

股票简称：宁波远洋

证券代码：601022



宁波远洋运输股份有限公司

(NINGBO OCEAN SHIPPING CO., LTD.)

NBOS

(浙江省宁波市江北区北岸财富中心 2 幢)

2026 年度向特定对象发行 A 股股票 募集说明书



浙商证券股份有限公司
ZHESHANG SECURITIES CO., LTD.

(浙江省杭州市五星路 201 号)

二〇二六年四月

声 明

本公司及全体董事、高级管理人员承诺募集说明书及其他信息披露资料不存在任何虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性及完整性承担连带赔偿责任。

公司负责人、主管会计工作负责人及会计机构负责人保证募集说明书中财务会计资料真实、完整。

中国证券监督管理委员会、上海证券交易所对本次发行所作的任何决定或意见，均不表明其对申请文件及所披露信息的真实性、准确性、完整性作出保证，也不表明其对发行人的盈利能力、投资价值或者对投资者的收益作出实质性判断或保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》的规定，证券依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责。投资者自主判断发行人的投资价值，自主作出投资决策，自行承担证券依法发行后因发行人经营与收益变化或者证券价格变动引致的投资风险。

重大事项提示

公司特别提请投资者注意，在作出投资决策之前，务必认真阅读本募集说明书正文内容，并特别关注以下重要事项及公司风险。

一、关于公司本次向特定对象发行股票的规模

本次发行募集资金总额为人民币 109,488.99 万元，发行价格为 7.53 元/股，本次发行的股票数量 145,403,704 股，且未超过本次发行前公司总股本的 30%。

在定价基准日至发行日期间，如公司发生派息、送股、资本公积金转增股本等除权、除息事项，导致本次发行股票的发行价格调整的，发行股票的数量上限将进行相应调整。

若本次向特定对象发行的股份总数或拟募集资金总额因监管政策变化或根据发行注册文件的要求予以变化或调减的，则本次向特定对象发行的股份总数及募集资金总额届时将相应变化或调减。

二、特别风险提示

本公司特别提醒投资者注意公司及本次发行的以下事项，并请投资者认真阅读本募集说明书“第六章 与本次发行相关的风险因素”的全部内容。

（一）对公司核心竞争力、经营稳定性及未来发展可能产生的重要不利影响的因素

1、市场及行业风险

（1）宏观经济波动的风险

公司主要从事航运业务与航运代理业务，其需求及行业景气程度与宏观经济周期的关联度较高。宏观经济波动、沿海及腹地经济的发展状况将对客户需求产生影响，进而对宁波远洋的经营状况产生影响。若宏观经济增速下行，市场需求放缓，将会导致对运输的需求下降，宁波远洋所经营业务可能由此减少。

（2）市场竞争导致的风险

目前，公司航运业务以集装箱运输和干散货运输为主。虽然宁波远洋依托服务品质建立了稳定、多元化的客户群体，但未来仍将面临来自竞争对手在航线布

局、运输设备、运价等方面的竞争。若宁波远洋未能充分发挥自身的优势，与对手展开有效的竞争，则其经营业绩可能受到不利影响，其行业地位、市场份额可能下降。

(3) 航运行业的周期性风险

航运业属于周期性行业，受宏观经济周期和行业周期波动的影响较大。货物的运输需求及运输价格与宏观经济周期、市场运力供求情况等因素息息相关。若宏观经济增速下行，市场需求放缓，货物贸易量下降，将会导致运输需求下降，进而对公司的经营状况产生负面影响；同时，若后续航运企业全力提高运力，行业供给扩张，而需求增长未跟上运力增长，则可能造成行业运载供给能力过剩，从而对公司的业务和经营业绩造成不利影响。

(4) 行业运力供给过剩风险

投入运营的船舶运力决定了集装箱航运行业的供给情况。对未来市场价格变动趋势以及钢材价格变动趋势的预期，将影响新造船舶订单和旧船拆船订单，进而影响集装箱船舶运力的供给。在全球贸易持续增长和市场竞争日益激烈的背景下，航运公司之间的“运力军备竞赛”愈发白热化。根据 Alphaliner 预测，2026 年全球集装箱船队运力规模预计达到 3,464 万 TEU，较 2024 年再扩大 344 万 TEU，船舶数量预计达到 6,787 艘，较 2024 年再增加 367 艘。若运力供应出现过剩的情况，市场运价将可能出现下行风险，进而对公司的经营业绩造成不利影响。

(5) 航运价格大幅波动的风险

航运行业属于周期性行业，会受到宏观经济周期和行业经济周期波动的影响。2020-2022 年，受航运周期复苏及公共卫生事件、地域冲突等影响，航线运价进入高位期。如宁波出口集装箱运价指数（NCFI）2021 年突破历史新高，年均综合指数达到 3,255.71，2021 年 12 月 31 日达到历史最高点 4,264.93。2023 年由于供需关系变化，运力增长快于需求，运价回落，2024 年整体运价呈上升趋势，NCFI 年均综合指数为 1,860.99 点，同比大幅上涨，高于 2013 年至 2020 年运价水平。2025 年至 2026 年初整体运价相比 2024 年运价有所下降。

发行人经营业绩水平受市场运价的波动影响较大，若航运价格大幅波动，可能对公司经营业绩产生不利影响。

(6) 地缘政治引发的贸易风险

地缘政治紧张，如美伊冲突或红海冲突，会直接切断或严重扰乱全球关键贸易通道。首先体现为霍尔木兹海峡或苏伊士运河等“咽喉点”的通行受阻，导致石油、液化天然气及大宗商品的运输中断或延误，引发能源价格剧烈波动和供应链短缺。同时，冲突升级会催生高额战争风险保费，大幅抬高航运公司燃油成本，从而大幅推高进出口成本。随之而来的制裁与反制措施则会将特定国家或实体排除在主流贸易体系之外，迫使企业紧急更换供应商或运输路线，造成订单违约与库存积压。最终，贸易量下滑、物流成本失控、航运公司改航或停航导致交付周期不确定，构成了一系列地缘政治引发的贸易风险，将会对相关区域的外贸企业以及航运企业造成较大不利影响。

2、经营及财务风险

(1) 航运安全风险

公司的航运业务在运输过程中，可能存在因不可抗力或人为疏失因素而造成运输标的损坏或灭失、装载的货物受损或灭失的风险。若发生安全事故，则可能导致宁波远洋面临向相关方赔偿、交通运输工具损毁等风险。尽管宁波远洋已为其运输工具按照国家规定购买相应的财产保险，可在一定程度上减少交通事故发生后的赔偿支出，但如果保险赔付金额无法完全覆盖事故赔偿支出时，将导致额外支出，并可能对宁波远洋业务正常开展产生不利影响。

(2) 环保风险

船舶运输所使用的燃油等燃料，易对环境产生污染。我国政府对环境保护的力度持续加强，鼓励航运企业向节能减排方向转型升级，近年来相继发布法律法规、政策予以引导和监管。国内方面，交通运输部发布的《船舶大气污染物排放控制区实施方案》对沿海控制区域的船舶燃油硫排放实施限制管控，以促进绿色航运发展和船舶节能减排等。国际方面，IMO 制定了降低航运碳排放的明确目标，现有船舶效能设计指数（EEXI）也于 2023 年生效。如未来我国环境保护部门、境外相关有权机构针对船舶节能减排实施更加严格的政策规定，将可能导致公司的经营成本相应增加，对公司的经营业绩造成不利影响。

(3) 燃油价格波动风险

燃油费支出是航运公司最主要的成本项目之一，船用燃油价格的波动会对宁

波远洋的燃油费支出产生影响，进而对宁波远洋的财务状况产生较大影响。船用燃油价格同国际原油价格密切相关，国际原油价格取决于政治和经济因素。当前美伊冲突导致霍尔木兹海峡处于通行基本中断、仅少量通行的严管控与封锁状态，霍尔木兹海峡为全球最重要的运油通道之一，霍尔木兹海峡通行与否将导致国际燃油价格波动加剧，有可能导致宁波远洋船舶航次成本上升，进而影响宁波远洋的盈利水平，对宁波远洋后续经营业绩造成不利影响。

(4) 关联交易风险

报告期内，公司存在较大金额的关联交易，主要类型为关联采购、关联销售。其中，关联采购主要为采购燃料油以及装卸等港口服务；关联销售主要为提供短驳运输服务。考虑到宁波远洋主要从事航运及航运代理行业，控股股东宁波舟山港主要从事集装箱、铁矿石、原油、煤炭、液化油品、粮食、矿建材料及其他货种的港口装卸及相关业务，两者处于行业上下游，预计在未来关联交易仍将持续。尽管宁波远洋的关联交易具有合理性、必要性、关联交易定价公允，宁波远洋也制定了《关联交易决策制度》，且控股股东做出了《规范和减少关联交易承诺函》，但如果后续在执行过程中，发行人的内部控制运作不够规范，有效性不足，控股股东不能严格履行相关承诺，仍存在通过关联交易损害发行人及中小投资者利益的风险。

(5) 固定资产减值的风险

公司固定资产主要为自有集装箱和船舶等经营性资产。截至 2025 年 12 月 31 日，公司固定资产净额为 529,093.31 万元，占非流动资产的比重约 84.57%，占资产总额的比重约 60.17%；截至 2025 年 12 月 31 日，公司固定资产中均不存在由于市价持续下跌、技术陈旧、损坏或长期闲置等原因导致固定资产可收回金额低于账面价值的情况。但如果未来公司营业收入增速放缓或出现下滑，船舶制造技术更新迭代等情况发生，公司将面临固定资产减值的风险。

3、其他风险

(1) 股票价格波动的风险

公司股票在上海证券交易所主板上市，公司股票的市场交易价格将受到多方面因素的影响而呈现一定的波动性，其中除公司的经营和财务状况等基本因素之外，还包括国家宏观经济政策、国际和国内经济形势、资本市场走势、市场心理

和各类重大突发事件等多方面因素的影响。因此，公司提醒投资者，在投资公司股票前，不但应了解本节所列明的与公司相关的各项风险，还应当充分了解股票市场价格波动的风险。

(2) 不可抗力风险

不排除自然灾害、战争以及突发性公共卫生事件可能会对公司的资产、财产、人员造成损害，并影响正常生产经营。此类不可抗力事件的发生可能会给公司增加额外成本，从而影响公司盈利水平。

(二) 对本次募投项目的实施过程或实施效果可能产生重大不利影响的因素

1、募投项目实施风险

公司本次募集资金拟投资于集装箱船舶购置项目、集装箱购置项目。在公司募集资金投资项目实施后，可能面临政策变化、经济波动、市场需求变化、行业竞争、安全环保、成本上升或外部市场环境出现重大变化等诸多不确定因素，如果公司未能及时采取有效的应对措施，可能导致项目不能如期完成或顺利实施，进而导致募投项目盈利达不到预期水平，对公司整体盈利造成不利影响。

2、募投项目新增运力消化不足风险

本次向特定对象发行股票募集资金拟投资项目建成投产后，预计新增 4 艘 2700TEU 集装箱船舶运力。募集资金投资项目的经济效益数据系依据目前市场情况、公司历史运营经验等综合因素预测得出，若项目实施过程中的意外情况导致项目建设延后，或者项目投产后的市场环境发生不利变化导致行业竞争加剧、运价下滑、下游需求未保持同步协调发展，将可能导致募集资金投资项目实际效益低于预期水平。

3、募集资金投资项目的新增折旧摊销影响未来经营业绩的风险

本次集装箱船舶购置项目、集装箱购置项目投资完成后，发行人新增固定资产较多。若项目产能及效益不能充分发挥以抵减因固定资产增加而新增的折旧摊销费用，公司将面临因折旧摊销费用增加而影响公司盈利能力的风险。

4、燃油价格波动对募投项目效益测算与实现影响的风险

当前地缘政治较为复杂，美伊冲突、霍尔木兹海峡通航问题较为突出，短期

内国际燃油价格波动较大。公司本次募投项目-集装箱船舶购置项目运营预计从2027年底与2028年初陆续开始，届时燃油价格变动具有不可预测性。本项目测算燃油价格选取以发行人2025年外贸燃油的采购均价作为参考依据，已反映该历史时点的国际形势变化与市场需求等因素，具有合理性。但若公司募投项目运营期间因国际形势以及其他多方面因素燃油价格大幅波动，将可能会影响本次募投项目的效益实现。

5、每股收益和净资产收益率摊薄的风险

本次向特定对象发行股份募集资金到位后，公司的总股本和净资产将会有较大幅度增加。由于募投项目存在建设期，固定资产投资金额的大幅度上升将带来公司固定资产折旧增长，并且本次募投项目存在建设期且项目实施经济效益的释放也需要一定时间。如果未来公司业绩不能实现相应幅度的增长，则每股收益和加权平均净资产收益率等指标将出现一定幅度的下降，公司即期回报（每股收益、净资产收益率等财务指标）存在被摊薄的风险。

（三）可能导致本次发行失败或募集资金不足的因素

本次发行尚需上海证券交易所审核通过并经中国证监会同意注册。能否获得审核通过以及同意注册，以及获得审核通过与同意注册的时间，均存在不确定性，因此，本次发行能否最终成功实施存在不确定性。

目 录

| | |
|------------------------------------|----|
| 声 明..... | 1 |
| 重大事项提示 | 2 |
| 一、关于公司本次向特定对象发行股票的规模..... | 2 |
| 二、特别风险提示..... | 2 |
| 目 录..... | 8 |
| 释 义..... | 11 |
| 一、一般名词..... | 11 |
| 二、专业名词..... | 12 |
| 第一章 发行人的基本情况 | 14 |
| 一、股权结构、控股股东及实际控制人情况..... | 14 |
| 二、所处行业的主要特点及行业竞争情况..... | 15 |
| 三、主要业务模式、产品或服务的主要内容..... | 35 |
| 四、现有业务发展安排及未来发展战略..... | 44 |
| 五、截至最近一期末，不存在金额较大的财务性投资的基本情况..... | 46 |
| 第二章 本次证券发行概要 | 51 |
| 一、本次发行的背景和目的..... | 51 |
| 二、发行对象与发行人的关系..... | 58 |
| 三、附条件生效的股份认购协议内容摘要..... | 60 |
| 四、战略投资者符合相关规定的情况..... | 64 |
| 五、发行对象与发行人的关系..... | 69 |
| 六、发行证券的价格或定价方式、发行数量、限售期..... | 69 |
| 七、本次发行的募集资金投向..... | 71 |
| 八、本次发行是否构成关联交易..... | 72 |
| 九、本次发行是否将导致公司控制权发生变化..... | 72 |
| 十、本次发行方案取得有关主管部门批准的情况以及尚需呈报批准的程序.. | 72 |
| 第三章 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析 | 74 |
| 一、本次募集资金投资项目的的基本情况..... | 74 |
| 二、本次募投项目与既有业务或发展战略的联系..... | 74 |

| | |
|--|------------|
| 三、本次募集资金投资项目的的基本情况..... | 75 |
| 四、本次募集资金使用的必要性、合理性分析..... | 77 |
| 五、募投项目效益测算的假设条件及主要计算过程..... | 84 |
| 六、本次发行对公司经营管理和财务状况的影响..... | 86 |
| 七、募集资金投资项目可行性分析结论..... | 86 |
| 第四章 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析 | 87 |
| 一、本次发行完成后，上市公司的业务及资产的变动或整合计划..... | 87 |
| 二、本次发行后公司财务状况、盈利能力及现金流量的变动情况..... | 88 |
| 三、公司与控股股东、实际控制人及其关联人之间的业务关系、管理关系、关联交易及同业竞争等变化情况..... | 88 |
| 四、本次发行完成后，公司是否存在资金、资产被实际控制人及其关联人占用的情形，或上市公司为实际控制人及其关联人提供担保的情形..... | 89 |
| 五、本次发行对公司负债情况的影响..... | 89 |
| 第五章 最近五年内募集资金运用的基本情况 | 90 |
| 一、前次募集资金基本情况..... | 90 |
| 二、前次募集资金实际使用情况..... | 90 |
| 三、前次募集资金投资项目实现效益情况说明..... | 92 |
| 四、会计师事务所对前次募集资金运用专项报告结论..... | 94 |
| 第六章 与本次发行相关的风险因素 | 95 |
| 一、对公司核心竞争力、经营稳定性及未来发展可能产生的重要不利影响的因素..... | 95 |
| 二、对本次募投项目的实施过程或实施效果可能产生重大不利影响的因素.. | 98 |
| 三、可能导致本次发行失败或募集资金不足的因素..... | 100 |
| 第七章 与本次发行相关的声明 | 101 |
| 一、全体董事、高级管理人员声明..... | 101 |
| 二、发行人董事会审计委员会声明..... | 105 |
| 三、控股股东、实际控制人声明..... | 108 |
| 四、保荐人、保荐代表人声明..... | 111 |
| 五、保荐机构（主承销商）董事长、总经理声明..... | 112 |
| 六、发行人律师声明..... | 113 |

| | |
|-----------------------|------------|
| 七、审计机构声明..... | 114 |
| 八、发行人董事会声明..... | 115 |
| 第八章 备查文件 | 117 |

释 义

本报告中，除非文义另有所指，下列词语或简称具有如下含义：

一、一般名词

| | | |
|----------------------------------|---|--|
| 公司/发行人/宁波远洋 | 指 | 宁波远洋运输股份有限公司 |
| 本次发行/本次向特定对象发行股票/本次向特定对象发行 A 股股票 | 指 | 宁波远洋运输股份有限公司 2026 年度向特定对象发行 A 股股票 |
| 实际控制人、浙江省国资委 | 指 | 浙江省人民政府国有资产监督管理委员会 |
| 省海港集团 | 指 | 浙江省海港投资运营集团有限公司 |
| 宁波舟山港集团 | 指 | 宁波舟山港集团有限公司 |
| 宁波舟山港 | 指 | 宁波舟山港股份有限公司(A 股证券代码: 601018.SH) |
| 北部湾港、战略投资者 | 指 | 北部湾港股份有限公司 (A 股证券代码: 000582.SZ) |
| 发行对象 | 指 | 宁波舟山港、北部湾港 |
| 浙商证券、保荐人、保荐机构、主承销商 | 指 | 浙商证券股份有限公司 |
| 锦天城、发行人律师 | 指 | 上海市锦天城律师事务所 |
| 德勤、发行人会计师 | 指 | 德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙) |
| 本次发行、本次向特定对象发行 | 指 | 公司本次向特定对象发行 145,403,704 股股票的行为 |
| 股东会 | 指 | 宁波远洋运输股份有限公司股东会 |
| 董事会 | 指 | 宁波远洋运输股份有限公司董事会 |
| 监事会 | 指 | 宁波远洋运输股份有限公司监事会，已于 2025 年 11 月取消 |
| 《公司章程》 | 指 | 《宁波远洋运输股份有限公司公司章程》 |
| 中国证监会 | 指 | 中国证券监督管理委员会 |
| 上交所 | 指 | 上海证券交易所 |
| A 股 | 指 | 在境内上市的人民币普通股 |
| 元、万元 | 指 | 人民币元、人民币万元 |
| 《公司法》 | 指 | 《中华人民共和国公司法》 |
| 《证券法》 | 指 | 《中华人民共和国证券法》 |
| 《管理办法》 | 指 | 《上市公司证券发行注册管理办法》 |
| 报告期、最近三年 | 指 | 2023 年度、2024 年度、2025 年度 |
| 本募集说明书 | 指 | 宁波远洋运输股份有限公司 2026 年度向特定对象发行 A 股股票募集说明书 |

二、专业名词

| | | |
|--------------|---|--|
| 码头 | 指 | 供船舶停靠、货物装卸和旅客上下的水工设施 |
| 堆场 | 指 | 为了存放、保管和交接货物的场地 |
| 航道 | 指 | 在江河及港湾等水域中，供一定标准尺度的船舶航行的通道 |
| 港使费 | 指 | 为船舶进出港口以及在港停泊期间，因使用港口水域、航道、泊位、码头、浮筒、锚地等产生的费用 |
| 滞期费 | 指 | 在航次租船合同中，当船舶装货或卸货延期超过装卸货时间时，由租船人向船东所支付的约定款项 |
| 干散货 | 指 | 以散装形式运输的货物，包括煤炭、铁矿石、粮食等大宗干散货物 |
| 杂货 | 指 | 品种繁杂、性质各异、包装形式不一的货物的统称 |
| 吞吐量 | 指 | 经由水路进、出港区范围并经过装卸的货物数量，该指标可反映港口规模及能力 |
| 标准箱、TEU | 指 | 英文 Twenty-Foot Equivalent Unit 缩写，是国际集装箱标准箱单位，以长 20 英尺、高 8 英尺 6 英寸及宽 8 英尺为标准。一个长 40 英尺的集装箱为两个标准箱 |
| 载重吨、DWT | 指 | 一种表示船舶运载能力的计量单位 |
| 班轮 | 指 | 固定航线、固定停靠港口、固定航行时间的运输船舶 |
| 多式联运 | 指 | 联运经营者受托运人、收货人或旅客的委托，为委托人实现两种以上运输方式（含两种）或两程以上（含两程）运输的衔接，以及提供相关运输物流辅助服务的活动 |
| 门到门 | 指 | 承运人在托运人指定的地点接货，运抵收货人指定的地点的一种运输服务方式 |
| 港到港 | 指 | 根据客户（发货方）订舱指示，客户自行安排将货物送至始发港集装箱码头堆场并进行装箱，通过海运、水运方式至目的地港口（可能通过中转港），客户（收货方）自行安排至目的港集装箱码头提取货物 |
| EDI 数据传输、EDI | 指 | 由国际标准化组织（ISO）推出使用的国际标准，一种为商业或行政事务处理，按照一个公认的标准，形成结构化的事务处理或消息报文格式，从计算机到计算机的电子传输方法，也是计算机可识别的商业语言（Electronic Data Interchange） |
| RFID | 指 | Radio Frequency Identification，射频识别系统，系通过阅读器与标签之间进行非接触式的数据通信，达到识别目标的目的。 |
| 物联网 | 指 | 以互联网、传统电信网等信息承载体为媒介，让所有能行使独立功能的普通物体实现互联互通的网络。 |
| Alphaliner | 指 | 法国的航运咨询公司，持续提供全球范围内前 100 家最大航运公司统计数据 |
| 计费箱量 | 指 | 集装箱物流服务提供商向客户收取运费的集装箱运输数量 |
| 高级船员 | 指 | 依照《中华人民共和国船员条例》的规定取得相应任职资格的大副、二副、三副、轮机长、大管轮、二管轮、三管轮、通信人员以及其他在船舶上任职的高级技术或者管理人员 |
| 航次 | 指 | 船舶在营运中完成一次运输生产任务的周期 |
| 锚地 | 指 | 指供船舶在水上抛锚以便安全停泊、避风防台、等待检验引航、从事水上过驳、编解船队及其他作业的水域 |

| | | |
|------|---|---|
| BDI | 指 | Baltic Dry Index, 波罗的海干散货指数, 由波罗的海航交所发布的衡量国际航运业干散货交易情况的经济指数 |
| CCFI | 指 | China Containerized Freight Index, 中国出口集装箱运价指数, 由上海航运交易所编制发布的反映中国出口集装箱运输市场价格变化趋势的一种航运价格指数 |
| RCEP | 指 | 《区域全面经济伙伴关系协定》, 是 2012 年由东盟发起, 历时八年, 由包括中国、日本、韩国、澳大利亚、新西兰和东盟十国共 15 方成员制定的经济合作协定 |

注: 本募集说明书所涉数据的尾数差异或不符系四舍五入所致。

第一章 发行人的基本情况

一、股权结构、控股股东及实际控制人情况

(一) 公司基本情况

| | |
|----------|---|
| 发行人 | 宁波远洋运输股份有限公司 |
| 英文名称 | NINGBO OCEAN SHIPPING CO., LTD. |
| 股票上市地点 | 上海证券交易所 |
| 股票简称 | 宁波远洋 |
| 股票代码 | 601022 |
| 注册资本 | 130,863.3334 万元 |
| 法定代表人 | 陈晓峰 |
| 董事会秘书 | 周佳品 |
| 成立日期 | 1992 年 7 月 14 日 |
| 股份公司成立日期 | 2021 年 3 月 22 日 |
| 经营范围 | 许可项目：国际班轮运输；水路普通货物运输；省际普通货船运输、省内船舶运输；船舶拆除；船舶检验服务；技术进出口；保险代理业务；大陆与台湾间海上运输；进出口代理；货物进出口；国内船舶管理业务；报关业务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以审批结果为准）。一般项目：从事国际集装箱船、普通货船运输；国际船舶管理业务；国际船舶代理；国际货物运输代理；国内货物运输代理；船舶租赁；船舶修理；船舶销售；无船承运业务；集装箱租赁服务（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）。 |
| 注册地址 | 浙江省宁波市江北区北岸财富中心 2 幢 |
| 办公地址 | 浙江省宁波市鄞州区宁东路 269 号环球航运广场 |
| 电话 | 86-574-88278740 |
| 传真 | 86-574-88025087 |
| 互联网网址 | www.nbosco.com |
| 电子信箱 | ird@nbosco.com |

(二) 股权结构

截至 2025 年 12 月 31 日，发行人前十大股东情况如下：

| 序号 | 股东名称 | 股份数量（股） | 持股比例（%） |
|----|---------------|-------------|---------|
| 1 | 宁波舟山港股份有限公司 | 954,000,000 | 72.90 |
| 2 | 宁波舟山港舟山港务有限公司 | 106,000,000 | 8.10 |

| 序号 | 股东名称 | 股份数量（股） | 持股比例（%） |
|----|---------------------------------------|---------------|---------|
| 3 | 杭州钢铁集团有限公司 | 22,330,000 | 1.71 |
| 4 | 浙江省产投集团有限公司 | 7,081,200 | 0.54 |
| 5 | 香港中央结算有限公司 | 3,179,804 | 0.24 |
| 6 | 夏长亮 | 3,162,000 | 0.24 |
| 7 | 招商银行股份有限公司—南方中证 1000 交易型开放式指数证券投资基金 | 2,404,300 | 0.18 |
| 8 | 黄锦华 | 1,884,300 | 0.14 |
| 9 | 招商银行股份有限公司—华夏中证 1000 交易型开放式指数证券投资基金 | 1,516,932 | 0.12 |
| 10 | 中国工商银行股份有限公司—广发中证 1000 交易型开放式指数证券投资基金 | 1,080,800 | 0.08 |
| 合计 | | 1,102,639,336 | 84.25 |

