



关于南京盛航海运股份有限公司  
向不特定对象发行可转换公司债券  
审核问询函的回复报告  
(修订稿)

保荐机构（主承销商）



(北京市朝阳区建国门外大街1号国贸大厦2座27层及28层)

二〇二三年八月

**深圳证券交易所：**

贵所于 2023 年 5 月 10 日签发的《关于南京盛航海运股份有限公司申请向不特定对象发行可转换公司债券的审核问询函》（审核函〔2023〕120083 号）（以下简称“问询函”）已收悉。根据问询函的要求，南京盛航海运股份有限公司（以下简称“盛航股份”、“公司”、“上市公司”、“申请人”、“发行人”）会同保荐机构中国国际金融股份有限公司（以下简称“中金公司”或“保荐机构”）等相关各方对问询函相关问题逐项进行了落实，现对《问询函》回复如下。

说明如下：

本回复报告文件如无特别说明，相关用语和简称与《南京盛航海运股份有限公司向不特定对象发行可转换公司债券募集说明书（**上会稿**）》中各项用语和简称的含义相同。

本回复报告中的字体代表以下含义：

黑体：	问询函所列问题
宋体：	对问询函所列问题的回复
楷体、加粗	对募集说明书的修改

问题 1、本次发行拟募集资金总额不超过 7.4 亿元，拟用募集资金 1.2 亿元投向沿海省际液体危险货物船舶新置项目（以下简称项目一）、拟用 1.1 亿元沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目（以下简称项目二）、拟用 3 亿元投向沿海省际液体危险货物船舶购置项目（以下简称项目三），另有 2.1 亿元补充流动资金。项目一计划新置 7,450 载重吨的化学品船舶，已取得交通运输部出具的《交通行政许可决定书》，项目建设周期为 1 年，主要为航线运输收入，预计税后内部收益率为 16.13%，税后投资回收期（不含建设期）为 5.73 年；项目二计划购置 1 艘沿海省际液体危险货物船舶，用于置换公司现有的“凯瑞 1”化学品船舶，项目建设周期为 2 年，预计税后内部收益率为 11.60%，税后投资回收期（不含建设期）为 7.55 年；项目三计划购买 4 艘沿海省际液体危险货物船舶，无建设期，预计税后内部收益率为 14.91%，税后投资回收期为 6.73 年。本次发行的可转债向公司原股东实行优先配售，原股东有权放弃配售。

请发行人补充说明：（1）结合本次募投项目所在行业的主管部门、监管体制、准入制度、主要政策法规等情况，说明本次新置、置换、二手购置的合计 6 艘化学品船舶是否均已取得正常运营所需的全部资质，项目二和项目三是否需取得交通运输部出具的《交通行政许可决定书》；如是，请说明具体情况；如否，说明相关资质最新进展情况及后续安排，是否存在重大不确定性；（2）本次新置、置换、二手购置的合计 6 艘化学品船舶的来源，其中二手购置的 4 艘船舶的交易对方的具体情况，与相关转让方的沟通进展，是否签订合同及主要条款，是否存在不确定性；如发行人未能如期确定相应二手船舶，本次募投项目收入预测、效益预测相应调整的具体方案；（3）结合发行人本次募投项目新置、置换、二手购置的合计 6 艘化学品船舶各自的应用领域、运输能力，发行人现有船舶运力、利用自有资金及前次募集资金购置类似船舶运力情况，以及目前及未来市场容量及竞争格局情况市场、下游客户的需求情况，量化说明发行人所在行业是否存在竞争加剧、运力过剩、船舶闲置等情形，发行人对募投项目新增产能消化的具体措施，包括客户、订单等情况；（4）结合发行人本次拟用募集资金购置的 6 艘化学品船舶各自的应用领域、主要性能参数（如吨位、已使用年限、维修保养情况、燃料种类、预计油耗）、航次载重量、单吨运价等，以及本次募投产品预计市场空间、竞争对手、在手订单或意向性合同、同行业同类或类似项目的毛利率水平、效益情况等，分析本次募投项目效益测算过程及谨慎性；（5）本次募投项目采

用购买而非租赁船舶的原因，购买及租赁成本及经济效益的具体差异；（6）量化说明募投项目建成后新增折旧摊销对未来盈利能力的影响；（7）上市公司持股 5%以上股东或者董事、监事、高管，是否参与本次可转债发行认购，请出具承诺并披露。

请发行人补充披露（1）（2）（3）（6）相关风险。

请保荐人核查并发表明确意见，请会计师核查（2）（4）（6）并发表明确意见，请发行人律师核查（1）并发表明确意见。

回复：

一、结合本次募投项目所在行业的主管部门、监管体制、准入制度、主要政策法规等情况，说明本次新置、置换、二手购置的合计 6 艘化学品船舶是否均已取得正常运营所需的全部资质，项目二和项目三是否需取得交通运输部出具的《交通行政许可决定书》；如是，请说明具体情况；如否，说明相关资质最新进展情况及后续安排，是否存在重大不确定性。

#### （一）本次募集资金投资项目及内容

发行人本次向不特定对象发行可转换公司债券募集资金扣除发行费用后，募集资金净额将用于投资以下项目：

序号	募集资金投资项目	项目内容	建设期	实施主体
1	沿海省际液体危险货物船舶新置项目	新建 1 艘沿海省际液体危险货物船舶	1 年	盛航股份
2	沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目	新建 1 艘沿海省际液体危险货物船舶，用于置换公司现有的“凯瑞 1”化学品船舶	2 年	盛航股份
3	沿海省际液体危险货物船舶购置项目	购买 4 艘沿海省际液体危险货物船舶	不涉及建设期	盛航股份
4	补充流动资金	-	不涉及建设期	盛航股份

#### （二）本次募投项目所在行业的主管部门、监管体制、准入制度、主要政策法规等情况

##### 1、本次募投项目所在行业主管部门与监管体制

中华人民共和国交通运输部是国内航运业的主要监管部门，主要承担：规划协调运输体系、拟定行业监督规划、政策和标准、监管水路运输市场和指导交通运输市场

化建设等职能。其下属机构：交通运输部水运局、交通运输部长江航务管理局、海事局、中国船级社作为交通运输部的部内司局、直属机构以及部属事业单位，也同样承担着航运业监管功能，具体如下：

机构	主要职能
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。
交通运输部长江航务管理局	组织或参与长江干线航运有关规章草案工作，拟定长江干线航运发展战略，组织编制长江干线航运中长期规划和五年计划，并在批准后监督实施；负责长江干线航运行政管理、航运市场宏观调控及监督管理和规范长江干线水运建设市场，以及长江干线港航设施建设和使用岸线布局的行业管理；对长江干线客货运输质量、航运基础设施工程项目和水运工程质量实施监督管理；负责长江干线航道、枢纽通航、通信、引航、卫生监督、水运规费稽征等管理工作，以及长江干线水运行业相关的统计和信息引导；按规定管理长江干线水上安全监督和航运公安工作；指导长江干线水运行业体制改革、法制建设和结构调整等。
中华人民共和国海事局	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；管理通航秩序、通航环境。负责禁航区、航道（路）、交通管制区、锚地和安全作业区等水域的划定；负责航海保障工作；组织实施国际海事条约；组织编制全国海事系统中长期发展规划和有关计划等。
中国船级社	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,同时还依据国际公约、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、认证认可等服务。

## 2、本次募投项目所在行业准入制度及主要政策法规

(1) 本次募投项目所在行业为严监管行业，交通运输部等部门对行业从业企业经营资质和船舶资质实行严格的审批管理，主要的行业准入制度及其政策法规如下：

根据《国内水路运输管理条例》规定，经营水路运输业务，应当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。水路运输经营者运输危险货物，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运输的规定，使用依法取得危险货物适装证书的船舶，按照规定的安全技术规范进行配载和运输，保证运输安全。

根据《国内水路运输管理规定》规定：申请经营沿海省际化学品、成品油运输业务的，自有沿海省际化学品船、成品油船运力均不得低于 5,000 总吨，且投入运营的船舶应当取得《船舶营业运输证》，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。除购置或者光租已取得相应水路运输经营资格的船舶外，水路运输经营者新增客船、危险品船运力，应当经其所在地设区的市级人民政府水路运输管理部门向具有许可权限的部门提出申请。除购置或者光租已取得相应水路运输经营资格的船舶外，水路运输经营者新增客船、危险品船运力，应当经其所在地设区的市级人民政府水路运输管理部门向具有许可权限的部门提出申请。具有许可权限的部门根据运力运量供求情况对新增运力申请予以审查。

根据《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》规定，公司应建立、实施并保持包括安全和环境保护方针、保证船舶的安全和防污染操作符合有关规定和标准的工作程序和须知、船、岸人员的职责、权限和相互间的联系渠道、事故和不符合规定情况的报告程序、对紧急情况的准备和反应程序、内部审核、有效性评价和管理复查程序等功能要求的安全管理体系。公司应制定安全和环境保护方针。船舶应当由已取得与该船相关的“符合证明”或“临时符合证明”的公司营运。

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，在中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，向船舶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。

根据《船舶检验管理规定》规定，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。

根据《船舶载运危险货物安全监督管理规定》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。

根据《防治船舶污染海洋环境管理条例》规定，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。

**(2) 本次募投项目船舶正常营运需要的主要资质证书如下：**

资质名称		相关法律法规	审批部门	资质获取的主要条件
公司资质	《国内水路运输经营许可证》	《国内水路运输管理规定》（2020年修正）第二十条规定，水路运输经营者应当保持相应的经营资质条件，按照《国内水路运输经营许可证》核定的经营范围从事水路运输经营活动	交通运输部/交通运输部长江航务管理局（注1）	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
	《符合证明》	《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》（交海发[2001]383号）第13.10条规定，船舶应当由已取得与该船相关的符合证明或符合14.1条要求的临时符合证明的公司营运	海事局	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
船舶资质	《船舶营业运输证》	《国内水路运输管理规定》（2020修正）	交通运输部/省级水路运输管理部门（注2）	运力批文（运力需通过运力专家综合评审获得）；凭借已取得的船舶所有权证书、入级证书及相应船舶检验证书、国籍证书，以及发行人自身具备的相应经营范围的水路运输经营者证，经交通运输部审核具备前述所有证书，并确认该船舶符合交通运输部关于船型技术标准、船龄以及节能减排的要求后，配发船舶营业运输证
	《船舶所有权证书》	《中华人民共和国船舶登记条例》（2014修订）	海事局	船舶建成后，申请进行船舶所有权登记，并取得船舶所有权证书
	《船舶国籍证书》		海事局	取得船舶所有权证书以及相应船舶检验证书后，可以申请并取得船舶国籍证书
	《最低安全配员证书》	《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》（2018	海事局	海事管理机构应当在依法对船舶国籍登记进行审核时，核定船舶

资质名称	相关法律法规	审批部门	资质获取的主要条件
	修正)		的最低安全配员，并在核发船舶国籍证书时，向当事船舶配发船舶最低安全配员证书
《船舶安全管理证书》	《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理条例》（交海发[2001]383号）	海事局	针对船舶配备相应安全管理体系文件，并纳入公司安全管理体系，并凭借已取得相应船种符合证明/临时符合证明，可以申请安全管理证书临时审核，审核通过后取得临时安全管理证书 在临时安全管理证书届满 2 个月前，在安全管理体系在相应船舶运行至少 3 个月并已取得相应船种《符合证明》的前提下，发行人可以申请安全管理证书的初次审核，审核通过后取得安全管理证书
《入级证书》 以及相应船舶 检验证书	《钢质海船入级规范》	中国船级社	在船舶建造或改建过程中，中国船级社即根据申请适用的国内/国际船舶技术要求，对船舶建造或改建图纸进行审核，并在建造过程对船舶进行检查，经中国船级社审核确认符合相关船舶技术要求的，由中国船级社颁发入级证书，以及相应船舶检验证书： (1) 适用国内船舶技术标准的，船舶检验证书包括上船舶吨位证书、海上船舶防污底系统证书、海上船舶防止油污证书、海上船舶/防止生活污水污染证书、海上船舶防止空气污染证书、海上船舶载重线证书、海上船舶散装运输危险化学品适装证书等证书； (2) 适用国际船舶技术标准的，船舶检验证书包括国际吨位证书、国际防污底系统证书、国际防止油污证书、国际防止生活污水污染证书、国际防止空气污染证书、国际载重线证书、国际散装运输危险化学品适装证书等证书(以下统称为“船舶检验证书”)
《油污损害民事责任保险或其他财务保证证书》	《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》	海事局	国籍证书、保单等
《燃油污染损害民事责任保险或其他财务保证证书》		海事局	国籍证书、保单等

注 1: 根据《交通运输部关于做好<国内水路运输管理规定>实施有关工作的通知》（交水规[2020]6号）规定，“…（一）进一步明确国内水路运输许可权限。1.长江航务管理局作为交通运输部派出机构，具体负责实施长江水系省际危险品船以及长江干线水上运输距离 60 公里以上省际客船运输的经营许可…”。

注 2: 根据《交通运输部办公厅关于下放沿海省际客船危险品船<船舶营业运输证>配发等管理事项的通知》（交办水[2021]40号）规定，“自 2021 年 7 月 1 日起，将在北京、天津、河北、辽宁、吉林、黑龙江、上海、江苏、浙江、安徽、福建、山东、湖北、广东、海南、重庆、四川、贵州、云南、新疆、陕西省（自治区、直辖市）注册的国内水路运输企业经营的沿海省际客船、危险品船《船舶营业运输证》的配发、换发、补发、注销等管理事项，下放至企业所在地省级水路运输管理部门负责办理”。

### （3）新增运力调控

除上述资质证书要求外，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，交通运输部对本次募投项目所在的沿海省际原油船、成品油船、化学品船、液化气船（以下统称散装液体危险货物船舶，其中，液化气船含液化石油气船和液化天然气船）实行运输市场宏观调控政策，具体如下：

2018 年 8 月 29 日，交通运输部发布《交通运输部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），“一、自本公告发布之日起，我部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，坚持公开公平公正的原则，按照总量调控、择优选择的思路，采取专家综合评审的方式，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。综合评审办法另行制定发布；

二、新增沿海省际散装液体危险货物船舶运输经营主体，应符合《国内水路运输管理规定》相关要求，具有国内散装液体危险货物船舶运输相关经营资质的企业扩大经营范围（包括增加经营船舶种类或扩大经营船舶航行区域）优先。新增沿海省际散装液体危险货物船舶运力，应满足国家关于船舶技术和船龄等有关要求，具体方式包括国内新建、中国籍国际航行船舶转入国内运输、省内运输转省际运输、国（境）外购置或光租，以及现有船舶扩大经营范围；

三、沿海省际散装液体危险货物船舶运输企业以“退一进一”或“退多进一”方式，申请将自有的沿海省际散装液体危险货物船舶退出市场后新增同类型船舶运力，且新增船舶运力比退出市场运力增加的总吨位不超过 50%的，可免于综合评审。按上

述方式申请新增运力，原有船舶尚在营运的，应在新增运力投入营运前退出市场；原有船舶已退出市场的，应在退出市场两年内（以《中华人民共和国船舶营业运输证注销登记证明书》签发日期为准）提出新增运力申请”。

2023年6月19日，交通运输部作出《交通运输部关于延续国内水路运输有关政策的公告》（交通运输部公告2023第31号），“为深入贯彻落实《国内水路运输管理条例》，规范国内水路运输经营秩序，引导行业规模化集约化发展，提升行业本质安全水平，促进国内水路运输业高质量发展，经评估，决定将国内水路运输有关政策延续实施，具体如下：.... 二、关于沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场宏观调控政策在《交通运输部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）、《交通运输部办公厅关于印发<沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场运力调控综合评审办法>的通知》（交办水[2018]168号）有效期满后，继续实施。....”。

综上所述，就发行人本次募投项目实施而言，（1）公司层面需具备《国内水路运输经营许可证》《符合证明》相应公司资质；（2）根据《国内水路运输管理规定》以及《交通运输部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》，募投项目如为新增沿海省际散装液体危险货物船舶运力，需通过交通运输部运力综合评审并取得交通运输部新增运力行政许可；如为“退一进一”运力置换，在置换运力不超过现有运力1.5倍范围内可免于新增运力综合评审，直接向交通运输部申请新增运力行政许可；如为购置已具有《船舶营业运输证》的二手船舶，无需进行新增运力综合评审或新增运力行政许可；（3）本次募投项目所涉船舶营运需具备《船舶营业运输证》等相应船舶资质。新建船舶在取得新增运力行政许可后建造，建造完成后凭借运力批文、船舶所有权证书、入级证书及相应船舶检验证书等申领船舶营业运输证等资质，购置的二手船舶，则本身已具备船舶营业运输证等船舶资质，仅需办理相应的船舶证书转移登记手续。

### （三）发行人本次新置、置换、二手购置的合计6艘化学品船舶取得的资质情况

报告期内，发行人持续持有《国内水路运输经营许可证》《符合证明》，具备作为船舶营运人经营本次募投项目所涉船舶的相应资质。截至本回复出具日，发行人本次募投项目所涉运力评审及许可、船舶资质情况如下：

## 1、沿海省际液体危险货物船舶新置项目

### (1) 运力评审及行政许可

发行人沿海省际液体危险货物船舶新置项目为新建 1 艘化学品船舶，已通过运力评审并取得交通运输新增运力批复，具体如下：

根据 2023 年 2 月 17 日《交通运输部关于发布 2022 年度沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场运力调控综合评审结果有关事宜的公告》（交通运输部公告 2023 第 12 号），交通运输部批准发行人新增 7,450 载重吨化学品船运力。

2023 年 4 月 12 日，交通运输部作出编号为 SYJD2023-4665 的《交通行政许可决定书》，根据 2022 年新增运力综合评审结果，同意发行人在国内新建 1 艘散装化学品船（7,450 载重吨），从事国内沿海各港间散装化学品运输。

截至本回复出具日，发行人新建 1 艘化学品船舶已签订船舶建造合同并开工建造，尚未取得相应的船舶资质证书。本项目下的新建船舶由船舶建造厂家按照中国船级社规范、规则和要求以及适用的国际公约、船旗国法律、法规及行业规范进行建造、装配、试验、检验、下水、试航，并由中国船级社进行包括开工、安放龙骨、下水、试航等建造阶段中的检验以及法定检验，在船舶建造完成后即可申请并取得相应的船舶资质证书，不存在重大不确定性。

## 2、沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目

### (1) 运力评审及行政许可

发行人沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目为新建 1 艘沿海省际液体危险货物船舶，用于置换发行人现有的“凯瑞 1”化学品船舶。

根据《交通运输部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）规定，沿海省际散装液体危险货物船舶运输企业以“退一进一”或“退多进一”方式，申请将自有的沿海省际散装液体危险货物船舶退出市场后新增同类型船舶运力，且新增船舶运力比退出市场运力增加的总吨位不超过 50%的，可免于综合评审。发行人本次置换新购运力（6,195 载重吨）不超过“凯瑞 1”（4,130 载重吨）的 1.5 倍，免于新增运力综合评审。

因此，发行人“凯瑞 1”轮“退一进一”运力置换免于新增运力综合评审，仅需

按照《国内水路运输管理规定》第十四条的规定向交通运输部履行常规的新增运力行政许可申请手续。

2023年8月4日，交通运输部作出编号为SYJD2023-11452的《交通行政许可决定书》，同意发行人采取“退一进一”方式，在国内新建1艘油化两用船（6,195.24载重吨，且不得超过此数），替换“凯瑞1”轮（船舶识别号：CN20066371074，被替换后卖至境外），从事国内沿海各港间散装化学品运输。发行人“凯瑞1”轮“退一进一”运力置换已取得交通运输部新增运力行政许可。

基于上述，保荐机构认为，截至本回复出具日，发行人沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目已取得交通运输部新增运力《交通行政许可决定书》，不存在重大不确定性。

(2) 发行人沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目内容为新建1艘沿海省际液体危险货物船舶，用于置换发行人现有的“凯瑞1”化学品船舶。截至本回复出具日，因尚未开始建造，未取得相应的船舶资质证书。本项目下的新建船舶由船舶建造厂家按照中国船级社规范、规则和要求以及适用的国际公约、船旗国法律、法规及行业规范进行建造、装配、试验、检验、下水、试航，并由中国船级社进行包括开工、安放龙骨、下水、试航等建造阶段中的检验以及法定检验，在船舶建造完成后即可申请并取得相应的船舶资质证书，不存在重大不确定性。

### 3、沿海省际液体危险货物船舶购置项目

发行人沿海省际液体危险货物船舶购置项目内容为购买市场上现有具有《船舶营业运输证》的内贸化学品二手船舶方式，购置4艘沿海省际液体危险货物船舶，该等船舶自身已具备运力，不涉及新增运力评审，亦无需按照《国内水路运输管理规定》第十四条的规定取得交通运输部新增运力许可的《交通行政许可决定书》。同时，该等船舶自身亦已具备船舶所有权证书、国籍证书、入级证书及船舶检验证书等船舶证书，发行人进行船舶所有权买卖时仅需进行相应的船舶证书转移登记手续，不存在重大不确定性。

发行人已与东莞市丰海海运有限公司（以下简称“丰海海运”）签订《船舶买卖合同》，收购“丰海23”轮、“丰海26”轮及“丰海27”轮100%船舶所有权。该等船舶均持有船舶营业运输证、船舶所有权证书、国籍证书、入级证书及船舶检验证书

等船舶证书，具体如下：

序号	船舶名称	编号	证书名称	核发单位	有效期
1	丰海 23	交粤 SJ (2022) 000097	船舶营业运输证	广东省交通运输厅	至 2024 年 11 月 26 日
2		登记号码: 09002200001 8	船舶所有权登记 证书	中华人民共和国 广东海事局	-
3		船舶识别号: CN20092324 785	船舶国籍证书		至 2027 年 10 月 25 日
4		GZ22SSS004 17	入级证书	中国船级社	至 2026 年 5 月 19 日
5			国际吨位证书		-
6			国际防止生活污 水污染证书		至 2026 年 5 月 19 日
7			国际防止油污证 书		至 2026 年 5 月 19 日
8			国际载重线证书		至 2026 年 5 月 19 日
9			国际散装运输危 险化学品适装证 书		至 2026 年 5 月 19 日
10			国际防止空气污 染证书		至 2026 年 5 月 19 日
11	丰海 26	交粤 SJ (2022) 000099	船舶营业运输证	广东省交通运输厅	至 2025 年 7 月 29 日
12		登记号码: 09002200001 9	船舶所有权登记 证书	中华人民共和国 广东海事局	-
13		船舶识别号: CN20095786 509	船舶国籍证书		至 2027 年 10 月 25 日
14		GZ22SSS004 20	入级证书	中国船级社	至 2026 年 3 月 27 日
15			国际吨位证书		-
16			国际防止生活污 水污染证书		至 2026 年 3 月 27 日
17			国际防止油污证 书		至 2026 年 3 月 27 日
18	国际载重线证书		至 2026 年 3 月 27 日		
19	国际散装运输危 险化学品适装证 书	至 2026 年 3 月 27 日			

序号	船舶名称	编号	证书名称	核发单位	有效期
20			国际防止空气污染证书		至 2026 年 3 月 27 日
21	丰海 27	交粤 SJ (2022) 000100	船舶营业运输证	广东省交通运输厅	至 2025 年 3 月 26 日
22		登记号码: 090022000020	船舶所有权登记证书	中华人民共和国广东海事局	-
23		船舶识别号: CN20102444447	船舶国籍证书		至 2027 年 10 月 25 日
24		GZ22SSS00422	入级证书	中国船级社	至 2026 年 8 月 3 日
25			国际吨位证书		-
26			国际防止生活污水污染证书		至 2026 年 8 月 3 日
27			国际防止油污证书		至 2026 年 8 月 3 日
28			国际载重线证书		至 2026 年 8 月 3 日
29			国际散装运输危险化学品适装证书		至 2026 年 8 月 3 日
30			国际防止空气污染证书		至 2026 年 8 月 3 日

发行人上述所购二手船舶船舶证书主要换发程序如下：

- (1) 船舶出卖人注销船舶所有权证书、国籍证书、船舶营业运输证等船舶证书，并将取得的注销证明原件交付发行人；
- (2) 经中国船级社检验后，由中国船级社向船舶核发新的入级证书及船舶检验证书；
- (3) 发行人凭借船舶买卖合同、船舶检验证书及出卖人船舶所有权注销登记证明原件等向海事管理机构申请船舶所有权登记，并取得新的船舶所有权登记证书；
- (4) 发行人凭借船舶检验证书、船舶所有权登记证书及出卖人船舶国籍证书注销证明原件等向海事管理机构申请核发新的船舶国籍证书；
- (5) 发行人凭借已取得的船舶所有权登记证书、入级证书及相应船舶检验证书、国籍证书，出卖人船舶营业运输证注销证明原件以及发行人国内水路运输经营许可证

等，向江苏省交通运输厅申领核发新的船舶营业运输证。

截至本回复出具日，“丰海 23”轮、“丰海 26 轮”及“丰海 27”轮已取得出卖人船舶所有权注销登记证明书，“**丰海 23”轮、“丰海 26”轮已取得出卖人船舶营业运输证注销登记证明书**，发行人所购二手船舶船舶证书转移登记手续尚在办理过程中，不存在重大不确定性。

经审阅船舶证书资料等文件并经检索中华人民共和国海事局、中华人民共和国广东海事局、广东省交通运输厅，以及通过百度、必应等公开搜索引擎查询，未查询到“丰海 23”轮、“丰海 26”轮及“丰海 27”轮发生过安全事故的纪录，亦不在海事管理机构重点跟踪船舶名单内。同时，出卖人丰海海运已确认，“在实体交付日，标的船舶不存在尚未了结的行政处罚，也不存在被任何第三方（包括但不限于中国大陆国内沿海、长江中下游间以及境外各港口、码头）列入‘黑名单’、‘重点跟踪船舶’、‘不良信用行为’情形”。

“丰海 23”轮、“丰海 26”轮及“丰海 27”轮交付发行人后，将由中国船级社进行上船检验并核发新的入级证书、船舶检验证书，取得中国船级对船舶的安全性能、适航状态的法定认可。同时，发行人将针对上述船舶配备相应的安全管理体系文件，纳入发行人自身的安全管理体系，并经海事管理机构审核通过后核发船舶安全管理证书，该证书证明船舶的安全管理体系经审核符合船舶安全营运和防污染管理规则的要求。就船舶营运而言，发行人在取得船舶营业运输证后，按照船舶营业运输证以及国际散装运输危险化学品适装证书载明的范围开展危险化学品运输。同时，就船舶营运过程中可能出现的安全风险，发行人将在中国船东互保协会购买保赔险等船舶保险。

综上，**截至本回复出具日，发行人上述二手购置的 3 艘化学品船舶相关资质证书的变更不存在重大不确定性**，后续该等船舶将纳入发行人自身安全管理体系进行运营。

#### **（四）相关风险已在募集说明书中补充披露**

募集说明书“第三节 风险因素”中补充披露如下：

##### **“4、募集资金投资项目涉及船舶未能取得相关审批或资质的风险**

本次新增以及购置化学品船舶所需的运力审批已取得或无需交通运输部门审批，

但相关船舶资质须待船舶建成或购置后办理证照或履行资质证书转移登记手续。因此，本次募集资金投资项目涉及船舶取得相关资质仍存在一定不确定性，可能对募投项目的顺利实施及实现效益带来一定风险。”

**二、本次新置、置换、二手购置的合计 6 艘化学品船舶的来源，其中二手购置的 4 艘船舶的交易对方的具体情况，与相关转让方的沟通进展，是否签订合同及主要条款，是否存在不确定性；如发行人未能如期确定相应二手船舶，本次募投项目收入预测、效益预测相应调整的具体方案**

**（一）本次新置、置换、二手购置的合计 6 艘化学品船舶的来源**

本次募投项目包含通过新置和置换购置的方式取得 2 艘新船、以及从市场购置 4 艘二手船。公司在新船购建和二手船交易方面均有充足准备和丰富经验，目前部分二手船舶的购置来源已确定。

**1、公司与头部船厂合作，为新船购建奠定基础，现已与扬州金陵签订新置船舶项目的造船合同**

我国造船行业发展较为成熟，市场中船厂数量较多。根据船舶工业协会披露，2022 年江苏省造船完工量位列全国第一，完工量排名前十的企业中有三家位于江苏省，因此公司与船厂的接洽与合作较为便捷通畅。公司具有新建化学品船舶的丰富经验，历史上与招商局金陵鼎衡船舶（扬州）有限公司（以下简称“扬州金陵”）、扬州广进船业有限公司、扬州龙和造船有限公司等船厂合作建造了多艘船舶，现均已投产运营。

目前公司将扬州金陵列入船队新造船和航运等业务的重要合作伙伴，签订了战略合作协议，并建立长期有效的沟通机制，不断优化双方合作。在成本可控的情况，一般均会选择战略合作船厂进行船舶建造，从而为新置船舶和置换购置船舶提供了保障。

根据双方的战略合作协议，当公司有新造船需求时，将告知扬州金陵该需求，如扬州金陵有承接意向，则在同等条件下公司优先考虑由扬州金陵承接建造。扬州金陵同意将公司视为最重要的合作伙伴之一，确保实施新造船询价、施工、售后等全方位的服务。当公司有新造船意愿时，扬州金陵应向公司提供最具性价比的报价方案，并尽可能为公司保留厂内最优建造资源；当扬州金陵计划承接其他船东的化学品船或液

液化气船新造船项目时，如公司有类似船型建造意向，则在同等条件下扬州金陵优先考虑为公司建造该船型。

目前，针对新置 7,450 载重吨船舶项目，公司已与扬州金陵签订造船合同。针对置换购置项目，公司已于 8 月 4 日取得交通运输部出具的《交通行政许可决定书》。后续公司将进一步确定 6,200 载重吨船舶的购建事宜。

## **2、化学品船舶二手交易市场具有持续供给，同时公司具有丰富二手船舶购置经验，现已确定 3 艘化学品船舶来源**

### **(1) 化学品船舶二手交易市场具有持续供给**

#### **1) 液货危险化学品航运行业竞争格局较为分散**

我国液货危险化学品航运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。行业内小型企业数量相对较多，但各主体运力规模偏小，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。根据交通运输部数据显示，截至 2022 年末，国内共有 61 家公司拥有沿海液体化学品的运力，合计拥有 287 艘沿海液体化学品船舶，平均每家不到 5 艘船舶，拥有 10 艘以上化学品船舶的仅有 7 家公司，拥有 20 艘以上船舶的仅有发行人 1 家公司。2020-2022 年，沿海省际化学品船舶总运力分别为 121.7 万载重吨、128.9 万载重吨和 139.9 万载重吨，处于平稳有序的增长状态。其中发行人和兴通股份作为行业内体量较大的公司，2020 年-2022 年沿海省际化学品船舶总运力合计仅占全行业的 15.1%、18.8%和 24.7%。因此目前行业格局仍较为分散，市场集中度仍有提升空间。

