

上海锦江航运（集团）股份有限公司

SHANGHAI JINJIANG SHIPPING (GROUP) CO., LTD.

（上海市浦东新区龙居路 180 弄 13 号 2 楼）



关于上海锦江航运（集团）股份有限公司

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

保荐机构（主承销商）



（中国（上海）自由贸易试验区商城路618号）

上海证券交易所：

贵所于 2023 年 4 月 13 日出具的《关于上海锦江航运（集团）股份有限公司首次公开发行股票并在沪市主板上市申请文件的审核问询函》（上证上审（2023）330 号）已收悉。根据贵所的要求，上海锦江航运（集团）股份有限公司（以下简称“发行人”、“公司”或“锦江航运”）与保荐机构国泰君安证券股份有限公司（以下简称“国泰君安”）、北京市竞天公诚律师事务所（以下简称“发行人律师”）、普华永道中天会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“申报会计师”）对审核问询函中所涉及的问题进行了认真核查并发表意见，在此基础上对发行人首次公开发行股票并在主板上市申请相关文件进行了补充和修订。现将审核问询函的落实和修改情况逐条书面回复如下，请予以审核。

如无特别说明，本问询函回复报告中的简称或名词释义与《上海锦江航运（集团）股份有限公司首次公开发行股票招股说明书》的含义相同。

本问询函回复中的字体代表以下含义：

审核问询函所列问题	黑体
对审核问询函所列问题的回复	宋体
对招股说明书的修改、补充	楷体（加粗）

本回复中若出现总计数尾数与所列数值总和尾数不符的情况，均为四舍五入所致。

目录

目录.....	2
【问题 1】：关于行业周期与市场风险	3
【问题 2】：关于关联交易	63
【问题 3】：关于独立性	70
【问题 4】：关于航线	100
【问题 5】：关于港口	130
【问题 6】：关于船只	156
【问题 7】：关于销售与客户	181
【问题 8】：关于代理模式	194
【问题 9】：关于收入	232
【问题 10】：关于成本	251
【问题 11】：关于毛利率	267
【问题 12】：关于期间费用	283
【问题 13】：关于劳务派遣	297
【问题 14】：关于其他	303

【问题 1】：关于行业周期与市场风险

1.1 关于行业周期与市场风险

根据申报材料：（1）在极端情况下，发行人有可能发生上市当年营业利润比上年度下降幅度超过 50%的情况；（2）集装箱航运行业属于周期性行业，受到行业经济周期、新船交付周期、二手船舶拆船周期、钢材和燃油价格波动周期等因素的影响；（3）2019 年至今，东西航线运价波动相对较大，亚洲航线运价波动相对较小；（4）报告期内，发行人航运相关价格、成本和费用等受行业周期影响显著上升；（5）发行人通过对航运产业链条上各类资源的整合优化，可有效抵御行业周期波动。

请发行人披露：极端情况的具体含义，并结合发行人主要航线运价及运价指数的变化、市场运输需求及发行人运力周转率情况、集运业成本变化情况等，量化分析发行人经营业绩下跌的风险，是否存在运力过剩、市场容量骤减、经营业绩持续下降的风险，并完善重大事项提示。

请发行人说明：（1）报告期内行业经济周期、新船交付周期、二手船舶拆船周期、钢材和燃油价格波动周期等因素所处的具体阶段及变动趋势，量化分析对公司生产经营的具体影响，是否面临周期性业绩下滑的趋势，相关风险揭示是否充分；（2）报告期内，公司运营航线的运价波动情况，量化分析与行业趋势是否一致；（3）量化分析报告期内东西航线、南北航线、亚洲航线运价水平及其波动与报告期之前 10 年平均水平的差异情况，是否处于相对高位，是否可持续；（4）按照报告期之前 10 年相关航线运价指数的平均水平，以及 $\pm 20\%$ 、 $\pm 50\%$ 的情况，分别就报告期内公司的经营业绩进行敏感性分析，并结合测算结果完善相关风险揭示；（5）公司具体如何整合优化产业链条资源以抵御行业周期波动，量化分析对报告期内经营业绩的具体影响。

请保荐机构、申报会计师、发行人律师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见。

【回复】

一、请发行人披露：极端情况的具体含义，并结合发行人主要航线运价及运价指数的变化、市场运输需求及发行人运力周转率情况、集运业成本变化情况等，量化分析发行人经营业绩下跌的风险，是否存在运力过剩、市场容量骤减、经营业绩持续下降的风险，并完善重大事项提示

（一）极端情况的具体含义

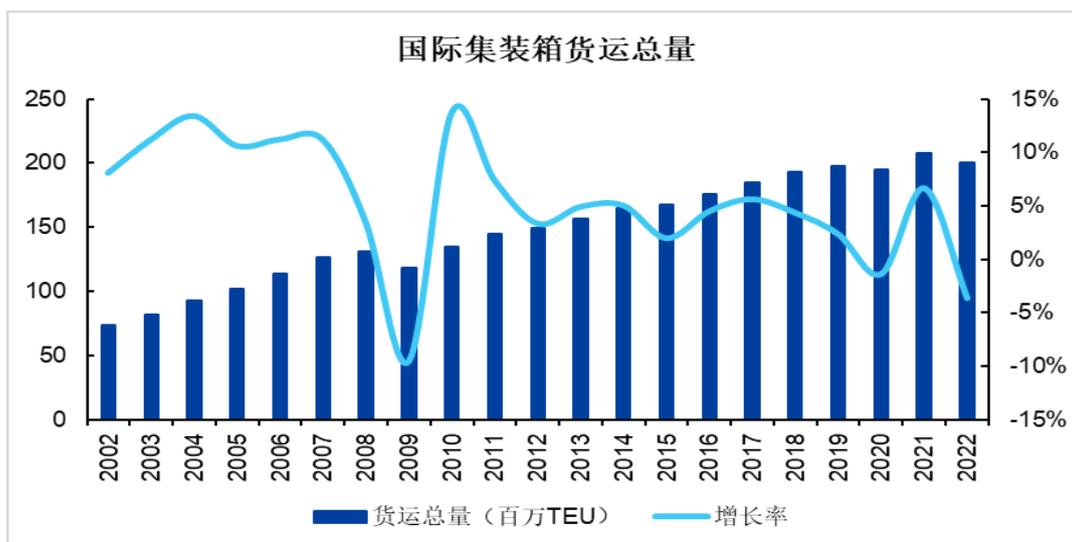
极端情况系指多个负面因素叠加爆发，即包括全球经济增长乏力、宏观经济周期波动、全球贸易需求萎缩、行业监管政策调整、市场竞争日趋激烈、行业运力供给过剩、市场运价大幅回落、运营成本大幅上升等多个对公司业绩有负面影响的因素叠加爆发。出于谨慎性考虑，发行人已将招股说明书中极端情况相关表述予以删除。

（二）结合发行人主要航线运价及运价指数的变化、市场运输需求及发行人运力周转率情况、集运业成本变化情况等，量化分析发行人经营业绩下跌的风险，是否存在运力过剩、市场容量骤减、经营业绩持续下降的风险，并完善重大事项提示

发行人已在招股说明书“第六节 财务会计信息与管理层分析”之“十二、经营成果分析”之“（九）结合发行人主要航线运价及运价指数的变化、市场运输需求及发行人运力周转率情况、集运业成本变化情况等，量化分析发行人经营业绩下跌的风险，是否存在运力过剩、市场容量骤减、经营业绩持续下降的风险”补充披露如下：

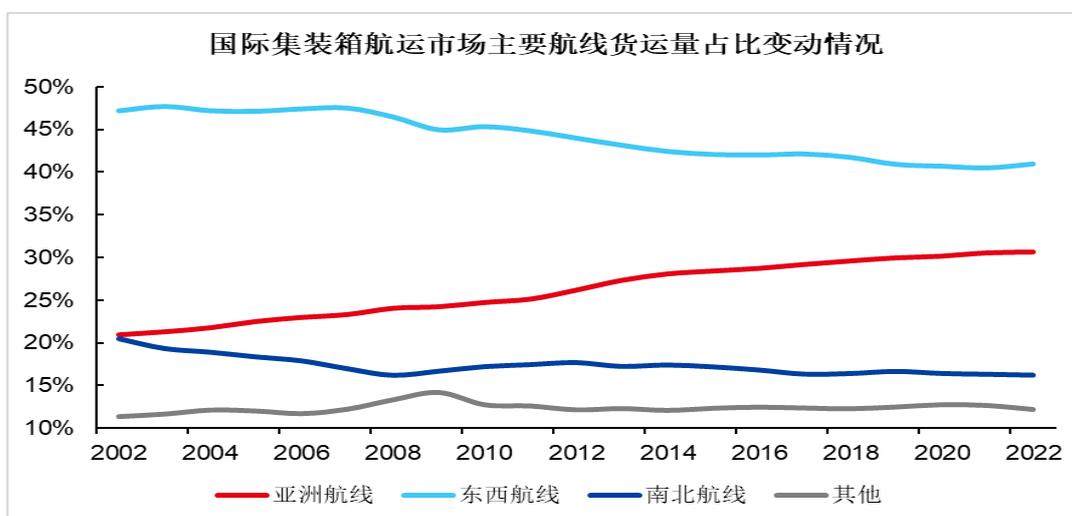
“1、市场运输需求

全球集装箱货物贸易对集装箱航运的需求有重要影响。近年来，全球集装箱航运市场处于稳步增长期，集装箱货运总量保持平稳增长。根据 Clarksons 数据，2002 年至 2022 年，国际集装箱航运完成的货运总量由 7,340 万 TEU 增长至 20,030 万 TEU，年均复合增长率为 5.15%。2022 年，货运总量有所下降，主要是受 2021 年高基数的影响，整体仍高于 2020 年及之前的水平。

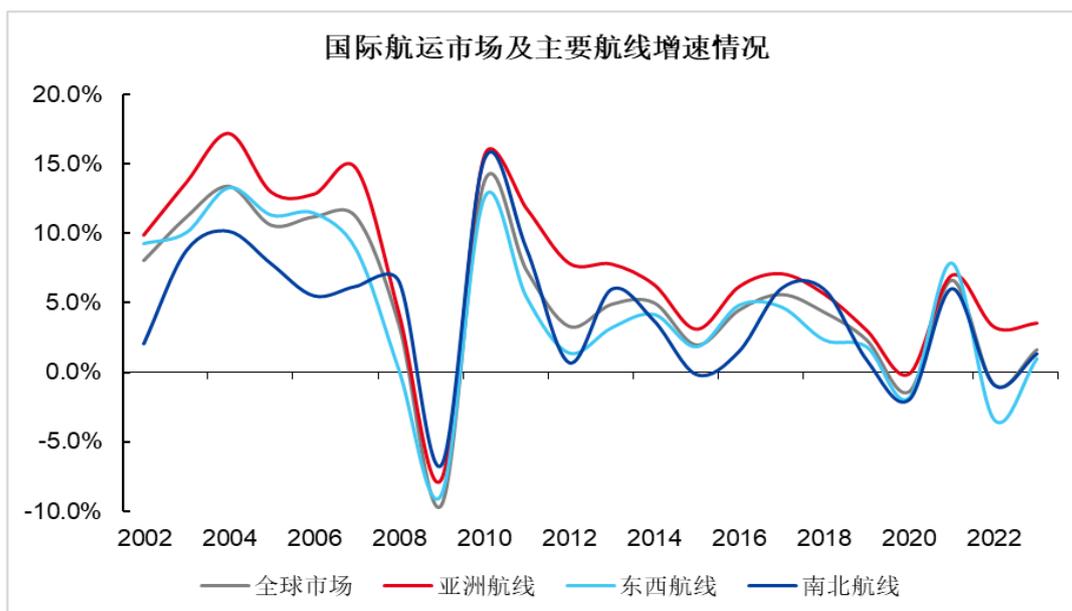


数据来源: Clarksons

报告期内,公司班轮运输服务专注于亚洲市场,亚洲区域相关航线收入合计占比 90%以上。亚洲是国际集装箱航运行业中增速最快的区域,2002 年至 2022 年间,亚洲航线集装箱运输货运量的年均复合增长率为 7.22%,明显高于整体平均水平的 5.15%,占比由 21.31%增长至 31.45%。2022 年,在全球集装箱货运总量同比下降 3.65%的情况下,亚洲区域仅下浮 0.86%。亚洲区域航运市场发展前景较好,主要原因包括:首先,亚洲地区人口基数大,消费潜力高,地区经济的快速发展不断刺激着亚洲各国对商品的进出口需求;其次,以东盟国家为代表的大量新兴经济体的工业化进程不断推进,从而推高了各国对工业原材料的进出口需求;此外,RCEP 促进亚洲区域内国家在贸易流动、货物供应与物价、投资与金融等方面形成经济联盟,有助于增进亚太经济互联互通,优势互补,进而大幅拉动区域内航运需求的提升,对航运贸易量积极增长提供有效推动。



数据来源: Clarksons



数据来源：Clarksons

公司主要运营东北亚、东南亚、国内航线以及其他航线的集装箱班轮运输服务，各航线区域的市场需求情况分析如下：

(1) 东北亚航线

东北亚航线市场是由中日韩三国间海运贸易组成的成熟型市场，市场格局较为稳固。日本和韩国均为中国前五大贸易伙伴，2022年，日本和韩国与中国的进出口总额分别为23,831.15亿元和24,120.71亿元，占中国向亚洲各个国家或地区的进出口总额的比例分别为11.19%和11.33%，占比较高。鉴于丰富的海洋资源分布，中日韩间的国际贸易运输方式以海运为主，活跃的贸易合作促进了东北亚集装箱航运市场的发展，因此东北亚航线拥有较为稳固的贸易存量基础。此外，在RCEP框架下，关税减让安排将会促进RCEP成员国之间的贸易活动，而中日韩三国将成为主要的受益方，东北亚航运市场将因RCEP的持续推进而打开新的市场增量空间。

(2) 东南亚航线

东南亚集装箱航运市场当前处于快速成长阶段。东南亚地区尚不具备完整产业链，需要从中国进口大量设备和半成品，同时东南亚也是中国重要的基础原料和农产品进口国，双方在贸易上互补性很高。近年来中国与东盟的贸易占比持续上升，从2013年的10.7%上升到2023年第一季度的15.8%。中国与东盟的经贸关系更加紧密，这将推动东南亚区域内的集装箱运输需求持续增长。同时，东南

亚地区连接亚洲、非洲和大洋洲三大洲以及太平洋、印度洋两大洋，地理位置优越，港口资源丰富，港口基础设施的便利化建设也为东南亚航运市场的发展提供更强支撑。随着 RCEP 的实施、中国—东盟自由贸易协定的不断升级以及东南亚新兴市场经济的不断发展，东南亚航运市场增量空间将进一步放大。

(3) 国内航线

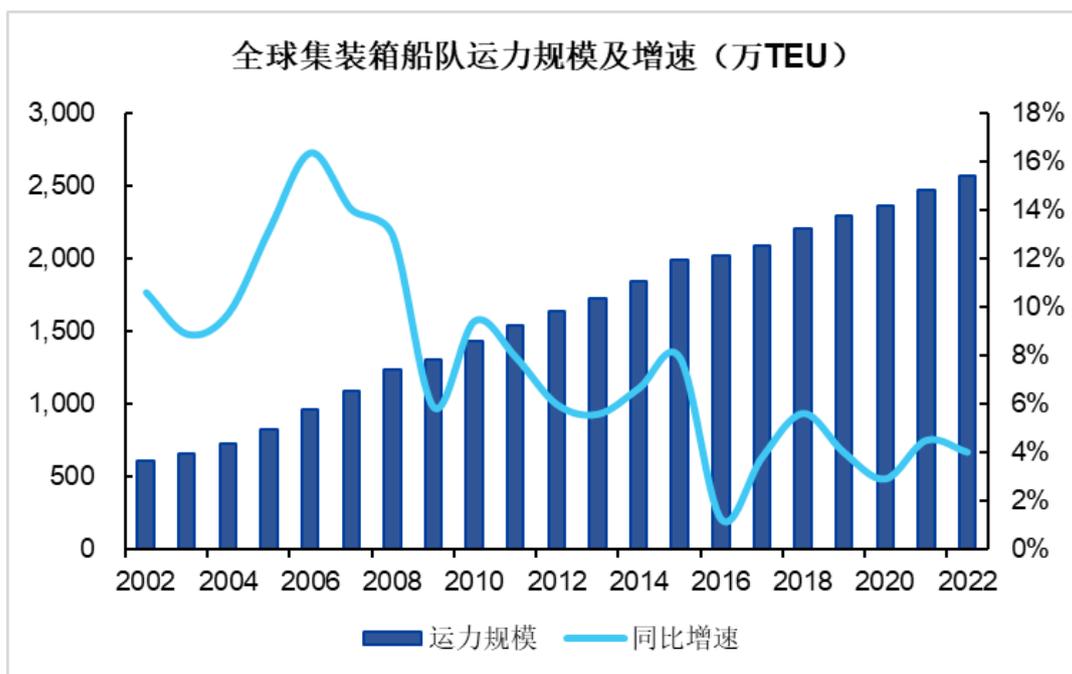
近年来，依托我国的国民经济增长，国内集装箱航运行业发展运行稳健。2020 年以来，我国经济率先实现复苏，2022 年我国 GDP 增长至 121 万亿元，近五年年均增长 5.2%，2023 年我国政府提出的 GDP 预期增长为 5%左右，明显高于全球经济总体增速。我国的国民经济增长带动货物进出口贸易的增长，从而带动国内集装箱航运需求的稳步增长。在以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局背景下，随着国内经济的增长，我国港口码头建设与升级的不断推进，“散改集”、“陆转水”持续推进和多式联运的发展，国内航线将承担更重要的多式联运和联通国际干线功能，国内航线的市场需求将进一步扩大。

(4) 其他航线

除上述航线外，公司会根据市场和客户需求，运营其他航线，包括美西航线和巴西航线，由于报告期内其他航线的收入占比较低，因此相关市场的运输需求及其变动对公司影响较小。

2、市场运力供给

集装箱航运市场运力的供给来源于集装箱船舶的总体数量和载重能力。近年来，全球集装箱船舶运力呈现平稳增长的趋势。根据 Clarksons 数据，2002 年至 2022 年，全球集装箱船队运力规模由 609.32 万 TEU 增长至 2,576.56 万 TEU，年均复合增长率为 7.48%，具体情况如下图所示：

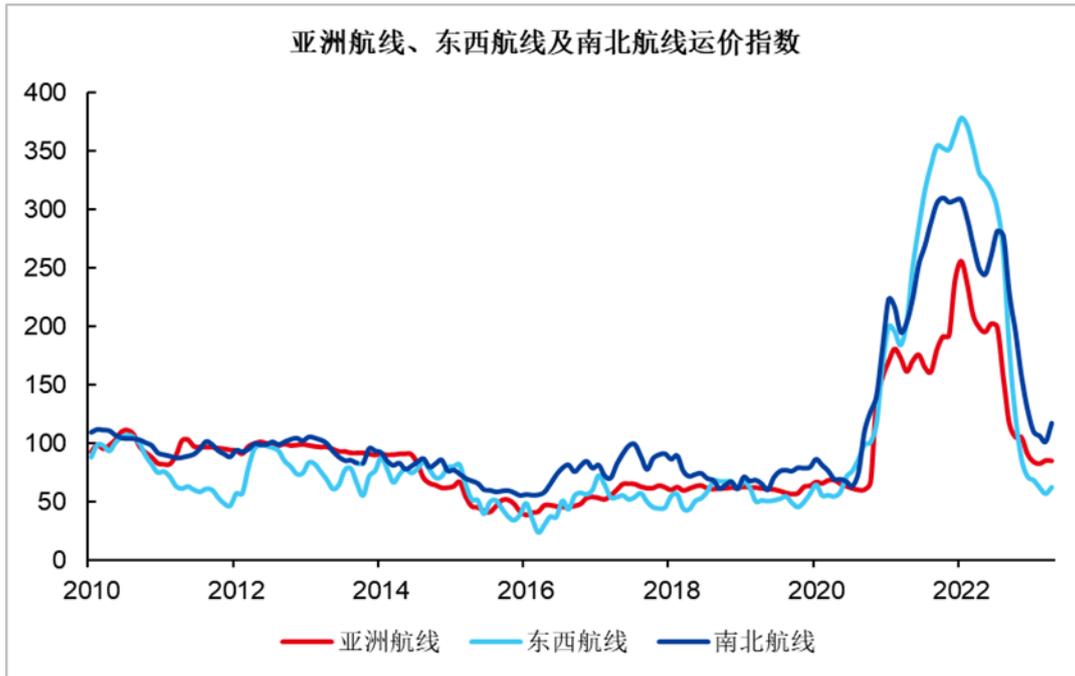


数据来源: Clarksons

报告期内,公司班轮运输服务专注于亚洲市场,由于亚洲区域贸易航线的运输距离显著短于东西航线、南北航线等远洋航线,亚洲区域集装箱运输船舶的规模一般小于 3,000TEU,这些船舶的单船运力与远洋航线通常使用的大型化船舶存在较大差别。运力总量方面,根据克拉克森的统计,截至 2023 年 4 月末,全球 3,000TEU 以下船舶运力为 471.71 万 TEU,占比 18.03%;供给增速方面,2002 年至 2022 年,3,000TEU 以下船舶运力复合增长率为 2.54%,低于同期全球集装箱船队运力增速 7.48%;新增订单方面,由于市场整合和船舶融资限制,3,000TEU 以下船舶在手订单占现有运力的比值仅为 2.39%,主要是由于新订单集中在超大型集装箱船;旧船淘汰方面,3,000TEU 以下船舶中,船龄在 20 年以上的老船占比达到 27.09%,预计未来相当比例的老船将逐渐退出运力市场。综合考虑船舶在手订单、老旧船舶拆卸、船队结构优化等影响,相较于亚洲集装箱航运市场需求端的增长态势,亚洲市场运力供给的增幅相对较低。

3、公司主要航线运价及运价指数

受宏观经济、运输成本、市场供求等因素的影响,国际集装箱航运价格呈现周期性波动的特点。运价指数反映市场运价水平,2010 年至今,各航线运价指数变动情况如下:



数据来源：Clarksons

由上图可知，2019 年以前，各航线运价指数整体波动不大；报告期内各航线运价指数均呈现大幅上升后逐步回落的趋势，其中亚洲航线价格指数波动相对较小，东西航线波动相对较大；报告期后各航线运价指数整体下降趋势明显放缓，目前已处于筑底阶段性回暖阶段。

公司主要运营东北亚航线、东南亚航线、国内航线以及其他航线的集装箱班轮运输服务，报告期内，公司各区域航线选取的对应运价指数如下：

航线区域	对应的运价指数	选取原因
东北亚航线	CCFI 日本航线运价指数	公司东北亚航线以中国日本航线为主，故选取 CCFI 日本航线运价指数为对应运价指数
东南亚航线	CCFI 东南亚航线运价指数	CCFI 设有专门的东南亚航线运价指数以反映东南亚航线运价变化，故以此为对应运价指数
国内航线	TWFI 台湾海峡两岸间集装箱运价指数	国内航线缺乏权威的市场指数，两岸间航线是公司国内航线的重要组成部分，故选取 TWFI 台湾海峡两岸间集装箱运价指数为对应运价指数
其他航线	CCFI 美西航线运价指数	公司其他航线以美西航线为主，故选取 CCFI 美西航线运价指数为对应运价指数

注：中国出口集装箱运价指数（CCFI），由交通运输部主持、上海航运交易所编制，是反映集装箱运输市场价格变化趋势的一种航运价格指数，包括 CCFI 综合运价指数及 CCFI 分航线运价指数。TWFI 台湾海峡两岸间航线运价指数由上海航运交易所和厦门航运交易所在交通运输部的指导下合作开发，用来反映两岸间航线运价变化情况。

（1）东北亚航线

公司东北亚航线以中国日本航线为主。报告期内，公司东北亚航线单箱运价变动趋势与 CCFI 日本航线运价指数分别如下：

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度
	数值	变动率 (%)	数值	变动率 (%)	数值
东北亚航线单箱运价 (元/TEU)	5,868.69	44.24	4,068.74	4.01	3,911.69
CCFI 日本航线运价指数	1,172.65	23.15	952.19	27.34	747.76

数据来源：Wind 资讯。

报告期内 CCFI 日本航线运价指数受市场供需关系影响稳步上升。报告期内，公司东北亚航线以协议客户为主，各年度所执行的协议运价主要由公司基于上年度市场运价水平确定。2020 年度，市场运价水平整体较为平稳，因此该航线 2021 年度的协议运价波动幅度较小。2021 年度，受市场供需关系影响，市场运价水平大幅上升，因此该航线 2022 年度协议运价同比大幅上升。整体来看，公司东北亚航线单箱运价的波动趋势与 CCFI 日本航线运价指数基本一致。

(2) 东南亚航线

报告期内，公司东南亚航线单箱运价变动趋势与 CCFI 东南亚航线运价指数分别如下：

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度
	数值	变动率 (%)	数值	变动率 (%)	数值
东南亚航线单箱运价 (元/TEU)	4,265.69	14.08	3,739.34	68.72	2,216.36
CCFI 东南亚航线运价指数	1,505.97	3.44	1,455.89	88.33	773.04

数据来源：Wind 资讯。

东南亚集装箱航运市场当前仍处于快速成长阶段，市场存量较大、增速快，市场存在较大竞争，航运价格的波动幅度较大。2020 年至 2022 年上半年，随着东南亚地区生产和消费的复苏，叠加市场环境的影响，市场航运价格大幅上升；2022 年下半年，随着港口周转改善、全球经济下行等因素影响，该航线运价的增速放缓。整体来看，公司东南亚航线以即期运价客户为主，单箱运价的波动趋势与 CCFI 东南亚航线运价指数基本一致。

(3) 国内航线

由于公司国内航线缺乏权威的市场指数，故此处对比公司国内航线中的两岸间航线班轮运输服务价格与市场价格的情况。报告期内，公司两岸间航线单箱运价与 TWFI 台湾海峡两岸间航线运价指数情况分别如下：

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度
	数值	变动率 (%)	数值	变动率 (%)	数值
两岸间航线单箱运价 (元/TEU)	5,795.76	26.27	4,589.92	71.87	2,670.63
TWFI 台湾海峡两岸间集装箱运价指数	1,419.30	4.84	1,353.76	41.40	957.40

数据来源：上海航运交易所。

2021 年度，受东南亚、欧洲、美洲等地区航运价格上涨的影响，TWFI 台湾海峡两岸间航线运价指数大幅上涨，随着全球航运效率出现回升，东南亚、欧洲、美洲地区等地区的市场运价在 2022 年下半年出现一定幅度的回落，两岸间航线的运价增幅受到影响放缓。整体来看，公司两岸间航线单箱运价的波动趋势与 TWFI 台湾海峡两岸间航线运价指数基本一致。

(4) 其他航线

公司其他航线以美西航线为主，报告期内，公司美西航线单箱运价变动趋势与 CCFI 美西航线运价指数对比如下：

项目	2022 年度		2021 年度
	数值	变动率 (%)	数值
美西航线单箱运价 (元/TEU)	25,727.73	-36.19	40,316.59
CCFI 美西航线运价指数	2,133.18	-5.19	2,249.97

注 1：由于公司自 2021 年下半年开始运营美西航线，故 2021 年的平均运价指数计算期间为 2021 年下半年至该年年底；

注 2：数据来源：Wind 资讯。

2021 年度受美西地区的码头拥堵、港口作业人员短缺、市场运力供应不足等因素影响，美西航线运价处于高位。2022 年度，美西地区的码头拥堵等问题逐步缓解，运价从高位回落。整体来看，公司美西航线单箱运价与 CCFI 美西航线运价指数变动趋势一致。

4、公司运力周转率情况

项目	2022年度	2021年度	2020年度
东北亚航线	52.57	56.22	39.33
东南亚航线	20.18	24.51	31.85
国内航线	64.92	75.52	62.44
其他航线	7.22	5.32	-
合计	41.76	48.67	43.37

注：运力周转率=计费箱量/平均总运力。

公司主要运营东北亚、东南亚、国内航线以及其他航线的集装箱班轮运输服务，各航线区域的运力周转率及变动情况分析如下：

（1）东北亚航线

报告期内，公司东北亚航线的运力周转率分别为 39.33、56.22 和 52.57。2021 年度，公司东北亚航线运力周转率有所上升，主要是公司深耕东北亚航线，通过长期经营，积累了丰富的优质客户群体，随着中国与日本间的贸易往来增长，客户运输需求上升。2022 年度公司东北亚航线运力周转率较 2021 年度有所下降，主要系受宏观经济波动和行业周期等因素影响，客户运输需求有所下降，致使该航线计费箱量小幅下降所致。

（2）东南亚航线

报告期内，公司东南亚航线的运力周转率分别为 31.85、24.51 和 20.18。公司东南亚航线的运力周转率持续下降，主要系一方面在东南亚地区巨大的发展潜力下，公司将东南亚航线作为新的收入增长点，积极布局和完善东南亚航线，持续投入运力，但公司所投入的运力无法在第一时间转化为足额的计费箱量；另一方面，公司先后于 2021 年度和 2022 年度开设了新航线，新航线距离较公司原有运营的东南亚航线有所增加，导致计费箱量的周转时间有所提高，降低了运力周转率。

（3）国内航线

报告期内，公司国内航线的运力周转率分别为 62.44、75.52 和 64.92。公司国内航线的运力周转率呈现先升后降的趋势，主要系 2021 年度受行业周期影响，市场运力紧缺，远洋航线运输需求增加，进而带动公司国内航线运输量大幅增长，运力周转率同步提升。2022 年度，随着我国多式联运政策的不断推进以及国内航线承接国际干线功能的增强，公司结合国家战略安排和自身业务定位，增大对国内航线运力的投入，由于新增运力需时间消化，导致该航线的运力周转率有所下跌。

（4）其他航线

2021 年度和 2022 年度，其他航线的运力周转率分别为 5.32 和 7.22，由于

航线距离和航次周转时间较高，使得运力周转率相对较低。

5、公司集运业务成本变化

报告期内，公司主营业务成本构成情况如下：

单位：万元

项目	2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)
港口相关费用	173,397.17	41.04	187,808.87	55.90	137,811.51	55.11
燃油及船舶物资	95,838.87	22.68	56,248.93	16.74	42,714.20	17.08
使用权资产折旧	45,459.00	10.76	17,219.09	5.12	-	-
租赁费	22,666.30	5.36	11,318.66	3.37	15,492.14	6.20
运输费用	29,159.82	6.90	18,862.48	5.61	8,202.99	3.28
劳务及外包费用	14,100.17	3.34	10,698.16	3.18	10,493.23	4.20
职工薪酬	15,219.47	3.60	13,582.16	4.04	10,402.08	4.16
修理费	10,362.41	2.45	7,170.52	2.13	6,940.16	2.78
资产折旧与摊销	9,012.30	2.13	8,513.58	2.53	14,234.34	5.69
保险费	2,020.81	0.48	1,434.67	0.43	1,493.15	0.60
其他	5,290.94	1.25	3,140.44	0.93	2,267.90	0.91
合计	422,527.27	100.00	335,997.54	100.00	250,051.71	100.00

报告期内，公司主营业务成本主要包括港口相关费用、燃油及船舶物资、租赁费（含使用权资产折旧）、运输费用、劳务及外包费用，其合计占比分别为85.87%、89.92%和90.08%。

报告期内，公司主营业务成本中的各类主要成本占比变化原因分析如下：(1) 2022年港口相关费用占比有所下降，主要是受燃油成本、租赁费用（含使用权资产）、运输费用等费用上涨的间接影响；(2) 2022年燃油及船舶物资占主营业务成本的比例有所上涨，主要受市场燃油价格持续大幅上涨所致；(3) 租赁费（含使用权资产折旧）占主营业务成本的比例逐年上升，主要是公司为扩充运力，主要通过租赁船舶和集装箱的方式增加运力投入和集装箱来源，同时叠加市场租赁费率上涨所致；(4) 运输费用占主营业务成本的比例逐年上升，主要系随着公司航运运输业务规模的增加，公司运输服务的采购需求亦同步增长，叠加报告期内航运市场景气度较高、采购运输服务单价整体呈现上涨趋势；(5) 劳务及外包费用占比报告期内整体保持稳定。

6、量化分析发行人经营业绩下跌的风险

公司经营业绩的变动，会受运输价格、运输量、运力周转率、营业成本等多个因素的综合影响，具体情况分析如下：

(1) 敏感性分析的关键参数

集装箱航运行业属于典型的周期性行业，通常采用运价指数反映市场运价水平及行业周期波动情况，因此通过运价指数确定敏感性分析的区间范围。具体方法如下：选取公司各航线对应的截至2023年4月底的运价指数与报告期前十年均值两者的孰低值，以报告期内各航线收入占比为权重，计算公司各航线对应的运价指数，相较于报告期内均值的加权平均降幅。由下表可知，上述孰低值相较于报告期内各航线运价指数均值的加权平均降幅为28.77%，因此将敏感性分析的测试区间范围确定为±30%。

项目	东北亚航线	东南亚航线	国内航线	其他航线
报告期内平均运价指数	956.09	1,244.64	1,243.49	1,611.09
2023年4月末运价指数	913.70	657.46	1,157.62	723.27
报告期前十年平均（2010-2019）运价指数	717.38	774.39	984.95	867.62
2023年4月末运价指数与前十年均值孰低相较于报告期均值的降幅	24.97%	47.18%	20.79%	55.11%
报告期内航线收入权重	60.40%	16.06%	19.99%	3.55%
公司各航线2023年4月末与前十年均值孰低相较于报告期均值的加权平均降幅	28.77%			

(2) 针对运输价格变动进行敏感性分析

假设其他因素均保持不变，公司报告期内运输价格变动对公司报告期内平均净利润的敏感性分析如下：

项目	单位：万元		
	报告期内平均运输价格变动幅度	对报告期内平均净利润影响金额	对报告期内平均净利润影响比例
平均运输价格	30%	113,329.27	96.07%
	20%	75,552.85	64.05%
	10%	37,776.42	32.02%
	-10%	-37,776.42	-32.02%
	-20%	-75,552.85	-64.05%
	-30%	-113,329.27	-96.07%

如上表所示，在其他条件不变的情况下，公司报告期内平均运输价格变动-30%、-20%、-10%、10%、20%以及30%，公司报告期内平均净利润将分别变动-96.07%、-64.05%、-32.02%、32.02%、64.05%以及96.07%。

(3) 针对运输量变动进行敏感性分析

假设其他因素均保持不变，公司报告期内运输量对公司报告期内平均净利润的敏感性分析如下：

单位：万元

项目	报告期内平均运输量变动幅度	对报告期内平均净利润影响金额	对报告期内平均净利润影响比例
平均运输量	30%	38,240.69	32.42%
	20%	25,493.80	21.61%
	10%	12,746.90	10.81%
	-10%	-12,746.90	-10.81%
	-20%	-25,493.80	-21.61%
	-30%	-38,240.69	-32.42%

如上表所示，在其他条件不变的情况下，公司报告期内平均运输量变动-30%、-20%、-10%、10%、20%以及30%，公司报告期内平均净利润将分别变动-32.42%、-21.61%、-10.81%、10.81%、21.61%以及32.42%。

(4) 针对运力周转率变动进行敏感性分析

假设其他因素均保持不变，公司报告期内运力周转率对公司报告期内平均净利润的敏感性分析如下：

单位：万元

项目	报告期内平均运力周转率变动幅度	对报告期内平均净利润影响金额	对报告期内平均净利润影响比例
平均运力周转率	30%	38,240.69	32.42%
	20%	25,493.80	21.61%
	10%	12,746.90	10.81%
	-10%	-12,746.90	-10.81%
	-20%	-25,493.80	-21.61%
	-30%	-38,240.69	-32.42%

注：平均运力周转率=平均计费箱量/平均总运力，假设平均总运力不变，运力周转率变动主要系平均计费箱量变动导致，因此运力周转率敏感性分析结果与运输量敏感性分析结果一致。

如上表所示，在其他条件不变的情况下，公司报告期内平均运力周转率变动

-30%、-20%、-10%、10%、20%以及 30%，公司报告期内平均净利润将分别变动-32.42%、-21.61%、-10.81%、10.81%、21.61%以及 32.42%。

(5) 针对营业成本变动进行敏感性分析

假设其他因素均保持不变，公司报告期内营业成本对公司报告期内平均净利润的敏感性分析如下：

单位：万元

项目	报告期内平均营业成本变动幅度	对报告期内平均净利润影响金额	对报告期内平均净利润影响比例
平均营业成本	30%	-77,356.31	-65.58%
	20%	-51,570.87	-43.72%
	10%	-25,785.44	-21.86%
	-10%	25,785.44	21.86%
	-20%	51,570.87	43.72%
	-30%	77,356.31	65.58%

如上表所示，在其他条件不变的情况下，公司报告期内平均营业成本变动-30%、-20%、-10%、10%、20%以及 30%，公司报告期内平均净利润将分别变动 65.58%、43.72%、21.86%、-21.86%、-43.72%以及-65.58%。

敏感性分析是基于单一变量的分析，上述敏感性分析均是在假设其他因素不变的基础上。公司在实际经营中，当运输价格、运输量、运力周转率等因素在影响公司收入的同时，船舶租赁费用、运输费用等成本端因素往往会同方向联动，多种因素叠加作用将一定程度减弱对净利润产生影响的幅度；当燃油、租赁费用、人工在影响公司成本的同时，公司可以通过重新定价等方式在一定程度上转移成本波动的风险。因此上述敏感性分析结果不能完全代表发行人在经营业绩上可能发生的实际变动。但由于运输价格、运输量、运力周转率及营业成本等因素的变动与其他联动因素变动的叠加抵消存在一定的滞后性，且在变动幅度上也可能存在一定差异，因此公司运输价格、运输量、运力周转率、营业成本的不利变动，对发行人的经营业绩具有一定的影响。未来，若公司运输价格、运输量、运力周转率大幅下降，或营业成本大幅上升，可能对发行人的净利润构成不利影响。

7、是否存在运力过剩、市场容量骤减、经营业绩持续下降的风险

公司的班轮运输服务专注于亚洲市场，亚洲区域相关航线收入合计占比 90%

以上。根据上文对供需变动趋势的分析（参见本问询函回复之“问题 1.1/一/(二)/1、市场运输需求”和“问题 1.1/一/(二)/2、市场运力供给”），亚洲区域的集装箱货运总量长期保持较为稳定的增速增长，近二十年增速高于全球平均水平，亚洲区域的集装箱航运运力供给的增长速度与集装箱货运总量增速较为匹配，同时该区域主力船型（3,000TEU 以下）的新船订单总体规模及占比较低。随着 RCEP 的签订与实施，一系列贸易便利化措施将会促进区域内的经贸往来，从而为亚洲市场带来新的发展机遇，这使得亚洲区域短期内出现运力过剩、市场容量骤减的可能性较低。

集装箱航运行业属于典型的周期性行业，正经历行业运价迅速上升后向新均衡点回探的周期阶段，但行业仍有较大增长潜力和发展态势，并非处于长期持续下滑趋势中。公司短期内经营业绩存在下滑的风险，系正常的行业周期性波动，并不改变公司的基本面，不影响公司的持续经营能力，公司经营业绩持续下降的风险较小，具体原因如下：

（1）公司优越的区位优势为经营业绩提供良好保障

作为上海本土的航运企业，公司直接受益于以上海港作为母港的天然区位优势以及上海作为中国经济中心城市的腹地优势。上海港作为我国重要的沿海港口，位于长江黄金水道和海岸线的交汇点，得益于优越的地理位置和先进成熟的管理系统，上海港连续 13 年位居世界集装箱吞吐量第一大港，是中国开展对外贸易的重要港口，上海港领先的航运枢纽功能为公司开展航运服务提供了稳定的货源基础，为公司客户获取以及向客户提供高稳定性、高准班率的优质服务提供了有力的港口赋能。从腹地经济的角度来看，公司地处全国最大的经济中心城市，背靠外向型经济高度发达的长三角地区，于 2022 年，长三角不仅贡献了全国近四分之一的 GDP，其进出口总值占全国比重也超过三分之一，长三角庞大的经济体量与进出口贸易规模为公司的发展形成了有效推力。综合上述因素，公司优越的区位优势为经营业绩提供良好保障。

（2）公司在区域内领先的综合优势为经营业绩提供有力支撑

公司以“着力成为以集装箱运输为核心的区域性卓越航运企业”为发展愿景，经过多年深耕，在区域内具有明显的综合经营优势。公司拥有专业的管理团队、

高效的运营体系、长期的业务积累、稳健的经营理念以及明确的战略目标，公司依托高效专业的管理运营体系，不断提升航运服务的稳定性与可靠度，打造了以HDS、Super HDS 服务为代表的精品航线服务，在上海日本、上海两岸间等优势航线具备领先的市场占有率良好的声誉口碑。公司在向客户提供高品质航运服务的同时，通过延伸综合物流服务链条、拓展差异化服务类型，能够为客户创造更多航运价值链上的附加价值，从而进一步增强了客户黏性。公司在数字信息管理系统方面同样具备优势，公司通过打造EIS管理驾驶舱平台，引入区块链、物联网和AI等新兴数字技术，进一步提升了管理与运营效率。公司在组织构建和人才培养方面走在行业前列，稳健科学的经营理念和良好的企业文化为公司发展提供持续的内生动力，实现管理效率与效能的持续优化。公司专业的服务运营能力与品牌优势受到广泛认可，多次荣获由政府部门及业内协会颁发的全国奖项和荣誉称号，在客户获取与合作维持、服务议价等方面具备一定优势。公司作为区域内航运公司具备较为全面的经营优势，能够为公司在市场竞争中实现良好经营业绩提供有力支撑。

(3) 公司不断开拓和完善航线布局增强盈利能力

公司在持续深耕优势航线的同时，也在不断开拓和完善新的航线布局，从而在充分发挥公司综合优势的基础上进一步增强公司的盈利能力。首先，公司充分利用上海日本精品航线经营过程中所形成的管理经验、客户资源与市场声誉，进一步开拓国内其他港口至日本的航线，包括大连日本航线、青岛日本航线等；其次，公司结合东南亚市场的快速发展和客户需求，持续加大东南亚航线的运力投入，包括上海泰越航线、泰越日本航线等，同时又将上海日本航线和上海香港海防航线串联，满足下游客户的货运业务需求，报告期内，东南亚航线收入分别为37,215.97万元、88,127.76万元以及117,361.40万元，占比分别为11.34%、17.12%和17.57%，呈现逐年上升的趋势，东南亚航线已经成为公司新的收入增长点，有助于提升公司在区域内航线的市场地位和核心竞争力，随着公司不断开拓和完善的航线布局转化为新的业绩增长点，公司的持续经营与盈利能力将得到有效提升。

(4) 公司在符合绿色航运趋势方面具备先发优势

公司一贯秉持的绿色航运理念助力公司形成先发优势。随着环保法规逐渐严

格以及下游客户对于绿色航运需求的日益增加,航运的绿色低碳化已成为集装箱航运行业技术发展与应用的重要方向,同时也抬高了行业的准入门槛。公司一贯之坚持绿色发展的经营理念,并将“创绿色航运,享便捷物流”作为企业使命,在当前“双碳”背景下,公司积极践行企业社会责任,不断深化绿色航运理念,高度重视并持续追踪 LNG、甲醇燃料等新能源船舶及岸电技术在航运业的实践应用,持续优化船队绿色化管理水平。此外,公司大力支持节能技术改造项目,在公司船队范围先后完成加装舵球及扭曲舵、加装消涡鳍等改造应用,率先推行针对现有船舶提出的能效指数(EEXI)限值要求和营运碳强度指标(CII)评级要求等环保标准,在环保实践中形成了一定的领先优势,能够较好地适应日趋严格的航运环保要求,良好地满足市场对于绿色航运日益增长的需求。

(5) 良好的行业政策为公司发展提供积极的外部环境

集运业是国家鼓励与支持发展的重点领域,“交通强国”、“海洋强国”是我国重要的发展战略及目标。集装箱航运业在我国优化“多式联运”交通运输结构、提升综合运输能力以及加强国际航运话语权等方面具有重要意义,为此国家出台“十四五”规划、《水运“十四五”发展规划》《交通强国建设纲要》等一系列文件和配套支持政策,为航运业发展营造了良好、积极的外部环境,有利于公司在良好的市场、政策环境中充分发挥自身优势,服务国家战略。同时,上海在建设国际航运中心的过程中释放出一系列区位政策红利也为公司营造了良好的外部环境以及资源禀赋。长期来看,良好的行业政策为公司发展提供积极的外部环境,有助于公司经营业绩稳中向好发展。”

8、完善重大事项提示

发行人已在招股说明书“第二节 概览”之“一、重大事项提示”之“(五)特别风险提示”和“第三节 风险因素”补充披露如下:

“8、经营业绩下滑 50%的风险

报告期内,公司的营业收入分别为 342,970.27 万元、537,241.19 万元、684,016.91 万元,扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润分别为 45,638.09 万元、119,266.13 万元、176,650.69 万元,营业收入与净利润均持续增长。

公司班轮运输服务的运输价格、运输量、运力周转率、营业成本的不利变动，对发行人的净利润均具有一定影响。若运输价格、运输量、运力周转率大幅下降，或营业成本大幅上升，可能对发行人的净利润构成不利影响。假设其他因素均保持不变，按照运输价格、运输量、运力周转率、营业成本分别变动±10%、±20%以及±30%的幅度进行测算，对报告期内平均净利润的敏感性分析如下：

单位：万元

变动幅度	运输价格		运输量		运力周转率		营业成本	
	影响金额	影响比例(%)	影响金额	影响比例(%)	影响金额	影响比例(%)	影响金额	影响比例(%)
30%	113,329.27	96.07	38,240.69	32.42	38,240.69	32.42	-77,356.31	-65.58
20%	75,552.85	64.05	25,493.80	21.61	25,493.80	21.61	-51,570.87	-43.72
10%	37,776.42	32.02	12,746.90	10.81	12,746.90	10.81	-25,785.44	-21.86
-10%	-37,776.42	-32.02	-12,746.90	-10.81	-12,746.90	-10.81	25,785.44	21.86
-20%	-75,552.85	-64.05	-25,493.80	-21.61	-25,493.80	-21.61	51,570.87	43.72
-30%	-113,329.27	-96.07	-38,240.69	-32.42	-38,240.69	-32.42	77,356.31	65.58

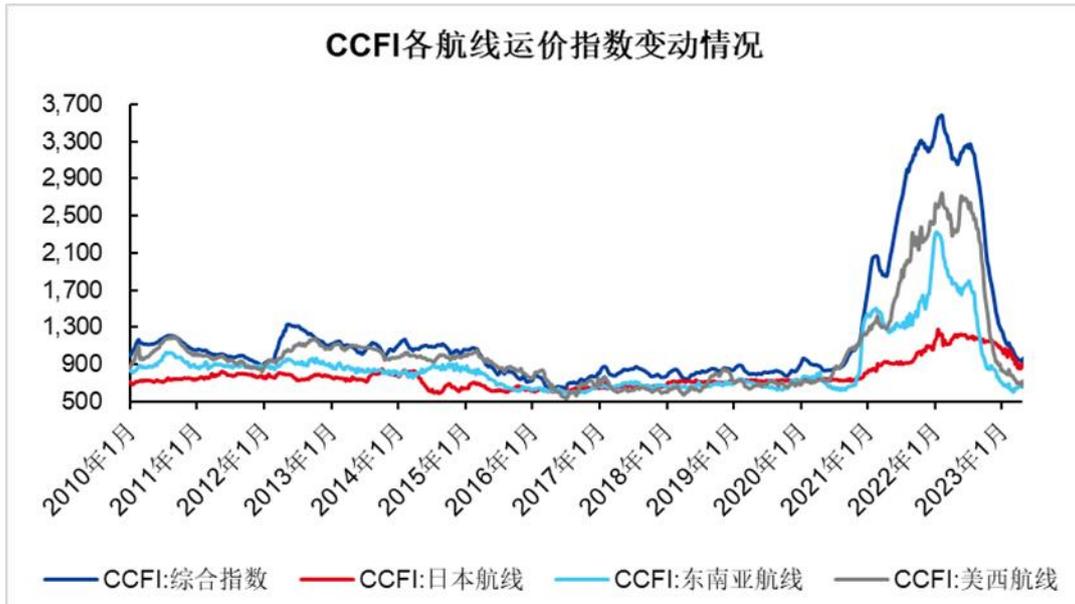
考虑到诸多不确定因素的影响，如果发生全球经济增长乏力、宏观经济周期波动、行业监管政策调整、航运需求下降、航运价格波动、燃油价格上涨、人工成本上升等情况，均可能使公司经营业绩下滑。若多个负面因素叠加爆发，公司有可能发生上市当年净利润比上年度下降幅度超过 50%的情况。”

二、报告期内行业经济周期、新船交付周期、二手船舶拆船周期、钢材和燃油价格波动周期等因素所处的具体阶段及变动趋势，量化分析对公司生产经营的具体影响，是否面临周期性业绩下滑的趋势，相关风险揭示是否充分

(一) 报告期内行业经济周期、新船交付周期、二手船舶拆船周期、钢材和燃油价格波动周期等因素所处的具体阶段及变动趋势

1、报告期内行业经济周期

集装箱航运行业属于典型的周期性行业，通常采用运价指数反映市场运价水平及行业周期波动情况。报告期内集装箱航运行业经历了市场运价大幅上升然后逐步回落的阶段，当前正处于市场筑底阶段性回暖阶段。2010 年至今，各航线运价指数变动情况如下：



