关于

上海中谷物流股份有限公司

向不特定对象发行可转换公司债券

申请文件的审核问询函的回复

保荐机构（主承销商）

申万宏源证券承销保荐有限责任公司
SHENWAN HONGYUAN FINANCING SERVICES CO.,LTD

二〇二六年十一月

上海证券交易所：

上海中谷物流股份有限公司（以下简称“中谷物流”、“发行人”、“公司”）收到贵所于 2026 年 7 月 9 日下发的《关于上海中谷物流股份有限公司向不特定对象发行可转换公司债券申请文件的审核问询函》（上证上审（再融资）〔2026〕211 号）（以下简称“问询函”）。公司会同申万宏源证券承销保荐有限责任公司（以下简称“保荐机构”）、北京植德律师事务所（以下简称“发行人律师”）、天健会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“申报会计师”）等相关方对问询函所列问题进行了逐项核查，现回复如下，请予审核。

如无特别说明，本回复使用的简称与《上海中谷物流股份有限公司向不特定对象发行可转换公司债券募集说明书（申报稿）》中的释义相同。

问询函所列问题	**黑体（加粗）**
问询函所列问题的回复	宋体（不加粗）
对募集说明书的修改、补充	**楷体（加粗）**

目 录

目 录.....2
问题 1、关于本次募投项目及融资规模.....3
问题 2、关于发行人业务和经营情况.....124
问题 3、其他.....167
保荐机构总体意见.....235

问题 1、关于本次募投项目及融资规模

根据申报材料，1）本次发行拟募集资金总额不超过 300,000 万元，用于“集装箱船舶购置项目”，拟购置新增 10 艘 1,800TEU 和 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶。2）“集装箱船舶购置项目”税后财务内部收益率为 13.31%，税后投资回收期为 9.52 年。3）公司前次募集资金 272,811.55 万元，用于“集装箱船舶购置项目”、“集装箱购置项目”、“集装箱智能运输信息化平台建设项目”及补充流动资金。其中，“集装箱购置项目”和“集装箱智能运输信息化平台建设项目”达到预定可使用状态日期延期至 2026 年 12 月。

请发行人说明：（1）结合集装箱航运物流行业周期现状、发展趋势及特点、市场需求及竞争格局、发行人业务发展规划及境外航线审批情况，以及公司相关人员、运力、港口等资源储备，本次募投项目实施主体设立及审批备案程序履行情况等，说明本次募投项目实施的必要性及可行性，本次募投项目实施是否存在重大不确定性，本次募投项目与主营业务的协同性；（2）结合市场需求、发行人在手订单及客户储备、现有及拟扩充运力、业务模式及运力利用情况、同行业可比公司经营情况等，说明本次募投项目新增运力的合理性及具体消化措施，是否存在运力无法消化的风险；（3）说明本次募投项目与前次募投项目在业务模式、实施地点及内容、下游客户及应用场景等方面的联系与差异，前次募集资金用途延期或变更的原因及合理性，前次募投项目效益是否达到预期，相关因素是否影响本次募投项目实施；（4）结合地缘情况、相关航线市场价格及成本、同行业可比公司类似航线效益、报告期发行人同类航线的运力消化和实际效益、新增航线筹备及审批等情况，说明本次募投项目效益测算过程、主要参数及选取依据、测算效益结论是否合理、审慎；（5）说明本次募投项目购置船舶价格的测算依据，新增数量是否与新增航线需求匹配，相关价格与发行人历史购置船舶及同行业可比公司类似项目是否存在显著差异；发行人使用自有或自筹资金对本次募投项目进行投入的情况和资金来源，是否拟使用募集资金进行置换，结合公司现有资金余额、未来资金流入及流出、各项资本性支出等，说明本次融资规模的合理性。

请保荐机构进行核查并发表明确意见。请保荐机构及申报会计师根据《证券期货法律适用意见第 18 号》、《监管规则适用指引——发行类第 7 号》相关规定，

对问题（4）（5）进行核查并发表明确意见。请发行人律师对问题（1）进行核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人说明

（一）结合集装箱航运物流行业周期现状、发展趋势及特点、市场需求及竞争格局、发行人业务发展规划及境外航线审批情况，以及公司相关人员、运力、港口等资源储备，本次募投项目实施主体设立及审批备案程序履行情况等，说明本次募投项目实施的必要性及可行性，本次募投项目实施是否存在重大不确定性，本次募投项目与主营业务的协同性

1、集装箱航运物流行业周期现状、发展趋势及特点、市场需求及竞争格局

发行人主营业务以集装箱、集装箱船舶为核心载体，以服务实体经济为宗旨，为客户提供全程集装箱物流解决方案。公司自设立以来主要业务未发生重大变化。报告期内，集装箱物流服务一直是公司主要收入和利润来源。发行人顺应国家发展战略主动调整公司发展方向，由国内集装箱航运物流业务向“内外并举”的方向发展。报告期各期，公司国际集装箱航运物流业务收入分别为 185,957.81 万元、180,179.00 万元、302,636.20 万元和 205,595.44 万元，占营业收入比例分别为 14.95%、16.00%、28.51%和 37.67%；报告期各期末，公司投入国际业务船舶数量分别为 23 艘、34 艘、36 艘和 42 艘，国际业务收入规模和占比快速增长，已成为公司第二增长曲线。报告期内公司国际业务以船舶期租运输先行，增强公司海外船舶运营经验后逐步增加国际自营航线数量，同步提升公司盈利能力。目前公司持续加大国际自营航线运力布局投入，通过优化航线配载方案等方式持续提升航线整体运营效率；叠加红海区域航线受地缘因素影响市场运价上行，2025 年和 2026 年上半年，国际自营航线收入分别为 14,567.85 万元和 55,823.44 万元，占营业收入分别为 1.37%和 10.23%，国际自营航线收入实现快速增长。

本次募投项目紧密契合发行人现有主营业务布局，发行人购置的集装箱船舶用于进一步加强公司在我国与东南亚、中东红海沿岸国家的集装箱运输业务。

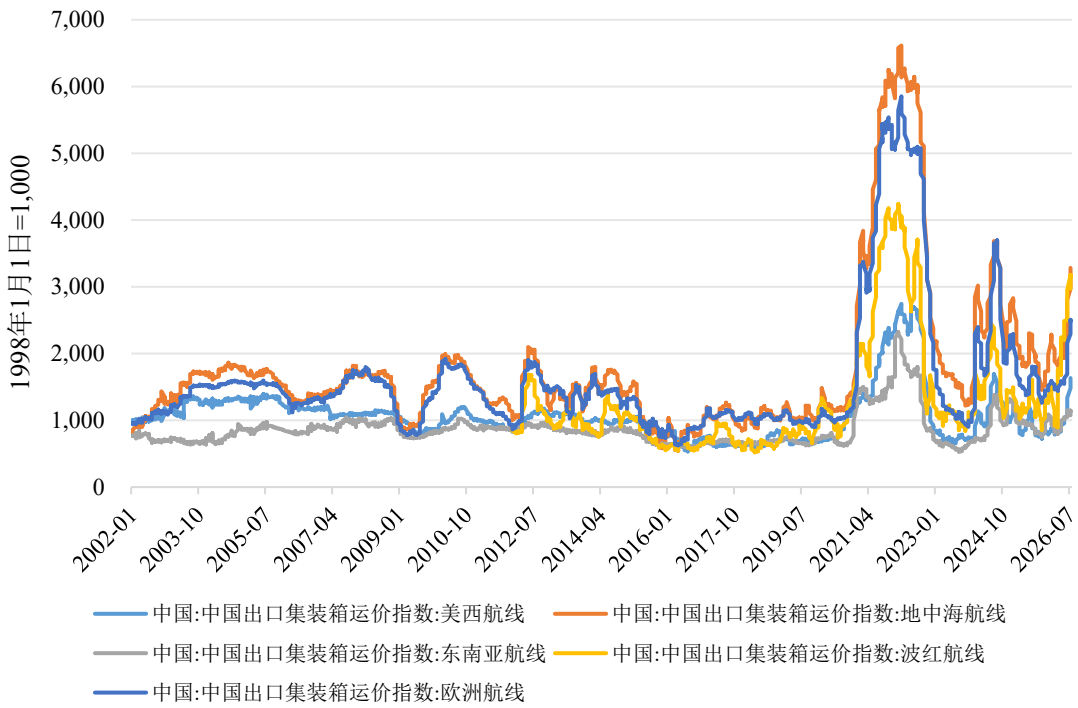
（1）行业周期现状

1）国际集装箱航运物流行业

本次募投项目为集装箱船舶购置项目，该项目计划通过购置的方式新增 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶和 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶，该项目未来预计投入国际集装箱航运物流市场。近年来，全球海运贸易量持续增长。克拉克森研究数据表明，2023-2025 年，全球海运贸易量分别为 124 亿吨、127 亿吨和 129 亿吨。作为海运贸易的主要运输方式之一，国际集装箱航运物流市场亦在波动中前行。2025 年，全球港口集装箱吞吐量在中转业务持续扩张的支撑下实现稳步增长，全年同比增长 5.5%。分区域看，亚洲地区继续引领全球增长，中国大陆港口全年完成集装箱吞吐量 3.5 亿 TEU，同比增长 6.8%。

运价方面，2020-2022 年，航线运价持续处于高位，主要系航运周期复苏、突发公共卫生事件及地缘冲突等多重因素共同推动所致；2023 年，随着新增运力集中交付，市场供需格局由紧转松，运价承压下行；2024 年，供需关系趋于改善，运价水平逐步回升；2025 年起，运价整体回调，但整体水平仍高于 2020 年之前。东南亚集装箱运价走势与世界集装箱运价整体走势具有较高相似性，运价水平呈现同向变动特征，且东南亚集装箱运价展现出较强的弹性与波动性。

图表：主要国际航线中国出口集装箱运价指数（CCFI）变动趋势

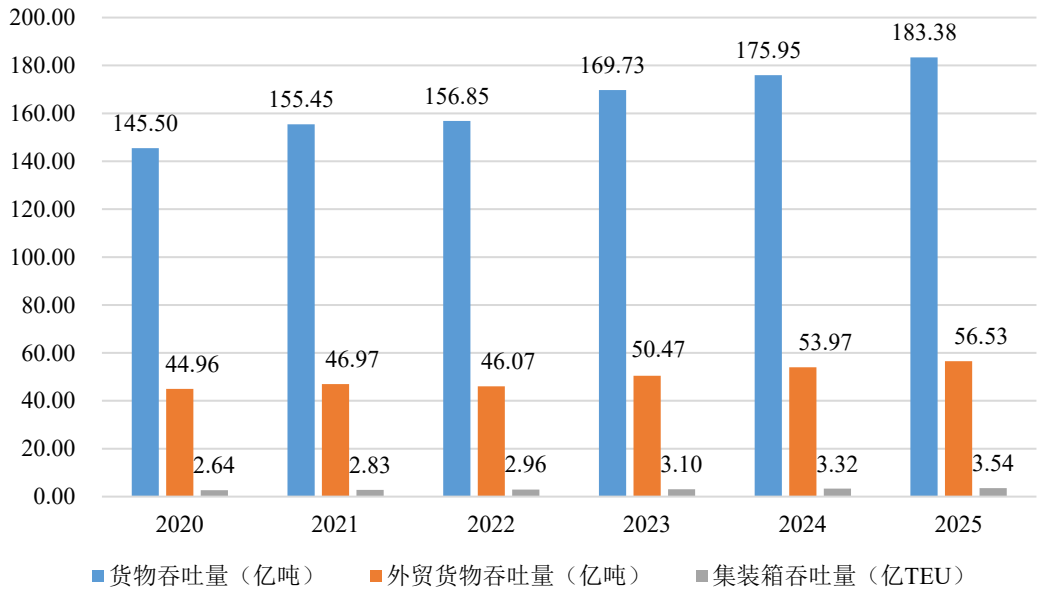


数据来源：Wind

2）国内集装箱航运物流行业

近年来，我国港口吞吐量保持稳定增长。2025 年，全国港口货物吞吐量达 183.38 亿吨，同比增长 4.2%；其中外贸货物吞吐量 56.53 亿吨，同比增长 4.7%。港口集装箱吞吐量达 3.54 亿 TEU，同比增长 6.8%。2025 年，全球十大集装箱港口中，中国大陆独占 6 座。上海港以 5,506 万 TEU 连续 16 年蝉联全球第一，同比增长 6.9%；宁波舟山港以 4,387 万 TEU 位居第三，同比增长 11.6%，增速在前十大集装箱港口中位列第一。

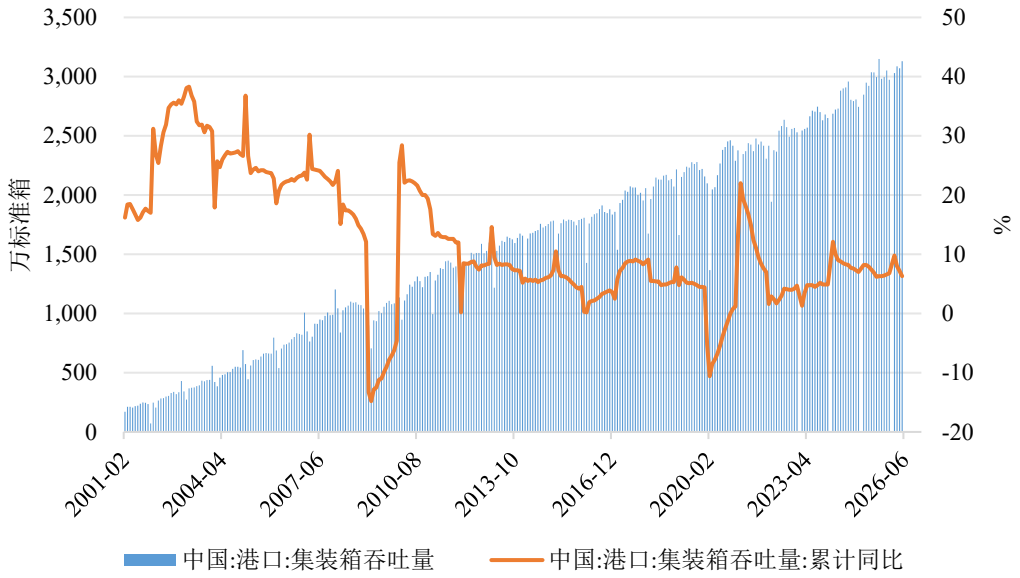
图表：我国港口货物、集装箱吞吐量



注：港口吞吐量系输出、输入港区并经过装卸作业的货物总量（包含内河运输、港区中转、短驳运输产生的吞吐量），反映港口活跃度。数据来源交通运输部。

交通运输部数据显示，2025 年，我国集装箱吞吐量 3.5 亿标准箱，同比增长 6.8%。其中，外贸集装箱吞吐量同比增长 9.8%，表现突出，成为增长核心动力。同时，受益于国内“散改集”运输模式的持续推进与多式联运体系的加速完善，内贸集装箱运输也保持稳定增长，更多内陆货源向高效、绿色的集装箱物流通道集聚。

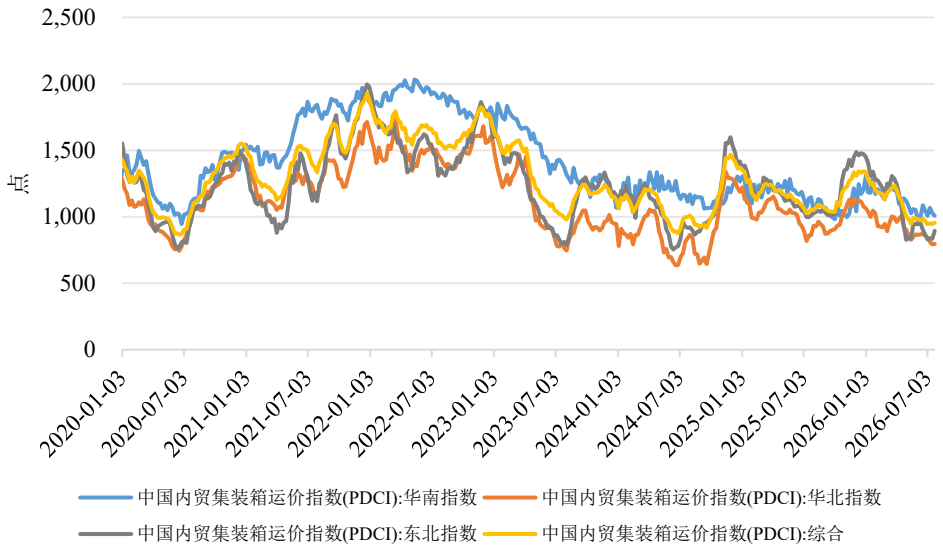
图表：中国港口集装箱吞吐量及增速



数据来源：Wind

2020-2025 年，中国内贸集装箱运价整体呈现“先升后降、低位震荡、阶段性反弹”的走势。2020-2021 年，公共卫生事件后国内生产端率先复工复产，经济恢复带动内贸需求增长，叠加部分区域限电限产导致运力偏紧，综合指数多次突破 1,800 点，运价整体处于高位并于 2021 年末达到周期峰值；2022-2023 年，新增运力集中交付，内贸货量增速显著放缓，市场供需格局由紧转松，运价转入下行与低位震荡区间；2024 年末至 2025 年，货运需求逐步回暖，运价出现阶段性反弹，但仍未恢复至疫情前的周期高位。2026 年以来，我国内贸集装箱运价水平已回落至 2024 年同期区间，区域市场呈现分化格局，东北、华南航线运价同比跌幅显著高于华北航线。

图表：2020-2025 年中国内贸集装箱运价指数（PDCI）变动趋势



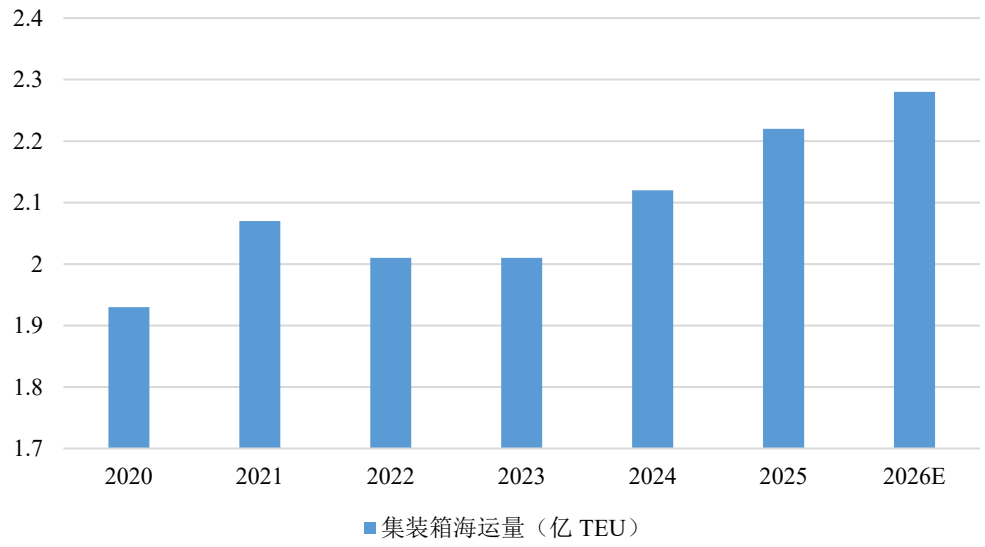
数据来源：Wind

（2）发展趋势及特点

1）国际集装箱航运物流行业

近年来，全球集装箱海运量呈现波动上升的态势，自 2022 年、2023 年短暂下滑后全球集装箱海运量以年均增幅超过 4%的态势持续增长，2025 年，全球集装箱海运量共计 2.22 亿 TEU，同比增长约 4.7%。

图表：2020-2026 年全球集装箱海运量



数据来源：智研咨询整理

地区细分市场中，2025 年全球贸易因受到美国关税政策调整影响，太平洋航线海运量明显下滑，同比下跌 4.6%；受益于非洲、南美等区域进口贸易快速

增长，南北航线货量快速增长，增幅达 7.5%；亚欧航线、亚洲区域内航线货量增长保持稳定，增速分别为 4.1%、4.9%。

图表：2022-2025 年部分航线集装箱海运量及增长情况

单位：百万 TEU

年份	亚欧航线		太平洋航线		大西洋航线		南北航线		亚洲区域内航线	
	运量	增速	运量	增速	运量	增速	运量	增速	运量	增速
2022	22.1	-11.2%	28.0	-7.3%	8.1	-2.6%	32.8	-2.4%	63.0	-0.9%
2023	23.3	5.4%	27.2	-2.9%	7.4	-8.2%	34.0	3.7%	62.4	-1.0%
2024	24.5	5.2%	30.5	12.1%	7.8	5.3%	36.2	6.5%	65.4	4.8%
2025	25.5	4.1%	29.1	-4.6%	8.0	1.6%	38.9	7.5%	68.6	4.9%

注：海运量系通过海上运输完成的货物量。数据来源于克拉克森和上海国际航运研究中心。

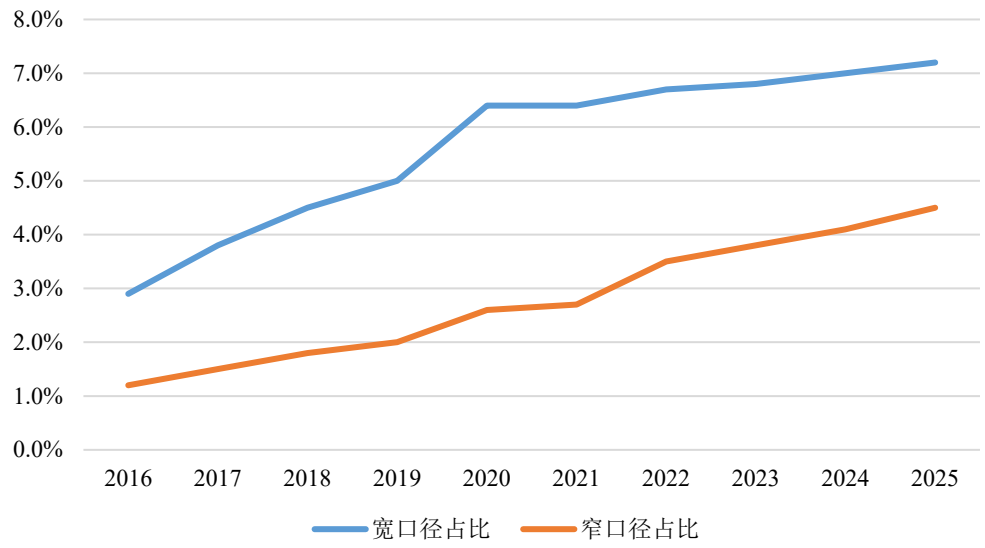
从上述情况来看，全球贸易流动将持续受到关税政策调整、地缘政治紧张局势及主要经济体财政脆弱性等因素的扰动。美国关税政策长期化趋势将对跨太平洋航线货量需求形成持续压制；东南亚、拉美等新兴市场近洋航线将成为行业核心增长支撑，全球航运需求的区域分化格局或将进一步加剧。发行人本次募投项目“集装箱船舶购置项目”购置的 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶和 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶，未来拟全部投放于国际集装箱航运物流市场，其中 1,800TEU 船用于经营东南亚航线，6,300TEU 船用于经营红海航线。发行人整体海外运力规模的提升，有助于公司抓住市场结构性增长机会，配合区域经贸发展需求，提升在亚洲区域市场的竞争力。

2）国内集装箱航运物流行业

供给端方面，多式联运基础设施网络和运力配置持续优化完善。2025 年是《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021-2025 年）》的收官之年，在交通强国战略和“双碳”目标引领下，国内多式联运体系建设成效显著。2025 年中国多式联运发展指数达 124.8，较 2024 年增长 15.3%，较 2023 年基期提高 24.8%；全年完成集装箱多式联运量 1.4 亿标准箱，同比增长 15.7%。2025 年，全国港口集装箱铁水联运量达到 1,520 万标准箱，同比增长 13.9%；宁波舟山港海铁联运业务量突破 200 万标准箱，同比增长 11.6%，位列全国港口第二，其外贸箱量稳居全国港口首位。随着国家运输结构优化战略深入推进及多式联运体系

日益完善，公、铁、水等不同运输方式间的衔接效率将进一步提升，国内集装箱航运物流在全程物流服务中的渗透率有望稳步提高，市场将逐步回归稳健增长。

图表：2016-2025 年中国沿海港口铁水联运占港口集装箱运输的比例



注：宽口径为海铁联运量与我国港口集装箱吞吐量的比例，窄口径为国内铁水联运主力港口铁水联运占比。数据来源于 CCIA、前瞻产业研究院。

需求端方面，国内促消费政策持续落地显效，消费结构升级动能不断增强，带动居民消费规模稳步扩容。国家统计局数据显示，2025 年，我国社会消费品零售总额达 50.1 万亿元，首次突破 50 万亿元大关。扩内需促消费政策的持续推进将带动家电、电子、汽车及零部件及“散改集”等产品运输需求继续扩大，但房地产相关货种（如建材）需求仍面临较大挑战。

（3）市场需求及竞争格局

近年来，全球政治经济格局深刻调整，经济全球化遭遇逆流，单边主义、保护主义明显上升，地缘政治冲突此起彼伏，全球贸易碎片化、供应链区域化重构趋势加剧，全球贸易重心正由跨太平洋干线向亚洲区域内及“一带一路”沿线区域加速转移。近年来，我国与东盟、阿拉伯国家经贸合作持续深化，与上述区域进出口额保持约 10%的年均复合增长，成为我国出口额持续增长的重要支撑。同时，国家明确加快构建“以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”的新发展格局，支持中国制造业产能出海、产业链供应链安全稳定发展，为我国的出口贸易提供了坚实的政策支撑与发展方向。水上运输业是我国经济发展的重要支撑，我国作为全球最大货物贸易国和第二大经济体，约 95%的进出口贸易货物量

通过水上运输完成。海上集装箱运输属于全球货物贸易最主要的流通手段之一。在制造业出海需求旺盛、新兴经济体崛起的大背景下，中国至东南亚国家、阿拉伯国家等区域的海上航线作为重要的贸易通道，集装箱运输需求显著增长，对船型、港口设施和物流模式等方面提出新要求。

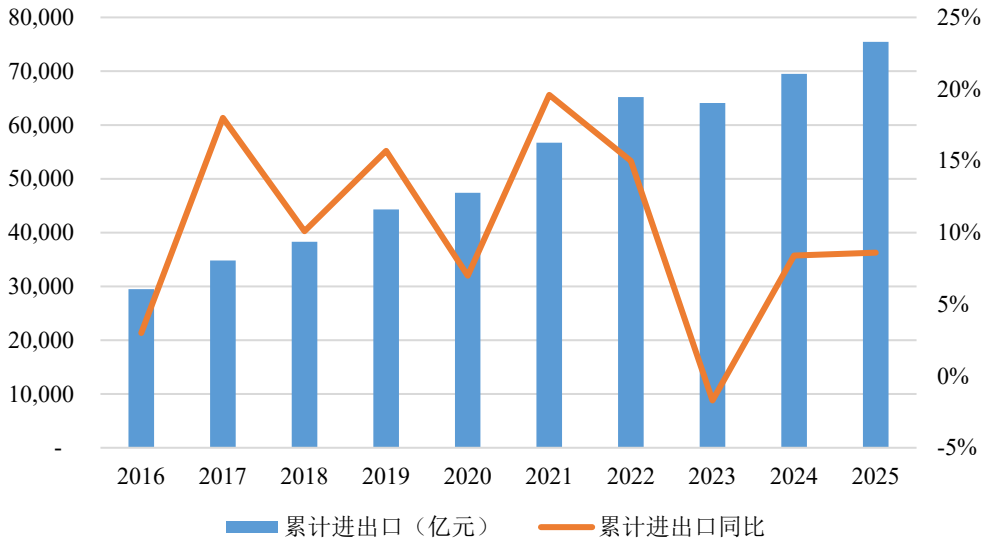
1）国际集装箱航运物流行业

①市场需求

根据中国海关统计数据，2025 年我国外贸进出口总值为 45.47 万亿元，同比增长 3.8%，继续稳居全球货物贸易第一大国地位。其中，出口表现强劲，全年实现出口额 26.99 万亿元，同比增长 6.1%；进口额 18.48 万亿元，规模创历史新高，同比增长 0.5%。

从贸易伙伴结构来看，我国与全球 240 多个国家和地区保持贸易往来，其中与 190 多个国家和地区的进出口实现正增长，贸易网络多元化和市场拓展成效持续显现。新兴市场在我国外贸格局中的重要性进一步提升，2025 年我国对共建“一带一路”国家进出口达 23.6 万亿元，增长 6.3%，占进出口总值的 51.9%。东盟作为我国第一大贸易伙伴地位进一步巩固，双边贸易总额达 7.55 万亿元，同比增长 8.0%，占我国贸易总额的 16.6%；贸易结构方面，出口至东盟 4.76 万亿元，同比增长 14.0%，自东盟进口 2.79 万亿元，同比下降 1.0%，实现贸易顺差 1.97 万亿元，同比增长 45.0%，我国对东盟中间品和制成品的出口竞争力持续增强，区域经济一体化进程加速推进。

图表：2016-2025 年中国与东南亚国家联盟进出口总额趋势



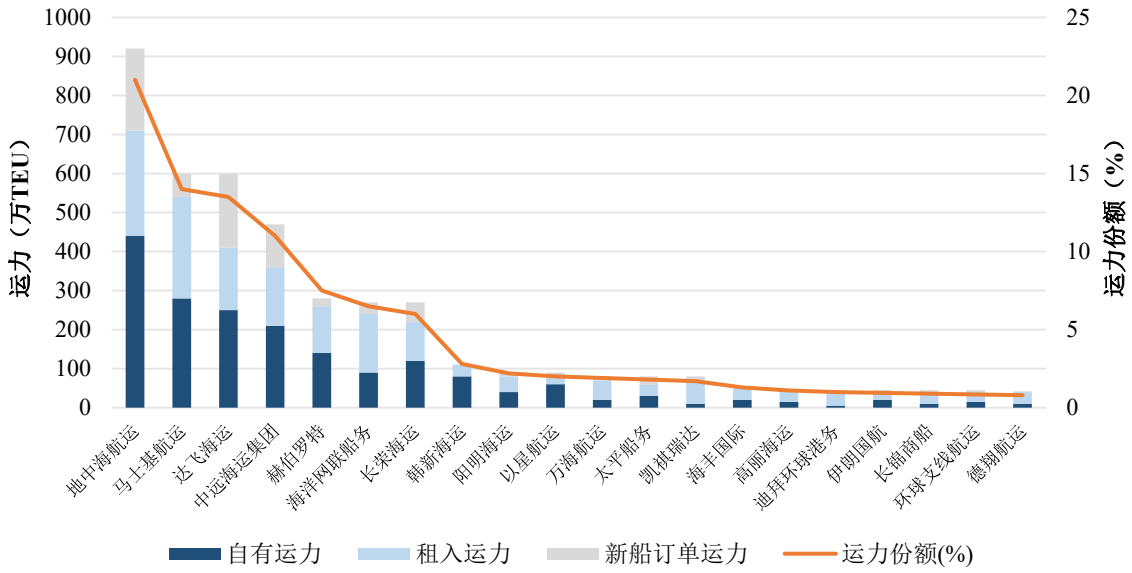
数据来源：中国海关

外贸进出口总量的稳步增长及贸易伙伴结构的持续优化，为国际集装箱航运物流行业提供运输需求支撑。

②竞争格局

在国际集装箱航运市场的头部班轮公司凭借规模优势和网络布局持续巩固市场主导地位，市场呈现稳健增长态势。根据 Alphaliner 数据，截至 2025 年 12 月 31 日，全球运营集装箱船总数为 7,497 艘，较 2025 年初增加 321 艘，全球运力共计 3,368.82 万 TEU，较 2025 年初增加 218.67 万 TEU，头部企业集中度持续提升。地中海航运以 714.44 万 TEU 运力保持全球第一，其自有运力、租入运力规模大幅领先，且新船订单运力位居行业之首；马士基航运以 461.21 万 TEU 紧随其后且自有船舶运力占比较高；达飞海运依托租入运力灵活调节规模，叠加新船订单运力投放后，其总运力规模将超越马士基航运。

图表：2025 年末前二十大班轮公司运力规模及占比



数据来源：Alphaliner，上海国际航运研究中心整理

世界前十大班轮公司运力合计达 2,834.58 万 TEU，占全球总运力的 84.14%，市场集中度与去年同期持平，头部集中格局逐渐稳固。前十大班轮公司中，中国大陆的中远海运集团位列第 4 名，中国台湾的长荣海运和阳明海运分别位列第 7 名和第 9 名。根据 Alphaliner 数据，截至 2026 年 6 月 30 日，中谷物流在全球集装箱班轮公司排名 34 名。本次募投项目的实施增加公司自有运力规模，可有效提升公司运力市场排名，增强竞争力。

2）国内集装箱航运物流行业

①市场需求

近年来，我国国内集装箱航运物流行业市场需求呈现总量稳步增长与结构持续分化并行的特征。2025 年，我国宏观经济运行总体平稳，全年 GDP 同比增长 5%，社会消费品零售总额同比增长 4%，综合 PMI 指数均值为 50.1%，工业生产保持稳步增长态势，为国内集装箱航运物流需求提供了基本的宏观支撑。

运输总量方面，2025 年国内集装箱海运量增速显著放缓，1-10 月累计同比增长仅 3.05%，增速创历史新低。其中一季度至三季度增速分别为 4.07%、4.73%和 1.86%，均低于 2024 年同期水平，内贸市场增长动能持续走弱。

货类结构方面，市场需求呈现明显的分化态势。受益于中储粮收储政策及扩内需促消费政策的持续发力，粮食、终端消费品等货类运输需求稳步增长，为内贸市场提供有力支撑；机械设备、化学肥料及农药等货种上半年运输需求保持增

长态势。但受房地产行业持续低迷影响，2025 年新开工施工面积下降 19.8%，建材相关货类运输需求持续承压；下半年随着消费品以旧换新额度阶段性用尽，家用电器、日用消费品、轻工、医药产品等品类运输需求亦有所回落。此外，以电动载人汽车、锂离子电池、太阳能电池为代表的“新三样”等高附加值产品出口保持强劲增长，正成为驱动集装箱海运需求的新增长极，需求结构分化格局持续深化。

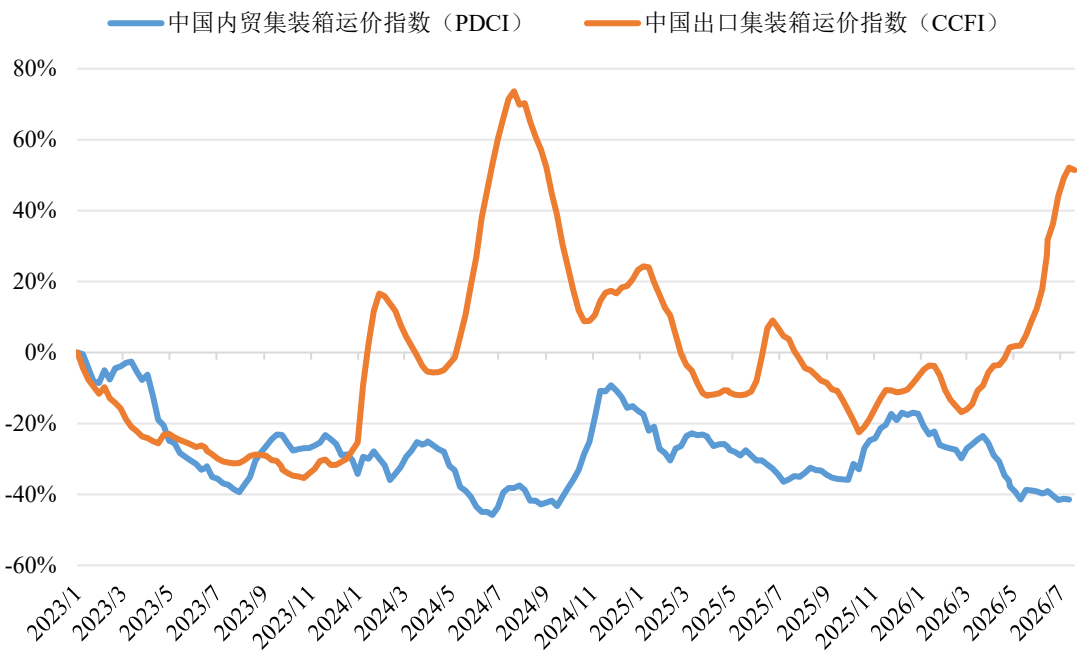
②竞争格局

国内集装箱航运物流行业运力早期随需求成长而高速扩张，经历数轮竞争及整合后，国内集装箱航运物流行业运力收缩。2013 年起，受周期性因素影响，部分民营集装箱航运物流企业陆续停航或破产，行业逐步优胜劣汰。历经长时间的市场整合，我国国内集装箱航运物流行业格局逐渐优化，泛亚航运、中谷物流、安通控股等企业占据主要市场份额。

3）国内与国际集装箱物流行业存在周期性差异

受经济周期、供求关系、航运政策等因素影响，报告期内国内与国际集装箱物流行业呈现明显的周期性差异特征。报告期内，代表国内集装箱运价指数的中国内贸集装箱运价指数（PDCI）与代表国际集装箱运价指数的中国出口集装箱运价指数（CCFI）走势对比如下：

图：中国内贸集装箱运价指数（PDCI）与中国出口集装箱运价指数（CCFI）



注 1：中国内贸集装箱运价指数（PDCI）是反映国内内贸集装箱运输市场价格变动的综合性航运指数，通过采集即期运价数据加权计算生成，基期为 2015 年 6 月 5 日，基点值为 1000 点。该指数包含综合指数及东北、华北、山东、华东、福建、华南六大区域航线子指数，区域权重依据基期各区域集装箱发运量占比设定

注 2：中国出口集装箱运价指数（CCFI）是反映中国出口集装箱运输市场价格走势的航运价格指数，由上海航运交易所编制发布，基期为 1998 年 1 月 1 日，基期指数为 1000 点。该指数包含综合运价指数及欧洲、地中海、美西、美东等 11 条分航线指数，覆盖大连、天津、青岛等十大国内港口，样本航线基于典型性、地区分布性、相关性原则筛选

根据上海国际航运研究中心统计，2023-2025 年，我国内贸集装箱出港量（货运量）增速逐年下降；2026 年上半年，全国内贸集装箱海运量累计同比增长 0.07%，其中沿海港口海运量同比下降 1.8%，二季度单月同比均为负增长。主要系内贸集装箱运输的主要适箱货源长期集中于粮食、钢材、水泥、建材、煤炭及矿石等大宗商品，传统适箱货源需求不足。自 2023 年初以来，受大宗商品运输需求下降影响，叠加内贸集装箱船舶集中交付导致运力供给宽裕，中国内贸集装箱运价指数持续低迷，并持续保持低位震荡。而成本端呈现刚性上行，尽管当前运价水平已基本回落至历史低位区间，但燃油价格、船员工资、港口作业费等主要成本项目较此前已大幅上涨，运价下行与成本刚性之间的剪刀差持续扩大，行业单位毛利空间被系统性压缩。

2023 年以来，受中国出口需求强劲影响，叠加地缘政治扰动导致部分航线运价上涨，中国出口集装箱运价指数在震荡中持续攀升。截至本回复出具日，尽管上述运价指数呈现较大波动性，中国内贸集装箱运价指数仍相较 2023 年初具

有较大跌幅，而中国出口集装箱运价指数呈现一轮新的升势。

在上述背景下，行业存量运力已作出明确的再配置选择。近年来，受国际集装箱航运市场景气度持续提升、中小型集装箱船舶期租费率大幅攀升影响，内外贸兼营船舶加速向外贸航线转移：我国 700TEU 以上内外贸兼营集装箱船舶平均 D-I 航行率（境内航线航行时间与境外航行时间之比）由 2023 年的 2.46 降至 2024 年上半年的 2.08 和 2025 年的 1.31,2026 年上半年进一步降至 1.09，同比下降 19.8%；同期，仅在外贸航线上运营的船舶运力同比分别增长 10.86%、31.47%和 19.2%。部分原本深耕内贸的船舶通过改造、出售等方式提前退出内贸行业，市场对内贸航线的运力配置加速向外贸市场转变。国内航运企业根据市场行情、客户需求等因素及时作出经营决策以支持业务发展。以中谷物流、安通控股、锦江航运、宁波远洋等为代表的从事国内集装箱运输的企业，通过调配国内运力或新建船舶的方式，陆续拓展国际集装箱航运物流业务作为第二增长曲线。

2、发行人业务发展规划

（1）业务发展情况

公司目前业务范围包括国内集装箱航运物流及国际集装箱航运物流。国内集装箱航运物流业务方面，公司是国内最早专注于国内沿海集装箱货物运输的企业之一，并逐渐形成以水路运输为核心，配套公路、铁路及物流园区等多元化方式，为客户提供“多式联运”服务的模式。国际集装箱航运物流业务方面，公司通过自营航线及船舶期租的方式积极探索国际集装箱航运物流市场。公司深耕东南亚、印巴、红海等区域，陆续开通了多条自营国际航线。报告期内，发行人国内业务和国际业务收入情况如下：

单位：万元

项目	2026 年 1-6 月		2025 年度	
	金额	占比	金额	占比
国内集装箱航运物流	339,261.40	62.17%	755,457.07	71.16%
国际集装箱航运物流	205,595.44	37.67%	302,636.20	28.51%
其他业务	855.77	0.16%	3,594.93	0.34%
营业收入合计	545,712.60	100.00%	1,061,688.20	100.00%

项目	2024 年度		2023 年度	
	金额	占比	金额	占比
国内集装箱航运物流	943,891.97	83.84%	1,057,847.77	85.04%
国际集装箱航运物流	180,179.00	16.00%	185,957.81	14.95%
其他业务	1,754.36	0.16%	73.56	0.01%
营业收入合计	1,125,825.32	100.00%	1,243,879.14	100.00%

国内集装箱航运物流业务方面，公司通过自营航线模式开展业务。公司航运网络覆盖全国 33 个沿海主要港口、50 余个内河港口及“一带一路”15 个重点港口，覆盖国内主要沿海港口群，并联动公路、铁路形成综合物流体系，同时通过推行“散改集”战略持续拓展货源、降低综合物流成本。报告期各期，公司国内集装箱航运物流业务收入分别为 1,057,847.77 万元、943,891.97 万元、755,457.07 万元和 339,261.40 万元，占营业收入比例分别为 85.04%、83.84%、71.16%和 62.17%，收入及占比逐年下降。该变动主要由于国内大宗商品作为公司国内业务主要运输货种，运输需求持续承压，同时国内航运运力供给增加导致行业竞争加剧。报告期内，公司主动优化运力结构，将部分国内运力转向国际业务，进一步导致国内业务规模收缩。

国际集装箱航运物流业务方面，公司主要通过自营航线与船舶期租两种模式开展业务。自营航线业务模式下，公司于 2021 年开通首条胡志明航线，逐步探索国际集装箱物流市场。由于国际运价波动，公司陆续收缩了该条航线的经营规模，并将运力逐步投放至船舶期租业务。2025 年，公司提出了“效益为纲、内外并举”的战略目标，决定转型升级为国际化班轮公司，并结合市场需求，陆续开辟了多条东南亚航线及红海航线。截至 2026 年 6 月末，公司常态化运营 2 条东南亚航线、1 条红海航线。2026 年上半年，公司东南亚航线和红海航线共完成了 26,172TEU 和 33,033TEU 运输量。船舶期租模式下，2020 年起，公司开始探索船舶期租业务，通过船舶期租赚取收益的同时积累国际航行经验。报告期内，公司积极与海领船务、新加坡海运、达飞海运、马士基航运等行业头部国际班轮公司开展船舶期租合作，综合考虑风险与收益，不断扩大船舶期租业务规模。

报告期各期，公司国际集装箱航运物流业务收入分别为 185,957.81 万元、180,179.00 万元、302,636.20 万元和 205,595.44 万元，占营业收入比例分别为 14.95%、16.00%、28.51%和 37.67%，整体呈稳步上升趋势，已成为公司重要的

业绩增长点。其中，船舶期租业务收入分别为 113,417.05 万元、177,377.26 万元、288,068.35 万元和 149,771.99 万元，占营业收入比例分别为 9.12%、15.76%、27.13%和 27.45%，是公司国际业务收入的核心组成部分；自营航线收入分别为 72,540.76 万元、2,801.74 万元、14,567.85 万元和 55,823.44 万元，占营业收入比例分别为 5.83%、0.25%、1.37%和 10.23%。此外，2026 年上半年，公司国际自营航线业务收入已超过 2025 年全年，呈现高速增长的态势。

（2）业务发展规划

未来，公司将积极应对市场变化与外部挑战，实现高质量发展。

1）坚持以国内业务为核心，持续探索海外业务，打造新业务增长点

发行人将继续以国内集装箱航运物流为核心主业，着力提升可持续发展能力并扩大业务规模。作为集装箱航运物流行业的民营龙头企业，发行人依托覆盖全国的物流网络，向中西部地区延伸业务，增强多式联运能力，并建设多式联运物流平台以降低综合物流成本。

发行人制定内外协同发展战略，逐步探索海外业务。发行人已开通多条前往东南亚、红海、印巴等区域的国际集装箱精品航线，并计划于未来增加国际自营航线的运力投放，加快国际经营网络建设，以形成新的业务增长点。同时，发行人将维持当前船舶期租业务的规模，以保障稳定的盈利空间。

2）持续优化资产结构，打造环保绿色的物流方式

未来，发行人将持续优化现有船队结构，新增符合航线要求的新型船舶，以适应行业“散改集”发展趋势。在运力投放增速放缓的背景下，发行人将提升航线密度，扩大市场份额。同时，发行人计划提高自有船舶比例，以便灵活应对市场需求变化，并配置大型化环保型船舶，优化船舶结构，减少单吨单海里的能耗，降低碳排放，服务于国家“碳达峰、碳中和”目标。

3、境外航线审批情况

根据《中华人民共和国国际海运条例》（以下称“《海运条例》”）《中华人民共和国国际海运条例实施细则》（以下称“《海运条例实施细则》”），从事进出我国港口的国际班轮运输业务应取得《国际班轮运输经营资格登记证》。

公司已持有有效的《国际班轮运输经营资格登记证》，具备经营国际集装箱班轮运输的资质。本次募投项目“集装箱船舶购置项目”购置的 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶和 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶，未来拟全部投放于国际集装箱航运物流市场，其中 1,800TEU 船用于经营东南亚航线，6,300TEU 船用于经营红海航线，属于国际集装箱班轮运输业务，不涉及国际客船或国际散装液体危险品船运输业务。

（1）本次新增运力无需履行运力指标审批程序

1）国际集装箱船舶运输已不适用行政审批

2023 年 7 月 20 日，国务院发布《关于修改和废止部分行政法规的决定》（国务院令第 764 号，以下简称“《决定》”），对《海运条例》作出修改，将“国际集装箱船、普通货船运输业务审批”“无船承运业务审批”改为备案管理。为落实《决定》要求，2023 年 11 月 10 日，交通运输部对《海运条例实施细则》进行了相应修改，将上述 2 项许可改为备案管理并细化完善备案要求。

因此，公司本次新增国际集装箱船舶投入国际航线运营，不涉及交通运输部新增运力指标审批事项，无需履行相关审批程序。

2）公司已持有国际班轮运输经营资格

公司现持有有效《国际班轮运输经营资格登记证》，依法具备国际集装箱班轮运输经营资质。就本次新增国际集装箱船舶并投入国际航线运营事宜，公司已承诺将严格依据《海运条例》及其实施细则等法规要求，于新航线开航日前 15 日履行公告义务，并于开航之日起 15 日内向国务院交通运输主管部门办理备案。

综上，公司本次新增运力系国际集装箱船舶，拟从事国际集装箱班轮运输业务，不涉及《海运条例》所规定的新增运力指标审批之适用情形，无需向交通运输主管部门申请运力指标审批，亦无需履行其他与新增运力指标相关的特殊审批程序。

（2）国际水路运输业务相关规定

根据《海运条例》第五条规定，经营国际集装箱船、国际普通货船运输业务，应当取得企业法人资格，并有与经营业务相适应的船舶。

根据《海运条例》第六条规定，经营国际集装箱船、国际普通货船运输业务，应当自开业之日起 15 日内向省、自治区、直辖市人民政府交通运输主管部门备案，备案信息包括企业名称、注册地、联系方式、船舶情况。

根据《海运条例》第十条规定，国际船舶运输经营者经营进出中国港口的国际班轮运输业务，应当依照本条例的规定取得国际班轮运输经营资格。未取得国际班轮运输经营资格的，不得从事国际班轮运输经营活动，不得对外公布班期、接受订舱。

根据《海运条例》第十三条规定，新开、停开国际班轮运输航线，或者变更国际班轮运输船舶、班期的，应当提前 15 日予以公告，并应当自行为发生之日起 15 日内向国务院交通运输主管部门备案。

根据《海运条例实施细则》第十五条规定，国际班轮运输经营者新开或者停开国际班轮运输航线，或者变更国际班轮运输船舶、班期的，应当按照《海运条例》第十三条的规定在交通运输部指定媒体上公告，并按规定报备。

境外方面，公司通过与新加坡边行集团（Ben Line Agencies）、迪拜沙拉夫集团（Sharaf Group）签订了海外代理协议，负责处理海外港口泊位安排、码头作业协调、监管部门申报、船舶进出口联检通关、海事申报等当地监管机构或所在港口所需要的合规性程序，属于行业通行做法，符合行业惯例。

截至本回复出具日，公司运营的国际自营航线已全部完成上述备案程序。本次募投项目购置集装箱船舶交付后，公司将按照相关规定根据拟投入具体航线及时完成备案程序。结合公司当前国际航线开展情况，预计本次募投项目拟投入航线开设不存在实质性障碍。

4、发行人相关人员、运力、港口等资源储备情况

（1）人员储备

公司拥有专业的集装箱船舶和集装箱运营管理团队，具备丰富的专业知识和操作经验。为适配多元化业务需求，公司量身定制业务运作流程，依托营运中心、船管中心、国际班轮中心等职能部门，构建了严密的组织管控体系，确保各环节职责清晰、流程闭环，有效提升了整体运营效率与协同沟通能力。同时，公司高度重视船舶管理人才梯队的建设，拥有经验丰富的船长、轮机长及其他专业高级

船员，自有队伍实力雄厚。此外，公司已前瞻性布局动态人才补给计划，未来可根据新增运力的实际进度，灵活引入外部优质船员资源，形成“自有为主、外聘为辅”的弹性用人机制，充分保障公司长期发展战略的人才需求。

（2）运力储备

公司运力储备充裕，为业务持续拓展奠定了坚实基础。随着新建船舶完成下水，公司自有运力有所提升，自有运力在总运力中的占比从 2023 年的 69.83%增加到 2025 年的 74.83%。自有运力占比的提升有效降低了对外部租船市场的依赖，有助于在国内集装箱航运物流景气度波动时灵活调整运力部署，在运价上行周期快速投放运力锁定收益，在需求走弱阶段通过优化航线配船控制成本，从而在行业周期波动中保持经营韧性。综合来看，公司运力储备规模位居行业前列，为业务发展提供了充足的运力资源保障。

（3）港口储备

自 2021 年开通第一条国际自营航线“上海-宁波-胡志明-上海”以来，公司的国际自营航线业务已广泛覆盖东南亚、中东等地区，并以东南亚航线为核心布局，挂靠港口包括越南胡志明市、泰国林查班等，并延伸至印度尼西亚各港口；在中东地区，公司开通了红海航线，挂靠吉达、亚喀巴、索赫纳等红海区域主要港口。境内港口方面，公司航线起运港包括天津、上海、宁波、南沙等主要港口，依托国内业务资源，与该等港口建立了良好的合作关系。境外港口方面，公司与新加坡边行集团（Ben Line Agencies）、迪拜沙拉夫集团（Sharaf Group）等海外知名物流行业集团合作，签订了海外代理协议，通过该等代理机构处理国际航线开辟、境外港口靠泊所需的常规性手续。同时，可借助合作方海外代理网络拓展公司未来可触达的港口数量。公司港口资源储备充裕，为航线网络的高效运转和业务规模的持续扩张提供了坚实支撑。

（4）技术储备

通过多年的业务经营，公司建立覆盖全面、规范化、制度化、标准化体系进行规范管理，搭建整合各业务资源的职能部门，高效协调和分配公司资源，提高管理效率，确保集装箱物流各个环节的高效运转。此外，公司对集装箱全物流环节进行信息化管控，通过自主研发的物流业务综合管理平台对集装箱物流完整业

务流程的信息监控、跟踪及资源调度，为公司本次募投项目的效益产出提供了技术保障。

5、本次募投项目实施主体设立及审批备案程序履行情况

（1）本次募投项目已履行必要的审批备案程序

本次募投项目由发行人及其在中国香港、新加坡设立的全资子公司/孙公司分别在中国境内及境外实施，已履行必要的审批备案程序，具体情况如下：

船舶	实施主体及其设立情况		审批备案程序履行情况		
	实施主体	设立情况	内部审批程序	商委部门备案	发改部门备案
10 艘 1,800TEU 集装箱船舶+2 艘 6,300TEU 集装箱船舶	中谷物流	已设立	已经发行人第四届董事会第十一次会议、2026 年第二次临时股东会及 2026 年第三次临时股东会会议审议批准	不涉及	已取得上海临港地区开发建设管理委员会核发的《上海市企业投资项目备案证明》（上海代码：3101155515491712026 1D2203001，国家代码：2605-310115-04-01-367864）
3 艘 6,300TEU 集装箱船舶	中谷香港	已设立	已经发行人第四届董事会第十次会议及 2026 年第三次临时股东会会议审议批准	已取得上海市商务委员会核发的“境外投资证第 N3100202600505 号”《企业境外投资证书》	已取得中国（上海）自由贸易试验区临港新片区管理委员会核发的“沪自贸临管境外备〔2026〕30 号”《境外投资项目备案通知书》
3 艘 6,300TEU 集装箱船舶	万得艾法、万得必拓、万得嘉美	已设立		已取得上海市商务委员会分别核发的“境外投资证第 N3100202600294 号”、“境外投资证第 N3100202600295 号”、“境外投资证第 N3100202600296 号”《企业境外投资证书》	已取得中国（上海）自由贸易试验区临港新片区管理委员会核发的“沪自贸临管境外备〔2026〕19 号”《境外投资项目备案通知书》

注 1：中谷香港为发行人注册地位于中国香港的全资子公司，万得艾法、万得必拓、万得嘉美为发行人注册地位于新加坡的全资孙公司，属于本次募投项目境外实施部分的目的公司。

注 2：本次募投项目将在境内与境外实施，其中，境外实施地点为新加坡和中国香港，该等国家及地区均不属于《企业境外投资管理办法》规定的“敏感国家和地区”；且境外实施部分为集装箱船舶购置，不属于该部分规定的“敏感行业”。因此，本次募投项目涉及的境外投资不属于实行核准管理的范围，仅需向发改部门与商务部门履行备案手续。
注 3：根据相关规定，发行人已就新设境外全资子公司/孙公司中谷香港、万得艾法、万得必拓、万得嘉美，以及由该等境外实体实施本次募投项目境外部分等事宜，完成商务部门及发改部门的备案手续。

（2）本次募投项目后续实施需办理的手续不存在实质性法律障碍

除尚需办理境外直接投资外汇登记及船舶入级、船舶登记、境外航线备案等常规性手续外，本次募投项目后续实施不存在其他尚待履行的境内外审批备案手续；且前述手续办理不存在实质性法律障碍。具体情况如下：

1）根据《国家外汇管理局关于进一步简化和改进直接投资外汇管理政策的通知》（汇发[2015]13 号），在向中谷香港、万得艾法、万得必拓、万得嘉美实际出资前，发行人需向注册地银行申请办理境外直接投资外汇登记，并提交《境外直接投资登记业务申请表》、营业执照、《企业境外投资证书》等材料。发行人已取得相应的《企业境外投资证书》，在资金出境前向银行申请办理前述外汇登记不存在实质性法律障碍。

2）依据船舶建造进度及后续运营需要，具体募投项目实施主体需办理船舶入级、船舶登记、境外航线备案等常规性手续。该等手续属于项目投产后正常运营所需的程序性事项，其办理不存在实质性法律障碍。

（3）本次募投项目无需履行环境影响评价手续

根据《中华人民共和国环境影响评价法》第三条规定，在中华人民共和国领域及管辖的其他海域内建设对环境有影响的项目，应当依照该法进行环境影响评价。

根据《建设项目环境保护管理条例》第二条规定，在中华人民共和国领域和中华人民共和国管辖的其他海域内建设对环境有影响的建设项目，适用该条例。

根据《建设项目环境影响评价分类管理名录》第二条规定，建设单位应当按照该名录的规定，分别组织编制建设项目环境影响报告书、环境影响报告表或者填报环境影响登记表。

本次募投项目内容为购置集装箱船舶，不属于上述法律法规规定的建设项目，

无需履行环境影响评价手续，亦无需取得主管环保部门的审批文件。

综上，本次募投项目中新设的实施主体均已取得商委部门出具的企业境外投资证书，实施主体拟实施的募投项目已取得发改部门的备案，本次募投项目实施主体的设立和募投项目均已履行必需的审批备案程序；除尚需办理境外直接投资外汇登记及船舶入级、船舶登记、境外航线备案等常规性手续外，本次募投项目后续实施不存在其他尚待履行的境内外审批备案手续，且前述手续办理不存在实质性法律障碍；本次募投项目不属于相关法律法规规定的建设项目，无需履行环境影响评价手续，亦无需取得主管环保部门的审批文件。

6、本次募投项目实施的必要性及可行性

（1）本次募投项目实施具有必要性

1）我国外贸展现强大韧性，航运迎来中长期需求

“十四五”期间，我国进出口总值在复杂多变的国际环境中展现出强大的韧性，实现了 7.14%的年均复合增长率。2026 年前三季度，我国进出口总值 39.94 万亿元人民币，同比增长 18.8%。受益于国际产业转移、“一带一路”倡议以及 RCEP 的深入推进，东盟已连续 5 年稳居我国第一大贸易伙伴，我国也连续 17 年保持东盟第一大贸易伙伴地位。同时，红海、印巴等新兴市场的崛起以及我国产业结构不断升级，不仅带动了基础设施建设相关的大宗商品物资的运输需求，还催生了电动载人汽车、锂电池和太阳能电池等“新三样”的强劲需求。

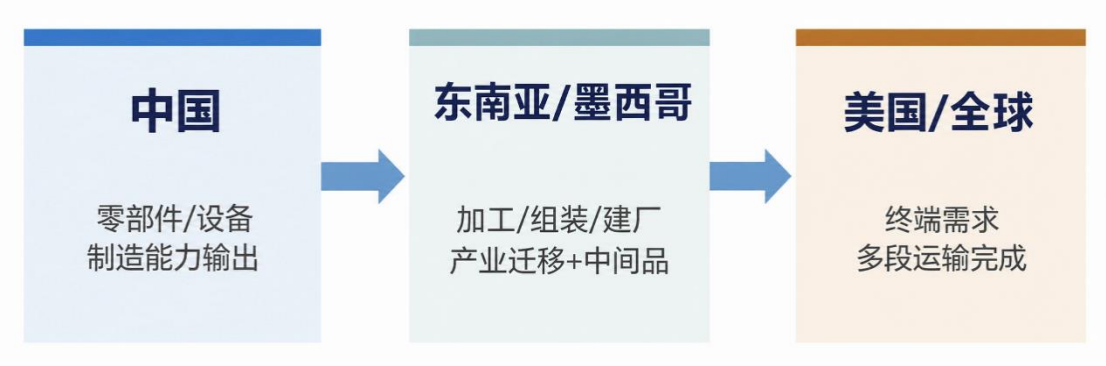
根据交通运输部数据，我国约 95%的进出口贸易货物量通过海运完成，海运航线和服务网络遍布世界主要国家和地区。我国已成为世界上海运设施体量最大、海上运输货物最多的国家，港口规模、船员数量、船队规模、造船产量、海洋渔业规模等位居世界前列。随着全球经济逐步复苏和国际贸易活动增加，航运行业迎来中长期需求。

2）地缘政治和贸易摩擦频现，催生航运结构性需求

近年来，随着地缘政治频繁扰动、国际贸易摩擦不断升级，全球航运行业迎来新的变化。一方面，近年来红海危机、伊以冲突等地缘政治风险导致部分关键航道持续面临安全风险，导致绕行需求增加、有效运力收缩；以红海沿岸或其他安全港口作为中转枢纽通过规模较小、机动性更强的支线船舶完成末端运输成为

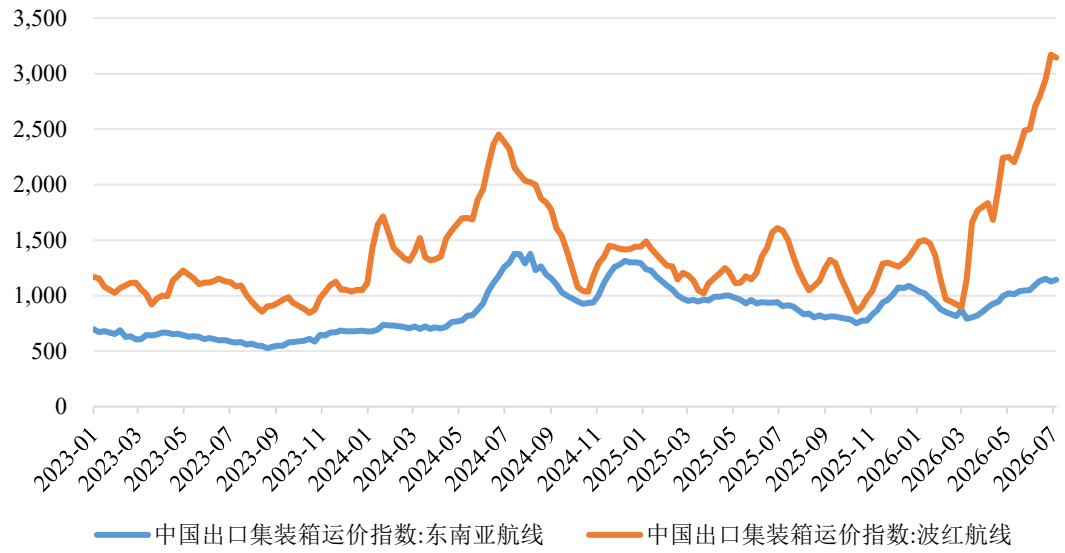
替代方案，催生了对支线船舶以及区域港口间中转航线的需求。全球从原先效率优先的贸易秩序，进入安全优先的时代。另一方面，国际贸易摩擦不断升级，导致全球供应链短链化与贸易碎片化等趋势进一步加剧，全球主干航线的货流涌入东南亚、印巴等区域的新兴贸易航线。

