

北部湾港股份有限公司

公开发行可转换公司债券申请文件一次反馈意见的回复

中国证券监督管理委员会：

根据贵会下发的 203383 号《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书》（以下简称“反馈意见”）要求，北部湾港股份有限公司（以下简称“发行人”、“申请人”、“北部湾港”、“公司”或“上市公司”）已会同华泰联合证券有限责任公司（以下简称“保荐机构”）、致同会计师事务所（特殊普通合伙）（上市公司年审会计师，以下简称“致同会计师”）、大信会计师事务所（特殊普通合伙）（收购标的审计会计师，以下简称“大信会计师”）、国浩律师（南宁）事务所（以下简称“发行人律师”）、上海立信资产评估有限公司（以下简称“评估机构”）对贵会的反馈意见所列问题进行了逐项落实，现回复如下，请予审核。

说明：

1、如无特别说明，本反馈意见回复中的简称或名词的释义与募集说明书中相同。

2、本反馈意见回复部分表格中单项数据加总与合计可能存在微小差异，均系计算过程中的四舍五入所形成。

3、本回复中的字体代表以下含义：

黑体	反馈意见所列问题
宋体	对问题的回答
楷体	募集说明书中新增内容

目 录

问题 1:	4
问题 2:	6
问题 3:	30
问题 4:	42
问题 5:	48
问题 6:	57
问题 7:	61
问题 8:	85
问题 9:	114
问题 10:	121
问题 11:	126

问题 1:

申请人披露，募投项目“防城港渔漓港区 401 号泊位工程后续建设”的审批（备案）文件：桂发改交通[2015]1141 号、环评文件：桂环审[2015]48 号和其他所需许可、资质：岸线使用批复交规划函[2015]708 号。请申请人补充说明：（1）上述募投项目相关文件的有效期；（2）募投项目能否在上述文件有效期内实施，如不能，申请人拟采取的有效应对措施以及对募投项目实施的影响。请保荐机构和申请人律师发表核查意见

【回复】

一、募投项目审批文件有效期情况

（一）发改委批文有效期

防城港渔漓港区 401 号泊位于 2015 年 10 月 10 日获得广西发改委下发的《关于防城港渔漓港区第四作业区 401 号泊位工程项目核准的批复》（桂发改交通〔2015〕1141 号），文中规定“本核准文件自印发之日起有效期 2 年。在核准文件有效期内未开工建设的，项目单位应在核准有效期届满前的 30 个工作日之前向我委申请延期”。

（二）环评文件有效期

2015 年 4 月 9 日，广西环境保护厅出具《关于防城港渔漓港区第四作业区 401 号泊位工程环境影响报告书的批复》（桂环审〔2015〕48 号），文中规定“本批复自下达之日起超过 5 年，方决定该项目开工建设的，其环境影响评价文件应当报我厅重新审核”。

（三）岸线批复有效期

2015 年 10 月 21 日，国家交通部出具《关于防城港渔漓港区第四作业区 401 号泊位工程使用港口岸线的批复》（交规划函〔2015〕708 号），文中规定“自批复之日起两年内未开工建设，也未向原批准机关申请延期，本批复将自动失效”。

二、上述项目批复的有效期限均与项目开工日期相关

综上所述，项目批复的有效期限均与防城港渔漓港区 401 号泊位的开工日期相关，与项目完工日期并无直接联系。防城港渔漓港区 401 号泊位需于发改委批文下发日期（2015 年 10 月 10 日）后两年内开工，方可保证上述项目批复均有效。

在获得发改委批复后，防港集团已于 2017 年 6 月前完成相关前期工作，包括于 2016 年 7 月 5 日通过了自治区交通厅对项目工程初步设计的审批；于 2017 年 5 月通过了自治区北部湾港口管理局对本项目施工图设计的批复。此外，在获得发改委批文后两年内，防城港渔漓港区 401 号泊位的回旋水域、部分码头水工及后方陆域已同步施工。

2019 年 6 月 13 日，防城港市发改委出具《关于防城港渔漓港区第四作业区 401 号泊位工程项目核准文件的函》，确认“渔漓港区第四作业区 401 号泊位回旋水域、码头水工等工程在项目获批核准后 2 年内已开工，项目核准文件有效”。

本次募投项目“防城港渔漓港区 401 号泊位”已在上述三项批复文件的有效期限内进行了开工建设，募投项目的后续实施安排将不会影响上述项目核准、环评及岸线批复的有效性。

三、保荐机构及发行人律师核查意见

（一）核查过程

保荐机构及发行人律师的核查过程如下：

- 1、取得并查阅防城港渔漓港区 401 号泊位相关的批复文件；
- 2、查阅与港口泊位建设相关的项目投资建设相关法律法规；
- 3、与公司工程部主要业务人员进行了访谈，了解泊位建设的审批程序、开工情况及相关要求；
- 4、查阅“广西数字政务一体化平台”，了解各主管部门对泊位建设的审批及监管要求。

（二）核查意见

经核查，保荐机构及发行人律师认为：

- 1、本次募投项目“防城港渔漓港区 401 号泊位工程后续建设”项目核准、环评及岸线的批复文件均由项目开工时间决定其有效性。
- 2、经当地发改委确认，该项目已在项目获批核准后 2 年内开工，因此项目核准及环评、岸线批复文件均有效。
- 3、募投项目的后续实施不会影响上述项目核准、环评及岸线批复的有效性。

问题 2：

申请人披露，报告期内，公司与控股股东及关联方存在较大金额的关联交易。请申请人补充说明：（1）关联交易存在的必要性合理性、决策程序的合法性、信息披露的规范性、关联交易定价的公允性、是否存在关联交易非关联化的情况；（2）关联交易对申请人独立经营能力的影响；（3）是否存在违规决策、违规披露等情形；（4）募投项目是否新增关联交易。请保荐机构及申请人律师对上述问题进行核查，并就是否影响发行条件发表明确意见。

【回复】

一、报告期内公司的关联交易情况

报告期内，公司与关联方存在较大金额的关联交易。其中，日常性的关联交易主要包括向关联方提供港口作业服务；向关联方采购运输服务、工程施工服务及物资；向关联方采购或销售水电；接受控股股东委托进行泊位管理及代建；关联租赁；支付关键管理人员薪酬等。具体情况如下：

单位：万元

序号	交易内容	2020年1-9月	2019年	2018年	2017年
1	提供港口作业服务	67,702.55	70,017.67	65,435.77	38,642.26
2	采购商品（含水电）、接受运输服务、工程施工服务	23,802.00	40,423.81	25,391.27	37,147.92
3	销售水电	17.23	233.47	199.63	112.33

4	托管及委托代建	1,069.68	71.63	46.12	642.06
5	关联租赁-出租	26.35	503.98	483.20	340.82
6	关联租赁-承租	3,640.45	4,572.64	5,617.41	3,424.78
7	支付关键管理人员薪酬	133.67	460.88	283.73	264.07
8	总计	96,391.93	116,284.08	97,457.13	80,574.24
9=2+6	采购类关联交易合计	27,442.45	44,996.45	31,008.68	40,572.70
10=1+3+4+5	销售类关联交易合计	68,815.81	70,826.75	66,164.72	39,737.47
11=9/当期 营业成本	采购类关联交易占当期成本比重	12.06%	15.36%	11.60%	17.20%
12=10/当期 营业收入	销售类关联交易占当期收入比重	18.04%	14.78%	15.67%	10.71%

注：“支付关键管理人员薪酬”关联交易主要体现于利润表“管理费用”科目，不适用与收入、成本相比较，故在采购类、销售类关联交易合计中未包括该类别关联交易金额，占比计算中也未包括该类别关联交易影响。

此外，报告期内公司还存在一定金额的偶发性关联交易，主要内容包括关联方为公司提供担保；资产或股权收购、出售等，上述关联交易的产生具有偶发性，对公司的日常经营不构成直接影响。

二、公司经常性关联交易产生的合理性、必要性

（一）向关联方提供港口作业服务

公司向关联方提供劳务主要包括向控股股东北港集团下属控股或参股公司提供港口作业服务及向持股 10.65%的股东上海中海码头的一致行动人提供港口作业服务两大部分。相关交易金额及占当期营业收入比例具体情况如下：

单位：万元

关联交易类型	2020年1-9月		2019年		2018年		2017年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
向北港集团下属控股或参股公司提供港口作业服务	38,171.65	10.00%	70,017.67	14.61%	65,435.77	15.49%	38,642.26	10.41%
向上海中海码头的一致行动人提供港口作业服务	29,530.90	7.74%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
合计	67,702.55	17.74%	70,017.67	14.61%	65,435.77	15.49%	38,642.26	10.41%

注：报告期内中国钦州外轮代理有限公司由中国广州外轮代理有限公司持股 51%，广西北港物流有限公司持股 49%。其中，中国广州外轮代理有限公司由中远海运物流有限公司全资持股、中远海运物流有限公司由中国远洋海运集团有限公司全资持股；广西北港物流有限公司由北港集团全资持股。故在 2020 年上海中海码头未成为本公司关联方前，公司与其发生的关联交易金额并入北港集团下属控股或参股公司之列进行统计，2020 年开始并入上海中海码头的一致行动人中进行统计。

1、向北港集团下属控股或参股公司提供港口作业服务的必要性、合理性

公司为北港集团下属控股或参股公司提供港口作业服务，是公司所处区域特点及港口发展要求综合作用的结果。

我国港口的发展状况主要受制于腹地经济。腹地经济较好的地区，港口规模也相对较大、发展也相对较快；腹地经济的产业结构亦决定了港口的货种结构，从而进一步影响港口的盈利水平。

公司生产经营地位于广西沿海，其腹地主要为广西本地、云贵川渝及湖南、湖北等地区。与珠江三角洲、长江三角洲地区的港口相比，公司的腹地经济发展较为薄弱、货源较为单一。另一方面，公司的部分港口，虽自然条件优越，但建成年限较短，入港的公路、铁路等配套设施尚需完善。而港口类项目的建设投资金额较高，若短期内无法获得良好的经营回报，将影响公司的资金流转及未来发展。因此，获取稳定且优质的港口业务客户对公司发展而言尤为重要。

为改善上述问题、推动港口业务的发展、同时促进集团业务的多元化，北港集团积极发展临港工业板块，即由北港集团与存在大宗货物运输需求的公司进行合资合作、双方在港口临近区域内成立合资公司，并将该合资公司发展成为公司的港口业务客户。报告期内，在公司港口服务类关联交易中，诚德镍业（后更名为北部湾新材料）、诚德金属、诚德不锈钢、惠禹粮油、渤海粮油等均属于该情况。

临港工业的引入，不仅有利于降低合资公司的物流成本，也有利于稳定和提升公司的货物吞吐量，实现港口业务和临港工业业务的共赢。该类关联交易对公司发展而言合理且必要。

2、向上海中海码头及其一致行动人提供港口服务的必要性、合理性

2019 年 11 月，中国远洋海运集团有限公司下属中远海运港口有限公司

(1199.HK, 以下简称为“中远海”)之全资子公司中远海运港口发展有限公司之全资子公司上海中海码头发展有限公司发布简式权益报告书, 将从北港集团处协议受让本公司 5.66% 股权。2020 年 1 月 10 日, 上述股权转让过户完毕, 中海码头共计持有公司 10.65% 的股权, 上海中海码头及其一致行动人均因此成为本公司关联方。

上海中海码头为中远海下属从事国内外码头投资开发、经营管理的专业公司。而以中远海为代表的船运公司是港口类公司的核心客户, 和公司存在持续业务往来, 其参股对公司未来的业务发展具有重要意义。另一方面, 中远海也在积极寻求与港口类上市公司的股权及业务合作, 相继参股了上港集团、广州港等大型港口类上市公司。

综上, 公司与中远海间关于港口业务的关联交易有助于提升公司的经营规模、盈利能力及市场竞争力, 符合行业特征, 对公司的发展而言有益且必要。

3、向上述关联方提供港口服务定价的公允性

对于港口作业服务类关联交易, 公司基于市场化原则, 针对包括关联方和非关联方在内的所有客户制定统一的价格政策。在与客户签订具体业务合同时, 综合考虑客户货物量的种类及多寡、与客户合作时间的长短、客户货物到港运距、客户综合物流成本、港口作业流程、竞争对手的价格等因素, 确定具体业务的价格水平, 并不会因客户的关联方身份而给予价格上的区别对待。

以外贸进口锰矿(散来散走)货种为例, 2017-2020 年间公司与泛湾物流有限公司(北港集团控股或参股公司)、中国钦州外轮代理有限公司(上海中海码头一致行动人)及广西恒湘工贸有限公司(无关联第三方)所约定的各作业方式对应的运输价格均不存在显著区别, 具体如下:

单位：元/吨

年份	公司性质	公司名称	卸船/库场/装汽车出库	卸船/库场/装汽车过磅出库	卸船/地磅/库场/装汽车过磅出库	卸船/库场/装火车出库	卸船/地磅/库场/装火车出库	卸船/地磅/库场/装火车出库
2020年1-9月	上海中海码头一致行动人	中国钦州外轮代理有限公司	-	37.00	39.00	42.65	44.65	48.65
	北港集团控股或参股公司	泛湾物流股份有限公司	37.00	-	-	42.65	44.65	48.65
	无关联第三方	广西恒湘工贸有限公司	36.50	-	-	42.15	44.15	48.15
2019年	上海中海码头一致行动人	中国钦州外轮代理有限公司	34.35	-	-	40.00	42.00	46.00
	北港集团控股或参股公司	泛湾物流股份有限公司	-	37.00	39.00	42.65	44.65	48.65
	无关联第三方	广西恒湘工贸有限公司	36.50	-	-	42.15	42.15	48.15
2018年	上海中海码头一致行动人	中国钦州外轮代理有限公司	-	37.00	39.00	42.65	44.65	48.65
	北港集团控股或参股公司	泛湾物流股份有限公司	-	37.00	39.00	42.65	44.65	48.65
	无关联第三方	广西恒湘工贸有限公司	-	36.50	38.50	42.15	44.15	48.15
2017年	上海中海码头一致行动人	中国钦州外轮代理有限公司	-	36.00	38.00	41.65	43.65	47.65
	北港集团控股或参股公司	泛湾物流股份有限公司	36.00	-	38.00	41.65	43.65	47.65
	无关联第三方	广西恒湘工贸有限公司	36.00	-	38.00	41.65	43.65	47.65

(二) 接受关联方劳务、采购关联方商品

报告期内，公司接受关联方劳务主要为接受关联方提供的运输服务、工程施工服务及劳务等；采购关联方商品主要内容为向关联方采购生产所需水电等。相关交易金额及占当期营业成本比例具体情况如下：

单位：万元

关联交易类型	2020年1-9月		2019年		2018年		2017年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比

接受关联方提供的运输服务	8,221.47	3.61%	12,799.15	4.37%	10,953.45	4.10%	12,987.61	5.51%
接受关联方提供的工程施工服务	2,734.65	1.20%	5,029.43	1.72%	1,627.31	0.61%	11,011.94	4.67%
向关联方采购劳务	2,291.00	1.01%	9,901.29	3.38%	—	—	—	—
向关联方采购水电	6,213.84	2.73%	8,189.68	2.80%	9,031.06	3.38%	8,780.17	3.72%
其他	4,341.04	1.91%	4,504.26	1.54%	3,779.45	1.41%	4,368.20	1.85%
合计	23,802.00	10.46%	40,423.81	13.80%	25,391.27	9.50%	37,147.92	15.75%

1、接受关联方劳务、采购关联方商品的合理性、必要性

①工程施工

公司的工程施工类项目主要包括大型工程施工、零星工程维护及工程监理。上述工程施工类关联交易均由公司正常建设需求所引发,对公司未来业务发展具有积极意义。

②转栈运输服务等

因港口业务的特殊性,除装卸、堆存等核心港口业务外,港口类公司一般将从岸到场等“转栈”水平运输服务、清仓服务等外围业务通过外包方式进行。公司每年或每三年对各港区内的运输服务等进行公开招标,通过比质比价,最终选择中标方,由中标方向公司提供水平运输等港口服务。

北港集团旗下的北港物流等物流公司在广西地区属于规模较大、服务优质的运输企业,若在公司运输服务招标过程中关联方物流公司中标,则将由其向上市公司提供港区内的水平运输服务,由此产生关联交易。

该类关联交易在同行业上市公司中较为常见,例如日照港向关联方采购物流短倒、劳务及装卸、清洁等业务总包服务,锦州港接受关联人提供的装卸运输、理货、航道通行、后勤服务等。

③劳务

发行人与北港集团及其控股或参股企业间关于劳务采购的关联交易主要发生在发行人与防城港市泛港机械劳务公司间。

原发行人部分用工采取劳务派遣方式。发行人合作的劳务派遣机构防城泛港原隶属于防城港务局劳动服务公司，为集体所有制企业，不属于公司关联方范畴；其于 2019 年 8 月 27 日进行改制，改制后由防港集团劳动服务有限公司持股 95%，成为公司关联方。

报告期内公司不断降低劳务派遣用工人员比例，将符合要求的劳务派遣人员逐步转为公司正式员工。2020 年 1-9 月，公司与防城泛港之间因劳务派遣产生的关联交易金额为 2,291.00 万元，已较上年度显著降低。截至本回复出具之日，公司与防城泛港间的劳务派遣业务已完全终止。

④采购水电

公司生产用电部分由防港集团提供，主要是由于防城港为以港建市，防城港港区内的水、电均由原防城港务局、现防港集团提供，后防港集团将自来水部分对外转让，但电力部分仍保留在防港集团内，故公司在防城港港区内的用电仍需向防港集团购买，钦州、北海港区也存在向防港集团采购生产用电的情况。此外，公司在关联租赁过程中也涉及少量水电采购。

2、接受关联方劳务、采购关联方商品的定价公允性

①工程施工

对于大型工程施工及工程监理类关联交易，公司系采用招投标方式确定施工方，整个招投标流程为：招标方制作招标文件并报交通运输主管部门审查备案，待取得交通运输主管部门批复后在其指定平台进行招标。之后交通运输主管部门监督整个招标流程，并组织相关领域专家对投标单位进行评审打分，根据分数确认中标候选人。招标方选择第一中标候选人作为中标方。综上，整个招投标流程由交通运输主管部门主导，中标候选人由交通运输主管部门确认，施工方的确定及其服务定价通过市场化的竞争方式确认，关联交易定价公允。

对于零星工程维护类关联交易，公司采用自主招标方式，通过比质比价综合确定中标方，整体招标过程公开公正，定价公允。

②转栈运输服务等

对于运输服务的关联交易，公司也是采用招投标的方式确定服务提供商，对于所有的投标方，公司将综合考虑其服务能力、硬件配备及报价，最终确定中标方。运输服务中标方的确定及服务定价均为市场化的确定方式，关联交易定价公允。

③港口作业劳务

从公司与防城泛港签署的劳务承包合同及实际结算情况来看，防城泛港所派遣的劳务人员劳务费按作业单价结算，其作业单价与防城码头等公司的员工完全一致；劳务派遣人员的社保费以实际缴存基数单位部分为准；此外，防城泛港作为劳务派遣公司，向公司收取相应的管理费，公司与防城泛港间关联交易价格公允性的判断主要与其防城泛港收取的管理费所决定。

公司报告期内与另一家劳务派遣机构北海腾达辉煌人力资源有限责任公司（以下简称“北海腾达”）存在同样性质的劳务派遣交易。该公司为私营企业，与公司不存在关联关系。报告期内两家的管理费单价收费标准不存在显著差异，防城泛港劳务派遣管理费的收费标准定价公允。

④采购水电

对于采购水电类的关联交易，公司关联方均根据国家统一收费标准定价，不存在自行加价的情况，关联交易定价公允。

（三）销售水电类关联交易

报告期内，公司的销售水电类关联交易源于港口临近关联方向公司购买水电及公司出租业务涉及销售水电。报告期内各期，该项关联交易金额分别为 112.33 万元、199.63 万元、233.47 万元及 17.23 万元，金额较小。最近一期该类关联交易较前期大幅下降，主要原因为北港集团 2019 年 3 月退出渤海农业，故最近一期内渤海农业已不再作为公司的关联方核算，其 2018 年、2019 年均存在向公司购买水电的情况，金额分别为 122.28 万元、127.04 万元。

对于销售水电类的关联交易，公司均根据国家统一收费标准定价，不存在自行加价的情况，关联交易定价公允。

（四）租赁类关联交易

报告期内，上市公司与关联方产生的租赁类关联交易主要内容包括租入北港集团及其下属子公司的办公用房、堆场、生产运营所需设备（主要为门机、地磅、车辆等）等，该部分租赁业务是为了满足公司自身经营需求，具有必要性；此外上市公司也存在将部分空置办公用房、拖车出租给北港集团及其下属子公司的情况，该部分租赁业务每年发生金额较小，定价依据为同类租赁的市场公允价格。相关交易金额及占当期营业收入/成本比例具体情况如下：

单位：万元

关联交易类型	2020年1-9月		2019年		2018年		2017年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
出租	26.35	0.01%	503.98	0.11%	483.20	0.11%	340.82	0.09%
承租	3,640.45	1.60%	4,572.64	1.56%	5,617.41	2.10%	3,424.78	1.45%
合计	3,666.80	—	5,076.62	—	6,100.61	—	3,765.60	—

（五）受托管理类关联交易

受托管理类关联交易具体包括公司对控股股东下属已运营泊位的受托经营管理及公司对控股股东下属建设泊位的受托建设管理（下文中也称为“代建”）两大部分。相关交易金额及占当期营业收入比例具体情况如下：

单位：万元

关联交易类型	2020年1-9月		2019年		2018年		2017年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
受托管理	1,069.68	0.28%	71.63	0.01%	46.12	0.01%	642.06	0.17%

1、受托管理类关联交易的合理性、必要性

（1）受托经营管理

为避免同业竞争，公司与防港集团、北港集团在重组上市期间签署了委托管理协议，明确约定公司股东防港集团、北港集团需将其下属已运营或试运营、但尚未满足注入上市公司条件的码头泊位全部委托公司经营管理，上述泊位注入上市公司后，托管协议自动终止，以保证在控股股东下属部分泊位尚未注入公司的期间公司与控股股东间不存在直接或潜在的同业竞争。随着控股股东所属泊位不

断注入上市公司，报告期内受托经营管理类关联交易金额分别为 642.06 万元、46.12 万元、71.63 万元及 94.84 万元，在 2017 年后已有较为明显的下降。

（2）受托建设管理

另一方面，为进一步推进同业竞争问题的解决，北港集团着手将其工程建设职能下沉至上市公司，推动上市公司进一步提升工程建设及管理能力。上市公司第七届董事会第四十次会议随后审议通过了《关于承接广西北部湾区域特定货运泊位建设的议案》，确认对于北港集团下属已经开工建设的货运码头，上市公司将与北港集团签订《工程委托建设合同》，由北港集团委托公司进行后续建设管理，由此产生委托代建类关联交易。2020 年 1-9 月代建类关联交易金额为 974.84 万元，主要包括钦州港东航道扩建二期工程、北港铁山港 1-4 号泊位进港铁路工程、防城港渔漓港区进港航道工程、钦州港 30 万吨级油码头工程等代建费用。

综上，受托管理类关联交易的产生，根本原因是为了避免公司与控股股东间产生直接或潜在的同业竞争，是目前状态下的过渡性措施，在上述泊位陆续注入公司后受托管理类的关联交易将随之减少、直至完全消失。

2、受托管理类关联交易定价的公允性

公司根据所提供的服务向委托方收取一定的费用，相关费用定价依据如下

（1）受托经营管理

上市公司 2013 年重大资产重组时，北港集团、防港集团与上市公司就当时尚未注入公司的泊位签署了《委托经营管理协议》并在协议中就委托经营管理费用进行了约定。各方同意，委托期限内，协议项下每一管理年度委托管理费用的金额为委托资产每上一年度截至 12 月 31 日经审计营业收入的 1%，以及上市公司向委托资产委派常驻员工而产生的全部实际人工开支。委托管理费用不包括日常维护委托资产所需费用及委托资产运营所需的其他开支，该等费用开支由委托方自行承担。

该《委托经营管理协议》及其中约定的收费标准已经公司第六届董事会第十四次会议、第六届监事会第九次会议审议通过，独立董事对该事项进行了事前审核并予以认可，关联董事回避了表决；而后该议案经 2012 年北部湾港第二次临

时股东大会审议通过，关联股东均回避了投票。整体决策过程合法合规。北港集团及下属公司后续与上市公司签订的托管协议定价均以上述委托管理费的规定为参考。

同行业上市公司同类关联交易的收费情况具体如下：

同比上市公司	托管事项	托管协议时间	托管收费标准
上港集团 (600018)	上港集团受上海市国资委委托，管理上海同盛投资（集团）有限公司 100% 股权对应的出资人权利及同盛集团承担的洋山港口运营必需的水、电、路以及海关配套等保障性业务	2017 年 4 月	托管费为人民币 500 万元/年，上海同盛 2016 年营业收入为 5.22 亿元，500 万元对应当年收入的比例为 0.96%
广州港 (601228)	为避免同业竞争，穗航实业公司将其所属的东江口公司股权委托广州港管理	2018 年 4 月	无偿委托
宁波港 (601018)	浙江省海港投资运营集团有限公司委托宁波舟山港股份有限公司管理运营温州港集团有限公司、嘉兴港口控股集团有限公司、嘉兴港务投资有限公司、浙江义乌港有限公司、嘉兴港海盐嘉实码头有限公司，浙江海港独山港务有限公司、嘉兴杭州湾石油化工物流有限公司，上港集团平湖独山港码头有限公司、浙江嘉兴港物流有限公司及其下属子公司	2017 年 8 月	委托管理期内管理费按照托管公司营业收入的 0.1% 计算
连云港 (601008)	为避免同业竞争，控股股东连云港港口集团同意将其持有的以下五家目标公司股权交由公司托管：1、江苏新苏港投资发展有限公司 40% 股权；2、连云港新海湾码头有限公司 65% 股权；3、江苏新龙港港口有限公司 60% 股权；4、连云港新东方集装箱码头有限公司 51% 股权；5、连云港新圩港码头有限公司 100% 股权	2014 年 7 月	无偿委托
	将托管范围调整为：1、连云港新圩港码头有限公司 100% 股权；2、连云港新海湾码头有限公司 65% 股权；3、连云港新东方集装箱码头有限公司 51% 股权；4、江苏新苏港投资发展有限公司 40% 股权；5、连云港东粮码头有限公司 100% 股权；6、新益港（连云港）码头有限公司 100%	2018 年 4 月	按每家目标公司年营业收入的 2% 收取托管费用

	股权。		
--	-----	--	--

经横向对比，本公司托管费的收取标准符合行业惯例、较为公允。

（2）受托建设管理

委托建设管理类关联交易的定价是根据建设工程的整体造价及建设进度，参考《沿海港口建设工程概算预算编制规定》中的建设单位管理费计算标准、《沿海港口水工建筑工程定额》以及工程所在地的工程造价信息，综合协商确定，一般为建设工程费用的 0.81%。

根据《建设单位管理费取费标准（新建项目）》（建标（1996）628），工程费用总值（包括建筑工程费、安装工程费和设备购置费）在 2 亿-5 亿的，建设管理费费率为 0.8%-0.9%；工程费用总值在 5 亿元以上的，建设管理费费率为 0.6%-0.8%。上述委托建设管理类交易定价符合相关法律法规的规定，符合行业惯例，定价公允。

综上所述，公司与关联方的采购、销售类关联交易都属日常生产经营中合理且必要的交易，关联交易定价公允，有利于公司避免同业竞争，保证产品和服务质量，提升业务规模、降低采购成本、提高公司效益，不存在控股股东利用该等关联交易损害公司利益的情形。公司主要业务不会因此类交易而对关联人形成依赖，对公司独立性无重大不利影响。

以上部分内容申请人在《募集说明书》之“第四节 同业竞争和关联交易”之“三、关联交易情况”之“（四）关联交易的必要性、定价原则和对公司经营成果的影响”中以楷体加粗方式进行了补充披露。

三、关联交易决策的合法性及信息披露的规范性

公司报告期内所发生的关联交易已按《公司章程》《股东大会议事规则》《董事会议事规则》《关联交易管理办法》的规定，履行了必要的决策程序，所有关联交易的批准均严格按照《关联交易管理办法》规定的决策权限作出，关联董事及关联股东在关联交易表决中严格遵循了回避制度。独立董事对报告期内提交董事会审议的关联交易均发表了事前认可意见和独立意见，公司已就上述关联交易事项进行了及时公告。

报告期内，公司就关联交易作出的决策程序如下：

序号	审议事项	董事会		独立董事意见		股东大会（如需）		是否及时公告
		届次	召开日期	事前认可意见	独立意见	届次	召开日期	
1	《关于确认 2016 年度日常关联交易总额及预计 2017 年度日常关联交易的议案》	七届三十二次	2017.03.29	是	是	2016 年年度股东大会	2017.04.20	是
2	《关于调整本次发行股份购买资产发行价格调整机制的议案》	七届三十三次	2017.04.06	是	是	-	-	是
3	《关于公司与广西北部湾国际港务集团有限公司、防城港务集团有限公司签订<资产置换并发行股份购买资产协议之补充协议>的议案》	七届三十三次	2017.04.06	是	是	-	-	是
4	《关于批准本次资产置换并发行股份购买资产相关审计报告、审阅报告及前次募集资金使用情况的鉴证报告的议案》	七届三十三次	2017.04.06	是	是	-	-	是
5	《关于再次调整本次发行股份购买资产发行价格调整机制的议案》	七届三十四次	2017.04.24	是	是	-	-	是
6	《关于与北部湾港务集团、防城港务集团签订<资产置换并发行股份购买资产协议之补充协议（二）>的议案》	七届三十四次	2017.04.24	是	是	-	-	是
7	《关于批准本次资产置换并发行股份购买资产相关评估报告的议案》	七届三十四次	2017.04.24	是	是	-	-	是
8	《关于继续推进资产置换并发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易事项的议案》	七届三十六次	2017.05.13	是	是	-	-	是
9	《关于调整募集配套资金的股票发行价格及发行数量的议案》	七届三十七次	2017.05.18	是	是	2017 年第二次临时股东大会	2017.06.16	是
10	《关于与防城港务集团有限公司签订资产转让合同（防城港渔湾港区第四作业区 401#	七届三十八次	2017.07.07	是	是	-	-	是