数据来源：Wind 资讯

(1) 2010 年至 2019 年集运行业整体运价波动不大

报告期前十年，CCFI 综合指数、CCFI 日本航线指数、CCFI 东南亚航线指数及 CCFI 美西航线指数均值分别为 949.76、717.38、867.62 及 774.39。从上述运价指数的年度均值表现来看，报告期前十年上述各主要航线的运价指数基本围绕十年均值上下起伏，虽在个别年度存在相较于十年均值中枢相对较大的波动幅度，但持续的时间有限。同期，全球航运市场经历了以兼并重组、组建航运联盟等方式为代表的市场出清与整合，管理不善、运营效率较低、巨额亏损的航运企业逐渐退出航运市场，集运行业形成了较为稳定的市场参与者以及较为稳固的经营壁垒，行业新进入者较少且对于航线运价的冲击较低，集运行业整体的运价波动不大。

(2) 报告期内集运行业整体运价大幅上升后逐步回落

报告期内，集运价格和运价指数处于历史较高的水平，具体波动情况如下：2020 年上半年，受市场环境的影响，集装箱市场运输需求总体呈下行态势，使得运价同步下降。自 2020 年下半年起，贸易供需关系逐步修复使得集装箱运输需求快速恢复，同时境外港口拥堵导致船舶营运效率下降，从而使得集运价格逐步上升。CCFI 综合指数 2020 年度的均值为 984 点，同比增长 19.5%；2021 年，由于全球贸易需求持续增长，集装箱市场运输需求旺盛，同时境外港口拥堵加剧，物流供应链效率大幅下降，导致集装箱运力供需失衡，从而使得集运价格呈大幅

上涨趋势,CCFI 综合指数 2021 年度的均值为 2,616 点,同比增长 165.7%;2022 年,集装箱市场运输需求有所回落,同时境外港口拥堵缓解,有效运力逐步释放,从而使得集运价格总体呈下降趋势。不过由于大部分时间运价仍处于高位,因此全年平均运价仍有所上升, CCFI 综合指数 2022 年度的均值为 2,792 点,同比增长 6.8%。

报告期内,随着集运行业整体运价水平的波动,各主要航线的运价均呈现相同的变动方向,不过波动幅度存在差异,其中:日本等东北亚航线的波动幅度较小,东南亚航线的波动幅度次之,美西航线等干线的波动幅度较大。报告期内,CCFI 日本航线指数、CCFI 东南亚航线指数、CCFI 美西航线指数的平均值分别为 956.09、1,244.64、1,611.09,较 2020 年期初分别增幅为 30.69%、70.39%、136.40%,截至 2023 年 4 月底,上述指数分别较报告期内平均值下降 4.43%、47.18%、55.11%。

(3) 当前集运行业各主要航线的运价处于筑底阶段性回暖阶段

2023 年以来,国内经济回升势头明显,为航运市场提供有效需求支撑。根据国家统计局的数据,2023 年第一季度各月我国进出口总值增速实现从-7%、8%到 15.5%的逐月增长,整个一季度我国 GDP 同比增长 4.5%,出口总额同比增长 8.4%,国内经济与对外贸易呈现良好的回暖趋势,整体表现超过市场预期。

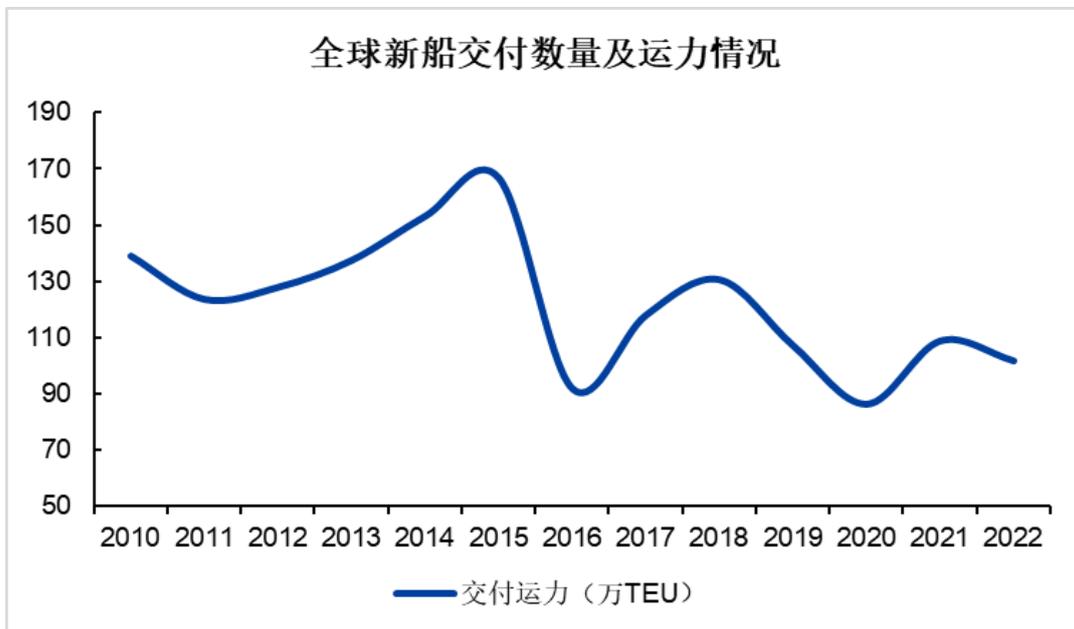
在国内经济整体复苏的推动作用下,集运行业整体呈现回暖态势。首先,全国港口集装箱吞吐量呈现明显涨幅,根据交通运输部的统计,2023 年 3 月全国主要港口集装箱吞吐量达到 2,559 万 TEU,同比上涨 7.6%,其中沿海港口吞吐量为 2,243 万 TEU,同比上涨 6.9%。同时,在集运需求回暖的积极影响下,反映出口集装箱航运市场即期运价行情的上海出口集装箱综合运价指数于 2023 年 4 月率先呈现触底反弹走势,月均值为 1,006.85 点,环比上涨 9.9%。另外,作为反映国内航运市场景气程度的重要指标,2023 年一季度,中国航运景气指数终止长达一年半的下跌态势,较上季度上涨 3.4%。此外,根据上海国际航运研究中心的预测,2023 年第二季度中国航运景气指数预计较第一季度继续上涨 13.3%,回升至相对景气区间。

综合上述积极因素,截至 2023 年 4 月底,CCFI 日本航线运价指数、CCFI

东南亚航线运价指数以及 CCFI 综合指数运价整体下降趋势已明显放缓，其中东南亚及日本航线等主要航线运价指数已呈现短期反弹态势，表明目前集运行业各主要航线的运价处于筑底阶段性回暖阶段。

2、报告期内新船交付周期

航运公司新增船舶运力的积极性与市场行情密切相关。根据 Clarksons 的数据，报告期各期，新交付船舶对应运力为 86.12 万 TEU、108.61 万 TEU 和 101.53 万 TEU。2020 年，受行业周期影响，航运公司新增运力较低。2021 年和 2022 年，在航运需求和价格上涨的推动下，航运公司新增运力有所提升，不过仍处于历史较低的水平。



数据来源: Clarksons

新船交付需经历签约设计阶段和生产阶段，签约设计阶段由于全球船坞在短期内产能空间有限，存在等候工期，因此所需时间从数月至数年不等；生产阶段包含船舶设备采购、船体建造、设备组装及舾装交付等步骤，通常耗时 12-24 个月。根据 Alphaliner 的统计，截至 2023 年 4 月，全球集装箱船舶在手订单总量为 766.0 万 TEU，如在手订单按约履行、按期交付，对应新船将主要于 2023 年至 2025 年交付，上述年度新船交付具体运力情况如下：

单位: 万 TEU

项目	2023年度	2024年度	2025年度
全部船型新投放运力	205.07	287.73	186.72
3,000TEU以下新船投放运力	29.11	27.15	5.24

3,000TEU以下新船投放运力/ 全部船型新投放运力	14.20%	9.44%	2.80%
--------------------------------	--------	-------	-------

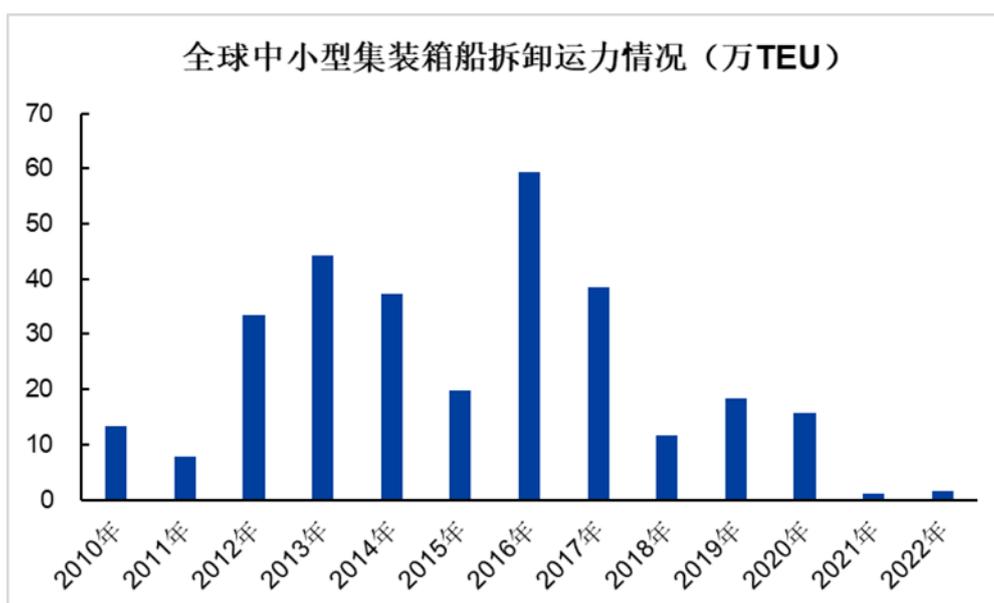
数据来源：Alphaliner

2023 年至 2025 年，全部船型新投入运力整体较高。亚洲区域集装箱运输船舶的规模一般小于 3,000TEU，这些船舶的单位运力规模远低于美洲航线和欧洲航线动辄上万 TEU 的单船运力规模，此类船舶新船运力投放总量及占比均较小，且呈下降趋势。此外，随着集装箱航运市场运价下降，部分船公司不排除取消造船订单或船舶延迟交付的可能性，从而可能减缓未来新增运力增幅。

3、报告期内二手船舶拆船周期

老旧船舶在维护成本、运行效率、智能化水平以及环保指标等方面相较于使用新技术、新设备的新建船舶有一定劣势，作为运力管理、成本控制、适应环保法规、优化船队结构的重要手段，航运公司会主动进行船舶拆卸以实现老旧船舶的运力出清，从而为新船交付提供置换空间。

航运市场行情是影响拆船情况的重要因素。受行业周期影响，2020 年上半年航运市场需求下降，航运公司借机出清老旧船舶，但 2020 年下半年起，航运市场行情上升，航运公司选择继续运营老旧船舶以满足市场需求，拆船数量下降明显。受运价回落的影响，2022 年下半年航运公司开始陆续处理老旧船舶，导致 2022 年拆船量较 2021 年略有上升。不过整体而言，报告期内航运公司拆船处于历史较低的水平。



数据来源：Clarksons

报告期内，市场拆船数量整体水平较低，这使得报告期后或将有更多船舶进入拆卸程序。根据 Clarksons 数据，截至 2023 年 4 月，全球集装箱船队中存在船龄 25 年以上的亟待拆卸船只数量为 681 艘，船龄 20 年以上的可拆卸船只数量为 1,381 艘，其中 3,000TEU 以下船舶中船龄 20 年或 25 年以上的比例较高，未来可进入拆卸程序的船舶比例较大，具体情况如下：

单位：万 TEU

项目	船龄大于 20 年的船舶运力	船龄大于 25 年的船舶运力
3,000TEU 以下船舶	127.76	60.31
全类型集装箱船	299.49	91.68
3,000TEU 以下船舶/全类型集装箱船	42.66%	65.78%

数据来源：Clarksons

除了上述影响因素外，在碳达峰与碳中和的“双碳”背景下，国际海事组织（IMO）制定的船舶能效指数（EEXI）和碳强度指标（CII）等环保要求陆续生效实施，将进一步推动全球船队向绿色、低碳、智能的方向转型，航运公司将更加主动地淘汰老旧船舶，以期优化船队及船龄结构、降低运营管理成本、提升智能化水平、顺应绿色航运趋势。综合上述因素，长期来看，行业待拆船舶数量依旧充沛。

4、报告期内钢材和燃油价格波动周期

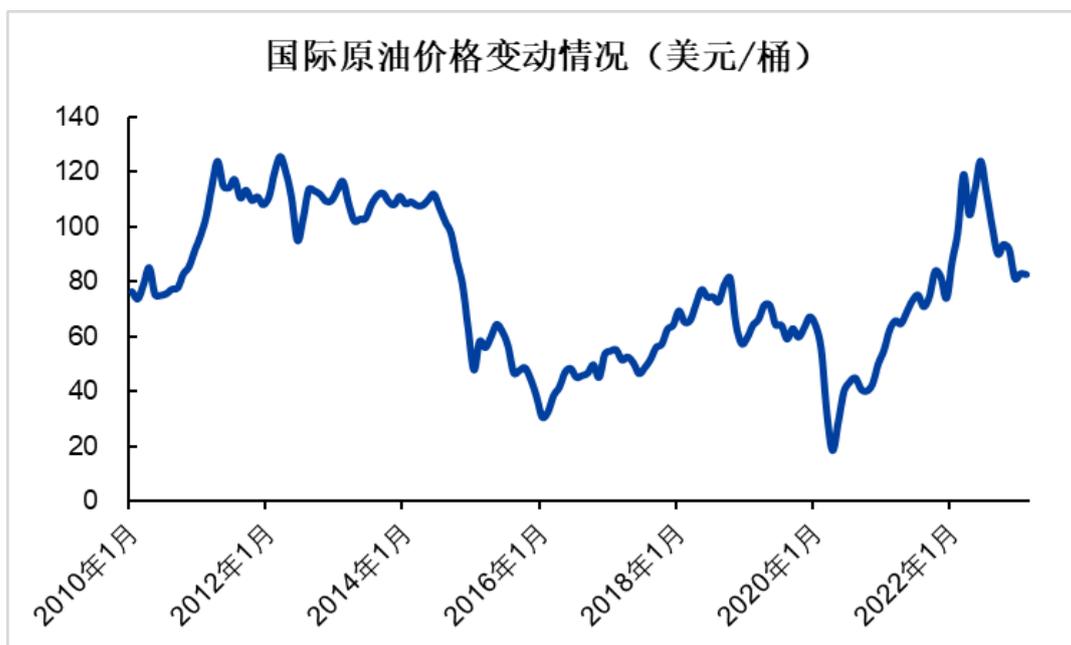
（1）钢材价格



数据来源：Wind 资讯

在船舶产业链中，钢材是船舶建造中重要的原材料，钢材价格的走势将通过船舶制造成本影响下游的航运公司。报告期内，自 2020 年上半年起，在铁矿石等原材料价格上涨、经济复苏以及“双碳”政策等成本端、需求端与供给端多重因素作用下，钢材价格持续上涨。2022 年受房地产及基建投资放缓等因素影响，钢材市场在持续震荡中整体呈下降趋势。2023 年起，受汽车、房地产等下游应用市场需求缓增的拉动作用，钢材价格止跌反升。整体而言，报告期内钢材价格处于历史较高的水平。

（2）燃油价格



数据来源：Wind 资讯

燃油成本是集装箱班轮运输企业日常经营的重要支出项目，燃油价格与国际原油价格关联度高，呈现一定周期性特点，2020 年初，受全球原油供应增长缓慢、全球石油需求显著好于预期、全球范围内的地缘政治动荡加剧、全球石油库存持续低位运行等因素的影响，国际原油价格整体开始呈现持续上涨的趋势，并于 2022 年第二季度达到历史相对高位。2022 年下半年，随着全球原油供应的增加叠加供需不确定因素增多的影响，国际原油价格整体逐步回落。2023 年以来，国际原油价格下行幅度有所趋缓。

（二）量化分析对公司生产经营的具体影响

1、行业经济周期

集装箱航运市场的行业经济周期主要体现在集运市场运价的变动，从而影响公司的经营业绩，相关量化分析具体参见本问询函回复之“问题 1.1/一/（二）/6、量化分析发行人经营业绩下跌的风险”。

2、新船交付周期、二手船舶拆船周期

新船交付周期、二手船拆船市场在一定程度上影响集装箱航运市场的运力总规模，从而对行业运价产生影响，进而影响公司的经营业绩，相关量化分析具体参见本问询函回复之“问题 1.1/一/（二）/6、量化分析发行人经营业绩下跌的风险”。

3、钢材和燃油价格

（1）钢材价格

钢材是新建船舶成本的重要构成，钢材价格如果上涨，将会通过新造船价格传导至下游采购船舶的航运公司。如果公司在船舶价格高点购置船舶或租赁新造船，相应的成本增加将会引起固定资产折旧及使用权资产折旧上升，从而对公司经营业绩产生负面影响。假定其他因素不变，公司报告期内固定资产及使用权资产折旧变动对公司报告期内平均净利润的敏感性分析如下：

单位：万元

项目	报告期内平均资产折旧变动幅度	对报告期内平均净利润影响金额	对报告期内平均净利润影响比例
平均资产折旧	30%	-7,082.87	-6.00%
	20%	-4,721.92	-4.00%
	10%	-2,360.96	-2.00%
	-10%	2,360.96	2.00%
	-20%	4,721.92	4.00%
	-30%	7,082.87	6.00%

如上表所示，在其他条件不变的情况下，公司报告期内与运输船舶相关的固定资产及使用权资产平均折旧变动-30%、-20%、-10%、10%、20%以及 30%，公司报告期内平均净利润将分别变动 6.00%、4.00%、2.00%、-2.00%、-4.00% 以及-6.00%。综上，钢材价格上涨不会对公司经营业绩产生重大不利影响。

(2) 燃油价格

燃油是航运公司运营成本的重要构成，燃油价格上涨将会导致公司运营成本上升，从而对公司经营业绩产生影响。假定其他因素不变，公司报告期内平均燃油价格变动对公司报告期内平均净利润的敏感性分析如下：

单位：万元

项目	报告期内平均燃油价格变动幅度	对报告期内平均净利润影响金额	对报告期内平均净利润影响比例
平均燃油价格	30%	-14,610.15	-12.39%
	20%	-9,740.10	-8.26%
	10%	-4,870.05	-4.13%
	-10%	4,870.05	4.13%
	-20%	9,740.10	8.26%
	-30%	14,610.15	12.39%

如上表所示，在其他条件不变的情况下，公司报告期内平均燃油价格变动-30%、-20%、-10%、10%、20%及30%，公司报告期内平均净利润将分别变动12.39%、8.26%、4.13%、-4.13%、-8.26%以及-12.39%。综上，燃油价格上涨不会对公司经营业绩产生重大不利影响。

(三) 是否面临周期性业绩下滑的趋势，相关风险揭示是否充分

由上述分析可知，集装箱航运行业属于典型的周期性行业，集运行业公司的经营业绩受行业经济周期、新船交付周期、二手船舶拆船周期、钢材和燃油价格波动周期等因素变动的的影响。

发行人已在招股说明书“第二节”概览之“一、重大事项提示”之“(五)特别风险提示”和“第三节 风险因素”补充披露如下：

“3、集装箱航运行业的周期性风险

集装箱航运行业属于典型的周期性行业，会受到宏观经济周期和行业经济周期波动的影响。报告期内集装箱航运行业经历了市场运价大幅上升然后逐步回落的阶段，当前正处于市场筑底阶段性回暖阶段。未来若行业经济周期呈下行或低迷趋势，将影响集装箱物流的需求和价格水平，进而对公司业绩产生消极影响。同时，集装箱航运行业的周期性还受到新船交付周期、二手船舶拆船周期、钢材价格变动周期、燃油价格波动周期等因素的影响。若多个负面因素叠加爆发，公

司未来可能出现净利润大幅下降甚至亏损的风险。”

三、报告期内，公司运营航线的运价波动情况，量化分析与行业趋势是否一致

报告期内，公司运营航线的运价波动情况，与各航线的运价指数变动不存在明显差异，具体参见本问询函回复之“问题 1.1/一/（二）/3、公司主要航线运价及运价指数”。

报告期内，由于同行业可比公司未披露各航线的运价，因此下文主要对公司和同行业可比公司班轮运输业务整体的运价比较分析，具体如下：

单位：元/TEU

证券代码	公司名称	2022 年度		2021 年度		2020 年度
		数值	变动	数值	变动	数值
601919.SH	中远海控	15,731.64	29.10%	12,185.16	93.37%	6,301.46
601022.SH	宁波远洋	1,022.60	32.20%	773.55	23.82%	624.72
1308.HK	海丰国际	7,697.20	32.98%	5,788.30	51.70%	3,815.70
2615.TW	万海航运	12,552.67	23.07%	10,199.46	170.96%	3,764.15
603565.SH	中谷物流	1,171.35	26.37%	926.90	16.36%	796.56
平均值		7,635.09	27.79%	5,974.67	95.22%	3,060.52
发行人		4,302.06	22.91%	3,500.06	21.48%	2,881.07

注 1：数据来源于 WIND、上市公司公告；境外可比公司货币单位已按相关汇率换算为人民币；

注 2：宁波远洋未披露 2022 年度相关数据，上表中 2022 年度的数据用 2022 年 1-6 月数据替代。

报告期内，公司与同行业可比公司单箱运价均保持上升趋势，变动趋势具有一致性，不过由于不同公司经营的航线存在差异，故单箱运价水平及变动幅度存在一定差异。2021 年度，公司单箱运价上涨 21.48%，增幅低于行业平均水平，原因是公司主要经营的东北亚航线运价涨幅较小，而中远海控主要经营的美洲、欧洲航线运价涨幅较大，同时随着美洲航线运价上涨，万海航运对美洲航线的运力投入和业务量大幅增加，使得整体的单箱运价大幅提升，两者拉升了 2021 年度的行业平均水平；2022 年度，公司单箱运价上涨 22.91%，与同行业平均水平不存在明显差异。

综上所述，报告期内公司运营航线的运价波动情况与行业整体趋势不存在明显差异。

四、量化分析报告期内东西航线、南北航线、亚洲航线运价水平及其波动与报告期之前 10 年平均水平的差异情况，是否处于相对高位，是否可持续

亚洲航线、东西航线、南北航线运价指数的变动情况具体分析如下：

项目	亚洲航线	东西航线	南北航线
报告期内平均	143.80	208.43	198.67
2023 年 4 月末	85.18	62.68	117.45
报告期前十年平均 (2010-2019)	74.46	65.05	83.77
报告期内平均/报告期 前十年平均	193.12%	320.42%	237.16%
2023 年 4 月末/报告期 内平均	59.24%	30.07%	59.12%

数据来源：Clarksons

由上表可知，亚洲航线运价指数报告期内平均水平与报告期前十年平均水平的比例为 193.12%，均低于东西航线的 320.42%和南北航线的 237.16%，与东西航线、南北航线相比，亚洲航线的运价波动相对较小。

公司的班轮运输服务专注于亚洲市场，亚洲区域相关航线收入合计占比 90% 以上。公司班轮运输服务收入按航线区域又可进一步分为东北亚航线、东南亚航线、国内航线和其他航线，其中东北亚航线以中国日本航线为主，国内航线以两岸间航线为主，东南亚航线以上海泰越航线、上海香港海防航线为主，其他航线以美西航线为主，因此，CCFI 日本航线运价指数、CCFI 东南亚航线运价指数、TWFI 台湾海峡两岸间航线运价指数和 CCFI 美西航线运价指数的数值及变动趋势在一定程度上可分别代表公司东北亚航线、东南亚航线、国内航线和其他航线运价的变动趋势。上述运价指数的变动情况具体分析如下：

航线	CCFI 日本 航线运价 指数	CCFI 东南亚航线 运价指数	TWFI 台湾海峡两 岸间航线运价指数	CCFI 美西航线运价指数
2020 年平均	747.76	773.04	957.40	892.73
2021 年平均	952.19	1,455.89	1,353.76	1,813.63
2022 年平均	1,172.65	1,505.97	1,419.30	2,133.18
报告期内平均	956.09	1,244.64	1,243.49	1,611.09
2023 年 4 月末	913.70	657.46	1,157.62	723.27
报告期前十年平均 (2010-2019)	717.38	774.39	984.95	867.62
报告期内平均/报告 期前十年平均	133.28%	160.73%	126.25%	185.69%

航线	CCFI 日本航线运价指数	CCFI 东南亚航线运价指数	TWFI 台湾海峡两岸间航线运价指数	CCFI 美西航线运价指数
2023年4月末/报告期内平均	95.57%	52.82%	93.09%	44.89%

注：其中 TWFI 两岸间航线运价指数由上海航运交易所和厦门航运交易所联合于 2014 年 11 月 27 日正式发布，因此采用 2014 至 2019 年数据计算结果代替报告期前十年平均水平。

上述航线运价指数在报告期内的平均水平均高于报告期前十年的平均水平，说明报告期内上述航线运价处于相对高位，主要原因是 2020 年下半年起，受全球经济恢复增长态势、国际贸易呈现较高景气度、港口拥堵导致全球航线运力紧张、集装箱空箱供应出现全球性短缺等多重因素综合影响，全球集运行业总体呈现供给紧张、需求旺盛的供需关系，从而导致运价大幅上涨。报告期内，不同航线的运价指数上涨幅度有所不同，其中日本航线、两岸间航线的涨幅相对较小，东南亚航线、美西航线的涨幅相对较大。

2023 年 4 月末，上述航线运价指数较报告期内的平均水平均有一定幅度的下降，主要原因是 2022 年下半年起，受港口拥堵情况得以缓解、有效运力陆续释放等因素影响，集运市场供需紧张态势缓和，运价逐步回落。不同航线的运价指数下降幅度有所不同，其中日本航线、两岸间航线的运价降幅较小，东南亚航线、美西航线的运价降幅较大。如本问题回复之“二/（一）/1/（3）当前集运行业各主要航线的运价处于筑底阶段性回暖阶段”，截至 2023 年 4 月底，CCFI 日本航线运价指数、CCFI 东南亚航线运价指数以及 CCFI 综合指数运价整体下降趋势已明显放缓，其中东南亚及日本航线等主要航线运价指数已呈现短期反弹态势，目前集运行业各主要航线的运价处于筑底阶段性回暖阶段。

五、按照报告期之前 10 年相关航线运价指数的平均水平，以及±20%、±50%的情况，分别就报告期内公司的经营业绩进行敏感性分析，并结合测算结果完善相关风险揭示

（一）航运价格对净利润的敏感性分析

1、主要假设和前提条件

以下假设仅为测算按照报告期之前 10 年相关航线运价指数的平均水平对公司主要财务指标的影响，不代表公司对报告期内经营情况及未来趋势的判断，亦不构成盈利预测。相关假设如下：

(1)按照 2010 年至 2019 年相关航线运价指数的平均水平,以及±20%、±50%变动的情形,考虑运价变化对财务指标的影响;

(2)收入端采用 CCFI 日本航线运价指数、CCFI 东南亚航线运价指数、TWFI 台湾海峡两岸间航线运价指数、CCFI 美西航线运价指数分别测算对公司东北亚、东南亚、国内、其他航线的收入影响;

(3)成本端采用 2010 年至 2019 年相关指数的平均数进行测算,采用克拉克森集装箱船舶期租价格指数、CCFI 综合运价指数、中国国际海员薪酬指数分别测算对公司租赁费用、运输费用和船舶船员的成本影响,部分指数由于发布时间较晚,故以其发布之日起计算平均值测算;

(4)假设所得税税率为 25%,相关收入成本变化对净利润的影响数=对利润总额的影响数*(1-25%);

(5)假设除上述运价指数、租赁费用、运输费用、船舶船员成本变化外,计费箱量、期间费用等其他因素均保持不变。

2、敏感性分析情况如下

情景 1: 假设按照 2010 年至 2019 年的运价指数平均水平测算

该情形下,运价指数的变化对发行人收入及净利润的影响情况如下表所示:

单位:亿元

项目	2022年度			2021年度			2020年度		
	变动金额	变动后金额	变动幅度	变动金额	变动后金额	变动幅度	变动金额	变动后金额	变动幅度
收入	-26.09	40.70	-39.06%	-15.24	36.24	-29.61%	-0.80	32.02	-2.45%
净利润	-12.70	5.65	-69.23%	-8.52	3.81	-69.12%	-0.30	4.41	-6.28%

情景 2: 假设按照 2010 年至 2019 年的运价指数平均水平上涨 20%测算

该情形下,运价指数的变化对发行人收入及净利润的影响情况如下表所示:

单位:亿元

项目	2022年度			2021年度			2020年度		
	变动金额	变动后金额	变动幅度	变动金额	变动后金额	变动幅度	变动金额	变动后金额	变动幅度

项目	2022年度			2021年度			2020年度		
	变动金额	变动后金额	变动幅度	变动金额	变动后金额	变动幅度	变动金额	变动后金额	变动幅度
收入	-18.38	48.41	-27.52%	-8.32	43.17	-16.16%	5.40	38.22	16.44%
净利润	-7.53	10.82	-41.05%	-3.86	8.47	-31.32%	3.66	8.37	77.72%

情景 3：假设按照 2010 年至 2019 年的运价指数平均水平上涨 50%测算

该情形下，运价指数的变化对发行人收入及净利润的影响情况如下表所示：

单位：亿元

项目	2022年度			2021年度			2020年度		
	变动金额	变动后金额	变动幅度	变动金额	变动后金额	变动幅度	变动金额	变动后金额	变动幅度
收入	-6.81	59.98	-10.19%	2.06	53.55	4.01%	14.70	47.52	44.77%
净利润	0.22	18.57	1.21%	3.13	15.45	24.39%	9.60	14.31	203.72%

情景 4：假设按照 2010 年至 2019 年的运价指数平均水平下降 20%测算

该情形下，运价指数的变化对发行人收入及净利润的影响情况如下表所示：

单位：亿元

项目	2022年度			2021年度			2020年度		
	变动金额	变动后金额	变动幅度	变动金额	变动后金额	变动幅度	变动金额	变动后金额	变动幅度
收入	-33.81	32.99	-50.61%	-22.17	29.32	-43.05%	-7.00	25.82	-21.34%
净利润	-17.88	0.48	-97.41%	-13.18	-0.85	-106.93%	-4.25	0.46	-90.28%

情景 5：假设按照 2010 年至 2019 年的运价指数平均水平下降 50%测算

该情形下，运价指数的变化对发行人收入及净利润的影响情况如下表所示：

单位：亿元

项目	2022年度			2021年度			2020年度		
	变动金额	变动后金额	变动幅度	变动金额	变动后金额	变动幅度	变动金额	变动后金额	变动幅度
收入	-45.38	21.41	-67.94%	-32.55	18.94	-63.22%	-16.30	16.52	-49.67%
净利润	-25.63	-7.28	-139.67%	-20.17	-7.84	-163.64%	-10.19	-5.48	-216.29%

综上所述,按照报告期之前 10 年相关航线运价指数的平均水平,以及±20%、±50%的情况,相关情形对发行人报告期内净利润的敏感性分析如下:

单位:亿元

平均运价指数变动幅度	2022 年度			2021 年度			2020 年度		
	变动金额	变动后金额	变动幅度	变动金额	变动后金额	变动幅度	变动金额	变动后金额	变动幅度
50%	0.22	18.57	1.21%	3.13	15.45	25.39%	9.60	14.31	203.72%
20%	-7.53	10.82	-41.05%	-3.86	8.47	-31.32%	3.66	8.37	77.72%
0%	-12.70	5.65	-69.23%	-8.52	3.81	-69.12%	-0.30	4.41	-6.28%
-20%	-17.88	0.48	-97.41%	-13.18	-0.85	-106.93%	-4.25	0.46	-90.28%
-50%	-25.63	-7.28	-139.67%	-20.17	-7.84	-163.64%	-10.19	-5.48	-216.29%

根据上表测算可知,如果按照报告期之前 10 年相关航线运价指数的平均水平,以及±20%、±50%的情况,运价指数波动情况对各年度的净利润水平影响均有所不同,整体来看,运价指数的变动对公司的净利润影响较大。如按照前十年平均水平测算,发行人报告期内的净利润分别为 4.41 亿元、3.81 亿元和 5.65 亿元,仍保持较高的盈利能力。如按照前十年平均水平下降 20%和 50%测算,发行人报告期内会存在部分年度呈现亏损的情形。

经查询,发行人主要经营航线的运价指数从 1998 年 4 月发布至今,均不存在年度平均运价指数低于前十年运价指数平均值下跌 20%或下跌 50%的情形,因此,上述敏感性分析结果不能完全代表发行人经营业绩可能发生的实际情况。

(二) 完善风险提示

发行人已在招股说明书“第二节 概览”之“一、重大事项提示”之“(五) 特别风险提示”和“第三节 风险因素”补充披露如下:

“5、运价大幅波动的风险

2021 年以来随着国内外经济形势的逐步好转,全球经济恢复增长态势,国际贸易呈现较高景气度,全球集装箱航运市场持续复苏,同时受行业周期等因素影响,部分港口出现拥堵情形,全球航运效率下降,带动市场运价波动上涨。2022 年下半年起,随着全球航运周转效率出现回升,运力短缺问题得到缓解,同时叠加全球经济复苏不及预期等因素,市场运价逐步回落,从而会对公司的经营业绩产生一定程度的影响。

发行人经营业绩水平受市场运价的波动影响较大。若按照发行人报告期之前10年相关航线运价指数的平均水平，以及考虑±20%、±50%的变动情况下，发行人报告期内部分年度的净利润可能存在亏损的情形。”

六、公司具体如何整合优化产业链条资源以抵御行业周期波动，量化分析对报告期内经营业绩的具体影响

集装箱航运是一个拥有众多业务环节和参与方的行业，公司紧紧围绕集装箱航运所在的产业链，充分利用自身业务量与行业影响力优势，积极延伸集装箱航运服务链条，服务范围从单一的水路运输扩展为综合物流服务。报告期内，公司及其下属子公司围绕集运产业链，提供的具体服务内容如下：

业务分类	公司名称	公司层级	发展定位、与主营业务的对应关系
航运业务	上海海华轮船有限公司	一级子公司	从事国际、国内海上集装箱运输业务，主营沿海、近洋航线
	满强航运有限公司	一级子公司	从事国际集装箱运输业务，主营国际船舶的运营管理，并作为单船公司的投资平台
	BLUE STAR SHIPPING COMPANY LIMITED、GLORY SEASON SHIPPING COMPANY LIMITED	海华轮船全资子公司	单船公司，其主要资产为单一船舶，发行人设立单船公司用于降低公司海运业务的风险、便于船舶营运
	SUPER FAITH SHIPPING (HONG KONG) LIMITED、SUPER PIONEER SHIPPING (HONG KONG) LIMITED等22家单船公司	满强航运全资子公司	
其他业务	上海市锦诚国际船务代理有限公司	一级子公司	发行人境内总代理，主营船舶代理业务，为发行人航运业务提供配套的船代服务及订舱服务，通过优质的服务提高客户满意度，增强客户粘性
	太仓锦诚国际船务代理有限公司	锦诚国际全资子公司	
	上海锦昶物流有限公司	一级子公司	从事货物代理业务，为发行人航运业务揽收货源，并为客户提供物流等增值服务，有利于发行人保障经营业务稳定性
	锦江航运（日本）株式会社	一级子公司	发行人日本口岸总代理，从事发行人在日本地区的船舶代理业务，为发行人航运业务提供配套的船代服务
	锦化株式会社	一级子公司	从事发行人在日本地区的货运代理业务，为发行人航运业务揽收日本地区的货源，有利于发行人保障经营业务稳定性
	海华轮船（日本）株式会社	锦江香港控股子公司	报告期后新设公司，暂未开展业务，未来将从事海华轮船日本口岸总代理，为海华轮船日本口岸航运业务提供配套的船代服务和揽收日本地区的货源，有利于保障海华轮船经营业务稳定性
	堆存业务	上海锦亿仓储物流有限公司	一级子公司
船舶配员业务	上海锦航人力资源有限公司	一级子公司	从事船舶配员服务，统一为发行人旗下船舶提供船员选拔及配员服务，提高船

业务分类	公司名称	公司层级	发展定位、与主营业务的对应关系
			员的质量及稳定性
集装箱租赁业务	通和实业有限公司	一级子公司	从事发行人集团内集装箱租赁业务，为发行人船舶提供集装箱租赁服务
投资平台	锦江航运投资（香港）有限公司	一级子公司	发行人境外投资平台

公司将集运产业链条上的多家下属子公司进行业务协同，将航运代理、集装箱堆存等业务与航运主业有机融合，实现产业链各类资源的优化配置和整合利用，从而降低对外依存度，一定程度上减少行业周期波动的影响，加强公司抗风险能力，具体体现如下：

（一）满足客户多样化的需求，增强客户黏性

随着全球贸易的不断发展，客户对集装箱航运的服务需求日趋多元化和复杂化，这给航运企业的服务范围和服务质量提出了更高的要求。公司通过开展航运代理、集装箱堆存业务，逐步将运输服务向海运段两端延伸，持续增强“端到端”的全程综合物流运输服务能力，扩展客户服务边界。同时，公司布局了 20 余个境内外服务网点，进一步提升在不同区域内的客户获取与服务能力。此外，公司通过航运数字化建设，确保各运输环节间的高效衔接，提升全程的运输效率，保障集装箱运输的服务质量，满足客户多样化的需求，增强客户的黏性。

截至目前，公司已与国内外知名企业如优衣库、宜家、夏普、松下、索尼、耐克、东芝、DHL、近铁物流、日立物流、三井仓库、住友集团等建立了良好的合作伙伴关系，公司与上述主要客户的合作时间均在 10 年以上。公司通过产业链整合优化，不断扩展服务范围和高质量服务，增强客户黏性，与主要客户建立了长期稳定的合作关系，客户资源不易流失，一定程度可降低行业周期波动对公司业绩的影响。

（二）充分获取产业链服务附加值

随着我国产业升级，高端制造业业务链复杂程度提升，制造业企业对于原材料与产成品的运输质量与成本控制要求逐步提高，对于定制化的全程物流解决方案需求提升。公司将航运代理、集装箱堆存等业务与航运主业有机融合，实现产业链各类资源的优化配置和整合利用，增强为客户提供高效稳定的全程综合物流服务能力，降低客户物流综合成本，充分获取产业链全程附加值。报告期内，公

司全程物流箱量分别为 7.2 万 TEU、13.6 万 TEU 和 14.1 万 TEU，公司通过优化全程物流服务能力，有效满足客户综合物流需求，进一步增强了客户粘性，服务公司整体业务发展。

综上，公司通过整合优化产业链条资源，满足客户多样化的需求，增强客户黏性，并充分获取产业链服务附加值，一定程度上能够降低行业周期波动对公司业绩的影响，提升了公司自身经营的韧性。

七、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

- 1、访谈发行人管理层，了解极端情况的具体含义；
- 2、获取公司报告期内各航线区域单箱运价、计费箱量、运力周转率、主营业务成本等数据，并分析报告期内变动的趋势和原因；
- 3、查阅克拉克森等数据库，获取主要航线运价指数、市场运输需求、市场运力供给等信息；
- 4、根据公司报告期内平均运输价格、运输量、运力周转率、营业成本，分别对公司报告期内平均净利润进行敏感性分析，量化分析对发行人经营业绩的影响；
- 5、结合集运行业周期以及发行人基本面情况，分析是否存在运力过剩、市场容量骤减、经营业绩持续下降的风险，并完善相关风险提示；
- 6、查阅上海航运交易所、克拉克森数据库、Wind 资讯等公开网站，获取相关航线运价指数、新船交付周期、二手船舶拆船周期、钢材价格以及燃油价格等数据，分析其波动周期等因素所处的具体阶段及变动趋势；
- 7、结合行业经济周期、新船交付周期以及钢材价格等数据，将其变动对公司经营业绩进行敏感性测试，并分析公司是否面临周期性业绩下滑的情形；
- 8、查阅同行业可比公司招股书、年报等公开披露文件，获取其单箱运价等数据，并分析发行人运价波动情况与行业趋势是否一致；
- 9、结合克拉克森等数据库的主要航线运价指数，分析报告期内各指数平均水平与报告期之前 10 年平均水平的差异情况，并分析当前各指数平均水平是否

处于相对高位以及可持续性；

10、结合发行人报告期内各航线运价指数与报告期前十年相关航线运价指数的情况，对发行人报告期内经营业绩进行敏感性分析，并完善相关风险提示；

11、访谈发行人业务部门主要负责人，了解发行人如何通过整合优化产业链条资源，以降低行业周期波动对发行人经营业绩的影响；

12、查阅行业相关法律法规、产业政策、学术期刊、行业研究报告以及权威性媒体发布的新闻、文章等资料，了解国家产业政策、获取行业研究数据并分析。

（二）核查结论

经核查，保荐机构、申报会计师、发行人律师认为：

1、发行人已补充说明极端情况的具体含义，出于谨慎性考虑，发行人已将招股说明书中极端情况相关表述删除；

2、公司运输价格、运输量、运力周转率、营业成本的不利变动，对发行人的经营业绩具有一定的影响。未来，若公司运输价格、运输量、运力周转率大幅下降，或营业成本大幅上升，可能对发行人的净利润构成不利影响，发行人已在招股说明书中补充披露了相关风险提示；

3、亚洲区域集运市场短期内出现运力过剩、市场容量骤减的可能性较低。公司短期内经营业绩存在下滑的风险，是正常的行业周期性波动，并不改变公司的基本面，不影响公司的持续经营能力，长期来看公司经营业绩持续下降的风险较小；

4、集装箱航运行业属于典型的周期性行业，集运行业内公司的经营业绩受行业经济周期、新船交付周期、二手船舶拆船周期、钢材和燃油价格波动周期等因素变动的影 响，存在周期性业绩下滑的风险，发行人已在招股说明书中补充披露了相关风险提示；

5、报告期内，公司与同行业可比公司单箱运价均保持上升趋势，变动趋势具有一致性，不过由于不同公司经营的航线存在差异，故单箱运价水平及变动幅度存在一定差异，具有合理性；

6、报告期内，东西航线、南北航线、亚洲航线的运价均存在一定的波动，

其中东西航线、南北航线运价波动相对较大，亚洲航线运价波动相对较小；上述航线运价水平在报告期内处于历史相对高位，目前均已逐步回落；

7、发行人经营业绩水平受市场运价的波动影响较大。若按照发行人报告期之前 10 年相关航线运价指数的平均水平，以及考虑 $\pm 20\%$ 、 $\pm 50\%$ 的变动情况下，发行人报告期内部分年度的净利润可能存在亏损的情形，发行人已在招股说明书中补充披露了相关风险提示；

8、公司通过整合优化产业链条资源，满足客户多样化的需求，增强客户黏性，并充分获取产业链服务附加值，一定程度上能够降低行业周期波动对公司业绩的影响，提升了公司自身经营的韧性。

1.2 关于行业周期与市场风险

根据申报材料：（1）发行人主要从事国际、国内海上集装箱运输业务，主要经营东北亚航线、东南亚航线及国内航线；（2）根据国际权威研究机构 Alphaliner 的数据，发行人总运力位列中国大陆集装箱班轮公司第 7 位，世界集装箱班轮公司第 34 位；2020 至 2022 年度，发行人上海日本航线、上海两岸间航线市场占有率稳居行业第一；（3）国际集装箱航运行业的参与者中，经营业绩表现较好的通常是全球范围大型化运营的龙头企业或细分领域差异化竞争的航运公司，发行人属于后者。

请发行人披露：结合与同行业可比公司在经营情况、市场地位、经营航线、船舶数量、运力等关键业务数据、指标等方面的比较情况，充分披露公司所处行业地位和竞争劣势。

请发行人说明：（1）市场数据来源的权威性和客观性，运力排名数据的对应期间，是否属于过时数据；（2）上海日本航线及上海两岸间航线市场空间及变化情况、主要参与者及市场占有率、竞争格局，并结合发行人上海日本航线及上海两岸间航线收入及占比情况，说明前述航线占有率是否足以说明发行人行业地位，发行人是否面临未来市场空间较小，成长潜力有限的风险，应对措施及有效性，并视情况作风险揭示；（3）全球性航运公司与区域性航运公司的区分标准，结合不同类别主要航运公司经营规模、业务类别、航线分布、轮船类别、数量及运力

等对比情况，说明不同类别航运公司之间的竞争格局，区域性航运公司差异化竞争的具体体现，竞争优劣势，发行人是否面临市场竞争加剧的风险；（4）结合国际经济形势、地缘政治影响及国际贸易摩擦等情况及变化趋势，说明对发行人主要航线经营业务的影响，外部经营环境是否面临重大不利变化的风险，并视实际情况揭示风险。

请保荐机构、发行人律师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见。

【回复】

一、请发行人披露：结合与同行业可比公司在经营情况、市场地位、经营航线、船舶数量、运力等关键业务数据、指标等方面的比较情况，充分披露公司所处行业地位和竞争劣势

（一）发行人与同行业可比公司在经营情况、市场地位、经营航线、船舶数量、运力等关键业务数据、指标等方面的比较情况

发行人已在招股说明书“第五节 业务与技术”之“三、发行人在行业中的竞争地位”之“（二）主要竞争对手情况”补充披露如下：

“公司与同行业可比公司在经营情况、市场地位、经营航线、船舶数量、运力等关键业务数据、指标等方面的比较情况如下：

序号	证券代码	公司名称	经营情况	市场地位	经营航线	船舶数量（艘）	集装箱运力（万TEU）
1	601919.SH	中远海控	2020年、2021年和2022年，中远海控营业收入分别为1,712.59亿元、3,336.94亿元和3,910.58亿元，净利润分别为131.87亿元、1,038.53亿元和1,313.38亿元。	根据国际权威研究机构Alphaliner的数据，公司总运力位列世界集装箱班轮公司第4位	美洲地区、欧洲地区、亚太地区、中国大陆	489	289.00
2	601022.SH	宁波远洋	2020年、2021年和2022年，宁波远洋营业收入分别为30.32亿元、38.14亿元和47.69亿元，净利润分别为3.04亿元、5.21亿元和6.70亿元。	根据国际权威研究机构Alphaliner的数据，公司总运力位列世界集装箱班轮公司第29位	中国大陆、近洋地区	88	6.80
3	1308.HK	海丰国际	2020年、2021年和2022年，海丰国际营业收入分别为109.96亿元、192.06亿元和286.45亿元，净利润分别为23.08亿元、74.42亿元和135.80亿元。	根据国际权威研究机构Alphaliner的数据，公司总运力位列世界集装箱班轮公司第13位	中国大陆、近洋地区、俄罗斯地区	108	16.27
4	2615.TW	万海航运	2020年、2021年和2022年，万海航运营业收入分别为190.04亿元、524.87亿元和588.60亿元，净利润分别为26.36亿元、238.07亿元和211.68亿元。	根据国际权威研究机构Alphaliner的数据，公司总运力位列世界集装箱班轮公司第11位	近洋地区、中国大陆、中东地区、美洲地区	145	43.68
5	603565.SH	中谷物流	2020年、2021年和2022年，中谷物流营业收入分别为104.19亿元、122.91亿元和142.09亿元，净利润分别为10.24亿元、24.06亿元和27.43亿元。	根据国际权威研究机构Alphaliner的数据，公司总运力位列世界集装箱班轮公司第17位	中国大陆、近洋地区	120	13.61

序号	证券代码	公司名称	经营情况	市场地位	经营航线	船舶数量 (艘)	集装箱运力 (万 TEU)
		发行人	2020 年、2021 年和 2022 年，发行人的营业收入分别 34.30 亿元、53.72 亿元、68.40 亿元，净利润分别为 4.71 亿元、12.33 亿元和 18.35 亿元。	根据国际权威研究机构 Alphaliner 的数据，公司总运力位列世界集装箱班轮公司第 32 位。	亚洲、美洲地区	44	4.16

数据来源：上市公司招股说明书、定期报告、Wind 资讯、Alphaliner 等公开资料；

注 1：上表市场地位中所列示的 Alphaliner 运力排名数据为截至 2023 年 5 月中旬数据；

注 2：由于万海航运 2022 年年度报告中未披露其船队运力规模，中谷物流 2022 年年报披露的运力规模为 290.84 万载重吨，上表集装箱运力中所列示的万海航运及中谷物流运力数据系 Alphaliner 数据库 2023 年 1 月初数据，其他公司集装箱运力规模数据均系定期报告披露的 2022 年 12 月 31 日数据。

根据上表可知，同行业可比公司中，中远海控经营航线遍布全球多个主要大洲，属于全球性班轮公司，其在经营业绩、船舶数量、运力规模等业务指标方面均远高于国内其他班轮公司。宁波远洋、海丰国际、万海航运和中谷物流属于区域性班轮公司且专注于亚洲航运市场。其中，海丰国际、万海航运和中谷物流均位列全球集装箱班轮公司前 20 名且船队规模均在 100 艘以上。由于上市时间较早，上述公司在资产规模及经营业绩等方面具有一定优势。公司虽然已经具备一定的业务体量，但与上述公司相比，在经营业绩、船舶数量、运力规模等业务指标方面相对偏小。公司在规模效应方面与上述公司存在一定的差距和竞争劣势。”

（二）公司所处行业地位

发行人已在招股说明书“第五节 业务与技术”之“三、发行人在行业中的竞争地位”之“（一）公司的行业地位和市场占有率”补充披露如下：

“公司主要从事国际、国内海上集装箱运输业务。截至 2022 年 12 月 31 日，公司共经营 44 艘船舶，包括 25 艘自有船舶和 19 艘租赁船舶，总运力达到 4.16 万 TEU。截至本招股说明书签署日，根据国际权威研究机构 Alphaliner 的数据，公司总运力位列中国大陆集装箱班轮公司第 6 位，世界集装箱班轮公司第 32 位。2020 至 2022 年度，公司上海日本航线、上海两岸间航线市场占有率稳居行业第一。经过多年来精益求精的服务创新与稳定发展，公司已发展成为区域内以服务著称、以品质取胜的知名集装箱班轮企业。”

