协调等；结构科负责船体结构设计，船体结构部分重点重心统计；轮机科负责船舶轮机设计，动力系统，船舶系统，相关设备选型等；电气科负责船舶电气设计，包括方案设计、送审设计及详细设计；质量计划科负责导入计划表、催收图纸、登记分发设备资料、发送图纸、监控审退意见等。

11、设计二部：下设船体一科、船体二科、船体三科、轮机科、电气科。船体一科负责船体生产设计；船体二科负责船体生产设计；船体三科负责船体套料工作和舾装生产设计；轮机科负责管系生产设计；电气科负责电气生产设计。

12、设计三部（研究开发部）：配合经营，参与现有船型的市场推广工作，负责新船型的研究开发及前期配合工作，保持与船东、船厂、船级社、船舶中介以及科研院所之间的工作联系。

13、内审部：严格执行审计法规；拟定审计计划并实施；实施内部监督；对

公司单项经济活动或一定期间经营活动的经济效益进行审计；对公司特定人员的任期经济责任进行审计；检查和评估内部控制制度的健全性、有效性和执行情况；参加有关的会议，为公司决策、改进管理、提高经济效益提供咨询意见；指导、检查和监督内审业务，组织内审人员进行业务学习、培训和总结交流内审工作经验。

14、分公司经营范围：船舶工程设计，船舶，机电工程监理领域内的咨询服务，船舶产品的开发研制及四技服务，商务信息咨询，企业形象策划，从事货物及技术的进出口业务（涉及行政许可的，凭许可证经营）。

四、发行人控股子公司、参股子公司情况

截止本招股说明书签署日，本公司拥有 1 家全资子公司，无控股和参股公司。本公司全资子公司基本情况如下：

公司名称：上海佳船工程设备监理有限公司

注册资本：1,000 万元

实收资本：1,000 万元

成立时间：2003 年 6 月 24 日

注册地址：上海漕河泾开发区新经济园 7 号房 201S 室

主要生产经营地：上海市

法定代表人：刘楠

主营业务：船舶技术、机电产品领域内的四技服务，船舶工程监理，船舶机电工程（涉及许可证凭许可证经营）

财务状况：截至 2008 年 12 月 31 日，该公司总资产 1,039.31 万元，净资产 762.50 万元；2008 年营业收入 961.65 万元，净利润 205.87 万元。截至 2009 年 6 月 30 日，该公司总资产 1,545.65 万元，净资产 1,166.83 万元；2009 年上半年营业收入 507.49 万元，净利润 76.56 万元，前述财务数据均经立信会计师事务所有限公司审计。

五、主要股东及实际控制人情况

（一）公司实际控制人（股东）情况

公司的实际控制人为刘楠先生，身份证号：310109196010193612，中国国籍，且不拥有境外永久居留权，住所地：上海市徐汇区钦州路 500 弄 4 号 701 室。刘

楠先生直接持有本公司 45.90%股份，其控股 36.6%的佳船投资持有本公司 27%的股份。

(二) 其他持有本公司5%以上股份的股东情况

1、上海佳船投资发展有限公司

注册资本：1,000 万元

实收资本：1,000 万元

成立时间：2007 年 12 月 14 日

注册地址：上海市青浦区工业园区郑一工业区 7 号 4 幢 8058 室

主要生产经营地：上海市

法定代表人：刘楠

经营范围：投资管理，企业管理咨询，商务信息咨询，企业形象策划，机电设备专业领域内的技术开发、技术服务，销售机电设备、建材、钢材、日用百货（涉及行政许可的，凭许可证经营）。

股东构成：

序号	股东名称	出资额 (万元)	比例	序号	股东名称	出资额 (万元)	比例
1	刘楠	366.00	36.60%	25	王志明	8.00	0.80%
2	赵德华	60.00	6.00%	26	舒展	8.00	0.80%
3	吴晓平	42.00	4.20%	27	吴权	8.00	0.80%
4	孙皓	35.00	3.50%	28	杨斌	7.00	0.70%
5	李彤宇	35.00	3.50%	29	杨勇	6.00	0.60%
6	朱春华	32.00	3.20%	30	袁信荣	6.00	0.60%
7	寻正来	32.00	3.20%	31	王良波	6.00	0.60%
8	王刚	32.00	3.20%	32	邓绍初	6.00	0.60%
9	占金峰	30.00	3.00%	33	李政	6.00	0.60%
10	熊平安	30.00	3.00%	34	王辅浩	6.00	0.60%
11	韩琤	20.00	2.00%	35	宋跃华	6.00	0.60%
12	李辉绸	15.00	1.50%	36	李福建	6.00	0.60%
13	张小春	15.00	1.50%	37	陈锬榕	6.00	0.60%
14	王方友	15.00	1.50%	38	宋卫民	5.00	0.50%
15	张其康	15.00	1.50%	39	曹向东	5.00	0.50%
16	马锐	15.00	1.50%	40	杨俊华	5.00	0.50%
17	余道辉	10.00	1.00%	41	盛庆武	5.00	0.50%
18	俞铭德	10.00	1.00%	42	李自宗	5.00	0.50%
19	宋永在	10.00	1.00%	43	胡敏	5.00	0.50%
20	陈雪峰	10.00	1.00%	44	林玉璋	5.00	0.50%
21	董军荣	10.00	1.00%	45	郑安平	5.00	0.50%
22	韩永兴	10.00	1.00%	46	杨月霞	5.00	0.50%
23	杨玲	8.00	0.80%	47	赵卫保	5.00	0.50%

24	李兵	8.00	0.80%		合计	1,000.00	100.00%
----	----	------	-------	--	----	----------	---------

财务状况：截至 2008 年 12 月 31 日，该公司总资产 10,150,198.68 元，净资产 10,039,829.58 元；2008 年营业收入 25,300.00 元，净利润 36,506.83 元。截至 2009 年 6 月 30 日，该公司总资产 11,220,666.64 元，净资产 10,160,670.01 元；2009 年上半年营业收入 130,015.00 元，净利润 121,250.20 元。以上财务数据均未审计。

2、上海紫晨投资有限公司

(1) 注册资本：10,000 万元

(2) 实收资本：10,000 万元

(3) 成立时间：2007 年 9 月 4 日

(4) 注册地址：上海市金山区泾商路 99 弄 3106 号 305 室

(5) 主要生产经营地：上海市

(6) 法定代表人：李戔

(7) 经营范围：投资管理（除金融、证券等国家专项审批项目外）、企业管理咨询（除经纪）、财务咨询（不含代理记账），市场信息咨询与调查，会务服务，展览展示服务，企业形象策划，电脑图文设计、制作，日用百货销售（涉及行政许可的，凭许可证经营）

(8) 股东构成：

序号	股东名称	出资额（万元）	出资比例
1	上海紫江创业投资有限公司	2,000.00	20.00%
2	上海遨锐投资咨询有限公司	1,700.00	17.00%
3	王春华	1,500.00	15.00%
4	上海硕越投资管理有限公司	1,300.00	13.00%
5	上海朗程财务咨询有限公司	1,200.00	12.00%
6	上海松洋企业发展有限公司	1,000.00	10.00%
7	劳帼瑾	800.00	8.00%
8	上海朗程投资管理有限公司	500.00	5.00%
合计		10,000.00	100.00%

(9) 财务状况：经上海知源会计师事务所有限公司审计，截至 2008 年 12 月 31 日，该公司总资产 10,025.49 万元，净资产 10,025.49 万元；2008 年无营业收入，净利润 27.23 万元。2009 年上半年未经审计的财务数据如下：截至 2009 年 6 月 30 日，该公司总资产 10,065.40 万元，净资产 10,065.40 万元；2009 年

上半年无营业收入，净利润 39.91 万元。

(三)控股股东和实际控制人及与其关系密切的家庭成员控制的其他企业的情况

1、上海佳船投资发展有限公司

见本节“五、主要股东及实际控制人情况”的“(二)其他持有本公司5%以上股份的股东情况”部分。

2、上海佳豪物流发展有限公司

(1) 成立时间：2001 年 2 月 19 日。

(2) 注册资本、实收资本与股权结构

截至 2009 年 6 月 30 日，佳豪物流注册资本和实收资本均为 580 万元，其中：刘楠，出资额 464 万元，出资比例 80%；谢蕴瑜，出资额 116 万元，出资比例 20%。

(3) 注册地：上海市松江区中库路 161 号 301 室

(4) 主要生产经营地：上海市

(5) 主营业务：报关服务与物流配送。

(6) 财务数据：截至 2008 年 12 月 31 日，该公司总资产 826.18 万元，净资产 633.86 万元，2008 年度净利润-41.19 万元。截至 2009 年 6 月 30 日，该公司总资产 793.87 万元，净资产 599.31 万元，2009 年 1-6 月净利润-34.55 万元。

(以上数据未经审计)

本次发行的保荐机构和律师经过核查，确认发行人与佳豪物流之间不存在同业竞争；自 2006 年以来，发行人与佳豪物流发生过一笔关联交易，即发行人购并佳船监理，发行人在本招股说明书“第七节 同业竞争与关联交易”之“二、关联方与关联交易”中对该关联交易进行了详细的披露。

3、与实际控制人关系密切的家庭成员控制的企业——上海华创船舶技术有限公司

(1) 历史沿革

华创船舶成立于 2005 年 8 月 8 日，注册地：青浦区新业路 599 号 2 幢 194 室。注册资本为人民币 50 万元，其中：陈蓉梅出资 25 万元，出资比例 50%；刘楠出资 22.5 万元，出资比例 45%；王炳泉出资 2.5 万元，出资比例 5%。成立以来出资人和出资比例未发生变化。

(2) 主营业务：船舶建造领域内的技术服务、技术咨询，机电工程技术服务、技术咨询，销售机电设备、建材、钢材、水泥。（企业经营涉及行政许可的，凭许可证件经营）

华创船舶成立以来，从事的业务全部是为船东或船厂选择船舶主机等提供的中介服务，未开展过其他经营活动，未从事过与佳豪船舶及其子公司相同或相似的业务。

并且，华创船舶做出如下承诺：“本公司目前未从事与上海佳豪船舶工程设计股份有限公司（以下简称“佳豪船舶”）及上海佳船工程设备监理有限公司（以下简称“佳船监理”）相同或类似的业务，将来也不会以任何方式（包括但不限于独自经营、合资经营和拥有在其他公司或企业的股票或权益等方式）从事与佳豪船舶及佳船监理的业务有竞争或可能构成竞争的业务及活动，如因本公司从事与佳豪船舶及佳船监理有竞争或可能构成竞争的业务而给佳豪船舶及佳船监理造成损失的，本公司承担赔偿责任。”

(3) 财务状况

截至 2008 年 12 月 31 日，该公司总资产 672.75 万元，净资产 115.74 万元，2008 年度主营业务收入 133.5 万元，净利润 24.43 万元。截至 2009 年 6 月 30 日，该公司总资产 765.83 万元，净资产 212.28 万元，2009 年上半年主营业务收入 177.5 万元，净利润 96.55 万元。（以上数据未经审计）

(4) 实际控制人、股东

华创船舶实际控制人为陈蓉梅，出资比例为 50%。其他股东出资情况如下：刘楠出资 22.5 万元，出资比例 45%；王炳泉出资 2.5 万元，出资比例 5%。陈蓉梅与本公司实际控制人刘楠先生为夫妻关系。

(5) 董事、监事和高级管理人员

华创船舶未设董事会，设执行董事一名，由陈蓉梅担任；未设监事会，设监事一人，由王炳泉担任；设经理一名，由陈蓉梅兼任。

保荐机构和发行人律师核查后认为，华创船舶与发行人及其子公司不存在同业竞争。

(四) 控股股东和实际控制人持有发行人股份的质押或其他有争议情况

截至本招股说明书签署之日，本公司实际控制人刘楠所持有的本公司股份不

存在任何质押或其他有争议的情况。

六、发行人股本情况

（一）本次发行前后股本结构

股东名称	本次发行前股本结构		本次发行后股本结构	
	股本数量 (万股)	所占比例	股本数量 (万股)	所占比例
刘楠	1,735.02	45.90%	1,735.02	34.425%
佳船投资	1,020.60	27.00%	1,020.60	20.25%
紫晨投资	302.40	8.00%	302.40	6.00%
其他 35 位自然人股东	721.98	19.10%	721.98	14.325%
本次发行流通股	—	—	1,260.00	25.00%
合 计	3,780.00	100.00%	5,040.00	100.00%

（二）本次发行前公司前十名股东

序号	股东名称	持股数量（万股）	持股比例
1	刘楠	1,735.0200	45.900%
2	佳船投资	1,020.6000	27.000%
3	紫晨投资	302.4000	8.000%
4	赵德华	91.2870	2.415%
5	蓝孝治	77.3010	2.045%
6	王振华	75.6000	2.000%
7	赵新	65.2050	1.725%
8	吴晓平	43.4322	1.149%
9	孙皓	36.9306	0.977%
10	王炳泉	32.5836	0.862%
合 计		3,480.3594	92.073%

（三）本次发行前公司前十名自然人股东及其在公司所担任的主要职务

1、前十名自然人股东持股情况

本公司前 10 名发起人自然人股东直接和间接持有本公司股权情况如下：

姓名	直接持有（万股）	间接持有（万股）	共计持有（万股）
刘楠	1,735.0200	373.5396	2,108.5596
赵德华	91.2870	61.2360	152.5230
蓝孝治	77.3010	—	77.3010
王振华	75.6000	—	75.6000
赵新	65.2050	—	65.2050
吴晓平	43.4322	42.8652	86.2974
孙皓	36.9306	35.7210	72.6516
王炳泉	32.5836	—	32.5836

李彤宇	26.0820	35.7210	61.8030
朱春华	26.0820	32.6592	58.7412
合计	2,209.5234	581.7420	2,791.2654

注：佳船投资持有发行人 27% 股权，间接持股为上述人员通过佳船投资间接持有发行人股份的情形。

本公司前十名发起人自然人股东之间无任何关联关系。

2、前十名发起人自然人股东在公司任职情况

公司前十名发起人自然人股东担任职务情况如下：

序号	姓名	持股比例	公司担任职务
1	刘楠	45.900%	董事长、总经理
2	赵德华	2.415%	董事、副总经理、总工程师
3	蓝孝治	2.045%	监事会主席
4	王振华	2.000%	—
5	赵新	1.725%	—
6	吴晓平	1.149%	董事、副总经理
7	孙皓	0.977%	董事、副总经理
8	王炳泉	0.862%	—
9	李彤宇	0.690%	董事
10	朱春华	0.690%	监事

（四）最近一年本公司新增股东情况

最近一年本公司无新增股东。

（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

控股股东刘楠持有本公司 1,735.02 万股股份，持股比例为 45.9%，其同时持有佳船投资 36.6% 股权，为佳船投资第一大股东，并任佳船投资法定代表人，佳船投资为本公司股东，持有本公司 1,020.60 万股，持股比例为 27%。

（六）本次发行前股东所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺

1、公司控股股东、实际控制人、董事长兼总经理刘楠先生承诺：自佳豪船舶股票上市之日起 36 个月内，不转让或者委托他人管理本人直接或者间接持有的佳豪船舶公开发行股票前已发行的股份，也不由佳豪船舶回购本人直接或者间接持有的佳豪船舶公开发行股票前已发行的股份；上述承诺期满后，在佳豪船舶任职期间每年转让的股份不超过本人所持有的佳豪船舶股份总数的 25%，如今后从佳豪船舶离职，离职后半年内不转让所持有的佳豪船舶股份。刘楠先生同时承诺：自佳豪船舶股票上市之日起 36 个月内，不转让或委托他人管理本人持有的佳船投资股权，也不由佳船投资回购本人持有的佳船投资股权。

2、公司股东佳船投资承诺：自佳豪船舶股票上市之日起 36 个月内，不转让或者委托他人管理本公司持有的佳豪船舶公开发行股票前已发行的股份，也不由佳豪船舶回购本公司持有的佳豪船舶公开发行股票前已发行的股份。

3、股东赵德华（董事、副总经理）、吴晓平（董事、副总经理）、孙皓（董事、副总经理）、李彤宇（董事）、蓝孝治（监事会主席）、朱春华（监事）、马锐（董事会秘书）、赵新（董事李戎之关联方）均承诺：自佳豪船舶股票上市之日起十二个月内不转让或委托他人管理其直接或间接持有的佳豪船舶股份，也不由佳豪船舶回购其直接或间接持有的佳豪船舶股份；在其任职期间每年转让的股份不超过其直接或间接持有的佳豪船舶股份总数的百分之二十五，离职后半年内，不转让其直接或间接持有的佳豪船舶股份。

4、除上述股东外，本次发行前的其他股东承诺：自佳豪船舶股票上市之日起 12 个月内，不转让本人（公司）持有的佳豪船舶公开发行股票前已发行的股份。

七、员工及其社会保障情况

（一）员工人数及其结构

截止 2009 年 6 月 30 日，本公司在册员工 391 人，具体情况如下：

1、员工人数及变化情况

时间	2009 年 6 月 30 日	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日	2006 年 12 月 31 日
人数(人)	391	385	274	210

2、员工专业结构

截止 2009 年 6 月 30 日，本公司员工专业结构如下表：

专业分工	人数（人）	占员工总数的比例
业务技术人员	357	91.30%
管理人员	11	2.81%
财务人员	4	1.02%
其他人员	19	4.86%
合 计	391	100%

3、员工职称结构

截止 2009 年 6 月 30 日，本公司员工职称结构如下表：

技术职称	人数（人）	占员工总数的比例
------	-------	----------

高 级	79	20.20%
中 级	95	24.30%
初 级	102	26.09%
其 他	115	29.41%
合 计	391	100%

4、员工受教育程度

截止 2009 年 6 月 30 日，本公司员工受教育程度如下表：

学历	人数（人）	占员工总数的比例
硕士以上	35	8.95%
本科	156	39.9%
专科	110	28.13%
专科以下	90	23.02%
合 计	391	100%

5、员工年龄分布

截止 2009 年 6 月 30 日，本公司员工年龄分布如下表：

年龄分布	人数（人）	占员工总数的比例
30 岁以下	192	49.10%
30—39 岁	69	17.65%
40—49 岁	30	7.67%
50 岁及以上	100	25.58%
合 计	391	100%

（二）本公司执行社会保障制度、医疗制度改革情况

本公司依据国家的相关法律、法规及政策的规定实行劳动合同制，员工根据与公司签订的劳动合同或劳务合同享受权力和承担义务。按照国家及上海有关规定，本公司已为与公司签订劳动合同的员工办理了综合保险、基本养老保险、基本医疗保险和失业保险等社会保险，并缴纳了住房公积金。

八、本公司实际控制人、持有 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）股份锁定承诺

发行人主要股东以及作为股东的董事、监事、高级管理人员已就本次发行前所持发行人股份进行锁定的事项作出承诺，具体内容见本节“六（六）本次发行前股东所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺”。

（二）避免同业竞争的承诺

2009年7月13日，公司实际控制人刘楠出具了《避免同业竞争的承诺》，具体内容详见本招股说明书“第七节，一、同业竞争”。

2009年7月13日，公司股东佳船投资出具了《避免同业竞争的承诺》，具体内容详见本招股说明书“第七节，一、同业竞争”。

（三）补缴所得税的承诺

公司控股股东、实际控制人、董事长、总经理刘楠和其他作为股东的董事、监事、高级管理人员，分别就本公司和佳船监理可能存在的补缴税款问题出具了承诺，具体内容见第四节“风险因素”之“二（二）补缴税款的风险”部分。

第六节 业务和技术

一、公司的主营业务及其变化情况

本公司主营业务为船舶与海洋工程设计，主要服务于船舶与海洋工程装备制造业，自设立以来主营业务未发生重大变化。

二、公司所处行业基本情况

根据《国民经济行业分类与代码》（GB/T4754-2002），船舶设计属专业技术服务行业（代码“76”）中的其他技术服务业（代码“7690”）。

（一）行业基本特征

1、船舶设计的服务对象

船舶设计服务的对象为造船行业，造船业对设计的依赖性很高，“设计是造船之母”是对设计与船舶建造关系最好的总结。由于以下原因，决定了船舶设计对造船的重要作用：

首先，船舶设计是船舶安全航行和行业管理的需要。航运是世界最古老的交通方式之一，随着世界经济发展和贸易增长，航运成为了世界最主要的交通方式。航运业的发展对船舶安全性能要求越来越高，国际船级社协会和各国船级社都制订了一系列的船舶生产的规范与标准，造船企业在造船时必须遵守相应的规范与标准，因此船舶开工建设前必须按照相应的规范与标准进行设计，并将设计的图纸送相关船级社审查并获得通过后，才能开始船舶的建造。因此，船舶设计通过审查是船舶开工建造的前提条件。

其次，是由于船舶产品的个性化特点。不同的船东、不同的航行区域或航线、不同的载货要求，都使得船舶的个性化特点十分鲜明，因此船舶产品的生产就具有典型的多品种、单件或小批量、订单定制等特点，正是由于船舶产品个性化的特点，使得每新建一艘船，都需要重新设计。同时，不同造船企业的生产条件和工艺水平差异很大，因此相同的船舶在不同的船厂建造，需要重新进行生产设计。因此，船舶产品的个性化特点和不同船厂的生产条件决定了设计工作的重要性。

第三，船舶设计是现代造船的需要。现代的船舶是一种较特殊的产品，一艘

船舶就是一个巨大的复杂系统，它由数以万计的零部件和数以千计的配套设备构成，分成数十个功能各异的子系统，通过船体平台有机地组合成一个整体。造船生产过程既有大量零部件的加工制造，又有繁杂的逐级装配，而且将经营、物资、设计、计划、成本、制造、质量、安全等各种不同类型的功能以不同的时空坐标交织在一起。如此大量异质异构、既离散又相关的信息，被纵横交错地汇聚在一个系统之中，因而船舶工业被誉为“现代综合性工业之冠”，是一个国家综合工业能力和水平的缩影。因此，造船是一个综合性工业，如何提高生产效率，提高产品质量，缩短造船周期，成为一门科学。在传统造船模式中，通过传统船舶设计来解决“造什么样的船”的问题，而“怎样造船”则由造船企业的工艺部门通过工艺设计加以解决。而现代船舶设计打破了“造怎样的船”和“怎样造船”相分离的传统做法，不仅决定船舶的形式、尺寸、结构、性能，而且解决了怎样造船的问题，并对造船的生产成本和建造周期都有极其重要的影响，通过设计节约造船成本。

2、船舶设计的阶段划分与基本工作内容

船舶设计的主要任务是解决“造什么样的船”和“怎样造船”两个主要问题，“造什么样的船”主要是包括船舶的总体功能和船舶内各子系统的技术规格与要求，“怎样造船”是解决造船企业的造船方法问题。所以，船舶设计始于船舶总体功能和系统设计，最终是按区域、阶段、类型完成的生产设计。从实际操作过程来看，船舶设计一般分为以下三个阶段：

（1）合同设计

根据船东（客户）提供的委托设计任务书，从船舶总体设计的全局出发，对船舶尺度、总布置、主要性能、船体结构、舾装、内装、轮机、电气、空调、遥控和自动化等各主要方面，通过计算、绘图及多方案的分析比较，得出一个能满足船东使用要求或比船东要求更合理的的设计方案。主要是提供详细的设计说明书、总布置图、舾装剖面图、机舱布置图、主要设备厂商表、房间布置图、电力负载估算书、主要系统原理图等。主要图样和技术文件应取得船东认可，作为下阶段的设计依据。主要技术指标和规格是交船验收的依据，该阶段的设计，一般是船东和造船企业进行造船合同谈判的依据，所以该阶段的设计往往也被称作合同设计。

当船舶的技术复杂程度较高或进行船型开发时，合同设计之前可增加方案设计（或基本设计、概念设计）阶段。

（2）详细设计

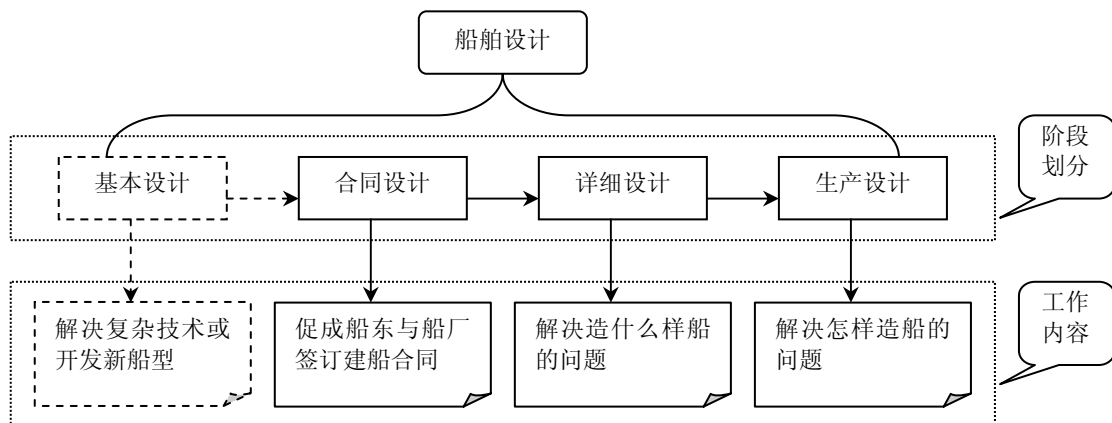
在合同设计的基础上，按功能、系统、专业进行详细性能设计，应对方案深入进行设计、绘制详图、编制计算书、进行模拟试验并编制试验报告，完成准确而完备的图样和技术文件。详细设计阶段的主要图样和技术文件应按有关规范、规则的规定和船东的要求，提交船级社、主管机关、和船东审查认可，并按退审意见进行修改。最终完成的设计资料是生产设计和建造交验的依据。

详细设计包括送审和非送审两部分工作内容，送审就是按照船级社的要求将图纸送船级社审图中心审查的设计内容，设计不同的船舶产品，需要送审的内容不同，具体的由船级社的标准与规范来约定。

（3）生产设计

船舶生产设计是指在合同设计和详细设计基础上进一步完成的直接面向船厂生产的设计工作，是按照现代化科学管理的要求，根据工厂的生产条件和技术水平，以合理的建造方针为指导，根据工艺阶段和施工区域的生产和管理需要，绘制工作图、管理表以及提供有关施工信息，用以指导和组织生产的设计过程，生产设计是保证船厂能顺利实现将设计图纸转变为最终船舶产品的重要工序，因此，也是船舶设计技术服务链的自然延伸。

船舶设计的阶段划分与工作内容如下图所示。



3、船舶设计的基本特点

（1）船舶设计技术含量高

现代船舶是先进科技的产物，更是先进科技的缩影。船舶设计既包括如船型

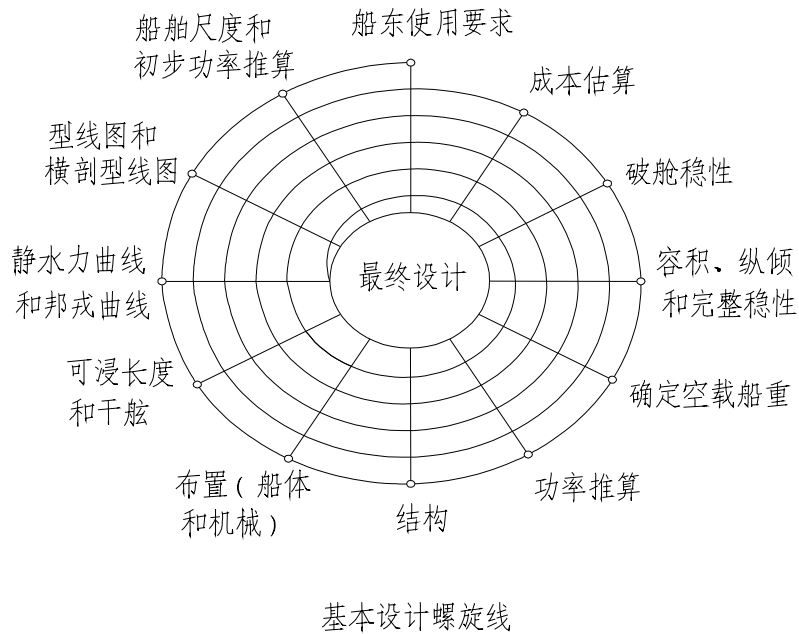
线型开发研究、船舶水动力理论计算研究、结构的有限元计算分析研究等理论的应用研究，又包括了诸如船-机-桨匹配研究、总布置优化、设备选型研究等系统协调研究，同时还包括了如先进工艺、模块化生产等生产过程的优化研究。因此，船舶设计与其他制造业研究设计比较，技术含量的深度和广度特征更明显。

（2）船舶设计是一项系统工程

船舶是许多子系统组成的一个大系统，船舶设计需要兼顾多方面互相冲突的要求。船舶一般至少包括船体、结构、货物装载和配载、主机和控制、操舵、助航、无线电通信、生活设施、电站、防火、救生、锚泊和系船、船体开口的关闭设备、防污染等子系统。因此，船舶设计时应注意：应将船舶作为一个大系统来考虑，反复权衡船舶各种主要功能和次要功能的要求，使子系统的相互关系达到最佳状态，从而最有效和最经济地达到船舶一切应有的功能；设计单位应综合运用多种科学和技术，尤其应注意掌握船舶使用环境的知识和营运业务方面的知识，并不断发展新概念和不断推进船舶科学技术的进步；在设计过程中，设计单位要与船东和船厂经常联系和协商，以使设计工作保持实用性和减少失误。

（3）船舶设计是不断优化的过程

船舶设计是多参数、多目标、多约束的求解和优化问题。最初粗估得到的主尺度完全有可能不符合要求，需要通过反复的迭代校验和修正，才能保证取值的可靠性。这是一个逐步近似的过程，通常按螺旋线进行。船舶设计的螺旋线如下图所示。



(二) 国内船舶设计市场概况

1、行业主管部门、行业监管体制、行业主要法律法规及政策

(1) 行业主管部门

①行业主管部门

由于船舶设计不是一个独立的行业，本世纪以前，中国也几乎没有专业的船舶设计公司，船舶设计力量集中在国有船舶设计单位和大中型船厂（以设计部等形式存在）。国有专业船舶设计单位属于事业单位性质，1982 年直属国务院领导的相当于部级的全国性船舶专业公司——中国船舶工业总公司成立，国有船舶设计单位被划入中国船舶工业总公司（1999 年，中国船舶工业总公司分拆为中国船舶工业集团公司、中国船舶重工集团公司，船舶行业称之为南北两大集团，国有船舶设计单位被分别划入这两大集团），中国船舶工业总公司代表国家行使船舶工业管理的职能，当时船舶建造和船舶设计都由中国船舶工业总公司管理。

1998 年，国务院机构改革后，国防科工委负责船舶工业行业的管理工作，主要负责制订船舶生产企业标准、管理标准以及船舶生产的市场准入。船舶工业行业管理实行中央和省（市、区）两级管理方式，国防科工委设有全国船舶工业行业管理办公室，省、自治区、直辖市设有船舶工业行业管理办公室。2005 年，中央编办发[2005]9 号文件——《关于进一步明确水上交通安全监督职责分工有关问题的通知》进一步明确“船舶建造质量安全监管由国防科工部门负责”，再

次确定了国防科工委为船舶工业的行业主管部门。在我国，船舶设计一直是作为船舶工业产业链的一个环节，并入船舶工业体系，因此船舶设计市场的行政管理部门为国防科工委。2008年3月，国务院出台新的机构改革方案，决定撤销国防科工委，其职能并入新设立的工业和信息化部，因此船舶工业的主管部门应该变更为工业和信息化部。

船舶设计和造船工业一样，也关系到船舶运输和人民生命财产安全，因此政府计划对该行业实行市场准入的审批制度。但是，目前相关的资质认定办法仍未出台。

②其他行业管理机构

除了国家行业主管部门的管理外，船舶设计市场的管理机构还包括中国船舶工业行业协会、中国造船工程学会、中国船级社和中国船舶检验局等。

中国船舶工业行业协会为国防科工委管理下的社会团体法人，其与船舶设计市场管理相关的主要职能是：参与制定、修订有关国家标准、行业标准，组织贯彻实施并进行监督。

中国造船工程学会为船舶与海洋工程科技领域的公益性、学术性社会团体法人，其主要通过学术交流等（例如品牌船型评选、船舶设计大师评选等活动）方式，提高中国船舶的科研和设计水平。

中国船级社和中国船舶检验局均为交通部下属单位，主要负责船舶检验。但中国船级社是中国从事船舶入级检验业务的专业机构，也是船舶设计市场最主要、最直接的管理机构。

另外，农业部下属的中国渔业船舶检验局主要负责对渔业船舶的设计和建造进行管理，农业部先后颁布了《渔业船舶设计、修造单位资格认定管理规定》和《渔业船舶图纸审查规定》等部门规章，因此渔业船舶设计市场管理比较规范。

（2）行业监管体制

目前，工业和信息化部主要颁布造船行业的标准，船舶设计企业必须遵守造船的规范与标准。船级社主要通过对船舶设计单位进行评估和审查船舶设计图纸，来实施对船舶设计市场的管理。由于中国船级社是中国从事船舶入级检验业

务的专业机构，是船舶设计市场的实际监管机构，其监管的方式一般包括以下两个方面：

①对船舶设计图纸的审查

船级社对于每类船舶的入级和建造都制订了详细的标准，设计单位必须严格按照规范和标准进行船舶设计。船舶生产开工前，设计单位或船东必须按照船级社规定的每类船舶的送审图纸目录将设计图纸送船级社审图中心进行审查，如果审查中发现问题，设计单位必须按照审图中心退审意见进行修改，直至审查通过，船舶才能开工建造。因此，船舶设计图纸的审查是保证船舶产品质量的重要因素。

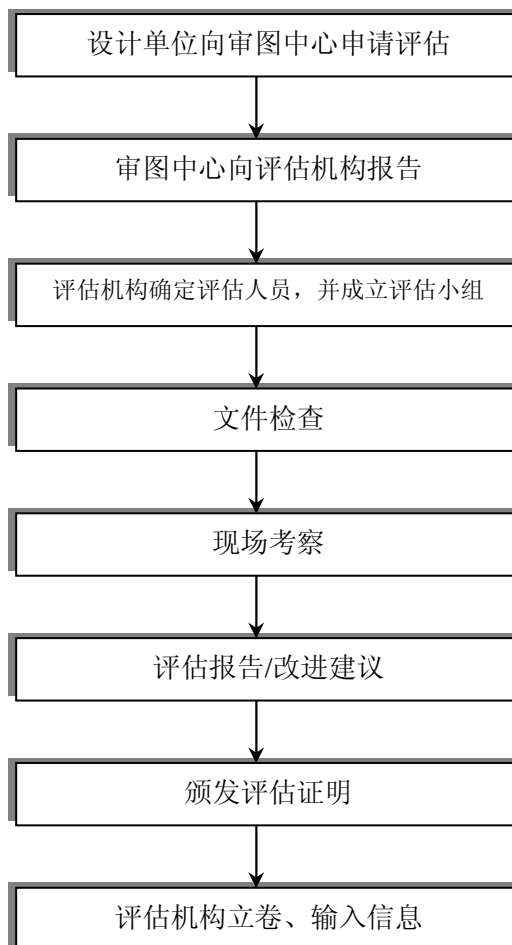
②对设计单位的管理

中国船级社对船舶设计单位的管理是通过对设计单位资质和设计质量的评估来实现的，评估的目的是为了促进船舶设计单位提高送审项目的设计质量，评估体系由三部分组成：设计单位基本条件评估、送审设计项目评估、送审图纸设计质量监控，中国船级社审图中心具体负责船舶设计单位的评估工作。

A、设计单位基本条件评估

中国船级社规定了设计单位应具备的一些基本条件，主要包括：人员条件（主要是专业技术人员的数量和比例）、技术条件（主要是设计与计算软件等）、质量管理（质量管理体系制度和人员、有效质量体系认证证书等）等，船级社对船舶设计单位的以上三个方面进行评估，并进行现场考察。评估合格，由船级社颁发评估合格证，评估合格证明必须列明船舶设计公司可以从事的设计范围。

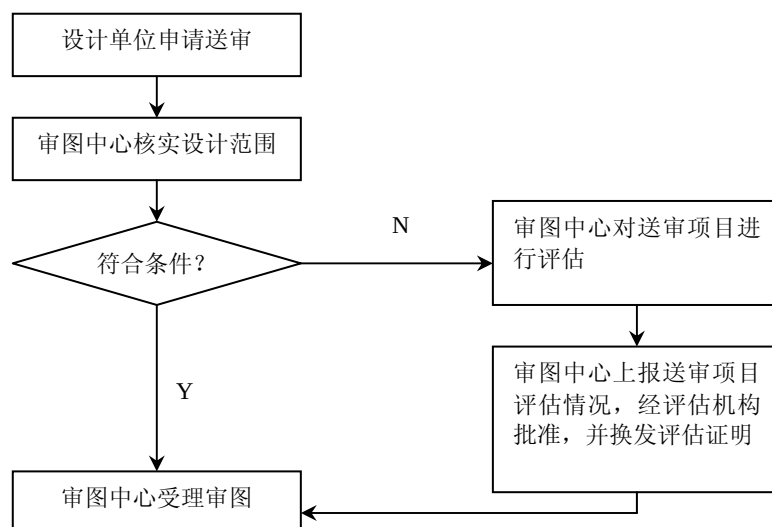
评估流程如下图所示。



B、送审设计项目条件及评估

船级社对船舶设计单位送审设计项目的项目主持人/技术负责人的设计工作经历作出了明确的规定，并规定应具有与送审项目相适应的规范、法规、标准、软件和具有资质的软件应用人员等。

送审设计项目评估流程如下图所示。

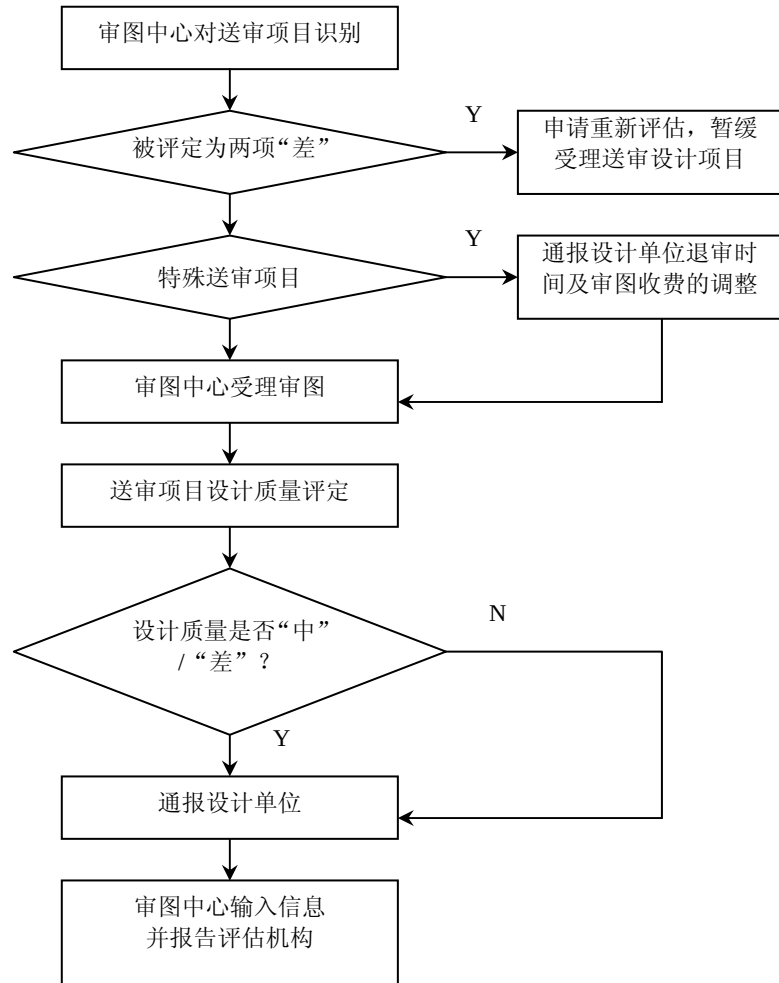


送审设计项目评估流程图

C、送审设计项目质量动态管理

船级社对船舶设计单位送审设计质量项目进行设计质量评定，评定结果分为优、良、中、差四个等级：优——设计符合公约、规则、法规和规范，总体设计方面基本无缺陷/问题，各专业相关送审图纸一致性、完整性、准确性优良；良——设计符合公约、规则、法规和规范，总体设计方面无重大缺陷/问题，各专业相关送审图纸一致性、完整性、准确性良好；中——设计基本符合公约、规则、法规和规范，总体设计方面无重大缺陷/问题，各专业相关送审图纸一致性、完整性、准确性一般；差——设计多处不符合公约、规则、法规和规范，总体设计方面存在重大缺陷/问题，各专业相关送审图纸一致性、完整性、准确性较差。船级社将船舶设计单位送审设计质量的评定结果进行记录。

送审设计项目质量动态管理的过程如下图所示。



（3）行业主要法律法规、规范及政策

①主要法律法规、规范与标准

目前没有与船舶设计行业直接相关的法律法规，船舶设计的主要依据是国际、国内船舶行业的规则、规范与标准。

船舶和海洋工程设计应满足在船舶建造期间现行的国际海事组织和各个挂旗国家海事部门等一系列的要求和规则、公约等，应满足各船级社的规范要求和一些行业内、国家标准等等。与船舶设计相关的主要规则、规范和标准如下：

- 中华人民共和国船舶检验局《船舶与海上设施法定检验规则》（2008）
- 中国船级社现行《钢质海船建造与入级规范》及修改通报；
- 《1974年国际海上人命安全公约》（SOLAS公约及其修正案）；
- 《船舶与海上设施起重设备规范》；

- 《特种用途船舶安全规则》；
- 《1969年国际船舶吨位丈量公约》；
- 《1973年国际防止船舶污染公约》(MARPOL73/78公约及其修正案)；
- 《国际电信及无线电规则》；
- 《1972年国际海上避碰规则》；
- 《1966年国际船舶载重线公约》及1988年议定书；
- 国家标准《海洋船舶噪声级规定》(GB5979-86)；
- 国家标准《海船食品、饮水、淡水及人员行李重量计算定额》(GB/T3649-94)；
- 美国海岸警备队关于外国船只在美通航水域内操作的规范和规则；
- 巴拿马运河规则；
- 苏伊士运河管理局航行规则；
- 船舶操纵性暂行标准IMO A751 (18)；
- 船舶压载水控制和管理导则IMO A868 (20)；
- 其它适用的国内、国际公约及规则（包括在船舶设计、建造期间和交船前所颁布和生效的）。

②主要政策

与船舶设计相关的现行主要政策如下表：

序号	时间	名称	核心内容
1	2009	船舶工业调整和振兴规划实施细则	1、研发水平显著提高。 三大主流船型研发设计实现系列化、标准化，形成一批具有国际竞争力的品牌船型，高技术高附加值船舶和海洋工程装备开发取得突破。 2、提高自主创新能力。 制定《船舶工业科研开发重点项目目录》，支持优化升级三大主流船型，开发适应新规范、新标准和节能环保要求的船舶，提高大型液化天然气船、大型液化石油气船、大型汽车运输船、科学考察船等高技术高附加值船舶的设计开发能力，加快新型船用柴油机及其关键零部件、甲板机械、舱室设备、通信导航自动化设备的自主研发，加快现代造船技术、船舶和海洋工程装备基础共性技术研究。 3、加大科研开发和技术改造投入。 增加高技术船舶科研经费投入，支持高技术新型船舶、海洋工程装备及重点配套设备研发，支持关键共性技术和先进制造技

			术研究，加快船舶工业标准体系建设。支持船舶企业和科研机构研发条件建设。
2	2009	国务院关于船舶工业调整振兴规划	1、加快自主创新，开发高技术高附加值船舶。 2、加强技术改造，提高自主创新能力。
3	2009	船舶工业技术进步和技术改造投资方向(2009-2011)	科研开发重点领域和主要内容： 1、三大主流船型：散货船、油船、集装箱船符合国际造船新规范标准，拥有自主知识产权，具有安全可靠、绿色环保、营运经济性和使用舒适性的产品开发与优化升级。2、高技术高附加值船舶：大型液化天然气船、万箱级以上集装箱船、大型液化石油气(LPG)船、大中型工程船舶、大型汽车运输船、客滚船、高档化学品船、科学考察船、大型远洋渔船、豪华游艇、豪华游轮等。 3、海洋工程装备：(1)主流海洋移动钻井平台(船舶)：120 米及以上水深自升式钻井平台、3,000 米水深钻井船、3,000 米水深半潜式钻井平台自主研发；(2)主流浮式生产系统：深水浮式生产储卸装置(FPSO)关键设计技术、深水半潜式生产平台关键设计技术研究；(3)主流海洋工程作业船和辅助船：万马力级深水三用工作船、3,000 米水深大型起重铺管船、高性能物探船、5 万载重吨及以上半潜运输船、3,000 米水深工程勘察船自主研发；(4)新型海洋工程装备：浮式 LNG 生产储卸装置(LNG-FPSO)关键设计技术、多功能自升式平台关键设计技术、边际油田型浮式生产储油装置(FPSO)关键设计技术、立柱式生产平台(SPAR)关键设计技术研究；(5)基础共性技术：深水浮式结构物运动耦合及外载荷分析、海洋工程装备总装建造技术、海洋工程装备项目管理技术研究；(6)关键配套设备和系统：大型海洋工程装备深水定位系泊系统、FPSO 单点系泊系统研究及关键装置、动力定位系统、海洋工程船舶综合信息集成管理系统、大型海洋平台电站集成技术研究及关键设备、自升式钻井平台升降系统研制。
3	2009	海洋工程装备科研项目指南（第一批）	发展目标： 到 2012 年，在主流移动钻井平台（船舶）、海洋工程作业船和辅助船的研发方面取得全面突破，形成若干知名品牌产品；掌握主流浮式生产系统和新型海洋工程装备的关键设计技术，为后续工程研制奠定基础；具备主流海洋工程装备关键设备的配套能力，填补国内空白；提升海洋工程装备的基础共性技术水平，形成一系列技术标准和规范。
4	2006	船舶工业中长期发展规划（2006-2015）	1、要适应市场对船舶安全、环保、节能、舒适等性能要求不断提高的形势，按照船舶大型化、高速化、智能化的技术发展方向，遵循“巩固优势、突出重点、循序渐进、全面提升”的技术发展方针，提高产品优化设计、开发创新和制造水平。2、密切跟踪研究国际技术发展动态，采取自主研发、中外联合设计、技术引进等多种方式，全面掌握市场需求量大面广的主力船舶和海洋工程装备的优化和设计技术，培育高技术、高附加值船舶和海洋工程装备设计、制造能力。提高船用设备设计、制造水平，逐步掌握核心技术，增加品种规格。
5	2006	船舶科技发展“十一五”规划纲要	到 2010 年，自主创新能力显著增强，综合技术水平大幅提高，为壮大船舶工业实力提供强有力的支撑。在若干重要领域掌握一批核心技术，在具有一定基础和优势的领域打造一批国际品牌，船舶研发、设计和船用设备制造技术接近世界先进水平，局部领域形成一定优势，为在 2020 年前成为世界造船强国奠定

			基础。
6	2006	国务院关于加强振兴装备制造业的若干意见	开发大型海洋石油工程装备、30 万吨矿石和原油运输船、海上浮动生产储油轮 (FPSO)、10,000 箱以上集装箱船、LNG 运输船等大型高技术、高附加值船舶及大功率柴油机等配套装备。
7	2007	国务院关于加强发展服务业的若干意见	大力发展科技服务业，充分发挥科技对服务业发展的支撑和引领作用，鼓励发展专业化的科技研发、技术推广、工业设计和节能服务业。

（三）船舶设计市场概况

1、船舶设计市场发展基本情况

中国的船舶设计市场是伴随着中国造船行业的发展而发展的，以下从几个方面分析船舶设计市场的基本情况。

（1）船舶设计市场的四类设计力量

①国有专业船舶设计单位

七〇八所、上海船院为代表的国有专业船舶设计单位，目前该类船舶设计单位仍占据中国船舶设计市场的主导地位。

②大型国有造船企业的设计队伍

中国大型国有造船企业的船舶设计队伍，它们一般以船厂的一个下设机构——设计部或设计所的形式存在，力量比较强大，主要从事船型开发和生产设计。

③民营船舶设计公司

近年来，如同民营船厂异军突起一样，民营船舶设计公司也在短短几年内如雨后春笋一般纷纷出现，其数量之多，成长速度之快令造船界惊叹。其中具有代表性的民营船舶设计公司有上海佳豪船舶工程设计股份有限公司和上海京荣等。

