

**关于福建国航远洋运输（集团）股份有限公司  
向特定对象发行股票申请文件的  
审核问询函的回复**

## 目 录

问题 2.业绩波动及经营稳定性.....	3
问题 3.前次募投项目进度与效益情况.....	51
问题 4.本次募投项目必要性和合理性.....	59
问题 5.关联方交易.....	94
问题 7.其他问题.....	119



## 关于北京证券交易所《关于福建国航远洋运输（集团） 股份有限公司向特定对象发行股票申请文件的 审核问询函》的回复

北京证券交易所：

根据贵所于2025年1月22日出具的《关于福建国航远洋运输（集团）股份有限公司向特定对象发行股票申请文件的审核问询函》（以下简称“问询函”）有关要求，中审众环会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“我们”、“本所”）作为福建国航远洋运输（集团）股份有限公司（以下简称“国航远洋”、“上市公司”或“公司”）向特定对象发行股票的申报会计师，对问询函中需要本所回复的相关问题履行了核查程序，现将核查情况说明如下：

本回复中部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上可能存在差异，均系计算中四舍五入造成。

<b>审核问询函所列问题</b>	<b>黑体（加粗）</b>
对审核问询函所列问题的回复	宋体（不加粗）
<b>涉及审核问询函所列问题回复的补充或修改内容</b>	<b>宋体（加粗）</b>
对募集说明书原文的引用	楷体（不加粗）
<b>涉及申请文件补充或修改的内容</b>	<b>楷体（加粗）</b>

## 问题 2. 业绩波动及经营稳定性

根据申报材料和公开披露材料，(1) 报告期内，发行人主营业务收入分别为 113,661.42 万元、86,351.37 万元和 64,905.23 万元，分别同比变动-19.44%、-24.03%和 0.06%。其中外贸航运业务收入占比分别为 49.26%、57.84%和 73.71%。(2) 报告期内，发行人毛利率分别为 24.22%、11.35%和 20.27%。2022 年、2023 年和 2024 年 1-6 月，发行人外贸航运业务毛利率分别为 37.93%、16.53%和 31.21%，内贸航运业务毛利率分别为 10.73%、3.48%和-30.19%，存在毛利率为负的情形。(3) 报告期内，发行人扣非归母净利润分别为 18,236.53 万元、-1,431.22 万元和 5,557.62 万元，分别同比变动-49.58%、-107.85%和 2,709.12%。(4) 报告期内，发行人经营活动产生的现金流量净额分别为 36,496.44 万元、16,138.52 万元和 255.71 万元，分别同比变动-40.93%、-55.78%和-97.41%，呈逐年下滑趋势。(5) 发行人报告期内应收账款周转率分别为 16.54、11.00 和 11.33。(6) 发行人 2022 年、2023 年前五大客户销售收入占比分别为 57.78%、51.63%，2024 年 1-6 月，发行人前五大客户销售收入合计占同期营业收入的比例下降到 50%以内，其中第一大客户占比下降到 18.93%。

请发行人：(1) 结合所属行业周期、运价指数、主要经营航线运力需求变动、承运能力、主要成本因素（固定成本、变动成本）变化、内外贸业务等情况，量化分析报告期内主营业务收入与扣非归母净利润大幅下滑后上升的原因及合理性，2023 年扣非归母净利润为负的原因及合理性，是否与行业周期或相关航运指数变动具有匹配性，是否与同行业可比公司业绩变化趋势存在较大差异，并在募集说明书中补充披露上述内容。(2) 说明发行人报告期内毛利率波动、内外贸业务毛利率差异较大的原因及合理性；结合主要客户说明报告期内内贸航运业务毛利率为负的项目及客户情况、毛利率为负的合理性，与相关客户其他同类项目毛利率是否存在较大差异及原因，并在募集说明书中完善相关风险揭示。补充披露报告期内内外贸业务的毛利率。(3) 区分程租期租、自营外租，补充披露报告期内不同模式的收入、毛利贡献及毛利率情况，并结合上述变动情况说明报告期内发行人业务结构是否发生较大变化，是否存在部分经营板块收入及毛利异常变化的情形。(4) 结合航运指数、中国大宗商品进口波动、国际形势变化情况、行业周期性波动情况、同行业可比公司及下游客户情况等，说明导致业绩大幅下滑因素是否已完全消除或基本消除，是否仍对发行人持续经营能力存在重大不利影响，发行人应对经营业绩波动的主要措施，目前是否有效执行，预计产生影响的时间。(5) 结合在手订单及主要客户需求情况说明期后业绩情况，以及经营业绩是否存在持续下滑的风险。(6) 结合信用政策、结算模式，说明报告期各期主要客户收入

确认依据及与履约进度是否匹配、进展情况与合同约定是否一致，发行人是否存在提前或推迟确认收入的情形，是否存在放宽信用政策促进销售的情况，报告期内发行人的业绩变动与下游客户、上游供应商及行业发展趋势是否匹配。补充说明并披露应收账款期后回款情况。

(7) 结合销售回款、采购付款、税费支出、员工薪酬等情况，说明发行人经营活动产生的现金流量净额持续下滑原因，以及与净利润变化趋势存在较大差异的原因。(8) 说明报告期内前五大客户中新增客户的具体情况，包括但不限于客户名称、成立时间、注册资本、社保缴纳人数、获客方式、合作历史、经营规模、销售金额、与发行人的关联关系、涉及的业务模式等；说明报告期内前五大客户的变化原因，相关变化是否符合发行人的客户管理模式，是否涉及刚成立即成为发行人重要客户或存在关联关系等特殊情形，客户规模、行业地位与销售金额的匹配关系，经营范围与采购内容是否匹配，是否具有商业合理性。(9) 结合对报告期内及期后内外贸航运市场环境对比分析、自营运力的变化趋势、现阶段主要客户的合作期限及稳定性、潜在客户储备情况等，说明发行人的运力安排和客户结构能否应对航运市场出现较大变化的经营风险，针对上述风险的应对措施及有效性，并在募集说明书中完善相关风险揭示。

请保荐机构、申报会计师核查上述事项并发表明确意见，并详细说明针对收入真实性、主要供应商采购真实性所采取的核查程序、过程、获取的证据和结论。

回复：

一、结合所属行业周期、运价指数、主要经营航线运力需求变动、承运能力、主要成本因素（固定成本、变动成本）变化、内外贸业务等情况，量化分析报告期内主营业务收入与扣非归母净利润大幅下滑后上升的原因及合理性，2023 年扣非归母净利润为负的原因及合理性，是否与行业周期或相关航运指数变动具有匹配性，是否与同行业可比公司业绩变化趋势存在较大差异，并在募集说明书中补充披露上述内容

发行人已在募集说明书“第三节 上市公司基本情况”之“四、主要业务模式、产品或服务的主要内容”之“(三) 其他披露内容”补充披露如下：

“5、所属行业周期及运价指数的变化情况

航运业属于周期性行业，受宏观经济周期和行业周期波动的影响较大。

(1) 国际干散货市场

在航运市场运价变化方面，BDI 指数（波罗的海干散货指数）作为国际干散货运输市场的晴雨表，能够及时反映国际干散货市场即期运价水平。当主要运输货物全球需求增加，其本身价格上涨的同时，全球对货船的需求相应升高，带动航运运费上升，BDI 指数上涨。2022

年，受地缘政治、全球公共卫生事件等因素影响，BDI 指数均值处于高位；2023 年，受俄乌冲突、巴拿马运河限行、红海危机、中国大宗商品进口波动等多种因素影响，BDI 指数均值较前一年明显下跌；2024 年度，由于上半年大西洋地区出口活跃，中国需求强劲，BDI 指数均值有所回升。

## (2) 国内沿海干散货市场

在沿海干散货运价方面，根据 CCBFI 指数（中国沿海干散货运价指数），2022-2023 年，主要受到基础供需影响，运价水平持续下滑；2024 年度，干散货市场供需走弱，CCBFI 指数在低位震荡。

## 6、主要经营航线运力需求变动

报告期内，受到运价波动影响，公司通过经营策略调整，将内外贸兼营船舶的运力逐步转向外贸市场，形成了以外贸为主，内贸为辅的主要业务结构。

报告期内，公司主要航线如下表所示：

航行区域	主要航线
内贸航线	北方五港-华东沿海沿江电厂
	北方五港-华南沿海电厂
	其他航线
外贸航线	印尼到中国南方地区、澳大利亚到远东地区、加拿大、美国西岸到东亚地区、南美到欧洲、东亚地区
	其他航线

航线布局的辐射范围是航运公司服务的广度和深度的重要体现，也是公司高质量发展的重要保障。公司外贸航线覆盖大洋洲、欧洲、南美、北美、东南亚、东北亚等地区，内贸航线覆盖北方五港-华东与华南，外贸与内贸的经营航线运力需求变动的变化即外贸及内贸的需求变化。

## 7、发行人的承运能力

2023 年末及 2024 年末，发行人的总运力分别为 122.90 万吨和 161.97 万吨。2023 年度、2024 年度，发行人的承运能力有所提升，国远 701、国远 702、国远 703、国远 705、国远 706 五艘自有船舶分别于 2024 年 5 月、6 月、9 月、10 月、12 月正式航行，国远 707 自有船舶于 2024 年 12 月正式交付。在发行人内贸航线新增运力逐渐提升的同时，发行人逐步将内外贸兼营运力投入外贸航线，使得外贸航线承运能力亦随之提升。

## 8、主要成本因素（固定成本、变动成本）变化

2023 年度和 2024 年度，公司主营业务成本的具体构成情况如下表所示：

单位：万元

项目		2024 年度		2023 年度		
成本类别	成本明细	金额	占比	金额	占比	
固定成本	船员成本	人工成本	13,486.20	18.98%	14,578.03	18.97%
	船管成本	折旧摊销	15,435.18	21.73%	14,820.83	19.29%
		其他船管成本	10,255.55	14.44%	5,741.06	7.48%
	小计		39,176.93	55.14%	35,139.92	45.74%
变动成本	航运成本	外租船成本	14,592.48	20.54%	18,034.74	23.47%
		燃油成本	11,819.44	16.64%	18,131.18	23.60%
		港使费	2,460.54	3.46%	3,227.08	4.20%
		其他航运成本	2,996.93	4.22%	2,298.44	2.99%
	小计		31,869.39	44.86%	41,691.44	54.26%
成本合计		71,046.32	100.00%	76,831.36	100.00%	

公司主营业务成本中的固定成本是指其总额在一定时期及一定业务量范围内，不直接受业务量变动的影响而保持固定不变的成本，变动成本是指其总额在一定时期及一定业务量范围内会随业务量的变动而成比例变动的成本。

公司主营业务成本中的固定成本包括船管成本和船员成本，其中船管成本主要包括船舶的折旧摊销和其他船管成本（如船舶维修等）。船舶的折旧摊销成本包含公司自有船舶折旧和向民生租赁支付的光租船舶（使用权资产）的租金，船员成本为船员工资成本。

2023 年度和 2024 年度，公司主营业务成本中的固定成本分别为 35,139.92 万元和 39,176.93 万元，占主营业务成本的比重分别为 45.74%和 55.14%。公司 2024 年度的固定成本相较 2023 年度增加 4,037.01 万元，主要原因系公司 2024 年度六艘新造船舶投入使用后所采购的系统油、滑油、物料配件等成本增加，以及 2024 年度“国电 7”发生大额坞修费用导致其他船管成本增加所致。

2023 年度和 2024 年度，公司主营业务成本中的变动成本为航运成本（主要包括燃油成本、外租船成本及港使费等），分别为 41,691.44 万元和 31,869.39 万元，占主营业务成本比重分别为 54.26%和 44.86%。公司 2024 年航运成本较 2023 年下降的原因主要是 2024 年燃油采购单价大幅下跌所导致的燃油成本大幅下降，以及 2024 年外租船成本下降所致。

综上所述，报告期内，公司主营业务成本变动主要受其他航管成本、外租船成本和燃油成本变动的较大影响。相较于主营业务收入变动，公司主营业务成本的变动幅度较小，对扣

非归母净利润的影响程度较小。

#### 9、内外贸业务变化情况

2023 年度和 2024 年度，公司内外贸业务变化主要受干散货航运价格指数变化，以及公司据此主动调整内外贸业务结构等因素影响，具体如下：

单位：万元

项目	2024 年度		2023 年度	
	金额	占比	金额	占比
主营业务收入	89,473.69	100.00%	86,351.37	100.00%
其中：外贸运输收入	59,861.08	66.90%	49,941.33	57.84%
内贸运输收入	29,612.61	33.10%	36,410.03	42.16%

2023 年度和 2024 年度，公司内外贸运输业务收入与相关运价指数变动情况对比如下：

单位：万元

项目	2024 年度		2023 年度
	金额	变动率	金额
外贸运输收入	59,861.08	19.86%	49,941.33
波罗的海干散货指数 BDI（平均）	1,754.66	27.30%	1,378.37
内贸运输收入	29,612.61	-18.67%	36,410.03
中国沿海煤炭运价指数 CBCFI（平均）	636.67	1.12%	629.59

2024 年度，公司外贸航运收入同比上涨 19.86%，主要得益于两方面：一是外贸航运市场回暖，BDI 指数同比上涨 27.30% 带动运价上升；二是公司调整经营策略，将内外贸兼营船舶运力逐步转向毛利率更高的外贸运输业务。

2024 年度，公司内贸航运收入同比下降 18.67%，主要因内贸航运市场持续低迷所致，尽管全年 CBCFI 指数均值与 2023 年基本持平，但年末指数大幅上涨，而年中多数时间低于均值，导致全年运价整体偏低。

10、报告期内主营业务收入与扣非归母净利润大幅下滑后上升的原因及合理性，2023 年扣非归母净利润为负的原因及合理性，是否与行业周期或相关航运指数变动具有匹配性

2023 年度和 2024 年度，公司的主营业务收入及扣非归母净利润情况如下表所示：

单位：万元

项目	2024 年度		2023 年度
	金额	变动率	金额
主营业务收入	89,473.69	3.62%	86,351.37
扣非归母净利润	1,974.87	237.99%	-1,431.22

2023 年度和 2024 年度，发行人的主营业务收入分别为 86,351.37 万元和 89,473.69 万元，扣非归母净利润分别为-1,431.22 万元和 1,974.87 万元。发行人 2024 年度扣非归母净利润较 2023 年度同比增加 237.99%，主要系外贸市场回暖及发行人及时调整经营策略的影响。由于内贸市场行情不景气和外贸市场行情回暖，发行人调整经营策略，抓住外贸市场运价回调的机会，将更多内外兼营的运力投向于向外贸运输，从而使得发行人外贸运输业务收入及占比较上年度大幅增加，进而大幅提升公司业绩。

2023 年度和 2024 年度，发行人主营业务收入同比变动较为稳定，扣非归母净利润较上年同比上涨的原因具有合理性，与行业周期或相关航运指数变动具有匹配性。

11、是否与同行业可比公司业绩变化趋势存在较大差异

2023 年度及 2024 年度，公司与同行业可比公司的业绩变动趋势情况如下：

单位：万元

项目	公司	2024 年度		2023 年度
		金额	变化率	金额
营业收入	凤凰航运	88,772.06	-12.25%	101,159.90
	招商轮船	2,579,927.94	-0.32%	2,588,101.31
	宁波海运	243,237.45	7.31%	226,674.33
	海通发展	365,876.75	114.55%	170,534.37
	发行人	93,643.81	5.12%	89,080.43
扣非归母净利润	凤凰航运	-8,994.95	-458.16%	-1,611.53
	招商轮船	501,500.47	8.07%	464,044.16
	宁波海运	-1,316.73	-114.16%	11,176.16
	海通发展	50,449.05	186.65%	17,599.75
	发行人	1,974.87	237.99%	-1,431.22

2024 年度，发行人的营业收入与扣非归母净利润均为同比上升，同行业可比公司中，海通发展的营业收入与扣非归母净利润均为同比上升，与发行人变动趋势一致；招商轮船营业收入同比下降，扣非归母净利润同比上升；宁波海运的营业收入同比上升，扣非归母净利

润同比下降；凤凰航运营业收入、扣非归母净利润均为同比下降，与发行人变动趋势不一致。

报告期内，发行人与招商轮船、宁波海运、凤凰航运的业绩变动趋势不一致，主要原因系发行人与这三家公司在业务规模、业务类别和业务结构等方面存在差异所致。

(1) 公司与招商轮船的业绩变动趋势对比分析

2023 年度和 2024 年度，发行人与招商轮船的业绩变动趋势对比如下：

单位：万元

项目	公司	2024 年度		2023 年度
		金额	变化率	金额
营业收入	招商轮船	2,579,927.94	-0.32%	2,588,101.31
	发行人	93,643.81	5.12%	89,080.43
扣非归母净利润	招商轮船	501,500.47	8.07%	464,044.16
	发行人	1,974.87	237.99%	-1,431.22

2023 年度和 2024 年度，发行人与招商轮船的业绩变动趋势存在差异，主要原因系发行人与招商轮船在业务规模和业务类别等方面存在较大差异所致。

2023 年度和 2024 年度，发行人的收入规模、业务类别及其对应的毛利率水平如下：

单位：万元

业务类别	2024 年度		2023 年度	
	营业收入	毛利率	营业收入	毛利率
航运业务	89,473.69	20.60%	86,351.37	11.02%
船用配件物料、燃料油、煤炭贸易	2,693.49	5.34%	1,471.38	20.26%
船舶管理	1,352.48	32.21%	1,129.11	22.67%
办公物业出租	124.16	31.52%	128.57	31.07%
合计	93,643.81	20.34%	89,080.43	11.35%

2023 年度和 2024 年度，招商轮船的运输业务规模、业务类别及其对应的毛利率水平如下：

单位：万元

业务类别	2024 年度		2023 年度	
	营业收入	毛利率	营业收入	毛利率
油轮运输	920,565.99	34.97%	967,199.00	39.67%
散货船运输	794,018.02	23.50%	710,832.17	18.49%

业务类别	2024 年度		2023 年度	
	营业收入	毛利率	营业收入	毛利率
集装箱运输	543,449.32	29.94%	553,851.71	17.64%
滚装船运输	183,673.80	30.10%	196,053.81	27.35%
合计	2,441,707.13	29.75%	2,427,936.69	27.45%

注：招商轮船未单独披露内贸航运收入和外贸航运收入。

从上述情况可以看出，2023 年度和 2024 年度，发行人的营业收入分别为 89,080.43 万元和 93,643.81 万元，招商轮船的运输业务收入规模分别为 2,427,936.69 万元和 2,441,707.13 万元。与发行人相比，招商轮船业务类别多样、营收规模较大、业绩变动较为稳定。

## (2) 公司与宁波海运的业绩变动趋势对比分析

2023 年度和 2024 年度，公司与宁波海运的业绩情况对比如下：

单位：万元

项目	公司	2024 年度		2023 年度
		金额	变化率	金额
营业收入	宁波海运	243,237.45	7.31%	226,674.33
	发行人	93,643.81	5.12%	89,080.43
扣非归母净利润	宁波海运	-1,316.73	-114.16%	9,300.68
	发行人	1,974.87	237.99%	-1,431.22

2023 年度和 2024 年度，公司与宁波海运的业绩变动趋势存在差异，主要原因系公司与宁波海运的收入规模和业务类别不同所致。

2023 年度和 2024 年度，宁波海运的收入规模、业务类别和对应的毛利率情况如下：

单位：万元

业务类别	2024 年度		2023 年度	
	营业收入	毛利率	营业收入	毛利率
水路货物运输业务	194,152.17	3.15%	174,623.27	12.91%
收费公路运营业务	48,678.15	25.48%	51,540.98	33.69%
合计	242,830.32	7.63%	226,164.25	17.64%

从上述情况可以看出，2023 年度和 2024 年度，发行人的收入规模分别为 89,080.43 万元和 93,643.81 万元，宁波海运的水路货物收入规模分别为 174,623.27 万元和 194,152.17 万元。宁波海运的水路货物运输业务以国内沿海电煤运输为主。2024 年度，国内沿海散货运价持续处于历史低位，尽管宁波海运积极拓展境外运输业务，但由于国内业务占比较大，

导致**2024年度**运输业务毛利大幅度减少，进而导致宁波海运的业绩变动趋势与发行人存在差异。

(3) 公司与凤凰航运情况对比分析

**2023年度和2024年度**，发行人与凤凰航运的业绩情况对比如下：

单位：万元

项目	公司	2024年度		2023年度
		金额	变化率	金额
营业收入	凤凰航运	<b>88,772.06</b>	<b>-12.25%</b>	101,159.90
	发行人	<b>93,643.81</b>	<b>5.12%</b>	89,080.43
扣非归母净利润	凤凰航运	<b>-8,994.95</b>	<b>-458.16%</b>	-1,611.53
	发行人	<b>1,974.87</b>	<b>237.99%</b>	-1,431.22

从上表可以看出，**2023年度和2024年度**，发行人的净利润均高于凤凰航运。

**2023年度和2024年度**，公司的主营业务收入按内外贸分类情况如下：

类型	2024年度		2023年度	
	收入占比	毛利率	收入占比	毛利率
内贸航运收入	<b>33.10%</b>	<b>-8.97%</b>	42.16%	3.48%
外贸航运收入	<b>66.90%</b>	<b>35.22%</b>	57.84%	16.53%

凤凰航运的航运收入按内外贸分类情况如下：

类型	2024年度		2023年度	
	收入占比	毛利率	收入占比	毛利率
内贸航运收入	<b>76.87%</b>	<b>-4.20%</b>	71.05%	1.25%
外贸航运收入	<b>23.13%</b>	<b>4.71%</b>	28.95%	1.31%

从上表可以看出，**2023年度和2024年度**，发行人的内贸航运业务毛利率分别为**3.48%**和**-8.97%**，凤凰航运的内贸航运业务毛利率分别为**1.25%**和**-4.20%**。

**2024年度**，发行人的内贸航运业务毛利率低于凤凰航运，主要原因系发行人根据市场变化及时调整经营策略，将内外贸兼营船舶的运力逐步转向外贸运输业务，而用于内贸经营的老旧船舶运营成本较高，在内贸运价水平较低的情况下，公司内贸运输业务亏损较为严重；而凤凰航运的内贸运输船舶基本为内贸航线专营船舶，毛利率变动幅度较小。

**2023年度和2024年度**，发行人的外贸航运业务毛利率分别为**16.53%**和**35.22%**，凤凰航运的外贸航运业务毛利率分别为**1.31%**和**4.71%**，公司的外贸航运业务毛利率显著高于凤凰航运，主要原因系公司的外贸航运业务主要采用自营船舶运输模式，而凤凰航运主要采用外租船运输模式。在外租船舶运输业务模式下，航运公司向客户收取运费或租金，并向出租

人支付运费或租金。外租船舶程租业务中，运营成本为船舶租金支出、燃油和港杂费成本；外租船舶期租业务中，运营成本为船舶租金支出；而在自营船舶运输业务中，航运公司无需承担船舶租金，因此正常情况下外租船业务毛利率整体低于自营船舶运输业务。同时，发行人报告期内外贸运输业务的收入占比高于凤凰航运，导致发行人的整体毛利率水平进一步提升。因此，**2023年度和2024年度**，发行人的毛利率水平高于凤凰航运，主要系发行人与凤凰航运的业务结构存在差异，从而导致发行人的经营业绩优于凤凰航运，具有合理性。

(4) 公司与海通发展情况对比分析

**2023年度和2024年度**，发行人与海通发展的业绩情况对比如下：

单位：万元

项目	公司	2024年度		2023年度
		金额	变化率	金额
营业收入	海通发展	<b>365,876.75</b>	<b>114.55%</b>	170,534.37
	发行人	<b>93,643.81</b>	<b>5.12%</b>	89,080.43
扣非归母净利润	海通发展	<b>50,449.05</b>	<b>186.65%</b>	17,599.75
	发行人	<b>1,974.87</b>	<b>237.99%</b>	-1,431.22

**2023年度和2024年度**，发行人与海通发展的营业收入、扣非归母净利润规模变动趋势一致，海通发展经营业绩情况优于发行人，主要原因系海通发展运力规模高于发行人，导致海通发展的航运业务收入较高；同时，海通发展船舶运营成本较低，整体运营毛利率高于发行人。因此，海通发展营业收入、扣非归母净利润规模高于发行人，具备合理性。

综上所述，发行人与海通发展的业绩变动趋势一致，与招商轮船、宁波海运、凤凰航运的业绩变动趋势相比存在差异，主要系发行人与同行业可比公司在业务规模、业务类别和业务结构等方面存在差异所致，具有合理性。”

二、说明发行人报告期内毛利率波动、内外贸业务毛利率差异较大的原因及合理性；结合主要客户说明报告期内内贸航运业务毛利率为负的项目及客户情况、毛利率为负的合理性，与相关客户其他同类项目毛利率是否存在较大差异及原因，并在募集说明书中完善相关风险揭示。补充披露报告期内内外贸业务的毛利率

(一) 说明发行人报告期内毛利率波动、内外贸业务毛利率差异较大的原因及合理性

**2023年度和2024年度**，发行人的毛利率及内外贸业务毛利率情况如下：

项目	2024 年度	2023 年度
综合毛利率	20.34%	11.35%
主营业务毛利率	20.60%	11.02%
其中：外贸航运业务毛利率	35.22%	16.53%
内贸航运业务毛利率	-8.97%	3.48%

2023 年度和 2024 年度，发行人的综合毛利率分别为 11.35%和 20.34%，主营业务毛利率分别为 11.02%和 20.60%，公司主营业务收入占比分别为 96.94%和 95.55%，发行人综合毛利率的波动主要由于航运业务毛利率波动所致；发行人的航运业务主要分为外贸航运和内贸航运业务，外贸航运业务毛利率分别为 16.53%和 35.22%，内贸航运业务毛利率分别为 3.48%和-8.97%，发行人航运业务毛利率波动的原因主要系外贸航运业务毛利率及内贸航运业务毛利率在报告期内大幅波动所致。

### 1、外贸航运业务毛利率波动分析

2023 年度和 2024 年度，发行人外贸航运业务的航运收入、航运成本、毛利率、运价指数情况如下：

单位：万元

项目	2024 年度		2023 年度
	金额	变动率	金额
外贸航运收入	59,861.08	19.86%	49,941.33
外贸航运成本	38,776.60	-6.98%	41,688.42
外贸航运业务毛利率	35.22%	18.69%	16.53%
波罗的海干散货指数 BDI（平均）	1,754.66	27.30%	1,378.37

注：上表中外贸航运业务毛利率的变动率系当期毛利率与上年同期毛利率的差额。

2024 年度，发行人外贸航运业务毛利率为 35.22%，同比上涨 18.69%，主要原因系外贸航运收入较 2023 年度同比上涨 19.86%及外贸航运成本同比下降 6.98%共同导致。其中，发行人外贸航运收入上涨主要系外贸航运市场行情回暖，代表外贸运价的 BDI 指数均值较上年同期上涨 27.30%所致；发行人外贸航运成本下降，主要系发行人 2024 年度外贸航运业务中的燃油采购成本下降所致。

### 2、内贸航运业务毛利率波动分析

2023 年度和 2024 年度，发行人内贸航运业务的航运收入、航运成本、毛利率、运价指数情况如下：

单位：万元

项目	2024 年度		2023 年度
	金额	变动率	金额
内贸航运收入	29,612.61	-18.67%	36,410.03
内贸航运成本	32,269.72	-8.18%	35,142.95
内贸航运业务毛利率	-8.97%	-12.45%	3.48%
中国沿海煤炭运价指数 CBCFI（平均）	636.67	1.12%	629.59

注：上表中内贸航运业务毛利率的变动率系当期毛利率与上年同期毛利率的差额。

2024 年，发行人内贸航运业务毛利率降至-8.97%，同比下滑 12.45%，主要因收入降幅大于成本降幅所致。内贸航运业务收入下滑主因内贸市场低迷，尽管 2024 年 CBCFI 指数均值与 2023 年持平，但年末才大幅上涨，年中多数时间低于均值，致使全年运价走低；内贸航运业务成本下降则是由于内贸行情不佳，市场优质订单减少，发行人缩减内贸业务，相关成本随之大幅降低。

综上所述，发行人 2024 年度毛利率波动的原因主要系内外贸运价变动以及内外贸业务结构调整所致，内外贸业务毛利率差异较大的原因主要系内外贸运价指数变动趋势不同所致，毛利率波动及内外贸业务毛利率差异具有合理性。

（二）结合主要客户说明报告期内内贸航运业务毛利率为负的项目及客户情况、毛利率为负的合理性，与相关客户其他同类项目毛利率是否存在较大差异及原因

1、结合主要客户说明报告期内内贸航运业务毛利率为负的项目及客户情况、毛利率为负的合理性

2023 年度和 2024 年度，公司内贸航运业务毛利率分别为 3.48%和-8.97%，其中 2024 年度毛利率为负。造成公司内贸航运业务毛利率为负的项目主要系公司自营船舶业务，主要由于自营船舶需要承担折旧、船员工资等固定成本支出，当运价较低时，自营船舶无法覆盖折旧、船员工资等成本，故而导致毛利率为负；外租船舶业务通常在存在利润空间或预计存在利润空间的情况下开展业务，出现毛利率为负的可能性较小。

2023 年度和 2024 年度，公司运营内贸航线的自营船舶主要是内贸资质船舶，主要包括国远 7、国电 36、国远 6、国远 9、国电 7、国远 701、国远 702 等，其中，国远 7、国电 36、国远 6、国远 9、国电 7 五艘船舶船龄较高，国远 701、国远 702 为 2024 年度新投入船舶，其收入及占内贸自营船舶业务收入的比重情况如下：

单位：万元

项目	2024 年度		2023 年度	
	金额	占比	金额	占比
国远 7	3,134.16	14.28%	3,343.35	15.05%
国远 6	3,019.65	13.76%	3,328.47	14.99%
国电 36	2,951.14	13.45%	3,757.13	16.92%
国远 9	2,628.68	11.98%	3,559.16	16.02%
国远 701	2,536.81	11.56%	-	-
国远 702	2,197.18	10.01%	-	-
国电 7	1,093.54	4.98%	3,227.08	14.53%
合计	17,561.17	80.03%	17,215.19	77.51%

注：“国电 7”于 2024 年 8 月转为内外贸兼营资质船舶。

报告期内，上述内贸资质船舶的毛利率及主要客户情况如下：

项目	船龄 (年)	2024 年度		2023 年度	
		毛利率	主要客户	毛利率	主要客户
国远 7	27	-18.12%	浙江世悦能源有限公司、 拉萨红狮物资有限公司	-8.75%	天津国能海运 有限公司
国远 6	27	-20.37%	浙江世悦能源有限公司	-2.24%	天津国能海运 有限公司
国电 36	22	0.38%	浙江世悦能源有限公司	15.94%	天津国能海运 有限公司
国远 9	30	-51.52%	中远大唐航运股份有限公司	-12.88%	天津国能海运 有限公司
国电 7	16	-137.17%	浙江世悦能源有限公司	-3.25%	天津国能海运 有限公司
国远 701	0	13.56%	拉萨红狮物资有限公司、 中远海运散货运输有限公 司	-	-
国远 702	0	18.00%	拉萨红狮物资有限公司	-	-

2023 年度，公司内贸资质船舶服务的主要客户为天津国能海运有限公司。在内贸资质船舶中，除国电 36 依然保持正毛利率以外，国远 7、国远 6、国远 9、国电 7 船舶均出现负毛利率，造成该四艘内贸资质船舶毛利率由正转负的原因主要系 2023 年度内贸行情不景气，CBCFI 指数下跌导致内贸运输业务运价下降，同时由于国远 7、国远 6、国远 9、国电 7 船舶船龄较高，油耗、坞修等运营成本较高，导致国远 7、国远 6、国远 9、国电 7 船舶出现负毛利率。

2024 年度，公司内贸资质船舶出现亏损情况的主要包括国远 7、国远 6、国电 36、国远 9 国电 7，均为船龄较长的船舶；新造船舶国远 701、国远 702 投入运营后未出现亏情况；

内贸亏损船舶服务的主要客户包括浙江世悦能源有限公司、中远大唐航运股份有限公司、拉萨红狮物资有限公司等。公司上述内贸资质船舶出现负毛利率，且亏损程度进一步加深，主要原因系 CBCFI 指数下跌导致内贸业务运价下跌所致。国电 7 在 2024 年度的亏幅大于其他内贸资质船舶，主要原因系国电 7 在 2024 年度发生大额维修费 1,105.15 万元，从而导致本期内运营成本较高。

综上所述，报告期内，公司内贸航运业务毛利率为负的原因主要系运价指数下跌及内贸资质老旧船舶的运营成本较高导致，具有合理性。

## 2、与相关客户其他同类项目毛利率是否存在较大差异及原因

2023 年度，公司内贸资质船舶服务的主要客户为天津国能海运有限公司；2024 年度，公司内贸资质船舶服务的主要客户为浙江世悦能源有限公司、中远大唐航运股份有限公司和拉萨红狮物资有限公司。服务主要客户的内贸资质船舶毛利率及其他同类项目的毛利率对比如下：

### (1) 天津国能海运有限公司

项目	2023 年度
内贸资质船舶毛利率	-2.20%
其他运营船舶毛利率	8.88%

2023 年度，服务该客户的内贸资质船舶毛利率为-2.20%，其他运营船舶的毛利率为 8.88%。内贸资质船舶的毛利率低于其他运营船舶的毛利率，主要原因系国远 7、国远 6、国远 9、国电 7 船舶船龄较长，油耗、坞修等运营成本较高，从而导致主要内贸运营船舶的毛利率低于其他运营船舶的毛利率，与服务该客户的其他运营船舶毛利率出现差异，具有合理性。

### (2) 浙江世悦能源有限公司

2024 年度，服务该客户的内贸航运业务均由船龄较长的内贸资质老旧船舶运营，毛利率为-15.66%，该客户不存在其他同类项目，导致毛利率为负的原因主要系服务该客户的船舶主要包括国远 7、国远 6、国远 9、国电 7、国电 36，这些船舶的船龄较长，油耗、坞修等运营成本较高，同时，内贸运价指数处于较低水平，从而导致服务该客户毛利率为负。

### (3) 中远大唐航运股份有限公司

2024 年度，服务该客户的内贸航运业务均由船龄较长的内贸资质老旧船舶运营，毛利率为-46.61%，导致毛利率为负的原因主要系服务该客户的船舶主要为国远 9，该船舶的船龄较长，油耗、坞修等运营成本较高，同时，内贸运价指数处于较低水平，从而导致服务该

客户毛利率为负。

#### (4) 拉萨红狮物资有限公司

2024 年度，服务该客户的内贸航运业务由新投入使用的内贸资质船舶运营，毛利率为 7.26%，导致毛利率为正的原因主要系服务该客户的船舶包括新投入使用的国远 701、国远 702、国远 703、国远 705 等新造船舶，油耗、坞修等运营成本较低，从而导致服务该客户的毛利率为正。

综上所述，公司内贸主要客户毛利率存在较大差异的原因主要系服务客户的船舶运营成本不同所致。其中部分内贸资质船舶因船龄较长，油耗、坞修等运营成本较高，使得其毛利率低于其他运营船舶及新造船舶，从而导致不同内贸客户的毛利率存在差异。

### 3、风险揭示与补充披露情况

发行人已在募集说明书“第七节 本次发行对上市公司的影响”之“七、本次定向发行相关特有风险的说明”之“(三) 对公司核心竞争力、经营稳定性及未来发展可能产生重大不利影响的因素”对相关内容进行了风险揭示与补充披露，具体如下：

#### “2、经营业绩波动风险

2023 年和 2024 年，发行人实现的营业收入分别为 89,080.43 万元和 93,643.81 万元，实现的净利润分别为 228.95 万元和 2,221.39 万元，营业收入与净利润变动幅度较大。

同时，发行人 2023 年和 2024 年对天津国能的投资收益分别占公司当期净利润的 35.26%和 77.80%，发行人经营业绩对天津国能存在一定依赖性。若天津国能经营业绩大幅变动，将对发行人经营业绩构成一定程度的影响。

在行业周期性波动的背景下，干散货航运业存在各种潜在不确定性因素，如安全事故突发、燃油价格上涨、人力成本上升、全球货物贸易量下降导致运输需求减少等，将对航运类企业经营业绩的稳定构成较大不利影响；若未来运价指数出现大幅波动，将对公司经营业绩带来较大影响。此外，其他预期外重大风险事件也将会对公司经营产生较大冲击。若上述风险因素叠加或出现极端不利情况，公司可能出现经营业绩大幅下滑或亏损的风险。”

发行人已在募集说明书“第三节 上市公司基本情况”之“四、主要业务模式、产品或服务的主要内容”之“(三) 其他披露内容”补充披露如下：

#### “12、毛利率及内外贸业务毛利率对比情况

2023 年度和 2024 年度，发行人的毛利率及内外贸业务毛利率情况如下：

项目	2024 年度	2023 年度
综合毛利率	20.34%	11.35%
主营业务毛利率	20.60%	11.02%
其中：外贸航运业务毛利率	35.22%	16.53%
内贸航运业务毛利率	-8.97%	3.48%

2023 年和 2024 年，发行人综合毛利率分别为 11.35%和 20.34%，主营业务毛利率分别为 11.02%和 20.60%，主营业务（航运业务）收入占比分别达 96.94%和 95.55%，综合毛利率波动主要源于航运业务毛利率变化。发行人航运业务涵盖外贸与内贸航运，其中，外贸航运业务毛利率从 2023 年的 16.53%升至 2024 年的 35.22%，内贸航运业务毛利率则由 3.48%降至-8.97%。正是外贸和内贸航运业务毛利率在报告期内的大幅波动，导致发行人航运业务毛利率产生波动，进而影响综合毛利率。”

三、区分程租期租、自营外租，补充披露报告期内不同模式的收入、毛利贡献及毛利率情况，并结合上述变动情况说明报告期内发行人业务结构是否发生较大变化，是否存在部分经营板块收入及毛利异常变化的情形

（一）区分程租期租、自营外租，补充披露报告期内不同模式的收入、毛利贡献及毛利率情况

发行人已在募集说明书“第三节 上市公司基本情况”之“四、主要业务模式、产品或服务的主要内容”之“（三）其他披露内容”补充披露如下：

“13、发行人程租、期租业务情况

程租模式也即航次租船，是指船舶出租人向承租人提供船舶或者船舶的部分舱位，在指定的港口间装运约定的货物，由承租人支付运费的租船运输。航次租船主要系大宗货物的整船运输，是租船市场上最为活跃的一种租船方式。在内贸运输市场上，程租模式较为普遍。报告期内，发行人的内贸运输业务均通过程租模式开展。

期租模式是指发行人根据期租天数和合同约定的价格收取期租收入，相比程租模式，期租模式可以减少货量不足、航次滞期、提前锁定价格等经营风险，更适合发行人开展外贸运输业务。报告期内，发行人的外贸运输业务主要通过期租模式开展，通过程租模式开展的外贸运输业务收入及占比较低。

（1）程租、期租业务收入与占比情况分析

2023 年度和 2024 年度，发行人程租、期租业务收入及占主营业务收入比例的情况如下：

单位：万元

项目	2024 年度		2023 年度	
	收入金额	占比	收入金额	占比
期租业务	51,049.44	57.06%	40,974.65	47.45%
其中：外贸	51,049.44	57.06%	40,974.65	47.45%
程租业务	38,424.25	42.94%	45,376.72	52.55%
其中：外贸	8,811.64	9.85%	8,966.68	10.38%
内贸	29,612.61	33.10%	36,410.04	42.17%
合计	89,473.69	100.00%	86,351.37	100.00%

2023 年度和 2024 年度，发行人的期租业务均为外贸运输业务，期租业务收入分别为 40,974.65 万元和 51,049.44 万元，占主营业务收入比例分别为 47.45%和 57.06%，2024 年度占比有所上升，主要原因系 2024 年度外贸行情回暖，导致外贸航运价格上升，公司调整经营策略，将内外贸兼营船舶的运力逐渐转向毛利率更高的外贸运输业务所致。

2023 年度和 2024 年度，发行人的程租业务以内贸运输业务为主，程租业务收入分别为 45,376.72 万元和 38,424.25 万元，占主营业务收入比重分别 52.55%和 42.94%，2024 年度占比有所下降，主要原因系 2024 年度内贸市场行情低迷，内贸航运价格较低，发行人相应减少内贸运输业务量，从而导致内贸航运业务收入同比下降。