图：一段式贸易转为多段式供应链



根据联合国贸易和发展会议数据显示，全球海运平均运输距离由 2018 年的 4,831 海里上升 8.6%至 2024 年的 5,245 海里，2024 年海运贸易量增长 2.2%，而吨海里增长 5.9%，海运距离对航运需求的贡献显著高于货量。2023 年以来，东南亚航线和波红航线的运价水平在波动中不断攀升。

图：中国出口集装箱运价指数（东南亚航线和波红航线）



数据来源：Wind

此外，全球主要经济体对供应链安全冗余需求大幅提升，防御性补库成为新常态。未来，在地缘政治和贸易摩擦持续扰动下，中短国际航线将迎来结构性需

求。

3）新增运力集中在大型集装箱船舶，中小型集装箱船舶存在供给缺口

从运力供给来看，根据 Alphaliner 统计，截至 2026 年 8 月，现有运力中，10,000TEU 以上的大型集装箱船舶运力占比 47.60%，主要投放远东-欧洲、远东美西等跨洋主干航线；3,000-9,999TEU 中型集装箱船舶运力占比为 36.51%，主要适配跨洋次干线与区域干线；3,000TEU 以下小型集装箱船舶运力占比仅为 15.90%，主要承载区域内贸、短驳航线。

从新增运力结构看，造船企业产能已被大型集装箱船舶锁定，短期内无法增加中小型集装箱船舶的供给。自公共卫生事件以来，亚欧、太平洋干线运价大幅上涨，全球大型班轮公司利润大幅增长。在公共卫生事件后，凭借“船型越大、单箱成本越低”的历史经验，全球大型班轮公司密集下达了大型船舶造船订单，由于船舶交付周期需要数年时间，导致当前全球新造船订单集中于大型船舶。截至 2026 年 8 月，新增运力中，10,000TEU 以上的大型集装箱船舶运力占比 67.33%；3,000-9,999TEU 中型集装箱船舶运力占比为 26.32%；3,000TEU 以下小型集装箱船舶运力占比仅为 6.35%。

尽管自 2025 年 7 月以来，中小型集装箱船舶为新造船订单的主力船型，但受限于造船企业产能扩张速度、当前部分产能已被更早期订单占据的影响，2025 年签订的相关船舶订单预计在 2027 年-2029 年交付。目前部分造船企业新造船订单交付时间已排期至 2030 年及以后。

综上，受历史订单结构及船厂产能排期影响，全球新增运力及未来交付运力主要集中于 10,000TEU 以上的大型集装箱船舶，而适用于亚洲区域内集运市场的中小型船型新增供给相对有限，在区域贸易需求持续增长的背景下，中小型船型的运力供给存在阶段性缺口，为本次募投项目的中小型集装箱船舶运力投放提供了结构性机遇。

4）构建国内国际双循环战略，打造国际业务作为第二增长极

为积极响应国家“以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”的战略方针和“防范产业链供应链安全风险，提升产业链供应链韧性和安全水平”的指导精神，公司的发展战略和经营策略围绕“对内深化改革提效益，对外蓝海战略

谋发展”的核心主题，以“效益为纲、内外并举”为战略目标，通过内贸深耕与外贸拓展双轮驱动，构建可持续、高质量的发展格局，打造国际业务作为公司第二增长极。国内集装箱航运物流业务方面，公司坚持以内贸为核心，整合全国范围内的铁路及公路资源，形成“公、铁、水”三维物流网络，建立了以水路运输为核心的多式联运综合物流体系；提升全程物流服务能力，降低综合物流成本；深化“散改集”战略，巩固基础货源优势；实施“直接客户”战略，提高直接客户收入占比。国际集装箱航运物流业务方面，顺应“国内国际双循环”战略，加速海外自营航线布局，顺应中国制造业出海趋势，主动布局东南亚、印巴、红海等高增长区域；加快海外经营网络建设，构建稳定盈利结构。报告期内，公司已持续开辟多条国际集装箱精品航线，不断拓展业务边界。本次募投项目实施有利于扩大公司运力规模，增强市场竞争力，提升行业运力排名，贯彻实施公司“效益为纲、内外并举”的战略目标；同时，通过更好地满足国内、国际客户运输需求，促进国家和全球产业链供应链稳定畅通。

5）平滑单一市场风险，国际业务为公司创造良好效益

近年来，我国国内集装箱航运物流市场在经历阶段性扩张后，已逐步进入需求增速放缓、运力供给充裕、运价中枢下移的调整阶段，行业盈利空间呈现趋势性收窄态势。发行人系国内较早深耕集装箱航运物流领域的企业之一，经过长期稳健经营，已成长为国内集装箱航运物流行业头部企业。为有效对冲单一市场经营波动风险、推进全球化业务布局，公司自 2021 年起开辟首条国际自营航线，正式进军国际集装箱航运物流市场。报告期内，国内运价自历史高位逐步回落，而国际运价整体呈震荡上行态势。公司顺势通过船舶期租、自营航线两类模式持续提升国际航线运力投放规模，通过海内外运力结构动态优化实现经营效益稳步增厚。步入 2026 年度，伴随产业转移进程提速、我国外贸出口需求强劲、行业运力投放阶段性供需错配等多重利好因素驱动，公司已运营的东南亚航线、红海航线运价中枢持续上行。发行人在对航线单位收入、航次成本、运营效率等要素开展可行性研判基础上，进一步加大对上述核心国际自营航线的运力投入，扩大国际航线市场份额，夯实国际业务盈利基本盘。同一船舶在国内航线与国际航线的 FIO[1]单位运营成本无显著差异，闭合航次单位运价对比如下：

[1] FIO：航运专业术语，为 Free In and Out 的缩写，意为船方不负责装卸费用

表：闭合航次单位运价对比

单位：元/TEU/海里

时间	国内航线	东南亚航线	红海航线
2020 年 12 月	1.29	2.78	2.18
2021 年 6 月	1.52	2.69	3.57
2021 年 12 月	2.35	4.43	4.42
2022 年 6 月	2.10	3.22	3.98
2022 年 12 月	1.81	0.58	1.35
2023 年 6 月	0.58	0.52	1.41
2023 年 12 月	0.68	0.64	2.34
2024 年 6 月	0.63	2.22	3.11
2024 年 12 月	1.51	2.01	1.66
2025 年 3 月	1.20	1.30	1.36
2025 年 6 月	0.94	1.37	2.36
2025 年 9 月	0.89	1.26	0.97
2025 年 12 月	1.49	1.64	2.43
2026 年 3 月	1.36	1.50	4.27
2026 年 6 月	1.39	2.04	5.26

注 1：国内航线以发行人国内集装箱主要贸易干线“广州-天津”FIO 运价计算；东南亚航线、红海航线以上海航交所公布的上海-新加坡、上海-迪拜航线运价计算。上述运价不含税

注 2：闭合航次单位运价=去程运价*去程装载率/去程海里数+返程运价*返程装载率/返程海里数

注 3：美元金额折算人民币金额的汇率，按 2026 年 4 月 30 日中国人民银行公告的美元兑人民币汇率中间价计算：1 美元=6.8628 元人民币

由上可见，2026 年以来，东南亚航线、红海航线单位运价显著高于国内航线。2026 年 1-6 月，公司通过自营航线的方式开展的国内业务和国际业务毛利率分别为 9.64%和 31.95%。公司顺势加大国际业务布局，有利于为公司创造良好效益。

6）出口装载率持续攀升，亟待破解运力瓶颈

2025 年，发行人紧抓“一带一路”及区域贸易增长机遇，积极拓展东南亚及红海航线。截至 2026 年 6 月末，公司已开通 2 条东南亚航线及 1 条红海航线。2025 年和 2026 年 1-6 月，发行人东南亚航线出口装载率分别为 82%和 95%，红海航线出口装载率分别为 98%和 100%，出口装载率持续攀升。为应对自有运力紧张，公司通过合作航线补充舱位，但受限于市场运力紧张，通过合作航线获取的舱位

额度有限，2026 年 1-6 月合作航线运量仅占公司两区域运输量的 19%。2025 年，发行人国际自营航线收入为 1.46 亿元；2026 年 1-6 月，国际自营航线收入即达 5.58 亿元，超过 2025 年全年，同比增长显著。本次募投项目购置的集装箱船拟投入东南亚航线和红海航线，以破解运力瓶颈，巩固市场地位，提升盈利能力。

7）自有运力已处于满产状态，尚无新增运力可投入国际业务

报告期内，随着国际集装箱航运物流市场景气度提升，为顺应行业趋势，发行人陆续通过改造部分自有集装箱船舶的方式，将部分运力投入至国际业务，同时通过租赁船舶补充部分国内运力。报告期各期，公司自有船舶使用率为 99.22%、99.52%、94.72%和 99.35%。报告期各期末，发行人船舶投入情况如下：

单位：艘

业务类型	2026 年 6 月末	2025 年末	2024 年末	2023 年末
国内业务	52	58	60	82
国际业务	42	36	34	23
其中：船舶期租	34	32	34	22
自营航线	8	4	-	1
合计	94	94	94	105
其中：自有船舶数量	48	48	49	50

截至 2026 年 6 月末，发行人 48 艘用于运输经营的自有船舶中，共有 34 艘用于国际船舶期租，7 艘用于国际自营航线，7 艘用于国内业务。7 艘用于国内业务的自有船舶，尚未进行“内改外”改造，原因如下：

船名	未进行“内改外”原因
新海明	船舶建造于 2006 年，因船龄较大改造经济性较低
新海欣	船舶建造于 2006 年，因船龄较大改造经济性较低
中谷广州	发动机功率无法满足国际航线航速要求
中谷上海	发动机功率无法满足国际航线航速要求
中谷东莞	具备改造条件，已投入国内航线运营
中谷 20	具备改造条件，已投入国内航线运营
中谷 21	具备改造条件，已投入国内航线运营

发行人作为国内最早专注于集装箱航运物流的企业之一，需保留一定数量自有船舶用于灵活调配支持国内业务，同时通过长期租赁或短期租入船舶的方式补充国内业务运力。报告期内，发行人逐步扩大并维持了船舶期租的规模，当前签

署的期租合约租期为 1-2 年，发行人在期租合约到期后可自主选择是否续约。由于目前国际航运市场对中小型集装箱船需求旺盛，为发行人贡献了稳定、良好的效益，构成了盈利底盘。报告期各期，发行人毛利构成如下：

单位：万元

项目	2026 年 1-6 月		2025 年度	
	毛利金额	毛利金额占比	毛利金额	毛利金额占比
主营业务	169,835.44	100.00%	250,110.27	100.00%
国内业务	32,698.47	19.25%	36,467.25	14.58%
国际业务	137,136.97	80.75%	213,643.03	85.42%
其中：船舶期租	119,303.41	70.25%	220,102.00	88.00%
自营航线	17,833.56	10.50%	-6,458.97	-2.58%
项目	2024 年度		2023 年度	
	毛利金额	毛利金额占比	毛利金额	毛利金额占比
主营业务	170,614.11	100.00%	177,275.56	100.00%
国内业务	52,839.94	30.97%	100,353.13	56.61%
国际业务	117,774.17	69.03%	76,922.43	43.39%
其中：船舶期租	117,806.04	69.05%	84,484.84	47.66%
自营航线	-31.87	-0.02%	-7,562.42	-4.27%

报告期各期末，发行人对外期租船舶数量分别为 22 艘、34 艘、32 艘和 34 艘，贡献了报告期各期主要毛利，为发行人带来了良好效益。

综上，目前发行人自有船舶均有明确的业务安排，且已接近满产状态，自有运力中已无新增运力可投入国际自营航线。

8）科学优化运力结构，提升核心运营效率

集装箱船舶作为公司集装箱航运物流服务中核心运输环节的重要载体，是提升全程物流时效、保障服务质量的关键资源。截至报告期末，发行人用于运输经营的 48 艘船舶中，仅有 7 艘为原生设计的国际航行集装箱船。国际航行集装箱船和国内航行集装箱船在船体设计、结构材质、舱位布局、吨位尺寸、经济航速、设备配置等方面有所不同，因此能更好地适应各自所在的工作环境和市场需求，具有更高的专业性和经济性。为顺应行业发展趋势，匹配公司未来发展战略规划，公司本次拟购置的船舶全部为国际航行集装箱船，有利于公司通过更加合理的船舶布局、航线密度和航线构成，灵活应对国际集装箱航运物流市场需求、降低单

箱运营成本；同时，公司结合行业供需窗口，把握合适时机，通过购置新船舶的方式不断对自有运力更新迭代，提升年轻化、高效型船舶数量，优化船舶结构。本次募投项目拟购置的集装箱船舶燃油经济性和安全环保技术指标领先，满足公司的船舶配置策略，符合不同港口、不同客户对货运的差异化、多元化需求，能够高度匹配公司的业务布局和未来发展方向，有利于提升公司集装箱船舶的运营效率。

一般来说，船舶装载量越大，船舶运营单箱成本越低、经济性越好。发行人现有船舶中，4,600TEU 集装箱船为船龄最新、装载量最大的国内航行集装箱船；本次募投项目购置的 6,300TEU 集装箱船为国际航行集装箱船。以 4,600TEU 和 6,300TEU 集装箱船参数比较为例，对比如下：

表：4,600TEU 和 6,300TEU 集装箱船参数比较表

项目	单位	4,600 TEU	6,300 TEU	差异率	说明/备注
船体主尺度					
型深	米	19.60	22.10	12.8%	6,300TEU 型深增大对应货舱容量与甲板堆箱能力提升
设计吃水	米	14.00	12.00	-14.3%	6,300TEU 设计吃水更浅，挂靠境外区域中小港口的适应性更好
载重与装箱能力					
载重量	吨	89,200	80,200	-10.1%	4,600TEU 为内贸重货设计，载重吨大
载箱量（设计箱位）	TEU	4,600	6,300	37.0%	-
单箱位载重吨	吨/TEU	19.39	12.73	-34.4%	4,600TEU 为内贸重货设计，6,300TEU 为外贸轻泡货设计
航速、航程与油耗					
服务航速	节	15.0	20.0	33.3%	国际航线航速高、单程航行时间长，航速决定航次周期、年航次数与班期能力；内贸短途货源组织慢、经济航速低
日航程	海里/天	360	480	33.3%	航速×24 小时
单箱海里油耗	g/TEU·海里	25.96	25.43	-2.1%	6,300TEU 更高航速下，单箱单海里燃油成本无较大差异
单箱成本测算					
往返航次总天数	天	54.4	43.3	-20.4%	航行天数+在港天数

项目	单位	4,600 TEU	6,300 TEU	差异率	说明/备注
年航次数	次	6.43	8.08	25.6%	年营运天数÷航次总天数
年运量	TEU/年	23,657	40,708	72.1%	设计箱位×平均装载率×年航次数
单箱燃油成本	美元/TEU	311.51	305.10	-2.1%	年燃油消耗×油价÷年运量
单箱折旧	美元/TEU	111.59	77.21	-30.8%	当前造价/市场价÷折旧年限÷年单箱运量
单箱固定成本	美元/TEU	126.81	73.70	-41.9%	船员/保险/维修等固定投入由更大运量摊薄，是 6,300TEU 单箱成本优势的主要来源
单箱合计运营成本	美元/TEU	549.92	456.01	-17.1%	燃油+折旧+固定成本

注 1：差异率=6,300TEU 船舶参数/4,600TEU 船舶参数-1

注 2：上述测算仅为船舶比较之用，不代表募投项目效益测算。假设船舶维修、人员工资等年固定成本为 300 万美元，年运营天数为 350 天，单闭合航次在港天数为 10 天，航线单程距离为 8,000 海里，去程平均装载率为 80%，燃油价格为 600 美元/吨

上表可见，国际航行集装箱船在船体结构设计上考虑出口货源特征，在载重吨更小的情形下能装载更多数量的集装箱，其设计吃水也更符合境外港口的基础设施条件。同时，国际航行集装箱船设计航速更高，在单箱海里油耗和燃油成本略低的情形下，能够通过缩短航行天数、加快船舶周转效率，一方面使得年运量显著提高，提高了单船收入，另一方面可显著降低单箱的固定成本。同时，较快的航速能显著压缩航行天数，从而提高对客户服务时效性。此外，较快的航速还能减少该航线船舶投入数量。以上表测算为例，假设开设每周一班的航线，以 4,600TEU 的往返航次总天数，需要投入 8 艘船形成班组，而以 6,300TEU 的往返航次总天数，仅需投入 6 艘船。因此若以航次班组进行考虑，国际航行集装箱船的成本优势和时效性优势会进一步凸显。

发行人目前国际自营航线所投入的自有船舶，均由国内航行集装箱船实施“内改外”改造后投入运营。前述船舶运营效益表现较好，主要系 2025 年以来东南亚、红海航线运价上行所致，在运价上行周期内，国际航行集装箱船的成本优势未能充分体现。一方面，航运行业具备显著周期性特征，运价波动幅度较大，公司需充分评估运价在不同情景下的变动影响，保障公司在单箱成本、运输时效等维度持续维持较强市场竞争力与风险抵御能力。另一方面，公司坚持“效益为纲、内外并举”的长期发展战略，高度重视为国际业务匹配适配的国际航行集装箱船，夯实公司长期竞争实力。

9）本次募投项目能够保障运力稳定供给，具有良好的经济性

国际集装箱班轮公司通常通过购置或期租等方式扩充自身运力以满足客户的运输需求。国际船舶租赁市场受船舶供需关系、航线运价波动和船东续约意愿等因素影响较大，对持续稳定保障公司运力具有高度不确定性。通过集装箱船舶购置的方式，公司能长期、自主地实现运力供给，有利于根据市场需求及时调配运力、设计航线，实现资产效益最大化。此外，在“供应链安全”大背景下，客户倾向于优先选择具有稳定运力的国际集装箱班轮公司作为运输服务供应商。

根据德国船舶经纪行业协会 Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler und Schiffsmaklerinnen e.V.于 2026 年 6 月发布的 New ConTex 集装箱船定期租船评估指数，1,800TEU 集装箱船舶租期 12 个月的期租价格为 31,416 美元/天，6,500TEU 集装箱船舶[2]租期 12 个月的期租价格为 68,678 美元/天。如采用期租方式租赁本次募投项目相同数量的船舶，每年期租成本达 31,520.82 万美元。本次募投项目通过购置方式新建 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶和 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶，每年折旧成本叠加人员、保险、备物修等期租涵盖的成本合计为 8,587.95 万美元，远低于期租成本。经测算，本次募投项目购置集装箱船舶全部交付运营后，运营期毛利率为 25.22%，具有良好的经济性。

综上，通过本次集装箱船舶购置项目，公司不仅能获取长期稳定的运力从而更好地服务客户，还能显著提升公司经营效益、增强抗风险能力、提高市场竞争力，助力公司业务长远发展，具有实施的必要性。

10）顺应行业发展趋势，适时适度扩充运力

集装箱船舶是国际班轮公司最核心的运营资产。近年来，中国大陆、中国香港和中国台湾的主要集装箱班轮公司密集发布了造船计划。截至 2026 年 8 月，中国主要集装箱班轮公司新增运力情况如下：

表：可比公司新增运力情况

[2] New ConTex 集装箱船定期租船评估指数未涵盖 6,300TEU 集装箱船舶租金价格，故以近似装载量的船型替代。

序号	公司名称	自有运力（TEU）	现有运力（TEU）	2025 年末总资产（亿元人民币）	新增运力（TEU）	新增运力/自有运力	新增运力/现有运力	新增运力/总资产
1	中远海运集团	2,771,750	3,649,031	4,837.58	1,646,526	59.40%	45.10%	340.36
2	长荣海运	1,392,488	2,022,899	1,995.26	868,460	62.37%	42.90%	435.26
3	阳明海运	304,584	755,680	1,013.38	268,360	88.11%	35.50%	264.82
4	万海航运	698,895	624,354	913.04	504,510	72.19%	80.80%	552.56
5	海丰国际	174,835	187,375	244.43	66,232	37.88%	35.30%	270.96
6	德翔海运	122,592	118,692	172.84	76,524	62.42%	64.50%	442.73
7	宁波远洋	60,812	89,886	87.93	60,400	99.32%	67.20%	686.89
8	中外运集运	31,522	68,743	65.63	52,000	164.96%	75.60%	792.32
9	锦江航运	35,976	66,023	119.25	19,600	54.48%	29.70%	164.36
可比公司平均		**621,495**	**842,520**	**1,049.93**	**395,846**	**77.90%**	**52.96%**	**438.92**
10	中谷物流	141,616	75,624	249.05	68,400	48.30%	90.45%	274.64

注 1：自有运力=拥有所有权的船舶运力（含融资租赁、售后回租等方式获得船舶运力），体现该航运公司实际拥有的运力；现有运力=自有运力+租入运力-租出运力，体现该航运公司自有航线中实际运营的运力；新增运力指航运公司已签订造船合同并生效的船舶运力

注 2：中远海运集团包含中远海控旗下中远海运集运、东方海外国际（OOCL）、泛亚航运、新金海航运、京汉航运（Coheung）与钻石航运（Diamond Line），以及中远海运特运，总资产以中远海控 2025 年末总资产列示

注 3：可比公司现有运力、新增运力数据来源于 Alphaliner；可比公司自有运力数据来源于克拉克森

近年来，全球航运公司普遍进行较大规模新增运力。根据 Linerlytica 数据，截至 2026 年 6 月末，全球集装箱船在手订单 1,630 艘，新增运力 1,328 万 TEU，占现有营运船队运力 39%。发行人新增运力相较现有运力的比例为 90.45%，高于可比公司平均值 52.96%，主要原因系发行人将较大规模自有运力投入船舶期租业务，统计运力时期租的运力计入承租方而非出租方。

由于发行人的业务结构与可比公司存在差异，同时船舶期租业务在航运行业内属于水路运输服务范畴，因此发行人使用自有运力指标能更真实地反映其实际拥有运力情况。发行人新增运力相较自有运力的比例为 48.30%，低于可比公司平均值 77.90%，处于可比公司较低区间。可比公司中，仅海丰国际新增运力幅度低于发行人，其新增运力规模与发行人相当，主要系海丰国际于 2020 年起持续新增造船订单，船舶陆续交付使用导致已签订造船合同并生效的船舶运力减少。

航运业属于资金密集型行业，航运企业新建船舶等资本开支亦需考虑其资产

规模。相比同行业可比公司，发行人新增运力相较其总资产规模低于平均水平，处于可比公司较低区间。

综上，从同行业可比公司运力扩张情况来看，同行业均在较大规模扩张自身运力，发行人运力扩张符合行业趋势；对比行业平均水平和同行业可比公司，发行人新增运力规模相较自有运力和资产规模较小，新增运力规模具有合理性。

公司名称	东南亚航线	红海航线
宁波远洋	2025 年 4 月，公司将泰越线拆分为泰西线与胡志明线，并新增挂靠西哈努克港，完善了泰国、柬埔寨、越南区域网络；2025 年 5 月，新开通马尼拉线。截至目前，宁波远洋共运营 6 条东南亚航线，投入船舶数量由 2026 年 6 月的 11 艘提高至 2026 年 9 月的 14 艘。 宁波远洋东南亚航线包括乍浦、宁波—林查班/曼谷/西哈努克，乍浦、宁波—胡志明，太仓、宁波—海防，宁波—海防，宁波、温州—马尼拉南港，宁波—马尼拉南港/北港等	2026 年半年报披露，宁波远洋中东联营航线投入 4 艘船舶
锦江航运	截至 2025 年末，锦江航运运营胡志明丝路快航、泰国丝路快航、海防丝路快航、泰越快线、韩国-印尼航线等东南亚系列航线	布局南亚和中东航线

资料来源：公司公告

从可比公司运力布局来看，本次募投项目新增航线与可比公司运力投向不存在较大差异。

宁波远洋在募投项目新增船舶投向东南亚航线的同时，持续扩大东南亚航线的投入，此外还通过联营航线的形式投入中东航线。锦江航运募投项目亦投向东南亚航线，不断扩大东南亚航线运力，同时布局南亚和中东航线。发行人本次募投项目投向与可比公司运力投向一致。尽管可比公司均投向东南亚航线和中东红海航线，基于自身优势和客户需求，发行人本次募投项目航线设计通过始发港口、挂靠港顺序与可比公司的航线形成差异化竞争。

公司顺应行业发展趋势，经过充分的市场调研和论证分析后实施了本次募投项目。适时适度扩充运力有利于公司紧抓市场机遇、把握行业周期，提升国际市场竞争力。发行人本次募投项目投向与可比公司运力扩张方向不存在重大差异，发行人通过航线设计与可比公司航线形成差异化竞争。

（2）本次募投项目实施具有可行性

1）国家政策大力支持，航运行业发展迎来新机遇

航运行业作为全球贸易的核心载体、国民经济的重要基础性产业，是连接国内外市场、保障供应链畅通的关键枢纽。2023 年 12 月，交通运输部等部门联合发布《关于加快推进现代航运服务业高质量发展的指导意见》中提到，坚持推进现代航运服务业高质量发展，全面提升现代航运服务业发展水平和国际影响力，加快建设交通强国、海洋强国，到 2035 年形成功能完善、服务优质、开放融合、智慧低碳的现代航运服务体系。2024 年 9 月，国务院办公厅发布《关于以高水平开放推动服务贸易高质量发展的意见》提出支持国内航运企业开辟新航线，完善面向国际的海运服务网络。2025 年“十五五”战略规划指出要推进基础设施数智化改造，智慧港口、智慧航运将成为下一步发展重心。2026 年 4 月，交通运输部海事局发布《关于推动航运绿色低碳转型发展的意见》指出，加快推动老旧营运船舶报废更新、支持新能源清洁能源在船使用，引导航运企业逐步提高新能源清洁能源使用比例。国家出台了一系列政策，为航运行业健康、持续发展提供了有力保障。

2）深化国内多式联运网络，提升国际业务服务能力

报告期内，公司形成了覆盖全国的多式联运综合物流体系，航运网络覆盖全国 33 个沿海主要港口与超过 50 个内河港口，覆盖“一带一路”重点布局的 15 个港口，全面覆盖环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海等主要沿海港口群。同时，依托港口资源及航线网络，公司物流网络逐步向两端陆路运输延伸，联通铁路网络、公路网络，形成多式联运物流平台。公司依托国内物流业务拓展海外业务，目前公司国际集装箱航运物流业务已覆盖 11 个国家、共 22 个港口。报告期内，随着国际集装箱航运物流业务需求持续增长，公司持续加大海外服务网络铺设力度，在新加坡、中国香港等地设立了境外子公司；加速扩充国际集装箱航运物流运营专业团队，完善配套能力，建立海外代理网络与客户服务体系，保障国际集装箱航运物流业务合规运营；逐步提升自营运力占比，推动内贸与外贸运力共享、客户互通，构建“内贸稳基、外贸增量”的双循环格局。

3）构建严密组织管理体系，依托专业团队保障高效运营

针对集装箱航运物流相关业务，公司制定了严格的组织管理体系，设立了船管中心和营运中心等职能部门，各部门明确业务和管理职能岗位的职责，确保业务流转的顺畅和高效，使业务体系完整化、环节流转无缝化、沟通高效化。并且

公司拥有专业的集装箱船舶运营管理团队，具备系统化的专业知识和操作经验，可以根据客户需求和业务特点，量身定制各类业务的运作流程，提高管理效率，保障业务运作稳定。近年来，随着国际集装箱航运物流业务的高速增长，一方面，公司成立了国际班轮中心，组建了成建制的国际业务团队；另一方面，依托长期积累的集装箱航运物流运营管理团队经验，公司将国内业务中培养的高素质人才向国际业务板块延伸，强化团队稳定性与执行力。

此外，公司经营管理团队专注于集装箱航运物流领域多年，具有丰富的行业经验、业务管理经验，在集装箱船舶运营、航线设计等方面的管理能力处于行业领先水平。经营管理团队对集装箱航运物流市场的价格走势和变化保持高度的敏感和合理的判断，确保充分把握行业机遇和集装箱船舶购置时机、运力投放时点，以低成本投入换取未来的高效益回报。并且，经营管理团队丰富的管理经验将充分保障本次船舶下水后的运营、维护以及调配管理等，充分利用大规模船舶，提高运营效益。

4）具备完善的运营条件，拥有丰富的运营经验

运营资质方面，发行人作为国内最早专注于集装箱航运物流的企业之一，具备完善的运营资质，已取得有效的《国际班轮运输经营资格登记证》，依法拥有国际集装箱班轮运输经营资质。航线备案方面，根据相关规定，公司现有和未来拟开通的进出中国港口的国际自营航线采用备案制。公司已完成了全部现有国际自营航线的备案，并将严格根据相关规定完成拟开辟国际自营航线的备案工作，公司开设国际航线前所需备案程序的履行不存在障碍。船舶资质方面，当前公司投入国际自营航线和本次募投项目的船舶均为符合国际航线适航性要求的国际航行集装箱船。港口资源方面，公司通过直接触达和境外代理深化与境外港口的合作，将在未来航线设计、挂靠港安排上具备一定优势。此外，发行人本次募投项目已完成了除船舶交付后正常运营所需的程序性事项的备案程序，本次募投项目实施不存在障碍。

自 2021 年开通首条国际自营航线以来，公司已深度布局东南亚、印巴、红海等区域，截至 2026 年 6 月末，常态化运营东南亚集装箱航线 2 条、红海航线 1 条。此外，为提高运力使用效率，公司采用“自营航线+船舶期租”双轮驱动模式，与马士基航运、达飞海运等国际知名班轮公司建立了长期稳定的期租合作关

系，积累了丰富的国际航线运营经验。公司拥有专业的国际业务团队和海外代理体系，依托覆盖全国的多式联运物流网络和资源，具备较强的抗风险能力和运营韧性，为国际业务持续拓展奠定了坚实基础。

从历史运力扩张及运营情况看，发行人历次新增运力均得到有效消化，具备良好的运力消化能力。自设立以来，发行人先后三次大规模购置船舶，上述三次大规模购置船舶交付后均迅速投入运营并实现良好效益，船舶交付后三年利润水平总体稳步增长。因此，发行人已具备运营国际自营航线的运营条件，拥有丰富的运营经验，为本次新增运力消化提供了保障。

5）科学应对地缘扰动，公司已制定多项应对措施

地缘政治格局是影响国际集装箱班轮运营稳定性的核心变量。公司拟投入本次募投项目中 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶运营东南亚航线，需持续关注南海地缘博弈、部分港口国监管政策调整及局部政局波动。公司本次募投项目拟投入 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶运营的红海航线为全球贸易核心通道，近年来受区域武装冲突影响，航道安全风险显著抬升。根据安联商业（Allianz Commercial）发布年度《2026 年航运安全回顾》，上述影响已导致苏伊士运河通航量下降 70%，大量船舶绕行好望角，亚欧航线绕行后航程增加 35%-45%，航行时间延长一周以上，燃油与运营成本大幅攀升，航运企业被迫通过运力调整、降速航行、加收战争险附加费消化压力。

截至目前公司未运营亚欧航线。公司结合我国与红海沿线国家沙特、埃及、约旦的双边贸易量持续增长，集装箱海运需求扩大的现实需要，开展运营的红海航线目的地为沙特、约旦、埃及等红海区域国家，无需绕行好望角。公司已制定多项措施应对未来可能发生的地缘情况风险：（1）如遇上述目的港所在国家地缘风险，公司将通过增加替代挂靠港口数量、跳港、多式联运等方式，在规避风险的同时满足客户需求。（2）如遇海峡封锁导致红海航线运营船舶无法进入红海区域，公司将启用目的地为阿曼塞拉莱港的“上海-宁波-南沙-塞拉莱”备选海运航线，并通过铁路运输和公路运输等多式联运方式以满足客户运输需求。未来，公司将动态跟踪地缘局势、优化船舶调度与风险对冲机制，以保障航运安全和客户利益。

综上，当前政策支持航运业健康发展，公司具有完善的网络布局、成熟的管理体系、专业的运营团队、完善的运营条件，发行人实施本次募投项目具有可行性。

6）本次船舶购置价格和交付时间具有优势

公司经营管理团队对集装箱航运物流市场的价格走势和变化保持高度的敏感和合理的判断，能够充分把握行业机遇和集装箱船舶购置时机、运力投放时点。公司基于对未来发展战略和行业机遇判断，分别于 2026 年 1 月、2 月和 4 月签署了船舶购置合同，明确约定了船舶购置价格和交付时间。

由于船舶制造行业景气度持续提升，新建集装箱船舶价格持续上涨。截至 2026 年 8 月，发行人购置船型的行情价均有不同程度上涨。

单位：万美元

船型	购置时点	本次购置单价（不含税）	2026 年 8 月行情价	行情价相较购置价涨幅
1,800TEU	2026 年 4 月	3,089.12	3,350	8.45%
6,300TEU	2026 年 1 月	7,858.00	8,350	6.26%
6,300TEU	2026 年 2 月	7,915.43	8,350	5.49%

注：行情价数据来源克拉克森

发行人本次募投项目购置船舶交付数量按时间分布如下：

单位：艘

船型	2027H1	2027H2	2028H1	2028H2	2029H1	2029H2
1,800TEU	-	2	2	6	-	-
6,300TEU	-	-	3	2	2	1

2026 年 8 月集装箱船舶新下单的 1,800TEU 集装箱船交付排期已至 2028-2029 年，6,300TEU 集装箱船交付排期已至 2029-2030 年，相较发行人当前订单，交付排期已推迟 1 年以上。发行人本次购置船舶交付时间具备显著的优势，可提前投入相关市场航线。

综上，发行人通过精准把握船舶购置时机，确保本次募投项目船舶购置价格和交付时间具有优势，能够提高市场竞争力和抗风险能力。

7、本次募投项目实施不存在重大不确定性

本次募投项目的实施符合行业周期现状、发展趋势及特点，契合了当前市场

需求，有利于提升发行人综合竞争力；本次募投项目符合发行人业务发展规划，拟投入的境外航线采用备案制，不存在境外航线审批的实质性障碍；公司具备实施本次募投项目的人员、运力、港口等资源储备；本次募投项目已取得中国（上海）自由贸易试验区临港新片区管理委员会、上海市商务委员会、上海临港地区开发建设管理委员会的相关备案文件和企业境外投资证书，项目已履行了必要的备案程序；本募投项目实施主体为发行人及直接或间接全资子公司，发行人已完成了本募投项目实施主体万得艾法、万得必拓、万得嘉美、中谷香港的设立。

综上，本次募投项目实施不存在重大不确定性。

8、本次募投项目与主营业务具有协同性

本次募投项目“集装箱船舶购置项目”与公司主营业务高度协同，具体体现如下：

（1）本次募投项目投向公司主营业务

项目	集装箱船舶购置项目
1 是否属于对现有业务（包括产品、服务、技术等，下同）的扩产	是
2 是否属于对现有业务的升级	否
3 是否属于基于现有业务在其他应用领域的拓展	否
4 是否属于对产业链上下游的（横向/纵向）延伸	否
5 是否属于跨主业投资	否
6 其他	不适用

公司主营业务为集装箱航运物流服务，包括国内集装箱航运物流及国际集装箱航运物流。国内业务方面，公司是国内最早专注于国内沿海集装箱货物运输的企业之一，为客户提供“多式联运”服务的模式。国际业务方面，公司通过自营航线及船舶期租的方式积极探索国际集装箱航运物流市场。公司深耕东南亚、印巴、红海等区域，陆续开通了多条自营国际航线。

报告期内，发行人国际自营航线收入分别为 72,540.76 万元、2,801.74 万元、14,567.85 万元和 55,823.44 万元。2026 年上半年，公司国际自营航线业务收入已超过 2025 年全年，呈现高速增长的态势。

本次募投项目购置的 18 艘集装箱船舶计划将全部投入于国际自营航线，用于扩充国际航线运力，与公司国内集装箱航运物流业务共同构成“内外双循环”格

局。

（2）本次募投项目实施将为发行人新增国际航线

2025 年起，发行人陆续布局多条东南亚及红海国际航线。截至 2026 年 6 月末，公司开通了 2 条东南亚自营航线，并拥有 2 条合作航线，覆盖越南、印尼、泰国、柬埔寨等东南亚核心经济体。2026 年 1-6 月，发行人东南亚航线运输量达 26,172TEU，自营航线装载率由 2025 年的 82%提升至 95%。红海航线方面，公司于 2025 年 10 月开通 1 条自营航线，覆盖沙特、埃及、约旦等重点国家。2026 年 1-6 月，发行人红海航线运输量为 33,033TEU，自营航线装载率从 98%提升至 100%，基本实现满负荷运营。

截至 2026 年 6 月末，发行人已开通国际航线情况如下：

航线区域	航线	发班频率	运营方式
东南亚航线	钦州-海防	每周二班	自营航线
	钦州-胡志明	每周一班	自营航线
	天津-青岛-厦门-新加坡-雅加达-泗水	每周一班	合作航线
	盐田-蛇口-林查班-西哈努克	每周一班	合作航线
红海航线	上海—宁波—南沙—吉达—亚喀巴—索赫纳	每周一班	自营航线、合作航线

尽管发行人通过合作航线的方式已覆盖雅加达、泗水、林查班等东南亚港口城市，但受限于市场运力紧张，合作航线给予发行人舱位额度有限，发行人当前的航线和运力布局无法满足当前的客户需求，因此在本次募投项目东南亚航线设计中加大了对上述港口的覆盖力度。同时，本次募投拟投入的东南亚航线新增了上海、宁波等国内始发港口，为扩大运输货源提供了保障。本次募投项目 10 艘 1,800TEU 集装箱船拟投入东南亚航线如下：

航线	发班频率	闭合航次天数	投入船舶数量
宁波-东莞-林查班-曼谷-宁波	每周二班	14	4
青岛-上海-林查班-胡志明-青岛	每周一班	16	3
上海-东莞-雅加达-泗水-上海	每周一班	17	3

通过客户需求调研，结合当前红海航线装载率，发行人新增巴生、塞拉莱作为本次募投项目红海航线的挂靠港。本次募投项目 8 艘 6,300TEU 集装箱船拟投入红海航线如下：

航线	发班频率	闭合航次天数	投入船舶数量
上海-宁波-马来巴生-亚喀巴-上海	十天一班	30	3
宁波-南沙-塞拉莱-索赫纳-宁波	每周一班	34	5

发行人在设计航线时充分考虑了始发港范围、挂靠港顺序、市场货流基础、沿线港口条件等要素，与发行人既有航线可形成补充。基于集装箱班轮公司的运营特性，公司将根据船舶交付时的客户需求、市场行情、运力情况、地缘情况等因素，综合考虑后确定船舶投入航线的具体安排，亦不排除调整部分挂靠港。本次募投项目实施将新增国际航线，属于对发行人既有航线的扩充，有利于进一步提升区域市场占有率。

（3）本次募投项目符合公司既定战略目标

为积极响应国家“以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”的战略方针，公司制定了“效益为纲、内外并举”战略目标，通过内贸深耕与外贸拓展双轮驱动，构建可持续、高质量的发展格局。本次募投项目全部投向国际集装箱航运物流业务，有助于打造第二增长曲线，与国内业务形成协同和互补，提升公司整体抗风险能力，构建盈利稳定性。

（4）本次募投项目能较快融入公司资源网络

公司是国内最早专注于国内沿海集装箱货物运输的企业之一，凭借多年来的集装箱物流运营管理经验，公司已建立覆盖全国的多式联运网络，拥有专业的船舶运营管理团队，正加快建设海外代理体系。新增运力可依托现有航线布局、客户资源和港口合作基础快速投入运营，实现运力共享、客户互通，降低边际运营成本，提升市场竞争力。

（5）本次募投项目可优化公司资产结构

购置国际航行集装箱船一方面填补了公司在专业化国际航行集装箱船舶的空白，另一方面有助于优化船队年龄结构，提高自有运力比例，增强运力调拨灵活性和服务可靠性，与现有业务形成资产互补，优化资产结构。

（6）本次募投项目可延伸客户服务链条

公司是国内最早专注于国内沿海集装箱货物运输的企业之一，凭借多年运营经验，占据了国内市场一定份额，积累了一大批具有集装箱运输需求的客户。随

着国家大力倡导“以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”，公司原有国内业务客户在“散改集”和出海趋势下产生国际运输需求。本次募投项目实施有利于加密公司国际航线网络，延伸服务链条，实现从国内到国际的端到端服务，增强客户粘性；同时借助国际业务反哺国内网络密度，形成双向促进。

综上，本次募投项目与公司主营业务具有协同性。

（二）结合市场需求、发行人在手订单及客户储备、现有及拟扩充运力、业务模式及运力利用情况、同行业可比公司经营情况等，说明本次募投项目新增运力的合理性及具体消化措施，是否存在运力无法消化的风险

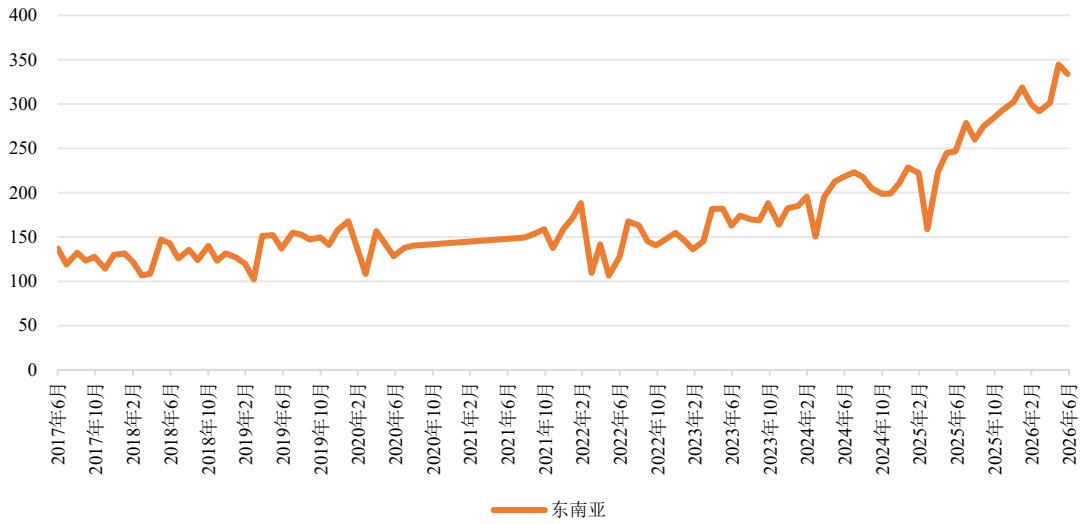
1、市场需求

（1）东南亚区域市场需求

2020 年以来，中国与东盟双边贸易规模持续逆势扩张，东盟自 2020 年起连续多年成为中国第一大贸易伙伴。受益于 RCEP 落地、中国—东盟自贸区 3.0 版升级推进，叠加区域产业链深度分工，双边进出口总额由 2020 年 4.74 万亿元增长至 2025 年近 7.55 万亿元。2026 年前三季度，东盟继续保持中国第一大贸易伙伴地位，中国与东盟贸易总值达 6.84 万亿元，同比增长 22.7%，占中国外贸总值的 17.1%。东盟成员中，与中国前三大贸易伙伴依次为越南、马来西亚和印度尼西亚。机电、新能源、轻工中间品出口与东盟农产品、电子原材料进口形成双向稳定货流，叠加东南亚转口加工贸易增量，持续带动东南亚航线集装箱运输需求扩容。

从需求端来看，受益于国内制造业产业升级及区域间产业梯度转移进程加快，叠加《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）政策红利持续释放，我国对东南亚区域贸易往来具备较强刚需支撑，东南亚指数自 2022 年 6 月起保持稳健震荡上行态势，货流稳定性较强。

图：中国（上海）至一路沿线国家出口集装箱海运量指数（东南亚）



注 1：根据指数编制规则，东南亚国家中包含越南、柬埔寨、泰国、马来西亚、新加坡、印度尼西亚等 11 国

注 2：指数基期为 2015 年 1 月，基期指数为 100 点，不含 2025 年 11 月数据。数据来源上海航交所

进入 2025 年以来，频繁的关税扰动、贸易摩擦导致国际贸易格局发生较大变化，原先通过亚欧、太平洋干线运输的部分货流涌入东南亚航线。因此，东南亚航线具备中长期货物运输增长的基础，贸易碎片化加剧又新增了货物运输的需求，而短期内适用于东南亚航线的运力供给有限，供需错配推动运价中枢上行，以上海-新加坡运价为例，由 2023 年 6 月的 169 美元/TEU 上涨至 2026 年 6 月的 682 美元/TEU，涨幅显著。

时间	2023 年 6 月	2023 年 12 月	2024 年 6 月	2024 年 12 月	2025 年 6 月	2025 年 12 月	2026 年 6 月
上海出口集装箱运价指数	954	1,760	3,714	2,460	1,862	1,656	3,240
上海—新加坡（单位：美元/TEU）	169	208	743	672	456	548	682

注：东南亚航线以上海航交所公布的上海—新加坡运价作为参考，数据来源上海航交所

上海出口集装箱运价指数（SCFI），是反映上海出口集装箱即期运输市场运价变化的指数，覆盖上海出口集装箱运输的主要贸易流向及出口地区，分别为欧洲、地中海、美西、美东、波斯湾、澳新、西非、南非、南美、日本关西、日本关东、东南亚、韩国。其中东南亚航线以“上海—新加坡”航线运价作为代表，占指数整体权重为 10%。新加坡作为东南亚区域最大的集装箱枢纽港，系太平洋及印度洋之间的航运要道，是世界上最繁忙的港口之一，“上海—新加坡”航线运价能够反映中国与东南亚区域整体贸易繁荣和舱位供需松紧程度，具有区域基准意

义。东南亚航线运价走势与指数整体走势基本一致。

根据波士顿咨询（BCG）预测，随着生产能力提高及产业链参与度提升，从2025年到2033年，中国与东盟的贸易预计将以5.6%的年均速度持续增长。根据中国航务周刊发布的《中国主要外贸航线运力投放周报》，选取2023年-2025年每年末最后一周投放运力情况，以2025年末东南亚航线周运力投放为基准，假设周运力投放需求的增长率与贸易增长率相同，根据不同的增长率，东南亚航线集装箱航运物流市场容量测算如下：

表：东南亚航线周运力投放测算表

单位：万TEU

年度	情形一：增速4.6%	情形二：增速5.6%	情形三：增速6.6%
2023A	42.82	42.82	42.82
2024A	47.05	47.05	47.05
2025A	56.65	56.65	56.65
2026E	59.26	59.82	60.39
2027E	61.98	63.17	64.37
2028E	64.83	66.71	68.62
2029E	67.82	70.45	73.15
2030E	70.94	74.39	77.98
2031E	74.20	78.56	83.13
2032E	77.61	82.96	88.61
2033E	81.18	87.60	94.46

注：2023-2025年周运力投放数据来源《中国航务周刊》

根据上述测算，中性假设条件下，2028年末周运力投放需求将达到66.71万TEU，相较2025年末新增周运力投放需求为10.06万TEU。发行人本次募投项目的1,800TEU集装箱船舶将投放于东南亚航线，预计于2027-2028年陆续交付。船舶全部交付后，将新增东南亚航线周运力7,200TEU，占2028年末整体周运力投放需求的1.08%，占新增周运力投放需求的7.16%，占比均较小。

（2）红海区域市场需求

1）红海区域市场情况

随着中国与阿拉伯联盟国家经贸合作不断深化，中阿货物贸易保持健康稳定发展，贸易额屡创新高。阿拉伯国家是中国的重要贸易伙伴之一，据海关统计，

中国对阿拉伯国家进出口由 2004 年的 3,038.1 亿元人民币大幅增长至 2024 年的 2.9 万亿元，2025 年进一步升至约 3 万亿元，复合增长率为 11.6%，中国常年稳居阿拉伯国家第一大贸易伙伴国地位。2020 年以来，中国与红海沿线沙特、埃及、约旦等核心国家双边贸易规模持续稳健增长，三国合计贸易总额由 2020 年约 5,600 亿元增长至 2025 年 9,795 亿元，复合增速达 11.8%。依托中东各国工业化、基建转型浪潮与中阿经贸合作深化，机电、新能源、工程建材等集装箱适运商品出口需求持续释放，叠加埃及、约旦中转北非、西亚的转口贸易增量，红海航线货运需求长期保持上行。即便 2023 年末区域地缘冲突短期扰动航运路径，实体贸易需求并未收缩，2025 年我国对沙特、埃及、约旦出口较 2023 年同比增长 24.4%。

需求端来看，由中国出口的家具、玩具、日用品、纺织服装等生活必需品已成为中国与阿拉伯国家贸易的压舱石。随着中阿经贸合作不断深化，叠加阿拉伯国家陆续出台国家级转型计划进而掀起新的基建浪潮，未来对中国产品的需求成为集装箱航运物流市场需求保障。

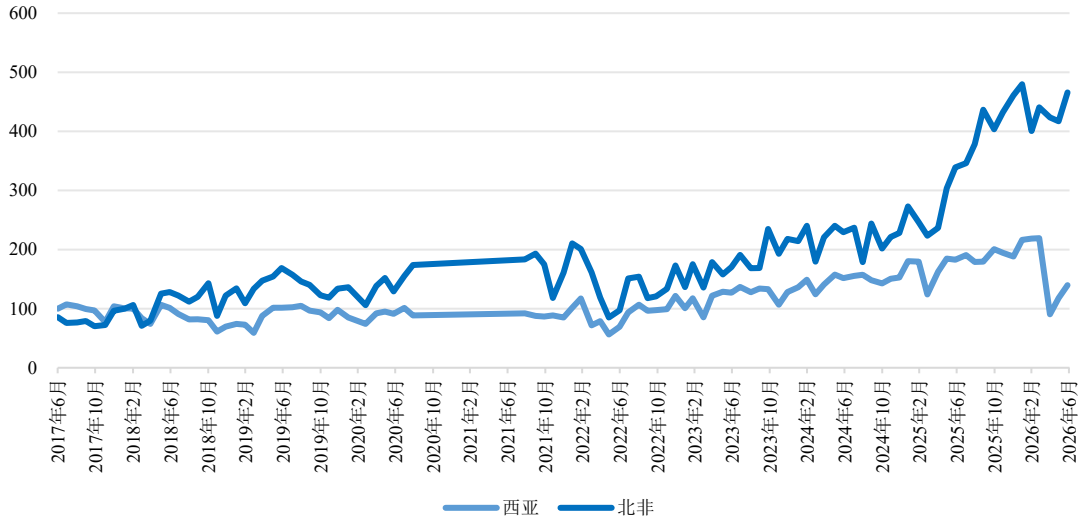
表：部分阿拉伯国家转型计划

国家	规划名称	核心转型方向	与中国出口相关重点领域
沙特阿拉伯	《沙特 2030 愿景》	摆脱石油财政依赖；提升私营部门占 GDP 比重；发展旅游、采矿、新能源、数字 AI；PIF 公共投资基金主导重大项目；建设 NEOM 新城；目标提升非石油收入规模。	光伏/风光新能源、绿氢配套、电力设备、工程机械、建筑建材、轨道交通、通信、新能源车、工程总包
阿联酋	《我们阿联酋 2031》	打造全球贸易金融枢纽；扩大先进制造、数字经济、AI、旅游；推进太阳能、氢能；持续做大非石油贸易，阿联酋提出中阿双边非石油贸易 2030 年翻番目标。	光伏储能、新能源汽车、港口装备、机电设备、跨境物流配套
卡塔尔	《卡塔尔 2030 国家愿景》	依托天然气资源，转向知识型多元化经济；发展金融、航空物流、科研创新、低碳氢能；控制油气财政占比。	LNG 配套装备、光伏、基建工程、通信设备
阿曼	《阿曼 2040 愿景》	发展港口物流、制造业、旅游、渔业；推进经济多元化，降低油气财政占比；大力开发新能源项目。	港口工程机械、光伏、建材、化工装备
巴林	《巴林 2030 经济愿景》	海湾金融创新中心；金融科技、数字经济、轻工业、铝加工；持续推动非油产业扩张。	机电、铝加工配套设备、新能源设备
科威特	《新科威特 -2035 愿景》	打造区域商贸金融中心；大规模基建改造；激活私营经济，减少石油财政依赖。	基建工程机械、电力设备、建材

尽管近年来阿拉伯国家地缘冲突不断，但由于其进口需求存在刚性，中国至

该地区国家的运输量仍呈现波动上升的态势。

图：中国（上海）至一路沿线国家出口集装箱海运量指数（西亚&北非）



注 1：根据指数编制规则，西亚国家中包含阿联酋、沙特阿拉伯、阿曼、也门、约旦等 18 国，北非国家指埃及 1 国

注 2：指数基期为 2015 年 1 月，基期指数为 100 点，不含 2025 年 11 月数据。数据来源上海航交所

西亚指数覆盖伊朗、以色列、巴勒斯坦等地缘局势复杂的国家及地区，区域贸易需求受地缘冲突、政策波动制约明显，整体指数增长动能偏弱；叠加 2026 年伊以冲突全面爆发带来的航运挂靠风险、订单短期萎缩影响，西亚指数出现较快下行。与此同时，以埃及为代表的北非指数 2025 年以来呈现加速抬升态势，主要由于埃及地处亚、非、欧三大陆路与海运交汇节点，依托苏伊士运河航道，形成不可替代的国际航运枢纽中心，大量原本直航地区的集装箱货流发生路径转移，先挂靠埃及完成卸船中转，再通过陆路或近海支线分拨至最终目的地。由此可见，地缘政治冲突、航道安全风险等外部扰动因素虽会在短期内对特定航线挂靠安排、直航货物运输规模形成阶段性冲击，但该区域实体经济衍生的跨境货物运输需求具备较强刚性，并不会因短期突发事件出现永久性灭失。航运企业通常通过船舶跳港挂靠、远洋航线绕行优化、多港分段中转、海陆联运疏运等物流方案调整，最终实现贸易货流的履约交付。

近年来红海危机、伊以冲突等地缘政治风险导致部分关键航道持续面临安全风险，导致绕行需求增加、有效运力收缩，而适用于目的地为阿拉伯国家的中小型集装箱船舶运力供给短期内存在较大缺口。从运价表现来看，红海航线（上海

-迪拜参考运价）由 2023 年 6 月的 1,226 美元/TEU 上涨至 2026 年 6 月的 4,592 美元/TEU，涨幅达 274.6%；截至 2026 年 8 月末，运价进一步攀升至 5,729 美元/TEU。

时间	2023 年 6 月	2023 年 12 月	2024 年 6 月	2024 年 12 月	2025 年 6 月	2025 年 12 月	2026 年 6 月
上海出口集装箱运价指数	954	1,760	3,714	2,460	1,862	1,656	3,240
上海—迪拜（美元/TEU）	1,226	2,045	2,711	1,444	2,060	2,120	4,592

注：红海航线以上海航交所公布的上海—迪拜运价作为参考，数据来源上海航交所

上海出口集装箱运价指数（SCFI），是反映上海出口集装箱即期运输市场运价变化的指数，覆盖上海出口集装箱运输的主要贸易流向及出口地区，分别为欧洲、地中海、美西、美东、波斯湾、澳新、西非、南非、南美、日本关西、日本关东、东南亚、韩国。其中波斯湾航线以“上海—迪拜”航线运价作为代表，占指数整体权重为 5%。该指数中未列明红海航线运价，但涵盖该地区波斯湾航线运价，考虑到迪拜为该地区最主要港口之一，具有代表性，因此选择以“上海—迪拜”航线运价作为代表波斯湾航线运价。红海航线与波斯湾航线前段航路完全重合，在到达中东地区后分别经曼德海峡、霍尔木兹海峡进入红海与波斯湾，二者在货物流向、目标市场、运输货种及船型配置上具有高度相似性。迪拜作为中东地区最大的集装箱枢纽港，“上海—迪拜”航线运价能够反映中国与中东地区整体的舱位供需松紧程度，具有区域基准意义。红海航线运价走势与指数整体走势基本一致。

发行人运营的红海航线目的地为沙特、约旦、埃及等红海区域国家，无需通过苏伊士运河，亦无需绕行好望角，未来将直接受益于区域贸易需求增长和运价上行，同时规避了亚欧干线绕行带来的成本压力。

随着中阿经贸合作深化，假设中国与阿拉伯国家的贸易预计将以 7%-9%的年均速度持续增长，根据中国航务周刊发布的《中国主要外贸航线运力投放周报》，选取 2023 年-2025 年每年末最后一周投放运力情况，以 2025 年末中阿贸易主要航线中东印巴航线和红海航线周投放运力为基准，假设运力需求的增长率与贸易增长率相同，根据不同的增长率，中东印巴航线和红海航线集装箱航运物流市场容量测算如下：

表：中东印巴&红海航线周运力投放测算表

单位：万 TEU

年度	情形一：增速 7%	情形二：增速 8%	情形三：增速 9%
2023A	21.99	21.99	21.99
2024A	29.19	29.19	29.19
2025A	34.91	34.91	34.91
2026E	37.35	37.70	38.05
2027E	39.96	40.71	41.47
2028E	42.76	43.97	45.20
2029E	45.75	47.49	49.27
2030E	48.96	51.29	53.71
2031E	52.38	55.39	58.54
2032E	56.05	59.82	63.81
2033E	59.97	64.61	69.55

注 1：2023-2025 年周运力投放数据来源于《中国航务周刊》
注 2：中国-红海航线和中国-中东印巴前段航道重合度较高，均经过印度洋后到达位于中东国家的目的港。其中红海航线经过印度洋后通过曼德海峡进入红海，中东印巴航线经过印度洋后通过霍尔木兹海峡进入波斯湾。两条航线在货物流向、目标市场、收货主体、运输货种等方面具有一定的重叠性

根据上述测算，中性假设条件下，2029 年末周运力投放需求将达到 47.49 万 TEU，新增周运力投放需求相较 2025 年末为 12.58 万 TEU。发行人本次募投项目的 6,300TEU 集装箱船舶将投放于红海航线，预计于 2028-2029 年陆续交付。船舶全部交付后，将新增红海航线周运力 10,710TEU，占 2029 年末整体周运力投放需求的 2.26%，占新增周运力投放需求的 8.51%，占比均较小。

2）国内外主要集装箱航运企业红海航线开设情况

根据公开信息整理，2023 年以来，中国至红海区域国家部分正在运营的航线情况如下：

航线代码	航运企业	开设或恢复年月	挂靠序列	班次频率	投入船舶数量
RES2	中远海运+太平船务	早于 2023	青岛—上海—宁波—南沙—蛇口—新加坡—吉布提—吉达—亚喀巴—索赫纳—吉布提—新加坡—青岛	周班	未披露
REX2	达飞海运	早于 2023	青岛—上海—宁波—蛇口—南沙—新加坡—吉布提—吉达—索赫纳—亚喀巴—吉达—青岛	周班	9 艘 8,400-10,000TEU

航线代码	航运企业	开设或恢复年月	挂靠序列	班次频率	投入船舶数量
REX	中联航运	2024-03	宁波—南沙—蛇口—吉布提—索赫纳—吉达	周班	6艘 1,400-2,800TEU
FM1/AR2	万海航运	2025-09	上海—宁波—南沙—蛇口—巴生港北—吉达—亚喀巴—索赫纳—亚历山大—伊兹米特—伊斯坦布尔	周班	8艘
CRX	中谷物流、中联航运	2025-10	上海—宁波—南沙—吉达—亚喀巴—索赫纳—上海	周班	中谷物流投入6艘 1,744TEU
RCS	GFS+宏海箱运+德翔海运+阿联酋航运	2025-12	上海—青岛—南沙—蛇口—吉达—索赫纳—亚喀巴—吉达—上海	周班	8-10艘
RES3	中远海运	2026-04	青岛—上海—温州—南沙—吉达—索赫纳—亚喀巴—青岛	周班	未披露
RES4	中远海运	2026-07	上海—宁波—厦门—南沙—吉达—索赫纳—上海	周班	5艘 4,000-5,000TEU
ALBATROS（过境航线）	地中海航运	2026-08	天津新港—大连—光阳—宁波—厦门—盐田—新加坡—（曼德海峡）—吉达—（苏伊士）—费利克斯托—不来梅哈芬—格但斯克—克莱佩达—安特卫普—费利克斯托—新加坡—上海	周班	15艘 15,000TEU
AE15（过境航线）	马士基+赫伯罗特	2026-08	青岛—光阳—宁波—丹戎帕拉帕斯—吉达—（苏伊士）—塞得港—达米埃塔—（苏伊士）—塞拉莱—科伦坡—新加坡—青岛	周班	12艘 19,000TEU
AE19（过境航线）	马士基+赫伯罗特（过境航线）	2026-08	天津新港—青岛—釜山—宁波—上海—丹戎帕拉帕斯—吉达—（苏伊士）—塞得港—丹吉尔—塞得港—（苏伊士）—吉达—新加坡—天津新港	周班	16艘 12,800-17,400TEU
MD1（过境航线）	阳明海运+海洋网联+韩新海运（过境航线）	2026-11	宁波—上海—蛇口—新加坡—苏科纳—（苏伊士）—达米埃塔—阿姆巴利（伊斯坦布尔）—伊兹米特—梅尔辛—达米埃塔—（苏伊士）—新加坡—高雄—宁波	周班	12艘 12,000-20,000TEU

航线代码	航运企业	开设或恢复年月	挂靠序列	班次频率	投入船舶数量
OGRD	长荣海运	2026-11	青岛—上海—宁波—蛇口—新加坡—吉达—索赫纳—亚喀巴—吉达—巴生—青岛	双周班	4艘 7,000-9,000TEU

发行人募投项目投入的红海航线主要同行业运营公司包含中远海运、达飞海运、万海航运、中联航运、太平船务、长荣海运等。得益于区域间贸易增长，航运企业纷纷开辟红海航线以满足货运需求，部分大型、超大型集装箱船舶去往地中海、欧洲航线选择过境挂靠部分红海港口。尽管航运企业投入红海航线运力持续增长，发行人红海航线2025年和2026年1-6月的装载率分别为98%和100%，始终位于较高水平。同时，2025 年以来红海航线运价亦持续走高，量增价升的局面体现了该航线较为旺盛的货运需求。