（资料来源：《中国船舶设计市场概览》（根据《中国船舶报》2005 年第 51 期、2006 年第 1、2、3 期相关资料整理而成））

④外资船舶设计公司

中国造船市场的迅猛发展，也吸引了不少外国船舶设计公司进军中国船舶设计市场，一些外国独资与中外合资的船舶设计公司悄然出现，主要分布在上海、大连、广州和武汉等造船业较发达的地区，规模较小，多在 60 人以下。大连福凯船舶设计有限公司（DF-Marine），上海杰星船舶设计有限公司（CS Marine）是其中较有代表性的几家。（资料来源：《中国船舶设计市场概览》（根据《中国船舶报》2005 年第 51 期、2006 年第 1、2、3 期相关资料整理而成））

（2）我国船舶设计市场管理现状与突出特征

①船舶设计市场管理现状

目前，国家对船舶设计市场没有实行统一的资质认定和行业准入制度，只有部分省市出台了地方的船舶设计资质认定办法，在行业管理方面，主要是船级社通过对船舶设计图纸的审查来对船舶设计的质量进行把关。因此，船舶设计市场比较混乱，中小船舶设计公司鱼龙混杂、良莠不齐，导致部分船舶设计质量低劣，影响了船舶设计市场的健康发展。

②船舶设计市场突出特征

船舶设计市场的突出特征是地域性，船舶设计市场集中在上海、大连、江苏、浙江、山东、武汉等区域，其中以上海尤为集中。

③船舶设计市场容量

本公司所从事的船舶设计业务的市场容量与造船工业的规模直接相关，而造船工业的市场规模与世界经济发展和贸易规模密切相关。从 2002 年以来，世界造船工业呈现以下几个特点：一是造船业规模（以载重吨来衡量）不断增长；二是新船建造价格持续高位运行；三是世界的造船工业由西方向东亚转移，在东亚内部向中国转移，中国造船完工量、手持船舶订单量连续 6 年保持快速增长，造船三大指标（完工量、新订单量、手持订单量）已全面超越日本，位居世界第二（中国船舶工业行业协会《2008 年全国船舶工业经济运行分析报告》）。

随着 2009 年以前世界造船工业的持续景气和世界造船中心向中国的转移，带动了中国船舶设计市场的持续繁荣。因此，本公司所从事的船舶设计业务由于其下游行业的持续稳定增长，致使该业务领域有着良好的发展前景。

2、船舶设计市场竞争格局与市场化程度、主要企业

船舶设计市场化程度比较高，以上四类设计力量都有自身优势和主打的业务领域，四类设计力量的竞争格局大致如下：

国有专业船舶设计单位由于发展历史悠久，积淀了深厚的技术和人才优势，加上国家每年都有大量的资金投入，随着中国船舶工业的飞腾，它们将目光瞄准世界一流设计院所的发展方向，设计的船舶向大型化、高技术化和高附加值化发展；在当今中国船舶设计市场中，国有专业船舶设计单位依然占据着主导地位。

随着中国船舶工业的日益壮大而成长，它们的产品在很大程度上代表着具有中国自主知识产权的“中国制造”船舶的水平，是中国冲击世界船舶市场的排头兵，主要代表企业有 708 所和上海船院。（资料来源：《中国船舶设计市场概览》（根据《中国船舶报》2005 年第 51 期、2006 年第 1、2、3 期相关资料整理而成））

大型国有造船企业的设计队伍主要承担本企业造船经营活动中的部分船舶的前期开发和详细设计，以及绝大部分船舶的生产设计任务，一般不从事对外经营活动，相互之间也几乎不存在竞争关系，由于对造船生产过程、工艺、计划安排等比较熟悉，因此在船舶生产设计上这些大型国有船厂所属的设计部门有突出的优势，实力不容小觑。（资料来源：《中国船舶设计市场概览》（根据《中国船舶报》2005 年第 51 期、2006 年第 1、2、3 期相关资料整理而成））

民营船舶设计公司往往与其他设计力量进行错位经营，避开正面竞争，造船市场的多元化发展，为其留下了广阔的发展空间。目前，在国内船舶设计市场上，民营设计公司占据了 90% 以上的 5 万吨以下散货船设计市场份额，4 万吨以下的油船、1000TEU 以下的集装箱船一般也是由民营设计公司设计。目前，国内民营船舶设计公司有几百家，按设计能力对省市排序，依次为上海、湖北、广东、浙江、福建、辽宁、山东、天津和江苏。民营船舶设计公司的兴旺得益于造船业的大发展，民营船厂的兴起给民营船舶设计公司提供了足够的成长空间。由于国内老牌船舶设计单位将发展方向瞄向大型船舶或高技术、高附加值船舶的设计，从而使得国内中小型常规船型的设计市场出现了空白，客观上为民营设计单位的兴起创造了良好的条件。我国绝大多数民营船舶设计公司成立时间不长，这类公司历史虽短，但发展势头强劲，且其中一些企业已渐成气候。民营船舶设计市场与造船市场极为相似，老牌设计单位无暇顾及的范围，正是民营设计公司茁壮成长的土壤。（资料来源：《中国船舶设计市场概览》（根据《中国船舶报》2005 年第 51 期、2006 年第 1、2、3 期相关资料整理而成）；《船舶设计行业凤凰涅槃》，徐华，“《中国船检》2008 年第 5 期”）

越来越多国外船东到中国造船，也带动了外国设计公司的涌入。他们或独资或合资纷纷在中国建立分支机构，其中以上海最多。由于这些公司具有海外背景，很受国外船东认可。他们数量虽然不多，但却代表了相当高的设计水平，并拥有大量高端客户群。2004 年在上海成立的巴柏塞斯船舶科技有限公司由新加坡 CS

Marine Technology Pte.Ltd 与挪威 Wilhelmsen Maritime Services 下属的一家公司共同投资。挪威 Wilhelmsen Maritime Services 是有着超过 150 年历史的老牌航运公司，这种背景让巴柏塞斯公司很受国外船东青睐。像这样的公司，在上海、大连、浙江等省市还有很多，大连福凯船舶设计公司也是其中一员，占其 51% 股份的大股东即为瑞典的船舶设计公司。（资料来源：《中国船舶设计市场概览》（根据《中国船舶报》2005 年第 51 期、2006 年第 1、2、3 期相关资料整理而成）；《船舶设计行业凤凰涅槃》，徐华，“《中国船检》2008 年第 5 期”）

3、船舶设计市场进入障碍

虽然，目前除渔业船舶外的船舶设计没有行业资质管理，但是船舶设计业务具有典型的技术、人才密集型特点，同时船舶设计企业要做大做强，也需要大量资金支持，船舶设计实行资质认定和行业准入制度势在必行，重点也将是从技术和规模等方面加以限制。因此船舶设计业务具有较高的技术与人才壁垒。

（1）技术壁垒

船舶设计涉及多门科学知识和工程专业技术，如船舶工程、海洋环境、结构力学、流体力学、钢结构、工程计算技术、机械、电气和特种工艺设备知识，具有典型的知识和技术密集型特点。目前，国内从事船舶设计且具有较强竞争力的只有国有专业船舶设计机构、大中型船厂的设计队伍和极少数的民营设计公司。因此，船舶设计市场存在较高的技术壁垒。

（2）人才壁垒

丰富而廉价的劳动力资源是我国船舶工业的主要优势之一，但高素质的设计开发和技术人员却严重不足，且主要集中在上海、大连、武汉等地，随着船舶工业的大发展，设计人才短缺问题将成为制约我国船舶行业的主要因素之一。

船舶设计是一项复杂的系统工程，设计复杂、工作量大，船舶设计同时具有人力和人才密集的特点。随着新技术和先进软件在船舶设计领域的运用，对设计人员的素质要求越来越高，设计人员的数量和质量是船舶设计公司发展最关键的因素。因此，船舶设计市场存在较高的人才壁垒。

4、船舶设计市场供求状况及变动原因

中国船舶设计市场随着中国造船业的发展而壮大。由于 2009 年以前旺盛的

需求刺激，中国船舶设计企业尤其是民营设计企业如雨后春笋般涌现。在四类船舶设计力量中，国有专业船舶设计单位和大中型船厂的设计队伍在数量上的增长不明显，其主要是通过调整发展方向抢占高端市场；国外设计公司也主要是为外国船东在中国建造的船舶提供前期设计，数量增长有限；增长数量最快的，当属民营设计单位。但是民营设计企业形成规模的并不多，只有佳豪船舶、上海京荣船舶设计有限公司等几家。

展望未来，国有专业船舶设计单位和大中型船厂的设计力量将继续保持领先地位；外资设计公司由于收费和服务链的缺陷，其优势地位将难以为继；民营设计企业将经历一个优胜劣汰的过程，其中的优势企业将继续发展壮大。

5、本公司所处行业利润水平的变动趋势及变动原因

（1）船舶设计业务的收费模式

本公司所从事的船舶设计业务属于专业技术服务行业，为船舶生产提供专业的船型开发、船舶设计等服务。由于造船工业历史悠久，船舶设计业务的业务模式也已经比较成熟，从国内来看，船舶设计均是按照新船建造价格的一定比例收取费用，可以用设计费率来表示。

（2）船舶设计业务的主要成本

由于船舶产品单件、小批量生产的特点，因此船舶设计产品就不具有可无限复制的特点，一般情况下，每一个船舶产品都需要设计人员进行大量的设计工作。另外，软件是船舶设计的主要技术手段，目前先进的船舶设计软件都由国外知名公司开发，购买成本较高。因此，设计人员的工资和软件摊销费用就成为了船舶设计业务成本的主要组成部分。

（3）船舶设计业务的利润率水平变动趋势及变动原因

近年来，中国船舶设计业务的毛利率处于较高水平，主要是中国造船行业的发展给船舶设计带来了良好的发展机遇。由于世界造船业在 2008 年达到顶峰，2008 年 9 月以来，世界船市一直在低位运行，新船价格不断走低，从短期来看，船舶设计业务的利润率水平将可能下降。但是，由于全球经济贸易的发展，未来世界航运和造船业的发展前景仍然广阔；同时，由于国际海事组织对船舶节能环保等方面提出了更高的要求，今后船舶的科技含量将大大提高，船价将呈现上升

趋势，船舶设计在造船工业中的地位将更加突出，将对船舶设计行业的盈利产生正面影响。因此，从中长期来看，船舶设计业务的利润率水平将能保持平稳并上升的趋势。

（四）影响船舶设计市场发展的有利因素和不利因素

1、有利因素

（1）世界造船工业的发展

随着世界经济的发展，世界贸易额持续增长。由于货物船舶水路运输，运量大、占地少、能耗低，是最经济、环保的运输方式。因此，当今国际贸易货物近90%由船舶承运。国际货运船队以年均2~5%的速度扩张，目前运力已近10亿载重吨（DWT），其中散货船、油船和集装箱船分别占36%、32%和12%。以船舶平均使用寿命约25年计算，每年更新需求即达3,000万载重吨。另外，随着世界经济一体化发展，货运需求增加而带来的船队运力增加需求不断增长。因此，世界造船工业的发展将会继续带动船舶设计市场的发展。

（2）世界造船工业向中国的转移

船舶设计的服务对象为造船工业，船舶设计企业必须贴近造船企业。因此，哪里船舶工业发达，哪里的船舶设计市场就兴盛。

几十年来，世界造船产业的转移主要表现在两个方面：一是造船中心从西欧向东亚转移，这一过程已基本完成；二是东亚内部的产业转移，随着中国造船业的崛起，世界船舶市场份额呈现由日、韩向中国转移的趋势，这一过程仍在进行之中。

上世纪50年代之前，以英国为代表的西欧造船界一直占据统治地位。进入1950年代，日本造船业的崛起打破了西欧造船国一统天下的局面。1956年，日本商船下水量首次超过英国，居世界第一。从1970年代开始，韩国造船业逐步发展起来，并超过了日本。1999年，韩国承接新船订单超过日本；2000年，新船接单和手持订单远远超过日本，造船产量也首次超过日本，成为新的世界造船霸主。在日、韩造船业崛起之前，无论在产量还是技术水平上，西欧无疑是世界造船中心，英国、挪威、芬兰、丹麦等都是当时世界造船强国。日本和韩国造船业的迅速发展，使西欧造船中心的地位开始动摇，世界造船中心相应地从西欧转移到东亚。

尽管东亚已成为世界造船业中心，但东亚内部造船工业的结构也在发生变动。日本虽处于世界造船业领先地位，但日本造船业的发展近几年来遇到了许多问题：造船人员后继力量不足、人工费昂贵等。日本许多企业采取并购重组等方式，通过扩大规模来降低成本。韩国造船业过去几十年发展很快，但韩国造船业在发展过程中也遇到了制约瓶颈，主要是国内岸线资源不足、技术人员与生产工人相对短缺、人工费上涨较快等。与此同时，中国造船业由于具备多方面的比较优势，取得了长足发展。从 2003 年起，我国造船完工量、新接订单量和年底手持订单量三大指标已全面超过欧洲造船国家的总和，与日本、韩国的差距大幅缩小，并在油船、散货船、集装箱船三大主流船型市场位居世界第二。至 2008 年，我国造船完工量、手持船舶订单连续 6 年保持快速增长，造船三大指标已全面超越日本，位居世界第二。

由于中国经济的高速发展，中国同时具备了成为世界造船业中心的两个核心条件——市场规模和劳动力。可以预见，世界造船业向中国转移的趋势仍将进行下去，中国必将成为世界的造船中心。

随着世界造船重心东移，大量船舶设计业务也随之东移，同时对船舶设计的技术要求也在不断提升。由于远离造船中心以及人力资源匮乏、昂贵，欧洲原本领先的船舶设计业务日渐萎缩，除了在豪华游船、客滚船设计建造等高技术、高附加值欧洲传统的垄断领域依然保持强势地位外，在造船市场近九成的干散货船、油船、集装箱船等的设计领域正在后退。目前，以欧洲为主的国外设计公司在中国主要从事为欧洲船东提供的前期咨询设计服务（概念设计、合同设计），而造船合同签订后的设计服务、详细设计和生产设计则多由造船厂当地船舶设计公司承担。因此，国外船舶设计公司对日益强大的中国造船市场的影响力正在逐渐减弱。

（3）造船行业成为国家战略产业

2006 年国家出台了与造船行业有关的两个重要文件，一个是国务院发布的《国务院关于加快振兴装备制造业的若干意见》，另一个是经过国务院批准后由国家发展改革委、国防科工委联合发布的《造船工业中长期发展规划（2006-2015）》。

《国务院关于加快振兴装备制造业的若干意见》中指出：开发大型海洋石油

工程装备、30 万吨矿石和原油运输船、海上浮动生产储油轮(FPSO)、10,000 箱以上集装箱船、LNG 运输船等大型高技术、高附加值船舶及大功率柴油机等配套装备，因此，造船业被列入振兴装备制造业的重点领域。

《造船工业中长期发展规划(2006-2015)》明确了我国船舶工业的发展目标：2010 年，自主开发、建造的主力船舶达到国际先进水平，年造船能力达到 2,300 万载重吨，年产量 1,700 万载重吨，造船年销售收入 1,500 亿元（其中出口 1,200 万载重吨，出口值 120 亿美元）。2015 年，形成开发、建造高技术、高附加值船舶的能力，年造船能力达到 2,800 万载重吨，年产量 2,200 万载重吨，年销售收入 1,800 亿元（其中出口 1,500 万载重吨，出口值 160 亿美元），使我国成为世界造船强国。

《造船工业中长期发展规划（2006-2015）》中对船舶设计的发展提出了相关要求：要适应市场对船舶安全、环保、节能、舒适等性能要求不断提高的形势，按照船舶大型化、高速化、智能化的技术发展方向，遵循“巩固优势、突出重点、循序渐进、全面提升”的技术发展方针，提高产品优化设计、开发创新和制造水平；密切跟踪研究国际技术发展动态，采取自主研发、中外联合设计、技术引进等多种方式，全面掌握市场需求量大面广的主力船舶和海洋工程装备的优化和设计技术，培育高技术、高附加值船舶和海洋工程装备设计、制造能力；提高船用设备设计、制造水平，逐步掌握核心技术，增加品种规格。

2009 年 2 月，国务院审议通过了《船舶工业调整和振兴规划》，进一步明确，加快船舶工业调整和振兴，必须采取积极的支持措施，稳定造船订单，化解经营风险，确保产业平稳较快发展；控制新增造船能力，推进产业结构调整，提高大型企业综合实力，形成新的竞争优势；加快自主创新，开发高技术高附加值船舶，发展海洋工程装备，培育新的经济增长点。该规划提出六项政策：一要稳定船舶企业生产；二要扩大船舶市场需求；三要发展海洋工程装备；四要积极发展修船业务；五要支持企业兼并重组；六要加强技术改造，提高自主创新能力。

2009 年 6 月，《船舶工业调整和振兴规划实施细则》发布，提出了船舶产业振兴的主要目标、主要任务和政策措施等。

因此，随着国家将造船行业列为国家战略产业，为其服务的船舶设计业务的发展空间也将随之变得更加广阔。

（4）船舶规范与标准的改进

为适应航运市场发展的需要，船舶规范与标准也不断改进，这为船舶设计行业创造了新的市场机会。例如出于环境保护的要求进行的油船改建，由于油轮海损事故，对环境造成的破坏越来越引起各国政府的重视，至今已有13个有影响力的国家政府颁布法令，禁止单壳单底油轮靠岸，一大批上世纪80-90年代建造的油轮不能继续运营，因此船东需要将这些油轮改装：一是改装成双壳油轮，二是改装成散货船或矿砂船。另外，随着国际环保压力的不断加大，国家海事组织(IMO)将采取措施，提高国际航行船舶的节能标准、减少污染排放，这必将促进船舶科技的发展，促进船舶产品的更新换代。

因此，为适应船舶规范与标准的改进，船舶改装设计、船舶更新换代也为船舶设计提供了新的发展空间。

（5）专业技术服务业成为国家重点扶持行业

船舶设计属于专业技术服务业，根据《国务院关于加强发展服务业的若干意见》指出：大力发展科技服务业，充分发挥科技对服务业发展的支撑和引领作用，鼓励发展专业化的科技研发、技术推广、工业设计和节能服务业。因此，船舶设计属于国家重点支持发展的行业。

2、不利因素

（1）船舶设计技术与手段落后、基础研究投入少

中国造船工业从数量上看，已经成为造船大国，但是造船的技术含量和附加值与国外先进国家相比仍有很大的差距，首要表现在船舶设计和建造技术落后，技术装备水平、产品开发能力均明显低于先进造船国，出口船舶的船用自动化设备基本依赖进口。

国际上把船型大致分为 16 大类，目前我国能够自主设计和建造的仅有原油船、成品油船、化学品船、散货船等 6 大类常规船型，冷藏船、全集装箱船、滚装船、液化石油气船等 8 大类船型的建造主要靠购买国外设计，而液化天然气船、大型豪华游船等国内设计和建造经验尚浅，海洋工程装备的设计更是一直主要依靠国外。

设计是造船之母。设计不仅决定船舶的形式、尺寸、结构、性能，而且对生

产成本和建造周期都有极其重要的影响。我国自主设计的大中型常规船舶，与国外造船水平较先进国家设计的同类船舶相比，船体重量有些要高出 5-10%，甚至更多，管路要长 12%，电缆多 25-30%，主机功率高 9-13%，各项设备配置也多。设备配置多，带来的直接后果是材料的浪费和船舶建造、使用成本双增加。

在设计能力和效率上，由于开发设计手段落后，设计周期长，国内船舶设计往往不能满足造船生产效率的需要。日、韩船厂对常规船舶首制船段的设计工时数通常在 5 万工时以下，而我国则高达 10—20 万工时。据估计，目前国内船舶设计和建造的总体水平与日、韩的差距大致是 10—15 年。

基础研究薄弱是影响国内船舶设计水平和能力的一个重要原因。为确保未来市场中的竞争地位，各国造船企业普遍对科研开发活动寄予厚望，投入大量科研经费。我国目前在船舶科技领域的投资仍然偏少，与造船大国的地位不相符。

船型开发是船舶工业永恒的主题。展望全球造船市场，船型技术研发仍然是当前造船业发展的“上帝之手”，从某种意义上说，谁手里有了“经济、安全、环保”的优秀船型，谁就能在市场竞争中处于领先地位。无论从安全性还是经济性来说，船型的优化创新永无止境，永远存在市场空间，中国造船设计只有加大资金投入和科技创新力度，才能转弱为强。

（2）船舶设计市场自身存在的问题

由于中国船舶工业的飞速发展，中国的船舶设计业务发展也十分迅速，《中国船舶报》曾以船舶设计单位最为集中的上海为切入点，深入调查了中国各类船舶设计公司，其以“群雄逐鹿”来形容当今中国的船舶设计市场。

在船舶设计市场繁荣的背后，也存在着诸多问题，主要是中小船舶设计单位鱼龙混杂、良莠不齐，更有相当数量的设计单位是只有三五人、七八人的“聚散型”企业，有业务时就聚到一起做一做，没业务时就散了各干各的，公司管理者并不打算形成规模，更缺乏规范的管理制度，这不仅从长远来看会影响整个产业设计水平的提高，而且会直接导致低质量船舶的产生。一些中小船舶设计企业设计的船舶经常会存在这样那样的技术缺陷，图纸也不够详细、规范。

产生以上现象的主要原因在于我国还没有一套国家级的对船舶设计单位进行资质认定的规范和标准，这直接导致了设计市场秩序的混乱。如果不尽快出台相关的资质认定办法，将不利于船舶设计市场的发展。

（五）船舶设计业务技术水平、业务模式及周期性等特征

1、船舶设计业务技术水平

（1）船舶设计的主要技术手段

①船舶设计涉及的学科知识

船舶设计是一门综合性极强的科学技术，其涉及的学科领域主要包括船舶工程、海洋环境、结构力学、流体力学、钢结构、工程计算技术、机械、电气和特种工艺设备知识。因此，船舶设计具有典型的知识、技术密集型的特点。

②新技术在船舶设计领域的运用

现代科学技术的发展，信息技术和数字化技术在船舶设计领域的成功应用，使船舶设计发生了天翻地覆的变化，极大地降低了船舶设计人员的劳动强度，明显缩短了设计周期，并且使船舶产品的技术含量大幅提高。

③船舶设计软件

工欲善其事，必先利其器。随着船舶不断向大型化、复杂化方向发展，利用先进的计算机技术，提高设计水平，缩短设计周期，设计出经济、高附加值的船舶是大势所趋。目前，国内船舶设计企业的三维设计软件系统基本依赖国外引进软件，国外的设计软件在关键的功能范围内均不开放，影响了企业数字船舶设计平台的建立，引进软件费、实施费、软件维护费不断攀升。目前，中国船舶设计业必须开发研制具有自主知识产权的船舶设计软件系统，并建立自己的船舶设计软件产业。

（2）中国船舶设计技术水平

科技实力和创新能力是现代船舶工业国际竞争力的决定性因素。经过改革开放近 30 年的发展，我国船舶工业产量规模已跃升到世界第二位。造船产量和市场份额跨越式增长的背后必然是科技水平和实力的跨越。“十五”以来，我国船舶科技实力明显增强。重点主流船型形成标准化、系列化产品，高新技术船舶和海洋工程装备取得重大进展，船用配套设备填补多项国内空白，现代造船技术应用水平显著提高，有力支撑了产业的跨越发展。但总体来看，我国船舶工业的技术实力和水平与先进造船国家相比仍然存在较大差距，主要表现为：基础领域缺乏原创技术，自主船型缺少国际品牌，关键配套尚无自主产品，船舶设计技术基

础薄弱，技术储备不足，造船管理技术落后，信息化应用水平低。目前，我国虽然是一个造船大国，但还不是造船强国，甚至在某些关键领域仍然受制于人。为此，国防科工委制定了《船舶科技发展“十一五”规划纲要》，一个根本目的就是要推动我国船舶科技水平的整体跨越，为壮大船舶工业实力、建设世界造船强国提供强有力的科技支撑。

2、船舶设计的业务模式

船舶设计业务的主要业务模式是通过为客户提供研发设计服务，从而收取设计费用。原中国船舶工业总公司曾对民用船舶设计费有暂行规定，即按船价的一定百分比收取设计费。目前船舶设计行业设计费收取基本参照了原中国船舶工业总公司的规定。一般情况下，详细设计收费为船价的 1.5%-2.5%，生产设计的收费为船价的 1.8%-2.5%，但实际合同价格双方将根据市场情况和工作内容协商决定，一般在上述百分比范围之内。

以下以船型研发、合同设计、详细设计和生产设计四个阶段介绍船舶设计业务的经营、收费模式。

（1）船型研发

造船行业前期服务的特点，是先投入后产出。首先，通过航运市场和造船市场的调查研究，对各类船舶的需求和发展趋势、造船市场的现状和发展，进行分析研究，确定具有发展前景的开发船型。然后组织力量进行船型开发、技术经济论证，对那些影响船型竞争力的关键技术如船舶的快速性能和船体结构性能，必须事先投入相当人力/财力进行预研，例如船体线型的优劣直接影响船舶消耗功率的大小和船舶航速的快慢，船体结构设计优化直接影响船体强度、空船重量和船舶载重量的大小。在上述大量研究的基础上向船东推出成功开发的船型，以期得到船东的认可。另一方面，船型开发的成功也为船厂顺利承接造船订单创造了条件。

（2）合同设计阶段

船舶设计公司得到客户（船东或船厂）就某船建造项目的征询并确定基本意向后，根据客户具体要求完成包括全船技术规格书、总布置图、舾剖面图以及主要设备厂商表等在内的合同设计，作为船舶建造合同技术谈判的基础。在随后安排的技术谈判时，据此船厂和船东讨论确定船舶具体技术要求和各项技术指标，双方在对船舶所有技术要求达成一致意见后，进入商务谈判阶段。

在商务谈判阶段，与船厂和船东就船舶建造的要求、船级社、挂旗国、交船周期、主要技术指标、费用（合同金额）、支付方式等内容达成一致意见，签订船舶建造合同，合同设计的主要文件图纸，如总图、技术规格书和主要设备厂商表等作为建造合同的附件。

随后船厂（或船东）与设计公司，根据建造合同要求，就设计周期、设计费用、支付方式、施工配合、双方责任、图纸版权等内容达成一致意见，签订船舶设计合同。

设计合同签订后，客户根据设计合同金额的一定比例向设计公司支付第一期费用，一般为合同金额的 20%-30%左右。

（3）详细设计阶段

在设计合同签订后，设计公司落实船舶的工程负责人及各专业的项目负责人。收到客户第一期设计费后，下达设计任务书，船舶详细设计正式启动。由工程负责人编纂项目质量计划书，专业项目负责人编纂船舶详细设计图样及技术文件目录，开展详细设计图纸设绘、文件编制及有关试验研究，并按送审图纸目录送船级社审查。详细设计图纸分期分批送审，以保证满足船厂工期的原则进行。一般先送审船厂开工下料及主船体结构建造必需的图纸。在此同时，船舶设计公司还须按规定将图纸和文件送船厂和船东审查，并磋商、修改。

在船舶设计公司完成船舶主体结构图纸送审后，客户按船舶设计合同金额的某一百分比向船舶设计公司支付第二期设计费，一般为合同金额的 20%-30%左右。

在设计公司完成船舶全部图纸送审后，客户按船舶设计合同金额的某一百分比向船舶设计公司支付第三期设计费，一般为合同金额的 20%-30%左右。

送审图纸经船级社审查并退审，设计公司根据船级社退审意见对送审图纸进行修改完成船舶的详细设计，所有详细设计的图纸将以施工图的形式正式发给船厂进行生产。

在船舶设计公司完成所有详细设计图纸后，客户按船舶设计合同金额的某一百分比向船舶设计公司支付第四期设计费，一般为总详细设计费的 20%-30%左右。

船舶建造完工后，客户根据设计合同支付全部剩余设计费用，一般为合同金额的 10%左右。

（4）生产设计

除详细设计外，若客户还委托船舶设计公司进行船舶的生产设计时，则另行

签订船舶的生产设计合同。双方在生产设计合同签订时，应先就船舶生产设计的供图目录、双方配合细则、生产设计图纸面深度要求进行讨论，达成一致意见后，以书面形式记录作为船舶生产设计的合同附件。

同时，生产设计合同中就船舶生产设计的工作内容、周期、设计费用、支付方式、施工配合、责任、图纸版权等内容予以明确。

双方就上述所有问题达成一致意见后，签订船舶生产设计合同。

生产设计合同签订后，客户根据生产设计合同金额的某一百分比向船舶设计公司支付第一期生产设计费用，一般为合同金额的 20%-30%左右。

一般生产设计工作在详细设计图纸送审后开始启动，得到船级社退审图纸及退审意见后，可以向船厂正式供图。

船厂在正式开工后，客户应根据生产设计合同金额的某一百分比向船舶设计公司支付第二期生产设计费用，一般为合同金额的 30%-40%左右。

设计公司在完成船舶所有生产设计图纸或船舶下水后，客户应根据生产设计合同金额的某一百分比向船舶设计公司支付第三期生产设计费用，一般为合同金额的 30%左右。

船舶完工交船后，客户应向船舶设计公司支付全部剩余设计费用，一般为合同金额的 10%左右。

3、船舶设计业务区域性、季节性、周期性分析

（1）区域性

本公司主要为国内船东和船厂提供船舶设计服务，船舶设计企业必须贴近船舶生产企业，而船舶生产企业必须布局在港口条件好、海（水）岸条件好的地区，因此船舶设计业务与船舶生产业务一样，区域性特征明显。目前，中国造船行业集中在以下几个地区：以上海、南通、宁波为中心的长江口地区；以大连、葫芦岛、青岛为中心的环渤海地区；以广州为中心的珠江口地区；以武汉、镇江为中心的长江沿岸。与此相对应，中国的船舶设计企业主要集中在上海、大连、武汉等地区，其中上海的船舶设计企业尤其集中。

（2）季节性

船舶设计业务无明显的季节性特征。

（3）周期性

由于船舶设计服务的造船业具有明显的周期性波动，主要跟全球经济的走势

和海运业的发展相关。因此，随着造船业的周期性波动，船舶设计业务也具有一定的周期性特征。

（六）本公司所处行业与上、下游行业的关系

本公司从事的船舶设计具有技术密集性的特点，具有一定的围绕核心技术形成行业价值链的特点，与上下游行业密切联合、利益共享，共同推动产业的快速增长。

1、与上游行业之间的关联性

船舶设计业务的上游行业为船舶设计软件开发业，目前中国的船舶设计软件与世界先进的船舶设计软件有较大差距，关键的设计软件都需要从国外进口。中国船舶设计业务的发展也必将提升中国船舶设计软件的开发水平，国产船舶设计软件水平的提升也将提高船舶设计软件的设计效率、降低设计的成本。

2、与下游行业之间的关联性

船舶设计业务处于船舶工业产业链的最前端，其与造船工业的关联性体现在以下两个方面：中国船舶工业规模的壮大带动了中国船舶设计业务的发展，中国船舶工业在经历规模扩张后，发展的重点将转变为提高产品的附加值，从造船大国变为造船强国，所以对船舶设计提出了更高的要求、能促进船舶设计行业的发展；船舶设计水平的提高，有助于中国造船行业的发展，有助于中国实现从造船大国向造船强国的转变。因此，船舶设计与船舶建造之间具有相互依存、相互促进的关系。

三、公司在行业中的竞争地位

本公司是专业从事民用船舶与海洋工程装备设计的高新技术企业，在行业内具有一定的竞争优势。

本公司的主要竞争对手有国外船舶设计公司、国有专业船舶设计单位和大中型船厂的设计力量。与国内其他民营设计公司相比，本公司在企业规模、设计人才队伍、品牌影响力、市场占有率等各个方面具有明显的优势。

（一）本公司的竞争优势

与竞争对手相比，本公司的主要优势体现在以下几个方面：

1、独特的经营模式和完整的服务链

本公司在行业内首创了开发设计、合同设计、详细设计、生产设计、技术监

理等完整的技术服务链。目前，多数船厂设计部门只能从事生产设计，大部分专业船舶设计单位只能提供开发设计、合同设计和详细设计，而本公司能够为客户提供一站式、全过程技术服务。独特的经营模式和完整的服务链有力地提高了公司对客户的服务能力和服务水平，是公司市场占有率不断提高，市场竞争力不断增强的根本保证。

随着近年来燃油价格持续高位，航运业越来越重视船舶营运的效率以及能源效率。面对目前船舶市场上船东、船厂、设计、设备配套商分别各自为政的局面，本公司提出系统解决方案的创新计划，旨在船舶方案设计阶段就整合考虑船东对船舶使用性的要求、设备配套的兼容性和高效性以及船厂的建造模式和生产周期。本公司计划在设计中不仅要通过线型优化、尺度优化等传统设计优化手段，更要借助于主机能耗优化选型、舵桨侧推和动力系统匹配优化以及指导船厂绿色造船，缩短船台周期，促使船舶建造由目前国内多数船厂的粗放型模式向集约型模式转变，提高船舶的技术附加值，从而形成一整套从船舶设计、设备配套到建造的系统解决方案，同时结合公司下属的监理公司，为船东提供一站式服务。

2、具有竞争力的核心技术

公司核心技术的竞争力主要体现在以下方面：

（1）高新技术企业资格

公司 2004 年被认定为上海市高新技术企业，2008 年又通过了新的高新技术企业认定，是船舶设计行业中为数不多的高新技术企业，充分说明了公司的技术实力和在行业内的突出地位。

（2）研发设计成果

截至 2009 年 6 月 30 日，本公司获得省部级科技进步成果一等奖 1 项、二等奖 2 项，同时一项发明专利获得上海市青浦区发明创造专利奖。公司成立以来，自主研发设计的七个船舶项目为全国第一、一个项目为全球第一。

自 2008 年以来，本公司先后承接了上海振华重工（集团）股份有限公司的 1,200t 浅水铺管船的生产设计，2,000t、2,500t 和 3,000t 起重铺管驳船的详细设计和生产设计；韩国三星重工的 8,000T 浮吊的详细设计；中欧船业有限公司 25,000DWT 重吊船详细设计；福建省冠海造船工业有限公司 6,000HP 平台工作船的详细设计和生产设计；上海振华重工（集团）股份有限公司海洋石油钻井平台的生产设计；胜利油田胜利石油化工建设有限责任公司铺管工程船详细设计等业

务。以上产品均含有较高的科技含量,其中部分产品填补了国内自主设计的空白,说明了本公司掌握了船舶和海洋工程装备领域的诸多核心技术。

(3) 拥有的专利与技术

本公司自创建以来,申请并获授权的有 7 项专利(其中发明专利 1 项、实用新型专利 6 项),同时拥有 4 项专利申请权。

3、突出的市场地位

2008 年初,本公司第一家通过了中国船级社(CCS)的“船舶和海上设施设计单位评估”,获得了船级社颁发的船舶和海上设施设计单位评估证明”(编号:CCSDCA-2008-001),充分说明了本公司设计力量的强大,在业界具有较强的竞争优势。

4、优秀的技术人才队伍

本公司拥有一支优秀的专家型技术队伍,聚集了一大批国内船舶和海洋工程研发、设计领域的高级专家。公司现有从事研发、设计等工作的科技人员 357 名,均在船舶、海洋工程、水工机械研发、设计、建造等领域有着丰富的经验和专长,其中具备中高级专业技术职称的科技人员有 150 多名,高工及以上专业职称的科技人员 79 名,研究员和教授级高工 18 名。高素质的人才队伍为公司的持续快速发展提供了有力的技术保障。

5、灵活高效的公司管理机制

作为国内最大的民营船舶设计企业,本公司一直注重现代企业制度的建立与完善,采用灵活高效的管理方式,提高企业的管理水平。同时,通过核心管理层持股等制度安排,吸引了一批优秀人才加盟,增强了企业的凝聚力 and 创新能力。本公司创业团队、中高级管理人员和其他核心人员均拥有公司股份,通过直接或间接持有公司股份的中高级管理人员和其他核心人员为 51 人,占公司员工总数(截至 2009 年 6 月 30 日)的 13.04%,中高级管理人员和其他核心人员直接和间接持有公司股份占公司股份总数的比例为 88.103%。灵活高效的管理机制,不仅大大提高了公司的市场反应能力,也为公司的快速发展奠定了坚实的基础。

6、区位优势

本公司所在地上海及相邻的江苏和浙江,是中国造船工业最集中的地区,也位列“国家船舶工业中长期规划”中重点发展的三大船舶工业基地之首,因此以

上海为中心的长三角地区汇集了全国大部分的船舶设计公司 and 船舶设计专业人才；另外，全国实力最强大的船舶科研院所和高校也集中在上海；上海有发展船舶设计业务得天独厚的条件：市场和人才。因此，本公司能充分享有上海的区位优势。

（二）本公司的竞争劣势

本公司未来的主要竞争对手将是国外船舶设计公司、国有专业船舶设计单位和国有大中型船厂设计力量。与其相比，本公司当前主要竞争劣势体现在：

1、技术上与国外船舶设计公司、国有专业船舶设计单位仍有差距

本公司成立才 7 年多时间，技术的开发与积累虽然已经有一定的基础，但与国外船舶设计公司、国有专业船舶设计单位仍有较大的差距。国外船舶设计历史悠久、技术先进，尤其是先进船型和高附加值产品方面，比中国船舶设计的整体技术水平高出很多。国有专业船舶设计单位，经历了几十年的发展，技术积累有了很好的基础，同时由于其设立以来就具有研究机构的性质，承担了很多国家科研课题，研究力量雄厚，因此船舶设计的技术水平在国内仍然是最优秀的。

2、资金上的劣势

本公司经历了三年的创业期和三年的转型期，目前进入了发展期，因此迫切需要开发新产品，提高设计水平，扩大市场占有率，而这一切都需要强大的资金支持。

与国外船舶设计公司、国有专业船舶设计单位和大中型船厂的设计队伍相比，本公司持续发展方面存在着资金瓶颈。

（三）主要产品或业务的市场份额及其变动趋势

本公司的主要业务为船舶与海洋工程装备设计，本公司的市场份额可以从承接新船订单设计合同、设计船型的覆盖率等方面进行分析。

1、本公司承接新船订单设计合同的市场份额及其变动趋势

单位：万载重吨

	全世界新船订单	中国承接新船订单	中国承接新船订单占全世界新船订单的比例	佳豪船舶承接设计合同	佳豪船舶国内市场占有率
2006 年	14,160.00	4,251.00	30.02%	95.00	2.23%
2007 年	24,090.00	9,845.00	40.87%	389.00	3.95%
2008 年	15,438.00	5,818.00	37.69%	305.00	5.24%

备注：1、全世界新船订单、中国承接新船订单数据来源于中国船舶工业行业协会的《2006年全国船舶工业经济运行报告》、《2007年全国船舶工业经济运行报告》、《2008年全国船舶工业经济运行报告》；2、佳豪船舶承接设计合同数据是根据佳豪船舶2006-2008年签约生效合同统计得出。

从以上统计来看，2006-2008年本公司承接设计合同的市场占有率逐按照载重吨计算分别为2.23%、3.95%、5.24%，市场占有率逐步上升。

2、本公司三大主力船型设计覆盖率

从散货船、油轮、集装箱船三大主力船型来看，本公司目前设计的散货船覆盖了5,000DWT、7,000DWT、12,300DWT、12,700DWT、15,000DWT、17,000DWT、22,500DWT、30,000DWT、31,800DWT、32,500DWT、35,000DWT、54,500DWT、57,000DWT、57,500DWT、58,000DWT、68,000DWT、80,000DWT等船型；油轮覆盖了3,600DWT、4,999DWT、7,000DWT、15,999DWT、17,000DWT、25,000DWT等；集装箱船覆盖了750TEU、900TEU、1,080TEU等船型。

散货船作为本公司目前的重要设计产品，覆盖了大灵便型以下的船型，船型覆盖率占35%—40%；油轮主要是25,000DWT以下的船型，船型覆盖率为10%左右；集装箱船主要为1,080TEU以下的船型，船型覆盖率8%左右。所以，综合来看，本公司目前设计船型的平均覆盖率在15%-20%左右。

（四）本公司所从事业务的发展状况及未来发展前景

船舶设计行业是伴随着现代造船工业而产生的，发展历史比较悠久。但是，随着世界造船工业的持续景气和世界造船中心向中国的转移，中国的船舶设计业务才刚刚进入成长期。本公司目前从事的业务可以细分为船舶工程设计和海洋工程设计两个领域（船舶工程监理是作为船舶工程设计服务链的延伸），各细分领域的发展状况及未来发展前景情况如下：

1、船舶工程设计发展状况及未来发展前景

（1）船舶工程设计发展状况

船舶工程设计是指为船舶建造提供设计图纸，解决“造什么样的船”和“怎样造船”的问题，目前我国船舶工程设计发展具有以下几个特点：

①船舶设计市场容量随着中国造船业务的发展越来越大，但是船舶设计能力的增加远远跟不上造船产能的快速增长；

②中国船舶设计的技术水平与欧、美、日、韩等发达国家差异仍然比较明显，设计的落后成为中国造船业发展的障碍；

③船舶设计市场已经被国有专业设计单位、大中型船厂的设计力量、外资设计公司、民营设计单位分割为层次分明的几个领域，各方都有自身的优势和主打业务领域，形成互补，这也是当今中国船舶设计市场发展的一种必然。

（2）船舶工程设计未来发展前景

虽然目前船舶工业景气开始回落，但世界造船业未来发展前景依然良好，同时，随着世界造船中心向中国转移进程的进一步加快，中国的船舶设计的发展前景十分良好。

①船舶设计市场规模将继续扩大；

②船舶设计基础共性技术、主流船型优化技术、高新技术船型技术、绿色安全技术等将得到开发与应用，数字化等新技术手段将广泛应用于船舶设计领域；

③船舶设计市场集中度将会提高，将会形成几大船舶设计公司垄断绝大部分市场的寡头垄断格局。

2、海洋工程设计发展状况及未来发展前景

（1）海洋工程概况

海洋工程的主要内容可分资源开发技术与装备设施技术两大部分。本公司主要从事海洋装备设施的设计，装备设施技术主要包括：海洋探测装备技术，包括海洋各种科学数据的采集、结果分析，各种海况下的救助、潜水技术；海洋建设技术，包括港口、海洋平台、海岸及海底建筑；海洋运载器工程技术，包括水面（各种船舶）、半潜（半潜平台）、潜水（潜器）、水下（水下工作站、采油装置、军用设施等）设备技术等。

海洋工程产品主要分为海洋工程作业船舶和海洋平台两类。

（2）海洋工程的特点

海洋工程的普及率不如运输船舶，目前市场上很多设计公司没有能力从事海洋工程项目，因为海洋工程具有“三高”的特点，因此市场准入高，门槛高。其主要特点表现在：高技术、高投入、高风险；设备的可靠性、安全性要求严格；设备成套性强；多品种、小批量；建造工艺要求高。

（3）海洋工程装备和技术现状

海洋工程分为浅水工程和深水工程。和国外知名设计公司相比，目前国内的技术力量相当有限，高端产品以及关键技术还被国外垄断，国内在深水工程方面几乎是空白，还需要在大量引进国外先进技术的同时发展自身的研发设计能力。

同时,在产品的配套设备方面,国内产能明显不足,国外的引进技术不一定完全适合国内的建造水平,需要对专用设备研究改进,更好地推动海洋工程产品的设计建造。

(4) 海洋工程的发展前景

随着陆地资源的日趋枯竭,人类的生存和发展将越来越多地依赖海洋。大规模、全面地开发利用海洋资源和空间,发展海洋经济已列入各沿海国家的发展战略。在开发利用海洋资源中,勘探开发海底石油、天然气资源占有重要地位,是我国也是世界油气工业发展的重要趋势。目前世界上有 100 多个沿海国家普遍加紧了对海洋高新技术的开发,海洋资源调查、海洋油气开发、海洋风能发点等正成为世界高新技术竞争的热点。因此,在今后较长的一段时间内,海洋工程将保持旺盛的市场需求,市场前景良好。

(五) 船舶设计领域主要竞争者简要情况

船舶设计业务的竞争表现为设计公司整体实力的竞争,船舶设计市场已经被国有专业设计单位、大中型船厂的设计力量、外资设计公司、民营设计单位分割为层次分明的几个领域。根据《中国船舶设计市场概览》一文(根据《中国船舶报》2005 年第 51 期、2006 年第 1、2、3 期相关资料整理而成)的相关内容,中国船舶设计市场四类设计企业的代表分别是:708 所和上海船院是国有专业设计单位的主要代表;沪东中华造船(集团)公司等造船企业自身设计实力比较强大;大连福凯和上海杰星(原巴柏赛斯船舶科技(上海)有限公司)是较有代表性的外资设计公司;民营设计单位除本公司外的主要代表有上海京荣、上海欧得利等。

1、中国船舶及海洋工程设计研究院(708 所)

创建于 1950 年 11 月,是中国船舶行业成立早、规模大、成果多的研究开发机构,是船舶设计技术国家工程研究中心的依托单位,是国际拖曳水池会议(ITTC)、国际船舶结构会议(ISSC)的成员单位,是流体力学和船舶与海洋结构物设计与制造的硕士、博士研究生培养单位。建所 60 年来,主要业务领域不断拓展,自主开发出多型具有世界先进水平的各类船舶、海洋工程装备和船用装备,为我国船舶工业、海洋事业的发展和国民经济建设做出了重大贡献。(资料来源: <http://www.maric.com.cn/site02/site02.htm>, 2009 年 6 月 30 日)

2、上海船舶研究设计院

成立于 1964 年,是中国船舶工业集团公司旗下具有国际影响力的民用船舶

设计单位。设计的产品主要包括散货船、集装箱船、油船、化学品船、多用途船、滚装船等运输船舶和救助船、打桩船、浮船坞、三用工作船、综合检测船、导管架下水驳、大型起重铺管船等工程船舶，累计约 800 型，产品覆盖范围和市场占有率均居国内之首。2001 至 2006 年共获得国家和省部级的科技进步奖 28 项。（资料来源：<http://www.sdari.com.cn/>，2009 年 6 月 30 日）

3、沪东中华造船（集团）公司

拥有很强的设计力量，沪东中华民船设计部门的前身是工厂的技术组和造船技术科，其后历经调整、变化，至 1983 年正式被命为造船研究所，1998 年又演变为开发设计部，直至 2001 年成为公司下属的技术中心。近年来，在该公司建造的大量民船中，大部分船舶的设计都是由公司技术中心下属的设计二所和开发部共同完成的，其中包括合同设计、技术设计、送审设计、详细设计、生产设计等设计过程的所有工作。（资料来源：《中国船舶设计市场概览》（根据《中国船舶报》2005 年第 51 期、2006 年第 1、2、3 期相关资料整理而成））

4、江南造船（集团）公司

该公司的民船开发、设计任务主要由该公司技术中心下属的开发研究部和设计部承担，其研发、设计能力和水平不可小觑。（资料来源：《中国船舶设计市场概览》（根据《中国船舶报》2005 年第 51 期、2006 年第 1、2、3 期相关资料整理而成））

5、上海外高桥造船公司

该公司技术中心设计部主要工作是进行船舶的生产设计，自该部成立以来，已经完成了众多船舶的生产设计任务。此外，该公司还与 708 所共同组建了上海欣业船舶与海洋工程设计公司，主要为外高桥公司进行一些大型船舶产品的研究、设计、开发工作。（资料来源：《中国船舶设计市场概览》（根据《中国船舶报》2005 年第 51 期、2006 年第 1、2、3 期相关资料整理而成））

6、大连福凯船舶设计有限公司

于 2001 年初在大连成立，瑞典的船舶设计公司 FKAB、大连船舶工程技术中心、福建船舶工业集团分别持股 51%、34%、15%，2005 年初在上海成立分公司。该公司提供新造船和改装船的概念设计、基本设计、送审设计、详细设计和生产设计（同大连船舶工程技术研究中心有限公司合作进行生产设计）的全套设计解

决方案。该公司目前国内有 70 人的设计队伍。(资料来源:《中国船舶设计市场概览》(根据《中国船舶报》2005 年第 51 期、2006 年第 1、2、3 期相关资料整理而成), <http://www.dfmarine.com/>, 2009 年 7 月 8 日)

