



珠海港股份有限公司
与
中国银河证券股份有限公司
关于
《中国证监会行政许可项目审查一次反
馈意见通知书[180497 号]》
之
反馈意见回复

二〇一八年六月

**珠海港股份有限公司与中国银河证券股份有限公司
关于《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书
[180497 号]》之反馈意见回复**

中国证券监督管理委员会：

珠海港股份有限公司（以下简称“珠海港”）于 2018 年 5 月 24 日收到贵会出具的《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书[180497 号]》（以下简称“《反馈意见》”）后，组织各中介机构，针对《反馈意见》所列问题进行了认真核查、研究和分析，对反馈意见中所有提到的问题逐项落实并进行书面回复说明，涉及需要相关中介机构核查并发表意见的问题，已由各中介机构出具核查意见或补充法律意见。

现对反馈意见落实情况逐条书面回复如下，请予审核。

如无特别说明，本回复中的简称或名词的释义与《中国银河证券股份有限公司关于珠海港股份有限公司非公开发行股票之尽职调查报告》中的内容相同。

本回复所引用的财务数据和财务指标，如无特殊说明，指合并报表口径的财务数据和根据该类财务数据计算的财务指标。

本回复中若出现合计数与所列数值总和存在差异之情形，系四舍五入所致。

目录

一、重点问题.....	7
问题 1. 申请人前次募集资金为 2013 年配股。前次募投项目中，“收购云浮新港港务有限公司 71.63%股权及转让方对云浮新港港务有限公司 35,226.63 万元的债权项目”截止日累计实现效益-829.60 万元，“向珠海港昇新能源股份有限公司增加注册资本金项目”2015 年、2016 年、2017 年净利润未达到预计的年均净利润水平。请申请人：（1）说明截至 2017 年 12 月 31 日《前次募集资金使用情况报告》及会计师的专项报告是否已按照证监发行字[2007]500 号文的规定履行审议程序和信息披露义务。（2）说明前次募投项目累计亏损或未实现预计净利润水平的原因及合理性。请保荐机构、会计师核查并发表意见。.....	7
问题 2. 申请人本次拟募集资金 17,660 万元用于“港口设备升级项目”，募集资金 130,400 万元用于“港航江海联动配套项目”。“港口设备升级项目”通过控股子公司云浮新港港务有限公司实施，前次募投项目“收购云浮新港港务有限公司 71.63%股权及转让方对云浮新港港务有限公司 35,226.63 万元的债权项目”截至 2017 年 12 月 31 日累计实现效益-829.60 万元。“港航江海联动配套项目”通过全资子公司珠海港航运有限公司系公司或其子公司实施。其中，拟由珠海港航运有限公司投资 18,000.00 万元购置 22500 吨级的海船 2 艘投入北方港口至高栏港钢材等运输。而公司于 2018 年 3 月 20 日公告，拟与海南成功网联科技股份有限公司设立合资公司，投资购置 1 艘 2 万吨级和新建 2 艘 2.58 万吨级沿海多用途船舶，以拓展钢材等散杂货的沿海运输业务。申请人于 2017 年 12 月 30 日公告，拟利用不超过 5 亿元自有闲置资金开展委托理财业务，购买银行理财产品。公司 2018 年 1 季度末货币资金、可供出售金融资产、长期股权投资、投资性房地产账面价值分别为 6.25 亿元、13.70 亿元、4.03 亿元、1.63 亿元。公司 2015 至 2017 年公司投资收益占公司当期利润总额的比例分别为 94.01%、55.97%及 44.44%。请申请人：（1）结合云浮新港港务有限公司、珠海港航运有限公司的经营及效益情况，说明本次募投项目实施的业务基础，本次募投项目的必要性及可行性。（2）说明公司 2018 年 1 季度末货币资金的主要预计用途，2018 年 1 季度末可供出售金融资产、长期股权投资、投资性房地产的构成、报告期内的投资收	

益情况、是否构成财务性投资。结合上述情况及公司使用闲置资金开展委托理财业务等情况，说明本次融资的必要性和合理性。（3）说明本次募投项目具体建设内容，具体投资数额安排明细，募集资金投入部分对应的投资项目，各项投资构成是否属于资本性支出，是否存在董事会前投入。（4）分析租赁船舶、购置二手船舶、购置新船等模式的利弊，说明“港航江海联动配套项目”以购置新船及二手船相结合方式实施的合理性；对比本次募投项目与公司现有相关固定资产和产能规模以及同行业公司可比案例说明本次募投项目投资规模的合理性。（5）说明2018年3月20日公告的设立合资公司拓展钢材等散杂货的沿海运输业务的投资与本次募投项目中购置海船投入北方港口至高栏港钢材等运输项目的关系。（6）说明本次募投项目的募集资金使用和项目建设的进度安排。（7）结合公司现有业务及同行业可比公司的效益情况说明本次募投项目效益测算的过程及谨慎性。请保荐机构核查并发表意见。..... 11

问题 3. 申请人 2016 年、2017 年、2018 年 1-3 月单独进行减值测试的应收款项减值准备转回的金额分别为 808.13 万元、956.53 万元、45.00 万元。请申请人说明报告期内应收款项减值准备转回的原因及合理性、应收账款坏账准备计提的公允性。请保荐机构、会计师核查并发表意见。..... 58

问题 4. 申请人于 2017 年 8 月 30 日公告，2017 年“天鸽”、“帕卡”两场强台风灾害对公司造成的经济损失预计约为人民币 2300 万元，公司正在与保险公司协商理赔事宜。请申请人说明后续生产经营的恢复情况、台风灾害损失处理的后续进展情况、对公司经营业绩的影响情况及相关会计处理情况。请保荐机构、会计师核查并发表意见。..... 62

问题 5. 申请人 2016 年度现金分红金额占合并报表下归属于母公司净利润的比例为 15.15%。请申请人说明 2016 年度现金分红是否符合公司章程中“如无重大投资计划或重大现金支出发生，公司每年以现金方式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润的 20%(含 20%)”的约定。请保荐机构核查并发表意见。..... 63

问题 6. 关于同业竞争。发行人现有业务经营主要涵盖码头开发、港口物流综合服务、综合能源投资等，与控股股东珠海港集团及其控制的企业在燃气管道建设、码头开发业务领域存在一定程度的交叉。另外，本次募投项目港航江海联动配套项目拟新增驳船内河运输业务，与珠海港集团之全资子公司远洋公司存在业务交

叉。请申请人说明：（1）公司的存量业务与控股股东是否存在同业竞争，如是，是否已制定明确、可行的整合措施并出具相关承诺，是否符合《上市公司监管指引第4号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》的规定。（2）本次募投项目是否涉嫌新增同业竞争或关联交易，是否符合《上市公司证券发行管理办法》第十条第四项规定。请保荐机构及申请人律师核查并发表意见。请保荐机构及申请人律师核查并发表意见。..... 64

问题 7. 请申请人说明拟购置船舶的水路运输资质办理进展，取得相关运营资质是否为募投项目实施的必要条件，如是，是否已取得船舶运输相关经营资质。请保荐机构及申请人律师核查并发表意见。..... 72

问题 8. 珠海港集团下属企业珠海港弘码头有限公司（曾用名“珠海秦发港务有限公司”）运营的港弘码头（曾用名“秦发煤炭码头”），与发行人参股公司神华粤电珠海港煤炭码头有限责任公司运营的神华粤电煤炭码头的业务范围存在交叉。珠海港集团在 2012 年 3 月收购秦发煤炭码头 40% 股权时承诺“在秦发煤炭码头正式投入运营前，将采取合适方式将其持有的秦发煤炭码头 40% 股权整合进入上市公司”。2016 年 4 月，珠海港集团下属企业收购秦发煤炭码头剩余 60% 股权并将其更名为港弘码头，珠海港集团出具《关于拟修改相关承诺事项的通知》。修改后的承诺事项为“在港弘码头正式运营并实现连续两个会计年度盈利后，或者根据上市公司的战略考虑和提议，择机将其届时持有及控制的港弘码头适当比例股权整合进入珠海港股份有限公司。”请保荐机构及申请人律师核查上述承诺变更事项的原因及合理性，是否履行了必要的审批程序和信息披露义务，是否符合《上市公司监管指引第4号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》的规定。..... 74

二、一般问题..... 78

问题 1. 请保荐机构及申请人律师结合申请人正在履行的对外担保情况核查是否履行了必要的审批程序和信息披露义务，对方是否提供反担保，是否存在违反《关于规范上市公司对外担保行为的通知》《关于规范上市公司与关联方资金往来及上市公司对外担保若干问题的通知》等相关规定的情形。..... 78

问题 2. 云浮新港设备购置项目实施主体为云浮新港港务有限公司（持股 86.24% 子公司），2 艘沿海 22500 吨级海船项目实施主体为珠海港中驰航运有限公司（持

股 60%子公司)。请申请人补充披露募集资金投入方式,其他股东是否提供同比例财务支持,是否存在损害投资者利益的情形。请保荐机构及申请人律师核查并发表意见。..... 79

问题 3. 请申请人补充说明报告期内申请人及其子公司从事住宅房地产及商业地产开发、销售的情况,房地产业务收入利润占比,有无住宅及商业用地储备,有无正在开发的住宅房地产或商业地产项目或者在售楼盘。请保荐机构及申请人律师核查并发表意见。..... 80

问题 4. 据申报材料,珠海港集团不参与询价但接受最终询价结果。请申请人补充披露如果未产生询价价格,发行价格如何确定,控股股东是否仍参与认购。请保荐机构发表核查意见。..... 81

问题 5. 鉴于申请人控股股东拟参与本次认购,请保荐机构及申请人律师核查:申请人控股股东及其具有控制关系的关联方从定价基准日前六个月至完成本次发行后六个月内是否存在减持情况或减持计划,如是,是否违反《证券法》第四十七条的规定,如否,请出具承诺并公开披露。..... 82

问题 6. 请申请人公开披露近五年被证券监管部门和交易所采取处罚或监管措施的情况,以及相应整改措施;同时请保荐机构就相应事项及整改措施进行核查,并就整改效果发表核查意见。..... 83

一、重点问题

问题 1. 申请人前次募集资金为 2013 年配股。前次募投项目中，“收购云浮新港港务有限公司 71.63%股权及转让方对云浮新港港务有限公司 35,226.63 万元的债权项目”截止日累计实现效益-829.60 万元，“向珠海港昇新能源股份有限公司增加注册资本金项目”2015 年、2016 年、2017 年净利润未达到预计的年均净利润水平。请申请人：（1）说明截至 2017 年 12 月 31 日《前次募集资金使用情况报告》及会计师的专项报告是否已按照证监发行字[2007]500 号文的规定履行审议程序和信息披露义务。（2）说明前次募投项目累计亏损或未实现预计净利润水平的原因及合理性。请保荐机构、会计师核查并发表意见。

【回复】

一、说明截至 2017 年 12 月 31 日《前次募集资金使用情况报告》及会计师的专项报告是否已按照证监发行字[2007]500 号文的规定履行审议程序和信息披露义务。

（一）履行的相应审议程序

珠海港股份有限公司（以下简称“申请人”或“公司”）已按照证监发行字[2007]500 号文的规定出具符合要求的截至 2017 年 12 月 31 日的《前次募集资金使用情况报告》，上述报告已经 2018 年 5 月 25 日召开的申请人第九届董事局第五十八次会议审议通过，并经 2018 年 6 月 11 日召开的申请人 2018 年第三次临时股东大会审议通过。

（二）履行的信息披露义务

申请人已于 2018 年 5 月 26 日在《证券时报》、《中国证券报》及巨潮资讯网披露上述截至 2017 年 12 月 31 日的《前次募集资金使用情况报告》及立信会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《前次募集资金使用情况鉴证报告》【信会师报字[2018]第 ZC10083 号】。

二、说明前次募投项目累计亏损或未实现预计净利润水平的原因及合理性

（一）云浮新港港务有限公司（以下简称“云浮新港”）累计亏损的原因及合理性分析

云浮新港 2013 年至 2017 年相关指标如下：

项目	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度
----	---------	---------	---------	---------	---------

吞吐量（万吨）	228.97	259.18	286.50	357.60	464.00
营业收入（万元）	6,565.15	6,370.09	4,589.59	5,205.59	6,883.77
营业成本（万元）	5,225.57	5,029.94	3,210.36	3,414.88	3,979.55
财务费用（万元）	2,109.85	729.99	470.27	405.89	357.38
净利润（万元）	-1,979.28	58.32	-133.36	182.07	1,042.66
资产负债率	99.81%	40.11%	38.44%	36.22%	33.15%

注：以上财务数据已考虑并购时合并层面评估增值影响。

云浮新港 2013-2017 年累计实现效益-829.60 万元。公司 2013 年公告的《配股说明书》关于对投向云浮新港的业绩估算有关表述：“根据估算，预计至 2014 年，云浮新港将实现年集装箱吞吐量 11.6 万 TEU，总吞吐量达到 248.4 万吨，营业收入、净利润分别达到 6,982 万元、123 万元，实现盈亏平衡。”

自从公司 2012 年完成收购云浮新港后，公司安排了经验丰富的经营团队入驻云浮新港，2013-2017 年度云浮新港的业务量连年取得双位数的增长，具体的运营情况如下：

1、云浮新港自 2010 年开始建港投产，港口业务经历较长的市场培育期，培育期内业务量持续快速增长。

2013 年以来，云浮新港港口业务吞吐量增长情况如下：

年度	吞吐量（万吨）	同比增长	备注
2013 年	229	35%	-
2014 年	259	13.2%	-
2015 年	286.60	13%	积极对外大力拓展航线、引入内贸船公司。
2016 年	357.71	24.82%	优化对大客户的阶梯定价模式，有效促进了进口石材量的增加，开展海铁联运新型业务模式，实现与深圳西部码头“互联网+”合作新方式。
2017 年	464	30%	主动把握“公路治超”的利好政策，加强对主要进口石材产地货源的精准导流，在广东口岸进口石材市场份额有效提升至 58%以上。

2、前期债务负担较重，拖累云浮新港累计业绩实现

2013 年，云浮新港财务利息支出负担较重，有息负债高，整体资产负债率高达 99.81%，2013 年末有息借款余额约 34,300 万元，财务费用支出 2,109.85 万元，约占 2013 年至 2017 年财务费用支出总额的 51.80%。云浮新港 2013 年实现净利润-1,979.28 万元，主要系当年财务费用支出较高导致。

3、云浮新港 2014 年基本达到盈亏平衡，2014-2017 年累计实现盈利 1,149.09 万元

2014 年，云浮新港完成增资，新增注册资本 21,816.50 万元，累计偿还各项借款 24,300 万元，当年度财务费用下降至 729.99 万元，当年净利润为 58.32 万元，基本达到盈亏平衡。如不考虑 2013 年由于财务费用较高拖累业绩，云浮新港 2014 年至 2017 年实现累计盈利 1,149.09 万元。

综上，由于云浮新港前期负债结构不合理，财务费用负担重，导致前期亏损较大。随着“公路治超”政策利好港口业务经营、云浮新港整体经营效率的不断完善、债务结构不断优化、财务负担逐步减轻，2016、2017 年度的盈利能力迅速提升，其中 2017 年度实现净利润 1,042.66 万元。因此，由于前次募投项目云浮新港运营初期债务结构不合理、财务费用拖累公司业绩，造成该募投项目累计亏损，符合云浮新港的实际经营情况，具有合理性。

（二）珠海港昇新能源股份有限公司（以下简称“珠海港昇”）未实现预计净利润水平的原因及合理性分析

珠海港昇 2013 年至 2017 年相关指标如下表所示：

项目	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度
发电量（MWH）	88,088.61	79,381.95	75,622.38	82,051.80	76,065.68
售电量（MWH）	85,918.80	77,030.80	73,444.80	79,987.60	73,942.00
平均风速	6.49m/s	6.29m/s	6.13m/s	6.43m/s	6.29m/s
营业收入（万元）	5,059.66	4,536.26	4,325.08	4,711.34	4,354.62
营业成本（万元）	1,644.25	1,694.18	1,823.26	2,074.17	2,201.17
其中：运维成本（万元）	3.57	10.97	101.51	277.85	342.34
净利润（万元）	1,975.79	1,389.80	1,028.32	1,108.53	764.17

公司 2013 年公告的《配股说明书》关于对投向珠海港昇（珠海业务本部，不含后期并购的风电业务，下同）业绩估算有关表述：“项目建成投产后，可达到装机容量 4.95 万千瓦，实现年发电量 95,386.5 兆瓦时，其中年售电量约为 94,671.23 兆瓦时。按照广东省风电上网标杆电价 0.69 元/千瓦时的含增值税上网电价计算，可实现年均收入 6,011.22 万元，净利润 1,343.30 万元。”。

珠海港昇 2013 年和 2014 年净利润水平均达到了《配股说明书》中的预计净利润水平。

珠海港昇 2015 年至 2017 年度净利润水平未达预期，主要系区域平均风速下降及设备质保期满导致运维成本上升所致。具体分析如下：

1、区域平均风速下降，导致 2015 年和 2017 年发电量下降。2013 年珠海区域平均风速 6.49 m/s，2015 年和 2017 年平均风速下降至 6.13 m/s 和 6.29m/s，导致风机出力不足引起发电量下降，发电量同比 2013 年下降 14.15%和 13.65%，营收同比分别下降 734.58 万元和 705.04 万元。

2、发电设备质保期满后，运维成本上升。珠海港昇主要发电设备质保期至 2015 年 6 月届满，自 2015 年 6 月起设备的运维成本有明显上升，2015 年至 2017 年运维费用同比 2013 年分别增加 97.94 万元、274.28 万元和 338.77 万元。

珠海港昇为风力发电企业，收入的波动主要受到区域气候来风量的影响，业务主要的营运成本为设备折旧、运维支出、利息支出、人工支出等，发电量不达预期、运维支出上升是 2015-2017 年珠海港昇净利润未达预期的原因，符合珠海港昇的实际经营情况，具有合理性。

三、会计师核查意见

按照《中国注册会计师其他鉴证业务准则第 3101 号—历史财务信息审计或审阅以外的鉴证业务》的相关规定，我们对珠海港编制的截至 2017 年 12 月 31 日的《前次募集资金使用情况报告》出具了专项鉴证报告，我们认为珠海港已经根据中国证券监督管理委员会《关于前次募集资金使用情况报告的规定》（证监发行字[2007]500 号）编制《前次募集资金使用情况报告》，在所有重大方面如实反映了珠海港在截止日的前次募集资金使用情况，并已根据规定履行了相关审议程序和披露义务。

基于为公司 2013-2017 年度财务报表整体发表审计意见的审计工作，通过对已经实施的必要审计程序的进一步核查确认，我们认为，公司关于前次募投项目累计亏损或未实现预计净利润水平的原因分析符合云浮新港及珠海港昇的实际经营情况，具有合理性。

四、保荐机构核查意见

保荐机构查阅了申请人截至 2017 年 12 月 31 日的《前次募集资金使用情况报告》、会计师出具的《前次募集资金使用情况鉴证报告》、董事局决议、股东大会决议，查询了相关信息披露文件。经核查，保荐机构认为：申请人截至 2017

年 12 月 31 日的《前次募集资金使用情况报告》及会计师的专项报告已按照证监发行字[2007]500 号文的规定履行审议程序和信息披露义务。

保荐机构访谈了申请人高管人员、查阅了 2013 年配股说明书、查阅了云浮新港及珠海港昇的相关财务报告、申请人 2013 年以来的年度报告，查阅了云浮新港 2013 年至 2017 年财务费用表、珠海港昇风电设备采购合同的质保条款以及 2015 年至 2017 年的运维费用明细。经核查，保荐机构认为：公司关于前次募投项目累计亏损或未实现预计净利润水平的原因分析符合云浮新港及珠海港昇的实际经营情况，具有合理性。

问题 2. 申请人本次拟募集资金 17,660 万元用于“港口设备升级项目”，募集资金 130,400 万元用于“港航江海联动配套项目”。“港口设备升级项目”通过控股子公司云浮新港港务有限公司实施，前次募投项目“收购云浮新港港务有限公司 71.63%股权及转让方对云浮新港港务有限公司 35,226.63 万元的债权项目”截至 2017 年 12 月 31 日累计实现效益-829.60 万元。“港航江海联动配套项目”通过全资子公司珠海港航运有限公司系公司或其子公司实施。其中，拟由珠海港航运有限公司投资 18,000.00 万元购置 22500 吨级的海船 2 艘投入北方港口至高栏港钢材等运输。而公司于 2018 年 3 月 20 日公告，拟与海南成功网联科技股份有限公司设立合资公司，投资购置 1 艘 2 万吨级和新建 2 艘 2.58 万吨级沿海多用途船舶，以拓展钢材等散杂货的沿海运输业务。申请人于 2017 年 12 月 30 日公告，拟利用不超过 5 亿元自有闲置资金开展委托理财业务，购买银行理财产品。公司 2018 年 1 季度末货币资金、可供出售金融资产、长期股权投资、投资性房地产账面价值分别为 6.25 亿元、13.70 亿元、4.03 亿元、1.63 亿元。公司 2015 至 2017 年公司投资收益占公司当期利润总额的比例分别为 94.01%、55.97%及 44.44%。请申请人：（1）结合云浮新港港务有限公司、珠海港航运有限公司的经营及效益情况，说明本次募投项目实施的业务基础，本次募投项目的必要性及可行性。（2）说明公司 2018 年 1 季度末货币资金的主要预计用途，2018 年 1 季度末可供出售金融资产、长期股权投资、投资性房地产的构成、报告期内的投资收益情况、是否构成财务性投资。结合上述情况及公司使用闲置资金开展委托理财业务等情况，说明本次融资的必要性和合理性。（3）说明本次募投项目

具体建设内容，具体投资数额安排明细，募集资金投入部分对应的投资项目，各项投资构成是否属于资本性支出，是否存在董事会前投入。（4）分析租赁船舶、购置二手船舶、购置新船等模式的利弊，说明“港航江海联动配套项目”以购置新船及二手船相结合方式实施的合理性；对比本次募投项目与公司现有相关固定资产和产能规模以及同行业公司可比案例说明本次募投项目投资规模的合理性。

