

德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)
关于宁波远洋运输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

德师报(函)字(26)第 Q00686 号

上海证券交易所:

德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)(以下简称“申报会计师”、“我们”或“德勤”)接受委托,对宁波远洋运输股份有限公司(以下简称“宁波远洋”、“发行人”或“公司”)2024年度和2025年度的财务报表执行了审计工作,并分别于2025年3月24日和2026年3月30日出具了德师报(审)字(25)第P02786号和德师报(审)字(26)第P03608号无保留意见的审计报告。

我们收到宁波远洋转发的上海证券交易所于2026年5月19日出具的《关于宁波远洋运输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》(上证上审(再融资)(2026)146号)(以下简称“审核问询函”)。按照审核问询函的相关要求和公司的相关说明,基于我们已执行的核查工作,我们对审核问询函中需由申报会计师进行说明的相关问题进行了回复。

如无特别注明,本回复的释义与募集说明书(申报稿)以及发行人及保荐机构关于审核问询函的回复相同。本回复中部分数据可能因四舍五入的原因而与相关单项数据的运算结果在尾数上略有差异。

德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)
中国·上海



中国注册会计师

赵会舟



中国注册会计师

郭金言



2026年6月11日

1.关于本次募投项目

根据申报材料，本次募集资金将用于“集装箱船舶购置项目”“集装箱购置项目”。公司于2022年首发上市，募集资金用于“集装箱船购置项目”“散货船购置项目”10,000TEU 集装箱购置项目”及补充流动资金。

请发行人说明：(1)结合本次募投项目与公司现有业务、前次募投项目的主要区别与联系，前次募投项目投产及实现效益等情况，说明本次募投项目实施的必要性，是否存在重复建设情形；(2)结合行业发展趋势、竞争格局、国际形势、市场需求、公司及同行业可比公司现有及拟新增运力，公司现有运力利用情况、在手订单及客户拓展情况，以及前次募投项目效益实现情况，说明本次募投项目产能规划合理性，是否存在产能消化风险公司本次新增运力指标是否需要履行审批程序及进展情况，后续取得是否存在风险(3)本次募投项目投资构成的测算依据，船舶和集装箱购置单价的合理性，与公司现有项目及同行业可比项目是否存在重大差异，本次募集资金中非资本性支出及占比情况(4)募投项目效益测算中单箱运价、航次载货量、毛利率等主要参数的测算依据及合理性，与同行业可比公司及发行人同类项目的对比情况，结合燃油价格变动趋势情况、前募效益实现情况等说明本次募投项目效益测算是否谨慎、合理(5)量化分析本次募投项目新增折旧摊销对公司经营业绩的影响

请保荐机构核查并发表明确意见，请申报会计师对问题(3)-(5)核查并发表明确意见。

回复：

发行人说明：

三、本次募投项目投资构成的测算依据，船舶和集装箱购置单价的合理性，与公司现有项目及同行业可比项目是否存在重大差异，本次募集资金中非资本性支出及占比情况

(一)本次募投项目投资构成的测算依据

本次募投项目包括“集装箱船舶购置项目”与“集装箱购置项目”，投资构成测算依据充分、审慎，具体如下：

1、集装箱船舶购置项目

项目总投资 119,400.00 万元，具体构成如下：

序号	项目	投资金额(万元)	投资比例
1	船舶购置费用	118,880.00	99.56%
2	预备费	520.00	0.44%
合计		119,400.00	100.00%

注：船舶购置费用包括：4 艘 2,700 标准箱(以下简称“TEU”)国际航线集装箱船舶造价 118,400.00 万元、监理费 480.00 万元。

船舶数量确定依据：基于公司东南亚航线网络拓展规划及现有船队结构优化需求。购置 4 艘 2,700TEU 集装箱船可形成规模效应，满足马尼拉、胡志明航线一周一班的运营密度要求，有利于航线排班和运营管理。

单价测算依据：单船合同价格为 2.96 亿元，4 艘总价 11.84 亿元。该价格系通过公开招投标程序确定，由中船黄埔文冲船舶有限公司中标。船厂报价参考了同类型船舶的市场行情、船型技术规格、订单规模及双方合作关系等因素。

2、集装箱购置项目

投资总额与构成：项目总投资 30,922.91 万元，具体构成如下：

箱型	箱量(个)	市场单价 (USD, 不含税)	汇率	税率	采购成本预测 (万元)
20GP	4,810	1,850	7.0288	13%	7,067.67
40HC	9,550	3,145	7.0288	13%	23,855.23
合计	14,360				30,922.91

数量确定依据：本次配套集装箱购置规模是根据募投项目东南亚航线船舶艘次、船型 TEU、航次重箱出运量、往返航行天数、发船间隔、舱位利用率、港口平均用箱期、富裕系数等因素综合确定，购置总量与 4 艘 2700TEU 船舶预计运营所需总箱量基本匹配。

箱型配比依据：20GP 与 40HC 的配置比例基于公司历史货种结构(40HC 利用率较高)及对未来东南亚航线货流预测确定。

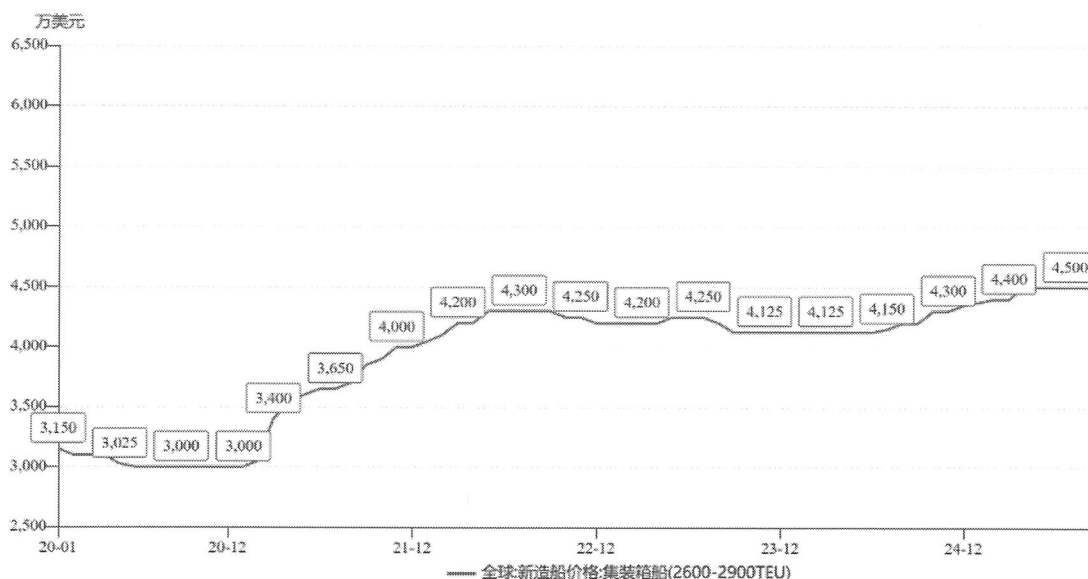
单价测算依据：20GP 单价 1,850 美元、40HC 单价 3,145 美元，系最近两年市场集装箱平均造价，并结合对不同类型集装箱的定制要求与设计标准规范以及一次性采购规模确定。

(二)船舶和集装箱购置单价的合理性

1、船舶购置单价合理性

本次单船合同造价为 2.96 亿元人民币。以签署合同日(2025 年 10 月 21 日)的美元兑人民币汇率中间价 7.0930 计算,折合约 4,174 万美元/艘,每 TEU 造价约为 10.96 万元人民币,船舶购置单价合理,分析如下:

2020 年以来, Wind 金融终端公布的“全球:新造船价格:集装箱船(2600-2900TEU)”数据变动情况如下:



如上所示, 2024 年底以来,“全球:新造船价格:集装箱船(2600-2900TEU)”价格均价在 4,300-4,500 万美元之间。与同期市场价格对比,本次募投项目单船造价(4,174 万美元)略低于该市场参考价,一方面系上图船型为 2,600-2,900TEU,发行人本次购置的船舶船型为 2,700TEU,船型不同会影响造价;另一方面,本次船舶购置系通过公开招投标获得的竞争性价格,发行人市场地位、资信与谈判能力对招投标价格也产生较大影响。总的来说,发行人本次船舶购置单价具有合理性。

2、集装箱购置单价合理性

本次集装箱购置单价系参考最近两年市场集装箱平均造价,并结合对不同类型集装箱的定制要求与设计标准规范以及一次性采购规模确定,采购单价与最近两年市场价格基本相符,具有合理性。

(三)船舶和集装箱购置单价与公司现有项目及同行业可比项目是否存在重大差异

1、与公司现有项目的对比分析

(1)集装箱船舶购置项目

本次募投项目——集装箱船舶购置项目与发行人拟建 4 艘 4,300TEU 集装箱船项目在投资构成上原则一致，主要为船舶购置费用。公司不同时期、不同船型的船舶购置单价因市场环境、船型规格、技术配置等因素存在差异，但定价机制为招投标，具有公允性。具体对比如下：

对比项目	本次募投项目 (4 艘 2,700TEU)	公司拟建项目 (4 艘 4,300TEU)
船型	2,700TEU 集装箱船	4,300TEU 集装箱船
船舶总造价	11.84 亿元	16.392 亿元
单船造价	2.96 亿元/艘	4.098 亿元/艘
每 TEU 造价	约 10.96 万元/TEU	约 9.53 万元/TEU
载重吨	3.69 万吨/艘	约 5.67 万吨/艘
主要航线	马尼拉、胡志明(国际近洋)	国际航线
定价依据	招投标	招投标
差异分析	船型较小，针对近洋航线定制，单价及每 TEU 造价合理。	船型更大，单船总价高，但每 TEU 造价因规模效应稍低。

如上表所示，本次募投项目船舶的单船造价和每 TEU 造价，与公司现有 4,300TEU 项目相比，因船型尺度、技术配置、载箱量不同而存在差异，但均遵循市场化定价原则，差异具有合理性。

(2)集装箱购置项目

于 2026 年 3 月，公司董事会审议通过以自有/自筹资金实施 64,500TEU 集装箱购置项目。该项目于 2026 年 5 月 12 日开标，经公开竞争性招标，中标人包括天津中集集装箱有限公司、嘉善新华昌集装箱有限公司、东方国际集装箱(锦州)有限公司、扬州润扬物流装备有限公司等集装箱主流制造商。该项目中标汇总价约 8.56 亿元(含税)，按本次募投项目同一美元对人民币汇率换算，每 TEU 单价约 1,887 美元。本次募投项目——集装箱购置项目预测含税单价每 TEU 约 1,840 美元，两者购置单价基本一致，本次募投项目集装箱购置单价具有合理性与市场公允性。