7、上海杰星船舶科技有限公司

又名巴柏赛斯船舶科技(上海)有限公司,巴柏赛斯船舶科技有限公司是一家专业从事船舶及海洋工程设计、提供相关技术咨询的公司,于 2000 年在新加坡成立。该公司为船舶行业提供从可行性分析和方案设计开始,到完整的送审设计、详细设计和生产设计以及船舶建造项目管理的全方位服务。其拥有一支来自上海、新加坡、挪威及其它国家的一流的船舶设计师、船舶工程师及船舶管理人员所组成的富有竞争力的专业团队,公司拥有一支精干的设计队伍,目前固定的设计人员近 70 人,其中船体工程师 17 人,结构工程师 17 人,轮机工程师 20 人,电气工程师 14 人,软件开发工程师 2 人。(资料来源:《中国船舶设计市场概览》(根据《中国船舶报》2005 年第 51 期、2006 年第 1、2、3 期相关资料整理而成); <http://www.csmarine.net/cn/designteam.asp>, 2009 年 7 月 8 日)

8、上海京荣船舶设计有限公司

是京荣(香港)国际企业集团有限公司下属企业,以民用船舶和海洋工程设计为主公司,公司现有设计人员 60 余人,其中教授级高工 8 人,高级工程师 20 余人。(资料来源:《中国船舶设计市场概览》(根据《中国船舶报》2005 年第 51 期、2006 年第 1、2、3 期相关资料整理而成); <http://www.jingrongship.com.cn/about.asp>, 2009 年 7 月 8 日)

9、上海欧得利船舶工程有限公司

成立于 1994 年 8 月,成立之初为一家中外合资企业,为中国船舶工业第七〇八研究所与德国汉堡 ODELY TRADING GmbH 共同合资组建,于 2002 年 7 月改制为一家民营科技公司。在公司近几年的发展过程中先后研制和设计出功能独特,性能优良的各种类型的民用运输船、工程船、高性能船,以及各类复杂的海洋开发装备,其中有相当数量的产品和技术不仅是国内领先而且属国际首创。(资料来源:《中国船舶设计市场概览》(根据《中国船舶报》2005 年第 51 期、2006 年第 1、2、3 期相关资料整理而成); <http://www.odely.com/>, 2009 年 7 月 8 日)

四、本公司主营业务具体情况

（一）本公司主营业务构成

本公司主营业务的重点发展方向为船舶工程设计及海洋工程设计。此外，本公司还利应客户要求承接部分船舶工程监理业务：

第一类 船舶工程设计：民用船舶生产的设计与新船型的开发。

第二类 海洋工程设计：海洋工程装备设施（主要包括海洋工程作业船舶和海洋平台）的研发与设计。

前两类业务是公司主营业务发展的重点方向，2006 年度、2007 年度、2008 年度、2009 年 1-6 月，两类业务实现的毛利占公司毛利总额的比例分别为 80.24%、88.56%、89.34%和 93.65%，船舶工程设计和海洋工程设计业务的毛利占公司毛利的比例不断上升。

第三类 船舶工程监理：代表船东对整个船舶建造过程进行现场的监督管理。该类业务收入金额较小，占公司利润比例也较小。

报告期内，公司主营业务收入按产品类别分类和主营业务毛利按产品分类情况见本招股书第十节“财务会计信息与管理层分析”中的第十部分的“盈利能力分析”中的“营业收入分析”和“营业毛利分析”部分。

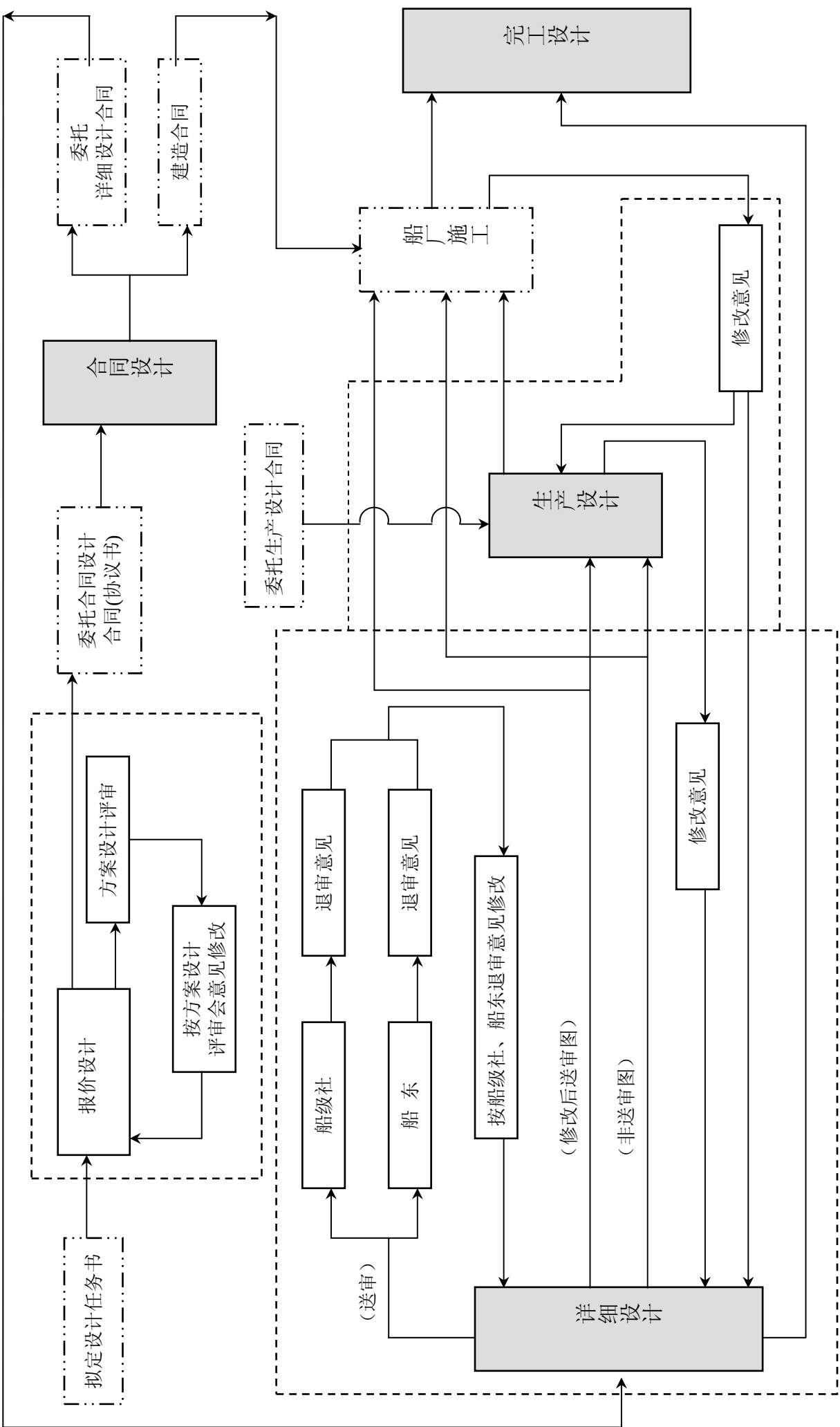
（二）本公司主要产品或服务的用途

本公司从事专业技术设计服务，主要为民用船舶产品和海洋工程装备产品的生产提供设计服务，同时为船舶产品的生产提供工程监理服务。

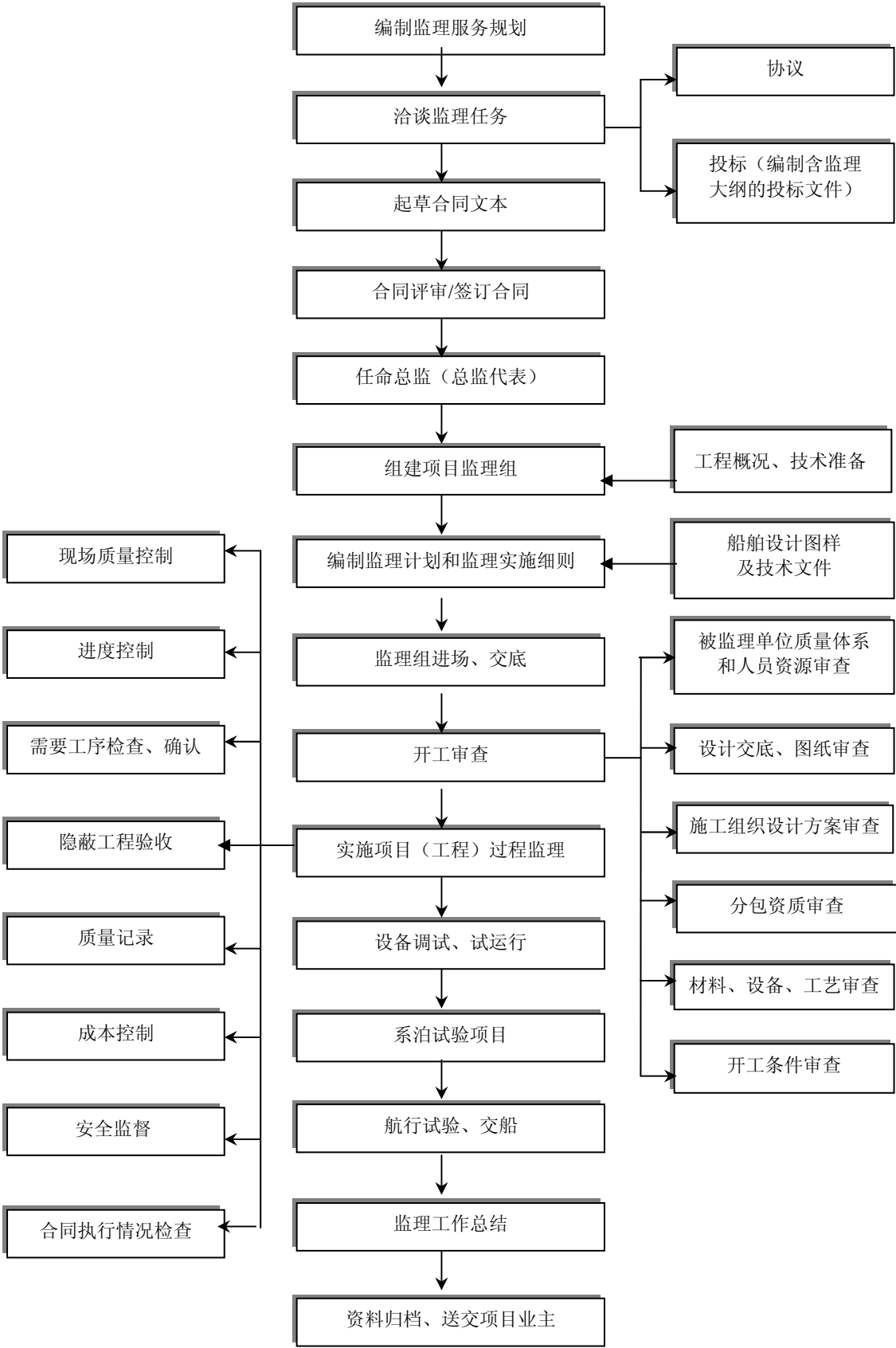
（三）本公司业务流程图

1、船舶工程设计与海洋工程设计业务流程图

本公司的船舶工程设计与海洋工程设计均是围绕船舶产品和海洋工程产品建造过程展开，船舶工程设计与海洋工程设计流程大体可分为基本设计/合同设计、详细设计、生产设计等 3 个阶段，设计流程图如下图所示：



2、船舶工程监理业务流程图



监理业务流程图

(四) 本公司主要业务发展情况

1、本公司自2006年以来承接各类设计合同情况如下：

单位：万元

年份/期间	承接设计业务合同金额	承接监理业务合同金额	承接合同金额合计
2006 年	5,678.28	549.00	6,227.28
2007 年	20,581.30	953.98	21,535.28
2008 年	18,375.60	2155.10	20,530.70
2009 年 1-6 月	3,703.43	924.80	4,628.23

2、本公司报告期内合同履行情况

(1) 报告期内船舶工程设计项目、海洋工程设计合同履行情况如下：

单位：万元

期间	报告期内待履行合同总金额	报告期内相应签约合同的结转收入金额				合同变更或终止金额	截至 2009 年 6 月 30 日尚未履行完毕的合同金额
		2006 年度	2007 年度	2008 年度	2009 年 1-6 月		
2006 年度之前签订合同	1,897.11	880.34	179.69	706.20	130.88	---	---
2006 年度签订合同	5,678.28	1,978.17	1,755.83	1,212.79	143.81	29.00	558.68
2007 年度签订合同	20,581.30	---	4,699.78	6,216.50	2,560.28	182.38	6,922.36
2008 年度签订合同	18,375.60	---	---	2,384.78	3,205.30	244.31	12,541.21
2009 年 1-6 月签订合同	3,703.43	---	---	---	111.55	---	3,591.88
合 计	50,235.72	2,858.51	6,635.30	10,520.27	6,151.82	455.69	23,614.13

2、报告期内监理合同履行情况如下：

单位：万元

期间	报告期内待履行合同总金额	报告期内相应签约合同的结转收入金额				合同变更或终止金额	截至 2009 年 6 月 30 日尚未履行完毕的合同金额
		2006 年度	2007 年度	2008 年度	2009 年 1-6 月		
2005 年度之前签订合同	1,001.03	450.31	206.39	303.43	17.50	---	23.40
2006 年度签订合同	549.00	271.63	175.27	51.40	23.80	---	26.90
2007 年度签订合同	953.98	---	310.69	436.65	142.74	---	63.90
2008 年度签订合同	2,155.10	---	---	170.17	323.45	---	1,661.48
2009 年 1-6 月签订合同	924.80	---	---	---	---	---	924.80
合 计	5,583.91	721.94	692.35	961.65	507.49	---	2,700.48

根据经申报会计师审核的上述资料，本公司截至2009年6月30日正在履行、将要履行的合同总金额为26,314.61万元。

（五）本公司的采购、生产和销售模式

1、经营模式

本公司在行业内首创了开发设计、合同设计、详细设计、生产设计、技术监理等完整的技术服务链。目前，多数船厂设计部门只能从事生产设计，而大部分专业船舶设计单位只能提供开发设计、合同设计和详细设计，而本公司能够为客户提供一站式、全过程技术服务。

这一按造船工艺流程创建的一站式、全过程技术服务，不断充实完善了服务链之间的无缝衔接，有效地提高了技术服务质量，使客户群不断发展壮大，服务的船东和船厂也逐渐从小型发展到中型、乃至大型的航运公司和造船厂，为公司今后的进一步发展和壮大打下了扎实的基础。

随着近年来燃油价格持续高位，航运业越来越重视船舶营运的效率以及能源效率。面对目前船舶市场上船东、船厂、设计、设备配套商分别各自为政的局面，本公司提出系统解决方案的创新计划，旨在船舶方案设计阶段就整合考虑船东对船舶使用性的要求、设备配套的兼容性和高效性以及船厂的建造模式和生产周期。本公司在设计中不仅要通过线型优化、尺度优化等传统设计优化手段，更要借助于主机能耗优化选型、舵桨侧推和动力系统匹配优化以及指导船厂绿色造船，缩短船台周期，促使船舶建造由目前国内多数船厂的粗放型模式向集约型模式转变，提高船舶的技术附加值，从而形成一整套的从船舶设计、设备配套到建造的系统解决方案，同时结合公司下属的监理公司，为船东提供一站式服务。

2、采购模式

本公司主要从事船舶设计业务，消耗的原材料主要是设计、监理工作中所使用的电子计算机及各种辅助设备、计算机网络系统、通讯设备、文件图形输出设备、数码影视设备和设计、监理相关的测量、检测仪器设备，同时还需要使用计算机系统软件、各种设计所需的应用软件、分析计算软件等。公司采购的商品为充分竞争市场，市场供应充足。本公司按年度采购预测量为依据，通过招标选择定点供货商。具体采购时按月汇总客户需求和运营项目自建计划，按月采购，同时保持少量备件库存。

3、生产模式

本公司主要从事船舶设计，由设计人员运用电脑和船舶设计软件从事船舶产

品的设计。

设计人员设计的依据是：客户设计任务书；船舶设计合同约定的技术；船舶产品的国际、国内规范、公约、标准；设备认可资料；其他约定文件等。船舶设计必须符合船舶设计合同约定的主要技术指标，以及有关船级社的规范要求，国际公约、规则和有关船旗国政府、主管当局的法规的要求，有关标准要求，并得到认可；同时兼顾社会要求、环保要求、招标要求、制造厂要求等。

船舶设计过程与控制：由公司经营计划部编制“设计任务下达书”；设计部门拟定工程负责人、主持设计师、项目负责人及设计人员；工程负责人组织编制“质量计划书”；设计部门下属的计划组编制“设计项目周期节点计划表”；各专业小组编制“设计项目滚动工时计划表”；工程负责人、专业小组负责人组织实施；设绘人员进行具体的设绘(编制)；设绘人员对设绘(编制)进行图样、技术文件校对；专业小组负责人和主持设计师对设计方案和图纸进行图样、技术文件审核；主持设计师和工程负责人对设计方案和图纸、图样、技术文件进行会审会签；工程负责人和公司副总工程师对设计方案和图纸、图样、技术文件进行审定。

项目组成员包括：副总工程师、工程负责人，主持设计师，项目负责人，设绘人员。

设计的质量控制：依据质量手册，程序文件及记录（程序文件是为进行某项过程所规定的途径的书面文件，管理者代表负责本公司质量管理体系程序文件的批准）对设计质量进行控制；副总工程师、质量计划科、工程负责人、小组负责人负责质量管理。

设计输出文件：设计输出必须形成正式书面文件，输出的范围及数量在合同（含附件）中予以确定。设计输出的文件如设计图纸、技术文件、研究报告、可行性分析报告等必须校审其是否符合以下条件：满足设计输入的要求；包含或引用验收准则；标出与产品安全和正常工作关系重大的设计特性。

4、销售模式

首先，本公司依靠经营计划部对外已经建立的各种业务渠道、信息网络和客户关系，广泛收集与自身业务有关的项目信息，并指派专人做好客户关系的维护与跟踪工作，以便尽可能的取得造船行业动态、客户的信息和要求。

另外，由于本公司在行业中具有一定的优势和地位，所以一些招标单位也会向本公司发出竞标邀请，而本公司将会根据获得的项目综合信息，通过内部的分

析和研究作出参与市场竞争的决策。在组织投标的过程中，本公司根据项目招标信息内容，指派符合项目要求的专家组织洽谈和投标。对于一些大型项目或技术要求高的项目，本公司会成立专家组对其进行全方位的评审和组织竞标。一旦中标，本公司会根据项目内容，由组织投标的设计部门开展后续工作。本着保证产品质量第一的原则，本公司会对技术要求较高的重大项目配备专家小组来确保后续工作的圆满完成。

另外，本公司也通过将自身开发的主力船型、优秀船型向船厂和船东推荐的方式，来主动拓展市场。

一般来说，船舶设计的收费标准和付款方式，都已经形成行业惯例，并按照行业惯例在合同中确定，具体见本节“船舶设计的业务模式”部分。

（六）本公司近三年主要产品（或服务）的生产与销售情况

1、主要产品的生产与销售情况

（1）船舶工程设计

设计完成情况 (生产情况)	2006 年实现营业收入 1,838.67 万元 2007 年实现营业收入 4,932.79 万元 2008 年实现营业收入 7,864.49 万元 2009 年 1-6 月，实现营业收入 3,864.01 万元
承接新的设计任务 (销售情况)	2006 年合同金额 3,994.78 万元 2007 年合同金额 18,378 万元 2008 年合同金额 14,659.3 万元 2009 年 1-6 月合同金额 490.50 万元

（2）海洋工程设计

设计完成情况 (生产情况)	2006 年实现营业收入 1,019.83 万元 2007 年实现营业收入 1,702.51 万元 2008 年实现营业收入 2,655.77 万元 2009 年 1-6 月实现营业收入 2,287.82 万元
承接新的设计任务 (销售情况)	2006 年合同金额 1,683.5 万元 2007 年合同金额 2,203.3 万元 2008 年合同金额 3,716.3 万元 2009 年 1-6 月合同金额 3,212.925 万元

（3）船舶工程监理

生产情况	2006 年实现营业收入 721.94 万元 2007 年实现营业收入 692.34 万元 2008 年实现营业收入 961.65 万元 2009 年 1-6 月实现营业收入 507.49 万元`
销售情况	2006 年合同金额 549.00 万元 2007 年合同金额 953.98 万元 2008 年合同金额 2,155.10 万元 2009 年 1-6 月合同金额 924.80 万元

2、主要销售客户情况

报告期内，公司来自于前五名客户的营业收入及其占比情况如下：

期间	销售客户	营业收入（万元）	占比
2009 年 1-6 月	上海振华港口机械（集团）股份有限公司	988.50	15%
	宏利船务有限公司	411.50	6%
	中交第三航务工程局有限公司	379.50	6%
	宁波天盛海运有限公司	317.50	5%
	江门市南洋船舶工程有限公司	276.68	4%
	合计	2,373.68	35.64%
2008 年度	宁波天盛海运有限公司	917.50	8%
	河北远洋运输股份有限公司	746.00	6%
	浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司	598.00	5%
	上海振华港口机械（集团）股份有限公司	445.00	4%
	江门市南洋船舶工程有限公司	430.05	4%
	合计	3,136.55	27.32%
2007 年度	河北远洋运输股份有限公司	588.00	8%
	台州枫业船业有限公司	525.00	7%
	南通中远船务工程有限公司	420.00	6%
	南京东泽船舶制造有限公司	397.00	5%
	浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司	387.65	5%
	合计	2,317.65	31.63%
2006 年度	浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司	415.50	12%
	江门市南洋船舶工程有限公司	321.40	9%
	南京武家嘴船舶制造有限公司	245.50	7%
	中港第三航务工程局	201.48	6%
	舟山中远船务工程有限公司	180.00	5%
	合计	1,363.88	38.09%

本公司主要从事船舶工程设计业务，核心业务突出。公司客户较为分散，不

存在依赖于少数客户的情形。

本公司不存在董事、监事、高级管理人员和其他核心人员，主要关联方或持有本公司 5%以上股份的股东在前五名销售客户占有权益的情况。

（七）本公司采购模式

本公司是一家以提供高新技术服务业为主营业务的企业，所需的技术设备主要是设计、监理工作中所使用的电子计算机及各种辅助设备、计算机网络系统、通讯设备、文件图形输出设备、数码影视设备和船舶与海洋工程设计、船舶工程监理相关的测量、检测仪器设备。同时还需要使用计算机系统软件、各种设计所需的应用软件、分析计算软件等。由于设计工作和工程管理工作全部实现计算机辅助作业，因此个人计算机及其企业内部局域网系统是本公司使用数量最多的技术设备。

本公司是提供技术型服务的企业，与一般制造业企业不同，不需要大量原材料、零配件等。本公司日常采购用品金额较小，而且非常分散。本公司所用计算机装备均为市场供应充裕而且质量、价格高度透明的产品，所用计算机软件，一般都是国内外著名计算机软件供应商提供的通用型产品。

因此，本公司没有特定的供应商，不存在向单个供应商的采购比例超过总额的50%的情形。

五、主要固定资产及无形资产

（一）主要固定资产

本公司的固定资产主要包括：房屋及建筑物、计算机设备、办公设备、运输工具、专用设备（通信增值）。截止 2009 年 6 月 30 日，公司固定资产原值为 4,949.53 万元，净值为 4,670.75 万元，具体情况如下：

单位：万元

资产类别	原值	累计折旧	净值
房屋及建筑物	3,256.28	10.97	3,245.31
运输设备	220.17	126.14	94.02
通用设备	796.78	130.40	666.38
固定资产装修	676.31	11.28	665.03
合 计	4,949.53	278.79	4,670.75

公司主要固定资产均分布在公司住所地。

(二) 无形资产

截至 2009 年 6 月 30 日，本公司经审计财务报表中的无形资产情况如下：

单位：万元

无形资产类别	原值	累计摊销	净值
设计软件	382.00	82.97	299.03
管理软件	87.46	8.06	79.40
合 计	469.47	91.04	378.43

(三) 商标与专利

1、商标权

本公司目前拥有注册商标共 1 项，在国家工商行政管理总局商标局注册，所有权明确属于公司所有。公司现持有注册商标不存在侵犯其他人在先权利的情形。

商标	注册号	核定类别	有效期限
佳豪	3907621	服务第 42 类	至 2016 年 8 月 13 日

2、专利

截至 2009 年 6 月 30 日，本公司拥有 3 项专利权，其中 1 项发明专利和 2 项实用新型专利；另，拥有 5 项专利申请权。截至 2009 年 8 月 31 日，4 项实用新型专利申请权已于 2009 年 7 月 22 日取得了中华人民共和国国家知识产权局颁发的实用新型专利证书，1 项发明专利尚在申请过程中。此外，本公司于 2009 年 7 月 9 日又申请了 3 项实用新型专利。因此，截至 2009 年 8 月 31 日，本公司已拥有 7 项专利权，4 项专利申请权。具体如下表所示：

(1) 专利权：

专利名称	专利号	有效期	专利类型
砼搅拌船	ZL 2004 2 0021650.6	2014 年 4 月 6 日	实用新型
电力推进双舵桨化学品船	ZL 2008 2 0057908.6	2018 年 4 月 29 日	实用新型
一种船舶抛锚长度计数装置	ZL 2008 2 0153601.6	2018 年 9 月 26 日	实用新型
一种管道检视系统	ZL 2008 2 0153602.0	2018 年 9 月 26 日	实用新型
一种灯浮标	ZL 2008 2 0153603.5	2018 年 9 月 26 日	实用新型
一种整体式沥青船的维护系统	ZL 2008 2 0153604.X	2018 年 9 月 26 日	实用新型
砼搅拌船中废砼污水处理方法	ZL 2004 1 0017505.5	2024 年 4 月 6 日	发明

(2) 专利申请权

专利名称	专利申请号	专利申请日期	专利类型
一种锚链长计数机构	200810200638.4	2008 年 9 月 27 日	发明

一种起重铺管船	200920078052.5	2009年7月9日	实用新型
多种槽条组合型横舱壁	200920078053.X	2009年7月9日	实用新型
一种船舶实肋板防屈曲筋	200920078051.0	2009年7月9日	实用新型

(四) 主要经营性场地取得和使用情况

1、经营性场地的购买情况

为解决公司持续经营与发展的经营性用房，公司已使用自有资金订购了3处房产，具体情况如下：

序号	位置	交房时间	面积 (平方米)	总价款 (万元)	备注
1	上海市宁国路 228 号的鹏欣国际家纺中心 19 层 1907 室	2008 年 7 月 30 日前	190.36	373.30	1、购房款全部支付 2、拟作为佳船监理办公用房 3、房产证正在办理过程中
2	上海市宁国路 228 号的鹏欣国际家纺中心 19 层 1908 室	2008 年 7 月 30 日前	136.91	268.48	
3	上海漕河泾开发区松江高科技园区一期(1)莘砖公路 518 号在建的 10 号厂房(研发楼)第 1、2、7、8 层	已交房	4,889.62	3,100.00	1、拟作为海洋工程建设中心办公用房和公司管理部门办公场地 2、已取得房地产权证
4	上海松江区新桥镇莘砖公路 399 弄雷丁小城(A 地块) 212 号 1 层 1-3 层室	2010 年 6 月 30 日前	暂测建筑面积 232.07	308.2934	1、已预付购房款 585.95 万元 2、拟作为聘请的海外专家办公场所
5	上海松江区新桥镇莘砖公路 399 弄雷丁小城(A 地块) 213 号 1 层 1-3 层室	2010 年 6 月 30 日前	暂测建筑面积 206.47	277.6505	

本公司已购入的上海漕河泾开发区松江高科技园区一期莘砖公路 518 号的 10 号厂房 1、2、7、8 层共计 4889.62 平方米，总价款 3100 万元。该房产于 2008 年 8 月交房，公司已于 2009 年 4 月取得产权证。

截至 2009 年 6 月 30 日，该房产部分已投入使用，部分尚在改造装修中。

2、经营性场地的租赁情况

截至 2009 年 6 月 30 日，本公司经营性场地的租赁情况如下：

序号	出租方	位置	租赁期限	面积 (平方米)	日租金 (元/平方米)
1	上海青浦永盟实业中心	上海市青浦区新业路 599 号 1 幢	2001 年 10 月 29 日—2021 年 10 月 28 日	501.62	租金每月 10 元/平方米
2	上海天运精密仪器有限公司	上海市徐汇区漕宝路 111 号 8 层	2009 年 5 月 1 日—2011 年 4 月 30 日	1,048.42	2.9
3	上海天运精密仪器有限公司	上海市徐汇区漕宝路 111 号 7 层(不含 705 室、A 室及储藏室)	2009 年 5 月 1 日—2011 年 4 月 30 日	723.69	2.23
4	上海天运精密仪器有限公司	上海市徐汇区漕宝路 111 号 705 室	2009 年 5 月 1 日—2011 年 4 月 30 日	227.48	2.5

5	上海天运精密仪器有限公司	上海市徐汇区漕宝路111号5层	2009年5月1日—— 2011年4月30日	1,048.42	2.23
---	--------------	-----------------	---------------------------	----------	------

1、本公司租赁的上海市青浦区新业路599号1幢已经在上海市青浦区房地产管理部门办理了备案登记手续，于2009年8月31日取得了登记证明号为200919017457号《上海市房地产登记证明》。

2、本公司租赁的上海市漕宝路111号5层、7层（不含A室及储藏室）、8层的房屋，由于出租人涉诉而被相关法院裁定采取财产保全措施，因此出租人在法院解除财产保全措施之前无法按照《城市房屋租赁管理办法》的规定与发行人至房地产管理部门办理租赁登记备案手续。该租赁房产由于出租方的原因未备案，不会影响到本公司对租赁场地的使用权，不会影响到本公司的生产经营：

根据最高人民法院于1999年12月29日发布的法释〔1999〕19号《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国合同法〉若干问题的解释（一）》第九条第一款的规定，法律、行政法规规定合同应当办理登记手续，但未规定登记后生效的，当事人未办理登记手续不影响合同的效力。《中华人民共和国合同法》第十三章租赁合同中并未规定租赁合同必须在登记后生效。根据中华人民共和国建设部于1995年5月9日发布的《城市房屋租赁管理办法》第十三条和第十四条的规定，房屋租赁实行登记备案制度。签订、变更、终止租赁合同的，当事人应当向房屋所在地直辖市、市、县人民政府房地产管理部门登记备案。房屋租赁当事人应当在租赁合同签订后30日内，持该办法第十五条规定的文件到直辖市、市、县人民政府房地产管理部门办理登记备案手续。但是该办法并未明确规定，房屋租赁合同在登记后生效。因此，房屋租赁合同应当办理登记备案手续，但是未办理租赁登记备案手续不影响租赁合同的效力。

鉴于上述房屋目前因出租人（即房屋所有权人）上海天运精密仪器公司涉讼而被法院查封，如诉讼程序终止后，上海天运精密仪器公司败诉，可能导致本公司承租的上述房屋被拍卖。根据《中华人民共和国合同法》第二百二十九条的规定，租赁物在租赁期间发生所有权变动的，不影响租赁合同的效力。因此，即便上述房屋被拍卖给第三方，本公司在上述租赁合同项下对上述房屋的使用权和其他相关权利均不受影响。

据此，本公司于2009年4月26日与上海天运精密仪器公司签订《上海市房屋租赁合同》合法有效，本公司依据上述租赁合同的约定享有上述房屋的使用权。

并且，本公司对上述房屋的使用权不受房屋已被法院查封的影响。

同时，《城市房屋租赁管理办法》第三十二条规定，由房地产管理部门对不按期申报、领取《房屋租赁证》的责任者，责令限期补办手续，并可处以罚款。上述房屋无法办理租赁登记备案的责任方是上海天运精密仪器公司，而非本公司，因此本公司不存在因上述房屋未办理租赁登记备案而被房地产管理部门给予行政处罚的风险。

另外，本公司已经在上海漕河泾开发区松江高科技园区购买了 4889.62 平方米的生产经营用房。如果本公司被迫在上述房屋租赁到期之前与出租方解除租赁合同。本公司也可以整体搬迁到自有房产继续开展生产经营。

本次发行的保荐机构和律师认为：发行人租赁的漕宝路的上述房屋虽未办理租赁登记备案，但是不会影响发行人的生产经营。

六、业务经营许可

截止本招股说明书签署日，本公司未拥有特许经营权。

七、本公司技术情况

（一）船舶设计核心技术的特性

现代船舶是一种较特殊的产品，一艘船就是一个巨大的复杂系统，船舶设计因此是一项专业面广、技术性强、工作量大、需要各专业技术团队统一指挥、分工合作、密切配合的非常复杂的系统性技术工作。为了满足船舶的适用与经济、安全与可靠、先进与完美等性能要求，船舶设计所采用的技术大多数是些成熟可靠技术，并在此基础上追求先进性、经济性和安全性等指标的有机统一。船舶设计的核心技术主要体现在船型核心专业技术的发展和应用上，就设计结果而言，就是追求设计产品被市场认可的、符合船舶自身固有特性要求的优秀船型，优秀的船型来源于设计技术全面而充分的协调应用，根植于产品设计团队的专业知识积累与创新和企业产品的技术积累与创新。由于船舶设计的专业特点，原始创新型船舶产品（即新概念船的研发）成本极高、周期很长。因此，国际上只有少数发达国家拥有极少量的新概念船的技术，绝大多数国家的船舶创新技术基本上属于集成创新或引进消化吸收再创新。

（二）本公司船舶设计核心技术及其来源

1、本公司船舶设计核心技术

本公司的核心技术体现在公司的专利权、专利申请权、国内外领先的代表性产品、其他研发设计成果、船舶科技服务领域的创新等，因此本公司核心技术主要属于集成创新或引进消化吸收再创新。本公司开发设计的 7 个船舶产品为全国第一，1 个船舶产品为全球第一，设计了数百型船舶与海洋工程产品，并获得过省部级科技进步一等奖一项、二等奖二项等；本公司代表性产品有：全球第一艘满足结构共同规范 50000 吨级散货船，国内第一艘自行设计的节能环保型砼搅拌船、电力推进双舵桨化学品船、3000 吨硫磺船、4990 吨整体式沥青船、J25 起重铺管船、整平工作平台、起重兼打桩船、8000 吨起重船、35000 吨运木散货船等。

本公司构建的从基本设计到生产设计以及工程监理的完整技术服务链在同类船舶设计企业中也是首创，是本公司在船舶科技服务领域的创新。

2008 年，本公司第一家通过中国船级社“船舶设计单位评价体系”的评估，首家获得了中国船级社审图的绿色通道，这充分说明了公司在国内船舶设计行业中的地位、技术力量和竞争力。（资料来源：“船舶设计绿色通道”花开“佳豪”，作者：徐华，《中国船检》2008 年第 4 期）

2、本公司船舶设计核心技术的来源

本公司的核心技术来源于公司产品设计团队的专业知识积累与技术创新以及企业产品的技术积累与研发创新，公司在长期从事船舶和海洋工程项目设计业务的过程中对船舶与海洋工程设计技术不断总结和研究提高，逐步积累起公司的核心技术、形成了核心竞争力。

船舶设计主要是依靠设计人员以其专业知识和实践工作经验来完成。本公司建立了科学合理的激励机制，通过引进与培养的方式来构建公司的专业技术团队。

船舶设计核心技术的形成需要大量研发工作的支撑。本公司在企业内部设置了技术中心、研发部和专业设计部门的研发小组，逐步建立并完善了高效、快捷、立体化的具有自身特色的研发体系，并形成了良性的创新发展环境。在研发设计的分工与合作上，本公司不断调整与扩充，形成了集高性能计算与分析、总体、舾装、结构、轮机、电气等门类齐全的专业部门和信息技术等辅助部门，充分适应了船舶设计的特点，具有高度的专业知识应用与发展能力，具备了为客户提供优秀船型的综合技术实力。

船型的研发和积累是船舶设计企业核心竞争力的体现。本公司以市场为导向不断地推陈出新，自主开发了大量适合市场需求的优良船型，推出了多项创新技术的高新产品，短短七年内就完成了数百型船的设计、迅速确立了自己在市场上的突出地位。

新技术的应用，是船舶设计创新产品的核心突破口，也是船型开发建立市场的主要技术方向。本公司密切跟踪国际海事组织、国内外行业组织和造船市场的最新发展动态，与世界各大船级社建立了紧密联系与合作关系，及时组织技术力量了解、掌握新规范、规则的技术要领，研究应用举措，赢得了市场的先机。如全球首艘结构共同规范（CSR）54500DWT 散货船，公司就积极投入力量，和中国船级社、浙江海运集团等合作，创新研制了一整套技术应对措施，攻克了该类船型总体设计、性能及结构强度分析计算和设计、结构工艺设计等方面的关键核心技术，在行业内率先通过了船型认可和实船设计及交船；35000 吨系列小灵便型散货船是本公司率先推出满足油舱双壳保护新规则要求的新船型，赢得了国内外广泛的市场；整体式沥青运输船、硫磺运输船的研发设计中，本公司突破了热应力计算分析技术后，打破了国外船型的技术垄断地位。

在新装备的应用上，本公司与国内外知名厂商建立战略合作关系，紧跟市场最新需求动态，积极研究和推广装备研制的最新成果，取得了良好的市场效益。如节能型环保砼（混泥土）搅拌船，在深入研究了国内外先进搅拌设施的核心技术后，本公司提出了船用节能环保系统解决方案，取得了实用新型发明专利；在全回转式起重打桩船、敷管船、整平工作平台、电力推进化学品船、2x1200 吨安装海上风能发电的起重船等项目，本公司组织专门技术团队，与国内外大型设备制造商紧密合作，深入了解并掌握了大型相关设施的核心技术接口，研究船舶应对措施，取得了一个又一个的丰硕成果。

3、本公司保持技术先进性拟采取的措施

（1）进一步加强对创新体系和机制的建设

本公司将进一步强化信息与技术管理的发展，在现有的船舶设计数据化协同管理平台上，构建高度智能，集船型开发数据库、详细设计和生产设计资源库、技术管理流程一体化的综合协同系统技术平台，提高设计技术交换的效率和水平，打造适合现代造船技术发展的“国内领先、世界一流”的新型船舶与海洋工程设计技术创新与研发设计平台。

进一步加强研发设计队伍建设，加强对船舶新技术、新装备、新规范和新手段的学习与培训，拓展和改善对外交流机制，建设一支日益强大的创新型专业设计技术人才队伍。

（2）不断加大对船舶核心技术的创新与新船型研发的投入力度

进一步充实加强船型开发的投入，采取持续逐年递增的投入措施，密切关注国内外重大预研项目，加强影响未来市场或与现实重大转型相关联项目的技术和装备的研究工作，确保公司重大核心技术的先进性。

（3）致力于国际化的战略，加强国内外的合作，努力提高企业的国际竞争力

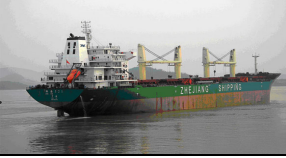
本公司将紧跟全球经济和技术关注的热点，密切关注国际海事组织（IMO）近年来将要发布生效的在船舶安全、环保和节能减排方面的最新公约、标准，以及当今世界上航运与造船技术的最新动态，通过各种方式和渠道加强和国内外著名船用企业和科研院校在新概念船型和海洋工程深海模式等方面的研究合作，使企业研发的新产品的核心技术指标更具国际竞争力。

本次发行的保荐机构和律师经核查，确认发行人合法拥有与生产经营相关的核心技术。

4、核心技术产品占营业收入的比例

近三年来，公司核心技术产品占营业收入的比例均在 60%以上。

（二）本公司代表性产品及所处的技术阶段

船舶、海洋工程装备类型/型号		船型开发/设计技术的阶段	先进水平
高效、环保节能性 120m ² /h 混凝土搅拌船		技术成熟，已完成详细设计，可大规模复用设计	1、国内先进 2、被列入上海市引进技术的吸收与创新计划
砼搅拌船		技术成熟，已完成详细设计，可大规模复用设计	1、国内先进 2、获得实用新型专利
54500 吨级散货船		技术成熟，已完成详细、生产设计	1、国际先进 2、全球第一艘按照 CSR 标准设计的 5 万吨级散货船

船舶、海洋工程装备类型/型号		船型开发/设计技术的阶段	先进水平
3000 吨硫磺船		技术成熟，已完成详细设计，可大规模复用设计	1、国际先进 2、国内首创
4999 吨重级油船		技术成熟，已完成详细设计，可大规模复用设计	1、国际先进 2、国内首创
32500/31800dwt 运木散货船		技术成熟，已完成详细、生产设计，可大规模复用设计	1、国际先进 2、市场领先
400 人居住驳		技术成熟，已完成详细设计。	国际先进，国内首条动力定位三级起重居住驳
800 吨起重铺管船		技术成熟，已完成详细、生产设计	国际先进，国内首条动力定位三级起重铺管工程船
2x1200kW 起重船		技术成熟，已完成详细设计	国内首条自己设计海上风力发电安装的起重船
2000/3000t 铺管船		技术成熟，已完成详细、生产设计	国内首条自主设计的最大吨位的起重铺管船
胜利 902 铺管工程船		技术成熟，已完成合同设计，正在详细设计	新型铺管工程船
57500 吨级散货船		技术成熟，已完成合同、详细设计，正在生产设计，可大规模复用设计	国际先进

船舶、海洋工程装备类型/型号		船型开发/设计技术的阶段	先进水平
8160kW 推轮		技术成熟，已完成详细、生产设计，可大规模复用设计	国内首条自己设计出口的顶推驳组
6200m3 沥青船		技术成熟，已完成详细、生产设计	国际领先

（三）本公司正在从事的研发项目情况

本公司目前正在与船厂和科研院所进行的研究开发合作项目，包括多种新船型的研究开发，船模桨模的水动力研究等。具体项目如下：

序号	合作方	项目名称	项目描述	研究成果分配	项目进展
1	中国长江航运集团金陵船厂	船型研究开发合作	合作开发的第一批船型为：50500吨大灵便型油轮、115000吨阿芙拉型油轮、6000-6500车位 PCTC，20000-30000吨多用途船；金陵船厂将积极向船东推荐公司开发的新船型	双方共同拥有	简要规格书和总图已基本完成
2	浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司	船型研究开发合作	8000-50000吨级散货船的合作开发	双方共同拥有	简要规格书和总图已基本完成
3	中国船舶重工集团公司第七〇二研究所	科研技术合作	双方在性能预报和评估（如航速快速预报、改装船结构强度快速评估等）、水动力性能研究、螺旋桨性能研究及设计、结构性能研究及减振降噪、船型优化、结构优化等方面进行科研技术合作		已在航速快速预报、改装船结构强度快速评估和船型优化等方面做了大量的工作
4	中国船舶重工集团公司武昌船舶重工有限责任公司	技术合作	为武昌船舶重工有限责任公司承接国外某公司大型起重铺管船项目提供技术服务	本公司承担技术设计服务工作	大型起重铺管船等
5	某大型海洋工程装备生产企业	船型合作开发	为该公司承接国外某公司大型起重铺管船项目提供技术服务；海洋工程船舶开发合作	本公司承担技术设计服务工作	28,000T 起重铺管船前期技术准备工作已完成；2,000/3,000T 起重铺管船即将下水；12,000T 起重船开始方案设计

除合作开发外，公司也在密切跟踪最新规范规则的实施，特别在节能减排方面，正积极主动研发新船型，配套新设备，为船东满足今后更高要求的营运提供

多种层次的选择，前期重点放在 30000~50000DWT 的散货船，多用途船及油船等船型上。目前，安装新型减排主机及先进节能装置的 32000DWT 及 35200DWT 散货船的基本方案已经完成，力争年底前完成该区间其他船型的升级。

上述已完成或正在承担的与他方合作的研发项目，公司已与项目合作方签订了相关合作协议，明确约定了知识产权的归属，不存在知识产权纠纷。

（四）本公司研发机构的设置及运作

作为专业从事船舶与海洋工程研发设计的高新技术服务企业，本公司非常注重产品的研发工作，公司技术中心、研究开发部和设计部均参与产品研究开发工作。

1、技术中心

技术中心拥有十余名研究员级的专职专家和二十余名兼职专家，由公司总经理和总工程师兼任正副主任。技术中心负责为全公司的产品研发和设计提供技术支持，负责指导公司的各项研发项目和技术创新项目。

2、研究开发部

公司研究开发部即设计三部，是具体负责执行公司新船型研究开发工作的职能部门，由公司总经理分管，公司总经理助理兼任经理。公司研究开发部目前拥有 24 名专职研究开发人员。主要从事各类船型的前期研发工作，完成合同设计的基本内容，包括技术规格书、总图、厂商表、横剖面图等。

3、设计业务部门

公司各设计业务部（包含设计一部、设计二部、海事工程部）内均设有技术开发小组，小组由各专业业务骨干组成、由部门专职分管技术的副经理担任技术开发小组组长，负责对目前现有的主流船型进行二次开发并配合研发部的工作。

4、公司研发机构的协同运作

公司技术中心会同研发部及公司总工程师办公室结合未来的市场动态和新的法规、公约生效情况，制定公司未来新船型研发规划目标。公司经营计划部负责为公司的日常研发工作提供市场信息，供公司技术中心和研发部对现有船型进行筛选，进而确定近期的研发目标，更好的配合市场需求。

综上所述，公司对新船型的研发工作一直放在最为重要位置，已建立了高效、协同、贯彻始终的研发体系，确保合同研发和经营开发工作的有效进行，为公司的持续发展和技术创新提供了有力保证。

(五) 本公司最近三年研发支出

1、研发支出的构成

研发费用构成	2009 年 1-6 月		2008 年		2007 年		2006 年	
	金额(万元)	比例	金额(万元)	比例	金额(万元)	比例	金额(万元)	比例
人员工资	184.70	56.48%	409.07	69.32%	276.72	80.82%	201.25	75.07%
直接投入	100.81	30.83%	158.14	26.80%	46.91	13.70%	52.52	19.59%
其他间接费用	41.48	12.69%	22.89	3.88%	18.77	5.48%	14.32	5.34%
合计	327.00	100.00%	590.11	100.00%	342.4	100.00%	268.09	100.00%

注：直接投入包括外协费、差旅费、会议费（研讨、评审、鉴定会）等；其他间接费用包括房租水电、设备折旧、软件摊销、办公耗材和资料费等。

2006 年和 2007 年，本公司研发支出主要是研发人员的薪酬支出，其他直接投入和间接费用比例较低；2008 年以来，随着新产品开发规模的扩大，本公司用于研发的直接投入开始增加，研发人员薪酬占研发费用的比例开始下降。

2、研发支出占营业收入的比例

研发费用构成	2009 年 1-6 月	2008 年	2007 年	2006 年
占营业收入比例	4.92%	5.14%	4.67%	7.49%

(六) 本公司技术创新机制和安排

1、创新的激励机制

本公司针对研发人员建立了以市场为导向和以加速产业化为目标的创新激励机制，落实各类技术人员在项目开发中的技术责任和工作内容分工，同时体现责任大、贡献大、回报高的经济报酬原则。建立科技人才、科技成果的奖励和宣传制度，通过每年奖励和宣传重点项目和有突出贡献的技术人员，提高企业外部感召力和内部向心力。公司每年评出突出贡献金、银、铜奖若干名，金奖奖金 9 万元、银奖 3 万元、铜奖 1 万元，这些鼓励学习和创新的规章制度，并将奖励倾斜于能够创造知识产权的创新活动，极大地鼓励了员工的创新热情。

2、公司创新环境

本公司构建了有利于创新的企业文化和温馨和谐、催人奋发、勇于创新的企业精神，进一步激发员工的创造性、主动性和积极性，有效地促进了企业发展。

为提升员工研发创新能力，让其有施展才能的舞台，公司针对不同类型的研发设计人员，搭建了以展示科研人员设计水平和表达能力的科研人员论文发表平台、以有效提升员工技能的一对一形式的带教活动平台、以拓展各类人员视野和思路为目的的讲座等各种平台，丰富和扩大了各类员工的知识 and 视野，提高员工的各种能力和素质。

公司根据船舶研发与设计的需要,购买先进的软硬件设备,建立良好的工作和开发环境,为公司技术创新工作的开展和深化打下良好的基础。

3、以市场需求为出发点进行技术创新

公司的各项技术创新都是围绕市场需求和客户需求展开。公司不断研究跟踪复杂多变的市场,根据客户提出的各种需求,进行合理的系统策划、开发研制和测试反馈,从而保障技术创新的针对性和实效性。为保证技术创新的成功率,更好的满足市场和客户的需求,公司经常聘请行业内专家对项目开发方案进行可行性论证,保障公司技术创新的成功。同时,公司根据船舶科技发展的趋势,开展一些前瞻性的研究与创新工作,为公司的可持续发展打下良好的基础。