## (2) 毛利贡献与毛利率情况分析

2023 年度和 2024 年度，发行人程租、期租的毛利贡献及毛利率情况如下：

单位：万元

项目	2024 年度		2023 年度	
	毛利贡献	毛利率	毛利贡献	毛利率
期租业务	20,807.08	40.76%	8,382.70	20.46%
其中：外贸	20,807.08	40.76%	8,382.70	20.46%
程租业务	-2,379.71	-6.19%	1,137.30	2.51%
其中：外贸	277.40	3.15%	-129.79	-1.45%
内贸	-2,657.11	-8.97%	1,267.08	3.48%
合计	18,427.36	20.60%	9,519.99	11.02%

2023 年度和 2024 年度，期租业务的毛利贡献分别为 8,382.70 万元和 20,807.08 万元，毛利率分别为 20.46%和 40.76%，毛利贡献与毛利率均呈现上升的态势。其中毛利率波动主要受外贸运价指数 BDI 波动的影响；毛利贡献变动的的原因主要是由于 2024 年度外贸行情好

于内贸行情，公司将内外贸兼营船舶的运力逐步转向外贸运输，导致期租业务收入占比呈上升态势，同时在外贸运价指数波动的情况下，对应的毛利亦呈现上升态势。

2023年度和2024年度，程租业务以内贸运输业务为主，内贸程租业务的毛利贡献分别为1,267.08万元和-2,657.11万元，毛利率分别为3.48%和-8.97%，毛利贡献和毛利率均呈现下滑态势，主要原因系CBCFI指数下降导致运价相应下跌，导致内贸程租业务收入逐年下滑。

综上所述，2023年度和2024年度，发行人程租和期租两种业务模式在报告期内的收入、毛利贡献、毛利率的变动情况主要受内外贸运价指数变动以及公司经营策略调整的影响，导致程租、期租业务结构及毛利存在一定变化。

#### 14、发行人自营、外租船业务情况

自营船舶业务包括自有船舶业务和光租船舶业务。自有船舶运输是指对船舶所有权属于公司及融资租赁（含售后回租）的船舶开展的运输业务，光租船舶是指船舶所有人将没有配置船员的船舶，在约定期间内出租给公司占有、使用和经营，公司利用租入船舶开展运输业务，船舶营运费用由公司负担，公司定期与船舶出租人结算租金。

外租船舶业务是指公司租入已经配备船员的船舶并对外开展业务的模式，在外租船舶运输业务模式下，公司向客户收取运费或租金，并向出租人支付运输成本。公司外租船舶主要按单航次的形式进行租入，该航次任务完成后，外租船舶合同随即履行完毕。

2023年度和2024年度，发行人采用自营船舶运输为主、外租船舶运输为辅的业务模式，该模式有利于提升运力的可控性和灵活性，满足大型货主客户的保供需求和防范运力过剩或不足的风险。

##### (1) 自营、外租业务收入与占比情况分析

2023年度和2024年度，发行人自营、外租的收入及占主营业务收入比例情况如下：

单位：万元

项目	2024年度		2023年度	
	收入金额	占比	收入金额	占比
自营船舶运输业务	74,741.21	83.53%	64,969.70	75.24%
其中：外贸	52,796.65	59.01%	42,758.13	49.52%
内贸	21,944.56	24.53%	22,211.57	25.72%
外租船舶运输业务	14,732.47	16.47%	21,381.66	24.76%
其中：外贸	7,064.42	7.90%	7,183.20	8.32%
内贸	7,668.05	8.57%	14,198.46	16.44%

项目	2024 年度		2023 年度	
	收入金额	占比	收入金额	占比
合计	89,473.69	100.00%	86,351.37	100.00%

2023 年度和 2024 年度，发行人的自营船舶运输业务收入分别为 64,969.70 万元和 74,741.21 万元，占主营业务收入的比例分别为 75.24%和 83.53%，自营船舶运输业务收入为发行人主营业务收入的主要来源。

(2) 自营、外租业务毛利贡献与毛利率情况分析

2023 年度和 2024 年度，发行人自营、外租的毛利贡献及毛利率如下：

单位：万元

项目	2024 年度		2023 年度	
	毛利贡献	毛利率	毛利贡献	毛利率
自营船舶运输业务	18,286.51	24.47%	8,180.32	12.59%
其中：外贸	20,946.19	39.67%	8,202.27	19.18%
内贸	-2,659.68	-12.12%	-21.96	-0.10%
外租船舶运输业务	140.85	0.96%	1,339.67	6.27%
其中：外贸	68.38	0.97%	50.64	0.70%
内贸	72.47	0.95%	1,289.04	9.08%
合计	18,427.36	20.60%	9,519.99	11.02%

2023 年度和 2024 年度，自营船舶运输业务的毛利贡献分别为 8,180.32 万元和 18,286.51 万元，毛利率分别为 12.59%和 24.47%，毛利贡献与毛利率有所上升。其中，自营船舶外贸业务毛利贡献呈上升态势，而自营船舶内贸业务毛利贡献呈下滑趋势，主要原因系外贸市场于 2024 年度逐步回暖，而内贸市场持续低迷，使得自营船舶外贸运输业务毛利率有所上升而内贸运输业务毛利率持续下滑，发行人将自营船舶运力逐步转向外贸运输所致。

2023 年度和 2024 年度，公司外租船运输业务中，毛利贡献分别为 1,339.67 万元和 140.85 万元，毛利率分别为 6.27%和 0.96%。其中，外租船外贸业务量略有升高，外租船内贸业务量呈大幅下滑态势，主要原因 2024 年度外贸市场逐步回暖，外租船外贸业务毛利率有所提升，而外租船内贸业务毛利率大幅下滑，主要系发行人顺应市场走势大幅减少外租船内贸业务量所致。”

(二) 结合上述变动情况说明报告期内发行人业务结构是否发生较大变化, 是否存在部分经营板块收入及毛利异常变化的情形

综上所述, 2023 年度和 2024 年度, 发行人的期租业务均为外贸运输业务, 程租业务以内贸运输业务为主, 并采用自营船舶运输为主、外租船舶运输为辅的业务模式, 程租期租、自营外租经营板块收入及毛利存在一定变化的原因主要系由于运价指数的波动、公司经营策略调整以及业务模式的特点导致, 不存在异常变化的情况。

四、结合航运指数、中国大宗商品进口波动、国际形势变化情况、行业周期性波动情况、同行业可比公司及下游客户情况等, 说明导致业绩大幅下滑因素是否已完全消除或基本消除, 是否仍对发行人持续经营能力存在重大不利影响, 发行人应对经营业绩波动的主要措施, 目前是否有效执行, 预计产生影响的时间

(一) 结合航运指数、中国大宗商品进口波动、国际形势变化情况、行业周期性波动情况、同行业可比公司及下游客户情况等, 说明导致业绩大幅下滑因素是否已完全消除或基本消除, 是否仍对发行人持续经营能力存在重大不利影响

#### 1、航运指数

航运指数波动是导致发行人业绩变动的主要因素之一。报告期后, 2025 年 1 月 1 日至 6 月 13 日, BDI、CBCFI 两类干散货航运价格指数呈现较大幅度波动, 具体指数情况如下:

指数名称	2025 年 1 月 1 日-6 月 13 日		2024 年度
	平均指数	变动率	平均指数
波罗的海干散货指数 BDI (平均)	1,249.09	-28.81%	1,754.66
中国沿海煤炭运价指数 CBCFI (平均)	649.90	2.08%	636.67

从上表可以看出, 2025 年 1 月至 2025 年 6 月 13 日, BDI 均值为 1,249.09 点, 较 2024 年度的 BDI 均值 1,754.66 点相比下降 28.81%; CBCFI 均值为 649.90 点, 与 2024 年度 CBCFI 均值的 636.67 点相比上涨 2.08%。

报告期后, BDI 指数虽然有所下滑, 但于 2025 年 1 月 30 日跌至阶段低点 715 点, 进入 2 月后 BDI 指数显著回升, 于 2 月 28 日收至 1,229 点, 市场呈现复苏迹象, 进入 3 月后, 主要受到南美粮食发运增长及澳洲天气不利因素消减等影响, BDI 指数均值继续增长, 后续受国际政治等多重因素影响, 市场处于观望状态, 运价指数小幅下滑后持续震荡。随着 2025 年 5 月 12 日《中美日内瓦经贸会谈联合声明》的发布, 市场的紧张情绪得到缓解。后续印尼、澳洲煤炭及南美粮食运输需求改善使得市场情绪升温, BDI 指数持续增长。BDI 指数于

2025年6月13日收至1,968点；CBCFI指数虽然依旧在低位震荡，但随着运输需求释放，指数小幅上涨，未来可能存在进一步改善空间。

因此，从航运指数来看，虽然期后航运指数仍处于波动之中，但基于国外干散货运输需求的支撑，市场呈现回暖迹象，外贸运价指数均呈现一定幅度的变动或回升，内贸运价指数虽然依旧在低位震荡，但随着运输需求释放，指数小幅上涨，未来可能存在进一步改善空间；未来，不排除航运指数仍然大幅波动或下行给发行人业绩带来大幅变动甚至下滑的风险。

## 2、中国大宗商品进口波动

2024年全球干散货海运贸易量增速有所放缓，但总体仍继续稳步回升。2024年全球贸易量达到57.42亿吨，增速由2023年的3.66%小幅下降至3.31%。从全球干散货海运明细来看，分货种表现分化明显。

铁矿石领域来看，2024年全球海运铁矿石贸易量达到了15.96亿吨，实现了3.37%的稳健增长。中国作为铁矿石最大进口国，2024年全年铁矿石进口约12.18亿吨，占全球贸易总量约76.33%，较2023年贸易量增长约5.10%。2024年，进口铁矿石价格走低刺激采购需求的影响，中国铁矿石需求表现强劲。主要出口国家产量稳定增长，为全球铁矿石贸易量增长提供支撑。

煤炭领域来看，2024年全球煤炭贸易量达到13.63亿吨，增长3.57%。中国及印度作为煤炭最大进口国，2024年全年动力煤及蒸汽煤进口合计约68.18亿吨，占全球贸易总量约50.02%。2024年中国原煤产量增速放缓，加之中国对可再生能源产量的敏感性、进口成为供给补充重要支撑。中国煤炭海运贸易量增长16.65%至4.29亿吨。带动了全球整体煤炭海运贸易量的增长。

粮食领域来看，2024年全球海运粮食贸易量达到5.32亿吨，增长1.92%。中国作为最大的粮食进口国，2024年全年进口粮食合计约1.53亿吨，占比28.44%。中国、日本等主要粮食进口国家需求相对稳定。主要出口国家产量进一步增加，粮食供给宽松的现状持续。

## 3、国际形势变化情况

国际形势对于散货运输的影响将受到多种因素的驱动，包括全球经济形势、地缘政治风险、贸易政策变化、能源转型以及供应链调整等。

全球经济保持复苏态势，尤其是中国、印度等新兴经济体的增长，可能将推动对铁矿石、煤炭、谷物等干散货的需求，从而提振干散货运输市场。而欧美经济衰退，可能导致干散货需求下降，运输市场承压。

俄乌冲突可能导致能源贸易路线调整，例如欧洲从俄罗斯转向其他地区进口煤炭和谷物，

影响干散货运输的航线需求和运价，地缘政治紧张局势可能导致航运保险成本上升，进而推高运输成本，地缘政治紧张局势可能导致航运保险成本上升，进而推高运输成本。

贸易政策方面，中国“一带一路”倡议的推进可能带动沿线国家的基建项目，可能增加对干散货的运输需求。

煤炭运输需求方面，尽管全球能源转型加速，但短期内煤炭仍是许多国家的重要能源来源。印度、东南亚等地区可能继续增加煤炭进口，支撑干散货运输需求。全球粮食安全问题可能推动谷物贸易增长，尤其是小麦、玉米和大豆的运输需求。

供应链与物流方面，港口拥堵、劳动力短缺等问题可能影响干散货运输效率，导致运价波动。

综上所述，虽然地缘政治风险、能源转型、供应链中断等因素对干散货运输造成压力，但全球经济复苏、能源需求、粮食安全需求、区域贸易增长等因素可能支撑干散货运输市场。

#### 4、周期性波动情况

##### （1）国际市场

作为依托于大宗商品贸易的国际干散货航运市场行业目前处于成熟期，市场竞争趋于激烈。从需求端看，2024年海运贸易量增速依然保持总体3.31%，增速略有放缓。从供给端，2024年运力增速保持相对稳定达到2.96%左右。需求及供给端运力增速的逐渐接近，使得航运企业形成业绩驱动主要靠资产规模、成本竞争和经营管理水平的特征。

##### （2）国内市场

国内干散货航运市场行业目前处于成熟期，市场竞争较为激烈。2024年全国港口货物内贸货物吞吐量增速达到2.30%，从需求端看实现稳定的增长，但增速逐渐放缓。下游企业对钢铁及煤炭的需求均持续走弱。从供给端，2024年6月30日运力较上年末小幅下降0.35%左右。国内市场供给基本见顶，处于相对稳定的阶段。

#### 5、同行业可比公司情况

报告期内，同行业可比公司运营模式、定价政策、航运线路情况如下：

公司简称	运营模式	定价政策	航运线路
招商轮船	主要从事原油（包括LNG）及干散货运输业务，干散货运输主要采取程租及期租的经营模式，运力来源包括自有、外租和代管	散货船队以VLOC船队为主力，主要执行与世界上最大的铁矿石开采商和供应商巴西淡水河谷公司签订的27年长期运输协议，招商轮船的自有VLOC船队锁定率均较高	中国沿海、远东及太平洋沿岸地区、及中东、西非、南美和大三角长航线等海外地区

公司简称	运营模式	定价政策	航线线路
宁波海运	自有运力为主，经营模式以境内程租为主。	主要为浙江省能源集团等关联方提供煤炭及成品油运输服务，公司通过锁定运价的方式以抵御航运市场运价频繁波动风险	主要经营从北方至沿海、长江中下游沿线各电厂的电煤运输；马来西亚至国内的矿砂运输；印尼等至国内电厂的进口煤炭运输；
凤凰航运	沿海运输以自营运输为主，远洋运输以船货代模式为主，长江运输运营模式为自营运输及船货代	公司参考上海航交所发布的境内沿海运价指数、BDI指数市场化定价	长江干支、南北沿海、京杭运河及部分国际港口航线
海通发展	境内航区以程租为主，境外航区以期租为主。	参考上海航交所发布的境内沿海运价指数、BDI指数市场化定价	在中国境内沿海、长江下游、珠江三角洲等水域航区为客户运输煤炭、铁矿石等干散货；境外航区运输涉及全球远洋无限航区，包括世界各国及地区的开放港口和国际通航运河及河流
发行人	内贸以程租模式为主，外贸则兼有程租和期租模式	参考上海航交所发布的境内沿海运价指数、BDI指数市场化定价	主要从事国际远洋、国内沿海和长江中下游航线的干散货运输业务

在公司的同行业可比公司中，海通发展的运营模式、定价政策、航线线路等与公司较为接近，海通发展均为内外兼营的航运公司。2024年度，海通发展的营业收入为365,876.75万元，同比增加114.55%，归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润为50,449.05万元，同比增加186.65%。

## 6、下游客户情况

干散货主要由煤炭、粮食、矿石及其他大宗商品构成。煤炭、粮食、矿石等大宗商品的贸易情况，构成了干散货航运市场的总体需求端。

2024年全球干散货海运贸易量增速有所放缓，但总体仍继续稳步回升。2024年全球贸易量达到57.42亿吨，增速由2023年的3.66%小幅下降至3.31%。从全球干散货海运明细来看，分货种表现分化明显，详见“问题1、行业发展趋势及周期性影响”回复之“二、（二）2、煤炭、粮食、矿石等大宗商品航运报告期后需求端变化情况”中的分析。

## 7、说明导致业绩大幅下滑因素是否已完全消除或基本消除

报告期后，尽管国内航运市场目前依旧低迷，但仍存在改善空间；国际航运市场BDI指数于2025年1月份继续下跌，进入2月份后回升，市场存在回暖迹象，进入3月后，主要受到南美粮食发运增长及澳洲天气不利因素消减等影响，BDI指数均值继续增长，后续受国

际政治等多重因素影响，市场处于观望状态，运价指数小幅下滑后持续震荡。随着 2025 年 5 月 12 日《中美日内瓦经贸会谈联合声明》的发布，市场的紧张情绪得到缓解。后续印尼、澳洲煤炭及南美粮食运输需求改善使得市场情绪升温，BDI 指数持续增长。BDI 指数于 2025 年 6 月 13 日收至 1,968 点。

未来，航运市场的周期性波动仍将持续。虽然政策变化、地缘政治、季节性变化以及市场情绪等因素都将使得行业在短周期内处于向新的均衡点回探的阶段，但全球干散货海运贸易量的总体供需格局仍将为航运市场带来支撑。不排除未来航运市场继续受到宏观经济、市场需求、地缘政治、以及船舶运力供给过剩等因素影响剧烈波动，并给发行人经营业绩带来大幅下滑的风险。但发行人通过不断扩大客户资源，进一步优化运力结构、提高盈利能力较强的船舶占比，及时跟进市场变化、调整经营策略等应对措施，持续增强抗风险能力，最大限度降低业绩大幅下滑的风险。

## **（二）发行人应对经营业绩波动的主要措施，目前是否有效执行，预计产生影响的时间**

公司应对经营业绩波动的主要措施包括灵活调整运力结构、深入贯彻大客户战略、精细市场操作、数字化管理赋能及新建低碳智能型船舶等。

### **1、灵活调整运力结构**

公司的运力结构涵盖内贸船舶与内外贸兼营船舶。面对瞬息万变的市场，公司能够紧密跟踪内外贸运价指数的波动情况。当内贸运价指数呈现上升趋势时，公司会及时调配更多具备内贸运营资质的船舶，集中投放到内贸航线，从而抓住内贸市场的发展机遇，获取更高的收益；反之，若外贸运价指数更具优势，公司则会灵活安排内外贸兼营船舶，使其优先投入到外贸航线的运营中。未来，随着外贸船舶的正式投入运营，公司的运力结构将实现进一步的多元化。届时，公司能够更加精准地根据市场运价的动态变化，合理分配不同类型船舶的运力投放，从而有效缓释因运价变动而带来的业绩波动风险，确保公司在不同市场环境下都能保持稳定的运营收益。

### **2、深入贯彻大客户战略**

凭借多年深耕航运领域所积累的丰富经验，公司成功积累了一批优质且稳定的客户资源，并与部分主要客户建立起了长期、稳固的合作关系。在报告期内，公司在持续巩固与原有优质客户合作的基础上，积极主动地开拓市场，不断挖掘和开发新的市场客户。展望未来，公司将坚定不移地秉持稳健经营的理念，深入贯彻大客户战略。一方面，通过优化服务流程、提升服务质量，进一步提高基础货源比例，确保公司业务的稳定开展；另一方面，持续加大对客户关系维护的投入，积极拓展与大客户的合作领域和深度，通过提供定制化的航运解决

方案等方式，巩固市场份额。同时，公司充分利用自身作为船东的独特优势，积极主动地争取更多与直接客户的合作机会，从而有效提高运营效率，降低营运成本，实现公司经济效益的最大化。

### **3、精细市场操作**

公司高度重视市场操作的精细化管理。一方面，组建了专业的市场分析团队，密切关注市场动态、行业政策以及竞争对手的动向，通过深入的市场调研和数据分析，及时调整公司的市场策略，确保公司在市场竞争中始终占据有利地位；另一方面，优化航线规划和船舶调度，根据货物的种类、数量以及客户的需求，合理安排船舶的航次。

### **4、数字化管理赋能**

公司大力推进数字化建设，目前 MOS 系统已实现机关及船舶的全覆盖，“国航远洋大数据分析中心”“GH-AIS”（Automatic Identification System 船舶自动识别系统）也已成功上线运行。这些先进的系统能够对企业生产、经营、管理的各个环节进行全方位、精细化的管理。通过 MOS 系统，公司可以实时监控船舶的运行状态、货物运输情况以及各项运营指标，及时发现并解决问题，提高运营效率；“国航远洋大数据分析中心”则能够对海量的市场数据、运营数据进行深度挖掘和分析，为公司的决策提供科学依据，助力公司精准把握市场机遇；“GH-AIS”系统则进一步提升了船舶的航行安全和管理效率。随着 MOS 系统的不断完善与常态化运行，公司的经营效率和管理能力得到了显著提升，实现了降本增效的目标，进一步增强了公司在行业内的竞争力。

### **5、新建低碳智能船型**

公司紧跟行业绿色发展趋势，积极布局新建低碳智能船型。在船舶设计与建造过程中，引入先进的节能技术和智能控制系统，通过新建低碳智能船型，公司不仅大幅降低了能耗成本，同时低碳智能船型也符合当下环保要求，有助于提升公司品牌形象，吸引更多对环保理念重视的优质客户。从长远来看，这种船型的应用使公司在技术层面领先于部分竞争对手，极大地提升了公司的核心竞争力，为应对市场波动提供了坚实的硬件支撑。

针对航运业务固有的周期性波动情况，公司虽然面临一定的业绩波动风险，但通过上述一系列有效实施，缓释了运价变动带来的业绩波动风险。从实际效果来看，公司应对经营业绩波动的主要措施目前正在高效、有序地执行。在 2024 年度，公司业绩已实现同比增长，这充分证明了公司应对策略的有效性和前瞻性，也为公司未来的持续稳定发展奠定了坚实的基础。

## 五、结合在手订单及主要客户需求情况说明期后业绩情况，以及经营业绩是否存在持续下滑的风险

### （一）在手订单情况

截至 2025 年 5 月 31 日，发行人在手订单金额约为 2.33 亿元，在手订单金额占 2024 年全年收入比重约为 25%。其中，内贸航运业务的在手订单金额约为 1.75 亿元，主要系与主要内贸客户签订长协框架协议；外贸航运业务的在手订单约为 0.58 亿元，主要系与外贸客户签订的未执行完毕的期租合同。

发行人拥有一定金额的在手订单作为储备，能够为经营业绩提供一定程度的支撑。

### （二）主要客户需求情况

干散货主要由煤炭、粮食、矿石及其他大宗商品构成。煤炭、粮食、矿石等大宗商品的贸易情况，构成了干散货航运市场的总体需求端。

2024 年全球干散货海运贸易量增速有所放缓，但总体仍继续稳步回升。2024 年全球贸易量达到 57.42 亿吨，增速由 2023 年的 3.66% 小幅下降至 3.31%。从全球干散货海运明细来看，分货种表现分化明显，详见“问题 1、行业发展趋势及周期性影响”回复之“二、（二）2、煤炭、粮食、矿石等大宗商品航运报告期后需求端变化情况”中的分析。

### （三）说明期后业绩情况

根据发行人 2025 年一季报，发行人 2025 年一季度实现营业收入 1.99 亿元，同比减少 10.73%，实现净利润-1,544.95 万元，同比减少 197.49%。

发行人 2025 年一季度净利润同比出现大幅下滑，主要原因系 2025 年 1-2 月份内外贸运价指数均处于较低水平导致毛利同比减少约 1,500 万元、财务费用同比增加约 1,200 万元以及对联营企业的投资收益减少约 1,000 万元等因素共同所致。进入 2025 年 3 月份以后，随着市场运价指数的回升，发行人经营业绩随之改善，2025 年 3 月、4 月和 5 月均已实现单月盈利。

### （四）经营业绩是否存在持续下滑的风险

报告期后，尽管国内航运市场目前依旧低迷，但仍存在改善空间；国际航运市场 BDI 指数于 2025 年 1 月份继续下跌，进入 2 月份后显著回升，市场呈现复苏迹象，进入 3 月后，主要受到南美粮食发运增长及澳洲天气不利因素消减等影响，BDI 指数均值继续增长，后续受国际政治等多重因素影响，市场处于观望状态，运价指数小幅下滑后持续震荡。随着 2025 年 5 月 12 日《中美日内瓦经贸会谈联合声明》的发布，市场的紧张情绪得到缓解。后续印尼、澳洲煤炭及南美粮食运输需求改善使得市场情绪升温，BDI 指数持续增长。BDI 指数于

2025年6月13日收至1,968点。

未来，航运市场的周期性波动仍将持续。虽然政策变化、地缘政治、季节性变化以及市场情绪等因素都将使得行业在短周期内处于向新的均衡点回探的阶段，但全球干散货海运贸易量的总体供需格局仍将为航运市场带来支撑。不排除未来航运市场继续受到宏观经济、市场需求、地缘政治、以及船舶运力供给过剩等因素影响剧烈波动，并给发行人经营业绩带来持续下滑的风险。但发行人通过不断扩大客户资源，进一步优化运力结构、提升盈利能力较强的船舶占比，及时跟进市场变化、调整经营策略等应对措施，持续增强抗风险能力，最大限度降低业绩持续下滑的风险。

**六、结合信用政策、结算模式，说明报告期各期主要客户收入确认依据及与履约进度是否匹配、进展情况与合同约定是否一致，发行人是否存在提前或推迟确认收入的情形，是否存在放宽信用政策促进销售的情况，报告期内发行人的业绩变动与下游客户、上游供应商及行业发展趋势是否匹配。补充说明并披露应收账款期后回款情况**

**（一）结合信用政策、结算模式，说明报告期各期主要客户收入确认依据及与履约进度是否匹配、进展情况与合同约定是否一致，发行人是否存在提前或推迟确认收入的情形，是否存在放宽信用政策促进销售的情况**

报告期内，发行人报告期各期主要客户的信用政策、结算模式、收入确认方法、收入确认依据及履约进度匹配情况、合同约定及进展匹配情况如下：

2023 年度										
序号	客户	控股股东或实际控制人	主要收入模式	信用政策	结算模式	收入确认方法	收入确认时点/时段	收入确认依据	收入确认依据与履约进度是否匹配	合同约定情况与进展情况是否一致
1	天津国能海运有限公司	国家能源投资集团有限责任公司	程租	船舶卸完货，收到运输发票 20 个银行工作日内，付清全部费用	银行转账	某一时点确认	卸货完工时点	装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告	不适用	是
	国能远海航运有限公司		程租	船舶卸完货，收到运输发票 20 个银行工作日内，付清全部费用	银行转账	某一时点确认	卸货完工时点	装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告	不适用	是
	国能销售集团有限公司华中分公司		程租	船舶卸完货，收到运输发票 15 个银行工作日内，付清全部费用	银行转账	某一时点确认	卸货完工时点	装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告	不适用	是
2	CARGILLINTERNATIONALSA	CARGILLTRADINGCO., LIMITED	期租	在船舶交付后的 3 个银行工作日内，支付前 15 天的租金，在船舶归还后 10 天内发送最终结算单，根据账单支付。	银行转账	某一时段确认	租期内	交还船报、提单、SOA 单、航次报告	是	是
	CARGILLBV		期租	在船舶交付后的 3 个银行工作日内，支付前 15 天的租金，在船舶归还后 10 天内发送最终结算单，根据账单支付。	银行转账	某一时段确认	租期内	交还船报、提单、SOA 单、航次报告	是	是
3	LOUISDREYFUSCOMMODITIESFREIGHTASAPTE.LTD	LouisDreyfusCompany	期租	每 15 天预付	银行转账	某一时段确认	租期内	交还船报、提单、SOA 单、航次报告	是	是

	LOUISDREYFUSCOMPANYSUISSES.A.	y (HK) Holdings Limited	期租	每 15 天预付	银行转账	某一时段确认	租期内	交还船报、提单、SOA 单、航次报告	是	是
4	中远海运散货运输有限公司	中远海运散货运输有限公司	程租	船舶卸完货后，收到发票 10 个银行工作日内，付清全部费用	银行转账	某一时点确认	卸货完工时点	装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告	不适用	是
	REFINEDSUCCESSLTD		期租	每 15 天预付	银行转账	某一时段确认	租期内	交还船报、提单、SOA 单、航次报告	是	是
	广州振华航科有限公司		程租	船舶卸完货后，收到发票 10 个银行工作日内，付清全部费用	银行转账	某一时点确认	卸货完工时点	货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告	不适用	是
	中远大唐航运股份有限公司		程租	船舶卸完货后，收到发票 10 个银行工作日内，付清全部费用	银行转账。	某一时点确认	卸货完工时点	货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告	不适用	是
5	REACHYINTERNATIONAL (HK) CO.,LIMITED		期租	每 15 天支付一次，在船舶交付后的 3 个银行工作日内，支付前 15 天的租金。	银行转账	期租	租期内	交还船报、提单、SOA 单、航次报告	是	是
<b>2024 年度</b>										
序号	客户	控股股东或实际控制人	主要收入模式	信用政策	结算模式	收入确认方法	收入确认时点/时段	收入确认依据	收入确认依据与履约进度是否匹配	合同约定情况与进展情况是否一致

1	TRAFIGURAMARITIMELOGISTICSPTELTD		期租	每 15 天预付	银行转账	期租	租期内	交还船报、提单、SOA 单、航次报告	是	是
2	REFINEDSUCCESSLTD	中远海运散货运输有限公司	期租	每 15 天预付	银行转账	某一时段确认	租期内	交还船报、提单、SOA 单、航次报告	是	是
	中远海运散货运输有限公司		程租	双方确认结算单且甲方收到乙方开具的正本运输发票后 15 个工作日内付清全部运费。	银行转账	某一时点确认	卸货完工时点	装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告	不适用	是
	中远大唐航运股份有限公司		程租	船舶卸完货后，收到发票 10 个银行工作日内，付清全部费用	银行转账	某一时点确认	卸货完工时点	装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告	不适用	是
3	浙江世悦能源有限公司		程租	船舶卸完货后，收到结算单及发票 3 个工作日内，付清全部费用	银行转账	某一时点确认	卸货完工时点	装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告	不适用	是
4	天津国能海运有限公司	国家能源投资集团有限责任公司	程租	船舶卸完货，收到运输发票 20 个工作日内，付清全部费用	银行转账	某一时点确认	卸货完工时点	装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告	不适用	是
	天津远华海运有限公司		程租	船舶卸完货，收到运输发票 20 个工作日内，付清全部费用	银行转账	某一时点确认	卸货完工时点	装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确	不适用	是

							认单、航次报告		
	国能远海航运有限公司	程租	船舶卸完货，收到运输发票 20 个银行工作日内，付清全部费用	银行转账	某一时点确认	卸货完工时点	装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告	不适用	是
	国能销售集团有限公司华中分公司	程租	船舶卸完货，收到运输发票 15 个银行工作日内，付清全部费用	银行转账	某一时点确认	卸货完工时点	装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告	不适用	是
	天津中海华润航运有限公司	程租	船舶卸完货，收到运输发票 25 个银行工作日内，付清全部费用	银行转账	某一时点确认	卸货完工时点	装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告	不适用	是
	国家能源集团航运有限公司	程租	船舶卸完货，收到运输发票 20 个银行工作日内，付清全部费用	银行转账	某一时点确认	卸货完工时点	装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告	不适用	是
5	CARGILL INTERNATIONALSA	期租	在船舶交付后的 3 个银行工作日内，支付前 15 天的租金，在船舶归还后 10 天内发送最终结算单，根据账单支付	银行转账	某一时段确认	卸货完工时点	装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告	不适用	是

## 1、说明报告期各期主要客户收入确认依据及与履约进度是否匹配、进展情况与合同约定是否一致，发行人是否存在提前或推迟确认收入的情形

2023 年度和 2024 年度，主要客户的收入确认模式分为程租与期租，程租客户的收入确认方法为某一时点确认，收入确认依据为装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告等文件，具体收入确认时点为卸货完工时点；期租客户的收入确认方法为某一时段确认，收入确认依据为交还船报、提单、SOA 单、航次报告，具体收入确认时段为租船期间。

程租业务中，发行人为客户完成某一特定航次的运输任务并收取租赁费，完成约定航次的航程并完成卸港即完成全部合同履约义务，发行人以装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、航次报告等文件作为收入确认依据，以卸货完工时点作为收入确认时点；报告期内，确认收入的程租业务均完成卸港作业，并取得相关收入确认单据，进展情况与合同约定一致，不存在提前或推迟确认收入的情形。

期租业务中，发行人将配备有操作人员的船舶承租给客户使用一定期限，按天向客户收取租赁费，发行人的履约义务为向客户提供配备有操作人员的船舶，具体通过交还船报期间确认收入，履约进度主要通过租赁天数进行确认，发行人以交还船报、提单、SOA 单等文件作为收入确认依据，发行人在每月末根据已租赁天数占总租赁天数的比例作为履约进度对未完成航次的期租收入进行暂估确认，收入确认依据及与履约进度匹配；进展情况在合同约定的租船期间按已租赁天数确认进展情况与合同约定一致，不存在提前或推迟确认收入的情形。

## 2、是否存在放宽信用政策促进销售的情况

2023 年度和 2024 年度，程租业务的主要客户大多数为内贸客户，针对程租业务的主要客户，发行人一般采取航次结算方式。对于长期合作的大客户一般采取航次结算方式，客户通常于收到发票后按合同约定期限完成付款，信用政策一般为 15-30 天；期租业务的主要客户均为外贸客户，针对期租业务的主要客户，发行人交船后一般会预收部分租金，剩余各期租金按合同约定收取，信用政策一般为每 15 天预收一次或还船后 10 天内收取剩余租金，程租与期租业务的结算方式主要是银行转账。报告期内，程租与期租的信用政策及结算方式均未发生变化，不存在放宽信用政策促进销售的情况。

## （二）报告期内发行人的业绩变动与下游客户、上游供应商及行业发展趋势是否匹配

### 1、发行人外贸航运业务与国际干散货市场匹配性

2023 年度和 2024 年度，发行人外贸航运业务收入及毛利有所上升。

2023 年度，受俄乌冲突、巴拿马运河限行、红海危机、中国大宗商品进口波动等多种因

素影响，国际干散货航运市场整体较前一年明显下跌。2024 年度，从需求端来看，海运贸易量增速依然保持总体 3.31%，增速略有放缓；从供给端来看，2024 年运力增速保持相对稳定达到 2.96%；需求端的海运贸易量增速与供给端运力增速逐渐接近。作为依托于大宗商品贸易的国际干散货航运市场行业目前处于成熟期，市场竞争趋于激烈。

综上所述，发行人外贸航运业务的业绩变动趋势和下游客户、上游供应商及行业发展趋势具有匹配性。

## 2、发行人内贸航运业务与中国沿海干散货市场匹配性

### 2023 年度和 2024 年度，发行人内贸航运业务收入及毛利率有所下降。

2023 年度，大量进口煤冲击国内市场，沿海散货运价持续下跌；2024 年度，全国港口内贸货物吞吐量增速达到 2.30% 增速，虽然吞吐量实现增长，但增速放缓，下游企业对钢铁及煤炭的需求均持续走弱。从供给端，2024 年度内贸运力供给基本见顶，处于相对稳定的阶段。

综上所述，发行人内贸航运业务的业绩变动趋势和下游客户、上游供应商及行业发展趋势具有匹配性。

### （三）补充说明并披露应收账款期后回款情况

发行人已在募集说明书“第五节 主要财务数据”之“（一）资产负债表主要科目分析”对应收账款期后回款情况进行了补充披露，具体如下：

“截至 2025 年 3 月 31 日，报告期各期末的应收账款的期后回款情况如下：

项目	2024 年度	2023 年度
应收账款回款率	78.70%	100%

截至 2025 年 3 月 31 日，公司于报告期各期末的应收账款回款率分别为 100% 和 78.70%，期后回款情况良好，不存在异常。”

七、结合销售回款、采购付款、税费支出、员工薪酬等情况，说明发行人经营活动产生的现金流量净额持续下滑原因，以及与净利润变化趋势存在较大差异的原因

（一）结合销售回款、采购付款、税费支出、员工薪酬等情况，说明发行人经营活动产生的现金流量净额持续下滑原因

2023 年度和 2024 年度，发行人销售回款、采购付款、税费支出、员工薪酬、经营活动产生的现金流量净额等变化情况如下：

单位：万元

经营活动产生的现金流量项目	2024 年度		2023 年度
	金额	变动率	金额
销售商品、提供劳务收到的现金	103,951.21	1.49%	102,425.68
购买商品、接受劳务支付的现金	63,552.31	-1.67%	64,633.56
支付给职工以及为职工支付的现金	18,434.19	-10.32%	20,555.34
支付的各项税费	3,956.06	65.66%	2,388.02
支付的其他与经营活动有关的现金	18,184.53	257.79%	5,082.48
经营活动产生的现金流量净额	9,628.77	-40.34%	16,138.52

2024 年度，发行人的经营活动产生的现金流量净额为 9,628.77 万元，同比下降 40.34%，造成发行人经营活动产生的现金流量净额下滑的主要原因，主要系支付的其他与经营活动有关的现金同比增长 257.79%，该部分现金流量支出主要系 2024 年度发行人为新购船舶所支付的造船保证金 12,583.75 万元，除此之外，其余经营活动现金流量项目的影响较小。

## （二）与净利润变化趋势存在较大差异的原因

2023 年度和 2024 年度，公司的净利润调节为经营活动现金净流量的过程如下表所示：

单位：万元

项目	2024 年度	2023 年度
1、将净利润调节为经营活动现金流量：		
净利润	2,221.39	228.95
加：资产减值准备	3,062.92	
信用减值损失	-56.22	-5.40
固定资产折旧、油气资产折耗、生产性生物资产折旧	7,951.67	5,278.88
使用权资产折旧	8,022.53	10,425.39
无形资产摊销	91.76	93.08
长期待摊费用摊销	93.41	165.66
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失（收益以“—”号填列）	3,442.85	-9.32
固定资产报废损失（收益以“—”号填列）	0.17	-2.90
公允价值变动损失（收益以“—”号填列）	-	-
财务费用（收益以“—”号填列）	6,570.80	2,954.47
投资损失（收益以“—”号填列）	-1,947.55	-260.49
递延所得税资产减少（增加以“—”号填列）	-552.68	347.14
递延所得税负债增加（减少以“—”号填列）	-1,033.55	-425.89
存货的减少（增加以“—”号填列）	-160.48	-1,465.65
经营性应收项目的减少（增加以“—”号填列）	-26,680.81	3,419.49
经营性应付项目的增加（减少以“—”号填列）	8,602.56	-4,604.90

项目	2024 年度	2023 年度
其他	-	-
经营活动产生的现金流量净额	9,628.77	16,138.52

2024 年度，公司经营活动现金流量净额与同期净利润变动趋势不一致，主要系经营性应收与应付科目变动所致，原因在于 2024 年度发行人为新购船舶所支付的造船保证金 12,583.75 万元，该项现金流量支出仅影响公司经营活动现金流量，对净利润不产生影响，导致经营活动现金流量净额与净利润变动趋势不匹配，具有合理性。

八、说明报告期内前五大客户中新增客户的具体情况，包括但不限于客户名称、成立时间、注册资本、社保缴纳人数、获客方式、合作历史、经营规模、销售金额、与发行人的关联关系、涉及的业务模式等；说明报告期内前五大客户的变化原因，相关变化是否符合发行人的客户管理模式，是否涉及刚成立即成为发行人重要客户或存在关联关系等特殊情形，客户规模、行业地位与销售金额的匹配关系，经营范围与采购内容是否匹配，是否具有商业合理性

（一）说明报告期内前五大客户中新增客户的具体情况，包括但不限于客户名称、成立时间、注册资本、社保缴纳人数、获客方式、合作历史、经营规模、销售金额、与发行人的关联关系、涉及的业务模式等

2023 年度和 2024 年度，前五大客户中新增客户的具体情况，包括但不限于客户名称、成立时间、注册资本、社保缴纳人数、获客方式、合作历史、经营规模、销售金额、与发行人的关联关系、涉及的业务模式的情况如下：

序号	客户名称	2024 年度		2023 年度		交易背景及变动原因
		金额 (万元)	占比	金额 (万元)	占比	
1	TRAFIGURA MARITIME LOGISTICS PTE.LTD	18,566.08	19.83%	1,510.25	1.70%	新加坡托克集团 (TrafiguraGroup) 是全球最大的独立大宗商品交易和物流公司之一, 具有较高的货物运输需求及较好的航运价格条件, 公司以期租模式为其运输粮食和煤炭。2024 年度, 公司调整内外贸经营结构, 将内外贸兼营运力逐步投向运价水平较高的外贸运输业务, 加大了与托克集团的合作力度。
2	浙江世悦能源有限公司	5,712.98	6.10%	421.54	0.47%	浙江世悦能源系国内大型煤炭贸易商, 经营范围主要包括煤炭的批发、矿产品、焦炭、石油制品、工业燃料油、润滑油、化工原料及产品的零售批发等, 需求船型和发行人自营船舶较为匹配, 经过商务洽谈, 浙江世悦对与航交所挂钩的价格进行租船合作具有较强的意愿, 符合发行人的定价策略, 系发行人较为理想的合作伙伴。2024 年度双方合作交易额显著提升。
3	国家能源集团航运有限公司	1,725.22	1.84%	-	-	国家能源集团航运有限公司是国家能源投资集团有限责任公司旗下的专业航运公司, 主要承担煤炭等能源物资的运输任务, 服务于国家能源集团的能源保供需求, 公司主要为其运输煤炭。2024 年度, 公司中标国能航运的长协合同, 双方合作交易额显著提升。

