

## 北京海兰信数据科技股份有限公司 关于使用超募资金进行对外投资的公告

本公司及其董事会全体成员保证公告内容真实、准确、完整，公告不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

根据《深圳证券交易所创业板股票上市规则》、《深圳证券交易所创业板上市公司规范运作指引》、《创业板信息披露业务备忘录第1号—超募资金使用》、《深圳证券交易所上市公司募集资金管理办法》、《关于进一步规范上市公司募集资金使用的通知》等有关法律、法规、规范性文件的规定，公司结合实际经营情况，经审慎研究、规划，制订首次公开发行股票募集资金中其他与主营业务相关的营运资金使用计划，具体内容如下：

### 一、超募资金使用情况

北京海兰信数据科技股份有限公司（以下简称“公司”）经中国证券监督管理委员会证监许可[2010]268号文批准，首次公开发行1,385 万人民币普通股（A股），发行价格为32.8元/股，募集资金总额为人民币454,280,000.00元，扣除各项发行费用人民币 31,962,214.85 元后，实际募集资金净额为人民币 422,317,785.15元。以上募集资金已由中瑞岳华会计师事务所有限公司于2010 年3月22 日出具的中瑞岳华验字[2010]第061号验资报告确认。公司已将全部募集资金存放于募集资金专户管理。

公司《首次公开发行股票并在创业板上市招股说明书》述及：首次公开发行股票募集资金扣除发行费用后，拟以2,478.88万元投资于船舶远程监控管理系统（VMS）产业化项目；拟以4,734.82万元投资于船舶操舵仪（SCS）生产线建设项目；拟以1,793.45万元投资于研发中心扩建项目；剩余33,224.63万元募集资金用于其他与主营业务相关的营运资金。

2010年4月26日，公司第一届董事会第十五次会议审议通过了《关于募集资金使用计划的议案》，同意公司使用1,000万元募集资金偿还银行贷款以及使用4,800万元募集资金永久补充流动资金。剩余可使用的其他与主营业务相关的营运资金

27,424.63万元。

## 二、 本次超募资金使用计划

1、 公司与江苏新扬子造船有限公司（以下简称“江苏新扬子”）、江苏韩通船舶重工有限公司（以下简称“江苏韩通”）、泰州三福船舶工程有限公司（以下简称“泰州三福”）、江苏奕淳集团有限公司（以下简称“江苏奕淳”）拟共同投资10,000万元人民币设立江苏海兰船舶电气系统科技有限公司（已经江苏省工商局名称预先核准，以下简称“合资公司”）。其中公司拟使用超募资金出资5,000万元，占合资公司股份比例为50%，为单一最大股东；江苏新扬子出资2,000万元，占合资公司股份比例为20%；江苏韩通出资1,000万元，占合资公司股份比例为10%；泰州三福出资1,000万元，占合资公司股份比例为10%；江苏奕淳出资1,000万元，占合资公司股份比例为10%。

2、 本次投资事项已经公司第一届董事会第二十一次会议审议通过，还需提交公司2011年度第一次临时股东大会审议。

3、 本次投资事项不构成关联交易。

4、 根据《深圳证券交易所创业板上市公司规范运作指引》及《创业板信息披露业务备忘录第1号——超募资金使用（修订）》等相关规定要求，待合资公司注册登记后，对本次出资的5,000万元超募资金的使用与管理，公司将组织合资公司和保荐机构、商业银行签订募集资金的三方监管协议，并对募集资金的使用进展情况及时进行公告。

5、 其余募集资金22,424.63万元，公司将根据发展规划及实际生产经营需求，妥善安排使用计划，公司实际使用募集资金前，将履行相应的董事会或股东大会审议程序，并及时披露。