（三）控股股东及实际控制人

1、控股股东、实际控制人

截至 2025 年 12 月 31 日，宁波舟山港直接与间接持有公司 81.00%的股份，系发行人直接控股股东，省海港集团和宁波舟山港集团系公司的间接控股股东。

本公司实际控制人为浙江省国资委。

二、所处行业的主要特点及行业竞争情况

（一）公司所属行业及依据

根据中国证监会发布的《上市公司行业统计分类与代码》（2024 年修订），本公司所从事行业属于“交通运输、仓储和邮政业”类别下的“水上运输业”大类，行业代码为 G55。

（二）行业监管体制及主要法律法规

1、行业主管部门及监管体制

国际方面，国际海事组织（International Maritime Organization, IMO）、船旗国监管部门、港口国监管部门、船级社就航运安全、污染控制、船舶管理等方面对航运业进行监管。

国内方面，中华人民共和国交通运输部是航运业主要监管部门，承担规划协

调运输体系、拟定监督行业规划、政策和标准、监管水路运输市场和建设市场等职能。交通运输部水运局、海事局、中国船级社作为交通运输部的部内司局或直属机构，承担航运监管功能。商务部是国务院主管商业经济和贸易的组成部门。

| 机构 | 主要职能 |
|----------|--|
| 交通运输部 | 组织拟订并监督实施水路行业规划、政策和标准；承担水路运输市场监管责任；指导水路行业安全生产和管理工作；提出水路固定资产投资规模和方向、国家财政性资金安排意见；以及负责水路国际合作与外事工作等 |
| 交通运输部水运局 | 负责水路建设和运输市场监管工作，拟订水路工程建设、维护、运营和水路运输、航政、港政相关政策、制度和技术标准并监督实施；负责港口、航道及设施、通航建筑物、引航管理工作；负责船舶代理、理货、港口设施保安、无船承运、船舶交易等管理工作；负责国际和国境河流运输及航道管理工作；负责沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场运力调控综合评审的管理工作等 |
| 交通运输部海事局 | 拟订和组织实施国家水上交通安全监督管理、船舶及相关水上设施检验和登记、防治船舶污染和航海保障的方针、政策、法规和技术规范、标准；统一管理水上交通安全和防治船舶污染；负责船舶、海上设施检验行业管理以及船舶适航和船舶技术管理；管理船舶及海上设施法定检验、发证工作；负责中国籍船舶登记、发证、检查和进出港（境）签证；负责船舶载运危险货物及其他货物的安全监督；管理通航秩序、通航环境等 |
| 中国船级社 | 承担国内外船舶、海上设施、集装箱及相关工业产品的入级检验、公证检验、鉴证检验和经中国政府、外国（地区）政府主管机关授权执行法定检验等具体检验业务等 |
| 商务部 | 负责制定进出口商品、加工贸易管理办法和进出口管理商品、技术目录，组织实施重要工业品、原材料和重要农产品进出口总量计划，会同有关部门协调大宗进出口商品，指导贸易促进活动和外贸促进体系建设；以及承担组织协调反倾销、反补贴、保障措施及其他与进出口公平贸易相关工作的责任等 |

2、行业管理法规及政策

（1）国际监管法规

| 序号 | 发布机构 | 公约、规则或协议名称 |
|----|--------|---------------------------------|
| 1 | 联合国 | 《1958年日内瓦公海公约》 |
| 2 | | 《1982年联合国海洋法公约》 |
| 3 | | 《1999年国际扣船公约》 |
| 4 | 国际海事组织 | 《1972年国际海上避碰规则公约》 |
| 5 | | 《<1974年国际海上人命安全公约>1988年议定书》 |
| 6 | | 《经1978年议定书修订的1973年国际防止船舶造成污染公约》 |
| 7 | | 《1966年国际载重线公约及1988年议定书》 |
| 8 | | 《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》 |

| | | |
|----|--------|----------------------|
| 9 | | 《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》 |
| 10 | | 《国际船舶和港口设施保安规则》 |
| 11 | | 《国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约》 |
| 12 | 国际劳工组织 | 《2006年海事劳工公约》 |

(2) 国内监管主要法律法规

| 序号 | 类别 | 名称 | 发布单位 | 颁布或修订时间 |
|----|----------|--------------------------|---------|---------|
| 1 | 运营 资质 | 《中华人民共和国海商法》 | 全国人大常委会 | 2025.10 |
| 2 | | 《中华人民共和国海关法》 | 全国人大常委会 | 2021.04 |
| 3 | | 《中华人民共和国国际海运条例》 | 国务院 | 2025.09 |
| 4 | | 《国内水路运输管理条例》 | 国务院 | 2023.07 |
| 5 | | 《中华人民共和国船舶登记条例》 | 国务院 | 2014.07 |
| 6 | | 《台湾海峡两岸间航运管理办法》 | 交通运输部 | 1996.08 |
| 7 | | 《中华人民共和国国际海运条例实施细则》 | 交通运输部 | 2023.11 |
| 8 | | 《国内水路运输管理规定》 | 交通运输部 | 2020.02 |
| 9 | | 《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》 | 交通运输部 | 2001.07 |
| 10 | | 《中华人民共和国船舶登记办法》 | 交通运输部 | 2016.12 |
| 11 | 船舶 管理 | 《船舶登记工作规程》 | 海事局 | 2024.03 |
| 12 | 船员 管理 | 《中华人民共和国船员条例》 | 国务院 | 2023.07 |
| 13 | | 《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》 | 交通运输部 | 2022.04 |
| 14 | | 《中华人民共和国船员培训管理规则》 | 交通运输部 | 2019.02 |
| 15 | 安全 管理 | 《中华人民共和国海上交通安全法》 | 全国人大常委会 | 2021.04 |
| 16 | | 《中华人民共和国船舶和海上设施检验条例》 | 国务院 | 2019.03 |
| 17 | | 《船舶检验管理规定》 | 交通运输部 | 2016.01 |

| 序号 | 类别 | 名称 | 发布单位 | 颁布或修订时间 |
|----|-------|---------------------------------|---------|---------|
| 18 | | 《中华人民共和国船舶安全监督规则》 | 交通运输部 | 2022.09 |
| 19 | | 《中华人民共和国对外国籍船舶管理规则》 | 交通运输部 | 1979.09 |
| 20 | 危险品管理 | 《船舶载运危险货物安全监督管理规定》 | 交通运输部 | 2024.12 |
| 21 | 市场监管 | 《交通运输部关于国际集装箱班轮运价精细化报备实施办法的公告》 | 交通运输部 | 2013.10 |
| 22 | 环境保护 | 《中华人民共和国海洋环境保护法》 | 全国人大常委会 | 2023.10 |
| 23 | | 《中华人民共和国大气污染防治法》 | 全国人大常委会 | 2018.10 |
| 24 | | 《防治船舶污染海洋环境管理条例》 | 国务院 | 2018.03 |
| 25 | | 《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》 | 交通运输部 | 2017.05 |
| 26 | | 《中华人民共和国船舶污染海洋环境应急防备和应急处置管理规定》 | 交通运输部 | 2019.11 |
| 27 | | 《船舶大气污染物排放控制区实施方案》 | 交通运输部 | 2018.11 |
| 28 | | 《2020年全球船用燃油限硫令实施方案》 | 中国海事局 | 2019.10 |
| 29 | | 《进出境集装箱检验检疫管理办法》 | 海关总署 | 2023.03 |
| 30 | | 《中华人民共和国海上船舶污染事故调查处理规定》 | 交通运输部 | 2021.09 |
| 31 | | 《中华人民共和国防治船舶污染内河水域环境管理规定》 | 交通运输部 | 2022.09 |

(3) 重要行业及产业政策

| 序号 | 名称 | 发布单位 | 发布时间 | 主要内容 |
|----|---------------------|-----------|--------|---|
| 1 | 《关于推动航运绿色低碳转型发展的意见》 | 交通运输部海事局 | 2026.4 | 到 2030 年，全面建成系统完备的新能源清洁能源船舶技术规范体系、安全监管制度体系、船员培训考试发证管理体系及绿色燃料加注安全制度标准体系；全面建立符合我国国情的航运碳排放监测、报告与核查制度；显著提升我国在国际海事组织航运温室气体减排规则制定中的影响力；国际航行船舶碳排放强度相比 2025 年下降 $\geq 15\%$ |
| 2 | 《智能航运 2030 行动计 | 交通运输部、工业和 | 2026.2 | 提出到 2027 年，实现人工智能技术与航运要素广泛深度融合，智能航运核心关键技术 |

| 序号 | 名称 | 发布单位 | 发布时间 | 主要内容 |
|----|-------------------------------------|--------------------|---------|--|
| | 划》 | 信息化部、国务院国资委、市场监管总局 | | 取得突破。建立三个以上智能航运综合试点区域，开辟五条以上智能航运试点航线，打造十个以上可推广的智能航运典型场景，运营百艘以上智能船舶，制定一批技术标准，培养一批科技创新领军人才，实现典型场景智能航运多要素有效协同，航运业依托智能技术防控人为失误、降低劳动强度、提高生产效率的能力初步显现，形成航运发展的新动能 |
| 3 | 《关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》 | 中共中央 | 2025.10 | 加强与共建国家战略对接，强化合作规划统筹管理。深化基础设施“硬联通”、规则标准“软联通”、同共建国家人民“心联通”，完善立体互联互通网络布局，统筹推进重大标志性工程和“小而美”民生项目建设。提升中欧（亚）班列发展水平。加快西部陆海新通道建设。深化贸易、投资、产业、人文务实合作，拓展绿色发展、人工智能、数字经济、卫生健康、旅游、农业等领域合作新空间。完善多元化、可持续、风险可控的投融资体系。加强海外利益保护 |
| 4 | 《关于“人工智能+交通运输”的实施意见》 | 交通运输部等七部门 | 2025.9 | 推动人工智能、新一代通信、物联网等技术综合应用，支撑交通基础设施网、运输服务网、能源网与信息网络融合发展。构建行业设施设备实时监测和智能感知体系，实现重大交通基础设施信息自动采集与监测。加快建立 5G、卫星通信、卫星互联网等公共网络和行业专用网络融合的交通数据传输通道，推动交通新型基础设施从“连接提速”到“算力增效” |
| 5 | 《关于推动内河航运高质量发展的意见》 | 交通运输部等六部委 | 2025.06 | 到 2030 年，高等级航道电子航道图覆盖率达 85%；长江干线主要港口铁路进港 100%覆盖；全国内河机动货船平均净载重吨达 1900 吨以上。大力推广新能源清洁能源船舶（电池、LNG、甲醇动力），配套加注设施；建设智慧港口、航道。发展内河网络货运平台；推动多式联运“一单制”；发展水水中转、江海直达 |
| 6 | 《境外国际集装箱班轮公司非五星旗国际航行船舶沿海捎带业务试点延续政策》 | 交通运输部 | 2024.12 | 支持上海国际航运中心及临港新片区建设，允许符合条件的境外班轮公司用非五星旗远洋干线船舶，开展大连港、天津港、青岛港、连云港港与上海港洋山港区之间的外贸集装箱沿海捎带业务；捎带货物需持全程提单，外国公司需符合对等原则，禁止擅自转租试点船舶，试点期限至 2027 年 12 月 31 日 |

| 序号 | 名称 | 发布单位 | 发布时间 | 主要内容 |
|----|-----------------------------|-------------------------------------|---------|--|
| 7 | 《航运业绿色低碳转型支持政策（配套IMO 净零框架）》 | 交通运输部、生态环境部 | 2024.08 | 推动港口绿色能源加注设施建设，支持LNG、绿色甲醇、氨燃料等清洁能源船舶发展；鼓励船舶采用节能减排技术，将航运业纳入地方碳市场监管；加快绿色航运走廊布局，推进国际航线低碳示范项目 |
| 8 | 《交通运输大规模设备更新行动方案》 | 交通运输部等十三部门 | 2024.05 | 加快高能耗高排放老旧运输船舶报废更新，大力支持新能源清洁能源动力运输船舶发展，完善新能源清洁能源动力运输船舶配套基础设施 |
| 9 | 《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》 | 国务院 | 2024.03 | 加快高耗能高排放老旧船舶报废更新，大力支持新能源动力船舶发展，完善新能源动力船舶配套基础设施和标准规范，逐步扩大电动、液化天然气动力、生物柴油动力、绿色甲醇动力等新能源船舶应用范围 |
| 10 | 《船舶制造业绿色发展行动纲要（2024-2030年）》 | 工信部、发改委、财政部、生态环境部、交通运输部 | 2023.12 | 到2025年，船舶制造业绿色发展体系初步构建。液化天然气（LNG）、甲醇等绿色动力船舶国际市场份额超过50%；骨干企业减污降碳工作取得明显成效，万元产值综合能耗较2020年下降13.5% |
| 11 | 《关于加快推进现代航运服务业高质量发展的指导意见》 | 交通运输部、中国人民银行、国家金融监督管理总局、证监会、国家外汇管理局 | 2023.12 | 强化航运人才保障、提高航运技术服务能力、完善航运中心服务功能、提升航运基础服务能力等 |
| 12 | 《关于加快内河船舶绿色智能发展的实施意见》 | 工信部、发改委、财政部、生态环境部、交通运输部 | 2022.09 | 优先发展绿色动力技术、加快推进智能技术研发应用、提升绿色智能船舶产业水平 |
| 13 | 《“十四五”现代物流发展规划》 | 国务院 | 2022.05 | 培育国际航运竞争优势。加密国际海运航线，打造国际航运枢纽港，提升国际航运服务能力，强化国际中转功能，拓展国际金融、国际贸易等综合服务。鼓励港航企业与货主企业、贸易企业加强战略合作，延伸境外末端服务网络 |
| 14 | 《“十四五”现代能源体系规划》 | 发改委、能源局 | 2022.01 | 巩固拓展海外能源资源保障能力、增强进口多元化和安全保障能力，加强跨国油气通道运营与设施联通，确保油气安全稳定供应与平稳运行 |
| 15 | 《国务院办公厅关于做好跨周期调节进一步稳外贸的意见》 | 国务院办公厅 | 2022.01 | 积极保障大宗商品国内供给，统筹保障大宗商品进口各环节稳定运行，鼓励外贸企业与航运企业签订长期协议 |

| 序号 | 名称 | 发布单位 | 发布时间 | 主要内容 |
|----|--|----------|---------|---|
| 16 | 《水运“十四五”发展规划》 | 交通运输部 | 2022.01 | 提高海运船队国际竞争力，优化海运船队规模结构，提升船舶装备技术水平，建设规模适应、结构合理、技术先进、绿色智能的海运船队。积极发展 LNG 船队，进一步提高集装箱、原油、干散货、特种运输船队国际竞争力。明确到 2025 年，安全、便捷、高效、绿色、经济的现代水运体系建设取得重要进展，水运基础设施补短板取得明显成效 |
| 17 | 《海事系统“十四五”发展规划》 | 交通运输部 | 2021.05 | 构建综合运输服务系统 |
| 18 | 《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》 | 全国人大常委会 | 2021.03 | 建设现代化综合交通运输体系，推进各种运输方式一体化融合发展 |
| 19 | 《浙江省综合交通运输发展“十四五”规划（征求意见稿）》 | 浙江省交通运输厅 | 2021.03 | 强化一流强港辐射带动作用，深化与全球航运企业合作 |
| 20 | 《国家综合立体交通网规划纲要》 | 中共中央、国务院 | 2021.02 | 构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量国家综合立体交通网 |
| 21 | 《交通运输部关于服务构建新发展格局的指导意见》 | 交通运输部 | 2021.01 | 构建现代物流体系，提高循环效率 |

（三）行业的发展情况

1、航运市场概况

航运是各主要运输方式中兴起最早、历史最长的运输方式之一，相较于陆运和空运，航运凭借其运载能力强、覆盖范围广、运输成本低、航道投资小、环境污染少等优势，成为国际贸易中最主要的运输方式。根据国际航运公会（International Chamber of Shipping, ICS）的介绍，全球 90% 的贸易是经由航运业完成的。航运是国际贸易发展的重要保障，也是世界各国人民友好往来的重要纽带。

航运行业是社会经济发展的基础性、战略性产业，是建设现代化经济体系的

先行领域，对国民经济、国际贸易、国际交流与合作起到重要支撑作用。我国作为世界第二大经济体、第一大贸易体，亦为航运需求总量、集装箱运量大国，航运行业的高质量发展可以有效推动上下游供应链和产业链同步发展，不仅成为影响我国国际竞争实力的重要因素和促进经济双循环的重要战略通道，也有利于我国碳中和与碳达峰的“双碳”目标实现。

航运行业按照运输货物类型的不同，主要分为集装箱运输、干散货运输和油轮运输；按照运输组织方式的不同，主要分为班轮运输（定期船运输）和租船运输（不定期船运输），对比情况如下：

| 项目 | 集装箱运输 | 干散货运输 | 油轮运输 |
|--------|--------------------|------------|-------------|
| 货物类型 | 电子产品、机电设备、纺织服饰、家具等 | 煤炭、粮食、铁矿石等 | 原油、液化天然气运输等 |
| 上下游情况 | 承运人集中、货主分散 | 承运人分散、货主集中 | 承运人分散、货主集中 |
| 运输组织方式 | 班轮运输 | 租船运输 | 租船运输 |
| 航线模式 | 全球航线、辐射式网络 | 点对点 | 点对点 |

2、国际航运市场情况

航运业是世界经济发展的基础产业，是全球经济中的一个不可替代的组成部分，由于世界各地资源分布不均衡，各国、各地区的经济水平、消费水平不平衡，这种不平衡需要通过贸易活动来加以调节，这就构成了航运业，目前全球90%以上的贸易量由水上运输完成。航运业作为经济社会发展的基础性、先导性产业和服务性行业，对国民经济、对外贸易和区域经济社会的发展起到了重要支撑作用，国际贸易的繁荣程度也极大地影响了国际航运业的发展。

（1）集装箱航运行业概况

①集装箱航运的基本情况

集装箱是指海、陆、空不同运输方式进行运输时用以装运货物的一种容器，是具有一定规格和强度的专为周转使用的大型货箱。集装箱运输是指以集装箱这种大型货箱为载体，将货物集合组装成集装单元，以便在现代流通领域内运用大型装卸机械和大型载运车辆进行装卸、搬运作业和完成运输任务。集装箱主要应用于电子产品、纺织服饰、机电设备、家具等工业品和消费品的运输。此外，随着集装箱箱型的不断丰富以及装箱工艺的持续进步，适箱货物的概念越来越宽泛，

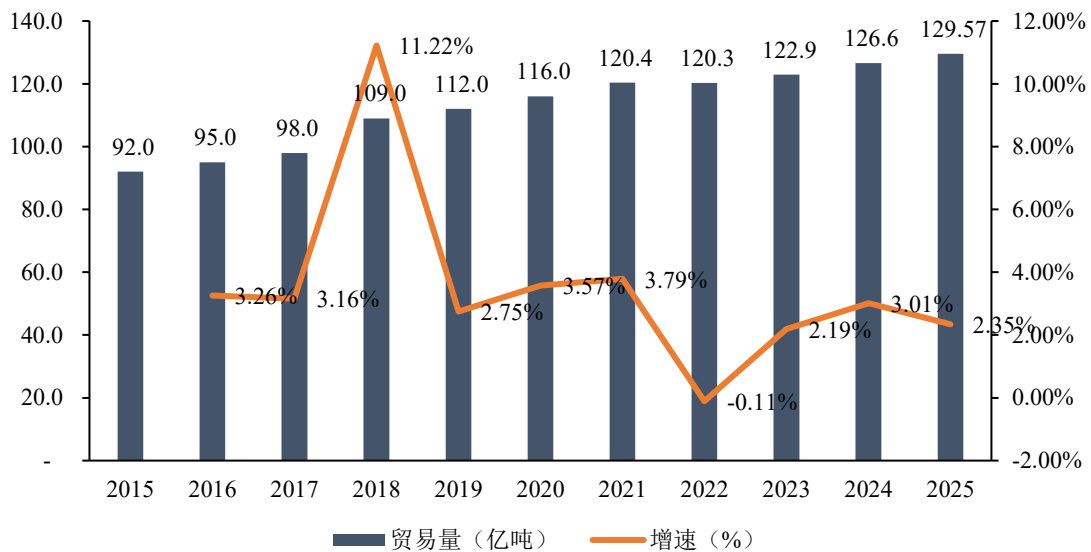
近年来粮食、矿产、水泥、原木等传统大宗散货采用集装箱运输方式的比例也逐步提高。

集装箱航运具有标准化程度高的特征，集装箱的规格标准全球通用，以 20 英尺和 40 英尺规格的集装箱为主。20 英尺集装箱又称为标准箱，以长 20 英尺、高 8 英尺 6 英寸、宽 8 英尺为标准。40 英尺集装箱的尺寸则为两个标准集装箱。高度标准化的集装箱物流体系促使水路运输的集装箱船舶、公路运输的集装箱卡车、铁路运输的集装箱列车以及集装箱内货物装卸的设备均采用统一的高度和标准，具有高效率、高效益、高协作、便于多式联运等优势。集装箱航运的出现与普及大幅度地促进了贸易全球化的发展，是一种目前市场认可度与占有率较高的重要运输方式，也是货物运输发展的重要方向。

②集装箱航运的市场情况

近年来，随着全球经济规模的增长，带动全球海运贸易量的稳步增长。从 2015 年全球海运贸易量的 92 亿吨增长至 2025 年的 129.57 亿吨，具体如下：

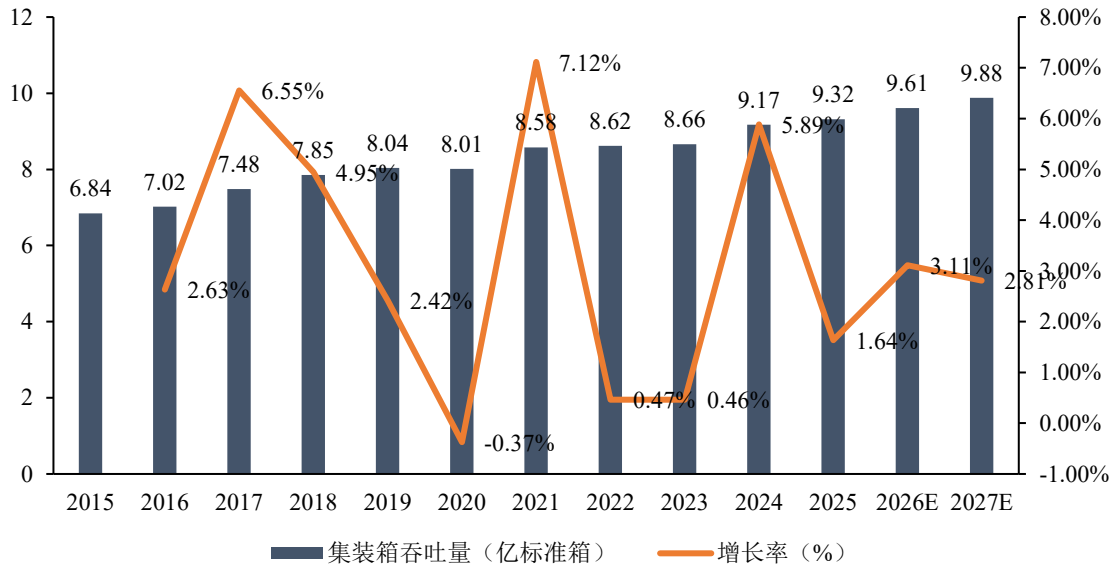
图表 1：2015-2025 年全球海运贸易量



数据来源：克拉克森，华经产业研究院

集装箱运输作为海运的主要方式之一，伴随着海运贸易量的稳步增长，全球集装箱吞吐量也呈现出增长态势。未来，集装箱航运凭借其高效、便利等优势，将进一步取代传统的散杂货运输，预计 2027 年全球集装箱吞吐量将达到 9.88 亿标准箱，具体如下：

图表 2：2015-2027 年全球集装箱吞吐量及预测



数据来源：Statista、艾世捷

③集装箱航运价格指数呈周期性波动

集装箱航运行业属于周期性行业，会受到宏观经济周期和行业经济周期波动的影响。2012 年至 2019 年间，集装箱运价指数虽呈现一定程度的波动，但整体波动幅度不大，主要系集装箱航运承运的货物主要包括电子产品、机电设备、纺织服饰、家具等工业品和消费品，市场需求具有较高的刚性和较强的稳定性；集装箱航运的运输方式主要为班轮运输，运价和班次相对稳定；集装箱航运较干散货和油轮运输，承运人集中度更高，上下游更加分散，承运人的议价能力相对较高。

2020-2022 年，受航运周期复苏及公共卫生事件、地域冲突等影响，航线运价进入高位期。如宁波出口集装箱运价指数（NCFI）2021 年突破历史新高，年均综合指数达到 3,255.71，2021 年 12 月 31 日达到历史最高点 4,264.93。

2023 年由于供需关系变化，运力增长快于需求，运价回落，2024 年整体运价呈上升趋势，NCFI 年均综合指数为 1,860.99 点，同比大幅上涨，高于 2013 年至 2020 年运价水平。2025 年至 2026 年初整体运价相比 2024 年运价有所下降，具体如下：

图表 3：2014-2026 年 3 月宁波出口集装箱运价指数（NCFI）年均综合指数变化趋势



数据来源：Wind

④全球集装箱运输供求关系

自 2007 年以来，全球集装箱运输市场呈现出供需周期性交替的特征。供给端，2007 年至 2016 年间，受金融危机及行业去产能影响，全球集装箱船队运力增速整体呈波动下行趋势，并于 2016 年触底；2017 年起，随着新造船订单逐步交付，运力进入缓慢回升通道，并在 2024 年后因大量新船集中交付而呈现加速增长态势。需求端，2009 年受全球金融危机冲击，需求跌至历史低点；2010 年伴随全球经济复苏强劲反弹并创下阶段性高点。此后至 2021 年，需求进入高位震荡调整期。2022 年起，在供应链修复和补库需求推动下，集装箱运输需求再度呈现温和增长。

2025 年，全球集装箱海运量共计 2.22 亿 TEU，同比增长 4.0%。然而，这一增速较 2024 年（同比增长约 5.6%）有所放缓。展望 2026 年，据上海航运交易所等机构预测，全球集装箱运输需求增速可能进一步放缓至 2.5%-3% 的区间。尽管新船交付量预计较 2025 年有所回落，但运力供给仍将保持增长。同时，国际货币基金组织（IMF）等机构预测 2026 年全球经济增速可能进一步放缓，多重因素叠加下，集装箱运输市场整体面临一定的下行压力。班轮公司需依靠精细化运营、航线优化及成本控制来应对新的竞争环境。