续上表:

序号	客户名称	成立时间	注册资本	社保缴纳人数	获客方式	合作历史	经营规模	业务模式	是否与发行人存在关联关系
1	TRAFIGURAM ARITIMELOGI STICSPTELTD	2011 年度	未披露	未披露	商务谈判	2023 年度	截至 2024 年上半年, 公司实现收入 1242 亿美元, 尤其是在石油和石油产品方面。集团的息税折旧及摊销前利润 (EBITDA) 为 42.84 亿美元, 净利润达到 14.74 亿美元。	期租	否
2	浙江世悦能源有限公司	2018 年度	2000 万元	12 人	商务谈判	2023 年度	未披露	程租	否
3	国家能源集团航运有限公司	2023 年度	100000 万元	108 人	商务谈判	2023 年度	国能集团拥有自有及控制船舶约 70 艘, 包括散货船、自卸船等专业化船型, 总载重吨超过 300 万吨, 船队以大型散货船为主, 适配沿海及长江流域煤炭运输需求, 年运输能力超 1 亿吨, 占国内沿海煤炭运输市场重要份额。	期租	否

2024 年度，发行人前五大客户中新增的客户主要包括托克集团、浙江世悦能源有限公司及国家能源集团航运有限公司等三家公司。

注册时间方面，托克集团和浙江世悦能源有限公司的注册时间均较早，国家能源集团航运有限公司虽然在 2023 年度注册，但由于国家能源集团航运有限公司系国家能源集团下属公司，国家能源集团与发行人存在较为稳定的合作关系，因此国家能源集团航运有限公司成立不久即与发行人发生业务往来；注册资本方面，新增的客户的注册资本均高于 2000 万元人民币，具有一定的规模；社保缴纳人数方面，境外客户未披露社保缴纳人数，境内客户具有一定的社保缴纳人数；获客方式方面，主要通过商务谈判的方式获客；合作历史方面，均为 2023 年度新合作客户；经营规模方面，新增客户具有一定的业务规模；与发行人的关联关系方面，新增客户与发行人均不存在关联关系；涉及的业务模式方面，外贸客户主要以期租模式与发行人开展合作，内贸客户主要以程租模式与发行人开展合作。

综上所述，发行人的主要新增客户不存在异常情况。

(二) 说明报告期内前五大客户的变化原因，相关变化是否符合发行人的客户管理模式，是否涉及刚成立即成为发行人重要客户或存在关联关系等特殊情形，客户规模、行业地位与销售金额的匹配关系，经营范围与采购内容是否匹配，是否具有商业合理性

1、说明报告期内前五大客户的变化原因，相关变化是否符合发行人的客户管理模式

以客户所属集团为口径，发行人与报告期内各期前五大客户及其所属集团的交易金额、占比、交易背景、交易金额与占比变化原因详见下表：

单位：万元

序号	客户名称	2024 年度		2023 年度		交易背景、金额及占比变化原因
		金额	占比	金额	占比	
1	TRAFIGURA MARITIME LOGISTICS PTE LTD	18,566.08	19.83%	1,510.25	1.70%	新加坡托克集团 (Trafigura Group) 是全球最大的独立大宗商品交易和物流公司之一，具有较高的货物运输需求及较好的航运价格条件，公司以期租模式为其运输粮食和煤炭。2024 年度，公司调整内外贸经营结构，将内外贸兼营运力逐步投向运价水平较高的外贸运输业务，加大了与托克集团的合作力度。
2	中远海运散货运输有限公司	1,279.84	1.37%	289.31	0.32%	中远海运系国内大型物流供应商，经营全品类散货运输，航线覆盖国内沿海和世界主要港口，公司为其提供运力补充，主要为其运输铁矿
	REFINED SUCCESS LTD	4,305.10	4.60%	748.06	0.84%	

序号	客户名称	2024 年度		2023 年度		交易背景、金额及占比变化原因
		金额	占比	金额	占比	
	广州振华航科有限公司	-	-	141.17	0.16%	石、粮食、煤炭。公司与其长期深度合作，2023 年度、2024 年度，双方根据货船适配程度进行合作，交易额随双方货船的适配程度有所变化。
	中远大唐航运股份有限公司	3,894.16	4.16%	2,871.50	3.22%	
	小计	9,479.10	10.12%	4,050.03	4.55%	
3	浙江世悦能源有限公司	5,712.98	6.10%	421.54	0.47%	浙江世悦能源系国内大型煤炭贸易商，经营范围主要包括煤炭的批发、矿产品、焦炭、石油制品、工业燃料油、润滑油、化工原料及产品的零售批发，且自营和代理各类货物和技术的进出口业务，需求船型和发行人自营船舶较为匹配，经过商务洽谈，浙江世悦对与航交所挂钩的价格进行租船合作具有较强的意愿，符合发行人的定价策略战略，系发行人较为理想的合作伙伴，2024 年度双方合作交易额显著提升。
4	天津国能海运有限公司	1,654.72	1.77%	29,353.25	32.95%	国家能源集团是经党中央、国务院批准，由中国国电集团公司和神华集团有限责任公司联合重组而成的中央骨干能源企业，集团拥有煤炭、电力、运输、化工等全产业链业务。公司与该等客户，特别是天津国能的交易波动原因，内外贸运输价格指数波动及呈现结构化行情的背景下，发行人调整内外贸经营结构，天津国能调整外租船舶采购模式所导致。
	天津远华海运有限公司	177.51	0.19%	-	-	
	国能远海航运有限公司	174.91	0.19%	827.9	0.93%	
	国能销售集团有限公司华中分公司	332.46	0.36%	320.08	0.36%	
	天津中海华润航运有限公司	766.61	0.82%	-	-	
	国家能源集团航运有限公司	1,725.22	1.84%	-	-	
	小计	4,831.43	5.17%	30,501.23	34.24%	
5	CARGILL INTERNATIONAL SA	4,051.07	4.33%	5,925.85	6.65%	嘉吉集团（Cargill）是全球四大粮商之一，发行人主要以期租模式为其提供食品、配料、农业和工业产品的运输。在发行人船舶完成卸货空船后，准备新一轮的运粮订单前，发行人会优先联系四大粮商；2023 年度及 2024 年度，双方货船适配度较高，通过市场撮合和商谈，双方合作量逐渐提升。
	CARGILL BV	-	-	584.94	0.66%	
	小计	4,051.07	4.33%	6,510.79	7.31%	
6	LOUIS DREYFUS COMMODITIES FREIGHT ASIA	240.63	0.26%	3,763.90	4.23%	路易达孚集团（Louis Dreyfus）是全球四大粮商之一，业务范围亦包含棉花、天然及人造纤维、电力、天然气、

序号	客户名称	2024 年度		2023 年度		交易背景、金额及占比变化原因
		金额	占比	金额	占比	
	PTE. LTD					石油及石油产品的贸易以及期货交易和金融证券业务。发行人主要为其提供运输粮食和煤炭，2023 年度发行人向其投入较多的运力，以期租模式为其服务，导致 2023 年度双方交易额较高；2024 年，双方货船适配度下降，发行人将更多的运力投向新加坡托克集团，导致双方交易金额下降较多。
	LOUIS DREYFUS COMPANY SUISSSE S. A.	0.46	-	1,059.40	1.19%	
	小计	241.09	0.26%	4,823.30	5.41%	
7	上海瑞宁航运有限公司	2,785.21	2.97%	1,220.06	1.37%	中国华能集团有限公司是经国务院批准成立的国有重要骨干企业，主营业务包括电源开发、投资、建设、经营和管理，电力（热力）生产和销售，金融、煤炭、交通运输、新能源、环保相关产业及产品的开发、投资、建设、生产、销售，实业投资经营及管理。发行人与中国华能集团长期保持良好的合作关系，主要以程租模式服务，2023 年度双方货船适配具有一定水平，2024 年度由于瑞宁航运临时招标，发行人通过投标+商务洽谈的形式中标较多，双方合作规模有所提升。

①发行人根据内外贸行情结构变化将更多运力投向外贸。报告期内，发行人的外贸运输业务收入占主营业务收入比重分别为 57.84%和 **66.90%**，占比有所上升。

②报告期内长协合同发生重大变化。发行人与客户签署长协合同，合同期内交易金额较大，因此长协合同变化，将导致长协客户的交易金额波动性较大，进而导致其他客户交易占比发生波动。**2023 年度**，发行人第一大客户天津国能执行长协合同，交易金额当期占比分别为 32.95%，如前所述原因，**2024 年度交易金额占比大幅下滑至 1.77%**。

③货船适配性发生变化。干散货运输货物与船舶的适配性是航运企业与客户达成合作的关键环节，其涉及到货物的性质、船舶的类型和容量、货运与船舶航期匹配、航线的特点以及运输的效率和安全性等众多因素，且干散货行业竞争充分、价格透明，因此在未执行长协合同情况下，交易金额在不同期间发生变动的可能性较高。

综上所述，发行人主要客户变化情况与发行人内外贸收入结构变化、长协合同变化等具有匹配性，符合货船适配性因素众多及充分竞争、价格透明等行业情况，符合发行人的客户

管理模式。

## 2、是否涉及刚成立即成为发行人重要客户或存在关联关系等特殊情况

2023 年度和 2024 年度，发行人的主要客户成立时间及关联关系情况如下：

序号	客户名称	成立时间	是否存在关联关系
1	TRAFIGURAMARITIMELOGISTICSPTLTD	1993 年	否
2	中远海运散货运输有限公司	2016 年	否
	REFINEDSUCCESSLTD	2003 年	否
	广州振华航科有限公司	1990 年	否
	中远大唐航运股份有限公司	2007 年	否
3	<b>浙江世悦能源有限公司</b>	2018 年	否
4	天津国能海运有限公司	2008 年	是
	天津远华海运有限公司	1998 年	否
	国能远海航运有限公司	2001 年	否
	国能销售集团有限公司华中分公司	2016 年	否
	天津中海华润航运有限公司	2009 年	否
	国家能源集团航运有限公司	2023 年	否
5	CARGILLINTERNATIONALSA	2000 年	否
	CARGILLBV	2000 年	否
6	LOUISDREYFUSCOMMODITIESFREIGHTASIAPTE.LTD	2012 年	否
	LOUISDREYFUSCOMPANYSUISSES.A.	2006 年	否
7	上海瑞宁航运有限公司	2008 年	否

从上表可以看出，2023 年度和 2024 年度，除国家能源集团航运有限公司外，不存在刚成立的客户即成为发行人重要客户的情况。由于国家能源集团航运有限公司系国家能源集团下属公司，而国家能源集团与发行人存在较为稳定的合作关系，因此国家能源集团航运有限公司成立不久即与发行人发生业务往来。

除天津国能海运有限公司外，发行人其他重要客户与发行人不存在关联关系。

## 3、客户规模、行业地位与销售金额的匹配关系，经营范围与采购内容是否匹配，是否具有商业合理性

2023 年度和 2024 年度，发行人前五大客户的客户规模、行业地位、经营范围及采购内容情况如下：

序号	客户名称	客户规模、行业地位、经营范围	采购内容
1	TRAFIGURA GROUP PTE LTD	TrafiguraGroupPteLtd（简称 Trafigura）成立于 1993 年，总部位于新加坡，是全球最大的独立大宗商品交易和物流公司之一。集团业务涵盖石油和石油产品、金属和矿物的交易，并管理大规模的物流网络，以确保这些商品从生产地运输到需求地。公司在超过 60 个国家开展业务，建立了广泛的全球网络，以提高供应链的效率、安全性和可持续性。公司是全球领先的石油和石油产品交易商之一，每天交易量达到 720 万桶。集团在有色金属和矿物的交易中也处于领先地位，2024 年上半年交易量达到 1040 万吨。截至 2024 年上半年，公司实现收入 1242 亿美元，尤其是在石油和石油产品方面。集团的息税折旧及摊销前利润（EBITDA）为 42.84 亿美元，净利润达到 14.74 亿美元。	发行人主要为其运输粮食和煤炭
2	中远海运散货运输有限公司	中远海运系国内大型物流供应商，经营全品类散货运输，航线覆盖国内沿海和世界主要港口，是全球规模最大的专业化散装货物运输企业，拥有各类散货船近 500 艘，超 5000 万载重吨，装载铁矿石、煤炭、粮食、散杂货等全品类散装货物，航线覆盖国内沿海和世界主要港口，服务网络遍布全球。	发行人为其提供运力补充，主要为其运输铁矿石、粮食、煤炭
3	浙江世悦能源有限公司	浙江世悦能源系国内大型煤炭贸易商，经营范围主要包括煤炭的批发、矿产品、焦炭、石油制品、工业燃料油、润滑油、化工原料及产品的零售批发，且自营和代理各类货物和技术的进出口业务。	发行人主要为其运输煤炭
4	国家能源投资集团有限责任公司	国家能源投资集团有限责任公司（简称国家能源集团）于 2017 年 11 月 28 日正式挂牌成立，是经党中央、国务院批准，由中国国电集团公司和神华集团有限责任公司联合重组而成的中央骨干能源企业。集团拥有煤炭、电力、运输、化工等全产业链业务，在煤炭安全绿色智能、煤电清洁高效稳定、运输物流协同一体、现代煤化工高端多元低碳、新能源多元创新规模化发展等领域取得全球领先业绩。截至 2023 年底，集团员工总数 31 万人，资产总额 2.1 万亿元，煤炭产能 6.65 亿吨/年，发电总装机 3.2 亿千瓦，自营铁路 2708 公里，港口吞吐能力 2.9 亿吨/年，煤制油品产能 531 万吨/年。公司所属二级管理单位 82 家，拥有中国神华、龙源电力 2 家 A+H 股上市公司，国电电力、长源电力、龙源技术、英力特 A 股上市公司，1000 余家生产单位，12 家科研院所，20 家科技企业，产业分布在全国 31 个省区市以及 10 多个国家和地区。	发行人主要为其运输煤炭
5	CARGILL	嘉吉集团（Cargill）是一家全球领先的农业和食品公司，成立于 1865 年，总部位于美国明尼苏达州的威扎塔。该公司致力于提供食品、配料、农业解决方案和工业产品，以安全、负责任和可持续的方式滋养世界。卡吉尔集团在全球 70 多个国家运营，拥有约 16 万名员工。	发行人为其运输食品、配料、农业和工业产品
6	LouisDreyfus	路易达孚集团（LouisDreyfus）是全球四大粮商之一，业务范围亦包含棉花、天然及人造纤维、电力、天然气、石	发行人主要为其运

序号	客户名称	客户规模、行业地位、经营范围	采购内容
		油及石油产品的贸易以及期货交易和金融证券业务，公开信息未披露其营业规模。	输粮食和煤炭
7	中国华能集团有限公司	中国华能集团有限公司（简称中国华能）是经国务院批准成立的国有重要骨干企业，创立于1985年。公司注册资本349亿元人民币，主营业务包括电源开发、投资、建设、经营和管理，电力（热力）生产和销售，金融、煤炭、交通运输、新能源、环保相关产业及产品的开发、投资、建设、生产、销售，实业投资经营及管理。截至2023年可控装机超过2.43亿千瓦，累计新能源装机突破7200万千瓦，供热面积达到10.3亿平方米，煤炭产量超1亿吨/年。	发行人主要为其运输煤炭

综上所述，公司的主要客户**大多数**为大型央企、地方国企以及外资企业，客户的经营规模、行业地位均属行业前列，与销售金额具有匹配性。主要客户均属于干散货运输服务及其上下游行业，经营范围与发行人业务具有匹配性，交易具有商业合理性。

九、结合对报告期内及期后内外贸航运市场环境对比分析、自营运力的变化趋势、现阶段主要客户的合作期限及稳定性、潜在客户储备情况等，说明发行人的运力安排和客户结构能否应对航运市场出现较大变化的经营风险，针对上述风险的应对措施及有效性，并在募集说明书中完善相关风险揭示

（一）结合对报告期内及期后内外贸航运市场环境对比分析、自营运力的变化趋势、现阶段主要客户的合作期限及稳定性、潜在客户储备情况等，说明发行人的运力安排和客户结构能否应对航运市场出现较大变化的经营风险

### 1、报告期内及期后内外贸航运市场环境对比分析

内外贸航运市场环境在报告期内及期后呈周期性变化，详见“问题1、行业发展趋势及周期性影响”回复之“二、（一）报告期期后，BDI指数和中国沿海散货运价指数等国内外权威航运指数变动情况、历史周期波动情况”中分析。

### 2、自营运力的变化趋势

截至2024年末，发行人的自营船舶总计为23艘，总运力达到161.97万吨。其中，仅运营内贸航线的运力为53.51万吨，占比33.04%；内外贸兼营运力为108.46万吨，占比66.96%。

### 3、现阶段主要客户的合作期限及稳定性

2023年度和2024年度，公司现阶段主要客户的合作期限情况如下：

序号	客户名称	合作期限
1	TRAFIGURA GROUP PTE LTD	2023 年至今
2	中远海运散货运输有限公司	2015 年至今
3	浙江世悦能源有限公司	2023 年至今
4	国家能源投资集团有限责任公司	2008 年至今
5	CARGILL	2013 年至今
6	Louis Dreyfus	2015 年至今
7	中国华能集团有限公司	2013 年至今

从上表可以看出，除 TRAFIGURA GROUP PTE LTD、浙江世悦能源有限公司为新开发的客户外，发行人的其他主要客户与发行人合作时间均较长。公司在航运市场具备一定的竞争优势，在行业内树立了良好的航运品牌效应，可以满足下游客户在承运商服务能力、航班准点率、运营稳定性等方面的需求。公司具备独立面向市场获取业务的能力，客户群较为稳定。

#### 4、潜在客户储备情况

报告期内，发行人的主要潜在客户储备情况如下：

序号	客户名称	业务接洽时间	经营规模
1	必和必拓 BHP Group Limited	2017 年	主要业务为自然资源的勘探、收购、开发和营销，业务遍及世界各地，主要支柱产品包括铁矿石、铜、炼焦煤等。2022 年，必和必拓公司位列 2022 年《财富》世界 500 强排行榜第 213 位。2023 年，在《福布斯全球企业 2000 强》榜单排名第 90 位。
2	国能远海航运（海南）有限公司	2021 年	拥有 8 艘 7.6 万吨级内外贸兼营干散货船，年运能约 2200 万吨，平均船龄约 10 年。正在建造 2 艘 8.5 万吨级干散货船，预计运力将达 78 万载重吨。
3	宝武资源	2023 年	主要从事矿石、煤炭、合金和有色金属等钢铁冶金主要原燃料、辅料的营销、贸易及平台交易业务，打造世界一流的大宗原燃料供应链服务平台，并从事远洋、沿海、沿江运输和港口运营、过驳、船代和货代等全程物流配送服务，构建“港航货”一体化智慧物流体系。经营业绩方面，截至 2023 年末，拥有资产规模 979 亿元，营业收入 1209.2 亿元。业务规模方面，现拥有 8 艘 7.6 万吨级内外贸兼营干散货船，年运能约 2200 万吨，平均船龄约 10 年。正在建造 2 艘 8.5 万吨级干散货船，预计运力将达 78 万载重吨。
4	珠江电力	2024 年	主要从事火力发电、电力供应、热力生产和供应业务。拥有珠江电厂一期 2 台 300MW 燃煤发电机组，为电力生产和供应提供了有力支撑。公司先后获得全国一流火力发电厂、全国电力行业优秀企业、中国最具环保社会责任企业、广东省先进集体、全国发电可靠性金牌机组（火电 300MW 级）、广东省环保诚信企业等四百多个荣誉称号。

序号	客户名称	业务接洽时间	经营规模
5	沙洲电厂	2025 年	拥有 1 座 5 万吨级和 1 座 10 万吨级的长江煤运码头，煤炭货运吞吐能力达 1000 万吨/年，在建的 2×1000MW 清洁高效燃煤机组为国家级重点项目，动态投资 82.4 亿元，注册资本金 15 亿元。
6	江苏港口集团	2023 年	涵盖远洋、沿海、长江及内河航运，开展陆上货物运输、仓储物流业务，构建多式联运体系。公司业务涵盖远洋、沿海、长江及内河航运，开展陆上货物运输、仓储物流业务，构建多式联运体系，与央企、省属企业、地方政府合作取得新进展，如长江中下游铁矿石精混加工示范基地投产运营等。2024 年 1-6 月实现营业收入 138 亿元、利润总额 8.46 亿元，完成货物吞吐量 2.84 亿吨，集装箱吞吐量 537.75 万 TEU，同比分别增长 6.09%、13.6%。
7	瑞茂通	2021 年	业务范围包括煤炭、石油化工、焦煤焦炭、铁矿石、棉花等大宗商品贸易，业务贯穿采购、仓储、加工、物流、销售等完整的供应链服务环节。业绩规模方面，24 年 1-9 月实现营收 225.46 亿元，同比下降 36.23%；归母净利润 1.25 亿元，同比下降 68.74%。第三季度单季度营收 81.71 亿元，归母净利润为-0.36 亿元。
8	台湾中钢	2022 年	主营碳钢和不锈钢生产和销售，产品包括热轧卷、冷轧卷、彩涂板、镀锌卷、电工钢板、中厚板和棒线材等。业务涵盖铝制品加工、钢结构设计与制造、环保工程、高炉水泥与炉石粉生产、煤焦油蒸馏产品生产等领域。产品研发：成功开发新一代高性能桥梁用钢如 sbhs400、sbhs500 等，以及第三代先进高强度汽车用钢 980tt，还协助中钢铝业开发出高强度汽车用铝合金。
9	中建材	2023 年	中国建材集团是经国务院批准，由中国建筑材料集团有限公司与中国中材集团有限公司重组而成，是国务院国有资产监督管理委员会直接管理的中央企业。连续 13 年荣登《财富》世界 500 强企业榜单，2023 年排名 247 位。截至 2023 年底资产总额 7100 多亿元，年营业收入 3500 多亿元，员工总数 20 万人。业务布局包括水泥、商混、石膏板、玻璃纤维、风电叶片、水泥、玻璃工程技术服务等 7 项业务规模居世界第一。超薄电子玻璃、高性能碳纤维、锂电池隔膜、超特高压电瓷等多项新材料业务国内领先。公司系我国建材行业“走出去”，参与“一带一路”建设的排头兵。水泥、玻璃工程国际市场占有率达 65%，在德国、印度、蒙古国及非洲国家。
10	广西广投能源	2024 年	公司负责广西能源集团旗下电厂全部煤炭购销业务，依托广投集团、广西能源集团国企大平台、广西能源集团内部电厂的能源消费需求以及广西区内外的能源终端市场，以国能、中煤集团、晋能长协煤炭为基础，承接自治区级煤炭储备任务等，不断拓宽煤炭资源渠道、强化市场拓展、推动无船承运业务发展，构建了一套涵盖采、运、储、销一体化煤炭购销体系。

注：潜在客户主要指客户的业务需求与发行人的业务开展契合，且公司正在接触洽谈的客户。

综上所述，公司的潜在客户储备丰富，涵盖内外贸运输业务，大多数属于大型央企、地

---

方国企或外资企业，这些客户的经营规模一般较大、具备一定的行业地位。

#### **5、说明发行人的运力安排和客户结构能否应对航运市场出现较大变化的经营风险**

运力安排方面，发行人目前的内外贸兼营运力约为 100 万余吨，约占公司总运力比重 65%。截至 2024 年 12 月 31 日，发行人已陆续新增内贸运力 40 万余吨；未来，发行人还将陆续新增外贸运力 48 万余吨；同时，发行人将适时淘汰老旧船舶运力，在内外贸运力提升的同时优化运力结构，提升船舶盈利能力。在经营策略方面，发行人能够根据市场变化及时调整经营策略，在内贸市场运价低迷、外贸市场运价回升时，能够及时将内外贸兼营船舶的运力逐步转向外贸运输业务；反之，在内贸市场运价回暖，外贸市场运价下滑时，能够及时将内外贸兼营船舶的运力逐步转向内贸运输业务，从而达到稳定和提升公司经营业绩的目的。

客户结构方面，发行人在多年的航运经验下，积累了优质稳定的国内外客户资源，客户涵盖煤炭、钢铁、矿石、粮油等多个领域，在航运市场已具备一定的竞争优势，在行业内树立了良好的航运品牌效应，可以满足下游客户在承运商服务能力、航班准点率、运营稳定性等方面的需求，具备独立面向市场获取业务的能力。同时，发行人利用自身优势进一步扩大与现有客户的合作规模，积极面向市场、不断拓展新的客户。

在未来，发行人将继续坚持稳健经营的理念，贯彻大客户战略，提高基础货源比例，通过维护、拓展与大客户的长期合作，以巩固市场份额，精细市场操作。同时利用自身船东优势，争取更多直接客户的合作机会，以提高运营效率和降低营运成本，并不断更新调整运力结构。

综上所述，发行人的运力安排和客户结构能够应对航运市场出现较大变化的经营风险。

#### **（二）针对上述风险的应对措施及有效性**

详见“问题 2、业绩波动及经营稳定性”回复之“四、（二）发行人应对经营业绩波动的主要措施，目前是否有效执行，预计产生影响的时间”中分析。

#### **（三）在募集说明书中完善相关风险揭示**

发行人已在募集说明书“第七节本次发行对上市公司的影响”之“七、本次定向发行相关特有风险的说明”之“（三）1、行业周期性波动风险”完善了相关风险揭示，具体如下：

“航运业属于周期性行业，受宏观经济周期和行业周期波动的影响较大。货物的运输需求及运输价格与宏观经济周期、市场运力供求情况等息息相关。若宏观经济增速下行，市场

---

需求放缓,货物贸易量下降,将会导致运输需求下降,进而对公司的经营状况产生负面影响;若后续航运企业全力提高运力,行业供给扩张,而需求增长未跟上运力增长,则可能造成行业运载供给能力过剩,从而对公司的业务和经营业绩造成不利影响。同时,公司经营策略、运力的变化、客户结构等自身经营因素的不利变化也可能对公司的业务和经营业绩造成影响。”

## 十、请保荐机构、申报会计师核查上述事项并发表明确意见,并详细说明针对收入真实性、主要供应商采购真实性所采取的核查程序、过程、获取的证据和结论

### (一) 核查程序

1、查阅行业研究报告及 WIND 数据库,了解行业周期、运价指数、获取公司承运能力情况;获取发行人收入成本表,分析业绩变动及业绩情况、行业周期及相关航运指数变动是否具有匹配性;查阅同行业可比公司公开信息、招股说明书、年度报告等,取得同行业可比公司的运营模式、定价策略、运营航线、船舶类型、主要经营数据等信息,分析同行业可比公司与发行人业绩变动趋势差异的原因;

2、获取公司航运收入成本明细表,分析内外贸航运毛利率情况,分析内贸航运业务及相关项目毛利率为负的原因及合理性;

3、获取公司航运收入明细表,分析各业务模式收入、毛利贡献、毛利率情况,分析发行人业务结构是否发生较大变化、是否存在部分经营板块收入及毛利异常变化的情形;

4、查阅行业研究报告及 WIND 数据库,了解中国大宗商品进口波动、国际形势变化情况、行业周期性波动情况,了解发行人应对经营业绩波动的主要措施,分析导致业绩大幅下滑因素是否已完全消除或基本消除,是否仍对发行人持续经营能力存在重大不利影响;并了解发行人应对经营业绩波动的主要措施,判断是否有效执行;

5、获取公司在手订单资料,查阅公司业绩预告和业绩快报,了解公司业绩期后情况,分析是否存在经营业绩下滑风险;

6、获取公司对主要客户的信用政策、结算模式、主要收入确认依据及履约进度,分析新增客户情况是否异常,了解发行人是否存在放宽信用政策促进销售的情况;

7、获取公司现金流量表以及附表,分析发行人经营活动产生的现金流量净额持续下滑原因;检查公司经营应收项目、经营应付项目和现金流勾稽情况,分析净利润与经营活动现

---

金净流量的匹配性；

8、统计主要客户各期交易金额及变化情况，查阅主要客户公开信息，访谈发行人高管和主要客户，分析主要客户的变动原因，分析相关变化是否符合发行人的客户管理模式，并判断客户规模、行业地位与销售金额的匹配关系，经营范围与采购内容是否匹配；

9、查阅行业研究报告及 WIND 数据库，获取公司自营运力的变化趋势，获取公司现阶段主要客户的合作期限及稳定性，并了解潜在客户储备情况，分析发行人的运力安排和客户结构能否应对航运市场出现较大变化的经营风险。

## （二）核查意见

经核查，对上述事项我们认为：

1、**2023 年度和 2024 年度**，发行人主营业务收入与扣非归母净利润大幅下滑后上升及 2023 年扣非归母净利润为负具有合理性，与行业周期及相关航运指数变动具有匹配性，发行人与同行业可比公司的业绩变动趋势相比有所差异具有合理性；

2、**2023 年度和 2024 年度**，发行人毛利率波动、内外贸业务毛利率差异较大具有合理性，内贸航运业务毛利率为负的项目及客户情况、毛利率为负具有合理性，与相关客户其他同类项目毛利率存在差异的原因具有合理性；

3、**2023 年度和 2024 年度**，发行人的期租业务均为外贸运输业务，程租业务以内贸运输业务为主，并采用自营船舶运输为主、外租船舶运输为辅的业务模式，程租期租、自营外租经营板块收入及毛利存在一定变化的原因主要系由于运价指数的波动、公司经营策略调整以及业务模式的特点导致，不存在异常变化的情况；

4、未来航运市场的周期性波动仍将持续，发行人业绩情况随运价指数的波动情况而变动，发行人应对经营业绩波动的主要措施目前有效执行；

5、**根据发行人披露的 2025 年一季报**，**发行人经营业绩出现一定程度的下滑。但是，进入 2025 年 3 月份以后，随着市场运价指数的回升，发行人经营业绩随之改善，2025 年 3 月和 4 月均已实现单月盈利。**

6、发行人的主要客户收入确认依据及与履约进度匹配、进展情况与合同约定一致，不存在提前或推迟确认收入的情形，不存在放宽信用政策促进销售的情况，报告期内发行人的业绩变动与下游客户、上游供应商及行业发展趋势匹配；

7、发行人经营活动产生的现金流量净额持续下滑具有合理性，与净利润变化趋势存在

---

较大差异具有合理性；

8、发行人前五大客户的变化原因具有合理性，相关变化符合发行人的客户管理模式，不涉及刚成立即成为发行人重要客户或存在关联关系等特殊情况，客户规模、行业地位与销售金额具有匹配性，经营范围与采购内容具有匹配性和商业合理性；

9、发行人的运力安排和客户结构能够应对航运市场出现较大变化的经营风险，针对风险的应对措施具有有效性。

### **（三）详细说明针对收入真实性、主要供应商采购真实性所采取的核查程序、过程、获取的证据和结论**

#### **1、核查程序**

（1）获取发行人航次收入明细表，对报告期内主要客户执行细节测试，抽查与销售确认相关的支持性文件，查阅装/卸港时间事实记录、货物交接单、运费及滞期费确认单、交还船报、提单、SOA单、航次报告、发票和收款记录等单据，检查收入确认的真实性；

（2）获取发行人航次成本明细表，对报告期内主要供应商执行细节测试，抽查与采购确认相关的支持性文件；针对外租船程租业务，主要检查合同、装卸港事实记录、运费结算单及发票；针对外租船期租业务，主要检查合同、交还船报、运费结算单及发票；针对燃油采购，主要检查合同、发票及供油凭证；针对备品备件，主要检查签收单及采购发票，检查采购业务的真实性；

（3）了解行业变化情况，分析运价变化、燃油价格变化对公司业务毛利率的影响；取得发行人报告期销售明细表，对不同模式下的销售金额、销售数量、产品单价、单位成本及毛利率波动进行分析，分析发行人收入构成及变化情况是否与行业趋势一致；

（4）查阅同行业可比公司官网、招股说明书、年度报告等，取得同行业可比公司的运营模式、客户情况、定价策略、运营航线、船舶类型、主要经营数据等信息，分析同行业可比公司与发行人毛利率差异的原因，判断发行人相关情况及其变化的合理性；

（5）统计主要客户各期交易金额及变化情况；查阅主要内外贸客户公开信息，访谈发行人高管和主要内贸客户，以了解主要内外贸客户的交易背景及波动原因；统计发行人与主要客户的长协或期租合同的变化情况，对比内外贸运价指数波动与发行人内外贸收入及结构的变化情况，了解该等变化对各期主要客户交易金额波动的影响；

（6）了解与收入确认相关的内部控制流程，评价控制的设计有效性，并测试相关内部

控制运行的有效性，确认内部控制一贯执行；

(7) 了解采购循环的内部控制流程，评价控制的设计有效性，并测试相关内部控制运行的有效性，确认内部控制一贯执行；

(8) 在年报审计中执行函证程序，确认报告期内的交易金额、往来款项余额准确性；

(9) 对报告期内主要客户、供应商执行实地走访，走访核查比例如下：

客户：

单位：万元

项目	2024 年度	2023 年度
实地走访金额	28,415.34	39,771.50
销售金额	93,643.81	89,080.43
走访金额合计占销售金额比例	30.34%	44.65%

供应商：

单位：万元

项目	2024 年度	2023 年度
实地走访金额	136,626.19	41,830.45
采购金额	160,609.55	60,787.46
走访金额合计占采购金额比例	85.07%	68.81%

(10) 针对资产负债表日前后确认的营业收入实施截止性测试，以评估销售收入是否在恰当的期间确认；

(11) 通过网络查询主要客户、供应商的工商信息，核查主要客户、供应商是否存在新注销、非法人实体及成立时间较短等异常情况。

## 2、核查结论

经核查，我们认为发行人的销售收入、采购业务具有真实性。

### 问题 3. 前次募投项目进度与效益情况

根据申报材料，(1) 发行人前次公开发行募集资金净额 53,528.02 万元，截至 2024 年 10 月 31 日，已累计使用 51,902.93 万元，使用进度为 96.96%，其中干散货船舶购置项目已使用 47,918.40 万元，补充流动资金已使用 3,984.53 万元。目前，已取得 6 艘船舶所有权证书。(2) 报告期内，发行人存在对闲置募集资金进行现金管理、闲置募集资金暂时补流、调整募集资金实施主体及使用细项等情形。

---

请发行人：(1) 补充披露前次募投项目的具体实施进度，拟购置船舶是否已全部交付使用，未交付船舶的进度安排、资金缺口的解决方式和资金到位情况，相关情况与前次募投信息披露是否一致；列示说明并披露前次募投项目调整前后的对比情况，闲置募集资金暂时补流是否已全部归还，报告期内是否存在募集资金使用违规的情形。(2) 补充披露报告期内发行人主营业务的收入构成，自有船舶、租赁船舶、在建船舶（如有）的主要情况，包括但不限于型号、运力、能耗、服务或运营模式、营收及占比情况（如有）等，前次募投新增船舶对发行人已有运力的补充、迭代，是否实现预期经济效益，对发行人经营业绩增长的贡献情况。(3) 说明前次募购置船舶的建设方、具体实施内容、购置金额及是否与市场价格一致、合同约定的支付条款及信用期政策、合同约定的启动及建设节点、截至目前的实际资金支付情况及建设进度是否与合同约定一致。(4) 说明前次募投船舶对报告期内财务报表相关科目的影响，相关在建工程与固定资产的初始确认及后续计量方法，在建工程转固的具体时点、判断依据与同行业可比公司是否一致。(5) 说明调整前次募投项目的原因及合理性，在募投项目规划和执行阶段是否进行了充分评估，募集资金使用管理制度是否健全、执行是否有效，董事、监事和高级管理人员在募集资金管理过程中是否勤勉尽责。

请保荐机构核查上述事项并发表明确意见，请发行人律师核查（1）（3）（5）并发表明确意见，请申报会计师核查（2）（4）并发表明确意见。

一、补充披露报告期内发行人主营业务的收入构成，自有船舶、租赁船舶、在建船舶（如有）的主要情况，包括但不限于型号、运力、能耗、服务或运营模式、营收及占比情况（如有）等，前次募投新增船舶对发行人已有运力的补充、迭代，是否实现预期经济效益，对发行人经营业绩增长的贡献情况

（一）补充披露报告期内发行人主营业务的收入构成，自有船舶、租赁船舶、在建船舶（如有）的主要情况，包括但不限于型号、运力、能耗、服务或运营模式、营收及占比情况（如有）等

发行人已在募集说明书“第五节 主要财务数据”之“（二）利润表主要科目变动分析”之“1、营业收入”中补充披露如下：

“报告期内，发行人主营业务收入按照船舶类型构成情况如下表所示：

单位：万元

船舶类型	2024 年度		2023 年度	
	金额	占比	金额	占比
自有船舶	63,126.68	70.55%	28,969.89	33.55%
光租船舶	11,614.54	12.98%	35,999.82	41.69%
外租船舶	14,732.47	16.47%	21,381.66	24.76%
合计	89,473.69	100.00%	86,351.37	100.00%

报告期各期，发行人自营船舶各期末总体情况及当期营收情况如下：

(1) 发行人 2024 年末的船舶情况及当期营收情况

单位：万载重吨、万元

船舶名称	船舶类型	型号	运力	能耗	运营模式	营业收入	占收比
国电 7	自有船舶	灵便型	3.30	燃料油	程租、期租	2,118.32	2.83%
国电 36	自有船舶	超灵便型	5.01	燃料油	程租	2,951.14	3.95%
国远 6	自有船舶	超灵便型	4.61	燃料油	程租	3,019.65	4.04%
国远 7	自有船舶	超灵便型	4.72	燃料油	程租	3,134.16	4.19%
国远 9	自有船舶	超灵便型	4.82	燃料油	程租	2,628.68	3.52%
国远 82	自有船舶	巴拿马型	8.30	燃料油	程租、期租	4,058.37	5.43%
国远 86	自有船舶	巴拿马型	8.30	燃料油	期租	4,655.07	6.23%
国远 88	自有船舶	巴拿马型	8.30	燃料油	程租、期租	4,409.16	5.90%
国远 701	自有船舶	巴拿马型	7.46	燃料油	程租	2,536.81	3.39%
国远 702	自有船舶	巴拿马型	7.45	燃料油	程租	2,197.18	2.94%
国远 703	自有船舶	巴拿马型	7.24	燃料油、预留甲醇系统	程租	1,496.41	2.00%
国远 705	自有船舶	巴拿马型	7.25	燃料油、预留甲醇系统	程租	965.59	1.29%
国远 706	自有船舶	巴拿马型	7.25	燃料油、预留甲醇系统	程租	445.96	0.60%
国远 707	自有船舶	巴拿马型	7.24	燃料油、预留甲醇系统	程租	-	-
W23141	在建船舶	巴拿马型	8.90	燃料油、预留甲醇系统	期租	-	-
W23142	在建船舶	巴拿马型	8.90	燃料油、预留甲醇系统	期租	-	-
国远 8	自有船舶	巴拿马型	7.60	燃料油	期租	3,736.13	5.00%
国远 10	自有船舶	巴拿马型	7.60	燃料油	期租	4,018.63	5.38%
国远 12	自有船舶	巴拿马型	7.59	燃料油	程租、期租	3,594.98	4.81%

船舶名称	船舶类型	型号	运力	能耗	运营模式	营业收入	占收比
国远 16	自有船舶	巴拿马型	7.59	燃料油	程租、期租	3,934.85	5.26%
国远 18	自有船舶	巴拿马型	7.59	燃料油	期租	3,803.37	5.09%
国远 20	自有船舶	巴拿马型	7.59	燃料油	程租、期租	5,428.46	7.26%
国远 22	自有船舶	巴拿马型	7.59	燃料油	期租	3,993.74	5.34%
国远 26	光租船舶	巴拿马型	7.59	燃料油	期租	3,503.24	4.69%
国远 28	光租船舶	巴拿马型	7.40	燃料油	期租	3,878.05	5.19%
国远 32	光租船舶	巴拿马型	7.40	燃料油	期租	4,233.25	5.66%