## 三、 本次超募资金投资项目的的基本情况

### 1、 投资主体基本情况

投资方一：北京海兰信数据科技股份有限公司

住所地：北京市海淀区清华科技园科技大厦 A 座 605 室

法定代表人：申万秋

注册资本：5539.63 万元

企业概况：北京海兰信数据科技股份有限公司成立于 2001 年，立足于航海电子科技领域，致力于发展民族高科技船舶配套电子产业，2010 年 3 月 26 日于深交所创业板上市（证券代码：300065）。公司已经初步形成了海事业务模块、军品业务模块、环保业务模块三大业务模块并重的产业布局。在航海电子科技领域，公司在不断提升技术研发水平、拓展自主产品线的同时，积极建立与船舶制造企业的战略合作关系，通过为客户提供系统设计、采购管理、供应管理、系统安装、系统调试、全球服务等一揽子解决方案降低船舶制造企业的采购成本、提高船舶制造企业的竞争能力，成为与其利益共享、合作共赢的战略合作伙伴。

投资方二：江苏新扬子造船有限公司

住所地：江苏省江阴经济开发区靖江园区

法定代表人：任元林

注册资本：51800 万元

企业概况：江苏新扬子是扬子江船业（控股）有限公司（以下简称“扬子江船业”）的全资子公司。扬子江船业是新加坡交易所主板上市企业(股票代码：BS6)，2009 年 11 月纳入摩根士丹利资本国际新加坡指数，是在新加坡上市的中资企业中市值最大、经济效益最好的红筹股。2010 年 9 月，扬子江船业又在台湾发行 2.4 亿单位存托凭证(TDR)，是台湾证券市场有史以来第二大 TDR 案例，是两岸经济合作框架协议（ECFA）签署之后，首家在台上市的大陆企业，堪称两岸金融实质性合作的重要一步，在行业内有着广泛而深远的影响力。扬子江船业作为国内第四大船企，在江苏省拥有 3 个造船厂，占地面积 220 万平方米，拥有长江深水岸线 3000 多米和适宜建造 10 万吨级各种远洋运输船舶的水域条件，已形成年产 10 万吨级以下船舶 50 艘、200 万修正总吨的生产能力。2010 年，扬子江船业位列中国企业 500 强第 361 名，经济效益前 200 强。

投资方三：江苏韩通船舶重工有限公司

住所地：江苏省通州李港沿江工业区

法定代表人：孟成君

注册资本：1500 万美元

企业概况：江苏韩通船舶重工有限公司是一家成立于 2005 年的新建大型船舶及海洋平台（FPSO）制造企业，公司位于江苏省南通市，水陆交通便捷，距上海陆路距离 140 公里，水路距离 60 海里。江苏韩通总占地面积约 80 万 m<sup>2</sup>，拥有 950m 的长江天然深水岸线，设计年钢材加工能力 15 万吨。江苏韩通立足于承接 5-8 万吨级各类船舶及海洋工程，目前以 57000DWT 散货轮和海洋工程（FPSO）的建造为主，并致力于打造成为国内优秀船舶和海洋工程建造基地。

投资方四：泰州三福船舶工程有限公司

住所地：江苏省泰州市高港区永安洲镇马船西路 1 号

法定代表人：杨屹峰

注册资本：3300 万美元

企业概况：泰州三福船舶工程有限公司是一家实力雄厚的规模造船企业，2006 年度跻身于“江苏省十大造船企业”，并获“江苏省百强民营企业”、“江苏省文明单位”、“泰州市 30 强企业”、“泰州市十强民营企业”等多项荣誉称号。泰州三福生产能力强大，可以承接 10 万载重吨以下各类散货船、集装箱船、多用途船、成品油轮、化学品船，以及 1 万马力以下的拖船、海洋工程船，铺管船，以及 5 万载重吨以下各类驳船。泰州三福的主要产品有 1.2 万载重吨多用途重吊船、5.7 万载重吨散货船、1200 标准箱集装箱船、1.65 万载重吨油轮化学品船、1.68 万载重吨油轮化学品船、海洋铺管船、200 英尺-300 英尺甲板驳船等，并得到中国 CCS、美国 ABS、德国 GL、日本 NK、韩国 KR、法国 BV 等国际知名船级社的认可。

投资方五：江苏奕淳集团有限公司

住所地：江苏省无锡市扬名奕淳大厦

法定代表人：杭河水

注册资本：3 亿元

企业概况：江苏奕淳集团有限公司是一家集房地产开发、船舶制造、海运、建筑施

工、物业管理、贸易等于一体的多元化、现代化企业集团，业务遍及长三角、辐射大中华、迈向全世界。江苏奕淳目前拥有南京武家嘴船舶制造有限公司和江苏奕淳武家嘴船舶重工有限公司两家具有实力的船舶制造企业，竭力打造造船及海运产业链，致力于建造工艺的不断改进以其极具规模的生产能力，严格的质量管理和诚信履约的优良品质赢得了国内外船舶市场的一致认同，业务遍及韩国、日本、荷兰等多个国家。