（2）亚洲集装箱航运市场发展情况

近年来，全球经济复苏乏力，尤其是欧美等主要经济体的消费需求增长缓慢，加上美国关税政策的影响，对我国外贸出口造成较大压力，但区域贸易表现分化，

东亚、东南亚及南亚市场仍呈现出增长态势。

据海关统计，2025 年我国外贸进出口总额达 45.47 万亿元，增长 3.8%。其中，出口总额 26.99 万亿元，增长 6.1%；进口总额 18.48 万亿元，增长 0.5%。中国与东盟的贸易表现尤为亮眼，2025 年双边进出口总额达 7.55 万亿元，同比增长 8.0%（其中出口增长 14%）。东盟已连续 6 年保持为我国第一大贸易伙伴。近五年来，中国—东盟贸易额从 2021 年的水平增长 34.4%，年均增长 7.7%。这主要得益于《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）的深入实施，降低了区域贸易壁垒，强化了产业链协作，巩固了东南亚作为亚洲贸易枢纽的地位。

①亚洲集装箱航运市场需求情况

亚洲已成为全球集装箱航运市场需求增长的核心引擎。其驱动力主要来自：庞大的消费市场、新兴经济体的工业化进程以及日益紧密的区域一体化。即使在全球贸易增速放缓的背景下，亚洲区域内贸易依然表现强劲。2024 年，亚洲区域内航线完成货运量 0.65 亿 TEU，占全球总量的 31%，规模已超过“远东—北美”航线的两倍。2025 年，该航线运量持续扩张，稳居全球第一大贸易通道。

②亚洲集装箱航运市场供给情况

亚洲集装箱航运市场的供给呈现显著的结构特征。区域内贸易（尤其是东南亚）依赖的主力船型为 3000TEU 以下的中小型集装箱船。全球新造船订单目前集中于服务于亚欧、跨太平洋等主干航线的大型船舶。根据克拉克森数据，2024 年全球新交付的 3000TEU 以下船型运力仅 35.95 万 TEU，占全球新船交付总量的 12.27%，2025 年该比例进一步下降。同时，老旧中小型船舶面临拆解压力。新增供给不足与存量运力衰减，导致适配亚洲区内航线的主力船型供给趋紧，这一结构性矛盾可能随区域贸易增长而进一步凸显。

③RCEP 为亚洲航运市场带来长期增量

《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）将从以下三个方面为亚洲航运市场提供持续增长动力：

A 直接扩大基础贸易规模

通过大幅降低关税和采用更灵活的原产地累积规则，RCEP 有效降低了区域内贸易成本与门槛，直接促进成员国之间的货物贸易总量增长，从而为航运市场

带来稳定且持续增长的货源基础。

B 优化货类结构与提升货运价值

协定通过降低区域产业链分工成本，推动中间产品在区域内更高效的流通与生产布局。这将增加高价值工业制成品、零部件等的贸易比重，不仅提升单位货值，也使得航运需求更具韧性和高附加值属性。

C 推动航运物流效率提升

RCEP 关于贸易便利化与数字化的条款，将促进包括单证流转、通关、信息共享在内的航运物流环节效率提升。运营效率的提高和数字化协同，有助于降低区域物流成本，长远增强亚洲航运网络的竞争力。

3、我国航运市场情况

(1) 我国集装箱航运市场发展情况

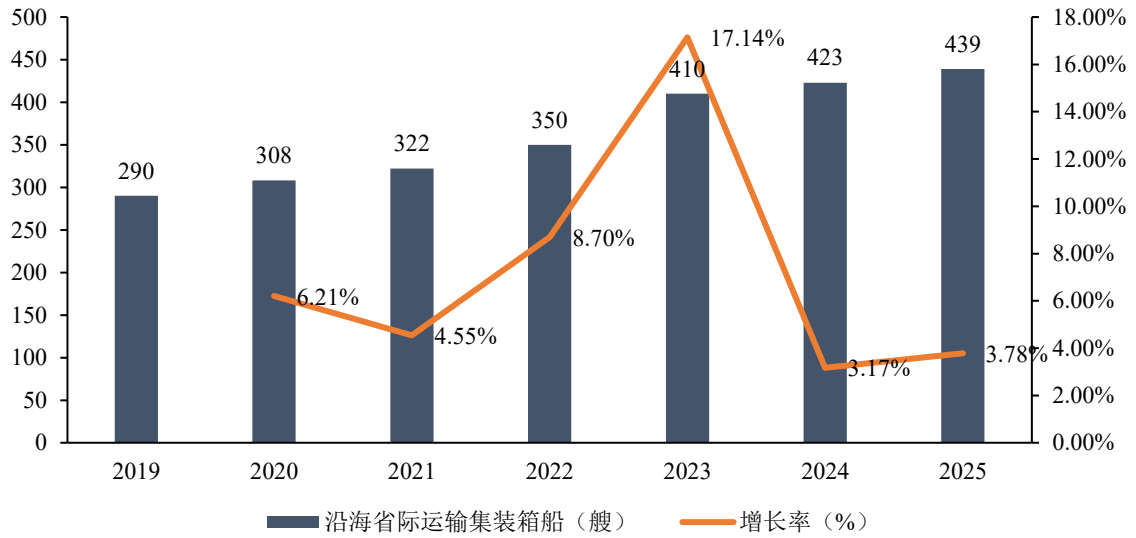
①我国集装箱航运市场发展概述

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

②国内集装箱船运力情况

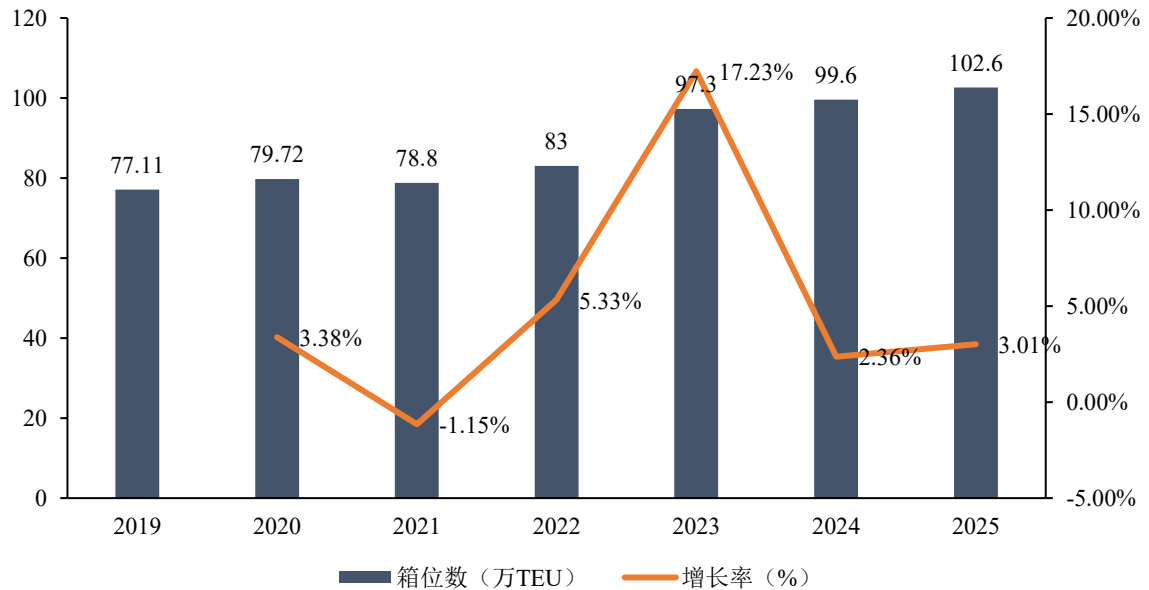
截至 2025 年末，我国沿海省际运输集装箱船（700TEU 以上，不含多用途船，下同）共计 439 艘、总箱位 102.6 万 TEU，较 2024 年底增加 16 艘、载箱量增加 3.0 万 TEU，载箱量增幅 3.0%。2025 年新增运力 46 艘、7.5 万 TEU；无强制报废船舶；有 30 艘（4.5 万 TEU）集装箱船提前退出市场。

图表 4: 我国沿海省际运输集装箱船



数据来源: 交通运输部

图表 5: 我国沿海省际运输集装箱船舶位数



数据来源: 交通运输部

沿海省际运输集装箱船平均船龄 8.8 年, 较 2024 年底增长了 0.6 年。其中, 老旧船舶 (船龄 20 年以上) 53 艘, 占总艘数的 12.1%; 特检船舶 (船龄 29 年以上) 1 艘, 占比 0.2%。

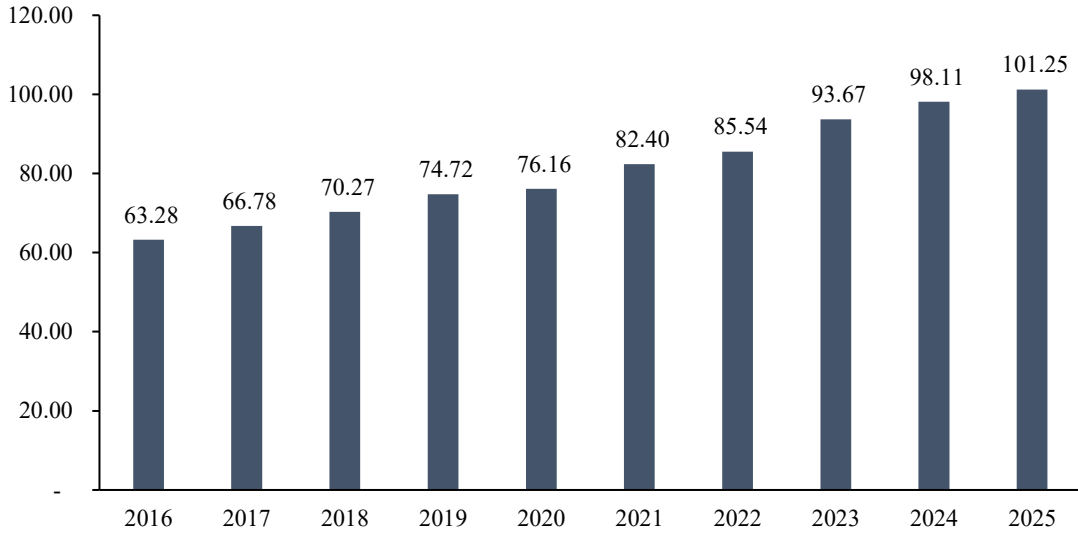
③国内集装箱航运市场情况

水路运输凭借其成本与运力优势, 是我国物流体系的核心组成部分。集装箱化显著提升了装卸与多式联运效率, 有力推动了水路货运量的增长。随着国内外

贸易的持续发展，我国水路货运量稳步增长，2025 年达到 101.25 亿吨，同比增长 3.20%，具体如下：

图表 6：2016-2025 年我国水路货运量

单位：亿吨

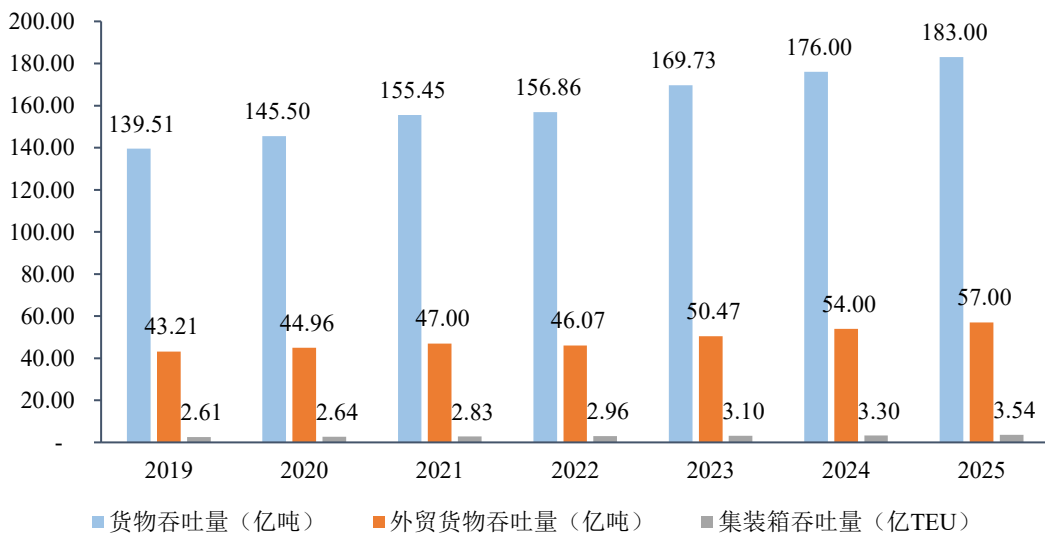


数据来源：交通运输部

④我国港口货物、集装箱吞吐量

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 亿吨，同比增长 4.2%；其中外贸货物吞吐量 57 亿吨，增长 4.7%。港口集装箱吞吐量达 3.54 亿标准箱，增长 6.8%。未来，随着外贸稳步发展，港口吞吐量预计将持续增长，进而带动集装箱运输市场需求。

图表 7：2019-2025 年我国港口货物、集装箱吞吐量



数据来源：交通运输部

⑤我国集装箱港口布局情况

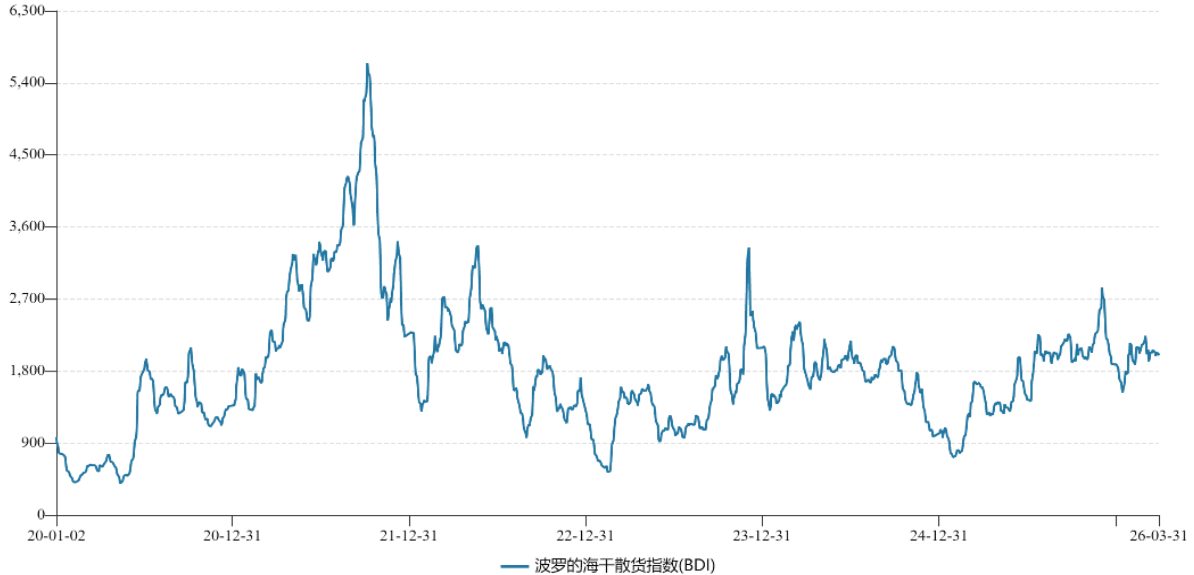
2025 年，我国港口完成货物吞吐量 183.4 亿吨，同比增长 4.2%；完成集装箱吞吐量 3.54 亿标准箱，同比增长 6.8%。在全球集装箱吞吐量排名前十的港口中，中国港口占据六席，分别为上海港、宁波舟山港、深圳港、青岛港、广州港和天津港。

根据交通运输部 2006 年发布的《全国沿海港口布局规划》，我国沿海港口划分为环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海五大港口群体，形成了功能互补、协同发展的体系。

（2）我国干散货航运行业概况

全球干散货航运市场长期保持增长。2025 年，市场呈现前低后高走势：受天气及贸易摩擦等因素影响，上半年 BDI 指数同比大幅下滑；下半年在铁矿石、粮食等贸易拉动下回暖。

图表 8：2020 年至 2026 年 3 月波罗的海干散货指数(BDI)



数据来源：Wind

不同船型承运货种与运价特征各异：好望角型船主要承运铁矿石，运价波动剧烈；巴拿马型船以煤炭、粮食为主，波动亦较大；超灵便型船适航范围广，运价相对稳定；灵便型船灵活性强，适于小宗商品运输。

国内干散货运力市场在政策支持下持续发展。截至 2025 年末，沿海省际运输万吨以上干散货船共计 2,387 艘、8,112.2 万载重吨，较 2024 年底净减少 49 艘，吨位微降 0.3%。2025 年新增运力 134 艘（461.6 万载重吨），同时 183 艘（486.6 万载重吨）船舶退出市场。

船队平均船龄为 11.6 年，较上年增加 0.6 年。其中，老旧船舶（18 年以上）占比 11.4%，特检船舶（28 年以上）占比 1.5%。行业正向环保节能、提升集中度及探索轻资产运营模式转型。

行业同时面临环保成本上升、专业人才短缺等挑战。RCEP 的生效有望促进亚洲区域内产业链融合，为干散货贸易带来中长期发展机遇。

（四）未来发展趋势

1、绿色航运成为行业转型核心方向

为应对气候变化，全球航运业正加速向低碳化转型。国际海事组织（IMO）已设定目标，力争在 2050 年前后实现国际航运温室气体净零排放。中国也明确了“双碳”目标，并相继出台《船舶制造业绿色发展行动纲要（2024—2030 年）》、《关于推动航运绿色低碳转型发展的意见》等政策，从船舶制造、清洁能源应用、碳排放管理等多方面推动行业绿色转型，主要路径包括推广使用 LNG、生物燃料等替代能源，以及优化船舶设计以提高能效。

2、信息化与数字化驱动行业升级

数字化与智能化是提升航运效率与服务能力的关键。中国正大力推动新一代信息技术与航运业融合，相关政策如《关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》、《智能航运 2030 行动计划》等，明确了建设智慧港口、智慧航道及发展智能航运的具体目标，旨在通过技术赋能，实现生产运营、管理服务的全面智慧化，培育行业发展新动能。

3、港口枢纽能级持续提升

港口作为供应链的核心节点，其服务能力的提升对航运至关重要。《水运“十四五”发展规划》等政策提出：要增强国际枢纽海港的辐射能力，推进区域港口群协同发展与资源整合，以优化网络布局、提升整体效率，从而巩固和提升我国港口的全球竞争力。

4、多式联运拓展物流辐射范围

推广多式联运是优化运输结构、降低物流成本的重要举措。集装箱因其标准化特性，是多式联运的理想载体。国家通过一系列政策鼓励发展集装箱铁水联运、江海联运等模式，旨在延伸物流服务的辐射深度与广度，特别是向中西部等经济腹地拓展，以构建更高效、经济的综合运输体系。

（五）公司在行业中的竞争地位

报告期内，公司的主营业务为国际、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。

作为浙江省内最大的集装箱班轮企业，公司船队规模与航线运力需求发展始终保持高度匹配，截至 2025 年末共经营船舶 113 艘，形成了一支 3,000 吨级至 58,000 吨级梯度互补的集装箱船舶船队并保有 10 艘散货船舶，多样化的船型结构增强了运力调配的灵活性，为航线的高准班率与稳定运营提供了坚实保障。

截至本募集说明书签署日，根据国际权威研究机构法国 Alphaliner 数据，公司位列世界集装箱班轮公司百强榜 23 位。

公司是目前国内少数的综合性航运公司，同时经营国际航线和国内航线，既有集装箱运输也有干散货运输，同时有强大的船舶代理及干散货货运代理业务，为公司航运业务提供了有力的支撑。公司以宁波舟山港（港口）为母港，辐射沿海、内陆及亚洲区域，拥有强大的港口支撑。在目前全球大型船公司纷纷加强港航一体化的背景下，具备天然优势。

（六）进入行业的主要壁垒

1、行业准入壁垒

航运行业准入壁垒较高，主要体现在资质许可和外资准入限制两方面。

（1）资质许可管理

根据《国内水路运输管理条例》（2023 年修订）及《国内水路运输管理规定》（2020 年修正），经营国内水路运输业务需经交通运输主管部门批准，取得《国内水路运输经营许可证》；投入运营的船舶需取得《船舶营业运输证》。此外，经营国际班轮运输需取得《国际班轮运输经营资格登记证》；经营两岸间海上直航

业务需取得《台湾海峡两岸间水路运输许可证》和《台湾海峡两岸间船舶营运证》。

(2) 外资准入限制

根据《外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2024年版）》，国内水上运输公司须由中方控股。《国内水路运输管理条例(2023 修订)》明确规定，外国的企业、其他经济组织和个人不得经营水路运输业务，也不得以租用中国籍船舶或者舱位等方式变相经营国内水路运输业务。

2、技术和人才壁垒

我国对航运企业的技术状况、安全管理、人员资质都有一定的准入要求，且航运业特殊的海运环境（可能遇到台风、季雾、港口冰冻等）也对船舶性能、船员素质与技术水平、管理层的管理水平提出了较高的要求。国内航运行业内拥有理论知识和实践经验的专业人才较为稀缺，大多数是企业长期经营过程中自身培养而成，新进入企业难以在短时间内获取经营所需的大量专业人才。

3、品牌和客户资源壁垒

对航运企业来说，品牌是安全管控水平、运力保障能力、运输服务质量、运营效率、商业信誉等多层面的综合体现。下游客户在选择供应商时，基于对承运商服务能力、航班准点率、运营稳定性等方面的需求，品牌知名度一般是下游客户挑选运输服务合作商时的重要考量因素。目前我国航运业已形成较为稳定的航运品牌和竞争格局，各大航运公司均拥有自己稳定的客户群体。新进入企业需要长时间的积累才能建立起品牌优势和稳定客户群。

4、规模效应壁垒

航运业运输需求量大、运输时限要求高、航线分布广泛，因此，对航运供应商的船舶运力规模要求较高，只有具备一定规模的船舶运力、形成比较完善的运输网络和合理运力结构的企业，才能满足下游客户对航运安全、稳定、及时的需求和不同下游客户多样化的航线需求。同时，形成规模效应的航运企业通过对船舶的高效调度和航线的合理安排，也能有效降低运营成本、保持较低空载率，提高盈利水平和企业竞争力。航运企业的业务规模需要通过长期的积累，通过良好的口碑和企业品牌逐步形成。因此，对新进入者形成了一定壁垒。

5、资金壁垒

航运业属于重资产行业，运力投入、集装箱投入、航线网络建设、客户资源开发等需要投入大量资金，同时，随着安全、环保等监管规范要求逐步提高，航运企业在安全、环保等各方面需持续投入大量资金，以维持市场竞争力。因此，大量的资金需求造成了进入航运业的壁垒。

（七）行业的周期性、区域性、季节性特征

1、周期性

航运行业与宏观经济景气程度密切相关，受经济周期的影响相对较大。当全球经济上升，进出口贸易活跃时，航运服务需求和供应链贸易服务需求均将出现增长；当全球经济下滑，进出口贸易低迷时，航运服务需求和供应链贸易服务需求将下降，从而影响整个行业的盈利水平。

2、区域性

航运行业具有一定的区域性，各地区因经济发展方式、产业发展重点的不同而有着不同的物流需求。在经济发达地区、交通枢纽城市和边境口岸城市，具有一定实力的航运企业凭借所拥有的港口、保税仓库、监管场所等形成了具有区域货物集散和资源分配枢纽功能的区域性航运中心。一般来说，受制于资本规模和管理复杂性，大部分航运企业的货运投送范围和辐射能力是有限制的，其经济活动存在较为明显的区域性。

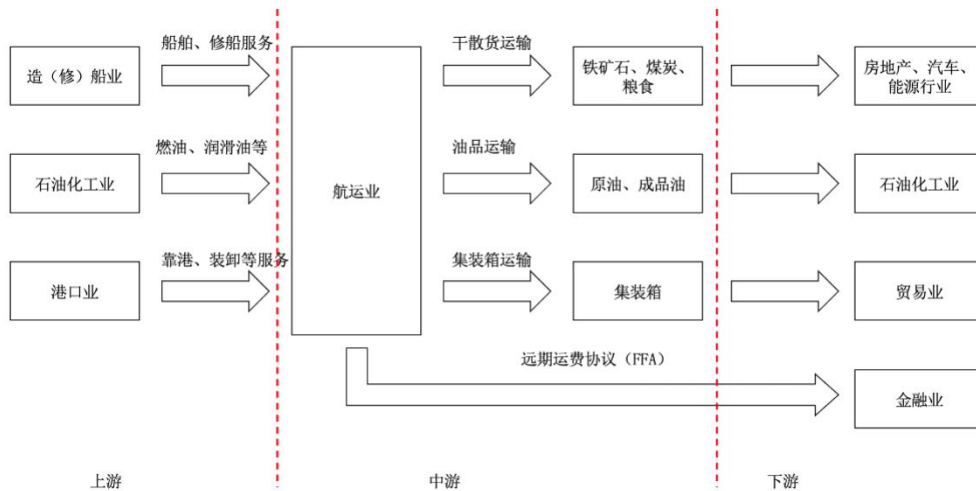
3、季节性

航运行业覆盖的下游行业范围很广，各下游行业季节性各有不同。总体而言，一季度受传统节假日的影响，市场需求相对较少，其他季度下游行业对供应链管理行业的需求保持稳定，受季节性影响波动较小。内河水运业还会受河流枯水和涨水季影响。

（八）上下游行业之间的关联性及影响

航运业的主要上游行业有造（修）船业、石化业、港口业。造（修）船业为航运业提供运输所用船舶及修船服务，石化业为航运业提供燃料油及发动机润滑油等，港口业为航运业提供靠港装卸及仓储服务。

下游服务钢铁、房地产等国民经济基础行业。根据运输货物的不同，主要划分为干散货运输、油品运输和集装箱运输等。具体来说，集装箱航运行业的下游产业主要系具有集装箱物流需求的企业客户，按运输货物性质主要分为两类：第一类为传统大宗货品和工业品，包括纸浆、粮食、建筑材料、煤炭、化工产品等货源；第二类为消费品，包括日用品、食品、家用电器等货源。干散货航运行业的下游客户主要系有干散货物流需求的企业客户，按运输货物性质主要分为三类：各类矿石，煤炭以及粮食作物。



三、主要业务模式、产品或服务的主要内容

(一) 发行人主营业务及服务

报告期内，公司主要从事国际、沿海和长江航线的航运业务、船舶代理业务及干散货货运代理业务。报告期内主营业务未发生变化。

1、航运业务

(1) 集装箱运输业务

截至 2025 年末，公司经营集装箱船舶共计 103 艘，提供近洋、跨洋、内贸、内支集装箱航线运输服务，运营航线 42 条，周均航班 139 班次，覆盖国内外 51 个主要港口。其中，近洋航线主要为日本航线、两岸航线、韩国航线、东南亚航线；跨洋航线为中东航线；内贸航线已覆盖包括华东、华南、华北、东北等地区。此外，公司承接国内以宁波舟山港为母港至次级港口之间的内支线服务，作为干