2、与同行业可比项目的对比分析

(1)集装箱船舶购置单价

发行人本次集装箱船舶购置单价与同行可比公司近期披露的新造船项目不存在重大差异，具体情况如下：

可比公司	公告时间	船型	数量(艘)	总投资(亿元)	单船造价(亿元)	每 TEU 造价(万元/TEU)
招商轮船	2026 年 1 月	3,000TEU	4	≤13.24	≤3.31	≤11.03
中远海控	2026 年 1 月	3,000TEU	6	19.80	3.30	11.00
锦江航运	2025 年 12 月	1,800TEU	4+4	≤19.40	≤2.43	≤13.50
中谷物流	2026 年 6 月	1,800TEU	10	68.59	未披露	≈10.39
		6,000TEU	8			
宁波远洋(本次募投项目)	2025 年 10 月	2,700TEU	4	11.84	2.96	10.96

如上表所示，本次 2,700TEU 集装箱船的单船造价约为 2.96 亿元，折算每 TEU 造价约为 10.96 万元。与同行业近期同类项目相比，招商轮船 3,000TEU 船每 TEU 造价约 11.03 万元，中远海控 3,000TEU 船每 TEU 造价约 11.00 万元。本次募投项目每 TEU 造价与上述公司基本接近，表明本次船舶购置单价与同行业近期同类项目相比，具有合理性、市场公允性，不存在重大差异。

(2) 集装箱购置单价

同行可比上市公司关于集装箱购置项目，公告情况如下：

可比公司	相关公告时间及内容要点	是否披露新箱采购单价
锦江航运	2026 年 4 月，锦江航运《关于变更部分募投项目的公告》披露：集装箱购置项目调整为 53,000 个（其中 20GP 集装箱 22,000 个、40GP 集装箱 1,000 个、40HQ 集装箱 30,000 个），总投资 87,118 万元不变，截至 2025 年末累计使用募资 47,882.98 万元、已完成购置 26,000 个集装箱。	否
安通控股	2021 年 12 月，安通控股《关于购买二手集装箱暨关联交易的公告》披露：“拟由安通物流以市场价向东疆易通购置部分箱龄短且箱况良好的二手集装箱合计 3,055 台，其中：20 尺集装箱（以下简称“20GP”）作价不高于 18,565 元/台、40 尺集装箱（以下简称“40HQ”）作价不高于 31,359 元/台、卷钢箱（以下简称“20FR”）作价不高于 38,506 元/台，合计购箱价款不高于 73,140,043.00 元（含税）。”	不涉及新箱
	2025 年 6 月，安通控股《关于投资建造集装箱的公告》披露：“2025 年 6 月 13 日，公司召开了第八届董事会 2025 年第四次临时会议，审议通过了《关于投资建造集装箱的议案》。同意公司投资不超过 12.10 亿元人民币（含税）用于建造 20GP（加强型）、20HQ（加强型）和 40HQ（标准型）等集装箱。同时，提请公司董事会授权公司管理层根据公司业务的实际需求，结合市场新造集装箱的行情，按照用箱计划择机开展本次集装箱的招投标及采购工作。”	否

同行可比上市公司未披露新造集装箱的分箱型采购单价。安通控股 2021 年 12 月公告的二手集装箱采购单价与本次募投项目不具有可比性。

(四) 本次募集资金中非资本性支出及占比情况

本次募集资金投资项目——“集装箱船舶购置项目”中，包含预备费 520 万元，该部分费用主要用于应对项目建设期内可能发生各种不可预见因素以及物价与汇率变动而预备的专项费用，本次视为非资本性支出。除预备费以外，本次募投项目其他支出均为资本性支出，用于购置固定资产(集装箱船舶及集装箱)。上述非资本性支出占募集资金总额比例为 0.47%，占比极低，符合募集资金主要用于资本性支出的监管要求。

四、募投项目效益测算中单箱运价、航次载货量、毛利率等主要参数的测算依据及合理性，与同行业可比公司及发行人同类项目的对比情况，结合燃油价格变动趋势情况、前募效益实现情况等说明本次募投项目效益测算是否谨慎、合理

(一)募投项目效益测算中单箱运价、航次载货量、毛利率等主要参数的测算依据及合理性

本次募投项目中，集装箱船舶购置项目能单独测算效益，集装箱购置项目，不直接产生收益，无法单独测算效益。集装箱船舶购置项目其相关指标的测算依据如下：

1、单箱运价

本次集装箱船舶购置项目单箱运价依据发行人实际运营的过往相关航线最近一年来的平均运输单价，并综合考量运价变动趋势确定，主要依据如下：

(1)时效性与代表性

2025年是距离当前最近且已结束的完整会计年度，也是发行人东南亚航线-胡志明线、马尼拉航线运营相对成熟年度。相较于公共卫生事件时期历史极端高点，2025年的运价水平更能反映市场在经历剧烈波动后企稳的最新状态，以此为基准进行预测更具时效性和代表性。

(2)公司运营特点考量

采用“公司可比航线的单箱运价报价水平”，而非市场综合指数，能够更准确地反映公司拟投入船舶的特定航线网络的真实盈利能力和客户结构，预测基础更为可靠。

(3)符合行业惯例

同行业公司在进行项目可行性研究及效益预测时，普遍采用近期市场运价或公司历史实际执行运价作为预测基础，该方法符合行业惯例。

因此，公司集装箱船舶购置项目效益测算中单箱运价参考2025年公司可比航线的单箱运价报价水平，并综合考量运价变动趋势具有合理性。

2、航次载货量

发行人根据东南亚市场货物贸易往来情况，预期船舶运营与港口装载箱量情况，参考过往相关航线积载率情况，谨慎预测本次募投项目航线航次装载箱量。

本次拟购置的船舶设计型号为2700TEU集装箱船，根据船舶的载重吨位、航线货品种类、历史船舶的满载箱量，以及配载平衡与安全效率考虑，其额定载箱量为2,200TEU。本次募投项目船舶运营胡志明航线单航次装载箱量1,980TEU，占额定载箱量比例为90%，与发行人东南亚相关航线主力船型2025年平均积载率基本相当；本次募投项目船舶运营马尼拉航线单航次装载箱量1,870TEU，占额定载箱量比例为85%，与发行人东南亚相关航线主力船型2025年平均积载率基本一致，发行人集装箱船舶购置项目效益测算中航线装载箱量测算具有合理性。

3、毛利率

发行人集装箱船舶购置项目计划用于东南亚航线，运营期平均毛利率为 21.95%，而发行人东南亚航线 2025 年毛利率 26.01%，因此本募投项目毛利率预测具有合理性。

(二)与同行业可比公司及发行人同类项目的对比情况

同行业可比公司集装箱船舶购置募投项目情况如下：

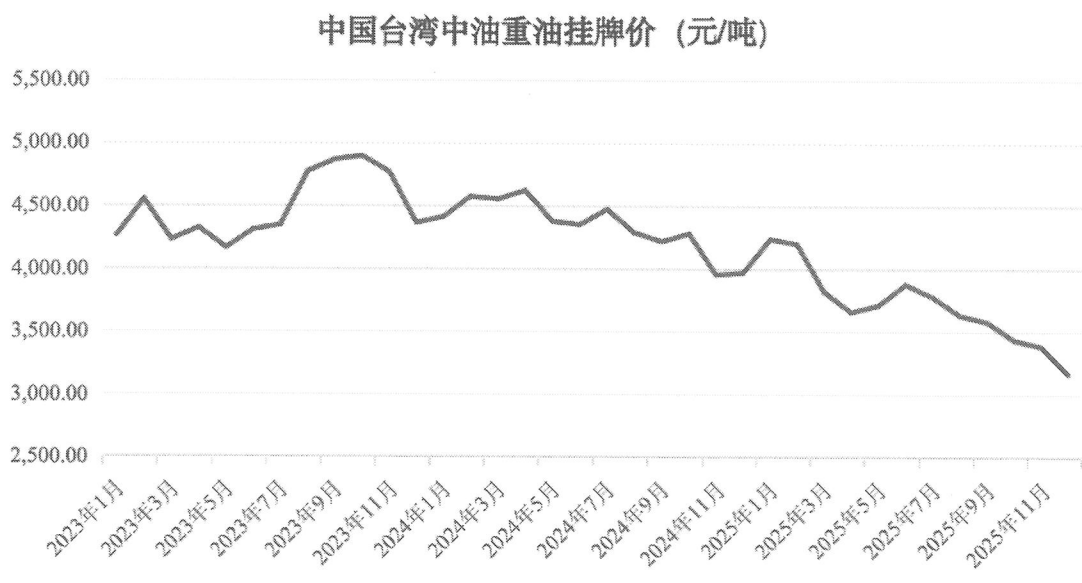
企业名称	募投项目	投资额(万元)	募集资金拟投入金额(万元)	内部收益率
招商轮船 (再融资)	购建 4 艘 VLCC	235,046.16	156,000.00	9.75%
	购建 2 艘 VLOC	114,821.40	66,000.00	10.02%
	购建 2 艘滚装船	54,200.00	48,000.00	9.07%
锦江航运	国际集装箱运输船舶购置项目	190,767.65	190,767.65	11.47%
	沿海集装箱运输船舶购置项目	21,116.74	21,116.74	8.95%
中谷物流 (再融资)	集装箱船舶购置项目	395,140.00	150,000.00	12.69%
中远海控 (再融资)	5 艘集装箱船舶建造项目(单艘运力 13,800TEU)	389,902.61	300,000.00	8.17%
	4 艘集装箱船舶建造项目(单艘运力 14,568TEU)	328,128.34	200,000.00	10.69%
	5 艘集装箱船舶建造项目(单艘运力 20,119TEU)	465,649.22	320,000.00	8.02%
	6 艘集装箱船舶建造项目(单艘运力 21,237TEU)	561,163.17	470,000.00	10.32%
平均值		275,593.53	192,188.44	9.92%
宁波远洋	集装箱船舶购置项目	119,400.00	89,180.00	10.20%

由上表可知，发行人本次集装箱船舶购置项目总投资额及拟投入募集资金规模，均低于同行业可比公司平均水平，项目投资规划审慎适度，未存在盲目大额投资情形。同时，本项目内部收益率与同业可比公司相比处于合理区间，不存在较大差异。

(三)结合燃油价格变动趋势情况、前募效益实现情况等说明本次募投项目效益测算是否谨慎、合理

1、燃油价格变动趋势情况

发行人本次集装箱船舶购置项目计划用于东南亚航线，因此效益测算所采用的燃油价格以发行人 2025 年度外贸燃油实际采购均价为基准确定。报告期内，外贸燃油价格总体呈下降趋势，具体情况如下：