3）国内外主要集装箱航运企业船舶采购及交付情况

截至2026年8月，中国主要集装箱班轮公司新增运力情况参见本回复“问题1”之“一、”之“(一)”之“6、”之“(1)”之“10）顺应行业发展趋势，适时适度扩充运力”。

经公开信息整理统计，近年来国内外主要集装箱班轮公司密集发布新增运力计划，具体如下：

公司简称	拟新增运力	交付运力	运力投向
中谷物流	合计68,400TEU，其中8艘6,300TEU、10艘1,800TEU	合计64,400TEU，为14艘4,600TEU	8艘6,300TEU投入红海航线，10艘1,800TEU投入东南亚航线
宁波远洋	合计60,400TEU，20艘	合计约23,580TEU，约16艘	4艘2,700TEU投入东南亚航线，其余船舶用于进一步优化船队结构，拓展船队规模，持续加强公司航线服务能力
锦江航运	合计19,600TEU，12艘	合计约2,200TEU，约2艘	全部投入东南亚区域航线，为“丝路快航”精品航线提供运力保障，巩固东北亚、东南亚区域差异化竞争优势，改善区域运力结构
招商轮船	合计52,000TEU，12艘	合计约7,080TEU，约4艘	优化集装箱船队运力结构、完善航线布局、提升集运业务市场竞争力
中远海控	合计1,646,526TEU，138艘	合计约594,136TEU，约32艘	18,000TEU船强化主干航线运力升级，3,000TEU船补充区域支线/近洋航线网络，完善全球航线布局

公司简称	拟新增运力	交付运力	运力投向
海丰国际	合计 66,232TEU，37 艘	合计约 41,400TEU，约 23 艘	优化船队结构、维持亚洲区主力船型，匹配亚洲区域持续增长货运需求，稳定区域运力供给
德翔海运	合计 76,524TEU，16 艘	合计约 82,200TEU，约 15 艘	灵活投入中长途远洋航线或亚洲区域航线
长荣海运	合计 868,460TEU，76 艘	合计约 502,056TEU，约 50 艘	超大型船预计投放亚欧干线；中小型船预计用于跨洋次级干线、近洋支线
阳明海运	合计 268,360TEU，21 艘	合计约 62,000TEU，约 4 艘	预计投入跨洋干线、次级干线，优化船队年龄结构、满足国际低碳法规
万海航运	合计 504,510TEU，49 艘	合计约 205,300TEU，约 41 艘	预计投入跨太平洋、亚欧远洋和亚洲内部区域近洋航线设计，同步推进船队绿色低碳转型
达飞海运	合计 1,750,218TEU，164 艘	合计约 665,700TEU，约 42 艘	预计投入主干航线
马士基	合计 1,201,971TEU，90 艘	合计约 338,100TEU，约 22 艘	预计投入主干航线
赫伯罗特	合计 507,610TEU，65 艘	合计约 394,358TEU，约 24 艘	预计投入主干航线

数据来源：Alphaliner、上市公司公告及官方网站；
注：拟新增运力为截至 2026 年 8 月数据，表示该航运企业已订造尚未交付的集装箱船运力；交付运力为自 2023 年以来累计交付运力数据

航运企业发布造船计划时一般未明确船舶投向区域，由于船舶下订至交付约需 2 至 3 年的周期，航运公司一般于船舶交付前确认具体计划投入的航线。根据公开资料检索，仅有德翔海运（2510.HK）在其 2024 年的招股文件中披露，其当年订购的 2 艘 7,000TEU 船拟投入“亚洲—印度次大陆、亚洲—大洋洲及/或中东市场”，投入范围系该船型适航的区域。

结合前述航运公司正在运营的航线情况，虽然上述企业未在订造船舶时明确其新增运力拟投入中国至红海或临近区域航线，但部分航运公司明确其订造船舶将投入亚洲区域、亚欧干线，此类区域一般包含中东相关区域，因此，可以预计未来新增的部分运力或用于更新亚洲区域、中东跨洋等航线的船舶更新。

公司顺应行业发展趋势，经过充分的市场调研和论证分析后实施了本次募投项目。公司的运力扩张节奏与扩张规模符合行业趋势，适时适度扩充运力有利

于公司紧抓市场机遇、把握行业周期，提升国际市场竞争力。

综上，东南亚、红海区域高速增长的贸易活动将带来持续、稳定的货流和运输需求，为本次募投项目运力消化打下良好的基本盘。

2、在手订单及客户储备

（1）在手订单情况

由于集装箱标准化运输的特征，与干散货或油品等特种运输方式不同，集装箱班轮每个航次的客户较为分散，客户种类多元化，包含不同的代理客户、直接客户运输的货种。因此，公司与主要客户签订的协议多为代理协议或框架性协议，具体落实根据直接客户订舱情况和代理客户揽货情况确定。

国际集装箱航运物流业务方面，公司与部分主要客户签订的正在履行的合同具体情况如下：

序号	签约主体	客户名称	合同主要内容	合同期限
1	中谷物流、中谷新加坡	Ben Line Agencies (Singapore) Pte Ltd	国外代理协议	分别于 2025 年 1 月 1 日、2025 年 9 月 1 日签订，协议持续有效，直至任何一方提前六个月通知对方予以终止
2	中谷新加坡	Sharaf Group	国外代理协议	2025 年 10 月 25 日签订，协议持续有效，直至任何一方提前六个月通知对方予以终止
3	中谷新加坡	东方超捷国际货运代理（深圳）有限公司青岛分公司	海运出口集装箱货运合同	2026 年 1 月 1 日签订，无异议自动续期 1 年
4	中谷新加坡	宁波中远海运新拓国际货运有限公司	海运出口集装箱货运合同	2026 年 6 月 15 日签订，无异议自动续期 1 年
5	中谷新加坡	上海亚凯国际货物运输代理有限公司	海运出口集装箱货运合同	2025 年 9 月 1 日签订，无异议自动续期 1 年
6	中谷新加坡	宁波冠亚供应链科技有限公司	海运出口集装箱货运合同	2026 年 6 月 15 日签订，无异议自动续期 1 年
7	中谷新加坡	上海斗鹰国际物流有限公司	海运出口集装箱货运合同	2025 年 9 月 1 日签订，无异议自动续期 1 年

国内集装箱航运物流业务方面，公司与部分主要客户签订的正在履行的合同具体情况如下：

序号	签约主体	客户名称	合同主要内容	合同期限
1	中谷物流	泛亚航运	内贸航线合作协议	2025 年 3 月 1 日签订，无异议自动续期

序号	签约主体	客户名称	合同主要内容	合同期限
2	中谷物流	深圳前海骏鹏供应链集团有限公司	国内沿海集装箱货运合同	2026 年 2 月 1 日签订，无异议自动续期 1 年
3	中谷物流	中铁国际多式联运有限公司	国内沿海集装箱货运合同	2026 年 3 月 1 日签订，无异议自动续期 1 年
4	中谷物流	内蒙古联晟新能源材料有限公司	国内沿海集装箱货运合同	2026 年 3 月 1 日签订，合同期限 1 年
5	中谷物流	唐山海港海通海运代理有限公司	国内沿海集装箱货运合同	2025 年 7 月 1 日签订，无异议自动续期 1 年
6	中谷物流	贺州市新伟业粉体有限公司	国内沿海集装箱货运合同	2025 年 1 月 1 日签订，无异议自动续期 1 年
7	中谷物流	厦门国贸泰达物流有限公司	国内沿海集装箱货运合同	2026 年 1 月 1 日签订，无异议自动续期 1 年
8	中谷物流	广西福平物流有限公司	国内沿海集装箱货运合同	2026 年 5 月 1 日签订，无异议自动续期 1 年
9	中谷物流	桂林肯发矿业有限公司	国内沿海集装箱货运合同	2025 年 4 月 1 日签订，无异议自动续期 1 年
10	中谷物流	埃克森美孚（惠州）化工有限公司	国内沿海集装箱货运合同	2023 年 10 月 1 日签订，合同期限 2027 年 4 月 30 日
11	中谷物流	广东小康智慧供应链科技有限公司	货物运输合同	2025 年 7 月 1 日签订，持续有效至任一方通知终止
12	中谷物流	海南洋浦航力物流有限公司	国内沿海集装箱货运合同	2026 年 1 月 1 日签订，无异议自动续期 1 年
13	中谷物流	青岛佳得通物流有限公司	国内沿海集装箱货运合同	2026 年 1 月 1 日签订，无异议自动续期
14	中谷物流	中粮糖业控股股份有限公司	国内沿海集装箱货运合同	2026 年 5 月 1 日签订，合同期限 1 年

公司在做好国内业务基本盘的同时，也不断地提高国际业务服务能力。报告期内，公司持续承接了国内业务原有客户的出口需求。2025 年 3 月起，公司与金光集团 APP（Sinar Mas Group，系印尼世界 500 强企业）及其下属公司陆续开展合作，为其提供“钦州-海防”、“钦州-胡志明”和“宁波-吉达”航线的集装箱航运物流服务。同月起，公司与信义玻璃（股票代码：0868.HK）开展“钦州-海防”线的物流合作。2025 年 11 月起，公司为万华化学（股票代码：600309.SH）提供了目的地为红海区域数个国家的物流服务。2026 年 6 月起，公司与福莱特（股票代码：601865.SH）开展了业务合作，为其提供“宁波-索赫纳”航线的运输服务。

公司与客户合作情况良好，在维护原有客户的同时，不断拓展新客户。上述客户为公司运力消化提供了较好的基础。公司将综合考虑运力情况、客户需求、市场行情等因素开辟新航线或者加密原有航线班次。

（2）客户储备及拓展情况

1）货运代理客户：依托货代网络拓展货源，保障运力消化

国内集装箱航运物流的货源结构以矿建材料、粮食、纸浆、橡胶、煤炭及制品、金属矿石及木材等大宗商品为基础主力货种；相较之下，国际集装箱航运物流的运输货种则以机械设备、电子产品、纺织品、日用品、光伏产品等产成品为主。国际集装箱航运下游货主结构分散，出口型企业作为我国外贸出口的重要参与主体，构成了国际货运的核心客户基础。该类客户普遍呈现单次出货体量较小、订单周转频次较高的经营特征。基于上述货种结构与客户属性，通过货运代理渠道开发招揽货源，与客户特征及需求特点具有较高的适配性。公司凭借多年集装箱航运物流服务的积累，不断建立和扩充的货运代理网络体系。基于国际集装箱班轮标准化运输的特征，代理客户相对较为分散。自国际集装箱航运物流业务开展以来，发行人已在全国范围内累积超 700 家境内外货运代理客户，为运力消化提供了保障。

①境内代理客户

公司与主要代理客户签订框架性的代理协议，代理客户可根据客户需求，在发行人所有开设航线班次范围内向发行人下达订舱指令。由于所在地区、货物种类、客户情况等不同因素，不同的代理客户具有不同航线的优势货源。

东南亚航线方面，发行人已与多家行业知名货运代理企业签署长期合作协议或保持长期合作，例如天津市华易国际物流有限公司、天津市永晟瀚海国际货运代理有限公司、东方超捷国际货运代理（深圳）有限公司青岛分公司、厦门展航国际物流有限公司等。上述货运代理在东南亚市场深耕多年，拥有稳定的进出口贸易货流，与发行人的合作覆盖机械设备、电子产品、纺织品、日用品、建筑材料等多个货类。2026 年 1-6 月，上述代理客户持续为发行人东南亚航线带来增量货源。

红海航线方面，发行人已与多家业内知名货运代理企业签订长期合作协议或保持长期合作，如宁波中远海运新拓国际货运有限公司、宁波冠亚国际物流有限公司、上海亚凯国际货物运输代理有限公司、上海斗鹰国际物流有限公司、深圳市金杰国际货运代理有限公司等，为本航线提供稳定货源支撑。上述货代客户深

耕红海、中东及北非市场，具备持续稳定进出口货流，货源涵盖机械设备、建筑材料、光伏、日用品等品类。2026 年 1-6 月，上述代理客户合计为发行人红海航线贡献了近三分之一运输量的货源。

通过与上述具有优势货源的代理客户建立合作关系，发行人可有效降低航次空舱风险，提升舱位利用率与船期稳定性，为东南亚航线和红海航线运力持续消化提供坚实的货源底盘。

②境外代理客户

境外代理客户主要依托其自身网络布局和属地化优势，为发行人提供货运代理、港务代理等综合物流服务。

发行人与新加坡百年航运物流企业边行集团（Ben Line Agencies）建立长期稳定战略合作关系。边行集团始创于 1825 年，深耕国际航运、综合物流领域近两百年，业务覆盖亚洲 17 国，设立 130 余家办事机构，主营船舶代理、货运代理等业务，是东南亚、远东区域头部港口代理服务商。发行人已与边行集团签订了长期有效的海外代理协议，其为发行人提供东南亚国家和地区的揽货服务、港务代理等综合物流服务。凭借边行集团在东南亚强大的网络布局，其已成为发行人东南亚航线回程航次货源的重要来源之一。

发行人与迪拜沙拉夫集团（Sharaf Group）达成长期战略合作。沙拉夫集团是阿联酋最大的企业集团之一，集团于 1968 年以航运代理业务起家，业务覆盖航运与物流、供应链和房地产等领域，分支机构覆盖中东、红海、南亚、非洲地区的三十余国，具备成熟港口实操资源及当地政企协作渠道。发行人已与沙拉夫集团签订了长期有效的海外代理协议，沙拉夫集团通过其完善的代理网络，在沙特、约旦、埃及、也门等红海地区国家为发行人提供揽收进出口货物、推广国际航线、提交订舱预报等服务，主要为发行人招揽红海航线回程航次货源。

2）直接客户：发挥国内业务优势，承接客户出海需求

①客户优势：内贸积累的生产型客户资源，与外贸客户同源、需求互补

公司是国内最早专业从事国内沿海集装箱货物运输的企业之一，长期服务于国民经济各领域的生产型企业。从货种结构看，国内与国际集装箱航运物流的货物种类存在明显差异：国内业务的货源以大宗商品为主力货种，构成生产型企业

的原材料；国际业务的运输货种则以工业中间品、产成品为主，构成生产型企业的产成品。

同一生产型客户的原材料采购、产成品内销和产成品出口等环节均包含物流需求。公司过往以国内业务为主，服务的是客户产业链前端的原料调入与内销分拨环节；近年来随着客户出海步伐加快，同一客户群体在产业链后端的产成品出口环节产生了新的物流需求。因此，公司国内业务与国际业务所服务的客户群体具有一定的重合度，所承运的货种分别对应同一客户产业链的不同环节。公司进入国际集装箱航运物流市场，是沿着既有客户的产业链向下游延伸。

在做好国内业务基本盘的同时，公司不断提高国际业务服务能力。报告期内，公司已承接多家原有国内业务客户的国际物流需求，均为原先在国内业务中与公司存在长期合作基础的生产型企业客户。经过需求摸排，原有国内业务客户中尚有大量客户存在出口需求。以 2025 年公司销售金额超过 2,000 万元的国内业务客户为例，存在出口需求但尚未覆盖的客户数量多达 20 家。

②服务优势：依托国内网络构建“门到门”联程服务，形成独特的服务能力

根据现行《外商投资准入特别管理措施（负面清单）》，国内水上运输公司必须由中方控股，外资企业无法通过设立控股公司或收购现有国内航运企业的方式进入国内水路运输市场。全球头部集装箱班轮公司绝大多数为外资企业，受上述准入限制，主要专注于提供国际海运服务，无法直接为客户提供国内航段的水上运输服务。公司是国内最早专业从事国内沿海集装箱货物运输的企业之一，凭借近 30 年的资源积累，在国内集装箱航运物流方面已形成以水路运输为核心、公路与铁路协同的多式联运综合物流体系：

表：公司国内多式联运网络资源情况

网络维度	覆盖情况
港口资源	全国 33 个沿海主要港口、超过 50 个内河主要港口，覆盖除三亚港外全部“一带一路”重点布局的 15 个港口，全面覆盖环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海等主要沿海港口群
航线资源	以长江与中国沿海航线连接组成“三横一纵”骨架；经营逾 50 条国内沿海航线、180 条长江航线、200 条珠江航线
公路资源	全国签约协议车队超过 2,000 家，覆盖 200 余个口岸及周边腹地区域
铁路资源	作为中铁集装箱合作伙伴，集装箱铁路班列通达黑龙江、吉林、辽宁、内蒙古、新疆、甘肃、宁夏、陕西、山西、天津、山东、河南、四川、重庆、贵州、江西、广东、广西、云南等省市

网络维度	覆盖情况
网点资源	18 家分公司，122 家办事处覆盖全国各地
服务模式	提供“门到门”（D—D）、“港到门”（CY—D）、“门到港”（D—CY）及“港到港”（CY—CY）全场景、多元化服务

我国内陆及内河腹地货源分散，单一直发口岸难以形成规模货流，公司可通过覆盖全国的国内网络将分散货源汇集至枢纽港，将国内网络的集货能力与国际航线的运输能力相衔接，构建“内陆门点／内河港口／铁路场站—境内枢纽港—境外目的港—境外目的地”的联程航线产品：客户货物自全国各地的工厂、仓库或内河码头起运，经公路短驳、内河支线或铁路班列集并至沿海枢纽港，再由国际自营航线干线运输至东南亚、红海等目的港，并可通过境外代理网络完成末端配送，实现全程集装箱物流服务。对客户而言，联程服务减少了分段委托带来的交接环节与货损风险，压缩了全程运输时间，提升了物流时效的可预期性，实现全程责任统一、结算便利。对公司而言，内贸网络为国际航线提供了稳定的集货底盘，有助于提升去程装载率，改善单箱收益水平，增强国际航线的经营韧性与抗周期能力。

3）不断开拓具有中长期高增长潜质的货源和品类

①汽车出口市场

中国汽车出口正处于历史性爆发期，2025 年出口量达 709.8 万辆，2026 年 6 月和 7 月，中国汽车月度出口量均突破 100 万辆，年化出口速度已超过 1,200 万辆。然而，全球专业汽车运输船（PCTC）运力增长严重滞后，年增速仅约 7.6%，且新船建造周期长达 2-3 年，导致短期内运力缺口无法弥补。汽车集装箱化运输是一个确定性较高的增量市场。此外，汽车零部件、CKD/SKD 散件、新能源汽车动力电池等大量通过集装箱运输，形成与整车出口协同增长的派生货量。随着中国车企在东南亚、中东、拉美、欧洲加速布局产能与销售网络，汽车产业链相关集装箱运输需求具备长期增长空间。

②跨境电商市场

跨境电商是集装箱海运需求增长最快的新兴驱动力之一。2025 年中国跨境电商进出口规模达 2.84 万亿元，同比增长 4.8%，其中出口 2.27 万亿元，增长 5.4%，占货物贸易出口总值的 8.4%。海外仓成为核心增长极，截至 2025 年底，

中国企业在全球布局海外仓超 1,800 个，大规模备货至海外仓的过程高度依赖集装箱海运。

③大型百货超市市场

全球大型连锁零售企业每年自中国及东南亚采购大量消费品，是国际集装箱运输的传统核心货主。该品类以年度长约为主，货量稳定、计划性强，是集装箱航运公司基础运量的重要来源。

④特种箱运输市场

特种集装箱（如冷藏箱、罐式箱、开顶箱、框架箱等）面向高附加值、特殊运输条件需求的货物。其中冷藏箱受益于生鲜电商、医药冷链及中东/东南亚热带地区食品进口需求，罐式箱受益于化工品、液态食品多式联运，开顶/框架箱受益于新能源装备、大型机械出口。

4）FOB 到付货市场潜力较大

在国际集装箱班轮运输业务中，运费支付方式主要分为 CIF（到岸价）预付货和 FOB（离岸价）到付货两种模式。CIF 模式下，由出口商（发货方）自主选择承运人并预付运费，班轮企业的直接客户为国内出口商；FOB 模式下，由海外进口商（收货方）指定承运人并到付运费，集装箱航运企业的直接客户为境外买方。

鉴于发行人目前航线运力布局及海外网点建设仍处于发展阶段，海外本地化销售团队及代理网络尚未全面覆盖主要目的港区域，现阶段业务重心聚焦于 CIF 预付货市场。在该模式下，公司可直接对接国内出口商获取货源，客户开发与服务交付均可在国内完成，对海外网点的依赖程度较低，与公司当前的资源配置相匹配。

FOB 到付货市场潜力巨大，全球贸易中 FOB 条款项下的货物运输量占据重要份额，且该模式下航运企业直接与海外进口商建立合作关系，客户粘性更强、议价能力更优、利润空间更为可观。然而，全面开发 FOB 到付货市场需要公司在主要目的港区域建立完善的海外分支机构、本地化销售团队及成熟的代理体系，以实现对海外买家的直接触达与服务响应。公司将根据航线网络拓展进度及海外网点建设节奏，分阶段推进 FOB 到付货市场的开发，逐步实现从单一 CIF 预付

货向 CIF 与 FOB 双轮驱动的货源结构升级，以拓宽客户基础、增强收入稳定性并提升整体盈利能力。

综上，发行人具有良好的客户储备，在扩大与境内外代理客户合作的同时不断挖掘直接客户的需求，不断开拓具有高增长潜质的货源。上述客户储备和货源储备有利于发行人未来新增运力消化。

3、现有及拟扩充运力

报告期各期末，发行人运力情况如下：

单位：TEU

项目	2026 年 6 月末	2025 年度	2024 年度	2023 年度
自有运力	141,616.00	142,709.17	149,134.75	137,793.17
租赁运力	53,860.00	49,809.33	56,673.00	57,941.67
合计	**195,476.00**	**192,518.50**	**205,807.75**	**195,734.84**

根据本次募投项目集装箱船舶的交付计划，18 艘集装箱船舶将于 2027 年-2029 年陆续交付，船舶交付进度和新增运力具体情况如下：

项目	2027 年	2028 年	2029 年	合计
6,300TEU 集装箱船舶	-	5	3	**8**
1,800TEU 集装箱船舶	2	8	-	**10**
新增运力（TEU）	3,600	45,900	18,900	**68,400**
占发行人 2025 年末合计运力比例	1.87%	23.84%	9.82%	**35.53%**

拟扩充运力规模占发行人 2025 年末合计运力比例为 35.53%，运力扩充规模适度、运力扩充节奏合理。

4、业务模式与运力利用情况

报告期内，发行人主营业务通过自营航线、船舶期租两种模式开展，发行人已在募集说明书“第四节 发行人基本情况”之“七、公司主营业务情况”之“（二）主营业务服务流程、（三）经营模式”中披露自营航线、船舶期租的服务流程与业务模式。

报告期各期，发行人按业务模式分运力利用情况如下：

单位：TEU

	2026 年 6 月	2025 年度	2024 年度	2023 年度
自营航线	75,624	73,479	105,739	141,093
其中：自有运力	21,764	23,669	49,066	83,152
租赁运力	53,860	49,809	56,673	57,942
船舶期租	119,852	119,040	100,069	54,642
合计运力	**195,476**	**192,519**	**205,808**	**195,735**
运力周转率（次）	**36.25**	**45.38**	**42.33**	**34.48**

注 1：上述运力（指平均总运力）=∑报告期各期每月运力/报告期各期月份总数
注 2：运力周转率=集装箱运输量/自营航线运力，2026 年半年度数据已年化处理

报告期各期，自营航线集装箱船舶运力周转率分别为 34.48、42.33、45.38，呈逐年上升趋势，主要系报告期内公司国内业务缩减了部分长距离航线，致使自营运力周转率提升。

同行业可比公司宁波远洋在《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》中披露其 2023-2025 年度集装箱运力周转率分别为 65.57、63.73、62.26。公司集装箱运力周转率低于宁波远洋，主要系公司与宁波远洋航线结构不同导致。

截至 2026 年 6 月 30 日，公司拥有用于运输经营的自有船舶（包含融资租赁、售后回租）48 艘。此外，公司部分运力通过外租方式取得，外租安排赋予公司较高的运力调配弹性，能够快速响应各航区季节性货量波动及航线结构调整需求。报告期内，公司集装箱运输量呈逐年下降趋势，主要系国际集装箱航运物流市场期租行情持续向好，公司顺势优化外贸运力结构，加大期租船舶投放力度以提高盈利水平所致。未来，公司将在维持当前船舶期租业务规模的同时，在东南亚、印巴、红海等区域持续开展自营航线业务探索，逐步实践“国内国际双循环”的业务格局。

报告期各期，公司自有船舶使用率为 99.22%、99.52%、94.72%和 99.35%。报告期各期末，发行人船舶投入情况如下：

单位：艘

业务类型	2026 年 6 月末	2025 年末	2024 年末	2023 年末
国内业务	52	58	60	82
国际业务	42	36	34	23

业务类型	2026 年 6 月末	2025 年末	2024 年末	2023 年末
其中：船舶期租	34	32	34	22
自营航线	8	4	-	1
合计	94	94	94	105
其中：自有船舶数量	48	48	49	50

5、可比公司经营情况

发行人同行业可比公司为中远海控、安通控股、锦江航运、宁波远洋。发行人已在募集说明书“第四节 发行人基本情况”之“六、公司所处主要行业基本情况”之“（九）行业竞争格局”之“3、集装箱航运物流行业内主要企业情况”介绍了可比公司情况。

报告期内，可比公司营业收入对比如下：

单位：亿元

公司简称	2026 年 1-6 月		2025 年		2024 年		2023 年	
	金额	增长率	金额	增长率	金额	增长率	金额	增长率
中远海控	1,119.22	2.59%	2,195.04	-6.14%	2,338.59	33.29%	1,754.48	-55.14%
安通控股	46.15	5.25%	90.80	20.28%	75.49	2.80%	73.44	-19.97%
锦江航运	37.22	10.16%	70.10	17.43%	59.70	13.36%	52.66	-23.01%
宁波远洋	34.45	17.66%	61.07	15.86%	52.72	17.95%	44.69	-6.28%
可比公司平均	**309.26**	**8.92%**	**604.25**	**11.86%**	**631.62**	**16.85%**	**481.32**	**-26.10%**
中谷物流	54.57	2.24%	106.17	-5.70%	112.58	-9.49%	124.39	-12.46%

报告期各期，发行人营业收入逐年下降，主要系公司制定了内外协同发展的策略，主动优化运力结构，将部分国内业务运力转向国际业务，其中部分以船舶期租的方式运营，导致国际业务收入上升，国内业务收入下降，整体收入规模下降。

报告期内，可比公司净利润对比如下：

单位：亿元

公司简称	2026 年 1-6 月		2025 年		2024 年		2023 年	
	金额	增长率	金额	增长率	金额	增长率	金额	增长率
中远海控	157.00	-22.31%	352.28	-36.41%	553.95	95.08%	283.96	-78.40%
安通控股	6.56	28.12%	10.86	77.98%	6.10	7.52%	5.68	-76.01%
锦江航运	7.59	-5.15%	15.12	45.90%	10.36	37.90%	7.52	-59.05%

公司简称	2026 年 1-6 月		2025 年		2024 年		2023 年	
	金额	增长率	金额	增长率	金额	增长率	金额	增长率
宁波远洋	3.43	-9.18%	6.54	17.83%	5.55	10.95%	5.01	-25.28%
可比公司平均	**43.64**	**-2.13%**	**96.20**	**26.33%**	**143.99**	**37.86%**	**75.54**	**-59.69%**
中谷物流	10.84	1.03%	20.04	8.96%	18.39	6.83%	17.22	-37.24%

报告期各期，发行人净利润波动显著小于可比公司，且呈现逐年上升态势，主要系 2023 年国际集装箱航运物流市场较为低迷，可比公司国际业务受冲击较大，而发行人国际业务占比较小，因而影响较小。2024 年至 2025 年，随着国际集装箱航运物流市场景气度提升，发行人随之扩大了国际业务收入规模，从而实现了净利润逐年增长。

报告期内，可比公司毛利率对比如下：

公司简称	2026 年 1-6 月	2025 年	2024 年	2023 年
中远海控	18.34%	20.05%	29.54%	16.35%
安通控股	20.05%	18.70%	12.04%	10.19%
锦江航运	29.00%	31.82%	27.27%	21.45%
宁波远洋	16.24%	16.09%	15.53%	16.90%
可比公司平均	**20.91%**	**21.67%**	**21.10%**	**16.22%**
发行人	30.93%	23.54%	15.15%	14.25%

报告期各期，发行人毛利率波动情况与可比公司平均值一致，呈现逐年上升态势。2025 年，发行人毛利率增长较快，主要系发行人国际业务收入占比提升，国际业务毛利率较高，从而提升了综合毛利率。

6、本次募投项目新增运力的合理性及具体消化措施

（1）东南亚航线和红海航线运营情况

1）东南亚航线

2025 年起，经过市场需求调研和论证筹备，结合公司自身情况，发行人陆续开辟了 2 条东南亚自营航线。截至 2026 年 6 月末，东南亚自营航线具体情况如下：

序号	航线	发班频率	闭合航次天数	投入船舶数量	开辟时间
1	钦州-海防	每周二班	3.5	1	2025 年 2 月

序号	航线	发班频率	闭合航次天数	投入船舶数量	开辟时间
2	钦州-胡志明	每周一班	7	1	2025 年 7 月

注：“钦州-海防”航线系发行人通过租入船舶运营

2026 年 1-6 月，发行人东南亚航线运输量（含合作航线运输量）达到 26,172TEU，“钦州-海防”航线船舶使用率[3]为 99.54%，“钦州-胡志明”航线船舶使用率为 99.52%。2025 年和 2026 年 1-6 月，发行人东南亚自营航线出口运输量占相应船型可装载箱量分别为 82%和 95%，装载率持续攀升。

2026 年以来，因发行人自身运力紧张，选择增加通过购买其他航运公司开设航线的固定舱位并独立招揽货源的方式进行合作，加大了东南亚区域覆盖面。合作航线具体情况如下：

序号	航线	发班频率	闭合航次天数	合作时间
1	天津-青岛-厦门-新加坡-雅加达-泗水	每周一班	35	2026 年 3 月
2	盐田-蛇口-林查班-西哈努克	每周一班	14	2026 年 3 月

2026 年 1-6 月，发行人通过合作航线的方式完成的运输量为 4,277TEU，占发行人东南亚航线运输量的 16.34%，主要由于市场运力紧张，合作方给予发行人的运力额度有限。

本次募投项目中 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶将投入东南亚航线，将极大地缓解目前发行人东南亚航线舱位紧张导致装载能力不足的情况，从而进一步提升市场份额。

2）红海航线

2025 年 10 月，发行人开辟了每周一班，挂靠顺序为“上海—宁波—南沙—吉达—亚喀巴—索赫纳”的红海航线，闭合航次天数为 49 天。

发行人积极拓展红海区域市场，已构建起覆盖沙特阿拉伯、埃及、约旦等红海区域重点国家的航线网络。截至 2026 年 6 月末，公司配置 6 艘自有集装箱船舶投入该航线运营。2026 年 1-6 月，发行人红海航线运输量（含合作航线运输量）达到 33,033TEU，自有船舶平均使用率达 99.83%。当前红海航线货运需求维

[3]使用率=船舶实际运营时间/可供运营时间；可供运营时间为该时间段自然天数，船舶实际运营时间=可供营运时间-非正常停航时间（计划外的船舶维修、故障停航等），实际运营时间包含船舶航行时间、靠港作业时间和计划内的维修保养时间

持高位，市场整体运力供给趋紧。2025 年和 2026 年 1-6 月，发行人红海自营航线出口运输量占相应船型可装载箱量分别为 98%和 100%，装载率始终位于较高水平。

为充分匹配客户运输需求，发行人在上海至索赫纳的航线中，通过与其他航运公司共舱[4]合作，扩充运输能力、提高船舶运营效率。2026 年 1-6 月，发行人依托合作方式累计完成运输量 6,953TEU，占发行人红海航线运输量的 21.05%。该规模相对有限，主要系行业运力紧缺背景下，合作方可分配予公司的舱位额度不足。

本次募集资金拟购置的 8 艘 6,300TEU 集装箱船将全部投放至红海航线运营，能够有效化解当前红海航线舱位资源紧张、运载能力受限的痛点，助力公司持续提升区域市场占有率。

（2）新增运力的合理性分析

1）新增运力占比较大主要系发行人当前能配置运力较低影响

根据本次募投项目集装箱船舶的交付计划，18 艘集装箱船舶预计将于 2027 年-2029 年陆续交付。其中，10 艘 1,800TEU 集装箱船舶将投入东南亚航线，8 艘 6,300TEU 集装箱船舶将投入红海航线。假设发行人不将目前其他自有船舶调配至国际自营航线的情况下，新增运力按航线分情况如下：

单位：TEU

航线	当前运力	2027 年新增运力	2027 年新增运力占比	2028 年新增运力	2028 年新增运力占比	2029 年新增运力	2029 年新增运力占比
东南亚航线	1,037	3,600	77.64%	14,400	75.64%	-	-
红海航线	10,632	-	-	31,500	74.77%	18,900	30.97%
国际自营航线合计	**11,669**	**3,600**	**23.58%**	**45,900**	**75.04%**	**18,900**	**30.90%**

注：当前运力不包含合作航线的运力；年度新增运力占比=年度新增运力/（当前运力+每年度新增运力）。

目前，发行人国际自营航线规模较小，因此本次募投项目实施将根据船舶预计下水时间分批投入。发行人根据募投项目实施增加的运力，已制定未来航线投放计划。根据航线投放计划，10 艘 1,800TEU 集装箱船舶投入东南亚航线后每周

[4]共舱（Joint Service）：集装箱班轮公司签订船舶共享协议联合投船运营航线，按比例分配舱位，各方独立揽货的运力合作模式，系航运业常见的合作模式。

将新增运力 7,200TEU，8 艘 6,300TEU 集装箱船舶投入红海航线后每周将新增运力 10,710TEU，具体如下：

表：截至 2026 年 6 月末现有航线周运力情况表

航线种类	航线	发班频率	闭合航次天数	投入船舶数量	折算周运力（TEU）
东南亚航线	钦州-海防	每周二班	3.5	1	1,016
	钦州-胡志明	每周一班	7	1	529
	东南亚航线合计	-	-	2	1,545
红海航线	上海—宁波—南沙—吉达—亚喀巴—索赫纳	每周一班	49	6	1,519
	红海航线合计	-	-	6	1,519

注：折算周运力=单艘船舶运力*每周发出班次，下同。“钦州-海防”线单船运力为 508TEU，船舶为发行人租入运力；“钦州-胡志明”线单船运力为 529TEU，“上海—宁波—南沙—吉达—亚喀巴—索赫纳”线平均单船运力为 1,519TEU

表：本次募投项目新增航线周运力情况表

航线种类	航线	发班频率	闭合航次天数	投入船舶数量	折算周运力（TEU）	市场周运力（TEU）	折算周运力/市场周运力
东南亚航线	宁波-东莞-林查班-曼谷-宁波	每周二班	14	4	3,600	149,000	2.42%
	青岛-上海-林查班-胡志明-青岛	每周一班	16	3	1,800	203,000	0.89%
	上海-东莞-雅加达-泗水-上海	每周一班	17	3	1,800	122,300	1.47%
	东南亚航线合计	**-**	**-**	**10**	**7,200**	**474,300**	**1.52%**
红海航线	上海-宁波-马来巴生-亚喀巴-上海	十天一班	30	3	4,410	119,600	3.69%
	宁波-南沙-塞拉莱-索赫纳-宁波	每周一班	34	5	6,300	34,500	18.26%
	红海航线合计	**-**	**-**	**8**	**10,710**	154,100	6.95%

注 1：投入船舶数量≥闭合航次天数/7 天*每周发出班次
注 2：折算周运力=单艘船舶运力*每周发出班次
注 3：航线对应市场周运力为从中国出发至该航线境外港口的周运力总和，根据 2026 年 9 月各航运公司船期表估算

发行人新增运力占比较高，主要由于当前发行人国际自营航线运力紧缺，在考虑公司业务布局和船型适配性的情况下，无法大量调配其他自有船舶至国际自营航线。随着本批集装箱船舶陆续交付，发行人运力紧缺现象将得到缓解。本次

募投项目新增运力相较上述 3 条东南亚航线市场运力占比约 1%-2%，占比均较小。本次新增募投项目拟投入的红海航线“宁波-南沙-塞拉莱-索赫纳-宁波”占市场运力比例相对较高，主要系当前航运市场由中国前往塞拉莱和索赫纳的运力投放较小。由中国前往阿拉伯国家可通过红海航线和中东印巴航线抵达，而本航线属于红海航线，挂靠港塞拉莱和目的港索赫纳仅为红海区域国家的部分港口，因此航运市场部署在该条具体航线上的运力较小。

本次新增运力系发行人构建稳定航线网络、达到航线运营最低经济规模的必要投入，新增运力规模具有合理性。

2）集装箱班轮航线具有公共服务属性，运营经济性决定了航线最低投入规模

①集装箱班轮运输的公共服务属性，要求运力先于客户形成

集装箱班轮运输的核心特征为“固定航线、固定船期、固定挂靠港口”，本质系为客户提供标准化、可预期的公共运输服务。若发行人未提前部署运力，则无法开通稳定的航线班次，亦难以进入客户的合格供应商名录。货主遴选承运人时，首要考量因素为航线覆盖密度、船期准班率及舱位供给稳定性，而非承运人是否已取得特定订单。发行人需先行投入运力搭建航线网络，方可吸引客户逐步将货源转移至发行人服务体系，形成“运力投放—航线开通—客户导入—货量提升”的良性循环。

②集装箱班轮的客户结构高度分散，客户需求以即时需求为主

发行人主营业务为集装箱航运物流服务，其中海运部分的运输模式为集装箱班轮运输。集装箱班轮运输具有公共承运属性，发行人客户覆盖电子、纺织、机械、化工、消费品等多个行业的众多进出口企业，其中中小客户占比较高，单一客户货量占单条航线运量的比例通常较低，该类客户主要目的为满足即时运输需求，通常无法提前数年确定未来运输需求；同时，为提高船舶经营周转效率，集装箱班轮运输行业也较少存在提前数年锁定整船运力的超大型核心客户。与散货运输可针对单一货主签订长期包运合同的模式不同，班轮运输货源天然具有分散性、随机性特征，发行人难以通过“先归集客户订单再订造船舶”的方式确认新建集装箱船舶数量，而主要基于未来全球贸易趋势、区域市场需求的前瞻性预判

和客户需求调研作出运力布局的决策，该等经营模式系由集装箱班轮运输行业的商业逻辑所决定。

③船舶建造周期较长，运力储备需前瞻性布局

集装箱船舶自签约订造、船厂排产至最终交付，整体周期通常为 2 至 3 年。当前全球主流船厂产能处于紧平衡状态，新造船交付档期已普遍排至 2029 年至 2030 年，班轮企业若拟锁定优质船台资源，需提前 2 至 3 年完成订单下达。

④行业普遍实践印证“运力先行”的经营规律

从行业实践来看，集装箱班轮企业的运力扩张普遍遵循前瞻性布局原则。根据 Linerlytica 数据，截至 2026 年 6 月末，全球集装箱船在手订单 1,630 艘，新增运力 1,328 万 TEU，占现有营运船队运力 39%。2026 年 6 月，宁波远洋于《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》说明：“与干散货运输不同，集装箱运输协议或代理协议为框架性协议，具体落实根据运输区域贸易量情况以及揽货情况确定。”作为同行业可比公司，宁波远洋亦系先行锁定运力再逐步拓展对应区域市场货源。

⑤集装箱班轮航线运营经济性要求具备网络效应

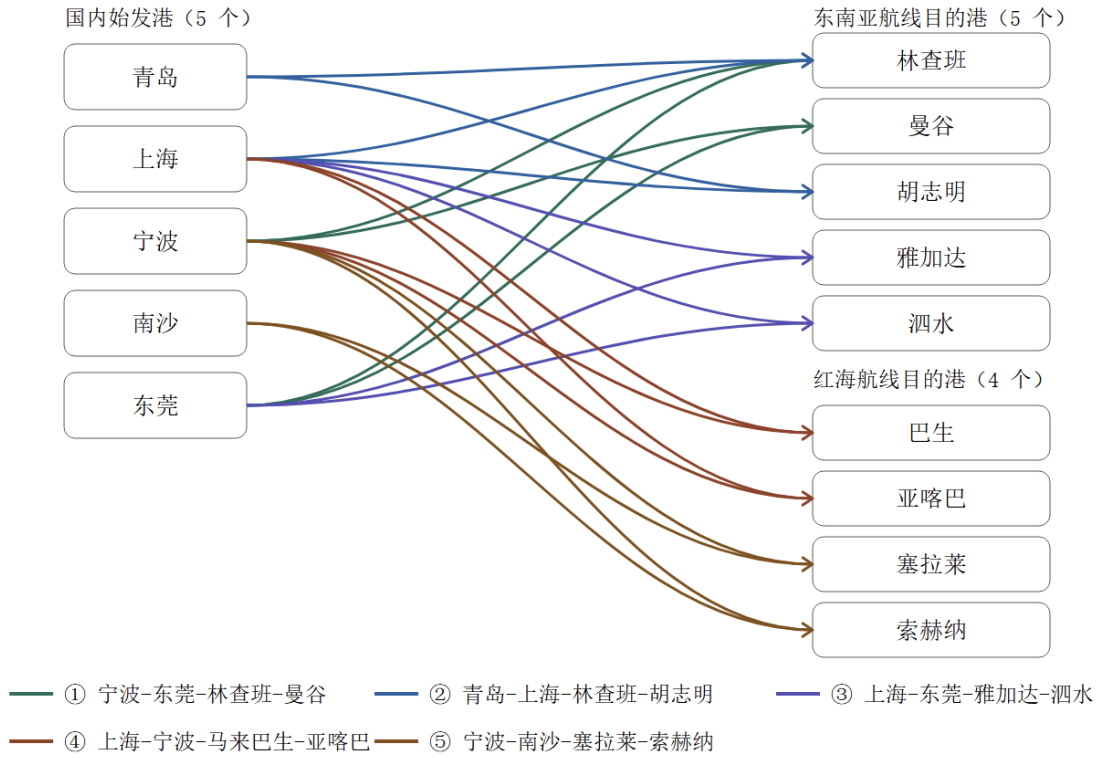
发行人根据航线里程、挂靠港数量、船舶经济航速等因素综合确定航线所需闭合航次天数，根据客户需求、市场情况等因素确定发班频率，从而确定该条航线所需投入船舶数量。不同于目前发行人的自营东南亚航线“钦州-海防”和“钦州-胡志明”的点对点直航航线，航线里程较短，所需闭合航次天数分别为 3.5 天和 7 天，本次新增东南亚航线里程更长、挂靠港数量更多、闭合航次天数更长，因此运营该航线所需投入船舶数量更多。同时，单条航线一般需投入相同型号的船舶，其装载能力和航速较为一致，以维持每周班期、舱位数量稳定，形成良性循环。

从航线运营的稳定性角度而言，集装箱班轮运输以每周一班或多班为主要服务频率，系由客户需求特征、港口作业安排及航线运营经济性共同决定。出口企业的生产排期、订舱及集港安排通常以周为周期，固定星期开航、固定星期到港的班期便于其安排生产与交货，并将在途及安全库存控制在合理水平；港口一般按周为船舶预留靠泊窗口，班期固定有利于缩短等泊时间、提高堆场周转效率；

此外，区域内航线还需与干线班期相衔接，配合其班期以提高中转效率。

从航线运营的经济性角度而言，集装箱班轮运输具有显著的规模效应特征，一条具备市场竞争力的稳定周班航线需达到最低配船规模方可维持常态化班期密度与运营效率。其中，东南亚近洋航线因航程相对较短，维持周班运营通常需配置 2 至 3 艘船舶；红海远洋航线因航程较远、往返周期较长，维持稳定周班服务一般需配置 5 艘船舶。若运力规模低于上述最低经济运营门槛，将导致班期密度不足、挂靠港口覆盖有限，导致单箱固定成本上升，进而削弱揽货能力与客户黏性，难以形成可持续的航线品牌效应。同时航线网络的建立可为客户提供更多始发港和目的地选择。

图：本次新增航线货流线路示意图



本次新增航线多为联程航线的设计，大大增加了同一条航线中货物流向的具体线路，为客户提供多元化的选择。发行人在设计航线时充分考虑了始发港范围、挂靠港顺序、市场货流基础、沿线港口条件等要素，与发行人既有航线可形成补充。因此，本次新增运力系发行人构建稳定航线网络、达到航线运营最低经济规模的必要投入，新增运力规模具有合理性。

3）发行人自有运力已无法满足未来业务需求

报告期内，公司自有船舶（包含融资租赁、售后回租，下同）使用率较高，资产运营充分。2023 年，公司自有船舶 50 艘，平均使用率为 99.22%。2024 年末，公司自有船舶 49 艘，平均使用率为 99.52%。2025 年，公司自有船舶 50 艘，平均使用率为 94.72%，2025 年平均使用率低于其他年度的原因系中谷 8、中谷 18 两艘船舶因运营航线由国内自营调配至国际业务需进行部分改造，导致使用率降低。联科 3 和联科 6 为推（拖）船目前不参与运输经营。

截至 2026 年 6 月末，公司共有 48 艘用于运输经营的自有船舶。2026 年 1-6 月，公司自有船舶（除不从事运输经营的船舶）使用率情况如下：

序号	船舶名称	主要业务	航线	使用率
1	中谷东莞	国内自营	中国沿海	100.00%
2	中谷上海	国内自营	中国沿海	99.99%
3	中谷 20	国内自营	中国沿海	96.64%
4	中谷 21	国内自营	中国沿海	100.00%
5	中谷广州	国内自营	中国沿海	93.96%
6	新海欣	国内自营、国内期租	中国沿海	91.71%
7	新海明	国内自营、国内期租	中国沿海	91.75%
8	中谷 3	国际自营	红海航线	99.98%
9	中谷 8	国际自营	红海航线	100.00%
10	中谷 9	国际自营	红海航线	100.00%
11	中谷 16	国际自营	红海航线	100.00%
12	中谷 18	国际自营	红海航线	100.00%
13	中谷黄海	国际自营	红海航线	99.31%
14	新海绣	国际自营	东南亚航线	99.52%
15	中谷南京	国际期租	-	100.00%
16	中谷南昌	国际期租	-	100.00%
17	中谷 6	国际期租	-	100.00%
18	中谷重庆	国际期租	-	100.00%
19	中谷成都	国际期租	-	100.00%
20	中谷山东	国际期租	-	100.00%
21	中谷北海	国际期租	-	100.00%
22	中谷渤海	国际期租	-	100.00%
23	中谷地中海	国际期租	-	100.00%

序号	船舶名称	主要业务	航线	使用率
24	中谷南海	国际期租	-	98.56%
25	中谷东海	国际期租	-	100.00%
26	中谷北京	国际期租	-	99.06%
27	中谷天津	国际期租	-	99.60%
28	中谷珠海	国际期租	-	100.00%
29	中谷厦门	国际期租	-	100.00%
30	中谷日照	国际期租	-	100.00%
31	中谷营口	国际期租	-	100.00%
32	中谷大连	国际期租	-	100.00%
33	中谷雄安	国际期租	-	100.00%
34	中谷临沂	国际期租	-	100.00%
35	中谷蓬莱	国际期租	-	99.28%
36	中谷济南	国际期租	-	99.57%
37	中谷南宁	国际期租	-	100.00%
38	中谷杭州	国际期租	-	100.00%
39	中谷福州	国际期租	-	100.00%
40	中谷银川	国际期租	-	100.00%
41	中谷沈阳	国际期租	-	100.00%
42	中谷长春	国际期租	-	100.00%
43	中谷兰州	国际期租	-	100.00%
44	中谷西安	国际期租	-	100.00%
45	中谷长沙	国际期租	-	100.00%
46	中谷昆明	国际期租	-	100.00%
47	中谷太原	国际期租	-	100.00%
48	中谷贵阳	国际期租	-	100.00%
平均使用率				**99.35%**

注：使用率=船舶实际运营时间/可供运营时间；可供运营时间为该时间段自然天数，船舶实际运营时间=可供营运时间-非正常停航时间（计划外的船舶维修、故障停航等），实际运营时间包含船舶航行时间、靠港作业时间和计划内的维修保养时间

报告期内，随着国际集装箱航运物流市场景气度提升，为顺应行业趋势，发行人陆续通过改造部分自有集装箱船舶的方式，将部分运力投入至国际业务。截至 2026 年 6 月末，公司拥有用于运输经营的自有船舶 48 艘。上述船舶中，共有 34 艘用于国际船舶期租，7 艘用于国际自营航线，7 艘用于国内业务。同时，公

司通过长期租赁或短期租入船舶的方式补充国内业务运力，截至 2026 年 6 月末发行人共租入 45 艘集装箱船舶。此外，2026 年 6 月 24 日，发行人已经第四届董事会第十八次会议审议通过，拟出售原先用于国内业务的中谷 20、中谷 21 轮。发行人通过出售国内航行集装箱船、购置国际航行集装箱船的方式调整船舶布局，以顺应自身“效益为纲、内外并举”战略目标。本次出售完成后，发行人尚有 5 艘自有船舶用于国内业务。发行人作为国内最早专注于集装箱航运物流的企业之一，需保留一定数量自有船舶用于灵活调配支持国内业务。因此，目前发行人自有运力中，暂无新增运力可投放于国际业务。

近年来，国际航行集装箱船舶期租价格持续保持高位，发行人顺势扩大了国际船舶期租业务规模。报告期内，发行人国际船舶期租业务收入分别为 113,417.05 万元、177,377.26 万元、288,068.35 万元和 149,771.99 万元，毛利率分别为 74.49%、66.42%、76.41%和 79.66%，为公司创造良好的效益，提升抗风险能力。发行人计划加大国际自营航线业务开展力度，根据航线的沿途航行条件及港口基础设施，本次募投项目购置的 1,800TEU 集装箱船舶适用于东南亚航线，6,300TEU 集装箱船舶适用于红海航线，上述船舶投入运营后，将成为发行人新的盈利增长点。

4）通过购置船舶的方式新增运力更具有经济性

航运公司通常通过购置或期租等方式扩充自身运力以满足客户的运输需求。如采用期租方式租赁本次募投项目相同数量的船舶，每年期租成本达 31,520.82 万美元。本次募投项目通过购置方式新建 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶和 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶，每年折旧成本叠加人员、保险、备物修等期租涵盖的成本合计为 8,587.95 万美元，相较船舶期租，每年可节省 22,932.87 万美元。通过购置船舶的方式运营国际自营航线具有更好的经济性、更高的抗风险能力，从而更具备长期运营的可行性。

本次募投项目购置船舶全部为国际航行集装箱船。国际航行集装箱船和国内航行集装箱船在船体设计、结构材质、舱位布局、吨位尺寸、经济航速、设备配置等方面有所不同，因此在各自领域具有更好的适航性和经济性。尽管发行人原有部分国内航行集装箱船经改造后能够满足国际航线的适航性，但由于其原始设计更适用于国内沿海运输环境，导致经济航速、燃油经济性等方面相较专业化的国际航行集装箱船仍有所不足，无法作为发行人长期运行国际航线的适格资产。

本次募投项目购置船舶均为国际航行集装箱船，有利于发行人开展国际业务、实施国际化转型、穿越航运周期。

5）发行人同行业可比公司持续扩张运力

近年来，国际集装箱航运物流市场景气度持续提升，部分区域市场更是出现了运力紧缺的现象，催生了国际集装箱班轮公司的新造船需求。2025 年以来，中国大陆、中国香港和中国台湾的主要集装箱班轮公司密集发布了造船计划，具体参见本回复之“问题 1”之“一、”之“（一）”之“6、”之“（1）”之“10）顺应行业发展趋势，适时适度扩充运力”。

集装箱班轮公司根据所在市场景气度、造船价格、交付时间以及资本实力等因素来综合考虑新增运力计划。2025 年以来，同行业可比公司资本支出计划显著提速。

6）新增运力是发行人业务扩张和企业发展的必经之路

发行人历史上共进行 3 轮较大规模的运力扩张，历次运力扩张后均实现了较好的盈利。历史运力扩张及运营情况具体如下：

①2015-2016 年购置 12 艘 2,500TEU 新建集装箱船舶，购置 3 艘二手集装箱船舶

2015-2016 年，发行人向多家船厂陆续购置了 12 艘 2,500TEU 新建集装箱船舶，新增运力为 30,000TEU，该批船舶陆续于 2017-2018 年交付；此外，发行人还购置了 3 艘合计运力为 11,320TEU 的二手集装箱船舶。2015 年末，发行人合计运力（包含自有运力和租入运力，下同）为 61,849.71TEU，此次新增运力合计为 41,320TEU，占发行人当期总运力的比例为 66.81%。

该批船舶交付后，大大扩充了发行人运力规模，巩固了国内集装箱物流行业龙头地位。2017-2019 年，发行人归母净利润为 37,737.43 万元、55,110.71 万元和 85,758.62 万元。

②2017-2018 年购置 6 艘 1,900TEU 新建集装箱船舶，购置 6 艘二手集装箱船舶

2018 年，发行人购置了 6 艘 1,900TEU 集装箱船舶，合计新增运力为

11,400TEU，该批船舶陆续于 2019-2020 年交付。2017-2018 年，发行人合计购置了 6 艘合计运力为 27,266TEU 的集装箱船舶。2017 年末，发行人合计运力为 88,435.00TEU，此次新增运力合计为 38,666TEU，占发行人当期总运力的比例为 43.72%。

该批船舶交付后，发行人将该批船舶投入自身航线网络，受益于国内集装箱航运物流景气度上升，叠加运力储备充足，2019-2021 年，发行人归母净利润分别为 85,758.62 万元、101,878.29 万元和 240,429.17 万元。

③2020-2021 年购置 18 艘 4,600TEU 新建集装箱船舶，购置 2 艘二手集装箱船舶

2021 年，发行人向多家船厂购置了 18 艘 4,600TEU 集装箱船舶，合计新增运力为 82,800TEU，该批船舶陆续于 2022-2024 年交付。2020 年末，发行人合计运力为 157,495.49TEU，此次新增运力合计为 92,278TEU，占发行人当期总运力的比例为 58.59%。

该批船舶交付后，发行人迅速将船舶投入运营，产生了良好的效益。2023-2025 年，发行人归母净利润分别为 171,727.76 万元、183,540.06 万元和 200,105.41 万元，利润水平稳步增长。

综上，发行人历史上共有 3 次较大规模的新增运力，新增运力交付后，船舶均快速投入运营，运营情况良好，利润增长明显。历史上 3 次新增运力交付后 3 年净利润复合增长率分别为 50.75%、67.44%和 7.95%。得益于历次运力扩张，发行人跻身国内集装箱航运物流头部企业，积极回报股东，创造社会价值。

本次新增运力规模为 68,400TEU，新增运力占 2026 年 6 月末现有运力（包含自有运力和租入运力）195,476TEU 的比例为 34.99%，低于历史上历次新增运力幅度，且报告期内发行人不存在因运力扩张而导致的运力闲置情况。发行人历史运力扩张后运营情况良好，发行人具备大规模新增运力消化的能力，新增运力是发行人作为航运公司业务扩张和企业发展的必经之路。

7）新增运力占细分市场投放运力比例较小

根据中国航务周刊发布的 2026 年第 21 周-第 32 周《中国主要外贸航线运力投放周报》，中国-东南亚航线的运力投放情况和主要航运企业运力投放情况如下：

表：中国-东南亚航线投放运力周报（2026 年第 21 周-32 周）

周数	21 周	22 周	23 周	24 周	25 周	26 周
投放运力（TEU）	512,013	518,835	550,685	502,298	513,590	543,466
周数	27 周	28 周	29 周	30 周	31 周	32 周
投放运力（TEU）	518,522	501,860	490,188	612,738	596,778	558,501

数据来源：中国航务周刊

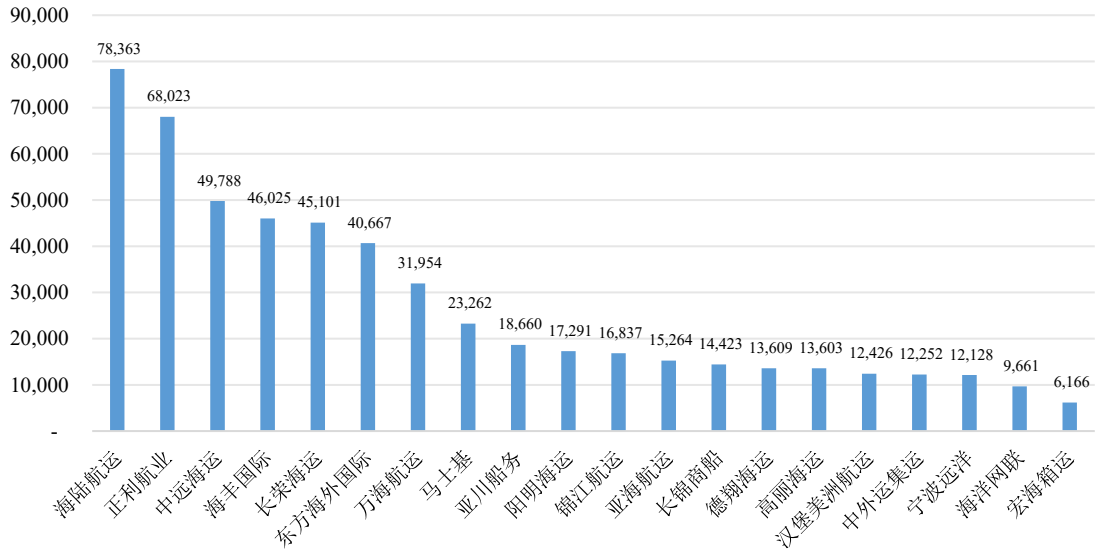
东南亚航线属于亚洲区域内集运市场。亚洲区域内市场属于充分竞争格局，集中度显著低于亚欧、跨太平洋等全球主干航线，CR5 为 44%、CR10 为 61%，中小船企数量众多。市场参与者分为：①中远海运、长荣海运等全球大型班轮，亚洲区内仅作为其全球网络配套，区内运力占自身总运力比重不高；②以海丰国际、德翔海运为代表，主业聚焦亚洲区内的区域性航企，依靠高密度周班、小港直达、自有小船形成差异化竞争优势；③大量中小船东形成长尾供应。

航运公司在亚洲区域内市场核心比拼航线网络密度、自有船队成本、港口资源、海外网点。该市场内全球干线巨头、区域专业船企、大量中小船企并存，形成分层竞争格局。

2026 年第 21-32 周，中国-东南亚航线投放总运力平均值为 534,956TEU。本次发行人东南亚航线新增运力占当前投放运力比例为 1.35%，整体新增比例较低。

图：中国-东南亚航线 TOP20 航运企业运力投放排行（2026.07.20-2026.07.26）

单位：TEU



数据来源：中国航务周刊

以发行人本次东南亚航线新增每周运力 7,200TEU 模拟计算，本次募投购置

船舶投入运营后，发行人中国-东南亚航线运力排名位于全市场第 20 名。

表：中国-红海&中东印巴航线投放运力（2026 年第 21–32 周）

周数	21 周	22 周	23 周	24 周	25 周	26 周
运力（TEU）	254,008	265,804	264,069	295,741	287,009	293,368
周数	27 周	28 周	29 周	30 周	31 周	32 周
运力（TEU）	257,123	206,971	202,467	340,433	362,207	305,375

数据来源：中国航务周刊

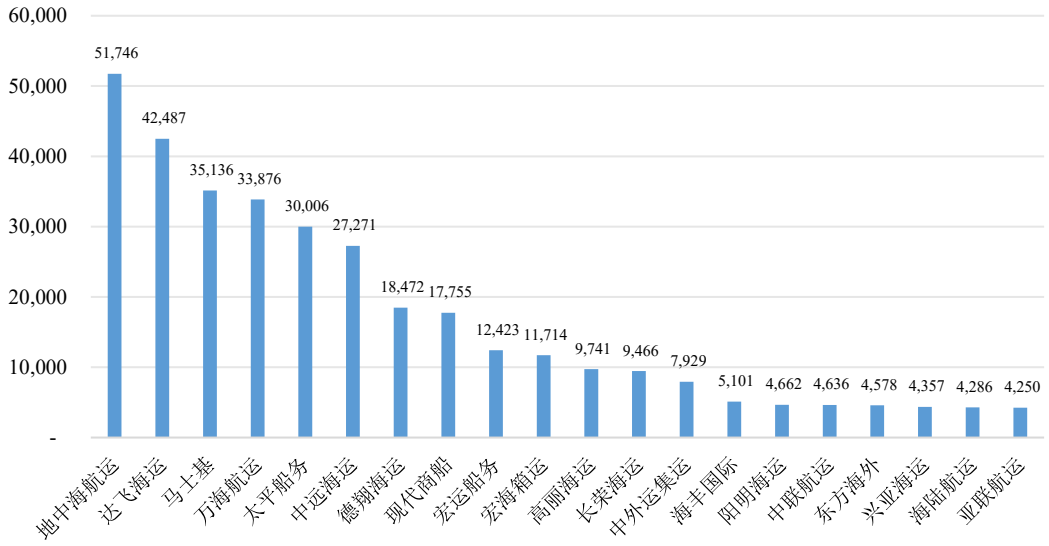
红海航线隶属于“远东-中东”航线市场。该市场参与者明显少于亚洲区域内市场，主要分为：①地中海航运、达飞海运、马士基、中远海运等全球大型班轮公司，运力投放规模位居市场前列；②万海航运、德翔海运等专注于亚洲区域的区域性航运企业为主。与亚洲区域内市场不同，该市场因航程较长、船舶周转效率较低、开设航线所需投入船舶较多，没有较多的中小船东参与，存在一定的市场壁垒。

由于中国-红海航线和中国-中东印巴前段航道重合度较高，均经过印巴地区后到达位于中东国家的目的港，大量航运企业投放印巴地区与红海区域国家或波斯湾区域国家的联程航线。两条航线在货物流向、目标市场、收货主体、运输货种等方面具有较高的重叠性，投放于两条航线的运力具有高度的调配弹性。因此，行业通常将上述两条航线归属于“远东-中东”航线。

2026 年第 21-32 周，中国-红海&中东印巴航线投放总运力平均值为 277,881TEU。本次发行人红海航线新增运力占当前中国-红海&中东印巴航线投放运力比例为 3.85%，整体新增比例较低。