线航线的延伸和补充，基本建成连接“浙江沿海、长江两岸、南北沿线”的 T 字形集疏运网络。

（2）干散货运输业务

截至 2025 年末，公司自有散货运输船共计 10 艘，运力 26.57 万载重吨，船况良好、运输质量优良，主要经营由秦皇岛、曹妃甸、京唐、黄骅港至浙江的煤炭运输及宁波舟山港至长江沿线铁矿石运输业务。自 2024 年 8 月起，公司正式开启外贸散货运输业务，服务“一带一路”建设、延伸全球物流服务链条的能力进一步提升。

2、航运辅助业务

（1）船舶代理业务

公司船舶代理业务主要涉及办理内外贸船舶报关、进出港手续，联系安排引航靠泊和装卸；代办接受订舱业务，代签提单和运输合同；承揽货载，办理集装箱和货物的托运及中转；代收运费，代办结算等服务。

（2）干散货货运代理业务

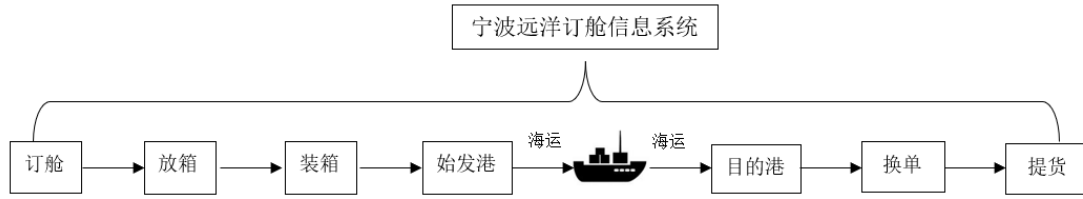
公司干散货货运代理业务主要代理散杂货的计划申报疏运手续，内贸范围涵盖北仑、镇海、大榭、舟山、温州港区，外贸主要涉及镇海、嘉兴港区氢氧化镍船舶代理工作，为客户提供优质高效的发货及提货方案。

（二）公司主营业务服务流程及业务模式

1、航运业务

（1）服务流程

本公司的航运业务按照运输货物种类可分为集装箱航运业务和干散货航运业务两类；按照航线划分，集装箱航运业务，又可分为近洋线、内支线和内贸线 3 类，干散货航运业务主要为国内航线，兼营外贸航线。本公司的航运业务服务主要为港到港服务模式，具体服务流程如下：



集装箱运输业务港到港服务模式：公司与客户确认价格后，客户凭托书纸面或网上向公司订舱；发货方自行安排提取空集装箱，将货物装入集装箱后自行安排将出口重箱运至起运港集装箱码头堆场，装船后，公司通过水路运输至目的地港口（可能通过中转港），目的港收货人换单后，由收货方自行安排至目的港码头堆场提取货物。在集装箱运输业务上，同长航线承运人的中枢辐射式海运模式相比较，公司寻求在亚洲区域内高密度集装箱航运网内提供高频率及高效率的集装箱航运服务。

国内干散货船舶运输港到港服务模式：由公司向客户提供港口至港口的海上运输服务。公司与客户签订年度长期协议后，客户在月底前将次月运输计划发给公司，按照月度计划执行。散货船舶到达装货港前让货主在装货港办好装货手续，船代办理船舶靠泊手续。装船后，通过水尺计量与货主港方办理好相关交接手续。公司通过水路运输至目的地港口。到目的地港口后办理好靠泊手续，靠泊卸货港码头后与客户港口做好货物交接手续。

（2）销售模式

公司航运业务的获客模式按照客户类型，可分为直客模式、代理模式和中转模式。在直客模式下，公司的主要客户为传统大宗货品和工业品生产厂商、消费品行业生产商和大型贸易公司等；在代理模式下，公司的主要客户为代理公司；在中转模式下，公司主要承接干线船公司以宁波舟山港（港口）为中心的支线水路集疏运业务以及近洋线国际中转箱的转运业务，客户如 CMA、MSC。

公司主要采用口碑营销和网络营销，公司的直接客户、货代客户和中转客户均可通过公司订舱信息系统进行订舱，或通过邮件等线上形式进行订舱，并在公司与订舱人双方确认后形成订舱委托书。

公司航运业务网络覆盖公司航线到达的所有国家及地区，包括中国（含中国台湾地区）、日本、韩国及东南亚地区等，公司的主要获客方式如下：

(1) 通过覆盖面较广的航运网络提供潜在客户信息，由公司业务部门进行跟进开发；

(2) 通过各行业专业网站及招标网信息搜集潜在项目客户信息，进行开发合作；

(3) 由现有的项目客户引荐同行业的相关单位；

(4) 由相关合作单位如码头、集装箱卡车服务供应商、堆场、租箱公司等引荐介绍潜在项目客户。

(3) 采购模式

公司主要向码头港口采购码头服务、向船公司采购船舶租赁服务、向燃油供应商采购燃油、向集装箱制造企业采购集装箱、向物资生产企业或物资供应商采购船舶物资、向航运企业采购运输服务、向集装箱租赁企业采购集装箱租赁服务、向堆场及修箱服务商采购集装箱堆存、管理、修箱服务等。

公司对不同物资或服务的采购业务实行分类管理的原则，由归口部门负责、总部集中管控，具体情况如下：

| 序号 | 采购项目 | 采购供应商选择标准 |
|----|--------|--|
| 1 | 码头服务 | 根据各港口、集装码头相关政策进行采购安排并支付相关费用。 |
| 2 | 船舶租赁服务 | 公司考量市场供需情况、运营航线、客户信用资质、回款周期等多种因素确定船舶供应商。 |
| 3 | 燃油 | (1) 具有危险化学品经营许可证；(2) 具有成品油批发/零售经营批准证书；(3) 燃油质量和数量有保障；(4) 供油及时，能够根据船舶装卸货港口安排进行加油，提高营运效率；(5) 可提供 24 小时供应上船服务，能有效满足公司需求。 |
| 4 | 集装箱 | (1) 具有集装箱的设计、制造、调试及维护能力的生产企业；(2) 具有 ISO9000 质量管理体系认证及中国船级社认证的集装箱生产许可证书；(3) 产能规模可满足交箱需求的时限要求；(4) 经营状况良好，在经营活动中没有重大违法记录，没有处于被责令停业或破产状态，且资产未被冻结；(5) 其他符合招标法的规定。 |
| 5 | 船舶物资 | 按照《公司物资管理办法》《公司招投标管理规定》《公司供方管理办法》等相关规定，公司建立合格供应商信息库。对提供相关产品的供应商按品种分类作深入的市场调查，考察企业的实力、规模、产品质量、信誉度等；在此基础上，选择符合要求的供应商，除公开招标及设备制造商原厂家外，其他采购方式中涉及的供应商，必须在合格供应商库中选择产生。 |
| 6 | 运输服务 | 公司的运输服务采购系公司受运力规模限制，在无法满足部分客户的货运需求时，通过向市场上具备服务能力的承运商采购运输服务以满足客户需求；或公司因船舶吨位限制，通过向内贸航线中的支线运营船公司采购支线驳船服务以满足客户需求。公司根据客户拟委托航线、货品种 |

| 序号 | 采购项目 | 采购供应商选择标准 |
|----|---------------|--|
| | | 类、载重吨数、托运价格等因素选择合适的实际承运人，并与其签订合同。实际承运人和承运船舶须具备国家交通主管部门认定的国内水路运输资质证、照（营业执照、水路运输许可证等）。 |
| 7 | 集装箱租赁 | （1）具有集装箱租赁资质；（2）满足租赁条款、具备按租赁需求按时交箱的能力；（3）满足退租条款，具备按协议规定接收退租箱的能力。 |
| 8 | 集装箱堆存、管理、修箱服务 | （1）在中国境内注册的独立企业法人资格，具有集装箱堆存、货运（或货运代理）、维修、清洗等经营资质；（2）在所属口岸有固定的经硬化处理的集装箱专业堆存经营场地，及专业的集装箱装卸、维修设备、专业化的集装箱动态跟踪管理系统，并至少配备2名以上持有IICL国际验箱师证书的专业检验人员；（3）需具备一定的生产规模，以满足公司业务发展需求。 |

（4）结算模式

航运业务对客户采用的结算模式主要分为票结和月结模式。

航运业务应收账款回收主要通过票结来控制，即所有费用全额支付后，本公司交付运单或货物。对于长期稳定合作、交易金额较大且资质较好的客户，公司通过月结的方式进行结算，通常在每月中旬或下旬支付上月的全部款项。

2、航运代理服务

航运代理服务是公司整个物流链条中极为重要的一环。通过船舶代理和货运代理长时间的发展，积累了丰富的业务及管理经验，并培养了一批行业经验丰富、专业水平较高的管理层和骨干人才。公司通过稳固的代理业务基础与广大优质客户及供应商维系了良好的业务往来和合作，并与公司的航运业务形成极好的协同作用，与航运业务形成互补的效果。

（1）船舶代理

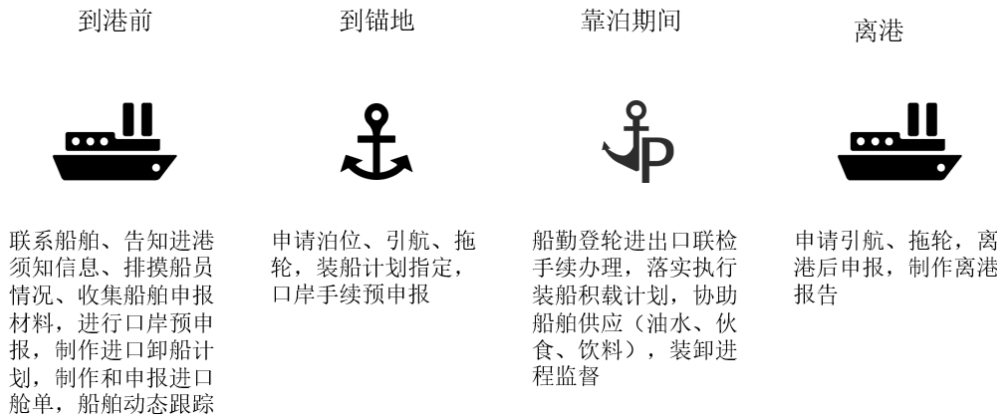
1) 服务流程

船舶代理是指公司根据船舶经营人或船东的委托，为到港和靠泊船舶、集装箱和货物提供：办理船舶进出港手续，联系安排引航靠泊和装卸；代签提单、运输合同，代办接受订舱业务；办理船舶、集装箱以及货物的报关手续；承揽货载，办理货物、集装箱的托运和中转；代收运费，代办结算等服务。主要包括登轮服务及单证服务。

①登轮服务

登轮服务是船舶代理板块的基础业务；登轮服务的业务流程如下图所示：

船舶代理服务

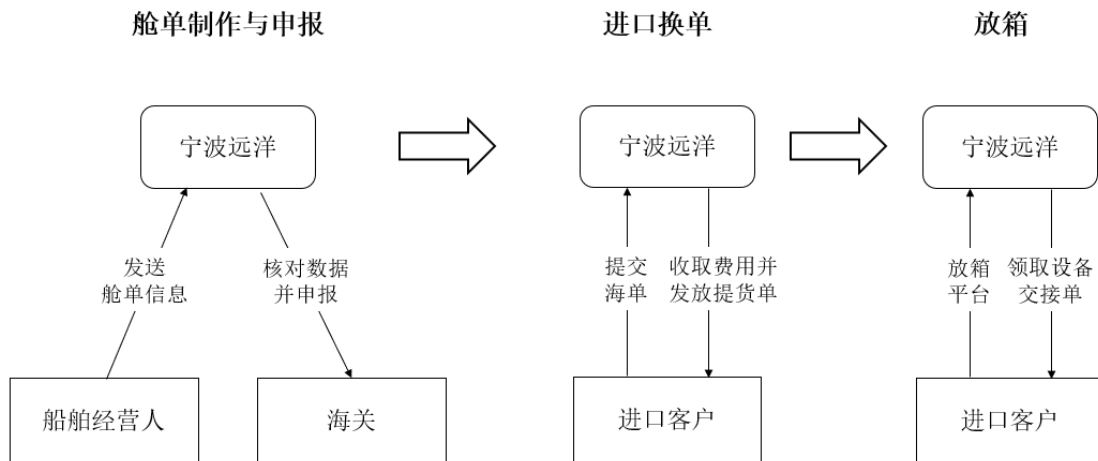


登轮服务主要分三块：一、7*24 小时调度服务，在船舶抵港前对船舶动态保持跟踪，对船舶申报资料进行收集和整理、并申报，以及进港和泊位申请。二、船勤登轮服务，登轮联系船舶整理申报资料，并安排进出口岸联检手续的办理以及船边事务协调处理。三、配载服务，联络班轮公司积载中心制作船舶积载计划，协调码头积载和船舶大副落实船舶积载安排，安排船舶供应，并监视在港期间的货物装卸进程。

②单证服务

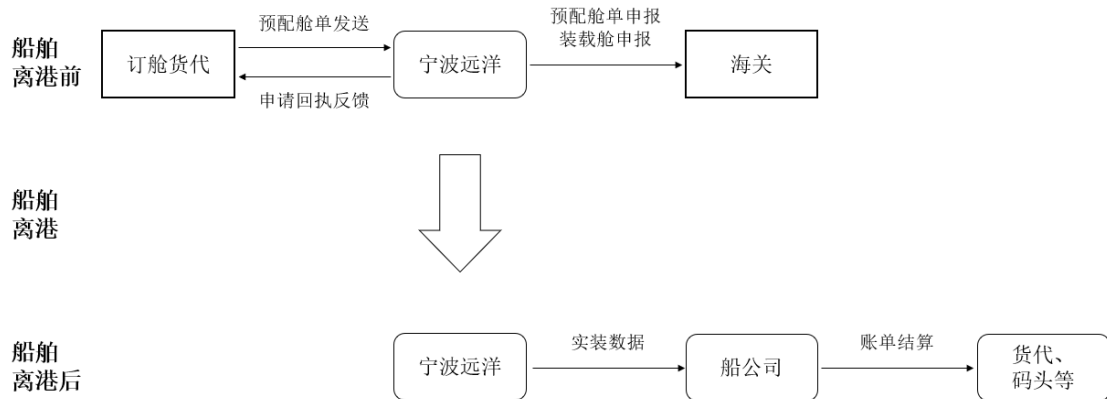
单证服务是船舶代理板块的核心业务，其特点是涉及的进出口单证信息量大、操作内容复杂、业务流程繁琐，对操作规范性和信息化水平要求较高。单证申报的主要服务内容是为船公司、货代提供相关进出口单证操作服务，按照业务流程可分为进口单证和出口单证两部分。

进口单证的业务流程如下图所示：



进口单证主要包括舱单制作与申报、进口换单、放箱三个环节。进口舱单的制作与申报是指本公司接到船舶经营人发送来的数据信息，经过细致的核对与制作后，按照海关等机构要求的格式进行转换并在规定时限内申报，并由相关机构进行审核。进口换单与放箱是进口工作中极为关键的两个环节，公司作为船舶经营人的代理，向客户收回船舶经营人签发的提单，按规定和要求收取相应的费用后，发放客户提货用的提货单。客户凭相关资料在指定放箱平台领取电子设备交接单。客户凭放行提货单及设备交接单去码头提货，提箱掏空后将空箱送回至指定的堆场，最后按船公司的费用清单向客户结算产生的相关费用。

出口单证的业务流程如下图所示：



出口单证主要分为船舶离港前的出口舱单制作与申报和船舶离港后的舱单信息反馈和账单费用两个环节。订舱协议货代通过 EDI 平台进行出口预配舱单的发送，公司通过平台接入客户的相关舱单数据，自动向海关申报预配舱单。在船舶靠泊前，依据码头的放行信息，向海关申报装载舱单。在船舶离港后，公司汇总整船的舱单信息发送给船公司，告知实际装箱数据，最后船公司进行船舶相关账单费用的结算。

2) 销售模式

公司船舶代理业务服务主要包括：

①船舶服务：依据船舶经营人委托办理船舶报港、代为申请引航和拖轮、落实船舶靠离泊计划，代办船舶海事申报和船舶海事签证手续，办理船舶报关手续；代收代付港口各项使费和规费等项目。

②货运服务：代签提单、运输合同，代办接受订舱业务；办理集装箱以及货

物内支中转及国际中转等项目。

③供应服务和其它服务：协助提供油品、物料供应等服务，协助洽办船舶航修保养、船员换班、体检就医等项目。

公司强化与船舶经营人、码头、口岸等相关单位联系互动，以“船代标准化”服务为宗旨，搭建船代服务大平台，为客户提供多元化、优质高效的国际、国内船舶代理服务，不断拓展集装箱、LNG、特种设备、滚装船代理业务。

3) 采购模式

公司在船舶代理业务中，主要为船公司提供登轮服务、单证服务和费用结算等服务，主要资金往来涉及代船公司代收代付，本公司自身在船舶代理业务中不涉及相关货物的采购。

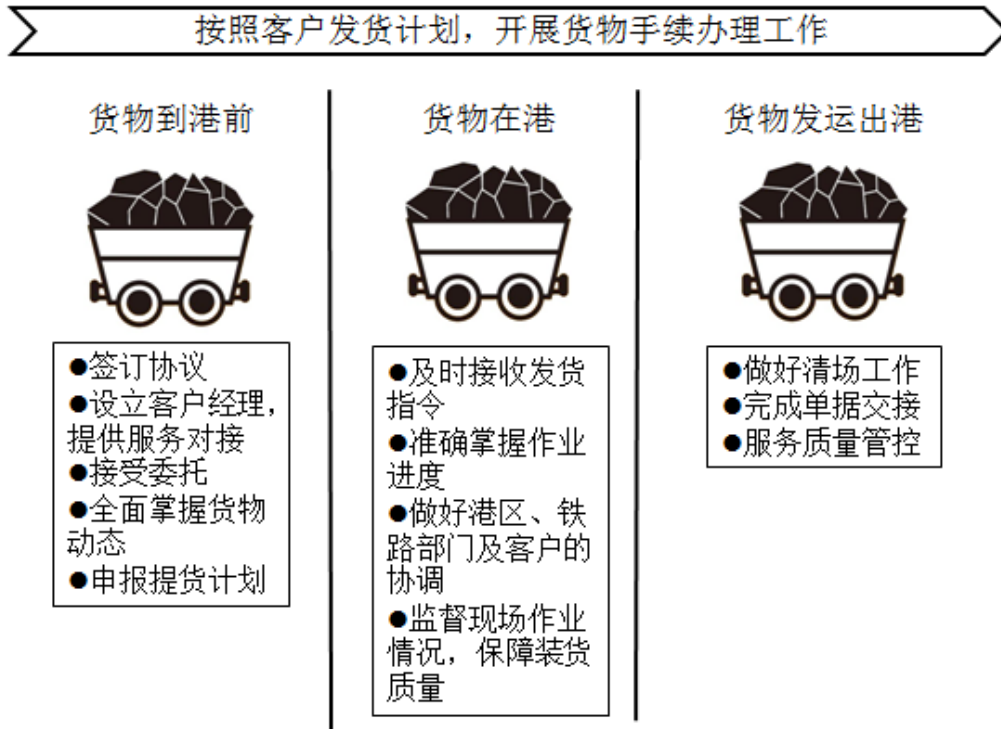
4) 结算模式

本公司在船舶代理业务中的资金结算主要系为船公司提供代收代付服务。代付服务：根据与船公司的约定期限向船公司收款，并按约定将相应的款项支付给各相关方。代收服务：出口运费根据船公司的付款要求（周结、半月结和月结）相应向货代收款项后支付给船公司；进口运费主要按单、按箱向客户收取款项后，根据船公司的付款要求支付给船公司。

(2) 干散货货运代理业务

1) 服务流程

公司干散货货运代理业务涵盖国内、国际干散货货运代理，为客户提供矿石、煤炭、黄沙、水渣、工业盐、石子等计划申报及疏运手续等服务，并不断优化发货及提货方案。公司与客户签订代理合同，并根据客户指令完成港前、在港、出港各环节的货运代理业务。



2) 销售模式

公司干散货货运代理业务以宁波舟山港（港口）为核心，网络辐射长三角及长江沿线等区域。公司向客户提供货物到港前、在港期间及发运出港货运代理服务。公司凭借多年代理业务经验、行业口碑和良好信誉，并与各口岸单位保持密切关系，为客户提供优质、便捷、高效的代理服务。

3) 采购模式

本公司在普通干散货货运代理业务中，主要资金往来涉及代货主代收代付，本公司自身在货运代理业务中不涉及相关货物或服务的采购。

4) 结算模式

公司干散货货运代理业务对客户采用的结算模式主要分为一票一结和协议月结两种：

①一票一结

对付款买单客户，公司采用一票一结方式，在服务完成后和客户进行结算，客户支付相关费用，费用全额到账核实后，放货放单给客户。

②协议月结

信用资质良好、出货量稳定的客户可与公司签订年度框架协议。协议客户以月为单位汇总结算，通常次月上旬支付上月全部款项。

四、现有业务发展安排及未来发展战略

（一）公司发展战略

公司将坚持企业发展与服务国家战略紧密结合的发展思路，秉持“专注差异化经营，营造自身优势”的发展理念，聚焦核心主业，全力做强集装箱运输业务。坚持稳步拓展，不断做大干散货运输业务。夯实服务基础，持续做优航运辅助业务专业平台。创新驱动，绿色赋能，责任扛鼎，以“科学打造智能绿色船队，纵深推进数字化改革，系统健全 ESG 治理体系，持续发力上市公司高质量发展”为抓手，全面打造“双百企业”改革尖兵，朝着成为“领先亚洲、链接全球的综合航运服务商”承压奋进。

（二）为实现公司战略拟实施的经营计划

公司将锚定“领先亚洲、链接全球的综合航运服务商”新愿景，精准担当“稳定增长的‘基石’、创新开拓的‘尖兵’、应对变局的‘底牌’”三个角色，高质量开展“双保双提，稳进争先”行动，全力推进“NBOS 驱动，PLUS 领航”品牌升级，推动公司从“规模导向”向“价值导向”转型，扎实筑牢“十五五”发展根基，为服务构建新发展格局作出更大贡献。

为实现上述目标计划将采取的主要工作举措：

1、锻强主业硬核，塑造市场竞争新优势

集装箱运输板块统筹各板块协同发力，以完善航线和升级服务筑牢箱量增长根基。近洋及跨洋业务方面，坚持国际化拓展与品牌化运营，做精东北亚、深耕东南亚，积极探索开辟航线。深化航商航线合作，打造精品快航。国内支线业务方面，强化网络化保障与精益化运营，持续织密以宁波舟山港为枢纽的“水水中转”集疏运网络，推进各航区一体化，加密骨干支线班次，提升操作专业化和配载精细化管理。内贸业务方面，突出枢纽化协同与数字化转型，强化南北干线衔接，增强腹地货源集聚。加快内贸电商平台与效益分析系统应用，以数字化转型

筑牢风控与效率双支撑。

散货运输板块构建多元格局。坚持大客户战略，筑牢业务基本盘。强化“港、航、厂”协同，以精细化运营和高效协同驱动整体效益提升。大力开拓外贸市场，积极探索新业务领域，为公司长远发展注入新动能。

航运辅助板块打造价值共同体。围绕服务主业、有机联动的目标，推动板块向价值共同体升级。以改革为动力，积极开拓新的业务增长点，积极探索轻资产发展新范式，为升级优化注入创新活力。

2、聚力创新突破，培育驱动发展新动能

打造面向未来的现代化船队。科学谋划船队发展与更新迭代路径，稳步推进新造船舶投建工作，深度参与智能船舶政产学研用联盟建设，积极参与国际标准与规范研究制定，努力形成可复制、可推广的“宁远经验”，为行业高质量发展贡献实践样本。

加快全面升级的智慧化步伐。聚焦“数字远洋”建设，完善船管、船员行为识别预警监控、内贸业务管理等系统，开发智能配载系统，推进箱管二期功能落地，强化核心业务的数据化与流程协同。依托共建联合创新平台，重点攻关关键技术。在航线规划、箱管、能效等领域引入智能算法，推动决策向“数据驱动”转型。筑牢网络与数据安全底座，保障系统韧性及业务连续性。

拓展开放共赢的国际化格局。加快境外布局，依托日本子公司深化区域市场合作，发挥新加坡平台枢纽作用，服务国际业务拓展，有序推进东南亚重点项目落地实施。持续完善境内业务支点，推动各分支机构提质增效、协同发力，加快构建“内外联动、多点支撑”的国际化发展格局。

3、深化管理赋能，构建现代治理新体系

筑牢安全发展防线。深化安全管理体系建设，强化文件执行监督与审核，健全双重预防机制，提升风险辨识能力，推动隐患动态清零；推进安全信息化建设，依托数据分析强化管控效能，培育特色安全文化，提升船舶自主管理能力。

建强人才支撑基石。优化干部选拔任用与跨领域交流机制，健全“能上能下”动态调整机制；深化“雏鹰”“飞鹰”计划，探索“雄鹰”“后浪”计划，构建全

周期人才培养体系，聚焦关键领域实施人才引育双轮驱动，强化船员队伍建设，为船队升级提供保障。

提升风险抵御能力，构建境内外全链条风控网络，深化法务合规融合，强化“走出去”合规建设；推动内审、内控等机制融合，完善税务管理，推进公司债发行与评级展期工作，探索跨境融资，增强财务支撑能力。

优化协同治理效能。推进“十五五”战略规划落地，承办 2026 海丝论坛专题论坛，提升行业影响力；深化治理改革，推动核心子企业董事会“六项职权”落地，健全考核机制；深耕资本市场，强化市值管理与信息披露，严控关联交易，保障公司可持续发展。

4、强化党建引领，凝聚团结奋斗新合力

强化政治建设与思想引领。深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想，常态化学习习近平总书记对浙江及海洋港口建设的系列重要指示精神，推动党的创新理论转化为实践动力。持续擦亮“赋能号”党建服务直通车品牌，推动党建工作深度融入业务，切实将政治优势转化为发展优势。