注：数据来源于中国台湾中油。中国台湾中油是台湾地区核心油品供应商，拥有 70 余年历史。其牌价以世界原油交易的三大基准价中的 Brent、Dubai 为基础进行调价，而该基准价与现货及期货交易息息相关的报价体系，系世界原油贸易价格基础之一。

国际燃油价格易受地缘政治局势、全球宏观经济走势及市场供需等多重因素影响，整体波动幅度较大。2026 年以来地缘政治冲突(美伊冲突、霍尔木兹海峡通航问题)风险加剧，燃油价格上涨。从行业基本面分析，燃油及上游原油市场长期整体呈现供大于求的供需格局；而地缘政治冲突等外部事件仅属于短期扰动因素，主要通过引发市场供应担忧与情绪恐慌，暂时性抬升油价、加剧市场行情震荡，短期掩盖市场宽松的供需基本面。

若后续地缘局势逐步平稳、外部风险逐步消退，市场定价逻辑将回归供需本质，燃油价格大概率将回归合理区间并出现回落。同时，在燃油成本大幅增加的情况下公司亦会将成本压力传导给下游客户。本次募投项目所涉船舶预计自 2027 年末至 2028 年初陆续投入运营，届时燃油价格有望逐步回归常态化合理水平，预计长期不会造成重大不利影响。

综上，本次项目效益测算选用 2025 年公司外贸燃油采购均价作为定价依据，已充分涵盖当期国际局势、市场行情及供需环境等各类影响因素，价格选取标准客观公允，具备谨慎性和合理性。

2、前募效益实现情况

截至 2025 年 12 月 31 日，发行人前次 IPO 募投项目已基本实施完毕并投入运营，投产及实现效益情况如下：

单位：万元

实际投资项目		承诺效益	最近三年实际效益			截止 2025 年末累计实现效益	是否达到预计效益
序号	项目名称		2023 年	2024 年	2025 年		
1	集装箱船购置项目	根据投资项目经营周期 20 年计算的税后财务内部收益率为 9.97%	-205.77	8,019.21	13,872.71	21,686.16	不适用 (注 1)
2	散货船购置项目	根据投资项目经营周期 20 年计算的税后财务内部收益率为 11.66%	547.18	2,141.16	3,640.93	6,329.27	不适用 (注 2)
3	10,000TEU 集装箱购置项目	不适用(注 3)	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
4	补充流动资金项目	不适用(注 4)	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用

注 1：本公司的承诺效益为内部收益率。所投资船舶使用期为 20 年，项目自 2023 年 9 月开始陆续投入运营，截至目前营运时间较短，因此难以在目前阶段确定所投资的项目是否达到所承诺的整个项目运营期的预计内部收益率。

注 2：本公司的承诺效益为内部收益率。所投资船舶使用期为 20 年，项目自 2023 年 3 月开始陆续投入运营，截至目前营运时间较短，因此难以在目前阶段确定所投资的项目是否达到所承诺的整个项目运营期的预计内部收益率。

注 3：集装箱购置项目不直接产生收入，但该项目建设完成后，将降低本公司对外租赁集装箱的数量从而降低集装箱租赁成本，无法单独核算效益。

注 4：补充流动资金项目主要为了满足未来营运资金增长需求，无法单独核算效益。

如上所述，从内部收益率角度，目前阶段尚难以确定是否达到所承诺的效益。

发行人前次募投项目已按计划建成投产，提升了公司整体运力规模和资产质量。集装箱船和散货船项目投产后运营情况正常，项目效益逐步释放，为本次继续拓展和深化核心业务奠定了坚实的运营基础。发行人 IPO 时募投项目效益测算与报告期内实际效益情况如下：

单位：万元

项目	预测运营期		
	2023 年度	2024 年度	2025 年度
集装箱船舶购置项目	6,957.00	16,438.00	16,438.00
	-205.77	8,019.21	13,872.71
散货船购置项目	预测运营期		
	4,867.50	5,960.00	5,960.00
	547.18	2,141.16	3,640.93

注：上述预测运营期，预计自投入运营第二年全面进入稳定运营期。

发行人前募项目集装箱船购置项目自 2023 年 9 月、散货船购置项目自 2023 年 3 月开始陆续投入运营以来，经营效益呈增长趋势。其中，集装箱船舶购置项目因 2023 年度投入运营时间较晚，因而当年实现效益较低。前次募投项目集装箱船舶投入运营时间，如下表所示：

类型	业务类型	投入使用时间
宁远永安	内贸	2023/9/27
宁远宁波	内贸	2023/10/31
宁远天津	内贸	2023/12/22
宁远广州	内贸	2024/1/31
宁远永和	内贸	2024/1/31
宁远永兴	内贸	2024/2/29

2023 年，前募集装箱船舶项目效益为负，主要原因系集装箱船舶 9 月起投入运营，运营时间较短，年内贡献运量有限，运营初期处于运力爬坡阶段，船舶折旧等固定成本较大，运营收入尚无法完全覆盖成本。

2024 年度，内贸集装箱航运市场运力过剩情况较为明显，运价总体低迷，导致 2024 年实际效益低于预测效益。从供给端：前期新造船集中交付，沿海省际集装箱运力阶段性陡增。根据交通运输部公布的《国内沿海省际货运船舶运力分析报告》，截至 2023 年末，沿海省际运输集装箱船（700TEU 以上，不含多用途船）共 410 艘、97.3 万 TEU，载箱量较 2022 年末增长 17.1%（净增 14.3 万 TEU），2023 年全年新增运力达 17.1 万 TEU。此批集中交付运力在 2023 年末至 2024 年持续释放，虽有 36 艘（7.1 万 TEU）提前退出市场，但存量高运力仍需时间消化。需求端：内需结构性分化，增量货种难以完全对冲传统货种下滑。2024 年国内集装箱海运量虽同比维持约 6%-7% 的正增长，但因房地产及基建链持续低迷，钢材、建材等传统大宗货类运输需求走弱，且货运量增速放缓，运量增长幅度不足以吸收前期集中投放的高增量运力。

2025 年，运力过剩问题显著缓和，交通运输部数据显示，2024 年全年沿海省际 700TEU 以上集装箱船净增 2.3 万 TEU，同比增速 2.4%，较 2023 年 17.2% 的增幅大幅收窄；2025 年末总运力 102.6 万 TEU，较 2024 年末仅增 3.0 万 TEU，同比增速 3.0%，且全年 46 艘（7.5 万 TEU）新增的同时有 30 艘（4.5 万 TEU）提前退出，动态净增有限。行业新船订单大幅缩减，未来可交付运力继续下降，供给冲击已过峰值。同时 2025 年下半年以来，伴随扩内需政策效果逐步传导、部分货种“散改集”推进及旺季效应，公司内贸航线运价较 2024 年低点逐步修复，前述募投内贸集装箱船逐步度过运力爬坡期，运营效益随之释放，2025 年实际效益与预测效益基本接近。

散货船购置项目投入运营以来，因干散货运输市场供需失衡，导致公司投入运营期效益收入低于预测期效益，但随着运营期推进，公司散货船购置项目实现的效益与预测效益差额呈明显收窄趋势。2025 年下半年以来，散货运输市场供需结构明显向好，散货运价指数呈上升趋势。在此背景下，预计公司散货运输效益将进一步改善。

五、量化分析本次募投项目新增折旧摊销对公司经营业绩的影响

本次募投项目正式投产运营后，运营期内新购船舶和集装箱年均折旧金额占发行人运营期内年度营业收入比例为 1.25%，占发行人运营期内年度净利润比例为 11.2%，新增折旧摊销占营业收入及净利润比例较低，对发行人未来经营业绩影响较小，具体分析情况如下：

单位：万元

项目	金额
1、对营业收入的影响	
A、本次募投项目年均折旧摊销	8,583.51
B、现有营业收入(以 2025 年为基准)	610,736.72
C、募投项目年均营业收入	78,381.53
D、合计营业收入(D=B+C)	689,118.25
E、募投项目年均折旧摊销占上述营业收入的比重(E=A/D)	1.25%
2、对净利润的影响	
A、本次募投项目年均折旧摊销	8,583.51
B、现有净利润(以 2025 年为基准)	65,448.30
C、募投项目年均净利润	10,949.08
D、合计净利润(D=B+C)	76,397.38
E、募投项目年均折旧摊销占上述合计净利润的比重(E=A/D)	11.24%

申报会计师回复：

(一)、核查程序

针对公司对审核问询作出的上述回复，我们主要实施了以下核查程序：

1. 访谈公司管理层，并查阅本次募投项目的可行性研究报告、船舶购置合同、IPO 招股说明书、发行人现有项目相关资料，以了解本次募投项目的构成及金额；
2. 针对前次募集资金使用情况执行相关程序并出具《前次募集资金使用情况的专项报告》；
3. 访谈公司管理层，了解本次非资本性支出的用途，核查非资本性支出的占比是否符合募集资金主要用于资本性支出的监管要求；
4. 复核公司募投项目的效益测算过程、依据和结果，并且和公司以及同行业可比公司的同类项目的效益测算结果进行比较；
5. 获取本次募投项目新增折旧摊销对公司经营业绩影响计算表，核对公司在计算时使用的财务数据与经审计财务报表是否存在差异；

(二)、核查意见

经核查，我们认为：

1. 本次募投项目投资构成的测算依据合理，船舶和集装箱购置单价公允，与公司现有项目及同行业可比项目不存在重大差异，本次募集资金中非资本性支出及占比极低，符合募集资金主要用于资本性支出的监管要求；
2. 募投项目效益测算中单箱运价、航次载货量、毛利率等主要参数的测算依据合理，本次募投项目效益测算谨慎、合理；
3. 本次募投项目新增折旧摊销对公司经营业绩的影响计算合理。

2.关于经营情况

根据申报材料，(1)报告期内，公司毛利率分别为 16.90%、15.53%和 16.09%。(2)报告期各期末，发行人应收账款账面价值分别为 79,306.40 万元、105,527.11 万元和 95,410.45 万元。(3)报告期内，公司前五大客户和供应商存在重叠的情况。

请发行人说明：(1)结合市场环境、行业发展趋势、运输价格及成本变动等，说明报告期内公司毛利率波动的原因(2)结合应收账款账龄结构、期后回款及逾期情况说明公司应收账款坏账准备计提是否充分(3)前五大客户供应商重叠的原因及合理性，是否符合行业惯例，具体交易内容及定价公允性(4)自本次董事会决议日前六个月至今，公司实施或拟实施财务性投资(含类金融业务)的具体情况；最近一期末公司是否存在持有金额较大、期限较长的财务性投资(包括类金融业务)情形。

