

国泰海通证券股份有限公司

关于华光源海国际物流集团股份有限公司

部分募投项目结项并将节余募集资金实施新项目的核查意见

国泰海通证券股份有限公司（以下简称“国泰海通”或“保荐机构”）作为华光源海国际物流集团股份有限公司（以下简称“华光源海”或“公司”）的持续督导机构，根据《证券发行上市保荐业务管理办法》《北京证券交易所股票上市规则》《北京证券交易所证券发行上市保荐业务管理细则》《北京证券交易所上市公司持续监管办法（试行）》《北京证券交易所上市公司持续监管指引第9号——募集资金管理》等相关规定，对华光源海部分募投项目结项并将节余募集资金实施新项目的情况进行了审慎核查，具体情况如下：

一、募集资金基本情况

2022年11月25日，中国证券监督管理委员会出具《关于同意华光源海国际物流集团股份有限公司向不特定合格投资者公开发行股票注册的批复》（证监许可[2022]2999号），同意公司向不特定合格投资者公开发行股票注册的申请。公司本次发行的发行价格8.00元/股，初始发行股数22,783,860股（超额配售选择权行使前），募集资金总额为人民币182,270,880.00元，扣除发行费用25,279,270.59元（不含增值税）后，募集资金净额为156,991,609.41元。截至2022年12月22日，上述募集资金已全部到账，并由天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）出具了《验资报告》（天职业字[2022]47288号）。

二、募集资金管理情况

为了规范公司募集资金管理，保护投资者权益，公司制订了《募集资金管理制度》，对募集资金的存放及使用等事项作出了明确规定，公司严格按照《募集资金管理制度》的规定管理和使用募集资金。根据《募集资金管理制度》的规定，公司对募集资金实行专户存储，在银行设立募集资金专户。在发行股票募集资金后，公司、保荐机构分别与中国光大银行股份有限公司长沙友谊路支行、上海浦东发展银行股份有限公司长沙雨花支行、中国工商银行股份有限公司长沙韶山路

支行及浙商银行股份有限公司长沙分行分别签订了《募集资金专户三方监管协议》。

截至 2026 年 6 月 30 日，公司募集资金存储情况如下：

账户名称	银行名称	账号	金额（元）
华光源海国际物流集团股份有限公司	中国光大银行股份有限公司长沙友谊路支行	54940188000065909	813,138.71
华光源海国际物流集团股份有限公司	上海浦东发展银行股份有限公司长沙雨花支行	66130078801900001043	8,461,052.67
华光源海国际物流集团股份有限公司	中国工商银行股份有限公司长沙韶山路支行	1901007029200459636	已注销
华光源海国际物流集团股份有限公司	浙商银行股份有限公司长沙分行	5510000010120100258497	已注销
合计	-	-	9,274,191.38

注：募集资金专户余额 9,274,191.38 元不包括公司使用闲置募集资金进行现金管理的未到期余额人民币 5,300,000.00 元。

三、募投项目具体情况

（一）募投项目基本情况

公司于 2022 年 4 月 28 日召开第二届董事会第二十次会议，于 2022 年 6 月 22 日召开 2022 年第二次临时股东会，审议通过《关于公司申请公开发行股票并在北交所上市的议案》，确定向不特定合格投资者公开发行股票并在北交所上市的募集资金用途如下：

序号	项目名称	项目投资总额（万元）	募集资金计划投资总额（万元）
1	江海直达 LNG 动力集装箱船舶购置项目	4,333.92	4,333.92
2	数字物流一体化平台建设项目	1,018.20	1,018.20
3	补充流动资金	10,347.04	10,347.04
合计		15,699.16	15,699.16

（二）募投项目延期情况

公司于 2024 年 8 月 21 日召开第三届董事会第三次独立董事专门会议、第三届董事会第十二次会议，审议通过了《关于部分募投项目延期的议案》，将募投项目“江海直达 LNG 动力集装箱船舶购置项目”达到预定可使用状态日期延长至

2025 年 12 月 31 日。

（三）募投项目变更情况

公司于 2024 年 12 月 6 日召开第三届董事会第五次独立董事专门会议、第三届董事会第十五次会议审议通过了《关于变更部分募投项目名称及实施方式的议案》并提交股东会审议，公司于 2024 年 12 月 25 日召开 2024 年第三次临时股东会审议通过《关于变更部分募投项目名称及实施方式的议案》。将“江海直达 LNG 动力集装箱船舶购置项目”名称变更为“江海直达燃油动力集装箱船舶购置项目”，实施方式由“购置一艘以液化天然气为动力燃料的江海直达集装箱船舶”调整为“购置一艘以轻柴油为动力燃料的江海直达集装箱船舶”。根据购建设计方案和费用测算，该项目实施方式变更后的拟投资金额不变。