图：中国-红海&中东印巴航线 TOP20 航运企业运力投放排行（2026.07.20-2026.07.26）

单位：TEU



数据来源：中国航务周刊

以发行人本次红海航线新增每周运力 10,710TEU 模拟计算，本次募投购置船舶投入运营后，发行人运力排名位于全市场第 11 名。

红海航线新增运力占市场运力比例和新增运力后市场排名较东南亚航线较高，主要原因系我国与东盟国家贸易额超过中东红海地区相关国家，贸易需求的差异导致中国至中东相关地区航运企业运力投放低于东南亚区域。同时，受红海区域地缘局势不确定性影响，原先挂靠红海区域国家港口通过苏伊士运河抵达地中海区域的部分集装箱船舶为规避航道航行风险选择绕行好望角，一定程度上降低了航运企业在红海区域的运力投放。

根据测算，本次东南亚、红海航线新增运力将分别占船舶全部交付时市场运力投放需求的 1.08%和 2.26%，参见本回复之“问题 1”之“一、”之“（二）”之“1、市场需求”。因此，发行人新增运力相较市场运力比例较小，新增运力规模具有合理性。

综上，发行人已对新增运力制定了明确的航线投放计划；新增运力投放后，发行人位于东南亚航运市场和红海航运市场的运力投放排名将得到提升，且新增运力占整体投放运力比例合理；东南亚和红海区域具有较为刚性的市场需求，为消化本次新增运力提供了基础；发行人自有船舶运营情况良好，不存在闲置的船舶，且本次募投项目新增运力匹配发行人发展战略和业务规划；2025 年以来，发

行人国际自营航线收入增长较快，当前运力紧缺制约了国际业务发展；发行人顺应行业趋势，适时适度扩充运力。因此，发行人本次新增运力规模具有合理性。

（3）运力消化措施

公司深耕集装箱航运物流领域多年，具备丰富的运力消化经验。针对本次募投项目，公司将通过设立分支机构、建设代理体系、增加始发港、转化国内业务客户等措施保障运力消化，具体如下：

1）发挥国内业务优势，承接客户出海需求

公司通过现有国内集装箱航运物流客户，挖掘其衍生出的国际集装箱物流服务需求，依托长期积累的客户信任与合作关系，降低国际市场开发成本，实现客户资源的共享与转化。同时，公司发挥多式联运优势，通过多式联运“一单制”模式，整合国内铁路、公路及水运资源，实现从国内门点到海外目的港的全程标准化运输，为客户提供便捷、高效的“门到门”综合物流服务。

2）加快建设海内外代理体系，增强揽货能力和服务能力

公司持续重视客户获取渠道，通过拓展直接客户、建设海内外代理体系等方式增强揽货能力和服务能力以消化本次新增运力，具体参见本回复之“问题 1”之“（二）”之“2、在手订单及客户储备”。

3）增加国际航线始发港，拓宽客户辐射范围

①东南亚航线

在现有挂靠港口基础上，公司计划新增东莞港作为东南亚航线的重要始发港。东莞港地处粤港澳大湾区核心位置，是华南制造业出口的重要门户，近年来持续加密面向东盟的直航航线布局。目前，东莞港已开通至越南海防、炉门港、岘港等多条直航航线，从东莞港出发 2.5 天可抵越南炉门港、5 天可达岘港，全程往返航期压缩至 9-10 天。新增东莞始发港后，公司将形成覆盖华南（东莞港、盐田港）、华东（上海港、宁波港）的沿海出发港网络，可有效承接大湾区及华南腹地制造业出口至东南亚区域的出货需求。

②红海航线

公司规划新增天津港、上海港、宁波港、南沙港作为红海航线核心始发港。

天津港是华北地区关键性外贸枢纽港口，区位优势突出，可全面辐射京津冀及北方广阔经济腹地。新增天津港布局后，公司将构建起以华北（天津港）、华东（上海港、宁波港）、华南（南沙港）的沿海全线出发港网络，可有效承接不同区域客户的出货需求，为客户提供就近出货便利。

4）完善目的港服务，延伸服务链条

在国际航线网络布局方面，公司针对东南亚、红海两大核心战略市场实施“核心港直航覆盖+区域支线织密补网”的分层运营策略：东南亚区域，公司已开通越南、泰国、印度尼西亚、菲律宾、马来西亚等国家主要港口的直航服务，后续将结合区域内港口航道条件、货流分布特征选配适航性与经济性匹配的船型，逐步搭建东南亚区域内支线服务网络，持续拓展航线服务覆盖范围，提升区域网络通达密度；红海区域，公司已实现对沙特阿拉伯、埃及、约旦等国家主要港口的直航覆盖，后续将适配红海区域港口作业与通航条件选配适航船型，构建红海区域支线中转服务网络，有效连通苏丹、吉布提、也门、阿曼等国家港口，逐步扩大红海航线服务覆盖面，提升区域市场服务渗透能力，持续完善两大区域的航线网络布局。

5）设立目的地分支机构，适配日益增长业务规模

公司已在新加坡、越南设立了分支机构，随着业务规模不断扩张，公司计划在东南亚和中东地区加大铺设分支机构和业务人员的力度，增强本地市场开发能力和服务能力、提高一手货源揽货能力，以适配不断增长的业务规模。

6）紧密关注航运市场，动态优化运力配置

公司采用自营航线与船舶期租相结合的船队运营模式，通过业务模式的灵活调配，保障船舶资产持续高效运转。自营航线方面，依托国内内贸网络及国际自营航线面向货主提供航运服务；船舶期租方面，基于对航运周期的专业判断并充分考虑自有运力情况，于有利窗口出租船舶，锁定稳定收益。两种模式互为补充、动态切换。公司坚持国内、国际双轮驱动，以国内业务为“压舱石”、国际业务为“增长引擎”，有效平滑航运周期波动。此外，本次募投购置的 1,800TEU 与 6,300TEU 船舶均具备广泛航线适航能力，可根据市场需求在多条航线间灵活调配。上述灵活运营模式可确保船舶使用率维持较高水平，为本次新增运力消化提

供有力保障。

公司结合现有国际集装箱航运物流业务发展情况已为本次募投项目的实施制定了宁波-曼谷、青岛-胡志明、上海-亚喀巴、宁波-索赫纳等多条拟投入航线。公司本次购置的 1,800TEU 集装箱船舶与 6,300TEU 集装箱船舶均具备优良的适航性能与突出的航线部署灵活性。其中，1,800TEU 集装箱船舶定位于东南亚区域核心航线运营，同时可灵活切换至印巴次大陆支线、东北亚至东南亚区域串线及港澳台区间支线等近洋细分航线，凭借浅水靠泊优势可覆盖亚洲区域绝大多数中小型港口，运力调整便捷高效；6,300TEU 集装箱船舶以红海干线为核心投放赛道，同时可适配远东至东非、印巴及波斯湾、澳新等跨洋次级干线与区域核心干线运营需求，可停靠全球绝大多数主流集装箱港口。依托广泛的航线适配能力，公司将紧密关注国际市场，根据各区域航运市场景气度变化动态优化运力配置，可有效平滑单一航线市场周期波动带来的经营风险，强化新增运力的消纳，提升船队整体抗风险能力与运营韧性，为公司持续稳定盈利提供坚实保障。

7）新增运力渐进式交付，交付间隔期已有明确安排

由于船舶制造企业交付安排，船舶交付具有一定间隔期，本次新增运力交付时间如下：

单位：艘

1800TEU	交付时间	2027 年 11 月	2028 年 3 月	2028 年 6 月	2028 年 7 月	2028 年 8 月	2028 年 9 月	2028 年 10 月	2028 年 11 月	2028 年 12 月
	交付数量	2	1	1	1	1	1	1	1	1
6300TEU	交付时间	2028 年 3 月	2028 年 5 月	2028 年 6 月	2028 年 7 月	2028 年 11 月	2029 年 1 月	2029 年 6 月	2029 年 7 月	
	交付数量	1	1	1	1	1	1	1	1	

本次新增运力从起始交付至完全交付时间跨度约为 2 年，单艘船舶交付具有一定间隔期，能够给予发行人充分时间做好运力消化的规划。由于开设新增航线需要一次性投入一定数量船舶，在船舶交付初期，发行人将通过现有运力调配至新增航线以满足新增航线船舶投入门槛；亦可将新增船舶短期内投入至现有航线以加密现有航线，待新增船舶数量满足航线投入门槛后再开设航线。发行人历史上已进行过多轮新增运力，对新增运力的交付安排和运营具有丰富经验，历次新增运力后可快速高效融入现有船队运营。

7、是否存在运力无法消化的风险

关于本次募投项目新增运力消化风险，发行人已在募集说明书“第三节 风险因素”之“一、与行业相关的风险”之“（五）行业运力供给过剩风险”和“第三节 风险因素”之“三、其他风险”之“（一）募集资金投资项目相关风险”之“3、新增产能无法及时消化的风险”进行了披露。

本次募投项目运力无法消化的风险较低，主要依据如下：

（1）东南亚和红海区域日益增长的贸易需求是本次募投项目运力消化的有力保障。本次募投项目购置船舶拟投入的东南亚航线和红海航线系发行人既有业务，收入增长较快、经营情况良好。本次新增运力有助于进一步扩大发行人国际业务的经营规模，降低边际成本，提升综合实力，实现“内外并举、效益为纲”的战略目标。

（2）发行人拟通过多项措施积极消化新增运力，包括转化国内业务客户、建设代理体系、增加始发港范围、完善目的港服务、设立分支机构、动态优化运力配置等。本次募投项目新增运力占发行人拥有运力比例为 35.53%，且集装箱船舶将于 2027 年-2029 年渐进式交付，新增运力规模和节奏适度。通过上述措施的实施，公司将不断深化拓展东南亚和红海市场。

（3）发行人是国内最早从事集装箱运输的企业之一，具备丰富的集装箱航运物流经验，能够紧抓市场机遇并快速作出响应。报告期各期，发行人运力周转效率良好，不存在运力闲置的情况。本次募投项目购置的集装箱船舶属于国际航行集装箱船，适航范围较广，未来如遇市场波动，发行人可通过调整航线周期、优化航线设计、控制运力投放、加强外部合作开线运营等方式来确保运力利用率位于较高水平。

（4）从历史运力扩张及运营情况看，发行人历次新增运力均得到有效消化，具备良好的运力消化能力。报告期前，发行人先后三次大规模购置船舶：2015-2016 年购置 12 艘 2,500TEU 新建集装箱船舶，同时购置 3 艘二手集装箱船舶，新增运力合计 41,320TEU，占既有运力的 66.81%；2017-2018 年购置 6 艘 1,900TEU 新建集装箱船舶，同时购置 6 艘二手集装箱船舶，新增运力合计 38,666TEU，占既有运力的 43.72%；2020-2021 年购置 18 艘 4,600TEU 新建集装箱船舶，同时购

置 2 艘二手集装箱船舶，新增运力合计 92,278TEU，占既有运力的 58.59%。上述船舶交付后均迅速投入运营并实现良好效益，三次扩张交付后三年的净利润复合增长率分别约为 50.75%、67.44%和 7.95%，利润水平总体稳步增长。综上，发行人历次较大规模新增运力均实现快速消化与有效运营，本次募投新增运力亦具备充分的消化基础。

（5）发行人已建立与大规模船队运营相匹配的健全组织体系和专业管理团队。公司设置了国际班轮中心、营运中心、船管子公司、集采中心及安全质量中心等职能部门和机构，具有客服操作、航线策划、舱位管理、船舶调度、船舶租赁、商务管理、集装箱箱管、船舶维修、船员管理及安全管理等明确的分工，覆盖船队运营全链条；报告期内，发行人加速组建国际业务团队，将国内业务培养的高素质人才向国际业务板块延伸。上述主要部门负责人均具备大型航运企业多年从业经验。此外，公司构建了先进的信息系统，可有效支撑本次 18 艘新增船舶投运后的运营、维护与调配，经营能力与本次扩张规模相匹配。

（6）发行人深刻认识航运业周期性特征，并通过灵活的经营安排有效匹配运力扩张。报告期内，受大宗商品运输需求下降及内贸船舶集中交付影响，内贸集装箱运价指数（PDCI）持续低位震荡；而受中国出口需求强劲及地缘政治扰动影响，中国出口集装箱运价指数（CCFI）震荡上行，国内外周期呈现背离态势。公司自 2021 年开辟首条国际自营航线以来，通过船舶期租与自营航线两类模式持续提升国际航线运力投放规模，动态优化海内外运力结构，实现经营效益稳步增厚。凭借对航运周期的专业判断与运力投放时点的把握，发行人可在景气上行期充分释放弹性、在下行周期灵活调配，确保本次新增运力投运后与经营能力相匹配、实现良好效益。

综上，本次募投项目运力无法消化的风险较低。

（三）说明本次募投项目与前次募投项目在业务模式、实施地点及内容、下游客户及应用场景等方面的联系与差异，前次募集资金用途延期或变更的原因及合理性，前次募投项目效益是否达到预期，相关因素是否影响本次募投项目实施

1、本次募投项目与前次募投项目在业务模式、实施地点及内容、下游客户

及应用场景等方面的联系与差异

公司主营业务为集装箱航运物流服务，本次募投项目与前次募投项目均投向主营业务。本次募投项目和前次募投项目实施后，均为扩大公司船队规模、优化船队结构、增强公司在集装箱航运物流市场的竞争力，具有较强的联系性。

本次募投项目与前次募投项目在业务模式、实施地点及内容、下游客户及应用场景等方面对比主要如下：

要素	前次募投	本次募投	差异情况
实施内容	1、集装箱船舶购置项目 2、集装箱购置项目 3、集装箱智能运输信息化平台建设项目 4、补充流动资金	集装箱船舶购置项目，具体为 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶和 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶	本次募投项目仅购置集装箱船舶，无集装箱购置、信息系统建设和补充流动资金。实施内容存在差异
实施地点	全部募投项目实施主体为发行人，位于中国境内	1、发行人作为实施主体拟购置 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶和 2 艘 6,300TEU 集装箱船舶，实施地点位于中国境内； 2、中谷香港作为实施主体拟购置 3 艘 6,300TEU 集装箱船舶，实施地点位于中国香港； 3、万得艾法、万得必拓、万得嘉美作为实施主体拟分别购置 1 艘 6,300TEU 集装箱船舶，实施地点位于新加坡	前次募投项目实施主体为上市公司，实施地点位于中国境内；为更好地开拓国际市场，本次募投项目实施主体为发行人以及发行人位于中国香港和新加坡的全资子公司或孙公司，实施地点位于中国境内、中国香港和新加坡。实施地点存在差异
业务模式	集装箱船舶购置项目和集装箱购置项目投向国内集装箱航运物流服务的自营航线	投向国际集装箱航运物流服务的自营航线	本次募投项目与前次募投项目购置集装箱船舶拟投入细分市场不同。本次募投项目购置船舶拟投入国际自营航线，前次募投项目规划时拟投入国内自营航线，存在差异
下游客户	主要系国内贸易需求的客户，包括大宗商品货主、贸易商等直接客户和货代客户	主要系对东南亚、红海区域国家出口需求或贸易中转需求的客户	前次募投项目和本次募投项目拟投入地区存在差异，客户类型存在差异

要素	前次募投	本次募投	差异情况
应用场景	1、集装箱船舶购置项目：集装箱船舶购置项目投向国内集装箱航运物流服务的自营航线 2、集装箱购置项目：补充集装箱运力 3、集装箱智能运输信息化平台建设项目：用于提高信息系统处理能力 4、补充流动资金：满足营运资金需求	1,800TEU 集装箱船舶拟投入东南亚航线，6,300TEU 集装箱船舶拟投入红海航线	本次募投项目应用场景主要为国际集装箱航运物流自营航线，与前次募投项目存在差异
船舶性质	国内航行集装箱船	国际航行集装箱船	本次募投项目购置船舶为适应国际航线进行设计，前次募投项目购置船舶为适应国内航线进行设计，船舶设计存在差异性
船舶箱位	4,600TEU	1,800TEU 和 6,300TEU	本次募投项目为适应东南亚及红海航线，选择 1,800TEU 和 6,300TEU，箱位与前次募投存在差异
运输货种	以矿建材料、粮食、造纸、橡胶、煤炭及制品、金属矿石及木材等大宗商品为主的基础货源，以及以轻工业制品、快消品、医药产品、家电及汽车零部件等为主的高附加值工业品	以锂电池、光伏组件、新能源汽车、电子元器件、电子产品、纺织服装、农产品、化工品等为代表的出口商品为主	受到市场区域和需求的影响，本次募投项目未来运输货种主要集中于用于出口的商品，与前次募投运输货种存在差异

综上，本次募投项目与前次募投项目均投向公司主营业务，服务公司发展规划；本次募投项目与前次募投项目购置的船舶性质和船舶箱位不同，投向不同的业务细分方向，因此在业务模式、下游客户、应用场景等方面存在差异，具有合理性。

2、前次募集资金用途延期或变更的原因及合理性

前次募投项目存在延期情况，不存在变更情况。

前次募投项目为集装箱船舶购置项目、集装箱购置项目、集装箱智能运输信息化平台建设项目、补充流动资金。截至 2026 年 6 月 30 日，集装箱船舶购置项目、补充流动资金已按期完成投入，集装箱购置项目、集装箱智能运输信息化平台建设项目尚未完成全部投入，且存在延期情况，投入进度如下：

单位：万元

项目名称	拟投资金额(1)	累计投入金额(2)	累计投入金额与拟投资金额的差额(3)＝(2)-(1)	投入进度(4)＝(2)/(1)	项目达到预定可使用状态日期
集装箱购置项目	85,000.00	54,679.37	-30,320.63	64.33%	2026 年 12 月
集装箱智能运输信息化平台建设项目	8,000.00	4,370.31	-3,629.69	54.63%	2026 年 12 月

集装箱购置项目、集装箱智能运输信息化平台建设项目延期情况具体如下：

序号	公告时间	审批程序	具体内容	相关法律依据	是否符合法律规定
1	2024-03-27	第三届董事会第十九次会议、第三届监事会第十四次会议、2023 年年度股东大会、保荐机构发表意见	将募投项目“集装箱智能运输信息化平台建设项目”完成时间由 2024 年 4 月延长至 2025 年 12 月	《上海证券交易所股票上市规则》《上海证券交易所上市公司自律监管指引第 1 号——规范运作》《上海证券交易所上市公司自律监管指引第 11 号——持续督导》《上市公司监管指引第 2 号——上市公司募集资金管理和使用的监管要求》	是
2	2024-12-24	第四届董事会第三次会议、第四届监事会第三次会议、保荐机构发表意见	将募投项目“集装箱购置项目”完成时间由 2024 年 12 月延长至 2026 年 12 月		是
3	2025-12-27	第四届董事会第九次会议、保荐机构发表意见	将募投项目“集装箱智能运输信息化平台建设项目”完成时间由 2025 年 12 月延长至 2026 年 12 月		是

（1）集装箱购置项目

1）项目延期原因

报告期内，国际集装箱航运物流市场景气度持续提升，公司加大了国际集装箱航运物流市场的运力投放力度，因此报告期内国际业务收入增速较快。具体来看，公司国际业务部分以船舶期租的方式运营，在船舶期租运营模式下，一般由货主或租船方自行配载集装箱，无需出租方提供集装箱。考虑到未来国内市场的持续发展，集装箱作为多式联运的运载工具在长期来看依然具有增量需求，因此经审慎论证，公司决定继续实施本项目并延期至 2026 年 12 月 31 日。

2）项目延期合理性

通过本次集装箱购置项目的实施，公司集装箱平均箱龄将有所下降，整体箱况得以提升，全新、按需设计的自有集装箱也将优化自有集装箱资产结构，有利

于集装箱资产的运营和维护。箱况良好的自有集装箱运力基础将有助于减少运输途中货损或污染、提高货物在运输途中的安全性。同时，自有集装箱采购可实现按需定制，为多元化的业务发展及定制化客户服务奠定基础，且有利于保障集装箱的长期稳定有效使用，优化服务质量。

当前集装箱自购与租赁的成本效益对比分析如下：

项目	自购成本	租赁成本
计算方法	1,700 美元/个，折旧年限 12 年	市场报价 0.6 美元/天
成本对比	2.66 元/天	4.12 元/天

注：美元金额折算人民币金额的汇率，按 2026 年 4 月 30 日中国人民银行公告的美元兑人民币汇率中间价计算：1 美元=6.8628 元人民币。

因此，购置集装箱相较租赁集装箱能够显著、有效降低公司运营成本。考虑到该项目与公司主营业务相关性较高，能够显著降低公司运营成本，因此仍具有实施的必要性和可行性。

综上，购置集装箱项目延期主要系报告期内发行人将部分自有船舶投放至船舶期租业务，国内业务规模下降，导致集装箱需求下降。购置集装箱能够显著、有效降低公司运营成本，未来随着公司整体业务规模扩大，集装箱购置项目仍具有实施的必要性和可行性，项目延期具有合理性。

（2）集装箱智能运输信息化平台建设项目

1）项目延期原因

公司集装箱智能运输信息化平台建设项目原定达到预定可使用状态时间为 2024 年 4 月，但在实际推进过程中，因受外部环境变化影响，主要为该信息化平台主要为国内业务设计，因报告期内国内业务收入下降，现有信息化平台已满足了国内业务规模，因此延缓了该项目的推进，该项目预计无法在原定计划时间达到预计可使用状态。经公司审慎论证，该项目仍具备必要性及可行性，基于谨慎性原则，将该项目达到预定可使用状态的时间延期至 2026 年 12 月底。

2）项目延期合理性

通过本次集装箱智能运输信息化平台建设项目的实施，公司将提高现有信息系统的处理能力和信息安全水平，使其与公司日益增长的业务量相匹配，从而保障公司业务高效运转；同时，有助于公司打通各业务信息系统，促进应用信息互

联互通、功能应用同步，拓展外部应用功能，进一步提高全链路管控。实现运营信息互联互通下的精细化管理，由结果管控延伸到过程管控、实时管控，从而实现全流程管控，提升服务品质。因此，上述项目实施能够有效提高公司业务流程效率，因此仍具有实施的必要性和可行性。

综上，上述项目延期主要系报告期内发行人扩大国际业务规模，业务结构发生较大变化所致，该项目仍具有实施的必要性和可行性，项目延期具有合理性。

3、前次募投项目效益是否达到预期

截至 2026 年 6 月 30 日，发行人前次募投项目中集装箱船舶购置项目已全部实施完毕并投入运营，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				截至 2026 年 6 月末累计实现效益	是否达到预计效益
序号	项目名称		2026 年 1-6 月	2025 年	2024 年	2023 年		
1	集装箱船舶购置项目	根据投资项目周期计算的内部收益率为 12.69%	51,142.33	106,470.63	78,158.60	37,991.45	276,468.22	不适用
2	集装箱购置项目	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
3	集装箱智能运输信息化平台建设项目	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
4	补充流动资金	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用

注 1：公司前次募集资金所投资的项目为集装箱船舶购置、集装箱购置、集装箱智能运输信息化平台建设及补充流动资金项目，不适用产能利用率；
注 2：公司的承诺效益为内部收益率。所投资船舶使用期较长，截至目前营运时间相对较短，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营运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，该项目完成后，将降低公司对外租赁集装箱的数量并降低集装箱租赁成本，无法单独核算效益；
注 4：集装箱智能运输信息化平台建设项目不直接产生收入，该项目完成后，将提高公司现有信息系统的处理能力，保障公司业务高效运转，提高公司服务品质，无法单独核算效益；
注 5：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。

前次募投项目“集装箱船舶购置项目”的船舶陆续于 2022 年-2024 年上线运营，运营期限较短，而其设计运营期限长达 28 年，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营运期的预计内部收益率。报告期各期，“集装箱船舶购置项目”预测净利润和实际净利润情况如下：

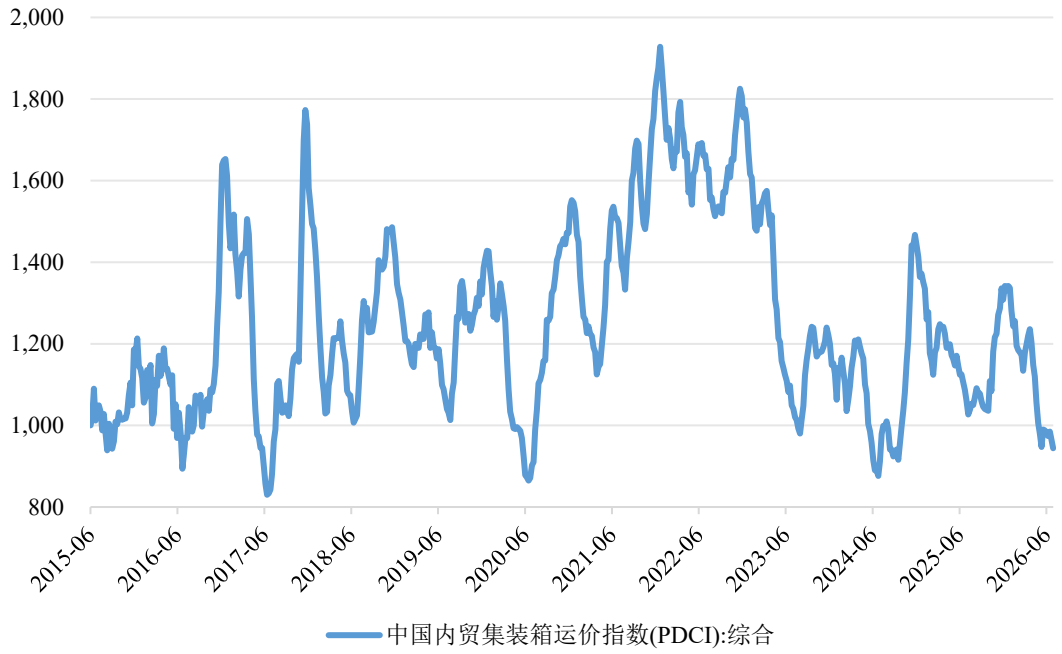
单位：万元

	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年 1-6 月
集装箱船购置项目	预测净利润			
	19,484.42	38,718.01	42,101.74	22,117.25
	实际净利润			
	37,991.45	78,158.60	106,470.63	51,142.33

注：2026 年 1-6 月的预测净利润按照 2026 年全年预测净利润的一半计算。

报告期内，国内集装箱航运物流市场运力供给呈现整体宽松的态势。据交通运输部历年《沿海省际货运船舶运力分析报告》，截至 2023 年末，沿海省际 700TEU 以上集装箱船（不含多用途船）共计 410 艘、97.3 万 TEU，较上年末增加 60 艘、14.3 万 TEU，增幅 17.2%；截至 2024 年末增至 423 艘、99.6 万 TEU，增幅回落至 2.4%；截至 2025 年末达 439 艘、102.6 万 TEU，增幅 3.0%。报告期内，行业年度新增运力由 2023 年的 72 艘、17.1 万 TEU 逐年递减，供给扩张节奏持续放缓。运输需求方面，尽管家电、电子、汽车零部件、锂电池及光伏组件等货源需求增长较快，但受房地产和基建链持续低迷影响，钢材、铁矿、水泥等地产链相关货种以及煤炭、矿石等散改集货源增量不及预期。运价方面，报告期内，新华·泛亚航运中国内贸集装箱运价指数（XH·PDCI）由高位震荡下跌，并在历史低位区间维持弱势震荡。

图：中国内贸集装箱运价指数



报告期内，前募集装箱船购置项目超过预测净利润，且逐年增长，主要系该批船舶分别于 2022-2024 年陆续交付，交付运营后开始产生效益。此外，报告期内，由于国内集装箱运输市场供需关系发生较大变化，公司陆续将该批船舶投入景气度持续上升的国际集装箱物流市场，以船舶期租的方式持续产生收益。

综上，前次募投项目购置船舶使用期较长，截至目前营运时间相对较短，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营运期的预计内部收益率。报告期各期，前募集装箱船舶购置项目效益实现情况良好，已达到报告期各期的预计效益。

4、相关因素是否影响本次募投项目实施

集装箱购置项目延期主要系短期内国内业务收缩、战略性地配置船舶到国际集装箱航运物流市场导致。公司仍坚持以国内业务为基本盘，打造国际业务第二增长极的策略。集装箱购置实施周期较快，一般向供应商下达订单后，2-3 个月即可全部交付。公司预计，国内业务量已基本见底，未来待国内业务行情好转，将快速、高效地完成该项目的实施。集装箱购置项目延期不会对本次募投实施和效益实现产生影响。

集装箱智能运输信息化平台建设项目的实施不产生收益，但其实施有助于公司理顺业务逻辑，延期原因主要系报告期内公司业务结构调整，国内业务阶段性

收缩。未来本次募投项目船舶陆续下水后，接入上述信息化系统，有助于本次募投效益实现。

此外，本次募投项目购置集装箱船舶投向东南亚航线和红海航线，市场景气度高、前景良好，其所在市场与国内集装箱航运物流市场相关性较低。

综上，导致前次募投项目延期的因素不会影响本次募投项目的实施。

（四）结合地缘情况、相关航线市场价格及成本、同行业可比公司类似航线效益、报告期发行人同类航线的运力消化和实际效益、新增航线筹备及审批等情况，说明本次募投项目效益测算过程、主要参数及选取依据、测算效益结论是否合理、审慎

1、地缘情况

发行人已在募集说明书“第三节 风险因素”之“一、与行业相关的风险”之“（七）国际贸易局势和地缘政治变化引发的风险”、**“（八）红海区域航道通行状况变化及区域运力供给波动的风险”和“（九）东南亚区域贸易格局变化及竞争加剧的风险”**披露了相关风险。

地缘政治格局是影响国际集装箱班轮运营稳定性的核心变量。公司拟投入1,800TEU 集装箱船舶运营东南亚航线，覆盖东盟主要经贸区域，在 RCEP 框架下区域贸易往来具备长期增长基础，但需持续关注南海地缘博弈、部分港口国监管政策调整及局部政局波动，上述因素可能引发航线临时调整、班期延误及合规成本上升。

公司拟投入 6,300TEU 集装箱船舶运营的红海航线为亚欧贸易核心通道，近年来受区域武装冲突影响，航道安全风险显著抬升。根据安联商业（Allianz Commercial）发布年度《2026 年航运安全回顾》，上述影响已导致苏伊士运河通航量下降 70%，大量船舶绕行好望角，亚欧航线绕行后航程增加 35%-45%，航行时间延长一周以上，燃油与运营成本大幅攀升，航运企业被迫通过运力调整、降速航行、加收战争险附加费消化压力。

尽管上述因素推高了即期运价，增加了公司运营该航线的收益，但若未来区域武装冲突升级导致船舶绕行、船期延误等情形，将增加运输成本、拉长运输周期，同时战争险保费上涨、即期市场运力阶段性波动均可能冲击航线收益稳定性。

公司目前运营的红海航线目的港为吉达、亚喀巴、索赫纳，无需绕行好望角。如遇上述目的港所在国家地缘情况风险，公司将通过跳港等方式规避风险。如遇红海封锁导致红海航线运营船舶无法进入红海区域，公司将启用“上海-宁波-南沙-塞拉莱”备选海运航线，并通过铁路运输和公路运输等多式联运方式以满足客户运输需求。如选择备选航线，并考虑红海封锁导致的港口拥堵情形，本次募投项目内部收益率将从 13.31%下降至 11.87%。

若红海安全形势缓和、主要班轮公司集中恢复经红海通行，此前因绕行好望角而被占用的船舶运力将逐步释放，中国—红海及相邻区域航线的有效运力供给可能明显增加，航程缩短带来的船舶周转效率提升将进一步放大该等供给增量，区域市场竞争可能随之加剧，运价及装载率存在回落压力。发行人将积极采取多种措施保障本次红海航线新增运力消化。如上述情形发生，发行人将通过以下方式保障运力消化：（1）充分发挥内贸优势，形成联程航线扩大货源组织范围；（2）调整挂靠港，与同行业类似航线形成差异化竞争；（3）寻找货源稳定的长期客户，提供长期服务形成货源底仓；（4）加强与同行业合作，通过共舱、包舱等方式降低风险；（5）灵活调配航线，船舶可投放至其他效益更好的航线。具体参见本回复“问题 1”之“一、”之“（二）”之“6、”之“（3）运力消化措施”

基于谨慎性原则，本次募投项目效益测算中去程运价采用上海航交所相关航线 2015 年以来的平均运价并给予一定折扣率，募投项目效益测算已充分考虑风险因素对本次募投项目效益的影响。

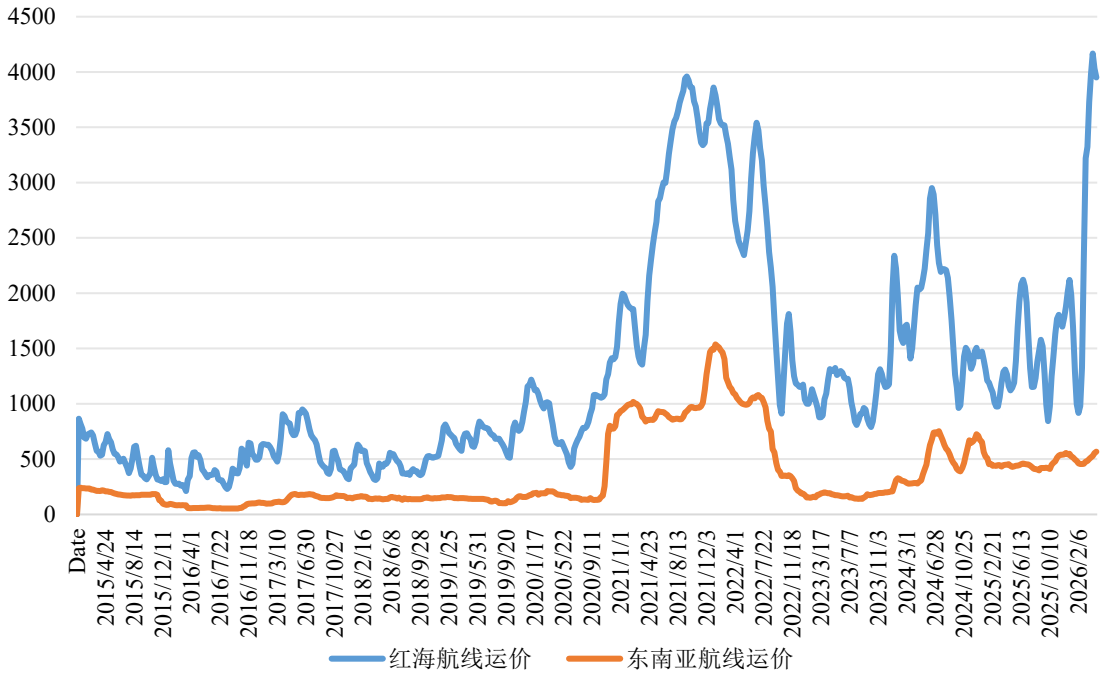
公司将动态跟踪地缘局势、优化船舶调度与风险对冲机制，但仍无法完全排除突发地缘事件对公司经营业绩产生不利影响的可能性。

2、相关航线市场价格及成本

（1）相关航线市场价格

航运行业属于周期性行业，长期来看，航线市场价格受全球贸易景气度、区域库存与消费周期、产业结构调整、运力投放等因素影响，短期来看，受地缘政治、港口承载能力、航道通行政策等因素影响，历史上呈现剧烈波动性特征。根据上海航运交易所公布数据，2015 年以来本次募投项目投向的红海航线和东南亚航线运价走势如下：

表：2015 年以来上海出口集装箱运价（单位：美元/TEU）



注：红海航线以上海航交所公布的上海-迪拜运价作为参考，东南亚航线以上海航交所公布的上海-新加坡运价作为参考。

由上图可见，航线市场价格呈现剧烈波动性特征。截至 2026 年 6 月末，根据上海航交所公布数据，红海航线和东南亚航线运价分别为 4,592 美元/TEU 和 682 美元/TEU。

（2）相关航线成本

红海航线和东南亚航线成本构成种类基本一致，主要包括折旧费用、人工成本、备物修、保险、滑油等船舶相关成本以及燃油成本、港口费用、集装箱成本等运营相关成本。

除上述主要成本外，还包括因地缘冲突、海盗事件、港口政策、航道拥堵等因素导致的战争险、绕行附加费、紧急燃油费、港口拥堵费、运河临时通行费等临时性的成本。

3、同行业可比公司类似航线效益

从事集装箱航运物流服务的可比公司中，开展东南亚航线或红海航线集装箱运输的公司主要包括中远海控、宁波远洋、锦江航运、海丰国际、东方海外国际、万海航运和德翔海运，2025 年度毛利率情况如下：

公司名称	公司背景和主营业务	类似航线	毛利率
中远海控	中远海运集团下属企业，总部位于上海，主要经营国际、国内海上集装箱运输服务及相关业务	东南亚航线、亚欧航线（绕行好望角）	20.05%
宁波远洋	宁波舟山港集团有限公司下属企业，总部位于宁波，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	东南亚航线	16.09%
锦江航运	上港集团下属企业，总部位于上海，主要从事国际、国内海上集装箱运输业务	东南亚航线	31.82%
海丰国际	总部位于中国香港，是一家以国际航运、物流业为核心业务的综合物流集团，业务领域涉及集装箱班轮运输、货运代理、报关报验、船舶代理、船舶经纪、船舶管理等领域	东南亚航线	38.41%
东方海外国际	中远海运集团下属企业，总部位于中国香港，主要业务为货柜运输及物流。货柜运输及物流业务包括在太平洋区、大西洋区、欧亚地区、澳洲与亚洲地区，和亚洲区内等主要航线进行环球货柜运输业务	东南亚航线、亚欧航线（绕行好望角）	16.81%
万海航运	总部位于中国台湾，主营业务为货柜运输服务	东南亚航线、远东-红海航线	28.16%
德翔海运	总部位于中国台湾，专注于亚太地区的货柜航运公司	东南亚航线、中东红海航线	19.75%
平均值		-	**24.44%**
发行人本次募投项目		**东南亚航线、红海航线**	**25.22%**

注：上述可比公司均经营类似航线集装箱运输业务，但未按航线或地区披露毛利率，此处列示可比公司 2025 年度毛利率。

总体来看，发行人本次募投项目预计毛利率与经营类似航线的可比公司毛利率平均值不存在重大差异。

4、发行人同类航线的运力消化和实际效益

（1）发行人同类航线的运力消化情况

发行人东南亚航线和红海航线的运力消化情况具体参见本回复之“问题 1”之“一、”之“（二）”之“4、业务模式与运力利用情况”和“6、本次募投项目新增运力的合理性及具体消化措施”之“（1）东南亚航线和红海航线运营情况”。

2025 年和 2026 年 1-6 月，发行人东南亚自营航线和红海自营航线装载率情况如下：

航线	2026 年 1-6 月	2025 年
东南亚航线	95%	82%

航线	2026 年 1-6 月	2025 年
红海航线	100%	98%

随着发行人航线运营进入高效运转期间，东南亚自营航线和红海自营航线的装载率持续攀升至满负荷状态，运力消化情况良好。

（2）发行人同类航线的实际效益情况

2025 年和 2026 年 1-6 月，发行人东南亚航线和红海航线实际效益情况如下：

单位：万元

航线	2026 年 1-6 月			2025 年		
	营业收入	毛利	毛利率	营业收入	毛利	毛利率
东南亚航线	8,053.52	2,145.09	26.64%	6,361.43	602.30	9.47%
红海航线	43,955.57	18,037.14	41.03%	5,767.47	-238.22	-4.13%

注 1：2025 年和 2026 年 1-6 月，为经营国际自营航线，公司将部分自有船舶进行了适航性改造，存在一次性改造费用。2025 年和 2026 年 1-6 月毛利率计算剔除了船舶改造费用的一次性影响。

注 2：2026 年 1-6 月数据未经审计。

2025 年，发行人陆续开通了东南亚航线、红海航线等多条国际自营航线。由于新开通航线尚处于市场开拓阶段，导致 2025 年度东南亚航线和红海航线毛利率相对较低。2026 年 1-6 月，发行人东南亚航线毛利率为 26.64%，红海航线毛利率为 41.03%。一方面，2026 年以来，上述运价持续上涨，尤其红海航线运价涨幅更为突出，因此东南亚航线和红海航线毛利率持续攀升，且红海航线攀升较快。另一方面，随着发行人逐步拓展国际自营航线、打造品牌实力、形成规模效应，盈利能力得到显著提升。

5、新增航线筹备及审批情况

（1）新增航线筹备情况

本次募投项目购置集装箱船舶拟投入东南亚航线和红海航线。

本次募投项目 10 艘 1,800TEU 集装箱船拟投入东南亚航线如下：

航线	发班频率	闭合航次天数	投入船舶数量
宁波-东莞-林查班-曼谷-宁波	每周二班	14	4
青岛-上海-林查班-胡志明-青岛	每周一班	16	3
上海-东莞-雅加达-泗水-上海	每周一班	17	3

本次募投项目 8 艘 6,300TEU 集装箱船拟投入红海航线如下：

航线	发班频率	闭合航次天数	投入船舶数量
上海-宁波-马来巴生-亚喀巴-上海	十天一班	30	3
宁波-南沙-塞拉莱-索赫纳-宁波	每周一班	34	5

基于集装箱班轮公司的运营特性，公司将根据船舶交付时的客户需求、市场行情、运力情况、地缘情况等因素，综合考虑后确定船舶投入航线的具体安排，亦不排除调整部分挂靠港。

此外，除上述拟新增航线外，根据公司国际业务发展规划，拟在以下计划范围内新增航线：

区域市场	航线	所需船舶数量	发班频率
东南亚区域	中国-马来西亚直航航线	3	周班
	中国-菲律宾直航航线	2	周双班
红海区域	华南-红海直航航线	5	周班
	红海区域支线	1	周班
波斯湾区域	华东-波斯湾直航航线	5	周班
	华南-波斯湾直航航线	5	周班
其他跨洋区域	中国-印巴直航航线	5	周班
	中国-东非直航航线	5	周班
	中国-地中海东部、北非直航航线	6	周班
	中国-西非直航航线	8	周班
合计		**45**	

未来，公司将综合考虑运力情况、客户需求、市场行情、地缘情况等因素开设国际航线。

（2）新增航线审批情况

根据相关规定，开通上述新增航线无需履行审批程序，需在新增航线正式运营前履行备案程序，具体参见本回复之“问题 1”之“一、”之“（一）”之“3、境外航线审批情况”。

截至本回复出具日，公司运营的国际自营航线已全部完成上述备案程序。本次募投项目购置集装箱船舶交付后，公司将按照相关规定根据拟投入具体航线及时完成备案程序。

6、本次募投项目效益测算过程、主要参数及选取依据

集装箱船舶购置项目营业收入、营业成本和期间费用主要参数的选取依据如下：

主要参数	选取依据
一、营业收入相关参数	
额定装载量	根据相应船型实际额定装载量合理预计
去程运价	2015 年至今上海航交所相关航线平均运价并给予一定折扣率以剔除地缘情况、贸易摩擦等因素影响
去程装载率	结合当前装载率水平、市场容量、可比公司募投项目预计未来装载率水平
返程运价	参考目前运价水平
返程装载率	结合当前装载率水平、市场容量预计未来装载率水平
海运附加费	包含杂费和单证费，根据市场价格水平并根据 20GP 和 40HC 规格集装箱数量比例合理预计
年闭合航次数	年闭合航次数=年运营天数/（单程航行天数+单程在港天数）/2。年运营天数根据公司历史经验和行业惯例确定为 350 天，单程航行天数根据航线距离、经济航速确定，单程在港天数根据航线挂靠港数量确定
二、营业成本相关参数	
人工成本	包含船员费和伙食费，根据相应船型配载船员和国际船员薪酬水平确定人工成本
折旧费用	根据折旧政策，船舶的残值为预计废钢价，新建船舶的折旧年限为 25 年
备物修支出	根据公司历史经验和行业惯例合理预计
保险费（含船壳险和保赔险）	根据公司既有保险合同的保险费计算方式合理预计
滑油费	根据公司历史经验和行业惯例确定
燃油成本	油耗根据船舶经济航速油耗、在港油耗确定，燃油采购单价根据公司 2023-2024 年采购平均价确定，以剔除地缘情况等突发事件对油价的影响
港口费用	含码头装卸费等港口费用，根据相应航线的当前市场价格水平合理预计
集装箱成本	根据集装箱租赁市场报价合理预计
代理费	根据当前的代理协议确定
三、期间费用相关参数	
管理费用	根据公司 2023-2025 年管理费用率确定

本次募投项目拟投入国际集装箱航运物流业务，公司国际业务存在自营航线和船舶期租两种业务模式。根据 2016 年以来船舶期租市场行情，1,800TEU 集装箱船舶平均期租价格为 20,888 美元/天，6,300TEU 集装箱船舶平均期租价格为

41,099 美元/天，并考虑本次募投项目效益测算中相同的折扣率，以船舶期租方式实施本募投项目的投资回收期为 9.84 年（含建设期 2 年）。由于集装箱船舶期租通常租期为 6 个月至 2 年，船舶租金随市场行情波动较大，且无法完整覆盖船舶生命周期。因此本募投项目以自营航线的模式进行效益测算。

假设项目计算经营周期为 25 年，建设期 24 个月，项目税后财务内部收益率为 13.31%，税后投资回收期为 9.52 年（含建设期 2 年）。本项目进入稳定运营期后，毛利率为 25.22%，每年可实现净利润 65,263.89 万元。

本项目效益预测的主要计算过程如下：

（1）营业收入

本项目收入主要为航线收入。通过测算年度单船航线收入，并结合 18 艘船舶的投产计划，得到预测期各年营业收入数据。计算方式如下：

单船年度收入=航次载货量×年度预计航次×单箱运价。

1）航次载货量

航次载货量：拟投入船舶的航次载货量主要由额定箱数和负载率决定。

本次拟购置的船舶设计型号为 6,300TEU 集装箱船舶和 1,800TEU 集装箱船舶，根据船舶的载重吨位、航线货品种类、历史船舶的满载箱量，其额定箱量分别为 5,400TEU 和 1,500TEU。根据过往相关航线装载率以及预期市场货物贸易往来情况，预计东南亚航线和红海航线去程装载率分别为 90%和 80%，返程装载率分别为 20%和 10%。

2）年度预计航次

年度预计航次：年度预计航次由来回航次天数所决定。公司基于对应航线里程、新投入船舶的经济航速、航线挂靠港口停泊天数和根据历史经验得到的全年预计停航天数，预计来回航次天数。东南亚航线和红海航线预计年闭合航次数为 16.06 和 7.11。

3）单箱运价

单箱运价=单箱海运费+单箱海运附加费

单箱海运费参考上海航运交易所公布的相关航线的报价水平，并充分考虑运价变动趋势预计未来运价水平。结合 2015 年至今上海航交所相关航线平均运价并给予一定折扣率，预计东南亚航线和红海航线去程运价分别为 234 美元/TEU 和 814 美元/TEU；根据当前市场行情，预计东南亚航线和红海航线返程运价分别为 30 美元/TEU 和 50 美元/TEU。

单箱海运附加费参考相关航线海运附加费的市场行情进行合理预计。海运附加费包含杂费和单证费，预计东南亚航线和红海航线分别为 270 美元/TEU 和 280 美元/TEU。

综上，公司就该等船舶的收入测算充分考虑了拟投入航线的历史可参考经营情况与未来经营趋势，关键假设具有合理性与谨慎性。

（2）营业成本

1）人工成本

本项目船舶的船员人数参考现有船舶最低配员证书，适当增加部分船员；船舶船员工资水平参考相关航线的船员工资水平。人工成本按船员人数*船员平均工资和船员伙食费等其他人工成本测算。经测算，东南亚航线和红海航线每条船人工成本分别为 118 万美元/年和 145 万美元/年。

2）折旧费用

根据折旧政策，本项目船舶的残值为预计废钢价，新建船舶的折旧年限为 25 年。本批船舶交付后，年折旧金额为 3,801.53 万美元。

3）备物修、保险、滑油等船舶相关成本

根据船舶参数，参考公司历史情况和市场报价，对备物修、保险、滑油等相关费用进行合理估计。东南亚航线和红海航线每条船备物修支出分别为 33 万美元/年和 50 万美元/年，每条船保险费分别为 13 万美元/年和 33 万美元/年，每条船滑油费分别为 11 万美元/年和 25 万美元/年。

4）燃油成本、港口费用、集装箱成本等运营相关成本

参考公司历史情况，结合目前运营情况和市场行情，对燃油成本、港口费用、集装箱成本及其他费用进行合理估计。

燃油成本：根据船舶经济航速油耗、在港油耗确定燃油使用量，按照发行人2023-2024年平均燃油采购单价确定燃油成本。

港口费用：包含码头装卸费，根据相应航线的当前市场价格水平预计。

集装箱成本：根据集装箱租赁市场报价预计用箱成本，为0.6美元/TEU/天。

其他费用：包含代理费，代理费按照海运费的2.5%计提成本。

（3）期间费用

参考历史经营数据，本项目管理费用参考2023年、2024年和2025年平均管理费用率1.93%及运营期营业收入进行测算。

（4）税费

本次募投项目实施地为中国境内、中国香港和新加坡，投向国际集装箱航运物流业务，具体从事国际运输服务。根据中国境内相关税务规定，国际运输服务适用增值税退（免）税政策。根据中国香港相关税务规定，中国香港采用地域来源原则征税，即源自中国香港的利润须在中国香港纳税，源自其他地区的利润不须在中国香港缴纳利得税。本次募投项目的业务全部利润预计来源于中国香港以外的地区，因此无需缴纳公司利得税。根据新加坡相关税务规定，国际跨境运输统一适用零税率。

企业所得税按利润总额的比例估算，所得税率为25%。

（5）净利润

单位：万美元

	T+1年	T+2年	……	T+25年	T+26年
营业收入	17,898.64	50,274.48	……	**50,274.48**	32,375.84
营业成本	13,289.01	36,624.44	……	**36,624.44**	23,335.43
人工成本	928.58	2,340.00	……	**2,340.00**	1,411.43
折旧费用	1,361.67	3,801.53	……	**3,801.53**	2,439.86
备物修、保险、滑油等船舶相关成本	554.97	1,476.12	……	**1,476.12**	921.15
燃油成本、港口费用、集装箱成本等运营相关成本	10,443.80	29,006.78	……	**29,006.78**	18,562.99
期间费用	345.44	970.30	……	**970.30**	624.85

	T+1 年	T+2 年	……	T+25 年	T+26 年
营业利润	4,264.18	12,679.74	……	**12,679.74**	8,415.56
净利润	3,198.14	9,509.81	……	**9,509.81**	6,311.67

注：T+1 年为运营期第一年，**T+2 年至 T+25 年为运营稳定期。T+1 年和 T+26 年，由于船舶陆续交付和陆续退役，当年的平均运营月数均小于 12 个月，收入、利润较运营稳定期有所下降**

7、本次募投项目效益测算结论合理、审慎

（1）主要参数选取依据充分、有效

本次募投项目测算主要参数的选取充分考虑了历史运营经验、当前市场行情和周期性波动影响。对效益测算的影响较大的主要参数选取依据如下：

1）去程运价

去程运价参考 2015 年至今上海航交所相关航线平均运价并给予一定折扣率。考虑到航运业呈现显著的周期性，而本次募投项目的运营周期长达 25 年，短期运价数据受地缘情况、贸易摩擦、运力供给等不同因素的影响较大，无法反映长期运营航线的基础；足够长期的运价数据能够平滑周期性波动影响，以此为基准进行预测具有长期运营航线的代表性，具有合理性。

2）去程装载率

去程装载率结合当前装载率水平、市场容量、可比公司募投项目预计未来装载率水平。2026 年 1-6 月，发行人东南亚航线和红海航线的去程装载率分别为 95%和 100%。考虑到中国与东南亚、阿拉伯国家持续增长的贸易需求，货物运输需求具备中长期增长的基础，两区域航线将始终位于较高水平的装载率。本次募投项目效益测算中，东南亚航线和红海航线的去程装载率为 90%和 80%，与可比项目该参数取值不存在较大差异，具有合理性。

3）港口费用

港口费用主要系码头装卸费，根据相应航线的当前市场价格水平预计，当前的港口费用价格水平反映了当前港口的繁忙程度。考虑到中国与东南亚、阿拉伯国家持续增长的运输量，相关港口预计将持续保持繁忙，因此以当前繁忙状态预计未来港口费用，具有合理性。

4）燃油成本

燃料成本根据船舶经济航速油耗、在港油耗和燃油采购单价确定。船舶油耗根据船舶设计文件预估，燃油采购单价根据公司 2023-2024 年采购平均价确定，以剔除地缘情况等突发事件对油价的影响，更能反映长期运营航线的真实情况，具有合理性。

（2）测算效益结论与发行人当前经营情况相比合理、谨慎

2026 年 1-6 月，公司国际自营航线整体毛利率为 31.95%，其中东南亚航线毛利率为 26.64%，红海航线毛利率为 41.03%。本次募投项目达产后，毛利率为 25.22%，低于当前国际自营航线毛利率，测算效益结论合理、谨慎。

（3）测算效益结论与可比公司类似航线经营情况不存在重大差异

本次募投项目达产后，毛利率为 25.22%，与经营东南亚航线和红海航线的同行业公司 2025 年度毛利率平均值 24.44%不存在重大差异。具体参见本回复之“问题 1”之“一、”之“（四）”之“3、同行业可比公司类似航线效益”。

（4）测算效益结论与可比募投项目比较不存在重大差异

根据公开信息查询，2022 年以来，同行业可比公司实施的募投项目效益测算情况如下：

序号	公司名称	融资事件	项目名称	达产后毛利率	税后内部收益率	税后静态回收期
1	锦江航运	2023 年 IPO	国际集装箱运输船舶购置项目	未披露	11.47%	9.36 年（含建设期 24 个月）
2	宁波远洋	2022 年 IPO	集装箱船购置项目	未披露	9.97%	11.15 年（含建设期 24 个月）
3	宁波远洋	2026 年向特定对象发行	集装箱船舶购置项目	21.95%	10.20%	10.86 年（含建设期 30 个月）
本募投项目				25.22%	13.31%	9.52 年（含建设期 24 个月）

如上表所示，本次募投项目达产后毛利率、税后内部收益率及税后投资回收期与上述募投项目相比，整体不存在较大差异。本次募投项目税后内部收益率和毛利率与可比公司实施的募投项目差异原因主要系购置船舶的船型、价格和投向具体航线有所不同。

单位：万元

序号	公司名称	融资事件	项目名称	船舶购置价格总额	每 TEU 购置价格	船型	投向航线
1	锦江航运	2023 年 IPO	国际集装箱运输船舶购置项目	182,000	11.67	6 艘 1,800TEU，2 艘 2,400TEU	东南亚航线
2	宁波远洋	2022 年 IPO	集装箱船购置项目	120,000	8.41	3 艘 3,318TEU，3 艘 1,436TEU	内贸航线
3	宁波远洋	2026 年向特定对象发行	集装箱船舶购置项目	118,880	10.96	4 艘 2,700TEU	东南亚航线
本募投项目				239,560	13.31	10 艘 1,800TEU	东南亚航线
				446,335.01	8.86	8 艘 6,300TEU	红海航线

注：如募投项目实施地位于中国大陆境内，则购置价格含增值税。上述募投项目中，宁波远洋 2026 年向特定对象发行募投项目和本次募投项目中 6 艘 6,300TEU 集装箱船舶实施地点位于境外

购置船型方面，本次募投项目中 1,800TEU 船型与锦江航运 2023 年 IPO 募投项目部分船型一致，与其余可比募投项目购置船型差异较大。一般来说，集装箱船舶船型越大，每 TEU 购置价格越低。2026 年度的募投项目中，1,800TEU、2,700TEU 和 6,300TEU 集装箱船舶每 TEU 购置价格分别为 13.31 万元、10.96 万元和 8.86 万元，每 TEU 船舶购置价格随着船型增大而递减。

购置价格方面，近年来由于造船景气度持续提升，新建集装箱船舶价格持续走高。从可比募投项目 3,000TEU 左右或以下近似船型来看，2022 年、2023 年和 2026 年的每 TEU 购置单价分别为 8.41 万元、11.67 万元和 10.96 万元，本次募投项目 1,800TEU 船舶每 TEU 购置价格为 13.31 万元，呈现逐年上涨趋势。此外，募投项目实施地点亦会影响增值税金额，进而影响船舶购置成本。

航线投向方面，本次募投项目 1,800TEU 船舶投向东南亚航线，6,300TEU 船舶投向红海航线，与可比募投项目航线投向存在差异性，因此单箱运价、装载率、年闭合航次数等核心假设存在较大不同。具体来看，本次募投项目单船的效益测算情况如下：

船舶	航线投向	实施地点	投入船舶数量	内部收益率
1,800TEU 集装箱船舶	东南亚航线	境内	10	8.52%
6,300TEU 集装箱船舶	红海航线	境内	2	14.31%
		境外	6	16.32%
本次募投项目合计			**18**	**13.31%**

上表可见，不同的航线由于核心假设不同，内部收益率差异较大。红海航线的内部收益率显著高于东南亚航线，从而提高了本次募投项目整体的内部收益率。从发行人经营情况来看，2026 年 1-6 月，东南亚航线和红海航线毛利率分别为 26.64%和 41.03%，红海航线更高的毛利率使得该航线内部收益率更高。

综上，本次募投项目效益结论合理、审慎。

（五）说明本次募投项目购置船舶价格的测算依据，新增数量是否与新增航线需求匹配，相关价格与发行人历史购置船舶及同行业可比公司类似项目是否存在显著差异；发行人使用自有或自筹资金对本次募投项目进行投入的情况和资金来源，是否拟使用募集资金进行置换，结合公司现有资金余额、未来资金流入及流出、各项资本性支出等，说明本次融资规模的合理性

1、说明本次募投项目购置船舶价格的测算依据，新增数量是否与新增航线需求匹配，相关价格与发行人历史购置船舶及同行业可比公司类似项目是否存在显著差异

（1）本次募投项目购置船舶价格的测算依据

本次向不特定对象发行可转换公司债券拟募集资金总额不超过 273,000.00 万元（含本数），扣除发行费用后募集资金净额将用于投入以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	项目投资总额	拟使用募集资金投入金额
1	集装箱船舶购置项目	685,895.01	273,000.00
合计		**685,895.01**	**273,000.00**

本项目计划通过购置的方式新增 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶和 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶，实施主体为公司及公司直接或间接全资子公司，项目投资总额为 685,895.01 万元，本次募投项目金额具体构成如下：

单位：万元

实施主体	船舶	造船企业	单船造价	数量	投资总额
上市公司	1,800TEU 集装箱船舶	长航集团武汉青山船厂有限公司	23,956.00	10	239,560.00
	6,300TEU 集装箱船舶	招商局金陵船舶（江苏）有限公司	61,383.86	2	122,767.72
中谷香港	6,300TEU 集装箱船舶	恒力造船（大连）有限公司	53,927.88	3	161,783.65
万得艾法	6,300TEU 集装箱船舶			1	53,927.88
万得必拓	6,300TEU 集装箱船舶			1	53,927.88
万得嘉美	6,300TEU 集装箱船舶			1	53,927.88
合计					**685,895.01**

注 1：上市公司购置的集装箱船舶单船造价系人民币计价（含税），中谷香港、万得艾法、万得必拓、万得嘉美购置的集装箱船舶系美元计价（不含税）
注 2：美元金额折算人民币金额的汇率，按 2026 年 4 月 30 日中国人民银行公告的美元兑人民币汇率中间价计算：1 美元=6.8628 元人民币

本次购置集装箱船舶单价系公司与国内知名造船企业通过商务谈判后签署正式协议确定，该等价格参考了相应船型的市场价格、订单数量、交付时间以及造船企业产能情况、双方合作历史等因素。因此，公司分别选择招商局金陵船舶（江苏）有限公司与恒力造船（大连）有限公司作为 6,300TEU 集装箱船舶的供应商，购置价格分别为 8,944.43 万美元/艘和 7,858.00 万美元/艘，购置价格差异主要系向招商局金陵船舶（江苏）有限公司购置的船舶实施主体位于中国境内，因此购置价格含增值税，向恒力造船（大连）有限公司购置的船舶实施主体位于境外，购置价格不含增值税。剔除购置税影响，购置价格分别为 7,915.43 万美元/艘和 7,858.00 万美元/艘，船舶购置价格不存在较大差异。

本次募投项目投资总额全部系船舶购置款，属于资本性支出。

（2）新增数量是否与新增航线需求匹配

本次购置集装箱船舶数量系公司根据未来业务发展规划和运力结构规划综合确定。近年来，中国与东南亚区域和红海区域贸易需求持续保持高速增长，本次募投项目购置的 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶拟投入东南亚航线，8 艘 6,300TEU 集装箱船拟投入红海航线，具体航线和未来新增航线计划参见本回复之“问题 1”之“一、”之“（四）”之“5、”之“（1）新增航线筹备情况”。

发行人对本次募投项目拟投入的具体航线具有明确的规划。此外，发行人未来拟开设的国际航线储备充足，未来新增航线的运力需求较为旺盛，存在较大的

运力缺口。公司将综合考虑运力情况、客户需求、市场行情、地缘情况等因素开设国际航线。基于集装箱班轮公司的运营特性，公司将根据船舶交付时的客户需求、市场行情、运力情况、地缘情况等因素，综合考虑后确定船舶投入航线的具体安排，亦不排除调整部分挂靠港。

综上，本次募投项目船舶购置数量和新增航线需求匹配。

（3）相关价格与发行人历史购置船舶及同行业可比公司类似项目是否存在显著差异

1）与发行人历史购置船舶价格比较

2017 年以来，全球造船行业进入景气周期，全球集装箱新造船价格指数在波动中一路上行。

图：全球集装箱新造船价格指数



数据来源：Wind

发行人前次新造的集装箱船舶为前次募投项目所购置 4,600TEU 集装箱船舶。本次购置集装箱船舶与前次购置集装箱船舶价格对比如下：

单位：万美元

船型	合同签订时间	单船造价（不含税）	单 TEU 价格	全球集装箱船新造船价格指数点位
4,600TEU 集装箱船	2021 年 2 月	3,222.45	0.70	79.00