请保荐机构及申报会计师核查并发表明确意见。

回复：

发行人说明：

一、结合市场环境、行业发展趋势、运输价格及成本变动等，说明报告期内公司毛利率波动的原因

报告期内，公司各板块业务毛利率及对综合毛利率的贡献情况具体如下：

项目	2025 年度			2024 年度			2023 年度		
	毛利率	销售收入占比	对毛利率的贡献	毛利率	销售收入占比	对毛利率的贡献	毛利率	销售收入占比	对毛利率的贡献
运输服务	14.17%	89.75%	12.72%	12.71%	86.34%	10.98%	9.87%	81.13%	8.01%
综合物流及代理服务	32.15%	9.55%	3.07%	26.94%	11.85%	3.19%	28.36%	12.61%	3.58%
其他业务	43.53%	0.70%	0.30%	75.37%	1.81%	1.36%	84.90%	6.26%	5.31%
合计		100.00%	16.09%		100.00%	15.53%		100.00%	16.90%

报告期内，公司综合毛利率先下降后上升，整体波动不大，其中 2024 年小幅下降主要系其他业务毛利率下降所致，2025 年毛利率小幅上升主要系运输服务毛利率增长所致。公司其他业务主要系船舶租赁业务，2023 年度，公司的船舶租赁业务收入全部来自于集装箱船舶租赁收入，由于集装箱船舶租赁于 2024 年中租赁到期结束，新增的船舶租赁业务为出租散货船舶，因此 2024 年度集装箱船舶租赁收入占比降至 77.45%，高毛利的集装箱船舶租赁占比下降，直接拉低了其他业务整体毛利率水平，同时，2024 年集装箱船舶租金较 2023 年也有所下降，共同导致了 2024 年其他业务毛利率下降。而 2025 年船舶租赁收入全部来自于散货船的租赁，因此 2025 年其他业务的毛利率进一步下降。报告期内，公司综合物流及代理服务对综合毛利率的贡献整体较为稳定。

由上表可知，对公司综合毛利率影响最主要的是公司的运输服务业务，因此以下针对运输服务业务进行具体分析。

报告期内，公司运输服务主要分为近洋、内支、内贸、散货四大类，其收入占比、毛利率变动及对整体运输服务毛利率贡献的具体情况如下：

项目	2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	毛利率	对运输服务毛利率的贡献	毛利率	对运输服务毛利率的贡献	毛利率	对运输服务毛利率的贡献
近洋业务	28.15%	12.51%	31.67%	12.97%	32.32%	12.23%
内贸业务	-4.57%	-0.80%	-12.60%	-2.61%	-9.16%	-1.81%
内支业务	4.64%	1.45%	7.91%	2.50%	-2.05%	-0.70%
散货业务	14.89%	1.02%	-2.12%	-0.14%	1.82%	0.15%
合计		14.17%		12.71%		9.87%

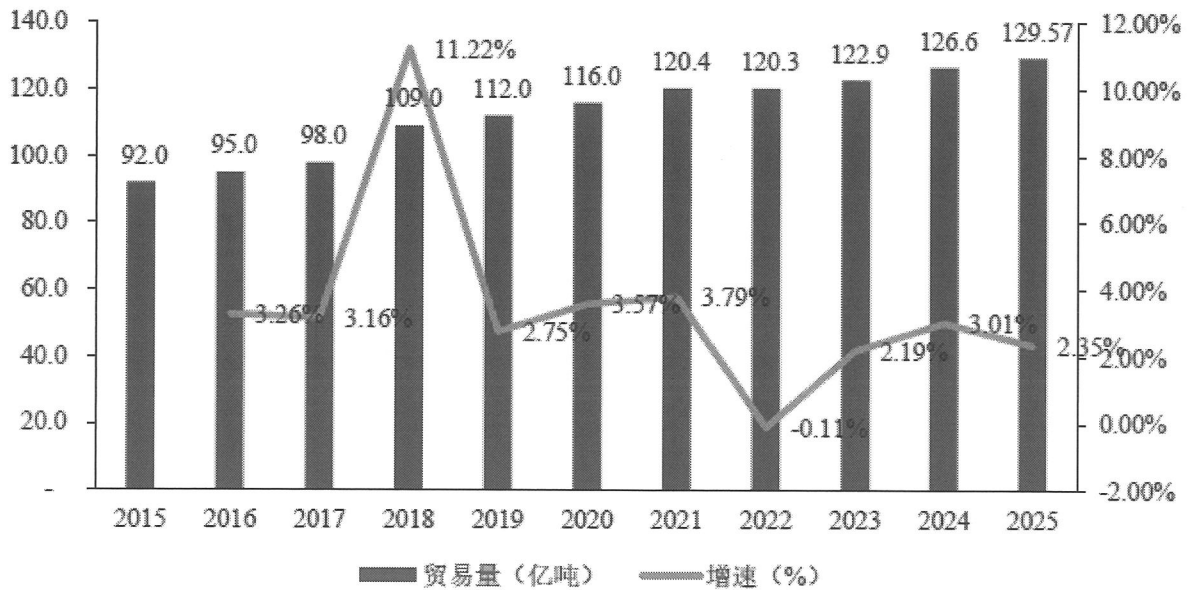
以下是结合市场环境、行业发展趋势、运输价格及成本变动等方面对四大类业务线毛利率变动的具体分析：

1、市场环境及行业发展趋势

报告期内，公司的运输业务为国际和国内航线的集装箱航运业务及国内航线的干散货货运业务。

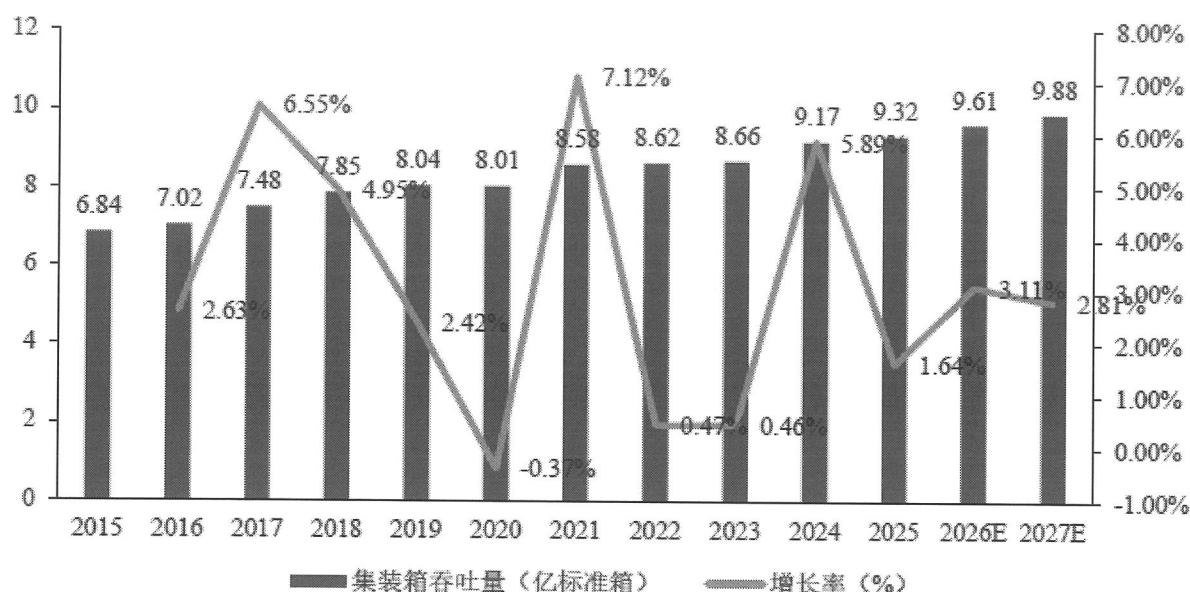
(1)国际集装箱航运市场

近年来，随着全球经济规模的增长，全球海运贸易量稳步增长，从 2015 年的 92 亿吨增长至 2025 年的 129.57 亿吨。下图为 2015-2025 年全球海运贸易量：



数据来源：克拉克森，华经产业研究院

集装箱运输作为海运的主要方式之一，伴随着海运贸易量的稳步增长，全球集装箱吞吐量也呈现出增长态势。下图为 2015-2027 年全球集装箱吞吐量及预测。



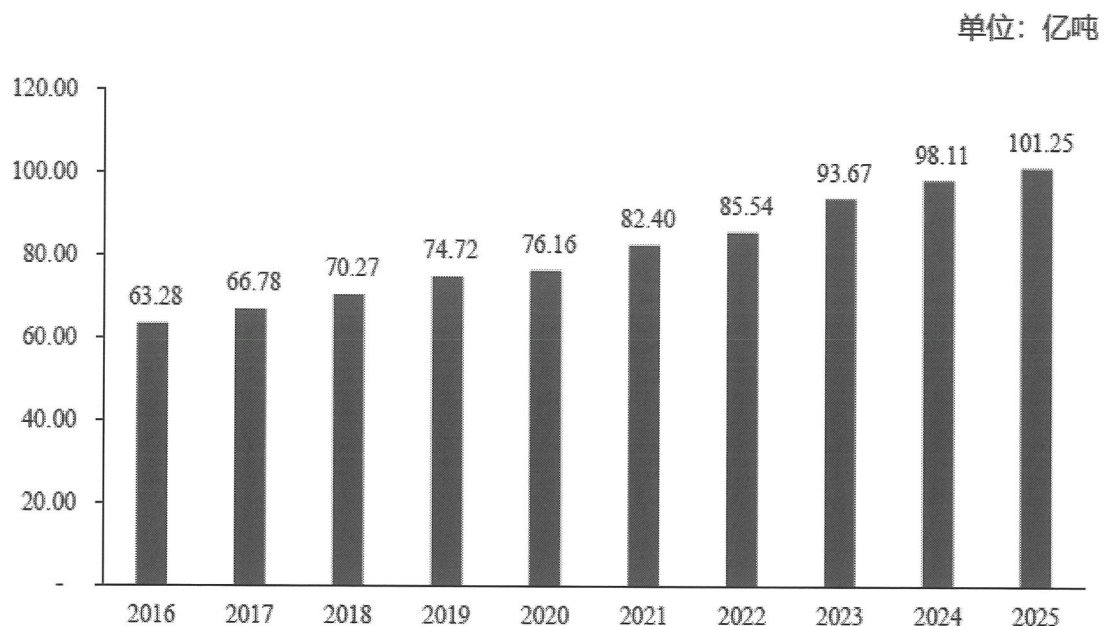
数据来源：Statista、艾世捷

由上图可知，报告期内，全球的集装箱吞吐量呈上升态势，但是增速有所放缓。与此同时，亚洲市场方面，虽然全球经济复苏乏力，尤其是欧美等主要经济体的消费需求增长缓慢，加上美国关税政策的影响，对我国外贸出口造成较大压力，但区域贸易表现分化，东亚、东南亚及南亚市场仍呈现出增长态势。其驱动力主要来自：庞大的消费市场、新兴经济体的工业化进程以及日益紧密的区域一体化。即使在全球贸易增速放缓的背景下，亚洲区域内贸易依然表现强劲。2024 年，亚洲区域内航线完成货运量 0.65 亿 TEU，占全球总量的 31%，规模已超过“远东—北美”航线的两倍。2025 年，该航线运量持续扩张，稳居全球第一大贸易通道。