深化廉政建设与监督问责。聚焦重点领域与岗位强化监督问责，开展警示教育，推动以案促改，健全纪审联动机制，促进全面从严治党向纵深发展。

推动文化融合与群团共建，举办第三届企业文化节，搭建职工成长平台，深化青年工作机制，激活青年活力，凝聚发展合力。

五、截至最近一期末，不存在金额较大的财务性投资的基本情况

《上市公司证券发行注册管理办法》第九条规定，“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”；《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 61 号——上市公司向特定对象发行证券募集说明书和发行情况报告书》第八条规定，“截至最近一期末，不存在金额较大的财务性投资的基本情况”。

《<上市公司证券发行注册管理办法>第九条、第十条、第十一条、第十三条、第四十条、第五十七条、第六十条有关规定的适用意见——证券期货法律适用意见第 18 号》就上述法规补充以下适用意见：

“（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。

（七）发行人应当结合前述情况，准确披露截至最近一期末不存在金额较大的财务性投资的基本情况。”

（一）最近一期末，发行人持有的对外投资（包括类金融业务）情况

截至 2025 年 12 月 31 日，公司不存在金额较大的财务性投资。公司相关的报表项目如下：

| 序号 | 报表项目 | 账面金额（万元） | 财务性投资金额（元） | 财务性投资占归属于母公司净资产比例 |
|----|--------|------------|------------|-------------------|
| 1 | 货币资金 | 116,166.61 | | |
| 2 | 其他应收款 | 2,800.27 | - | - |
| 3 | 其他流动资产 | 1,718.38 | - | - |
| 4 | 长期股权投资 | 28,575.68 | - | - |

| 序号 | 报表项目 | 账面金额（万元） | 财务性投资 金额（元） | 财务性投资占归 属于母公司净资 产比例 |
|----|-----------|-------------------|----------------|---------------------------|
| 5 | 其他非流动资产 | 29,935.20 | - | - |
| | 合计 | 179,196.14 | - | - |

1、货币资金

截至 2025 年 12 月 31 日，公司货币资金金额为 116,166.61 万元，具体构成如下：

单位：万元

| 项目 | 账面金额 |
|-----------|-------------------|
| 银行存款 | 116,042.91 |
| 其他货币资金 | 123.70 |
| 合计 | 116,166.61 |

截至 2025 年 12 月 31 日，公司货币资金主要为银行存款与其他货币资金，其他货币资金为住房基金、海关保证金，不属于财务性投资及类金融业务。

2、其他应收款

截至 2025 年 12 月 31 日，公司其他应收款金额为 2,800.27 万元，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 金额 |
|----------------|-----------------|
| 出口退税款 | 1,501.38 |
| 押金和保证金 | 958.56 |
| 保险索赔款 | 329.83 |
| 备用金 | 101.70 |
| 其他 | 19.42 |
| 其他应收款合计 | 2,910.88 |
| 减：坏账准备 | 110.61 |
| 其他应收款净额 | 2,800.27 |

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

3、其他流动资产

截至 2025 年 12 月 31 日，公司其他流动资产金额为 1,718.38 万元，具体情

况如下：

单位：万元

| 项目 | 金额 |
|------------|-----------------|
| 待抵扣、待认证进项税 | 1,438.51 |
| 预缴所得税 | 279.87 |
| 合计 | 1,718.38 |

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

4、长期股权投资

截至 2025 年 12 月 31 日，公司长期股权投资为 28,575.68 万元，具体情况如下：

单位：万元

| 被投资单位 | 金额 | 主营业务 | 持有原因或与公司主营业务之间的关系 |
|----------------|------------------|------------------|-------------------|
| 宁波兴港海运有限公司 | 11,137.82 | 国内沿海及长江中下游普通货船运输 | 围绕公司产业链及主营业务的产业投资 |
| 宁波中远海运船务代理有限公司 | 2,297.54 | 国际和国内船舶代理业务 | 围绕公司产业链及主营业务的产业投资 |
| 宁波京泰船务代理有限公司 | 1,549.67 | 国际船舶代理业务 | 围绕公司产业链及主营业务的产业投资 |
| 南京两江海运股份有限公司 | 13,590.65 | 国内沿海及长江中下游普通货船运输 | 围绕公司产业链及主营业务的产业投资 |
| 合计 | 28,575.68 | | |

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

5、其他非流动资产

截至 2025 年 12 月 31 日，公司其他非流动资产金额为 29,935.20 万元，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 金额 |
|-----------|------------------|
| 预付工程款 | 29,304.15 |
| 其他 | 631.05 |
| 合计 | 29,935.20 |

公司其他非流动资产主要系预付工程款及补充医疗保险等，均不属于财务性投资。

综上所述，发行人最近一期末不存在持有金额较大的财务性投资情形。

（二）自本次发行相关董事会决议日前六个月至今，发行人实施或拟实施的财务性投资及类金融业务的具体情况

本次发行董事会决议日为2026年4月2日，前六个月（2025年10月3日）至本募集说明书签署日，发行人不存在实施或拟实施的财务性投资及类金融业务的情况。

第二章 本次证券发行概要

一、本次发行的背景和目的

（一）本次向特定对象发行的背景

1、国家政策支持航运企业做大做强，航运业迎来增长机遇

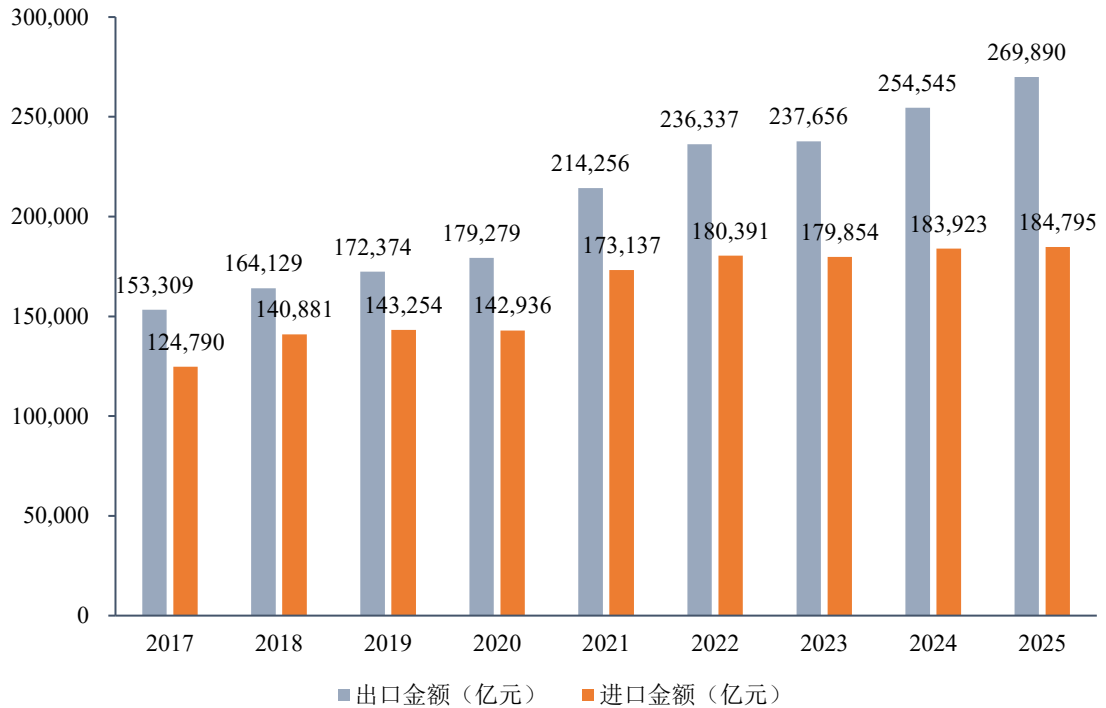
近年来，我国进出口贸易的稳步发展带动了航运市场需求的持续增长，促进了航运行业的快速发展。为引导航运行业有序前行，国家相继出台了一系列产业政策予以支持。2022年12月，国务院办公厅发布的《“十四五”现代物流发展规划》指出，要持续加密国际海运航线，打造国际航运枢纽港，提升国际航运服务能力，强化国际中转功能。2023年12月，交通运输部等五部门联合发布《关于加快推进现代航运服务业高质量发展的指导意见》中提到，坚持推进现代航运服务业高质量发展，全面提升现代航运服务业发展水平和国际影响力，加快建设交通强国、海洋强国。2024年9月，国务院办公厅发布《关于以高水平开放推动服务贸易高质量发展的意见》提出支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，推进航运贸易数字化，扩大电子放货、电子提单在港口航运领域的应用。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。

未来，随着全球经济逐步复苏和区域经济合作的深化，在“一带一路”倡议、交通强国战略等国家政策的支持下，国家在港口、航道和物流枢纽等基础设施领域的投资不断加大，航运业有望实现高质量发展和迎来前所未有的增长机遇，并在全球航运市场中占据更重要的地位。上述产业政策的颁布，为我国航运行业的发展提供了政策支撑。

2、我国进出口贸易额稳步增长，航运市场需求广阔

近年来，我国进出口贸易规模持续扩大，为航运市场提供了坚实基础。2025年，我国货物贸易进出口总值达45.47万亿元，其中出口26.99万亿元，进口18.48万亿元。我国约95%的进出口货运量由海运承担，国际贸易活动的稳步增加，特别是区域经济合作（如RCEP）的深化，为航运需求提供了持续动力。全球绿色经济转型亦带动了新能源设备等特种货物的运输需求增长。

图表 9：2017-2025 年我国进出口额



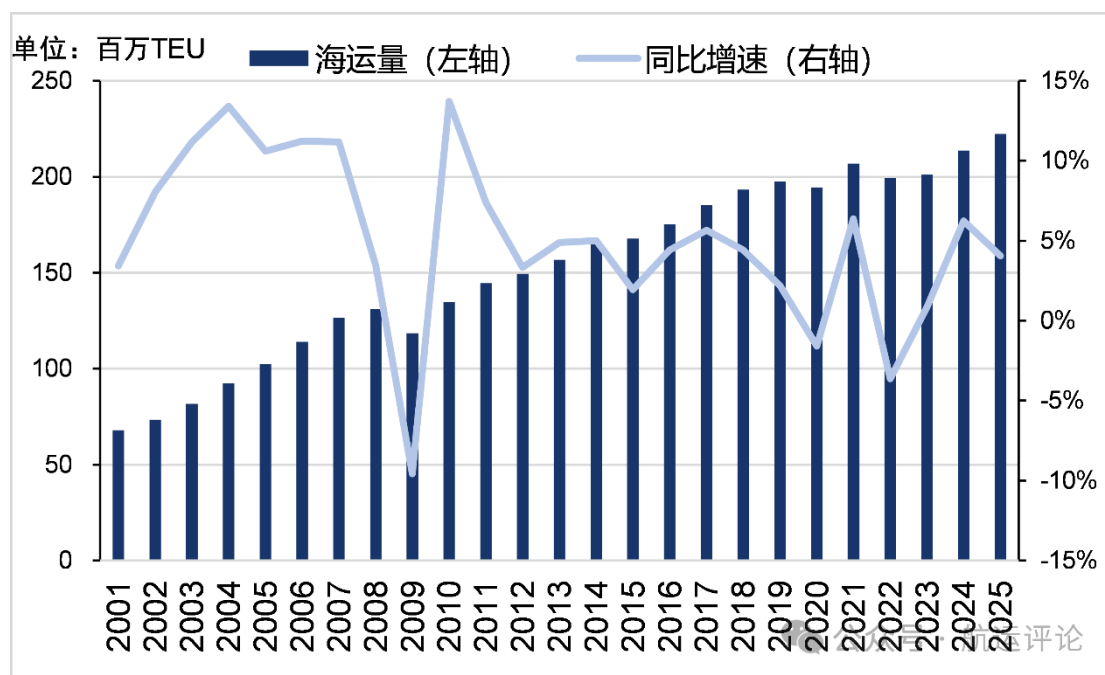
数据来源：国家统计局

3、全球集装箱运力规模持续扩张，行业竞争加剧

全球集装箱航运市场持续扩张，行业竞争焦点集中于运力规模。为应对贸易增长并保持竞争优势，主要航运公司通过订造新船与升级船型持续扩充运力。未能同步进行运力优化的公司，可能在服务网络、成本及定价方面处于劣势。

从市场数据看，全球集装箱海运量保持增长。2024 年全球集装箱海运贸易量约为 2.12 亿 TEU，同比增长 5.6%；2025 年，全球集装箱海运量共计 2.22 亿 TEU，同比增长 4.0%。分航线看，受美国关税政策调整影响，太平洋航线量明显下滑，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%。

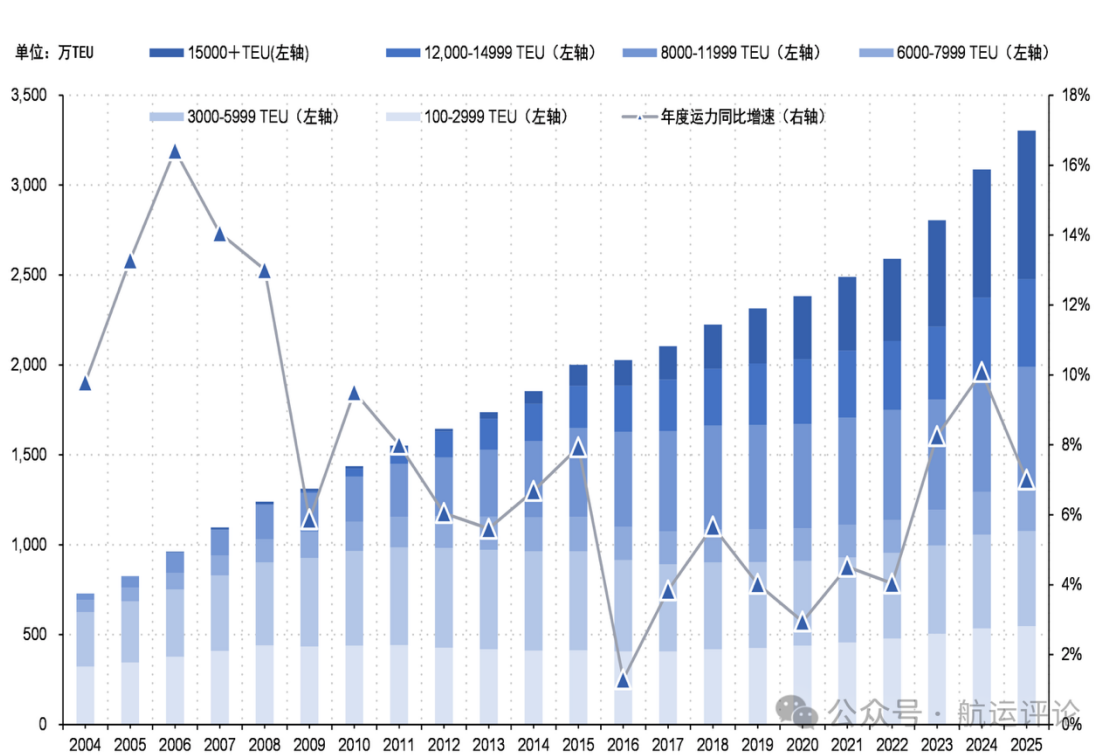
图表 10：全球集装箱航运市场贸易量



数据来源：克拉克森、世界海运

2025 年，全球集装箱船队总运力规模达到 3,303.349 万 TEU，同比增速达 7.0%，虽较 2024 年 11% 的运力增速有所下滑，但仍处于相对高位。分航线来看，受美国关税政策调整及中美贸易摩擦影响，跨太平洋航线有效运能波动加大；由于绕航常态化运行及船舶持续交付，亚洲-北欧航线有效运能增长 11.4%。

图表 11: 2004-2025 年全球集装箱船队运力



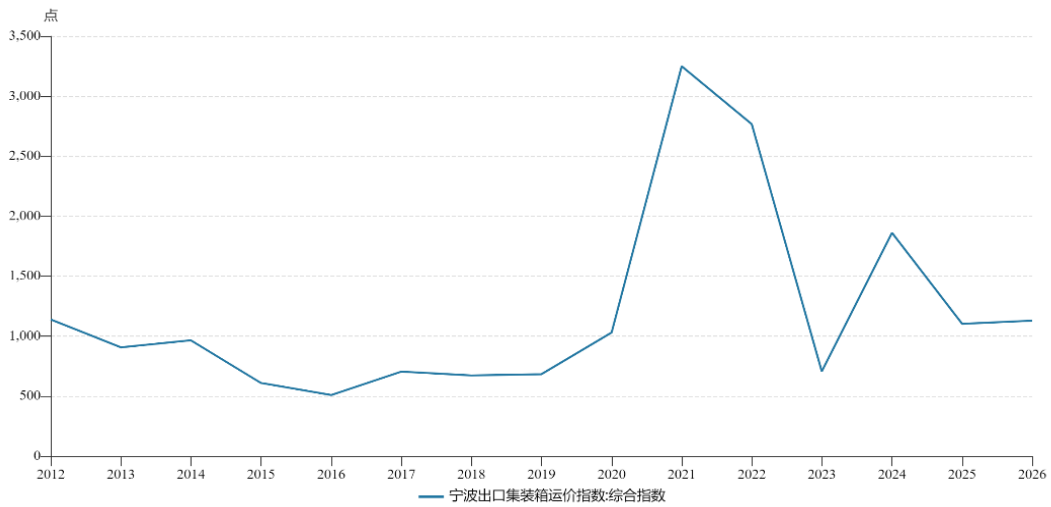
数据来源: 克拉克森、世界海运

4、航运价格呈现波动趋势

集装箱航运运价呈现周期性波动, 受宏观经济、供需关系及地缘政治等多重因素影响。

2012 年至 2019 年, 运价整体波动相对平缓。2020 年至 2022 年, 受航运周期复苏及公共卫生事件、地域冲突等影响, 运价攀升至历史高位, 例如宁波出口集装箱运价指数 (NCFI) 年均综合指数在 2021 年达到 3,255.71。2023 年, 因供需关系变化, 运价自高位回落。2024 年运价同比显著回升, NCFI 年均综合指数为 1,860.99 点。2025 年至 2026 年初, 运价较 2024 年有所回调。

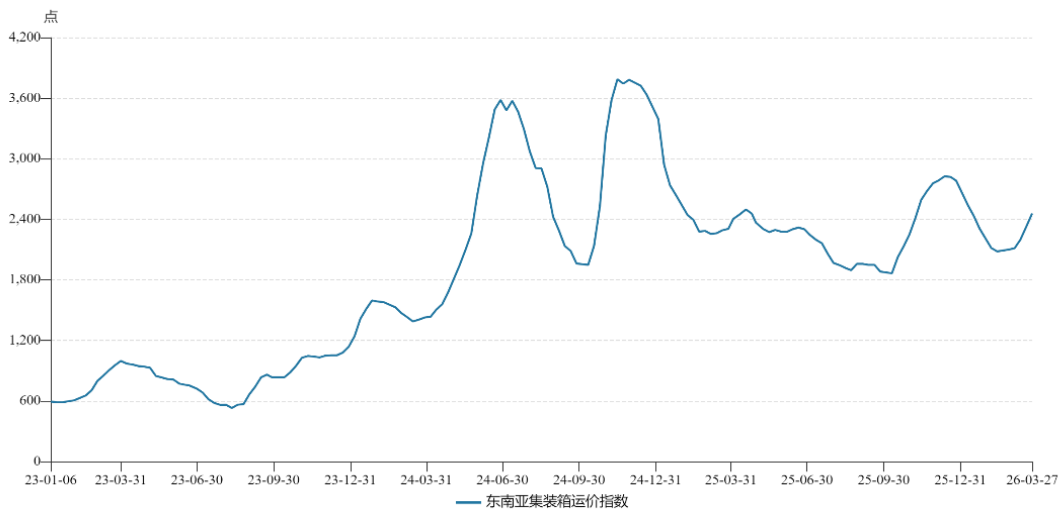
图表 12：2012-2026 年 3 月宁波出口集装箱运价指数 (NCFI) 年均综合指数变化趋势



数据来源：Wind

东南亚航线出口贸易量大且航程较短，航线运力部署密集，运价水平普遍偏低，但波动频繁剧烈，市场供需关系主导运价变化。2023 年至 2024 年东南亚集装箱运价指数呈现波动上升趋势，2024 年年底达到最高点，2025 年呈现波动下降趋势，2025 年末至 2026 年初有所回落后上升。具体如下：

图表 13：2023-2026 年 3 月东南亚集装箱运价指数



数据来源：Wind

预计未来运价将在供需基本面与结构性因素共同作用下波动。短期内，全球经济态势与库存周期将影响需求；中长期看，全球贸易增长、IMO 环保新规带来的成本上升，以及包括美伊冲突外溢风险在内的地缘政治局势，将是主导运价走势的关键不确定性因素。东南亚等新兴市场的贸易活力有望为区域航线需求提

供支撑。

5、集装箱船舶市场价格呈现结构性调整

根据《中国船舶报》最新产经数据，2025年4月至2026年1月，全球集装箱新造船市场价格整体呈现高位回调、结构性分化的态势。

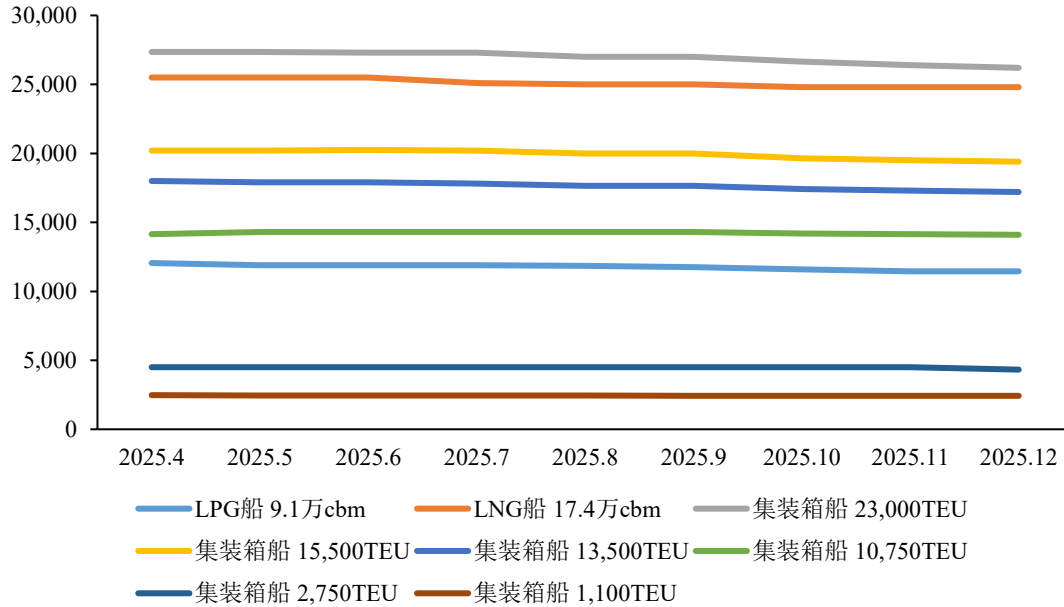
超大型及大型集装箱船的新造船价格自前期高点有所回落，市场进入阶段性盘整。同期，中型及小型支线集装箱船的价格则表现相对稳定，凸显了其在区域航运网络中的需求刚性。

价格回调主要受前期订单高峰后的节奏调整、部分临时性运力紧张局面缓解以及船东投资决策趋于审慎等因素影响。同时，行业向绿色低碳转型的趋势持续，头部班轮公司对液化天然气（LNG）、甲醇等替代燃料船舶的订单，推高了高端船型的技术溢价。主要造船国核心船坞资源紧张导致的交付周期延长，也在一定程度上对新建船舶价格形成了支撑。

当前新造船市场主要受以下因素影响：一是全球头部班轮公司持续进行船队绿色更新，对采用替代燃料（如 LNG、甲醇）的新型船舶需求旺盛，推高了高端船型的技术溢价；二是主要造船国家的优质船台资源紧张，新船交付周期已排期至 2027-2028 年，新船稀缺性对价格形成支撑；三是市场正依据运营效益与融资环境，对不同船型的投资节奏进行理性调整。

图表 14：近年世界主要船型新船价格

单位：万美元



数据来源：《中国船舶报》最新产经数据

（二）本次向特定对象发行的目的

1、响应国家及区域战略，扩张运力规模

为贯彻国家“十五五”规划关于发展现代航运服务业、推进港航贸一体化发展的要求，并落实《浙江省航运服务业高质量发展规划》中关于壮大航运龙头、发展绿色船舶、打造精品航线的部署，公司需持续优化船队结构，提升服务能力。

公司本次向特定对象发行股票募集资金将主要用于集装箱船舶购置项目及集装箱购置项目。通过购置船舶，公司可扩充运力规模，进一步丰富东南亚航线网络，覆盖更广泛的地理区域，以满足不同客户群体的需求；同时，增加航线密度，重点加密需求量大的航线，提高航班频率，确保货物能够更加快速便捷地往返。

2、布局“一带一路”航线网络，助力公司实现战略目标

公司坚持将自身发展融入国家战略，持续深化“一带一路”沿线市场布局。东南亚地区作为“21 世纪海上丝绸之路”的重要枢纽，是公司拓展国际航线网络、培育业务新增长点的关键区域。

本次募投项目是公司深化“一带一路”市场布局的具体举措。通过新增运力与配套设备，公司将直接提升在东南亚市场的航线运营与服务能力，为加密航线网络、拓展市场覆盖提供坚实的资源保障。这不仅有助于公司把握区域经贸发展机

遇,更能有效支撑“领先亚洲、链接全球的综合航运服务商”这一战略目标的实现。

3、优化船队结构，培育业务增长点

通过本次募投项目的实施，公司可直接提升船队运力规模与配套能力，为优化船队结构、加密东南亚等重点区域航线网络提供基础。这有助于公司把握市场机遇，提升运营能力，从而培育新的业务增长点，支持公司长期可持续发展。

4、增强公司资金实力，增强财务稳健性和抗风险能力

航运业属于重资产行业，投资规模大、固定成本高。随着中国经济在全球经济中比重逐步提高，在航运业市场也随之逐步提升，需要本土航运企业在相关方面的加大投入。

近年来，随着公司建设“领先亚洲、链接全球的综合航运服务商”的步伐不断加快，业务规模持续扩大、运力建设稳步发展，对于资金需求也持续增长。公司通过本次发行，可以更好地满足运力发展的资金需求，增强财务稳健性和抗风险能力，从而巩固在航运行业的市场地位，更好地应对风险和不确定性，为持续高质量发展夯实基础。

5、引入战略投资者，促进业务协同发展

宁波远洋作为一家专业从事国际、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的综合性航运公司，通过本次发行引入国内优质港口企业作为战略投资者，不仅能够为公司未来业务发展获取资金支持，还将深化战略合作，整合双方在港口枢纽、航线网络、客户资源等方面的优势，提升公司在航线布局、运营效率及综合服务方面的能力，从而增强公司的长期竞争力。