同行业可比公司中，中远海控属于全球性班轮公司，经营规模远高于国内其他班轮公司。宁波远洋、海丰国际、万海航运和中谷物流均属于区域性班轮公司且专注于亚洲航运市场。其中，海丰国际、万海航运和中谷物流上市时间较早，其资产规模及经营业绩相对较高。公司虽然已经具备一定的业务体量，但与上述企业相比，经营规模相对偏小，公司在规模效应方面存在一定的差距和竞争劣势。”

（三）公司主要竞争劣势

发行人已在招股说明书“第五节 业务与技术”之“三、发行人在行业中的竞争地位”之“（四）公司竞争劣势”补充披露如下：

“2、规模相对较小

同行业可比公司中，中远海控属于全球性班轮公司，经营规模远高于国内其他班轮公司。宁波远洋、海丰国际、万海航运和中谷物流均属于区域性班轮公司且专注于亚洲航运市场。其中，海丰国际、万海航运和中谷物流上市时间较早，其资产规模及经营业绩相对较高。公司虽然已经具备一定的业务体量，但与上述企业相比，经营规模相对偏小，公司在规模效应方面存在一定的差距和竞争劣势。”

二、市场数据来源的权威性和客观性，运力排名数据的对应期间，是否属于过时数据

序号	市场数据来源	具体内容	对应期间	是否属于过时数据
1	国际研究机构 Alphaliner	发行人总运力位列中国大陆集装箱班轮公司第 6 位，世界集装箱班轮公司第 32 位	截至招股说明书签署日	否
2	(1) 根据维运网数据测算； (2) 上海口岸联合会	2020 至 2022 年度，发行人上海日本航线、上海两岸间航线市场占有率稳居行业第一	2020 年至 2022 年期间	否

公司总运力排名来源于国际研究机构 Alphaliner，Alphaliner 是一家法国知名的航运咨询机构，长期进行全球航运市场的行业研究和数据搜集工作，其调研形成的数据库具有一定的权威性、客观性。

公司上海日本航线、上海两岸间航线市场占有率系根据维运网数据测算，同时经上海口岸联合会出具证明确认。维运网是一家服务于集装箱货运行业的互联网服务提供商，专注于提供准确详尽的海运货运船期查询等信息，系《中国航务周刊》的技术合作伙伴，后者为国家发展和改革委员会主管、中国交通运输协会主办的中国外贸运输及物流业核心传媒。自 2021 年起，维运网与《中国航务周刊》达成战略合作，双方共同建设维护中国出口船期动态数据库以及在营船舶运力数据库，其提供的数据具有一定的权威性、客观性；上海口岸联合会的业务主管单位为上海市商务委员会，登记管理机关为上海市民政局，业务范围包括开展调研、信息、咨询、培训，中介、考察等服务，并承接政府部门委托的工作，其调研形成的上海口岸相关航线信息具有一定的权威性、客观性。

三、上海日本航线及上海两岸间航线市场空间及变化情况、主要参与者及市场占有率、竞争格局，并结合发行人上海日本航线及上海两岸间航线收入及占比情况，说明前述航线占有率是否足以说明发行人行业地位，发行人是否面临未来市场空间较小，成长潜力有限的风险，应对措施及有效性，并视情况作风险揭示

（一）上海日本航线及上海两岸间航线市场空间及变化情况、主要参与者及市场占有率、竞争格局

1、上海日本航线

（1）市场空间及变化情况

由于尚无权威部门或第三方机构发布上海日本航线的集装箱货运总量的统计数据，考虑到贸易往来是航运需求的重要基础，因此下文主要通过上海日本的贸易情况说明该航线的市场空间及变化情况。

中日两国贸易总体规模较大，日本长期作为中国前五大贸易伙伴。根据海关总署数据，报告期内，中日两国进出口总额分别为 21,973.14 亿元、24,019.65 亿元和 23,831.15 亿元，占中国向亚洲各个国家或地区进出口总额的比例分别为 13.31%、12.15%和 11.19%，合计占比排名第一。鉴于丰富的海洋资源分布，中日间的国际贸易运输方式以海运为主，活跃的贸易合作促进了中日集装箱航运市场的发展，使得中日航线拥有较为稳固的贸易存量基础。

上海是中国经济发展最快、开放程度最高、创新能力最强的区域之一，是我国沿海最大的经济中心城市，是长三角城市群的核心城市，也是重要的国际经济、金融、贸易、航运、科创中心城市。上海连续多年在国际航运中心城市综合实力排名中名列前茅，上海港作为 21 世纪海上丝绸之路的桥头堡与长江流域经济带江海联运的重要枢纽，已成为引领长三角，带动长江流域，辐射全国的港口龙头，连续多年位居全球港口集装箱吞吐量首位。上海除了拥有卓越的经济腹地优势以及突出的港口优势外，还拥有距离日本相对较近的地理区位，上海卓越的区位优势使其在中日贸易中扮演着重要的作用。

根据上海海关数据，报告期内，上海日本间进出口贸易数据如下：

单位：亿元

项目	2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占全国总额比例 (%)	金额	占全国总额比例 (%)	金额	占全国总额比例 (%)
进口	3,601.58	29.29	3,969.88	29.85	3,569.57	29.52
出口	2,962.46	25.68	2,962.82	27.63	2,860.75	28.95
进出口总额	6,564.04	27.54	6,932.69	28.86	6,430.32	29.26

数据来源：上海海关、海关总署

报告期内，上海日本间进出口总额占中日两国间进出口总额的比例均接近30%，占比较高，上海承接中日两国经贸往来的重要地位较为明显。此外，RCEP框架下，中国和日本首次达成双边关税减让安排，这将会促进双方之间的贸易活动，上海作为承接中日贸易的重要窗口，上海日本航运市场将因 RCEP 红利的持续释放而打开新的市场增量空间。

综上所述，中日间的进出口贸易规模大且持续稳定，为中日航线的货运需求提供坚实的贸易基础。上海凭借卓越的区位优势，上海港作为全球集装箱吞吐量首位的港口，承接了中日航线主要的集装箱货运量，这使得上海日本航线具备较大的存量市场空间。此外，RCEP 的实施会进一步促进中日间的贸易活动，从而为该航线带来一定的增量市场空间。

(2) 主要参与者及市场占有率、竞争格局

由于尚无权威部门或第三方机构发布上海日本航线的集装箱货运总量的统计数据，且相关竞争对手并未披露其上海日本航线中的运输箱量与营业收入，因此无法直接获取上海日本航线主要参与者的市场份额数据。以下主要通过上海日本航线的班次数量和运力投放进行比较分析，具体如下：

截至 2023 年 5 月，公司和主要竞争对手在上海日本航线的每周班次数量和运力投放占比如下：

公司名称	每周班次数量	运力投放占比
海丰国际	16	10%-20%
中远海控	10	10%-20%
中国外运	10	10%-20%
中通海运	6	10%以下
德翔海运	6	10%以下
发行人	17	20%-30%

数据来源：维运网

注1：由于集装箱运输班期通常以周为单位，故以每周班次数量反映市场参与者的班期密度，下同；

注2：运力投放占比系市场参与者在航线中所投放的集装箱船舶对应的船舶运力（按TEU计），占该航线所投放船舶总运力的比例，该占比能够在一定程度上反映市场参与者获取该航线市场份额的客观能力，下同。

通过维运网等公开信息查询，上海日本航线主要由上述参与者运营。公司在上海日本航线中的班期密度、运力投入均领先于该区域航线中的其他主要竞争对手。

公司聚焦亚洲区域内航线，深耕上海日本航线已有三十余年的历史。公司凭借高频率的航线班次和领先的运力投入，打造出了上海日本精品航线，并在精品航线的基础上，推出连接上海日本的 HDS 服务（Hot Delivery Service），并注册了“HDS”商标。HDS 服务依托精品航线高准班率的优势，通过优化管理、船岸联合、多方协作等方式，致力于第一时间驶出港口、最早到港向客户交货，为客户提供“精确到小时”的快速交货服务，相较于“按天交货”的行业通行做法，其服务水平处于行业领先地位，具有很强的竞争力。

2、上海两岸间航线

（1）市场空间及变化情况

由于尚无权威部门或第三方机构发布上海两岸间航线的集装箱货运总量的统计数据，考虑到贸易往来是航运需求的重要基础，因此下文主要通过两岸间的进出口贸易情况说明该航线的市场空间及变化情况。

在大陆庞大市场的强力牵引和中国台湾地区对大陆贸易高度依存的情况下，近年来两岸进出口规模总体保持增长趋势。根据海关总署数据，报告期内，两岸间进出口总额分别为 18,036.11 亿元、21,208.26 亿元和 21,262.88 亿元，占大陆对外进出口总额的 5.61%、5.42%和 5.05%，总体规模较大。“以通促融、以惠促融、以情促融”是两岸经济交流合作的重要方针，未来随着两岸进一步推进平等、互惠的经贸往来与融合发展，两岸间进出口仍有较大增长空间，为两岸航运需求注入新的动能。

报告期内，上海两岸间进出口贸易数据如下：

单位：亿元，%

项目	2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占两岸间总额比例(%)	金额	占两岸间总额比例(%)	金额	占两岸间总额比例(%)
进口	2,650.38	16.73	2,727.37	16.89	2,302.73	16.60
出口	1,616.83	29.81	1,601.22	31.63	1,462.74	35.14
进出口总额	4,267.21	20.07	4,328.59	20.41	3,765.48	20.88

数据来源：上海海关、海关总署

报告期内，上海两岸间进出口总额占两岸间进出口总额的比例均接近 20%，占比较高，上海作为两岸间经贸往来重要的窗口城市地位较为稳固。

综上所述，两岸间的进出口贸易规模相对较大，为两岸间航线的货运需求提供坚实的贸易基础。上海作为两岸间经贸往来重要的窗口城市，承接了两岸间航线较高比例的集装箱货运量，这使得上海两岸间航线具备较大的存量市场空间。伴随着两岸间进一步推进平等、互惠的经贸往来与融合发展，该航线也将具备一定的增量市场空间。

(2) 主要参与者及市场占有率、竞争格局

由于两岸间航线采取严格的准入管理制度，只有经两岸相关部门批准的航运公司及船舶可以参与相关航线运营，且新增或削减运力均需经过审核程序，因此该航线上的竞争格局较为成熟稳定。并且由于两岸间的航程更近，因此各家航运公司的航运时效性差异不明显，各家公司的市场份额主要基于历史上形成的既有运力规模以及揽货能力。

由于尚无权威部门或第三方机构发布上海两岸间航线的集装箱货运总量的统计数据，且相关竞争对手并未披露其上海两岸间航线中的运输箱量与营业收入，因此无法直接获取上海两岸间航线主要参与者的市场份额数据。以下主要通过上海两岸间航线的班次数量和运力投放进行比较分析。

截至 2023 年 5 月，公司和主要竞争对手在上海两岸间航线的每周班次数量和运力投放占比如下：

公司名称	每周班次数量	运力投放占比
万海航运	2	10%-20%
海丰国际	3	10%-20%
中国外运	2	10%以下
中远海控	2	10%以下
德翔海运	2	10%以下
发行人	4	20%-30%

数据来源：维运网

通过维运网等公开信息查询，上海两岸间航线作为区域内航线，主要由上述参与者运营。通过上述表格可知，公司在上海两岸间航线中在班期密度与运力规模方面，均领先于该区域航线中的其他主要参与者。

公司作为首批获准开展上海两岸间航线的航运企业，通过长期的发展历程积

累了较高的运力规模，在两岸间市场具备良好的市场声誉及揽货能力，与当地的货运代理公司及客户保持长期良好的合作关系，在相关航线的竞争格局中具有较为明显的综合优势。

(二) 结合发行人上海日本航线及上海两岸间航线收入及占比情况，说明前述航线占有率是否足以说明发行人行业地位

公司深耕上海日本航线及上海两岸间航线多年，在航线布局、班期数量、运力投放等方面具有领先优势，同时，公司致力于为客户提供高品质的差异化服务，在服务能力、客户满意度、市场口碑等方面亦具有良好的竞争实力，在上海日本航线及上海两岸间航线拥有较高的客户黏性与市场认可度。

报告期内，公司上海日本航线、上海两岸间航线收入及占比情况如下：

单位：万元

项目	2022年度		2021年度		2020年度	
	班轮运输收入	占班轮运输总收入比例	班轮运输收入	占班轮运输总收入比例	班轮运输收入	占班轮运输总收入比例
上海日本航线	308,069.97	46.12%	227,847.86	44.25%	172,990.80	52.70%
上海两岸间航线	82,381.39	12.33%	86,612.00	16.82%	52,885.04	16.11%
合计	390,451.36	58.46%	314,459.86	61.07%	225,875.84	68.81%

由上表可知，报告期内公司在上海日本航线及上海两岸间航线收入金额分别为 225,875.84 万元、314,459.86 万元和 390,451.36 万元，收入规模和占比均较高，是公司班轮运输收入的重要组成部分。考虑到上海日本航线及上海两岸间航线的市场存量空间较大，且仍具备一定的市场增量空间（参见本问询函回复之“问题 1.2/三/（一）上海日本航线及上海两岸间航线市场空间及变化情况、主要参与者及市场占有率、竞争格局”），同时公司在该航线的收入金额较大，目前市场占有率排名第一，因此一定程度上能体现发行人的行业地位。

(三) 发行人是否面临未来市场空间较小，成长潜力有限的风险，应对措施及有效性，并视情况作风险揭示

1、公司专注于亚洲航线区域，该区域市场具有较大的市场空间

报告期内，公司班轮运输服务专注于亚洲市场，亚洲区域相关航线收入合计占比 90%以上。亚洲是国际集装箱航运行业中增速最快的区域，2002 年至 2022 年间，亚洲集装箱运输货运量的年均复合增长率为 7.22%，明显高于全球整体平

均水平的 5.15%。亚洲区域货运量占比逐年上升，由 2002 年的 21.31% 增长至 2022 年的 31.45%，在国际集装箱航运市场中起着越发重要的作用。

亚洲区域航运市场空间较大、发展前景较好，主要原因包括：首先，亚洲地区人口基数大、消费潜力高、供应链成熟，地区经济的快速发展不断刺激着亚洲各国对商品的进出口需求，从而带动航运市场需求；其次，亚洲区域内的经济与市场结构相互支撑、相得益彰，以日本、韩国为主要发达经济体的东北亚市场整体发展较为成熟，市场存量空间大且对高质量的航运服务需求较高，以东盟国家为代表的东南亚市场整体仍处于增量发展阶段，随着东南亚新兴市场的不断发展，同时结合当地港口资源丰富、地理位置优越，将持续推动东南亚区域内的航运需求持续增长；再次，RCEP 的签订与实施为亚洲集运市场带来发展新机遇，一系列贸易便利化措施不仅会进一步提升集装箱航运的效率，经贸往来的日益频繁将为亚洲航运市场需求提供持久的经济支撑；最后，在国内方面，航运业“集装箱化”、多式联运成为趋势。我国扩大内需战略与供给侧结构性改革的进一步深化，以及“国内国际双循环”格局的逐步形成，将为我国航运行业提供持续的增长动力，从而带动亚洲区域集运行业的发展。

2、公司持续深耕优势航线的同时，不断开拓和完善新的航线布局

公司深耕上海日本航线及上海两岸间航线多年，在航线布局、班期数量、运力投放等方面具有领先优势，目前市场占有率排名第一。考虑到上海日本、上海两岸间的集运市场存量空间较大，且仍具备一定市场增量空间，公司上述优势航线作为公司主要的收入来源和业务基石，能够推动公司经营业务的持续稳定发展。

公司在持续深耕优势航线的同时，也在不断开拓和完善新的航线布局。首先，公司充分利用上海日本精品航线经营过程中所形成的市场声誉、管理经验和客户资源，进一步开拓国内其他港口至日本的航线，包括大连日本航线、青岛日本航线等；其次，公司结合东南亚市场的快速发展和客户需求，持续加大东南亚航线的运力投入，包括上海泰越航线、泰越日本航线等，同时又将上海日本航线和上海香港海防航线串联，满足下游客户的货运业务需求，报告期内，东南亚航线收入分别为 37,215.97 万元、88,127.76 万元以及 117,361.40 万元，占比分别为 11.34%、17.12% 和 17.57%，呈现逐年上升的趋势，东南亚航线已经成为公司新的收入增长点；最后，在以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新

发展格局背景下，随着我国多式联运政策的不断推进以及沿海航线承接国际干线功能的增强，公司结合国家战略安排和自身业务定位，也逐步增加了国内航线的运力投入。

综上所述，亚洲航线市场具有较大的市场空间，公司专注于该区域市场的航线经营，相关收入合计占比 90%以上。在亚洲区域，公司深耕上海日本航线及上海两岸间航线多年，该航线市场存量空间较大，且仍具备一定的市场增量空间，同时公司还不断开拓和完善新的航线布局，包括东南亚航线、国内航线等，逐步培育公司新的收入增长点。因此公司面临未来市场空间较小，成长潜力有限的风险的可能性较低。

四、全球性航运公司与区域性航运公司的区分标准，结合不同类别主要航运公司经营规模、业务类别、航线分布、轮船类别、数量及运力等对比情况，说明不同类别航运公司之间的竞争格局，区域性航运公司差异化竞争的具体体现，竞争优劣势，发行人是否面临市场竞争加剧的风险

（一）全球性航运公司与区域性航运公司的区分标准，不同类别主要航运公司经营规模、业务类别、航线分布、轮船类别、数量及运力等对比情况

全球性与区域性航运公司的区分标准主要在于经营区域和航线类型的不同：前者的经营区域覆盖全球，航线类型以干线为主。由于经营覆盖范围大，运输距离长，此类航运公司拥有的运力较高，从集中度来看，目前全球前十大班轮公司运力占比达 80%以上；后者的经营区域集中于某个大洲或若干个大洲区域，航线类型以区域内航线为主。

目前，全球性航运公司的代表性公司包括地中海、马士基、达飞轮船、中远海控等，其运力规模均位列全球前 10 名；区域性航运公司的数量相对较多，经营区域专注于亚洲的代表性区域性航运公司包括锦江航运、海丰国际、宁波远洋、中谷物流等。上述航运企业的经营规模、业务类别、航线分布、轮船类别、数量及运力等对比情况等方面的比较情况如下：

类别	公司名称	经营规模	业务类别	航线分布	轮船类别	集装箱船舶数量(艘)	集装箱运力(万 TEU)
全球性	地中海	每年运输 2,300 万 TEU	公司主要从事集装箱航运、码头运营、多式联运物流、邮轮及渡轮服务等	覆盖亚洲地区、欧洲地区、美洲地区、非洲地区等	集装箱船队、邮轮船队、渡轮船队等	715	460.09
全球性	马士基	2022 年营业收入 5,678.24 亿元, 净利润 2,042.02 亿元	公司主要从事集装箱航运、供应链和物流以及码头服务等	覆盖亚洲地区、欧洲地区、美洲地区、非洲地区等	集装箱船队、拖船等	684	413.00
全球性	达飞轮船	2022 年营业收入 5,188.63 亿元, 净利润 1,732.79 亿元	公司主要从事集装箱航运、港口运营、集装箱物流、空运及仓储服务等	覆盖亚洲地区、欧洲地区、美洲地区、非洲地区等	集装箱船队	621	345.84
全球性	长荣海运	2022 年营业收入 1,428.44 亿元, 净利润 760.53 亿元	公司主要从事集装箱航运、码头装卸、内陆运输等物流配套服务	覆盖亚洲地区、欧洲地区、美洲地区、非洲地区等	集装箱船队	209	166.30
全球性	中远海控	2022 年营业收入 3,910.58 亿元, 净利润 1,313.38 亿元	公司主要从事集装箱航运及码头业务	覆盖美洲地区、欧洲地区、亚太地区、中国大陆等	集装箱船队	489	289.00
区域性	宁波远洋	2022 年营业收入 47.69 亿元, 净利润 6.70 亿元	公司主要从事集装箱航运、干散货运输业务、干散货无船承运业务及航运代理业务	中国大陆、近洋地区	集装箱船队、干散货船队	88	6.80
区域性	海丰国际	2022 年度海丰国际营业收入 286.45 亿元, 净利润 135.80 亿元	公司主要从事集装箱航运、干散货船舶租赁及土地租赁服务	中国大陆、近洋地区、俄罗斯地区	集装箱船队、干散货船队	108	16.27
区域性	万海航运	2022 年度营业收入 588.60 亿元, 净利润 211.68 亿元	公司主要从事船舶运输业务、船舶及集装箱租赁业务、船务代理业务等	近洋地区、中国大陆、中东地区、美洲地区	集装箱船队	145	43.68
区域性	中谷物流	2022 年营业收入 142.09 亿元, 净利润 27.43 亿元	主要从事集装箱货物国内沿海及陆路运输业务, 并提供东南亚航线及东北亚航线集装箱货物运输服务	中国大陆、近洋地区	集装箱船队	120	13.61
区域性	锦江航运	2022 年营业收入 68.40 亿元, 净利润 118.35 亿元	主要从事国际、国内海上集装箱运输业务	亚洲、美洲地区	集装箱船队	44	4.16

数据来源: 上市公司定期报告、公司官网、Wind 资讯、Alphaliner 等公开资料;

注 1: 由于地中海航运为非上市公司, 无法获取其经营业绩及运力规模等数据, 以公司官方网站以及 Alphaliner 数据库 2023 年 1 月初的数据进行替代;

注 2: 马士基与达飞轮船为境外上市公司, 海丰国际与万海航运、长荣海运分别为中国香港及中国台湾地区上市公司, 相关经营规模系将 2022 年年度报告或财务报告中营收规模以年末的汇率转换为人民币所得;

注 3: 由于长荣海运 2022 年年报未披露船队数量规模, 万海航运 2022 年年度报告中未披露其船队运力规模, 中谷物流 2022 年年报披露的运力规模为 290.84 万载重吨, 上表中相应数据由 Alphaliner 数据库 2023 年 1 月初数据替代, 其他公司集装箱船队数量及运力规模数据均系定期报告披露的 2022 年 12 月 31 日数据。

根据上表可知，全球性航运公司通常在经营规模、多元化业务种类、跨洲际航线覆盖面、船队船舶数量以及集装箱运输总运力等方面相较于区域性航运公司更具规模优势。随之而来的在雇员人数、网点覆盖、客户数量及财务资源等方面也会具有体量优势。

（二）不同类别航运公司之间的竞争格局，区域性航运公司差异化竞争的具体体现，竞争优劣势

1、全球性航运公司注重运力投放以追求规模经济

全球性航运公司通常更依赖于扩大运力份额、实现规模经济以期获取盈利。根据 Alphaliner 的统计数据，截至 2023 年 4 月，世界前十大全球性航运公司集装箱船队运力之和占全球总运力的 84.3%，平均单家集装箱船队运力为 224.76 万 TEU。上述世界前十大全球性航运公司运营集装箱船舶合计 3,484 艘，平均单家船队规模为 348.4 艘，平均单船运力为 6,451.12TEU，显著高于区域性航运公司的运力规模、船队规模和平均单船运力。

从新船在手订单的角度来看，全球性航运公司在运力投放方面的船舶大型化趋势较为明显。根据 Alphaliner 的统计数据，截至 2023 年 4 月，地中海、马士基以及达飞轮船作为前三名全球性航运公司，其合计运力占比近全球集装箱船队总运力近 50%，其在手新船订单分别为 124 艘、29 艘及 97 艘，对应运力达 164.38 万 TEU、37.02 万 TEU 及 91.08 万 TEU，新订船舶平均单船运力为 13,256.45TEU、12,765.52TEU、9,389.69TEU，新船平均单船运力均大于其现有船舶的单船运力，反映出较为明显的大船化趋势。

2、区域性航运公司主要实施差异化竞争及具体体现

国际干线一般航程较远，因此单船航运周转率相对较低，为了降低单箱运价成本、实现规模效应，全球性航运公司一般配置大型船舶以提升单次运载量，并组建更大规模的船队以满足班期覆盖率；而区域内航线相较而言航程较短，单船航运周转率较高且停靠的港口等级范围更广，因此区域内航运公司通常不追求营运船舶大船化，通过差异化的运营策略也能够以相对较小的船舶与船队规模实现区域内的业务经营。

区域性航运公司航线主要聚焦于洲际范围内的航线，部分公司还会拓展洲际

航线作为满足其客户需求的补充，但业务仍主要以其所在国或所在地区为圆心。区域性航运公司虽然在船队规模、单船运力、全球航线覆盖等方面与全球性航运公司存在差异，但在区域性航运市场内，仍可通过差异化竞争的方式在细分市场保持较强的市场竞争力，具体体现如下：

（1）腹地货源差异化

航运进出口货物需求总量与货物结构同国民经济的发展状况息息相关，区域性航运企业通常以其所在地区为圆心向外进行业务拓展，其差异化的腹地经济发展状况和对外贸易情况会对集装箱航运货源的生成及流向产生重要作用，并直接影响航运公司的发展潜力与方向。区域性航运公司如货源腹地经济实力雄厚、对外贸易经济发达，且在产业链、供应链上处于优势地位，则背靠当地的航运公司在货源的稳定性、航运服务需求的多样性、未来市场的开拓空间等方面也将具有不同优势。

（2）母港区位差异化

区域内航运公司通常以其主要业务经营地的港口作为母港，向外辐射其航线与网络布局。港口的能级对于航运业务发展起到至关重要的作用，优良港口往往能够满足不同类型的船舶停靠与装卸需求，并且能够提供更为高效、专业的港口服务。除了上述因素外，港口所在地的航运市场发展环境以及在国际航线中的国际地位，将为当地的航运企业带来差异化的发展纵深，例如以国际航运中心为母港的区域性航运公司相较于以普通港为母港的航运公司，在对外开展国际航线以及承接全球性航运公司支线业务需求等方面将具有明显优势。因此，区域内航运企业不同的母港区位为其带来差异化的竞争优势。

（3）航线布局差异化

区域内航运公司由于腹地货源和母港区位的不同，其航线布局呈现差异化。例如部分区域内航运公司以上海等中心城市为主要市场向外辐射布局航线，部分区域内航运公司以宁波、粤港澳等地为主要市场向外辐射布局航线。由于航线布局相对有限，区域内航运公司往往通过合理分配不同挂靠点之间运力分配、优化航线挂靠港口顺序、科学设计航线走向等方式，及时满足区域内沿线经济体航运需求，部分公司还会适时拓展洲际航线以满足其区域内客户航运需求，通过航线

布局为客户提供更加高效便捷的航运服务，从而提高公司运营效率。

（4）航运服务差异化

追求细分市场领先地位的区域性航运公司倾向于提供差异化的航运服务，以实现为客户创造更多航运附加值，从而区别于众多的同质化航运服务，实现差异化竞争。例如，部分区域性航运公司通过优化管理、船岸联合、多方协作等方式，提高班期稳定性和航班准点率，为客户提供快速交货服务；部分区域性航运公司延伸陆地端的服务能力，包括船代、货代、报关及仓储等服务，从而灵活满足客户的需求。

3、全球性航运公司与区域性航运公司的竞争优劣势比较

与全球性航运公司相比，区域性航运公司的竞争优劣势分析如下：

（1）竞争劣势分析

1) 全球性航运公司成立早、经营规模大、资金实力雄厚

全球性航运公司中，马士基成立于 1904 年，长荣海运成立于 1968 年，地中海航运成立于 1970 年，达飞轮船成立于 1978 年。上述航运公司成立时间早，经过多年发展和不断并购重组，成为航线覆盖各主要国际干线的全球性航运公司，具有较高的知名度以及获客能力，在干线市场拥有较大的市场份额，区域性航运公司与上述企业在经营规模和资金实力等方面存在较大差距。

2) 全球性航运公司干线航线密集、客户数量多

全球性航运公司凭借多年运营国际干线的业务积累，对全球各主要港口的航线覆盖率较高，而区域内航运公司主要聚焦区域内航线，部分区域内航运公司虽然开展国际干线业务，但并非其核心发展战略及业务基石，其在干线业务持续性以及航线密度等方面仍与聚焦国际干线业务的全球性航运公司存在较大差距。同时，全球性航运公司多数为已上市公司，具备良好的市场知名度、资金实力以及干线服务能力，因此在客户基数方面具有优势。

3) 全球性航运公司有较为全面的全球网点架构

区别于区域性航运公司以母港为中心向外扩展航线，全球性航运公司通常以全球各主要航运中心为辐射点构建全球网点架构。在此基础上，全球性航运公司

在国际化运营方面具有较强的领先优势，并且基于较为全面的全球架构，其在航线开辟、航线服务支持等方面有更强的综合实力。

（2）竞争优势分析

1）区域性航运公司拥有本地化运营优势

相较于全球性航运公司的全球化布局与业务架构，区域内航运公司通常以其母港或本区域作为圆心，向外辐射其航线与网络布局，因此，区域内航运公司对于区域内的经济、文化、社会环境等因素更为了解，在当地客户获取与开发、客户关系维护、服务链条资源整合等方面较全球性航运公司更具优势。

2）区域性航运公司具备精细化管理优势

区域内航运公司在人员数量、船舶数量、全球航线网点方面相对较少，因此在组织结构上更为简洁、清晰，在管理效率上具有一定优势。区域内航运公司更容易打造精细化运营管理模式，通过构建高效的组织结构、集中的业务中心以及专业的人力资源队伍，实现公司运营与管理的灵活性和高效化，根据市场行情的变化作出及时的业务调整、服务升级以及组织变革，更好地满足市场需求。

3）区域性航运公司具备业绩稳定性优势

全球性航运公司聚焦于国际干线运输，而国际干线运输受世界经济、地缘政治、全球主要国家经济需求等因素影响波动较大，叠加全球航运公司规模体量较大且多数追求规模经济等因素，其经营性与资本性支出总额较大，在外部市场环境变化时其业绩波动较为明显。而区域内航线由于规模相对较小，且拥有本地腹地经济与母港优势等多重因素支撑，业绩规模相对稳定。

综上，区域与全球性航运公司互有竞争优劣势，但由于其聚焦于不同的航运细分市场，且区域内航运公司在其区域内可以发挥差异化竞争的比较优势，因此上述竞争劣势不会对区域内航线公司市场空间、竞争格局、业绩表现与发展前景产生重大不利影响。

（三）发行人是否面临市场竞争加剧的风险

1、亚洲航线市场空间大、增速快，各细分区域竞争格局存在差异

报告期内，公司班轮运输服务专注于亚洲市场，亚洲区域相关航线收入合计

占比 90%以上。亚洲是国际集装箱航运行业中增速最快的区域，2002 年至 2022 年间，集装箱运输货运量的年均复合增长率为 7.22%，明显高于整体平均水平的 5.15%。亚洲区域货运量占比逐年上升，由 2002 年的 21.31%增长至 2022 年的 31.45%，在国际集装箱航运市场中起着愈发重要的作用。

亚洲航线市场各细分区域的竞争格局存在一定的差异，公司所处的市场地位也有所不同。（1）东北亚市场是由中日韩三国间海运贸易组成的成熟型市场，市场竞争格局较为平稳。该市场中高附加值商品的比重相对较大，客户更注重时效性、安全性与稳定性，长期以来客户对于精品服务的需求相对较高。公司长期深耕东北亚市场，为客户提供高准班率的精品航运服务，目前在上海日本航线方面处于市场领先地位；（2）东南亚市场处于快速成长阶段，该区域涵盖的国家及地区数量较多，当地主要的航运公司会以本地为中心向东南亚开拓航线，同时东南亚区域拥有马六甲海峡等重要的航运区位，同时也是东西干线的重要途径区域，因此部分全球性航运公司会在洲际航线中挂靠东南亚港口，使得该区域航运参与方进一步增加，因此目前东南亚市场的集中度较低，公司在该区域的占有率也相对较低；（3）国内市场经历过市场整合和运力出清后，目前竞争格局较为稳定不同参与者在国内市场的业务定位和细分领域各有侧重，其中中谷物流、安通物流以内贸线运输为主，锦江航运、宁波远洋以外贸内支线为主，泛亚航运兼顾内贸线和外贸内支线的运输。目前公司在持续深耕两岸间航线的同时，也逐步增加了沿海航线的运力投入，在国内市场具备一定的竞争力。

2、公司在亚洲航线市场具备较强的竞争能力

公司在亚洲航线市场具备较强的竞争能力，具体表现如下：（1）公司将长江流域作为自身航线的核心货源腹地。该区域是我国经济总量最大的经济带，经济实力雄厚、对外贸易发达，且在产业链、供应链上处于优势地位，充分确保了公司货源的稳定性、航运服务需求的多样性以及未来市场的开拓空间；（2）公司以上海港作为母港，向外辐射其航线与网络布局。2022 年度，上海港集装箱吞吐量突破 4,730 万 TEU，连续 13 年排名世界第一，上海港的港口能级以及在航运市场的国际地位，为公司带来差异化的发展纵深优势；（3）公司结合自身的腹地货源和母港区，班轮航线聚焦核心市场，航线网络通达国内沿海及两岸间、东北亚、东南亚等亚洲主要区域，航线网络、航线班期稳定可靠。此外，公司围绕

航线经营配套服务网点,提供完善的配套支持服务;(4)公司深耕亚洲航线市场,以客户为中心,致力于为客户提供“安全、可靠、定时、快捷”的航运服务。公司通过“两定一快”的标准化服务模式,打造了上海日本、太仓日本、青岛日本等多条精品航线,为客户提供高准班率的精品航运服务。此外,公司依托精品航线高准班率的优势,通过优化管理、船岸联合、多方协作等方式,为客户提供“精确到小时”的快速交货服务,实现差异化竞争。

3、相较于可比公司,公司的业务规模相对较小

公司的同行业可比公司中,中远海控属于全球性班轮公司,经营规模远高于国内其他航运公司,亚洲航线是其重要的业务经营组成部分。宁波远洋、海丰国际、万海航运和中谷物流均属于区域性班轮公司且均专注于亚洲航运市场,其中,海丰国际、万海航运和中谷物流由于上市时间较早,其资产规模及经营业绩相对较高。公司虽然已经具有一定的业务规模,但与上述企业相比,公司业务规模相对较低,公司在规模效应方面存在一定的差距和竞争劣势。

综上所述,公司专注于亚洲航线区域。亚洲航线市场空间大、增速快,但各细分区域竞争格局存在差异。公司在亚洲航线市场具备较强的竞争能力,主要体现在腹地货源、母港区、航线布局、差异化服务等方面,在各细分区域的竞争地位有所不同。与同行业可比公司相比,目前公司的业务规模相对较低,在规模效应方面存在一定的差距和竞争劣势。此外,考虑到集装箱航运行业属于典型的周期性行业,亦不能排除航运需求增速下降、船舶运力持续扩张、市场运价大幅下跌等情形,导致发行人可能面临未来市场竞争加剧的风险。

发行人已在招股说明书“第二节 概览”之“一、重大事项提示”之“(五)特别风险提示”和“第三节 风险因素”之“二、与行业相关的风险”之“(一)市场风险”补充披露如下:

“2、市场竞争导致的风险

公司业务以集装箱海上运输为主,行业内企业数量众多,包括国际航运巨头、大型国有航运企业集团以及其他中小型规模的航运企业,市场竞争日趋激烈。虽然公司依托服务品质建立了稳定、多元化的客户群体,但未来公司仍将面临同行业竞争对手在航线布局、运力运价、服务质量等方面的竞争。相较于

中远海控、海丰国际、万海航运、中谷物流等同行可比公司，公司在业务规模方面存在一定的差距和竞争劣势。未来如果随着航运需求增速下降、船舶运力持续扩张、市场运价大幅下跌等情形，发行人可能面临市场竞争加剧的风险。如果公司在市场竞争中未能充分发挥自身的优势不断提高市场竞争力，则其行业地位、市场份额可能下降，从而影响公司的经营业绩和财务状况。”

五、结合国际经济形势、地缘政治影响及国际贸易摩擦等情况及变化趋势，说明对发行人主要航线经营业务的影响，外部经营环境是否面临重大不利变化的风险，并视实际情况揭示风险

（一）结合国际经济形势、地缘政治影响及国际贸易摩擦等情况及变化趋势，说明对发行人主要航线经营业务的影响

1、国际经济形势

根据世界银行于 2023 年 1 月 31 日出版的《全球经济展望报告》：自 2022 年 6 月以来，在俄乌冲突负面性影响、随之而来的对大宗商品供应冲击以及各国央行为控制高通胀所推出的紧缩性政策等形势下，全球经济增速较缓。随着全球央行政策收紧的力度不断加大，或将延缓全球经济从 2020 年衰退中复苏的进程。2022 年、2023 年和 2024 年，世界银行预测全球 GDP 增速分别为 2.9%、1.7% 及 2.7%。目前全球经济增长呈放缓态势，全球经济增速放缓将影响全球贸易总量，进而影响全球集装箱的海运需求。

不过，局部区域集装箱运输市场有望维持扩张态势。2023 年 3 月 5 日，十四届全国人大第一次会议审议的政府工作报告提出今年发展主要预期目标，其中国内 GDP 增长 5.0%左右，高于 2022 年 GDP 的增长率 3.0%，中国经济对世界经济稳定器的作用明显。根据亚洲博鳌论坛发布的《亚洲经济前景及一体化进程 2023 年度报告》，作为世界经济的重要引擎，2023 年亚洲经济体整体复苏步伐将加快，预计亚洲经济体 2023 年加权 GDP 增速为 4.5%，较 2022 年的 4.2% 有所提升，高于全球平均增速。同时，RCEP 生效后的红利也在持续释放，东盟、日本、韩国作为中国前五大贸易伙伴，对中国经济的依存度较高，其与中国的贸易将再次加速。在中美、中欧贸易增长乏力的背景下，中国与 RCEP 成员国之间的贸易增长将成为亮点。由于公司班轮运输服务专注于亚洲市场，亚洲区域相

关航线收入合计占比 90%以上。因此，长期来看，国际经济形势的变化趋势对公司主要航线经营业务不存在重大不利影响。

2、地缘政治影响及国际贸易摩擦

报告期内，公司经营的主要航线区域包括东北亚航线、东南亚航线、国内航线和其他航线，主要涉及的航线包括日本航线、两岸间航线、上海泰越航线、上海香港海防航线等，因此中日关系、中国东盟合作、两岸关系等对公司主要航线经营业务具有影响，具体如下：

中国和日本之间的贸易关系正常，中日之间一直保持紧密的经济关系，未发生重大贸易摩擦。报告期内，中日两国进出口总额分别为 21,973.14 亿元、24,019.65 亿元和 23,831.15 亿元，占中国向亚洲各个国家或地区的进出口总额的比例分别为 13.31%、12.15%和 11.19%，合计占比排名第一。在中日两国贸易总体规模较大的背景下，公司中日航线拥有较为稳固的存量基础。

中国和东盟之间的务实合作正在不断深化，主要原因既包括双方人文相亲、地理毗邻、经济互补性强的基础条件，也在于双方在开放包容、知心知意、互惠互利的三个方面的成功实践。中国与东盟的贸易占比持续上升，从 2013 年的 10.7% 上升到 2023 年 1 季度的 15.8%。中国与东盟的经贸关系更加紧密，对公司东南亚航线市场的经营和开拓提供了坚实的基础。

两岸关系总体发展积极、稳定。虽然近年来两岸关系时有摩擦，对两岸经贸交流带来一定影响，但是在大陆庞大市场的强力牵引和中国台湾地区对大陆贸易高度依存的现实情况下，整体来讲两岸贸易摩擦不会对公司两岸间航线经营业务产生重大不利影响。

美国对中国发起的贸易战以来，尽管中美间的贸易总额仍保持增长，但增幅低于中国整体的贸易额的增速，使得中美贸易占中国总体贸易的份额有所下降。从长期来看，美国对中国的贸易依存度存在下降的情况。但由于公司中美航线的收入较少，报告期内合计金额占比小于 5%，因此中美贸易战对公司的影响较小。

除此之外，最近的地缘政治事件为俄罗斯对乌克兰采取特别军事行动和俄罗斯、白俄罗斯遭受严厉制裁。报告期内，公司对俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰没有布局相关航线。俄乌冲突导致国际原油价格上涨，价格传导引发船用燃油价格上

涨，从而影响公司主要航线的运营成本，具体分析参见本问询函回复之“问题1.1/二/（一）/4、报告期内钢材和燃油价格波动周期”，因此不存在重大不利影响。

（二）公司外部经营环境是否面临重大不利变化的风险，并视实际情况揭示风险

根据上述分析，国际经济形势、地缘政治影响及国际贸易摩擦等情况及变化趋势不会对发行人主要航线经营业务产生重大不利影响。此外，公司主要航线经营业务的市场空间、行业政策、行业竞争等方面均未发生重大不利变化，因此，公司外部经营环境没有发生重大不利变化的情形。

六、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

1、获取同行业可比公司公开披露招股说明书、年度报告等文件，查阅其营业收入、净利润、船舶数量、经营航线以及总运力等数据；

2、查阅国际研究机构 Alphaliner 官方网站数据库，了解同行业可比公司市场地位情况；

3、结合同行业可比公司经营情况、市场地位等数据，综合分析发行人所处行业地位以及主要竞争劣势；

4、了解国际研究机构 Alphaliner、维运网以及上海口岸联合会，分析数据来源是否过时以及是否具备权威性和客观性；

5、查阅克拉克森等数据库以及相关研究报告、上海海关、维运网等网站，了解并分析上海日本航线及上海两岸间航线市场空间及变化情况、主要参与者及市场占有率、竞争格局等；

6、获取并复核发行人报告期内发行人收入明细表，统计上海日本航线及上海两岸间航线收入及占比情况，分析发行人航线占有率与行业地位之间的匹配性；

7、访谈发行人业务部负责人，了解公司进一步扩展市场空间、防范业绩风险的措施，并分析其风险与有效性；

8、查阅行业研究报告、行业协会网站、行业论文、相关政策等资料，了解

全球性航运公司与区域性航运公司的区分标准、不同类别主要航运公司经营规模、业务类别、航线分布、轮船类别、数量及运力等资料与数据；

9、根据相关数据梳理不同类别航运公司之间的竞争格局、区域性航运公司差异化竞争的具体体现、竞争优劣势，并分析发行人是否面临市场竞争加剧的风险；

10、获取国际经济形势、地缘政治影响及国际贸易摩擦等情况，并分析外部经营环境的变化以及对发行人主要航线经营业务的影响；

11、查阅行业相关法律法规、产业政策、学术期刊、行业研究报告以及权威性媒体发布的新闻、文章等资料，了解国家产业政策、获取行业研究数据并分析。

（二）核查结论

经核查，保荐机构和发行人律师认为：

1、公司为区域性班轮公司，专注亚洲航运市场，公司以上海港为母港，上海日本、上海两岸间市占率第一。公司虽然已经具备一定的业务体量，但与同行业部分可比公司相比，经营规模相对偏小，公司在规模效应方面存在一定的差距和竞争劣势，发行人已在招股说明书中补充披露了公司所处行业地位和竞争劣势；

2、公司总运力排名来源于国际研究机构 **Alphaliner**，公司上海日本航线、上海两岸间航线市场占有率排名系根据维运网数据测算，同时上海口岸联合会出具证明确认，相关数据来源具有一定的权威性、客观性，不属于过时数据；

3、上海日本航线及上海两岸间航线的市场存量空间较大，且仍具备一定的市场增量空间，同时公司在该航线的收入金额较大，目前市场占有率排名第一，因此一定程度上能体现发行人的行业地位。公司面临未来市场空间较小，成长潜力有限风险的可能性较低；

4、全球性与区域性航运公司的区分标准主要在于经营区域和航线类型的不同，全球性航运公司注重运力投放以追求规模经济，区域性航运公司主要实施差异化竞争，包括腹地货源差异化、母港区位差异化、航线布局差异化、航运服务差异化等。区域与全球性航运公司互有竞争优劣势，但由于其聚焦于不同的航运细分市场，且区域内航运公司在其区域内可以发挥差异化竞争的比较优势，因此

相关竞争劣势不会对区域内航线公司市场空间、竞争格局、业绩表现与发展前景产生重大不利影响；

5、与同行业可比公司相比，目前公司的业务规模相对较低，在规模效应方面存在一定的差距和竞争劣势。此外，考虑到集装箱航运行业属于典型的周期性行业，亦不能排除航运需求增速下降、船舶运力持续扩张、市场运价大幅下跌等情形，导致发行人可能面临未来市场竞争加剧的风险，发行人已在招股说明书中补充披露了相关风险提示；

6、国际经济形势、地缘政治影响及国际贸易摩擦等情况及变化趋势不会对发行人主要航线经营业务产生重大不利影响。此外，公司主要航线经营业务的市场空间、行业政策、行业竞争等方面均未发生重大不利变化，因此，公司外部经营环境没有发生重大不利变化的情形。

【问题 2】：关于关联交易

根据申报材料：（1）报告期内，发行人关联交易包括重大经常性关联交易、重大偶发性关联交易、一般性关联交易等；（2）内贸箱的装卸费与第三方船公司存在价差，其他港口相关服务未量化分析价格差异情况；（3）上海宝山太平货柜有限公司为发行人新造箱的中标人，其报价略低于其他中标候选人。

请发行人说明：（1）发行人与实际控制人、控股股东及其控制的企业之间关联交易对应的营业收入、成本费用及利润总额及占发行人相应指标的比例情况，若较高，按照《监管规则适用指引-发行类第 4 号》之 4-11 的要求，充分说明并完善相关信息披露事项；（2）报告期各期，公司和第三方船公司内贸箱装卸量数据，上港集团装卸费与装卸量的对应关系，内贸箱装卸费是否存在其他可比公司，进一步量化分析内贸箱装卸费关联交易价格公允性；（3）报告期内，公司新造箱历次招投标时间、数量、金额、投标方名称和报价，宝山太平货柜是否为唯一中标人，是否存在串标、定向招标等情形，是否存在利益输送。

请保荐机构、发行人律师、申报会计师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见。

【回复】

一、发行人与实际控制人、控股股东及其控制的企业之间关联交易对应的营业收入、成本费用及利润总额及占发行人相应指标的比例情况，若较高，按照《监管规则适用指引-发行类第4号》之4-11的要求，充分说明并完善相关信息披露事项

根据《监管规则适用指引-发行类第4号》之4-11的要求：“对于控股股东、实际控制人与发行人之间关联交易对应的营业收入、成本费用或利润总额占发行人相应指标的比例较高（如达到30%）的，发行人应结合相关关联方的财务状况和经营情况、关联交易产生的营业收入、利润总额合理性等，充分说明并摘要披露关联交易是否影响发行人的经营独立性、是否构成对控股股东或实际控制人的依赖，是否存在通过关联交易调节发行人收入利润或成本费用、对发行人利益输送的情形；此外，发行人还应披露未来减少与控股股东、实际控制人发生关联交易的具体措施。”

报告期内，公司关联交易汇总情况及公司与控股股东及其控制的企业之间关联交易汇总情况及相关指标的占比情况如下表所示：

单位：万元

关联交易类型		2022年度	2021年度	2020年度	
重大经常性关联交易	接受劳务	61,609.63	60,943.86	58,961.70	
	其中：接受控股股东及其控制企业的劳务①	37,484.39	35,762.55	32,413.62	
	提供劳务	76,519.38	53,234.22	42,804.03	
	其中：向控股股东及其控制企业提供劳务②	4,311.24	3,318.13	592.33	
	关键管理人员薪酬	1,905.06	1,730.79	862.06	
	自关联方租入船舶的利息支出	2,182.96	2,504.02	3,574.46	
	其中：自控股股东及其控制企业租入船舶利息支出③	2,182.96	2,504.02	3,574.46	
重大偶发性关联交易	购买资产	20,018.89	-	19,957.95	
	资金拆借	资金拆借余额	-	-	28,447.71
		利息收入	-	210.71	82.77
	其中：自控股股东及其控制企业形成的利息收入④	-	210.71	82.77	
一般性关联交易	采购商品和接受劳务	16,058.71	10,052.06	7,898.38	
	其中：向控股股东及其控制企业采购商品接受劳务⑤	7,828.23	6,491.87	5,094.25	
	提供劳务	11,438.72	9,493.11	6,863.99	
	其中：向控股股东及其控制企业提供劳务⑥	5,295.06	4,439.39	3,349.07	

关联交易类型		2022 年度	2021 年度	2020 年度
	自关联方租入房屋、场地	32.18	20.84	1,512.64
	其中：自控股股东及其控制企业租入房屋、场地⑦	22.69	11.35	687.29
	自关联方租入场地的利息支出	42.46	60.74	-
	向关联方出租房屋、车辆	14.04	23.02	18.53
	其中：向控股股东及其控制企业出租房屋、车辆⑧	14.04	23.02	18.53
关联存款	存款余额	4,173.44	7,724.95	33,102.02
	收取利息	64.38	352.39	416.68
控股股东及其控制企业的关联成本费用合计 (①+③+⑤+⑦-④)		47,518.27	44,559.08	41,686.85
发行人成本费用合计		454,165.44	379,126.46	282,100.11
控股股东及其控制企业关联成本费用占比		10.46%	11.75%	14.78%
控股股东及其控制企业的关联收入合计 (②+⑥+⑧)		9,620.34	7,780.54	3,959.93
发行人营业收入		684,016.91	537,241.19	342,970.27
控股股东及其控制企业关联营业收入占比		1.41%	1.45%	1.15%

注：发行人成本费用合计=营业成本+管理费用+财务费用。

报告期内，控股股东及其控制企业的关联成本费用合计分别为 41,686.85 万元、44,559.08 万元和 47,518.27 万元，对应占发行人成本费用比例分别为 14.78%、11.75%和 10.46%，整体呈现逐年下降的趋势；报告期内，控股股东及其控制企业的关联收入合计分别为 3,959.93 万元、7,780.54 万元和 9,620.34 万元，对应占发行人营业收入比例分别为 1.15%、1.45%和 1.41%。