然而在需求不断增加的同时，供给方面则体现为新增供给不足与存量运力衰减。亚洲区域内贸易(尤其是东南亚)依赖的主力船型为 3000TEU 以下的中小型集装箱船。全球新造船订单目前集中于服务于亚欧、跨太平洋等主干航线的大型船舶。根据克拉克森数据，2024 年全球新交付的 3000TEU 以下船型运力仅 35.95 万 TEU，占全球新船交付总量的 12.27%，2025 年该比例进一步下降。同时，老旧中小型船舶面临拆解压力。共同导致了新增供给不足与存量运力衰减，因此适配亚洲区域内航线的主力船型供给趋紧，从而一定程度上拉升了运价。

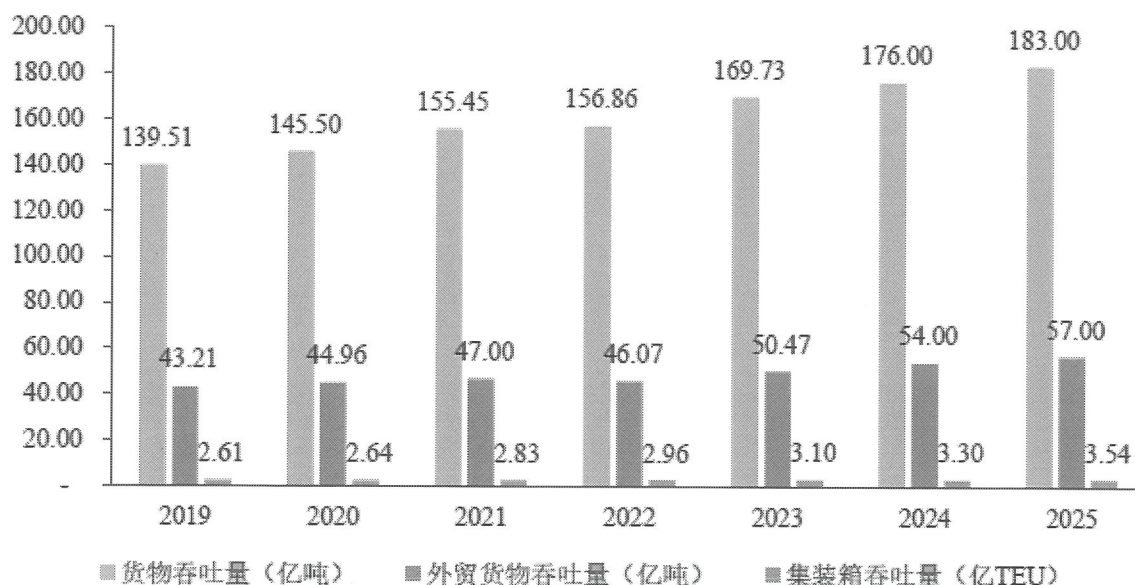
(2)国内集装箱航运市场

中国已成为全球最大的集装箱运输国之一，拥有宁波舟山港、上海港等世界领先的集装箱枢纽港。当前市场呈现高度专业化，并广泛应用大数据、物联网等技术以提升运营效率。行业正面临向绿色低碳转型的关键挑战，同时也受益于“一带一路”倡议及亚洲新兴市场增长带来的机遇。未来，数字化转型、绿色可持续发展及全球网络拓展将是主要方向。随着国内外贸易的持续发展，我国水路货运量稳步增长，2025年达到101.25亿吨，同比增长3.20%，具体如下：



数据来源：交通运输部

水路货运量的增长带动了国内集装箱吞吐量的增加，2025年，全国港口货物吞吐量达183亿吨，同比增长4.2%；其中外贸货物吞吐量57亿吨，增长4.7%。港口集装箱吞吐量达3.54亿标准箱，增长6.8%。



数据来源：交通运输部

运力供给方面，截至 2025 年末，我国沿海省际运输集装箱船(700TEU 以上，不含多用途船，下同)共计 439 艘、总箱位 102.6 万 TEU，较 2024 年底增加 16 艘、载箱量增加 3.0 万 TEU，载箱量增幅 3.0%。2025 年新增运力 46 艘、7.5 万 TEU；无强制报废船舶；有 30 艘(4.5 万 TEU)集装箱船提前退出市场。沿海省际运输集装箱船平均船龄 8.8 年，较 2024 年底增长了 0.6 年。其中，老旧船舶(船龄 20 年以上)53 艘，占总艘数的 12.1%；特检船舶(船龄 29 年以上)1 艘，占比 0.2%。

(3)国内干散货航运行业航运市场

全球干散货航运市场长期保持增长。2025 年，市场呈现前低后高走势：受天气及贸易摩擦等因素影响，上半年 BDI 指数同比大幅下滑；下半年在铁矿石、粮食等贸易拉动下回暖。国内干散货运力市场在政策支持下持续发展。截至 2025 年末，沿海省际运输万吨以上干散货船共计 2,387 艘、8,112.2 万载重吨，较 2024 年底净减少 49 艘，吨位微降 0.3%。2025 年新增运力 134 艘(461.6 万载重吨)，同时 183 艘(486.6 万载重吨)船舶退出市场。

2、运输价格及成本变动

报告期内，公司各板块航运业务的单价、单位成本及其对毛利率的影响情况如下：

单位：元/TEU、元/吨(注 2)

项目	2025 年度			2024 年度			2023 年度
	金额	变动率	对毛利率的影响(注 1)	金额	变动率	对毛利率的影响(注 1)	金额
平均单价							
近洋业务	3,239.44	11.10%	6.82%	2,915.89	7.06%	4.46%	2,723.63
内贸业务	795.02	-2.85%	-3.30%	818.31	-1.98%	-2.20%	834.80
内支业务	439.40	2.16%	1.94%	430.13	7.88%	7.45%	398.71
散货业务	41.90	9.51%	8.87%	38.26	-0.17%	-0.17%	38.32
平均单位成本							
近洋业务	2,327.63	16.83%	-10.35%	1,992.32	8.09%	-5.11%	1,843.23
内贸业务	831.31	-9.78%	11.33%	921.41	1.11%	-1.24%	911.27
内支业务	419.01	5.78%	-5.21%	396.10	-2.65%	2.51%	406.88
散货业务	35.66	-8.72%	8.14%	39.07	3.83%	-3.77%	37.63

注 1：各因素对毛利率的影响采取连环替代法计算

注 2：近洋业务、内贸业务及内支业务的金额单位是元/TEU，散货业务的金额单位是元/吨

1、2024 年较 2023 年变动

2024 年度，公司运输服务毛利率较 2023 年度小幅增长，主要系内支业务毛利率增长所致，现针对内支业务平均单价和单位成本进行分析如下：

(1)内支业务单价变动情况分析

报告期内，内支线的主要客户如泛亚、长荣、马士基、达飞等运价基本保持稳定，内支线平均价格的变动主要系受高低价箱量比例的变化影响。

2023年甬舟及港内短驳等低价短航线完成箱量占总箱量的比例为13.13%，2024年该部分航线完成箱量占总箱量的比例为9.87%，同时高价重箱比例由2023年的54.67%增加至2024年的58.95%，以上因素整体使得2024年内支线平均单价较2023年增长7.88%。

(2)内支业务单位成本分析

2024年，内支业务单位成本较2023年小幅下降，主要系内支线租入船舶，而2024年船舶租赁成本较2023年下降，导致单位运输量租赁成本降低所致。

2、2025年较2024年变动

2025年度，公司运输服务毛利率较2024年度小幅增长，主要系内贸业务和散货业务毛利率增长所致，现针对内贸和散货业务平均单价和单位成本进行分析如下：

(1)内贸业务

①内贸业务单价变动情况分析

2025年度公司内贸业务平均单价较2024年下降2.85%，对内贸业务毛利率的影响百分比为-3.30%，其主要变动原因为：A、国内主要内贸船公司通过新造船舶或国外进口旧船等方式增加运力。当期运力的增长高于出货的需求，整体导致内贸集装箱航运市场竞争非常激烈，从而使得内贸运输单价有所下降；B、国内散货运输、公路运输价格下降，部分内贸集装箱货源被分流，各内贸船公司普遍采取降价抢货的方式揽货，运价长期处于低位。

②内贸业务单位成本分析

2025年，内贸业务单位成本较2024年下降，主要系装卸费率较低的航线占比提升以及燃料油价格下降所致。

(2)散货业务

①散货业务单价变动情况分析

2025年度公司散货业务单价较2024年增长9.51%，主要变动原因为：公司散货定价一般参考上海航运交易所公布价格，随着散货运输需求增加，上海航运交易所指导价格攀升，相应公司散货的运价随之提升。

②散货业务单位成本分析

2025年，散货业务单位成本较2024年下降，主要系燃料油价格下降所致。

综上，报告期内，公司综合毛利率波动主要系运输服务和其他业务毛利率波动导致。报告期内，公司毛利率波动具备合理性。

二、结合应收账款账龄结构、期后回款及逾期情况说明公司应收账款坏账准备计提是否充分

1、应收账款账龄结构

报告期各期末，公司应收账款账龄结构如下：

单位：万元

账龄	2025年12月31日		2024年12月31日		2023年12月31日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
1-6月	95,708.31	99.72%	104,750.98	98.47%	79,547.23	99.70%
7-12月	191.84	0.20%	1,558.19	1.46%	189.11	0.24%
1-2年	21.82	0.02%	53.92	0.05%	14.24	0.02%
2-3年	53.92	0.06%	14.19	0.01%	-	-
4-5年	-	-	-	-	5.16	0.01%
5年以上	5.16	0.01%	5.16	0.00%	28.59	0.04%
合计	95,981.05	100.00%	106,382.44	100.00%	79,784.33	100.00%

报告期各期末，公司1年以内应收账款占总应收账款账面余额的比例分别为99.94%、99.93%和99.92%，账龄结构较为稳定。

2、期后回款及逾期情况

报告期各期末，公司应收账款期后回款情况如下：

单位：万元

项目	2025年12月31日	2024年12月31日	2023年12月31日
应收账款账面余额	95,981.05	106,382.44	79,784.33
期后回款金额	93,379.47	106,301.55	79,725.25
回款比例	97.29%	99.92%	99.93%