6、控股股东参与认购，彰显对公司未来发展前景的信心

本次发行对象包括公司控股股东宁波舟山港。控股股东参与认购，为公司提供了有力的资金支持，体现了其对上市公司经营发展与本次募投项目前景的长期信心，有利于维护公司资本市场形象，保障公司发展战略的稳定实施。

二、发行对象基本情况

(一) 宁波舟山港

1、宁波舟山港基本情况

| | |
|----------|---|
| 名称 | 宁波舟山港股份有限公司 |
| 法定代表人 | 陶成波 |
| 注册资本 | 1,945,438.8399 万元 |
| 成立日期 | 2008 年 3 月 31 日 |
| 统一社会信用代码 | 91330200717882426P |
| 注册地址 | 浙江省宁波市鄞州区宁东路 269 号环球航运广场第 1-4 层（除 2-2）、第 40-46 层 |
| 公司类型 | 股份有限公司（上市、国有控股） |
| 经营范围 | 码头开发经营、管理；港口货物的装卸、堆存、仓储、包装、灌装；集装箱拆拼箱、清洗、修理、制造、租赁；在港区内从事货物驳运，国际货运代理；铁路货物运输代理，铁路工程承建，铁路设备维修；港口拖轮经营；自有场地、船舶、设备、设施及自有房屋租赁；港口信息、技术咨询服务；环境监测；口岸物流信息服务；港口起重、运输、装卸机械的制造、安装、维修；水电、管道的安装、维修；船舶港口服务业务经营；蒸汽供应；危险化学品储存（限分支机构持证经营，限危险化学品生产储存批准证书和危险货物港口作业认可批准品种）；危险货物港口作业（限分支机构持证经营）；生活饮用水制水、供水（在卫生许可证有效期限内经营）；非生活饮用水供应；港区供水、供电；港口旅客运输服务经营；国内陆路货运代理、小件行李寄存；货物车船联托运、装卸搬运服务；自营和代理各类货物和技术的进出口，但国家限制或禁止进出口的货物和技术除外；劳务服务；物业管理；工程项目管理；工程招标及代理；工程造价咨询；工程技术咨询；工程预算审计；港务工程技术的开发、研究、咨询服务。 |

2、宁波舟山港控股股东及实际控制人

宁波舟山港的直接控股股东为宁波舟山港集团有限公司，实际控制人为浙江省国资委。

3、本募集说明书披露前十二个月内，发行对象及其控股股东、实际控制人与上市公司之间的重大交易情况

本募集说明书披露前十二个月内，除已在公司定期报告中披露的宁波舟山港及其控股股东、实际控制人与公司之间发生的关联交易外，宁波舟山港及其控股股东、实际控制人与公司未发生其他重大交易。

（二）北部湾港

1、北部湾港基本情况

| | |
|----------|---|
| 名称 | 北部湾港股份有限公司 |
| 法定代表人 | 胡华平 |
| 注册资本 | 236,964.4158 万元 |
| 成立日期 | 1996 年 8 月 7 日 |
| 统一社会信用代码 | 914505001993009073 |
| 注册地址 | 广西壮族自治区北海市铁山港区兴港镇金港大道 1 号综合办公楼 8 层 |
| 公司类型 | 股份有限公司（上市、国有控股） |
| 经营范围 | 许可项目：港口经营；国内船舶管理业务；道路货物运输（不含危险货物）（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：港口货物装卸搬运活动；装卸搬运；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；电子、机械设备维护（不含特种设备）；机械设备租赁；船舶拖带服务；国际船舶管理业务；非居住房地产租赁；住房租赁；以自有资金从事投资活动；港口理货；化肥销售；水上运输设备零配件销售；五金产品零售；供应链管理服务；工程管理服务；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） |

2、北部湾港控股股东及实际控制人

北部湾港控股股东为广西北部湾国际港务集团有限公司，实际控制人为广西壮族自治区国资委。

3、本募集说明书披露前十二个月内，发行对象及其控股股东、实际控制人与上市公司之间的重大交易情况

本募集说明书披露前十二个月内，北部湾港及其控股股东、实际控制人与公司之间未发生重大交易。

三、附条件生效的股份认购协议内容摘要

公司于 2026 年 4 月 2 日与宁波舟山港、北部湾港签订了《附条件生效的股份认购协议》。《附条件生效的股份认购协议》主要内容摘要如下：

（一）协议主体和签订时间

发行人：宁波远洋

认购人：宁波舟山港、北部湾港

签订时间：2026 年 4 月 2 日

（二）股份发行

宁波远洋同意以向特定对象发行股票的方式分别向两名发行对象发行 72,701,852 股、72,701,852 股 A 股股票，并以中国证监会最终核准发行的股票数量为准。宁波舟山港、北部湾港同意以现金方式认购本次发行的全部 A 股股票。若宁波远洋股票在定价基准日至发行日期间发生送红股、资本公积金转增股本或配股等除权事项的，则本次发行的股票数量将进行相应调整。

如果在定价基准日至发行日期间宁波远洋发生配股的除权事项，则根据上交所交易规则所确定的配股除权原则对本次发行的股票数量进行调整。

宁波远洋本次发行的股票种类为境内上市人民币普通股（A 股），每股面值为人民币 1.00 元。

双方同意，受限于本条约定的调整安排，本次发行的发行价格为 7.53 元/股（以下简称“每股发行价格”），为不低于本次发行定价基准日前二十个交易日宁波远洋 A 股股票交易均价（定价基准日前二十个交易日 A 股股票交易均价=定价基准日前二十个交易日 A 股股票交易总额÷定价基准日前二十个交易日 A 股股票交易总量）的 80%，且不低于发行时最近一期经审计的合并报表每股净资产（资产负债表日至发行日期间发生除息、除权事项的，每股净资产将进行相应调整）。

若宁波远洋在定价基准日前二十个交易日内发生因派息、送红股、资本公积转增股本或配股等除权、除息事项引起股价调整的情形，则对调整前交易日的交易价格按经过相应除权、除息调整后的价格计算。

如宁波远洋 A 股股票在定价基准日至发行日期间发生派息、送红股、资本公积金转增股本或配股等除息、除权事项，则每股发行价格将相应调整，调整方式如下：

派发现金股利： $P_1 = P_0 - D$

送红股或转增股本： $P_1 = P_0 / (1 + N)$

两项同时进行： $P_1 = (P_0 - D) / (1 + N)$

其中， P_0 为调整前发行价格， P_1 为调整后发行价格，每股派发现金股利为 D ，每股送红股或转增股本数为 N 。

如果在定价基准日至发行日期间公司发生股份分割、股份合并或配股的除权事项，则根据上交所交易规则所确定的原则对每股发行价格进行调整。

在定价基准日至发行日期间，如有相关法律法规及规范性文件或中国证监会对发行价格、定价方式等事项进行政策调整并适用于本次发行的，则本次发行的每股发行价格将做相应调整。

两名发行对象均同意按照本协议约定的最终确定的价格认购宁波远洋向其发行的 A 股股票。

两名发行对象承诺，在本次发行完成之日起，其认购的 A 股股票自本次发行结束之日起三十六个月内不得转让。两名发行对象同意按照相关法律、法规和中国证监会、上交所的相关规定及宁波远洋的要求就本次发行中认购的 A 股股票出具锁定承诺，并办理相关 A 股股票锁定事宜。

两名发行对象承诺，其认购的 A 股股票于锁定期内因宁波远洋分配股票股利、资本公积金转增股本等形式所衍生取得的股票亦应遵守上述股份锁定安排。

锁定期届满后，本次向两名发行对象发行的 A 股股票将在上交所上市交易。

（三）先决条件

本协议生效的先决条件：

- 1、本次发行有关事宜获得宁波远洋董事会、股东大会的批准。
- 2、宁波舟山港、北部湾港分别就参与本次发行有关事宜获得了宁波舟山港、北部湾港内部有权决策机构审议通过。
- 3、本次发行有关事宜获得省海港集团的批准。
- 4、本次发行事宜获得其他有权国资监管部门或政府机构的备案、许可或同意（如适用）。
- 5、本次发行通过上交所的审核，并取得中国证监会的同意注册的决定。

（四）支付方式

两名发行对象同意，在本协议先决条件全部获得满足或按照本协议的约定经

豁免后，宁波远洋进行本次发行时，两名发行对象应按主承销商确定的具体缴款日期将认购价款一次性足额缴付至主承销商为本次发行专门开立的账户。

主承销商应至少提前 10 个工作日将具体缴款日期通知两名发行对象。

宁波远洋将指定具有证券期货从业资格的会计师事务所对两名发行对象支付的认购款进行验资。

（五）滚存未分配利润安排

本次发行前宁波远洋的滚存未分配利润由本次发行完成后的新老股东共同享有。

（六）违约责任

除不可抗力因素外，本协议任何一方未履行或未适当履行其在本协议项下承担的任何义务，或违反其在协议项下作出的任何陈述和/或保证，均视为违约，该方（简称“违约方”）应在未违反本协议一方（简称“守约方”）向其送达要求纠正的通知之日起 30 日内（以下简称“纠正期限”）纠正其违约行为；如纠正期限届满后，违约方仍未纠正其违约行为，则守约方有权要求违约方承担违约责任，并赔偿由此给守约方造成的全部损失。

本协议生效后，两名发行对象违反本协议的约定迟延支付认购款，每延迟一日应向宁波远洋支付其未按本认购协议约定履行的认购款部分 0.3%的滞纳金，且应负责赔偿其迟延支付行为给宁波远洋造成的全部损失，并继续履行其在本协议项下的付款义务。

本协议生效后，如两名发行对象明确表示放弃认购的，或在宁波远洋发出认购款缴款通知后 30 日内仍未支付认购款的，宁波远洋有权以书面通知方式单方面解除本协议，并无需承担任何责任，本协议将于宁波远洋发出解除本协议的书面通知之次日解除；并且，两名发行对象除应向宁波远洋赔偿其给宁波远洋造成的全部损失外，还应向宁波远洋支付认购金额 1.2%的违约金。

本协议签署后，因本协议先决条件未成就而导致本协议未生效，协议双方互不追究对方责任，但因任何一方的违约行为导致出现前述情形的除外。

双方应在条件允许下采取最大努力促成本次发行相关的内外部审议、核准或许可事项。任何一方由于不可抗力且自身无过错造成不能履行或部分不能履行本协议的义务将不视为违约，但应在条件允许下采取一切必要的救济措施，减少因不可抗力造成的损失。

本违约责任条款在本协议解除或终止后持续有效。

四、战略投资者符合相关规定的情况

公司于 2026 年 4 月 2 日与北部湾港签订了附条件生效的《附条件生效的战略合作协议》。《附条件生效的战略合作协议》主要内容摘要如下：

（一）协议主体、签署时间

甲方：宁波远洋

乙方：北部湾港

签订时间：2026 年 4 月 2 日

（二）合作目标

为推进国家“一带一路”建设和“西部陆海新通道战略”、“区域全面经济伙伴关系协定”等国家战略，结合宁波远洋在航线布局、区位、运力等航运资源优势，以及北部湾港在西南地区港口的资源优势，深化双方战略合作，实现优势互补、互利互惠、合作共赢，推动宁波远洋实现“领先亚洲、链接全球的综合航运服务商”的目标，并协助北部湾港打造北部湾国际门户港和国际枢纽海港，强化北部湾港衔接东盟市场的枢纽功能。

（三）战略投资者具备的优势

北部湾港是广西沿海主要的公共码头投资运营商，是广西推进西部陆海新通道、北部湾国际门户港和国际枢纽海港的主力军。2013 年实现钦北防三港整体上市，成为全国率先完成区域港口一体化的企业，经营范围主要覆盖广西南宁市、钦州市、防城港市、北海市等区域，外贸直航航线主要覆盖东南亚、日韩、北美、

南美、南非和太平洋岛国，内贸直航航线可覆盖国内营口、天津、青岛等多个主要港口北部湾港具备的优势如下：

1、区位与政策优势

（1）战略枢纽地位：北部湾港下辖的北部湾港（港域）是西部陆海新通道的核心出海口，连接中国西南与东盟市场，具备辐射西南区域内陆及东南亚的物流网络。

（2）政策支持：深度融入“一带一路”和 RCEP 亚洲经济一体化战略，享受西部陆海新通道等优惠政策。

2、物流与供应链整合能力

（1）多式联运网络：依托“海铁联运”“陆路起运港退税班列”等模式，可帮助航运企业延伸内陆货源（如川渝地区大宗商品），降低综合运输成本。

（2）货源保障：与大型航运企业等合作推进铁矿、煤炭等大宗货类集散，货源整合能力突出。

3、市场联动优势

服务全球超千家货主，通过客户资源共享，可以为航运企业导入各种高附加值货类，提升船舶装载率与运输量。

4、港航基础设施与技术协同

（1）大型船舶配套港口设施运营经验：建设 30 万吨级超大型船舶配套港口设施，大型船舶配套港口设施运营经验丰富。

（2）智慧绿色港口：推动区块链单证系统、自动化码头等技术应用，降低管理成本，并联合推广岸电系统与 LNG 船舶，满足国际减排标准。

（四）战略投资者与上市公司的协同效应

北部湾港作为宁波远洋拟引入的战略投资者，可与宁波远洋产生行业协同效应，与宁波远洋谋求双方协调互补的长期共同战略利益，具体如下：

1、业务协同与航线共享

(1) 宁波远洋将北部湾港作为华南地区唯一的母港：宁波远洋支持高质量建设北部湾国际门户港和国际枢纽海港，在北部湾港打造空箱调拨中心，在条件成熟时推动将宁波远洋南宁办事处升格为华南区域公司。

(2) 内外贸航线加密：联合开辟东南亚、中东等外贸航线，与宁波远洋合作打造“北部湾港—宁波舟山港—全球”多式联运产品。加大在北部湾港的运力投入，打造“两港一航”精品快线，做大做强内贸业务；积极拓展外贸业务，发展北部湾港至宁波舟山港水水中转和内外贸同船业务，增开加密宁波经北部湾港至越南等东南亚国家的近洋航线，培育至中东、非洲等地区的远洋航线。

(3) 货源开发：推动“散改集”“公转水”等业务转型，扩大宁波远洋集装箱船舶积载率与运输量，增加北部湾港的货物吞吐量。

2、区域市场拓展

(1) 内陆腹地联动：高水平共建西部陆海新通道和渝甬快线。双方共同加强联合揽货，加大海铁联运业务合作和经验交流。利用西部陆海新通道班列，助力宁波远洋突破区域限制，将宁波远洋的航运服务延伸至川渝等内陆地区，开拓新兴市场。

(2) 国际化布局：借助广西北部湾港国际港务集团在海外投资的优势，推动双方拓展“一带一路”沿线业务。

3、技术与管理赋能

(1) 数字化协同：与宁波远洋共享智慧港口数据平台，优化船舶调度与货物追踪效率。

(2) 绿色航运合作：与宁波远洋共建低碳港口设施（如岸电系统），推广环保船舶技术，提升宁波远洋 ESG 评级。

(3) 人才培养交流：通过战略入股搭建双方人才交流合作平台，依托宁波远洋的技术研发资源与创新等优势，建立常态化的人才互派、联合培养机制，北部湾港可加速培养智能化港口建设、低碳航运技术应用等前沿领域的专业人才，为在港口智能化转型、绿色低碳发展等战略方向储备核心力量。

(五) 合作原则

优势互补。充分发挥各自优势，积极推动双方优势资源的共享、协同、集成与互补。

互利共赢。双方应推动意向合作项目落地实施，提高合作效益和水平，实现互利共赢。

市场化原则。双方同意具体合作事项按市场化方式运作，相互给予优惠和便利，拓展发展空间；同等条件下，优先选择对方作为合作伙伴。

长期、稳定合作原则。基于彼此充分信任，双方的合作着眼于长期利益，致力于长期、稳定的合作。

（六）合作领域和方式

双方将发挥各自优势，在港口作业、综合物流等领域进行战略合作，具体如下：

1、深化港口服务合作

宁波远洋将结合北部湾港发展需求，在稳定运营现有航线基础上，发挥北部湾港与长三角之间区域互补优势，助力北部湾港扩大业务体量、提升港口货物吞吐量，助力其建设成为北部湾国际门户港及国际枢纽海港；北部湾港协同宁波远洋通过减少等泊时间，提高作业效率，共同打造精品内贸航线，推动航线健康稳定可持续发展，助力宁波远洋扩大运输量、发挥规模优势，成为“领先亚洲、链接全球的综合航运服务商”。

2、综合物流业务合作

依托于北部湾港在西南地区较为完备的港口网络、宁波远洋在国际、沿海和长江航线布局，以及双方关联港航企业资源，双方积极推进业务合作，按照市场化原则，为客户提供更为全面的港口物流服务，提升竞争力。同时，双方共同加强客户营销，协商开发“精品航线”，提高现有航线密度，增强货源吸引力，促进双方业务共同增长。

（七）合作期限

自本协议生效之日起,双方合作期限为三年。合作期限在届满后将自动续期,每次续期的期限为一年,除非一方在期限届满前对续期提出异议,且经双方善意协商后仍未就续期达成一致。

(八) 战略投资者拟认购股份的数量和定价依据

北部湾港拟认购宁波远洋本次发行的股份数量、定价依据及锁定期限等事项将根据《附条件生效的股份认购协议》及有关补充协议(如有)进行约定。

(九) 参与宁波远洋经营管理的安排

本次发行结束后,北部湾港登记为宁波远洋股东之日起,北部湾港依法享有法律法规及宁波远洋公司章程赋予的各项股东权利。

本次发行结束后,宁波远洋将按照《公司法》及宁波远洋公司章程等相关规定修改公司章程,北部湾港将根据《公司法》及宁波远洋公司章程规定新增提名1名非独立董事。该1名非独立董事应当依据宁波远洋公司章程,对宁波远洋负有忠实义务和勤勉义务。该1名非独立董事任职期间应当依法行使各项董事权利,合理参与宁波远洋公司治理。

(十) 持股期限及未来退出安排

北部湾港承诺遵守相关法律法规的规定以及《附条件生效的股份认购协议》及有关补充协议(如有)关于本次认购股份锁定期的约定。锁定期限届满后,北部湾港拟减持股票的,亦将遵守中国证监会及上海证券交易所关于股东减持的相关规定,审慎制定股票减持计划。

(十一) 未履行相关义务的违约责任

除不可抗力因素外,本协议任何一方未履行或未适当履行其在本协议项下承担的任何义务,均视为违约,未违反本协议一方(以下简称“守约方”)有权要求违约方赔偿由此给守约方造成的全部损失。

(十二) 协议生效、变更及终止

生效：本协议经甲乙双方法定代表人或授权代表签字（或签章）及甲乙双方盖章之日起成立，于以下先决条件全部成就时生效：

甲乙双方签署的《附条件生效的股份认购协议》及有关补充协议（如有）生效且依据上述协议北部湾港完成认购宁波远洋发行股票事宜。

除非上述先决条件被豁免，上述先决条件全部满足之日为本协议的生效日。

综上所述，北部湾港符合《上市公司证券发行注册管理办法》第九条、第十条、第十一条、第十三条、第四十条、第五十七条、第六十条有关规定的适用意见--证券期货法律适用意见第 18 号的要求。

五、发行对象与发行人的关系

本次发行完成前，宁波舟山港为公司控股股东，北部湾港与公司不存在关联关系。若按照本次发行拟发行股票数量进行匡算，发行完成后宁波舟山港仍为公司控股股东，北部湾港将成为公司持股 5%以上（含本数）股东，因此成为公司关联方。

六、发行证券的价格或定价方式、发行数量、限售期

（一）发行价格和定价原则

本次发行的定价基准日为公司第二届董事会第二十次会议决议公告日。

本次向特定对象发行股票的发行价格 7.53 元/股，为定价基准日前二十个交易日上市公司股票交易均价的 80%，且不低于最近一年末上市公司经审计的合并报表中归属于母公司所有者的每股净资产值（若上市公司股票在最近一年末经审计财务报告的资产负债表日至定价基准日期间发生除权除息事项的，则每股净资产值作相应调整）两者的孰高值（发行价格保留两位小数并向上取整）。

定价基准日前二十个交易日上市公司股票交易均价=定价基准日前二十个交易日股票交易总额/定价基准日前二十个交易日股票交易总量。若公司在定价基准日前二十个交易日内发生因除权除息事项引起股价调整的情形，则对调整前交易日的交易价格按经过相应除权、除息调整后的价格计算。

若在定价基准日至发行日期间发生除权除息事项，则本次向特定对象发行价

格作相应调整，发行价格调整公式如下：

派发现金股利： $P1=P0-D$

送红股或转增股本： $P1=P0/(1+N)$

两项同时进行： $P1=(P0-D)/(1+N)$

其中， $P0$ 为调整前发行价格， $P1$ 为调整后发行价格，每股派发现金股利为 D ，每股送红股或转增股本数为 N 。

如果在定价基准日至发行日期间公司发生股份分割、股份合并或配股等事项，则根据上交所确定的原则对每股发行价格进行调整。

在定价基准日至发行日期间，如有相关法律法规及规范性文件或中国证监会对发行价格、定价方式等事项进行政策调整并适用于本次发行的，则本次发行的每股发行价格将做相应调整。

（二）发行数量

本次发行的发行数量为 145,403,704 股，占发行前股本 11.11%，不超过发行前上市公司总股本的 30%，其中宁波舟山港认购 72,701,852 股，北部湾港认购 72,701,852 股，并以中国证监会最终同意注册的股票数量为准。

若公司在关于本次发行股票的定价基准日至发行日期间发生除权除息事项，本次发行的股票数量将作相应调整。

（三）限售期

发行对象认购的本次发行的股票自发行结束之日起三十六个月内不得转让。若国家法律、法规、规章、规范性文件及证券监管机构对本次发行股票的限售期有最新规定、监管意见或审核要求的，将根据最新规定、监管意见或审核要求等对限售期进行相应的调整。

发行对象认购的本次发行的股票在限售期届满后减持还需遵守相关法律法规及规范性文件、证券监管机构的相关规定。

发行对象认购的本次发行的股票，在限售期内，因公司送股、转增股本、股份分割、配股等事项所衍生取得的股票亦应遵守上述限售期的安排。

（四）决议有效期

本次发行相关决议的有效期为自公司股东会审议通过之日起 12 个月。

如中国证监会等证券监管部门对向特定对象发行股票政策有最新的规定或市场条件发生变化，除涉及有关法律、法规及公司章程规定须由股东会重新表决的事项外，公司股东会授权董事会根据证券监管部门最新的政策规定或市场条件，对本次向特定对象发行股票方案作出相应调整。

（五）本次发行符合理性融资，合理确定融资规模

根据《〈上市公司证券发行注册管理办法〉第九条、第十条、第十一条、第十三条、第四十条、第五十七条、第六十条有关规定的适用意见——证券期货法律适用意见第 18 号》，本次发行符合理性融资，合理确定融资规模相关规定，具体情况如下：

1、本次向特定对象发行股票数量为 145,403,704 股，发行数量不超过本次发行前公司总股本的 30%；

2、发行人本次向特定对象发行股票董事会决议日为 2026 年 4 月 2 日，距离前次募集资金到位日已经超过十八个月，符合上述规定。

因此，发行人本次向特定对象发行股票募集资金总额不超过 109,488.99 万元系理性融资，合理确定融资规模。

七、本次发行的募集资金投向

本次向特定投资者发行 A 股股票募集资金总额不超过 109,488.99 万元（含本数），在扣除发行费用后将用于以下项目：

单位：万元

| 序号 | 项目名称 | 投资总额 | 拟使用募集资金金额 |
|----|-----------|-------------------|-------------------|
| 1 | 集装箱船舶购置项目 | 119,400.00 | 89,180.00 |
| 2 | 集装箱购置项目 | 30,922.91 | 20,308.99 |
| 合计 | | 150,322.91 | 109,488.99 |

在募集资金到位前，公司可根据项目进度的实际需要，以自筹资金先行投入并在募集资金到位后按照相关法规规定的程序予以置换。若本次募集资金净额少

于上述项目拟使用募集资金金额，公司在本次发行募集资金投资项目范围内将根据募集资金净额、具体项目轻重缓急等情况，调整并最终决定募集资金的具体投资项目、优先级及各项目的具体投资额，募集资金不足部分将由公司以自有资金或通过其他融资方式解决。

八、本次发行是否构成关联交易

本次发行的发行对象为宁波舟山港和北部湾港。宁波舟山港为公司控股股东，为公司关联法人；按照本次发行拟发行股票数量进行匡算，发行完成后北部湾港持有公司 5.00% 股份，根据《上海证券交易所股票上市规则》规定，在交易发生之日前 12 个月内，或相关交易协议生效或安排实施后 12 个月内，直接持有上市公司 5% 以上（含本数）股份的法人或其他组织，视同上市公司的关联方。因此，本次向特定对象发行的股份构成关联交易。

公司董事会、股东会审议本次发行相关议案时，已严格按照相关法律、法规以及《公司章程》的规定，履行了关联交易的审议和表决程序，关联董事、股东已回避表决，并由非关联董事表决通过。

九、本次发行是否将导致公司控制权发生变化

截至本募集说明书签署日，公司控股股东为宁波舟山港，直接与间接持有公司 81.00% 的股份，公司实际控制人为浙江省国资委。

本次发行完成后，北部湾港将持有发行人 5% 以上股份，宁波远洋拟修改章程新增一名北部湾港推荐的董事，并不会导致公司的控制权发生变化。

本次发行前，公司总股本为 1,308,633,334 元，本次拟发行股份数量为 145,403,704 股，发行完成后，公司总股本变更为 1,454,037,038 元。本次发行完成后，宁波舟山港合计持有的公司股份占公司总股本的比例预计为 77.90%，仍为公司的控股股东，浙江省国资委仍为公司的实际控制人。因此，本次发行不会导致公司的控制权发生变化。

十、本次发行方案取得有关主管部门批准的情况以及尚需呈报批准的程序

本次向特定对象发行的方案及相关事项已经 2026 年 4 月 2 日召开的公司第

二届董事会第二十次会议、2026年4月20日召开的公司2025年年度股东会审议通过。

2026年4月16日，省海港集团出具《关于同意宁波远洋运输股份有限公司向特定对象发行A股股票暨引入战略投资者的批复》（浙海港金〔2026〕78号），同意宁波远洋向特定对象发行A股股票暨引入战略投资者的发行方案