综上所述，报告期内，发行人与控股股东、实际控制人及其控制的企业之间关联交易对应的营业收入、成本费用或利润总额占发行人相应指标的比例不存在较高（如达到 30%）的情形。

二、报告期各期，公司和第三方船公司内贸箱装卸量数据，上港集团装卸费与装卸量的对应关系，内贸箱装卸费是否存在其他可比公司，进一步量化分析内贸箱装卸费关联交易价格公允性

（一）公司和第三方船公司内贸箱装卸量数据，上港集团装卸费与装卸量的对应关系

由于发行人主要经营国际、国内海上集装箱运输业务，故主要以外贸箱为主，内贸箱占比较小（低于 2%）。报告期内，发行人和第三方船公司 F 内贸箱的装

卸量数据如下：

单位：TEU

公司	2022年度	2021年度	2020年度
船公司F	890,387	878,348	1,283,544
发行人	22,157	28,502	20,739

参见一次反馈问题 6 “关于集装箱码头装卸收费体系的基本介绍”，国内各港口集装箱的装卸费率普遍在《中华人民共和国交通部港口收费规则》的基础上，码头公司综合考虑各个港口的差异、市场供求和竞争状况、生产经营成本、客户差异和箱源结构等因素，与船公司进行协商并按照市场化定价原则确认装卸费用。上港集团码头装卸费用由不同集装箱箱型的装卸费率与装卸量相乘汇总计算得出。

（二）内贸箱装卸费是否存在其他可比公司，进一步量化分析内贸箱装卸费关联交易价格公允性

锦江航运在上海港的内贸主要箱型与可比公司的装卸费率比对情况如下：

单位：元/个

公司	2022年度	2021年度	2020年度
船公司F	171	171	131
船公司I	263	243	243
船公司J	244	237	237
船公司K	238	233	233
发行人	189	179	179

公司向上港集团采购码头装卸服务，其价格主要由上港集团对船公司采取量大优惠的价格政策，采购价格由双方根据市场化定价原则协商确定。国内沿海内贸箱涉及的装卸费受港口差异、双方商业谈判、箱型箱量等多方面因素的影响。如上表所示，船公司 F 的费率相对较低，主要原因系其主要经营内贸航线、且内贸箱量规模较大，故上海港给予其优惠幅度较大。除此之外，相对于其他船公司，发行人以上海港为母港、且箱量总规模较大，上海港在平衡箱源结构的基础上，给予发行人内贸箱一定优惠。

综上，锦江航运内贸箱的装卸费率与第三方船公司的差异存在合理性，关联交易具有公允性。

三、报告期内，公司新造箱历次招投标时间、数量、金额、投标方名称和报价，宝山太平货柜是否为唯一中标人，是否存在串标、定向招标等情形，是否存在利益输送

(一) 报告期内，公司新造箱历次招投标时间、数量、金额、投标方名称和报价

报告期内，发行人通过招投标方式采购了两批次集装箱，具体情况如下：

序号	招投标时间	项目名称	新造箱订购数量	投标方名称	报价(万美元)	合同金额(万美元)
1	2022年4月	2022年度新造8,000TEU集装箱采购项目	2,400个20英尺集装箱, 1,300个40英尺集装箱(普箱), 1,500个40英尺集装箱(高箱)	上海中集洋山物流装备有限公司	2,017.50	1,911.36
				浙江泛洋特种装配设备有限公司	1,968.40	
				嘉善新华昌集装箱有限公司	1,933.25	
				常州新华昌国际集装箱有限公司	1,933.25	
				扬州日新通运物流装备有限公司	1,913.00	
				上海宝山太平货柜有限公司	1,911.36	
2	2022年10月	2022年下半年新造8,000TEU集装箱采购项目	2,000个20英尺通用集装箱, 500个40英尺通用集装箱(普箱), 2,500个40英尺通用集装箱(高箱)	上海中集宝伟工业有限公司	1,441.73	1,359.35
				寰宇东方国际集装箱(启东)有限公司	1,410.00	
				新华昌集团有限公司	1,410.00	
				浙江泛洋特种装配设备有限公司	1,410.00	
				上海宝山太平货柜有限公司	1,359.35	

上述招投标均由发行人委托招标代理机构上海国际招标有限公司采用公开招标方式进行，由招标代理机构通过中国招标投标公共服务平台发布招标公告，并通过随机抽取方式成立评标委员会，评标委员会由4名外聘专家和1名发行人代表组成。评标委员会从资质信誉、技术、价格、商务四个维度对各投标人进行评审，按照综合得分从高到低的顺序对各投标人进行排序，向发行人推荐前三名的投标人作为中标候选人。

上表2022年度新造8,000TEU集装箱采购项目的中标候选人如下：上海宝山太平货柜有限公司为第一中标候选人，浙江泛洋特种装配设备有限公司为第二中标候选人，扬州日新通运物流装备有限公司为第三中标候选人。

上表2022年下半年新造8,000TEU集装箱采购项目的中标候选人如下：上

海宝山太平货柜有限公司为第一中标候选人，浙江泛洋特种装配设备有限公司为第二中标候选人，寰宇东方国际集装箱（启东）有限公司为第三中标候选人。

上述两次公开招投标过程中，上海宝山太平货柜有限公司均为第一中标候选人。根据公开招标评审结果，发行人确定第一中标候选人上海宝山太平货柜有限公司为中标人。

（二）宝山太平货柜是否为唯一中标人，是否存在串标、定向招标等情形，是否存在利益输送

上述两次招投标过程中，上海宝山太平货柜有限公司均为第一中标候选人，发行人根据《招标投标法实施条例》规定原则，确定排名第一的上海宝山太平货柜有限公司为唯一中标人。

发行人上述两次招标均系公开招标，由发行人委托招标代理机构上海国际招标有限公司进行。参与投标的厂商包括多家全球知名集装箱制造厂商，招标代理机构根据相关法律法规要求开展招标工作，随机抽取委员组成评标委员会并现场开标、评标。发行人根据评审委员会出具的评标报告，选取第一中标候选人为中标人。整个招投标流程公开、公平、公正，发行人与上海宝山太平货柜有限公司不存在串标、定向招标等情形。

经检索国家企业信用信息公示系统、信用中国、中国裁判文书网等网站，报告期内发行人、上海宝山太平货柜有限公司不存在因定向招标、串标等行为而导致的诉讼、仲裁等纠纷，不存在被检察机关提起刑事诉讼或被相关监管机关行政处罚的情形。此外，经核查发行人银行账户资金流水及发行人董事、监事及高级管理人员的个人资金流水，发行人与上海宝山太平货柜有限公司之间不存在利益输送情形。

综上，发行人报告期内历次新造箱招标过程中，上海宝山太平货柜有限公司为唯一中标人，相关招投标流程符合《招标投标法实施条例》和发行人相关招投标管理制度规定。发行人与上海宝山太平货柜有限公司不存在串标、定向招标等情形，也不存在利益输送的情形。

四、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

1、获取并查阅发行人与关联方重大关联交易涉及的合同等文件；对发行人销售及采购负责人进行访谈，了解发行人与关联方开展采购和销售的背景原因、必要性、合理性和公允性；对主要关联方进行了函证、访谈，并获得关联方出具的声明文件，确认关联交易的真实性、公允性及必要性；计算分析关联交易对应的营业收入、成本费用及利润总额及占发行人相应指标的比例情况；

2、获取公司和第三方船公司在上海港内贸箱装卸服务价格、装卸量数据，分析数据合理性，并量化分析内贸箱装卸费涉及关联交易的公允性；

3、查阅报告期内发行人历次新造箱招投标文件，包括招标公告文件、各投标方的投标文件、评标报告、造箱合同等；

4、查阅发行人关于招投标的内部制度，并取得发行人相关说明；

5、通过国家企业信用信息公示系统、中国裁判文书网、人民法院公告网、中国执行信息公开网、信用中国等网站进行公开信息查询发行人及上海宝山太平货柜有限公司是否存在因定向招标、串标等行为而导致的诉讼、仲裁等纠纷的情形；

6、查阅发行人银行账户资金流水及发行人董事、监事及高级管理人员的个人资金流水，核实与上海宝山太平货柜有限公司是否存在利益输送的情形；

7、访谈上海宝山太平货柜有限公司了解其经营情况和有关招投标情况。

（二）核查结论

经核查，保荐机构、申报会计师、发行人律师认为：

1、报告期内，发行人与控股股东、实际控制人及其控制的企业之间关联交易对应的营业收入、成本费用或利润总额占发行人相应指标的比例不存在较高（如达到 30%）的情形；

2、码头装卸费用由不同集装箱箱型的装卸费率与装卸量相乘汇总计算得出。发行人内贸箱的装卸费率与第三方可比船公司价差存在合理性，关联交易具有公允性；

3、报告期内发行人共有 2 批次新造箱招投标，上海宝山太平货柜有限公司为唯一中标人，相关招投标流程符合《招标投标法实施条例》和发行人相关招投标管理制度规定。发行人与上海宝山太平货柜有限公司不存在串标、定向招标等情形，也不存在利益输送的情形。

【问题 3】：关于独立性

根据申报材料：（1）发行人将上海港作为母港，并向上港集团采购码头装卸服务等港口相关服务；（2）控股股东控制的江苏集海航运有限公司、上港集团冷链物流有限公司等 7 家公司与发行人存在部分客户、供应商重合的情形；（3）发行人部分董监高有上港集团从业背景，目前有多名董监高在上港集团或其关联方处任职或者领薪，其中高管胡松龄仅担任发行人副总经理职务，但从关联企业领取薪酬；（4）报告期内发行人曾存在将资金存放在上港集团公司现金管理账户和将超出上港集团核定“资金保有量”部分的资金上交上港集团的情形，其中超出“资金保有量”部分上交的资金无利息。

请发行人说明：（1）报告期内发行人及上述 7 家公司存在部分客户、供应商重合的原因及合理性，与重合客户、供应商交易的具体情况，定价依据及公允性，是否存在为发行人承担成本费用、利益输送或其他利益安排；（2）发行人董监高在上港集团及其关联方处任职或者领薪的具体情况，原因及合理性，是否符合相关监管规定及要求，是否存在为发行人代垫成本或者费用的情形；（3）报告期内，上港集团对发行人及下属企业从事存贷款业务在资金存贷、资金调配、业务流程、决策机制等方面的具体规定；（4）发行人与上港集团发生资金归集、取出业务往来的具体情况，包括双方签署的相关协议的具体内容，双方对发行人在上港集团存款及取出的金额限额、期限、利率、资金管理、资金调拨权限等方面的约定，是否存在无法及时调拨、划转或收回的情形；（5）报告期各期超出“资金保有量”部分上交的资金金额，无利息的原因、合理性，是否存在对发行人资金占用的情形，是否损害发行人利益；（6）资金归集清理过程及清理情况，相关整改是否到位，相关内部控制制度是否健全并得到有效执行；（7）结合发行人向上港集团采购码头装卸服务等关联交易情况、董监高任职及领薪、资金管理等情况，说明发行人业务经营、人员等方面是否具有独立

性，是否对上港集团存在依赖。

请保荐机构、发行人律师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见。

【回复】

一、报告期内发行人及上述 7 家公司存在部分客户、供应商重合的原因及合理性，与重合客户、供应商交易的具体情况，定价依据及公允性，是否存在为发行人承担成本费用、利益输送或其他利益安排

(一) 相关企业的主要客户和供应商

报告期内，上海集海航运有限公司（以下简称“上海集海”）、江苏集海航运有限公司（以下简称“江苏集海”）、上海港复兴船务有限公司（以下简称“复兴船务”）、上港集团冷链物流有限公司（以下简称“上港冷链”）、上港集团物流有限公司（以下简称“上港物流”）、上港集团物流有限公司（以下简称“上港物流（天津）”）、江苏沪通集装箱码头有限公司（以下简称“江苏沪通”）（统称“相关公司”）的主要客户和供应商如下表所示：

公司	主营业务	2022年度	2021年度	2020年度
上海集海	内河集装箱运输	前五大客户名称		
		上港集团长江港口物流有限公司	上港集团长江港口物流有限公司	上港集团长江港口物流有限公司
		上海上港长江多式联运有限公司	上海上港长江多式联运有限公司	上港集团物流有限公司多式联运分公司
		上海国际港务（集团）股份有限公司海湾分公司	上港集团物流有限公司多式联运分公司	上海国际港务（集团）股份有限公司海湾分公司
		上海港口能源有限公司	上海国际港务（集团）股份有限公司海湾分公司	上海海华轮船有限公司
		-	中国外运长江有限公司集运事业部	寰宇东方国际集装箱（启东）有限公司
		前五大供应商名称		
		中石油上港能源有限公司	南京新海集船务有限公司	上海中燃船舶燃料有限公司
		南京新海集船务有限公司	安徽万邦航运有限公司	南京新海集船务有限公司
		安徽万邦航运有限公司	上海中油同盛石油有限公司	安徽万邦航运有限公司
		安徽乾坤航运有限公司	上海中燃船舶燃料有限公司	上海中油同盛石油有限公司

公司	主营业务	2022年度	2021年度	2020年度
		蚌埠市货轮航运有限责任公司	安徽乾坤航运有限公司	蚌埠市锦源航运有限公司
江苏集海	内河集装箱运输	前五大客户名称		
		上港集团长江港口物流有限公司	扬州日新通运物流装备有限公司	上港集团长江港口物流有限公司
		扬州日新通运物流装备有限公司	上港集团长江港口物流有限公司	扬州日新通运物流装备有限公司
		上海上港长江多式联运有限公司	太仓中集集装箱制造有限公司	太仓中集集装箱制造有限公司
		上海中谷物流股份有限公司	上海中谷物流股份有限公司	上海集海航运有限公司
		太仓中集集装箱制造有限公司	张家港市海星集装箱制造有限公司	上海中谷物流股份有限公司
		前五大供应商名称		
		中国石化销售股份有限公司江苏江阴石油分公司	上港集团长江港口物流有限公司	南京海中晟石油化工有限公司
		南通博丰船舶燃料有限公司	南通博丰船舶燃料有限公司	中国石化销售股份有限公司江苏江阴石油分公司
		江苏高升共盈国际贸易有限公司	中国石化销售股份有限公司江苏江阴石油分公司	上港集团长江港口物流有限公司
		上海海寓物流有限公司	江苏高升共盈国际贸易有限公司	南通博丰船舶燃料有限公司
		南通新润船务有限公司	上海繁浩物流有限公司	南京港龙潭集装箱有限公司
		复兴船务	船舶拖带、伴航（护航）、进出坞作业及船舶修造	前五大客户名称
上海深水港船务有限公司	中交第四航务工程勘察设计院有限公司			上海深水港船务有限公司
上海中外运船务代理有限公司	上海深水港船务有限公司			中国上海外轮代理有限公司
上海港引航站	中国上海外轮代理有限公司			上海港引航站
中国上海外轮代理有限公司	浙江嘉兴港口服务有限公司			上海中外运船务代理有限公司
广州海港拖轮有限公司	上海上港联合国际船舶代理有限公司			上海上港联合国际船舶代理有限公司
前五大供应商名称				

公司	主营业务	2022年度	2021年度	2020年度
		中石油上港能源有限公司	上海中油同盛石油有限公司	上海中油同盛石油有限公司
		南京丽海船务有限公司	上港船舶服务（上海）有限公司	上海国际港务（集团）股份有限公司劳务外派办公室
		上海三锦船务有限公司	中国交通进出口总公司	上海会翔实业有限公司
		上海会翔实业有限公司	中国石油集团济柴动力有限公司	南京丽海船务有限公司
		中国交通进出口有限公司	上海国际港务（集团）股份有限公司劳务外派办公室	中国石油集团济柴动力有限公司
上港冷链	仓储、堆存业务	前五大客户名称		
		上海沪东集装箱码头有限公司	上海沪东集装箱码头有限公司	上海沪东集装箱码头有限公司
		上海国际港务（集团）股份有限公司振东分公司	上海明东集装箱码头有限公司	上海明东集装箱码头有限公司
		上海明东集装箱码头有限公司	上海国际港务（集团）股份有限公司振东分公司	上海国际港务（集团）股份有限公司振东分公司
		上海集装箱码头实业有限公司	上海浦东国际集装箱码头有限公司	上港集团物流有限公司浦东分公司
		上海浦东国际集装箱码头有限公司	上海集装箱码头实业有限公司	上海浦东国际集装箱码头有限公司
		前五大供应商名称		
		上港集团物流有限公司运输分公司	中建港航局集团有限公司	上港集团物流有限公司运输分公司
		上海新淮海人力资源有限公司	上海新淮海人力资源有限公司	上海进明综合服务合作公司
		中建港航局集团有限公司	上海明东集装箱码头有限公司	上海新淮海人力资源有限公司
		上港集团物流有限公司浦东分公司	上港集团物流有限公司运输分公司	上海鲁诺实业有限公司
		上海明东集装箱码头有限公司	卡哥特科（上海）贸易有限公司	上海港技术劳务有限公司
		上港物流	国际运输代理业务	前五大客户名称
中海壳牌石油化工有限公司	中海壳牌石油化工有限公司			埃克森美孚化工商务（上海）有限公司
科思创聚合物（中国）有限公司	埃克森美孚化工商务（上海）有限公司			科思创聚合物（中国）有限公司

公司	主营业务	2022年度	2021年度	2020年度	
		埃克森美孚化工商务（上海）有限公司	科思创聚合物（中国）有限公司	上海新新运国际物流有限公司	
		上港物流金属仓储（上海）有限公司	力运国际货运代理（上海）有限公司深圳分公司	巴斯夫（中国）有限公司	
		上海上港长江多式联运有限公司	巴斯夫（中国）有限公司	巴斯夫化工有限公司	
		前五大供应商名称			
		上海联东地中海国际船舶代理有限公司	上海航华国际船务代理有限公司	上海方氏物流有限公司	
		上港物流（惠州）有限公司	东方海外货柜航运（中国）有限公司	上海宏贤汽车运输有限公司	
		东方海外货柜航运（中国）有限公司	上海联东地中海国际船舶代理有限公司	上海联骏国际船舶代理有限公司	
		上海航华国际船务代理有限公司	达飞轮船（中国）有限公司	民生国际货物运输代理有限公司	
		上海仲跃供应链管理有限公司	美森轮船（上海）有限公司	上海交运沪北物流发展有限公司	
上港物流（天津）	货运代理、仓储、劳务、货物进出口	前五大客户名称			
		上港集团物流有限公司国际货运分公司	营口中远海运船务代理有限公司	沙伯基础（上海）商贸有限公司	
		沙伯基础（上海）商贸有限公司	上港集团物流有限公司国际货运分公司	中国神华煤制油化工有限公司销售分公司	
		中国神华煤制油化工有限公司销售分公司	沙伯基础（上海）商贸有限公司	西布尔国际贸易（上海）有限公司	
		西布尔国际贸易（上海）有限公司	中国神华煤制油化工有限公司销售分公司	上海海通国际汽车物流有限公司	
		营口中远海运船务代理有限公司	中信戴卡股份有限公司	延长石油化工有限公司销售（上海）有限公司	
		前五大供应商名称			
		唐山海港海通海运代理有限公司	营口五谷峰物流有限公司	沧州黄骅港矿石港务有限公司	
		天津滨海新区金华南物流有限公司	天津滨海新区金华南物流有限公司	上海中谷物流股份有限公司	
		营口五谷峰物流有限公司	唐山海港海通海运代理有限公司	上海泛亚航运有限公司	
		上港集团物流有限公司国际货运分公司	上港集团物流有限公司国际货运分公司	天津港远航国际矿石码头有限公司	

公司	主营业务	2022年度	2021年度	2020年度
		沧州黄骅港矿石港务有限公司	上海海华轮船有限公司	泉州安通多式联运有限公司

注：江苏沪通尚处在市场调研和业务试运营阶段，无前五大客户、供应商；上海集海 2022 年仅有四家客户。

（二）与相关企业客户、供应商重合的原因及合理性，相关交易的具体情况

1、部分客户、供应商重合的原因及合理性

报告期内，相关公司前五大客户和供应商与发行人前五大客户和供应商不存在重叠的情形，但与发行人前五大以外的客户和供应商存在部分重叠的情况。

报告期内，上海集海、江苏集海、复兴船务、上港物流和上港物流（天津）5 家公司前五大客户与发行人客户形成重叠，重叠客户主要从事航运代理业务，发行人向其提供集装箱班轮运输服务，形成重叠客户的主要原因如下：（1）上海集海、江苏集海主要经营长江内河集装箱运输业务，其下游客户主要为货物运输代理，部分货物运输代理亦会根据其货主需求向发行人采购集装箱运输服务，因此与公司形成部分客户重叠；（2）复兴船务主营业务为船舶拖带、伴航（护航）、进出坞作业及船舶修造，相关船舶代理公司会代船公司向复兴船务采购拖轮服务。由于船舶代理公司亦存在向发行人订舱的情形，因此与公司形成部分客户重叠；（3）上港物流和上港物流（天津）主营业务均为国际运输代理业务，其下游客户主要为货物运输代理或直客，部分货物运输代理存在直接向发行人采购运输服务的情形，因此与公司形成部分客户重叠。

报告期内，上海集海、江苏集海、复兴船务、上港物流、上港物流（天津）、上港冷链 6 家公司前五大供应商与发行人供应商形成重叠，重叠供应商主要包括燃油供应商、码头装卸服务提供商及货物运输代理，形成重叠供应商的主要原因如下：（1）上海集海、复兴船务开展自身业务经营过程中均存在采购燃油的情形，致使存在与发行人部分燃油供应商重叠的情形；（2）上海集海、江苏集海主要经营长江内河集装箱运输业务，上港冷链主要经营仓储、堆存业务，相关公司在开展业务过程中存在向码头相关公司采购装卸服务的情形，因此存在与发行人部分码头装卸服务提供商重叠的情形；（3）上港物流和上港物流（天津）

主营业务均为国际运输代理业务，其上游供应商主要为船公司或货物运输代理，由于发行人业务经营过程中存在向部分船公司采购支线运输服务、向货物运输代理采购代理服务的情形，故导致供应商重叠。

综上所述，相关重叠客户和供应商系航运产业链上的正常商业现象，相关交易均基于自身业务发展需求，重叠客户和供应商具有商业合理性。

2、发行人与相关重叠客户供应商的交易情况

相关公司的前五大客户与发行人客户存在重叠的相关交易情况如下表所示：

单位：万元

序号	重叠客户	关联方公司	发行人与重叠客户主要交易内容	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
				金额	占比	金额	占比	金额	占比
1	上港集团长江港口物流有限公司	上海集海、江苏集海	提供运输服务	1,218.06	0.18%	1,593.08	0.30%	629.94	0.18%
2	上海上港长江多式联运有限公司	上海集海、江苏集海、上港物流	提供运输服务	72.23	0.01%	-	-	-	-
3	中国外运长江有限公司集运事业部	上海集海	提供运输服务	982.69	0.14%	734.30	0.14%	279.71	0.08%
4	中国上海外轮代理有限公司	复兴船务	提供运输服务	835.97	0.12%	728.67	0.14%	711.46	0.21%
5	上海中外运船务代理有限公司		提供运输服务	-	-	0.81	-	16.27	-
6	上海上港联合国际船舶代理有限公司		提供代理服务	-	-	1.71	-	0.93	-
7	上海新新运国际物流有限公司	上港物流	提供运输服务	1,992.33	0.29%	-	-	-	-
8	上港集团物流有限公司国际货运分公司	上港物流（天津）	提供运输服务	3,252.16	0.48%	1,393.87	0.26%	263.72	0.08%
合计				8,353.44	1.22%	4,452.44	0.84%	1902.03	0.55%

注：占比计算公式为发行人向重叠客户各年度销售金额除以发行人各年度营业收入；低于 0.01% 以“-”列示

报告期内，发行人向上述重叠客户销售总金额占营业收入的比例分别为 0.55%、0.84% 和 1.22%，相关交易金额占营业收入

入比例普遍较小，对公司财务状况和经营成果不构成重大影响，不存在为发行人承担成本费用、利益输送或其他利益安排。

相关公司的前五大供应商与发行人供应商存在重叠的相关交易情况如下表所示：

单位：万元

序号	重叠供应商	关联方公司	发行人与重叠供应商的主要交易内容	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
				金额	占比	金额	占比	金额	占比
1	上海中油同盛石油有限公司	上海集海、复兴船务	采购燃料油	-	-	438.31	0.13%	-	-
2	中石油上港能源有限公司		采购燃料油	2,873.83	0.67%	-	-	-	-
3	上海中燃船舶燃料有限公司	上海集海	采购燃料油	-	-	2,198.42	0.64%	1,472.91	0.57%
4	上港集团长江港口物流有限公司	江苏集海	采购支线运输服务	697.05	0.16%	884.48	0.26%	640.04	0.25%
5	南京港龙潭集装箱有限公司		采购箱管服务	27.24	0.01%	34.38	0.01%	35.09	0.01%
6	上港船舶服务（上海）有限公司	复兴船务	采购清关服务	1.74	-	4.14	-	0.80	-
7	上海三锦船务有限公司		采购拖轮服务	-	-	1.28	-	-	-
8	上海新淮海人力资源有限公司	上港冷链	采购劳务及外包服务	468.90	0.11%	427.21	0.12%	33.07	0.01%
9	上海港技术劳务有限公司		采购劳务及外包服务	169.52	0.04%	133.41	0.04%	63.66	0.02%
10	上海明东集装箱码头有限公司		采购码头装卸服务	21,341.91	4.95%	19,567.18	5.70%	16,634.56	6.48%
11	卡哥特科（上海）贸易有限公司		采购修理服务	0.87	-	3.27	-	-	-
12	民生国际货物运输代理有限公司	上港物流	采购支线运输服务	346.30	0.08%	193.49	0.06%	237.30	0.09%
13	东方海外货柜航运（中国）有限公司		采购运输服务	-	-	0.02	-	-	-
14	上海泛亚航运有限公司	上港物流（天津）	采购运输服务	24.25	0.01%	-	-	-	-
15	上港集团物流有限公司国际货运分公司		采购其他港口服务、运输服务	7.25	-	12.33	-	-	-
合计				25,958.86	6.03%	23,897.92	6.96%	19,117.43	7.43%

注：占比为发行人向重叠供应商各年度采购金额除以发行人各年度营业成本；低于 0.01% 以“-”列示

报告期内，发行人向上述重叠供应商采购总金额占营业成本的比例分别为 7.43%、6.96%和 6.03%，相关交易金额占营业成本比例普遍较小且逐年下降，对公司财务状况和经营成果不构成重大影响，不存在为发行人承担成本费用、利益输送或其他利益安排。

（三）公司与主要重叠客户的定价分析

报告期内，发行人存在与上港物流（天津）、上海集海、江苏集海、复兴船务、上港物流客户重叠情形。总体来看，发行人与部分重叠客户交易金额普遍较小，对公司财务状况和经营成果不构成重大影响，定价公允。根据重要性原则，选择报告期内与发行人累计交易金额超过 1,000 万元的重叠客户，对其定价机制及公允性具体分析如下：

单位：万元

序号	交易对象	交易内容	2022 年度	2021 年度	2020 年度
1	上港集团物流有限公司国际货运分公司	提供运输服务	3,252.16	1,393.87	263.72
2	上港集团长江港口物流有限公司	提供运输服务	1,218.06	1,593.08	629.94
3	中国外运长江有限公司集运事业部	提供运输服务	982.69	734.30	279.71
4	上海新新运国际物流有限公司	提供运输服务	1,992.33	-	-
5	中国上海外轮代理有限公司	提供运输服务	835.97	728.67	711.46

1、定价机制及主要影响因素

发行人与货运代理公司的定价机制主要包括协议运价和即期运价，其中：（1）协议运价：对于长期合作且运输量较大的客户，公司与其签订长期合同协议，根据客户合作历史、货物运输量、市场运价水平等因素，制定协议运价；（2）即期运价：对于货物运输量和发货期不确定的客户，公司与其签订单次运输协议，根据货物运输量、市场运价水平、航线成本等因素，确定即期运价。即期运价随行就市，受航运市场行情影响相对较大，价格波动相对较大。

2、重叠客户交易定价分析

（1）上港集团物流有限公司国际货运分公司

上港集团物流有限公司国际货运分公司主要经营货运代理服务。报告期内，发行人向其提供的服务主要为运输服务，相关公允性分析详见第一轮反馈回复之“问题 14/三/（一）/2/（2）提供运输服务”。

发行人向关联方上港集团物流有限公司国际货运分公司提供运输服务主要为提供航次包舱运输服务和其他班轮运输服务。公司关联方存在采购集装箱运输业务的需求，基于双方业务需求及业务实际发展，公司为了提升船舶综合利用率，因此向关联方提供航次包舱运输服务和其他班轮运输服务，相关交易具有必要性

和合理性。相关交易系交易双方的市场化选择、依据市场价格定价，定价公允。

（2）上港集团长江港口物流有限公司

上港集团长江港口物流有限公司主要经营国际货运代理业务和港口装卸业务。报告期内，发行人向其提供的服务主要为运输服务，涉及的航线主要为东北亚航线和两岸间航线。选择与上港集团长江港口物流有限公司主营业务相似、运输服务所涉及航线航段相似的非重叠客户作为可比公司，两者单箱运价比较情况如下：

重叠客户名称	销售对象	单箱运价（元/TEU）		
		2022 年度	2021 年度	2020 年度
上港集团长江港口物流有限公司	重叠客户	2,818.28	2,816.62	1,677.16
	非重叠客户	4,398.79	2,721.46	1,607.84
	差异率	-35.93%	3.50%	4.31%

报告期内，公司向重叠客户和非重叠客户提供运输服务的单箱运价差异率分别为 4.31%、3.50%、-35.93%，形成相关差异的主要原因系：①货运代理公司因客户需求差异会存在采购不同航线不同航段的需求，发行人向货运代理提供运输服务时，即使航线相似，但具体航线因终端客户需求差异汇聚亦会形成较大差异，使得不同货运代理之间的单箱运价存在差异；②2022 年度发行人向重叠客户提供运输服务航线主要集中在东北亚航线，而非重叠客户主要集中在两岸间航线，两岸间航线即期价格占比较高、单箱运价水平波动幅度较大，非重叠客户在市场运价相对高位时向发行人采购运输服务，故导致其单箱运价更高。总体来看，报告期内公司向重叠客户和非重叠客户提供运输服务的单箱运价变动趋势一致，相关差异主要系主要航线航段不同、终端客户需求差异所致，差异具有合理性。

（3）中国外运长江有限公司集运事业部

中国外运长江有限公司集运事业部主要从事国际运输代理业务。报告期内，发行人向其提供的服务主要为运输服务，涉及的航线主要为东北亚航线，选择与中国外运长江有限公司集运事业部主营业务相似、运输服务所涉及航线相似的非重叠客户作为可比公司，两者单箱运价比较情况如下：

重叠客户名称	销售对象	单箱运价（元/TEU）		
		2022 年度	2021 年度	2020 年度
中国外运长江有限公司集运事业部	重叠客户	4,970.61	2,789.89	2,311.65
	非重叠客户	5,091.41	2,674.21	1,783.57
	差异率	-2.37%	4.33%	29.61%

报告期内，公司向重叠客户和非重叠客户提供运输服务的单箱运价差异率分别为 29.61%、4.33%、-2.37%，形成相关差异的主要原因系：①如前所述，发行人向货运代理提供运输服务时，即使航线相似，但具体航线因终端客户需求差异汇聚亦会形成较大差异，使得不同货运代理之间的单箱运价存在差异；②2020 年度形成差异的主要系重叠客户在 2020 年度采购的东北亚航线运输服务主要为上海九州航段而非重叠客户主要为东海穿梭快航航段，东北亚航线中的不同航线单箱运价亦存在一定差异，上海九州航线的单箱运价因挂靠偏港较多导致价格波动较大，不同时点运价水平差异较大，故使得两者在 2020 年度形成较大价格差异。总体来看，报告期内公司向重叠客户和非重叠客户在相关航线提供运输服务的单箱运价变动趋势一致，相关差异主要原因系主要航线航段不同所致，差异具有合理性。

（4）上海新新运国际物流有限公司

上海新新运国际物流有限公司主要从事国际海洋运输和航空运输代理。报告期内，发行人向其提供的服务主要为运输服务，涉及的航线主要为巴西航线，选择与上海新新运国际物流有限公司主营业务相似、运输服务所涉及航线相似的非重叠客户作为可比公司，两者单箱运价比较情况如下：

重叠客户名称	销售对象	单箱运价（元/TEU）		
		2022 年度	2021 年度	2020 年度
上海新新运国际物流有限公司	重叠客户	22,979.58	-	-
	非重叠客户	32,002.87	-	-
	差异率	-28.20%	-	-

通过上表可知，2022 年度公司向重叠客户提供的运输服务对应的价格与非重叠客户的单价差异率为-28.20%，形成该差异的主要原因系：①巴西航线采取

即期运价的定价机制，即期运价随行就市，受航运市场行情影响相对较大，不同定解约日造成价格差异；②2022 年度重叠客户向公司采购的运输服务量显著高于非重叠客户的采购量，故公司给予重叠客户适当价格优惠。综上，公司向重叠客户和非重叠客户提供运输服务的单价差异具有商业合理性，交易价格公允。

（5）中国上海外轮代理有限公司

中国上海外轮代理有限公司主要经营班轮代理业务、多式联运业务和非班轮业务。报告期内，发行人向其提供的服务主要为运输服务，涉及的航线主要为东南亚航线和两岸间航线。选择与中国上海外轮代理有限公司主营业务相似、运输服务所涉及航线航段相似的非重叠客户作为可比公司，两者单箱运价比较情况如下：

重叠客户名称	销售对象	单箱运价（元/TEU）		
		2022 年度	2021 年度	2020 年度
中国上海外轮代理有限公司	重叠客户	3,689.19	2,530.10	1,732.31
	非重叠客户	4,398.79	2,721.46	1,607.84
	差异率	-16.13%	-7.03%	7.74%

报告期内，公司向重叠客户和非重叠客户提供运输服务的单箱运价差异率分别为 7.74%、-7.03%、-16.13%，形成相关差异的主要原因系：①如前所述，发行人向货运代理提供运输服务时，即使航线相似，但具体航线因终端客户需求差异汇聚亦会形成较大差异，使得不同货运代理之间的单箱运价存在差异；②发行人向重叠客户提供运输服务的航线主要集中在东南亚航线，而非重叠客户的航线主要集中在两岸间航线。由于公司在两岸间航线的单箱运价水平普遍高于东南亚航线，且 2022 年下半年开始东南亚航线运价跌幅较大，故综合使得非重叠客户 2022 年度的单箱运价高于重叠客户。总体来看，报告期内公司向重叠客户和非重叠客户提供运输服务的单箱运价变动趋势一致，相关差异主要原因系终端客户需求差异、主要航线航段不同所致，差异具有合理性。

（四）公司与主要重叠供应商的定价分析

报告期内，发行人存在与上海集海、江苏集海、复兴船务、上港物流、上港物流（天津）、上港冷链供应商重叠情形。总体来看，发行人与部分重叠供应商交易金额普遍较小，对公司财务状况和经营成果不构成重大影响，定价公允。根

据重要性原则，选择报告期内与发行人累计交易金额超过 1,000 万元的重叠供应商，对其定价机制及公允性具体分析如下：

单位：万元

序号	交易对象	交易内容	2022 年度	2021 年度	2020 年度
1	上海明东集装箱码头有限公司	采购码头装卸服务	21,341.91	19,567.18	16,634.56
2	上海中燃船舶燃料有限公司	采购燃料油	-	2,198.42	1,472.91
3	中石油上港能源有限公司	采购燃料油	2,873.83	-	-
4	上港集团长江港口物流有限公司	采购支线运输服务	697.05	884.48	640.04

1、定价机制及主要影响因素

定价机制：（1）采购码头装卸服务：在《中华人民共和国交通部港口收费规则》的基础上，供应商综合考虑各个港口的差异、市场供求和竞争状况、生产经营成本、客户差异和箱源结构等因素，与船公司进行协商并按照市场化定价原则定价；（2）采购燃料油：参考公开市场牌价，向合格供应商进行询比价后确定价格；（3）采购支线运输服务：市场化价格的基础上协商确定，主要受市场供求关系、航线差异等因素影响。

2、重叠供应商交易定价分析

（1）上海明东集装箱码头有限公司

上海明东集装箱码头有限公司主要经营国际、国内航线的集装箱装卸业务。报告期内，发行人向其采购的服务主要为码头装卸服务，相关公允性分析详见第一轮反馈回复之“问题 6/一/（二）/1/（1）码头装卸服务”。

国际集装箱运输业务中，外贸箱装卸费受港口差异、双方商业谈判、箱型箱量、港口箱源结构等多方面因素影响，不同船公司的装卸费用存在一定差异。锦江航运外贸箱的装卸费费率与第三方可比船公司的平均值相比相近，关联交易定价公允。

（2）上海中燃船舶燃料有限公司

上海中燃船舶燃料有限公司主要从事成品油零售业务。报告期内，发行人主要于 2020 年度和 2021 年度向其采购燃油，采购的燃油主要分为内贸轻油和内贸重油，相关燃油采购价格与其他非重叠供应商采购单价对比情况如下：

年份	燃油类别	采购均价（元/吨）	向非重叠供应商采购均价（元/吨）	均价差异
2021 年度	内贸轻油	6,299.66	6,506.18	-3.17%
	内贸重油	4,714.81	4,975.58	-5.24%
2020 年度	内贸轻油	5,261.57	5,451.60	-3.49%
	内贸重油	3,906.20	4,091.88	-4.54%

2020 年度和 2021 年度，公司向重叠供应商与非重叠供应商采购均价差异较小，相关差异主要原因系：①燃油采购价格一般随行就市，采购时点不同，燃油市场价格不同；②不同燃油供应商提供的燃油种类及占比存在一定差异。综上，公司向重叠供应商与非重叠供应商采购燃油的均价差异具有合理性，价格具有公允性。

（3）中石油上港能源有限公司

中石油上港能源有限公司主要经营危险化学品经营、成品油零售。报告期内，发行人主要于 2022 年度向其采购燃油，相关公允性分析详见第一轮反馈回复之“问题 6/一/（三）向关联方采购燃油价格与市场价的比较情况”。

公司向关联方中石油上港能源有限公司采购的内贸轻油、内贸重油与上海中燃牌价差异分别为-0.22%和 0.40%，主要原因系公司采购燃油的频次不像牌价的产生一样具有连续性，具体加油时点不同带来统计样本分布差异等原因，因此该差异合理，价格具有公允性。

（4）上港集团长江港口物流有限公司

上港集团长江港口物流有限公司主要经营国际货运代理业务和港口装卸业务。报告期内，发行人主要向其采购长江内支线运输服务，相关公允性分析详见第一轮反馈回复之“问题 6/一/（二）/3/（1）长江内支线运输服务”。

公司向上港集团长江港口物流有限公司采购的长江内支线运输服务主要航段对应的价格与无关联第三方采购的价格相当、差异较小，相关差异主要受支线船公司船期密度、商业谈判等因素的影响，具有合理性。

综上所述，公司与重叠客户、供应商均基于自身业务需求进行销售及采购，相关交易具有商业合理性；公司基于市场情况和定价机制独立与不同客户、供应商进行定价，定价具有公允性。重叠客户、供应商不存在为发行人承担成本费用、

利益输送或其他利益安排。

二、发行人董监高在上港集团及其关联方处任职或者领薪的具体情况，原因及合理性，是否符合相关监管规定及要求，是否存在为发行人代垫成本或者费用的情形

(一) 发行人董监高在上港集团及其关联方处任职或者领薪的具体情况，原因及合理性

发行人董监高于报告期末在上港集团及其关联方处任职及 2022 年度领薪的具体情况如下：

1、发行人董事

姓名	公司职务	在上港集团及其关联方处任职情况	兼职单位职务	兼职单位与上港集团关联关系	劳动关系	2022 年在 上港集团及其关联方 领薪情况
庄晓晴	董事长	上港集团	党委副书记、董事、工会主席	上港集团本身	上港集团	在上港集团任职并领取薪酬
		上港外运集装箱仓储服务有限公司	董事长	上港集团合营企业		
		上海外轮理货有限公司	董事长	上港集团控制的其他企业		
		上海盛东国际集装箱码头有限公司	董事长	上港集团控制的其他企业		
杨海丰	董事	上港集团	资产财务部总经理	上港集团本身	上港集团	在上港集团任职并领取薪酬
		上港集团物流有限公司	监事会主席	上港集团控制的其他企业		
		国客中心	董事	上港集团控制的其他企业		
		上港集箱（澳门）一人有限公司	董事	上港集团控制的其他企业		
		上港集团瑞泰发展有限责任公司	董事	上港集团控制的其他企业		
		上港集团瑞祥房地产发展有限责任公司	董事	上港集团控制的其他企业		
		上海海港足球俱乐部有限公司	董事	上港集团控制的其他企业		
		上海浦东国际集装箱码头有限公司	董事	上港集团控制的其他企业		
		上海明东集装箱码头有限公司	董事	上港集团控制的其他企业		
		上海深水港船务有限公司	董事	上港集团控制的其他企业		
		上海集装箱码头有限公司	董事	上港集团控制的其他企业		
		上港融资租赁有限公司	董事	上港集团控制的其他企业		
		中建港航局集团有	董事	上港集团联营		

姓名	公司职务	在上港集团及其关联方处任职情况	兼职单位职务	兼职单位与上港集团关联关系	劳动关系	2022年在 上港集团及其关联方 领薪情况
		限公司		企业		
		上海港航股权投资 有限公司	董事	上港集团合营 企业		
陈岚	董事	上港集团	生产业务部市 场发展中心总 经理	上港集团本身	上港集团	在上港集团 任职并领取 薪酬
		上港集团物流有限 公司	董事	上港集团控制 的其他企业		
		上海海勃物流软件 有限公司	董事	上港集团控制 的其他企业		
		上海泛亚航运有限 公司	董事	上港集团联营 企业		
		太仓正和国际集装 箱码头有限公司	副董事长	上港集团联营 企业		
		上海港海铁联运有 限公司	董事	上港集团联营 企业		
何彦	党委书记、 董事	-	-	-	发行人	2022年自 上港集团领 取其2021 年1-2月在 上港集团任 职期间的年 终奖
陈燕	董事、党委 副书记	锦江航运代理（泰 国）有限公司	董事长	上港集团合营 企业	发行人	-
陆荣 鹤	党委副书 记、纪委书 记、职工代 表董事、工 会主席	-	-	-	发行人	-
韩国 敏	独立董事	-	-	-	已退休	-
管一 民	独立董事	-	-	-	已退休	-
黄顺 刚	独立董事	-	-	-	上海瀛泰 律师事务 所	-

2、发行人监事

姓名	公司职务	在上港集团及其关联方处任职情况	兼职单位职务	兼职单位与上港集团关联关系	劳动关系	2022年在 上港集团及其关联方 领薪情况
刘贲	监事会主席	上港集团	职工监事、审 计部部长	上港集团本身	上港 集团	在上港集团任职 并领取薪酬
		上海临港产业区港口 发展有限公司	董事	上港集团联营 企业		
		国客中心	监事	上港集团控制 的其他企业		
范怡 茹	监事、审计 专员	上海远东水运工程建 设监理咨询有限公司	监事	上港集团控制 的其他企业	发行人	2022年自上港 集团领取其 2022年1-3月 在上港集团任 职期间薪酬及2021

姓名	公司职务	在上港集团及其关联方处任职情况	兼职单位职务	兼职单位与上港集团关联关系	劳动关系	2022 年在上港集团及其关联方领薪情况
						年年年终奖
张彦	职工代表监事、法务审计部副部长	-	-	-	发行人	-

3、发行人高级管理人员

姓名	公司职务	在上港集团及其关联方处任职情况	兼职单位职务	兼职单位与上港集团关联关系	劳动关系	2022 年在上港集团及其关联方领薪情况
陈燕	总经理	锦江航运代理（泰国）有限公司	董事长	上港集团合营企业	发行人	-
邱倩	财务总监	-	-	-	发行人	-
周卫东	副总经理	-	-	-	发行人	-
赵小兵	副总经理	锦江住仓	董事长	上港集团合营企业	发行人	-
		上海太平国际货柜有限公司	董事	上港集团联营企业		
胡松龄	副总经理	锦江三井	董事长	上港集团合营企业	发行人	2022 年自上港集团长江港口物流有限公司领取其 2021 年 1 月在上港集团长江港口物流有限公司任职期间的年终奖
汪蕊莹	董事会秘书	-	-	-	发行人	-

截至本回复出具之日，发行人董事庄晓晴、杨海丰、陈岚及监事刘贲与上港集团签署劳动合同，在上港集团任职并领取薪酬，根据上港集团的委派在相关子公司担任董事、监事等职务。发行人董事何彦 2021 年 2 月底从上港集团离职后入职发行人，其 2022 年自上港集团领取其 2021 年在上港集团任职期间的年终奖。发行人监事范怡茹 2022 年 1 月至 3 月的劳动关系在上港集团，2022 年 4 月开始在发行人任职，其 2022 年自上港集团领取其 2022 年 1 月至 3 月任职期间薪酬及 2021 年年年终奖。

截至本回复出具之日，发行人全体高级管理人员均在发行人处任职并领薪，其中高级管理人员陈燕、赵小兵、胡松龄的兼职单位均为发行人合营、联营企业，其系根据发行人委派担任相关企业董事职务。发行人高级管理人员胡松龄从 2021 年 1 月从上港长江港口物流有限公司离职后入职发行人，除了在 2022 年领取 2021 年在上港集团长江港口物流有限公司任职期间的年终奖外，不再自上港集团长江港口物流有限公司领取薪酬，目前在发行人处领取薪酬。

综上，发行人董事、监事、高级管理人员在上港集团及其关联方处任职和领薪的情况具有合理性。

（二）是否符合相关监管规定及要求，是否存在为发行人代垫成本或者费用的情形

根据《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 57 号——招股说明书》第七十三条规定，“……发行人的总经理、副总经理、财务负责人和董事会秘书等高级管理人员不在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业担任除董事、监事以外的其他职务，不在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业领薪。……”

根据《上市公司治理准则》第六十九条规定，“上市公司人员应当独立于控股股东。上市公司的高级管理人员在控股股东不得担任除董事、监事以外的其他行政职务。控股股东高级管理人员兼任上市公司董事、监事的，应当保证有足够的时间和精力承担上市公司的工作。”

根据《上市公司章程指引》第一百二十六条规定，“在公司控股股东单位担任除董事、监事以外其他行政职务的人员，不得担任公司的高级管理人员。公司高级管理人员仅在公司领薪，不由控股股东代发薪水。”

截至本回复出具之日，发行人全体高级管理人员不存在在控股股东及其控制的其他企业担任除董事、监事以外的其他职务的情形，不存在同时在控股股东及其控制的其他企业领薪的情形，不存在由控股股东代发薪水的情形；不存在控股股东高级管理人员兼任发行人董事、监事的情形。因此符合上述法规规定，不存在为发行人代垫成本或者费用的情形。

三、报告期内，上港集团对发行人及下属企业从事存贷款业务在资金存贷、资金调配、业务流程、决策机制等方面的具体规定

根据《关于加强市国资委出资企业资金管理的意见》（沪国资委评价[2010]111号）、《关于进一步加强市国资委委管企业资金管理的通知》（沪国资委评价[2013]172号）等有关加强国有企业资金存放等财务事项管理的相关文件精神，上港集团要求下属企业资金集中管理，在与公司开展存贷款业务时执行上港集团资金管理有关制度，相关规定如下：

流程	具体规定
资金存贷	各单位应按照《人民币银行结算账户管理办法》和集团公司规定，规范开立和使用银行账户。集团公司应对各单位银行账户进行监督和管理。具体要求包括：集团公司总部在商业银行设立集团公司现金管理账户（简称集团通），集团要求所属分公司、全资子公司设立集团通关联账户，并作为单位基本存款账户；集团公司总部根据各单位经营状况和资金周转需求变化情况，每年对全资子公司核定“资金保有量”，全资子公司应将账户超出“保有量”的部分每月上交集团公司总部；当存款余额低于保有量时，可向集团公司资产财务部申请，从已上交的资金中划转不足。
资金调配	集团公司现金管理账户严格按照“安全性、流动性、效益性”原则运作账户资金，控制资金风险，合理确定结算头寸，确保日常结算支付。集团公司现金管理账户资金运用限于银行存款、资金上（回）调。
业务流程	加入资金池流程：需加入资金池的成员客户和成员账号由上港集团发起开通申请，成员账户企业确认同意并按招商银行要求提供《申请表》及授权书等材料后，成员账户才完成入池。成员账户企业加入境内资金池时，授权上港集团拥有其账户的查询和调拨权限。授权上港集团将其账户与境内资金池内任意账户间建立、调整和删除划拨关系； 退出资金池流程：多级现金池成员账户退出资金池前，需先向上港集团提出退池申请，上港集团同意后，关闭成员账户入池账户相关内部户和划拨关系。随后，成员账户企业可自行向招商银行申请退出多级现金池，并按招商银行要求提交相关申请材料。
决策机制	公司实行内部分级授权管理，原则系在保证公司、股东合法权益的前提下，提高工作效率，使公司经营管理规范化、科学化、程序化。公司经营层根据董事会授权组织制定相关业务规则，明确部门职责、业务流程办理等，按照相关业务规则规定履行分级审批程序。

公司改制为股份公司后，公司在资金存贷、资金调配、业务流程、决策机制等方面均建立了完善的流程，独立进行决策和处理，前述上港集团管控的措施不再适用于锦江航运。公司独立在银行开立账户，不存在与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业共用银行账户的情形。