4、研发团队

公司拥有一支优秀的专家型技术队伍,聚集了一大批国内船舶和海洋工程研发、设计领域的专家。公司现有从事研发、设计等工作的科技人员 357 名,均在船舶、海洋工程、水工机械研发、设计、建造等领域有着丰富的经验和专长。其中具备中高级专业技术职称的科技人员有 150 多名,高工及以上专业职称的科技人员 79 名,研究员和教授级高工 18 名。这支高素质的人才队伍为公司的持续快速发展提供了有力的技术保障。

5、合理利用外部资源, 加快产业化进程

本公司十分注重内外部协作,合理配置资源,进行高效创新,与中国船舶重工集团公司第七〇二所签署了战略合作协议,充分发挥 702 所擅长船型和性能研究的优势,为技术创新创造了十分良好的条件。与武汉船舶学院合作成立工作站,与上海交通大学开展产学研技术合作,与上海振华重工(集团)股份有限公司以及一些国内知名的海洋工程装备和船舶建造企业加强合作,进行优势互补,最大程度的提高研发效率,并且加强与国际知名企业合作,从事部分配套产品的研发和试验,向配套生产厂商提供技术支持服务,进一步加快技术成果的产业化进程。

八、境外经营情况

本公司成立以来为俄罗斯、香港、越南、新加坡、挪威等国的船厂和船东提供过设计服务,但未赴境外开展经营业务。截止本招股说明书签署日,本公司未拥有境外资产。

九、主要产品和服务质量控制情况

（一）质量控制标准

本公司始终将船舶设计的质量视为公司的生命线，严格按照行业主管部门颁布的各类船舶规范、标准和国家关于设计、监理单位的质量管理的法律法规从事业务活动。为了确保各项业务的工作质量和产品质量，本公司建立了符合国家和国际质量管理体系标准 GB/T19001—2000 idt ISO 9001:2000，并且涵盖各项业务需要的公司内部质量管理体系，制定了公司质量手册、质量管理程序文件和质量管理作业文件。本公司于 2007 年通过了上海质量体系审核中心对公司质量管理体系的审核认证，获得颁发通过审核的证书。同时，本公司还按规定定期对内部质量管理体系进行内、外审核，持续保持体系的有效受控运行。通过上述各项质量制度的运行管理，多年来本公司的设计业务质量一直保持良好的记录，成为第一家通过中国船级社按照“船舶设计单位评价体系”评价的船舶设计企业。

（二）船舶设计的质量控制

标准编号：GB/T19001—2000 idt ISO 9001:2000

标准类型：质量管理体系要求

适用范围：民用船舶新船的设计及相关活动。

（三）质量控制措施

本公司根据GB/T19001—2000 idt ISO 9001:2000 质量管理体系要求，建立了公司内部的质量管理体系，包括体系运行所依据的各种程序文件和技术文件。本公司质量管理体系覆盖了公司所有设计部门、信息技术部、经营业务、总工程师、副总经理和总经理，公司总经理为公司质量控制的总负责人，在具体设计项目上，副总工程师、质量计划科、工程负责人、小组负责人负责质量管理。本公司对公司质量体系定期进行内部审查和接受审核机构的监审、复评等审查；制定了船舶设计和开发的策划控制程序、设计质量事故处理和管理程序、设计更改程序、预防措施控制程序、纠正措施控制程序、不合格品控制程序、图样及技术文件标识规定、内部质量审核程序、文件控制程序、计算机系统管理程序等多个质量管理措施；采取了设计质量检查等质量监督措施；还定期进行质量分析和质量问题剖析、讲评及专业培训等工作。

（四）产品及服务质量纠纷

自成立以来，本公司未出现过因产品和服务的质量问题而引起的重大纠纷。

第七节 同业竞争与关联交易

一、同业竞争

（一）同业竞争情况

本公司主营业务为船舶和海洋工程设计及船舶工程监理业务。

目前，公司的控股股东及实际控制人刘楠先生，未以任何形式直接或间接从事与本公司相同或相似的业务，未拥有与本公司业务相同或相似的控股公司、联营公司及合营公司，与本公司不存在同业竞争。

（二）避免同业竞争的承诺

2009年7月13日，控股股东与实际承诺人刘楠先生出具了《关于避免同业竞争的承诺》，主要内容如下：“本人承诺，本人及本人控制的其他公司或经营组织目前未从事与上海佳豪船舶工程设计股份有限公司相同或类似的业务，将来也不会以任何方式（包括但不限于独自经营，合资经营和拥有在其他公司或企业的股票或权益）从事与佳豪船舶的业务有竞争或可能构成竞争的业务或活动”。

2009年7月13日，本公司股东佳船投资出具了《关于避免同业竞争的承诺》，主要内容如下：“本公司承诺，本公司及本公司控制的其他公司或经营组织目前未从事与上海佳豪船舶工程设计股份有限公司相同或类似的业务，将来也不会以任何方式（包括但不限于独自经营，合资经营和拥有在其他公司或企业的股票或权益）从事与佳豪船舶的业务有竞争或可能构成竞争的业务或活动”。

二、关联方及关联交易

（一）关联方

根据《公司法》和财政部《企业会计准则第 36 号—关联方披露》的相关规定，报告期内本公司存在的关联方及关联关系如下：

1、持有本公司股份 5%以上的股东

刘楠、上海佳船投资发展有限公司、上海紫晨投资有限公司。

2、本公司全资及控股子公司

本公司全资子公司：上海佳船工程设备监理有限公司

3、本公司实际控制人控制的其他企业

上海佳豪物流发展有限公司、上海佳船投资发展有限公司

4、与本公司实际控制人关系密切的家庭成员控制的其他企业

上海华创船舶技术有限公司

5、本公司董事、监事、高级管理人员、其他核心人员

公司董事、监事、高级管理人员、其他核心人员相关情况详见第八节“董事、监事、高级管理人员与其他核心人员”。

（二）本公司与关联方之间的关联交易

1、报告期本公司与关联方经常性的关联交易

公司发生的经常性关联交易为向关键管理人员支付薪酬，报告期内本公司向关键管理人员支付薪酬情况如下：

项 目	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
薪酬（万元）	140.96	224.53	136.92	74.19
人数（人）	10	10	9	9

2、报告期本公司与关联方偶发性关联交易

报告期内，本公司与关联方发生的偶发性关联交易如下：

2007 年 12 月 11 日，佳豪有限以 208 万元受让刘楠所持有 40% 佳船监理股权，以 69.32 万元受让上海佳豪物流发展有限公司所持有的 13.33% 佳船监理股权，以 69.32 万元受让上海华创船舶技术有限公司所持有的 13.33% 佳船监理股权。上述交易经佳豪有限股东会批准，定价依据以佳船监理截止 2007 年 10 月 30 日经立信会计师事务所有限公司审计的净资产 525.8269 万元（信会师报字（2007）第 24007 号）为基础。本次交易后本公司全资控股佳船监理，拓宽了公司的服务领域，有利于增强公司的竞争力。

3、关联方应收应付款项余额

单位：万元

会计科目	关联方名称	2009 年 6 月 30 日	2008 年度	2007 年度	2006 年度
其他应收款	佳豪物流	—	—	—	87.05
其他应收款	赵德华	—	—	—	60.00

（三）公司及独立董事对报告期关联交易的意见

公司报告期内发生的关联交易履行了公司章程规定的程序,关联交易决策严格遵守公司章程规定的相关权限。

报告期内,公司只发生一次关联交易,即2007年购并佳船监理。独立董事对此发表了如下意见:公司购并佳船监理有利于公司完善业务链,有助于减少公司的关联交易;股权转让价款以经审计的净资产确定,交易价格公允。

三、关联交易决策程序

(一)《公司章程》的相关规定

1、股东大会的决策权限与程序

《公司章程》第四十条规定,股东大会依法行使下列职权:审议公司与关联自然人达成的总额在300万以上的关联交易;公司与关联法人达成的总额在1,000万元以上的关联交易。

《公司章程》第七十九条规定:股东大会审议有关关联交易事项时,关联股东不应当参与投票表决,其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数;股东大会决议的公告应当充分披露非关联股东的表决情况。

股东大会审议关联交易事项之前,公司应当依照国家的有关法律、法规和证券交易所股票上市规则确定关联股东的范围。关联股东或其授权代表可以出席股东大会,并可以依照大会程序向到会股东阐明其观点,但在投票表决时应当回避表决。股东大会决议有关关联交易事项时,关联股东应主动回避,不参与投票表决;关联股东未主动回避表决,参加会议的其他股东有权要求关联股东回避表决。关联股东回避后,由其他股东根据其所持表决权进行表决,并依据本章程之规定通过相应的决议;关联股东的回避和表决程序由股东大会主持人通知,并载入会议记录。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本章程规定的需要以特别决议通过的事项时,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三分之二以上通过,方为有效。

2、董事会的决策权限与程序

《公司章程》第一百一十条规定:

(1) 公司与关联自然人达成的关联交易总额在300万以上;公司与关联法

人达成的关联交易总额在 1,000 万元以上,由公司董事会审议通过后提请公司股东大会审批。

(2) 公司与关联自然人达成的关联交易总额在 30 万元以上,但不超过 300 万;公司与关联法人达成的关联交易总额在 300 万元以上,但不超过 1,000 万元,由公司董事会审批。

(3) 上述关联交易事项,须经公司二分之一以上独立董事进行事前认可后方可提交董事会审议。

(二) 《关联交易决策制度》的相关规定

《关联交易决策制度》第十条规定:公司与关联自然人达成的关联交易总额在30万元以下,公司与关联法人达成的关联交易总额在300万元以下,由公司总经理审批。

《关联交易决策制度》第十一条规定:公司与关联自然人达成的关联交易总额在30万元以上,但不超过300万;公司与关联法人达成的关联交易总额在300万元以上,但不超过1,000万元,由公司董事会审批。

《关联交易决策制度》第十二条规定:公司与关联自然人达成的关联交易总额在300万以上;公司与关联法人达成的关联交易总额在1,000万元以上,由公司董事会审议通过后提请公司股东大会审批。

《关联交易决策制度》第十三条规定:交易金额达到第十一条、第十二条规定的关联交易事项,须经公司二分之一以上独立董事进行事前认可后方可提交董事会审议。

《关联交易决策制度》第十九条规定:公司在连续十二个月内发生的以下关联交易,应当按照累计计算的原则适用第十条至第十二条:(1)与同一关联人进行的交易;(2)与不同关联人进行的与同一交易标的相关的交易。上述同一关联人包括与该关联人受同一主体控制或者相互存在股权控制关系的其他关联人。

第八节 董事、监事、高级管理人员与其他核心人员

一、董事、监事、高级管理人员及其他核心人员简要情况

本公司董事、监事、高级管理人员及其他核心人员均无永久境外居留权，相互之间不存在三代以内的直系或旁系亲属关系。

本公司董事、监事和高级管理人员均符合《公司法》、《首次公开发行股票并在创业板上市管理暂行办法》等法律法规规定的任职资格。

（一）董事

本公司共有 9 名董事，其中独立董事 3 名，均由股东大会选举产生，具体情况如下：

刘楠先生，董事长、总经理，中国国籍，49 岁，研究生学历，研究员。曾任中国船舶工业集团公司上海船舶研究设计院团委书记、四室（原技术开发室）副主任（主持工作）、院经营计划处处长、院长助理，上海佳豪船舶工程设计有限公司执行董事、总经理。现兼任上海佳船工程设备监理有限公司执行董事、总经理、技术中心主任。曾获得省部级科技进步成果奖二等奖一项、三等奖两项。

赵德华先生，董事、副总经理，中国国籍，45 岁，本科学历，高级工程师。曾任中国船舶工业集团公司上海船舶研究设计院四室副主任、二室副主任、经营计划处副处长，上海佳豪船舶工程设计有限公司副总经理兼总工程师。现分管本公司的设计和计划管理工作，兼任本公司总工程师。曾获得省部级科技进步成果奖一等奖一项、二等奖一项。

孙皓先生，董事、副总经理，中国国籍，55 岁，本科学历，工程师。曾任中国船舶工业集团公司上海船舶研究设计院院办公室副主任（主持工作）、经营计划处副处长，上海佳豪船舶工程设计有限公司副总经理、综合管理部经理。现分管本公司的行政、人事、质量和档案管理工作，兼任本公司综合管理部经理、内审部经理。曾获得省部级科技进步成果奖二等奖一项。

吴晓平先生，董事、副总经理，中国国籍，45 岁，本科学历，研究员。曾任中国船舶工业集团公司东海船厂设计所所长，上海佳豪船舶工程设计有限公司设计一部经理，上海佳豪船舶工程设计有限公司副总经理。现分管公司工程船开

发、海洋工程设计、质量管理体系和设计协作方管理工作。主持的研发项目曾获得国家发明专利一项。

李彤宇先生，董事，中国国籍，43岁，本科学历，高级工程师。曾任中国船舶工业集团公司爱德华船厂设计部副经理、经理，上海佳豪船舶工程设计有限公司设计三部(研究开发部)经理、总经理助理。现兼任本公司总经理助理、设计三部(研究开发部)经理。

李彧先生，董事，中国国籍，39岁，研究生学历，高级经济师。曾获上海市劳动模范，上海市新长征突击手等称号。曾任上海紫江（集团）有限公司总裁助理、副总裁、上海紫江企业集团股份有限公司（600210）董事长、董事。现兼任上海紫晨投资有限公司董事长、上海紫江（集团）有限公司副董事长、执行副总裁，上海威尔泰工业自动化股份有限公司（002058）董事长，上海朗程投资管理有限公司董事长，上海紫江创业投资有限公司董事长，上海紫诚投资管理有限公司董事长，上海紫藤包装材料有限公司董事长，上海紫珊光电技术有限公司董事长，上海紫竹科学园区发展有限公司董事，上海市青年企业家协会副会长。

卢文彬先生，独立董事，中国国籍，42岁，博士，副教授。曾任江苏常州无线电总厂助理会计师、江苏石油化工学院工商管理系讲师，上海国家会计学院教务部主管、中心主任、部门副主任，现任上海国家会计学院教务部主任，中国会计学会会计教育委员会委员。现兼任南方科学城发展股份有限公司（000975）、中海发展股份有限公司（600026）、环旭电子股份有限公司、东海证券有限责任公司、宁波双林汽车部件股份有限公司的独立董事。

李开天先生，独立董事，中国国籍，49岁，工商管理硕士，高级工程师。曾任福建省轮船总公司副总经理，福建省海监局副局长。现任福建省航海协会副会长、福建省船舶行业协会副会长，中国船级社福州分社总经理。

朱德祥先生，独立董事，中国国籍，49岁，博士研究生，研究员。2001年上海市劳动模范，享受国务院特殊津贴（2005年）。曾任中国船舶重工集团公司第七〇二研究所上海分部主任助理、副主任、常务副主任、主任，曾任中国船舶重工集团公司第七〇二研究所所长助理、副所长，现任上海市计算技术研究所党委副书记兼纪委书记。

（二）监事

本公司共有 3 名监事，其中职工代表监事 1 名，均由股东大会或职工代表大会选举产生，具体情况如下：

蓝孝治先生，监事会主席，中国国籍，67 岁，本科学历，高级工程师。曾任中国船舶工业集团公司上海船舶研究设计院一室主任工程师、四室副主任，上海佳豪船舶工程设计有限公司总监造师，本公司总监造师，上海佳船工程设备监理有限公司监事、总工程师。

朱春华先生，监事，中国国籍，38 岁，本科学历，工程师。曾任中国船舶工业集团公司上海船舶研究设计院四室轮机科副科长，上海佳豪船舶工程设计有限公司设计科研部轮机科副科长、经理助理、副经理。现兼任本公司设计二部经理。曾获得省部级科技进步成果奖一等奖一项。

李伊宁先生，职工代表监事，中国国籍，47 岁，大专学历，高级工程师。现为本公司设计一部员工。

（三）高级管理人员

刘楠先生，总经理，简历见本节“（一）董事”。

赵德华，副总经理，简历见本节“（一）董事”。

孙皓，副总经理，简历见本节“（一）董事”。

吴晓平，副总经理，简历见本节“（一）董事”。

胡颖女士，财务总监，中国国籍，47 岁，专科学历，注册会计师。曾任东方科学仪器进出口公司上海分公司会计、深圳蛇口中华会计师事务所审计负责人、上海东华会计师事务所部门负责人。

马锐先生，董事会秘书，中国国籍，33 岁，本科学历，经济师。曾任上海龙盛薄板有限公司信息技术部经理，宁波天龙电子科技集团信息技术总监。现兼任本公司证券部经理。

（四）其他核心人员

本公司的其他核心人员包括：

王刚先生，中国国籍，35 岁，本科学历，高级工程师。曾任中国船舶工业集团公司上海船舶研究设计院四室总舾科副科长（主持工作），上海佳豪船舶工程设计有限公司设计科研部船体一科副科长、设计科研部副经理兼高性能科科长。

长，现任本公司副总工程师兼设计三部(研究开发部)副经理。曾获得省部级科技进步成果奖二等奖一项。

寻正来先生，中国国籍，39岁，本科学历，高级工程师。曾任中国船舶工业集团公司上海船舶研究设计院四室结构科科长，上海佳豪船舶工程设计有限公司设计一部副经理，现任本公司设计一部经理。

占金锋先生，中国国籍，31岁，本科学历，工程师。曾在江苏泰州口岸船舶工业公司技术部工作，现任本公司副总工程师兼设计一部副经理。

熊平安先生，中国国籍，48岁，本科学历，工程师。曾在浙江现代设计有限公司、湖北省黄冈市江北船厂工作，曾任本公司设计一部副经理、经营计划部副经理，现任本公司海事工程部经理。曾获得省部级科技进步成果奖二等奖一项。

(五) 董事、监事选聘情况

1、董事的选聘情况

2008年2月2日，本公司创立大会选举刘楠、李戡、赵德华、孙皓、吴晓平、李彤宇为公司董事。

2008年3月19日，本公司2008年第一次临时股东大会选举的卢文彬、李开天、朱德祥为公司独立董事。

上述9名董事共同组成本公司第一届董事会。

2、监事的选聘情况

2008年2月1日，本公司职工代表大会选举李伊宁为公司职工监事。

2008年2月2日，本公司创立大会选举的蓝孝治、朱春华为公司监事。

上述3名监事共同组成本公司第一届监事会。

二、董事、监事、高级管理人员、其他核心人员及其近亲属持有本公司股份的情况

本公司董事、监事、高级管理人员、其他核心人员持有本公司股份情况如下：

姓名	所任职务	直接持股情况		间接持股情况*		合计持股情况	
		数量 (万股)	比例	数量 (万股)	比例	数量 (万股)	比例
刘楠	董事长、总经理	1,735.0200	45.9000%	373.5396	9.8820%	2,108.5596	55.7820%

赵德华	董事、副总经理	91.2870	2.4150%	61.2360	1.6200%	152.5230	4.0350%
蓝孝治	监事会主席	77.3010	2.0450%	—	—	77.3010	2.0450%
吴晓平	董事、副总经理	43.4322	1.1490%	42.8652	1.1340%	86.2974	2.2830%
孙皓	董事、副总经理	36.9306	0.9770%	35.7210	0.9450%	72.6516	1.9220%
李彤宇	董事	26.0820	0.6900%	35.7210	0.9450%	61.8030	1.6350%
朱春华	监事	26.0820	0.6900%	32.6592	0.8640%	58.7412	1.5540%
王刚	其他核心人员	19.5426	0.5170%	32.6592	0.8640%	52.2018	1.3810%
寻正来	其他核心人员	19.5426	0.5170%	32.6592	0.8640%	52.2018	1.3810%
占金锋	其他核心人员	17.3880	0.4600%	30.6180	0.8100%	48.0060	1.2700%
熊平安	其他核心人员	17.3880	0.4600%	30.6180	0.8100%	48.0060	1.2700%
马锐	董事会秘书	6.5016	0.1720%	15.3090	0.4050%	21.8106	0.5770%
合计		2,116.4976	55.9920%	723.6054	19.1430	2,762.8020	73.0900%

注：佳船投资持有本公司 27% 股权，间接持股为上述人员通过佳船投资间接持有本公司股份的情形。

除上述人员外，本公司其他董事、监事、高级管理人员、其他核心人员均未持有本公司股票。

近三年上述人员持有本公司股份及其变化情况如下：

截至 2006 年末，刘楠先生在佳豪有限出资 195 万元，出资比例 65%。其他人员未在佳豪有限出资。

截至 2007 年末，上述人员在佳豪有限的出资情况如下：

姓 名	直接出资情况		间接出资情况*		合计出资情况	
	出资额 (万元)	出资比例	出资额 (万元)	出资比例	出资额 (万元)	出资比例
刘楠	746.2000	45.9000%	149.2400	9.1800%	895.4400	55.0800%
赵德华	39.2608	2.4150%	26.3365	1.6200%	65.5973	4.0350%
蓝孝治	33.2457	2.0450%	—	—	33.2457	2.0450%
吴晓平	18.6794	1.1490%	18.4355	1.1340%	37.1149	2.2830%
孙皓	15.8832	0.9770%	15.3629	0.9450%	31.2461	1.9220%
李彤宇	11.2174	0.6900%	15.3629	0.9450%	26.5803	1.6350%
朱春华	11.2174	0.6900%	14.0461	0.8640%	25.2635	1.5540%
王刚	8.4049	0.5170%	14.0461	0.8640%	22.4510	1.3810%
寻正来	8.4049	0.5170%	14.0461	0.8640%	22.4510	1.3810%
占金锋	7.4783	0.4600%	13.1682	0.8100%	20.6465	1.2700%
熊平安	7.4783	0.4600%	13.1682	0.8100%	20.6465	1.2700%
马锐	2.7962	0.1720%	6.5841	0.4050%	9.3803	0.5770%
合计	910.2664	55.9920%	299.7968	18.4410%	1,210.0632	74.4330%

注：佳船投资在佳豪有限的出资比例为 27%，间接出资为上述人员通过佳船投资间接对佳豪

有限出资的情形。

2008 年末上述人员持有本公司股份的情况如下：

姓 名	所任职务	直接持股情况		间接持股情况		合计持股情况	
		数量 (万股)	比例	数量 (万股)	比例	数量 (万股)	比例
刘楠	董事长、总经理	1,652.4000	45.9000%	355.7520	9.8820%	2,008.1520	55.7820%
赵德华	董事、副总经理	86.9400	2.4150%	58.3200	1.6200%	145.2600	4.0350%
蓝孝治	监事会主席	73.6200	2.0450%			73.6200	2.0450%
吴晓平	董事、副总经理	41.3640	1.1490%	40.8240	1.1340%	82.1880	2.2830%
孙皓	董事、副总经理	35.1720	0.9770%	34.0200	0.9450%	69.1920	1.9220%
李彤宇	董事	24.8400	0.6900%	34.0200	0.9450%	58.8600	1.6350%
朱春华	监事	24.8400	0.6900%	31.1040	0.8640%	55.9440	1.5540%
王刚	其他核心人员	18.6120	0.5170%	31.1040	0.8640%	49.7160	1.3810%
寻正来	其他核心人员	18.6120	0.5170%	31.1040	0.8640%	49.7160	1.3810%
占金锋	其他核心人员	16.5600	0.4600%	29.1600	0.8100%	45.7200	1.2700%
熊平安	其他核心人员	16.5600	0.4600%	29.1600	0.8100%	45.7200	1.2700%
马锐	董事会秘书	6.1920	0.1720%	14.5800	0.4050%	20.7720	0.5770%
合计		2,015.7120	55.9920%	689.1480	19.1430%	2,704.8600	75.1350%

注：佳船投资持有本公司 27% 股权，间接持股为上述人员通过佳船投资间接持有本公司股份的情形。

本公司董事、监事、高级管理人员和其他核心人员的近亲属不存在直接或间接持有本公司股份情况。

本公司董事、监事、高级管理人员和其他核心人员持有本公司的上述股份不存在任何质押或冻结情况。

三、董事、监事、高级管理人员及其他核心人员的其他对外投资情况

董事、监事、高级管理人员、其他核心人员对外投资情况如下：

姓 名	被投资公司名称	出资额（万元）	出资比例（%）
刘楠	佳船投资	366.00	36.60%
	佳豪物流	464.00	80.00%
	华创船舶	22.50	45.00%
赵德华	佳船投资	60.00	6.00%
吴晓平	佳船投资	42.00	4.20%
孙皓	佳船投资	35.00	3.50%
李彤宇	佳船投资	35.00	3.50%

李戔	上海紫江（集团）有限公司	900.00	3.00%
	上海朗程财务咨询有限公司	158.00	15.80%
	上海朗程投资管理有限公司	5.00	1.00%
	上海紫江企业集团股份有限公司	10.00	0.007%
朱春华	佳船投资	32.00	3.20%
马锐	佳船投资	15.00	1.50%
王刚	佳船投资	32.00	3.20%
寻正来	佳船投资	32.00	3.20%
占金峰	佳船投资	30.00	3.00%
熊平安	佳船投资	30.00	3.00%

上述人员的对外投资无与本公司存在利益冲突的情形，上述人员已发表声明。

四、董事、监事、高级管理人员及其他核心人员薪酬情况

本公司董事、监事、高级管理人员及其他核心人员 2008 年度从公司领取薪酬的情况如下：

序号	姓名	在本公司及下属子公司任职情况	年薪（万元）
1	刘楠	本公司董事长、总经理、技术中心主任 佳船监理执行董事，总经理	30.18
2	赵德华	本公司董事、副总经理、总工程师	28.08
3	孙皓	本公司董事、副总经理	26.90
4	吴晓平	本公司董事、副总经理	26.90
5	李彤宇	本公司董事	27.20
6	蓝孝治	本公司监事会主席	16.75
7	朱春华	本公司监事	23.90
8	李伊宁	本公司职工监事	10.62
9	马锐	本公司董事会秘书	19.97
10	胡颖	本公司财务总监	14.06
11	王刚	其他核心人员	23.90
12	寻正来	其他核心人员	25.99
13	占金峰	其他核心人员	24.27
14	熊平安	其他核心人员	23.78

本公司独立董事自 2008 年开始领取津贴，每年 3 万元。其他外部董事未在本公司领取薪酬。

本公司内部董事和内部监事参加养老保险等社会保障计划。除上述薪酬和津贴外，本公司董事、监事、高级管理人员及其他核心人员未享受其他待遇。

五、董事、监事、高级管理人员及其他核心人员兼职情况

姓名	职务	兼职单位及所任职务	兼职单位与本公司关系
刘楠	董事长 总经理	佳船监理执行董事、总经理	本公司全资子公司
		佳船投资执行董事	本公司股东
		佳豪物流执行董事	同一实际控制人控制
赵德华	董事 副总经理	佳船投资监事	本公司股东
李戬	董事	上海紫江（集团）有限公司副董事长、执行副总裁	上海紫江（集团）有限公司是本公司股东单位紫晨投资的实际控制人
		上海威尔泰工业自动化股份有限公司董事长	本公司股东单位紫晨投资的实际控制人——上海紫江（集团）有限公司控制的企业
		上海紫晨投资有限公司董事长	本公司股东
		上海朗程投资管理有限公司董事长	本公司股东紫晨投资之股东
		上海紫江创业投资有限公司董事长	本公司股东单位紫晨投资的实际控制人——上海紫江（集团）有限公司控制的企业
		上海紫诚投资管理有限公司董事长	
		上海紫藤包装材料有限公司董事长	
		上海紫珊光电技术有限公司董事长	
		上海紫竹科学园区发展有限公司董事	
卢文彬	独立董事	上海国家会计学院教务部主任	无
		南方科学城发展股份有限公司（000975）独立董事	无
		中海发展股份有限公司（600026）独立董事	无
		环旭电子股份有限公司独立董事	无
		东海证券有限责任公司独立董事	无
		宁波双林汽车部件股份有限公司独立董事	无
李开天	独立董事	福建省航海协会副会长	无
		福建省船舶行业协会副会长	无
		中国船级社福州分社总经理	无
朱德祥	独立董事	上海市计算技术研究所党委副书记兼纪委书记	无

除以上人员外，本公司其他董事、监事、高级管理人员及其他核心人员没有兼职，并已发表声明。

六、公司与董事、监事、高级管理人员及其他核心人员签订的协议与承诺

（一）本公司与董事、监事、高级管理人员及其他核心人员所签订的协议截止本招股说明书签署日，发行人与发行人董事、监事和高级管理人员之间未签订诸如借款、担保等方面的协议。

为了保护公司的知识产权和保持核心人员的稳定，公司已与董事、监事、高级管理人员及其他核心人员签订劳动合同、保密协议。

（二）董事、监事、高级管理人员和其他核心人员所作的重要承诺

公司董事长、总经理刘楠以公司控股股东和实际控制人的身份作出了避免同业竞争的承诺，具体内容见第七节“同业竞争与关联交易”之“一（二）避免同业竞争的承诺”部分。

作为股东的全体董事、监事、高级管理人员和其他核心人员，已就本次发行前所持本公司股份进行锁定的事项作出承诺，具体内容见第五节“公司基本情况”之“六（六）本次发行前股东所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺”部分。

公司董事长、总经理刘楠和其他作为股东的董事、监事、高级管理人员和其他核心人员，分别就本公司和佳船监理可能存在的补缴税款问题出具了承诺，具体内容见第四节“风险因素”之“二（二）补缴税款的风险”部分。

七、董事、监事、高级管理人员近两年的变动情况

（一）董事变动情况

2008年1月28日前，佳豪有限未设董事会，由刘楠担任执行董事兼总经理。

2008年1月28日，佳豪有限股东会决定设立董事会，选举刘楠、李彧、赵德华、孙皓、吴晓平、蓝孝治、李彤宇为董事。2008年1月28日，佳豪有限召开临时董事会选举刘楠为公司董事长。

2008年2月2日，本公司召开创立大会暨第一次股东大会，选举刘楠、李彧、赵德华、孙皓、吴晓平、李彤宇为董事。2008年2月2日，本公司召开第一届董事会第一次会议，选举刘楠为首届董事长。2008年3月19日，本公司召开2008年第一次临时股东大会选举卢文彬、李开天、朱德祥为公司独立董事。

（二）监事变动情况

2007年12月10日前，公司未设监事会，由卢继诚担任监事。

2007年12月10日，经股东会决定免去卢继诚的监事职务，选举王炳泉为佳豪有限监事。

2008年2月1日，佳豪有限召开职工代表大会，推举李伊宁为职工监事。2008年2月2日，本公司召开创立大会暨第一次股东大会，选举蓝孝治、朱春华为监事，与李伊宁共同成为第一届监事会成员。2008年2月2日，本公司召开第一届监事会第一次会议选举蓝孝治为首届监事会主席。

（三）高级管理人员变动情况

佳豪有限设立时，公司设经理一名，由刘楠担任。2002年7月，佳豪有限聘任赵德华为副经理。2003年3月，佳豪有限聘任孙皓为副经理。2007年3月，佳豪有限聘任吴晓平为副经理。

2008年2月2日，本公司召开第一届董事会第一次会议，聘任刘楠担任公司总经理，聘任赵德华、吴晓平、孙皓担任公司副总经理，聘任王炳泉担任公司财务负责人，聘任马锐担任公司董事会秘书。

2008年4月2日，本公司召开第一届董事会第四次会议，决定免去王炳泉财务负责人职务，聘任胡颖担任公司财务负责人。

近两年内本公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员未发生重大变化。

本次发行的保荐机构和律师核查后认为：发行人披露的董事、监事、高级管理人员变动情况真实、完整。发行人董事、监事、高级管理人员和核心技术人员近两年内未发生重大变化。

第九节 公司治理

一、本公司股东大会、董事会、监事会、独立董事、董事会秘书制度的建立健全及运行情况

（一）股东大会制度的建立健全及运行情况

本公司制定了健全的《股东大会规则》，且股东大会规范运行。2008年2月2日召开公司创立大会暨第一次股东大会，会议通过了《公司章程》，并选举了公司第一届董事会、监事会成员（非职工代表监事）；2008年3月19日召开公司2008年第一次临时股东大会，会议审议通过了修订后的《公司章程》，《股东大会规则》、《董事会议事规则》、《监事会议事规则》、《独立董事制度》、《关联交易决策制度》、《对外担保管理制度》、《募集资金管理办法》等制度；2009年7月15日，召开了2009年第一次临时股东大会，修订了《公司章程》、《股东大会规则》、《独立董事制度》、《关联交易决策制度》、《对外担保管理制度》、《募集资金管理办法》等，会议审议通过了《关于公司申请首次公开发行A股股票及上市的议案》、《关于公司首次公开发行股票前滚存未分配利润分配的议案》、《关于公司首次公开发行人民币普通股募集资金运用方案的议案》、《关于授权董事会全权办理本次发行人民币普通股（A股）具体事宜的议案》等与公开发行股票并上市相关事项的议案。

1、股东的权利与义务

股东作为持有公司股份的人，依法享有收益分配、参加股东大会并行使相应的表决权、对公司的经营进行监督等权利，并承担相应的义务。

2、股东大会的职权

股东大会是公司权力机构，依法行使下列职权：（1）决定公司的经营方针和投资计划；（2）选举和更换非由职工代表担任的董事、监事，决定有关董事、监事的报酬事项；（3）审议批准董事会的报告；（4）审议批准监事会报告；（5）审议批准公司的年度财务预算方案、决算方案；（6）审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案；（7）对公司增加或者减少注册资本作出决议；（8）对发行公司

债券作出决议；(9) 对公司合并、分立、解散、清算或者变更公司形式作出决议；(10) 修改本章程；(11) 对公司聘用、解聘会计师事务所作出决议；(12) 审议批准需要由股东大会批准的担保事项；(13) 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；(14) 审议批准变更募集资金用途事项；(15) 审议股权激励计划；(16) 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。

3、股东大会的议事规则

股东大会分为年度股东大会和临时股东大会。年度股东大会每年召开一次，应当于上一会计年度结束后的六个月内举行，临时股东大会不定期召开。股东大会决议分为普通决议和特别决议。股东大会作出普通决议，应当由出席股东大会的股东(包括股东代理人)所持表决权的 1/2 以上通过。股东大会作出特别决议，应当由出席股东大会的股东(包括股东代理人)所持表决权的 2/3 以上通过。

下列事项由股东大会以普通决议通过：(1) 董事会和监事会的工作报告；(2) 董事会拟定的利润分配方案和弥补亏损方案；(3) 董事会和监事会成员的任免及其报酬和支付方法；(4) 公司年度预算方案、决算方案；(5) 公司年度报告；(6) 除法律、行政法规规定或者本章程规定应当以特别决议通过以外的其他事项。

下列事项由股东大会以特别决议通过：(1) 公司增加或者减少注册资本；(2) 公司的分立、合并、解散和清算；(3) 本章程的修改；(4) 公司在一年内购买、出售重大资产或者担保金额超过公司最近一期经审计总资产 30% 的；(5) 股权激励计划；(6) 法律、行政法规或本章程规定的，以及股东大会以普通决议认定会对公司产生重大影响的、需要以特别决议通过的其他事项。

(二) 董事会制度的建立健全及运行情况

本公司制定了《董事会议事规则》，董事会规范运行。董事严格按照公司章程和董事会议事规则的规定行使自己的权利。自本公司设立股份公司以来，共产生一届董事会，在任期内共召开七次董事会。

1、董事会构成

根据本公司公司章程，董事会由 9 名董事（其中 3 名独立董事）组成，设董事长一人。董事会设董事会秘书一人，由董事长提名，经董事会决议通过聘用。

2、董事会职权

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）制定公司的发展战略、中长期规划、决定公司年度经营计划、全面预算管理方案和投资方案；（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、回购本公司股票或者合并、分立和解散方案；（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、财务负责人等高级管理人员，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。

3、董事会议事规则

董事会会议分为定期会议和临时会议。董事会每年至少召开两次会议，董事会会议应有过半数的董事出席方可举行。董事会作出决议，必须经全体董事的过半数通过。董事会决议的表决，实行一人一票。

（三）监事会制度的建立健全及运行情况

本公司制定了《监事会议事规则》，监事会规范运行。本公司监事严格按照《公司章程》和监事会议事规则的规定行使自己的权利。自本公司设立股份公司以来，共产生一届监事会，任期内召开四次会议。

1、监事会构成

根据本公司公司章程，监事会由 3 名监事组成，监事会设主席 1 人。监事会包括职工代表监事 1 名，职工代表的比例不低于 1/3。监事会中的职工代表由公司职工代表大会民主选举产生。

2、监事会职权

监事会行使下列职权：（1）应当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、本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《公司法》规定的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。

3、监事会议事规则

监事会每 6 个月至少召开一次会议。监事可以提议召开临时监事会会议。监事会决议应当经半数以上监事通过。

（四）独立董事制度的建立健全及运行情况

1、独立董事制度建立

为了进一步完善法人治理结构，本公司参照《关于在上市公司建立独立董事制度的指导意见》，制订了《独立董事制度》。公司第一届董事会由 9 名董事构成，其中独立董事 3 名，为董事会人数的三分之一。

2、独立董事的职责

独立董事对公司及全体股东负有诚信与勤勉义务。独立董事应当按照相关法律法规和公司章程的要求，认真履行职责、维护公司整体利益，尤其要关注中小股东的合法利益不受损害。独立董事应当独立履行职责，不受公司主要股东、实际控制人或者其他与公司存在利害关系的单位或个人的影响。

为了充分发挥独立董事的作用，独立董事除应当具有法律、法规、规范性文件及公司章程赋予董事的职权外，公司还应当赋予独立董事以下特别职权：（1）重大关联交易（指上市公司拟与关联人达成的总额高于 300 万元或高于公司最近经审计净资产值的 5%的关联交易）应由独立董事认可后，提交董事会讨论；独立董事做出判断前，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）向董事会提议聘用或解聘会计师事务所；（3）向董事会提请召开临时股东大会；（4）提议召开董事会会议；（5）独立聘请外部审计机构和咨询机构；（6）可以在股东大会召开前公开向股东征集投票权。

3、独立董事发挥作用的制度安排

为了保证独立董事有效行使职权，公司应当为独立董事提供必要的条件。

公司应当保证独立董事享有与其他董事同等的知情权。凡须经董事会决策的事项，公司必须按法定的时间提前通知独立董事并同时提供足够的资料，独立董事认为资料不充分的，可以要求补充。当2名或2名以上独立董事认为资料不充分或论证不明确时，可联名书面向董事会提出延期召开董事会会议或延期审议该事项，董事会应当予以采纳。公司向独立董事提供的资料，公司及独立董事本人应当至少保存5年。

公司应当提供独立董事履行职责所必需的工作条件，公司董事会秘书应当积极为独立董事履行职责提供协助，如介绍情况、提供材料等。独立董事发表的独立意见、提案及书面说明应当公告的，董事会秘书应当及时到深圳证券交易所办理公告事宜。

（五）董事会秘书制度

根据本公司公司章程规定，本公司董事会设董事会秘书，并制定了《董事会秘书工作细则》。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，办理信息披露事务等事宜。

董事会秘书的具体职责是：（1）准备和提交董事会和股东大会的报告和文件；（2）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，保证记录的准确性，并在会议记录上签字；（3）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；（4）列席涉及信息披露的有关会议，公司作出重大决定之前，应当从信息披露角度征询董事会秘书的意见；（5）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；（6）负责保管公司股东名册资料、董事名册，大股东及董事持股资料和董事会印章，保管公司董事会和股东大会的会议文件和记录；（7）帮助公司董事、监事、高级管理人员了解法律法规、《公司章程》、证券交易所《股票上市规则》及《股票上市协议》对其设定的责任；（8）帮助董事会依法行使职权，在董事会违反法律法规、《公司章程》及证券交易所有关的规定作出决议时，及时提醒董事会。如董事会坚持作出上述决议，应当把情况记录在会议纪要上，并将该会议纪要立即提交公司全体董事和监事；（9）为公司重大决策提供咨询和建议。

（六）审计委员会的人员构成、议事规则及运行情况

审计委员会的人员构成如下：独立董事卢文彬为董事会审计委员会主任委员，董事长刘楠、独立董事朱德祥为董事会审计委员会委员。其中卢文彬为会计专业人士。

本公司董事会制订了《董事会审计委员会实施细则》，审计委员会的议事规则包括：（1）审计委员会会议分为例会和临时会议，例会每年至少召开四次，每季度召开一次，临时会议由审计委员会委员提议召开。会议召开前七天须通知全体委员，会议由主任委员主持，主任委员不能出席时可委托其他一名委员（独立董事）主持。（2）审计委员会会议应由三分之二以上的委员出席方可举行；每一名委员有一票的表决权；会议做出的决议，必须经全体委员的过半数通过。

（3）审计委员会会议表决方式为举手表决或投票表决；临时会议可以采取通讯表决的方式召开。（4）审计工作组成员可列席审计委员会会议，必要时亦可邀请公司董事、监事及其他高级管理人员列席会议。（5）如有必要，审计委员会可以聘请中介机构为其决策提供专业意见，费用由公司支付。（6）审计委员会会议的召开程序、表决方式和会议通过的议案必须遵循有关法律、法规、公司章程及本办法的规定。（7）审计委员会会议应当有记录，出席会议的委员应当在会议记录上签名；会议记录由公司董事会秘书保存。（8）审计委员会会议通过的议案及表决结果，应以书面形式报公司董事会。（9）出席会议的委员均对会议所议事项有保密义务，不得擅自披露有关信息。

本公司审计委员会经 2008 年 4 月 15 日召开的 2008 年第二次临时股东大会决议通过后设立。本公司审计委员会设立后于 2008 年 5 月、2008 年 8 月、2008 年 11 月召开三次会议，分别讨论 2008 年一季度、二季度和第三季度的内部审计工作情况。2009 年 3 月 20 日，审计委员会召开 2009 年第一次会议，讨论 2008 年财务报表审计有关事项。

二、本公司近三年合法合规经营情况

本公司近三年以来，严格按照相关法律法规及公司章程的规定开展经营，不存在违法违规行为，也不存在被相关主管机关处罚的情况。

三、本公司近三年资金占用和对外担保的情况

本公司的关联企业佳豪物流 2006 年曾向本公司借款 87.05 万元，该借款已

于 2007 年全部归还，除此之外，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本公司资金的情形。2008 年 2 月，整体变更为股份公司后，公司制订了严格的资金管理制度；公司章程中已明确对外担保的审批权限和审议程序，不存在为控股股东、实际控制人及其控制的其他企业提供担保的情形。

四、本公司内部控制制度情况

（一）公司管理层对本公司内部控制制度的评估意见

本公司管理层认为：公司在 2009 年 6 月 30 日与财务报表相关的内部控制的设计是完整和合理的，执行是有效的，公司目前的治理结构和现有内部控制基本能够适应公司管理的要求，能够对编制真实、完整、公允的财务报表提供合理的保证，能够对公司各项业务活动的健康运行及国家有关法律法规和单位内部规章制度的贯彻执行提供保证，并且得到了较为有效的执行。

（二）注册会计师对本公司内部控制的鉴证意见

立信会计师事务所有限公司对本公司内部控制进行了鉴证，出具了信会师报字（2009）第 23901 号《内部控制鉴证报告》，报告认为：贵公司管理当局按照内部控制有效性认定的标准于 2009 年 6 月 30 日在所有重大方面保持了与财务报表相关的有效的内部控制。

五、对外投资、担保事项的政策及执行情况

（一）对外投资、担保事项的政策及制度安排

关于对外投资的决策权限及程序，《公司章程》第一百一十条规定：“董事会决定运用公司资产进行对外投资、收购出售资产、资产抵押、委托理财权限为最近一期经审计净资产的 25%以下，超过该投资数额的需由股东大会决定。”

本公司制订了《对外投资管理制度》，第十三条规定：“对外投资的具体审批权限为：单个项目投资或在一个财务年度内累计投资涉及金额超过公司最近一期经审计净资产 25%以上的对外投资项目，由公司股东大会决定；单个项目投资或在一个财务年度内累计投资涉及金额不超过公司最近一期经审计净资产 25%的对外投资项目由公司董事会决定，董事会可根据实际情况授权经营班子一定额度的投资审批权。”

本公司制定了《对外担保管理制度》，第一条第四款规定：“担保行为应当经

董事会或股东大会批准后方可实施。董事会应当按照公司章程中有关董事会担保权限的规定，行使对外担保权。超过相关权限的，董事会应当提出预案，并报股东大会批准。”

第五条规定：“对外担保的审批：（1）公司对下属企业的担保，且金额在人民币 1,000 万元以下的，由董事会以决议形式授权公司董事长审批签发。（2）除前款以外的对外担保，公司总经理对财务部及各下属企业提交的借款担保书面申请及有关材料进行初步审核，并指示公司有关部门（人员）将公司拟提供互为借款担保和下属借款担保形成借款担保专题议案，提交公司董事会审议。（3）公司下列对外担保行为，须经股东大会审议通过。①单笔担保额超过公司最近一期经审计净资产 10%的担保；②公司及其控股子公司的对外担保总额，超过公司最近一期经审计净资产 50%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连续十二个月内担保金额超过公司最近一期经审计总资产的 30%；⑤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；⑥对股东、实际控制人及其关联人提供的担保；⑦ 深圳证券交易所或者公司章程规定的其他担保情形。董事会审议担保事项时，必须经出席董事会会议的三分之二以上董事审议同意。股东大会审议前款第④项担保事项时，必须经出席会议的股东所持表决权的三分之二以上通过。股东大会在审议为股东、实际控制人及其关联人提供的担保议案时，该股东或者受该实际控制人支配的股东，不得参与该项表决，该项表决由出席股东大会的其他股东所持表决权的半数以上通过。（4）公司董事会和股东大会对借款担保专题议案进行审议后逐一作出同意或不同意的决定，决议中应包括提供借款担保的单位、借款金额及期限等内容；如该担保系在有效决议同意担保的总额度内分批实施的，决议中还应授权公司董事长在公司董事会决议或股东大会决议的前提下，实施分级行使借款担保的审批签发。（5）公司印章管理部门在审验相关决议和签发文件后方可履行盖章手续。”

（二）公司最近三年的对外投资、对外担保情况

最近三年内，本公司购置了三处生产办公用房，具体情况如下：

2007年11月9日，本公司与上海鹏欣国际家纺投资建设有限公司签订两份《上海市商品房预售合同》（编号：200700476311和200700476325）。本公司向上海鹏

欣国际家纺投资建设有限公司购买上海市宁国路228号鹏欣国际家纺中心19层1907室（暂测房屋建筑面积为190.36平方米）和1908室（暂测房屋建筑面积为136.91平方米）。本公司已于合同签订当日支付房款分别为3,733,019元和2,684,805元,合计6,417,824元。目前,该房产的产权证正在办理过程中。

本公司于2008年3月4日召开第一届董事会第二次会议,审议通过《投资佳豪科研基地》的议案,并将该议案提交股东大会审议。2008年3月19日,本公司2008年第一次临时股东大会决议通过了上述议案。根据该议案,本公司拟在上海漕河泾开发区松江高科技园投资设立佳豪科研基地购买四层研发楼,投资金额将不高于3,320万元。根据2008年第一次临时股东大会决议,2008年3月20日,公司与上海漕河泾开发区松江高科技园发展有限公司签订《厂房(研发楼)订购协议》(沪漕松科招合(2008)002号),根据该协议本公司订购位于上海漕河泾开发区松江高科技园一期10号厂房(研发楼)第1、2、7、8层,总购房款为3,100万元。2009年4月30日本公司取得了上述房产的《上海市房地产权证》(沪房地松字(2009)第008120号),本公司拥有坐落于松江区新桥镇莘砖公路518号10幢1层、2层、7层、8层的房产共计4,889.62平方米。

2009年5月20日,本公司第一届董事会第六次会议审议并通过《投资建设外国专家楼的议案》,本公司拟购置2套物业自建外国专家楼,投入建设资金800万元人民币,其中前期投入购置资金约600万元人民币,后期投入建设资金(含各种购置税费、装修等)约200万元。根据公司第一届董事会第六次董事会决议,2009年5月22日,公司与上海精文南京置业发展有限公司签订《上海市商品房预售合同》(编号:200900178149和200900178196)。本公司向上海精文南京置业发展有限公司购买松江区新桥镇莘砖公路399弄雷丁小城(A地块)212号1层1_3层室(暂测房屋建筑面积为232.07平方米)和213号1层1_3层室(暂测房屋建筑面积为206.47平方米),房屋价款分别为3,082,934元和2,776,505元,合计5,859,439元。根据预售合同,本公司应于2009年5月26日前支付房价款(定金);2009年6月9日前支付剩余房价款,本公司已根据协议的约定支付完全部的房价款。