四、本次募投项目结项及募集资金使用节余情况

（一）本次募投项目结项情况

公司募投项目“江海直达燃油动力集装箱船舶购置项目”已于 2025 年 11 月完成建设并达到预定可使用状态，现予以结项。截至 2026 年 8 月 14 日，该项目募集资金使用及节余情况如下：

单位：万元

募投项目名称	募集资金计划投资总额 A	已投入募集资金金额 B	现金管理收益及利息收入 C	节余金额 D =A-B+C
江海直达燃油动力集装箱船舶购置项目	4,333.92	3,961.36	239.49	612.05

注：①上表金额未经审计。
②由于节余资金持续产生银行利息及结构性存款尚未到期，节余募集资金金额具体以划转资金日的银行结算资金余额为准。
上表中若出现总数与各分项值之和尾数不符的情况，为四舍五入原因造成。下同。

（二）募集资金节余的原因

公司募投项目“江海直达燃油动力集装箱船舶购置项目”已达到预定可使用状态，在项目实施过程中，公司本着合理、高效、节约的原则，从项目的实际需求出发，科学审慎地使用募集资金，在保证项目建设质量和控制风险的前提下，

加强对项目费用的监督和管控，降低项目建设的成本，节约了部分募集资金。

五、节余募集资金后续使用计划

为合理地使用募集资金，更好地支撑公司发展战略，进一步提升公司的经济效益，根据《上市公司募集资金监管规则》和《北京证券交易所上市公司持续监管指引第 9 号——募集资金管理》等有关规定，公司募投项目“江海直达燃油动力集装箱船舶购置项目”节余募集资金共 612.05 万元，公司拟将节余募集资金投入新项目“江海直达燃油动力集装箱船舶购置项目（第二艘）”。

新项目投资计划如下：

单位：万元

节余募集资金的用途	项目总投资	拟投入募集资金
江海直达燃油动力集装箱船舶购置项目 （第二艘）	5,000.00	612.05

注：由于节余资金持续产生银行利息及结构性存款尚未到期，节余募集资金金额具体以划转资金日的银行结算资金余额为准。

1、本次结项的募投项目尚未支付的相关尾款及费用等，项目结项后，公司将按照相关合同约定以自有资金继续支付相关款项。

2、江海直达燃油动力集装箱船舶购置项目（第二艘）新项目实施主体仍为“江海直达燃油动力集装箱船舶购置项目”的实施主体华光源海，不涉及募集资金账户信息变更。募投项目“江海直达燃油动力集装箱船舶购置项目”结项后，公司将按照相关要求，及时与保荐机构、商业银行签署补充协议。公司在中国光大银行股份有限公司长沙友谊路支行开户的募集资金专用账户，待签署相关协议后该募集资金专户将由“江海直达燃油动力集装箱船舶购置项目（第二艘）”新项目继续使用。公司届时将提请股东会授权公司董事长或其指定授权对象签署募集资金监管协议之补充协议等相关事宜。

六、节余募集资金实施新项目的概况

（一）新项目概况

1、项目名称：江海直达燃油动力集装箱船舶购置项目（第二艘）

2、实施主体：华光源海国际物流集团股份有限公司

3、投资计划：项目总投资预计约人民币 5,000.00 万元，具体金额以最终签署的建造合同为准，拟使用募集资金 612.05 万元，项目投资明细如下：

序号	项目名称	投资金额（万元）	投资比例
1	船舶购置建造费用	4,500.00	90.00%
2	设计费及监造费用	303.70	6.07%
3	GPS 通信安防配置等费用	196.30	3.93%
合计		5,000.00	100.00%

4、项目建设周期：12 个月。

5、项目建设内容：本项目拟新造一艘燃油动力江海直达集装箱船，船舶总舱位数约为 1080TEU、总吨位约为 10339 吨、载重吨约为 13000 吨。

（二）新项目建设的必要性

1、长江释放黄金水道功能，集装箱运输量持续增长

长江作为中国第一大河，横贯我国东西疆土，素有中国“黄金水道”之称，

长江干线航道上起云南水富港，下至长江入海口，全长 2843 公里。途经云南、四川、重庆、湖北、湖南、江西、安徽、江苏、上海等七省二市，是连接我国西南、华中、华东三大经济区的水运大动脉。为充分发掘长江黄金水道功能，国家在长江干线实施一批重大航道整治工程。积极推进“延上游”，将泸州至重庆段航道水深提高到 3.5 米；稳妥推进“畅中游”，将重庆至武汉段航道水深提高到 4.5 米，武汉至安庆段航道水深提高到 6 米；持续完善“深下游”，将安庆至芜湖段航道水深提高到 8 米，芜湖至南京段航道水深提高到 10.5 米，巩固和完善下游 12.5 米深水航道，全力推动长江口“一主两辅”航道建设，促进长江干支顺畅衔接、通航能力释放、功能充分发挥，有效支撑实现人享其行、物享其流。当前，长江航道已成为我国最重要的水运大通道，长江干线货运量已稳居全球内河运输的第一位。

