

湖北宜昌交运集团股份有限公司 关于合作研发建造纯电动观光游轮的公告

本公司及董事会全体成员保证信息披露内容的真实、准确、完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

一、合作协议签署概况

湖北宜昌交运集团股份有限公司（以下简称“公司”或“宜昌交运”）与中国长江电力股份有限公司（以下简称“长江电力”）经过平等友好协商，拟共同研发、建造长江三峡纯电动观光游轮（以下简称：电动船），并及时将该成果投入商业运营。本次合作打造的电动船，双方总投资概算约 9,000 万元，其中本公司负责的船体建造及装饰概算约 6,000 万元。

公司于 2019 年 5 月 13 日召开的第四届董事会二十二次会议审议通过了《关于与长江电力合作研发建造新能源纯电动游船项目合作协议的议案》，同意公司与长江电力合作研发、建造纯电动游轮，由本公司负责电动船营运；董事会授权公司经理层与长江电力商定并签署正式合作协议。

根据《深圳证券交易所股票上市规则》及《公司章程》相关规定，本事项在董事会审议权限范围之内，无须提交股东大会表决。

公司与长江电力不存在关联关系，本次交易不构成关联交易，也不构成《上市公司重大资产重组管理办法》规定的重大资产重组。

二、合作对手方介绍

名称：中国长江电力股份有限公司

住所：北京市海淀区玉渊潭南路 1 号 B 座

类型：股份有限公司(上市)

法定代表人：雷鸣山

注册资本：2,200,000 万人民币

经营范围：电力生产、经营和投资；电力生产技术咨询；水电工程检修维护。（企业依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

长江电力是经国务院批准，由中国长江三峡集团公司（以下简称“三峡集团”）作为主发起人设立的股份有限公司，三峡集团持有长江电力 57.92% 的股份，为长江电力的控股股东。长江电力主要从事水力发电等清洁能源业务，现拥有三峡、葛洲坝、溪洛渡和向家坝四座电站的全部发电资产，是国内最大的电力上市公司和全球最大的水电上市公司。长江电力实力雄厚、资信状况良好，具有较强的履约能力。

公司最近一个会计年度与长江电力未发生类似业务。

三、初步商定的合作内容

甲方：中国长江电力股份有限公司

乙方：湖北宜昌交运集团股份有限公司

（一）合作背景

乙方水上旅游运输板块已初步构建了以三峡国际游轮中心为枢纽，以宜昌港、茅坪港、太平溪港和三斗坪港为支撑的“一主四辅”的公共旅游客运港站布局；现拥有 5 艘新型豪华观光游轮，开发并运营“交运*两坝一峡”、“交运*升船机”、“交运*长江夜游”等旅游产品，

根据乙方旅游产业发展需要，乙方拟增加运力规模，新建新型观光游轮。

为响应国家“长江大保护”战略，贯彻落实中共中央和国务院“生态优先、绿色发展”战略，推动长江船舶电动化发展，促进长江清洁通航，甲方与乙方经过平等友好协商，就研发、建造长江三峡纯电动观光游轮，并及时将该成果投入商业运营达成一致。

(二) 电动船船型及投资概算

1.运行长江内河船舶 B 级航区、J2 级航段，符合三峡大坝、葛洲坝等通航设施的通航船型技术要求，主要用于“交运*两坝一峡”、“交运*长江夜游”、“交运*升船机”等旅游航线，能够为游客提供休闲娱乐、游览观光等服务。

2.船舶总长 100m，船宽 16.2 m，船舶乘客定额 1,300 人，船舶的设计航速 22km/h，续航里程 100km。

3.船舶推进额定功率 $3 \times 350\text{kw}$ ，船舶动力电池容量 7500kwh 左右，配备直流母线变频控制配电系统和电力推进系统，总投资概算约 9,000 万元，其中船体建造及装饰概算约 6,000 万元左右。

(三) 合作内容

1. 甲方以科研经费一次性投入承担船舶设计、动力电池及电池管理系统、直流母线变频控制配电系统购置的相关费用，免费提供给乙方使用。甲方不再承担后续设备维护、更换等相关费用及相应责任。