四、发行人与上港集团发生资金归集、取出业务往来的具体情况，包括双方签署的相关协议的具体内容，双方对发行人在上港集团存款及取出的金额限额、期限、利率、资金管理、资金调拨权限等方面的约定，是否存在无法及时调拨、划转或收回的情形

（一）发行人与上港集团发生资金归集、取出业务往来的具体情况

报告期内，公司存在将资金存放在上港集团公司现金管理账户和将超出上港集团核定“资金保有量”部分的资金上交上港集团的情形，相关情形的资金归集、取出业务往来的具体情况如下：

1、将资金存放在上港集团公司现金管理账户

报告期内，公司和上港集团及招商银行股份有限公司上海市分行签订多边企业资金管理协议（资金池协议），公司存在将资金存放在上港集团公司现金管理账户的情况。相关资金往来情况如下表所示：

单位：万元

项目	2022年度/2022年12月31日	2021年度/2021年12月31日	2020年度/2020年12月31日
期初余额	-	1,187.71	3,462.89
上划至上港集团资金池的累计发生额	-	275,613.84	130,782.39
上港集团下划至公司的累计发生额	-	276,801.55	133,057.58
期末余额	-	-	1,187.71

2、将超出上港集团核定“资金保有量”部分的资金上交上港集团

报告期内，发行人存在将超出上港集团核定“资金保有量”部分的资金上交上港集团的情形，相关资金往来情况如下表所示：

关联方名称	发生时间	款项方向	金额（万元）	原因
上港集团	2020-06-05	拆出	2,260.00	将超出上港集团核定“资金保有量”部分的资金上交上港集团
	2020-11-26	拆出	5,000.00	
	2020-12-29	拆出	20,000.00	
	2021-12-29	归还	27,260.00	收回上交上港集团的资金

（二）双方签署的相关协议的具体内容，双方对发行人在上港集团存款及取出的金额限额、期限、利率、资金管理、资金调拨权限等方面的约定

根据上港集团货币资金有关管理办法规定，在上港集团与招商银行签署的《招商银行 C+集团账户服务协议》协议下，发行人与招商银行签署《招商银行境内资金池服务协议》，提交《招商银行境内资金池申请表》，办理境内资金池的开通，在上港集团现金管理账户下开立银行结算账户作为基本存款账户，从而达到上港集团对下属企业资金集中管理的要求。发行人不存在与上港集团签署相关金融服务协议的情形。

根据与上港集团资产财务部访谈确认，发行人在上港集团存款及取出的金额限额、期限、利率、资金管理、资金调拨权限等方面的约定如下：

内容	具体情况
存贷款金额限额	锦江航运在上港集团现金管理账户下开设银行结算账户，该账户存款日均余额一般不得低于单位银行存款总额的80%
存贷款期限	锦江航运可根据自身需要，自主决定存款涉及的期限
存贷款利率	存放在上港集团公司现金管理账户的资金：参考招商银行同等业务的利率水平，即招商银行活期存款利率0.30%

内容	具体情况
存贷款资金管理 及资金调拨权限	上港集团具有对入池账户的查询和调拨权限；锦江航运有权自由支取所存款项，资金划转无需提前申请，划转后可实现实时到账；可通过网上银行随时监控、调拨资金。锦江航运对于资金管理的决策完全独立自主，拥有及时调拨、划转或收回资金的权限

(三) 是否存在无法及时调拨、划转或收回的情形

发行人在上港集团公司现金管理账户中开立的账户均按照正常的程序办理，发行人在资金归集账户的余额范围内可自由申请用款、随时支取，对参与归集的资金享有充分、完整、自由的使用权和支配权，报告期内，发行人存放在上港集团公司现金管理账户的资金不存在无法及时调拨、划转或收回的情形。发行人不因上港集团公司现金管理账户的运营而影响其对收入结算和资金财务处理的独立性。

五、报告期各期超出“资金保有量”部分上交的资金金额，无利息的原因、合理性，是否存在对发行人资金占用的情形，是否损害发行人利益

报告期内，根据国有企业管理的要求，公司存在将超出上港集团核定“资金保有量”部分的资金上交上港集团的情形，相关资金上交金额参见本题回复“四 / (一) / 2、将超出上港集团核定“资金保有量”部分的资金上交上港集团”。对于该部分存放在上港集团的资金，由于资金集中管理系根据国有企业管理要求、系上港集团对下属子公司的统一资金管理行为，且发行人可自由使用不受限制，故该部分上交的资金无利息。截至 2021 年 12 月 29 日，公司已主动停止并收回在超出上港集团核定的“资金保有量”部分的资金，不再存在存放资金于上港集团的情形。由于超出“资金保有量”部分上交的资金涉及利息金额较小，占同期利润总额比例较低，不会对发行人经营业绩产生重大影响。

资金集中管理系上港集团对下属子公司实施的统一资金管理行为，旨在提高上港集团整体的资金使用效率。除就资金集中管理事项予以安排及约定之外，上港集团未对发行人其他的资金使用安排做出限制性约定。除资金集中管理事项外，控股股东及其关联方不存在其他干预发行人资金管理的情形。资金集中管理期间，发行人可以按照自身资金需求和使用计划支取资金集中管理款项，资金集中管理对发行人资金调配和日常经营活动未产生重大不利影响，不属于大股东资金占用、进而侵占发行人利益的情形。

六、资金归集清理过程及清理情况，相关整改是否到位，相关内部控制制度是否健全并得到有效执行

（一）资金归集清理过程及清理情况

为进一步规范公司独立性，发行人于 2021 年 12 月向上港集团提交了退池申请，并于同月向招商银行提交了《招商银行境内资金池申请表》（成员账户退出），办理了资金池退池事宜。截至 2021 年 12 月 29 日，公司已主动停止并收回在上港集团公司现金管理账户存放的资金和超出上港集团核定的“资金保有量”部分的资金，不再存在存放资金于上港集团的情形。

（二）已建立资金管理制度确保公司资金自主管理

公司为了加强公司资金的管理和控制，保证资金的安全及合理运行，提高资金的使用效率，修订了《资金管理制度》《银行账户管理办法》《货币资金管理办法》等制度。相关制度明确了资金管理的主要内容、职权划分；银行账户的管理，具体涉及银行账户的开立、银行账户的使用、银行账户的变更与撤销、银行账户的监管；货币资金的具体管控措施，包括库存现金的管理、银行存款管理、其他货币资金管理、货币资金支付管理、银行结算凭证管理、预留银行鉴章管理、银企互联支付管理。

（三）完善关联交易决策程序

根据《公司法》《证券法》《企业会计准则第 36 号——关联方披露》等法律、法规和规范性文件的规定，公司制订了《公司章程》《股东大会议事规则》《董事会议事规则》《独立董事工作制度》和《关联交易管理办法》。修订后的《关联交易管理办法》对公司关联交易的决策程序作出了严格规定，股东大会、董事会表决关联交易事项时，关联股东、关联董事对关联交易应执行回避制度，以确保关联交易决策的公允性。

（四）建立健全和有效实施内部控制

发行人按照《企业内部控制基本规范》《企业内部控制应用指引》《企业内部控制评价指引》的规定，建立健全并有效实施内部控制。公司改制为股份公司后，发行人对 2022 年 6 月 30 日以及 2022 年 12 月 31 日出具了内部控制有效性认定书并由申报会计师出具内部控制鉴证报告。申报会计师认为，公司于 2022 年

6月30日、2022年12月31日按照《企业内部控制基本规范》在所有重大方面保持了有效的财务报告内部控制。

综上，截至2021年12月29日，公司不再存在存放资金于上港集团的情形，相关整改落实到位。公司资金相关内部控制制度已建立健全并得到有效执行，相关内部控制体系有效。

七、结合发行人向上港集团采购码头装卸服务等关联交易情况、董监高任职及领薪、资金管理等情况，说明发行人业务经营、人员等方面是否具有独立性，是否对上港集团存在依赖

发行人于报告期内持续独立经营，与控股股东及其控制的其他主体在业务经营、人员、财务等方面能够清晰划分并保持独立，对上港集团不存在依赖，具体情况如下：

（一）业务经营具有独立性

报告期内，发行人主要从事国际、国内海上集装箱运输业务。公司控股股东上港集团主要从事港口相关业务，主营业务分为集装箱板块、散杂货板块、港口物流板块和港口服务板块。发行人与控股股东上港集团及其控制的其他企业定位不同，不存在非公平竞争、利益输送等情形，不存在同业竞争的情况。

发行人拥有独立于控股股东上港集团及其控制的其他企业的完整业务体系，具有直接面向市场独立经营的能力，独立对外签署采购、销售的业务合同，各业务流程由发行人通过独立的系统进行管理控制，不存在需要依赖控股股东上港集团及其控制的其他企业进行经营活动的情形，也不存在显失公平的关联交易。报告期内，公司与控股股东及其控制的企业的关联交易汇总情况及相关指标的占比情况如下表所示：

单位：万元

关联交易类型	2022年度	2021年度	2020年度
控股股东及其控制企业的关联成本费用合计	47,518.27	44,559.08	41,686.85
发行人成本费用合计	454,165.44	379,126.46	282,100.11
控股股东及其控制企业关联成本费用占比	10.46%	11.75%	14.78%
控股股东及其控制企业的关联收入合计	9,620.34	7,780.54	3,959.93
发行人营业收入	684,016.91	537,241.19	342,970.27

关联交易类型	2022年度	2021年度	2020年度
控股股东及其控制企业关联营业收入占比	1.41%	1.45%	1.15%

注：发行人成本费用合计=营业成本+管理费用+财务费用。

报告期内，发行人与控股股东及其控制企业之间关联交易对应的营业收入、成本费用或利润总额占发行人相应指标的比例不存在较高（达到 30%）的情形。发行人与控股股东及其控制企业的主要关联交易内容为采购港口相关服务和采购运输服务。

1、采购港口相关服务

公司主要从事国际、国内海上集装箱运输业务，主要经营东北亚航线、东南亚航线及国内航线。上港集团是我国最大的港口股份制企业，其所控制和经营的上海港集装箱吞吐量自 2010 年起连续十三年位居世界第一。公司将上海港作为母港，公司船舶进出港口以及在港停泊期间，因船舶停靠码头涉及集装箱装卸、办理船舶进出港手续以及使用港口水域、航道、泊位、码头、锚地等，需要向上港集团采购码头装卸服务、箱管服务、拖轮服务等港口相关服务。码头装卸等港口服务是公司航运业务中必不可少的业务流程，故公司向上港集团采购码头装卸及其他港口服务用于主营业务开展，且预计会持续发生。相关交易符合双方业务发展实际需求，符合行业惯例，具备必要性和合理性。发行人采购的港口相关服务，主要因航运业务产生，收费标准采用市场化定价原则，定价公允。

2、采购运输服务

公司主要从事国际、国内海上集装箱运输业务，业务开展过程中受航线拓展或运力规模的限制，为满足部分客户的货运需求，向市场上具备服务能力的承运商购买运输服务，然后向客户提供服务。或公司基于客户差异化需求会向客户提供集装箱多式联运服务，因而存在向其他船公司或代理采购支线运输服务，补充干线运输服务。公司控股股东及其控制的企业中存在经营运输服务的船公司或航运代理，基于双方业务需求及业务实际发展，公司存在向其采购运输服务的情形，相关交易具有必要性和合理性。报告期内，发行人向控股股东及其控制的企业采购运输服务的交易金额分别为 948.53 万元、1,182.83 万元和 1,216.94 万元，占同类采购金额的比例分别为 11.03%、6.14%和 4.10%，占比逐年下降。发行人相关关联采购价格和向无关联第三方的采购价格相当、差异较小，交易定价具有

公允性。

综上，报告期内公司与控股股东及其控制企业之间发生的关联交易均基于自身业务发展需要，具有必要性、合理性，关联交易对应营业收入、成本费用或利润总额占发行人相应指标的比例不存在较高（达到 30%）的情形，对公司财务状况和经营成果未产生重大影响，且具有合理定价依据，与可比市场公允价格、第三方市场价格、关联方与其他交易方的价格无重大差异，定价具备公允性，因此上述关联交易不存在通过关联交易调节公司收入利润或成本费用、利益输送及严重影响独立性或者显失公平的情形，不影响公司的经营独立性，不构成对控股股东上港集团的依赖。

（二）人员具有独立性

报告期内，发行人历任董事、监事、高级管理人员均按照《公司法》《公司章程》等有关规定经股东大会、职工代表大会、董事会选举或聘任。如本题回复“二”所述，发行人董事、监事、高级管理人员在上港集团及其关联方处任职符合相关监管规定及要求。发行人的总经理、副总经理、财务负责人和董事会秘书等高级管理人员不在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业担任除董事、监事以外的其他职务，不在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业领薪，发行人的财务人员不在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业兼职。

发行人设有独立的人力资源部，并制定了《员工招聘管理规定》《员工手册》《绩效管理规定》《薪酬管理规定》等一系列人事管理制度。发行人根据内部规章制度的要求独立自主实施人员招聘工作，并对员工进行独立管理，相关流程不受控股股东上港集团的干扰，在劳动、人事、工资和社会保障管理等方面独立于控股股东、实际控制人及其控制的其他企业。

报告期内，发行人以自有资金账户自行向员工支付薪酬、办理社保及住房公积金的缴付，不存在由控股股东、实际控制人或其控制的其他企业为发行人代为支付员工工资或承担其他用人成本的事项，亦不存在发行人为控股股东、实际控制人或其控制的其他企业支付员工工资及其他相关费用的情形。

因此发行人董监高任职及领薪情况满足独立性的要求，拥有独立的劳动、人事、薪酬管理制度，独立于控股股东、实际控制人及其控制的其他企业，人员具

有独立性，对上港集团不存在依赖。

（三）财务具有独立性

发行人设有独立财务部门，配备了专职的财务会计人员，财务部门人员设置合理、分工明确，且未在控股股东、实际控制人或其控制的其他企业任职或领薪。

发行人根据《企业会计准则》等法规制定了《会计基础工作规范实施细则》《会计核算管理办法》《成本费用管理办法》《收入管理办法》《担保管理办法》《银行账户管理办法》《货币资金管理办法》《资金管理制度》《资金支付审批管理规定》《增值税发票管理办法》等关于财务核算、货币资金、费用报销、税务的财务管理制度，并予以有效执行。发行人对其全部资产进行独立登记、建账、核算、管理，能够独立审批财务、资金管理事项，形成了独立的财务核算体系，并能够独立作出财务决策。

报告期内，发行人及其子公司独立在银行开立账户、独立实施纳税申报并独立纳税，不存在与控股股东、实际控制人或其控制的其他企业共用银行账户、合并纳税的情况。报告期内，发行人作为上港集团的控股子公司，根据国有企业管理的要求，2021年12月底前曾存在存放资金于上港集团的情形，上述资金不存在无法及时调拨、划转或收回的情形，对发行人资金调配和日常经营活动未产生重大不利影响，不影响发行人收入结算和资金财务处理的独立性。为进一步增强公司资金管理的独立性，发行人已于2021年12月解除相关资金归集，具体情况请参见本题回复之“四”、“五”的相关内容。除资金集中管理事项外，控股股东及其关联方不存在其他干预发行人资金管理的情形。

此外，普华永道已对发行人编制的报告期财务会计报告进行审计并出具了无保留意见的审计报告，并对发行人于2022年6月30日和2022年12月31日的财务报告内部控制情况进行审核并出具了无保留意见的内部控制鉴证报告。

因此，发行人设有独立财务部门，形成了独立的财务核算体系，在资金管理、财务会计核算、申报纳税等财务事项方面独立于控股股东上港集团及其关联方。

综上所述，发行人在业务经营、人员、财务等方面均保持独立，不存在对上港集团的重大依赖。

八、中介机构核查程序及核查结论

(一) 核查程序

1、取得并查阅了经营范围与发行人主营业务存在相似情形公司的工商底档、财务报表、主营业务情况、报告期内前五大客户及供应商名单等资料，并与相关公司业务负责人进行专项访谈；

2、获取并查阅发行人董监高填写的调查问卷、银行流水，了解其任职情况及领薪情况；

3、访谈上港集团财务人员，了解发行人董监高在上港集团及其关联方领薪情况；

4、获取并查阅上港集团对发行人及下属企业针对存贷款业务的相关制度文件，了解资金存贷、业务流程、决策机制等方面的具体规定；

5、获取上港集团与招商银行签署的《招商银行 C+集团账户服务协议》以及发行人资金池入池及退池相关的《招商银行境内资金池服务协议》、《C+集团账户开通及新增账号申请表》、《招商银行境内资金池申请表》等资料，查看相关具体条款内容；

6、获取发行人资金管理相关制度文件，了解、评估发行人资金风险防范制度，并测试关键内部控制执行的有效性；

7、了解发行人银行账户开立及注销流程，检查账户开立及注销审批文件，获取发行人银行账户清单，检查是否存在和控股股东混用银行账户的情况；

8、取得并查阅了各类型关联交易合同，分析主要合同条款的公允性，报告期交易价格的变化情况；

9、对主要关联方进行了函证、访谈，并获得关联方出具的声明文件，确认关联交易的真实性、公允性及必要性；

10、获取可比市场公允价格、第三方市场价格、关联方与其他交易方的价格，并与关联方交易合同进行比较，检查分析是否存在重大差异；

11、取得并查阅了公司财务会计、税务、资金相关制度。

（二）核查结论

经核查，保荐机构和发行人律师认为：

1、公司与重叠客户、供应商均基于自身业务需求进行销售及采购，相关交易具有商业合理性；公司基于市场情况和定价机制独立与不同客户、供应商进行定价，定价具有公允性。重叠客户、供应商不存在为发行人承担成本费用、利益输送或其他利益安排；

2、发行人部分董事、监事由于与上港集团及其关联方存在或曾经存在劳动合同关系，因此自上港集团及其关联方领取其现任职或曾经任职期间的薪酬，具有合理性。发行人部分高级管理人员因与上港集团及其关联方曾经存在劳动合同关系，因此自上港集团及其关联方领取其曾经任职期间的薪酬，具有合理性。发行人董监高在上港集团及其关联方任职及领薪符合《关于公布公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 57 号——招股说明书的公告》《上市公司治理准则》《上市公司章程指引》等相关监管规定及要求，不存在为发行人代垫成本或者费用的情形；

3、公司改制为股份公司后，公司在资金存贷、资金调配、业务流程、决策机制等方面均建立了完善的流程，独立进行决策和处理。公司独立在银行开立账户，不存在与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业共用银行账户的情形；

4、报告期内，发行人存放在上港集团公司现金管理账户的资金不存在无法及时调拨、划转或收回的情形。发行人不因上港集团公司现金管理账户的运营而影响其对收入结算和资金财务处理的独立性；

5、资金集中管理期间，发行人可以按照自身资金需求和使用计划支取资金集中管理款项，资金集中管理对发行人资金调配和日常经营活动未产生重大不利影响，不属于大股东资金占用、进而侵占发行人利益的情形；

6、截至 2021 年 12 月 29 日，公司不再存在存放资金于上港集团的情形，相关整改落实到位。公司资金相关内部控制制度已建立健全并得到有效执行，相关内部控制体系有效；

7、发行人在业务经营、人员、财务等方面均保持独立，具有完整的业务体系和直接面向市场独立经营的能力，不存在对上港集团的重大依赖。

【问题 4】：关于航线

根据申报材料：（1）班轮运输具有“四固定”的特点，即固定的航线、固定挂靠的港口、固定的船期和相对固定的费率；（2）发行人已开通上海日本等东北亚航线、上海泰越等东南亚航线、上海-中国台湾等国内航线，以及美西等其他航线；（3）发行人班轮运输的定价方式主要包括协议运价和即期运价；（4）2020 至 2022 年度，发行人上海日本航线、上海两岸间航线市场占有率稳居行业第一。

请发行人说明：（1）公司班轮运输的具体船只、各班次运力是否相对固定，船只的调配和航线安排主要确定方法和报告期内实际执行情况；（2）表格列示报告期各期，公司具体航线情况，包括各航线名称、挂靠港口、船期、航次、平均费率，各航线具体船只分配和船只运力、自有运力、租赁运力、实际运输量（按标准箱计，区分协议运价和即期运价）、运力周转率、收入金额（区分协议运价和即期运价）和占比，以及各航线前五大客户名称、运输量、定价方式、收入金额和占航线收入的比例；（3）报告期各期，公司各航线市场占有率数据、具体指标和数据来源；（4）量化分析报告期内，业务量、收入金额和市场占有率变动较大的航线的具体变动原因，与行业整体和同行业公司是否存在显著差异；（5）各航线前五名主要竞争对手名称、航线业务量和市场占有率；（6）各航线实际执行情况与航船日志是否一致。

请保荐机构、申报会计师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见。

【回复】

一、公司班轮运输的具体船只、各班次运力是否相对固定，船只的调配和航线安排主要确定方法和报告期内实际执行情况

（一）公司班轮运输的具体船只、各班次运力是否相对固定

报告期内，公司提供班轮运输服务的船舶包括自有船舶和租赁船舶，船舶的具体情况参见本问询函回复之“问题 6/一、报告期各期，各船舶名称、取得方式、运营期限、年折旧额（自有船舶）、租金（租赁船舶）、运力、功率、航行里程、耗油量、实际货运量、运力周转率，并分析运力周转率显著变动的原因和合

理性”的相关回复。

公司主要以班轮运输的方式为客户提供运输服务，根据客户运输需求、航线距离和港口码头作业安排等因素调配运力。公司各航线班次的运力相对固定，主要是公司通过多年的经营和优异的服务品质，赢得了庞大、稳定、丰富的客户群体，建立长期稳定的客户关系，公司各航线均具有较大的定期运输需求，而相对固定的运力可以更好地满足客户定期的运输需求，更好地维护客户关系，增强公司的盈利能力。

公司在各航线运力相对固定的情况下，根据各船舶的船型规格将其分配在适配的航线上，通常来说，大型船舶会分配在航线距离和航次周转时间相对更长的航线上，小型船舶则分配在航线距离和航次周转时间相对更短的航线上。公司对各船舶的分配相对固定，同时会结合各航线的班期安排以及各船舶的运营状况，对船舶在适配的航线间适当调度，确保各航线班次计划的顺利进行。

（二）船只的调配和航线安排主要确定方法和报告期内实际执行情况

1、开设航线

公司根据战略布局、相关区域未来经济分析、货量预测、挂靠港口的选择等因素，进行新开航线的航线规划和班期设计。对于新开航线，公司结合船舶规范、挂靠港对于停靠船舶的要求、航线运力需求等，确定配置合适的船舶，同时根据公司自身运力、船舶租赁费率、买舱成本等因素的成本效益分析，决定通过调配自有船舶、新增租赁船舶亦或是向合作方买舱的形式来开展新开航线的班轮运输服务。

报告期内，公司新开航线的船只调配和航线安排情况如下：

航线区域	具体航线	挂靠港	船只调配
东南亚航线	泰越日本航线	博多、大阪、神户、名古屋、东京、横滨、釜山、青岛、连云港、太仓、上海、厦门、南沙、胡志明、林查班、曼谷、香港	将 JJ SUN、中联帕迪安、AS SERAFINA、MILD WALTZ、MILD JAZZ、INFINITY、G. BOX、INCRIS、AS SERENA 调配至泰越日本航线
	上海菲律宾航线	上海、厦门、马尼拉	以买舱形式运营，未涉及自有或者租赁船舶的投入
	上海印度航线	上海、宁波、胡志明、新加坡、钦奈、维沙卡帕特南、巴生	将 G. BOX、AS SERENA、POSEN 调配至印度航线
其他航线	美西航线	上海、青岛、宁波、洛杉矶、南沙	将 AS SERAFINA、AS SERENA 调配至美西航线

航线区域	具体航线	挂靠港	船只调配
	巴西航线	青岛、上海、太仓、桑托斯、巴拉纳瓜	以买舱形式运营，未涉及自有或者租赁船舶的投入

2、运营航线

公司为已有航线配置船舶后，各航线班次的运力相对固定。公司对各船舶的分配也相对固定，同时会结合各航线的班期安排以及各船舶的运营状况，如发生船舶进场维修、港口堵塞或天气原因等，对船舶在适配的航线间适当调度，确保各航线班次计划的顺利进行。

报告期内，公司运营航线的船只调配和航线安排情况参见本问询函回复之“问题 4/二、表格列示报告期各期，公司具体航线情况，包括各航线名称、挂靠港口、船期、航次、平均费率，各航线具体船只分配和船只运力、自有运力、租赁运力、实际运输量（按标准箱计，区分协议运价和即期运价）、运力周转率、收入金额（区分协议运价和即期运价）和占比，以及各航线前五大客户名称、运输量、定价方式、收入金额和占航线收入的比例”的相关回复。

3、取消航线

公司根据成本效益分析结果，履行了被取消航线所在地区的手续并满足相关的法律法规后即可取消航线。对于取消航线，公司将涉及的自有船舶和尚在租期内的租赁船舶调配至适配的已有航线，对于租期到期后的租赁船舶公司将结合运营航线的客户需求、船舶规格、船舶租赁费率等因素综合考虑是否进行续租以及续租后相应的运营航线。

报告期内，公司取消航线的航线安排及对应船只的调配情况如下：

航线区域	具体航线	挂靠港	船只调配情况
其他航线	美西航线	上海、青岛、宁波、洛杉矶、南沙	AS SERAFINA 到期退租，尚在租期内的 AS SERENA 调配至上海泰越航线

二、表格列示报告期各期，公司具体航线情况，包括各航线名称、挂靠港口、船期、航次、平均费率，各航线具体船只分配和船只运力、自有运力、租赁运力、实际运输量（按标准箱计，区分协议运价和即期运价）、运力周转率、收入金额（区分协议运价和即期运价）和占比，以及各航线前五大客户名称、运输量、定价方式、收入金额和占航线收入的比例

(一) 各具体航线的名称、挂靠港口、具体船只分配情况

报告期内，公司各航线区域的具体航线名称、挂靠港口、运营船舶情况如下：

航线区域	具体航线	挂靠港口	运营船舶		
			2022 年度	2021 年度	2020 年度
东北亚航线	华东日本航线	上海、太仓、大阪、神户、东京、横滨、名古屋、清水、博多、门司、那霸、釜山、响滩	春锦、秋锦、秀鸿、GLORY GUANDONG、GLORY ZHENDONG、GLORY SHENG DONG、GLORY GUANGZHOU、JJ TOKYO、JJ NAGOYA、JJ SUN、GLORY SHANGHAI、GLORY TIANJIN、GLORY SEASON、MILD WALTZ、MILD CHORUS、MILD TUNE、MILD JAZZ、MILD TEMPO、MILD SONATA、HE SHENG、CONSERO、G. BOX、TALISKER、AS SERENA、HARRIER	春锦、秋锦、秀鸿、HASCO QINGDAO、GLORY GUANDONG、GLORY ZHENDONG、GLORY SHENG DONG、GLORY GUANGZHOU、JJ TOKYO、JJ NAGOYA、JJ SUN、GLORY SHANGHAI、GLORY TIANJIN、MILD WALTZ、MILD CHORUS、MILD TUNE、MILD JAZZ、MILD TEMPO、MILD SONATA、HE SHENG、CONSERO、XIANG SHUN、AS SERAFINA、JJ SKY	春锦、秋锦、秀鸿、HASCO QINGDAO、GLORY GUANDONG、GLORY ZHENDONG、GLORY SHENG DONG、GLORY GUANGZHOU、JJ NAGOYA、JJ SUN、GLORY SHANGHAI、GLORY TIANJIN、MILD WALTZ、MILD TUNE、MILD JAZZ、MILD SONATA、HE SHENG、MARCLOUD
	华北日本航线	青岛、大连、大阪、神户、东京、横滨、名古屋、博多、门司、釜山	秋锦、JJ SUN、GLORY TIANJIN、MILD WALTZ、MILD CHORUS、MILD TUNE、MILD TEMPO、MILD SONATA、CONSERO、海速 6、海速 7、HARRIER	秋锦、MILD CHORUS、MILD TUNE、HE SHENG	MILD CHORUS、MILD TUNE、MILD JAZZ
东南亚航线	上海泰越航线	上海、宁波、厦门、南沙、胡志明、林查班、曼谷	JJ SUN、和进、INFINITY、G. BOX、INCRS、AS SERENA	NORDLILY、G. BOX、INCRS	INGENUITY、NORDLILY

航线区域	具体航线	挂靠港口	运营船舶		
	上海香港海防航线	大阪、神户、名古屋、东京、横滨、太仓、上海、厦门、南沙、香港、海防	GLORY GUANDONG、GLORY SHENGDONG、GLORY GUANGZHOU、JJ NAGOYA、JJ SUN、GLORY TIANJIN、MILD JAZZ、MILD TEMPO、MILD SONATA、HE SHENG、CONSERO、海速 6、TALISKER、HARRIER	HASCO QINGDAO、GLORY GUANGZHOU、JJ TOKYO、JJ NAGOYA、JJ SUN、GLORY TIANJIN、MILD CHORUS、MILD JAZZ、MILD TEMPO、MILD SONATA、中联帕迪安、HE SHENG、CONSERO、XIANG SHUN、JJ SKY	春锦、JJ TOKYO、JJ NAGOYA、JJ SUN、HE SHENG、VENUS C、XIANG SHUN、JJ SKY
	泰越日本航线	博多、大阪、神户、名古屋、东京、横滨、釜山、青岛、连云港、太仓、上海、厦门、南沙、胡志明、林查班、曼谷、香港	JJ SUN、MILD WALTZ、MILD JAZZ、AS SERAFINA、INFINITY、G. BOX、INCREAS、AS SERENA	JJ SUN、中联帕迪安、AS SERAFINA	以买舱形式运营,未涉及自有或者租赁船舶的投入
	上海菲律宾航线	上海、厦门、马尼拉	以买舱形式运营,未涉及自有或者租赁船舶的投入	以买舱形式运营,未涉及自有或者租赁船舶的投入	/
	上海印度航线	上海、宁波、胡志明、新加坡、钦奈、维沙卡帕特南、巴生	G. BOX、AS SERENA、POSEN	/	/
国内航线	华东两岸间航线	上海、太仓、温州、高雄、台中、基隆	秋锦、GLORY GUANGZHOU、JJ STAR、BLUE OCEAN、GLORY OCEAN、GLORY SEASON	GLORY GUANGZHOU、JJ STAR、BLUE OCEAN、GLORY OCEAN、GLORY TIANJIN、GLORY SEASON、AS SERENA	JJ STAR、BLUE OCEAN、GLORY OCEAN、GLORY SEASON
	华北两岸间航线	天津、大连、青岛、高雄、台中、基隆	以买舱形式运营,未涉及自有或者租赁船舶的投入	以买舱形式运营,未涉及自有或者租赁船舶的投入	以买舱形式运营,未涉及自有或者租赁船舶的投入
	沿海航线	上海、厦门、青岛、连云港、京唐、独山、吕四	集海之峰、集海之星、集海钟山、恒隆 69、新舟山、星东 77、春禾伟 6、永裕 018、永裕 16、江海通 8、海顺丰 15、长江新星	集海之峰、集海之星、集海之腾、集海宝山、集海钟山、恒隆 69、新舟山、永裕 16、江海通 8、海顺丰 6	集海之峰、集海之星、集海之腾、集海宝山、集海钟山、恒隆 69、新舟山、江海通 8
其他航线	美西航线	上海、青岛、宁波、洛杉矶、南沙	AS SERAFINA、AS SERENA	AS SERAFINA、AS SERENA	/
	巴西航线	青岛、上海、太仓、桑托斯、巴拉纳瓜	以买舱形式运营,未涉及自有或者租赁船舶的投入	/	/

注 1: 各具体航线的挂靠港口以 2022 年底的情况为准;

注 2: 各期各具体航线的运营船舶包含在该航线所运营过的船舶。

(二) 各主要航线的平均费率、船期、航次、船只运力、自有运力、租赁运力、实际运输量（按标准箱计，区分协议运价和即期运价）、运力周转率、收入金额（区分协议运价和即期运价）和占比

报告期内，华东日本航线、华北日本航线、上海泰越航线、上海香港海防航线、华东两岸间航线的班轮运输服务收入占公司班轮运输服务收入的比例超过 5%，且合计班轮运输服务收入的占比超过 85%，系公司的主要航线。报告期内，公司各主要航线的班期安排、航次数量、船只运力（平均总运力）、自有运力、租赁运力、运力周转率、平均费率、实际运输量（按标准箱计，区分协议运价和即期运价）、收入金额（区分协议运价和即期运价）和占比如下：

单位：TEU、元/TEU

主要航线	2022 年度							2021 年度							2020 年度						
	班期安排	航次数量	平均总运力	平均自有运力	平均租赁运力	运力周转率	平均费率	班期安排	航次数量	平均总运力	平均自有运力	平均租赁运力	运力周转率	平均费率	班期安排	航次数量	平均总运力	平均自有运力	平均租赁运力	运力周转率	平均费率
华东日本航线	一周 18 班	1,678	11,366	10,085	1,281	55.64	5,739.01	一周 18 班	1,748	11,325	11,145	180	57.35	4,015.56	一周 18 班	1,801	13,592	13,237	355	38.91	3,935.13
华北日本航线	一周 6 班	424	1,633	1,284	349	31.22	7,477.23	一周 4 班	387	1,162	1,162	-	45.24	4,726.13	一周 4 班	404	1,098	1,098	-	44.51	3,658.06
上海泰越航线	一周 3 班	277	4,710	-	4,710	19.55	4,086.13	一周 3 班	269	3,194	-	3,194	21.67	3,939.01	一周 3 班	321	1,744	-	1,744	28.68	2,545.96
上海香港海防航线	一周 2 班	215	5,896	4,886	1,010	21.87	4,285.05	一周 2 班	214	5,241	3,513	1,728	26.48	3,545.08	一周 2 班	196	3,530	1,558	1,972	33.30	2,073.79
华东两岸间航线	一周 5 班	461	3,883	3,883	-	42.80	5,709.43	一周 5 班	477	3,451	3,451	-	61.89	4,525.32	一周 5 班	511	3,451	3,451	-	57.89	2,903.94

注 1：华东日本航线 2021 年度和 2022 年度的航次数量包含与东南亚航线的串联航次数量；

注 2：平均运力=∑报告期各期每月运力/报告期各期月份总数；

注 3：运力周转率=总计费箱量/平均总运力。

续上表：

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	数值	占比 (%)	数值	占比 (%)	数值	占比 (%)

项目			2022 年度		2021 年度		2020 年度	
			数值	占比 (%)	数值	占比 (%)	数值	占比 (%)
华东日本航线	班轮运输收入 (万元)	协议客户	315,428.71	86.91	234,186.88	89.79	195,559.45	93.97
		即期客户	47,522.40	13.09	26,638.32	10.21	12,542.79	6.03
		合计	362,951.11	100.00	260,825.20	100.00	208,102.24	100.00
	计费箱量 (TEU)	协议客户	558,512	88.31	588,007	90.53	497,079	94.00
		即期客户	73,916	11.69	61,530	9.47	31,753	6.00
		合计	632,428	100.00	649,537	100.00	528,832	100.00
华北日本航线	班轮运输收入 (万元)	协议客户	18,305.37	48.02	10,875.30	43.79	9,445.38	52.83
		即期客户	19,818.01	51.98	13,960.02	56.21	8,432.65	47.17
		合计	38,123.38	100.00	24,835.32	100.00	17,878.03	100.00
	计费箱量 (TEU)	协议客户	28,737	56.36	29,892	56.88	26,934	55.11
		即期客户	22,249	43.64	22,657	43.12	21,939	44.89
		合计	50,986	100.00	52,549	100.00	48,873	100.00
上海泰越航线	班轮运输收入 (万元)	协议客户	6,239.80	16.59	4,783.75	17.54	1,434.26	11.27
		即期客户	31,378.30	83.41	22,484.02	82.46	11,296.29	88.73
		合计	37,618.10	100.00	27,267.77	100.00	12,730.55	100.00
	计费箱量 (TEU)	协议客户	14,797	16.07	11,500	16.61	6,227	12.45
		即期客户	77,266	83.93	57,725	83.39	43,776	87.55
		合计	92,063	100.00	69,225	100.00	50,003	100.00
上海香港海防航线	班轮运输收入 (万元)	协议客户	9,464.98	17.13	9,377.56	19.06	8,554.95	35.10
		即期客户	45,773.22	82.87	39,827.51	80.94	15,817.94	64.90

项目		2022 年度		2021 年度		2020 年度		
		数值	占比 (%)	数值	占比 (%)	数值	占比 (%)	
	合计	55,238.20	100.00	49,205.07	100.00	24,372.89	100.00	
计费箱量 (TEU)	协议客户	18,609	14.44	21,559	15.53	34,592	29.43	
	即期客户	110,300	85.56	117,239	84.47	82,936	70.57	
	合计	128,909	100.00	138,798	100.00	117,528	100.00	
华东两岸间 航线	班轮运输收入 (万元)	协议客户	42,456.72	44.14	37,353.63	38.24	37,180.58	69.84
		即期客户	53,724.78	55.86	60,325.32	61.76	16,055.84	30.16
		合计	96,181.50	100.00	97,678.95	100.00	53,236.42	100.00
计费箱量 (TEU)	协议客户	64,225	38.64	79,349	37.15	131,683	65.92	
	即期客户	101,982	61.36	134,245	62.85	68,091	34.08	
	合计	166,207	100.00	213,594	100.00	199,774	100.00	

报告期内，各主要航线的情况如下：

1、华东日本航线

报告期内，华东日本航线的收入分别为 208,102.24 万元、260,825.20 万元和 362,951.11 万元，占班轮运输服务收入的比例分别为 63.40%、50.66%和 54.34%，收入占比较高，主要是公司深耕华东日本航线，通过长期经营，积累了丰富的优质客户群体，客户运输需求量保持较高水平。该航线的平均总运力分别为 13,592TEU、11,325TEU 和 11,366TEU，以自有运力为主，占比分别为 97.39%、98.41%和 88.73%；该航线的客户以协议运价客户为主，收入占比分别为 93.97%、89.79%和 86.91%，计费箱量占比分别为 94.00%、90.53%和 88.31%。

2、华北日本航线

报告期内，华北日本航线的收入分别为 17,878.03 万元、24,835.32 万元和 38,123.38 万元，占班轮运输服务收入的比例分别为 5.45%、4.82%和 5.71%。该航线平均总运力分别为 1,098TEU、1,162TEU 和 1,633TEU，以自有运力为主，占比分别为 100.00%、100.00%和 78.63%；该航线的客户为协议客户和即期客户相结合，协议客户的收入占比分别为 52.83%、43.79%和 48.02%，计费箱量占比分别为 55.11%、56.88%和 56.36%。

3、上海泰越航线

报告期内，上海泰越航线的收入分别为 12,730.55 万元、27,267.77 万元和 37,618.10 万元，占班轮运输服务收入的比例分别为 3.88%、5.30%和 5.63%。该航线平均总运力分别为 1,744TEU、3,194TEU 和 4,710TEU，均为租赁运力；该航线的客户以即期客户为主，收入占比分别为 88.73%、82.46%和 83.41%，计费箱量占比分别为 87.55%、83.39%和 83.93%。

4、上海香港海防航线

报告期内，上海香港海防航线的收入分别为 24,372.89 万元、49,205.07 万元和 55,238.20 万元，占班轮运输服务收入的比例分别为 7.42%、9.56%和 8.27%。

该航线的平均总运力分别为 3,530TEU、5,241TEU 和 5,896TEU，2020 年度以租赁运力为主，占比 55.88%，2021 年度和 2022 年度以自有运力为主，占比分别为 67.02%和 82.87%；该航线的客户以即期客户为主，收入占比分别为 64.90%、80.94%和 82.87%，计费箱量占比分别为 70.57%、84.47%和 85.56%。

5、华东两岸间航线

报告期内，华东两岸间航线的收入分别为 53,236.42 万元、97,678.95 万元和 96,181.50 万元，占班轮运输服务收入的比例分别为 16.22%、18.97%和 14.40%，收入占比仅次于华东日本航线，主要是公司系首批开通华东两岸间航线的班轮公司，深耕华东两岸间航线多年，在该航线拥有较高的客户黏性与市场认可度。该航线的平均总运力分别为 3,451TEU、3,451TEU 和 3,833TEU，均为自有运力；该航线 2020 年度以协议客户为主，收入占比为 69.84%，计费箱量占比为 65.92%，2021 年度和 2022 年度该航线的客户为协议客户和即期客户相结合，即期客户的收入占比分别为 61.76%和 55.86%，计费箱量占比分别为 62.85%和 61.36%。

(三) 各主要航线前五大客户名称、运输量、定价方式、收入金额和占航线收入的比例

报告期内，公司各主要航线前五大客户名称、运输量、定价方式、收入金额和占航线收入的比例情况如下：

1、华东日本航线

期间	序号	客户名称	客户类型	计费箱量 (TEU)	金额 (万元)	占航线收入比例	定价方式
2022 年度	1	HASCO JAPAN CO.,LTD	口岸代理	280,895	72,201.60	19.89%	协议为主
	2	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理	223,250	60,258.73	16.60%	协议为主
	3	MITSUI-SOKO CO.,LTD	口岸代理	135,957	33,817.80	9.32%	协议为主
	4	上海南超国际物流有限公司	货运代理	28,805	10,097.57	2.78%	协议为主
	5	上海景涛国际物流有限公司	货运代理	31,822	9,991.85	2.75%	协议为主
	合计			-	-	186,367.55	51.35%
2021 年度	1	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理	227,654	52,997.53	20.32%	协议为主

期间	序号	客户名称	客户类型	计费箱量 (TEU)	金额 (万元)	占航线收入比例	定价方式
	2	HASCO JAPAN CO.,LTD	口岸代理	276,952	49,232.13	18.88%	协议为主
	3	MITSUI-SOKO CO.,LTD	口岸代理	146,394	27,221.34	10.44%	协议为主
	4	上海景涛国际物流有限公司	货运代理	28,516	6,330.53	2.43%	协议为主
	5	上海南超国际物流有限公司	货运代理	20,846	6,192.84	2.37%	协议为主
	合计			-	-	141,974.36	54.43%
2020年度	1	HASCO JAPAN CO.,LTD	口岸代理	269,373	41,232.89	19.81%	协议为主
	2	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理	169,509	36,657.90	17.62%	协议为主
	3	MITSUI-SOKO CO.,LTD	口岸代理	112,123	20,713.62	9.95%	协议为主
	4	上海南超国际物流有限公司	货运代理	19,266	5,594.06	2.69%	协议为主
	5	准时达国际供应链管理有限公司	货运代理	12,656	5,081.74	2.44%	协议为主
	合计			-	-	109,280.20	52.51%

注 1: 口岸代理型客户的计费箱量系其代收海运费对应的计费箱量, 下同;

注 2: 部分前五大客户根据运输货物和运输箱量的不同, 存在同时执行协议价格和即期价格的情况, 此处的定价方式为对应客户主要执行的定价方式, 下同。

报告期内, 华东日本航线的前五大客户收入合计分别为 109,280.20 万元、141,974.36 万元和 186,367.55 万元, 占航线收入的比例分别为 52.51%、54.43% 和 51.35%, 占比较为稳定。

报告期内, 华东日本航线的前五大客户较为稳定, HASCO JAPAN CO.,LTD、THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD、MITSUI-SOKO CO.,LTD 和上海南超国际物流有限公司均为该航线的前五大客户, 前五大客户主要执行协议价格。

2、华北日本航线

期间	序号	客户名称	客户类型	计费箱量 (TEU)	金额 (万元)	占航线收入比例	定价方式
2022年度	1	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理	35,819	14,926.50	39.15%	协议为主
	2	MITSUI-SOKO CO.,LTD	口岸代理	16,112	5,062.54	13.28%	协议为主
	3	青岛景泰隆国际物流有限公司	货运代理	6,612	2,792.49	7.32%	即期为主
	4	青岛联力国际物流有限公司	货运代理	4,505	1,796.87	4.71%	即期为主
	5	上海南超国际物流有限公司	货运代理	3,099	1,252.58	3.29%	即期为主

期间	序号	客户名称	客户类型	计费箱量 (TEU)	金额 (万元)	占航线收入比例	定价方式
	合计		-	-	25,830.96	67.76%	-
2021年度	1	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理	37,483	9,587.03	38.60%	协议为主
	2	MITSUI-SOKO CO.,LTD	口岸代理	15,175	3,744.95	15.08%	协议为主
	3	青岛景泰隆国际物流有限公司	货运代理	8,827	2,236.38	9.00%	即期为主
	4	青岛联力国际物流有限公司	货运代理	6,130	1,636.07	6.59%	即期为主
	5	青岛积恒国际物流有限公司	货运代理	3,193	843.55	3.40%	即期为主
	合计		-	-	18,047.97	72.67%	-
2020年度	1	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理	34,532	7,884.13	44.10%	协议为主
	2	MITSUI-SOKO CO.,LTD	口岸代理	14,407	3,152.98	17.64%	协议为主
	3	青岛景泰隆国际物流有限公司	货运代理	8,416	1,076.02	6.02%	即期为主
	4	青岛联力国际物流有限公司	货运代理	5,351	753.65	4.22%	即期为主
	5	中创物流股份有限公司	货运代理	2,316	391.70	2.19%	协议为主
	合计		-	-	13,258.48	74.16%	-

报告期内，华北日本航线的前五大客户收入合计分别为 13,258.48 万元、18,047.97 万元和 25,830.96 万元，占航线收入的比例分别为 74.16%、72.67%和 67.76%，占比相对稳定。

报告期内，华北日本航线的前五大客户较为稳定，THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD、MITSUI-SOKO CO.,LTD、青岛景泰隆国际物流有限公司和青岛联力国际物流有限公司在报告期内均为该航线的前五大客户，前五大客户主要执行协议价格。

3、上海泰越航线

期间	序号	客户名称	客户类型	计费箱量 (TEU)	金额 (万元)	占航线收入比例	定价方式
2022年度	1	Tcc Agency Limited	口岸代理	74,947	11,350.98	30.17%	即期为主
	2	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,Ltd	口岸代理	27,398	3,316.42	8.82%	即期为主
	3	上海巴士悦信物流发展有限公司	货运代理	1,692	815.71	2.17%	即期为主

期间	序号	客户名称	客户类型	计费箱量 (TEU)	金额 (万元)	占航线收入比例	定价方式
	4	上海华洋国际物流有限公司	货运代理	816	788.83	2.10%	协议为主
	5	上海丰田通商热线物流有限公司	货运代理	1,340	726.02	1.93%	协议为主
	合计		-	-	16,997.96	45.19%	-
2021年度	1	Tcc Agency Limited	口岸代理	53,589	7,841.92	28.76%	即期为主
	2	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	口岸代理	23,886	1,858.39	6.82%	即期为主
	3	上港集团长江物流湖北有限公司	货运代理	1,878	1,061.78	3.89%	即期为主
	4	上海巴士悦信物流发展有限公司	货运代理	1,681	843.30	3.09%	即期为主
	5	上海万年青国际物流有限公司	货运代理	1,277	665.77	2.44%	即期为主
	合计		-	-	12,271.16	45.00%	-
2020年度	1	Tcc Agency Limited	口岸代理	35,657	3,084.45	24.23%	即期为主
	2	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	口岸代理	22,351	1,231.39	9.67%	即期为主
	3	上海金发货运代理有限公司	货运代理	1,915	454.61	3.57%	即期为主
	4	沛华运通国际物流(中国)有限公司	货运代理	1,765	439.81	3.45%	即期为主
	5	上海巴士悦信物流发展有限公司	货运代理	1,412	425.73	3.34%	即期为主
	合计		-	-	5,635.99	44.27%	-

报告期内，上海泰越航线的前五大客户收入合计分别为 5,635.99 万元、12,271.16 万元和 16,997.96 万元，占航线收入的比例分别为 44.27%、45.00%和 45.19%，占比相对稳定。

报告期内，上海泰越航线的前五大客户较为稳定，Tcc Agency Limited、Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd 和上海巴士悦信物流发展有限公司在报告期内均为该航线的前五大客户，前五大客户主要执行即期价格。

4、上海香港海防航线

期间	序号	客户名称	客户类型	计费箱量 (TEU)	金额 (万元)	占航线收入比例	定价方式
2022年度	1	Pacific Marine Company Limited	口岸代理	47,198	7,910.01	14.32%	即期为主
	2	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	口岸代理	46,984	7,281.05	13.18%	即期为主

期间	序号	客户名称	客户类型	计费箱量 (TEU)	金额 (万元)	占航线收入比例	定价方式
	3	金发船务有限公司	口岸代理	38,812	5,158.18	9.34%	即期为主
	4	上海金发货运代理有限公司	货运代理	8,101	3,120.15	5.65%	即期为主
	5	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理	12,209	2,587.59	4.68%	即期为主
	合计		-	-	26,056.98	47.17%	-
2021年度	1	金发船务有限公司	口岸代理	65,869	4,655.98	9.46%	即期为主
	2	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	口岸代理	47,885	4,465.32	9.07%	即期为主
	3	Pacific Marine Company Limited	口岸代理	43,993	4,206.57	8.55%	即期为主
	4	上海金发货运代理有限公司	货运代理	12,130	3,695.81	7.51%	即期为主
	5	上海金鹏国际货运有限公司	货运代理	2,728	1,407.82	2.86%	即期为主
	合计		-	-	18,431.50	37.45%	-
2020年度	1	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	口岸代理	54,132	4,159.98	17.07%	即期为主
	2	金发船务有限公司	口岸代理	59,433	3,599.28	14.77%	即期为主
	3	Pacific Marine Company Limited	口岸代理	18,810	1,823.04	7.48%	即期为主
	4	上海金发货运代理有限公司	货运代理	8,722	1,725.10	7.08%	即期为主
	5	上海金鹏国际货运有限公司	货运代理	2,241	476.61	1.96%	即期为主
	合计		-	-	11,784.01	48.35%	-