2、长江内支线运输船舶趋于大型化

内河航运是经济高度发展的产物，具有运量大、成本低、节能节地的优势。

随着国家加大长江黄金水道建设投入力度，内支线船舶发展迎来了难得的机遇和契机。目前，长江航道约 13 万艘船舶，多是老龄、低效船舶，节能环保技术应用不足，能耗大、经济性能差，智能技术匮乏，事故多、安全性差，已不能有效承接产业从东部沿海向中西部地区战略转移的航运支撑，影响着长江黄金水道功能的有效发挥，迫切需要更新换代和建造升级。

随着长江经济带各省市经济不断发展以及产业转移宏观政策落地实施，长江内支线货运需求量强势增长。同时，伴随着长江干线亿吨大港陆续开放以及航运技术、船舶制造技术的不断发展，船舶大型化趋势日益明显。此外，水路运输属于充分竞争行业，船舶大型化有利于承运商同时获得规模经济和降低燃油成本的双重好处，通过降低成本和提高效率而提升运输利润。因此，为长江中上游地区能够更加有序的承接产业战略转移以及提供经济高效的运输体系支撑，长江内支线航运船舶必将趋于大型化发展。

3、公司现有船舶管理体系及运营能力能够保证项目顺利实施

公司深耕行业多年，形成了较为完善的船舶管理体系，积累了丰富的实践经验。对于国际集装箱班轮公司开展以长江沿线港口为起运港或目的港的航线业务，公司内支线航运业务能力可以满足其一站式采购需求，公司三位一体的业务构成更有利于为进出口企业和同行货代提供高性价比的货物运输方案。

由于船员数量、船舶运营成本等并不与船舶运力规模增长线性相关，且船型增大可提高燃料效率，在经济效益的驱动下和船舶技术发展的支撑下，运输船舶正朝着大型化方向发展。综合考虑公司船舶运力保障规划、行业主流船舶运力水平及航运市场动态趋势等因素，项目实施后将大幅提升公司船舶运力，进一步增强公司航运服务竞争优势。

（三）新项目建设的可行性

1、长江货运量持续增长，为本项目实施提供良好的市场基础

自确立了长江经济带“一轴、两翼、三极、多点”的发展新格局以来，长江沿线城市经济快速增长，对外进出口贸易呈现出快速扩张趋势，2026 年上半年地区生产总值约 32.85 万亿元，同比增长 4.8%，占全国生产总值的比重约为 47.2%；

实现进出口总额约 11.8 万亿元，同比增长 16.9%，占全国进出口总额的比重达到 46.4%。同时，伴随长江通航条件的持续完善，黄金水道效应不断释放，货运量持续增长，2026 年上半年长江干线港口完成货物吞吐量 19.7 亿吨，其中集装箱吞吐量 1421.8 万标箱，同比增长 3.9%，重点物资运输保障有力，长江黄金水道运行平稳有序。未来，随着长江经济带发展战略以及“一带一路”发展战略的深入实施，东中西区域资源禀赋互补发挥，长江沿线地区经济水平将不断提高，且在双碳战略背景下，水路运输具备运输成本低廉、运输量大的优点，极其符合全球大环境的“低碳绿色”发展理念，长江水运将备受青睐，长江货运量将持续增长，从而为长江水上运输行业的发展提供增长动力，为本项目实施提供了良好的市场基础。

2、代理业务与航运业务协同发展，形成了高粘度的优质客户资源

公司深耕行业多年，在跨境国际物流和国内公路运输综合物流服务中，运输和代理齐头并进协同发展，通过“运（输）代（理）一体化”的经营模式。一方面，公司自成立以来始终坚持长江内支线发展战略，依托长江“黄金水道”区位优势，经过二十余年的发展，积累了众多优质客户资源，签订年度合同的长期合作客户达 2000 多家，并与 26 家国际集装箱班轮船公司签订长期江海联运战略合作协议及订舱代理，拥有外港航线和洋山航线，且业务网点覆盖长江中下游主要港口，在长江流域具有较高的品牌知名度，形成了以岳阳城陵矶港为战略支点，辐射长江中下游的江海联运体系，为跨境物流业务发展提供了高效的地理区位优势支撑，立足长江联动全球。另一方面，公司运输代理一体化营运方针战略，船货互补的营运方针优势，让公司在激烈的市场竞争中具有差异化优势。货运代理业务强化了公司对货物的控制，充足的货源保证了公司船舶的装载率，提升船舶运转效率，促进了航运业务的良性营运。长期积累的客户结构的稳定，使公司在对接国际班轮船公司和进出口通关服务能力，具有较强的竞争力。代理、航运、公路物流三大业务板块协同发展，不断提升公司跨境综合物流服务能力。因此，公司优质、高粘性的客户资源可以为公司船舶提供货物运输需求，保障项目顺利实施。