#### **2) 液货危险化学品航运行业加速集中，头部企业持续整合**

危化品易燃易爆的特点使得行业主管部门和下游大型石化客户都高度重视运输安全、合规，传统国有化学品航运企业在这一细分赛道扩张意愿一般，头部民营化学品航运企业凭借自身安全、运营和资金优势，不断提高市场占有率，加速行业集中度提升。

政策端看，监管趋严背景下，尾部企业经营风险增加。2015 年天津港爆炸事件以来，关于危化品运输的相关政策频出，国内安全及环保标准的不断提高，监管呈现持续从严趋势。因此尾部企业合规成本、安全管理成本不断上升，经营风险明显增加，

部分企业无法适应这一形势，出现经营不善或被主管部门吊销管理证书的情况，从而变卖优质资产或退出市场。

经营能力上看，行业头部企业形成规模效应，航线网络结构更优。内贸化学品航运产销分布不均，头部企业可以通过客户结构优化和航线优化的手段提升自身盈利能力。此外，头部企业还可以通过网络效应提高周转率，船舶数量和运力越多，运输网络越密集，周转率越高。头部企业单位运力货运量较行业均值存在明显的比较优势，使得部分尾部企业因效益不佳被竞争淘汰。

从下游客户来看，“十四五”提出减油增化的行业发展框架以来，部分头部民营炼化企业获批原油进口使用权，推动中小地炼厂出清而头部炼厂加速集中。而大型炼化企业为保证高效、安全、高质量的运输，对船东实行公司及船舶的双准入机制，一般小船东及其船舶因船队规模及安全管理不具有优势，获得准入的难度相对较高，无法保证有效且持续稳定的业务资源，最终会退出市场。因此，下游集中度的提升或倒逼内贸化学品航运企业加速整合。

综上所述，液货危险化学品航运行业竞争格局较为分散，目前正处于加速整合的阶段。部分中小船东因业务资源劣势，无法保证持续稳定的经营效益，故将船舶所有权出让给行业内的头部企业。因此，化学品船舶二手交易市场具有持续供给，为发行人扩展运力提供了空间。

## （2）公司已形成了一套成熟、稳健的购置二手船操作模式

公司长期配有专业团队关注二手船市场情况、沟通二手船谈判事宜，定期或不定期地通过公开信息和线下介绍等多种方式了解市场正在出售的船舶情况，并根据采购需求与对方沟通。二手船舶购置主要包含项目准备、船舶考察、效益预测、交易协商、船舶验收、船舶所有权变更等流程。近年来，公司通过谈判协商的方式成功购置数艘船舶，运力规模得到较大幅度提升。二手船舶购置具体操作流程如下：

### 1) 寻找市场二手船舶出售信息

公司成立了专门二手船舶市场考察的团队，持续关注潜在的市场交易机会。一方面，通过主动沟通或寻求第三方媒介的方式与市场上航运公司沟通洽谈以争取潜在的市场交易机会；另一方面，公司关注拍船网、阿里拍卖等线上平台，通过参加其线上

或线下拍卖的方式，竞买二手化学品船舶，2020 年以来，上述线上平台均有多艘二手船舶拍卖或出售的信息。

#### 2) 进行可行性分析和盈利效益测算

公司在获取意向购置的标的船舶详细信息后，综合考虑船舶购置价格、船舶类型、船舶结构及船况、船舶载重吨、设备配置、成本费用等多方面因素，进行拟购置标的船舶运营效益的测算。如经测算该船舶购置后能够为公司带来良好的经营效益，公司将跟进启动后续购置的协商谈判。

#### 3) 管理层及一线船管负责人具体跟进协商谈判

经由公司董事长、总经理等管理层牵头，协同一线船管负责人（市场营销、海务管理、机务管理、操作部）直接参与拟购置二手化学品船舶的交易谈判。公司根据购置二手化学品船舶的历史情况，综合考虑标的船舶的吨位、船龄、船况、效益预测情况、二手船市场供需状况，就标的船舶作出购置价格的预判。结合卖方报价和公司购置的价格预判，经过必要的协商洽谈最终确定买卖双方均认可的交易价格。如相关船舶购置按照法律法规及规范性文件要求，买卖双方需聘请市场上独立的第三方评估机构对标的船舶进行评估，最终买卖双方以评估价格为依据，在双方前期协商洽谈基础上确定船舶交易价格。

#### 4) 履行必要的内部决策程序

公司将根据法律、法规规范性文件及公司内部各项管理制度的要求，按照审议购买资产的交易权限，履行董事会或股东大会的审议审批程序，并按照相关监管规范及时履行信息披露义务。

#### 5) 交易达成签署协议程序

双方根据一致达成的船舶购买协议，办理船舶的验收、交接、所有权、营运证等的变更登记手续。

#### (3) 二手危化品船舶市场交易活跃，公司具有丰富的购置经验

发行人 2012 年以来共计购置**并投入运营** 21 艘内贸危化品二手船舶，相关经验较为丰富；同行业公司亦通过购买二手船舶的方式扩充自身运力，二手化学品船舶市场交易活跃。发行人购置的 21 艘内贸危化品二手船舶情况如下：

序号	船舶名称	船舶种类	船舶卖方	载重量(吨)	转固日期
1	盛航化9	散装化学品船/油船	东莞市丰海海运有限公司	8,131	2022年10月
2	盛航化10	散装化学品船/油船	东莞市丰海海运有限公司	8,125	2022年10月
3	盛航化7	散装化学品船/油船	东莞市丰海海运有限公司	6,548	2022年5月
4	盛航化101(51%所有权份额)	散装化学品船/油船	江西东港航运有限公司	5,755	2022年4月
5	盛航化5	散装化学品船/油船	东莞市丰海海运有限公司	8,045	2022年1月
6	盛航化3	散装化学品船/油船	东莞市丰海海运有限公司	8,092	2022年1月
7	盛航化2	散装化学品船/油船	茂名市祥源船舶运输有限公司	6,711	2022年1月
8	盛航化8	散装化学品船/油船	东莞市丰海海运有限公司	8,131	2021年12月
9	滌海12(50%所有权份额)	散装化学品船/油船	上海滌海物流有限公司	3,392	2021年9月
10	南炼201	散装化学品船/油船	茂名市祥源船舶运输有限公司	6,213	2019年12月
11	南炼203	散装化学品船/油船	茂名市祥源船舶运输有限公司	6,764	2019年12月
12	南炼202	散装化学品船/油船	茂名市祥源船舶运输有限公司	6,213	2019年10月
13	南炼002	油船	江苏稳进海运有限公司	7,467	2019年5月
14	南炼16	散装化学品船/油船	舟山永盛海运有限公司、陈永康	7,849	2017年8月
15	南炼9	散装化学品船/油船	南通港闸船舶制造有限公司	5,010	2017年7月
16	南炼5	散装化学品船	舟山市永诚海运有限公司	5,717	2017年6月
17	南炼006	散装化学品船/油船	舟山中达船务有限公司	11,094	2016年5月
18	南炼008	油船	台州市迎斌造船有限公司	11,566	2015年2月
19	南炼7	散装化学品船/油船	舟山永盛海运有限公司	7,308	2013年8月
20	南炼2	散装化学品船/油船	扬州康进船业有限公司	4,193	2013年5月
21	南炼11	散装化学品船/油船	扬州康进船业有限公司	5,782	2012年7月

如上表，2022年，发行人从市场中购买了7艘化学品船，其中包含公司IPO募投项目拟购置的5艘船舶，以上船舶现已全部投入运营，发行人二手船舶购置相关经验较为丰富。同时，发行人2012年以来购置二手船舶的卖方包括东莞市丰海海运有限公司、江西东港航运有限公司、茂名市祥源船舶运输有限公司、上海滌海物流有限公司、江苏稳进海运有限公司、舟山永盛海运有限公司、南通港闸船舶制造有限公司、

舟山市永诚海运有限公司、舟山中达船务有限公司、台州市迎斌造船有限公司、扬州康进船业有限公司共 11 家船东，二手船交易市场持续有船舶进行出售。2021 年至 2022 年，公司向东莞市丰海海运有限公司购置共计 6 艘船舶。东莞市丰海海运有限公司原为国内液化危险品运输市场运力规模较大的船东，拥有多艘成品油船、内外贸化学品船，于 2018 年 9 月经人民法院裁定破产重整，并引入重整投资人进行破产重整，于 2020 年 1 月通过重整计划草案并经人民法院裁定批准重整计划，由东莞市丰海海运有限公司负责执行重整计划。在重整计划执行期间，东莞市丰海海运有限公司对外出售部分船舶用于清偿破产债权，因此发行人陆续择机购入了 6 艘内贸化学品船舶。人民法院于 2022 年 7 月裁定确认东莞市丰海海运有限公司破产重整计划执行完毕，并于 2022 年 9 月裁定终结丰海海运重整程序。

此外，根据同行业可比上市公司公告，招商南油下属全资子公司南京扬洋化工经贸有限公司曾于 2021 年向独立第三方江苏大洋海洋装备有限公司购置 2 艘化学品船。兴通股份首次公开发行股票募集资金投向包括从市场购置 3 艘二手化学品船，且目前已完成购置；兴通股份于 2023 年 3 月公告重大资产购买实施情况报告书，列示了其在最近 12 个月内从市场购买了 4 艘二手化学品船（含 2 艘部分使用公司首次公开发行的募集资金的船舶）；兴通股份于 2023 年公告定增预案，募投项目包括“通过购置和建造的方式新增 4 艘不锈钢化学品船舶”，预计将进一步通过购买二手船舶的方式扩充运力。

综上所述，发行人及同行业可比上市公司均通过二手交易的方式不断扩充自身运力，发行人从市场上购买二手船的经验较为丰富，具备获取二手船市场信息、并根据需求达成交易的经验和能力，为本次募投项目的实施奠定良好基础。

#### （4）公司现已确定 3 艘二手船的购买来源

公司已于 2023 年 5 月 12 日召开第三届董事会第三十二次会议，第三届监事会第二十五次会议，2023 年 5 月 29 日召开 2023 年第三次临时股东大会，审议通过了《关于拟向丰海海运购置化学品船舶等关联交易事项的议案》，拟向关联方东莞市丰海海运有限公司（以下简称“丰海海运”）购置船名为“丰海 23”轮、“丰海 26”轮、“丰海 27”轮三艘内贸化学品船舶以及船名为“丰海 13”轮、“丰海 15”轮、“丰海 33”轮三艘外贸化学品船舶 100%的所有权，交易总价款合计为人民币 50,367.00 万元（含

3%增值税)。其中，本次购置的“丰海 23”轮、“丰海 26”轮、“丰海 27”轮三艘内贸化学品船舶即为本次公司向不特定对象发行可转换公司债券的募投项目之一“沿海省际液体危险货物船舶购置项目”实施的一部分。

因此，公司本次“沿海省际液体危险货物船舶购置项目”拟购置 4 艘沿海省际液体危险货物船舶，已明确其中 3 艘的船舶来源。针对剩余 1 艘二手船舶的购置，公司后续将根据潜在的船舶交易的市场机会，综合考量船舶状况、业务经营的实际需求，通过与市场上第三方主体谈判的方式确定拟购置的标的船舶。

**(二) 二手购置的 4 艘船舶的交易对方的具体情况，与相关转让方的沟通进展，是否签订合同及主要条款，是否存在不确定性**

**1、二手购置的 4 艘船舶的交易对方的具体情况**

截至本回复出具日，发行人拟向东莞市丰海海运有限公司购置 3 艘船名为“丰海 23”、“丰海 26”、“丰海 27”的内贸化学品船舶，具体船舶情况如下：

**(1) 丰海 23**

船舶名称	丰海 23
船舶类型	内贸散装化学品船/油船
IMO 号	9594688
船级社	CCS
建造时间	2011 年 5 月
总吨/净吨	5,614/2,538
载重吨	8,074.67
建造厂家	浙江海丰造船有限公司
船舶营业运输证	现持有广东省交通运输厅核发的编号为交粤 SJ(2022)000097 的《船舶营业运输证》，核定的经营范围为国内沿海各港间散装化学品、成品油运输

**(2) 丰海 26**

船舶名称	丰海 26
船舶类型	内贸散装化学品船/油船
IMO 号	9604574

船级社	CCS
建造时间	2011年3月
总吨/净吨	4,522/2,139
载重吨	6,525.28
建造厂家	浙江东鹏船舶修造有限公司
船舶营业运输证	现持有广东省交通运输厅核发的编号为交粤 SJ (2022) 000099 的《船舶营业运输证》，核定的经营范围为国内沿海各港间散装化学品、成品油运输

(3) 丰海 27

船舶名称	丰海 27
船舶类型	内贸散装化学品船/油船
IMO 号	9618422
船级社	CCS
建造时间	2011年8月
总吨/净吨	4,522/2,139
载重吨	6,531.00
建造厂家	浙江东鹏船舶修造有限公司
船舶营业运输证	现持有广东省交通运输厅核发的编号为交粤 SJ (2022) 000100 的《船舶营业运输证》，核定的经营范围为国内沿海各港间散装化学品、成品油运输

交易对手丰海海运具体情况：

公司名称	东莞市丰海海运有限公司
统一社会信用代码	91441900763811047M
企业类型	其他有限责任公司
成立时间	2004年6月10日
注册资本	2,000万元人民币
法定代表人	王林豫
住所	广东省东莞市塘厦镇迎宾大道 20 号 1 栋 301 室
经营范围	国内沿海油船及普通货船海务、机务管理,船舶检修、保养、船舶买卖、租赁、营运及资产管理,其他船舶管理服务,港澳航线运输业务,国际船舶危险品运输,国际船舶管理业务,国内沿海、长江中下游及广东省内河化学

	品船、成品油船运输；货物进出口、技术进出口。（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）
<b>股权结构</b>	宁波合疆投资合伙企业（有限合伙）持股 91.60%；宁波合才投资合伙企业（有限合伙）持股 8.40%

2023年3月14日，公司股东毅达汇晟基金与天鼎康华签署了《股份转让协议》，毅达汇晟基金通过协议转让方式，将持有的公司股份合计 8,600,000 股（占上市公司股份总数的 5.0274%）转让给天鼎康华。双方于 2023 年 4 月 4 日办理完成过户登记手续，天鼎康华自完成股份过户登记之日起成为公司持股 5%以上股东，由于丰海海运与天鼎康华均属于宁波信合鼎一投资有限公司控制下的主体，根据《深圳证券交易所股票上市规则》6.3.3 的规定，持有上市公司 5%以上股份的法人（或者其他组织）及其一致行动人认定为上市公司的关联方。因此，丰海海运自 2023 年 4 月起成为公司关联方，公司本次向丰海海运购置船舶交易事项构成关联交易。

## 2、与相关转让方的沟通进展，是否签订合同及主要条款

### （1）与相关转让方的沟通进展情况

根据发行人说明，发行人已就“丰海 23”轮、“丰海 26”轮、“丰海 27”轮收购与丰海海运协商并就收购价款达成一致意见，具体如下：

发行人已聘请具有相关从业资质的江苏华信资产评估有限公司对发行人拟收购的包括“丰海 23”轮、“丰海 26”轮、“丰海 27”轮在内的六艘船舶散装化学品船/油船进行了评估，并出具了《南京盛航海运股份有限公司拟收购“丰海 13”等 6 艘散装化学品船/油船评估项目资产评估报告》（苏华评报字[2023]第 246 号）。上述六艘船舶在评估基准日 2023 年 4 月 20 日经市场法评估的市场价值为 50,652.07 万元。

在此基础上交易双方协商确定上述六艘船舶购置总价款合计为人民币 50,367.00 万元（含 3%增值税）。其中，“丰海 23”轮、“丰海 26”轮、“丰海 27”轮具体评估价值及双方协商作价情况如下：

单位：万元

船舶名称	船舶类型	评估价值	协商作价（含税价）
丰海 23	内贸散装化学品船/油船	9,992.61	9,993.00
丰海 26	内贸散装化学品船/油船	8,814.88	8,815.00
丰海 27	内贸散装化学品船/油船	9,237.79	9,238.00

## (2) 是否签订合同及主要条款

截至本回复出具日，船舶买卖合同所涉船舶收购事项已经发行人股东大会审议通过，发行人已与丰海海运签订正式合同，签订的船舶买卖合同主要条款如下：

### 1) 船舶价款及支付

#### ① 船舶价款

根据评估报告，上述“丰海 13”等 6 艘散装化学品船/油船在评估基准日 2023 年 4 月 20 日的市场价值为 50,652.07 万元，在此基础上双方协商确定本合同项下标的船舶含税收购总价款为 50,367 万元（大写：人民币伍亿零叁佰陆拾柒万元整）。其中，内贸化学品船舶“丰海 23”轮的收购价款为 9,993.00 万元，“丰海 26”轮的收购价款为 8,815.00 万元，“丰海 27”轮的收购价款为 9,238.00 万元；外贸化学品船舶“丰海 13”轮的收购价款为 4,733.00 万元，“丰海 15”轮的收购价款为 4,918.00 万元，“丰海 33”轮的收购价款为 12,670.00 万元。甲方应向乙方开具税率为 3% 的增值税专用发票。

#### ② 本合同项下标的船舶价款的支付方式为：

首期款：自本合同项下标的船舶收购事项经乙方股东大会审议通过之日起三个工作日内，乙方向甲方支付 27,000 万元；

第二期款：自甲方向乙方完成交付“丰海 23”轮所有权注销证书原件、船舶营业运输证注销证明原件以“丰海 15”轮、“丰海 33”轮所有权注销证书原件之日起三个工作日内，乙方向甲方支付 12,000 万元；

第三期款：就剩余的船舶价款 11,367 万元，按照剩余船舶“丰海 26”轮、“丰海 27”轮及“丰海 13”轮分别完成过户后进行支付，即甲方向乙方交付“丰海 26”轮所有权注销证书原件、船舶营业运输证注销证明原件之日起三个工作日内，乙方向甲方支付 4,500 万元；甲方向乙方交付“丰海 27”轮所有权注销证书原件、船舶营业运输证注销证明原件之日起三个工作日内，乙方向甲方支付 4,500 万元；甲方向乙方交付“丰海 13”轮所有权注销证书原件之日起三个工作日内，乙方向甲方支付 2,367 万元。

### 2) 船舶交割与实体交付

甲方应当自乙方支付首期款之日起 45 个日历天内，办理完毕“丰海 23”轮所有

权注销登记手续与船舶营业运输证注销登记手续以及“丰海 15”轮、“丰海 33”轮所有权注销登记手续，并向乙方交付所有权注销证书、船舶营业运输证注销证明原件。

甲方应当自乙方支付第二期款之日起 45 个日历天内，办理完毕“丰海 26”轮、“丰海 27”轮所有权注销登记手续与船舶营业运输证注销登记手续以及“丰海 13”轮所有权注销登记手续，并向乙方交付所有权注销证书原件、船舶营业运输证注销证明原件。

本合同项下标的船舶实体交付日时间安排如下：（1）2023 年 6 月 30 日前向盛航股份完成交付“丰海 23”轮、“丰海 15”轮及“丰海 33”轮；（2）2023 年 7 月 31 日前向盛航股份完成交付“丰海 13”轮、“丰海 26”轮及“丰海 27”轮。（具体日期可以由乙方选择，但乙方应当至少提前三日通知甲方给予必要的准备时间）。

### 3、已履行的内部决策程序情况

2023 年 5 月 12 日，发行人召开第三届董事会第三十二次会议审议通过了《关于拟向丰海海运购置化学品船舶等关联交易事项的议案》，董事会已审议同意向丰海海运购置化学品船舶等关联交易事项，发行人独立董事对本议案出具了事前认可意见及同意的独立意见。

同日，发行人召开第三届监事会第二十五次会议审议通过了《关于拟向丰海海运购置化学品船舶等关联交易事项的议案》。

2023 年 5 月 29 日，发行人召开 2023 年第三次临时股东大会审议通过了《关于拟向丰海海运购置化学品船舶等关联交易事项的议案》。

就发行人二手购置的 4 艘船舶中剩余的 1 艘化学品船舶，发行人将在公开市场择机收购，具体实施不存在重大不确定性。

### 4、交易价格的公允性

（1）船舶交易价格以评估结果为依据，由双方协商确定

“丰海 23”轮（8,075 载重吨）、“丰海 26”轮（6,525 载重吨）、“丰海 27”轮（6,531 载重吨）的交易定价以江苏华信资产评估有限公司出具的《资产评估报告》为依据，并结合内贸化学品船舶的市场价值，经双方充分协商确定。

本次评估采用市场法和收益法，对盛航股份拟收购的“丰海 13”等 6 艘散装化学

品船/油船在评估基准日 2023 年 4 月 20 日时的市场价值进行了评估, 并采用市场法评估结果作为最终的评估结论。经评估, “丰海 23” 轮市场价值为 9,992.61 万元, 较其账面价值 5,566.41 万元增值 4,426.20 万元, 增值率 79.52%; “丰海 26” 轮市场价值为 8,814.88 万元, 较其账面价值 5,855.19 万元增值 2,959.69 万元, 增值率 50.55%; “丰海 27” 轮市场价值为 9,237.79 万元, 较其账面价值 5,369.37 万元增值 3,868.42 万元, 增值率 72.05%。

船舶账面价值仅仅反映了其建造成本, 但随着近年来内贸化学品航运市场的稳步发展, 同时交通运输部对内贸化学品新船数量实施严格的运力评审制度, 行业内龙头企业多采用购买二手内贸化学品船舶的方式获得运力指标以实现运力的快速扩充, 因此上述三艘内贸化学品船舶的评估溢价率较高。

根据以上评估结果, 并结合内贸化学品船舶的市场价值, 经双方充分协商, 确定“丰海 23” 轮、“丰海 26” 轮、“丰海 27” 轮的交易价格分别为人民币 9.993.00 万元 (含 3% 增值税)、8.815.00 万元 (含 3% 增值税)、9.238.00 万元 (含 3% 增值税)。本次购置二手船舶关联交易价格经交易双方充分协商确认, 资产定价公平、合理, 符合相关法律法规以及公司章程的规定, 不存在损害公司及股东特别是中小股东利益的情形。

(2) 本次交易价格与市场二手船交易价格不存在显著差异

2022 年 11 月 24 日, 兴通股份竞得上海中船重工万邦航运有限公司 51% 股权。根据交易评估机构出具的《中国船舶重工国际贸易有限公司拟转让其持有的上海中船重工万邦航运有限公司 51% 股权所涉及的上海中船重工万邦航运有限公司股东全部权益价值资产评估说明》, 本次转让涉及的散装化学品/成品油船“善时轮船”为 6,943.00 载重吨, 评估价值为 8,737.92 万元。

2022 年 9 月, 兴通股份以评估价人民币 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”。

船舶	买方	卖方	载重吨 (DWT)	船舶类型	交易/评估价格 (万元)	评估方法
善时轮	兴通股份	万邦航运	6,943	散装化学品船/成品	8,738	重置成本法

				油船		
丰海 32	兴通股份	丰海海运	27,356	散装 化学 品船/ 油船	20,600	未披露

如上表所示，公司本次购入三艘内贸化学品船舶的交易价格与可比公司不存在显著差异。

(3) 本次交易价格与公司 2022 年购置的二手船舶价格不存在显著差异

公司于 2022 年共购入 7 艘相似吨位的二手船舶，船舶各项参数及购置价格与本次募集资金拟投入的 3 艘船舶对比如下：

项目	船舶	交易对方	载重吨 (DWT)	建成时间	货舱材质	货泵类型	主机功率 (千瓦)	购置价格 (万元)	核定运输范围及货物
2022 年购入	盛航化 2	茂名市祥源船舶运输有限公司	6,711	2012 年 6 月	不锈钢	单舱单泵	2,720	9,270	国内沿海成品油、化学品
	盛航化 3	丰海海运	8,092	2009 年 12 月	碳钢	单舱单泵	2,795	四艘总价为 33,372 万元，平均单船价格为 8,343 万元	国内沿海成品油、化学品
	盛航化 5	丰海海运	8,045	2011 年 11 月	碳钢	单舱单泵	2,720		国内沿海成品油、化学品
	盛航化 7	丰海海运	6,548	2011 年 11 月	不锈钢	单舱单泵	2,380		国内沿海成品油、化学品
	盛航化 8	丰海海运	8,131	2008 年 10 月	碳钢	集中泵舱	2,380		国内沿海成品油、化学品
	盛航化 9	丰海海运	8,131	2008 年 11 月	碳钢	集中泵舱	2,380	两艘总价为 17,510 万元，平均单船价格为 8,755 万元	国内沿海成品油、化学品
	盛航化 10	丰海海运	8,125	2009 年 12 月	碳钢	单舱单泵	2,795	国内沿海成品油、化学品	
本次购入	丰海 23	丰海海运	8,075	2011 年 5 月	碳钢	单舱单泵	2,720	9,993	国内沿海成品油、化学品
	丰海 26	丰海海运	6,525	2011 年 3 月	不锈钢	单舱单泵	2,380	8,815	国内沿海成品油、化学品
	丰海 27	丰海海运	6,531	2011 年 8 月	不锈钢	单舱单泵	2,380	9,238	国内沿海成品油、

项目	船舶	交易对方	载重吨 (DWT)	建成时间	货舱材质	货泵类型	主机功率 (千瓦)	购置价格 (万元)	核定运输范围及货物
									化学品

根据上表，公司 2022 年购置的 6,500-8,500 载重吨的二手船舶价格均在 8,000 万元-10,000 万元之间。船舶购置价格受交易船舶类型（化学品船或油船）、船舶载重吨数、船龄、材质、货物操作和控制系统的设备配置、当时的运输市场行情等多方面因素影响而略有差异。

具体来看,丰海 23 和盛航化 9、盛航化 10 的载重吨、货舱材质、货泵类型、主机功率较为相似，具有较强可比性。丰海 23 的交易价格为 9,993 万元，盛航化 9 和盛航化 10 的平均交易价格为 8,755 万元，丰海 23 的价格略高的原因主要系其建造时间较晚、船龄较短且维护状况较好，同时近年来二手船交易市场整体价格呈上升趋势，也对最终交易价格产生一定影响。

丰海 26、丰海 27 和盛航化 2 载重吨、货舱材质、货泵类型较为相似，具有较强可比性。丰海 26、丰海 27 的交易价格分别为 8,815 万元和 9,238 万元，盛航化 2 的交易价格为 9,270 万元。盛航化 2 的价格略高的原因主要系其建造时间较晚、船龄较短，且其主机功率略高。

综上所述，公司本次向关联方丰海海运（因与持有上市公司 5.0274% 股份的股东天鼎康华属于同一控制下而构成关联方，不属于控股股东、实际控制人及其控制的其他企业）购入的 3 艘二手船舶价格与历史购入的材质及性能相近、载重吨位类似的船舶价格不存在显著差异，价格具有合理性，且上述购入船舶事项属于偶发关联交易，购入的船舶投入业务运营后不会因此持续发生关联交易。公司本次募集资金投资项目实施后，不会与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业新增构成重大不利影响的同业竞争、显失公平的关联交易，或者严重影响公司生产经营的独立性，不会导致不符合《上市公司证券发行注册管理办法》第十二条募集资金使用相关规定的情形。

**（三）如发行人未能如期确定相应二手船舶，本次募投项目收入预测、效益预测相应调整的具体方案**

### **1、发行人二手船舶购置具有较高确定性**

根据本小题“(一)本次新置、置换、二手购置的合计6艘化学品船舶的来源”，本次“沿海省际液体危险货物船舶购置项目”拟购置的4艘沿海省际液体危险货物船舶，已明确该募集资金投资项目实施的3艘标的船舶。公司具有长期购置二手船舶的经验，历史上已成功购置多艘二手船舶，并将持续关注二手船出售信息，并择时购入剩余1艘二手船舶。因此发行人二手船舶购置具有较高确定性。

## 2、如发行人未能如期确定相应二手船舶，本次募投项目收入预测、效益预测相应调整的具体方案

如发行人最终未能确定合适的二手船舶，购入剩余1艘二手船舶的计划可调整为新建新船，或对现有船龄较老的船舶进行置换，募集资金不足部分由公司使用自有资金进行投入。

### (1) 方案1：将剩余购置1艘二手船舶变更为新建1艘船舶

#### 1) 将剩余购置1艘二手船舶变更为新建1艘船舶具有可行性

2018年《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)实施，交通运输部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，采取专家综合评审的方式，有序新增国内沿海省际液体危险货物船舶运输船舶运力。公司作为内贸化学品船运领先企业，在历次运力中评审均取得较高名次，2018年以来公司共取得8艘沿海省际液体危险货物船舶的运力指标，并已投入运营或正在建设中，具体如下表所示。

序号	船名	类型	运力批文编号	状态
1	南炼18	油/化学品船	SYJD2018-1192	已建成投入运营
2	南炼19	油/化学品船	SYJD2018-21288	已建成投入运营
3	盛航002	成品油船	SYJD2020-10404	已建成投入运营
4	盛航化1	油/化学品船	SYJD2020-10404	已建成投入运营
5	盛航化6	油/化学品船	SYJD2021-18392	已建成投入运营
6	5,500m <sup>3</sup> 半冷半压式船舶	半冷半压式LPG/NH <sub>3</sub> /VCM运输船舶	SYJD2021-18392	正在建造
7	南炼8“退一进一”船舶	油/化学品船	SYJD2021-1385	正在建造
8	本次募投新建船舶(7,450载重吨船舶)	油/化学品船	SYJD2023-4665	已签订造船合同

因此，预计未来两年内公司仍将获得新增船舶运力指标，若发行人最终未能确定合适的二手船舶，可考虑将剩余购置1艘二手船舶对应的募集资金变更用于新建船舶。

## 2) 收入预测和效益预测调整情况

若将剩余购置1艘二手船舶对应的募集资金变更用于新建7,450载重吨的化学品船舶，变更后该船舶的效益预测参照本次募集资金计划投入的“沿海省际液体危险货物船舶新置项目”，核心测算参数调整如下：

主要参数	调整前（6,000-8,000载重吨二手船）	调整后（7,450载重吨新船）
购置价格（万元）	9,000	12,000
改造/检验等其他成本（万元）	551	439
运营期（年）	15	22
年度航次（次）	37	39
单吨运价（元/吨）	192	180
单航次载重量（吨）	5,455	6,736
单航次轻油油耗（吨）	7.59	7.23
单航次重油油耗（吨）	27.05	23.23

注1：公司新船折旧年限为22年，购入二手船按预计可使用年限（强制报废年限31年减去已使用年限）与22年孰低确定折旧年限（同时考虑船舶建造标准、船况等因素），根据公司2022年二手船购入情况和对市场存量船舶的判断，在效益测算时，设定本次募集资金购入二手船的折旧年限为15年。同时，公司购置二手船舶后还将对船舶进行整体改造维修，以改善船况及符合公司业务运营需求。