注：报告期各期末应收账款期后回款金额指截至2026年4月30日的回款金额。

由上表可知，截至2026年4月30日，公司2023年末、2024年末和2025年末的应收账款的回款比例分别为99.93%、99.92%和97.29%，回款情况良好。

截至2026年4月30日，2025年末公司主要客户应收账款回款情况如下：

单位：万元

客户名称	应收账款余额	回款金额	占比
日本日东物流株式会社	9,303.75	9,303.75	100.00%
嘉兴泰利国际船舶代理有限公司	5,535.80	5,535.80	100.00%
赫伯罗特船务(中国)有限公司	4,652.09	4,652.09	100.00%
深圳市联力国际供应链管理有限公司	3,553.26	2,708.41	76.22%
BEN LINE AGENCIES PHILIPPINES, INC.	3,287.37	3,287.37	100.00%

由上表可知，整体来看，公司主要客户应收账款回款情况良好。其中深圳市联力国际供应链管理有限公司(以下简称“深圳联力”)的账龄存在超过信用期的情形，主要原因系：该客户系湖南华菱涟源钢铁有限公司的代理机构，而湖南华菱涟源钢铁有限公司系上市公司湖南华菱钢铁股份有限公司(以下简称“华菱钢铁”)的子公司，公司子公司宁波港船务货运代理有限公司(以下简称“船货代”)为其服务，由于船货代面对大型钢厂处于弱势地位，因此回款存在一定滞后性，但报告期内均在正常开展业务并陆续回款，同时华菱钢铁系国有企业，目前经营情况正常，不存在无法付款的情况。

综上，整体来看，公司主要客户基本均能按期回款，少部分客户虽存在超期情况，但均系与公司合作紧密且稳定的客户，相关款项无法收回的风险较低。

3、公司应收账款坏账准备计提充分

公司对应收账款因已存在客观证据表明将无法按应收款项的原有条款收回款项时，单项评估信用风险；当单项应收账款无法以合理成本评估预期信用损失时，公司以信用风险特征为依据，将应收账款划分为不同组合，在组合基础上采用减值矩阵确定相关应收账款的信用损失。应收账款预期信用损失准备的增加或转回金额，作为信用减值损失或利得计入当期损益。

(1)按照信用风险特征组合计提坏账准备的组合类别及确定依据

公司以共同风险特征为依据，将应收账款分为不同组别。公司采用的共同信用风险特征包括：信用风险评级、账龄、逾期状况等。

(2)基于账龄确认信用风险特征组合的账龄的计算方法

公司以应收账款的账龄作为信用风险特征，采用减值矩阵确定其信用损失。账龄自其初始确认日起算。由合同资产转为应收账款的，账龄自对应的合同资产初始确认日起连续计算。

针对应收账款的坏账准备计提情况，2025 年公司与同行业可比公司按账龄组合计提预期信用损失率的情况比较如下：

公司名称	1-6月	7-12月	1-2年	2-3年	3-4年	4-5年	5年以上
招商轮船	0.26%	0.26%	5.54%	39.21%	100.00%	100.00%	100.00%
中远海控	1.86%	1.86%	58.78%	72.11%	100.00%	100.00%	100.00%
宁波海运	0.50%	0.50%	20.00%	50.00%	80.00%	80.00%	80.00%
中谷物流	0.50%(1-3个月) 5.00%(4-6个月)	30.00%	100%	100%	100%	100%	100%
安通控股	1.00%(1-3个月) 5.00%(4-6个月)	5.00%	10%	不适用	不适用	不适用	不适用
锦江航运	1.00%(1-3个月) 5.00%(4-6个月)	5.00%	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
平均值	0.85%(1-3个月) 2.94%(4-6个月)	7.10%	38.86%	65.33%	95.00%	95.00%	95.00%
公司	0.50%	17.21%	60.29%	75.54%	不适用	不适用	100.00%

由上表可知，公司 1-6 个月的预期损失率比例低于可比公司平均值，但仍位于合理区间内，主要因为公司的主要客户为日东、马士基、宝钢、上海泛亚和中国石化等国外代理公司、国内外大型船公司、钢厂以及国资石油企业，经营规模较大，偿付能力强；同时公司应收账款管理严格，回款情况良好，过去几年的历史损失率维持在较低水平。公司 7 个月及以上的预期损失率比例高于可比公司平均值，更为谨慎。因此，公司与同行业可比公司坏账计提政策及实际计提情况不存在重大差异，具有合理性。

综上，报告期各期末公司应收账款账龄在 1 年以内的占比超过 99%，且账龄结构比较稳定；报告期后应收账款回款良好，大额应收账款发生坏账的风险较低。整体而言，公司应收账款坏账准备计提充分。

三、前五大客户供应商重叠的原因及合理性，是否符合行业惯例，具体交易内容及定价公允性

(一)浙江省海港投资运营集团有限公司及其直接或间接控制的企业同为前五大客户与供应商情况

1、浙江省海港投资运营集团有限公司及其直接或间接控制的企业同为前五大客户和供应商的原因及合理性

公司是一家综合性航运公司，主要从事国际、沿海和长江航线的航运业务、船舶代理业务及干散货货运代理业务；公司直接控股股东宁波舟山港股份有限公司(以下简称“宁波舟山港”)主营业务主要包括集装箱、铁矿石、原油、煤炭、液化油品、粮食、矿建材料及其他货种装卸及相关业务，同时从事综合物流、贸易销售等其他业务。公司间接控股股东宁波舟山港集团有限公司(以下简称“宁波舟山港集团”)主要从事港口运营等相关业务，下属宁波舟山港是目前全国最大的码头运营商之一，拥有完备的综合货物处理体系，港口货物吞吐量和集装箱吞吐量位居国内市场前列。公司最终控制方浙江省海港投资运营集团有限公司(以下简称“省海港集团”)系国内第一家集约化运营管理全省港口资产的省属国有企业，省海港集团旗下主要港口运营、物流服务等相关业务及资产均由宁波舟山港运营。

作为一家综合性航运公司，公司与省海港集团及其控制的相关主体存在业务往来，从而形成部分交易对手方同为前五大客户和供应商的情形：在航运业务及相关服务中，公司向宁波舟山港采购装卸等港口配套服务及船用燃料油；同时，公司亦为其提供短驳运输，陆改水运输等航运相关服务。上述交易均系航运产业链及港口业务协同中的正常市场行为，符合行业惯例及公司经营实际，具有合理性。

2、公司与省海港集团具体交易内容及定价公允性

(1)销售

为了提升船舶综合利用率，公司主要向宁波舟山港提供短驳运输和陆改水运输航运服务，相关交易内容具体如下：

①港内短驳运输收入

宁波舟山港为优化客户服务，提高其核心港区集装箱驳运效率以及码头的利用率，减轻公路驳运压力及降低成本，委托宁波远洋负责开通宁波港域核心港区之间的港内短驳运输业务。港内短驳运输业务中，以陆路运输为主，宁波远洋通过捎带模式运输集装箱，是港内短驳运输的重要补充。

公司提供港内短驳服务主要参考非关联方陆运拖卡价格，对比情况如下：

项目	宁波远洋单价		第三方陆运拖卡价格	
	20 英尺	40 英尺	20 英尺	40 英尺
集装箱尺寸				
各港区间驳运单价算术平均值	114 元	228 元	132 元	264 元

公司在开展正常的内支线业务中，通过捎带模式，协助宁波舟山港驳运集装箱，除额外等待装卸时间外，宁波远洋增量成本较低；除公司外，宁波区域无其他大型运营内支线的船公司能够以较低的价格满足宁波港各码头的需求。因此港内短驳交易价格略低于可比陆运拖卡价格，交易价格公允。

②甬舟短驳运输收入

宁波舟山港下辖多个码头，其中甬舟码头主要负责西非、澳大利亚、俄罗斯等航线船舶的靠泊及集装箱装卸作业。该码头到港集装箱完成卸船后，需转运至北二集司码头、梅山码头等港区核心码头，以满足客户提箱需求。

陆路运输需绕行跨海大桥，不仅运输路线较长，还会产生高速通行费用，综合运输成本偏高。为提升集装箱驳运效率、优化服务体系、有效降低客户综合成本，甬舟码头委托航运企业调配集装箱至其他码头。自 2010 年起，上述跨码头集装箱驳运业务由宁波远洋承接，业务涉及的驳船费、装卸费等相关费用均由甬舟码头承担。

由于第三方船公司营运该航线成本较高，陆路运输成本更高，目前市场上除公司外，没有第三方船公司经营相同航线业务，陆路运输无可比性。公司提供甬舟短驳服务主要参考航线距离、油耗、港口使费等因素并参考同类服务市场价协商定价，交易价格公允。

③陆改水运输收入

为贯彻浙江省委省政府“海洋强省”的发展战略，推动形成浙江省“一体两翼多联”海洋港口发展格局，全面提升浙江省航运和港口行业的整体实力，同时为吸引更多的客户选择支线运输，增加宁波远洋航线箱量，提高航线积载率，最终通过航线规模效应，达到放大船型，降低单箱成本，实现提升航线效益，公司积极开展陆改水运输业务。

A、空箱费率公允性说明如下：

公司陆改水运输收入主要源自乍浦支线水路运输，陆改水运输空箱交易价格与第三方交易价格对比如下：

项目	宁波远洋		第三方交易价格	
	20 英尺空箱	40 英尺空箱	20 英尺空箱	40 英尺空箱
宁波至乍浦	320 元	480 元	300 元	460 元

如上表所示，公司陆改水运输空箱交易价格与第三方交易价格接近，交易价格公允。

B、重箱费率公允性说明如下：

公司主要通过浙江兴港国际货运代理有限公司嘉兴分公司、太仓分公司和南京分公司向陆运改水运的客户收取支线运输费。浙江兴港国际货运代理有限公司作为当地大型的集装箱货代企业，有稳定的客源、良好的服务，公司与其合作，交易具有合理性；其作为集装箱货代平台，收取陆改水运输收入后支付给公司，作为货运代理仅留存占比较少的集装箱货代代理服务费，交易价格公

允。

(2)采购

①接受劳务

公司主要向宁波舟山港采购装卸服务及其他港口服务，主要为公司开展航运业务，停靠宁波舟山港诸多码头导致。公司向宁波舟山港采购装卸服务及其他港口服务，系双方各自业务属性导致，具有必要性与合理性。双方交易定价模式包括协商定价、参考国家部委规章等规定定价，采购价格具有公允性。