2. 乙方负责船舶设计方案及全部设备技术要求的审核；负责船舶建造、船舶总装、船舶装饰工程等除甲方所承担费用外的全部造船及设备购置费用；负责电动船全部设备的管理与维护，并承担相应的费用；负责电动船的运营，并承担安全生产主体责任。

3. 甲方协助电动船配套充电岸电工程的建设,协助电动船用电享受大工业分时电价的优惠政策。乙方在场地、安保等方面提供保障支持。

4. 甲乙双方同意电动船作为“船用电池动力系统工程化应用研究”科研平台,双方共享科研数据,科研所形成的专利等知识产权归甲方所有,乙方及其子公司可免费使用。

5. 甲乙双方在条件成熟后,共同探讨后续在更广泛的领域深入合作。

三、合作事项的目的、存在的风险和对公司的影响

(一) 合作目的

随着公司旅游产业的发展和游客量的增长,新兴观光游轮运力已显不足。为充实游轮运力,同时响应国家“长江大保护”战略,落实中共中央和国务院“生态优先、绿色发展”战略,推动长江船舶电动化产业发展,促进长江清洁通航,公司与长江电力拟开展本次纯电动游船研发建造的合作。

(二) 存在的风险

1. 技术研发及成果转化的风险

目前,中国船级社已发布磷酸铁锂电池在船舶应用的指南文件。但国际国内纯电动客船可参考的相关应用实例较少;公司拟建造的纯电动船动力电池容量高达 7500KWH,在技术研发中,大容量动力电池及管理系统与直流组网系统、推进系统之间的匹配存在一定技术难度。

科研成果向商业化应用转化中存在较大不可预知的技术风险,科研成果向商用转化失败,可能增加公司在建船舶动力选型的机会成

本。

长江船舶设计院为本次电动船研发建造的船舶设计单位，长江船舶设计院是国内大型专业船舶设计研究单位之一，是国家级专业船舶和港机总体设计和水运工程咨询单位，拥有一批高素质的专业技术人员，其中包括国家级和省部级专家、教授级高级工程师、高级工程师等。公司现有在营游轮均为长江船舶设计院负责设计，实际运营情况符合设计要求。电动船设计方案经长江船舶设计院设计完成后需经中国船级社船舶规范所审核，将在一定程度上降低技术研发和商用风险。

《船用电池动力系统工程化应用研究》项目已经国家工业和信息化部 2018 年 12 月 17 日批准立项。根据立项批文，山西汾西重工有限责任公司为项目牵头单位，中国长江电力股份有限公司、宜昌交运长江游轮有限公司、中船重工船舶设计研究中心有限公司、宁德时代新能源科技股份有限公司、中国船舶重工集团公司第七〇四研究所、北京理工大学为参研单位。

2. 海事管理政策法规风险

现行海事监督管理法规还缺乏针对长江纯电动船舶的船员配备的具体规定，存在一定政策不确定风险。

3. 动力电池使用安全风险

当前，动力电池正逐步应用于各类交通工具，但由于动力电池技术路线和使用环境的不同，动力电池仍存在一定安全风险。本次合作打造的电动船将使用磷酸铁锂电池，与传统铅酸蓄电池相比，更加节省空间，能减轻船舶自重，具有充电速度快、使用寿命长、不含重金属的特点，能满足绿色环保的要求。与目前的三元锂电池相比，虽然

能量密度较低，但充放电安全性更高。因为船舶环境相对稳定、船舶对电池的重量要求敏感度相对较低、夜间低功率充电等方面的优势，相对于电动汽车的应用条件，电动船的电池安全风险更具有可控性。

(三) 对公司的影响

1.本次合作建造的电动船在技术研发和运行管理方面风险总体可控，相对于传统燃油动力船舶，电动船在节能环保方面具备明显的比较优势。

2.电动船投入运营后，可为游客提供无碳排放、低振动、低噪音的优质旅游体验，具备较强的技术先发优势和品牌推广价值，能够在一定程度上提升公司现有游船产品的服务水平、市场影响力和盈利能力。

特此公告。

湖北宜昌交运集团股份有限公司

董 事 会

二〇一九年五月十三日