

宁波远洋运输股份有限公司

(NINGBO OCEAN SHIPPING CO., LTD.)



(浙江省宁波市江北区北岸财富中心2幢)

**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**

保荐机构（主承销商）



(浙江省杭州市五星路201号)

二〇二六年六月

上海证券交易所：

根据贵所于2026年5月19日出具的《关于宁波远洋运输股份有限公司向特定对象发行股票申请文件的审核问询函》（上证上审（再融资）〔2026〕146号）（以下简称“问询函”）的要求，宁波远洋运输股份有限公司（以下简称“发行人”、“公司”或“宁波远洋”）会同浙商证券股份有限公司（以下简称“保荐机构”）、上海市锦天城律师事务所（以下简称“发行人律师”）及德勤华永会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“申报会计师”），本着勤勉尽责、诚实守信的原则，就问询函所提问题逐项进行了认真核查及落实，现回复如下，请予审核。

说明：

一、如无特别说明，本回复中的简称或名词释义与《宁波远洋运输股份有限公司向特定对象发行股票证券募集说明书》中的相同。

二、本回复报告中的字体代表以下含义：

问询函所列问题	黑体（加粗）
对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）

三、本回复中若出现合计数与各分项数值之和在尾数上存在差异的情况，系四舍五入所致。

目录

问题1.关于战略投资者及发行方案	4
问题2.关于本次募投项目	21
问题3.关于经营情况	61
【保荐机构总体意见】	83

问题1. 关于战略投资者及发行方案

根据申报材料，1) 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，发行对象为宁波舟山港及北部湾港，其中宁波舟山港为控股股东，北部湾港为战略投资者。2) 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；双方将在深化港口服务、综合物流业务等领域开展合作。请发行人补充披露：北部湾港穿透后股权或者投资者结构；发行人审计委员会对本次引入战略投资者是否存在利益输送情形的明确意见。

请发行人说明：(1) 北部湾港在技术、市场、渠道、品牌等方面具备的战略性资源情况，带动发行人产业升级或者增强发行人核心竞争力和创新能力的具体计划及拟实现目标，促进发行人盈利能力提升的量化分析，具体测算依据及过程，是否审慎、合理，如后续未达到预测业绩的应对措施，视情况进行风险提示；(2) 北部湾港提名董事实际参与公司治理，提升公司治理水平的规划和具体措施；(3) 发行对象用于本次认购的资金来源及可行性，是否存在对外募集、代持、结构化安排或者直接间接使用发行人及其关联方资金用于本次认购的情形。

请保荐机构及发行人律师结合《证券期货法律适用意见第18号》第六条核查并发表明确意见，并就发行人是否符合《监管规则适用指引——发行类第6号》第9条的相关规定发表明确意见。

【发行人补充披露】

请发行人补充披露：北部湾港穿透后股权或者投资者结构及发行人审计委员会对本次引入战略投资者是否存在利益输送情形的明确意见。

发行人已分别在募集说明书之“第二章 本次证券发行概要”之“二、发行对象基本情况”“第四章 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析”中补充披露如下：

“2、北部湾港股权穿透后的投资者结构及控股股东、实际控制人情况

截至2026年3月31日，北部湾港前十名股东的持股情况如下：

序号	股东姓名/名称	股东性质	持股比例	持股总数 (股)
1	广西北部湾国际港务集团有限公司	国有法人	51.66%	1,300,340,832
2	上海中海码头发展有限公司	国有法人	10.65%	268,145,692
3	广西产投资本运营集团有限公司	国有法人	1.13%	28,506,422
4	平安基金-平安银行-中融国际信托-中融-财富1号结构化集合资金信托	信托计划	0.89%	22,473,002
5	香港中央结算有限公司	境外法人	0.84%	21,112,774
6	芜湖信达降杠杆投资管理合伙企业(有限合伙)	投资公司	0.78%	19,689,887
7	中国人寿保险股份有限公司-传统-普通保险产品-005L-CT001 沪	其他	0.55%	13,908,477
8	全国社保基金四一三组合	全国社保基金	0.52%	13,050,000
9	中国人寿保险股份有限公司-分红-个人分红-005L-FH002 沪	其他	0.43%	10,892,334
10	锦绣中和(天津)投资管理有限公司-中和资本耕耘912号私募证券投资基金	其他	0.31%	7,687,987

截至本募集说明书出具日，广西北部湾国际港务集团有限公司（以下简称“北部湾港集团”）直接持有北部湾港 51.66%股份，北部湾港集团为北部湾港的直接控股股东。广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会（以下简称“广西壮族自治区国资委”）直接持有北部湾港集团 100.00%股份，广西壮族自治区国资委为北部湾港的实际控制人。

此外，持有北部湾港 5%以上股份的股东上海中海码头发展有限公司其唯一股东为中海码头发展有限公司，股权穿透后的间接控股股东为中远海运控股股份有限公司（证券简称：中远海控，证券代码：601919.SH、01919.HK）、中国远洋海运集团有限公司，实际控制人为国务院国有资产监督管理委员会。”

“六、发行人审计委员会对本次引入战略投资者是否存在利益输送情形的明确意见

发行人召开的第二届董事会审计委员会第十二次会议，在全面审核公司本次发行的相关文件后，发表书面审核意见如下：公司引入北部湾港为战略投资者并签署《附条件生效的战略合作协议》，符合公司未来业务发展及战略发展需要，协议内容合法、有效，合作遵循公平、合理原则，不存在利益输送行为，不存在损害公司及全体股东特别是中小股东利益的情形。”

【发行人说明】

一、北部湾港在技术、市场、渠道、品牌等方面具备的战略性资源情况，带动发行人产业升级或者增强发行人核心竞争力和创新能力的具体计划及拟实现目标，促进发行人盈利能力提升的量化分析，具体测算依据及过程，是否审慎、合理，如后续未达到预测业绩的应对措施，视情况进行风险提示

（一）北部湾港在技术、市场、渠道、品牌等方面具备的战略性资源情况

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年北部湾港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。2025年度，北部湾港完成货物吞吐量3.58亿吨，同比增长9.10%；实现营业收入761,395.91万元，同比增加61,070.44万元，增幅8.72%。新增集装箱航线20条，航线总数首次达到100条。

北部湾港在技术、渠道、市场、品牌方面均拥有较强的重要战略性资源，具体体现如下：

1、技术战略性资源

（1）智慧港口建设

北部湾港围绕“四个一流”建设目标，从智慧底座、智慧生产、智慧管理、智慧服务4个方面持续发力。一是聚焦一流设施，夯实智慧港口信息基础。打造“有线+无线”双轮驱动的通信网络体系，北部湾港实现了高速通信网络全域覆盖，其中钦州港区已建设开通5G基站超200个，5G网络覆盖率达到98.34%。智能物联监测体系融合应用5G、人工智能、云计算、物联网、区块链等前沿技术。二是聚焦一流技术，提高智慧作业创新能力。建成全球首创U型工艺的钦州自动化集装箱码头，提升智慧型引导运输车（IGV）作业点密度50%、缩减设备移动距离35%；双小车岸桥集成中转平台与智能滑轨式集装箱箱号识别系统（OCR）推动装卸效率突破每小时56自然箱；基于TOS-ECS-GOS系统集成构建的决策中枢，将海铁联运集装箱中转时间压缩40%。在防城港港区，30万吨级散货码头通过提升铝土矿等特殊货物作业效率20%以上，国内新建规模最大的数字化散货堆场实现全要素数字化管理。三是聚焦一流管理，完善智慧港口治理体系。北部湾港建立“生产管理—安防管理—环境管

理—能源管理—设备管理—人事管理”六位一体的港口智慧管理体系，管理效能实现从“看得见的效率”到“看不见的协同”的立体跃迁。四是聚焦一流服务，提升客户服务智慧化水平。依托北港网平台，通过“门户网站+北港通App”双端协同，北部湾港实现了港口业务全流程线上办理，减少人工环节37个、精简纸质单证28项，业务办理时间平均缩短20个小时以上。坚持“通关+物流”一体化发展理念，打通港口与航运、铁路、公路间的数据交互壁垒，强化闸口、安防、海关数据的对接，通关物流效率大幅提升。同时，北部湾港落实“人工智能+”行动，开展智慧港口混合交通大模型等场景挖掘和技术攻坚，进一步赋能北部湾港枢纽能级和综合服务水平。

(2) 绿色低碳技术应用

北部湾港的技术战略与国家“双碳”目标深度绑定，这不仅是环保要求，更是面向未来国际航运规则（如欧盟碳关税）的战略卡位——绿色技术能力已成为吸引全球低碳供应链客户的关键准入门槛。北部湾港在环保技术上持续投入，集装箱泊位岸电覆盖率达到100%，万吨级以上干散货、件杂货泊位岸电覆盖率89.5%；2025年为靠港船舶供电超过339万度，减少二氧化碳排放约900吨。同时，推广使用新能源水平运输设备，专业化集装箱码头新能源清洁能源集卡占比达到89.18%，大力推进分布式光伏和分散式风电等可再生能源设施建设，构建了绿色低碳的港口运营体系，其多个港口被评为企业级绿色港口，其中钦州港大榄坪南作业区1-6号泊位获评广西首个四星级“中国绿色港口”。

2、渠道战略性资源

北部湾港地处华南、西南与东盟三大经济圈的交汇点，地理位置优越，是我国重要的港口型国家物流枢纽，能够有效对接“一带一路”倡议，辐射渝、云、贵等西部内陆地区以及越南等东南亚国家，是国家和西南地区能源、原材料、外贸物资等的重要集散中枢之一，也是我国西部最便捷的出海主通道。西部陆海新通道骨干工程——平陆运河通航后，北部湾港将进一步成为江海联运的关键节点。依托西部陆海新通道，北部湾港为中国内陆腹地提供了一条高效直达的物流路径，相比传统运输方式，可显著节省运输时间与成本。对东南亚地区的货物而言，经由北部湾港可直接、快捷地进入中国西部市场。

依托西部陆海新通道建设，北部湾港的经济腹地包括广西、广东、海南、湖南、贵州、云南等西南、华南地区，以及越南等东盟国家。这些地区的经济发展迅速，对港口的货运需求量大，为北部湾港提供了稳定的货源。随着铁路、公路、海运等多式联运网络的完善，北部湾港进一步降低集疏运成本，提高货物周转速度，确保快速便捷地将货物输送到国内外市场。2025年，北部湾港通过开拓西部陆海新通道沿线货源，积极挖掘广西和川渝地区的石灰石、木浆、化工品等增量货源。通过“铁路笼车+滚装”运输模式开通滚装业务，成功开行4航次，实现吸引重庆、湖南、湖北等地3,395辆汽车及工程机械经港出口，进一步完善航线结构，不断提升港口综合服务能力。

3、市场战略资源

(1) 腹地市场具有国家战略强制性导入特征

北部湾港所辐射的经济腹地并非自然形成，而是由“西部陆海新通道”这一国家级工程强力定义。该通道已辐射18省（自治区、直辖市）75市163站点，实现西部地区全覆盖，平陆运河作为“骨干工程”的通航将使其成为“江海联运的关键节点”。腹地货源（如川渝的石英砂、云南的矿产、贵州的磷化工）的增长，是国家物流大通道建设的必然结果，具有极强的政策确定性与增长刚性。

(2) 国际市场直连RCEP最大增量引擎

东盟稳居中国第一大贸易伙伴，中国与东盟贸易总值突破万亿美元，北部湾港毗邻东盟的区位优势进一步凸显。北部湾港的61条外贸航线中，近洋航线已实现东南亚、东北亚主要港口全覆盖，这使北部湾港成为“中国—东盟”产业链、供应链最短、最高效、最具成本优势的物理连接点。这种市场地位，是地理禀赋与地缘政治红利共同赋予的、难以被其他港口复制的战略性市场资源。

(3) 货源结构优化体现市场议价能力

北部湾港聚焦货源增量与结构优化，一方面推进集装箱货源多元化拓展，推动临港企业煤炭、钢材等散改集业务增量，培育储能电池等危险品货源及东南亚冷链水果进口货源，推动广西本地汽车KD件、工程机械等货源回流，为集装箱业务增长奠定坚实基础；加大散杂货货源开发力度，针对重点客户定制“一企一策”物流方案，挖掘川渝地区工厂货源；推动战略矿产资源储

运加工基地相关货源到港，引导贸易货源到港中转。另一方面深化通道货源组织，依托西部陆海新通道班列网络，深挖沿线石英砂、化工品等货源，衔接中欧班列回程货源，试开行过境班列，拓展海铁联运货源规模。此外，加强客户与合作伙伴联动，联合船公司开展营销，对接西南地区新能源汽车、光伏组件等高附加值产业，吸引腹地终端客户与贸易商货源经港中转。

（4）对内辐射西部腹地、对外连通全球航线、协同完善集疏运网络

北部湾港持续扩大对内、对外开放，联合铁路部门、船公司、物流公司等，不断扩大和完善集疏运网络。对内发展上，北部湾港紧密对接中欧班列、中亚班列，西部陆海新通道海铁联运班列服务范围已辐射18省（自治区、直辖市）75市163站点，实现西部地区全覆盖。对外发展上，北部湾港持续优化、加密航线网络，共开通内外贸集装箱航线100条，内贸航线直达全国沿海主要港口、长三角及珠三角主要内河港口，外贸航线直达东南亚、东北亚、印巴、中东、南非、南美、美西等地区，并通过香港、深圳、新加坡等枢纽链接全球。2025年，北部湾港成功开行滚装业务，实现零突破；海铁联运实现“五个一体化”，港口全面承接中心站至码头转运业务，完善预约数据交互，实现转运作业申请流程线上化、无纸化流转，获国家发展改革委“小切口”案例肯定，同时创新试开行“钦州港—霍尔果斯—中亚国家”过境班列，推动“五个一体化”取得新进展，单次转运时间压缩50%。随着西部陆海新通道站点不断增加，航线网络不断织密，将吸引更多货源从北部湾港中转，进一步提升港口吞吐量。

4、品牌战略性资源

（1）行业口碑及地位

在国内，北部湾港连续多年被评为“中国-东盟十佳物流服务提供商”，在西南地区企业的港口服务满意度调查中，满意度达到90%以上。其在大宗商品运输、集装箱运输等领域成为西南企业首选的出海港口品牌。

在国际上，北部湾港凭借高效的服务和稳定的运营，品牌知名度不断提升。在全球港口绩效指数（PPI）排名中进入前30位，吸引了马士基、地中海航运等国际知名航运企业的深度合作。其“智慧、绿色、高效”的品牌形象在国际港口行业中逐渐树立，成为展示中国港口发展成果的重要窗口之一。

2025年，北部湾港新增20条航线，其中外贸12条，内贸8条，目前航线数

共100条，其中外贸61条，内贸39条。近洋航线实现东南亚、东北亚区域主要港口全覆盖；远洋航线方面，直航非洲、北美、南美、印巴等地；内贸航线实现国内沿海主要集装箱港口的全覆盖。

(2) 资本市场认可度

北部湾港连续12年实施现金分红回报投资者，推动控股股东完成股份增持计划，成为广西首家响应回购增持新政的上市公司；稳步推进资本运作项目，信息披露连续三年获得深圳证券交易所A级评价，ESG评级持续提升，可转债主体信用评级连续六年获AAA，合规管理体系完善，企业品牌价值和行业影响力持续提升。

(二) 带动发行人产业升级或者增强发行人核心竞争力和创新能力的具体计划及拟实现目标

1、带动发行人产业升级或者增强发行人核心竞争力和创新能力的具体计划

宁波远洋拟引入北部湾港作为战略投资者，双方已签订《宁波远洋运输股份有限公司与北部湾港股份有限公司附条件生效的战略合作协议》（以下简称“战略合作协议”），根据双方签订的战略合作协议，双方将在以下方面建立、加深合作：

(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。

同时，双方将在港口服务合作、综合物流合作等多个领域开展具体合作，具体如下：

（1）港口服务合作与作业效率提升

①在提供港口服务时，北部湾港通过优惠与效率，提升助力宁波远洋实现降本增效、提高效益。

②北部湾港将协同宁波远洋通过减少等泊时间，提高作业效率，共同打造精品航线。在合作期内，同等条件下，北部湾港优先安排宁波远洋船舶靠泊。未来三年，使宁波远洋在北部湾港下属港口相同类型船舶每年单航次平均在泊时间（含等泊时间、作业时间）在2025年的基础上减少3小时以上，如有新类型船舶停靠，在泊时间双方另行协商。