船型	合同签订时间	单船造价（不含税）	单 TEU 价格	全球集装箱船新造船价格指数点位
6,300TEU 集装箱船	2026 年 1 月	7,858.00	1.25	114.00
6,300TEU 集装箱船	2026 年 2 月	7,915.43	1.26	115.00
1,800TEU 集装箱船	2026 年 4 月	3,089.12	1.72	116.00

注：单 TEU 价格=单船造价/船舶装载量，下同。

本次购置集装箱船舶单 TEU 价格高于前次购置集装箱船舶，主要系：①全球集装箱造船价格指数相较前次已大幅上涨，本次购置价格符合市场行情；②本次购置集装箱船舶为国际航行集装箱船，前次购置集装箱船舶为国内航行集装箱船，在船体设计、结构材质、舱位布局、吨位尺寸、经济航速、设备配置等方面有所不同，因此造价也会有所不同。通常来说，国际航行集装箱船造价普遍高于同箱位的国内航行集装箱船；③本次购置集装箱船与前次船型不同，尤其 1,800TEU 船与 4,600TEU 船箱位差异较大，因此可比性较低。

综上，发行人本次购置集装箱船舶与前次购置集装箱船舶单 TEU 价格存在差异，主要系市场行情、船舶种类和船型容量等原因，存在合理性。

2）与同行业可比公司新购船舶价格比较

2026 年以来，全球船东向中国造船企业下单 1,800TEU 集装箱船舶部分订单对比如下：

单位：万美元

可比公司	合同签订时间	船型	数量（艘）	订单总价（不含税）	单船造价（不含税）	单 TEU 价格
锦江航运	2026 年 3 月	1,800TEU	4	11,948.48	2,987.12	1.66
Erasmus Shipinvest	2026 年 3 月	1,800TEU	4	14,000.00	3,500.00	1.94
Euroseas	2026 年 4 月	1,800TEU	2	6,450.00	3,225.00	1.79
招商轮船	2026 年 5 月	1,800TEU	4	13,697.03	3,424.26	1.90
发行人	**2026 年 4 月**	**1,800TEU**	**10**	**30,891.18**	**3,089.12**	**1.72**

注 1：锦江航运、招商轮船根据公司公告、公开新闻整理。
注 2：人民币价格折算美元，汇率按 2026 年 4 月 30 日中国人民银行公告的美元兑人民币汇率中间价计算：1 美元=6.8628 元人民币。

2025 年以来，全球船东向中国造船企业下单 6,300TEU 集装箱船舶或近似船型部分订单对比如下：

单位：万美元

可比公司	公告时间	船型	数量（艘）	订单总价（不含税）	单船造价（不含税）	单 TEU 价格
万海航运	2026 年 3 月	6,000TEU	4	30,080-32,800	7,520-8,200	1.25-1.37
Eastern Pacific Shipping	2025 年 9 月	6,000TEU	12	96,000.00	8,000.00	1.33
Zodiac Maritime	2025 年 10 月	6,000TEU	5	39,500.00	7,900.00	1.32
发行人	**2026 年 1 月**	**6,300TEU**	**6**	**47,148.00**	**7,858.00**	**1.25**
发行人	**2026 年 2 月**	**6,300TEU**	**2**	**15,830.86**	**7,915.43**	**1.26**

从上表所示，发行人 1,800TEU 集装箱船舶单 TEU 价格为 1.72 万美元，同时期可比项目单 TEU 价格为 1.66-1.94 万美元；发行人 6,300TEU 集装箱船舶单 TEU 价格为 1.25-1.26 万美元，同时期可比项目单 TEU 价格为 1.25-1.37 万美元。单船造价亦会受下单时点市场价格、单次下单数量、买卖双方市场地位、支付方式、船舶配置等因素影响。

综上，发行人本次船舶购置单 TEU 价格与同时期同行业可比公司类似项目不存在显著差异。

2、发行人使用自有或自筹资金对本次募投项目进行投入的情况和资金来源，是否拟使用募集资金进行置换

截至 2026 年 6 月末，本次募投项目的资金投入情况如下：

单位：万元

项目	总投资金额	拟使用募集资金	已投入资金总额	董事会后投入资金	资金来源	是否置换
集装箱船舶购置项目	685,895.01	273,000.00	93,186.15	0	自有资金	否

注：发行人于 2026 年 6 月 2 日召开第四届董事会第十六次会议审议通过本次发行相关议案。

截至 2026 年 6 月末，发行人对本次募投项目已投入金额均为董事会前投入，发行人将不对上述已投入金额进行置换。本次募投项目投资总额为 685,895.01 万元，拟使用募集资金 273,000.00 万元，差额部分拟以公司自有或自筹资金解决。

根据本次发行方案，在本次发行可转债募集资金到位之前，公司将根据募集资金投资项目实施进度的实际情况以自有资金或自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法律、法规规定的程序予以置换。发行人本次募投项目将予以

置换的预先投入资金金额为 2026 年 6 月 2 日第四届董事会第十六次会议审议通过本次发行相关议案后，公司以自有和自筹资金先行投入本次募投项目的资金。

因此，公司将按照《上市公司募集资金监管规则》《上海证券交易所上市公司自律监管指引第 1 号——规范运作》等有关规定，在本次发行募集资金到账后 6 个月内，使用募集资金置换预先投入的自有和自筹资金。届时，募集资金置换事项将按规定由董事会审议、保荐机构发表明确同意意见并履行信息披露义务。

3、结合公司现有资金余额、未来资金流入及流出、各项资本性支出等，说明本次融资规模的合理性

为了确保发行人的财务安全及负债结构的健康，公司通过本次发行获得长期资金以配置长期资产具有必要性。以 2025 年 12 月 31 日为基准测算，公司综合考虑现有资金余额、未来三年（即 2026 年、2027 年和 2028 年，下同）资金流入及流出、各项资本性支出、债务结构优化需求等情况，对本次发行融资规模进行合理性分析。

以下假设及数据仅用于测算融资规模合理性，不代表公司对未来年度经营情况及财务状况的判断，亦不构成盈利预测、业绩承诺或分红承诺。测算及分析具体如下：

（1）现有资金余额

单位：万元

项目	计算公式	金额
货币资金	①	1,006,888.49
交易性金融资产	②	235,147.67
一年内到期的非流动资产	③	2,119.49
前次募集资金尚未使用余额	④	37,728.02
受限货币资金	⑤	442.67
可自由支配资金余额	**⑥=①+②+③-④-⑤**	**1,205,984.96**

注：受限货币资金不包括因购买结构性存款在途资金导致受限的货币资金。

截至 2025 年末，发行人可自由支配资金余额为 1,205,984.96 万元。

（2）未来资金流入及流出

1）未来资金流入

未来资金流入为未来三年经营活动产生的现金流量净额，具体测算如下：

单位：万元

项目	2025 年	2024 年	2023 年
营业收入	1,061,688.20	1,125,825.32	1,243,879.14
经营活动产生的现金流量净额	293,968.16	226,069.49	247,870.59
经营活动产生的现金流量净额/营业收入	27.69%	20.08%	19.93%
经营活动产生的现金流量净额/营业收入（三年平均）=22.57%			
项目	**2028 年**	**2027 年**	**2026 年**
预测的营业收入	1,229,036.81	1,170,511.24	1,114,772.61
预测增长率	5.00%	5.00%	5.00%
经营活动产生的现金流量净额/营业收入	22.57%	22.57%	22.57%
经营活动产生的现金流量净额	277,337.51	264,130.96	251,553.29
未来三年经营性现金流净额合计			**793,021.76**

2023 至 2025 年，公司营业收入有所下降，主要系公司策略性地将部分船舶通过船舶期租的方式投入国际业务，因而国内业务主动收缩。公司始终坚持以国内业务为核心，打造国际业务第二增长极。公司预计，国内业务量已达到阶段性低点，随着国内市场稳定和行情发展，叠加国际业务快速增长，预计 2026 年至 2028 年营业收入年化增长率为 5%，经营活动产生的现金流量净额与营业收入的比例与报告期三年平均相同，测算为未来三年经营性现金流净额合计 793,021.76 万元。

2）未来资金流出

未来资金流出主要由当年和未来三年利润分配、未来三年既有和新增最低资金保有量构成，合计为 736,288.20 万元。

①当年利润分配资金需求

根据 2025 年年度权益分派实施公告，2026 年 5 月 28 日实施现金分红 50,401.51 万元。

②未来利润分配资金需求

单位：万元

项目	2025 年	2024 年	2023 年
营业收入	1,061,688.20	1,125,825.32	1,243,879.14

归母净利润	200,105.41	183,540.06	171,727.76
净利润率	18.85%	16.30%	13.81%
净利润率（三年平均）=16.19%			
项目	**2028 年**	**2027 年**	**2026 年**
预测的营业收入	1,229,036.81	1,170,511.24	1,114,772.61
预测的归母净利润	198,920.44	189,448.04	180,426.70
现金分红金额/归母净利润	60%	60%	60%
预测的现金分红金额	119,352.26	113,668.82	108,256.02
未来三年预计现金分红			**341,277.11**

参考前述关于未来三年营业收入的预测，营业收入增长率为 5%。报告期内公司平均净利润率为 16.19%，假设公司未来三年的净利率维持上述平均水平。根据《未来三年（2026 年-2028 年）股东回报规划》，假设公司未来现金形式累计分配的利润为归母净利润的 60%。经测算，未来三年预计现金分红金额为 341,277.11 万元。

③最低资金保有量需求

最低现金保有量系公司为维持其日常营运所需要的最低货币资金金额，以应对短期付现成本。公司考虑自身经营管理经验、日常业务开展需求等按照最低保留 3 个月的付现成本对公司最低现金保有量进行测算如下：

单位：万元

	2025 年	**2024 年**	**2023 年**
经营活动现金流出小计	832,814.11	1,100,996.62	1,180,006.21
2023-2025 年间平均每月经营活动现金流出金额			86,494.92
安全月数			3
最低资金保有量需求			**259,484.75**

④未来新增最低资金保有量需求

随着现有业务（不含本次募投项目）的增长，未来将新增最低资金保有量，假设增长幅度与营业收入增长幅度一致。

单位：万元

项目	**计算结果**
2025 年末最低货币资金保有量	259,484.75

项目	计算结果
营业收入增长率	5%
2028 年末最低现金保有量	300,386.03
未来三年新增最低现金保有量	**40,901.28**

⑤本次募投项目运营最低资金保有量

单位：万元

项目	金额
新增航线运营平均每月现金流出	14,741.18
安全月数	3
最低资金保有量需求	44,223.55

根据现有东南亚航线和红海航线的单 TEU 付现成本，结合未来三年内交付的船舶数量和可装载箱量，测算出本次募投项目未来三年内交付船舶运营航线最低资金保有量需求为 44,223.55 万元。

（3）各项资本性支出

2026-2028 年，发行人项目投资支出包括集装箱船舶及其配套运营资金、集装箱和物流园区，合计为 950,157.42 万元，具体构成如下：

1）集装箱船舶

集装箱船舶购置款系本次募投项目投资总额，金额为 685,895.01 万元。上述集装箱船舶购置项目已履行必要的决策程序，并已签署相关合同。

2）集装箱

船舶	船舶数量	最大装载量（TEU）	箱船比	所需标准箱（TEU）	箱型	自持数量（个）	单价（元，含税）	金额（万元）
6,300TEU 集装箱船舶	8	5,400	3	129,600	20GP	32,400	13,183.44	42,714.34
					40HC	48,600	22,411.85	108,921.57
1,800TEU 集装箱船舶	10	1,500	3	45,000	20GP	11,250	13,183.44	14,831.37
					40HC	16,875	22,411.85	37,819.99
合计				**174,600**	**-**	**109,125**	**-**	**204,287.27**

注 1：箱船比=配载集装箱数量/集装箱船舶最大装载量。

注 2：20GP 为 20 英尺普通集装箱，装载量为 1TEU；40HC 为 40 英尺高柜集装箱，装载量为 2TEU。

注 3：根据 2026 年 6 月市场询价，20GP 集装箱单价为 1,700 美元（不含税），40HC 集装箱单价为 2,890 美元（不含税）。集装箱购置增值税率为 13%。
注 4：美元金额折算人民币金额的汇率，按 2026 年 4 月 30 日中国人民银行公告的美元兑人民币汇率中间价计算：1 美元=6.8628 元人民币。
注 5：上述未来集装箱购置计划系为本次募投项目购置集装箱船舶配置，不包含前次募投项目尚未实施完毕的集装箱购置项目所购置的集装箱。

本次募投项目计划购置 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶和 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶投入国际自营航线，未来计划购置配套的集装箱。1,800TEU 集装箱船舶和 6,300TEU 集装箱船舶预计实际最大装载量为 1,500TEU 和 5,400TEU。根据历史经验和市场惯例，假设箱船比按照 3 配置集装箱。根据当前国际自营航线经验，20GP 和 40HC 规格集装箱的数量按照 1:1.5 进行配置。箱船比按照市场惯例和公司预测确定。集装箱单价根据市场询价折算人民币价格并考虑增值税确定。经测算，未来三年集装箱购置所需金额为 204,287.27 万元。

上述未来集装箱购置计划尚未履行相应决策程序。集装箱交付周期较短，未来待新购置集装箱船舶交付后，公司将根据需要购置相应数量的集装箱并履行必要的决策程序。

3）物流园区

单位：万元

序号	项目名称	项目公司	备案总投资	截至 2025 年末已完成实际支付投资	尚需投入金额
1	中谷厦门集装箱物流基地（二期）项目	厦门中谷物流发展有限公司	10,000.00	61.60	9,938.40
2	广西北海铁山港公铁海多式联运中心项目	广西公铁海国际集装箱多式联运有限公司	50,721.00	684.26	50,036.74
合计			**60,721.00**	**745.86**	**59,975.14**

物流园区项目系正在实施中的项目，预计 2028 年投产。上述物流园区项目已履行必要的决策程序。

（4）债务结构优化需求

截至 2025 年末，航运行业的沪深 A 股上市公司资产负债率情况如下：

证券代码	证券简称	总资产（亿元）	资产负债率
601919.SH	中远海控	4,837.58	41.42%
601866.SH	中远海发	1,315.91	76.27%

证券代码	证券简称	总资产（亿元）	资产负债率
600026.SH	中远海能	920.79	46.09%
601872.SH	招商轮船	820.55	46.68%
600428.SH	中远海特	438.77	57.76%
603565.SH	中谷物流	249.05	57.92%
600179.SH	安通控股	156.80	24.38%
601975.SH	招商南油	133.31	11.54%
601083.SH	锦江航运	119.25	20.69%
002320.SZ	海峡股份	93.86	35.04%
600751.SH	海航科技	92.01	17.77%
601022.SH	宁波远洋	87.93	30.13%
603162.SH	海通发展	67.94	33.45%
600798.SH	宁波海运	62.35	18.42%
603209.SH	兴通股份	56.63	34.66%
001205.SZ	盛航股份	46.78	53.47%
603167.SH	渤海轮渡	41.17	9.29%
000520.SZ	凤凰航运	6.91	39.51%
可比公司平均		530.42	36.36%
603565.SH	中谷物流	249.05	57.92%

注：可比公司样本取自申银万国行业分类（2021 版）的航运板块，数据来源 Wind

截至 2025 年末，发行人负债规模 1,442,502.00 万元，资产负债率为 57.92%，资产负债率显著高于可比上市公司平均水平。负债结构如下：

单位：万元

项目	金额
负债合计	**1,442,502.00**
流动负债	628,054.71
短期借款	500.00
应付账款	239,488.33
合同负债	24,823.10
应付职工薪酬	8,833.68
应交税费	27,372.74
其他应付款	38,835.42
一年内到期的非流动负债	287,053.18
其他流动负债	1,148.25

项目	金额
非流动负债	814,447.29
长期借款	646,944.77
租赁负债	86,071.63
长期应付款	27,846.07
递延所得税负债	50,418.65
递延收益-非流动负债	3,166.18

由于可转债发行后短期内会提升公司资产负债率，本次发行后且可转债未转股前，发行人资产负债率短期内将从 57.92%提升至 62.08%。为优化资产负债结构，发行人需偿还部分负债，达到不同的目标资产负债率所需缩减负债规模金额如下：

单位：万元

目标资产负债率	负债缩减规模
50%	394,498.54
45%	585,044.62
40%	743,833.03
35%	878,192.44
30%	993,357.66
25%	1,093,167.51
20%	1,180,501.14

若公司拟将资产负债率下降至行业平均水平约 35%，负债缩减规模为 878,192.44 万元。

（5）发行人前次募集资金投资项目的实际补充流动资金情况

发行人前次募集资金总额为 274,799.96 万元，截至 2025 年 12 月 31 日，发行人前次募集资金投资项目的实际补充流动资金情况如下：

单位：万元

序号	原计划投入情况			实际投入情况			尚未投入情况	
	承诺投资项目	承诺投资金额	非资本性支出金额	实际投资项目	实际投资金额	非资本性支出金额	尚未投入金额	非资本性支出金额
1	集装箱船舶购置项目	122,811.55	-	集装箱船舶购置项目	71,146.28	-	-	-
				集装箱船舶购置项目（结余募集资金永久补充流动资金）	51,665.27	51,665.27		-
2	集装箱购置项目	85,000.00	-	集装箱购置项目	54,679.37	-	30,320.63	-
3	集装箱智能运输信息化平台建设项目	8,000.00	-	集装箱智能运输信息化平台建设项目	4,370.31	-	3,629.69	-
4	补充流动资金	57,000.00	57,000.00	补充流动资金	57,000.00	57,000.00	-	-
	合计	**272,811.55**	**57,000.00**	**合计**	**238,861.23**	**108,665.27**	**33,950.32**	**-**

2024 年 3 月 26 日，公司召开第三届董事会第十九次会议、第三届监事会第十四次会议，审议通过了《关于部分募投项目延期、结项及节余募集资金永久补流的议案》，2024 年 4 月 16 日，公司召开 2023 年年度股东大会，审议通过了《关于部分募投项目延期、结项及节余募集资金永久补流的议案》，公司集装箱船舶购置项目已达到预定可使用状态，募集资金节余金额为 51,665.27 万元，募集资金节余的主要原因系近年来银行贷款利率有所下降，公司在该项目实施过程中，对各类融资资金的使用成本等进行了对比，提高了该项目中银行贷款的支付比例；为提高资金使用效率并结合公司实际经营情况，公司将该项目节余募集资金用于永久补充流动资金。

综上所述，发行人前次募投项目原计划用于非资本性支出的金额为57,000.00万元，占募集资金总额的比例为 20.74%。结合实际投入情况和尚未投入情况，

前次募投项目用于非资本性支出的金额为 108,665.27 万元，占募集资金总额的比例为 39.54%。

公司已于 2026 年 7 月 27 日召开第四届董事会第二十次会议对本次发行方案进行调整，并根据《公司法》《证券法》《注册管理办法》《证券期货法律适用意见第 18 号》等相关法律、法规及规范性文件的规定，结合公司资产负债、现金流情况及未来运营规划，决定将本次募集资金总额从不超过 300,000.00 万元调减为不超过 273,000.00 万元。

（6）本次融资规模具有合理性

为践行公司“效益为纲、内外并举”的战略目标，未来公司在做好国内业务基本盘的同时，拟加大对国际业务的投入以打造第二增长极，本次募投项目系上述公司战略实施的重要举措。本次募投项目拟购置 18 艘集装箱船舶，项目投资总额为 685,895.01 万元，其中拟使用募集资金 273,000 万元，其余 412,895.01 万元拟使用自有资金或自筹资金投入。

集装箱航运物流行业属于资金密集型行业，行业具备高资本开支和高流动性的特征，公司需保有充足现金储备以应对行业波动和财务压力，同时保有一定量货币资金储备可保障未来发行人及时有效应对市场变化催生的资本开支需求。本次募投项目募集资金全部用于资本性投入。集装箱船舶购置价格与同期同行业其他企业购置价格无重大差异，购置价格公允。截至 2025 年末，公司可自由支配资金余额为 1,205,984.96 万元，未来三年资金流入为 793,021.76 万元、资金流出为 736,288.20 万元，未来三年各项资本性支出为 950,157.42 万元，未来债务结构优化所需金额为 878,192.44 万元。同时，鉴于前次募集资金存在部分实际用于非资本性支出情况，公司已调减了本次募集资金总额。

综上所述，公司本次融资规模的确定已经充分考虑了公司现有业务规模，现金状况、资本开支及资金使用情况、债务结构、所属行业变化情况等要素，本次募集资金具体用于集装箱船舶的购置，全部用于资本性开支，系满足公司未来资金需求，优化资本结构，提高抗风险能力，支撑公司主营业务持续增长，融资规模具有合理性。

二、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

关于问题（一），保荐机构、发行人律师执行了以下核查程序：

1、查阅本次募投项目的可行性研究报告、船舶购置合同/合作协议、海外代理协议、取得本次募投项目涉及的备案文件；查阅《海运条例》《海运条例实施细则》等相关法规；核查发行人《国际班轮运输经营资格登记证》；

2、查阅本次募投项目实施主体设立文件及有关内外部审批备案文件，了解各实施主体的设立情况，以及发行人就本次募投项目实施所履行的审批备案程序；

3、查阅《国家外汇管理局关于进一步简化和改进直接投资外汇管理政策的通知》等法律法规及类似投资项目案例，并访谈公司相关人员，了解本次募投项目后续实施需办理的手续，并评估该等手续办理是否存在实质性法律障碍；

4、查阅《中华人民共和国环境影响评价法》《建设项目环境保护管理条例》《建设项目环境影响评价分类管理名录》等相关法律法规，以及《发行预案》等本次发行文件，了解本次募投项目是否属于前述法律法规规定的建设项目，是否需要履行环境影响评价手续或取得主管环保部门的审批文件；

5、对公司高级管理人员进行访谈，了解本次募投项目购置的集装箱船舶与发行人现有船舶的区别和联系及购置的必要性、与公司现有业务的协同效应情况、获取本次募投项目属于投向主业的情形说明；

6、查阅发行人年度报告、运力表、运载量数据、船舶出勤表、行业调研机构研究报告及证券公司研究报告，了解集装箱船舶运输行业的产业政策、市场发展趋势、市场供需情况、市场竞争格局、访谈公司高级管理人员；

7、查阅同行业可比公司年度报告等公开资料，了解可比公司运力扩张计划。

关于问题（二）（三），保荐机构执行了以下核查程序：

1、查阅发行人在手订单合同和框架协议，了解本次募投新增运力消纳的具体措施，对公司高级管理人员进行访谈了解其对开展国际集装箱航运物流配置的各项资源；

2、访谈发行人国际集装箱航运物流业务负责人，了解国际自营航线经营情况和运力利用情况、未来新增航线计划、客户拓展情况和新增运力消化的具体措施；

3、查阅同行业可比公司年度报告等公开资料，了解可比公司经营情况和运力扩张计划；

4、查阅前次募集资金使用情况专项报告及其鉴证报告；

5、查阅交通运输部网站，收集中国内贸集装箱运价指数数据；

6、访谈高级管理人员，了解本次募投项目与前次募投项目的联系与差异以及前次募投项目部分项目延期的原因及合理性。

关于问题（四）（五），保荐机构、申报会计师执行了以下核查程序：

1、查阅国际形势、地缘情况及贸易政策的最新动态，了解可能对本次募投项目实施和运力消化等方面产生的潜在影响；

2、查阅上海航交所网站，收集 2015 年以来东南亚航线和红海航线的市场价格数据；

3、查阅经营类似航线的可比上市公司年度报告，了解其经营情况；

4、获取发行人东南亚航线、红海航线主要经营指标；

5、访谈国际集装箱航运物流业务负责人，了解未来新增航线计划；

6、查阅本次募投项目可行性研究报告，了解本次募投项目投资测算过程及主要参数选取依据；

7、查阅同行业上市公司历年 IPO、再融资募投项目可行性研究报告、问询函回复等相关文件；

8、查阅发行人历史期间船舶购置合同等，了解其购置价格；

9、查阅同行业上市公司公告和互联网公开信息，获取同时期同类船舶购置价格数据；

10、查阅截至本问询函回复日发行人对本次募投项目投入明细；

11、查阅前次募集资金使用情况专项报告及其鉴证报告、前次募集资金相关公告，了解前次募投项目基本情况、调整情况和非资本性支出情况；

12、查阅关于本次发行方案修订的董事会文件；

13、查阅《上市公司证券发行注册管理办法》《证券期货法律适用意见第 18 号》《监管规则适用指引——发行类第 7 号》等法律、法规和规范性文件相关规定；

（二）核查结论

关于问题（一），保荐机构、发行人律师认为：

1、本次募投项目的实施符合行业周期现状、发展趋势及特点，有利于提升发行人综合竞争力；本次募投项目符合发行人业务发展规划，募投项目实施具有必要性；

2、本次募投项目拟投入的境外航线采用备案制，不存在境外航线审批的实质性障碍；发行人具备实施本次募投项目所需的人员、运力、港口等资源储备，结合公司当前国际航线开展情况，预计本次募投项目拟投入航线开设不存在实质性障碍；发行人已与船舶制造商签订船舶购置合同或合作协议；本次募投项目已取得中国（上海）自由贸易试验区临港新片区管理委员会、上海市商务委员会、上海临港地区开发建设管理委员会的相关备案文件及企业境外投资证书，实施主体均已设立，已履行必需的审批备案程序；除尚需办理境外直接投资外汇登记及船舶入级、船舶登记、境外航线备案等常规性手续外，不存在其他尚待履行的审批备案手续，且前述手续的办理不存在实质性障碍；本次募投项目不属于相关法律法规规定的建设项目，无需履行环境影响评价手续，亦无需取得主管环保部门的审批文件。本次募投项目实施具有可行性，不存在重大不确定性；

3、本次募集资金投资项目为集装箱船舶购置项目，拟购置的船舶未来预计投入发行人国际集装箱航运物流业务，有助于发行人增强国际业务竞争力，募投项目与主营业务存在协同性；

关于问题（二）（三），保荐机构认为：

1、本次募集资金投资项目新增运力具有明确的航线规划和市场基础，新增

运力占市场运力比例合理，符合同行业运力增加趋势，符合公司业务发展实际需求，且发行人自有船舶运营情况良好，新增运力具有合理性；发行人已在募集说明书“第三节 风险因素”披露本次募投项目新增运力消化风险；发行人具备国际集装箱航运物流市场开拓、客户资源及运营经验等条件，发行人已制定多项措施确保本次募投项目运力消化，本次募投项目运力无法消化的风险较低；

2、本次募投项目与前次募投项目均投向公司主营业务，服务公司发展规划；本次募投项目与前次募投项目购置的船舶性质和船舶箱位不同，投向不同的业务细分方向，因此在业务模式、下游客户、应用场景等方面存在差异，具有合理性；

3、前次募投项目不存在变更情况，部分项目存在延期情况，延期项目仍具有实施的必要性和可行性，项目延期原因具有合理性；

4、前次募投项目效益实现情况良好，不存在效益未达预期的情况；

5、导致前次募投项目延期的因素不会影响本次募投项目的实施。

关于问题（四）（五），保荐机构、申报会计师认为：

1、地缘情况对航运市场有较大影响，发行人已针对地缘情况制定了相关对策，已在募集说明书披露了相关风险；

2、发行人东南亚航线、红海航线装载率较高，运力消化情况良好，实际效益情况较好；发行人具有明确的新增航线计划；

3、本次募投项目效益测算主要参数根据公司历史运营经验、行业惯例和周期性影响确定，选取依据充分；效益测算结论与发行人当前经营情况、可比公司经营情况和可比募投项目不存在重大差异，效益测算结论合理、谨慎；

4、本次募投项目购置船舶价格与发行人历史购置船舶差异原因主要系市场行情变化、船型不同等因素，具有合理性；与同行业可比公司新购船舶价格比较不存在较大差异；发行人本次新增船舶数量与新增航线需求匹配；

5、发行人已于审议本次发行董事会前使用自有资金对本次募投项目部分金额进行投入，发行人将不使用募集资金对该部分金额进行置换；

6、前次募集资金实际用于非资本性支出比例为 39.54%，发行人已调减本次发行募集资金总额。结合公司现有资金余额、未来资金流入及流出、各项资本性

支出以及未来债务结构优化需求，本次发行能够满足公司未来资金需求，增强公司资本实力、提高抗风险能力。**公司本次融资规模的确定已经充分考虑了公司现有业务规模，现金状况、资本开支及资金使用情况、债务结构、所属行业变化情况等要素，本次募集资金具体用于集装箱船舶的购置，全部用于资本性开支，系满足公司未来资金需求，优化资本结构，提高抗风险能力，支撑公司主营业务持续增长，融资规模具有合理性。**

（三）根据《证券期货法律适用意见第 18 号》、《监管规则适用指引——发行类第 7 号》相关规定，对问题（4）（5）进行核查并发表明确意见

经逐项核查，保荐机构、申报会计师认为：

发行人符合《证券期货法律适用意见第 18 号》第 4 条的相关规定，详细对比情况如下：

序号	《证券期货法律适用意见第 18 号》第 4 条	核查意见
1	上市公司申请向特定对象发行股票的，拟发行的股份数量原则上不得超过本次发行前总股本的百分之三十。	经核查，保荐机构及申报会计师认为：本次发行为向不特定对象发行可转换公司债券，不适用本条规定。
2	上市公司申请增发、配股、向特定对象发行股票的，本次发行董事会决议日距离前次募集资金到位日原则上不得少于十八个月。前次募集资金基本使用完毕或者募集资金投向未发生变更且按计划投入的，相应间隔原则上不得少于六个月。前次募集资金包括首发、增发、配股、向特定对象发行股票，上市公司发行可转债、优先股、发行股份购买资产并配套募集资金和适用简易程序的，不适用上述规定。	经核查，保荐机构及申报会计师认为：本次发行为向不特定对象发行可转换公司债券，不适用融资间隔相关规定。截至 2025 年末，发行人前次募集资金已基本使用完毕，符合相关要求。
3	实施重大资产重组前上市公司不符合向不特定对象发行证券条件或者本次重组导致上市公司实际控制人发生变化的，申请向不特定对象发行证券时须运行一个完整的会计年度。	经核查，保荐机构及申报会计师认为：报告期内，发行人未实施重大资产重组，本次发行未导致上市公司实际控制人发生变化，不适用本条规定。
4	上市公司应当披露本次证券发行数量、融资间隔、募集资金金额及投向，并结合前述情况说明本次发行是否“理性融资，合理确定融资规模”。	经核查，保荐机构及申报会计师认为：上市公司已披露了本次证券发行数量、融资间隔、募集资金金额及投向，并说明了本次发行符合理性融资，合理确定融资规模”。

发行人符合《证券期货法律适用意见第 18 号》第 5 条的相关规定，详细对比情况如下：

序号	《证券期货法律适用意见第 18 号》第 5 条	核查意见
1	通过配股、发行优先股或者董事会确定发行对象的向特定对象发行股票方式募集资金的，可以将募集资金全部用于补充流动资金和偿还债务。通过其他方式募集资金的，用于补充流动资金和偿还债务的比例不得超过募集资金总额的百分之三十。对于具有轻资产、高研发投入特点的企业，补充流动资金和偿还债务超过上述比例的，应当充分论证其合理性，且超过部分原则上应当用于主营业务相关的研发投入。	经核查，保荐机构及申报会计师认为：本次发行的募集资金总额为不超过人民币 273,000 万元（含本数），全部用于集装箱船舶购置项目，属于资本性支出。本次募集资金不存在用于补充流动资金和偿还债务等非资本性支出的情形。
2	金融类企业可以将募集资金全部用于补充资本金。	经核查，保荐机构及申报会计师认为：发行人不属于金融类企业，不适用本条规定。
3	募集资金用于支付人员工资、货款、预备费、市场推广费、铺底流动资金等非资本性支出的，视为补充流动资金。资本化阶段的研发支出不视为补充流动资金。工程施工类项目建设期超过一年的，视为资本性支出。	经核查，保荐机构及申报会计师认为：发行人本次募投项目集装箱船舶购置项目拟使用募集资金投入的部分用于资本性支出，符合相关要求。
4	募集资金用于收购资产的，如本次发行董事会前已完成资产过户登记，本次募集资金用途视为补充流动资金；如本次发行董事会前尚未完成资产过户登记，本次募集资金用途视为收购资产。	经核查，保荐机构及申报会计师认为：本次募集资金未用于收购资产，不适用本条规定。
5	上市公司应当披露本次募集资金中资本性支出、非资本性支出构成以及补充流动资金占募集资金的比例，并结合公司业务规模、业务增长情况、现金流状况、资产构成及资金占用情况，论证说明本次补充流动资金的原因及规模的合理性。	经核查，保荐机构及申报会计师认为：本次募集资金均投向资本性支出，不适用本条规定。
6	保荐机构及会计师应当就发行人募集资金投资构成是否属于资本性支出发表核查意见。对于补充流动资金或者偿还债务规模明显超过企业实际经营情况且缺乏合理理由的，保荐机构应当就本次募集资金的合理性审慎发表意见。	经核查，保荐机构及申报会计师认为：本次募集资金均投向资本性支出，不适用本条规定。

经逐项核查，发行人符合《监管规则适用指引——发行类第 7 号》第 5 条的相关规定，详细对比情况如下：

序号	《监管规则适用指引——发行类第 7 号》第 5 条	核查意见
1	对于披露预计效益的募投项目，上市公司应结合可研报告、内部决策文件或其他同类文件的内容，披露效益预测的假设条件、计算基础及计算过程。发行前可研报告超过一年的，上市公司应就预计效益的计算基础是否发生变化、变化的具体内容及对效益测算的影响进行补充说明。	经核查，保荐机构及申报会计师认为：发行人已结合可行性研究报告、内部决策文件或其他同类文件的内容，披露了效益预测的假设条件、计算基础及计算过程。本次募投项目可行性研究报告出具时间为 2026 年 6 月，预计效益的计算基础未发生重大变化。
2	发行人披露的效益指标为内部收益率或投资回收期的，应明确内部收益率或投资回收期的测算过程以及所使用的收益数据，并说明募投项目实施后对公司经营的预计影响。	经核查，保荐机构及申报会计师认为：发行人本次募投项目内部收益率及投资回收期的测算过程以及所使用的收益数据合理，发行人已披露本次发行对公司经营的预计影响。
3	上市公司应在预计效益测算的基础上，与现有业务的经营情况进行纵向对比，说明增长率、毛利率、预测净利率等收益指标的合理性，或与同行业可比公司的经营情况进行横向比较，说明增长率、毛利率等收益指标的合理性。	经核查，保荐机构及申报会计师认为：发行人已与现有业务的经营情况进行纵向对比并与可比公司的经营情况进行横向对比，本次募投项目相关收益指标具有合理性。
4	保荐机构应结合现有业务或同行业上市公司业务开展情况，对效益预测的计算方式、计算基础进行核查，并就效益预测的谨慎性、合理性发表意见。效益预测基础或经营环境发生变化的，保荐机构应督促公司在发行前更新披露本次募投项目的预计效益。	经核查，保荐机构及申报会计师认为：保荐机构及申报会计师已结合前述情况进行核查，本次募投项目效益预测具备谨慎性、合理性；截至本回复出具之日，本次募投项目效益预测基础或经营环境未发生变化。

问题 2、关于发行人业务和经营情况

根据申报材料，1）报告期各期，发行人主营业务收入分别为 1,243,805.58 万元、1,124,070.96 万元和 1,058,093.27 万元；扣非归母净利润分别为 103,509.62 万元、109,909.27 万元和 154,982.08 万元；国内集装箱航运物流业务毛利率分别为 9.49%、5.60%和 4.83%，国际集装箱航运物流业务毛利率分别为 41.37%、65.37%、70.59%。2）报告期末，发行人货币资金账面金额 1,006,888.49 万元、一年内到期的非流动负债 287,053.18 万元、长期借款 646,944.77 万元。3）报告期末，发行人固定资产账面价值 708,847.16 万元，主要为船舶、集装箱等。

请发行人说明：（1）结合国内及国际集装箱航运物流业务的开展情况、竞争格局、行业周期等，说明发行人营业收入、净利润、毛利率变动的原因及合理性，是否可以持续满足向不特定对象发行可转债的相关条件；（2）说明货币资金的具体构成、存放管理方式及受限资金情况，分析发行人在债务规模较大情况下持有大额货币资金的原因及合理性，利息收入与货币资金规模、利息支出与有息债务规模是否匹配；结合发行人债务结构、资金拆借情况、到期期限、利息水平、未来偿债计划、现金流状况及后续融资安排等，分析是否存在短期偿债压力及流动性风险；（3）结合船舶及集装箱等固定资产的适用航线及效益情况、相关固定资产使用率及成新率、相关固定资产市场价格等，说明发行人固定资产账面金额较高的原因及合理性，与同行业可比公司是否存在显著差异，是否存在减值风险。

请保荐机构及申报会计师进行核查并发表明确意见，说明核查程序、核查比例及核查结论。

回复：

一、发行人说明

（一）结合国内及国际集装箱航运物流业务的开展情况、竞争格局、行业周期等，说明发行人营业收入、净利润、毛利率变动的原因及合理性，是否可以持续满足向不特定对象发行可转债的相关条件

报告期内，受国内集装箱运输市场景气度下行、运力供给趋于饱和等因素影响，公司营业收入有所下滑，但受益于国际集装箱航运物流业务（尤其是船舶期租）景气度持续提升，以及公司主动将内贸运力向国际业务倾斜的业务结构优化，

公司净利润、毛利率保持增长，盈利质量持续向好，预计能够持续满足向不特定对象发行可转换公司债券的相关条件。具体分析如下：

1、国内集装箱航运物流业务的开展情况、竞争格局、行业周期

公司是国内最早专注于国内沿海集装箱货物运输的企业之一，以国内集装箱航运物流为核心主业，为客户提供“多式联运”服务。公司航运网络覆盖全国 33 个沿海主要港口与超过 50 个内河港口，覆盖“一带一路”重点布局的 15 个港口，全面覆盖环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海等主要沿海港口群。依托港口资源及航线网络，公司物流网络逐步向两端陆路运输延伸，联通铁路网络、公路网络，形成多式联运物流平台。公司推行“散改集”战略，持续开发新增货源以扩展国内集装箱航运物流市场，推动集装箱在大宗货物运输中的应用，降低社会综合物流成本。

报告期各期，公司国内集装箱航运物流业务收入分别为 1,057,847.77 万元、943,891.97 万元、755,457.07 万元和 339,261.40 万元，占营业收入比例分别为 85.04%、83.84%、71.16%和 62.17%，呈逐年下降趋势。报告期内，公司国内业务收入和占比持续下滑，主要系：一方面，国内大宗商品下游需求减弱，公司国内集装箱航线核心货种为大宗商品，因此对应大宗商品的运输需求承压；另一方面，报告期内国内集装箱运输市场运力新增供给较快，行业竞争加剧。同时，公司基于行业市场格局的结构性变化，主动优化运力结构，将部分国内业务运力转向国际业务，亦导致国内业务规模收缩。

总体来看，国内集装箱航运物流行业目前处于周期底部震荡阶段，运价低位运行、需求结构分化，行业仍面临一定的周期性压力。历经长时间的市场整合，我国国内集装箱航运物流行业中，泛亚航运、中谷物流、安通控股等企业占据主要市场份额，行业集中度较高，头部企业竞争格局基本稳定。国内集装箱航运物流业务的行业周期和竞争格局情况具体参见本回复“问题 1”之“一、”之“（一）”之“1、集装箱航运物流行业周期现状、发展趋势及特点、市场需求及竞争格局”。

2、国际集装箱航运物流业务的开展情况、竞争格局、行业周期

公司通过自营航线及船舶期租两种模式积极开展国际集装箱航运物流业务。自营航线方面，自 2021 年开通第一条国际自营航线“上海-宁波-胡志明-上海”

以来，公司国际自营航线业务已广泛覆盖东南亚、中东等地区。2025 年起，经过市场需求调研和论证筹备，公司陆续开辟了多条东南亚航线（包括钦州-海防、天津-青岛-厦门-新加坡-雅加达-泗水、钦州-胡志明、盐田-蛇口-林查班-西哈努克等）以及红海航线（上海-宁波-南沙-吉达-亚喀巴-索赫纳）。截至 2026 年 6 月末，公司常态化运营东南亚集装箱航线 2 条、红海航线 1 条。船舶期租方面，公司与海领船务、新加坡海运、达飞海运、马士基航运等国际知名班轮公司签订船舶期租协议，将自有船舶期租至承租方运营，报告期内公司持续加大国际期租业务的运力投放力度。

报告期各期，公司国际集装箱航运物流业务收入分别为 185,957.81 万元、180,179.00 万元、302,636.20 万元和 205,595.44 万元，占营业收入比例分别为 14.95%、16.00%、28.51%和 37.67%，呈逐年上升趋势。其中，船舶期租业务收入分别为 113,417.05 万元、177,377.26 万元、288,068.35 万元和 149,771.99 万元，为公司国际业务收入的主要来源。报告期内，国际期租业务景气度持续提升，期租费率持续上涨，期租业务毛利率维持在较高水平，分别为 74.49%、66.42%、76.41%和 79.66%。自营航线方面，2025 年公司国际自营航线收入为 1.46 亿元，由于新开通航线一次性成本投入较大，毛利率为-44.34%；2026 年上半年，公司国际自营航线收入达到 55,823.44 万元，已超过 2025 年全年，毛利率达 31.95%，盈利能力显著提升。报告期内，公司国际集装箱航运物流业务毛利率分别为 41.37%、65.37%、70.59%和 66.70%，持续处于较高水平，为公司毛利率的主要来源。

总体来看，国际集装箱航运物流行业当前处于运价回调但中枢上移的阶段，地缘政治紧张局势和贸易摩擦催生了结构性需求，东南亚、红海等新兴市场航线景气度持续上行，行业呈现区域分化格局。头部班轮公司凭借规模优势和网络布局持续巩固市场主导地位。截至 2025 年 12 月 31 日，世界前十大班轮公司运力占全球总运力的 84.14%，市场集中度较高。东南亚、红海等区域近洋航线市场参与者相对分散，区域型航运公司具有差异化竞争优势。国际集装箱航运物流业务的行业周期和竞争格局情况具体参见本回复“问题 1”之“一、”之“（一）”之“1、集装箱航运物流行业周期现状、发展趋势及特点、市场需求及竞争格局”。

3、营业收入变动的原因及合理性

报告期各期，公司各板块业务营业收入及占比的具体情况如下：

单位：万元、%

项目	2026 年 1-6 月		2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
国内集装箱航运物流业务	339,261.40	62.17%	755,457.07	71.16%	943,891.97	83.84%	1,057,847.77	85.04%
国际集装箱航运物流业务	205,595.44	37.67%	302,636.20	28.51%	180,179.00	16.00%	185,957.81	14.95%
其他业务	855.77	0.16%	3,594.93	0.34%	1,754.36	0.16%	73.56	0.01%
营业收入合计	**545,712.60**	**100.00%**	**1,061,688.20**	**100.00%**	**1,125,825.32**	**100.00%**	**1,243,879.14**	**100.00%**

2023-2025 年，公司营业收入分别为 1,243,879.14 万元、1,125,825.32 万元和 1,061,688.20 万元，呈逐年下降趋势，其中国内集装箱航运物流业务收入分别为 1,057,847.77 万元、943,891.97 万元和 755,457.07 万元，占营业收入比例分别为 85.04%、83.84%和 71.16%，系营业收入下降的主要原因。

2023-2025 年，公司营业收入出现下滑，主要原因系公司核心运输货种为大宗商品，该类货种需求与房地产行业关联度较高，受近年国内房地产市场下行态势影响显著，同时国内集装箱运输市场运力供给趋于饱和，进一步对公司国内集装箱航运物流业务营收形成压力。与此同时，伴随国内企业全球化布局进程加快，企业出海经营需求持续提升，国际业务集装箱运输市场呈现结构性景气上行态势。基于行业市场格局的结构性变化，公司积极推进国内国际业务双循环协同发展，通过灵活调配内贸船舶运力投入国际业务航线运营，抢抓国际业务市场发展机遇。

2026 年上半年，公司实现营业收入 545,712.60 万元，较上年同期增长 2.24%。

4、净利润变动的原因及合理性

报告期内，公司营业收入和利润项目构成及其变动情况如下：

单位：万元

项目	2026 年 1-6 月		2025 年度		2024 年度		2023 年度
	金额	变动	金额	变动	金额	变动	金额
营业收入	545,712.60	2.24%	1,061,688.20	-5.70%	1,125,825.32	-9.49%	1,243,879.14
毛利润总额	168,808.83	35.39%	249,879.58	46.51%	170,556.51	-3.79%	177,281.87
营业利润	143,625.90	0.82%	266,764.99	8.66%	245,505.57	7.57%	228,238.44
利润总额	143,611.30	0.72%	266,364.57	8.51%	245,464.12	7.57%	228,191.24
净利润	108,390.63	1.03%	200,377.56	8.96%	183,908.20	6.83%	172,157.92
归属于母公司所有者的净利润	108,281.90	1.05%	200,105.41	9.03%	183,540.06	6.88%	171,727.76
扣非后归属于母公司所有者的净利润	98,403.50	19.45%	154,982.08	41.01%	109,909.27	6.18%	103,509.62

注：2026 年 1-6 月变动比例基于 2025 年 1-6 月同期数据计算。

如上表所示，2023-2025 年，公司的营业收入分别为 1,243,879.14 万元、1,125,825.32 万元及 1,061,688.20 万元，呈逐年下降趋势。2026 年上半年，公司实现营业收入 545,712.60 万元，较上年同期增长 2.24%。

2024 年度，因国内运价低迷，公司营业收入整体有所下降，但营业利润、扣非前归母净利润增加，主要原因包括：一是公司利息收入增加 13,493.63 万元；二是公司持续优化公司旗下各船队船型、船龄结构，同时处置服役年限较长、成新度较低、运营效率不高的老旧集装箱，资产处置收益增加 11,678.25 万元。2024 年度，扣非后归母净利润同比增长主要系利息收入增加较多所致，扣非后归母净利润同比增长 6.18%，略低于扣非前归母净利润的增长率，主要系非流动性资产处置损益、政府补助和委托他人投资或管理资产的损益等非经常性损益增加较多所致。

2025 年度，国际期租业务景气度持续上行，公司灵活调配内贸船舶运力投入国际业务运营，毛利润总额大幅增长，营业利润、扣非前归母净利润小幅增长，主要原因包括：一是外币汇率同比波动较大，汇兑损失增加 22,518.67 万元；二是老旧船舶及集装箱处置减少，资产处置收益减少 28,688.63 万元。2025 年度，扣非后归母净利润实现大幅增长，主要系毛利润大幅增长，扣非后归母净利润同

比增长 41.01%，高于扣非前归母净利润的增长率，主要系非经常性损益金额同比大幅减少。

2026 年 1-6 月，国际集装箱运价持续上涨，公司优化运力部署，增加了对国际市场的运力布局，毛利润总额大幅增长，营业利润、扣非前归母净利润小幅增长，主要原因包括：一是外币汇率同比波动较大，汇兑损失较 2025 年 1-6 月增加 20,025.31 万元；二是政府补助较 2025 年 1-6 月减少 10,473.91 万元；三是老旧船舶及集装箱等资产处置减少，资产处置收益较 2025 年 1-6 月减少 8,452.71 万元。2026 年 1-6 月，扣非后归母净利润实现大幅增长，主要系毛利润大幅增长，扣非后归母净利润同比增长 19.45%，高于扣非前归母净利润的增长率，主要系非经常性损益金额同比大幅减少。

5、毛利率变动的原因及合理性

报告期各期，公司主营业务的毛利、毛利率具体如下：

单位：万元、%

项目	2026 年 1-6 月		2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
主营业务	169,835.44	31.17%	**250,110.27**	**23.64%**	**170,614.11**	**15.18%**	**177,275.56**	**14.25%**
国内集装箱航运物流业务	32,698.47	9.64%	36,467.25	4.83%	52,839.94	5.60%	100,353.13	9.49%
国际集装箱航运物流业务	137,136.97	66.70%	213,643.03	70.59%	117,774.17	65.37%	76,922.43	41.37%

报告期各期，公司主营业务毛利率分别为 14.25%、15.18%、23.64%和 31.17%，其中国际集装箱航运物流业务毛利率分别为 41.37%、65.37%、70.59%和 66.70%，为公司毛利率的主要来源。报告期内，公司主营业务毛利率呈现逐年提升的趋势，主要系外贸市场景气度持续走高，国际业务收入占比增加叠加国际业务毛利率较高所致。

（1）国内集装箱航运物流业务

报告期各期，公司国内集装箱航运物流业务的单价、单位成本及毛利率具体如下：

单位：元/TEU

项目	2026 年 1-6 月			2025 年度			2024 年度			2023 年度		
	平均单价	平均单位成本	毛利率	平均单价	平均单位成本	毛利率	平均单价	平均单位成本	毛利率	平均单价	平均单位成本	毛利率
国内集装箱航运物流业务	2,590.60	2,340.92	9.64%	2,289.70	2,179.17	4.83%	2,109.87	1,991.76	5.60%	2,224.46	2,013.43	9.49%

2023-2025 年，公司国内集装箱航运物流业务毛利率从 9.49%下滑至 4.83%，主要系国内集装箱运输行业市场运价持续低迷、行业竞争加剧。2024 年度的毛利率较 2023 年度下降 3.89 个百分点，主要系运价下降较多所致；2025 年度的毛利率较 2024 年度下降 0.77 个百分点，主要系以下因素共同影响：一方面，2025 年运价仅为低位反弹，运价修复幅度有限；另一方面，公司为实现运力效益最大化，将部分自有运力投放至国际期租业务，导致境内自营运力出现阶段性缺口。为弥补国内业务运力缺口、维持客户服务，公司相应增租了外部运力，但由于外部租赁运力的单位运营成本高于自有船舶自营成本，且增租运力难以完全弥补自有运力外移形成的缺口，国内业务集装箱运输量仍有所下降，规模效应弱化，单位成本整体上行。因此，2025 年国内业务的运价修复力度明显不及成本增幅，最终形成运价回暖、成本上升，而毛利率依旧持续走低的局面。

2026 年 1-6 月，公司国内集装箱航运物流业务毛利率为 9.64%，较 2025 年上涨 4.81 个百分点，主要系公司动态调整航线排布、优化船舶调度，使得国内集装箱平均运输单价上涨所致。

（2）国际集装箱航运物流业务

报告期内，公司国际集装箱航运物流业务包括自营航线和船舶期租，各板块的收入、毛利率具体如下：

单位：万元

项目	2026 年 1-6 月		2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	收入	毛利率	收入	毛利率	收入	毛利率	收入	毛利率
国际集装箱航运物流业务	205,595.44	66.70%	302,636.20	70.59%	180,179.00	65.37%	185,957.81	41.37%
其中：自营航线	55,823.44	31.95%	14,567.85	-44.34%	2,801.74	-1.14%	72,540.76	-10.43%
船舶期租	149,771.99	79.66%	288,068.35	76.41%	177,377.26	66.42%	113,417.05	74.49%

1）自营航线

2023 年，公司自营多条外贸航线，在自营初期，客户和货量尚处于培育期，舱位利用率偏低，且由于自有船舶投入较多，单箱分摊的船舶折旧、燃油、港杂成本较高，同时海外业务搭建投入较高，使得毛利率为负。由于国际运价波动，公司陆续收缩了国际自营航线业务的经营规模，并将运力逐步投放至国际船舶期租业务，因此 2024 年收入大幅下降，毛利率小额为负。

随着经济发展、政治环境变化等诸多因素导致全球贸易碎片化加剧，同时中国制造业出海需求也在日益增长，公司在 2024 年下半年调整战略，即在 2025 年逐步探索国际自营航线，陆续开通了印巴快线、红海快线、海防快线在内的多条国际业务自营航线，由于新开通航线一次性成本投入较大，部分内贸船改造为外贸船发生了较大的改造支出，导致 2025 年度公司自营航线毛利率大额为负。剔除改造支出影响，2025 年度公司自营航线毛利率为-7.49%。

2026 年上半年，公司持续加大国际自营航线运力布局投入，通过优化航线配载方案等方式持续提升航线整体运营效率；叠加红海区域航线受地缘因素影响市场运价上行，本期国际自营航线业务收入大幅增长至 55,823.44 万元，毛利率提升至 31.95%，国际自营航线业务盈利水平实现显著改善。

2）船舶期租

报告期内，国际期租业务景气度持续提升，公司加大了国际期租业务的运力投放力度，因此国际期租业务收入增速较快。报告期各期，国际船舶期租业务毛利率分别为 74.49%、66.42%、76.41%和 79.66%，整体处于较高水平。2024 年毛利率较低主要系公司国际船舶期租合约普遍在 1-2 年，2022 年公司签订的大量 1-2 年期高价国际期租合同，2023 年仍完整执行，单箱收入存在支撑，而 2023 年国际市场的集装箱船舶期租价格下跌至低点，大量合约在 2024 年执行，使得 2024 年的国际期租毛利率较 2023 年有所下降。2025 年毛利率较 2024 年上涨 9.99 个百分点，2026 年 1-6 月毛利率较 2025 年上涨 3.25 个百分点，主要系报告期内国际期租费率持续上涨，而国际期租成本主要由船舶折旧、船员费、保险等构成，相对固定，因此毛利率上涨。

6、公司是否能够持续满足可转债相关发行条件

报告期各期，公司归属于母公司股东的净利润分别为 171,727.76 万元、

183,540.06 万元、200,105.41 万元和 108,281.90 万元，盈利水平整体呈增长趋势。

报告期各期，公司扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润分别为 103,509.62 万元、109,909.27 万元、154,982.08 万元和 98,403.50 万元，盈利能力较强且呈逐年递增趋势。

报告期各期，公司加权平均净资产收益率（以扣除非经常性损益前后孰低者计）分别为 10.37%、10.34%、14.48%和 9.03%，最近三个会计年度加权平均净资产收益率平均为 11.73%。

公司最近三个会计年度盈利，且最近三个会计年度加权平均净资产收益率平均不低于百分之六，满足向不特定对象发行可转换公司债券的发行条件。

本次可转换债券拟募集资金总额不超过 273,000.00 万元（含本数），参考近期债券市场的发行利率水平并经合理估计，公司最近三年平均可分配利润足以支付公司债券一年的利息，公司预计能够持续满足可转债相关发行条件。

2026 年上半年，公司实现营业收入 545,712.60 万元，同比增长 2.24%；归属于上市公司股东的净利润 108,281.90 万元，同比增长 1.05%；归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 98,403.50 万元，同比增长 19.45%，公司预计能够持续满足可转债相关发行条件。

截至 2026 年 6 月 30 日，公司归属于上市公司股东的净资产为 1,099,325.60 万元，本次发行前公司未曾发行债券。假定发行前公司归属于上市公司股东的净资产金额不变，本次发行将新增 273,000.00 万元债券余额，新增后累计债券余额占归属于上市公司股东的净资产比例为 24.83%，符合相关要求，且资产负债结构保持在合理水平。

综上所述，公司经营情况良好，预计能够持续满足可转债相关发行条件。

（二）说明货币资金的具体构成、存放管理方式及受限资金情况，分析发行人在债务规模较大情况下持有大额货币资金的原因及合理性，利息收入与货币资金规模、利息支出与有息债务规模是否匹配；结合发行人债务结构、资金拆借情况、到期期限、利息水平、未来偿债计划、现金流状况及后续融资安排等，分析是否存在短期偿债压力及流动性风险

报告期内，公司货币资金主要由活期存款和大额存单所构成，存放管理规范，受限资金系业务开展所需保证金、诉讼冻结和理财冻结。公司在债务规模较大的情况下仍持有较高货币资金，主要系集装箱物流行业特征为资金密集，日常经营资金需求较高。公司货币资金占总资产比例及资金保障水平均在同行业可比公司中处于中间水平，规模具备合理性。公司利息收入与货币资金规模、利息支出与有息债务规模均匹配良好，利率水平处于市场合理区间。公司债务以非流动负债为主。报告期内，公司经营性现金流稳中向好，叠加期后新增融资，可充分覆盖短期偿债需求，整体短期偿债压力可控，不存在重大流动性风险。具体分析如下：

1、货币资金的具体构成、存放管理方式及受限资金情况

报告期各期末，公司货币资金按性质区分的情况列示如下：

单位：万元

项目	明细项目	受限情况	2026 年 6 月 30 日	2025 年末	2024 年末	2023 年末
库存现金	库存现金	不受限	57.50	6.65	8.62	7.38
银行存款	活期存款	不受限	722,343.63	290,109.01	292,579.40	164,725.18
	活期存款	受限	1,577.31	1,642.67	267.26	25,000.00
	大额存单	不受限	168,229.23	714,828.96	483,779.32	366,848.45
其他货币资金	保函保证金	受限	190.00	300.00	350.00	200.00
	第三方平台	不受限	3.03	1.20	-	0.33
合计		-	**892,400.70**	**1,006,888.49**	**776,984.60**	**556,781.33**

报告期各期末，公司货币资金分别为 556,781.33 万元、776,984.60 万元、1,006,888.49 万元和 892,400.70 万元，均为公司自有资金，资金构成主要包括满足日常生产经营周转需求的活期存款，以及为提高资金利用率购买的大额存单。公司受限资金为活期存款及保函保证金。上述活期存款系应付票据保证金、履约保函保证金、业务冻结、诉讼冻结和购买结构性存款的在途资金；上述保函保证金系公司日常生产经营活动中客户投标产生的履约保证金。

2026 年 6 月 30 日，公司受限货币资金的具体情况如下：

单位：万元

序号	金融机构名称	存款性质	期末余额	受限原因
1	建设银行	活期存款	0.05	业务冻结

序号	金融机构名称	存款性质	期末余额	受限原因
2	交通银行	活期存款	77.26	诉讼冻结
3	民生银行	活期存款	1,500.00	在途资金购买结构性存款
4	中国银行	保函保证金	190.00	履约保函保证金
合计			**1,767.31**	-

2、公司在债务规模较大情况下持有大额货币资金的原因及合理性

集装箱物流服务作为典型的资金密集型行业，具有单船造价高昂、建造周期漫长、前期资金投入大的显著特征。公司保持充足的活期存款和大额存单为应对公司日常经营中各类刚性支出并提升资金利用率，且报告期各期末货币资金持有规模整体处于同行业间的中间水平。

（1）公司持有大额货币资金的原因

报告期各期末，公司货币资金分别为 556,781.33 万元、776,984.60 万元、1,006,888.49 万元和 892,400.70 万元，资金规模整体处于合理水平。公司结合自身经营特点与发展规划需保持合理水平的货币资金保有量。

公司需要为保障购买船舶和集装箱在账面留存足额的流动性资金，以应对日常经营中的各类刚性支出，确保资金周转安全与经营连续性，有效匹配公司业务的实际需求。报告期各期末，公司持有的大额存单分别占货币资金总额的 65.89%、62.26%、70.99%和 18.85%，除 2026 年 6 月末外，其余各期大额存单占比较高，主要系大额存单利率显著高于普通活期存款，公司通过大额存单优化现金配置，以提高资金收益水平，2026 年 6 月末占比较低系当月到期赎回的大额存单较多暂未买入。

（2）公司货币资金占资产总额的比例处于行业正常水平

报告期各期末，公司货币资金分别为 556,781.33 万元、776,984.60 万元、1,006,888.49 万元和 892,400.70 万元，占报告期末总资产比例分别为 23.79%、31.38%、40.43%和 36.52%。

同行业可比上市公司货币资金占总资产比例的具体情况如下表所示：

公司名称	2026 年 6 月 30 日	2025 年末	2024 年末	2023 年末
中远海控	29.25%	31.31%	37.20%	39.42%

公司名称	2026 年 6 月 30 日	2025 年末	2024 年末	2023 年末
安通控股	17.41%	14.93%	19.99%	14.23%
锦江航运	52.84%	53.27%	56.12%	58.33%
宁波远洋	18.41%	13.21%	15.26%	17.91%
平均值	29.48%	28.18%	32.15%	32.47%
中谷物流	**36.52%**	**40.43%**	**31.38%**	**23.79%**

报告期各期末，同行业可比上市公司货币资金占总资产比例的平均值分别为32.47%、32.15%、28.18%和29.48%，各可比公司占比区间为13.21%至58.33%。报告期各期公司货币资金占总资产比例分别为23.79%、31.38%、40.43%及36.52%，在同行业可比公司中处于中间水平。

（3）公司货币资金保障水平与同行业对比情况

为评估公司资金储备对经营活动现金流出的保障能力，公司以当期经营活动现金流出为基数，测算期末非受限货币资金的覆盖月数，具体计算过程如下：

单位：万元、月

项目	公式	2026 年 1-6 月	2025 年度	2024 年度	2023 年度
经营活动现金流出金额	①	386,979.44	832,814.11	1,100,996.62	1,180,006.21
平均每月经营活动现金流出金额	②=①/12	64,496.57	69,401.18	91,749.72	98,333.85
非受限货币资金	③	890,633.39	1,004,945.82	776,367.34	531,581.33
期末非受限货币资金覆盖月数	④=③/②	13.81	14.48	8.46	5.41

注：2026 年 1-6 月的测算按实际经营月份计算。

同行业可比公司期末非受限货币资金覆盖月数列示如下：

单位：月

公司名称	2026 年 1-6 月	2025 年度	2024 年度	2023 年度
中远海控	9.13	9.59	12.46	12.52
安通控股	4.92	3.96	5.22	3.78
锦江航运	16.68	17.28	18.15	18.08
宁波远洋	2.03	1.34	1.45	2.24

注：2026 年 1-6 月的测算按实际经营月份计算。

如上表所示，同行业可比公司各期末非受限货币资金覆盖月数区间为 1.34-18.15 个月，公司报告期各期末非受限货币资金覆盖月数分别为 5.41、8.46、14.48 和 13.81 个月，2023 年和 2024 年在同行业可比公司中处于中间水平，2025 年和

2026 年 1-6 月在同行业可比公司中处于较高水平，主要系为未来的资本开支计划保留货币资金。

综上，集装箱物流服务为资金密集型行业，公司期末货币资金余额处于合理水平，占总资产比例分别为 23.79%、31.38%、40.43%和 36.52%，在同行业可比公司中处于中间水平。公司持有货币资金主要系业务发展需要。从保障能力看，报告期各期公司非受限货币资金覆盖经营现金流出月数分别为 5.41、8.46、14.48 和 13.81 个月，和同行业可比公司相比，公司整体资金规模不存在严重偏高的情形。