上述对外投资事项,本公司均按照《公司章程》和《对外投资管理制度》履行了必要的决策程序。

最近三年内，本公司无对外担保行为发生。

六、投资者权益保护的情况

本公司依照《公司法》等法律法规保障投资者行使权利，重视保护投资者的权益，同时公司制订的各项制度中也充分考虑到保护投资者的利益。本公司在保障投资者依法享有获取公司信息、享有资产收益、参与重大决策和选择管理者等权利方面采取的措施如下：

（一）保障投资者依法享有获取公司信息的权利

本公司《公司章程》第三十二条第五款规定，“公司股东享有下列权利：查阅本章程、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。”投资者可以按照该规定获取公司信息。

本公司制订了《信息披露管理制度》，该制度第四条规定：“信息披露是公司的法定责任，公司应当忠实诚信地履行信息披露义务。公司信息披露事务管理制度确立自愿性信息披露原则，在不涉及敏感财务信息、商业秘密的基础上，公司会主动、及时地披露对股东和其他利益相关者决策产生较大影响的信息，包括公司发展战略、经营理念、公司与利益相关者的关系等方面。”第五条规定：“信息披露要体现公开、公正、公平对待所有投资者的原则，同时向所有投资者公开披露信息。”该制度对信息披露的基本原则、内容及标准、披露信息的传递、审核及披露流程、信息披露的管理部门及其职责、相关人员的信息披露职责、信息披露资料的管理作出详细规定，更好地保障了投资者行使获取公司信息的权利。

此外，本公司其他制度也对重要事项的信息披露作出规定，保证投资者及时获取公司重大信息。如《关联交易决策制度》第二十一条规定“公司与关联自然人发生的交易金额在 30 万元以上的关联交易，应当及时披露。”第二十二条规定“公司与关联法人发生的交易金额在 100 万元以上，且占公司最近一期经审计净资产绝对值 0.5%以上的关联交易，应当及时披露。”第二十三条规定“公司与关联人发生的交易（公司获赠现金资产和提供担保除外）金额在 1000 万元以上，且占公司最近一期经审计净资产绝对值 5%以上的关联交易，除应当及时披露以外，还需聘请具有执行证券、期货相关业务资格的中介机构，对交易标的进行审计或评估。”

（二）保障投资者享有资产收益的权利

本公司《公司章程》第三十二条第一款规定“公司股东享有下列权利：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。”同时，公司章程中对利润分配作出具体规定。《公司章程》第一百五十七条规定“公司可以采取现金或者股票方式分配股利。公司的利润分配政策为：（1）公司的利润分配应重视对投资者的合理投资回报，利润分配政策应保持连续性和稳定性；（2）公司可以进行中期现金分红；（3）在公司年度盈利、现金流满足公司正常经营和长期发展的前提下，公司近三年以现金方式累计分配利润不少于最近三年实现的年均可分配利润的百分之三十。（4）现金分配股利应符合有关法律法规及中国证监会的有关规定，由董事会根据公司经营情况拟订，报股东大会审议决定。（5）公司董事会在年度盈利情况下未做出现金利润分配预案的，应当在定期报告中披露未分红原因、未用于分红的资金留存公司的用途，独立董事应当对此发表独立意见。存在股东违规占用公司资金情况的，公司应当扣减该股东所分配的现金红利，以偿还其占用的资金。”

（三）保障投资者参与重大决策的权利

本公司《公司章程》第三十二条第二款规定“公司股东享有下列权利：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。”第四十条第一款规定“股东大会是公司的权力机构，依法行使下列职权：决定公司的经营方针和投资计划。”投资者通过参加股东大会行使表决权可以参与公司重大决策。

（四）保障投资者选择管理者的权利

本公司《公司章程》第四十条第二款规定“股东大会是公司的权力机构，依法行使下列职权：选举和更换非由职工代表担任的董事、监事，决定有关董事、监事的报酬事项。”投资者通过参加股东大会行使表决权可以选择公司的管理者。

此外，本公司还制定了《董事选举累积投票实施细则》、《监事选举累积投票实施细则》，对公司董事、监事的选举做出了具体规定，保障投资者充分行使选择管理者的权利。

第十节 财务会计信息与管理层分析

一、注册会计师的审计意见及简要会计报表

（一）注册会计师意见

本公司委托立信会计师事务所有限公司审计了公司 2009 年 6 月 30 日、2008 年 12 月 31 日、2007 年 12 月 31 日和 2006 年 12 月 31 日的资产负债表及合并资产负债表、2009 年 1-6 月、2008 年度、2007 年度和 2006 年度的利润表及合并利润表、股东权益变动表及合并股东权益变动表、现金流量表及合并现金流量表以及财务报表附注。立信会计师事务所有限公司出具了标准无保留意见的信会师报字（2009）第 23899-1 号《审计报告》。以下引用的财务数据，非经特别说明，均引自经审计的会计报表或据其计算而得。

（二）近三年一期经审计的简要财务报表

1、资产负债表

（1）合并资产负债表

单位：元

资产	合并数			
	2009 年 6 月 30 日	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日	2006 年 12 月 31 日
流动资产：				
货币资金	77,224,053.79	82,968,059.53	57,492,019.71	20,744,504.64
交易性金融资产				
应收票据				
应收账款	7,520,390.50	6,039,969.50	4,150,850.00	1,049,000.00
预付款项	6,155,760.70	1,068,000.00	6,633,024.00	
应收利息				
应收股利				
其他应收款	751,508.14	611,080.23	2,461,426.25	4,000,768.92
存货				
一年内到期的非流动资产			0.00	0.00
其他流动资产			0.00	0.00
流动资产合计	91,651,713.13	90,687,109.26	70,737,319.96	25,794,273.56
非流动资产：				
可供出售金融资产				
持有至到期投资				

长期应收款				
长期股权投资				
投资性房地产				
固定资产	46,707,451.31	2,650,467.29	2,636,166.50	2,284,432.80
在建工程	6,466,473.00	41,707,119.00		44,300.00
工程物资				
固定资产清理				
生产性生物资产				
油气资产				
无形资产	3,784,279.55	966,498.39	574,704.25	629,779.58
开发支出				
商誉				
长期待摊费用				
递延所得税资产	93,709.95	67,392.35	55,528.24	
其他非流动资产				
非流动资产合计	57,051,913.81	45,391,477.03	3,266,398.99	2,958,512.38
资产总计	148,703,626.94	136,078,586.29	74,003,718.95	28,752,785.94
流动负债：				
短期借款				
交易性金融负债				
应付票据				
应付账款	1,939,437.00			
预收款项	44,133,785.61	57,352,644.10	23,501,339.54	5,542,800.00
应付职工薪酬	469,109.39	373,022.01	229,153.13	976,322.65
应交税费	-1,149,924.50	-3,295,259.20	6,649,490.85	1,818,491.44
应付利息				
应付股利			141,683.58	685,158.78
其他应付款	546,407.83	341,694.11	7,082.30	1,185,923.39
一年内到期的非流动负债				
其他流动负债				
流动负债合计	45,938,815.33	54,772,101.02	30,528,749.40	10,208,696.26
非流动负债：				
长期借款				
应付债券				
长期应付款				
专项应付款				
预计负债				
递延所得税负债				
其他非流动负债				

非流动负债合计				
负债合计	45,938,815.33	54,772,101.02	30,528,749.40	10,208,696.26
所有者权益(或股东权益):				
实收资本(或股本)	37,800,000.00	36,000,000.00	16,257,080.00	3,000,000.00
资本公积	821,830.64	2,621,830.64	9,397,868.21	2,223,979.77
减: 库存股				
盈余公积	7,641,555.12	7,641,555.12	3,402,755.53	2,086,551.78
未分配利润	56,501,425.85	35,043,099.51	14,417,265.81	11,233,558.13
归属于母公司所有者的权益合计	102,764,811.61	81,306,485.27	43,474,969.55	18,544,089.68
少数股东权益				
所有者权益(或股东权益)合计	102,764,811.61	81,306,485.27	43,474,969.55	18,544,089.68
负债和所有者(或股东权益)合计	148,703,626.94	136,078,586.29	74,003,718.95	28,752,785.94

(2) 母公司资产负债表

单位: 元

资产	母公司			
	2009年 6月30日	2008年 12月31日	2007年 12月31日	2006年 12月31日
流动资产:				
货币资金	62,887,832.40	72,898,982.88	51,591,791.99	16,775,647.15
交易性金融资产				
应收票据				
应收账款	6,535,440.00	5,791,757.50	3,861,100.00	929,000.00
预付款项	6,155,760.70	1,068,000.00	6,633,024.00	
应收利息				
应收股利			35,420.90	171,289.69
其他应收款	641,008.14	535,230.23	2,151,626.25	3,891,768.92
存货				
一年内到期的非流动资产				
其他流动资产				
流动资产合计	76,220,041.24	80,293,970.61	64,272,963.14	21,767,705.76
非流动资产:				
可供出售金融资产				
持有至到期投资				
长期应收款				
长期股权投资	11,777,510.03	4,777,510.03	4,777,510.03	400,000.00
投资性房地产				
固定资产	46,707,451.31	2,650,467.29	2,636,166.50	2,284,432.80
在建工程	6,466,473.00	41,707,119.00		44,300.00

工程物资				
固定资产清理				
生产性生物资产				
油气资产				
无形资产	3,784,279.55	966,498.39	574,704.25	629,779.58
开发支出				
商誉				
长期待摊费用				
递延所得税资产	68,875.07	67,392.35	55,528.24	
其他非流动资产				
非流动资产合计	68,804,588.96	50,168,987.06	8,043,909.02	3,358,512.38
资产总计	145,024,630.20	130,462,957.67	72,316,872.16	25,126,218.14
流动负债：				
短期借款				
交易性金融负债				
应付票据				
应付账款	1,939,437.00			
预收款项	40,534,070.76	54,736,829.45	22,856,339.54	5,492,800.00
应付职工薪酬	465,813.89	369,958.95	229,153.13	976,322.65
应交税费	-1,330,557.17	-3,442,360.54	6,538,196.55	1,507,057.14
应付利息				
应付股利				
其他应付款	541,872.42	339,577.94	7,082.30	985,923.39
一年内到期的非流动负债				
其他流动负债				
流动负债合计	42,150,636.90	52,004,005.80	29,630,771.52	8,962,103.18
非流动负债：				
长期借款				
应付债券				
长期应付款				
专项应付款				
预计负债				
递延所得税负债				
其他非流动负债				
非流动负债合计				
负债合计	42,150,636.90	52,004,005.80	29,630,771.52	8,962,103.18
所有者权益(或股东权益)：				
实收资本(或股本)	37,800,000.00	36,000,000.00	16,257,080.00	3,000,000.00
资本公积	821,830.64	2,621,830.64	9,397,868.21	

减：库存股				
盈余公积	7,641,555.12	7,641,555.12	3,402,755.53	2,086,551.78
未分配利润	56,610,607.54	32,195,566.11	13,628,396.90	11,077,563.18
归属于母公司所有者的权益合计	102,873,993.30	78,458,951.87	42,686,100.64	16,164,114.96
少数股东权益				
所有者权益(或股东权益)合计	102,873,993.30	78,458,951.87	42,686,100.64	16,164,114.96
负债和所有者(或股东权益)合计	145,024,630.20	130,462,957.67	72,316,872.16	25,126,218.14

2、利润表

(1) 合并利润表

单位：元

项 目	合并数			
	2009年1-6月	2008年度	2007年度	2006年度
一、营业收入	66,593,176.76	114,819,187.03	73,276,390.00	35,804,410.42
减：营业成本	33,727,094.25	59,361,709.75	33,243,181.91	19,266,465.02
营业税金及附加	765,576.45	1,385,352.54	1,201,623.65	934,379.22
销售费用	966,190.92	663,878.87		
管理费用	6,780,372.08	12,635,227.12	6,467,670.05	5,247,902.06
财务费用(收益以“—”号填列)	-521,017.62	-819,669.58	-381,492.61	-147,191.25
资产减值损失	68,326.26	96,692.14	423,488.22	
加：公允价值变动净收益(损失以“—”号填列)				
投资收益(净损失以“—”号填列)				
其中：对联营企业和合营企业的投资收益				
二、营业利润(亏损以“—”号填列)	24,806,634.42	41,495,996.19	32,321,918.78	10,502,855.37
加：营业外收入	558,582.56	3,361,454.56	1,051,441.31	497,264.73
减：营业外支出		380,701.94	19,236.74	
其中：非流动资产处置损失(净收益以“—”号填列)		15,001.94	19,236.74	
三、利润总额(亏损总额以“—”号填列)	25,365,216.98	44,476,748.81	33,354,123.35	11,000,120.10
减：所得税	3,906,890.64	6,645,233.09	4,898,998.08	1,696,222.81
四、净利润(净亏损以“—”号填列)	21,458,326.34	37,831,515.72	28,455,125.27	9,303,897.29
归属于母公司所有者的净利润	21,458,326.34	37,831,515.72	28,455,125.27	9,303,897.29
其中：被合并方在合并前实现的净利润		-	1,295,213.84	1,316,795.87

五、每股收益：				
（一）基本每股收益	0.568	1.001	1.148	0.375
（二）稀释每股收益	0.568	1.001	1.148	0.375

(2) 母公司利润表

单位：元

项 目	母公司			
	2009年1-6月	2008年度	2007年度	2006年度
一、营业收入	61,518,236.96	105,202,667.03	66,352,950.00	28,585,038.42
减：营业成本	30,739,859.46	55,653,019.95	30,898,756.57	15,315,760.42
营业税金及附加	501,679.58	885,293.50	841,328.07	555,746.12
销售费用	614,990.92	473,945.57		
管理费用	6,275,432.06	9,538,791.67	4,215,785.90	4,166,125.74
财务费用（收益以“－”号填列）	-462,417.39	-728,146.50	-331,045.32	-118,638.65
资产减值损失	39,884.76	71,244.14	378,038.22	
加：公允价值变动净收益（损失以“－”号填列）				
投资收益（净损失以“－”号填列）	3,722,362.63	-	35,420.90	361,531.34
其中：对联营企业和合营企业的投资收益				
二、营业利润（亏损以“－”号填列）	27,531,170.20	39,308,518.70	30,385,507.46	9,027,576.13
加：营业外收入	558,582.56	3,249,854.56	835,841.31	343,664.73
减：营业外支出		380,701.94	19,236.74	
其中：非流动资产处置损失（净收益以“－”号填列）		15,001.94	19,236.74	
三、利润总额（亏损总额以“－”号填列）	28,089,752.76	42,177,671.32	31,202,112.03	9,371,240.86
减：所得税	3,674,711.33	6,404,820.09	4,675,074.56	1,407,447.93
四、净利润（净亏损以“－”号填列）	24,415,041.43	35,772,851.23	26,527,037.47	7,963,792.93
归属于母公司所有者的净利润				
其中：被合并方在合并前实现的净利润				
五、每股收益：				
（一）基本每股收益	0.646	0.946	1.070	0.321
（二）稀释每股收益	0.646	0.946	1.070	0.321

3、现金流量表

(1) 合并现金流量表

单位：元

项 目	合并数			
	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
一、经营活动产生的现金流量：				
销售商品、提供劳务收到的现金	51,829,488.27	146,676,331.59	87,860,929.54	40,995,610.42
收到的税费返还				
收到其他与经营活动有关的现金	1,176,118.43	6,378,024.24	1,780,312.80	850,046.41
经营活动现金流入小计	53,005,606.70	153,054,355.83	89,641,242.34	41,845,656.83
购买商品、接受劳务支付的现金	9,582,848.44	28,355,416.30	24,994,386.96	10,361,316.39
支付给职工以及为职工支付的现金	28,008,238.66	30,136,321.13	16,307,028.01	9,332,336.64
支付的各项税费	2,555,987.46	18,000,219.76	1,335,410.11	1,888,344.15
支付其他与经营活动有关的现金	1,934,737.94	7,769,995.64	5,138,275.05	3,786,500.38
经营活动现金流出小计	42,081,812.50	84,261,952.83	47,775,100.13	25,368,497.56
经营活动产生的现金流量净额	10,923,794.20	68,792,403.00	41,866,142.21	16,477,159.27
二、投资活动产生的现金流量：				
收回投资收到的现金				
取得投资收益收到的现金				
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额			182,641.06	
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额				
收到其他与投资活动有关的现金				
投资活动现金流入小计			182,641.06	-
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	16,667,758.76	43,174,470.54	1,300,509.42	1,740,944.60
投资支付的现金			3,466,400.00	
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额				
支付其他与投资活动有关的现金				
投资活动现金流出小计	16,667,758.76	43,174,470.54	4,766,909.42	1,740,944.60
投资活动产生的现金流量净额	-16,667,758.76	-43,174,470.54	-4,584,268.36	-1,740,944.60

三、筹资活动产生的现金流量：				
吸收投资收到的现金			15,150,800.00	800,000.00
取得借款收到的现金				
收到其他与筹资活动有关的现金				
筹资活动现金流入小计			15,150,800.00	800,000.00
偿还债务支付的现金				
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	41.18	141,892.64	15,685,158.78	3,144,170.76
支付其他与筹资活动有关的现金				
筹资活动现金流出小计	41.18	141,892.64	15,685,158.78	3,144,170.76
筹资活动产生的现金流量净额	-41.18	-141,892.64	-534,358.78	-2,344,170.76
四、汇率变动对现金的影响				
五、现金及现金等价物净增加额	-5,744,005.74	25,476,039.82	36,747,515.07	12,392,043.91
加：期初现金及现金等价物余额	82,968,059.53	57,492,019.71	20,744,504.64	8,352,460.73
六、期末现金及现金等价物余额	77,224,053.79	82,968,059.53	57,492,019.71	20,744,504.64

(2) 母公司现金流量表

单位：元

项 目	母公司			
	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
一、经营活动产生的现金流量：				
销售商品、提供劳务收到的现金	46,537,478.27	135,053,956.94	80,527,489.54	33,869,238.42
收到的税费返还				
收到其他与经营活动有关的现金	1,115,075.20	5,956,330.99	1,514,265.51	663,893.81
经营活动现金流入小计	47,652,553.47	141,010,287.93	82,041,755.05	34,533,132.23
购买商品、接受劳务支付的现金	8,139,569.44	24,646,726.50	22,649,961.62	6,410,611.79
支付给职工以及为职工支付的现金	25,755,245.62	27,069,704.15	14,437,452.86	8,428,706.64
支付的各项税费	2,066,070.26	17,290,746.50	547,589.29	1,321,577.75
支付其他与经营活动有关的现金	1,757,381.32	7,556,661.19	4,328,427.77	3,611,963.75
经营活动现金流出小计	37,718,266.64	76,563,838.34	41,963,431.54	19,772,859.93
经营活动产生的	9,934,286.83	64,446,449.59	40,078,323.51	14,760,272.30

现金流量净额				
二、投资活动产生的现金流量：				
收回投资收到的现金				
取得投资收益收到的现金		35,420.90	171,289.69	280,000.00
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额			182,641.06	
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额				
收到其他与投资活动有关的现金				
投资活动现金流入小计		35,420.90	353,930.75	280,000.00
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	16,667,758.76	43,174,470.54	1,300,509.42	1,740,944.60
投资支付的现金	3,277,637.37		4,066,400.00	200,000.00
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额				
支付其他与投资活动有关的现金				
投资活动现金流出小计	19,945,396.13	43,174,470.54	5,366,909.42	1,940,944.60
投资活动产生的现金流量净额	-19,945,396.13	-43,139,049.64	-5,012,978.67	-1,660,944.60
三、筹资活动产生的现金流量：				
吸收投资收到的现金			14,750,800.00	-
取得借款收到的现金				
收到其他与筹资活动有关的现金				
筹资活动现金流入小计			14,750,800.00	-
偿还债务支付的现金				
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	41.18	209.06	15,000,000.00	2,024,170.76
支付其他与筹资活动有关的现金				
筹资活动现金流出小计	41.48	209.06	15,000,000.00	2,024,170.76
筹资活动产生的现金流量净额	-41.18	-209.06	-249,200.00	-2,024,170.76
四、汇率变动对现金的影响				
五、现金及现金等价物净增加额	-10,011,150.48	21,307,190.89	34,816,144.84	11,075,156.94

加：期初现金及现金等价物余额	72,898,982.88	51,591,791.99	16,775,647.15	5,700,490.21
六、期末现金及现金等价物余额	62,887,832.40	72,898,982.88	51,591,791.99	16,775,647.15

二、财务报表的编制基础、合并财务报表范围及变化情况

（一）财务报表的编制基础

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》和其他各项会计准则的规定进行确认和计量，在此基础上编制财务报表。

2006 年 12 月 31 日的资产负债表和 2006 年度的利润表，系按照证监发[2006]136 号文和证监会计字[2007]10 号文的规定，对《企业会计准则第 38 号——首次执行企业会计准则》及企业会计准则解释第 1 号的规定需要追溯调整的事项，按照追溯调整的原则进行调整后而编制的。

（二）合并报表范围及其变化

报告期内纳入合并范围的子公司情况：

子公司名称	注册资本	母公司投资比例	母公司投资额	合并期间
上海佳船工程设备监理有限公司	10,000,000.00	100.00%	11,777,510.03	2006 年度、2007 年度、2008 年度、2009 年 1 月 1 日至 2009 年 6 月 30 日

注：1、本公司 2006 年度和 2007 年度由于无纳入合并范围内的公司，因此未编制合并财务报表。本公司 2007 年因对上海佳船工程设备监理有限公司增资并收购其他投资者持有的该公司股权，致使公司对上海佳船工程设备监理有限公司的投资比例由 20% 上升至 100%，根据《企业会计准则第 20 号——企业合并》的有关规定，该项合并属于同一控制下控股合并。2、根据《企业会计准则第 20 号——企业合并》的有关规定，对于同一控制下的控股合并，应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，在合并报告期编制合并财务报表时，对合并资产负债表的期初数（2006 年 12 月 31 日）进行了调整，同时对 2006 年度、2007 年度报表的相关项目进行了调整，视同合并后的报告主体在以前期间一直存在。

三、本公司的主要会计政策、会计估计、前期差错

（一）收入（提供劳务）确认原则

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。提供劳务交易的完工进度，依据已完工作的测量确定。

按照已收或应收的合同或协议价款确定提供劳务收入总额，但已收或应收的合同或协议价款不公允的除外。资产负债表日按照提供劳务收入总额乘以完工进度扣除以前会计期间累计已确认提供劳务收入后的金额，确认当期提供劳务收

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。

其中船舶工程设计项目、海洋工程设计项目收入和监理项目收入的具体确认方式、流程如下：

1、船舶工程设计项目与海洋工程设计项目收入

船舶工程设计项目与海洋工程设计项目具体工作流程一般分为签订设计合同、绘图送审、施工设计和船舶建造完工交船四个阶段：

（1）签订设计合同阶段：

签订设计合同后，随即收取合同首付款。相关设计部门开始履行设计合同，即进入下一阶段工作。

该阶段收取的合同首付款项不确认收入，属于合同预收款项性质。

（2）绘图送审阶段：

该阶段工作主要是设计部门根据合同进行具体的船舶设计工作，相应设计图纸完成后需送交船级社进行审稿，并根据船级社回复意见修改设计稿件。当设计部门完成船舶主体结构图纸的送审工作后，根据合同约定的结算款确认该阶段收入。

（3）施工设计阶段：

该阶段工作主要是设计部门对于船级社认可的船舶设计图纸进行详细设计和生产设计，使该设计图纸最终形成能够满足船厂生产需要的具体施工图纸。当船厂能够按照具体施工图纸直接开工造船时，根据合同约定的结算款确认该阶段收入。

（4）船舶建造完工交船阶段：

该阶段工作主要是设计部门在船厂造船完成基础上根据对船舶最终测试的各方面参数编制“完工装载手册”等完工性能计算文件，此类文件需报船级社进行审核。待收到船级社就上述完工性能计算文件的回复意见后，视同该阶段工作完成，根据合同约定的结算款确认该阶段收入。

“绘图送审阶段”、“施工设计阶段”和“船舶建造完工交船阶段”收入的确认均建立在已完成合同对应节点阶段的工作要求和该阶段款项收到或确定能够收到的基础上。

2、监理项目收入

监理项目具体工作流程一般分为签订合同、项目计划、具体实施和项目工作总结四个阶段：

（1）监理合同签订阶段：

签订合同后，随即收取合同首付款。

该阶段收取的合同首付款项不确认收入，属于合同预收款项性质。

（2）监理项目计划阶段：

该阶段的工作主要是编制监理计划和监理实施细则，在项目监理组进驻现场并开始审图的工作时，根据合同约定的结算款确认第一阶段收入。

（3）监理项目具体实施阶段：

该阶段的工作主要是实施项目（工程）过程中的具体监理工作，并负责项目（工程）过程中的设备调试和试验工作。当项目（工程）进行到上船台、船舶下水和项目完工交船的三个重要节点阶段时，根据合同约定的结算款确认相应阶段收入。

（4）监理项目工作总结阶段：

该阶段的工作主要是编制整个监理项目的工作小结，资料归档后送交项目业主。待合同规定的质保期结束后，根据合同约定的结算款确认该阶段收入。

“监理项目计划阶段”、“监理项目具体实施阶段”和“监理项目工作总结阶段”收入的确认均建立在已完成合同对应节点阶段的工作要求和该阶段款项收到或确定能够收到的基础上。

（二）现金等价物的确定标准

在编制现金流量表时，将同时具备期限短（从购买日起三个月内到期）、流动性强、易于转换为已知现金、价值变动风险很小四个条件的投资，确定为现金等价物。

（三）应收款项坏账准备的确认标准和计提方法

2006 年个别认定估计坏帐准备，2007 年起年末如果有客观证据表明应收款项发生减值，则将其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。可收回金额是通过对其的未来现金流量（不包括尚未发生的信用损失）按原实际利率折现确定，并考虑相关担保物的价值（扣除预计处置费用等）。

原实际利率是初始确认该应收款项时计算确定的实际利率。

短期应收款项的预计未来现金流量与其现值相差很小，在确定相关减值损失时，不对其预计未来现金流量进行折现。

年末对于单项金额重大的应收账款和其他应收款单独进行减值测试。如有客观证据表明其发生了减值的，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额，确认减值损失，计提坏账准备。

单项金额重大是指：应收款项金额 200 万元以上。

对于年末单项金额非重大的应收账款和其他应收款，采用与经单独测试后未减值的款项一起按帐龄作为类似信用风险特征划分为若干组合，再按这些应收款项组合在年末余额的一定比例（可以单独进行减值测试）计算确定减值损失，计提坏账准备。

除已单独计提减值准备以及合并范围内的应收账款和其他应收款外，公司根据以前年度与之相同或相类似的、按帐龄段划分的具有类似信用风险特征的应收款项组合的实际损失率为基础，结合现时情况确定以下坏账准备计提的比例：

应收账款、其他应收款帐龄	提取比例
1 年以内	5%
1 年—2 年	20%
2 年—3 年	50%
3 年以上	100%

注：2006 年度公司应收款项坏账准备的计提方法为个别认定法，2007 年公司根据董事会决议，将应收款项坏账准备的计提方法变更为帐龄分析法。

年末对于不适用按帐龄段划分的类似信用风险特征组合的应收票据、预付账款和长期应收款均进行单项减值测试。如有客观证据表明其发生了减值的，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额，确认减值损失，计提坏账准备。如经减值测试未发现减值的，则不计提坏账准备。

（四）长期股权投资核算方法

1、初始计量

（1）企业合并形成的长期股权投资

同一控制下的企业合并：公司以支付现金、转让非现金资产或承担债务方式以及以发行权益性证券作为合并对价的，在合并日按照取得被合并方所有者权益账面价值的份额作为长期股权投资的初始投资成本。长期股权投资初始投资成本与支付合并对价之间的差额，调整资本公积；资本公积不足冲减的，调整留存收益。合并发生的各项直接相关费用，包括为进行合并而支付的审计费用、评估费用、法律服务费用等，于发生时计入当期损益。

非同一控制下的企业合并：合并成本为购买日购买方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，以及为企业合并而发生的各项直接相关费用。通过多次交换交易分步实现的企业合并，合并成本为每一单项交易成本之和。在合并合同中对可能影响合并成本的未来事项作出约定的，购买日如果估计未来事项很可能发生并且对合并成本的影响金额能够可靠计量的，也计入合并成本。

（2）其他方式取得的长期股权投资

以支付现金方式取得的长期股权投资，按照实际支付的购买价款作为初始投资成本。

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

投资者投入的长期股权投资，按照投资合同或协议约定的价值（扣除已宣告但尚未发放的现金股利或利润）作为初始投资成本，但合同或协议约定价值不公允的除外。

在非货币性资产交换具备商业实质和换入资产或换出资产的公允价值能够可靠计量的前提下，非货币性资产交换换入的长期股权投资以换出资产的公允价值为基础确定其初始投资成本，除非有确凿证据表明换入资产的公允价值更加可靠；不满足上述前提的非货币性资产交换，以换出资产的账面价值和应支付的相关税费作为换入长期股权投资的初始投资成本。

通过债务重组取得的长期股权投资，其初始投资成本按照公允价值为基础确定。

2、被投资单位具有共同控制、重大影响的依据

按照合同约定对某项经济活动所共有的控制，仅在与该项经济活动相关的重要财务和经营决策需要分享控制权的投资方一致同意时存在，则视为与其他方对被投资单位实施共同控制；对一个企业的财务和经营决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，则视为投资企业能够对被投资单位施加重大影响。

3、后续计量及收益确认

公司能够对被投资单位施加重大影响或共同控制的，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差额，不调整长期股权投资的

初始投资成本；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差额，计入当期损益。

公司对子公司的长期股权投资，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。

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，采用成本法核算。

对被投资单位具有共同控制或重大影响的长期股权投资，采用权益法核算。

成本法下公司确认投资收益，仅限于被投资单位接受投资后产生的累积净利润的分配额，所获得的利润或现金股利超过上述数额的部分作为初始投资成本的收回。

权益法下在公司确认应分担被投资单位发生的亏损时，按照以下顺序进行处理：首先，冲减长期股权投资的账面价值。其次，长期股权投资的账面价值不足以冲减的，以其他实质上构成对被投资单位净投资的长期权益账面价值为限继续确认投资损失，冲减长期应收项目等的账面价值。最后，经过上述处理，按照投资合同或协议约定企业仍承担额外义务的，按预计承担的义务确认预计负债，计入当期投资损失。

被投资单位以后期间实现盈利的，公司在扣除未确认的亏损分担额后，按与上述相反的顺序处理，减记已确认预计负债的账面余额、恢复其他实质上构成对被投资单位净投资的长期权益及长期股权投资的账面价值，同时确认投资收益。

被投资单位除净损益以外所有者权益其他变动的处理：对于被投资单位除净损益以外所有者权益的其他变动，在持股比例不变的情况下，公司按照持股比例计算应享有或承担的部分，调整长期股权投资的账面价值，同时增加或减少资本公积（其他资本公积）。

（五）固定资产的确认条件、分类、初始计量及折旧方法

1、固定资产确认条件

固定资产指为生产商品、提供劳务、出租或经营管理而持有，并且使用寿命超过一个会计年度的有形资产。

固定资产在同时满足下列条件时予以确认：

- （1）与该固定资产有关的经济利益很可能流入企业；
- （2）该固定资产的成本能够可靠地计量。

2、固定资产的分类

固定资产分类为：房屋及建筑物、运输设备、电子设备、固定资产装修。

3、固定资产的初始计量

固定资产取得时按照实际成本进行初始计量。

外购固定资产的成本，以购买价款、相关税费、使固定资产达到预定可使用状态前所发生的可归属于该项资产的运输费、装卸费、安装费和专业人员服务费等确定。

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。

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。

债务重组取得债务人用以抵债的固定资产，以该固定资产的公允价值为基础确定其入账价值，并将重组债务的账面价值与该用以抵债的固定资产公允价值之间的差额，计入当期损益；

在非货币性资产交换具备商业实质且换入资产或换出资产的公允价值能够可靠计量的前提下，换入的固定资产以换出资产的公允价值为基础确定其入账价值，除非有确凿证据表明换入资产的公允价值更加可靠；不满足上述前提的非货币性资产交换，以换出资产的账面价值和应支付的相关税费作为换入固定资产的成本，不确认损益。

以同一控制下的企业吸收合并方式取得的固定资产按被合并方的账面价值确定其入账价值；以非同一控制下的企业吸收合并方式取得的固定资产按公允价值确定其入账价值。

融资租入的固定资产，按租赁开始日租赁资产公允价值与最低租赁付款额现值两者中较低者作为入账价值。

4、固定资产折旧计提方法

固定资产折旧采用年限平均法分类计提，根据固定资产类别、预计使用寿命和预计净残值率确定折旧率。

各类固定资产预计使用寿命和年折旧率如下：

固定资产类别	预计使用寿命	预计净残值率	年折旧率
房屋及建筑物	47 年	5%	2.02%

运输设备	5 年	5%	19.00%
电子设备	5 年	5%	19.00%
固定资产装修	10 年	---	10.00%

注：2006 年度，2007 年度公司固定资产残值率为 10%，2008 年度公司根据董事会决议，将固定资产残值率变更为 5%。

（六）在建工程的核算方法

1、在建工程类别

在建工程以立项项目分类核算。

2、在建工程结转为固定资产的标准和时点

在建工程项目按建造该项资产达到预定可使用状态前所发生的全部支出，作为固定资产的入账价值。所建造的固定资产在建工程已达到预定可使用状态，但尚未办理竣工决算的，自达到预定可使用状态之日起，根据工程预算、造价或者工程实际成本等，按估计的价值转入固定资产，并按本公司固定资产折旧政策计提固定资产的折旧，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。

（七）无形资产核算方法

1、无形资产的计价方法

按成本进行初始计量：

外购无形资产的成本，包括购买价款、相关税费以及直接归属于使该项资产达到预定用途所发生的其他支出。购买无形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，无形资产的成本以购买价款的现值为基础确定。

债务重组取得债务人用以抵债的无形资产，以该无形资产的公允价值为基础确定其入账价值，并将重组债务的账面价值与该用以抵债的无形资产公允价值之间的差额，计入当期损益；在非货币性资产交换具备商业实质且换入资产或换出资产的公允价值能够可靠计量的前提下，非货币性资产交换换入的无形资产以换出资产的公允价值为基础确定其入账价值，除非有确凿证据表明换入资产的公允价值更加可靠；不满足上述前提的非货币性资产交换，以换出资产的账面价值和应支付的相关税费作为换入无形资产的成本，不确认损益。

以同一控制下的企业吸收合并方式取得的无形资产按被合并方的账面价值确定其入账价值；以非同一控制下的企业吸收合并方式取得的无形资产按公允价值确定其入账价值。

2、无形资产使用寿命及摊销

(1) 使用寿命有限的无形资产的使用寿命估计情况：

项目	预计使用寿命
计算机软件	5 年

每年末，对使用寿命有限的无形资产的使用寿命及摊销方法进行复核。

经复核，本年年末无形资产的使用寿命及摊销方法与以前估计未有不同。

(2) 使用寿命不确定的无形资产的判断依据：

每年末，对使用寿命不确定的无形资产的使用寿命进行复核。

本报告期末，公司无使用寿命不确定的无形资产。

(3) 无形资产的摊销：

对于使用寿命有限的无形资产，在为企业带来经济利益的期限内按直线法摊销；无法预见无形资产为企业带来经济利益期限的，视为使用寿命不确定的无形资产，不予摊销。

(4) 内部研究开发项目支出的会计处理：

内部研究开发项目研究阶段的支出，在发生时计入当期损益。

内部研究开发项目开发阶段的支出，同时满足下列条件时确认为无形资产：

①完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；

②具有完成该无形资产并使用或出售的意图；

③无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；

④有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；

⑤归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。

(八) 除存货、投资性房地产及金融资产外的其他主要资产的减值

1、长期股权投资

成本法核算的、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，其减值损失是根据其账面价值与按类似金融资产当时市场收益率对未来现金流量折现确定的现值之间的差额进行确定。

其他长期股权投资，如果可收回金额的计量结果表明，该长期股权投资的可

收回金额低于其账面价值的，将差额确认为减值损失。

长期股权投资减值损失一经确认，不再转回。

2、固定资产、在建工程、无形资产、商誉等长期非金融资产

对于固定资产、在建工程、无形资产等长期非金融资产，公司在每年末判断相关资产是否存在可能发生减值的迹象。

因企业合并所形成的商誉和使用寿命不确定的无形资产，无论是否存在减值迹象，每年都进行减值测试。

资产存在减值迹象的，估计其可收回金额。可收回金额根据资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定。

当资产的可收回金额低于其账面价值的，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。

资产减值损失确认后，减值资产的折旧或者摊销费用在未来期间作相应调整，以使该资产在剩余使用寿命内，系统地分摊调整后的资产账面价值（扣除预计净残值）。

长期非金融资产的减值损失一经确认，在以后会计期间不再转回。

有迹象表明一项资产可能发生减值的，企业以单项资产为基础估计其可收回金额。

（九）确认递延所得税资产的依据

公司以很可能取得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额为限，确认由可抵扣暂时性差异产生的递延所得税资产。

（十）报告期内主要会计政策、会计估计的变更和重大会计差错更正及其影响

1、本报告期会计政策变更

因新会计准则实施引起的会计政策变更

根据财政部财会[2006]3号《关于印发〈企业会计准则第1号—存货〉等38项具体准则的通知》，公司从2007年1月1日起，执行新《企业会计准则》；并根据《企业会计准则第38号—首次执行企业会计准则》和《企业会计准则解释第1号》、《企业会计准则解释第2号》的相关规定，对2006年度财务报表项目进行了追溯调整。

2、本报告期会计估计变更

(1) 2007 年起，公司按照《企业会计准则第 22 号—金融工具确认和计量》“第四十三条：对单项金额重大的金融资产单独进行减值测试，如有客观证据表明其已发生减值，应当确认减值损失，计入当期损益。对单项金额不重大的金融资产，可以单独进行减值测试，或包括在具有类似信用风险特征的金融资产组合中进行减值测试”中相关规定；结合公司自身的业务特点、发展规模和管理需要；根据董事会决议，对应收款项坏账的估计变更为按单项金额重大的应收款项单独测试后，按账龄区分不同信用风险特征进行估计，以确定应收款项坏账准备金额。

(2) 根据董事会决议，2008 年公司将固定资产残值率由原来的 10%变更为 5%，该估计变更事项对报表的影响如下：

项 目	变更前会计估计	变更后会计估计	变更影响数（元）			
			2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
固定资产残值率估计变更	残值率 10%	残值率 5%	-24,906.73	-152,829.89	---	---

四、公司适用的主要税项

公司主要税种和税率：

税 种	税率	备注
营业税	5%	注 1
企业所得税	15%，25%	注 2

注 1：根据沪财办[1999] 93 号文相关规定，纳税人从事技术转让、技术开发业务，可分别持经上海市技术市场管理办公室审定并加盖“上海市技术市场办公室技术转让合同认定专用章”和“上海市技术市场管理办公室技术开发合同认定专用章”以及有审定人印章的《技术转让合同》、《技术开发合同》的正本和申请报告，向主管税务机关申请免征营业税。经主管税务机关审核并按规定程序审批后，可免征营业税。

本公司报告期内部分设计业务收入符合上述政策规定，可免征营业税。

注 2：2006 年度，2007 年度根据公司取得的由上海市科学技术委员会认定的高新技术企业认定证书（高新技术企业编号为 0731029QP066），企业所得税实按 15%征收。

2008 年根据《高新技术企业认定管理办法》（国科发火〔2008〕172 号）和《高新技术企业认定管理工作指引》（国科发火〔2008〕362 号）有关规定，经中介机构鉴证和专家合规性审查，公司取得高新技术企业认定证书（高新技术企业编号为 GR200831001163），企业所得税按 15%征收。

子公司上海佳船工程设备监理有限公司 2006 年 12 月前按营业收入的 4%核定征收企业所得税；2007 年度按营业收入的 3.3%核定征收企业所得税；2008 年度按营业收入的 2.5%核定征收企业所得税；2009 年 1 月 1 日起，企业所得税按 25%征收。

五、经注册会计师核验的非经常性损益情况

单位：元

明细项目	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
（一）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；	---	-15,001.94	-19,236.74	---

（二）越权审批，或无正式批准文件，或偶发性的税收返还、减免；	---	340,854.87	6,188,501.64	1,933,816.82
（三）计入当期损益的政府补助，但与公司正常经营业务密切相关，符合国家政策规定、按照一定标准定额或定量持续享受的政府补助除外；	558,582.56	3,361,454.56	984,479.49	497,264.73
（四）计入当期损益的对非金融企业收取的资金占用费；	---	---	---	---
（五）企业取得子公司、联营企业及合营企业的投资成本小于取得投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值产生的收益；	---	---	---	---
（六）非货币性资产交换损益；	---	---	---	---
（七）委托他人投资或管理资产的损益；	---	---	---	---
（八）因不可抗力因素，如遭受自然灾害而计提的各项资产减值准备；	---	---	---	---
（九）债务重组损益；	---	---	---	---
（十）企业重组费用，如安置职工的支出、整合费用等；	---	---	---	---
（十一）交易价格显失公允的交易产生的超过公允价值部分的损益；	---	---	---	---
（十二）同一控制下企业合并产生的子公司年初至合并日的当期净损益；	---	---	1,295,213.84	1,361,308.56
（十三）与公司正常经营业务无关的或有事项产生的损益；	---	---	---	---
（十四）除同公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外，持有交易性金融资产、交易性金融负债产生的公允价值变动损益，以及处置交易性金融资产、交易性金融负债和可供出售金融资产取得的投资收益；	---	---	---	---
（十五）单独进行减值测试的应收款项减值准备转回；	---	---	---	---
（十六）对外委托贷款取得的损益；	---	---	---	---
（十七）采用公允价值模式进行后续计量的投资性房地产公允价值变动产生的损益；	---	---	---	---
（十八）根据税收、会计等法律、法规的要求对当期损益进行一次性调整对当期损益的影响；	---	---	---	---
（十九）受托经营取得的托管费收入；	---	---	---	---
（二十）除上述各项之外的其他营业外收入和支出；	---	-365,700.00	66,961.82	---
（二十一）其他符合非经常性损益定义的损益项目；	---	---	---	---
（二十二）少数股东损益的影响数；	---	---	---	---
（二十三）所得税的影响数；	-83,787.38	-430,372.89	-122,490.69	-51,549.71

合 计	474,795.18	2,891,234.60	8,393,429.36	3,740,840.40
-----	------------	--------------	--------------	--------------

六、最近三年一期的主要财务指标

（一）主要财务指标

指标/时点（期间）	2009年6月 30日/1-6月	2008年底/ 年度	2007年底/ 年度	2006年底/ 年度
流动比率（倍）	2.00	1.66	2.32	2.53
速动比率（倍）	2.00	1.66	2.32	2.53
资产负债率（母公司）	29.06%	39.86%	40.97%	35.67%
应收账款周转率（次）	9.82	22.53	28.18	24.43
存货周转率（次）	-	-	-	-
息税折旧摊销前利润（万元）	2,631.97	4,552.32	3,415.61	1,170.21
归属于本公司股东的净利润（万元）	2,145.83	3,783.15	2,845.51	930.39
归属于本公司股东扣除非经常性损益后的净利润（万元）	2,098.35	3,494.03	2,006.17	556.31
利息保障倍数（倍）	-	-	-	-
每股经营活动产生的现金流量（元）	0.29	1.82	1.69	0.66
每股净现金流量（元）	-0.15	0.67	1.48	0.50
归属于本公司股东的每股净资产（元）	2.72	2.26	2.67	6.18
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	3.68%	1.19%	1.32%	3.40%

（二）净资产收益率与每股收益

根据《公开发行证券公司信息披露编报规则第9号—净资产收益率和每股收益的计算及披露》（2007年修订），报告期内，本公司净资产收益率、每股收益指标如下：

报告期内利润		净资产收益率		每股收益	
		全面摊薄	加权平均	基本每股收益（元）	稀释每股收益（元）
2009年 1-6月	归属于公司普通股股东的净利润	20.88%	23.32%	0.568	0.568
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	20.42%	22.80%	0.555	0.555
2008 年度	归属于公司普通股股东的净利润	46.53%	60.64%	1.001	1.001
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	42.97%	56.00%	0.924	0.924
2007 年度	归属于公司普通股股东的净利润	65.45%	86.83%	1.148	1.148
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	46.15%	61.22%	0.809	0.809
2006	归属于公司普通股股东的净利润	50.17%	64.00%	0.375	0.375

年度	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	30.00%	38.26%	0.224	0.224
----	-------------------------	--------	--------	-------	-------

注：净资产收益率和每股收益的计算方法参考《公开发行证券公司信息披露编报规则第9号—净资产收益率和每股收益的计算及披露》（2007年修订）中每股收益的计算方法。按照招股书格式指引上表缺基本每股收益、稀释每股收益、净资产收益率。

七、资产评估情况

佳豪有限整体变更设立股份公司时，上海上会资产评估有限公司采用成本法对佳豪有限截至2007年12月31日经审计的资产和负债进行了评估，并于2008年1月30日出具了“沪上会整资评报（2008）第031号”《企业价值评估报告书》，公司未根据本次评估结果对账务进行调整，评估前的净值和评估结果如下表：

单位：万元				
账面净值	调整后账面净值	评估值	增减额	增减率
4,268.61	4,268.61	4,430.41	161.80	3.79%

八、公司设立时股东的出资、历次资本变化的验资情况及设立时股东投入资产的计量属性

（一）2001年公司前身——佳豪有限设立时的出资与验资

本公司前身为上海佳豪船舶工程设计有限公司，由自然人刘楠和卢继诚以货币资金共同出资设立，注册资本为50万元，其中刘楠出资45万元，占注册资本的90%；卢继诚出资5万元，占注册资本的10%。前述出资已经上海永诚会计师事务所有限公司于2001年10月24日出具的永诚验（2001）字第1327号《验资报告》验证：截至2001年10月24日，佳豪有限已收到全体股东缴纳的注册资本人民币50万元，各股东均以货币出资。

（二）2003年3月佳豪有限的增资与验资

2003年3月10日，经佳豪有限股东会决议通过，佳豪有限注册资本由50万元增至100万元，其中刘楠以货币资金增资20万元，新增股东——佳豪物流以货币资金增资30万元。前述增资已经上海永诚会计师事务所有限公司于2003年3月11日出具的永诚验（2003）字第1230号《验资报告》验证：截至2003年3月3日，佳豪有限已收到新增注册资本50万元，各股东均以货币出资，增资后的注册资本为100万元。

（三）2006年4月佳豪有限的增资与验资

2005年12月31日，佳豪有限股东会作出《关于年终分配的决议》，决定将2005年下半年公司净利润中的200万元按股东持股比例转增股本，注册资本从100万元增至300万元。前述增资已经上海东华会计师事务所有限公司于2006年3月14日出具的东会验[2006]字第948号《验资报告》验证：截至2005年12月31日，佳豪有限由未分配利润转增注册资本200万元，变更后注册资本为300万元。

（四）2007年2月佳豪有限的增资与验资

2007年1月25日，经佳豪有限股东会决议通过，佳豪有限以632.35万元未分配利润和133.65万元盈余公积金转增注册资本，注册资本由300万元增至1,066万元。前述增资已经上海东华会计师事务所有限公司于2007年1月30日出具的东会验[2007]字第297号《验资报告》验证：至2006年12月31日止，佳豪有限已将盈余公积133.65万元（其中法定盈余公积133.65万元）和未分配利润632.35万元，合计766万元转增实收资本。变更后注册资本为1,066万元。

（五）2007年12月佳豪有限的增资与验资

2007年12月22日，佳豪有限股东会通过决议，同意原股东佳船投资、新股东紫晨投资和赵德华等35位自然人均以货币资金对公司进行增资，注册资本由1,066万元增至1,625.708万元。上述增资已经上海瑞和会计师事务所有限公司于2007年12月24日出具的瑞和会青验（2007）第0653-1号《验资报告》验证：截至2007年12月24日止，已收到全体股东缴纳的新增注册资本，累计注册资本为1,625.708万元。

（六）2008年2月整体变更为股份公司时的验资

2008年1月31日，佳豪有限股东会通过决议，决定以2007年12月31日经审计的净资产42,686,100.64元折合股份3,600万股，将佳豪有限整体变更为股份公司。2008年2月1日，立信会计师事务所有限公司对本公司整体变更设立股份公司时的注册资本实收情况进行了审验，出具了信会师报字（2008）第20182号《验资报告》。验证：截至2008年2月1日，佳豪有限以截至2007年12月31日的净资产42,686,100.64元折合股份3,600万股，每股面值1元，其中人民币3,600万元作为注册资本（股本），其余部分4,064,270.00记入法定公积金，2,621,830.64作为公司的资本公积。

