

证券简称：兴通股份

证券代码：603209



兴通海运股份有限公司

Xingtong Shipping Co., Ltd.

(福建省泉州市泉港区驿峰东路 295 号兴通海运大厦 8-9 楼)

2023 年度向特定对象发行 A 股股票
募集说明书
(申报稿)

保荐人（主承销商）



中信证券股份有限公司
CITIC Securities Company Limited

(广东省深圳市福田区中心三路 8 号卓越时代广场（二期）北座)

二〇二三年七月

声 明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

公司负责人、主管会计工作负责人及会计机构负责人保证募集说明书中财务会计资料真实、完整。

中国证券监督管理委员会、上海证券交易所对本次发行所作的任何决定或意见，均不表明其对申请文件及所披露信息的真实性、准确性、完整性作出保证，也不表明其对发行人的盈利能力、投资价值或者对投资者的收益作出实质性判断或保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》的规定，证券依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责。投资者自主判断发行人的投资价值，自主作出投资决策，自行承担证券依法发行后因发行人经营与收益变化或者证券价格变动引致的投资风险。

重大事项提示

公司提请投资者注意，在作出投资决策之前，务必仔细阅读本募集说明书正文内容，并特别关注以下重要事项。

一、本次发行方案

（一）发行股票的种类和面值

本次向特定对象发行的股票为境内上市人民币普通股（A股），每股面值为人民币 1.00 元。

（二）发行方式和发行时间

本次发行采取向特定对象发行的方式，公司将在经上交所审核通过并经中国证监会作出同意注册决定后的有效期内选择适当时机向特定对象发行股票。

（三）定价基准日、发行价格及定价原则

本次发行的定价基准日为发行期首日，发行价格不低于定价基准日前 20 个交易日股票交易均价的 80%（定价基准日前 20 个交易日股票交易均价=定价基准日前 20 个交易日股票交易总额/定价基准日前 20 个交易日股票交易总量）。

公司实际控制人之一陈其龙不参与本次向特定对象发行定价的竞价过程，但接受竞价结果并与其他投资者以相同的价格认购。如果通过竞价方式未能产生发行价格，陈其龙不再参与本次向特定对象发行股票的认购。

如公司股票在定价基准日至发行日期间发生派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息事项，发行价格将作出相应调整。调整公式如下：

派息： $P1=P0-D$ ；

送股或资本公积转增股本： $P1=P0/(1+N)$ ；

两项同时进行： $P1=(P0-D)/(1+N)$ 。

其中， $P0$ 为调整前发行价格， D 为每股派息金额， N 为每股送股或资本公积转增股本数， $P1$ 为调整后发行价格。

最终发行价格将在上交所审核通过并经中国证监会作出同意注册决定后，由公司董事会在股东大会授权范围内，与保荐人（主承销商）根据询价情况协商确定。

若相关法律、法规和规范性文件对向特定对象发行股票的发行定价基准日、发行价格有新的规定，公司董事会将根据股东大会的授权按照新的规定进行调整。

（四）发行对象及认购方式

本次发行的发行对象为包含公司实际控制人之一陈其龙在内的不超过 35 名符合中国证监会规定条件的特定对象，包括证券投资基金管理公司、证券公司、信托投资公司、财务公司、保险机构投资者、合格境外机构投资者以及其他符合法律法规规定的法人、自然人或其他机构投资者等。证券投资基金管理公司、证券公司、合格境外机构投资者、人民币合格境外机构投资者以其管理的二只以上产品认购的，视为一个发行对象；信托投资公司作为发行对象，只能以自有资金认购。

陈其龙拟以现金认购本次向特定对象发行的股票，认购金额不低于 5,000.00 万元（含本数），最终认购数量根据实际发行价格确定。

除陈其龙以外的最终发行对象将在本次发行通过上交所审核并经中国证监会作出同意注册决定后，由公司董事会在股东大会授权范围内与保荐人（主承销商）按照相关法律、行政法规、部门规章或规范性文件的规定，根据发行对象申购报价情况，按照价格优先、金额优先等原则确定。

若国家法律、法规对向特定对象发行股票的发行对象有新的规定，公司将按新的规定进行调整。

所有发行对象均以现金方式并以相同价格认购本次发行的股票。

（五）发行数量

本次发行的股票数量按照本次发行募集资金总额除以发行价格计算得出，向特定对象发行股票数量不超过发行前公司股本总数的 30%，即不超过 8,400 万股（含本数）。在上述范围内，最终发行数量由董事会根据股东大会授权，在本次

发行经上交所审核通过并经中国证监会作出同意注册决定后,根据实际认购情况与本次发行的保荐人(主承销商)协商确定。

若公司股票在审议本次向特定对象发行事项的董事会决议公告日至发行日期间发生派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息事项,本次向特定对象发行的股票数量上限将作相应调整。

(六) 限售期

本次发行结束后,若陈其龙及其一致行动人在认购完成后的持股比例较本次发行之前十二个月内,增持幅度不超过2%(即:陈其龙及其一致行动人在本次发行结束后的持股比例-陈其龙及其一致行动人在本次发行前的持股比例 \leq 2%),则陈其龙认购的本次发行的股票自发行结束之日起18个月内不得转让;若陈其龙及其一致行动人在认购完成后的持股比例较本次发行之前十二个月内,增持幅度超过2%(即:陈其龙及其一致行动人在本次发行结束后的持股比例-陈其龙及其一致行动人在本次发行前的持股比例 $>$ 2%),则陈其龙认购的本次发行的股票自发行结束之日起36个月内不得转让;其他特定对象认购的本次发行的股票自发行结束之日起6个月内不得转让。法律、法规、规范性文件对限售期另有规定的,从其规定。

本次发行对象所取得公司向特定对象发行的股份因公司分配股票股利、资本公积转增股本等形式所衍生取得的股份亦应遵守上述股份锁定安排。本次发行的发行对象因本次发行取得的公司股份在限售期届满后减持还需遵守法律、法规、规范性文件、上交所相关规则以及《公司章程》的相关规定。

(七) 上市地点

本次发行的股票将在上交所上市交易。

(八) 本次发行前滚存未分配利润的安排

本次发行完成后,本次发行前公司滚存的未分配利润将由本次发行完成后的新老股东共享。

(九) 募集资金用途

公司本次向特定对象发行股票募集资金总额不超过人民币 112,420.00 万元（含本数），扣除发行费用后的募集资金净额将用于以下项目：

单位：万元

序号	项目	投资总额	拟使用募集资金金额
1	不锈钢化学品船舶购建项目	71,900.00	64,900.00
2	LPG 船舶购建项目	17,520.00	17,520.00
3	补充流动资金	30,000.00	30,000.00
	合计	119,420.00	112,420.00

若本次扣除发行费用后的实际募集资金净额少于投资项目的募集资金拟投入金额，公司董事会可根据项目的实际需求，在不改变本次募投项目的前提下，对上述项目的募集资金投入顺序和金额进行适当调整，不足部分由公司自筹资金解决。

本次募集资金到位前，根据实际需要，公司以自筹资金支付上述项目所需的资金；本次募集资金到位后，公司将以募集资金进行置换。

（十）决议有效期

本次发行的决议有效期为自公司股东大会审议通过本次向特定对象发行股票议案之日起 12 个月。若国家法律、法规对向特定对象发行股票有新的规定，公司将按照新的规定进行调整。

二、与本次发行相关的风险

公司提醒投资者仔细阅读本募集说明书“第七节 本次发行相关的风险因素”有关内容，其中，特别提醒投资者注意以下风险：

（一）行业管控风险

液货危险品水上运输具有较高的危险性以及很强的专业性，国家对行业准入实施严格的管控政策。从事液货危险品运输业务需获得交通运输部核发的《国内水路运输经营许可证》，该证书对于行业进入者提出了很高的要求。同时，根据《国内水路运输管理条例》等规定，限制外国企业进入本行业。若未来监管部门放松市场准入门槛或允许外国企业进入，可能会加剧市场竞争，导致公司经营业

绩下滑。

（二）运力调控政策风险

自 2011 年起，交通运输部数次发布关于国内沿海化学品船运力调控的政策，每年交通运输部根据市场供求状况，采取专家综合评审的方式，健康有序新增船舶运力。2018 年，交通运输部发布《关于加强沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场宏观调控的公告》（交通运输部公告 2018 年第 67 号），对沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场实行统一的宏观调控政策，包括原油船、成品油船、化学品船、液化石油气船、液化天然气船运输市场。可见，交通运输部对于新增运力依然执行严格审批的调控政策。若未来运力监管更趋严格或短期内监管部门不再审批新增运力，可能会对公司业务规模的扩张产生重大影响，从而限制公司的战略规划与发展。若未来运力监管完全放开，市场竞争进一步加剧，可能存在公司竞争优势被削弱，市场份额及盈利能力下降的风险。

（三）船舶安全运营风险

液货危险品水上运输具有极高的危险性，船舶运输过程中可能发生因碰撞、触礁、搁浅、火灾或者爆炸等引起的海难事故，也可能发生因洗舱、装卸等操作规程不当引起的安全事故。在日常运营过程中，海事局等机构对安全提出了很高的监管要求，同时下游客户对水上运输服务商认证条件严格，若公司未来出现安全方面的问题，可能面临巨额赔偿或重要客户流失的风险，从而对公司经营造成重大不利影响。

（四）环境保护风险

液货危险品具有较高的污染性，若因人为或意外等原因造成船舶货物泄露，对海洋环境造成污染，公司将有可能面临污染治理成本大幅增加和承担相关责任的风险。同时，公司船舶运行过程中，如果因为管理不严，发生污染物超标排放，可能面临环保处罚、新增运力评审扣分、客户丢失等风险，给公司发展造成不利影响。

（五）国际业务风险

公司自 2022 年底开展国际化学品运输业务，相较于国内化学品运输市场，

国际市场竞争充分，北欧、日本、新加坡等船东公司经过多年发展，具备较强市场影响力。除市场正常供需波动外，国际化学品运输市场还受到战争、地缘政治等因素的影响，运价具有一定波动。公司为国内沿海化学品水上运输的龙头企业，但在国际运输领域仍处于积累阶段。提请投资者关注与国际业务开展相关的市场及经营风险。

（六）毛利率波动的风险

报告期内，公司主营业务的毛利率分别为 51.92%、51.59%、41.63%、36.32%，受燃油成本上涨、外租船舶程租业务的规模增长、外贸运输业务开展、新收购子公司等因素影响，毛利率出现下滑。未来如果行业监管政策、市场供需关系发生变化，以及受公司外租船舶程租业务规模持续扩大、外贸运输业务、新收购子公司业务开展不及预期等因素的影响，主营业务毛利率亦可能发生较大波动甚至进一步下滑，从而影响公司的业绩表现。

（七）审批风险

本次向特定对象发行股票尚需上交所审核通过并经中国证监会同意注册。本次发行能否通过相关审批机构的批准以及最终通过批准的时间均存在一定的不确定性。公司本次向特定对象发行股票存在根据审批机构的要求调整或变更发行方案的可能，存在申请文件未能获得审批部门及时审批通过的可能，从而导致本次向特定对象发行无法顺利实施的风险。

目 录

声 明	1
重大事项提示	2
一、本次发行方案.....	2
二、与本次发行相关的风险.....	5
目 录	8
释 义	11
一、一般释义.....	11
二、专业术语释义.....	12
第一节 发行人基本情况	14
一、基本情况.....	14
二、股权结构、控股股东及实际控制人情况.....	15
三、所处行业的主要特点及行业竞争情况.....	16
四、主要业务模式、产品或服务的主要内容.....	50
五、现有业务发展安排及未来发展战略.....	55
六、公司最近一期末不存在金额较大的财务性投资及类金融业务情况.....	56
七、重大诉讼、仲裁和行政处罚情况.....	57
八、上市以来重大资产购买事项.....	61
九、境外经营情况.....	64
第二节 本次证券发行概要	66
一、本次发行的背景和目的.....	66
二、发行对象及其与公司的关系.....	69
三、发行证券的价格或定价方式、发行数量、限售期.....	69
四、募集资金金额及投向.....	71
五、本次发行构成关联交易.....	72
六、本次发行不会导致公司控制权发生变化.....	72
七、本次发行已履行及尚需履行的批准程序.....	73
八、本次发行符合“理性融资，合理确定融资规模”的要求.....	73
九、关于特定期间不减持公司股份的承诺.....	74

第三节 发行对象的基本情况 及认购协议主要内容	75
一、发行对象的基本情况.....	75
二、附条件生效股份认购协议内容摘要.....	76
第四节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析	81
一、本次募集资金投资项目的情况.....	81
二、募投项目效益预测的假设条件及主要计算过程.....	87
三、本次募集资金投资项目审批、核准或备案情况.....	90
四、募集资金用于扩大既有业务的说明.....	93
五、募集资金用于补充流动资金的说明.....	93
第五节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析	95
一、本次发行完成后，上市公司的业务及资产的变动或整合计划.....	95
二、本次发行完成后，上市公司控制权结构的变化.....	95
三、本次发行完成后，上市公司与发行对象及发行对象的控股股东和实际控制人从事的业务存在同业竞争或潜在同业竞争的情况.....	95
四、本次发行完成后，上市公司与发行对象及发行对象的控股股东和实际控制人可能存在的关联交易的情况.....	95
第六节 最近五年内募集资金运用基本情况	96
一、前次募集资金情况.....	96
二、前次募集资金的实际使用情况说明.....	97
三、前次募集资金投资项目实现效益情况说明.....	102
四、前次发行涉及以资产认购股份的资产运行情况说明.....	103
五、前次募集资金实际使用情况与已公开披露信息对照情况说明.....	103
六、会计师事务所对前次募集资金运用出具的报告结论.....	104
第七节 本次发行相关的风险因素	106
一、对公司核心竞争力、经营稳定性及未来发展可能产生重大不利影响的因素.....	106
二、可能导致本次发行失败或募集资金不足的因素.....	112
三、对本次募投项目的实施过程或实施效果可能产生重大不利影响的因素.....	112

第八节 与本次发行相关的声明	114
一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明.....	114
二、发行人控股股东与实际控制人声明.....	117
三、保荐人（主承销商）声明.....	118
四、发行人律师声明.....	121
五、发行人会计师声明.....	122
六、董事会声明.....	123

释 义

在本募集说明书中，除非另有说明，下列简称具有如下含义：

一、一般释义

本募集说明书	指	兴通海运股份有限公司 2023 年度向特定对象发行 A 股股票募集说明书（申报稿）
本次发行	指	兴通海运股份有限公司 2023 年度向特定对象发行 A 股股票
公司、发行人、兴通股份	指	兴通海运股份有限公司
兴通海南	指	兴通海运（海南）有限公司，公司子公司
兴通香港	指	兴通海运（香港）有限公司，公司子公司
兴通新加坡	指	兴通海运（新加坡）有限公司，兴通海南子公司
兴通开元	指	兴通开元航运有限公司，兴通香港子公司
兴通开诚	指	兴通开诚航运有限公司，兴通香港子公司
兴通开进	指	兴通开进航运有限公司，兴通香港子公司
兴通海豚	指	兴通海豚航运有限公司，兴通香港子公司
兴通开和	指	兴通开和航运有限公司，兴通海南子公司
兴通开明	指	兴通开明航运有限公司，兴通海南子公司
兴通开盛	指	兴通开盛航运有限公司，兴通海南子公司
兴通开拓	指	兴通开拓航运有限公司，兴通海南子公司
兴通海狮	指	兴通海狮航运有限公司，兴通海南子公司
兴通万邦	指	上海兴通万邦航运有限责任公司，原名上海中船重工万邦航运有限公司
中船万邦	指	上海中船重工万邦航运有限公司，2023 年 3 月更名为上海兴通万邦航运有限责任公司
兴通万邦香港	指	兴通万邦航运（香港）有限公司
中国石化	指	中国石油化工股份有限公司
中国石油	指	中国石油天然气集团有限公司
中国海油、CNOOC	指	中国海洋石油集团有限公司
中国航油	指	中国航空油料集团有限公司
荣盛石化	指	荣盛石化股份有限公司
浙江石化	指	浙江石油化工有限公司，荣盛石化控股子公司
恒力石化	指	恒力石化股份有限公司
中海壳牌	指	中海壳牌石油化工有限公司

福建联合石化	指	福建联合石油化工有限公司
中化集团	指	中国中化集团有限公司
招商南油	指	招商局南京油运股份有限公司
中远海能	指	中远海运能源运输股份有限公司
君正船务	指	上海君正船务有限公司
扬洋运贸	指	南京扬洋化工运贸有限公司
上海鼎衡	指	上海鼎衡航运科技有限公司
盛航股份	指	南京盛航海运股份有限公司
海昌华	指	深圳市海昌华海运股份有限公司
中远龙鹏	指	深圳中远龙鹏液化气运输有限公司
《公司法》	指	《中华人民共和国公司法》
《证券法》	指	《中华人民共和国证券法》
《注册管理办法》	指	《上市公司证券发行注册管理办法》
公司章程	指	兴通海运股份有限公司章程
上交所	指	上海证券交易所
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
中信证券、保荐人	指	中信证券股份有限公司
锦天城律师事务所、发行人律师	指	上海市锦天城律师事务所
容诚会计师事务所、发行人会计师	指	容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
报告期	指	2020年、2021年、2022年、2023年1-3月
报告期各期末	指	2020年末、2021年末、2022年末、2023年3月末

二、专业术语释义

液货危险品、散装液体危险货物	指	包括原油、成品油、液体化学品、液化天然气、液化石油气
化学品	指	指散装液体化学品，具有易燃性、易挥发性、毒害性、腐蚀性等高危险性
航次	指	船舶在营运中完成一次运输生产任务的周期
DWT	指	Dead Weight Tonnage，用于表示船舶运载能力的衡量单位
LPG/液化石油气	指	Liquefied Petroleum Gas 的缩写，液化石油气，石油炼制或者油气田开采中产生的伴生气体通过加压或降温后形成的液态产品，主要成分为丙烷、丁烷
COA/包运合同	指	Contract of Affreightment 的缩写，即包运合同，是指承运人在约定期间内分批将约定数量货物从约定装货港运至约定目的港的海上货物运输合同

期租	指	运输企业将配备有操作人员的船舶承租给他人使用一定期限，承租期内听候承租方调遣，不论是否经营，均按天向承租方收取租赁费，租赁期间发生的固定费用（如人员工资、维修费用等）均由船东负担的业务
程租	指	运输企业为租船人完成某一特定航次的运输任务并收取租赁费的业务
TMSA	指	Tanker Management and Self Assessment 的缩写，油轮管理与自评估，是一种国际广泛认可的，用于评估船东公司自身管理体系的框架标准，旨在帮助船东公司提升改进自身管理体系
SHELL	指	荷兰皇家壳牌公司
BP	指	英国石油公司
PETRON	指	Petron Corporation，菲律宾国家石油公司子公司
CDI	指	化学品配送协会
SIRE	指	船舶检查报告计划
CCTV	指	Closed-circuit Television 船载视频监控系统
SQMS	指	Safety and Quality Management System 的缩写，指代安全质量管理体系
NSM	指	National Safety Management Code 的简写，指《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》，又称《国内安全管理规则》
ISO	指	International Organization for Standardization 的缩写，指代国际标准化组织
双碳战略目标	指	碳达峰与碳中和的简称。2020年9月22日，国家主席习近平在第七十五届联合国大会上宣布，中国力争2030年前二氧化碳排放达到峰值，努力争取2060年前实现碳中和目标

注：本募集说明书中如出现合计数与各明细数之和尾数存在差异，系四舍五入所致

第一节 发行人基本情况

一、基本情况

公司名称：兴通海运股份有限公司

英文名称：Xingtong Shipping Co., Ltd.

股票上市地：上海证券交易所

股票简称：兴通股份

股票代码：603209.SH

法定代表人：陈兴明

上市时间：2022年3月24日

注册资本：28,000.00万元

公司住所：福建省泉州市泉港区驿峰东路295号兴通海运大厦8-9楼

邮政编码：362800

电话号码：0595-87777879

传真号码：0595-87088898

公司网址：www.xtshipping.com

电子邮箱：securities@xtshipping.cn

经营范围：许可项目：水路危险货物运输；国内船舶管理业务；第二类增值电信业务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：国内货物运输代理；船舶租赁；软件开发；供应链管理服务（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）。

二、股权结构、控股股东及实际控制人情况

（一）股权结构

1、股权结构

截至 2023 年 3 月 31 日，公司股权结构情况如下：

股份类别	股份数量（股）	股份比例
有限售条件股份	96,000,000	48.00%
无限售条件股份	104,000,000	52.00%
合计	200,000,000	100.00%

2、前十大股东情况

截至 2023 年 3 月 31 日，公司前十大股东情况如下：

序号	股东名称	股东性质	持股数量（股）	持股比例（%）
1	陈兴明	境内自然人	56,525,000	28.26
2	泉州和海投资合伙企业（有限合伙）	其他	21,600,000	10.80
3	张文进	境内自然人	12,000,000	6.00
4	王良华	境内自然人	12,000,000	6.00
5	柯文理	境内自然人	8,400,000	4.20
6	明诚致慧（杭州）股权投资有限公司—杭州明诚致慧一期股权投资合伙企业（有限合伙）	其他	5,540,000	2.77
7	中信银行股份有限公司—交银施罗德新生活力灵活配置混合型证券投资基金	其他	4,927,029	2.46
8	苏州钟鼎五号股权投资基金合伙企业（有限合伙）	其他	4,550,000	2.28
9	陈其龙	境内自然人	4,200,000	2.10
9	陈其凤	境内自然人	4,200,000	2.10
9	陈其德	境内自然人	4,200,000	2.10
	合计		138,142,029	69.07

3、前十大无限售流通股股东持股情况

截至 2023 年 3 月 31 日，公司前十大无限售流通股股东情况如下：

序号	股东名称	持股数量 (股)	持股比例 (%)
1	泉州和海投资合伙企业(有限合伙)	21,600,000	10.80
2	张文进	12,000,000	6.00
3	王良华	12,000,000	6.00
4	柯文理	8,400,000	4.20
5	中信银行股份有限公司—交银施罗德新生活力灵活配置混合型证券投资基金	4,927,029	2.46
6	招商银行股份有限公司—东方红睿丰灵活配置混合型证券投资基金(LOF)	2,333,227	1.17
7	中国农业银行股份有限公司—中邮核心成长混合型证券投资基金	2,000,047	1.00
8	交通银行股份有限公司—创金合信数字经济主题股票型发起式证券投资基金	1,384,872	0.69
9	招商银行股份有限公司—东方红远见价值混合型证券投资基金	1,286,588	0.64
10	交通银行股份有限公司—华安策略优选混合型证券投资基金	1,232,606	0.62
	合计	67,164,369	33.58

(二) 控股股东、实际控制人情况

1、控股股东

公司控股股东为陈兴明，截至 2023 年 3 月 31 日，陈兴明持有公司 5,652.50 万股，占公司股份总数的 28.26%。

2、实际控制人

公司实际控制人为陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤，其中陈其龙、陈其德、陈其凤为陈兴明之子女，陈其龙、陈其德、陈其凤为姐弟关系。截至 2023 年 3 月 31 日，陈兴明持有公司 5,652.50 万股，陈其龙、陈其德、陈其凤三人分别持有公司 420.00 万股，实际控制人合计持有公司 6,912.50 万股，占公司股份总数的 34.56%。

三、所处行业的主要特点及行业竞争情况

根据国家统计局发布的《国民经济行业分类（GB/T4754-2017）》，公司所处行业为“G55 水上运输业”下的“G5522 沿海货物运输”。

（一）行业监管体制、行业主要法律法规及政策

1、行业监管体制

（1）国际监管体制

国际海事组织（IMO）是联合国负责海上航行安全和防止船舶海洋污染的专门机构，主要职责是创建涵盖安全、环保、节能、设备、操作、人员等方面的航运业国际公约，并处理相关法律事务。

船旗国监管机构负责对本国船舶进行监督和管理，包含船舶注册登记、船舶所有权及抵押登记等方面的管理。

港口国监督机构是本国港口对停靠船舶进行监督检查的机构，主要负责船舶安全检验、环保监管、设备操作监督等方面的工作。

船级社为各国从事船舶检验的专业机构，通过对船舶各方面的检验，出具权威证书用于证实船舶满足相关国际公约规范。

（2）国内监管体制

①行业行政主管部门

中华人民共和国交通运输部是本行业行政主管部门，主要负责承担涉及综合运输体系的规划协调工作；组织拟订并监督实施行业规划、政策和标准；指导交通运输信息化建设，开展相关统计工作等。

交通运输部水运局、中华人民共和国海事局（交通运输部海事局）、中国船级社（CCS）分别作为交通运输部的部内司局、直属机构以及部属事业单位，承担航运监管功能，具体如下：

交通运输部水运局负责水路建设和运输市场监管工作，拟订水路工程建设、维护、运营和水路运输、航政、港政相关政策、制度和技术标准并监督实施；负责国家重点水路工程设计审批、施工许可、实施监督和竣工验收工作；负责港口、航道及设施、通航建筑物、引航管理工作；负责船舶代理、理货、港口设施保安、无船承运、船舶交易等管理工作；负责国际和国境河流运输及航道管理工作；负责起草水路有关规费政策并监督实施；负责对台运输管理工作；负责组织协调国

家重点物资运输和紧急客货水路运输；负责起草港口安全生产政策和应急预案，组织实施应急处置工作。

中华人民共和国海事局（交通运输部海事局）为交通运输部直属行政机构，实行垂直管理体制，履行水上交通安全监督管理、船舶及相关水上设施检验和登记、防止船舶污染和航海保障等行政管理和执法职责。主要职责包括拟订和组织实施国家水上交通安全监督管理、船舶及相关水上设施检验和登记、防治船舶污染和航海保障的方针、政策、法规和技术规范、标准；统一管理水上交通安全和防治船舶污染；负责船舶、海上设施检验行业管理以及船舶适航和船舶技术管理；负责船员、引航员、磁罗经校正员适任资格培训、考试、发证管理；负责管理通航秩序、通航环境；负责航海保障工作等。

中国船级社是交通运输部的部属事业单位，成立于 1956 年，是国际船级社协会的正式成员，主要为船舶、海上设施及相关工业产品提供世界领先的技术规范和标准并提供入级检验服务；依据国际公约、规则以及授权船旗国或地区的有关法规提供法定检验、鉴证检验、公证检验、认证认可等。

②行业自律性组织

本行业的自律组织包括中国船东协会及其下属的化工品运输专业委员会。

中国船东协会是由在中华人民共和国注册从事水上运输的商船所有人、经营人和管理人自愿组成的行业性组织，是不受地区、部门限制的全国性社会团体，是非营利性社会组织，依法取得社团法人资格。主要职责包括调查研究我国水运事业的问题，向政府主管部门反映情况、提出建议；研究航运市场的供求关系和发展趋势，提出发展我国水运事业的战略和战术措施的建议；对航线设置、运力安排、运价水平、港口使费等方面的问题进行调查研究；编辑行业的有关书刊和资料，接受和组织行业发展有关课题的研究。

中国船东协会化工品运输专业委员会属于中国船东协会的分支机构，不具备独立的法人资格，由在中华人民共和国注册从事化工品船舶运输的中国船东协会会员自愿组成，在中国船东协会领导下开展工作，主要职责包括引导成员单位遵守国家的法律、法规，规范市场竞争行为，维护市场公平竞争秩序；开展市场调

查，对市场的发展趋势及产业发展趋势进行深入研究和分析；组织举办化工品专业性的知识讲座、培训、咨询及学术交流等各类活动等。

2、行业主要法律法规

(1) 主要国际公约

颁布机构	国际公约
联合国	《1958年日内瓦公海公约》
	《1982年联合国海洋法公约》
国际海事组织	《1990年国际油污防备、反应和合作公约》
	《国际船舶和港口设施保安规则》
	《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》
	《1974年国际海上人命安全公约》
	《经修订的〈1973年国际防止船舶造成污染公约〉》
	《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》
	《2001年国际控制船舶有害防污底系统公约》
国际劳工组织	《2006年海事劳工公约》