3、利息收入与货币资金规模、利息支出与有息债务规模是否匹配

公司货币资金利率水平受各账户资金存量、存款结构及存放机构等因素影响，存在一定合理差异。报告期各期，公司货币资金平均利率处于市场合理区间，货币资金平均余额与利息收入匹配良好。公司有息负债融资品种涵盖银行流动资金贷款及融资租赁等。受融资期限结构、担保方式及市场环境等因素影响，不同融资品种的利率水平存在合理差异。报告期各期，公司借款平均利率处于市场合理区间，有息负债平均余额与利息费用匹配度较高，不存在异常情形。

（1）货币资金平均余额与利息收入匹配情况

报告期各期货币资金平均利率情况如下：

项目	2026 年 1-6 月	2025 年度	2024 年度	2023 年度
利息收入（万元）	13,603.16	28,559.22	26,495.65	13,002.02
货币资金平均余额（万元）	949,644.59	891,936.54	666,882.96	516,422.20
货币资金平均利率	2.86%	3.20%	3.97%	2.52%
人民币活期存款利率区间	0.05%-0.45%	0.05%-0.55%	0.10%-1.15%	0.2%-2%
美元活期存款利率区间	0.001%-0.07%	0.001%-3.56%	0.001%-0.05%	0.001%-0.05%
美元大额存单利率区间	3.19%-4.50%	3.82%-5.25471%	4.92552%-5.84977%	3.7318%-5.45129%

注：货币资金平均余额=（期初余额+期末余额）/2。

报告期各期，公司货币资金主要由活期存款及大额存单构成。受各账户资金

存量规模差异影响，存款利率略有差异。其中，公司人民币活期存款利率区间为0.05%-2.00%，美元活期存款利率区间为0.001%-3.56%，美元大额存单利率区间为 3.19%-5.84977%。报告期各期公司货币资金平均利率分别为 2.52%、3.97%、3.20%和 2.86%。报告期各期，公司货币资金平均利率均处于市场合理区间，货币资金平均余额与利息收入匹配度良好。

（2）有息负债平均余额与利息费用匹配情况

报告期有息负债平均利率情况如下：

项目	2026 年 1-6 月	2025 年度	2024 年度	2023 年度
利息支出（万元）	14,417.72	29,116.96	32,126.32	29,657.24
借款平均余额（万元）	1,006,838.36	988,183.07	879,567.88	710,808.48
借款平均利率	2.86%	2.95%	3.65%	4.17%
借款利率区间	2.05%-5.3791%	1.80%-5.3791%	2.05%-5.3791%	2.00%-5.58%

注 1：借款平均余额=（期初余额+期末余额）/2；
注 2：2026 年 1-6 月借款平均利率数据已年化处理。

公司有息负债主要由短期借款、长期借款、长期应付款及租赁负债构成，融资品种涵盖银行流动资金贷款及融资租赁等，符合公司购建船舶业务周期长、资金投入密集的经营特征。各融资品种利率水平因期限结构、担保方式及市场环境差异而变化。

综上，公司利息收入与货币资金规模、利息支出与有息负债规模均具备匹配性，不存在明显异常情形。公司货币资金平均利率与有息负债平均利率均处于市场合理区间，利率水平与公司资金存放结构、融资品种、期限结构及市场环境相适配。

4、结合公司债务结构、资金拆借情况、到期期限、利息水平、未来偿债计划、现金流状况及后续融资安排等，分析是否存在短期偿债压力及流动性风险

经综合评估公司债务结构、资金拆借及后续融资安排，公司不存在实质性短期偿债压力与流动性风险。公司债务结构中，非流动负债占比合理，其他经营性负债可通过经营所得进行偿付。公司经营性现金流持续向好，可通过期后新增借款和存量资金足额覆盖 1 年内到期债务，资金储备充足、融资渠道多元，流动性保障能力较强。

（1）公司债务结构情况

2026 年 6 月 30 日，公司债务结构情况如下所示：

单位：万元

项目	明细项目	2026 年 6 月 30 日	
		金额	比例
流动负债	短期借款	990.57	0.07%
	应付账款	230,590.18	17.18%
	合同负债	27,316.97	2.04%
	应付职工薪酬	6,330.09	0.47%
	应交税费	21,407.73	1.60%
	其他应付款	40,053.21	2.98%
	一年内到期的非流动负债	332,176.50	24.75%
	其他流动负债	1,013.79	0.08%
	流动负债小计	659,879.04	49.17%
非流动负债	长期借款	542,376.76	40.42%
	租赁负债	69,837.29	5.20%
	长期应付款	21,776.77	1.62%
	递延收益	3,059.43	0.23%
	递延所得税负债	45,019.58	3.35%
	非流动负债小计	682,069.83	50.83%
负债合计		**1,341,948.87**	**100.00%**

2026 年 6 月 30 日，公司负债总额为 1,341,948.87 万元，非流动负债占比为 50.83%，流动负债占比 49.17%，相对平均。流动负债以应付账款、一年内到期的非流动负债等经营性及融资性负债为主，非流动负债以长期借款等为主。其中，合同负债不具备刚性偿付义务，其他经营性负债可随着经营活动进行偿付，公司整体债务结构未对公司偿债能力形成实质性不利影响。

（2）公司有息负债到期期限、利率水平情况

截至 2026 年 6 月 30 日，公司主要有息负债情况如下：

单位：万元

核算科目	到期期限	贷款本金	年利率/租息率
短期借款	1 年以内	990.57	1 年期 lpr-70bps

核算科目	到期期限	贷款本金	年利率/租息率
小计	-	990.57	-
长期借款（含重分类至一年内到期的非流动负债的部分）	1 年以内	276,077.20	1 年期 lpr-95bps-1 年期 lpr-45bps；5 年期以上 lpr-110bps-5 年期以上 lpr；2.365%；3.050%
	1-3 年	420,561.10	1 年期 lpr-75bps-1 年期 lpr-45bps；5 年期以上 lpr-110bps-5 年期以上 lpr；3.050%
	3 年以上	121,815.66	5 年期以上 lpr-110bps-5 年期以上 lpr；3.050%
小计	-	818,453.96	-
长期应付款（含重分类至一年内到期的非流动负债的部分）	1 年以内	13,071.67	5 年期以上 lpr-130bps-5 年期以上 lpr+30bps；4.6557%；5.3791%
	1-3 年	12,960.74	5 年期以上 lpr-130bps-5 年期以上 lpr+30bps；5.3791%
	3 年以上	8,816.03	5 年期以上 lpr-70bps
小计	-	34,848.44	-
租赁负债（含重分类至一年内到期的非流动负债的部分）	1 年以内	42,055.58	1 年期 lpr；5 年期以上 lpr-5 年期以上 lpr+162bps
	1-3 年	28,969.64	1 年期 lpr；5 年期以上 lpr-5 年期以上 lpr+162bps
	3 年以上	40,686.84	5 年期以上 lpr-5 年期以上 lpr+162bps
小计	-	**111,712.05**	-

公司长期应付款为售后回租业务，主要合作的金融机构分别为中信金融租赁有限公司、中银金融租赁有限公司及海阔沪贰（上海）船舶租赁有限公司等，均系业内知名的融资租赁机构。公司开展的售后回租业务，其对应的租赁利率（租息率）均参照市场公允利率水平确定，符合当前市场行情及行业通行定价标准。

公司短期借款及长期应付款等，主要用于补充营运资金，保障日常生产经营平稳有序推进及资本性投入项目如期实施；长期借款除补充流动资金外，亦用于长期资产的资本性投入；租赁负债主要系公司为取得船舶使用权所形成。

（3）公司未来偿债计划、现金流量状况及后续融资安排

1）未来偿债计划

2026 年 6 月 30 日，公司负债按性质划分的情况如下所示：

单位：万元

项目	期限	金额	比例
无息负债	1 年以内	346,632.99	25.83%
	1-3 年	28,053.48	2.09%
	3 年以上	104.51	0.01%
小计	-	**374,790.98**	**27.93%**
有息负债	1 年以内	333,167.07	24.83%
	1-3 年	462,672.29	34.48%
	3 年以上	171,318.52	12.77%
小计	-	**967,157.89**	**72.07%**
合计		**1,341,948.87**	**100.00%**

公司无息负债主要由应付账款、应付职工薪酬及应交税费等经营性负债构成。经营性负债将通过公司经营所得进行偿付，无偿付压力。公司有息负债主要包括短期借款、长期借款、一年内到期的非流动负债、长期应付款及租赁负债等。对于公司存量银行借款及融资租赁款项等各类有息负债，公司将严格按照合同约定的还款期限、还款方式，足额履行偿付义务，确保公司融资渠道的稳定性。还款期限在 1 年以内的无息负债和有息负债合计为 679,800.06 万元，占比 50.66%。1 年以上的负债为 662,148.81 万元，占比 49.34%。

2）未来资金流入流出情况

现金流量方面，各报告期内，公司经营活动现金流量净额分别为 247,870.59 万元、226,069.49 万元、293,968.16 万元和 175,089.35 万元，稳中向好。依托主营业务稳步拓展、核心运营能力持续提升及行业发展机遇，公司整体经营态势良好、增长动力充足。

未来三年经营活动产生的现金流量净额：

单位：万元

项目	2025 年	2024 年	2023 年
营业收入	1,061,688.20	1,125,825.32	1,243,879.14
经营活动产生的现金流量净额	293,968.16	226,069.49	247,870.59
经营活动产生的现金流量净额/营业收入	27.69%	20.08%	19.93%
经营活动产生的现金流量净额/营业收入（三年平均）=22.57%			
项目	2028 年	2027 年	2026 年
预测的营业收入	1,229,036.81	1,170,511.24	1,114,772.61
预测增长率	5.00%	5.00%	5.00%
经营活动产生的现金流量净额/营业收入	22.57%	22.57%	22.57%
经营活动产生的现金流量净额	277,337.51	264,130.96	251,553.29
未来三年经营性现金流净额合计			793,021.76

2023-2025 年，公司营业收入有所下降，主要系公司策略性地将部分船舶通过船舶期租的方式投入国际业务，因而国内业务主动收缩。公司始终坚持以国内业务为核心，打造国际业务第二增长极。公司预计，国内业务量已达到阶段性低点，随着国内市场稳定和行情发展，叠加国际业务快速增长，预计 2026 年至 2028 年营业收入年化增长率为 5.00%，经营活动产生的现金流量净额与营业收入的比例与报告期三年平均相同，测算为未来三年经营性现金流净额合计 793,021.76 万元。现有资金叠加未来预计经营性现金流净额足够满足未来到期的偿债要求。

3）后续融资安排

截至 2026 年 6 月 30 日，公司目前取得银行授信额度 1,232,854.00 万元，已取得各类银行借款共计 820,080.50 万元。企业未来借款主要为银行流动资金贷款及中长期项目贷款，融资品种覆盖公司日常营运资金补充、生产经营周转及资本性项目建设等多类需求有效补充了营运资金储备，为公司业务快速增长、资本性投资项目有序推进提供了稳定的资金保障，体现了金融机构对公司经营状况及发展前景的认可，也进一步增强了公司的资金流动性与抗风险能力。

（4）短期偿债压力及流动性风险

截至 2026 年 6 月 30 日，结合公司债务结构及融资安排来看，公司短期偿债压力及流动性风险可控。公司债务总额约 1,341,948.87 万元，流动负债占比 49.17%，公司债务结构整体稳健。针对 1 年内到期有息债务 333,167.07 万元，公司可通过现有资金和期后新增借款覆盖。因此，公司整体融资渠道多元，流动性

保障能力较强，不存在流动性风险和短期偿债压力。

综上所述，报告期内，公司货币资金以活期存款及大额存单为主，存放管理规范，受限资金因业务开展所需保证金、诉讼冻结和理财冻结，对公司日常经营及资金周转影响较小。公司在债务规模较大的情况下持有大额货币资金，主要系集装箱物流行业资金密集、公司可通过购买大额存单提升资金利用率所致，且资金占比与保障水平在同行业间处于中间水平，规模合理。利息收支与货币资金、有息债务规模匹配，利率处于合理区间。公司债务以非流动负债为主，部分负债无刚性偿付压力，叠加公司经营性现金流稳中向好和后续新增贷款可有效覆盖短期偿债需求，整体偿债压力可控，不存在流动性风险和短期偿债压力。

（三）结合船舶及集装箱等固定资产的适用航线及效益情况、相关固定资产使用率及成新率、相关固定资产市场价格等，说明发行人固定资产账面金额较高的原因及合理性，与同行业可比公司是否存在显著差异，是否存在减值风险

1、固定资产账面金额较高的原因及合理性

公司固定资产主要为船舶及集装箱，与公司主营集装箱航运物流服务业务相匹配。报告期各期末，公司固定资产账面价值构成如下：

单位：万元

项目	2026 年 6 月末		2025 年末		2024 年末		2023 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
船舶	462,068.01	65.97%	459,121.15	64.77%	482,125.91	62.87%	471,700.41	60.70%
集装箱	175,753.09	25.09%	192,165.44	27.11%	232,594.11	30.33%	265,736.12	34.19%
房屋及建筑物	59,233.20	8.46%	53,984.38	7.62%	49,012.70	6.39%	38,028.29	4.89%
运输工具	2,599.67	0.37%	2,817.43	0.40%	2,378.11	0.31%	1,247.11	0.16%
办公设备	779.97	0.11%	758.76	0.11%	760.29	0.10%	440.28	0.06%
合计	**700,433.94**	**100.00%**	**708,847.16**	**100.00%**	**766,871.12**	**100.00%**	**777,152.21**	**100.00%**

报告期各期末，公司固定资产账面价值分别为 777,152.21 万元、766,871.12 万元、708,847.16 万元和 700,433.94 万元，其中船舶、集装箱合计占固定资产账面价值的比例分别为 94.89%、93.20%、91.91%和 91.06%，是公司固定资产的核心构成。

公司主营业务为集装箱航运物流服务。自设立以来，公司致力于“用集装箱改变中国物流方式”，专注于以集装箱为核心载体的运输服务。

公司目前业务范围包括国内集装箱航运物流及国际集装箱航运物流。国内集装箱航运物流业务方面，公司是国内最早专注于国内沿海集装箱货物运输的企业之一，并逐渐形成以水路运输为核心，配套公路、铁路及物流园区等多元化方式，为客户提供“多式联运”服务的模式。国际集装箱航运物流业务方面，公司通过自营航线及船舶期租的方式积极探索国际集装箱航运物流市场。公司深耕东南亚、印巴、红海等区域，陆续开通了多条自营国际航线。

公司固定资产账面金额较高，主要系公司需自持集装箱船舶以提供舱位运力，并自持集装箱以提供箱源，从而保障航线网络稳定运营、提升全程物流服务能力与客户黏性。因此，船舶与集装箱等固定资产规模较大、账面金额较高，是由公司所处细分行业特征及经营模式所决定的，具有合理性。

2、与同行业可比公司比较

公司同行业可比公司为安通控股、宁波远洋、锦江航运和中远海控，均为集装箱航运物流企业。2026 年 6 月末，公司与可比公司固定资产情况对比如下：

单位：亿元

公司	固定资产账面价值	固定资产账面价值/总资产	固定资产账面价值/营业收入
安通控股	55.44	33.52%	60.07%
宁波远洋	52.78	54.25%	76.60%
锦江航运	24.14	20.69%	32.44%
中远海控	1,481.65	30.64%	66.19%
可比公司平均值	**403.50**	**34.77%**	**58.82%**
中谷物流	70.04	28.66%	64.18%

注：2026 年 6 月末固定资产账面价值/营业收入数据已年化处理。

由上表可见，2026 年 6 月末，公司固定资产账面价值占总资产的比例为 28.66%，处于同行业可比公司区间（20.69%-54.25%）内；可比公司该项指标平均值为 34.77%，公司该指标低于可比公司平均水平，数值与中远海控接近。2026 年 6 月末，公司固定资产账面价值占营业收入的比例为 64.18%，处于同行业可比公司区间（32.44%-76.60%）内；可比公司该项指标平均值为 58.82%，公司该指标略高于可比公司平均水平，与安通控股（60.07%）、中远海控（66.19%）水

平较为接近。

公司固定资产账面价值占总资产、营业收入的比例高于锦江航运，主要系锦江航运较多采用租赁船舶运营模式，自有固定资产规模较小。公司固定资产账面金额较高与公司业务体量、盈利能力相匹配，与同行业可比公司相比不存在显著差异，具备合理性。

3、船舶情况

（1）适用航线、效益情况、使用率及成新率

报告期各期末，公司自有船舶适用航线、效益情况、使用率、成新率具体如下：

1）2026 年 6 月末/1-6 月

单位：万元

船舶名称	主要运营航线	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率	使用率	成新率
新海明	华东线	国内自营、国内期租	1,814.51	1,808.13	0.35%	91.75%	10.12%
新海欣	-	国内期租	652.33	673.57	-3.26%	91.71%	27.25%
新海绣	西南支线、胡志明线	国内自营、国际自营	3,576.40	2,875.45	19.60%	99.52%	43.33%
中谷 16	红海线	国际自营	4,249.86	3,890.75	8.45%	100.00%	51.08%
中谷 18	红海线	国际自营	6,528.83	4,519.65	30.77%	100.00%	51.42%
中谷 20	华东线	国内自营	8,550.90	7,157.43	16.30%	96.64%	64.91%
中谷 21	东北-华东	国内自营	7,127.55	5,772.76	19.01%	100.00%	65.75%
中谷 3	红海线	国际自营	6,317.56	3,171.19	49.80%	99.98%	49.67%
中谷 6	-	国际期租	3,027.23	2,170.53	28.30%	100.00%	48.35%
中谷 8	红海线	国际自营	7,869.45	4,491.18	42.93%	100.00%	50.01%
中谷 9	红海线	国际自营	6,371.89	4,503.23	29.33%	100.00%	49.20%
中谷北海	-	国际期租	3,076.83	701.73	77.19%	100.00%	77.79%
中谷北京	-	国际期租	3,782.93	822.36	78.26%	99.06%	72.81%
中谷渤海	-	国际期租	3,424.77	775.41	77.36%	100.00%	75.97%
中谷成都	-	国际期租	5,671.35	991.01	82.53%	100.00%	90.74%
中谷大连	-	国际期租	3,909.17	640.85	83.61%	100.00%	72.45%
中谷地中海	-	国际期租	2,876.84	788.60	72.59%	100.00%	77.49%
中谷东莞	华东-华南	国内自营	12,007.56	9,074.38	24.43%	100.00%	80.45%

船舶名称	主要运营航线	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率	使用率	成新率
中谷东海	-	国际期租	2,924.82	785.93	73.13%	100.00%	74.97%
中谷福州	-	国际期租	5,476.14	981.51	82.08%	100.00%	87.48%
中谷广州	华东-华南	国内自营	10,026.92	7,457.17	25.63%	93.96%	58.70%
中谷贵阳	-	国际期租	5,302.85	1,049.63	80.21%	100.00%	92.21%
中谷杭州	-	国际期租	5,025.70	1,028.21	79.54%	100.00%	87.47%
中谷黄海	红海线	国际自营	5,134.27	4,258.07	17.07%	99.31%	75.36%
中谷济南	-	国际期租	5,451.13	1,045.12	80.83%	99.57%	86.59%
中谷昆明	-	国际期租	5,883.86	1,368.42	76.74%	100.00%	91.32%
中谷兰州	-	国际期租	5,852.06	949.49	83.78%	100.00%	88.67%
中谷临沂	-	国际期租	3,916.44	1,526.59	61.02%	100.00%	71.63%
中谷南昌	-	国际期租	5,871.15	946.70	83.88%	100.00%	88.95%
中谷南海	-	国际期租	2,762.26	779.40	71.78%	98.56%	74.75%
中谷南京	-	国际期租	5,066.91	1,013.44	80.00%	100.00%	88.05%
中谷南宁	-	国际期租	4,431.07	994.18	77.56%	100.00%	86.88%
中谷蓬莱	-	国际期租	3,621.69	759.87	79.02%	99.28%	71.05%
中谷日照	-	国际期租	3,724.23	751.82	79.81%	100.00%	73.61%
中谷厦门	-	国际期租	3,108.81	717.53	76.92%	100.00%	70.11%
中谷山东	-	国际期租	4,378.20	882.38	79.85%	100.00%	37.61%
中谷上海	华东-华南	国内自营	10,928.42	7,849.17	28.18%	99.99%	52.69%
中谷沈阳	-	国际期租	6,235.01	1,018.78	83.66%	100.00%	88.37%
中谷太原	-	国际期租	5,753.38	971.56	83.11%	100.00%	91.92%
中谷天津	-	国际期租	2,508.44	773.55	69.16%	99.60%	72.49%
中谷西安	-	国际期租	5,847.48	996.45	82.96%	100.00%	88.97%
中谷雄安	-	国际期租	3,589.88	735.86	79.50%	100.00%	73.03%
中谷银川	-	国际期租	5,422.93	986.65	81.81%	100.00%	88.38%
中谷营口	-	国际期租	3,551.54	597.73	83.17%	100.00%	72.49%
中谷长春	-	国际期租	5,097.40	1,002.68	80.33%	100.00%	88.67%
中谷长沙	-	国际期租	5,858.86	1,234.52	78.93%	100.00%	89.57%
中谷重庆	-	国际期租	6,194.30	1,109.28	82.09%	100.00%	90.14%
中谷珠海	-	国际期租	5,534.26	1,354.57	75.52%	100.00%	71.08%
联科 3	-	未上线运营	-	1,056.81	0.00%	-	92.06%
联科 6	-	未上线运营	-	1,004.79	0.00%	-	94.38%

船舶名称	主要运营航线	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率	使用率	成新率
Nexus1	-	未上线运营	-	1,125.45	0.00%	-	99.21%
Nexus2	-	未上线运营	-	976.01	0.00%	-	99.21%

注 1：使用率=船舶实际运营时间/可供运营时间；可供运营时间为该时间段自然天数，船舶实际运营时间=可供营运时间-非正常停航时间（计划外的船舶维修、故障停航等），实际运营时间包含船舶航行时间、靠港作业时间和计划内的维修保养时间；
注 2：成新率=期末账面价值/期末账面原值。

2）2025 年末/2025 年度

单位：万元

船舶名称	主要运营航线	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率	使用率	成新率
新海明	华东线	国内自营	6,012.83	6,092.73	-1.33%	99.81%	10.12%
新海欣	华东线	国内自营	5,515.01	5,968.52	-8.22%	99.97%	27.25%
新海绣	华北支线、东南亚线	国内自营、国际自营、国际期租	3,900.72	5,556.41	-42.45%	99.27%	46.48%
中谷 16	华东-华南	国内自营	17,296.44	20,677.48	-19.55%	100.00%	53.96%
中谷 18	华东-华南	国际期租、国内自营	13,465.78	17,523.26	-30.13%	88.70%	54.28%
中谷 20	华东-华南	国内自营	16,539.85	14,981.20	9.42%	95.02%	67.71%
中谷 21	东北-华东	国内自营	9,248.80	8,366.36	9.54%	99.98%	68.61%
中谷 3	华东-华南、红海线	国内自营、国际自营	17,167.05	19,407.85	-13.05%	90.09%	52.64%
中谷 6	华东-华南、东北-华东	国内自营	18,881.72	16,719.11	11.45%	100.00%	51.39%
中谷 8	华东-华南、红海线	国内自营、国际自营、国际期租	14,697.58	18,418.24	-25.31%	88.33%	52.95%
中谷 9	东北-华东、华东-华南、红海线	国内自营、国际自营、国际期租	9,229.44	14,871.09	-61.13%	90.09%	52.19%
中谷北海	-	国际期租	6,974.79	4,069.42	41.66%	100.00%	79.62%
中谷北京	-	国际期租	8,671.81	2,740.82	68.39%	100.00%	74.54%
中谷渤海	-	国际期租	6,480.83	1,881.32	70.97%	100.00%	77.79%
中谷成都	-	国际期租	12,284.11	1,960.97	84.04%	100.00%	92.53%
中谷大连	-	国际期租	6,373.46	1,716.72	73.06%	99.83%	74.19%
中谷地中海	-	国际期租	5,966.23	3,297.06	44.74%	100.00%	79.31%
中谷东莞	华东-华南	国内自营	21,267.47	17,914.70	15.76%	97.03%	82.23%

船舶名称	主要运营航线	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率	使用率	成新率
中谷东海	-	国际期租	6,233.71	1,648.01	73.56%	100.00%	76.80%
中谷福州	-	国际期租	10,149.83	2,157.81	78.74%	100.00%	89.27%
中谷广州	华东-华南	国内自营	19,061.74	15,406.05	19.18%	99.94%	60.87%
中谷贵阳	-	国际期租	9,341.66	2,170.98	76.76%	99.97%	94.01%
中谷杭州	-	国际期租	9,704.07	1,949.19	79.91%	100.00%	89.26%
中谷黄海	-	国际期租	6,422.80	1,610.62	74.92%	100.00%	77.18%
中谷济南	-	国际期租	9,630.66	2,213.06	77.02%	100.00%	88.38%
中谷昆明	-	国际期租	9,304.68	2,110.02	77.32%	100.00%	93.12%
中谷兰州	-	国际期租	9,844.36	2,049.65	79.18%	100.00%	90.46%
中谷临沂	-	国际期租	7,245.44	2,393.16	66.97%	100.00%	73.37%
中谷南昌	-	国际期租	12,288.15	1,613.15	86.87%	99.99%	90.74%
中谷南海	-	国际期租	5,817.54	1,848.13	68.23%	94.65%	76.58%
中谷南京	-	国际期租	10,626.93	1,918.39	81.95%	100.00%	89.84%
中谷南宁	-	国际期租	9,416.39	2,229.31	76.33%	100.00%	88.67%
中谷蓬莱	-	国际期租	7,262.98	1,749.71	75.91%	99.88%	72.78%
中谷日照	-	国际期租	7,400.88	1,120.76	84.86%	99.24%	75.34%
中谷厦门	-	国际期租	5,621.33	3,085.01	45.12%	99.92%	71.83%
中谷山东	-	国际期租	4,970.58	1,694.48	65.91%	99.88%	40.76%
中谷上海	华东-华南、华北-华南	国内自营	17,020.92	14,539.44	14.58%	96.78%	54.86%
中谷沈阳	-	国际期租	13,060.09	2,142.33	83.60%	99.98%	90.16%
中谷太原	-	国际期租	9,697.31	2,615.46	73.03%	100.00%	93.71%
中谷天津	-	国际期租	6,371.42	1,848.62	70.99%	99.98%	74.23%
中谷西安	-	国际期租	9,079.87	2,223.82	75.51%	98.00%	90.76%
中谷雄安	-	国际期租	8,151.07	3,394.81	58.35%	100.00%	74.77%
中谷银川	-	国际期租	9,555.53	2,029.56	78.76%	99.93%	90.17%
中谷营口	-	国际期租	7,103.78	1,559.55	78.05%	99.95%	74.23%
中谷长春	-	国际期租	10,654.48	2,115.52	80.14%	100.00%	90.46%
中谷长沙	-	国际期租	11,561.33	2,013.39	82.59%	100.00%	91.36%
中谷重庆	-	国际期租	13,100.62	2,100.86	83.96%	100.00%	91.93%

船舶名称	主要运营航线	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率	使用率	成新率
中谷珠海	-	国际期租	6,587.16	1,566.26	76.22%	100.00%	72.82%
联科 3	-	未上线运营	-	57.93	-	-	96.39%
联科 6	-	未上线运营	-	66.39	-	-	97.45%

3）2024 年末/2024 年度

单位：万元

船舶名称	主要运营航线	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率	使用率	成新率
日照鸿运	华东-华南	国内自营	20,159.07	24,974.39	-23.89%	99.97%	32.98%
新海明	东北支线、华北支线	国内自营	303.02	1,894.20	-525.11%	99.73%	10.12%
新海欣	东北支线、华北支线	国内自营	327.98	2,608.74	-695.40%	99.98%	35.89%
新海绣	华北支线	国内自营、国际自营	3,613.79	5,055.18	-39.89%	99.99%	52.78%
中谷 16	华东-华南	国内自营	19,352.94	20,548.45	-6.18%	97.38%	59.72%
中谷 18	华东-华南	国内自营	18,947.32	20,291.34	-7.09%	95.08%	60.00%
中谷 20	华北-华东、华东-华南	国内自营	14,027.92	15,399.20	-9.78%	99.98%	73.33%
中谷 21	华北–华东	国内自营	5,343.89	7,294.45	-36.50%	96.73%	74.31%
中谷 3	华东-华南	国内自营	18,478.64	20,329.50	-10.02%	96.64%	58.56%
中谷 6	华东-华南、东北-华东	国内自营	16,816.43	17,744.33	-5.52%	99.97%	57.47%
中谷 8	华东-华南	国内自营	19,501.38	21,193.96	-8.68%	98.79%	58.83%
中谷 9	华东-华南、东北-华东	国内自营	17,230.31	17,895.07	-3.86%	100.00%	58.16%
中谷北海	-	国际期租	3,470.03	1,512.28	56.42%	99.75%	83.27%
中谷北京	华东-华南	国际期租、国内自营	7,923.77	6,182.62	21.97%	100.00%	78.02%
中谷渤海	-	国际期租	4,179.70	2,313.36	44.65%	100.00%	81.44%
中谷成都	东北-华南	国际期租、国内自营	20,335.83	18,530.71	8.88%	100.00%	96.12%
中谷大连	东北-华南	国际期租、国内自营	6,633.51	4,162.73	37.25%	100.00%	77.67%
中谷地中海	华东-华南	期租、国内自营	4,838.37	2,368.07	51.06%	100.00%	82.96%
中谷东莞	华东-华南	国内自营	15,778.31	17,741.96	-12.45%	100.00%	85.78%

船舶名称	主要运营航线	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率	使用率	成新率
中谷东海	-	国际期租	4,110.07	2,104.33	48.80%	99.68%	80.46%
中谷福州	华东-华南	国际期租、国内自营	19,831.08	18,456.58	6.93%	100.00%	92.85%
中谷广州	华北-华东、华东-华南	国内自营	11,430.65	13,784.28	-20.59%	100.00%	65.22%
中谷贵阳	-	国际期租	4,696.47	1,791.48	61.85%	100.00%	97.60%
中谷杭州	东北-华南	国际期租、国内自营	16,564.43	12,667.49	23.53%	99.92%	92.84%
中谷黄海	-	国际期租	3,457.47	1,985.50	42.57%	100.00%	80.83%
中谷济南	-	国际期租	8,086.31	2,166.89	73.20%	100.00%	91.96%
中谷昆明	-	国际期租	7,325.61	2,393.73	67.32%	99.99%	96.71%
中谷兰州	-	国际期租	7,445.62	2,098.99	71.81%	100.00%	94.04%
中谷临沂	-	国际期租	8,536.01	4,382.64	48.66%	99.98%	76.84%
中谷南昌	华东-华南	国际期租、国内自营	23,475.81	25,001.60	-6.50%	100.00%	94.33%
中谷南海		国际期租	4,794.77	2,012.55	58.03%	100.00%	80.23%
中谷南京	东北-华南	国际期租、国内自营	18,701.15	14,193.02	24.11%	99.84%	93.43%
中谷南宁	-	国际期租	6,334.37	2,022.39	68.07%	100.00%	92.25%
中谷蓬莱	-	国际期租	8,591.54	5,811.69	32.36%	99.84%	76.26%
中谷日照	华东-华南	国际期租、国内自营	7,774.94	5,408.67	30.43%	99.75%	78.82%
中谷厦门	-	国际期租	4,831.62	2,223.02	53.99%	99.89%	75.28%
中谷山东	-	国际期租	4,509.22	1,540.48	65.84%	99.69%	47.05%
中谷上海	华东-华南、华北-华东	国内自营	14,486.11	15,145.57	-4.55%	95.75%	59.18%
中谷沈阳	-	国际期租	7,194.91	2,101.88	70.79%	100.00%	93.74%
中谷太原	-	国际期租	6,906.96	2,211.90	67.98%	100.00%	97.31%
中谷天津	华东-华南、东北-华东	国际期租、国内自营	9,055.38	7,057.70	22.06%	99.73%	77.70%
中谷西安	-	国际期租	7,182.98	2,049.84	71.46%	99.97%	94.33%
中谷雄安	-	国际期租	4,635.65	2,083.55	55.05%	100.00%	78.25%

船舶名称	主要运营航线	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率	使用率	成新率
中谷银川	-	国际期租	7,536.15	2,062.82	72.63%	100.00%	93.74%
中谷营口	华东-华南	国际期租、国内自营	8,502.91	5,984.95	29.61%	100.00%	77.70%
中谷长春	-	国际期租	7,799.78	2,078.82	73.35%	99.29%	94.04%
中谷长沙	-	国际期租	7,659.98	2,126.90	72.23%	100.00%	94.94%
中谷重庆	华东-华南	国际期租、国内自营	23,235.24	21,840.06	6.00%	99.73%	95.52%
中谷珠海	-	国际期租	6,045.20	1,860.04	69.23%	99.23%	76.29%

4）2023 年末/2023 年度

单位：万元

船舶名称	主要运营航线	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率	使用率	成新率
日照鸿运	华东-华南	国内自营	18,608.07	22,905.86	-23.10%	99.97%	39.74%
日照盛世	华东-华南	国内自营	18,401.69	22,535.49	-22.46%	99.90%	38.05%
新海明	华北支线	国内自营	128.45	1,990.15	-1,449.36%	96.64%	10.12%
新海欣	华北支线	国内自营	-	1,743.30	-	100.00%	44.54%
新海绣	亚洲区域航线	国际自营	21,147.43	18,527.23	12.39%	99.61%	59.07%
中谷 16	华东-华南	国内自营	13,667.49	16,936.18	-23.92%	95.08%	65.47%
中谷 18	华东-华南	国内自营	13,965.45	17,134.74	-22.69%	95.75%	65.71%
中谷 20	华北-华东	国内自营	5,752.99	7,028.99	-22.18%	99.98%	78.94%
中谷 21	东北-华东	国内自营	3,011.79	3,230.77	-7.27%	100.00%	80.02%
中谷 3	东北-华东、华东-华南	国内自营	13,824.32	17,251.65	-24.79%	99.97%	64.48%
中谷 6	华东-华南	国内自营	14,463.02	17,357.45	-20.01%	98.79%	63.54%
中谷 8	华东-华南	国内自营	15,745.80	19,679.98	-24.99%	99.98%	64.71%
中谷 9	华东-华南	国内自营	13,835.27	16,519.14	-19.40%	98.29%	64.14%
中谷北海	亚洲区域航线	国际期租、国际自营	5,960.56	5,676.72	4.76%	99.80%	86.92%
中谷北京	华东-华南、华北-华南	国际期租、国内自营	14,597.57	8,199.61	43.83%	96.67%	81.49%
中谷渤海	东北-华东	国际期租、国内自营	4,892.09	3,677.16	24.83%	100.00%	85.09%
中谷成都	东北-华南	国内自营	5,635.67	3,156.05	44.00%	100.00%	99.70%

船舶名称	主要运营航线	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率	使用率	成新率
中谷大连	华东-华南、东北-华南	国际期租、国内自营	13,385.85	7,585.58	43.33%	100.00%	81.15%
中谷地中海	亚洲区域航线	国际期租、国际自营	4,372.53	2,446.23	44.05%	100.00%	86.62%
中谷东莞	华东-华南	国内自营	16,649.72	17,084.98	-2.61%	97.38%	89.34%
中谷东海	亚洲区域航线	国际期租、国际自营	4,801.50	3,782.95	21.21%	100.00%	84.13%
中谷福建	-	国际期租	14,392.82	2,020.76	85.96%	95.35%	77.53%
中谷福州	东北-华南、华东-华南	国内自营	26,084.50	27,517.38	-5.49%	99.53%	96.42%
中谷广州	华北-华东、华东-华南	国内自营	9,933.26	7,673.39	22.75%	100.00%	69.57%
中谷杭州	华北-华南	国内自营	26,311.17	26,627.92	-1.20%	99.36%	96.42%
中谷黄海	-	国际期租	3,915.80	1,789.95	54.29%	99.80%	84.48%
中谷吉林	-	国际期租	11,181.85	1,895.14	83.05%	99.84%	67.97%
中谷济南	华东-华南	国际期租、国内自营	14,624.62	12,590.45	13.91%	100.00%	95.53%
中谷兰州	华北-华南	国际期租、国内自营	7,750.68	6,309.92	18.59%	100.00%	97.62%
中谷临沂	亚洲区域航线	国际期租、国际自营	5,963.20	4,705.26	21.10%	100.00%	80.31%
中谷南昌	华东-华南	国内自营	17,696.86	17,997.09	-1.70%	100.00%	97.91%
中谷南海	亚洲区域航线	国际期租、国际自营	5,010.04	4,289.08	14.39%	99.26%	83.88%
中谷南京	东北-华南	国内自营	24,755.88	14,230.50	42.52%	99.84%	97.01%
中谷南宁	华东-华南	国际期租、国内自营	15,814.40	13,529.89	14.45%	100.00%	95.82%
中谷蓬莱	亚洲区域航线	国际期租、国际自营	10,065.90	3,145.56	68.75%	100.00%	79.73%
中谷日照	亚洲区域航线	国内自营、国际自营	10,521.84	12,084.55	-14.85%	99.93%	82.29%
中谷厦门	亚洲区域航线、华东-华南	国内自营、国际自营	15,456.54	14,462.47	6.43%	99.87%	78.73%

船舶名称	主要运营航线	经营模式	单船收入	单船成本	毛利率	使用率	成新率
中谷山东	-	国际期租	11,477.15	1,389.59	87.89%	100.00%	53.34%
中谷上海	东北-华东、华东-华南	国内自营	13,578.35	9,234.33	31.99%	96.73%	63.51%
中谷沈阳	华北-华南	国际期租、国内自营	7,508.60	4,966.47	33.86%	99.88%	97.32%
中谷天津	华北-华南、华东-华南	国际期租、国内自营	15,117.07	11,955.56	20.91%	97.11%	81.18%
中谷武汉	东北-华南	国内自营	14,509.18	10,793.86	25.61%	100.00%	98.51%
中谷西安	华东-华南	国际期租、国内自营	6,115.00	4,556.99	25.48%	100.00%	97.91%
中谷雄安	华东-华南、华北-华东、亚洲区域航线	国际期租、国内自营、国际自营	9,924.51	3,041.93	69.35%	100.00%	81.73%
中谷银川	华东-华南	国际期租、国内自营	12,506.20	3,165.65	74.69%	100.00%	97.32%
中谷营口	亚洲区域航线	国际期租、国际自营	8,199.34	3,067.71	62.59%	99.62%	81.18%
中谷长春	东北-华南	国际期租、国内自营	8,125.11	6,784.96	16.49%	99.96%	97.62%
中谷长沙	华东-华南	国际期租、国内自营	5,750.17	4,456.44	22.50%	100.00%	98.51%
中谷重庆	华东-华南	国内自营	8,640.47	9,340.43	-8.10%	99.73%	99.10%
中谷珠海	亚洲区域航线	国际期租、国际自营	5,288.91	2,678.94	49.35%	97.17%	79.76%

由上表可见，报告期内，公司自有船舶整体效益良好。其中，国际期租船舶因国际期租业务景气度持续提升，毛利率显著高于自营船舶。报告期内部分船舶存在亏损的情况，其效益情况、经营模式及毛利率为负的具体情况如下：

①新海明、新海欣和新海绣的亏损原因分析

报告期各期，新海明的毛利率分别为-1,449.36%、-525.11%、-1.33%和 0.35%；新海绣的毛利率分别为 12.39%、-39.89%、-42.45%和 19.60%。2024 年、2025 年及 2026 年上半年，新海欣的毛利率分别为-695.40%、-8.22%和-3.26%。

2023 年度，新海明、新海欣的经营模式均为国内自营，新海绣的经营模式为国际自营；2024-2025 年度，新海明、新海欣维持国内自营模式，新海绣同时运营国内自营、国际自营业务和国际期租业务。上述船舶系公司早期配置的 510-648TEU 小型集装箱船舶，主要投入华北支线、东北支线等境内支线航线，报告期各年度部分运营时段作为内部支线驳船承担货物转运职能，服务于公司干线集装箱运输配套需求，不直接对外产生集装箱航运业务收入，但是仍旧发生船员、保险、备件等成本费用，因此导致毛利率综合表现为负。

2026 年 1-6 月，新海绣的经营模式为国内自营和国际自营，随着公司国际自营业务经营改善，新海绣的毛利率大幅提升；新海明的经营模式为国内自营和国内期租，毛利率由负转正；新海欣的经营模式为国内期租，主要服务于干线运营，营收贡献偏弱，叠加使用率相对较低，毛利率小额为负。从公司整体层面看，报告期各期公司国内集装箱航运物流业务整体毛利率分别为 9.49%、5.60%、4.83%和 9.64%，境内业务整体保持盈利，单船毛利率为负不影响公司境内业务整体盈利水平；同时，报告期各期公司国际期租业务毛利率分别为 74.49%、66.42%、76.41%和 79.66%，该等船舶亦可灵活配置于国际期租经营，单船效益具备改善空间。

公司作为国内集装箱航运物流行业的龙头企业，坚持以国内业务为核心主业，统筹国内外业务布局与航线网络协同效益，保留必要的境内支线运力配置，符合公司“效益为纲、内外并举”的战略安排，相关船舶单船毛利率为负具备商业合理性。

此外，上述船舶运营利用率持续维持较高水平，资产得到充分调度、不存在闲置。

②中谷 8、中谷 9、中谷 18 的亏损原因分析

2023-2025 年，中谷 8 的毛利率分别为-24.99%、-8.68%和-25.31%；中谷 9 的毛利率分别为-19.40%、-3.86%和-61.13%；中谷 18 的毛利率分别为-22.69%、-7.09%和-30.13%。

2023 年度、2024 年度，中谷 8、中谷 9、中谷 18 三艘船舶经营模式均为国内自营，主要投入华东-华南等受内贸运价周期性波动影响较为显著的境内细分

航线，盈利水平受行业景气度影响较大。2023 年、2024 年均处于内贸运价周期波动环境，叠加运营成本刚性约束，船舶盈利水平持续承压。2025 年上述船舶实施“内转外”改造，新增国际自营业务和国际期租业务。受 2025 年发生大额一次性改造支出影响，三艘船舶毛利率进一步下行，亏损幅度扩大。上述毛利率的波动系行业周期、航线调整及船舶改造安排共同作用导致，具备合理性。

同时，中谷 8、中谷 9、中谷 18 与中谷 6、中谷 20、中谷 21 等船舶均属于同系列（额定舱位区间同为 1,744TEU），中谷 6、中谷 20、中谷 21 于 2025 年度实现毛利率 11.45%、9.42%和 9.54%，该等船舶与中谷 8、中谷 9、中谷 18 在船型、造价、运营成本结构方面不存在重大差异，但同期毛利率明显更优，主要系公司将不同船舶投放至不同航线所致，单船毛利率的差异主要反映业务布局及航线分配情况，而非船舶自身盈利能力存在差异。

2025 年“内转外”改造完成后，2026 年 1-6 月中谷 8、中谷 9、中谷 18 的毛利率分别为 42.93%、29.33%和 30.77%，较 2025 年度显著改善，进一步印证船舶效益主要取决于公司业务布局及航线投放安排。

③其他自营船舶的亏损原因分析

2023-2025 年，部分国内自营船舶于部分或全部年度存在毛利率为负的情况，主要系受内贸集装箱运价周期性波动、船舶固定运营成本刚性等因素影响；部分船舶后续由国内自营转型国际期租模式，由于国际期租业务盈利稳定性更强、毛利率水平显著高于自营业务，相关船舶毛利率得到明显改善。

部分国际自营船舶效益存在波动主要系公司尚处于国际自营航线探索初期，参见本回复之“问题 2”之“一、”之“（一）”之“5、”之“（2）”之“1）自营航线”。随着全球贸易碎片化加剧，同时中国制造业出海需求日益增长，公司顺应时代发展的趋势，制定了内外协同发展的战略，主动优化运力结构，将部分国内业务运力转向国际业务航线，船舶整体效益持续提升。

2026 年 1-6 月，除新海欣外，公司各船舶毛利率已全部转正，单船盈利状况整体好转。

报告期内，公司自有船舶整体使用率持续处于高位，资产运营充分、无闲置情形，不存在因使用率不足导致的效益下降情形。2023 年末，公司自有船舶 50

艘，平均使用率为 99.22%，全部船舶使用率均在 95%以上。2024 年末，公司自有船舶 49 艘，平均使用率为 99.52%，全部船舶使用率均在 95%以上。2025 年末，公司自有船舶 50 艘，平均使用率为 94.72%，仅中谷 18、中谷 8 两艘船因航线调整导致使用率略低于 90%，联科 3 和联科 6 尚未上线运营。2026 年 6 月末，公司自有船舶 52 艘，平均使用率为 91.72%，使用率有所下降，主要系联科 3、联科 6、Nexus1 和 Nexus2 尚未上线运营；公司正在用于运输经营的自有船舶共 48 艘，平均使用率为 99.35%，使用率较高。

报告期各期末，公司船舶平均成新率较高，仅少数早期购置的支线老旧船舶成新率较低。2023-2024 年，公司新建完成多艘集装箱船舶，新船成新率高，带动平均成新率维持在 76%-79%的较高区间。2025 年末和 2026 年 6 月末，平均成新率小幅回落至 74.41%和 73.40%，主要系正常计提折旧所致，但成新率仍处较高水平。

（2）自有船舶的市场价格

报告期各期末，公司自有船舶的账面价值及市场参考均价如下：

单位：万元

船名	额定舱位区间（TEU）	账面价值区间				市场参考均价			
		2026 年 6 月末	2025 年末	2024 年末	2023 年末	2026 年 6 月末	2025 年末	2024 年末	2023 年末
新海明、新海欣、新海绣	510-648	488.30-748.50	488.30-802.88	488.30-911.64	488.30-1,020.41	2,000	1,800	1,500	1,200
中谷 3、中谷 6、中谷 8、中谷 9、中谷 16、中谷 18	1,744	4,879.94-5,189.94	5,186.56-5,478.33	5,799.80-6,055.10	6,413.04-6,631.86	11,000	10,000	8,000	7,000
中谷北海、中谷渤海、中谷地中海、中谷东海、中谷黄海、中谷南海	1,912	9,911.59-10,318.11	10,153.59-10,560.19	10,637.59-11,044.35	11,121.59-11,528.52	22,000	21,000	19,000	15,000

船名	额定舱位区间（TEU）	账面价值区间				市场参考均价			
		2026 年 6 月末	2025 年末	2024 年末	2023 年末	2026 年 6 月末	2025 年末	2024 年末	2023 年末
中谷北京、中谷大连、中谷东莞、中谷广州、中谷临沂、中谷蓬莱、中谷日照、中谷厦门、中谷上海、中谷天津、中谷雄安、中谷营口、中谷珠海	2,444-2,539	6,004.72-10,328.57	6,251.30-10,556.77	6,744.45-11,013.17	7,237.61-11,469.57	26,000	25,000	20,000	15,000
中谷山东	3,398	1,963.42	2,127.65	2,456.10	2,784.55	25,000	24,000	18,000	12,000
中谷福州、中谷贵阳、中谷杭州、中谷济南、中谷昆明、中谷兰州、中谷南昌、中谷南京、中谷南宁、中谷沈阳、中谷太原、中谷西安、中谷银川、中谷长春、中谷长沙、中谷重庆	4,636	19,217.12-21,339.41	19,613.84-21,755.35	20,407.27-22,587.24	21,200.71-22,366.19	48,000	45,000	40,000	35,000
联科 3、联科 6	/	536.84-1,105.73	562.11-1,141.65	/	/	/	/	/	/
Nexus1、Nexus2	/	7,032.89	/	/	/	/	/	/	/
中谷 20（拟处置）	1,768	5,271.61	5,499.62	5,955.64	6,411.66	10,000	9,000	7,500	6,500
中谷 21（拟处置）	1,313	3,916.81	4,086.82	4,426.82	4,766.83	7,000	7,000	6,000	5,500
中谷成都（已处置）	4,636	/	20,757.88	21,562.03	22,366.19	/	45,000	40,000	35,000
日照鸿运（已处置）	3,961	/	/	2,424.17	2,920.94	/	/	10,000	9,000
日照盛世（已处置）	3,961	/	/	/	2,796.68	/	/	/	9,000
中谷福建（已处置）	4,892	/	/	/	6,319.64	/	/	/	12,000
中谷吉林（已处置）	4,389	/	/	/	5,249.75	/	/	/	9,100

船名	额定舱位区间（TEU）	账面价值区间				市场参考均价			
		2026 年 6 月末	2025 年末	2024 年末	2023 年末	2026 年 6 月末	2025 年末	2024 年末	2023 年末
中谷武汉（已处置）	4,636	/	/	/	21,980.59	/	/	/	38,000

注 1：市场参考均价系公司参考克拉克森和 Howerob 统计的相似船型、船龄二手船成交记录、市场同类型新造船价格、公司历史同类型船舶成交价确定；
注 2：日照鸿运于 2025 年处置，日照盛世、中谷福建、中谷吉林、中谷武汉于 2024 年处置，中谷成都于 2026 年 8 月处置；
注 3：联科 3 和联科 6 为拖船，无额定舱位，2025 年购入；Nexus1 和 Nexus2 为浮吊船，无额定舱位，2026 年购入，前述船舶均系公司港口作业专用辅助船舶，仅服务于公司内部经营，市场上同类用途拖船的公开交易案例较少，缺乏活跃的二手交易市场及可直接参考的市场价格。

（3）船舶减值测试方法及过程

公司按照《企业会计准则第 8 号——资产减值》的规定，对自有船舶进行减值测试，减值测试的方法如下：

1）公司于资产负债表日判断自有船舶是否存在可能发生减值的迹象，存在减值迹象的，公司将估计其可回收金额，进行减值测试；

2）可回收金额根据自有船舶的公允价值减去处置费用后的净额与自有船舶预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定。公司以单项资产为基础估计其可收回金额；难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组为基础确定资产组的可收回金额。资产组的认定以资产组产生的主要现金流入是否独立于其他资产或者资产组的现金流入为依据；

3）当资产或资产组的可收回金额低于其账面价值时，公司将其账面价值减记至可收回金额，减记的金额计入当期损益，同时计提相应的资产减值准备；

4）资产减值损失一经确认，在以后会计期间不再转回。

公司将《企业会计准则第 8 号——资产减值》规定的可能存在减值迹象的情况与公司实际情况逐项进行比对，判断自有船舶是否有减值迹象，具体分析如下：

序号	减值迹象	公司具体情况	是否存在减值迹象
1	不存在资产的市价当期大幅度下跌，其跌幅明显高于因时间的推移或者正常使用而预计的下跌的情形	报告期内，船舶的市场价格整体处于上升态势，且市场价格均高于其账面价值，不存在船舶的市价当期大幅度下跌的情形。	否

序号	减值迹象	公司具体情况	是否存在减值迹象
2	不存在企业经营所处的经济、技术或者法律等环境以及资产所处的市场在当期或者将在近期发生重大变化的情形	全球航运市场供需关系平稳，国际贸易政策、环保法规的变化，未对船舶的持续使用造成实质性障碍或导致运营成本急剧上升。宏观环境稳定，未出现导致航运需求长期萎缩的重大负面事件，未出现减值迹象。	否
3	不存在市场利率或者其他市场投资报酬率在当期已经提高，从而影响企业计算资产预计未来现金流量现值的折现率，导致资产可收回金额大幅度降低的情形	船舶运营效益良好。根据单船效益统计，公司船舶整体效益较高，出租船舶毛利率普遍较高，内贸及外贸自营船舶整体亦保持盈利，资产组合能够持续产生正现金流，使用价值未出现重大下降，未出现减值迹象。 报告期内，部分船舶毛利率为负的原因，主要系两方面因素所致：一是当期发生大额改造支出，阶段性推高运营成本；二是该等船舶主要投入内贸航线，受运价低迷等因素影响，收入端贡献不足。根据前述分析，公司将不同船舶投放至不同航线，使得单船毛利率差异较大，部分亏损船舶主要受业务布局及航线分配情况影响，而非船舶自身盈利能力存在差异。最近一期，除新海欣外，公司各船舶毛利率已全部转正，单船盈利状况整体好转。 同时，报告期各期亏损的船舶的市场同类船舶参考价格均高于其账面价值，资产可收回金额充足，故不存在减值迹象。	否
4	不存在有证据表明资产已经陈旧过时或者其实体已经损坏的情形	船舶资产较新。报告期各期末，船舶平均成新率分别为 78.82%、76.68%、74.41%和 73.40%，船龄结构较为年轻，实体状况良好。	否
5	不存在资产已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置的情形	报告期内，公司自有船舶整体使用率持续处于高位，资产运营充分、无闲置情形，不存在因使用率不足导致的效益下降情形。2023 年末，公司自有船舶 50 艘，平均使用率为 99.22%，全部船舶使用率均在 95%以上。2024 年末，公司自有船舶 49 艘，平均使用率为 99.52%，全部船舶使用率均在 95%以上。2025 年末，公司自有船舶 50 艘，平均使用率为 94.72%，仅中谷 18、中谷 8 两艘船因航线调整导致使用率略低于 90%，联科 3 和联科 6 尚未上线运营。2026 年 6 月末，公司自有船舶 52 艘，平均使用率为 91.72%，使用率有所下降，主要系联科 3、联科 6、Nexus1 和 Nexus2 尚未上线运营；公司正在用于运输经营的自有船舶共 48 艘，平均使用率为 99.35%，使用率较高。	否
6	不存在企业内部报告的证据表明资产的经济绩效已经低于或者将低于预期的情形	企业经营性现金净流量持续为正，且净利润稳步增长，不存在经济绩效低于预期的情形。	否

序号	减值迹象	公司具体情况	是否存在减值迹象
7	其他表明资产可能已经发生减值的迹象。	公司不存在其他表明资产可能已经发生减值的迹象。	否

（4）船舶减值测试的结论

公司依据《企业会计准则第 8 号——资产减值》进行了减值测试，公司船舶不存在减值迹象，无需计提资产减值准备，相关会计处理符合企业会计准则的要求，具备合理性，公司自有船舶减值计提充分，不存在减值风险。

4、集装箱情况

（1）使用率、成新率账面均价及市场价格

公司集装箱资产包括 20 英尺高箱、20 英尺普通箱、40 英尺高箱及少量 40 英尺冷冻箱，对国内及国际航线形成箱源保障，集装箱作为船舶运输配套资产，随船调度、一体运营，其经济利益通过航线运输收入整体实现，无法单独核算和测算集装箱的独立效益。

报告期各期末，各类集装箱的使用率、成新率、账面均价及市场价格具体如下：

项目	2026 年 6 月末	2025 年	2024 年	2023 年
20 英尺高箱（HC）				
使用率	99.96%	99.95%	99.92%	99.85%
成新率	75.25%	80.95%	87.65%	95.15%
账面均价/元	12,310.58	12,957.81	14,251.86	15,545.38
市场价格/元	11,131.20	11,251.53	15,290.08	16,169.36
20 英尺普通箱（GP）				
使用率	98.92%	98.75%	96.55%	96.85%
成新率	51.62%	55.78%	62.94%	70.65%
账面均价/元	5,643.10	5,865.22	6,181.71	7,030.25
市场价格/元	8,094.68	8,149.17	11,268.26	12,089.87
40 英尺冷冻箱（RH）				
使用率	98.23%	97.95%	98.55%	100.00%
成新率	51.15%	55.45%	63.75%	71.25%
账面均价/元	65,838.97	70,600.58	78,601.11	84,766.59

项目	2026 年 6 月末	2025 年	2024 年	2023 年
市场价格/元	75,839.04	76,664.88	84,670.37	89,002.98
40 英尺高箱（HC）				
使用率	99.78%	97.95%	98.55%	100.00%
成新率	61.15%	55.45%	63.75%	71.25%
账面均价/元	16,338.87	17,791.80	18,370.95	16,622.52
市场价格/元	15,149.05	15,197.70	18,779.42	20,462.25

注：上表所列集装箱市场价格，系以公司各期同类集装箱处置的市场交易价格为基础，结合处置时点与各期末集装箱的成新率差异调整得出。

报告期各期，公司集装箱使用率保持在 96%-100%的较高水平，资产利用充分。报告期各期末，集装箱整体成新率分别为 76.74%、69.85%、64.67%和 61.30%，处于集装箱资产合理使用寿命区间的中段。同时，公司持续对老旧集装箱进行处置更新，资产结构不断优化。整体上，公司集装箱资产质量良好、使用充分，账面价值具备坚实的实物与运营基础。

（2）集装箱资产减值测试

公司按照《企业会计准则第 8 号——资产减值》的规定，对集装箱进行减值测试，减值测试的方法如下：

1）公司于资产负债表日判断集装箱是否存在可能发生减值的迹象，存在减值迹象的，公司将估计其可回收金额，进行减值测试；

2）可回收金额根据集装箱的公允价值减去处置费用后的净额与集装箱预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定。公司以单项资产为基础估计其可收回金额；难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组为基础确定资产组的可收回金额。资产组的认定以资产组产生的主要现金流入是否独立于其他资产或者资产组的现金流入为依据；

3）当资产或资产组的可收回金额低于其账面价值时，公司将其账面价值减记至可收回金额，减记的金额计入当期损益，同时计提相应的资产减值准备；

4）资产减值损失一经确认，在以后会计期间不再转回。

公司将《企业会计准则第 8 号——资产减值》规定的可能存在减值迹象的情况与公司实际情况逐项进行比对，判断集装箱是否有减值迹象，具体分析如下：

序号	减值迹象	公司具体情况	是否存在减值迹象
1	不存在资产的市价当期大幅度下跌，其跌幅明显高于因时间的推移或者正常使用而预计的下跌的情形	集装箱作为标准化工业产品，其价格随着市场的波动小幅下降，导致 2025 年末及 2026 年 6 月末，20 英尺高箱（HC）和 40 英尺高箱（HC）的账面均价略高于市场价格，但未出现因技术迭代或市场恐慌导致的非理性暴跌，尽管全球集运市场存在周期性波动，但集装箱作为基础物流工具，其残值率具有较强韧性。新箱制造成本（钢材价格等）虽有波动，但未导致存量资产市价跌幅明显高于正常折旧预期的情形。	否
2	不存在企业经营所处的经济、技术或者法律等环境以及资产所处的市场在当期或者将在近期发生重大变化的情形	公司经营所处的宏观经济、技术及法律环境未发生对集装箱运营产生重大负面影响的突变，虽然地缘政治冲突带来短期扰动，但全球贸易长期增长趋势未变。中国作为集装箱制造大国（如中集集团等龙头企业占据全球主要份额），产业链供应链具备高度韧性和安全性，政策支持物流基础设施发展，未出现限制集装箱使用的法律法规变更。	否
3	不存在市场利率或者其他市场投资报酬率在当期已经提高，从而影响企业计算资产预计未来现金流量现值的折现率，导致资产可收回金额大幅度降低的情形	集装箱作为船舶运输配套资产，随船调度、一体运营，其经济利益通过航线运输收入整体实现，无法单独核算和测算集装箱的独立效益。同时公司经营性现金净流量持续为正，且净利润稳步增长，所以不存在可收回金额大幅度降低的情形。	否
4	不存在有证据表明资产已经陈旧过时或者其实体已经损坏的情形	集装箱作为标准化工业产品，未出现技术迭代，所以不存在过时的情形。报告期各期，集装箱的成新率分别为 76.74%、69.85%、64.67%和 61.30%，成新率较高，不存在“已陈旧过时”的情形。现有集装箱资产处于正常使用状态，无实体损坏、严重腐蚀或技术淘汰迹象。	否
5	不存在资产已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置的情形	报告期各期，集装箱的使用率分别为 99.18%、98.39%、98.65%和 99.22%，使用率较高，无闲置、终止使用或者计划提前处置的情形。	否
6	不存在企业内部报告的证据表明资产的经济绩效已经低于或者将低于预期的情形	公司经营性现金净流量持续为正，且净利润稳步增长，不存在经济绩效低于预期的情形。	否
7	其他表明资产可能已经发生减值的迹象。	公司不存在其他表明资产可能已经发生减值的迹象。	否

综上所述，公司依据《企业会计准则第 8 号——资产减值》进行了减值测试，公司集装箱不存在减值迹象，无需计提资产减值准备，相关会计处理符合企业会计准则的要求，具备合理性，公司集装箱减值计提充分，不存在减值风险。

综上所述，公司固定资产账面金额较高，主要系公司需自持船舶提供舱位运力、自持集装箱提供箱源以保障航线网络稳定运营，该等资产规模较大、账面金额较高系所处细分行业特征及经营模式所决定，具有合理性。报告期各期末，公司船舶及集装箱合计占固定资产账面价值的比例均在 90%以上，固定资产账面价值占总资产、营业收入的比例均处于同行业可比公司区间内，与同行业可比公司不存在显著差异。报告期各期末，公司船舶及集装箱资产使用充分、成新率合理、运营效益良好，且船舶市场均价远大于其账面价值，相关资产不存在减值迹象，亦不存在减值风险。

5、前募船舶出售情况

（1）前募船舶“中谷武汉”轮的出售情况

2024 年 6 月 11 日，公司召开第三届董事会第二十一次会议，审议通过了《关于出售船舶的议案》，公司拟出售 2 艘集装箱船舶，预计出售总价为 1.12-1.20 亿美元。前述拟出售的船舶之一为公司利用前次募集资金购置的运营船舶“中谷武汉”轮。

2024 年 9 月 5 日，公司完成了“中谷武汉”轮的转让。参考同期二手船舶市场价格，并结合船舶船龄、技术状态及运营情况综合确定，“中谷武汉”轮的最终成交价格为 5,367.91 万美元，交易定价公允、合理。

（2）前募船舶“中谷成都”轮的出售情况

2026 年 6 月 24 日，公司召开第四届董事会第十八次会议，审议通过了《关于出售集装箱船舶的议案》，为进一步优化公司旗下船队船型、船龄结构，公司拟通过公开挂牌拍卖、协议转让等方式出售“中谷 20”轮、“中谷 21”轮、“中谷成都”轮 3 艘集装箱船舶，预计出售总价不低于 5.7 亿元人民币。其中，“中谷成都”轮为公司利用前次募集资金购置的运营船舶。

2026 年 8 月 18 日，公司完成了“中谷成都”轮的转让，本次处置价格系参考同期二手船舶市场价格，结合船舶船龄、技术状态及运营情况综合确定，最终成交价格为 6,600.00 万美元，交易定价公允、合理。