序号	审议事项	董事会		独立董事意见		股东大会（如需）		是否及时公告
		届次	召开日期	事前认可意见	独立意见	届次	召开日期	
	泊位部分海域使用权)涉及关联交易的议案》							
11	《关于批准公司本次资产置换并发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易相关审计报告和审阅报告的议案》	七届四十次	2017.08.22	是	是	-	-	是
12	《关于<北部湾港股份有限公司资产置换并发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易报告书（草案）>及其摘要的议案》	七届四十次	2017.08.22	是	是	-	-	是
13	《关于本次资产置换并发行股份购买资产并募集配套资金符合<关于规范上市公司重大资产重组若干问题的规定>第四条规定的议案》	七届四十次	2017.08.22	是	是	-	-	是
14	《关于本次资产置换并发行股份购买资产并募集配套资金履行法定程序的完备性、合规性及提交法律文件的有效性的说明的议案》	七届四十次	2017.08.22	是	是	-	-	是
15	《关于公司资产置换并发行股份购买资产并募集配套资金构成关联交易的议案》	七届四十次	2017.08.22	是	是	-	-	是
16	《关于公司资产置换并发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易符合相关法律、法规的议案》	七届四十次	2017.08.22	是	是	-	-	是
17	《关于公司本次重组相关主体不存在依据<关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定>第十三条不得参与任何上市公司重大资产重组情形的说明的议案》	七届四十次	2017.08.22	是	是	-	-	是
18	《关于本次交易不构成上市公司重大资产重组和重组上市的议案》	七届四十次	2017.08.22	是	是	-	-	是
19	《关于公司董事、高级管理人员对公司填补回报措施能够	七届四十次	2017.08.22	是	是	-	-	是

序号	审议事项	董事会		独立董事意见		股东大会（如需）		是否及时公告
		届次	召开日期	事前认可意见	独立意见	届次	召开日期	
	得到切实履行的承诺的议案》	次						
20	《关于本次重组方案调整不构成重大调整的议案》	七届四十次	2017.08.22	是	是	-	-	是
21	《关于公司资产置换并发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易之并购重组委审核意见的回复的议案》	七届四十次	2017.08.22	是	是	-	-	是
22	《关于承接广西北部湾区域特定货运泊位建设的议案》	七届四十次	2017.08.22	是	是	-	-	是
23	《关于与北部湾港务集团、防城港务集团等签署防城港云约江南作业区 1 号泊位工程等委托建设合同暨关联交易的议案》	七届四十次	2017.08.22	是	是	-	-	是
24	《关于确认 2017 年度日常关联交易总额及预计 2018 年度日常关联交易的议案》	七届四十五次	2018.03.12	是	是	2017 年度股东大会	2018.04.03	是
25	《关于购买广西北部湾外轮理货有限公司 84% 股权涉及关联交易的议案》	八届四次	2018.10.25	是	是	-	-	是
26	《关于 2019 年度日常关联交易预计的议案》	八届六次	2019.01.14	是	是	2019 年第二次临时股东大会	2019.01.31	是
27	《关于控股子公司广西铁山东岸码头有限公司收购广西北部湾国际港务集团有限公司持有的海域使用权涉及关联交易的议案》	八届十二次	2019.07.22	是	是	-	-	是
28	《关于收购股权暨关联交易的议案》	八届十五次	2019.10.16	是	是	-	-	是
29	《关于变更部分募集资金用途暨关联交易的议案》	八届十五次	2019.10.16	是	是	2019 年第三次临时股东大会	2019.11.01	是
30	《关于 2020 年度日常关联交	八届	2019.12.06	是	是	2019 年	2019.12.23	是

序号	审议事项	董事会		独立董事意见		股东大会（如需）		是否及时公告
		届次	召开日期	事前认可意见	独立意见	届次	召开日期	
	易预计的议案》	十七次				第四次临时股东大会		
31	《关于购买北部湾港贵港中转码头有限公司 22% 股权涉及关联交易的议案》	八届十八次	2019.12.30	是	是	-	-	是
32	《关于新增 2020 年度日常关联交易预计的议案》	八届十九次	2020.02.18	是	是	-	-	是
33	《关于全资子公司北部湾港防城港码头有限公司签订<债务转让协议书>暨关联交易的议案》	八届十九次	2020.02.18	是	是	-	-	是
34	《关于公司股东向公司提供财务资助暨关联交易的议案》	八届二十次	2020.04.16	是	是	2019 年度股东大会	2020.05.11	是
35	《关于收购广西北部湾国际集装箱码头有限公司 10.64% 股权暨关联交易的议案》	八届二十五次	2020.07.16	是	是	-	-	是
36	《关于公司公开发行可转换公司债券方案的议案》	八届二十六次	2020.07.27	是	是	2020 年第二次临时股东大会	2020.08.12	是
37	《关于公司公开发行可转换公司债券的预案》	八届二十六次	2020.07.27	是	是	2020 年第二次临时股东大会	2020.08.12	是
38	《关于公司公开发行可转换公司债券收购广西钦州保税港区泰港石化码头有限公司 100% 股权涉及关联交易暨签署附条件生效的<股权转让协议>的议案》	八届二十六次	2020.07.27	是	是	2020 年第二次临时股东大会	2020.08.12	是
39	《关于公司公开发行可转换公司债券募集资金运用可行性分析报告的议案》	八届二十六次	2020.07.27	是	是	2020 年第二次临时股东大会	2020.08.12	是
40	《关于公司公开发行可转换公司债券募集资金投资项目	八届二十	2020.07.27	是	是	2020 第二次临	2020.08.12	是

序号	审议事项	董事会		独立董事意见		股东大会（如需）		是否及时公告
		届次	召开日期	事前认可意见	独立意见	届次	召开日期	
	所涉及的审计报告、评估报告的议案》	六次				时股东大会		
41	《关于评估机构的独立性、评估假设前提的合理性、评估方法与评估目的的相关性以及评估定价的公允性的议案》	八届二十六次	2020.07.27	是	是	2020 届第二次临时股东大会	2020.08.12	是
42	《关于公司公开发行可转换公司债券摊薄即期回报的填补措施及相关主体承诺的议案》	八届二十六次	2020.07.27	是	是	2020 届第二次临时股东大会	2020.08.12	是
43	《关于进一步明确避免同业竞争承诺的议案》	八届二十六次	2020.07.27	是	是	2020 届第二次临时股东大会	2020.08.12	是
44	《关于拟出售全资子公司暨关联交易的议案》	八届二十六次	2020.7.27	是	是	-	-	是
45	《关于控股子公司广西北部湾国际集装箱码头有限公司增资暨关联交易的议案》	八届二十九次	2020.9.14	是	是	2020 年第三次临时股东大会	2020.09.30	是

综上，报告期内公司所发生的关联交易均已经过相应的内部决策程序并及时进行信息披露，不存在违规决策、违规披露等情形。

四、公司报告期内不存在关联交易非关联化的情况

公司已按照《公司法》《上市公司信息披露管理办法》《深圳证券交易所股票上市规则》《深圳证券交易所上市公司信息披露指引第 5 号——交易与关联交易》《企业会计准则第 36 号——关联方披露》以及《公司章程》和《关联交易决策规则》等规定，完整披露了关联方及相关关联交易。报告期内，公司与关联方的交易均已履行内部决策程序和信息披露义务，不存在关联交易非关联化的情况。

五、上述关联交易不影响公司生产经营的独立性

报告期内，公司采购类日常关联交易金额分别为 40,572.70 万元、31,008.68

万元、44,996.45 和 27,442.45 万元，占同期营业成本的比重分别为 17.20%、11.60%、15.36% 和 12.06%；销售类日常关联交易金额分别为 39,737.47 万元、66,164.72 万元、70,826.75 万元和 68,815.81 万元，占同期营业收入的比例分别为 10.71%、15.67%、14.78% 和 18.04%。

公司存在一定比例的关联交易，主要由港口类行业的经营特点所致。港口类上市公司的控股股东普遍是当地港口集团，旗下除持有港口类上市公司股权外，可能还持有同区域内的能源类、物流类、临港工业类公司股权，港口区域内水电也一般是由该港口集团或港口运营公司供应，故港口类上市公司与控股股东间较易于发生港口作业服务销售、水电采购、运输服务采购等方面的日常性关联交易。优质的港口类上市公司也是大型船运公司投资的首选，若船运公司持有港口类上市公司股份比例达到关联方认定范围，则关联交易金额将随着双方业务量的增长而增长。2017-2019 年港口类同比上市公司的关联交易情况具体如下：

单位：万元

证券代码	证券简称	2019 年度		2018 年度		2017 年度	关联交易类型
		金额	增长率	金额	增长率	金额	
000507	珠海港	31,652.21	9.32%	28,952.66	115.83%	13,414.50	向关联人采购燃料、动力、商品；向关联人销售商品；向关联人提供劳务、劳务派遣服务、开发代建服务、码头装卸及储存服务、运输服务等；接受关联人提供的劳务、水路运输服务等；租赁关联人的办公室；租赁办公室给关联人
000905	厦门港务	45,813.25	12.26%	40,810.36	13.67%	35,901.74	向关联人采购燃料、动力和商品；向关联人销售建材产品、商品；提供给关联人劳务、理货服务、维修服务、经营托管服务、运输服务等；接受关联人提供的劳务、水电暖等综合服务、装运搬卸服务、资金服务等；租赁房屋、场地、设备给关联人；租赁关联人的房屋、场地、设备；与关联人进行股权转让
001872	招商港口	140,832.15	89.86%	74,176.12	25.67%	59,022.91	向关联人销售水电；向关联人提供劳务、港口及其他相关服务；接受关联人提供的劳务、货运代理服务；向关联人提供土地及办公室租赁；租赁关联人的土地及房屋
600017	日照港	236,177.15	28.28%	184,106.65	90.80%	96,494.22	向关联人采购材料；向关联人提供劳务、水电暖和船舶管理维修等综合服务、港口装卸服务、动力和通信等工程服务；接受关联方提供的劳务、综合服务、货物中转服务、运输服务、货物筛分理货服务、机械制造维修服务；租赁关联方的土地和办公场所；向关联方提供土地和仓库等的租赁；代收铁路包干费和货物港务费
600018	上港集团	419,478.69	89.71%	221,120.57	69.54%	130,425.86	向关联方采购和销售产品、商品；向关联人提供劳务、码头服务、装卸运输服务、船舶代理及拖车服务；接受关联人提供的劳务、航运服务、舱位出租及互换服务；租赁仓库及办公楼、场地、设备等给关联人；租赁关联人的房屋、场地等

证券代码	证券简称	2019 年度		2018 年度		2017 年度	关联交易类型
		金额	增长率	金额	增长率	金额	
600190	锦州港	69,733.00	29.74%	53,748.00	21.65%	44,183.01	向关联人采购商品、粮食；向关联人销售水电、蒸汽、商品；向关联人提供劳务、港口服务、装卸服务、集装箱周转服务等相关服务；接受关联方的提供的劳务、港口装卸服务、运输服务、航道服务等
600317	营口港	102,713.72	-41.37%	175,175.18	73.75%	100,818.74	接受关联人提供的劳务、水电暖等综合服务、港口服务、动力和通信等工程服务；提供关联人倒运及装卸服务、机械维修服务、物业服务等；租赁关联人泊位、土地；出租泊位及相关配套设施给关联人
600717	天津港	173,304.84	-11.47%	195,756.88	6.82%	183,261.89	向关联方采购水电、燃料、设备及其他物资；向关联方销售商品；接受关联方提供的劳务、通讯、后勤服务；向关联方提供劳务、港口服务、装卸服务等；租赁关联方的土地、厂房、设施等；向关联方提供土地及房屋等的租赁
601000	唐山港	27,091.65	207.15%	8,820.38	10.23%	8,001.67	向关联人销售燃料及动力；接受关联人提供的劳务、装卸服务、船舶管理服务、仓储服务、运输服务；向关联人提供水电暖等综合服务、车辆管理服务、维修服务、理货服务；租赁关联人的土地、电站、堆场；向关联人出租房屋、办公场所等
601008	连云港	40,043.00	10.30%	36,302.24	10.77%	32,774.01	向关联人采购材料、燃料、水电；接受关联人提供的劳务、维修服务、堆存服务、运输服务、安装服务、通讯服务等；提供给关联人港口及其他相关服务；租赁关联人的土地及房屋；出租码头、房屋、场地给关联人；代收水电费
601018	宁波港	298,756.00	5.56%	283,030.00	74.40%	162,287.00	向关联方采购原材料、燃料和动力、设备等；向关联方销售水电、物资；向关联方提供劳务、港口服务、装卸服务及其他相关服务等；接受关联方提供的劳务、集装箱驳运及装卸服务、通讯服务、工程服务等；租赁关联方的房屋、设施、堆场；租赁土地、房屋、设备、设施给关联人

证券代码	证券简称	2019 年度		2018 年度		2017 年度	关联交易类型
		金额	增长率	金额	增长率	金额	
601228	广州港	111,931.95	1.73%	110,023.32	8.27%	101,620.22	向关联人采购商品、原材料、动力；销售给关联人物资、动力；接受关联人提供的劳务、水电暖等综合服务、港口服务、物业管理服务；向关联方提供劳务、装卸及相关服务、运输服务、建筑、监理及设计服务；租赁土地、房屋、车辆及设备给关联人；租赁关联人的房屋、仓库、办公室等
601298	青岛港	426,288.46	0.42%	424,499.13	1.91%	416,562.73	向关联人采购燃料、工程材料；销售水、电、蒸汽、港口机械及其他设备；接受关联人提供的劳务、装卸服务、物流服务；提供给关联人劳务、运输服务、装卸服务、维修服务；租赁给关联人房屋、设施、车辆；租赁关联人的房屋、库场、设备等
601326	秦港股份	67,811.41	1.63%	66,721.18	-8.72%	73,092.82	向关联人销售货物；接受关联人提供的劳务、水电暖等综合服务、后勤服务、维修服务、工程服务、监理服务等；提供给关联人劳务、供电服务、理货服务、装卸服务；租赁土地、房屋、设备给关联人；租赁关联人的房屋、设备、车辆等
601880	大连港	28,086.13	10.75%	25,359.71	12.52%	22,538.60	向关联人采购燃料、动力；接受关联人提供的劳务、水电暖等综合服务、港口服务、运输服务、维修服务；提供给关联人劳务、装卸服务、堆存服务、理货服务；租赁场地、房屋、设备等给关联人；租赁关联人的土地、房屋、设施、车辆等

公司与北港集团、中远海集团及其下属企业间产生的关联交易，符合港口类企业的行业特征，符合公司的实际运营和发展的需要，有利于提升公司业务规模、维护公司中小股东利益，具备必要性和合理性。

公司自上市以来，严格按照《公司法》《公司章程》《深圳证券交易所股票上市规则》等有关规定进行规范运作，建立了健全的法人治理结构和完善的内部控制制度，具有完整的业务体系，未因与控股股东、实际控制人之间存在关联交易而使公司经营自主权的完整性、独立性受到不良影响。

六、本次募投项目是否新增关联交易

本次募投项目包括收购钦州泰港 100% 股权、防城港渔漓港区 401 号泊位工程后续建设、钦州大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位工程等三个募投项目，涉及 30 万吨级油码头、防城港渔漓港区 401 号泊位及钦州大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位等共计 4 个泊位。

本次募投项目实施后可进一步减少公司与控股股东间存在的潜在同业竞争，也可减少委托管理类关联交易。交易完成后，钦州泰港所属的 30 万吨级油码头、防城港渔漓港区 401 号泊位均将注入公司，相应的委托代建关联交易及未来可能产生的委托经营关联交易都将随之减少。

本次募投项目实施后可能增加的关联交易包括：上述泊位需向防港集团采购生产用电、未来可能向关联方提供港口作业服务或采购运输、施工服务等。

因同一港区内泊位较多，公司在同一港口区域内对客户 provide 港口作业服务时会根据客户及港口作业的具体要求综合确定生产泊位，存在较大不确定性，故临港工业企业中的关联方未来是否会在本次注入泊位中产生港口作业服务及产生的金额，在目前时点难以准确预测。同时，运输、施工服务等关联交易是公司通过正式的招标程序后确定服务提供方，公司目前也难以判断未来上述泊位的服务提供商及相关服务提供金额。

上述募投项目实施将进一步解决公司与控股股东间可能存在的同业竞争问题，将减少原存在的委托管理类关联交易；未来也不会因本次募投项目实施而产生新类别的关联交易。

公司已在募集说明书“第二节 风险因素”之“二、经营风险”之“（五）关联交易金额持续增长的风险”中对本次募投项目实施后可能增加关联交易进行披露，同时以楷体加粗方式在“第四节 同业竞争和关联交易”之“三、关联交易情况”之“（九）本次发行是否会增加关联交易及相关措施”中进行了补充披露及修订。

若募投项目所涉泊位在未来日常经营中发生无法避免的关联交易，例如购买水电、采购运输服务、提供港口服务等，公司将严格按照法律法规、公司章程及

关联交易管理办法等规定履行必要的决策程序和信息披露义务,按照公平、公开、公正的原则确定关联交易价格,保证关联交易的定价公允,不会因此影响公司生产经营的独立性,也将符合《上市公司证券发行管理办法》中关于“投资项目实施后,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”的相关要求。

七、保荐机构及发行人律师核查意见

(一) 核查过程

保荐机构及发行人律师的核查过程具体如下:

1、取得并查阅公司报告期内审计报告及定期报告,取得关联交易及所对应的关联方清单,通过天眼查等渠道进行公司工商登记信息查询;

2、与北港集团资产管理部、发行人审计/法务部等主管关联交易审核及关联方管理的部门人员进行访谈,了解发行人及北港集团的关联方名单管理情况、发行人与关联方之间采购、销售等关联交易产生的原因及必要性、定价依据等;

3、取得并查阅发行人报告期内关联交易内部制度及决策程序等相关文件,查询发行人报告期内关联交易信息披露情况;

4、查询港口类项目施工招标投标管理办法及交通运输主管机关相关备案网址;

5、取得并查阅各年度上市公司对外公告的港口作业收费标准,抽取了公司与主要关联方及无关联第三方的港口作业合同,对于同类货品、同类运输方式的港口收费标准进行交叉对比,判断价格公允性。

6、取得并查阅防城港地区电力相关政府定价文件,抽查报告期内各变电站月度电费清单,确认计费单价与市场单价的一致性。

7、取得并查阅发行人与防城泛港报告期内签署的合同文本,核查防城泛港成为关联方前后的价格变动情况,横向对比无关联的劳务派遣公司北海腾达的收费标准,判断公允性。

8、取得并查阅发行人三个港区对于水平运输业务的招标文件、对于各物流

公司的评标文件及相关合同文本，确认水平运输业务采购过程及价格的公允性。

9、查询同业上市公司年报及相关公告，横向对比托管类业务的定价公允性。

10、查询同业上市公司年报及相关公告，了解港口类上市公司近年来的关联交易情况，具体包括关联交易类别、金额及产生原因等。

（二）核查意见

经核查，保荐机构、发行人律师认为：

1、发行人报告期内发生的关联交易类型符合港口类企业的行业特征，符合公司实际运营和发展的需要，具备必要性和合理性；

2、发行人按照《公司章程》《股东大会议事规则》《董事会议事规则》《关联交易管理办法》的规定，对报告期内发生的关联交易履行了必要的决策程序，所有关联交易的批准均严格按照《关联交易管理办法》规定的决策权限作出。报告期内，公司关联交易的决策程序合法、信息披露规范；

3、发行人关联交易定价公允、合理，未损害公司及股东，特别是中小股东的合法权益，不会对上市公司独立性产生影响；

4、发行人严格执行《公司法》《上市公司信息披露管理办法》《深圳证券交易所股票上市规则》《深圳证券交易所上市公司信息披露指引第5号——交易与关联交易》《企业会计准则第36号——关联方披露》以及《公司章程》和《关联交易决策规则》等对关联交易的规定，不存在关联交易非关联化的情况；

5、发行人已经建立了健全的法人治理结构和完善的内部控制制度，关联交易对公司独立经营能力不构成实质性影响；

6、报告期内，发行人不存在关联交易违规决策、违规披露的情形。

7、本次募投项目的实施将进一步解决发行人与控股股东间可能存在的同业竞争问题，将减少原存在的委托管理类关联交易；未来也不会因本次募投项目实施而产生新类别的关联交易。

8、若本次募投项目所涉泊位在未来日常经营中发生不可避免的关联交易，

发行人将合法合规进行决策和信息披露，关联交易的发生不会影响发行人生产经营的独立性。

9、发行人符合《上市公司证券发行管理办法》的相关要求。

问题 3:

申请人披露，广西北部湾国际港务集团有限公司为申请人控股股东，旗下存在有部分控股或参股的码头泊位资产。请申请人补充说明：（1）是否存在与控股股东从事相同、相似业务的情况；（2）对存在相同、相似业务的，申请人是否做出合理解释并进行信息披露；（3）对于已存在或可能存在的同业竞争，申请人是否披露解决同业竞争的具体措施；（4）募投项目是否新增同业竞争；（5）是否违反其公开承诺；（6）独立董事是否对申请人存在同业竞争和避免同业竞争措施的有效性发表意见；（7）是否损害申请人及中小投资者的利益；（8）是否构成本次发行的实质障碍。请保荐机构和申请人律师对上述事项进行核查，并发表明确意见。

【回复】

一、控股股东从事相同、相似业务的情况及是否进行信息披露

公司的主营业务为集装箱和散杂货的港口装卸、堆存及船舶港口服务。主要经营地为广西北部湾港沿海区域内的防城港区、钦州港区及北海港区。

截至本回复出具之日，北港集团存有部分控股或参股的码头泊位资产，具体包括：

（一）广西北部湾区域内的沿海货运码头泊位

本次发行前，北港集团存在部分正在建设或已建成尚未注入上市公司的广西北部湾区域内沿海货运码头泊位，具体情况如下：

泊位	所属港域	泊位吨级	目前状态
钦州大榄坪南作业区 12 号、13 号泊位	钦州	2 个 10 万吨	需改造、未运营
钦州大榄坪作业区 1 号-3 号泊位	钦州	3 个 5 万吨	在建

防城港渔湾港区 401 号泊位	防城	20 万吨	在建
防城港渔湾港区 501 号泊位	防城	5 万吨	运营
钦州 30 万吨级油码头	钦州	30 万吨	基本建成、未运营

（二）西江内河货运码头

2018 年 9 月，经广西党委、广西人民政府同意，广西国资委下属的 6 户监管企业实施战略性重组，其中西江集团整体并入北港集团，成为北港集团全资子公司；广西北部湾投资集团有限公司、广西交通投资集团有限公司下属内河码头板块也逐步划入西江集团，继而由北港集团控制。

（三）海外参股港口

北港集团在海外参股了部分港口，包括通过北部湾控股（香港）公司持有 Kuantan Port Consortium Sdn Bhd（关丹港建设有限公司）40% 股权，继而参与马来西亚关丹港的经营；通过北部湾控股（香港）公司持有 Muara Port Company Sdn Bhd（摩拉港务有限公司）51.00% 股权参与文莱摩拉港的经营。上述两家公司中大马财政部、文莱财务大臣分别持有 1 股优先股或黄金股（即对重要股东出售、转让股份行为有一票否决权）。此外，北部湾港集团下属公司北控香港与 PSA 下属公司 PSA 泰国在新加坡合资设立 PBI 公司，其中北控香港占股 25%。PBI 公司成立后购买了拥有两个内河码头的泰国繁荣码头有限公司（THAI PROSPERITY TERMINAL CO., LTD）15% 股权。

以上控股股东从事相同、相似业务的情况，公司已在募集说明书“第四节 同业竞争和关联交易”之“一、同业竞争情况”之“（二）公司与控股股东和实际控制人及其控制的企业之间同业竞争情况”中进行了信息披露。

二、对于上述情况，申请人是否进行了合理解释；对于已存在或可能存在的同业竞争，申请人是否披露解决同业竞争的具体措施

对于上述北港集团控股或参股部分与申请人相同、相似业务的情况，北港集团做出的合理解释具体如下：

（一）对于广西北部湾区域内的沿海货运码头泊位的说明

1、对已开工或已运营的广西北部湾区域内沿海货运码头泊位，北港集团已

委托上市公司进行经营管理或建设管理

为解决与上市公司之间的同业竞争问题，自 2013 年起，北港集团（原协议、承诺主体包括防港集团，2020 年 6 月防港集团所持股权无偿划转至北港集团后，协议、承诺主体由北港集团承接）与上市公司先后签订了避免同业竞争协议及补充协议、避免同业竞争承诺等。与此同时，北港集团与上市公司签订《委托经营管理协议》，对旗下已运营但暂未注入上市公司的沿海货运泊位进行托管；与上市公司签署《工程委托代建合同》，对于旗下已开工的泊位委托上市公司进行代建，以避免同业竞争。

如上文所述，北港集团目前尚持有部分广西北部湾区域内的沿海货运码头，这部分尚未注入上市公司的泊位情况具体如下：

泊位	目前状态
钦州大榄坪南作业区 12 号、13 号泊位	规划已变更，正将油码头改造为多用途泊位，目前尚未开始运营
钦州大榄坪作业区 1 号-3 号泊位	已由上市公司代建，将在条件满足时注入上市公司
防城港渔湾港区 401 号泊位	已由上市公司代建，拟通过本次发行注入上市公司
防城港渔湾港区 501 号泊位	已基本建成并正式运营，已由上市公司托管，将在条件满足时注入上市公司
钦州 30 万吨级油码头	已基本建成，拟通过本次发行注入上市公司

由上表可知，北港集团严格遵循了已签署的避免同业竞争承诺及协议相关内容，将未注入的在建泊位交由上市公司进行代建；将未注入的已运营或试运营泊位交由上市公司托管。

2、部分符合注入条件的广西北部湾区域内沿海货运码头泊位将于本次注入上市公司

本次发行中，公司拟通过收购钦州泰港将北港集团下属已具备注入条件的钦州 30 万吨级油码头与防城港渔湾港区 401 号泊位注入公司，此举将进一步解决公司与控股股东间的同业竞争问题。

3、其余尚未符合注入条件的码头泊位，北港集团将在其满足注入条件后择机注入上市公司

本次发行后，北港集团下属的钦州大榄坪南作业区 12 号、13 号泊位、钦州

大榄坪作业区 1 号-3 号泊位、防城港渔漓港区 501 号泊位尚未具备注入上市公司的条件。其中。钦州大榄坪南作业区 12 号、13 号泊位规划刚调整完毕，正在改造中，未开始运营；钦州大榄坪作业区 1 号-3 号泊位尚未完工，项目前景尚不明确；防城港渔漓港区 501 号泊位在 2020 年进入试运营阶段，2020 年 1-9 月收入为 954.12 万元，净利润为-415.59 万元（未经审计），尚未盈利，目前已由上市公司托管。针对上述情况，北港集团将严格遵循避免同业竞争的承诺，继续推动未注入沿海货运泊位尽快满足注入条件，并待注入条件满足后择机注入上市公司。未来，随着在建的广西北部湾区域沿海货运码头泊位满足注入上市公司条件并注入上市公司，北港集团与上市公司之间的同业竞争将彻底解决。

（二）对于北港集团持有西江内河货运泊位不构成实质性同业竞争的说明

1、北港集团取得西江内河货运泊位，主要是源于地方政府业务板块资源整合的影响，非企业主动的选择

如前所述，西江内河货运泊位进入北港集团主要是源于广西国资委下属监管企业实施战略性重组的影响。根据重组方案，西江集团整体并入北港集团，广西北部湾投资集团有限公司、广西交通投资集团有限公司下属内河泊位板块也逐步划入西江集团，继而由北港集团控制。

故北港集团取得西江内河泊位，是当地政府对内河业务板块整体规划后进行资产重组的结果，并非北港集团的主动选择。上述划入北港集团的西江内河泊位已及时由上市公司进行托管。

2、内河泊位主要与其邻近内河泊位、或在其沿河范围内的路上运输网产生竞争

内河港口泊位的主要功能包括：1）通过内陆河道进行沿河、沿江地区的货物运输；2）将腹地货源通过内陆河道对接沿海泊位进行远洋运输。与沿海泊位相比，内河港口通行的船舶吨级较小，其运力受季节影响较大，其竞争压力主要来自于其物理距离临近的内河泊位，或同一沿河区域内的公路运输网、铁路运输网。与公路、铁路相比，内河航运的成本较低，但耗时较长。

3、西江内河泊位与北部湾港沿海港口间不存在实质性同业竞争

(1) 西江内河港口泊位具有社会公益属性，现阶段盈利能力较弱

上述西江内河港口泊位属于政策性引导的基础项目，其建设定位主要考虑了港口对周边地区的经济拉动效应，具有一定的社会公益属性。现阶段沿江产业发展尚不成熟，产业协同效益释放尚需时间，导致该部分泊位整体盈利能力不佳。截至本回复出具之日，北港集团因行政划转所获得的西江内河货运码头泊位及2019年营收情况如下：

单位：万元

进入北港集团方式及时点	泊位名称	2019 年度	
		营业收入	净利润
西江集团原有泊位，随西江集团于 2018 年 12 月进入北港集团	梧州港赤水圩 1 号-5 号泊位	5,475.97	-2,507.56
	崇左扶绥将军岭作业区 1 号-4 号泊位	621.92	-1,689.25
	贵港港中心港区苏湾作业区一期工程 1 号-5 号泊位	760.10	-762.52
	来宾港宾港作业区一期工程 2 号、3 号、6 号、7 号泊位	1,874.30	-3,109.36
	来宾港宾港作业区二期工程 1 号、4 号、5 号、8 号-10 号泊位		
	来宾港象州港区猛山作业区一期工程 1 号、2 号泊位		
	来宾港武宣港区龙兴码头		
	河池都安红渡作业区 1 号、2 号泊位	115.15	-327.02
	河池东兰弄堂作业区 1 号泊位		
	百色田东祥周作业区 1 号-8 号泊位	1,572.01	-741.20
	百色港大旺作业区 1 号-5 号泊位		
原广西交通投资集团有限公司下属泊位，所属公司于 2019 年 12 月完成工商变更登记	贵港港平南港区武林作业区二期工程项目 1 号、2 号泊位	173.20	-460.50
	梧州港中心港区塘源紫金村码头一期工程 1 号-4 号泊位	1,428.19	-3,447.02
原广西北部湾投资集团有限公司下属泊位，所属公司于 2020 年 12 月完成工商变更登记	南宁港中心城港区牛湾作业区一期 3 号-13 号泊位	2,122.99	-13,309.11
	南宁港六景港区八联联营厂作业区 1 号-6 号泊位		
	南宁港六景港区六景转运站作业区 1 号-4 号泊位		
合计		14,143.83	-26,353.54