报告期内，上海香港海防航线的前五大客户收入合计分别为 11,784.01 万元、18,431.50 万元和 26,056.98 万元，占航线收入的比例分别为 48.35%、37.45%和 47.17%，2021 年度占比有所下降，主要系该年度受集装箱市场需求增长，该航线的客户需求整体上升，致使前五大客户的占比有所下降。

报告期内，上海香港海防航线的前五大客户较为稳定，Pacific Marine Company Limited、Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd、金发船务有限公司和上海金发货运代理有限公司在报告期内均为该航线的前五大客户，前五大客户主要执行即期价格。

5、华东两岸间航线

期间	序号	客户名称	客户类型	计费箱量 (TEU)	金额 (万元)	占航线收入比例	定价方式
2022年度	1	瑞世船务代理股份有限公司	口岸代理	171,871	30,280.23	31.48%	协议和即期相结合
	2	上海凯斯国际货物运输代理有限公司	货运代理	13,007	7,062.85	7.34%	即期为主
	3	浙江锦鸿物流有限公司	货运代理	8,612	5,336.17	5.55%	即期为主
	4	世邦集运(厦门)有限公司	货运代理	7,022	3,742.45	3.89%	协议为主
	5	上海晴运国际物流有限公司	货运代理	6,368	3,308.67	3.44%	即期为主
	合计			-	-	49,730.28	51.70%
2021年度	1	瑞世船务代理股份有限公司	口岸代理	212,288	30,473.11	31.20%	协议和即期相结合
	2	上海凯斯国际货物运输代理有限公司	货运代理	10,959	5,606.29	5.74%	即期为主
	3	浙江锦鸿物流有限公司	货运代理	7,276	3,261.28	3.34%	即期为主
	4	世邦集运(厦门)有限公司	货运代理	8,374	3,115.65	3.19%	协议为主
	5	上海晴运国际物流有限公司	货运代理	6,742	2,755.73	2.82%	即期为主
	合计			-	-	45,212.06	46.29%
2020年度	1	瑞世船务代理股份有限公司	口岸代理	177,584	22,840.65	42.90%	协议和即期相结合
	2	上海凯斯国际货物运输代理有限公司	货运代理	11,672	2,040.40	3.83%	即期为主
	3	上海金发货运代理有限公司	货运代理	7,008	1,428.21	2.68%	即期为主
	4	世邦集运(厦门)有限公司	货运代理	8,431	1,396.04	2.62%	协议为主
	5	浙江锦鸿物流有限公司	货运代理	5,794	1,302.71	2.45%	即期为主
	合计			-	-	29,008.00	54.49%

报告期内，华东两岸间航线的前五大客户收入合计分别为 29,008.00 万元、45,212.06 万元和 49,730.28 万元，占航线收入的比例分别为 54.49%、46.29%和 51.70%，占比相对稳定。

报告期内，华东两岸间航线的前五大客户较为稳定，瑞世船务代理股份有限公

司、上海凯斯国际货物运输代理有限公司、浙江锦鸿物流有限公司、世邦集运（厦门）有限公司在报告期内均为该航线的前五大客户，前五大客户主要执行即期价格。

三、报告期各期，公司各航线市场占有率数据、具体指标和数据来源

由于尚无权威部门或第三方机构发布公司主要航线的集装箱货运总量的统计数据，且相关竞争对手并未披露其在主要航线中的运输箱量与营业收入，因此无法直接获取公司主要航线的市场占有率。以下主要通过公司主要航线的每周班次数量和运力投放两个指标进行分析，具体如下：

报告期各期，公司主要航线的每周班次数量如下：

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
华东日本航线	一周 18 班	一周 18 班	一周 18 班
华北日本航线	一周 6 班	一周 4 班	一周 4 班
上海泰越航线	一周 3 班	一周 3 班	一周 3 班
上海香港海防航线	一周 2 班	一周 2 班	一周 2 班
华东两岸间航线	一周 5 班	一周 5 班	一周 5 班

报告期各期，公司主要航线的运力投放情况如下：

单位：TEU

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度
	平均总运力	变动	平均总运力	变动	平均总运力
华东日本航线	11,366	0.36%	11,325	-16.68%	13,592
华北日本航线	1,633	40.53%	1,162	5.83%	1,098
上海泰越航线	4,710	47.46%	3,194	83.14%	1,744
上海香港海防航线	5,896	12.48%	5,241	48.47%	3,530
华东两岸间航线	3,883	12.52%	3,451	0.00%	3,451

（一）华东日本航线

报告期各期，公司华东日本航线每周班次数量不变，2021 年平均总运力有所下降，主要是公司结合客户需求，增加了华东日本航线和上海香港海防航线的串联，由于相关串联航线主要的运营航线区域为上海香港海防航线，因此相关的运力被划分至上海香港海防航线。剔除该因素，公司华东日本航线的运力投放较为稳定。

公司的华东日本航线以上海日本航线为主。根据维运网数据查询和计算，报告期各期，公司上海日本航线的运力投入占比约20%-30%，稳居行业第一。

（二）华北日本航线

公司的华北日本航线包括青岛日本航线和大连日本航线。2022年，公司一周增加两班大连日本航线，平均总运力也相应提高。根据维运网数据查询和计算，报告期各期，公司华北日本航线的运力投入占比约10%以下，占比较低。

（三）上海泰越航线

报告期各期，公司上海泰越航线每周班次数量不变，运力投放逐年增加主要是运营船舶的舱位增加。根据维运网数据查询和计算，报告期各期，尽管公司增加上海泰越航线的运力投放，但该航线由于东南亚航运市场的快速增长，报告期各期，公司运力投入占比维持在10%以下。

（四）上海香港海防航线

报告期各期，公司上海香港海防航线每周班次数量不变，运力投放增加主要是公司结合客户需求，增加了华东日本航线和上海香港海防航线的串联，由于相关串联航线主要的运营航线区域为上海香港海防航线，因此相关的运力被划分至上海香港海防航线。剔除该因素，公司上海香港海防航线的运力投放较为稳定。报告期各期，公司上海香港海防航线的运力投入占比在10%以下，占比较低。

（五）华东两岸间航线

报告期各期，公司华东两岸间航线每周班次数量和平均总运力均保持不变。

公司的华东两岸间航线以上海两岸间航线为主。根据维运网数据查询和计算，报告期各期，公司上海两岸间航线的运力投入占比约20%-30%，稳居行业第一。

四、量化分析报告期内，业务量、收入金额和市场占有率变动较大的航线的具体变动原因，与行业整体和同行业公司是否存在显著差异

报告期内，公司各主要航线的市场占有率及变动情况请参见本问询函回复之“问题4/三、报告期各期，公司各航线市场占有率数据、具体指标和数据来源”，如果

按照每周班次数量和运力投放两个指标，公司各主要航线的市场占有率较为稳定，与行业整体和同行业公司不存在显著差异。

报告期内，公司各主要航线的业务量（计费箱量）、单价（单箱运价）和收入金额及变动情况，以及与行业整体和同行业公司的比较情况分析如下：

（一）量化分析报告期内，业务量、收入金额和市场占有率变动较大的航线的具体变动原因

1、华东日本航线

报告期内，华东日本航线的业务量（计费箱量）、单价（单箱运价）和收入金额及变动情况如下：

项目		2022 年度		2021 年度		2020 年度
		数值	变动	数值	变动	数值
华东日本航线	计费箱量 (TEU)	632,428	-2.63%	649,537	22.82%	528,832
	单箱运价 (元/TEU)	5,739.01	42.92%	4,015.56	2.04%	3,935.13
	收入金额 (万元)	362,951.11	39.15%	260,825.20	25.34%	208,102.24

报告期内，华东日本航线的计费箱量分别为 528,832TEU、649,537TEU 和 632,428TEU，呈先上升后下降的趋势。2021 年度，华东日本航线计费箱量增加 22.82%，主要系公司深耕东北亚航线，通过长期经营，积累了丰富的优质客户群体，叠加中国与日本间的贸易增长，整体带动华东日本航线的运输数量上升。2022 年度华东日本航线计费箱量减少 2.63%，主要系受宏观经济波动和行业周期等因素影响，客户运输需求有所下降，致使该航线计费箱量小幅下降所致。

报告期内，华东日本航线的单箱运价分别为 3,935.13 元/TEU、4,015.56 元/TEU 和 5,739.01 元/TEU，呈持续上升的趋势。2021 年度，华东日本航线单箱运价上升 2.04%，主要系该航线的主要客户为协议运价客户，2021 年度该航线所执行的协议运价是交易双方根据 2020 年度市场运价水平协商确定，由于 2020 年度市场运价平均水平波动较小，使得 2021 年度该航线所执行的协议运价涨幅不大。2022 年度，华东日本航线单箱运价上升 42.92%，主要系公司基于 2021 年度大幅上涨的市场运

价平均水平与客户确定 2022 年度的协议运价，同时由于公司为客户提供高准班率的精品航运服务，客户黏性较高，该年度协议运价得到了良好的执行，导致华东日本航线单箱运价大幅上涨。

报告期内，华东日本航线的班轮运输收入分别为 208,102.24 万元、260,825.20 万元和 362,951.11 万元，呈持续上升的趋势。2021 年度该航线班轮运输收入增长 25.34%，主要受计费箱量增长的影响，该年度计费箱量增长 22.82%。2022 年度，该航线班轮运输收入增长 39.15%，主要受单箱运价上涨的影响，该年度单箱运价上涨 42.92%。

2、华北日本航线

报告期内，华北日本航线的业务量（计费箱量）、单价（单箱运价）和收入金额及变动情况如下：

项目		2022 年度		2021 年度		2020 年度
		数值	变动	数值	变动	数值
华北日本航线	计费箱量 (TEU)	50,986	-2.97%	52,549	7.52%	48,873
	单箱运价 (元/TEU)	7,477.23	58.21%	4,726.13	29.20%	3,658.06
	收入金额 (万元)	38,123.38	53.50%	24,835.32	38.92%	17,878.03

报告期内，华北日本航线的计费箱量分别为 48,873TEU、52,549TEU 和 50,986TEU，呈先上升后下降的趋势。2021 年度华北日本航线计费箱量增加 7.52%，主要系随着中国与日本间的贸易往来增长，带动华北日本航线的运输数量上升。2022 年度华北日本航线计费箱量减少 2.97%，主要系受宏观经济波动和行业周期等因素影响，客户运输需求有所下降，致使该航线计费箱量小幅下降所致。

报告期内，华北日本航线的单箱运价分别为 3,658.06 元/TEU、4,726.13 元/TEU 和 7,477.23 元/TEU，呈持续上升趋势，主要系华北日本航线的定价方式包含协议运价和即期运价，在集装箱航运市场呈较高景气度的背景下，华北日本航线协议运价和即期运价均有所上升，带动该航线的运价增长。

报告期内，华北日本航线的班轮运输收入分别为 17,878.03 万元、24,835.32

万元和 38,123.38 万元，呈持续上升的趋势。报告期内，该航线班轮运输收入分别增长 38.92%和 53.50%，主要系单箱运价增长的影响，单箱运价的增长分别为 29.20%和 58.21%。

3、上海泰越航线

报告期内，上海泰越航线的业务量（计费箱量）、单价（单箱运价）和收入金额及变动情况如下：

项目		2022 年度		2021 年度		2020 年度
		数值	变动	数值	变动	数值
上海泰越航线	计费箱量 (TEU)	92,063	32.99%	69,225	38.44%	50,003
	单箱运价 (元/TEU)	4,086.13	3.73%	3,939.01	54.72%	2,545.96
	收入金额 (万元)	37,618.10	37.96%	27,267.77	114.19%	12,730.55

上海泰越航线的计费箱量分别为 50,003TEU、69,225TEU 和 92,063TEU，呈持续上升的趋势，报告期内上海泰越航线计费箱量持续上涨，变动幅度分别为 38.44%和 32.99%，主要系公司结合客户需求，持续加大该航线的运力投入，平均总运力规模从 2020 年度的 1,744TEU 持续提高至 2022 年度的 4,710TEU，运力投放的增加带动计费箱量的增长。

报告期内，上海泰越航线的单箱运价分别为 2,545.96 元/TEU、3,939.01 元/TEU 和 4086.13 元/TEU，呈持续上升的趋势。2021 年度，上海泰越航线单箱运价上涨 54.72%，主要系随着东南亚地区生产和消费的复苏，叠加行业周期的影响，上海泰越航线运价受市场供需关系的变化影响大幅上升。2022 年度，上海泰越航线单箱运价上涨 3.73%，增幅较 2021 年度有所减少，主要系随 2022 年下半年航运周转效率出现回升，运力短缺问题得到缓解，使得该年度单箱运价的增幅低于 2021 年度。

报告期内，上海泰越航线的班轮运输收入分别为 12,730.55 万元、27,267.77 万元和 37,618.10 万元，呈持续上升的趋势。2021 年度，该航线班轮运输收入增加 114.19%，主要系单箱运价和计费箱量同步增加的影响，该年度单箱运价上涨 54.72%，计费箱量增加 38.44%。2022 年度，该航线班轮运输收入增加 37.96%，

主要受计费箱量增加的影响，该年度计费箱量增加 32.99%。

4、上海香港海防航线

报告期内，上海香港海防航线的业务量（计费箱量）、单价（单箱运价）和收入金额及变动情况如下：

项目		2022 年度		2021 年度		2020 年度
		数值	变动	数值	变动	数值
上海香港海防航线	计费箱量 (TEU)	128,909	-7.12%	138,798	18.10%	117,528
	单箱运价 (元/TEU)	4,285.05	20.87%	3,545.08	70.95%	2,073.79
	收入金额 (万元)	55,238.20	12.26%	49,205.07	101.88%	24,372.89

上海香港海防航线的计费箱量分别为 117,528TEU、138,798TEU 和 128,909TEU，呈先上升后下降的趋势，2021 年度，该航线计费箱量增长主要是东南亚航线贸易复苏，整体客户运输需求有所上升。2022 年度，上海香港海防航线计费箱量减少 7.12%，主要受香港当地经济下行、贸易量下降的影响，该航线的部分客户运输需求下降，致使该航线的计费箱量减少。

报告期内，上海香港海防航线的单箱运价分别为 2,073.79 元/TEU、3,545.08 元/TEU 和 4,285.05 元/TEU，呈持续上升的趋势。单箱运价方面，2021 年度上海香港海防航线单箱运价上升 70.95%，主要系随着东南亚地区生产和消费的复苏，叠加行业周期的影响，上海香港海防航线运价受市场供需关系的变化影响大幅上升。2022 年度，上海香港海防航线的单箱运价上升 20.87%，主要系 2022 年上半年东南亚集装箱航运市场持续维持高景气度，该航线班轮运输服务的运输价格继续维持在高位，随着 2022 年下半年港口周转改善、市场供需格局变化等因素的影响，该航线单箱运价有所下降，但整体来看，2022 年度上海香港海防航线单箱运输价格水平仍有所上升。

报告期内，上海香港海防航线的班轮运输收入分别为 24,372.89 万元、49,205.07 万元和 55,238.19 万元，呈持续上升的趋势。2021 年度，该航线班轮运输收入增长 101.88%，主要系单箱运价和计费箱量同步增加的影响，该年度单箱运

价上涨 70.95%，计费箱量增加 18.10%。2022 年度，该航线班轮运输收入增加 12.26%，主要受单箱运价上涨的影响，该年度单箱运价上涨 20.87%。

5、华东两岸间航线

报告期内，华东两岸间航线的业务量（计费箱量）、单价（单箱运价）和收入金额及变动情况如下：

项目		2022 年度		2021 年度		2020 年度
		数值	变动	数值	变动	数值
华东两岸间 航线	计费箱量 (TEU)	166,207	-22.19%	213,594	6.92%	199,774
	单箱运价 (元/TEU)	5,786.85	26.54%	4,573.11	71.61%	2,664.83
	收入金额 (万元)	96,181.50	-1.53%	97,678.95	83.48%	53,236.42

华东两岸间航线的计费箱量分别为 199,774TEU、213,594TEU 和 166,207TEU，呈先上升后下降的趋势。2021 年度华东两岸间航线的计费箱量增加 6.92%，主要系受行业周期影响，市场运力紧缺，远洋航线运输需求增加，带动华东两岸间航线运输量增长。2022 年度华东两岸间航线的计费箱量减少 22.19%，主要系受宏观经济波动和行业周期等因素影响，客户运输需求有所下降，致使该航线计费箱量下降。

报告期内，华东两岸间航线的单箱运价分别为 2,664.83 元/TEU、4,573.11 元/TEU 和 5,786.85 元/TEU，呈持续上升的趋势。报告期内华东两岸间航线的单箱运价持续上升，变动幅度分别为 71.61%和 26.54%，主要系集装箱航运市场整体呈现高景气度，该航线的供需格局改变，叠加华东两岸间航线承运的东南亚、欧洲、美洲地区的中转货物箱量上升，整体使得华东两岸间航线的单箱运价持续上升。

报告期内，华东两岸间航线的班轮运输收入分别为 53,236.42 万元、97,678.95 万元和 96,181.50 万元，呈先上升后下降的趋势。2021 年度，该航线班轮运输收入增长 83.48%，主要受单箱运价上涨的影响，该年度单箱运价上涨 71.61%。2022 年度，该航线班轮运输收入减少 1.53%，主要受计费箱量减少的影响，该年度计费箱量减少 22.19%。

（二）与行业整体和同行业公司是否存在显著差异

1、与行业整体情况是否存在显著差异

（1）华东日本航线

公司的华东日本航线属于中日航线，由于公开信息未披露上述航线的货运总量和运价指数，因此以中日之间的进出口总额和中日航线的运价指数数据近似代替行业整体情况。

2020 年度、2021 年度和 2022 年度，中日之间的进出口总额分别为 21,973.14 亿元、24,019.65 亿元和 23,831.15 亿元，呈先上升后下降的趋势，与公司华东日本航线的运输量变动趋势保持一致；CCFI 日本航线运价指数的平均值分别为 747.76、952.19 和 1,172.65，呈逐年上升趋势，与公司华东日本航线的运价变动趋势保持一致。

（2）华北日本航线

公司的华北日本航线属于中日航线，变动情况与行业整体情况趋势保持一致，具体内容参见“（1）华东日本航线”的分析。

（3）上海泰越航线

公司的上海泰越航线属于东南亚航线，由于公开信息未披露上述航线的货运总量和运价指数，因此以中国与东盟之间的进出口总额和东南亚航线的运价指数数据近似代替行业整体情况。

2020 年度、2021 年度和 2022 年度，中国与东盟之间的进出口总额分别为 6,846.0 亿美元、8,782 亿美元和 9,753.4 亿美元，呈持续上升的趋势，带动东南亚集装箱航运市场整体快速增长，同时公司也增加了上海泰越航线的运力投放，这与该航线的运输量变动趋势保持一致；CCFI 东南亚航线运价指数的平均值分别为 773.04、1,455.89 和 1,505.97，呈逐年上升趋势，与公司上海泰越航线的运价变动趋势保持一致。

(4) 上海香港海防航线

公司的上海香港海防航线属于东南亚航线，2022 年度，受香港当地经济下行、贸易量下降的影响，该航线的部分客户运输需求下降，致使该航线的计费箱量减少。除此之外，该航线变动情况与行业整体情况趋势保持一致，具体内容参见“(3) 上海泰越航线”的分析。

(5) 华东两岸间航线

公司的华东两岸间航线属于两岸间航线，由于公开信息未披露上述航线的货运总量和运价指数，因此以两岸之间的进出口总额和两岸航线的运价指数数据近似代替行业整体情况。

2020 年度、2021 年度和 2022 年度，两岸间的进出口总额分别为 3,765.48 亿元、4,328.59 亿元和 4,267.21 亿元，呈先上升后下降的趋势，与公司华东两岸间航线的运输量变动趋势保持一致；TWFI 台湾海峡两岸间航线运价指数的平均值分别为 957.40、1,353.76 和 1,419.30，呈逐年上升趋势，与公司华东两岸间航线的运价变动趋势保持一致。

综上所述，报告期内，公司主要航线的变动情况与行业整体不存在显著差异。

2、与同行业公司是否存在显著差异

由于同行业可比公司未披露各航线的业务量及收入金额，因此下文主要对公司和同行业可比公司整体的班轮运输收入、业务量（计费箱量）以及单箱运价进行比较分析，具体如下：

项目		2022 年度		2021 年度		2020 年度
		数值	变动	数值	变动	数值
中远海控	班轮运输收入(万元)	38,403,558.85	17.11%	32,792,689.19	97.54%	16,600,857.98
	计费箱量(TEU)	24,411,669	-9.29%	26,911,989	2.15%	26,344,463
	单箱运价(元/TEU)	15,731.64	29.10%	12,185.16	93.37%	6,301.46
宁波远洋	班轮运输收入(万元)	173,996.72	33.11%	261,423.47	22.43%	213,531.92
	计费箱量(TEU)	1,701,513	0.70%	3,379,529	-1.13%	3,418,042

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	数值	变动	数值	变动	数值	
	单箱运价(元/TEU)	1,022.60	32.20%	773.55	23.82%	624.72
海丰国际	班轮运输收入(万元)	2,667,563.18	40.94%	1,892,665.86	81.43%	1,043,199.41
	计费箱量(TEU)	3,465,628	5.99%	3,269,813	19.60%	2,733,966
	单箱运价(元/TEU)	7,697.20	32.98%	5,788.30	51.70%	3,815.70
万海航运	班轮运输收入(万元)	5,598,490.82	14.59%	4,885,541.34	187.79%	1,697,631.65
	计费箱量(TEU)	4,460,000	-6.89%	4,790,000	6.21%	4,510,000
	单箱运价(元/TEU)	12,552.67	23.07%	10,199.46	170.96%	3,764.15
中谷物流	班轮运输收入(万元)	1,420,847.55	15.60%	1,229,069.40	17.96%	1,041,900.48
	计费箱量(TEU)	12,130,000	-8.52%	13,260,000	1.38%	13,080,000
	单箱运价(元/TEU)	1,171.35	26.37%	926.90	16.36%	796.56
平均值	班轮运输收入(万元)	9,652,891.42	17.54%	8,212,277.85	99.35%	4,119,424.29
	计费箱量(TEU)	12,642,796	-8.02%	13,745,148	2.12%	13,459,892
	单箱运价(元/TEU)	7,635.09	27.79%	5,974.67	95.22%	3,060.52
发行人	班轮运输收入(万元)	667,904.71	29.72%	514,893.13	56.86%	328,258.46
	计费箱量(TEU)	1,552,523	5.53%	1,471,098	29.12%	1,139,363
	单箱运价(元/TEU)	4,302.06	22.91%	3,500.06	21.48%	2,881.07

注 1：数据来源于 WIND、上市公司公告；境外可比公司货币单位已按相关汇率换算为人民币；

注 2：宁波远洋未披露 2022 年度的数据，上表中 2022 年度的数据用 2022 年 1-6 月数据替代；

注 3：2022 年度 1-6 月同行业可比公司班轮运输收入和计费箱量的变动率已进行年化处理。

报告期内，公司与同行业可比公司的班轮运输收入均保持上升趋势，变动趋势具有一致性，不过由于不同公司经营的航线存在差异，各航线的业务量和运价变动存在一定差异，具有合理性。公司经营的航线区域与海丰国际较为接近，均包括日本航线、东南亚航线和国内航线，与其他公司相比，公司业务量和运价的变动与海丰国际更为接近，具有合理性。

综上，公司与同行业可比公司班轮的业务量和收入金额的变动趋势具有一致性，变动幅度存在差异，具有合理性。

五、各航线前五名主要竞争对手名称、航线业务量和市场占有率

由于尚无权威部门或第三方机构发布公司主要航线的集装箱货运总量的统计数据，且相关竞争对手并未披露其在主要航线中的运输箱量与营业收入，因此无法直接获取公司主要航线前五名主要竞争对手的市场占有率。以下主要通过公司主要航线主要竞争对手的每周班次数量和运力投放两个指标进行比较分析，具体如下：

（一）华东日本航线

公司的华东日本航线以上海日本航线为主，截至 2023 年 5 月，公司和前五名主要竞争对手在上海日本航线的每周班次数量和运力投放占比如下：

公司名称	每周班次数量	运力投放占比
海丰国际	16	10%-20%
中远海控	10	10%-20%
中国外运	10	10%-20%
中通海运	6	10%以下
德翔海运	6	10%以下
发行人	17	20%-30%

数据来源：维运网

注 1：由于集装箱运输班期通常以周为单位，故以每周班次数量反映市场参与者的班期密度，下同；

注 2：运力投放占比系市场参与者在该航线中所投放的集装箱船舶对应的船舶运力（按 TEU 计），占该航线所投放船舶总运力的比例，该占比能够在一定程度上反映市场参与者获取该航线市场份额的客观能力，下同。

（二）华北日本航线

公司的华东日本航线以青岛日本航线及大连日本航线为主，截至 2023 年 5 月，公司和前五名主要竞争对手在青岛日本航线及大连日本航线的每周班次数量和运力投放占比如下：

公司名称	每周班次数量	运力投放占比
海丰国际	9	20%-30%
中远海控	8	10%-20%
中国外运	8	10%-20%
中通海运	8	10%-20%
瑞洋海运	4	10%以下
发行人	6	10%以下

数据来源：维运网

（三）上海泰越航线、上海香港海防航线

上海泰越航线、上海香港海防航线是公司布局东南亚市场的重要航线。东南亚区域在经济快速发展的背景下，航运市场发展空间大、发展速度快。首先，由于该区域拥有较多经济主体且主要为发展中国家，航运作为基础性和重要性行业，沿线国家及地区均有以本地区为中心向东南亚开拓航线的航运公司，使得该区域航线较为丰富；其次，东南亚区域拥有马六甲海峡等重要的航运区位优势，同时也是东西国际干线的重要途径区域，因此部分全球性航运公司会在洲际航线中挂靠东南亚国家港口，使得该区域航运参与方较多，市场集中度较低；此外，东南亚区域拥有丰富的港口资源，因此不同航运公司在航线设计、挂靠港口选择及顺序上具有较大差异，并可能与其他区域航线进行串联，航线和班期安排较为复杂。目前，东南亚市场中运力部署相对靠前的航运公司有中远海控、马士基海陆、长荣海运、海丰国际、万海航运等。

综合上述因素，目前较难统计东南亚相关航线的具体班期情况及对应的运力投放情况。整体来看，东南亚市场作为公司聚力拓展的业务新增长点，公司目前的市场占有率在 10% 以下，基于该市场较低的市场集中度以及较大的市场空间，随着公司逐步加强该区域航线的运力投放和服务能力，公司未来在东南亚航线市场占有率仍有上升空间。

（四）华东两岸间航线

公司的华东两岸间航线以上海两岸间航线为主，截至 2023 年 5 月，公司和前五名主要竞争对手在上海两岸间航线的每周班次数量和运力投放占比如下：

公司名称	每周班次数量	运力投放占比
万海航运	2	10%-20%
海丰国际	3	10%-20%
中国外运	2	10%以下
中远海控	2	10%以下
德翔海运	2	10%以下

公司名称	每周班次数量	运力投放占比
发行人	4	20%-30%

数据来源：维运网

六、各航线实际执行情况与航船日志是否一致

航海日志是反映船舶运输生产工作和维修保养情况的原始记录，其中主要记录了作业区域等运输生产信息，以及气象、船舶动态等安全管理信息。航海日志的记载应符合强制性规定及规则，以及国际海事组织、主管机关、船级社和海运行业组织所建议的适用的规则、指南和标准的要求，航海日志的内容必须严格、认真、如实地记载。航海日志同时也是港口主管当局对进出港口的船舶实施检查的一项重要内容，是处理海事时所必须引用、且能在法律上起作用的原始资料，该项资料具有客观性。

根据航海日志的保管要求，每本航海日志在使用完成后需在对应的船舶上保存两年。因此，中介机构基于航海日志的客观性和收集的可操作性抽查了公司报告期内运营的自有船舶和租赁船舶的航海日志，样本共覆盖 523 个船名航次，所抽查的船名航次占各期班轮运输服务收入的比例分别为 5.30%、8.05%和 8.20%。

中介机构主要通过以下核查程序来验证公司报告期内各航线实际执行情况是否与航海日志保持一致：

1、中介机构通过抽样检查与确认提供运输服务相关的主营业务收入的支持性文件，包括销售合同、经客户确认的相关作业单据或结算单据、码头记录、发票及回款水单等，验证销售业务的真实性，航海日志为验证销售业务真实性的辅助文件，中介机构通过检查航海日志所记录的航次信息与发行人收入台账的匹配性核查销售业务的真实性；

2、获取并查阅报告期内发行人各经营船舶在搜船网等第三方独立数据库收录的航次进出港记录，将其与发行人船期表所登记的航次信息进行交叉核对，核查各航线实际执行情况与航海日志是否一致；

经核查，报告期内，中介机构所抽查的发行人运营的自有船舶及租赁船舶的航

海日志记录与船期表、收入台账、第三方独立数据库收录的航次进出港记录相符，不存在异常差异，各航线实际执行情况与航海日志一致。

七、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

1、获取报告期内自有船舶和租赁船舶的清单以及报告期内发行人各船舶的运营航线情况，访谈发行人航运部相关负责人，了解各班次的船舶及运力安排是否相对固定；

2、访谈发行人航运部相关负责人，了解发行人对新设航线、运营航线和取消航线相应的船舶调配方式，抽样检查船舶运营航线情况是否与发行人的船舶调配方式一致；

3、获取报告期内发行人的船期表，了解发行人各航线的挂靠港口、班期安排和航次数量情况；

4、了解发行人报告期内各航线的船舶配置情况，获取各航线的运力投入情况；获取发行人各航线的运输量，计算各航线的运力周转率；获取各航线收入明细表，计算各航线的收入规模；分析各航线班期安排、航次数量、运力规模、计费箱量和收入规模间的匹配性以及变动的合理性；

5、获取报告期内协议客户和即期客户的名单，通过收入明细表计算报告期各航线协议客户和即期客户的收入及占比，同步获取协议客户和即期客户的计费箱量规模，分析各航线协议客户和即期客户的收入和计费箱量的占比是否具备合理性；

6、获取发行人各航线前五大客户清单及对应收入金额、计费箱量，询问公司市场部相关的负责人，了解各航线前五大客户的定价方式；计算各航线前五大客户对应的收入金额占该航线收入的比例；

7、查阅维运网数据库中经营相关航线的航运公司班轮班期、运力投放等信息，与发行人在对应航线上的班期数量与运力规模进行比对，了解相关航线市场主要参与者情况及其市场占有情况；

8、分析报告期内发行人各航线的收入规模和计费箱量规模的变动原因，就收入规模和计费箱量规模变动幅度较大的航线访谈航运部，了解变动的具体原因；

9、抽查发行人报告期内运营的自有船舶和租赁船舶的航海日志，检查航海日志所记录的航次信息与发行人收入台账的匹配性，核查销售业务的真实性；

10、获取并查阅报告期内发行人各经营船舶在搜船网等第三方独立数据库收录的航次进出港记录，将其与发行人船期表所登记的航次信息进行交叉核对，核查各航线实际执行情况与航海日志是否一致；

（二）核查结论

经核查，保荐机构和发行人申报会计师认为：

1、公司各航线班次的运力相对固定，公司对各船舶的分配相对固定，同时会结合各航线的班期安排以及各船舶的运营状况，对船舶在适配的航线间适当调度，确保各航线班次计划的顺利进行；

2、发行人对新设航线、运营航线和取消航线相应的船舶调配方式与报告期内各航线各船舶的实际调配情况具备匹配性；

3、发行人各航线的班期安排、航次数量、运力规模、计费箱量、收入规模、单箱运价、运力周转率等因素相匹配，变动情况具备合理性；

4、报告期内发行人各航线前五大客户较为稳定，不存在向单个客户销售比例超过总额的 50%或严重依赖于少数客户的情况，协议客户与即期客户的收入和箱量占比具备合理性；

5、通过每周班次数量和运力投放两个指标进行比较分析，报告期内，公司在上海日本航线和上海两岸间航线的市场占有率稳居行业第一。公司在其他航线的市场占有率较低，均在 10%以下。相关班次、运力投入等数据来源于维运网公开数据；

6、报告期内发行人各航线的收入规模和计费箱量规模的变动情况具备合理性，公司各航线的市场占有率相对稳定，与行业整体和同行业公司不存在显著差异；

7、由于尚无权威部门或第三方机构发布公司主要航线的集装箱货运总量的统

计数据，且相关竞争对手并未披露其在主要航线中的运输箱量与营业收入，因此无法直接获取公司及主要航线前五名主要竞争对手的市场占有率。通过每周班次数量和运力投放两个指标进行比较分析，公司各主要航线的竞争对手包括海丰国际、中国外运、中通海运、中远海控、德翔海运等；

8、报告期内，所抽查的发行人运营的自有船舶及租赁船舶的航海日志记录与船期表、收入台账、第三方独立数据库收录的航次进出港记录相符，不存在异常差异，各航线实际执行情况与航海日志一致。

【问题 5】：关于港口

根据申报材料：（1）班轮运输服务主要为港到港服务模式，发行人拥有强大的港口支撑；（2）港口相关服务，包括码头装卸相关服务、箱管相关服务、拖轮引航相关服务和其他服务等；（3）发行人存在通过代理公司代收海运费和代付港口费用的情况。

请发行人说明：（1）报告期各期，公司出发港口、经停港口和目的港口的明细，以及各港口对应的出发、经停、目的地航次数、装卸业务量、费用金额；（2）各港口费用的收费标准和调整机制，公司与各港口是否存在有别于其他港口或航运公司的合作和协议安排，如有，请具体说明；（3）表格列示报告期各期，各港口装卸相关服务、箱管相关服务、拖轮引航相关服务和其他服务业务量和费用金额，并量化分析变动原因以及业务规模与费用金额的匹配性；（4）报告期各期，公司通过代理公司代收海运费和代付港口费用的具体情况，包括各期海运费、港口费用的总金额，其中代理公司代收代付金额、结算周期、采用净额结算的代收代付占比，前十大代理公司名称、关联关系、代收代付金额、是否存在异常资金往来。

请保荐机构、申报会计师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见。

【回复】

一、报告期各期，公司出发港口、经停港口和目的港口的明细，以及各港口对应的出发、经停、目的地航次数量、装卸业务量、费用金额

(一) 公司出发港口、经停港口和目的港口的明细

报告期内，公司出发港口、经停港口和目的港口的明细情况如下：

航线分类	具体航线	出发港口、经停港口和目的港口
东北亚	华东日本航线	上海、太仓、大阪、神户、东京、横滨、名古屋、清水、博多、门司、那霸、釜山、响滩
	华北日本航线	青岛、大连、大阪、神户、东京、横滨、名古屋、博多、门司、釜山
东南亚	上海泰越航线	上海、宁波、厦门、南沙、胡志明、林查班、曼谷
	上海香港海防航线	大阪、神户、名古屋、东京、横滨、太仓、上海、厦门、南沙、香港、海防
	泰越日本航线	博多、大阪、神户、名古屋、东京、横滨、釜山、青岛、连云港、太仓、上海、厦门、南沙、胡志明、林查班、曼谷、香港
	上海菲律宾航线	上海、厦门、马尼拉
	上海印度航线	上海、宁波、胡志明、新加坡、钦奈、维沙卡帕特南、巴生
国内航线	华东两岸间航线	上海、太仓、温州、高雄、台中、基隆
	华北两岸间航线	天津、大连、青岛、高雄、台中、基隆
	沿海航线	上海、厦门、青岛、连云港、京唐、独山、吕四
其他航线	美西航线	上海、青岛、宁波、洛杉矶、南沙
	巴西航线	青岛、上海、太仓、桑托斯、巴拉纳瓜

公司主要从事国际、国内海上集装箱运输业务，航线网络通达东北亚、东南亚、国内沿海及两岸间等亚洲主要近洋区域和北美、南美等部分远洋区域，航线覆盖中国（含中国香港、中国台湾地区）、日本、韩国、泰国、越南、菲律宾、印度、印度尼西亚、马来西亚、新加坡、美国、巴西等国家或地区，涉及上海港、东京港、大阪港、名古屋港、基隆港、海防港等多达 41 个港口。

(二) 各港口对应的出发、经停、目的地航次数量、装卸业务量、费用金额

1、各港口对应的出发、经停、目的地航次数量

公司主要经营东北亚航线、东南亚航线及国内航线，涉及港口众多，港口涉及中国大陆地区、港台地区、日本地区及东南亚地区。报告期内，公司主要航线涉及的主要港口出发、经停、目的地航次数量情况如下：

单位：航次

国家或地区	港口	2022 年度				2021 年度				2020 年度			
		出发	经停	目的地	合计	出发	经停	目的地	合计	出发	经停	目的地	合计
中国	上海	2,027	525	1,966	4,518	1,965	404	1,922	4,291	1,803	206	1,828	3,837
中国	太仓	144	607	99	850	156	590	115	861	249	605	223	1,077
中国	青岛	265	283	246	794	246	238	245	729	250	205	246	701
中国	厦门	56	260	65	381	53	274	57	384	49	378	49	476
中国	连云港	149	20	149	318	94	-	94	188	60	-	60	120
日本	东京	49	565	49	663	49	641	49	739	76	574	78	728
日本	大阪	-	912	-	912	-	833	-	833	-	796	-	796
日本	名古屋	98	395	103	596	110	310	116	536	101	214	102	417
日本	横滨	258	212	297	767	292	197	289	778	278	169	278	725
日本	神户	346	230	353	929	357	182	353	892	350	110	353	813
越南	海防	100	1	104	205	95	-	102	197	100	-	100	200
越南	胡志明	48	290	157	495	42	206	138	386	-	305	8	313
泰国	林查班	49	253	-	302	56	200	13	269	103	113	96	312
中国台湾地区	基隆	129	383	141	653	145	373	145	663	159	397	157	713
中国台湾地区	台中	-	647	-	647	-	645	-	645	-	710	1	711

公司以上海港作为母港,主要航线以上海港作为出发港和目的港。除上海港外,中国境内作为出发、经停、目的地的主要港口还有太仓港、青岛港、厦门港和连云港。在东北亚航线上,公司境外作为出发、经停、目的地的主要港口有大阪港、东京港、名古屋港、神户港及横滨港;在东南亚航线上,公司境外作为出发、经停、目的地的主要港口有林查班港、海防港及胡志明港;在两岸间航线上,公司境外作为出发、经停、目的地的主要港口有基隆港和台中港。

2、各港口装卸业务量、费用金额

报告期内,各主要港口装卸业务量及相关费用金额情况如下:

国家或地区	港口	装卸业务量 (TEU)			港口相关费用金额 (万元)		
		2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度
中国	上海	1,525,508	1,455,538	1,169,826	45,677.07	43,805.63	34,950.44

国家或地区	港口	装卸业务量 (TEU)			港口相关费用金额 (万元)		
		2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度
中国	太仓	178,255	163,903	127,725	7,431.05	5,857.59	5,430.99
中国	青岛	133,106	110,891	92,887	7,180.57	5,387.86	3,724.16
中国	厦门	96,359	68,182	40,473	4,362.53	2,487.88	1,547.28
中国	连云港	71,726	54,145	35,266	2,103.11	1,576.87	1,365.41
日本	东京	250,548	247,528	221,701	15,103.59	16,480.10	13,100.53
日本	大阪	234,252	233,318	192,989	15,727.55	16,711.96	12,630.97
日本	名古屋	150,135	146,819	118,507	11,423.20	11,879.06	8,899.92
日本	横滨	89,833	92,347	78,101	6,625.98	7,515.18	5,887.39
日本	神户	88,768	76,777	65,305	7,550.81	6,985.76	5,403.51
越南	海防	101,925	94,758	92,051	2,898.42	2,354.63	2,525.46
越南	胡志明	69,697	50,675	26,852	2,612.93	1,626.58	967.84
泰国	林查班	55,110	35,951	21,894	2,433.37	1,716.92	1,064.23
中国台湾地区	基隆	118,752	146,960	127,251	11,701.54	13,374.29	11,254.03
中国台湾地区	台中	55,281	62,964	47,893	3,495.33	4,378.67	3,125.61

报告期内，随着公司经营业务规模的增加，公司主要港口的码头装卸服务等港口服务采购需求亦同步增长，故使得公司主要港口的装卸业务量、港口相关费用规模亦整体呈现增长趋势。

二、各港口费用的收费标准和调整机制，公司与各港口是否存在有别于其他港口或船运公司的合作和协议安排，如有，请具体说明

(一) 各港口费用的收费标准和调整机制

关于各个国家或地区的港口费用收费情况，各国政府部门通常会对特许经营的港口企业作出一定程度的收费管理规定，以约束其收费标准和调整机制。根据联合国贸易和发展会议对全球港口的调查，对于大部分发展中国家而言，港口行业的市场结构受地理上的垄断主导，定价规则以成本定价和价格上限为主；对于欧洲、北美以及部分的亚洲国际港口而言，随着腹地物流基础设施的改善，港口的自然垄断性质逐渐削弱，临近港口间的竞争更为激烈，定价更容易受市场调节机制的影响。

因此，受各国宏观经济、行业政策、港口成本等因素的影响，各国港口的收费标准和调节机制均有一定差异，如我国港口费用分为政府定价、政府指导价和市场调节价三大类，日本主要采用市场调节价，东南亚相关国家主要采用政府指导价。

具体以中国境内为例，根据交通运输部、发展改革委关于印发的《港口收费计费办法》，其对港口费用收费标准以及价格形成机制进行了相关规定，主要内容如下：
 1、我国港口收费包括实行政府定价、政府指导价和市场调节价的经营服务性收费，其中实行市场调节价的港口收费主要包括港口作业包干费（装卸相关服务费）；实行政府指导价的港口收费主要包括引航（移泊）费；实行政府定价的港口收费主要包括货物港务费、港口设施保安费；
 2、实行市场调节价的港口收费由港口经营人根据市场供求和竞争状况、生产经营成本和服务内容自主制定收费标准；实行政府指导价的港口收费应按照《港口收费计费办法》规定的收费标准为上限，港口经营人和引航机构可在不超过上限收费标准的范围内自主制定具体收费标准；实行政府定价的港口收费必须按照《港口收费计费办法》规定的收费标准计收。

港口相关费用主要以码头装卸相关费用为主，以码头装卸服务为例，各主要港口的具体收费标准如下表所示：

单位：元/个

国家或地区	港口	箱型	币种	2022 年度	2021 年度	2020 年度
中国	上海	外贸箱	人民币	599	570	570
		内贸箱		499	453	453
中国	太仓	外贸箱	人民币	450	426	426
中国	青岛	外贸箱	人民币	720	637	637
		内贸箱		420	317	317
中国	厦门	外贸箱	人民币	649	612	601
		内贸箱		344	325	303
中国	连云港	外贸箱	人民币	406	\	\
		内贸箱		275	275	275
日本	东京	外贸箱	日元	13,875	13,875	13,875
日本	大阪	外贸箱	日元	13,875	13,875	13,875
日本	名古屋	外贸箱	日元	13,875	13,875	13,875

日本	横滨	外贸箱	日元	13,875	13,875	13,875
日本	神户	外贸箱	日元	13,875	13,875	13,875
越南	海防	外贸箱	美元	43	43	43
越南	胡志明	外贸箱	美元	56	53	53
泰国	林查班	外贸箱	泰国铢	3,476	3,476	3,476
中国台湾地区	基隆	外贸箱	新台币	3,355	3,355	3,355
中国台湾地区	台中	外贸箱	新台币	2,675	2,675	2,675

注：上表装卸费率均为主要港口的重箱费率。

关于各主要港口的费用调节机制：中国大陆地区涉及的上海港、太仓港、青岛港、厦门港和连云港港，其码头装卸服务均实行市场调节价；在东北亚航线上，涉及的主要港口东京港、大阪港、名古屋港、神户港及横滨港，其码头装卸服务均实行市场调节价；在东南亚航线上，涉及的主要港口林查班港、海防港及胡志明港，其码头装卸服务均实行政府指导价；在两岸间航线上，涉及的主要港口基隆港和台中港，其码头装卸服务实行市场调节价。

关于各主要港口报告期内的调价情况：近年来受行业周期影响，中国大陆主要港口在报告期内调增了码头装卸服务费率，其中上海港、太仓港、青岛港在 2022 年调增了码头装卸服务费率，厦门港在 2021 年和 2022 年调增了码头装卸服务费率；东南亚航线上，越南的胡志明港口在 2022 年调增了码头装卸服务费率；除此之外，报告期内，发行人其他涉及的主要港口均未调整过码头装卸服务费率。

（二）公司与各港口是否存在有别于其他港口或船运公司的合作和协议安排

如前所述，各港口费用的收费标准主要受各国行业政策、宏观经济形势、港口运营成本等因素的影响，主要实行政府定价、政府指导价和市场调节价的收费标准。对应到具体港口对具体船公司收费标准时，港口服务提供商亦综合考虑腹地经济发展状况、港口装卸效率及响应度等因素与船公司协商确定。如码头装卸服务费遵循市场调节机制定价原则，码头公司一般会综合考虑各港口差异、市场供求和竞争状况、生产经营成本等因素，再结合船公司的需求量、箱源结构、合作情况等，与船公司进行协商确定费率。一般货源量大、箱源结构丰富、合作良好的船公司往往议价能力较高，能够获得较低的优惠费率。

综上所述，公司与各港口的费用标准和调整机制统一根据当地要求执行，实行政府定价、政府指导价和市场调节价的收费标准和调整机制，其中市场调节价的收费标准按照市场化机制与港口服务提供商协商确定，公司不存在有别于其他港口或船运公司的合作和协议安排。

三、表格列示报告期各期，各港口装卸相关服务、箱管相关服务、拖轮引航相关服务和其他服务业务量和费用金额，并量化分析变动原因以及业务规模与费用金额的匹配性

报告期各期，各主要港口的港口服务类型及费用金额情况如下：

单位：万元

国家或地区	主要港口	2022 年度				2021 年度				2020 年度			
		码头装卸相关服务	箱管相关服务	拖轮引航相关服务	其他服务	码头装卸相关服务	箱管相关服务	拖轮引航相关服务	其他服务	码头装卸相关服务	箱管相关服务	拖轮引航相关服务	其他服务
中国	上海	40,332.63	2,142.15	1,788.24	1,414.05	39,601.96	1,377.10	1,893.27	933.29	30,344.10	1,799.64	2,019.50	787.20
中国	太仓	5,428.44	845.94	717.72	438.95	4,025.83	529.46	791.73	510.57	3,464.57	478.00	886.50	601.92
中国	青岛	6,417.74	456.51	91.85	214.46	4,819.94	284.34	99.90	183.67	3,175.50	285.37	97.85	165.44
中国	厦门	3,061.74	931.25	285.15	84.39	2,021.40	135.94	272.35	58.19	1,240.91	101.24	151.19	53.95
中国	连云港	2,029.10	67.28	1.32	5.41	1,556.86	17.68	2.33	-	1,358.19	3.26	3.96	-
日本	东京	12,910.36	1,545.59	113.67	533.97	14,265.65	1,458.16	113.06	643.23	11,303.86	1,115.61	48.33	632.74
日本	大阪	13,584.31	1,276.16	158.32	708.75	14,278.68	1,522.29	115.30	795.69	10,431.30	1,147.55	178.92	873.21
日本	名古屋	9,750.61	1,125.12	105.99	441.49	10,022.36	1,191.58	99.15	565.97	7,618.75	749.76	19.89	511.52
日本	横滨	5,045.14	836.68	253.52	490.65	5,861.41	862.61	210.40	580.76	4,452.34	642.35	169.31	623.38
日本	神户	5,909.21	902.35	219.16	520.09	5,176.18	954.33	143.54	711.71	3,959.06	596.50	206.87	641.08
越南	海防	1,736.98	13.68	161.43	986.33	1,504.47	36.56	135.59	678.00	1,509.42	76.96	194.68	744.40
越南	胡志明	1,574.02	104.90	308.62	625.39	1,065.50	72.72	149.06	339.30	643.60	32.49	76.51	215.24
泰国	林查班	1,790.51	250.27	97.92	294.67	1,260.52	183.63	54.62	218.16	834.44	134.05	16.35	79.39
中国台湾地区	基隆	5,785.94	4,706.06	363.77	845.77	6,954.89	5,077.92	346.40	995.08	5,893.96	4,320.60	275.84	763.62
中国台湾地区	台中	2,383.14	495.05	317.58	299.57	3,314.18	480.53	287.94	296.02	2,237.96	244.23	244.45	398.97
合计		117,739.86	15,699.00	4,984.25	7,903.93	115,729.84	14,184.84	4,714.65	7,509.65	88,467.96	11,727.61	4,590.14	7,092.06

船公司船舶进出港口以及在港停泊期间，因船舶按航线往返停靠码头涉及集装箱装卸及包干需求、办理船舶进出港手续以及使用港口水域、航道、泊位、码头、锚地等，需要向供应商采购码头装卸服务、箱管服务、拖轮引水服务