（2）加大双方综合物流业务合作，联合开辟航线与增强运力

①外贸航线方面。双方联合研究开辟东南亚等外贸航线，宁波远洋优先安排航线挂靠北部湾港。

②内贸航线方面。双方将共同拓展“散改集”“公改水”等业务；共同加强现有航线班期密度，时机成熟时拓展新增北方直航航线。

③箱体保障方面。宁波远洋同意通过租赁、新造等方式优先加强箱体保障，确保满足新增货源和项目等需求，加大在北部湾港投入和保障力度。

④水水中转业务方面。双方将共同推动集装箱水水中转业务，拓展东南亚、华南等部分货物经北部湾港中转业务。

⑤江海联运业务方面。双方将共同研究围绕平陆运河建设，推动江海联运在船舶、货源、箱源等方面合作。

(3) 联合营销

①双方共同组建联合营销工作小组。工作小组应建立常态化的沟通机制，共同推动、扩大腹地货源及业务量。

②双方一致同意，按照市场化原则，充分利用北部湾港“西部陆海新通道”“平陆运河”优势，及与长三角之间形成区域互补优势，共同实现加强货源开发和组织能力，航线开拓和运营，为客户提供更为全面的综合物流服务目标。

北部湾港将通过上述的行业协同效应，与宁波远洋谋求双方协调互补的长期共同战略利益，以逐步实现双方本次合作目标。

2、本次引入北部湾港为公司战略投资者拟实现的合作目标

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) 促进发行人盈利能力提升的量化分析，具体测算依据及过程，是否审慎、合理

1、促进发行人盈利能力提升的量化分析

本部分假设、预测及具体过程仅为测算本次战略合作对公司主要财务指标的影响，不构成对公司的盈利预测或承诺，不代表公司对经营情况及趋势的判断，亦不代表战略投资者实际给予公司的有关承诺。投资者不应据此投资决策，投资者据此进行投资决策造成损失的，公司不承担赔偿责任，特此提醒投资者注意。

北部湾港在技术、市场、渠道、品牌等方面有独特战略资源优势，根据发行人与北部湾港签署的《附条件生效的战略合作协议》《业务合作框架协议》，北部

湾港将与发行人在港口服务、综合物流等领域，以及航线布局与运营、货源开发、区域市场拓展与联合营销、数字化协同与人才交流等多方面展开战略合作。

经测算，未来三年，本次战略合作预计平均可为公司带来经济效益约4,000万元/年，即平均增加营业利润约4,000万元/年。

2、具体测算依据及过程，是否审慎、合理

北部湾港地处华南、西南与东盟三大经济圈的交汇点，地理位置优越，是我国重要的港口型国家物流枢纽，能够有效对接“一带一路”倡议，辐射“渝、云、贵”等西部内陆地区以及越南等东南亚国家，是国家和西南地区能源、原材料、外贸物资等的重要集散中枢之一，也是我国西部最便捷的出海主通道。西部陆海新通道骨干工程——平陆运河通航后，北部湾港将进一步成为江海联运的关键节点。依托西部陆海新通道，北部湾港为中国内陆腹地提供了一条高效直达的物流路径，相比传统运输方式，可显著节省运输时间与成本。

依托西部陆海新通道建设，北部湾港的经济腹地包括广西、广东、海南、湖南、贵州、云南等西南、华南地区，以及越南等东盟国家。这些地区的经济发展迅速，对港口的货运需求量大，为北部湾港提供了稳定的货源。随着铁路、公路、海运等多式联运网络的完善，北部湾港进一步降低集疏运成本，提高货物周转速度，确保快速便捷地将货物输送到国内外市场。

综上所述，北部湾港具有广阔的经济辐射腹地，是发行人开展水陆联运环节中的物流通道。通过与北部湾港达成战略合作，一方面发行人将深化与北部湾港的港区物流业务合作，节约港区物流业务成本，同时在靠泊时间等方面享受更优质的服务，在大宗商品进出港数据、船舶调度等港口物流信息上实现更深度的共享，并且通过获取北部湾港旗下港口更高效的港区物流服务，大幅降低发行人物流成本，提升发行人航运业务收益；另一方面发行人将与北部湾港加大双方综合物流业务合作，如共同拓展“散改集”“公改水”等业务，共同推动内外贸同船、内转外、外转内等集装箱水水中转业务，拓展东南亚、华南等部分货物经北部湾港中转业务，共同围绕平陆运河建设，推动江海联运在船舶、货源、箱源等方面合作，同时双方还将研究开辟新航线，巩固战略合作成果。

根据双方签署的《业务合作框架协议》，结合本次战略合作方向与合作方式，通过本次战略合作，未来三年预计平均可为公司带来经济效益约4,000万元/年，即平均增加营业利润约4,000万元/年。

公司与北部湾港在未来合作中预计可新增营业利润的数据测算结合了北部湾港所拥有的港区资源等能力，并参考公司与其过往的业务合作量（2023年、2024年及2025年发行人在北部湾港完成的吞吐量分别为17.96万TEU、43.45万TEU、66.42万TEU）、未来公司的规划、预计双方将深化合作的方向和业务量，综合考虑该等战略合作对公司营业利润的影响，公司的具体计算方式及计算依据具有合理性，相关测算过程审慎、合理，符合公司的实际经营情况。

除此之外，根据双方约定，北部湾港将协同公司通过减少等泊时间，提高作业效率，共同打造精品航线。在合作期内，同等条件下，北部湾港优先安排甲方船舶靠泊。未来三年，宁波远洋在北部湾港下属港口相同类型船舶每年单航次平均在泊时间（等泊时间、作业时间）在2025年的基础上减少3小时以上，如有新类型船舶停靠，在泊时间双方另行协商。该约定的落地有助于提升公司航运业务运营效率，提高船舶利用率，提升班期准点率，提高货主粘性，进一步增强公司市场竞争力。

（四）如后续未达到预测业绩的应对措施，视情况进行风险提示

1、如后续未达到预测业绩的应对措施

发行人与北部湾港的战略合作，为发行人与北部湾港本着优势互补、互利共赢、市场化、长期、稳定等原则而推动的战略合作，各方充分发挥各自的优势，积极推动优势资源的共享、协同、集成与互补。合作双方将围绕合同和协议的约定，积极促进合作的落地实施，提高合作效益和水平。

本次战略合作，谨慎预计未来3年平均每年将增加公司营业利润4,000万元，占公司2025年度营业利润比例为4.63%。如后续战略合作未能达到预测业绩，预计短期内将对公司的业绩表现以及利润增长产生一定影响，但整体影响较小，影响可控。

公司的应对措施具体如下：1、加强与北部湾港的沟通与协作，分析业绩未达标的原因；2、针对前期未能形成协同的环节和节点进行积极整改，努力提升双方的协同效应；3、积极探索业务合作模式，共同加强货源开发和组织能力，提升双方的联动能力；4、必要时进行航线开拓和运营，提升航线覆盖面，提升客户服务能力。

2、视情况进行风险提示

针对上述风险，发行人已在募集说明书“重大事项提示”之“二、特别风险提示”之“（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”之“3、其他风险”和“第六章 与本次发行相关的风险因素”之“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”之“（三）其他风险”中补充披露如下：

“（3）/3、战略合作未达预期的风险

公司拟通过引入北部湾港作为战略投资者，结合双方的优势资源，深化战略合作，实现优势互补、互利互惠和合作共赢的局面。双方将力争充分发挥自身优势并形成合力，从而促进业务发展和盈利能力提升。但由于本次战略合作涉及众多领域方面，执行层面可能受到多重外部因素影响，因此本次战略合作仍存在未达预期的风险。”

二、北部湾港提名董事实际参与公司治理，提升公司治理水平的规划和具体措施；

根据发行人与北部湾港签署的《附条件生效的战略合作协议》约定，北部湾港在本次发行结束后，登记为宁波远洋股东之日起，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名非独立董事将依据宁波远洋《公司章程》，对宁波远洋负有忠实义务和勤勉义务，并将在任职期间依法行使各项董事权利，合理参与宁波远洋公司治理。

根据发行人《公司章程》《董事会议事规则》《对外投资管理制度》《关联交易决策制度》等公司治理制度的规定，该提名董事在经发行人履行必要审议程序选举成为发行人董事的情况下，将依法行使各项董事权利、承担董事义务：包括但不限于通过公司董事会行使召集股东会并向其报告工作、执行股东会的决议，在股东会授权范围内，参与决定公司对外投资、收购出售资产、资产抵押、对外担保事项、委托理财、关联交易、对外捐赠等事项，实际参与公司的经营决策等事项。

截至本回复出具日，发行人董事会由9名董事组成，其中：内部董事3人，职工董事1人，外部董事2人（宁波舟山港提名），独立董事3人。本次发行完成后，北部湾港拟向发行人提名新增1名非独立董事（外部董事）、宁波舟山港

减少 1 名外部董事，发行人拟调整后的董事会仍将由 9 名董事组成。

北部湾港将通过向发行人提名在上市公司治理、资本运作或业务战略协同合作方面具备一定的经验的董事，进一步助力发行人经营决策的科学化、市场化，将先进的经营理念融入发行人经营管理工作中。

综上所述，本次发行完成后，北部湾港将通过向发行人提名 1 名非独立董事实际参与公司治理、协助发行人科学决策，在发行人公司治理中发挥积极作用，促进提升发行人公司治理水平。

三、发行对象用于本次认购的资金来源及可行性，是否存在对外募集、代持、结构化安排或者直接间接使用发行人及其关联方资金用于本次认购的情形。

（一）认购对象的资金来源及可行性

发行人本次发行的认购对象分别为宁波舟山港（601018.SH）、北部湾港（000582.SZ），上述 2 家发行对象均为国内 A 股上市公司，上述认购对象认购本次发行股票的资金为其自有资金。

根据上述认购对象披露的 2025 年年度报告，宁波舟山港 2025 年归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润为 42.14 亿元，经营活动产生的现金流量净额为 134.47 亿元，截至 2025 年末货币资金余额 74.55 亿元；北部湾港 2025 年归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润为 9.27 亿元，经营活动产生的现金流量净额为 30.63 亿元，截至 2025 年末货币资金余额 34.47 亿元，具备本次认购的资金实力，具有可行性。

（二）是否存在对外募集、代持、结构化安排或者直接间接使用发行人及其关联方资金用于本次认购的情形。

根据宁波舟山港出具的《关于认购资金来源合法合规承诺函》，其承诺：“本公司认购本次发行股票的资金为自有资金，来源合法，并拥有完全的、有效的处分权，不存在对外募集、代持、结构化安排或者直接或间接使用宁波远洋及其关联方资金用于本次认购的情形，不存在宁波远洋向本公司提供财务资助、补偿、承诺收益或其他协议安排的情形”。

根据北部湾港出具的《关于认购资金来源合法合规承诺函》，其承诺：“本公司认购本次发行股票的资金为自有资金，来源合法，并拥有完全的、有效的处分权，不存在对外募集、代持、结构化安排或者直接或间接使用宁波远洋及其关联

方资金用于本次认购的情形，不存在宁波远洋或其控股股东、实际控制人直接或通过其利益相关方向本公司提供财务资助、补偿、承诺收益或其他协议安排的情形”。

综上所述，本次发行对象宁波舟山港认购资金为自有资金，来源合法，不存在对外募集、代持、结构化安排或者直接或间接使用宁波远洋及其他关联方资金用于本次认购的情形；本次发行对象北部湾港认购的资金为自有资金，来源合法，不存在对外募集、代持、结构化安排或者直接、间接使用宁波远洋及其关联方资金用于本次认购的情形。

四、请保荐机构及发行人律师结合《证券期货法律适用意见第18号》第六条核查并发表明确意见，并就发行人是否符合《监管规则适用指引——发行类第6号》第9条的相关规定发表明确意见。

(一) 《证券期货法律适用意见第18号》第6条的核查情况

法规要点		符合《法律适用意见第18号》第6条的核查和分析	核查结论
(一)	战略投资者是指出于长期战略目标进行股权投资，与上市公司谋求战略协同价值的投资者。	北部湾港出于长期战略目标参与本次股权投资，承诺本次认购的宁波远洋股票自本次发行结束之日起36个月内不转让，与宁波远洋谋求战略协同价值并签订了《宁波远洋运输股份有限公司与北部湾港股份有限公司之附条件生效的战略合作协议》等业务合作协议，与上市公司谋求战略协同价值。	符合要求
(二) 基本要求	<p>战略投资者应当愿意并且有能力认真履行相应职责，提名董事实际参与公司治理，提升上市公司治理水平，帮助上市公司显著提高公司质量和内在价值，具有良好诚信记录，最近三年未受到中国证监会行政处罚或者被追究刑事责任；战略投资者本次认购比例原则上不低于本次发行完成后上市公司总股本的百分之五，以资产管理产品认购的，按产品单独计算认购股份数量。战略投资者可以为产业投资者或者资本投资者。</p> <p>1、产业投资者 产业投资者作为战略投资者，应当具有上市公司同行业或者相关行业重要战略性资源，通过领先的技术、市场、渠道、品牌等战略性资源，能够带动上市公司产业技术升级或者增强上市公司的</p>	<p>本次发行完成后，北部湾港将提名1名非独立董事实际参与公司治理，该董事将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，帮助上市公司显著提高公司质量和内在价值；</p> <p>根据北部湾港出具的《认购对象关于最近五年受处罚等情况的声明》，北部湾港及其董事、高级管理人员最近五年内未受到过行政处罚（与证券市场明显无关的除外）、刑事处罚或者涉及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或者仲裁，结合保荐机构、发行人律师对北部湾港在中国证监会、深圳证券交易所上市公司诚信档案、信用中国（失信被执行人查询、严重失信主体名单查询、重大税收违法失信主体名单）、裁判文书网以及当地的市场监督管理局等网站的网络核查情况，北部湾港具有良好诚信记录，最近五年未受到中国证监会行政处罚或者被追究刑事责任；</p> <p>北部湾港以自有资金认购宁波远洋2026年度向特定对象发行的72,701,852股股票，占发行完成后宁波远洋总股本的5%；</p>	符合要求

	<p>核心竞争力和创新能力，促进上市公司盈利能力显著提升。</p> <p>2、资本投资者</p> <p>全国社会保障基金理事会、公募基金、银行理财、企业（职业）年金基金、商业保险资金（保险公司运用保险资金自行投资或者委托关联保险资产管理机构以及作为单一投资人通过关联保险资产管理机构发行的股权投资计划投资）作为战略投资者，相关管理人应当对上市公司产业发展具有深入了解，能够帮助上市公司引入战略性资源，或者显著改善上市公司治理和内部控制，促进上市公司市场资源整合或者增强核心竞争力。</p>	<p>北部湾港为产业投资者，是广西沿海主要的公共码头投资运营商，地处华南、西南与东盟三大经济圈的交汇点，地理位置优越，是我国重要的港口型国家物流枢纽，具备智慧港口建设、绿色低碳技术应用等技术战略资源，区位优势与腹地市场的渠道战略资源，腹地市场具有国家战略强制性导入特征、国际市场直连 RCEP 最大增量引擎、货源结构优化体现的市场议价能力、对内辐射西部腹地、对外连通全球航线、协同完善集疏运网络等市场战略资源和行业口碑及地位、资本市场的高度认可等品牌战略资源，通过双方签订的战略合作协议，双方将在港口服务合作、综合物流合作等多个领域开展合作，增强宁波远洋核心竞争力和创新能力，通过港口服务优惠与效率提升，以及综合物流协作，联合开辟航线，推动江海联运在船舶、货源、箱源等方面合作，预计将显著提升宁波远洋盈利能力。</p>	
(三) 战略合作协议	<p>上市公司应当与战略投资者签订具有法律约束力的战略合作协议，作出切实可行的战略合作安排。战略合作协议的主要内容应当包括：战略投资者具备的优势及其与上市公司的协同效应，双方的合作方式、合作领域、合作目标、合作期限；战略投资者拟认购股份的数量、定价依据、参与上市公司治理的安排、持股期限及未来退出安排、未履行相关义务的违约责任等。</p>	<p>宁波远洋已与北部湾港签订具有法律约束力的《宁波远洋运输股份有限公司与北部湾港股份有限公司之附条件生效的战略合作协议》，就战略投资者具备的优势及其与上市公司的协同效应、双方的合作方式及合作领域、合作目标、合作期限、战略投资者拟认购股份情况、参与上市公司治理的安排、未来退出安排、违约责任等战略合作事项做出了切实可行的安排和约定。</p>	符合要求
(四) 信息披露要求	<p>上市公司应当在引入战略投资者的董事会议案中充分披露引入战略投资者的目的，战略投资者的基本情况、穿透后股权或者投资者结构，战略合作协议的主要内容，募集资金使用安排等。上市公司应当披露审计委员会对本次引入战略投资者是否存在利益输送情形的明确意见。</p> <p>战略合作期限内，上市公司应当在年报中披露战略合作的情况及效果。</p>	<p>2026年4月2日，公司召开第二届董事会第二十次会议，审议通过了本次发行相关议案，在《议案三附件宁波远洋运输股份有限公司2026年度向特定对象发行A股股票预案》议案中已充分披露引入战略投资者的目的，战略投资者的基本情况、穿透后股权或者投资者结构，战略合作协议的主要内容，募集资金使用安排等。</p> <p>宁波远洋已在《宁波远洋运输股份有限公司董事会审计委员会关于公司2026年度向特定对象发行A股股票相关事项的书面审核意见》中披露了审计委员会对本次引入战略投资者不存在利益输送情形的明确意见。</p>	符合要求
(五) 中介机构履职要求	<p>保荐机构和发行人律师应当勤勉尽责履行核查义务，并对本次发行是否存在利益输送情形发表明确意见。持续督导期间，保荐机构应当持续关注战略投资者与上市公司战略合作情况，发现上市公司及战略投资者未履行相关义</p>	<p>保荐机构在《浙商证券股份有限公司关于宁波远洋运输股份有限公司2026年度向特定对象发行A股股票引入战略投资者有关事项的核查意见》中、发行人律师在《上海市锦天城律师事务所关于宁波远洋运输股份有限公司2026年度向特定对象发行股票的法律意见书》中已分别发表了战略投资者不存在利益</p>	符合要求