A、关于集装箱码头装卸费收费体系的基本介绍

目前，国内各港口集装箱的装卸费率普遍根据集装箱的属性来收费，具体收费标准主要包括以下维度：

箱型维度	参数	解释	参数	解释
一	内贸箱	无需出境仅在国内流转的集装箱	外贸箱	需要出入境的集装箱
二	大箱	指 40 英尺的集装箱	小箱	指 20 英尺的集装箱
三	本地箱	装卸地即为运输起点或终点的集装箱	中转箱	装卸地并非是运输起点或终点的集装箱
四	重箱	装有货物的集装箱	空箱	未装货物的集装箱

针对每一个集装箱，一般包含 4 个属性参数，如 40 英尺的外贸、中转、重箱，故集装箱最多有 16 种类型（参见下方基本参数对照表 A1-A16）。从国内各港口的装卸费收费政策来看，在同一维度下，本地箱比中转箱费率高，外贸箱比内贸箱费率高，大箱比小箱费率高，重箱比空箱费率高。

除了以上 16 种类型属性的集装箱外，还有其他类型属性的集装箱，如超长、超宽、超重，冷藏等特殊箱型，由于特殊箱型占比极低（普遍占比低于 1%），且收费标准以 16 种基本箱型为基准上浮固定比例，故此处不再对特殊箱型的收费进行比对。发行人各种箱型基本参数对照表如下：

基本参数对照表				
箱型	维度一	维度二	维度三	维度四
A1	内贸箱	中转箱	大箱	重箱
A2	内贸箱	中转箱	大箱	空箱
A3	内贸箱	中转箱	小箱	重箱
A4	内贸箱	中转箱	小箱	空箱
A5	内贸箱	本地箱	大箱	重箱
A6	内贸箱	本地箱	大箱	空箱
A7	内贸箱	本地箱	小箱	重箱
A8	内贸箱	本地箱	小箱	空箱
A9	外贸箱	中转箱	大箱	重箱
A10	外贸箱	中转箱	大箱	空箱
A11	外贸箱	中转箱	小箱	重箱
A12	外贸箱	中转箱	小箱	空箱
A13	外贸箱	本地箱	大箱	重箱
A14	外贸箱	本地箱	大箱	空箱
A15	外贸箱	本地箱	小箱	重箱
A16	外贸箱	本地箱	小箱	空箱

注：由于箱型维度较多，不同箱型维度价格不一致，信息繁杂，在不影响各维度价格比较结果的前提下，以宁波远洋箱型维度为基础，下方仅列示宁波远洋各箱型维度费率的算术平均值与第三方相同维度费率的算术平均值。该数据处理不会影响价格比较结果。

B、近洋线

报告期内，公司与可比公司在宁波港区和舟山港区近洋线装卸费情况比对如下：

单位：元/个

箱型	宁波远洋	船公司 B	船公司 H
A9、A11、A13-A16	418.95	384.90	476.08

近洋线装卸费受双方商业谈判、箱型箱量等多方面因素影响。如上表所示，公司近洋业务装卸费单价处于可比公司 B 与 H 之间，与第三方船公司可比公司 B 相比相近，交易价格公允。

C、内支线

报告期内，公司内支线在宁波港区和舟山港区装卸费单价与第三方船公司装卸费情况比对如下：

单位：元/个

2023年-2025年			
箱型	宁波远洋	船公司 B	船公司 C
A1-A4、A9-A12	56.25	96.09	128.13

与第三方船公司相比，公司内支线装卸费价格较低，主要是因为宁波舟山港为扩大港口吞吐量，做国内水运中转枢纽，内部有针对内支线的价格政策，当内支线业务达到某一业务量时，可享受更优惠的价格政策。该政策已由宁波舟山港自 2018 年正式发函告知国内主要第三方船公司。

优惠条款主要内容为当船公司在宁波舟山港的内支线集装箱运输量分别达到 20 万或 40 万或 80 万 TEU 且外贸占比 50%以上、内支长江线/福建线运输量 10 万 TEU 以上时给予对应档次的优惠费率。由于公司运输量大大超过可比第三方船公司，满足宁波舟山港对应档次的优惠费率，公司内支线装卸费与第三方船公司价差具有合理性。

D、内贸线

报告期内，公司内贸线在宁波港区和舟山港区装卸费费率与第三方可比船公司装卸费情况比对如下：

单位：元/个

箱型	2023年		2024年-2025年	
	宁波远洋	船公司 A、G	宁波远洋	船公司 A、G
A1-A8	109.38	151.74	116.25	161.91

和内支线类似，内贸线中，同样适用量大从优的政策。公司部分运输箱型满足该条件，享受了宁波舟山港对主要国内船公司公布的量大价优政策，部分装卸费价格低于其他船公司。

宁波舟山港优惠条款主要内容为船公司内贸集装箱运输量达到 60 万 TEU、中转比例达到 25% 或 35%或 45%或 50%以上，享有针对 A5-A8 本地箱对应的优惠费率，共分四档，每递进一档，优惠

幅度更大。

与内支线相似，宁波舟山港内贸线优惠政策向市场中相关船公司公开，所有符合相应条件的船公司皆可以享受相应优惠。公司与相关船公司根据优惠政策分别适用相应的装卸费，价差具有合理性。

E、干散货运输装卸费

公司的散货运输业务关联交易源自与中国石化股份有限公司镇海炼化分公司的煤炭运输业务向宁波镇海港埠有限公司支付的装卸费。与公司其他干散货运输业务不同，在其他干散货运输业务中，相关干散货的装卸费由货主直接支付给码头，而在该炼化公司的业务中，船公司负责支付装卸费。在该炼化公司运输合同中，双方已明确约定了装卸费率，公司实际上仅承担代收代付的作用，收到的税后装卸费与支付给码头的税后装卸费基本一致，具体情况如下：

宁波远洋散货运输业务-装卸费价格(元/吨)			
协议价格	2025年	2024年	2023年
宁波远洋收取的价格	23.44	23.44	23.44
宁波远洋支付给码头的价格	23.44	23.44	23.44

如上表所示，公司收到装卸费与支付的装卸费价格一致，公司实质上仅承担代收代付的作用，交易价格公允。

F、其他劳务采购

报告期内，公司向宁波舟山港采购的其他劳务服务，主要包括采购拖轮服务、理货服务、劳务外包服务等。其中，采购拖轮服务是因在港口船舶进港作业中，由于大型船舶船大、惯性大等特点，在受到风流和当时泊位环境条件的影响很难做到顺利靠泊，需要借助装有大功率的推进主机和拖曳设备的拖轮来提供外力协助靠泊，故公司采购拖轮服务具有合理性和必要性。拖轮服务定价标准参考交通运输部、国家发展改革委印发的《港口收费计费办法》，具体收费标准调整为3,000-19,600元/拖轮艘次之间，同一港区内，公司拖轮费标准与第三方一致。公司因船代、货代业务采购劳务外包服务，主要接受车辆驾驶、综合后勤、综合业务操作、船代业务操作、货代业务操作、费收内勤等服务，定价模式参考市场定价，给予劳务外包提供商10%的管理服务费，与市场其他劳务外包提供商的付费依据相同，交易价格公允。

②采购商品

公司为航运企业，运输船舶是重要的经营性资产，作为船舶运营方，公司有持续采购船用燃料油的经营需求，其中燃油采购为主要商品采购。报告期内，公司持续向宁波舟山港集团全资子公司浙江海港国际贸易有限公司(以下简称“海港国贸”)采购外贸船用燃油。

海港国贸能够提前了解到各艘船舶的靠离动态，并及时有效地安排燃油供应作业，避免给客户带来延误和滞期。另外，在燃油供应业务上，其与全球知名油品贸易商 Vitol 合作，因此保证了货品来源可靠与供应量充足。海港国贸在宁波港区、舟山港区等地有专业的码头设备和设施，能够为公司设置专门的加油船舶，利用船舶靠泊作业时进行加注业务，实现码头装卸与船舶加油相结合的“一站式”服务，且能提供 24 小时上船供油服务，减少船舶在港待港时间，提高船舶供油效率。由于海港国贸船舶用油供应充分，质量有保障，供油及时，营运效率高，公司持续向其采购船舶用油。双方交易定价模式参考市场价，定价公允。

公司向海港国贸采购定价依据参考同期中国台湾中油股份有限公司(简称中国台湾中油)公布的牌价。中国台湾中油是台湾地区核心油品供应商，拥有 70 余年历史。其牌价以世界原油交易的三大基准价中的 Brent、Dubai 为基础进行调价，而该基准价为与现货及期货交易息息相关的报价体系，系世界原油贸易价格基础之一，采用中国台湾中油的挂牌价作为市场价具有可参考性。

报告期内，公司向海港国贸采购外贸燃油的均价与中国台湾中油牌价均值对比情况如下：

期间	燃油类别	采购均价 (元/吨)	中国台湾中油牌价均值 (元/吨)	均价差异	
2025 年	外贸燃油	轻油	5,270.48	5,146.17	2.42%
		重油	3,713.04	3,659.91	1.45%
2024 年	外贸燃油	轻油	5,641.44	5,739.65	-1.71%
		重油	4,427.89	4,329.57	2.27%
2023 年	外贸燃油	轻油	6,060.05	6,083.15	-0.38%
		重油	4,505.61	4,491.62	0.31%

注：轻油，是指柴油等油种，而重油是原油提取汽油、柴油后的剩余重质油，其特点是分子量大、黏度高。轻油较重油油质纯，单价更高。

如上表所示，公司向海港国贸所采购的燃油均价与中国台湾中油牌价不存在重大差异。考虑到公司采购燃油的频次未像牌价的产生一样具有连续性，加油时点不同带来统计样本分布差异，因此该差异合理，价格具有公允性。

③采购水电

因航运船舶靠岸后需补水、用电，且公司船舶需停靠宁波舟山港码头，故需向关联方码头采购水、电。采购水电交易具有合理性。水、电价格由港口统一定价，交易价格定价公允。

(二)除省海港集团外其他前五大客户供应商重叠情况

发行人报告期内其他同为客户和供应商的交易主要集中在航运业务板块，除上述省海港集团存在前五大客户与供应商重叠情况外，在近洋线业务中，公司主要客户系公司在海外地区的代理公司，代理公司代公司向托运人收取海运费，同时代公司向当地码头运营商支付码头服务费，从而同为公司的客户和供应商。上述交易系航运产业链中正常的市场行为，交易符合行业惯例，具有合理性。