（5）说明 2018 年 3 月 20 日公告的设立合资公司拓展钢材等散杂货的沿海运输业务的投资与本次募投项目中购置海船投入北方港口至高栏港钢材等运输项目的关系。（6）说明本次募投项目的募集资金使用和项目建设的进度安排。（7）结合公司现有业务及同行业可比公司的效益情况说明本次募投项目效益测算的过程及谨慎性。请保荐机构核查并发表意见。

【回复】

一、结合云浮新港港务有限公司、珠海港航运有限公司的经营及效益情况，说明本次募投项目实施的业务基础，本次募投项目的必要性及可行性。

（一）港口设备升级项目

1、募投项目实施主体经营及效益情况

报告期内，港口设备升级项目实施主体云浮新港港务有限公司（母公司）主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2017. 12. 31/ 2017 年度	2016. 12. 31/ 2016 年度	2015. 12. 31/ 2015 年度
资产总额	38,023.92	37,433.73	37,596.76
负债总额	12,605.95	13,556.94	14,453.69
所有者权益合计	25,417.97	23,876.79	23,143.07
营业收入	6,883.77	5,205.59	4,589.59
营业成本	3,763.32	3,166.56	2,940.47
营业利润	1,721.41	772.55	391.65
净利润	1,551.33	722.83	422.97

注：上述数据为云浮新港经审计母公司数据，不考虑合并层面评估增值影响。

2、募投项目实施主体业务基础

（1）优越的内河航运地理区位

云浮新港是国家二类口岸，地处泛珠三角“黄金水道”的西江中游南岸，两

广航运节点，且航道水深优良，水陆铁交通十分便利，以集装箱装卸运输、大宗散杂货装卸运输、港口物流配送和仓储为核心业务，主要货种为内、外贸石材及其他干散货，其中云浮新港外贸作业区是云浮市唯一的外贸口岸码头。

（2）码头配套体系齐备、运营航线丰富

云浮新港外贸作业区建有 21 万平方米堆场，泊位最大可停靠 5000 吨级船舶。在通关服务方面，四大联检部门都进驻港口，目前是广东内河通关环境最好的码头之一。云浮新港内贸作业区拥有千吨级泊位 5 个，最大可停靠 3000 吨级船舶。目前已形成了一个多样化的运输服务体系，码头配备多种装卸机械，满足多种类型货物装卸作业。

目前云浮新港已引入中远海集运、马士基航运、地中海航运、伊朗国航等多家知名船公司，已成熟运营云浮-香港、云浮-深圳西部港区、云浮-广州、云浮-珠海、云浮-东莞、云浮-南沙等多条航线。

（3）业务需求增长强劲，港口升级改造需求迫切

云浮新港近三年港口业务量如下：

项目	单位	2015 年	2016 年	2017 年
集装箱：				
外贸	万 TEU	8.3	9.8	15.8
内贸	万 TEU	4.9	6.6	7.2
小计		13.2	16.4	23
散货：				
外贸	万吨	16.5	12.1	11.2
内贸	万吨	10.5	8.2	4.1
小计		27	20.3	15.3
合计	万吨	286.6	357.71	464

报告期内，云浮新港集装箱吞吐量持续增加，平均增长率 37.16%；散货吞吐量整体呈下降趋势，主要原因系部分外贸散货改用集装箱方式运输、内贸堆场改造影响作业。

云浮新港设备购置项目投入后预计未来可新增港口业务量如下：

项目	单位	2019 年 增量	2020 年 增量	2021 年 增量	2022 年 增量	2023 年 增量	2024 年 增量
集装箱：							

外贸	万 TEU	1.5	3.5	5	6.5	9.5	12
内贸	万 TEU	3	5	6.5	8	8	8
小计		4.5	8.5	11.5	14.5	17.5	20
散货：							
外贸	万吨	2	4	6	8	11	11
内贸	万吨	5	7	9	11	12	12
小计		7	11	15	19	23	23
合计	万吨	107.5	195.5	262.5	329.5	384.5	427

云浮新港未来五年的发展仍以服务云浮本地石材产业为主，以进出口石材为主要货源，通过对内外贸作业区设备进行全面升级改造，完善设备和人员配置，提升港口处理能力，将云浮新港打造成进口石材物流集散基地；同时承接珠三角西移产业（如陶瓷、纸浆等）进出口业务，充分发挥西江重要节点功能的优势，连接粤桂，打造西江流域的区域枢纽港（内、外贸中转港）。

因此，本次云浮新港募投项目具有良好、坚实的业务基础。

3、募投项目实施必要性

（1）云浮是广东省产业西移的重要承接地之一，尤其是出口工业产业的发展，如陶瓷、不锈钢等，而且公司货物吞吐量也稳步提升，2013-2017 年的增长率分别是 35%、13.2%、13%、24.82%、30%，未来五年预计货物量会持续增加。外贸码头目前有 7 个泊位，只有 3 台吊机，场内仅有 4 台龙门吊，随着业务量增长需要添置设备设施。为了提高外贸港区处理效率，突破岸边作业效率大于场内作业效率的瓶颈问题，需要进行一系列的设施、设备配套改造升级工程。

（2）云浮是广东省产业西移的重要承接地之一，同时“公路治超”也为内贸港区带来新的业务；云浮新港内贸码头部分设备已使用 20 多年，尤其是岸边吊机残旧，仅剩余 1-2 年使用寿命，若不更换将严重影响岸边装卸效率，因此要重点配置新岸边吊机；同时，云浮新港内贸港区未来五年预计货物量会持续增加，目前场内设备装卸能力不足，岸边吊机老旧，迫切需要增添设备设施。

（3）根据水运“十三五”规划的主要任务要求，水运企业要以主要港口为重点，强化优化装卸主业，积极向上下游延伸产业链，提升发展能力和服务品质。

4、募投项目实施可行性

（1）云浮新港地处珠江水系“黄金水道”的西江中游南岸云浮市云安区六

都镇河段，常年通航 3000 吨级船舶，码头设施优良，是国家二类口岸，目前是云浮市唯一的外贸水路口岸。云浮市是国内三大石材基地之一，相比其他周边码头，云浮新港更靠近石材产业基地。

（2）云浮作为广东省产业西移的重要承接地之一，承接珠三角产业西移发展具有较好的潜力，尤其是出口工业产业的发展，如陶瓷、不锈钢等。

（3）持续增长的货物吞吐量需求，为项目的实施提供了充足的市场空间。近年来，云浮新港货物吞吐量稳步提升，2013-2017 年的增长率分别是 35%、13.2%、13%、24.82%、30%，未来五年预计货物量会持续增加。

综上所述，考虑云浮新港历史财务数据、货物吞吐量情况、目前固定资产状况、未来港口货物吞吐量情况、地理位置优势等因素，云浮新港实施的设备购置项目具有合理性及可行性。

（二）港航江海联动配套项目一建设 6 艘拖轮项目

1、募投项目实施主体经营及效益情况

报告期内，6 艘拖轮项目实施主体珠海港拖轮有限公司（以下简称“珠海港拖轮”）主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2017. 12. 31/ 2017 年度	2016. 12. 31/ 2016 年度	2015. 12. 31/ 2015 年度
资产总额	15,186.93	14,403.28	12,591.92
负债总额	3,698.67	4,925.84	4,637.19
所有者权益合计	11,488.26	9,477.43	7,954.73
营业收入	7,836.40	6,373.50	5,559.66
营业成本	4,048.10	3,258.27	3,178.65
营业利润	2,703.61	2,061.82	1,310.85
净利润	2,010.83	1,522.70	980.85

2、募投项目实施主体业务基础

珠海港区区位优势明显，是珠江西岸的唯一深水大港，我国沿海地区重要的中转枢纽港，华南地区最大的油气化工品和煤炭等干散货的集散中心，拥有神华、粤电、中化等大型干散货（煤炭、矿石、油气化工品）码头的基础优势；未来还将发展粮食、纸浆等货种，以特色货种的物流和交易市场建设作为发展中心，带动港口货物吞吐量，提升增值服务，进而大力拓展其他战略业务领域。

珠海港拖轮近三年使用拖轮有效量如下：

年份	使用拖轮有效量（万吨）
2015 年	605
2016 年	643
2017 年	687

目前，珠海港拖轮业务遍及珠海港、台山、新会、桂山等地，为各方客户提供高效优质的服务。随着桂山十万吨油码头、宝塔油码头、两个十万吨级的万江物流码头（粮食码头）和铁炉湾十万吨级的油码头等大型码头的建成投入以及集装箱班轮的开通，势必会带来拖轮产业更大的空间，增加拖带的作业量。

3、募投项目实施必要性

（1）港口行业对拖轮助泊能力要求日益提升

公司当前拖轮作业区域主要有珠海高栏港区、万山港区、江门新会、台山等，随着相关港区近年来快速发展，作业比例进一步提升，泊位线进一步延长，以及江门新会的造、拆船业在近几年迅速发展，每次新造船舶的进出坞作业都需要新增拖轮作业，进出船舶数量持续增加，拖轮服务业务量也随之增长；同时，为了有效降低企业运营成本，部分企业逐步增加大型集装箱船的投入与使用，船舶的大型化对拖轮的助泊服务能力的要求也随之提高。

公司现有拖带能力已经无法满足未来市场需求，因此，为满足市场对拖轮拖带能力的需求，公司迫切需要新增 6 艘拖轮以增强公司的拖轮业务实力，占领市场。

（2）公司现有拖轮的替换更新

公司现有 7 艘拖轮，2 艘 3000HP 以下、1 艘 3400HP、1 艘 4000HP、2 艘 5000HP、1 艘 5200HP，现有拖轮拖带能力已很难适应今后进港船舶日益大型化及集装箱船舶拖带的需要。

从船龄结构上分析，2 艘拖轮系上世纪八十年代建造，是船龄近三十年的老旧拖轮，接近报废期，1 艘是九十年代建造，船龄也到二十多年，故障多且维修费高，4 艘为近年新造。从优化船龄结构，促进拖船业务可持续发展方面考虑需要新增拖轮。

因此，从现有拖轮的拖带能力、船龄结构上分析，为建设一支拖力配套、船龄结构合理的拖轮船队，有必要新增 6 艘大马力拖轮。

4、募投项目实施可行性

(1) 项目建设符合公司战略方向

本次募集资金将用于投资新建 6 艘拖船。该项募集资金投资项目建设与公司发展战略匹配，有助于公司“西江战略”及“物流中心战略”等战略规划推动实施。

(2) 依托珠海港的港口资源及业务优势

珠海港区位优势明显，是珠江西岸的唯一深水大港，我国沿海地区重要的中转枢纽港，华南地区最大的油气化工品和煤炭等干散货的集散中心，拥有神华、粤电、中化等大型干散货（煤炭、矿石、油气化工品）码头的基础优势；未来还将发展粮食、纸浆等货种，以特色货种的物流和交易市场建设作为发展中心，带动港口货物吞吐量，提升增值服务，进而大力拓展其他战略业务领域。物流方面，珠海港物流为珠海唯一 5A 物流企业，具有 TAPA 认证、海关 AA 类监管资质，仓储、水运代理等资质，具备为客户提供一揽子服务的条件和能力。

综上所述，考虑珠海港拖轮历史财务数据、目前拖轮状况、未来市场发展趋势等因素，珠海港拖轮建设 6 艘拖轮项目具有合理性及可行性。

(三) 港航江海联动配套项目—内河多用途船和海船

内河多用途船和海船项目情况：

项目名称	实施主体
40 艘 3500 吨级内河多用途船	珠海港航运有限公司
3 艘沿海 12000 吨级海船项目	
2 艘沿海 22500 吨级海船项目	
2 艘沿海 45000 吨级海船项目	
2 艘沿海 22500 吨级海船项目	珠海港中驰航运有限公司

1、募投项目实施主体经营及效益情况

报告期内，珠海港航运有限公司主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2017. 12. 31/ 2017 年度	2016. 12. 31/ 2016 年度	2015. 12. 31/ 2015 年度
资产总额	5,012.76	5,020.13	5,035.71
负债总额	-	-	9.66
所有者权益合计	5,012.76	5,020.13	5,026.05

项目	2017. 12. 31/ 2017 年度	2016. 12. 31/ 2016 年度	2015. 12. 31/ 2015 年度
营业收入	-	-	3, 238. 16
营业成本	-	5. 71	3, 189. 34
营业利润	-7. 37	-7. 02	38. 99
净利润	-7. 37	-5. 92	29. 24

由于珠海港中驰航运有限公司设立于 2018 年 1 月 10 日，报告期内无财务数据。

2、募投项目实施主体业务基础

(1) 公司船舶募投项目实施主体珠海港航运已于 2017 年 12 月 20 日与珠海粤裕丰钢铁有限公司签署合作意向书、2018 年 1 月 28 日与珠海市中驰物流有限公司签署合作意向书、2018 年 3 月 6 日与洋浦金凯盛海运有限公司签署合作意向书，确立了珠海港航运与各方未来物流业务的合作意向。公司依托前期港口业务与各方建立的合作伙伴关系，未来航运业务开展已有明确的合作伙伴及货源。

(2) 项目合作方中驰物流拟将珠海高栏港作为其位于华南地区的基本港，重点依托其长期稳定的货源确保拟开通的珠海高栏港至北方港口航线的稳定经营。双方将以中驰物流现有业务为基础，拟开通黄骅港—珠海高栏、天津/秦皇岛—珠海高栏等航线。黄骅港—珠海高栏航线的潜在重点客户为北京世纪国辉能源科技有限公司，预计煤炭货运量为 100-150 万吨/年；天津/秦皇岛—珠海高栏的潜在重点客户为北京世纪国辉能源科技有限公司和江门华贸物流，预计煤炭货运量为 100-150 万吨。

3、募投项目实施必要性

(1) 申请人向综合物流运营商转型，强化“物流中心战略”、建立完善集疏运体系，实现由等靠要的被动型港口向主动型港口转型

随着港口功能的不断拓展，港口企业已经逐步由单纯的海陆货物中转商发展成为综合物流服务商，为船舶、汽车、火车运输及仓储提供综合物流支持，带动在港口附近形成具备加工、批发、配送、仓储等功能的临港工业园区，大大增强了港口作为综合运输连接点的竞争力。

申请人制定了“物流中心战略”，强调发挥港口、物流园区等枢纽性节点的承载作用，利用物流平台整合物流、信息流、商流和资金流，串联和盘活节点资源和关联业务。在传统物流业务的基础上，继续挖掘市场机会，逐步延伸业务链

条，为客户提供门到门的全程物流服务，发展从最初采购到最终销售的全程供应链管理服务，建立并增强依托港口的江海联运集疏运体系。

申请人已在仓储、保税 VMI、货运、厂内物流等传统物流服务领域积累了丰富的业务经验，正在部署粮食、煤炭、钢材等大宗商品供应链服务、总包物流服务，不断加强对西江流域的资源整合和物流布局，形成港口、物流的联动。

因此，建立并增强自有的沿海及内河船舶运输能力成为企业的当务之急。

（2）积极落实水运“十三五”规划关于以港口为重点积极向上下游延伸产业链的战略要求

根据水运“十三五”规划的主要任务要求，水运企业要以主要港口为重点，强化优化装卸主业，积极向上下游延伸产业链，提升发展能力和服务品质，更好地发挥主要港口在综合运输体系中特别是对接国际交通体系中的枢纽作用。

珠海港本次项目的选择涉及沿海、内河以及港内作业船舶等，正是积极落实国家以主要港口为重点，积极向上下游延伸产业链，有序发展干散货船队，巩固干散货运输优势地位战略安排的重要举措。

（3）落实珠海港整体战略发展规划、提升港口吞吐能力、抓住国家建设“珠江-西江水系高等级航道”战略机遇

本项目的实施，有利于积极发挥珠海港西江流域的门户优势，提升港口吞吐量；有利于培育及壮大珠海港自身的航运队伍，满足珠海港整体战略发展的需求。

按照珠海港整体战略发展规划纲要，为抓住国家建设“珠江-西江水系高等级航道”战略机遇，在未来 3-5 年内，自有运力队伍必须完善、运力规模必须持续提升，以适应珠海港股份港口物流业务板块快速发展的需要，为珠海港提供优质的港航配套服务奠定基础。

（4）是落实申请人业务布局、增强综合服务核心竞争力、提升公司盈利能力的重要举措

珠海港航运是珠海港股份为实现港航配套全产业链服务体系的构建，在已有的物流、船代、货代、理货、报关报检、拖轮等港航服务的基础上，补充沿海和内河船舶运输，以实现为客户提供高效、优质的“一条龙”服务，与港口物流主业形成良好的互动，组建自有运力船队，是公司落实、完善综合业务布局的重要举措。公司自建高能效、梯队吨位船队，可提升公司市场竞争力，达到提高公司

整体效益的目的。

(5) 航运业景气度持续上升、船舶造价尚未大幅提升，当前阶段处于扩充船队规模的较好时机

中国船舶工业经济与市场研究中心指出，宏观经济的基本面继续向好，这必然会给造船、航运业带来积极影响，不过造船业的结构调整还在持续。新船价格受市场回暖以及劳动力成本、原材料成本和主要配套设备价格上升影响，预计会有一定上升，但尚未大幅提升。优化船队结构，发挥新船成本优势，已经成为不少船东选择的竞争模式。这一模式受节能环保船型持续研发的影响，会进一步加快扩张，在航运业景气度持续走高，船价回升期，越早下订单越具备未来的竞争优势。

4、募投项目实施可行性

(1) 抓住“一带一路”和“珠江-西江经济带发展”的战略发展契机，依托水运“十三五”规划支持港口企业向上下游延伸的政策支持，公司港航江海联运集疏运体系的建立和完善面临良好的政策机遇

目前，“一带一路”和“珠江-西江经济带发展”已上升为国家重要战略。在巩固原有西江经济带物流网络优势的基础上，公司凭借西江主要出海门户的优势，积极推动西江航运发展，加快上游资源与下游产品的流通，在促进西江流域区域和产业一体化发展方面具有重要作用。

公司将继续以“西江战略”为核心，在提升云浮新港盈利水平、缩短梧州大利口码头市场培育期的基础上，增加西江沿线战略性港口的投资布局，选择枢纽区域投资建设物流园区或无水港，以国家“一带一路”战略、珠江—西江经济带发展规划为指导，充分发挥珠海港作为西江流域龙头港和西江港口联盟理事单位的作用，开展与西江港口、航运、物流企业在资本、业务方面的深度合作，共同开拓和挖掘珠江—西江经济带的上游大宗货物和下游成品商品的内河航运及物流服务市场需求，提升公司与合作伙伴的整体的业务发展水平和市场服务能力，进一步强化西江战略优势。

立足珠三角及西江流域的核心经济腹地，积极对接国家“一带一路”战略，构筑以珠海港为核心的物流节点，逐步向中国西南陆路内延，向南亚海上外扩的贵广—南亚国际物流新通道，融入“一带一路”沿线国家商贸流通领域，开辟新

兴战略市场，提升珠海港国际地位。

（2）腹地经济发达，货源充足，粮食、煤炭等大宗商品的巨大市场需求，为公司配套及实施港航江海联运战略，提供了良好机遇

①腹地经济发达、货源充足，为本项目的实施提供了充足的保障

通过 30 多年的发展，珠三角已形成电子信息、家电、纺织服装、汽车、装备制造业及建材等六大产业群。珠三角产业链形成了围绕超大型企业的核心业务环节为中心，逐步扩展上下游其他业务环节的产业集群。通过产业链各个环节的专业化分工协作，发挥“滚雪球效应”使其产业链规模越来越大，规模效益越来越明显，产业链竞争力变得越来越强。同时，世界 500 强三星、LG、松下及西门子等企业在珠三角设立制造基地，带动了其上游的供应商和下游的其他制造客户及销售流通客户的发展。

②珠三角地区对粮食、煤炭的巨大区域市场需求，为依托港口优势、发展江海联运提供了明确的市场突破口与良好的市场机遇

广东作为最大的粮食集散地和消费地区，全省每年粮食生产和消费缺口在 4000 万吨以上，需从省外调入或从国际市场进口以满足市场需求，跨省区粮食物流量较大。随着新一轮的产业梯度转移，广东省的饲料工业和养殖业正在逐步从珠江三角洲向以肇庆、茂名、江门为代表的粤西、珠西地区转移。随着珠三角地区饲料厂的不断西迁，其玉米需求量将会以每年 15% 的速度递增。物流板块未来以饲料粮为突破口，成品粮为后续发展方向，以粤西、珠西区域为主攻市场，逐步建设覆盖华南地区的粮食物流网络体系。高栏港做为珠西地区唯一的深水良港及西江主出海口，一方面紧抓高栏港打造粮食专用码头的黄金时机，与大型粮商、粮企充分接触，建立战略伙伴关系；另一方面，与粤西、珠西及华南区域大型饲料厂、养殖企业、粮食加工企业洽谈业务合作，利用高栏粮食枢纽平台，建成粮食超市，可根据下游客户需求调配粮源，针对性供货，帮助饲料厂减少库存占用周期，形成从收购、运输到销售的全程粮食供应链综合服务体系。

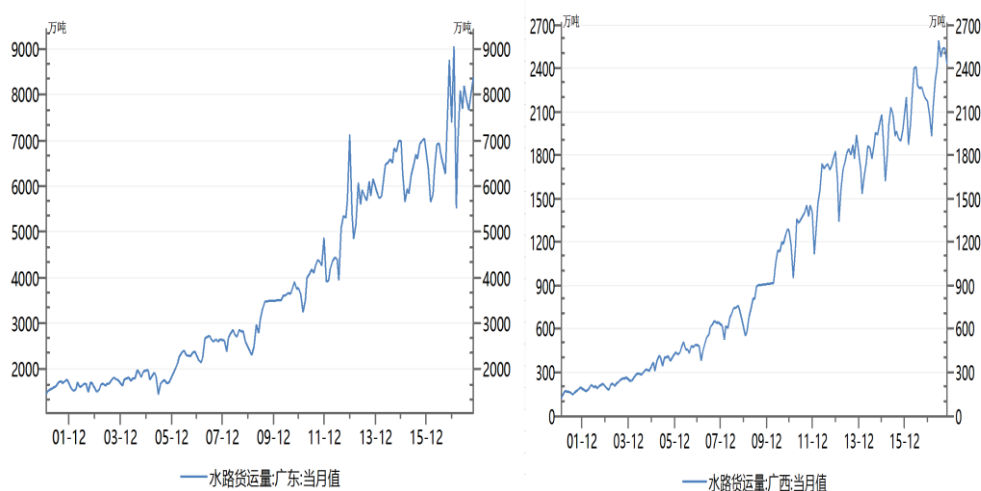
在煤炭市场领域，积极开拓上游资源与下游分销渠道，加速对市场的整合力度。在物流运输方面，依托现有的煤炭物流框架，以港口为节点，通过铁水联运、水铁联运、水水换装、水转陆路等多种方式，逐步形成煤炭储备、精配、中转、配送一条龙的服务体系。（1）通过构建煤炭物流链，推动珠海港与北方煤炭大港