务的，应当及时报告监管机构。	输送的明确意见，符合要求。	
----------------	---------------	--

(二) 《监管规则适用指引——发行类第6号》第9条的核查情况

法规要点	核查情况	是否符合规定
(1) 发行人应当披露各认购对象的认购资金来源，是否为自有资金,是否存在对外募集、代持、结构化安排或者直接间接使用发行人及其关联方资金用于本次认购的情形，是否存在发行人及其控股股东或实际控制人、主要股东直接或通过其利益相关方向认购对象提供财务资助、补偿、承诺收益或其他协议安排的情形。	经查阅发行人向特定对象发行股票预案，发行人已在预案“第二节 发行对象基本情况”之“一、宁波舟山港概况”之“（九）发行对象的认购资金来源”以及之“二、北部湾港概况”之“（九）发行对象的认购资金来源”中披露了认购对象的资金来源为自有资金，不存在对外募集、代持、结构化安排或者直接间接使用发行人及其关联方资金用于本次认购的情形，不存在发行人及其控股股东或实际控制人、主要股东直接或通过其利益相关方向认购对象提供财务资助、补偿、承诺收益或其他协议安排的情形。	符合要求
(2) 认购对象应当承诺不存在以下情形:（一）法律法规规定禁止持股；（二）本次发行的中介机构或其负责人、高级管理人员、经办人员等违规持股；（三）不当利益输送。	经查阅认购对象出具的相关承诺，以及本次发行中介机构或其负责人、高级管理人员、经办人员等相关人员出具的中国结算营业厅自查截图证明，认购对象不存在以下情形： （一）法律法规规定禁止持股；（二）本次发行的中介机构或其负责人、高级管理人员、经办人员等违规持股；（三）不当利益输送。	符合要求
(3) 认购对象的股权架构为两层以上且为无实际经营业务的公司的，应当穿透核查至最终持有人，说明是否存在违规持股、不当利益输送等情形。	认购对象宁波舟山港、北部湾港均为国内 A 股上市公司。宁波舟山港集团有限公司直接持有宁波舟山港 61.15% 股份，为宁波舟山港的直接控股股东，浙江省海港集团直接持有宁波舟山港集团 100% 股份，浙江省国资委为宁波舟山港的实际控制人。 广西北部湾国际港务集团有限公司直接持有北部湾港 51.66% 股份，北部湾港集团为北部湾港的直接控股股东。广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会直接持有北部湾港集团 100% 股份，广西壮族自治区国资委为北部湾港的实际控制人。 发行人及发行人各级股东持股不涉及违规持股、不当利益输送等情形。	符合要求
(4) 中介机构对认购对象进行核查时，应当关注是否涉及证监会系统离职人员入股的情况，是否存在离职人员不当入股的情形，并出具专项说明。	根据认购对象公开披露的定期报告等信息，并对其进行穿透核查，认购对象宁波舟山港、北部湾港均为境内 A 股上市公司，股权穿透后实际控制人分别为浙江省国资委和广西壮族自治区国资委，不涉及证监会系统离职人员入股的情况，亦不存在证监会系统离职人员不当入股的情形。 保荐机构及发行人律师已分别出具《浙商证券股份有限公司关于宁波远洋运输股份有限公司 2026 年度向特定对象发行 A 股股票证监会系统离职人员入股的专项核查报告》	符合要求

	《上海市锦天城律师事务所关于宁波远洋运输股份有限公司 2026 年度向特定对象发行股票证监会系统离职人员入股情况的专项核查意见》。	
(5) 向特定对象发行股票以竞价方式确定认购对象的, 发行人应当在发行情况报告中披露是否存在发行人及其控股股东或实际控制人、主要股东直接或通过其利益相关方向认购对象提供财务资助、补偿、承诺收益或其他协议安排的情形。	经核查发行人与认购对象签署的《股份认购协议》《战略合作协议》《业务合作框架协议》等协议, 本次发行对象不属于以竞价方式确定, 发行人、发行人控股股东宁波舟山港、发行人实际控制人浙江省国资委及其他主要股东, 不存在向认购对象提供财务资助、补偿、承诺收益或其他协议安排的情形。	符合要求
(6) 保荐机构及发行人律师应当对上述事项进行核查, 并就信息披露是否真实、准确、完整, 是否能够有效维护公司及中小股东合法权益, 是否符合中国证监会及证券交易所相关规定发表意见。	保荐机构及律师已对上述事项进行核查, 相关信息披露真实、准确、完整, 能够有效维护公司及中小股东合法权益, 符合中国证监会及上交所相关规定。	符合要求

综上所述, 保荐机构与发行人律师认为, 发行人符合《证券期货法律适用意见第 18 号》第六条、《监管规则适用指引——发行类第 6 号》第 9 条的相关规定, 满足本次发行的实质条件。

【核查程序与核查意见】

保荐机构与发行人律师履行了以下核查程序:

- 1、通过国家企业信用信息公示系统网站查询发行人、北部湾港、宁波舟山港的基本情况 & 股权结构;
- 2、审阅发行人第二届董事会审计委员会第十二次会议、第二届董事会第二十次会议等会议文件;
- 3、审阅发行人与认购对象签署的《附条件生效的战略合作协议》《业务合作框架协议》等协议;
- 4、审阅发行人《公司章程》《董事会议事规则》《对外投资管理制度》《关联交易决策制度》等公司治理制度;
- 5、获取发行人出具的关于与北部湾港的过往业务量及预计未来业务量数据, 相关效益测算的过程和依据, 以及未来通过战略合作可实现的营业利润增加等情况的说明;
- 6、查阅认购对象披露的 2025 年年度报告等公告文件;
- 7、核查宁波舟山港、北部湾港出具的《关于认购资金来源合法合规承诺函》;
- 8、结合发行人基本情况、认购对象出具的承诺等, 比对《证券期货法律适

用意见第 18 号》第 6 条、《监管规则适用指引——发行类第 6 号》第 9 条的相关规定。

经核查，保荐机构与发行人律师认为：

发行人本次发行及其认购对象与相关战略投资者符合《证券期货法律适用意见第 18 号》第六条相关规定，符合《监管规则适用指引——发行类第 6 号》第 9 条的相关规定。

问题2.关于本次募投项目

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

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

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

【发行人说明】

一、结合本次募投项目与公司现有业务、前次募投项目的主要区别与联系，前次募投项目投产及实现效益等情况，说明本次募投项目实施的必要性，是否存在重复建设情形

发行人的主营业务为国际、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，根据国家统计局发布的《国民经济行业分类（GB/T4754-2017）》，发行人所处行业为“G55 水上运输业”下的“G552 水上货物运输”。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），发行人所从事行业属于“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。本次募投项目为“集装箱船舶购置项目”和“集装箱购置项目”，公司主营业务及本次募投项目符合国家产业政策，不属于《产业结构调整指导目录（2024 年本）》中的限制类、淘汰类行业，亦不属于《生态环境部关于加强高耗能、高排放建设项目生态环境源头防控的指导意见》中的高耗能、高排放行业。公司主营业务及本次募投项目均符合国家相关产业政策，不涉及淘汰类、限制类产能。

（一）本次募投项目与公司现有业务、前次募投项目的主要区别与联系

1、与公司现有业务的联系与区别

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，本次募投项目为“集装箱船舶购置项目”和“集装箱购置项目”，紧紧围绕主业开展，不存在跨界投资。本次募投项目是公司现有核心主业——集装箱运输业务的深化与升级，项目通过购置集装箱船舶及集装箱，全部用于公司航线运输服务，是对公司现有运力网络和服务能力的补充、加密与升级，有助于公司扩大运力规模与主营业务规模，优化船队结构，丰富航线网络，拓展主营业务纵深。

本次募投项目聚焦于新增特定船型（4 艘 2,700TEU 集装箱船）及集装箱，是公司在现有航线网络上进行“加密班次、优化船型结构、航线网络强化与区域拓展”的具体举措。公司航运业务主要包括近洋运输业务、内贸运输业务、内支运输业务与干散货运输业务，报告期内公司内贸运输业务、内支运输业务与干散货运输业务收入合计占比超过 50%。与报告期内公司运输业务以境内运输为主不同，本次募投项目用于东南亚航线，有助于进一步优化公司业务结构。另外，与现有船队中部分船龄较长、能效较低的船舶相比，本次新购船舶在技术先进性、节能环保、运营成本等方面更具优势，有助于提升公司船队的整体竞争力和绿色

运营水平。

2、与前次募投项目的区别与联系

联系：前次与本次募投项目均投向于发行人航运主业，旨在扩大船队规模、优化资产结构、提升市场竞争力。

主要区别：前次 IPO 募投项目与本次募投项目在项目构成与具体投向、船舶类型与规格、航线布局及战略侧重点上存在明显差异，对比情况如下：

	前次 IPO 募投项目	本次募投项目	差异说明
项目构成与具体投向	1. 集装箱船购置项目 2. 散货船购置项目 3. 10,000TEU 集装箱购置项目 4. 补充流动资金项目	1. 集装箱船舶购置项目 2. 集装箱购置项目	构成不同：前次募投项目除了集装箱船舶与集装箱购置外，还包含散货船购置和补充流动资金；本次募投项目为集装箱船舶及配套集装箱购置，投向更集中、更聚焦。 前次购置的 10,000TEU 集装箱，用于满足公司业务增长的部分通用性用箱需求；本次集装箱购置（23,910TEU）全部用于本次集装箱船舶配套。本次集装箱购置满足相应集装箱船舶运营最基本箱量利用需求，同时为避免运营初期配套集装箱闲置，小部分不足通过公司现有集装箱调配或自筹资金购置等方式满足。该操作为航运公司通行做法，符合行业惯例。
船舶类型与规格	集装箱船：购置 3 艘 5 万吨级、3 艘 2 万吨级集装箱船，主要用于内贸航线。 散货船：购置 2 艘 5 万吨级散货船。	集装箱船：购置 4 艘 2,700TEU 集装箱船，拟投入东南亚近洋航线。	船型不同：前次集装箱船载重吨分别为 5 万吨（3,318TEU ¹ ）、2 万吨（1,436TEU），本次为 3.69 万吨（2,700TEU）。两者在船队中形成梯度互补，满足不同货种、不同航距、不同港口的运营需求。
航线布局与战略侧重点	集装箱船：全部用于内贸航线 散货船：投入干散货运输航线。	集装箱船：全部用于东南亚航线。	航线定位不同：前次项目船舶投向内贸航线为主，扩大内贸航运市场份额与业务规模，提升内贸运输市场竞争力；本次项目船舶投放东南亚航线，旨在优化船队结构，丰富航线网络，拓展主营业务纵深，强化近洋运输竞争力。

（二）前次募投项目投产及实现效益等情况

截至 2025 年 12 月 31 日，发行人前次 IPO 募投项目已基本实施完毕并投入

¹ 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。吨位（载重吨）与箱量（TEU）之间并无固定的线性对应关系。同一载重吨位的船舶，因设计航速、装载货物种类、船型优化程度等因素差异，对应的TEU箱量可能有所不同。

运营，投产及实现效益情况如下：

单位：万元

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

注 1：本公司的承诺效益为内部收益率。所投资船舶使用期为 20 年，项目自 2023 年 9 月开始陆续投入营运，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集装箱船购置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 2：本公司的承诺效益为内部收益率。所投资船舶使用期为 20 年，项目自 2023 年 3 月开始陆续投入营运，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散货船购置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，但该项目建设完成后，将降低本公司对外租赁集装箱的数量从而降低集装箱租赁成本，无法单独核算效益。

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

如上所述，从内部收益率角度，目前阶段尚难以确定是否达到所承诺的效益。

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

单位：万元

集装箱船购置项目	预测运营期效益		
	6,957.00	16,438.00	16,438.00
	2023 年-2025 年实际效益		
	-205.77	8,019.21	13,872.71
散货船购置项目	预测运营期效益		

	4,867.50	5,960.00	5,960.00
	2023年-2025年实际效益		
	547.18	2,141.16	3,640.93

注：上述预测运营期，预计自投入运营第二年全面进入稳定运营期。

发行人前募项目集装箱船购置项目自 2023 年 9 月、散货船购置项目自 2023 年 3 月开始陆续投入运营以来，经营效益呈增长趋势。

其中，集装箱船舶购置项目因 2023 年度投入运营时间较晚，因而当年实现效益较低。前次募投项目集装箱船舶投入运营时间，如下表所示：

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

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

2024 年度，内贸集装箱航运市场运力过剩情况较为明显，运价总体低迷，导致 2024 年实际效益低于预测效益。供给端：前期新造船集中交付，沿海省际集装箱运力阶段性陡增。根据交通运输部公布的《国内沿海省际货运船舶运力分析报告》，截至 2023 年末，沿海省际运输集装箱船（700TEU 以上，不含多用途船）共 410 艘、97.3 万 TEU，载箱量较 2022 年末增长 17.2%，2023 年全年新增运力达 17.1 万 TEU。此批集中交付运力在 2023 年末至 2024 年持续释放，虽有 36 艘（7.1 万 TEU）提前退出市场，但存量高运力仍需时间消化。需求端：内需结构性分化，增量货种难以完全对冲传统货种下滑。2024 年国内集装箱海运量虽同比维持约 6%-7%的正增长，但因房地产及基建链持续低迷，钢材、建材等传统大宗货类运输需求走弱，且货运量增速放缓，运量增长幅度不足以吸收前期集中投放的高增量运力。

2025 年运力过剩问题显著缓和，交通运输部数据显示，2024 年全年沿海省际 700TEU 以上集装箱船净增 2.3 万 TEU，同比增速 2.4%，较 2023 年 17.2%的

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

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

（三）本次募投项目实施的必要性分析

1、集装箱船舶购置项目实施的必要性

（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我国外贸持续增长，我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，在省国资委、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

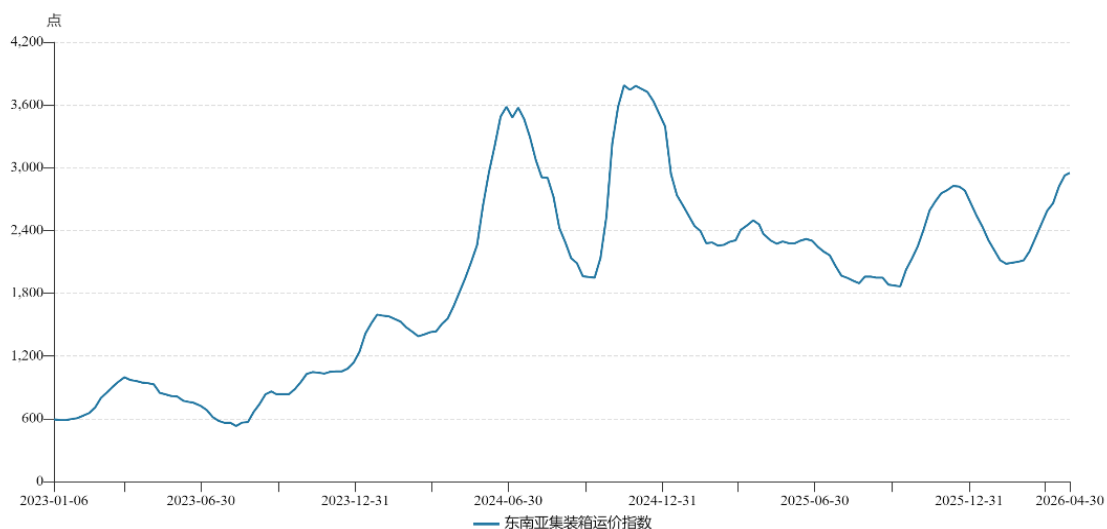
近年来，全球经济复苏乏力，尤其是欧美等主要经济体的消费需求增长缓慢，加上美国关税政策的影响，对我国外贸出口造成较大压力。尽管如此，区域内贸易表现分化，东亚、东南亚及南亚市场仍呈现不同的增长态势。据海关统计，2025 年我国外贸进出口总额达 45.47 万亿元，增长 3.8%。其中，出口总额 26.99 万亿元，增长 6.1%；进口总额 18.48 万亿元，增长 0.5%。对东盟出口表现较为亮眼，中国和东盟的进出口总额 2025 年达 7.55 万亿元，同比增长 8.0%，其中出口总额增长 14%，远高于我国外贸进出口总体增速，双方已连续 6 年互为最大贸易伙伴（中国连续 17 年稳居东盟第一大贸易伙伴地位；东盟连续 6 年保持为中国第一大贸易伙伴）。