(2) 国内主要法律法规

类别	法律法规	颁布或修订时间	颁布机构
经营资质	《中华人民共和国海商法》	1992.11	全国人大
	《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》（试行）	2001.07	交通运输部
	《交通运输部关于加强国内水路客运液货危险品运输市场准入管理的通知》	2006.11	交通运输部
	《国内水路运输辅助业管理规定》	2014.01	交通运输部
	《中华人民共和国船舶登记条例》	2014.07	国务院
	《国内水路运输管理条例》	2017.03	国务院
	《中华人民共和国国际海运条例》	2019.03	国务院
	《国内水路运输管理规定》	2020.02	交通运输部
	《台湾海峡两岸间航运管理办法》	1996.08	交通部
运力调控	《关于加强沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场宏观调控的公告》	2018.08	交通运输部
船舶管理	《中华人民共和国船舶登记条例》	2014.07	国务院
	《船舶登记工作规程》	2017.02	中国海事局

类别	法律法规	颁布或修订时间	颁布机构
	《中华人民共和国船舶登记办法》	2016.12	交通运输部
船员管理	《危险货物水路运输从业人员考核和从业资格管理规定》	2021.09	交通运输部
	《中华人民共和国船员条例》	2020.03	国务院
	《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》	2022.04	交通运输部
	《〈中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则〉实施办法》	2012.02	中国海事局
	《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》	2018.11	交通运输部
安全管理	《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》（试行）	2001.07	交通运输部
	《船舶检验管理规定》	2016.01	交通运输部
	《中华人民共和国海上交通安全法》	2021.04	全国人大
	《中华人民共和国船舶和海上设施检验条例》	2019.03	国务院
危险品管理	《危险化学品安全管理条例》	2013.12	国务院
	《船舶载运危险货物安全监督管理规定》	2018.07	交通运输部
环境保护	《中华人民共和国海洋环境保护法》	2017.11	全国人大
	《船舶水污染物排放控制标准》	2018.01	环境保护部
	《防治船舶污染海洋环境管理条例》	2018.03	国务院
	《中华人民共和国大气污染防治法》	2018.10	全国人大
	《船舶大气污染物排放控制区实施方案》	2018.11	交通运输部
	《2020 年全球船用燃油限硫令实施方案》	2019.10	中国海事局

① 经营资质

本行业属于严监管行业，交通运输部等部门对行业从业企业经营资质实行严格的审批管理，公司的基本经营资质要求如下：

资质名称	审批部门	资质获取的主要条件
《国内水路运输经营许可证》	交通运输部	有明确的经营范围，包括经营区域和业务种类；有符合规定要求的船舶；有符合规定要求的专职海机务管理人员（应当具有船长、轮机长的从业资历）；有符合规定要求的与其直接签订劳动合同的高级船员（高级船员比例应在 50%以上）；设立健全的安全管理机构和安全生产管理制度
《国际船舶运输经营许可证》	交通运输部	取得企业法人资格；有与经营国际海上运输业务相适应的船舶，其中必须有中国籍船舶；投入运营的船

资质名称	审批部门	资质获取的主要条件
		船符合国家规定的海上交通安全技术标准；有提单、客票或者多式联运单证；有具备国务院交通主管部门规定的从业资格的高级业务管理人员
《台湾海峡两岸间水路运输许可证》	交通运输部	中国大陆或者中国台湾地区的独资航运公司或中国大陆和中国台湾地区的合资航运公司；有船舶资料、海运提单样本等文件，需经交通部批准
《符合证明》	海事局	需通过公司安全体系审核，审核事项依据《中华人民共和国航运公司安全和防污染规则》的所涉及的质量、环境和健康等共十二项要素和要求

针对公司经营资质，根据《国内水路运输管理条例》，企业经营水路运输业务，应经国务院交通运输主管部门或者设区的市级以上地方人民政府负责水路运输管理的部门批准，取得《国内水路运输经营许可证》；根据《国内水路运输管理规定》，申请经营沿海省际化学品、成品油、液化气运输业务的，自有沿海省际化学品船、成品油、液化气船运力均不得低于 5,000 总吨，且投入运营的船舶应当取得《船舶营业运输证》；境内企业经营国际船舶运输业务，根据《中华人民共和国国际海运条例》，应当向国务院交通主管部门提出申请，国务院交通主管部门综合考虑国家关于国际海上运输业发展的政策和国际海上运输市场竞争状况，向申请人颁发《国际船舶运输经营许可证》；境内企业从事中国大陆港口与中国台湾地区港口之间的海上直达客货运输，应当经所在的省、自治区、直辖市交通主管部门审核后转报交通部批准，取得《台湾海峡两岸间水路运输许可证》。

针对船舶经营资质，根据《国内水路运输管理规定》，水路运输经营者投入运营的船舶应持有有效的船舶所有权登记证书、船舶国籍证书、船舶检验证书以及按照相关法律、行政法规规定证明船舶符合安全与防污染和入级检验要求的其他证书，即《船舶所有权证书》《船舶国籍证书》《散装运输危险化学品适装证书》《船舶安全管理证书》等。此外，为便于承担海上油污所致民事责任，根据《国际油污损害民事责任公约》《防治船舶污染海洋环境管理条例》规定，在我国管辖海域内航行的船舶，其所有人应当按照规定，投保船舶油污损害民事责任保险或者取得相应的财务担保；已投保或取得财务担保的中国籍船舶，其所有人应当持船舶国籍证书、保险合同或者财务担保证明，向船籍港的海事管理机构申请办理船舶油污损害民事责任保险证书或者财务保证证书，方可在国内各港口间航行。

② 运力调控

除相关资质证书要求外,为加强沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场准入管理,促进水路运输安全绿色、健康有序发展,近年来我国交通运输部对本行业实施一系列新增运力宏观管控政策。在此背景下,每年新增总运力有限,仅在新增运力综合评审中评分排名靠前的业内企业能够获得新增运力。主要调控政策及政策主要内容具体如下:

2006年5月发布的《关于暂停审批新增国内沿海跨省运输油船化学品船运力的公告》,自2006年7月1日至2006年12月31日,期间暂停批准新增国内沿海跨省运输化学品船运力。2007年3月,交通运输部再次发布《关于国内沿海跨省运输油船化学品船运力调控政策的公告》,在新增运力满足一定要求的前提下,恢复了沿海化学品船运力审批。交通运输部于2010年5月出台了新一轮调控政策——《关于加强国内沿海化学品液化气运输市场宏观调控的公告》,提出暂停批准新的经营者从事国内沿海省际化学品船、液化气船运输,2010年5月至2011年6月,暂停批准新增国内沿海省际化学品、液化气船舶运力。

2011年7月,交通运输部再次发布《关于进一步加强国内沿海化学品液化气运输市场宏观调控的公告》,对申请新增运力企业的资质条件、营运效率和安全记录等多层面进行综合评价,符合条件的方准予新增运力。自此国内沿海化工品运输市场运力进入严格调控时期,每年新增运力有限,2012-2018年市场年均新增运力为21,371.43载重吨。2018年8月发布的《关于加强沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场宏观调控的公告》(交通运输部公告2018年第67号),对沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场实行统一的宏观调控政策,包括原油船、成品油船、化学品船、液化石油气船、液化天然气船运输市场。同时指出将根据沿海省际散装液体危险货物船舶运输相关市场供求状况,按照“总量调控、择优选择”,有序新增沿海省际散装液体危险货物船舶运输经营主体和船舶运力。

③ 船员管理

根据《中华人民共和国船员条例》,申请船员适任证书,应当具备下列条件:

A. 年满 18 周岁（在船实习、见习人员年满 16 周岁）且初次申请不超过 60 周岁；

B. 符合船员任职岗位健康要求；

C. 经过船员基本安全培训。

参加航行和轮机值班的船员还应当经过相应的船员适任培训、特殊培训，具备相应的船员任职资历，并且任职表现和安全记录良好。

申请船员适任证书，可以向任何有相应船员适任证书签发权限的海事管理机构提出书面申请，并附送申请人符合本条例第五条规定条件的证明材料。对符合规定条件并通过国家海事管理机构组织的船员任职考试的，海事管理机构应当发给相应的船员适任证书及船员服务簿。

根据《危险货物水路运输从业人员考核和从业资格管理规定》，危险货物水路运输企业应当对危险货物水路运输从业人员进行安全教育、法制教育和岗位技术培训，未经安全生产教育和培训合格的，不得上岗作业。装卸管理人员、申报员、检查员应当按照本规定经考核合格，具备相应从业条件，取得相应种类的《危险化学品水路运输从业资格证书》，方可从事相应的作业。

④ 安全管理

根据《船舶检验管理规定》，船舶试航前，船舶所有人或者经营人应当向国内船舶检验机构申请试航检验，并取得试航检验证书。此外，营运中的中国籍船舶、水上设施的所有人或者经营人，应当向签发船舶检验证书的国内船舶检验机构申请定期检验。

根据《中华人民共和国海上交通安全法》规定，船舶和船上有关航行安全的重要设备必须具有船舶检验部门签发的有效技术证书。船舶必须持有船舶国籍证书，或船舶登记证书，或船舶执照。船舶应当按照标准定额配备足以保证船舶安全的合格船员。船舶、设施储存、装卸、运输危险货物，必须具备安全可靠的设备和条件，遵守国家关于危险货物管理和运输的规定。船舶装运危险货物，必须向主管机关办理申报手续，经批准后，方可进出港口或装卸。

根据《中华人民共和国船舶和海上设施检验条例》规定，中国船级社经中华人民共和国船舶检验局授权，可以代行法定检验。中国籍船舶所使用的有关海上交通安全的和防止水域环境污染的重要设备、部件和材料，须经船舶检验机构按照有关规定检验。中国籍滚装船、液化气体运输船和散装化学品运输船，必须向中国船级社申请入级检验。

⑤ 危险品管理

根据《危险化学品安全管理条例》，从事危险化学品道路运输、水路运输的，应当分别依照有关道路运输、水路运输的法律、行政法规的规定，取得危险货物道路运输许可、危险货物水路运输许可，并向工商行政管理部门办理登记手续。同时，危险化学品道路运输企业、水路运输企业应当配备专职安全管理人员。危险化学品道路运输企业、水路运输企业的驾驶人员、船员、装卸管理人员、押运人员、申报人员、集装箱装箱现场检查员应当经交通运输主管部门考核合格，取得从业资格。通过水路运输危险化学品的，应当遵守法律、行政法规以及国务院交通运输主管部门关于危险货物水路运输安全的规定。

根据《船舶载运危险货物安全监督管理规定》，从事危险货物运输的船舶所有人、经营人或者管理人，应当按照交通运输部有关船舶安全营运和防污染管理体系的要求建立和实施相应的体系或者制度。载运危险货物的船舶应当经国家海事管理机构认可的船舶检验机构检验合格，取得相应的检验证书和文书，并保持良好状态。从事危险货物运输船舶的船员，应当按照规定持有特殊培训合格证，熟悉所在船舶载运危险货物安全知识和操作规程。载运危险货物的船舶，其船体、构造、设备、性能和布置等方面应当符合国家船舶检验的法规、技术规范的规定。

⑥ 环境保护

根据《中华人民共和国海洋环境保护法》，在中国管辖海域，任何船舶及相关作业不得违反本法规定向海洋排放污染物、废弃物和压载水、船舶垃圾及其他有害物质。船舶必须按照有关规定持有防止海洋环境污染的证书与文书，在进行涉及污染物排放及操作时，应当如实记录。船舶应当遵守海上交通安全法律、法规的规定，防止因碰撞、触礁、搁浅、火灾或者爆炸等引起的海难事故，造成海洋环境的污染。

根据《防治船舶污染海洋环境管理条例》，船舶的结构、设备、器材应当符合国家有关防治船舶污染海洋环境的技术规范以及中华人民共和国缔结或者参加的国际条约的要求，并取得、随船携带相应的防治船舶污染海洋环境的证书、文书。船舶所有人、经营人或者管理人应当制定防治船舶及其有关作业活动污染海洋环境的应急预案，并报海事管理机构备案。船舶在中华人民共和国管辖海域向海洋排放的船舶垃圾、生活污水、含油污水、含有毒有害物质污水、废气等污染物以及压载水，应当符合法律、行政法规、中国缔结或者参加的国际条约以及相关标准的要求，并将污染物处理记录如实记录在簿。

根据《中华人民共和国大气污染防治法》规定，船舶检验机构对船舶发动机及有关设备进行排放检验。经检验符合国家排放标准，船舶方可运营。内河和江海直达船舶应当使用符合标准的普通柴油。

根据《船舶大气污染物排放控制区实施方案》规定，2019年1月1日起，海船进入排放控制区，应使用硫含量不大于0.5% m/m 的船用燃油，大型内河船和江海直达船舶应使用符合新修订的船用燃料油国家标准要求的燃油；其他内河船应使用符合国家标准的柴油。2020年1月1日起，海船进入内河控制区，应使用硫含量不大于0.1% m/m 的船用燃油。2022年1月1日起，海船进入沿海控制区海南水域，应使用硫含量不大于0.1% m/m 的船用燃油。

3、行业主要政策

液货危险品航运业是我国石化产业物流供应链的重要环节，而石化产业作为我国国民经济发展的支柱，受到各级政府的高度重视。在此背景下，为大力发展石化产业，我国各级政府及有关监管机构相继出台一系列产业政策和规划，从技术创新、环境保护、安全管理等多维度引导本行业健康有序发展，为本行业营造了积极良好的政策环境。本行业主要的产业政策具体如下：

产业政策	颁布机构	颁布时间	主要内容
《加快建设交通强国五年行动计划（2023-2027年）》	交通运输部等	2023.03	到2027年，党的二十大关于交通运输工作部署得到全面贯彻落实；优质服务海南自由贸易港建设，建成海南自由贸易港国际船舶登记中心，打造海南自由贸易港海事特区

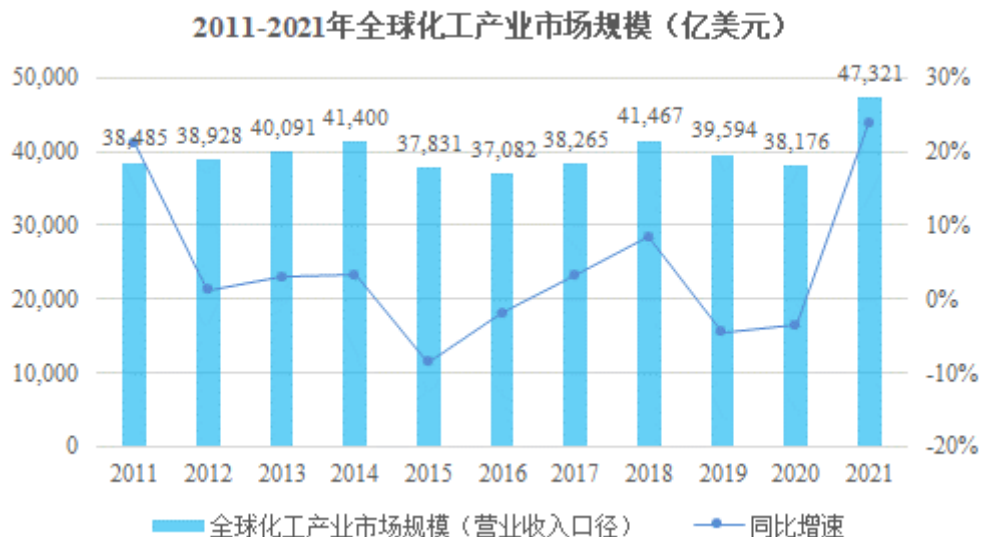
产业政策	颁布机构	颁布时间	主要内容
《“十四五”现代物流发展规划》	国务院	2022.05	到 2025 年,基本建成供需适配、内外联通、安全高效、智慧绿色的现代物流体系;提升国际海运服务水平,组建世界一流船队,培育海运国际竞争优势
《水运“十四五”发展规划》	交通运输部	2022.01	紧紧围绕国家重大战略和交通强国建设目标,强化水运大通道、港口主枢纽的功能,在构建新发展格局、促进现代物流发展、保障经济安全、服务高水平开放等方面发挥先导作用;提高水运数字化、智能化水平,推动“水运+”新业态、新模式发展
《综合运输服务“十四五”发展规划》	交通运输部	2021.11	优化煤炭、原油、矿石、集装箱、液化天然气等专业化海运系统,鼓励企业完善全球海运干线网络,进一步提高第三国航线规模。优化海运船队规模结构,进一步提高集装箱、原油、干散货、特种运输船队国际竞争力
《交通运输标准化“十四五”发展规划》	交通运输部	2021.10	加快智慧交通技术、数据资源融合、北斗导航系统应用等方面关键技术和共性基础标准制修订,包含智能船舶岸基信息交互、智能交通设施、智能船舶通信网安全技术要求;严格执行国家节能环保强制性标准,包含港口、船舶能耗与排放智能监测规程
《海事系统“十四五”发展规划》	海事局	2021.05	加强船舶、船员和船公司安全管理;优化船员发展环境;服务国家战略实施,助力区域协调发展战略,推进海南自由贸易港海事特区建设;协同推进“陆海空天”一体化水上交通运输安全保障体系建设
《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》	中共中央	2020.11	加快建设交通强国,完善综合运输大通道、综合交通枢纽和物流网络。加强安全生产监管执法,有效遏制危险化学品、矿山、建筑施工、交通等重特大安全事故
《关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》	交通运输部	2020.08	到 2035 年,交通运输领域新型基础设施建设取得显著成效;泛在感知设施、先进传输网络、北斗时空信息服务在交通运输行业深度覆盖,行业数据中心和网络安全体系基本建立,智能列车、自动驾驶汽车、智能船舶等逐步应用
《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》	交通运输部、发改委、工信部、财政部、商务部	2020.02	要求以供给侧结构性改革为主线,着力补短板、优服务、转动能、强保障,加快形成海运业高质量发展体系,谱写交通强国建设海运篇章。明确到 2025 年,基本建成海运业高质量发展体系,服务品质和安全绿

产业政策	颁布机构	颁布时间	主要内容
	部、海关总署、税务总局		色智能发展水平明显提高,综合竞争力、创新能力显著增强。强化船舶安全管理、健全安全生产体系、提升应急处置能力等重点任务
《交通强国建设纲要》	中共中央、国务院	2019.09	推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移。推进北斗卫星导航系统应用。严格执行国家和地方污染物控制标准及船舶排放区要求,推进船舶、港口污染防治
《数字交通发展规划纲要》	交通运输部	2019.07	推动自动驾驶船舶、自动化码头和堆场发展,加强港航物流与上下游企业信息共享和业务协同。到2025年,交通运输成为北斗导航的民用主行业,第五代移动通信(5G)等公网和新一代卫星通信系统初步实现行业应用
《智能航运发展指导意见》	交通运输部、中央网信办、发改委、教育部、科技部、工信部、财政部	2019.05	加快现代信息、人工智能等高新技术与航运要素的深度融合,培育和发展智能航运新业态。以集装箱船、散货船、油船等运输船为重点,开展船舶自主航行、能效监测与优化控制、货物状态监控与优化配载、船体及设备系统全生命周期状态监控与管理等智能船舶技术的推广应用

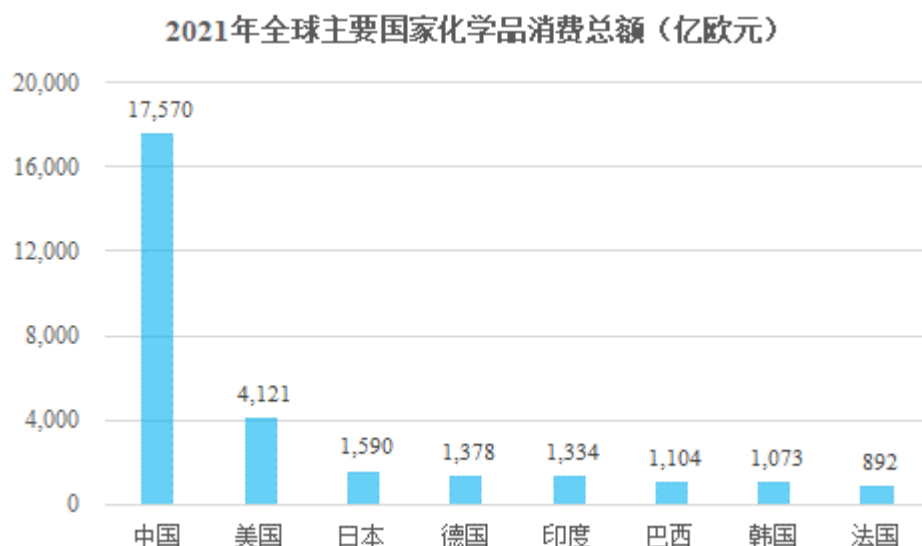
(二) 行业发展概况

1、全球市场整体情况

作为工业生产和现代生活基础原材料的来源,全球化工市场规模较大且发展平稳。据 American Chemistry Council 数据显示,2021 年全球化工产业市场规模达 4.73 万亿美元,较 2020 年的 3.82 万亿美元增长 23.95%。同时,从消费市场份额来看,中国已成为全球最大的化学品消费市场,2021 年中国化学品消费总额达 1.76 亿欧元,在全球化学品市场占据尤为重要的地位。



数据来源：American Chemistry Council



数据来源：VCI、CHE Manager

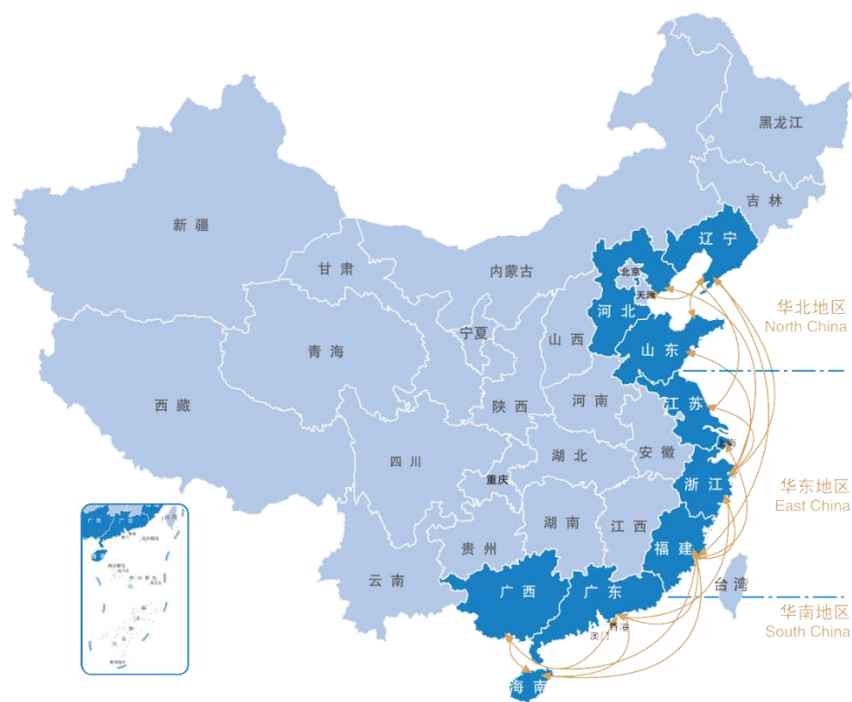
国际散装液体化学品水上运输市场的景气度与全球化工产品的贸易情况息息相关。化工产业高度依赖全球分工协同，以中东国家、俄罗斯为代表的资源优势型国家出口大量油气原材料，以欧洲国家、美国、中国为代表的技术或成本优势型国家负责研发及生产环节，国际分工协同促使化学品水上运输成为全球化工产业链中的必要环节。

随着产业转型，欧美国家逐渐放弃本土炼油业务，全球炼油产能加速向亚洲转移。目前，全球炼油产能主要集中在亚洲、北美和欧洲三个地区，截至2021年底对应炼油产能分别为18.16亿吨/年、10.68亿吨/年、7.52亿吨/年，占全球炼油产能比重的36%、21%、15%。随着全球化工生产中心逐步转向亚洲，全球炼化

产能格局的演变推动全球化学品航运市场发生区域结构变化,产生了庞大的国际化学品运输需求。

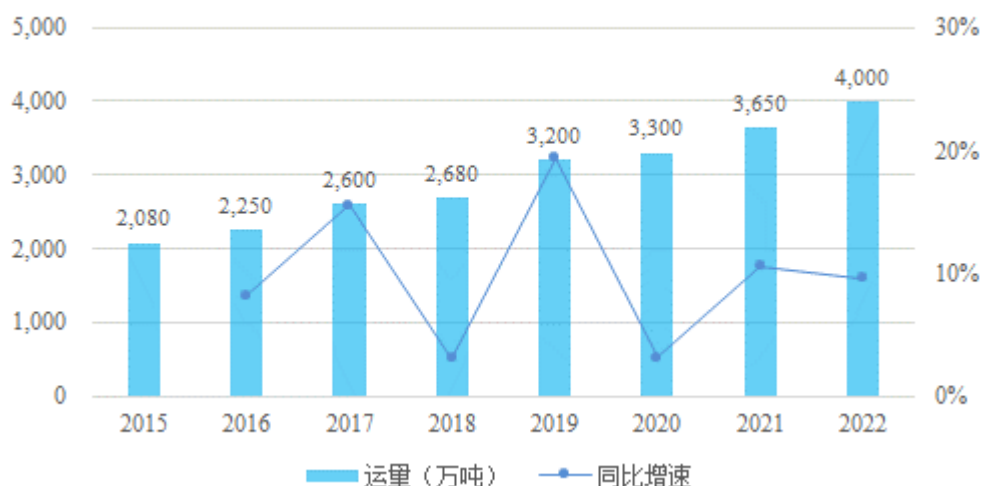
2、我国散装液体化学品航运业发展概况

从散装液体化学品消费端来看,受区域经济发展等因素影响,我国长三角、珠三角、东南沿海等地区经济较为发达,散装液体化学品市场需求较大。因此,在供给、需求存在异地性特征背景下,形成了当前我国沿海散装液体化学品以华北-华东、华北-华南、华东-华南等航线为主的运输格局,具体表现为华北地区是中国初级化工品的主要生产地区,也是主要的散装液体化学品流出地;华东地区既是初级化工品的主要生产地区又是化工品精加工和消费的主要地区,是散装液体化学品主要的流入与流出地;华南地区是化工品精加工和消费的主要地区,是散装液体化学品主要的流入地。目前我国散装液体化学品运输格局情况如下图:



近年来,伴随我国石油化工产业的持续发展,国内化工产业装置大型化、炼化一体化、产业集群化的趋势逐渐加深,沿海省际散装液体危险货物水上运输业保持稳定发展态势,运输量持续增长。根据交通运输部数据,全年国内沿海化学品运输量从 2018 年的 2,680 万吨增长至 2022 年的 4,000 万吨,复合增长率为 10.53%。

2015-2022年国内沿海省际化学品运输量（万吨）



数据来源：交通运输部、中国船东协会化工品运输专业委员会

目前，国内沿海多个炼化项目正在建设，预计 2026 年底将释放 10,700 万吨/年炼油、1,080 万吨/年乙烯、710 万吨/年芳香烃的产能，具体如下：

项目	地点	预计投产时间	规划产能（万吨/年）			
			炼油	乙烯	芳香烃	其他
广东石化 2,000 万吨/年重油加工工程	广东揭阳	2023	2,000	120	260	-
大连石化搬迁改造建设炼化一体化一期项目	大连长兴岛	2024	1,000	120	-	-
裕龙岛炼化一体化一期项目	山东龙口	2024	2,000	300	-	-
中国东北地区大型炼化一体化项目	辽宁盘锦	2024	1,500	150	130	-
镇海炼化炼油升级扩建项目	浙江宁波	2024	1,100	-	-	60
中科炼化一体化二期项目	广东湛江	2025	1,500	120	-	-
古雷炼化一体化二期项目	福建漳州	2025	1,600	150	320	60
广西石化炼化一体化转型升级项目	广西钦州	待定	-	120	-	-
合计	-	-	10,700	1,080	710	120