注2：发行人选择现有船舶中载重吨接近的内贸化学品船主要运载航线及货品经营数据（2011年建成6,548载重吨的“盛航化7”作为购置二手船参照，2022年建成7,461载重吨的“盛航化1”作为新建船舶参照）作为上述募投项目效益测算的参数选择参考。其中，单吨运价受航次时间、所载货品、客户及其码头效率以及船舶载货吨位等多种因素影响。一般来说，航次时间越长、所载货品越高端、客户及其码头效率越高、船舶载货吨位较小，则单吨价格相对较高。

调整前后收入预测及效益预测对比如下：

项目	调整前（6,000-8,000载重吨二手船）	调整后（7,450载重吨新船）
营业收入合计（万元）	50,837	91,383

项目	调整前 (6,000-8,000 载重吨二手船)	调整后 (7,450 载重吨新船)
毛利率	35%	48%
税后内部收益率	14.91%	16.13%
税后投资回收期(不含建设期) (年)	6.73	5.73

注：上表毛利率系项目各年收入成本合计数对应的毛利率

根据上表，新建 7,450 载重吨船舶的运载量和年度航次预计较购置二手船舶更多，同时油耗等成本指标也优于购置二手船舶，因此尽管其购置价格略高于二手船舶，但可以实现相对更高的毛利率和税后内部收益率，税后投资回报期更短。同时，新建船舶的运营期更长，能为发行人贡献更多的营业收入和毛利。

虽然新建船舶的效益指标更优，但由于交通运输部门对液货危险品航运行业运力审批制度严格，每年获批的新增船舶指标有限。2011 年至今，交通运输部门通过《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》（交通运输部公告 2011 年第 38 号）、《交通运输部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）、《交通运输部办公厅关于印发〈沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场运力调控综合评审办法〉的通知》（交办水[2018]168 号）及《交通运输部关于延续国内水路运输有关政策的公告》（交通运输部公告 2023 第 31 号）等一系列文件，对国内化学品船运输市场实施整体运力调控。调控的目标是“维护水路运输市场的公平竞争秩序，促进水路运输安全、绿色、健康、有序发展”，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，坚持公开公平公正的原则，按照总量调控、择优选择的思路，采取专家综合评审的方式，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。

综合评审按原油船、成品油船、化学品船、液化石油气船、液化天然气船运输市场分别组织开展。交通运输部水运局对新增运力许可申请进行审核，并依据专家对申请企业经营规模、管理水平、安全记录、诚信经营等情况的综合评审结果，择优做出许可决定。

2012 年至 2022 年，交通运输部每年进行一次运力审批，全行业沿海化学品船获批运力情况如下所示：

年份	获批总载重吨数（吨）	获批运力船数（艘）
2012 年	12,200	3
2013 年	19,700	5
2014 年	23,300	5
2015 年	18,700	5
2016 年	13,500	3
2017 年	29,000	5
2018 年	33,200	6
2019 年	56,274	8
2020 年	45,950	6
2021 年	56,150	8
2022 年	82,150	11

交通运输部每年批复的船舶运力有限，而根据《交通运输部关于发布 2022 年度沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场运力调控综合评审结果有关事宜的公告》，公司取得了一艘新建化学品船舶的运力指标，并已作为本次募投项目之一的沿海省际液体危险货物船舶新置项目。为满足下游业务需求，快速实现运力规模的提升，在上述新建船舶之外，本次募集资金将同步用于从市场购置二手船舶。

同时，公司作为内贸化学品船运领先企业，在历次运力中评审均取得较高名次，近年来能够持续取得运力指标。若发行人最终未能购置合适的二手船舶，仍可考虑将剩余购置 1 艘二手船舶对应的募集资金变更用于未来再次取得运力指标后的新建船舶。

## **（2）方案 2：将剩余购置 1 艘二手船舶变更为置换购建 1 艘船舶**

### **1) 将剩余购置 1 艘二手船舶变更为置换购建 1 艘船舶具有可行性**

公司目前共有 3 艘沿海省际液体危险化学品船舶将于 5 年内折旧完毕，可作为“退一进一”的置换船舶。如发行人最终未能确定合适的二手船舶，剩余资金也可考虑用于置换购建 1 艘新船。

序号	船名	类型	折旧剩余时间
1	南炼 11	油/化学品船	剩余 4 年折旧结束
2	南炼 7	油/化学品船	剩余 5 年折旧结束

3	南炼 2	油/化学品船	剩余 5 年折旧结束
---	------	--------	------------

该方案下，收入预测和效益预测可参照本次募集资金计划投入的“沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目”，具体参数将根据实际购建船舶的建造成本、载重量等数据相应调整。

## 2) 收入预测和效益预测调整情况

若将剩余购置 1 艘二手船舶对应的募集资金变更用于置换 6,200 载重吨的化学品船舶，变更后该船舶的效益预测参照本次募集资金计划投入的“沿海省际液体危险货物船舶新置项目”，核心测算参数调整如下：

主要参数	调整前（6,000-8,000 载重吨二手船）	调整后（6,200 载重吨新船）
购置价格（万元）	9,000	11,000
改造/检验等其他成本（万元）	551	528
运营期（年）	15	22
年度航次（次）	37	43
单吨运价（元/吨）	192	170
单航次载重量（吨）	5,455	5,363
单航次轻油油耗（吨）	7.59	6.82
单航次重油油耗（吨）	27.05	18.98

注 1：公司新船折旧年限为 22 年，购入二手船按预计可使用年限（强制报废年限 31 年减去已使用年限）与 22 年孰低确定折旧年限（同时考虑船舶建造标准、船况等因素），根据公司 2022 年二手船购入情况和对市场存量船舶的判断，在效益测算时，设定本次募集资金购入二手船的折旧年限为 15 年。同时，公司购置二手船舶后还将对船舶进行整体改造维修，以改善船况及符合公司业务运营需求。

注 2：发行人选择现有船舶中载重吨接近的内贸化学品船主要运载航线及货品经营数据（2011 年建成 6,548 载重吨的“盛航化 7”作为购置二手船参照，2020 年建成 6,004 载重吨的“南炼 19”作为置换新建船舶参照）作为上述募投项目效益测算的参数选择参考。其中，单吨运价受航次时间、所载货品、客户及其码头效率以及船舶载货吨位等多种因素影响。一般来说，航次时间越长、所载货品越高端、客户及其码头效率越高、船舶载货吨位较小，则单吨价格相对较高。

调整前后收入预测及效益预测对比如下：

项目	调整前（6,000-8,000 载重吨二手船）	调整后（6,200 载重吨新船）
营业收入合计（万元）	50,837	76,928
毛利率	35%	40%
税后内部收益率	14.91%	11.60%
税后投资回收期（不含建设期）（年）	6.73	7.55

根据上表，置换购置 6,200 载重吨船舶的年度航次预计较购置二手船舶更多，同时油耗等成本指标也优于购置二手船舶，因此可以实现相对更高的毛利率。同时置换购置船舶的运营期更长，能为发行人贡献更多的营业收入和毛利。但由于置换购置船舶的购置价格较高，因此调整后的项目税后内部收益率可能会降低，并且税后投资回收期有所延长。

#### （四）相关风险已在募集说明书中补充披露

募集说明书“重大风险提示”之“一、募投项目效益不及预期及新增折旧摊销影响公司业绩的风险”及“第三节 风险因素”中补充披露如下：

##### “3、未能如期购入相应二手船舶导致募投项目收益率降低的风险

截至本募集说明书出具日，本次募集资金投资项目之一“沿海省际液体危险货物船舶购置项目”拟购置的 4 艘沿海省际液体危险货物船舶中有 1 艘暂未确定购置来源和交易对手方，存在未能如期购入相应二手船舶的风险。如未能如期确定相应二手船舶，公司可选择将“沿海省际液体危险货物船舶购置项目”中，剩余 1 艘暂未确定购置来源的船舶变更为新建 1 艘船舶或置换购建 1 艘船舶，若变更为置换购建 1 艘船舶，税后内部收益率将从 14.91%下降至 11.60%，存在因募投项目变更导致项目税后内部收益率有所降低，税后投资回收期有所延长的风险。”

三、结合发行人本次募投项目新置、置换、二手购置的合计 6 艘化学品船舶各自的应用领域、运输能力，发行人现有船舶运力、利用自有资金及前次募集资金购置类似船舶运力情况，以及目前及未来市场容量及竞争格局情况市场、下游客户的需求情

况，量化说明发行人所在行业是否存在竞争加剧、运力过剩、船舶闲置等情形，发行人对募投项目新增产能消化的具体措施，包括客户、订单等情况

**（一）本次募投项目新置、置换、二手购置的化学品船舶，将主要用于内贸化学品运输，助力发行人现有运力规模的扩充**

#### 1、本次募投项目拟购置船舶的应用领域及运输能力

本次拟新置、置换、二手购置的化学品船舶将主要应用于沿海散装液体化学品船水路运输，载重量分别为 7,450 吨（1 艘）、6,200 吨（1 艘）和 6,000-8,000 吨（4 艘），本次募投项目系对现有业务所需运能的有效补充。通过运力规模的扩充进一步提升公司服务客户的能力，增强对客户的粘性，助力企业获得更多的市场份额，提升自身盈利水平。

#### 2、公司现有运能情况

**报告期内**，发行人沿海省际化学品运输量分别为 282.46 万吨、354.33 万吨、436.57 万吨和 **270.42 万吨**，**2020-2022 年度**复合增长率达 24.32%，2022 年发行人沿海省际化学品运输量占全市场的 10.91%，市场占有率虽已位居行业第二，但仍有进一步提升空间，需要通过提升运力等方式加速获取市场份额。近年来公司船队规模持续增长，购买存量船舶为主要扩张方式，为公司运力增长提供了较强保障。

船队方面，公司主要通过外购、自建及租赁的方式引进船舶，其中，由于近年来国家对运力实施宏观调控，新增运力有限，购买存量船舶成为主要扩张方式。2020 年末、2021 年末、2022 年末及 **2023 年 6 月末**，公司营运的船舶数量分别为 20 艘、22 艘、30 艘和 **31 艘**，公司 IPO 募投项目从市场中购置的 5 艘二手内贸化学品船舶均已投入运营。2023 年至今，公司已新建成并投入运营 1 艘油船；**从市场购入 6 艘化学品船舶，暂未投入运营**；并有 2 艘内贸化学品船舶和 1 艘 LPG 船舶正在建造中。

总运力方面，随着船队规模的扩张，公司总运力持续提升，**报告期内**公司总运力分别为 12.88 万吨、14.37 万吨、20.10 万吨和 **21.47 万吨**。截至 **2023 年 6 月末**，公司营运船舶 **31 艘**，总运力 **21.47 万载重吨**，其中包括内贸化学品船 24 艘，总运力 15.05 万载重吨；成品油船 5 艘，总运力 **5.08 万载重吨**；外贸化学品船 2 艘，总运力 1.34 万载重吨。

### 3、公司现有运能已充分利用，不存在闲置运力

截至 2023 年 6 月 30 日，公司作为船舶营运人的内外贸船舶共 31 艘。2022 年及 2023 年上半年，船舶的装载率和运行时间均处于较为饱和的状态。

2022 年公司船舶运营情况如下：

船舶名称	船舶载重吨(吨)	2022年总运载量(吨)	单航次平均运载量(吨)	2022年实际运营天数	2022年可运营天数	装载率	实际运营天数占比
涤海 12	3,392	99,443	2,925	364	365	86.23%	99.73%
凯瑞 1	3,811	184,636	3,419	331	365	89.72%	90.68%
南炼 002	7,467	136,980	5,479	363	365	73.38%	99.45%
南炼 006	11,094	165,215	6,609	355	365	59.57%	97.26%
南炼 008	11,566	195,991	8,521	355	365	73.68%	97.26%
南炼 11	5,782	239,631	5,099	353	365	88.18%	96.71%
南炼 16	7,849	247,101	6,178	355	365	78.70%	97.26%
南炼 18	5,487	286,729	5,030	331	365	91.68%	90.68%
南炼 19	6,004	213,053	5,326	346	365	88.72%	94.79%
南炼 2	4,193	144,606	2,835	339	365	67.62%	92.88%
南炼 201	6,213	244,512	5,822	364	365	93.70%	99.73%
南炼 202	6,213	222,197	5,847	360	365	94.11%	98.63%
南炼 203	6,764	240,813	5,734	363	365	84.77%	99.45%
南炼 5	5,717	241,707	4,933	348	365	86.28%	95.34%
南炼 7	7,308	254,780	5,925	326	365	81.07%	89.32%
南炼 8	2,276	50,011	1,786	348	365	78.48%	95.34%
南炼 9	5,010	256,950	4,848	363	365	96.77%	99.45%
盛航化 1 (2022 年 6 月新投产)	7,461	100,888	6,726	186	195	90.14%	95.38%
盛航化 2	6,711	286,243	5,613	340	365	83.63%	93.15%
盛航化 3	8,092	383,436	7,101	348	350	87.75%	99.43%
盛航化 5	8,045	262,306	6,903	334	365	85.80%	91.51%
盛航化 7	6,548	202,869	5,796	327	365	88.52%	89.59%
盛航化 8	8,131	280,581	7,384	340	365	90.81%	93.15%
盛航化 9 (2022 年 10 月新投产)	8,131	40,099	6,683	63	67	82.19%	94.03%
盛航化 101 (2022 年 4 月新投产)	5,755	156,207	5,039	238	253	87.56%	94.07%

船舶名称	船舶载重吨(吨)	2022年总运载量(吨)	单航次平均运载量(吨)	2022年实际运营天数	2022年可运营天数	装载率	实际运营天数占比
合计	165,020	5,136,984	137,561	8,140	8,530	83.36%	95.43%

注 1: 上表未包含 2022 年末新投产的“盛航化 6”、“盛航化 10”、“丰盛油 10”、“SH SARAH”和“SH MARIA”相关数据。上表船舶中“南炼 002”、“南炼 006”、“南炼 008”主要运输货物为成品油, 其他船舶主要运输货物为化学品;

注 2: 装载率=单航次平均运载量/船舶载重吨; 实际运营天数占比=2022 年实际运营天数/2022 年可运营天数。

2023 年上半年公司船舶运营情况如下:

船舶名称	船舶载重吨(吨)	2023 年 1-6 月总运载量(吨)	单航次平均运载量(吨)	2023 年 1-6 月实际运营天数	2023 年 1-6 月可运营天数	装载率	实际运营天数占比
漆海 12	3,392	58,848	2,942	171	181	86.74%	94.38%
凯瑞 1	3,811	82,506	3,300	168	181	86.60%	92.81%
南炼 002	8,133	88,177	5,878	168	181	72.28%	92.75%
南炼 006	11,094	51,632	7,376	84	181	66.49%	46.20%
南炼 008	11,566	100,437	9,131	144	181	78.94%	79.40%
南炼 11	5,782	100,367	5,018	181	181	86.79%	100.00%
南炼 16	7,849	104,713	6,160	166	181	78.48%	91.69%
南炼 18	5,487	123,847	4,954	175	181	90.29%	96.88%
南炼 19	6,004	69,853	4,989	181	181	83.11%	100.00%
南炼 2	4,193	86,571	3,206	181	181	76.48%	100.00%
南炼 201	6,213	109,097	4,959	181	181	79.82%	100.00%
南炼 202	6,213	101,733	5,652	162	181	90.97%	89.42%
南炼 203	6,764	96,859	5,698	152	181	84.24%	83.78%
南炼 5	5,717	145,507	4,850	177	181	84.84%	97.56%
南炼 7	7,308	134,824	6,128	170	181	83.86%	94.18%
南炼 8	2,276	47,850	1,914	163	181	84.10%	90.15%
南炼 9	5,010	114,472	4,977	170	181	99.34%	94.06%
盛航化 1	7,461	62,895	5,718	181	181	76.63%	100.00%
盛航化 2	6,711	159,821	5,327	181	181	79.38%	100.00%
盛航化 3	8,092	177,461	6,825	176	181	84.35%	97.32%

船舶名称	船舶载重吨(吨)	2023年1-6月总运载量(吨)	单航次平均运载量(吨)	2023年1-6月实际运营天数	2023年1-6月可运营天数	装载率	实际运营天数占比
盛航化5	8,045	168,217	7,009	181	181	87.12%	100.00%
盛航化7	6,548	113,136	5,955	181	181	90.93%	100.00%
盛航化8	8,131	142,128	7,106	172	181	87.40%	94.88%
盛航化9	8,131	139,740	6,654	177	181	81.84%	97.69%
盛航化101	5,714	91,290	5,072	181	181	88.76%	100.00%
盛航化6	7,450	94,306	6,287	181	181	84.39%	100.00%
盛航化10	8,144	121,736	6,407	170	181	78.67%	93.76%
丰盛油10	7,016	54,955	4,996	162	181	71.21%	89.73%
SH SARAH	6,711	65,569	5,961	172	181	88.82%	95.03%
SH MARIA	6,702	59,728	4,977	181	181	74.27%	100.00%
盛航002	13,681	109,378	12,153	146	181	88.83%	80.70%
合计	215,349	3,177,653	177,581	5,235	5,611	82.46%	93.30%

整体来看，除少量检修时间外，公司船舶基本全年运营，同时船舶装载率较高，运能已充分利用，不存在闲置运力的情况。

## （二）液体危化品航运市场需求具有较大增长空间

根据交通运输部发布的《2022年水路运输市场发展情况和2023年市场展望》，由于我国化工品生产和消费仍处于稳健增长期，沿海散装液体化学品船水运市场需求持续增长，全年沿海省际化学品运输量约4,000万吨，同比增长约9.6%。2018年至2022年，沿海省际化学品运输量复合增长率达8.34%，近五年保持着稳定快速增长。随着我国内需持续释放、化工品国产替代稳步推进、沿海炼化新增项目陆续投产、以及水路运输比例提升，行业需求仍然具有较高的增长确定性。

### 1、内需释放带动化工市场

中国宏观经济形势总体向好，化工行业作为国民经济的基础支柱产业，跟宏观经济紧密相连。从国内液体化工品产能与需求分布区域看，长三角地区因产能占比约46%、需求占比近60%成为最主要的流入地，而渤海湾地区因产能占比约30%、需求占比近14%成为主要流出地。该布局特点下，航运运距及效率优于陆运、多样化需求

满足能力优于管道运输，成为沿海液货危险品运输主要方式。

## 2、化工品国产替代稳步推进

目前大量化工产品进口依赖度仍较高，主要系国内化工产品产能增速并未与消费需求增速拉开差距。随着国内产能逐步成熟，各类化工产品存在广阔进口替代空间。以国内炼化行业重点液体产品苯乙烯、对二甲苯为例，2020至2022年，我国苯乙烯进口量分别为283万吨、169万吨和114万吨；我国对二甲苯进口量分别为113万吨、108万吨和80万吨，均维持下滑趋势，进口依赖度逐步降低。化学品国产替代为国内沿海液体危化品运输带来更多市场空间。

## 3、沿海炼化新增项目陆续投产

国家对石化产业进行产业结构升级，着力推动石化产业基地建设，已规划一系列大型炼化项目。其中部分产能已投产，多个项目计划在2022-2023年落地，预计支撑液体化学品与成品油运输市场长期空间。以下项目涉及的炼化企业浙江石化、盛虹石化、中化集团均为发行人现有客户。

炼化企业	大型炼化项目及简介	相关航运需求
浙江石化	炼化一体化项目位于舟山群岛，产品销售依赖航运。一期2000万吨/年炼油、520万吨/年芳烃和140万吨/年乙烯项目已于2019年底全面投入生产；二期2000万吨/年炼油、660万吨/年芳烃和140万吨/年乙烯项目已于2022年初投产；三期项目仍在规划中。	一期项目苯乙烯、纯苯、PX、乙二醇、苯酚丙酮、丙烯腈、甲基叔丁基醚（MTBE）、甲基丙烯酸甲酯（MMA）产品航运需求量在680万吨左右，二期项目投产进一步带动航运需求。
海南炼化	100万吨/年乙烯及炼油改扩建项目涉及液体化学品乙二醇、苯乙烯、MTBE、PX、丙烯腈和MMA等，产能约260万吨左右。根据海南当地规划，周边正规化和建设逸盛石化二期300万吨/年PTA项目、100万吨/年PET项目，苯酚/丙酮-双酚A-碳酸二甲酯项目以及规划发展丙烯腈下游产品。	海南地区液体化学品内部循环为主，但短期由于后期配套项目仍在规划中，海南炼化液体化学品航运需求量预估将在250-260万吨左右。
盛虹炼化	1,600万吨/年炼油、280万吨/年芳烃和110万吨/年乙烯一体化项目，涉及液体化学品乙二醇、纯苯、苯乙烯、甲醇、醋酸酯、MTBE、PX、丙烯腈和MMA等，产能约653万吨，其中纯苯、甲醇、醋酸及醋酸乙烯属于内部消耗，280万吨PX为管道运输。项目于2022年12月投产。	预计外销液体化学品产量470万吨，其中约60-70%依靠海运，预估航运需求量将在280-320万吨左右。
中化泉州	炼化一体化二期扩建项目涉及液体化学品乙二醇、环氧丙烷、环氧乙烷、纯苯、苯乙烯、MTBE、苯酚丙酮、PX和丙烯腈及MMA等，产能约323万吨左右。	预计外销液体化学品增量在260-280万吨左右，保守预计50%左右的物流需求涉及海运，届时航运需求量将会在140万吨左右。

资料来源：荣盛石化、东方盛虹公司公告

#### **4、危化品水路运输的比例不断提升**

在危化品物流的运输环节，危化品运输方式主要有道路、铁路、水路等，道路运输具有机动灵活、可达性较强的特点，是危化品运输的主要方式，但道路运输受运输半径制约，成本较高且安全运营管理难度较大。而水路运输模式下运输量大，具备规模效应，可节约化工行业运输费用支出；同时危化品水运公司资质、规模等门槛更高，决定了水运企业安全管理体系相对道路运输要更加规范。近年来，危险化学品道路运输的货运量有所降低，同时受益于我国沿海炼化产能一体化进程加速，水路运输的占比逐步上升。

#### **（三）行业供给受到严监管，供需维持紧平衡**

液货危险品运输行业壁垒较高、监管较严。第一，严格准入管理。未取得许可，不得从事危化运输。尤其是水运方面，外国的企业、其他经济组织和个人不得经营水路运输业务，也不得以租用中国籍船舶或者舱位等方式变相经营水路运输业务。第二，严控新增运力。自 2011 年起交通运输部数次发布沿海省际化学品船运力调控政策，并结合市场供求以专家综合评审的方式有序增加船舶运力。第三，严格评分机制。关于新增运力的专家综合评审中，安全问题占比较高。

严监管下供给侧严格受限，行业供需处于紧平衡状态。根据交通运输部水运局数据，2018-2022 年，化学品船舶运力增长复合增长率为 4.4%，而沿海省际化学品运输量复合增长率达 8.34%，高于运力增长水平。发行人和兴通股份作为行业内体量较大的上市公司，2020 年-2022 年沿海省际化学品船舶总运力合计仅占全行业的 15.1%、18.8%和 24.7%，市场格局较为分散，同时集中度正在不断上升。因此，化学品航运行业不存在竞争加剧的态势，且整体运力不存在快速增加以致供给过剩、船舶闲置的情况。

**（四）公司行业地位和竞争优势将为其把握新增需求、拓展客户资源提供保障，新增运力预计将得到有效消化**

#### **1、公司的行业地位和竞争优势**

盛航股份拥有十余年聚焦液货危险品航运业务的丰富经验，在安全性、专业性、服务能力及品牌影响力等方面具有较强的竞争优势：

### （1）高标准、专业化的安全运输管控体系

公司高度重视运输安全风险，建立了高标准、专业化的安全运输管控体系，成为交通运输部认定的交通运输企业安全生产标准化建设一级达标企业，被江苏海事局评定为“安全诚信等级 A 级公司”，被中国交通运输协会危化品运输专业委员会评定为“2021 年度中国危化品物流行业安全管理先进企业”，被南京市交通运输综合行政执法监督局五支队授予“2022 年度十佳航运企业”荣誉称号，被南京江北新区交通政管理中心评定为“2022 年度安全生产先进企业”。公司数艘船舶被中华人民共和国海事局评为“安全诚信船舶”，至今未发生过等级以上的安全事故。

随着国家对化学品运输行业安全和环保监管的力度不断加大，客户对承运方船舶的性能、安全管理能力、高素质船员配备、历史经营业绩等各方面要求更高。公司坚持以通过高标准检查为抓手，努力形成安全管理和客户服务的良性互动、相互促进，公司船舶陆续通过了壳牌、BP、BASF、中石化、中海油等国内外大型石化公司及 CDI 的检查认证，且所有船舶均在中国船东互保协会购买了保险。高标准、专业化的安全运输管控体系成为公司客户服务的基石。

### （2）规模化的船舶数量、合理的运力结构、较为完善的运输网络，形成规模优势

通过十余年经营液货危险品运输业务，公司逐渐形成了以全国二十五个沿海主要港口、二十余个长江及珠江港口为物流节点，以武汉到上海的长江航线为横轴、以环渤海湾到海南的沿海航线为纵轴的运输网络，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。随着公司国际危化品运输业务的发展，公司运输航线不断向东南亚、东北亚拓展。

由于大型化工企业产品种类多、运输需求量大、运输时限要求高，生产基地遍布全国从而运输航线也多，不同航线、不同距离、不同运输产品对公司船舶的需求各异。随着公司船舶数量的不断增加，运力结构进一步得到完善和补充，船舶运营具备规模化的效应，形成较为完善的运输网络，能够满足大型化工企业安全、稳定、及时的运输需求。同时，这也使公司能够通过对船舶的高效调度和航线的合理安排，有效降低运营成本、保持较低空载率，提高盈利水平和企业竞争力。

### （3）较高的品牌知名度及品牌优势

公司凭借安全、优质、高效的服务在市场上形成了较高的品牌知名度，已成为国内液体化学品航运龙头企业之一。公司是中国物流与采购联合会危化品物流分会副会长单位，曾获得中国物流与采购联合会颁发的“企业信用评级 AAA 级信用企业”、“2021-2022 年度中国化工物流行业百强水运服务企业”和多个年度的“中国化工物流行业金罐奖暨安全管理奖”等荣誉，进一步提升了公司知名度和品牌形象。

#### （4）信息化管理优势

经过多年的船舶技改以及信息技术研发的沉淀和发展，截至报告期末公司拥有发明专利 8 项、实用新型专利 50 项，软件著作权 66 项，自主研发软件、硬件产品十余项，其中软件系统平台产品包括盛航船管业务数字化平台、盛航安全运输管控系统、盛航危化品安全运输过程培训作业平台、盛航船员健康综合监管系统、盛航危化品船舶云登轮平台。硬件产品包括危化品船舶北斗语音视频终端、数据采集仪、数据分析仪等，各项信息技术在船舶上的广泛试验和应用，有力保障了船舶运输安全，提高了管理经营效率。

#### （5）完善的管理制度体系

公司注重各项管理制度建设，制订了切实可行的管理制度，规定详尽的部门组织、职能和发展策略等。在此基础上，每个部门针对具体岗位制订岗位职责，规范具体作业中的每项流程和标准。通过部门督办和跟船检查等管理措施，公司全方位的落实各类管理制度，建立统一的作业标准，持续改进船舶设备状况和船舶作业流程，针对危化品水运行业高风险点、作业难点进行攻关，不断完善作业标准流程。

公司管理重心前移，成立了专职跟船检查、培训小组，由经验丰富的指导船长、指导轮机长组成，专门负责跟船检查和培训，定期所有船舶循环检查一次。公司通过实时监控有效地指导和监控船舶航行安全、设备故障排除以及突发事件的处置，精细化管理程度逐步加强。此外，作为民营企业，公司也拥有灵活的市场反应机制，通过健全、谨慎、快速的应对决策，及时把握市场先机，保持公司发展的内生动力。

## **2、公司能够有效把握新增需求、持续拓展客户资源，在手及意向订单将为募投项目新增运力消化提供保障**

从下游主要客户群体的化工产业来看，伴随宏观经济环境的变化和对环保、安全

等规范要求的提高，也在促使化工行业集中度提高。只有具备一定规模的船舶运力、形成比较完善的运输网络和合理运力结构的企业，才能满足大型化工企业安全、稳定、及时的运输需求。良好的市场口碑和品牌形象、专业化规模化的服务能力，为扩大市场份额和增强客户粘性打下良好的基础。

### （1）老客户粘性高，未来有望提升老客户业务量

凭借安全、优质、高效的客户服务，报告期内公司与中石化、中石油、中海油、中化集团、恒力石化、荣盛石化、浙江石化、扬子石化-巴斯夫等大型石化生产企业形成了良好的长期合作关系，获得了客户的高度认可。公司曾获得中石化化工销售有限公司颁发的“2019-2020 年度标杆物流服务商”、中国石油华南化工销售公司颁发的“最佳物流服务商”，恒力石化（大连）炼化有限公司颁发的“最佳物流服务商”，中海油华南销售公司颁发的“2022 年度战略合作伙伴”，中化石化销售有限公司 2022 年颁发的“五周年优质合作伙伴”等荣誉称号，公司船舶亦多次被中石化华东分公司评为“年度星级船舶”。

公司服务上述大型石化生产企业均经历了高标准、严要求、全方位的筛选和考察，在成为其物流服务商后，公司提前编制运输计划、合理安排航线、灵活调配船舶，通过及时装卸货、安全航行来保证货物船期并降低货损等持续优质服务获得客户的高度认可。综上，公司老客户均具有较高粘性，未来有望获取老客户的更多业务量。

### （2）公司持续拓展新客户

公司以安全管理为重点，聚焦客户需求，凭借优质、高效的物流服务，在行业内积攒了良好口碑。2022 年以来公司新增客户盛虹炼化（连云港）有限公司、万华化学和连云港鹏辰特种新材料有限公司。目前，公司正与马来西亚石油、BP、壳牌、中石化（新加坡）等化学品行业龙头客户进行洽谈，有望持续拓展新客户。

### （3）公司在手及意向订单情况

公司现有客户主要以 COA 模式为主，即签订年度框架合同，并根据实际运输需求实时下达物流委托单。公司主要大客户的年度框架合同均在正常履行中，且部分客户在框架合同中对全年运量进行了初步约定，保证了公司业务量保持平稳上升趋势。

除已有客户外，2022 年以来公司通过业务拓展新增 90 余万吨长期运输需求，覆

盖盛虹炼化、连云港鹏辰特种新材料有限公司、万华化学集团石化销售有限公司、江苏斯尔邦石化有限公司等多个客户，预计能够满足若干艘船舶的业务。同时公司开拓了多家长期合作程租客户。以上业务量能够满足募投项目船舶的业务需求。