（3）出售前募船舶的合理性

“中谷武汉”轮和“中谷成都”轮在 2023 年建造完工，建造价格均为 2.50 亿元，出售价格分别为 5,367.91 万美元（约人民币 3.86 亿元）和 6,600.00 万美元（约人民币 4.48 亿元），处置实现了较好的资产回报。

报告期内，公司处置“中谷武汉”轮、“中谷成都”轮两艘前募船舶，系公司基于船队结构优化整体经营战略作出的合理安排。为匹配公司扩大国际业务布局的发展需要，公司对船舶资产结构实施优化调整，处置部分内贸运营船舶，有利于公司整体船舶的升级换代，有助于进一步提升公司船队的技术和经济水平，从而有利于提高公司整体经营能力，符合公司及全体股东的利益。

报告期内对外出售的前募船舶占发行人前募“船舶项目”的比例较小，两次船舶处置对价占交易审议时点最近一年经审计净资产的比例亦较低,“中谷武汉”轮的出售价格占最近一年经审计净资产的 3.49%,“中谷成都”轮的出售价格占最近一年经审计净资产的 4.28%。因此，发行人转让部分前募船舶对前募、本募项目不产生重大影响，具有合理性。

（4）前募船舶出售不属于募集资金用途变更，且发行人已履行必要决策程序

①出售前募船舶不属于改变募集资金用途

根据《上市公司募集资金监管规则》第八条第二款、《上海证券交易所上市公司自律监管指引第 1 号——规范运作》第 6.3.16 条第一款规定，上市公司存在下列情形之一的，属于改变募集资金用途：（i）取消或者终止原募集资金投资项目，实施新项目或者永久补充流动资金；（ii）改变募集资金投资项目实施主体；（iii）改变募集资金投资项目实施方式；（iv）中国证监会及上交所认定为改变募集资金用途的其他情形。

“中谷武汉”轮、“中谷成都”轮系公司前次募集资金投资项目“集装箱船舶购置项目”项下购置的船舶，已完成建造、交付并作为固定资产投入运营，对应募集资金已按规定用途使用完毕，该项目已实施完毕。在项目实施过程中，公司始终作为实施主体，严格按照既定实施方式完成船舶购置并投入运营，不存在改变实施主体或实施方式的情形。

本次出售系上述船舶投入运营后的市场化资产处置，属于公司对存量固定资

产的正常经营性决策，并非在募投项目实施过程中对项目实施方式进行调整或变更，不属于《上市公司募集资金监管规则》第八条及《上海证券交易所上市公司自律监管指引第 1 号——规范运作》第 6.3.16 条所规定的改变募集资金用途的情形。

②发行人已履行必要的内部决策程序

根据发行人审议出售“中谷武汉”轮、“中谷成都”轮时有效的公司章程，公司在一年内购买、出售重大资产超过公司最近一期经审计总资产 30%的事项需提交公司股东（大）会审议。“中谷武汉”轮、“中谷成都”轮的处置对价均未达到前述标准，属于董事会审批权限，无需提交股东（大）会审议。

上述出售事项已分别经公司第三届董事会第二十一次会议、第四届董事会第十八次会议审议通过，独立董事均已发表明确同意意见，审议程序符合《公司法》及公司章程的相关规定。发行人已就前募船舶出售履行了必要的内部决策程序。

综上，前募船舶出售不属于募集资金用途变更，且发行人已履行必要的内部决策程序。

二、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

关于问题（一）（二）（三），保荐机构、申报会计师执行了以下核查程序：

1、查阅克拉克森、Alphaliner、Wind、上海国际航运研究中心、中国海关、交通运输部等公开渠道的行业数据及研究报告，了解报告期内国内集装箱航运物流行业、国际集装箱航运物流行业的运价走势、供需格局、竞争格局及周期特征，分析行业周期变化对发行人经营业绩的影响；

2、查阅发行人报告期各期财务报告及审计报告，复核营业收入、净利润、毛利率的变动情况，了解货币资金具体构成、存放管理方式、受限资金、现金流状况等，分析发行人偿债压力与流动性风险；获取并复核分业务、分航线（国内集装箱航运物流业务、国际自营航线业务、国际船舶期租业务）的收入、成本及毛利率明细表，分析各业务板块收入、毛利率变动的原因及合理性；

3、访谈发行人管理层，了解发行人经营策略、运力投放及业务结构调整情

况，分析营业收入下滑与净利润、毛利率提升的匹配性及合理性；

4、复核发行人报告期各期扣除非经常性损益前后归属于母公司股东净利润、加权平均净资产收益率的计算过程，测算最近三个会计年度加权平均净资产收益率（扣非前后孰低）的平均值；结合本次募集资金规模及近期债券市场发行利率水平，测算发行人最近三年平均可分配利润对本次债券一年利息的覆盖情况；复核本次发行后累计债券余额占净资产的比例，核查发行人是否符合相关规定，能否持续满足向不特定对象发行可转换公司债券的相关条件。

5、获取发行人报告期末有息负债明细表、偿付安排计划表等资料，了解发行人债务结构、资金拆借情况、期限结构、利息水平、偿付计划等，分析复核存款平均年收益率、借款平均年费用率等指标，分析利息收入、利息费用与公司货币资金及有息负债规模的匹配性；

6、对公司 2023-2025 年全部银行账户执行函证程序，对货币资金的情况进行核查，复核申报会计师的银行函证回函情况及函证控制过程，函证内容包括但不限于银行存款及借款的利率、账户余额、账户类型及币种等信息，确认货币资金的真实性以及资金受限情况；2023-2025 年全部银行账户函证执行比例均为100%，相关回函均已完整取得；

7、获取并核对《已开立银行结算账户清单》、征信报告，并与账面银行账户明细进行双向核对，确认银行账户的完整性；获取所有银行账户的资金流水（含注销的银行账户），核查银行流水与账面记录的一致性，并确认是否存在异常资金往来。

8、获取并查阅发行人报告期各期末船舶和集装箱的明细账，复核账面原值、账面价值的准确性；选取同行业可比公司公开披露的 2026 年半年度报告数据，对比固定资产规模、构成及占总资产、营业收入比重；查阅报告期内单船收入、成本及毛利率统计表，了解船舶适用航线、经营模式及效益情况；查阅发行人年度报告，计算船舶及集装箱整体成新率，并与同类型船舶、集装箱市场价格进行对比分析；获取集装箱使用率、成新率、市场价格及账面价值统计表，分析集装箱资产使用及价值状况；

9、查阅发行人前次募集资金使用情况鉴证报告、船舶购置及处置相关协议、

董事会公告文件。

（二）核查结论

关于问题（一）（二）（三），保荐机构、申报会计师认为：

1、报告期内，发行人营业收入下滑主要系国内集装箱航运物流业务受行业周期底部、运价低迷及主动进行运力结构调整等因素影响所致；净利润、毛利率的提升主要系国际集装箱航运物流业务（尤其是船舶期租）景气度持续上行、高毛利业务占比提升及业务结构优化所致。发行人营业收入、净利润、毛利率的变动与行业周期特征及公司经营策略相符，具有合理性；

2、发行人最近三个会计年度连续盈利，加权平均净资产收益率（扣除非经常性损益前后孰低者计）平均不低于 6%，最近三年平均可分配利润足以支付本次债券一年的利息，本次发行后累计债券余额占净资产的比例符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求，发行人预计能够持续满足向不特定对象发行可转换公司债券的相关条件。

3、发行人持有大额货币资金的原因主要系集装箱物流行业资金密集、公司可通过购买大额存单提升资金利用率所致，具备合理性；发行人利息收入与货币资金规模、利息支出与有息债务规模相匹配，结合公司债务结构、资金拆借及融资等方面安排来看，发行人不存在短期偿债压力及流动性风险；

4、发行人固定资产账面金额较高，主要系所处细分行业特征及经营模式所决定，具有合理性；固定资产账面价值占总资产、营业收入的比例与同行业可比公司相比不存在显著差异；报告期各期末，发行人自有船舶及集装箱资产使用充分、成新率合理、运营效益良好，不存在重大减值风险；

5、发行人前次募投项目“集装箱船舶购置项目”已实施完毕，系对自有船舶的经营管理安排，不涉及募集资金用途变更。符合募集资金管理相关规定；发行人 2024 年处置“中谷武汉”轮及 2026 年处置“中谷成都”轮的价格均参考市场公允价格确定，定价合理，不存在损害公司及股东利益的情形；相关船舶处置事项已履行董事会审议程序，该事项无需提交公司股东（大）会审议，审议权限符合《公司章程》及相关议事规则规定。

问题 3、其他

3.1 请发行人说明：最近一期末是否存在持有金额较大、期限较长的财务性投资（含类金融业务）情形。请保荐机构及申报会计师根据《证券期货法律适用意见第 18 号》相关规定进行核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人说明

（一）自本次董事会决议日前六个月至今，公司不存在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

1、关于财务性投资和类金融业务的认定标准及相关规定

根据中国证监会《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关规定

“（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；投资产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；购买收益波动大且风险较高的金融产品等。

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

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

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

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

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

投资意向或者签订投资协议等。”

根据《监管规则适用指引——发行类第 7 号》的规定，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、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 6 月 2 日，公司召开第四届董事会第十六次会议，审议通过了本次向不特定对象发行可转换公司债券相关的决议。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

公司主要从事集装箱航运物流服务，包括国内集装箱航运物流及国际集装箱航运物流。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。

公司于 2026 年 6 月 2 日召开第四届董事会第十六次会议，审议通过本次向不特定对象发行可转债的相关事项。自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复出具日（即自 2025 年 12 月 2 日至今），公司已实施及拟实施的与公司主营业务相关的股权投资情况如下：

被投资各单位名称	主营业务	未来对公司业务赋能	注册资本	投资金额	持股比例	投资时点	投资方式	是否属于财务性投资
日照港裕廊股份有限公司	粮食、木片、粮油等货种的码头装卸服务	为进一步深化与日照港口的战略合作关系，同时契合公司码头资产整合的整体战略布局，公司与被投资公司持续深化合作。日照港裕廊股份有限公司的主营业务为码头装卸服务，与公司主营业务相关，具有显著的协同效应	166,000.00 万元	3,860,628.05 美元	2.59%	2026 年 4 月	发行人通过全资子公司中谷航运（新加坡）有限公司直接持有被投资公司 2.59%的股份	否，系围绕产业链上下游以获取技术和渠道为主要目的的投资

根据公司第四届董事会第十二次会议审议通过《关于预计公司 2026 年度关联交易的议案》，公司以交易对价 3,860,628.05 美元购买上海谷汇实业有限公司（控股股东、实际控制人控制的其他企业）持有的日照港裕廊股份有限公司（6117.HK）4,295.80 万股股份。本次交易价格按照交割日前一日股票收盘价确定，交易完成后，公司通过全资子公司中谷航运（新加坡）有限公司直接持有日照港裕廊 2.59%的股份。此次股权转让为发行人整合港口合作资源的举措。本次股权转让后，发行人通过参股日照港裕廊股份有限公司进一步加强与山东港口集团的合作。截至报告期末，发行人已通过参股天津港第四港埠有限公司、上海港罗东集装箱码头有限公司、东莞港国际集装箱码头有限公司、山东远洋海运集团股份有限公司、日照港裕廊股份有限公司等公司进一步加强与各港口的合作，以拓展主要港口国内国际航线和运输服务辐射范围。发行人对港口集团下属公司进行参股投资，有助于公司完善全国港口网络布局、优化航线资源配置、降低集疏运操作成本、提升港航一体化运营效率，进一步强化公司在集装箱物流领域的核心竞争力和市场服务能力。

1）日照港裕廊股份有限公司的基本情况

日照港裕廊股份有限公司的注册资本为 166,000.00 万元，该公司为山东港口旗下日照港集团下属企业，由日照港与新加坡裕廊海港合资组建，主要从事粮食、木片、粮油等货种的码头装卸及港口配套服务，系山东港口体系内专注于特定货种码头装卸作业的专业化港口经营企业。日照港裕廊在粮食、木片、粮油等货种的码头装卸、堆存及港口作业组织方面具有专业能力与资源积累，其主营业务与公司集装箱航运物流业务在港航衔接、货物集疏运及港口配套服务环节具有协同基础。

2）公司与山东港口集团旗下企业合作情况

报告期内，公司与日照港裕廊未发生直接业务交易往来。报告期内，公司与山东港口集团体系内相关主体保持稳定的业务合作和交易往来。前述合作主要围绕港口作业、航运配套等环节开展，夯实了公司与港口端的业务合作基础，并有利于深化公司与日照港板块及山东省港口集团相关主体的业务协作关系。2023 年度、2024 年度、2025 年度和 2026 年 1-6 月，发行人向山东港口集团采购码头服

务、驳船服务、陆运服务，金额分别为 34,290.41 万元、33,323.83 万元、24,232.18 万元和 9,758.97 万元；发行人向山东港口集团销售运输服务，金额分别为 418.64 万元、607.74 万元、1,510.87 万元和 1,458.65 万元。

公司通过参股山东港口旗下企业，有助于公司深化与山东港口的战略合作，进一步丰富公司在山东半岛及环黄渤海区域的港口资源储备，增强航线网络与港口节点的衔接能力，同时，依托山东港口体系内的码头、泊位及集疏运资源，有助于提升公司船舶靠泊、装卸及中转环节的协同效率，改善船舶与集装箱周转。双方合作有助于公司为客户提供更完整的港航衔接与综合物流解决方案，增强客户服务能力，服务于公司港口资源整合与港航一体化发展方向。

综上所述，公司参股日照港裕廊是为了完善港口及码头资产布局而进行的产业投资，进一步深化与山东港口集团的战略合作关系，契合公司码头资产整合和港口资源协同的整体布局符合公司战略发展方向，属于围绕产业链上下游以获取渠道等资源为目的的产业投资，不以短期交易性持有或获取投资收益为主要目的，符合中国证监会《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关规定，不属于财务性投资。

（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。

本次发行董事会决议日前六个月起至本回复出具日（即自 2025 年 12 月 2 日至今），公司新增认购且仍在存续的金融产品情况如下：

序号	金融机构	产品名称	产品类型	收益类型	认购金额（万元）	起息日	到期日	预期收益率（年化）/业绩比较基准（年化）	风险情况
1	中信银行股份有限公司	外贸信托-信恒尊享 19 号集合资金信托计划-12M	信托计划	固定收益类产品	40,000.00	2026/1/21	2026/12/22	业绩比较基准：2.7%-2.9%（年化）	R2 中低风险
2	江苏银行股份有限公司	苏银理财玺源目标盈 67 期 A	银行理财	固定收益类产品	10,000.00	2026/1/23	2027/1/18	业绩比较基准：2.70%-2.85%（年化）	R2 中低风险
3	宁波银行股份有限公司	宁银理财晶耀固定收益类一年定期开放式理财 1 号 E	银行理财	固定收益类、非保本浮动收益型产品	10,000.00	2026/2/11	2027/3/11	业绩比较基准：E 份额为 2.28%-3.03%（年化）	R2 中低风险
4	宁波银行股份有限公司	宁银理财宁欣固定收益类封闭式理财 3156 号 B	银行理财	固定收益类、非保本浮动收益型产品	10,000.00	2026/2/12	2027/3/9	业绩比较基准：B 份额为 2.55%（年化）	R2 中低风险
5	上海银行股份有限公司	上银理财美好稳健封闭 13 个月 69 期（公司款）	银行理财	非保本浮动收益型产品	20,000.00	2026/2/26	2027/3/23	业绩比较基准：2.45%（年化）	R2 中低风险
6	上海浦东发展银行股份有限公司	浦银理财企安益公司专属理财产品 2621 期	银行理财	固定收益类产品	40,000.00	2026/3/3	2027/3/8	业绩比较基准：A 类份额为 2.55%（年化）	R2 较低风险
7	兴业银行股份有限公司	稳利恒盈封闭式 2026 年 712 期固收类理财产品 B	银行理财	固定收益类、非保本浮动收益型产品	2,000.00	2026/3/19	2027/4/21	业绩比较基准：2.5%（年化）	R2 中低风险
8	南京银行股份有限公司	南银理财鑫逸稳一年 285 期-C 份额	银行理财	固定收益类产品	50,000.00	2026/7/15	2027/8/18	业绩比较基准：2.6-2.85%（年化）	R2 中低风险

序号	金融机构	产品名称	产品类型	收益类型	认购金额（万元）	起息日	到期日	预期收益率（年化）/业绩比较基准（年化）	风险情况
9	江苏银行股份有限公司	苏银理财恒源封闭债权 361 期 E	银行理财	固定收益类产品	60,000.00	2026/7/15	2027/8/10	业绩比较基准：2.50-2.90%（年化）	R2 中低风险
10	上海浦东发展银行股份有限公司	浦银理财企安益理财产品 2680 期	银行理财	固定收益类产品	10,000.00	2026/7/16	2027/1/7	业绩比较基准：2.30%（年化）	R2 较低风险
11	上海浦东发展银行股份有限公司	浦银理财企安益理财产品 2681 期	银行理财	固定收益类产品	10,000.00	2026/7/16	2027/1/7	业绩比较基准：2.30%（年化）	R2 较低风险
12	上海浦东发展银行股份有限公司	浦银理财企安悦理财产品 2621 期	银行理财	固定收益类产品	10,000.00	2026/7/16	2027/7/21	业绩比较基准：2.41%（年化）	R2 较低风险
13	平安银行股份有限公司	平安理财新启航第 697 期封闭固收类理财产品	银行理财	固定收益类产品	10,000.00	2026/7/16	2027/7/14	业绩比较基准：2.41%（年化）	R2 中低风险
14	江苏银行股份有限公司	苏银理财玺源基石 130 期 A	银行理财	固定收益类产品	20,000.00	2026/7/17	2027/1/27	业绩比较基准：2.27%（年化）	R2 中低风险
15	中国工商银行股份有限公司	工银理财·恒鑫固收类封闭法人私募产品	银行理财	固定收益类，非保本浮动收益型产品	66,000.00	2026/7/17	2027/1/15	业绩比较基准：2.35%（年化）	R2 较低风险

序号	金融机构	产品名称	产品类型	收益类型	认购金额（万元）	起息日	到期日	预期收益率（年化）/业绩比较基准（年化）	风险情况
16	中国工商银行股份有限公司	中国工商银行区间累计型法人人民币结构性存款产品-专户型 2026 年第 524 期 A 款	结构性存款	保本浮动收益型产品	30,000.00	2026/9/28	2026/12/29	预期收益率：0.80%-1.20%（年化）	R1 很低风险
17	招商银行股份有限公司	招银理财招赢日日金 93 号现金管理类理财计划	银行理财	固定收益类，非保本浮动收益型产品	10,000.00	2026/10/9	开放式	业绩比较基准：中国人民银行公布的活期存款利率	R1 低风险
18	中国工商银行股份有限公司	工银理财·添利宝现金管理类开放净值型理财产品 31 号(26GS0005)	银行理财	固定收益类、非保本浮动收益型产品	6,230.00	2026/10/9	开放式	业绩比较基准：2026 年 10 月 15 日（含）起为中国人民银行公布的活期存款利率，2026 年 10 月 15 日前为中国人民银行公布的 7 天通知存款利率。	R1 低风险
19	宁波银行股份有限公司	宁银理财宁欣天天鎏金现金管理类理财产品 S 款 7 号-A 份额	银行理财	固定收益类、非保本浮动收益型产品	10,000.00	2026/10/9	开放式	无预期收益率或业绩比较基准	R1 低风险
20	上海浦东发展银行股份有限公司	浦银理财天添利现金宝 34 号（公司臻享款）	银行理财	固定收益类产品	10,000.00	2026/10/9	开放式	业绩比较基准：中国人民银行公布的同期 7 天通知存款利率	R1 低风险
21	上海浦东发展银行股份有限公司	浦银理财天添利现金宝 99 号（公司臻享款）	银行理财	固定收益类产品	10,000.00	2026/10/9	开放式	业绩比较基准：同期 7 天通知存款利率	R1 低风险

序号	金融机构	产品名称	产品类型	收益类型	认购金额（万元）	起息日	到期日	预期收益率（年化）/业绩比较基准（年化）	风险情况
22	上海浦东发展银行股份有限公司	浦银理财天添利进取 33 号（公司臻享款）	银行理财	固定收益类产品	1,070.00	2026/10/9	开放式	业绩比较基准：同期 7 天通知存款利率	R1 低风险
23	上海浦东发展银行股份有限公司	浦银理财天添利现金宝 34 号（公司臻享款）	银行理财	固定收益类产品	10,000.00	2026/10/9	开放式	业绩比较基准：中国人民银行公布的同期 7 天通知存款利率	R1 低风险
24	中国工商银行股份有限公司	工银理财·法人“添利宝”净值型理财产品(TLB1801)	银行理财	固定收益类、非保本浮动收益型产品	1,450.00	2026/10/16	开放式	业绩比较基准：2026 年 10 月 15 日（含）起为中国人民银行公布的活期存款利率，2026 年 10 月 15 日前为中国人民银行公布的 7 天通知存款利率	R1 低风险
25	中国工商银行股份有限公司	工银理财·添利宝现金管理类开放净值型理财产品 26 号	银行理财	固定收益类、非保本浮动收益型产品	600.00	2026/10/9	开放式	业绩比较基准：2026 年 10 月 15 日（含）起为中国人民银行公布的活期存款利率，2026 年 10 月 15 日前为中国人民银行公布的 7 天通知存款利率	R1 低风险
26	中国工商银行股份有限公司	工银理财·添利宝现金管理类开放净值型理财产品 26 号	银行理财	固定收益类、非保本浮动收益型产品	600.00	2026/10/9	开放式	业绩比较基准：2026 年 10 月 15 日（含）起为中国人民银行公布的活期存款利率，2026 年 10 月 15 日前为中国人民银行公布的 7 天通知存款利率	R1 低风险
27	中国民生银行股份有限公司	聚赢系列-月月盈结构性存款(SDGC250003V)	结构性存款	保本浮动收益型产品	1,500.00	2026/11/1	2026/11/30	预期收益率：1.00%（年化）或 1.62%（年化）或 1.82%（年化）	R1 低风险

序号	金融机构	产品名称	产品类型	收益类型	认购金额（万元）	起息日	到期日	预期收益率（年化）/业绩比较基准（年化）	风险情况
28	中国光大银行股份有限公司	2026 年对公结构性存款月月存定制第 786 期	结构性存款	保本浮动收益型产品	10,000.00	2026/11/1	2026/11/30	预期收益率：0.75%（年化）或 1.60%（年化）或 1.70%（年化）	R1 低风险
29	中国光大银行股份有限公司	阳光碧乐活 149 号 C	银行理财	固定收益类、非保本浮动收益型产品	10,000.00	2026/11/2	开放式	业绩比较基准：中国人民银行公布的 7 天通知存款利率（税后）	R1 低风险
30	中国光大银行股份有限公司	阳光碧乐活 63 号 C	银行理财	固定收益类、非保本浮动收益型产品	30,000.00	2026/11/2	开放式	业绩比较基准：中国人民银行公布的 7 天通知存款利率（税后）	R1 低风险
31	中信银行股份有限公司	共赢稳健天天利 V	银行理财	公募、固定收益类、开放式	22,900.00	2026/11/3	开放式	业绩比较基准：中国人民银行公布的同期七天通知存款利率	R1 低风险
32	江苏银行股份有限公司	苏银理财恒源天添鑫 1 号 E	银行理财	固定收益类产品	26,730.00	2026/11/3	开放式	业绩比较基准：中国人民银行公布的活期存款利率+0.30%	R2 中低风险
33	平安银行股份有限公司	平安理财天天成长 3 号 157 期现金管理类理财产品 A	银行理财	非保本浮动收益型产品	10,000.00	2026/11/4	开放式	业绩比较基准：中国人民银行公布的 7 天通知存款利率	R1 低风险
34	平安银行股份有限公司	平安理财天天成长 3 号 171 期现金管理类理财产品 A	银行理财	非保本浮动收益型产品	30,000.00	2026/11/4	开放式	业绩比较基准：中国人民银行公布的 7 天通知存款利率	R1 低风险

序号	金融机构	产品名称	产品类型	收益类型	认购金额（万元）	起息日	到期日	预期收益率（年化）/业绩比较基准（年化）	风险情况
35	兴业银行股份有限公司	添利夜享 B	银行理财	固定收益类、非保本浮动收益型产品	600.00	2026/11/5	开放式	业绩比较基准：人民银行 7 天通知存款利率	R1 低风险
36	上海浦东发展银行股份有限公司	天添利现金宝 26 号（公司臻享款）	银行理财	固定收益类产品	1,000.00	2026/11/5	开放式	业绩比较基准：同期 7 天通知存款利率	R1 低风险
37	**上海浦东发展银行股份有限公司**	**天添利现金宝 35 号（公司臻享款）**	**银行理财**	**固定收益类产品**	**10,000.00**	**2026/11/11**	**开放式**	**业绩比较基准：同期 7 天通知存款利率**	**R1 低风险**
38	**上海浦东发展银行股份有限公司**	**天添利现金宝 63 号（公司臻享款）**	**银行理财**	**固定收益类产品**	**10,000.00**	**2026/11/11**	**开放式**	**业绩比较基准：同期 7 天通知存款利率**	**R1 低风险**
39	**上海浦东发展银行股份有限公司**	**天添利现金宝 26 号（公司臻享款）**	**银行理财**	**固定收益类产品**	**10,000.00**	**2026/11/11**	**开放式**	**业绩比较基准：同期 7 天通知存款利率**	**R1 低风险**
40	**上海浦东发展银行股份有限公司**	**天添利现金宝 26 号（公司臻享款）**	**银行理财**	**固定收益类产品**	**8,999.00**	**2026/11/11**	**开放式**	**业绩比较基准：同期 7 天通知存款利率**	**R1 低风险**
41	**中国银行股份有限公司**	**（长三角-白玉兰）稳富固收增强优嘉封闭式 2026182**	**银行理财**	**固定收益类、非保本浮动收益型产品**	**20,000.00**	**2026/11/11**	**2027/5/12**	**业绩比较基准：2.15%（年化）**	**R2 中低风险**

序号	金融机构	产品名称	产品类型	收益类型	认购金额（万元）	起息日	到期日	预期收益率（年化）/业绩比较基准（年化）	风险情况
42	上海浦东发展银行股份有限公司	浦银理财企安益公司专属理财产品 2695 期	银行理财	固定收益类产品	30,000.00	2026/11/12	2027/5/12	业绩比较基准：2.30%（年化）	R2 中低风险
43	兴业银行股份有限公司	添利夜享 B	银行理财	固定收益类、非保本浮动收益型产品	400.00	2026/11/17	开放式	业绩比较基准：人民银行 7 天通知存款利率	R1 低风险
合计					690,079.00	-	-	-	-

注 1：上表产品名称、产品类型、收益类型、预期收益率（年化）/业绩比较基准（年化）、风险情况来源于相关产品说明书、风险揭示书等。

注 2：外贸信托-信恒尊享 19 号集合资金信托计划底层以标准化固定收益类资产为主，其中债券为其主要投资标的，相关债券评级均在 AA 以上，投资运作较为规范。截至本回复出具日，该信托计划未出现延期兑付或逾期未兑付的情形。

注 3：上表中“很低风险”系部分商业银行在产品说明书或风险揭示书中使用的风险等级表述，其风险水平低于或等于“低风险”（R1）级别；“较低风险”系部分商业银行在产品说明书或风险揭示书中使用的风险等级表述，其风险水平为“中低风险”（R2）。上述表述均对应 R1 或 R2 级别，属于风险等级最低的两个级别。

上表中银行理财、结构性存款和信托计划均不属于财务性投资，具体情况及分析如下：

1）法律、法规文件中关于金融产品的风险等级或风险评价的规定和要求

根据中国银行业协会《商业银行产品适当性管理自律规范》第八条规定：“商业银行应当对本机构发行和销售的投资型产品统一划分风险等级，划分风险等级时，应当综合考虑以下因素：……产品风险等级由低到高至少分为五级，参考名称分别为R1（低风险）、R2（中低风险）、R3（中风险）、R4（中高风险）、R5（高风险）。其中参考标准如下：1.R1（低风险）：总体风险程度低，净值波动小，本金遭受损失的可能性低。2.R2（中低风险）：总体风险程度较低，净值波动较小，本金遭受损失的可能性较低。3.R3（中风险）：总体风险程度中等，净值波动中等，本金遭受损失的可能性中等。4.R4（中高风险）：总体风险程度较高，净值波动较大，本金遭受损失的可能性较高。5.R5（高风险）：总体风险程度高，净值波动大，本金遭受损失的可能性高。”

根据国家金融监督管理总局《金融机构产品适当性管理办法》（2025 年第 7 号）及中国信托业协会《资产管理信托产品适当性管理自律规范》，信托公司应对资产管理信托产品开展风险评级，产品风险等级由低到高参考划分为 R1（低风险）、R2（中低风险）、R3（中风险）、R4（中高风险）、R5（高风险），与银行理财产品风险等级划分体系保持一致。

根据《商业银行理财业务监督管理办法》（银保监会令 2018 年第 6 号）第七十五条规定：“结构性存款应当纳入商业银行表内核算，按照存款管理，纳入存款准备金和存款保险保费的缴纳范围，相关资产应当按照国务院银行业监督管理机构的相关规定计提资本和拨备。衍生产品交易部分按照衍生产品业务管理，应当有真实的交易对手和交易行为。”

2）公司持有银行理财、结构性存款和信托计划的风险等级分析

根据金融产品的产品协议书、产品说明书或风险揭示书载明的风险情况，公司所持上述金融产品的风险等级均为 R1 或 R2。将上表金融产品按照上述法律、法规及规范性文件规定的风险等级标准进行映射分类，具体情况如下：

产品协议书/产品说明书/风险揭示书载明的风险情况	对应 R1-R5 等级	涉及产品数量	占产品总数比例
很低风险	R1（低风险）	**1**	**2.33%**
低风险	R1（低风险）	**24**	**55.81%**
较低风险	R2（中低风险）	**5**	**11.63%**
中低风险	R2（中低风险）	**13**	**30.23%**
合计	R1 或 R2 级别（低风险-中低风险范围）	**43**	**100.00%**

公司上述 **43** 只金融产品均属于 R1 或 R2 风险等级，即低风险或中低风险级别，不存在 R3（中等风险）及以上级别的产品。具体而言：风险等级为“很低风险”“低风险”的产品共 **25** 只，对应 R1 级别（低风险）；风险等级为“较低风险”“中低风险”的产品共 **18** 只，对应 R2 级别（中低风险）。

3）公司持有的金融产品具体情况分析

公司持有的银行理财产品、结构性存款、信托计划的风险等级均为 R1-R2，不存在 R3（中等风险）及以上级别的产品，且该类产品具有持有周期短、收益较稳定、流动性强的特点，不属于收益波动大且风险较高的金融产品，不属于财务性投资情形。

其中，公司持有的私募银行理财产品和信托计划如下：

①工银理财·恒鑫固定收益类封闭式净值型法人私募理财产品

工银理财·恒鑫固定收益类封闭式净值型法人私募理财产品由工银理财有限责任公司发行，公司持有金额为 66,000 万元。该产品于 2026 年 7 月 17 日起息，2027 年 1 月 15 日到期。根据产品说明书，具体情况如下：

产品名称	**工银理财·恒鑫固定收益类封闭式净值型法人私募理财产品**
发行方式	私募
运作方式	封闭式净值型
产品类型	固定收益类、非保本浮动收益型
产品期限计划	550 天
风险评级	R2 较低风险

产品名称	**工银理财·恒鑫固定收益类封闭式净值型法人私募理财产品**
销售对象	法人合格投资者
是否提供本金和收益保证承诺	工银理财有限责任公司对本理财产品的本金和收益不提供保证承诺，本理财产品的总体风险程度较低，产品本金受宏观政策和市场相关法律法规变化、投资市场波动等风险因素影响较小
业绩比较基准	本产品业绩比较基准（年化）为 2.35%，业绩比较基准由产品管理人依据理财产品的投资范围及比例、投资策略，并综合考量市场环境等因素测算。本理财产品为固定收益类产品，本产品计划采用稳健平衡的投资策略，主要投资于包括非标准化债权在内的符合监管要求的债权类资产，并在理财产品期限内进行配置与动态调整。业绩比较基准测算：根据初始本金，以产品投资存款类及货币市场工具类 0%-50%，债券及债券型基金 0%-50%，非标准化债权资产 50%-100%为例（根据市场环境实施逐步配置），结合拟投资的项目收益和投资策略、产品费用等进行测算。
投资范围	本理财产品募集的资金直接或间接投资于包括但不限于以下金融资产和金融工具。在市场出现新的金融投资工具后，按照国家相关政策法规，产品管理人履行相关手续并向投资者信息披露后进行投资：现金、存款、大额存单、同业存单、债券回购和其他货币市场工具。国债、地方政府债券、中央银行票据、政府机构债券、金融债券（包含政策性金融债及非政策性金融债）、公司信用类债券（含非公开发行的公司债）、企业债、短期融资券、超短期融资券、中期票据、在银行间市场和证券交易所市场发行的资产支持证券、非公开定向债务融资工具、非标准化债权类资产和其他符合监管要求的债权类资产。货币基金、债券型证券投资基金和其他符合监管要求的证券投资基金。本产品可以投资于以上述资产为投资对象的公募证券投资基金及其他资产管理产品。
直接和间接各类资产投资比例范围如下	100%投资于债权类资产
产品到期日	2028 年 01 月 17 日。如本产品所投资的非标债权资产提前到期的，产品管理人有权于 2027 年 1 月 15 日（含）后提前终止全部理财产品份额。

该私募银行理财产品全部投向债权类资产，不属于收益波动大且风险较高的金融产品，结合监管关于财务性投资的相关界定，故购买该私募理财产品不属于财务性投资。

②外贸信托-信恒尊享 19 号集合资金信托计划

外贸信托-信恒尊享 19 号集合资金信托计划由中国对外经济贸易信托有限公司发起，公司持有金额为 40,000 万元。该产品于 2026 年 1 月 21 日起息，2026 年 12 月 22 日到期。根据风险申明书、信托合同和信托计划说明书，具体情况如

下：

产品名称	外贸信托-信恒尊享 19 号集合资金信托计划
产品类型	固定收益类
信托计划期限	信托计划期限预计为自本信托生效之日起 10 年
风险等级	风险评级为 R2 级。具有中低的投资风险，适合风险识别、评估、承受能力中低及以上的合格投资者
业绩比较基准	2.7%-2.9%（年化）
投资策略	本信托计划主要通过投资“中信证券股份有限公司作为投资顾问的证券投资类私募证券投资基金和资管产品”投资于债券、金融衍生品、公募基金资产
投资范围	本信托计划主要投资于“中信证券股份有限公司作为投资顾问的证券投资类私募证券投资基金和资管产品”、信托业保障基金，闲置资金用于银行存款、货币基金
投资组合比例	本信托计划投资于现金类资产占信托财产总值的比例为 0-100%（以市值计算），投资于标的产品占信托财产总值的比例为 0-100%（以市值计算），其中投资于固定收益类资产占信托财产总值的比例为 80%-100%（以市值计算）。本信托计划存续期间，为规避市场趋势性风险，可能超出前述比例范围投资较低风险资产，或本信托计划处于建仓阶段时，受托人投资于标的产品的比例可能低于信托财产总值的 80%。
投资限制	(1)禁止将信托财产用于贷款、抵押融资或对外担保等用途。(2)禁止将信托财产用于可能承担无限责任的投资。(3)相关法律法规和信托文件约定禁止从事的其他投资。
杠杆率	108%
久期	1.58
评级	AAA 占比 19%、AA+占比 64%、AA 占比 17%
资产结构	城投债占比 91%、产业债占比 7%、金融债占比 1%、可转债占比 1%
信托计划的开放安排	开放日：本期受益权封闭运作，于 2026 年 12 月 22 日自动赎回（以下简称“默认赎回开放日”），无需受益人另行申请，如默认赎回开放日遇节假日则顺延至下一个交易日。受托人可根据业务需求设立申购开放日，用于委托人办理第 i 期信托受益权的申购。受托人可根据本信托运作情况设立临时开放日，用于办理委托人的赎回申请，具体以受托人公告为准。

该信托计划产品底层以标准化固定收益类资产为主，其中债券为其主要投资标的，相关债券评级均在 AA 以上，风险等级为 R2（中低风险），投资运作较为规范。截至本回复出具日，该信托计划未出现延期兑付或逾期未兑付的情形。产品整体风险较低、风险处于可控范围，整体资产安全性较高，不属于收益波动大且风险较高的金融产品，结合监管关于财务性投资的相关界定，故购买该信托计

划产品不属于财务性投资。

4）公司持有的金融产品均不属于“收益波动大且风险较高的金融产品”的分析

根据《证券期货法律适用意见第 18 号》的规定，财务性投资包括“购买收益波动大且风险较高的金融产品等”。结合上述产品的风险等级分类情况，公司持有的银行理财、结构性存款和信托计划均不属于“收益波动大且风险较高的金融产品”，具体分析如下：

①风险等级方面：公司持有的上述 **43** 只金融产品均属于 R1 或 R2 级别，即低风险或中低风险，为风险等级最低的两个级别，不存在 R3（中等风险）及以上级别的产品。R1、R2 级别的金融产品本金风险极小或较小，收益波动极小或较小，与“收益波动大且风险较高”的特征明显不符。

②收益类型方面：基于相关产品说明书或者风险揭示书，上述产品的收益类型的衡量标准为业绩比较基准或者预期收益率，均为较窄区间，不属于收益波动较大的产品，收益相对稳定。

③底层资产方面：上述银行理财产品主要投资于银行存款、债券等标准化固定收益类资产，底层资产清晰透明；结构性存款嵌入的金融衍生产品挂钩标的为汇率、利率等基础市场变量，产品结构简单、风险可控；信托计划底层以固定收益类资产为主，其中债券为其主要投资标的，相关债券评级均在 AA 以上，投资运作较为规范，未出现延期兑付或逾期未兑付的情形。

④持有目的方面：公司购买上述产品系为提高暂时闲置资金的使用效率而进行的现金管理，具有持有收益稳定、安全性高及风险低的特点，并非以获取高额投资收益为目的的风险投资行为。上述产品期限较短（多为 3 个月至 1 年），部分为开放式现金管理类产品，流动性较好，与公司日常资金管理需求相匹配。

公司购买上述银行理财、结构性存款和信托计划主要为对暂时闲置资金进行现金管理形成，旨在提高发行人存款的资金管理效率，取得一定利息收益，交易性金融资产风险评级较低，且均为 R1 或 R2 级别，该部分资产具有持有收益稳定、安全性高及风险低的特点，不属于收益风险波动大且风险较高的金融产品，

故不属于财务性投资。

综上所述，自本次发行董事会决议日前六个月起至本回复出具日（即自 2025 年 12 月 2 日至今），公司新增认购的银行理财、结构性存款和信托计划不属于收益波动大且风险较高的金融产品，不存在新投入的和拟投入的财务性投资的情形。

（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

1、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 6 月末，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	会计科目	截至 2026 年 6 月末账面价值	是否属于财务性投资
1	货币资金	892,400.70	否
2	交易性金融资产	238,842.57	否
3	衍生金融资产	-	不适用
4	其他应收款	17,869.65	否
5	持有待售资产	-	不适用
6	一年内到期的非流动资产	2,148.54	否
7	其他流动资产	29,720.36	否
8	长期应收款	-	不适用
9	发放贷款和垫款	-	不适用
10	债权投资	-	不适用
11	其他债权投资	-	不适用
12	长期股权投资	179,043.37	否

序号	会计科目	截至 2026 年 6 月末账面价值	是否属于财务性投资
13	其他权益工具投资	14,543.24	否
14	其他非流动金融资产	-	不适用
15	其他非流动资产	119,574.73	否
被认定为财务性投资合计		-	无财务性投资

（1）货币资金

单位：万元

项目	2026 年 6 月末账面余额
库存现金	57.50
银行存款	892,150.17
其他货币资金	193.03
合计	892,400.70
其中：存放在境外的款项总额	62,581.63

截至 2026 年 6 月 30 日，公司货币资金账面价值为 892,400.70 万元，由库存现金、银行存款及其他货币资金构成。公司的货币资金不属于财务性投资。

（2）交易性金融资产

截至 2026 年 6 月 30 日，公司交易性金融资产账面价值为 238,842.57 万元，其中理财产品为 151,896.84 万元，结构性存款为 86,945.73 万元。公司持有的交易性金融资产均为风险较低（合同注明风险等级中低风险及以下的产品）、期限较短的理财产品或结构性存款，是在不影响公司正常经营情况下，为提高资金管理效率而购买安全性高、流动性好的银行理财产品或结构性存款，该种理财产品或结构性存款不属于收益波动大且风险较高的金融产品，不属于财务性投资。

（3）其他应收款

截至 2026 年 6 月 30 日，公司其他应收款账面余额为 19,784.37 万元，计提坏账准备后账面价值 17,869.65 万元，具体构成情况如下：

单位：万元

款项性质	2026 年 6 月 30 日	是否属于财务性投资
押金、保证金	4,558.73	否
保险赔偿款	2,029.49	否

款项性质	2026 年 6 月 30 日	是否属于财务性投资
船舶存油	2,614.46	否
备用金	607.45	否
土地出售款	7,234.00	否
船舶出售款	2,039.38	否
其他	700.86	否
账面余额小计	19,784.37	/
减：坏账准备	1,914.72	/
账面价值合计	17,869.65	**不属于财务性投资**

公司其他应收款主要为土地出售款、船舶出售款、押金、保证金、保险赔偿款、船舶存油，为公司生产经营过程中所产生的其他应收款项，不属于财务性投资。

（4）一年内到期的非流动资产

截至 2026 年 6 月 30 日，公司一年内到期的非流动资产账面价值为 2,148.54 万元，具体构成情况如下：

单位：万元

项目	2026 年 6 月 30 日账面价值	是否属于财务性投资
一年内到期的债权投资	2,148.54	否
合计	**2,148.54**	**不属于财务性投资**

截至 2026 年 6 月 30 日，公司一年内到期的非流动资产为剩余期限在 1 年以内的大额存单，重分类至一年内到期的非流动资产列报，属于保本型银行存款类金融资产，安全性高、流动性强，是在不影响公司正常经营情况下，为提高资金管理效率而购买的大额存单，因此不属于财务性投资。

（5）其他流动资产

截至 2026 年 6 月 30 日，公司其他流动资产账面价值为 29,720.36 万元，具体构成情况如下：

单位：万元

项目	2026 年 6 月 30 日账面价值	是否属于财务性投资
待抵扣进项税额	27,856.11	否
待摊费用	1,695.72	否

项目	2026 年 6 月 30 日账面价值	是否属于财务性投资
预缴企业所得税	168.53	
合计	**29,720.36**	**不属于财务性投资**

公司其他流动资产主要为待抵扣进项税额，为公司生产经营过程中所产生的其他流动资产，不属于财务性投资。

（6）长期股权投资

截至 2026 年 6 月 30 日，公司长期股权投资账面价值为 179,043.37 万元，全部为对联营企业的投资，具体构成情况如下：

单位：万元

被投资各单位名称	2026 年 6 月 30 日账面价值	投资时间	主营业务	双方合作内容	未来对公司业务赋能	是否属于财务性投资
天津港第四港埠有限公司	89,921.97	2022 年	港口经营及装卸搬运等服务	被投资公司向发行人提供港口装卸搬运等服务，有利于双方协同天津港相关资源	发行人通过输出成熟集装箱运营管理经验，派驻专业团队协同运营，并将自身成熟的集装箱运营经验复制到天津港第四港埠有限公司，大幅缩短码头业务培育周期，夯实港口装卸配套能力	否，系围绕产业链上下游以获取技术和渠道为主要目的的投资
上海港罗东集装箱码头有限公司	52,617.33	2023 年	港口经营及装卸搬运等服务	被投资公司向发行人提供集装箱码头装卸搬运等服务，利于发行人开展上海港业务	上海港罗东集装箱码头有限公司向发行人稳定提供安全、快捷、高效的集装箱装卸及与此相关业务的延伸配套服务，保障主干航线作业时效，完善上海港作业节点布局	否，系围绕产业链上下游以获取技术和渠道为主要目的的投资

被投资各单位名称	2026 年 6 月 30 日账面价值	投资时间	主营业务	双方合作内容	未来对公司业务赋能	是否属于财务性投资
东莞港国际集装箱码头有限公司	35,501.78	2020 年	集装箱码头及相关堆场服务	被投资公司向发行人提供集装箱码头相关堆场服务，利于发行人加深东莞港集团合作	该投资作为发行人登陆发展战略的重要部署，将发挥东莞港“珠江-西江经济带”和“粤港澳大湾区”两大国家战略叠加的区位优势，可进一步加强港航深度融合和协同发展，进一步优化公司航运资源和航线网络整体布局，进一步提升公司服务珠江-西江流域的集装箱航运物流能力	否，系围绕产业链上下游以获取技术和渠道为主要目的的投资
辽宁沈哈红谷物流联运有限公司	1,002.29	2020 年	货物运输；供应链服务；集装箱场站经营	被投资公司向发行人提供集装箱码头相关堆场服务，利于发行人开展鲅鱼圈内业务	共建区域物流合营平台，整合东北陆路物流资源，有利于在鲅鱼圈口岸的业务开展、集装箱运输，能够有效将集装箱运输、堆场服务及码头管理结合，降低内陆集疏运操作成本	否，系围绕产业链上下游以获取技术和渠道为主要目的的投资
广州粤港澳国际航运有限公司	-	2018 年	货物运输及配套服务	被投资公司向发行人提供货物运输及配套服务，利于公司加强珠海港业务合作	发行人委托广州粤港澳国际航运有限公司在西江及珠江三角洲区域内进行集装箱货物驳运业务，依托市场化定价支线运力，完善内河支线运输网络，打通江海联运通道	否，系围绕产业链上下游以获取技术和渠道为主要目的的投资
小计	**179,043.37**	-	-	-	-	**否，不属于财务性投资**

注：广州粤港澳国际航运有限公司已发生超额亏损，因此账面价值为 0。

公司长期股权投资全部为对联营企业的投资，以上长期股权投资涉及的公司均主要围绕集装箱航运物流等开展业务，符合“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”，与公司现有主营业务高度相关，均不属于财务性投资。

（7）其他权益工具投资

截至 2026 年 6 月 30 日，公司其他权益工具投资账面价值为 14,543.24 万元，具体构成情况如下：

被投资各单位名称	2026 年 6 月 30 日账面价值/万元	主营业务	注册资本/万元	投资时间	发行人持股比例	双方合作内容	未来对公司业务赋能	是否属于财务性投资
山东远洋海运集团股份有限公司	11,913.80	主要从事集装箱运输及代理、油品加注及运输、干散货运输、客箱班轮运输等业务	44,518.09	2024 年	4.49%	发行人向山东远洋采购驳船服务、码头服务及陆运运力服务，同时向其销售集装箱运输服务，报告期内双方存在持续业务合作	发行人与山东远洋持续深化合作，采购、销售内容与发行人主营业务相关，具有显著的协同效应。同时，山东远洋隶属于山东港口，该项投资有利于加深发行人与山东港口的合作	否，系围绕产业链上下游以获取技术和渠道为主要目的的投资
日照港裕廊股份有限公司	2,629.44	粮食、木片、粮油等货种的码头装卸服务	166,000.00	2026 年	2.59%	报告期内双方不存在交易	为进一步深化与日照港口的战略合作关系，同时契合公司码头资产整合的整体战略布局，公司与被投资公司持续深化合作。日照港裕廊股份有限公司的主营业务为码头装卸服务，与公司主营业务相关，具有显著的协同效应	否，系围绕产业链上下游以获取技术和渠道为主要目的的投资

1）山东远洋海运集团股份有限公司

山东远洋海运集团股份有限公司（以下简称“山东远洋”）系山东港口集团旗下国有控股、青岛市国资委实际控制的股份制企业，于 2020 年在青岛设立，注册资本为 44,518.09 万元。山东远洋是山东港口整合内部航运资源、打造专业化航运运营平台的重要载体，主营业务涵盖集装箱运输及代理、油品加注及运输、干散货运输、客箱班轮运输等领域，具备较为完整的沿海及内贸航运运力布局与港口协同资源。作为山东港口体系内的专业化航运主体，山东远洋在山东半岛及环黄渤海区域的港口节点、码头作业资源、航线网络方面具有显著的区位与资源禀赋优势，能够为航运企业提供稳定的港口作业衔接与综合物流服务支持。公司与山东远洋在集装箱运输、港口作业及综合物流等环节具备明确的产业链协同基础，双方合作有助于公司进一步完善港口资源布局、提升航线运营效率及港航一体化协同能力。

2023 年度、2024 年度、2025 年度和 2026 年 1-6 月，发行人向山东远洋海运集团股份有限公司采购驳船服务、码头服务及陆运运力服务，交易金额分别为 11,330.00 万元、12,950.29 万元、8,120.64 万元和 3,331.53 万元；同时发行人向其销售集装箱运输服务，交易金额分别为 2.19 万元、439.30 万元、1,459.94 万元和 1,436.36 万元，报告期内双方存在持续业务合作。

综上，山东远洋海运集团股份有限公司隶属于山东港口，发行人对该公司的股权投资有利于加深与山东港口的战略合作，上述投资并非用于交易目的而计划长期战略持股，符合“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”的认定标准，不属于财务性投资。

2）日照港裕廊股份有限公司

发行人参股日照港裕廊的相关说明情况请参见本回复之“问题 3”之“一、”之“（一）”之“2、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”。

公司参股日照港裕廊有利于加深与山东港口集团的战略合作，符合“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”的认定标准，不属于财务性投资。

（8）其他非流动资产

截至 2026 年 6 月 30 日，公司其他非流动资产的账面价值为 119,574.73 万元，具体构成情况如下：

单位：万元

项目	2026 年 6 月 30 日账面余额	是否属于财务性投资
预付造船款	116,496.09	否
融资租赁保证金	2,756.08	否
预付其他长期资产款	1.56	否
堆场项目保证金	321.00	否
合计	**119,574.73**	**不属于财务性投资**

截至 2026 年 6 月 30 日，公司其他非流动资产的账面价值为 119,574.73 万元，由预付造船款、融资租赁保证金、预付其他长期资产款和堆场项目保证金构成，均系与主营业务直接相关的经营性长期款项，具备明确的经营用途，不属于财务性投资。

综上所述，截至 2026 年 6 月 30 日，公司不存在财务性投资相关资产，符合《上市公司证券发行注册管理办法》第九条“（五）除金融类企业外，最近一期末不存在金额较大的财务性投资”的规定。

二、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

1、查询监管部门关于财务性投资及类金融业务的相关规定，了解财务性投资及类金融业务认定的要求；查阅了发行人的定期报告和最近一期末相关会计科目余额及明细，了解相关会计科目的主要内容，分析相关科目是否属于财务性投资；

2、查阅发行人长期股权投资的明细，了解发行人对外投资的原因，查询被投资企业的工商信息，了解被投资企业的主营业务、发行人与被投资标的业务合作及往来情况等，核查是否属于财务性投资；

3、向发行人相关部门负责人员了解了发行人持有其他权益工具投资的具体情况、投资背景及投资目的，并了解了被投资公司的经营情况、业务内容、与发行人的业务合作、业务协同性等，逐项分析了发行人持有被投资公司是否属于财

务性投资；

4、取得发行人资产负债表中可能与财务性投资相关的会计科目明细，核查发行人购买的银行理财、信托及结构性存款相关的产品协议书、产品说明书、风险揭示书及理财明细等资料，逐项分析是否属于财务性投资；

5、查阅发行人相关董事会、股东会会议文件，发行人的定期报告及相关临时公告，了解发行人本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复出具日的董事会决议及相关公告，检查是否存在新投入或拟投入的财务性投资及类金融业务投资。

（二）核查结论

经核查，保荐机构及申报会计师认为：

根据《证券期货法律适用意见第 18 号》进行核查，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，发行人不存在实施或拟实施财务性投资（含类金融业务）的情形；发行人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。

3.2 请发行人说明：报告期内受到的行政处罚、对外担保情况，尚未了结的重大诉讼仲裁及最新进展，上述事项是否构成本次发行的实质性障碍。请保荐机构及发行人律师根据《证券期货法律适用意见第 18 号》、《监管规则适用指引——发行类第 6 号》相关规定进行核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人说明

（一）报告期内发行人受到的行政处罚情况

1、报告期内行政处罚的具体情况

根据发行人及其合并范围内子公司报告期内受到的行政处罚相关文书以及主管部门出具的说明文件，报告期内，发行人及其合并报表范围内子公司受到的行政处罚共计 22 项，其中罚款金额在 1 万元以内或予以警告的行政处罚共计 12 项，罚款金额在 1 万元及以上的行政处罚共计 10 项，具体情况如下：

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
1	发行人	2023.02.23	吴淞海事局	海事罚字[2023]010100002311	发行人“中谷 18”轮于 2023 年 2 月 2 日在吴淞口警戒区水域航行时排放明显可见的黑烟，且持续时间超过 30 秒，其行为违反了《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款	罚款 0.45 万元	（1）《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款、第八十六条第二款规定，在本市行驶的机动车船不得排放明显可见的黑烟；违反前述规定的，由海事部门责令改正，可以处一千元以上一万元以下罚款；情节严重的，处一万元以上五万元以下罚款。左述行政处罚金额较小，不属于情节严重的情形。（2）上海海事局已于 2026 年 6 月 16 日出具《合规证明》，证明：自报告期初至该证明出具日，公司及其所属船舶无重大违法违规行为。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”、“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。
2	发行人	2023.02.23	吴淞海事局	海事罚字[2022]010100049411	发行人“中谷 8”轮于 2022 年 12 月 7 日在黄浦江航道 103-105 灯浮水域航行时被发现排放明显可见的黑烟，且持续时间超过 30 秒，其行为违反了《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款	罚款 0.10 万元	
3	发行人	2023.04.18	浦东海事局	海事罚字[2023]010700023811	船舶在出港前未将上一航次消耗的燃料种类和数量，主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息按照规定报告海事管理机构	罚款 0.50 万元	（1）根据《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》第四十条第一款及第五十二条规定，船舶应当在出港前将上一航次消耗的燃料种类和数量，主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息按照规定报告海事

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
4	中谷国际航运	2023.04.18	浦东海事局	海事罚字[2023]010700023911	船舶在出港前未将上一航次消耗的燃料种类和数量，主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息按照规定报告海事管理机构	罚款 0.50 万元	管理机构；违反前述规定的，由海事管理机构予以警告；情节严重的，处 2 万元以下的罚款。（2）根据当时有效的《海事行政处罚程序实施细则》第二十五条第二款规定，“本条前款所称的‘重大行政处罚决定’，是指案件有下列情形之一：（一）拟对自然人罚款或者没收非法所得数额超过三万元，对法人或者其他组织罚款或者没收非法所得数额超过十万元的；（二）拟扣留船员适任证书超过十二个月、拟吊销船员适任证书或者其他船员证书、证件的；（三）拟撤销船舶检验资格的；（四）拟没收船舶、没收或者吊销船舶登记证书的。”（3）左述行政处罚罚款金额处于《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》规定的罚款金额标准的低档幅度内，也未达到《海事行政处罚程序实施细则》所规定的“重大行政处罚决定”标准。（4）上海海事局已于 2026 年 6 月 16 日出具《合规证明》，证明：自报告期初至该证明出具日，发行人及其所属船舶无重大违法违规行为。基于上述，左述行政处罚罚款金额较小，且属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
5	日照中谷	2023.06.13	日照经济技术开发区管理委员会	（日开）文综罚字[2023]第 0007 号	日照中谷未取得在文物保护单位的保护范围内进行建设工程的相关批准，擅自在文物保护单位的保护范围内进行建设工程或者爆破、钻探、挖掘等作业，违反了《中华人民共和国文物保护法》第十七条“文物保护单位的保护范围内不得进行其他建设工程或者爆破、钻探、挖掘等作业。但是，因特殊情况需要在文物保护单位的保护范围内进行其他建设工程或者爆破、钻探、挖掘等作业的，必须保证文物保护单位的安全，并经核定公布该文物保护单位的人民政府批准，在批准前应当征得上一级人民政府文物行政部门同意”的规定	罚款 20 万元并责令改正	（1）当时有效的《中华人民共和国文物保护法（2017 修正）》第六十六条规定，“有下列行为之一，尚不构成犯罪的，由县级以上人民政府文物主管部门责令改正，造成严重后果的，处五万元以上五十万元以下的罚款；情节严重的，由原发证机关吊销资质证书：（一）擅自在文物保护单位的保护范围内进行建设工程或者爆破、钻探、挖掘等作业的……”（2）根据《山东省文物行政处罚裁量基准》规定，日照中谷所受处罚属于裁量阶次“一般”档，且被罚款金额处于适用法律规定的罚款区间中位数偏下，不属于对应法定处罚幅度内金额最高的情形，也未构成“情节严重”情形。（3）日照经济技术开发区管理委员会已出具《证明》，证明日照中谷当时按照要求及时停止施工、保护现场，积极配合补充考古调查勘探工作，已改正其违法行为，日照中谷的相关行为不涉及重大违法违规行为，相关处罚不属于重大行政处罚。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”、“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。