注 1：上表中占收比系占自营船舶（包括自有船舶及光租船舶）营业收入的比例；

注 2：国远 18、国远 20、国远 22 已在 2024 年 12 月转为融资租赁。国远 26、国远 28 及国远 32 已披露拟转为融资租赁；

注 3：灵便型船舶一般指 4 万载重吨以下的船舶；超灵便型船舶一般指 4-7 万载重吨的船舶；巴拿马型船舶一般指 7-10 万载重吨的船舶；好望角型船舶一般指 10 万载重吨以上的船舶。关于不同载重吨所属船型的分类，各机构的认定略微有差异；

注 4：国远 9 已在 2024 年 11 月完成拍卖并出售；

注 5：国远 707 于 2024 年 12 月 23 日完工并取得所有权登记证书，当年暂未产生收入。

(2) 发行人 2023 年末的船舶情况及当期营收情况

单位：万载重吨、万元

船舶名称	船舶类型	型号	运力	能耗	运营模式	营业收入	占收比
国电 7	自有船舶	灵便型	3.30	燃料油	程租	3,227.08	4.97%
国电 36	自有船舶	超灵便型	5.01	燃料油	程租	3,757.13	5.78%
国远 6	自有船舶	超灵便型	4.61	燃料油	程租	3,328.47	5.12%
国远 7	自有船舶	超灵便型	4.72	燃料油	程租	3,343.35	5.15%
国远 9	自有船舶	超灵便型	4.82	燃料油	程租	3,559.16	5.48%
国远 82	自有船舶	巴拿马型	8.30	燃料油	程租、期租	4,127.82	6.35%
国远 86	自有船舶	巴拿马型	8.30	燃料油	期租	3,762.22	5.79%
国远 88	自有船舶	巴拿马型	8.30	燃料油	程租、期租	3,864.65	5.95%
国远 701	在建船舶	巴拿马型	7.46	燃料油	程租	-	-
国远 702	在建船舶	巴拿马型	7.45	燃料油	程租	-	-
国远 703	在建船舶	巴拿马型	7.24	燃料油、预留甲醇系统	程租	-	-
国远 8	光租船舶	巴拿马型	7.60	燃料油	期租	3,778.07	5.82%
国远 10	光租船舶	巴拿马型	7.60	燃料油	程租、期租	3,410.35	5.25%
国远 12	光租船舶	巴拿马型	7.59	燃料油	程租、期租	2,901.49	4.47%
国远 16	光租船舶	巴拿马型	7.59	燃料油	程租、期租	3,518.26	5.42%

船舶名称	船舶类型	型号	运力	能耗	运营模式	营业收入	占收比
国远 18	光租船舶	巴拿马型	7.59	燃料油	程租、期租	3,593.93	5.53%
国远 20	光租船舶	巴拿马型	7.59	燃料油	程租、期租	2,790.43	4.29%
国远 22	光租船舶	巴拿马型	7.59	燃料油	程租、期租	3,525.44	5.43%
国远 26	光租船舶	巴拿马型	7.59	燃料油	程租、期租	4,676.68	7.20%
国远 28	光租船舶	巴拿马型	7.40	燃料油	期租	3,573.07	5.50%
国远 32	光租船舶	巴拿马型	7.40	燃料油	程租、期租	4,232.10	6.51%

注：上表中占收比系占自营船舶（包括自有船舶及光租船舶）营业收入的比例。”

## （二）前次募投新增船舶对发行人已有运力的补充、迭代，是否实现预期经济效益，对发行人经营业绩增长的贡献情况

自前次募投项目实施以来，公司已公告四艘老旧船舶的出售或拆解计划，包括“国远 6”、“国远 7”、“国远 9”及“国电 36”，该四艘老旧船舶的船龄均超过 20 年。相较于新造船舶，老旧船舶运营成本较高，盈利能力较差。

2024 年，上述四艘老旧船舶与前次募投项目新造船舶中已投入运营的“国远 701”、“国远 702”、“国远 703”、“国远 705”和“国远 706”毛利率对比情况如下：

船名	毛利率
国电 36	0.38%
国远 6	-20.37%
国远 7	-18.12%
国远 9	-51.52%
国远 701	13.56%
国远 702	18.00%
国远 703	20.42%
国远 705	15.35%
国远 706	-15.48%

注：国远 706 毛利率为负主要系当年度运营时间较短，船舶收入较少，而船舶运营的前期投入较大，因此毛利率为负。

从上表可以看出，除“国远 706”以外其他已投入运营的前次募投项目新造船舶毛利率明显高于老旧船舶。前次募投新增船舶对发行人已有运力起到了一定的补充及迭代作用。

由于前次募投项目尚未完全交付而且已交付船舶尚未运行一个完整的会计年度，且距离预计的项目回收期有较长的时间间隔，因此尚无法测算出项目整体营业收入、内部收益率、回收期等指标是否达到前次募投项目的各项预计经济效益指标。

截至 2024 年 12 月 31 日，“国远 707”尚未实现收入，已实现收入的“国远 701”、“国

远 702”、“国远 703”、“国远 705”和“国远 706”实际经营数据具体如下：

单位：万元

船舶名称	收入	成本	毛利	毛利率
国远 701	2,536.81	2,192.75	344.06	13.56%
国远 702	2,197.18	1,801.75	395.43	18.00%
国远 703	1,496.41	1,190.90	305.50	20.42%
国远 705	965.59	817.41	148.18	15.35%
国远 706	445.96	514.98	-69.02	-15.48%

前次募投船舶中 5 艘船舶于 2024 年陆续投入营运，由于营运时间较短，实现的收入与利润规模较小，对公司经营业绩增长的贡献尚未完全体现。

二、说明前次募投船舶对报告期内财务报表相关科目的影响，相关在建工程与固定资产的初始确认及后续计量方法，在建工程转固的具体时点、判断依据与同行业可比公司是否一致

(一)说明前次募投船舶对报告期内财务报表相关科目的影响，相关在建工程与固定资产的初始确认及后续计量方法

发行人前次募投船舶工程节点和相应会计处理如下：

工程节点	主要内容	主要会计处理	具体标准
建造阶段	支付船舶建造款项	借：预付账款 贷：银行存款	根据发行人与造船方签订的散货船建造合同，发行人按条款规定的条件和进度支付款项，支付节点视具体合同而定，主要包括合同签署、开工、进坞合拢、交船。
	支付工程监理费用	借：在建工程-工程监理费/监造组费用 应交税费-应交增值税 贷：应付账款 借：应付账款 贷：银行存款	发行人聘请专业机构对船舶的全过程施工质量和施工进度等进行监理，工程监理费为约定的监理合同价款，监造组费用为发行人派遣监理组驻场发生的必要费用，上述费用的发生计入在建工程。
	期末调整在建工程	借：在建工程-工程款 贷：预付账款 应付账款	期末根据监理单位出具的项目建造进度证明对各船舶建造项目按照完成总进度比例暂估调整在建工程，具体调整方式为不含税船舶工程款乘以进度确认在建工程，已支付款项冲减预付账款，不足部分计入应付账款。
交付阶段	船舶完工并交付给公司	借：固定资产 贷：在建工程-工程款/工程监理费/监造组费用	达到预定可使用状态当月转入固定资产，固定资产船舶价值部分除了合同价值外还包含增补费用（主要包括合同约定价款外部分、动力适应性修改、其他舾装修改等）

截至 2024 年 12 月 31 日，前次募投项目中已有 4 艘 73,800 载重吨散货船和 2 艘 76,000

载重吨散货船实现交付，在财务报表中主要体现为对“在建工程”和“固定资产”科目的影响，2023年增加“在建工程”8,708.96万元，2024年减少“在建工程”3,714.14万元（其中增加110,459.26万元，减少114,173.40万元，主要系8艘新造船按工程进度增加账面价值，6艘船交付转固减少账面价值）；2024年增加“固定资产”114,173.40万元。

发行人对前次募投已转为固定资产的船舶保持与现有船舶一致的会计政策进行后续计量，采用年限平均法在使用寿命内计提折旧，预计净残值为空船重量（轻吨）乘以废钢市场售价，废钢市场售价按过去三年（含本期）的废钢价平均值进行调整确定。2024年末6艘新造船的净残值测算方法与发行人其他船舶一致，已参照2024年末废钢市场售价进行调整。若近三年（含本期）废钢价平均值变化幅度在10%以内，则船舶资产预计净残值不作调整，如变化幅度超过10%，则调整为变化后的金额。若资产负债表日存在减值迹象的，发行人将估计其可收回金额，进行减值测试。

## （二）在建工程转固的具体时点、判断依据与同行业可比公司是否一致

截至2024年12月31日，前次募投项目新造船舶已转固6艘，转固金额为114,173.40万元，具体情况如下：

序号	项目	交船时间	转固时间	转固金额	相关依据
1	76,000 载重吨散货 船船体号： JSHT220	2024 年 4 月	2024 年 4 月	18,205.61 万元	取得船舶交接书及 船舶所有权证书
2	76,000 载重吨散货 船船体号： JSHT221	2024 年 6 月	2024 年 6 月	18,191.59 万元	取得船舶交接书及 船舶所有权证书
3	73,800 载重吨散货 船船体号： JSHT286	2024 年 8 月	2024 年 8 月	19,447.80 万元	取得船舶交接书及 船舶所有权证书
4	73800 载重吨散货 船船体号:JSHT287	2024 年 10 月	2024 年 10 月	19,453.93 万元	取得船舶交接书及 船舶所有权证书
5	73800 载重吨散货 船船体号:JSHT288	2024 年 11 月	2024 年 11 月	19,434.95 万元	取得船舶交接书及 船舶所有权证书
6	73800 载重吨散货 船船体号:JSHT289	2024 年 12 月	2024 年 12 月	19,439.52 万元	取得船舶交接书及 船舶所有权证书
合计				114,173.40 万元	

发行人在建工程转固标准为资产达到预定可使用状态，其中，船舶类在建工程以取得船舶交接书及船舶所有权证书作为转固时点和判断依据，该判断依据系基于发行人与造船方签订的船舶建造合同中条款“船舶所有权只在双方签署《船舶交接协议书》且实体交付时转移”而确立，并基于船舶所有权转移判断船舶有关的经济利益很可能流入企业，对固定资产进行

初始确认。

同行业可比公司仅招商轮船披露船舶类在建工程转固标准，根据其他水上运输业上市公司已披露的公开信息，各公司结转固定资产的标准如下：

公司简称	结转固定资产的标准
招商轮船	船舶建成达到预定可使用状态且船舶下水
海峡股份	(1) 实体建造已经全部完成； (2) 完成船舶下水试航； (3) 与造船方进行船舶交付，签订交船文件
中远海发	建造完成交船
招商南油	中国籍船舶需获得中华人民共和国船舶所有权登记证书和船舶交接文件； 中国香港及境外籍船舶需获得境外注册登记文件和船舶交接文件/机动车登记证书

由上表可见，已披露的水上运输业上市公司船舶类在建工程结转固定资产的标准与发行人基本一致，不存在较大差异；发行人按资产达到预定可使用状态为标准对在建工程进行转固。

### 三、核查程序及核查意见

#### (一) 核查程序

- 1、查阅发行人披露的前次募投项目进度公告，核实与前次募投项目实际进展是否一致；
- 2、获取了发行人前次募投项目中已投入运营船舶的收入成本数据，核实是否达到预期经济效益；
- 3、获取了发行人前次募投项目船舶建造的合同、相关支付凭证和购船发票，并根据合同条款对建造合同的实际执行情况进行核查；
- 4、查阅前次募投船舶在建工程建造合同、发票及付款凭证等，核查前次募投船舶在建工程变动情况，转入固定资产的金额、时点、依据等，分析转固时点及转固金额是否恰当；
- 5、查阅同行业公司的年度报告，了解同行业公司船舶在建工程转固的政策，确认发行人船舶在建工程转固政策与同行业是否存在差异；
- 6、查阅公司报告期内固定资产清单，复核各船舶的预期使用寿命、折旧年限、折旧方法和预计净残值的确定是否符合企业会计准则及税法的相关规定；
- 7、对公司在建工程实施盘点或复核程序，核查在建工程的真实性、完整性，实地查看在建工程的建造进度；

---

8、获取发行人收入明细表及自营船舶信息表，获取公司收入分类信息及船舶型号、运力、能耗、运营模式、营收及占比信息。

## （二）核查意见

1、发行人前次募投项目已交付使用的船舶效益高于同期内贸船舶效益，对发行人已有运力起到补充和迭代的作用，由于运营时间较短对整体经营业绩增长的贡献尚未完全体现；

2、报告期内发行人前次募投船舶主要影响在建工程和固定资产科目，相关会计处理正确，船舶在建工程在达到预定可使用状态并取得船舶交接书时转固，转固时点及依据合理，转固政策与同行业基本一致，不存在较大差异。

### 问题 4. 本次募投项目必要性和合理性

根据申报材料和公开披露材料，（1）发行人拥有自营干散货运输船舶 23 艘，在国内外沿江沿海港口形成了内外贸兼营的运输格局。在国内沿江及沿海运输业务上，发行人以电煤运输为主；在国际远洋运输业务上，发行人为客户提供煤炭、粮食、矿石等大宗商品的国际海上运输服务，航线遍及大洋洲、欧洲、非洲、南美、北美、东南亚、东北亚等地区。（2）发行人本次拟募集资金 46,000.00 万元，其中 44,000.00 万元用于低碳智能船舶购置项目，2,000.00 万元用于补充流动资金，其中，低碳智能船舶购置项目包括购置 2 艘 8.9 万吨巴拿马型干散货运输船舶和 2 艘 6.35 万吨超灵便型干散货运输船舶，用于干散货运输，投资主体分别为国远智盈、国远慧强、国远致佳、国远通富 4 家公司。（3）2023 年，发行人船舶运营率达到 99%以上，铁矿石、煤炭等大宗原材料市场的贸易需求为干散货运输市场提供了广阔的市场空间及巨大的市场需求，为本项目新增产能的消化提供了保障。（4）根据 2023 年年报，发行人在建工程 8,708.96 万元，共涉及 3 艘募投船体，未形成固定资产；2024 年三季度末，发行人在建工程金额 45,188.87 万元。

请发行人：（1）补充披露报告期内自营船舶的经营模式、运营航线、运营效率、生产率、单位成本与效益等情况，说明不同船舶的盈利能力是否存在明显差异及原因，与相同区域市场内可比公司是否存在较大差异及原因。（2）说明运力规模扩张规划，除本次募投项目外，其他在建、拟建和计划签订购建合同的船舶情况，包括合同签订方、船舶数量、船型、运力规模、造价、资金来源及进展情况，说明包括本次募投项目在内的规划船舶计划交付时间和营运安排，结合同行业可比公司运力规模扩张情况，说明发行人运力规模扩张规划是否

---

符合所属行业发展趋势。(3) 补充说明本次募投项目新增船舶与发行人现有船舶及前次募投新增船舶是否存在差异；结合发行人所处行业的周期性变化趋势、主要航线供需变化情况、发行人运力规模扩张规划、报告期内发行人经营业绩变化情况、主要客户及在手订单变化情况、现有船舶船龄及拆解计划等，说明本次募投项目新增运力是否具备相应市场需求，新增运力能否有效消化及具体消化措施，进一步说明本次募投项目的必要性。(4) 结合报告期内发行人固定资产增长情况及原因，说明固定资产规模与业务规模是否匹配；说明前次和本次募投新增船舶交付后每期新增固定资产金额和折旧金额，并结合不同运价指数水平，就折旧变动对发行人毛利率及经营业绩的影响做敏感性分析。(5) 说明本次募投项目总投资缺口部分的资金来源，结合发行人当前资产负债率、现金流、资产抵押情况及抵押资产占净资产比例等，进一步说明本次募投项目实施后对发行人经营业绩的影响，是否存在较大偿债风险，是否对发行人持续经营存在重大不利影响，并在募集说明书中完善相关风险揭示。(6) 说明募集资金测算依据及其合理性，与前次募投是否存在差异；结合募投项目实施进度安排与预计盈利情况，补充披露项目效益测算情况，说明测算假设和重要参数的选取是否合理谨慎，与前次募投项目和同行业可比项目是否存在较大差异及原因。(7) 补充披露国远智盈、国远慧强、国远致佳、国远通富四家公司的基本情况，包括不限于设立时间、注册地点及注册资本、股权结构、主要资产及主营业务开展情况等，是否涉及纠纷、诉讼、仲裁等事项，是否存在违法违规情形；说明本次募投项目是否属于境外投资项目，如是，补充披露境外子公司实施募投项目的必要性及合理性，相关主管部门的审批、核准或备案等程序履行情况，募集资金投资路径和境外募集资金存管是否合法合规，实施过程是否存在重大不确定性，确保募集资金合法合规使用的内控措施是否充分。(8) 补充披露报告期内融资租赁（含售后回租）、光租、外租船舶的合同签订与履行情况，包括不限于合同签订主体、期限、价格等；结合对自营、外租船舶成本效益的对比分析，及二手船舶市场情况，进一步说明本次募投项目的必要性与合理性。

请保荐机构核查上述事项并发表明确意见，请发行人律师核查（2）（7）（8）并发表明确意见，请申报会计师核查（1）（4）（5）（6）（8）并发表明确意见。

回复：

一、补充披露报告期内自营船舶的经营模式、运营航线、运营效率、生产率、单位成本与效益等情况，说明不同船舶的盈利能力是否存在明显差异及原因，与相同区域内可比

## 公司是否存在较大差异及原因

### (一) 补充披露报告期内自营船舶的经营模式、运营航线、运营效率、生产率、单位成本与效益等情况

发行人已在募集说明书“第三节 上市公司基本情况”之“四、主要业务模式、产品或服务的主要内容”之“(三) 其他披露内容”补充披露如下：

#### “4、自营船舶情况

报告期各期，公司自营船舶的主要运营航线、运营效率、经营模式、单船成本及效益情况如下表所示：

#### (1) 2024 年公司自营船舶情况

单位：万元

船舶名称	主要运营航线	运营效率	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率
国电 36	北方五港-华东	100%	程租	2,951.14	2,939.94	0.38%
国电 7	北方五港-华东	100%	程租、期租	2,118.32	3,987.70	-88.25%
国远 10	南美-东亚	100%	期租	4,018.63	1,771.28	55.92%
国远 12	南美-东亚	95%	程租、期租	3,594.98	2,518.25	29.95%
国远 16	南美-东亚	100%	程租、期租	3,934.85	2,350.24	40.27%
国远 18	南美-东亚	100%	期租	3,803.37	2,754.72	27.57%
国远 20	南美-东亚	100%	程租、期租	5,428.46	4,391.81	19.10%
国远 22	南美-东亚	100%	期租	3,993.74	2,616.04	34.50%
国远 26	澳大利亚-远东	100%	期租	3,503.24	2,543.43	27.40%
国远 28	南美-东亚	99%	期租	3,878.05	2,622.74	32.37%
国远 32	南美-东亚	100%	期租	4,233.25	2,637.65	37.69%
国远 6	北方五港-华东	100%	程租	3,019.65	3,634.86	-20.37%
国远 7	北方五港-华东	100%	程租	3,134.16	3,702.15	-18.12%
国远 701	北方五港-华东	100%	程租	2,536.81	2,192.75	13.56%
国远 702	北方五港-华东	97%	程租	2,197.18	1,801.75	18.00%
国远 703	北方五港-华东	99%	程租	1,496.41	1,190.90	20.42%

船舶名称	主要运营航线	运营效率	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率
国远705	北方五港-华东	98%	程租	965.59	817.41	15.35%
国远706	北方五港-华东	93%	程租	445.96	514.98	-15.48%
国远707	北方五港-华东	-	程租	-	69.90	0.00%
国远8	南美-东亚	99%	期租	3,736.13	1,799.59	51.83%
国远82	南美-东亚	100%	程租、期租	4,058.37	1,939.57	52.21%
国远86	澳大利亚-远东	100%	期租	4,655.07	1,669.41	64.14%
国远88	澳大利亚-远东	99%	程租、期租	4,409.16	2,004.63	54.53%
国远9	北方五港-华东	100%	程租	2,628.68	3,983.01	-51.52%

注1：国远707于2024年12月23日完工并取得所有权登记证书，报告期内未产生收入，成本系发生的交船成本；

注2：运营效率=船舶实际航运时间/可供运营时间；

注3：国电7、国远9除受指数下跌影响外，油耗、坞修等运营成本较高，综合导致2024年毛利率下降较大。

(2) 2023年公司自营船舶情况

单位：万元

船舶名称	主要运营航线	运营效率	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率
国电36	北方五港-华东	100%	程租	3,757.13	3,158.13	15.94%
国电7	北方五港-大连庄河电厂	100%	程租	3,227.08	3,332.08	-3.25%
国远10	澳大利亚-东亚	100%	程租、期租	3,410.35	2,931.35	14.05%
国远12	南美-东亚	100%	程租、期租	2,901.49	2,683.68	7.51%
国远16	南美-东亚	100%	程租、期租	3,518.26	3,352.15	4.72%
国远18	南美-东亚	100%	程租、期租	3,593.93	3,059.06	14.88%
国远20	南美-东亚	100%	程租、期租	2,790.43	2,945.72	-5.57%
国远22	南美-东亚	100%	程租、期租	3,525.44	3,348.62	5.02%
国远26	澳大利亚-东亚	99%	程租、期租	4,676.68	4,009.39	14.27%
国远28	美国西岸-东亚	100%	期租	3,573.07	3,019.53	15.49%
国远32	南美-东亚	100%	程租、期租	4,232.10	4,561.40	-7.78%
国远6	北方五港-华东	100%	程租	3,328.47	3,403.15	-2.24%
国远7	北方五港-华东	100%	程租	3,343.35	3,635.86	-8.75%

船舶名称	主要运营航线	运营效率	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率
国远 8	南美-东亚	100%	期租	3,778.07	3,146.96	16.70%
国远 82	澳大利亚-东亚	100%	程租、期租	4,127.82	2,389.52	42.11%
国远 86	美国西岸-东亚	100%	期租	3,762.22	1,809.45	51.90%
国远 88	南美-东亚	100%	程租、期租	3,864.65	1,985.68	48.62%
国远 9	北方五港-华东	100%	程租	3,559.16	4,017.65	-12.88%

注：运营效率=船舶实际航运时间/可供运营时间。”

报告期内，公司根据内外贸行情的变动灵活调整经营策略，2024 年已形成期租为主，程租为辅的经营模式。期租模式下，公司收益仅与租家租期时长相关，不受实际运输货物重量及航行距离的影响，船舶生产率仅适用于程租模式下运营的船舶。船舶生产率主要用于衡量船舶营运期内平均每吨位在一昼夜内所完成的周转量，又称营运期船舶吨位天生产量，是船舶在营运期内的航行时间所占比重大小、航行速度快慢、负载能力利用程度、装卸港口效率等的综合反映，具体计算公式如下：

$$\text{船舶生产率} = \Sigma (\text{运输货物重量} * \text{重载航行距离}) / (\text{核定载重吨} * \text{营运天数})$$

发行人已在募集说明书“第三节 上市公司基本情况”之“四、主要业务模式、产品或服务的主要内容”之“（三）其他披露内容”补充披露如下：

“（3）自营船舶生产率情况

单位：吨海里/吨天

船舶名称	2024 年度	2023 年度
	生产率	生产率
国电 36	48.47	55.70
国电 7	50.00	38.21
国远 10	-	79.64
国远 12	-	92.77
国远 16	48.96	81.44
国远 18	-	92.88
国远 20	89.87	85.58
国远 22	-	83.85
国远 26	-	77.23
国远 32	-	64.43
国远 6	52.87	54.50
国远 7	54.72	56.56
国远 701	59.52	-

船舶名称	2024 年度	2023 年度
	生产率	生产率
国远 702	68.68	-
<b>国远 703</b>	<b>57.33</b>	-
<b>国远 705</b>	<b>57.71</b>	-
<b>国远 706</b>	<b>51.55</b>	-
国远 82	119.35	107.57
国远 88	-	54.38
国远 9	51.69	54.73

注 1：上表中仅统计船舶程租航次的生产率，当年度不存在程租模式的船舶不涉及生产率；  
注 2：国远 701、国远 702、**国远 703**、**国远 705** 及**国远 706** 分别于 2024 年 5 月、2024 年 6 月、**2024 年 9 月**、**2024 年 10 月** 及 **2024 年 12 月** 正式航行。”

报告期内，公司船舶运输过程中，实际运输货物重量基本趋近于核定载重吨。船舶生产率主要受到重载航行距离与营运天数的影响。营运天数按照航次划分，主要包括航行天数，装卸港天数以及抛锚天数等。其中航行天数系船舶重载航行和空载航行的合计天数。空载航行通常系上一个航次结束后，由始发港去往装货港的过程。

报告期内，内贸资质船舶为国电 36、国远 6、国远 7、国远 9、国电 7（该船舶于 2024 年 8 月变更为内外贸兼营资质）、国远 701、国远 702、**国远 703**、**国远 705** 及**国远 706**，内贸资质船舶主要在境内以程租模式开展业务，**除国远 702 轮外，上述船舶**于报告期各期生产率较为稳定，维持在 50-60 吨海里/吨天之间。**国远 702 由于执行较多始发港为湛江、防城等南方港口的航线，空载航行天数较短，导致整体生产率较高。**国电 7 轮 2023 年的生产率较低，主要系该船舶 2023 年主要执行“北方五港-大连庄河电厂”航线，航行距离较短，执行的航次数量较多，营运天数中装卸港时间较长，拉低了船舶生产率。2024 年国电 7 轮船舶生产率增长，主要系该船舶 2024 年主要执行“北方五港-华东区域”航线，航行距离增长提高了生产率。

除上述内贸资质船舶外，发行人其余船舶为内外贸兼营资质船舶，在报告期内兼以程租或期租模式开展业务，船舶会在期租结束后执行一些程租航次，由于受不同的空载航行时间影响，生产率变动幅度较大。其中国远 82 轮在 2023 年及 2024 年生产率较高，分别为 107.57 吨海里/吨天及 119.35 吨海里/吨天，系该船舶在 2023 年及 2024 年分别发生一个航次的程租业务，始发港与装货港距离较近，空载航行时间较短，因此生产率较高；国远 18 轮在 2023 年生产率较高，系该船舶在 2023 年发生一个航次的程租业务，其始发自日照港，抵达装货港黄骅港的空载航行时间较短，因此生产率较高；**国远 16 轮，2024 年生产率有所下滑，主**

要系其 2023 年执行的航次空载时间较短，2024 年发生一个航次的程租业务，其始发自南通，至秦皇岛装货，空载航行时间较长，拉低了生产率。除国远 82 轮、国远 18 轮、国远 16 轮外，公司其他内外贸兼营资质船舶的生产率变动幅度较低。

报告期各期，公司自营船舶的单船毛利率存在差异，其中内外贸兼营资质的船舶，由于部分年份程租航次较少，生产率的变动具有一定的波动性，与单船毛利率变动的相关性较小。国电 36、国远 6、国远 7、国远 9 及国电 7（该船舶于 2024 年 8 月变更为内外贸兼营资质）系主要在境内以程租模式开展业务的船舶，除国电 7 由于主要航线变动在 2024 年生产率小幅提升外，其余船舶在报告期各期生产率相对稳定，但由于上述船舶在营收方面受内贸航运指数影响，成本方面受油耗、坞修等因素的影响，报告期各期的单船毛利率变动较大。

（二）说明不同船舶的盈利能力是否存在明显差异及原因，与相同区域市场内可比公司是否存在较大差异及原因

### 1、不同船舶的盈利能力是否存在明显差异及原因

报告期各期，发行人各条自营船舶的盈利能力情况如下：

单位：万元

船名	2024 年度			2023 年度		
	收入	收入占自营船舶收入的比重	毛利率	收入	收入占自营船舶收入的比重	毛利率
国电 36	2,951.14	3.95%	0.38%	3,757.13	5.78%	15.94%
国电 7	2,118.32	2.83%	-88.25%	3,227.08	4.97%	-3.25%
国远 10	4,018.63	5.38%	55.92%	3,410.35	5.25%	14.05%
国远 12	3,594.98	4.81%	29.95%	2,901.49	4.47%	7.51%
国远 16	3,934.85	5.26%	40.27%	3,518.26	5.42%	4.72%
国远 18	3,803.37	5.09%	27.57%	3,593.93	5.53%	14.88%
国远 20	5,428.46	7.26%	19.10%	2,790.43	4.29%	-5.57%
国远 22	3,993.74	5.34%	34.50%	3,525.44	5.43%	5.02%
国远 26	3,503.24	4.69%	27.40%	4,676.68	7.20%	14.27%
国远 28	3,878.05	5.19%	32.37%	3,573.07	5.50%	15.49%
国远 32	4,233.25	5.66%	37.69%	4,232.10	6.51%	-7.78%
国远 6	3,019.65	4.04%	-20.37%	3,328.47	5.12%	-2.24%
国远 7	3,134.16	4.19%	-18.12%	3,343.35	5.15%	-8.75%
国远 701	2,536.81	3.39%	13.56%	-	-	-
国远 702	2,197.18	2.94%	18.00%	-	-	-
国远 703	1,496.41	2.00%	20.42%	-	-	-
国远 705	965.59	1.29%	15.35%	-	-	-

船名	2024 年度			2023 年度		
	收入	收入占自营船舶收入的比重	毛利率	收入	收入占自营船舶收入的比重	毛利率
国远 706	445.96	0.60%	-15.48%	-	-	-
国远 707	-	-	-	-	-	-
国远 8	3,736.13	5.00%	51.83%	3,778.07	5.82%	16.70%
国远 82	4,058.37	5.43%	52.21%	4,127.82	6.35%	42.11%
国远 86	4,655.07	6.23%	64.14%	3,762.22	5.79%	51.90%
国远 88	4,409.16	5.90%	54.53%	3,864.65	5.95%	48.62%
国远 9	2,628.68	3.52%	-51.52%	3,559.16	5.48%	12.88%

注：国远 707 于 2024 年 12 月 23 日完工并取得所有权登记证书，当年暂未产生收入，成本系交船成本。

报告期内，不同船舶毛利差异较大。不同船舶盈利能力从船舶营收方面看，主要受到运价指数波动、内外贸运输业务结构调整、船舶载重吨以及船舶检验对营运的影响。从成本方面看，主要受到燃油消耗支出、光租船舶分成租金以及船舶维修成本的影响。同时船舶盈利能力在日益分化的市场特点下，新老船舶的盈利能力也逐渐显露并产生影响。

截至报告期末，公司船舶船龄分布及其在报告期间盈利能力如下表所示：

船龄区间	船舶名称	平均毛利率	
		2024 年度	2023 年度
15 年以上	国远 9、国远 6、国远 7、国电 36、国电 7	-31.73%	-1.93%
10-15 年	国远 8、国远 10、国远 12、国远 16、国远 18、国远 20、国远 22、国远 26、国远 28、国远 32	35.19%	8.17%
5-10 年	-	-	-
1-5 年	国远 82、国远 86、国远 88、国远 701、国远 702、国远 703、国远 705、国远 706	41.24%	47.39%

从上表可以看出，报告期内，公司船舶的船龄越高，毛利率越低；船龄较新的船舶盈利能力普遍高于老旧船舶。主要原因是：在收入方面，期租模式下船舶的燃油成本一般由承租方承担，新船的低油耗优势通常使得承租方愿意承担较高的租金；在成本方面，老旧船舶燃油和维修成本远高于新船，较高营运成本带来较低的毛利率；此外，老旧船由于较高的能耗和碳排放，难以到达对碳排放有较高要求的港口，在市场上竞争力较弱，无法满足内外贸的运力调配并获取更高的边际收益。

## 2、船舶的盈利能力与相同区域市场内可比公司是否存在较大差异及原因

海通发展（603162.SH）注册地与公司注册地均为福建省福州市。海通发展的业务策略

为内外贸兼营，并根据航运市场的变化及周期性进行调节。其境内航区以程租为主，境外航区以期租为主。海通发展的市场区域、自营船舶运力规模、运营模式等与公司较为接近。报告期内，海通发展未披露单船盈收及毛利率情况。2023年和2024年，公司与海通发展的整体业绩指标情况对比如下：

单位：万元

公司名称	2024 年度		2023 年度	
	营业收入	毛利率	营业收入	毛利率
海通发展	365,876.75	18.16%	170,534.37	14.61%
公司	93,643.81	20.34%	89,080.43	11.35%

公司与海通发展的营业收入变动情况与航运市场运价指数变动情况基本一致。2024年公司营业收入增速小于海通发展，主要系海通发展运力规模快速增长的影响。2023年和2024年，公司与海通发展的自营船舶运力情况对比如下：

公司简称	项目类别	2024 年 12 月 31 日	2023 年 12 月 31 日
海通发展	营运船舶数（艘）	62	51
	载重吨（万吨）	377.00	282.00
公司	营运船舶数（艘）	23	18
	载重吨（万吨）	161.97	122.90

注 1：上表中仅统计散货船舶数量及运力情况；

注 2：2023 年 12 月 31 日及 2024 年 12 月 31 日，海通发展的营运船舶数及载重吨数除包括自有船舶和光租船舶外，还包括长租船舶的运力；海通发展仅披露自有船舶和光租船舶的数量，但未单独披露自有船舶及光租船舶的载重吨数。

2023 年 12 月 31 日和 2024 年 12 月 31 日，公司的运力规模分别为 122.90 万吨和 161.97 万吨。海通发展 2023 年 12 月 31 日及 2024 年 12 月 31 日，海通发展自有船舶及光租船舶数量分别为 32 艘及 48 艘，运力规模扩张明显，使得营业收入金额大幅增长。

公司与海通发展的毛利率变动趋势一致。2024 年度，公司毛利率显著增长主要系由于外贸业务收入占比由 57.84% 提升至 66.90%，外贸业务盈利效果明显。综上所述，公司与海通发展整体业绩指标差异具有合理性。公司船舶的盈利能力与相同区域市场内可比公司不存在较大差异。

二、结合报告期内发行人固定资产增长情况及原因，说明固定资产规模与业务规模是否匹配；说明前次和本次募投新增船舶交付后每期新增固定资产金额和折旧金额，并结合不同

运价指数水平，就折旧变动对发行人毛利率及经营业绩的影响做敏感性分析

(一) 结合报告期内发行人固定资产增长情况及原因，说明固定资产规模与业务规模是否匹配

2023 年至 2024 年，发行人船舶类固定资产的新增是导致固定资产增长的主要因素。

2023 年至 2024 年各期末发行人固定资产账面价值变动情况如下：

单位：万元

项目	2024 年末		2023 年末	
	账面价值	占比	账面价值	占比
房屋、建筑物	6,117.37	2.40%	6,392.05	7.03%
船舶	248,590.01	97.37%	83,926.23	92.34%
运输设备	470.69	0.18%	403.68	0.44%
其他	131.93	0.05%	169.33	0.19%
合计	255,310.01	100.00%	90,891.29	100.00%

2024 年末及 2023 年末固定资产规模均较上期末有较大提升，其中船舶类固定资产占据主导地位，并且占比在不断提高。2024 年末较 2023 年末增幅 180.90%，主要系发行人 2024 年购入“国远 8”“国远 10”“国远 12”“国远 16”“国远 18”“国远 20”和“国远 22”七艘与民生租赁的经营性租赁船舶并转入固定资产，以及前次募投项目新造船“国远 701”“国远 702”“国远 703”“国远 705”“国远 706”和“国远 707”六艘船舶完工交付转固所致。

报告期各期固定资产规模与业务规模对比情况如下：

项目	2024 年	2023 年
固定资产原值平均值（万元）	276,485.23	131,942.11
主营业务收入（万元）	89,473.69	86,351.36
固定资产原值平均值/主营业务收入	3.09	1.53

注 1：固定资产原值平均值=（固定资产期初原值+固定资产期末原值）/2；

由上表可见，在 2024 年固定资产规模与业务规模的比值较 2023 年翻倍，主营业务收入规模未随固定资产规模增长，但变动具有合理性，主要原因分为以下两点：

一是固定资产中船舶的数量增长并未实质提升运力规模。一方面，2023 年至 2024 年内新增的“国电 7”“国远 9”“国远 8”“国远 10”“国远 12”和“国远 16”六艘船舶在 2023 年初即为发行人自营船舶并计入自营运力，该部分固定资产新增系资产科目调整，不会导致发行人运力业务规模增加。另一方面，2024 年新交付的“国远 705”“国远 706”和“国远

707”投入运营时间较短，尚未形成规模运力，其中，“国远 706”轮于 2024 年 11 月转固，并于次月投入运营，而“国远 707”轮于 2024 年 12 月转固，截至 2024 年末尚未投入运营。

二是主营业务收入波动受运价指数周期性涨跌驱动。发行人所处的航运业具有典型的周期性特征，受宏观经济周期和行业周期波动的影响较为显著。2023 年至 2024 年，发行人主营业务收入与行业周期和相关航运指数的波动趋势基本一致。具体而言，在干散货航运业务中，运价定价基准的 BPI（BDI 的组成指标之一）四线平均期租金和中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）在 2023 年至 2024 年均呈现大幅波动，并成为驱动主营业务收入变动的主要因素，详见本审核问询函回复之“问题 2、业绩波动及经营稳定性”之“一、结合所属行业周期、运价指数、主要经营航线运力需求变动、承运能力、主要成本因素（固定成本、变动成本）变化、内外贸业务等情况，量化分析报告期内主营业务收入与扣非归母净利润大幅下滑后上升的原因及合理性，2023 年扣非归母净利润为负的原因及合理性，是否与行业周期或相关航运指数变动具有匹配性，是否与同行业可比公司业绩变化趋势存在较大差异，并在募集说明书中补充披露上述内容”中分析。

综上所述，尽管 2023 年至 2024 年发行人固定资产规模呈增长态势，但该增长并未实质性提升发行人运力规模，对收入增长的贡献亦有限。同时，发行人业务规模变化主要系受运价指数周期性波动所致，受固定资产规模增长的影响较小。2023 年至 2024 年固定资产规模与业务规模的变化具有合理性，两者可以匹配。

（二）说明前次和本次募投新增船舶交付后每期新增固定资产金额和折旧金额，并结合不同运价指数水平，就折旧变动对发行人毛利率及经营业绩的影响做敏感性分析

### 1、说明前次和本次募投新增船舶交付后每期新增固定资产金额和折旧金额

根据公司前次募投已交付船舶的实际情况以及前次募投可行性研究报告和本次募投可行性报告的测算，前次募投和本次募投新增船舶交付后每期新增固定资产和折旧金额如下：

年度	当期新增船舶	项目	金额 (万元)
2024 年	前次募投购置的 2 艘 7.6 万吨船舶和 4 艘 7.38 万吨船舶	新增该 6 艘船舶当期增加的固定资产	114,173.40
		新增该 6 艘船舶当期计提的折旧	1,108.51
2025 年	前次募投购置的 1 艘 8.9 万吨船舶和本次募投购置的 1 艘 6.35 万吨船舶	新增该 2 艘船舶当期增加的固定资产	<b>50,478.15</b>
		新增该 2 艘船舶当期计提的折旧	226.54
		前募和本募所有投运船舶当期计提的折旧	4,147.24
2026 年	前次募投购置的 1	新增该 4 艘船舶当期增加的固定资产	<b>111,865.08</b>

	艘 8.9 万吨船舶和本次募投购置的 2 艘 8.9 万吨船舶及 1 艘 6.35 万吨船舶	新增该 4 艘船舶当期计提的折旧	2587.17
		前募和本募所有投运船舶当期计提的折旧	8,228.67
2027 年	前募和本募所有船舶均已于 2027 年之前投运完毕, 本年无新增船舶	新增固定资产	-
		新增折旧	-
		前募和本募所有投运船舶当期计提的折旧	9,477.15

根据上表, 公司前次和本次募投船舶在 2024 年至 2026 年陆续交付, 公司 2024 年至 2026 年固定资产新增金额预计分别为 114,173.40 万元、**50,478.15** 万元和 **111,865.08** 万元, 上述船舶交付预计将使公司 2024 年至 2026 年新增折旧金额分别为 1,108.51 万元、4,147.24 万元和 **8,228.67** 万元。公司前次募投和本次募投船舶预计将于 2026 年全部交付, 前次募投和本次募投船舶全部交付后, 每年预计新增折旧金额为 **9,477.15** 万元。

## 2、结合不同运价指数水平, 就折旧变动对发行人毛利率及经营业绩的影响做敏感性分析

以下假设仅为测算不同运价指数水平下折旧变动对公司毛利率及经营业绩的影响, 不代表公司对未来经营情况以及行业趋势的判断, 亦不构成盈利预测, 其中以公司净利润作为经营业绩的代表性指标进行分析。