### **3、增加船舶运力多以收购市场二手船的方式，系现有市场需求的重新分配**

当前我国液货危险品航运市场迎来重要历史发展机遇，液货危险品航运企业逐步向规模化、集约化经营发展，要形成一批专、精、特发展的海运企业，行业集中度将持续提高。部分尾部企业因竞争力不足将退出市场，并将船舶卖给头部企业。受到运力严控的限制，公司本次新增船舶中大部分来源于市场已有船舶的收购，该部分船舶已承接了部分市场需求，系现有市场需求的重新分配，因此该部分运力能够被现有需求快速消化。

### **4、公司未来将进一步拓展外贸市场**

公司将逐步开拓外贸运输业务，并以东北亚-东南亚市场为起点，不断优化船舶安全管理水平，提升市场开拓能力，为客户提供“安全、优质、高效”的运输服务。未来公司也将根据国际危化品水路运输市场的发展状况和公司业务经营情况，适时扩充船舶运力，提高市场份额，争取大型石化企业的业务订单，增强国际危化品水路运输的运营能力和市场竞争力，择机步入中东、印度、欧洲市场。同时，公司将密切关注国际危化品运输市场发展状况，灵活确定船舶运力扩张的方式和时机，不断提升外贸船舶的持续经营能力。公司化学品船舶均为内外贸运输通用船舶，因此公司船舶运力未来将部分用于外贸航线，为运力消化提供了更大的市场空间。

综上所述，公司现有运能已得到充分利用，液货危险品航运市场未来仍有较大的发展空间，同时，液货危险品航运供给受到严监管，市场运力供给有限。公司主要新增运力来源于收购现有船舶，系现有市场需求的重新分配；公司凭借其行业领先地位和突出的竞争优势有望持续拓展客户、把握新增需求、不断提升市场份额，且公司亦能通过外贸市场调节和消化公司运力。因此公司本次募投项目新增运能预计将得到有效消化。

### **（五）相关风险已在募集说明书中补充披露**

募集说明书“重大风险提示”之“一、募投项目效益不及预期及新增折旧摊销影

响公司业绩的风险”及“第三节 风险因素”中披露如下：

“1、募集资金投资项目新增运力不能充分消化，导致实际效益低于预期水平的风险

本次向不特定对象发行可转债募集资金拟投资项目建成投产后，预计合计新增船舶运力 3.77-4.57 万载重吨，约占公司 2023 年 6 月末内贸液体化学品船舶总运力的 25%-30%，募投项目实施完成后预计公司内贸液体化学品船舶运力占 2022 年全国沿海省际化学品船运力的比重将从 10.76%提升至 13.45%-14.02%。募集资金投资项目的经济效益数据系依据公司历史运营情况预测得出，若项目实施过程中的意外情况导致项目建设延后，或者项目投产后的市场环境发生不利变化导致行业竞争加剧、运价下滑、下游需求未保持同步协调发展，将可能导致募集资金投资项目实际效益低于预期水平。”

四、结合发行人本次拟用募集资金购置的 6 艘化学品船舶各自的应用领域、主要性能参数（如吨位、已使用年限、维修保养情况、燃料种类、预计油耗）、航次载重量、单吨运价等，以及本次募投产品预计市场空间、竞争对手、在手订单或意向性合同、同行业同类或类似项目的毛利率水平、效益情况等，分析本次募投项目效益测算过程及谨慎性

（一）拟用募集资金购置的船舶的 6 艘化学品船舶的应用领域、主要性能参数和运营参数

本次新建、置换及购置船舶三个募投项目拟新建或购置的船舶体量分别为 7,450 载重吨、6,200 载重吨以及 6,000-8,000 载重吨（4 艘），未来将主要运用于华北、华东区域的沿海内贸化学品运输。各船舶具体性能参数如下：

船舶名称	计划运输货物种类	购买时已使用年限	拟定吨位及性能	船舶维修保养及检验情况	预计使用的燃料种类
新建 7450 船舶	散装化学品	0 年	7,450 载重吨；散装化学品兼油船，双底双壳结构，共 14 个货舱，货舱总容积为 9,510.22m <sup>3</sup> ，货舱内胆采用 2,205 双相不锈钢	全新	轻重燃料油

船舶名称	计划运输货物种类	购买时已使用年限	拟定吨位及性能	船舶维修保养及检验情况	预计使用的燃料种类
新建 6,200 船舶	散装化学品	0 年	6,200 载重吨；具体性能待建造时确定	全新	轻重燃料油
购置二手船舶（丰海 23）	散装化学品	12.04 年	8,074.67 载重吨；散装化学品船兼油船，该船总长 120.11 米，型宽 18 米，型深 9.4 米，设有 12 个货舱，主要材质为碳钢，主机为 1 台 MAN 公司生产的 2,720KW 柴油机。2011 年 5 月浙江海丰造船有限公司建造完工	该船设备及系统齐备；船舶整体外观尚可，船体无较大锈蚀，甲板层和外弦等无变形；设备养护情况较好，生活设施齐全，能维持正常航行需要。该购买时已通过 CCS 船级社检验，有效期至 2026 年 5 月 19 日	轻重燃料油
购置二手船舶（丰海 26）	散装化学品	12.19 年	6,525.28 载重吨；散装化学品船兼油船，该船总长 112.68 米，型宽 17 米，型深 8.9 米，货舱主要材质为 304 不锈钢，主机为 1 台 MAN 公司生产的 2380KW 柴油机。2011 年 3 月由浙江东鹏船舶修造有限公司建造完工	该船设备及系统齐备；船舶整体外观尚可，船体无较大锈蚀，甲板层和外弦等无变形；设备养护情况较好，生活设施齐全，能维持正常航行需要。该船购买时已通过 CCS 船级社检验，有效期至 2026 年 3 月 27 日	轻重燃料油
购置二手船舶（丰海 27）	散装化学品	11.83 年	6,531 载重吨；散装化学品船兼油船，该船总长 112.68 米，型宽 17 米型深 8.9 米，货舱主要材质为 304 不锈钢，主机为 1 台 MAN 公司生产的 2380KW 柴油机。2011 年 8 月由浙江东鹏船舶修造有限公司建造完工	该船设备及系统齐备；船舶整体外观尚可，船体无较大锈蚀，甲板层和外弦等无变形；设备养护情况较好，生活设施齐全，能维持正常航行需要。该船购买时已通过 CCS 船级社检验，有效期至 2026 年 8 月 3 日。	轻重燃料油
购置二手船舶（待确定具体船舶）	散装化学品	待确定具体船舶	拟购置 6,000-8,000 载重吨之间的散装化学品船兼油船，船舶参数待明确具体船舶后确定	拟购置设备及系统齐备、船舶整体外观尚可、设备养护情况较好，生活设施齐全，能维持正常航行需要的船舶，船舶需通过 CCS 船级社检验	轻重燃料油

发行人选择现有船舶中载重吨接近、2022 年全年投入运行的内贸化学品船的经营

数据（分别为盛航化 1、南炼 19 和盛航化 7），作为上述募投项目效益测算的参数选择参考，得到拟用募集资金购置的 6 艘化学品船舶运营参数的估计数，具体如下：

主要参数	新置 7,450 载重吨船舶 (1 艘)	置换购置 6,200 载重吨 船舶 (1 艘)	购置 6,000-8,000 载重 吨船舶 (4 艘)
年度航次 (次)	39	43	37
单吨运价 (元/吨)	180	170	192
单航次载重量 (吨)	6,736	5,363	5,455
单航次轻油油耗 (吨)	7.23	6.82	7.59
单航次重油油耗 (吨)	23.23	18.98	27.05

## （二）收入预测过程及谨慎性

### 1、预测逻辑

本次三个募投项目的收入均为航线运输收入，通过参考公司现有的类似吨位船舶在各航线运输的收入情况，得到本项目预测期各年营业收入数据。计算方式如下：

单船年度收入=航次载重量×单吨运价×（365/航次天数）/（1+增值税率）；

选取现有的类似吨位船舶航次载重量、单吨运价和航次天数的均值，进一步考虑各年因中检或特检减少的收入（每两年进行一次中检、每五年进行一次特检、如遇特检则无需中检），最终得到收入预测数据。其中，航次载重量的预测主要参考可比船舶在历史运营航线中的实际运输量的平均值，预计新置、置换购置和购置船舶三个项目的航次载重量分别为6,736.00吨、5,363.33吨和5,455.00吨。

### 2、运价预测具有合理性

募投项目船舶单吨运价主要依据公司现有类似吨位船舶在各航线实际运行的平均运价确定（即下表中平均值），与公司现有水平一致。具体如下表所示：

募投项目	参考船舶	航线	运价 (元/吨)
沿海省际液体危险货物船舶新置项目	盛航化 1 (7,450 载重吨)	大连-江阴	181.00
		大连-太仓	176.00
		金陵-嘉兴	174.00
		南京-嘉兴	174.00
		南京-连云港	185.00
		平均值	<b>180.00</b>

募投项目	参考船舶	航线	运价（元/吨）
沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目	南炼 19 (6,000 载重吨)	鲅鱼圈-嘉兴	170.00
		大连-太仓	172.00
		南京-嘉兴	168.00
		<b>平均值</b>	<b>170.00</b>
沿海省际液体危险货物船舶购置项目	盛航化 7 (6,548 载重吨)	大连-南通	186.00
		大连-太仓	185.00
		盘锦-江阴	223.00
		盘锦-张家港	220.00
		盘锦-镇江	208.00
		湛江-珠海	139.00
		<b>平均值</b>	<b>192.00</b>

不同航线的单吨运价和航线距离、港口效率（如待泊时间等）、是否进入长江航道航行等多种因素有关，一般来说，航线距离越短、港口效率越高，则单航次的运输时间越短，占用发行人船舶的时间也越短，则单吨运价越低。此外，涉及到在长江航道航行的航线需要使用价格更高的轻油，因此运价通常高于沿海港口间的航线。

整体来看，大连、盘锦、鲅鱼圈等北方城市至南通、江阴等华东城市的“东北/华北-华东”航线距离最远，航次时间最长，运价最高；南京、嘉兴、连云港等城市间的“华东-华东”航线运价次之；而湛江、珠海之间的“华南-华南”航线运价最低。

本次募投项目运价预测均基于相似载重吨的可比船舶实际运输指标而确定，且未来募投项目新增船舶初步预计拟用于相似航线。新置项目参考的“盛航化 1”和置换购置项目参考的“南炼 19”实际运输航线均以“华东-华东”和“东北/华北-华东”航线为主，而购置项目参考的“盛航化 7”主要运营“东北/华北-华东”航线，平均运距最长，因此运价略高于前两个募投项目。

散装液体化学品、成品油水上运输市场较为成熟，行业内部价格相对透明，但公开发布的市场价格较少，且由于价格信息较为敏感，同行业上市公司未披露其运价情况。此处选取微信公众号“沛易航讯”每周定期发布的“中国液体化学品内贸海运价格”作为公开市场价格。上表参考的公司现有航线与“沛易航讯”2023年5月发布的同类航线最新运价对比如下：

航线	公司运价范围（元/吨）	公开数据运价范围（元/吨）
华北-华东	170-223	170-260

运价与船舶载重吨位、所载货品及航线长短有一定的关联度，根据上表，本次效益测算使用的运价与公开数据运价基本一致，具有合理性和谨慎性。

### （三）成本费用预测过程及谨慎性

募投项目成本费用预测中主要包括人工成本、船舶折旧、燃油成本、港口使用费和销售、管理及研发费用。

#### 1、人工成本

按每船运营12个月进行计算，依据目前公司每船人工成本为52万元/月，预测各船年度成本为624万元。

上述人工成本预测与公司实际情况一致。根据“船运在线”数据显示，2023年4月，国内沿海散杂货船的单船人工成本为35.2万元-41.4万元，与上述船员工资预测较为一致。同时公司运营液态危险品船舶，服务质量和安全管理能力的要求更高，整体船员配置较高。综上，人工成本的预测具有合理性和谨慎性。

#### 2、船舶折旧

船舶折旧依据新增船舶的购置价格、加上改造及检验费用，按照公司现有新船及二手船的折旧年限，计算各船舶折旧成本。

单位：万元

募投项目		购置价格(含税)	改造/检验等其他成本(含税)	折旧年限	年折旧额(不含税)
沿海省际液体危险货物船舶新置项目		12,000	439	22年	479.55
沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目		11,000	528	22年	444.96
沿海省际液体危险货物船舶购置项目	每艘	9,000	551	15年	510.60
	4艘合计	36,000	2,202	15年	2,042.38

（1）购置价格与公司现有船舶及同行业公司情况一致

船舶购置价格依据公司 2022 年最新船舶购置情况确定。公司 2022 年 12 月最新购建的“盛航化 6”为 7,450 载重吨化学品船舶，船厂建造成本为 1.17 亿元，公司充分考虑船舶购建成本的上涨情况，以及不锈钢船舶成本高于涂层船舶等因素，确定本次新建的 7,450 载重吨船舶购置价格为 1.2 亿元，而置换新建的 6,000 载重吨船舶因体量略小，购置价格相应降低为 1.1 亿元。公司首发募投项目购入的 6,500 载重吨二手船舶平均购入价格为 9,000 万元，因此本次二手船购置项目单船购置价格设置为 9,000 万元。对比兴通股份首次公开发行股票募投项目，其购置的 7,500 载重吨的化学品船舶成本为 10,500 万元，与发行人本次募投项目购置成本基本一致。

目前，公司已确定从丰海海运购置 3 艘二手船舶，协商作价分别为 9,993.00 万元、8,815.00 万元和 9,238.00 万元，其中 27,000 万元将使用本次募集资金投入。因此最终交易价格和本次“沿海省际液体危险货物船舶购置项目”效益测算假设的购入价格基本一致，具有合理性和谨慎性。

(2) 折旧年限/运营期与公司现有船舶及同行业公司情况一致

公司本次募投项目效益测算的船舶运营期与其折旧年限一致，折旧年限系依据公司现行的船舶折旧政策确定，且公司船舶折旧政策自 IPO 审核、上市以来即保持一致，具有连贯性。

具体来看，对于二手船，根据交通运输部《老旧运输船管理规定》，散装化学品船的特别定期检验船龄为“26 年以上”，强制报废船龄为“31 年以上”，因此谨慎起见，公司购入二手船的预计可使用年限在强制报废年限 31 年减去船舶已使用年限的基础上，还会评估是否存在其他可能降低预期船舶使用年限的因素（例如船舶建造标准相对较低或船况较差则预期可使用年限进一步缩短等），从而给出船舶预计可使用年限的合理预计，在此基础上再与 22 年相比较，以孰低数作为二手船舶的折旧年限。上述二手船折旧年限的计算方式与可比公司如兴通股份等基本一致。

对于新船，由于其已使用年限为零，因此公司直接按照 22 年计提折旧，与二手船舶的计算逻辑并无差异，公司新船的折旧年限与可比公司也不存在显著差异。

公司名称	新船折旧年限	二手船舶折旧年限
招商南油	25 年	未披露
中远海能	22-30 年	按尚可使用年限确定折旧年限

公司名称	新船折旧年限	二手船舶折旧年限
海昌华	25 年	公司购入的二手船舶，从船舶的建造完工日起,按 25 年计算使用年限,公司购入后按该船舶剩余使用年限进行摊销
兴通股份	20 年	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
发行人	22 年	按预计可使用年限（31 年减去已使用年限，同时考虑船舶建造标准、船况等因素）与 22 年孰低确定折旧年限

因此，由于新置项目及置换购置项目属于购入新船，因此其运营期和折旧年限均为 22 年。购置项目属于购入二手船，在进行效益预测时尚未确定具体船舶，因此公司根据 2022 年二手船购入情况和对市场存量船舶的判断，保守设定购入二手船的运营期和折旧年限为 15 年，而目前购置项目已确定的 3 艘二手船舶船龄在 12 年左右，按照上述原则计算的预计可使用年限为 19 年，且目前 3 艘船舶均已进入船厂进行整体改造、维修，本次效益测算使用 15 年作为二手船的运营期及折旧年限更加谨慎。

综上所述，船舶运营期及折旧成本的预计与公司实际情况及同行业公司不存在显著差异，具有合理性和谨慎性。

### 3、燃油成本

公司船舶航行消耗的燃油可细分为轻油和重油，轻油一般为 0 号柴油，重油一般为 120cst 燃油。公司船舶在长江内航行时，受长江水域要求，航行时只能使用轻油；2018-2019 年，公司海船航行时一般使用重油，但进出狭窄航道、停靠码头或抛锚时，燃油耗用需从重油切换为轻油，而根据相关法规要求，自 2020 年起，海船进入内河控制区也只能使用轻油。因此，重油和轻油的选择与船舶本身性能无关，主要取决于运行的航线，重油与轻油的使用量与航次长短及船舶载重量相关性较高。

根据年度预计航次数、重油和轻油的预计耗用量、以及重油和轻油的单位价格，预计本项目对应的年度燃油成本（年度航次\*单航次重油价格\*单航次重油消耗量+年度航次\*单航次轻油价格\*单航次轻油消耗量）。以上参数均以公司现有同类型船舶实际数据的均值确定，具体过程如下：

募投项目	参考船舶	单航次重油消耗量（吨）	单航次轻油消耗量（吨）	重油价格（万元/吨）	轻油价格（万元/吨）	年度航次	年度燃油成本（万元）

募投项目	参考船舶	单航次重油消耗量 (吨)	单航次轻油消耗量 (吨)	重油价格 (万元/吨)	轻油价格 (万元/吨)	年度航次	年度燃油成本 (万元)
沿海省际液体危险货物船舶新置项目	盛航化 1 (7,450 载重吨)	23.23	7.23	0.54	0.73	39	694.82
沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目	南炼 19 (6,000 载重吨)	18.98	6.82	0.54	0.73	43	654.40
沿海省际液体危险货物船舶购置项目 (单船)	盛航化 7 (6,548 载重吨)	27.05	7.59	0.54	0.73	37	745.33

根据参考的三条船舶 2022 年全年运输量和全年航次数，可计算单航次平均运输量。结合每个航次燃油成本及运输量，测算公司单位货运量的燃油成本如下：

募投项目	参考船舶	单航次燃油成本 (万元)	单航次运输量 (吨)	单位货运量燃油成本 (元/吨)
沿海省际液体危险货物船舶新置项目	盛航化 1 (7,450 载重吨)	17.82	6,736.00	26.45
沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目	南炼 19 (6,000 载重吨)	15.22	5,363.33	28.38
沿海省际液体危险货物船舶购置项目 (单船)	盛航化 7 (6,548 载重吨)	20.14	5,455.00	36.93

同行业上市公司及发行人披露的单位货运量燃油成本如下：

公司名称	项目	2022 年	2021 年	2020 年
海昌华	燃油成本 (万元)	未披露	未披露	6,521.08
	货运数量 (吨)	未披露	未披露	517.52
	单位货运量燃油成本 (元/吨)	未披露	未披露	12.60
兴通股份	燃油成本 (万元)	未披露	3,766.54	3,256.89
	货运数量 (吨)	未披露	228.64	253.78
	单位货运量燃油成本 (元/吨)	未披露	16.47	12.83
盛航股份	燃油成本 (万元)	15,217.27	8,532.85	7,009.10
	货运数量 (吨)	532.23	459.95	395.83
	单位货运量燃油成本 (元/吨)	28.59	18.55	17.71

根据上表，兴通股份 2021 年和 2020 年单位货运量燃油成本分别为 16.47 元/吨和

12.83 元/吨，海昌华 2020 年单位货运量燃油成本为 12.60 元/吨。公司本次募投项目效益测算中单位货运量燃油成本为 26.45 元/吨-36.93 元/吨，与公司 2022 年整体燃油成本一致，但高于同行业可比公司前两年的燃油成本。单位燃油成本较可比公司更高的原因系 2021 年和 2022 年燃油价格持续走高，发行人近三年的燃油成本也逐年提升，公司从谨慎性角度考虑，选择 2022 年较高的燃油单位成本作为募投预测依据。

综上所述，公司以现有船舶运行指标为基础测算本次项目中燃油成本，与公司 2022 年整体燃油成本水平一致。因充分考虑燃油成本上涨的因素，较同行业上市公司披露的 2020 年和 2021 年燃油成本数据相应提高，具有合理性和谨慎性。

#### 4、港口使用费

港口使用费主要包含停泊费、代理费、围油栏费用、拖轮费、引航费等，根据现有船舶的费用标准，结合预计年度航次预测港口使用费。以上参数均以公司现有同类型船舶实际数据的均值确定，具体过程如下：

募投项目	参考船舶	单航次港口使用费（万元）	年度航次	年度港口使用费（万元）
沿海省际液体危险货物船舶新置项目	盛航化 1 (7,450 载重吨)	3.41	39	132.90
沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目	南炼 19 (6,000 载重吨)	4.08	43	175.41
沿海省际液体危险货物船舶购置项目（单船）	盛航化 7 (6,548 载重吨)	3.46	37	127.91

结合每个航次港口使用费及运输量，测算公司募投项目船舶的单位货运量港口使用费如下：

募投项目	参考船舶	单航次港口使用费（万元）	单航次运输量（吨）	单位港口使用费（元/吨）
沿海省际液体危险货物船舶新置项目	盛航化 1 (7,450 载重吨)	3.41	6,736.00	5.06
沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目	南炼 19 (6,000 载重吨)	4.08	5,363.33	7.61
沿海省际液体危险货物船舶购置项目（单船）	盛航化 7 (6,548 载重吨)	3.46	5,455.00	6.34

同行业上市公司披露的单位货运量港口使用费如下：

公司名称	参考船舶	2022年	2021年	2020年
海昌华	港口使用费（万元）	未披露	未披露	2,241.71
	货运数量（吨）	未披露	未披露	517.52
	单位货运量港口使用费（元/吨）	未披露	未披露	4.33
兴通股份	港口使用费（万元）	未披露	1,059.43	1,359.40
	货运数量（吨）	未披露	228.64	253.78
	单位货运量港口使用费（元/吨）	未披露	4.63	5.36
盛航股份	港口使用费（万元）	2,639.10	2,359.37	3,260.40
	货运数量（吨）	532.23	459.95	395.83
	单位货运量港口使用费（元/吨）	4.96	5.13	8.24

根据上表，公司预测的单位港口使用费高于同行业公司 2021 年和 2020 年水平，主要原因系发行人运营区域主要为国内沿海、长江中下游及其支流，而可比公司业务以国内沿海运输为主。长江区域港口费用整体较高，如需支付较高的引航费，而沿海区域较少需要引航，内河港口拖轮费率等也高于沿海港口。而公司整体的港口使用费近两年处于下降趋势，主要系由于期租的比例有所上升，期租船舶的港口使用费由客户承担。本次募投项目的单位港口使用费与公司过去三年的平均水平相当，整体估计较为谨慎。

## 5、销售、管理、研发费用

项目效益测算中销售、管理、研发费用的分摊主要考虑了因人员、业务的增加带来的新增费用。根据公司现有船舶运营经验和每艘船舶对应的船员人数，预测本次募投项目每条船将使公司每年增加 280 万元相关费用，全部募投船舶预计带来 1,680 万元费用，占预计收入比例为 7.75%，与公司整体费用率及可比公司费用率的对比情况如下：

单位：万元

项目	销售、管理、研发费用合计	收入	占收入比例
本次募投项目	1,680	21,671	7.75%
盛航股份 (2022年)	8,961	86,819	10.32%
兴通股份 (2022年)	4,707	78,476.74	6.00%

本次募投项目分摊的各项费用合计占预计收入比例略低于公司整体费用率，主要因公司部分销售、管理、研发费用与船舶不直接相关，如办公费、招待费等。本次募投项目的三项费用占比与同行业基本可比，具有合理性和谨慎性。

#### （四）本次募投项目的投资收益率具有合理性和谨慎性

##### 1、税后内部收益率分析

经测算，本次募投项目沿海省际液体危险货物船舶新置项目、沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目和沿海省际液体危险货物船舶购置项目的税后内部收益率分别为 16.13%、11.60%和 14.91%。公司 IPO 沿海省际液体危险货物船舶购置项目（购买 5 艘二手船）税后内部收益率为 14.25%，与本次二手船购置项目的收益率基本保持一致。因购置新船的成本更高，因此置换新建 6,000 载重吨船舶项目的收益率略低于二手船购置项目，而新建 7,450 载重吨船舶项目因船舶载重量更大、能实现更好的经济效益，因此税后内部收益率高于另外两个项目。

对比兴通股份 IPO 募投中相似体量的船舶购置项目：1、通过购买市场上现有船舶或建造新船的方式，购建 3 艘运力分别为 5,500 载重吨、7,500 载重吨与 7,500 载重吨的不锈钢化学品船舶，税后内部收益率 12.68%；2、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），用于置换其现有的 2 艘船舶，税后内部收益率为 13.23%；以及兴通股份 2023 年再融资募投项目：通过购置和建造的方式新增 4 艘不锈钢化学品船舶，税后内部收益率为 13.18%。公司与兴通股份的募投项目投资收益率基本可比，其估计具有合理性和谨慎性。

##### 2、毛利率分析

公司船舶运营的毛利率主要由船舶载重量、航线运行效率、运输货种等因素综合决定。2022 年公司营运的化学品船舶载重量在 2,276 吨至 8,131 吨之间，实现的单船毛利率在 25%-69%之间，全部化学品船舶整体毛利率为 39.96%。

本次募投项目基于现有同类船舶实际运行数据对毛利率进行了谨慎估计，与同等吨位下的新船或二手船实现的毛利率具有可比性。具体分析如下：

##### （1）沿海省际液体危险货物船舶新置项目毛利率分析

沿海省际液体危险货物船舶新置项目拟新建一艘 7,450 载重吨的化学品船舶，属

于现有船舶中体量较大、运载效率较高的船型。公司于 2022 年新建并投入运营的“盛航化 1”和“盛航化 6”载重吨较为接近，与本项目具有较强可比性。上述船舶 2022 年毛利率情况如下：

船舶名称	载重吨 (DWT)	2022 年毛利率/募投项目预测毛利率
盛航化 1	7,461	42.69%
盛航化 6	7,469	68.57%
现有船舶平均值	7,465	55.63%
新建 7,450 载重吨船舶	7,450	48.23%

根据上表，公司现有同体量新建船舶毛利率均值为 55.63%，新建 7,450 载重吨船舶预计实现的毛利率略高于“盛航化 1”，同时低于“盛航化 6”，主要原因系“盛航化 1”和“盛航化 6”分别于 2022 年 6 月和 2022 年底投入运营，初期部分航次的运营指标尚不稳定。本项目主要基于“盛航化 1”运营成熟后的航次数据进行参照测算，毛利率低于现有船舶平均值，具有合理性和谨慎性。

## (2) 沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目毛利率分析

沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目拟新建一艘 6,200 载重吨的化学品船舶，属于现有船舶中体量适中的船型。公司分别于 2019 年和 2020 年投入运营的新建船舶“南炼 18”和“南炼 19”载重吨较为相近且 2022 年全年运行，与本项目具有较强可比性。上述船舶 2022 年毛利率情况如下：

船舶名称	载重吨 (DWT)	2022 年毛利率/募投项目预测毛利率
南炼 18	5,487	46.81%
南炼 19	6,004	42.63%
现有船舶平均值	5,746	44.72%
新建 6,200 载重吨船舶	6,200	39.66%

根据上表，公司现有同体量新建船舶毛利率均值为 44.72%，新建 6,200 载重吨船舶预计毛利率略低于“南炼 18”和“南炼 19”，主要原因系不同船舶毛利率根据其航线情况、货物情况有所差异，本项目效益测算从谨慎性考虑，选取了“南炼 19”实际运营中毛利率相对较低的航线进行参照，本项目毛利率低于现有船舶平均值，具有合理性和

谨慎性。

### (3) 沿海省际液体危险货物船舶购置项目毛利率分析

沿海省际液体危险货物船舶购置项目拟购买4艘6,000-8,000载重吨的化学品船舶,属于现有船舶中体量适中的船型。公司共拥有7艘6,000-8,000载重吨的二手化学品船舶,与本项目具有较强可比性。上述船舶2022年毛利率情况对比如下:

船舶名称	载重吨 (DWT)	2022年毛利率/募投项目预测毛利率
南炼7	7,308	45.66%
南炼201	6,213	53.07%
南炼202	6,213	45.88%
南炼16	7,849	42.00%
南炼203	6,764	55.55%
盛航化7	6,548	33.27%
盛航化2	6,711	44.32%
现有船舶平均值	6,801	45.68%
二手6,000-8,000载重吨船舶	6,000-8,000	34.90%

根据上表,公司现有同体量二手船舶毛利率均值为45.68%,除“盛航化7”外,其他船舶毛利率均高于本次募投项目。本项目效益测算从谨慎性考虑,选取了“盛航化7”的运营情况进行参照预测。本项目毛利率略低于公司现有船舶平均值,主要系因充分考虑二手船舶体量偏小,对收入进行了谨慎估计,同时二手船保养、检修及油耗等成本均较新船略高。因此本项目毛利率预测具有合理性和谨慎性。

综上所述,三个募投项目预计实现的毛利率水平均与公司现有同类船舶具有可比性,同时整体更加谨慎。新置的7,450载重吨化学品船舶预计可实现毛利率48%,该项目测算毛利率高于公司现有船舶均值主要系测算参照的类似吨位新建船舶船型较大、性能较优,可实现更好的经济效益;置换购置的约6,200载重吨化学品船舶预计可实现毛利率40%,与公司现有船舶整体毛利率较为一致,在同类船舶毛利率中处于较低水平;购入的二手化学品船舶预计可实现毛利率35%,在同类船舶毛利率中处于较低水平。该项目从谨慎出发参照载重区间内体量相对偏小的船舶运营情况对收入进行了谨慎估计,同时二手船保养、检修及油耗等成本均较新船略高。对比公司现有毛利率情况,本次效益测算具有合理性和谨慎性。

## 五、本次募投项目采用购买而非租赁船舶的原因，购买及租赁成本及经济效益的具体差异

由于内贸市场化学品船、油船的运力分布情况相对公开、透明，因此光船租赁费用系租赁双方根据市场行情协商形成，一般普遍要高于自有船舶的折旧成本。

公司首发募投项目中有三艘船舶系由光船租赁变更为自有船舶，租赁成本和购置后折旧成本对比如下：

单位：万元

船舶	变更情况	平均每月租赁成本	平均每月折旧
盛航化 5	2022 年 1 月由光租变更为自有船舶	143.12	40.07
盛航化 7	2022 年 2 月由光租变更为自有船舶	143.12	37.65
盛航化 8	2021 年 12 月由光租变更为自有船舶	143.12	45.52