联动发展，发挥高栏港区中转、储配作用，实现直达、直供、直转、直配。（2）拓展配煤业务，培育配煤市场。建立适应个性化需求的煤炭超市，满足不同用户对煤炭质量的需求，为客户提供掺配、洗选、洁净等煤炭加工服务。

③伴随经济持续发展，珠海港腹地水路货运量持续快速上升，该地区存在着巨大的货运市场潜力

伴随广东、广西两省经济的持续发展，依托良好的腹地经济基础和沿江、沿海的港口优势，2000 年以来，两广地区水路货运量整体保持了持续快速增长。

广东、广西水路货运量情况



数据来源：wind 资讯

由以上两图可知，自 2000 年以来，依托两广经济的持续快速发展，凭借良好的水运体系和港口优势，两广地区的水路货运量持续增长，珠海港港口航运业务面临良好机遇。

（3）珠三角集疏运条件持续完善，通航条件良好

珠江水系享有“黄金水道”的美称，水资源丰富、水系发达、支流较多，是大西南地区通江大海的主要通道，在国家内河运输中有重要的地位。珠江作为中国华南地区主要的内河运输通过，水系干支交错、纵横千里、覆盖辽阔，江水流量丰富，水位落差较小，是大自然禀赋的天然水运网络。在国家规划的“两横、一纵、两网、十八线”内河高等级航道中，珠江水系就占有“一横”（西江航运干线）、一网（珠江三角洲高等级航道网）、“三线”（右江、北盘江-红水河、柳江-黔江），共 3253 公里，占 17.2%；珠江水系呈天然的网络架构，十分利于发展水路运输业务，呈现出以下特点：珠江水系网络覆盖面大，珠江流域腹地广阔；

珠江水系与海相连，利于开展江海联运。同时珠江水系的水流相对缓慢，水位落差小，这样的水文条件对于发展航运业具有天然优势。珠江干线航道可常年保持通航，在丰水期可通行最大船舶达 5000 吨级，而枯水期也能到达 3000 吨级的通航等级。

（4）依托已有港航配套及物流业务的平台优势，能够及时、准确获取市场需求，抓住业务机会

珠海港股份有限公司现有港航配套及物流业务包括外代、外理、拖轮、船代、道路运输、物流园等，其港航物流板块与联检单位、码头、驳船公司、货主建立了良好的合作基础，不仅和码头、驳船公司建立了物流数据的交换和共享，而且与联检单位也建立了货物数据、船舶信息传输的链接。港航物流板块在业务链条方面，与码头、货代、船公司、货主、联检单位等实行“嵌入式”的业务捆绑模式，把理货业务与码头操作、船舶装卸、箱货动向、货物监管等业务捆绑在一起，提供实时状况信息，打造成为进出口链条中必不可少的一环。在货源竞争方面，通过外代、货运公司，联同码头共同对外营销，承揽更多货源。物流板块深度介入到客户的商流业务中，通过提供配套的订单管理、运单管理、仓储、物流、采销供应链、IT 技术等服务，帮助客户全面落地供应链战略，配合其公司战略与市场战略的有效达成。珠海港股份有限公司上述港航配套及物流业务的平台优势，能够帮助控股子公司珠海港航运有限公司建立和完善港航江海联运集疏运体系，及时、准确获取市场需求，抓住业务机会。

（5）航运公司及珠海港层面已具备了相应的人才、业务及配套体系储备

珠海港航运是珠海港股份公司为适应公司整体战略发展需求，提升航运领域竞争力而组建成立的公司。股份公司多年来立足港口物流主业，公司的高层管理人员中，大部分拥有港口航运领域专业背景，具备沿海航线管理及运营的相关经验。由公司中高层管理团队带领员工重学习、强管理、夯基础，已建立了规范的企业管理制度和有效的内部控制体系，能够适应公司内河及沿海海运业务发展需要。

公司已在仓储、保税 VMI、货运、厂内物流等传统物流服务领域积累了丰富的业务经验，在已有的物流、货代、理货、报关报检、拖轮等港航服务的基础上运营多年。珠海港及珠海港航运具备实施本项目的业务及配套体系储备。

综上所述，考虑公司整体战略发展规划、政策机遇、市场环境、未来业务情况、集疏运体系等因素，珠海港航运和珠海港中驰物流实施的购建内河多用途船及海船项目具有合理性及可行性。

二、说明公司 2018 年 1 季度末货币资金的主要预计用途，2018 年 1 季度末可供出售金融资产、长期股权投资、投资性房地产的构成、报告期内的投资收益情况、是否构成财务性投资。结合上述情况及公司使用闲置资金开展委托理财业务等情况，说明本次融资的必要性和合理性。

（一）货币资金

截至 2018 年 3 月 31 日，公司货币资金构成情况如下：

单位：万元

项目	2018. 3. 31	
	金额	比例
库存现金	38.56	0.06%
银行存款	61,673.10	98.72%
其他货币资金	759.02	1.22%
合计	62,470.68	100.00%

公司 2018 年 3 月 31 日货币资金主要用于生产经营、偿还流动性债务。其中，截至 2018 年 3 月 31 日，公司主要流动性负债如下：

单位：万元

项目	金额
短期借款	63,000.00
应付票据	4,810.00
一年内到期的非流动负债	13,571.62
合计	81,381.62

截至 2018 年 3 月 31 日，公司短期借款、一年内到期的非流动负债构成如下：

单位：万元

借款银行	金额
进出口银行	5,000.00
进出口银行	5,000.00
中国银行珠海分行	5,000.00
工商银行珠海拱北支行	800.00
工商银行珠海拱北支行	1,600.00

借款银行	金额
工商银行珠海拱北支行	2,600.00
珠海华润银行总行	5,000.00
珠海华润银行总行	5,000.00
珠海华润银行总行	9,000.00
珠海华润银行总行	6,000.00
珠海华润银行总行	5,000.00
兴业银行珠海分行	5,000.00
交通银行	500.00
汇丰银行	1,000.00
汇丰银行	1,000.00
汇丰银行	1,000.00
中国银行	1,000.00
中国银行	1,000.00
中国银行	1,000.00
中国银行	500.00
华润银行	500.00
建设银行	500.00
中国银行借款	2,120.00
中国进出口银行	897.31
中国建设银行	1,000.00
横琴国际融资租赁公司	5,418.30
中国进出口银行	3,336.00
中国进出口银行	500.00
中国进出口银行	300.00
合计	76,571.62

截至 2018 年 3 月 31 日，公司合并报表短期借款、应付票据、一年内到期的非流动负债账面余额分别为 63,000.00 万元、4,810.00 万元、13,571.62 万元，合计为 81,381.62 万元。

因此，公司必须保持一定的货币资金用于偿还银行借款及利息、满足日常经营活动的需要以及应对公司可能发生的各类突发事件，避免发生流动性风险。

综上所述，公司无法以现有货币资金满足本次募投项目资金需求，公司通过本次非公开发行股份募集资金，能够有效缓解支付募投项目所需资金压力，保障

公司通过投资募投项目提升港口及港航联运的综合服务能力，增加公司整体竞争优势。

（二）可供出售金融资产

截至 2018 年 3 月 31 日，公司可供出售金融资产账面余额为 138,767.11 万元，账面价值为 136,969.41 万元，可供出售金融资产的构成如下：

单位：万元

被投资单位	业务板块	账面价值	持股比例	投资形成时间
珠海碧辟化工有限公司	实业，港口业务协同	50,550.00	15.00%	1997 年
神华粤电珠海港煤炭码头有限责任公司	港口物流	30,795.62	30.00%	2011 年
重庆国际复合材料股份有限公司	换股形成，实业投资	19,044.29	4.12%	2014 年
中海油珠海天然气发电有限公司	综合能源	18,242.63	25.00%	2014 年
珠海经济特区广珠发电有限公司	综合能源	8,012.78	18.18%	1994 年
广东珠海金湾液化天然气有限公司	综合能源	4,174.69	3.00%	2007 年
珠海领先互联高新技术产业投资中心（有限合伙）	产业投资	3,500.00	11.67%	2014 年
广东阳江港港务股份有限公司	港口物流	2,649.40	5.09%	2016 年
合计	-	136,969.41	-	-

公司上述投资源于自身历史背景和战略发展需要，持股具备战略投资、业务协同性质，持股稳定，公司未来也会将其作为战略性投资长期持有，暂无处置打算，并非以获取短期收益为目的的财务性投资。具体情况如下：

1、珠海碧辟化工有限公司

珠海碧辟化工有限公司（以下简称“珠海碧辟”）成立于 1997 年 9 月，位于珠海市高栏港化工区，是我国第一家生产和销售精对苯二甲酸 (PTA) 产品的中外合资企业，生产单一产品 PTA，也是国内领先的生产和销售 PTA 产品的中外合资企业。

珠海 PTA 三期装置是全球首次使用 BP 集团最先进的 PTA 技术。与传统技术相比，新一代 PTA 技术具有更高效能，包括能减少 95% 的固体废物、降低 65% 温室气体排放和减少 75% 的废水排放，从而兼顾社会效益和公司经济效益的提高，也符合中央政府绿色生态可持续发展的大政方针。

珠海碧辟属于高栏港化工区的龙头企业，其庞大的物流、港口、生产配套均令公司一系列子公司如珠海港物流、珠海港拖轮、外代、外理等配套公司直接受益，上述股权由公司前身珠海富华集团代表珠海市政府取得，该项股权将作为纽带，为公司与 BP 集团就未来的各项重大商业合作机会得到一定的优势。因此，就公司自身经济利益、与 BP 集团的关系等，该项股权投资具有战略意义。

综上所述，公司持有珠海碧辟股份，是源于历史背景、业务协同及自身战略发展需求等各方面的综合作用，公司持股具备战略投资、业务协同增效性质，持股稳定，公司未来也会将其作为战略性投资长期持有，暂无处置打算，并非以获取短期回报为主要投资目的。因此，公司持有的珠海碧辟股份不构成财务性投资。

2、神华粤电珠海港煤炭码头有限责任公司

2008 年-2010 年来，受北方主要煤炭产地运输沿线和输煤港的雪灾、冰冻、大风等天气频发，严重影响了煤炭产地煤炭的陆路输运以及船舶航运，致使南方电厂每年都发生用煤紧张局面，危及电厂用煤安全，影响电厂发电效益，甚至影响电厂所在地经济运行和社会需求。为缓和煤炭季节性供需矛盾，保障供应、平抑价格、降低运输成本、有效利用资源、保障国民经济和社会发展的平稳运行，国家发展和改革委员会进行国家煤炭储备基地的建设，同时要求地方政府、大型煤炭供应企业参与到煤炭储备基地的建设中来，从而建设系统完整、保障全面的三级煤炭应急储备体系。

在当时有利政策指引及广东区域经济蓬勃发展的大背景下，为中国神华能源股份有限公司（以下简称“中国神华”）实现在广东省甚至华南地区的煤炭销售目标提供重要的运输途径和煤炭集散场地这一愿景下，2011 年 4 月，中国神华和广东粤电发能投资有限公司（以下简称广东粤电，广东地区火电生产龙头企业）牵头下，公司与中国神华、广东粤电共同签署《神华粤电珠海港煤炭码头有限公司合资协议》，共同出资设立神华粤电珠海港煤炭码头有限公司，推进珠海港高栏港区神华煤炭储运中心项目（以下简称“项目”）的建设。公司持有项目公司 30%股权比例，中国神华持有项目公司 40%股权比例，广东粤电持有项目公司 30%股权比例。

项目主要包括建设 2 个 10 万吨级卸船泊位，6 个装船泊位及堆场道路房屋等相应生产辅助设施。设计年吞吐量共计 4000 万吨。工程建设期约 2 年。

本项目建成投产后，将增加珠江三角洲地区港口的煤炭接卸、中转能力，有利于改善珠三角煤炭运输、供应的紧张局面，为支持区域社会经济的发展提供必要的能源保障，并完善我国煤炭物流系统、落实国家应急煤炭储备政策。同时也为珠海港全力打造华南大宗散货集散中心、华南能源基地和华南石化工业基地奠定了良好的基础。

对于公司，设立合资公司主要经营目的旨在珠海市高栏港南水作业区大突提内北侧共同投资开发、建设和经营港口码头及配套堆场；在努力保障华南地区和粤电用煤安全的同时，满足神华集团在珠海市及周边地区承担国家煤炭战略储备任务的需要。公司参与投资该项目，有助于加快公司向港口物流转型的进程，并为公司后续快速、持续发展起到积极推动作用，也是公司构建港口物流主业的重要战略举措。

综上所述，公司持有神华粤电珠海港煤炭码头有限责任公司股份，是源于历史背景、政府鼓励及自身战略发展需求等各方面的综合作用，公司持股具备战略投资、主业协同性质，持股稳定，公司未来也会将其作为战略性投资长期持有，暂无处置打算，并非以获取短期回报为主要投资目的。因此，公司持有的神华粤电珠海港煤炭码头有限责任股份不构成财务性投资。

3、重庆国际复合材料有限公司

为围绕主业调整资产结构，提高资产质量，公司全资企业珠海功控集团有限公司（以下简称“功控集团”）与云天化集团有限责任公司（以下简称“云天化集团”）于2014年9月共同对重庆复材增资。功控集团以所持珠海富华复合材料有限公司（以下简称“珠海复材”）38.33%股权按评估价人民币19,044.29万元出资，向重庆复材增加投资认缴注册资本9,712.46万元，投入金额超出认缴注册资本的部分计入重庆复材的资本公积。增资完成后功控集团持有重庆复材4.12%股权，不再持有珠海复材股权。

该共同增资事项是在云天化集团“整合电子板块业务，实施‘纱布一体化’，发挥电子板块整体协同效应”的大背景下展开的。云天化集团此次整合后，由重庆复材直接控股及统一管理天勤公司及珠海复材两家下游企业，玻纤业务股权关系更加明晰，同时将更有利于强化客户关系管理，有利于进一步及时指导细分产品市场，减少内部竞争，更有效的发挥纱布一体化协同效应。

重庆复材在云天化的定位是专注于高性能玻纤产品，其在电子产业、工程塑料产业、热固性增强材料等领域都有相当的竞争力。此次整合完成后，云天化集团全面理顺和盘活电子板块，实施“纵向一体化”战略与“国际化”战略，借助整合后的重庆复材，可以进一步实施电子产业的布局，迅速整合细纱板块资源，发挥协同效应。这不仅有利于提升重庆复材电子产业整体竞争力，也为将来重庆复材在电子板块寻求独立运营和资本平台奠定了基础。

综上所述，公司所持重庆复材股份，是源于上述增资行为，公司持股具备战略投资性质，持股稳定，公司未来也会将其作为战略性投资，暂无处置打算，并非以获取短期回报为主要投资目的。因此，公司持有的重庆复材股份不构成财务性投资。

4、中海油珠海天然气发电有限公司

高栏港经济区一直积极秉承“绿色高栏港”的发展战略，根据对高栏港经济区各企业用热负荷的调查和预测，高栏港经济区用热负荷主要为工业用汽，占热负荷的 95%，是典型的工业区，非常适合热电联产、集中供热的能源供应方式。热电厂可以向南水石化区和南水精细化工基地的现有用热企业提供经济可靠的蒸汽。

天然气热电联产项目为清洁环保的节能减排项目，属于国家产业政策大力发展的鼓励类投资项目。投资中海油珠海气电公司，符合公司确立的电力能源主业板块投资方向，有利于发挥双方各自优势；随着项目的有序推进、将能够不断提高公司电力能源板块的资产质量和收益水平，为公司培育稳定、长期的利润增长点，对公司的财务状况带来积极影响。

综上所述，公司持有中海油珠海天然气发电有限公司股份，是源于主业板块发展需要，公司持股具备战略投资性质，持股稳定，公司未来也会将其作为战略性投资长期持有，暂无处置打算，并非以获取短期回报为主要投资目的。因此，公司持有的中海油珠海天然气发电有限公司股份不构成财务性投资。

5、珠海经济特区广珠发电有限公司

20 世纪 90 年代以前，国家对电力产业都采取了国有体制的管理和发、输、配、送一体化的垄断经营模式。国民经济日益呈现的快速发展为电力产业的发展提供了良好的发展机遇，电力集团抓住了历史机遇参与了珠海经济特区广珠发电

有限责任公司（以下简称“广珠发电”）的合作。广东省粤电集团有限公司（以下简称“粤电集团公司”）和电力集团按 81.82%和 18.18%的出资比例于 1994 年 7 月正式登记成立。

大型的火力发电项目依然为国民经济支柱产业之一，与国家的经济发展密切相关，投资大型火力发电项目将为电力集团的发展夯实基础。项目将继续为公司带来稳定、长期的利润增长，对公司的财务状况带来积极影响。

综上所述，公司持有珠海经济特区广珠发电有限公司股份，是源于主业板块发展需要，公司持股具备战略投资性质，持股稳定，公司未来也会将其作为战略性投资长期持有，暂无处置打算，并非以获取短期回报为主要投资目的。因此，公司持有的珠海经济特区广珠发电有限公司股份不构成财务性投资。

6、广东珠海金湾液化天然气有限公司

珠海 LNG 项目主要功能系为珠三角西岸工业和民用供气，项目为广东省第二个 LNG 接收站，与珠江口东岸的大鹏 LNG 接收站形成东西对称布局方式，在珠三角构筑起双气源 LNG 供汽管道环网，是广东省重大基础能源设施项目。

珠海 LNG 项目是具有自然垄断属性的基础设施项目，在我国能源严重不足，石油、天然气等资源进口需求很大的情况下，能源项目在我国将具有长远的战略意义，此类基础能源设施建设具有投资风险小、回报合理、稳定的优点。公司投资 LNG 项目符合发展方向，有助于构建稳定收益来源。

综上所述，公司持有广东珠海金湾液化天然气有限公司股份，是源于主业板块发展需要，公司持股具备战略投资性质，持股稳定，公司未来也会将其作为战略性投资长期持有，暂无处置打算，并非以获取短期回报为主要投资目的。因此，公司持有的广东珠海金湾液化天然气有限公司股份不构成财务性投资。

7、珠海领先互联高新技术产业投资中心（有限合伙）

2014 年 10 月 29 日，经公司第八届董事局第六十次会议决议授权，公司在人民币 5,000.00 万元范围内（截至目前投资 3,500.00 万元）参与设立珠海市领先互联高新技术产业投资中心（有限合伙）（以下简称“基金”），成为其有限合伙人之一。

创业投资行业目前是国家和珠海市支持发展的行业，基金主要投资目标为医药健康、港口物流、新材料、节能环保等战略新兴领域的成长型企业，且主要投

向珠海本土“三高一特”企业，本项目符合政府经济政策；基金管理核心团队有相关基金运作经验，过往投资成功案例较多，具备一定的投资经验和专长。公司参与组建本基金，将会和普通合伙人及其它有限合伙人建立合作互动关系，构建“金融+产业”的平台，深化发展内涵。一方面能够从投资、金融界获取港口、物流、信息技术、燃气等多领域的项目信息，以投资私募基金为切入点，抓住战略性新兴产业发展机遇，同时寻找有竞争力的主业项目，布局和完善珠海港的产业结构；另一方面，通过实施该项目，珠海港能够利用普通合伙人的投资经验和专长，有机会捕捉和寻找到珠海港现有产业链上的利益增长点，获取相应的业绩回报。

综上所述，公司持有珠海领先互联高新技术产业投资中心（有限合伙）股份，是源于公司业务协同效应，公司持股具备战略投资性质，持股稳定，公司未来也会将其作为战略性投资长期持有，暂无处置打算，并非以获取短期回报为主要投资目的。因此，公司持有的珠海领先互联高新技术产业投资中心（有限合伙）股份不构成财务性投资。

8、广东阳江港港务有限公司

2016年6月15日，公司董事局为深化珠海港股份有限公司（以下简称“公司”）在珠江西岸的战略布局，壮大港口物流主业发展规模，提升公司在西江流域港口网络的整体优势，公司在不超过董事局授权的价格的情况下，参与竞拍广东阳江港港务有限公司（以下简称“阳江港务”或“标的企业”）挂牌的“增资扩股项目三（注册资本拟增资金额人民币1550万元）”，上述项目挂牌底价人民币2625.88万元。

阳江港务是阳江港海陵湾港区主要的深水公共货运码头运营公司，主要运营海陵湾吉树作业区6#~8#泊位及码头设施，为船舶提供码头，在港区提供货物装卸、仓储、港口设施、设备和港口机械的租赁业务。在承接各客户煤炭、矿石、化肥、农药、粮食、木材等货物转运的同时，利用港口良好的堆场条件，充分发挥相应的仓储和配煤能力，实现装卸与仓储的一体化。此外，阳江港务出资建设了阳江港站进港铁路延长线至8#泊位的铁路专用线，于2009年8月建成通车，可直达码头进行装卸。

公司参与竞拍阳江港务相关增资扩股项目，将可以依托股权为纽带，增强公

司旗下港口业务对珠江西岸腹地的辐射能力，充分发挥阳江港作为支线港和喂给港的作用，符合公司“西江战略”和港口物流主业发展方向。同时，阳江港务控股股东粤电发能及粤电发能的母公司广东省粤电集团是公司重要的长期战略合作伙伴，双方在珠海当地的电厂、码头等重大项目中已开展良好合作，阳江港务是双方再次实现强强联合、优势互补的落地项目，符合公司战略方向。

综上所述，公司持有广东阳江港港务有限公司股份，是源于公司业务协同效应，公司持股具备战略投资性质，持股稳定，公司未来也会将其作为战略性投资长期持有，暂无处置打算，并非以获取短期回报为主要投资目的。因此，公司持有的广东阳江港港务有限公司股份不构成财务性投资。