### (1) 相关假设

- 1) 收入端采用中国沿海煤炭运价指数 (CBCFI) 的相应运价以及波罗的海干散货指数 (BDI) 的相应租金分别测算对公司自营船舶内贸运输收入和外贸运输收入的影响;
- 2) 成本端主要考虑船员成本、航运成本以及船管成本, 由于航运指数变动对成本端的影响相对较小, 因此假设本次测算过程中各船舶主要成本不随航运指数变动而变动;
- 3) 只考虑自营船舶, 不考虑外租船舶;
- 4) 假设期间费用、投资收益、信用减值损失占营业收入的比重与公司 2021 年至 2023 年的平均值保持一致;
- 5) 考虑其他业务收入和其他业务成本, 不考虑其他收益、资产减值损失、资产处置损失、营业外收支等偶发性因素;
- 6) 除运价指数外, 其他因素均保持不变。

### (2) 敏感性分析情况

下文敏感性分析分别考虑前募和本募船舶未投入运营及投入运营时的情况。当内外贸船

船运价分别按中国沿海煤炭运价指数的相应运价以及波罗的海干散货指数的相应租金在2021-2023年的平均水平上涨20%或下跌20%时，公司毛利率和净利润的变动情况如下：

1) 毛利率对折旧变动的敏感性分析

公司毛利率对折旧变动的敏感性系数情况如下：

情形	前募和本募船舶未投入运营			前募及本募船舶投入运营		
	运价上涨 20%	运价不变	运价下降 20%	运价上涨 20%	运价不变	运价下降 20%
折旧上涨 10%	-0.1325	-0.1583	-0.1965	<b>-0.1187</b>	<b>-0.1421</b>	<b>-0.1769</b>
折旧保持不变						
折旧下降 10%						

注 1：敏感性系数=目标变量变动百分比/自变量变动百分比

注 2：毛利率对折旧变动的敏感性系数=毛利率变动（折旧变动后的毛利率-原毛利率）/折旧变动（百分比）

注 3：根据敏感性系数公式计算原理，当折旧变动上涨 10%、保持不变、下降 10%时，目标变量对折旧变动的敏感性系数为一确定数值。

注 4：上表中前募及本募船舶未投入运营的数据系公司原自营船舶处于假设条件下的 2023 年的运营数据；前募及本募船舶投入运营的数据系所有船舶投入运营后处于假设条件下的一个完整会计年度的运营数据，下同。

2) 净利润对折旧变动的敏感性分析

公司净利润对折旧变动的敏感性系数情况如下：

情形	前募和本募船舶未投入运营			前募及本募船舶投入运营		
	运价上涨 20%	运价不变	运价下降 20%	运价上涨 20%	运价不变	运价下降 20%
折旧上涨 10%	-0.2734	-0.4009	-0.7506	<b>-0.2278</b>	<b>-0.3249</b>	<b>-0.5666</b>
折旧保持不变						
折旧下降 10%						

注：净利润对折旧变动的敏感性系数=净利润变动（百分比）/折旧变动（百分比）

根据以上数据，当运价指数处于不同的变动水平时，公司前次募投及本次募投船舶投入运营后折旧变动对公司毛利率及净利润的影响相较于前次募投及本次募投船舶未投入运营时较小，敏感性系数均有一定程度的降低，前募及本募船舶的投入运营一定程度上能够减少折旧变动对于公司业绩的影响。

(3) 前次和本次募投船舶对于公司经营业绩的影响

根据公司前次募投和本次募投船舶的交付安排，2024年至2027年，公司前次和本次募投船舶每年的新增折旧对公司毛利率及净利润的影响情况如下：

单位：万元

项目	2024年	2025年	2026年	2027年
折旧增加金额	1,108.51	4,147.24	<b>8,228.67</b>	<b>9,477.15</b>
折旧变动比例	7.81%	29.20%	<b>57.94%</b>	<b>66.73%</b>
毛利率变动比例	-2.91%	1.08%	<b>3.70%</b>	<b>4.24%</b>
净利润变动比例	3.39%	53.78%	<b>94.55%</b>	<b>105.69%</b>

注1：上表数据按前次募投和本次募投船舶预计交付时间进行测算，运价参考2021年至2023年相应航运价格的平均值，其余假设均与前文一致；

注2：折旧增加金额为所有已投运的募投项目船舶当年计提的折旧额；

注3：折旧变动比例系所有已投运的募投项目船舶当年计提折旧金额较2023年折旧的变动比例；

注4：毛利率变动比例系所有已投运的募投项目船舶与原自营船舶当期实现的毛利率减去原自营船舶的毛利率（按2021-2023年的平均运价测算）；

注5：净利润变动比例系所有已投运的募投项目船舶与原自营船舶当期实现的净利润较原自营船舶实现净利润（按2021-2023年的平均运价测算）的变动比例；

注6：上表中2024年毛利率的变动比例为负主要受2021-2023年外贸航运平均租金水平较高的高基数效应的影响。

由上表可见，随着前募和本募船舶的陆续投入运营，折旧金额随之增加，但毛利率亦随之提升，净利润则得到明显的增加，在前募和本募船舶完全投入运营的2027年，折旧新增金额为**9,477.15**万元，折旧变动比例为**66.73%**，毛利率变动比例为**4.24%**，净利润变动比例为**105.69%**，由此可见，前募和本募船舶的购建具有必要性。

三、说明本次募投项目总投资缺口部分的资金来源，结合发行人当前资产负债率、现金流、资产抵押情况及抵押资产占净资产比例等，进一步说明本次募投项目实施后对发行人经营业绩的影响，是否存在较大偿债风险，是否对发行人持续经营存在重大不利影响，并在募集说明书中完善相关风险揭示

### （一）说明本次募投项目总投资缺口部分的资金来源

本次募投项目之“低碳智能船舶购置项目”总投资金额为 114,000 万元，拟投入本次募集资金金额为 44,000.00 万元，资金缺口金额为 70,000 万元。公司拟通过境内或境外融资机构以融资租赁或固定资产借款的形式解决本次募投项目总投资的缺口部分。公司与金融租赁公司及银行保持了长期稳定的合作关系，截至本审核问询函回复之日，公司已与多家金融租赁公司或银行达成初步合作意向。

（二）结合发行人当前资产负债率、现金流、资产抵押情况及抵押资产占净资产比例等，进一步说明本次募投项目实施后对发行人经营业绩的影响，是否存在较大偿债风险，是否对发行人持续经营存在重大不利影响，并在募集说明书中完善相关风险揭示

#### 1、资产负债率情况

报告期各期末，公司的资产负债率情况如下：

财务比率	2024 年 12 月 31 日	2023 年 12 月 31 日
资产负债率	65.15%	40.12%

#### 2、现金流情况

报告期内，公司的现金流量情况如下表所示：

单位：万元

项目	2024 年度	2023 年度
销售商品、提供劳务收到的现金	103,951.21	102,425.68
收到的税费返还	4,797.80	3,004.98
收到其他与经营活动有关的现金	5,006.86	3,367.26
经营活动现金流入小计	113,755.86	108,797.92
购买商品、接受劳务支付的现金	63,552.31	64,633.56
支付给职工以及为职工支付的现金	18,434.19	20,555.34
支付的各项税费	3,956.06	2,388.02
支付其他与经营活动有关的现金	18,184.53	5,082.48
经营活动现金流出小计	104,127.09	92,659.40
经营活动产生的现金流量净额	9,628.77	16,138.52

注：2024 年公司经营活动产生的现金流量净额较 2023 年度下降主要系 2024 年公司向募投船舶建造方支付船舶建造保证金净额 1.26 亿元，该资金后续将退回公司。

#### 3、资产抵押情况

截至 2024 年 12 月 31 日，公司抵押资产占公司净资产的比例为 87.56%，公司资产的

抵押情况具体如下：

资产名称	资产类别	权利受限类型	账面价值 (元)	占净资产的比例	发生原因
国远 701	船舶	抵押	177,955,404.59	13.08%	为公司在兴业银行的融资进行担保
国远 702	船舶	抵押	178,848,819.37	13.14%	为公司在兴业银行的融资进行担保
国远 703	船舶	抵押	192,233,384.75	14.13%	为公司在兴业银行的融资进行担保
国远 705	船舶	抵押	193,415,999.49	14.22%	为厦门国际银行的固贷提供担保
国远 706	船舶	抵押	193,788,245.91	14.24%	为工商银行的固贷提供担保
国远 707	船舶	抵押	194,395,239.59	14.29%	为工商银行的固贷提供担保
福州办公楼 25F	房产	抵押	16,507,568.54	1.21%	为公司在厦门国际银行的融资进行担保
上海办公楼 16F (1601+1602)	房产	抵押	11,555,366.28	0.85%	为公司在厦门国际银行的融资进行担保
上海办公楼 1603/1605/1606/1607	房产	抵押	11,658,105.69	0.86%	为公司在厦门国际银行的融资进行担保
上海办公楼 1502/1507	房产	抵押	6,495,406.02	0.48%	为公司在兴业银行的融资进行担保
上海办公楼 1501/1503/1505/1506	房产	抵押	14,563,986.20	1.07%	为公司在中信银行的融资进行担保
总计	-	-	1,191,417,526.43	87.56%	-

根据上表，截至 2024 年 12 月 31 日，公司前次募投项目中已有 2 艘 7.6 万吨船舶（国远 701 和国远 702）及 4 艘 7.38 万吨船舶（国远 703、国远 705、国远 706 和国远 707）为公司银行借款办理了抵押。

对于尚未交付的前募和本募船舶，根据公司资金安排计划，前次募投船舶中未交付的 2 艘 8.9 万吨船舶及本次募投项目的 2 艘 8.9 万吨船舶和 2 艘 6.35 万吨船舶拟通过自有资金、银行贷款或融资租赁的方式解决资金缺口。

**4、进一步说明本次募投项目实施后对发行人经营业绩的影响，是否存在较大偿债风险，是否对发行人持续经营存在重大不利影响，并在募集说明书中完善相关风险揭示**

根据本次募投项目可行性研究报告，本次募投项目新造船舶全部投入运营后预计正常可实现年营业收入为 17,379.09 万元，年净利润为 6,286.59 万元，项目投资财务内部收益率

---

为 7.64% (利得税后), 大于基准内部收益率 (6%), 财务净现值大于零, 投资回收期为 13.00 年 (利得税后, 含建设期 2 年)。本次募投项目实施后预计公司的营业收入、净利润等业绩指标将进一步增加, 盈利能力将持续提升, 有利于进一步提升公司的持续经营能力。

本次募投项目之“低碳智能船舶购置项目”总投资金额为 114,000 万元, 拟投入本次募集资金金额为 44,000.00 万元, 资金缺口金额为 70,000 万元。根据公司规划, 上述资金缺口中 66,000.00 万元拟通过债务融资的方式解决, 公司已与多家银行或金融公司达成初步合作意向。假设本次募集资金及新增债务融资到位后投入本次募投项目, 公司资产负债率将维持在 60%左右。

上述新增债务的还本付息预计情况详见“问题 4、本次募投项目必要性和合理性”之“六、(二) 结合募投项目实施进度安排与预计盈利情况, 补充披露项目效益测算情况, 说明测算假设和重要参数的选取是否合理谨慎, 与前次募投项目和同行业可比项目是否存在较大差异及原因”。根据本次募投项目的预计效益情况, 新增船舶运营期间的现金流量可以覆盖各期应还本息额。

截至 2024 年 12 月 31 日, 公司主要抵押的资产为前次募投船舶“国远 701”、“国远 702”、“国远 703”、“国远 705”、“国远 706”和“国远 707”, 抵押原因为公司向银行取得固定资产借款, 上述船舶已投入运营, 预计不存在较大风险。

综上, 本次募投项目实施后公司资产负债率不会出现大幅增长, 新增船舶运营期间产生的现金流量可以覆盖新增债务的应还本息额, 公司不存在较大的偿债风险。

对于公司的潜在偿债风险, 公司已在募集说明书之“第七节 本次发行对上市公司的影响”之“七、本次定向发行相关特有风险的说明”之“(三) 对公司核心竞争力、经营稳定性及未来发展可能产生重大不利影响的因素”中补充披露如下:

#### “8、偿债风险

报告期内公司船舶购置计划较多, 因此公司资金需求量较大, 融资需求较高。除自身积累外, 公司的融资渠道主要为银行借款、融资租赁及售后回租等方式。报告期各期末, 公司资产负债率 (合并) 分别为 40.12%和 65.15%, 资产负债率较高。

公司目前有息负债规模较大, 财务费用较高, 存在一定的偿债压力。公司偿债能力、资金流动性的保持依赖于公司经营活动产生现金流量的能力, 若未来宏观经济环境、航运周期等发生变化, 导致公司航运业务发生重大不利变化, 可能导致公司运营资金周转压力增大,

偿债能力受到影响。同时，若借款利率上升也将增加公司财务费用支出，可能对公司的日常经营带来压力，存在一定偿债风险。”

四、说明募集资金测算依据及其合理性，与前次募投是否存在差异；结合募投项目实施进度安排与预计盈利情况，补充披露项目效益测算情况，说明测算假设和重要参数的选取是否合理谨慎，与前次募投项目和同行业可比项目是否存在较大差异及原因

(一) 说明募集资金测算依据及其合理性，与前次募投是否存在差异

#### 1、募集资金测算依据及其合理性

本次发行拟募集资金总额不超过 46,000.00 万元（含本数），扣除发行费用后的募集资金净额拟投资项目如下表所示：

序号	募集资金用途	投入资金总额（万元）	拟投入本次募集资金（万元）
1	低碳智能船舶购置项目	114,000.00	44,000.00
2	补充流动资金	2,000.00	2,000.00
	合计	116,000.00	46,000.00

(1) 低碳智能船舶购置项目

本次募投项目中低碳智能船舶购置项目拟投入资金总额为 114,000.00 万元，总投资构成情况如下：

序号	总投资构成	投资额（万元）	比例
1	建设投资	110,060.16	96.54%
1.1	设备及软件购置费	108,519.22	95.19%
1.1.1	2 艘 8.9 万吨干散货船舶	61,386.93	53.85%
1.1.2	2 艘 6.35 万吨干散货船舶	47,132.29	41.34%
1.2	工程建设其他费用	1,000.00	0.88%
1.3	预备费	544.25	0.48%
2	建设期利息	3,630.00	3.18%
3	铺底流动资金	306.53	0.27%
*	合计	114,000.00	100.00%

本项目拟投入募集资金 44,000.00 万元，资金缺口为 70,000.00 万元，拟由公司通过银行借款或其他金融机构借款的形式解决。

综上，低碳智能船舶购置项目的投入资金总额及拟投入本次募集资金金额具有合理性。

## （2）补充流动资金

本次补充流动资金具体测算情况如下：

### 1）测算假设

本次补充流动资金采用销售百分比法，金额测算主要基于以下假设：公司经营性流动资产（货币资金、应收票据、应收账款、应收款项融资、预付款项、存货）和经营性流动负债（应付票据、应付账款、预收款项、合同负债）与公司的销售收入呈一定比例，即经营性流动资产销售百分比和经营性流动负债销售百分比保持 2023 年末的比例，且 2024-2026 年保持不变。

### 2）测算方法

①确定经营性流动资产和经营性流动负债

②计算经营性流动资产和经营性流动负债的销售百分比

③确定需要增加的总营运资金量

公式 1：预计的各项经营性流动资产=预计销售收入×各项目销售百分比

公式 2：预计的各项经营性流动负债=预计销售收入×各项目销售百分比

公式 3：需补充的营运资金总量=（预计的各项经营性流动资产合计-基期各项经营性流动资产合计）-（预计的各项经营性流动负债合计-基期各项经营性流动负债合计）

④预计可动用的金融资产和增加的留存收益

公式 4：留存收益增加=预计销售收入×计划销售净利率×（1-股利支付率）

⑤确定需通过外部融资解决的营运资金

公式 5：需通过外部融资解决的营运资金=需补充的营运资金总量-可动用的金融资产-留存收益增加

### 3）测算过程

公司流动资金占用金额主要来源于经营过程中产生的经营性流动资产和经营性流动负债，公司根据实际情况对 2024 年末、2025 年末和 2026 年末的经营性流动资产和经营性流动负债进行预测，计算各年末的经营性流动资金占用额（经营性流动资产-经营性流动负债）。公司对于流动资金的需求量为新增的流动资金缺口，即 2026 年末的流动资金占用额与 2023 年末流动资金占用额的差额。

结合公司运力增长情况及行业变动趋势，谨慎预计公司 2024-2026 年营业收入年均复合

增长率为 5.00%（仅测算使用，不构成盈利预测）。

以公司 2023 年末营运资金的实际占用情况以及各项经营性资产和经营性负债占营业收入的比例情况，以估算的 2024-2026 年营业收入为基础测算，公司本次补充流动资金测算过程如下：

单位：元

项目	2023 年年报	2023 年占比	2024E	2025E	2026E
营业收入	890,804,261.56	100.00%	935,344,474.64	982,111,698.37	1,031,217,283.29
货币资金	163,214,724.91	18.32%	171,355,107.75	179,922,863.14	188,919,006.30
应收账款	72,733,393.23	8.16%	76,324,109.13	80,140,314.59	84,147,330.32
其他应收款	9,334,171.27	1.05%	9,821,116.98	10,312,172.83	10,827,781.47
存货	34,445,457.40	3.87%	36,197,831.17	38,007,722.73	39,908,108.86
预付款项	10,211,710.49	1.15%	10,756,461.46	11,294,284.53	11,858,998.76
<b>经营性流动资产合计</b>	<b>289,939,457.30</b>	<b>32.55%</b>	<b>304,454,626.49</b>	<b>319,677,357.82</b>	<b>335,661,225.71</b>
应付账款	68,632,636.30	7.70%	72,021,524.55	75,622,600.77	79,403,730.81
应付职工薪酬	18,819,696.61	2.11%	19,735,768.41	20,722,556.84	21,758,684.68
应交税费	3,399,689.87	0.38%	3,554,309.00	3,732,024.45	3,918,625.68
其他应付款	787,504.20	0.09%	841,810.03	883,900.53	928,095.55
预收款项	29,097,216.84	3.27%	30,585,764.32	32,115,052.54	33,720,805.16
<b>经营性流动负债合计</b>	<b>120,736,743.82</b>	<b>13.55%</b>	<b>126,739,176.31</b>	<b>133,076,135.13</b>	<b>139,729,941.89</b>
<b>流动资金占用额</b>	<b>169,202,713.48</b>	<b>18.99%</b>	<b>177,715,450.18</b>	<b>186,601,222.69</b>	<b>195,931,283.82</b>
<b>2024-2026 年营运资金缺口</b>			<b>26,728,570.34</b>		

注：为更准确体现公司实际营运情况，2023 年末货币资金余额已剔除公开发募集资金的当期余额。

根据上表数据，2024-2026 年公司营运资金缺口为 2,672.86 万元。公司本次募集资金中补充流动资金金额为 2,000.00 万元，小于公司 2024-2026 年新增营运资金需求。因此，本次补充流动资金规模具备合理性。

## 2、与前次募投是否存在差异

公司本次募投项目的募集资金测算依据与前次募投基本一致。其中船舶购置项目均考虑船舶购置费用、工程建设费用、预备费、建设期利息以及铺底流动资金等，补充流动资金规

模均采用销售百分比法测算公司未来三年的营运资金缺口。本次募投与前次募投测算存在的主要差异为前次募投项目测算补充流动资金规模时选取的营业收入增长率为 10%，本次募投项目测算补充流动资金规模选取的营业收入增长率为 5%，此差异是由于公司在前次募投项目规划时行业处于周期高点，公司营业收入年均复合增长率较高，而本次募投项目规划时考虑到航运行业的周期性变化将公司 2024-2026 年的营业收入增长率谨慎预计为 5%。

综上，本次募投与前次募投不存在较大差异，其测算差异具有合理性。

**(二) 结合募投项目实施进度安排与预计盈利情况，补充披露项目效益测算情况，说明测算假设和重要参数的选取是否合理谨慎，与前次募投项目和同行业可比项目是否存在较大差异及原因**

**1、本次募投项目实施进度安排与预计盈利情况**

本次募投项目之“低碳智能船舶购置项目”实施进度安排如下：

序号	建设内容	月份											
		2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24
1	项目前期准备	*											
2	船舶设计	*	*										
3	船舶建造		*	*	*	*	*	*	*	*	*		
4	质量检测		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
5	竣工验收、试航												*

根据本次募投项目可行性研究报告，本次募投项目新造船舶全部投入运营后预计正常可实现年营业收入为 **17,379.09** 万元，年净利润为 **6,286.59** 万元，项目投资财务内部收益率为 **7.64%**（利得税后），大于基准内部收益率（6%），财务净现值大于零，投资回收期为 **13.00** 年（利得税后，含建设期 2 年）。

**2、补充披露项目效益测算情况**

发行人已在募集说明书之“第四节 本次证券发行概要”之“八、募集资金用途及募集资金的必要性、合理性、可行性”之“（三）募集资金用于项目建设”补充披露如下：

**“5、项目效益测算情况**

根据本次募投项目可行性研究报告，本次募投项目新造船舶全部投入运营后预计正常可实现年营业收入为 **17,379.09** 万元，年净利润为 **6,286.59** 万元，项

目投资财务内部收益率为 **7.64%**（利得税后），大于基准内部收益率（6%），财务净现值大于零，投资回收期为 **13.00** 年（利得税后，含建设期 2 年）。”

### 3、说明测算假设和重要参数的选取是否合理谨慎

本次募投项目效益测算的主要假设及重要参数选取依据如下所述：

#### （1）收入单价及天数

本次募投项目拟购置 2 艘 8.9 万吨巴拿马型干散货船舶及 2 艘 6.35 万吨超灵便型干散货船舶。

#### 1) 8.9 万吨船舶收入单价预测

本次募投项目中的 8.9 万吨船舶的收入单价采用 **13.09** 万元/天测算，主要基于如下因素考虑：

#### ①波罗的海指数中的 8.2 万吨船舶的日租金

由于市场上暂无 8.9 万吨船舶的市场运价指数，与 8.9 万吨船舶市场运价较为接近的运价指数为波罗的海指数中 8.2 万吨船舶的日租金，因此本次募投项目中 8.9 万吨巴拿马型船舶的日租金主要参考 8.2 万吨船舶的日租金。8.2 万吨船舶的历史年均日租金情况详见下表：

单位：美元/天

8.2 万吨船舶历史年租金（指数）								
项目	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	5 年平均	人民币（万元）	备注
年均日租金	12,429.00	9,923.00	26,898.00	20,736.00	12,854.00	16,568.00	<b>11.90</b>	按照 2025 年 5 月 31 日汇率 7.1848 计算

#### ②公司现有 8.6 万吨船舶的历史平均运价

公司现有 8.6 万吨船舶的历史平均运价较 8.2 万吨船舶历史年均日租金上涨约 10%。

通常情况下，船舶载重吨越大，船舶的日租金越高。因此谨慎估计本次募投项目 8.9 万吨船舶的日租金较 8.2 万吨船舶的历史年均日租金上涨 10%，为 **13.09** 万元/天。

综上分析，本次募投 8.9 万吨船舶收入单价测算采用 **13.09** 万元/天作为 8.9 万吨船舶日租金具有合理性及谨慎性。

#### 2) 6.35 万吨船舶收入单价预测

本次募投项目中的 6.35 万吨船舶的收入单价采用 **12.69** 万元/天测算。

目前，公司暂无与本募项目 6.35 万吨相同吨位的船舶，因此本次募投项目中 6.35 万吨

超灵便型船舶收入单价以 2019-2023 年波罗的海指数中 6.3 万吨船舶历史年均日租金为基础进行预测，该吨位的历史年均日租金情况详见下表：

单位：美元/天

6.3 万吨船舶历史年租金（指数）								备注
项目	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	5 年平均	人民币（万元）	
年均日租金	11,982.35	10,222.72	28,804.03	24,186.41	13,194.17	17,677.94	12.69	按照 2025 年 5 月 31 日汇率 7.1848 计算

本次募投项目中 6.35 万吨船舶载重吨位与 6.3 万吨基本相同，因此 6.35 万吨船舶收入单价测算采用 12.69 万元/天作为 6.35 万吨船舶日租金具有合理性和谨慎性。

### 3) 运营天数预测

2021-2023 年公司外贸船舶年运营天数平均为 355.42 天，考虑到新增船舶运力对公司船舶运营情况的影响，为谨慎估计本项目按照运营系数 0.95 计算本次募投项目外贸船舶运营天数，详情见下表：

单位：天

项目	2021 年	2022 年	2023 年	3 年平均	运营系数	本次募投年运营天数
运营天数	357.73	351.07	357.46	355.42	0.95	337

综上，公司本次募投船舶收入测算详情见下表：

序号	船舶名称	船舶用途	数量	日租金（万元/天）	年运营天数（天/年）	年总收入（万元）
1	8.9 万吨散货船	外贸	2	13.09	337	8,825.46
2	6.35 万吨散货船	外贸	2	12.69	337	8,553.63

### (2) 船员定员及平均工资

报告期内，发行人为每艘船舶配备了专业的船员，船员人数符合主管部门规定的最低船员适配标准，且配备的船员中取得相应的任职资格的船长、大副、二副、三副、轮机长、大管轮、二管轮等专业人员的人数符合规定。

根据公司最新船员配置及平均工资情况，本次募投项目中每艘船舶拟配备总计 22 人，详见下表：

单船人工配置及工资				
级别	人数	合计	平均工资（美元/月）	备注
船长	1	1	8,900.00	

单船人工配置及工资					
高级 船员	大副	1	8	6,750.00	
	二副	1		3,900.00	
	三副	1		3,800.00	
	轮机长	1		8,600.00	
	大管轮	1		6,750.00	
	二管轮	1		3,900.00	
	三管轮	1		3,900.00	
	电机员	1		4,000.00	该岗位如持有 ETO 证书，也认定为高级船员
普通 船员	水手长	1	10	1,700.00	
	机工长	1		1,700.00	
	大厨	1		1,700.00	
	水手-一水	3		3,900.00	
	水手-二水	1		650.00	
	机工-一机	2		2,600.00	
	机工-二机	1		650.00	
在船见习/实习人员		3	3	2,250.00	
合计			22	65,650.00	

### (3) 船管成本、折旧、利息

#### 1) 船管成本

不同载重吨的外贸船舶成本差异主要为船舶折旧、航运成本，其中航运成本主要为燃油、港使费等，在外贸模式下通常由客户承担航运成本，不同载重吨的外贸船舶航管成本差异较小。因此本募船舶中 8.9 万吨船舶及 6.35 万吨船舶的船管成本均参考公司 8.6 万吨船舶近三年的平均历史成本，本次募投资项目船舶的成本情况具体如下：

序号	成本	本次募投船舶预测数（万元）	
		8.9 万吨船舶	6.35 万吨船舶
1	自修费	16.00	16.00
2	主机系统油	5.08	5.08
3	辅机滑油	7.60	7.60
4	汽缸油	26.00	26.00
5	其他滑油	5.00	5.00
6	坞修	100.00	100.00
7	航修	52.50	52.50

序号	成本	本次募投船舶预测数（万元）	
		8.9 万吨船舶	6.35 万吨船舶
8	配件	73.00	53.00
9	物料	73.00	73.00
10	船检费	34.25	29.25
11	船舶管理费	50.00	50.00
小计		442.43	417.43

注：8.9 万吨船舶与 6.35 万吨船舶的船管成本差异主要受 8.9 万吨船舶甲醇燃料系统影响。

## 2) 折旧费用及保险费用计算

本次募投项目所购置船舶采用年限平均法计提折旧，单艘 8.9 万吨船舶和 6.35 万吨船舶的入账价值预计分别为 30,693.47 万元和 23,566.14 万元，预计净残值分别为 4,257.82 万元和 3,200.32 万元（船舶净残值根据空船重量按当前废钢价格计算），按 25 年计提折旧，因此每年单艘 8.9 万吨船舶和 6.35 万吨船舶折旧费用为 1,057.43 万元和 814.63 万元。年保险费用主要由以下部分组成：

单位：万元

项目	8.9 万吨船舶	6.35 万吨船舶	备注
船壳险	61.39	47.13	船壳险=船舶投保价值*0.2%
保赔险	73.60	51.16	保赔险=总吨位*1.5 美元/总吨*汇率
抗辩险	6.38	6.38	抗辩险为 8874 美元，即 6.296 万元人民币
总计	141.36	104.66	-

发行人现有船舶计提折旧的方法为年限平均法，折旧年限为 25 年，船舶的预计净残值为空船重量（轻吨）乘以废钢市场售价，废钢市场售价按过去三年（含本期）的平均值进行调整确定，并在未来每年进行复核。若近三年（含本期）废钢价平均值变化幅度在 10% 以内，则船舶资产预计净残值不作调整，如变化幅度超过 10%，则调整为变化后的金额。

3) 利息计算

本项目建设投资预计借款 66,000.00 万元，借款年限为 11 年，年利率暂定 5.5%，计算期第三年至第十二年末分别按借款金额的 10% 偿还借款本金。公司前次募投项目中的 8.9 万吨船舶涉及的利息费用测算与本次募投相同。本次募投项目还本付息表情况详见下表：

单位：万元

序号	项目	计算期（第N年）											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	借款												
1.1	期初借款余额	-	-	66,000.00	59,400.00	52,800.00	46,200.00	39,600.00	33,000.00	26,400.00	19,800.00	13,200.00	6,600.00
1.2	当期新增借款	-	66,000.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.3	当期借款利息	-	3,630.00	3,630.00	3,267.00	2,904.00	2,541.00	2,178.00	1,815.00	1,452.00	1,089.00	726.00	363.00
1.4	当期还本付息	-	3,630.00	10,230.00	9,867.00	9,504.00	9,141.00	8,778.00	8,415.00	8,052.00	7,689.00	7,326.00	6,963.00
	其中：还本			6,600.00	6,600.00	6,600.00	6,600.00	6,600.00	6,600.00	6,600.00	6,600.00	6,600.00	6,600.00
	付息	-	3,630.00	3,630.00	3,267.00	2,904.00	2,541.00	2,178.00	1,815.00	1,452.00	1,089.00	726.00	363.00
1.5	期末借款余额	-	66,000.00	59,400.00	52,800.00	46,200.00	39,600.00	33,000.00	26,400.00	19,800.00	13,200.00	6,600.00	-

综上，本次募投效益测算相关假设均根据发行人相似船舶历史数据进行审慎测算，并按照现行市场行情进行合理调整，因此本次募投效益预测具备合理性和谨慎性。

#### 4、前次募投项目和同行业可比项目是否存在较大差异及原因

由于航运指数近年来波动幅度较大，本次募投效益测算中收入测算根据历史数据及新增运力对公司船舶运营情况进行了相应的调整。公司前次募投项目中的外贸船舶即 8.9 万吨干散货船舶的效益测算方法与本次募投相同；前次募投项目中的内贸船舶即 7.6 万吨干散货船舶和 7.38 万吨干散货船舶的效益测算方法与本次募投项目基本一致，主要区别在于内贸运价参考公司载重吨接近的现有船舶过去五年的平均运价。

根据公开信息，水上运输业的公司测算项目收入时通常参考公司历史平均租金或市场相关指数，例如中远海特测算项目效益参考了 2019-2022 年的公司平均运价，兴通股份测算项目效益选取了 2020-2022 年的市场平均运价，厦门国贸测算项目参考了 2021-2023 年的 8.2 万吨巴拿马型散货船舶平均日租金，中谷物流测算项目参考了 2018-2020 年的公司平均租金。同行业上市公司测算项目成本时通常参考公司相似型号船舶的历史平均成本。

公司本次募投项目效益预测及前次募投项目预测均参考了同行业公司的做法，与同行业公司不存在较大差异。另外，为了谨慎预测本次募投项目的效益，公司参考前五年的市场平均日租金作为本次效益测算的租金数据，与前三年的市场平均日租金相比较低。

综上，本次募投效益测算与前次募投项目和同行业可比项目不存在较大差异。

**五、补充披露报告期内融资租赁（含售后回租）、光租、外租船舶的合同签订与履行情况，包括但不限于合同签订主体、期限、价格等；结合对自营、外租船舶成本效益的对比分析，及二手船舶市场情况，进一步说明本次募投项目的必要性与合理性**

**（一）补充披露报告期内融资租赁（含售后回租）、光租、外租船舶的合同签订与履行情况，包括但不限于合同签订主体、期限、价格等**

发行人已在募集说明书“第三节 上市公司基本情况”之“四、主要业务模式、产品或服务的主要内容”之“（三）其他披露内容”中补充披露如下：

“1、船舶融资租赁合同

**2023 年至 2024 年，** 发行人已履行和正在履行的船舶融资租赁合同如下：

序号	船名	签署日期	出租人	承租人	租期	租金	融资租赁类型	履行情况
1	国电 7	2021.6.1	民生租赁	上海福建国航	2 年	租金总额 70,546,562.70 元	售后回租	履行完毕

序号	船名	签署日期	出租人	承租人	租期	租金	融资租赁类型	履行情况
2	国远9	2018.6.7	民生租赁	上海国电	5年	租金总额 62,072,289.90元	售后回租	履行完毕
3	国远82	2024.1.10	浙银租赁	国航远洋	10年	租金总额 239,283,802.00元	售后回租	正在履行
4	国远86	2024.4.10	前海鹏程十五号	国航远洋	10年	租金总额 314,309,509.83元	售后回租	正在履行
5	国远88	2024.4.10	前海鹏程十六号	国航远洋	10年	租金总额 314,309,509.83元	售后回租	正在履行
6	国远8	2024.1.17	皖江租赁	天津国航	8年	租金总额 106,897,760.32元	直租	正在履行,由经营性光船租赁终止转为融资租赁
7	国远10	2024.1.17	皖江租赁	天津国航	8年	租金总额 106,897,760.32元	直租	正在履行,由经营性光船租赁终止转为融资租赁
8	国远12	2024.1.24	浙商租赁	天津国航	8年	租金总额 137,411,540.99元	直租	正在履行,由经营性光船租赁终止转为融资租赁
9	国远16	2024.2.1	浙银租赁	天津国航	5年	租金总额 126,988,772.43元	直租	正在履行,由经营性光船租赁终止转为融资租赁
10	国远18	2024.12.27	民生航昌	天津国航	7年	租金总额 106,668,391.84元	直租	正在履行,由经营性光船租赁终止转为融资租赁
11	国远20	2024.12.27	民生航昌	天津国航	7年	租金总额 106,668,391.84元	直租	正在履行,由经营性光船租赁终止转为融资租赁
12	国远22	2024.12.27	民生航昌	天津国航	7年	租金总额 106,668,391.84元	直租	正在履行,由经营性光船租赁终止转为融资租赁

注：序号3、4、5、6、7、9、10、11、12项所列示的租金总额系按照合同签订时点所使用的浮动利率（五年期以上LPR加基点）所计算得出，租赁期内剩余租金总额将根据各船、各合同的约定在相应租赁利率调整日进行调整。

## 2、光船租赁合同

2019年至2024年，发行人已履行和正在履行的经营性光船租赁合同如下：

序号	船名	签署日期	出租人	承租人	租期	租金	履行情况
1（框架协议）	国远8/10/12/16	2019.6.19	民生租赁	国航远洋、上海国电	5年	保底租金：每船 保底日租金为 3,200美元/天； 分成租金：市场 挂钩分成租金	履行完毕
	国远18/20/22/26/28/32	2019.6.19	民生租赁	国航远洋、上海国电	1年+4年（如发行人、上海国电在第1年租赁期内对本协议及光船租赁合同约定事项按期	保底租金：每船 保底日租金为 3,240美元/天；	履行完毕

序号	船名	签署日期	出租人	承租人	租期	租金	履行情况
					足额履约，不存在任何违约的情况下，则发行人、上海国电有选择权，可继续承租民生租赁船舶4年)	分成租金：市场挂钩分成租金	
	国远8/10/12/16	2020.11.24	民生租赁	国航远洋、上海国电	1年	保底租金：每船 保底日租金为 2,900美元/天； 分成租金：市场 挂钩分成租金	履行完毕
	国远18/20/22/26/28/32	2020.6	民生租赁	国航远洋、上海国电	1年+1年+1年+1年（发行人、上海国电前一年租赁期内足额履行本协议、光船租赁合同以及其他与民生租赁签署的全部协议约定事项，不存在任何违约的情况下，则发行人、上海国电有选择权，可继续承租民生租赁船舶一年）	保底租金：每船 保底日租金为 3,240美元/天； 分成租金：市场 挂钩分成租金	履行完毕
2	国远8	2021.10.18	民生租赁	国航远洋	1年	保底租金：每船 保底日租金为 2,900美元/天； 分成租金：市场 挂钩分成租金	履行完毕，第6项承接
3	国远16						履行完毕，第9项承接
4	国远10	2021.12.2	民生租赁	国航远洋	3个日历月零三天，若在证书到期日前，发行人在本合同项下没有任何未决的违约事项，则本合同自动续期至2022年10月14日，起租日为2021年10月15日	保底租金：每船 保底日租金为 2,900美元/天； 分成租金：市场 挂钩分成租金	履行完毕，第7项承接
5	国远12						5个日历月，若在证书到期日前，发行人在本合同项下没有任何未决的违约事项，则本合同自动续期至2022年10月14日，起租日为2021年10月15日
6	国远8	2022.10.31	民生租赁	国航远洋	1年	保底租金：每船 保底日租金为 2,900美元/天； 分成租金：市场 挂钩分成租金	履行完毕，第10项承接
7	国远10						履行完毕，第11项承接
8	国远12						履行完毕，第12项承接
9	国远16						履行完毕，第13项承接
10	国远8	2023.10.12	民生租赁	国航远洋	4个日历月	保底租金：每船 保底日租金为 2,900美元/天； 分成租金：市场 挂钩分成租金	提前终止并转为融资租赁，由“1、船舶融资租赁合同”第6项合同替代

序号	船名	签署日期	出租人	承租人	租期	租金	履行情况
11	国远 10						提前终止并转为融资租赁，由“1、船舶融资租赁合同”第7项合同替代
12	国远 12						提前终止并转为融资租赁，由“1、船舶融资租赁合同”第8项合同替代
13	国远 16						提前终止并转为融资租赁，由“1、船舶融资租赁合同”第9项合同替代
14	国远 18	2021.5.5	民生租赁	上海国电	1年	保底租金：每船 保底日租金为 3,240 美元/天； 分成租金：市场 挂钩分成租金	履行完毕，第20项承接
15	国远 20						履行完毕，第21项承接
16	国远 22						履行完毕，第22项承接
17	国远 26			履行完毕，第23项承接			
18	国远 28			国航远洋			履行完毕，第24项承接
19	国远 32						履行完毕，第25项承接
20	国远 18	2022.4	民生租赁	上海国电	1年	保底租金：每船 保底日租金为 3,240 美元/天； 分成租金：市场 挂钩分成租金	履行完毕，第26项承接
21	国远 20						履行完毕，第27项承接
22	国远 22						履行完毕，第28项承接
23	国远 26			国航远洋			履行完毕，第29项承接
24	国远 28						履行完毕，第30项承接
25	国远 32						履行完毕，第31项承接
26	国远 18	2023.5.12	民生租赁	上海国电	1年	保底租金：每船 保底日租金为 3,240 美元/天； 分成租金：市场 挂钩分成租金	履行完毕，第32项承接
27	国远 20						履行完毕，第33项承接
28	国远 22						履行完毕，第34项承接

序号	船名	签署日期	出租人	承租人	租期	租金	履行情况
29	国远 26			国航远洋			履行完毕, 第 35 项承接
30	国远 28						履行完毕, 第 36 项承接
31	国远 32						履行完毕, 第 37 项承接
32	国远 18	2024. 5. 13	民生租赁	上海国电	3 年	保底租金: 每船 保底日租金为 5,000 美元/天; 分成租金: 市场 挂钩分成租金; 锁定租金: 承租 人有权锁定三个 月以上的租期租 约的日租金	提前终止并转为融资租赁, 由“1、船舶融资租赁合同”第 10 项合同替代
33	国远 20						提前终止并转为融资租赁, 由“1、船舶融资租赁合同”第 11 项合同替代
34	国远 22						提前终止并转为融资租赁, 由“1、船舶融资租赁合同”第 12 项合同替代
35	国远 26						截至报告期末仍在履行
36	国远 28			截至报告期末仍在履行			
37	国远 32			截至报告期末仍在履行			
							国航远洋