本次发行方案尚待上海证券交易所审核通过以及中国证监会注册批复。

第三章 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析

一、本次募集资金投资项目的的基本情况

本次向特定对象发行股票拟募集资金总额不超过 109,488.99 万元，并以中国证监会关于本次发行的注册批复文件为准。本次发行的募集资金在扣除发行费用后，将用于以下项目：

单位：万元

| 序号 | 项目名称 | 实施主体 | 投资总额 | 拟使用募集资金金额 |
|----|-----------|-----------------|-------------------|-------------------|
| 1 | 集装箱船舶购置项目 | 宁波远洋（新加坡）经航有限公司 | 119,400.00 | 89,180.00 |
| 2 | 集装箱购置项目 | 宁波远洋或其全资子公司 | 30,922.91 | 20,308.99 |
| 合计 | | | 150,322.91 | 109,488.99 |

在募集资金到位前，公司可根据项目进度的实际需要，以自筹资金先行投入并在募集资金到位后按照相关法规规定的程序予以置换。

若本次募集资金净额少于上述项目拟使用募集资金金额，公司将在本次发行募集资金投资项目范围内，根据募集资金净额、具体项目轻重缓急等情况，调整并最终决定募集资金的具体投资项目、优先级及各项项目的具体投资额，募集资金不足部分将由公司以自有资金或通过其他融资方式解决。

二、本次募投项目与既有业务或发展战略的联系

公司的主营业务为国际、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。

本次募集资金主要用于购置集装箱船舶及集装箱，旨在增强主业核心竞争力，符合公司发展战略。

本次募投项目紧密围绕公司集装箱运输核心主业展开，通过直接增加运力与配套资产，服务于公司业务规模的拓展。这符合国家“十五五”规划关于发展现代航运服务业、推进“丝路海运”港航贸一体化的政策导向，以及浙江省关于打造集装箱运输精品航线的规划要求。

本次新增运力将重点用于优化和加密公司现有航线网络，特别是深化东南亚等“一带一路”沿线市场的服务能力，支撑公司“领先亚洲、链接全球”的战略目标。同时，通过引入具备协同效应的战略投资者，有助于整合资源优势，提升长期竞

争力。

本次发行募集资金可增强公司资本实力，为项目实施提供资金保障，有利于公司优化财务结构，支持公司可持续发展。

本次募投项目均与公司主业紧密相连，符合公司的业务发展方向和发展战略，符合行业发展趋势和国家产业政策，具有较好的市场前景和盈利能力。本次募集资金投资项目完成后，公司目前的经营模式不会发生重大变化。

三、本次募集资金投资项目的的基本情况

（一）集装箱船舶购置项目

1、项目基本情况

本项目投资总额为 119,400.00 万元，拟使用募集资金 89,180.00 万元。项目建设期为 30 个月。本项目计划通过购置的方式新增 4 艘集装箱船舶。通过本项目实施，进一步提升公司的集装箱船运力规模，助力公司实现战略目标，提升在国际市场的竞争地位。

本项目的实施主体为公司全资子公司宁波远洋（新加坡）经航有限公司。

2、项目实施情况

（1）项目备案、环评与土地情况

2025 年 10 月，公司已取得宁波市发改委出具的《境外投资项目备案通知书》（甬发改开放〔2025〕607 号）、宁波市商务局出具的《企业境外投资证书》（境外投资证第 N3302202500465）以及中国银行股份有限公司宁波市分行出具的业务登记凭证（业务类型：ODI 中方股东对外义务出资）。

根据《中华人民共和国环境影响评价法》第十六条、《建设项目环境影响评价分类管理名录》的规定，本项目不属于环保法规规定的建设项目，不需要进行项目环境影响评价，亦不需要取得主管环保部门对上述项目的审批文件。

本项目为向船舶建造企业购置集装箱船舶，不涉及项目土地取得情况。

(2) 项目的实施准备和进展情况

集装箱船舶购建项目建设期为 30 个月，计划分七个阶段实施完成，包括：项目前期工作、船舶设计、船舶建造、质量检测、船员培训、船舶交付、开始运营。公司已与船舶建造企业于 2025 年 10 月签署建造合同，截至 2026 年 3 月末已投入资金 30,220 万元。

3、经济效益分析

经测算，本项目预计内部收益率（税后）为 10.20%，静态投资回收期（税后，含建设期）为 10.86 年。募投项目逐步释放效益后，公司的经营规模和盈利能力将得到进一步提升，综合实力和竞争力将进一步增强，有利于公司持续健康发展，为公司股东贡献回报。

(二) 集装箱购置项目

1、项目基本情况

本项目投资总额为 30,922.91 万元，拟使用募集资金 20,308.99 万元。

本项目为“集装箱船舶购置项目”的配套项目，将根据船舶建造交付进度分批次、逐步实施，确保与集装箱船舶购置项目配套衔接，满足新增运力的箱源需求。

本项目计划通过购置的方式新增集装箱。通过本项目实施，将满足公司集装箱航运业务用箱需求，优化公司现有箱龄结构配置，提升自有集装箱比例，配套船舶购置项目的实施，助力公司提升市场竞争力。

本项目的实施主体为宁波远洋或其全资子公司。

2、项目实施安排

(1) 项目备案、环评与土地情况

本项目已于 2026 年 4 月 13 日取得宁波市江北区发展和改革局项目代码为 2604-330205-04-01-468248 的备案。

本项目不属于环保法规规定的建设项目，不需要进行项目环境影响评价，亦不需要取得主管环保部门对上述项目的审批文件。

本项目为购置集装箱，不涉及项目土地取得情况。

(2) 项目的实施准备和进展情况

本项目为“集装箱船舶购置项目”的配套项目，公司将基于业务发展对集装箱的需求和集装箱船舶建造募投项目实施计划分批实施。

本项目计划分五个步骤实施完成，包括：项目前期工作、型号选择、集装箱建造、质量检测、集装箱交付。

公司将基于业务发展对集装箱的需求和集装箱船舶建造募投项目实施计划分批实施。

3、经济效益分析

本项目为集装箱购置项目，不直接产生收益。但该项目建设完成后，将相应替代外租集装箱需求，降低集装箱综合使用成本，同时能够提升集装箱运力稳定性和调度灵活性，提高服务质量。

四、本次募集资金使用的必要性、合理性分析

(一) 宁波远洋集装箱船舶购置项目

1、项目实施的必要性

(1) 提升公司在全球市场中的竞争力

目前，国际航运市场由少数巨头主导，其凭借规模优势、航线网络和运营经验掌握较大市场份额。随着全球贸易格局演变及中国外贸持续增长，中国航运企业面临新的发展机遇及挑战。

为抓住我国航运发展机遇，2026年3月，《中华人民共和国国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》提出发展现代航运服务业，推进“丝路海运”港航贸一体化发展，促进集装箱和大宗物资铁水联运。浙江省为响应国家航运战略规划及布局，加快推动世界一流强港建设，促进全省航运服务业高质量发展，浙江省政府办公厅印发的《浙江省航运服务业高质量发展规划》指出，2027年要基本建成国际港航供应链服务高地、国际海事综合服务高地、国际航运创新发展高地，初步形成以“三大高地”为支撑的国际特色航运服务枢纽。随后，公司间接

控股股东省海港集团、宁波舟山港集团为响应国家及省政府航运战略规划，印发了《浙江省海港集团、宁波舟山港集团航运服务产业高质量发展实施方案》，旨在加快世界一流强港、世界一流企业建设，构建具有行业竞争力、国际影响力的现代航运服务产业体系。

宁波远洋作为浙江省领先的航运企业，在党中央、省委省政府、省海港集团党委的领导下持续发展壮大，为积极响应省委省政府航运服务业高质量发展战略部署，公司通过本项目的实施，积极加大运力投入，拓展国际航线，优化公司航线服务，提高运输效率和可靠性，在国际市场上逐步扩大市场份额，增强中国航运企业在全球行业中的影响力和话语权，推动中国航运业的整体发展。同时，也有助于公司在国际竞争中实现差异化发展，开辟新的利润增长点和发展空间，实现可持续发展目标，提升全球市场竞争力。

(2) 东盟贸易量稳步增长，航运需求快速增长

近年来，随着国际产业转移的趋势和“一带一路”等国家倡议战略的推进，东盟国家贸易量稳步增长，而中国作为东盟最大的贸易伙伴，根据海关总署和商务部数据，中国和东盟双边贸易额 2025 年已达 75,457 亿元，双方已连续 6 年互为最大贸易伙伴。进口方面，中国是东盟第一进口来源国，2025 年进口额为 47,596 亿元，同比增长 14%，占我国全部出口比重的 17.6%。出口方面，东盟出口中国贸易额为 27,861 亿元，同比下降 1%，占我国全部进口比重的 15.1%。

随着我国对东盟国家进出口贸易额的稳步增长，中国至东盟国家的集装箱运输市场出现快速增长的趋势，具有广阔的市场前景。公司通过本次项目的实施，将聚焦拓展以东盟为主的航线业务，拓展我国至东南亚地区主要港口航线，发挥公司外贸精品航线服务优势，为客户提供一站式物流服务，满足客户需求，提高客户满意度。

(3) 增加公司东南亚航线密度，丰富航线网络布局

公司国际航线已覆盖日本、韩国及东南亚等地区，其中东南亚航线已布局越南、菲律宾、泰国等主要国家。近年来，中国与东南亚贸易量持续增长，区域航运需求显著提升，带动集装箱运价波动上行。上海航运交易所数据显示，2023 年至 2024 年间东南亚集装箱运价指数呈波动上升趋势，2025 年呈现先抑后扬走势，第四季度回升至 2,700 点以上。这表明未来区域航运需求有望继续增长，并支撑运价在中长期保持缓慢增长态势。

为把握东南亚市场机遇，公司计划增加国内港口至东南亚主要港口的航线密度，持续开辟新航线，并配套购置集装箱，确保运力与市场需求匹配。该战略将提升航线运营效率，完善网络布局，更好满足客户多元化需求，增强市场竞争力，为抢占市场份额奠定基础。

(4) 符合公司未来发展战略规划

近年来，公司持续聚焦航运主业，在近洋、内支、内贸三大集装箱运输板块协同发展，积极服务“双循环”新发展格局，加快打造“领先亚洲、链接全球的综合航运服务商”。公司依托于宁波舟山港的区位和枢纽优势，持续开通多条国际和内贸集装箱航线，做优做强航运主业。

根据 Alphaliner 数据显示，截至本募集说明书签署日，宁波远洋在全球集装箱班轮公司运力百强榜中的排名为第 23 位。

为进一步扩大运力规模，提升行业排名，公司致力于打造覆盖“一带一路”沿线主要国家和地区的航线网络。未来 5 年，东南亚是公司重点发展区域之一。本次募投项目购置的船舶将重点投入国内港口至东南亚地区主要港口的航线运营，这是实现公司战略布局的关键举措，有助于深化与东南亚港口合作，强化宁波舟山港与东南亚主要港口的直航服务能力，打造高效国际物流通道。

(5) 优化公司船舶结构，提高自有大型船舶比例

随着集装箱运输行业发展，船舶大型化已成为趋势，大型船舶在长距离运输中因单位成本较低而更具竞争力。

目前，公司自有集装箱运输船舶 45 艘，其中 2400TEU 以下船舶 39 艘，占比 86%以上。为顺应行业趋势，匹配发展战略，公司需提高自有大型船舶比例。

公司拟通过本项目购置 4 艘 2700TEU 型集装箱船舶，满足未来运力配置需求，提升自有大型集装箱船舶比例，优化船舶结构，满足客户多样化货运需求。

2、项目实施的可行性

(1) 符合“一带一路”等国家倡议

中国与东盟经贸合作持续深化。2025 年，双方贸易额达 7.55 万亿元，连续多年互为第一大贸易伙伴。东南亚是我国“一带一路”倡议的重要区域。2022 年生效的《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）为区域经贸合作注入新动力。

国家层面积极推动“一带一路”共建及“丝路海运”发展，相关主管部门亦出台措施引导和保障包括东南亚方向在内的重点区域航线运力供给。上述国家倡议与政策导向，为公司拓展相关航线业务创造了有利的宏观环境。

(2) 我国港口集装箱吞吐量稳步增长，为项目运力消化提供支撑

我国港口集装箱吞吐量保持稳健增长态势。根据交通运输部数据，2025 年全国港口集装箱吞吐量约 3.54 亿标准箱，同比增长 6.8%；其中沿海港口完成吞吐量约 3.12 亿标准箱，同比增长 7.0%。近年来，我国港口集装箱吞吐量持续增长，为航运市场提供了充足的货源基础。

随着中国与东盟经贸合作日益紧密，双方货物贸易规模持续扩大，产业链供应链深度融合，将进一步带动中国至东南亚地区航运需求的稳步增长，从而为本次募投项目新增运力的消化提供有力支撑。

(3) 完善的服务网络及体系助力项目的顺利实施

公司成立三十余年，以宁波舟山港（港域）为核心，打造了辐射近洋、跨洋、沿海及沿江的航线体系，航线覆盖国内外近 51 个主要港口。公司已建成连接“浙江沿海、长江两岸、南北沿线”的内支内贸网络和遍及中国台湾地区、日本、韩国、东南亚地区的近洋航线网络，服务能力有效延伸至重要经济腹地。尤其是在浙江省内、长江沿线及福建区域，公司依托自有的支线集疏运网络，在中转密度和效率方面具备明显优势。

同时，公司物流网络正逐步向东南亚各国延伸，持续增设网点，拓展当地市场。公司能够根据市场需求及客户要求，灵活调整航线运输密度及班期，并不断拓展新航线。这一完善的服务网络及运营体系为本项目的实施提供了坚实基础。

(4) 公司拥有领先的服务优势

公司始终坚持以客户为中心，以客户需求为导向，提供个性化、定制化服务，满足客户多样化需求，以优质服务体验提升核心竞争力。公司通过密集的航班、丰富的舱位，为外贸客户提供便捷、高效、低成本的近洋航线物流通道，并打造了水水中转枢纽平台，为干线公司提供至中国台湾地区、日本、韩国及东南亚地区的国际中转服务。

为满足客户对物流时效性及稳定性的高要求，公司提供连接宁波舟山港各大港区与沿海、长江各支线港口之间的精品航线服务。该服务以“航速快、班期准、

密度高”为特色，遵循“定港、定线、定时、定班、定船”的“五定”原则，保障船舶按时起航和抵港，在运输时效和服务品质上做到精益求精。成熟密集的内支航线网络在宁波口岸汇集，有力增强了公司近洋、内贸集装箱航线的服务保障能力，促进了国际中转箱与内贸箱在宁波的集结分拨，最终实现近洋、内支、内贸三大业务板块的运力调配与协同发展，形成了互补互利、共同发展的良好局面，共同构筑了宁波远洋集装箱业务的独特服务优势，也为本项目的实施提供了有力支持。

(5) 公司拥有经验丰富的管理团队和业务团队

公司高管团队和业务团队专注于航运业务、船舶代理业务及干散货货运代理业务领域多年，具有丰富的行业经验和业务管理经验，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。

公司高管团队对集装箱物流市场价格走势和变化保持高度敏感和合理判断，能够准确把握行业机遇和船舶购置时机、运力投放时点，实现低成本投入和高效益回报。高管团队和业务团队丰富的管理经验将充分保障本次船舶下水后的运营、维护及调配管理，提高大规模船舶的运营效益。在集装箱船舶运营团队方面，公司拥有经验丰富的船长、轮机长及其他专业高级船员，具备系统化的专业知识和操作经验。

(二) 宁波远洋集装箱购置项目

1、项目实施的必要性

(1) 公司集装箱航运需求强劲增长，满足公司业务发展需要

近年来，全球海运贸易量的持续增长，从 2015 年全球海运贸易量的 92 亿吨增长至 2025 年的 129.57 亿吨。宁波远洋作为国内主要外贸内支线运输企业之一，随着“领先亚洲、链接全球的综合航运服务商”愿景的推进，公司在东北亚、东亚、东南亚以及内贸航运市场持续快速增长。为把握“一带一路”、东盟自贸、扩大内需等历史机遇，公司计划以日韩、东南亚以及内贸作为重点深入拓展的方向，织密航线、提升服务。

根据公司发展战略规划，为满足稳步增长的市场需求，配套集装箱船舶运输对集装箱的需求，公司拟通过本次项目的实施，逐步增加自有集装箱的购置规模，扩大运力和自有集装箱规模，满足业务长期发展的需要。

(2) 优化公司现有箱龄结构配置

在多年发展过程中，公司因应不同时期需求购置了多批次集装箱，形成了既有的箱龄梯度。

本次集装箱购置项目的实施，将有效提升公司自有集装箱的整体成新率，优化资产结构。自有新箱有助于提升运输网络的稳定性和调度灵活性，降低因箱体老化导致的运营与安全风险。同时，公司可根据不同航线的货物特性进行定制化设计，从而提升运输服务质量，为未来业务拓展提供支撑。

(3) 配套船舶购置项目的实施，助力公司提升市场竞争力

本次募投项目包括“集装箱船舶购置项目”与“集装箱购置项目”。船舶购置项目计划引进 4 艘 2700TEU 型集装箱船，主要投放于东南亚航线。

为配套本次集装箱船舶购置项目运输中所需的集装箱，公司将根据项目需求同步购置与船舶相匹配的 20GP 和 40HC 集装箱，助力集装箱船舶购置项目的顺利实施，提升公司市场竞争力。

(4) 提升自有集装箱比例，降低公司运营成本

集装箱租赁费用是公司船舶运营主要成本之一。近年来，受市场需求波动及全球不可控事件影响，租赁市场可能出现箱源短缺、租金上涨及调度不畅等情况，推高运营成本与经营风险。截至 2025 年 12 月 31 日，公司自有集装箱比例约 79%，租赁集装箱比例约 21%，其中，公司外贸航线自有集装箱比例约 72%，租赁集装箱比例约 28%。提高自有箱比例，有助于抵御租箱市场波动风险，降低长期运营成本。

自有集装箱还可根据业务需求定制，在结构强度、维护成本及全生命周期经济性方面更具优势，有利于公司开展多元化业务与定制化服务。

2、项目实施的可行性

(1) 公司拥有丰富的集装箱运营经验

公司成立以来，始终重视集装箱的标准化运营与管理，致力于实现多种运输方式的无缝衔接。经过多年发展，已形成科学的集装箱管理体系，并积累了丰富的运营经验。

公司能够通过灵活的运力调配，提高集装箱周转效率，并根据市场变化在不同航线间优化箱源配置，保持各区域箱量平衡。成熟的运营管理经验为本项目的实施提供了坚实基础。

(2) 把握新箱价格回调窗口期，优化集装箱采购成本

近年来，受红海危机等地缘冲突影响，全球航运需求结构性上升，叠加船舶大型化与航线绕行导致的集装箱周转效率下降，推动新造箱产能与产量攀升至历史高位，购置价格一度持续波动上行。进入 2025 年，随着供应链逐步适应地缘新常态，集装箱价格转入温和调整区间。当前，标准干箱价格虽仍处于结构性高位，但已较 2024 年峰值有所回落。未来，在地缘风险常态化、航运网络重构和绿色智能化升级的共同作用下，集装箱价格预计将在中高位区间窄幅震荡，短期内既难重现暴跌，也缺乏强劲需求支撑新一轮暴涨。

公司计划分批实施集装箱购置，于 2028 年将完成交付的自有集装箱船舶形成精准匹配。项目采购时点恰逢新箱价格从阶段性高点理性回调、市场供需趋于平衡的成本窗口期。若未来两年价格延续温和下行趋势，公司将显著降低单位集装箱采购成本，有效控制项目整体资本开支与运营成本，为船舶投运后的盈利能力和项目顺利实施提供有力保障。

(3) 公司集装箱管理拥有专业的人才储备

公司深耕集装箱物流行业多年，拥有经验丰富的集装箱管理决策团队。团队人员具备较好的集装箱市场分析投资决策能力，能够对市场变化做出快速、准确判断。

公司集装箱运输部下设集装箱箱管部，专门负责对公司集装箱进行统一管理，该部门配备专业的集装箱管理团队，从集装箱造箱控制、租箱控制、调箱控制、用箱控制、修箱控制等方面智能管理，保障集装箱高效运转，控制运营维护成本。公司专业的人才储备为项目建设、后续管理提供了坚实的保障。

五、募投项目效益测算的假设条件及主要计算过程

鉴于集装箱购置项目不直接产生收益，因此此处仅针对集装箱船购置项目进行分析。

（一）募投项目效益测算的假设条件

公司本着谨慎客观的原则，在结合公司目前船队经营情况、市场需求情况、项目自身情况等基础上，预测本次募投项目的未来收入、成本、费用等各项指标。本项目效益测算的基本假设包括：1、国家宏观经济、产业政策与社会经济环境无重大不利变化；2、水上运输行业未来发展趋势及市场情况无重大不利变化；3、假定在项目预测期内船舶运价情况、船舶固定费用、税率及税收政策与项目预测一致；4、无其他不可抗力及不可预见因素对公司经营造成重大不利影响。

（二）项目效益测算过程

集装箱船购置项目拟购置 4 艘 2700TEU 集装箱船舶用于东南亚航线。项目运营期为 20 年，建设期 30 个月。经济评价表的时间序列采用日历年，以实现与会计年度计算的一致性。

相关主要测算过程如下：

1、收入测算过程

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 4 艘船的投产计划，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×单箱运价×年度预计航次

①航次载货量=额定箱量×负载率

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 2700TEU 集装箱船，根据船舶的载重吨位、航线货品种类、历史船舶的满载箱量，其额定箱量为 2200TEU，并在此基础上根据过往相关航线积载率以及预期市场货物贸易往来情况谨慎预测出口积载率。

②单箱运价

参考 2025 年公司可比航线的单箱运价报价水平，并综合考量运价变动趋势，

发行人对经营期内该等航线的运价进行了审慎预计。

③年度预计航次=350÷来回航次天数

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、新投入船舶的设计航速和根据历史经验得到的全年预计停航天数，谨慎预计来回航次天数。

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、营业成本测算过程

（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现有船舶的船员工资水平。人工成本按各岗位船员人数*各岗位船员平均工资测算。

（2）折旧费用

根据折旧政策，本项目船舶的残值率 5%，新建船舶的折旧年限为 20 年。

（3）燃油成本、港口费用、其他费用

参考公司历史燃油成本、港口费用、其他费用目前运营情况结合市场预测进行估计。

3、期间费用测算过程

参考历史经营数据，本项目销售费用、研发费用为 0；管理费用参考 2023、2024 和 2025 年平均管理费用率及运营期营业收入进行测算；鉴于本项目资金需求由募集资金及自有资金解决，未通过有息负债形式解决资金需求，故财务费用为 0。

4、本项目的效益测算情况

本项目预计内部收益率（税后）为 10.20%，静态投资回收期（税后，含建设期）为 10.86 年。

六、本次发行对公司经营管理和财务状况的影响

（一）本次发行对公司经营管理的影响

本次发行的募集资金投向围绕公司主营业务展开，符合国家相关的产业政策以及未来公司整体战略发展方向，有利于提升公司的综合实力。

本次发行将有效提高公司的资金实力，支持公司主营业务开拓，巩固公司领先的市场地位，进一步提高公司的整体盈利能力，有利于提高公司持续发展能力及抗风险能力，为未来长期发展奠定基础，维护股东的长远利益。

（二）本次发行对公司财务状况的影响

本次发行完成后，公司的资金实力将得到有效提升，总资产和净资产规模将有所增加，资产负债率将有所下降，资产结构更加合理，财务结构更加优化，有利于降低公司的财务风险并为公司的持续发展提供保障。同时，随着本次募投项目的实施，公司的运力结构进一步优化，有助于公司战略的推进，提升公司未来在集装箱航运市场的竞争实力。公司的整体实力和抗风险能力将进一步加强。

七、募集资金投资项目可行性分析结论

公司本次向特定对象发行股票募集资金扣除发行费用后，用于集装箱船购置项目和集装箱购置项目，募集资金使用符合未来公司整体战略发展规划，以及相关政策和法律法规。本次募集资金的到位和投入使用后，有利于提升公司整体竞争实力，增强公司可持续发展能力，为公司发展战略目标的实现奠定基础，符合公司及全体股东的利益，具备必要性和可行性。

第四章 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析

一、本次发行完成后，上市公司的业务及资产的变动或整合计划

（一）本次发行对公司业务及资产的影响

本次发行募投项目均围绕公司主营业务开展，完成后将充实公司船舶、集装箱资产，不涉及对公司现有业务及资产的整合，不会改变公司主营业务，不会对公司主营业务范围和业务结构产生不利影响。

（二）本次发行对公司章程的影响

本次发行完成后，公司注册资本、股本总额及股本结构将发生变化，公司将按照发行的实际情况对《公司章程》相关条款进行修改，并办理工商变更登记。

（三）本次发行对公司控制权结构的影响

本次发行前，公司控股股东为宁波舟山港，直接与间接持有公司 81.00%的股份，公司实际控制人为浙江省国资委。

本次发行完成后，宁波舟山港直接与间接持有的公司股份占公司总股本的比例预计下降为 77.90%，但仍为公司的控股股东，浙江省国资委仍为公司的实际控制人。本次发行完成后，北部湾港将持有发行人 5%以上股份，宁波远洋拟修改章程新增一名北部湾港推荐的董事，并不会导致公司的控制权发生变化。

因此，本次发行不会导致公司的控制权发生变化。

（四）本次发行对高级管理人员结构的影响

本次发行不涉及公司高级管理人员结构的重大变动情况。

根据公司与战略投资者签署的战略合作协议，本次发行完成后，战略投资者有权向公司提名 1 名具备资格的非独立董事候选人。战略投资者提名的非独立董事候选人在经公司履行必要审议程序被选举成为公司董事后，将参与公司董事会决策，在公司治理中发挥积极作用。

（五）本次发行对业务结构的影响

本次向特定对象发行股票的募集资金投资的项目围绕公司主营业务开展，系

对公司主营业务的拓展和完善，是公司完善产业布局的重要举措。本次发行完成后公司的业务结构不会发生重大变化。

二、本次发行后公司财务状况、盈利能力及现金流量的变动情况

（一）本次发行对公司财务状况的影响

本次发行完成后，公司总资产与净资产规模均相应增加，营运资金更加充裕，资产负债率将有所降低。本次发行有利于优化公司资本结构，改善财务状况，增强偿债能力和抗风险能力，为公司持续健康发展奠定坚实基础。

（二）本次发行对公司盈利能力的影响

本次发行完成后，公司净资产和总股本将有所增加，短期内可能导致净资产收益率、每股收益等财务指标出现一定程度的下降。长期来看，公司资本实力将明显增强，募集资金投资项目的实施有助于提升公司在集装箱运输行业的市场竞争力，提高公司的盈利能力，符合公司长远发展目标和股东利益。