注：上述泊位的 2019 年度营业收入数据来源于泊位所属公司经审计的财务报表中的港务管理相关收入，净利润数据为根据上述泊位对应营业收入扣除相关营业成本、对应期间费用与按营业利润占比承担的所得税费用后计算得出。

从上表可知，现阶段北港集团通过行政划转取得的西江内河码头泊位资产盈利能力较低，2019 年上述码头泊位共实现营业收入 14,143.83 万元，净利润 -26,353.54 万元。若在短期内将上述西江内河货运泊位注入上市公司，将拖累上市公司业绩，损害中小股东利益。上述西江内河泊位不符合注入资产的前提条件。

(2) 西江内河码头与北部湾港本港间运输不畅，无法形成协同效应

因现实原因，西江水道下游连接的是珠江水系，从珠海港、广州港进行远洋输出，截至目前与北部湾港本港之间并无水道相连，由西江水道所运输的货物需通过铁路运输、公路短倒等方式方可运输至北部湾港。鉴于目前“江铁海”联运物流线路不足，西江流域的内河泊位与北部湾港本港之间缺乏有效的物流运输方式，运输不畅，导致西江内河码头泊位与北部湾港无法形成江海联动的协同效应。

(3) 西江内河港口与北部湾港沿海港口的规划及客户群体存在差异

西江流域的内河港口立足于珠江—西江经济带，该经济带以西江为主轴，主要服务于粤港澳大湾区的产业转移及跨区域重大基础设施建设，主要客户为西江流域沿线的相关企业；根据《西部陆海新通道总体规划》，北部湾港本港的定位为发挥好陆海新通道海铁联运陆海交汇门户和陆路干线关键节点作用的国际门户港。西江内河港口与北部湾港沿海港口的规划及客户群体存在一定差异。

综上，北港集团下属的西江内河港口与北部湾港沿海港口不存在实质性同业竞争。

4、公司将转出原有的西江内河港口资产，与北港集团间不会因此产生同业竞争

虽然北港集团下属的西江内河港口与北部湾港沿海货运港口不存在实质性同业竞争，但由于公司持有贵港码头、贵集司、贵港中转码头三个内河码头相关公司，仍可能因此与控股股东产生竞争，需进行上述三个内河码头泊位的剥离。

为维护上市公司中小股东利益、同时考虑自身资源协调能力，公司决定暂不

考虑继续托管或注入上述西江内河泊位，转由北港集团进行先行培育。此外，为避免可能产生的同业竞争，公司已于 2020 年 7 月 27 日召开第八届董事会第二十六次会议，拟将原持有的内河码头资产，具体包括贵集司 100% 股权、贵港码头 100% 股权、贵港中转码头 100% 股权，出售至北港集团下属的广西北港西江港口有限公司。2020 年 10 月 26 日，公司第八届董事会第三十一次会议审议通过了本次交易作价；2020 年 11 月 12 日，公司 2020 年第四次临时股东大会审议通过该事项。截至本回复出具日，上述股权交割已完成。

（三）海外参股港口

作为“一带一路”的重要节点，港口在“一带一路”建设中有着举足轻重的作用，扮演着“先行官”的角色。2017 年 5 月，我国发布《共建“一带一路”：理念、实践与中国的贡献》，文中指出，“六廊六路多国多港”是共建“一带一路”的主体框架，为各国参与“一带一路”合作提供了清晰的导向。其中“多港”是指若干保障海上运输大通道安全畅通的合作港口，通过与“一带一路”沿线国家共建一批重要港口和节点城市，进一步繁荣海上合作。为践行“一带一路”的倡议，北港集团作为广西国资委下属的唯一港口类地方国企，近年来在“走出去”方面进行了有益尝试，参股海外港口即为北港集团“走出去”战略的重要内容之一。

北港集团在海外参股的部分港口，主要涉及马来西亚关丹港、文莱摩拉港及泰国繁荣码头。

马来西亚关丹港由马来西亚上市公司怡保工程（IJM）持股 60%，北港集团通过北部湾控股（香港）公司持股 40%，同时大马财政部持有该公司 1 股优先股。北港集团未实质控制该港口，未将其纳入合并范围。

文莱摩拉港由北部湾控股（香港）公司持股 51%，文莱达鲁萨兰资产管理公司持股 49%，文莱财务大臣持有该公司 1 股黄金股。由于摩拉港的双方股东在董事会派驻成员数量一致，股东会中双方投票权也一致，故北港集团未实质控制该港口，未将该港口纳入合并范围。

北港集团在泰国繁荣码头有限公司中所占股权份额较小，不能对该公司施加

控制或重大影响，未将其纳入合并范围。

综上，北港集团均未实质控制上述海外港口，也未将上述海外港口纳入合并范围。此外，港口竞争存在辐射范围之限，辐射范围之外的各港口间替代条件不足，故港口竞争主要存在于同一港口群内的不同港口之间。上述海外港口所处位置均不属于广西北部湾区域，与上市公司间不存在直接竞争。

（四）申请人是否披露解决同业竞争的具体措施

综合上文所述，对于北港集团持有广西北部湾区域内部分沿海货运泊位的情况，北港集团已出具避免同业竞争的承诺，并已采取托管、代建等措施予以有效避免同业竞争。上述同业竞争承诺及托管、代建协议主要条款，申请人在募集说明书“第四节 同业竞争和关联交易”之“一、同业竞争情况”之“（三）控股股东、实际控制人及其控制的企业所出具的关于避免同业竞争的承诺”中进行了相应披露。

三、本次募投项目将进一步解决原存在的同业竞争问题，不会新增同业竞争

本次发行中，公司拟通过收购钦州泰港将北港集团下属已具备注入条件的钦州 30 万吨级油码头与防城港渔漓港区 401 号泊位注入公司。本次募投项目将进一步解决公司与控股股东间原有的同业竞争问题，不会新增同业竞争，有利于公司及中小投资者的利益保护。

四、公司未出现违反同业竞争承诺的情形

北港集团出具的同业竞争承诺主要包括泊位注入、新增泊位建设、建设泊位合规性及泊位信息通报等四大方面。北港集团及申请人对于同业竞争承诺的履行情况如下：

（一）北港集团沿海货运泊位逐步注入上市公司

自 2013 年以来，上市公司先后以股份或现金作为支付手段购买北港集团及其全资子公司防港集团下属北部湾港区域内沿海货运码头泊位，北港集团、上市公司之间的同业竞争情况得到逐步规范。

2013 年重大资产重组时，北港集团、防港集团将 42 个已运营（包括试运营）生产性沿海货运泊位注入上市公司，如下表所示：

时点	注入方式	注入标的		
		钦州港域	防城港域	北海港域
2013	北部湾港向北港集团、防港集团发行股份购买资产	1、勒沟区 1 号、2 号泊位 2、勒沟区 7 号-10 号泊位 3、大榄坪 1 号-4 号泊位	1、防城港域 0 号-17 号泊位 2、防城港域 18 号-22 号泊位 3、综合中级泊位 4、中级泊位 1-5 号 5、东湾液体化工码头	铁山港 1 号、2 号泊位

2013 年重大资产重组完成后迄今，北港集团、防港集团注入上市公司的沿海货运码头泊位（含土地、海域及相关配套设施）如下表所示：

时点	注入方式	注入标的		
		钦州港域	防城港域	北海港域
2015	北部湾港非公开发行股份募集资金购买	大榄坪南作业区 5 号泊位	渔漓港区 403 号-405 号泊位	铁山港域 3 号、4 号泊位
2017	北部湾港现金购买	-	渔漓港区 401 号泊位 部分海域使用权	-
2018	北部湾港发行股份购买	1、大榄坪南作业区 7 号、8 号泊位； 2、金谷港区勒沟作业区 13 号、14 号泊位	1、渔漓港区 20 万吨泊位； 2、渔漓港区 402 号泊位； 3、渔漓港区 406 号、407 号泊位	铁山港西港区北暮作业区 5 号、6 号泊位
2019	北部湾港现金购买	1、大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位； 2、大榄坪南作业区北 1 号-3 号泊位	1、渔漓港区 513 号-516 号泊位工程； 2、云约江南作业区 1 号泊位及 2-4 号泊位建设用地区	1、铁山港通用仓库用地； 2、铁山港北暮作业区南 7 号-10 号泊位配套仓库及堆场用地

2015 年，北港集团下属全资二级子公司钦北投以大榄坪南作业区 6 号泊位作价，与上市公司及其他股东设立北集司（上市公司控股），上市公司藉此获得大榄坪南作业区 6 号泊位的建设经营权。2020 年 7 月，上市公司收购了北港集团下属公司钦北投以大榄坪南作业区 6 号泊位出资所对应的北集司 10.64% 股权。

（二）上市公司已负责北港集团旗下所有在建泊位的建设管理

部分重组上市后北港集团新开工的项目，上市公司因自身港口建设经验不足，放弃了优先建设权。上述放弃优先建设权事项已经公司第七届董事会第五次会议、2014年第三次临时股东大会审议通过。董事会、股东大会在审议相关议案时，关联董事、关联股东均进行了回避。公司上述董事会、股东大会的召开程序、表决程序符合相关法律、法规及公司章程的规定。

2017年4月开始，为进一步解决同业竞争问题，北港集团将主要的工程管理人员全部转由上市公司聘请，以增强上市公司进行泊位建设的能力。

2017年8月22日，上市公司第七届董事会第四十次会议审议通过了《关于承接广西北部湾区域特定货运泊位建设的议案》，明确此后上市公司将承接原已放弃优先建设权的广西北部湾区域货运码头泊位的建设。2017年8月至本回复出具之日，北港集团旗下在建泊位均已委托上市公司进行建设管理，北港集团及除上市公司以外的其他所属子公司不再从事广西北部湾区域货运码头泊位的建设与运营。

（三）北港集团在建泊位项目均已完善相关报批手续

2013年末开始，北港集团对其所属的泊位建设项目均及时履行报批手续，同时不断完善原有泊位相关审批手续，不存在违反避免同业竞争协议及承诺的情形。截至本回复出具之日，北港集团尚未注入上市公司的泊位审批手续情况如下：

序号	泊位	吨位	主要用途	立项	环评	岸线
一、防城港域						
1	防城港渔漓港区第五作业区 501 号泊位	5 万吨	液体散货	桂发改交通 (2015) 391 号	桂环审 (2014) 108 号	交规划函 (2015) 127 号
2	防城港渔漓港区第四作业区 401 号泊位	20 万吨	通用散货	桂发改交通 (2015) 1141 号	桂环审 (2015) 48 号	交规划函 (2015) 708 号
二、钦州港域						
1	钦州港大榄坪作业区 1 号-3 号泊位 (原钦州港大榄坪南作业区北 4 号-6 号泊	3 个 5 万吨	通用	桂发改交通 (2014) 1557 号	桂环审 (2013) 11 号	交规划函 (2015) 568 号

	位)					
2	钦州港 30 万吨级油码头	30 万吨	原油	桂发改交通 (2016) 988 号	桂环审 (2015) 202 号	交规划函 (2018) 272 号
3	钦州港大榄坪南作业区 12 号泊位	10 万吨	原油	桂发改交通 (2013) 1643 号	桂环审 (2013) 270 号	交规划函 (2014) 1110 号
4	钦州港大榄坪南作业区 13 号泊位	10 万吨	原油	桂发改交通 (2013) 1644 号		交规划函 (2015) 912 号

注：钦州大榄坪南作业区 12 号、13 号泊位已于 2020 年 12 月 27 日取得主管部门的回函（桂发改交通函〔2020〕2596 号、桂发改交通函〔2020〕2597 号），将建设规模从两个 10 万吨级原油泊位调整为两个 10 万吨级多用途泊位。

（四）北港集团配合上市公司进行年报信息披露

每年年末，北港集团均由专门部门汇总其控制下的未注入泊位情况并通报予北部湾港；北部湾港在 2014 年—2019 年每年年报“公司治理”章节中“同业竞争情况”部分均进行了披露。

综上，自重组上市以来，申请人及北港集团均严格履行同业竞争承诺及相关协议，未出现违反同业竞争承诺的情形。

五、独立董事已对申请人是否存在同业竞争及避免同业竞争措施的有效性发表意见

2020 年 12 月 5 日，独立董事已对申请人是否存在同业竞争及避免同业竞争措施的有效性发表独立意见。独立董事意见具体如下：

报告期内，北港集团严格履行避免同业竞争的相关协议及承诺，一方面将满足条件的泊位及时注入北部湾港；另一方面将部分尚未满足注入条件的泊位委托上市公司托管、代建，以避免同业竞争。上述避免同业竞争的措施公允、有效、可执行，北部湾港与控股股东北港集团间存在的同业竞争问题已通过上述措施得以有效控制。

本次发行中，北港集团拟将已具备注入条件的钦州港 30 万吨级油码头与防城港渔湾港区 401 号泊位工程注入上市公司，此举将进一步解决公司与控股股东间的同业竞争问题，是北港集团履行资本市场公开承诺的重要举措。未来随着泊

位的持续注入，北港集团与上市公司之间的同业竞争将彻底解决。

六、保荐机构及发行人律师核查意见

（一）核查过程

保荐机构及发行人律师的核查过程如下：

1、取得并查阅北港集团及主要下属公司的营业执照、章程及最近一年一期财务报表；

2、通过登录国家企业信用信息公示系统（<http://www.gsxt.gov.cn/>）、天眼查、企查查等网络渠道核查北港集团及主要下属公司的登记信息；

3、对发行人、北港集团相关负责人进行访谈；

4、取得并查阅北港集团自 2012 年以来签署的避免同业竞争协议、避免同业竞争承诺；

5、取得并查阅涉及同业竞争承诺及履行的相关董事会、股东大会决议及信息披露公告，确认决策流程的合规性、信息披露的完备性；

6、取得并查阅北部湾港重组上市及后续各项资本运作的公告及相关资料；

7、取得并查阅北港集团海外投资港口的相关资料文件，包括公司章程、投资协议等；

8、取得并查阅北港集团最近一年审计报告、债券募集说明书等资料，确认相关海外投资港口的财务处理情况。

（二）核查意见

经核查，保荐机构及发行人律师认为：

1、发行人控股股东的北港集团存在部分广西北部湾地区沿海货运泊位尚未注入发行人的情况，该部分泊位中已运营的均已委托发行人经营管理，在建的均委托发行人代建，对同业竞争问题已采取了有效措施加以控制和避免。

2、北港集团因广西地区国资业务板块重组获得了部分西江内河货运码头，

上述内河货运码头目前尚不具备注入上市公司条件，且与沿海货运码头间不存在实质性同业竞争。

3、北港集团在海外存在参股港口的情况，截至本回复出具之日，北港集团对该部分海外港口均未施加控制，且该部分港口与发行人距离较远，不构成直接竞争。

4、对于上述情况，发行人已做出合理解释并进行信息披露；发行人避免同业竞争的措施合理、有效。

5、北港集团已出具避免同业竞争的承诺并严格执行，不存在违反避免同业竞争承诺的情形，未因同业竞争问题损害发行人及中小投资者的利益，上述同业竞争情形不构成本次发行的实质性障碍。

6、本次募投项目不会新增同业竞争，将会进一步减少发行人与控股股东间的同业竞争；未来随着控股股东所持泊位的注入，同业竞争问题将得以彻底解决。

问题 4：

申请人披露，2016 年 12 月，防港码头 404 场进行起重机拆卸作业时发生生产安全事故，造成人员伤亡。请申请人补充说明是否违反《国务院进一步加强企业安全生产工作的通知》（国发[2010]23 号）的相关规定。请保荐机构和申请人律师对上述事项进行核查，并就申请人是否符合《上市公司证券发行管理办法》的相关规定发表明确意见。

【回复】

一、防港码头 404 场起重机拆卸生产安全事故情况

2016 年 12 月 13 日，承包防城港北部湾港务有限公司（后更名为“北部湾港防城港码头有限公司”，以下简称“防港码头”）发包的 404 之 11#场桥迁移项目的无锡华东重型机械股份有限公司（以下简称“华东重机”）在防港码头 404 泊位 404 场和相邻的 404 泊位码头前沿道路，开始对 404 之 11#场桥进行拆卸作业。拆卸现场四周用警戒带进行了围拦，无安全警示标志，没有安排人员值守警戒。15 时 37 分，拆卸作业现场作业人员解开警戒带引导汽车吊进入现场，

而后未将警戒带恢复，且没有安排人员值守警戒。2016年12月13日18时37分，防港码头煤炭矿石作业部叉车司机驾驶7#叉车铲运25吨抓斗，沿404泊位的码头前沿道路由南向北倒车行驶，进入404之11#场桥拆卸作业现场，叉车起升架离地面高约4.35米处碰撞并拉断用来固定拆卸中的404之11#场桥东南侧机脚的钢丝绳，致使404之11#场桥东南侧机脚倾翻倒地。事故造成华东重机在404之11#场桥东南侧机脚上作业的4名工人从高处坠落地面，其中2人抢救无效死亡，1人重伤，1人轻伤，一辆桂AD2850#大拖车车头被压损坏。事故直接经济损失约280万元。

事故发生后，防港码头出具《关于“12.13”场桥机腿防范和整改措施落实情况工作报告》，相关整改措施如下：

（一）重点对承租方、承包方进行了“十查”，对所有在港施工的11个项目全部进行检查，对不符合要求的5个项目停工整改，整改完成后方可复工。

（二）组织港口施工现场安全专项检查，发现隐患及时处理。

（三）制定下达了《关于开展相关方安全生产工作专项整治活动的通知》（防港港务〔2017〕44号），明确相关方的归口管理责任部门、相关方的识别归类入档、安全监管、安全协议的签订、相关方资质和安全生产条件的审查、安全考核以及相关制度的落实工作。

（四）加强港区内临港工业交叉作业项目及外来车辆、人员的清查整顿工作。

（五）加强经营资质的检查，积极与工商管理沟通协调，对未具备港口经营资质的外包公司进行审核变更；组织外包公司的主要负责人和安全管理员进行安全培训，取得培训合格证；制定完善相关管理制度，规范外包管理工作。

此外，北港集团内部提出如下整改措施，对全集团内部进行安全生产警示教育，以防止类似事故的发生：

（一）落实全员安全生产责任制，“管业务必须管安全，管工程必须管安全”，各部门各级人员必须认真履行自己的安全职责，做到“安全事事有人管，安全时时有人管”。

(二) 严格高风险作业的安全管控，严格执行《安全作业票管理制度》，进一步加强安全作业证审批和作业过程管理。特别是高处作业、动火作业、受限空间、临时用电、断路等的安全作业证审批和作业过程的现场管理，凡是涉及高风险作业必须严格按公司《安全作业证》管理规定审批作业证，不能走过场，不符合作业条件不得批准作业，未取得安全作业证不得作业。审批部门的安全管理人加强监督和检查，及时发现和制止违章行为，消除事故隐患。

(三) 加强对员工的安全培训，特别是加强安全管理制度的学习和贯彻实行。

(四) 加强非生产性作业的安全管理，特别是检维修、设备、装置的拆除、搬迁等项目的管理。

(五) 严格相关方的管理。与第三方必须签订《安全管理协议书》，明确双方的安全管理责任并履行职责，对于重大的专项必须编制安全专项施工方案，经审批后严格实施。

(六) 建立部门间的有效沟通机制。

自此次事故发生后至本回复出具之日，公司及公司下属各级子公司均未因发生安全生产事故受到主管机关处罚。

二、结合相关法律法规及事故情况处罚金额判断，本次事故属于一般事故

《生产安全事故报告和调查处理条例》第三条表明，“根据生产安全事故（以下简称事故）造成的人员伤亡或者直接经济损失，事故一般分为以下等级：……

(三) 较大事故，是指造成 3 人以上 10 人以下死亡，或者 10 人以上 50 人以下重伤，或者 1,000 万元以上 5,000 万元以下直接经济损失的事故；(四) 一般事故，是指造成 3 人以下死亡，或 10 人以下重伤，或者 1,000 万元以下直接经济损失的事故”。防港码头 404 场起重机拆卸生产安全事故造成 2 人死亡、1 人重伤、1 人轻伤，事故直接经济损失约 280 万元，属于一般事故的范畴。

而根据《中华人民共和国安全生产法》第一百零九条，“发生生产安全事故，对负有责任的生产经营单位除要求其依法承担相应的赔偿等责任外，由安全生产监督管理部门依照下列规定处以罚款：(一) 发生一般事故的，处二十万元以上五十万元以下的罚款；(二) 发生较大事故的，处五十万元以上一百万元以下的罚款；(三) 发生重大事故的，处一百万元以上五百万元以下的罚款；(四) 发生特别重大事故的，处五百万元以上一千万元以下的罚款；情节特别严重的，处一千万元以上二千万元以下的罚款。”

罚款；（三）发生重大事故的，处一百万以上五百万以下的罚款；……”。根据防城港市安监局下发的《行政处罚决定书》（防安监罚〔2017〕13号），防城港市安监局给予防港码头行政罚款30万元，处罚金额亦属于一般事故处罚范畴。

结合相关法律法规和事故造成人员伤亡情况、主管部门的罚款金额，可以认定该事故性质不构成较大事故、重大事故，属于一般事故范畴。

三、主管机关已出具专项说明，认定此次处罚涉及行为不属于重大违法行为

2020年12月18日，防城港市应急管理局（原安监局）出具《说明》，主要内容如下：

“2016年12月13日，江苏省无锡华东重型机械股份有限公司在防城港北部湾港务有限公司（以下简称‘防港码头’，2018年已更名为北部湾港防城港码头有限公司）404场进行轨道式集装箱龙门起重机拆卸作业过程中发生2人死亡，2人受伤的生产安全事故。

经调查核实，防港码头上述行为违反了《中华人民共和国安全生产法》第二十二条第五项、第六项，第三十八条、第四十三条和第四十六条等有关规定，我局于2017年8月31日作出《行政处罚决定书》（防安监罚〔2017〕13号），对其处以罚款人民币30万元的行政处罚。

就上述违法事实，防城港市事故调查组进行了调查并出具事故调查报告，认定江苏省无锡华东重型机械股份有限公司对该起事故负主要责任，防港码头负有安全管理不到位的责任。

经我局确认，在调查处理期间，防港码头能够及时按要求进行整改，并积极配合我局调查等相关工作，相关罚款已经缴清。

根据《生产安全事故报告和调查处理条例》第三条‘……（四）一般事故，是指造成3人以下死亡，或10人以下重伤，或者1000万元以下直接经济损失的事故……’及《中华人民共和国安全生产法》第一百零九条‘发生生产安全事故，对负有责任的生产经营单位除要求其依法承担相应的赔偿等责任外，由安全生产监督管理部门依照下列规定处以罚款：（一）发生一般事故的，处二十万元以上

五十万元以下的罚款；……’等相关规定，结合事故调查组所作的事故责任认定，我局认为防港码头上述安全生产事故属一般事故，非重大及以上安全生产事故，所涉违法行为不属于重大违法行为，我局上述行政处罚不属于重大行政处罚。”

四、本次事故不违反《国务院关于进一步加强企业安全生产工作的通知》中的相关规定

上述事故发生于 2016 年末。事故发生在防港码头非生产性作业——场桥拆卸的过程中，未发生于港口装卸、堆存的生产作业过程中；防港码头也非该次事故的主要责任方。在调查处理期间，防港码头及时缴纳罚款，并已按照主管机关相关要求进行了整改，对安全隐患进行了逐一排查。报告期内，防港码头及申请人、申请人其他各级子公司均未因发生其他安全生产相关事项受到主管机关的行政处罚。

防港码头已取得防城港市应急管理局（原安监局）出具的专项说明，同时取得了该局出具的《安全生产信用证明表》，表明经查询其安全生产事故统计资料，2017 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 24 日期间，北部湾港防城港码头有限公司除因 404 场安全事故被其行政罚款 30 万元外，未受到其行政处罚，无安全生产不良信用记录。404 场安全生产事故属一般事故，非重大及以上安全生产事故，所涉行为不属于重大违法行为，上述行政处罚不属于重大行政处罚。2017 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 24 日期间，其未接到有关该公司发生一般或一般以上生产安全责任事故的报告材料。

综上，本次安全生产事故不违反《国务院关于进一步加强企业安全生产工作的通知》中的相关规定。

五、保荐机构及发行人律师核查意见

（一）核查过程

保荐机构及发行人律师核查过程具体如下：

1、取得并查阅防城港市安监局出具的 404 场场桥东南侧机脚坍塌事故的行政处罚告知书、决定书；

- 2、取得并查阅 404 场场桥东南侧机脚坍塌事故调查处理报告；
- 3、取得并查阅发行人关于 404 场场桥东南侧机脚坍塌事故的通报文件及整改措施；
- 4、与发行人安全环保部相关人员进行访谈；
- 5、取得防城港市安监局出具的《说明》及报告期内《安全生产信用证明表》，与防城港市安监局具体负责人员进行现场访谈。

（二）核查意见

经核查，保荐机构及发行人律师认为：

- 1、防港码头 404 场起重机拆卸生产安全事故发生于 2016 年 12 月，非报告期内发生事故，且由华东重机承担主要事故责任；
- 2、根据《生产安全事故报告和调查处理条例》第三条、《中华人民共和国安全生产法》第一百零九条的规定，防港码头上述安全生产事故属一般事故，非重大及以上安全生产事故，所涉违法行为不属于重大违法行为。
- 3、发行人已取得有权机关出具的专项证明，认定上述行为不属于重大违法行为，上述行政处罚不属于重大行政处罚。因此，本次处罚不会构成本次发行人公开发行可转债的实质性法律障碍。
- 4、报告期内发行人除因上述安全生产事故受到处罚外，未因发生其他安全生产事故受到安全生产主管部门的处罚，也已获得主管机关的无违规证明，发行人不违反《国务院关于进一步加强企业安全生产工作的通知》中的相关规定；
- 5、发行人符合《上市公司证券发行管理办法》中的相关规定。

问题 5:

申请人披露，申请人及其子公司存在因储存煤炭、石碴等物料时未采取有效覆盖措施防治扬尘污染及装卸作业时因安全事故受到环境局及安监局处罚。请申请人补充披露报告期内受到的行政处罚情况和整改情况，并补充说明上市公司现任董事、高管最近 36 个月是否受到过证监会行政处罚或最近 12 个月是否受到过交易所公开谴责；上市公司或其现任董事、高管是否存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或被证监会立案调查的情况。请保荐机构和申请人律师对上述事项进行核查，并就是否符合《上市公司证券发行管理办法》的相关规定，发表明确意见。

【回复】

一、补充披露报告期内受到的行政处罚情况和整改情况

原申请人在《募集说明书》“第三节 发行人基本情况”之“七、公司业务的具体情况”之“（七）行政处罚情况”中已披露了申请人在报告期内受到的 1 万元以上的行政处罚及整改情况，本次申请人修订披露了报告期内所有受到的行政处罚和整改情况，修订部分以楷体加粗方式显示：

1、报告期内公司所受行政处罚及整改情况

报告期内，北部湾港及其子公司受到的行政处罚及整改情况如下：

单位：万元

序号	受罚主体	处罚时间	处罚部门	处罚文件	处罚事由	罚款金额	整改情况
1	贵港码头	2020.2.19	港北环境局	港北环罚字(2020)006号	贮存柴煤、石碴等物料时未采取有效覆盖措施防治扬尘污染。	7.50	已按期足额缴纳罚款；成立专项小组加强监督；对积压的粉尘进行清扫并加盖棚仓；采购并加装喷淋抑尘降尘设备；冲洗进出港车辆轮胎等。
2	防港	2019.5.16	防港环境	防环罚字(2019)8号	贮存煤炭未采取有效覆盖、洒水、	9.90	已按期足额缴纳罚款；加强苫盖，增设围挡；增派洒水

序号	受罚主体	处罚时间	处罚部门	处罚文件	处罚事由	罚款金额	整改情况
	码头		局		围挡等措施防治扬尘污染。		车与清扫车，提高清扫、洒水频次等。
3	防港码头	2018.7.11	防港环境局	防环罚字(2018)31号	403号泊位堆场贮存煤炭，未采取覆盖、严密围挡等有效措施防治扬尘污染。	9.00	已按期足额缴纳罚款；外聘环保公司加强苫盖，增设围挡；增派洒水车与清扫车，提高清扫频次；完善公司环保管理制度等。
4	北海兴港	2018.3.13	北海环境局	北环罚字(2018)57号	未能密闭的易产生扬尘的物料，未设置不低于堆放物高度的严密围挡，或者未采取有效覆盖措施防治扬尘污染。	8.00	已按期足额缴纳罚款；加强苫盖，增设围挡；加大环保投入、增加并升级环保设备；外聘两家劳务公司加强清扫；对港区绿化带进行改造等。
5	贵港中转码头	2017.12.7	港北环境局	港北环罚字(2017)020号	猫儿山作业区(二期)1、2、3、4、16堆场露天堆放大量煤炭、铁矿石和石膏等散货，涉嫌环境违法行为。	2.00	已按期足额缴纳罚款；成立环保机构，进行常态化管理；购置喷淋冲洗机3台，加强进出港车辆冲洗；购置1台扫地车，外聘保洁公司定期清洁；购置洒水车与雾炮机共5台套，防止扬尘等。
6	防港码头	2017.8.31	防港安监局	防安监罚(2017)13号	2016年12月，江苏省无锡华东重型机械股份有限公司在防港码头404场进行起重机拆卸作业时发生一般生产安全事故。根据防城港市事故调查组出具的《调查报告》，江苏省无锡华东重型机械股份有限公司对该起事故负主要责任，防港码头负有管理不当责任。	30.00	已按期足额缴纳罚款；开展专项整治活动，对承租方与承包方进行全面安全检查，对不符合要求的项目进行停工整改；组织港口施工现场安全专项检查，发现隐患及时处理；组织培训，规范安全管理工作；加强港区内临港工业交叉作业项目及外来车辆、人员的清查整顿工作；加强经营资质核查，制定并实施更严格的生产审查制度等。
7	外轮	2017.9.30	北海海关	北当关罚字〔2017〕0004	代理报关时商品编号申报不实	0.10	已按期足额缴纳罚款；对存在错误的报关单进行修改，