注 1: 报告期内, 在框架协议及其补充协议基础上, 发行人及其子公司与民生租赁每年就每一艘船舶会再签署年度《CMAC 光船租赁合同》。

注 2: 2022 年 6 月 30 日, 发行人及其子公司与民生租赁签订国远 8、国远 10、国远 12、国远 16、国远 18、国远 20、国远 22、国远 26、国远 28、国远 32 的补充协议, 双方就光租合同项下有关压载水装置安装相关安排作出了调整。

注 3: 序号 10-13 所涉及国远 8、国远 10、国远 12、国远 16 经营性光船租赁终止后转为融资租赁, 合同详见“1、船舶融资租赁合同”。

注 4: 序号 35-37 所涉及合同截至报告期末仍在履行。2025 年 1 月, 经发行人董事会审议, 拟通过上海国电和天津国航与民生航昌(天津)航运租赁有限公司开展针对国远 26、国远 28、国远 32 三艘船舶的融资租赁业务, 截至本募集说明书出具日, 该融资租赁尚未实施。

2024年1月31日，发行人、上海国电、王炎平与民生租赁签订合同编号为MSFL-2019-GY8/10/12/16/18/20/22/26/28/32-C-GZ-KJXY-BC002的《关于〈国远8/10/12/16/18/20/22/26/28/32轮经营租赁项目合同框架协议〉的补充协议（三）》，就船舶价值补偿款及合作补偿款的支付进行了补充约定。截至报告期末船舶价值补偿款及合作补偿款已支付完毕。

2024年2月1日，发行人与民生租赁签订国远8、国远10、国远12、国远16的《光船租赁终止协议》，双方约定租赁期限提前至2024年2月4日结束。根据双方于2022年6月30日签订的补充协议，因上述四轮未在民生租赁名下由发行人使用满10年，单船设备采购和安装费用共184万元，合计736万元按10年平均摊销，未使用年限（以解除船舶光租登记的日期为界）对应的未摊销费用由民生租赁承担。

### 3、外租船舶运输服务采购合同

发行人外租船舶主要按单航次的形式进行租入，发行人相关部门根据客户拟委托航线、货品种类、载重吨数和托运价格等因素选择合适的实际承运人，并与其签订运输合同，为客户提供适航、适货的干散货运输服务。由于2023年至2024年内外租船舶运输服务采购合同数量较多，根据重要性原则选取已履行和正在履行的单项交易金额超过或预计超过1,000万元的外租船舶采购合同进行披露，具体情况如下表所示：

序号	供应商名称	采购主体	签订日期	合同标的	合同金额	履行情况
1	宁波合众海运有限公司	上海国电	2022.12.8	"金宁77/金宁7"11-12个月租约	参照上海航交所公布的各航线平均指数±报价确定	履行完毕
2	南京银河海运有限公司	上海国电	2022.10.24	"银河钓鱼岛/鹏安"13-14个月租约	参照上海航交所公布的各航线平均指数±报价确定	履行完毕
3	天津中安物流有限公司	上海国电	2023.3.8	"东疆游/东疆明"7-8个月租约	参照上海航交所公布的各航线平均指数±报价确定	履行完毕
4	上海畅隆明航运有限公司	上海国电	2024.6.20	"东疆明"2024/6/9-2024/11/30租约	参照上海航交所公布的各航线平均指数±报价确定	履行完毕
5	福建浩轩航运有限公司	上海国电	2024.5.13	"东疆胜"2024/5/1-2024/12/31租约	参照合同指定上海航交所公布的指数±报价确定	履行完毕
6	福建浩轩航运有限公司	上海国电	2024.12.5	1年期租约承运60万吨煤炭	参照合同指定上海航交所公布的指数计算基准运	正在履行

					价*航次计费吨+ 滞期费	
7	SHANGHAI TIME SHIPPING CO., LTD	国电海运 (香港)	2022. 6. 10	租赁“MV SHIDAI 9”自2022/6起, 30-35天租约	21,900 美元/天	履行完毕
8	JOINT VISION SHIPPING CO., LIMITED	国电海运 (香港)	2022. 9. 30	租赁“MV LOWLANDS DAWN”承运 65,000 吨铁矿石	20.87 美元/吨	履行完毕
9	SWIRE BULK PTE LTD	国电海运 (香港)	2023. 12. 6	租赁“MV SANTA TERESA”承运 50,000 吨板坯	30.20 美元/吨	履行完毕
10	SWIRE BULK PTE LTD	国电海运 (香港)	2024. 3. 19	租赁“MV VICTORIA”轮承运 48,000 吨板坯	25.70 美元/吨	履行完毕
11	SWIRE BULK PTE LTD	国电海运 (香港)	2024. 3. 19	租赁“MV GREAT FLUENCY”轮承运 48,000 吨板坯	25.70 美元/吨	履行完毕
12	SWIRE BULK PTE LTD	国电海运 (香港)	2024. 10. 18	租赁“MV DARYA VIDYA”承运 50,000 吨方坯	34.03 美元/吨	截至报告期末仍在履行

注 1: 序号 1、2、3 涉及框架协议及其补充协议, 表格所示签订日期为框架协议签署日期。

注 2: 序号 12 所涉及合同截至报告期末仍在履行, 截至本募集说明书出具日已履行完毕。”

(二) 结合对自营、外租船舶成本效益的对比分析, 及二手船舶市场情况, 进一步说明本次募投项目的必要性与合理性

### 1、自营、外租船舶成本效益的对比分析

报告期内自营船舶及外租船舶的效益情况具体如下:

单位: 万元

报告期	船舶性质	收入	成本	毛利率
2024 年	自营船舶	74,741.21	56,384.80	24.56%
	外租船舶	14,732.47	14,591.62	0.96%
2023 年	自营船舶	64,969.70	56,789.38	12.59%
	外租船舶	21,381.66	20,041.98	6.27%

根据上表, 报告期内公司自营船舶毛利率明显高于外租船舶。

### 2、二手船舶市场情况

公司本次募投项目如下表所示:

船型及载重吨	航行区域	消耗能源	单价
2 艘巴拿马型 8.9 万吨	外贸	燃料油、甲醇	3,610.84 万美元 (不含加账费用)
2 艘超灵便型 6.35 万吨	外贸	燃料油	3,280 万美元

通过拍船网查询上述相似船舶二手船的拍卖情况如下表所示:

船型及载重吨	航行区域	消耗能源	成交价	拍卖情况	建造完工时间
巴拿马型 7.5 万吨	外贸	燃料油	1,471 万美元	2024-8-9 成交	2012-6-28
超灵便型 5.7 万吨	外贸	燃料油	1,413 万美元	2024-5-30 成交	2012-6-23

根据上表，市场上拍卖的二手船舶多为船龄较长的船舶，此类船舶虽然价格相对新造船舶较低，但由于其年折旧费用、燃油消耗、船舶修理维护等运营成本要远高于新造船，而且随着对于船舶环保要求的提高，此类船舶可能会面临因高排放而罚款的隐性成本。

### 3、进一步说明本次募投项目的必要性与合理性

根据上述对比分析，本次募投项目的必要性与合理性如下：

#### （1）有利于公司补充运力，提升盈利能力

外租船舶业务是指公司租入已经配备船员的船舶并对外开展业务的模式，在外租船舶运输业务模式下，公司向客户收取运费或租金，并向出租人支付运输成本。公司外租船舶主要按单航次的形式进行租入，该航次任务完后，外租船舶合同随即履行完毕。报告期各期，公司自营船舶的综合运营效率在 99%以上，外租船舶对公司运力起到了有效的补充和调节作用，但报告期内外租船舶毛利率低于公司自营船舶。公司报告期内外租船舶收入占比约为 20%，公司外租船收入占比较高体现了公司获取航运订单的能力较强。通过本次募投项目新建船舶能够有效补充公司现有运力的不足，部分由外租船舶承运的订单可转化为由自营船舶承运，此部分订单毛利率的提升能够有效提升公司的盈利能力。

#### （2）有利于公司降低营运成本，增强公司竞争力

虽然市场上参考二手船舶的起拍价低于新造船，但相较于二手船舶，新造船具有以下优势：①新造船油耗较低，不仅能有效降低公司的船舶运营成本，而且可以使期租客户的燃油成本下降，相比租用较高油耗的船舶，客户期租低油耗的新造船舶时可以承担较高的租船价格，从而提升公司的收入水平；②新造船不涉及较高的旧船改造成本，维护成本较低；③新造船具有更低的碳排放，能够满足欧盟碳排放公约的要求，能够到达对碳排放要求较高而老旧船无法到达的港口，具有较强的市场竞争力。

## 六、核查程序及核查意见

### （一）核查程序

1、获取公司收入成本表，复核公司自营船舶单船成本及毛利率的准确性，获取公司自营船舶运输的主要航线及运营时间信息。复核公司不同船舶的收入及毛利率情况；

2、查阅行业可比公司公开披露文件，获取可比公司主要财务指标，分析公司与可比公司业绩

变动差异的合理性；

3、查阅公司固定资产台账，复核台账与账面记录是否一致，分析固定资产的主要构成、变动原因；

4、抽样检查 **2023 年至 2024 年** 固定资产购建合同、发票及付款凭证，检查固定资产入账会计处理是否准确；

5、查阅公司 **2023 年至 2024 年** 各年度新增固定资产的明细，了解公司固定资产增长的主要原因，与公司业务规模变动进行对比分析；

6、获取公司与融资租赁公司签署的合同和附件，了解双方合作的明细、合同条款及各方权利义务关系；

7、查阅融资租赁公司的工商信息等公开资料，确认融资租赁公司的业务资质；

8、查阅公司与民生租赁 **2023 年至 2024 年** 各船光船租赁合同，了解租期、起租日、租金及支付等条款，复核使用权资产及租赁负债明细、各期保底租金和分成租金计算及支付情况；

9、查阅公司 **2023 年至 2024 年** 各期营运台账，了解外租船采购业务模式，并对关键控制点进行穿行测试及控制测试，评价公司采购相关内部控制的设计合理性及执行的有效性；

10、访谈发行人董事会秘书，了解公司的船舶购置计划，通过公开信息查询同行业可比公司近年来的运力规模扩张情况，分析发行人运力规模扩张规划是否符合行业趋势；

11、访谈发行人董事会秘书，了解本次募投新增船舶与发行人现有船舶及前次募投新增船舶的差异情况；

12、查阅公开信息分析航运业周期变化趋势以及公司主要航线供需变化情况；

13、获取发行人前次募投和本次募投的船舶建造合同及可行性分析报告，测算前次募投项目和本次募投项目对发行人固定资产和折旧金额的影响，进一步分析不同运价指数水平下折旧变动对发行人航运业务的影响；

14、访谈发行人董事会秘书，了解发行人对于本次募投项目总投资缺口部分的资金安排；

15、获取发行人的财务报表，复核并测算相关财务指标，分析发行人是否存在较大的偿债风险；

16、复核发行人的募集资金规模测算过程，分析募集资金测算是否合理以及测算逻辑与前次募集资金测算是否存在差异；

17、获取发行人本次募投项目的可行性分析报告，分析测算假设及重要参数的选取是否合理；

18、查阅同行业公司类似项目的效益测算情况以及公司前次募投效益测算情况，分析与本次募投测算是否存在较大差异；

19、获取发行人船舶运营台账，分析发行人自营船舶及外租船舶对比情况；

20、查询船舶拍卖公开信息，了解二手船舶市场情况。

## （二）核查意见

经核查，我们认为：

1、发行人不同船舶盈利能力差异较大。从船舶营收方面看，主要受到运价指数波动、内外贸运输业务结构调整、船舶载重吨以及船舶检验对营运的影响。从成本方面看，主要受到燃油消耗支出、光租船舶分成租金以及船舶维修成本的影响。同时船龄也对盈利能力产生影响。公司船舶盈利能力与相同区域市场内可比公司不存在较大差异；

2、2023年至2024年，公司船舶的新增是导致固定资产增长的主要原因，主要系公司2023年两艘船舶融资租赁合同到期转入固定资产，2024年购入七艘与民生租赁的经营性租赁船舶转入固定资产以及前次募投项目的新造六艘船舶完工交付转固。公司固定资产增长具有合理性，固定资产规模与业务规模匹配；发行人前次募投新增船舶和本次募投新增船舶对于发行人毛利率及经营业绩均有提升作用，能够提升发行人抵御运价指数下降风险的能力；

3、发行人拟通过自有资金、银行贷款或融资租赁的方式解决本次募投项目总投资的资金缺口，发行人不存在较大的偿债风险。本次募投项目实施有助于发行人业绩提升，对发行人持续经营不会造成重大不利影响。发行人已在募集说明书中对潜在的偿债风险进行补充披露；

4、发行人募集资金测算依据充分合理，与前次募投不存在较大差异。本次募投项目效益测算假设和重要参数的选取合理谨慎，与前次募投和同行业可比项目不存在较大差异；

5、发行人已补充披露报告期内融资租赁（含售后回租）、光租、外租船舶的合同签订与履行情况。报告期内发行人自营船舶效益高于外租船舶，而且新建船舶相较于二手船舶运营成本更低，发行人通过本次募投项目补充自身运力具有一定的必要性。

## 问题 5. 关联方交易

根据申报材料和公开披露材料，（1）发行人在报告期内与天津国能、国远劳务、鲸航网络、蓝梦国际等多个主体存在关联交易，交易范围涉及购销、租赁、担保。（2）2022年、2023年，发行人持有第一大客户天津国能40%股份，其为发行人的联营企业，发行人对其销售金额分别为44,598.52万元、29,353.25万元，年度销售占比分别为38.50%、32.95%，涉及运输服务、船舶管理费、销售商品三类业务。同时，发行人向其采购运输服务金额分别为2,938.44万元、188.76万元。（3）报告期内，发行人确认天津国能的投资收益分别为7,410.92万元，80.72万元和3,539.70万元，占发行人净利润比例为39.39%、35.26%和43.40%。

请发行人：(1) 结合交易具体内容、关联主体经营情况、发行人业务需求、与关联方交易的主要考虑、关联交易业务分别在发行人和关联方的业务占比、客户与供应商重叠、是否符合行业惯例等情况，说明关联交易的必要性，及报告期内是否还存在其他供应商与客户重叠情况。(2) 结合定价及信用期的确定依据、发行人与非关联方客户运输服务情况、与非关联方交易的定价及毛利率差异、与市场价格的一致性，说明与关联方交易价格的公允性。(3) 说明报告期各期末上述关联交易形成的应收应付款金额及账龄、是否存在逾期情况及原因、目前坏账计提比例、与非关联方或同行业其他上市公司计提比例是否一致。(4) 说明上述交易是否存在与关联方相互承担成本费用、调节业绩的情形，是否存在体外资金循环风险、是否存在利益输送或特殊利益安排的风险。(5) 结合与天津国能的合作历史、未来合作预期的稳定性、报告期内天津国能的资产及业绩情况、在国能集团内部的定位、业务规模、治理结构等，说明发行人是否能够保持对联营企业的重大影响、长期股权投资核算是否充分考虑减值计提风险，发行人能否获取长期稳定投资收益，发行人经营业绩对天津国能是否存在一定的依赖性，并在募集说明书中完善相关风险揭示。(6) 说明报告期内天津国能采购发行人服务及商品金额下降的主要原因；结合在手订单、合作模式、长期合作安排情况，说明与天津国能合作的稳定性，天津国能业务需求是否存在持续性下滑风险。(7) 说明报告期内发行人通过招投标方式获取天津国能订单的比例、投标成功率，及天津国能招投标内部控制是否持续有效运行。

请保荐机构核查上述事项并发表明确意见，请发行人律师核查(1)(5)(7)并发表明确意见，请申报会计师核查(2)(3)(4)(5)(6)并发表明确意见，并详细说明报告期内对关联方的核查程序、核查方法、核查比例及核查意见，包括但不限于关联销售真实性采取的核查程序以及资金流水核查程序等。

回复：

一、结合定价及信用期的确定依据、发行人与非关联方客户运输服务情况、与非关联方交易的定价及毛利率差异、与市场价格的一致性，说明与关联方交易价格的公允性

(一) 发行人向关联方出售商品或提供服务

2023年、2024年，发行人向关联方出售商品或提供服务包括提供运输服务、船舶管理服务、销售商品。

1、发行人为天津国能提供运输服务

2023年、2024年，发行人为天津国能提供运输服务情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2024 年	2023 年
天津国能	提供运输服务	502.68	28,130.77

由上表可见，2023 年、2024 年，发行人为天津国能提供运输服务分别为 43,128.89 万元、28,130.77 万元和 502.68 万元，发行人为天津国能提供运输服务交易价格的公允性分析如下：

(1) 发行人为天津国能提供运输服务定价及信用期的确定依据

①定价的确定依据

2023 年、2024 年，发行人为天津国能提供运输服务价格经公开招投标主要参考上海航交所相应航线的指数走势，或参考按照市场化原则考虑航交所运价、航线、船舶匹配程度等综合情况后经商务洽谈或询比价后确定，定价具备公允性。具体如下：

A. 2023 年，发行人为天津国能提供运输服务价格系经公开招投标确定，定价公允。2021 年天津国能委托第三方中国神华国际工程有限公司采用公开招标方式寻找长期运力供应商。2021 年 3 月 26 日，国航远洋凭借在航运业多年深耕经验及强大运力整合和运作能力，成为《天津国电海运公司 2021-2023 年煤炭运输租船服务采购项目》中标人。天津国能和国航远洋集团内四家船东公司（包括国航远洋、上海国电、上海国航、平潭国鸿）签订了《租船合同》，合同约定国航远洋船舶参与天津国能的运输任务，具体运价确定方式如下：

“运价：参照上海航交所上月 21 日-本月 20 日公布的以下各航线平均指数确定下月月度运价，各航线参考指数及定价标准如下：

单位：元/吨

卸货港	装货量	参考指数 (a)	调节价/系数 (b)	报价 (c)	月度运价
张家港/靖江	3-5.3 万吨	按实际装货量划分：①5 万吨以上参照“秦皇岛-上海（4-5 万）”平均指数；②4-5 万吨参照“黄骅-上海（3-4 万吨）”和“秦皇岛-上海（4-5 万吨）”平均指数；③4 万吨以下参照“黄骅-上海（3-4 万吨）”平均指数	3	1	a+b+c
江阴			3.5	1.4	a+b+c
常州			4	1	a+b+c
泰州			4.5	1.4	a+b+c
江都			5	1.15	a+b+c
镇江/谏壁			6	1.48	a+b+c
扬州			6.5	1	a+b+c
句容			7	0.5	a+b+c
南京			8	0.5	a+b+c
北仑	7-8 万吨	秦皇岛-上海（4-5 万吨）平均指数	0	1.48	a+b+c
福州/泉州	5-7 万吨	秦皇岛-厦门（5-6 万吨）平	0	-1	a+b+c

卸货港	装货量	参考指数 (a)	调节价/系数 (b)	报价 (c)	月度运价
		均指数			
	7-8 万吨	秦皇岛-厦门 (5-6 万吨) 平均指数	-1	-2	a+b+c
钦州/防城	7-8 万吨	秦皇岛-广州 (6-7 万吨) 平均指数	1.2	1	a*b+c
海南乐东	6.5-7 万吨	秦皇岛-广州 (5-6 万吨) 平均指数	1.15	-2	a*b+c
庄河	3-3.5 万吨	秦皇岛-张家港 (2-3 万吨) 平均指数	0.74	1.48	a*b+c
蓬莱	3-3.5 万吨	秦皇岛-张家港 (2-3 万吨) 平均指数	0.67	0.8	a*b+c
大连北良/散粮	3-3.5 万吨	秦皇岛-张家港 (2-3 万吨) 平均指数	0.7	1	a*b+c
大连北良/散粮	4-5.3 万吨	秦皇岛-张家港 (4-5 万吨) 平均指数	0.7	1	a*b+c
太仓	3-6 万吨	按实际装货量划分：①5 万吨以上参照“秦皇岛-上海 (4-5 万吨)”平均指数；②4-5 万吨参照“黄骅-上海 (3-4 万吨)”和“秦皇岛-上海 (4-5 万吨)”平均指数；③4 万吨以下参照“黄骅-上海 (3-4 万吨)”平均指数	1	1	a+b+c
北仑	3-6 万吨	秦皇岛-上海 (4-5 万吨) 平均指数	1.2	1.48	a*b+c

”

B.2024 年,发行人为天津国能提供运输服务的定价按照市场化原则,考虑航交所运价、航线、船舶匹配程度等综合情况后经商务洽谈或询比价后确定。若上海航交所存在相同或相近航线报价时,主要参考航交所价格确定;若上海航交所不存在相同或相近航线报价时,双方结合航次运营成本等因素综合考量后确定。

#### ②信用期的确定依据

针对客户信用管理,发行人在销售制度中规定了客户信用政策,发行人根据不同客户的类型、规模、信誉等条件,综合确定授予客户一定的信用期。报告期内,发行人为天津国能提供运输服务信用期情况如下:

信用期起始日	期间	信用期
信用期起始日 T: 船舶卸完货后,双方确认结算并收到发行人运输发票日期。	2024 年	T+25 个银行工作日
	2023 年	T+20 个银行工作日

(2) 发行人为天津国能提供运输服务与非关联方交易的定价对比情况

2023 年、2024 年，发行人运输服务关联交易均属于内贸运输业务，内贸运输业务运价总体参照上海航交所发布的运价指数定价，具体情况如下：

项目	期间	定价政策
天津国能	2023 年	运输服务价格体系经公开招投标签订长协合同确定，运价确定方式为参照上海航运交易所上月 21 日-本月 20 日公布的各航线平均指数确定下月月度运价，各航线参考指数及定价标准由明确的计算公式确定。
	2024 年	根据交易当时的航交所运价、航线、船舶匹配程度等综合情况逐个航次协商谈判或询比价确定。
非关联方客户	2023 年 1 月至 2024 年 12 月	

由上表可见，2023 年，发行人为天津国能提供运输服务定价根据公开招投标后签订的长协合同确定，主要参照上海航运交易所上月 21 日-本月 20 日公布的各航线平均指数确定下月月度运价，发行人与非关联方客户未签订长协合同，但是定价均主要参照航交所运价；2024 年，发行人为天津国能提供运输服务与非关联方客户定价方式一致。

(3) 发行人为天津国能提供运输服务与非关联方交易毛利率对比情况

2023 年、2024 年，发行人为天津国能提供运输服务相关收入、毛利率情况如下：

单位：万元

项目		2024 年		2023 年	
		收入金额	毛利率	收入金额	毛利率
自营船舶运输业务	天津国能	99.90	-36.33%	17,603.49	-0.86%
	非关联交易	21,675.56	-12.42%	4,428.60	-1.25%
外租船舶运输业务	天津国能	402.78	1.25%	10,527.28	11.50%
	非关联交易	6,501.09	1.00%	2,846.13	8.54%

①2023 年

自营船舶运输业务方面，发行人 2023 年为天津国能与非关联方提供自营船舶运输业务毛利率分别为-0.86%和-1.25%，二者差异较小。

外租船舶运输业务方面，发行人 2023 年为天津国能提供运输服务毛利率 11.50%高于与非关联方提供运输服务毛利率 8.54%，主要系不同月份内贸航运市场行情、起运港和卸货港导致的航运价格波动所致，详见“问题 5、关联方交易”之“二、（一）1、（4）发行人为天津国能提供运输服务与市场价格一致性分析”部分。

②2024 年

自营船舶运输业务方面，发行人 2024 年为天津国能提供运输服务与非关联方提供运输服务毛

利率分别为-36.33%，低于非关联方提供运输服务毛利率-12.42%，主要系发行人为天津国能提供运输服务集中在2024年1-9月，该期间内贸航运价格相对较低，2024年第4季度系传统旺季，受到长假前夕下游补库需求释放影响，2024年第四季度CCBF1指数均值较2024年1-9月均值增长10.03%，发行人为天津国能提供运输服务毛利率-36.33%与相同期间的为非关联方提供运输服务毛利率-34.90%接近；外租船舶运输业务方面，发行人2024年为天津国能提供运输服务与非关联方提供运输服务毛利率分别为1.25%和1.00%，二者差异较小。

综上，2023年、2024年，公司为天津国能提供运输服务与非关联方提供运输服务毛利率差异主要系不同月份内贸航运市场行情、起运港和卸货港导致的航运价格波动所致，具有合理性。

(4) 发行人为天津国能提供运输服务与市场价格一致性分析

发行人向关联方提供运输服务涉及的各航线平均运价与相同期间上海航交所相同或相近航线平均运价的对比情况如下表所示：

2024年					
关联方名称	船舶名	常用起运港	常用卸货港	平均运价 (元/吨)	上海航交所平均 运价(元/吨)
天津国能	宝辰岭	曹妃甸	张家港	25.44	25.44
天津国能	东疆明	黄骅	北仑	18.80	20.70
天津国能	国远7	黄骅	镇江大港	26.10	26.20
天津国能	振洋东海	黄骅	泰州	27.20	24.30
2023年					
关联方名称	船舶名	常用起运港	常用卸货港	平均运价 (元/吨)	上海航交所平均 运价(元/吨)
天津国能	东疆明	黄骅	北仑	24.64	24.21
天津国能	东疆游	黄骅	北仑	18.30	19.20
天津国能	国电36	黄骅	泰州	29.24	29.69
天津国能	国电7	黄骅	庄河	23.05	23.75
天津国能	国远18	黄骅	钦州	28.30	33.75
天津国能	国远26	黄骅	北仑	30.39	26.00
天津国能	国远32	黄骅	防城	29.20	33.75
天津国能	国远6	黄骅	谏壁	29.98	31.27
天津国能	国远7	黄骅	泰州	28.93	29.69
天津国能	国远88	黄骅	北海电厂	47.19	51.15
天津国能	国远9	黄骅	北仑	28.02	24.78
天津国能	金宁7	黄骅	北仑	18.52	20.93

天津国能	金宁 77	黄骅	北仑	27.25	24.21
天津国能	括苍山 28	黄骅	庄河	29.61	27.86
天津国能	鹏安	天津	张家港	24.69	26.73
天津国能	鹏宇	黄骅	张家港	21.23	22.44
天津国能	银河钓鱼岛	黄骅	江阴中信	30.45	27.63

注 1：平均运价为发行人为天津国能提供运输服务期间平均运价，上海航交所平均运价为相应期间常用起运港、卸货港的平均运价，故同为常用起运港、常用卸货港的不同船舶会因运输服务期间不同导致平均运价、上海航交所平均运价不同；

注 2：根据长协合同约定，**2023 年度**发行人与天津国能的定价参照相同或相近的航交所航线平均指数并根据不同航线的运输距离、船舶载重吨等具体情况调整后确定，故航交所平均运价为根据长协合同约定的卸货港调整后的平均运价，具体调整详见“问题 5、关联方交易”之“二、（一）1、（1）发行人为天津国能提供运输服务定价及信用期的确定依据”；

发行人为天津国能提供运输服务的定价方式是参考上海航交所相应或相近航线的指数，并结合不同航线的运输距离、船舶载重吨等具体情况调节确定，上述情况导致部分航线运输价格与航交所平均运价存一定差异，具有商业合理性。总体而言，**2023 年、2024 年**，发行人与关联方客户之间的平均运价主要参考市场价格走势，与市场价格差异不大。

综上，发行人为天津国能提供运输服务与非关联方内贸运输客户交易定价总体一致，毛利率差异系不同月份内贸航运市场行情、起运港和卸货港导致的航运价格波动所致，与市场价格具有一致性，发行人为天津国能提供运输服务的交易价格具有公允性。

## 2、发行人为畅隆明提供运输服务

**2023 年、2024 年**，发行人为畅隆明提供运输服务情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2024 年	2023 年
畅隆明	提供运输服务	593.63	1,004.54

由上表可见，**2023 年、2024 年**，发行人为畅隆明提供运输服务分别为 1,004.54 万元、593.63 万元，发行人为畅隆明提供运输服务交易价格的公允性分析如下：

### （1）发行人为畅隆明提供运输服务定价及信用期的确定依据

#### ①定价的确定依据

发行人向畅隆明提供运输服务的定价按照市场化原则，考虑航交所运价、航线、船舶匹配程度等综合情况后经商务洽谈后确定。若上海航交所存在相同或相近航线报价时，主要参考航交所价格确定；若上海航交所不存在相同或相近航线报价时，双方结合航次营运成本等因素综合考量

后确定。

## ②信用期的确定依据

针对客户信用管理，发行人在销售制度中规定了客户信用政策，发行人根据不同客户的类型、规模、信誉等条件，综合确定授予客户一定的信用期。2023年、2024年，发行人为畅隆明提供运输服务信用期情况如下：

信用期起始日	信用期
信用期起始日 T：船舶卸完货后,双方确认结算并收到发行人运输发票日期。	T+7 个工作日

### (2) 发行人为畅隆明提供运输服务与非关联方交易的定价对比情况

2023年、2024年，发行人为畅隆明提供运输服务与非关联方内贸运输交易均为根据交易当时的航交所运价、航线、船舶匹配程度等综合情况逐个航次协商谈判确定。

### (3) 发行人为畅隆明提供运输服务与非关联方交易毛利率对比情况

2023年、2024年，发行人为畅隆明提供运输服务相关收入、毛利率情况如下：

单位：万元

项目	2024年		2023年		
	收入金额	毛利率	收入金额	毛利率	
外租船舶运输业务	畅隆明	593.63	0.34%	1,004.54	1.96%
	非关联交易	6,501.09	1.00%	2,846.13	8.54%

由上表可见，2023年发行人为畅隆明提供运输业务毛利率为1.96%，低于为非关联方提供运输业务的毛利率8.54%，主要系发行人为畅隆明提供运输服务集中在2023年12月份，该月份航运价格较低，毛利率较低，与相近期间11-12月非关联方外租船业务毛利率平均值1.43%接近；

2024年，发行人为畅隆明提供运输业务毛利率为0.34%，为非关联方提供运输业务毛利率1.00%，二者差异主要系发行人为畅隆明提供运输服务集中在2024年1月份，该月份航运价格较低，毛利率较低，与1月份非关联方外租船业务运输同类产品航次毛利率平均值0.59%接近。

### (4) 发行人为畅隆明提供运输服务与市场价格一致性分析

发行人为畅隆明提供运输服务涉及各航线平均运价与相同期间上海航交所相同或相近航线平均运价的对比情况如下表所示：

2024年					
关联方名称	船舶名	常用起运港	常用卸货港	平均运价(元/吨)	上海航交所平均运价(元/吨)
畅隆明	东疆明	黄骅	珠海高栏	35.00	38.80
畅隆明	东疆祥	日照	汕尾甲湖湾	44.00	44.90

畅隆明	东疆游	秦皇岛	广州	46.50	46.50
<b>2023 年</b>					
关联方名称	船舶名	常用起运港	常用卸货港	平均运价 (元/吨)	上海航交所平均 运价 (元/吨)
畅隆明	东疆和	秦皇岛	东莞海昌	38.80	38.80
畅隆明	东疆明	钦州	黄骅	22.94	22.60
畅隆明	东疆祥	日照	汕尾甲湖湾	44.00	44.00
畅隆明	东疆游	曹妃甸	广州	30.00	35.60
畅隆明	东疆游	钦州	曹妃甸	18.00	18.50

注：平均运价为发行人为畅隆明提供运输服务期间平均运价，上海航交所平均运价为相应期间常用起运港、卸货港的平均运价，故同为常用起运港、常用卸货港的不同船舶会因运输服务期间不同导致平均运价、上海航交所平均运价不同。

发行人为畅隆明提供运输服务的定价方式是参考上海航交所相应或相近航线的指数，并结合不同航线的运输距离、船舶载重吨等具体情况调节确定，上述情况导致部分航线运输价格与航交所平均运价存一定差异，具有商业合理性。总体而言，**2023 年、2024 年**，发行人为畅隆明提供运输服务的平均运价主要参考市场价格走势，与市场价格差异不大。

综上，发行人为畅隆明提供运输服务与非关联方内贸运输客户交易定价方式一致，与非关联方内贸运输客户毛利率和市场价格具有一致性，发行人为畅隆明提供运输服务的交易价格具有公允性。

### 3、发行人为华远星提供运输服务

**2023 年、2024 年**，发行人为华远星提供运输服务情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2024 年	2023 年
华远星	提供运输服务	<b>339.66</b>	-

由上表可见，**2024 年**，发行人为华远星提供运输服务交易额为 **339.66** 万元，发行人为华远星提供运输服务交易价格的公允性分析如下：

#### (1) 发行人为华远星提供运输服务定价及信用期的确定依据

##### ① 定价的确定依据

发行人向华远星提供运输服务的定价按照市场化原则，考虑航交所运价、航线、船舶匹配程度等综合情况后经商务洽谈后确定。若上海航交所存在相同或相近航线报价时，主要参考航交所价格确定；若上海航交所不存在相同或相近航线报价时，双方结合航次营运成本等因素综合考量后确定。

②信用期的确定依据

针对客户信用管理，发行人在销售制度中规定了客户信用政策，发行人根据不同客户的类型、规模、信誉等条件，综合确定授予客户一定的信用期。2023年、2024年，发行人为华远星提供运输服务信用期情况如下：

信用期起始日	信用期
信用期起始日 T：船舶卸完货后,双方确认结算并收到发行人运输发票日期。	T+7 个工作日

(2) 发行人为华远星提供运输服务与非关联方交易的定价对比情况

2023年、2024年，发行人为华远星提供运输服务与非关联方内贸运输交易均为根据交易当时的航交所运价、航线、船舶匹配程度等综合情况逐个航次协商谈判确定。

(3) 发行人为华远星提供运输服务与非关联方交易毛利率对比情况

2024年，公司为华远星提供运输服务相关收入、毛利率情况如下：

单位：万元

项目		2024年	
		收入金额	毛利率
自营船舶运输业务	华远星	169.10	-0.35%
	非关联交易	21,675.56	-12.42%
外租船舶运输业务	华远星	170.56	0.39%
	非关联交易	6,501.09	1.00%

由上表可见，自营船舶运输业务方面，发行人2024年为华远星提供运输服务毛利率-0.35%，高于为非关联方提供运输服务毛利率-12.42%，主要系发行人为华远星提供运输服务集中于10月份，与该月发行人为相同船舶和起运港口的非关联客户提供运输服务毛利率-0.62%接近；外租船舶运输业务方面，发行人2024年为华远星提供运输服务与非关联方提供运输服务毛利率分别为0.39%和1.00%，二者差异较小。

(4) 发行人为华远星提供运输服务与市场价格一致性分析

发行人为华远星提供运输服务涉及的航线运价与相同期间上海航交所运价的对比情况如下表所示：

2024年					
关联方名称	船舶名	常用起运港	常用卸货港	交易运价 (元/吨)	上海航交所运价 (元/吨)
华远星	雷盛2	曹妃甸	可门电厂	24.50	24.30
华远星	国电36	黄骅	可门	25.50	25.00

由上表可见发行人为华远星提供运输服务与市场价格差异较小，具有一致性。

综上，发行人为华远星提供运输服务与非关联方内贸运输客户交易定价方式一致，与非关联方内贸运输客户毛利率和市场价格具有一致性，发行人为华远星提供运输服务的交易价格具有公允性。

#### 4、为天津国能提供船舶管理服务

2021年天津国能委托第三方中国神华国际工程有限公司采用公开招标方式寻找船舶管理服务供应商。2021年5月6日，发行人成为《航运公司天津国电海运公司2021-2026年船舶管理服务采购项目》中标人。天津国能和上海船管签订了《船舶委托管理协议》，合同约定船舶管理费为每艘船52万元/年，共19条船舶，管理费按月开票结算，天津国能于下月20日前通过银行转账支付上月管理费的90%，剩余10%作为履约保证金，经考核后兑现，合同有效期自2021年7月1日至2026年6月30日。

2023年、2024年，发行人为关联方天津国能提供船舶管理服务情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2024年	2023年
天津国能	船舶管理	829.49	908.94

2023年、2024年，发行人除向天津国能提供该类船舶管理服务外，未向其他非关联方提供类似船舶管理服务，相关定价、毛利率无法与其他非关联方对比，亦无市场公开价格可供对比。2023年、2024年，发行人向天津国能提供船舶管理服务毛利率情况如下：

单位：万元

期间	收入	成本	毛利	毛利率
2024年	829.49	437.38	392.11	47.27%
2023年	908.94	636.92	272.02	29.93%

由上表可见，2023年、2024年发行人向天津国能提供船舶管理服务毛利率分别为29.93%和47.27%，毛利空间合理。

综上，发行人向天津国能提供船舶管理服务的价格系通过公开招投标方式确定，交易价格具备公允性。

#### 5、蓝梦之星、蓝梦之歌邮轮管理服务

2023年、2024年，发行人为关联方客户上海蓝梦子公司提供蓝梦之星、蓝梦之歌邮轮管理服务，具体如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2024 年	2023 年
香港蓝梦国际邮轮控股有限公司	船舶管理	405.12	-
蓝梦国际邮轮控股有限公司	船舶管理	59.88	120.16
中国梦（香港）邮轮股份有限公司	船舶管理	-	-
合计		465.00	120.16

2023 年、2024 年，发行人向蓝梦之星提供邮轮管理服务，2023 年船舶持续营运，定价为人民币 10 万元/月；2024 年，船舶停航或锚泊期间，定价为 5 万元/月，营运时再调整管理费标准，通过银行转账按月度支付；向蓝梦之歌提供邮轮管理服务，定价为人民币 30 万元/月（2024 年 1-6 月）和 37.5 万元/月（2024 年 7-12 月），通过银行转账按季度支付。发行人向蓝梦之星提供邮轮管理服务定价低于蓝梦之歌，主要系蓝梦之歌船舶吨位较高，航次较多、航线更为复杂且定价包含物料备件服务费所致。

发行人邮轮管理服务无公开市场报价，除为上海蓝梦子公司提供邮轮管理服务外，发行人不存在为其他邮轮提供管理服务，故相关定价、毛利率无法与其他非关联方对比，亦无市场公开价格可供对比。发行人定价基于商业化和市场化原则，采用成本加成方式，在评估必要的人员薪酬、差旅办公等管理费用后，留存适当的利润空间，定价具有商业合理性和公允性。2023 年、2024 年，发行人提供蓝梦之星、蓝梦之歌邮轮管理服务毛利率分别为 37.99% 和 41.04%，毛利空间合理，具体如下：

单位：万元

期间	收入	成本	毛利	毛利率
2024 年	465.00	274.16	190.83	41.04%
2023 年	120.16	74.51	45.65	37.99%

综上，发行人为上海蓝梦子公司提供邮轮管理服务交易价格采用成本加成方式，利润空间合理，具有公允性。

#### 6、向关联方销售商品

2023 年、2024 年，发行人向关联方销售商品主要包括：（1）向天津国能、华远星、海峡高客和平潭游轮销售船用物资、备品备件等；（2）向上海蓝梦子公司销售商品采购服务。具体分析如下：

（1）发行人向天津国能、华远星、海峡高客和平潭游轮销售船用物资、备品备件等

2023 年、2024 年，发行人向天津国能、华远星、海峡高客和平潭游轮销售船用物资、备品备件等，系发行人基于多年行业经验，利用在船用配件或物资等方面批量采购优势，向有相应需求

的关联方提供定制化产品。发行人根据不同客户的类型、规模、信誉等条件，综合确定授予客户一定的信用期。**2023年、2024年**，发行人向天津国能、华远星等关联方销售船用物资、备品备件等情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	信用期	2024年	2023年
天津国能	销售船用物资、备品备件	收到发票后 28 个工作日	<b>322.56</b>	313.53
华远星	销售船用物资、备品备件	收到发票后 1 个月	<b>7.20</b>	32.14
海峡高客	销售船用物资、备品备件	收到发票 1 个月	<b>11.48</b>	6.47
平潭游轮	销售船用物资、备品备件	收到发票 3 个月	<b>1.31</b>	5.89
合计			<b>342.54</b>	<b>358.03</b>

发行人销售物资、备品备件等定价方式采取成本加成法，关联方与非关联方均采用一致的定价方式，具备公允性。**2023年、2024年**，发行人向天津国能、华远星、海峡高客和平潭游轮销售船用物资、备品备件等毛利率与非关联方销售商品毛利率对比如下：

项目	2024年	2023年
	毛利率	毛利率
关联方客户	<b>11.72%</b>	11.87%
非关联方客户	<b>7.26%</b>	8.60%
合计	<b>8.55%</b>	<b>10.17%</b>

由上表可见，发行人向天津国能、华远星、海峡高客和平潭游轮销售船用物资、备品备件等毛利率与非关联方销售商品毛利率整体较为接近，**2023年、2024年**高于非关联方销售商品毛利率主要系该期间非关联方销售大宗物资比重较高，大宗物资竞争较为激烈，毛利率较低，而向关联方销售商品主要为定制化配件，毛利率相对较高。