等港口相关服务，其中主要以码头装卸相关服务为主，故后续主要以装卸业务量分析业务规模与费用金额的匹配性。

（一）各港口码头装卸相关服务

报告期各期，各主要港口的码头装卸相关服务的业务量和费用金额情况如下：

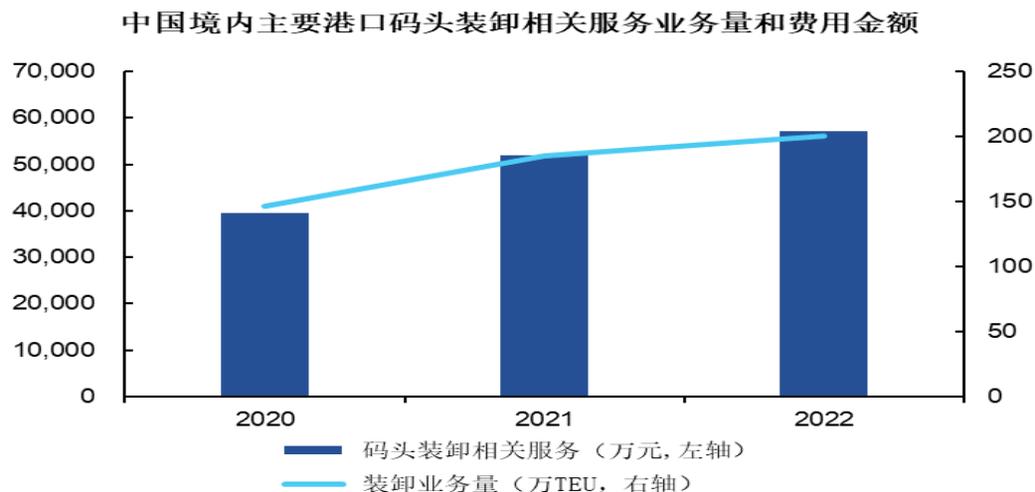
国家或地区	主要港口	2022 年度		2021 年度		2020 年度	2022 年度		2021 年度		2020 年度
		装卸业务量 (TEU)	变动率	装卸业务量 (TEU)	变动率	装卸业务量 (TEU)	码头装卸相关服务 (万元)	变动率	码头装卸相关服务 (万元)	变动率	码头装卸相关服务 (万元)
中国	上海	1,525,508	4.81%	1,455,538	24.42%	1,169,826	40,332.63	1.85%	39,601.96	30.51%	30,344.10
中国	太仓	178,255	8.76%	163,903	28.32%	127,725	5,428.44	34.84%	4,025.83	16.20%	3,464.57
中国	青岛	133,106	20.03%	110,891	19.38%	92,887	6,417.74	33.15%	4,819.94	51.79%	3,175.50
中国	厦门	96,359	41.33%	68,182	68.46%	40,473	3,061.74	51.47%	2,021.40	62.90%	1,240.91
中国	连云港	71,726	32.47%	54,145	53.53%	35,266	2,029.10	30.33%	1,556.86	14.63%	1,358.19
日本	东京	250,548	1.22%	247,528	11.65%	221,701	12,910.36	-9.50%	14,265.65	26.20%	11,303.86
日本	大阪	234,252	0.40%	233,318	20.90%	192,989	13,584.31	-4.86%	14,278.68	36.88%	10,431.30
日本	名古屋	150,135	2.26%	146,819	23.89%	118,507	9,750.61	-2.71%	10,022.36	31.55%	7,618.75
日本	横滨	89,833	-2.72%	92,347	18.24%	78,101	5,045.14	-13.93%	5,861.41	31.65%	4,452.34
日本	神户	88,768	15.62%	76,777	17.57%	65,305	5,909.21	14.16%	5,176.18	30.74%	3,959.06
越南	海防	101,925	7.56%	94,758	2.94%	92,051	1,736.98	15.45%	1,504.47	-0.33%	1,509.42
越南	胡志明	69,697	37.54%	50,675	88.72%	26,852	1,574.02	47.73%	1,065.50	65.55%	643.60
泰国	林查班	55,110	53.29%	35,951	64.20%	21,894	1,790.51	42.05%	1,260.52	51.06%	834.44
中国台湾地区	基隆	118,752	-19.19%	146,960	15.49%	127,251	5,785.94	-16.81%	6,954.89	18.00%	5,893.96
中国台湾地区	台中	55,281	-12.20%	62,964	31.47%	47,893	2,383.14	-28.09%	3,314.18	48.09%	2,237.96

国家或地区	主要港口	2022 年度		2021 年度		2020 年度	2022 年度		2021 年度		2020 年度
		装卸业务量 (TEU)	变动率	装卸业务量 (TEU)	变动率	装卸业务量 (TEU)	码头装卸相关服务 (万元)	变动率	码头装卸相关服务 (万元)	变动率	码头装卸相关服务 (万元)
合计		3,219,255	5.87%	3,040,756	23.67%	2,458,721	117,739.87	1.74%	115,729.83	30.82%	88,467.96

报告期内，公司主要港口的码头装卸相关服务系港口相关服务的主要组成部分，其服务金额占主要港口相关服务总金额的比例分别为 79.08%、81.42%和 80.46%，整体保持相对稳定。报告期内，随着公司经营业务规模的增加，公司在主要港口的码头装卸服务采购需求亦同步增长，故使得公司主要港口装卸相关服务费用亦整体呈现增长趋势。

1、中国境内主要港口

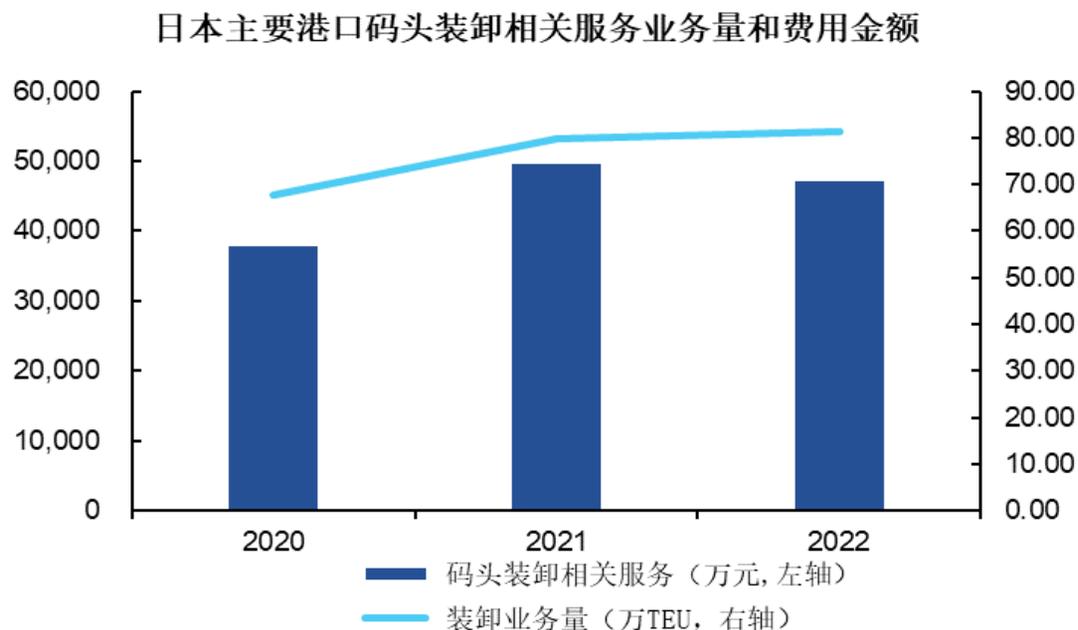
公司以上海港作为母港，主要航线均以上海港作为出发港和目的港。除上海港外，中国境内的主要港口还有太仓港、青岛港、厦门港和连云港港。报告期内，由于公司总体运输量呈现逐年增长的趋势，对应中国大陆主要港口的装卸业务量和码头装卸服务费用亦整体呈现逐年增长的趋势，相关装卸量及码头装卸服务费的变动趋势如下图所示：



报告期内,发行人中国大陆主要港口的码头装卸业务量分别为 146.62 万 TEU、185.27 万 TEU 和 200.50 万 TEU, 对应码头装卸相关服务费用分别为 39,583.27 万元、52,025.99 万元、57,269.65 万元。2021 年度装卸量较 2020 年度增长 26.36%, 对应装卸相关服务费用增长 31.43%。2022 年度装卸量较 2021 年度增长 8.22%, 对应装卸相关服务费用增长 10.08%。报告期内, 中国境内主要港口的装卸业务量和码头装卸相关服务费用整体配比。

2、日本主要港口

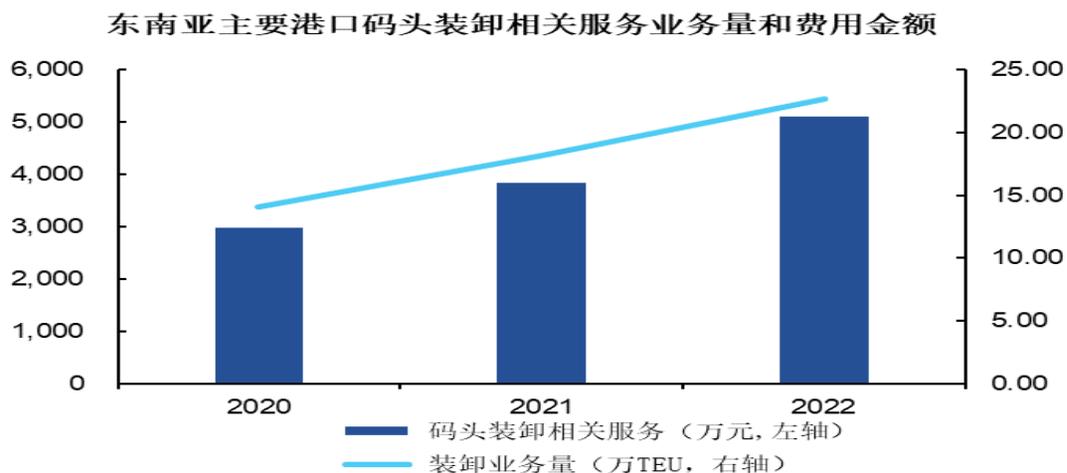
在东北亚航线上, 公司境外主要港口有大阪港、东京港、名古屋港、神户港及横滨港。报告期内, 由于公司东北亚航线总体运输量总体呈现增长趋势, 对应日本主要港口的装卸业务量和码头装卸服务费用亦整体呈现增长的趋势, 相关装卸量及码头装卸服务费的变动趋势如下图所示:



报告期内，发行人日本地区主要港口的码头装卸业务量分别为 67.66 万 TEU、79.68 万 TEU 和 81.35 万 TEU，对应码头装卸相关服务费用分别为 37,765.31 万元、49,604.28 万元、47,199.63 万元。2021 年度装卸量较 2020 年度增长 17.76%，对应装卸相关服务费用增长 31.35%。2022 年度装卸量较 2021 年度增长 2.10%，对应装卸相关服务费用减少 4.85%。2022 年度码头装卸相关服务费用与装卸业务量增长趋势不同，主要原因系：①受宏观经济波动和行业周期等因素影响，2022 年度东北亚航线客户运输需求略有下降，日本港口装卸业务量变动幅度较小；②在全球通胀加剧的情况下，日本央行迫于国内经济复苏乏力继续坚持超宽松政策，致使日币贬值，使得以日币计价的装卸费用下降幅度较大。整体来看，报告期内，日本主要港口的装卸业务量和码头装卸相关服务费用整体配比。

3、东南亚主要港口

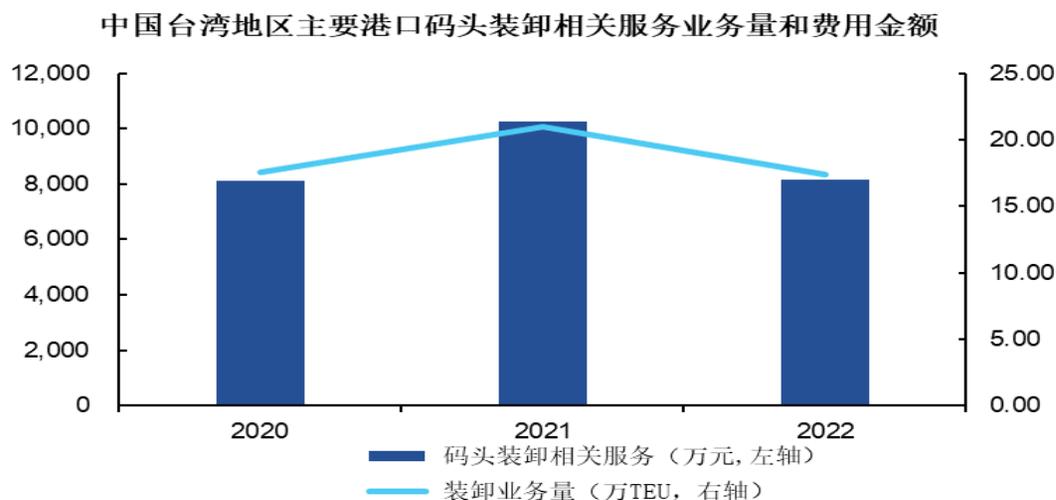
在东南亚航线上，公司境外主要港口有林查班港、海防港及胡志明港。报告期内，由于公司东南亚航线总体运输量呈现逐年增长的趋势，对应东南亚区域主要港口的装卸业务量和码头装卸服务费用亦整体呈现逐年增长的趋势，相关装卸量及码头装卸服务费的变动趋势如下图所示：



报告期内，发行人东南亚地区主要港口的码头装卸业务量分别为 14.08 万 TEU、18.14 万 TEU 和 22.67 万 TEU，对应码头装卸相关服务费用分别为 2,987.46 万元、3,830.49 万元、5,101.51 万元。2021 年度装卸量较 2020 年度增长 28.83%，对应装卸相关服务费用增长 28.22%。2022 年度装卸量较 2021 年度增长 25.00%，对应装卸相关服务费用增长 33.18%。报告期内，东南亚主要港口装卸业务量和装卸相关服务费用整体配比。

4、中国台湾地区主要港口

在两岸间航线上，公司境外主要港口有基隆港和台中港。报告期内，由于公司两岸间航线总体运输量呈现先增加后下降的趋势，对应中国台湾地区的主要港口的装卸业务量和码头装卸服务费用亦呈现先增加后下降的趋势，相关装卸量及码头装卸服务费的变动趋势如下图所示：



报告期内，发行人中国台湾地区主要港口的码头装卸业务量分别为 17.51 万 TEU、20.99 万 TEU 和 17.40 万 TEU，对应码头装卸相关服务费用分别为 8,131.92 万元、10,269.07 万元、8,169.08 万元。2021 年度装卸量较 2020 年度增

长 19.86%，对应装卸相关服务费用增长 26.28%。2022 年度装卸量较 2021 年度减少 17.10%，对应装卸相关服务费用减少 20.45%。报告期内，中国台湾地区主要港口装卸业务量和装卸相关服务费用整体配比。

综合来看，报告期内，公司主要港口码头装卸相关服务费与装卸业务量的变动趋势方向总体保持一致，业务规模和费用金额整体匹配，其中 2022 年度日本主要港口装卸业务量略有增加，但对应装卸相关服务费用同比呈现下降趋势，主要原因系 2022 年度日币贬值，故导致相关业务装箱量和装卸相关服务费变动趋势有所差异，具有合理性。

（二）各港口箱管相关服务

报告期各期，各主要港口的箱管相关服务的业务量和费用金额情况如下：

国家或地区	主要港口	2022 年度		2021 年度		2020 年度	2022 年度		2021 年度		2020 年度
		装卸业务量 (TEU)	变动率	装卸业务量 (TEU)	变动率	装卸业务量 (TEU)	箱管相关服务 (万元)	变动率	箱管相关服务 (万元)	变动率	箱管相关服务 (万元)
中国	上海	1,525,508	4.81%	1,455,538	24.42%	1,169,826	2,142.15	55.56%	1,377.10	-23.48%	1,799.64
中国	太仓	178,255	8.76%	163,903	28.32%	127,725	845.94	59.77%	529.46	10.77%	478.00
中国	青岛	133,106	20.03%	110,891	19.38%	92,887	456.51	60.55%	284.34	-0.36%	285.37
中国	厦门	96,359	41.33%	68,182	68.46%	40,473	931.25	585.04%	135.94	34.27%	101.24
中国	连云港	71,726	32.47%	54,145	53.53%	35,266	67.28	280.54%	17.68	442.33%	3.26
日本	东京	250,548	1.22%	247,528	11.65%	221,701	1,545.59	6.00%	1,458.16	30.71%	1,115.61
日本	大阪	234,252	0.40%	233,318	20.90%	192,989	1,276.16	-16.17%	1,522.29	32.66%	1,147.55
日本	名古屋	150,135	2.26%	146,819	23.89%	118,507	1,125.12	-5.58%	1,191.58	58.93%	749.76
日本	横滨	89,833	-2.72%	92,347	18.24%	78,101	836.68	-3.01%	862.61	34.29%	642.35
日本	神户	88,768	15.62%	76,777	17.57%	65,305	902.35	-5.45%	954.33	59.99%	596.50

国家或地区	主要港口	2022 年度		2021 年度		2020 年度	2022 年度		2021 年度		2020 年度
		装卸业务量 (TEU)	变动率	装卸业务量 (TEU)	变动率	装卸业务量 (TEU)	箱管相关服务 (万元)	变动率	箱管相关服务 (万元)	变动率	箱管相关服务 (万元)
越南	海防	101,925	7.56%	94,758	2.94%	92,051	13.68	-62.58%	36.56	-52.49%	76.96
越南	胡志明	69,697	37.54%	50,675	88.72%	26,852	104.90	44.25%	72.72	123.82%	32.49
泰国	林查班	55,110	53.29%	35,951	64.20%	21,894	250.27	36.29%	183.63	36.99%	134.05
中国台湾地区	基隆	118,752	-19.19%	146,960	15.49%	127,251	4,706.06	-7.32%	5,077.92	17.53%	4,320.60
中国台湾地区	台中	55,281	-12.20%	62,964	31.47%	47,893	495.05	3.02%	480.53	96.75%	244.23
合计		3,219,255	5.87%	3,040,756	23.67%	2,458,721	15,698.99	10.67%	14,184.85	20.95%	11,727.61

报告期内，公司主要港口的箱管相关服务金额分别 11,727.61 万元、14,184.85 万元和 15,698.99 万元，整体服务金额相对较低，其服务金额占主要港口相关服务总金额的比例分别为 10.48%、9.98%和 10.73%，整体保持相对稳定。此外，装卸业务量是体现港口业务规模的重要指标。报告期内，随着公司经营业务规模的增加，整体来看，箱管相关服务金额与港口的业务规模保持同向增长，整体匹配。

箱管相关服务是船公司根据集装箱在运输中所处的不同环节根据实际需求采购的集装箱相关管理服务，以确保集装箱的正常流转、保障集装箱正常使用并确保船公司服务质量，其服务内容根据空重箱、流转阶段及提供服务港口不同而存在差异。箱管相关服务类型及费目较多，主要包括堆存费（天数）、上下车费（次数）、运输费（TEU 或车次数）、修箱费（按项目）、清洗费（个数）等。因此不同箱管服务类型费率、同种服务类型在不同港口之间的费率标准亦存在差异；同时，受到堆存时间、堆场作业效率、集装箱运输路程、运输方式、箱况等因素的影响，公司在各港口对各类箱管相关服务实际采购需求亦存在差异。综上，由于箱管相关服务无统一的业务量标准，故后文主要分析各主要港口的箱管相关服务费用的变动情况。

1、中国大陆主要港口

报告期内，发行人中国大陆主要港口的箱管相关服务费用分别为 2,667.51 万元、2,344.52 万元、4,443.13 万元。2021 年度箱管相关服务费用较 2020 年度减少 12.11%，主要系 2021 年度公司调整空箱堆存管理模式，减少在第三方堆场的堆存、修箱等业务量，转而向子公司上海锦亿进行空箱堆存、修箱等；2022 年度箱管相关服务费用较 2021 年度增加 89.51%，主要系随着公司航线扩展和挂靠港口的增加，叠加不同航线业务规模的变化及港口间空重箱不平衡的因素，致使中国大陆主要港口间的空箱调运等箱管相关服务费用增加。

2、日本主要港口

报告期内，发行人日本主要港口的箱管相关服务费用分别为 4,251.77 万元、5,988.97 万元和 5,685.90 万元。2021 年度箱管相关服务费用较 2020 年增加 40.86%，主要系 2021 年度公司在日本的业务量大幅提升，重箱堆存等箱管服务费用增加；2022 年度箱管相关服务费用较 2021 年度减少 5.06%，主要系受到日币贬值的影响。

3、东南亚主要港口

报告期内，发行人东南亚主要港口的箱管相关服务分别为 243.50 万元、292.91 万元和 368.85 万元。2021 年度箱管相关服务费用较 2020 年增加 20.29%，2022 年度较 2021 年度增加 25.93%，与报告期内公司在东南亚航线的业务量增长趋势保持一致。

4、中国台湾地区主要港口

报告期内，发行人中国台湾地区主要港口的箱管相关服务费用分别为 4,564.83 万元、5,558.45 万元和 5,201.11 万元。2021 年度箱管相关服务费用较 2020 年增加 21.77%，主要系两岸间航线业务量的增加，叠加 2021 年度台湾地区场地拥挤、工人短缺、作业工时延长等影响，主要港口提高了重箱拖车费率；2022 年箱管相关服务费用较 2021

年减少 6.43%，与公司在台湾地区业务量变动趋势保持一致。

(三) 各港口拖轮引航相关服务

报告期各期，各主要港口的拖轮引航相关服务的业务量和费用金额情况如下：

国家或地区	主要港口	2022 年度		2021 年度		2020 年度	2022 年度		2021 年度		2020 年度
		装卸业务量 (TEU)	变动率	装卸业务量 (TEU)	变动率	装卸业务量 (TEU)	拖轮引航相关服务 (万元)	变动率	拖轮引航相关服务 (万元)	变动率	拖轮引航相关服务 (万元)
中国	上海	1,525,508	4.81%	1,455,538	24.42%	1,169,826	1,788.24	-5.55%	1,893.27	-6.25%	2,019.50
中国	太仓	178,255	8.76%	163,903	28.32%	127,725	717.72	-9.35%	791.73	-10.69%	886.50
中国	青岛	133,106	20.03%	110,891	19.38%	92,887	91.85	-8.06%	99.90	2.10%	97.85
中国	厦门	96,359	41.33%	68,182	68.46%	40,473	285.15	4.70%	272.35	80.14%	151.19
中国	连云港	71,726	32.47%	54,145	53.53%	35,266	1.32	-43.35%	2.33	-41.16%	3.96
日本	东京	250,548	1.22%	247,528	11.65%	221,701	113.67	0.54%	113.06	133.93%	48.33
日本	大阪	234,252	0.40%	233,318	20.90%	192,989	158.32	37.31%	115.30	-35.56%	178.92
日本	名古屋	150,135	2.26%	146,819	23.89%	118,507	105.99	6.90%	99.15	398.49%	19.89
日本	横滨	89,833	-2.72%	92,347	18.24%	78,101	253.52	20.49%	210.40	24.27%	169.31
日本	神户	88,768	15.62%	76,777	17.57%	65,305	219.16	52.68%	143.54	-30.61%	206.87
越南	海防	101,925	7.56%	94,758	2.94%	92,051	161.43	19.06%	135.59	-30.35%	194.68
越南	胡志明	69,697	37.54%	50,675	88.72%	26,852	308.62	107.04%	149.06	94.82%	76.51
泰国	林查班	55,110	53.29%	35,951	64.20%	21,894	97.92	79.27%	54.62	234.07%	16.35
中国台湾地区	基隆	118,752	-19.19%	146,960	15.49%	127,251	363.77	5.01%	346.40	25.58%	275.84
中国台湾地区	台中	55,281	-12.20%	62,964	31.47%	47,893	317.58	10.29%	287.94	17.79%	244.45

国家或地区	主要港口	2022 年度		2021 年度		2020 年度	2022 年度		2021 年度		2020 年度
		装卸业务量 (TEU)	变动率	装卸业务量 (TEU)	变动率	装卸业务量 (TEU)	拖轮引航相关服务 (万元)	变动率	拖轮引航相关服务 (万元)	变动率	拖轮引航相关服务 (万元)
合计		3,219,255	5.87%	3,040,756	23.67%	2,458,721	4,984.26	5.72%	4,714.64	2.71%	4,590.15

报告期内，公司主要港口的拖轮引航相关服务金额分别 4,590.15 万元、4,714.64 万元和 4,984.26 万元，整体服务金额相对较低，其服务金额占主要港口相关服务总金额的比例分别为 4.10%、3.32%和 3.41%，占比较小。此外，装卸业务量是体现港口业务规模的重要指标。报告期内，随着公司经营业务规模的增加，整体来看，拖轮引航相关服务金额与港口的业务规模保持同向增长，整体匹配。

关于拖轮引航服务，引航服务为港口所在国根据当地港口政策，为维护国家主权，保障船舶航行安全提供引领船舶航行、靠泊、离泊、移泊服务；拖轮服务则是主要根据船舶航行安全及引航要求，协助船舶进出港口，靠离码头的拖带服务。实操过程中，引航服务需求主要取决于港口政策（如日本总吨 1 万吨下非强制引航、上海外籍船舶强制引航）以及船公司航行安全需求，拖轮服务需求主要受港口条件、气象情况、船舶条件和船长驾驶能力等诸多具体因素影响，不同情形下同一船舶在同一港口拖轮引航使用次数均会有所差异；此外，拖轮服务费率主要受船长、拖轮马力、船舶总吨、拖轮时长、加班时长等因素影响，引航服务费率主要受船舶净吨、引航距离、船长、吃水深度等因素影响，因此不同港口间拖轮引航服务费率亦不具有可比性。综上，由于拖轮引航相关服务无统一的业务量标准，故后文主要分析各主要港口的拖轮引航相关服务费用的变动情况。

1、中国大陆主要港口

报告期内，发行人中国大陆主要港口的拖轮引航相关服务金额分别为 3,159.00 万元、3,059.58 万元和 2,884.28 万元，2021 年度拖轮引航相关服务费用较 2020 年减少 3.15%，2022 年度较 2021 年度减少 5.73%，主要原因系行

业周期影响，拖轮引航供给较为紧缺，部分港口引航政策调整允许自引自靠，发行人在确保船舶航行安全的前提下依靠船长航行技术自行靠泊，使用拖轮或引航的次数有所下降。

2、日本主要港口

报告期内，发行人日本主要港口的拖轮引航相关服务金额分别为 623.32 万元、681.45 万元和 850.66 万元，2021 年度拖轮引航相关服务费用较 2020 年增加 9.33%，2022 年度较 2021 年度增加 24.83%，主要系随着公司根据东北亚航线投入船舶情况，综合评估船舶性能及船长航行技术后，使用拖轮引航服务次数有所增加。

3、东南亚主要港口

报告期内，发行人东南亚主要港口的拖轮引航相关服务金额分别为 287.54 万元、339.27 万元和 567.97 万元，2021 年度拖轮引航相关服务费用较 2020 年增加 17.99%，2022 年度较 2021 年度增加 67.41%，主要系报告期内，公司为满足航线运输需求，增加了东南亚航线的船舶投放数量，提高了班期密度，致使东南亚主要港口的拖轮引航费用逐年上升。

4、中国台湾地区主要港口

报告期内，发行人中国台湾地区主要港口的拖轮引航相关服务金额分别为 520.29 万元、634.34 万元和 681.35 万元，2021 年度拖轮引航相关服务费用较 2020 年增加 21.92%，2022 年度较 2021 年度增加 7.41%，主要系报告期内，公司在中国台湾地区自营船舶靠港次数增加，使用拖轮引航次数有所增加。

（四）其他服务

报告期各期，各主要港口的其他服务的费用金额情况如下：

国家或地区	主要港口	其他服务（万元）		
		2022 年度	2021 年度	2020 年度
中国	上海	1,414.05	933.29	787.20
中国	太仓	438.95	510.57	601.92
中国	青岛	214.46	183.67	165.44
中国	厦门	84.39	58.19	53.95
中国	连云港	5.41	-	-
日本	东京	533.97	643.23	632.74
日本	大阪	708.75	795.69	873.21
日本	名古屋	441.49	565.97	511.52
日本	横滨	490.65	580.76	623.38
日本	神户	520.09	711.71	641.08
越南	海防	986.33	678.00	744.40
越南	胡志明	625.39	339.30	215.24
泰国	林查班	294.67	218.16	79.39
中国台湾地区	基隆	845.77	995.08	763.62
中国台湾地区	台中	299.57	296.02	398.97
合计		7,903.94	7,509.64	7,092.06

报告期内，公司主要港口的其他相关服务金额分别 7,092.06 万元、7,509.64 万元和 7,903.94 万元，整体服务金额相对较低，其服务金额占主要港口相关服务总金额的比例分别为 6.34%、5.28%和 5.40%，占比较小。整体来看，报告期内公司主要港口其他服务费用整体呈现上涨趋势。

其他服务主要包括船舶进出港口以及在港停泊期间，因船舶停靠码头涉及办理船舶进出港手续以及使用港口水域、航道、泊位、码头、锚地等，需采购代理、停泊、解系缆、港口防疫等其他港口相关服务，不同港口相关服务费目不同、计量单位不同，故无法建立业务量和费用金额的关系，故后文主要分析各主要港口的其他服务费用的变动情况。

1、中国大陆主要港口

报告期内，发行人中国大陆主要港口的其他服务金额分别为 1,608.51 万元、1,685.72 万元和 2,157.26 万元，2021 年度其他服务费用较 2020 年增加 4.80%，2022 年度较 2021 年度增加了 27.97%，主要原因系为符合防疫政策要求，公司在中国大陆主要港口增加了船舶消毒等防疫费用。

2、日本主要港口

报告期内，发行人日本主要港口的其他服务金额分别为 3,281.93 万元、3,297.36 万元和 2,694.95 万元，2021 年度其他服务费用较 2020 年度变动不大；2022 年度较 2021 年度减少了 18.27%，主要系日币在 2022 年度贬值所致。

3、东南亚主要港口

报告期内，发行人东南亚主要港口的其他服务金额分别为 1,039.03 万元、1,235.46 万元和 1,906.39 万元，2021 年度其他服务费用较 2020 年度增长 18.91%，2022 年度较 2021 年度增长 54.31%，主要系随着公司在东南亚港口的靠港次数的增加，境外港口的吨税等其他费用上涨所致。

4、中国台湾地区主要港口

报告期内，发行人中国台湾地区主要港口的其他服务金额分别为 1,162.59 万元、1,291.10 万元和 1,145.34 万元，2021 年度其他服务费用较 2020 年度增长 11.05%，2022 年度较 2021 年度减少 11.29%，与公司总体在中国台湾地区的业务量变动趋势一致。

四、报告期各期，公司通过代理公司代收海运费和代付港口费用的具体情况，包括各期海运费、港口费用的总金额，其中代理公司代收代付金额、结算周期、采用净额结算的代收代付占比，前十大代理公司名称、关联关系、代收代付金额、是否存在异常资金往来

（一）公司通过代理公司代收海运费和代付港口费

1、公司通过代理公司代收海运费的情况

报告期内，公司通过境外口岸代理代收海运费收入的情况如下：

项目	2022年度	2021年度	2020年度
海运费收入（万元）	667,904.89	514,893.65	328,258.49
同比变动幅度	29.72%	56.86%	-
代理公司代收海运费（万元）	283,131.50	205,953.01	150,081.42
同比变动幅度	37.47%	37.23%	-

报告期内，随着公司经营规模的提高，公司通过境外口岸代理代收海运费的规模亦呈现逐年增长的趋势，相关变动趋势与海运费收入变动趋势一致。

2、公司通过代理公司代收港口费的情况

报告期内，公司通过境外口岸代理代付港口费用的情况如下：

项目	2022年度	2021年度	2020年度
港口费用（万元）	173,397.17	187,808.87	137,811.51
同比变动幅度	-7.67%	36.28%	-
代理公司代付港口费用（万元）	88,374.92	90,758.55	81,781.14
同比变动幅度	-2.63%	10.98%	-

报告期内，随着公司经营规模的提高，公司通过境外口岸代理代付港口费用的规模亦整体呈现增长的趋势，相关变动趋势与港口费用变动趋势一致。

上述代收代付交易系航运产业链中正常的市场行为，且相关交易与业务规模具有匹配性，不同代理商之间同类项目的业务规模、单价差异和变动具有合理性，具体参见本问询函回复之“问题 8/一、各期向各主要航线前五大代理公司采购和销售项目、金额、单价、实际结算周期，分析业务期间和航线（港口）相同的情况下，不同代理商之间同类项目的业务规模、单价、实际结算周期差异和变动原因”。

（二）公司通过代理公司代收海运费和代付港口费用结算周期

发行人通过境外口岸代理进行代收海运费和代付港口费用，且境外口岸代理集中度较高，由于集中结算的工作量较大，发行人基于与境外口岸代理长期的合作关系，公司通过代理公司代收海运费和代付港口费用结算周期一般为航次结束后的一至三个月。

报告期内，公司的信用政策未发生重大变化，主要口岸代理的结算周期参见本问询函回复之“问题 8/一/（二）/1/（3）同航线下不同口岸代理同类项目实际结算周期的差异和变化原因”。

（三）采用净额结算的代收代付占比

报告期内，发行人境外口岸代理的结算均采用净额结算。在国际集装箱运输服务中，航运企业一般会在船舶停靠港委托口岸代理。口岸代理主要为船公司揽取货源、接受客户订舱并代收海运费，从而船公司会产生对口岸代理的应收账款及海运费收入；同时口岸代理为船公司提供办理船舶进出口港手续、代为支付口岸港口相关费用、管理船务和集装箱等代理服务，从而船公司会产生对口岸代理的应付账款及航运相关成本。

由于发行人委托口岸代理于境外港口代收海运费及代付相关费用均涉及外币，且发行人于口岸代理分处不同国家或地区，为减少资金回收风险和提高资金使用效率，发行人与口岸代理协商采用净额结算方式，该结算方式为国际集装箱运输行业的行业惯例。

（四）前十大代理公司名称、关联关系、代收代付金额、是否存在异常资金往来

报告期内，公司前十大代理公司分为货运代理型客户和口岸代理型客户，其中仅口岸代理型客户会存在代收代付的情形，相关货运代理型客户和口岸代理型客户的比较具体参见本问询函回复之“问题 8/一/（一）/1、发行人代理客户类型比较”。

报告期内，前十大代理公司中的货运代理型客户有上海景涛国际物流有限公司、上海金发货运代理有限公司、上海神东船务有限公司、上海励鼎国际物流有限公司、JUSDA INTERNATIONAL LIMITED、上海南超国际物流有限公司、上海凯斯国际货物运输代理有限公司，相关公司不存在为发行人代收代付的情形，亦不存在与发行人具有关联关系的情形。

报告期内，前十大代理公司中的口岸代理的名称、关联关系、代收代付金额的情况如下：

前十大代理公司名称	是否是关联方	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
		代收金额 (万元)	代付金额 (万元)	代收金额 (万元)	代付金额 (万元)	代收金额(万 元)	代付金额 (万元)
THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	否	80,003.11	21,293.10	65,268.11	23,633.46	44,558.79	19,186.22
HASCO JAPAN CO.,LTD	是	72,208.14	18,350.28	49,916.09	20,299.10	42,211.70	22,053.67
MITSUI-SOKO CO.,LTD.	否	42,611.13	11,726.10	31,834.91	13,114.48	23,931.43	12,623.93
瑞世船务代理股份有限公司	否	32,690.20	14,844.52	31,514.81	17,732.81	23,526.18	16,992.28
Tcc Agency Limited	否	14,588.88	4,316.37	8,682.61	3,196.89	3,092.77	2,261.40
Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	否	12,303.07	2,762.90	6,719.26	2,141.99	5,396.13	2,833.04
合计		254,404.53	73,293.27	193,935.79	80,118.73	142,717.00	75,950.54

前十大代理公司中仅有 HASCO JAPAN CO.,LTD 与发行人存在关联关系，相关关联交易具有必要性、合理性和公允性，具体分析参见本问询函回复之“问题 8/四、Hasco Japan 的成立背景，Hasco Japan 成立前，公司在相关口岸的代理公司情况”和“问题 8/六、报告期内，Hasco Japan 代付港口费的具体港口、公司在相关港口的业务量、相关港口费率，Hasco Japan 收取的手续费或佣金金额及标准，与其他代理公司的差异情况和原因”。经核查确认，前十大代理公司与发行人不存在异常资金往来或其他利益安排。

五、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

1、访谈发行人负责业务的主管人员及财务负责人，获取发行人航线清单、各航线出发港口、经停港口和目的港口的清单，获取各港口对应的出发、经停、目的地航次数量；

2、关于资料核查情况

在核查资料方面，公司提供有关基础性的会计资料或其他来源的资料，包括会计记录凭证，重要的合同、发票、相关法律文件、与重要会计政策的选择或重大会计估计作出等有关的依据和假设，以及公司管理层相关会议决议、记录、承诺函、书面声明或确认等资料供中介机构查阅。

查阅发行人同主要港口供应商的交易合同，了解港口相关费用主要服务类型和

交易内容、收费标准及影响因素、收费调整机制等；获取并查阅发行人报告期内各港口采购明细表、装卸业务量及费用金额，分析装卸业务量、拖轮引航业务量与相关费用金额的变动原因及匹配性；查阅发行人同主要代理的交易合同，了解公司通过代理公司代收海运费和代付港口费用的具体情况，包括各期海运费、港口费用的明细，其中代理公司代收代付金额、结算周期等。

获取发行人及其子公司报告期内银行资金流水、银行存款日记账并进行双向核对，对报告期内的前十大代理交易往来进行核查，了解发行人与前十大代理资金往来的合理性和必要性；获取发行人董监高和发行人控股股东的银行流水，核查是否与发行人前十大代理公司存在异常资金往来或其他利益安排。

3、关于访谈（包括实地走访）核查情况

对发行人报告期内主要供应商和前十大代理进行实地走访或视频访谈，通过访谈供应商主要负责人或业务对接人员了解上述供应商的基本情况，如成立时间、注册资本、经营范围、股权结构、业务往来的背景、和发行人是否存在关联关系，及与发行人交易的内容、定价原则、结算方式等，核实成本的真实性、准确性和完整性。截至本次审核问询函回复日，报告期各期，对主要港口相关服务供应商访谈核查的具体情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
访谈港口相关服务供应商采购的金额	136,769.19	145,685.52	120,313.85
港口相关服务费用	173,397.17	187,808.87	137,811.51
访谈港口相关服务供应商采购的金额占港口相关服务费用比例	78.88%	77.57%	87.30%

4、关于函证核查情况

对发行人报告期内主要供应商各期交易金额进行函证，并通过工商信息网对供应商的注册地址与发函地址进行核对，复核函证信息是否准确；对于未回函的供应商，执行替代程序，核查其对应的采购协议、付款等原始单据，核查发行人成本的真实性、准确性和完整性。截至本次审核问询函回复日，报告期各期，对主要港口

相关服务供应商的函证核查具体情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
港口相关服务费用	173,397.17	187,808.87	137,811.51
港口相关服务费用发函金额	157,057.04	160,724.51	132,458.12
港口相关服务费用回函金额	135,372.79	155,557.11	130,493.01
港口相关服务费用回函金额占 港口相关服务费用占比	78.07%	82.83%	94.69%

5、关于核查程序执行时间

前述提到的主要核查程序，均在公司首次提交申报材料或因更新报告期需要提交更新材料前予以完成，不存在核查程序无法按期完成的情况。

（二）核查结论

经核查，保荐机构和发行人申报会计师认为：

1、报告期内，随着公司经营收入规模的增加，公司主要港口对应的出发、经停、目的地航次数量、装卸业务量、费用金额亦整体呈现增长趋势，相关业务规模与费用金额具有匹配性；

2、公司与各港口的费用标准和调整机制统一根据当地要求执行，实行政府定价、政府指导价和市场调节价的收费标准和调整机制，其中市场调节价的收费标准按照市场化机制与港口服务提供商协商确定，公司不存在有别于其他港口或航运公司的合作和协议安排；

3、整体来看，报告期内，公司主要港口的港口相关费用与业务量的变动趋势方向总体保持一致。公司主要港口码头装卸相关服务费与装卸业务量的变动趋势方向总体保持一致，业务规模和费用金额整体匹配，其中 2022 年度日本主要港口装卸业务量略有增加，但对应装卸相关服务费用同比呈现下降趋势，主要原因系 2022 年度日元贬值，故导致相关业务装箱量和装卸相关服务费变动趋势有所差异，具有合理性；

4、前十大代理公司中仅有 HASCO JAPAN CO.,LTD 与发行人存在关联关系，

相关关联交易具有必要性、合理性和公允性。前十大代理公司与发行人不存在异常资金往来或其他利益安排。

【问题 6】：关于船只

根据申报材料：（1）截至报告期末，发行人共经营 44 艘船舶，包括 25 艘自有船舶和 19 艘租赁船舶，总运力达到 4.16 万 TEU；（2）发行人报告期末有业务人员 566 人，报告期内劳务外包人员数减少，单位劳务派遣及外包成本增加；（3）报告期内，燃油采购金额和单位成本变动较大，船舶租赁单位成本和租赁天数均增长较快。

请发行人说明：（1）报告期各期，各船舶名称、取得方式、运营期限、年折旧额（自有船舶）、租金（租赁船舶）、运力、功率、航行里程、耗油量、实际货运量、运力周转率，并分析运力周转率显著变动的原因和合理性；（2）量化分析报告各期，各船舶耗油量与航行时长、航行里程、货运量的匹配性；（3）报告期各期，各船舶人员配置情况，包括岗位设置、各岗位人数、薪酬总额和影响因素，并量化分析薪酬成本与人数、业务量的匹配性；（4）结合各期运力周转率情况，分析船舶租赁单位成本和租赁天数均增长较快的原因。

请保荐机构、申报会计师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见。

【回复】

一、报告期各期，各船舶名称、取得方式、运营期限、年折旧额（自有船舶）、租金（租赁船舶）、运力、功率、航行里程、耗油量、实际货运量、运力周转率，并分析运力周转率显著变动的原因和合理性

报告期各期，各船舶的船舶名称、取得方式、运营期限、年折旧额（自有船舶）、租金（租赁船舶）、运力、功率、航行里程、耗油量、实际货运量、运力周转率的情况如下：

2022 年度船舶情况如下：

序号	船舶名称	取得方式	运营期限(天)	年折旧额 (自有船舶)(万元)	租金(租赁 船舶) (万元)	运力 (TEU)	功率 (千瓦)	航行里程 (海里)	耗油量 (吨)	计费箱 量 (TEU)	运力周 转率
1	春锦	自有	365	-	/	764	8,311	93,000	5,447.23	33,429	43.76
2	秋锦	自有	344	-	/	764	8,311	69,880	4,668.64	26,425	36.70
3	集海之峰	自有	348	241.45	/	720	3,824	38,911	1,774.51	40,344	58.77
4	集海之星	自有	365	243.47	/	688	3,824	54,523	2,228.40	64,046	93.09
5	集海钟山	自有	347	82.50	/	373	2,648	26,380	774.04	16,012	45.15
6	秀鸿	自有	365	338.36	/	720	3,824	45,296	2,207.40	46,415	64.47
7	GLORY GUANDONG	自有	351	599.01	/	1,020	7,300	73,927	4,904.55	33,556	34.21
8	GLORY ZHENDONG	自有	365	574.98	/	1,020	7,300	84,112	5,321.12	34,551	33.87
9	GLORY SHENGDONG	自有	351	571.77	/	1,020	7,300	79,206	5,170.20	54,205	55.26
10	GLORY GUANGZHOU	自有	365	557.90	/	1,020	7,300	91,790	5,926.24	56,391	55.29
11	JJ TOKYO	自有	344	-	/	764	8,311	78,460	4,927.86	55,892	77.62
12	JJ NAGOYA	自有	365	-	/	764	8,311	82,347	4,929.97	50,979	66.73
13	JJ SUN	自有	365	-	/	1,118	9,730	77,420	7,515.65	16,614	14.86
14	JJ STAR	自有	365	-	/	1,118	9,730	67,331	5,471.68	57,962	51.84
15	BLUE OCEAN	自有	365	-	/	816	7,060	55,189	3,645.01	42,318	51.86
16	GLORY SHANGHAI	自有	365	501.36	/	1,003	7,448	96,579	6,337.38	34,147	34.04
17	GLORY OCEAN	自有	365	991.31	/	1,022	9,480	63,751	5,583.85	45,765	44.78
18	GLORY TIANJIN	自有	351	512.46	/	1,003	7,448	72,260	4,704.20	33,162	34.38
19	GLORY SEASON	自有	365	219.61	/	495	3,824	39,250	1,562.62	13,369	27.01
20	MILD WALTZ	自有	344	627.96	/	1,098	8,730	83,769	6,800.61	46,856	45.28

序号	船舶名称	取得方式	运营期限(天)	年折旧额(自有船舶)(万元)	租金(租赁船舶)(万元)	运力(TEU)	功率(千瓦)	航行里程(海里)	耗油量(吨)	计费箱量(TEU)	运力周转率
21	MILD CHORUS	自有	365	626.46	/	1,098	8,730	110,110	6,344.42	38,050	34.65
22	MILD TUNE	自有	365	632.80	/	1,098	8,730	92,428	7,256.54	48,318	44.01
23	MILD JAZZ	自有	344	622.55	/	1,098	8,730	70,298	5,302.81	44,348	42.86
24	MILD TEMPO	自有	365	634.26	/	1,098	8,730	95,745	6,991.47	61,900	56.38
25	MILD SONATA	自有	365	623.87	/	1,098	8,730	84,240	5,715.66	41,111	37.44
26	HE SHENG	外租	14	/	255.65	1,080	9,730	4,306	264.18	1,668	40.27
27	和进	外租	213	/	5,174.39	1,608	15,500	43,097	4,267.80	15,247	16.25
28	恒隆 69	外租	364	/	858.87	262	1,396	7,700	387.20	56,196	215.08
29	新舟山	外租	365	/	2,464.50	510	2,900	39,040	1,501.00	14,863	29.14
30	星东 77	外租	92	/	728.92	648	2,970	13,270	684.53	6,557	40.15
31	春禾伟 6	外租	314	/	1,303.88	421	2,868	26,142	1,044.59	12,565	34.69
32	永裕 018	外租	316	/	785.94	270	1,470	12,528	365.40	45,102	192.95
33	永裕 16	外租	364	/	938.68	270	1,470	14,928	435.40	53,649	199.25
34	江海通 8	外租	364	/	795.51	212	1,102	29,208	350.50	47,033	222.46
35	CONSERO	外租	365	/	6,986.83	1,091	6,950	77,736	4,199.45	38,268	35.08
36	海速 6	外租	74	/	428.18	698	7,200	13,838	992.60	1,515	10.71
37	海速 7	外租	61	/	329.48	698	7,200	11,647	689.68	455	3.90
38	海顺丰 15	外租	364	/	2,585.65	720	3,300	41,115	1,986.59	34,493	48.04
39	AS SERAFINA	外租	170	/	3,368.32	1,713	15,806	40,431	3,387.72	1,903	2.39
40	INFINITY	外租	171	/	5,083.04	1,808	12,050	38,148	3,201.73	12,453	14.70

序号	船舶名称	取得方式	运营期限(天)	年折旧额 (自有船舶)(万元)	租金(租赁船舶) (万元)	运力 (TEU)	功率 (千瓦)	航行里程 (海里)	耗油量 (吨)	计费箱量 (TEU)	运力周转率
41	G. BOX	外租	365	/	4,863.08	1,704	13,560	76,764	7,935.41	31,486	18.48
42	INCRES	外租	365	/	4,847.96	1,774	14,100	79,765	6,491.50	30,728	17.32
43	TALISKER	外租	116	/	2,653.72	1,121	10,010	24,581	2,195.94	11,388	31.97
44	AS SERENA	外租	281	/	3,193.69	1,713	15,806	65,641	6,352.41	7,387	5.60
45	POSEN	外租	101	/	4,007.73	2,741	20,580	22,369	2,484.17	1,925	2.54
46	HARRIER	外租	258	/	5,392.67	1,102	9,951	57,516	4,047.81	36,659	47.06
47	长江新星	外租	307	/	1,542.69	586	2,000	39,897	1,617.00	21,699	44.02

注 1: 运力周转率=计费箱量/平均总运力, 下同;

注 2: 自有船舶已包含融资租赁船舶, 下同。

2021 年度船舶情况续上表:

序号	船舶名称	取得方式	运营期限(天)	年折旧额 (自有船舶)(万元)	租金(租赁船舶) (万元)	运力 (TEU)	功率 (千瓦)	航行里程 (海里)	耗油量 (吨)	计费箱量 (TEU)	运力周转率
1	春锦	自有	344	-	/	764	8,311	82,270	4,891.49	46,814	65.02
2	秋锦	自有	365	-	/	764	8,311	83,090	5,245.85	36,214	47.40
3	集海之峰	自有	365	241.45	/	720	3,824	38,365	1,960.50	41,582	57.75
4	集海之星	自有	365	243.47	/	688	3,824	58,427	2,497.97	64,044	93.09
5	集海之腾	自有	360	75.52	/	421	2,868	42,427	1,496.48	25,225	60.75
6	集海宝山	自有	334	88.10	/	246	1,765	22,157	519.68	32,219	143.13
7	集海钟山	自有	365	82.50	/	373	2,648	33,601	1,003.28	29,643	79.47
8	秀鸿	自有	365	338.36	/	720	3,824	47,016	2,343.56	37,555	52.16