数据来源：公开数据整理

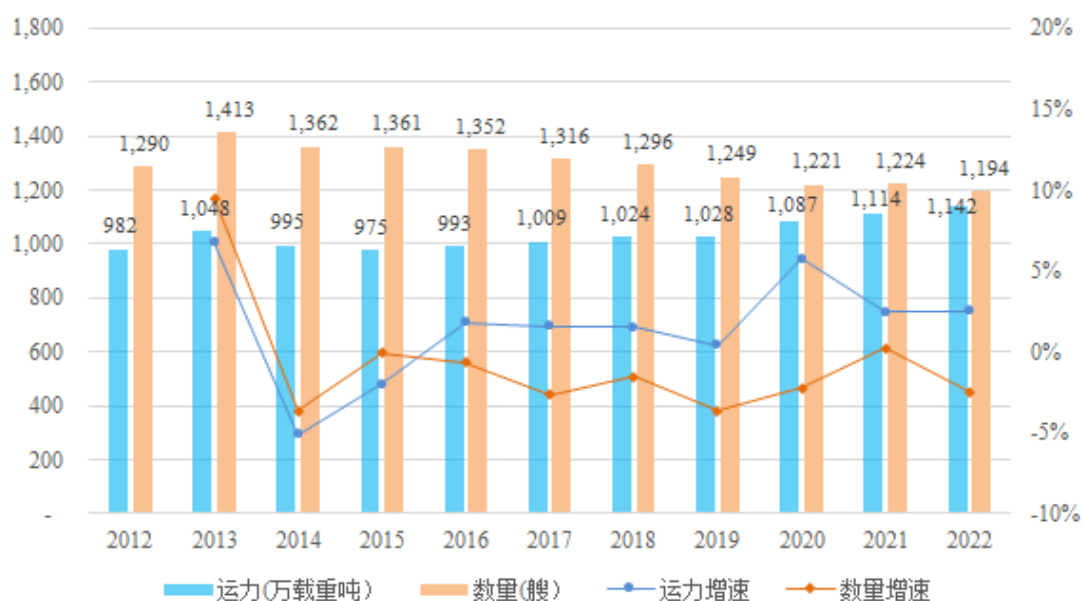
随着国内大型炼化一体化项目的陆续投产，沿海省际散装液体化学品货运需求快速提升，我国散装液体化学品航运业呈现良好的发展势头。

3、我国成品油航运业发展概况

随着国内规划建设的一批大型炼化企业及其下游配套化工装置陆续落地投产，国内沿海成品油运量持续上升。根据交通运输部历年发布的《水路运输市场发展情况和市场展望报告》，2019年全年沿海省际成品油运输量约7,200万吨，同比增幅达到140%，主要系恒力石化、浙江石化等大型炼化一体化项目陆续投产，炼化产能大幅增加，成品油市场贸易活跃，2020年至2022年国内沿海省际成品油运输量分别为7,800万吨、8,100万吨、8,500万吨，2022年上半年受宏观经济影响成品油社会库存上涨，运输市场需求整体偏弱，下半年受传统消费旺季及国际原油价格宽幅走高影响，市场活跃度提升，运输需求企稳回升。

国内沿海成品油水上运输是国内成品油物流的重要组成部分，为保障我国能源安全，国家对国内沿海成品油水上运输实施宏观调控政策，近年来我国沿海油品运输市场运力供需相对平衡，运力规模、船舶数量虽有所波动，但整体较为平稳，行业整体发展呈现健康有序的局面。据交通运输部数据显示，截至2022年12月31日，我国共拥有沿海省际运输油船（含成品油船、原油船，不含化学品、油品两用船）共计1,194艘、1,142.2万载重吨，同比减少30艘，但吨位增加了28.1万载重吨，吨位增幅2.52%。

我国沿海运输油船运力规模及数量变化情况



资料来源：交通运输部

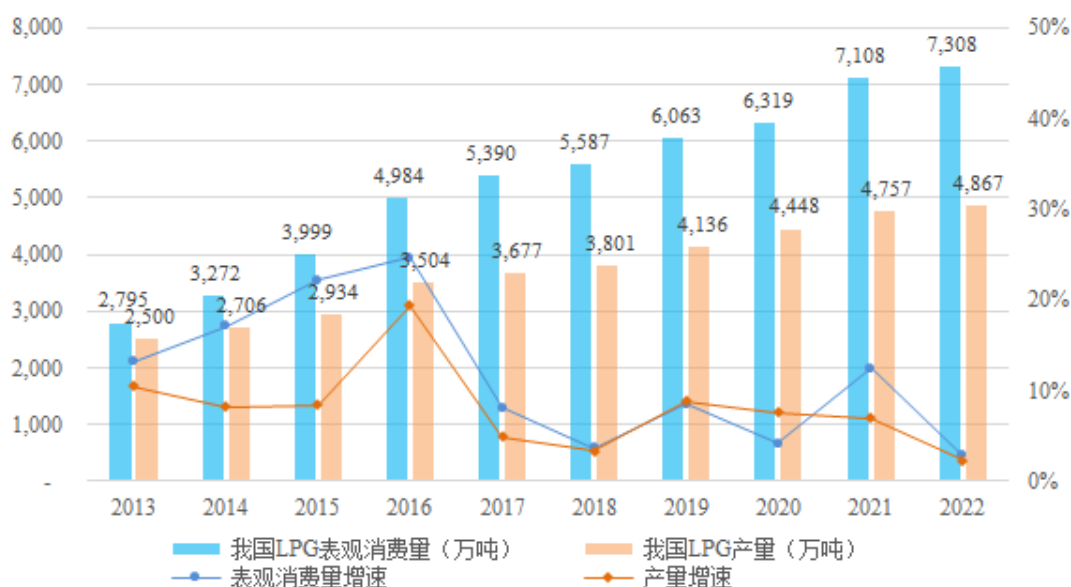
目前我国沿海油运市场的运力供需相对平衡，市场总量基本稳定。与此同时，伴随着国内大型炼化一体化项目陆续投产，成品油沿海运输需求整体上升，船舶运力需求大型化趋势明显，且出现了阶段性运力供不应求的情况，发展态势良好。

4、我国液化石油气航运业发展概况

2020年9月，中国在第七十五届联合国大会上宣布，力争2030年前二氧化碳排放达到峰值，努力争取2060年前实现碳中和目标。为实现碳达峰、碳中和目标，必须加强清洁能源的使用。LPG作为重要的清洁能源，具有高热值、无烟尘、无炭渣的优点，能够大幅提升能源利用效率，对于构建清洁低碳安全高效能源体系具有重要意义。

随着经济发展和环境变化，我国对LPG的需求量逐年增加。根据Wind资讯，2013至2022年，我国LPG表观消费量从2,795万吨增长至7,308万吨，复合增长率为11.27%。我国自产LPG主要为炼厂气，根据国家统计局数据，2013至2022年，我国LPG产量从2,500万吨增长至4,867万吨，复合增长率为7.68%，随着国内众多大型炼化一体化项目的投产，LPG产量将得到进一步提升，LPG运输需求也将同步增长。

我国LPG表观消费量及产量变动情况



数据来源：Wind、国家统计局

根据交通运输部《2022年水路运输市场发展情况和2023年市场展望》，2022

年国内沿海 LPG 运输量为 528 万吨，较 2018 年的 323 万吨增加 205 万吨，复合增长率为 13.07%。在国内众多大型炼化一体化项目陆续投产的带动下，LPG 运输需求将持续增长，并将推动 LPG 船舶的运力需求。截至 2022 年底，国内沿海 LPG 运力规模为 28.8 万载重吨（80 艘），较 2018 年底的 24.79 万载重吨（72 艘）增加 4.10 万载重吨，复合增长率为 3.82%，船舶运力供给远低于运输量增长率，行业景气度逐步提升。根据交通运输部的运力调控综合评审最终结果，内贸 LPG 船舶新增运力从 2018 年的 2 艘 15,300 立方米增加至 2022 年的 8 艘 43,780 立方米，新增运力复合增长率为 30.06%，可见国内 LPG 水上运输市场对船舶运力的需求之大。

（三）影响行业发展的有利和不利因素

1、影响行业发展的有利因素

（1）国家产业政策支持

化学品、成品油、液化石油气等液货危险品是我国化工产业、工业、制造业等行业发展的重要基础原料，涉及居民日常生活的方方面面，积极发展液货危险品水上运输行业对我国国民经济发展、生活质量提升具有重要意义。近年来，我国政府有关部门始终对本行业保持高度重视，相继出台诸如《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》《交通强国建设纲要》《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》《关于印发船舶大气污染物排放控制区实施方案的通知》等一系列政策，从加强建设交通强国、运输安全与环保等方面给予本行业强有力的引导支持，为本行业提供了良好的政策支持与政策环境，是行业恰逢的重要机遇。

（2）石化行业迎来新一轮产能扩张，行业充分受益

伴随着下游大型炼厂逐步投产，化学品、成品油、液化石油气等液货危险品产能在“十四五”期间将加速增长，直接带动本行业市场需求上涨，叠加我国运力管控仍较为严格，据交通运输部数据显示，2020 年至 2022 年，我国沿海省际散装液体化学品船运力规模同比增速分别为 8.42%、5.92% 和 8.53%，因此短期

内市场总运力预计难以出现大幅扩张，船舶运价保持稳定向好趋势，进而对业内企业的经营效益与利润水平的提升产生积极效应。

基于石化行业正经历着优质产能扩张、落后产能出清的关键发展阶段，石化行业规模化、集中化趋势明显，进而促使本行业资金实力不足、运力规模有限、安全管理水平较低等的小型船东公司，由于难以获取下游大型客户的青睐，市场份额逐渐缩小，推动行业洗牌加速，市场集中度随之提升，有利于行业朝着更加优质、健康的方向发展。

综上，依托于石化行业迎来新一轮产能扩张，本行业发展将充分受益，业内大中型企业迎来重要发展机遇。

(3) 先进技术融合，促使行业创新性发展

伴随着物联网、大数据、5G 等先进技术日趋成熟，依托于其在智能航运领域的深度应用，将显著提升行业在运输安全监管、船舶、港口等方面的信息化程度，通过搭建港航产业链的一站式综合服务平台，打通船舶与岸上数据实时共享屏障，满足船东、货主、政府主管部门、港口单位及辖区各港航企业等相关主体对船舶和运输货物的实时状态、精准定位、航次等信息实时掌握的需求，实现货物在装/卸、水上运输、保管全过程可视可控，大幅增强行业企业的运输服务能力与运营效率，以及安全管理能力，最终提高行业整体的盈利能力，助力行业企业不断做大做强。

2、影响行业发展的不利因素

(1) 专业人才稀缺

液货危险品运输具有危险性高且专业性强的特点，但相对于我国市场需求而言，目前行业经常面临船员培育和积累不足，资深船员匮乏仍然是行业发展的重要瓶颈之一。同时，企业向化工供应链一体化服务发展需要具备综合能力的专业人才的指导和推动，而行业内对专业供应链管理人才的培养相对缺乏。

(2) 液货危险品码头资源有限

目前，我国各大港口的液货危险品专用泊位数量不断增长，但仍较难满足日益增长的液货危险品运输船舶的靠泊需求，船舶往往需要原地抛锚、排队靠港装卸货，在一定程度上影响了船舶的运输效率与企业的营运效率。另外，码头信息网络建设滞后，码头方与船东公司之间的信息不对称问题也降低了靠泊效率，进而影响企业经营效益。

(3) 船舶造价高且呈上升趋势

液货危险品船舶是一类设计建造难度大的高技术、高附加值的船型。由于运输货物多为有毒、易燃、腐蚀性强、种类繁多而且性质各异，设计该类船舶既要满足船舶结构安全建造要求，又要满足防止货物泄漏污染要求，因此货舱分割多、技术复杂、难度较大，相较于普通船舶建造成本更高。

化工产业不断深入发展对液货危险品运输船舶的性能提出了更高的要求，船舶造材及船舶构造不断升级，船舶建造成本也随之提升；另外，随着全球节能环保要求的加强，对环保船舶的需求不断增加，新船订单将受到环境法规的推动，将更加强调船舶的绿色、环保、功能和效率，进而推高船舶建造成本。

(四) 行业的技术特点

液货危险品水上运输领域主要技术水平及特点如下：

1、安全管理体系较为完善

液货危险品航运企业均需按照国家有关规定要求建立安全管理体系，且应取得海事部门签发的、覆盖其经营船舶种类的液货危险品安全管理体系符合证明（DOC 证书）。另外，为满足大型客户的严格筛选标准，液货危险品承运商需要通过一系列国际安全认证。国内化工品船参与的国际安全运输评价标准主要有化学品配送协会（CDI）的 CDI 检查、石油公司国际海事论坛（OCIMF）的 SIRE 检查等，此外还有针对化工品运输企业自身管理体系进行的质量管理体系评审（MR）和 OCIMF 的液货船管理及自我评估（TMSA）等。

2、环保要求严苛

散装液体化学品、成品油、液化石油气等液货危险品的水上运输过程主要产生包括含油污水、生活污水、含有毒液体物质的污水、废气排放等污染物，为践行绿色环保航运要求，行业企业需具备相应较高的环保处理能力，并需严格遵守包括《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》《中华人民共和国海洋环境保护法》《中华人民共和国大气污染防治法》《防治船舶污染海洋环境管理条例》等在内的相关法规的污染处理措施规定。

与此同时，近年来为推动社会经济的长期可持续发展，国家对相关环保要求日益提高，对行业企业的环保处理措施提出了更高的要求。为保障我国海洋环境安全，促进绿色航运发展与船舶节能减排，国家对本行业的环保要求日益严苛。

3、船舶调度能力显著影响运营效率

船舶调度是航运企业经营管理的主要工作，主要内容是安排和监督航次的执行。航运企业一般有多个业务板块，各部门协同，共同保障船舶运输任务的完成，保证企业的正常运转。船舶调度是关系到船队运输经济效益，整体结构优化，进而影响企业竞争力和生存发展能力的重要生产经营环节。合理的船舶调度方案能够降低运营成本，最大化利用客户资源，提高重载率，助力企业实现降本增效。每个航次的顺利执行，将货物保质、保量、准时地运到目的地，是增强航运企业竞争力的关键。

4、信息化技术与产业深度融合

信息化时代，信息技术的发展应用为行业企业推动发展安全绿色、高效航运创造了有利条件。通过结合物联网、大数据、5G 等先进技术手段在航运领域的应用，感知和获取船舶自身、海洋环境、货品、港口等方面的信息和数据，打破信息孤岛，促进船-岸-人之间信息的高效流通和融合，达到安全可靠、节能环保、高效运营的目标，并推动货品运输过程中全生命周期的可视可控，实现实时监管，提高运营管理效率。

（五）行业的周期性、区域性或季节性特征

1、周期性

本行业主要为石化企业及相关产品的贸易商等提供水上运输服务，行业的周期性与下游化工产品的市场供需情况紧密关联，而化工产业景气度与国家宏观经济发展情况关联度较高。因此，本行业受宏观经济发展的影响，存在周期性波动特征。

2、区域性

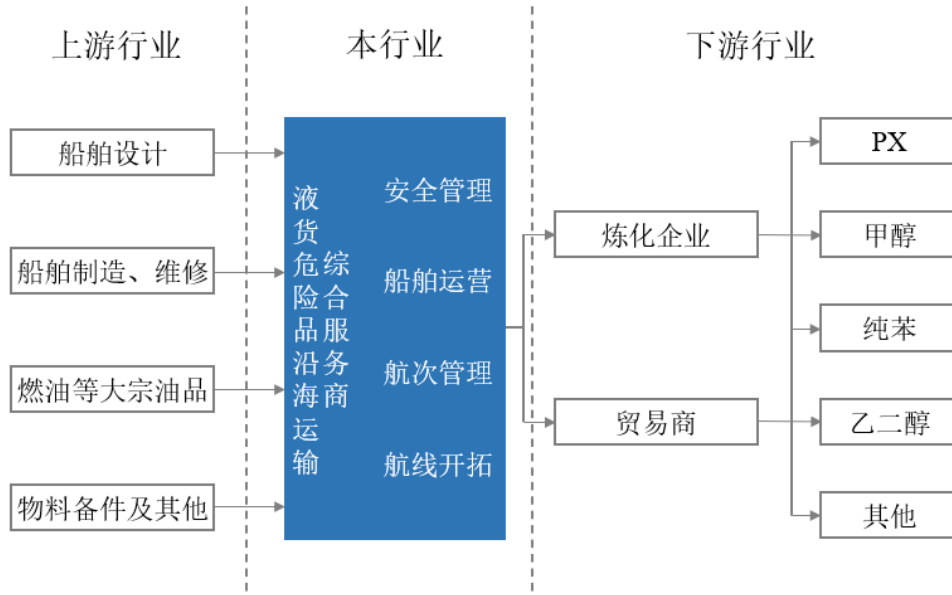
本行业属于重资产行业，岸线、码头石化产业基地及等配套资源的地域特性决定了本行业企业主要分布于我国沿海地区。同时，受华北、华东、华南等三大区域间供需差异的影响，目前业内企业主要分布于环渤海地区、长三角、珠三角、东南沿海等港口吞吐量大、码头条件好的沿海地区。

3、季节性

本行业与下游石化行业紧密相关，石化产业是我国国民经济的支柱性产业之一，具有产业链长，散装液体化学品、成品油、液化石油气等产品类型众多等特点，季节性特征不明显，因此本行业也不具有明显的季节性特征。

（六）所处行业与上、下游行业之间的关联性

公司主要从事散装液体危险货物的水上运输业务，包括液体化学品、成品油、液化石油气的水上运输。公司所属行业上游主要为船舶设计、制造厂商，燃油等大宗油品供应商，物料备件及其他物资供应商，行业下游为石化行业，主要服务于下游各大炼化企业、贸易商的液货危险品运输。产业链情况如下图所示：



1、与上游行业的关联性

行业上游企业主要为船舶设计、建造厂商，燃油等大宗油品供应商，物料备件及其他物资供应商。其中，船舶设计、建造商为业内企业提供运输服务所需的船舶设计、建造以及船舶维修服务；大宗油品尤其是船舶行驶所用燃油的价格波动对行业经营成本变动具有直接影响，市场上燃油价格与国际原油价格直接挂钩，价格透明；其他船舶物资主要包括备件、船员日常生活物资，上述产品及服务市场价格较为公允。未来随着液货危险品水上运输业相关产业链持续完善，高端、大型船舶制造技术的突破创新，将促进本行业营运效率、经营效益持续提升。

2、与下游行业的关联性

本行业下游为石油化工产业，主要服务于下游炼化企业生产的液货危险品的沿海运输，因此本行业的景气度与化工产业景气度息息相关。与下游行业的相关性表征及下游行业未来的发展情况详见本节“三、所处行业的主要特点及行业竞争情况”之“（二）行业发展概况”。

（七）行业竞争情况

1、行业竞争格局

我国液货危险品水上运输行业正处于快速成长期，但受我国对本行业实行严格的准入限制与运力管控的影响，业内企业数量较少，且在当前市场运力供需相对均衡状态下，市场表现出健康、有序的良性竞争态势。

目前，本行业形成了国企控股的大型企业、中小型民营企业并存的市场竞争格局。具体来看，中远海能、招商南油等大型国企控股企业，一般以油品（原油、成品油）运输为主、散装液体化学品运输为辅，内外贸兼营且外贸业务比重较高，具有运力规模较大、航线布局广泛、承运货物种类较多等综合性竞争优势；以公司、君正船务、上海鼎衡、盛航股份、海昌华等为代表的中型民营企业专注领域不同，各家企业在主要运输品类、区域、航线等方面具有差异化竞争，具体情况如下表：

企业简称	企业性质	运输货品	业务布局
招商南油	国企控股	化学品、油品，以油品为主	内外贸兼营
中远海能	国企控股		内外贸兼营，侧重外贸
海昌华	民营		专注国内
君正船务	民营	化学品、油品，以化学品为主	内外贸兼营
上海鼎衡	民营		内外贸兼营，侧重外贸
盛航股份	民营		内外贸兼营，侧重内贸
兴通股份	民营		内外贸兼营，侧重内贸

受我国对本行业实行严格的准入限制与运力管控的影响，业内规模企业数量较少，目前运营散装液体化学品船的船东公司不超过百家，市场竞争情况相对比较透明。公司系国内沿海散装液体化学品水上运输行业的龙头企业，上述企业中，招商南油、中远海能、君正船务、上海鼎衡、盛航股份在国内沿海散装液体化学品船运力规模较大，服务大型客户能力较强，与公司的竞争关系较为明显。

此外，业内小型企业数量相对较多，基本活跃于国内市场，但总体运力规模偏小，服务能力与市场竞争力有限，所提供的服务多对接下游小型石化企业或地方炼厂。

未来，伴随着石化行业新一轮供给侧改革渐次推进，其规模化、集中化趋势显现，小型船东公司由于存在资金实力受限、安全管理水平良莠不齐、运力规模有限等竞争劣势，难以获取下游大型客户的青睐，市场份额将逐渐缩小，本行业

具备安全管理、品牌、运输服务等综合优势的大中型企业将逐步受益，市场份额不断扩张，推动行业集中度不断提升。

2、行业主要企业

（1）国际主要企业

①Stolt

思多而特集团，成立于 1959 年，总部位于挪威，在奥斯陆证券交易所上市（证券代码：SNI），在化学品和其他散装液体的运输领域处于全球领先地位。据 Stolt 发布的 2022 年年度报告，截至 2022 年末，Stolt 总资产合计 47.29 亿美元，Stolt 共拥有 165 艘散装液体化学品船舶，合计 305 万载重吨。2022 年，Stolt 实现营业收入 27.72 亿美元，净利润 2.81 亿美元。

②Odfjell

奥德费尔集团，成立于 1914 年，总部位于挪威，在奥斯陆证券交易所上市（证券代码：ODF），是化学品和其他特种散装液体海运和储存市场的全球领导者之一。据 Odfjell 发布的 2022 年年度报告，截至 2022 年末，Odfjell 共拥有 69 艘散装液体化学品船舶，合计 252 万载重吨。2022 年，奥德费尔集团实现营业收入 13.10 亿美元，净利润 1.42 亿美元。

③MOL Chemical Tankers（以下简称“MOL”）

MOL Chemical Tankers 成立于 1972 年，位于新加坡，是一家专业从事散装液体化学品、植物油和动物脂肪运输服务的船舶运营商，隶属于日本商船三井株式会社（Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.，在东京证券交易所上市，证券代码：9104）。根据 MOL 发布的《Towards the Next Generation》，截至 2022 年 3 月末，MOL 共有 84 艘船舶。2021 年，MOL Chemical Tankers 实现营业收入 8.60 亿美元。

（2）国内主要企业

①上海君正船务有限公司

君正船务成立于 1994 年，注册资本为 177,900 万元，系内蒙古君正能源化工集团股份有限公司（君正集团 601216）旗下企业。君正船务主要从事国内水路运输、国内船舶管理业务、国际船舶运输、国际海运辅助等业务。

②南京扬洋化工运贸有限公司

扬洋运贸成立于 1994 年，注册资本为 44,125.48 万元，系招商局南京油运股份有限公司（招商南油 601975）全资子公司，主要从事国际、国内化学品船舶运输业务。截至 2022 年 12 月 31 日，扬洋运贸总资产为 95,728.22 万元，2022 年实现净利润 4,106.19 万元。

③上海鼎衡航运科技有限公司

上海鼎衡成立于 2004 年，注册资本 11,959.16 万元，主要从事国际、国内水路运输。现经营和管理的化学品船共 40 艘，总运力达 41.14 万载重吨，其中内贸化学品船共 10 艘，总运力为 4.40 万载重吨。

④南京盛航海运股份有限公司

盛航股份成立于 1994 年，2021 年在深交所主板上市，股票代码为“001205”，注册资本为 17,106.13 万元，主要从事国际、国内沿海、长江中下游化学品、成品油水上运输业务，业务范围主要覆盖渤海湾、长三角、珠三角、北部湾等国内主要的化工基地，并不断向东南亚、东北亚拓展。截至 2022 年末，盛航股份总资产合计 27.98 亿元，营运船舶共 30 艘，总运力 20.10 万载重吨。2022 年，盛航股份实现营业收入 86,819.04 万元，净利润 17,279.80 万元。

⑤深圳市海昌华海运股份有限公司

海昌华成立于 1996 年，注册资本 11,500 万元，主要从事国内沿海及长江中下游、广东省内河成品油、化学品运输，及广东、福建、海南等口岸至中国香港、中国澳门航线的成品油运输。截至 2021 年 6 月 30 日，海昌华总资产合计 7.92 亿元，成品油船、化学品船共 19 艘，其中油船共 16 艘，总运力达 12.34 万载重吨。2021 年 1-6 月，海昌华实现营业收入 17,344.71 万元，净利润 4,450.71 万元。

3、公司竞争优势

(1) 安全管理优势

基于液货危险品的易燃易爆、易挥发、毒害性等特性，液货危险品航运事故会引发人员伤亡、经济损失、环境污染等一系列社会问题，安全航运一直是船东公司坚守的生命线。同时，大型石化企业客户高度重视承运商安全航行记录，安全管理水平愈发成为企业的核心竞争力。

① 企业文化助推安全发展

公司坚守“以更安全、更高效和更可信赖的服务，最大化回报我们的客户、投资者、员工和社会”的企业使命，始终以“安全航运”为基本出发点，将安全文化作为公司发展的重要竞争力，在多年的发展中逐步形成了实用性强的安全文化。公司自上而下高度重视安全文化建设，强调“抓严、抓实、抓细”安全航运工作，确保了公司长期维持良好的安全航行记录。

航运安全关系到人身安全、财产安全、环境安全，坚持以“安全第一，保持健康，保护环境，保证质量，预防为主，持续改进”为指导方针，重视员工安全观念的培养，一方面，通过建立“船员之家”船岸交流平台，进行安全文化宣导，推广分享与互助的安全文化建设；另一方面，公司拥有高比例的自有船员，并定期组织安全知识和安全法规的学习，使公司的安全管理理念得以贯彻落实，安全管理政策和方针得以有效实施。

公司制定了《安全管理手册》《程序手册》《船舶操作和管理须知手册》等一系列安全管理制度文件，积极健全覆盖全方位、全员的安全质量责任制，持续提升精细化安全管理水平，并通过积极、频繁的员工专业培训与交流，提高员工安全意识与技能，持续提升公司整体员工的安全管理意识、专业技能、操作能力以及应急处置能力，确保公司经营风险的防控与可持续发展。

基于在安全管理能力方面所具有的突出优势，公司于 2018 年被交通运输部海事局评为“安全诚信公司”，并连续 4 年获得签注，是为数不多获此殊荣的散装液体化学品航运企业，先后共有 8 艘船舶被评为“安全诚信船舶”，11 名船长被评为“安全诚信船长”。

② 高标准、规范化的安全管理体系

公司始终高度重视安全管理工作,为客户提供安全、环保、优质的运输服务。公司自 2002 年开始运行安全管理体系 (SMS),并持续推进完善安全管理体系建设,于 2003 年取得了由福建海事局评定的 DOC 证书及船舶 SMC 证书,并于 2015 年相继通过了 ISO9001 质量管理体系、ISO14001 环境管理体系、OHSAS18001 职业健康安全管理体系,并结合了安全管理体系形成了安全质量管理体系 (SQMS),有效推动了公司安全质量管理体系的标准化、规范化发展。