序号	受罚主体	处罚时间	处罚部门	处罚文件	处罚事由	罚款金额	整改情况
	代理公司			号			并按照监管要求规范业务流程。
8	防港码头	2019.6.24	防城海关	防关缉违字〔2019〕0021号	在未办结海关退运报关手续、未经海关许可的情况下，误将海关监管货物交付、发运	0.50	已按期足额缴纳罚款；制定了《集装箱进口货物退运监管流程》并组织宣传培训；加强监管，严格要求各岗位业务操作人员按文件规定的流程进行操作。
9	钦州码头	2018.8.6	钦州海事处	海事罚字〔2018〕100401001811	管理的船舶“广西石化拖2”的“垃圾公告牌未更新”事项未按处理要求及时纠正	0.30	已按期足额缴纳罚款；按照整改要求更换垃圾公告牌。
10	新力贸易	2017.4.19	北海市海城区税务局	北城国税简罚〔2017〕787号	未按规定保存、报送2017年2月开具发票的数据	0.02	已按期足额缴纳罚款；于整改期限内保存、报送2017年2月开具发票的数据。
11	新力贸易	2018.8.14	北海市海城区税务局	北城税简罚〔2018〕646号	未按规定保存、报送2018年6月开具发票的数据	0.02	已按期足额缴纳罚款；于整改期限内保存、报送2018年6月开具发票的数据。

2、上述处罚均不构成重大违法行为

(1) 部分处罚已取得主管机关的专项说明，确认其不属于重大行政处罚

主管机关对上述第1、4、5、6项的处罚出具了专项说明，具体情况如下：

针对第1项处罚，根据贵港市港北生态环境局2020年6月29日出具的《北部湾港贵港码头有限公司环境保护履职情况说明》，“2020年北部湾港贵港码头有限公司因违反大气污染防治管理制度被处罚75,000元，对照《广西壮族自治区重大环境行政执法决定法制审核制度》，上述行为不属于重大行政处罚。”

针对第4项处罚，根据北海环境局2020年6月24日出具的《北海兴港码头

环境保护履职情况说明》，“2018 年北海兴港码头有限公司因违反大气污染防治管理制度被处以罚款 8 万元，对照《广西壮族自治区重大环境行政执法决定法制审核制度》，上述行为不属于重大行政处罚。”

针对第 5 项处罚，根据贵港市港北生态环境局 2020 年 6 月 29 日出具的《北部湾港贵港中转码头有限公司环境保护履职情况说明》，“2017 年北部湾贵港中转码头有限公司（爱凯尔中转港有限公司）因违反大气污染防治管理制度被处罚 2,000 元，对照《广西壮族自治区重大环境行政执法决定法制审核制度》，上述行为不属于重大行政处罚。”

针对第 6 项处罚，根据防城港市应急管理局 2020 年 12 月 18 日出具的《说明》：

“2016 年 12 月 13 日，江苏省无锡华东重型机械股份有限公司在防城港北部湾港务有限公司（以下简称‘防港码头’，2018 年已更名为北部湾港防城港码头有限公司）404 场进行轨道式集装箱龙门起重机拆卸作业过程中发生 2 人死亡，2 人受伤的生产安全事故。

经调查核实，防港码头上述行为违反了《中华人民共和国安全生产法》第二十二条第五项、第六项，第三十八条、第四十三条和第四十六条等有关规定，我局于 2017 年 8 月 31 日作出《行政处罚决定书》（防安监罚〔2017〕13 号），对其处以罚款人民币 30 万元的行政处罚。

就上述违法事实，防城港市事故调查组进行了调查并出具事故调查报告，认定江苏省无锡华东重型机械股份有限公司对该起事故负主要责任，防港码头负有安全管理不到位的责任。

经我局确认，在调查处理期间，防港码头能够及时按要求进行整改，并积极配合我局调查等相关工作，相关罚款已经缴清。

根据《生产安全事故报告和调查处理条例》第三条‘……（四）一般事故，是指造成 3 人以下死亡，或 10 人以下重伤，或者 1000 万元以下直接经济损失的事故……’及《中华人民共和国安全生产法》第一百零九条‘发生生产安全事故，对负有责任的生产经营单位除要求其依法承担相应的赔偿等责任外，由

安全生产监督管理部门依照下列规定处以罚款：（一）发生一般事故的，处二十万元以上五十万元以下的罚款；……’等相关规定，结合事故调查组所作事故责任认定，我局认为防港码头上述安全生产事故属一般事故，非重大及以上安全生产事故，所涉违法行为不属于重大违法行为，我局上述行政处罚不属于重大行政处罚。”

2、部分处罚可根据相关法规及处罚金额综合判断其不构成重大处罚

针对上述第 2、3 项处罚，从上文中针对 1、4、5、6 项处罚所取得的主管机关专项说明内容可知，广西地区环保部门认定环保领域重大违法违规的标准均遵循《广西壮族自治区自然资源厅重大执法决定法制审核规定》，该文第四条规定，自然资源厅在作出下列行政执法行为决定前，应当进行法制审核（即做出重大执法决定）：……（二）拟作出对公民个人处以 20 万元以上罚款、对法人和其他组织处以 100 万元以上罚款的；……。而第 2、3 项罚款金额分别为 9.9 万及 9 万，结合上述法规及处罚金额综合判断，第 2、3 项处罚均不构成重大环境违法行为。此外，根据防城港市生态环境局 2020 年 4 月 21 日、2020 年 10 月 20 日出具的《证明》，自 2017 年 1 月 1 日起自该《证明》出具日，防港码头无重大环境违法行为。

针对上述第 7 项处罚，其发生原因为业务经办人员疏忽导致出口货物商品编码填写错误。根据北海海关出具的《当场处罚决定书》（北当关罚字〔2017〕4 号），“中国北海外轮代理有限公司申报不实行为不影响国家许可证件管理、国家税款征收，但影响海关统计准确性”。根据《中华人民共和国海关办理行政处罚案件程序规定》第二十六条：“违法事实确凿并且有法定依据，对公民处以 50 元以下、对法人或者其他组织处以 1000 元以下罚款或者警告的行政处罚的，可以按照《中华人民共和国行政处罚法》第五章第一节的规定当场作出行政处罚决定”。而根据《中华人民共和国海关行政处罚实施条例》第五十条的规定：“……对情节复杂或者重大违法行为给予较重的行政处罚，应当由海关案件审理委员会集体讨论决定”。结合上述法规与该项处罚的处罚方式、处罚金额综合判断，第 7 项处罚不属于重大行政处罚。此外，中国北海外轮代理有限公司已取得北海海关出具的《企业资质证明》（编号：[2020]003 号、

[2020]022号)，证明从2017年1月1日至2020年10月31日止，北海海关未发现中国北海外轮代理有限公司有走私罪、走私行为，未因进出口知识产权货物而被海关行政处罚。在此期间北海海关对中国北海外轮代理有限公司的罚款仅第7项处罚一起。

针对第8项处罚，该批涉事货物价值为30.16万元，防城海关下达的罚款金额为0.5万元，处罚依据为《中华人民共和国海关行政处罚实施条例》第十八条第一款：“有下列行为之一的，处货物价值5%以上30%以下罚款，有违法所得的，没收违法所得：（一）未经海关许可，擅自将海关监管货物开拆、提取、交付、发运、调换、改装、抵押、质押、留置、转让、更换标记、移作他用或者进行其他处置的”。同时，由于防港码头及时配合海关将货物运返，该项处罚告知单中明确表明了“依法可减轻处罚”。而根据《中华人民共和国海关行政处罚实施条例》第五十条的规定：“……对情节复杂或者重大违法行为给予较重的行政处罚，应当由海关案件审理委员会集体讨论决定”。综合上述，防城海关的本次处罚不属于重大行政处罚。此外，防港码头已取得防城海关出具的《企业资信证明》（编号：[2020]008号、[2020]016号），证明自2017年1月1日至2020年10月15日，防城海关未发现防港码头有走私罪、走私行为，未因进出口侵犯知识产权货物而被海关行政处罚。

针对第9项处罚，根据《中华人民共和国船舶安全监督规则》第五十条的规定：“违反本规则，有下列行为之一的，由海事管理机构对违法船舶所有人或者船舶经营人处1000元以上1万元以下罚款；情节严重的，处1万元以上3万元以下罚款……：（三）未按照《船舶现场监督报告》《船旗国监督检查报告》《港口国监督检查报告》的处理意见纠正缺陷或者采取措施的”，第9项处罚的罚款金额为0.30万元，综合上述法规与处罚金额综合判断，该项处罚所涉事项不属于情节严重情形，该项处罚不属于重大行政处罚。

针对第10、11项处罚，所涉事项均属于未按规定保存、报送开具发票的情形，不构成《中华人民共和国发票管理办法》中伪造发票、虚开发票等行为，不属于情节严重的情况。根据北海税务局2020年4月17日、2020年10月26日出具的《涉税信息查询结果告知书》，自2017年1月1日至2020年9月30

日，除上述两项处罚外，新力贸易已按税法相关规定申报纳税，无欠税和其他税收违法违章行为。

3、上述行政处罚所涉事项均不属于重大违法行为

根据现行的再融资管理办法及中国证监会发布的监管问答，发行人最近 36 个月内不得存在重大违法行为或不得存在严重损害投资者合法权益和社会公共利益的情形。其中，“重大违法行为”是指违反国家法律、行政法规或规章，受到刑事处罚或情节严重行政处罚的行为。认定重大违法行为应当考虑以下因素：

1、存在贪污、贿赂、侵占财产、挪用财产或者破坏社会主义市场经济秩序等刑事犯罪，原则上应当认定为重大违法行为。

2、被处以罚款以上行政处罚的违法行为，如有以下情形之一且中介机构出具明确核查结论的，可以不认定为重大违法行为：

(1) 违法行为显著轻微、罚款金额较小；

(2) 相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形；

(3) 有权机关证明该行为不属于重大违法行为。但违法行为导致严重环境污染、重大人员伤亡或社会影响恶劣的除外。

综上所述，发行人及其子公司在报告期内受到的上述行政处罚或已取得有权机关出具的不属于重大违法行为的书面证明，或根据相关处罚依据可判断该行为不属于情节严重的情形。上述行政处罚涉及的行为均不属于重大违法或严重损害投资者合法权益和社会公共利益的行为，不影响发行人本次发行的前提条件。

二、上市公司现任董事、高管最近 36 个月是否受到证监会行政处罚或最近 12 个月是否受到过交易所公开谴责；上市公司或其现任董事、高管是否存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或被证监会立案调查的情况

(一) 上市公司现任董事、高管最近 36 个月是否受到证监会行政处罚或最近 12 个月是否受到过交易所公开谴责

根据上市公司现任董事、高管出具的相关承诺文件，中国证监会网站、上海证券交易所网站、深圳证券交易所网站等公示系统及相关政府部门网站的公开查

询结果，截至本回复出具日，发行人现任董事、高管最近 36 个月均未受到证监会行政处罚；发行人现任董事、高管最近 12 个月均未受到过交易所公开谴责。

（二）上市公司或其现任董事、高管是否存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或被证监会立案调查的情况

根据上市公司、其现任董事、高级管理人员出具的相关承诺文件，大部分现任董事、高级管理人员户籍所在地公安机关出具的无犯罪记录证明，相关政府主管部门出具的无违法证明，以及中国证监会网站、上海证券交易所网站、深圳证券交易所网站、中国裁判文书网、中国执行信息公开网等公示系统及相关政府部门网站的公开查询结果，截至本回复出具日，上市公司或其现任董事、高级管理人员均不存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或涉嫌违法违规正被中国证监会立案调查的情况。

三、本次发行符合《上市公司证券发行管理办法》的相关规定

《上市公司证券发行管理办法》第六条第三款规定，（公开发行证券的上市公司）现任董事、监事和高级管理人员具备任职资格，能够忠实和勤勉地履行职务，不存在违反公司法第一百四十七条、第一百四十八条规定的行为，且最近三十六个月内未受到过中国证监会的行政处罚、最近十二个月内未受到过证券交易所的公开谴责。

《上市公司证券发行管理办法》第九条规定，（公开发行证券的）上市公司最近三十六个月内财务会计文件无虚假记载，且不存在下列重大违法行为：（一）违反证券法律、行政法规或规章，受到中国证监会的行政处罚，或者受到刑事处罚；（二）违反工商、税收、土地、环保、海关法律、行政法规或规章，受到行政处罚且情节严重，或者受到刑事处罚；（三）违反国家其他法律、行政法规且情节严重的行为。

《上市公司证券发行管理办法》第十一条规定，上市公司存在下列情形之一的，不得公开发行证券：（五）上市公司或其现任董事、高级管理人员因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或涉嫌违法违规被中国证监会立案调查。

上市公司现任董事、高管最近 36 个月未受到证监会行政处罚，最近 12 个月

亦未受到过交易所公开谴责。上市公司最近 36 个月内不存在重大违法行为，上市公司或其现任董事、高管也不存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或被证监会立案调查的情况。上市公司不存在《上市公司证券发行管理办法》规定的不得公开发行的情形，符合相关规定。

四、保荐机构及发行人律师核查意见

（一）核查过程

保荐机构及发行人律师核查过程如下：

- 1、取得并查阅发行人相关的行政处罚决定书，核查了相应的整改措施；
- 2、取得并查阅部分行政处罚机关出具的专项说明；
- 3、取得并查阅相关政府行政主管部门出具的报告期内的无违法违规证明；
- 4、取得并查阅发行人及其现任董事、高级管理人员出具的调查表及承诺文件，部分董事、高管的无犯罪记录证明；
- 5、检索信用中国、中国证监会、上海证券交易所、深圳证券交易所、中国裁判文书网、中国执行信息公开网等网站；
- 6、取得发行人在中国人民银行征信中心查询的《企业信用报告》。

（二）核查意见

经核查，保荐机构、发行人律师认为：

- 1、发行人已在《募集说明书》中以列表方式修订披露报告期内受到的行政处罚情况和整改情况，上述行政处罚均不构成重大违法行为；
- 2、发行人现任董事、高管最近 36 个月未受到证监会行政处罚，最近 12 个月也未受到交易所公开谴责；
- 3、发行人或其现任董事、高管不存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或被证监会立案调查的情况；
- 4、发行人本次发行符合《上市公司证券发行管理办法》的相关规定。

问题 6:

申请人披露，募投项目“收购钦州泰港 100%股权”。请申请人补充说明：

(1) 收购钦州泰港股权权属是否清晰且不存在争议，是否存在抵押、质押、所有权保留、查封、扣押、冻结、监管等限制转让的情形；(2) 标的公司钦州泰港是否存在对外担保，如果标的公司钦州泰港对外担保数额较大，请结合相关被担保人的偿债能力分析风险，并说明评估作价时是否考虑该担保因素；(3) 钦州泰港为控股股东广西北部湾国际港务集团有限公司的全资子公司，其国有产权转让是否履行相关审批程序，是否获得国资主管部门的批准，是否履行了资产评估及相关的核准或备案程序，定价依据是否符合相关监管规定，是否应当通过产权交易场所公开进行，完成收购是否存在法律障碍，是否存在不能完成收购的风险。请保荐机构及申请人律师应当对上述事项进行核查并发表明确意见。

【回复】

一、钦州泰港股权权属清晰且不存在争议，不存在抵押、质押、所有权保留、查封、扣押、冻结、监管等限制转让的情形

钦州泰港自成立以来一直由北港集团全资持有。截至本回复出具之日，钦州泰港的股权权属清晰且不存在争议，不存在抵押、质押及其他限制性权属转移的情况，也不涉及诉讼、仲裁事项或查封、冻结等司法措施。

2020年12月30日，广西钦州保税港区工商行政管理局出具《情况说明》，说明钦州泰港为其辖区内企业，北港集团所持有该企业的股权权属清晰无争议；经查询该企业自成立至今的登记档案，未发现该企业股权存在抵押、质押、被查封、被扣押、被冻结、被监管等权利受限及限制转让的记录。

二、标的公司钦州泰港不存在对外担保情形

截至本回复出具之日，钦州泰港不存在对外担保情形。

三、钦州泰港 100%股权涉及的协议转让符合国有产权非公开协议转让的相关要求；已履行相关审批程序及评估备案程序，定价符合相关规定；公司本次公开发行可转债事项已获得了国资主管部门的批准

（一）国家出资企业的内部重组整合可采取非公开协议转让方式

根据国务院国资委、财政部令第 32 号《企业国有资产交易监督管理办法》第三十一条、第三十二条的相关规定，同一国家出资企业及其各级控股企业或实际控制企业之间因实施内部重组整合进行产权转让的，经该国家出资企业审议决策，可以采取非公开协议转让方式。

公司本次募投项目中由公司收购钦州泰港 100%股权，公司为北港集团的绝对控股企业，钦州泰港为北港集团全资控股企业，该事项属于广西国资委出资企业的内部重组整合，适用于非公开协议转让，可不入场进行交易。

（二）上述内部重组整合的审批权限已下放至出资企业

根据广西国资委《关于调整出资企业部分国有资产交易等审批管理权限有关问题的通知》（桂国资发[2017]30 号），由出资企业负责审批本出资企业与所述各级控股企业或实际控制企业、以及所属各级控股企业或实际控制企业之间因实施内部重组整合进行的产权（资产）非公开协议转让事项。

申请人本次收购钦州泰港 100%股权项目已经广西北部湾国际港务集团有限公司三届董事会第 93 次会议审议通过，符合上述法律法规要求。

（三）本次股权收购项目的资产评估已进行备案程序，定价依据符合相关监管规定

根据国务院国资委、财政部令第 32 号《企业国有资产交易监督管理办法》第三十三条的规定，国家出资企业审议决策采取非公开协议方式的企业产权转让行为时，应当审核下列文件：……（四）转让标的企业审计报告、资产评估报告及其核准或备案文件。

根据广西国资委《关于调整出资企业部分国有资产交易等审批管理权限有关问题的通知》（桂国资发〔2017〕30 号），采取非公开协议转让方式转让企业

国有产权（资产），转让价格不得低于经核准或备案的资产评估结果。同一出资企业内部实施重组整合，转让方和受让方均为出资企业及其直接或间接全资拥有的子企业（不包括以明股实债融资的企业），转让价格可以资产评估结果或最近一期审计报告确认的净资产值为基础确定。

由上可知，对于钦州泰港 100% 股权非公开协议转让的定价应以资产评估结果或审计报告确认的净资产值为基础确定，资产评估结果应由协议转让事项的批准机构进行核准或备案。

根据立信出具的《北部湾港股份有限公司拟进行股权收购所涉及的广西钦州保税港区泰港石化码头有限公司股东全部权益价值资产评估报告》（信资评报字〔2020〕第 C0009 号），钦州泰港 100% 股权评估价值为 75,685.28 万元。上述资产评估情况已由北港集团进行国有资产评估项目备案（备案编号：GWBA2020011）。

本次收购钦州泰港 100% 股权的交易价格以独立资产评估机构出具的评估结果为参考依据，最终的交易价格以上述标的资产评估价值加上评估基准日后实际缴纳的标的公司注册资本金额为基础确定，不低于资产评估结果。

综上，本次收购钦州泰港 100% 项目的资产评估已进行相关备案程序，定价依据符合相关监管规定。

（四）公司本次公开发行可转债事项已获得了国资主管部门的批准

2020 年 8 月 6 日，广西国资委出具《自治区国资委关于同意北部湾港股份有限公司公开发行可转换公司债券方案有关问题的批复》（桂国资复〔2020〕160 号），同意公司本次公开发行可转换债券方案。

（五）本次收购不存在法律障碍

本次收购标的钦州泰港为北港集团全资控股的公司，不存在其他股东，不涉及其他股东放弃优先购买权的情况。截至本回复出具日，钦州泰港的股权清晰，不存在对外担保、委托理财等情况，也不存在抵押、质押及其他限制性权属转移的情况，也不涉及诉讼、仲裁事项或查封、冻结等司法措施。本次收购已获得有权机关的审批、备案，决策程序合法合规。本次收购不存在法律障碍。

四、保荐机构及发行人律师核查意见

（一）核查过程

保荐机构及发行人律师核查过程如下：

- 1、取得并核查钦州泰港工商登记档案材料及其所拥有的资产权属证明；
- 2、查询“天眼查”、“国家企业信用信息公示系统”等公开查询系统；
- 3、取得广西钦州保税港区工商行政管理局出具的相关说明文件；
- 4、取得并查阅本次募集资金涉及收购股权项目的审计报告、评估报告及评估说明，并从中了解钦州泰港是否存在对外担保情况；
- 5、与标的公司相关财务人员访谈，了解钦州泰港是否存在对外担保情况；
- 6、查阅相关国资管理法律法规，了解国资体系对于协议转让前提、审批及定价的相关要求；
- 7、取得并查阅广西北部湾国际港务集团有限公司三届董事会第 93 次会议决议及本次收购评估报告备案文件；
- 8、取得并查阅当地国资委对本次可转债发行方案的相关批复。

（二）核查意见

经核查，保荐机构及发行人律师认为：

- 1、钦州泰港股权权属清晰且不存在争议，不存在抵押、质押、所有权保留、查封、扣押、冻结、监管等限制转让的情形；
- 2、钦州泰港不存在对外担保情形；
- 3、钦州泰港 100% 股权涉及的协议转让符合国有产权非公开协议转让的相关要求，可不进场转让；
- 4、本次收购事项已履行相关审批程序及评估备案程序，定价符合相关国有资产规定；
- 5、公司本次公开发行可转债事项已获得了国资主管部门的批准；

6、本次收购钦州泰港 100%股权项目不存在法律障碍。

问题 7:

本次拟使用募集资金 75,785.28 万元用于收购钦州泰港 100%股权。其中钦州泰港为公司控股股东北港集团于 2020 年 3 月 30 日设立,主要资产为北港集团划入的 1 个 30 万吨级油码头和 1 个 20 万吨级专业散货泊位。截至 2020 年 6 月 30 日上述资产尚未投入运营和建成。本次收购以资产基础法为最终评估方法,评估价值 7.57 亿元,增值率 8.93%。请申请人补充说明:(1)本次收购的合理性及必要性,是否存在通过本次收购变相输送利益的情形,截至目前股权收购工作进展及预计完成时间,收购价款支付情况及支付安排,完成收购是否存在风险或障碍;(2)钦州泰港预计投入运营时间、预计货物吞吐量及港口费单价情况,结合前述内容说明钦州泰港预期效益及实现方式,收购是否存在业绩承诺;(3)本次收购评估是否采用了其他方法(如有,请详细说明评估情况),是否符合《会计监管风险提示第 5 号》中评估方法选择的相关要求;(4)被收购企业是否存在不可识别评估的账外资产或负债,资产基础法下流动资产评估减值 724.66 万元的原因及合理性,是否存在经济性贬值;(5)评估参数设计及评估结果选取是否合规合理,结合申请人历史收购及同行可比收购情况分析说明本次收购定价的合理性。请保荐机构和评估机构发表核查意见。

【回复】

一、本次收购的合理性及必要性,是否存在通过本次收购变相输送利益的情形

(一)收购钦州泰港,是申请人进一步解决与控股股东间同业竞争问题的需要

为解决与上市公司之间的同业竞争问题,北港集团已出具承诺,会将北港集团下属所有广西北部湾区域内沿海货运泊位陆续注入北部湾港。

本次发行中,公司拟通过收购钦州泰港、将北港集团旗下已具备条件的钦州 30 万吨级油码头、防城港渔湾港区 401 号泊位注入上市公司,此举将进一步解

决公司与控股股东间的同业竞争问题，也是北港集团履行资本市场公开承诺的重要举措。

（二）收购钦州泰港并进行 401 号泊位的后续投资，是申请人助力西部大开发、落实国家关于西部陆海新通道总体规划的战略部署的需要

广西北部湾港口地处中国—东盟经济圈、泛北部湾经济圈、泛珠三角区域经济圈、西部大开发战略区域、大湄公河次区域经济合作区域、中越“两廊一圈”合作区域、南宁—新加坡经济走廊、东南亚“海上丝绸之路”的起点，是国家和西南地区能源、原材料、外贸物资等的重要集散中枢之一，是西南地区铁路、公路、管道多种运输方式与海洋运输的主要换装节点，是西南地区内外贸物资转运的陆路运距最短、最便捷的出海口，是以西南地区为主的港口腹地对外开放、实施西部大开发战略、参与泛珠江三角洲区域合作、参与国际经济竞争与合作的重要依托。

2019 年 8 月，国家发改委根据《国务院关于西部陆海新通道总体规划的批复》（国函〔2019〕67 号）印发《西部陆海新通道总体规划》（以下简称《规划》），要求把《规划》实施作为深化陆海双向开放、推进西部大开发形成新格局的重要举措，加快通道和物流设施建设，提升运输能力和物流发展质量效率，深化国际经济贸易合作，促进交通、物流、商贸、产业深度融合，为推动西部地区高质量发展、建设现代化经济体系提供有力支撑。

《规划》中明确提出，需“完善广西北部湾港功能。提升北部湾港在全国沿海港口布局中的地位，打造西部陆海新通道国际门户。钦州港重点发展集装箱运输，防城港重点发展大宗散货和冷链集装箱运输，北海港重点发展国际邮轮、商贸和清洁型物资运输”。此外，钦州港 30 万吨级油码头泊位位列《规划》“港航设施重点项目”中。

2020 年 5 月，新华社发布《中共中央、国务院关于新时代推进西部大开发形成新格局的指导意见》（以下简称《意见》），其中提出以共建“一带一路”为引领，加大西部开放力度，要完善北部湾港口建设，打造具有国际竞争力的港口群。

综上所述，钦州泰港拥有的钦州 30 万吨级油码头为《规划》中明确的重点建设项目，防城港渔漓港区 401 号泊位建成后也将成为防城港区域内等级最高的通用散货泊位。本次收购契合《规划》与《意见》的相关要求，对北部湾港能否积极融入“一带一路”发展战略、构建面向东盟的国际大通道、打造西南中南地区开放发展战略支点具有重要的意义。

（三）收购钦州泰港并进行后续投资，是申请人充分适应区域经济发展需求、助力临港优势产业集群发展的需要

1、配套钦州市石化产业集群，推动临港工业发展的需要

钦州石化产业园区成立于 2009 年，是广西重点打造的千亿元产业园之一，总规划面积约 52 平方千米。2013 年以来，连年荣膺中国化工园区 20 强。2017 年，国务院批复实施的《西部大开发“十三五”规划》中，将本园区列为“十三五”西部大开发重大储备工程。

截至目前，钦州石化产业园区已有中国石油天然气股份有限公司、上海华谊（集团）公司、广西东油沥青有限公司、广西玉柴石油化工有限公司、钦州天恒石化有限公司、江阴澄星实业集团有限公司等行业知名企业入驻，是我国西南地区最大的能源化工基地。

钦州石化产业园区以中国石油千万吨炼油、百万吨芳烃、华谊钦州化工新材料一体化基地、乙烷制乙烯等龙头项目及三墩片区建设为依托，全面提升烯烃、芳烃供应保障的能力，重点规划发展炼油副产品加工增值产业链、聚酯产业链、烯烃多元化产业链、磷化工及生物化工产业链等四大产业链。根据规划，2030 年园区炼油规模将达 3,000 万吨，烯烃、芳烃规模达 400 万吨，形成以清洁能源、有机原料和合成材料为主体，以资源高效利用和高端化产品为特色的产业体系，成为面向东盟、辐射我国西南中南的国家级大型石化基地和区域性石化产品交易中心。

目前钦州进口原油的主要航线为中东—中国航线，主要采用 30 万吨船舶运输，受制于目前钦州港航道及码头的通行条件限制，需要过驳为 10 万吨级及以下船舶后，再进港装卸，近年来钦州港原油过驳量（按年统计）如下所示：

2012-2019 钦州港进口原油过泊量（单位：万吨）



钦州泰港下属的钦州 30 万吨级油码头将通过输油管道直接供给原油至钦州石化产业园区，可以有效降低钦州石化产业园区的运输成本，降低海上过驳作业带来的溢油风险，是钦州石化产业园物资运输重要保障，能够满足临港工业发展的需要。

2、巩固防城港环北部湾港口群龙头港地位，满足防城港市打造万亿级冶金产业集群的需要

近年来，防城港已发展成为国家沿海主要港口和西南沿海第一大港，是我国大陆距离海上生命通道——马六甲海峡距离最近、物流成本最低的港口，是连接中国大陆资源丰富的大西南和经济活跃的东南亚地区的枢纽地带，区位优势明显。截至目前，防城港已和世界 100 多个国家和地区的 220 多个港口通航，海运网络覆盖全球。