最近五年以来，我国与东盟的进出口实现跨越式发展，进出口规模接连跨过 6 万亿元和 7 万亿元的台阶，2025 年比 2021 年增长 34.4%，年均增长 7.7%，这一增长主要得益于《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）的深入实施，推动区域内贸易壁垒降低，产业链协作更加紧密。东南亚地区凭借地理优势和制造业发展，继续巩固其作为亚洲贸易枢纽的地位，预计在 RCEP3.0 版的推动下，我国与东南亚国家的贸易往来将进一步加大，航运需求也将进一步增长，这一增长不仅总量持续上升，更呈现高频次、高周转、多品类适配与绿色智能化升级的结构性特征。预计至 2027 年，双边集装箱运输占比将进一步提升至 80% 以上，目前以及未来一段时间内，我国与东南亚国家的集装箱运输仍处于供需紧平衡状态。

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。

（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。东南亚集装箱运价指数（SEAFI）于2023年1月初约在600点附近，受区域航线运力供给充裕、需求偏弱影响，2023年全年主要在500-1,150点区间低位运行。2024年随红海局势导致的船舶绕行及主干线运力虹吸效应逐步显现，指数进入上行通道并于四季度升至3,700-3,800点附近。2025年1月触及约3,800点的阶段高位后转入回落，年内逐步回撤至1,900-2,500点区间震荡整理。进入2026年，指数1月初约为2,541点，一季度下行至2,050-2,200点，4月底回升至约2,952点。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坚实基础。

（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 2025 年末，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 24 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，提高自有中型偏大船舶比例

随着集装箱运输行业发展，船舶大型化已成为趋势，中型偏大船舶因在长距离运输中单位成本较低而更具竞争力。

截至 2026 年 5 月末，公司自有集装箱运输船舶 47 艘，其中 2400TEU 以下中小型船舶 41 艘，占比 87% 以上。为顺应行业趋势，匹配发展战略，公司需提高自有中型偏大船舶比例。

公司本次拟购置 4 艘 2700TEU 型集装箱船舶为中型偏大船舶，有助于满足未来运力配置需求，提升自有中型偏大集装箱船舶比例，优化船舶结构，满足客户多样化货运需求。

(6) 相比租赁船舶，购置船舶更能保障运力，更具经济性

租赁船舶往往受到租金波动、租期限制以及船东续约意愿影响，周期风险高，而购置船舶长期稳定，完全自主可控，可预测性强，运力供给更有保障，可按运营需求精准设计船队规模与航线布局，有利于业务经营稳定性。

相比较租赁船舶，购置船舶成本更低，效益更高，更具经济性。首先，若选择集装箱船舶租赁方式，根据 Alphaliner、上海国际航运研究中心数据整理，2018 年以来，2,700TEU 船舶（光租）日租金平均约为 13,786.31 美元/天，4 条船年租金约为 13,566.17 万元。本项目购置 4 条 2700TEU 集装箱船舶，年折旧金额为 5,646.80 万元，折旧远低于年租金；经测算，租赁船舶项目运营期间平均毛利率为 14.91%，而购置船舶项目运营期间平均毛利率为 21.95%，购置毛利率高于租赁毛利率；从净现金流量来看，经测算，集装箱船舶租赁项目运营期结束累计所得税后净现金流量为 136,184.01 万元，集装箱船舶购置项目运营期结束累计所得税后净现金流量为 247,818.49 万元，可见，通过集装箱船舶购置方式实施能为公司创造更多的现金净流入，助力公司的长期业务发展。

综上所述，相比租赁船舶，购置船舶更能保障运力，更具成本优势与经济效益。

2、集装箱购置项目实施的必要性

(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，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。

（四）关于是否存在重复建设情形的说明

如上述“（一）本次募投项目与公司现有业务、前次募投项目的主要区别与联系”所述，前次 IPO 募投项目与本次募投项目在项目构成与具体投向、船舶类型与规格、航线布局及战略侧重点上存在明显差异，本次募投项目不存在重复建设，进一步说明如下：

1、前募与本次募投战略目标与功能定位区分清晰

前次募投项目是公司 IPO 时进行的多业务线、基础性的运力补充与框架搭建，涵盖内贸集装箱船、散货船。而本次募投项目是公司在前次项目顺利实施后，针对具有较高增长潜力和竞争优势的特定近洋集装箱航线进行的深化、升级、精准投资与网络加密。两者在实施背景以及战略与定位上不同，前者为顺应“双循环”要求，进一步做大做强内贸市场运输业务；后者为顺应东盟市场贸易持续快速增长需求，投向东南亚贸易运输市场，优化船舶与运力结构，拓展主营业务纵深，提升市场竞争力，是实现“领先亚洲、链接全球的综合航运服务商”目标的重要举措。

2、前募与本次募投购置的资产配置类型以及布局的航线与服务的市场不同

前募集装箱船项目：购置 3 艘 5 万吨级、3 艘 2 万吨级集装箱船，主要用于内贸航线，同时购置 2 艘 5 万吨级散货船用于干散货运输。本次募投项目集装箱船：购置 4 艘 2,700TEU 集装箱船，拟投入东南亚近洋航线。两者在船舶船型、航线布局和服务网络上不同。两者在船队中形成梯度互补，满足不同航距、不同市场的运营需求。

综上所述，本次募投项目船舶购置与前次募投船舶购置在项目构成与具体投向、船舶类型与规格、航线布局与服务的市场、战略目标与功能定位等方面皆不同，本次募投项目集装箱购置仅为满足本次船舶购置项目最基本的配套用箱需求，小部分用箱不足部分通过公司自有集装箱调配或自筹资金购置等方式满足，不存在重复建设情形。

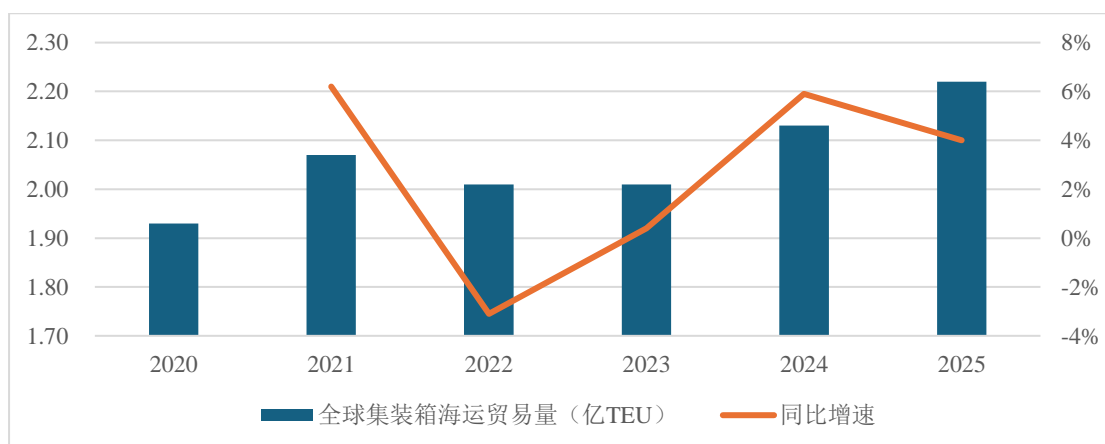
二、结合行业发展趋势、竞争格局、国际形势、市场需求、公司及同行业可比公司现有及拟新增运力，公司现有运力利用情况、在手订单及客户拓展情况，以及前次募投项目效益实现情况，说明本次募投项目产能规划合理性，是否存在产能消化风险；公司本次新增运力指标是否需要履行审批程序及进展情况，后续取得是否存在风险

（一）行业发展趋势、竞争格局、国际形势与市场需求分析

1、行业发展趋势

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，全球集装箱海运贸易量共计 2.22 亿 TEU，同比增长 4.0%。2020 年至 2025 年全球集装箱海运贸易量如下图所示：



数据来源：克拉克森、世界海运

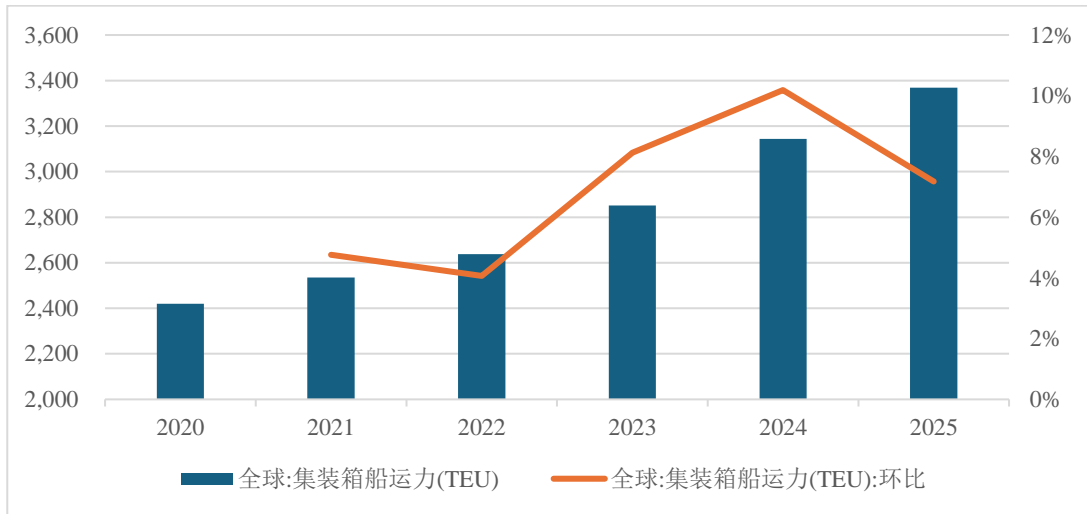
分航线看，受美国关税政策调整影响，太平洋航线量明显下滑，同比下跌 4.6%；受益于非洲、南美等区域进口贸易快速增长，南北航线货量快速增长，增幅达 7.5%；亚欧航线、亚洲区域内航线货量增长保持稳定，增速分别为 4.1%、4.9%。

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 (百万 TEU)	增速 (%)	运量 (百万 TEU)	增速 (%)	运量 (百万 TEU)	增速 (%)	运量 (百万 TEU)	增速 (%)	运量 (百万 TEU)	增速 (%)
2022	22.1	-11.20%	28.0	-7.30%	8.1	-2.60%	32.8	-2.40%	63.0	-0.90%
2023	23.3	5.40%	27.2	-2.90%	7.4	-8.20%	34.0	3.70%	62.4	-1.00%

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 (百万 TEU)	增速 (%)	运量 (百万 TEU)	增速 (%)	运量 (百万 TEU)	增速 (%)	运量 (百万 TEU)	增速 (%)	运量 (百万 TEU)	增速(%)
2024	24.5	5.20%	30.5	12.10%	7.8	5.30%	36.2	6.50%	65.4	4.80%
2025	25.5	4.10%	29.1	-4.60%	8.0	1.60%	38.9	2.50%	68.6	4.90%

数据来源：克拉克森，上海国际航运研究中心整理

2025 年末，全球集装箱船运力规模达到 3,368.82 万 TEU，同比增速达 7.18%，虽较 2024 年 10.19% 的运力增速有所下滑，但仍处于相对高位。

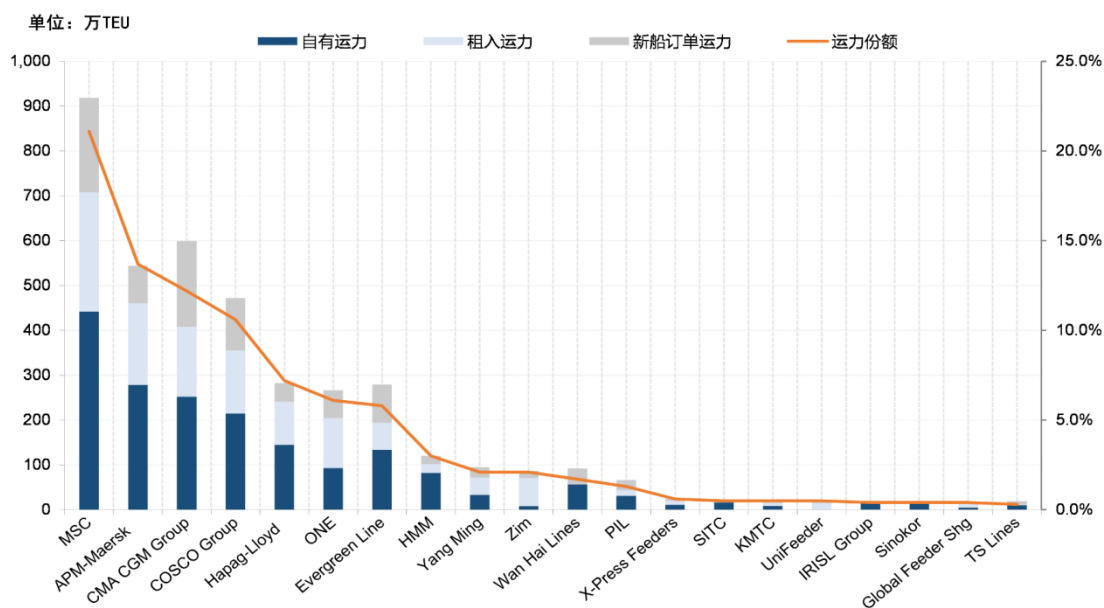


数据来源：Wind

2、竞争格局

航运业属于强周期性行业，竞争格局总体呈现头部集中、梯队分化的特征。

全球集装箱航运市场集中度高。根据 Alphaliner 数据，2025 年末，全球前三大班轮公司总运力占比约 47%，前十大班轮公司总运力占比约 84%，前二十大班轮公司运力规模及占比如下图所示：



数据来源：Alphaliner，上海国际航运研究中心整理

东南亚航线作为亚洲区域内最重要的贸易航线之一，参与者既包括全球及区域性大型班轮公司，也包括众多通过提供特色化、精品化服务的中小型航运企业。竞争主要体现在航线覆盖密度、航班准班率、服务水平及客户关系等方面。发行人在此市场中专注于打造连接宁波舟山港与东南亚主要港口的精品直航航线，形成差异化竞争优势。

3、国际形势

当前国际政治形势复杂严峻，地缘政治冲突、贸易保护主义抬头等因素对全球供应链和航运市场构成挑战。这些因素主要通过影响主干航线运力调配、燃油成本、保险费率等间接作用于全球航运市场。

《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）自 2022 年生效以来，持续释放制度红利。2023-2025 年，RCEP 区域内贸易规模从 5.67 万亿美元稳步提升到 6.09 万亿美元。中国与 RCEP 成员贸易规模从 2020 年的 1.48 万亿美元上升到 2025 年的 1.94 万亿美元。RCEP 进入全面实施深化期，关税减让、原产地累积、贸易便利化等核心规则红利集中兑现，成为区域经济增长的核心引擎。

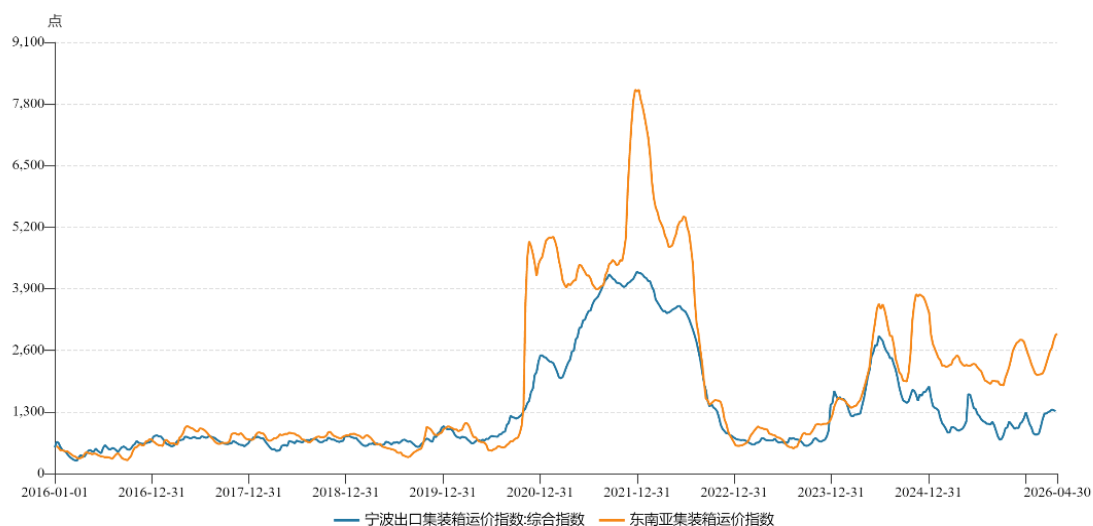
中国-东盟自贸区 3.0 版升级议定书于 2025 年 10 月签署，标志着双方自贸合作从传统贸易投资自由化便利化领域拓展至数字、绿色、供应链互联互通等新兴领域。区域经济一体化的深入为亚洲区域内航运市场创造了长期、稳定、可预期的政策环境和发展机遇。