公司立足于国际化、专业化的管理要求,全方位提高安全、环境管理等方面的水平,引入业内评估并改进安全管理系统的工具—TMSA (液货船管理与自评估),其作为国际海运论坛 (OCIMF) 设立的评价船舶管理公司管理水平的评价系统,在国际运输市场具有较高的知名度和认可度,有助于提高和规范公司在安全管理、环保管理、应急准备和应变计划、可靠性和维修保养计划等方面的管理体系。公司根据 TMSA 关键指标及最佳做法指南对安全管理体系进行改版升级,截至目前,公司 TMSA 自评已达到第二阶段。

此外,公司船舶相继通过 SHELL、BP、PETRON、CNOOC、中国石化、中国石油等国内外大石油公司以及 CDI 和 SIRE 检查认证。高标准、规范化的安全管理体系成为公司为大型石化企业提供安全、环保、优质运输服务的重要保障,有力推动了公司业务规模的拓展。

(2) 优质的航运综合服务

公司坚持以客户为中心,为客户创造价值,贴近客户服务,充分挖掘、快速响应、切实解决客户需求,提供了高效优质的航运综合服务,极大增强了客户粘性,为化工供应链物流高效畅通提供了坚实保障。

① 运力保障能力强,为客户提供长期稳定的运输服务

船舶运力是船东公司业务开展的基础。自成立以来,公司保持快速、健康的发展态势,拥有与公司经营管理能力、下游产业运输需求相匹配的运力规模,在散装液体化学品水上运输领域运力规模居于行业前列。截至 2023 年 3 月 31 日,公司共拥有 29 艘船舶,总运力规模达 34.59 万载重吨。公司目前运力规模位于市场前列,运力保障能力强,能够满足大型石化企业客户长期稳定的货运需求,

2022年，公司完成沿海省际散装液体危险货物运输总量为814.56万吨，同比增长32.34%。其中，液体化学品自运量503.42万吨，同比增长28.12%，根据交通运输部数据统计，2022年内贸液体化学品海运量约4,000万吨，公司液体化学品占市场同期运输总量约12.59%，具有较高的市场占有率。

自2019年以来，交通运输部共开展了5次化学品船新增运力综合评审，公司均以第一名的成绩获得新增运力。公司是国内沿海散装液体化学品航运市场的龙头企业，未来获得新增运力的确定性较高，稳定的运力增长有助于增强公司的品牌效应，充分发挥规模效应，提升公司的服务能力和运营效率，增强公司市场竞争力。

② 船队结构合理，满足客户差异化需求

基于下游化工企业具有产品种类繁多、运输需求量大、运输时限要求高等特点，不同货品种类、运输距离、航线对运输船舶存在差异化需求。截至2023年3月31日，公司拥有在营船舶29艘，其中内贸散装液体化学品船舶20艘、外贸散装液体化学品船舶4艘、内贸成品油船舶3艘、内贸LPG船舶2艘，单艘船舶规模覆盖3,000载重吨到50,000载重吨，航线可辐射渤海湾、长三角、珠三角、北部湾等国内主要化工产业基地及东北亚、东南亚、中东、地中海等地区，且货舱采用不锈钢内舱与环氧涂层相结合的方式，可有效满足PX、甲醇、乙二醇等基础化工类产品，苯酮类、丙烯腈、TDI、己烯类等精细化工产品以及航空煤油、汽柴油、石脑油等油品的运输需求，提升公司运营效率及盈利能力。

公司船队结构具有大型化、高端化、成新率高的特点：

在大型化方面，截至2023年3月31日，公司船队中最大化学品船运力达到44,997载重吨，最大成品油船运力达到49,962载重吨，5,000载重吨级以上船舶占比为75.86%。船舶大型化可有效迎合下游石化产业基地逐步建成投产产生的大量货运需求，并促使运输成本的降低。截至2022年12月31日，公司内贸化学品船舶运力结构与国内沿海市场在营船舶运力结构对比情况如下：

载重吨区间	国内沿海市场		兴通股份	
	数量	占比	数量	占比
小于 2,000	32	11.39%	-	-

载重吨区间	国内沿海市场		兴通股份	
	数量	占比	数量	占比
2,000-2,999	38	13.52%	-	-
3,000-4,999	112	39.86%	3	20.00%
5,000-8,999	76	27.05%	5	33.33%
9,000-19,999	17	6.05%	5	33.33%
大于 20,000	6	2.14%	2	13.33%
合计	281	100.00%	15	100.00%

数据来源：油化 52Hz

在高端化方面，公司为进一步提高船舶的适货性，新造船舶采用双相不锈钢货舱，其中“兴通 6”轮、“兴通 56”轮、“兴通 739”轮等是国内沿海运输中为数不多的单舱单泵双相不锈钢高端化学品船，截至 2023 年 3 月 31 日，公司现有不锈钢船型占比达 44.83%，可有效满足精细化工产品高端客户的运输需求。

在成新率方面，公司船舶成新率较高，船况优良，保证了公司航线运力以及中高端客户的运输需求，截至 2022 年 12 月 31 日，公司在营内贸化学品运输船舶 15 艘，平均船龄为 7.51 年，相较于我国沿海省际运输化学品船（含化学品、油品两用船）平均船龄 10.80 年（截至 2022 年 12 月 31 日）处于较低水平。

③ 保质保量及船期准时技术管理

公司凭借多年来安全环保的作业规程、较低的货损率以及高效精准的船期管理，有效满足客户对运输货品“保质、保量及船期准时”的要求，为赢取客户信赖和保持业绩持续增长奠定坚实基础。

在保障货品质量方面，公司高度重视货物防污染工作，通过高标准的洗舱、备舱指南，严格的装/卸货操作规程、货品水上运输和保管程序及高效的巡查机制有效保障运输货品的质量安全。

在保障货品数量方面，基于液货危险品所具有的易挥发、易渗透等特性，公司通过对船舶设备的精细化管理，对管道、舱口等关键设施的密封性维护以及信息化系统的加持，有效保障船舶性能，使得公司的货损率处于较低水平，2020-2022 年公司船舶平均货损率分别为 0.28‰、0.24‰和 0.14‰，呈持续下降趋势，

显著低于一般合同条款中规定的 2%-3% 的合理损耗。公司通过不断提升技术水平，实现了在满足客户需求的同时为客户创造更多价值。

在船期管理方面，公司拥有一支专业能力强的调度操作团队，凭借科学的船舶调度与组织能力、精准的船舶靠港数据分析与疏港能力、高效的客户沟通能力以及完善的部门协同反馈机制，有效确保公司船舶运营可满足客户的船期要求。

(3) 客户资源及品牌优势

公司深耕国内沿海液货危险品运输市场多年，并凭借高标准的安全质量管理体系、坚实的运力保障、专业高效的运输服务等一系列竞争优势，目前与浙江石化、中国海油、中国石化、福建联合石化、中化集团、中海壳牌、中国航油等多家大型石化企业建立了长期稳定的战略合作关系，客户资源优势明显。公司的航运服务已经成为了客户日常生产中不可缺少的供应链环节，因此，公司的客户具有极强的黏性，这为公司业务的持续发展打下了良好的基础。

上述主要客户在石化行业内处于领先地位，产品运输需求量大，航次计划较为稳定。部分大型石化企业经过严格的挑选和认证，仅选择少数具备专业资质与服务能力的运输服务供应商长期合作，稳定的合作关系有利于提升货物运输服务安全与质量水平。公司与上述客户建立了长期稳定的战略合作关系，运输服务能力获得了客户的广泛认可，获得了中国石化华南分公司“优秀物流服务商”、福建联合石化“优秀供应商”、中国海油“安全诚信最佳服务商”等众多荣誉称号，与客户的合作关系日渐加深，为公司经营业绩的稳定以及未来业务的持续增长奠定了坚实的基础。

同时，大型石化企业对运输服务商制定了严格的评估与管理制度，合格的运输服务商需要持续提升服务质量和管理水平以满足国际化标准，在此过程中运输服务商将进一步提升安全管理与质量控制水平，不断增强核心竞争力，形成竞争壁垒。因此，优质的客户资源是公司竞争优势的集中体现。

公司部分主要客户情况如下：

客户 LOGO	客户名称	公司概况
	中国石油化工集团有限公司	成立于 1983 年，是国内最大的成品油和石化产品供应商、第二大油气生产商，是世界第一大炼油公司、第三大化工公司，在 2022 年《财富》全球 500 强企业中排名第 5 位
	浙江石油化工有限公司	成立于 2015 年，其投资建设的 4,000 万吨/年炼化一体化项目总投资 1,730 亿元，可生产国 VI 汽柴油、航空煤油、PX、高端聚烯烃、聚碳酸酯等 20 多种石化产品
	福建联合石油化工有限公司	成立于 2007 年，位于福建省泉州湄洲湾石化基地，炼油能力达到 1,400 万吨/年，可生产 PX、纯苯、乙二醇
	中国海洋石油集团有限公司	成立于 1982 年，是国内最大的海上油气生产商。2022 年在《财富》全球 500 强企业中排名第 65 位，公司业务涵盖油气勘探开发、专业技术服务、炼化与销售等板块
	中海壳牌石油化工有限公司	成立于 2000 年，为国内投资额最大的中外合资石化企业之一。位于广东省惠州市大亚湾石化基地，现有两期项目，乙烯总产能达 220 万吨/年
	中国航空油料集团有限公司	中国航空油料集团有限公司是以原中国航空油料总公司为基础组建的国有大型航空运输服务保障企业，是国内的集航空油品采购、运输、储存、检测、销售、加注为一体的航油供应商
	中国中化集团有限公司	中国中化集团有限公司成立于 1950 年，中化集团的炼化化工基地坐落于福建省湄洲湾石化产业基地的泉惠石化工业园区，拥有 1,500 万吨/年原油加工能力、100 万吨/年乙烯及 80 万吨/年对二甲苯产能
	福建石油化工有限公司	成立于 1998 年，为福建省石化产业龙头企业，拥有 1,400 万吨/年原油加工能力、110 万吨/年乙烯裂解装置、80 万吨/年 PX 装置及其他配套下游产品装置

(4) 业务多元化优势

2022 年公司正式开展液化石油气运输业务，2022 年底开启国际散装液体化学品运输业务。截至 2023 年 3 月 31 日，公司拥有在营的内外贸散装液体化学品船、成品油船、液化石油气船合计 29 艘，业务结构丰富。公司客户以大型石油化工企业为主，主要客户均具备炼化一体化能力，液货危险品水上运输是客户物流供应链的主要组成部分。开拓液化石油气及外贸散装液体化学品运输业务后，公司将为主要客户提供多元化服务，提升整体物流供应链服务能力，增强公司的市场竞争力以及深化与客户的合作关系。

(5) 人才团队及决策优势

公司注重人才队伍的建设，持续吸收、培养、引进优秀的行业人才，组建了一支经验丰富、稳定高效的管理经营团队，以保证公司分析决策具有行业前瞻性并顺应市场需求。同时公司船员队伍保持稳定，为公司业务持续稳定发展奠定坚实基础。

① 专业、高效的管理团队

公司拥有具备全球视野及战略思维的卓越管理团队。以公司副董事长、总经理陈其龙领军的公司管理层团队拥有丰富的行业经验和实践能力，对于液货危险品航运市场的特点理解深入。视野广阔、经验丰富的管理团队能够带领公司在快速变化的行业环境中准确判断发展方向，不断挖掘新的市场机会，制定具有前瞻性的整体公司发展战略与规划。在公司管理层的带领下，公司有能力强理解市场及行业发展趋势、政策变化动向及其对客户需求的影响，迅速调整经营模式、提高决策速度和灵活性以快速响应客户需求，带动公司整体业绩快速发展。

② 稳定、技术熟练的船员队伍

公司着力于建设企业安全管理文化和营造船岸和谐氛围，坚持以人为本，重视员工个人价值的提升，目前拥有一支专业能力过硬、认同感和归属感强的船员队伍。公司注重人文关怀，长期关注船员身心健康并构建了合理的船员薪酬架构和完善的绩效考核体系，船员对于公司的认同感和归属感较强。船员个人素质与能力是影响液货危险品运输服务安全与质量的直接因素，稳定的船员队伍提升了公司安全管理能力以及服务质量水平，并有效控制了公司船员培训成本。

③ 市场分析决策能力领先

公司始终从客户需求出发，不断紧跟行业趋势，力争在市场转型中走在行业前列。公司设立增效创绩研究室，实施航运环境预测，建立数据指标研究评估体系，对行业发展趋势进行深入挖掘，为公司管理层的决策分析提供更为科学准确的信息。

报告期内，公司凭借对市场敏锐的洞察能力和对行业发展趋势的精准判断，提前进行战略部署，市场地位显著提升，例如公司积极筛选船舶资产标的，提前

布局大型船舶，在取得运力指标后的较短时间内便完成“兴通 719”轮、“兴通 789”轮、“兴通 799”轮的所有权交割并投入运营，市场份额快速提升，与重要客户的合作关系愈发紧密，相较于同期获得新增运力的竞争对手表现出较强的市场反应能力，展现出行业领先的市场分析决策能力。

(6) 航线布局优势

公司多年来在散装液体化学品、成品油水上运输领域深耕，逐步构建了完善、强大的运输网络格局，全方位满足客户需求。公司的航线网络以环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海等国内主要沿海港口群体以及长江下游、珠江流域主要港口群体为节点，辐射华东、长三角、渤海湾、珠三角等国内主要化工产业基地，可通达全国沿海及长江、珠江等流域的主要水系，在为更多客户提供安全、环保、优质的运输服务的同时，可根据业务的饱和程度灵活地进行船舶运力安排及协调，优化运输网络和保持较低的空载率，为客户提供高效的服务，并有利于提高公司的市场份额，降低运营成本。

另外，伴随着下游石化行业炼化一体化趋势进一步深化，化工园区上下游装置配套的进一步完善，为实现高效运输，及时满足市场需求，区域内短驳运输占据市场主导地位。相较于一般航线或长途航线，短驳航线业务提高了船舶周转效率，提升了公司船舶调度的灵活性。公司积极调整运营策略，顺应下游石化企业货运需求变化，凭借丰富的客户资源优势，着力布局短驳运输市场，目前在浙江石化炼化一体化项目等重要业务区域取得领先地位，成功在短驳市场取得先发优势。

(7) 信息化管理优势

公司高度重视信息化技术对企业安全管理体系、客户服务等方面的积极作用，推动信息技术与航运产业的深度融合应用，于 2019 年成立数字化部，作为推进新一代信息化技术在液货危险品运输领域创新突破的技术平台，通过技术研发创新形成智能船舶解决方案，提高公司船舶安全信息监控水平，推动企业数字化、客户服务智能化，全面提升精细化管理水平。

在内部信息一体化方面，首先，公司统一内部船舶信息管理系统以及航运物流管理系统，进行数据整合形成统一的综合船舶管理数字化管理系统；其次，公司实现了业务财务的一体化，通过协同运作，有效管理应收、应付账款和费用预算，提高运营效率；最后，公司通过船舶传感器、软件平台数据传输的船舶数据管控平台，进一步提高船岸联动及数据转化，促进船-岸-人之间信息的高效流通和融合，提高运营管理效率。

在船舶信息安全监控方面，公司通过 CCTV 系统实现船舶的实时、高效可视化，借助现代通信设备实现对航次数据采集、统一终端存储及传输，有效获取船舶航行过程中货物状态、船舶耗油、装卸货等动态数据，并结合船舶管理系统、船舶自动识别系统（AIS）、电子海图以及 4G/5G 等将电子海图数据、气象数据、船舶管理数据等整合至船舶动态监控系统，推动货品运输过程中全生命周期的可视可控，实现船舶运行中的数字化、智能化安全管理。

四、主要业务模式、产品或服务的主要内容

（一）业务模式

1、销售模式

公司客户主要为中国石化、福建联合石化、浙江石化、中国海油、中海壳牌、恒力石化、中国航油等大型石化企业。下游大型石化企业出于对货物运输安全和质量的考虑，会对运输服务商进行严格筛选并建立合格供应商资源库。入库的运输服务商需满足其供应商管理相关的资质要求、管理制度及考核程序，大型石化企业仅向进入其运输服务商资源库内的合格运输服务商发出招标邀请或直接与合格供应商进行商务谈判。

（1）招投标方式

行业招标方式为邀请招标，是指大型石化企业及其下属企业以投标邀请的方式邀请特定的法人或者其他组织投标，公司根据客户需求并结合运力调度计划制定投标方案。

（2）商务谈判方式

下游石化企业为加强供应链管理,针对运输服务商建立了严格的合格供应商资源库,而国内优质的船东公司较少,因此大型石油化工企业可选择的专业运输服务供应商有限,近年来下游客户更倾向于在合格供应商资源库的基础上,采用与合作稳定的多家企业直接进行商务谈判,采用多方比价的方式确定运输供应商。公司深度挖掘潜在业务合作机会,按照客户的航线、货品种类、数量等信息安排合适的船舶提供运输服务,以提高运营效率。

2、服务模式

按照租船方式和费用结算方式的不同,公司服务模式主要为期租模式和程租模式。其中,程租模式又分为自有船舶程租和外租船舶程租。

(1) 期租模式

期租是指出租人向承租人提供配备船员的船舶,租期内船舶由承租人调遣,承租人按月支付租金。船员工资、维修保养等固定费用由出租人承担,燃油费、港口费等变动费用通常由承租人承担。该模式既可为承租人锁定运力,保证物流畅通,又能保证出租人的固定收益,稳定经营效益。

(2) 程租模式

程租是指出租人向承租人提供船舶在指定港口间运输约定的货物,承租人按航次货量和运价结算运费,所有的成本费用由出租人承担。程租模式包含年度运输合同和航次租船合同。公司自有船舶主要以执行签订的年度运输合同为主,航次租船方式为辅。外租船舶主要以签订航次租船合同的方式运营。

①自有船舶程租

公司自有船舶主要服务于行业大型石化企业,包括大型央企/国企、大型民企和中外合资企业等。客户通常以招投标或商务谈判的方式与承运商签订年度运输合同以保障其运力需求。该合作模式运价稳定,且约定了油价联动机制条款,能有效避免市场油价波动带来的不利影响,充分保障了船舶经营和收益的稳定性。

②外租船舶程租

随着公司品牌影响力不断扩大，市场竞争优势日益凸显，客户信任并青睐公司为其提供运输服务。在公司自有船舶运力不足时，公司通过向市场采购具备服务资质和能力的承运商提供运输服务以满足客户需求。该模式增加公司营业收入的同时，能有效增强客户粘性，为公司未来业务发展储备更多优质客户。

3、采购模式

(1) 采购方式

公司经营采购的原材料主要包括燃油及物料备件，同时公司根据客户货运需求以及运力调度计划情况，通过采购运输服务以满足公司生产经营需求。目前公司已建立一套完善的采购管理体系，实现了优质稳定的原材料供给。

①燃油采购

燃油是为船舶日常运营供给动力的能源产品，是公司日常经营最为重要的基础物资之一。

公司形成较为完善的供应商评估机制，综合供货质量、供货速度、服务等内容，选择相对固定几家行业内可靠的合格供应商，并与合格供应商签署年度协议，之后公司根据船载燃油量和大宗商品交易指导价，与供应商进行询价、比价，挑选合适的供应商进行采购。在具体流程上，船舶轮机长根据船舶油耗、库存情况以及船舶航次计划等提出供油申请并由机务部进行审批，审批完之后将供油申请单传至采购部，在公司合格供应商范围内进行询价、比价确定合适的供应商，合同签订后采购部将供油地点、供油时间、供油数量和品种等信息发至船舶以进行燃油供应。

②物料备件采购

公司的物料备件采购系船舶在日常营运和检修过程中更换老旧或损坏的部件，以保持其安全运营及营运效率，船舶物料主要包括办公用品、劳保用品、易耗五金配件等备件以及机油、液压油、齿轮油等润滑油产品。公司综合供货质量、供货速度、应急服务能力等内容选择相对固定几家行业内可靠的合格供应商，并与其签署年度协议，之后公司根据实际需求情况在合格供应商内进行比价、议价确定合适的供应商并进行采购。

③运输服务采购

公司的运输服务采购系公司受运力规模限制,在无法满足部分客户的货运需求时,通过向市场上具备服务能力的承运商采购运输服务以满足客户需求。

市场部与运营部通过收集货主货源信息选择合适的承运商,公司对运输过程实时跟踪,把握关键时间节点,确保按照客户要求完成运输任务。公司对运输服务供应商制定了严格的筛选机制,运输服务供应商均具备国家交通主管部门认定的国内水路运输资质,承运船舶均符合有关主管部门的安全管理及其他检验要求。

④船舶修理

船舶是航运企业运营的基础。在生产经营过程中,公司会对船舶情况进行动态评估,对于不能满足运营要求的船舶及时安排修理,主要分为船舶自修、航次修理、船舶坞修等。机务部负责对各项修理费用进行控制,船舶进厂修理期间,分管机务主管是公司船舶修理的总负责人,是船舶修理质量总监督,船舶领导(船长、轮机长、大副)对修理质量要进行有效的监控。

(2) 供应商管理

经过多年的发展,公司制定了成熟的《供应商管理制度》,并建立了合格供应商清单,每年进行评估考察,以保证供应商在产品质量、响应速度、供货价格、履约能力等方面能够持续满足公司的生产要求。

(二) 业务情况

1、报告期服务情况

报告期内,公司业务服务能力指标主要如下:

项目		2023年1-3月/ 2023.03.31	2022年度/ 2022.12.31	2021年度/ 2021.12.31	2020年度/ 2020.12.31
营运船舶数 (艘)	化学品	24	16	12	11
	成品油	3	3	3	3
	LPG	2	2	-	-
	合计	29	21	15	14
载重吨	化学品	28.09	19.45	12.85	11.70

项目		2023年1-3月/ 2023.03.31	2022年度/ 2022.12.31	2021年度/ 2021.12.31	2020年度/ 2020.12.31
(万吨)	成品油	5.87	5.87	5.87	5.87
	LPG	0.63	0.63	-	-
	合计	34.59	25.95	18.73	17.57
货运量 (万吨)	化学品	184.24	534.95	429.90	334.19
	成品油	98.46	270.16	185.61	71.12
	LPG	2.85	9.45	-	-
	合计	285.56	814.56	615.51	405.32
航次数量 (个)	化学品	215	741	642	566
	成品油	123	291	188	144
	LPG	16	50	-	-
	合计	354	1,082	830	710

注：上表货运量与航次数量包含自有船舶程租、外租船舶程租及期租业务

2、报告期主营业务收入情况

报告期内，公司主营业务按地区分的收入构成如下：

单位：万元

项目	2023年1-3月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
内贸运输	27,724.82	81.71%	78,476.74	100.00%	56,686.12	100.00%	38,641.76	100.00%
外贸运输	6,204.96	18.29%	-	-	-	-	-	-
合计	33,929.79	100.00%	78,476.74	100.00%	56,686.12	100.00%	38,641.76	100.00%

报告期内，公司主营业务按运输品类分的收入构成如下：

单位：万元

项目	2023年1-3月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
化学品运输	22,703.20	66.91%	56,400.95	71.87%	45,628.53	80.49%	35,314.93	91.39%
成品油运输	10,248.16	30.20%	18,264.85	23.27%	11,057.59	19.51%	3,326.82	8.61%
LPG运输	978.43	2.88%	3,810.94	4.86%	-	-	-	-
合计	33,929.79	100.00%	78,476.74	100.00%	56,686.12	100.00%	38,641.76	100.00%

报告期内，公司主营业务按服务模式分的收入构成如下：

单位：万元

项目	2023年1-3月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
程租	27,521.94	81.11%	50,814.76	64.75%	32,844.79	57.94%	29,079.76	75.25%
其中：自有船舶	20,914.89	61.64%	35,855.46	45.69%	26,786.22	47.25%	26,469.79	68.50%
外租船舶	6,607.05	19.47%	14,959.30	19.06%	6,058.57	10.69%	2,609.97	6.75%
期租	6,407.85	18.89%	27,661.98	35.25%	23,841.33	42.06%	9,561.99	24.75%
合计	33,929.79	100.00%	78,476.74	100.00%	56,686.12	100.00%	38,641.76	100.00%

五、现有业务发展安排及未来发展战略

（一）现有业务发展安排

1、化学品船运输市场

公司将继续充分发挥安全管理优势、客户资源优势等，深耕细分市场，巩固和提高市场占有率，优化运营效率和提升经济效益，进一步夯实国内沿海散装液体化学品航运行业龙头地位。

内贸方面，随着国内大型炼化一体化项目的陆续投产，以及国内沿海大型MTO/PDH项目的推进，国内沿海液体化工品产能和运输总量出现稳定增长。2022年，内贸市场运输需求稳定，运力有序发展，供需基本平衡。截至2022年12月31日，沿海省际化学品船共计287艘、139.9万载重吨，吨位增幅8.5%。2023年仍是我国石化行业新增产能全面释放时期，预计内贸化学品运输需求将继续保持增长，供需保持动态平衡状态。

外贸方面，随着全球化工产业格局的变化以及国内大型炼化企业实施“走出去”战略，拉长了运输距离，推动化学品船市场现货价格和运量得到持续改善，外贸化学品运输市场大幅走强，未来三年新船交付量较少，运力供应仍然紧张，预计未来化学品船市场将继续保持强劲。

2、LPG船运输市场

随着全球经济发展与环境污染的矛盾日益突出，社会能源和环境的可持续发展面临巨大挑战，能源结构迫切需要向低碳、环保、清洁化演变转型。同时，随着我国大型炼化项目的陆续投产、化工原料向轻质化方向发展的影响，LPG 作为比石脑油、煤等经济性及环保性更优的原料被大量运用。清洁能源运输行业处在重要发展期，具有广阔的市场空间。公司已在 2022 年第一季度开始拓展液化石油气运输业务，并计划持续扩大 LPG 船队运力规模，提升公司在清洁能源运输领域的行业地位，不断优化公司业务结构，服务国家能源结构战略转型，为公司持续发展带来新的利润增长点。

（二）未来发展战略

公司确定了“1+2+1”的发展战略规划，公司秉承“国际一流、国内领先的化工供应链综合服务商”的企业愿景，以“更安全、更高效和更可依赖的服务，最大化地回报我们的客户、投资者、员工和社会”为使命，持续做强做大国内液货危险品运输，进一步夯实行业龙头地位，扩大市场品牌影响力；不断拓展清洁能源运输，积极投身国际液货危险品海运市场，打造一支有规模、有影响力的一流航运船队；同时，公司也将积极开展数字化建设，推动行业科技创新应用，向化工供应链综合服务商转型升级。

六、公司最近一期末不存在金额较大的财务性投资及类金融业务情况

（一）财务性投资情况

本次发行相关董事会决议日前六个月起至本募集说明书签署日，公司不存在实施或拟实施的财务性投资的情况。

截至 2023 年 3 月 31 日，公司可能构成财务性投资的会计科目与财务性投资金额情况如下：

科目	账面价值 (万元)	财务性 投资金额	内容
交易性金融资产	11,047.33	-	安全性高，流动性好的理财产品，不属于收益波动大且风险较高的金融产品
应收款项融资	1,354.69	-	信用等级较高的银行承兑汇票
其他应收款	1,159.67	-	保证金、备用金、代垫款等经营性往来

科目	账面价值 (万元)	财务性 投资金额	内容
一年内到期的非流动资产	325.00	-	一年内到期的定期存单
其他流动资产	3,094.88	-	增值税借方余额重分类、待摊费用等
长期股权投资	4,890.45		公司持有的中远龙鹏 15%股权，公司主要从事散装液体危险货物的水上运输，包括化学品、成品油、LPG 的运输，中远龙鹏主要从事 LPG 运输，不属于与主营业务无关的股权投资
其他非流动资产	11,819.46	-	预付船舶建造款等
合计	33,691.48	-	