（七）2009年3月佳豪船舶的增资与验资

2009年3月22日，佳豪船舶年度股东大会通过决议，以总股本3,600万股为基数，以资本公积向全体股东每10股转增0.5股，注册资本由3,600万元增至3,780万元。上述增资已经上海立信会计师事务所2009年3月27日出具了信会师报字（2009）第21638号《验资报告》验证：截至2009年3月27日，佳豪船舶已将资本公积180万元转增资本，变更后注册资本3,780万元、累计实收资本3,780万元。

九、财务状况分析

（一）资产状况分析

单位：万元

项 目	2009年6月30日		2008年末		2007年末		2006年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动资产	9,165.17	61.63%	9,068.71	66.64%	7,073.73	95.59%	2,579.43	89.71%
非流动资产	5,705.19	38.37%	4,539.15	33.36%	326.64	4.41%	295.85	10.29%
总资产	14,870.36	100.00%	13,607.86	100.00%	7,400.37	100.00%	2,875.28	100.00%

报告期内，本公司流动资产比例高，非流动资产比例低（主要为固定资产、无形资产），符合一般设计行业的企业财务结构特征。2008年以来，公司非流动资产占总资产的比例有所提升，主要是因为公司为解决可持续发展问题，加大了对固定资产和软件等无形资产的投资。

1、流动资产

报告期内，本公司流动资产结构如下：

单位：万元

项 目	2009年6月30日		2008年末		2007年末		2006年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
货币资金	7,722.41	84.26%	8,296.81	91.49%	5,749.20	81.28%	2,074.45	80.42%
应收账款	752.04	8.21%	604.00	6.66%	415.09	5.87%	104.90	4.07%
预付账款	615.58	6.72%	106.80	1.18%	663.30	9.38%	0.00	0.00%
其他应收款	75.15	0.82%	61.11	0.67%	246.14	3.48%	400.08	15.51%
合计	9,165.17	100.00%	9,068.71	100.00%	7,073.73	100.00%	2,579.43	100.00%

本公司流动资产主要为货币资金及应收账款，报告期内两项合计占本公司流动资产比例分别为92.47%、98.15%、87.15%、84.49%，预付账款和其他应收款规模都比较小。

(1) 货币资金

报告期内，本公司货币资金规模一直比较大，占流动资产的比例比较高，主要是公司经营情况和服务质量较好，客户不但能按时支付设计费，还能按照合同约定及时支付预付款。

2007 年末公司货币规模比 2006 年末增长较多，主要是由于公司业务规模扩大，营业收入快速增长，同时公司于 2007 年 12 月吸收投资，增加了 1,475.08 万元货币资金。2008 年末货币资金较 2007 年末增加 2,547.61 万元，占流动资产比例为 91.49%，主要是因为公司报告期主营业务在 2007 年的基础上保持了持续增长，营业收入和盈利能力稳步增长，同时为防范金融危机带来的影响，公司加大了收款力度。最近一期末，公司货币资金数量和占流动资产的比例都有所下降，主要是因为公司加大固定资产和无形资产投资，货币资金支出较多，同时受金融危机影响，公司承接设计合同量有一定的下降，预收款有所下降。

(2) 应收账款

项目	2009 年 6 月 30 日	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日	2006 年 12 月 31 日
应收账款	752.04	604.00	415.09	104.90
总资产	14,870.36	13,607.86	7,400.37	2,875.28
占总资产比例	5.06%	4.44%	5.61%	3.65%
	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
营业收入	6,659.32	11,481.92	7,327.64	3,580.44
占营业收入比例	11.29%	5.26%	5.66%	2.93%

本公司应收账款主要是应收设计费。报告期内，随着本公司业务规模的扩大，应收账款略有增加，但仍保持在极低的水平，其占总资产和当年营业收入的比例均处于较低水平。这主要得益于本公司不断加强对应收账款的管理，加快资金回笼。

最近一年及一期间，本公司分账龄的应收账款余额变化如下：

单位：万元

账 龄	坏账准备 计提比例	2009 年 6 月 30 日			2008 年 12 月 31 日		
		账面余额	占总额比例	坏账准备	账面余额	占总额比例	坏账准备
1 年以内	5%	783.20	98.74%	39.16	620.16	96.64%	31.01
1—2 年	20%	10.00	1.26%	2.00	18.56	2.89%	3.71
2—3 年	50%	---	---		---	---	---
3 年以上	100%	---	---		3.00	0.47%	3.00
合 计		793.20	100.00%	41.16	641.72	100.00%	37.72

截止 2009 年 6 月 30 日，本公司账龄 2 年以内的应收账款比例为 100%，其中账龄 1 年之内的应收账款比例为 98.74%。

截止 2009 年 6 月 30 日，本公司应收账款主要客户如下：

单位：万元

债务人	金额（万元）	账龄	占应收账款总额的比例
辽宁宏冠船业有限公司	90.00	1 年以内	11.35%
南通明德重工有限公司	78.00	1 年以内	9.83%
南通中远航务工程有限公司	70.00	1 年以内	8.83%
河北远洋运输集团有限公司	59.60	1 年以内	7.51%
镇江蓝波船舶设计有限公司	57.60	1 年以内	7.26%
合计	355.20	-	44.78%

从应收账款单位构成看，主要是船舶建造企业和海运企业，欠款前 5 名的单位合计欠款额占本公司应收账款的 44.78%，且欠款都在 1 年之内，均为规模较大的船舶建造与海运企业。因此，本公司应收账款的回收有可靠的保证、质量良好。

此外，本公司本着谨慎稳健的原则，在对单项金额重大的应收款项进行单独减值测试的基础上，根据账龄长短按递增的比例计提了坏账准备，坏账准备的计提比例符合本公司实际情况。截止 2009 年 6 月 30 日，本公司已累计提取坏账准备 41.16 万元，占应收账款余额的比例为 5.19%，进一步夯实了本公司资产质量。

（3）预付账款

本公司 2009 年 6 月 30 日的预付账款 615.58 万元，主要为支付给上海精文南部置业发展有限公司的购房预付款。

2008 年末预付账款余额较 2007 年末减少较多，主要是因为所购房产已交付。

欠款人名称	金额（万元）	性质或内容
上海精文南部置业发展有限公司	585.94	房屋购置预付款
合计	585.94	

（4）其他应收款

本公司 2006 年末和 2007 年末其他应收款规模都比较大，主要是公司借给职工购房的款项。2008 年末其他应收款较 2007 年末大幅度减少，主要原因系公司清理职工借款，于 2008 年 4 月收回全部职工借款 220.88 万元。截至 2009 年 6 月 30 日的其他应收款余额为 89.84 万元、净额为 75.15，主要为租房押金，具体情况如下：

债务人	金额(万元)	账龄	占其他应收款总额的比例	性质
上海天运精密仪器有限公司	53.40	2年以内	59.44%	租房押金
上海漕河泾开发区松江高科技园发展有限公司	8.82	1年以内	9.82%	租房押金
中铁渤海铁路轮渡有限责任公司	8.80	2-3年	9.80%	履约保证金
刘喜卫、郭宝瑞	2.00	1年以内	2.23%	备用金
信天鸟旅游咨询有限公司	1.95	1年以内	2.17%	代垫款
合计	74.97		83.46%	

2、非流动资产

报告期本公司非流动资产主要为固定资产及无形资产。具体情况如下：

单位：万元

项 目	2009年6月30日		2008年末		2007年末		2006年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
固定资产	4,670.75	81.87%	265.05	5.84%	263.62	80.71%	228.44	77.22%
在建工程	646.65	11.33%	4,170.71	91.88%	0.00	0.00%	4.43	1.50%
无形资产	378.43	6.63%	96.65	2.13%	57.47	17.59%	62.98	21.29%
递延所得税资产	9.37	0.16%	6.74	0.15%	5.55	1.70%	0.00	0.00%
合计	5,705.19	100.00%	4,539.15	100.00%	326.64	100.00%	295.85	100.00%

(1) 固定资产与在建工程

2006年末、2007年末和2008年末公司固定资产主要为运输设备和通用设备，资产规模较小。2008年末在建工程数量比较大，主要是公司为解决持续发展问题，购买了部分房屋建筑物并进行改造，改造未完工前均在在建工程科目反应。2009年6月30日，公司固定资产净值为4,670.75万元，主要是2008年末的在建工程转入固定资产所致。

以上固定资产均为本公司正常经营、管理所需，无闲置现象。本公司根据各类固定资产的不同使用状况，谨慎、合理地估计了其经济寿命、预计净残值并及时足额计提折旧。

(2) 无形资产

本公司主要从事船舶工程设计，需要大量软件，因此本公司无形资产主要为设计软件构成。报告期内，本公司拥有的主要无形资产如下：

单位：万元

项 目	2009年6月30日	2008年12月31日	2007年12月31日	2006年12月31日
软件	378.43	96.65	57.47	62.98

2009年6月30日，软件净值比2008年末上升较多，主要是2009年上半年购入软件较多的缘故。

(3) 递延所得税资产

2009年6月30日，公司账面递延所得税资产为9.37万元，主要是针对计提应收账款坏账准备产生的可抵扣暂时性差异确认的递延所得税资产。

3、主要资产减值准备提取情况

各期末本公司均对各项资产进行了减值测试。截止2009年6月30日，本公司资产减值提取项目及金额情况如下：

项 目	金额（万元）	占相应资产余额比例
应收款项坏帐准备合计	55.85	6.32%
其中：应收帐款	41.16	5.19%
其他应收款	14.69	16.35%

本公司固定资产和无形资产的使用状况良好，不存在减值情形。

本公司管理层认为，本公司各项资产减值准备的计提政策是稳健和公允的，截止2009年6月30日，本公司已按《企业会计准则》的有关规定足额计提了资产减值准备，与资产质量的实际状况相符，对本公司持续经营能力不会产生负面影响。

(二) 负债分析

单位：万元

项 目	2009年6月30日		2008年末		2007年末		2006年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动负债	4,593.88	100.00%	5,477.21	100.00%	3,052.87	100.00%	1,020.87	100.00%
非流动负债	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%
负债总额	4,593.88	100.00%	5,477.21	100.00%	3,052.87	100.00%	1,020.87	100.00%

报告期内，本公司负债全部为流动负债，与本公司高比例的流动资产结构相匹配，也与本公司船舶设计收入的资金回笼周期保持较好匹配关系。

报告期内，本公司流动负债结构如下：

单位：万元

项 目	2009年6月30日		2008年末		2007年末		2006年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
应付账款	193.94	4.22%	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
预收款项	4,413.38	96.07%	5,735.26	104.71%	2,350.13	76.98%	554.28	54.29%
应付职工薪酬	46.91	1.02%	37.30	0.68%	22.92	0.75%	97.63	9.56%

应交税费	-114.99	-2.50%	-329.53	-6.02%	664.95	21.78%	181.85	17.81%
应付股利	-	0.00%	-	0.00%	14.17	0.46%	68.52	6.71%
其他应付款	54.64	1.19%	34.17	0.62%	0.71	0.02%	118.59	11.62%
流动负债合计	4,593.88	100.00%	5,477.21	100.00%	3,052.87	100.00%	1,020.87	100.00%

最近一年和一期末本公司流动负债主要为预收账款：

(1) 预收账款

预收账款是已经收到、但根据完工百分比法未达到结转收入标准的款项，本公司的预收账款期限大多在一年之内，且分布客户及其广泛。截止 2009 年 6 月 30 日预收账款中无欠关联方款项，账龄超过一年的大额预收账款有：

客户名称	金额（万元）	未结转原因
浙江长宏造船有限公司	50.00	根据完工百分比法未达到结转收入标准
扬州万隆船业有限公司	120.00	根据完工百分比法未达到结转收入标准

(2) 应交税费

最近一年和一期末，应交税费均为负数，减少原因主要为：公司 2008 年 1、2、3 季度企业所得税均按 25% 预缴，2008 年 12 月份企业被上海市高新技术企业认定办公室认定为高新技术企业，2008 年全年企业所得税减按 15% 征收，公司于 2008 年第 4 季度按 15% 税率调整多预缴的企业所得税。

应交税费主要为企业所得税，截止 2009 年 6 月 30 日本公司应交税费情况如下：

税 种	2009 年 6 月 30 日
营业税	6.21
城建税	0.06
企业所得税	-129.50
个人所得税	10.14
教育费附加	-1.96
河道管理费	0.06
合计	-114.99

(3) 应付职工薪酬

本公司 2007 年末应付职工薪酬的余额较 2006 年末出现大幅度下降，原因如下：

《企业财务通则》（财政部令[2006]41 号）第四十三条规定：“企业应当依法为职工支付基本医疗、基本养老、失业、工伤等社会保险费，所需费用直接作

为成本（费用）列支”。“关于实施修订后的《企业财务通则》有关问题的通知”（财企[2007]48 号）规定：修订后的《企业财务通则》实施后，企业不再按照工资总额 14%计提职工福利费，2007 年已经计提的职工福利费应当予以冲回。《企业会计准则讲解》：“首次执行日企业的职工福利费余额，应当全部转入应付职工薪酬（职工福利）。首次执行日后第一个会计期间，按照职工薪酬准则规定，根据企业实际情况和职工福利计划确认应付职工薪酬（职工福利），该项金额与原转入的应付职工薪酬（职工福利）之间的差额调整管理费用。”。

根据上述 3 个文件的有关规定，本公司于 2007 年 1 月 1 日首次执行《企业会计准则》，将原转入的职工福利费结余同确认的应付职工薪酬（职工福利）的差额调整至当期的管理费用，导致了 2007 年末应付职工薪酬的余额较 2006 年末出现大幅度下降。

（三）偿债能力分析

1、偿债能力指标分析

报告期内，本公司偿债能力相关指标如下：

指标名称	2009 年 6 月 30 日 /1-6 月	2008 年末/ 年度	2007 年末/ 年度	2006 年末/ 年度
流动比率(倍)	2.00	1.66	2.32	2.53
速动比率(倍)	2.00	1.66	2.32	2.53
资产负债率(母公司)	29.06%	39.86%	40.97%	35.67%
息税折旧摊销前利润(万元)	2,631.97	4,552.32	3,415.61	1,170.21
利息保障倍数(倍)	-	-	-	-

本公司的上述各项偿债能力指标均处于安全区域，并且由于本公司的经营性现金流和净现金流状况均较为理想，因此本公司的偿债能力较强。本公司的资产负债率处于较低水平，主要原因如下：

（1）本公司自设立以来，发展迅速，业务规模和盈利能力稳步提升，且现金流状况良好；

（2）本公司 2009 年 2 季度以前固定资产规模均较小，缺少可以用于抵押的资产，债务融资能力弱，因此本公司没有有息负债。

2、其他影响偿债能力的因素分析

截止本招股说明书签署日，本公司不存在可能对本公司偿债能力构成不利影响的或有负债。

（四）资产周转能力分析

本公司资产周转能力指标

指 标	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
存货周转率（次）	-	-	-	-
应收账款周转率（次）	9.82	22.53	28.18	24.43

近三年一期本公司应收账款周转率在很高的水平，近三年平均周转次数在 25 次以上。由于公司服务质量较好，客户基本能按照合同约定及时付款，公司也安排专人负责全程跟踪客户船舶设计、生产进度，实现快速收款。在销售收入大幅上升的情况下，应收账款余额占营业收入的比例基本稳定。

受本公司业务性质决定，日常经营过程中没有存货，因此存货周转率指标对于本公司不适用。

综上所述，本公司管理层认为：本公司对应收账款等资产的管理能力较强，资产运营效率较高，为公司实施快速发展战略奠定了基础。

（五）财务性投资情况

截至 2009 年 6 月 30 日，本公司不存在持有交易性金融资产、可供出售的金融资产、借与他人款项、委托理财等财务性投资的情形。

（六）所有者权益变动表

公司报告期内合并股东权益变动情况如下：

单位：元

项目	2009 年 6 月 30 日	2008 年 12 月 31 日	2007 年 12 月 31 日	2006 年 12 月 31 日
股本	37,800,000.00	36,000,000.00	16,257,080.00	3,000,000.00
资本公积	821,830.64	2,621,830.64	9,397,868.21	2,223,979.77
盈余公积	7,641,555.12	7,641,555.12	3,402,755.53	2,086,551.78
未分配利润	56,501,425.85	35,043,099.51	14,417,265.81	11,233,558.13
归属于母公司股东权益合计	102,764,811.61	81,306,485.27	43,474,969.55	18,544,089.68
少数股东权益	-	-	-	-
股东权益合计	102,764,811.61	81,306,485.27	43,474,969.55	18,544,089.68

十、盈利能力分析

本公司主营业务为船舶与海洋工程装备设计、船舶工程监理等业务。船舶工程设计是指民用船舶生产的设计与新船型的开发；海洋工程设计是指海洋工程装备设施（主要包括海洋工程作业船舶和海洋平台）的研发与设计；船舶工程监理

是指监理单位依据监理合同、建造合同代表船东对整个船舶建造过程进行现场的监督管理。

报告期内，本公司营业收入、营业利润、净利润呈增长态势。

（一）营业收入分析

1、营业收入构成

（1）按业务类别分类的营业收入

单位：万元

业务类别	2009 年 1-6 月		2008 年度		2007 年度		2006 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
船舶工程设计	3,864.01	58.02%	7,856.49	68.42%	4,932.79	67.32%	1,838.68	51.35%
海洋工程设计	2,287.82	34.36%	2,663.77	23.20%	1,702.51	23.23%	1,019.83	28.48%
船舶工程监理及其他	507.49	7.62%	961.65	8.38%	692.34	9.45%	721.94	20.16%
合 计	6,659.32	100.00%	11,481.92	100.00%	7,327.64	100.00%	3,580.45	100.00%

截止目前，船舶工程设计是公司主要的业务，具有技术含量高、毛利高的特点，是公司核心业务发展方向和主要利润来源，报告期内收入占公司总体收入的比例为 51%-68%，船舶设计收入规模虽然呈现增长的趋势、但占公司总体收入的比例自 2009 年以来出现了下降。

海洋工程设计是公司另一主要业务领域，近三年一期来，海工设计收入和占营业收入的比例都快速增长，占营业收入的比例从 28.48% 上升到 34.36%。由于海洋工程的前景良好，公司在海工设计领域的竞争力也不断增强，该领域将是公司未来重点发展的领域之一。

船舶工程监理是公司利用技术优势、品牌优势、市场优势、客户优势，也是应客户要求，在船舶设计服务链向下的延伸，同时为公司今后向船舶工业的下游领域延伸奠定基础。该类业务，目前收入规模较小、贡献毛利较低。在 2006 年公司船舶工程设计和海洋工程设计业务规模较小时，船舶工程监理收入在公司总体收入中的比例在 20% 左右；随着主营业务收入在 2007 年出现快速增长以来，船舶工程监理收入在公司总体收入中的比例迅速下降，目前在 10% 以下。

（2）营业收入的地区分部

本公司以业务分部为主要分部，以地区分部为次要分部。因本公司无异地分公司和异地子公司，如以地区分部为次要分部，则上海为唯一的地区分部：

单位：万元

	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
分部收入金额	6,659.32	11,481.92	7,327.64	3,580.44
分部间交易收入	---	---	---	---
对外交易收入	6,659.32	11,481.92	7,327.64	3,580.44
分部利润总额	2,536.52	4,447.67	3,335.41	1,100.01

2、营业收入增长分析

单位：万元

业务类别	2009 年 1-6 月	2008 年度		2007 年度		2006 年度
	金额	金额	增幅	金额	增幅	金额
船舶工程设计	3,864.01	7,856.49	59.27%	4,932.79	168.28%	1,838.68
海洋工程设计	2,287.82	2,663.77	56.46%	1,702.51	66.94%	1019.83
船舶工程监理及其他	507.49	961.65	38.90%	692.34	-4.10%	721.94
合计	6,659.32	11,481.92	56.69%	7,327.64	104.66%	3,580.44

最近三年及一期，本公司主营业务收入呈持续增长态势，2006 年、2007 年、2008 年、2009 年 1-6 月的营业收入分别为：3,580.44 万元、7,327.64 万元、11,481.92 万元、6,659.32 万元，增长趋势明显。

本公司营业收入的增长主要是因为 2002 年以来的全球造船行业景气 and 世界造船中心向中国的转移、公司设计效率的提高和研发投入的增加等。

3、收入的季节性分析

本公司从事船舶设计和海洋工程设计，业务不受季节影响，因此收入不存在季节性特点。

（二）毛利分析

1、报告期本公司各项业务毛利情况

单位：万元

业务类别	2009 年 1-6 月		2008 年度		2007 年度		2006 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
船舶工程设计	1,987.46	60.47%	3751.61	67.65%	2,613.93	65.29%	1,015.43	61.40%
海洋工程设计	1,090.38	33.18%	1203.36	21.70%	931.49	23.27%	311.50	18.84%
船舶监理及其他	208.77	6.35%	590.78	10.65%	457.90	11.44%	326.87	19.76%
合 计	3,286.61	100.00%	5,545.75	100.00%	4,003.32	100.00%	1,653.79	100.00%

最近三年一期，船舶工程设计为公司贡献的毛利均在 60%以上，从 2006 年到 2008 年船舶工程设计的毛利呈现递增趋势，而在 2009 年上半年贡献的毛利占

公司总毛利的比例有所下降，这与运输船市场的发展趋势相吻合；海洋工程设计业务在 2006 年-2008 年贡献的毛利均在 20%左右，但其毛利贡献在 2009 年上半年有较大幅度的增长，公司大力开拓海洋工程业务收到了明显的效果；船舶监理贡献的毛利一直呈下降趋势。

2、本公司综合毛利率、分行业毛利率的数据及变动情况

报告期内，本公司各项业务毛利率和综合毛利率情况如下：

项 目	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
船舶工程设计	51.44%	47.80%	52.99%	55.23%
海洋工程设计	47.66%	45.01%	54.71%	30.54%
船舶监理及其他	41.14%	61.43%	66.14%	45.28%
合 计	49.35%	48.30%	54.63%	46.19%

影响本公司毛利率的收入与成本因素分别为：

（1）影响公司毛利率的收入因素

本公司从事船舶与海洋工程产品设计，船舶与海洋工程产品都是非常个性化的产品。虽然船舶与海洋工程产品设计收费是按建造价格的一定比例计算，但船市的周期情况对船舶建造价格的影响很大，从而对船舶设计费有较大的影响；另外，船舶设计市场的竞争状况，也在很大程度上决定了船舶设计费率的高低。

本公司通过与客户谈判或投标等方式，承接船舶与海洋工程设计业务。因此，船市的周期情况、船舶设计市场的竞争状况、具体的个性化产品等因素，决定了承接的设计合同金额和毛利率的高低。因此，本公司的合同收入情况对公司业务毛利率有重大影响，但对每个会计期间毛利率的影响程度不确定。

公司综合毛利率在 2007 年略高，其他年份（期间）保持稳定。2007 年是 2002 年以来船市周期的顶点，公司船舶工程设计、海洋工程设计和船舶工程监理的毛利率均为历史最高水平，导致了公司 2007 年综合毛利率较高。

（2）影响本公司毛利率的营业成本因素

本公司的营业成本主要包括人工成本、项目直接费用（外协费用、差旅费、审图费、会务费等）、房租水电及折旧和软件摊销、其他成本（办公、耗材、资料费等）。报告期，公司各项成本如下表：

单位：万元

项目	2009 年 1-6 月	2008 年	2007 年	2006 年
----	--------------	--------	--------	--------

	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
人工成本	1,851.57	55%	2,987.47	50%	1,433.26	43%	808.57	42%
项目直接费（外协，差旅费等）	955.85	28%	1,927.93	32%	1136.42	34%	713.30	37%
房租水电及折旧和摊销	202.94	6%	368.62	6%	269.93	8%	179.68	9%
其他	362.35	11%	652.15	12%	484.70	15%	225.10	12%
合计	3,372.71	100%	5,936.17	100%	3,324.32	100%	1,926.65	100%

人工成本是本公司主要的营业成本占营业成本的比例逐年增加；随着公司业务的增长，人员的增加以及员工薪酬的提高，使人员成本逐年增加。公司一般根据上年度的经营业绩和本年度的经营计划以及行业工资水平控制公司当年度的人员计划和薪酬水平，使员工收入与经营业绩挂钩。

项目直接费用（外协，差旅费等）也是营业成本较重要的组成部份，主要是公司 2006 年以来承接了较多的技术含量较高的产品，业务增长较快，公司原通过外协来弥补部分专业人员的缺口，因此外协费在成本中占比较大。公司自 2007 年起逐步扩大了自身的人员规模，并逐渐减少外协费用，使项目直接费占营业成本的比例逐年降低。

房租水电、折旧摊销与项目其他费用在报告期内占成本的 20%左右，基本稳定。

除 2007 年外，公司综合毛利在报告期内基本保持稳定。2007 年毛利偏高主要原因是公司进入业务的快速增长期，大量船型的设计进入成熟阶段，设计周期缩短，此外公司对人工成本的控制管理机制使得人工成本的增加略滞后于收入的增加，因此收入的增长高于成本的增长导致毛利上升。

船舶工程设计毛利率基本保持总体平稳。海洋工程设计业务毛利波动较大，主要是因为公司刚进入海洋工程设计业务领域，承接的海洋工程设计业务附加值较低，而且对于新船型的生产周期有较大的不确定性，导致了毛利率的波动。随着公司竞争力的增强，海洋工程设计毛利率上升并保持稳定。监理业务是公司为拓展设计业务而开展的，其对公司贡献的业务收入较少，最近一期监理业务毛利率较低，主要是项目的利润率低于其他年份。

由于业务和经营模式的特性，本公司的毛利率主要决定于承接的具体项目的毛利率。总体来看，本公司报告期内的毛利率保持了较高且稳定的水平。

（三）期间费用变动分析

单位：万元

业务类别	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
------	--------------	---------	---------	---------

	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	金额	占营业收入比例
销售费用	96.62	1.45%	66.39	0.58%				
管理费用	678.04	10.18%	1,263.52	11.00%	646.77	8.83%	524.79	14.66%
财务费用	-52.10	-0.78%	-81.97	-0.71%	-38.15	-0.52%	-14.72	-0.41%
合 计	722.55	10.85%	1247.94	10.87%	608.62	8.31%	510.07	14.25%

本公司的管理费用主要包括管理人员的工资、研发费用、固定资产折旧等。报告期内，公司管理费用占营业收入的比例分别为：10.18%、11.00%、8.83%和14.66%。2006 年管理费用占营业收入的比例比较高，主要是由于当时营业收入比较低；2008 年管理费用增长较快，主要是因为业务发展、人员扩充导致管理费用增加。

公司 2006 年和 2007 年无销售费用，主要是当时业务情况较好，销售费用较低，与项目直接相关的费用全部直接进入了项目成本。自 2008 年 5 月份开始，公司将销售人员的工资和营销费用等计入了销售费用。

本公司最近三年及一期财务费用均为负值，原因是本公司没有有息负债，无需支付利息。

（四）营业外收入分析

报告期内，本公司营业外收入主要为当期收到的扶持资金等，具体情况如下：

单位：万元

项 目	2009 年 1-6 月		2008 年度		2007 年度		2006 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
扶持资金	55.86	100%	336.15	100.00%	98.45	93.63%	49.73	100.00%
其他	0	0.00%	0	0.00%	6.70	6.37%	0	0.00%
占营业外收入比例	100.00%		100.00%		100.00%		100.00%	
占利润总额比例	2.20%		7.56%		3.15%		4.52%	

报告期内，公司获得的政府科研项目扶持资金数额逐年增加，体现了公司的科研实力和政府对本公司所处行业的支持。但报告期内各年度营业外收入占当期利润总额的比例均较低，不存在依赖政府补助的情形。

（五）其他影响损益的项目

单位：万元

项 目	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
营业税金及附加	76.56	138.54	120.16	93.44
资产减值损失	6.83	9.67	42.35	0.00
投资收益	0.00	0.00	0.00	0.00

营业外支出	0.00	38.07	1.92	0.00
-------	------	-------	------	------

其他影响公司损益的项目主要有营业税金及附加和资产减值损失。

公司 2006 年应收款项坏账准备的确认标准和计提方法为直接转销法，因此 2006 年无资产减值损失。2007 年公司将应收款项坏账准备的确认标准和计提方法由原来的直接转销法变更为账龄分析法，因此资产减值损失增加较多。最近一年一期资产减值损失均较少，说明公司应收账款质量较好。

2008 年营业外支出为 38.07 万元，主要是赞助支出。

（六）利润总额、净利润

单位：万元

项目	2009 年 1-6 月	2008 年度		2007 年度		2006 年度
	金额	金额	增幅	金额	增幅	金额
利润总额	2,536.52	4,447.67	33.35%	3,335.41	203.22%	1,100.01
净利润	2,145.83	3,783.15	32.95%	2,845.51	205.84%	930.39

公司 2007 年利润总额和净利润出现快速增长，主要是由于公司业务规模的扩大和营业收入的增长。最近一年一期，利润指标也保持了较高的增长。

（七）本公司近三年一期非经常性损益分析

报告期内，本公司非经常性损益及其对净利润的影响如下表：

单位：万元

项 目		2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
非经常性损益影响利润总额		55.86	332.16	851.59	379.24
非经常性收入项目影响利润总额		55.86	370.23	853.51	379.24
其中：计入当期损益的政府补助		55.86	336.15	98.45	49.73
非经常性损益影响净利润		47.48	289.12	839.34	374.08
影响归属于母公司 股东净利润	金 额	47.48	289.12	839.34	374.08
	占扣除非经常性损益前归属 于母公司普通股股东净利润 的比例	2.21%	7.64%	29.49%	40.21%
扣除非经常性损益后归属于普通股股东的净利润		2,098.35	3,494.03	2,006.17	556.31

公司 2006 年和 2007 年的非经常性损益数量较高，主要是因为主管税务机关根据地方政府的政策给予本公司高新技术企业的税收优惠政策与国家税法政策规定不完全一致，差额部分进入了非经常性损益。2008 年非经常损益主要是来自于政府补助，2006 年、2007 年和最近一期，公司政府补助数量都较少。

从最近三年一期的趋势来看，非经常性损益占公司净利润的比例逐年下降，公司的利润主要是来自于主营业务。

（八）本公司近三年一期缴纳的税额

1、本公司三年一期间缴纳的各项税费情况如下表：

单位：元

	2009 年 1-6 月	2008 年	2007 年	2006 年
支付的各项税费	2,555,987.46	18,000,219.76	1,335,410.11	1,888,344.15
支付的所得税	1,678,450.50	14,027,083.40	2,490,009.67	1,025,319.22
代扣代缴的个人所得税	67,387.82	2,315,407.82	-2,383,310.38	-22,067.54
支付的营业税金及附加	810,149.14	1,657,728.54	1,228,710.82	885,092.47

本公司报告期内缴纳的各项税费出现较大的波动，主要是因为代扣代缴个人所得税和企业所得税波动较大。

2007 年 12 月，本公司进行了一次利润分配，代扣代缴的个人所得税于 2008 年 1 月份缴纳，因此 2007 年底暂未缴纳的代扣代缴个人所得税为 2,484,161.07 元，因此使 2007 年税费出现较大幅度的下降。

2008 年支付的各项税费金额增长幅度较大主要是因为 2008 年本公司利润较大幅度增长，本公司根据新税法要求先按 25% 的税率预缴企业所得税所致。本公司 2006 年和 2007 年所得税税率为 15%，2008 年本公司根据新税法要求先按 25% 的税率预缴企业所得税，2008 年年末根据《高新技术企业认定管理办法》（国科发火〔2008〕172 号）和《高新技术企业认定管理工作指引》（国科发火〔2008〕362 号）有关规定，经中介机构鉴证和专家合规性审查，本公司取得高新技术企业认定证书（高新技术企业编号为 GR200831001163），企业所得税按 15% 征收。因此，本公司应交税费科目 2008 年和 2009 年 6 月为负数，系本公司在 2008 年 1-3 季度按 25% 税率多预缴 3,679,070.80 元部分，该项税款已于 2009 年 7 月退回。

本公司支付的营业税金及附加保持稳定增长，与本公司的营业收入增长保持较好的匹配关系。

（九）可能影响本公司盈利能力连续性和稳定性的主要因素

报告期内，公司利润主要来自船舶工程设计、海洋工程设计和船舶工程监理。随着世界造船工业的持续景气 and 世界造船中心向中国的转移，带动了中国船舶设计市场的持续繁荣。因此，本公司所从事的船舶设计业务得益于下游行业的持续

稳定增长，致使该业务领域存在良好的发展前景。船舶设计所服务的造船行业具有周期性波动的特点，造船业受到全球宏观经济走势及航运业的发展影响。因此，造船业的景气程度及市场发展趋势是影响本公司盈利能力连续性和稳定性的重要因素。公司需要提升公司技术力量，扩大业务规模，提高公司的市场份额和知名度；加大船型开发力度，大力拓展海洋工程领域。

十一、现金流量分析

（一）最近三年一期的现金流量

单位：万元

项 目	2009 年 1-6 月	2008 年度	2007 年度	2006 年度
经营活动产生的现金流量净额	1,092.38	6,879.24	4,186.61	1,647.72
投资活动产生的现金流量净额	-1,666.78	-4,317.45	-458.43	-174.09
筹资活动产生的现金流量净额	0.00	-14.19	-53.44	-234.42
汇率变动对现金的影响	0.00	0.00	0.00	0.00
现金及现金等价物净增加额	-574.40	2,547.60	3,674.75	1,239.20
每股经营活动现金流量	0.29	1.82	1.69	0.66

报告期内，公司的经营活动产生的现金流量净额均为正数，经营活动能够持续为公司带来现金收入。2006-2008 年，公司经营性现金净流量持续增长，主要是由于公司营业收入的增长，说明公司在收入增长的同时，回款情况也非常良好。最近一期，经营性现金流量虽然为正，但数量比较低，一是因为签约合同金额有所下降，预收款数量有所减少；二是因为公司海洋工程研发前期投入较多。

近三年一期，公司投资活动现金流量均为负数，主要是因为资产购置的现金流出。2008 年和 2009 年 1-6 月，投资活动现金流出均较多，主要是房屋建筑物购置和改造支出比较多，另外最近一期公司购买软件支出也较多。

近三年一期，筹资活动现金流量对公司现金流影响较小。

公司报告期内无不涉及现金收支的重大投资和筹资活动。

（二）重大资本支出

1、最近三年一期的重大资本支出

（1）固定资产购置

为了解决公司持续发展的经营场地问题，本公司利用自有资金购置了三处房产（5 份购房合同），见本招股书第六节“业务和技术”中的第五部分“主要固定资产及无形资产”中的“经营性场地的购买情况”。

（2）股权投资

报告期内，母公司的主要股权投资如下：

2006年3月10日，佳豪有限对佳船监理以货币资金增资20万元，累计出资额为40万元，各股东同比例增资，投资比例仍为20%；

2007年6月10日，佳豪有限对佳船监理以货币资金增资60万元，出资额由40万元上升为100万元，投资比例相应由20%上升至33.34%；

2007年12月10日，佳豪有限以208万元受让刘楠所持有40%佳船监理股权，以69.32万元受让上海佳豪物流发展有限公司所持有的13.33%佳船监理股权，以69.32万元受让上海华创船舶技术有限公司所持有的13.33%佳船监理股权。股权转让完成后，佳豪有限持有100%佳船监理股权。

2、未来可预见的重大资本性支出计划

除本次发行募集资金投资项目外，截止本招股说明书签署日，本公司无其他可预见的重大资本性支出计划。本次发行募集资金投资计划参见第十一节“募集资金运用”的有关内容。

十二、会计报表附注中的期后事项、或有事项及其他重要事项

（一）期后事项与或有事项

截至2009年6月30日，本公司无需要披露的重大或有事项、重大承诺事项、债务重组事项。

（二）本公司重大担保、诉讼、其他或有事项和重大期后事项

截至本招股说明书签署日，本公司不存在可能或已经影响本公司财务状况、盈利能力及持续经营的重大担保、诉讼、其他或有事项和重大期后事项。

十三、股利分配

（一）公司近三年的股利分配政策

根据《公司法》和本公司章程的规定，公司最近三年的主要利润分配政策如下：

公司分配当年税后利润时，应当提取利润的10%列入公司法定公积金。公司法定公积金累计额为公司注册资本的50%以上的，可以不再提取。

公司的法定公积金不足以弥补以前年度亏损的，在提取法定公积金之前，应

当先用当年利润弥补亏损。

公司从税后利润中提取法定公积金后，经股东大会决议，还可以从税后利润中提取任意公积金。

公司弥补亏损和提取公积金后所余税后利润，按照股东持有的股份比例分配。

公司持有的本公司股份不参与分配利润。

公司的公积金用于弥补公司的亏损、扩大公司生产经营或者转为增加公司资本。但是，资本公积金将不用于弥补公司的亏损。

法定公积金转为股本时，所留存的该项公积金将不少于转增前公司注册资本的 25%。

公司股东大会对利润分配方案作出决议后，公司董事会须在股东大会召开后两个月内完成股利或股份的派发事项。

公司可以采取现金或者股票方式分配股利。

（二）近三年公司股利分配的情况

1、2006 年的利润分配

2006 年 12 月 31 日，经股东会决议通过，以公司 2006 年末注册资本 300 万元为基数，以 632.35 万元未分配利润向全体股东转增股本，共分配利润 632.35 万元。

2、2007 年的利润分配

2007 年 12 月 11 日，经股东会决议通过，以公司注册资本 1,066 万元为基数，向全体股东按每一元出资额派发现金红利人民币 1.41 元（含税），共计派发现金红利 1,500 万元。

（三）发行后的股利分配政策

本公司《公司章程》草案规定，公司可以采取现金或者股票方式分配股利，公司的利润分配政策为：

1、公司的利润分配应重视对投资者的合理投资回报，利润分配政策应保持连续性和稳定性；

2、公司可以进行中期现金分红；

3、在公司年度盈利、现金流满足公司正常经营和长期发展的前提下，公司近三年以现金方式累计分配利润不少于最近三年实现的年均可分配利润的百分

之三十。

4、现金分配股利应符合有关法律法规及中国证监会的有关规定，由董事会根据公司经营情况拟订，报股东大会审议决定。

5、公司董事会在年度盈利情况下未做出现金利润分配预案的，应当在定期报告中披露未分红原因、未用于分红的资金留存公司的用途，独立董事应当对此发表独立意见。存在股东违规占用公司资金情况的，公司应当扣减该股东所分配的现金红利，以偿还其占用的资金。

（四）发行前滚存利润安排

根据本公司 2009 年第一次临时股东大会决议，本次发行上市之前的公司滚存未分配利润由公司股票首次公开发行后的新老股东共同分享。

第十一节 募集资金运用

一、本次发行股票募集资金使用概况

本公司本次拟向社会公开发行人民币普通股（A股）1,260万股，扣除发行费用后实际募集资金【】亿元。募集资金到账后，将按照《上海佳豪船舶工程设计股份有限公司募集资金管理办法》的规定，存放于董事会指定的专项帐户集中管理，公司募集资金的存放遵循安全、便于监督管理的原则。

经公司2009年第一次临时股东大会审议通过，本次募集资金将按轻重缓急投资于下列两个项目，两个项目均已在国家有权部门进行了备案，项目预计总投资为14,381万元。截止本招股说明书签署日，公司已用自有资金投资2,325万元购买了海洋工程设计中心一期项目用房，因此计划利用募集资金12,056万元。若实际募集资金不能满足上述项目投资需要，资金缺口由公司自筹解决；若实际募集资金数量超过项目需要量，则多余募集资金将用于海洋工程设计中心二期项目的建设。

单位：万元

序号	投资项目	预计投资额	预计募资使用量	预计发行后第一年适用募资资金	项目备案情况
1	船舶工程设计中心	7,288	7,288	7,288	上海市经济和信息化委员会“项目备案意见号(沪经信备(2009)160号)”
2	海洋工程设计中心一期工程	7,093	4,768	4,768	上海市经济和信息化委员会“项目备案意见号(沪经信备(2009)159号)”
合 计		14,381	12,056	12,056	

注：海洋工程设计中心一期工程项目公司已使用自有资金投资2,325万元，剩余4,768万元计划利用募集资金实施。

二、本次募集资金投资项目与发行人现有业务之间的关系

本次募集资金投资项目全部围绕船舶工程和海洋工程装备研发设计业务展开，通过扩充高素质的设计人才队伍、提升公司的船型开发与设计水平，提高公司的核心竞争力，是发行人现有核心业务的强化、拓展与提升。

船舶工程设计中心项目主要是为了进一步做大做强本公司现有的主营业务，即船舶设计业务。在公司已有的技术资源基础上，整合并扩大设计队伍，扩大和完善现代化的设计技术能力，建设数字化、智能化的办公场所和配套设施，引进

和完善国内外船舶设计与研发的先进软件和硬件等。项目建成后，本公司将形成高效强大的船舶工程设计生产能力和技术信息处理能力，有效地提高船型研发设计和船舶工程设计的整体水平和市场竞争力，在适应中国造船工业快速发展要求的同时，进一步提升公司的盈利能力。

海洋工程设计中心一期工程项目拟抽调本公司原有海洋工程设计骨干，在企业项目管理机制的平台上，扩大设计人员队伍，配套不同层次的设计人员，完善公司经营所需的场地，配套相关计算机软、硬件，进一步开拓海洋工程领域市场，提前占领海洋工程设计开发领域制高点。海洋工程设计中心建设分三期实施：第一期（第1年-第3年），海洋工程设计中心建设初步成形，并形成生产能力；第二期（第4年-第5年），海洋工程设计中心达到国内一流水平；第三期（第6年-第10年）海洋工程设计中心达到国内领先、国际先进水平。项目建成后能显著提升公司经营成果与盈利能力，并促进公司持续成长。

三、募集资金投资项目的的基本情况

本次发行募集资金项目与本公司的主营业务紧密联系，项目的成功实施，有利于本公司扩大经营规模，提高技术创新能力，从而整体提升本公司的竞争能力、经营实力和盈利水平，在更高的经营平台上实现公司的长远发展目标。

（一）船舶工程设计中心项目

1、项目概况

本项目预计总投资为 7,288 万元，其中：建设投资 6,656 万元，流动资金 632 万元，本项目计划全部使用募集资金。项目预计达产年平均收入 8,425 万元，年平均净利润 2,457 万元。

2、项目实施的背景

近年来，世界造船工业高速发展，同时世界造船工业加速向中国转移。2007 年和 2008 年中国承接新船订单的规模分别居世界第一位和第二位，由于经济、资源等方面的突出优势和政府的大力扶持，中国必将成为世界造船工业的中心。虽然，中国造船工业目前正经历高速发展时期，但造船工业的整体竞争力仍然落后于日、韩等造船强国，主要表现为船舶科技含量低、建造成本高。因此，中国船舶设计的技术水平急需提高。

3、项目实施基础

本项目是为适应中国船舶工业快速发展的需要，整合本公司现有船舶设计力量、并扩大经营规模，建设的智能化、数字化的船舶工程设计中心。本公司经历了 7 年多的发展，具有深厚的技术积累、丰富的管理经验和良好的人才储备，为本项目的实施奠定了良好的基础。

(1) 技术基础

本公司经过 7 年多的创业与发展，成为国内民营船舶设计公司的领头羊，跨入国内民船设计行业的前列，积累了丰富的技术基础资源。

①船型的开发与积累

船型开发一直是船舶设计的龙头，要想做大做强，就必须独立自主地开发和积累新船型。佳豪船舶自创业开始，就立足于船型的开发与创新，建立并积累了自己丰富的船型库。

本公司在新船型开发中，通过市场调研分析、与知名船东合作、优化市场船型、紧跟科技发展动态等多种方式，进行自主的船型开发工作，在小灵便型散货船（32500 吨）、大型单壳油轮改装成矿砂船（10 万吨至 23 万吨）、新型沥青专用运输船（4999 吨）等多个项目上，取得了国内绝对领先的市场地位；在混凝土搅拌船（200m³/h）、起重铺管船（800 吨）、硫磺运输船（3800 吨）、自卸转载驳（10500 吨）、海上顶推驳组（15000 吨）、大灵便型 CSR 散货船（54500 吨）等一系列项目上，填补了国内空白；在万吨级汽车滚装船、5 万吨级海上顶推驳组、5 万吨级半潜驳、8-10 万吨级散货船、10 万吨级油船、以及化学品船和集装箱船等国内造船市场关注的项目上，紧跟市场动向，适时地进行了大量的船型开发与储备工作，初步形成了符合市场战略纵深需求的船型资料库。本公司已经连续七年不间断地向国内市场推出了自己的新船型，初步形成了自己的品牌，获得了国内外业界的高度关注。本公司七年来设计的主要船舶产品如下：

序号	船型	船级社	船东与建造厂		年份
I	散货船/干货船/集装箱船/多用途船/杂货船				
01	76000 dwt 选优型散货船	CCS	渤海船舶重工有限责任公司		2003
02	57500 dwt 散货船 (CSR)	CCS	浙江海运集团有限公司	浙江舟山五洲船舶修造有限公司	2003/2007

序号	船型	船级社	船东与建造厂		年份
03	57000 dwt 散货船 (CSR)	ABS	希腊	浙江金茂船业有限公司	2006
04	54500 dwt 散货船	CCS	浙江海运集团有限公司	浙江舟山五洲船舶修造有限公司	2006
			浙江天时造船有限公司		
05	35000 dwt 运木散货船 (CSR)	CCS/BV	巴拉歌船务公司, 浙江海运集团有限公司	南通长青沙船厂, 浙江舟山五洲船舶修造有限公司	2007
06	32500 dwt 运木散货船	LR/BV / ABS / CCS	香港太平洋航运集团有限公司, 香港, 韩国	广东江门南洋船舶有限公司, 镇江蓝波船舶制造有限公司, 台州枫叶船业有限公司	2006/2007
07	31800 dwt 运木散货船	LR/BV /KR	太平洋航运（香港）有限公司, 丹麦, 比利时, 韩国	江门市南洋船舶工程有限公司, 南京东泽船舶制造有限公司	20062007
			环球造船(扬州)有限公司, 温岭市长安海运有限公司		
08	30000 dwt 级散货船	CCS/BV	浙江海运集团海运有限公司	浙江舟山五洲船舶修造有限公司	2004/2006/2007
			浙江振兴船舶修造有限公司, 浙江长宏造船有限公司, 台州市凯航海运有限公司 , 温岭市铭扬海运有限公司, 石狮市腾翔船务有限公司 , 温岭先锋船舶修造厂		
09	19500 dwt 散货船	DNV	瑞典	上海爱德华造船有限公司	2003
10	15000 dwt 级散货船	CCS	上海浦远船舶有限公司	浙江宏信船业有限公司, 南通惠港造船有限公司	2005
11	7000 dwt 散货船	NK / BV	宁波东海海运有限公司	宁波新乐造船有限公司	2004/2006/2007
12	1080TEU 集装箱船	GL	南京武家嘴船舶制造有限公司		2007
13	900TEU 集装箱船	LR	伟马(上海)公司	南京武家嘴船舶制造有限公司	2005
14	752TEU 集装箱船	GL	越南 Hanoi 海运公司		2007
15	50000 dwt 多用途船	CCS	浙江皓友造船有限公司		2006
16	12500 dwt 多用途船	CCS	浙江欣顺船业集团有限公司		2005
17	8000 dwt 多用途货船	GL	挪威	长航宜昌船厂	2007
18	33200 dwt 杂货船	RINA	意大利	扬州龙和造船有限公司	2007
II	油船/化学品船				
01	25000 dwt 化学品船	GL	瑞典	上海爱德华造船有限公司	2004
02	19500 dwt 化学品船(电力推进)	DNV	瑞典	上海爱德华造船有限公司	2005/2006
03	17000 dwt 成品油轮	CCS	宁波东海海运有限公司	浙江顺达造船有限公司	2005
04	17000 dwt 成品油	CCS	宁波东海海运有限	浙江顺达造船有限公	2005/2006