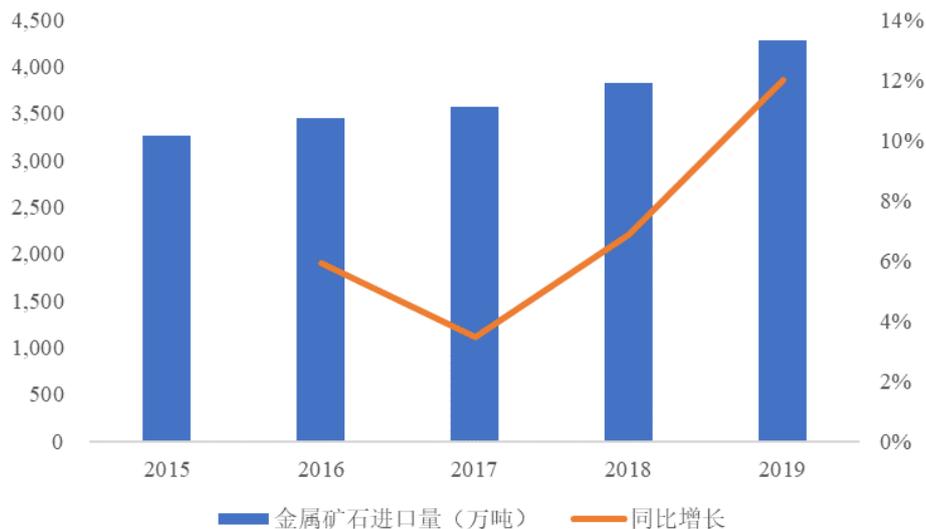
在国家西部大开发实施战略中，能源、冶金和造纸等产业是广西及西南地区未来重点发展的产业之一。目前，大部分广西及西南地区煤炭、矿石、焦炭的进口和外贸物资的调出是通过防城港完成的，随着腹地能源和冶金等生产基地的建设，各类大宗原材料的港口运输需求将快速增长，必然要求防城港提高通过能力以保证物资运输的畅通。

防城港市重点聚焦发展冶金及有色金属、能源、粮食加工、跨境、产品深加工等产业，打造北部湾基础金属材料产业集聚群。尤其是重点打造冶金及有色金属等优势产业集群，推动钢铜铝工业高质量发展，形成万亿级冶金产业集群。

防城港经济技术开发区主动融入国家“一带一路”战略，积极引导临港产业集聚，打造“向海园区”，培育了冶金、粮油等一批“大进大出”的龙头产业，形成全方位开放发展新格局。目前入园及投产企业不断增加，对原材料进口通道的需求日益凸显。对于大型冶炼企业，高效、经济、安全的原材料进口通道是确保正常运转的根本保障。

近年来，防城港的金属矿石进口量逐年增长，从 2015 年的 3,259.30 万吨增长至 2019 年的 4,276 万吨，具体如下所示：

2015-2019 防城港进口金属矿石量（单位：万吨）



防城港渔湾港区 401 号泊位工程为 20 万吨级大型专业化散货码头，契合大型冶炼企业原材料进口需求，建成后能够服务于防城港经济技术开发区企业，解决企业生产后顾之忧，满足防城港市打造万亿级冶金产业集群的需要。

（四）收购钦州泰港，是申请人提升自身经营规模、实现港口协同和跨越式发展的需要

船舶大型化已成为全球航运业发展的主要趋势，集装箱船已从 1996 年的 5,000 标箱发展到目前的 2.40 万标箱。船舶吨位越大，对港口码头尺度、仓储容

量、航道水深与集疏运能力等条件的要求越高，为适应全球船舶大型化的发展趋势，我国港口码头泊位亦不断朝大型化发展。2019年，我国港口万吨级及以上泊位较2018年增加76个、至2,520个，维持增长态势，占我国港口生产用码头泊位数量的比重上升至11.01%。随着运输船舶大型化趋势的不断加快，国内外港口纷纷建设大型专业化码头和深水航道，竞争区域性出海通道和主枢纽港地位，港口竞争日趋激烈。

钦州泰港拥有钦州30万吨级油码头及防城港渔漓港区401号泊位两个高等级泊位。钦州30万吨级油码头是目前钦州地区规模最大的油码头，建设工程及设备安装已初步完成，将尽快组织竣工验收并投入使用，以配套钦州石化产业园的经营发展。渔漓港区401号泊位目前尚在建设过程中，其建成后将连同已经投入运营的防城港20万吨级散货码头（渔漓港区400号泊位）以及渔漓港区402号泊位，形成3个20万吨级规模的散货泊位群，作为防城港乃至整个广西北部湾地区最大规模的散货码头，对于进一步巩固防城港作为西部地区对外贸易出海主通道和环北部湾港口群龙头港地位具有重大意义。

北部湾港收购钦州泰港100%股权，有利于公司进一步提升生产规模，也有利于公司钦北防三地港口群的平台整合、统筹建设以及集约化经营管理。同时，本次收购的泊位资产及新建泊位资产与上市公司原有泊位间将形成良好的协同效应，有利于增强上市公司的未来的经营实力，实现上市公司整体业务规模的稳步提升。

（五）本次收购不存在变相输送利益的情形

本次收购以具有证券业务资格的资产评估机构出具的以2020年3月31日为基准日的评估报告结果为参考依据，最终交易价格以标的资产评估价值加上评估基准日后实际缴纳的标的公司注册资本金额为基础确定。

根据立信出具的《北部湾港股份有限公司拟进行股权收购所涉及的广西钦州保税港区泰港石化码头有限公司股东全部权益价值资产评估报告》（信资评报字〔2020〕第C0009号），钦州泰港100%股权评估价值为75,685.28万元。钦州泰港实际缴纳的注册资本金为100万元，故本次收购价格为75,785.28万元。

本次拟交易标的资产以评估值作为定价的基础，交易价格公平、合理，不存在变相输送利益的情形，不会损害公司及广大中小股东利益。

二、截至目前股权收购工作进展及预计完成时间，收购价款支付情况及支付安排，完成收购是否存在风险或障碍

截至本回复出具之日，转让双方已签署相关股权收购转让协议，股权交割及款项支付均需本次可转债事项获得证监会等有权部门审核批准后方可实施。

2020年7月27日，公司已与北港集团签署了《支付现金购买广西钦州保税港区泰港石化码头有限公司100%股权协议》，对协议生效条件、股权交割及价款支付等进行了明确约定，具体如下：

（一）协议生效条件

协议中约定，协议自双方法定代表人或其授权代表签署并加盖各自公章之日起成立，自下述条件全部满足之日起生效：1）本次公开发行可转换公司债券事项及本协议已获得受让方董事会、股东大会的批准；2）本次公开发行可转换公司债券事项已获得相关国有资产监督管理部门或其授权机构的批准（如适用）；3）本次公开发行可转换公司债券事项已获得中国证监会的核准并成功发行，北部湾港已收到本次发行的募集资金；4）本次交易已获得其他政府部门同意、批准、核准（如适用）以及其他一切必要的批准、同意，且应完全有效。

（二）股权交割、过户时间安排

协议双方同意于本协议生效之日起20个工作日内或双方另行约定的其他日期进行交割，双方应于交割日签署根据钦州泰港的组织文件和有关法律规定办理标的资产过户至受让方所需的全部文件。

（三）收购价款支付安排

协议约定支付方式为受让方以现金方式支付标的股权的对价。支付价款来源为受让方公开发行可转换公司债券募集资金扣除发行费用后部分资金用于购买标的股权。若受让方公开发行可转换公司债券募集资金净额少于标的股权的转让价格，则募集资金不足部分由受让方以自有资金或通过其他融资方式解决。

支付时间为自股权交割完成之日起 20 个工作日内，受让方一次性将股权收购款汇入转让方指定银行账户。

（四）本次收购不存在风险或障碍

本次收购标的钦州泰港为北港集团全资控股的公司，不存在其他股东，不涉及其他股东放弃优先购买权的情况。截至本回复出具日，钦州泰港的股权清晰，不存在对外担保情况，也不存在抵押、质押及其他限制性权属转移的情况，也不涉及诉讼、仲裁事项或查封、冻结等司法措施。

综上，本次收购的股权受让协议已明确约定，协议需获得双方内部决策程序通过、国资委及证监会审核通过后方可生效，并对股权交割、价款支付等都进行了合规且可操作的约定，本次收购不存在风险或障碍。

三、钦州泰港预计投入运营时间、预计货物吞吐量及单价情况、预期效益及实现方式

（一）钦州泰港预计投入运营时间

钦州泰港拥有 1 个 30 万吨级油码头泊位和 1 个 20 万吨级专业散货泊位，分别位于钦州港与防城港，截至本回复出具日，上述泊位均处于在建状态，具体情况如下：

1、30 万吨级油码头泊位

30 万吨级油码头位于钦州港三墩作业区南侧约 3km 的海域，建设完成后将为钦州石化产业园区提供原油接卸服务，以满足钦州石化产业园区临港工业发展的需要。

截至本回复出具之日，30 万吨级油码头已完成码头水工工程与设备安装，将尽快组织竣工验收，预计将于 2021 年 6 月投入运营。

2、20 万吨级散货泊位（防城港渔漓港区 401 号泊位）

防城港渔漓港区 401 号泊位位于防城港渔漓港区，契合大型冶炼企业原材料进口需求，建设完成后将服务于防城港经济技术开发区企业，满足防城港市打造万亿级冶金产业集群的需要。

截至本回复出具之日，401号泊位一期码头水工工程已完成交工验收，后方陆域也已开工建设，预计将于2022年底完成竣工验收并投入运营。

（二）预计货物吞吐量及单价情况

1、30万吨级油码头泊位

30万吨级油码头目前尚未建成投产，其投产前尚需取得港口经营许可证、港口危险货物作业附证、港口设施保安符合证书、码头对外开放批复等，且尚未与客户签署结算单价协议，故其未来的经营情况存在一定不确定性。30万吨级码头泊位的预计货物吞吐量为每年1,000万吨，预计装卸业务不含税单价为21.98元/吨。具体测算过程及依据如下：

（1）货物吞吐量

根据项目定位，本项目将主要为中国石油天然气股份有限公司广西石化分公司（以下简称“中石油广西石化”）1,000万吨炼化项目提供原油接卸服务。中石油广西石化千万吨级炼厂是中国石油在南方的主要炼厂之一，目前中石油广西石化千万吨级炼厂的炼油能力已提升至1,000万吨/年。

海上进口原油多采用30万吨级油轮运输，目前北部湾港仅钦州港有中石油广西石化2个10万吨级原油码头泊位，泊位吨级低，无法接卸30万吨级油轮。因此受制于目前钦州港航道及码头的限制，2011年11月开始，钦州口岸开始原油海上过驳作业。原油海上过驳作业相比直接靠泊而言存在诸多不足，如受环境影响较大、作业效率低、成本较高、安全风险较高等。本项目建成后，原需进行海上过驳的大型油轮可直接通过30万吨油码头接卸，对接中石油广西石化项目。

结合钦州石化产业园的企业发展状况以及石化产业面临的发展态势，预计本项目年吞吐量为1,000万吨。

（2）预计单价

根据公司2019年对外发布的装卸公示价格，原油等散装液体由船到罐的装卸单价为23.30元/吨，预计本项目含税装卸单价为23.30元/吨，不含税单价为21.98元/吨。

2、20万吨级散货泊位（防城港渔漓港区 401 号泊位）

防城港渔漓港区 401 号泊位预计货物吞吐量为每年 850 万吨，预计装卸业务不含税单价为 21 元/吨。

具体测算过程及依据详见本回复“问题 8”之“五、募投项目相关效益测算依据、过程及谨慎合理性”之“（一）防城港渔漓港区 401 号泊位工程”。

（三）钦州泰港预期效益及实现方式

钦州泰港的预期效益主要来源于 30 万吨级油码头泊位和 20 万吨级散货泊位（即防城港渔漓港区 401 号泊位）的营运收入及利润。

1、30 万吨级油码头泊位

假设 30 万吨级油码头按计划于 2021 年 6 月投入运营，预计年吞吐量为 1,000 万吨，投产当年即可达产。达产后首个完整年度的营业收入为 21,981 万元，净利润为 9,818.31 万元。预期效益测算过程及依据如下：

（1）营业收入预测

依据前文对吞吐量和单价的预测，30 万吨级码头泊位的预计货物吞吐量为每年 1,000 万吨，预计不含税单价为 21.98 元/吨。

综上，30 万吨级油码头的预计年营业收入为 21,981 万元。

（2）成本与费用预测

成本与费用主要包括营业成本、管理费用、财务费用与所得税。

营业成本主要包括固定资产折旧和其他成本。

固定资产折旧按 2021 年 6 月底转固投入使用、2021 年 7 月开始折旧计算，转固金额按 152,823.67 万元估算，其中，水工栈桥等构筑物原值按 134,894.01 万元估算，按 40 年平均计提折旧，残值率 5%；设备原值按 17,929.66 万元估算，按 15 年平均计提折旧，残值率 5%。结合上述假设，预计钦州 30 万吨油码头年折旧金额为 4,339.28 万元。

其他成本主要包括生产人员工资、修理费、保险费、水电燃油费、疏浚维护

费与海域使用金等。本项目为专业油码头，与散杂货码头在运营管理与成本结构方面存在较大差异。根据本项目的具体情况及公司港口运营经验，预计码头配套生产人员 60 人，年均薪酬按 10 万元/人估算，生产人员工资合计 600 万元/年；修理费、报销费、水电燃油费、疏浚维护费与海域使用金等其他成本预计为每年营业收入的 2%。

②管理费用

管理费用包括管理人员工资与其他管理费用，码头预计配套管理人员 10 人，年均薪酬按 12 万元/人估算。其他管理费用按每年营业收入的 2% 估算。

③财务费用

财务费用主要为利息支出，目前 30 万吨级油码头项目贷款本金余额为 65,800 万元，年利率按 4.90% 计算，2021 年到期金额为 8,000 万元，余下金额分 9 年等额偿还；专项债本金余额为 3,000 万元，年利率为 3.97%，30 年到期后一次性偿还。

④所得税

根据 2020 年 4 月财政部、税务总局、国家发展改革委出台的《关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》（财政部公告 2020 年第 23 号），自 2021 年 1 月 1 日至 2030 年 12 月 31 日，对设在西部地区的鼓励类产业企业继续减按 15% 的税率征收企业所得税。出于谨慎性考虑，该项目所得税税率仍以 25% 测算。

基于以上营业收入与相关成本费用的预测结果，预测本项目利润如下表所示：

单位：万元

项目	2021年7月-12月	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年-2049年	2050年	2051年及以后稳定年度
营业收入	10,991.00	21,981.00	21,981.00	21,981.00	21,981.00	21,981.00	21,981.00	21,981.00	21,981.00	21,981.00	21,981.00	21,981.00	21,981.00
营业成本	2,689.00	5,379.00	5,379.00	5,379.00	5,379.00	5,379.00	5,379.00	5,379.00	5,379.00	5,379.00	5,379.00	5,379.00	5,379.00
管理费用	279.82	559.62	559.62	559.62	559.62	559.62	559.62	559.62	559.62	559.62	559.62	559.62	559.62
财务费用	3,343.30	2,951.30	2,636.61	2,321.92	2,007.23	1,692.54	1,377.86	1,063.17	748.48	433.79	119.10	3.31	-
营业利润	4,678.88	13,091.08	13,405.77	13,720.46	14,035.15	14,349.84	14,664.52	14,979.21	15,293.90	15,608.59	15,923.28	16,039.07	16,042.38
所得税费用	1,169.72	3,272.77	3,351.44	3,430.11	3,508.79	3,587.46	3,666.13	3,744.80	3,823.48	3,902.15	3,980.82	4,009.77	4,010.60
净利润	3,509.16	9,818.31	10,054.33	10,290.34	10,526.36	10,762.38	10,998.39	11,234.41	11,470.43	11,706.44	11,942.46	12,029.30	12,031.79

2、20万吨级散货泊位（防城港渔漓港区401号泊位）

防城港渔漓港区401号泊位项目建设期2.5年，预计投入运营后第3年完全达产，完全达产当年的营业收入为17,850万元，净利润为4,942万元。测算过程详见本回复“问题8”之“五、募投项目相关效益测算依据、过程及谨慎合理性”之“（一）防城港渔漓港区401号泊位工程”。

若30万吨油码头于2021年6月投产，则2022年将是其达产后的首个完整会计年度；而防城港渔漓港区401号泊位预计将于2022年底投产、2025年完全达产。综上所述，预计2025年钦州泰港营业收入将达到39,831.00万元，净利润为15,468.36万元。

四、本次收购的评估方法及是否存在业绩承诺

本次收购不存在业绩承诺。

根据2020年6月发布的《再融资监管问答》，若资产出让方为控股股东、实际控制人或其控制的关联方，且本次收购以资产未来收益作为估值参考依据的，资产出让方应出具业绩承诺，并说明履约保障措施。因本次收购中钦州泰港的股权价值采用资产基础法评估，且以资产基础法评估结果作为定价基础，本次收购未设置业绩承诺符合相关监管要求。

五、本次收购评估是否采用其他方法，是否符合《会计监管风险提示第5号》中评估方法选择的相关要求

根据《资产评估执业准则——企业价值》（中评协〔2018〕38号）、《资产评估准则——资产评估方法》（中评协〔2019〕35号），企业价值评估方法有收益法、市场法、成本法（资产基础法），应根据评估目的、评估对象、价值类型、资料收集等情况，分析三种基本方法的适用性，选择评估方法。

（一）收益法

适用收益法的前提条件如下：（1）评估对象的未来收益可以合理预期并用货币计量；（2）预期收益所对应的风险能够度量；（3）收益期限能够确定或者合理预期。

截至评估报告出具之日，钦州 30 万吨级油码头主要单项工程（栈桥、水工）已验收，尚未进行整体竣工验收，后续要达到可运营条件还需取得港口经营许可证、港口危险货物作业附证，港口设施保安符合证书、码头对外开放批复等。30 万吨级油码头将主要配套于中石油广西石化炼厂，截至评估报告出具之日 30 万吨级油码头至中石油广西石化炼厂间的管线尚未接通，钦州泰港与中石油广西石化炼厂的结算单价协议亦未签订。防城港渔漓港区 401 号泊位尚处于水工施工阶段，其他工程尚未开工建设，码头建成时间及证照获取等方面尚具有较大不确定性。综上，钦州 30 万吨级油码头、防城港渔漓港区 401 号泊位的预期收益及收益期限等无法预期，不具备收益法的适用条件。

（二）市场法

适用市场法的前提条件如下：（1）评估对象的可比参照物具有公开的市场以及活跃的交易；（2）有关交易的必要信息可以获得。选择可比参照物的原则如下：（1）选择在交易市场方面与评估对象相同或可比的参照物；（2）选择适当数量的与评估对象相同或者可比的参照物；（3）选择与评估对象在价值影响因素方面相同或相似的参照物；（4）选择交易时间与评估基准日接近的参照物；（5）选择交易类型与评估目的相适合的参照物；（6）选择正常或者可以修正为正常交易价格的参照物。

截至评估报告出具之日，钦州泰港 30 万吨级油码头虽接近完工，但尚未取得相关经营证照；防城港渔漓港区 401 号泊位目前尚处于水工施工阶段。在公开市场上要找寻与钦州泰港公司资产类型、规模类似且时间相近的参照物尤为困难，不具备市场法的适用条件。

（三）成本法（资产基础法）

适用成本法（资产基础法）的前提条件如下：（1）评估对象能够正常使用或者在用；（2）评估对象能够通过重置途径获得；（3）评估对象的重置成本以及相关贬值能够合理估算。

钦州泰港主要资产为在建工程（含工程类资产、设备类资产及海域使用权等），可模拟现时情况重建而获得其重置成本，具备成本法（资产基础法）的适

用条件。

综上所述，本次评估仅采用资产基础法进行评估，是由评估标的自身原因所引致，不存在可以采用两种或两种以上方法而只采用一种方法的情形，符合《会计监督风险提示第 5 号——上市公司股权交易资产评估》中评估方法选择的相关要求。涉及上述评估方法选择的相关内容也已在评估报告“七、评估方法”中进行论述。

六、被收购企业不存在不可识别评估的账外资产或负债

钦州泰港设立于 2020 年 3 月 30 日。根据《广西北部湾国际港务集团有限公司董事会决议》（桂港董字[2020]9-1 号）、《广西北部湾国际港务集团有限公司董事会决议》（桂港董字[2020]17-2 号），北港集团同意将钦州 30 万吨级油码头、防城港渔漓港区 401 号泊位相关资产、负债及对应业务无偿划转至钦州泰港。

因此，钦州泰港的全部资产及负债均为无偿划转而来，包括钦州 30 万吨级油码头和防城港渔漓港区 401 泊位相关的工程资产、涉及的海域使用权、应付的工程款、专项借款等。针对划转范围，大信会计师事务所（特殊普通合伙）广西分所出具了《关于钦州港 30 万吨级码头工程无偿划转专项审计报告》（大信桂专审字[2020]第 00045 号）、《关于防城港渔漓港区第四作业区 401 号泊位工程无偿划转专项审计报告》（大信桂专审字[2020]第 00139 号）。钦州泰港不存在不可识别的账外资产或负债。

七、资产基础法下流动资产评估减值的原因及合理性，是否存在经济性贬值

（一）流动资产评估减值的原因及合理性

钦州泰港评估中流动资产评估减值 724.66 万元，全部为预付账款的减值。钦州泰港的预付账款账面金额 724.66 万元，主要为 30 万吨级油码头工程的勘察设计费、可行性研究费、环境影响评价费等工程前期费用及海域使用权出让金等。

预付款项中的钦州 30 万吨级油码头工程的勘察设计费、可行性研究费、环境影响评价费等前期费用，在在建工程的 30 万吨级油码头工程前期费用计算中

已包含；海域使用权支付的出让金、服务等，在在建工程的海域使用权计算中已包含，因此在预付款项科目不再重复计算。

综上，预付账款的评估价值已包含于其对应的资产评估结果中，不需在预付账款中重复进行评估。

（二）不存在经济性贬值

经济性贬值一般体现为生产的产品滞销、资产利用率不足、市场需求下降等外部因素造成的资产价值损失。

钦州 30 万吨级油码头主体工程已完工。从市场需求看，30 万吨油码头所配套的钦州中石油广西石化 1,000 万吨/年炼化项目已于 2010 年 9 月建成投产，目前其进口原油输送主要采用 30 万吨船舶运输。由于 30 万吨级油码头尚未投入使用，中石油广西石化炼化厂的原油进口主要靠 30 万吨级油轮海上原油过驳为 10 万吨级及以下船舶后，再进港装卸。过驳作业效率低、风险大、费用高。

钦州泰港 30 万吨级油码头建成投产后可降低海上过驳作业带来的溢油风险，同时可大幅降低原油输送成本，未来市场需求充足，不存在经济性贬值。

防城港渔湾港区 401 号泊位尚在水工施工阶段，从其距离临近、规模类似的 400 号、402 号泊位运营情况上看，上述两泊位目前装卸作业饱和、经营情况良好。400 号泊位设计通过能力为 1,000 万吨，2019 年度实际吞吐量已突破 1,300 万吨，402 号泊位设计通过能力为 524 万吨，2019 年度实际吞吐量已突破 900 万吨。上述情况也侧面印证了 401 号泊位未来市场需求充足，不存在经济性贬值。

八、评估参数设计及评估结果选取是否合规合理

钦州泰港主要资产为 30 万吨级油码头工程和防城港渔湾港区 401 号泊位工程，在资产负债表上体现为在建工程，账面值包含了水工工程、设备投资、清淤工程、待摊费用、贷款利息以及海域使用金等。截至 2020 年 3 月末，该科目余额占资产总额比重超过 99%，相关评估参数主要涉及该科目。

本次对在建工程的评估分为工程类资产和海域使用权两大模块进行：

（一）工程类资产

工程类资产，如水工工程、清淤工程等，相关待摊投资（前期费用、管理费等）、贷款利息系跟随工程一并发生的，涵括在工程类资产中评估，其中前期费用、管理费按造价总金额为基数计算相关费率后测算，贷款利息根据客观工期、贷款利率及工程形象进度进行测算。以 30 万吨级油码头水工工程评估示例如下：

水工工程形象进度：100.00%

付款比例：90.00%

账面价值：938,505,025.33 元

包含内容：钦州港石油减载平台（钦州 30 万吨级油码头）水工工程、钦州码头接岸工程主体工程（钦州 30 万吨级油码头栈桥工程）

1、工程成本计算

水工工程包括钦州港石油减载平台（钦州 30 万吨级油码头）水工工程、钦州码头接岸工程主体工程（钦州 30 万吨级油码头栈桥工程），其中钦州港石油减载平台（钦州 30 万吨级油码头）水工工程合同签订于 2015 年 7 月，合同专用条款中约定价格清单中的各项单价均为综合单价，包括施工设备及调遣、劳务、管理、材料、安装、维护、保险、利润、税金、物价上涨等政策性文件规定及合同工程包含的所有风险、责任等应有费用，目前已确认在建工程金额 548,365,577.29 元，未结算，已于 2018 年 12 月交工验收；钦州码头接岸工程主体工程（钦州 30 万吨级油码头栈桥工程）合同签订于 2010 年 8 月，合同方式为包干单价，已包括施工设备及调遣、劳务、管理、材料、材料损耗、运输、安装、维护、保险、利润、税金、预制场及临时设施费、物价上涨等政策性文件规定及合同工程包含的所有风险、责任等应有费用，目前已确认在建工程金额 390,139,448.04 元，未结算，已于 2018 年 12 月交工验收。

按照拟定的评估方法，先将水工工程确认的工程成本按建筑安装工程投资价格指数（广西分年度）进行调整后得出调整后的工程成本，相关价格指数如下表：

指标	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
建筑安装工程 固定资产投资 价格指数	102.45	106.30	106.20	99.40	98.00	102.20	99.90	100.80	108.70	103.80

(上年=100)										
----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

数据来源：国家统计局（数据库：分省年度数据）

根据上述指数，计算得出 2015 年度以及 2010 年度价格指数如下：

2015 年度价格指数=1.149626

2010 年度价格指数=1.260344

则水工工程调整后的工程成本如下：

调整后的工程成本 = $548,365,577.29 \times 1.149626 + 390,139,448.04 \times 1.260344 = 630,415,325.16 + 491,709,912.50 = 1,122,125,237.66$ 元

2、前期及其他费用的测算

前期及其他费用包括可行性研究报告、勘察设计费、招标代理服务费、环境影响咨询费、工程建设监理费等，根据相关取费依据，按目前 30 万吨级油码头投入约 15 亿造价计算，前期及其他费用率如下表：

序号	费用名称	取费基数	取费标准 (按造价%)	取费依据
1	可行性研究报告	建安工程造价	0.04%	桂价费[2015]32 号
2	环境影响咨询费	建安工程造价	0.03%	桂价费[2015]32 号
3	勘察设计费	建安工程造价	2.28%	桂价费[2015]32 号
4	招标代理服务费	建安工程造价	0.05%	桂价费[2015]32 号
5	工程建设监理费	建安工程造价	1.41%	桂价费[2015]32 号
合计			3.81%	

前期及其他费用 = $630,415,325.16 \times 3.81\% + 491,709,912.50 \times 3.81\%$
 $= 24,018,823.89 + 18,734,147.67$
 $= 42,752,971.56$ 元

3、管理费用的测算

管理费用为建设单位为组织和管理评估对象的建设活动的必要支出。参照财建（2016）504 号文规定按目前 30 万吨级油码头投入约 15 亿造价计算，本次确定管理费费率为 0.76%。

$$\begin{aligned}
\text{管理费用} &= (630,415,325.16+24,018,823.89) \times 0.76\% \\
&+ (491,709,912.50+18,734,147.67) \times 0.76\% \\
&= 4,973,699.53+3,879,374.86 \\
&= 8,853,074.39 \text{ 元}
\end{aligned}$$

4、资金成本的测算

该项目形象进度为 100%，参考可研报告设计建设工期为 3 年，考虑前期报建及后续竣工验收等因素，考虑整个项目的客观工期为 4 年，参照全国银行间同业拆借中心发布的贷款市场报价利率（LPR）5 年期利率 4.75%，工程成本及管理费用按均匀投入考虑，前期费用按一次性投入考虑，则资金成本测算如下：

$$\begin{aligned}
\text{资金成本} &= (1,122,125,237.66+8,853,074.39) \times [(1+4.75\%)^{4/2}-1] \times 100.00\% \\
&+ 42,752,971.56 \times [(1+4.75\%)^4-1] \times 100.00\% \\
&= 118,715,087.71 \text{ 元}
\end{aligned}$$

综合上述各项，得出 30 万吨级油码头水工工程评估值为 1,292,446,371.32 元。

（二）海域使用权

对于该类资产分以下两种情形：

1、按年缴纳海域使用金的海域使用权

对于按年缴纳海域使用金的海域使用权（如港池），每缴纳一年的海域使用金，即取得海域一年的使用权益，其价值体现在产权人有权利正常缴纳剩余年期的海域使用金并以此获得使用带来的收益。因此，对于该类型海域使用权价值，可将使用该海域取得的投资利润进行年金化计算。基本公式如下：

$$P = \frac{A}{r} \times K$$

式中：P——海域价格；

A——投资利润；

r——海域还原利率；

K——海域使用年限修正系数；

其中： $K = 1 - 1 / (1 + r)^m$

m——海域剩余使用年限。

2、一次性缴纳海域使用金的填海造地类型的海域使用权

对于一次性缴纳海域使用金的填海造地类型的海域使用权（如填海造地），参照海域评估技术指引规定进行测算，相关公式如下：

海域使用权价值=（海域取得费+海域开发费+税费+海域开发利息+海域开发利润）×海域使用年期修正系数

在建工程的相关评估参数均基本有公开数据作为支持，如价格指数、前期费用及管理费用的取费依据、贷款利率、海域使用金的缴费标准、相关税费、投资利润率以及还原利率等。

综上，本次钦州泰港的评估参数设计均具备合理和充分的依据，由此得出的资产基础法评估结果合规合理。

九、结合申请人历史收购及同行同比收购情况分析说明本次收购定价的合理性

公司本次收购钦州泰港 100% 股权的交易价格以独立资产评估机构出具的评估结果为参考依据，最终的交易价格以上述标的资产评估价值加上评估基准日后实际缴纳的标的公司注册资本金额为基础确定。

根据立信出具的《北部湾港股份有限公司拟进行股权收购所涉及的广西钦州保税港区泰港石化码头有限公司股东全部权益价值资产评估报告》（信资评报字〔2020〕第 C0009 号），立信对截至 2020 年 3 月 31 日钦州泰港的股东全部权益价值进行了评估，并以资产基础法为最终评估方法。资产评估结果汇总表如下：