## 2、 投资标的基本情况

上述投资主体一致同意联合投资设立合资公司，合资公司拟注册资本 10,000 万元（壹亿元）人民币，拟设立于江苏省南通市苏通科技产业园。

合资公司定位于为船厂提供船舶电气产品和服务，通过规模化、专业化、模块化降低船厂采购成本，提高船厂效率。合资公司的目标是发展成为中国乃至全球最大的船舶电气系统综合供应平台。合资公司的经营范围包括：船舶电子配套产品的开发、生产和销售（包括进出口）；船舶和船舶配套领域内的技术开发、技术转让、技术咨询、技术服务；船舶与海洋工程项目的设计、科研、经营、技术谈判。（以工商行政机关核准的经营范围为准。上述经营范围涉及行政许可的，凭许可证经营。）

## 3、 投资主体及股权结构：

股东姓名	出资占注册资本的数额 (人民币万元)	股权比例 (%)	出资方式
北京海兰信数据科技股份有限公司	5000	50	货币
江苏新扬子造船有限公司	2000	20	货币
江苏韩通船舶重工有限公司	1000	10	货币
泰州三福船舶工程有限公司	1000	10	货币
江苏奕淳集团有限公司	1000	10	货币

海兰信拟使用超募资金进行投资，并已经公司第一届董事会第二十一次会议审议通过，还需提交公司2011年度第一次临时股东大会审议。

合资公司董事会由九名董事组成。其中五名由海兰信委派，剩余四名由其他各方各自委派一名。董事会设董事长一名，由海兰信提名的董事担任；设副董事长一名，由新扬子提名的董事担任。公司的法定代表人由董事长担任。

合资公司管理机构向董事会负责并受董事会领导。合资公司设总经理一名，总经理负责公司的日常管理和经营。总理由董事长提名，由董事会聘任或解聘。

#### 4、 投资的必要性分析

经过多年的发展，我国船舶工业已经形成了原材料配套强、劳动力素质高、制造业体系完备等综合竞争优势，世界造船业的中心正逐步向我国转移，我国船舶工业发展前景十分广阔。

2003年以来，我国船舶工业进入了快速发展轨道，产业规模不断扩大，造船产量快速增长，造船完工量、新接订单量、手持订单量已连续多年居世界前列。船舶工业综合实力稳步提升，已经具备散货船、油船、集装箱船自主开发能力，在高新技术高附加值船舶、海洋工程装备领域也实现了突破，大型船舶企业造船周期和质量管理达到国际先进水平。据工信部最新数据显示，截至2010年11月底，全国造船完工量5676万载重吨，同比增长55.4%；全国新承接船舶订单量6398万载重吨，是2009年同期新接订单量的2.8倍，其中出口船舶占总量的77.0%；手持船舶订单量19936万载重吨，比2009年底手持订单上升5.9%，同比增长5.5%，其中出口船舶占总量的85.3%。手持订单从2010年4月份开始持续超过韩国。三项指标领跑全球，仅新接订单就占全球比重的60%以上，而且仍呈增长趋势，正在重新构建世界造船格局。

但是，我国船舶工业在高速发展的同时，自主创新能力不强、增长方式粗放、船用配套设备发展滞后、海洋工程装备开发进展缓慢等矛盾仍然显现。我国船舶工业正处在由大到强转变的关键时期，船舶配套业的产业地位决定了加快发展船舶配套业对于我国船舶工业发展具有深远的战略意义，当前必须抓住机遇，积极采取综合措施，加快结构调整和产业升级，巩固和提升我国船舶工业的国际地位。

根据国内外研究机构预测，未来世界船舶市场仍将保持相对稳定的发展势头，也将随之带动船用配套市场的旺盛需求，目前中国船舶配套产品的本土化率远远低于日本和韩国（日本达到99%，韩国也超过90%，而中国仅为40%-50%），我国船舶配套产业的发展潜力及市场空间相当巨大。