由上表可见，光租船舶转为自有船舶后计提的折旧成本大幅低于租赁费用，有助于提高公司盈利水平，提高经济效益。

## 六、量化说明募投项目建成后新增折旧摊销对未来盈利能力的影响

### （一）募投项目建成后新增折旧摊销对未来盈利能力的影响

本次募投项目计划通过使用新获批运力指标购置新船、置换原有运力并购置新船、购置二手船舶等方式扩充公司运力，将新增公司固定资产。上述项目的固定资产折旧根据企业会计准则并遵照公司现有会计政策中对于固定资产折旧方法、使用年限的规定进行测算，公司采用直线法计提固定资产折旧，船舶作为专用设备，其使用寿命、预计净残值率和年折旧率如下：

固定资产类别	折旧年限（年）	预计净残值率（%）	年折旧率（%）
专用设备	15-22	5	4.32-6.33

通常新购船舶存在 1-2 年的建设期，二手船舶在合理改造后短期内即可投入使用，船舶投入使用后可迅速达产，释放收益。根据募投项目初步效益预测，募投项目转固后新增折旧费用占项目达产后新增收入和净利润的比例如下表所示：

单位：万元

项目	沿海省际液体 危险货物船舶 新置项目	沿海省际液体 危险货物船舶 置换购置项目	沿海省际液体 危险货物船舶 购置项目	合计
1.本次募投项目新增折旧 (a)	479.55	444.96	2,042.38	<b>2,966.89</b>
2.对营业收入的影响				
2.1 本次募投项目新增年 均营业收入 (b)	4,153.78	3,496.71	13,556.40	<b>21,671.37</b>
2.2 现有营业收入 (2022 年度) (c)				<b>86,819.04</b>
2.3 新增折旧占预计营业 收入总额比重 (a/(b+c))	0.53%	0.49%	2.03%	<b>2.73%</b>
3.对利润总额的影响				
3.1 本次募投项目新增年 均利润总额 (d)	1,698.00	1,102.57	3,595.64	<b>6,396.21</b>
3.2 现有利润总额 (2022 年度) (e)				<b>20,082.09</b>
3.3 新增折旧占预计利润 总额比重 (a/(d+e))	2.20%	2.10%	8.63%	<b>11.20%</b>

如上表，募投项目实施后，新增折旧占预计营业收入总额比重为 2.73%，新增折旧占预计利润总额比重为 11.20%，预计对公司未来经营成果影响较小，公司的上述募投项目新增效益将对公司的盈利能力产生积极影响。

## （二）相关风险已在募集说明书中补充披露

募集说明书“重大风险提示”之“一、募投项目效益不及预期及新增折旧摊销影响公司业绩的风险”及“第三节“风险因素”中披露如下：

### “2、募集资金投资项目的新增折旧摊销降低发行人利润的风险

本次募集资金拟全部用于船舶新置、置换购置、购置以及补充流动资金，投资完成后发行人新增固定资产较多，募投项目实施后，预计新增年折旧额 2,966.89 万元，该折旧额占公司达产后年度预计营业收入和利润总额的比例分别为 2.73%和 11.20%。若项目产能及效益不能充分发挥以抵减因固定资产增加而新增的折旧摊销费用，公司将面临因折旧摊销费用增加而影响公司盈利能力的风险。”

七、上市公司持股 5%以上股东或者董事、监事、高管，是否参与本次可转债发行认购，请出具承诺并披露

截至本回复出具日，发行人持股 5%以上股东及其一致行动人、董事、监事、高级管理人员针对本次发行出具的相关承诺如下：

认购意向	名称或姓名	身份类型	承诺内容
根据市场情况决定是否参与认购	李桃元	控股股东、实际控制人、持股 5%以上股东	<p>1、若本人在本次可转债发行首日前六个月内存在减持公司股票的情形，本人承诺将不参与本次可转债的认购，亦不会委托其他主体参与本次可转债的认购。</p> <p>2、若本人在本次可转债发行首日前六个月内不存在减持公司股票情形的，本人将根据届时市场情况决定是否参与本次可转债的认购。若成功认购，本人将严格遵守《中华人民共和国证券法》《可转换公司债券管理办法》等相关法律法规关于股票及可转换公司债券交易的规定，自认购本次可转债之日起前六个月至本次可转债发行完成后六个月内，本人不减持所持公司股票及本次认购的可转债。</p> <p>3、本人自愿作出上述承诺并接受承诺约束。若本人违反上述承诺减持公司股票或本次认购的可转债，本人因此获得的收益全部归公司所有，并依法承担由此产生的法律责任。如给公司和其他投资者造成损失的，本人将依法承担赔偿责任。</p> <p>4、若本承诺函出具之后适用的法律、法规、规章、规范性文件、政策及证券监管机构的要求发生变化的，本人承诺将自动适用变更后的相关法律、法规、规章、规范性文件、政策及证券监管机构的要求。</p>
	宁波梅山保税港区天鼎康华股权投资合伙企业(有限合伙)	持股 5%以上股东	<p>1、若本企业在本次可转债发行首日前六个月内存在减持公司股票的情形，本企业承诺将不参与本次可转债的认购，亦不会委托其他主体参与本次可转债的认购。</p> <p>2、若本企业在本次可转债发行首日前六个月内不存在减持公司股票情形的，本企业将根据届时市场情况决定是否参与本次可转债的认购。若成功认购，本企业将严格遵守《中华人民共和国证券法》《可转换公司债券管理办法》等相关法律法规关于股票及可转换公司债券交易的规定，自认购本次可转债之日起前六个月至本次可转债发行完成后六个月内，本企业不减持所持公司股票及本次认购的可转债。</p> <p>3、本企业自愿作出上述承诺并接受承诺约束。若本企业违反上述承诺减持公司股票或本次认购的可转债，本企业因此获得的收益全部归公司所有，并依法承担由此产生的法律责任。如给公司和其</p>
	恒历(山东)私募基金管理有限公司	持股 5%以上股东	<p>1、若本企业在本次可转债发行首日前六个月内存在减持公司股票的情形，本企业承诺将不参与本次可转债的认购，亦不会委托其他主体参与本次可转债的认购。</p> <p>2、若本企业在本次可转债发行首日前六个月内不存在减持公司股票情形的，本企业将根据届时市场情况决定是否参与本次可转债的认购。若成功认购，本企业将严格遵守《中华人民共和国证券法》《可转换公司债券管理办法》等相关法律法规关于股票及可转换公司债券交易的规定，自认购本次可转债之日起前六个月至本次可转债发行完成后六个月内，本企业不减持所持公司股票及本次认购的可转债。</p> <p>3、本企业自愿作出上述承诺并接受承诺约束。若本企业违反上述承诺减持公司股票或本次认购的可转债，本企业因此获得的收益全部归公司所有，并依法承担由此产生的法律责任。如给公司和其</p>

认购意向	名称或姓名	身份类型	承诺内容
			他投资者造成损失的，本企业将依法承担赔偿责任。 4、若本承诺函出具之后适用的法律、法规、规章、规范性文件、政策及证券监管机构的要求发生变化的，本企业承诺将自动适用变更后的相关法律、法规、规章、规范性文件、政策及证券监管机构的要求。
	李桃元	董事长	1、若本人或本人配偶、父母、子女在本次可转债发行首日前六个月内存在减持公司股票的情形，本人承诺将不参与本次可转债的认购，亦保证本人配偶、父母、子女不参与本次可转债的认购，也不会委托其他主体参与本次可转债的认购。 2、若本人或本人配偶、父母、子女在本次可转债发行首日前六个月内不存在减持公司股票情形的，本人将根据届时市场情况决定是否参与本次可转债的认购。若成功认购，本人保证本人及本人配偶、父母、子女将严格遵守《中华人民共和国证券法》《可转换公司债券管理办法》等相关法律法规关于股票及可转换公司债券交易的规定，自认购本次可转债之日起前六个月至本次可转债发行完成后六个月内，本人及本人配偶、父母、子女不减持所持公司股票及本次认购的可转债。 3、本人自愿作出上述承诺并接受承诺约束。若本人及本人配偶、父母、子女违反上述承诺减持公司股票或本次认购的可转债，本人及本人配偶、父母、子女因此获得的收益全部归公司所有，并依法承担由此产生的法律责任。如给公司和其他投资者造成损失的，本人将依法承担赔偿责任。 4、若本承诺函出具之后适用的法律、法规、规章、规范性文件、政策及证券监管机构的要求发生变化的，本人承诺将自动适用变更后的相关法律、法规、规章、规范性文件、政策及证券监管机构的要求。
	刁建明	董事、副总经理	
	李凌云	董事	
	丁宏宝	董事	
	厉永兴	董事	
	吴树民	监事	
	毛江涛	监事	
	韩云	监事	
	李广红	总经理	
	陈延明	董事会秘书、财务总监	
	宋江涛	副总经理	
	丁红枝	副总经理	
不参与认购	许汉友	独立董事	
	王学锋	独立董事	
	刘蓉	独立董事	

发行人已在募集说明书“第四节 发行人基本情况”之“四、报告期内发行人、控股股东、实际控制人以及董事、监事、高级管理人员作出的重要承诺”之“(二)与本次发行相关的承诺”补充披露了相关主体出具的承诺。

## 八、中介机构核查程序和核查意见

### (一) 核查程序

针对上述事项(1)，保荐机构和发行人律师履行了以下核查程序：

1、查询交通运输部、交通运输部水运局、交通运输部长江航务管理局、中华人民共和国海事局、中国船级社等行业主管部门官网；

2、查阅《国内水路运输管理条例》《国内水路运输管理规定》《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》《防治船舶污染海洋环境管理条例》《船舶检验管理规定》《船舶载运危险货物安全监督管理规定》《中华人民共和国船舶登记条例》《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》《钢质海船入级规范》《交通运输部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》《交通运输部关于延续国内水路运输有关政策的公告》等相关法规及政策文件；

3、取得并查阅《交通运输部关于发布 2022 年度沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场运力调控综合评审结果有关事宜的公告》(交通运输部公告 2023 第 12 号)以及交通运输部作出的编号为 SYJD2023-4665 的《交通行政许可决定书》；

**4、交通运输部编号为 SYJD2023-11452 的《交通行政许可决定书》；**

5、查阅了《募集说明书》披露的本次募投项目情况；

6、查阅发行人签署的《南京盛航海运股份有限公司 7450 吨不锈钢化学品/成品油船建造项目合同书》；

7、取得并查阅发行人与东莞市丰海海运有限公司签订的《船舶买卖合同》以及“丰海 23”轮、“丰海 26”轮及“丰海 27”轮船舶营业运输证、船舶所有权证书、国籍证书、入级证书及船舶检验证书；

**8、通过检索中华人民共和国海事局、中华人民共和国广东海事局、广东省交通**

运输厅网站，以及通过百度、必应等公开搜索引擎，查询“丰海 23”轮、“丰海 26”轮及“丰海 27”轮是否发生过安全事故；

9、取得“丰海 23”轮、“丰海 26 轮”及“丰海 27 轮”出卖人船舶所有权注销登记证明书；

10、取得了发行人的书面说明。

针对上述事项（2）、（4）、（6），保荐机构和会计师履行了以下核查程序：

1、取得并查阅发行人相关三会文件；

2、取得并查阅了拟购买的丰海 23、丰海 26、丰海 27 船舶证书、评估报告、买卖合同等资料；并查阅了交易方丰海海运的基本情况、财务数据等；

3、查阅可比公司购买内贸化学品船舶相关的交易公告文件、评估报告等，查阅公司历史上购买的内贸化学品船舶的交易协议、船舶证书等文件，了解其性能参数；

4、取得各募投项目的可行性分析相关材料，了解各募投项目的最新建设情况、未来预计进度安排；

5、取得各募投项目的测算表，了解各募投项目总投资额的具体构成及合理性。

6、查阅发行人及可比公司定期报告等公告文件；

针对上述事项（3）、（5）、（7），保荐机构履行了以下核查程序：

1、向公司管理层访谈了解发展战略、竞争优势、新增船舶投入领域、以及未来运力消化的主要方向；

2、取得并分析沿海省际液体危险货物运输行业的行业数据、研究报告等资料，分析行业发展情况、供需关系、以及竞争格局等；

3、取得公司化学品船舶租赁协议、船舶证书等资料；

4、查阅了发行人现任董事、监事、高级管理人员的名单；

5、查阅了发行人持股 5%以上股东及其一致行动人、董事、监事、高级管理人员签署的相关承诺文件。

## （二）核查意见

针对上述事项（1），经核查，保荐机构和发行人律师认为：

1、发行人“沿海省际液体危险货物船舶新置项目”内容为新建 1 艘化学品船舶，已通过运力评审并取得交通运输部新增运力批复。截至本回复出具日，发行人新建 1 艘化学品船舶已签订船舶建造合同并开工建造，尚未取得相应的船舶资质证书，本项目下的新建船舶由船舶建造厂家按照中国船级社规范、规则和要求以及适用的国际公约、船旗国法律、法规及行业规范进行建造、装配、试验、检验、下水、试航，并由中国船级社进行包括开工、安放龙骨、下水、试航等建造阶段中的检验以及法定检验，在船舶建造完成后即可申请并取得相应的船舶资质证书，不存在重大不确定性。

2、发行人“沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目”内容为新建 1 艘沿海省际液体危险货物船舶，用于置换发行人现有的“凯瑞 1”化学品船舶。根据《交通运输部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》的规定免于新增运力综合评审，尚需按照《国内水路运输管理规定》的规定向交通运输部履行常规的新增运力行政许可申请手续。截至本回复出具日，发行人“凯瑞 1”轮“退一进一”运力置换**已取得交通运输部**新增运力行政许可。因该新建船舶尚未开始建造，未取得相应的船舶资质证书。本项目下的新建船舶由船舶建造厂家按照中国船级社规范、规则和要求以及适用的国际公约、船旗国法律、法规及行业规范进行建造、装配、试验、检验、下水、试航，并由中国船级社进行包括开工、安放龙骨、下水、试航等建造阶段中的检验以及法定检验，在船舶建造完成后即可申请并取得相应的船舶资质证书，不存在重大不确定性。

3、发行人“沿海省际液体危险货物船舶购置项目”内容为购买市场上现有具有《船舶营业运输证》的内贸化学品二手船舶方式，购置 4 艘沿海省际液体危险货物船舶，该等船舶自身已具备运力，不涉及新增运力评审，亦无需按照《国内水路运输管理规定》第十四条取得交通运输部新增运力许可《交通行政许可决定书》。同时，该等二手船舶自身亦已具备所有权证书、国籍证书、入级证书及船舶检验证书等船舶证书，发行人进行船舶所有权买卖时仅需履行相应的船舶证书转移登记手续，不存在重大不确定性。

截至本回复出具日，发行人已与东莞市丰海海运有限公司签订《船舶买卖合同》，收购“丰海 23”轮、“丰海 26”轮及“丰海 27”轮 100%船舶所有权，该等船舶均持

有船舶营业运输证、船舶所有权证书、国籍证书、入级证书及船舶检验证书等船舶证书，船舶证书转移登记手续尚在办理过程中，不存在重大不确定性。

针对上述事项（2）、（4）、（6），经核查，保荐机构和会计师认为：

1、发行人已与丰海海运就“丰海 23”轮、“丰海 26”轮、“丰海 27”轮收购价款达成一致意见，本次收购事项已经发行人股东大会审议通过，不存在重大不确定性。就发行人二手购置的 4 艘船舶中剩余的 1 艘化学品船舶，发行人将在公开市场择机收购，基于发行人过往船舶收购情况，具体实施不存在重大不确定性。如发行人最终未能确定合适的二手船舶，购入二手船舶的计划可调整为购置新船，或对现有船龄较长的船舶进行置换，并依据新船运行情况调整相关效益测算。

2、发行人向丰海海运购买“丰海 23”轮、“丰海 26”轮、“丰海 27”轮的交易价格系交易双方根据评估报告协商确定，交易价格公允、合理，未损害发行人和非关联股东的利益。且上述购入船舶事项属于偶发关联交易，购入的船舶投入业务运营后不会因此持续发生关联交易。因此，公司本次募集资金投资项目实施后，不会与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业新增构成重大不利影响的同业竞争、显失公平的关联交易，或者严重影响公司生产经营的独立性。

3、本次募投项目的收入预测过程、成本费用预测过程及投资收益率均具有合理性和谨慎性。

4、募投项目实施后，预计新增年折旧额占公司收入的占比较小，短期内摊薄业绩的风险较小，不会对公司未来盈利能力产生不利影响。

针对上述事项（3）、（5）、（7），经核查，保荐机构认为：

1、公司现有运能已得到充分利用，液货危险品航运市场未来仍有较大的发展空间，同时，液货危险品航运供给受到严监管，市场运力供给有限。公司凭借其行业领先地位和突出的竞争优势有望不断提升市场份额、把握新增需求、持续拓展客户，且公司主要新增运力来源于收购现有船舶，系现有市场需求的重新分配；公司亦能通过外贸市场调节和消化公司运力。因此公司本次募投项目新增运能预计将得到有效消化。

2、本次募投项目采用购买而非租赁船舶，有利于进一步降低公司折旧租赁成本，提升主营业务毛利率水平。

3、发行人持股 5%以上股东及其一致行动人、发行人董事、监事及高级管理人员已说明其将根据市场情况决定是否参与本次可转债认购，若认购成功的，承诺自认购本次可转债之日起前六个月至本次可转债发行完成后六个月内不减持本次认购的可转债；发行人独立董事已说明其将不参与本次可转债发行认购并作出相应承诺。发行人已在募集说明书补充披露了上述主体出具的承诺。

**问题 2、报告期内，发行人资产负债率由 26.48%上升至 41.02%。截至 2022 年 12 月 31 日，公司商誉账面价值为 3,743.26 万元，占非流动资产的比例分别为 1.60%，主要系公司收购非同一控制下企业江苏安德福能源供应链科技有限公司产生。报告期内，发行人前五大供应商变动较大。截至 2022 年 12 月 31 日，发行人其他权益工具投资中嘉兴纯素股权投资合伙企业（有限合伙）（以下简称嘉兴纯素）账面价值为 1,000.00 万元。根据申报材料，发行人部分水路危险货物运输证书、临时安全管理证书等相关资质将于年内到期。**

请发行人补充说明：（1）结合发行人经营情况、资本性支出等说明报告期内资产负债率快速上升的主要原因；结合所在行业的特点及自身经营情况，分析说明本次发行规模对资产负债结构的影响及合理性，是否符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求；（2）说明商誉对应资产在报告期内的经营情况及主要财务数据；收购时被收购标的按照收益法评估预测的收入、盈利情况与实际情况的比较是否存在差异，说明产生的差异原因及合理性；（3）结合标的资产预测业绩与实际业绩的差异，业绩承诺、业绩实现、业绩补偿等情况，以及商誉减值测试选取的参数、资产组合的合理性，说明商誉减值计提是否合规、充分、谨慎；（4）按合并口径列示发行人前五大供应商与客户名单、交易金额及占比、期末预收或预付金额，供应商与客户较以前年度是否发生变化及原因；（5）发行人前五大预付对象的主要情况，发行人的结算方式和周期，前五大预付客户与发行人是否存在关联关系，是否存在款项长期未结算的情况及其原因；（6）发行人对嘉兴纯素的历次出资过程、认缴及实缴金额、未来出资计划；结合相关财务报表科目的具体情况，说明发行人最近一期末是否持有金额较大的财务性投资（包括类金融业务），自本次发行董事会决议日前六个月至今，发行人新投入或拟投入的财务性投资及类金融业务的具体情况，是否已从本次募集资金总额中扣除，是否符合《证券期货法律适用意见第 18 号》《监管规则适用指引—发行类第 7 号》的

相关要求；(7) 发行人及下属子公司是否取得日常经营所需的全部资质许可或注册备案，办理及变更水路危险货物运输证书等相关资质是否存在障碍，是否存在到期后不能续期的风险；

请保荐人核查并发表明确意见，会计师对（1）—（6）核查并发表明确意见，发行人律师核查（7）并发表明确意见。

回复：

一、结合发行人经营情况、资本性支出等说明报告期内资产负债率快速上升的主要原因；结合所在行业的特点及自身经营情况，分析说明本次发行规模对资产负债结构的影响及合理性，是否符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求

（一）结合发行人经营情况、资本性支出等说明报告期内资产负债率快速上升的主要原因

最近三年及一期，发行人资产负债规模及资产负债率情况如下：

单位：万元

项目	2023 年 6 月 30 日	2022 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	2020 年 12 月 31 日
资产总计	315,513.89	279,760.15	178,779.42	101,313.90
负债总计	155,218.57	130,018.30	47,681.65	27,510.30
资产负债率	49.20%	46.47%	26.67%	27.15%

注：公司 2020 年、2021 年及 2022 年财务数据已经天衡会计师事务所（特殊普通合伙）审计，2023 年半年度财务数据为未经审计数据，下同。

最近三年及一期各期末，发行人资产负债率分别为 27.15%、26.67%、46.47%及 49.20%，其中 2022 年末较 2021 年末有较大幅度的上升，具体分析如下：

2022 年末，发行人资产负债表科目较 2021 年末变动比例较大的如下表所示：

单位：万元

主要资产科目				
项目	2022 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	变化金额	变化金额占比
货币资金	13,494.63	7,563.87	5,930.76	5.87%
应收账款	17,926.45	9,085.08	8,841.37	8.76%
流动资产合计	45,144.42	34,034.27	11,110.15	11.00%
长期股权投资	13,479.83	475.53	13,004.30	12.88%

固定资产	188,973.44	73,679.84	115,293.60	114.17%
在建工程	12,944.49	47,095.39	-34,150.90	-33.82%
使用权资产	5,084.97	-	5,084.97	5.04%
其他非流动资产	5,701.15	21,347.04	-15,645.89	-15.49%
非流动资产合计	234,615.73	144,745.15	89,870.58	89.00%
资产总计	279,760.15	178,779.42	100,980.73	100.00%
<b>主要负债科目</b>				
<b>项目</b>	<b>2022年12月31日</b>	<b>2021年12月31日</b>	<b>变化金额</b>	<b>变化金额占比</b>
短期借款	27,658.44	10,813.73	16,844.71	20.46%
应付票据	4,443.78	0.00	4,443.78	5.40%
应付账款	17,510.23	11,570.62	5,939.61	7.21%
一年内到期的非流动负债	21,274.61	9,473.51	11,801.10	14.33%
流动负债合计	76,140.02	34,818.52	41,321.50	50.19%
长期借款	29,259.51	10,061.80	19,197.71	23.32%
长期应付款	19,141.55	2,774.67	16,366.88	19.88%
非流动负债合计	53,878.28	12,863.13	41,015.15	49.81%
负债合计	130,018.30	47,681.65	82,336.65	100.00%

由上表可知，公司资产负债率大幅上升，主要原因系：1) 购建船舶以及购置办公楼导致固定资产和长期负债金额上升、资产负债率提高；2) 公司收入规模增加导致对日常流动资金的需求扩大，短期借款、应付账款等流动性负债科目有所增加，具体分析如下：

1、购置船舶以及购置办公楼导致固定资产和长期负债金额上升、资产负债率提高

由于公司所处行业系重资产行业，船舶运力规模将直接决定公司在行业内的综合竞争实力，因此最近三年及一期内公司有较大金额的固定资产支出，主要系公司持续增加运力购建船舶以及购置办公楼。

最近三年及一期各期末，公司固定资产账面价值分别为 78,278.26 万元、73,679.84 万元、188,973.44 万元及 **195,599.99** 万元，在建工程账面价值分别为 0.00 万元、47,095.39 万元、12,944.49 万元及 **37,825.18** 万元，**2023 年 6 月末**较 2020 年末公司固定资产有较大幅度的增长，最近三年及一期内公司固定资产新增金额在 5,000 万元以

上的固定资产清单如下表所示：

单位：万元

固定资产名称	截至 2023 年 6 月末账面金额	入账时间	自建/外购
江北新区产业园 A7 幢	17,691.31	2022 年 5 月	外购
盛航化 6	10,907.50	2022 年 12 月	自建
盛航 002	10,049.71	2023 年 1 月	自建
盛航化 1	9,336.11	2022 年 6 月	自建
盛航化 10	9,176.70	2022 年 1 月	外购
盛航化 2	8,900.17	2022 年 12 月	外购
盛航化 9	8,803.31	2022 年 10 月	外购
盛航化 3	8,021.64	2022 年 1 月	外购
盛航化 7	7,984.47	2022 年 5 月	外购
盛航化 8	7,832.76	2021 年 12 月	外购
盛航化 5	7,756.97	2022 年 1 月	外购
SHSARAH	7,926.63	2022 年 11 月	外购
SHMARIA	7,899.72	2022 年 12 月	外购
南炼 19	6,970.37	2020 年 7 月	自建
合计	129,257.35	-	-

根据上表可知，公司最近三年及一期新增大额固定资产以新船、二手船以及办公楼为主，上述资本性投入使公司船舶数量不断增加，运力结构进一步得到完善和补充，船舶运营具备规模化的效应，有助于提高公司的盈利水平和核心竞争力。

根据天衡会计师事务所（特殊普通合伙）对公司首次公开发行股票的资金到位情况进行审验并出具的《验资报告》（天衡验字[2021]00048 号），公司首次公开发行股票募集资金净额为 44,297.91 万元，该金额不足以覆盖公司最近三年及一期所支出的资本性支出投资，因此最近三年及一期公司通过自身债务性融资筹集资金。最近三年一期各期末，公司长期借款分别为 7,524.19 万元、10,061.80 万元、29,259.51 万元及 30,840.90 万元，公司长期应付款分别为 5,527.05 万元、2,774.67 万元、19,141.55 万元及 32,699.36 万元，呈上升趋势，大额资本性投入致使公司资产负债率快速上升。

2、发行人收入规模扩大对日常经营性负债的需求有所增加

受益于公司多年沉淀在行业内所积累的口碑与影响力，以及公司近年来运力规模的持续扩增，最近三年及一期公司销售收入持续增长。2020 年度、2021 年度、2022 年度及 2023 年 1-6 月，公司营业总收入分别为 48,001.95 万元、61,271.44 万元、86,819.04 万元及 **57,904.22** 万元，2021 年度及 2022 年度，公司营业收入分别同比增长 27.64%及 41.70%，持续增长的营收规模对日常资金周转形成了更高的需求。

最近三年及一期各期，公司主要经营性现金支出情况如下：

单位：万元

项目	2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
购买商品、接受劳务支付的现金	<b>30,450.15</b>	55,566.49	28,355.48	18,609.14
支付给职工及为职工支付的现金	<b>14,274.73</b>	19,161.98	12,319.31	8,841.47
小计	<b>44,724.88</b>	<b>74,728.47</b>	<b>40,674.79</b>	<b>27,450.61</b>
月均支出	<b>7,454.15</b>	<b>6,227.37</b>	<b>3,389.57</b>	<b>2,287.55</b>

最近三年及一期各期，公司主要经营性现金月均支出涨幅明显，主要由于公司维持日常的采购商品及支付工资资金需求逐年增加，对日常流动性资金有了更高的需求，为满足日常经营的流动资金需求，最近三年及一期各期公司短期借款余额呈上升趋势，分别为 2,918.11 万元、10,813.73 万元、27,658.44 万元及 **37,047.96** 万元。

综上，发行人最近三年及一期资产负债率快速提升主要系发行人收入规模扩大对日常经营性负债的需求有所增加以及最近三年及一期内有较大金额的资本性支出所致。

（二）结合所在行业的特点及自身经营情况，分析说明本次发行规模对资产负债结构的影响及合理性，是否符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求

1、结合所在行业的特点及自身经营情况，分析说明本次发行规模对资产负债结构的影响及合理性

公司深耕危化品水路运输领域，为大型化工企业提供配套物流服务，是国内液体化学品航运龙头企业之一。截至 **2023 年 6 月末**，公司营运船舶 **31** 艘，总运力 **21.47** 万载重吨，与中石化、中石油、中化集团、恒力石化、浙江石化、扬子石化-巴斯夫等大型石化生产企业形成了良好的合作关系，提供安全、优质、高效的水上运输服务，

获得了客户的高度认可。

2022年，在沿海炼化新增项目投产带动下，散装液体化学品、液化气运输需求预计持续增加，随着新增运力陆续投放市场，市场供需将处于动态平衡中，运力结构将进一步优化，运价保持基本稳定。液化危险品航运行业主要服务于大型炼化企业，需求受国内石化产业供需区域不均驱动。现阶段化工品国产替代稳步推进，我国积极对石化产业进行产业结构升级，多个大型炼化项目计划在2022-2023年落地，预计支撑液体化学品航运市场长期空间。

综上，在化学品航运市场长期健康发展的趋势下，公司凭借高标准、专业化的安全运输管控体系以及规模化的船舶数量、合理的运力结构等竞争优势有望进一步提高市场占有率，巩固市场竞争优势。同时，公司在报告期内开始布局细分赛道液氨供应链业务，有望拓宽公司的长期成长空间，增强公司的盈利能力。

假设其他条件不变，以公司**2023年6月30日**的财务数据以及本次可转债发行规模上限74,000.00万元进行测算，本次发行完成前后，公司资产负债率变动情况如下：

单位：万元

项目	2023年6月30日	本次发行规模上限	本次发行后转股前	本次发行后全部转股后
资产总计	315,513.89	74,000.00	389,513.89	389,513.89
负债总计	155,218.57		229,218.57	155,218.57
资产负债率	49.20%		58.85%	39.85%

截至**2023年6月30日**，公司资产负债率为**49.20%**，由上表可知，不考虑其他科目增减变动的的影响，本次发行完成后转股前，发行人资产负债率上升至**58.85%**，随着后续可转债持有人陆续转股，发行人资产负债率将逐步降低，可转债全部转股后资产负债率将降至**39.85%**。因此，预计本次发行不会对公司的资产负债结构产生重大不利影响，公司仍具备合理的资产负债结构。

## 2、本次发行可转债符合《证券期货法律适用意见第18号》的相关要求

根据《证券期货法律适用意见第18号》第三项，“（一）本次发行完成后，累计债券余额不超过最近一期末净资产的百分之五十。（二）发行人向不特定对象发行的公司债及企业债计入累计债券余额。计入权益类科目的债券产品（如永续债），向特

定对象发行的除可转债外的其他债券产品及在银行间市场发行的债券，以及具有资本补充属性的次级债、二级资本债及期限在一年以内的短期债券，不计入累计债券余额。累计债券余额指合并口径的账面余额，净资产指合并口径净资产。（三）发行人应当披露最近一期末债券持有情况及本次发行完成后累计债券余额占最近一期末净资产比重情况，并结合所在行业的特点及自身经营情况，分析说明本次发行规模对资产负债结构的影响及合理性，以及公司是否有足够的现金流来支付公司债券的本息。”

截至本回复出具日，公司累计债券余额、资产负债结构和现金流量水平符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的规定，具体说明如下：