综上所述，发行人**2023年、2024年**向天津国能、华远星、海峡高客和平潭游轮销售船用物资、备品备件等采用成本加成方式，留有合理的利润空间，定价方式与非关联交易一致且毛利率差异合理，交易定价具有商业合理性和公允性。

#### (2) 发行人向上海蓝梦子公司销售商品采购服务

**2023年、2024年**，发行人子公司上海质汇物资有限公司（以下简称“质汇公司”）向上海蓝梦子公司提供销售商品采购服务，系发行人为上海蓝梦子公司邮轮在港停靠及坞修期间采购相关物资及与相关沟通、管理等服务，对方收到发票后通过银行转账方式向发行人付款。**2023年、2024年**，发行人为上海蓝梦子公司提供销售商品采购服务情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2024 年	2023 年
国梦邮轮投资有限公司	销售商品采购服务	-	-
蓝梦国际邮轮控股有限公司	销售商品采购服务	-	100.00
香港蓝梦国际邮轮控股有限公司	销售商品采购服务	60.00	-
合计		60.00	100.00

发行人为上海蓝梦子公司提供销售商品采购服务定价采用成本加成方式，在评估为邮轮提供采购服务需要配备的人员薪酬、差旅办公等管理费用后，留存适当利润后进行报价，定价具有商业合理性和公允性。除为上海蓝梦子公司提供销售商品采购服务外，发行人不存在为其他公司提供销售商品采购服务，故相关定价、毛利率无法与其他非关联方对比，亦无市场公开价格可供对比。

综上所述，2023 年、2024 年，发行人为上海蓝梦子公司提供销售商品采购服务采用成本加成方式，留有合理的利润空间，交易定价具有商业合理性和公允性。

## （二）发行人向关联方采购服务或商品

2023 年、2024 年，发行人向关联方采购服务或商品包括采购运输服务、人力资源服务、技术服务和采购邮轮服务。

### 1、发行人向天津国能采购运输服务

2023 年、2024 年，发行人向天津国能采购运输服务情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2024 年	2023 年
天津国能	采购运输服务	140.28	188.76

2023 年、2024 年，发行人向天津国能采购运输服务分别为 188.76 万元和 140.28 万元。发行人向天津国能采购运输服务的价格和信用期按照市场化原则经过商务谈判确定，上海航交所存在相同或相近航线报价时主要参考航交所价格确定，上海航交所不存在相同或相近航线报价时双方结合航次营运成本等因素综合考量后确定。公司向天津国能采购运输服务的定价公允性情况如下：

单位：吨、元/吨

承运船舶及航次	发运/签订时间	装卸港	运价	运量	价格公允性
<b>2024 年</b>					
国电 11-2407	2024/04/12	可门-江阴	10.20	53,116.00	同月，外租船供应商福建泓晟提供的盛昌海 167 航次服务毛利率 2.02%，与本航次毛利率 4.67%接近
国电 17-2416	2024/08/21	湛江-镇江	18.90	52,237.00	2024 年 9 月，外租船供应商中远海散提供的东亿 601-

承运船舶及航次	发运/签订时间	装卸港	运价	运量	价格公允性
					2418 航次服务毛利率 5.66%，与本航次毛利率 3.08%接近
<b>2023 年度</b>					
国电 8-2302	2023/01/06	舟山老塘山 - 南通浩洋	9.00	43,666.00	长三角港口之间的短程航次，上海航交所不存在相同或相近航线报价。双方结合航次营运成本等因素综合考量后确定价格。2023 年度，公司向福建力瀚、山东众德、福建泓晟、福建永瀚、广州发展采购过类似航次的运力，价格区间在 8.5 元/吨-12.5 元/吨之间，天津国能该航线运价 9 元/吨、11 元/吨，在类似航线供应商价格区间之内，定价不存在异常。
国电 8-2303	2023/01/17	北仑中宅 - 南通浩洋	9.00	43,671.00	
国电 10-2227	2023/12/31	北仑 - 南通浩洋	11.00	43,030.00	
国电 17-2321	2023/09/28	湛江-江阴	11.80	53,227.00	返程航次，该航次毛利率 0.84%，与该月相同卸货港外租船新东莞 5-2309 航次服务毛利率 0.71%接近。

综上，发行人向天津国能采购运输服务交易价格具有公允性。

## 2、发行人向畅隆明采购运输服务

2023 年、2024 年，发行人向畅隆明采购运输服务情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2024 年	2023 年
畅隆明	采购运输服务	<b>1,579.53</b>	0.00

2024 年发行人向畅隆明采购运输服务 1,579.53 万元。发行人向畅隆明采购运输服务的价格和信用期按照市场化原则经过商务谈判确定，上海航交所存在相同或相近航线报价时主要参考航交所价格确定，上海航交所不存在相同或相近航线报价时双方结合航次营运成本等因素综合考量后确定。

2024 年，发行人向畅隆明采购运输服务相关航次毛利率 1.19%，与同期内贸运输外租船业务毛利率 0.95%相近，发行人向畅隆明采购运输服务相关航次毛利率与内贸运输外租船业务毛利率相近，价格公允，不存在异常情况。

单位：万元

供应商	2024 年		
	收入	成本	毛利率
畅隆明	1,598.53	1,579.53	1.19%
内贸运输外租船业务	7,668.05	7,595.58	0.95%

综上，发行人向畅隆明采购运输服务的交易价格公允。

### 3、发行人向中安物流采购运输服务

2023 年、2024 年，发行人向中安物流采购运输服务情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2024 年	2023 年
中安物流	采购运输服务	591.64	3,137.70

2023 年、2024 年，发行人向中安物流采购运输服务分别为 3,137.70 万元和 591.64 万元，系为天津国能长协合同及畅隆明提供外租船运输服务，发行人根据客户及交易背景不同与中安物流采取差异化的定价策略，定价遵循市场化原则，交易价格公允，不存在异常情况。

#### ① 发行人向中安物流采购运输服务并服务于天津国能

发行人采购运输价格系参考航交所运价及销售端天津国能与发行人之间的定价方式，与发行人采购并服务于天津国能的其他外租船业务毛利率相近，定价公允，不存在异常情况。

A. 发行人为服务天津国能而采购的外租船运力中，公司与中安物流采购合同定价方式与宁波合众海运有限公司定价方式一致，不存在重大差异。二者交易规模相近且主要发生在 2023 年度，公司 2023 年度向宁波合众海运有限公司采购金额为 3,297.93 万元，与中安物流 2023 年度采购规模 3,137.70 万元相近。具体如下：

客户	供应商	外租船标的	定价条款				
天津国能	中安物流	东疆系	3.3 运价：参照上海航运交易所上月 21 日-本月 20 日公布的以下各航线平均指数确定下月月度运价，各航线参考指数及定价标准如下：				
			卸货港	装货量	平均指数 (a)	报价 (x)	月度运价
			北仑	7-8 万吨	秦皇岛-上海 (4-5) 平均指数	-1.5	a+x
			泉州南埔	6.5-7 万吨	秦皇岛-厦门 (5-6) 平均指数	-2	a+x
			福州江阴	7-8 万吨	秦皇岛-厦门 (5-6) 平均指数	-4	a+x
		钦州/防城/北海	7-8 万吨	秦皇岛-广州 (6-7) 平均指数	+5	a+x	
	宁波合众海运有限公司	金宁 77	3.3 运价：参照上海航运交易所上月 21 日-本月 20 日公布的以下各航线平均指数确定下月月度运价，各航线参考指数及				

客户	供应商	外租船标的	定价条款				
			定价标准如下：				
			卸货港	装货量	平均指数 (a)	报价 (x)	月度 运价
			北仑	7-8 万 吨	秦皇岛-上海（4- 5）平均指数	-1.5	a+x
			泉州南埔	6.5-7 万 吨	秦皇岛-厦门（5- 6）平均指数	-2	a+x
			福州江阴	7-8 万 吨	秦皇岛-厦门（5- 6）平均指数	-4	a+x
			钦州/防城	7-8 万 吨	秦皇岛-广州（6- 7）平均指数	+7	a+x

B.2023 年度，发行人采购中安物流运输服务并服务天津国能的相关航次毛利率为 11.62%，与发行人向其他外租船供应商采购物流运输服务并服务天津国能的总体毛利率 11.50%相近，不存在异常情况。对比如下：

单位：万元

客户	供应商	2023 年		
		收入	成本	毛利率
天津国能	外租船供应商	10,527.28	9,316.30	11.50%
	中安物流	2,436.44	2,153.44	11.62%

注：2024 年，发行人采购中安物流运输服务中未服务天津国能，故未比对发行人采购中安物流运输服务与其他外租船供应商服务于天津国能的毛利率差异。

② 发行人向中安物流采购运输服务并服务于畅隆明

发行人向中安物流采购运输服务并服务于畅隆明，定价方式系由交易双方根据交易当时航交所运价、船舶航线适配等情况逐个航次谈判协商确定，该交易留存了适当利润空间，交易定价具有商业合理性，价格公允，不存在异常情况。

发行人采购中安物流运输服务并服务畅隆明毛利率情况如下：

单位：万元

客户	供应商	2024 年			2023 年		
		收入	成本	毛利率	收入	成本	毛利率
畅隆明	中安物流	593.63	591.64	0.34%	1,004.54	984.87	1.96%

③ 发行人采购中安物流相关航次毛利率与内贸运输外租船业务毛利率差异主要系不同月份航运价格指数影响，总体差异不大，价格公允，不存在异常情况。

2023 年、2024 年，发行人采购中安物流相关航次毛利率与内贸运输外租船业务毛利率对比情况如下：

单位：万元

供应商	2024 年			2023 年		
	收入	成本	毛利率	收入	成本	毛利率
中安物流	593.63	591.64	0.34%	3,440.98	3,138.30	8.80%
内贸运输外租船业务	<b>7,668.05</b>	<b>7,595.58</b>	<b>0.95%</b>	14,198.46	12,904.27	9.12%

注：2023 年度中安物流成本金额包含 0.60 万元港杂费。

由上表可见，2023 年度，发行人采购中安物流运输服务相关航次毛利率 8.80%，略低于 2023 年全年内贸运输外租船业务毛利率 9.12%系发行人 2023 年 4 月份开始采购中安物流运输服务，而 2023 年第一季度航运价格较全年相对较高所致。**2024 年**，发行人采购中安物流运输服务相关航次毛利率 0.34%，略低于同期内贸运输外租船业务毛利率 **0.95%**系发行人 **2024 年**采购中安物流运输服务均为 1 月份，而 1 月份航运价格指数较 **2-12 月**相对较低所致。

综上，发行人采购中安物流运输服务交易价格公允。

#### 4、发行人向国远劳务采购人力资源服务

**2023 年、2024 年**，发行人向国远劳务采购人力资源服务情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2024 年	2023 年
上海国远劳务服务有限公司	人力资源服务	<b>411.48</b>	345.71
福建国远劳务服务有限责任公司	人力资源服务	-	-
合计		<b>411.48</b>	<b>345.71</b>

**2023 年、2024 年**，发行人向国远劳务采购人力资源服务分别为 511.93 万元、345.71 万元和 **411.48** 万元，人力资源服务内容主要为：国远劳务协助公司开展自营船舶船员的船员招聘、船员培训、换员管理、证件维护、健康检查等。报告期内，发行人向国远劳务支付的人力资源服务费按月结算通过银行转账方式支付，定价遵循市场化原则。报告期内，公司与国远劳务及上海国远劳务服务有限公司人力资源服务定价与其他多家船员服务公司提供报价对比情况如下：

单位：万元/船/年

协议签订期间	协议定价范围	其他船员服务公司报价范围
2021 年 8 月至 2022 年 6 月	18.00-18.50	17.60-20.00
2022 年 7 月至 2023 年 6 月	18.50	
2023 年 7 月至 2024 年 6 月	18.50	
2024 年 7 月至 2025 年 6 月	24.20	26.00-29.70

注：2022 年 7 月至 2024 年 6 月，协议定价标准未发生变化，故未询价。

由上表可见，**2023 年、2024 年**，发行人向国远劳务采购人力资源服务的价格与本次询价的报

价范围差异较小，定价具备公允性。

#### 5、发行人向鲸航网络采购技术服务

2023 年、2024 年，发行人向鲸航网络采购技术服务情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2024 年	2023 年
鲸航网络	采购技术服务	-	107.29

2023 年，发行人向鲸航网络采购技术服务为 107.29 万元。发行人向鲸航网络购买的技术服务，系委托对方为发行人开发 MOS 系统。发行人 MOS 系统采取定制开发方式，从前期需求调研、原型设计阶段，就结合了发行人自身经营模式、业务体系和实际需求进行设计，相比于使用市场上的产品化系统，更能有效满足自身实际和个性化需求，且发行人拥有开放源代码，更有利于后续升级、改造。

发行人软件开发交易具有定制化属性，无可参考市场价格，且发行人未向其他供应商采购类似产品，因此无法进行价格比对。考虑到公司的船队规模，发行人与鲸航网络的 MOS 系统开发项目定价方式基于市场化原则，在保证项目时间进度的要求下，通过商业谈判的方式确定交易价格并分期支付。系统开发项目基于市场化原则，参考历史经验确定交易价格，前述关联交易定价具备公允性。

#### 6、发行人向乐嘉乐采购邮轮服务

2023 年，发行人向乐嘉乐采购邮轮服务 26.44 万元主要系发行人为员工提供福利，标准价均为 1,800 元/人，与乐嘉乐母公司中运集团员工价格一致，略高于涉及航次师生旅客票价，低于其他旅客票价（购票规模较少的散客、其他团体票）。基于发行人向乐嘉乐采购邮轮服务主要为员工福利性质，因此定价具有公允性。

#### 7、发行人向香港蓝梦国际邮轮控股有限公司采购商品

2024 年，发行人通过香港蓝梦国际邮轮控股有限公司采购邮轮专柜售卖的化妆品 6.39 万元用于公司礼品使用，采购化妆品的平均单价略低于京东、天猫平台相同或类似产品平均售价，主要系邮轮上的免税商品相较于一般采购渠道具有一定的价格优势，交易价格具有公允性。

### （三）发行人与关联方之间的关联租赁服务

#### （1）发行人作为出租方

发行人向关联方出租办公用房的租金参考市场价确定，主要定价为 4.50 元/m<sup>2</sup>/天。具体如下：

单位：万元

承租方名称	租赁地址	面积 (平方米)	定价方式	2024 年	2023 年
上海融沣融资租赁有限责任公司	吴淞路 218 号 1506 室（部分）	15	每日每平方米 4.5 元	2.31	2.31
上海国远人力资源服务有限公司	吴淞路 218 号 1601 室、1607 室（2022-2024 年）；平潭综合实验区金井湾商务营运中心 1 号楼 5 层 501	322.24	每日每平方米 4.5 元	48.58	54.04
上海蓝梦国际邮轮股份有限公司	吴淞路 218 号 1506 室、1507 室	424.69（2022 年为 439.69）	每日每平方米 4.5 元	65.52	65.52
上海国欧保险经纪有限公司	吴淞路 218 号 1505 室	43.4	每日每平方米 4.5 元	6.70	6.70
平潭综合实验区海蓝物流有限公司	平潭综合实验区金井湾商务营运中心 1 号楼 5 层 501	-	每月 1,661 元	0.71	-

注：上海国远人力资源服务有限公司曾用名“福建国远劳务服务有限责任公司”。

根据贝壳公布的租赁价格，主要相关写字楼的同期市场租金情况如下：

价格来源	写字楼位置	租金情况
贝壳	吴淞路 218 号	3.8-6.8 元/m <sup>2</sup> /天

由此可见，发行人向关联方出租办公用房的租金与市场租金情况相符，定价具备公允性。

#### （2）发行人作为承租方

2023 年，发行人向关联方王鹏承租福州市马尾区马尾江滨东大道 68-1 号蓝波湾 1#楼 23 层 1,334.75 平方米作为办公用房并支付含税租金 42 万元，租金参考市场价确定，定价为 1.50 元/m<sup>2</sup>/天。根据安居客网络公布的租赁价格，相关写字楼的同期市场租金为 1.17-1.50 元/m<sup>2</sup>/天。鉴于关联方房产已配备办公设施且提供 1 个月免租期，双方按照市场价格上限 1.50 元/m<sup>2</sup>/天进行交易。发行人向关联方承租办公用房的租金与市场租金情况相符，定价具备公允性。

#### （四）关联方为发行人提供担保

2023 年、2024 年，发行人与关联方之间的担保系实际控制人无偿为发行人的银行授信、借款、租赁提供担保，系为发行人筹资提供的合理增信措施，不涉及支付对价，具有必要性与合理性。

综上，结合定价及信用期的确定依据、发行人与非关联方客户运输服务情况、与非关联方交易的定价及毛利率差异、与市场价格的一致性等因素分析，关联方交易价格具有公允性。

二、说明报告期各期末上述关联交易形成的应收应付款金额及账龄、是否存在逾期情况及原因、目前坏账计提比例、与非关联方或同行业其他上市公司计提比例是否一致

(一) 2023 年末、2024 年末，发行人关联交易形成的应收情况

1、2024 年末

单位：万元

项目	关联方	账面余额	账龄	逾期情况	坏账计提比例
应收账款	香港蓝梦国际邮乐控股有限公司	465.00	1 年以内	逾期 352.50 万元	5.00%
	天津国能海运有限公司	185.25	1 年以内	未逾期	5.00%
	蓝梦国际邮旅控股有限公司	60.00	1 年以内	逾期 55 万元	5.00%
	合计	710.25	/	/	/

2、2023 年末

单位：万元

项目	关联方	账面余额	账龄	逾期情况	坏账计提比例
应收账款	上海畅隆明航运有限公司	285.90	1 年以内	未逾期	5.00%
	天津国能海运有限公司	97.79	1 年以内	未逾期	5.00%
	蓝梦国际邮旅控股有限公司	55.00	1 年以内	逾期 20 万元	5.00%
	福建海峡高速客滚航运有限公司	4.93	1 年以内	未逾期	5.00%
	福建平潭海上观光游轮有限公司	2.57	1 年以内	未逾期	5.00%
	合计	446.19	/	/	/

由上表可见，2023 年末、2024 年末关联交易形成的应收账款存在逾期情况，具体情况如下：2023 年末、2024 年末应收蓝梦国际邮旅控股有限公司、香港蓝梦国际邮乐控股有限公司逾期主要系客户开拓新业务和业务规划调整，前期资金回笼未达预期所致，根据客户分别出具的《还款计划》函，逾期客户计划于 2025 年 3-6 月分期偿还完毕。

(二) 坏账计提比例与非关联方或同行业其他上市公司计提比例对比情况

2023 年末、2024 年末，发行人应收账款账龄均为 1 年以内，根据公司坏账计提政策，发行人关联交易形成的应收账款与非关联方交易形成的应收账款均根据账龄组合计提坏账，计提比例均为 5%，2024 年末，发行人应收账款坏账计提比例与同行业可比公司的应收账款坏账准备计提比例情况如下：

公司简称	2024 年末
国航远洋（1 年以内）	5.00%
凤凰航运（1 年以内）	0.50%

公司简称	2024 年末
宁波海运（1 年以内）	0.50%
海通发展（1 年以内）	1.83%

注 1：同行业可比公司未单独区分合并范围外关联方应收账款与非关联方应收账款，且公司关联交易形成的应收账款账龄均为 1 年以内，故取按组合计提的 1 年以内应收账款坏账计提比例/预期信用损失率；

注 2：同行业可比公司数据来自各公司公开披露的 2024 年年度报告。同行业可比公司招商轮船未披露不同账龄段计提的坏账准备金额，故未列示；同行业可比公司海通发展 2024 年年度报告未披露不同账龄段计提的坏账准备金额，但 1 年以内应收账款占比 99.85%，故列示海运业务全账龄段坏账准备计提比例。

由上表可见，整体而言，发行人坏账准备计提比例高于同行业可比公司，较同行业可比公司更为谨慎。发行人坏账计提比例充分考虑了公司实际经营情况和坏账风险，可以有效覆盖坏账发生风险，具有合理性。

### （三）2023 年末、2024 年末，发行人关联交易形成的应付情况

#### 1、2024 年末

单位：万元

项目	关联方	账面余额	账龄	逾期情况
应付账款	上海国远劳务服务有限公司	45.10	1 年以内	未逾期
	合计	45.10	/	/

#### 2、2023 年末

单位：万元

项目	关联方	账面余额	账龄	逾期情况
应付账款	上海国远劳务服务有限公司	25.50	1 年以内	未逾期
	合计	25.50	/	/

由上表可见，2023 年末、2024 年末关联交易形成的应付账款均在信用期内，不存在逾期情况。

综上，2023 年末、2024 年末关联交易形成的应收账款存在逾期情况，2022 年末逾期款项已于次年收回，2023 年末和 2024 年末逾期款项根据关联方客户出具的《还款计划》函，计划于 2025 年 3-6 月分期偿还完毕。除此之外，关联交易形成的应收应付不存在逾期情况。2023 年末、2024 年末，发行人关联交易形成的应收账款与非关联方计提比例一致，高于与同行业其他上市公司计提比例，主要系发行人基于公司实际经营情况和坏账风险，较同行业其他上市公司谨慎，具有合

理性。

### **三、说明上述交易是否存在与关联方相互承担成本费用、调节业绩的情形，是否存在体外资金循环风险、是否存在利益输送或特殊利益安排的风险**

我们对报告期内发行人与主要关联方发生的交易通过销售、采购单据真实性核查、函证、走访等程序，核查关联交易的真实性；对发行人与主要关联方的资金往来情况通过执行资金流水核查进行核查，关注发行人与主要关联方进行的资金往来是否存在异常情况。

经核查，报告期内，发行人存在与关联方发生的人力资源服务、运输服务、IT 技术服务和船舶管理服务等交易，相关交易主要参考市场行情、成本加成、招投标等方式进行市场化定价，关联交易定价公允。不存在关联方相互承担成本费用、调节业绩的情形，不存在体外资金循环、利益输送或特殊利益安排的风险。

### **四、结合与天津国能的合作历史、未来合作预期的稳定性、报告期内天津国能的资产及业绩情况、在国能集团内部的定位、业务规模、治理结构等，说明发行人是否能够保持对联营企业的重大影响、长期股权投资核算是否充分考虑减值计提风险，发行人能否获取长期稳定投资收益，发行人经营业绩对天津国能是否存在一定的依赖性，并在募集说明书中完善相关风险揭示**

#### **（一）发行人是否能够保持对联营企业的重大影响**

##### **1、与天津国能的合作历史**

天津国能是国能集团下属公司，发行人和国能集团（由原中国国电集团公司和神华集团有限责任公司联合重组而成）的合作始于 2004 年，为解决所属电厂煤炭运输难问题，中国国电集团公司以其下属公司国电新能源有限公司（后更名为国电燃料有限公司）和发行人合资设立上海国电。基于双方良好的合作经历，发行人和国电燃料有限公司于 2008 年合资成立天津国能。从 2004 年设立上海国电至今，发行人和国能集团的合作历史已超过 20 年。

##### **2、未来合作预期的稳定性**

发行人与天津国能双方充分发挥了海运船队优势，建立了下水煤炭运输保障的长效机制，保证下水煤炭长期、稳定、可靠的运输，实现了资源优化配置，促进了公司与客户的深度融合。发行人后续将根据自身的经营需要和双方各自条件继续与天津国能开展合作。

##### **3、天津国能的治理结构**

截至报告期末，天津国能系发行人参股公司，其中国能集团全资子公司国家能源集团航运有限公司持有天津国能 60% 的股权，发行人子公司上海福建国航远洋运输有限公司（简称“上海国

航”)持有天津国能 40%的股权。根据天津国能现行有效的章程规定,天津国能董事会成员 7 名,其中国家能源集团航运有限公司推荐董事 4 名,上海国航推荐董事 3 名。董事会会议应有占全体过半数以上的董事参加会议有效,董事会作出重大投资决策时应有占全体董事过半数以上通过。董事会权限包括审议、批准船舶委托管理协议和年度海上运输合同。因此,上海国航对天津国能虽不具有控制地位,但能对其经营决策施加重大影响。

综上所述,发行人能够保持对联营企业天津国能的重大影响。

## (二) 长期股权投资核算是否充分考虑减值计提风险

### 1、天津国能在国能集团的定位

天津国能系国能集团下属的专业化航运公司,主要为国能集团下属电厂提供动力煤运输服务。天津国能的运力供给客户稳定,受到航运市场波动及宏观经济环境的影响较小。自 2020 年起,天津国能被纳入国能集团“矿电路港航油化”一体化产业运营体系,负责其下属电厂的下水煤运输工作,为国能集团下专业下水煤运输子公司之一,电厂保供任务重,运输安排大规模调整的可能性较小。

### 2、天津国能的业务规模、资产及业绩情况

天津国能目前主要业务为干散货运输业务,自营船舶十余艘。报告期内,天津国能的营业收入分别为 144,784.73 万元和 **142,308.10** 万元;净利润分别为 201.80 万元和 **4,320.74** 万元,在航运市场大幅波动情况下仍能够通过承运规模及国能集团的支持实现一定的盈利水平。

综上所述,发行人对天津国能的长期股权投资已充分考虑减值计提风险。

## (三) 发行人能否获取长期稳定投资收益

根据《企业会计准则第 2 号——长期股权投资》,对联营企业的长期股权投资采用权益法核算,因此发行人能否获取长期稳定的投资收益主要取决于天津国能的经营状况和盈利能力。天津国能被纳入国能集团“矿电路港航油化”一体化产业运营体系,负责其下属电厂的下水煤运输工作,为国能集团专业下水煤运输子公司之一,电厂保供任务重,运输安排大规模调整的可能性较小。天津国能的承运规模相对稳定,抗风险能力较强,在航运市场大幅波动情况下仍能够通过承运规模及国能集团的支持实现一定的盈利水平;报告期内,天津国能的净利润分别为 201.80 万元和 **4,320.74** 万元,呈现一定的波动性,主要原因系内贸运输行情波动所致;天津国能净利润的波动同时会导致发行人投资收益的波动,因此发行人能否获取长期稳定的投资收益取决于天津国能经营业绩的稳定性,若后续内贸航运市场继续周期性波动,则发行人的投资收益亦将随之变动。

**（四）发行人经营业绩对天津国能是否存在一定的依赖性，并在募集说明书中完善相关风险揭示**

报告期内，国航远洋对天津国能的投资收益分别占国航远洋当期净利润的35.26%和**77.80%**。发行人已在募集说明书“第七节 本次发行对上市公司的影响”之“七、本次定向发行相关特有风险的说明”之“（三）对公司核心竞争力、经营稳定性及未来发展可能产生重大不利影响的因素”之“2、经营业绩波动风险”完善相关风险揭示如下：

“……同时，**发行人2023年和2024年对天津国能的投资收益分别占公司当期净利润的35.26%和77.80%，发行人经营业绩对天津国能存在一定依赖性。**”

**五、说明报告期内天津国能采购发行人服务及商品金额下降的主要原因；结合在手订单、合作模式、长期合作安排情况，说明与天津国能合作的稳定性，天津国能业务需求是否存在持续性下滑风险**

**（一）说明报告期内天津国能采购发行人服务及商品金额下降的主要原因**

**2023年、2024年**，天津国能采购发行人服务及商品金额情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2024年	2023年度
天津国能海运有限公司	提供运输	<b>502.68</b>	28,130.77
天津国能海运有限公司	船舶管理	<b>829.49</b>	908.94
天津国能海运有限公司	销售商品	<b>322.56</b>	313.53
合计		<b>1,654.73</b>	<b>29,353.24</b>

由上表可见，**2023年、2024年**，天津国能采购发行人服务及商品金额分别为29,353.24万元和1,407.54万元，呈下降趋势，主要系天津国能采购发行人运输服务逐年下降所致。天津国能采购发行人运输服务逐年下降具体分析如下：

**2024年**较**2023年**下降系公司与天津国能长协到期，且天津国能外租船舶改为按航次询比价，并以最低价成交。2021年3月，发行人与天津国能签订长协合同，合同期限为2021年3月至2023年12月31日，合同期内公司必须为天津国能提供运力保障，天津国能亦必须向公司外租船舶。2023年年底，公司与天津国能长协到期且未续签，且天津国能外租船舶改为按航次询比价且以最低价成交后，由于双方合作单次询比价金额小、价格低、船型船期匹配难导致报告期内交易金额逐年下降。

综上，**2023年、2024年**天津国能采购发行人服务及商品金额下降主要系发行人根据内外贸航线市场行情积极调整经营策略，将更多的运力投放至外贸运输航线及发行人与天津国能长协到

期末续期，且天津国能外租船舶改为按航次询比价，并以最低价成交所致。

## （二）结合在手订单、合作模式、长期合作安排情况，说明与天津国能合作的稳定性，天津国能业务需求是否存在持续性下滑风险

### 1、在手订单情况

截至 2025 年 5 月末，发行人为天津国能提供运输服务已无在手订单；发行人为天津国能提供船舶管理服务在手订单为根据双方签订的《船舶委托管理协议》，合同有效期自 2021 年 7 月 1 日至 2026 年 6 月 30 日，协议约定船舶管理费为每艘船 52 万元/年（含税）；**发行人向天津国能销售商品无在手订单。**

### 2、合作模式、长期合作安排情况

发行人与天津国能 2009 年以来一直保持合作，具有较为稳定的合作关系。

在航运业务方面，报告期内，发行人为天津国能提供运输服务合作模式由签订长协合同变更为按航次询比价后确定具体运输合同，从而导致双方交易额下降，后续双方合作模式未发生进一步变化。双方后续业务开展仍将基于对市场行情及其结构变化的预判并根据实际情况适时调整。由于发行人与天津国能之间的运输业务已无长协合同在手，后续与天津国能之间的交易量可能存在着下滑风险。

在船舶管理与物供方面，**2023 年、2024 年**，发行人根据公开招投标签订的《船舶委托管理协议》为天津国能提供船舶管理服务，并根据客户询比价结果签订物资采购合同向天津国能销售商品，后续双方合作模式未发生变化。

## 六、核查程序及核查意见

### （一）核查程序

1、查阅发行人关联方清单，取得发行人持股 5%以上股东、董事、监事、高级管理人员等关键自然人、法人调查表，对照《公司法》《企业会计准则》及中国证监会和北交所的相关规定检查发行人关联方清单完整性、准确性；检查发行人关联交易期间认定的准确性；

2、查阅发行人关联交易管理制度、内部审议程序及信息披露程序，查看其关联交易审批程序是否恰当，披露是否完整准确；

3、取得发行人关于发行人与关联方交易的合作历史、背景、目的、必要性、定价原则等的说明；

4、获取 **2023 年、2024 年**发行人关联方应收账款、应付账款明细表、主要客户的信用政策，询问核查发行人关联方应收账款、应付账款是否存在逾期情况，分析复核逾期金额、时间、原因、

坏账准备计提及期后回款情况等，坏账准备计提比例是否充分：

5、复核发行人金融资产减值政策，获取发行人与同行业可比公司应收账款坏账准备计提比例并比较，对比报告期内坏账准备计提比例与同行业可比公司是否存在重大差异，了解差异原因以确定其是否合理；

6、获取发行人关联方应收账款、应付账款明细表，复核账龄划分的准确性；

7、获取并查阅发行人销售、采购统计表和航次报告，获取并查阅发行人关联销售、采购协议，了解各项关联交易的交易背景；比对发行人与非关联方同类交易的协议、定价及毛利率差异，将为关联方提供运输服务的各航线平均运价与相同期间上海航交所相同或相近航线平均运价进行对比，核查关联交易的必要性及公允性；

8、通过关联销售、采购单据真实性核查（核查**2023年、2024年**关联交易的合同、发票、收付款凭证、运输单据等原始单据）、函证程序，核查主要关联方交易真实性；

9、访谈主要关联方客户、供应商，就被访谈人的职位和工作内容进行了确认，并对主要关联方客户、供应商与公司的合作历史、业务流程与结算方式、是否存在诉讼仲裁或纠纷情况、关联关系等内容进行了解与核实；

10、了解发行人与天津国能的在手订单、合作模式、长期合作安排情况，分析发行人与天津国能合作的稳定性，评估天津国能业务需求是否存在持续性下滑风险；

11、查询国家能源招标网（<http://www.chnenergybidding.com.cn/bidweb/>）公开信息，了解天津国能公开招标、中标等具体情况；查阅天津国能公司章程、《国家能源集团航运有限公司采购管理办法》、董事会会议文件等，了解天津国能采购的内控机制和招标决策过程；

12、取得天津国能关于天津国能的主要业务及经营情况、天津国能在国电集团内的定位和业务优势等情况说明；

13、查阅天津国能的审计报告和财务报表；

14、获取发行人关联租赁协议、关联担保协议等资料，核查关联租赁、关联担保的真实性及完整性。

## （二）核查意见

经核查，我们认为：

1、结合定价及信用期的确定依据、发行人与非关联方客户运输服务情况、与非关联方交易的定价及毛利率差异、与市场价格的一致性等因素分析，关联方交易价格具有公允性；

2、**2023年末、2024年末**关联交易形成的应收账款存在逾期情况，2023年末和2024年9月末逾期款项根据关联方客户出具的《还款计划》函，计划于2025年3-6月分期偿还完毕。除此之

外，关联交易形成的应收应付不存在逾期情况。**2023 年末、2024 年末**，发行人关联交易形成的应收账款与非关联方计提比例一致，高于与同行业其他上市公司计提比例，主要系发行人基于公司实际经营情况和坏账风险，较同行业其他上市公司谨慎，具有合理性；

3、报告期内，发行人与关联方的交易不存在关联方相互承担成本费用、调节业绩的情形，不存在体外资金循环、利益输送或特殊利益安排的风险；

4、发行人能够对天津国能保持重大影响，对天津国能的长期股权投资核算已充分考虑减值计提风险，发行人的投资收益受天津国能业绩的影响，因内贸运输行情存在周期性波动因素，发行人的投资收益将随之变动，经营业绩对天津国能存在一定的依赖性。发行人已在募集说明书中完善相关风险揭示；

5、**2023 年、2024 年**，天津国能采购发行人服务及商品金额下降主要系发行人根据内外贸航线市场行情积极调整经营策略，与天津国能的长协到期未续期，以及天津国能外租船舶采购模式变化导致。发行人与天津国能 2009 年以来一直保持合作，具有较为稳定的合作关系。双方后续业务开展仍将基于对市场行情及其结构变化的预判并根据实际情况适时调整。由于发行人与天津国能之间的运输业务已无长协合同在手，后续与天津国能之间的交易量可能存在下滑风险。

## **问题 7. 其他问题**

**(1) 请发行人说明：前次公开发行招股说明书中披露的持续创新规划的投入与实施进展情况，以及成果取得和转化情况。**

**(2) 请发行人补充披露：前次公开发行公开承诺的实际履行情况，有无违反相关承诺情况，本次募投项目实施过程中是否会新增对发行人持续经营能力产生重大不利影响的同业竞争或关联交易。**

**(3) 根据申报材料和公开披露材料，报告期内，发行人利息收入分别为 41.09 万元、469.16 万元和 227.66 万元，财务费用分别为 5,545.46 万元、2,516.80 万元和 4,568.02 万元；管理费用分别为 6,270.14 万元、8,235.89 万元和 5,820.87 万元。请发行人：说明报告期内利息支出与各类有息负债的匹配性；结合招待费、办公费、差旅费的具体内容，说明在 2023 年营业收入下降的情况下，相关费用大幅增加的原因及合理性，管理费用是否真实、核算是否规范、是否存在跨期确认等情形。**

**(4) 请发行人补充说明：最近一期末持有财务性投资的具体明细、持有原因及未来处置计划，发行人最近一期末是否持有金额较大的财务性投资；自本次发行董事会决议日前六个月至今，新投入和拟投入的财务性投资是否已从本次募集资金总额中扣除。**

(5) 请发行人：结合相关风险揭示情况，在募集说明书中进一步披露投资者保护措施。

请保荐机构核查上述事项并发表明确意见，请发行人律师核查（2）（5）并发表明确意见，请申报会计师核查（1）（3）（4）并发表明确意见。

回复：

一、前次公开发行招股说明书中披露的持续创新规划的投入与实施进展情况，以及成果取得和转化情况

发行人坚持专业化发展战略，长期专注并深耕于国际远洋、国内沿海和长江中下游航线的干散货运输业务，在干散货航运领域积累了丰富的业务经验，拥有较高的品牌知名度。发行人坚持创新驱动发展路径，经过二十余年的发展，已成为国内干散货大型航运企业之一。发行人的创新特征主要体现在运力整合优化模式、绿色节能发展模式和数字化管理模式的创新，契合了行业发展趋势。截至本审核问询函回复之日，前次公开发行招股说明书中披露的持续创新规划的投入与实施进展情况，以及成果取得和转化情况如下：

#### （一）运力整合优化模式创新

##### 1、前次公开发行招股说明书中披露的持续创新规划

“发行人着重从以下三方面继续升级, 运力整合优化模式：

（1）推广“准班轮”的运输优势：针对干散货运输通常存在运输时间不固定、运输船队不确定、供需不匹配等痛点，在和稳定的大客户合作过程中，推广与天津国能的“准班轮”合作模式，进一步提高船舶的运营效率。

（2）继续发挥“三角航线”的运输优势，根据市场变化，主动进行经营创新，开发新客户和新航线。发行人结合大宗商品供需变化，提高对内外贸航运市场运输价格水平变化趋势的预判能力，根据大宗干散货的航运贸易规律和流向，通过大数据和计算机算法，引入或开发相应软件，结合 MOS 系统进行研制，提高各类航次的效益测算精度，提高航线航次的规划能力，立足“三角航线”强化南北美粮食运输、开发澳洲粮食运输、大西洋航线，提升竞争优势。

（3）增加高效节能可控运力，提高运力整合水平。高效节能可控运力是航运企业核心竞争力之一，可控运力包括自有（包含“融资租赁、售后回租和经营性光租”）和经营性光租运力。发行人一方面将通过自有资金加银行贷款方式购置智能化水平较高的节能环保型船舶，另一方面，借鉴与民生租赁的合作模式，通过和其他金融船东签订长期光租协议，提前锁定可控运力，以较低的资金投入和成本实现运力的增长和更新迭代。”

##### 2、持续创新规划的投入与实施进展情况，以及成果取得和转化情况

2022 年至 2024 年，发行人综合采用了多种运力整合优化措施，契合了行业特点和自身经营

特点，实现了良好的创新效果，具体情况如下：

(1) 2024 年，发行人总结与天津国能的“准班轮”合作模式，并将其推广到其他重要客户，提高了船舶的营运效率。2024 年，新增“准班轮”合作模式客户情况如下：

合作客户	合作时间	合作船舶	说明
中远大唐航运股份有限公司	2024 年 4 月-2025 年 3 月	国远 9	客户指定国远 9 或同类型替代船舶，以连续航次运输方式执行运输任务。
天津中海华润航运有限公司	2024 年 7 月-2025 年 3 月	国远 703	客户指定国远 703 或同类型替代船舶，以连续航次运输方式执行运输任务。
浙江世悦能源有限公司	2024 年 4 月-2025 年 3 月	国远 6	客户指定国远 6 或同类型替代船舶，以连续航次运输方式执行运输任务。
拉萨红狮物资有限公司	2024 年 5 月-2025 年 5 月	国远 701、702、703	客户指定国远 701 或同类型替代船舶，以连续航次运输方式执行运输任务。
中远海运散货运输有限公司	2024 年-2025 年 8 月	国远 702、国远 701	客户指定国远 702 或同类型替代船舶，以连续航次运输方式执行运输任务。
广西广投能源销售有限公司	2024 年 12 月-2025 年 12 月	未指定	发行人提供适航、适货的船舶。
福建浩轩航运有限公司	2024 年 12 月-2025 年 12 月	未指定	发行人提供适航、适货的船舶。

(2) 2022 年至 2024 年，发行人利用航运数字平台提高“三角航线”的航次规划能力。公司充分利用航运数字平台，结合 MOS 系统采集的各类指数变化，提高对内外贸航运市场运输价格水平变化趋势的预判能力。根据大宗干散货的航运贸易规律和流向，通过大数据和计算机算法，结合船舶自动识别系统的历史航线搜索功能为测算提供测算依据和参考，进一步提高各类航次的效益测算精度，提高航线航次的规划能力。