2026 年上半年，中东地区地缘政治局势持续紧张，特别是霍尔木兹海峡的

通航安全受到关注。此类冲突主要影响途经中东地区的远洋航线（如欧洲、地中海航线），导致部分船舶绕行、航程延长、保险成本上升。对于发行人主营的亚洲区域内航线，尤其是中国-东南亚近洋航线，其航线路径不经过霍尔木兹海峡等高风险区域，受中东地缘政治事件的负面影响较小。一段时间内，远洋航线的不稳定性，会促使部分货主更加青睐稳定、高效的近洋航线网络，客观上对发行人所处的亚洲区内航运市场构成较强正面支撑。

4、市场需求

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。2016年1月至2026年4月，宁波出口集装箱运价指数（NCFI）、东南亚集装箱运价指数变动趋势如下：



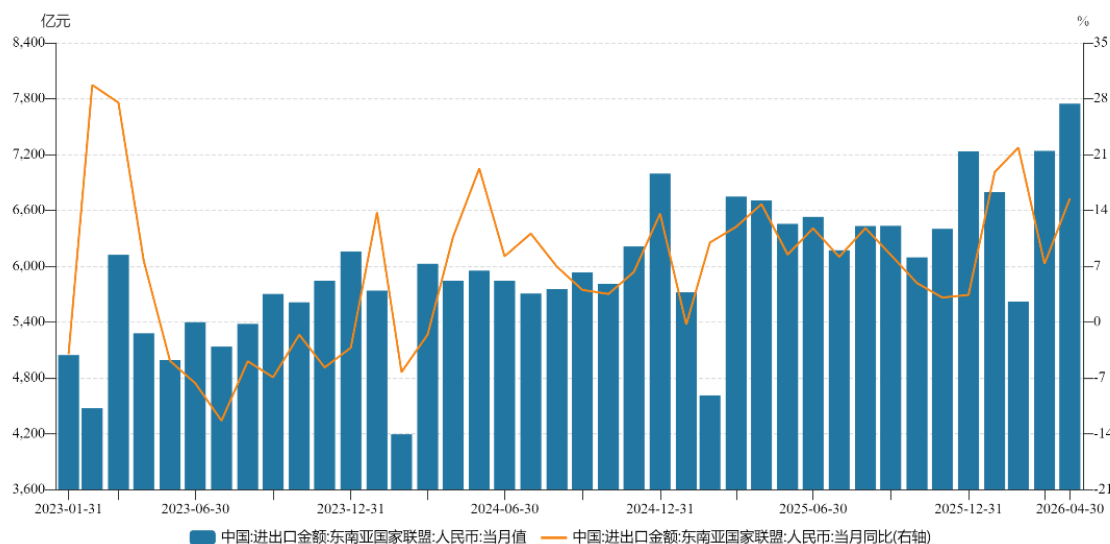
数据来源：Wind

2016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。

海关总署数据显示，2023年、2024年、2025年中国与东盟贸易总值分别为6.41万亿元、6.99万亿元、7.55万亿元人民币，连续保持增长。2025年东盟继续保持中国第一大贸易伙伴地位，双边贸易总值同比增长8.0%，按美元计首次突破1万亿美元。2026年1-4月，中国与东盟贸易总值达2.75万亿元，同比增长15.7%，增长势头依然强劲。强劲的贸易增长为连接中国与东南亚的近洋集装

箱航运市场提供了坚实的货源基础。

2023年1月至2026年4月，中国与东盟进出口贸易总值及同比增速如下图所示：



数据来源：海关总署、Wind

综上，尽管2025年出口集装箱运价指数有所回调，但中国-东盟贸易额持续增长，为东南亚航线提供了坚实的货量基础。发行人本次募投项目聚焦东南亚航线，顺应了区域经贸合作深化的趋势，有利于公司抓住市场结构性增长机会，提升在亚洲区域市场的竞争力。

(二) 公司及同行业可比公司现有及拟新增运力对比分析

1、现有运力对比分析

截至2025年末，发行人与同行业可比公司运力、Alphaliner发布的全球集装箱班轮公司排名情况如下：

公司简称	经营船舶数量 (艘)	载箱量 (万 TEU)	Alphaliner 全球排名
宁波远洋	113	10.28	第 24 位
安通控股	73	7.37	第 28 位
锦江航运	55	6.60	第 34 位
宁波海运	29	不适用	未进入百强
招商轮船	43	6.95	第 29 位
中谷物流	62	5.37	第 35 位
中远海控	590	360.00	第 4 位

数据来源：同行业可比公司年度报告、官网及 Alphaliner 排行榜

2、拟新增运力对比分析

根据公开信息，发行人与同行业可比公司近期运力扩张计划及方向如下：

公司简称	拟新增运力	拟投入方向/要点	公告时间	公告名称	是否涉及再融资
宁波远洋	4 艘 2700TEU 集装箱船（本次募投项目）	2 艘用于运营马尼拉航线，2 艘用于运营胡志明航线，深耕东南亚近洋市场。	2025 年 4 月、2026 年 4 月	《宁波远洋运输股份有限公司关于拟投资建造 4 艘集装箱船的公告》（公告编号：2025-015）、《宁波远洋运输股份有限公司 2026 年度向特定对象发行 A 股股票预案》	是
	4 艘 4300TEU 集装箱船	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。	2025 年 6 月	《宁波远洋运输股份有限公司关于拟投资建造 4 艘集装箱船的公告》（公告编号：2025-025）	否
	4+2 艘 1900TEU 集装箱船		2026 年 3 月	《宁波远洋运输股份有限公司关于投资建造集装箱船及集装箱的公告》（公告编号：2026-019）	否
安通控股	未公开披露具体新增运力计划	不适用	不适用	不适用	不适用
锦江航运	2+2 艘 1100TEU 集装箱船	为公司未来航线经营夯实运力基础	2025 年 10 月	《上海锦江航运（集团）股份有限公司 2025 年第三季度报告》	否
	4+4 艘 1900TEU 集装箱船	提升公司船队规模，满足公司在东南亚区域的航线拓展需求，改善公司东南亚航线的运力结构	2025 年 12 月	《上海锦江航运（集团）股份有限公司关于拟投资建造 4+4 艘集装箱船舶的公告》（公告编号：2025-044）	否
中谷物流	4+2 艘 6000TEU 集装箱船	打造经济性高、竞争力强的集装箱运输船队，优化船队结构，拓展船队规模。	2026 年 1 月	《上海中谷物流股份有限公司关于投资建造 4+2 艘 6000TEU 集装箱船舶的公告》（公告编号：2026-001）	是（注）
	2 艘 6000TEU 集装箱船		2026 年 2 月	《上海中谷物流股份有限公司关于投资建造 2 艘 6,000TEU 集装箱船舶的公告》（公告编号：2026-002）	
	10 艘 1800TEU 集装箱船		2026 年 4 月	《上海中谷物流股份有限公司关于投资建造 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶的公告》（公告编号：2026-010）	
招商轮船	4 艘 8200TEU 甲醇预留船；4 艘 1800TEU 集装箱船	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。	2026 年 4 月	《招商轮船关于下属全资子公司拟新建 8200TEU 型、1800TEU 型集装箱船舶的关联交易公告》（公告编号：2026-030）	否
	4 艘 3000TEU 集装箱船		2026 年 1 月	《招商轮船关于下属全资子公司拟新建 3000TEU 型集装箱船舶的关联交易公告》（公告编号：2026-007）	否
中远海控	12 艘 18000TEU LNG 双燃料船	提升船队运力规模、优化船队结构，主要投入东西向主干航线，同时布局区域市场。	2026 年 1 月	《中远海控关于订造十二艘 18000TEU 型集装箱船的自愿性公告》（公告编号：2026-005）	否
	6 艘 3000TEU 常规燃料船		2026 年 1 月	《中远海控关于订造六艘 3000TEU 型集装箱船的公告》（公告编号：2026-006）	否
	12 艘 13600TEU 型集装箱船		2026 年 4 月	《中远海控关于公司控股子公司东方海外订造十二艘 13,600TEU 型集装箱船的公告》（公告编号：2026-	否

公司简称	拟新增运力	拟投入方向/要点	公告时间	公告名称	是否涉及再融资
				018)	

注：2026年6月，中谷物流披露《向不特定对象发行可转换公司债券预案》《向不特定对象发行可转换公司债券募集资金使用可行性分析报告》，其募集资金投资项目“计划通过购置的方式新增10艘1,800TEU集装箱船舶和8艘6,000TEU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，拟使用募集资金300,000.00万元”。

发行人与同行业公司均根据自身战略进行运力布局。可比公司中，锦江航运同样通过新造船计划扩充运力以拓展东南亚航线；中谷物流、招商轮船、中远海控等也均有新增运力计划。

发行人本次新增运力专注于东南亚近洋航线，与可比公司的战略方向存在差异，体现了差异化竞争策略。同时，发行人规划的4300TEU船舶将服务于更大箱位的航线需求，与本次2700TEU船舶形成梯次配置。

（三）公司现有运力利用情况、在手订单及客户拓展情况

1、现有运力利用情况

发行人报告期内运力利用情况如下：

项目	2025年度	2024年度	2023年度
集装箱运力（TEU）	94,018	80,499	68,337
集装箱运输量（TEU）	5,853,866	5,129,860	4,481,022
集装箱运输量/运力（次）	62.26	63.73	65.57
散货运力（吨）	169,708	169,708	151,001
散货运输量（吨）	8,928,000	8,097,000	7,675,000
散货运输量/运力（次）	52.61	47.71	50.83

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=运输量/平均总运力

报告期内，公司集装箱和散货运输量/运力的比例波动不大，其变动主要系受各航线的运载次数以及积载率影响所致。集装箱运输量增长较运力增长存在一定的滞后性，但总的来看集装箱运输量呈逐年增长态势，与运力的变动趋势一致。散货运输量较运力增长存在波动，主要系受不同客户之间的运输量规模变动所致。

同行业可比公司锦江航运在《首次公开发行股票并在主板上市申请文件审核问询函的回复》中披露其2020-2022年度运力周转率分别为：43.37、48.67、41.76。发行人运力周转率高于锦江航运。

截至2025年12月31日，发行人共经营船舶113艘，总运力180万载重吨。

2025 年，公司完成集装箱运输量 585 万 TEU，同比增长 14.04%。其中，近洋及跨洋业务完成箱量 75 万 TEU，同比增长 17.37%。2026 年 1-4 月，发行人东南亚航线箱量已突破 10 万 TEU，同比增长超 80%。这主要得益于公司在 2025 年采取的一系列网络优化与市场开拓措施：当年 4 月，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；5 月，新开通马尼拉线。同时，新增客户美的集团（证券代码：000333）下属单位海南美的国际物流科技有限公司、广东美智联达物流供应链有限公司，并为之开展了马尼拉线、泰越线的合作。公司船舶运营效率处于行业较好水平，运力得到有效利用。东南亚航线作为增长引擎，箱量增速显著高于整体水平，现有投向东南亚的运力处于较高负荷运转状态，存在进一步扩充运力的需求。从发行人东南亚航线最近三年出口运输箱量与舱位利用情况来看，2023 年至 2025 年出口箱量占相应船型可装载箱量的比例分别为 71.01%、90.86%、95.02%，反映东南亚航线网络拓展与布局、货源培育成效明显，最近两年舱位利用已运行在较高水平，新增运力消化预计不存在重大障碍。

2、在手订单情况

作为航运企业，发行人一般与航运代理企业、干线船公司、货主签署框架性运输协议。截至 2025 年 12 月 31 日，公司正在履行的同主要客户签订的重大框架集装箱运输协议具体情况如下：

序号	合同类型	销售方/提供服务方	签约对方	合同主要内容	合同期限
1	运输协议	宁波远洋	嘉兴泰利国际船舶代理有限公司	内贸集装箱运输	2024.12.23-2025.12.31，到期如无异议，则自动顺延一年。
2	运输协议	宁波远洋	舟山甬舟集装箱码头有限公司	支线运输协议	2025.1.1-2025.12.31；到期如无异议，则自动顺延一年；任何一方提前至少 30 日书面通知，可以单方面终止。
3	运输协议	宁波远洋	宁波钢铁有限公司	内贸集装箱运输	2025.1.1-2025.12.31；任何一方提前至少 30 日书面通知，可以单方面终止。
4	运输协议	宁波远洋	上海泛亚航运有限公司	内支线重箱运输	2025.1.1-2025.12.31，到期如无异议，则自动延续 1 年。
5	代理协议	宁波远洋	世运船务代理股份有限公司	中国台湾航线代理	2025 年 10 月 1 日起一年期，到期后自动顺延。
6	运输协议	宁波远洋	浙江兴港国际货运代理有限公司太仓分公司	内贸集装箱运输	2024.12.23-2025.12.31，到期如无异议，则自动顺延一年。
7	运输协议	宁波远洋	浙江兴港国际货运	内贸集装箱	2024.12.16-2025.12.31，到期如无

序号	合同类型	销售方/提供服务方	签约对方	合同主要内容	合同期限
	议	洋	代理有限公司嘉兴分公司	运输	异议，则自动顺延一年。
8	代理协议	宁波远洋	NITTO TOTAL LOGISTICS LTD	日本线代理	2022.7.1-长期
9	代理协议	宁波远洋	BEN LINE AGENCIES (SINGAPORE) PTE. LTD.	越南线代理	2020.12.29-长期
10	运输协议	宁波远洋	长荣香港有限公司	内支、近洋线运输	2025年11月1日至2026年10月31日，期满三方如无异议，则协议自动延续一年。

上述协议多为自动顺延或长期协议，为公司提供了稳定的业务基础。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。

3、客户拓展情况与拓展计划

(1) 东南亚客户拓展情况与运营情况

发行人积极拓展东南亚市场客户，以越南、菲律宾、泰国、印尼等东南亚核心区域为重点，搭建了稳定的航线网络（如胡志明、马尼拉航线），并成功开发了一批行业龙头及优质企业客户，覆盖新能源汽车、家电、光伏、化工、造纸、家居等产业领域。

公司目前运营 6 条东南亚集装箱班轮航线，投入主力船舶 11 艘，实现宁波舟山港至胡志明、海防、马尼拉、林查班、西哈努克等主要港口的点对点直航。

随着加大东南亚航线布局，东南亚航线收入快速增长，成为公司近洋业务核心增长板块。但受限于现有船舶舱位规模，航线长期处于舱位紧张、装载能力不足状态，制约了客户深度绑定与市场份额提升。

(2) 2026-2028 年客户拓展计划

公司计划在东南亚设立分支机构，深耕本地市场，并已与 BEN LINE AGENCIES 等知名代理企业建立长期合作关系，客户基础不断夯实。BEN LINE AGENCIES 为历史悠久的大型航运代理公司，亚太领先的航运服务提供商，属于该地区航运代理业务第一梯队，业务覆盖中日韩以及全部东盟国家。与 BEN LINE AGENCIES 的深入合作，有利于公司进一步拓宽东南亚市场。

公司将以运力升级为核心，逐步破解舱位瓶颈。同时深化与存量战略客户的

长期合作，提供锁定舱位、优先配载等专属服务，稳固高端客户基本盘；并积极拓展中小优质产业客户，挖掘东南亚市场增量。

此外，公司计划拓展青岛、上海等核心港口挂靠，拓宽货源辐射范围，重点聚焦长三角、环渤海区域的新能源、高端制造、轻工建材等外向型企业，并通过产业园区走访、定向招商等方式精准开发新客户，持续优化客户结构，提升航线整体货量规模与市场占有率。

(3) 与北部湾港合作将带来新增货源

发行人已于 2026 年 4 月 2 日与北部湾港股份有限公司签署《附条件生效的战略合作协议》，双方将共同加强联合揽货，加大海铁联运业务合作和经验交流，利用西部陆海新通道，助力宁波远洋突破区域限制，将航运服务延伸至川渝等内陆地区，开拓新兴市场，此举将有效拓展我国西部地区货源腹地，为新增运力提供重要的货源支撑。

①北部湾港的腹地货源与东南亚网络支撑

北部湾港是西部陆海新通道关键枢纽，2025 年集装箱吞吐量突破 1,000 万标箱，海铁联运班列年开行量突破 10,000 列，覆盖中西部 18 省区市，2025 年海铁联运集装箱运量突破 50 万标箱。沿线省份经广西的进出口贸易额从 2019 年的 3,448 亿元增长至 2025 年 7,800 亿元，为港口提供持续增长的内陆箱源。

北部湾港（000582）作为广西北部湾地区的核心公共码头运营商，其核心经营港口主要包括钦州港、防城港和北海港，即通常所说的“钦—北—防”三港一体化运营体系。其中，钦州港区重点打造国际集装箱干线港和油品运输中转基地，兼顾临港企业散杂货；防城港区打造大宗散货集散枢纽，兼顾配套临港集装箱功能；北海港铁山港区重点服务临港企业、桂东南区域企业。三港通过支线驳船，促进三港域班轮共享、运力衔接、功能组合。