因此，截至最近一期末，公司不存在金额较大的财务性投资。

（二）类金融业务情况

公司主要从事散装液体危险货物的水上运输业务，包括液体化学品、成品油、液化石油气的水上运输，不属于《监管规则适用指引——发行类第 7 号》规定的类金融业务。

本次募投项目为“不锈钢化学品船舶购建项目”“LPG 船舶购建项目”和“补充流动资金”，募集资金用于购建船舶和补充流动资金，不存在直接或变相用于类金融业务的情况。

因此，公司不存在类金融业务，本次发行募集资金不存在直接或变相用于类金融业务的情况。

七、重大诉讼、仲裁和行政处罚情况

（一）重大诉讼、仲裁

截至本募集说明书出具日，公司控股子公司兴通万邦存在一项未决仲裁，具体情况如下：

南京中港船业有限公司于 2022 年 4 月 29 日向中国海事仲裁委员会上海总部申请仲裁（案号为 MASH20220010），请求裁决兴通万邦赔偿因无法及时办理船舶光租解除登记和船舶买卖过户手续造成的损失以及相关费用。兴通万邦根据

仲裁结果的可能性谨慎计提了预计负债 2,039.92 万元。截至本募集说明书出具日，中国海事仲裁委员会上海总部尚未作出裁决。

除上述情况外，公司及其子公司、持有公司 5%以上股份的主要股东、公司的实际控制人，以及公司的董事、监事、高级管理人员不存在尚未了结或可以预见的重大诉讼、仲裁案件。

（二）行政处罚情况

1、发行人行政处罚

2021 年 12 月 14 日，因公司船舶“兴通油 59”轮进出舟山东霍山锚地未按规定向海事管理机构报告，宁波海事局作出海事罚字[2021]070102074711《海事行政处罚决定书》，对公司处以罚款 1.70 万元的行政处罚。

本次行政处罚对公司的罚款为 1.70 万元，未超过十万元，属于相关法规规定的罚则条款中较低档处罚；且不涉及撤销船舶检验资格，不涉及没收船舶、没收或者吊销船舶登记证书；未导致严重环境污染、重大人员伤亡、社会影响恶劣等情形。根据《证券期货法律适用意见第 18 号》，本次行政处罚罚款数额较小，且相关处罚依据未认定该行为属于情节严重，因此本次处罚不属于重大行政处罚决定。

宁波海事局已出具《证明》，认定该行为为一般情节的违法行为，不属于具有严重情节的重大行政处罚，不属于重大违法违规行为。

2、收购子公司行政处罚

2022 年 11 月 13 日，兴通股份通过产权交易所竞得中船万邦 51%股权及相关债权。2023 年 3 月 1 日，兴通股份股东大会审议通过《兴通海运股份有限公司关于参与竞买上海中船重工万邦航运有限公司 51%股权及转让方对标的企业 15,400 万元债权项目的议案》等，中船万邦成为公司合并范围内子公司，并更名为兴通万邦。收购完成前，中船万邦金额在 1 万元以上的行政处罚情况如下：

（1）常熟海事局 1 起行政处罚

①2021 年 3 月，“善时”轮 2 万元罚款

2021年1月5日，因中船万邦的船舶“善时”轮装卸低闪点易燃液体同时允许他船并靠进行加水作业，违反了《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第三十一条的规定，被常熟海事局作出苏海事罚字2021061000000018-1-1《海事行政处罚决定书》，处以2万元罚款。

根据《中华人民共和国内河海事行政处罚规定》的相关规定，违反《内河交通安全管理条例》和《危险化学品安全管理条例》第四十五条的规定，船舶配载和运输危险货物不符合国家有关法律、法规、规章的规定和国家标准，或者未按照危险化学品的特性采取必要安全防护措施的，依照《危险化学品安全管理条例》第八十六条的规定，责令改正，对船舶所有人或者经营人处以5万元以上10万元以下的罚款；拒不改正的，责令停航整顿。

根据常熟海事局作出的苏海事罚字2021061000000018-1-1《海事违法行为通知书》，中船万邦主动消除或减轻违法行为危害后果，具有减轻情节，被处以2万元罚款，未达到上述法规规定的罚款区间，不属于处罚依据中认定的情节严重情形，不属于重大违法违规行为。

(2) 大连港海事局 2 起行政处罚

①2022 年 1 月，“善时”轮 2 万元罚款

2022年1月14日，因中船万邦的船舶“善时”轮存在未如实记录污染物处置情况，上述行为违反了《中华人民共和国海洋环境保护法》第六十三条的规定，被大连海事局作出海事罚字[2021]030110002511《海事行政处罚决定书》，处以2万元罚款。

根据《中华人民共和国行政处罚法》第三十七条的规定，“实施行政处罚，适用违法行为发生时的法律、法规、规章的规定。但是，作出行政处罚决定时，法律、法规、规章已被修改或者废止，且新的规定处罚较轻或者不认为是违法的，适用新的规定”。“善时”轮2万元罚款的行政处罚决定于2022年1月14日作出，处罚依据为《中华人民共和国上海海事行政处罚规定》（交通运输部令2019年第10号），该法规已于2021年11月25日失效，新修订版《中华人民共和国

海上海事行政处罚规定》（交通运输部令 2021 年第 27 号）中已删除交通运输部令 2019 年第 10 号文中关于“应当从重处以海事行政处罚”的相关规定。

因此，“善时”轮 2 万元罚款应适用《中华人民共和国海上海事行政处罚规定》（交通运输部令 2021 年第 27 号），不属于处罚依据中认定的情节严重情形，不属于重大违法违规行为。

②2022 年 1 月，“善时”轮 10 万元罚款

2022 年 1 月 19 日，因中船万邦的船舶“善时”轮未按照规定向海洋排放污染物，上述行为违反了《中华人民共和国海洋环境保护法》第七十三条第一款第（二）项及第二款的规定，被大连海事局作出海事罚字[2022]030100000111《海事行政处罚决定书》，处以 10 万元罚款。

根据《中华人民共和国海洋环境保护法》第七十三条“违反本法有关规定，有下列行为之一的，由依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门责令停止违法行为、限期改正或者责令采取限制生产、停产整治等措施，并处以罚款；拒不改正的，依法作出处罚决定的部门可以自责令改正之日的次日起，按照原罚款数额按日连续处罚；情节严重的，报经有批准权的人民政府批准，责令停业、关闭”。针对此次行为，中船万邦被处以 10 万元罚款，未被责令停业、关闭，不属于法规所认定的情节严重情形，同时根据《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》的相关规定，该项处罚金额非顶格处罚，不属于重大违法违规行为。

根据《证券期货法律适用意见第 18 号》，如被处罚主体为发行人收购而来，且相关处罚于发行人收购完成之前已执行完毕，原则上不视为发行人存在相关情形。但上市公司主营业务收入和净利润主要来源于被处罚主体或者违法行为导致严重环境污染、重大人员伤亡、社会影响恶劣等的除外。

中船万邦上述行政处罚均为收购之前已执行完毕的行政处罚，中船万邦并非公司主营业务收入和净利润的主要来源，且上述行为不属于严重环境污染、重大人员伤亡、社会影响恶劣的行为，不视为发行人存在相关情形。

除此之外，报告期内，公司及其子公司、持有公司 5%以上股份的股东、实

际控制人、公司董事、监事、高级管理人员未受到其他重大行政处罚。

八、上市以来重大资产购买事项

公司于 2022 年 3 月 24 日上市，上市以来发生的重大资产购买情况如下：

（一）重大资产购买情况

2022 年 11 月，公司在上海联合产权交易所竞得上海中船万邦航运有限公司 51% 股权及转让方对中船万邦 15,400 万元债权。该事项与购买“丰海 32”轮、“丰海 35”轮、“Forest Park”轮、“TZ GLORY”轮等船舶及中远龙鹏 15% 股权属于十二个月内连续对同一或者相关资产进行购买，构成重大资产重组。

1、2022 年 9 月，购买“丰海 32”轮、“丰海 35”轮

2022 年 9 月 1 日，公司第一届董事会第二十五次会议审议通过《兴通海运股份有限公司关于购买内贸化学品船舶的议案》，同意公司以人民币 20,600 万元向东莞市丰海海运有限公司购买其名下内贸化学品船舶“丰海 32”轮。公司独立董事对该议案进行了事前审核，并发表了明确的同意意见。2022 年 9 月 19 日，公司 2022 年第二次临时股东大会审议通过本次交易。

2022 年 9 月 1 日，公司与东莞市丰海海运有限公司签订《“丰海 32”轮买卖合同》。2022 年 10 月 9 日，公司取得“丰海 32”轮的船舶所有权。

2022 年 9 月 1 日，公司第一届董事会第二十五次会议审议通过《兴通海运股份有限公司关于全资子公司购买外贸化学品船舶的议案》，同意公司全资子公司兴通海南以人民币 9,455.40 万元购买东莞市丰海海运有限公司名下化学品船舶“丰海 35”轮。公司独立董事对该议案进行了事前审核，并发表了明确的同意意见。2022 年 9 月 19 日，公司 2022 年第二次临时股东大会审议通过本次交易。

2022 年 9 月 1 日，兴通海南与东莞市丰海海运有限公司签订《“丰海 35”轮买卖合同》，2022 年 10 月 10 日，兴通海南取得“丰海 35”轮的船舶所有权。

本次交易的标的船舶已经厦门嘉学资产评估房地产估价有限公司评估，“丰海 32”轮的价值为人民币 20,600 万元，“丰海 35”轮的价值为人民币 9,600 万元，并出具了《兴通海运股份有限公司拟资产收购涉及的两艘化学品船/油船（船

名“丰海 32、丰海 35”)资产评估报告》(嘉学评估评报字[2022]8200056 号)。本次交易价格由双方参考评估报告并结合市场行情经友好协商确定,价格公允、合理。

2、2022 年 10 月, 购买“Forest Park”轮

2022 年 10 月 18 日, 公司第一届董事会第二十六次会议审议通过《兴通海运股份有限公司关于全资子公司购买外贸化学品船舶的议案》, 同意公司全资孙公司兴通开元以 2,200 万美元向 DEXHON SHIPPING INC. 购买一艘 19,803 载重吨外贸化学品船“Forest Park”轮。

2022 年 10 月 18 日, 兴通开元与 DEXHON SHIPPING INC. 签订《MEMORANDUM OF AGREEMENT》, 2022 年 11 月 24 日, 兴通开元取得“Forest Park”轮的船舶所有权。

本次交易的标的船舶已经福建中兴资产评估房地产土地估价有限责任公司评估并出具了《兴通海运股份有限公司拟融资涉及的 FOREST PARK 化学品船市场价值资产评估报告》(闽中兴评字(2022)第 TC30035 号)。本次交易价格由双方参考评估报告并结合市场行情经友好协商确定, 价格公允、合理。

3、2022 年 11 月, 购买中远龙鹏 15%的股权

2022 年 11 月 14 日, 公司与宁波凌丰化工物流股份有限公司签订《股权转让协议》, 以自有资金收购宁波凌丰化工物流股份有限公司持有的中远龙鹏 15%的股权, 交易价格为 4,800 万元。

2023 年 1 月 18 日, 上述股权购买事项已完成工商变更, 公司成为中远龙鹏持股 15%的参股股东。

本次交易根据双方友好协商确定, 15%的股权对应转让价格为人民币 4,800 万元, 定价方式符合《公司法》《证券法》等相关法律法规的要求, 不存在损害公司及中小股东利益的情形。

4、2022 年 11 月, 购买“TZ GLORY”轮

2022 年 11 月 15 日, 公司第一届董事会第二十五次会议审议通过《兴通海

运股份有限公司关于追加对子公司的投资并购买船舶的议案》，同意公司通过子公司兴通香港对孙公司兴通开元追加投资额 2,500 万美元，追加投资金额用于购买总价不超过 2,000 万美元的外贸化学品船舶、支付船员工资及日常运营费用等。

2022 年 12 月 1 日，兴通开元与 SEATRADE SOLUTIONS CO., LTD. 签订《Memorandum of Agreement》，2023 年 1 月 5 日，兴通开元取得“TZ GLORY”轮的船舶所有权。

本次交易的标的船舶已经福建中兴资产评估房地产土地估价有限责任公司评估并出具了《兴通海运股份有限公司及下属公司拟购买船舶涉及的 TZ GLORY 化学品船市场价值资产评估报告》（闽中兴评字（2022）第 XU30045 号）。本次交易价格由双方参考评估报告并结合市场行情经友好协商确定，价格公允、合理。

5、2022 年 11 月，收购中船万邦 51% 股权及转让方对中船万邦 15,400 万元债权

2022 年 11 月 14 日，公司召开第一届董事会第二十八次会议，审议通过了《关于参与竞买上海中船重工万邦航运有限公司 51% 股权及转让方对标的企业 15,400 万元债权项目的议案》，同意公司参与本次标的资产的竞拍。

2022 年 11 月 23 日，上海联合产权交易所出具的《网络报价结果通知单》及《上海联合产权交易所有限公司组织签约通知》，确认公司成为“上海中船重工万邦航运有限公司 51% 股权及转让方对标的企业 15,400 万元债权”项目的受让方。

2022 年 11 月 28 日，公司与中国船舶重工国际贸易有限公司签署了《上海市产权交易合同》，双方就产权交易标的、产权交易的方式、价款、支付方式、产权交易涉及的职工安置、产权交易涉及的债权、债务的承继和清偿办法、产权交易涉及的资产处理、产权交接事项、产权交易的税赋和费用、甲、乙双方的承诺、违约责任等事项作出了约定。

收购中船万邦 51% 股权与购买“丰海 32”轮、“丰海 35”轮、“Forest Park”轮、“TZ GLORY”轮等船舶及中远龙鹏 15% 股权属于十二个月内连续对同一或者相关资产进行购买，构成重大资产重组。

2022年12月12日，公司与中国船舶重工国际贸易有限公司、中船万邦签署了《权利交接备忘录》，确认本次交易包含的中国船舶重工国际贸易有限公司对中船万邦15,400万元债权已转移至公司。

2023年1月12日，公司召开第一届董事会第三十一次会议，审议通过了重大重组相关议案。

2023年2月13日，公司召开第二届董事会第二次会议，审议通过《兴通海运股份有限公司关于<兴通海运股份有限公司重大资产购买报告书（草案）（修订稿）>及其摘要的议案》。

2023年3月1日，公司召开2023年第二次临时股东大会，审议通过了重组相关议案。

2023年3月8日，中船万邦已就本次股权转让完成工商变更登记手续，并更名为兴通万邦。

（二）重大资产购买影响

通过重大资产购买，进一步提高了公司化学品船的运力规模，有利于巩固公司在国内散装液体化学品水上运输行业的龙头地位，有利于公司开拓外贸化学品运输市场，提高公司的市场影响力，进一步提高盈利能力。

截至目前，公司购买的船舶运营状况良好，收购的兴通万邦经营状况良好。

九、境外经营情况

公司境外子公司主要从事散装液体化学品的水上运输，截至2023年3月31日公司境外子公司情况如下：

序号	境外子公司	注册地	成立时间	成立方式	股权结构
1	兴通香港	中国香港	2022.06	设立	兴通股份持股 100%
2	兴通开元	中国香港	2022.06	设立	兴通香港持股 100%
3	兴通开诚	中国香港	2022.11	设立	兴通香港持股 100%
4	兴通开进	中国香港	2022.11	设立	兴通香港持股 100%
5	兴通海豚	中国香港	2022.11	设立	兴通香港持股 100%
6	兴通新加坡	新加坡	2022.11	设立	兴通海南持股 100%

序号	境外子公司	注册地	成立时间	成立方式	股权结构
7	兴通开和	中国香港	2022.12	设立	兴通海南持股 100%
8	兴通开明	中国香港	2022.12	设立	兴通海南持股 100%
9	兴通开盛	中国香港	2022.12	设立	兴通海南持股 100%
10	兴通开拓	中国香港	2022.12	设立	兴通海南持股 100%
11	兴通海狮	中国香港	2022.12	设立	兴通海南持股 100%
12	兴通万邦香港	中国香港	2012.12	收购	兴通万邦持股 100%

截至 2023 年 3 月 31 日，公司部分境外子公司尚未实际经营，已实际经营的境外子公司最近一期主要财务数据情况如下：

单位：万元

序号	境外子公司	2023.03.31		2023 年 1-3 月/2023 年 3 月	
		资产总额	净资产	营业收入	净利润
1	兴通香港	13,683.84	13,683.84	-	-0.33
2	兴通开元	34,199.43	8,701.68	4,829.83	1,494.36
3	兴通新加坡	67.18	67.18	-	-0.22
4	兴通万邦香港	191.74	97.84	59.24	0.39

注：兴通万邦香港系兴通万邦子公司，于 2023 年 3 月 1 日纳入上市公司合并报表范围，上表列示的该公司营业收入和净利润为 2023 年 3 月数据

第二节 本次证券发行概要

一、本次发行的背景和目的

（一）本次向特定对象发行股票的背景

1、国家政策支持海运企业做大做强，积极参与国际竞争

近年来，国家及相关部门陆续出台一系列政策文件，支持和引导海运企业做大做强，积极参与国际竞争。2020年交通运输部发布《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》提出，深化海运企业改革，鼓励骨干海运企业做强做优做大，中小海运企业做专做精做特，鼓励海运企业兼并重组，促进规模化、集约化、多元化经营，增强抗风险能力和国际竞争力，形成一批具备较强国际竞争力的骨干海运企业和专、精、特发展的海运企业，形成若干全球综合物流运营商。2021年交通运输部发布《综合运输服务“十四五”发展规划》提出，加快完善海运全球服务网络，优化海运船队规模结构，进一步提高集装箱、原油、干散货、特种运输船队国际竞争力。2022年交通运输部发布《水运“十四五”发展规划》提出，提高海运船队国际竞争力，优化海运船队规模结构，提升船舶装备技术水平，建设规模适应、结构合理、技术先进、绿色智能的海运船队，提高海运企业服务能力。在产业政策的引导和支持下，我国水路运输市场稳定向好发展，并朝着“海运强国”的目标持续迈进，我国海运企业也迎来了发展的新机遇。

2、全球炼化产能格局改变，国际化学品运输市场需求庞大

国际散装液体化学品水上运输市场的景气度与全球化工产品的贸易情况息息相关。化工产业高度依赖全球分工协同，以中东国家、俄罗斯为代表的资源优势型国家出口大量油气原材料，以欧洲国家、美国、中国为代表的技术或成本优势型国家负责研发及生产环节，国际分工协同促使化学品水上运输成为全球化工产业链中的必要环节。

随着产业转型，欧美国家逐渐放弃本土炼油业务，全球炼油产能加速向亚洲转移。目前，全球炼油产能主要集中在亚洲、北美和欧洲三个地区，截至2021年底对应炼油产能分别为18.16亿吨/年、10.68亿吨/年、7.52亿吨/年，占全球炼油

产能比重的 36%、21%、15%。随着全球化工生产中心逐步转向亚洲，全球炼化产能格局的演变推动全球化学品航运市场发生区域结构变化，产生了庞大的国际化学品运输需求。

国内大型炼化企业积极响应“一带一路”倡议，主动实施“走出去”战略，通过投资建设和资产收购等方式积极布局海外炼化项目，如恒逸石化在文莱投资建设的“PMB 石油化工项目”已于 2019 年 11 月实现全面投产，顺利产出汽油、柴油、航空煤油、PX、苯等产品，成为中国石化企业“走出去”的典范。同时，根据中国石油和化学工业联合会的数据，中国炼油产能已达到 9.2 亿吨/年，成为世界第一炼油大国。随着我国炼油产能增加以及炼化一体化项目“少油多化”的转型，化学品产量将逐步增加，未来有望实现出口。2023 年 3 月，上市公司荣盛石化与 Saudi Arabian Oil Company（以下简称“沙特阿美”）等签订《战略合作协议》，将向沙特阿美及其关联方销售化学品 110 万吨/年，进一步拓宽化学品的海外销售。大型炼化企业“走出去”战略的实施以及未来化学品的出口，将为我国海运企业带来广阔的国际市场空间。

3、炼化项目陆续投产，国内散装液体危险货物海运市场前景广阔

我国化工产业供需的地域分布不均是形成国内沿海散装液体危险货物水上运输需求的主要驱动力。国内炼化基地集中于华北、华东地区，即炼化产品的主要流出地，国内主要消费地则集中在华东、华南地区，即炼化产品的主要流入地。我国散装液体危险货物的运输逐渐形成了以华北-华东、华东-华南、华东各港内部、华南各港内部等航线为主的格局。

近年来，伴随我国石油化工产业的持续发展，国内化工产业装置大型化、炼化一体化、产业集群化的趋势逐渐加深，沿海省际散装液体危险货物水上运输业保持稳定发展态势，运输量持续增长。根据交通运输部数据，全年国内沿海化学品运输量从 2018 年的 2,680 万吨增长至 2022 年的 4,000 万吨，复合增长率为 10.53%。目前，国内沿海多个炼化项目正在建设，预计 2026 年底将释放 10,700 万吨/年炼油、1,080 万吨/年乙烯、710 万吨/年芳香烃的产能，具体如下：

项目	地点	预计投产时间	规划产能（万吨/年）			
			炼油	乙烯	芳香烃	其他
广东石化 2,000 万吨/年重油加工工程	广东揭阳	2023	2,000	120	260	-
大连石化搬迁改造建设炼化一体化一期项目	大连长兴岛	2024	1,000	120	-	-
裕龙岛炼化一体化一期项目	山东龙口	2024	2,000	300	-	-
中国东北地区大型炼化一体化项目	辽宁盘锦	2024	1,500	150	130	
镇海炼化炼油升级扩建项目	浙江宁波	2024	1,100	-	-	60
中科炼化一体化二期项目	广东湛江	2025	1,500	120	-	-
古雷炼化一体化二期项目	福建漳州	2025	1,600	150	320	60
广西石化炼化一体化转型升级项目	广西钦州	待定	-	120	-	-
合计	-	-	10,700	1,080	710	120

数据来源：公开数据整理

未来，国内沿海散装液体危险货物水上运输业将继续受益于沿海炼化新增项目投产的带动，散装液体化学品、液化石油气的运输需求预计将持续增加。

（二）本次向特定对象发行股票的目的

1、践行公司“1+2+1”发展战略，实现公司愿景

公司已在化学品运输领域积累丰富经验，在国内散装液体化学品水上运输市场占据龙头地位，并积极布局国内 LPG 运输、开拓国际化学品运输业务。随着国内众多大型炼化一体化项目陆续投产、全球化工生产中心向亚洲逐步转移及国内炼化企业“走出去”战略的实施，公司所处行业的未来发展空间巨大。

公司秉承成为“国际一流、国内领先的化工供应链综合服务商”的愿景，坚持以变革创新为根本，以客户服务为中心的核心战略，通过可持续的经营模式，不断延伸化工供应链服务领域，持续为客户创造价值。公司将紧紧抓住国内沿海及国际化学品海运市场的良好发展机遇，持续围绕以做大做强国内运输为主线，以开拓清洁能源运输和参与国际海运为两翼的“1+2+1”发展战略，实现向化工供应链综合服务商的转型升级。

为满足客户的运输需求，公司拟购建 4 艘不锈钢化学品船舶和 2 艘 LPG 船舶，扩大公司整体运力规模，进一步深化化学品、清洁能源运输领域的布局，积极开拓国际市场，是实现公司“1+2+1”发展战略的必要途径，有助于公司打造一支有规模有影响力的一流船队，成为国际一流、国内领先的化工供应链综合服务商。

2、增强公司资金实力，提升风险抵御能力

2020 年至 2022 年，公司营业收入由 3.86 亿元增长至 7.85 亿元，复合增长率为 42.51%。随着经营规模的不断扩大，公司的资金需求也不断增加。资金实力是影响公司业务扩张和发展的重要因素，通过募集资金补充流动资金，有利于公司增强资金实力，进一步提升风险抵御能力，将有力支撑公司未来业务的快速增长。

二、发行对象及其与公司的关系

本次发行的发行对象为包含公司实际控制人之一陈其龙在内的不超过 35 名符合中国证监会规定条件的特定对象，包括证券投资基金管理公司、证券公司、信托投资公司、财务公司、保险机构投资者、合格境外机构投资者以及其他符合法律法规规定的法人、自然人或其他机构投资者等。证券投资基金管理公司、证券公司、合格境外机构投资者、人民币合格境外机构投资者以其管理的二只以上产品认购的，视为一个发行对象；信托投资公司作为发行对象，只能以自有资金认购。

陈其龙为公司实际控制人之一，拟参与认购本次发行构成与公司的关联交易，公司将严格按照相关规定履行关联交易审批程序。除陈其龙外，公司尚未确定其他发行对象，因而无法确定其他发行对象与公司的关系。发行对象与公司之间的关系将在发行结束后公告的发行情况报告书中披露。

三、发行证券的价格或定价方式、发行数量、限售期

（一）定价基准日、发行价格及定价原则

本次发行的定价基准日为发行期首日，发行价格不低于定价基准日前 20 个交易日股票交易均价的 80%（定价基准日前 20 个交易日股票交易均价=定价基准日前 20 个交易日股票交易总额/定价基准日前 20 个交易日股票交易总量）。

公司实际控制人之一陈其龙不参与本次向特定对象发行定价的竞价过程，但接受竞价结果并与其他投资者以相同的价格认购。如果通过竞价方式未能产生发行价格，陈其龙不再参与本次向特定对象发行股票的认购。

如公司股票在定价基准日至发行日期间发生派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息事项，发行价格将作出相应调整。调整公式如下：

派息： $P1=P0-D$ ；

送股或资本公积转增股本： $P1=P0/(1+N)$ ；

两项同时进行： $P1=(P0-D)/(1+N)$ 。

其中， $P0$ 为调整前发行价格， D 为每股派息金额， N 为每股送股或资本公积转增股本数， $P1$ 为调整后发行价格。

最终发行价格将在上交所审核通过并经中国证监会作出同意注册决定后，由公司董事会在股东大会授权范围内，与保荐人（主承销商）根据询价情况协商确定。

若相关法律、法规和规范性文件对向特定对象发行股票的发行定价基准日、发行价格有新的规定，公司董事会将根据股东大会的授权按照新的规定进行调整。

（二）发行数量

本次发行的股票数量按照本次发行募集资金总额除以发行价格计算得出，向特定对象发行股票数量不超过发行前公司股本总数的 30%，即不超过 8,400 万股（含本数）。在上述范围内，最终发行数量由董事会根据股东大会授权，在本次发行经上交所审核通过并经中国证监会作出同意注册决定后，根据实际认购情况与本次发行的保荐人（主承销商）协商确定。

若公司股票在审议本次向特定对象发行事项的董事会决议公告日至发行日期间发生派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息事项，本次向特定对象发行的股票数量上限将作相应调整。

（三）限售期

本次发行结束后，若陈其龙及其一致行动人在认购完成后的持股比例较本次发行之前十二个月内，增持幅度不超过 2%（即：陈其龙及其一致行动人在本次发行结束后的持股比例-陈其龙及其一致行动人在本次发行前的持股比例 \leq 2%），则陈其龙认购的本次发行的股票自发行结束之日起 18 个月内不得转让；若陈其龙及其一致行动人在认购完成后的持股比例较本次发行之前十二个月内，增持幅度超过 2%（即：陈其龙及其一致行动人在本次发行结束后的持股比例-陈其龙及其一致行动人在本次发行前的持股比例 $>$ 2%），则陈其龙认购的本次发行的股票自发行结束之日起 36 个月内不得转让；其他特定对象认购的本次发行的股票自发行结束之日起 6 个月内不得转让。法律、法规、规范性文件对限售期另有规定的，从其规定。