（三）长期股权投资

截至 2018 年 3 月 31 日，公司持有长期股权投资的账面价值为 40,337.41 万元，长期股权投资的构成明细如下：

单位：万元

被投资单位	期初余额	本期增减变动		期末余额
		追加投资	权益法下确认的投资损益	
中海油珠海船舶服务有限公司	2,456.97	-	59.46	2,516.43
珠海裕富通聚酯有限公司	2,922.43	-	-15.73	2,906.70
中海油珠海天然气有限责任公司	2,661.40	-	115.45	2,776.85
中化珠海石化储运有限公司	21,613.87	-	236.16	21,850.03
珠海新源热力有限公司	1,618.80	-	148.35	1,767.14
珠海综合能源有限公司	795.35	2,674.05	50.85	3,520.25
广州南鑫珠海港股权投资合伙企业（有限合伙）	5,000.00	-	-	5,000.00
合 计	37,068.82	2,674.05	594.54	40,337.41

中海油珠海船舶服务有限公司属于与公司主业之一的港口物流供应链板块相关的投资；珠海裕富通聚酯有限公司成立于 2003 年 4 月，主要生产和销售自产的聚酯产品，属于与公司前身珠海富华集团有限公司主业相关的战略性投资，该项投资自成立以来一直被公司长期持有；中海油珠海天然气有限责任公司、珠海新源热力有限公司、珠海综合能源有限公司是与公司主业之一的能源环保板块相关的投资；中化珠海石化储运有限公司是与公司主业之一的港口航运板块相关

的投资；广州南鑫珠海港股权投资合伙企业（有限合伙）是为公司主业战略性发展服务而持有的投资。

上述长期股权投资是基于公司主业发展的需要而进行的战略性投资，并将长期持有，并非以获取短期收益为目的的财务性投资。

（四）投资性房地产

截至2018年3月31日，公司持有投资性房地产账面价值为16,270.18万元，均为房屋建筑物。

公司持有的投资性房地产为长期持有的房屋建筑物，主要用于出租，出租有利于提高公司资产运营效率，增加公司股东回报，并非以获取短期收益为目的，不构成财务性投资。

（五）委托理财

公司自本次发行董事局决议日前六个月至今，委托理财明细如下：

单位：万元

受托机构名称	产品类型	金额	资金来源	起始日期	终止日期
兴业银行	保本浮动收益型	5,000	自有资金	2017.06.07	2017.07.07
兴业银行	保本型	2,000	自有资金	2017.06.27	2017.07.27
兴业银行	保本型	14,000	自有资金	2017.07.10	2017.08.09
厦门国际银行	保本浮动收益型	2,000	自有资金	2017.07.28	2017.09.02
厦门国际银行	保本浮动收益型	14,000	自有资金	2017.08.11	2017.09.10
兴业银行	保本型	2,000	自有资金	2017.09.07	2017.10.09
厦门国际银行	保本浮动收益型	15,000	自有资金	2017.09.15	2017.10.15
厦门国际银行	保本型	10,000	自有资金	2018.03.27	2018.06.27
合计		64,000	—	—	—

公司日常资金配置是根据生产经营、到期债务以及投资节奏来安排，同时需要保持一定量的货币资金作为安全线，为了提升此类闲置资金的收益，公司在履行了必要的审批程序的前提下，适时开展保本理财业务。

上述短期理财产品期限为1-3个月，期限较短，流动性较高，系为提高暂时闲置资金效益的临时安排。

目前，公司持有厦门国际银行的保本型理财产品1.00亿元，该理财产品的期限为2018年3月27日至2018年6月27日，主要是为了提高公司闲置资金使用效率，符合全体股东的利益，且已经公司董事局审议通过，独立董事明确发表

了同意意见，并已经按照规定进行了公告。

（六）投资收益

公司 2015 年度、2016 年度、2017 年度、2018 年 1-3 月份投资收益构成如下：

单位：万元

单位名称	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年 1-3 月
珠海新源热力有限公司	260.65	456.84	635.65	148.35
中海油珠海天然气有限责任公司	165.43	166.49	407.33	115.45
中化珠海石化储运有限公司	182.00	2,325.72	1,221.88	236.16
珠海裕富通聚酯有限公司	-378.94	-175.59	-8.09	-15.73
中海油珠海船舶服务有限公司	97.17	195.71	235.81	59.46
珠海经济特区广珠发电有限责任公司	11,235.24	3,199.68	3,017.88	-
中海油珠海天然气发电有限公司	-	787.62	3,188.71	-
神华粤电珠海港煤炭码头有限责任公司	-2,310.77	-	-	-
理财收益	97.21	157.90	342.06	-
转让南华公司清算尾数	-5.66	-	-	-
处置虹彩公司收益	-	1,220.13	-	-
东方资产广州办退还处置《以物抵债协议书》约定原深能洪湾电力公司 5%股权溢价部分	-	178.80	-	-
珠海综合能源公司	-	-	19.09	50.85
合计	9,342.33	8,513.31	9,060.31	594.54

公司获取的上述投资收益，主要为参股企业的分红收益，但公司持有相关公司的股权是源于公司业务协同效应，公司持股具备战略投资性质，持股稳定，公司未来也会将其作为战略性投资长期持有，暂无处置打算，并非以获取短期回报为主要投资目的。

（七）本次融资的必要性和合理性

公司本次非公开发行股票拟募集资金总额为不超过 148,060.00 万元，扣除相关发行费用后，拟投入如下项目：

单位：万元

项目	项目名称	实施主体	投资总额	拟使用募集资金
----	------	------	------	---------

项目	项目名称	实施主体	投资总额	拟使用募集资金
港口设备升级项目	云浮新港设备购置项目	控股子公司	17,660.00	17,660.00
港航江海联动配套项目	6艘拖轮项目	全资子公司	20,000.00	20,000.00
	40艘3500吨级内河多用途船	全资子公司	36,000.00	36,000.00
	3艘沿海12000吨级海船项目	全资子公司	9,000.00	9,000.00
	2艘沿海22500吨级海船项目	全资子公司	18,000.00	18,000.00
	2艘沿海45000吨级海船项目	全资子公司	34,000.00	34,000.00
	2艘沿海22500吨级海船项目	控股子公司	15,000.00	13,400.00
合计			149,660.00	148,060.00

结合上述货币资金、可供出售金融资产、长期股权投资、投资性房地产、投资收益分析，公司现有资金无法满足本次募投项目资金需求，公司所持有的可供出售金融资产、长期股权投资、投资性房地产均不构成财务性投资，公司未来募投项目实施资金缺口较大。

综上所述，公司通过本次非公开发行股份募集资金能够有效缓解支付募投项目所需资金压力，保障公司通过投资募投项目提升公司的港口及港航联运的综合服务能力，增加公司整体竞争优势。本次非公开发行股票募集资金具备充分的必要性和合理性。

三、说明本次募投项目具体建设内容，具体投资数额安排明细，募集资金投入部分对应的投资项目，各项投资构成是否属于资本性支出，是否存在董事会前投入。

本次非公开发行股票拟募集资金总额为不超过148,060.00万元，扣除相关发行费用后，拟投入如下项目：

单位：万元

项目	项目名称	实施主体	投资总额	拟使用募集资金
港口设备升级项目	云浮新港设备购置项目	控股子公司	17,660.00	17,660.00
港航江海联动配套项目	6艘拖轮项目	全资子公司	20,000.00	20,000.00
	40艘3500吨级内河多用途船	全资子公司	36,000.00	36,000.00
	3艘沿海12000吨级海船项目	全资子公司	9,000.00	9,000.00
	2艘沿海22500吨级海船项目	全资子公司	18,000.00	18,000.00
	2艘沿海45000吨级海船项目	全资子公司	34,000.00	34,000.00
	2艘沿海22500吨级海船项目	控股子公司	15,000.00	13,400.00

项目	项目名称	实施主体	投资总额	拟使用募集资金
合计			149,660.00	148,060.00

注：上述投资总额均为设备投资或船舶购买、建造投资，不含流动性资金。

（一）云浮新港设备购置项目

云浮新港设备购置项目分三年投入，2018 年投入 10,800.00 万元，2019 年投入 3,580.00 万元，2020 年投入 3,280.00 万元，共计 17,660.00 万元，全部由珠海港股份有限公司以委托贷款方式投入。

单位：万元

序号	项目	数量	单价	金额	设备型号	购置时间
外贸设备投资：						
1	40 吨岸边装卸桥	3	1500	4500	HMJ40t-20m 岸边集装箱起重机	2018.05
2	A1、A8 区重箱龙门吊	2	900	1800	MJ(RMG)41t-35m 轨道式集装箱起重机	2018.09
3	A3、A4 区重箱龙门吊	2	900	1800	MJ(RMG)41t-35m 轨道式集装箱起重机	2018.12
4	A5、A6 区吉箱 5 吨龙门吊	2	600	1200	MJ(RMG)5t-35m 轨道式集装箱起重机	2018.12
5	35 吨叉车	2	250	500	CPCD(FD)350 内燃平衡重式叉车	2018.12
6	场内拖车	20	50	1000	336 低速牵引车（挂车）	2018.12
7	8 吨叉车	10	50	500	CPCD80 内燃平衡重式叉车	2019.01
8	正面吊	2	320	640	SRSC45 集装箱正面吊运机	2019.01
9	堆高机	2	200	400	SDCY90 集装箱空箱堆高机	2019.01
10	轮胎式龙门吊	1	480	480	RTG40-35m 轮胎式集装箱起重机	2020.03
11	拆柜专用正面吊	2	500	1000	FD450 多功能叉车（正面吊）	2020.03
内贸设备投资：						
1	3 号泊位 55 吨固定吊	1	800	800	MQ55t-28m 港口门座起重机	2019.01
2	正面吊	2	320	640	SRSC45 集装箱正面吊运机	2019.01
3	堆高机	2	200	400	SDCY90 集装箱空箱堆高机	2019.01
4	系统配套	1	200	200	港口装卸管理系统	2019.12

序号	项目	数量	单价	金额	设备型号	购置时间
5	场内重箱龙门吊	2	900	1800	MJ(RMG) 41t-35m 轨道式集装箱起重机	2020.03
	合计			17660		

上述投资拟使用募集资金 17,660.00 万元，属于资本性支出，不存在董事会前投入。

（二）港航江海联动配套项目

1、6 艘拖轮项目

珠海港拖轮有限公司拟于 2018-2020 年分期建设 6 艘拖轮，总投资 20,000.00 万元，明细如下：

单位：万元

序号	马力	配置	拟开始建造时间	拟交付时间	备注	金额
1	4000HP	配置二分之一消防系统	2018 年	2019 年	低船龄，更换老旧拖轮	3,000
2	4000HP	1、配置二分之一消防系统 2、配置船尾拖揽机	2018 年	2019 年	低船龄，更换老旧拖轮	3,000
3	5000HP	配置 Fi-Fi1 消防系统	2018 年	2019 年	未来业务需要	3,500
4	5000HP	配置 Fi-Fi1 消防系统	2018 年	2019 年		3,500
5	5000HP	配置二分之一消防系统	2019 年	2020 年		3,500
6	5000HP	配置二分之一消防系统	2019 年	2020 年		3,500

上述投资拟使用募集资金 20,000.00 万元，属于资本性支出，不存在董事会前投入。

2、3500 吨级内河多用途船（驳船）

珠海港航运有限公司拟建造 3500 载重吨柴油和天然气双燃料混合动力敞口式内河多用途船，造价约 900 万 / 艘（含封舱设施），双燃料动力船目前只能以新建方式获得，40 艘双燃料动力船分三年建造，单船建造周期为 12 个月，船舶造价估算约为 36,000.00 万元，从建造到最后全部交付使用需约 36 个月，具体项目投资计划安排如下：

序号	数量	拟开始建造时间	拟交付时间	建造周期
----	----	---------	-------	------

1	20 艘	2018 年	2019 年	12 个月
2	10 艘	2019 年	2020 年	12 个月
3	10 艘	2020 年	2021 年	12 个月

上述投资拟使用募集资金 36,000.00 万元，属于资本性支出，不存在董事会前投入。

3、1.2 万吨级沿海海船

珠海港航运有限公司拟购置 3 艘 1.2 万吨级二手多用途沿海海船，投入连云港—珠海粤裕丰钢厂码头和珠三角—华东各港口的运作中，市场交易价格约为 3,000.00 万元/艘，总投资为 9,000.00 万元。

具体项目投资计划安排如下：

数量	购置时间	船舶性质
3 艘	2018 年	1.2 万吨二手多用途沿海海船

上述投资拟使用募集资金 9,000.00 万元，属于资本性支出，不存在董事会前投入。

4、2.25 万吨级沿海海船

珠海港航运有限公司拟新建 2 艘 2.25 万吨级的多用途海船，投入以珠海高栏港为基本港的南北航线中，开展钢材、砂石等散货的沿海运输，市场建造价格为 9,000.00 万元/艘，总投资为 18,000.00 万元。具体项目投资计划安排如下：

数量	拟开始建造时间	拟交付时间	船舶性质
2 艘	2019.01	2019.12	2.25 万吨多用途沿海海船

上述投资拟使用募集资金 18,000.00 万元，属于资本性支出，不存在董事会前投入。

5、4.5 万吨级沿海海船

珠海港航运有限公司拟新建 2 艘 4.5 万吨级海船，拟投入营口港和大连港至华南各港口的沿海粮食海运业务，市场建造价格为 17,000.00 万元/艘，总投资为 34,000.00 万元。具体项目投资计划安排如下：

数量	拟开始建造时间	拟交付时间	建造周期
2 艘	2018.07	2019.12	18 个月

上述投资拟使用募集资金 34,000.00 万元，属于资本性支出，不存在董事会前投入。

6、2 艘沿海 22500 吨级海船项目

珠海港中驰航运有限公司为珠海港航运有限公司与珠海市中驰物流有限公司成立的合资公司，拟购置 1 艘市场价为 6,000.00 万元的二手 2.25 万吨级船舶和新建 1 艘市场建造价格为 9,000.00 万元的 2.25 万吨级船舶，总投资为 15,000.00 万元。

数量	拟开始建造时间	拟交付时间	建造周期
1 艘二手船	-	2018.07	-
1 艘新船	2018.07	2019.07	12 个月

上述投资拟使用募集资金合计 13,400.00 万元，其中：9,000.00 万元用于新建 1 艘 2.25 万吨级船舶，4,400.00 万元（合作出资方中驰物流有限公司出资 1,600.00 万元，合计 6,000.00 万元）用于购置 1 艘二手 2.25 万吨级船舶。该项目属于资本性支出，不存在董事会前投入。

四、分析租赁船舶、购置二手船舶、购置新船等模式的利弊，说明“港航江海联动配套项目”以购置新船及二手船相结合方式实施的合理性；对比本次募投项目与公司现有相关固定资产和产能规模以及同行业公司可比案例说明本次募投项目投资规模的合理性。

（一）租赁船舶、购置二手船舶、购置新船等模式利弊分析

各种模式利弊分析情况如下：

模式	优势	劣势
租赁船舶	公司在开展业务时需要依据市场的波动情况来调配船舶的运力，采用租赁船舶模式，公司可以避免在购买船舶时产生的大额资金投入，在航运业处于低谷期时，公司可以灵活调整运力，避免闲置大量船舶而增加机会成本；	由于货种呈现多样化及特殊化的变动趋势，市场上现存的常规租赁船舶一般无法满足载运特殊货物船舶的需求；租赁船舶非自有船舶，导致公司对其掌控力较弱，在航运市场较好时期，市场上的船舶租赁价格也会有较大幅度的上涨，同时存在市场上可供租赁船舶数量不足因素，会制约公司的业务拓展。
购置二手船舶	在航运市场行情较好时，市场上的船舶租赁价格也会有较大幅度的上涨，公司拥有一定的自有船舶能够抵御持续上涨的租船成本所带来的经营风险。同时，与购置新船相比，购置二手船舶模式可以以较低的购买成本及快速进入市场的方式来满足公	购置二手船舶，船舶存在着质量参差不齐的现象，可能会增加公司在经营过程中的成本；同时，二手船舶在交易环节会涉及多项税费，增大了买卖双方的协调难度。

	司日常经营所需。	
购置新船	港口公司的航运业务主要是基于自身的地理位置向周边辐射，由于不同区域的货源，航线，客户需求不同，往往对船舶种类和功能有着不同的要求。购置新船，可以匹配货源和航线的实际需求，通过船型的优化设计，有效降低经营成本，利于公司业务的长期布局。 在航运市场行情较好时，自有运力能够保证运力的稳定性，占有市场主动性，满足客户需求，抓住市场盈利机遇；	购置新船往往成本较高且设计建造周期较长，公司需要在充分考虑航运市场周期性特征的基础上对未来业务进行布局，与租赁船舶模式和购置二手船舶模式相比灵活性较差。

（二）募投项目购置新船及二手船相结合方式的合理性分析

本次购置二手船为 3 艘 1.2 万吨和 1 艘 2.25 万吨海船项目，其他船舶均为新建。购买二手船主要系基于满足开展业务的紧迫性需求。

上述购置二手船分别系服务于珠海粤裕丰钢铁有限公司的煤炭运输项目和中驰物流的原煤运输项目。珠海港航运已于 2017 年 12 月 20 日与珠海粤裕丰钢铁有限公司签署合作意向书、2018 年 1 月 28 日与珠海市中驰物流有限公司签署合作意向书。珠海粤裕丰钢铁有限公司的煤炭运输项目和中驰物流的原煤运输项目均将为公司提供稳定货源。公司需要根据不同的航线和货种的实际需求对船型进行优化设计，降低经营成本，提高经营效率。但是，由于购置新船设计建造周期较长，难以满足目标客户的当前业务需求，因此公司需要在市场上购买一定量的二手船来满足上述客户当前业务需求。

综上所述，本次“港航江海联动配套项目”通过购买二手船舶、新建船舶相结合的方式，符合公司目前经营需要，具有充分的合理性。

（三）本次募投项目投资规模的合理性分析

1、云浮新港设备购置项目

（1）与公司现有固定资产规模及产能规模对比分析

项目	2017.12.31/2017 年度	本项目
货物吞吐量（万吨）	464	427
固定资产原值（万元）	43,139.58	17,660.00
单位吞吐量对应固定资产原值（万元）	92.97	41.36

(2) 同行业上市公司可比项目对比分析

项目	广州港	本项目
货物吞吐量（万吨）	43,700	427
固定资产原值（万元）	2,125,844.18	17,660.00
单位吞吐量对应固定资产原值（万元）	48.65	41.36

考虑港口区位特点的可比性，选取同处珠江水系的广州港作为对比标的。

与公司及广州港现有的固定资产规模与货物吞吐量配比相比，本募投项目单位货物吞吐量对应的固定资产原值较低，主要原因为本次募投项目系在原有港口设施基础上，增加或者升级设备，提升港口作业效率，从而提升港口业务量。

综上所述，通过对比该募投项目与公司现有相关固定资产和产能规模以及同行业公司可比案例，本次该募投项目投资规模具备充分的合理性。

2、6 艘拖轮项目

(1) 与公司现有固定资产规模及产能规模对比分析

项目	2017.12.31/2017 年度	本项目
艘次	7,200	9,396
固定资产原值（万元）	20,257.02	20,000.00
艘次对应固定资产原值（万元）	2.81	2.13

与公司现有的固定资产规模比较，本募投项目单艘次对应的固定资产原值较低，主要原因系公司原有拖轮船龄结构较长，故障及维修率提高，作业效率较低，而新购置拖轮运营效率高，作业效率高。

(2) 同行业上市公司可比项目对比分析

项目	厦门港务	本项目
艘次	19,540.00	9,396.00
固定资产原值（万元）	32,010.78	20,000.00
艘次对应固定资产原值（万元）	1.64	2.13

对比同行业公司厦门港务所拥有的 11 艘拖轮情况，本项目单艘次对应的固定资产原值略高，主要原因系公司本次募投项目拖轮为 4000HP 及 5000HP，较厦门港务所对比拖轮马力高，拖轮建造成本较高。

综上所述，通过对比该募投项目与公司现有相关固定资产和产能规模以及同行业公司可比案例，本次该募投项目投资规模具备充分的合理性。

3、内河多用途船、海船项目

内河多用途船、海船项目系公司根据未来发展战略新增业务，其建立在公司未来业务的基础之上，公司目前暂未拥有与该募投项目相关的固定资产。

通过公开信息，未能够获取同行业公司可比项目的产能规模等信息，上述相关信息，无法进行同行业比较。

五、说明 2018 年 3 月 20 日公告的设立合资公司拓展钢材等散杂货的沿海运输业务的投资与本次募投项目中购置海船投入北方港口至高栏港钢材等运输项目的关系。

珠海港航运有限公司针对不同的货种，拓展了优质的客户群体，通过和客户签订长期合作框架协议等模式，锁定货源，保证未来的收入和利润来源，以稳定的货源有效降低海运市场周期性波动的风险。

（一）设立合资公司拓展钢材等散杂货的沿海运输业务

2018 年 3 月 20 日，珠海港股份有限公司公告其全资子公司珠海港航运拟与海南成功网联科技股份有限公司（以下简称“成功网联”）设立珠海港成功航运有限公司（暂定名，以下简称“合资公司”），拓展钢材等散杂货的沿海运输业务。本项目航线规划主要以大连-高栏港的钢材运输为主，项目航线主要货源地集中在东北地区各大中型钢厂，并针对秦皇岛、曹妃甸等华北地区积极开辟新货源市场。成功网联作为东北地区钢厂主要海运服务提供商，其区域市场份额超过 35%，具备良好的货源市场优势。合资公司成立后，成功网联承诺：1、将珠海高栏港作为其华南地区的干线母港；2、成功网联所承接的南北航线沿海运输业务将优先选择合资公司作为承运商，并将每年为合资公司带来稳定的钢材海运货量。本项目的实施可通过成功网联所引进的航线提高珠海港航运自身的沿海散货运输业务的收入水平，是珠海港“物流中心战略”的重要抓手。