截至 2025 年末，北部湾港已开通 100 条集装箱航线，其中近洋航线覆盖东南亚主要港口。2025 年新增航线 20 条（外贸 12 条），东南亚航线密度持续提升，为宁波远洋“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”提供现成的航线网络与客户基础。

②平陆运河通航的增量效应

平陆运河是新中国成立以来建设的首条通江达海的大运河，将于 2026 年 9 月建成通航，将开辟西江航运干线与北部湾港的便捷水运大通道。平陆运河全长

134.2 公里，主体工程全长 125.5 公里。作为西部陆海新通道骨干工程，运河按内河I级航道标准建设，可通航 5000 吨级船舶。平陆运河地理位置图如下：



平陆运河通航后，西南地区经北部湾港出海东盟的运距缩短、成本降低，预计将为北部湾港带来千万吨级的增量货源，进一步强化其面向东南亚的枢纽地位。市场预计平陆运河开通给北部湾港 2027-2028 年带来约 8,000 万吨吞吐增量，发行人与其建立战略合作关系，有利于在增量中拓展市场份额。

③合作效果落实

除北部湾港的腹地货源与东南亚航线网络可直接导入宁波远洋的航线外，根据公司与北部湾港签署的战略合作协议与业务合作框架协议，北部湾港将助力公司北部湾港港口作业方面提高作业效率，减少等泊时间，共同打造精品航线。在合作期内，同等条件下，北部湾港优先安排宁波远洋船舶靠泊。未来三年，宁波远洋在北部湾港下属港口相同类型船舶每年单航次平均在泊时间（含等泊时间、作业时间）在 2025 年的基础上减少 3 小时以上。该举措可减少航程时间，提升公司船舶运营周转率，增强客户粘性与对潜在货主的吸引力。

平陆运河通航后，西南地区至东盟的物流成本下降，预计将吸引更多货源选择北部湾港-东南亚通道，为宁波远洋后续加密航线、增加船队规模提供可持续

的货源基础。而发行人届时凭借北部湾港南方母港优势与港口作业效率优势，有望承载平陆运河通航后较大部分增量货源的运输需求。

综上，与北部湾港的战略合作通过腹地货源支撑、东南亚航线网络对接以及平陆运河带来的长期货源增量，为宁波远洋东南亚航线运力消化提供了可靠的货源保障。

（四）前次募投项目效益实现情况

发行人 IPO 时募投项目效益测算与报告期内实际效益对比情况请参见上述“一、结合本次募投项目与公司现有业务、前次募投项目的主要区别与联系，前次募投项目投产及实现效益等情况，说明本次募投项目实施的必要性，是否存在重复建设情形”之“（二）前次募投项目投产及实现效益等情况”相关回复内容。

（五）本次募投项目产能规划合理性分析

1、现有东南亚航线运营情况

发行人积极拓展东南亚市场，已构建起覆盖越南、菲律宾、泰国、印尼等核心区域的航线网络。截至目前，公司共运营 6 条东南亚集装箱班轮航线，投入主力船舶 11 艘，东南亚航线总运力 15,888TEU。客户覆盖新能源汽车、家电、光伏、化工、造纸、家居等产业领域。

本次募投项目新增设计运力 10,800TEU，新增运力占新增后东南亚航线总运力比例为 40.47%。考虑到公司最近三年东南亚航线收入增长迅速，最近一年同比增长 72%，收入增速高于新增运力增速，新增运力和收入增长相匹配。

随着加大布局东南亚航线，该航线已成为公司近洋业务的核心增长板块。但受限于现有船舶舱位规模，航线长期处于舱位紧张、装载能力不足状态，制约了客户深度绑定与市场份额的进一步提升。

2、本次募投项目新增运力情况

本次募投项目计划购置 4 艘集装箱船舶，合计新增运力 10,800TEU。其中 2 艘用于运营马尼拉航线，2 艘用于运营胡志明航线。新增运力占新增后公司总运力比例为 9.51%。该运力计划将于 2027 年四季度至 2028 年一季度开始陆续投入东南亚市场。

3、本次募投项目产能规划合理性分析与产能消化保障措施

（1）顺应中国-东盟贸易增长趋势，市场需求有保障

近年来中国国际贸易重心东移，中国-东盟贸易额从 2023 年的 6.41 万亿元

增长至 2025 年的 7.55 万亿元，2026 年 1-4 月同比增长 15.7%。这一增长趋势为近洋航运业务带来确定性市场需求。发行人东南亚航线运输收入高速增长，本次新增 4 艘集装箱船舶，可形成周班航班密度，满足东南亚市场不断增长的贸易需求以及市场对航线密度和时效性的要求。

(2) 运力规模适度

本次新增运力（4 艘 2700TEU，合计约 1.08 万 TEU）占新增后公司总运力比例约为 9.51%，增幅温和。相较于公司自身业务增速，本次扩产整体规模适度、合理。

公司将通过加大拓展东南亚市场，优化运力结构与航线布局，拓展货源通道，增加货运量等措施有效保障新增运力消化，相关情况如下：

(1) 设立分支机构

发行人已设立新加坡子公司，并拟在越南等地设立分支机构，深化与存量战略客户的长期合作，积极拓展中小优质产业客户，不断深化拓展东南亚市场。

(2) 拓展货源通道，增加货运量

发行人已与 BEN LINE AGENCIES 等知名代理企业建立长期合作关系，客户基础不断夯实，提供了合作基础，有助于获取货量。本次发行引入战略投资者，将建立与北部湾港的战略合作，开辟新的货源通道。

(3) 优化公司运力结构与航线布局

公司现有船队以服务于近洋、内贸、内支航线为主。本次新增 2700TEU 船型专门针对东南亚港口条件与航线距离设计，随着本次募投项目的实施，公司的运力结构进一步优化。

综上，本次募投项目新增运力规模适度、投向清晰，系基于公司现有东南亚航线的加密与优化，市场需求明确，货源保障有力，产能规划具备合理性。

(六) 本次募投项目是否存在产能消化风险

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“第六章 与本次发行相关的风险因素”之“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”进行了披露，内容如下：

“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。”

本次募投项目新增产能消化风险较低，主要依据如下：

(1) 市场需求保障

近年来我国国际贸易重心东移，2020 年以来，东盟已连续多年成为我国第一大贸易伙伴。根据海关总署发布的数据，2025 年我国与东盟的进出口贸易额达 7.55 万亿元，与欧盟进出口贸易额 5.93 万亿元，与美国进出口贸易额 4.01 万亿元，东盟最大贸易伙伴的地位继续稳固。我国与东南亚经贸往来日益密切，集装箱海运需求旺盛。发行人目前已运营 6 条东南亚航线，本次新增运力是对现有马尼拉线和胡志明线的加密，而非盲目进入新市场。

此外，2025 年，我国西部陆海新通道沿线各省市经广西壮族自治区进出口总额超过 7,800 亿元，同比增长 15.6%。平陆运河预计于 2026 年 9 月通航，通航后相应贸易额预计将进一步增长。随着平陆运河的开通，预计将为北部湾港带来千万吨级的增量货源，进而为西部陆海新通道沿线货物出口东南亚提供更便捷的通道。市场预测平陆运河开通后 2027-2028 年将为北部湾港贡献约 8,000 万吨货物吞吐增量，发行人已与北部湾港建立战略合作关系，有望在增量中拓展份额，进一步保障新增运力的货源基础。

(2) 客户与合作协议保障

公司已与多家货主、船代、货代签订长期运输或代理协议。与北部湾港的战略合作，将直接带来华南-东南亚的联运货源。公司计划在东南亚设立分支机构，加强本地营销，直接获取一手货源与货量。

(3) 运营效率保障

公司拥有成熟的国际航线运营管理团队和丰富的港口协调经验。新增船舶投入运营后，可通过优化航线挂港顺序、提高船舶周转效率、加强箱务管理等措施，进一步提升单船运营效益。

(4) 风险应对措施得当

公司将密切关注国际市场变化，灵活调整航线布局和营销策略。若出现短期市场波动，可通过临时调整船舶投放、加强与联盟伙伴合作共舱等方式，确保运

力利用率保持在合理水平。

综上，本次募投项目新增运力具备明确的市场需求、稳固的客户合作基础及有效的风险应对措施，产能消化风险较低。

（七）公司本次新增运力指标是否需要履行审批程序及进展情况，后续取得是否存在风险

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 4 艘 2700TEU 集装箱船舶，将用于运营东南亚航线，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、国际水路运输业务相关规定

根据《中华人民共和国国际海运条例》（经 2025 年 9 月 28 日第五次修订，以下简称“《海运条例》”）第六条第四款规定，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《中华人民共和国国际海运条例实施细则（2023 修正）》（以下简称“《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。

2、本次新增运力无需履行运力指标审批程序

（1）国际集装箱船运输已不适用行政审批

根据《海运条例》第六条、第十三条及《海运条例实施细则》第十五条的明确规定，国际集装箱船运输业务适用的是备案管理，而非审批管理。根据 2025 年 9 月《国务院关于修改〈中华人民共和国国际海运条例〉的决定》及《海运条例》相关修订内容，国际集装箱船、普通货船运输业务审批已改为备案管理。因此，公司本次新增国际集装箱船舶投入国际航线运营，无需履行交通运输部新增运力指标审批的程序。

（2）公司已持有国际班轮运输经营资格

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，公司将按《海运条例》《海运条例实施细则》等相关法规规定，在新开国际班轮运输航线之日前，提前 15 日予以公告，并自行为发生之日起 15 日内向国务院交通运输主管部门备案。

综上，公司本次新增运力为国际集装箱船舶，投入国际集装箱班轮运输业务，不属于需要履行运力指标审批的情形，无需就本次新增运力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。

3、本次募投项目已履行现阶段必需的审批及进展情况

截至本回复出具日，本次募投项目已根据现行法律法规，完成了现阶段所必需的境内投资备案程序：

集装箱船舶购置项目，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）、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）。

集装箱购置项目，也已于 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。

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。

项目实施过程中，公司将依据船舶建造进度及后续运营需要，办理船舶入级、船舶登记等常规性海事手续。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，预计可在船舶交付前后按规定取得，不会对本次募投项目的实施构成重大不确定性。

4、如果从外贸运输转内贸运输，是否需要履行相关审批或备案手续；从事近洋跨境运输，中途新增靠港或换港，是否需备案登记

（1）外贸运输转内贸运输，需要履行相关审批或备案手续

发行人已取得境内外双重水路运输经营资质，若进行国际航行船舶改营境内运输的用途转换不涉及《国内水路运输管理条例》第八条项下经营范围之行政许可变更，但船舶由国际航行转入国内营运，仍需完成海关、海事、交通运输方面的手续。

①海关监管

根据海关总署公告 2022 年第 70 号《关于明确进出境船舶改营境内运输监管有关事项的公告》第三条规定，“进出境船舶需改营境内运输的，运输工具负责人应当在向海关提交《中华人民共和国海关船舶进境申报单》《中华人民共和国海关船舶进港申报单》电子数据时，在‘海关业务类型’数据项填报代码 5（改营境内运输）。

在进口货物、物品卸载完毕或者进境旅客全部下船以后，运输工具负责人向海关提交运输工具结关电子申请；海关进行审核，确认相关监管要求已完成后，反馈运输工具结关电子通知，准予运输工具解除海关监管，同时将船舶备案信息由‘进出境运输’更新为‘改营境内运输’。”

在宁波辖区，船舶靠泊于北仑、大榭、镇海等港区作业的，运输工具负责人应向该港区对应的宁波海关隶属海关办理上述改营申报及结关手续。

②海事登记

依据《中华人民共和国船舶登记条例》及海事登记规则，船舶由国际航行转为国内航行时，向船舶港所在地海事管理机构申请变更登记：注销国际航行船舶国籍证书，凭船舶检验机构（中国船级社）出具之国内航行海船法定检验合规证明，换发国内航行船舶国籍证书，并重新核发船舶最低安全配员证书。

运营国内航线，船舶船舶港为宁波（隶属宁波海事局管辖），由宁波海事局政务中心受理。宁波海事局已联合宁波市交通运输局、国家金融监督管理总局宁波监管局、中国船级社浙江分社建立海船“一船多证一次通办”跨部门联办机制，船舶国籍注销与核发、配员证书、营业运输证等可按“一网通办、一次提交、多证联办”路径同步推进，海事侧材料齐备且船检验证衔接到位时可大幅压缩办理时限。

③交通运输管理

外贸船舶转入内贸营运后，应依据《国内水路运输管理条例》及《国内水路运输管理规定》相关条款，向宁波市交通运输局申请为该船舶配发或变更《船舶营业运输证》，载明营运航区与经营范围，该证为船舶合法从事国内水路运输的必备证照。

（2）从事近洋跨境运输，中途新增靠港或换港，需备案登记

根据《中华人民共和国国际海运条例》（2025 年国务院令第 817 号）第十三

条之规定，“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部主管部门备案。”该备案义务的线上履行通道，由交通部办公厅《关于启用国际海运网上备案系统的通知》（厅水字〔2004〕497 号）确立：凡《国际海运条例》及《海运条例实施细则》规定之备案项目，均应通过中华航运网（www.chineseshipping.com.cn）“网上备案”栏目（含“运力备案”子栏目）履行，备案时应录入完整挂靠港序列（即沿途固定停泊港口），而非仅填报国际航线起始港与目的地港。若宁波远洋近洋航线始发至目的地港航次中途设有固定装卸港、中转港或计划加油挂靠港，该等港口应作为航线结构之组成部分，在首次备案时一并录入系统，取得对应航线代码。除临时加挂外，换港停靠需重新办理备案手续。

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

（一）本次募投项目投资构成的测算依据

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

1、集装箱船舶购置项目

项目总投资 119,400.00 万元，具体构成如下：

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

注：船舶购置费用包括：4 艘 2,700TEU 国际航线集装箱船舶造价 118,400.00 万元、监理费 480.00 万元。

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

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

2、集装箱购置项目

投资总额与构成：项目总投资 30,922.91 万元，具体构成如下：

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

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

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

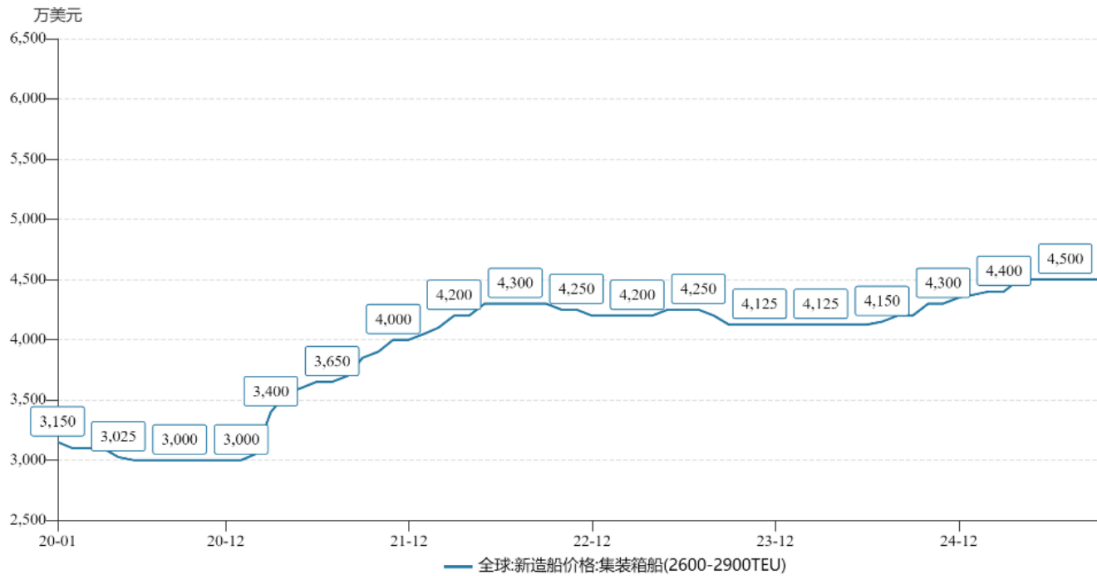
单价测算依据：20GP 单价 1,850 美元、40HC 单价 3,145 美元，系参考最近两年市场集装箱平均造价，并结合对不同类型集装箱的定制要求与设计标准规范以及一次性采购规模确定。

（二）船舶和集装箱购置单价的合理性

1、船舶购置单价合理性

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

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



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

2、集装箱购置单价合理性

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

(三) 船舶和集装箱购置单价与公司现有项目及同行业可比项目是否存在重大差异

1、与公司现有项目的对比分析

(1) 集装箱船舶购置项目

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

对比项目	本次募投项目 (4 艘 2,700TEU)	公司拟建项目 (4 艘 4,300TEU)
------	-----------------------	-----------------------

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

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

（2）集装箱购置项目

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

2、与同行业可比项目的对比分析

（1）集装箱船舶购置单价

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

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

可比公司	公告时间	船型	数量(艘)	总投资(亿元)	单船造价(亿元)	每 TEU 造价(万元/TEU)
宁波远洋(本次募投项目)	2025 年 10 月	2,700TEU	4	11.84	2.96	10.96