序号	船型	船级社	船东与建造厂		年份
	轮/化学品船		公司, 浙江圣龙海运有限公司	司, 福建省下白石白马造船基地	
05	15999 dwt 化学品船	BV	瑞典	上海爱德华造船有限公司	2003
06	14500 dwt 化学品船	DNV	瑞典	南京金陵船厂	2003
07	7000 dwt 特涂化学品船	BV/CCS/LR	宁波新乐造船有限公司, 温州先锋船舶修造厂, 回浦船舶修造有限公司, 江苏东洲船业有限公司, 浙江奥泰船业制造有限公司		2005/2006/2007
08	6200m3 沥青船	BV	瑞典	上海爱德华造船有限公司	2002
09	4999 dwt 重级油船	CCS	宁波大学海运学院, 重庆涪陵港江水运有限公司, 浙江省公路物资有限公司, 中国长航南京油运公司	浙江东方造船厂, 长航川江船厂, 浙江方圆造船有限公司, 川东船厂	2005/2006/2007
			浙江临海市回浦船舶修造有限公司, 宁波力天海运有限公司, 宁波银星海运公司		
10	3600 dwt 化学品船	CCS	中化国际	宁波新乐造船有限公司	2005
11	3000 dwt 级硫磺船	CCS	北京君安圣荣石油有限公司, 韩国国民沥青株式会社	台州腾龙造船有限公司, 南京胜华船舶制造有限公司	2004/2007
12	8800dwt 化学品船	CCS	泉州市港兴通船务有限公司	临海市航畅船舶制造有限公司	2009
III	工程船				
01	遮蔽海域海洋科学考察船	CCS	中国科学院造船办公室	江苏无锡红胜造船厂	2005
02	18000 dwt 级半潜驳船	CCS	上海船厂修船分厂		2004
03	5000t 级举力半潜驳	CCS	中港第三航务工程局厦门分公司, 中国水产广州建港工程公司, 上海奔腾诚基船务公司	南通港闸船厂	2004/2005/2006
04	500t 起重兼打桩船	CCS	上海港务工程公司	杭州东风船厂	2004
05	350t/400t 全回转起重船	CCS	中铁大桥局股份有限公司	江苏东方造船有限公司	2004
06	200t 起重船	CCS	中铁大桥局集团有限公司	宁波新乐造船有限公司	2004
07	150t 全回转起重船	CCS	南通中远船务工程有限公司, 山海关船舶重工有限责任公司		2004/2006/2007
08	95m 打桩船	CCS	中铁大桥局股份有限公司		2007
09	81.4m 打桩船	CCS	中港第二航务工程局		2002
10	80m 打桩船	CCS	温州市港航工程公司	武汉长轮船舶工业修造厂	2005
11	50m 打桩船	CCS	上海市基础建设公司	上海船厂修船分厂	2002

序号	船型	船级社	船东与建造厂		年份
12	3000 dwt 级多功能甲板驳	CCS	中港第三航务工程局	南通港闸船厂	2003/2006
			南通中远船务工程有限公司		
13	2000 dwt 级多功能甲板驳	CCS	中港第三航务工程局	杭州东风、吴江、长兴船厂	2003
14	沿海开底泥驳	CCS	中港第三航务工程局		2006
15	航道测量船	CCS	安徽疏浚股份有限公司		2004
16	双体高速交通船	CCS	上海东海船厂石川岛 DP 拖轮维修服务有限公司		2005
17	1000 dwt 海监船	CCS	中国海监总队	山东荣成造船工程有限公司	2007
18	300 dwt 中国海监船	CCS	海洋局中国海监河北队	山东荣成造船工程有限公司	2005
19	中型航标船	CCS	中华人民共和国上海海事局		2007
20	非自航自升式抛石整平平台	CCS	中港第二航务工程局	江苏靖江苏美达船厂	2002
21	750m3/h 混凝土搅拌船	CCS/ZC	中港第三航务工程局	舟山盘峙, 通顺船厂	2003/2006
			上海岸海建筑机械有限公司		
22	200m3/h 混凝土搅拌船	CCS	中港四航局二公司	舟山盘峙船厂	2004
23	160m3/h 海上混凝土搅拌船	CCS	中港第二航务工程局, 广东省长大公路工程有限公司	四川川东船厂、杭州东风船厂、宁波新乐造船有限公司	2003
24	150m3/h 混凝土工作船	CCS	路桥集团第二公路工程局	杭州东风船厂	2003
25	120m3/h 水上混凝土工作船	CCS	中铁大桥局集团有限公司	安徽芜湖大江船厂	2002/2004
			广东省长大公路工程有限公司		
26	100m3/h 砼搅拌船	CCS	路桥集团国际建设股份有限公司, 上海港务工程公司	杭州东风船厂, 舟山盘峙船厂	2002/2003
			中国葛洲坝集团第五工程有限公司		
27	60m3/h 混凝土搅拌船	CCS	中港第三航务工程局	青岛东风船厂	2003
28	东海大桥混凝土工作船	CCS	上海市第二市政工程有限公司	宁波新乐造船有限公司	2003
29	18m3 抓斗式挖泥船	CCS	南通市通顺船舶修造有限公司		2007
30	1000 m3 混凝土搅拌船	CCS	中港第三航务工程局	杭州东风造船有限公司	2009
31	15m3/h 水上混凝土工作船	CCS	中铁大桥局集团有限公司	杭州东风造船有限公司	2009
IV	拖轮				
01	5200kW 拖轮	CCS	中港第四航务工程局	广州航通船业有限公司	2004
02	4412kW 远洋拖轮	CCS	中港第三航务工程局	青岛造船厂	2005
03	2942kW 全回转拖轮	CCS	中海工业有限公司立新船厂	中海工业有限公司立新船厂	2005/2006

序号	船型	船级社	船东与建造厂		年份
04	2942kW 拖轮	CCS	上海港复兴船务公司	上海华利船舶工程有限公司	2004
05	2940kW 拖轮	CCS	中交上海航道局有限公司		2006
06	2600kW 近海拖轮	CCS	路桥华东工程有限公司，中港第三航务工程局	舟山盘峙船厂，	2005
07	2250kW 近海拖轮	CCS	中港第一航务工程局第五工程公司	青岛造船厂	2004
08	1764kW 沿海拖轮	CCS	中港第三航务工程局	青岛造船厂	2005
09	71m 三用拖轮	ABS	新加坡船东	镇江船厂	2006
10	58m 三用拖轮	BV	马来西亚 Coastal Contrrcts Bhd. 公司	南通天生港船厂	2004
11	6000HP 三用工作船	CCS	民生租赁股份有限公司	福建冠海造船工业有限公司	2009
V	特种船舶				
01	25000dwt 下水用半潜驳	CCS	招商局重工（深圳）有限公司		2007
02	15000 dwt 舱口驳	RINA	意大利	中远船务工程集团有限公司舟山分公司	2006
03	10500 dwt 自卸驳	CCS	中港建设（集团）总公司上海中港装备工程有限公司	南通亚华船厂	2004
04	8160kW 顶推轮	RINA	意大利	中远船务工程集团有限公司舟山分公司	2006
05	海上浮式装载平台	LR/BV	新加坡万邦船务有限公司		2006/2007/2008
06	海上转载平台	CCS	中港建设（集团）总公司上海中港装备工程有限公司	南通亚华船厂	2004
07	教学实习船	CCS	上海海事大学		2009
VI	改装船				
01	278000 dwt 矿砂船	CCS	河北远洋运输股份有限公司	舟山中远船务	2007
02	263000 dwt 矿砂船	CCS	河北远洋运输股份有限公司	蛇口友联船厂	2007
03	244000 dwt 矿砂船	CCS	河北远洋运输股份有限公司	山海关船厂，舟山中远船务	2007
04	230000 dwt 矿砂船	CCS	河北远洋运输股份有限公司	大连中远船务	2007
05	147000 dwt 矿砂船	CCS	河北远洋运输股份有限公司	南通中远船务工程有限公司	2007
06	120000 dwt 矿砂船	CCS	畅洋航运有限公司	福建下白石船厂	2007
07	100000 dwt 矿砂船	CCS	宁波天盛海运有限公司	舟山市鑫亚船舶修造有限公司	2007
08	98000 dwt 散货船	NK	奥创轩船务（香港）有限公司	上海船厂	2008

序号	船型	船级社	船东与建造厂		年份
09	97000 dwt 散货船	NK	宏利船务有限公司	中海长兴国际船务工程有限公司	2008
10	89000 dwt 散货船	ABS	雯淇海运（香港）有限公司	福建新远船厂	2008
11	30000 dwt 散货船	BV	上海新振远船务工程有限公司		2008
12	258000 dwt 油轮	CCS/LR	河北远洋运输集团有限公司	山海关船厂	2008
VII	海洋工程船				
01	28000 t 多功能起重铺管船	LR	荷兰 ALLSEAS 公司	上海振华港口机械(集团)股份有限公司	2007
02	2500t/3000t 起重铺管船	ABS	马来西亚	上海振华港口机械(集团)股份有限公司	2007
03	1200t 浅水铺管船	CCS	中海油	上海振华港口机械(集团)股份有限公司	2007
04	800t 起重铺管船	ABS	荷兰 CPL 航运公司	靖江南洋造船有限公司	2005
05	400 人居住/铺管船	ABS	荷兰 CPL 航运公司	南通通德造船有限公司	2005
06	350POB 生活驳	ABS	比利时	南通中远船务工程有限公司	2007
07	350t/400t 全回转起重船	CCS	中铁大桥局股份有限公司	江苏东方造船有限公司	2004
08	下潜式工作平台	CCS	南通中远船务工程有限公司		20062007
09	胜利 902 起重铺管工程驳	CCS	中石化集团胜利油田油建公司		2009
10	韩国三星重工 8000 吨浮吊	KR	三星重工	上海振华港口机械(集团)股份有限公司	2008
11	海洋石油钻井平台	ABS	新加坡	上海振华港口机械(集团)股份有限公司	2009
12	2×1200T 双臂架变幅式起重船	CCS	中交第三航务工程局有限公司	乳山市造船有限责任公司	2008

②技术的开发与应用

为了更好地服务于船东和船厂，本公司通过自己的积累，坚持不断地进行技术改造工作，努力缩小与世界先进技术水平的差距，取得了一定的技术开发与应用成果。经历数年的先进技术开发与应用工作，基本满足了国内对船型研发、详细设计和生产设计全过程的技术使用需求，公司技术应用能力达到了国内一流、国际先进的水平。

（2）管理基础

①质量保障体系

本公司自创建以来，就以“满足顾客需要，技术不断创新”为自己的质量方

针，以“交船合格率 100%，顾客满意率 100%”为自己的质量目标，在国内民营设计公司中率先开展了质量管理体系的认证工作，制定了符合行业规范的质量管理体系。在经历了多次复审、换证、改版的考核过程中，始终保持了质量体系的高效运行状态，获得了认证机构的高度认可，为向顾客提供优质产品奠定了坚实的基础。

本公司的质量管理体系覆盖了公司全部的技术部门，对业务的经营、开发、计划、生产、档案实施了全过程的质量流程控制。经历了七年的实践检验，本公司的质量体系是成功的，也是完善的。在去年中国船级社开始试行的船舶设计资质评估认证中，本公司作为国内第一家资质评估试点单位，并于 2008 年 4 月获得民船设计行业的第一个一类船舶设计资质证书。

②项目协同体系

随着设计业务由小到大、由少到多，生产管理难度也逐步加大。为提高生产管理的效率，借助于计算机辅助手段，展开了项目协同体系的开发与应用工作，以确保项目的关键技术、关键环节和关键节点能够得到实时有效的控制，同时也能确保生产政策与调整的即时性和有效性。在几年的管理实践中，积累了丰富的经验，为公司多做项目和做好项目发挥了极大地作用，大幅度地提高了企业的整体质量和生产效率。

（3）服务与人才基础

本公司与国内外航运界和造船界有着广泛、良好的合作关系，形成了产品开发、基本设计、详细设计、生产设计、工程监理和现场技术服务完整的产业链，这一独特的服务模式为本公司在国内首创。

本公司现有 357 名在船舶、海洋工程、水工机械的研究和开发、设计和制造方面有着丰富经验的研究员、教授级高级工程师、高级工程师、工程师及业务熟练的专职监理工程师等专业人员，其中具有中、高级专业技术职称的科技人员分别为 150 多名和 79 名，拥有研究员或教授级高级工程师资格的科技人员 18 名。

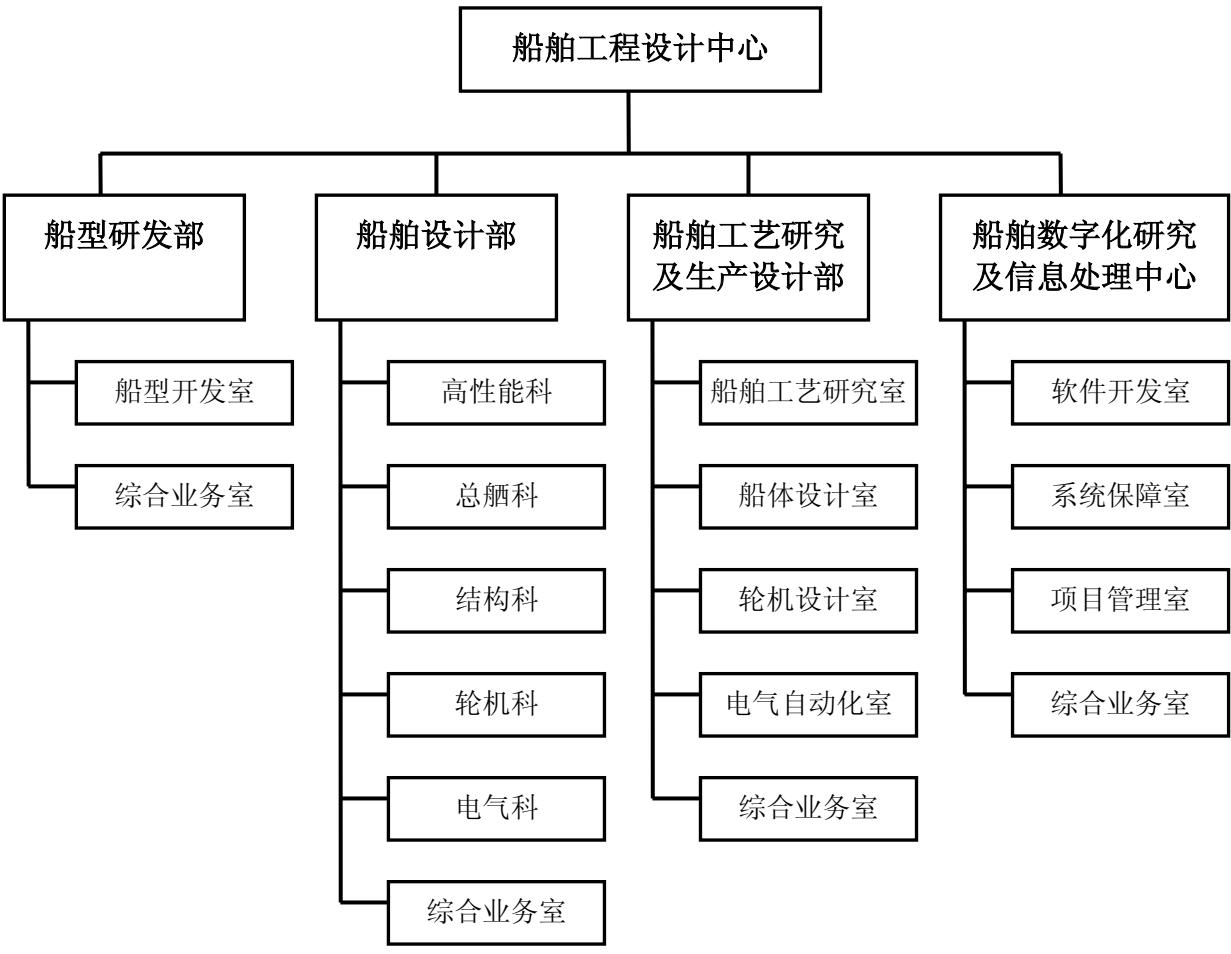
4、项目建设内容与目标

本项目的目标是组建一个技术强大、服务完善、管理高效、反应快速的智能化、数字化的船舶工程设计中心，进一步提升本公司对船型研究、设计开发以及

技术服务的整体水平，项目建设主要包括以下部分内容：

(1) 项目组织结构

本项目在公司原有船舶工程设计人员 273 人的基础上，计划在三年内人数扩充至 453 人。下设船舶数字化研究及信息处理中心、船型研发部、船舶设计部和船舶工艺研究及生产设计部四个二级部门，组织结构图详见下图：



各部门职能和定位如下：

船舶数字化研究及信息处理中心：负责整个中心业务模式的技术转化工作，承担中心业务流的数据处理与维护，以及引进技术的消化吸收和二次开发与应用。

船型研发部：负责船舶工程业务的前期开发、前瞻性技术研发工作，以及承担对外技术信息的交流与合作。

船舶设计部：负责干散装货运输船、液货（原油，成品油和液态化学品）运输船、集装箱船、多用途货船、滚装船和其他运输船等工程设计工作，并承担船

船舶工程的合同设计、基本设计和详细设计。

船舶工艺研究及生产设计部：负责现代造船技术的生产工艺及工艺模式转化研究，并承担船舶工程的生产设计。

(2) 进一步整合佳豪船舶现有的设计三部（船型研发设计）、设计一部（基本设计、详细设计）、设计二部（生产设计）以及信息技术部的资源，建设科学、合理、智能化的办公环境和设施。

(3) 设计能力：以三大主力船型的设计能力来看，散货船方面由当前的 5 万吨级以下的小灵便型为主，提高到 10 万吨级 T-MAX 型及以下；油船方面由当前的 2 万吨级以下为主，提高到 10 万吨级 AFRAMAX 及以下；集装箱船方面由 1,000TEU 为主，提高到 3,000TEU 及以下。

(4) 建立计算机服务器集群和内部局域网络、信息管理平台，以满足船舶工程设计研发这一高技术附加值工作的需要。

(5) 设计手段：引进 NAPA STEEL, NASTRAN, SEASAM 等设计软件，并对已有的一些先进软件进行扩充，使设计软件基本覆盖世界最知名的船舶计算机专业软件。

本项目建成后，将使公司的船舶工程设计规模有较大幅度的提升，项目建成后，达纲年新增船舶工程设计产值将达到 8,425 万元，分三年达纲。达纲计划详见下表：

船型	设计量	产值（万元）		
		第一年	第二年	第三年
30000-35000 吨级杂货船	1 型	200	200	350
30000-40000 吨级小灵便散货船	1 型	500	500	500
30000-50000 吨级灵便型油船	1 型	200	200	425
50000 吨级新型灵便型散货船	1 型	300	300	700
700TEU-2500TEU 集装箱船或 30000 吨级以下多用途船	2 型	200	250	250
18000-25000 吨级多用途船	1 型	300	300	400
5000-25000 吨级油船/化学品船	1 型	120	200	400
9 万-30 万吨级油船改矿沙船	1 型	200	200	700
3 万-9 万吨级油船改散货船	1 型	200	200	500
2 万-5 万吨级半潜船	1 型	400	500	1200
8 万-10 万吨级巴拿马散货船	1 型	300	400	1000
10 万吨级油船	1 型	100	400	1000

其他船型	1-3 型	300	500	1000
合计		3320	4150	8425

注：每 1 型船按最保守的估计，将形成 2-4 艘的小批量生产。设计产值包括从基本设计到生产设计的完整设计阶段的设计费。

5、投资估算

（1）投资概算

根据上海投资咨询公司编制的项目可行性研究报告，本项目预计总投资为 7,288 万元，其中：建设投资 6,656 万元，铺底流动资金 632 万元。具体投资计划如下：

序号	工程或费用名称	投资金额 (万元)	占项目投资比例 (%)
一	建设投资	6,656.00	91.33%
1.1	购置生产用房	2,339.00	32.09%
1.2	智能化办公场所建设费用	630.00	8.64%
1.3	软硬件设备购置费	2,475.00	33.96%
1.3.1	软件费	1,510.00	20.72%
1.3.2	硬件设备购置费	965.00	13.24%
1.4	项目建设期费用	940.00	12.90%
1.4.1	前期技术研发费用	700.00	9.60%
1.4.2	前期工作费	120.00	1.65%
1.4.3	培训费用	120.00	1.65%
1.5	基本预备费	272.00	3.73%
	建设投资小计	6,656.00	91.33%
二	铺底流动资金(按经营期首年流动资金量计算)	632.00	8.67%
	总投资(一+二)	7,288.00	100.00%

（2）购置生产用房与智能化办公场所建设费用

①购置生产用房费用

本公司拟购置位于上海漕河泾开发区松江高科技园区内的一栋研发楼中的部分楼层作为本项目的建设用房。拟购置的研发楼总建筑面积为9,920平方米，共八层，公司已购入其中的一、二、七、八共四层。本项目位于第四、五、六层，建筑面积为3,743平方米，总价为2,339万元。

②智能化办公场所建设费用

智能化办公场所建设包括对购置的生产用房进行改造装修、购置办公用具、

智能化与网络化建设等。

(3) 软硬件购置明细

本项目软硬件购置分三个部分：一是用于购置船舶工程设计中心设备；二是用于智能化办公场所设施；三是用于购置船舶新产品开发和设计使用的软硬件设备。

① 硬件购置明细

名称	型号	单价 (万元)	数量	单位	小计 (万元)
台式电脑	DELL 系列	0.60	180	套	108.00
笔记本电脑	DELL 系列	1.20	30	套	36.00
数据库服务器	DELL PE2900 选配	10.00	1	套	10.00
应用服务器	DELL R900 选配	30.00	3	套	90.00
磁盘阵列柜	DELL IPSAN	15.00	3	套	45.00
图形工作站	DELL 系列	10.00	35	套	350.00
投影机	SHARP 商务投影	1.00	3	套	3.00
视频会议系统	H3C 解决方案	10.00	2	套	20.00
大屏幕显示系统	SHARP 52'	2.00	4	套	8.00
大幅数码复合机	Oce TDS700	30.00	1	套	30.00
高速数码复合机	SHARP 系列	6.00	1	套	6.00
中速数码复合机	SHARP 系列	3.00	3	套	9.00
不间断电源系统	APC UPS	50.00	1	套	50.00
精密空调	爱默生系统	30.00	1	套	30.00
网络设备	H3C 解决方案	150.00	1	套	150.00
模拟语音系统	松下解决方案	20.00	1	套	20.00
合计					965.00

②软件购置明细

项目	单价 (万元)	数量	单位	小计 (万元)
总体性能计算软件(NAPA)	60.00	4	套	240.00
波浪载荷及运动分析软件(SEASAM)	120.00	1	套	120.00
结构有限元分析计算软件(NASTRAN)	70.00	2	套	140.00
三维结构设计软件(NAPASTEEL)	50.00	2	套	100.00
三维船体及机电设计软件(TRIBON)	180.00	3	套	540.00
AUTOCAD	2.00	50	套	100.00
操作系统	0.30	180	套	54.00
MS-OFFICE 系统	0.35	180	套	63.00
杀毒系统	0.15	180	点	27.00
信息管理平台	0.50	180	点	90.00

信息安全系统	0.20	180	点	36.00
合计				1510.00

6、市场前景分析

（1）国家政策对造船工业的扶持

船舶工业是一个信息、技术、资金和劳动力密集型行业，尤其适合在中国这样一个具有一定工业化基础，且具备丰富的劳动力资源和海洋水域资源的发展中国家发展，船舶工业也是我国为数不多的几个具备了较强国际竞争能力的外向型产业之一。

中国政府大力支持造船工业的发展，2006年9月经国务院批准，国家发展改革委、原国防科学技术工业委员会联合发布了《船舶工业中长期发展规划（2006-2015）》，将造船工业作为国家发展的战略产业，重点支持。

2009年2月国务院发布的“船舶工业调整和振兴规划”2009年6月发布的《船舶工业调整和振兴规划实施细则》（以下简称“《细则》”），进一步明确了船舶工业的战略地位，提出了船舶工业的战略目标，要求我国船舶工业尽快提高自主创新能力，强化核心竞争力，并对如何振兴我国船舶工业提出了相应的政策措施，在政策上给予重点扶持。

“船舶工业调整和振兴规划”及其《细则》的实施，对我国船舶工业的振兴将起到积极的推动作用。国家政策对造船工业的扶持是中国造船工业发展的有力保障，造船工业的发展必然带来以船舶设计为核心的船舶科技的全面发展。

（2）中国正在成为世界造船工业中心

船舶设计的服务对象为造船工业、海洋工程装备制造业、航运业、石油公司、政府海事机构、港航企业等，船舶设计企业必须贴近造船企业和海洋工程装备制造企业、海岸线和大江大河沿线。因此，哪里岸线资源优越、哪里船舶工业和海洋工程装备制造业发达，哪里的船舶设计市场就兴盛。

几十年来，世界造船工业和海洋工程装备制造业经历了两次大转移：一是造船中心从西欧向东亚转移，这一过程已基本完成；二是东亚内部的产业转移，随着中国造船业的崛起，世界船舶市场份额呈现由日、韩向中国转移的趋势，这一过程正在进行。

目前东亚已成为世界造船业中心，但东亚内部造船工业的结构也在发生变

动。日本虽处于世界造船业领先地位，但日本造船业的发展近几年来遇到了许多问题：造船人员后继力量不足、人工费昂贵等。韩国造船业过去几十年发展很快，但韩国造船业在发展过程中也遇到了制约瓶颈，主要是国内岸线资源不足、技术人员与生产工人相对短缺、人工费上涨较快等。与此同时，中国造船业由于具备多方面的比较优势，取得了长足发展。从2003年起，我国造船完工量、新接订单量和年底手持订单量三大指标已全面超过欧洲造船国家的总和，与日本、韩国的差距大幅缩小，并在油船、散货船、集装箱船三大主流船型市场位居世界第二。

由于世界造船业向中国的转移，中国大力支持造船行业的发展，因此中国的造船行业前景良好。与造船行业紧密相关的船舶设计行业也将有着广阔的发展空间，因此本项目将具有良好的经济效益和社会效益。

7、效益测算

根据上海投资咨询公司编制的项目可行性研究报告，本项目计算期为 10.5 年（含 0.5 年建设期），预计项目在建设后的 6 个月开始产生营业收入，3.5 年后达到预计生产规模。计算期内，所得税后财务内部收益率为 26.20%，财务净现值为 7,955 万元（ $i=10\%$ ），静态投资回收期 4.6 年（含建设期 0.5 年）。达产年平均收入为 8,425 万元，年平均净利润为 2,457 万元，税后投资利润率 33.7%。

（二）海洋工程设计中心一期工程项目

1、项目概况

本项目拟从佳豪船舶原有的船舶研发及设计队伍中抽调部分具有海洋工程设计经验的优秀员工，结合原海事工程部，并引进具有相关专业背景人员，同时从海外高薪聘请海洋工程领域知名的优秀专家，分 3 年逐步实施，预期 3 年内新增员工 135 人。

2、项目实施的背景

（1）海洋工程与海洋经济的发展

全球海洋面积约为 3.62 亿平方公里，约占地球表面积的 70.9%。海洋蕴藏着丰富的资源，随着陆地资源的日趋枯竭，人类的生存和发展将越来越多地依赖海洋。加强对海洋资源和空间的开发利用、发展海洋经济已成为各沿海国家的发展战略之一。目前，在海洋资源开发中，除开发海洋鱼类、养殖及生物资源外，勘探开发海洋海底油气资源也具有相当重要的地位。开发海洋石油、天然气资源

是世界油气工业发展的重要趋势。目前世界上各沿海国家纷纷加快了对海洋高新技术的开发，海洋环境探测、海洋资源调查、海洋油气开发正成为世界高新技术竞争的热点。海洋经济也成为经济发展的新增长点，海洋工程和海洋开发业作为未来世界经济的支柱产业发展潜力非常巨大。

海洋油气资源的开发一直得到我国政府的重视和支持，为了加快海洋油气资源的开发，我国自“七五”至今，都有专项拨款鼓励支持海洋工程装备和海洋工程船舶的研发和技术提高。国家 863 计划也包括了海洋工程装备和海洋工程船等多个项目。2003 年我国颁布的《全国海洋经济发展规划纲要》中明确提出，要大力发展海洋石油天然气业、沿海修造船业等支柱产业。2009 年 2 月，国务院常务会议审议通过的《船舶工业调整振兴规划》，指出：要发展海洋工程装备，在新增中央投资中安排产业振兴和技术改造专项资金，支持高技术新型船舶、海洋工程装备及重点配套设备研发。2009 年 6 月发布的《船舶工业调整和振兴规划实施细则》明确提出：加快自主创新，发展海洋工程装备；加大技术改造力度，加强关键技术和新产品研究开发，提高船用配套设备水平，发展海洋工程装备，提高国际竞争力；2011 年，海洋工程装备市场占有率达到 10%；支持造船企业研究开发新型自升式钻井平台、深水半潜式钻井平台和生产平台、浮式生产储卸装置、海洋工程作业船及大型模块、综合性一体化组块等海洋工程装备；鼓励研究开发海洋工程动力及传动系统、单点系泊系统、动力定位系统、深潜水装备、甲板机械、油污水处理及海水淡化等海洋工程关键系统和配套设备。

（2）海洋工程设计的技术特点

目前国内很多设计公司尚不具备从事海洋工程设计的能力，主要是由于海洋工程项目具有以下特点：

①技术涉及面广

海洋工程涉及多门工程专业技术，包括船舶工程、海洋环境、结构力学、流体力学、钢结构、工程计算技术、机械、电气和特种工艺等多个方面。

②可靠性、安全性要求严格

海洋工程产品本身在恶劣的自然环境下工作，安全性非常重要。由于大多数海洋工程生产装备均具有可移性和运动性的特点，在迁移、就位、作业和自存等过程中的复杂情况较多。特殊的工作环境和作业特点要求设备的停机率极低，设

备运行的可靠性、安全性在设计与生产中有严格的要求。

③设备成套性强

海洋工程设备作业地点在大海大洋中，特殊的工作环境致使在油田或平台上进行成套系统匹配试验的可能性较小，提供经过匹配实验的成套装备，已成为海洋工程的显著特征。

④建造工艺要求高

一般船舶建造考虑 25 年一遇的恶劣环境，而海洋工程产品需要考虑百年一遇的恶劣环境，对焊接、探伤、安装、调试等工艺要求非常高，对机、电等专业的自动化要求也较高，特别是在深海以及恶劣海况区域，需要使用特种设备来提高安全性、稳定性以及效率。

与国外知名设计公司相比，目前国内的技术力量相当有限，高端产品以及关键技术还被国外垄断。

因此，本项目的建设对发展海洋工程装备和配套船舶具有重要意义，符合国家发展海洋经济的相关规划及产业政策，可以促进我国海洋工程装备和海洋工程船舶设计技术的发展和提高，填补国内设计公司在海洋工程领域的部分空白。

3、项目实施基础

（1）技术基础

本公司成立以来一直致力于海洋工程装备和海洋工程船舶技术的研究、开发设计及产业化工作，已掌握了多项关键技术：

①海洋工程平台设计技术

- 平台升降技术
- 大开口船体结构强度核抗扭技术

②海洋铺管船设计技术

- 海洋铺管船的总体布置技术
- 海洋铺管船生产流程设计技术

③混凝土搅拌船绿色环保设计技术

④千吨级以下海洋起重铺管船设计技术

- 局部强度计算软件开发技术
- 锚泊定位系统设计技术
- 起重兼打桩多功能性能设计技术

（2）主要海洋工程案例

①起重船

本公司在 2005-2008 年间就相继完成了 500t 起重船、350t 全回转起重船、200t 起重船、150t 全回转起重船等产品的设计工作。

②铺管船

本公司已承担并完成了多个项目设计工作，代表性的有 800t 起重铺管船和 3,000t 起重铺管船等。

③平台供应船

本公司已覆盖 1600kW 至 4000kW 远洋作业船，同时也有 8160kW 和 12000KW 两型产品，并有 58m 三用拖轮，可兼作拖带作业船、起锚船、供应船。由本公司设计并已交付使用的 12000kW 平台供应船，配有 3 级动力定位和首尾侧推，是平台供应船的前沿产品。未来，本公司在平台供应船方面将继续承接大功率、高配置、高附加值的前沿产品，同时，逐步由详细设计向基本设计延伸，并结合本公司已有的生产设计能力，使产品覆盖平台供应船设计服务链的全部内容。

（3）技术创新优势

①依托国内院所自主创新

中国船舶工业集团公司第 702 研究所是国内专门从事各类海洋工程装备和海洋工程船及性能研究的知名的水动力研究所，技术力量雄厚、试验设备齐全完整。本公司已与该研究所签署了合作协议，建立了战略合作关系，充分发挥其擅长船型和性能研究的优势，为技术创新奠定了基础，创造了条件。本公司与武汉船舶学院合作，共同开展技术研究，并进行广泛的技术交流与人才培训工作，为本公司的人才培养和输送提供了可靠的保证。此外，本公司还与浙江省海运集团公司、振华港机及一些海洋工程装备和船舶建造企业等加强合作，发挥各自优势，以推动海洋工程装备和海洋工程船舶及相关的配套设备的设计技术创新及产业发展。

②引进技术再创新

本项目建成后，将和国外一流设计公司开展项目合作，结成联合体，合作开发产品，锻炼队伍，从而形成独立的设计和研发能力。同时加强同船级社的合作，寻求支持。

③设计管理体系创新

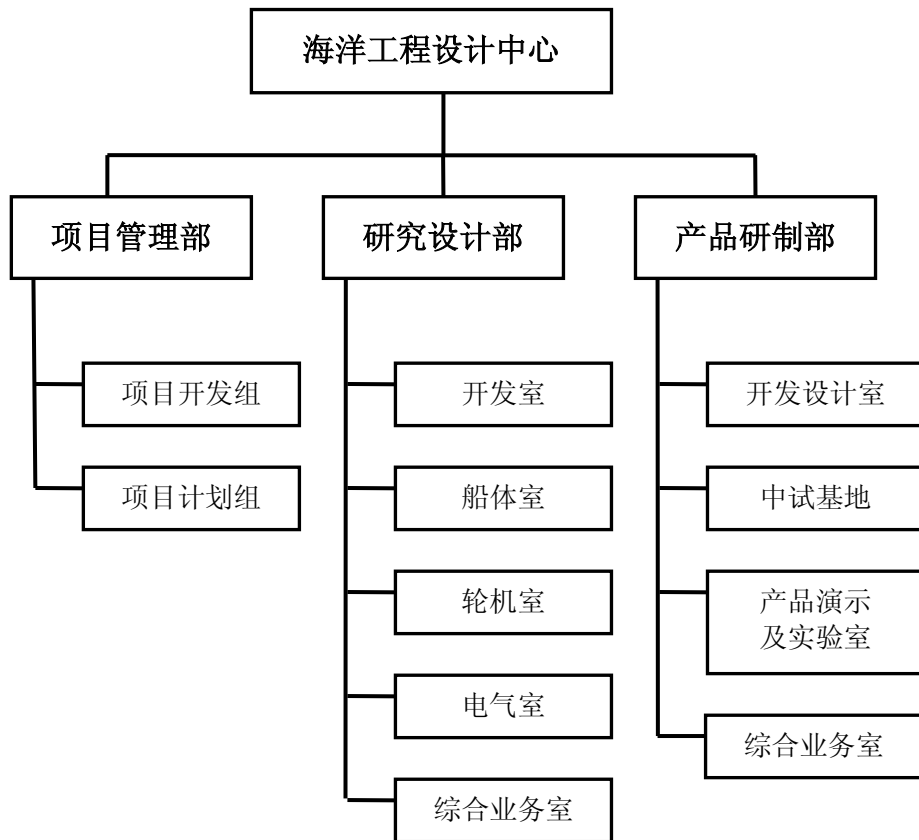
本公司将结合海洋工程附加值高，定制产品占多数，且同海洋工程船舶或平台主体联系密切的特点，考虑到现有的配套厂商技术力量与产能严重不足，因此设置产品研发部（含中试基地），主要从事部分配套产品的研发和试验，并申请专利，向配套生产厂商提供技术支持服务。

4、项目建设内容与目标

本项目一期工程建设内容包括海洋工程产品设计和海洋工程配套设备研制。

（1）项目组织结构

本项目在公司原有海事工程部人员 20 人的基础上，计划在三年内人数扩充至 155 人。二级部门包括研究设计部、产品研发部（含中试基地）和项目管理部。组织结构图详见下图：



各部门职能和定位如下：

项目管理部负责管理中心合同的执行情况以及质量、进度、费用控制。项目启动初期负责同客户的联系工作，统一安排项目经理，并同各部门协调项目组人员，考核项目经理的工作。

研究设计部负责研发新产品、支持与管理部内人力资源、保证专业图纸质量、控制项目计划、突出科室的基本建设。

产品研制部负责海洋工程专项配套设备的开发、配合海洋工程设计并从事部分配套产品的研发和试验并申请专利，向配套生产厂商提供技术支持服务。

（2）海洋工程产品设计

3年内海洋工程设计中心建设初步成形，加强支柱船型的开发设计，将平台供应船系列化，铺管船、远洋起重船从二轮设计向一轮设计延伸，从而具有独立开发设计的能力。

依照用户的海洋工程产品需求，按设计任务书的要求承担海洋工程产品的设计，分阶段按时保质向用户指定的建造方提供产品设计图纸。可分为船型研发，

合同设计，详细设计和生产设计四大阶段。

（3）海洋工程配套设备研制

根据海洋工程通用化设备较少，专用化设备较多的技术特点，本项目专门组建海工产品的研制技术队伍，以提高本项目海洋工程船舶设计力量的市场竞争优势。在海洋工程产品设计方面主要依靠自主研发、设计，收取设计服务费用。除了配合海洋工程项目的设计外，还从事特种设备的产品研制、专业开发。

结合海洋工程配套设备技术附加值高，定制产品占多数，且同海洋工程船舶或平台主体联系密切的特点，且目前现有的配套厂商技术力量与产能严重不足，因此设置产品研制部（含中试基地），主要从事部分配套产品的研发和试验，并申请专利，向配套生产厂商提供技术支持服务。

（4）建设规模和达纲计划

本项目建成后，达纲年海洋工程设计产值将达到 8,000 万元，分三年达纲。达纲计划详见下表：

单位：万元

船型	设计量	产值		
		第一年	第二年	第三年
三用工作船/专用船系列	5 型	500	800	1,500
海洋铺管船系列	3 型	900	1,800	2,100
多用途起重作业船	1 型	900	1,600	2,500
FPSO（储油船）	1 型	0	500	800
海洋平台分包项目（生活模块等）	2 项	0	200	800
专用产品等设计项目	10 项	50	150	300
合计		2,350	5,050	8,000

5、投资估算

（1）投资概算

根据上海投资咨询有限公司编制的项目可行性研究报告，本项目预计总投资为 7,093 万元，其中建设投资为 6,378 万元，铺底流动资金为 715 万元，其中购置生产用房的 2,325 万元已以自有资金投入，剩余 4,768 万元拟使用募集资金投资。具体投资计划如下：

序号	工程或费用名称	投资金额 (万元)	占项目投资比 例 (%)
----	---------	--------------	-----------------

一	建设投资	6,378.00	89.92%
1.1	购置生产用房	2,325.00	32.78%
1.2	智能化办公场所建设费用	530.00	7.47%
1.3	软硬件设备购置费	2,563.00	36.13%
1.3.1	软件费	1,503.00	21.18%
1.3.2	硬件设备购置费	1,060.00	14.94%
1.4	项目建设期费用	690.00	9.73%
1.4.1	前期研发费用	500.00	7.05%
1.4.2	前期工作费	120.00	1.69%
1.4.3	前期培训费用	70.00	0.99%
1.5	基本预备费	271.00	3.82%
	建设投资小计	6,378.00	89.92%
二	铺底流动资金(按经营期首年流动资金量计算)	715.00	10.08%
	总投资(一+二)	7,093.00	100.00%

(2) 购置生产用房与智能化办公场所建设费用

①购置生产用房费用

本公司拟以位于上海漕河泾开发区松江高科技园区内的一栋研发楼中的部分楼层作为本项目的建设用房。本公司已以自有资金购入本研发楼的一、二、七、八层，按照购房合同约定，该研发楼已于2008年8月交付，本项目位于第一、二、八层，建筑面积为3,642平方米，总价为2,325万元。

②智能化办公场所建设费用

智能化办公场所建设包括对购置的生产用房进行改造装修、购置办公用具、智能化与网络化建设等。

(3) 软硬件购置明细

本项目软硬件购置分三个部分：一是用于购置海洋工程设计中心建设用房；二是用于智能化办公场所建设；三是用于购置海洋工程新产品开发和设计使用的软硬件设备。

①硬件购置明细

名称	型号	单价 (万元)	数量	单位	小计 (万元)
台式电脑	DELL 系列	0.60	135	套	81.00

笔记本电脑	DELL 系列	1.20	10	套	12.00
应用服务器	DELL 机架系列 选配	6.00	5	套	30.00
图形工作站	DELL 系列	10.00	10	套	100.00
磁盘阵列柜	DELL IPSAN	15.00	2	套	30.00
磁带机	DELL TL2000 选配	6.00	1	套	6.00
投影机	EIKI 工程投影	3.00	1	套	3.00
视频会议系统	H3C 系统	10.00	1	套	10.00
大屏幕显示系统	SHARP 52'	2.00	4	套	8.00
高速数码复合机	SHARP 系列	6.00	1	套	6.00
中速数码复合机	SHARP 系列	3.00	3	套	9.00
网络设备	H3C 解决方案	120.00	1	套	120.00
模拟 语音系统	松下 解决方案	20.00	1	套	20.00
视频监控系统	VIVOTEK	50.00	1	套	50.00
门禁系统	RCE 解决方案	15.00	1	套	15.00
广播系统	CDKE 解决方案	15.00	1	套	15.00
空调系统	大金 VRVIII 空调	300.00	1	套	300.00
试验专用设备		200.00	1	套	245.00
合计					1060.00

②软件购置明细

项目	单价 (万元)	数量	单位	小计 (万元)
总体性能计算软件(NAPA)	60.00	3	套	180.00
波浪载荷及运动分析软件(SEASAM)	120.00	2	套	240.00
动力定位能力分析软件	60.00	1	套	60.00
导管架下水分析计算软件(OSFAC)	50.00	2	套	100.00
结构有限元分析计算软件(NASTRAN)	70.00	1	套	70.00
三维结构设计软件(NAPASTEEL)	50.00	1	套	50.00
三维船体及机电设计软件(TRIBON)	180.00	3	套	540.00
AUTOCAD	2.00	30	套	60.00
操作系统	0.30	135	套	40.50
MS-OFFICE 系统	0.35	135	套	47.25
杀毒系统	0.15	135	点	20.25
信息管理平台	0.50	135	点	67.50
信息安全系统	0.20	135	点	27.00
合计				1502.50

6、市场前景分析

本项目符合海洋经济发展的要求、市场前景广阔，具有显著的经济效益和社会效益。

(1) 海洋油气开发现状及发展趋势

①世界海洋油气开发

世界上已探明的海上石油、天然气储量分别占地球石油、天然气总储量的34%和26.1%。全球海洋石油产量在2000年已达到世界石油总产量的39%，目前

全球油气地质资源勘探中海洋石油储量所占比重越来越大。随着浅海开发工程日益饱和，深水和超深水海域的油气资源正成为世界沿海国家竞相开发的热点。

②我国海洋油气开发

我国大陆海岸线长达 18000 多公里，管辖的海域近 300 万平方公里，是一个独立的蓝色经济带，有着丰富的海洋资源。无论是海洋油气与矿产资源的开发、海洋生物资源及海水资源的开发和利用，还是海洋运输和海洋空间的利用与开发都依赖于海洋工程的发展。因此，发展海洋工程，对开发海洋资源，发展海洋经济，具有重大的战略意义。

中国近海石油约有 240 亿吨资源量，14 万亿立方米天然气资源量。受多种因素的影响，目前我国海洋石油发现率仅为 18.5%，天然气的发现率为 9.2%，极具开发潜力。

自改革开放以来，我国海上石油事业发展迅猛，海洋石油的产量大幅度增长。到 20 世纪末，我国共与 20 多个国家和地区的 40 多家公司签订了近百个石油合同和协议。海上已有多个合作开发的油气田投入生产，部分油气田正在进行开发建设，或者正在进行开发前期的准备工作。但是，受客观条件限制，近年来我国仅在珠江口、琼东南等盆地 200 米以下的水域探索，而对南海主体的深水区，还仅仅进行了路线勘查和局部地区的地球物理普查。

2003 年中国海洋石油产量为 2090 万吨，比上年增长 4.2%，占中国石油总产量的 13%。2005 年，海洋石油产量突破 3000 万吨，比上年增长 11.5%，海洋天然气产量达 62.7 亿立方米，比上年增长 2.3%；海洋油气业总产值 739 亿元，增加值 467 亿元，比上年增长 17.9%。2008 年，海洋油气业实现增加值 874 亿元。“十一五”期间，我国海洋石油开发迎来一个高速发展期，2010 年将达到 4000 万吨。我国三大石油公司在“十一五”规划中，也都重点提出要加大投入力度，积极开展海上特别是深海油气的开发利用，为我国的海上油气开发提供了新的发展机遇。

尽管我国在一些比较先进的油气开发装备方面已实现国产化，但绝大部分关键技术仍然没有掌握，国内厂商基本停留在钻采平台的制造上，相关配套技术滞后，设备绝大多数由国外建造配套，严重制约了海洋油气的大规模开发。由于技术装备落后，目前我国海洋油气资源开发仍主要集中在 200 米水深以下的近海海

域，尚不具备超过 500 米深水作业的能力，深海油气的规模开发几乎处于空白状态。

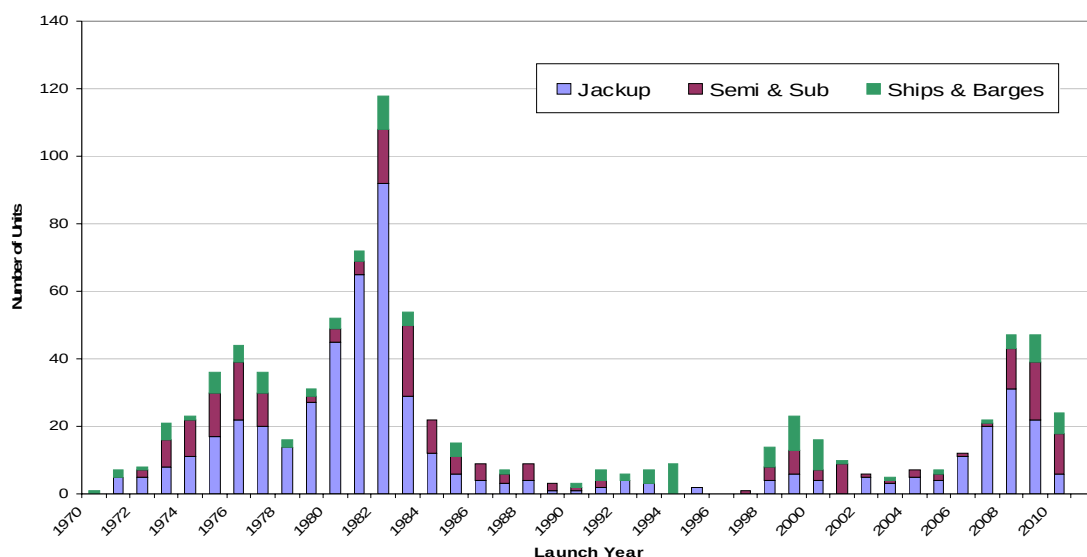
（2）海洋工程需求分析

①全球海洋工程产品市场

随着海洋油气开发的不断深入，海上工程作业量不断增加，对各种海上工程装备的需求日益增多。2005 年～2009 年全球海洋石油工程产品分布情况详见下表：

项 目	非洲	欧洲	拉美地区	亚太地区	中东地区	总计
桩基式平台（座）	207	114	187	395	139	1042
其他固定式平台（座）	3	5	26	8	4	46
重力平台（座）	1	3	11	6	4	25
硬管铺设（公里）	9236	17222	12352	17265	8641	64716
软管铺设（公里）	308	477	1669	242	92	2788
水下井口（个）	851	796	846	369	32	2894
Spars（个）	5	0	4	6	0	15
TLPs（座）	0	0	4	1	0	5
其他浮式（个）	6	2	5	12	7	32

此外，在二十世纪八十年代初，海洋工程产品的交付使用达到了历史的波峰，这些产品服役期即将超过 25 年。随着海洋平台的更新换代，废旧平台的拆除以及新建平台的安装孕育着广阔的海洋工程及相关配套业市场，海洋工程将迎来前所未有的发展新高潮。1970 年-2010 年海洋工程产品交付情况详见下图。



因此，在今后较长的一段时间内海洋工程将保持旺盛的市场需求，市场前景看好。主要海洋工程产品的市场需求情况大致如下：

A、海洋石油钻井平台和相关设备市场

海洋石油平台是用于海底石油勘探、开采的海上钢质建筑物，除钻井外，这些平台还可用于采油、贮油、生活设施、供应、辅助、海上码头等。据有关资料预测，未来 5 年海洋油气开发将继续保持活跃，海洋油气平台的需求也将保持较高的水平，特别是超大工作水深的半潜式平台、常规悬臂自升式平台市场需求将呈现出繁荣的景象。同时，据统计分析，全球大约 40% 的在用的海洋石油平台的年龄超过 20 年，其中相当一部分将在未来 5 年内更新，即每年大约需要更新 50 余座海洋油气平台。因此，未来海洋石油钻井平台和相关设备存在着巨大的市场空间。