（二）募投项目中购置海船投入北方港口至高栏港钢材等运输项目

本次募投项目中珠海港航运拟购置海船投入北方港口至高栏港钢材等运输项目的船型为珠海港航运新建的 2.25 万吨级船舶，该项目潜在合作方之一为：洋浦金凯盛海运有限公司，与上述航运公司与成功网联成立合资公司所对应的客户及货源有所不同，有着各自独立的货源、航线安排，属于珠海港航运开辟的北方港口至高栏港众多航线的一部分。洋浦金凯盛海运有限公司主要代理货物为钢材、大型设备运输，其中钢材年运输量 400 多万吨，主要航线为北方港口鲅鱼圈、

丹东、锦州、青岛等至上海、长江、福建、广东等地区，钢材运输在华南卸货港为珠海高栏港，并以江运方式延伸至西江、珠三角等地的终端用户。珠海港航运有限公司已于 2018 年 3 月 6 日与洋浦金凯盛海运有限公司签署合作意向书，确定了未来双方开展合作的意向。

综上所述，2018 年 3 月 20 日公告的设立合资公司拓展钢材等散杂货的沿海运输业务的投资与本次募投项目中购置海船投入北方港口至高栏港钢材等运输项目均有着各自独立的航线安排和各自稳定的合作客户，属于珠海港航运开辟的北方港口至高栏港众多航线的一部分，皆为满足珠海港航运主业的战略发展需求、提升珠海港航运配套服务综合竞争力而发展的独立业务，两者之间并无重叠和交叉。

六、说明本次募投项目的募集资金使用和项目建设的进度安排。

（一）本次募投项目的募集资金使用

本次非公开发行股票拟募集资金总额为不超过 148,060.00 万元，扣除相关发行费用后，拟投入如下项目：

单位：万元

项目	项目名称	实施主体	投资总额	拟使用募集资金
港口设备升级项目	云浮新港设备购置项目	控股子公司	17,660.00	17,660.00
港航江海联动配套项目	6 艘拖轮项目	全资子公司	20,000.00	20,000.00
	40 艘 3500 吨级内河多用途船	全资子公司	36,000.00	36,000.00
	3 艘沿海 12000 吨级海船项目	全资子公司	9,000.00	9,000.00
	2 艘沿海 22500 吨级海船项目	全资子公司	18,000.00	18,000.00
	2 艘沿海 45000 吨级海船项目	全资子公司	34,000.00	34,000.00
	2 艘沿海 22500 吨级海船项目	控股子公司	15,000.00	13,400.00
合计			149,660.00	148,060.00

注：上述投资总额均为设备投资或船舶购买、建造投资，不含流动性资金。

在本次非公开发行募集资金到位之前，公司将根据项目进度的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位之后予以置换。

若本次发行扣除发行费用后的实际募集资金低于拟投资项目的实际资金需求总额，公司将按照项目的轻重缓急等情况，调整并最终决定募集资金的具体投资项目、优先顺序及各项目的具体投资额。

(二) 云浮新港设备购置项目建设进度安排

云浮新港设备购置项目分三年投入，具体进度安排情况如下：

序号	项目	数量	单价	金额	设备型号	购置时间
外贸设备投资：						
1	40 吨岸边装卸桥	3	1500	4500	HMJ40t-20m 岸边集装箱起重机	2018 年 5 月
2	A1、A8 区重箱龙门吊	2	900	1800	MJ (RMG) 41t-35m 轨道式集装箱起重机	2018 年 9 月
3	A3、A4 区重箱龙门吊	2	900	1800	MJ (RMG) 41t-35m 轨道式集装箱起重机	2018 年 12 月
4	A5、A6 区吉箱 5 吨龙门吊	2	600	1200	MJ (RMG) 5t-35m 轨道式集装箱起重机	2018 年 12 月
5	35 吨叉车	2	250	500	CPCD (FD) 350 内燃平衡重式叉车	2018 年 12 月
6	场内拖车	20	50	1000	336 低速牵引车 (挂车)	2018 年 12 月
7	8 吨叉车	10	50	500	CPCD80 内燃平衡重式叉车	2019 年 1 月
8	正面吊	2	320	640	SRSC45 集装箱正面吊运机	2019 年 1 月
9	堆高机	2	200	400	SDCY90 集装箱空箱堆高机	2019 年 1 月
10	轮胎式龙门吊	1	480	480	RTG40-35m 轮胎式集装箱起重机	2020 年 3 月
11	拆柜专用正面吊	2	500	1000	FD450 多功能叉车 (正面吊)	2020 年 3 月
内贸设备投资：						
1	3 号泊位 55 吨固定吊	1	800	800	MQ55t-28m 港口门座起重机	2019 年 1 月
2	正面吊	2	320	640	SRSC45 集装箱正面吊运机	2019 年 1 月
3	堆高机	2	200	400	SDCY90 集装箱空箱堆高机	2019 年 1 月
4	系统配套	1	200	200	港口装卸管理系统	2019 年 12 月
5	场内重箱龙门吊	2	900	1800	MJ (RMG) 41t-35m 轨道式集装箱起重机	2020 年 3 月
	合计			17660		

(三) 港航江海联动配套项目建设进度安排

1、6 艘拖轮项目

6艘拖轮项目分三年投入，具体进度安排情况如下：

序号	马力	配置	拟开始建造时间	拟交付时间
1	4000HP	配置二分之一消防系统	2018 年	2019 年
2	4000HP	1、配置二分之一消防系统 2、配置船尾拖揽机	2018 年	2019 年
3	5000HP	配置 Fi-Fi1 消防系统	2018 年	2019 年
4	5000HP	配置 Fi-Fi1 消防系统	2018 年	2019 年
5	5000HP	配置二分之一消防系统	2019 年	2020 年
6	5000HP	配置二分之一消防系统	2019 年	2020 年

2、3500 吨级内河多用途船项目

40艘3500吨级内河多用途船项目计划分三年投入，具体进度安排情况如下：

序号	数量	拟开始建造时间	拟交付时间	建造周期
1	20 艘	2018 年	2019 年	12 个月
2	10 艘	2019 年	2020 年	12 个月
3	10 艘	2020 年	2021 年	12 个月

3、1.2万吨级海船项目

3艘沿海12000吨级海船项目计划一年投入，具体进度安排情况如下：

数量	购置时间	船舶性质
3 艘	2018 年	1.2 万吨二手多用途沿海海船

4、2.25万吨级海船项目

2艘沿海22500吨级海船项目计划一年投入，具体进度安排情况如下：

数量	拟开始建造时间	拟交付时间	船舶性质
2 艘	2019. 01	2019. 12	2.25 万吨多用途沿海海船

5、4.5万吨级海船项目

2艘沿海45000吨级海船项目计划18个月投入，具体进度安排情况如下：

数量	拟开始建造时间	拟交付时间	建造周期
2 艘	2018. 07	2019. 12	18 个月

6、2.25万吨级海船项目（合资公司）

2艘沿海22500吨级海船项目计划一年投入，具体进度安排情况如下：

数量	拟开始建造时间	拟交付时间	建造周期
1 艘二手船	-	2018. 07	-

1 艘新船	2018. 07	2019. 07	12 个月
-------	----------	----------	-------

七、结合公司现有业务及同行业可比公司的效益情况说明本次募投项目效益测算的过程及谨慎性。

（一）云浮新港设备购置项目

2018-2020年，云浮新港进行一系列的设备购置，以提升港口作业能力，包括购置重箱龙门吊、叉车、岸边装卸桥等，项目总投资人民币17,660.00万元。

具体效益测算过程、测算依据及合理性如下：

1、效益情况

单位：万元

项目	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年 -2029 年	2030 年	2031 年 -2038 年
新增业务收入	1,050.00	2,086.00	2,887.00	3,688.00	4,816.00	5,666.00	5,666.00	5,666.00
其中：外贸集装箱	340.00	340.00	340.00	340.00	340.00	340.00	340.00	340.00
内贸集装箱	130.00	130.00	130.00	130.00	130.00	130.00	130.00	130.00
其中：外贸散货	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
内贸散货	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00
成本：	561.84	1,332.19	1,752.88	2,064.98	2,528.98	2,843.16	2,750.64	2,718.12
1) 付现费用	400.50	787.70	1,082.90	1,378.10	1,758.70	2,056.20	2,056.20	2,056.20
外贸	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
内贸	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60
2) 非付现费用：	161.34	544.49	669.98	686.88	770.28	786.96	694.44	661.92
折旧	161.34	544.49	669.98	686.88	770.28	786.96	694.44	661.92
税前利润	488.16	753.81	1,134.12	1,623.02	2,287.02	2,822.84	2,915.36	2,947.88
企业所得税	122.04	188.45	283.53	405.76	571.76	705.71	728.84	736.97
净利润	366.12	565.36	850.59	1,217.27	1,715.27	2,117.13	2,186.52	2,210.91

2、效益测算过程

（1）新增港口业务量分析

在逐步投入新的设备以及改造之后，与2017年集装箱吞吐量相比，投产后2019年集装箱吞吐量新增4.5万标箱，2024-2038年集装箱吞吐量每年新增20万标

箱；与2017年散货吞吐量相比，投产后2019年散货吞吐量新增7万吨，2023-2038年散货吞吐量每年新增23万吨。具体情况如下：

项目	单位	2019年 增量	2020年 增量	2021年 增量	2022年 增量	2023年 增量	2024年 -2038年增 量
吞吐量：		107.50	195.50	262.50	329.50	384.50	427.00
外贸	万吨	27.50	63.50	91.00	118.50	172.50	215.00
内贸	万吨	80.00	132.00	171.50	211.00	212.00	212.00
其中集装箱：		4.50	8.50	11.50	14.50	17.50	20.00
外贸	万 TEU	1.50	3.50	5.00	6.50	9.50	12.00
内贸	万 TEU	3.00	5.00	6.50	8.00	8.00	8.00
其中散货：		7.00	11.00	15.00	19.00	23.00	23.00
外贸	万吨	2.00	4.00	6.00	8.00	11.00	11.00
内贸	万吨	5.00	7.00	9.00	11	12	12

（2）新增收入分析

目前外贸集装箱的收费标准为340元/箱，内贸集装箱收费标准为130元/箱。

外贸散货为30元/吨，内贸散货为18元/吨，具体新增收入情况如下：

项目	单位	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年 -2038年
收费标准：外贸集装箱	元/箱	340	340	340	340	340	340
收费标准：内贸集装箱	元/箱	130	130	130	130	130	130
收费标准：外贸散货	元/吨	30	30	30	30	30	30
收费标准：内贸散货	元/吨	18	18	18	18	18	18
业务收入	万元	1050	2086	2887	3688	4816	5666

（3）付现成本分析

单位付现成本根据每年的成本费用总额/吞吐量来确定，外贸码头7元/吨吞吐量，内贸码头2.6元/吨。

3、谨慎性分析

对比同行业公司港口募投项目如下：

公司名称	项目	税后内部收益率
------	----	---------

广州港	广州港南沙港区三期工程	9.1%
珠海港	云浮新港设备购置项目	10.47%

公司云浮新港设备购置项目系在目前已建成岸线、堆场等基础上，对内外贸设备进行全面升级改造，完善设备和人员配置，提升港口处理能力，无需投入大量港口所需的基础建设，所以其内部收益率较同行业公司略高，但整体较为合理，体现了谨慎性原则。

综上所述，云浮新港设备购置项目的收益测算主要根据公司历史经营情况并结合市场发展预期和本次募集资金投入后的相关影响等因素审慎做出，且与同行业可比公司类似项目相比不存在重大差异，效益预测具有合理性和谨慎性。

（二）港航江海联动配套项目—6艘拖轮项目

珠海港拖轮有限公司2018-2020年分期建造6艘拖轮，其中，新增2艘4000HP（马力）低船艏全回转拖轮（平均3,000.00万元/艘，共6,000.00万元），新增4艘5000HP（马力）全回转拖消两用拖轮（平均3,500.00万元/艘，共14,000.00万元），项目总投资人民币20,000.00万元。具体效益测算过程、测算依据及合理性如下：

1、效益情况

6艘拖轮项目实施后，效益情况如下：

单位：万元

项目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	.....	2042年
收入	3,212.00	5,098.32	4,844.28	4,844.28	5,102.70	.....	7,798.68
成本费用	2,693.00	4,026.00	3,982.00	3,982.00	4,096.00	.....	4,923.00
利润	519.00	1,072.32	862.28	862.28	1,006.70	.....	2,875.68
所得税	129.75	268.08	215.57	215.57	251.68	.....	718.92
净利润	389.25	804.24	646.71	646.71	755.03	.....	2,156.76

2、效益测算过程

（1）新增业务量及收入分析

根据项目建设计划及进度安排，公开招标建造6艘拖轮，分期建造，第一年为建设期，第二年有4艘拖轮投入使用，2艘拖轮进行建造，第三年共有6艘拖轮投入使用。预计拖轮投入后，一艘拖轮每年的正常拖带作业量为950-1300艘次左右，平均每次作业单价为0.73万元。

单位：万元

项目	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	……	2042 年
收入	3,212.00	5,098.32	4,844.28	4,844.28	5,102.70	……	7,798.68
艘次	1,100.00	1,164.00	1,106.00	1,106.00	1,165.00	……	1,566.00
单价	0.73	0.73	0.73	0.73	0.73	……	0.83

（2）成本分析

拖轮年运营成本费用主要由船员人力成本、船舶保险、船舶折旧、船舶燃油、船舶日常物料及修理配件费、船舶大修理（坞修费）及行政费用等几个部分构成，其明细说明如下：

a、船员人力成本：按照海事规定配员标准，一艘拖轮需配置10名船员，根据公司现在船员薪酬标准及行业未来薪酬增长幅度测算人力成本约为200万元/年，人均20万元/年。

b、船舶保险：按拖轮公司现有船舶购买保险的比例测算，船舶保险费用为28.3万元/船/年。

c、船舶折旧费：根据股份公司固定资产制度规定及公司现有船舶折旧年限计算，即船舶折旧年限25年，平均年限法摊销，净残值率5%。

d、行政费用：即管理费用，包括办公费、差旅费、业务招待费、车辆费用、其他费用等，预计单艘拖轮每年的管理费用约为20万元。

e、燃油：综合计算，目前一个拖轮作业艘次的平均燃油消耗约0.25吨；燃油价格按每吨0.6万元计算，则船舶燃油成本=船舶作业艘次*平均油耗*燃油单价。

f、物料、配件费：按公司现有船舶日常物料消耗及修理购买的配件测算，预计一艘拖轮年平均消耗85.5万元；

g、坞修费：根据海事局关于船舶检验相关规定，拖轮每5年进行2次大修理（坞修），平均每艘拖轮每次约30-50万元。

h、其他费用：支付代理费等不明确费用，平均每年300-450万元。

成本费用明细具体情况如下：

单位：万元

项目	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	……	2042 年
成本费用	2,693.00	4,026.00	3,982.00	3,982.00	4,096.00	……	4,923.00
1、船员人力成本	800.00	1,200.00	1,200.00	1,200.00	1,200.00	……	1,500.00

2、船舶保险	113.00	170.00	170.00	170.00	170.00	.....	170.00
3、船舶折旧	494.00	760.00	760.00	760.00	760.00	.....	760.00
4、行政费用	80.00	120.00	120.00	120.00	120.00	.....	120.00
5、燃油	564.00	895.00	851.00	851.00	896.00	.....	1,205.00
6、物料、配件费	342.00	513.00	513.00	513.00	513.00	.....	513.00
7、坞修费	-	68.00	68.00	68.00	137.00	.....	205.00
8、其他费用	300.00	300.00	300.00	300.00	300.00	.....	450.00

3、谨慎性分析

公司名称	项目	税后内部收益率
厦门港务	购置 4 艘拖轮项目	11.64%
珠海港	6 艘拖轮项目	9.63%

由上述对比分析，公司6艘拖轮项目所计算税后内部收益率较同行业公司略低。

综上所述，6艘拖轮项目的收益测算主要根据公司历史经营情况并结合市场发展预期和本次募集资金投入后的相关影响等因素审慎做出，且与同行业可比公司类似项目相比不存在重大差异，效益预测具有合理性和谨慎性。

(三) 港航江海联动配套项目—内河多用途船和海船项目

1、3500 吨级内河多用途船项目

拟建造40艘3500吨级双燃料动力船主要从事珠江水系散杂内贸、集装箱运输，计划分3年建造，单船造价约900.00万元，项目总投资36,000.00万元。

(1) 效益情况

40艘3500吨级内河多用途船项目实施后，效益情况如下：

单位：万元

项目	营运期					
	2	3	4	5	.....	21
营业收入	5,612.61	9,260.81	13,470.27	13,739.68	.....	18,861.63
税金及附加	0.00	0.00	0.00	0.00	.....	111.65
总成本费用	5,551.54	8,327.31	11,103.08	11,241.23	.....	14,435.75
利润总额	61.07	933.50	2,367.19	2,498.44	.....	4,314.23
税前补亏	0.00	0.00	0.00	0.00	.....	0.00
所得税	15.27	233.38	591.80	624.61	.....	1,078.56
净利润	45.81	700.13	1,775.40	1,873.83	.....	3,235.68

(2) 效益测算过程

船舶折旧采用平均年限法，折旧年限为20年，残值率取10%；船舶建造期为1年，运营期20年，计算期为20年；项目以水路运输方式开具增值税发票，税率按11%计；城建及教育附加按增值税12%计；企业所得税按25%计。

a、业务量预测

单位：吨、TEU

货种	营运期					
	2	3	4	5	.....	21
散货	175,000.00	192,500.00	210,000.00	210,000.00	.....	210,000.00
集装箱	4,000.00	4,400.00	4,800.00	4,800.00	.....	4,800.00
其中：重柜	4,000.00	4,400.00	4,800.00	4,800.00	.....	4,800.00

b、成本费用预测

单位：万元

分类	营运期					
	2	3	4	5	.....	21
生产成本	5,431.54	8,147.31	10,863.08	10,998.83	.....	14,151.51
折旧	692.31	1,038.46	1,384.62	1,384.62	.....	1,384.62
润料费	60.00	90.00	120.00	122.40	.....	168.03
船员工资	1,988.67	2,983.00	3,977.33	4,056.88	.....	5,569.23
保险	108.00	162.00	216.00	218.16	.....	255.81
大修理基金	273.50	410.26	547.01	552.48	.....	647.82
物料和维护	205.13	307.69	410.26	414.36	.....	485.87
燃料费	1,623.93	2,435.90	3,247.86	3,280.34	.....	4,503.21
港口使费	480.00	720.00	960.00	969.60	.....	1,136.93
财务费用	0.00	0.00	0.00	0.00	.....	0.00
管理费用	120.00	180.00	240.00	242.40	.....	284.23
总成本费用	5,551.54	8,327.31	11,103.08	11,241.23	.....	14,435.75

2、3艘沿海12000吨级海船项目

计划分次购置1.2万吨级的二手海船3艘，投入连云港-珠海粤裕丰钢厂码头的焦炭运输，二手单船市场价格约为3,000.00万元，项目总投资9,000.00万元。

(1) 效益情况

3艘沿海12000吨级海船项目实施后，效益情况如下：

单位：万元

项目	营运期					
	1	2	3	4	.....	10
营业收入	4,371.84	4,459.28	4,548.46	4,639.43	.....	5,224.75
税金及附加	0.00	0.00	0.00	0.00	.....	23.61
总成本费用	3,477.74	3,612.66	3,737.66	3,830.51	.....	4,455.26
利润总额	894.10	846.61	810.81	808.92	.....	745.88
所得税	223.52	211.65	202.70	202.23	.....	186.47
净利润	670.57	634.96	608.10	606.69	.....	559.41

(2) 效益测算过程

购置二手船舶，运营期取10年，计算期为10年；船舶折旧采用平均年限法，折旧年限为10年，残值率取10%；船舶营运天数为335天，每航次天数为18.2天（其中在航10.2，装卸8天），年航运次数18.4次；装载率80%；煤炭运价75元/吨，回程砂运价30元/吨；回程有货的概率为25%。

a、业务量预测

单位：万吨

项目	营运期					
	1	2	3	4	.....	10
散货	264,960.00	270,259.20	275,664.38	281,177.67	.....	286,801.23

b、成本费用预测

单位：万元

项目	营运期					
	1	2	3	4	.....	10
生产成本	3,117.74	3,245.46	3,363.11	3,448.48	.....	4,025.03
折旧	692.31	692.31	692.31	692.31	.....	692.31
润料费	72.00	73.44	74.91	76.41	.....	86.05
船员工资	792.00	815.76	840.23	865.44	.....	1,033.38
保险	75.00	76.50	78.03	79.59	.....	89.63
大修理基金	307.69	313.85	320.12	326.53	.....	367.72
物料和维护	123.08	126.77	130.57	134.49	.....	160.59
燃料费	945.27	1,034.23	1,112.08	1,156.56	.....	1,463.42
港口使费	110.40	112.61	114.86	117.16	.....	131.94
管理费用	360.00	367.20	374.54	382.03	.....	430.23

3、2艘沿海22500吨级海船项目

计划购置22500吨级的海船2艘，投入北方港口至高栏港钢材等货物的运输，单船造价9,000.00万元，项目总投资18,000.00万元。

(1) 效益情况

2艘沿海22500吨级海船项目实施后，效益情况如下：

单位：万元

项目	营运期					
	2	3	4	5	.....	19
营业收入	4,572.40	4,663.85	4,757.12	4,852.27	.....	6,402.46
税金及附加	0.00	0.00	0.00	0.00	.....	36.98
总成本费用	3,058.71	3,174.41	3,274.93	3,320.97	.....	4,033.80
利润总额	1,513.69	1,489.43	1,482.19	1,531.30	.....	2,331.69
所得税	378.42	372.36	370.55	382.83	.....	582.92
净利润	1,135.27	1,117.08	1,111.64	1,148.48	.....	1,748.76

(2) 效益测算过程

新建船舶折旧采用平均年限法，折旧年限为18年，残值率取10%；船舶营运天数为335天，每航次天数为21.1天（其中在航12.1，装卸9天），年航运次数15.9次；装载率90%；煤炭运价50元/吨，回程河砂运价30元/吨；按照70%回程有货计算。

a、业务量预测

单位：万吨

项目	营运期					
	2	3	4	5	.....	19
散货	322,000.00	328,440.00	335,008.80	341,708.98	.....	348,543.16

b、成本费用预测

单位：万元

项目	营运期					
	2	3	4	5	.....	19
生产成本	2,938.71	3,052.01	3,153.93	3,197.55	.....	3,903.24
折旧	769.23	769.23	769.23	769.23	.....	769.23
润料费	110.00	112.20	114.44	116.73	.....	154.03
船员工资	552.00	563.04	574.30	585.79	.....	772.93
保险	72.00	72.72	73.45	74.18	.....	85.27