**（1）本次发行完成后，累计债券余额不超过最近一期末净资产的 50%**

截至本回复出具日，公司不存在向不特定对象发行的公司债及企业债，不存在计入权益类科目的债券产品（如永续债），不存在向特定对象发行及在银行间市场发行的债券，不存在具有资本补充属性的次级债、二级资本债。截至 2023 年 6 月 30 日，发行人累计债券余额为 0.00 元，合并口径净资产为 160,295.32 万元。

若本次发行可转债按照拟募集资金总额上限 74,000.00 万元发行成功，公司按照合并口径计算的累计债券余额将不超过 74,000.00 万元，累计债券余额占 2023 年 6 月 30 日发行人合并口径净资产的比例为 46.16%，未超过最近一期末净资产的 50%。

**（2）本次发行规模对资产负债结构的影响及合理性**

本次发行规模对资产负债结果的影响及合理性，详见本题回复之“一、结合发行人经营情况、资本性支出等说明报告期内资产负债率快速上升的主要原因；结合所在行业的特点及自身经营情况，分析说明本次发行规模对资产负债结构的影响及合理性，是否符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求”之“（二）结合所在行业的特点及自身经营情况，分析说明本次发行规模对资产负债结构的影响及合理性，是否符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求”之“1、结合所在行业的特点及自身经营情况，分析说明本次发行规模对资产负债结构的影响及合理性”。

**（3）本次发行可转债后公司有足够的现金流用于支付债券的本息**

根据东方金诚出具的《南京盛航海运股份有限公司向不特定对象发行可转换公司债券信用评级报告》（东方金诚债评字【2023】0239 号），发行人本次可转债的信用等

级为 AA-，期限为 6 年。参考发行公告日在 2022 年 1 月 1 日至 2022 年 12 月 31 日的 11 只信用评级为 AA- 的深交所主板可转债的利率最大值水平，公司需偿付的债券本息情况测算如下表所示：

单位：万元

项目	第一年	第二年	第三年	第四年	第五年	第六年
票面利率	0.4%	0.6%	1%	1.8%	2.5%	3%
本次可转债募集资金总额	74,000.00					
根据票面利率假设估算每年支付利息金额	296.00	444.00	740.00	1,332.00	1,850.00	2,220.00
每年支付本金金额	-	-	-	-	-	74,000.00
最近三年平均可分配利润	13,695.35					
最近三年经营活动产生的现金流量净额平均值	22,624.42					

由上表可知，在假设全部可转债持有人均不转股的极端情况下，公司本次发行的债券存续期第一年至第六年需支付的利息分别为 296.00 万元、444.00 万元、740.00 万元、1,332.00 万元、1,850.00 万元和 2,220.00 万元，各年需偿付利息的金额相对较小，公司最近三年年均可分配利润及最近三年经营活动产生的现金流量净额平均值分别为 13,695.35 万元和 22,624.42 万元，公司的盈利足以支付本次可转债利息。随着可转债持有人在存续期内陆续完成转股，公司付息压力将逐步降低，存续期各年需要支付的利息费用预计将小于上表金额。

同时，公司本次向不特定对象发行可转换公司债券募集资金主要用于沿海省际液体危险货物船舶新置项目、沿海省际液体危险货物船舶置换购置项目、沿海省际液体危险货物船舶购置项目以及补充流动资金。本次发行募投项目符合行业的发展趋势与公司的业务规划，具有良好的市场发展前景和经济效益，对公司提升持续盈利能力具有重要意义。公司将利用多年来的行业经营经验，充分积极发挥募投项目本身的效益，不断增强盈利能力，降低公司未来偿付风险。

综上，结合公司所处行业发展趋势和特点以及公司报告期内经营业绩表现，本次发行规模不会对公司的资产负债结构产生重大不利影响，公司仍具备合理的资产负债

结构，预计公司发行后六年的现金流可以覆盖本次发行债券的本息，偿债风险较小，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求。

## 二、说明商誉对应资产在报告期内的经营情况及主要财务数据；收购时被收购标的按照收益法评估预测的收入、盈利情况与实际情况的比较是否存在差异，说明产生的差异原因及合理性

### （一）说明商誉对应资产在报告期内的经营情况及主要财务数据

2022 年 6 月，公司使用自有资金人民币 5,100.00 万元收购安德福能源供应链 51.00% 的股权，购买日取得的被投资单位可辨认净资产公允价值份额为 1,356.74 万元，从而形成 3,743.26 万元的商誉。

安德福能源供应链专注于化工物流供应链服务领域，为客户提供氨氢物流供应链服务。安德福能源供应链的主要财务数据如下表所示：

单位：万元

项目	2023 年 6 月 30 日/2023 年 1-6 月	2022 年 12 月 31 日/2022 年度
总资产	10,919.76	12,111.72
净资产	3,015.53	2,287.56
营业收入	7,531.14	17,174.09
净利润	727.96	1,466.48

注：上述 2022 年度数据已经天衡会计师事务所（特殊普通合伙）审计，2023 年半年度数据未经审计

### （二）收购时被收购标的按照收益法评估预测的收入、盈利情况与实际情况的比较是否存在差异，说明产生的差异原因及合理性

本次收购，公司聘请具有相关从业资质的江苏天健华辰资产评估有限公司对安德福能源供应链评估基准日为 2022 年 3 月 31 日的股东全部权益价值进行了评估，并出具了《南京盛航海运股份有限公司拟收购股权所涉及的江苏安德福能源供应链科技有限公司股东全部权益价值项目资产评估报告》（华辰评报字（2022）第 0148 号）。本次评估采用资产基础法和收益法对评估对象分别进行了评估，经分析最终选取收益法评估结果作为评估结论。

报告期内，安德福能源供应链被收购时按照收益法评估预测的收入、盈利情况与实际情况比较如下表所示：

单位：万元

项目		2022 年度
营业收入	收购时预测情况	17,296.69
	实际情况	17,174.09
	差异度	-0.71%
利润总额	收购时预测情况	2,080.77
	实际情况	2,040.80
	差异度	-1.92%

注：差异度=（实际情况-收购时预测情况）/收购时预测情况

由上表可见，安德福能源供应链报告期内实际营业收入、盈利情况与收益法评估预测值相比，实际营业收入与预测营业收入差异较小；实际利润总额相较于收购时预测数据有小幅下滑，主要原因为为在 2022 年度受外部不可控因素影响，安德福能源供应链运输罐车调度、驾驶员及押运人员安排难度有所增加，导致营业成本实际发生数字相较于预测数据有小幅上涨。

**三、结合标的资产预测业绩与实际业绩的差异，业绩承诺、业绩实现、业绩补偿等情况，以及商誉减值测试选取的参数、资产组合的合理性，说明商誉减值计提是否合规、充分、谨慎**

**（一）标的资产预测业绩与实际业绩的差异**

安德福能源供应链在报告期内的预测业绩与实际业绩的差异，详见本题回复之“二、说明商誉对应资产在报告期内的经营情况及主要财务数据；收购时被收购标的按照收益法评估预测的收入、盈利情况与实际情况的比较是否存在差异，说明产生的差异原因及合理性”之“（二）收购时被收购标的按照收益法评估预测的收入、盈利情况与实际情况的比较是否存在差异，说明产生的差异原因及合理性”。

**（二）业绩承诺、业绩实现、业绩补偿等情况**

2022 年 5 月，公司与陈伟签署《关于江苏安德福能源供应链科技有限公司的股权

收购协议》，协议约定了业绩承诺与补偿条款：“转让方承诺，目标公司 2022 至 2024 年度经营业绩如下：2022 年度至 2023 年度二年实现的累计税后净利润（净利润数额指目标公司经审计的财务报表中扣除非经常性损益后归属于所有者的净利润，下同）不低于人民币 3,500 万元；2022 年度至 2024 年度三年实现的累计税后净利润不低于人民币 5,400 万元。各方一致同意，若目标公司经审计的税后净利润未达到上述业绩目标的 80%，则收购方有权要求转让方在该财务年度结束后一百二十（120）日内对收购方进行现金补偿，现金补偿金额=（该次业绩目标金额-实现的累计税后实际净利润额）/该次目标金额\*收购方支付的收购价款/2。如转让方未按上述期限支付现金补偿的，每逾期一天，应支付收购方应付未付金额万分之五的逾期付款违约金”。

截至报告期末，安德福能源供应链上述业绩承诺考核期尚未届满，因此尚不涉及业绩补偿的情形。根据天衡会计师事务所（特殊普通合伙）所出具的《关于江苏安德福能源供应链科技有限公司 2022 年度业绩承诺完成情况的专项审计报告》（天衡专字(2023)00184 号），安德福能源供应链 2022 年度归属于母公司的净利润为 1,466.48 万元，扣除非经常性损益的影响 18.88 万元（税后），实际完成数 1,447.60 万元，具体如下所示：

单位：万元

项目	累计完成（2022 年-2023 年）	累计完成（2022 年-2024 年）
业绩承诺数	3,500.00	5,400.00
截至 2022 年累计实际完成数	1,447.60	1,447.60
剩余未完成数	2,052.40	3,952.40
完成率	41.36%	26.81%

### （三）商誉减值测试选取的参数、资产组合的合理性以及商誉减值计提的合规、充分、谨慎

根据江苏天健华辰资产评估有限公司于 2023 年 3 月 7 日出具的华辰评报字(2023)第 0011 号《南京盛航海运股份有限公司商誉减值测试涉及的江苏安德福能源供应链科技有限公司商誉资产组可收回金额资产评估报告》，评估师采用收益法对资产组预计未来现金流现值进行测算。

评估报告中所采取的关键评估参数如下：

公司名称	关键参数				
	预测期	预测期增长率	永续期增长率	利润率	税前折现率（税前加权平均资本成本 WACC）
安德福能源供应链	2023 年-2027 年 （后续为永续期）	2.5%~5.88%	0%	根据预测的收入、成本、费用等计算	14.40%

### 1、营业收入的预测

未来收入预测系基于公司运输能力并结合未来市场需求情况进行综合分析预测。安德福能源供应链作为国内提供氨氢物流供应链服务的领先企业之一，预计 2023 年企业运量能力在 2022 年基础上有所上升，在未来年度运量逐步上升趋势将逐步减缓并趋于稳定；运输平均单价系参照最近一年年运输平均单价确定。综上，安德福能源供应链预测期内收入增长率预测合理、谨慎。

### 2、营业成本的预测

安德福能源供应链营业成本主要包括：职工薪酬、柴油费、通行费、修理费、车辆保险费、车辆折旧费、车辆检测费、差旅费、办公费、场地租赁费、劳动安全防护费、车辆其他费用及外车成本等。评估师对安德福能源供应链正常业务运行的各项成本进行了分析，按照固定与变动成本分别预测。

### 3、折现率的预测

折现率与预期收益的口径保持一致。本次评估所选用的是资产组业务现金流折现模型，预期收益口径为资产组业务税前现金流，故相应的折现率选取加权平均资本成本（WACC），再转换成税前口径确定（WACCBT）。加权平均资本成本 WACC 计算公式中，权益资本成本按照国际惯常作法采用资本资产定价模型（CAPM）估算。

综上，安德福能源供应链商誉减值测试选取的参数具有合理性。

按照《企业会计准则第 8 号——资产减值》等相关规定，资产组是指企业可以认定的最小资产组合，其产生的现金流入应当基本上独立于其他资产或者资产组产生的现金流入。资产组的认定，应当以资产组产生的主要现金流入是否独立于其他资产或者资产组的现金流入为依据。同时，在认定资产组时，应当考虑企业管理层管理生产

经营活动的方式（如是按照生产线、业务种类还是按照地区或者区域等）和对资产的持续使用或者处置的决策方式等。资产组一经确定，各个会计期间应当保持一致，不得随意变更。按照准则要求，资产组一般以长期资产为主，不包括流动资产、流动负债、非流动负债、溢余资产与负债、非经营性资产与负债，除非不考虑相关资产或负债便难以预计资产组的可收回金额。

安德福能源供应链主营业务明确且单一，主营业务产品直接与市场衔接，由市场定价；公司管理层认定安德福能源供应链主营业务仅对应一个资产组，且该资产组是能够产生独立现金流、并从企业合并的协同效应中受益的最小资产组，符合商誉资产组认定的相关要件。因此，本次评估，评估师以经安德福能源供应链管理层认定、与主营业务相关的长期资产及商誉作为一个资产组，并以该资产组为基础进行商誉的减值测试。

结合上述资产组合、关键参数的假设情况，评估师对资产组未来主要参数的预测情况如下表所示：

单位：万元

项目名称	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	永续期
营业收入	18,147.63	19,215.14	20,282.65	21,350.16	21,883.91	21,883.91
营业成本	14,355.99	15,359.30	15,763.40	16,459.83	17,055.20	17,055.20
净利润	1,596.45	1,581.17	2,029.07	2,254.38	2,151.00	2,151.00
折现率	14.40%	14.40%	14.40%	14.40%	14.40%	14.40%

根据测试结果，安德福能源供应链包括商誉在内的资产组可回收金额为 13,011.00 万元，大于相应资产组的账面价值（11,806.98 万元），收购安德福能源供应链 51.00% 股权对应的商誉不存在减值迹象，具体测算结果如下：

单位：万元

项目	安德福能源供应链
商誉账面余额①	3,743.26
商誉减值准备余额②	-
商誉的账面价值③=①-②	3,743.26
未确认归属于少数股东权益的商誉价值④	3,596.47
包含未确认归属于少数股东权益的商誉价值⑤=④+③	7,339.73

项目	安德福能源供应链
资产组的账面价值⑥	4,467.25
包含整体商誉的资产组的账面价值⑦=⑥+⑤	11,806.98
资产组预计未来现金流量的现值（可收回金额）⑧	13,011.00
商誉减值损失（大于0时）⑨=⑦-⑧	-

四、按合并口径列示发行人前五大供应商与客户名单、交易金额及占比、期末预收或预付金额，供应商与客户较以前年度是否发生变化及原因

（一）最近三年及一期发行人前五大供应商及变化情况

最近三年及一期，公司向合并口径下前五大供应商采购的金额及占当期采购总额的比例如下：

单位：万元

2023年1-6月				
序号	供应商名称	金额	占当期采购总额比例	期末预付款金额
1	中国船东互保协会	1,382.61	5.58%	-
2	中国石化销售股份有限公司	1,281.62	5.18%	66.70
3	上海元泰燃料油有限公司	1,116.19	4.51%	-
4	安徽科大国创慧联运科技有限公司	1,115.88	4.51%	28.03
5	日照寰宇海员服务有限公司	1,062.19	4.29%	-
合计		5,958.50	24.06%	94.73
2022年度				
序号	供应商名称	金额	占当期采购总额比例	期末预付款金额
1	宁波北仑搏海燃料有限公司	1,971.87	6.08%	-
2	中国石化销售股份有限公司	1,675.58	5.17%	125.43
3	安徽科大国创慧联运科技有限公司	1,673.52	5.16%	50.39
4	南通益江能源有限公司	1,470.76	4.53%	-
5	茂名市祥源船舶运输有限公司	1,621.25	5.00%	-
合计		8,412.97	25.93%	175.83
2021年度				
序号	供应商名称	金额	占当期采购总额比例	期末预付款金额

1	东莞市丰海海运有限公司	5,091.88	20.68%	-
2	安徽昊源化工集团有限公司	2,256.64	9.16%	630.16
3	茂名市祥源船舶运输有限公司	1,293.34	5.25%	-
4	江西心连心化学工业有限公司	1,278.76	5.19%	302.88
5	上海元泰燃料油有限公司	1,222.40	4.96%	-
合计		<b>11,143.02</b>	<b>45.25%</b>	<b>933.04</b>
<b>2020 年度</b>				
序号	供应商名称	金额	占当期采购总额比例	期末预付款金额
1	南通广源燃料油有限公司	3,602.47	20.37%	43.83
2	浙江舟山东方康远石油化工有限公司	1,707.68	9.66%	-
3	东莞市丰海海运有限公司	1,387.21	7.85%	-
4	上海小熊石油化工有限公司	1,251.36	7.08%	-
5	宁波大榭开发区东方石油化工有限公司	627.08	3.55%	-
合计		<b>8,575.81</b>	<b>48.50%</b>	<b>43.83</b>

最近三年及一期，发行人前五大供应商变动主要系基于以下原因：

(1) 发行人最近三年及一期内新增清洁能源液氨的贸易与运输业务，同时通过自有内贸化学品船舶转外贸运营、购置外贸化学品船舶等方式，逐步开展国际化学品船舶运输业务，因此前五大供应商中部分新增供应商包括安徽科大国创慧联运科技有限公司（ETC 服务商）、安徽昊源化工集团有限公司（液氨供应商）、日照寰宇海员服务有限公司（外贸业务船员劳务供应商）等系由于发行人拓展业务和地区布局所致。其中，发行人控股子公司安德福能源供应链截至 2023 年 6 月末共拥有 292 辆危险化学品营运车辆，自 2022 年 6 月纳入合并报表范围以来共计运输液氨 65.54 万吨，相关 ETC 服务商采购金额均系运输过程中途经高速产生的过路过桥费，具有真实业务背景；

(2) 发行人主要采购的船用燃油市场竞争较为充分，供应商较多，且各供应商提供的产品之间不存在实质性差别。发行人亦建立了供应商管理制度，定期根据市场调研情况对供应商进行考核、新增或更换，以确保采购的质量和服务，并控制采购成本。因此，部分供应商由于服务能力、效率、价格等方面的优势，发行人加大了对其

采购金额，使其新进入公司前五大供应商名列；相应的，部分供应商尽管依然为发行人主要供应商，但因为发行人向其他同类型供应商的采购额上升，导致其在整体中的采购占比下降，不再为发行人前五大供应商；

(3) 发行人的采购集中度较低，最近三年及一期前五大供应商合计采购占比均不超过 50%，且无向单个供应商的采购比例超过当期采购总额 25% 的情形，各供应商间采购额差距并不明显，故各年度间正常采购额波动亦可能导致前五大供应商发生变化。

就前述前五大供应商变动情况，具体分析如下：

供应商名称	最近三年及一期采购金额（万元）				采购内容	变化原因
	2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度		
中国船东互保协会	1,382.61	1,011.79	554.49	622.81	船舶保险费	中国船东互保协会是经国务院批准，于 1984 年 1 月 1 日在北京成立的船东互助非营利组织，其宗旨是根据法律法规、国际公约和惯例，以会员为中心，维护与保障会员利益。中国船东互保协会接受交通运输部的业务指导，并根据国务院《社会团体登记管理条例》在民政部注册登记，享有社团法人资格。协会能够向会员提供保赔险（P&I）、互助船舶险（Hull & Machinery）、抗辩险（FD&D）、租船人险（Charterers' Cover）、战争险（War Risks）、航运延误险（Marine Delay Insurance）等多险种的一站式海上互助保障和专业服务。由于公司船队规模增加，新增的险种金额较高，且公司一般于每年 1 季度采购当年的船舶保险，因此该供应商于 2023 年一季度成为公司前五大供应商。
日照寰宇海员服务有限公司	1,062.19	-	-	-	船员劳务费	日照寰宇海员服务有限公司为一家专业从事海事服务的企业，主要为船东、船舶管理公司等船舶所有人提供船员人力资源外包的服务，包括但不限于提供适格船员、对船员

供应商名称	最近三年及一期采购金额（万元）				采购内容	变化原因
	2023年 1-6月	2022 年度	2021 年度	2020 年度		
						进行招募后的培训、面试指导、上船前教育等。由于公司于2022年末逐步开始布局国际危化品船舶运输业务且在2023年业务规模有所扩大，外贸船员人力成本增加，因此该供应商于2023年1-6月度成为公司前五大供应商。
宁波北仑搏海燃料有限公司	56.42	1,971.87	393.81	-	燃油	宁波北仑搏海燃料有限公司（以下简称“宁波北仑”）是一家水上供油专业公司，主要从事燃料油、化工原料及产品、石油制品、润滑油的销售等。2021年由于公司航线及船舶数量增加，公司开始在市场上寻找价格合适、服务优质的供应商，由于宁波北仑加油船规模较大、加油资质较好且价格合适，公司与其开始合作并逐步加大燃料油采购规模，因此该供应商于2022年成为公司前五大供应商。
中国石化销售股份有限公司	1,281.62	1,675.58	-	-	燃油	发行人与中国石化销售股份有限公司合作主要系控股子公司安德福能源供应链向其支付车辆加油费用。安德福能源供应链于2022年纳入发行人合并报表范围，该供应商新增为发行人2022年度合并口径前五大供应商
安徽科大国创慧联运科技有限公司	1,115.88	1,673.52	-	-	高速通行费	安徽科大国创慧联运科技有限公司（以下简称“慧联运”）主要为物流企业、货车司机提供货车ETC服务等。发行人控股子公司安德福能源供应链与慧联运合作主要为向其支付高速公路通行所使用ETC卡的路桥费。安德福能源供应链于2022年纳入发行人合并报表范围，该供应商新增为发行人2022年度合并口径前五大供应商
南通益江能源有限公司	477.63	1,470.76	412.81	-	燃油	南通益江能源有限公司（以下简称“南通益江”）是一家水上供油专业公司，主要从事燃

供应商名称	最近三年及一期采购金额（万元）				采购内容	变化原因
	2023年 1-6月	2022 年度	2021 年度	2020 年度		
						料油、化工原料及产品、石油制品、润滑油的销售业务。2021年由于公司航线及船舶数量增加，公司开始在市场上寻找价格合适、服务优质的供应商，由于南通益江加油船规模较大、加油资质较好且具备一定的市场知名度，公司与其开始合作并逐步加大燃料油采购规模，因此该供应商于2022年成为公司前五大供应商。
茂名市祥源船舶运输有限公司	8.97	1,621.25	1,293.34	368.77	代理运输	茂名市祥源船舶运输有限公司（以下简称“茂名祥源”）主要从事国际船舶危险品运输，国内沿海、长江中下游及珠江三角洲化学品船运输、成品油船运输。公司于2019年开始与茂名祥源开始合作，合作内容主要为租赁船舶及运输代理业务，合作背景主要系公司近年来业务发展迅速，存在自有运力不足的情形，因此向外采购运力
东莞市丰海海运有限公司	199.61	274.55	5,091.88	1,387.21	租赁费、代理运输等	东莞市丰海海运有限公司主要从事国内沿海油船及普通货船海务、机务管理，船舶买卖、租赁、营运及资产管理，其他船舶管理服务，港澳航线运输业务，国际船舶危险品运输业务等。公司于2020年开始与丰海海运开展业务合作，主要为租赁船舶及运输代理业务。2020年和2021年公司向丰海海运租丰海25、丰海28、丰海8三艘船舶，向其支付租金，因此丰海海运在2020年、2021年成为公司前五大供应商，由于2022年公司通过购买的形式将三艘船舶转为自有，因此向丰海海运支付的租赁费金额减少，2022丰海海运不再为公司前五大供应商

供应商名称	最近三年及一期采购金额（万元）				采购内容	变化原因
	2023年 1-6月	2022 年度	2021 年度	2020 年度		
安徽昊源化工集团有限公司	-	-	2,256.64	-	液氨	安徽昊源化工集团有限公司（以下简称“安徽昊源”）主要经营化肥、化工产品的生产、销售、仓储业务。发行人全资子公司盛德鑫安于 2021 年 12 月份开始与安徽昊源进行合作，主要向其采购液氨，2022 年采购金额为 0 主要系公司自 2022 年起对销售商品业务采用净额法确认收入
江西心连心化学工业有限公司	-	-	1,278.76	-	液氨	江西心连心化学工业有限公司（以下简称“江西心连心”）系港股上市公司中国心连心化肥（1866.HK）的下属子公司，中国心连心化肥是中国最大的大型煤头尿素生产商。发行人全资子公司盛德鑫安于 2021 年 12 月份开始与江西心连心进行合作，主要向其采购液氨，2022 年采购金额为 0 主要系公司自 2022 年起对销售商品业务采用净额法确认收入
上海元泰燃料油有限公司	1,116.19	1,084.39	1,222.40	-	燃油	上海元泰燃料油有限公司（以下简称“上海元泰”）是一家水上供油专业性公司，主要从事燃料油、化工原料及产品、石油制品、润滑油的销售业务。由于公司 2021 年航线增加和船舶数量增加，公司在市场上寻找价格合适、服务优质供应商，由于上海元泰在进江航线加油服务具有便利性优势，公司向其采购燃油，该供应商于 2021 年和 2023 年 1 季度成为公司前五大供应商
南通广源燃料油有限公司	12.94	294.57	950.56	3,602.47	燃油	公司于 2017 年开始与南通广源燃料油有限公司（以下简称“南通广源”）开始合作，主要向其采购船舶燃料油。南通广源主要从事燃料油、润滑油的销售业务，且在价格、服务有一定优势，由于公司于 2020 年与南通广源有锁油业务（即公司结合业务需求及市场状

供应商名称	最近三年及一期采购金额（万元）				采购内容	变化原因
	2023年 1-6月	2022 年度	2021 年度	2020 年度		
						况以固定价格提前采购部分燃油），该供应商在 2020 年成为公司前五大供应商，报告期内由于南通广源业务模式发生变化，其外贸船业务增加，内贸船业务减少，所以公司在 2021 年、2022 年向其采购额有所下降
浙江舟山东方康远石油化工有限公司	-	-	478.64	1,707.68	燃油	公司于 2017 年开始与浙江舟山东方康远石油化工有限公司（以下简称“东方康远”）开始合作，主要向其采购船舶燃料油。东方康远主要从事燃料油、化工原料及产品、石油制品、润滑油的销售，且在价格、服务上具有一定的市场优势。由于公司于 2020 年与东方康远有锁油业务，该供应商在 2020 年成为公司前五大供应商，后期由于新增南通益江、上海元泰其他加油供应商，公司在 2021 年、2022 年向其采购额有所下降
上海小熊石油化工有限公司	246.43	333.98	273.16	1,251.36	燃油	公司于 2018 年开始与上海小熊石油化工有限公司（以下简称“上海小熊”）开始合作，主要向其采购船舶燃料油。由于公司在 2020 年与上海小熊有锁油业务，该供应商于 2020 年成为公司前五大供应商，后期由于其业务重心发生变化，其外贸船业务增加，内贸船业务减少，所以公司在 2021 年以及 2022 年向其采购额有所下降
宁波大榭开发区东方石油化工有限公司	-	-	43.51	627.08	燃油	公司于 2017 年开始与宁波大榭开发区东方石油化工有限公司（以下简称“东方石油”）开始合作，主要向其采购船舶燃料油。东方石油主要从事燃料油、化工原料及产品、石油制品、润滑油的销售业务，由于公司于 2020 年与东方石油有锁油业务，该供应商成为公司 2020 年前五大供应商，后

供应商名称	最近三年及一期采购金额（万元）				采购内容	变化原因
	2023年 1-6月	2022 年度	2021 年度	2020 年度		
						期由于新增南通益江、上海元泰等其他加油供应商，公司在报告期内向其采购额逐渐下降

## （二）最近三年及一期发行人前五大客户及变化情况

最近三年及一期，发行人不存在向前五大客户预收款项的情形，公司最近三年及一期合并口径下前五大客户销售额及占当期营业收入的比例如下：

单位：万元

年度	序号	客户名称	金额	占当期营业收入比例
2023年 1-6月	1	中石化系	17,690.99	30.55%
	2	安德福能源发展	6,580.65	11.36%
	3	恒力石化系	4,263.09	7.36%
	4	荣盛石化系	3,705.34	6.40%
	5	中石油系	3,436.81	5.94%
			合计	35,676.88
2022年度	1	中石化系	26,539.12	30.57%
	2	恒力石化系	9,446.29	10.88%
	3	荣盛石化系	9,344.53	10.76%
	4	安德福能源发展	8,477.67	9.76%
	5	沙伯基础（上海）商贸有限公司	3,859.45	4.45%
			合计	57,667.06
2021年度	1	中石化系	17,244.54	28.14%
	2	恒力石化系	11,833.03	19.31%
	3	荣盛石化系	5,215.76	8.51%
	4	浙江巴陵恒逸己内酰胺有限责任公司	3,206.36	5.23%
	5	东营威联化学有限公司	2,919.90	4.77%
			合计	40,419.59
2020年度	1	中石化系	10,558.10	22.00%
	2	恒力石化系	9,325.88	19.43%

年度	序号	客户名称	金额	占当期营业收入比例
	3	荣盛石化系	7,431.38	15.48%
	4	东营市旭辰化工有限责任公司	3,769.29	7.85%
	5	中化集团系	1,806.52	3.76%
		合计	<b>32,891.18</b>	<b>68.52%</b>

最近三年及一期，中石化系、恒力石化系和荣盛石化系均为公司前五大客户，客户合作关系保持稳定。发行人**2023年1-6月**、2022年度和2021年度较2020年度新增的前五大客户合计5家，分别为中石油系、安德福能源发展、沙伯基础（上海）商贸有限公司、浙江巴陵恒逸己内酰胺有限责任公司及东营威联化学有限公司。最近三年及一期，仅在某一年度曾为发行人前五大客户，但于后续年度不再为前五大客户的合计有4家，包括东营市旭辰化工有限责任公司、中化集团系、浙江巴陵恒逸己内酰胺有限责任公司及东营威联化学有限公司。

最近三年及一期，发行人前五大客户变动主要系基于以下原因：

（1）发行人最近三年及一期内新增清洁能源液氨贸易与运输业务，因此前五大客户中部分新增客户包括安德福能源发展、浙江巴陵恒逸己内酰胺有限责任公司等系由于发行人拓展液氨业务布局所致；

（2）发行人是中石化、恒力石化、荣盛石化的重要供应商，该等客户均为下游行业的龙头企业，发行人最近三年及一期内与其保持较为稳定的合作，体现了发行人在行业内安全、优质的化学品航运服务能力。在进一步加强并深化与现有大客户合作关系的基础上，发行人持续进行市场开拓、获取新客户，并取得一定进展；

（3）最近三年及一期油品市场下行，发行人部分油品运输客户自身业务受到一定影响，且油品运输市场竞价激烈。在此背景下，发行人主动调整经营策略，与部分油品运输业务的客户合作有所减少，因此导致发行人部分油品运输业务客户的合作金额在最近三年及一期内呈下降趋势；

（4）报告期内发行人持续与中石油系有业务往来，**2023年1-6月**由于在中石油系部分新开工炼厂获得了一定运输份额以及新增甲苯等运输货品，当期中石油系进入公司前五大客户。