B、海洋浮式生产设备

海洋浮式生产设备目前主要包括 FPSO(浮式生产储油卸油船)、FSO(浮式储油卸油船)、半潜式平台、Spar(浮式独柱平台)以及 TLP(张力腿平台)。

根据海事研究机构 DW 公司的预测，今后 5 年内，全世界对浮式生产系统的新增需求将达到 120 座，总投资额预计将达到 320 亿美元。其中 FPSO 仍将是全球浮式生产系统市场的建造热点，新增需求将达到 84 座，投资额约为 210 亿美元，占全部浮式生产系统投资的 68%。

C、起重船市场

远洋起重船是典型的大型海洋工程产品，是海上气油田开发、港口工程、桥梁工程、打捞工程等海事工程不可缺少的工具，直接关系一个国家对海洋资源的驾驭能力。近年来，随着海洋石油开发、大型海上工程建设、沿海风电设备安装和海难救助事业的发展，大型远洋起重船的需求迅猛增长。

D、铺管船市场

铺管船是配合海洋平台，在海底铺设管线将油气输送至陆地的特种船舶，铺管船分为浅水铺管船和深水铺管船两大类，目前国内市场上绝大部分铺管船还只是浅水铺管船，一般作业水深 300m 以下，主要用于东海，南海浅海 300m 内水深的生产任务。但随着海洋开发逐步向深水转移，2000-3000 米的深水油田正大量开发及建设，铺管船有着广阔的市场前景。

E、平台供应船市场

随着海洋平台数量的逐年递增以及浅海向深海的延伸，海洋工程对平台供应船的需求日益增加。同时，平台供应船的功能以及种类正不断扩展，目前平台供应船分为起锚船、拖船、救助船、顶推船等。同时该型船舶也在向多功能型发展，如集输送、拖带、起锚于一身的三用工作船，还有一些满足船东特定需要的定制产品。与此同时，目前市场对平台供应船的要求也逐年提高，如平台辅助安装船以及救助船正逐步转型为电力推进并采用动力定位的新一代平台供应船，该船型技术附加值较高，自动化程度高于传统的柴油机推动供应船，同时因其采用全回转电力推进器且通常配有首尾侧推，其灵便性与机动性大大提高。考虑到远洋作业需要，新一代大平台供应船尺度正逐步扩大，以适应远洋恶劣的海况以及增加续航力，同时对船舶性能指标提出了更高的要求。

②国内海洋工程产品市场

我国海上油气开发持续加速，对海上工程装备需求不断加大。美国能源信息署认为，中国南海拥有丰富油气资源，相当于另一个波斯湾，油气资源量的估计为 147 亿吨，天然气 2000 万亿立方米。但是，80 年代以来，我国在南中国海的联合勘探和生产仅限于 300 米以内水深范围内开展。如果向 500-3000 米水深海域拓展，可开发价值超过 20 万亿元人民币。这不仅需要提高我国深海域油气勘探技术，同时也需要大量海上工程设备。随着中国南海、东海、渤海各地油气开发项目的加速，将对海洋工程船舶形成长期持续性需要，大力开发海洋工程产品已经迫在眉睫。2006-2010 年国内海洋石油工程建设量详见下表：

地区	导管架（座）	组块（座）	终端	FPSO/单点（个）	海管（公里）	水下井口（个）
天津	32	33	1	3	485	0
深圳	7	7	0	4	228	22
湛江	18	18	2	1	423	5
上海	7	7	0	1	170	2
总计	64	65	3	9	1306	29
投资总额：441 亿元						

国内从事海洋油气资源开发的大型企业，对海洋工程建设的需求不断增长，为海洋工程产品、装备提供了很大的市场空间。

(3) 市场竞争情况分析

①国外竞争对手

海洋工程装备是具有高风险、高技术附加值的产品。国内从事海洋工程装备开发设计的设计院及公司很少，海洋工程装备和海洋工程船舶设计技术主要集中在美国、瑞典、荷兰和挪威等国际上具有较高知名度的专业开发设计公司中，例如挪威的 Aker Kvaerner 公司，荷兰的 Gusto 公司，美国的 Friede & Goldman 公司等。各种产品已逐渐形成系列，如半潜式平台的“BINGO”系列、“GVA”系列等，张力腿平台的“Seastar”系列、自升式平台的“JU2000”系列（美国 Friede&Goldman 公司）和“CJ50”系列（荷兰 GUSTOMSC 公司）等。也有许多公司在某一型船上具有强大的实力，如 ROLLSROYS 的工程船、VICSANIVIC 的平台供应船、SAS 的铺管船。

这些公司都掌握着海洋工程装备和海洋工程船舶的关键技术和专利，有不少具有丰富实践经验的高级技术人员。他们在国际海洋工程市场上一直占有大部分市场份额，一些技术难度较高的海洋工程装备和海洋工程船舶基本都由国外公司负责第一轮设计（基本设计），再由国内设计公司进行第二轮设计（详细设计）和第三轮设计（生产设计）。

②国内竞争对手

A、中国船舶及海洋工程设计研究院（708 所）

该所创建于五十年代初，现隶属于中国船舶工业集团公司，是中国船舶行业内成立最早，规模最大，成果最多，技术力量最雄厚的船舶及海洋工程设计研究开发机构。其在国内最早从事海洋工程装备研究设计，曾研究开发出自升式钻井平台、半潜式钻井平台、坐底式钻井平台、平台生产模块、平台生活模块，以及从几万吨至三十万吨浮式生产储油轮，也研究开发出三用工作船、大型起重铺管船、万吨级挖泥船等多种海洋工程船舶。在国内海洋工程装备和海洋工程船舶研究设计市场中占有较大的份额。

B、上海船舶研究设计院

该院成立于六十年代，现也隶属于中国船舶工业集团公司，其规模、成果和技术力量仅次于 708 所，该设计院以从事常规运输船舶和工程船舶的研究设计为主。参与海洋工程装备和海洋工程船舶研究开发设计时间并不长，主要设计一些海洋工程船舶，如三用工程船，平台守护兼消防船等。其在海洋工程装备和海洋

工程船舶研究开发设计市场中具有一定竞争力。

C、大型船舶建造企业的设计研究所

国内大型国企船舶建造厂内均设有船舶或海洋工程设计研究所。这些部门虽然亦从事海洋工程装备和海洋工程船舶设计工作，但很少直接参与海洋工程装备和海洋工程船舶开发设计业务的竞争，它主要为本企业已承接建造的海洋工程项目提供配套服务，根据本企业具体情况对该项目进行施工工艺设计或生产设计。

此外，国内从事海洋工程设计的其他民营企业多为近年成立，规模小，产品单一，主要从事制造业的配套且配套能力不强。

7、效益测算

根据上海投资咨询公司编制的项目可行性研究报告，本项目计算期为 10.5 年（含 0.5 年建设期），预计项目在建设后即开始产生营业收入。计算期内，所得税后财务内部收益率为 23.4%，财务净现值为 6,506 万元（ $i=10\%$ ），静态投资回收期 5 年（含建设期 0.5 年）。达产年年平均收入为 8,000 万元，年平均净利润为 2,169 万元，税后投资利润率 30.6%。

四、新增固定资产折旧和无形资产摊销对公司经营业绩的影响

公司本次发行募集资金有一部分将投资于房屋与建筑物、硬件设备等固定资产及设计软件等无形资产以及筹建费用，新增固定资产的折旧和摊销费用将对本公司经营业绩产生一定影响。项目建成后每年新增“折旧+摊销”为 1,021 万元，具体如下表：

单位：万元

船舶工程设计中心						
序号	项目	原值	年限	残值率	年折旧额	年摊销额
1	固定资产建安部分	2,456	20	5%	117	
2	固定资产设备部分	2,599	10	5%	247	
3	其他前期费用摊销	1,601	10	0		160
	小计	6,656			364	160
海洋工程设计中心						
序号	项目	原值	年限	残值率	年折旧额	年摊销额
1	固定资产建安部分	2,441	20	5%	116	
2	固定资产设备部分	2,691	10	5%	256	
3	其他前期费用摊销	1,246	10	0		125

	合计	6,378			372	125
	合计	13,034			736	285

由于发行前，本公司的折旧与摊销费用较小，募集资金投资项目新增的折旧与摊销规模较大，将有可能影响公司的利润率。同时，根据本公司特点，影响利润的其他因素，如职工薪酬、期间费用等，而职工薪酬、期间费用等，与营业收入的比例变化不大。因此，新增加的折旧与摊销是影响发行后公司利润率的主要因素。

假设募集资金投资后，原有业务的利润率保持在 2008 年的水平，以公司 2008 年度营业收入 11,481.92 万元和扣除营业外收支净额后的净利润 3,527.16 为基数，计算出的 2008 年公司净利润率为 30.71%。

按照募集资金投资项目可行性研究报告的预测数据，本公司募集资金项目投资后的第 1 年、第 2 年、第 3 年的净利润率分别为 5.31%、10.97%、28.16%。因此募集资金投入后的第 1 年和第 2 年，折旧和摊销对利润率有一定的影响，但随着募集资金投资项目全面产生效益，项目利润率在第 3 年上升到 28.16%以上，接近发行前的水平。发行后前 3 年的利润率具体数据见下表：

	发行后第 1 年	发行后第 2 年	发行后第 3 年及以后
新增折旧与摊销额(万元)	1,021.00		
新增营业收入(万元)	5,670.00	9,200.00	16,425.00
新增净利润(万元)	301.00	1,009.00	4,626.00
募集资金项目净利润率	5.31%	10.97%	28.16%

如果假设公司原有业务的利润率与 2008 年保持一致，则募集资金投资项目实施后公司总体的利润率如下表：

	发行后第 1 年	发行后第 2 年	发行后第 3 年及以后
新增折旧与摊销额(万元)	1,021.00		
营业收入总额(万元)	17,151.92	20,681.92	27,906.92
净利润总额(万元)	3,828.16	4,536.16	8,153.16
公司利润率(%)	22.32%	21.93%	29.22%

注：上表营业收入总额，是在 2008 年公司营业收入的基础上，加上募集资金历年产生的营业收入；上述净利润总额指标，是在公司 2008 年扣除非经常性收支净额后的净利润的基础上，加上募集资金项目历年产生的净利润计算得出。

募集资金投资项目实施后的第一年和第二年，公司的利润率有一定幅度的下降，但募集资金投资项目全部达产后，公司的利润率将接近 2008 年的水平。

由此可见，由于折旧和摊销的增加，本公司存在短期内募集资金项目的利润率和公司总体利润率下降的风险。但是，从中长期来看，随着募集资金项目产生了良好的效益，折旧和摊销将不存在不利影响，项目的利润率接近公司原有业务的利润率。因此，折旧与摊销仅对公司利润率短期内有影响，长期来看，公司利润率变化不大。

五、募集资金运用对公司主要财务状况及经营成果的影响

（一）本次募集资金运用后对公司财务状况的影响情况

1、对净资产和每股净资产的影响

本次发行募集资金到位后，公司的净资产和全面摊薄的每股净资产将大幅度增长，能够大大增强本公司的经营实力和抗风险能力。

财务指标	2009年6月30日	发行后
股本（万股）	3,780	5,040
净资产（万元）	10,276.48	21,126.88
每股净资产（元/股）	2.72	4.19

注：1）发行后的净资产按2009年6月30日净资产加上本次募集资金项目总投资额，并扣除本公司以自有资金投入部分，发行费用按照募集资金总额的10%考虑；2）本次发行1,260万股。

本次发行募集资金到位后，公司的净资产和全面摊薄的每股净资产将大幅度增长，能够大大增强本公司的经营实力和抗风险能力。

2、对资产负债率及资本结构的影响

本次发行募集资金到位后，在公司负债额不变的情况下，公司资产负债率将有所下降，有助于提高公司资本实力。同时，公司募集资金项目实施后，公司固定资产规模有较大幅度的增长，公司债务融资能力增强，公司可以通过主动负债扩大资金来源并改善资本结构。

（二）募集资金项目的运用对本公司经营成果的影响

若募集资金项目能按时顺利实施，将有助于扩大公司的设计产品范围，使公司真正成为船舶设计产品的全面提供者，同时公司的船型研发、设计水平也将得到较大提高，市场竞争能力、市场开拓能力都将得到较大幅度的提升，从而进一步提高公司的经营规模、盈利能力和抗风险能力。

1、募集资金运用对产能和生产效率的影响

	2008年度/年底	募集资金项目全部达产后
--	-----------	-------------

		新增数量	总量
设计业务收入（万元）	10,520.27	16,425.00	26,945.27
设计人员数量（人）	357	315	672
人均产值（万元/人）	29.47	52.14	40.10

注：1）仅考虑全面达产年度的人员，不考虑以后人员变动的影响；2）达产年度内现有业务发展维持2008年的水平。

2009年6月30日，公司研发设计人员总数为357人，2008年实现设计业务收入10,520.27万元，人均年产值约为30万元；本次募集资金项目共需新增设计人员315人，项目完全达产后的新增销售收入16,425万元，人均产值约52万元；达产后公司全体设计人员的人均年产值约为40万元。因此，募集资金运用能够提高公司的产能和生产效率。

2、募集资金项目的运用对本公司经营成果的影响

（1）募集资金项目的运用对营业收入、净利润和每股收益的影响

按照预测，船舶工程设计中心项目投入完毕且完全达产后，本公司年新增收入8,425万元，新增净利润2,457万元，海洋工程设计中心项目投入完毕后，本公司年新增收入8,000万元，新增净利润2,169万元。两个项目的建成运营，还能增强公司总体竞争力，提高公司设计业务的附加值，提升公司的市场知名度；同时，也能有效带动本公司船舶工程监理等下游业务的发展，能够进一步扩大本公司的经营规模。假设发行前的营业收入与利润总额与2008年相同，则募集资金投资项目实施后公司的收入、净利润和每股收益情况如下表：

财务指标	2008 年末	发行后	发行后 第一年	发行后 第二年	发行后 第三年
股本总额（万股）	3,780.00	5,040.00	5,040.00	5,040.00	5,040.00
主营业务收入（万元）	11,481.92	11,481.92	17,151.92	20,681.92	27,906.92
净利润（万元）	3,783.15	3,783.15	4,084.15	4,792.15	8,409.15
每股收益（元/股）	1.00	0.75	0.81	0.95	1.67

注：假设发行后和达产期原有业务的营业收入和净利润均维持在2008年的水平；发行后历年的营业收入和净利润，为募集资金投资项目新产生的营业收入、净利润与2008年营业收入和净利润的总和。

从上表可以看出，在发行后的第3年，募集资金全面产生效益，募集资金运用带来的营业收入与2008年相比增长143.05%，净利润与2008年相比增长122.28%。

从上表可以看出，募集资金项目投资后，本公司每股收益有一定幅度的下降，而随着募集资金全面产生效益，公司的每股收益得到较快提高，在发行后的第三

年每股收益就远远超过发行前的水平。需要指出的是，上表中计算发行后新增净利润不含有非经常性损益，而2008年净利润有部分非经常性损益，因此，募集资金全面产生收益后的每股收益实际比发行前更高。因此，募集资金项目的投资在短期内会导致本公司每股收益下降，但通过中长期来看，本次募集资金项目均具有较高投资回报率。随着募集资金投资项目预期收益的逐步实现，本公司每股收益将大幅提高。

（2）募集资金项目的运用对公司净资产收益率的影响

本公司完成本次发行后，净资产将有较大幅度的增加。由于募集资金投资项目须有一定的建设周期，募集资金投资项目在短期内难以全部产生效益，募集资金的投入也将产生一定的固定资产折旧、外购软件费用的摊销和各项收益性开支，因此公司本次发行后净资产收益率在项目完全达产前会相应下降。

综合以上分析，募集资金运用后，本公司将进一步提高市场竞争力，并对公司的净资产、每股净资产、资产负债率、主营业务收入、净利润、每股收益等都将有较为明显的有利影响。

第十二节 未来发展与规划

一、发展规划及发展目标

（一）未来三年的发展规划与目标

根据公司的第一个九年战略规划，在顺利完成了创业期、转型期的规划目标后，公司已经步入了以扩大企业规模和产品多元化为主的快速发展轨道。在未来的三年中，本公司将继续专注于船舶与海洋工程设计、咨询和监理等主营业务的发展，进一步提升高新技术船舶与海洋工程装备的自主开发与创新能力，增强企业的核心竞争能力，力争成为国内领先、国际一流的专业船舶与海洋工程设计企业；进一步扩大公司在船舶与海洋工程设计领域的市场份额，力争未来三年市场占有率年均增长 30%；进一步提升服务水平，提高品牌知名度，使佳豪成为船舶与海洋工程设计领域的知名品牌。

（二）实现发展目标的主要措施

1、主要建设项目

拟建立船舶工程与海洋工程两个设计中心，建设智能化办公场所，加快技术开发及技术引进，提高公司的整体技术水平与竞争力。

2、人员扩充

船舶工程设计中心拟分步新增 180 人，预期员工总人数达到 453 人；海洋工程设计中心三年内拟分步新增 135 人，五年内增加到 200 人。通过内部培养与外部引进，提高员工队伍的整体素质，形成多层次、高效率、高水平的研发设计团队，满足公司业务规模扩大和产品创新开发的需求。

3、产品研发与创新

产品研发与创新是本公司过去几年快速成长的主要驱动因素之一，在未来三年的发展期中，公司将继续进行船舶与海洋工程领域的创新研发工作：继续优化公司服务链，为船舶行业客户提供全面的船舶科技系统解决方案；加快产品研发，进行船舶科技领域的前瞻性工作；大力开发高附加值的海洋工程装备。

4、市场开发与经营

本公司将充分利用现有的船舶工程监理和生产设计这两大业务平台，结合公司综合研发能力和综合设计资源的提升，采取多方协作、吸收引进、开拓国内外业务领域，提高公司的船型覆盖率。在巩固既有市场客户群的基础上，进一步向大中型客户群发展。

5、信息化与智能化

以两个工程设计中心的建设为基础，引进国际先进专业设计软件和管理软件，消化吸收并进行二次开发，构建适应现代造船模式需要的数字化、智能化信息技术平台，满足公司产品研发创新的需要、提高公司设计效率和质量。

二、募集资金运用与公司发展计划

公司本次募集资金用于船舶工程设计中心和海洋工程设计中心建设，两个中心的建设将提高公司整体研发设计水平和综合竞争力。结合募集资金投资项目的实施，公司计划通过以下途径实现公司发展目标：

（一）通过产品升级来扩大市场规模、提高市场占有率

2008年，公司运输船设计在国内市场的占有率为5.24%。但是，公司的船型覆盖还比较低，服务对象是以中小型船厂和船东为主。因此，进一步提高市场船型的覆盖率、扩大市场规模、提高高端客户的比例，是公司做大做强关键。公司计划通过船舶工程设计中心的建设，引进高素质人才和国外先进设计软件，提升公司整体研发设计力量；通过技术力量的提升来带动产品的升级，以产品的升级来抢占高端。

在运输船开发方面：散货船方面由当前的5万吨级以下的小灵便型为主，提高到10万吨级T-MAX型及以上；油船方面由当前的2万吨级以下为主，提高到10万吨级AFRAMAX及以上；集装箱船方面由1000TEU为主，提高到3000TEU及以上。在海洋工程装备方面：继续加强原有平台供应船、起重铺管船等支柱船型的开发设计，并逐步开始自升式钻井平台、浮式生产储油轮、钻井船、半潜式钻井平台等高附加值的海洋工程装备，以及物探船、深水勘查船、大功率深水勘查船等海洋工程特种船舶的研究开发。

（二）通过服务升级来扩大市场规模、提高市场占有率

1、优化设计手段，提升服务水平

目前，我国造船工业仍处于现代造船模式的初级阶段，与世界造船强国相比，我国的数字化造船技术、生产组织和过程控制能力仍有较大差距。通过募集资金投资项目的实施，提升公司船舶设计的数字化水平，着力打造创新的现代造船模式，帮助客户缩短造船周期、提高造船效率和经济效益。

2、扩大和完善服务链，提升服务水平

本公司拥有从船型开发、合同设计到详细设计、生产设计以及监理服务的特色一站式、全过程服务模式。公司将继续探索和实践，将这一模式升级到以数字化、智能化信息平台为核心，各方协同运行的高效服务体系。公司计划通过这一按现代造船工艺流程创建的技术服务体系，进一步提高公司的服务质量，扩大市场规模。

3、满足客户个性化需求，提升服务水平

船舶设计一直都是高度市场化的业务活动，是按市场订单开展个性化的技术服务业务。公司将针对个性化服务特点满足客户的差异化需求，实现服务升级。

（三）通过技术开发、持续创新，进一步提升公司整体竞争力

1、船舶科技系统解决方案

随着近年来燃油价格持续高位，航运业越来越重视船舶营运的效率以及能源效率。面对目前船舶市场上船东、船厂、设计、设备配套商分别各自为政的局面，本公司计划进行船舶科技系统解决方案的创新研究，旨在船舶方案设计阶段就整合考虑船东对船舶使用性的要求、设备配套的兼容性和高效性以及船厂的建造模式和生产周期。促使船舶建造由目前的粗放型模式向集约型模式转变，提高船舶的技术附加值，从而形成一整套的从船舶设计、设备配套到建造的系统解决方案，同时结合公司下属的监理公司，为船东提供一站式服务。

2、做好船舶科技领域的前瞻性工作

随着全球对于环境问题重视程度的进一步提升，国际海事组织已将减少船舶污染与排放问题提上议程，船舶绿色环保、节能减排的规定必将出台。针对船舶科技发展的必然趋势，本公司创新性地展开了对现有船型的优化设计和二次开发，在尺度优化、合理布局、船用钢材和设备轻量化的同时，进一步加强主机优化选型、设备绿色配套和新能源的利用。

（四）大力发展海洋工程业务

1、本公司在海洋工程领域的未来发展规划

未来几十年，海洋工程领域孕育着巨大的市场机会，根据英国坎特伯雷的能源咨询机构道格拉斯威斯特伍德（Douglas—Westwood）公司的最新研究报告显示，未来 5 年全球海洋石油气工业将投资 1890 亿美元在遍及全球的海洋上建立超过 15000 个的油气勘探和开采井，其中有近 4500 个勘探井，投资 750 亿美元；10500 个开采井，投资 1140 亿美元。2008 年以来尽管造船工业受到国际金融危机影响较大，但国际海洋工程设备市场仍处于平稳发展状态。2009 年 6 月，国家工业和信息化部发布的“海洋工程装备科研项目指南（第一批）”中明确指出，大力发展海洋工程装备是当前船舶工业应对金融危机，进一步调整产业结构，提升发展空间，培养新经济增长的战略方向。特别是随着我国海洋油气开发的加速发展，国内市场对海洋工程装备的需求也变得更为迫切，海洋工程市场前景良好，发展空间广阔。

本公司在继续做大做强船舶工程设计业务的同时，在未来几年将继续加大对海洋工程设计业务的拓展和投入，进一步提升海洋工程装备的自主开发与创新能力，增强企业的核心竞争能力，力争成为国内领先、国际先进的专业海洋工程设计企业。本公司将进一步扩大企业在国内外海洋工程市场的份额，力争在未来三年市场占有率年均增长 30%以上，实现海洋工程产值和利润翻番，真正成为企业持续发展的另一大支柱业务。

2、本公司实现海洋工程业务发展规划实现的目标途径

（1）建设海洋工程设计中心

本公司建设专业海洋工程设计中心，将抽调其原有海洋工程设计骨干，扩大设计人员队伍，配套不同层次的设计人员，完善经营所需的场地，配套相关计算机软硬件，进一步开拓海洋工程领域市场，提前占领海洋工程设计开发领域制高点。海洋工程设计中心建设分三期实施：第一期（第 1 年-第 3 年），海洋工程设计中心建设初步成形，在海洋铺管船系列、海洋平台分包项目（生活模块等）、海洋工程作业船和辅助船的自主研发和应用方面取得突破，3 年后实现海洋工程设计产品营业收入达到 8000 万元；第二期（第 4 年-第 5 年），海洋工程设计中心达到国内一流水平，基本掌握主流移动钻井平台（船舶）和浮式生产系统等产品的关键设计技术；第三期（第 6 年-第 10 年）海洋工程设计中心达到国内领先、国际先进水平，具备海洋工程装备关键设备设计能力，设计产品能填补国内空白。

（2）与国内大型海洋工程制造商紧密合作

本公司与上海振华重工（集团）股份有限公司（以下简称振华重工）已合作了多年，除了已经承接中海油 1,200 吨起重铺管船生产设计项目已交船外，8,000 吨起重船，2,000/3,000 吨起重铺管船详细设计、生产设计基本完成，首制船即将下水，12,000T 深海起重船已完成方案设计，开始详细设计，并且还在为该公司承接国外其他海洋工程项目提供技术服务和开发支持。

振华重工正加大海洋工程领域的投入，抢占海洋工程的市场份额。根据中国证券报 2009 年 6 月 16 日报道，振华重工今后三年内在长兴基地扩建、南通基地新建等基建方面的固定资产投入共计将超过 150 亿元，推动公司在 2-3 年内的海工市场产品占公司总产值 50%以上，相应板块的营业收入从 2009 年产值 15 亿美元增加到 40 亿美元。此外，本公司还与中国船舶重工集团公司（以下简称中船重工）下属某船厂合作，为其承接国外某公司大型深水起重铺管船项目提供前期设计技术服务。

本公司与振华重工、中船重工在海洋工程设备制造领域已经开始合作。随着振华重工和中船重工在海洋工程设备制造领域投入的加大，本公司将获得更多的市场机会。本公司海洋工程设计中心的建设以及设计水平的提高，也能促使本公司与中船重工和振华重工等海洋工程装备制造企业的合作将更深入。

（3）采用多元化战略抢占国内海洋市场

未来几年本公司将利用其强大的设计和监理经营业务平台，采用多方式、多渠道的战略，加大对国内海洋市场的参与力度，以寻求各种市场发展机会。

目前本公司和国内三大石油公司的下属专业公司也不同程度地建立了合作关系，如为中石化集团下属的胜利油田提供“胜利 902”铺管船设计项目。此外本公司近年来也利用监理业务平台和国家海洋局、地理调查局、中科院海洋所、交通部救助局等单位都建立了密切的合作关系。随着本公司海洋工程设计中心的建设成也必将带来新的更大的市场机会。

（4）引进吸收国外技术再创新

目前，海洋工程装备和配套设备及某些先进的海洋工程船舶的设计技术，包括相关软件，基本上仍掌握在欧美等国外设计公司手中，但这些公司的人员规模不大，科技人员也不多，他们多数情况下仅进行概念设计和基本设计。佳豪船舶计划加强与国外公司合作，主动承接由国外公司负责基本设计后的海洋工程装备

和海洋工程船舶的详细设计和生产设计业务，并引进和应用先进软件，从而可逐步掌握其关键技术，既丰富技术积累又提高设计水平，可为公司今后单独承接此类业务创造了条件。

（5）制订紧跟市场需求和技术前沿的海洋工程产品研发计划

本公司继续加强原有平台供应船、起重铺管船等支柱船型的开发设计，并逐步开始三用工作船/专用船系列，海洋铺管船系列，多用途起重作业船、FPSO（储油船）、海洋平台分包项目（生活模块等）、专用产品等产品的研发和产品设计。并在海洋工程一期项目基本建成，人员初步到位后，开展自升式钻井平台、浮式生产储油轮、钻井船、半潜式钻井平台等高附加值的海洋工程装备，以及物探船、深水勘查船、大功率深水勘查船等海洋工程特种船舶的研究开发。

由于本公司参与设计的国内部分海洋工程产品填补了国内空白，自 2008 年以来，也先后承接了具有较高科技含量的海洋工程装备设计业务，已经掌握了海洋工程设计领域的部分核心技术；同时，本公司拥有一只高素质的设计人才队伍。本公司在自身已有的技术储备和人才队伍的基础上，制定了海洋工程发展规划与产品开发计划，业务发展规划与产品开发计划切合公司实际情况，紧跟了海洋工程装备的市场现状与发展趋势。2008 年 9 月开始全球新船需求大幅度下降，本公司 2009 年新签船舶设计合同有所下降，而海洋工程合同承接量大幅度增加。2009 年 1-6 月，本公司承接海洋工程设计合同 3212.93 万元，占总设计合同中 86.76%，接近 2008 年全年的新签合同金额。这不但说明海洋工程未受到金融危机的影响，也反映本公司在海洋工程设计领域具备较强的实力。

（五）提升公司资本实力和盈利能力

募集资金运用将显著提升公司资本实力。公司可以引进高素质人才和先进开发设计软件，加大新船型和高技术海洋工程的研发，提升公司的研发设计水平和综合竞争力。公司研发力量和综合竞争力的提升，将有助于公司进军高端业务领域，提高公司的市场占有率，从而提升公司的盈利能力和综合实力。

三、公司财务状况和盈利能力的未来趋势

2008 年 9 月份以来，受国际金融危机的影响，国际航运市场急剧萎缩，世界船市受到严重冲击，新船需求下降导致船舶设计需求减少。

截至 2009 年 6 月底，本公司仍保持了较好的盈利能力，财务状况较为稳定。

主要有两方面原因：一是本公司已签订的合同数量较为充足，由于设计合同的签订到设计完成具有一定的周期，所以已签订的合同能确保公司今后一段时间的正常经营；二是本公司业务结构的调整，公司近年来主动调整业务结构，大力拓展海洋工程设计业务，因为海洋工程装备的需求没有受到金融危机的影响，成为当前不确定经济条件下最确定的增长领域，2009年以来公司承接海洋工程设计业务有大幅度的增长。

为降低金融危机对公司的影响，公司一方面积极调整业务结构，大力开拓海洋工程设计业务；另一方面，抓住船舶科技的发展趋势和世界海事组织对船舶安全、环保提出的新要求，加大研究开发力度，积极开发新船型、提高开发产品的附加值，为抢占船市复苏后的市场份额做好充分的准备；同时，公司也计划加大人员培训力度，提高开发、设计人员的技术水平，并将引进更多高水平专家，为公司下一步的发展积累人才资源。

由于公司目前在手的设计合同仍然较多，金融危机对公司2009年和2010年的经营业绩没有太大的影响。如果公司在开发新船型和拓展海洋工程设计业务等方面取得预期的效果，公司未来2-3年的盈利能力仍将保持在较高的水平。

四、拟定计划依据的假设条件及主要困难

（一）假设条件

本公司股票发行与上市工作进展顺利，募集资金及时到位，募集资金投资项目如期实施；

本公司募集资金项目的建设及运作达到预期效益；

本公司正在开发的新船型和拓展海洋工程设计业务的营销努力等方面取得预期的效果，市场环境不发生巨大变化；

本公司各项经营业务所遵循的国家及地方政策、法规无重大改变，国家宏观经济、政治、社会环境处于正常状态；

公司的经营管理水平能够充分适应公司规模及业务量的快速增长，管理、技术人员适当增长并形成合理的人才梯队；

无其他不可抗力或不可预见因素造成重大不利影响。

（二）主要困难

本公司实施上述发展目标需要投资建立船舶工程和海洋工程设计中心，引进国际先进的专业设计软件，需要引进和培养大量的技术和管理人才，需要加大研究开发投入，这些都需要大量的资金投入，仅依靠公司自身积累将不能满足需要，发展资金不足的矛盾十分突出。

根据本公司的发展规划，在未来几年内本公司的资产规模、业务规模、资金运用规模都将扩大。在公司规模迅速扩张的背景下，本公司在战略规划、组织体制、运营管理、内部控制、人力资源管理等方面将面临更大的挑战。本公司必须尽快提高各方面的应对能力，才能保持持续发展，实现未来发展的规划和目标。

（三）实现规划的方法或途径

为确保本公司规划和目标的实现，本公司拟采用以下方法：一是加大研究开发的力度，进一步提升公司技术实力；二是通过培训、引进人才等方式，提高公司员工整体素质；三是加大市场开拓力度，提高市场份额；四是进一步完善公司治理；五是完善激励机制和考核机制，促进各项目标的实现；六是加强公司内部控制，提高管理效率，确保公司内部规章制度的贯彻执行，充分发挥各职能机构的作用；七是通过发行上市等方式，提高公司影响力和资本实力。

本公司力争抓住中国造船工业和海洋工程装备制造业发展的有利时机，克服各种困难，努力实现公司的各项规划与目标，公司在上市后将通过定期报告持续公告规划实施和目标实现的情况。

五、发展规划和目标与现有业务的关系

本公司的上述发展规划和目标是按照公司的中长期发展战略制定的，符合船舶科技发展趋势和公司股东利益。发展规划如能顺利实施，将极大提高公司现有业务水平和产业规模，提升公司的核心竞争力，促成公司长远发展战略的实现。发展规划是以现有业务为基础的，是现有技术、业务的进一步深化和拓展。

第十三节 其他重要事项

一、重要合同

本公司正在履行、将要履行的重大合同有：

（一）重要商务合同

1、船舶工程设计合同

序号	合同名称	合同对方当事人	签约日期	合同金额 (万元)	主要内容
1	32500吨运木散货船 复用设计技术服务 合同备忘录	台州枫叶船业有限公司	2007.05.26	1,050.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的运木散货船提供复用设计技术服务
2	58000吨散货船设计 技术服务合同	浙江省海运集团 舟山五洲船舶修 造有限公司	2007.06.14	594.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的散货船承担合同设计、送审设计及详细设计技术服务
3	58000吨散货船生产 设计技术服务合同	浙江省海运集团 舟山五洲船舶修 造有限公司	2007.6.14	444.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的散货船承担生产设计任务
4	35000吨运木散货船 设计服务合同	南通长青沙船舶 工程有限公司	2007.05.13	1,240.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的运木散货船提供送审设计、详细设计、生产设计以及直至交船期间有关该船的设计技术服务
5	31800吨运木/散货 船设计技术服务合 同	南通明德重工有 限公司	2007.09.20	520.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的运木/散货船承担送审设计、详细设计和生产设计技术服务
6	31800吨运木/散货 船设计技术服务合 同	辽宁宏冠船业有 限公司	2007.09.27	600.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的运木/散货船承担送审设计、详细设计和生产设计技术服务
7	32000吨运木散货船 复用设计项目备忘 录（10艘-21艘）	台州枫叶船业有 限公司	2008.06.20	1,240.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的运木散货船提供复用设计技术服务
8	31800DWT 散货船详 细设计技术服务合 同	江门市南洋船舶 工程有限公司	2007.04.06	400.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的散货船承担送审设计、详细设计以及建造期间的其

					他设计技术服务
9	35000 吨运木/散货船设计技术服务合同（比利时船东）	南京东泽船舶制造有限公司	2008.03.12	450.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的运木/散货船承担送审设计、详细设计和生产设计技术服务
10	35000 吨运木/散货船设计技术服务合同（韩国船东）	南京东泽船舶制造有限公司	2008.03.12	430.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的运木/散货船承担送审设计、详细设计和生产设计技术服务
11	16900DWT 大湖型散货船设计技术服务合同	泰州三福船舶工程有限公司	2008.07.03	550.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的大湖型散货船承担送审设计、详细设计以及建造期间的相关设计技术服务
12	16900DWT 大湖型散货船生产设计技术服务合同	泰州三福船舶工程有限公司	2008.07.03	440.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的大湖型散货船承担生产设计任务
13	35000 吨 散货船设计技术服务合同	上海船厂船舶有限公司	2009.8.26	840.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的 5+5 艘 35000 吨 散货船提供基本设计及详细设计服务
14	35000 吨 散货船生产设计合同	上海船厂船舶有限公司	2009.8.26	748.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的 35000 吨 散货船提供生产设计服务
合计				9,546.00	-

上述合同均通过招投标等市场化方式获得。

2、海洋工程设计合同

序号	合同名称	合同对方当事人	签约日期	合同金额（万元）	主要内容
1	韩国三星重工 8000T 浮吊设计技术服务合同	上海振华港口机械(集团)股份有限公司	2008.05.22	880.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的浮吊提供送审设计、详细设计、生产设计以及建造过程中的其他设计技术服务
2	25000DWT 重吊船设计技术服务合同	中欧船业有限公司	2008.09.01	994.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的重吊船承担详细/生产设计任务
3	海洋石油钻井平台生产设计	上海振华港口机械(集团)股份有限公司	2009.03.02	580.00	合同约定佳豪船舶为合同对方当事人建造的海洋石油钻井平台承担生产设计

4	振华港口机 2000t/3000t 起重 铺管驳船（第二～ 四艘船）复用设计 技术服务合同	上海振华港口机 械（集团）股份 有限公司	2009.03.02	760.00	合同约定佳豪船舶为合同对 方当事人建造的起重铺管驳 船提供复用设计技术服务
5	6000HP 平台工作船 详细设计、生产设 计合同	福建省冠海造船 工业有限公司	2009.03.16	750.00	合同约定佳豪船舶为合同对 方当事人建造的平台工作船 提供合同设计、送审/详细设 计及生产设计
6	胜利 902 铺管工程 船设计合同	胜利油田胜利石 油化工建设有限 责任公司	2009.03.19	560.00	合同约定佳豪船舶为合同对 方当事人建造的铺管工程船 承担方案设计和基本设计、 详细设计、各种工况下载载 手册、调试大纲、CCS 送审、 有限元建模及相关计算等任 务，协助完成可研报告以及 完工图、建造预算书等工作
7	12000T 全回转自航 起重船改装设计技 术服务合同	上海振华重工 （集团）股份有 限公司	2009.08.18	820.00	合同约定佳豪船舶为合同对 方当事人将 VLCC 改装为 12000T 全回转自航起重船提 供改装设计技术服务
8	80M 挤密式沙装船 设计技术服务合同	中交第三航务工 程局有限公司	2009.08.27	250.00	合同约定佳豪船舶为合同对 方当事人建造 80M 挤密式沙 装船提供设计服务
合计				5,594.00	

上述合同均通过招投标等市场化方式获得。

3、船舶工程监理合同

序号	合同名称	合同对方当事人	签约日期	合同金额 (万元)	主要内容
1	180000DWT 散货 船建造监理合同	浙江远洋运输有 限公司	2008.01.14	480.00	合同约定佳船监理为合同对 方当事人 在大 连 船 舶 重 工 集 团 有 限 公 司 建 造 的 四 艘 散 货 船 进 行 监 理 工 作
2	176000DWT 散货 船后续船建造监 理合同	浙江远洋运输股 份有限公司	2008.02.22	400.00	合同约定佳船监理为合同对 方当事人 在 舟 山 金 海 湾 船 业 有 限 公 司 建 造 的 四 艘 散 货 船 进 行 监 理 工 作
3	系列海监船	国家海洋局中国 海监总队	2009.03.19	550.00	合同约定佳船监理参加该系 列船的现场监造工作，提供设 备采购的技术咨询服务，参加 该系列船详细设计、生产设计 图纸及相关技术文件的审查 等工作
合计				1,430.00	

上述合同均通过招投标等市场化方式获得。

（二）购房合同

1、2009年5月22日，本公司与上海精文南部置业发展有限公司签订《上海市商品房预售合同》，购买上海精文南部置业发展有限公司投资建设的位于上海市松江区新桥镇莘砖公路399弄的雷丁小城（A地块）212号1层1-3层室。合同约定：该房屋暂测建筑面积为232.07平方米，每平方米房屋建筑面积单价为人民币13,285.00元，按暂定面积总房价款为人民币3,082,934.00元，交房日期为2010年6月30日前。

2、2009年5月22日，本公司与上海精文南部置业发展有限公司签订《上海市商品房预售合同》，购买上海精文南部置业发展有限公司投资建设的位于上海市松江区新桥镇莘砖公路399弄的雷丁小城（A地块）213号1层1-3层室。合同约定：该房屋暂测建筑面积为206.47平方米，每平方米房屋建筑面积单价为人民币13,447.00元，按暂定面积总房价款为人民币2,776,505.00元，交房日期为2010年6月30日前。

（三）其他合同、协议

1、AVEVA产品许可证协议

2009年3月26日，佳豪船舶与AVEVA EAST ASIA LIMITED签署该协议，购买Tribon M3系统软件，该软件第一年特许费为29.9万美元（包括代扣所得税和营业税），此后每年的年费为5.382万美元。

2、厂房（研发楼）订购意向协议

2008年6月，佳豪船舶与上海漕河泾开发区松江高科技园发展有限公司签署该协议，该协议约定，佳豪船舶意向订购上海漕河泾开发区松江高科技园一期（1）莘砖公路518号在建的10号（设计房号）厂房（研发楼）第3、4、5、6层，建筑面积暂定为4960平方米，意向期从2008年8月1日至2009年7月31日，共计一年（实际起始时间以房屋交接日期为准），在意向期内，佳豪船舶可以按照单价每平方米（建筑面积）6,250.00元购买该房屋。

2009年7月8日，双方就上述订购意向协议补签一份备忘录，该备忘录约定将原协议的订购意向期修改为从2008年8月1日至2009年12月31日，共计18个月（实际起始时间以房屋交接日期为准），同时上海漕河泾开发区松江高科技园发展有限公司承诺，在意向期内不会把该房屋出售给第三方。原协议其他内容不变。

二、对外担保情况

截至本招股说明书签署之日，本公司不存在对外担保的情形。

三、重大诉讼或仲裁事项

截至本招股说明书签署日，本公司无任何对财务状况、经营成果、声誉、业务活动、未来前景等可能产生较大影响的诉讼或仲裁事项。

截至本招股说明书签署日，本公司控股股东或实际控制人、控股子公司，本公司董事、监事、高级管理人员和其他核心人员无任何尚未了结的重大诉讼或仲裁事项。

本公司控股股东、实际控制人最近三年内无重大违法行为。

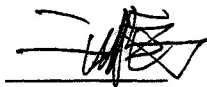
截至本招股说明书签署日，本公司董事、监事、高级管理人员和其他核心人员不存在涉及刑事诉讼的情况。

第十四节 有关声明

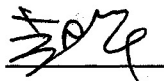
一、本公司全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本招股说明书不存在虚假记载、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。

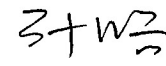
全体董事签名：



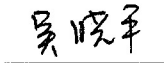
刘楠



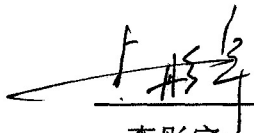
赵德华



孙皓



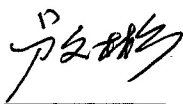
吴晓平



李彤宇



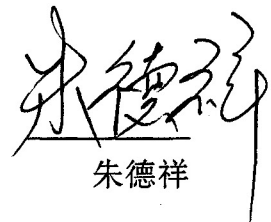
李倩



卢文彬

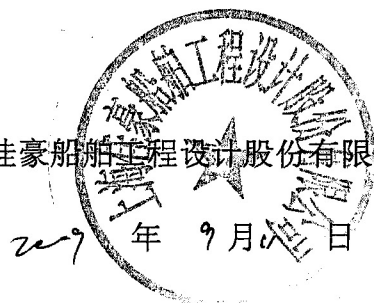


李开天

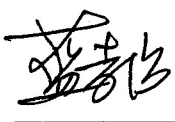


朱德祥

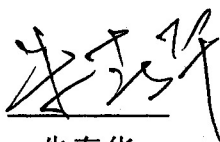
发行人盖章：上海佳豪船舶工程设计股份有限公司



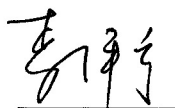
全体监事签名:



蓝孝治



朱春华



李伊宁

非董事高级管理人员签名:



胡颖



马锐

发行人盖章: 上海佳豪船舶工程设计股份有限公司

2009 年 9 月 1 日



二、保荐人(主承销商)声明

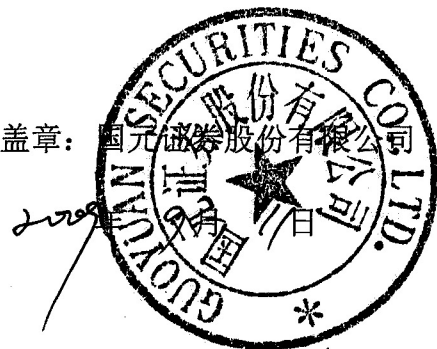
本公司已对招股说明书进行了核查,确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏,并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

项目协办人签字: 刘传运
刘传运

保荐代表人签字: 焦毛 傅贤江
焦毛 傅贤江

法定代表人签字: 凤良志
凤良志

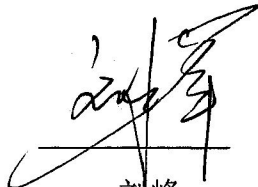
单位盖章: 国元证券股份有限公司



三、发行人律师声明

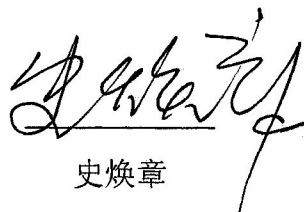
本所及经办律师已阅读招股说明书，确认招股说明书与本所出具的法律意见书和律师工作报告无矛盾之处。本所及经办律师对发行人在招股说明书中引用的法律意见书和律师工作报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

经办律师签名：


刘峰


王清华

律师事务所负责人签名：


史焕章



单位盖章：上海市锦天城律师事务所

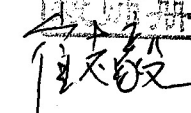
2009 年 9 月 11 日

四、审计机构声明

本所及签字注册会计师已阅读招股说明书，确认招股说明书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中引用的审计报告、内部控制鉴证报告及经本所核验的非经常性损益明细表的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

经办注册会计师签名：


刘桢


崔志毅

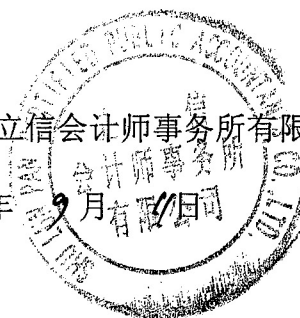
会计师事务所负责人签名：


朱建弟



单位盖章：立信会计师事务所有限公司

2009年9月



五、资产评估机构声明

本机构及签字注册资产评估师已阅读招股说明书，确认招股说明书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中引用的资产评估报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

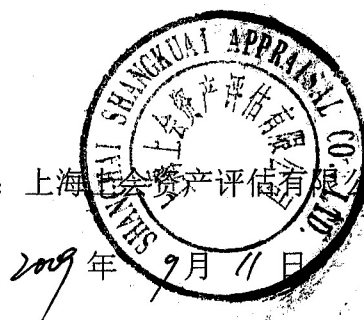
经办评估师签名： 陈晓松
陈晓松

潘婉怡
潘婉怡

顾为平
顾为平

评估机构负责人签名： 梅惠民
梅惠民

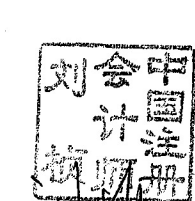
单位盖章：上海佳豪资产评估有限公司



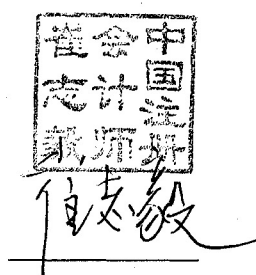
六、验资机构声明

本机构及签字注册会计师已阅读招股说明书，确认招股说明书与本机构出具的验资报告无矛盾之处。本机构及签字注册会计师对发行人在招股说明书中引用的验资报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

经办注册会计师签名：



刘桢



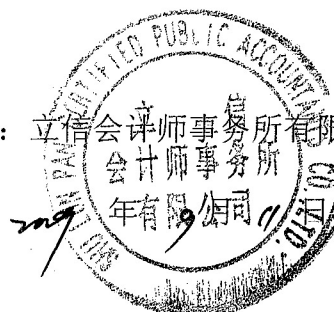
崔志毅

验资机构负责人签名：



朱建弟

单位盖章：立信会计师事务所有限公司



第十五节 附件

- 一、 发行保荐书（附：发行人成长性专项意见）及发行保荐工作报告；
- 二、 发行人关于公司设立以来股本演变情况的说明及其董事、监事、高级管理人员的确认意见；
- 三、 发行人控股股东、实际控制人对招股说明书的确认意见；
- 四、 财务报表及审计报告；
- 五、 内部控制鉴证报告；
- 六、 经注册会计师核验的非经常性损益明细表；
- 七、 法律意见书及律师工作报告；
- 八、 公司章程（草案）；
- 九、 中国证监会核准本次发行的文件；
- 十、 其他与本次发行有关的重要文件。