大修理基金	205.13	207.18	209.25	211.34	.....	242.93
物料和维护	123.08	124.31	125.55	126.81	.....	145.76
燃料费	997.28	1,091.14	1,173.26	1,196.73	.....	1,579.06
港口使费	110.00	112.20	114.44	116.73	.....	154.03
管理费用	120.00	122.40	121.00	123.42	.....	130.56
总成本费用	3,058.71	3,174.41	3,274.93	3,320.97	.....	4,033.80

4、2艘沿海45000吨级海船项目

购置4.5万吨级的海船2艘，投入东北（营口港、大连港）到华南各港口的沿海粮食海运业务，单船造价17,000.00万元，项目总投资34,000.00万元。

（1）效益情况

2艘沿海45000吨级海船项目实施后，效益情况如下：

单位：万元

项目	营运期					
	2	3	4	5	.....	19
营业收入	7,801.92	7,957.96	8,117.12	8,279.46	.....	8,445.05
税金及附加	0.00	0.00	0.00	0.00	.....	47.97
总成本费用	5,019.39	5,187.48	5,339.53	5,392.25	.....	6,221.41
利润总额	2,782.53	2,770.48	2,777.59	2,887.21	.....	2,175.66
所得税	695.63	692.62	694.40	721.80	.....	543.92
净利润	2,086.90	2,077.86	2,083.19	2,165.40	.....	1,631.75

（2）效益测算过程

船舶制造期为1.5年，运营期取18年，计算期为19.5年；船舶折旧采用平均年限法，折旧年限为18年，残值率取10%；船舶营运天数为335天，每航次天数为26.4天（其中在航11.4，装卸15天），年航运次数12.6次；装载率80%；矿粉运价65元/吨，回程河砂运价30元/吨；回程有货的概率为70%。

a、业务量预测

单位：万吨

项目	营运期					
	2	3	4	5	.....	19
散货	453,600.00	462,672.00	471,925.44	481,363.95	.....	490,991.23

b、成本费用预测

单位：万元

项目	营运期					
	2	3	4	5	.....	19
生产成本	4,779.39	4,942.68	5,089.83	5,137.56	.....	5,885.36
折旧	1,452.99	1,452.99	1,452.99	1,452.99	.....	1,452.99
润料费	157.00	160.14	163.34	166.61	.....	219.84
船员工资	640.00	652.80	665.86	679.17	.....	896.15
保险	220.00	222.20	224.42	226.67	.....	260.55
大修理基金	410.26	414.36	418.50	422.69	.....	485.87
物料和维护	188.03	189.91	191.81	193.73	.....	222.69
燃料费	1,415.91	1,549.17	1,665.78	1,682.44	.....	1,933.92
港口使费	295.20	301.10	307.13	313.27	.....	413.35
管理费用	240.00	244.80	249.70	254.69	.....	336.06
总成本费用	5,019.39	5,187.48	5,339.53	5,392.25	.....	6,221.41

5、2艘沿海22500吨级海船项目（合资公司）

珠海港航运有限公司拟与珠海中驰物流有限公司成立合资公司并投资购置2艘2.25万吨级沿海多用途船舶，其中：购置1艘二手的2.25万吨级船舶、新建一艘2.25万吨级船舶，投入黄骅港-高栏港的煤炭运输。二手2.25万吨多用途海船的市场价格约为6,000.00万元，新建一艘2.25万吨多用途海船的建造价格约为9,000.00万元，项目总投资15,000.00万元，其中：公司拟投资13,400.00万元。

（1）效益情况

2艘沿海22500吨级海船项目（合资公司）实施后，效益情况如下：

单位：万元

项目	营运期					
	2	3	4	5	.....	19
营业收入	4,572.40	4,663.85	4,757.12	4,852.27	.....	3,138.46
税金及附加	0.00	0.00	0.00	0.00	.....	17.80
总成本费用	3,877.27	3,918.48	3,944.82	3,911.57	.....	2,094.16
利润总额	695.13	745.37	812.30	940.70	.....	1,062.10
所得税	173.78	186.34	203.08	235.17	.....	265.53
净利润	521.35	559.02	609.23	705.52	.....	796.58

（2）效益测算过程

购置的二手船舶折旧采用平均年限法，折旧年限为10年，残值率取10%；新

建的船舶制造期为1年，运营期取18年，计算期为19年，船舶折旧采用平均年限法，折旧年限为18年，残值率取10%；船舶营运天数为335天，每航次天数为21.1天（其中在航12.1，装卸9天），年航运次数15.9次；装载率90%；煤炭运价50元/吨，回程河砂运价30元/吨；按照70%回程有货计算。

a、业务量预测

单位：万吨

项目	营运期					
	2	3	4	5	.....	19
散货	644,000.00	656,880.00	670,017.60	683,417.95	.....	348,543.16

b、成本费用预测

单位：万元

项目	营运期					
	2	3	4	5	.....	19
生产成本	3,015.63	3,129.66	3,230.86	3,275.20	.....	1,952.04
折旧	846.15	846.15	846.15	846.15	.....	384.62
润料费	110.00	112.20	114.44	116.73	.....	77.01
船员工资	552.00	563.04	574.30	585.79	.....	386.47
保险	72.00	73.44	73.45	74.92	.....	43.06
大修理基金	205.13	207.18	209.25	211.34	.....	121.47
物料和维护	123.08	124.31	125.55	126.81	.....	72.88
燃料费	997.28	1,091.14	1,173.26	1,196.73	.....	789.53
港口使费	110.00	112.20	114.44	116.73	.....	77.01
财务费用	621.64	546.42	469.14	389.09		0.00
管理费用	240.00	242.40	244.82	247.27	.....	142.12
总成本费用	3,877.27	3,918.48	3,944.82	3,911.57	.....	2,094.16

6、谨慎性分析

目前无法通过公开途径取得同行业公司同型号的内河多用途船和海船项目税后内部收益率相关数据，但中远海控在2017年10月31日公告的非公开发行A股预案和安通控股在2018年3月22日公告的非公开发行股票预案中所购买的集装箱船舶项目与本项目相似，相关数据对比如下：

公司名称	项目	税后内部收益率
中远海控	5 艘单艘运力为 13,800TEU 的集装箱船舶项目	8.17%

	购建 4 艘单艘运力为 14,568TEU 的集装箱船舶项目	10.69%
	购建 5 艘单艘运力为 20,119TEU 的集装箱船舶	8.02%
	购建 6 艘单艘运力为 21,237TEU 的集装箱船舶项目	10.32%
安通控股	购买 12 艘 644TEU 新型集装箱船舶项目	10.08%
算数平均		9.46%
珠海港	40 艘 3500 吨级内河多用途船	8.06%
	3 艘沿海 12000 吨级海船项目	15.27%
	2 艘沿海 22500 吨级海船项目	10.69%
	2 艘沿海 45000 吨级海船项目	9.20%
	2 艘沿海 22500 吨级海船项目	8.00%
	算数平均	10.24%

由上述对比分析，公司内河多用途船和海船项目所计算税后内部收益率平均数为 10.24%，较同行业公司略高，但由于公司船型及业务开展与对比公司存在的差异，上述项目收益整体合理。

综上所述，内河多用途船和海船项目的收益测算主要根据公司对未来业务发展及市场发展的预期和本次募集资金投入后的相关影响等因素审慎做出，且与同行业可比公司类似项目相比不存在重大差异，效益预测具有合理性和谨慎性。

八、保荐机构核查意见

经核查，本次募投项目具备实施的业务基础，具有充分的必要性及可行性；公司 2018 年 1 季度末货币资金的主要预计用途合理，公司可供出售金融资产、长期股权投资、投资性房地产不构成财务性投资，本次融资具有必要性和合理性；公司募投项目各项投资构成属于资本性支出，不存在董事会前投入情形；“港航江海联动配套项目”以购置新船及二手船相结合方式实施，考虑了公司的实际业务发展需求，具有合理性；本次募投项目规模综合考虑了行业发展情况、发行人自身经营情况和行业地位以及各项目投入与公司发展战略的关系，具有合理性；本次募投项目中购置海船投入北方港口至高栏港钢材等运输项目有明确的货源及客户安排；公司本次募投项目效益测算综合考虑了公司历史经营情况并结合市场发展预期和本次募集资金投入后的相关影响等因素，效益测算过程具有合理性和谨慎性。

问题 3. 申请人 2016 年、2017 年、2018 年 1-3 月单独进行减值测试的应收款项减值准备转回的金额分别为 808.13 万元、956.53 万元、45.00 万元。请申请人说明报告期内应收款项减值准备转回的原因及合理性、应收账款坏账准备计提的公允性。请保荐机构、会计师核查并发表意见。

【回复】

一、请申请人说明报告期内应收款项减值准备转回的原因及合理性、应收账款坏账准备计提的公允性。

公司 2016 年、2017 年、2018 年 1-3 月单独进行减值测试的应收款项减值准备转回的具体情况如下表：

单位：万元

客商	2016 年	2017 年	2018 年 1-3 月
江苏金昉纺织有限公司	608.13	550.25	45.00
珠海建安建筑装饰工程公司	200.00	-	-
山西煤炭运销集团朔州怀仁有限公司	-	246.07	-
珠海市联彤能源有限公司	-	111.40	-
珠海一德石化有限公司	-	25.52	-
珠海和盛特材股份有限公司	-	21.29	-
南京韧驰科技有限公司	-	2.00	-
合计	808.13	956.53	45.00

（一）江苏金昉纺织有限公司（以下简称“江苏金昉”）

应收款项坏账准备计提的原因：2015 年 7 月 29 日，公司之子公司珠海港物流发展有限公司（以下简称“珠海港物流”）与江苏金昉的诉讼达成和解协议，约定分 10 个月陆续回款，于 2016 年 4 月结清，但江苏金昉并未按计划支付。

对其未履行调解协议已采取的救济措施：珠海港物流申请珠海市金湾区人民法院对江苏金昉采取强制执行措施，包括查封其公司银行账户（查封存款 86.6 万元，已于 2015 年 12 月 4 日将扣除执行费用后的 78.85 万元通过珠海市金湾区人民法院银行账户转到珠海港物流账户），并查封其投资股权，同时对江苏金昉涉嫌转移质押物行为进行了重新取证工作，争取减少损失。

江苏金昉 2015 年的情况：江苏金昉向金融机构、小贷公司、单位、民间等大量融资、贷款到期，且已涉及多项诉讼。江苏金昉注册资本 4,000 万元，其名

下动产（如设备、存货等）已设定了质押担保（受益人为工商银行、滨海县农村信用合作联社等），其名下不动产（固定资产、土地等）已多次被查封。珠海港物流及其主办律师判断江苏金昉已严重资不抵债，且将面临因大量负债到期而存在多家债权人同时对其诉讼的情形。

综上所述，珠海港物流在参考主办律师的意见后认为，虽然该诉讼胜诉可能性很大，且采取了必要的救济措施，但江苏金昉目前债务众多且很可能已经资不抵债，同时面临因大量负债到期而存在多家债权人同时对其诉讼的情形，考虑到财产保全不同于财产担保，并不具有排斥其他债权的性质，且未确认有偿债能力的实际控制人，整体回款可能性较小，出于谨慎性考虑，对截止 2015 年 12 月 31 日未能收回的应收款项 1,221.15 万元按单项认定的方式全额计提坏账准备。

收回相关款项的原因及合理性：为挽回公司损失，2016 年，珠海港物流继续找寻江苏金昉的实际控制人要求执行还款承诺，经过努力，并通过司法程序，法院以对方涉嫌拒不履行判决裁定的原由对实际控制人进行羁押，各方通过法院调解，最终与珠海港物流达成可执行的还款协议，后期陆续收到江苏金昉的还款，因此，原单独进行减值测试的应收款项减值准备陆续转回。

（二）珠海建安建筑装饰工程公司（以下简称“建安公司”）

应收款项坏账准备计提的原因：公司之子公司珠海港置业开发有限公司（以下简称“港置业公司”）由于业务往来支付给建安公司 200 万元，但由于后期存在纠纷，长时间未能收回该笔款项，港置业公司因此对该笔款项以单项计提的方式全额计提坏账准备（根据公司的会计政策，5 年以上的应收款项按 100%计提坏账准备）。

收回相关款项的原因及合理性：建安公司于 2016 年向珠海市香洲区人民法院提起诉讼，要求港置业公司支付 208 万元的工程质保金。2016 年，珠海市中级人民法院做出终审判决（2016）粤 04 民终 258 号判决，由于已过诉讼时效，法院不予支持建安公司请求港置业公司向其给付质保金 208 万元的请求。鉴于上述情况，港置业公司将应付给建安公司的质保金与上述 200 万元的过账资金进行对冲处理，原单独进行减值测试的应收款项减值准备转回。

（三）山西煤炭运销集团朔州怀仁有限公司（以下简称“山西煤运”）

应收款项坏账准备计提的原因：公司之子公司珠海港物流于 2016 年 3 月向

珠海市金湾区人民法院起诉山西煤运买卖合同纠纷一案，要求被告山西煤运向珠海港物流返还全部货款 2,500 万及损失 269.39 元。2016 年 11 月 22 日，珠海港物流一审胜诉。

珠海港物流在参考主办律师的意见后认为：虽然公司已胜诉，但目前查到山西煤运可执行财产较少，预计款项全额回收难度较大，故公司根据预期可收回款项估计应收账款余额按 70%比例计提坏账准备共计 1,722.49 元，并已报请公司董事局审议批准。

转回 10%坏账准备的原因及合理性：该案在诉讼保全阶段，未查得可供执行财产，但在强制执行阶段，经律师调查发现土地物业共 3 宗，估价约 951 万元，已经法院判决确认的山西煤运对某公司的债权约 2,000 万元，公司认为该笔款项的可收回性有所提高，但仍具有较大的不确定性，故经谨慎考虑对原单独进行减值测试的应收款项减值准备转回 10%即 246.07 万元。

（四）珠海市联彤能源有限公司（以下简称“珠海联彤”）

应收款项坏账准备计提的原因：珠海港物流于 2016 年 6 月向珠海市金湾区人民法院起诉珠海联彤买卖合同纠纷一案，要求被告珠海联彤赔偿因其没有按合同约定付款提货给珠海港物流造成的 328.53 万元损失（含货款、利息等损失），对珠海联彤、吴献扬提起冻结查封财产申请。2016 年 8 月 23 日，法院判决珠海联彤支付赔偿金 328.53 万元及其违约金。

珠海港物流在参考主办律师的意见后认为，虽然该诉讼胜诉且采取了必要的救济措施，但基于目前发现的珠海联彤可执行财产少，款项回收难度较大，珠海港物流对该笔应收账款余额 159.16 万元按 70%比例计提坏账准备共计 111.40 万元。

收回相关款项的原因及合理性：2017 年，经律师建议，珠海港物流与珠海联彤协商并接受珠海联彤委托，代位追偿珠海联彤对秦皇岛环京能源有限公司的债权，通过代位诉讼，珠海港物流与秦皇岛环京能源有限公司法庭和解，最终秦皇岛环京能源有限公司向珠海港物流偿还相关款项，因此，2017 年对原单独进行减值测试的应收款项减值准备转回。

（五）珠海一德石化有限公司（以下简称“一德石化”）

应收款项坏账准备计提的原因：公司之子公司中国珠海外轮代理有限公司于

2016 年 12 月 8 日向广州海事法院起诉一德石化代垫税款合同纠纷一案，要求被告一德石化偿还和支付代垫税款及违约金共计 357.52 万元，并确认中国珠海外轮代理有限公司对存放在被告一德石化一保税仓库内的“YD 保税 12 号”储罐内 2,705 吨石油原油享有所有权。

综上所述，公司预计胜诉机率很大且客户有抵押资产，公司综合考虑了诉讼因素，结合该笔欠款 1-2 年账龄的事实，以单项计提的方式按 10%预计坏账准备。

收回相关款项的原因及合理性：2017 年，公司胜诉并全额收回上述涉诉款项，原单独进行减值测试的应收款项减值准备转回。

（六）珠海和盛特材股份有限公司（以下简称“和盛特材”）

应收款项坏账准备计提的原因：公司之子公司珠海港物流于 2015 年 9 月向珠海市金湾区人民法院起诉和盛特材买卖合同纠纷一案，要求被告和盛特材支付珠海港物流货款差价损失 63.07 万元、运费约 38.9 万元，两项合计 101.97 万元及支付违约金。截至 2016 年年报报出日，一审已判胜诉。

珠海港物流在参考主办律师的意见后认为，公司胜诉且客户正常经营有可执行财产，预计可收回大部分款项，公司综合考虑了诉讼因素，故结合该笔欠款 2-3 年账龄的事实，以单项计提的方式按 30%预计坏账准备。

收回相关款项的原因及合理性：和盛特材于 2016 年向珠海市中级人民法院提起上诉，2017 年，珠海中级人民法院驳回上诉，维持原判，公司胜诉并全额收回上述涉诉款项，原单独进行减值测试的应收款项减值准备转回。

（七）南京韧驰科技有限公司

应收款项坏账准备计提的原因：该笔应收款项由于长期无法收回且金额不大，因催收成本等考虑故以单项计提的方式全额计提坏账准备。

收回相关款项的原因及合理性：2017 年，经公司与该款项相关的第三方协商，该笔款项获得由第三方偿还，原单独进行减值测试的应收款项减值准备转回。

二、会计师核查意见

我们在审计过程中对上述涉诉的应收款项计提的减值准备与收回或转回的应收款项进行了必要的复核，并取得业务相关的合同、收款资料、诉讼材料、业务风险控制部门的说明、公司管理层对有关案件的观点、查询了有关诉讼被告单位的基本工商资料、坏账准备的计算过程以及判决书、收回款项的银行单据等资

料，对负责诉讼的主办律师进行了访谈和函证。

综合以上程序，我们认为公司的相关账务处理是公允和合理的，符合企业会计准则和公司相关会计政策的规定。

三、保荐机构核查意见

保荐机构审阅了申请人相关业务合同、相关判决书等法律文书、收回款项的银行单据以及报告期内年度报告等，访谈了发行人高管人员及经办律师，核对了报告期内应收账款坏账计提和转回的会计政策。经核查，保荐机构认为：公司应收账款坏账计提和转回相关账务处理是公允和合理的，符合企业会计准则和公司相关会计政策的规定。

问题 4. 申请人于 2017 年 8 月 30 日公告，2017 年“天鸽”、“帕卡”两场强台风灾害对公司造成的经济损失预计约为人民币 2300 万元，公司正在与保险公司协商理赔事宜。请申请人说明后续生产经营的恢复情况、台风灾害损失处理的后续进展情况、对公司经营业绩的影响情况及相关会计处理情况。请保荐机构、会计师核查并发表意见。

【回复】

一、说明后续生产经营的恢复情况、台风灾害损失处理的后续进展情况、对公司经营业绩的影响情况及相关会计处理情况。

2017 年 8 月 30 日公司公告的两场强台风预计损失为初步预计数。台风过后，公司组织人员全力以赴进行抢险、恢复生产。事后，根据公司的详细统计，2017 年“天鸽”、“帕卡”两场强台风灾害对公司造成的直接经济损失约为 390 万元，经后期与保险公司理赔，预计理赔金额约为 235 万元，经核算，公司最终的直接经济损失约为 156 万元。公司已在 2017 年年度报告中对相关信息进行了披露。

后续生产经营的恢复情况、台风灾害损失处理的后续进展情况：经过公司和全体员工的努力，公司的正常生产经营在灾后迅速恢复，在减少直接经济损失、积极复产的同时，及时向保险公司申请理赔。目前，台风灾害损失已赔付到位约 234 万元。

对公司经营业绩的影响情况：公司 2017 年度归属于母公司的净利润约为

14,060 万元，公司实际承担的台风损失占归属于母公司的净利润比例约为 1.11%，对公司经营业绩产生的影响较小。

相关会计处理情况：公司对实际直接发生的台风损失扣除截止年末已获得赔偿的金额计入营业外支出，后续实际收到赔款时计入营业外收入；对于部分受损资产的维修费用在维修时直接计入成本费用维修费。

二、会计师核查意见

我们在审计过程中对上述损失进行了必要的复核，并取得损失相关的资料如相关的现场照片、损失的审批文件、保险公司出具的出险调查单、理赔计算单等保险单据。并检查公司对台风损失所做的相关会计分录。

综合以上审计程序，我们认为公司的相关损失是真实的，账务处理是合理的，符合企业会计准则和公司相关会计政策的规定。

三、保荐机构核查意见

保荐机构审阅了发行人台风损失的公告文件、相关损失的审批文件以及保险公司出具的出险调查单、理赔计算单等保险单据、2017 年年度报告，访谈了发行人财务总监。经核查，保荐机构认为公司 2017 年年报披露的相关损失是真实的，账务处理是合理的，符合企业会计准则和公司相关会计政策的规定。

问题 5. 申请人 2016 年度现金分红金额占合并报表下归属于母公司净利润的比例为 15.15%。请申请人说明 2016 年度现金分红是否符合公司章程中“如无重大投资计划或重大现金支出发生，公司每年以现金方式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润的 20%(含 20%)”的约定。请保荐机构核查并发表意见。

【回复】

一、2016 年度现金分红情况，符合当时有效的《公司章程》规定

2017 年 5 月 23 日，申请人召开 2016 年年度股东大会，审议通过 2016 年度利润分配方案：以申请人总股本 789,540,919 股为基数，向全体股东每 10 股分派股利人民币 0.2 元（含税）。2017 年 6 月 8 日，申请人 2016 年度现金分红实施完毕，现金分红金额为 15,790,818.38 元，占当年合并报表中归属于申请人普通股股东的净利润比例为 15.15%。

2016 年度利润分配时，公司章程关于现金分红的条款为：“在公司盈利、

资金充裕且无重大投资计划的情况下，坚持现金分红为主的原则，在依法提取法定公积金、盈余公积金后，单一年度以现金方式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润的 10%。”