（三）本次发行对公司现金流量的影响

本次发行完成后，募集资金到位将使得公司筹资活动产生的现金流入金额大幅增加，有利于改善公司现金流量状况；在募集资金具体投入项目后，投资活动产生的现金流出金额也将大幅增加；随着募投项目的实施和效益产生，公司盈利能力不断增强，经营活动产生的现金流入金额将逐步增加。

三、公司与控股股东、实际控制人及其关联人之间的业务关系、管理关系、关联交易及同业竞争等变化情况

本次发行完成后，公司与控股股东、实际控制人及其关联人之间的业务关系、管理关系等方面不会发生变化。本次发行完成后，公司与控股股东、实际控制人及其关联人之间不会因本次发行而产生具有重大不利影响的关联交易和同业竞争。

四、本次发行完成后，公司是否存在资金、资产被实际控制人及其关联人占用的情形，或上市公司为实际控制人及其关联人提供担保的情形

截至本募集说明书签署日，公司不存在资金、资产被实际控制人及其关联人占用的情形，也不存在为实际控制人及其关联人提供担保的情形。

本次发行完成后，公司亦不存在资金、资产被实际控制人及其关联人占用的情形，也不存在为实际控制人及其关联人提供担保的情形。

五、本次发行对公司负债情况的影响

本次发行完成后，公司总资产和净资产将有所增加，资产负债率将有所下降，有利于公司增强抗风险能力、降低财务风险。

第五章 最近五年内募集资金运用的基本情况

一、前次募集资金基本情况

经中国证券监督管理委员会证监许可[2022]2577号文核准，宁波远洋2022年12月2日于上海证券交易所以8.22元/每股的发行价格发售130,863,334股人民币普通股(A股)，股款计人民币1,075,696,605.48元，扣除承销费用人民币36,320,754.72元后，共筹得募集资金人民币1,039,375,850.76元，扣除发行费用后的募集资金净额为人民币1,025,545,791.01元。上述募集资金到位情况业经普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)验证并出具普华永道中天验字(2022)第0936号验资报告。

二、前次募集资金实际使用情况

(一) 前次募集资金使用情况

截至2025年12月31日，前次募集资金已全部使用完毕。

截至2025年12月31日，前次募集资金实际使用情况对照如下：

单位：元

| 募集资金总额： | | | 1,025,545,791.01 | | | 已累计使用募集资金总额： | | | 1,027,526,343.55 | | |
|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------------|----------------------|---------------------------|--|
| 变更用途的募集资金总额：不适用 | | | | | | 2022年 | | | 809,597,813.50 | | |
| 变更用途的募集资金总额比例：不适用 | | | | | | 2023年 | | | 217,928,530.05 | | |
| 投资项目 | | 募集资金投资总额 | | | | 截止日募集资金累计投资额 | | | | 项目达到预定可使用状态日期(或截止日项目完工进度) | |
| 序号 | 承诺投资项目 | 实际投资项目 | 募集前承诺投资金额 | 募集后承诺投资金额 | 实际投资金额 | 募集前承诺投资金额 | 募集后承诺投资金额 | 实际投资金额 | 实际投资金额与募集后承诺投资金额的差额 | | |
| 1 | 集装箱船购置项目 | 集装箱船购置项目 | 595,945,791.01 | 595,945,791.01 | 595,945,791.01 | 595,945,791.01 | 595,945,791.01 | 597,903,909.72 (注1) | 1,958,118.71 (注2) | 2024年2月 | |
| 2 | 散货船购置项目 | 散货船购置项目 | 184,200,000.00 | 184,200,000.00 | 184,200,000.00 | 184,200,000.00 | 184,200,000.00 | 184,222,433.83 (注1) | 22,433.83 (注2) | 2023年5月 | |
| 3 | 10,000TEU 集装箱购置项目 | 10,000TEU 集装箱购置项目 | 135,400,000.00 | 135,400,000.00 | 135,400,000.00 | 135,400,000.00 | 135,400,000.00 | 135,400,000.00 (注1) | - | 2022年6月 | |
| 4 | 补充流动资金项目 | 补充流动资金项目 | 110,000,000.00 | 110,000,000.00 | 110,000,000.00 | 110,000,000.00 | 110,000,000.00 | 110,000,000.00 | - | 不适用 | |
| | 合计 | | 1,025,545,791.01 | 1,025,545,791.01 | 1,025,545,791.01 | 1,025,545,791.01 | 1,025,545,791.01 | 1,027,526,343.55 | 1,980,552.54 | - | |

注1：该等项目的部分或累计投入金额已包含于以自筹资金预先投入募集资金投资项目款项中。

注2：截至2025年12月31日止，本公司已累计使用募集资金总额人民币1,027,526,343.55元，与募集资金承诺投资总额人民币1,025,545,791.01元的差额人民币1,980,552.54元，为收到的银行利息。

（二）前次募投项目变更情况

宁波远洋前次募投项目不存在变更情形。

（三）前次募投项目延期情况

宁波远洋前次募投项目不存在延期情形。

（四）超募资金使用情况

宁波远洋前次发行不存在超募资金。

三、前次募集资金投资项目实现效益情况说明

截至 2025 年 12 月 31 日，前次募集资金投资项目实现效益情况对照表如下：

单位：元

| 实际投资项目 | | 截止日投资项目累计产能利用率 | 承诺效益 | 最近三年实际效益 | | | 截止日累计实现效益 | 是否达到预计效益 |
|--------|-------------------|----------------|-------------------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------|
| 序号 | 项目名称 | | | 2023 年 | 2024 年 | 2025 年 | | |
| 1 | 集装箱船购置项目 | 不适用(注 1) | 根据投资项目经营周期 20 年计算的税后财务内部收益率为 9.97% | -2,057,657.54 | 80,192,130.59 | 138,727,137.89 | 216,861,610.94 | 不适用(注 2) |
| 2 | 散货船购置项目 | 不适用(注 1) | 根据投资项目经营周期 20 年计算的税后财务内部收益率为 11.66% | 5,471,810.48 | 21,411,563.41 | 36,409,345.96 | 63,292,719.85 | 不适用(注 3) |
| 3 | 10,000TEU 集装箱购置项目 | 不适用(注 1) | 不适用(注 4) | 不适用 | 不适用 | 不适用 | 不适用 | 不适用 |
| 4 | 补充流动资金项目 | 不适用(注 1) | 不适用(注 5) | 不适用 | 不适用 | 不适用 | 不适用 | 不适用 |

注 1：本公司前次募集资金所投资的项目为集装箱船、散货船、集装箱购置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。所投资船舶使用期为 20 年，项目自 2023 年 9 月开始陆续投入营运，截至目前营运时间较短，因此难以在目前阶段确定所投资的项目是否达到所承诺的整个项目营运期的预计内部收益率。

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

注 4：集装箱购置项目不直接产生收入，但该项目建设完成后，将降低公司对外租赁集装箱的数量从而降低集装箱租赁成本，无法单独核算效益。

注 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。

四、会计师事务所对前次募集资金运用专项报告结论

德勤华永会计师事务所（特殊普通合伙）出具了《关于前次募集资金使用情况的审核报告》（德师报（函）字（26）第 Q00341 号），认为：宁波远洋公司的前次募集资金使用情况报告在所有重大方面按照中国证券监督管理委员会《监管规则适用指引——发行类第 7 号》的规定编制，如实反映了宁波远洋公司前次募集资金的实际使用情况。

第六章 与本次发行相关的风险因素

一、对公司核心竞争力、经营稳定性及未来发展可能产生的重要不利影响的因 素

（一）市场及行业风险

1、宏观经济波动的风险

公司主要从事航运业务与航运代理业务，其需求及行业景气程度与宏观经济周期的关联度较高。宏观经济波动、沿海及腹地经济的发展状况将对客户需求产生影响，进而对宁波远洋的经营状况产生影响。若宏观经济增速下行，市场需求放缓，将会导致对运输的需求下降，宁波远洋所经营业务可能由此减少。

2、市场竞争导致的风险

目前，公司航运业务以集装箱运输和干散货运输为主。虽然宁波远洋依托服务品质建立了稳定、多元化的客户群体，但未来仍将面临来自竞争对手在航线布局、运输设备、运价等方面的竞争。若宁波远洋未能充分发挥自身的优势，与对手展开有效的竞争，则其经营业绩可能受到不利影响，其行业地位、市场份额可能下降。

3、航运行业的周期性风险

航运业属于周期性行业，受宏观经济周期和行业周期波动的影响较大。货物的运输需求及运输价格与宏观经济周期、市场运力供求情况等因素息息相关。若宏观经济增速下行，市场需求放缓，货物贸易量下降，将会导致运输需求下降，进而对公司的经营状况产生负面影响；同时，若后续航运企业全力提高运力，行业供给扩张，而需求增长未跟上运力增长，则可能造成行业运载供给能力过剩，从而对公司的业务和经营业绩造成不利影响。

4、行业运力供给过剩风险

投入运营的船舶运力决定了集装箱航运行业的供给情况。对未来市场价格变动趋势以及钢材价格变动趋势的预期，将影响新造船舶订单和旧船拆船订单，进而影响集装箱船舶运力的供给。在全球贸易持续增长和市场竞争日益激烈的背景下，航运公司之间的“运力军备竞赛”愈发白热化。根据 Alphaliner 预测，2026 年

全球集装箱船队运力规模预计达到 3,464 万 TEU, 较 2024 年再扩大 344 万 TEU, 船舶数量预计达到 6,787 艘, 较 2024 年再增加 367 艘。若运力供应出现过剩的情况, 市场运价将可能出现下行风险, 进而对公司的经营业绩造成不利影响。

5、航运价格大幅波动的风险

航运行业属于周期性行业, 会受到宏观经济周期和行业经济周期波动的影响。2020-2022 年, 受航运周期复苏及公共卫生事件、地域冲突等影响, 航线运价进入高位期。如宁波出口集装箱运价指数 (NCFI) 2021 年突破历史新高, 年均综合指数达到 3,255.71, 2021 年 12 月 31 日达到历史最高点 4,264.93。2023 年由于供需关系变化, 运力增长快于需求, 运价回落, 2024 年整体运价呈上升趋势, NCFI 年均综合指数为 1,860.99 点, 同比大幅上涨, 高于 2013 年至 2020 年运价水平。2025 年至 2026 年初整体运价相比 2024 年运价有所下降。

发行人经营业绩水平受市场运价的波动影响较大, 若航运价格大幅波动, 可能对公司经营业绩产生不利影响。

6、地缘政治引发的贸易风险

地缘政治紧张, 如美伊冲突或红海冲突, 会直接切断或严重扰乱全球关键贸易通道。首先体现为霍尔木兹海峡或苏伊士运河等“咽喉点”的通行受阻, 导致石油、液化天然气及大宗商品的运输中断或延误, 引发能源价格剧烈波动和供应链短缺。同时, 冲突升级会催生高额战争风险保费, 大幅抬高航运公司燃油成本, 从而大幅推高进出口成本。随之而来的制裁与反制措施则会将特定国家或实体排除在主流贸易体系之外, 迫使企业紧急更换供应商或运输路线, 造成订单违约与库存积压。最终, 贸易量下滑、物流成本失控、航运公司改航或停航导致交付周期不确定, 构成了一系列地缘政治引发的贸易风险, 将会对相关区域的外贸企业以及航运企业造成较大不利影响。

(二) 经营及财务风险

1、航运安全风险

公司的航运业务在运输过程中, 可能存在因不可抗力或人为疏失因素而造成运输标的损坏或灭失、装载的货物受损或灭失的风险。若发生安全事故, 则可能导致宁波远洋面临向相关方赔偿、交通运输工具损毁等风险。尽管宁波远洋已为

其运输工具按照国家规定购买相应的财产保险，可在一定程度上减少交通事故发生后的赔偿支出，但如果保险赔付金额无法完全覆盖事故赔偿支出时，将导致额外支出，并可能对宁波远洋业务正常开展产生不利影响。

2、环保风险

船舶运输所使用的燃油等燃料，易对环境产生污染。我国政府对环境保护的力度持续加强，鼓励航运企业向节能减排方向转型升级，近年来相继发布法律法规、政策予以引导和监管。国内方面，交通运输部发布的《船舶大气污染物排放控制区实施方案》对沿海控制区域的船舶燃油硫排放实施限制管控，以促进绿色航运发展和船舶节能减排等。国际方面，IMO 制定了降低航运碳排放的明确目标，现有船舶效能设计指数（EEXI）也于 2023 年生效。如未来我国环境保护部门、境外相关有权机构针对船舶节能减排实施更加严格的政策规定，将可能导致公司的经营成本相应增加，对公司的经营业绩造成不利影响。

3、燃油价格波动风险

燃油费支出是航运公司最主要的成本项目之一，船用燃油价格的波动会对宁波远洋的燃油费支出产生影响，进而对宁波远洋的财务状况产生较大影响。船用燃油价格同国际原油价格密切相关，国际原油价格取决于政治和经济因素。当前美伊冲突导致霍尔木兹海峡处于通行基本中断、仅少量通行的严管控与封锁状态，霍尔木兹海峡为全球最重要的运油通道之一，霍尔木兹海峡通行与否将导致国际燃油价格波动加剧，有可能导致宁波远洋船舶航次成本上升，进而影响宁波远洋的盈利水平，对宁波远洋后续经营业绩造成不利影响。

4、关联交易风险

报告期内，公司存在较大金额的关联交易，主要类型为关联采购、关联销售。其中，关联采购主要为采购燃料油以及装卸等港口服务；关联销售主要为提供短驳运输服务。考虑到宁波远洋主要从事航运及航运代理行业，控股股东宁波舟山港主要从事集装箱、铁矿石、原油、煤炭、液化油品、粮食、矿建材料及其他货种的港口装卸及相关业务，两者处于行业上下游，预计在未来关联交易仍将持续。尽管宁波远洋的关联交易具有合理性、必要性、关联交易定价公允，宁波远洋也制定了《关联交易决策制度》，且控股股东做出了《规范和减少关联交易承诺函》，但如果在后续执行过程中，发行人的内部控制运作不够规范，有效性不足，控股股东不能严格履行相关承诺，仍存在通过关联交易损害发行人及中小投资者利益

的风险。

5、固定资产减值的风险

公司固定资产主要为自有集装箱和船舶等经营性资产。截至 2025 年 12 月 31 日，公司固定资产净额为 529,093.31 万元，占非流动资产的比重约 84.57%，占资产总额的比重约 60.17%；截至 2025 年 12 月 31 日，公司固定资产中均不存在由于市价持续下跌、技术陈旧、损坏或长期闲置等原因导致固定资产可收回金额低于账面价值的情况。但如果未来公司营业收入增速放缓或出现下滑，船舶制造技术更新迭代等情况发生，公司将面临固定资产减值的风险。

（三）其他风险

1、股票价格波动的风险

公司股票在上海证券交易所主板上市，公司股票的市场交易价格将受到多方面因素的影响而呈现一定的波动性，其中除公司的经营和财务状况等基本因素之外，还包括国家宏观经济政策、国际和国内经济形势、资本市场走势、市场心理和各类重大突发事件等多方面因素的影响。因此，公司提醒投资者，在投资公司股票前，不但应了解本节所列明的与公司相关的各项风险，还应当充分了解股票市场价格波动的风险。

2、不可抗力风险

不排除自然灾害、战争以及突发性公共卫生事件可能会对公司的资产、财产、人员造成损害，并影响正常生产经营。此类不可抗力事件的发生可能会给公司增加额外成本，从而影响公司盈利水平。

二、对本次募投项目的实施过程或实施效果可能产生重大不利影响的因素

（一）募投项目实施风险

公司本次募集资金拟投资于集装箱船舶购置项目、集装箱购置项目。在公司募集资金投资项目实施后，可能面临政策变化、经济波动、市场需求变化、行业竞争、安全环保、成本上升或外部市场环境出现重大变化等诸多不确定因素，如果公司未能及时采取有效的应对措施，可能导致项目不能如期完成或顺利实施，

进而导致募投项目盈利达不到预期水平，对公司整体盈利造成不利影响。

（二）募投项目新增运力消化不足风险

本次向特定对象发行股票募集资金拟投资项目建成投产后，预计新增 4 艘 2700TEU 集装箱船舶运力。募集资金投资项目的经济效益数据系依据目前市场情况、公司历史运营经验等综合因素预测得出，若项目实施过程中的意外情况导致项目建设延后，或者项目投产后的市场环境发生不利变化导致行业竞争加剧、运价下滑、下游需求未保持同步协调发展，将可能导致募集资金投资项目实际效益低于预期水平。

（三）募集资金投资项目的新增折旧摊销影响未来经营业绩的风险

本次集装箱船舶购置项目、集装箱购置项目投资完成后，发行人新增固定资产较多。若项目产能及效益不能充分发挥以抵减因固定资产增加而新增的折旧摊销费用，公司将面临因折旧摊销费用增加而影响公司盈利能力的风险。

（四）燃油价格波动对募投项目效益测算与实现影响的风险

当前地缘政治较为复杂，美伊冲突、霍尔木兹海峡通航问题较为突出，短期内国际燃油价格波动较大。公司本次募投项目-集装箱船舶购置项目运营预计从 2027 年底与 2028 年初陆续开始，届时燃油价格变动具有不可预测性。本项目测算燃油价格选取以发行人 2025 年外贸燃油的采购均价作为参考依据，已反映该历史时点的国际形势变化与市场需求等因素，具有合理性。但若公司募投项目运营期间因国际形势以及其他多方面因素燃油价格大幅波动，将可能会影响本次募投项目的效益实现。

（五）每股收益和净资产收益率摊薄的风险

本次向特定对象发行股份募集资金到位后，公司的总股本和净资产将会有较大幅度增加。由于募投项目存在建设期，固定资产投资金额的大幅度上升将带来公司固定资产折旧增长，并且本次募投项目存在建设期且项目实施经济效益的释放也需要一定时间。如果未来公司业绩不能实现相应幅度的增长，则每股收益和加权平均净资产收益率等指标将出现一定幅度的下降，公司即期回报（每股收益、

净资产收益率等财务指标)存在被摊薄的风险。

三、可能导致本次发行失败或募集资金不足的因素


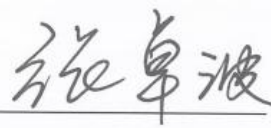

本次发行尚需上海证券交易所审核通过并经中国证监会同意注册。能否获得审核通过以及同意注册,以及获得审核通过与同意注册的时间,均存在不确定性,因此,本次发行能否最终成功实施存在不确定性。

第七章 与本次发行相关的声明

一、全体董事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

董事签名：

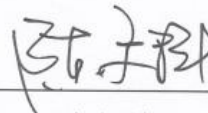
陈晓峰

张卓波

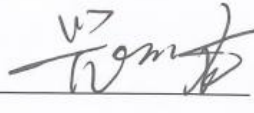
陈胜



杨定照



陈文科



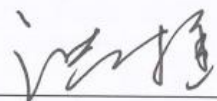
管怀君

周亚力

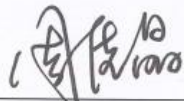
金玉来

范厚明


非董事高级管理人员签名：



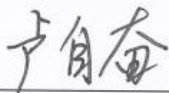
洪挺



周佳晶



钱根峰



卢自奋

宁波远洋运输股份有限公司

2025年4月30日




第七章 与本次发行相关的声明

一、全体董事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

董事签名：

| | | |
|--|--------------|--------------|
| _____ 陈晓峰 | _____ 张卓波 | _____ 陈胜 |
| _____ 杨定照 | _____ 陈文科 | _____ 管怀君 |
|  _____ 周亚力 | _____ 金玉来 | _____ 范厚明 |

非董事高级管理人员签名：

| | | |
|--------------|--------------|--------------|
| _____ 洪挺 | _____ 周佳晶 | _____ 钱根峰 |
| _____ 卢自奋 | | |

宁波远洋运输股份有限公司
2020年4月30日
330205100051759

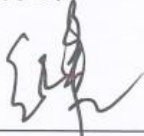


第七章 与本次发行相关的声明

一、全体董事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

董事签名：

| | | |
|--------------|---|--------------|
| _____ 陈晓峰 | _____ 张卓波 | _____ 陈胜 |
| _____ 杨定照 | _____ 陈文科  | _____ 管怀君 |
| _____ 周亚力 | _____ 金玉来 | _____ 范厚明 |

非董事高级管理人员签名：

| | | |
|--------------|--------------|--------------|
| _____ 洪挺 | _____ 周佳晶 | _____ 钱根峰 |
| _____ 卢自奋 | | |

宁波远洋运输股份有限公司

2026年4月30日



第七章 与本次发行相关的声明

一、全体董事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

董事签名：

| | | |
|--------------|--------------|--------------|
| _____ 陈晓峰 | _____ 张卓波 | _____ 陈胜 |
| _____ 杨定照 | _____ 陈文科 | _____ 管怀君 |
| _____ 周亚力 | _____ 金玉来 | _____ 范厚明 |

非董事高级管理人员签名：

| | | |
|--------------|--------------|--------------|
| _____ 洪挺 | _____ 周佳晶 | _____ 钱根峰 |
| _____ 卢自奋 | | |

宁波远洋运输股份有限公司

2026年4月30日



二、发行人董事会审计委员会声明

本公司董事会审计委员会承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

董事会审计委员会委员签名：



周亚力



金玉来



范厚明

宁波远洋运输股份有限公司董事会

2026年4月30日



二、发行人董事会审计委员会声明

本公司董事会审计委员会承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

董事会审计委员会委员签名：

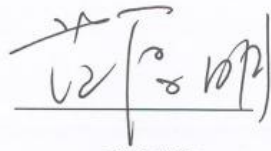
_____  _____
周亚力 金玉来 范厚明


宁波远洋运输股份有限公司董事会
2026年4月30日

二、发行人董事会审计委员会声明

本公司董事会审计委员会承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

董事会审计委员会委员签名：

_____ _____ 
周亚力 金玉来 范厚明

宁波远洋运输股份有限公司董事会

2025年4月30日



三、控股股东、实际控制人声明

本公司承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。



直接控股股东：宁波舟山港股份有限公司

法定代表人：

陶成波

2026 年 4 月 30 日

三、控股股东、实际控制人声明

本公司承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

间接控股股东：宁波舟山港集团有限公司

法定代表人：

陶成波

2026年4月30日

三、控股股东、实际控制人声明

本公司承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

间接控股股东：浙江省海港投资运营集团有限公司

法定代表人：_____

陶成波

2026 年 4 月 30 日

四、保荐人、保荐代表人声明

本公司已对募集说明书进行了核查，确认本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

项目协办人签名：



高奕

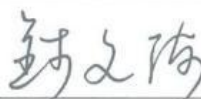
保荐代表人签名：



高小红

万峻

法定代表人签名：



钱文海



五、保荐机构（主承销商）董事长、总经理声明

本人已认真阅读募集说明书的全部内容，确认募集说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对募集说明书真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

保荐机构总经理签名：



程景东

保荐机构董事长签名：



钱文海



发行人律师声明

本所及签字的律师已阅读《宁波远洋运输股份有限公司 2026 年度向特定对象发行股票募集说明书》（以下简称“《募集说明书》”）及其摘要，确认《募集说明书》及其摘要与本所出具的法律意见书不存在矛盾。本所及签字律师对发行人在《募集说明书》及其摘要中引用的法律意见书的内容无异议，确认《募集说明书》及其摘要不致因所引用内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

上海市锦天城律师事务所

负责人

沈国权

经办律师：

孙雨顺

经办律师：

刘入江

经办律师：

郑国英

2026 年 4 月 30 日

会计师事务所声明

德师报(函)字(26)第 Q00683 号

本所及签字注册会计师已阅读宁波远洋运输股份有限公司(以下简称“发行人”)募集说明书,确认募集说明书内容与本所出具的 2025 年度和 2024 年度审计报告不存在矛盾。本所及签字注册会计师对发行人在募集说明书中引用的 2025 年度和 2024 年度审计报告的内容无异议,确认募集说明书不因引用上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏,并承担相应的法律责任。

德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)

执行事务合伙人或授权代表:

中国·上海



原守清



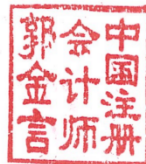
签字注册会计师:

赵海舟



签字注册会计师:

郭金言



2026 年 4 月 30 日

八、发行人董事会声明

根据《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》（国办发[2013]110号）和《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》（中国证券监督管理委员会公告[2015]31号）等文件的要求，公司非独立董事、高级管理人员、控股股东及实际控制人对公司向特定对象发行股票摊薄即期回报采取填补措施事宜做出以下承诺：

（一）公司董事、高级管理人员对公司填补回报措施能够得到切实履行的承诺

公司的全体董事、高级管理人员作出承诺如下：

“1、承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益；

2、承诺对职务消费行为进行约束；

3、承诺不动用公司资产从事与本人履行职责无关的投资、消费活动；

4、承诺由董事会或薪酬与考核委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

5、若公司后续推出公司股权激励计划，承诺拟公布的公司股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

6、自本承诺函出具日至公司本次向特定对象发行股票实施完毕前，若中国证监会作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且上述承诺不能满足中国证监会该等规定时，承诺届时将按照中国证监会的最新规定出具补充承诺。

7、承诺切实履行本承诺，若违反该等承诺并给公司或者投资者造成损失的，本人依法承担相应责任。

作为填补回报措施相关责任主体之一，本人若违反上述承诺或拒不履行上述承诺，本人同意按照中国证监会和上海证券交易所等证券监管机构制定或发布的有关规定、规则，对本人作出相关处罚或采取相关监管措施。”

（二）公司控股股东、实际控制人及其一致行动人对公司填补回报措施能够得到切实履行的承诺

公司直接控股股东宁波舟山港和间接控股股东省海港集团、宁波舟山港集团作出承诺如下：

“1、本公司将继续保证上市公司的独立性，不会越权干预上市公司经营管理活动，不侵占上市公司利益；

2、本公司承诺切实履行本承诺，若违反该等承诺并给上市公司或者投资者造成损失的，本公司愿意依法承担对上市公司或者投资者的补偿责任。”

宁波远洋运输股份有限公司董事会

2026年4月30日



第八章 备查文件

除本募集说明书所披露的资料外，本公司按照中国证监会的要求将下列备查文件备置于发行人处，供投资者查阅：

- （一）发行人最近一年的财务报告及审计报告，以及最近一期的财务报告；
- （二）保荐人出具的发行保荐书、发行保荐工作报告；
- （三）律师事务所出具的关于本次发行的法律意见书和律师工作报告；
- （四）会计师事务所关于发行人的内部控制鉴证报告；
- （五）其他与本次发行有关的重要文件