报告期内，除省海港集团外，发行人前五大客户同时为公司前五大供应商的情况如下：

序号	客户/供应商名称	同为客户和供应商的原因及合理性	销售内容	销售定价方式	销售结算方式	采购内容	采购定价方式	采购结算方式	价格是否公允
1	日本日东物流株式会社	系公司在日本地区总代理，负责公司日本航线在日本的所有事务，揽取货源，代收运费，代付日本港口使费	代收运费	公司将收费标准通知代理，代理负责收取运费	收到日东开立的支出账户且确认无误后，30日内支付	由代理代公司支付在日本的港口使费，同时为公司提供船代服务	竞争性谈判	收到日东开立的支出账户且确认无误后，30日内支付	公允
2	BEN LINE AGENCIES (SINGAPORE)PTE LTD.	系公司在越南地区总代理，负责公司越南航线在越南的所有事务，揽取货源，代收运费，代付越南港口使费及船东事务代理服务	代收运费/船东事务代理费	公司将收费标准通知代理，代理负责收取运费	月结，现金盈余在发生月份后45日内以美元汇付公司	由代理代公司支付在越南的港口使费，同时提供船舶代理服务	竞争性谈判	月结，代理制作支出账单，经公司确认后从代收款项中抵扣或由公司直接支付	公允

上述重叠客户/供应商销售、采购金额及占比情况如下：

单位：万元

序号	客户/供应商名称	销售额			采购额		
		2025年	2024年	2023年	2025年	2024年	2023年
1	日本日东物流株式会社	70,771.89	62,505.05	62,340.70	19,050.79	18,345.21	18,483.36
2	BEN LINE AGENCIES(SINGAPORE)PTE LTD.	35,405.48	10,599.49	4,911.95	16,012.69	7,406.05	4,721.88
合计		106,177.36	73,104.54	67,252.65	35,063.48	25,751.27	23,205.24

综上，公司前五大客户中日本日东物流株式会社、BEN LINE AGENCIES (SINGAPORE) PTE LTD.同时为公司前五大客户和供应商，系由航运代理业务自身的商业属性决定的，具有充分的商业合理性，符合行业惯例。公司与上述代理机构的交易内容均基于正式的代理协议，定价公允。

四、自本次董事会决议日前六个月至今，公司实施或拟实施财务性投资(含类金融业务)的具体情况；最近一期末公司是否存在持有金额较大、期限较长的财务性投资(包括类金融业务)情形。

(一)自本次董事会决议日前六个月至今，公司实施或拟实施财务性投资(含类金融业务)的具体情况

2026年4月2日，公司召开第二届董事会第二十次会议，审议通过了本次向特定对象发行股票相关的决议。本次发行相关董事会决议日前六个月至本回复出具之日，发行人不存在实施或拟实施财务性投资及类金融业务的情形，具体如下：

1、类金融业务

公司主要从事国际、沿海和长江航线的航运业务、船舶代理业务及干散货货运代理业务。自本次发行相关董事会决议日前六个月至本回复出具之日，公司未进行类金融业务投资，亦无拟实施类金融业务投资的计划。

2、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起至本回复出具之日，公司不存在投资与公司主营业务无关的股权投资的情形，亦无拟投资与公司主营业务无关的股权投资的计划。

3、投资产业基金、并购基金

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复出具之日，公司不存在投资产业基金、并购基金的情形，亦无拟投资产业基金、并购基金的计划。

4、拆借资金

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

5、委托贷款

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

6、以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资

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

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起至本回复出具之日，公司不存在购买收益波动大且风险较高的金融产品的情形，亦无拟购买收益波动大且风险较高的金融产品的计划。

8、非金融企业投资金融业务

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复出具之日，公司不存在投资其他金融业务的情况，亦无拟投资金融业务的计划。

综上所述，自本次发行相关董事会决议日前六个月至本回复出具之日，公司不存在实施或拟实施的财务性投资及类金融业务投资的情形。

(二)最近一期末公司是否存在持有金额较大、期限较长的财务性投资(包括类金融业务)情形

1、关于财务性投资和类金融业务的认定标准及相关规定

根据《〈上市公司证券发行注册管理办法〉第九条、第十条、第十一条、第十三条、第四十条、第五十七条、第六十条有关规定的适用意见-证券期货法律适用意见第18号》(以下简称“《证券期货法律适用意见第18号》”)规定，“(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投资产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；购买收益波动大且风险较高的金融产品等。(二)围绕产业链上下游以获取技术、原料或者渠道为目的的产业投资，以收购或者整合为目的的并购投资，以拓展客户、渠道为目的的拆借资金、委托贷款，如符合公司主营业务及战略发展方向，不界定为财务性投资。(三)上市公司及其子公司参股类金融公司的，适用本条要求；经营类金融业务的不适用本条，经营类金融业务是指将类金融业务收入纳入合并报表。(四)基于历史原因，通过发起设立、政策性重组等形成且短期难以清退的财务性投资，不纳入财务性投资计算口径。(五)金额较大是指，公司已持有和拟持有的财务性投资金额超过公司合并报表归属于母公司净资产的百分之三十(不包括对合并报表范围内的类金融业务的投资金额)。(六)本次发行董事会决议日前六个月至本次发行前新投入和拟投入的财务性投资金额应当从本次募集资金总额中扣除。投入是指支付投资资金、披露投资意向或者签订投资协议等。(七)发行人应当结合前述情况，准确披露截至最近一期末不存在金额较大的财务性投资的基本情况。”

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

2、最近一期末，公司不存在持有金额较大、期限较长的财务性投资(包括类金融业务)情形

截至 2026 年 3 月 31 日，除经营性资产科目外，公司其他可能涉及财务性投资的财务报表项目列示及其认定分析如下：

单位：万元

序号	项目	账面价值	财务性投资金额	财务性投资占归属于母公司所有者权益的比例
1	货币资金	117,480.76	-	-
2	其他应收款	1,414.03	-	-
3	其他流动资产	1,814.29	-	-
4	长期股权投资	28,501.01	-	-
5	其他非流动资产	62,764.77	-	-
合计		211,974.86	-	-

(1)货币资金

截至 2026 年 3 月 31 日，公司货币资金金额为 117,480.76 万元，具体构成如下：

单位：万元

项目	账面金额
银行存款	117,406.96
其他货币资金	73.80
合计	117,480.76

截至 2026 年 3 月 31 日，公司货币资金主要为银行存款与其他货币资金，其他货币资金为住房基金，不属于财务性投资及类金融业务。

(2)其他应收款

截至 2026 年 3 月 31 日，公司其他应收款金额为 1,414.03 万元，具体情况如下：

单位：万元

项目	金额
出口退税款	56.72
押金和保证金	878.10
保险索赔款	366.12
备用金	100.27
其他	103.84
其他应收款合计	1,505.05
减：坏账准备	91.02
其他应收款净额	1,414.03

公司上述其他应收款主要为出口退税款、押金和保证金、保险索赔款、备用金，不属于财务性投资。

(3)其他流动资产

截至 2026 年 3 月 31 日，公司其他流动资产金额为 1,814.29 万元，具体情况如下：

单位：万元

项目	金额
待抵扣、待认证进项税	1,479.35
预缴所得税	334.95
合计	1,814.29

公司上述其他流动资产主要系待抵扣待认证进项税、预缴所得税，不属于财务性投资。

(4)长期股权投资

截至 2026 年 3 月 31 日，公司长期股权投资为 28,501.01 万元，具体情况如下：

单位：万元

被投资单位	金额	主营业务	持有原因或与公司主营业务之间的关系
宁波兴港海运有限公司	10,711.36	国内沿海及长江中下游普通货船运输	围绕公司产业链及主营业务的产业投资
宁波中远海运船务代理有限公司	2,552.14	国际和国内船舶代理业务	围绕公司产业链及主营业务的产业投资
宁波京泰船务代理有限公司	1,716.27	国际船舶代理业务	围绕公司产业链及主营业务的产业投资
南京两江海运股份有限公司	13,521.24	国内沿海及长江中下游普通货船运输	围绕公司产业链及主营业务的产业投资
合计	28,501.01		

公司长期股权投资主要为对合联营企业的投资，属于围绕公司产业链及主营业务的产业投资，不属于财务性投资。

(6)其他非流动资产

截至 2026 年 3 月 31 日，公司其他非流动资产金额为 62,764.77 万元，具体情况如下：

单位：万元

项目	金额
预付工程款	62,133.75
其他	631.02
合计	62,764.77

公司其他非流动资产主要系预付工程款及补充医疗保险等，均不属于财务性投资。

综上，公司最近一期末不存在持有金额较大、期限较长的财务性投资(包括类金融业务)情形。

申报会计师回复：

(一)、核查程序

针对公司对审核问询作出的上述回复，我们就该回复中财务报表相关的部分主要执行了以下核查程序：

1. 按照业务板块对毛利率执行分析性复核程序，评价其变动的合理性；
2. 对于以单项为基础计量预期信用损失的应收账款，获取管理层单项计提的依据，评价单项计提的合理性和准确性；对于以组合为基础计量预期信用损失的应收账款，评价管理层按信用风险特征划分组合的合理性，测试管理层对坏账准备的计算是否准确；获取逾期应收账款的具体情况，了解重大应收账款未回款原因；查阅同行业上市公司公开披露的信息，了解同行业可比公司应收账款信用损失准备计提情况，评价管理层计提应收账款减值的合理性；选取样本检查期后回款水单。
3. 了解和评价与收入确认和采购相关的关键内部控制的设计和运行，并测试其运行有效性；取得报告期内各期贸易业务重要客户和供应商的销售合同及采购合同，查阅合同的主要条款，如定价、交付条件以及有关存货风险、信用风险等风险报酬转移的约定，了解其业务实质，评价交易合理性；针对销售和采购，选取样本执行细节测试，检查交易单据及发票等支持性文件，确认交易的真实性；通过公开信息核查主要客户、供应商是否存在重大经营异常。
4. 查阅《证券期货法律适用意见第 18 号》等法规文件中关于财务性投资的相关规定，明确财务性投资的认定标准及范围，并逐条对照核查；查阅发行人最近一期末财务报表，核查可能涉及财务性投资的主要科目，了解其核算内容和性质，分析交易背景和交易实质，判断发行人是否存在财务性投资，结合历史披露文件，分析是否存在新投入或拟投入的财务性投资；向发行人相关负责人员进行访谈，了解对外投资的背景、目的、投资期限、形成过程、业务协同关系及被投资对象的对外投资情况等，综合分析相关投资是否属于财务性投资。

(二)、核查意见

经核查，我们认为：

1. 报告期各期发行人毛利率变动具有合理性。
2. 公司应收账款坏账准备计提充分。
3. 报告期内公司的前五大客户、供应商重叠的情形具备商业实质、交易价格公允，符合行业惯例。
4. 自本次发行董事会决议日前六个月至今，发行人不存在新投入或拟投入的财务性投资，且截至最近一期期末发行人不存在金额较大、期限较长的财务性投资。