就前述前五大客户变动情况，具体分析如下：

客户名称	最近三年及一期销售金额（万元）				销售内容	变化原因
	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度		
中石油系	3,436.81	3,283.63	2,505.61	1,660.87	化学品运输	发行人与中石油保持多年的合作关系，经过多年发展，公司凭借完善的安全质量管理体系、高效的船舶运营管理和优质的服务品质，获得了客户的高度认可，最近三年及一期双方合作金额呈逐步上升趋势
安德福能源发展	6,580.65	8,477.67	-	-	液氨销售、液氨运输	发行人于2021年开始拓展液氨贸易业务，并于2022年与安德福能源发展开始液氨贸易合作；同时，发行人于2022年纳入合并范围的安德福能源供应链为安德福能源发展提供液氨运输业务。综合以上原因，该客户成为发行人2022年及2023年上半年前五大客户
沙伯基础（上海）商贸有限公司	1,850.64	3,859.45	2,198.58	-	化学品运输	沙伯基础（上海）商贸有限公司为发行人2021年新拓展客户，系沙特基础工业公司（沙特大型石油公司）的下属公司，沙特基础工业公司(SABIC)是全球顶级的石化公司之一，在聚乙烯、聚丙烯及其他高端热塑性塑料产品、乙二醇、甲醇和化肥制造领域均处于全球领先地位。沙伯基础（上海）商贸有限公司2021年、2022年向公司租用船舶，并已与公司签订长期合作的期租合同

客户名称	最近三年及一期销售金额（万元）				销售内容	变化原因
	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度		
东营威联化学有限公司	316.88	3,257.59	2,919.90	1,306.81	化学品运输	东营威联化学有限公司（以下简称“东营威联”）主要从事化工产品生产（不含许可类化工产品）；化工产品销售（不含许可类化工产品）；润滑油加工、制造（不含危险化学品）等。发行人与东营威联业务合作稳定，主要为其提供华北航线二甲苯等产品运输服务，2021年和2022年由于客户需求增加，交易量有所上升
浙江巴陵恒逸己内酰胺有限责任公司	-	2,529.88	3,206.36	-	液氨销售	发行人于2021年12月开始拓展液氨贸易业务，并与浙江巴陵恒逸己内酰胺有限责任公司（以下简称“巴陵恒逸”）进行合作，主要向其销售液氨。巴陵恒逸是中国石油化工有限公司巴陵分公司与恒逸石化股份有限公司共同合资建设的从事己内酰胺生产、销售及相关业务的大型化工企业。2022年，公司向巴陵恒逸销售金额有所减少主要系公司自2022年起对销售商品业务采用净额法确认收入所致
中化集团系	602.09	1,117.67	730.35	1,806.52	化学品运输、油品运输	2021年发行人与中化集团的交易量有所下降，2022年销量有所回升，主要原因系：中化集团主要需要3,000载重吨的船舶，而发行人大型船舶的比例逐步提升，因此和中化集团的合作规

客户名称	最近三年及一期销售金额（万元）				销售内容	变化原因
	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度		
						模在报告期内整体呈下降趋势
东营市旭辰化工有限责任公司	-	-	2,567.87	3,769.29	油品运输	2021年发行人与东营市旭辰化工有限责任公司的交易量有所下降，相应排名有所下降，并于2022年不再合作，主要原因系该客户为油品贸易商，近两年油品市场下行，客户自身业务受到一定影响，且运输竞价激烈。发行人在此行业背景下亦主动调整经营策略，与该客户合作减少，将运力投入效益更好的产品和航线

五、发行人前五大预付对象的主要情况，发行人的结算方式和周期，前五大预付客户与发行人是否存在关联关系，是否存在款项长期未结算的情况及其原因

最近三年及一期，公司预付款项前五名的金额及采购内容具体如下：

单位：万元

2023年1-6月					
序号	供应商名称	期末预付款金额	采购内容	是否存在关联关系	账龄
1	中国石化销售股份有限公司	66.70	燃油	否	65.26万元在1年以内,1.44万元在3年以上
2	中国国际金融股份有限公司	56.60	保荐承销费	否	1年以内
3	北京市竞天公诚（南京）律师事务所	37.74	律师服务费	否	1年以内
4	安徽科大国创慧联运科技有限公司	28.03	公路通行费	否	1年以内
5	浙江浙银金融租赁股份有限公司	25.36	船舶融资租赁回购款	否	1年以内
合计		214.43	-	-	-

2022 年度					
序号	供应商名称	期末预付款金额	采购内容	是否存在关联关系	账龄
1	安徽泉盛化工有限公司	646.88	液氨	否	1 年以内
2	中国石化销售股份有限公司	125.43	燃油	否	123.99 万元在 1 年以内,1.44 万元在 3 年以上
3	江苏安德福投资有限公司	81.90	租赁费	否	1 年以内
4	慧联运	50.39	公路通行费	否	1 年以内
5	山东高速信联支付有限公司	30.36	公路通行费	否	1 年以内
合计		934.96	-	-	-
2021 年度					
序号	供应商名称	期末预付款金额	采购内容	是否存在关联关系	账龄
1	安徽昊源化工集团有限公司	630.16	液氨	否	1 年以内
2	九江心连心化肥有限公司	302.88	液氨	否	1 年以内
3	南通广源燃料油有限公司	131.72	燃油	否	1 年以内
4	中石化易捷销售有限公司	88.50	物资采购	否	1 年以内
5	洋山申港国际石油储运有限公司	25.00	码头费用	否	1 年以内
合计		1,178.26	-	-	-
2020 年度					
序号	供应商名称	期末预付款金额	采购内容	是否存在关联关系	账龄
1	中山证券有限责任公司	200.00	上市保荐费用	否	1 年以内
2	天衡会计师事务所(特殊普通合伙)	117.92	审计费	否	1 年以内
3	北京市竞天公诚(南京)律师事务所	56.60	律师费	否	1 年以内
4	南通广源燃料油有限公司	43.83	燃油	否	1 年以内
5	茂名市航通船舶代理有限公司	23.00	港口费保证金	否	1 年以内
合计		441.36	-	-	-

除中介机构费用、租赁费用、采购物资预付的款项外,公司上述预付款主要包括:

(1) 发行人向南通广源燃料油有限公司所支付的燃油采购预付款, 主要由于公司为锁定燃油价格故先预付燃油采购款, 支付方式为电汇, 结算周期按照实际加油时

间，一般在 1 个月以内；

(2) 发行人向洋山申港国际石油储运有限公司、茂名市航通船舶代理有限公司所支付的码头费用，支付方式一般为电汇，结算周期按照实际业务发生情况，一般在 1 个月以内；

(3) 发行人向黄工机械集团有限公司所支付的船舶备件采购款，支付方式一般为电汇或银行承兑汇票，结算周期一般为 1 个月以内；

(4) 发行人子公司盛德鑫安向安徽泉盛化工有限公司、安徽昊源化工集团有限公司、九江心连心化肥有限公司等液氨贸易上游供应商所支付的液氨预付款，付款方式主要为银行承兑汇票，结算周期一般为按月进行结算；

(5) 发行人子公司安德福能源供应链向中国石化销售股份有限公司江苏南京六合石油分公司所预付的车辆加油卡充值费用，付款方式为电汇，根据实际使用情况和卡内余额决定充值周期；

(6) 发行人子公司安德福能源供应链向慧联运、山东高速信联支付有限公司所预付的高速公路 ETC 卡充值费用，付款方式为电汇，根据实际使用情况和卡内余额决定充值周期。

**六、发行人对嘉兴纯素的历次出资过程、认缴及实缴金额、未来出资计划；结合相关财务报表科目的具体情况，说明发行人最近一期末是否持有金额较大的财务性投资（包括类金融业务），自本次发行董事会决议日前六个月至今，发行人新投入或拟投入的财务性投资及类金融业务的具体情况，是否已从本次募集资金总额中扣除，是否符合《证券期货法律适用意见第 18 号》《监管规则适用指引—发行类第 7 号》的相关要求**

**（一）发行人对嘉兴纯素的历次出资过程、认缴及实缴金额、未来出资计划**

2022 年 1 月 13 日，发行人与专业机构西藏金缘投资管理有限公司、公司高级管理人员李广红先生、陈书筛先生（已离任），以及其他 13 名自然人共同投资设立嘉兴纯素，嘉兴纯素全体合伙人共同签署《嘉兴纯素股权投资合伙企业（有限合伙）合伙协议》，发行人以货币方式认缴出资 1,000 万元并作为有限合伙人，占嘉兴纯素出

资总额的 18.6916%，将于 2022 年 12 月 29 日前足额缴纳。

2022 年 1 月 25 日，嘉兴纯素执行事务合伙人向全体合伙人发出《嘉兴纯素股权投资合伙企业（有限合伙）出资通知》，其中发行人认缴出资额为 1,000 万元，本期出资额为 1,000 万元。

2022 年 1 月 27 日，发行人通过银行转账方式向嘉兴纯素支付投资款 1,000 万元。本次出资完成后，发行人认缴嘉兴纯素 1,000 万元出资额，实缴 1,000 万元。

2023 年 7 月，发行人出具《关于嘉兴纯素股权投资合伙企业（有限合伙）的承诺函》，确认并承诺如下：

“1、根据《嘉兴纯素股权投资合伙企业（有限合伙）合伙协议》的约定，合伙企业出资为一次性出资，出资以执行事务合伙人向各合伙人出具的缴款通知为准。其中，公司认缴嘉兴纯素 1,000 万元的合伙企业出资额。

2、2022 年 1 月 27 日，公司已按照嘉兴纯素执行事务合伙人《嘉兴纯素股权投资合伙企业（有限合伙）出资通知》向嘉兴纯素支付全部投资款人民币 1,000 万元。

3、本次出资完成后，公司已履行完毕《嘉兴纯素股权投资合伙企业（有限合伙）合伙协议》项下全部出资义务，对嘉兴纯素认缴出资额已全部缴足。截至本承诺函出具日，公司持有的嘉兴纯素合伙企业出资额未发生任何变化。

4、除上述已履行完毕的出资义务外，公司未签署任何关于嘉兴纯素继续出资的合同、协议或条款安排，亦未负有任何继续出资的义务。公司承诺对嘉兴纯素未来无进一步的出资计划，后续不会以任何形式对嘉兴纯素进行出资或新增资金投入。

5、公司承诺将严格按照相关法律法规及募集资金管理制度使用和管理本次向不特定对象发行可转换公司债券募集资金，不会将募集资金直接或变相用于持有交易性金融资产、可供出售金融资产、其他权益工具投资、委托理财等财务性投资和类金融业务。”

综上，经保荐机构查询国家企业信用信息公示系统及企查查，并取得发行人的确认，截至本回复出具日，发行人持有的嘉兴纯素出资额情况未发生变化，未来亦无进一步的出资计划。

**（二）结合相关财务报表科目的具体情况，说明发行人最近一期末是否持有金额**

较大的财务性投资（包括类金融业务），自本次发行董事会决议日前六个月至今，发行人新投入或拟投入的财务性投资及类金融业务的具体情况，是否已从本次募集资金总额中扣除，是否符合《证券期货法律适用意见第 18 号》《监管规则适用指引—发行类第 7 号》的相关要求

根据中国证监会发布的《证券期货法律适用意见第 18 号》的规定：

“（一）财务性投资的类型包括不限于：投资类金融业务；非金融企业投资金融业务（不包括投资前后持股比例未增加的对集团财务公司的投资）；与公司主营业务无关的股权投资；投资产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；购买收益波动大且风险较高的金融产品等。

（二）围绕产业链上下游以获取技术、原料或者渠道为目的的产业投资，以收购或者整合为目的的并购投资，以拓展客户、渠道为目的的拆借资金、委托贷款，如符合公司主营业务及战略发展方向，不界定为财务性投资。

（三）上市公司及其子公司参股类金融公司的，适用本条要求；经营类金融业务的不适用本条，经营类金融业务是指将类金融业务收入纳入合并报表。

（四）基于历史原因，通过发起设立、政策性重组等形成且短期难以清退的财务性投资，不纳入财务性投资计算口径。

（五）金额较大是指，公司已持有和拟持有的财务性投资金额超过公司合并报表归属于母公司净资产的百分之三十（不包括对合并报表范围内的类金融业务的投资金额）。

（六）本次发行董事会决议日前六个月至本次发行前新投入和拟投入的财务性投资金额应当从本次募集资金总额中扣除。投入是指支付投资资金、披露投资意向或者签订投资协议等。”

根据《监管规则适用指引—发行类第 7 号》的相关规定，除人民银行、银保监会、证监会批准从事金融业务的持牌机构为金融机构外，其他从事金融活动的机构均为类金融机构。类金融业务包括但不限于：融资租赁、融资担保、商业保理、典当及小额贷款等业务。

## 1、最近一期末是否持有金额较大的财务性投资

截至 2023 年 6 月 30 日，公司可能涉及财务性投资的科目余额及财务性投资情况如下，公司最近一期末不存在持有金额较大的财务性投资的情形。

单位：万元

科目	账面金额	财务性投资金额
交易性金融资产	-	-
其他应收款	1,442.99	-
其他流动资产	1,750.35	-
长期股权投资	14,275.29	12,258.61
其他权益工具投资	1,000.00	1,000.00
其他非流动资产	13,118.99	-
财务性投资合计		13,258.61
截至 2023 年 6 月 30 日合并报表归母净资产		156,307.55
占比		8.48%

根据《证券期货法律适用意见第 18 号》，财务性投资“金额较大指的是，公司已持有和拟持有的财务性投资金额超过公司合并报表归属于母公司净资产的 30%（不包括对类金融业务的投资金额）”。公司财务性投资占公司合并报表归属于母公司净资产（扣除类金融业务后）的比例为 8.48%，远小于 30%，不存在最近一期末持有金额较大的财务性投资（包括类金融业务）的情形。

具体分析如下：

（1）交易性金融资产

截至 2023 年 6 月 30 日，公司未持有交易性金融资产。

（2）其他应收款

截至 2023 年 6 月 30 日，公司持有的其他应收款账面价值为 1,442.99 万元，主要包括因业务需要而支付的保证金、押金和往来款，不属于财务性投资。

（3）其他流动资产

截至 2023 年 6 月 30 日，公司其他流动资产账面价值为 1,750.35 万元，主要包括财产保险费、留抵税金、车辆检测费等，不属于财务性投资。

（4）其他权益工具投资

截至 2023 年 6 月 30 日，公司其他权益工具投资构成情况如下：

单位：万元

项目	出资时间	股权取得方式	持股比例	截至2023年6月30日净额	主营业务	是否认定为财务性投资
嘉兴纯素股权投资合伙企业（有限合伙）	2022年1月	出资设立	18.69%	1,000.00	该企业以可转债形式专项投资于青海丽豪半导体材料有限公司，青海丽豪半导体材料有限公司是一家从事高纯晶硅等半导体材料的生产工艺研发、生产和销售的大型民营科技型企业	是
合计	-	-	-	1,000.00	-	-

关于公司对嘉兴纯素的投资情况及未来投资计划，详见本题回复之“六、发行人对嘉兴纯素的历次出资过程、认缴及实缴金额、未来出资计划；结合相关财务报表科目的具体情况，说明发行人最近一期末是否持有金额较大的财务性投资（包括类金融业务），自本次发行董事会决议日前六个月至今，发行人新投入或拟投入的财务性投资及类金融业务的具体情况，是否已从本次募集资金总额中扣除，是否符合《证券期货法律适用意见第 18 号》《监管规则适用指引—发行类第 7 号》的相关要求”之“（一）发行人对嘉兴纯素的历次出资过程、认缴及实缴金额、未来出资计划”。

公司对该笔投资认定为财务性投资，按照合伙协议约定持有及退出。

#### （5）长期股权投资

截至 2023 年 6 月 30 日，公司长期股权投资账面金额为 14,275.29 万元，其中财务性投资金额为 12,258.61 万元，具体构成如下：

单位：万元

项目	出资时间	股权取得方式	持股比例	截至 2023 年 6 月 30 日净额	主营业务	是否认定为财务性投资
江苏盛邦物流管理有限公司	2022 年 6 月 (注 1)	受让股权及增资	49.00%	2,016.67	危化品公路运输	否
江苏安德福能源发展有限公司	2022 年 6 月	受让股权及增资	49.00%	12,258.61	液氨贸易	是
合计	-	-	-	14,275.29	-	-

注 1：2022 年 6 月完成工商变更，最后一笔增资款项于 2022 年 10 月完成实缴。

江苏盛邦物流管理有限公司主营业务为危化品公路运输，具有公路运输企业运营和安全管理经验，并积累有江苏盛虹石化产业集团有限公司等石化客户，本次投资有利于实现公司以危化品水路运输为核心，逐步布局危化品公路运输和仓储、打造危化品物流供应链的战略规划，有助于公司提升向大型石化企业提供危化品水路、公路一体化服务的服务水平，为客户提供定制化的物流运输服务方案。公司本次参股投资属于围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资等情形，符合公司主营业务及战略发展方向，不属于财务性投资。

为打造清洁能源液氨的物流供应链业务，发行人于 2021 年开始从事液氨贸易业务，于 2022 年布局液氨公路运输业务，并正在新建 5,500 m<sup>3</sup>液氨船。而江苏安德福能源发展有限公司主营业务为液氨贸易，公司通过参股该公司以协同公司原有的液氨贸易和液氨公路运输业务，为公司最终形成液氨贸易经营、水路运输、公路运输、码头仓储四位一体的经营格局助力。公司本次参股投资符合战略发展方向，但基于谨慎性原则，将该投资认定为财务性投资。

#### (6) 其他非流动资产

截至 2023 年 6 月 30 日，公司其他非流动资产账面金额为 13,118.99 万元，主要包括公司向上海滌海物流有限公司支付的 6,600.00 万元船舶购置预付款、向浙江东鹏船舶修造有限公司支付的 4,250.00 万元船舶建造预付款等，系业务相关的预付长期资产款项，不属于财务性投资。

根据上述分析，截至 2023 年 6 月 30 日，公司持有的财务性投资仅为其他权益工具投资中对嘉兴纯素股权投资合伙企业（有限合伙）的投资及长期股权投资中对江苏安德福能源发展有限公司的投资，上述投资不属于董事会前 6 个月（即 2022 年 9 月 8

日至 2023 年 3 月 8 日) 以后的新增财务性投资。

## 2、自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，发行人新投入或拟投入的财务性投资及类金融业务的具体情况

本次发行董事会决议日为 2023 年 3 月 8 日。董事会决议日前六个月至今，公司已实施或拟实施财务性投资（包括类金融业务）情况如下：

### （1）类金融业务

自本次发行相关董事会决议日前六个月至今，公司不属于类金融机构，未进行类金融业务，亦无拟实施类金融业务的计划。

### （2）投资产业基金、并购基金

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司未投资产业基金、并购基金，亦无拟实施投资产业基金、并购基金的计划。

### （3）拆借资金

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在资金拆借，亦无拟实施资金拆借的计划。

### （4）委托贷款

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在将资金以委托贷款的形式借予他人的情况，亦无拟实施委托贷款的计划。

### （5）以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在集团财务公司，不存在以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资情形，亦无以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资的计划。

### （6）购买收益波动大且风险较高的金融产品

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在购买收益波动大且风险较高的金融产品的情形，亦无拟购买收益波动大且风险较高的金融产品的计划。

### （7）非金融企业投资金融业务

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在投资金融业务的情况，亦无拟投资金融业务的计划。

综上所述，自本次发行相关董事会决议日前六个月至今，公司不存在新投入或拟投入的财务性投资及类金融业务。

七、发行人及下属子公司是否取得日常经营所需的全部资质许可或注册备案，办理及变更水路危险货物运输证书等相关资质是否存在障碍，是否存在到期后不能续期的风险

(一) 发行人及下属子公司已取得日常经营所需的全部资质许可或注册备案

1、截至本回复出具日，发行人及下属子公司拥有的主要资质许可情况如下：

序号	公司名称	编号	证书名称	许可内容	核发单位	有效期
1	发行人	交苏XK0010	国内水路运输经营许可证	国内沿海省际成品油船、化学品船运输	交通运输部	自2022年4月2日至2026年6月30日
2	发行人	交长苏XK0010		长江中下游干线及支流省际成品油船、长江中下游干线及支流省际散装化学品船运输	交通运输部长江航务管理局(注1)	自2022年4月29日至2026年6月30日
3	发行人	04A025	符合证明	该公司的安全管理体系经审核满足《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》(《国际安全管理规则》)的要求，适用船舶种类为化学品船和油轮	江苏海事局	自2023年5月29日至2026年8月6日
4	发行人	04A121	符合证明	该公司的安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，适用船舶种类为化学品船和油船	南京海事局	自2021年8月7日至2026年8月6日
5	发行人	MOC-MT00484	国际船舶运输经营许可证	符合《中华人民共和国国际海运条例》规定的中华人民共和国国际船舶经营运输资格条件，准予从事国际船舶危险品运输	交通运输部	-
6	发行人	苏水CG0100	国内船舶管理业务经营	经营范围：国内沿海，国内内河，油船，化学	南京市交通运输局	自2022年3月18日至

序号	公司名称	编号	证书名称	许可内容	核发单位	有效期
		152	许可证	品船, 海务、机务管理和安全防污染管理		2027年3月17日
7	发行人	2020-01-001184	交通运输企业安全生产标准化建设等级证明	证书类别: 水路危险货物运输 达标等级: 一级	中国船级社质量认证公司	自2020年12月18日至2023年12月17日
8	发行人	GR202032002394	高新技术企业证书	—	江苏省科学技术厅、江苏省财政厅、国家税务总局江苏省税务局	2020年12月2日换发, 有效期为三年
9	盛德鑫安	苏(宁)危化经字(江北)01563	危险化学品经营许可证	易制爆危化品: 高锰酸钾; 一般危化品: 氨、氨溶液[含氨>10%]、甲醇、氢(压缩的或液化的)、二氧化碳(压缩的或液化的)、2-甲基-1,3-丁二烯[稳定的]、2-甲基-1-丙醇、3-甲基-1-丁醇、3-甲基-1-丁烯、甲基内基醚、2-内醇、甲基叔丁基醚、2-甲基丁烷、2-甲基戊烷、丙烷、丙烯、2-氯甲苯、煤焦沥青、煤焦油、氢氧化钠溶液[含量≥30%]、氢氧化钠、粗苯、溶剂苯、溶剂油[闭杯闪点≤60℃]、2,4,4-三甲基-1-戊烯, 2,4,4-三甲基-2-戊烯, 1,2,3-三甲基苯, 1,2,4-三甲基苯, 1,3,5-三甲基苯, 2,2,3-三甲基丁烷, 三聚丙烯, 2-氨基丙烷, 三正丙胺, 石脑油, 石油醚, 石油原油, 叔丁基环己烷, 1,2,4,5-四甲苯, 五甲基庚烷, 1-戊醇, 2-戊醇, 硝化沥青, 丁酸丙烯酯, 辛二烯, 1-辛烯, 1-丁烯, 乙胺, 乙苯, 乙醇[无水], 乙烷, 乙烯, 乙烯基甲苯异构体混合物[稳定的], 异丁烷, 异丁烯,	南京江北新区管理委员会应急管理局	自2021年12月3日至2024年12月2日

序号	公司名称	编号	证书名称	许可内容	核发单位	有效期
				<p>异辛烷，异辛烯，正丁烷，正庚烷，正己烷，正戊胺，正戊烷，正辛烷，重质苯，二环庚二烯，1,2-二甲苯，1,3-二甲苯，1,4-二甲苯，二甲苯异构体混合物，2,2-二甲基丙烷，苯，环丙基甲醇，环丙烷，环丁烷，1,3,5-环庚三烯，苯乙烯[稳定的]，环戊醇，1,3-环戊二烯，环戊烷，环戊烯，环辛烷，环辛烯，1,2-环氧丙烷，环氧乙烷，硫化煤油，2,4-己二烯。</p> <p>易制毒化学品：甲苯，丙酮，硫酸，盐酸（以上不含剧毒品、成品油、特别许可的监控化学品、一类易制毒化学品、民爆品和城镇燃气，经营二类、三类易制毒化学品时严格执行登记备案制度，经营场所禁放危化品，危化品无自有也不租赁储存场所）</p>		
10	安德福能源供应链	苏交运管许可宁字320112303989号	道路运输经营许可证	道路普通货物运输，货物专用运输（集装箱），货物专用运输（罐式），经营性道路危险货物运输（2类1项、2类2项、2类3项、3类、4类1项、4类2项、4类3项、5类1项、5类2项、6类1项、8类、9类、危险废物）（剧毒化学品除外）	南京市交通运输局	自2022年4月6日至2024年11月23日
11	盛航时代	-	无船承运业务备案	-	上海市交通委员会	2022年12月6日首次备案（注2）

注 1：根据《交通运输部关于做好<国内水路运输管理规定>实施有关工作的通知》（交水规[2020]6号）规定，“…（一）进一步明确国内水路运输许可权限。1.长江航务管理局作为交通运输部派出机构，具体负责实施长江水系省际危险品船以及长江干线水上运输距离 60 公里以上省际客船运输的经营许可…”。

注 2：根据《交通运输部关于公布十项交通运输行政许可事项取消下放后事中事后监管措施的公告》规定，“三、取消“无船承运业务审批”后的事中事后监管措施。取消审批后，改为备案，相关备案工作由省级交通运输主管部门实施”。根据《交通运输部办公厅关于国际船舶运输及内地与港澳间海上运输业务相关审批备案事项的通知》（交办水函[2019]681 号）规定“从事无船承运业务的企业应当在相关经营活动开始后 15 日内，向注册所在地省级交通运输主管部门备案企业基本信息（包括公司名称、注册地、法人代表、联系方式等）。终止无船承运业务的企业，应向注册所在地省级交通运输主管部门办理终止经营的备案”。

发行人主要从事国内沿海、长江中下游液体化学品、成品油水上运输业务。发行人子公司盛德鑫安主要从事液氨贸易业务，安德福能源供应链主要从事液氨公路运输业务，盛航时代主要从事国际船舶代理、国际船舶管理业务、船舶租赁及无船承运业务，已根据《国内水路运输管理规定》《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》《危险化学品经营许可证管理办法》《道路货物运输及站场管理规定》《交通运输部办公厅关于国际船舶运输及内地与港澳间海上运输业务相关审批备案事项的通知》等法律法规取得经营所必须的全部资质许可和注册备案。

## 2、船舶资质

（1）截至本回复出具日，发行人作为船舶营运人的船舶持有的《船舶营业运输证》情况如下：

序号	船舶	证书编号	许可内容	核发单位	有效期至
1	涤海 12	交苏 SJ（2021） 000024	国内沿海各港间散装 化学品运输	江苏省交通 运输厅	2026.09.23
2	凯瑞 1	交苏 SJ（2023） 000014	国内沿海各港间散装 化学品运输	江苏省交通 运输厅	2028.5.17
3	南炼 002	交苏 SJ（2021） 000012	国内沿海各港间成品 油运输	交通运输部	2026.05.19
4	南炼 2	交苏 SJ（2021） 00002	国内沿海各港间成品 油、散装化学品运输	交通运输部	2026.02.28
5	南炼 5	交苏 SJ（2022） 000029	国内沿海各港间散装 化学品运输	江苏省交通 运输厅	2027.06.23
6	南炼 006	交苏 SJ（2021） 000003	国内沿海各港间成品 油运输	交通运输部	2026.03.07
7	南炼 7	交苏 SJ（2022） 000042	国内沿海各港间散装 化学品运输	江苏省交通 运输厅	2027.07.18
8	南炼 8	交苏 SJ（2020） 000008	国内沿海各港间成品 油、散装化学品运输	交通运输部	2025.05.14
9	南炼 9	交苏 SJ（2022） 000030	国内沿海各港间成品 油、散装化学品运输	江苏省交通 运输厅	2027.07.14
10	南炼 11	交长苏 SJ（2022） 120071	长江中下游干线及支 流省际成品油船运输、	交通运输部 长江航务管	2024.01.15

序号	船舶	证书编号	许可内容	核发单位	有效期至
			长江中下游干线及支流省际散装化学品船运输	理局	
11	南炼 16	交苏 SJ (2022) 000037	国内沿海各港间散装化学品运输	江苏省交通运输厅	2027.08.25
12	南炼 18	交苏 SJ (2020) 000004	国内沿海各港间成品油、化学品运输	交通运输部	2025.01.22
13	南炼 19	交苏 SJ (2020) 000015	国内沿海各港间化学品运输	交通运输部	2025.06.29
14	南炼 201	交苏 SJ (2021) 000010	国内沿海各港间化学品、成品油运输	江苏省交通运输厅	2026.07.14
15	南炼 202	交苏 SJ (2021) 000011	国内沿海各港间散装化学品、成品油运输	江苏省交通运输厅	2026.07.27
16	南炼 203	交苏 SJ (2020) 000006	国内沿海各港间散装化学品、成品油运输	交通运输部	2025.03.26
17	盛航化 1	交苏 SJ (2022) 000026	国内沿海各港间散装化学品运输	江苏省交通运输厅	2027.06.05
18	盛航化 2	交苏 SJ (2022) 000001	国内沿海各港间成品油、散装化学品运输	江苏省交通运输厅	2027.01.06
19	盛航化 3	交苏 SJ (2022) 000003	国内沿海各港间散装化学品、成品油运输	江苏省交通运输厅	2027.01.17
20	盛航化 5	交苏 SJ (2022) 000031	国内沿海各港间散装化学品、成品油运输	江苏省交通运输厅	2027.07.14
21	盛航化 6	<b>交苏 SJ (2023) 000024</b>	国内沿海各港间散装化学品运输	江苏省交通运输厅	<b>2026. 04. 13</b>
22	盛航化 7	交苏 SJ (2022) 000036	国内沿海各港间散装化学品、成品油运输	江苏省交通运输厅	2027.08.18
23	盛航化 8	交苏 SJ (2022) 000017	国内沿海各港间散装化学品、成品油运输	江苏省交通运输厅	2025.03.25
24	盛航化 9	交苏 SJ (2023) 000013	国内沿海各港间散装化学品、成品油运输	江苏省交通运输厅	2026.02.22
25	盛航化 10	交苏 SJ (2022) 000051	国内沿海各港间散装化学品、成品油运输	江苏省交通运输厅	2027.12.28
26	盛航化 101	交长苏 SJ (2022) 120076	长江中下游干线及支流省际成品油船运输、长江中下游干线及支流省际散装化学品船运输	江苏省交通运输厅	2026.06.30
27	盛航 002	<b>交苏 SJ (2023) 000025</b>	国内沿海各港间成品油运输	江苏省交通运输厅	<b>2026. 04. 13</b>

注 1: 序号 6、7、10、12、21、23、24 及 27 为发行人融资租赁船舶, 根据《交通运输部关于实施国内水路运输及辅助业管理规定有关事项的通知》(交水发[2014]141 号) 规定, “《船舶营业运输证》有效期为 5 年……光船租赁的船舶, 不超过光船租赁登记有效期”。

注 2: 根据《交通运输部办公厅关于下放沿海省际客船危险品船<船舶营业运输证>配发等管理事项的通知》(交办水[2021]40 号) 规定, “自 2021 年 7 月 1 日起, 将在北京、天津、河北、辽宁、吉林、黑龙江、上海、江苏、浙江、安徽、福建、山东、湖北、广东、海南、重庆、四川、贵州、