本次发行对象所取得公司向特定对象发行的股份因公司分配股票股利、资本公积转增股本等形式所衍生取得的股份亦应遵守上述股份锁定安排。本次发行的发行对象因本次发行取得的公司股份在限售期届满后减持还需遵守法律、法规、规范性文件、上交所相关规则以及《公司章程》的相关规定。

四、募集资金金额及投向

公司本次向特定对象发行股票募集资金总额不超过人民币 112,420.00 万元（含本数），扣除发行费用后的募集资金净额将用于以下项目：

单位：万元

序号	项目	投资总额	拟使用募集资金金额
1	不锈钢化学品船舶购建项目	71,900.00	64,900.00
2	LPG 船舶购建项目	17,520.00	17,520.00
3	补充流动资金	30,000.00	30,000.00
	合计	119,420.00	112,420.00

若本次扣除发行费用后的实际募集资金净额少于投资项目的募集资金拟投入金额，公司董事会可根据项目的实际需求，在不改变本次募投项目的前提下，对上述项目的募集资金投入顺序和金额进行适当调整，不足部分由公司自筹资金解决。

本次募集资金到位前，根据实际需要，公司以自筹资金支付上述项目所需的资金；本次募集资金到位后，公司将以募集资金进行置换。

五、本次发行构成关联交易

本次发行对象之一为陈其龙，陈其龙系公司的实际控制人之一，同时担任公司副董事长兼总经理。根据《上海证券交易所股票上市规则》《上海证券交易所上市公司自律监管指引第5号——交易与关联交易》，本次交易构成关联交易，公司将严格按照相关规定履行关联交易审批程序。公司独立董事已事前认可本次发行所涉及的关联交易事项，并发表了同意的独立意见。在公司董事会及股东大会审议相关议案时，关联董事及关联股东需要回避表决。

六、本次发行不会导致公司控制权发生变化

截至本募集说明书出具日，公司实际控制人陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤合计持有公司34.56%的股份，为公司第一大股东及实际控制人。

陈其龙拟以现金认购本次向特定对象发行的股票，认购金额不低于5,000.00万元（含本数），最终认购数量根据实际发行价格确定。

本次向特定对象发行完成后，公司股东结构将发生变化。假设本次向特定对象发行最终发行数量为上限8,400万股，发行完成后，实际控制人陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤合计持股比例仍为公司第一大股东，陈兴明担任公司董事长、陈其龙担任公司副董事长兼总经理、陈其德担任公司董事兼副总经理、陈其凤担任公司董事兼副总经理，陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤四人仍能实际控制公司，仍为公司实际控制人。

因此，本次发行不会导致公司控制权发生变化。

七、本次发行已履行及尚需履行的批准程序

（一）本次发行已履行的批准程序

本次发行已经公司第二届董事会第三次会议、2023年第三次临时股东大会、第二届董事会第五次会议、第二届董事会第六次会议、**第二届董事会第八次会议**审议通过。

（二）本次发行尚需履行的批准程序

本次发行尚需获得上交所审核通过并经中国证监会同意注册。

八、本次发行符合“理性融资，合理确定融资规模”的要求

（一）发行数量

公司本次向特定对象发行股票，拟发行的股份数量原则上不超过本次发行前总股本的30%，即不超过8,400万股（含本数），符合“上市公司申请向特定对象发行股票的，拟发行的股份数量原则上不得超过本次发行前总股本的百分之三十”的要求。

（二）融资间隔

经中国证券监督管理委员会《关于核准兴通海运股份有限公司首次公开发行股票批复》（证监许可[2022]303号）核准，公司公开发行股票（A股）5,000万股，发行价格为每股21.52元，募集资金总额为107,600.00万元，扣除发行费用8,573.33万元（不含税）后，募集资金净额为99,026.67万元。上述募集资金已于2022年3月21日全部到账，业经容诚会计师事务所出具《验资报告》（容诚验字[2022]361Z0017号）验证。

截至2022年12月31日，公司前次募集资金累计已使用募集资金75,095.99万元，占募集资金净额的75.83%，已基本使用完毕。2023年3月31日，公司召开第二届董事会第三次会议，审议通过了本次发行的相关议案。

公司前次募集资金基本使用完毕，且董事会决议日距离前次募集资金到位日的时间间隔超过6个月，符合“上市公司申请增发、配股、向特定对象发行股票

的，本次发行董事会决议日距离前次募集资金到位日原则上不得少于十八个月。前次募集资金基本使用完毕或者募集资金投向未发生变更且按计划投入的，相应间隔原则上不得少于六个月”的要求。

（三）募集资金金额及投向

公司主要从事散装液体危险货物的水上运输业务，包括液体化学品、成品油、液化石油气的水上运输。募集资金投资项目“不锈钢化学品船舶购建项目”“LPG船舶购建项目”“补充流动资金”投资总额为 119,420.00 万元，本次发行募集资金总额不超过 112,420.00 万元，募集资金投向均与主营业务有关。

综上，公司本次发行符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关规定，符合“理性融资，合理确定融资规模”的要求。

九、关于特定期间不减持公司股份的承诺

公司实际控制人陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤已出具《关于特定期间不减持公司股份的承诺》，承诺如下：

“1、在兴通股份本次向特定对象发行股票定价基准日前六个月至本次发行完成后六个月内，本人及本人控制的关联方（如有）不以任何形式减持兴通股份股票，同时也不存在任何减持兴通股份股票的计划。

2、如本人或本人控制的关联方（如有）违反前述承诺而发生减持的，本人承诺因减持所得的收益全部归兴通股份所有，并承担由此引起的一切法律责任和后果。”

第三节 发行对象的基本情况 & 认购协议主要内容

一、发行对象的基本情况

本次发行的发行对象为包含公司实际控制人之一陈其龙在内的不超过 35 名符合中国证监会规定条件的特定对象。截至本募集说明书出具日，除陈其龙外，本次发行的其他发行对象尚未确定。

陈其龙的基本情况如下：

（一）基本信息

陈其龙，男，1979 年 7 月出生，住所为福建省泉州市，中国国籍，无境外居留权，硕士研究生学历，交通运输部“水路运输管理专家库”入库专家，入选“2020 中国航运名人榜”，福建省企业与企业家联合会第十六届福建省优秀企业家、第八届理事会常务理事、泉州市第十七届人大代表。2002 年 7 月至 2003 年 4 月，任宁波长江船务代理有限公司船务部副经理；2003 年 4 月至 2006 年 1 月，出国留学；2006 年 1 月至 2020 年 1 月，任泉州市泉港兴通船务有限公司副总经理、总经理；2013 年 6 月至今，担任莆田兴通报关有限公司监事；2015 年 7 月至今，担任泉州兴通国际船务代理有限公司执行董事；2015 年 10 月至今，担任泉州兴通投资有限公司执行董事；2020 年 1 月至今，任兴通股份副董事长、总经理；2022 年 11 月至今，担任兴通海运（新加坡）有限公司董事；2023 年 3 月至今，任上海兴通万邦航运有限责任公司董事长；2023 年 4 月至今，任中远龙鹏副董事长。

（二）本募集说明书披露前十二个月内，发行对象与上市公司之间的重大交易情况

本募集说明书披露前十二个月内，除已披露的事项外，公司与陈其龙之间未发生其他重大交易。

（三）认购资金来源情况

陈其龙本次参与认购资金全部来源于自有资金或自筹资金，资金来源合法合规，不存在对外募集、代持、结构化安排或者直接间接使用发行人及其关联方资

金用于本次认购的情形，不存在发行人及其控股股东或实际控制人、主要股东直接或通过其利益相关方向认购对象提供财务资助、补偿、承诺收益或其他协议安排的情形。

二、附条件生效股份认购协议内容摘要

2023年3月31日，公司与陈其龙签订了《附条件生效的股份认购协议》。

（一）协议主体

甲方：兴通海运股份有限公司

乙方：陈其龙

（二）认购方式、金额、价格和数量

1、认购方式

乙方以现金认购甲方本次发行的股票，股票面值为人民币 1.00 元。

2、认购金额

本次发行中，乙方按照本协议约定的价格认购甲方本次向特定对象发行的股票，认购金额不低于人民币 5,000 万元（大写：人民币伍仟万元）。

3、认购价格

乙方同意按发行价格认购甲方本次发行的股票。

本次发行的定价基准日为发行期首日，发行价格不低于定价基准日前 20 个交易日股票交易均价的 80%（定价基准日前 20 个交易日股票交易均价=定价基准日前 20 个交易日股票交易总额/定价基准日前 20 个交易日股票交易总量）。

乙方不参与本次发行的市场询价过程，但乙方承诺接受市场询价结果并与其他投资者以相同价格认购。如果通过竞价方式未能产生发行价格，乙方不再参与本次向特定对象发行股票的认购。

如甲方股票在定价基准日至发行日期间发生派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息事项，发行价格将作出相应调整。调整公式如下：

派息： $P1=P0-D$ ；

送股或资本公积转增股本： $P1=P0/(1+N)$ ；

两项同时进行： $P1=(P0-D)/(1+N)$ 。

其中， $P0$ 为调整前发行价格， D 为每股派息金额， N 为每股送股或资本公积转增股本数， $P1$ 为调整后发行价格。

4、认购数量

乙方认购甲方本次发行的股票数量，按照如下方式计算：

认购股票数量=认购金额/发行价格

计算股票数量存在小数时，股票数量向上取整并重新计算认购金额。

（三）认购款支付和股票交割

1、认购款支付

乙方同意在本次向特定对象发行股票获得上交所审核通过及中国证监会同意注册后，按照本协议的规定认购甲方本次向特定对象发行的股票，并按照保荐人（主承销商）发出的本次向特定对象发行之缴款通知书的要求将全部认购款一次性按时足额缴付至本次向特定对象发行股票的主承销商指定的银行账户。

2、股票交割

在乙方根据约定支付认购款后，甲方按规定将乙方认购的股票在证券登记结算机构办理股票登记手续，以使乙方成为其认购股票的合法持有人。

（四）锁定期

1、本次发行结束后，若乙方及其一致行动人在认购完成后对甲方的持股比例较本次发行之前十二个月内，增持幅度不超过 2%（即：乙方及其一致行动人在本次发行结束后的持股比例-乙方及其一致行动人在本次发行前的持股比例 $\leq 2\%$ ），则乙方认购的本次发行的股票自发行结束之日起 18 个月内不得转让；若乙方及其一致行动人在认购完成后对甲方的持股比例较本次发行之前十二个月内，增持幅度超过 2%（即：乙方及其一致行动人在本次发行结束后的持股比例

-乙方及其一致行动人在本次发行前的持股比例 $>2\%$), 则乙方认购的本次发行的股票自发行结束之日起 36 个月内不得转让, 中国证监会及/或上交所另有规定或要求的, 从其规定或要求。前述发行结束之日确定为本次发行股票上市当日。

2、自本次向特定对象发行结束之日起, 乙方基于本次向特定对象发行所取得甲方股票因甲方分配股票股利、资本公积转增等情形所衍生取得的股票亦应遵守上述股票锁定安排。

3、乙方应按照相关法律法规和中国证监会、上交所的相关规定就本次向特定对象发行中其所认购的股票出具相关锁定承诺, 并办理相关股票锁定事宜。

(五) 滚存未分配利润安排

双方同意, 本次向特定对象发行完成前公司的滚存未分配利润将由本次向特定对象发行后的新老股东按照发行后的持股比例共同享有。

(六) 协议生效条件

本协议为附条件生效的协议, 自甲方法定代表人或授权代表签字并加盖公章且乙方签字之日起成立, 当且仅当下列条件全部满足后生效:

- (1) 甲方董事会和股东大会审议通过本次向特定对象发行;
- (2) 上交所审核通过及中国证监会同意注册本次向特定对象发行;
- (3) 其他监管机构审批/核准 (如有)。

以上条件均满足后, 最后一个条件的满足日为协议生效日。若上述约定的协议生效条件未能成就, 致使本协议无法生效且不能得以履行的, 甲、乙双方互不追究对方的法律责任。

除上述条件外, 本协议未附带任何其他保留条款和前置条件。本协议生效后, 即构成甲方与乙方之间关于认购股份事宜的具有约束力的文件。如本次向特定对象发行结束前, 监管部门对本次向特定对象发行适用的法律、法规予以修订, 提出其他强制性审批要求或豁免部分行政许可事项的, 则以届时生效的法律、法规为准进行调整。

（七）违约责任

1、除不可抗力因素外，任何一方未能履行其在本协议项下之义务或所做出的陈述与保证失实或严重有误，则该方应被视作违反本协议，且应向对方承担违约责任。

2、如因中国证监会或上交所等相关监管机关要求或甲方董事会、股东大会未能审议通过本次向特定对象发行事宜，甲方调整或取消本次向特定对象发行，不视为甲方违约，甲方无需就调整或取消本次向特定对象发行事宜向乙方承担违约责任。

3、任何一方由于不可抗力且自身无过错造成的不能履行或部分不能履行本协议的义务将不视为违约，但应在条件允许下采取一切必要的救济措施，减少因不可抗力造成的损失。遇有不可抗力的一方，应尽快将事件的情况以书面形式通知对方，并在事件发生后 15 日内，向对方提交不能履行或部分不能履行本协议义务以及需要延期履行的理由的报告。

（八）其他

1、税费承担

双方同意，因本次认购所应缴纳的各项税费，由双方按照国家相关法律、法规的规定各自承担。如遇国家相关法律、法规未作出明确规定的情形，由双方依据公平原则予以分担。

2、协议变更

（1）本协议的变更需经甲乙双方协商一致并签订书面协议；

（2）经甲乙双方协商一致，本协议可根据监管机构的要求以及本次向特定对象发行股票方案的调整 and 变化，作出变更、修改和补充；

（3）如本次向特定对象发行实施前，因适用的法律、法规予以修订，提出其他强制性审批要求或豁免部分行政许可事项的，则以届时生效的法律法规为准进行相应调整。

3、协议解除及终止

双方同意，除本协议另有规定外，本协议可依照如下规定终止：

（1）因本协议一方实质性违约导致本协议无法继续履行或已无履行之必要，守约方有权解除本协议，并追究违约方的违约责任；

（2）出现本协议约定之不可抗力，如不可抗力事件持续 30 日以上（含本数），一方有权以书面通知的形式解除本协议，且双方无需互相承担违约责任；

（3）在履行本协议过程中如遇监管部门政策调整、相关法律法规变更，导致本次向特定对象发行无法实现，甲方有权终止本次发行，且双方无需互相承担违约责任。

第四节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析

一、本次募集资金投资项目的情况

(一) 项目基本情况

公司本次向特定对象发行股票募集资金总额不超过人民币 112,420.00 万元（含本数），扣除发行费用后的募集资金净额将用于以下项目：

单位：万元

序号	项目	投资总额	拟使用募集资金金额
1	不锈钢化学品船舶购建项目	71,900.00	64,900.00
2	LPG 船舶购建项目	17,520.00	17,520.00
3	补充流动资金	30,000.00	30,000.00
	合计	119,420.00	112,420.00

1、不锈钢化学品船舶购建项目

本项目投资总额为 71,900.00 万元，项目建设期为 18 个月。本项目计划通过购置和建造的方式新增 4 艘不锈钢化学品船舶。通过本项目实施，进一步提升公司的化学品船舶运力规模，完善公司核心战略布局，巩固国内散装液体化学品水上运输市场的龙头地位，提升在国际市场的竞争地位。

本项目的实施主体为本公司、本公司间接持有 100% 股权的子公司兴通海狮和兴通开拓。

2、LPG 船舶购建项目

本项目投资总额为 17,520.00 万元，项目建设期为 18 个月。本项目计划通过购置和建造的方式新增 2 艘 LPG 船舶。本项目有助于完善公司在 LPG 航运业务的布局，增强公司综合实力，稳步提升公司在国内 LPG 水上运输的市场地位。

本项目的实施主体为本公司、本公司持有 100% 股权的子公司兴通香港。

3、补充流动资金

公司拟使用募集资金 30,000.00 万元用于补充流动资金，以满足公司可持续发展带来的资金需求。

（二）项目经营前景

散装液体危险货物运输发展前景广阔、市场空间大，具体分析详见“第一节 发行人基本情况”之“三、所处行业的主要特点及行业竞争情况”之“（二）行业发展概况”。

（三）与现有业务或发展战略的关系

1、不锈钢化学品船舶购建项目

（1）扩大内贸化学品运输服务能力，强化核心竞争力

公司深耕国内散装液体化学品水上运输市场，自成立以来，凭借突出的安全管理、坚实的运力保障、高效的运输服务等一系列竞争优势，与浙江石化、中国海油、中国石化、福建联合石化、中化集团、中海壳牌、中国航油等大型石化企业建立了长期稳定的战略合作关系，形成了优势明显的客户资源。

随着下游客户沿海炼化新增项目投产的持续带动，公司为满足日益增长的散装液体化学品运输需求，拟购建内贸化学品船舶，进一步提高公司内贸化学品船舶的运力规模，提升客户服务能力，强化核心竞争力，巩固公司在国内散装液体化学品水上运输行业的龙头地位。

（2）推进国际化学品航运市场布局，实现业务增长

2022 年以来，公司通过在国际航运中心中国香港、新加坡设立子公司和购建外贸化学品船舶等方式，积极布局国际散装液体化学品水上运输市场，已成功开拓东北亚、东南亚、中东、地中海等国际航线，全面开启国际化学品运输业务。

为抓住全球化工产业格局变化带来的发展契机，顺应我国化工产业链走向世界的趋势，公司拟建造外贸化学品船舶用于国际化学品运输，扩大外贸化学品船舶运力规模，服务全球客户并积极配合现有客户“走出去”战略，不断深化与国内外客户的交流合作，提高公司在国际化学品运输市场的竞争力和影响力，实现业务增长。

2、LPG 船舶购建项目

（1）LPG 作为清洁能源，对构建低碳能源体系具有重要意义

LPG 即液化石油气，是丙烷和丁烷的混合物，以液态形式储存，以气态形式使用。在低温或加压条件下，LPG 可转化为液态，便于储存和运输。LPG 经过减压或升温实现气化，可用于燃烧等用途。LPG 主要分为伴生气和炼厂气两种，前者在石油开采过程中利用油气分离装置，将石油与油田伴生气分离；后者则是原油在炼厂加工过程中产生的副产品。

2020 年 9 月，中国在第七十五届联合国大会上宣布，力争 2030 年前二氧化碳排放达到峰值，努力争取 2060 年前实现碳中和目标。为实现碳达峰、碳中和目标，必须加强清洁能源的使用。LPG 作为重要的清洁能源，具有高热值、无烟尘、无炭渣的优点，能够大幅提升能源利用效率，对于构建清洁低碳安全高效能源体系具有重要意义。

(2) LPG 下游消费需求持续增长，配套船舶运力亟待提升

随着经济发展和环境变化，我国对 LPG 的需求量逐年增加。根据 Wind 资讯，2013 至 2022 年，我国 LPG 表观消费量从 2,795 万吨增长至 7,308 万吨，复合增长率为 11.27%。我国自产 LPG 主要为炼厂气，根据国家统计局数据，2013 至 2022 年，我国 LPG 产量从 2,500 万吨增长至 4,867 万吨，复合增长率为 7.68%，随着国内众多大型炼化一体化项目的投产，LPG 产量将得到进一步提升，LPG 运输需求也将同步增长。

根据交通运输部《2022 年水路运输市场发展情况和 2023 年市场展望》，2022 年国内沿海 LPG 运输量为 528 万吨，较 2018 年的 323 万吨增加 205 万吨，复合增长率为 13.07%。在国内众多大型炼化一体化项目陆续投产的带动下，LPG 运输需求将持续增长，并将推动 LPG 船舶的运力需求。截至 2022 年底，国内沿海 LPG 运力规模为 28.8 万载重吨（80 艘），较 2018 年底的 24.79 万载重吨（72 艘）增加 4.10 万载重吨，复合增长率为 3.82%，船舶运力供给远低于运输量增长率，行业景气度逐步提升。根据交通运输部的运力调控综合评审最终结果，内贸 LPG 船舶新增运力从 2018 年的 2 艘 15,300 立方米增加至 2022 年的 8 艘 43,780 立方米，新增运力复合增长率为 30.06%，可见国内 LPG 水上运输市场对船舶运力的需求之大。

随着国内众多炼化一体化项目的投产以及 LPG 贸易活跃度的提升，LPG 运

输需求市场空间广阔。公司拟购建 2 艘 LPG 船舶，扩大 LPG 运力规模，满足客户 LPG 运输需求，提高公司在国内 LPG 水上运输市场的占有率，增强公司的盈利能力。

3、补充流动资金

(1) 提供资金支持，保障可持续发展

公司业务规模于近年来实现高速增长。公司在 2020 年、2021 年、2022 年分别实现营业收入 38,641.76 万元、56,686.12 万元、78,476.74 万元，保持较快的增长趋势。未来，公司将持续推进核心战略布局，在稳步提升国内化学品水上运输市场龙头地位的同时，进一步开拓清洁能源运输和国际化学品运输业务，打造第二增长曲线。公司将持续加大在高素质船员及岸基管理人员的引进和培养方面的投入，并保持安全管理体系的国际化、高标准、高质量运行，提高企业国际化综合管理水平。本次募集资金部分用于补充流动资金能够为公司持续发展经营、做大做强提供资金保障。

(2) 优化资产结构，提高抗风险能力

本次募集资金计划部分用于补充流动资金，有助于增强公司资金实力，提高公司的抗风险能力、财务安全水平及财务灵活性，为本次项目落地及公司持续发展提供有力保障，降低公司经营风险，增加流动资金的稳定性、充足性，提升公司市场竞争力。

(四) 项目的实施准备和进展情况

本次募集资金投资建设项目已完成发改部门与商务部门的备案，截至本募集说明书出具日，购买的船舶已签订船舶买卖合同，部分建造的船舶已委托船舶设计。

(五) 预计实施时间及整体进度安排

不锈钢化学品船舶购建项目与 LPG 船舶购建项目建设期均为 18 个月，计划分七个阶段实施完成，包括：项目筹备、船舶选择及交船、船厂考察及订货、船舶设计、船舶建造及交付、人员招聘及培训、投产运营。进度安排如下：

阶段/时间(月)	T+18				
	1	2~3	4~6	7~12	13-18
项目筹备					
船舶选择及交船					
船厂考察及订货					
船舶设计					
船舶建造及交付					
人员招聘及培训					
投产运营					

（六）公司的实施能力

1、项目符合国家产业政策，市场环境良好

在国家产业政策的引导下，公司不断利用自身优势巩固在国内散装液体化学品水上运输行业的龙头地位，同时积极开展 LPG 运输和国际散装液体化学品运输，做大做强，参与国际竞争，扩大国际市场的影响力和竞争力。

相关的国家产业政策为海运企业发展创造了良好的市场环境，本项目的实施有利于公司优化船队规模和结构，提高客户服务能力，巩固公司在国内散装液体化学品水上运输市场的龙头地位；有利于公司加快完善全球服务网络，提高国际竞争力，顺应我国水路运输行业的长期发展目标，符合国家产业政策的指导方向。

2、公司综合实力强大，获批新增运力确定性较高

公司系国内沿海散装液体化学品水上运输行业的龙头企业，综合实力优势明显。自 2019 年至今，公司参与的交通运输部 5 次化学品船舶及 2 次 LPG 船舶新增运力评审中，均以第一名的成绩获得了新增运力，具体情况如下：

参评项目	时间	排名	参与评审企业数量	获批运力
化学品船舶	2019 年第一次	第一	41	11,500DWT
	2019 年第二次	第一	11	39,987DWT
	2020 年	第一	59	12,500DWT
	2021 年	第一	71	10,700DWT
	2022 年	第一	83	17,500DWT
LPG 船舶	2021 年	第一	20	4,350m ³

参评项目	时间	排名	参与评审企业数量	获批运力
	2022 年	第一	20	5,000m ³

注：公司未参与 2019、2020 年的 LPG 船舶新增运力评审

公司具有较强的综合实力，预期能够在未来的新增运力评审中持续保持优势，取得新增运力。

3、公司客户资源优质，新增运力投放有效

公司凭借在安全管理、执行效率、船员素质等方面的优秀表现，以及运力规模、船队结构、运营效率等方面的竞争优势，沉淀了众多大型石化企业等优质客户，客户资源优势明显。公司客户主要为荣盛石化、福建联合石化、中国海油、恒力石化、中海壳牌等大型石化企业。公司与上述客户建立长期合作关系，也为公司积累了丰富的行业资源。

未来，我国石油化工产业仍将持续稳步扩张，国内沿海液体危险货物运输需求日益增长。同时，我国石化行业主动实施“走出去”战略，将“一带一路”倡议作为开展国际产业布局的重要战略机遇和提升全球资源配置能力的重要手段，积极拓展海外市场，持续提高出口业务体量。公司凭借在行业内多年经营经验，将依托稳定且优质的客户资源，挖掘更多的客户潜在需求和市场空间，通过与业内更多优秀企业建立稳定合作关系，为公司海内外业务的扩张提供有力支持。

4、公司安全管理突出，项目实施保障有力

公司深耕液体危险货物水上运输行业多年，始终高度重视安全管理工作，为客户提供安全、环保、优质的运输服务，目前已形成一套国际化、高标准、规范化的安全管理体系。

公司自 2002 年开始运行安全管理体系（SMS），并持续推进完善安全管理体系建设，于 2003 年取得了由福建海事局评定的 DOC 证书及船舶 SMC 证书，并于 2015 年相继通过了 ISO9001 质量管理体系、ISO14001 环境管理体系、OHSAS18001 职业健康安全管理体系的认证。在安全管理制度方面，公司于 2012 年主动引入国际液货危险品船舶公司管理检查的最高标准 TMSA 管理理念，以国际化、专业化的管理标准约束自己，并在 2019 年根据 TMSA 第一和第二阶段

的关键指标及最佳做法指南不断优化升级，建立了符合公司自身特色的安全质量管理体系（SQMS）。截至目前，公司安全质量管理体系已完成 TMSA 第二阶段自评。同时，公司制定了《安全管理手册》《程序手册》《船舶操作和管理须知手册》等一系列安全管理制度文件，积极健全覆盖全方位、全员的安全质量责任制，持续提升精细化安全管理水平。

基于公司在安全管理能力方面所具有的突出优势，公司于 2018 年被交通运输部海事局评为“安全诚信公司”，并连续 4 年获得签注，是为数不多获此殊荣的散装液体化学品航运企业。截至目前，公司累计 8 艘船舶被交通运输部评为“安全诚信船舶”，11 名船长被评为“安全诚信船长”，通过 SHELL、BP、PETRON、CNOOC、中国石化、中国石油等海内外大石油公司以及 CDI 等第三方检测认证的船舶达 100 多艘次。公司国际化、高标准、规范化的安全管理体系，是公司大型石化企业提供优质、安全、环保运输服务的重要保障。

（七）资金缺口的解决方式

在本次募集资金到位前，公司将根据募集资金投资项目实施进度的实际情况通过自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法规规定的程序予以置换。如果本次发行募集资金扣除发行费用后少于上述项目募集资金使用金额，不足部分由公司自筹资金解决。在不改变本次募集资金投资项目的前提下，公司董事会可根据项目的实际需求，对上述项目的募集资金投入顺序和金额进行适当调整。

二、募投项目效益预测的假设条件及主要计算过程

（一）不锈钢化学品船舶购建项目

经测算，本项目预计税后内部收益率为 13.18%，税后投资回收期（含建设期）为 8.38 年。

本项目经济效益测算过程如下：

1、营业收入

本项目船舶包括 2 艘外贸化学品船和 2 艘内贸化学品船，外贸船舶以程租模式运营，程租单价根据近三年全球市场 19,000 载重吨不锈钢化学品船舶的平均

期租单价乘以相应系数进行估算，年度运营天数根据国际航运平均天数水平进行估计，外贸运输收入按程租单价*年度运营天数进行测算；内贸船舶运输收入参考可比船舶的载重吨与运输量的比值系数及运输单价进行测算。