单位：万元

项目	账面价值	评估价值	增减值	增减率(%)
	A	B	C=B-A	D=C/A*100%
流动资产	1,035.83	311.17	-724.66	-69.96
非流动资产	156,903.36	163,832.99	6,929.63	4.42
其中：在建工程	156,903.36	163,832.99	6,929.63	4.42
资产总额	157,939.19	164,144.16	6,204.97	3.93
流动负债	25,368.88	25,368.88	-	-
非流动负债	63,090.00	63,090.00	-	-
负债总额	88,458.88	88,458.88	-	-
所有者权益	69,480.31	75,685.28	6,204.97	8.93

公司 2015 非公开发行项目、2018 年发行股份购买资产并募集配套资金项目及报告期内公司进行的港口标的类收购项目，评估具体情况如下：

单位：万元

评估标的	评估方法	选取评估方法	经审计的净资产	评估结果	增值率
防城港兴港码头有限公司 100%股权价值	资产基础法	资产基础法	21,507.48	54,177.60	151.90%
钦州兴港码头有限公司 100%股权价值	资产基础法	资产基础法	9,788.30	13,941.61	42.43%
北海兴港码头有限公司 100%股权价值	资产基础法	资产基础法	45,145.47	68,752.74	52.29%
防城港胜港码头有限公司股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	28,235.04	143,146.00	406.98%
	资产基础法	资产基础法	25,359.67	141,044.27	456.18%
广西钦州保税港区盛港码头有限公司股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	4,951.06	30,036.27	506.66%
	资产基础法	资产基础法	4,537.55	27,850.31	513.77%
北海港兴码头经营有限公司股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	19,814.25	25,532.68	28.86%
	资产基础法	资产基础法	19,732.97	26,345.92	33.51%
爱凯尔（贵港）港务有限公司股东全部权益价值	资产基础法、收益法	资产基础法	10,324.72	14,849.76	43.83%
爱凯尔（贵港）中转港有限公司股东全部权益价值	资产基础法、收益法	资产基础法	11,916.38	22,365.01	87.68%

广西贵港爱凯尔集装箱港务有限公司股东全部权益价值	资产基础法、收益法	资产基础法	-754.08	11,165.18	1580.64%
广西北部湾外轮理货有限公司股东全部权益价值	资产基础法、收益法	收益法	1,103.60	4,590.05	315.92%
北部湾港贵港中转码头有限公司股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	8,304.27	12,639.84	152.21%
云约江公司股东全部权益价值	资产基础法、收益法	收益法	10,495.22	15,574.21	48.39%
宏港码头公司股东全部权益价值	资产基础法、收益法	资产基础法	25,439.24	35,230.84	38.49%
雄港公司股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	14,221.32	19,838.83	39.50%
北海宏港码头有限公司股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	1,431.84	18,675.15	1204.28%
广西钦州国际集装箱码头有限公司股东全部权益价值	资产基础法、收益法	资产基础法	72,955.73	97,265.71	33.32%
泰港石化码头的股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	69,480.31	75,685.28	8.93%
北集司股东全部权益价值	资产基础法、收益法	资产基础法	146,132.60	171,877.32	17.62%
贵港码头公司股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	9,828.25	14,102.90	43.39%
贵港集装箱公司股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	2,858.89	11,198.38	291.70%
中转码头公司股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	8,080.63	20,015.81	147.70%

注：公司 2018 年发行股份购买资产项目中对防城港胜港码头有限公司、广西钦州保税港区盛港码头有限公司和北海港兴码头经营有限公司的评估均为两次，基准日分别为 2016 年 12 月 31 日、2016 年 4 月 30 日，在上表中以两行分别列示。

港口类上市公司在报告期内发生的可比收购（港口类标的公司股权评估）情况具体如下：

单位：万元

证券代码	证券简称	评估标的	评估方法	选取评估方法	经审计的净资产	评估结果	增值率
001872	招商港口	湛江港（集团）股份有限公司的股东全部权益价值	资产基础法、收益法	资产基础法	485,101.30	750,668.78	54.74%

600717	天津港	天津港第二港埠有限公司的股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	83,558.20	104,154.22	24.65%
		天津东方海陆集装箱码头有限公司的股东全部权益价值	资产基础法、收益法	资产基础法	38,078.70	42,006.27	10.31%
		天津五洲国际集装箱码头有限公司的股东全部权益价值	资产基础法、收益法	资产基础法	128,740.94	146,682.78	13.94%
601000	唐山港	唐山港国际集装箱码头有限公司的股东全部权益价值	资产基础法、收益法	资产基础法	37,540.45	41,630.07	10.89%
601008	连云港	江苏灌河国际港务有限公司72.46%股权价值	资产基础法、收益法	资产基础法	10,329.29	12,902.56	24.91%
601228	广州港	广州东江口码头有限公司的股东全部权益价值	资产基础法、收益法	资产基础法	4,349.20	9,943.20	128.62%
000905	厦门港务	厦门港务集团石湖山码头有限公司的股东全部权益价值	资产基础法、收益法	资产基础法	67,920.69	153,058.57	125.35%
		厦门港务海亿码头有限公司的股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	28,222.23	52,182.41	84.90%
		厦门港务海宇码头有限公司的股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	75,261.50	93,148.87	23.77%
		厦门港务集团石湖山码头有限公司的股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	69,156.96	152,989.02	121.22%
		厦门海鸿石化码头有限公司的股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	21,129.33	31,753.61	50.28%
		厦门海隆码头有限公司的股东全部权益价值	资产基础法	资产基础法	78,320.58	120,873.71	54.33%

经对比，公司在2015年非公开发行项目、2018年发行股份购买资产并募集配套资金项目中均仅采用资产基础法评估且选择资产基础法评估结果为定价基础；公司报告期内所作的港口类标的评估也主要采用资产基础法评估，或选择资产基础法的评估结果；报告期内港口类上市公司所作的港口类标的股权评估均采用资产基础法评估结果。从增值率来看，本次钦州泰港的评估增值仅8.93%，较公司历史收购及同行可比收购评估的增值率而言较低，收购定价合理，有利于保护上市公司及中小股东利益。

十、保荐机构及评估机构核查意见

（一）核查过程

保荐机构及评估机构核查过程如下：

1、与发行人管理层及业务部门进行访谈，了解本次收购的背景及合理性；

2、对钦州泰港所属泊位进行现场走访，了解目前建设情况及未来业务发展情况；

3、取得并查阅发行人与北港集团签署的《股权转让协议》，了解价款支付、股权交割等相关安排；

4、取得并查阅本次评估报告，查阅《资产评估执业准则——企业价值》（中评协〔2018〕38号）、《资产评估准则——资产评估方法》（中评协〔2019〕35号）等相关规定；

5、取得并查阅发行人报告期内相关评估报告；

6、查询同行业上市公司报告期内所进行的港口类标的公司股权评估报告。

（二）核查意见

经核查，保荐机构、评估机构认为：

1、本次收购是发行人控股股东履行避免同业竞争承诺的重要举措，也源于发行人适应区域经济发展要求，增强未来经营实力的客观需要，收购有利于实现发行人整体业务规模的稳步提升；

2、本次收购定价以评估结果为基础，评估参数的选择、评估过程及评估结果均合规合理，不存在通过本次收购变相输送利益的情形；

3、本次收购的股权转让协议需待本次可转债项目经核准后正式生效，股权转让协议中已对股权交割、价款支付等条款进行了较为合理的约定；

4、本次收购标的钦州泰港为北港集团全资控股的公司，不存在其他股东，不涉及其他股东放弃优先购买权的情况。截至本回复出具日，钦州泰港的股权清晰，不存在对外担保情况，也不存在抵押、质押及其他限制性权属转移的情况，也不涉及诉讼、仲裁事项或查封、冻结等司法措施。本次收购不存在风险或障碍；

5、钦州泰港未来收入及利润来源于30万吨级油码头和防城港渔漓港区401号泊位的运营，经合理预测其未来收益情况良好；

6、本次收购以资产基础法进行评估并作为定价依据，不存在业绩承诺；

7、本次评估仅采用资产基础法进行评估，是由评估标的自身原因所引致，不存在可以采用两种或两种以上方法而只采用一种方法的情形，符合《会计监督风险提示第5号——上市公司股权交易资产评估》中评估方法选择的相关要求；

8、钦州泰港不存在不可识别评估的账外资产或负债，本次收购评估中流动资产减值是源于预付款项科目下相关资产已在在建工程中评估，不再在预付款项科目中重复评估；

9、可合理预测本次收购资产未来盈利情况良好，不存在经济性贬值；

10、钦州泰港评估参数设计及评估结果选取合规合理；

11、经对比发行人历史收购情况、报告期内发行人港口类标的评估情况及同行同比收购评估情况，发行人本次收购评估定价合理、公允，不损害上市公司及中小股东利益。

问题 8：

申请人本次拟分别使用募集资金 5 亿元、17.42 亿元用于防城港渔漓港区 401 号泊位工程后续建设和钦州大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位工程。请申请人补充说明：（1）截至目前防城港渔漓港区 401 号泊位工程建设情况，未来建设及资金投入安排；（2）申请人本次泊位工程与前次募投的联系与区别，在前次募投项目相关泊位建设终止并变更募集资金投向的情况下本次募投再次用于泊位工程建设的必要性及合理性，本次募投项目是否亦存在终止变更风险；（3）相关效益测算依据及过程是否谨慎合理。请保荐机构和会计师发表核查意见。

【回复】

一、截至目前防城港渔漓港区 401 号泊位的建设情况、未来建设及资金投入安排

防城港渔漓港区 401 号泊位工程预计投资合计 126,650.50 万元，主要分两年投入，均为资本性支出，具体投资构成如下：

单位：万元

项目名称	金额	是否资本性支出
------	----	---------

工程费用	122,131.15	是
工程建设其他费用	4,519.35	是
合计	126,650.50	-

防城港渔湾港区 401 号泊位工程包括码头水工工程、围堤工程、陆域形成工程、土建工程与装卸工艺设备购置及安装工程等部分。项目工程费用具体构成如下所示：

单位：万元

序号	工程或费用项目名称	建筑工程费	设备购置费	安装工程费	合计
1	码头水工工程	13,988.89	-	-	13,988.89
2	围堤工程	17,242.23	-	-	17,242.23
3	陆域形成工程	16,597.50	-	-	16,597.50
4	地基处理工程	1,972.00	-	-	1,972.00
5	道路堆场工程	3,808.41	-	-	3,808.41
6	斗轮机基础工程	1,862.33	-	-	1,862.33
7	装卸工艺设备购置及安装工程	-	38,395.55	1,599.81	39,995.36
8	土建工程	13,250.25	-	1,091.66	14,341.91
9	供电工程	910.00	3,248.85	2,765.52	6,924.37
10	通信工程	70.80	190.80	58.67	320.27
11	控制工程	-	438.20	520.34	958.54
12	给排水及消防工程	1,452.25	161.90	527.05	2,141.20
13	环保工程	26.21	681.70	1,270.23	1,978.14
	合计	71,180.87	43,117.00	7,833.28	122,131.15

本项目建设期为 30 个月，具体实施进度安排如下：

阶段	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30
前期决策及设计	■															
码头水工及疏浚		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				
陆域形成及土建					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
设备安装调试														■	■	
竣工验收																■

截至本回复出具之日，401号泊位一期码头水工工程已完成交工验收，后方陆域工程完成变电所梁板浇筑、转运站地基回填、雨水调节池地梁钢筋绑扎、栈桥基础开挖等部分工程。本项目预计将于2022年底完成竣工验收并投入运营。

截至2020年12月31日，本项目在建工程账面余额为34,096.10万元，已支付金额为32,739.36万元。支付内容包括：码头水工工程共支付11,787.28万元，陆域形成工程共支付5,468.72万元，装卸工艺设备购置及安装工程共支付13,136.43万元，支付海域使用金1,408.49万元，支付勘察设计费、水电费等前期费用938.45万元。

二、申请人本次泊位工程与前次募投的联系与区别

申请人本次泊位工程具体包括防城港渔漓港区401号泊位后续建设及大榄坪南作业区9号、10号泊位建设。

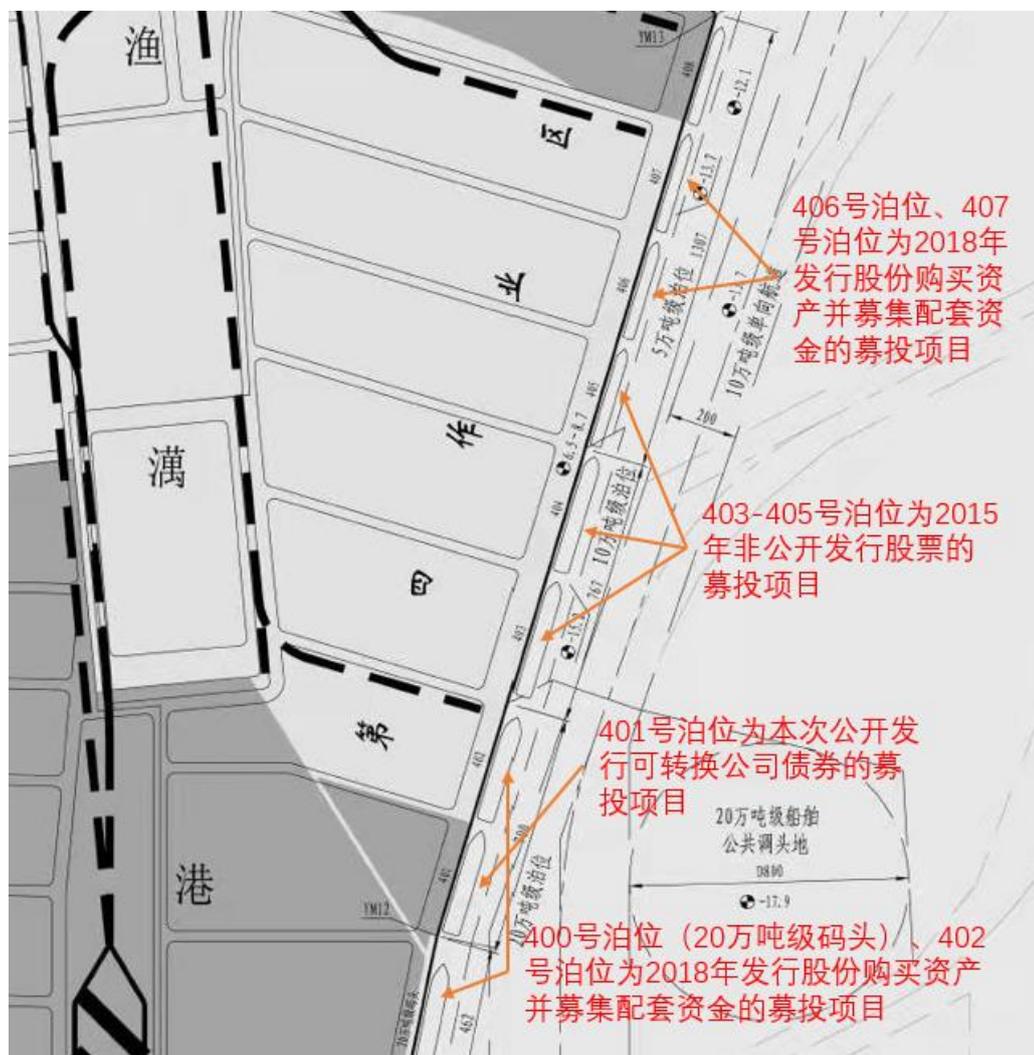
（一）防城港渔漓港区401号泊位与前次募投的联系与区别

本次募投项目中包含的防城港渔漓港区401号泊位与前次募投中涉及的403-405号泊位、20万吨码头（又名400号泊位）、402号泊位及406-407号泊位同属防城港渔漓港区第四作业区内沿海货运泊位，其中401号泊位与400号、402号均为20万吨级泊位，是防城港港区内目前规模最大的散货码头泊位。

2015年非公开发行股票募投项目中包括“现金购买防城兴港100%股权”项目，防城兴港持有防城港渔漓港区403-405号泊位，该项目使用募集资金55,177.60万元；该次募投项目中还包括“防城港403-405号泊位的后续建设”，该项目承诺使用募集资金22,000万元，实际投资金额为17,352.86万元，截至2019年12月31日，该项目已完工并结项。

2018年发行股份购买资产并募集配套资金项目中，公司通过发行股份购买了防城胜港100%股权，防城胜港持有防城港20万吨码头（又名400号泊位）、402号泊位及406、407号泊位；同时使用配募资金投入402号泊位、406-407号泊位的后续建设，承诺使用募集资金分别为8,837万元、14,106.44万元。截至2019年12月31日，上述两项目的完工进度分别为79.30%及71.83%。防城胜港2019年实现营业收入52,843.22万元，净利润20,496.33万元，达到业绩预期。

防城港渔漓港区 401 号泊位与 2015 年非公开发行股票募投项目中涉及的 403-405 号泊位、2018 年发行股份购买资产并募集配套资金项目中涉及的 20 万吨码头（又名 400 号泊位）、402 号泊位及 406-407 号泊位，地理位置关系如下图所示：



随着运输船舶大型化趋势的不断加快，国内外港口纷纷建设大型专业化码头和深水航道，竞争区域性出海通道和主枢纽港地位，港口竞争日趋激烈。渔漓港区 401 号泊位建成后，连同已经投入运营的防城港 20 万吨级散货码头（渔漓港区 400 号泊位）以及渔漓港区 402 号泊位，可形成具有 3 个 20 万吨级规模的散货泊位，作为防城港乃至整个广西北部湾地区最大规模的散货码头，对于进一步巩固防城港作为西部地区对外贸易出海主通道和环北部湾港口群龙头港地位具

有重大意义，也符合《西部陆海新通道总体规划》中提出的“防城港重点发展大宗散货和冷链集装箱运输”的相关港口定位要求。

（二）钦州大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位与前次募投的联系与区别

本次募投项目中涉及的钦州大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位建设项目与前次募投中涉及的大榄坪南作业区 5 号泊位、7 号-8 号泊位同属钦州大榄坪南作业区内沿海货运泊位。

2015 年非公开发行股票募投项目中包括“现金购买钦州兴港 100% 股权”项目，钦州兴港持有钦州大榄坪南作业区 5 号泊位，该项目使用募集资金 14,941.61 万元；该次募投项目中还包括“钦州大榄坪 5 号泊位的后续建设”，该项目承诺使用募集资金 6,100 万元，后因公司将大榄坪南作业区 5 号泊位用于合资公司北集司的出资，故变更募投项目为防城港粮食装卸专业化泊位改造三期工程，大榄坪南作业区 5 号泊位的后续建设由北集司继续承担。

2018 年发行股份购买资产并募集配套资金项目中，公司通过发行股份购买了钦州盛港，钦州盛港持有钦州大榄坪南作业区 7 号、8 号泊位；同时使用配募资金投入“钦州盛港相关泊位后续建设”，具体包括大榄坪南作业区 7 号-8 号泊位及勒沟 13 号-14 号泊位的后续建设，承诺使用募集资金分别为 52,621.54 万元。后因公司需将 7、8 号泊位及配套设施用于合资公司的出资，且勒沟 13 号-14 号泊位建设暂缓，公司决定终止上述募投项目的后续建设，7、8 号泊位的建设任务现由公司以自有资金投入、拟后续由合资公司承担。

钦州大榄坪南作业区 9、10 号泊位与 2015 年非公开发行股票募投项目中涉及的钦州大榄坪 5 号泊位、2018 年发行股份购买资产并募集配套资金项目中涉及的钦州大榄坪 7 号-8 号泊位、勒沟 13 号-14 号泊位，地理位置关系如下图所示：



加快钦州港“大榄坪南作业区自动化集装箱泊位”的建设，是公司完成《西部陆海新通道总体规划》中所提要求的重要举措。《规划》中提出要“提升北部湾港在全国沿海港口布局中的地位，打造西部陆海新通道国际门户。钦州港重点发展集装箱运输”，“积极推进钦州、洋浦等港口建设大型化、专业化、智能化集装箱泊位，提升集装箱运输服务能力”，同时，到 2020 年，广西北部湾港的集装箱吞吐量需达到 500 万标箱；到 2025 年，广西北部湾国际门户港的区域国际集装箱枢纽港地位初步确立，广西北部湾港的集装箱吞吐量需达到 1000 万标箱。

钦州港大榄坪南作业区自动化集装箱泊位包含于《规划》“港航设施重点项目”中，大榄坪南作业区 1 号-6 号泊位目前已整合于合资公司北集司中；7 号、8 号泊位拟后续投入合资公司、目前由公司自有资金投入建设；9 号、10 号由公司自行投入进行建设，建成后将与 1-8 号泊位一起，承担钦州港区集装箱运输服务的重要任务，有利于进一步提升北部湾港的集装箱吞吐量水平，以保证 2025 年可达成《规划》提出的相关工作目标。

三、前次募投项目中部分项目的终止仅为不再使用募集资金投入，项目建设仍在进行

前次募投中钦州大榄坪南作业区 5 号、7 号、8 号泊位终止的主要原因为，相关泊位被相继投入、或拟投入至合资公司，若使用募集资金继续投入，将可能导致投资决策方面的不便，故将相关募投项目变更。截至本回复出具日，5 号泊位主体工程已建成并投入使用，7 号、8 号泊位仍在正常建设当中。

（一）大榄坪南作业区 5 号泊位

钦州大榄坪南作业区 5 号码头泊位的后续建设是公司 2015 年非公开发行股票募集资金原计划投资的项目之一，原计划投入金额为 6,100 万元。

2015 年 6 月 10 日，公司与 PSA Guangxi Pte. Ltd.（中文名称为 PSA 广西私人有限公司，为新加坡 PSA 国际港务集团中国公司下属企业，以下简称为“PSA 广西公司”）、Pacific International Lines (Private) Limited.（中文名称为新加坡太平船务（私人）有限公司）签订《广西北部湾国际集装箱码头有限公司合资合同》与《广西北部湾国际码头管理有限公司合资合同》，一致同意在广西钦州市共同投资设立中外合资经营企业，即广西北部湾国际集装箱码头有限公司（以下简称为“北集司”）与广西北部湾国际码头管理有限公司。公司的全资子公司钦州市港口（集团）有限责任公司和钦州兴港码头有限公司作为出资股东，以包括钦州大榄坪南作业区 5 号码头泊位在内的钦州大榄坪南作业区 3 号-5 号泊位及配套设施实物资产出资，参与了北集司的成立。鉴于钦州大榄坪南作业区 5 号码头泊位已作价出资到合资公司，因此，该泊位的后续建设将由北集司负责投资。该事项已经公司第七届董事会第十一次会议、2015 年第一次临时股东大会审议通过，整体决策程序合法合规。

由于北集司内部投资计划需与其他股东达成原则一致后方可实施，若对 5 号泊位的投入仍使用募集资金，则可能带来投资决策方面的不便。

出于谨慎考虑，公司于 2017 年 9 月 14 日召开第七届董事会第四十一次会议，2017 年 9 月 29 日召开 2017 年第三次临时股东大会，审议通过了《关于变更部分募集资金用途的议案》，公司将原计划用于投资钦州兴港大榄坪南作业区 5 号

泊位后续建设部分募集资金 6,100 万元（占公司 2015 年非公开发行股票募集资金总额的 2.29%）变更投向至防城港粮食装卸专业化泊位改造三期工程项目，公司在大榄坪南作业区 5 号泊位先行投入的 2,680.06 万元募集资金将已全额退还至公司募集资金专项账户。截至本回复出具日，钦州大榄坪南作业区 5 号泊位主体工程已建成，并已投入使用。

（二）大榄坪南作业区 7、8 号泊位

《西部陆海新通道总体规划》中明确提出“到 2020 年广西北部湾港集装箱吞吐量需达到 500 万标箱；到 2025 年，广西北部湾国际门户港的区域国际集装箱枢纽港地位初步确立，广西北部湾港集装箱吞吐量达到 1000 万标箱”的目标。

为推动上述目标的尽早实现，保障集装箱在钦州的运输量，公司需进一步加大与船运公司的合作力度。公司前期已和中海码头、PSA 广西公司分别成立了广西钦州国际集装箱有限公司（以下简称“钦集司”）、北集司，两家合资公司成功合作开发了钦州大榄坪南作业区 1 号-2 号泊位和钦州大榄坪南作业区 3 号-6 号泊位，两个合作项目均已取得初步成果，公司的集装箱吞吐量也从 2007 年 26 万标箱发展到 2018 年的 308 万标箱。但在上述合作中存在一些不足，如上述泊位分属不同合资公司，导致存在一定程度的资源闲置，后期若由公司进行钦州大榄坪南作业区 7 号、8 号泊位的后续开发建设，则可能导致增加协调及生产调度成本等。

为进一步提高资源利用效率，充分调动各方积极性参与钦州集装箱枢纽港的建设，公司与中海码头、PSA 广西公司沟通后、拟对钦州大榄坪南作业区 1-8 号泊位码头展开深入整合，并将钦州大榄坪南作业区 1-8 号泊位整合至合资公司下，以促进公司集装箱量的跨越式增长，实现“千万标箱”的发展目标。

为达到上述目标，公司拟将所持有的钦集司、北集司股权及钦州盛港所持有的钦州大榄坪南作业区 7、8 号泊位及配套设施实物资产出资参与钦州大榄坪南作业区 1-8 号泊位的整合，整合完成后该部分泊位的后续建设将由合资公司负责，故需将原募投项目“钦州盛港相关泊位后续建设”中钦州大榄坪 7、8 号泊位后续建设相应终止。

此外，相比较于勒沟作业区而言，钦州大榄坪南作业区 5 号-8 号泊位规模更大，且仍可承担钦州港区部分散货装卸任务，钦州港区散货装卸能力也尚未达到饱和，公司经审慎决策拟暂缓钦州勒沟 13 号-14 号泊位后续建设项目，因此将导致该部分募集资金处于闲置状态，原募投项目“钦州盛港相关泊位后续建设”中钦州勒沟 13 号、14 号泊位后续建设也需相应终止。

公司于 2019 年 10 月 16 日召开第八届董事会第十五次会议，2019 年 11 月 1 日召开 2019 年第三次临时股东大会，审议通过了《关于变更部分募集资金用途暨关联交易的议案》，原计划用于钦州大榄坪南作业区 7 号、8 号泊位后续建设及钦州勒沟 13 号、14 号泊位后续建设部分募集资金 60,631.82 万元（占公司 2018 年配套募集资金总额的 37.43%）变更投向至购买防城雄港 100% 股权、购买北海宏港 100% 股权、购买钦州宏港有限公司 100% 股权项目。持续督导机构就相关事项进行了核查并出具了核查意见。截至 2019 年 12 月 31 日，该项目已累计投入募集资金 60,631.82 万元。

目前钦州港大榄坪南作业区 7 号、8 号泊位集装箱自动化改造工程仍在正常进行过程中，具体包括：土建改造部分基本完成；水工建筑物部分已完成 8 号泊位部分高压旋喷桩的施工；道路堆场部分完成割桩、桩芯钢筋笼安装、混凝土浇筑、轨道梁标准段钢筋绑扎等部分工程。因 7 号、8 号泊位尚未整合入合资公司，公司目前以自有资金进行建设投入。

四、本次募投项目的合理性及必要性，未来是否存在终止、变更风险

（一）本次募投项目的实施，是申请人助力西部大开发、落实国家关于西部陆海新通道总体规划的战略部署的需要

如前文所述，2019 年 8 月国家发改委根据《国务院关于西部陆海新通道总体规划的批复》（国函〔2019〕67 号）印发《西部陆海新通道总体规划》，要求把《规划》实施作为深化陆海双向开放、推进西部大开发形成新格局的重要举措，加快通道和物流设施建设，提升运输能力和物流发展质量效率，深化国际经济贸易合作，促进交通、物流、商贸、产业深度融合，为推动西部地区高质量发展、建设现代化经济体系提供有力支撑。

《规划》中明确提出，需“完善广西北部湾港功能。提升北部湾港在全国沿海港口布局中的地位，打造西部陆海新通道国际门户。钦州港重点发展集装箱运输，防城港重点发展大宗散货和冷链集装箱运输，北海港重点发展国际邮轮、商贸和清洁型物资运输”，并明确提出“到 2020 年广西北部湾港集装箱吞吐量需达到 500 万标箱；到 2025 年，广西北部湾国际门户港的区域国际集装箱枢纽港地位初步确立，广西北部湾港集装箱吞吐量达到 1000 万标箱”的目标。此外，钦州港大榄坪南作业区自动化集装箱泊位、钦州港 30 万吨级油码头泊位均位列《规划》“港航设施重点项目”中。

综上所述，钦州泰港拥有的钦州 30 万吨级油码头、大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位均为《规划》中明确的重点建设项目；防城港渔漓港区 401 号泊位建成后也将成为防城港区域内等级最高的通用散货泊位，对防城港地区发展大宗散货运输具有重要意义，本次收购契合《规划》的相关要求。本次发行对北部湾港能否积极融入“一带一路”发展战略、构建面向东盟的国际大通道、打造西南中南地区开放发展战略支点具有重要的意义。

（二）本次募投项目的实施，是申请人充分适应区域经济发展需求、助力临港优势产业集群发展的需要

1、配套钦州市石化产业集群，推动临港工业发展的需要

钦州石化产业园区成立于 2009 年，是广西重点打造的千亿元产业园之一。截至目前，钦州石化产业园区已有中国石油天然气股份有限公司、上海华谊（集团）公司、广西东油沥青有限公司、广西玉柴石油化工有限公司、钦州天恒石化有限公司、江阴澄星实业集团有限公司等行业知名企业入驻，是我国西南地区最大的能源化工基地。根据规划，2030 年园区炼油规模将达 3,000 万吨，烯烃、芳烃规模达 400 万吨，形成以清洁能源、有机原料和合成材料为主体，以资源高效利用和高端化产品为特色的产业体系，成为面向东盟、辐射我国西南中南的国家级大型石化基地和区域性石化产品交易中心。

目前钦州进口原油的主要航线为中东—中国航线，主要采用 30 万吨船舶运输，受制于目前钦州港航道及码头的通行条件限制，需要过驳为 10 万吨级及以下船舶后，再进港装卸，运输成本较高，且存在一定的安全风险。