（四）新项目建设的风险分析和应对措施

1、航运市场竞争加剧风险

随着长江经济带发展战略以及“一带一路”发展战略的深入实施，长江沿线地区经济水平不断提高，长江航运市场运输需求呈快速扩张趋势，包括大型国有航运企业、各类中小型航运企业等企业亦在升级运力结构，船舶向大型化发展，长江运力规模不断增长，多方因素导致行业竞争加剧。伴随着市场竞争的日趋激烈，若公司不能通过改善管理、发挥规模效应和降低成本等方式来持续提高核心竞争力，在市场竞争中将处于不利地位，面临着市场竞争加剧的风险。

为此，公司在船舶吨位、船龄、船型等方面不断优化船队结构，提升公司安全管理质量和管理服务能力，为客户提供安全可靠、及时准确的服务，进一步强化高端市场优势和服务核心客户能力，增强公司核心竞争力。同时，在巩固现有客户情况下，不断加深同优质客户、大客户的交流合作，以此扩大市场份额，提高市场竞争力。

2、安全环保风险

集装箱运输业存在发生搁浅、火灾、碰撞、沉船、环保事故等各种意外事故的可能性，以及遭遇恶劣天气、自然灾害的可能性，发生意外事故可能对船舶及船载货物造成损失。因此，若发生安全事故，该类事故的发生可能导致严重的人身财产损失及第三方处罚索赔，从而对公司经营产生不利影响。

为此，公司在航运业务的发展过程中，非常重视安全管理，按照国家相关法律法规建立了安全管理体系，并严格执行。未来，公司在新船舶的运营过程中将严格执行安全管理要求，并采用培训等手段持续提升人员的安全意识和技术素养，保障船舶安全航行。

3、燃油价格波动风险

燃油作为航运行业最主要的动力能源产品，燃油价格波动将直接影响公司经营成本。燃油价格是根据国际市场油价及国家对燃油价格的调控政策等因素综合决定的，受地缘政治等因素影响。近年来燃油价格波动较大，若国际原油价格持续上涨，可能会造成公司燃油采购成本上升，导致公司船舶航次成本上升，进而影响公司经营业绩。

公司对船用普通柴油、燃料油、润滑油等需求较大，为获得优惠价格和优质

服务，燃油采购采用向合格供应商通过申报加油计划的方式集中采购，来应对燃油价格波动较大时的成本对冲。

七、节余募集资金实施新项目对公司的影响

本次部分募投项目结项并将节余募集资金实施新项目是公司结合中长期发展规划以及市场需求情况，考虑公司业务发展需求做出的审慎决定，本项目的顺利实施有利于优化公司产品矩阵，进一步增强公司市场竞争力，为长期战略落地提供关键支撑，同时提高募集资金使用效率，优化资金和资源配置。

本次部分募投项目结项并将节余募集资金实施新项目不存在损害公司和全体股东利益的情形，不会对公司的正常生产经营产生重大不利影响，符合《上市公司募集资金监管规则》《北京证券交易所上市公司持续监管指引第9号——募集资金管理》等相关法律法规、规范性文件及《华光源海国际物流集团股份有限公司 募集资金管理制度》的有关规定。

八、审议程序

公司于2026年8月20日召开第四届董事会审计委员会2026年第二次会议，审议通过了《关于部分募投项目结项并将节余募集资金实施新项目的议案》，表决结果：同意3票、反对0票、弃权0票。

2026年8月20日，公司召开第四届董事会第二次会议，审议通过了《关于部分募投项目结项并将节余募集资金实施新项目的议案》。该议案尚需提交公司股东会审议。

九、保荐机构意见

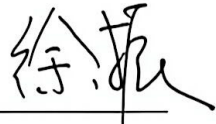
经核查，保荐机构认为，公司本次部分募投项目结项并将节余募集资金实施新项目的事项经公司董事会、审计委员会审议通过，该议案尚需提交公司股东会审议，该事项符合相关的法律法规及交易所规则的规定。本次部分募投项目结项并将节余募集资金实施新项目的事项，不会影响公司募集资金投资计划的正常进行，有利于提高募集资金的使用效率，符合公司和全体股东的利益。

综上，保荐机构对公司本次部分募投项目结项并将节余募集资金实施新项目

的事项无异议。

（以下无正文）

（本页无正文，为《国泰海通证券股份有限公司关于华光源海国际物流集团股份有限公司部分募投项目结项并将节余募集资金实施新项目的核查意见》之签字盖章页）

保荐代表人： 
徐 振


袁 喆

保荐机构（主承销商）：  国泰海通证券股份有限公司
2025年8月24日