合资公司项目建立了船舶配套企业和船舶制造企业资源互补、强强联合的新型商业模式。一方面，合资公司不仅能成为船舶制造企业稳定可靠的供应平台，而且能降低船舶制造企业的生产成本、提高造船效率；另一方面，合资公司能成为海兰信持续稳定的销售渠道，并将极大的推动海兰信自主产品的开发范围和开发进度。

因此，公司认为抓住市场的契机，通过与具有实力的船舶制造企业的合作，尽快实施本项目是必要的，不仅有利于提高我国船舶配套产品的本土化率、提高船舶

制造企业的竞争力，也符合公司全体股东的利益和中长期发展规划。

## 5、 投资的可行性分析

### (1) 中国船舶配套产业存在巨大市场发展空间

船舶工业主要包括船舶配套业、船舶总装业及船舶修理业等，在船舶工业的产业链条中，船舶配套业的高技术及高附加值成为船舶制造业、船舶修理业发展的重要工业基础，日、韩等世界造船大国在发展造船业的过程中均极力推进船舶配套业的发展，而欧洲一些造船业已日渐衰落的国家，其生产的船用设备仍能占据世界船用设备销量近一半的份额。船舶配套产业成本是造船总成本的主要组成部分，约占船价的 50%，加快发展船舶配套业，提高国产设备的装船率，一方面可以大幅减少船厂的设备采购费用，降低造船成本，提高船价竞争力；另一方面，努力实现绝大多数船用设备国内配套，有利于保证造船企业的生产进度，实现均衡生产，改变受制于人的被动状态，同时也可增加实际创汇值，改善造船企业的经营状况，增强我国船舶工业的出口创汇能力。

据统计，2007 年-2011 年世界船舶配套市场规模年均约为 450-500 亿美元，其中中国船舶配套市场规模年均约为 150-180 亿美元；据预测，未来世界船舶配套市场规模年均约为 300 亿美元，其中中国船舶配套市场规模年均约为 120 亿美元；未来海洋工程配套设备市场规模年均约为 250-300 亿美元，中国海洋工程配套设备市场规模年均约为 70 亿美元。按上述分析，世界未来船舶配套（含海工）市场规模年均约为 500-600 亿美元，中国未来船舶配套（含海工）市场规模年均约为 200 亿美元。然而与欧、美、日、韩等船舶配套产业成熟的竞争对手相比，我国船用设备的设计仍主要依赖国外，国产设备装船率仅为 40%-50%，而舱室机械、通讯导航自动化设备则基本依赖进口。从世界造船工业的发展经验及市场内在需求来看，我国本土化配套能力的提高是必然趋势，在这个过程中将孕育巨大的市场空间。

在这种市场背景下，更快的转变经营方式，更有效的整合资源，才能够在竞争中取得主动，不断的扩大市场份额，实现公司“成为航海电子科技领域中国创造的典范”的企业愿景。

### (2) 合资公司实现了资源整合和强强联合

合资公司的五家股东中，海兰信是船舶配套产业的上市公司，其他四家是江苏

省乃至全国颇具实力的船舶制造龙头企业。船舶配套企业和船舶制造企业的联合，建立了全新的商业模式。这种全新的商业模式实现了产业链上下游资源的整合，是一种强强联合。

合资公司的四家股东船厂全部集中在我国的造船大省--江苏省，2010年前三季度，江苏省的造船完工量、新承接订单、手持订单量三大主要指标稳居全国榜首。据江苏省国防科工办发布的船舶工业最新运行报告，2010年1-11月，江苏省船舶工业继续保持强劲增长势头，主要造船指标快速增长，造船完工量近2000万载重吨，提前实现全年目标。预计2010年全年江苏造船完工量将达2200万载重吨，占全球市场份额较去年同期提高2个百分点。2010年1-11月，江苏省造船完工量为469艘、1986.4万载重吨，吨位同比增长51.4%，占世界市场份额的14.5%，占全国份额的35%。其中，13家重点监测企业完工量为270艘、1750.8万载重吨，吨位占全省总量的88.1%。承接新船订单量为430艘、2214万载重吨，吨位同比增长264.4%，占世界市场份额的18.1%，占全国份额的34.6%。其中，13家重点监测企业新接订单量为255艘、1800万载重吨，占全省总量的81.3%。11月底手持船舶订单量为1315艘、7268万载重吨，吨位同比增长1.9%，占世界市场份额的15%，占全国份额的36.5%。其中，13家重点监测企业手持订单量为787艘、6359.5万载重吨，占全省总量的87.5%。