二、发行人 2018 年初对公司章程中的分红条款进行了修订

为完善持续、稳定的分红决策和监督机制，积极回报投资者，引导投资者树立长期投资和理性投资的理念，2018 年 1 月 19 日，申请人召开 2018 年第一次临时股东大会，审议通过了《关于修改〈公司章程〉的议案》，对现金分红比例调整为 20%。修订后公司章程关于现金分红的条款为：“如无重大投资计划或重大现金支出发生，公司每年以现金方式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润的 20%（含 20%）”。

综上所述，申请人 2016 年度现金分红金额占合并报表下归属于母公司净利润的比例为 15.15%，不低于当年实现的可供分配利润的 10%，符合当时《公司章程》现金分红条款的规定。

三、保荐机构核查意见

通过核查申请人《公司章程》、2016 年度现金分红的决策性文件及《2016 年年度报告》等文件，保荐机构认为：申请人 2016 年度现金分红符合当时公司章程的规定。

问题 6. 关于同业竞争。发行人现有业务经营主要涵盖码头开发、港口物流综合服务、综合能源投资等，与控股股东珠海港集团及其控制的企业在燃气管道建设、码头开发业务领域存在一定程度的交叉。另外，本次募投项目港航江海联动配套项目拟新增驳船内河运输业务，与珠海港集团之全资子公司远洋公司存在业务交叉。请申请人说明：（1）公司的存量业务与控股股东是否存在同业竞争，如是，是否已制定明确、可行的整合措施并出具相关承诺，是否符合《上市公司监管指引第 4 号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》的规定。（2）本次募投项目是否涉嫌新增同业竞争或关联交易，是否符合《上市公司证券发行管理办法》第十条第四项规定。请保荐机构及申请人律师核查并发表意见。请保荐机构及申请人律师核查并发表意见。

【回复】

一、公司的存量业务与控股股东是否存在同业竞争，如是，是否已制定明确、可行的整合措施并出具相关承诺，是否符合《上市公司监管指引第4号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》的规定。

公司存量业务主要涵盖码头开发、港口物流综合服务、综合能源投资（电力能源投资、燃气管道建设）等，其中港口物流综合服务、电力能源投资领域与控股股东珠海港集团及其控制的企业不存在业务交叉，不存在同业竞争。

公司在燃气管道建设、码头开发业务领域与控股股东及其控制的企业存在一定程度的交叉，但不存在同业竞争。

（一）公司燃气管道为特许经营业务，与控股股东的特许经营权地域范围不同，且具有排他性，不存在同业竞争

控股股东珠海港集团及公司的管道燃气业务均是在珠海市政府的统一规划下进行运作，珠海市政府对珠海港集团及公司管道燃气业务的服务区域有着严格的划分。

珠海港集团的燃气管道业务进行较早，主要系提供珠海市香洲区的居民及工业用气需要；公司的管道燃气投资主要系契合珠海港华南能源接卸港的建设规划，将中海油天然气资源提供给珠海西部地区（含横琴新区、金湾区、斗门区、高栏港经济区）的居民及工业用气需要。

根据《市政公用事业特许经营管理办法》的规定，城市供水、供气、供热、公共交通、污水处理、垃圾处理等行业，可以依法实施特许经营，市、县人民政府市政公用事业主管部门依据人民政府的授权负责本行政区域内的市政公用事业特许经营的具体实施。根据珠海市人民政府授权单位珠海市政园林和林业局（以下简称“甲方”）与子公司珠海港兴管道天然气有限公司（以下简称“乙方”）签署的《珠海市横琴新区、金湾区、斗门区及高栏港经济区城市管道燃气特许经营合同》第3.5条，在特许经营期间（2014年3月28日—2044年3月27日），除因乙方违约造成本合同终止或甲乙双方协商一致外，甲方不得在已授权乙方特许经营权地域范围和业务范围内，再将特许经营权授予第三方。

因此，珠海港集团及公司的管道燃气业务特许经营权地域范围不同，且具有排他性，不存在同业竞争的情形。

（二）公司内河码头开发与控股股东沿海码头开发所处地域、辐射范围等存

在差异，且不具有可替代性，不存在同业竞争

一方面，珠海港集团控股的码头为海港码头，均位于珠海市高栏岛等沿海区域，主要货种为集装箱；发行人正在运营的云浮码头、梧州码头均为内河码头，分别位于云浮市及梧州市，达海通用码头未运营，目前正在办理注销手续。由于发行人正在运营的内河码头与珠海港集团海港码头业务功能定位不同、所在区域、辐射范围等存在差异，控股股东的海港码头本身与公司的内河码头不存在可替代性，不存在竞争关系；

另一方面，由于公司旗下云浮码头、梧州码头，分别与高栏港陆路距离相距约 280 公里、400 公里，按照行业实际情况，超过 100 公里以上的运距，在目前公路治理超载的环境下，公路运输对每个集装箱标准箱的运输成本是水路运输的约三倍以上，且距离越远，两种方式成本差距越大。结合公司内河码头与高栏港的距离，内河航运在西江流域综合运输体系中仍将占据自己应有的地位，控股股东的海港码头即使结合公路运输，亦与公司的内河码头不存在可替代性，不存在同业竞争。

（三）在上述存量业务中，珠海港集团子公司港弘码头与发行人参股且不具有重要影响力的神华粤电煤炭码头建设运营存在同业竞争，但不构成控股股东与发行人之间的同业竞争。控股股东珠海港集团除就港弘码头（曾用名“秦发煤炭码头”）出具过相关承诺之外，其余不涉及承诺及履行，不适用《上市公司监管指引第 4 号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》。珠海港集团就港弘码头（曾用名“秦发煤炭码头”）出具过相关承诺及履行情况符合《上市公司监管指引第 4 号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》的规定，详见本反馈意见回复之问题 8 回复。

二、本次募投项目是否涉嫌新增同业竞争或关联交易，是否符合《上市公司证券发行管理办法》第十条第四项规定。

本次募投项目包括港口设备升级项目及港航江海联动配套项目，不涉及新增同业竞争。在本次募投项目实施前，珠海港集团与公司签订《股权托管协议》，由公司托管珠海港集团持有的远洋公司 100%的股权，托管费用人民币 10.00 万元/年。本次非公开发行股票数量不超过 157,908,183 股（含 157,908,183 股），

珠海港集团承诺认购的股票数量为不低于本次非公开发行股票最终发行数量的25.83%。上述珠海港集团与公司签订《股权托管协议》和珠海港集团承诺认购股份，属于本次非公开发行股票新增关联交易。除此之外，不存在其他新增关联交易。本次募投项目实施后，不会与控股股东或实际控制人产生同业竞争或影响公司生产经营的独立性，符合《上市公司证券发行管理办法》第十条第四项规定。

（一）港口设备升级项目与珠海港集团及其控制的其他企业不构成同业竞争

本次非公开发行股票募集资金拟用于港口设备升级—云浮新港设备购置项目。云浮新港主要依托于西江流域内陆腹地，进行内河码头的运营，该公司与珠海港集团所从事的海港码头运营业务不构成同业竞争。

（二）港航江海联动配套—6 艘拖轮项目不会与珠海港集团及其控制的其他企业形成同业竞争

本次非公开发行股票募集资金拟用于港航江海联动配套—拖轮公司 6 艘拖轮项目。发行人的船舶拖带业务主要由子公司拖轮公司经营，拖轮公司现有拖轮 7 艘，主要经营内贸航线拖船运输业务，不具备港澳航线船舶营运资质，客户类型主要为具有内贸航线靠泊业务需求的船代公司；珠海港集团子公司远洋公司现有小型拖轮 3 艘，船龄较老，主要经营港澳航线拖船运输业务，均具备港澳航线船舶营运资质，客户类型主要为具有港澳航线拖带业务需求的船舶公司及船舶修造公司。珠海港集团及其全资子公司远洋公司于 2017 年 12 月 4 日出具了关于《关于避免同业竞争的承诺函》，承诺：“珠海港远洋目前所运营 3 艘小型拖船限制为港澳航线拖船业务，不会从事内贸拖船业务”。

2017 年 12 月 4 日，珠海港集团与发行人签订《股权托管协议》，由发行人托管珠海港集团持有的远洋公司 100%的股权，发行人作为远洋公司的股东代理人，行使珠海港集团原享有的除利润分配权、对所持远洋公司的股权进行处置的权利以外的其他股东权利。

综上所述，拖轮公司与远洋公司的拖带业务在运输航线、主要客户类型方面均不相同，港航江海联动配套—6 艘拖轮项目不会与珠海港集团及其控制的其他企业形成同业竞争。

（三）港航江海联动配套—3 艘沿海 12000 吨级海船项目、2 艘沿海 45000 吨级海船项目、4 艘沿海 22500 吨级海船项目与珠海港集团及其控制的其他企业

不构成同业竞争

上述项目属于海船沿海运输业务，珠海港集团及其控制的其他企业不存在海船，没有海船沿海运输业务，故上述项目与珠海港集团及其控制的其他企业不构成同业竞争。

（四）港航江海联动配套—40 艘 3500 吨级内河多用途船项目与珠海港集团及其控制的其他企业不构成同业竞争

上述项目实施后，发行人将新增驳船内河运输业务，其中驳船内河运输业务与珠海港集团之全资子公司远洋公司存在业务重叠。为此，珠海港集团及远洋公司已采取如下避免同业竞争的措施：

1、珠海港集团已与发行人签订《股权托管协议》，由发行人托管珠海港集团持有的远洋公司 100%的股权

根据《股权托管协议》，发行人作为远洋公司的股东代理人，行使珠海港集团原享有的除利润分配权、对所持远洋公司的股权进行处置的权利以外的其他股东权利。《股权托管协议》主要内容如下：

“合同主体：

甲方（托管方）：珠海港控股集团有限公司

乙方（受托方）：珠海港股份有限公司

第一条 托管资产

珠海港集团拟托管的资产为其合法持有的远洋公司 100%的股权。上市公司同意接受集团公司的委托，托管该资产。

第二条 受托方的权利和义务

2.1 乙方应当依法、勤勉地行使甲方原享有的除利润分配权、对所持远洋公司的股权进行处置的权利以外的其他股东权利，但不承担任何甲方作为远洋公司股东应当履行的义务。

2.2 乙方有权根据自身的考虑行使前述股东权利，甲方不得干预；

2.3 如乙方在行使前述股东权利时出现需要甲方协助的情形，甲方需全力配合；

2.4 乙方有权根据本协议的规定，就托管的资产依照本协议的约定向甲方收取一定的托管费用；

2.5 善意、审慎履行对托管资产的管理义务。

第三条 托管方的权利和义务

3.1 在资产托管过程中，甲方仍是托管资产的合法所有权人；

3.2 甲方仍享有利润分配权和对所持远洋公司的股权进行处置的权利；

3.3 甲方应按本协议约定向乙方支付托管费用；

3.4 除非本协议另有规定，在托管过程中，甲方不得以任何形式对乙方根据本协议行使的有关权利进行干预。

第四条 股权托管期限

经协议双方协商，资产托管的期限为自本协议生效之日起至珠海港集团不再拥有托管资产或托管资产的业务类型不再与上市公司产生重叠为止。

第五条 股权托管期间的利润分配及托管费用

5.1 在股权托管期内，托管资产所产生的全部利润或亏损均由珠海港集团承担。

5.2 上市公司每年向珠海港集团收取托管费用人民币 10.00 万元（大写壹拾万元整）。

5.3 珠海港集团于托管次年的 3 月 31 日前向上市公司支付上年的托管费用。

5.4 双方各自承担其根据本协议取得的收入所应缴纳的税费。”

2、珠海港集团及远洋公司已就本次非公开发行股票出具《关于避免同业竞争的承诺函》，作出股权托管、航线划分、在远洋公司业绩满足注入上市公司条件后注入上市公司等避免竞争的措施

珠海港集团及其全资子公司远洋公司于 2017 年 12 月 4 日出具了《关于避免同业竞争的承诺函》，珠海港集团及远洋公司承诺全文如下：

“鉴于：

一、珠海港股份有限公司（以下简称“珠海港”或“上市公司”）作为珠海市委、市政府提出的“以港兴市”发展战略的重要推动者，为抢抓国家“一带一路”战略、珠江-西江经济带发展战略、广东横琴自贸区设立以及港珠澳大桥即将贯通等重大发展机遇，打造华南重要港口物流中心，构建协同化的业务体系，做大做强港口航运板块，珠海港拟通过非公开发行股票方式募集资金投资于拖船、驳船、海船购置等项目。

二、珠海港控股集团有限公司（以下简称“珠海港集团”）持有珠海港 25.83% 的股份，为珠海港的控股股东。珠海港远洋运输有限公司（以下简称“珠海港远洋”）为珠海港集团持股 100% 的全资子公司，为扶持高栏港的业务培育与发展，主要承担高栏港区集装箱的内河驳运业务，对提升高栏港集装箱吞吐量起重要的推动作用。根据珠海港集团的战略安排和当地政府的指导，在高栏港港口业务培育期内，珠海港远洋船运业务立足高栏港集装箱业务培育，不以盈利为唯一目的，近五年处于连续亏损状态，目前不具备注入上市公司的客观条件。

三、为做大做强港口航运板块，拓展新的盈利增长点，提升市场竞争力，实现可持续健康发展，上市公司计划进一步拓展水上运输业务。但由于珠海港远洋暂时不具备注入上市公司条件，上市公司计划通过非公开发行股票募集资金拓展水上运输业务。

珠海港集团和珠海港远洋就避免现有内河驳船运输业务与上市公司未来战略发展可能形成的潜在同业竞争承诺如下：

1、截至本承诺出具之日，除珠海港集团控制的珠海港远洋、上市公司及其子公司外，不存在其他控制的从事水上运输业务（拖船、驳船和海船运营，下同）的公司、企业或其他经济主体，也不会控制的其他公司、企业或其他经济主体内新增水上运输业务；

2、如果上市公司认为珠海港集团及其下属其他企业从事了与上市公司主营业务构成竞争的其他水上运输业务，珠海港集团将根据上市公司要求，在依法、依规履行相关决策程序后，以公允合理的价格将该等资产、股权或业务转让给上市公司或者与珠海港集团无关联关系之第三方。如珠海港集团将前述资产、股权或业务转让第三方的，在同等条件下，上市公司享有优先购买权；

3、同意将珠海港远洋 100% 股权委托上市公司管理，并签署股权托管协议。珠海港远洋目前所运营驳船主要为租赁船舶，自有船舶较少。上市公司本次非公开发行募集资金到位后，珠海港远洋不再新增自有运营船舶，不再新增直接或者间接与上市公司构成竞争或者潜在竞争的水上运输业务或活动；珠海港远洋目前所运营 3 艘小型拖船限制为港澳航线拖船业务，不会从事内贸拖船业务；

4、上市公司本次非公开发行募集资金投资驳船用于以梧州大利口码头、云浮新港为起止点，在上市公司驳船达到运营条件后，珠海港集团及珠海港远洋将

终止上述航线的运营（如有）；如上市公司认为有必要，珠海港集团及珠海港远洋将无条件让出目前所运营其他驳船航线，缩减运营航线（同时减少相关航线对外租赁驳船规模，运力不足部分由上市公司及其子公司予以补充），并协助上市公司及其子公司办理航线及业务机会移交事宜；在相关航线租赁船舶租期届满后，根据上市公司的要求终止相关航线船舶租赁合同；在相关自有运营船舶达到报废年限后，及时履行报废手续；

5、珠海港远洋公司连续两个会计年度经审计后的净资产收益率（扣除非经常性损益后的净利润与扣除前的净利润相比，以低者作为计算依据）均高于珠海港合并报表的同期水平，或珠海港认为必要并履行各方相关决策程序后，珠海港集团和珠海港远洋应通过符合上市公司股东利益的方式完成珠海港远洋资产或股权注入上市公司；

6、无条件接受上市公司提出的可消除上述水上运输业务同业竞争或潜在同业竞争的其他措施；

7、珠海港集团及珠海港远洋因违反本承诺函的任何条款而导致上市公司遭受的一切损失、损害和开支，珠海港集团、珠海港远洋将予以赔偿。”

本次募集资金用于港航江海联动配套—40艘3500吨级内河多用途船项目与珠海港集团下属远洋公司在驳船内河运输业务方面存在交叉，但鉴于珠海港集团已与发行人签订《股权托管协议》，由发行人托管珠海港集团持有的远洋公司100%的股权，发行人作为远洋公司的股东代理人，行使珠海港集团原享有的除利润分配权、对所持远洋公司的股权进行处置的权利以外的其他股东权利；且珠海港集团及远洋公司已就本次非公开发行作出《关于避免同业竞争的承诺函》，作出股权托管、航线划分、在远洋公司业绩满足注入上市公司条件后注入上市公司等避免竞争的措施，能够有效避免上述业务的竞争关系。因此，发行人未来开展驳船内河运输业务与远洋公司不构成同业竞争，本次募集资金用于港航江海联动配套—40艘3500吨级内河多用途船项目与珠海港集团及其下属企业亦不构成同业竞争。

综合所述，公司本次非公开发行股票募投项目与珠海港集团及其控制的其他企业不构成同业竞争。本次募投项目实施后，不会与控股股东或实际控制人产生同业竞争或影响公司生产经营的独立性，符合《上市公司证券发行管理办法》第

十条第四项规定。

三、律师核查意见

本所律师认为：发行人的存量业务与控股股东不存在同业竞争，控股股东已出具避免同业竞争的承诺，符合《上市公司监管指引第4号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》的规定。

发行人本次非公开发行股票募投项目与珠海港集团及其控制的其他企业不构成同业竞争，符合《上市公司证券发行管理办法》第十条第（四）项之规定。

上述关联交易履行了必要的批准程序和信息披露义务，关联董事和关联股东均回避表决，该等关联交易不影响发行人生产经营的独立性，符合《上市公司证券发行管理办法》第十条第（四）项之规定。

四、保荐机构核查意见

经核查，保荐机构认为：公司存量业务与控股股东不存在同业竞争；本次募投项目不涉及新增同业竞争；本次募投项目除新增珠海港集团与公司股权托管及珠海港集团认购股份外，不存在其他新增关联交易，本次募投项目实施后，公司与控股股东或实际控制人不会新增同业竞争，不会影响公司生产经营的独立性，符合《上市公司证券发行管理办法》第十条第四项规定。

问题 7. 请申请人说明拟购置船舶的水路运输资质办理进展，取得相关运营资质是否为募投项目实施的必要条件，如是，是否已取得船舶运输相关经营资质。请保荐机构及申请人律师核查并发表意见。

【回复】

一、请申请人说明拟购置船舶的水路运输资质办理进展，取得相关运营资质是否为募投项目实施的必要条件。

发行人港航江海联动船舶购置项目涉及拖轮业务、内河水运业务和沿海水运业务。

（一）拖轮业务和内河水运业务已取得相应业务资质

珠海港拖轮于 2017 年 6 月 1 日取得珠海市港口管理局颁发的粤珠港经证（0178）号《港口经营许可证》，有效期至 2020 年 6 月 1 日，依法具备为船舶进出港、靠离码头、移泊提供顶推、拖带服务业务资质；于 2014 年 4 月 14 日取得

珠海市交通运输局颁发的粤珠字 XK2351《水路运输许可证》，有效期至 2019 年 4 月 14 日，依法具备广东省沿海拖船运输业务资质。

2018 年 5 月 25 日，申请人子公司珠海港航运有限公司取得珠海市交通运输局颁发的粤珠字 XK2446 号《国内水路运输经营许可证》和粤珠 SN(2018)000019 号《船舶营业运输证》，依法具备了经营广东省内河货船运输资格，经营期限为 5 年，有效期至 2023 年 5 月 21 日。

（二）水路运输许可资质不是募投项目实施（船舶建造或者购置）的必要条件，未取得水上运输许可资质不影响申请人购置二手或者新建海船。

（三）拥有符合法定条件的船舶是申请水路运输许可证的前提条件，申请人海船尚未购置或新建完成，将在取得符合法定条件船舶后及时申请沿海水路运输许可证。

根据《国内水路运输管理条例》和《国内水路运输管理规定》，经营主体从事相关航运业务，应取得《国内水路运输经营许可证》和《船舶营业运输证》：

“第六条 申请经营水路运输业务，除本条例第七条规定的情形外，申请人应当符合下列条件：（一）取得企业法人资格；（二）有符合本条例第十三条规定的船舶，并且自有船舶运力符合国务院交通运输主管部门的规定；（三）有明确的经营范围，其中申请经营水路旅客班轮运输业务的，还应当有可行的航线营运计划；（四）有与其申请的经营范围和船舶运力相适应的海务、机务管理人员；（五）与其直接订立劳动合同的高级船员占全部船员的比例符合国务院交通运输主管部门的规定；（六）有健全的安全生产管理制度；（七）法律、行政法规规定的其他条件。

.....