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

(2) 集装箱购置单价

同行可比上市公司关于集装箱购置项目，公告情况如下：

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

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

(四) 本次募集资金中非资本性支出及占比情况

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

上述非资本性支出占募集资金总额比例为 0.47%，占比极低，符合募集资金主要用于资本性支出的监管要求。

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

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

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

1、单箱运价

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

（1）时效性与代表性

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

（2）公司运营特点考量

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

（3）符合行业惯例

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

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

2、航次载货量

发行人根据东南亚市场货物贸易往来情况，预期船舶运营与港口装载箱量情

况，参考过往相关航线积载率情况，谨慎预测本次募投项目航线航次装载箱量。

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

3、毛利率

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

(二) 与同行业可比公司及发行人同类项目的对比情况

同行业可比公司集装箱船舶购置募投项目情况如下：

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

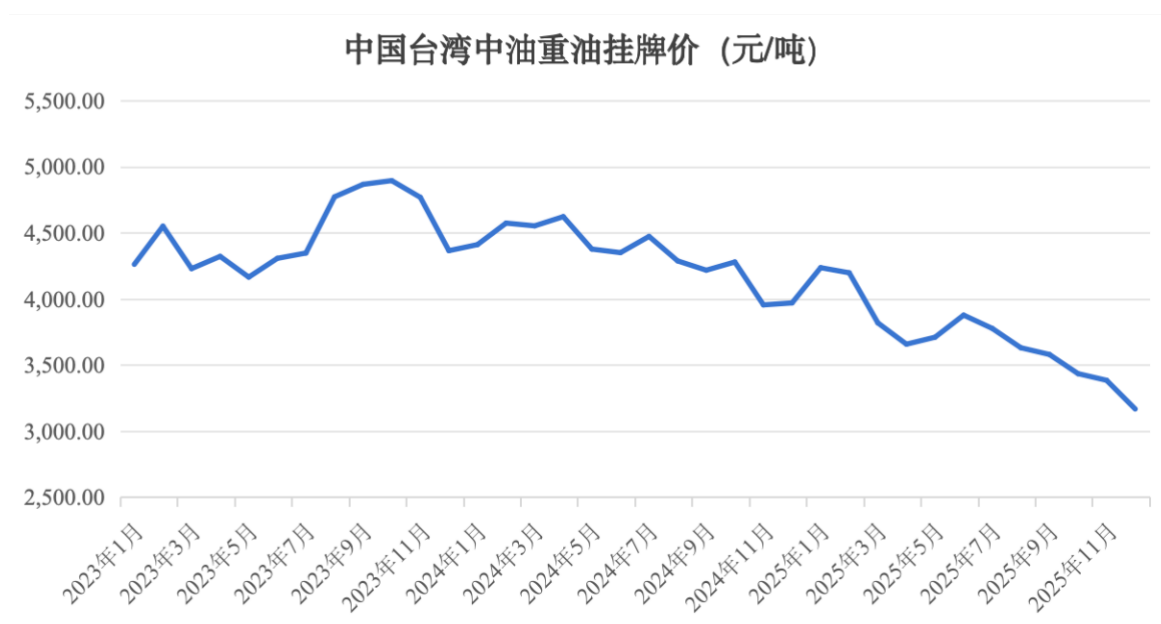
由上表可知，发行人本次集装箱船舶购置项目总投资额及拟投入募集资金规

模，均低于同行业可比公司平均水平，项目投资规划审慎适度，不存在盲目大额投资情形。同时，本项目内部收益率与同业可比公司相比处于合理区间，不存在较大差异。

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

1、燃油价格变动趋势情况

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



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

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

若后续地缘局势逐步平稳、外部风险逐步消退，市场定价逻辑将回归供需本质，燃油价格大概率将回归合理区间并出现回落。同时，在燃油成本大幅增加的情况下公司亦会将成本压力传导给下游客户。本次募投项目所涉船舶预计自

2027 年末至 2028 年初陆续投入运营，届时燃油价格有望逐步回归常态化合理水平，预计长期不会造成重大不利影响。

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

2、前募效益实现情况

发行人前募效益实现情况请参见上述“一、结合本次募投项目与公司现有业务、前次募投项目的主要区别与联系，前次募投项目投产及实现效益等情况，说明本次募投项目实施的必要性，是否存在重复建设情形”之“（二）前次募投项目投产及实现效益等情况”相关回复内容。

五、量化分析本次募投项目新增折旧摊销对公司经营业绩的影响

本次募投项目正式投产运营后，运营期内新购船舶和集装箱年均折旧金额占发行人运营期内年度营业收入比例为 1.25%，占发行人运营期内年度净利润比例为 11.24%，新增折旧摊销占营业收入及净利润比例较低，对发行人未来经营业绩影响较小，具体分析情况如下：

单位：万元

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

【核查程序与核查意见】

保荐机构履行了以下核查程序：

1、查阅本次募投项目的可行性研究报告、船舶购置合同及招投标文件、

IPO 招股说明书、《前次募集资金使用情况的专项报告》、发行人出具的说明、发行人现有项目相关资料；

2、访谈发行人集装箱运输部、技术保障部负责人；

3、核查发行人运力表、航线介绍相关资料；

4、核查航运行业研究报告及市场数据，了解近洋航线市场需求及竞争格局；

5、查阅同行业可比公司的年度报告、公告，对比其现有运力、Alphaliner 排名及新增运力、购置集装箱船舶、购置集装箱项目相关公告；

6、查阅发行人 2025 年年度报告、运力表、运载量数据，了解其现有运力利用情况，查询 Wind 金融终端数据；

7、核查发行人与主要客户签署的重大框架协议、发行人与北部湾港签署的战略合作协议、发行人客户拓展情况、前次募投项目的效益实现情况相关资料；

8、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》、境外投资备案文件及船舶建造合同；

9、核查了发行人募投项目单箱运价与航次载货量依据以及项目毛利率与相关航线毛利率比较情况；

10、了解燃油价格变动趋势，分析其对发行人本次募集资金投资项目测算的影响；

11、结合发行人会计政策分析因实施本募项目而新增的折旧和摊销对公司未来盈利能力及业绩的影响。

经核查，保荐机构认为：

1、发行人本次募投项目与前次 IPO 募投项目都是围绕主业进行布局。前次项目涵盖内贸集装箱船、散货船，主要用于内贸航线与散货市场；本次募投项目购置 4 艘 2,700TEU 集装箱船，用于东南亚航线，两者属于完全不同的航线布局；前次募投项目效益逐步释放，运营情况正常；本次募投项目是发行人优化船队结构、响应绿色智能航运趋势、加密核心近洋航线网络、实现“领先亚洲、链接全球的综合航运服务商”目标的必要举措，符合公司战略规划和市场实际需求，具有必要性；本次募投项目与前次募投项目在项目构成与具体投向、船舶类型与规格、航线布局与服务的市场、战略目标与功能定位等方面皆不同，不存在重复建设情况；

2、本次募投项目聚焦东南亚近洋航线，顺应中国-东盟贸易持续增长及

RCEP 深化实施的趋势；本次购置 4 艘 2,700TEU 船舶新增运力占新增后公司总运力比例 9.51%，增幅温和，主要用于具有较高增长潜力的东南亚航线，产能规划审慎合理；发行人已运营东南亚航线，且东南亚航线收入最近三年持续快速增长，本次募投产能规划具有合理性；发行人与 BEN LINE AGENCIES 等代理企业建立长期合作关系，与北部湾港签署战略合作协议拓展华南-东南亚货源，新增运力消化有市场、客户和货源基础以及运营经验，具备成熟的运营经验，本次募投产能消化风险较低；发行人已持有有效的《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 4 艘 2700TEU 集装箱船舶，将用于运营东南亚航线，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，根据《海运条例》、《海运条例实施细则》相关规定，无需履行交通运输部新增运力指标审批的程序。本次募投项目已取得现阶段必需的境内外投资备案文件，发行人后续船舶入级、登记等常规手续的办理不存在实质性法律障碍，预计可在船舶交付前后按规定取得，不会对本次募投项目的实施构成重大不确定性。如果从外贸运输转内贸运输，发行人需要履行海关、海事、交通部门等相关手续；从事近洋跨境运输，除临时加挂外，中途新增靠港或换港，需办理备案手续；

3、本次募投项目“集装箱船舶购置项目”和“集装箱购置项目”的投资构成测算依据充分、审慎，船舶购置数量系结合公司航线网络拓展规划及船队结构优化需求确定，单价通过公开招投标程序确定，价格具有合理性、公允性，集装箱购置数量与船舶总箱位匹配，箱型配比基于历史货种结构及未来货流预测，单价参考市场主流报价及一次性采购规模确定，测算依据合理；船舶购置单价方面，本次单船造价约 4,174 万美元/艘，低于同期市场参考价（4,500 万美元/艘），系通过招投标及批量订单获得的竞争性价格，具有合理性；集装箱购置单价参考市场报价、订制要求及采购规模确定，定价合理；与公司现有项目相比，本次船舶购置因船型、技术配置等差异导致单船造价及每 TEU 造价有所不同，但均遵循市场化定价原则，差异具有合理性；集装箱购置单价与公司近期自有资金采购项目不存在重大差异；集装箱船舶购置单价与同行业可比项目相比不存在重大差异；同行业上市公司通常未披露新箱采购单价，现有可比信息有限；本次募投项目中非资本性支出为预备费 520 万元，占募集资金总额的比例为 0.47%，占比极低，符合募集资金主要用于资本性支出的监管要求；

4、发行人集装箱船舶购置项目效益测算中单箱运价、航次载货量、毛利率等主要参数的测算数据依据公司实际情况以及未来经营趋势，具有合理性；发行人本次集装箱船舶购置项目总投资额及拟投入募集资金规模，均低于同行业可比公司平均水平，项目投资规划审慎适度，不存在盲目大额投资情形，同时，本项目内部收益率与同业可比公司相比处于合理区间，不存在较大差异，发行人对本次募投项目风险与可行性进行了详细分析，本次项目效益测算单箱运价、航次载货量选取以及项目毛利率具有合理性，选用 2025 年发行人外贸燃油采购均价作为定价依据，已充分涵盖当期国际局势、市场行情及供需环境等各类影响因素，价格选取标准客观公允；本次募投项目效益测算是在公司相关东南亚航线历史经营情况以及审慎的市场分析基础上做出的，整体测算具有谨慎性和合理性；

5、本次募投项目正式投产运营后，运营期内新购船舶和集装箱年均折旧金额占发行人运营期内年度营业收入比例为 1.25%，占发行人运营期内年度净利润比例为 11.24%，新增折旧摊销占营业收入及净利润比例较低，对发行人未来经营业绩影响较小。

发行人会计师履行了以下核查程序：

1、访谈公司管理层，并查阅本次募投项目的可行性研究报告、船舶购置合同、IPO 招股说明书、发行人现有项目相关资料，以了解本次募投项目的构成及金额；

2、针对前次募集资金使用情况执行相关程序并出具《前次募集资金使用情况的专项报告》；

3、访谈公司管理层，了解非资本性支出的用途，核查非资本性支出的占比是否符合募集资金主要用于资本性支出的监管要求；

4、复核公司募投项目的效益测算过程、依据和结果，并且和公司以及同行业可比公司的同类项目的效益测算结果进行比较；

5、获取本次募投项目新增折旧摊销对公司经营业绩影响计算表，核对公司在计算时使用的财务数据与经审计财务报表是否存在差异。

经核查，发行人会计师认为：

1、本次募投项目投资构成的测算依据合理，船舶和集装箱购置单价公允，与公司现有项目及同行业可比项目不存在重大差异，本次募集资金中非资本性支出及占比极低，符合募集资金主要用于资本性支出的监管要求；

2、募投项目效益测算中单箱运价、航次载货量、毛利率等主要参数的测算依据合理，本次募投项目效益测算谨慎、合理；

3、本次募投项目新增折旧摊销对公司经营业绩的影响计算合理。

问题3.关于经营情况

根据申报材料，1) 报告期内，公司毛利率分别为**16.90%**、**15.53%**和**16.09%**。2) 报告期各期末，发行人应收账款账面价值分别为**79,306.40**万元、**105,527.11**万元和**95,410.45**万元。3) 报告期内，公司前五大客户和供应商存在重叠的情况。请发行人说明：(1) 结合市场环境、行业发展趋势、运输价格及成本变动等，说明报告期内公司毛利率波动的原因；(2) 结合应收账款账龄结构、期后回款及逾期情况，说明公司应收账款坏账准备计提是否充分；(3) 前五大客户供应商重叠的原因及合理性，是否符合行业惯例，具体交易内容及定价公允性；(4) 自本次董事会决议日前六个月至今，公司实施或拟实施财务性投资（含类金融业务）的具体情况；最近一期末公司是否存在持有金额较大、期限较长的财务性投资（包括类金融业务）情形。

请保荐机构及申报会计师核查并发表明确意见。

【发行人说明】

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

报告期内，公司各板块业务毛利率及对综合毛利率的贡献情况具体如下：

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

报告期内，公司综合毛利率先下降后上升，整体波动不大，其中 2024 年小幅下降主要系其他业务毛利率下降所致，2025 年毛利率小幅上升主要系运输服务毛利率增长所致。公司其他业务主要系船舶租赁业务，2023 年度，公司的船

船租赁业务收入全部来自于集装箱船舶租赁收入，由于集装箱船舶租赁于 2024 年中租赁到期结束，新增的船舶租赁业务为出租散货船舶，因此 2024 年度集装箱船舶租赁收入占比降至 77.45%，高毛利的集装箱船舶租赁占比下降，直接拉低了其他业务整体毛利率水平，同时，2024 年集装箱船舶租金较 2023 年也有所下降，共同导致了 2024 年其他业务毛利率下降。而 2025 年船舶租赁收入全部来自于散货船的租赁，因此 2025 年其他业务的毛利率进一步下降。报告期内，公司综合物流及代理服务对综合毛利率的贡献整体较为稳定。

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

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

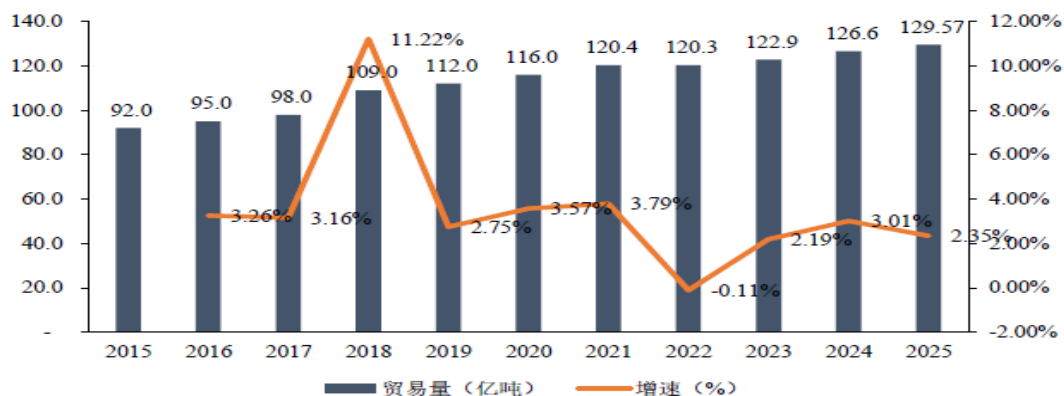
项目	2025年度		2024年度		2023年度	
	毛利率	对运输服务毛利率的贡献	毛利率	对运输服务毛利率的贡献	毛利率	对运输服务毛利率的贡献
近洋业务	28.15%	12.51%	31.67%	12.97%	32.32%	12.23%
内贸业务	-4.57%	-0.80%	-12.60%	-2.61%	-9.16%	-1.81%
内支业务	4.64%	1.45%	7.91%	2.50%	-2.05%	-0.70%
散货业务	14.89%	1.02%	-2.12%	-0.14%	1.82%	0.15%
合计		14.17%		12.71%		9.87%

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

（一）市场环境及行业发展趋势

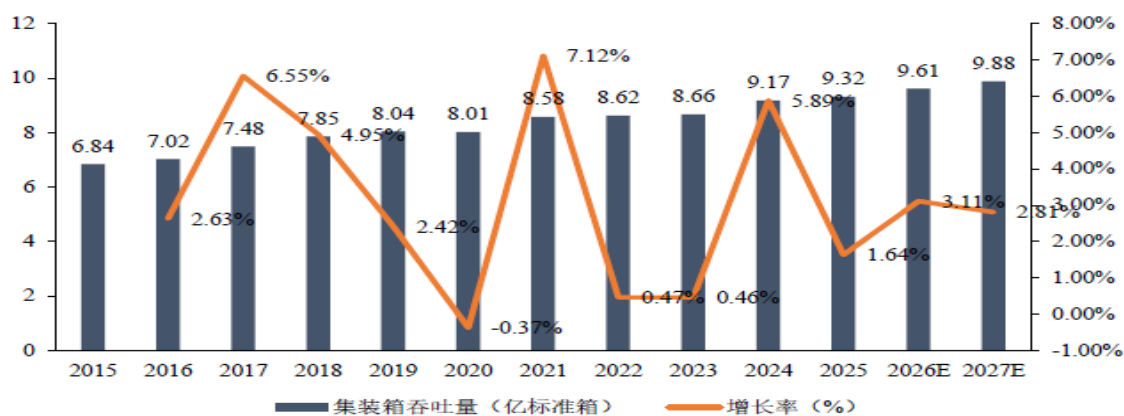
1、国际集装箱航运市场

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。进而带动全球海运集装箱吞吐量的增加。从2015年全球海运贸易量的92亿吨增长至2025年的129.57亿吨，下图为2015-2025年全球海运贸易量：