因此，合资公司的商业模式从江苏省开始实施，并于引入基础好、实力强的造船企业作为投资方，将占据行业制高点，利于该商业模式的推广和复制。

### (3) 本项目商业模式对股东船厂具有现实意义

目前我国船舶配套行业的基本情况是，设备供应商较分散，综合实力良莠不齐，船厂对质量和服务不容易控制，影响了船厂的船舶质量和市场信誉；另外，因为单一船厂采购量有限，无法因为规模采购而获得价格折扣。

船厂成为合资公司的股东，使采购资源得以整合和价值发现，具体表现为：

- 集中采购，获得价格折扣（尤其是规模相对较小的船厂，获益更明显）；
- 优质服务。获得综合能力较强的、有股权关系的服务商提供的优质可靠的综合服务；
- 为股东船厂之间搭建采购平台，除了可以在船配产品上实施规模采购以外，还能尝试在钢板、主机等重要产品供应方面进行合作。



#### (4) 符合产业政策并获得当地政府的大力支持

合资公司拟设立于江苏省南通市苏通科技产业园，该园区是江苏省沿海开发和跨江联动开发的重点项目，是苏州、南通两市跨江联动开发、推动区域共同发展的合作园区，是苏州工业园区成功经验推广辐射的创新园区。合资公司项目得到了苏州市政府、南通市政府、苏通科技产业园管委会的大力支持，提供了包括用地、用房、财政税收、人才引进等方面的政策优惠和扶持，为合资公司的设立和运营提供了良好的政策环境。

因此，公司认为无论从市场环境，还是从资源环境和政策环境来看，实施本项目是可行的，符合国家的产业政策，也符合合资公司各股东及广大投资者的利益。

### 6、经济效益分析

#### (1) 总投资

本项目总投资额为 1,0000 万元人民币。其中：约 7,000 万元用于固定资产投资，主要用于购置生产用地、船舶电子配套产品的系统集成（含集成电路板生产）生产厂房建设和生产线建设；约 3,000 万元为铺底流动资金。

#### (2) 效益预测

我们对合资公司未来三年的发展情况进行了测算，财务数据如下表：

单位：万元

	达产第一年（2012 年）	达产第二年（2013 年）	达产第三年（2014 年）
营业收入	11,000	18,000	20,000
营业利润	1,540	2,700	3,400
营业利润率	14%	15%	17%
净利润	1,155	2,025	2,550
投资利润率	11.55%	20.25%	25.50%

基于以下假设：

\*合资公司 2011 年 3 月正式投入运营，并开始建设相关生产线，建设期 9 个月，

2012 年 1 月达产；

\*合资公司 2012 年承接单船电子产品配套订单 22 笔，单笔订单金额平均 500 万元；

\*合资公司 2013 年承接单船电子产品配套订单 36 笔，单笔订单金额平均 500 万元；

\*合资公司 2014 年承接单船电子产品配套订单 40 笔，单笔订单金额平均 500 万元；

\*合资公司所得税率暂按 25% 估算。

合资公司将成为江苏新扬子、江苏韩通、泰州三福、江苏奕淳所属船厂的船舶电气系统综合供应平台；上述船厂每年的交船量合计超过 100 艘，通过与上述船

舶制造业龙头企业的紧密合作,将大幅提高公司自主产品和 VEIS 业务的销售规模、加快自主研发的进度及品牌产品线的丰富。本次投资项目的实施将有利于提升公司的资金运营效率,提高营业收入和盈利能力,增强公司持续经营能力,符合公司和全体股东的利益。

### (3) 发展规划与前景

基于良好的资源组合、合理的商业模式以及优秀的管理队伍,合资公司未来将能够迎来一个高速成长的局面,预计经过 5-8 年的发展,合资公司有望发展成为全球最大的船配供应平台及船配电子商务平台。