第十三条 水路运输经营者投入运营的船舶应当符合下列条件：（一）与经营者的经营范围相适应；（二）取得有效的船舶登记证书和检验证书；（三）符合国务院交通运输主管部门关于船型技术标准和船龄的要求；（四）法律、行政法规规定的其他条件。”

根据《国内水路运输管理条例》和《国内水路运输管理规定》的规定，拥有符合法定条件的船舶是申请水路运输经营资格的先决条件。截至本反馈意见出具之日，募投项目实施主体尚未购买、建造符合条件的海船，不具备申请相关资质

的条件。待取得购置或新建海船后，申请人将依据法律规定向有权许可部门提交申请材料，办理资质证件。

综上，取得相关水上运输资质不是申请人实施募投项目暨购置或新建船舶的必要条件，合法取得运营船舶是申请人申请水上运输资质的必要条件。申请人已具备广东省内河货船运输资格、广东省沿海拖船运输业务资质，待海船购置或者新建完成后，申请人将及时申请沿海水路运输经营资质，申请人沿海水路运输经营资质获取不存在重大风险。

二、律师核查意见

本所律师认为：取得相关水上运输资质不是申请人实施募投项目的必要条件，合法取得运营船舶是申请人申请水上运输资质的必要条件。募投项目实施主体已具备广东省内河货船运输资格、广东省沿海拖船运输业务资质，待新建海船及购置二手海船后，将及时申请沿海水路运输经营资质，沿海水路运输经营资质获取不存在重大风险，本次非公开发行募投项目的实施不存在法律障碍。

三、保荐机构核查意见

根据申请人提供的《港口经营许可证》、《水路运输许可证》、《船舶营业运输证》等资质文件，并经保荐机构核查，申请人已具备广东省内河货船运输资格、广东省沿海拖船运输业务资质，取得相关水上运输资质不是申请人实施募投项目暨购置或新建船舶的必要条件，合法取得运营船舶是申请人申请水上运输资质的必要条件。因募投项目实施主体尚未购买、建造符合条件的海船，暂不具备申请沿海水路运输经营资格的条件。待募投项目中海船购置或新建完成（拥有一艘海船即可申请）后，申请人可申请办理沿海水路运输经营资质，本次非公开发行募投项目的实施不存在法律障碍。

问题 8. 珠海港集团下属企业珠海港弘码头有限公司（曾用名“珠海秦发港务有限公司”）运营的港弘码头（曾用名“秦发煤炭码头”），与发行人参股公司神华粤电珠海港煤炭码头有限责任公司运营的神华粤电煤炭码头的业务范围存在交叉。珠海港集团在 2012 年 3 月收购秦发煤炭码头 40%股权时承诺“在秦发煤炭码头正式投入运营前，将采取合适方式将其持有的秦发煤炭码头 40%股权整合进入上市公司”。2016 年 4 月，珠海港集团下属企业收购秦发煤炭码头剩余

60%股权并将其更名为港弘码头，珠海港集团出具《关于拟修改相关承诺事项的通知》。修改后的承诺事项为“在港弘码头正式运营并实现连续两个会计年度盈利后，或者根据上市公司的战略考虑和提议，择机将其届时持有及控制的港弘码头适当比例股权整合进入珠海港股份有限公司。”请保荐机构及申请人律师核查上述承诺变更事项的原因及合理性，是否履行了必要的审批程序和信息披露义务，是否符合《上市公司监管指引第4号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》的规定。

【回复】

一、上述承诺变更事项的原因

2016年4月，公司收到控股股东珠海港集团出具的《关于拟修改相关承诺事项的通知》，为维护上市公司及全体股东的权益，珠海港集团拟修改“在秦发煤炭码头正式投入运营前，将采取合适方式将其持有的秦发煤炭码头40%股权整合进入上市公司”的相关原承诺。当时的主要原因为：

受到全球能源结构调整和国内去传统过剩产能的严重影响，国内煤炭需求量进一步下降，根据国家统计局发布的《2015年国民经济和社会发展统计公报》显示，2015年，全国原煤产量完成37.5亿吨，同比减少3.3%；煤炭出口量完成533万吨，同比下降7.1%；煤炭进口量完成20,406万吨，同比减少29.9%。煤炭进出口行业的不景气，直接导致了全国煤炭码头运营情况异常严峻。

2016年4月，港弘码头仍处于试运行阶段，如2016年底按原计划能够顺利完成竣工验收，则将具备正式运行条件。按照珠海港集团的原有承诺，意味着需在2016年底前推进将该码头注入上市公司的事宜。

根据当时国内煤炭类码头严峻的经营形势和港弘码头自身的试运行状况，港弘码头未来2-3年实现盈利的可能性较小，而当时公司盈利基础也较为薄弱，一旦强行实施整合，预期将极有可能导致上市公司经营负担增大，严重影响后续稳健运营发展。

因此，珠海港集团经审慎考虑，拟在港弘码头投入正式运营前，按照《上市公司监管指引第4号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》（以下简称“4号指引”）的规定，做出修改承诺事项的安排。

二、上述承诺变更事项的合理性

2016 年申请人仍处于主业转型爬坡期，2012 年以来受投资参股项目产业周期变化的影响，投资收益波动较大，经营业绩承压。修改承诺暂缓置入港弘码头，将避免当时强行置入对申请人经营效益的直接削弱，符合上市公司及股东尤其是中小股东利益，具有合理性。从目前来看，回溯近三年港弘码头的经营情况，2015 年、2016 年、2017 年营业收入分别为 0 万元、948.63 万元、12,577.21 万元；净利润分别为-34.12 万元、-955.55 万元、-3,089.58 万元（经审计），经营业绩承压较大，仍处于培育期，也证明了珠海港集团当时提出变更承诺事项的严格审慎性和合理预见性。

三、上述承诺变更事项履行了必要的审批程序和信息披露义务

2016 年 4 月 25 日，该事项经公司第九届董事局第十四次会议审议通过，关联董事进行了回避表决。公司独立董事发表了明确意见，认为本次公司控股股东修改相关承诺事项，符合《上市公司监管指引第 4 号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》的相关规定，不存在损害公司及股东尤其是中小股东的利益的情况，同意将该议案提交公司股东大会审议。2016 年 4 月 26 日公司披露了《第九届董事局第十四次会议决议公告》（公告编号：2016-025）、《关于公司控股股东修改相关承诺事项的独立董事意见》、《关于控股股东修改相关承诺事项的公告》（公告编号：2016-027）。

2016 年 4 月 25 日，公司第九届监事会第五次会议审议了该事项。在监事会表决中，由于非关联监事人数不足监事会人数的 50%，无法形成有效决议，该事项提交股东大会审议。2016 年 4 月 26 日，公司披露了《第九届监事会第五次会议决议公告》（公告编号：2016-029）、《监事会关于控股股东修改相关承诺事项的意见》。

2016 年 5 月 12 日，该事项经公司 2016 年第一次临时股东大会审议通过，股东大会向股东提供了网络投票，控股股东进行了回避表决。2016 年 5 月 13 日，公司披露了《2016 年第一次临时股东大会决议公告》（公告编号：2016-036）。

此外，公司还在定期报告中持续披露报告期内上述承诺的履行情况。综上，上述承诺变更事项履行了必要的审批程序和信息披露义务。

四、上述承诺变更事项符合《上市公司监管指引第 4 号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》的规定

对《上市公司监管指引第4号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》（以下简称“4号指引”）与该承诺变更的相关规定及该承诺变更事项符合情况分析如下：

4号指引相关规定	承诺变更事项符合情况	备注
一、承诺事项，必须有明确的履约时限，不得使用“尽快”、“时机成熟时”等模糊性词语，承诺履行涉及行业政策限制的，应当在政策允许的基础上明确履约时限。	符合	珠海港集团承诺事项具有明确的履约时限。上述承诺履行设置了两个并列触发条件，以最先触发任何一个条件的时点为履约执行充分必要条件：1、在港弘码头正式运营并实现连续两个会计年度盈利后；2、或者根据上市公司的战略考虑和提议，择机将其届时持有及控制的港弘码头适当比例股权整合进入珠海港股份有限公司。因此，“港弘码头正式运营并实现连续两个会计年度盈利”是最迟时限，该表述是明确的，期限是具体的。 该承诺履行不涉及行业政策限制。
二、承诺相关方在作出承诺前应分析论证承诺事项的可实现性并公开披露相关内容，不得承诺根据当时情况判断明显不可能实现的事项。 承诺事项需要主管部门审批的，承诺相关方应明确披露需要取得的审批，并明确如无法取得审批的补救措施。	符合	承诺事项具有可实现性且该承诺已及时进行了披露。承诺事项无需主管部门审批。
三、如相关承诺确已无法履行或履行承诺将不利于维护上市公司权益，承诺相关方无法按照前述规定对已有承诺作出规范的，可将变更承诺或豁免履行承诺事项提请股东大会审议，上市公司应向股东提供网络投票方式，承诺相关方及关联方应回避表决。	符合	详见上述“三、上述承诺变更事项履行了必要的审批程序和信息披露义务”相关分析。

综上，上述承诺变更事项符合《上市公司监管指引第4号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》的规定。

五、律师核查意见

本所律师认为：珠海港集团承诺变更事项的原因具有合理性，履行了必要的审批程序和信息披露义务，符合《监管指引第4号》之规定。

六、保荐机构核查意见

经核查，保荐机构认为，公司承诺变更事项的原因具备合理性，履行了必要的审批程序和信息披露义务，符合《上市公司监管指引第4号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》的规定。

二、一般问题

问题 1. 请保荐机构及申请人律师结合申请人正在履行的对外担保情况核查是否履行了必要的审批程序和信息披露义务，对方是否提供反担保，是否存在违反《关于规范上市公司对外担保行为的通知》《关于规范上市公司与关联方资金往来及上市公司对外担保若干问题的通知》等相关规定的情形。

【回复】

一、公司正在履行的对外担保的审批程序及信息披露情况

截至本反馈意见回复出具之日，公司正在履行的对外担保情况如下：

担保对象名称	担保额度 (万元)	担保余额 (万元)	履行的审批程序		信息披露日期	担保类型	担保期	是否提供反担保
			董事局	股东大会				
神华粤电珠海港煤炭码头有限公司	19,800.00	15,450.00	第9届董事局43次会议	2017年第3次临时股东大会	2017/9/22	连带责任保证	2017/9/30-2029/9/30	是
珠海碧辟化工有限公司	40,000.00	30,000.01	第8届董事局48次会议	2013年年度股东大会	2014/6/28	连带责任保证	2014/8/27-2024/8/27	是
合计	59,800.00	45,450.01						

截至本反馈意见回复出具之日，公司正在履行的对外担保均履行了必要的审批程序和信息披露义务。

二、反担保情况

截至本反馈意见回复出具之日，公司上述对外担保的担保对象均已向公司提供或者补充提供了相应的反担保。

三、律师核查意见

本所律师认为：发行人不存在违反《关于规范上市公司对外担保行为的通知》、《关于规范上市公司与关联方资金往来及上市公司对外担保若干问题的通知》等相关规定的情形。

四、保荐机构核查意见

经核查，截至本反馈意见回复出具之日，公司上述对外担保履行了必要的审批程序和信息披露义务，担保对象提供了反担保，不存在违反《关于规范上市公

司对外担保行为的通知》、《关于规范上市公司与关联方资金往来及上市公司对外担保若干问题的通知》等相关规定的情形。

问题 2. 云浮新港设备购置项目实施主体为云浮新港港务有限公司（持股 86.24%子公司），2 艘沿海 22500 吨级海船项目实施主体为珠海港中驰航运有限公司（持股 60%子公司）。请申请人补充披露募集资金投入方式，其他股东是否提供同比例财务支持，是否存在损害投资者利益的情形。请保荐机构及申请人律师核查并发表意见。

【回复】

一、募集资金投入方式

云浮新港设备购置项目拟以公司向云浮新港港务有限公司提供委托贷款方式进行投资，委托贷款利率参照同期中国人民银行贷款基准利率执行。

珠海港中驰航运有限公司实施的 2 艘沿海 22500 吨级海船项目拟以公司出资及提供委托贷款方式进行投资，委托贷款利率参照同期中国人民银行贷款基准利率上浮 10%执行。其中：拟出资 2,400.00 万元，拟提供委托贷款 11,000.00 万元，公司合计拟投资 13,400.00 万元。

二、其他股东不提供同比例财务支持

云浮新港设备购置项目其他股东不提供同比例财务支持。

珠海港航运有限公司与珠海市中驰物流有限公司设立珠海港中驰航运有限公司（以下简称“合资公司”），实施 2 艘沿海 22500 吨级海船项目，合资公司注册资本 4,000.00 万元，珠海港航运有限公司现金出资 2,400.00 万元，占比 60%，珠海市中驰物流有限公司现金出资 1,600.00 万元，占比 40%。除双方出资部分，2 艘沿海 22500 吨级海船项目剩余资金需求 11,000.00 万元，由申请人提供委托贷款，其他股东不同比例提供财务支持。

三、不存在损害投资者利益的情形

因资金实力有限，云浮新港设备购置项目实施主体其他股东不提供财务支持、2 艘沿海 22500 吨级海船项目其他股东除按照 40%比例出资外不提供财务支持。鉴于申请人在确定借款利率水平时已充分考虑募投项目实施主体的实际情况、市场利率水平，参照同期中国人民银行贷款基准利率（珠海港中驰航运有限

公司实施项目上浮 10%) 确定，同时，上述项目顺利实施后，有助于提高公司的盈利能力，有利于公司股东利益最大化，有效维护公司及其中小股东权益，因此，上述募投项目的投资方式不存在损害投资者利益的情形。

四、律师核查意见

本所律师认为：发行人参照同期银行贷款利率（中驰航运实施项目上浮 10%）向上述项目实施主体提供委托贷款，由上述主体实施相应的募投项目，符合上市公司全体股东的利益，不存在损害投资者利益的情形。

五、保荐机构核查意见

经核查，公司参照同期银行贷款利率（珠海港中驰航运有限公司实施项目上浮 10%）向上述项目实施主体提供委托贷款，由上述主体实施相应的募投项目，符合公司全体股东的利益，不存在损害投资者利益的情形。

问题 3. 请申请人补充说明报告期内申请人及其子公司从事住宅房地产及商业地产开发、销售的情况，房地产业务收入利润占比，有无住宅及商业用地储备，有无正在开发的住宅房地产或商业地产项目或者在售楼盘。请保荐机构及申请人律师核查并发表意见。

【回复】

一、请公司补充说明报告期内公司及其子公司从事住宅房地产及商业地产开发、销售的情况，房地产业务收入利润占比，有无住宅及商业用地储备，有无正在开发的住宅房地产或商业地产项目或者在售楼盘。

报告期内，公司及子公司主要从事港口配套设施开发建设，实施主体为珠海港置业开发有限公司、珠海高栏商业中心有限公司、珠海港富物业管理有限公司。其中，珠海港置业开发有限公司主要提供代建项目服务，收取代建管理费用；珠海高栏商业中心有限公司主要运营高栏商业中心写字楼的租赁业务；珠海港富物业管理有限公司主要提供住宅、办公楼、仓储设备的物业管理服务。

公司及子公司均不具备房地产及土地开发业务资质，报告期内未开展住宅房地产及商业地产开发、销售业务，没有住宅及商业用地储备，无正在开发的住宅房地产或商业地产项目或者在售楼盘。

二、律师核查意见

（一）报告期内，申请人港口配套设施开发建设、运营由全资子公司珠海港置业、高栏商业中心、港富物业负责。珠海港置业主要提供代建项目服务，收取固定代建管理费用；高栏商业中心主要运营高栏商业中心写字楼的租赁业务；港富物业主要提供住宅、办公楼、仓储设备的物业管理服务。

报告期内，申请人及子公司不具备房地产及土地一级开发业务资质，不涉及房地产及土地一级开发业务，未开展住宅房地产及商业地产开发、销售业务。

（二）申请人及子公司目前不存在住宅及商业用地储备，不存在正在开发的住宅房地产或商业地产项目或者在售楼盘。

三、保荐机构核查意见

保荐机构访谈了申请人港城建设业务高管人员、审阅了珠海港置业、珠海高栏商业中心公司以及珠海港富物业管理有限公司的审计报告和财务报告，查询了国家企业信用信息公示信息、住房和城乡建设局等网站。经核查，报告期内公司及子公司未从事房地产开发业务，不存在住宅房地产及商业地产开发、销售的情况，不存在住宅及商业用地储备，不存在正在开发的住宅房地产项目或者在售楼盘。

问题 4. 据申报材料，珠海港集团不参与询价但接受最终询价结果。请申请人补充披露如果未产生询价价格，发行价格如何确定，控股股东是否仍参与认购。请保荐机构发表核查意见。

【回复】

一、若本次发行未能通过询价方式产生发行价格，珠海港集团参与认购

根据公司与珠海港集团 2018 年 6 月签署的《〈附生效条件的非公开发行股份认购合同〉之补充协议（一）》的约定，“若本次发行未能通过询价方式产生有效发行价格，珠海港集团将继续参与认购，并以本次发行底价（定价基准日前二十个交易日公司股票交易均价的百分之九十）作为认购价格。”

二、保荐机构核查意见

通过核查公司与珠海港集团签订的《〈附生效条件的非公开发行股份认购合同〉之补充协议（一）》和相关董事会决议，保荐机构认为：本次发行未能通过询价方式产生有效发行价格，珠海港集团将继续参与认购，并以本次发行底价（定

价基准日前二十个交易日公司股票交易均价的百分之九十）作为认购价格。

问题 5. 鉴于申请人控股股东拟参与本次认购，请保荐机构及申请人律师核查：申请人控股股东及其具有控制关系的关联方从定价基准日前六个月至完成本次发行后六个月内是否存在减持情况或减持计划，如是，是否违反《证券法》第四十七条的规定，如否，请出具承诺并公开披露。

【回复】

一、申请人控股股东及其具有控制关系的关联方从定价基准日前六个月至完成本次发行后六个月内是否存在减持情况或减持计划

截至本反馈回复意见出具之日，珠海港集团持有公司 203,923,947 股股份，持股比例为 25.83%，系公司控股股东。除珠海港集团直接持有公司 25.83%股份之外，其具有控制关系的关联方并未持有公司任何股份。

根据珠海港集团证券账户交易明细、公司股东名册、公司年报等公告文件，自 2015 年 1 月 1 日至今，公司控股股东持股比例一直未发生变化，控股股东不存在减持情况。

2018 年 3 月 26 日，珠海港集团出具不减持公司股票的承诺：“珠海港集团及其一致行动人从本承诺出具之日起至定价基准日（发行期首日）以及至本次发行后六个月内均无减持计划。”2018 年 3 月 27 日，公司在巨潮资讯网公开披露了上述承诺。

二、律师核查意见

本所律师认为：发行人控股股东珠海港集团及其具有控制关系的关联方从定价基准日前六个月至完成本次发行后六个月内不存在减持情况或减持计划，珠海港集团已出具不减持承诺，发行人已公开披露珠海港集团的不减持承诺。

三、保荐机构核查意见

经核查，发行人控股股东及其具有控制关系的关联方近三年不存在减持发行人股票的情况。珠海港集团已承诺自该承诺函出具之日起至定价基准日（发行期首日）以及至本次发行后六个月内，珠海港集团及其一致行动人（含珠海港集团具有控制关系的关联方）均无减持计划，前述承诺函已于 2018 年 3 月 27 日公开披露，珠海港集团不存在违反《证券法》第四十七条的规定的情形。

问题 6. 请申请人公开披露近五年被证券监管部门和交易所采取处罚或监管措施的情况，以及相应整改措施；同时请保荐机构就相应事项及整改措施进行核查，并就整改效果发表核查意见。

【回复】

一、最近五年被证券监管部门和交易所处罚的情况

最近五年公司不存在被中国证券监督管理委员会、中国证券监督管理委员会广东监管局和深圳证券交易所处罚的情况。

二、最近五年被证券监管部门和交易所采取监管整改措施及其整改情况

（一）深圳证券交易所出具的监管函

2015 年 4 月 13 日，公司收到深圳证券交易所《关于对珠海港股份有限公司的监管函》（公司部监管函【2015】第 25 号），函件指出：

“你公司预约 2015 年一季度报告的披露日期为 2015 年 4 月 25 日。2015 年 4 月 9 日，你公司独立董事田秋生的配偶田文彩卖出你公司无限售流通股股票 2,000 股。田文彩在你公司 2015 年一季度报告披露前 30 日内卖出所持的你公司股票，上述行为违反了本所《主板上市公司规范运作指引》3.8.15 条的规定。

本所希望你公司及全体董事吸取教训，严格遵守《证券法》、《公司法》等法规及《上市规则》的规定，杜绝此类事件发生。”

整改措施：1、对独立董事田秋生及其妻子进行了违规风险提示，向其进一步说明了有关买卖公司股票的规定，要求就该事件情况作出书面说明，务必谨慎操作，杜绝此类情况的发生。

2、将《监管函》、监管部门有关规定及公司制定的《董事、监事、高级管理人员所持本公司股份及其变动的管理制度》等资料通过邮件发送至全体董事、监事和高管人员，要求相关人员再次认真学习具体规定和要求，自觉做好本人和直系亲属的宣传和教育工作的，严格遵守《证券法》、《公司法》等法规及《上市规则》的规定。

（二）深圳证券交易所出具的问询函及关注函

1、公司于 2015 年 9 月 24 日收到深圳证券交易所《关于对珠海港股份有限公司的关注函》（公司部关注函【2015】第 389 号）；

2、公司于 2015 年 10 月 28 日收到深圳证券交易所《关于对珠海港股份有限公司的半年报问询函》（公司部半年报问询函【2015】第 56 号）；

3、公司于 2016 年 4 月 12 日收到深圳证券交易所《关于对珠海港股份有限公司的年报问询函》（公司部年报问询函【2016】第 66 号）；

4、公司于 2017 年 12 月 26 日收到深圳证券交易所《关于珠海港股份有限公司的问询函》（公司部问询函【2017】第 348 号）。

公司对上述问询函及关注函所提到的问题均按时向深圳证券交易所进行了解释说明并作书面回复。

三、保荐机构核查意见

保荐机构查阅了公司最近五年的临时和定期公告文件、深交所对发行人的监管函及整改措施，查询了证券期货市场失信记录查询平台，查阅了发行人《董事、监事、高级管理人员所持本公司股份及其变动的管理制度》等。

经核查，保荐机构认为：公司已根据深交所监管函的要求就所涉事项进行了认真、及时的回复；已按照《公司法》、《证券法》和中国证监会等监管部门的有关规定及要求采取了切实可行的整改措施，明确了相关责任人，整改事项已按期完成。

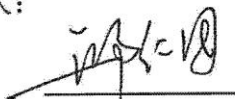
（此页无正文，为珠海港股份有限公司《珠海港股份有限公司与中国银河证券股份有限公司关于<中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书[180497 号]>之反馈意见回复》之签章页）

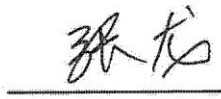




(本页无正文，为中国银河证券股份有限公司《珠海港股份有限公司与中国银河证券股份有限公司关于<中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书[180497 号]>之反馈意见回复》之签署页)

保荐代表人：


邢仁田


张龙



保荐机构：中国银河证券股份有限公司

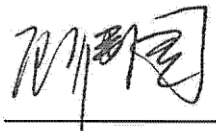
2018 年 6 月 22 日



保荐机构总裁声明

本人已认真阅读珠海港股份有限公司本次反馈意见回复报告的全部内容，了解报告涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，反馈意见回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

保荐机构总裁：


顾伟国



保荐机构：中国银河证券股份有限公司

2018年 6月 22日