数据来源：克拉克森，华经产业研究院

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



数据来源：Statista、艾世捷

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

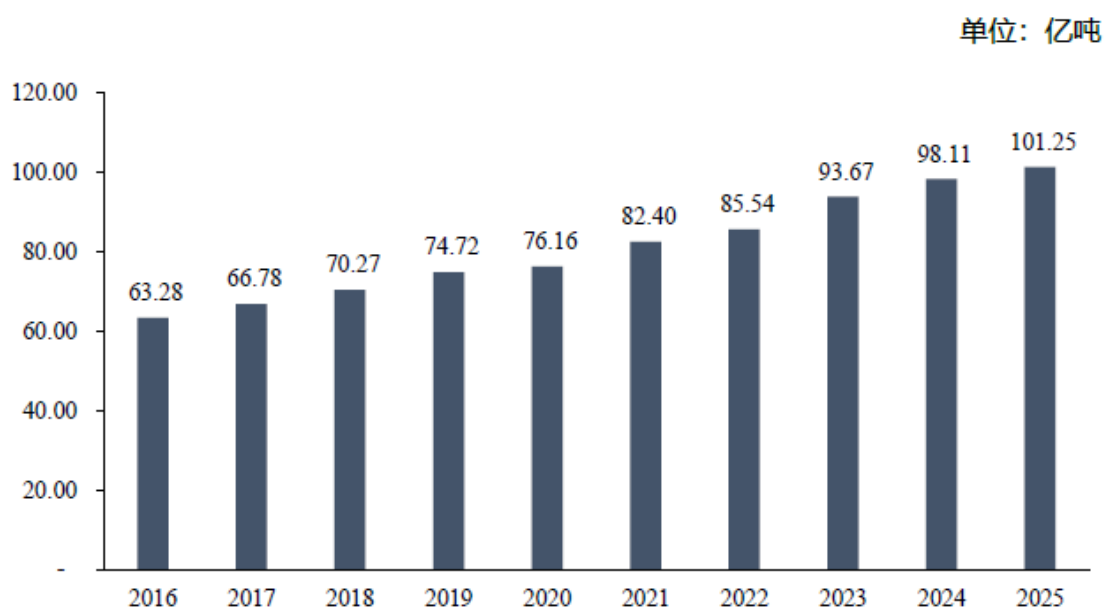
然而，在需求不断增加的同时，供给方面则体现为新增供给不足与存量运力衰减。亚洲区域内贸易（尤其是东南亚）依赖的主力船型为3000TEU以下的中小型集装箱船。全球新造船订单目前集中于服务于亚欧、跨太平洋等主干航线的大型

船舶。根据克拉克森数据，2024年全球新交付的3000TEU以下船型运力仅35.95万TEU，占全球新船交付总量的12.27%，2025年该比例进一步下降。同时，老旧中小型船舶面临拆解压力。共同导致了新增供给不足与存量运力衰减，因此适配亚洲区内航线的主力船型供给趋紧，从而一定程度上拉升了运价。

2、国内集装箱航运市场

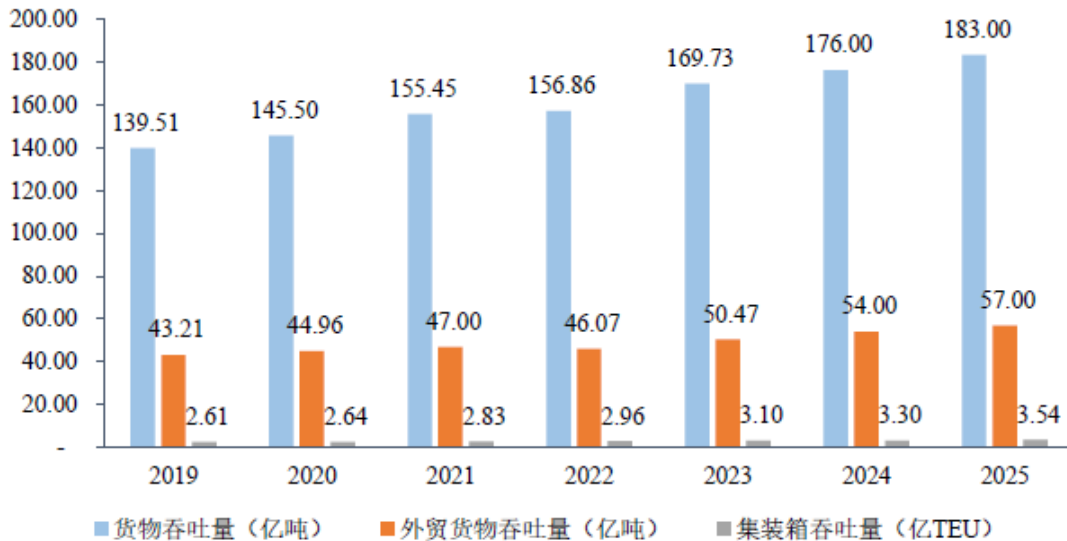
中国已成为全球最大的集装箱运输国之一，拥有宁波舟山港、上海港等世界领先的集装箱枢纽港。当前市场呈现高度专业化，并广泛应用大数据、物联网等技术以提升运营效率。行业正面临向绿色低碳转型的关键挑战，同时也受益于“一带一路”倡议及亚洲新兴市场增长带来的机遇。未来，数字化转型、绿色可持续发展及全球网络拓展将是主要方向。

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



数据来源：交通运输部

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



数据来源：交通运输部

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

3、国内干散货航运行业航运市场

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

（二）运输价格及成本变动

报告期内，公司各板块航运业务的单价、单位成本及其对毛利率的影响情况如下：

单位：元/TEU、元/吨

项目	2025年度			2024年度			2023年度
	金额	变动率	对毛利率的影响	金额	变动率	对毛利率的影响	金额
平均单价							

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

注 1：各因素对毛利率的影响采取连环替代法计算

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

1、2024年较2023年变动

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

（1）内支业务单价变动情况分析

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

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

（2）内支业务单位成本分析

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

2、2025年较2024年变动

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

（1）内贸业务

①内贸业务单价变动情况分析

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

②内贸业务单位成本分析

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

（2）散货业务

①散货业务单价变动情况分析

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

②散货业务单位成本分析

2025年，散货业务单位成本较2024年下降，主要系燃料油价格下降所致。

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

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

（一）应收账款账龄结构

报告期各期末，公司应收账款账龄结构如下：

单位：万元

账龄	2025年12月31日		2024年12月31日		2023年12月31日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
1-6月	95,708.32	99.72%	104,750.99	98.47%	79,547.23	99.70%
7-12月	191.84	0.20%	1,558.19	1.46%	189.11	0.24%
1-2年	21.82	0.02%	53.92	0.05%	14.24	0.02%
2-3年	53.92	0.06%	14.19	0.01%	-	-

4-5年	-	-	-	-	5.16	0.01%
5年以上	5.16	0.01%	5.16	0.00%	28.59	0.04%
合计	95,981.05	100.00%	106,382.44	100.00%	79,784.33	100.00%

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

（二）期后回款及逾期情况

报告期各期末，公司应收账款期后回款情况如下：

单位：万元

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

注：报告期各期末应收账款期后回款金额指截至2026年4月30日的回款金额。

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

截至2026年4月30日，2025年末公司主要客户应收账款回款情况如下：

单位：万元

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

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

综上，整体来看，公司主要客户基本均能按期回款，少部分客户虽存在超期情况，但均系与公司合作紧密且稳定的客户，不存在无法收回的情形。

（三）公司应收账款坏账准备计提充分

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

1、按照信用风险特征组合计提坏账准备的组合类别及确定依据

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

2、基于账龄确认信用风险特征组合的账龄的计算方法

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

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

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

由上表可知，公司 1-6 个月的预期损失率比例低于可比公司平均值，但仍位于合理区间内，主要因为公司的主要客户为日东、马士基、宝钢、上海泛亚和中国石化等国外代理公司、国内外大型船公司、钢厂以及国资石油企业，经营规模较大，偿付能力强；同时公司应收账款管理严格，回款情况良好，过去几年的

历史损失率维持在较低水平。公司 7 个月及以上的预期损失率比例高于可比公司平均值，更为谨慎。因此，公司与同行业可比公司坏账计提政策及实际计提情况不存在重大差异，具有合理性。

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

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

（一）省海港集团同为前五大客户与供应商情况

1、省海港集团同为客户和供应商的原因及合理性，符合行业惯例

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

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

2、公司与省海港集团具体交易内容及定价公允性

（1）销售

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

①港内短驳运输收入

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

公司提供港内短驳服务主要参考非关联方陆运拖卡价格，对比情况如下：

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

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

②甬舟短驳运输收入

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

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

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

③陆改水运输收入

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

积极开展陆改水运输业务。

A、空箱费率公允性说明如下：

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

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

如上表所示，公司陆改水运输空箱交易价格与第三方交易价格接近，交易价格公允。

②重箱费率公允性说明如下：

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

(2) 采购

①接受劳务

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

A、近洋线

报告期内，公司与可比公司在宁波港区和舟山港区近洋线装卸费情况对比如下：

单位：元/个

箱型	宁波远洋	船公司B	船公司H
A9、A11、A13-A16（注 ² ）	418.95	384.90	476.08

² 目前，国内各港口集装箱的装卸费率普遍根据集装箱的属性来收费，具体收费标准主要包括内贸箱、外贸箱、大箱、小箱、本地箱、中转箱、重箱、空箱等多个维度，目针对每一个集装箱，一般包含4个属性，如一个箱子可以是外贸、本地、大箱、重箱，也可以是其他属性。对应不同属性箱子，分别用A1-A16代替，

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

B、内支线

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

单位：元/个

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

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

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

C、内贸线

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

单位：元/个

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

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

共16种箱型。其中A1-A8代表内贸箱型，具体可分为内贸箱、中转箱/本地箱、大箱/小箱、重箱/空箱等8种箱型；A9-A16代表外贸箱型，具体可分为外贸箱、中转箱/本地箱、大箱/小箱、重箱/空箱。

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

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

D、干散货运输装卸费

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

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

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

E、其他劳务采购

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

交易价格公允。

②采购商品

公司为航运企业，运输船舶是重要的经营性资产，作为船舶运营方，公司有持续采购船用燃料油的经营需求，其中燃油采购为主要商品采购。报告期内，公司持续向宁波舟山港集团全资子公司海港国贸采购外贸船用燃油。

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

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

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

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

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

如上表所示，公司向海港国贸所采购的燃油均价与中国台湾中油牌价不存在重大差异。考虑到公司采购燃油的频次未像牌价的产生一样具有连续性，加油时

点不同带来统计样本分布差异，因此该差异合理，价格具有公允性。

③采购水电

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

（二）除省海港集团外其他前五大客户供应商重叠情况

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

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

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

上述重叠客户/供应商销售、采购金额及占比情况如下：

单位：万元

序号	客户/供应商名称	销售额			采购额		
		2025年	2024年	2023年	2025年	2024年	2023年

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

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

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

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

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

1、类金融业务

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

2、与公司主营业务无关的股权投资

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复出具之日，公司不存在投资与公司主营业务无关的股权投资的计划，亦无拟投资与公司主营业务无关的股权投资的计划。

3、投资产业基金、并购基金

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

4、拆借资金

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

5、委托贷款

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

6、以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资

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

7、购买收益波动大且风险较高的金融产品

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复出具之日，公司不存在购买收益波动大且风险较高的金融产品的情形，亦无拟购买收益波动大且风险较高的金融产品的计划。

8、非金融企业投资金融业务

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

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

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

1、关于财务性投资和类金融业务的认定标准及相关规定

根据《〈上市公司证券发行注册管理办法〉第九条、第十条、第十一条、第十三条、第四十条、第五十七条、第六十条有关规定的适用意见-证券期货法律适用意见第18号》（以下简称“《证券期货法律适用意见第18号》”）规定，“（一）财务性投资包括但不限于：投资类金融业务；非金融企业投资金融业务（不包括投资前后持股比例未增加的对集团财务公司的投资）；与公司主营业务无关的股权投资或产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；购买收益波动大且风险较高的金融产品等。（二）围绕产业链上下游以获取技术、原料或者渠道为目的的产业投资，以收购或者整合为目的的并购投资，以拓展客户、渠道为目的的拆借资金、委托贷款，如符合公司主营业务及战略发展方向，不界定为财务

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

（四）基于历史原因，通过发起设立、政策性重组等形成且短期难以清退的财务性投资，不纳入财务性投资计算口径。（五）金额较大是指，公司已持有和拟持有的财务性投资金额超过公司合并报表归属于母公司净资产的百分之三十（不包括对合并报表范围内的类金融业务的投资金额）。（六）本次发行董事会决议日前六个月至本次发行前新投入和拟投入的财务性投资金额应当从本次募集资金总额中扣除。投入是指支付投资资金、披露投资意向或者签订投资协议等。（七）发行人应当结合前述情况，准确披露截至最近一期末不存在金额较大的财务性投资的基本情况。”

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

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

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

单位：万元

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

（1）货币资金

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

单位：万元

项目	账面金额
银行存款	117,406.96

项目	账面金额
其他货币资金	73.80
合计	117,480.76

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

(2) 其他应收款

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

单位：万元

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

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

(3) 其他流动资产

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

单位：万元

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

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

(4) 长期股权投资

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

单位：万元

被投资单位	金额	主营业务	持有原因或与公司主营业务之间的关系
-------	----	------	-------------------

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

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

(5) 其他非流动资产

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

单位：万元

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

公司其他非流动资产主要系预付工程款及补充医疗保险等，均不属于财务性投资。

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

【核查程序与核查意见】

保荐机构与发行人会计师履行了以下核查程序：

- 1、查阅发行人的相关公告和行业研究报告，了解航运市场环境及行业发展趋势；
- 2、按照业务板块对毛利率执行分析性复核程序，评价其变动的合理性；
- 3、对于以单项为基础计量预期信用损失的应收账款，获取管理层单项计提的依据，评价单项计提的合理性和准确性；对于以组合为基础计量预期信用损失的应收账款，评价管理层按信用风险特征划分组合的合理性，测试管理层对坏账准备的计算是否准确；获取逾期应收账款的具体情况，了解重大应收账款未回款

原因；查阅同行业上市公司公开披露的信息，了解同行业可比公司应收账款信用损失准备计提情况，评价管理层计提应收账款减值的合理性；选取样本检查期后回款水单；

4、获取发行人客户名单和供应商名单，并进行比对；

5、询问发行人业务负责人或业务人员，了解同为客户供应商的情况及交易内容及定价依据、结算方式等情况；

6、获取主要重叠客户和供应商的合作协议，对合作内容及定价依据等协议条款进行核查；

7、查阅了同行业可比上市公司的公开信息，了解其客户与供应商重叠情况，核查是否属于行业惯例；

8、访谈发行人集装箱运输部负责人；

9、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；

10、查阅了发行人自本次发行董事会决议日前六个月至本回复出具日的董事会决议及相关公告，查阅了公司的定期报告，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。

经核查，保荐机构与发行人会计师认为：

1、报告期各期发行人毛利率变动具有合理性；

2、发行人应收账款坏账准备计提充分；

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

除省海港集团外，发行人报告期内其他同为客户和供应商的交易主要集中在航运业务板块，在近洋线业务中，公司主要客户系公司在海外地区的代理公司，代理公司代公司向托运人收取海运费，同时代公司向当地码头运营商支付码头服务费，从而同为公司的客户和供应商。上述交易系航运产业链中正常的市场行为，交易符合行业惯例，具有合理性。双方交易定价模式参考同类服务市场价协商确

定，定价公允；

4、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。

【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，为宁波远洋运输股份有限公司《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》之盖章页）



宁波远洋运输股份有限公司

2023年6月11日


发行人董事长声明


本人已认真阅读《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》的全部内容，确认回复报告内容真实、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。

董事长： 
陈晓峰



(本页无正文，为浙商证券股份有限公司《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》之盖章页)

保荐代表人（签名）： 
高小红

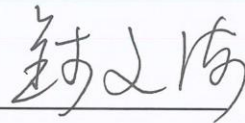

万峻



保荐机构董事长声明

本人已认真阅读《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》的全部内容，了解报告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，审核问询函回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，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。

法定代表人、董事长：



钱文海



浙商证券股份有限公司

2026年6月11日