公司拟通过本次发行购买的钦州泰港拥有的钦州 30 万吨级油码头工程将通过输油管道直接供给原油至钦州石化产业园区，可以有效降低钦州石化产业园区的运输成本，降低海上过驳作业带来的溢油风险，是钦州石化产业园物资运输重要保障，能够满足临港工业发展的需要。

2、巩固防城港环北部湾港口群龙头港地位，满足防城港市打造万亿级冶金产业集群的需要

近年来，防城港已发展成为国家沿海主要港口和西南沿海第一大港，是我国大陆距离海上生命通道——马六甲海峡距离最近、物流成本最低的港口，是连接中国大陆资源丰富的大西南和经济活跃的东南亚地区的枢纽地带，区位优势明显。截至目前，防城港已和世界 100 多个国家和地区的 220 多个港口通航，海运网络覆盖全球。

在国家西部大开发实施战略中，能源、冶金和造纸等产业是广西及西南地区未来重点发展的产业之一。目前，大部分广西及西南地区煤炭、矿石、焦炭的进口和外贸物资的调出是通过防城港完成的，随着腹地能源和冶金等生产基地的建设，各类大宗原材料的港口运输需求将快速增长，必然要求防城港提高通过能力以保证物资运输的畅通。

防城港渔湾港区 401 号泊位工程为 20 万吨级大型专业化散货码头，契合大型冶炼企业原材料进口需求。建成后能够服务于防城港经济技术开发区企业，解决企业生产后顾之忧，满足防城港市打造万亿级冶金产业集群的需要。

（三）本次募投项目的实施，是申请人提升自身经营规模、实现港口协同和跨越式发展的需要

随着运输船舶大型化趋势的不断加快，国内外港口纷纷建设大型专业化码头和深水航道，竞争区域性出海通道和主枢纽港地位，港口竞争日趋激烈。

通过实施本次募投项目，申请人将获得钦州 30 万吨级油码头、防城港渔湾港区 401 号泊位两个高等级泊位，同时将建成大榄坪南作业区 9 号、10 号两个专业的集装箱泊位。

钦州 30 万吨级油码头是目前钦州地区规模最大的油码头，建设工程及设备安全已初步完成，将尽快组织竣工验收并投入使用，投产后可配套钦州石化产业园的经营发展。防城港渔漓港区 401 号泊位目前尚在建设过程中，其建成后将连同已经投入运营的防城港 20 万吨级散货码头（渔漓港区 400 号泊位）以及渔漓港区 402 号泊位，形成 3 个 20 万吨级规模的散货泊位群，作为防城港乃至整个广西北部湾地区最大规模的散货码头，可进一步巩固防城港作为西部地区对外贸易出海主通道和环北部湾港口群龙头港地位。大榄坪南作业区 9 号、10 号两个专业的集装箱泊位，建成后将作为钦州地区自动化水平最高的集装箱装卸泊位，对公司达成千万标箱的目标具有重要意义。

本次可转债项目募投项目的实施，有利于公司进一步提升生产规模，也有利于公司钦北防三地港口群的平台整合、统筹建设以及集约化经营管理。同时，本次注入的泊位资产及新建泊位资产与上市公司原有泊位间将形成良好的协同效应，有利于增强上市公司的未来的经营实力，实现上市公司整体业务规模的稳步提升。

（四）前次募投项目的变更或终止，是由于钦州地区因集装箱枢纽港定位而进行合资合作所引致，相关泊位已建成或仍在正常建设中

如前文所述，前次募投项目中的钦州大榄坪南作业区 5 号泊位、7 号-8 号泊位，其变更或终止均是由于公司以上述资产参与了或拟参与了合资公司的实物出资，而后上述泊位的建设投资由合资公司承担，故不再适宜使用公司募集资金。上述项目的变更、终止并非泊位建设的停止，而是公司为早日达到集装箱枢纽港、千万标箱的目标，与大型船运公司加强业务合作所引致。截至本回复出具之日，上述泊位主体工程已建成或仍处于正常建设之中。

（五）本次募投项目不存在终止变更的风险

本次募投项目均为公司根据自身发展需要，经过审慎决策的选择。截至本回复出具之日，本次募投项目不存在终止、变更的风险。未来若因国家政策变化、区域政策调整或产业政策引导等原因，公司需对上述募投项目进行调整，公司亦将严格遵循相关法律法规的要求，履行必要的决策程序，并及时进行信息披露。

五、募投项目相关效益测算依据、过程及谨慎合理性

防城港渔漓港区 401 号泊位工程与和钦州大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位工程的效益测算情况及谨慎合理性具体如下：

（一）防城港渔漓港区 401 号泊位工程

1、项目预计效益的测算过程

（1）营业收入预测

防城港渔漓港区 401 号泊位位于防城港渔漓港区第四作业区，为 20 万吨级散货泊位。本项目建设期 2.5 年，预计投入运营后第 3 年完全达产，完全达产当年的营业收入为 17,850 万元，净利润为 4,942 万元。

项目营业收入主要包括为港口散杂货物装卸收入，装卸收入的预测主要基于对港口吞吐量以及装卸业务综合单价的预测。具体测算依据如下：

①港口吞吐量

近年来，防城港已发展成为国家沿海主要港口和西南沿海第一大港。随着防城港经济技术开发区积极引导临港产业集聚，入园及投产企业不断增加，对原材料进口通道的需求日益凸显。防城港近五年的金属矿石进口量逐年增长，具备充足的港口货源。

从距离临近同规模泊位的运营情况来看，400 号泊位 2017-2019 年吞吐量分别为 1,160 万吨、1,078 万吨与 1,302 万吨；402 号泊位 2017-2019 年吞吐量分别为 541 万吨、1,004 万吨与 912 万吨。401 号泊位设计的装卸工艺与 400 号泊位类似，均采用皮带机进行装卸，运营能力将较 402 号泊位更优。因此结合上述临近泊位的运营情况，预测本项目达产后年吞吐量为 850 万吨。

②装卸业务综合单价

根据项目定位，401 号泊位主要货源类型为煤炭与铁矿，2019 年公司对外发布的装卸公示价格如下所示：

单位：元/吨

收费项目	收费标准	服务内容
------	------	------

煤炭、焦炭（散装）	35.00	船↔库场↔汽车
	40.00	船↔库场↔火车
	30.00	船↔库场↔船
铁矿、硫铁矿（散装）	36.00	船↔库场↔汽车
	41.00	船↔库场↔火车
	31.00	船↔库场↔船

公司对大型客户在港口收费上存在部分价格折让，出于谨慎性考虑，预测本项目装卸业务不含税单价为 21 元/吨。

根据上述预测结果，可测算项目营业收入如下表所示：

单位：万吨、元/吨、万元

指标	第 3 年	第 4 年	第 5 年-第 52 年
最大产能	850	850	850
达产率	30%	80%	100%
实际吞吐量	255	680	850
综合单价	21	21	21
营业收入	5,355	14,280	17,850

（2）成本与费用预测

成本与费用主要包括营业成本、管理费用、财务费用和所得税。

①营业成本

营业成本可分为固定资产折旧与其他成本。

综合考虑本项目各分项投资、增值税及资本化利息等因素，估算项目建成后固定资产原值为 97,109 万元，其中构筑物与水工工程原值为 51,114 万元，泊位配套设备原值为 45,995 万元。折旧按年限平均法计提，其中构筑物与水工工程按照 50 年折旧，残值率为 5%；泊位配套设备按照 15 年折旧，残值率为 5%。预计固定资产年折旧费为 3,884 万元。

项目其他成本主要包括修理费、水电燃油费、疏浚维护费、保险费、安全生产费、外付机械费用与生产人员工资。根据临近泊位渔漓港区 400 号、402 号泊位的实际经营情况及公司港口运营经验，预测修理费为泊位配套设备原值的 2%；

水电燃油费为每年营业收入的 5%；疏浚维护费每年 350 万元；保险费及安全生产费每年 200 万元；外付机械费用每年 600 万元；项目预计配套生产人员 300 人，年均薪酬按 8 万元/人估算，生产人员工资预计每年 2,400 万元。上述四项成本均随达产率同步变动。

根据上述预测条件，防城港渔漓港区 401 号泊位项目投产后营业成本估算如下：

单位：万元

指标	第 3 年	第 4 年	第 5 年-第 52 年
达产率	30%	80%	100%
生产人员工资	720	1,920	2,400
折旧	1,942	3,884	3,884
修理费	920	920	920
水电燃油费	268	714	893
疏浚维护费	105	280	350
保险费及安全生产费	60	160	200
外付机械费用	180	480	600
营业成本	4,195	8,358	9,247

②管理费用

管理费用包括摊销、管理人员工资与其他管理费用。

无形资产包括土地使用权及海域使用权，预计账面原值为 18,202 万元，按 50 年平均摊销，年摊销额为 364 万元。长期待摊费用预计为 2,993 万元，按 50 年平均摊销，年摊销额为 60 万元。预计每年摊销费用共 424 万元。

项目预计配套管理人员 10 人，年均薪酬按 10 万元/人估算，管理人员工资预计每年 100 万元，随达产率同步变动。根据渔漓港区 400 号、402 号泊位的经营情况，预测其他管理费用为每年营业收入的 2%。两年建设期内的管理费用以投产当年管理人员工资及其他管理费用合计的 40%、80%分别估算。

③财务费用

财务费用主要为贷款利息，预计项目贷款金额为 23,500 万元，资金来源为地方政府专项债券。根据广西财政厅《关于追加 2020 年度自治区本级新增政府专项债券资金预算的函》（桂财建函[2020]2 号），广西财政厅拨付给本项目的专项债金额为 23,500 万元，年利率为 3.97%，30 年到期后一次性偿还。

④所得税

根据 2020 年 4 月财政部、税务总局、国家发展改革委出台的《关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》（财政部公告 2020 年第 23 号），自 2021 年 1 月 1 日至 2030 年 12 月 31 日，对设在西部地区的鼓励类产业企业继续减按 15% 的税率征收企业所得税。出于谨慎性考虑，该项目预计所得税税率仍为 25%。

（3）利润预测

基于营业收入与相关成本费用的预测结果，预测本项目利润如下表所示：

单位：万元

项目	第1年	第2年	第3年	第4年	第5年	第6年	第7年	第8年	第9年	第10年-第30年	第31年-第52年
达产率	-	-	30%	80%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
营业收入	-	-	5,355	14,280	17,850	17,850	17,850	17,850	17,850	17,850	17,850
营业成本	-	-	4,195	8,358	9,247	9,247	9,247	9,247	9,247	9,247	9,247
毛利润	-	-	1,160	5,922	8,603						
毛利率	-	-	21.67%	41.47%	48.20%						
管理费用	79	158	409	949	1,081	1,081	1,081	1,081	1,081	1,081	1,081
财务费用	0	0	466	933	933	933	933	933	933	933	0
营业利润	-79	-158	285	4,039	6,590	6,590	6,590	6,590	6,590	6,590	7,522
利润总额	-79	-158	285	4,039	6,590	6,590	6,590	6,590	6,590	6,590	7,522
应缴所得税	0	0	12	1,010	1,647	1,647	1,647	1,647	1,647	1,647	1,881
净利润	-79	-158	273	3,030	4,942	4,942	4,942	4,942	4,942	4,942	5,642
净利率	-	-	5.09%	21.22%	27.69%	27.69%	27.69%	27.69%	27.69%	27.69%	31.61%

2、项目预计效益的测算结果

预计本项目完全达产当年营业收入为 17,850 万元，毛利润 8,603 万元，毛利率为 48.20%；净利润 4,942 万元，净利率为 27.69%。

3、项目预计效益预测的合理谨慎性

本项目达产年的预测毛利率与渔漓港区 400 号、402 号泊位 2019 年毛利率的对比情况如下：

单位：万吨、万元

项目	400 号泊位	402 号泊位	本项目
营业收入	27,270.05	18,949.24	17,850.00
营业成本	11,161.26	9,522.93	9,246.62
毛利润	16,108.79	9,426.31	8,603.38
毛利率	59.07%	49.75%	48.20%

由以上比较结果可知，本项目预测毛利率低于 400 号泊位与 402 号泊位，主要原因在于本项目预测吞吐量时较为谨慎。400 号泊位 2019 年实际吞吐量为 1,302 万吨，402 号泊位 2019 年实际吞吐量为 912 万吨。出于谨慎性考虑，公司预测本项目吞吐量仅为每年 850 万吨，预测经营规模低于 400 号泊位与 402 号泊位，从而导致预测毛利率偏低。

综上所述，公司根据目前防城港渔漓港区距离临近的同规模泊位 400 号泊位与 402 号泊位的实际经营情况与项目所处防城港域的实际发展情况，预测影响收入与成本费用的相关参数，进行本募投项目收入、成本费用和利润测算，并进而计算出项目预计经营效益，测算过程与依据具有合理性与谨慎性。

(二) 钦州大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位工程

1、项目预计效益的测算过程

(1) 营业收入预测

钦州大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位计划建设 2 个 10 万吨级集装箱泊位，岸线总长 783m。项目建设期为 2.5 年，投入运营后第 3 年达产，完全达产当年的营业收入为 31,500 万元，净利润为 9,399 万元。

项目营业收入主要为集装箱装卸包干收入，装卸包干收入的预测主要基于对港口吞吐量以及装卸包干业务综合单价的预测。具体测算依据如下：

①港口吞吐量

广西钦州保税港区是国务院于2008年5月批准设立的全国第六个保税港区。《西部陆海新通道总体规划》中明确要求钦州港重点发展集装箱运输，积极推进钦州等港口建设大型化、专业化、智能化集装箱泊位，提升集装箱运输服务能力。根据规划内容，到2025年广西北部湾港集装箱吞吐量将达到1,000万标箱。

公司位于钦州港的下属子公司钦集司目前主要管理运营钦州大榄坪南作业区10万吨级的1号、2号集装箱码头泊位，1号、2号泊位2017-2019年年均吞吐量超过135万TEU。结合上述临近泊位的运营情况，预计钦州大榄坪南作业区9号、10号泊位达产年吞吐量为140万TEU。

②集装箱装卸综合单价

集装箱装卸业务综合单价主要取决于内外贸箱量比例与内外贸单价。公司2019年对外公布的集装箱装卸包干公示价格如下：

单位：元/TEU

内外贸	空重箱	尺寸	装卸费用	平均装卸费用
内贸	重箱	20	310	232.5
	空箱	20	155	
外贸	重箱	20	420	357
	空箱	20	294	

结合钦州港目前集装箱平均费率水平，预测本项目集装箱内贸不含税单价为180元/TEU，外贸不含税单价为360元/TEU。考虑到我国与东南亚地区的经贸合作日趋紧密，项目外贸比率预计将呈现阶段性上升的趋势，预测项目集装箱装卸业务内外贸比率及单价如下表所示：

单位：元/TEU

指标	第3年-第4年	第5年-第6年	第7年-第52年
内贸比率	80%	75%	70%
内贸单价	180	180	180

外贸比率	20%	25%	30%
外贸单价	360	360	360
综合单价	216	225	234

注：综合单价=内贸单价*内贸比率+外贸单价*外贸比率

根据上述预测条件，估算钦州大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位项目投产后营业收入如下表所示：

单位：万 TEU、元/TEU、万元

指标	第 3 年	第 4 年	第 5 年-第 6 年	第 7 年-第 52 年
最大产能	140	140	140	140
达产率	20%	60%	100%	100%
实际吞吐量	28	84	140	140
综合单价	216	216	225	234
营业收入	12,096	21,168	31,500	32,760

(2) 成本与费用预测

成本与费用主要包括营业成本、管理费用、财务费用和所得税。

① 营业成本

营业成本可分为固定资产折旧与其他成本。

综合考虑本项目各分项投资、增值税及资本化利息等因素，估算本项目建成后固定资产原值为 245,147 万元，其中构筑物与水工工程原值为 110,550 万元，泊位配套设备原值为 134,597 万元。折旧按平均年限法计提，码头工程按照 50 年折旧，残值率为 5%；泊位配套设备按照 15 年折旧，残值率为 5%。预计固定资产年折旧费为 10,625 万元。

项目其他成本主要包括修理费、水电燃油费、疏浚维护费、保险费、安全生产费与生产人员工资。根据本项目临近的大榄坪南作业区 1 号、2 号泊位的具体情况 & 公司港口运营经验，预计每年修理费为项目设备原值的 1%；水电燃油费为每年营业收入的 3.5%。疏浚维护费每年 300 万元；保险费每年 100 万元；安全生产费为每年 150 万元；项目预计配套生产人员 150 人，年均薪酬按 8 万元/人估算，生产人员工资预计每年 1,200 万元。上述四项成本随达产率同步变化。

根据上述预测结果，可测算项目营业成本如下：

单位：万元

指标	第 3 年	第 4 年	第 5 年-第 52 年
达产率	20%	60%	100%
生产人员工资	240	720	1,200
折旧	5,312	10,625	10,625
修理费	1,346	1,346	1,346
水电燃油费	181	544	945
疏浚维护费	60	180	300
保险费	30	90	150
安全生产费	30	90	150
营业成本	7,200	13,595	14,716

②管理费用

管理费用包括摊销、管理人员工资与其他管理费用。

无形资产包括土地使用权及海域使用权，预计无形资产账面原值为 27,217 万元，按 50 年平均摊销，年摊销额为 517 万元。长期待摊费用预计 21,974 万元，按 50 年平均摊销，年摊销额为 439 万元。预计年折旧摊销费用共 957 万元。

项目预计配套管理人员 10 人，年均薪酬按 10 万元/人估算，预计管理人员工资合计为每年 100 万元，随达产率同步变动。考虑到集装箱专用港口的特殊性，预测其他管理费用为每年营业收入的 3%。两年建设期内的管理费用以投产当年管理人员工资及其他管理费用合计的 40%、80% 分别估算。

③财务费用

财务费用主要为贷款利息，项目贷款金额为 126,554.57 万元，假设贷款来源为地方政府专项债与银行贷款，其中，55% 的贷款来源于地方政府专项债，预测年利率为 3.97%；45% 的贷款来源于银行贷款，预测年利率 4.90%。预测项目贷款综合年利率为 4.39%，在项目投产获得收益后逐步偿还相关贷款。

④所得税

根据国家财政部、国家税务总局与国家发改委《关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》（财政部公告 2020 年第 23 号）中第一条的规定：自 2021 年 1 月 1 日至 2030 年 12 月 31 日，对设在西部地区的鼓励类产业企业减按 15% 的税率征收企业所得税。本条所称鼓励类产业企业是指以《西部地区鼓励类产业目录》中规定的产业项目为主营业务，且其主营业务收入占企业收入总额 60% 以上的企业。另外，根据《中华人民共和国企业所得税法》第四章中的第二十九条：民族自治地方的自治机关对本民族自治地方的企业应缴纳的所得税中属于地方分享的部分可减征 40%。

综合以上内容，本项目适用所得税率为 9%，出于谨慎性考虑，本项目所得税率测算基础为 15%。

（3）利润预测

基于营业收入与相关成本费用的预测结果，预测本项目利润如下表所示：

单位：万元

项目	第 1 年	第 2 年	第 3 年	第 4 年	第 5 年	第 6 年	第 7 年	第 8 年
达产率	-	-	20%	60%	100%	100%	100%	100%
营业收入	-	-	6,048	18,144	31,500	31,500	32,760	32,760
营业成本	-	-	7,200	13,595	14,716	14,716	14,716	14,716
毛利润	-	-	-1,152	4,549	16,784	16,784	18,044	18,044
毛利率	-	-	-19.05%	25.07%	53.28%	53.28%	55.08%	55.08%
管理费用	72	145	659	1,499	1,887	1,887	1,887	1,887
财务费用	0	0	4,641	5,710	5,486	4,898	4,337	3,706
营业利润	-72	-145	-6,452	-2,661	9,411	9,999	11,821	12,451
利润总额	-72	-145	-6,452	-2,661	9,411	9,999	11,821	12,451
应缴所得税	0	0	0	0	12	1,500	1,773	1,868
净利润	-72	-145	-6,452	-2,661	9,399	8,499	10,048	10,583
净利率	-	-	-106.68%	-14.67%	29.84%	26.98%	30.67%	32.31%

单位：万元

项目	第 9 年	第 10 年	第 11 年	第 12 年	第 13 年	第 14 年	第 15 年-第 52 年
达产率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
营业收入	32,760	32,760	32,760	32,760	32,760	32,760	32,760
营业成本	14,716	14,716	14,716	14,716	14,716	14,716	14,716
毛利润	18,044						
毛利率	55.08%						
管理费用	1,887	1,887	1,887	1,887	1,887	1,887	1,887
财务费用	3,044	2,348	1,614	841	37	2	0
营业利润	13,113	13,810	14,543	15,317	16,121	16,156	16,158
利润总额	13,113	13,810	14,543	15,317	16,121	16,156	16,158
应缴所得税	1,967	2,071	2,182	2,298	2,418	2,423	2,424
净利润	11,146	11,738	12,362	13,019	13,703	13,733	13,734
净利率	34.02%	35.83%	37.73%	39.74%	41.83%	41.92%	41.92%

2、项目预计效益的测算结果

本项目达产年营业收入为 31,500 万元，毛利润 16,784 万元，毛利率为 53.28%；净利润 9,399 万元，净利率为 29.84%。

3、项目预计效益预测的合理谨慎性

公司自有泊位中，目前钦集司运营的大榄坪南作业区 1 号、2 号泊位与本项目同处于钦州港区，且均为 10 万吨级集装箱码头泊位，大榄坪南作业区 1 号、2 号泊位近两年的经营效益与本项目的预测效益对比情况如下：

单位：万元

指标	大榄坪南作业区 1 号、2 号泊位			大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位
	2019	2018	平均	达产年
营业收入	28,831	27,014	27,922	31,500
营业成本	15,526	14,212	14,869	14,716
毛利润	13,305	12,802	13,053	16,784
毛利率	46.15%	47.39%	46.75%	53.28%

对比可知，大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位的预计经营效益总体优于大榄坪南作业区 1 号、2 号泊位近两年的经营效益。主要原因为以下两点：

其一，可合理预计钦州港区未来外贸业务的比重将进一步提升，因此大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位的测算综合单价较目前大榄坪南作业区 1 号、2 号泊位的综合单价更高。西部地区是我国深入推进对外开放的重点区域，我国与东盟国家保持了良好的贸易关系，自国际陆海新通道建设、西部陆海新通道建设提出后，钦州港外贸航线网络不断加密，有效地促进了集装箱外贸业务的发展。由此预计未来大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位的外贸业务比例将呈阶段性上升的趋势，从而导致测算综合单价的提高。

其二，钦州地区报告期内集装箱吞吐量不断提升，且本项目装卸效率较高，故预计未来年吞吐量较大榄坪南作业区 1 号、2 号泊位更高。一方面，得益于西部陆海新通道的建设，钦州港域近年来集装箱吞吐量快速增长。2017 年钦州港完成集装箱吞吐量 177.0 万 TEU,较上年增长 28.8%；2018 年完成集装箱吞吐量

232.4 万 TEU，较上年增长 31.3%；2019 年完成集装箱吞吐量 301.6 万 TEU、增长 33.5%；2020 年完成集装箱吞吐量 395 万 TEU、增长 30.97%。报告期内钦州港集装箱吞吐量的快速增长为本项目的预测吞吐量提供了合理支撑。另一方面，本项目采用全自动化装卸工艺，较 1 号、2 号泊位技术更成熟、设备更先进，因此装卸效率更高。结合以上两点，可合理预计项目年实际吞吐量将高于目前大榄坪南作业区 1 号、2 号泊位的吞吐量。

综上所述，公司根据目前大榄坪南作业区 1 号、2 号泊位的实际经营情况与项目所处钦州港域的实际发展情况，预测影响收入与成本费用的相关参数，进行本募投项目收入、成本费用和利润测算，计算出项目预计经营效益，测算过程与依据具有合理性与谨慎性。

六、保荐机构及会计师核查意见

（一）核查过程

保荐机构核查过程如下：

1、现场走访募投项目泊位所在地，与相关人员进行访谈，了解目前建设情况及未来业务发展情况；

2、与发行人管理层及业务部门进行访谈，了解本次募投项目选择的背景及合理性；

3、取得并查阅钦州泰港财务报告及明细账，向钦州泰港财务人员了解项目已支付金额；

4、取得并查阅钦州泰港审计报告；

5、取得并查阅发行人前次募投项目的公开信息披露资料，包括定期报告、预案、重组报告书等；

6、取得并查阅发行人前次募投项目变更所涉及的董事会、股东大会、持续督导机构意见等；

7、取得并查阅发行人本次发行的前募鉴证报告；

8、取得并查阅发行人与中海码头、PSA 等合作的合资协议等，与发行人管理层进行访谈，了解双方合作背景及情况；

9、取得与募投项目泊位距离临近、规模相似的泊位近年来经营情况，对比募投项目效益的测算是否合理。

致同会计师核查过程如下：

1、现场走访募投项目泊位所在地，与相关人员进行访谈，了解目前建设情况及未来业务发展情况；

2、与公司管理层及业务部门进行访谈，了解本次募投项目选择的背景及合理性；

3、查阅公司前次募投项目的公开信息披露资料，包括定期报告等；

4、取得并查阅公司前次募投项目变更所涉及的董事会、股东大会、持续督导机构意见等；

5、查阅公司本次发行的前募鉴证报告；

6、了解与钦州大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位距离临近、规模相似的泊位近年来经营情况，分析募投项目效益的测算是否合理。

大信会计师核查过程如下：

1、现场走访募投项目 401 泊位所在地，与相关工程部人员、资产管理部人员、财务部人员进行访谈，了解目前建设情况；

2、取得并查阅评估师与工程部、运营部的访谈记录，分析 401 泊位项目选择的背景及合理性；

3、取得并核对钦州泰港签订的工程合同台账，检查采购合同、代建管理合同、政府债的协议，查阅在建工程立项的文件，了解本次 401 泊位的总体建设情况；

4、取得钦州泰港 2020 年 12 月 31 日的财务报表，取得账套数据，向钦州泰港财务人员了解项目已支付金额，对往来科目、银行存款、长期借款执行函证程

序，检查总账与明细账，检查相关凭证及附件；

5、查阅发行人本次募投项目的募集说明书；

6、复核公司的预测编制基础、相关财务指标的预测计算过程、方法、依据、假设条件、相关参数的估计，分析 401 号泊位未来的盈利预测的合理性；

7、结合历史市场情况、将相关财务指标的变化趋势与公开途径获取的国际和国内市场信息，及公司提供的相邻泊位的 400 号泊位、402 号泊位的历史财务数据进行分析，分析公司对 401 泊位预计港口吞吐量、装卸业务综合单价、预计营业收入、营业成本、管理费用、财务费用和所得税等各项财务数据预测的合理性。

（二）核查意见

经核查，保荐机构认为：

1、401 号泊位预计投资 126,650.50 万元，分两年投入。截至 2020 年 12 月 31 日，该项目累计在建工程账面金额为 34,096.10 万元，项目正在正常建设过程中；

2、本次募投项目中的防城港渔漓港区 401 号泊位与前次募投中的 403-405 号泊位、400 号、402 号及 407-408 号泊位均同属防城港渔漓港区第四作业区，其中 401 号泊位与 400 号、402 号泊位均为 20 万吨级泊位，是目前防城港地区规模最大的通用散货泊位；

3、本次募投项目中的大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位与前次募投中的大榄坪 5 号、7 号-8 号泊位同属大榄坪南作业区，这些泊位均是钦州港成为集装箱枢纽港、达到千万标箱规模的重要支撑；

4、大榄坪南作业区 5 号、7 号-8 号泊位的变更、终止均是由于公司将或拟将上述泊位资产作为实物出资参与合资公司，以加强与中远海、PSA 等大型船运公司的合作。5 号泊位主体工程目前已完工并已投入使用，7 号、8 号泊位仍在正常建设过程中；

5、截至本回复出具之日，发行人本次募投项目不存在终止、变更风险；

6、发行人本次募投项目效益测算过程及结果谨慎、合理，但由于效益测算均是建立在目前环境条件及相关假设的基础之上，未来本次募投项目的效益实现存在一定不确定性。

经核查，致同会计师认为：

1、本次募投项目中的防城港渔漓港区 401 号泊位与前次募投中的 403-405 号泊位、400 号、402 号及 407-408 号泊位均同属防城港渔漓港区第四作业区，其中 401 号泊位与 400 号、402 号泊位均为 20 万吨级泊位，是目前防城港地区规模最大的通用散货泊位；

2、本次募投项目中的大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位与前次募投中的大榄坪 5 号、7 号-8 号泊位同属大榄坪南作业区，这些泊位均是钦州港成为集装箱枢纽港、达到千万标箱规模的重要支撑；

3、大榄坪南作业区 5 号、7 号-8 号泊位的变更、终止均是由于公司将或拟将上述泊位资产作为实物出资参与合资公司，以加强与中远海、PSA 等大型船运公司的合作。5 号泊位主体工程目前已完工并已投入使用，7 号、8 号泊位仍在正常建设过程中；

4、截至本回复出具之日，发行人本次募投项目不存在终止、变更风险；

5、公司对于本次钦州大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位预计效益预测问题的说明，与我们在执行核查工作过程中所了解的情况在所有重大方面一致。但由于效益测算均是建立在目前环境条件及相关假设的基础之上，未来本次募投项目的效益实现存在一定不确定性。

经核查，大信会计师认为：

1、截至 2020 年 12 月 31 日，防城港渔漓港区 401 号泊位工程总体建设预计投资 126,650.50 万元，分两年投入，建设期预计为 30 个月。截至 2020 年 12 月 31 日，该项目累计在建工程账面金额为 34,096.10 万元，项目正在正常建设过程中；

2、根据目前防城港渔漓港区距离临近的同规模泊位 400 号泊位与 402 号泊位的实际经营情况与项目所处防城港域的实际发展情况，公司对 401 号泊位进行

的效益测算、预测计算过程与依据具有合理性与谨慎性。但公司的效益测算是在合理估计假设的基础上编制的，401 泊位尚未建成投产，所依据的各种假设具有不确定性，预期事项通常并非如预期那样发生，并且可能存在变动，实际结果可能与预测性财务信息存在差异。