(3) 2022 年至 2024 年，发行人不断提高高效节能可控运力。报告期初至本审核问询函回复之日，自有船舶方面，发行人通过募集资金、自有资金加银行贷款方式购置并交付投入使用 6 艘新造干散货运输船舶；融资租赁船舶方面，发行人和多家融资租赁公司（浙商租赁、浙银租赁、皖江租赁等）保持合作关系，提前锁定可控运力，以较低的资金投入和成本实现运力的增长和更新迭代。

## (二) 绿色节能发展模式创新

### 1、前次公开发行招股说明书中披露的持续创新规划

“根据发行人的董事会议决议，在绿色节能发展模式创新方面，发行人将主要从以下细分领域进行持续创新：(1) 本次募集资金项目将购置 5 艘新造干散货运输船舶，新型船舶的节能化和智能化水平将优于现有船舶；(2) 发行人将与宁德时代、中国船级社、上海佳豪设计院共同签署四方战略合作协议，联合研发船舶电站，并由发行人主导研发船舶电站使用新型储能电力供电系统；(3) 发行人将与上海海事大学等单位共同发起“船舶碳捕集与利用技术项目研发计划”；(4)

船舶能效管理平台项目，该项目为和闽江学院联合开发研制项目，目前已在“国远 8”、“国远 28”安装轮机监控平台。”

## 2、持续创新规划的投入与实施进展情况，以及成果取得和转化情况

**2022 年至 2024 年**，发行人积极应对全球航运脱碳目标，落实绿色低碳转型发展战略，利用募集资金加自筹资金建造绿色船舶，通过推进船舶技改和更新、持续推进自有船队的优化运力排布及新建绿色低碳节能船舶，淘汰老旧船舶。同时，发行人积极与外部相关单位合作，实施绿色节能相关研发项目。具体情况如下：

(1) **2022 年初**至本审核问询函回复之日，发行人已交付投入使用 6 艘新造干散货运输船舶，新型船舶的节能化和智能化水平优于现有船舶，新型船舶配置了燃油优化节能系统、综合节能系统等实现船舶节能减排。此外，发行人积极淘汰老旧船舶，于 2024 年以来已审议并披露了出售或拆解 4 艘老旧船的公告，截至本审核问询函回复之日，其中 1 艘已完成处置。

(2) 于 2022 年 9 月，发行人与宁德时代、中国船级社、上海佳豪设计院共同签署四方战略合作协议，联合研发船舶储能及船舶电力管理系统（EMS），并由发行人主导研发船舶电站使用新型储能电力供电系统。因涉及到多方合作且投入规模较大，截至报告期末尚在前期审批筹备阶段。

(3) 于 2024 年 7 月，发行人与上海交通大学签署可持续发展战略合作协议，并根据协议拟定六大项目（船舶电站综合解决方案、现有船舶的新能源应用及节能减排技术改造、可持续海洋燃料（SMF）标准制定、企业 ESG 优化升级及 ESG 数智平台建设、船舶新能源加注项目、航运数字组）进行合作，其中企业 ESG 优化项目于 2024 年 12 月签署合作协议进行项目落地。其余项目在在项目前期工作及可行性验证，对于具备条件的项目，发行人将按各自项目进行协议签署并落地。

(4) 船舶能效管理平台项目，该项目为和闽江学院联合开发研制项目，截至本审核问询函回复之日，已在国远 8、国远 28 安装轮机监控平台，处于持续收集相关数据并不断优化维护阶段。

发行人属于绿色船舶示范单位，报告期初至本审核问询函回复之日，已交付投入使用 6 艘新型船舶均有 GD-EP 船级符号，GD-EP 是中国船级社（CCS）的绿色环保船舶船级符号，它表示船舶在设计、建造和运营过程中，充分考虑了环境保护和资源利用等方面的要求，采用了一系列绿色环保技术和措施，以减少对环境的影响。此外，**2022 年至 2024 年**，发行人取得智能航行安全、智能能效相关的两项实用型专利，具体情况如下：

序号	专利名称	专利号	类型	授权公告日	取得方式	权利期限	是否存在他项权利
1	一种船舶航行态势感知与事件预警系统	ZL202221324872.X	实用新型	2022 年 8 月 30 日	申请	10 年	否

序号	专利名称	专利号	类型	授权公告日	取得方式	权利期限	是否存在他项权利
2	一种双燃料动力的散货船	ZL202320887979.3	实用新型	2023年12月1日	申请	10年	否

### (三) 数字化管理模式创新

#### 1、前次公开发行招股说明书中披露的持续创新规划

“发行人计划于 2022 年底前合计完成 15 艘船舶 MOS 系统实施和 MOS 系统移动端上线，实现 MOS 系统常态化运行；2023 年启动航运数字平台搭建，完成数据看板和对外展示看板开发，完成细化功能（包括人资管理、财务管理、船舶管理体系、公司内控管理制度）调研并启动开发建设，将信息化迭代延伸至更细化的方向；2024 年启动船员管理系统、船舶管理及物资供应等相关系统的整合，完成各个新老系统的整合和细化功能上线发布；2025 年通过与上下游等相关单位合作，持续投入智慧航运研究，基于过去运行数据基础，建设航运大数据平台，提高公司经营管理水平，提升船舶管理智能化，同时衍生服务于上下游相关单位，探索新的信息数据互动模式，最终致力于实现覆盖上下游产业链的整体数字化。”

#### 2、持续创新规划的投入与实施进展情况，以及成果取得和转化情况

2022 年至 2024 年，发行人实施数字化管理转型，研发系统、购买相关软件、插件及维护费用支出 770.15 万元。具体情况如下：

(1) 发行人自营船舶均已实施并使用 MOS 系统，MOS 系统移动端已上线运行，并实现相关功能细化。报告期内，发行人自营船舶均已实施并使用 MOS 系统，MOS 系统移动端已上线运行，已更新至 V3.0 版本。发行人 MOS 系统应用架构如下：



2022年至2024年，发行人完成MOS系统相关细化功能（包括财务管理、船舶管理体系、发行人内控管理制度等）的开发建设工作，并整合至MOS系统，将信息化迭代延伸至更细化的方向。

（2）在MOS系统的基础上，发行人2023年度完成航运数字平台开发及上线试运行工作，主要包括国航远洋大数据分析中心和船舶自动识别系统，该平台实现了数据全面溯源，便捷一站式数字化管理，全面整合船队闭路电视、船员信息等，且实现船舶实际航线与航次计划航线对比可视化，特殊区域维护提升船队安全。

（3）发行人将船舶备件、物料等辅助服务融合至MOS系统的设计开发及上线工作和船舶自动识别系统的全面升级中，整合了集团管理船舶的所有供应商的闭路电视，实现了所有船舶视频集中管理功能，整合打通了船员信息、航区航线及危险区域绘制功能，为实现上下游产业链的整体数字化建设打下了坚实的基础。

（4）根据发行人于2024年7月与上海交通大学签署战略合作协议，航运数字组项目现阶段就以下内容进行前期研究：①基于公司MOS系统原有的数据仓库，配合上海交大的数据挖掘能力和优秀的算法应用，构建更好的数据处理分析平台，从多个维度为企业各项经营决策提供数据支持；②搭建发行人能效管理及优化系统，满足国际海事组织的要求，对发行人船舶作能效评级，同时利用高精度海况气象预测模型，结合具体船舶参数，动态规划船舶航线，从而减少航行阻力，降低油耗。

2022年至2024年，发行人完成以MOS系统为基础加上航运数字平台的系统集成工程，并持续作为国航远洋企业数智化经营管理建设重点工程，不仅持续升级以符合发行人自身数智化管理变革的需求，而且具备航运企业可复制应用性。在航运数字平台搭建上，发行人取得了6项计算机软件著作权，具体如下：

序号	软件名称	登记号	首次发表日期	登记日期	取得方式	权利期限	是否存在他项权利
1	国航远洋移动航运管理系统[简称：国航远洋MOS]V2.0	2024SR0180420	2023年10月8日	2024年1月26日	原始取得	50年	否
2	国航远洋航运管理大数据分析系统[简称：国航远洋数据平台]V1.0	2024SR0182800	2023年10月28日	2024年1月26日	原始取得	50年	否
3	国航远洋船舶物资供应管理系统[简称：国航远洋物供系统]V2.0	2024SR0183014	2023年7月15日	2024年1月26日	原始取得	50年	否
4	国航远洋航运信息管理平台[简称：国航MOS]V2.0	2024SR0201435	2023年5月30日	2024年1月30日	原始取得	50年	否
5	国航远洋航运经营管理系统[简称：国航远洋航运系统]V2.0	2024SR0207327	2023年9月19日	2024年1月31日	原始取得	50年	否
6	国航远洋船岸通讯监控系统[简称：船岸通讯监控系统]V1.0	2024SR0218606	2023年8月30日	2024年2月2日	原始取得	50年	否

此外，发行人 MOS 维修保养管理系统还获得了中国船级社颁布的船舶机械计划保养体系管理系统（软件）型式认可证书（编号：BJ24PMO019）。

#### （四）船舶智能技术项目研发

##### 1、前次公开发行招股说明书中披露的持续创新规划

“此外，发行人拟在船舶智能技术方面开展以下研发项目：（1）提出面向船东、船厂、设备商、系统服务商的船用配套设备产业的基于数据应用的增值模式；在散货船上加载增强视觉辅助航行功能；在散货船上加载 3D 影像智能辅助靠泊功能；在散货船上实现锚机的远程操控，具备一键备锚、一键抛锚和一键收锚功能；实现远程监测、远程运维和远程管控三个维度的船岸交互；

（2）客户自助追溯物流服务，客户可在 PC 或手机端通过订单号实时查看货物和船舶信息，让客户主动参与和追溯货物运输的全过程和相关单证的线上流转，包括船舶动态、船舶内部情况、货物在舱内情况、在港口装卸货情况等；（3）船舶值班 AI 识别与监控系统，上船船员通过刷脸录入船舶云盘系统，可与海事系统自动同步船员上下船信息；运用 AI 人脸识别功能对违规行为进行自动识别记录并发出警报，对船员安全值班情况更好的进行监督监控。”

##### 2、持续创新规划的投入与实施进展情况，以及成果取得和转化情况

在当前智能化和数字化为发展趋势的时代，航运业面临着多重现代挑战，这些挑战要求行业不断创新和改进，以适应不断变化的环境。**2022 年至 2024 年**，发行人在船舶智能技术方面开展研究，关注运营效率的提高、船舶驾驶安全性的提高、环保性能的提高、客户服务体验的提高等。

发行人在现有船舶智能技术升级方面，发行人已运用视觉辅助安全系统、AI 人脸识别功能对违规行为进行自动识别记录并发出警报，对船员安全值班情况更好的进行监督监控等功能，由于需要对接硬件设备实现软、硬件数据互通的效果，而且需要船舶相关设备进行相关改造，以满足软件可控的要求，截至本审核问询函回复之日，船舶智能技术研发其他相关功能正处于进一步研发升级中。

**2022 年初**至本审核问询函回复之日，发行人已交付投入使用船舶中共有 4 艘船舶正式成为具备 CCS 船级社智能船 I-Ship I/E/M/N 身份的船舶，智能升级内容包含：（1）智能信息集成平台：通过遍布全船的信息感知神经末梢，实时获取船舶全方位动态信息，建立船舶决策的大脑。整合能效、机舱、航行等各种船基应用，具备高兼容性和拓展性，智能集成平台通过标准化的信息集成，基于标准规范的数据交换实现船舶数据共享，实现数据的互联互通，将数据利用起来，形成公司的无形数据资产；（2）智能能效管理系统：系统包含能效监测、能效分析、转速优化、燃油在线管理功能，在保证安全的前提下，建立周边气象与航速优化算法模型，尽最大可能的提升船舶的运营效率，预计每航次节油率保持在 3%以上，实时监测燃料舱的加注、消耗，打造成为“绿

色环保、节能减排”的新型现代船舶；（3）智能航行系统：系统包含增强视觉、态势感知等，特别增加了热成像透雾摄像头，在雾天能见度 1 公里情况下，可清晰捕捉约 4 公里外的 12 米级以上的船舶，船舶周边增加摄像机与船舶自动识别系统数据算法融合，可在视频画面直观显示他船详细信息，以船为中心 360 度实时对外监测预警。船舶对内，通过摄像头行为识别算法，对玩手机、离岗、未佩戴安全帽等影响航行安全的行为及时提醒，极大的降低人为因素导致的安全事故；

（4）智能机舱系统：系统包含健康监测、健康分析、专家知识库功能，通过对船舶机电设备的诊断和预判，进行状态评估和健康管理，实现设备故障事前预警，推动设备运维从定期被动管理向主动管理转变。此外，公司也在加快智慧船队管理的进程，现岸基已具备硬件基础，现阶段已满足基础功能如船队动态、能效监测、机舱监测、视频监控、船员行为监测等信息化功能展示，实现岸端对船端的可视。

综上，2022 年至 2024 年，发行人结合行业特点和发展趋势、自身经营特点与竞争优势，以及通过新技术与传统航运要素融合的方式对前次公开发行招股说明书中披露的持续创新规划进行投入和实施，并取得了一定的成功和转化。

二、根据申报材料 and 公开披露材料，报告期内，发行人利息收入分别为 41.09 万元、469.16 万元和 227.66 万元，财务费用分别为 5,545.46 万元、2,516.80 万元和 4,568.02 万元；管理费用分别为 6,270.14 万元、8,235.89 万元和 5,820.87 万元。请发行人：说明报告期内利息支出与各类有息负债的匹配性；结合招待费、办公费、差旅费的具体内容，说明在 2023 年营业收入下降的情况下，相关费用大幅增加的原因及合理性，管理费用是否真实、核算是否规范、是否存在跨期确认等情形

（一）说明报告期内利息支出与各类有息负债的匹配性

2023 年至 2024 年各期末，公司各类有息负债具体情况如下：

单位：万元

项目	2024 年 12 月 31 日	2023 年 12 月 31 日
短期借款余额	3,200.00	12,003.97
长期借款余额	95,075.00	44,085.00
长期应付款余额	110,832.95	
租赁负债余额	8,110.42	12,703.63
合计	217,218.38	68,792.60

注：短期借款余额不含利息；长期借款余额不含利息，含一年内到期的长期借款；长期应付款含一年内到期部分；租赁负债含一年内到期的租赁负债。

2023年至2024年，公司利息支出与各类有息负债规模匹配情况如下：

单位：万元

项目	2024年	2023年
不含租赁负债的有息负债平均余额	132,598.46	59,665.88
不含租赁负债的有息负债利息支出	6,573.26	2,411.70
不含租赁负债的有息负债平均资金成本率	4.96%	4.04%
租赁负债平均余额	10,407.03	19,793.65
租赁负债利息支出	639.82	805.86
租赁负债平均资金成本率	6.15%	4.07%
有息负债平均余额	143,005.49	79,459.53
利息支出总额	7,213.08	3,217.56
平均资金成本率	5.04%	4.05%

注1：有息负债平均余额=（期初有息负债余额+期末有息负债余额）/2；

注2：不含租赁负债的有息负债包括短期借款、长期借款和长期应付款。

2023年至2024年各期末，中国人民银行公布的贷款市场报价利率（LPR）情况如下：

项目	2024年12月31日	2023年12月31日
一年期LPR	3.10%	3.45%
五年期以上LPR	3.60%	4.20%

2023年至2024年，公司不含租赁负债的有息负债平均资金成本率分别为4.04%和4.96%。公司在2023年期间偿还了与民生租赁的应付船价损失，使得有息负债的长期应付款规模减少，加之利率下行的因素，2023年的平均资金成本率有所下降。2024年，由于新造船陆续交付和部分经营租赁船舶到期需要以融资租赁的形式购入，公司的融资需求显著上升，因此公司扩大向金融机构融资的规模，并对三艘自有船舶进行售后回租，由于上述融资租赁业务的借款期限较长，涉及金融机构较多，资金供求关系不同，相应的借款利率有所提高，进而导致公司该部分平均资金成本率上升，利息支出与该部分有息负债规模可以匹配。

2023年至2024年，公司租赁负债的平均资金成本率分别为4.07%和6.15%，2024年较2023年有所提高，主要系由于2024年12月“国远18”“国远20”和“国远22”三艘船舶租赁合同的终止，租赁负债结转导致年末时点账面余额减少，而本期租赁负债利息支出基于时段已发生，租赁负债平均资金成本率的提高具有合理性。

整体上看，公司2023年至2024年平均资金成本率分别为4.05%和5.04%，高于中国人民银行公布一年期及五年期市场报价利率，符合公司实际运营情况，资金成本率合理，利息支出与各

类有息负债规模相匹配。

**（二）结合招待费、办公费、差旅费的具体内容，说明在 2023 年营业收入下降的情况下，相关费用大幅增加的原因及合理性，管理费用是否真实、核算是否规范、是否存在跨期确认等情形**

公司 2023 年营业收入下降主要系内外贸运输业务行业周期处于低谷、内外贸运价指数均处于低位水平所致，但随着公共卫生事件影响消除，公司业务活动全面恢复，市场开拓力度加大，客户拜访、商务洽谈及管理人员考察调研等活动显著增加，导致招待费、差旅费相应上升，同时，办公场所恢复正常使用以及为提升工作效率而增加的办公设备投入，也使得办公费用有所增长。因此，相关费用的大幅增加具有合理性，具体招待费、办公费和差旅费增加的原因及合理性如下：

### 1、招待费

公司 2023 年招待费 824.84 万元，同比增加 29.56%，招待费的增加主要系主营业务开展、考察对外投资项目及接待投资者数量增加等原因：（1）2023 年公司为应对内贸运力需求的疲软，公司积极调整内外贸运力布局，拓展国际业务，外贸航运收入占比提升 7.56%，进入前五大主要客户中有四家为境外客户，外贸业务开展产生的招待费有所增加；（2）公司全资子公司 CENTURY MARITIME LIMITED 和位于印度尼西亚中加省的 PTNEMOASIA 公司签署《合作协议》，公司多次派遣人员前往印尼考察合作项目；（3）2023 年间公司对绿能智航（宁德）航运有限公司、宁德明阳国新新能源技术有限公司、上海绿能携航供应链有限公司、国航远洋海运（天津）有限公司及国梦绿能（上海）航运有限公司五家公司进行投资；（4）重大投资项目增加，2023 年 1 月至 2024 年 3 月公司签署了 10 艘船的建造合同；（5）2023 年公司上市伊始，积极开展投资者关系管理，增加了与各地投资机构和投资者的沟通交流活动。此外，由于 2022 年公司居家办公时间较多招待费等支出相应减少，也是导致 2023 年招待费同比增加的原因之一。

### 2、办公费

公司 2023 年办公费 772.44 万元，同比增加 346.92%，办公费的增加主要系：（1）公司委托开发的 MOS 系统投入使用，服务费、信息系统维护费增加；（2）上海和福州两地公司办公环境的改善，集团企业展厅项目、增设会议室、增加多媒体设备费用支出。以上项目均为非经常性支出。公司办公费用的增加，反映了公司在技术和办公设施上的投入增加，以适应业务发展的需求。

### 3、差旅费

公司 2023 年差旅费 320.4 万元，同比增加 217.76%，差旅费的增长主要系：（1）2022 年上海等地陆续实行居家办公，业务出差受限，同比基数较低；（2）2023 年公司严格执行船舶安全管理的要求，加强了访船力度，增加了出差频率；（3）公司船舶建造项目陆续开工，管理人员出差频率增加；（4）前述招待费中提到的考察对外投资项目需求增加。

公司 2023 年度招待费、办公费、差旅费增加系受实际业务需求所影响，虽然当年度营业收入有所下降，但公司内外贸航运运量并未下降，各项业务经营活动有序开展，同时由于 2022 年居家办公时间长导致管理费用同比基数较低等因素，2023 年度招待费、办公费、差旅费同比大幅增加具有合理性。

此外，公司存在 2022 年发生的部分管理费（合计 17.74 万元）在 2023 年进行确认，存在少量管理费用跨期的情形。经评估，因跨期费用金额较小，对公司损益不构成重要影响，公司未进行追溯调整。同时公司将加强财务人员学习，严格按照《企业会计准则》的要求确认当期管理费用，并确保在今后的会计核算中严格执行。

公司存在为上海国远人力资源服务有限公司、上海国欧保险经纪有限公司、上海融洋融资租赁有限责任公司、上海蓝梦国际邮轮股份有限公司等 4 家关联方代付物业费、电费的情况，该事项导致公司 2023 年年度报告财务报表多确认管理费用 8.03 万元，2024 年三季度报告财务报表多确认 5.97 万元。针对公司为 4 家关联方代付的物业费和电费问题，公司及子公司已于 2024 年 12 月 17 日前及时与关联方完成代付费用的结算。因上述代付费用金额较小，对公司损益不构成重要影响，公司未进行追溯调整。

关于前述费用跨期及为关联方代付费用的情况，公司已向中国证监会福建监管局提交《关于福建证监局对公司采取行政监管措施决定的整改报告》。

**三、请发行人补充说明：最近一期末持有财务性投资的具体明细、持有原因及未来处置计划，发行人最近一期末是否持有金额较大的财务性投资；自本次发行董事会决议日前六个月至今，新投入和拟投入的财务性投资是否已从本次募集资金总额中扣除**

**（一）最近一期末持有财务性投资的具体明细、持有原因及未来处置计划，发行人最近一期末是否持有金额较大的财务性投资**

**1、财务性投资的认定依据**

根据中国证监会《证券期货法律适用意见第 18 号》的有关规定，对财务性投资界定如下：

“（一）财务性投资包括但不限于：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或产业基金、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。”

## 2、公司持有财务性投资的情况

2024年末，公司财务性投资（包括类金融业务）规模为**1,029.70**万元，占**2024年12月31日**公司归属于母公司所有者净资产的**0.76%**，占比较低。公司不存在持有金额较大的财务性投资（包括类金融业务）的情形，公司财务报表与财务性投资可能相关的会计科目情况如下：

单位：万元

序号	项目	账面价值	具体项目	财务性投资金额	财务性投资占归属母公司所有者净资产比例
1	交易性金融资产	-	-	-	-
2	其他应收款	14,714.59	押金、保证金、保险赔款及应退货款、备用金等	-	-
3	其他流动资产	18,351.77	待抵扣增值税进项税及待摊费用等	-	-
4	其他债权投资	-	-	-	-
5	长期股权投资	46,830.99	结合产业链上下游及公司战略发展的对外投资	-	-
6	其他权益工具投资	3,759.62	结合产业链上下游及公司战略发展的对外投资	1,029.70	0.76%
7	其他非流动金融资产	-	-	-	-
8	其他非流动资产	2,942.88	预付长期资产购置款	-	-
	总计	86,599.85		1,029.70	0.76%

### （1）交易性金融资产

2024年末，公司不存在交易性金融资产。自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本审核问询函回复出具日内存在交易性金融资产变动，具体情况如下：

项目	新增日期	减少日期	金额（万元）
政府一般债券	2024年5月24日	2024年5月28日	1,000.00

政府一般债券不属于收益波动大且风险较高的金融产品，且 2024 年末已处置，不属于财务性投资。

(2) 其他应收款

2024 年末，公司其他应收款账面价值 14,714.59 万元，主要为押金、保证金、保险赔款、应退货款及备用金等，不属于财务性投资。

(3) 其他流动资产

2024 年末，公司其他流动资产账面价值 18,351.77 万元，主要为待抵扣增值税进项税及待摊费用等，不属于财务性投资。

(4) 长期股权投资

2024 年末，公司长期股权投资账面价值 46,830.99 万元，系对天津国能海运有限公司的投

资，具体构成如下：

公司名称	持股比例	账面余额 (万元)	减值准备 (万元)	账面价值 (万元)	处置计划
天津国能海运有限公司	40%	46,830.99	0.00	46,830.99	长期持有

天津国能海运有限公司系国家能源投资集团下属公司，公司和国家能源投资集团（前身为中国国电集团）的合作始于 2004 年，当年中国国电集团为解决所属电厂煤炭运输难问题和公司合资成立上海国电海运有限公司。中国国电集团利用公司丰富的航运经验和运力资源，为发电企业的煤炭供应保驾护航，在航运市场大幅波动的行情下，有效保障了电厂下水煤炭运输；基于双方良好的合作经历，因国家政策需求，公司和国家能源集团下属公司国电燃料有限公司于 2008 年合资成立天津国能。

天津国能海运有限公司的股权投资与公司的主营业务相关，系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，与公司主营业务存在协同，不属于财务性投资。

(5) 其他权益工具投资

2024 年末，公司其他权益工具投资情况如下：

单位：万元

项目	本次发行相关董事会首次 决议日前六个月（2024 年 5 月 5 日）余额	2024 年末 余额	是否财务 性投资	处置计划
华远星海运有限公司	2,729.91	2,729.91	否	长期持有
江苏海基新能源股份有 限公司	2,000.00	1,029.70	是	长期持有
合计	4,729.91	3,759.61		

华远星海运有限公司主营业务为干散货运输业务，与公司的主营业务相关，系围绕产业链上

下游以获取技术、原料或者渠道为目的的产业投资，与发行人主营业务存在协同，不属于财务性投资。

江苏海基新能源股份有限公司（以下简称“江苏海基”）主营储能用锂离子电池、电池组以及系统的研发、生产、销售和服务，公司对于江苏海基是基于航运业务主业之外，积极向海上风电及储能等新能源领域进行战略布局的举措，符合公司积极应对全球航运脱碳目标并向绿色低碳转型的长期发展战略。公司投资江苏海基的战略布局是基于航运市场多元化绿色低碳发展需求，有利于公司的长远发展，为公司及股东创造更高的价值，但基于谨慎性原则，将该其他权益工具投资认定为财务性投资。

#### （6）其他非流动资产

2024 年末，公司其他非流动资产账面价值 2,942.88 万元，主要为预付长期资产购置款，不属于财务性投资。

### （二）自本次发行董事会决议日前六个月至今，新投入和拟投入的财务性投资是否已从本次募集资金总额中扣除

公司于 2024 年 11 月 5 日召开第八届董事会第二十八次临时会议审议通过本次向特定对象发行股票的相关议案，自本次发行相关董事会首次决议日前六个月（2024 年 5 月 5 日）至本审核问询函回复之日及 2024 年 12 月 31 日，经过逐项对照核查，公司不存在新投入和拟投入的财务性投资，具体分析如下：

#### 1、投资类金融业务

自本次发行相关董事会决议日前六个月至本审核问询函回复之日及 2024 年 12 月 31 日，公司不存在投资类金融业务的情形，亦无该项安排。

#### 2、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至本审核问询函回复之日及 2024 年 12 月 31 日，公司不存在投资金融业务的情形，亦无该项安排。

#### 3、与公司主营业务无关的股权投资

自本次发行相关董事会决议日前六个月至本审核问询函回复之日及 2024 年 12 月 31 日，公司不存在与公司主营业务无关的股权投资的情形，亦无该项安排。

#### 4、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至本审核问询函回复之日及 2024 年 12 月 31 日，公司不存在投资产业基金、并购基金的情形，亦无该项安排。

#### 5、拆借资金

自本次发行相关董事会决议日前六个月至本审核问询函回复之日及 2024 年 12 月 31 日，公司不存在对外拆借资金的情况，亦无该项安排。

#### 6、委托贷款

自本次发行相关董事会决议日前六个月至本审核问询函回复之日及 2024 年 12 月 31 日，公司不存在对外委托贷款的情形，亦无该项安排。

#### 7、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至本审核问询函回复之日及 2024 年 12 月 31 日，公司不存在购买收益波动较大且风险较高的金融产品的情形，亦无该项安排。

#### 8、其他

##### (1) 宁德明阳国新新能源技术有限公司

##### ①基本情况

2023 年 7 月 7 日，公司召开第八届董事会第十一次临时会议，审议通过《关于子公司对外（投资新设新能源公司）投资的议案》，决议通过由全资子公司创绿能对外投资设立参股公司。2023 年 8 月 31 日，宁德明阳国新新能源技术有限公司（以下简称“宁德明阳”）取得宁德市市场监督管理局核发的《营业执照》。截至本审核问询函回复之日，因该项目仍处于前期审批筹备阶段，项目落地难度较大，不确定性较强，未实缴出资，具体情况如下：

单位：万元

投资人名称	出资方式	认缴金额	认缴比例	实缴金额
创绿能（上海）海洋科技有限公司	货币	500.00	25%	0.00
福建明阳海上风电开发有限公司	货币	1,300.00	65%	0.00
闽东能源投资有限公司	货币	2,000.00	10%	0.00

根据投资规划方案，宁德明阳旨在聚焦“风、渔、旅”立体融合示范项目，涵盖海上风电、海洋牧场、绿电氢氨醇等业务，充分发挥各投资人的产业优势，构建高端海洋经济融合创新集群。

##### ②不属于财务性投资事项的说明

公司对宁德明阳的投资系围绕航运产业链上下游开展的产业投资，通过参股合资公司获取绿电氢氨醇等清洁能源技术及海上风电运维协同资源，服务于公司“绿色低碳可持续发展”战略下船队绿色燃料替代（绿电氢氨醇）及航运装备智能化升级的需求，以实现绿色航运转型战略。

根据公司与合作方签订的《新能源项目合资公司合作协议书》等相关约定，公司作为参股方利用自身丰富的航运经验负责宁德明阳海上风电运维船舶管理和经营，该船舶管理业务系公司其他业务之一，公司具备船舶管理所需的技术、人员，与主业具有协同性。

根据宁德明阳与公司出具的承诺：“未来宁德明阳的运营将围绕公司的航运产业链进行深度布局，与公司主营业务及战略发展协同展开，助力实现公司绿色航运转型战略。”由此，公司对宁德明阳的投资具有明确的产业协同目的，旨在有效推动主营业务升级和绿色航运转型，系围绕产业链进行的产业投资，不属于财务性投资。

综上所述，自本次发行相关董事会决议日前六个月至本审核问询函回复出具日及**2024年12月31日**，公司不存在新投入或拟投入的财务性投资（包括类金融业务）情形，不涉及从本次募集资金总额中扣除的情形。

#### 四、核查程序及核查意见

##### （一）核查程序

1、询问发行人前次公开发行招股说明书中披露的持续创新规划的投入与实施进展情况、成果取得和转化情况并核查相关资料；

2、查阅**2023年至2024年**内短期借款、长期借款的银行借款合同，匡算并分析与利息支出是否匹配；

3、查阅**2023年至2024年**内发行人有息负债明细和相关协议，分析有息负债利息支出的合理性；

4、查阅中国人民银行贷款市场报价利率等信息；

5、获取发行人管理费用明细表，对发行人管理费用执行了真实性测试和截止性测试，以核查管理费用发生情况的真实性及是否存在跨期确认费用的情形；

6、查阅《证券期货法律适用意见第18号》等有关财务性投资的相关规定，了解财务性投资的认定要求，查阅发行人财务报表、定期报告、审计报告及附注、相关科目明细，逐项对照核查**2024年末**发行人是否存在财务性投资情况；

7、查阅发行人董事会决议、股东会决议、投资公告等文件，并向发行人相关人员了解对外投资的具体情况、原因、目的及处置计划。

##### （二）核查意见

经核查，我们认为：

1、报告期内，公司结合行业特点和发展趋势、自身经营特点与竞争优势，以及通过新技术与传统航运要素融合的方式对前次公开发行招股说明书中披露的持续创新规划进行投入和实施，并取得了一定的成功和转化；

2、**2023年至2024年**各期末，发行人的有息负债主要包含短期借款、长期借款、长期应付款

和租赁负债，符合发行人实际运营情况，资金成本率合理，利息支出与各类有息负债规模相匹配；发行人管理费用的发生主要与业务活动相关，2023 年公司业务活动全面恢复，由于 2022 年居家办公时间长导致管理费用同比基数较低等因素，2023 年度招待费、办公费、差旅费同比大幅增加具有合理性。此外，公司存在 2022 年发生的部分管理费（合计 17.74 万元）在 2023 年进行确认，存在少量管理费用跨期的情形。经评估，因跨期费用金额较小，对公司损益不构成重要影响，公司未进行追溯调整。同时公司将加强财务人员学习，严格按照《企业会计准则》的要求确认当期管理费用，并确保在今后的会计核算中严格执行。公司存在为上海国远人力资源服务有限公司、上海国欧保险经纪有限公司、上海融沣融资租赁有限责任公司、上海蓝梦国际邮轮股份有限公司等 4 家关联方代付物业费、电费的情况，该事项导致公司 2023 年年度报告财务报表多确认管理费用 8.03 万元，2024 年三季度报告财务报表多确认 5.97 万元。针对公司为 4 家关联方代付的物业费 and 电费问题，公司及子公司已于 2024 年 12 月 17 日前及时与关联方完成代付费用的结算。因上述代付费用金额较小，对公司损益不构成重要影响，公司未进行追溯调整。关于前述费用跨期及为关联方代付费用的情况，公司已向中国证监会福建监管局提交《关于福建证监局对公司采取行政监管措施决定的整改报告》；

3、发行人 2024 年末未持有金额较大的财务性投资，满足《证券期货法律适用意见第 18 号》第 1 条对于“最近一期末不存在金额较大的财务性投资”的要求；自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本审核问询函回复出具日，发行人不存在实施或拟实施财务性投资的情形，不涉及从本次募集资金总额中扣除的情形；发行人对外投资企业中，仅江苏海基基于谨慎性原则认定属于发行人的财务性投资，此外，发行人其他对外投资不是以获取该公司的投资收益为主要目的，不属于财务性投资，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求，发行人未将其认定为财务性投资的依据准确，具备合理性。

**问题 8、除上述问题外，请发行人、保荐机构、申报会计师、发行人律师对照《北京证券交易所上市公司证券发行注册管理办法》《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 49 号——北京证券交易所上市公司向特定对象发行股票募集说明书和发行情况报告书》《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 52 号——北京证券交易所上市公司发行证券申请文件》《北京证券交易所股票上市规则（试行）》等规定，如存在涉及股票定向发行并在北交所上市要求、信息披露要求以及影响投资者判断决策的其他重要事项，请予以补充说明。**

**【回复】**

我们已对照北京证券交易所相关审核要求与规定进行审慎核查，发行人不存在涉及股票定向

发行并在北交所上市要求、信息披露要求以及影响投资者判断决策的其他重要事项。

中审众环会计师事务所（特殊普通合伙）



中国注册会计师：



苏同生

中国注册会计师：



林庚

中国·武汉

2025年6月27日



# 营业执照

(副本)

5-1

统一社会信用代码

91420106081978608B



扫描二维码“国家企业信用信息公示系统”了解更多登记、备案、许可、监管信息。

名称 中审众环会计师事务所（特殊普通合伙）

出资额 叁仟捌佰捌拾万圆人民币

类型 特殊普通合伙企业

成立日期 2013年11月6日

执行事务合伙人 石文先、管云鸿、杨荣华

主要经营场所 湖北省武汉市武昌区水果湖街道中北路166号长江产业大厦17-18楼

经营范围

审查企业会计报表，出具审计报告；验证企业资本，出具验资报告；办理企业合并、分立、清算事宜中的审计业务，出具有关报告；法律、行政法规规定的其他业务；（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）



登记机关

2025年1月17日



# 会计师事务所

# 执业证书



名称：中审众环会计师事务所(特殊普通合伙)

首席合伙人：石文先

主任会计师：

经营场所：湖北省武汉市武昌区水果湖街道  
中北路166号长江产业大厦17-18楼

组织形式：特殊普通合伙

执业证书编号：42010005

批准执业文号：鄂财会发〔2013〕25号

批准执业日期：2013年10月28日

证书序号：0017829

## 说明

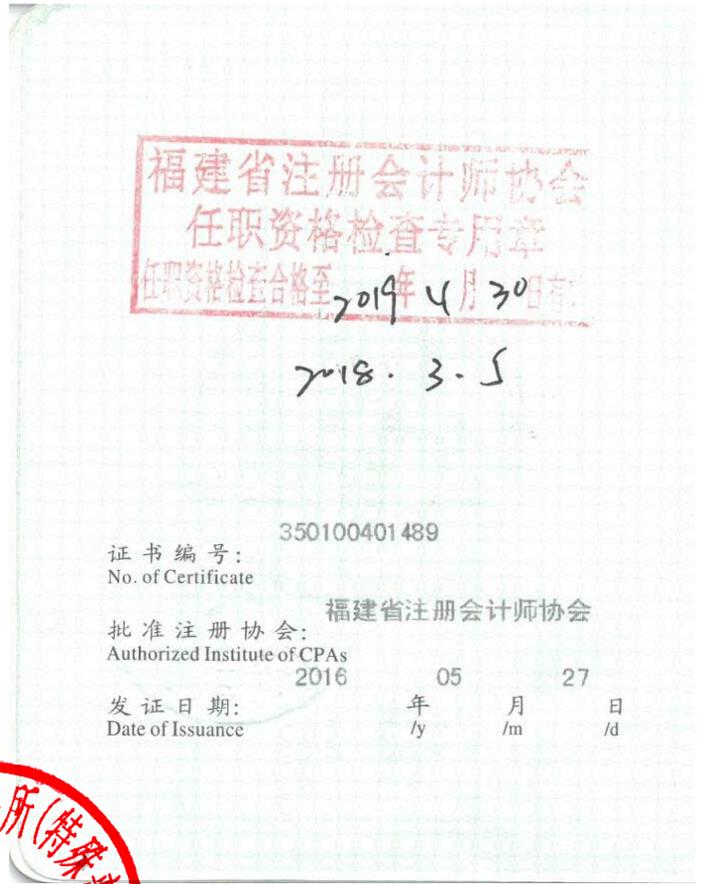
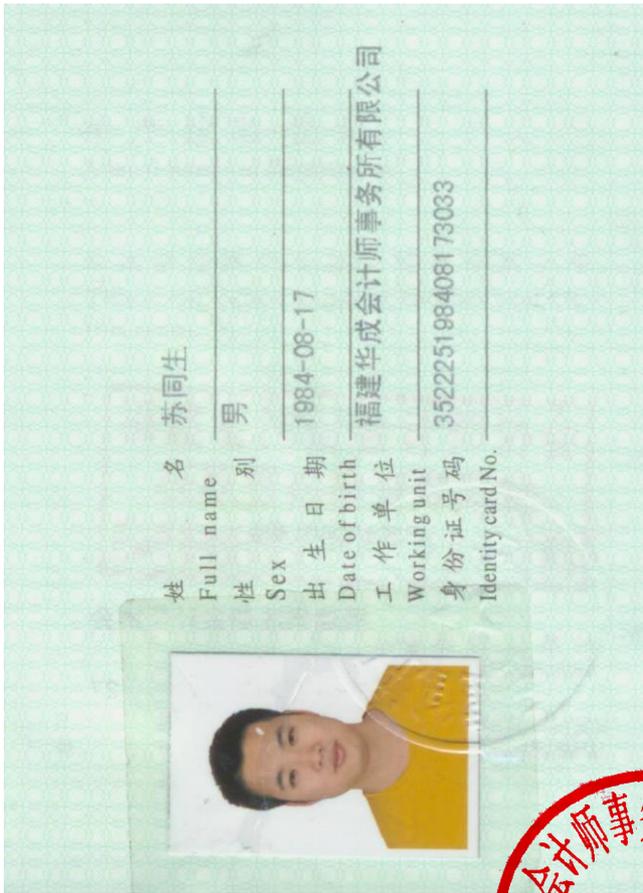
- 1、《会计师事务所执业证书》是证明持有人经财政部门依法审批，准予执行注册会计师法定业务的凭证。
- 2、《会计师事务所执业证书》记载事项发生变动的，应当向财政部门申请换发。
- 3、《会计师事务所执业证书》不得伪造、涂改、出租、出借、转让。
- 4、会计师事务所终止或执业许可注销的，应当向财政部门交回《会计师事务所执业证书》。

发证机关：



二〇一四年二月五日

中华人民共和国财政部制



苏同生 350100401489

年检历史查询

年检凭证

中国注册会计师协会

苏同生

会员编号 350100401489

最后年检时间	年检结果
2024年08月	年检通过

历年记录

2023年 2023-08-01	通过
2022年 2022-07-29	通过

林庚  
Full name  
男  
Sex  
1990-12-17  
Date of birth  
中审众环会计师事务所(特  
殊普通合伙)福建分所  
Working unit  
350122199012174652  
Identity card No.



证书编号: 420100050825  
No. of Certificate

批准注册协会: 福建省注册会计师协会  
Authorized Institute of CPAs

发证日期: 2021 年08 月27 日  
Date of Issuance /y /m /d



林庚 420100050825

年检历史查询

年检凭证

中国注册会计师协会

林庚

会员编号 420100050825

最后年检时间	年检结果
2024年08月	年检通过

历年记录

2023年	通过
2023-08-01	

2022年	通过
2022-07-29	