6	发行人	2023.06.15	上海市交通委员会	2230140075	发行人于 2023 年 4 月 13 日实施了未执行备案运价的行为，违反了《海运条例》第十五条第四款的规定	罚款 9.10 万元，并责令改正	（1）根据当时有效的《海运条例》第十五条第四款，国际船舶运输经营者和无船承运业务经营者应当执行生效的备案运价；第四十一条规定，未履行运价备案手续或未执行备案运价的，由国务院交通主管部门或者其授权的地方人民政府交通主管部门责令限期改正，并处 2 万元以上 10 万元以下的罚款。（2）鉴于（i）该条例第四十一条对未履行运价备案手续或未执行备案运价的行为设定的处罚为“责令限期改正，并处 2 万元以上 10 万元以下的罚款”，未设定吊销经营资质、责令停业整顿等更重的处罚措施，表明监管机构并未将该行为归入情节严重之列；（ii）上海市交通委员会作出的《行政处罚决定书》未认定左述行为属于情节严重，且并未依据该条例第二十一条关于“损害交易对方或者国际海上运输市场秩序”的规定对左述行为作出定性；（iii）左述行政处罚仅为罚款人民币 9.10 万元，属于财产罚，不涉及责令停产停业、吊销许可证照、限制从业等资格罚或行为罚，不属于一般意义上的重大行政处罚；且该罚款金额占发行人审计净资产、净利润的比例极小，未对发行人正常生产经营造成重大不利影响；（iv）左述行为系发行人因内部管理疏忽导致的偶发性违规，发行人不存在故意或重大过失，且已按照主管部门要求及时缴纳罚款并完成整改，后续未再发生同类违规行为，未产生严重损害上市公司利益、投资者合法权益或社会公共利益的后果，左述行政处罚不涉及《注册管理办法》《证券期货法律适用意见第 18 号》所规定的“严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为”。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
7	发行人	2023.08.10	青岛海事局	海事罚字[2023]050103011611	发行人“泽宏”轮于 2023 年 7 月 5 日被青岛前湾海事处执法人员现场检查发现，该轮《油类记录簿》存在记载情况与实际不符情形，违反了《中华人民共和国海洋环境保护法》第六十三条规定	罚款 1 万元	（1）当时有效的《中华人民共和国海洋环境保护法》第八十七条规定，“违反本法规定，有下列行为之一的，由依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门予以警告，或者处以罚款：……（二）船舶未持有防污证书、防污文书，或者不按照规定记载排污记录的……有前款第（一）、（四）项行为之一的，处二万元以上十万元以下的罚款；有前款第（二）项行为的，处二万元以下的罚款；有前款第（三）项行为的，处五万元以上二十万元以下的罚款。”（2）《中华人民共和国海洋环境保护法》并未认定左述违法行为属于情节严重情形，且公司被罚款金额处于适用法律规定的罚款区间中间数，不属于对应法定处罚幅度内金额最高的情形。基于上述，左述行政处罚罚款金额较小，且属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”的情形，不构成重大违法行为。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
8	发行人	2023.11.09	舟山海事局	海事罚字[2023]070306030411	公司“中谷吉林”轮在 2023 年 10 月 13 日 00：10 时左右离泊金堂大浦口集装箱码头 1 号泊位，但由于船上人员疏忽大意，在出港前未将上一航次消耗的燃料种类和数量，主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息按照规定报告海事管理机构，其行为违反了《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》第四十条第一款规定	罚款 0.50 万元	（1）根据《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》第四十条第一款及第五十二条规定，船舶应当在出港前将上一航次消耗的燃料种类和数量，主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息按照规定报告海事管理机构；违反前述规定的，由海事管理机构予以警告；情节严重的，处 2 万元以下的罚款。（2）根据当时有效的《海事行政处罚程序实施细则》第二十五条第二款规定，“本条前款所称的‘重大行政处罚决定’，是指案件有下列情形之一：（一）拟对自然人罚款或者没收非法所得数额超过三万元，对法人或者其他组织罚款或者没收非法所得数额超过十万元的；（二）拟扣留船员适任证书超过十二个月、拟吊销船员适任证书或者其他船员证书、证件的；（三）拟撤销船舶检验资格的；（四）拟没收船舶、没收或者吊销船舶登记证书的。”（3）左述行政处罚罚款金额处于《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》规定的罚款金额标准的低档幅度内，也未达到《海事行政处罚程序实施细则》所规定的“重大行政处罚决定”标准。基于上述，左述行政处罚罚款金额较小，不属于《证券期货法律适用意见第 18 号》所规定的“严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为”。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
9	发行人	2023.11.28	青岛海事局	海事罚字[2023]050103015811	发行人“泽宏”轮于 2023 年 10 月 22 日被青岛前湾海事处执法人员现场检查发现，该轮 2021 年内曾向海洋排放未经粉碎的食品废弃物（总量为 0.08 立方米），且排放位置不满足未经粉碎处理的船舶垃圾距最近陆地 12 海里以外海域排放的要求，其行为违反了《中华人民共和国海洋环境保护法》第六十二条第一款、《防治船舶污染海洋环境管理条例》第十五条第一款及《船舶水污染物排放控制标准》（GB3552-2018）7.1.2 的规定	罚款 4 万元	（1）当时有效的《中华人民共和国海洋环境保护法》第七十三条规定，“违反本法有关规定，有下列行为之一的，由依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门责令停止违法行为、限期改正或者责令采取限制生产、停产整治等措施，并处以罚款；拒不改正的，依法作出处罚决定的部门可以自责令改正之日的次日起，按照原罚款数额按日连续处罚；情节严重的，报经有批准权的人民政府批准，责令停业、关闭：……（二）不按照本法规定向海洋排放污染物，或者超过标准、总量控制指标排放污染物的……有前款第（一）、（三）项行为之一的，处三万元以上二十万元以下的罚款；有前款第（二）、（四）项行为之一的，处二万元以上十万元以下的罚款。” （2）当时有效的《常见海事违法行为行政处罚裁量基准》对左述违规行为的一般违法情节设置了六档罚款金额标准的处罚幅度，其中公司罚款金额处于一般情节中罚款金额标准第二低的处罚幅度内。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”的情形，且罚款金额处于相关规定所述一般情节中罚款金额标准的最低档幅度内，不构成重大违法行为。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
10	发行人	2023.12.11	吴淞海事局	海事罚字[2023]010100102311	发行人“中谷 3”轮于 2023 年 11 月 28 日在黄浦江 103-105 灯浮水域航行进口时排放明显可见的黑烟，且持续时间超过 30 秒，其行为违反了《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款	罚款 0.20 万元	（1）《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款、第八十六条第二款规定，在本市行驶的机动车船不得排放明显可见的黑烟；违反前述规定的，由海事部门责令改正，可以处一千元以上一万元以下罚款；情节严重的，处一万元以上五万元以下罚款。左述行政处罚金额较小，且不属于情节严重的情形。（2）上海海事局已于 2026 年 6 月 16 日出具《合规证明》，证明：自报告期初至该证明出具日，公司及其所属船舶无重大违法违规行为。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”、“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
11	天津港中谷	2024.01.15	天津市港航管理局	津港航东疆北疆罚〔2023〕040 号	天津港中谷在 2023 年 12 月 10 日存在堆场多处集装箱角件上下层均未对齐，错位横向纵向偏移量均超过《集装箱港口装卸作业安全规程》第 8.5 项的规定，违反了《中华人民共和国安全生产法》第四十一条第二款	罚款 1 万元	（1）《中华人民共和国安全生产法》第一百零二条规定，生产经营单位未采取措施消除事故隐患的，责令立即消除或者限期消除，处五万元以下的罚款；生产经营单位拒不执行的，责令停产停业整顿，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处五万元以上十万元以下的罚款；构成犯罪的，依照刑法有关规定追究刑事责任。（2）根据《天津市港航行政处罚自由裁量基准（安全）》，天津港中谷的左述行为属于违法情节一般，且罚款金额处于适用法律规定的罚款区间的较低金额，不属于对应法定处罚幅度内金额最高的情形。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”的情形，且罚款金额较小，不构成重大违法行为。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
12	瑛楷海运	2024.03.07	吴淞海事局	海事罚字[2024]010100008611	瑛楷海运管理的“中谷 8”轮在 2024 年 1 月 26 日约 16：13 时于黄浦江 105-103 号浮水域航行，并发现船舶排放明显可见的黑烟，且持续排放时间超过 30 秒，其行为违反了《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款规定	罚款 0.20 万元	（1）《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款、第八十六条第二款规定，在本市行驶的机动车船不得排放明显可见的黑烟；违反前述规定的，由海事部门责令改正，可以处一千元以上一万元以下罚款；情节严重的，处一万元以上五万元以下罚款。左述行政处罚金额较小，不属于情节严重的情形。（2）上海海事局已于 2026 年 6 月 16 日出具《合规证明》，证明：自报告期初至该证明出具日，公司及其所属船舶无重大违法违规行为。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”、“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
13	天津港中谷	2024.04.17	天津市港航管理局	津交（港航）罚（2024）01009 号	2024 年 1 月 25 日，天津港中谷修箱区一密闭集装箱内同时存放着三瓶仍有气体的氧气气瓶、丙烷气瓶和二氧化碳气瓶，违反该公司《气瓶管理制度》相关规定，该公司未采取措施消除事故隐患，违反了《中华人民共和国安全生产法》第四十一条第二款	罚款 1 万元	（1）《中华人民共和国安全生产法》第一百零二条规定，生产经营单位未采取措施消除事故隐患的，责令立即消除或者限期消除，处五万元以下的罚款；生产经营单位拒不执行的，责令停产停业整顿，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处五万元以上十万元以下的罚款；构成犯罪的，依照刑法有关规定追究刑事责任。（2）根据《天津市港航行政处罚自由裁量基准（安全）》，天津港中谷的左述行为属于违法情节一般，且罚款金额处于适用法律规定的罚款区间的较低金额，不属于对应法定处罚幅度内金额最高的情形。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”的情形，且罚款金额较小，不构成重大违法行为。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
14	天津港中谷	2024.06.14	天津市港航管理局	津交（港航）罚（2024）01014 号	2024 年 3 月 5 日，天津市港航管理局执法人员对天津港中谷进行日常检查，发现该企业场院西侧修箱区内，一个在使用的配电箱（额定电压 380V/额定电流 63A）上未张贴安全警示标志，不符合《安全标志及其使用导则》第 4.2.3 项规定，天津港中谷未在有较大危险因素的生产经营场所和有关设施、设备上设置明显的安全警示标志，该行为违反了《中华人民共和国安全生产法》第三十五条	罚款 1 万元	（1）《中华人民共和国安全生产法》第九十九条规定，生产经营单位有下列行为之一的，责令限期改正，处五万元以下的罚款；逾期未改正的，处五万元以上二十万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处一万元以上二万元以下的罚款；情节严重的，责令停产停业整顿；构成犯罪的，依照刑法有关规定追究刑事责任：（一）未在有较大危险因素的生产经营场所和有关设施、设备上设置明显的安全警示标志的……”（2）根据《天津市港航行政处罚自由裁量基准（安全）》，天津港中谷的左述行为属于违法情节一般，且罚款金额处于适用法律规定的罚款区间的较低金额，不属于对应法定处罚幅度内金额最高的情形。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”的情形，且罚款金额较小，不构成重大违法行为。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
15	发行人	2024.07.29	浦东海事局	海事罚字[2024]010700047412	公司“中谷临沂”轮于 2024 年 5 月 29 日在上海浦东外四期码头被浦东海事局执法人员发现，该轮倒挂中华人民共和国国旗，其行为违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第三十三条第一款及《船舶升挂国旗管理办法》第九条，适用《常见海事违法行为行政处罚裁量基准》第四十三项一般情节	罚款 3 万元	（1）《中华人民共和国海上交通安全法》第九十六条规定，“船舶或者海上设施有下列情形之一的，由海事管理机构责令改正，对违法船舶或者海上设施的所有人、经营人或者管理人处二万元以上二十万元以下的罚款，对船长和有关责任人员处二千元以上二万元以下的罚款；情节严重的，吊销违法船舶所有人、经营人或者管理人的有关证书、文书，暂扣船长、责任船员的船员适任证书十二个月至二十四个月，直至吊销船员适任证书：……（二）船舶未依法悬挂国旗，或者违法悬挂其他国家、地区或者组织的旗帜……”（2）根据《常见海事违法行为行政处罚裁量基准》第四十三项规定，针对左述行为的一般违法情节，处以 3-20 万元罚款；（3）根据上述规定，发行人左述行为的违法情节一般，浦东海事局对其处以罚款 3 万元的处罚属于该情节中最低档罚款，不属于“情节严重”的情形；（4）上海海事局已于 2026 年 6 月 16 日出具《合规证明》，证明：自报告期初至该证明出具日，公司及其所属船舶无重大违法违规行为。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”、“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
16	发行人	2024.08.01	吴淞海事局	海事罚字[2024]010100068311	公司经营的“中谷长春”轮在 2024 年 3 月 15 日新加坡至上海航次的能耗报告船用燃油栏错将轻燃油（LFO）报告成柴油（MDO），存在船舶在出港前未将上一航次消耗的燃料种类和数量，主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息按照规定报告海事管理机构的行为，违反了《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》第四十条第一款规定	警告	（1）根据《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》第四十条第一款及第五十二条规定，船舶应当在出港前将上一航次消耗的燃料种类和数量，主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息按照规定报告海事管理机构；违反前述规定的，由海事管理机构予以警告。吴淞海事局就发行人左述不合规行为仅予以警告，未处以罚款，左述行为不属于情节严重的情形。（2）根据上海海事局 2026 年 6 月 16 日出具的《合规证明》，自报告期初至该证明出具日，公司及其所属船舶无重大违法违规行为。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
17	发行人	2024.10.16	宁波海事局	海事罚字[2024]07012010022-1-1	2024 年 10 月 5 日，宁波海事局执法人员在对发行人管理的“中谷银川”轮进行现场检查时发现，该轮存在不按照规定监测、监控并如实记载船舶污染物排放及操作记录的行为，但未发现该轮存在违法排污行为，也未造成危害后果。前述行为违反了《中华人民共和国海洋环境保护法》第八十条第三款	罚款 0.40 万元	（1）《中华人民共和国海洋环境保护法》第一百一十条规定，“违反本法规定，有下列行为之一，由依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门或者机构责令改正，处以罚款：……（二）船舶未持有防污证书、防污文书，或者不按照规定监测、监控，如实记载和保存船舶污染物、压载水和沉积物的排放及操作记录的……有前款第一项行为的，处二万元以下的罚款；有前款第二项行为的，处十万元以下的罚款；有前款第三项行为的，处一万元以上十万元以下的罚款；有前款第四项行为的，处三万元以上三十万元以下的罚款；有前款第五项、第六项行为之一的，处一万元以上十万元以下的罚款，情节严重的，处十万元以上五十万元以下的罚款。”（2）《中华人民共和国海洋环境保护法》并未认定左述违法行为属于情节严重情形，且《行政处罚决定书》也明确未发现发行人违法排污、未造成危害后果。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”，且罚款金额较小，不构成重大违法行为。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
18	国达海运	2024.11.21	浦东海事局	海事罚字[2024]01072000063-1-1	国达海运所有的“中谷 6 号”轮在 2024 年 8 月 30 日于外电三厂码头前沿水域航行时，排放明显可见黑烟，其行为违反了《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款规定	罚款 0.20 万元	（1）《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款、第八十六条第二款规定，在本市行驶的机动车船不得排放明显可见的黑烟；违反前述规定的，由海事部门责令改正，可以处一千元以上一万元以下罚款；情节严重的，处一万元以上五万元以下罚款。左述行政处罚金额较小，不属于情节严重的情形。（2）上海海事局已于 2026 年 6 月 16 日出具《合规证明》，证明：自报告期初至该证明出具日，公司及其所属船舶无重大违法违规行为。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”、“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
19	发行人	2025.05.22	浦东海事局	海事罚字[2025]01072000257-1-1	发行人“中谷银川”轮于 2025 年 4 月 16 日被浦东海事局执法人员发现：2025 年 3 月 10 日海事执法人员在靠泊外高桥四期码头的“中谷银川”轮上现场取样，经检测发现该轮使用的是含硫量超标的燃油，违反了《中华人民共和国大气污染防治法》第六十四条规定	罚款 7 万元	（1）《中华人民共和国大气污染防治法》第一百零六条规定，违反本法规定，使用不符合标准或者要求的船舶用燃油的，由海事管理机构、渔业主管部门按照职责处一万元以上十万元以下的罚款。（2）《中华人民共和国大气污染防治法》并未认定左述违法行为属于情节严重情形；且当时有效的《常见海事违法行为行政处罚裁量基准》对左述违规行为的一般违法情节设置了五档罚款金额标准的处罚幅度，其中公司罚款金额处于一般情节中罚款金额标准第二低的处罚幅度内。（3）上海海事局已于 2026 年 6 月 16 日出具《合规证明》，证明：自报告期初至该证明出具日，公司及其所属船舶无重大违法违规行为。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”、“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
20	瑛楷海运	2025.07.29	宁波海事局	海事罚字[2025]07012050067-1-1	2025 年 7 月 12 日，宁波海事局执法人员在对瑛楷海运管理的“中谷济南”轮进行现场检查时发现，该轮不按照规定监测、监控，如实记载和保存船舶污染物、压载水和沉积物的排放及操作记录的违法行为，违反了《中华人民共和国海洋环境保护法》第八十条第三款，但经海事执法人员指出后，瑛楷海运积极配合调查，及时纠正违法行为，未造成危害后果，对瑛楷海运从轻予以海事行政处罚	罚款 0.40 万元	（1）《中华人民共和国海洋环境保护法》第一百一十条规定，“违反本法规定，有下列行为之一，由依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门或者机构责令改正，处以罚款：……（二）船舶未持有防污证书、防污文书，或者不按照规定监测、监控，如实记载和保存船舶污染物、压载水和沉积物的排放及操作记录的……有前款第一项行为的，处二万元以下的罚款；有前款第二项行为的，处十万元以下的罚款；有前款第三项行为的，处一万元以上十万元以下的罚款；有前款第四项行为的，处三万元以上三十万元以下的罚款；有前款第五项、第六项行为之一的，处一万元以上十万元以下的罚款，情节严重的，处十万元以上五十万元以下的罚款。”（2）《中华人民共和国海洋环境保护法》并未认定左述违法行为属于情节严重情形，且《行政处罚决定书》也明确瑛楷海运及时纠正违法行为、未造成危害后果，予以从轻处罚。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”，且罚款金额较小，不构成重大违法行为。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
21	瑛楷海运	2025.10.11	太仓海事局	海事罚字[2025]06112010162-1-1	2025 年 8 月 22 日 19：45 时许，太仓海事局执法人员发现“新海绣”轮在追越“中外运长江 003”轮的过程中，未按规定鸣放声号，未采取有效手段与“中外运长江 003”轮取得联系表明追越动态，19：48 时两船在长江#4 红浮上游附近水域形成紧迫局面。“新海绣”轮未按照规定追越，违反了《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第十七条第四款，《1972 年国际海上避碰规则》第九条第一款、第三十四条第三款之规定，瑛楷海运作为管理人应当承担相应责任	罚款 0.20 万元	（1）《中华人民共和国内河海事行政处罚规定》第十七条第一款规定，违反《内河交通安全管理条例》的有关规定，船舶在内河航行、停泊或者作业，不遵守航行、避让和信号显示规则，依照《内河交通安全管理条例》第八十一条的规定，处以 1,000 元以上 1 万元以下罚款；情节严重的，还应当对责任船员给予扣留船员适任证书或者其他适任证件 3 个月至 6 个月直至吊销船员适任证书或者其他适任证件的处罚。（2）《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第八十一条规定，违反本条例的规定，船舶在内河航行、停泊或者作业，不遵守航行、避让和信号显示规则的，由海事管理机构责令改正，处 1,000 元以上 1 万元以下的罚款；情节严重的，对责任船员给予暂扣适任证书或者其他适任证件 3 个月至 6 个月直至吊销适任证书或者其他适任证件的处罚；造成重大内河交通事故的，依照刑法关于交通肇事罪或者其他罪的规定，依法追究刑事责任。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”，且罚款金额较小，不构成重大违法行为。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第 18 号》规定分析不构成重大违法行为
22	发行人	2026.06.02	浦东海事局	海事罚字[2026]01072000154-1-1	2026 年 5 月 9 日，发行人所经营的“中谷珠海”轮被浦东海事执法人员在靠泊上海浦东外五期码头现场取样，经检测发现该轮使用的是含硫量超标的燃油，违反了《中华人民共和国大气污染防治法》第六十三条第一款、第六十四条、《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》第十二条第二款，以及《交通运输部关于印发船舶大气污染物排放控制区实施方案的通知》五、控制要求之规定。	罚款 1.45 万元	（1）《中华人民共和国大气污染防治法》第一百零六条规定，违反本法规定，使用不符合标准或者要求的船舶用燃油的，由海事管理机构、渔业主管部门按照职责处一万元以上十万元以下的罚款。 （2）《中华人民共和国大气污染防治法》并未认定左述违法行为属于情节严重情形；且现行有效的《常见海事违法行为行政处罚裁量基准》对左述违规行为设置了六档处罚情节，公司罚款金额处于“情节较轻”档的最低值； （3）上海海事局已于 2026 年 6 月 16 日出具《合规证明》，证明：自报告期初至该证明出具日，公司及其所属船舶无重大违法违规行为。 基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”、“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。

报告期内，发行人及其合并报表范围内子公司受到的行政处罚罚款金额合计为 52.20 万元，各期处罚金额占发行人当期营业收入的比例均不足 0.01%，对发行人经营影响较小。发行人及其控股子公司受到行政处罚后，均已及时缴纳罚款，并按照相关行政处罚决定书的要求完成整改。

报告期内，发行人涉及行政处罚发生原因多为发行人员工操作疏忽、操作细节不到位所致。发行人已按照《企业内部控制基本规范》及配套指引、《上市公司治理准则》及证券监管相关规定，结合其日常业务经营特点，在防治环境污染、维护安全生产、保障经营合法合规等各环节建立健全了内部控制制度体系。发行人已持续加强员工对相关法律法规、公司相关操作规程和规章的学习，进一步避免相关类似问题的发生。具体情况如下：

（1）防治环境污染方面的内控制度与执行情况

1）防治环境污染相关内控制度的建立情况

发行人依据相关政策要求，制定了《船舶防污染管理须知》《船舶燃油管理须知》，建立了船舶燃油品质管控、尾气排放监测及航线优化等内部控制措施。同时，发行人制定《垃圾管理计划》《船舶有害物质控制须知》《船舶油污应急计划》等船舶废弃物综合管理制度，对船舶运营过程中产生的污油水、生活垃圾、有害物质等各类废弃物实行分类收集、规范暂存、合规处置。

2）防治环境污染相关内控制度的执行情况

发行人严格按照环境保护相关内部控制制度要求，认真落实船舶运营过程中的污染防治工作，针对油污泄漏、有害物质泄露等情况明确了应急处置流程及责任分工，确保船舶运营过程中的大气污染物排放符合我国沿海排放控制区及国际相关标准要求。

针对油泥、污油等危险废弃物，发行人委托具备相应处理资质的单位进行合规退岸处理，由燃油监察部门对污油水退岸计量进行监督，确保数量准确、流向清晰；同时，发行人在与供应商的服务协议中明确规范操作要求，以防范环境污染风险。发行人建立了覆盖全船队的废弃物管理台账系统，要求船队对船舶生活垃圾、污油水等各类废弃物的产生、分类、暂存及退岸处理等环节实施全流程记录，以确保废弃物处置过程可追溯、可核查。

此外，发行人建立了相应的监督检查机制，定期对船舶环保制度执行情况开展内部检查，并对相关岗位人员进行环境保护法规及操作规程培训，有效防范船舶运营过程中产生的环境污染。

（2）维护安全生产方面的内控制度与执行情况

1）维护安全生产相关内控制度的建立情况

发行人确立“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，依据相关法律法规及相关行业标准，结合岸基管理与船舶运营的实际特点，建立了覆盖岸基安全生产管理与船舶安全运营管理的内部控制制度体系：①制定了适用于岸基全体从业人员的《安全生产管理制度》，作为发行人安全生产管理、预警机制响应及安全生产事故处理的主要依据；②基于《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》（ISM 规则）及国内海事监管要求，建立船舶安全管理体系（SMS），确保船舶运营安全处于受控状态；③建立了分级分类的应急管理体系，编制了《上海中谷物流股份有限公司综合应急预案》《生产安全事故专项应急预案》《船舶紧急情况专项应急预案》及《安全管理手册》。

2）维护安全生产相关内控制度的执行情况

发行人有效执行维护安全生产的内控制度，针对极端天气等特殊情况逐航次开展安全预控工作，将各类可预见的安全风险降至最低。为确保船舶航行安全，发行人加强对所管船舶防抗台、雾航、大风浪航行、冰区航行、狭水道航行、进出特殊港口以及防冻、季节性安全工作等方面的技术业务指导及安全意识教育。

发行人对航行全过程实施安全预控：开航前，岸基管理人员提前发布通函、邮件提示船舶人员积极预防可能出现的突发情况，会同船舶领导系统研判本航次风险并指导制定预控措施；航行中，海务主管多渠道动态收集、分析航行信息，及时提示船舶落实防范措施、完善安全措施，并按需提供技术支持保障，切实保障船舶航行安全。

针对航行中出现的紧急情况，发行人依托分级分类的应急管理体系，立即启动相应的应急预案，由岸基应急指挥机构统一调度，指导船舶按《船舶紧急情况专项应急预案》开展先期处置与信息报送，并在险情消除后组织复盘、完善防范措施。发行人持续对相关岗位人员开展安全生产法规、操作规程及应急处置培训，

提升全员安全意识和操作规范性，同时建立了多层次的安全生产监督检查机制，定期对岸基及船舶安全生产制度执行情况开展内部检查与评估。

此外，发行人规范船舶和设备的维护保养，各船舶根据相关内部制度制定《船舶和设备维护保养计划》并报机务主管批准，定期对船舶和设备进行维护，及时报告船舶和设备的缺陷以获得岸基支持，使缺陷尽快得以消除。船舶和设备维护保养涵盖甲板、舱室建筑、锅炉、设备、管系、舱柜、甲板机械、防污染设备等方面，有效保障船舶和设备处于良好技术状况，进一步保障船舶航行安全。

（3）保障经营合法合规方面的内控制度与执行情况

1）保障经营合法合规相关内控制度的建立情况

发行人已依据相关法律法规及监管规定，结合水上运输业务及项目建设实际，建立了覆盖市场营销管理、运价备案管理、采购管理、项目建设管理、船员管理及船舶运营管理等环节的内部控制制度体系：

①《市场营销与客户管理办法》对职能部门确定、营销管理、客户管理等市场营销环节实施规范化管理，保障市场营销活动的合法合规开展。运价备案管理制度确保运价执行符合监管要求，防范未备案运价等违规风险；

②《集中采购公开招标实施办法》《燃油采购管理办法》等制度明确采购决策权限及审批流程，保障采购活动的公开、公平及合法合规；

③《建设项目“三同时”管理制度》确保项目建设方案符合工程建设相关法规要求后方可实施；

④《船员类须知》《海务类须知》等船员及船舶运营管理制度，对船员配备标准、培训考核、值班操作、船舶国旗悬挂规范、航行避碰及通讯联络等事项作出明确规定，确保船舶运营符合海事监管要求。

2）保障经营合法合规相关内控制度的执行情况

发行人严格遵照上述内部控制制度开展各项经营活动，相关制度得到有效执行，具体情况如下：

①在市场营销与运价管理方面，发行人严格按照经备案的运价开展业务，由专门部门对运价备案执行情况进行动态跟踪与核对，防范未备案运价等违规风险；

市场营销活动均按《市场营销与客户管理办法》规范开展，客户准入、合同签署及台账管理符合内控要求。

②在采购管理方面，发行人严格执行《集中采购公开招标实施办法》《燃油采购管理办法》等制度，重大采购事项履行集体决策与公开招标程序，采购审批流程完整，供应商遴选与合同签署符合内控规范。

③在项目建设管理方面，发行人新建、改建项目均严格执行“三同时”制度，建设方案依法报批并落实环保、安全等配套要求后方可实施，项目建设合规可控。

④在船员及船舶运营管理方面，发行人落实船员配备、培训考核与值班操作规范，持续开展船舶日常检查，不断提高船舶安全管理水平。发行人根据检查计划至少每六个月安排海务和机务管理人员对每艘船舶进行一次访船检查，检查包括航行审核、轮机审核、货物操作审核、全面检查等，如发现问题及时报告、及时整改，有效保障航行安全。

2、“中谷 20”轮水上交通事故

发行人“中谷 20”轮于 2026 年 4 月 24 日发生一起造成 3 名船员死亡、预计直接经济损失约 158 万元的水上交通事故（以下简称“本次事故”）。2026 年 4 月 24 日上午，发行人所属“中谷 20”轮航行于黄海水域期间，该轮 3 名船员在当日无作业安排的情况下，进入密闭舱室后发生事故，经抢救无效后死亡。

本次事故发生后，发行人立即启动突发事故应急处置预案，依法向有关部门报告，积极配合主管部门上海海事局开展事故调查。经主管部门现场事故调查后，“中谷 20”轮已于 2026 年 4 月 30 日经主管部门批准予以放行，恢复正常运营。此外，发行人还从制度完善、教育培训、隐患排查、物理隔离、人员管控及监督问责六个维度系统开展整改工作。

（1）事故公示情况

2026 年 7 月 31 日，交通运输部发布《2026 年第二季度违法违规和事故险情多发航运企业公示》（信息来源于交通运输部海事局，以下简称“《多发航运企业公示》”），公示显示发行人“中谷 20”轮发生一起较大水上交通事故。发行人确认该事故即为本次事故。

根据《水上交通事故统计办法》《水上交通安全警示约谈和挂牌督办办法》等相关规定，交通运输部海事局依法公布水上交通事故统计资料，并对于违法违规和事故险情多发航运企业采取曝光等方式进行的警示。通常表现为交通运输部海事局就发生的较大及以上的水上事故，按季度发布相关事故公示名单。事故公示旨在提示风险、警示隐患、督促防范，不属于行政处罚。

（2）事故调查流程

根据《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》等相关法律法规，海上交通事故的调查流程如下：

1）事故报告：船舶、海上设施发生海上交通事故，应及时向海事管理机构报告。事故当事人应按规定向海事管理机构提交《海上交通事故报告书》等必要文书资料。

2）确定事故调查主体与管辖：特别重大海上交通事故，由国务院或者国务院授权的部门组织事故调查组进行调查，海事管理机构应当参与或者配合开展调查工作。其他海上交通事故，由海事管理机构组织事故调查组进行调查，有关部门予以配合。国务院认为有必要的，可以直接组织或者授权有关部门组织事故调查组进行调查。其中，在港区水域内发生的海上交通事故，由港区所在地的海事管理机构进行调查；在港区水域外发生的海上交通事故，由就近港口的海事管理机构或船舶到达的中华人民共和国的第一个港口的海事管理机构进行调查。

3）实施调查：海事管理机构遵循全面、客观、公正、及时原则进行事故调查，依法查明事故事实和原因，认定事故责任。在事故调查过程中，海事管理机构有权采取询问有关人员、检查船舶证书及人员证书、要求提供航海日志等原始文书资料等措施。事故调查组应当自事故发生之日起九十日内提交海上交通事故调查报告；特殊情况下，经负责组织事故调查组的部门负责人批准，提交事故调查报告的期限可以适当延长，但延长期限最长不得超过九十日。事故技术鉴定所需时间不计入事故调查期限。

4）公布调查结果及责任认定：在收到海上交通事故调查报告之日起十五个工作日内，海事管理机构将作出事故责任认定书，作为处理海上交通事故的证据，并依法向社会公开海上交通事故调查报告、事故责任认定书。

5）事故责任处理：对海上交通事故负有责任的主体，海事管理机构将依据海上交通事故调查报告及事故责任认定书，结合其责任性质和程度，依法给予警告、罚款、暂扣或者吊销职务证书等行政处罚。

（3）事故调查进展

本次事故发生于 2026 年 4 月 24 日，本次事故系发行人所属“中谷 20”轮航行于黄海水域期间，三名船员违反公司封闭处所安全管理制度，未履行进入许可审批及“双把关”、通风检测等程序，未向船长、大副报告，且当日无该项作业安排，擅自进入 No.1 舱左干隔舱。由于左干隔舱属于密闭舱，在密闭低温缺氧环境下，海水中硫化氢还原菌产生的硫化氢气体在舱内聚集，浓度过高导致三名船员中毒。该事故属于当事船员擅自进入密闭舱室所致的偶发性事件。

事故发生后，公司依照相关规定及时向主管海事管理机构上海海事局报告，并积极配合上海海事局开展事故调查工作，及时提供船舶航行记录、船员作业安排、封闭处所作业管理制度及执行情况等相关资料。2026 年 4 月 30 日，“中谷 20”轮经上海海事局批准予以放行，恢复正常运营。

根据《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》等相关规定，事故调查组应自事故发生之日起九十日内提交调查报告，特殊情况经批准可再延长九十日，技术鉴定时间不计入期限；海事管理机构应当自收到海上交通事故调查报告之日起十五个工作日内作出事故责任认定书。

中华人民共和国海事局网站于 2026 年 11 月公示《黄海“4·24”“中谷 20”轮船员进入封闭处所工伤事故调查报告》（以下简称“《424 事故调查报告》”），上海海事局于 2026 年 11 月出具《海上交通事故责任认定书》（沪海事责认〔2026〕02 号，以下简称“《事故责任认定书》”）。

（4）责任认定及可能涉及的处罚情况

根据《424 事故调查报告》和《事故责任认定书》，本事故主要责任人为“中谷 20”轮水手长和木匠，次要责任人为大副和船长。截至本回复出具日，上海海事局尚未作出本次事故的行政处罚。

本次事故系当事船员擅自进入密闭舱室所致的偶发性事件，事故等级为较大事故，未达到重大或特别重大事故等级，未造成严重水域环境污染或社会恶劣影

响。根据相关法律法规、《多发航运企业公示》、**《424 事故调查报告》**、**《海上交通事故责任认定书》**及上海海事局于 2026 年 10 月 16 日出具的《证明》，并参考类似事故的处理情况，本次事故涉及的处罚情况如下：

1）对**发行人全资子公司琰楷海运**的处罚：**琰楷海运**作为“中谷 20”轮的**船舶管理人**，因本次事故被认定为违反《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》第十五条第一款规定（需要建立安全管理体系的航运公司，应当建立安全管理体系并保持体系的有效性），并进而可能被上海海事局依照该规定第三十五条处以责令改正、罚款 5,000 元以上 3 万元以下的行政处罚。

2）对相关船员的处罚：**主要责任人因死亡免于行政处罚，次要责任人**“中谷 20”轮的大副、船长可能因本次事故被认定为存在违反《中华人民共和国船员条例》第十六条第三项规定（遵守船舶的管理制度和值班规定，按照水上交通安全和防治船舶污染的操作规则操纵、控制和管理船舶）情形，进而可能被上海海事局依据该条例第五十一条第二项规定处以罚款 1,000 元以上 1 万元以下、暂扣船员适任证书 6 个月以上 2 年以下的行政处罚。

根据《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国行政处罚法》等相关规定，并参考类似事故的处理情况，对辖区内相关违法行为作出上述行政处罚的有权机关为地方海事局，且发行人主管海事管理机构上海海事局已出具《证明》，确认本次事故“未造成社会恶劣影响，不涉及严重损害社会公共利益，不涉及重大违法违规行为”。

此外，发行人财务状况良好且具备相应的责任履行能力，不会因本次事故而被列为失信被执行人。

（5）本次交通事故不属于重大事故或特别重大事故，不构成对发行人本次发行造成实质性影响的重大违法行为

1）本次事故不属于重大事故或特别重大事故，发行人已进一步强化内控执行力度

《中华人民共和国海上交通安全法》第八十一条规定，“海上交通事故根据造成的损害后果分为特别重大事故、重大事故、较大事故和一般事故。事故等级划分的人身伤亡标准依照有关安全生产的法律、行政法规的规定确定；事故等级

划分的直接经济损失标准，由国务院交通运输主管部门会同国务院有关部门根据海上交通事故中的特殊情况确定，报国务院批准后公布施行。”

《水上交通事故统计办法》（中华人民共和国交通运输部令2021年第23号）第六条规定，“其他引起人员伤亡、直接经济损失的事故，按照人员伤亡、直接经济损失分为以下等级：（一）特别重大事故，指造成30人以上死亡（含失踪）的，或者100人以上重伤的，或者1亿元以上直接经济损失的事故；（二）重大事故，指造成10人以上30人以下死亡（含失踪）的，或者50人以上100人以下重伤的，或者5000万元以上1亿元以下直接经济损失的事故；（三）较大事故，指造成3人以上10人以下死亡（含失踪）的，或者10人以上50人以下重伤的，或者1000万元以上5000万元以下直接经济损失的事故；（四）一般事故，指造成1人以上3人以下死亡（含失踪）的，或者1人以上10人以下重伤的，或者1000万元以下直接经济损失的事故。”

本次事故造成3名船员死亡，预计直接经济损失约158万元，根据上述规定，本次事故属于较大事故，不属于重大事故或特别重大事故。

交通运输部于2026年7月31日发布的《多发航运企业公示》载明，本次事故为较大水上交通事故。上海海事局2026年10月出具《证明》说明：“该事故未导致水域环境污染和重大人员伤亡，构成较大等级水上交通事故，不属于重大水上交通事故，不属于情节严重的情形。事故发生后，该公司积极配合事故调查，未造成社会恶劣影响，不涉及严重损害社会公共利益，不涉及重大违法违规行为。”

自报告期初至今，除前述“中谷20”轮水上交通事故外，发行人及其合并报表范围内子公司未发生其他交通及安全生产事故。“中谷20”轮水上交通事故发生后，发行人深入剖析事故成因，针对性完善船舶安全管理相关内部控制制度，进一步强化了内部控制的执行力度，具体完善措施如下：

①该事故发生后，发行人多次召开专题会议，就配合主管部门开展事故调查、妥善处理善后补偿等事宜作出详细部署；同时全面复盘事故经过，深入剖析事故成因，研究制定针对性措施，明确责任部门与完成时限，确保各项措施落实到位。

②发行人以本次事故为典型案例，于2026年5月组织开展了为期一个月的船岸全员高风险作业安全教育专项活动。该活动结合事故案例深刻剖析成因，覆

盖发行人全部岸基管理部门及船员队伍，对全员开展警示教育，进一步增强员工安全意识与操作技能，对进入封闭处所作业实行进入许可审批及“双把关”程序，要求作业前进行通风检测并记录，未经审批和检测合格不得进入密闭舱室。对《船舶封闭处所清单》中已识别的封闭处所，其出入口由部门长负责铅封；对无法铅封的，应张贴醒目的黄色警示标志，确保安全操作规范落实到位。

③发行人发布《关于公司<管理复查报告>中改进措施的补充说明暨加强进入封闭处所防范措施再细化的通知》，以确保各项安全操作规范落实到位。

④发行人组织开展了专项自查，围绕船舶密闭处所清单、警示标识、安全装备及作业流程，从人员、设备、环境、管理等多维度排查隐患，并抽查船舶密闭处所作业及应急演练情况，建立了隐患排查治理的常态化工作机制。

2）本次事故不构成对发行人本次发行造成实质性影响的重大违法行为

①关于实质性影响上市公司向不特定对象发行可转债的重大违法行为标准

《上市公司证券发行注册管理办法》第十条、第十三条规定，上市公司及其控股股东、实际控制人最近三年“存在严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为”的，不得向不特定对象发行可转债。

根据《证券期货法律适用意见第 18 号》第二条的相关规定，“重大违法行为是指违反法律、行政法规或者规章，受到刑事处罚或者情节严重行政处罚的行为。有以下情形之一且中介机构出具明确核查结论的，可以不认定为重大违法行为：1）违法行为轻微、罚款金额较小；2）相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形；3）有权机关证明该行为不属于重大违法行为。违法行为导致严重环境污染、重大人员伤亡或者社会影响恶劣等的除外”；“对于严重损害上市公司利益、投资者合法权益或者社会公共利益的重大违法行为，需根据行为性质、主观恶性程度、社会影响等具体情况综合判断。在国家安全、公共安全、生态安全、生产安全、公众健康安全等领域存在重大违法行为的，原则上构成严重损害社会公共利益的违法行为。上市公司及其控股股东、实际控制人存在欺诈发行、虚假陈述、内幕交易、操纵市场等行为的，原则上构成严重损害上市公司利益和投资者合法权益的违法行为。”

②本次事故不构成对发行人本次发行造成实质性影响的重大违法行为

发行人可能因本次事故受到的行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“罚款金额较小”、“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重”的情形：发行人可能因本次事故受到责令改正并处罚款 5,000 元以上 3 万元以下的行政处罚，但该可能受到的行政处罚金额较小，未达到《海事行政处罚程序实施细则》所规定的“重大行政处罚决定”标准，且发行人控股股东、实际控制人、董事、高级管理人员不涉及因本次事故而受到行政处罚。

本次事故存在《证券期货法律适用意见第 18 号》规定“有权机关证明该行为不属于重大违法行为”的情形：有权机构上海海事局已于 2026 年 10 月 16 日出具《证明》，确认“该事故未导致水域环境污染和重大人员伤亡，构成较大等级水上交通事故，不属于重大水上交通事故，不属于情节严重的情形。事故发生后，该公司积极配合事故调查，未造成社会恶劣影响，不涉及严重损害社会公共利益，不涉及重大违法违规行为”。

本次事故不涉及《证券期货法律适用意见第 18 号》规定“违法行为导致严重环境污染、重大人员伤亡或者社会影响恶劣”的情形：本次事故系当事船员擅自进入密闭舱室所致偶发性事件，未引发次生事故，未造成严重水域环境污染和重大人员伤亡。事故发生后，发行人积极配合主管部门调查，妥善处理死亡船员善后补偿事宜，未造成社会恶劣影响，发行人也不存在与本次事故相关的重大舆情。

综上，本次事故属于较大事故，但未达到重大或特别重大事故等级，未造成水域环境污染或社会恶劣影响，不构成《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为，不构成本次发行的实质性法律障碍。

3、警示函涉及事件的具体情况

2024 年 2 月 1 日，发行人收到中国证券监督管理委员会上海监管局出具的《关于对上海中谷物流股份有限公司采取出具警示函措施的决定》（沪证监决〔2024〕32 号）以及《关于对卢宗俊采取出具警示函措施的决定》《关于对孙瑞采取出具警示函措施的决定》《关于对曾志瑛采取出具警示函措施的决定》《关于对代鑫采取出具警示函措施的决定》。2024 年 4 月 12 日，发行人收到上海证券

交易所出具的《关于对上海中谷物流股份有限公司及有关责任人予以监管警示的决定》（上证公监函〔2024〕0088 号）。上述监管措施主要系发行人募集资金管理和使用不规范，具体而言，发行人 2021 年实际用于暂时补充流动资金的金额超出董事会审批的暂时补流额度，与相关披露不符；发行人 2021 年、2022 年均存在将募集资金暂时补充流动资金后，用于购买理财或结构性存款的情形，未严格监管用于主营业务。

针对上述募集资金管理和使用不规范事宜，发行人及相关责任人已采取相关措施予以整改，包括内部组织开展专项培训，切实加强对法律法规、规范性文件的学习，组织相关人员加强对法律法规的理解和适用；同时，发行人进一步完善募集资金的使用体系与流程管理，加强内部控制监督，强化信息披露责任落实。

4、符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关规定

根据《注册管理办法》第十条规定，上市公司及其控股股东、实际控制人最近三年“存在严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为”的，不得向不特定对象发行股票。

根据《证券期货法律适用意见第 18 号》第二条相关规定，“重大违法行为是指违反法律、行政法规或者规章，受到刑事处罚或者情节严重行政处罚的行为。有以下情形之一且中介机构出具明确核查结论的，可以不认定为重大违法行为：（1）违法行为轻微、罚款金额较小；（2）相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形；（3）有权机关证明该行为不属于重大违法行为。违法行为导致严重环境污染、重大人员伤亡或者社会影响恶劣等的除外。”；“对于严重损害上市公司利益、投资者合法权益或者社会公共利益的重大违法行为，需根据行为性质、主观恶性程度、社会影响等具体情况综合判断。在国家安全、公共安全、生态安全、生产安全、公众健康安全等领域存在重大违法行为的，原则上构成严重损害社会公共利益的违法行为。上市公司及其控股股东、实际控制人存在欺诈发行、虚假陈述、内幕交易、操纵市场等行为的，原则上构成严重损害上市公司利益和投资者合法权益的违法行为。”

针对上述发行人及其合并报表范围内子公司报告期内受到的行政处罚，相关行为均不存在导致严重环境污染、重大人员伤亡或者社会影响恶劣的情形，不属

于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为。

针对上述“中谷 20”轮水上交通事故，根据《水上交通事故统计办法》和交通运输部公示以及主管部门上海海事局出具的《证明》，本次事故属于较大事故，不属于重大违法违规行为，不构成本次发行的实质性法律障碍。

针对上述发行人及相关责任人收到的警示函及监管警示，该等监管措施分别属于行政监管措施与自律监管措施，不构成证监会的行政处罚或证券交易所的公开谴责，也不属于严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为，不构成本次发行的实质性障碍。

综上，发行人已结合其日常业务经营特点，在防治环境污染、维护安全生产、保障经营合法合规等各环节建立健全了内部控制制度体系。报告期内，发行人整改措施执行有效，上述发行人及其合并报表范围内子公司在报告期内受到的行政处罚不构成《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为，不构成本次发行的实质性障碍。

（二）报告期内发行人的对外担保情况

1、对外担保的具体情况

报告期内，除以下对外担保事项外，发行人及其合并报表范围内子公司不存在为合并报表范围外其他公司提供担保的情形：

被担保方	担保方	关联关系	债权人	担保发生原因及具体内容情况	担保起始日	担保到期日
东莞港国际集装箱码头有限公司（以下称“东莞港国际”）	发行人	联营公司	中国农业银行股份有限公司东莞厚街支行（以下称“农行厚街支行”）	为满足东莞港国际资金需求、促进其业务发展，针对其向农行厚街支行申请的不超过 7.84 亿元的经营性固定资产贷款，东莞港国际各股东按照持股比例为其提供担保，其中贷款以东莞港国际的土地使用权抵押担保，不足部分 2.62 亿元由股东按持股比例提供连带责任保证担保，发行人持有东莞港国际 49%股权，在 12,836.24 万元金额范围内承担连带保证责任	2023.08.31	2035.03.30

为保障公司和股东权益，发行人与东莞港国际曾签署《反担保协议》，就发

行人上述对外担保事项，由东莞港国际向发行人提供连带责任保证形式的反担保。

2026 年 3 月 2 日，农行厚街支行向东莞港国际出具说明，同意东莞港国际将担保方案变更为信用担保并追加其名下土地使用权作为担保。基于前述情况，农行厚街支行与发行人签署《解除担保协议》，提前解除发行人提供的上述担保；对应地，发行人与东莞港国际于 2026 年 5 月 29 日签署《反担保解除协议》，解除东莞港国际向发行人提供的上述反担保。

截至本回复出具日，发行人的上述对外担保已解除，东莞港国际由此向发行人提供的反担保也已对应解除。

2、发行人就其对外担保履行的审议程序及信息披露情况

发行人已就上述对外担保事项履行了必要的审议程序，具体如下：

（1）2023 年 4 月 21 日，发行人召开第三届董事会第十三次会议，审议通过《关于为参股公司提供担保的议案》，同意发行人为东莞港国际提供上述连带责任保证。就前述议案，关联董事夏国庆、李永华回避表决。

在发行人董事会审议上述对外担保事项时，发行人相关独立董事已发表事前认可意见和独立董事意见。

同日，发行人召开第三届监事会第九次会议，审议通过前述议案。

（2）2023 年 5 月 4 日，发行人召开 2022 年年度股东大会，审议通过《关于为参股公司提供担保的议案》，其中，关联股东中谷集团对前述议案回避表决。

发行人已就上述对外担保事项履行了必要的信息披露义务，具体如下：

（1）2023 年 4 月 25 日，发行人就上述担保事项发布《关于为参股公司提供担保的公告》（公告编号：2023-021）。

（2）报告期内，发行人在每年度发布的年度报告中均就上述担保事项进行了相关披露。

同时，报告期内，独立董事按照规定在每年度发布的《独立董事述职报告》中均对发行人当年度的对外担保情况进行说明并发表相关意见。

3、对外担保总额或单项担保的数额均未超过法律法规规章或者公司章程规

定的限额

发行人上述对外担保已经董事会、股东大会审议通过，发行人为被担保方东莞港国际实际提供的担保金额为12,836.24万元，未超过股东大会审议通过的1.29亿元担保额度，符合法律法规及公司章程规定。发行人公司章程规定，单笔担保额超过公司最近一期经审计净资产10%的担保应当经股东会审议通过，但未规定单项对外担保金额限额。经核查，发行人不存在单项担保金额超过法律法规规章或者公司章程规定限额的情形。

发行人报告期内各年度实际新增的担保金额均未超过当年度发行人股东会批准的新增担保额度。2023年末、2024年末和2025年末，发行人已审批的对全资子公司、控股子公司的新增担保额度分别为7.5亿元、12亿元和30亿元，报告期各期发行人对全资子公司、控股子公司的实际新增担保金额分别为2.3亿元、4.0亿元和0亿元。发行人报告期内股东会与公司章程等未规定对外担保总额的限额，发行人不存在对外担保总额超过担保额度的情形。

因此，报告期内，发行人及合并报表范围内子公司不存在对外担保总额或单项担保数额超过法律法规规章和公司章程规定限额的情形。

4、对外担保不构成对公司持续经营有重大不利影响的情形

上述发行人为东莞港国际提供担保的金额上限为12,836.24万元，占发行人2025年经审计净资产的比例为1.22%。截至本回复出具日，前述对外担保已终止，发行人未实际承担担保责任，该等担保事项不对发行人持续经营产生重大不利影响。

综上所述，报告期内，除发行人为联营企业东莞港国际银行贷款融资提供担保外，发行人及其合并报表范围内子公司不存在为合并报表范围外的其他公司提供担保的情形。针对前述担保，东莞港国际已提供反担保，发行人已按照相关法律法规的规定履行相应审议程序及信息披露义务，对外担保总额及单项担保数额符合法律法规规章及公司章程的规定。截至本回复出具之日，前述担保已解除，不构成对发行人持续经营有重大不利影响的情形，符合《监管规则适用指引——发行类第6号》相关规定要求，不构成本次发行的实质性障碍。

（三）尚未了结的重大诉讼仲裁及最新进展

报告期内，发行人及其合并报表范围内子公司不存在《上海证券交易所股票上市规则》第 7.4.1 条规定的应当披露的重大诉讼、仲裁案件。截至本回复出具日，发行人及其合并报表范围内子公司作为被告/被申请人尚未了结的主要诉讼、仲裁案件及最新进展情况如下：

案号	当事人	案由	案件基本情况	涉诉金额	案件最新进展	会计处理
R.G.E.M.n.318/2024	原告：PISANO BUNKER SRL 被告：发行人	船舶燃油款纠纷	2023 年，发行人将自有船舶“中谷雄安”轮期租给 KALYPSO COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE SPA 公司（以下称“KCN”），后 KCN 破产。2023 年 12 月，燃油公司 PISANO BUNKER SRL 向热那亚法院申请扣押“中谷雄安”轮，并要求发行人就该轮期租给 KCN 期间、KCN 向该燃油供应商订购燃油但未支付的款项承担相应责任。	610,000 欧元	热那亚法院扣船后，发行人向法院缴纳担保金 61 万欧元以解除扣押。其中，248,311.92 欧元已经审理程序返还发行人，剩余 361,688.08 欧元仍在争议中。	2024 年已计入其他应付款。
C.S .(Comm. Div.) No.332 of 2025	原告：Monjasa Pte Ltd. 被告：发行人	船舶燃油款纠纷	2024 年，发行人将自有船舶“中谷雄安”轮期租给 VASI SHIPPING PTE.LTD 公司（以下称“VASI”），后 VASI 破产。2025 年 12 月，燃油供应商 Monjasa Pte Ltd.向金奈法院申请扣押“中谷雄安”轮，要求发行人就该轮期租给 VASI 期间、VASI 向该燃油供应商订购燃油但未支付的款项承担相应责任。	225,048 美元	金奈法院扣押后，发行人向法院缴纳担保金 20,328,585.84 印度卢比以解除扣押；截至本回复出具日，该案件尚在审理中。	2025 年已计入其他应付款。
C.S. (Comm. Div.) No.155 of 2026	原告：Shipoil Limited 被告：发行人	船舶燃油款纠纷	2023 年，发行人将自有船舶“中谷雄安”轮期租给 KCN，后 KCN 破产。2026 年 5 月，燃油公司向金奈法院申请扣押“中谷雄安”轮，要求发行人就该轮期租给 KCN 期间、KCN 向该燃油公司订购燃油但未支付的款项承担相应责任。	1,316,908 美元	金奈法院扣押后，发行人向法院缴纳担保金 118,497,109 印度卢比以解除扣押；截至本回复出具日，该案件尚在审理中。	2025 年已计入其他应付款。
（2024）浙 72 民初 470 号-479 号、481 号、483 号、484 号、486 号、487 号、489 号 -495 号、514 号-516 号、536	原告：因“新远隆 6”轮碰撞事故导致货物落海受损，主张就该事故享有货物损失赔偿请求权（或代位求偿权）并要求在海事赔偿责任限制基金内受偿的相	海事债权确权纠纷	2023 年 2 月 16 日，发行人与新远隆公司签订《租船合同》，新远隆公司作为“新远隆 6”轮的船舶所有权人，将该轮期租给发行人，租期 6 个月，自 2023 年 2 月 12 日起算。 2023 年 7 月 17 日，“新远隆 6”轮在宁波港装载货物和集装箱启航，执行宁波至东江仓航次运输。当日 10 时 16 分左右，在宁波大黄蟒岛水域附近，与“港龙发展”轮发生碰撞事故，“新远隆 6”轮沉没，其上装载的 390 个集装箱落海，但无	78,906,823.31 元	根据新远隆系列诉讼所涉民事裁定书、判决书： （1）确认相关原告对新远隆公司或发行人享有货损 45,827,842.91 元和债权登记费 40,000 元的海事债权（合计 45,867,842.91 元）； （2）上述货损债权均在两被告设立的“新远隆 6”轮非人身伤亡海事赔偿责任限制基金（以下称“海事赔偿责任限制基金”）中进行受偿，不由发行人或新远隆公司直接进行赔付； （3）对于上述债权登记费债权中的 34,000 元而	2024 年已计入主营业务成本。

案号	当事人	案由	案件基本情况	涉诉金额	案件最新进展	会计处理
号、537 号、576 号 -584 号、597 号-598 号、602 号、615 号、617 号、619 号、621 号、635 号（以下统称“新远隆系列案件”）	关主体 被告一：石狮市新远隆船务有限责任公司（以下称“新远隆公司”） 被告二：发行人		人员伤亡。 此后，宁波海事法院于 2023 年 12 月 11 日作出《民事裁定书》（案号：（2023）浙 72 民特 169 号），浙江省高级人民法院于 2024 年 1 月 16 日作出《民事裁定书》（案号：（2024）浙民终 39 号），法院准许发行人、新远隆公司就上述海事事故提出的设立海事赔偿责任限制基金的申请，海事赔偿责任限制基金数额为 851,032 特别提款权及其利息（利息自 2023 年 7 月 17 日起至基金设立之日止，按同期全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率计算）。 2024 年 2 月起，相关主体向宁波海事法院提起诉讼，基于上述海事事故，请求法院确认其对新远隆公司或发行人享有相应金额的货损（部分还包含 1,000 元的债权登记费）的海事债权，并就此申请海事债权登记。		言，若“新远隆 6”轮非人身伤亡海事赔偿责任基金系列确权诉讼案各方达成全面和解，则在该基金中受偿；若各方未能达成全面和解，则由发行人或新远隆公司承担（其中，可能需要发行人承担赔付的债权金额为 13,000 元）； （4）其余债权登记费债权在海事赔偿责任限制基金之外由发行人或新远隆公司直接支付（其中，涉及发行人直接赔付的金额为 6,000 元）。 截至本回复出具日，上述应由发行人直接支付的债权登记费，发行人已完成支付，且海事赔偿责任限制基金已设立，发行人已就此向宁波海事法院汇入现金 8,296,939.30 元，除因“新远隆 6”轮非人身伤亡海事赔偿责任基金系列确权诉讼案各方未能达成全面和解可能导致发行人需进一步赔付债权登记费 13,000 元外，发行人无需再就新远隆系列案件承担其他赔付责任。	

注：上表筛选发行人及其合并报表范围内子公司 100 万元以上的尚未了结诉讼仲裁案件。

发行人及其合并报表范围内子公司作为原告尚未了结的主要诉讼、仲裁案件及最新进展情况如下：

案号	当事人	案由	案件基本情况	涉诉金额	案件最新进展
（2025）苏0102民初826号	原告：发行人 被告：中国林产工业有限公司 第三人：中国太仓外轮代理有限公司	无因管理纠纷	2023年，发行人将自有船舶“中谷珠海”轮出租给案外承租方，后案外承租方停止支付租金，发行人遂终止租约履行，但鉴于该轮当时位于印度洋水域、国内货主就近提货困难且费用高昂，安排该轮驶回国内按目的港卸货。其后，收货人中国林产工业有限公司在提取案涉61个集装箱货物时，以费用归属不明为由拒绝支付卸货及码头相关费用，发行人已以无因管理为由向南京市玄武区人民法院提起诉讼，请求其偿还发行人为此支出及垫付的费用。	134,966.87美元，加上604,992元	截至本回复出具日，该案件正在审理过程中。
(2026) 辽02民初68号	原告：谷聚网络 被告：信华信（大连）数字技术有限公司	技术合同纠纷	2024年3月，原告与被告签订项目外包合同，为被告定制开发软件系统。原告依约完成系统开发、上线运行并交付全部成果，项目转入运维质保阶段，但被告以未获案外上游方验收等为由，长期拖欠合同价款。谷聚网络提起诉讼，请求判令被告支付欠付合同价款及逾期付款违约金。	1,328,600元	截至本回复出具日，该案件正在审理过程中。
（2024）浙72民初618号	原告：发行人 被告：新远隆公司	海事债权确权纠纷	2023年7月，发行人接受案外人委托为其货物安排运输，为此，发行人租用新远隆公司所有的“新远隆6”轮承运上述货物及发行人所有或租赁的集装箱，双方据此签订《租船合同》。2023年7月17日，“新远隆6”轮在执行上述运输过程中与宁波港龙海运有限公司（以下称“港龙公司”）所有的“港龙发展”轮发生船舶碰撞事故，导致“新远隆6”轮沉没，造成发行人承运的货物以及集装箱全损，发行人就货物及集装箱损失对新远隆公司提起确权诉讼。	17,810,973.62元	该案件已经双方调解，并由宁波海事法院出具《民事调解书》，确认发行人对新远隆公司享有损失15,917,125.82元及债权登记费1,000元的海事债权，其中，（1）损失15,917,125.82元在海事赔偿责任限制基金中受偿；（2）债权登记费1,000元，若“新远隆6”轮非人身伤亡海事赔偿责任基金系列确权诉讼案各方达成全面和解，则在该基金中受偿；若各方未能达成全面和解，则由新远隆公司承担。截至本回复出具日，发行人尚未取得前述债

案号	当事人	案由	案件基本情况	涉诉金额	案件最新进展
					权受偿款。
（2023）浙 72 民初 2545 号	原告：发行人 被告：港龙公司	海事债权确权纠纷	2023 年 7 月，发行人接受货主的委托，为其所承运的集装箱货物安排订舱、运输。为此，发行人租用新远隆公司所有的“新远隆 6”轮承运上述货物及发行人所有或租赁的集装箱，并据此签订《租船合同》。2023 年 7 月 17 日，“新远隆 6”轮在执行上述运输过程中与港龙公司所有的“港龙发展”轮发生船舶碰撞事故，导致“新远隆 6”轮沉没，造成发行人代理运输的货物及集装箱全损，发行人就货物及集装箱损失对港龙公司提起确权诉讼。	4,452,743.40 元	该案件已经双方调解，并由宁波海事法院出具《民事调解书》，确认发行人对港龙公司享有损失 3,979,281.45 元及债权登记费 1,000 元的海事债权，其中，（1）损失 3,979,281.45 元在港龙公司于宁波海事法院设立的“港龙发展”轮非人身伤亡海事赔偿责任限制基金中受偿；（2）债权登记费 1,000 元，若“港龙发展”轮非人身伤亡海事赔偿责任基金系列确权诉讼案各方达成全面和解，则在该基金中受偿；若各方未能达成全面和解，则由港龙公司承担。截至本回复出具日，发行人尚未取得前述债权受偿款。

注：上表筛选发行人及其合并报表范围内子公司 100 万元以上的尚未了结诉讼仲裁案件。

上述案件中，发行人及其合并报表范围内子公司作为原告或申请人的案件共 4 件（新远隆系列案件合并计算），该等案件系发行人及其合并报表范围内子公司对外主张权利，不存在对外赔付义务，不会构成本次发行的实质性障碍；发行人及其合并报表范围内子公司作为被告或被申请人的案件共 4 件，案件涉诉金额折合人民币合计约 9,378.07 万元，占发行人 2026 年 6 月末的总资产的比例为 0.38%，占发行人 2026 年 6 月末的净资产的比例为 0.85%，占比较小。其中，就新远隆系列案件而言，“新远隆 6”轮碰撞事故未造成人员伤亡，发行人已支付 8,296,939.30 元设立海事赔偿责任限制基金，并已计入 2024 年当期损益。除因“新远隆 6”轮非人身伤亡海事赔偿责任限制基金系列确权诉讼案各方未能达成全面和解，可能导致发行人需进一步赔付债权登记费 13,000 元外，发行人无需再就新远隆系列案件承担其他赔付责任。

综上，上述尚未了结的诉讼不会对发行人的生产经营、财务状况、本次募投项目实施产生重大不利影响，不会对发行人持续经营产生重大不利影响，亦不构

成本次发行的实质性障碍。

综上所述，报告期内，发行人及其合并报表范围内子公司在报告期内受到的行政处罚不构成严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为，发行人及其合并报表范围内子公司对外担保以及尚未了结的重大诉讼仲裁案件不会对发行人生产经营产生重大不利影响，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》《监管规则适用指引——发行类第 6 号》的相关规定，不构成本次发行的实质性障碍。

二、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

针对上述事项，保荐机构及发行人律师履行了如下核查程序：

1、查阅发行人及其合并报表范围内子公司报告期内的行政处罚决定书、罚款缴纳凭证、专项信用报告、相关政府部门出具的合规证明及发行人出具的说明，以及《证券期货法律适用意见第 18 号》《监管规则适用指引——发行类第 6 号》等相关法律法规，核查发行人及其合并报表范围内子公司报告期所受行政处罚的具体情况，以及该等行政处罚是否构成法律法规所规定的重大违法行为；

2、查阅发行人出具的事故调查报告及其提供的书面说明、**中华人民共和国海事局公示的《424 事故调查报告》、上海海事局出具的《海上交通事故责任认定书》**、主管部门出具的情况说明以及相关法律法规，核查是否构成法律法规所规定的重大违法行为；

3、查阅发行人提供的相关保证合同、反担保合同、主债务合同、解除担保协议，以及最近三年审计报告、年报等资料，核查发行人及其合并报表范围内子公司报告期内为合并报表范围外其他公司提供担保的具体情况，以及相关担保的后续解除过程；

4、查阅发行人报告期内的“三会”会议文件、《公司章程》、最近三年审计报告、年报及其他公开披露文件，核查发行人就对外担保所履行的审议程序及信息披露情况，以及对外担保是否符合法律法规规章及公司章程；

5、查阅发行人及其合并报表范围内子公司的诉讼仲裁案件台账、起诉状、

民事裁定书、判决书及调解书等相关诉讼资料，以及海事赔偿责任限制基金设立所涉材料，并访谈发行人相关负责人，了解相关案件的案情及最新进展，分析对公司业务经营的影响；

6、查阅发行人现行有效的内部控制制度文件并获取了发行人出具的说明。

（二）核查结论

经核查，保荐人及发行人律师认为：

1、“中谷 20”轮交通事故不会导致发行人被列为失信被执行人，发行人及其合并报表范围内子公司在报告期内受到的行政处罚不构成《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为，发行人内部控制制度健全且有效执行，不构成本次发行的实质性障碍；

2、除发行人为联营公司东莞港国际银行贷款融资提供担保外，发行人及其合并报表范围内子公司报告期内不存在为合并报表范围外其他公司提供担保的情形；针对前述担保，东莞港国际已提供反担保，发行人已按照相关法律法规的规定履行相应审议程序及信息披露义务，对外担保总额及单项担保数额符合法律法规规章及公司章程的规定。截至本回复出具日，前述担保已解除，不构成对发行人持续经营有重大不利影响的情形，符合《监管规则适用指引——发行类第 6 号》相关规定要求，不构成本次发行的实质性障碍；

3、对于发行人及其合并报表范围内子公司截至本回复出具日尚未了结的作为被告或被申请人的诉讼，其涉诉金额总计占发行人 2026 年 6 月末的净资产的比例为 0.85%，占比较小。其中，就新远隆系列案件而言，“新远隆 6”轮碰撞事故未造成人员伤亡，发行人已支付 8,296,939.30 元设立海事赔偿责任限制基金，并已计入 2024 年当期损益。除因“新远隆 6”轮非人身伤亡海事赔偿责任限制基金系列确权诉讼案各方未能达成全面和解，可能导致发行人需进一步赔付债权登记费 13,000 元外，发行人无需再就新远隆系列案件承担其他赔付责任。该等尚未了结的诉讼不会对发行人的生产经营、财务状况、本次募投项目实施产生重大不利影响，不会对发行人持续经营产生重大不利影响，符合《监管规则适用指引——发行类第 6 号》相关规定要求，不构成本次发行的实质性障碍。

保荐机构总体意见

对本回复材料中的公司回复，本机构均已进行核查，确认并保证其真实、完整、准确。

（本页无正文，为上海中谷物流股份有限公司《关于上海中谷物流股份有限公司向不特定对象发行可转换公司债券申请文件的审核问询函的回复》之盖章页）

上海中谷物流股份有限公司

2026 年 1 月 18 日

发行人董事长声明

本人已认真阅读上海中谷物流股份有限公司本次审核问询函回复的全部内容，确认本次审核问询函回复内容不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对审核问询函回复内容的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

董事长、法定代表人：

李永华

上海中谷物流股份有限公司

2026年 11 月 18 日

（本页无正文，为申万宏源证券承销保荐有限责任公司《关于上海中谷物流股份有限公司向不特定对象发行可转换公司债券申请文件的审核问询函的回复》之签字盖章页）

保荐代表人：

苏臻琦　　彭奕洪

申万宏源证券承销保荐有限责任公司

2026年 11月 13日

保荐机构法定代表人声明

本人已认真阅读《关于上海中谷物流股份有限公司向不特定对象发行可转换公司债券申请文件的审核问询函的回复》的全部内容，了解本回复涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，本回复中不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

保荐机构法定代表人：

王明希

申万宏源证券承销保荐有限责任公司

2026 年 11 月 18 日