参考船舶折旧年限，本项目船舶的运营期为 20 年。

2、营业成本

(1) 人工成本

本项目船舶的船员人数参考现有船舶最低配员证书，适当增加部分船员；外贸船舶船员工资水平参考上海航运交易所发布的国际船员薪酬表，内贸船舶船员工资水平参考现有船舶的船员工资水平。人工成本按各岗位船员人数*各岗位船员平均工资测算。

(2) 折旧费用

根据折旧政策，本项目船舶的残值率 5%，新建船舶的折旧年限为 20 年，二手船舶按预计可使用年限（26 年减去已使用年限）与 20 年孰低确定折旧年限。

(3) 燃油成本、港口费用、其他费用

根据公司历史燃油成本、港口费用、其他费用占**营业收入**的比例测算本项目各船舶的燃油成本、港口费用、其他费用。

3、税金

本项目外贸运输收入无需缴纳增值税，利得税税率 16.50%；内贸运输收入增值税税率 9%，并按缴纳增值税的 5%、3%和 2%测算城市维护建设税、教育费附加和地方教育费附加，企业所得税税率 25%。

4、期间费用

参考历史经营数据，本项目销售费用、管理费用、研发费用分别按营业收入的 0.71%、4.13%、0.28%进行测算。

5、效益测算情况

本项目的效益测算情况如下：

序号	项目名称	单位	数量	备注
1	船舶数量	艘	4	
1.1	外贸化学品船	艘	2	
1.2	内贸化学品船	艘	2	
2	劳动定员	人	70	
3	项目总投资	万元	71,900.00	
4	财务效益			
4.1	年营业收入	万元	19,856.90	达产年
4.2	年利润总额	万元	8,296.35	达产年
4.3	年所得税	万元	1,720.26	达产年
4.4	年净利润	万元	6,576.09	达产年
5	财务评价指标			
5.1	内部收益率（全部投资，税后）		13.18%	
5.2	投资回收期（含建设期，税后）	年	8.38	静态

（二）LPG 船舶购建项目

经测算，本项目预计税后内部收益率为 11.80%，税后投资回收期（含建设期）为 8.56 年。

本项目经济效益测算过程如下：

1、营业收入

本项目船舶为 2 艘内贸 LPG 船，以期租模式运营，期租单价参考现有 LPG 船的平均月收入，营业收入按期租单价*期租时间进行测算。

参考船舶折旧年限，本项目船舶的运营期为 20 年。

2、营业成本

（1）人工成本

本项目船舶的船员人数参考现有船舶最低配员证书，适当增加部分船员，工资水平参考现有船舶的船员工资水平，人工成本按各岗位船员人数*各岗位船员平均工资测算。

（2）折旧费用

根据折旧政策，本项目船舶的残值率 5%，新建船舶的折旧年限为 20 年，二手船舶按预计可使用年限（26 年减去已使用年限）与 20 年孰低确定折旧年限。

（3）其他费用

根据公司历史其他费用占营业收入的比例测算本项目各船舶的其他费用。

3、税金

本项目运输收入增值税税率 9%，并按缴纳增值税的 5%、3%和 2%测算城市维护建设税、教育费附加和地方教育费附加，企业所得税税率 25%。

4、期间费用

参考历史经营数据，本项目销售费用、管理费用、研发费用分别按营业收入的 0.71%、4.13%、0.28%进行测算。

5、效益测算情况

本项目的效益测算情况如下：

序号	项目名称	单位	数量	备注
1	船舶数量	艘	2	
1.2	内贸 LPG 船	艘	2	
2	劳动定员	人	34	
3	项目总投资	万元	17,520.00	
4	财务效益			
4.1	年营业收入	万元	4,329.16	达产年
4.2	年利润总额	万元	1,784.52	达产年
4.3	年所得税	万元	446.13	达产年
4.4	年净利润	万元	1,338.39	达产年
5	财务评价指标			
5.1	内部收益率（全部投资，税后）		11.80%	
5.2	投资回收期（含建设期，税后）	年	8.56	静态

三、本次募集资金投资项目审批、核准或备案情况

本次募集资金投资建设部分项目由公司在中国香港设立的全资子公司

（兴通香港）或孙公司（兴通开拓、兴通海狮）实施，境外实施部分的实施地点为中国香港，不属于《企业境外投资管理办法》规定的“敏感国家和地区”；境外实施部分为购建船舶，不属于《企业境外投资管理办法》规定的“敏感行业”，不属于实行核准管理的范围，需要向发改部门与商务部门履行备案手续。

本次募集资金投资建设项目已完成发改部门与商务部门的备案，具体如下：

（一）不锈钢化学品船舶购建项目

1、备案情况

本募投项目取得发改部门的备案情况如下：

船舶	实施主体	发证机构	证书编号	取得时间	有效期
化学品船 1	兴通海狮	海南省发展和改革委员会	《境外投资项目备案通知书》（琼发改审批〔2023〕364号）	2023.05.16	2年
化学品船 2	兴通开拓	海南省发展和改革委员会	《境外投资项目备案通知书》（琼发改审批〔2023〕365号）	2023.05.16	2年
化学品船 3	兴通股份	泉州市泉港区发展和改革局	《福建省投资项目备案证明（内资）》（闽发改备〔2023〕C040026号）	2023.04.04	4个月
化学品船 4	兴通股份	泉州市泉港区发展和改革局	《福建省投资项目备案证明（内资）》（闽发改备〔2023〕C040121号）	2023.07.24	18个月

其中，兴通海狮、兴通开拓为公司全资子公司兴通海南在香港设立的全资子公司，兴通香港为公司在中国香港设立的全资子公司。

本募投项目取得商务部门的备案情况如下：

船舶	实施主体	发证机构	证书编号	取得时间	有效期
化学品船 1	兴通海狮	海南省商务厅	《企业境外投资证书》（境外投资证第N4600202300097号）	2023.05.08	2年
化学品船 2	兴通开拓	海南省商务厅	《企业境外投资证书》（境外投资证第N4600202300096号）	2023.05.08	2年
化学品船 3	兴通股份	不适用	不适用	不适用	不适用

船舶	实施主体	发证机构	证书编号	取得时间	有效期
化学品船 4	兴通股份	不适用	不适用	不适用	不适用

2、环评情况

根据《中华人民共和国环境影响评价法》第十六条、《建设项目环境影响评价分类管理名录》的规定，本项目不属于环保法规规定的建设项目，不需要进行项目环境影响评价，亦不需要取得主管环保部门对上述项目的审批文件。

(二) LPG 船舶购建项目

1、备案情况

本募投项目取得发改部门的备案情况如下：

船舶	实施主体	发证机构	证书编号	取得时间	有效期
LPG 船 1	兴通香港	福建省发展和改革委员会	《境外投资项目备案通知书》（闽发改外经备〔2023〕29号）	2023.04.25	2年
LPG 船 2	兴通股份	泉州市泉港区发展和改革局	《福建省投资项目备案证明（内资）》（闽发改备〔2023〕C040120号）	2023.07.24	18个月

本募投项目取得商务部门的备案情况如下：

船舶	实施主体	发证机构	证书编号	取得时间	有效期
LPG 船 1	兴通香港	福建省商务厅	《企业境外投资证书》（境外投资证第N3500202300037号）	2023.04.21	2年
LPG 船 2	兴通股份	不适用	不适用	不适用	不适用

2、环评情况

根据《中华人民共和国环境影响评价法》第十六条、《建设项目环境影响评价分类管理名录》的规定，本项目不属于环保法规规定的建设项目，不需要进行项目环境影响评价，亦不需要取得主管环保部门对上述项目的审批文件。

除上述情况外，本次募投项目不涉及立项、土地等审批、批准事项。

四、募集资金用于扩大既有业务的说明

本次募集资金用于扩大既有业务，符合市场需求及公司发展需要，具体分析详见“第四节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析”之“一、本次募集资金投资项目的情况”之“（三）与现有业务或发展战略的关系”。

五、募集资金用于补充流动资金的说明

公司拟使用募集资金 30,000.00 万元用于补充流动资金，以满足公司可持续发展带来的资金需求。

（一）募集资金资本性支出与非资本性支出情况

本次募集资金投资项目中，资本性支出与非资本性支出构成情况如下：

单位：万元

序号	项目	投资总额	拟使用募集资金金额	募集资金支出类型	募集资金支出占比
1	不锈钢化学品船舶购建项目	71,900.00	64,900.00	资本性支出	73.31%
2	LPG 船舶购建项目	17,520.00	17,520.00		
3	补充流动资金	30,000.00	30,000.00	非资本性支出	26.69%
合计		119,420.00	112,420.00	-	100.00%

（二）补充流动资金的原因

本次募集资金用于补充流动资金的原因详见“第四节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析”之“一、本次募集资金投资项目的情况”之“（三）与现有业务或发展战略的关系”。

（三）本次募集资金用于补充流动资金的合理性

本次补充流动资金系公司基于公司经营规模发展情况，综合考虑行业发展趋势与竞争格局、公司经营战略等，根据公司现有资金水平与未来支出计划，统筹全盘资金配置规划后设置的规模。

截至 2022 年 12 月 31 日，公司现有资金（包括货币资金与交易性金融资产）合计 67,933.84 万元，公司已对未来两年的现有资金制定了明确使用计划，具体如下：

序号	项目	金额（万元）
1	短期借款	-
2	一年内到期的非流动负债	19,887.64
3	前次募投项目需投入（注1）	32,854.44
4	支付现金股利（注2）	6,000.00
5	本次募投项目自有资金投入（注3）	7,000.00
6	其他明确规划的资本性支出（注4）	42,833.40
资金需求合计		108,575.48
现有资金合计（注5）		67,933.84
资金缺口		40,641.64

注1：截至2022年12月31日，预计前次募集资金投资项目尚需投入募集资金24,419.64万元，自有资金8,434.80万元，合计32,854.44万元；

注2：支付现金股利包括2022年度现金股利3,000万元及2023年度预测现金股利3,000万元；

注3：本次募集资金投资项目中，1艘化学品船舶拟于近期购买，其中以自有资金支付7,000.00万元；

注4：其他明确规划的资本性支出包括在建船舶后续支出、拟新建船舶支出42,833.40万元；

注5：现有资金包括银行存款和交易性金融资产

基于上述测算，公司未来资金缺口为40,641.64万元，公司拟使用本次募集资金中的30,000.00万元用于补充流动资金，未超过发行人资金需求，具有合理性。

本次补充流动资金后，将有助于公司在确保核心资产稳定投入的同时，保障经营规模逐步扩大带来的新增营运资金需求；有利于推动公司深耕散装液体危险货物运输业务、增强资产底盘实力、夯实核心竞争力；同时有效提高公司的抗风险能力、财务安全水平和财务灵活性，确保公司战略的稳步实施。

第五节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析

一、本次发行完成后，上市公司的业务及资产的变动或整合计划

本次向特定对象发行股票募集资金投资项目均围绕公司现有主营业务展开，本次发行完成后，公司的业务结构不会发生重大变化，不涉及对公司现有资产的整合，不会对公司的业务及资产产生重大影响。

二、本次发行完成后，上市公司控制权结构的变化

本次发行完成后对上市公司控制权结构的变化详见本募集说明书之“第二节、本次证券发行概要”之“六、本次发行不会导致公司控制权发生变化”。

三、本次发行完成后，上市公司与发行对象及发行对象的控股股东和实际控制人从事的业务存在同业竞争或潜在同业竞争的情况

公司经营管理体系完善、人员机构配置完整，具有自主的独立经营能力。本次发行前，公司在业务、人员、资产、机构、财务等方面均独立运行。本次向特定对象发行完成后，公司仍保持在业务、人员、资产、机构、财务等方面的独立性，公司与控股股东、实际控制人及其关联人之间的业务关系、管理关系不会发生重大变化，本次发行亦不会导致公司与实际控制人及其关联人之间产生新的关联交易和同业竞争。

四、本次发行完成后，上市公司与发行对象及发行对象的控股股东和实际控制人可能存在的关联交易的情况

实际控制人之一陈其龙拟认购公司本次向特定对象发行 A 股股票构成关联交易。除上述关联交易外，本次发行完成后不会造成公司与陈其龙、其他实际控制人及其控制的其他企业的持续性关联交易。若未来发生新的关联交易，公司将按照法律法规、公司章程及关联交易决策制度的规定履行相应的程序，按照公平、公开、公正的原则确定关联交易价格，保证关联交易的公允性，以保障公司及非关联股东的利益。

第六节 最近五年内募集资金运用基本情况

一、前次募集资金情况

经中国证券监督管理委员会《关于核准兴通海运股份有限公司首次公开发行股票批复》（证监许可[2022]303号）核准，公司向社会公众公开发行人民币普通股股票（A股）5,000万股，发行价格为每股21.52元。本次发行募集资金总额为107,600.00万元，扣除保荐承销费用、审计验资费用、律师费用、用于本次发行的信息披露费用、发行上市手续费用及其他费用8,573.33万元（不含税）后，实际募集资金净额为99,026.67万元。上述募集资金已于2022年3月21日全部到账，容诚会计师事务所（特殊普通合伙）就募集资金到账事项进行审验并出具了容诚验字[2022]361Z0017号《验资报告》。

公司按照《上市公司证券发行管理办法》规定在以下银行开设了募集资金的存储专户，截至2022年12月31日止，公司募集资金的存储情况列示如下：

单位：万元

银行名称	账号	初始存放金额	截止日余额	存储方式
中国银行股份有限公司泉港支行	433846669990	33,830.00	440.84	活期存款
	407881398385		4,400.00	理财产品
招商银行股份有限公司泉州分行	595901360810118	19,000.00	-	已注销
中国工商银行股份有限公司泉州泉港支行	1408011229008000618	28,700.00	247.22	活期存款
	1408011214201005121		11,000.00	理财产品
中信银行股份有限公司泉州分行	8111301019088888999	8,200.00	331.58	活期存款
	8111301111700779814		8,000.00	理财产品
中国农业银行股份有限公司泉州泉港支行	13590101046688992	9,296.67	-	已注销
合计		99,026.67	24,419.64	

注1：公司首次公开发行股票募集资金投资的不锈钢化学品船舶购置项目、MR型成品油船舶购置项目实施完毕并结项后，结余募集资金已经转入公司自有资金账户；

注2：公司在招商银行股份有限公司泉州分行、中国农业银行股份有限公司泉州泉港支行开立的募集资金专户资金已全部使用完毕，为方便账户管理，公司于2022年6月办理了上述两个募集资金专户的销户手续

二、前次募集资金的实际使用情况说明

(一) 前次募集资金使用情况对照表

截至 2022 年 12 月 31 日，前次募集资金使用情况如下：

单位：万元

募集资金总额	99,026.67	已累计使用募集资金总额	75,095.99
变更用途的募集资金总额	21,365.20	各年度使用募集资金总额	75,095.99
变更用途的募集资金总额比例	21.58%	2022 年	75,095.99

投资项目			募集资金投资总额			截止日募集资金累计投资额				项目达到预定 可以使用状态 日期（或截止 日项目完工程 度）
序号	承诺投 资项目	实际投 资项目	募集前 承诺投 资金额	募集后 承诺投 资金额	实际投 资金额	募集前 承诺投 资金额	募集后 承诺投 资金额	实际投 资金额	实际投资金 额与募集后 承诺投资金 额的差额	
1	不锈钢 化学品 船舶购 置项目	不锈钢 化学品 船舶购 置项目	12,200.00	12,200.00	10,947.72	12,200.00	12,200.00	10,947.72	-1,252.28	2020 年 11 月
2	MR 型 成品油 船舶购 置项目	MR 型 成品油 船舶购 置项目	19,000.00	19,000.00	17,858.15	19,000.00	19,000.00	17,858.15	-1,141.85	2020 年 11 月
3	3 艘不 锈钢化 学品船 舶购置 项目	3 艘不 锈钢化 学品船 舶购置 项目	28,700.00	7,700.00	7,509.29	28,700.00	7,700.00	7,509.29	-190.71	“兴通 7” 轮达 到预定可使用状 态日期为 2022 年 1 月
4	3 艘化 学品船 舶购建 项目	3 艘化 学品船 舶购建 项目	—	21,365.20	10,166.59	—	21,365.20	10,166.59	-11,198.61	“兴通 759” 轮 达到预定可使用 状态日期为 2022 年 10 月
5	2 艘不 锈钢化 学品船 舶置换 购置项 目	2 艘不 锈钢化 学品船 舶置换 购置项 目	21,630.00	21,630.00	16,918.02	21,630.00	21,630.00	16,918.02	-4,711.98	“兴通 79” 轮 达到预定可使用 状态日期为 2022 年 8 月
6	数字航 运研发 中心项 目	数字航 运研发 中心项 目	8,200.00	8,200.00		8,200.00	8,200.00		-8,200.00	不适用

投资项目			募集资金投资总额			截止日募集资金累计投资额				项目达到预定 可以使用状态 日期（或截止 日项目完工程 度）
序号	承诺投 资项目	实际投 资项目	募集前 承诺投 资金额	募集后 承诺投 资金额	实际投 资金额	募集前 承诺投 资金额	募集后 承诺投 资金额	实际投 资金额	实际投资金 额与募集后 承诺投资金 额的差额	
7	补充流 动资金	补充流 动资金	9,296.67	9,296.67	9,296.67	9,296.67	9,296.67	9,296.67		不适用
8		节余募 集资金 永久补 充流动 资金	—	—	2,399.55	—	—	2,399.55	2,399.55	不适用
合计			99,026.67	99,391.87	75,095.99	99,026.67	99,391.87	75,095.99	-24,295.88	

注 1：原项目“3 艘不锈钢化学品船舶购置项目”包括购建 1 艘 5,500 载重吨不锈钢化学品船、2 艘 7,500 载重吨不锈钢化学品船，其中 5,500 载重吨船舶（“兴通 7”轮）已投入使用。对尚未使用的募集资金及利息 21,365.20 万元变更投向，投资于新项目“3 艘化学品船舶购建项目”；

注 2：“3 艘化学品船舶购建项目”为变更后的项目，包括购买 2 艘 27,000 载重吨化学品船，建造 1 艘 13,000 载重吨化学品船

（二）前次募集资金实际投资项目变更情况说明

1、2022 年 9 月部分募投项目变更

公司于 2022 年 9 月 1 日召开第一届董事会第二十五次会议、第一届监事会第二十一次会议，于 2022 年 9 月 19 日召开 2022 年第二次临时股东大会，审议通过了变更部分募集资金投资项目的议案，同意对原项目“3 艘不锈钢化学品船舶购置项目”专用账户尚未使用的募集资金及利息 21,365.20 万元变更投向，投资于新项目“3 艘化学品船舶购建项目”。

（1）变更原因

为了更好地推进公司“1+2+1”战略发展规划，巩固国内沿海化学品水上运输龙头企业地位，积极开拓国际化学品水上运输业务，丰富船舶吨位布局，扩大船队规模，提升公司竞争力和市场占有率，同时为了满足客户对大型船舶的需求，适应市场环境变化，公司拟将原项目变更为“3 艘化学品船舶购建项目”，包括购买 1 艘 27,000 载重吨内贸化学品船、购买 1 艘 27,000 载重吨外贸化学品船、建造 1 艘 13,000 载重吨外贸化学品船。

随着国内大型炼化企业不断投产，化学品水上运输需求不断增长，对大型化船舶的需求增加。公司购买的 27,000 载重吨内贸化学品船较原项目具有更强的市场竞争力，在满足客户需求的同时，能够进一步巩固公司在化学品水上运输的龙头企业地位。随着全球化工行业产业结构调整，化工生产中心逐步转向亚洲地区，产生了庞大的国际化学品运输需求，外贸化学品船以 1-3 万载重吨船型为主，新项目中购买的 27,000 载重吨外贸化学品船和建造的 13,000 载重吨外贸化学品船均符合国际市场需求，有利于公司开拓国际化学品运输市场，参与国际竞争，提高市场影响力，同时为客户和股东创造价值。

(2) 变更内容

原项目“3 艘不锈钢化学品船舶购置项目”包括购建 1 艘 5,500 载重吨不锈钢化学品船、2 艘 7,500 载重吨不锈钢化学品船。截至 2022 年 6 月 30 日，5,500 载重吨船舶（“兴通 7”轮）已投入使用，累计投入募集资金 7,509.29 万元。

根据市场需求及公司战略发展规划，公司拟购建 3 艘化学品船舶，包括购买 2 艘 27,000 载重吨化学品船，建造 1 艘 13,000 载重吨化学品船，投资金额为 50,500 万元，具体投资方案如下：

单位：万元

序号	船舶类型	实施主体	投资金额	募集资金使用金额	预计投产时间
1	27,000 载重吨内贸化学品船	兴通股份	20,800.00	8,320.00	已投产
2	27,000 载重吨外贸化学品船	兴通海南	11,700.00	4,680.00	2023 年上半年
3	13,000 载重吨外贸化学品船	兴通海南	18,000.00	8,365.20	2024 年上半年
合计			50,500.00	21,365.20	

2、2023 年 4 月部分募投项目实施方式变更

公司于 2023 年 4 月 24 日召开第二届董事会第五次会议、第二届监事会第五次会议，于 2023 年 5 月 16 日召开 2022 年年度股东大会，审议通过了变更部分募集资金投资项目实施方式的议案，同意募集资金投资项目“2 艘不锈钢化学品船舶置换购置项目”的实施方式进行部分变更，正在建造的 1 艘不锈钢化学品船舶（7,450 载重吨）不再置换“兴通油 69”轮，变更为外贸化学品船。

(1) 变更原因

根据交通运输部 2018 年 8 月 29 日发布的《关于加强沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场宏观调控的公告》（第 67 号）的规定，通过“退一进一”方式申请新增运力的，原有用于置换的船舶需要在新增运力投入运营前退出市场。

公司结合市场情况和客户需求，对“兴通油 69”轮的实际运营状况、船舶质量进行充分评估与论证后，确定“兴通油 69”轮可以继续提供服务，尚未达到需要进行置换的时点，未来将根据实际情况再择机通过“退一进一”方式申请新增运力进行置换。

同时，随着全球化工行业产业结构调整，化工生产中心逐步转向亚洲地区，产生了庞大的国际化学品运输需求，公司拟对募集资金投资项目“2 艘不锈钢化学品船舶置换购置项目”的实施方式进行部分变更，正在建造的 1 艘不锈钢化学品船舶（7,450 载重吨）不再置换“兴通油 69”轮，变更为外贸化学品船，以满足国际化学品运输需求的增长。

公司已于 2023 年一季度相继有 3 艘外贸化学品船投入运营，运营状况良好，本次变更实施方式，公司将新增 1 艘不锈钢外贸化学品船，有利于公司开拓国际化学品运输市场，参与国际竞争，提高市场影响力，同时为客户和股东创造价值。

（2）变更内容

募集资金投资项目“2 艘不锈钢化学品船舶置换购置项目”包括新建 2 艘不锈钢化学品船舶（运力分别为 8,000 载重吨、7,450 载重吨），分别用于置换公司船舶“兴通油 59”轮、“兴通油 69”轮，拟使用募集资金 21,630 万元。

截至 2023 年 3 月 31 日，“兴通油 59”轮置换已完成并投入使用（置换后的船舶为“兴通 79”轮），累计投入募集资金 10,488.02 万元。正在建造的 1 艘不锈钢化学品船舶（7,450 载重吨）不再置换“兴通油 69”轮，变更为外贸化学品船，该船舶于 2022 年 8 月开工建造，已通过募集资金支付 6,430 万元，预计 2023 年下半年投入使用。

（三）前次募集资金项目的实际投资总额与承诺的差异内容和原因说明

截至 2022 年 12 月 31 日，承诺投资项目中“不锈钢化学品船舶购置项目”“MR 型成品油船舶购置项目”承诺投资总额分别为 12,200.00 万元、19,000.00

万元，实际投资总额分别为 10,947.72 万元、17,858.15 万元，公司在募投项目建设过程中，严格按照募集资金管理的有关规定，本着合理、节约、有效的原则，结合实际情况，审慎地使用募集资金，差异原因主要系在进行上述两项募投项目的船舶购买时，境外船舶市场价格波动所致。

鉴于公司前述募投项目已实施完毕，为进一步提高募集资金使用效率，经公司于 2022 年 5 月 19 日召开的第一届董事会第二十二次会议、第一届监事会第十九次会议及 2022 年 6 月 10 日召开的 2021 年年度股东大会审议通过，将上述募投项目结项后的节余募集资金 2,394.13 万元和银行利息 0.54 万元永久性补充流动资金，用于公司日常生产经营及业务发展。

（四）前次募集资金投资项目对外转让或置换情况说明

公司于 2022 年 4 月 8 日分别召开了第一届董事会第二十次会议和第一届监事会第十七次会议，审议通过了《关于使用募集资金置换预先投入募投项目和支付发行费用的自筹资金的议案》，同意公司使用 41,531.44 万元募集资金置换预先投入募投项目及已支付发行费用的自筹资金。

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）进行了专项审核并出具了《关于兴通海运股份有限公司以自筹资金预先投入募集资金投资项目及支付发行费用的鉴证报告》（容诚专字[2022]361Z0227 号）。公司保荐人出具了《中信证券股份有限公司关于兴通海运股份有限公司使用募集资金置换预先投入募投项目和支付发行费用的自筹资金的核查意见》，监事会、独立董事对上述事项均发表了明确的同意意见。

截至 2022 年 12 月 31 日，公司募集资金置换预先投入募投项目和支付发行费用的自筹资金工作已完成。

公司不存在前次募集资金投资项目对外转让情况。

（五）闲置募集资金的使用情况说明

公司于 2022 年 4 月 8 日召开了第一届董事会第二十次会议和第一届监事会第十七次会议，审议通过了《关于使用暂时闲置募集资金进行现金管理的议案》，同意公司使用不超过人民币 43,000 万元（含本数）的暂时闲置募集资金进行现

资金管理，单笔理财产品期限最长不超过 12 个月。在前述额度内，资金可以滚动使用。使用期限自该次董事会会议审议通过之日起 12 个月内有效。

截至 2022 年 12 月 31 日，公司使用暂时闲置募集资金进行现金管理的情况如下：

单位：万元

序号	理财产品	实际投入金额	实际收回本金	实际收益	尚未收回本金金额
1	国泰君安收益凭证产品	17,000.00	17,000.00	45.78	-
2	中信证券收益凭证产品	3,000.00	3,000.00	16.27	-
3	结构性存款	58,800.00	50,800.00	224.08	8,000.00
4	存款类产品	63,379.00	47,979.00	208.32	15,400.00
合计		142,179.00	118,779.00	494.46	23,400.00

三、前次募集资金投资项目实现效益情况说明

前次募集资金投资项目实现效益情况说明如下：

单位：万元

序号	实际投资项目 项目名称	截止日投资项目累计产能利用率	承诺效益	最近三年实际效益			截止日累计实现效益	是否达到预计效益
				2020 年	2021 年	2022 年		
1	不锈钢化学品船舶购置项目	不适用	税后内部收益率 24.73%	199.38	2,620.82	2,394.84	5,215.04	是
2	MR 型成品油船舶购置项目	不适用	税后内部收益率 20.06%	501.20	3,681.94	3,554.80	7,737.94	是
3	3 艘不锈钢化学品船舶购置项目	不适用	税后内部收益率 12.68%	不适用	不适用	1,204.26	1,204.26	不适用
4	3 艘化学品船舶购建项目	不适用	税后内部收益率 13.85%	不适用	不适用	647.90	647.90	不适用
5	2 艘不锈钢化学品船舶置换购置项目	不适用	税后内部收益率 13.23%	不适用	不适用	596.01	596.01	不适用
6	数字航运研发中心项目	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
7	补充流动资金	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
8	节余募集资金永久补充流动资金	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用