云南、新疆、陕西省（自治区、直辖市）注册的国内水路运输企业经营的沿海省际客船、危险品船《船舶营业运输证》的配发、换发、补发、注销等管理事项，下放至企业所在地省级水路运输管理部门负责办理”。因此，发行人沿海省际客船、危险品船舶营业运输证自 2021 年 7 月 1 日后由发行人所在地省级水路运输管理部门核发。

注 3：根据《交通运输部关于做好<国内水路运输管理规定>实施有关工作的通知》（交水规[2020]6 号），“…（一）进一步明确国内水路运输许可权限。1.长江航务管理局作为交通运输部派出机构，具体负责实施长江水系省际危险品船以及长江干线水上运输距离 60 公里以上省际客船运输的经营许可…”，因此，序号 10“南炼 11”轮船舶营业运输证由交通运输部长江航务管理局核发。

（2）截至本回复出具日，发行人营运船舶取得的安管理证书如下：

序号	船舶	编号	证书名称	证书内容	核发单位	有效期
1	涤海 12	04A121036	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2027 年 3 月 7 日
2	凯瑞 1	04A121025	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2025 年 12 月 26 日
3	南炼 002	04A121023	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2025 年 9 月 13 日
4	南炼 2	04A121024	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2025 年 12 月 20 日
5	南炼 5	04A121009	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2028 年 9 月 24 日
6	南炼 006	LY23SSM00009	临时安全管理证书	该船已符合 ISM 规则 14.4 的要求，且该公司的（临时）符合证明适用于	中国船级社	至 2023 年 10 月 26 日

序号	船舶	编号	证书名称	证书内容	核发单位	有效期
				该船型		
7	南炼 7	04A121017	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求,且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2027 年 1 月 10 日
8	SH GLORY	104912-R001-010	临时安全管理证书	兹证明已满足 ISM 规则第 14.4 条的要求,且该公司的符合证明适用于该船型	RINA SERVICES S.p.A	至 2024 年 1 月 14 日
9	南炼 8	04A121026	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求,且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2026 年 2 月 1 日
10	南炼 9	04A121027	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求,且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2026 年 2 月 4 日
11	南炼 11	04A121032	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求,且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2025 年 9 月 27 日
12	南炼 16	04A121034	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求,且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2026 年 4 月 20 日
13	南炼 18	04A121021	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求,且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2025 年 9 月 3 日
14	南炼 19	ID23SSM10007	安全管理证书	该船的安全管理体系已经审核并且符合国际船舶安全营运和防污染管理规则,且验证该公司的符合证明适用于该船型	中国船级社	至 2028 年 6 月 14 日
15	南炼 201	04A121029	安全管	该船安全管理体系经审	南京海事	至 2026

序号	船舶	编号	证书名称	证书内容	核发单位	有效期
			理证书	核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，且该公司符合证明适用于该船种	局	年3月28日
16	南炼 202	04A121030	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2026 年 3 月 17 日
17	南炼 203	04A121022	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2026 年 1 月 21 日
18	盛航化 1	ID23SSM10011	安全管理证书	<b>该船安全管理体系已经审核并且符合国际船舶安全营运和防污染管理规则，且验证该公司的符合证明适用于该船型</b>	中国船级社	至 2028 年 7 月 27 日
19	盛航化 2	04A121040	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2027 年 8 月 30 日
20	盛航化 3	04A121041	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2027 年 6 月 29 日
21	盛航化 5	04A121037	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2027 年 4 月 11 日
22	盛航化 6	QD23SSM00039	安全管理证书	该船安全管理体系已经审核并符合国际船舶安全营运和防污染管理规则，且验证该公司的符合证明适用于该船型	中国船级社	至 2028 年 5 月 15 日
23	盛航化 7	04A121038	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国	南京海事局	至 2027 年 4 月

序号	船舶	编号	证书名称	证书内容	核发单位	有效期
				船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，且该公司符合证明适用于该船种		23日
24	盛航化 8	04A121039	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2027 年 7 月 24 日
25	盛航化 9	04A121045	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2028 年 4 月 2 日
26	盛航化 101	04A121042	安全管理证书	该船安全管理体系经审核符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，且该公司符合证明适用于该船种	南京海事局	至 2027 年 8 月 11 日
27	SH-SARAH	101713-V013-001	安全管理证书	该船安全管理体系已经审核并符合国际船舶安全营运和防污染管理规则（ISM 规则），且验证该公司的符合证明适用于该船型	RINA SERVICES S.p.A.	至 2028 年 5 月 19 日
28	SH-MARIA	101714-V004-001	安全管理证书	该船安全管理体系已经审核并符合国际船舶安全营运和防污染管理规则（ISM 规则），且验证该公司的符合证明适用于该船型	RINA SERVICES S.p.A.	至 2028 年 5 月 21 日
29	盛航化 10	04A121046	临时安全管理证书	该船安全管理体系经认定满足《中华人民共和国安全营运和防止污染管理规则》14.2 的要求，且该公司的符合证明/临时符合证明适用该船种	南京海事局	至 2023 年 9 月 30 日
30	盛航 002	ZS23SSM00075	安全管理证书	该船的安全管理体系已经审核并且符合国际船舶安全营运和防污染规则，且验证该公司的符合证明适用于该船型	中国船级社	至 2028 年 6 月 7 日
31	盛航 003	ZS23SSM00099	临时安全管理	该船已符合 ISM 规则 14.4 的要求，且该公司	中国船级社	至 2024 年 2 月 4 日

序号	船舶	编号	证书名称	证书内容	核发单位	有效期
			证书	(临时)符合证明适用于该船型		日

注：根据《中华人民共和国海事局关于进一步推进<中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则>实施的通知》规定，“自2021年1月1日起，中国船级社不再作为实施《国内安全管理规则》的审核发证机构。原由中国船级社审核发证的相关船舶，其审核发证工作按《交通运输部海事局关于调整安全管理体系审核发证权限有关事宜的通知》（海安全[2015]697号）执行。原由中国船级社签发的“（临时）安全管理证书”继续有效，待证书到期或中间审核时由相应海事管理机构换发证书，证书周年日维持不变”。

（3）除上述船舶营业运输证、船舶安全管理证书外，发行人营运船舶亦均已取得《船舶所有权证书》《船舶国籍证书》《最低安全配员证书》《油污损害民事责任保险或其他财务保证证书》《燃油污染损害民事责任保险或其他财务保证证书》《入级证书》以及相应船舶检验证书。

经核查，截至本回复出具日，发行人营运船舶已取得所有权登记证书、安全管理证书、船舶检验证书等各项船舶运行所需的证书。

（4）2023年3月17日，南京市交通运输综合行政执法监督局五支队出具《证明》，“南京盛航海运股份有限公司系我单位分管企业。自2020年1月1日至证明出具日，该企业认真贯彻执行国家及地方有关水路运输管理方面的法律、法规、规章及相关规定，所从事的经营活动严格遵守有关水路运输管理方面法律、法规、规章及相关规定，该企业及其船舶均拥有合法的水路运输经营资质，不存在无水路运输经营资质、超水路运输经营资质的情形，未受到过我单位的行政处罚”。

2023年7月11日，南京市交通运输综合行政执法监督局五支队出具《证明》，“南京盛航海运股份有限公司系我单位分管企业。自2023年1月1日至证明出具之日，该企业认真贯彻执行国家及地方有关水路运输管理方面的法律、法规、规章及相关规定，所从事的经营活动严格遵守有关水路运输管理方面法律、法规、规章及相关规定，该企业及其船舶均拥有合法的水路运输经营资质，不存在无水路运输经营资质、超水路运输经营资质的情形，未受到过我单位的行政处罚”。

综上所述，截至本回复出具日，发行人及境内子公司已取得日常经营所需的全部资质许可或注册备案。

(二) 办理及变更交通运输企业安全生产标准化建设等级证明及安全管理证书不存在实质性法律障碍，该等证书到期后不能续期的风险较小

截至本回复出具日，发行人交通运输企业安全生产标准化建设等级证明、部分船舶安全管理证书将于年内到期，具体如下：

1、交通运输企业安全生产标准化建设等级证明

序号	公司名称	编号	证书名称	许可内容	核发单位	有效期
1	发行人	2020-01-001184	交通运输企业安全生产标准化建设等级证明	证书类别：水路危险货物运输 达标等级：一级	中国船级社质量认证公司	自 2020 年 12 月 18 日至 2023 年 12 月 17 日

根据《交通运输企业安全生产标准化建设评价管理办法》第三十三条规定，交通运输企业申请安全生产标准化建设评价应遵循以下规定：（一）依照法律法规要求自主申请；（二）自主选择相应等级的评价机构；（三）评价过程中，向评价机构和评审员提供所需工作条件，如实提供相关资料，保障有效实施评价。（四）有权向主管机关、管理维护单位举报、投诉评价机构或评审员的不正当行为。

第四十七条规定，已经取得安全生产标准化评价等级证明的企业在证明有效期满之前可向评价机构申请换证评价，换证完成后，原证明自动失效。

第四十八条规定，企业申请换证评价时，应提交以下材料：（一）企业法人营业执照、经营许可证等；（二）原交通运输企业安全生产标准化建设等级证明；（三）企业换证自评报告和企业基本情况、安全生产组织架构；（四）企业安全生产标准化运行情况，以及近 3 年安全生产事故或险情、重大安全生产风险源及管控、重大安全事故隐患及治理等情况。

经核查，发行人近 3 年未发生《生产安全事故报告和调查处理条例》规定的安全生产事故或险情、重大安全生产风险源及管控、重大安全事故隐患。比照上述规定，发行人交通运输企业安全生产标准化建设等级证明换发不存在实质性法律障碍，到期后不能续期的风险较小。

2、船舶安全管理证书

序号	船舶	编号	证书名称	证书内容	核发单位	有效期
----	----	----	------	------	------	-----

序号	船舶	编号	证书名称	证书内容	核发单位	有效期
1	盛航化 10	04A1210 46	临时安全管理证书	该船安全管理体系经认定满足《中华人民共和国安全营运和防止污染管理规则》14.2 的要求，且该公司的符合证明/临时符合证明适用该船种	南京海事局	至 2023 年 9 月 30 日
2	南炼 006	LY23SS M00009	临时安全管理证书	该船已符合 ISM 规则 14.4 的要求，且该公司的（临时）符合证明适用于该船型	中国船级社	至 2023 年 10 月 26 日
3	SH GLORY	104912-R 001-010	临时安全管理证书	兹证明已满足 ISM 规则第 14.4 条的要求，且该公司的符合证明适用于该船型	RINA SERVIC ES S.p.A	至 2024 年 1 月 14 日
4	盛航 003	ZS23SSMO 0099	临时安全管理证书	该船已符合 ISM 规则 14.4 的要求，且该公司（临时）符合证明适用于该船型	中国船级社	至 2024 年 2 月 4 日

根据《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》第十九条规定，安全管理体系经过审核，由中华人民共和国海事局及其指定的海事管理机构对符合条件的航运公司签发相应的安全与防污染能力符合证明（以下简称符合证明）或者临时符合证明，对符合条件的船舶签发相应的安全管理证书或者临时安全管理证书。审核、发证应当符合《中华人民共和国海事行政许可条件规定》规定的条件，并按照《行政许可实施程序规定》及中华人民共和国海事局制定的审核发证规则和审核发证程序执行。

第二十四条规定，…新建造船舶投入营运前或者航运公司新承担对某一船舶的安全与防污染管理责任或者船舶更换国籍的，航运公司应当为船舶申请临时审核，经过海事管理机构审核合格的，发给有效期为 6 个月的临时安全管理证书。特殊情况下，海事管理机构可以对临时安全管理证书的有效期展期 6 个月。

航运公司应当在临时符合证明、临时安全管理证书有效期届满前 2 个月申请初次审核。

第二十五条规定，航运公司应当在符合证明、安全管理证书有效期届满前 3 个月申请换证审核；通过审核的，签发新的符合证明、安全管理证书。新签发的符合证明或者安全管理证书自原证书的届满之日起算，有效期为 5 年。

根据《中华人民共和国海事行政许可条件规定》第十七条规定，….. 船舶《安全管理证书》签发的条件：（一）已配备公司制定的适用于本船的安全管理体系文件；（二）安全管理体系已在本船运行至少 3 个月；（三）公司已取得适用于该船种的《符合证明》；（四）持有有效的《临时安全管理证书》；（五）已通过海事管理机构对船舶的安全管理体系审核。

因此，船舶安全管理证书、临时安全管理证书均为船舶营运有效法定证书。在新建造船舶投入营运前或者航运公司新承担对某一船舶的安全与防污染管理责任或者船舶更换国籍的情形下，对新纳入或重新纳入航运公司安全管理体系管理的船舶，需先行经海事管理机构临时审核合格后取得船舶临时安全管理证书。安全管理体系在船运行至少 3 个月，并经海事管理机构初次审核合格后方可取得船舶安全管理证书。对于新纳入或重新纳入航运公司安全管理体系管理的船舶来说，取得船舶临时安全管理证书，系后续取得船舶安全管理证书的前置条件之一。

比照上述规定，经核查，截至本回复出具日，发行人已配备制定的适用的安全管理体系文件；安全管理体系已在该船运行至少 3 个月；公司已取得适用于该船种的《符合证明》；持有有效的《临时安全管理证书》，尚需在临时安全管理证书有效期届满前 2 个月申请初次审核，办理安全管理证书不存在实质性法律障碍。

报告期内，发行人内部具有完善的内控管理制度，持续保证符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，历次安全管理证书换证已通过海事管理机构对公司的安全管理体系审核。因此，截至本回复出具日，发行人安全管理证书到期后不能续期的风险较小。

## 八、中介机构核查程序和意见

### （一）核查程序

针对上述事项（1）—（6），保荐机构和会计师履行了以下核查程序：

1、查阅《证券期货法律适用意见第 18 号》等相关规定；查阅公司截至 2022 年度的财务报表及相关公告，关注公司披露的债务融资相关信息；查阅最近三年及一期内的董事会、股东大会等会议记录，关注是否涉及债务融资工具发行；查阅公司最近三年及一期的财务报告及审计报告，对公司的盈利能力状况、现金流量、偿债能力状

况进行分析；查阅 2022 年深交所主板可转债发行利率情况；查阅本次可转债发行预案、董事会决议文件、公司的评级报告；查阅本次募集资金投资的可行性研究报告；

2、查阅了收购安德福能源供应链 51.00%股权的相关决议、股权收购协议、资产评估报告等资料；查阅了安德福能源供应链 2022 年的审计报告及 **2023 年半年度**的财务报表；

3、查阅了安德福能源供应链的商誉减值测试相关的资产评估报告，与评估师访谈了解商誉减值测试关键参数及资产组合选择的合理性；

4、访谈报告期各期主要供应商及客户，了解核实该等供应商及客户的基本情况、与发行人的业务及合作历史、与发行人及主要关联方的关联关系等；访谈公司相关部门负责人，了解最近三年及一期前五大客户及供应商变动是否具有合理业务背景；

5、获取最近三年及一期各期前五大预付对象名单和相关交易数据；访谈公司相关部门负责人，了解预付款项的原因、结算方式和周期等；通过董监高调查表及网络检索等方式确认与发行人是否存在关联关系；

6、查阅《证券期货法律适用意见第 18 号》《监管规则适用指引—发行类第 7 号》等关于财务性投资及类金融业务的相关规定及问答，了解财务性投资（包括类金融业务）认定的要求并进行逐条核查；访谈发行人管理层，进一步了解自报告期初至本回复出具日以及最近一期末，发行人是否存在实施或拟实施财务性投资及类金融业务的情况；查阅发行人的信息披露公告文件、定期报告和相关科目明细，逐项对照核查发行人对外投资情况，判断自本次发行董事会决议日前六个月至本次发行前，以及最近一期末，发行人是否存在实施或拟实施的财务性投资；

7、查阅《嘉兴纯素股权投资合伙企业（有限合伙）合伙协议》《嘉兴纯素股权投资合伙企业（有限合伙）出资通知》以及发行人相关公告、发行人相关出资凭证；

8、查阅发行人出具的《关于嘉兴纯素股权投资合伙企业（有限合伙）的承诺函》；

9、查阅发行人收购盛邦物流、安德福能源发展及对盛邦物流、安德福能源发展增资的交易协议、出资凭证等。

针对上述事项（7），保荐机构和发行人律师履行了以下核查程序：

1、取得并查阅了发行人及下属子公司资质证书；

2、取得并查阅发行人营运船舶涉及的船舶营业运输证、船舶安全管理证书、船舶所有权证书、船舶国籍证书、最低安全配员证书、油污损害民事责任保险或其他财务保证证书、燃油污染损害民事责任保险或其他财务保证证书、入级证书以及相应船舶检验证书；

3、查阅了南京市交通运输综合行政执法监督局五支队出具的《证明》；

4、查阅了《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》《中华人民共和国海事行政许可条件规定》《交通运输企业安全生产标准化建设评价管理办法》相关法律法规规定；

5、取得并查阅了发行人安全管理体系文件；

6、取得发行人出具的说明。

## （二）核查意见

针对上述事项（1）—（6），经核查，保荐机构和会计师认为：

1、报告期内，发行人资产负债率有所上升主要系公司收入规模增加导致经营性负债增加，以及报告期内公司扩大运力规模，银行借款等外部融资相应增长所致；本次发行完成后，发行人资产负债率将有所上升，但转股期内随着债券持有人陆续转股，发行人资产负债率将逐步降低，有利于优化公司的资本结构，提升公司的抗风险能力；发行人经营情况良好，有足够的现金流来支付本次可转债的本息，未来债券到期兑付风险较小，符合《证券期货法律适用意见第18号》第三条的相关要求；

2、收购后标的资产安德福能源供应链实际完成的营业收入及盈利情况与收购时预测的营业收入和盈利情况之间的差异较小，差异具有合理性；

3、标的资产商誉减值测试选取的参数、资产组合具有合理性，商誉减值测试合规、充分、谨慎，不存在需计提减值的情形；

4、最近三年及一期，发行人前五大供应商及前五大客户与发行人之间的交易均具有真实、合理的业务背景，前五大客户及供应商变动具有合理原因，与公司所处行业特点及公司自身业务模式相匹配；

5、基于发行人业务模式和合理商业背景，发行人存在向供应商预付款项的情形；

发行人最近三年及一期前五大预付款对象与发行人均不存在关联关系，发行人与其进行的交易具备商业实质；

6、截至本回复出具日，发行人持有的嘉兴纯素出资额情况未发生变化，未来亦无进一步的出资计划，最近一期末，发行人不存在持有金额较大的财务性投资的情形；本次发行相关董事会决议日前六个月至本回复出具日，发行人不存在新投入和拟投入的财务性投资，无需从本次募集资金总额中扣除。

针对上述事项（7），经核查，保荐机构和发行人律师认为：

发行人及下属境内子公司已取得日常经营所需的全部资质许可或注册备案；截至本回复出具日，发行人办理及变更交通运输企业安全生产标准化建设等级证明及安全管理证书不存在实质性法律障碍，该等证书到期后不能续期的风险较小。

**问题 3、请申请人在募集说明书扉页重大事项提示中，按重要性原则披露对申请人及本次发行产生重大不利影响的直接和间接风险。披露风险应避免包含风险对策、申请人竞争优势及类似表述，并按对投资者作出价值判断和投资决策所需信息的重要程度进行梳理排序。**

回复：

发行人已在募集说明书扉页重大风险提示中，重新梳理与本次发行及发行人自身密切相关的重要风险因素，并按对投资者作出价值判断和投资决策所需信息的重要程度进行排序。披露的相关风险因素中未包含风险对策、发行人竞争优势及类似表述。

**问题 4、请申请人关注社会关注度较高、传播范围较广、可能影响本次发行的媒体报道情况，请保荐人对上述情况中涉及本次项目信息披露的真实性、准确性、完整性等事项进行核查，并于答复本审核问询函时一并提交。若无重大舆情情况，也请予以书面说明。**

回复：

发行人本次发行申请于 2023 年 4 月 24 日获深圳证券交易所受理，至本回复出具日，发行人持续关注媒体报道，通过网络检索等方式对发行人本次发行相关的媒体报

道情况进行了自查，自发行人本次发行申请获深圳证券交易所受理以来，剔除简讯及相关公告消息，主流媒体中尚未出现社会关注度较高、传播范围较广、可能影响本次发行的报道，主流媒体中亦未出现对发行人信息披露的真实性、准确性、完整性进行质疑的情形，无重大舆情情况。

**问题 5、请发行人补充说明：报告期内，发行人从事危险化学品运输、油品运输过程中是否发生过重大安全事故；如有，相关安全事故是否造成重大影响。日常经营过程中发行人如何采取措施防范安全事故的发生。请保荐人和发行人律师核查并发表明确意见。**

回复：

#### 一、报告期内发行人不存在重大安全事故

根据《生产安全事故报告和调查处理条例》第三条规定，根据生产安全事故（以下简称事故）造成的人员伤亡或者直接经济损失，事故一般分为以下等级：（一）特别重大事故，是指造成 30 人以上死亡，或者 100 人以上重伤（包括急性工业中毒，下同），或者 1 亿元以上直接经济损失的事故；（二）重大事故，是指造成 10 人以上 30 人以下死亡，或者 50 人以上 100 人以下重伤，或者 5000 万元以上 1 亿元以下直接经济损失的事故；（三）较大事故，是指造成 3 人以上 10 人以下死亡，或者 10 人以上 50 人以下重伤，或者 1000 万元以上 5000 万元以下直接经济损失的事故；（四）一般事故，是指造成 3 人以下死亡，或者 10 人以下重伤，或者 1000 万元以下直接经济损失的事故。

根据发行人确认，并经保荐机构取得并查阅发行人《审计报告》以及检索江苏省应急管理厅、南京市应急管理局及中华人民共和国海事局、中华人民共和国江苏海事局、江苏省交通运输厅官网公开信息，发行人在报告期内不存在安全事故的记录。

2023 年 3 月 20 日，南京江北新区管理委员会应急管理局出具《证明》，“自 2020 年 1 月 1 日至 2022 年 12 月 31 日，南京盛航海运股份有限公司在江北新区未发生一般及以上生产安全亡人事故，也未因违反有关安全生产方面的法律、法规受到其行政处罚”。2023 年 7 月 6 日，南京江北新区管理委员会应急管理局出具《证明》，“自 2023 年 1 月 1 日至 2023 年 7 月 5 日，南京盛航海运股份有限公司在江北新区未发生

一般及以上生产安全亡人事故，也未因违反有关安全生产方面的法律、法规受到其行政处罚”。

2023年2月21日，江苏海事局出具《证明》，“南京盛航海运股份有限公司系我局辖区内企业，实施航运公司安全管理体系。自2020年1月1日至证明出具日，在我局对该公司开展体系审核和日常监督检查中发行人不存在有情节严重的违反船舶安全、航行安全、防污染等海事管理方面的法律、法规、规章及规范性文件的情形。该公司及所属船舶，未有因违反上述法律法规在我局辖区内到海事行政处罚的情形”。  
2023年7月17日，江苏海事局出具《证明》，“南京盛航海运股份有限公司系我局辖区内企业，实施航运公司安全管理体系。自2023年1月1日至证明出具日，在我局对该公司开展体系审核和日常监督检查中发行人不存在有情节严重的违反船舶安全、航行安全、防污染等海事管理方面的法律、法规、规章及规范性文件的情形。该公司及所属船舶，未有因违反上述法律法规在我局辖区内到海事行政处罚的情形”。

综上所述，保荐机构认为，报告期内发行人不存在重大安全事故。

## 二、日常经营过程中发行人已制定相应的应对措施防范安全事故的发生

发行人日常经营中已制定相应的应对措施防范安全事故，具体如下：

### （一）建立安全和防污染管理体系并经主管海事机关审核

发行人已根据《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》、适用的国际公约、规则，相关法律、法规，建立起全面、高效的安全和防污染管理体系。发行人每年接受国家海事主管机关对其安全管理体系运行的审核，由国家海事主管机关验证发行人安全和防污染管理体系运行的适宜性、充分性和有效性并持续持有符合证明/临时符合证明，发行人营运船舶持续持有安全管理证书/临时安全管理证书。

### （二）制定船舶航行、装卸货等安全作业操作手册和应急预案

1、就船舶运输过程中可能发生因碰撞、触礁、搁浅、火灾或者爆炸，发行人体系文件《SQI-121 航行计划的制订和实施须知》《SQI-122 航行程序》《SQI-123 海图作业须知》《SQI-126 限制水域、接近陆地及狭水道危险区域航行须知》《SQI-128 富余水深的规定》等文件详细指导船舶驾引人员如何进行预防碰撞、触礁和防止搁浅

的要求。发行人体系文件《SQI-503 静电危险和预防须知》《SQI-504 船舶防火安全守则》《SQI-505 船舶防火安全操作须知》等文件详细指导船舶驾引人员如何进行预防火灾和爆炸的要求。

2、就船舶装卸货作业和洗舱作业，发行人体系文件《SQM-07 PART I 货物操作手册》《SQM-07 PART II 特殊货物操作手册》《SQM-07 PART III 洗舱手册》对船舶的装卸货作业和洗舱作业流程做了严格的规定，流程措施的操作性强，能有效避免误操作带来的风险。

3、发行人体系文件《EMG-08 船舶搁浅、触礁、触碰应急须知》和《EMG-20 火灾应急须知》和南京江北新区管理委员会应急管理局审查备案的《南京盛航海运股份有限公司生产安全事故应急预案》，规定了一旦出现上述紧急事件，船舶和岸基应采取应急行动，最大限度地减少对船舶或财产的损失、防止和减少随之产生的有害环境影响。

### （三）落实船舶营运日常安全管理

1、认真做好季节性的船舶安全工作。在夏天台风期和冬季季风期，发行人认真做好每一艘船舶每一航次的安全预控工作，努力使各种可预见影响安全的风险降至最低。岸基地管理人员在船舶航次开始之前，就和船舶领导一起系统研究本航次的各种风险，指导船舶制订相应的预控措施。在船舶航次执行过程中，海务主管利用各种途径及时收集、分析各类航行信息，并根据信息分析结论及时提醒船舶做好安全防范工作，制定切实可行的安全措施，同时针对船舶的需要及时给予必要的支持和技术指导。在夏季台风、高温、洪水季节和冬季季风期，切实做到思想、组织、措施三落实，积极采取有力措施、详细指导船舶的防高温、防台风、防季风和防冻工作，切实保障船舶安全。

2、认真做好船舶航行安全工作。为确保船舶航行安全，发行人加强对船舶驾驶员的防碰撞、防触礁、防搁浅的技术业务指导及安全意识教育。

航行计划是驾驶人员所必需的、确保船舶在港口间从泊位到泊位安全航行的材料；航行计划应覆盖大洋、沿海、狭水道及引航水域泊位到泊位的整个航程。发行人要求海务主管对船舶的每个航次的航行计划都要认真审核，审核通过后批准船舶执行，有效保证船舶的航行安全。

3、认真做好化学品货运安全工作。为了确保化学品货物操作安全，发行人要求当船舶装运具有剧毒、强腐蚀和急性、慢性人体伤害的特点的特殊货物时，岸基地根据要求派海务专业管理人员到现场监督和指导船舶进行货物的安全操作以确保货物装卸的顺利进行。

4、加强船舶设备维护管理工作，船舶设备维护是船舶安全工作中重要的一项工作。岸基地切实抓好船舶设备隐患排查，特别是关键性设备的隐患排查，及时纠正缺陷，杜绝机器故障引起的运力损失。

5、坚持日常上船检查，不断提高船舶的安全管理水平。根据年度检查计划，每季度海务和机务管理人员必须对每艘船舶上船进行访船检查，检查包括：航行审核、轮机审核、货物操作审核、全面检查等，开展有针对性检查，发现问题及时开出缺陷检查报告，及时整改。

发行人安全管理措施执行良好，多次获得中国物流与采购联合会颁发的“金罐奖暨安全管理奖”，并被中华人民共和国江苏海事局评定为“安全诚信等级 A 级公司”，多条营运船舶被海事部门评为“安全诚信船舶”，未发生过等级以上安全事故。

综上所述，保荐机构认为，发行人已建立预防安全事故的应对措施且执行情况良好。

### 三、相关风险已在募集说明书中补充修订

募集说明书“重大风险提示”之“二、发生安全事故对公司业务经营造成不利影响的风险”及“第三节 风险因素”中补充修订如下：

#### “二、发生安全事故对公司业务经营造成不利影响的风险

公司所处液货危险品水上运输业具有一定风险，公司的船舶可能发生因搁浅、火灾、碰撞、触礁、沉船或者爆炸等引起的运行安全事故，也可能发生因洗舱、装卸等操作规程不当等引起的人身安全事故。同时，船舶所承运货物主要为具有剧毒、强腐蚀和急性、慢性人体伤害的特点的危化品货物及成品油，若公司船舶运营过程中出现重大事故，可能会造成较为严重的环境污染及人身安全事故，上述因素导致对公司安全管理方面的要求较高。在日常运营过程中，海事局等机构也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

重大事故，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、核查程序及核查意见

##### （一）核查程序

就上述事项，保荐机构和发行人律师履行了以下核查程序：

- 1、查阅《生产安全事故报告和调查处理条例》；
- 2、取得并查阅发行人《审计报告》以及检索江苏省应急管理厅、南京市应急管理局及中华人民共和国海事局、中华人民共和国江苏海事局、江苏省交通运输厅官网公开信息；
- 3、取得并查阅南京江北新区管理委员会应急管理局、江苏海事局出具的《证明》；
- 4、查阅发行人及其营运船舶符合证明/临时符合证明、安全管理证书/临时安全管理证书；
- 5、取得并查阅发行人体系文件；
- 6、查阅发行人及其营运船舶获得的“金罐奖暨安全管理奖”、“安全诚信等级 A 级公司”及“安全诚信船舶”证书；
- 7、取得发行人出具的确认及说明。

##### （二）核查结论

经核查，保荐机构和发行人律师认为，报告期内发行人不存在重大安全生产事故。发行人已建立预防安全事故的应对措施且执行情况良好。

（本页无正文，为南京盛航海运股份有限公司《关于南京盛航海运股份有限公司向不特定对象发行可转换公司债券审核问询函的回复报告》之签章页）

南京盛航海运股份有限公司  
2023年8月16日



（本页无正文，为中国国际金融股份有限公司《关于南京盛航海运股份有限公司申请向不特定对象发行可转换公司债券的审核问询函的回复报告》之签章页）

保荐代表人：

刘荃

刘荃

邢茜

邢茜



中国国际金融股份有限公司

2023年8月16日

## 保荐人法定代表人声明

本人已认真阅读南京盛航海运股份有限公司本次审核问询函回复报告的全部内容，了解报告涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，审核问询函回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

法定代表人：\_\_\_\_\_



沈如军



中国国际金融股份有限公司

2023年8月16日