## 7、 主要风险与对策

### (1) 行业周期性风险

2010 年我国船舶工业主要经济指标继续保持升势,但增速有所放缓,造船行业的全面复苏仍需要一定时间,造船行业的周期性对合资公司达到预期盈利会有一些影响。但目前多数骨干造船企业手持订单仍较充足,合资公司引入基础好、实力强的造船企业作为投资方,将单一船厂分散采购行为有效整合,为船厂建立稳定、低成本、优质服务的供应渠道,在提高合资公司业务覆盖的同时,也为新产品进入市场提供一定的保障。

### (2) 管理风险

合资公司设立初期在日常经营运作中可能给公司带来一定的管理风险。公司将加大与合资公司管理团队的沟通和协调,帮助合资公司建立规范的财务管理制度及内部控制制度,并严格按照公司《子公司管理制度》对合资公司实行管理,加强对合资公司财务方面的内部审计,确保管理风险的有效控制。

### (3) 新产品研发的风险

由于航海电子科技领域产品对质量及服务要求较高,产品需要国际认证,产品开发周期较长,客户的需求不断变化,这些因素导致合资公司存在新产品技术开发的风险。为此,合资公司将充分借助海兰信良好的研发平台,利用与上游造船企业稳定的业务联系,积极营造创新氛围,加快新产品的研发和推广;同时,合资公司也将配备一支国际化的开发团队,以确保新产品开发工作能够与国际接轨,与市场及行业政策的需求接轨,并为新产品申请国际一流船级社认证;另外,合资公司还将建立有针对性的项目管理及绩效考核机制,确保技术团队的稳定及积极性,为新

产品研发提供良好的环境。

#### 四、 公司董事会决议情况

公司于2011年1月6日召开第一届董事会第二十一次会议，全体董事一致审议通过了《关于使用超募资金投资设立江苏海兰船舶电气系统科技有限公司的议案》，同意上述超募资金使用计划，该议案还需提交公司2011年度第一次临时股东大会审议。

#### 五、 公司独立董事意见

公司独立董事在审议后，同意公司第一届董事会第二十一次会议提出的《关于使用超募资金投资设立江苏海兰船舶电气系统科技有限公司的议案》。独立董事认为：

公司关于使用超募资金投资设立合资公司的决策程序符合《深圳证券交易所创业板上市公司规范运作指引》、《深圳证券交易所创业板股票上市规则》、《创业板信息披露业务备忘录第1号—超募资金使用》、《深圳证券交易所上市公司募集资金管理办法》、《关于进一步规范上市公司募集资金使用的通知》、公司《章程》等相关法律、法规和规范性文件的规定，与公司募集资金投资项目的实施不相抵触，不影响公司募集资金投资项目的正常进行，不存在变相改变募集资金投向和损害全体股东利益的情况。同意将上述议案提交公司2011年度第一次临时股东大会审议。

#### 六、 保荐机构意见

公司保荐机构海通证券股份有限公司经核查后出具了《海通证券股份有限公司关于北京海兰信数据科技股份有限公司使用超募资金投资设立江苏海兰船舶电气系统科技有限公司的保荐意见》，同意公司本次募集资金使用计划。

海通证券认为：公司本次超募资金使用计划专注于主营业务，有利于提高募集资金的使用效率，提高公司的盈利能力，增强公司的持续经营能力，符合全体股东利益。超募资金使用计划已经公司董事会审议通过，独立董事发表了明确的独立意见，还需提交公司股东大会进行审议，符合《深圳证券交易所上市公司募集资金管理办法》、《深圳证券交易所创业板上市公司规范运作指引》、《深圳证券交易所创业板股票上市规则》及《创业板信息披露业务备忘录第1号—超募资金使用（修订）》的有关规定；本次超募资金的使用计划与原募集资金投资项目的实施计划不相抵触，不会影响原募集资金投资项目的正常实施，也不存在变相改变募集资金投

向、损害股东利益的情形，因此，公司本次募集资金使用计划是合理、合规和必要的。同意公司本次超募资金使用计划。

特此公告。

北京海兰信数据科技股份有限公司董事会

二〇一一年一月七日