注 1：“3 艘不锈钢化学品船舶购置项目”承诺效益为变更前原项目承诺效益；

注 2：“截止日累计实现效益”为项目累计实现的营业现金毛流量；

注 3：序号 3、4、5 项目计算假设经营周期分别为 24 年、22 年、23 年，自 2022 年初陆续投入运营，截至 2022 年末该项目营运时间较短，故不适用预计效益评价

四、前次发行涉及以资产认购股份的资产运行情况说明

公司前次募集资金不存在以资产认购股份的情况。

五、前次募集资金实际使用情况与已公开披露信息对照情况说明

2022 年度，兴通股份募集资金投资项目变更后部分募集资金使用存在未开立募集资金专户的情形，具体情况如下：

（一）情况说明

2022年9月，公司募集资金投资项目变更后，新增实施主体兴通海南未就募集资金单独开立募集资金专用账户，同时公司未对募集资金投入方式（增资或借款）进行明确。

募集资金投资项目变更后，截至本募集说明书出具日，公司先后从公司在中国工商银行泉州泉港支行开立的募集资金专户（账号：1408011229008000618，以下简称“原专户”）向全资子公司兴通海南在中国银行泉州锦绣支行开立的基本户（账号：433847779990，以下简称“中行基本户”）汇款 5 次，具体情况如下：

1、27,000 载重吨外贸化学品船购置（“丰海 35”轮）

序号	时间	金额 (万元)	支出内容	投入 方式	中行基本户投入 该船舶累计金额 (万元)	备注
1	2022.09.21	3,782.16	支付“丰海 35”轮第二期购船款	增资	5,705.64	当天转入当天支付
2	2022.10.24	700.00	“丰海 35”轮修理款	借款	5,763.54	
3	2023.01.11	197.84	“丰海 35”轮修理款	借款	6,065.80	
	合计	4,680.00			6,065.80	

2、13,000 载重吨外贸化学品船建造

序号	时间	金额 (万元)	支出内容	投入 方式	中行基本户投入 该船舶累计金额 (万元)	备注
1	2022.10.24	1,500.00	13,000T 船舶第一期建造款	增资	1,650.00	
2	2023.03.09	4,950.00	支付 13,000T 船舶第二期建造款	借款	6,600.00	当天转入 当天支付
	合计	6,450.00			6,600.00	

公司将募集资金从原专户转入兴通海南的中行基本户，用于支付募集资金投资项目的相关支出，中行基本户投入相关船舶的累计金额均大于募集资金转入金额，不存在募集资金闲置在中行基本户的情形，不存在变相改变募集资金用途的情形，不影响募集资金投资计划的正常进行，未对募集资金造成损失。

（二）公司已履行及拟履行的程序

针对上述事项，公司已要求相关部门及人员予以高度重视，安排专人对相关事项进行整改，防范类似情况再次发生，后续严格按照《上海证券交易所上市公司自律监管指引第 1 号—规范运作》要求对募集资金进行管理和使用。

公司于 2023 年 4 月 24 日召开的第二届董事会第五次会议、第二届监事会第五次会议已审议通过《兴通海运股份有限公司关于确认募集资金投资项目变更后部分募集资金使用情况的议案》《兴通海运股份有限公司关于全资子公司开立募集资金专用账户并签订募集资金专户存储四方监管协议的议案》，对公司前期募集资金投入金额和投入方式进行确认，并开立募集资金专用账户，将存放于原专户中尚未使用的募集资金转入新开立的募集资金专用账户进行严格监管。

公司于 2023 年 5 月 16 日召开的 2022 年年度股东大会审议通过《兴通海运股份有限公司关于确认募集资金投资项目变更后部分募集资金使用情况的议案》，对公司前期募集资金投入金额和投入方式进行确认。

除上述情况外，截至 2022 年 12 月 31 日，公司前次募集资金实际使用情况与公司定期报告和其他信息披露文件中的内容不存在差异。

六、会计师事务所对前次募集资金运用出具的报告结论

2023 年 4 月 24 日，容诚会计师出具《前次募集资金使用情况鉴证报告》（容

诚专字[2023]361Z0289号),认为公司编制的《前次募集资金使用情况专项报告》在所有方面按照《监管规则适用指引——发行类第7号》编制,公允反映了公司截至2022年12月31日止的前次募集资金使用情况。

第七节 本次发行相关的风险因素

一、对公司核心竞争力、经营稳定性及未来发展可能产生重大不利影响的因

（一）市场与行业风险

1、宏观经济波动风险

从航运业整体来看，航运业属于资金密集型的周期性行业，运输需求及运价与宏观经济周期、运力供给等市场因素的关联度较高。从细分行业来看，公司处于散装液体化学品、成品油、液化石油气水上运输业，行业发展与下游化工产品的市场供需情况紧密关联，而化工产业景气度与宏观经济发展情况关联度较高。若宏观经济周期下行或上下游产业不景气，将会影响公司所在行业需求水平，可能会对公司业务的开展及财务状况、经营业绩造成不利影响。

2、行业管控风险

液货危险品水上运输具有较高的危险性以及很强的专业性，国家对行业准入实施严格的管控政策。从事液货危险品运输业务需获得交通运输部核发的《国内水路运输经营许可证》，该证书对于行业进入者提出了很高的要求。同时，根据《国内水路运输管理条例》等规定，限制外国企业进入本行业。若未来监管部门放松市场准入门槛或允许外国企业进入，可能会加剧市场竞争，导致公司经营业绩下滑。

3、运力调控政策风险

自 2011 年起，交通运输部数次发布关于国内沿海化学品船运力调控的政策，每年交通运输部根据市场供求状况，采取专家综合评审的方式，健康有序新增船舶运力。2018 年，交通运输部发布《关于加强沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场宏观调控的公告》（交通运输部公告 2018 年第 67 号），对沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场实行统一的宏观调控政策，包括原油船、成品油船、化学品船、液化石油气船、液化天然气船运输市场。可见，交通运输部对于新增运力依然执行严格审批的调控政策。若未来运力监管更趋严格或短期内监管部门不

再审批新增运力，可能会对公司业务规模的扩张产生重大影响，从而限制公司的战略规划与发展。若未来运力监管完全放开，市场竞争进一步加剧，可能存在公司竞争优势被削弱，市场份额及盈利能力下降的风险。

4、环保政策风险

船舶运输所使用的燃料油、柴油等燃料，易对环境产生污染，政府部门始终鼓励业内企业向节能减排方向转型升级，相继发布法律法规、政策予以引导和监管，如2018年11月交通运输部发布的《船舶大气污染物排放控制区实施方案》对沿海控制区域的船舶燃油硫排放实施限制管控，以促进绿色航运发展和船舶节能减排等。未来随着监管政策对环境保护要求的不断提高，公司可能面临经营成本增加的风险。

5、下游行业政策变化风险

公司主要服务大型石油化工企业，根据《关于促进石化产业绿色发展的指导意见》（发改产业〔2017〕2105号）与《关于加强高耗能、高排放建设项目生态环境源头防控的指导意见》（环环评〔2021〕45号），客户所处行业属于高污染、高排放、高耗能行业。石油化工产业在国民经济中占据重要地位，国家政策鼓励和推动行业高质量发展，能耗双控与环保政策对产能小、装置落后的炼化企业冲击较大。公司主要客户建设的大型炼化一体化项目普遍具有较高的环保节能建设标准与管理能力，符合国家产业政策。如果能耗双控以及环保政策持续收紧，可能对公司下游客户的生产经营产生一定影响，进而影响公司业绩。

（二）经营管理风险

1、船舶安全运营风险

液货危险品水上运输具有极高的危险性，船舶运输过程中可能发生因碰撞、触礁、搁浅、火灾或者爆炸等引起的海难事故，也可能发生因洗舱、装卸等操作规程不当引起的安全事故。在日常运营过程中，海事局等机构对安全提出了很高的监管要求，同时下游客户对水上运输服务商认证条件严格，若公司未来出现安全方面的问题，可能面临行政处罚、巨额赔偿或重要客户流失的风险，从而对公司经营造成重大不利影响。

2、环境保护风险

液货危险品具有较高的污染性，若因人为或意外等原因造成船舶货物泄露，对海洋环境造成污染，公司将有可能面临污染治理成本大幅增加和承担相关责任的风险。同时，公司船舶运行过程中，如果因为管理不严，发生污染物超标排放，可能面临环保处罚、新增运力评审扣分、客户丢失等风险，给公司发展造成不利影响。

3、客户集中度较高的风险

报告期内，公司前五大客户的销售收入占比分别为 70.68%、71.65%、56.63%、36.89%，客户集中度较高。若公司与上述客户的合作关系发生不利变化，可能对公司的生产经营造成不利影响。同时，未来如果主要客户因市场竞争加剧、经营不善、战略失误、受到相关部门处罚等内外原因导致其市场份额缩减，或公司在安全管理水平、质量认证体系等方面不能满足客户需求导致主要客户转向其他船东公司，公司可能面临经营业绩下滑的风险。

4、燃油价格波动风险

燃油是为船舶日常运营供给动力的能源产品，燃油价格波动直接影响公司经营成本变动。受地缘政治、贸易战等因素影响，燃油价格波动较大。若未来地缘政治等因素加剧国际油价走势的不确定性，可能会造成公司燃油采购价格上升，由此造成经营成本上升，影响公司经营业绩。

5、运价波动风险

公司从事国际、国内散装液体危险货物的运输，受宏观经济环境、行业政策、市场竞争等多种因素影响，运输价格存在一定的波动，若未来宏观经济下行、行业政策调整、市场竞争加剧等，可能会导致运输价格下降，从而对公司经营业绩带来不利的影响。

6、核心人员变动的风险

我国液货危险品水上运输业起步较晚，市场上航运经验丰富的专业船员以及深度掌握安全管理、运营管理、行业发展态势、航线开拓与规划的航运管理人才

相对紧缺。如果公司因管理机制、竞争、薪酬、组织体系变化等方面的原因造成核心人员的流失，将对公司未来的发展造成不利影响。

7、船员供应不足的风险

船员是船舶正常安全营运的关键角色，然而随着现代社会个人需求与选择的多样化，船员行业普遍人员供应紧张。如果未来船员供应不足，难以匹配公司的发展需要，将对公司船队扩张及业务发展造成不利影响。

8、客户合作稳定风险

目前，公司与主要客户建立了长期稳定的战略合作关系，并签署相关合作协议。合作协议的周期大多为 1 年，该种情况属于运输行业的惯例。从行业来看，由于受到交通运输部的宏观调控，船舶运力供给整体较为平稳，市场可替代的船舶较少，同时由于液货危险品水上运输具有较高的危险性，客户重视运输供应链的安全与稳定，主动更换运输服务商的意愿较低。如协议到期后，公司未能与主要客户进行续签合作协议，将对公司的业务发展造成不利影响。

9、国际业务风险

公司自 2022 年底开展国际化学品运输业务，相较于国内化学品运输市场，国际市场竞争充分，北欧、日本、新加坡等船东公司经过多年发展，具备较强市场影响力。除市场正常供需波动外，国际化学品运输市场还受到战争、地缘政治等因素的影响，运价具有一定波动。公司为国内沿海化学品水上运输的龙头企业，但在国际运输领域仍处于积累阶段。提请投资者关注与国际业务开展相关的市场及经营风险。

（三）财务风险

1、经营业绩波动或下滑的风险

报告期内，公司实现的营业收入分别为 38,641.76 万元、56,686.12 万元、78,476.74 万元、33,929.79 万元，归属于上市公司股东扣除非经常性损益的净利润分别为 12,177.07 万元、18,724.59 万元、19,692.47 万元、7,639.76 万元，营业收入与净利润均持续增长。

随着行业竞争逐渐加剧，以及各种潜在不确定性因素的影响，如国家宏观经济周期波动、行业监管政策调整、安全事故风险、环境保护风险、燃油价格上涨、人工成本上升以及企业快速扩张带来管理难度的提升与资金、人员储备的不足等，若多种不确定性因素集中发生，或者出现其他预期外将会对企业产生重大冲击的风险事件，可能会对公司经营业绩造成不利影响，甚至带来经营业绩大幅下滑。

2、毛利率波动的风险

报告期内，公司主营业务的毛利率分别为 51.92%、51.59%、41.63%、36.32%，受燃油成本上涨、外租船舶程租业务的规模增长、外贸运输业务开展、新收购子公司等因素影响，毛利率出现下滑。未来如果行业监管政策、市场供需关系发生变化，以及受公司外租船舶程租业务规模持续扩大、外贸运输业务、新收购子公司业务开展不及预期等因素的影响，主营业务毛利率亦可能发生较大波动甚至进一步下滑，从而影响公司的业绩表现。

3、固定资产减值的风险

公司的固定资产主要为船舶，报告期各期末，船舶占公司固定资产的比例较高。若未来公司经营业绩未能保持良好发展态势，船舶制造技术更新迭代等，可能会出现固定资产减值的风险。

4、应收账款风险

报告期各期末，公司应收账款分别为 4,181.96 万元、3,200.29 万元、10,599.02 万元、20,228.95 万元，占流动资产的比例分别为 15.24%、9.87%、10.16%、20.34%。随着公司业务进一步发展与扩张，若下游客户出现经营不善、破产清算、资金链紧张等情形，导致应收账款回款不及时，可能带来应收账款坏账准备增加的风险。

5、汇率风险

供需不平衡抬升了全球通胀水平，各国应对通胀相继准备提高基准利率，叠加地缘政治不确定性，汇率市场的波动明显加剧。

公司通过在国际航运中心中国香港、新加坡设立子公司和购置外贸化学品船

舶等方式，积极布局国际散装液体化学品水上运输市场，国际航线覆盖东北亚、东南亚、中东、地中海等，该部分航运收入为外币收入，公司合并报表的记账本位币为人民币。因此，收入及资产的配置结构决定了公司长期具有外汇净资产的风险敞口。当外部政治经济局势出现波动时，汇率容易出现较大变化，导致公司承担一定的汇率风险，汇率的变动也将对公司部分业务收益产生影响，引发相关的财务风险。

6、商誉减值风险

公司于2023年3月完成对兴通万邦51%股权的收购，同时确认商誉3,200.01万元。若兴通万邦未来不能实现预期收益，该等商誉将存在减值风险，若未来出现大额计提商誉减值的情况，将对上市公司经营业绩造成不利影响。

（四）内部控制风险

1、业务规模扩张导致的管理风险

随着公司业务的发展及募集资金投资项目的实施，公司收入规模和资产规模将会持续扩张，相应将在资源整合、市场开拓、内部控制等方面对管理人员提出更高的要求。如果公司内控体系和管理水平不能适应公司规模快速扩张，公司可能发生规模扩张导致的经营管理和内部控制风险。

2、控股股东与实际控制人控制不当的风险

截至本募集说明书出具日，公司控股股东为陈兴明，持有公司28.26%的股份，担任公司董事长。实际控制人陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤，合计持有公司34.56%的股份，其中，陈其龙任公司副董事长、总经理，陈其凤与陈其德任公司董事、副总经理。

由于控股股东与实际控制人在股权控制和经营管理决策等方面对公司具有较大的影响力，若其利用控制地位对公司战略管理、经营决策、财务管控、人事任免、利润分配等重大事项施加不当影响，将可能会影响到公司业务经营及损害中小投资者利益。

（五）其他风险

1、天气风险

在液货危险品船舶运输的过程中，恶劣的海洋天气不仅会延误正常的运输进程，还会影响到船舶安全驾驶，可能造成船舶碰撞、危险品泄露或爆炸等事故，进而影响公司的经营效率与经营业绩。

2、不可抗力风险

台风、地震、洪水等自然灾害、战争及其他突发性公共事件可能会造成公司的经济损失或导致盈利能力下降。如果出现极端自然灾害、金融市场危机、社会动乱或国家政策变化等不可抗力事件，可能会对公司的资产、人员、资金以及供应商或客户造成损害，并有可能影响公司的正常生产经营，从而影响公司的盈利水平。

二、可能导致本次发行失败或募集资金不足的因素

（一）审批风险

本次向特定对象发行股票尚需上交所审核通过并经中国证监会同意注册。本次发行能否通过相关审批机构的批准以及最终通过批准的时间均存在一定的不确定性。公司本次向特定对象发行股票存在根据审批机构的要求调整或变更发行方案的可能，存在申请文件未能获得审批部门及时审批通过的可能，从而导致本次向特定对象发行无法顺利实施的风险。

（二）发行风险

由于本次发行只能向不超过 35 名符合条件的特定对象定向发行股票募集资金，且发行结果将受到证券市场整体情况、公司股票价格走势、投资者对本次发行方案的认可程度等多种内外部因素的影响。因此，公司本次向特定对象发行存在发行募集资金不足的风险。

三、对本次募投项目的实施过程或实施效果可能产生重大不利影响的因素

（一）募集资金投资项目实施风险

本次募集资金投资项目拟投资于购置和建造船舶、补充流动资金，募集资金投资项目的实施有赖于政策、市场环境、管理、资金、客户需求等多方面因素的配合。若公司实施过程中政策、市场环境等因素发生重大变化或客户需求发生重大变化，公司将面临投资项目失败的风险。

（二）新增运力获取风险

本次募投项目中存在部分船舶通过“退一进一”政策申请新增运力指标，其中1艘船舶尚未取得运力指标。若未来“退一进一”相关政策发生变化，可能导致公司难以取得新增运力指标或取得的运力指标与公司业务扩张需求不匹配，可能导致本次募集资金投资项目的效益情况不及预期，对公司后续经营规模的扩大、业务的规划与发展造成不利影响。

（三）不能达到预期收益的风险

本次募集资金投资项目的可行性分析是基于当前经济形势、市场环境、行业发展趋势及公司实际经营状况做出，尽管公司已经对募集资金投资项目的经济效益进行了审慎测算，认为公司募集资金投资项目的收益良好、项目可行，但由于市场发展和宏观经济形势具有不确定性，如果募集资金不能及时到位、市场环境发生极其不利变化及行业竞争加剧，将会对项目的实施进度、投资回报和公司的预期收益产生不利影响。

（四）本次发行摊薄即期回报的风险

本次募集资金到位后，公司的总股本和净资产将会相应增加。但由于募集资金使用产生效益需要一定周期，在公司总股本和净资产均增加的情况下，如果公司未来业务规模和净利润未能产生相应幅度的增长，预计短期内公司每股收益和加权平均净资产收益率等指标将出现一定幅度的下降，本次募集资金到位后股东即期回报（每股收益、净资产收益率等财务指标）存在被摊薄的风险。

第七节 与本次发行相关的声明

一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明

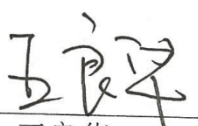
本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

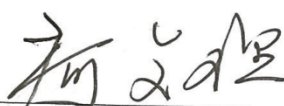
全体董事：


陈兴明


陈其龙



张文进

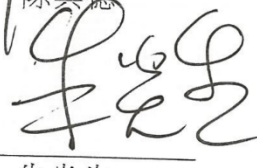

王良华



柯文理

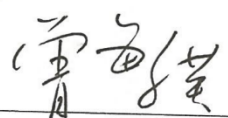

陈其德


陈其凤


杜兴强


朱炎生


程爵浩

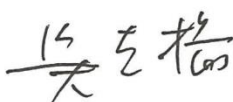

曾繁英



一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体监事：



吴志扬



刘惠清



徐加敏



一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

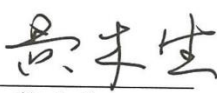
全体高级管理人员：


陈其龙


柯文理


陈其德


陈其凤


黄木生


严旭晓

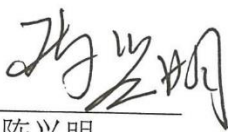

欧阳广



二、发行人控股股东与实际控制人声明

本人承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

控股股东：


陈兴明

实际控制人：


陈兴明


陈其龙


陈其德



陈其凤

2023年7月31日

三、保荐人（主承销商）声明

本公司已对募集说明书进行了核查，确认本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

法定代表人：

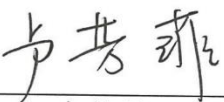

张佑君

保荐代表人：


马锐


曾文煜

项目协办人：


卢芳菲



中信证券股份有限公司

2023年 7月 31日

保荐人（主承销商）董事长声明

本人已认真阅读《兴通海运股份有限公司 2023 年度向特定对象发行 A 股股票募集说明书》的全部内容，对募集说明书进行了核查，本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

董事长：


张佑君



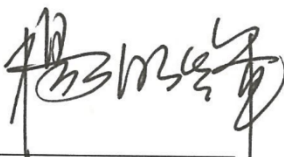
中信证券股份有限公司

2023年 7月 31日

保荐人（主承销商）总经理声明

本人已认真阅读《兴通海运股份有限公司 2023 年度向特定对象发行 A 股股票募集说明书》的全部内容，对募集说明书进行了核查，本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

总经理：


杨明辉

中信证券股份有限公司

2023年 7月 31日

四、发行人律师声明

本所及经办律师已阅读募集说明书，确认募集说明书内容与本所出具的法律意见书不存在矛盾。本所及经办律师对发行人在募集说明书中引用的法律意见书的内容无异议，确认募集说明书不因引用上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。



上海市锦天城律师事务所

负责人: 顾功耘

顾功耘

经办律师: 张东晓

张东晓

经办律师: 谢美山

谢美山

经办律师: 叶沛瑶

叶沛瑶

2023 年 7 月 31 日

五、发行人会计师声明

本所及签字注册会计师已阅读募集说明书，确认募集说明书内容与本所出具的审计报告、盈利预测审核报告（如有）等文件不存在矛盾。本所及签字注册会计师对发行人在募集说明书中引用的审计报告、盈利预测审核报告（如有）等文件的内容无异议，确认募集说明书不因引用上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

中国注册会计师
许瑞生
350200011518

中国注册会计师
郑伟平
110101560052

中国注册会计师
牛又真
110101560610

签字注册会计师签名：

许瑞生
许瑞生

郑伟平
郑伟平

牛又真
牛又真

会计师事务所负责人签名：

肖厚发
肖厚发

中国注册会计师
肖厚发
340100030003

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
110102 2025年7月31日

六、董事会声明

（一）公司董事会关于公司未来十二个月内再融资计划的声明

除本次发行外，在未来十二个月内，公司董事会将根据公司资本结构、业务发展情况，考虑公司的融资需求以及资本市场发展情况综合确定是否安排其他股权融资计划，并按照相关法律法规履行相关审议程序和信息披露义务。

（二）本次发行摊薄即期回报的填补措施

本次发行可能导致投资者的即期回报被摊薄，公司拟通过多种措施防范即期回报被摊薄的风险，积极应对外部环境变化，增厚未来收益，实现公司业务的可持续发展，以填补股东回报，充分保护中小股东的利益，具体措施如下：

1、提升运力、发展主营业务，提高公司持续盈利能力

公司主要从事散装液体危险货物的水上运输业务，包括液体化学品、成品油、液化石油气的水上运输，并致力于成为国际一流、国内领先的化工供应链综合服务商。公司国内运输网络覆盖渤海湾、长三角、珠三角、北部湾等国内主要化工生产基地，并已经开拓东北亚、东南亚、中东、地中海等国际化学品运输市场。公司将进一步提升运力、完善水上运输网络，紧密跟随市场发展趋势，大力开拓市场，扩大业务规模，提高公司竞争力和持续盈利能力。

2、完善内部控制，降低公司运营成本

未来，公司将进一步完善内部控制，强化精细化管理，严格控制费用支出，加大成本控制力度，提升公司利润水平。

3、加强募集资金管理，保证募集资金合理合法使用

公司已根据《公司法》《证券法》《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》及《上海证券交易所股票上市规则》等法律、法规及规范性文件的规定，制定了《兴通海运股份有限公司募集资金管理办法》，对募集资金的存储、使用、管理与监督等进行了明确规定。本次发行募集资金到位后，公司将严格执行《兴通海运股份有限公司募集资金管理办法》，加强募集资金管理，保证募集资金得到合理合法使用。

4、加快募集资金投资项目实施，尽快获得预期收益

公司已对本次发行募集资金投资项目的可行性进行了充分论证，该等募集资金投资项目紧紧围绕公司主营业务，符合国家相关的产业政策，有利于扩大公司整体规模、优化运力结构并扩大市场份额，提升公司在部分航线上的运力投入和竞争力，有利于公司实现发展规划和目标，进一步提高公司竞争力和可持续发展能力，有利于实现并维护股东的长远利益。本次发行募集资金到位后，公司将加快推进募集资金投资项目的实施，提高募集资金使用效率，争取募集资金投资项目早日实现预期收益，提高股东回报，降低本次发行所导致的即期回报被摊薄的风险。

5、严格执行现金分红政策，给予投资者合理回报

本次发行并上市后，公司将实行对投资者持续、稳定、科学的回报规划。《公司章程》明确了公司利润分配尤其是现金分红的具体条件、比例、分配形式等，完善了公司利润分配的决策程序和机制以及利润分配政策的调整原则。同时，公司还制定了《兴通海运股份有限公司未来三年（2023年-2025年）股东分红回报规划》，增加利润分配决策透明度和可操作性，便于股东对公司经营和利润分配进行监督。

公司所制定的填补回报措施不等于对公司未来利润做出保证。投资者不应据此进行投资决策，投资者据此进行投资决策造成损失的，公司不承担赔偿责任，敬请广大投资者注意投资风险。

（三）相关主体关于公司填补被摊薄即期回报措施能够得到切实履行做出的承诺

1、公司全体董事、高级管理人员的承诺

公司全体董事、高级管理人员承诺：

（1）承诺不会无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益；

（2）承诺对职务消费行为进行约束；

(3) 承诺不动用公司资产从事与履行职责无关的投资、消费活动；

(4) 承诺由董事会或薪酬与考核委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

(5) 若公司后续推出公司股权激励政策，承诺拟公布的公司股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

(6) 在中国证监会及/或证券交易所另行发布摊薄即期回报的填补措施及承诺的相关意见或实施细则后，如果公司的相关规定及本人承诺不能满足该等规定的，本人承诺将立即按该等规定出具补充承诺，并积极推进公司作出新的规定，以符合中国证监会及/或证券交易所的要求；

(7) 承诺切实履行公司制定的有关填补回报措施以及本人对此作出的任何有关填补回报措施的承诺。若违反该等承诺，本人愿意：①在公司股东大会及中国证监会指定报刊公开作出解释并道歉；②无条件接受中国证监会及/或证券交易所按照其制定或发布的有关规定、规则对本人作出的处罚或采取的相关监管措施；③给公司或者投资者造成损失的，依法承担对公司或者投资者的赔偿责任。

2、公司控股股东、实际控制人的承诺

公司控股股东陈兴明，实际控制人陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤承诺：

(1) 任何情况下均不会滥用公司控股股东或实际控制人地位，不会越权干预公司经营管理活动，不会侵占公司利益；

(2) 若违反承诺或拒不履行承诺给公司或者股东造成损失的，愿意依法承担对公司或者股东的补偿责任。

(3) 在中国证监会及/或证券交易所另行发布摊薄即期回报的填补措施及承诺的相关意见或实施细则后，如果公司的相关规定及本人承诺不能满足该等规定的，本人承诺将立即按该等规定出具补充承诺，并积极推进公司作出新的规定，以符合中国证监会及/或证券交易所的要求。

(4) 承诺切实履行公司制定的有关填补回报措施以及本人对此作出的任何有关填补回报措施的承诺。若违反该等承诺，本人愿意：①在公司股东大会及中

国证监会指定报刊公开作出解释并道歉；②无条件接受中国证监会及/或证券交易所按照其制定或发布的有关规定、规则对本人作出的处罚或采取的相关监管措施；③给公司或者投资者造成损失的，依法承担对公司或者投资者的赔偿责任。

（本页无正文，为《兴通海运股份有限公司 2023 年度向特定对象发行 A 股股票募集说明书》董事会声明之盖章页）



兴通海运股份有限公司董事会

2023 年 7 月 31 日