问题 9:

请申请人结合同行可比公司港口位置、吞吐量、货源类型、收入及成本构成等差异详细说明报告期内毛利率远高于从事沿海港口运营业务的同行可比公司的原因及合理性。请保荐机构和会计师发表核查意见。

【回复】

一、申请人装卸堆存业务占比较高，从而提升公司整体毛利率水平，毛利率水平较为合理

(一) 申请人装卸堆存业务占比较高

报告期内，申请人营业收入构成情况如下：

单位：万元、%

项目	2020 年 1-9 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
主营业务收入	378,757.34	99.27	475,420.27	99.20	419,562.93	99.34	368,201.92	99.21
其中：港口装卸堆存	343,375.69	89.99	427,548.74	89.22	369,725.58	87.54	331,518.35	89.33
拖轮、停泊等港口管理业务	32,021.64	8.39	43,647.83	9.11	40,870.60	9.68	32,629.89	8.79
理货业务	2,850.80	0.75	3,282.93	0.69	2,919.22	0.69	2,448.71	0.66
商品贸易	-	-	-	-	4,137.74	0.98	689.09	0.19
物流代理业务	509.21	0.13	940.77	0.20	1,909.79	0.45	915.88	0.25
其他业务收入	2,796.47	0.73	3,813.45	0.80	2,774.04	0.66	2,921.80	0.79
营业收入合计	381,553.81	100.00	479,233.73	100.00	422,336.97	100.00	371,123.72	100.00

报告期内，申请人港口装卸堆存业务收入占营业收入比重分别为 89.33%、87.54%、89.22%和 89.99%，占比较高。

(二) 申请人与装卸堆存收入占比类似的同行业上市公司毛利率基本一致

报告期内，从事沿海港口运营业务的同行业上市公司装卸堆存业务收入占比情况如下表所示：

单位：%

股票代码	公司名称	2020年 1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
000507	珠海港	2.47	2.37	2.77	4.16
000905	厦门港务	6.29	6.54	6.54	5.52
001872	招商港口	95.55	95.24	94.65	94.17
600017	日照港	-	83.70	82.56	83.25
600018	上港集团	8.63	6.50	5.70	5.49
600190	锦州港	25.54	31.10	33.11	38.85
600317	营口港	-	-	-	-
600717	天津港	51.70	47.73	44.47	42.52
601000	唐山港	54.78	42.98	43.77	54.18
601008	连云港	67.83	85.57	88.53	93.87
601018	宁波港	57.99	40.14	40.58	41.14
601228	广州港	46.16	55.08	61.04	58.03
601298	青岛港	47.87	39.62	38.72	41.12
601326	秦港股份	98.41	98.13	98.23	96.25
601880	大连港	82.40	81.45	78.83	67.40
000582	北部湾港	90.06	89.22	87.54	89.33

注 1：由于同行业可比上市公司三季报并未披露各项业务收入分类及占比数据，故此处采用 2020 年半年报数据；为保证口径统一，申请人最近一期数据同为 2020 年 1-6 月数据。下表同；

注 2：营口港营业收入包括装卸收入、堆存收入和港务管理收入，以及少量的让渡资产使用权收入及销售商品收入等，未披露各项收入明细数据，故无法计算装卸堆存业务收入占比；

注 3：日照港 2020 年半年报未将“港口服务”业务拆分为“装卸业务”、“堆存业务”及“港务管理业务”进行披露，故无法计算装卸堆存业务收入占比。

从上表可知，报告期内装卸堆存业务占比与申请人较为接近的同行业上市公司为招商港口及秦港股份，经对比，上述两家公司的整体毛利率水平也与申请人较为接近，毛利率具体对比情况如下：

单位：%

股票代码	公司名称	2020年 1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
------	------	---------------	--------	--------	--------

股票代码	公司名称	2020年 1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
001872	招商港口	37.25	36.91	40.85	41.16
601326	秦港股份	40.49	42.82	41.56	35.63
000582	北部湾港	41.25	38.86	36.69	36.43

由此可见，从事沿海港口运营业务的同行业上市公司毛利率有所分化，主要原因为各家公司营业收入的构成存在较大差异。本公司及秦港股份、招商港口的毛利率偏高，是源于本公司及秦港股份、招商港口的营业收入中毛利率较高的港口装卸堆存业务占营业收入比重均在九成左右、占比较高。

（三）申请人装卸堆存业务毛利率与同行业上市公司同类业务毛利率水平接近

报告期内，公司装卸堆存业务毛利率与招商港口、上港集团、天津港、唐山港、宁波港、广州港、青岛港、秦港股份、大连港等地理位置较好、业务品种优质的港口企业的同类业务平均毛利率相仿，具体对比情况如下：

单位：%

股票代码	公司名称	装卸、堆存业务毛利率			
		2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
001872	招商港口	38.34	37.77	42.26	39.82
600018	上港集团	46.60	38.85	38.60	43.76
600717	天津港	32.63	32.45	31.11	36.59
601000	唐山港	49.76	48.21	47.47	43.84
601018	宁波港	40.26	38.61	40.14	40.48
601228	广州港	39.87	36.42	36.51	36.75
601298	青岛港	45.22	41.22	32.85	32.09
601326	秦港股份	40.50	44.73	43.50	36.24
601880	大连港	39.55	33.88	31.81	31.10
可比上市公司平均		41.41	39.13	38.25	37.85
000582	北部湾港	44.41	41.72	39.44	39.40

注：由于同行业可比上市公司三季报并未披露装卸、堆存相关业务收入及成本数据，故此处采用2020年半年报数据；为保证口径统一，申请人最近一期数据同为2020年1-6月数据。

如前所述，报告期内公司收入占比中装卸堆存业务占比近九成，经对比，公

司装卸堆存业务毛利率与同行业可比上市公司同类业务毛利率均值相仿；另一方面，公司与装卸堆存收入占比同样较高的同行业上市公司相比，毛利率水平也较为相仿。因此，报告期内本公司毛利率水平较高，是由于公司营业收入分类中装卸堆存业务占比较高所致，符合行业特点，具备合理性。

二、申请人港口地处广西壮族自治区，为区内唯一一家国有大型港口企业

北部湾港位于广西壮族自治区，地处西部陆海新通道经济圈、中国—东盟经济圈、泛北部湾经济圈、泛珠三角区域经济圈、西部大开发战略区域、大湄公河次区域经济合作区域、中越“两廊一圈”合作区域，是东南亚海上“丝绸之路的起点”，是构建“一带一路”与“西部陆海新通道”战略海上运输大通道的关键节点。北部湾港同时也是国家和西南地区能源、原材料、外贸物资等的重要集散中枢之一，是西南地区铁路、公路、管道多种运输方式与海洋运输的主要换装节点，是西南地区内外贸物资转运的陆路运距最短、最便捷的出海口。

在同行业可比上市公司当中，同一省份内出现一个以上竞争性港口类上市公司情况较为常见，如广东省内有广州港、珠海港及招商港口、盐田港等，辽宁省内有大连港、营口港及锦州港，河北省内有秦港股份和唐山港，山东省内有青岛港和日照港等，相近区域内港口运营的分散，会在一定程度上分散腹地货源，形成了同区域内港口的竞争局面。相比之下，申请人为广西壮族自治区内唯一一家国有大型港口企业，拥有广西区内全部国资港口，享受区内国有资源的集中支持。地区内主要港口资源由一主体统一运营，有利于地区资源的充分、有效利用，也有利于避免同一区域内港口激烈竞争的局面。

申请人整合了地区内国资全部沿海港口资源，因激烈竞争需降低港口装卸收费以争抢货源的可能性较小，也使得申请人能够保持较高的毛利率水平。

三、申请人所处经营地人力资源成本相对较低

申请人地处广西壮族自治区，区域内经济总体规模及人均收入水平较长三角、珠三角、环渤海等发达经济区存在一定差距，区域内资源价格也相对较低，特别是土地、房产及人力资源成本。

报告期内，申请人装卸堆存业务成本构成情况如下：

单位：万元

项目	2020年1-9月		2019年度		2018年度		2017年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
港口装卸堆存	193,359.68	100.00%	249,171.72	100.00%	223,919.33	100.00%	200,902.73	100.00%
其中：固定成本	39,726.70	20.55%	48,711.83	19.55%	47,060.72	21.02%	44,768.37	22.28%
可变成本	153,632.98	79.45%	200,459.89	80.45%	176,858.61	78.98%	156,134.36	77.72%

由上表可看出，申请人港口装卸堆存业务主要成本来源于可变成本部分，而人工成本为可变成本的重要组成部分。

2017-2019年，申请人与从事沿海港口业务的同行可比上市公司人均薪酬对比情况如下：

单位：万元

股票代码	公司名称	人均薪酬		
		2019年度	2018年度	2017年度
000507	珠海港	8.60	8.33	8.33
000905	厦门港务	12.29	11.78	11.17
001872	招商港口	16.87	26.92	20.69
600017	日照港	11.82	11.17	10.09
600018	上港集团	34.44	34.15	29.21
600190	锦州港	11.74	12.74	11.13
600317	营口港	9.81	12.89	11.21
600717	天津港	14.72	13.28	16.26
601000	唐山港	14.26	12.58	13.68
601008	连云港	8.35	7.96	7.53
601018	宁波港	14.76	13.86	13.00
601228	广州港	14.78	12.20	10.97
601298	青岛港	12.33	13.75	14.83
601326	秦港股份	9.48	9.86	12.12
601880	大连港	13.00	12.51	11.71
同行业平均值		13.82	14.27	13.46
000582	北部湾港	7.49	9.00	8.05

注 1：人均薪酬=报告期应付职工薪酬中“工资、奖金、津贴和补贴”项目的本期增加额/人员数量；

注 2：人员数量=(期初员工人数+期末员工人数)/2；

注 3：数据来源为同行业可比上市公司年报及招股说明书，由于 2020 年半年报及季报未有相关数据披露，故仅对比 2017 年-2019 年的人均薪酬数据。

申请人 2019 年度人均薪酬下降原因在于公司在 2019 年末将部分劳务派遣工转为正式员工，该部分员工职级较低、相应人均薪酬也较低所致。由上表可以看出，申请人近三年人均薪酬均低于同行业可比上市公司平均水平，人力资源成本较低，进而导致申请人营业成本相对较低、推高毛利率水平。

四、申请人港口吞吐量逐年上升，促使毛利率稳步提升

报告期内，公司港口吞吐量逐年上升，2017 年度、2018 年度、2019 年度与 2020 年 1-9 月吞吐量分别为 16,155.30 万吨、18,278.90 万吨、23,313.33 万吨与 20,224.69 万吨¹，2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-9 月分别同比增长 13.15%、17.97% 与 18.66%。随着港口货物吞吐量的上升，公司营业收入同步增长，报告期各期营业收入分别为 371,123.72 万元、422,336.97 万元、479,233.73 万元及 381,553.81 万元，2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-9 月分别同比增长 13.80%、13.47% 和 13.53%。吞吐量的快速增长带来了规模效益，是公司毛利率增长的重要驱动因素。

五、申请人货源类型以大宗产品为主，毛利率较高的外贸吞吐量已具备一定规模

申请人目前货源类型以煤炭、钢铁与粮食等大宗产品为主，经济腹地主要包括广西本地、云南、贵州、四川、重庆及湖南、湖北等地区。报告期内，申请人外贸吞吐量为 9,331.58 万吨、10,307.51 万吨、11,183.24 万吨和 9,379.23 万吨，呈现逐年上升的趋势。相比内贸装卸堆存业务，外贸装卸堆存业务毛利率更高，外贸业务占比的提升使得发行人毛利率相对较高。

综上所述，申请人整体毛利率偏高，主要是由于：1) 其收入中以装卸堆存业务等高毛利收入为主；2) 申请人是广西区内唯一一家国有大型港口运营公司，区域内无同规模竞争性港口，竞争压力较小；3) 人力成本相对较低；4) 港口吞吐量逐年上升、规模效益逐步显现；及 5) 毛利率较高的外贸吞吐量已有一定规

¹ 根据交通运输部公开披露的信息，发行人 2020 年 1-9 月的货物吞吐量为 22,186 万吨，发行人公告披露的 2020 年 1-9 月货物吞吐量为 20,224.69 万吨。

模等因素相关，具有合理性。

六、保荐机构及会计师核查意见

（一）核查过程

保荐机构及致同会计师的核查过程如下：

- 1、取得发行人营业收入及成本分类明细表；
- 2、查阅发行人同行业可比上市公司定期报告，计算报告期内各可比上市公司港口装卸相关业务收入占比及毛利率情况并与发行人进行分析对比；
- 3、查阅发行人同行业可比上市公司定期报告，计算报告期内各可比上市公司人均薪酬情况并与发行人进行分析对比；
- 4、取得报告期内发行人各期港口吞吐量明细数据。

（二）核查意见

经核查，保荐机构认为：

报告期内，发行人毛利率远高于沿海港口运营业务的同行可比上市公司主要由以下原因所致：1) 发行人营业收入中高毛利的装卸堆存业务占比较高；2) 发行人是广西地区唯一国有大型港口企业，区内无同规模竞争港口企业；3) 发行人具有较低人力资源成本；4) 发行人港口吞吐量逐年上升，规模效应体现；及5) 外贸吞吐量逐年提升且已具备一定规模。

报告期内发行人毛利率虽高于从事沿海港口运营业务的同行可比上市公司，但发行人与装卸堆存收入占比类似的同行业上市公司毛利率基本一致；发行人装卸堆存类业务毛利率也与同行业上市公司的同类别业务毛利率基本一致。报告期内发行人毛利率整体偏高具备其合理性。

经核查，致同会计师认为：

报告期内，公司毛利率虽高于从事沿海港口运营业务的同行可比上市公司，但公司与装卸堆存收入占比类似的同行业上市公司毛利率基本一致；公司装卸堆存类业务毛利率也与同行业上市公司的同类别业务毛利率基本一致。报告期内公

司毛利率整体偏高具备其合理性。

问题 10:

申请人本次募投项目总投资 51.88 亿元，拟使用募集资金投入 30 亿元。除尚未建设完毕的前次募投项目及本次募投项目外，公司未来可预见的重大资本性支出合计 79.56 亿元。报告期内申请人流动比率、速动比率均低于 1。请申请人补充说明当前及未来资本支出缺口的筹资方式，并结合未来资本支出计划、经营活动现金流预计产生情况等量化分析申请人短期内是否存在偿债风险，是否会对本次募投项目产生不利影响。请保荐机构和会计师发表核查意见。

【回复】

一、公司未来资本支出计划

除尚未建设完毕的前次募投项目及本次募投项目外，公司未来可预见的重大资本性支出项目主要有赤沙作业区 1 号、2 号泊位工程、北海港铁山港西港区北暮作业区南 7 号至南 10 号泊位工程、钦州港大榄坪南作业区 7 号、8 号泊位工程后续建设及防城港中心堆场项目，具体情况如下：

单位：万元

序号	项目名称	项目投资总额	2021 年计划完成投资额
1	赤沙作业区 1 号、2 号泊位工程	576,716.33	65,500.00
2	北海港铁山港西港区北暮作业区南 7 号至南 10 号泊位工程	178,651.74	28,576.00
3	钦州港大榄坪南作业区 7 号、8 号泊位工程后续建设	222,321.43	105,271.03
4	防城港中心堆场项目	119,359.00	32,972.56
合计		1,097,048.50	232,319.59

上表中均为公司已开工或正在建设中的大型项目，其建设期较长，预计投资金额较高。公司预计上述项目总体投资金额为 1,097,048.50 万元，其中 2021 年计划完成的投资额为 232,319.59 万元。

二、公司当前及未来资本支出缺口的筹资方式

除本次公开发行可转债所募集资金及公司自有资金外，公司可通过以下方式进行筹资，以弥补资本性支出的资金缺口：

（一）使用银行授信额度与债权类工具融资

截至 2020 年 9 月 30 日，公司尚未使用的银行借款额度为 41.10 亿元，足以满足募投项目剩余的资金缺口。

此外，根据东方金诚对本次可转债所出具的评级报告，公司的主体信用等级为 AAA，评级展望为稳定，同为港口类上市公司的珠海港（主体与债项评级均为 AA+）于 2020 年 8 月发行的小公募公司债（存续期 3+2）票面利率为 4.15%，融资成本较低。在市场利率合适时，公司亦可考虑采用债券类工具进行融资。

（二）为资本性支出项目申请政府专项债券资金支持

公司本次发行的募投项目“防城港渔湾港区 401 号泊位工程后续建设”已被列入 2020 年广西壮族自治区政府专项债券资金使用计划，由广西壮族自治区政府长期专项债券资金提供不超过 2.35 亿元政府专项资助，年利率为 3.97%，自 2020 年 1 月 10 日起持续 30 年。

本次募投项目“钦州大榄坪南作业区 9 号、10 号泊位工程”以及公司未来可预见的重大资本性支出项目“北海港铁山港西港区北暮作业区南 7 号至南 10 号泊位工程”和“钦州港大榄坪南作业区 7 号、8 号泊位工程后续建设”同属《西部陆海新通道总体规划》中的重点建设项目，未来公司将会把上述项目申请列入广西壮族自治区政府专项债券资金使用计划中，以获得长期、低成本的资金支持。

（三）在保证控股股东控股地位的前提下采用权益融资

截至 2020 年 9 月 30 日，北港集团持有申请人 63.06% 股权，为申请人控股股东。若以 2020 年 12 月 31 日作为基准日测算，则本次可转债的转股底价为 10.48 元/股。若北港集团即便不认购本次可转债，可转债转股完成后北港集团持股比例为 53.66%，仍能保持控股地位。

在满足北港集团控股地位的前提下，北部湾港亦可采用权益类再融资的形式

进行筹资。

三、结合未来资本支出计划、经营活动现金流预计产生情况等量化分析申请人短期内是否存在偿债风险，是否会对本次募投项目产生不利影响

（一）可动用货币资金充裕

截至 2020 年 9 月 30 日，公司货币资金余额为 20.27 亿元，短期借款为 18.44 亿元，一年内到期的长期借款为 6.72 亿元。公司货币资金均为未受限资金，公司货币资金能基本覆盖短期内将到期的借款。

此外，公司为地方大型港口国企，在其产业链中保有一定话语权。报告期内公司应收账款占收入、流动资产的比重均不高，而预收款项/合同负债与应付账款合计超过流动负债的 20%，体现了公司对于上下游而言谈判能力较强。假设公司未来三年收入将保持报告期内的平均增长速度，经营性流动资产、流动负债与收入的比例与 2019 年度保持不变，则公司未来三年预计将不存在流动资金缺口。

综上所述，发行人可动用的货币资金充裕，能够在未来维持公司的正常经营，且预计未来不会因经营活动产生流动资金缺口，短期偿债风险较低。

（二）资产变现能力较强

截至 2020 年 9 月 30 日，公司应收账款账面余额为 6.46 亿元，账龄在 1 年以内及 1-2 年占比为 89.97%，账龄较短、结构合理。报告期内，公司应收账款周转率分别为 8.57、10.09、11.52 和 8.07，周转率较高。公司客户多为国有企业和知名民营企业，资信状况良好，到期应收账款能够及时收回，发生坏账的可能性较低，具备较强变现能力。

截至 2020 年 9 月 30 日，公司应收款项融资余额为 3.62 亿元，均为银行承兑汇票，期限较短，违约风险较低，债务人在短期内履行其支付合同现金流量义务能力较强。公司所持银行承兑汇票基本不存在兑付风险，变现能力较强。

（三）现有金融机构授信额度充足

截至 2020 年 9 月 30 日，公司在农业银行、建设银行、中国银行等多家金融机构取得授信，合计授信额度为 95.60 亿元，已使用授信额度 54.50 亿元，剩余

可使用授信额度为 41.10 亿元，金融机构授信额度充足。

（四）未来经营活动现金流保持稳健

报告期内，公司营业收入、销售商品、提供劳务收到的现金及经营活动产生的现金流量净额情况如下：

单位：万元

项目	2020 年 1-9 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
营业收入	381,553.81	479,233.73	422,336.97	371,123.72
销售商品、提供劳务收到的现金	345,473.72	444,687.32	447,982.69	380,451.62
经营活动产生的现金流量净额	107,582.03	155,245.56	183,281.21	141,823.98
销售收现比	90.54%	92.79%	106.07%	102.51%
经营活动产生现金流量净额/净利润	1.18	1.45	2.63	2.20

公司经营情况良好，营业收入持续增长，销售收现比处于较高水平，预计公司未来经营活动现金流能满足公司日常经营资金需求，亦能有效满足公司偿付债务利息的需要。

（五）偿债能力强，偿债风险较低

报告期内，公司资产负债率分别为 46.46%、39.24%、40.95% 和 41.47%，处于相对合理水平。报告期内，公司利息保障倍数分别为 3.87、4.22、6.33 和 6.41，公司资产负债率相对较低、利息保障倍数较高，也显示了公司良好的偿债能力。

此外，可转债兼具股债双性，在可转债存续期限内其持有利率较低，投资者持有可转换公司债券主要是希望通过在持有期内寻找合适时机转换为公司股票并获取投资收益。因此，投资者以债券形式持有至到期的比例不高，公司偿债风险相对较低。

综上所述，结合公司目前货币资金余额、资产变现能力、现有金融机构授信额度、未来经营活动现金流预计、偿债能力等情况，公司短期内不存在偿债风险，不会对本次募投项目产生不利影响。

四、保荐机构及会计师核查意见

（一）核查过程

保荐机构及致同会计师的核查过程如下：

- 1、取得发行人银行授信额度明细表及主要银行的授信文件；
- 2、取得并查阅东方金诚对本次可转债所出具的评级报告；
- 3、取得并查阅广西财政厅专项债券相关文件；
- 4、查阅《西部陆海新通道总体规划》中关于港航设施重点建设项目相关内容；
- 5、取得发行人 2021 年度固定资产投资项目计划表。
- 6、获取并查阅公司报告期内的定期报告和审计报告，查阅同行业上市公司定期报告，分析影响公司经营活动现金流量净额的因素，了解并分析可动用货币资金、资产变现能力、现有金融机构授信额度、未来现金流预测、偿债指标等偿债能力情况。

（二）核查意见

经核查，保荐机构及致同会计师认为：

- 1、发行人当前及未来资本支出缺口可通过使用银行授信额度与债权类工具融资、为资本性支出项目申请政府专项债券资金计划以及在保证控股股东控股地位的前提下采用权益融资等方式进行筹资；
- 2、发行人目前可动用货币资金充裕、资产变现能力较强、现有金融机构授信额度充足、未来经营活动现金流保持稳健、偿债能力强，目前不存在偿债风险，不会对本次募投项目产生不利影响。

问题 11:

请申请人补充说明董事会决议日前六个月至今实施或拟实施的财务性投资具体情况，最近一期末是否持有金额较大、期限较长的财务性投资情形；申请人是否存在类金融业务，如是，相关业务开展是否符合监管规定。请保荐机构和会计师发表核查意见。

【回复】

一、关于持有金额较大、期限较长的财务性投资和类金融业务的认定

（一）财务性投资的定义

1、《关于上市公司监管指引第 2 号有关财务性投资认定的问答》的相关规定

根据中国证监会 2016 年 3 月 4 日发布的《关于上市公司监管指引第 2 号有关财务性投资认定的问答》，财务性投资包括以下情形：（1）《上市公司监管指引第 2 号——上市公司募集资金管理和使用的监管要求》中明确的持有交易性金融资产和可供出售金融资产、借予他人、委托理财等；（2）对于上市公司投资于产业基金以及其他类似基金或产品的，同时属于以下情形的：上市公司为有限合伙人或其投资身份类似于有限合伙人，不具有该基金（产品）的实际管理权或控制权；上市公司以获取该基金（产品）或其投资项目的投资收益为主要目的。

2、《发行监管问答》的相关规定

根据中国证监会于 2020 年 2 月发布的《发行监管问答——关于引导规范上市公司融资行为的监管要求（修订版）》，上市公司申请再融资时，除金融类企业外，原则上最近一期末不得存在持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形。

3、《再融资业务若干问题解答》的相关规定

根据中国证监会于 2020 年 6 月发布的《再融资业务若干问题解答》，财务性投资包括但不限于：类金融；投资产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；

以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资；购买收益波动大且风险较高的金融产品；非金融企业投资金融业务等。围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，以收购或整合为目的的并购投资，以拓展客户、渠道为目的的委托贷款，如符合公司主营业务及战略发展方向，不界定为财务性投资。

（二）关于类金融业务的认定

根据《再融资业务若干问题解答》，除人民银行、银保监会、证监会批准从事金融业务的持牌机构为金融机构外，其他从事金融活动的机构均为类金融机构。类金融业务包括但不限于：融资租赁、商业保理和小贷业务等。

（三）关于金额较大、期限较长的认定

根据《再融资业务若干问题解答》，上述金额较大指的是，公司已持有和拟持有的财务性投资金额超过公司合并报表归属于母公司净资产的 30%。期限较长指的是，投资期限或预计投资期限超过一年，以及虽未超过一年但长期滚存。

二、发行人董事会决议日前六个月至今实施或拟实施的财务性投资具体情况

公司于 2020 年 7 月 27 日召开的第八届董事会第二十六次会议，审议通过了本次公开发行可转换公司债券的相关议案。自本次发行董事会决议日（2020 年 7 月 27 日）前六个月至本回复出具日，公司不存在实施或拟实施财务性投资及类金融投资的情况，具体如下：

（一）公司不存在类金融业务

自本次发行董事会决议日前六个月至本回复出具日，公司不存在实施或拟实施融资租赁、商业保理和小贷业务等类金融业务的情形。

（二）公司不存在新设立或拟投资产业基金、并购基金

自本次发行董事会决议日前六个月至本回复出具日，公司不存在设立、投资或拟设立、投资产业基金、并购基金的情况。

（三）公司不存在拆借资金、委托贷款、以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资、非金融企业投资金融业务

自本次发行董事会决议日前六个月至本回复出具日，公司不存在拆借资金、委托贷款、以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资、非金融企业投资金融业务的情况。

（四）公司不存在购买收益波动大且风险较高的金融产品

自本次发行董事会决议日前六个月至本回复出具日，公司不存在购买收益波动大且风险较高的金融产品的情况；不存在持有理财产品的情形。

（五）公司不存在非金融企业投资金融业务

自本次发行董事会决议日前六个月至本回复出具日，公司不存在非金融企业投资金融业务的情况。

综上，自本次发行董事会决议日前六个月至本回复出具日，发行人不存在实施或拟实施财务性投资（包括类金融投资）的情况。

三、公司最近一期末不存在持有金额较大、期限较长的财务性投资的情形

（一）交易性金融资产

截至 2020 年 9 月 30 日，发行人不存在投资交易性金融资产的情形。

（二）可供出售金融资产

截至 2020 年 9 月 30 日，发行人不存在投资可供出售金融资产的情形。

（三）其他权益工具投资

截至 2020 年 9 月 30 日，发行人其他权益工具账面价值为 0，内容为持有上海泰利船务有限公司及北海民族股份有限公司股权。上海泰利船务有限公司已被吊销营业执照，北海民族股份有限公司已注销。上述股权期末公允价值为 0，已于以前年度全额计提减值准备。

（四）类金融业务

截至 2020 年 9 月 30 日，公司不存在投资融资租赁、商业保理和小贷业务等类金融业务的情形。

（五）长期股权投资

截至 2020 年 9 月 30 日，公司长期股权投资科目账面价值为 8,796.34 万元，内容为持有广西铁山东岸码头有限公司及北海泛北商贸有限公司股权。持股情况具体如下：

单位：%

序号	公司名称	成立时间	主营业务	持股比率
1	北海泛北商贸有限公司	2011.10.26	贸易、货物代理	40.00
2	铁山东岸	2016.2.1	码头装卸堆存	45.00

2015 年 12 月 15 日，公司与玉林交通旅游投资集团有限公司、北海市路港投资建设开发有限公司、合浦县城市建设投资发展有限公司签署了合资合同，共同投资设立广西铁山港东岸码头有限公司，进行铁山港东岸港口码头的开发建设及运营管理。2016 年 2 月 1 日，铁山东岸公司成立，目前注册资本为 2 亿元人民币，公司持有其股权的 70%。

2019 年度，公司向玉林交通旅游投资集团有限公司出售持有的铁山东岸 25% 股权，股权出售后公司持有铁山东岸股权比率由 70% 下降至 45%，且不再控制铁山东岸，交易完成后铁山东岸不再纳入合并范围。

北海泛北商贸有限公司成立于 2011 年 10 月 26 日，上市公司子公司新力贸易持股 40%。由于以前年度发生亏损，北海泛北商贸有限公司股权的期末账面价值为 0。

上述长期股权投资涉及的公司均与公司主营业务或曾经的主要业务相关，为围绕公司产业链进行的投资，计划长期持有，不属于财务性投资的情形。

四、保荐机构及会计师核查意见

（一）核查过程

保荐机构及致同会计师的核查过程如下：

- 1、查阅有关财务性投资的相关规定；
- 2、查阅公司截至报告期末的理财产品、结构性存款、交易性金融资产、可供出售金融资产、长期股权投资、其他权益工具、其他非流动金融资产等科目的

明细账目。

（二）核查意见

经核查，保荐机构及致同会计师认为：

1、本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复出具日，公司不存在实施或拟实施的财务性投资（包括类金融投资）；

2、发行人最近一期末不存在持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形；

3、发行人不存在融资租赁、商业保理和小贷业务等类金融业务。

（本页无正文，为《北部湾港股份有限公司公开发行可转换公司债券申请文件一次反馈意见的回复》之签章页）

北部湾港股份有限公司

2021年1月22日

（本页无正文，为《北部湾港股份有限公司公开发行可转换公司债券申请文件一次反馈意见的回复》之签章页）

保荐代表人： _____ _____
 杨柏龄 郑弘书

华泰联合证券有限责任公司

2021年1月22日

保荐机构总经理关于反馈意见回复的声明

本人已认真阅读北部湾港股份有限公司公开发行可转换公司债券申请文件一次反馈意见的回复的全部内容，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。

保荐机构总经理：

马骁

华泰联合证券有限责任公司

2021年1月22日