序号	船舶名称	取得方式	运营期限(天)	年折旧额 (自有船舶)(万元)	租金(租赁船舶) (万元)	运力 (TEU)	功率 (千瓦)	航行里程 (海里)	耗油量 (吨)	计费箱量 (TEU)	运力周转率
9	HASCO QINGDAO	自有	81	51.82	/	614	5,430	6,658	258.22	3,580	26.27
10	GLORY GUANDONG	自有	365	550.06	/	1,020	7,300	81,436	5,690.35	31,295	30.68
11	GLORY ZHENDONG	自有	365	527.99	/	1,020	7,300	78,626	5,432.69	31,146	30.54
12	GLORY SHENGDONG	自有	365	532.71	/	1,020	7,300	97,638	6,155.51	59,095	57.94
13	GLORY GUANGZHOU	自有	365	512.31	/	1,020	7,300	76,510	5,097.28	48,501	47.55
14	JJ TOKYO	自有	365	-	/	764	8,311	78,560	5,506.43	66,929	87.60
15	JJ NAGOYA	自有	365	-	/	764	8,311	83,143	5,169.68	46,523	60.89
16	JJ SUN	自有	126	522.91	/	1,118	9,730	22,320	3,046.53	5,963	15.45
17	JJ STAR	自有	344	160.65	/	1,118	9,730	63,342	5,272.18	71,824	68.17
18	BLUE OCEAN	自有	365	-	/	816	7,060	54,167	4,240.96	49,598	60.78
19	GLORY SHANGHAI	自有	365	490.93	/	1,003	7,448	97,340	6,576.83	36,897	36.79
20	GLORY OCEAN	自有	365	879.39	/	1,022	9,480	56,080	5,793.85	57,763	56.52
21	GLORY TIANJIN	自有	365	501.80	/	1,003	7,448	78,938	5,183.40	43,949	43.82
22	GLORY SEASON	自有	365	215.04	/	495	3,824	50,577	2,781.54	22,308	45.07
23	MILD WALTZ	自有	365	614.90	/	1,098	8,730	103,060	8,146.35	65,098	59.29
24	MILD CHORUS	自有	81	625.50	/	1,098	8,730	20,366	1,383.60	15,011	61.60
25	MILD TUNE	自有	365	631.71	/	1,098	8,730	96,788	7,625.81	53,600	48.82
26	MILD JAZZ	自有	365	621.68	/	1,098	8,730	84,224	6,471.82	52,474	47.79
27	MILD TEMPO	自有	359	633.14	/	1,098	8,730	89,899	6,723.84	52,898	48.98
28	MILD SONATA	自有	351	622.97	/	1,098	8,730	75,042	6,023.64	41,467	39.27

序号	船舶名称	取得方式	运营期限(天)	年折旧额 (自有船舶)(万元)	租金(租赁船舶) (万元)	运力 (TEU)	功率 (千瓦)	航行里程 (海里)	耗油量 (吨)	计费箱量 (TEU)	运力周转率
29	中联帕迪安	外租	16	/	80.27	1,060	9,988	3,540	247.39	925	19.91
30	HE SHENG	外租	284	/	1,421.02	1,080	9,730	53,961	4,584.60	27,126	32.28
31	恒隆 69	外租	364	/	662.24	262	1,396	8,600	456.20	41,398	158.44
32	新舟山	外租	365	/	1,774.57	510	2,900	42,880	1,688.00	14,801	29.02
33	永裕 16	外租	70	/	190.59	270	1,470	2,976	86.80	15,516	299.65
34	江海通 8	外租	364	/	650.95	212	1,102	33,494	401.92	35,808	169.37
35	CONSERO	外租	11	/	404.25	1,091	6,950	4,390	262.44	735	22.35
36	海顺丰 6	外租	13	/	37.10	318	2,000	560	19.00	3,033	267.79
37	XIANG SHUN	外租	39	/	164.15	1,050	10,560	7,369	755.62	5,975	53.26
38	AS SERAFINA	外租	232	/	4,173.68	1,713	15,806	55,955	6,412.42	12,268	11.27
39	JJ SKY	外租	238	/	560.27	1,114	9,730	33,982	3,855.82	24,191	33.30
40	NORDLILY	外租	120	/	850.88	1,756	14,280	33,355	2,482.16	12,760	22.10
41	G. BOX	外租	254	/	3,370.36	1,704	13,560	52,415	5,796.32	20,438	17.24
42	INCRES	外租	246	/	3,264.62	1,774	14,100	52,415	4,576.24	21,990	18.39
43	AS SERENA	外租	143	/	1,392.63	1,713	15,806	23,672	3,215.24	1,344	2.00

2020 年度船舶情况续上表:

序号	船舶名称	取得方式	运营期限(天)	年折旧额 (自有船舶)(万元)	租金(租赁船舶) (万元)	运力 (TEU)	功率 (千瓦)	航行里程 (海里)	耗油量 (吨)	计费箱量 (TEU)	运力周转率
1	春锦	自有	366	-	/	764	8,311	81,275	4,829.57	38,840	50.84

序号	船舶名称	取得方式	运营期限(天)	年折旧额(自有船舶)(万元)	租金(租赁船舶)(万元)	运力(TEU)	功率(千瓦)	航行里程(海里)	耗油量(吨)	计费箱量(TEU)	运力周转率
2	秋锦	自有	366	-	/	764	8,311	79,834	4,772.20	33,539	43.90
3	集海之峰	自有	352	241.45	/	720	3,824	38,387	1,743.66	31,925	46.10
4	集海之星	自有	352	243.47	/	688	3,824	48,393	2,065.02	34,365	51.94
5	集海之腾	自有	366	82.39	/	421	2,868	44,723	1,422.41	21,507	51.09
6	集海宝山	自有	352	96.11	/	246	1,765	18,541	438.17	30,675	129.65
7	集海钟山	自有	349	82.50	/	373	2,648	21,868	713.24	37,500	105.43
8	秀鸿	自有	366	338.36	/	720	3,824	52,252	1,942.69	36,236	50.33
9	HASCO QINGDAO	自有	366	325.71	/	614	5,430	44,920	3,153.36	11,398	18.56
10	GLORY GUANDONG	自有	366	592.61	/	1,020	7,300	87,211	5,614.02	48,290	47.34
11	GLORY ZHENDONG	自有	366	568.84	/	1,020	7,300	95,703	5,762.46	50,111	49.13
12	GLORY SHENGDONG	自有	366	565.66	/	1,020	7,300	88,055	5,598.89	38,787	38.03
13	GLORY GUANGZHOU	自有	366	551.95	/	1,020	7,300	88,599	5,693.35	50,031	49.05
14	JJ TOKYO	自有	366	-	/	764	8,311	71,282	4,666.03	46,281	60.58
15	JJ NAGOYA	自有	345	-	/	764	8,311	68,454	4,330.16	29,541	41.02
16	JJ SUN	自有	315	939.09	/	1,118	9,730	53,925	5,589.22	10,015	10.41
17	JJ STAR	自有	366	1,009.80	/	1,118	9,730	67,582	5,706.34	70,182	62.77
18	BLUE OCEAN	自有	366	-	/	816	7,060	69,317	4,234.71	52,903	64.83
19	GLORY SHANGHAI	自有	352	514.31	/	1,003	7,448	94,843	6,232.26	28,160	29.19
20	GLORY OCEAN	自有	366	879.39	/	1,022	9,480	70,188	5,592.74	54,409	53.24
21	GLORY TIANJIN	自有	352	525.70	/	1,003	7,448	96,220	6,228.13	26,014	26.97

序号	船舶名称	取得方式	运营期限(天)	年折旧额 (自有船舶)(万元)	租金(租赁船舶) (万元)	运力 (TEU)	功率 (千瓦)	航行里程 (海里)	耗油量 (吨)	计费箱量 (TEU)	运力周转率
22	GLORY SEASON	自有	366	225.28	/	495	3,824	62,538	2,563.14	15,706	31.73
23	MILD WALTZ	自有	366	644.18	/	1,098	8,730	103,460	7,626.27	47,618	43.37
24	MILD CHORUS	自有	39	647.19	/	1,098	8,730	10,113	746.35	6,538	55.88
25	MILD TUNE	自有	320	653.69	/	1,098	8,730	87,610	6,477.54	37,429	38.99
26	MILD JAZZ	自有	366	640.51	/	1,098	8,730	94,654	6,705.89	38,584	35.14
27	MILD TEMPO	自有	-	655.19	/	1,098	8,730	-	-	-	-
28	MILD SONATA	自有	366	644.54	/	1,098	8,730	105,995	7,396.73	49,607	45.18
29	HE SHENG	外租	75	/	252.48	1,080	9,730	11,208	1,226.07	3,536	15.98
30	恒隆 69	外租	165	/	265.20	262	1,396	3,700	190.00	12,662	107.20
31	新舟山	外租	103	/	429.86	510	2,900	12,600	655.40	6,455	44.97
32	江海通 8	外租	155	/	236.56	212	1,102	11,880	142.56	10,285	114.56
33	VENUS C	外租	310	/	1,098.97	816	7,060	56,669	3,612.62	22,218	32.15
34	XIANG SHUN	外租	30	/	173.53	1,050	10,560	5,359	482.85	1,785	20.74
35	INGENUITY	外租	100	/	674.60	1,707	14,100	23,825	1,880.76	11,864	25.44
36	JJ SKY	外租	366	/	1,224.78	1,114	9,730	66,229	5,817.72	16,679	14.97
37	NORDLILY	外租	259	/	1,819.20	1,756	14,280	52,415	5,435.56	26,585	21.39
38	MARCLOUD	外租	53	/	236.48	1,049	7,990	10,592	808.26	2,867	18.87

受航线航程、货物运输量、运力投入等因素影响，公司各航线区域的运力周转率及变动幅度存在差异，因此在不同航线区域运营的船舶的运力周转率及其变动趋势也会呈现较大差异。公司结合各航线的客户运输需求和航线经营情况，适时调配船舶的运营航线区域，对应船舶的运力周转率也会随之变动。报告期内，公司各航线区域的运力周转率及其变动情况分析参见本回复之“问题 1.1/一/（二）/4、公司运力周转率情况”的相关回复。

综合来看，报告期内主要船舶的运力周转率与其所运营航线区域的运力周转率变动趋势较为一致，部分船舶受航线调配、市场需求波动等因素影响，其运力周转率变动趋势相对较大，具体分析如下：

1、2022 年度船舶运力周转率变动幅度较大的船舶及变动原因

船舶名称	2022 年度	2021 年度	变动幅度	变动原因
AS SERAFINA	2.39	11.27	-78.79%	该船舶 2021 年上半年主营航线为东南亚航线，2021 年下半年开始转为美西航线。由于美西航线航程距离和航次周转时间较长，致使该船舶 2022 年运力周转率下降
AS SERENA	5.60	2.00	180.00%	该船舶 2021 年主营航线为美西航线，2022 年下半年开始转为东南亚航线。由于东南亚航线航程距离和航次周转时间较短，致使该船舶 2022 年运力周转率上升
CONSERO	35.08	22.35	56.96%	由于 2022 年度该船舶所主要运营航线的客户运输需求增加，带动计费箱量上涨，进而导致运力周转率上升

2、2021 年度船舶运力周转率变动幅度较大的船舶及变动原因

船舶名称	2021 年度	2020 年度	变动幅度	变动原因
XIANG SHUN	53.26	20.74	156.80%	2021 年度，随着国内外经济形势的逐步好转，全球经济恢复增长态势，国际贸易呈现较高景气度，使得全球集装箱航运市场持续复苏，致使该船舶所主要运营航线的客户运输需求增加，带动计费箱量上涨，进而导致运力周转率上升
JJ SKY	33.30	14.97	122.44%	同上
HE SHENG	32.28	15.98	102.00%	同上
GLORY SHENG DONG	57.94	38.03	52.35%	同上
GLORY TIANJIN	43.82	26.97	62.48%	同上
集海之星	93.09	51.94	79.23%	同上

综上，报告期内公司主要船舶的运力周转率及变化趋势与其所主要运营航线的运力周转率及变化趋势相匹配。部分船舶受航线调配、市场需求波动等因素的影响，其运力周转率变动相对较大，具备合理性。

二、量化分析报告期各期，各船舶耗油量与航行时长、航行里程、货运量的匹配性

报告期内，公司班轮运输服务开展过程中，各集装箱船舶的耗油量、航行时长、航行里程、货运量如下表所示：

船舶名称	船舶耗油量 (吨)			航行时长 (天)			航行里程 (海里)			计费箱量 (TEU)		
	2022年度	2021年度	2020年度	2022年度	2021年度	2020年度	2022年度	2021年度	2020年度	2022年度	2021年度	2020年度
春锦	5,447.23	4,891.49	4,829.57	365	344	366	93,000	82,270	81,275	33,429	46,814	38,840
秋锦	4,668.64	5,245.85	4,772.20	344	365	366	69,880	83,090	79,834	26,425	36,214	33,539
集海之峰	1,774.51	1,960.50	1,743.66	348	365	352	38,911	38,365	38,387	40,344	41,582	31,925
集海之星	2,228.40	2,497.97	2,065.02	365	365	352	54,523	58,427	48,393	64,046	64,044	34,365
集海钟山	774.04	1,003.28	713.24	347	365	349	26,380	33,601	21,868	16,012	29,643	37,500
秀鸿	2,207.40	2,343.56	1,942.69	365	365	366	45,296	47,016	52,252	46,415	37,555	36,236
GLORY GUANDONG	4,904.55	5,690.35	5,614.02	351	365	366	73,927	81,436	87,211	33,556	31,295	48,290
GLORY ZHENDONG	5,321.12	5,432.69	5,762.46	365	365	366	84,112	78,626	95,703	34,551	31,146	50,111
GLORY SHENGDONG	5,170.20	6,155.51	5,598.89	351	365	366	79,206	97,638	88,055	54,205	59,095	38,787
GLORY GUANGZHOU	5,926.24	5,097.28	5,693.35	365	365	366	91,790	76,510	88,599	56,391	48,501	50,031
JJ TOKYO	4,927.86	5,506.43	4,666.03	344	365	366	78,460	78,560	71,282	55,892	66,929	46,281
JJ NAGOYA	4,929.97	5,169.68	4,330.16	365	365	345	82,347	83,143	68,454	50,979	46,523	29,541
JJ SUN	7,515.65	3,046.53	5,589.22	365	126	315	77,420	22,320	53,925	16,614	5,963	10,015
JJ STAR	5,471.68	5,272.18	5,706.34	365	344	366	67,331	63,342	67,582	57,962	71,824	70,182
BLUE OCEAN	3,645.01	4,240.96	4,234.71	365	365	366	55,189	54,167	69,317	42,318	49,598	52,903
GLORY SHANGHAI	6,337.38	6,576.83	6,232.26	365	365	352	96,579	97,340	94,843	34,147	36,897	28,160
GLORY OCEAN	5,583.85	5,793.85	5,592.74	365	365	366	63,751	56,080	70,188	45,765	57,763	54,409
GLORY TIANJIN	4,704.20	5,183.40	6,228.13	351	365	352	72,260	78,938	96,220	33,162	43,949	26,014
GLORY SEASON	1,562.62	2,781.54	2,563.14	365	365	366	39,250	50,577	62,538	13,369	22,308	15,706
MILD WALTZ	6,800.61	8,146.35	7,626.27	344	365	366	83,769	103,060	103,460	46,856	65,098	47,618

船舶名称	船舶耗油量 (吨)			航行时长 (天)			航行里程 (海里)			计费箱量 (TEU)		
	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度
MILD CHORUS	6,344.42	1,383.60	746.35	365	81	39	110,110	20,366	10,113	38,050	15,011	6,538
MILD TUNE	7,256.54	7,625.81	6,477.54	365	365	320	92,428	96,788	87,610	48,318	53,600	37,429
MILD JAZZ	5,302.81	6,471.82	6,705.89	344	365	366	70,298	84,224	94,654	44,348	52,474	38,584
MILD TEMPO	6,991.47	6,723.84	-	365	359	-	95,745	89,899	-	61,900	52,898	-
MILD SONATA	5,715.66	6,023.64	7,396.73	365	351	366	84,240	75,042	105,995	41,111	41,467	49,607
HE SHENG	264.18	4,584.60	1,226.07	14	284	75	4,306	53,961	11,208	1,668	27,126	3,536
和进	4,267.80	-	-	213	-	-	43,097	-	-	15,247	-	-
恒隆 69	387.20	456.20	190.00	364	364	165	7,700	8,600	3,700	56,196	41,398	12,662
新舟山	1,501.00	1,688.00	655.40	365	365	103	39,040	42,880	12,600	14,863	14,801	6,455
星东 77	684.53	-	-	92	-	-	13,270	-	-	6,557	-	-
春禾伟 6	1,044.59	-	-	314	-	-	26,142	-	-	12,565	-	-
永裕 018	365.40	-	-	316	-	-	12,528	-	-	45,102	-	-
永裕 16	435.40	86.80	-	364	70	-	14,928	2,976	-	53,649	15,516	-
江海通 8	350.50	401.92	142.56	364	364	155	29,208	33,494	11,880	47,033	35,808	10,285
CONSERO	4,199.45	262.44	-	365	11	-	77,736	4,390	-	38,268	735	-
海速 6	992.60	-	-	74	-	-	13,838	-	-	1,515	-	-
海速 7	689.68	-	-	61	-	-	11,647	-	-	455	-	-
海顺丰 15	1,986.59	-	-	364	-	-	41,115	-	-	34,493	-	-
AS SERAFINA	3,387.72	6,412.42	-	170	232	-	40,431	55,955	-	1,903	12,268	-
INFINITY	3,201.73	-	-	171	-	-	38,148	-	-	12,453	-	-

船舶名称	船舶耗油量（吨）			航行时长（天）			航行里程（海里）			计费箱量（TEU）		
	2022年度	2021年度	2020年度	2022年度	2021年度	2020年度	2022年度	2021年度	2020年度	2022年度	2021年度	2020年度
G. BOX	7,935.41	5,796.32	-	365	254	-	76,764	52,415	-	31,486	20,438	-
INCRES	6,491.50	4,576.24	-	365	246	-	79,765	52,415	-	30,728	21,990	-
TALISKER	2,195.94	-	-	116	-	-	24,581	-	-	11,388	-	-
AS SERENA	6,352.41	3,215.24	-	281	143	-	65,641	23,672	-	7,387	1,344	-
POSEN	2,484.17	-	-	101	-	-	22,369	-	-	1,925	-	-
HARRIER	4,047.81	-	-	258	-	-	57,516	-	-	36,659	-	-
长江新星	1,617.00	-	-	307	-	-	39,897	-	-	21,699	-	-
集海之腾	-	1,496.48	1,422.41	-	360	366	-	42,427	44,723	-	25,225	21,507
集海宝山	-	519.68	438.17	-	334	352	-	22,157	18,541	-	32,219	30,675
HASCO QINGDAO	-	258.22	3,153.36	-	81	366	-	6,658	44,920	-	3,580	11,398
中联帕迪安	-	247.39	-	-	16	-	-	3,540	-	-	925	-
海顺丰 6	-	19.00	-	-	13	-	-	560	-	-	3,033	-
XIANG SHUN	-	755.62	482.85	-	39	30	-	7,369	5,359	-	5,975	1,785
JJ SKY	-	3,855.82	5,817.72	-	238	366	-	33,982	66,229	-	24,191	16,679
NORDLILY	-	2,482.16	5,435.56	-	120	259	-	33,355	52,415	-	12,760	26,585
VENUS C	-	-	3,612.62	-	-	310	-	-	56,669	-	-	22,218
INGENUITY	-	-	1,880.76	-	-	100	-	-	23,825	-	-	11,864
MARCLOUD	-	-	808.26	-	-	53	-	-	10,592	-	-	2,867

报告期内，公司各船舶耗油量与航行时长、航行里程、货运量的匹配性分析如下：

船舶名称	平均每天耗油量（吨/天）			平均每海里耗油量（吨/海里）			平均每 TEU 耗油量（吨/TEU）		
	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度
春锦	14.92	14.22	13.20	0.06	0.06	0.06	0.16	0.10	0.12
秋锦	13.57	14.37	13.04	0.07	0.06	0.06	0.18	0.14	0.14
集海之峰	5.10	5.37	4.95	0.05	0.05	0.05	0.04	0.05	0.05
集海之星	6.11	6.84	5.87	0.04	0.04	0.04	0.03	0.04	0.06
集海钟山	2.23	2.75	2.04	0.03	0.03	0.03	0.05	0.03	0.02
秀鸿	6.05	6.42	5.31	0.05	0.05	0.04	0.05	0.06	0.05
GLORY GUANDONG	13.97	15.59	15.34	0.07	0.07	0.06	0.15	0.18	0.12
GLORY ZHENDONG	14.58	14.88	15.74	0.06	0.07	0.06	0.15	0.17	0.11
GLORY SHENGDONG	14.73	16.86	15.30	0.07	0.06	0.06	0.10	0.10	0.14
GLORY GUANGZHOU	16.24	13.97	15.56	0.06	0.07	0.06	0.11	0.11	0.11
JJ TOKYO	14.33	15.09	12.75	0.06	0.07	0.07	0.09	0.08	0.10
JJ NAGOYA	13.51	14.16	12.55	0.06	0.06	0.06	0.10	0.11	0.15
JJ SUN	20.59	24.18	17.74	0.10	0.14	0.10	0.45	0.51	0.56
JJ STAR	14.99	15.33	15.59	0.08	0.08	0.08	0.09	0.07	0.08
BLUE OCEAN	9.99	11.62	11.57	0.07	0.08	0.06	0.09	0.09	0.08
GLORY SHANGHAI	17.36	18.02	17.71	0.07	0.07	0.07	0.19	0.18	0.22
GLORY OCEAN	15.30	15.87	15.28	0.09	0.10	0.08	0.12	0.10	0.10
GLORY TIANJIN	13.40	14.20	17.69	0.07	0.07	0.06	0.14	0.12	0.24
GLORY SEASON	4.28	7.62	7.00	0.04	0.05	0.04	0.12	0.12	0.16
MILD WALTZ	19.77	22.32	20.84	0.08	0.08	0.07	0.15	0.13	0.16

船舶名称	平均每天耗油量（吨/天）			平均每海里耗油量（吨/海里）			平均每 TEU 耗油量（吨/TEU）		
	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度
MILD CHORUS	17.38	17.08	19.14	0.06	0.07	0.07	0.17	0.09	0.11
MILD TUNE	19.88	20.89	20.24	0.08	0.08	0.07	0.15	0.14	0.17
MILD JAZZ	15.42	17.73	18.32	0.08	0.08	0.07	0.12	0.12	0.17
MILD TEMPO	19.15	18.73	-	0.07	0.07	-	0.11	0.13	-
MILD SONATA	15.66	17.16	20.21	0.07	0.08	0.07	0.14	0.15	0.15
HE SHENG	18.87	16.14	16.35	0.06	0.08	0.11	0.16	0.17	0.35
和进	20.04	-	-	0.10	-	-	0.28	-	-
恒隆 69	1.06	1.25	1.15	0.05	0.05	0.05	0.01	0.01	0.02
新舟山	4.11	4.62	6.36	0.04	0.04	0.05	0.10	0.11	0.10
星东 77	7.44	-	-	0.05	-	-	0.10	-	-
春禾伟 6	3.33	-	-	0.04	-	-	0.08	-	-
永裕 018	1.16	-	-	0.03	-	-	0.01	-	-
永裕 16	1.20	1.24	-	0.03	0.03	-	0.01	0.01	-
江海通 8	0.96	1.10	0.92	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01
CONSERO	11.51	23.86	-	0.05	0.06	-	0.11	0.36	-
海速 6	13.41	-	-	0.07	-	-	0.66	-	-
海速 7	11.31	-	-	0.06	-	-	1.52	-	-
海顺丰 15	5.46	-	-	0.05	-	-	0.06	-	-
AS SERAFINA	19.93	27.64	-	0.08	0.11	-	1.78	0.52	-
INFINITY	18.72	-	-	0.08	-	-	0.26	-	-

船舶名称	平均每天耗油量（吨/天）			平均每海里耗油量（吨/海里）			平均每 TEU 耗油量（吨/TEU）		
	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度
G. BOX	21.74	22.82	-	0.10	0.11	-	0.25	0.28	-
INCRES	17.78	18.60	-	0.08	0.09	-	0.21	0.21	-
TALISKER	18.93	-	-	0.09	-	-	0.19	-	-
AS SERENA	22.61	22.48	-	0.10	0.14	-	0.86	2.39	-
POSEN	24.60	-	-	0.11	-	-	1.29	-	-
HARRIER	15.69	-	-	0.07	-	-	0.11	-	-
长江新星	5.27	-	-	0.04	-	-	0.07	-	-
集海之腾	-	4.16	3.89	-	0.04	0.03	-	0.06	0.07
集海宝山	-	1.56	1.24	-	0.02	0.02	-	0.02	0.01
HASCO QINGDAO	-	3.19	8.62	-	0.04	0.07	-	0.07	0.28
中联帕迪安	-	15.46	-	-	0.07	-	-	0.27	-
海顺丰 6	-	1.46	-	-	0.03	-	-	0.01	-
XIANG SHUN	-	19.37	16.10	-	0.10	0.09	-	0.13	0.27
JJ SKY	-	16.20	15.90	-	0.11	0.09	-	0.16	0.35
NORDLILY	-	20.68	20.99	-	0.07	0.10	-	0.19	0.20
VENUS C	-	-	11.65	-	-	0.06	-	-	0.16
INGENUITY	-	-	18.81	-	-	0.08	-	-	0.16
MARCLOUD	-	-	15.25	-	-	0.08	-	-	0.28
均值	12.84	13.56	12.71	0.06	0.07	0.06	0.24	0.19	0.15

（一）船舶耗油量与航行天数的匹配性

常规而言，船型规格越大其功率越大，单耗油量越多。受航线差异、海况、航线经济性等因素的影响，不同航线主力船型具有一定差异。如上表所示，报告期内发行人船舶耗油量与航行天数总体配比，报告期内公司船舶平均每天耗油量分别为 12.71 吨/天、13.56 吨/天和 12.84 吨/天，变动幅度较小。

2021 年度，公司平均每天耗油量有所上升，主要系公司新增东南亚航线的集装箱船舶，由于东南亚航线船舶的船型规格整体较大，其对应的货运量、航行过程中所面临的水阻和空气阻力也相对更大，致使所需的引擎动力更大，致使燃油消耗量随之增加；2022 年度公司平均每天耗油量有所下降，主要是在以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局背景下，公司结合国家战略安排和自身业务定位，加大国内航线的运力投入，由于国内航线船型规格相对较小，致使平均每天耗油量有所下降。

综上所述，报告期内发行人船舶耗油量与航行天数总体配比，变动情况具备合理性。

（二）船舶耗油量与航行里程的匹配性

如上表所示，报告期内发行人船舶耗油量与航行里程总体配比，报告期内公司平均每海里耗油量分别为 0.06 吨/海里、0.07 吨/海里和 0.06 吨/海里，整体保持相对稳定。2021 年度，平均每海里耗油量略有上升，系由于港口实施防疫政策导致通行效率下降，公司船舶等货、等泊、绕航的情形有所增加，该等非常规运行状态不增加航次里程数，但会增加燃油消耗数量，随着 2022 年港口周转改善，平均每海里耗油量有所下降。

（三）船舶耗油量与货运量的匹配性

报告期内，公司平均每 TEU 耗油量分别为 0.15 吨/TEU、0.19 吨/TEU 和 0.24 吨/TEU，船舶耗油量与货运量不在线性关系，主要原因系：①在其他条件不变的情况下，船舶耗油量通常会随着运输货物重量的增加而增加，这是由于更重的货物需要更多的动力来维持船速和航行稳定性，因此会导致更高的燃油消耗。然而公司

所处的集装箱班轮运输行业的货运量以标准化 TEU 作为计量单位，TEU 与货物重量不存在直接关系；②在船舶实际运营的过程中，受航行环境、班期安排、港口通行效率等因素的影响，船舶会相应调节航行速度，由于航行速度的变动会直接影响船舶功率，进而影响船舶的单位时间耗油量变动。此外，由于集装箱航运通常为周班服务，船舶航速变化所减少或增加的运输时间只有达到班期（一般以周为单位）的整数倍，才能对船运运力产生有效影响，进而影响货物运输量。因此，船舶航速变化会对耗油量产生影响，但综合对航运运力、货物运输量的影响有限。

综上所述，在船舶运营过程中，单位耗油量会受航速变化的影响。同时，由于集装箱货运量通常以 TEU 作为计量单位，TEU 与货物重量不存在直接关系，故船舶耗油量不与集装箱货运量之间存在显著、线性的匹配关系。

三、报告期各期，各船舶人员配置情况，包括岗位设置、各岗位人数、薪酬总额和影响因素，并量化分析薪酬成本与人数、业务量的匹配性

集装箱班轮运输中船舶人员配置主要根据船型规模、航行区域、船舶自动化程度等因素确定，常规而言，船舶配员数量相对稳定，一般不会随业务量变化有明显波动。公司配备自有船员的船舶主要系自有运营船舶，报告期内，各船舶配置的船员人数未发生变化，整体稳定。报告期内，各船舶人员岗位设置及各岗位人数情况如下：

序号	船舶名称	岗位																		
		船长	大副	二副	三副	水手长	高级水手	水手	二水	轮机长	大管轮	二管轮	三管轮	机工长	二机	机工	大厨	电子电气员	服务员	管事/政委
1	春锦	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	3	1	1	1	1
2	秋锦	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	3	1	1	1	1
3	集海之峰	1	1	1	1	1	-	3	1	1	1	1	1	1	1	3	1	-	-	-
4	集海之星	1	1	1	1	1	-	3	1	1	1	1	1	1	1	3	1	-	-	-
5	集海之腾	1	1	1	1	1	-	3	1	1	1	1	1	1	1	3	1	-	-	-
6	集海宝山	1	1	1	1	1	-	3	1	1	1	1	1	1	-	3	1	-	-	-
7	集海钟山	1	1	1	1	1	-	3	1	1	1	1	1	1	1	3	1	-	-	-
8	秀鸿	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	3	1	1	1	1
9	HASCO QINGDAO	1	1	1	1	1	-	3	1	1	1	1	1	1	-	3	1	1	-	1
10	GLORY GUANDONG	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1
11	GLORY ZHENDONG	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1
12	GLORY SHENG DONG	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1
13	GLORY GUANGZHOU	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1
14	JJ TOKYO	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	3	1	1	1	1
15	JJ NAGOYA	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	3	1	1	1	1
16	JJ SUN	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1
17	JJ STAR	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1
18	BLUE OCEAN	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	3	1	1	1	1
19	GLORY SHANGHAI	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1

序号	船舶名称	岗位																		
		船长	大副	二副	三副	水手长	高级水手	水手	二水	轮机长	大管轮	二管轮	三管轮	机工长	二机	机工	大厨	电子电气员	服务员	管事/政委
20	GLORY OCEAN	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	2	1	1	1	1
21	GLORY TIANJIN	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1
22	GLORY SEASON	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	3	1	1	1	1
23	MILD WALTZ	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1
24	MILD CHORUS	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1
25	MILD TUNE	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1
26	MILD JAZZ	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1
27	MILD TEMPO	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1
28	MILD SONATA	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1
29	JJ SKY	1	1	1	1	1	1	3	-	1	1	1	1	1	-	2	1	1	1	1

报告期内，各船舶对应的船员人数、薪酬总额以及计费箱量情况如下：

序号	船舶名称	船舶人员人数(人)	薪酬总额(万元)			计费箱量(TEU)		
			2022年度	2021年度	2020年度	2022年度	2021年度	2020年度
1	春锦	21	1,146.80	890.23	735.21	33,429	46,814	38,840
2	秋锦	21	1,159.16	912.40	711.88	26,425	36,214	33,539
3	集海之峰	19	742.42	544.55	454.85	40,344	41,582	31,925
4	集海之星	19	721.65	512.35	447.73	64,046	64,044	34,365
5	集海之腾	19	-	494.24	452.68	-	25,225	21,507
6	集海宝山	18	-	493.54	429.66	-	32,219	30,675
7	集海钟山	19	711.72	444.93	428.54	16,012	29,643	37,500
8	秀鸿	21	1,224.64	811.48	619.31	46,415	37,555	36,236
9	HASCO QINGDAO	20	-	207.55	629.53	-	3,580	11,398
10	GLORY GUANDONG	19	1,052.81	770.34	618.92	33,556	31,295	48,290
11	GLORY ZHENDONG	19	1,036.65	714.90	601.56	34,551	31,146	50,111
12	GLORY SHENGDONG	19	1,042.70	800.75	630.19	54,205	59,095	38,787
13	GLORY GUANGZHOU	19	1,050.33	755.43	607.30	56,391	48,501	50,031
14	JJ TOKYO	21	1,137.20	876.99	737.67	55,892	66,929	46,281
15	JJ NAGOYA	21	1,124.32	871.14	707.89	50,979	46,523	29,541
16	JJ SUN	19	1,018.78	809.04	679.09	16,614	5,963	10,015
17	JJ STAR	19	1,134.34	765.26	639.34	57,962	71,824	70,182
18	BLUE OCEAN	21	975.03	686.37	679.34	42,318	49,598	52,903
19	GLORY SHANGHAI	19	1,069.67	746.83	605.38	34,147	36,897	28,160
20	GLORY OCEAN	20	1,017.27	764.08	626.42	45,765	57,763	54,409
21	GLORY TIANJIN	19	1,012.66	729.16	626.58	33,162	43,949	26,014
22	GLORY SEASON	21	942.37	685.54	673.05	13,369	22,308	15,706
23	MILD WALTZ	19	1,066.23	810.72	662.44	46,856	65,098	47,618
24	MILD CHORUS	19	1,058.40	755.95	671.01	38,050	15,011	6,538
25	MILD TUNE	19	1,066.38	790.14	613.51	48,318	53,600	37,429
26	MILD JAZZ	19	1,059.41	811.91	711.45	44,348	52,474	38,584
27	MILD TEMPO	19	1,032.98	774.89	639.48	61,900	52,898	-
28	MILD SONATA	19	1,047.22	833.89	718.11	41,111	41,467	49,607

序号	船舶名称	船舶人员人数(人)	薪酬总额(万元)			计费箱量(TEU)		
			2022年度	2021年度	2020年度	2022年度	2021年度	2020年度
29	JJ SKY	20	-	600.72	722.87	-	24,191	16,679
	均值	19.55	1,026.05	712.60	623.48	41,447	41,152	35,460

(一) 船舶岗位设置、岗位人数、薪酬总额和影响因素情况

报告期内，公司船舶平均人员数量分别为 19.55 人、19.55 人和 19.60 人，各船舶岗位设置和人数相对稳定。

报告期内，公司船舶平均薪酬总额分别为 623.48 万元、712.60 万元和 1,026.05 万元，呈持续上涨的趋势，主要受船员市场薪酬波动及船舶运营航线结构等因素的影响：1、市场薪酬方面，随着集装箱航运市场呈较高景气度，船员市场供需格局改变，致使部分船员岗位的市场薪酬呈现大幅上涨。公司根据市场薪酬波动情况，对船员薪酬标准进行了调增，致使 2021 年和 2022 年船舶船员平均薪酬上涨；2、船舶运营航线结构方面，不同航线由于船员适任证书要求、航线距离、航线班期密度、航线环境等不同，船员薪酬存在较大差异，常规而言，远洋航线高于近洋航线，近洋航线高于沿海航线。2022 年度，公司自有运营船舶中近洋航线的船舶数量占比较高，进而提高了船舶薪酬的整体水平。

综合来看，同一年度内主要船舶薪酬总额差异较小，存在部分船舶薪酬总额较低的情形，主要原因系：1、部分船舶处置或未继续租赁，因此航行时间较短，未满足完整年度，船员薪酬总额较低，如 HASCO QINGDAO 及 JJ SKY 等；2、如前所述，由于航线区域不同，国内航线船员薪酬相对较低，如集海之峰及集海之星等。

综上，报告期内公司船舶岗位设置及船舶人员人数稳定，公司船舶薪酬主要受市场薪酬波动、航线区域、航行时间等因素的影响，相关变动具有合理性。

(二) 薪酬成本与人数、业务量的匹配性

1、薪酬成本与人数的匹配性

报告期内，公司船舶平均人员数量相对稳定，但对应船舶平均薪酬成本变动幅度分别为 14.29%和 43.99%，主要原因系报告期内公司各船舶岗位设置整体较为固

定、各船舶人员数量未变化，公司船舶平均薪酬成本受市场薪酬波动及船舶运营航线结构等因素的影响在报告期内持续上升所致。

综上，公司船舶薪酬水平和船舶人数变动原因合理，两者具有匹配性。

2、薪酬成本与业务量的匹配性

报告期内，公司船舶平均薪酬成本变动幅度分别为 14.29%和 43.99%，船舶平均计费箱量的变动幅度分别为 16.05%和 0.72%，各船舶薪酬总额与其计费箱量不存在显著的线性关系，主要原因系公司主要从事集装箱班轮运输业务，各船舶的计费箱量主要受到其所运营航线的客户需求变动的的影响，各船舶的薪酬总额则主要受到市场船员薪酬水平的影响。船员薪酬属于集装箱班轮运输业务中的相对固定成本，其变动不会随着计费箱量的变动而变动，故各船舶薪酬总额与计费箱量不存在显著的线性关系。

综上，公司船舶薪酬水平和船舶人数变动原因合理，两者具有匹配性。船员薪酬属于集装箱班轮运输业务中的相对固定成本，其变动不会随着计费箱量的变动而变动，两者不存在显著的线性关系。

四、结合各期运力周转率情况，分析船舶租赁单位成本和租赁天数均增长较快的原因

报告期内，公司船舶租赁天数、船舶单位租赁成本和运力周转率的情况如下：

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度
	数值	变动率	数值	变动率	数值
船舶租赁天数（天）	6,774	57.61%	4,298	39.55%	3,080
船舶单位租赁成本（万元/天）	9.38	77.32%	5.29	13.76%	4.65
运力周转率	41.76	-14.20%	48.67	12.22%	43.37

注：运力周转率=总计费箱量/平均总运力。

（一）船舶单位租赁成本增长较快的原因

报告期内，船舶单位租赁成本分别为 4.65 万元/天、5.29 万元/天和 9.38 万元/天，均呈持续上升的趋势。船舶单位租赁成本与运力周转率不存在显著的线性关系。

2020年至2022年上半年，受市场需求不断上升、运力增速有限等多重因素影响，全球主要航线集装箱运价持续上涨，进而带动船舶租赁市场费率持续走高。2022年下半年，随着市场需求疲软、集装箱运价下跌、港口拥堵缓解增加运力释放等因素冲击集装箱船市场，船舶租赁市场费率有所下跌，但2022年度整体的船舶租赁市场费率仍高于2021年度。受此影响，公司船舶单位租赁成本在报告期内整体呈现上涨趋势。

运力周转率（总计费箱量/平均总运力）是衡量集装箱船舶周转速率、舱位利用率、营运效率的综合指标，主要受航线航程、货物运输量、运力投入等因素的影响，而公司船舶单位租赁成本主要受市场供求关系、船舶类型和规格、船舶租赁订解约日期等因素的影响，两者驱动因素不同且无直接关系，故不存在显著的线性关系。

综上，受行业周期和运力供求关系的影响，报告期内船舶租赁费市场费率持续走高，从而致使公司船舶单位租赁成本快速上升。运力周转率与船舶单位租赁成本驱动因素不同且无直接关系，故不存在显著的线性关系。

（二）船舶租赁天数增长较快的原因

报告期内，公司船舶租赁天数分别为3,080天、4,298天和6,774天，呈持续上升的趋势。公司船舶租赁天数与平均租赁运力呈正比关系，随着租赁船舶的数量以及租赁时长的上升，公司船舶租赁天数与平均租赁运力同步上涨。船舶租赁天数与运力周转率不存在显著的线性关系。

受行业周期的影响，报告期内随着国内外经济形势的逐步好转，全球经济呈现复苏态势，叠加航运市场运力供需错配的影响，使得全球集装箱航运市场持续复苏，运力需求整体大幅上涨。公司结合市场行情及客户需求，不断开拓和完善航线布局，持续加大运力的投入，并主要通过租赁船舶的方式新增运力，致使船舶租赁天数持续上升。

报告期内公司持续增加运力并主要以租赁船舶的方式投入运力，平均租赁运力的上升致使平均总运力规模上升，随着运力规模的增长以及公司加强市场开拓，使得公司的总计费箱量亦同步增长。然而，由于公司不断开拓东南亚航线的网络布局，

相关新开航线的距离和航次周转时间均长于公司原有航线，致使计费箱量周转时间的提高，降低了整体运力周转率水平。故此，运力周转率与平均总运力规模不存在线性关系，与平均租赁运力亦不存在线性关系。

综上，受行业周期及市场运力需求增加的影响，公司主要通过租赁船舶的方式新增运力，致使船舶租赁天数上升。运力周转率与平均总运力规模不存在线性关系，与平均租赁运力亦不存在线性关系。

五、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

1、访谈发行人业务部门负责人，获取发行人报告期内运输船舶相关信息，包括各船舶名称、取得方式、运营期限、年折旧额（自有船舶）、租金（租赁船舶）、运力、功率、航行里程、耗油量、实际货运量、运力周转率等，分析运力周转率显著变动的原因和合理性；

2、询问发行人相关业务人员及其查阅研究报告，了解集装箱船舶耗油量与航行时长、航行里程、货运量的关系，并量化分析各船舶耗油量与航行时长、航行里程、货运量的匹配性；

3、访谈发行人人力资源部部长及获取船员薪酬标准及薪酬调整文件等资料，了解各船舶人员岗位设置情况、人数情况，了解薪酬成本影响因素；获取员工花名册，核查各船舶薪酬成本和船员数量，对比分析薪酬成本与人数、业务量匹配情况；

4、询问发行人相关业务人员，了解并分析发行人报告期内平均租赁运力大幅增长的原因及合理性，分析发行人主要通过租赁船舶的方式增加运力的合理性以及运力周转与船舶租赁天数的关系；

5、获取报告期内发行人租赁船舶的合同，核实各期租赁船舶合同的租赁船舶、租赁期限和租赁价格，分析报告期内发行人租赁船舶费率与市场价格的匹配性以及运力周转率与船舶单位租赁成本的关系。

（二）核查结论

经核查，保荐机构和申报会计师认为：

1、报告期内发行人主要船舶的运力周转率及变化受其所主要运营航线的运力周转率、航线调配、市场需求波动等因素的影响，其运力周转率变动相对较大，具备合理性；

2、发行人各船舶的耗油量与航行时长、航行里程具有匹配性，各船舶的耗油量与货运量不存在直接的关系；

3、报告期内，发行人船舶薪酬水平和船舶人数变动原因合理，两者具有匹配性。船员薪酬与计费箱量不存在显著线性关系；

4、受行业周期和运力供求关系的影响，报告期内船舶租赁费市场费率持续走高，从而致使发行人船舶单位租赁成本快速上升。运力周转率与船舶单位租赁成本驱动因素不同且无直接关系，故不存在显著的线性关系；

5、受行业周期及市场运力需求增加的影响，发行人主要通过租赁船舶的方式新增运力，致使船舶租赁天数上升。运力周转率与平均租赁运力不存在线性关系。

【问题 7】：关于销售与客户

根据申报材料：（1）发行人销售模式主要为代理模式和直客模式；（2）客户可通过公司订舱信息系统、电商平台或通过电子邮件等线上形式进行订舱；（3）发行人无法精确统计按货主所属行业的构成及变动情况；（4）发行人集装箱班轮运输服务的定价方式主要受合作时间、货物运输量等因素的影响。

请发行人说明：（1）报告期各期，代理模式、直客模式客户通过订舱信息系统、电商平台、电子邮件订舱的订单数量、订单金额、收入金额和占比，是否存在日常经营活动高度依赖信息系统的情形，并分析各期线上订单信息与实际业务信息的匹配性；（2）报告期各期，公司与前五大代理模式客户和前五大直客模式客户的具体定价方式、周期、标准，量化分析与相关客户合作时间、货物运输量的匹配性。

请保荐机构和申报会计师说明：（1）发行人订单获取和执行相关内部控制的有效性；（2）关于销售业务真实性的核查方式、核查范围、核查比例、取得的核查证据和结论；（3）对发行人开展业务的信息系统可靠性进行核查的情况和核查意见。

请保荐机构、申报会计师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见。

【回复】

一、报告期各期，代理模式、直客模式客户通过订舱信息系统、电商平台、电子邮件订舱的订单数量、订单金额、收入金额和占比，是否存在日常经营活动高度依赖信息系统的情形，并分析各期线上订单信息与实际业务信息的匹配性

（一）报告期各期，代理模式、直客模式客户通过订舱信息系统、电商平台、电子邮件订舱的订单数量、订单金额、收入金额和占比

公司的客户可通过公司订舱信息系统、电商平台或电子邮件等方式进行订舱，各订舱方式的具体介绍如下：

订舱方式	获客渠道	获取订单渠道	操作方式
订舱信息系统	线下	线下	客户通过集运系统的订舱端口输入订舱需求。订舱信息系统主要向合作期间较长、货物运输量较大的客户开放，发行人市场部线下与客户谈判商定航线、年运输量及运费价格并签署运输合同后，向客户开放集运系统的订舱端口，由客户进行订舱。发行人原来主要通过客户填写纸质托单的形式获取订单，随着信息技术的普及，并且为了提高日常经营活动的效率，订舱信息系统取代了纸质托单的形式。因此订舱信息系统的订舱方式虽为线上操作，但获取客户及订单的渠道仍以线下为主。
电商平台	线上	线上	客户通过电商平台进行订舱后生成订单。电商平台主要是发行人为拓展新客户而开发的平台，发行人将航班信息、可订舱的箱量及单价等信息发布在电商平台，此等信息公开、透明。有订舱意向的客户可以根据运输需求于电商平台进行下单。电商平台的订舱方式及获取客户及订单的渠道均为线上。
电子邮件	线下	线下	客户通过电子邮件发送订舱需求后，业务人员根据邮件将订单信息录入集运系统生成订单。报告期内仅有个别客户仍通过电子邮件形式订舱。电子邮件的订舱方式及获取客户及订单的渠道均为线下。

报告期各期，代理模式、直客模式客户通过订舱信息系统、电商平台、电子邮件订舱的订单数量及占比如下：

单位：TEU

客户类型	订舱方式	2022年度		2021年度		2020年度	
		数值	占比	数值	占比	数值	占比

客户类型	订舱方式	2022年度		2021年度		2020年度	
		数值	占比	数值	占比	数值	占比
代理模式	订舱信息系统	1,468,643	99.49%	1,385,269	99.58%	1,057,380	99.69%
	电商平台	7,595	0.51%	5,847	0.42%	3,301	0.31%
	电子邮件	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
	合计	1,476,238	100.00%	1,391,116	100.00%	1,060,681	100.00%
直客模式	订舱信息系统	65,471	85.82%	74,592	93.26%	74,093	94.17%
	电商平台	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
	电子邮件	10,814	14.18%	5,390	6.74%	4,589	5.83%
	合计	76,285	100.00%	79,982	100.00%	78,682	100.00%

报告期各期，代理模式、直客模式客户通过订舱信息系统、电商平台、电子邮件订舱的订单/收入金额及占比如下：

单位：万元

客户类型	订舱方式	2022年度		2021年度		2020年度	
		数值	占比	数值	占比	数值	占比
代理模式	订舱信息系统	621,398.08	99.27%	485,470.79	99.20%	303,558.15	99.54%
	电商平台	4,583.65	0.73%	3,895.57	0.80%	1,406.70	0.46%
	电子邮件	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
	合计	625,981.73	100.00%	489,366.36	100.00%	304,964.85	100.00%
直客模式	订舱信息系统	35,452.14	84.56%	22,111.00	86.62%	20,418.66	87.66%
	电商平台	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
	电子邮件	6,471.02	15.44%	3,416.29	13.38%	2,874.99	12.34%
	合计	41,923.16	100.00%	25,527.29	100.00%	23,293.65	100.00%

由上表可知，代理模式下和直客模式下，除有少数客户通过电商平台或电子邮件订舱，其余均通过订舱信息系统订舱。

（二）是否存在日常经营活动高度依赖信息系统的情形

发行人主要从事国际、国内海上集装箱运输业务，属于传统行业。日常经营活

动主要为向客户提供班轮运输服务，即按照事先制定的船期表在特定的航线上，以既定的挂靠港顺序，经常地为非特定多数客户提供规则的、反复的货物运输服务，以获取海运费收入。发行人日常销售、采购、运营、财务管理及核算等活动对信息系统的依赖程度分析如下：

1、发行人的日常销售活动未高度依赖信息系统开展

发行人主要从事国际、国内海上集装箱运输业务，日常销售活动主要通过线下方式开展。市场部主要通过行业洽谈会、行业招投标平台、现有客户及供应商引荐等渠道获取潜在客户，了解客户具体航线及货物运输量需求情况，与客户洽谈合作方式、运输价格及信用期等，经过内部审批后线下签署合同。运输服务完成后，财务部核对业务单据并进行财务核算；在完成与客户对账确认进行结算收款。

在上述日常销售活动中，公司与客户的接洽、谈判、合同签订、运价磋商确定、结算收款等主要通过线下对接完成，因此不存在高度依赖信息系统的情形。

2、发行人的日常采购活动未高度依赖信息系统开展

发行人日常采购内容主要包括港口相关服务、燃油及船舶物资、运输服务、船舶租赁服务及集装箱租赁服务等与集装箱运输业务相关的采购。为确保主业采购质量，保证公司集装箱业务服务的连续性，发行人基于《采购管理办法》对供应商执行供应商准入评审、定期考评等流程。每年初，采购职能部门将经评审的供应商名录及主要签约条件等材料，提交公司总经理办公会审议通过后执行。对于燃油及船舶物资采购，在订立框架协议的基础上，公司根据燃油及船舶物资采购需求，由采购人员通过比价确定供应商，与供应商洽谈后，根据公司相关管理制度规定提交决策审批，审批通过后线下签订采购合同。对于租船、租箱服务采购，由职能部门根据需求匹配原则，综合市场行情等因素确定供应商，线下完成洽谈后，根据公司相关管理制度规定，提交决策审批，审批通过后线下签订合同。

在上述日常采购活动中，公司与供应商的对接、洽谈、合同签订等主要通过线下对接完成，因此不存在高度依赖信息系统的情形。

3、发行人的日常运营活动未高度依赖信息系统开展

发行人的班轮运输服务主要为港到港服务模式，即在集装箱运输过程中，客户将货物运输到装货港口并装货至发行人船舶，发行人将货物运送至卸货港并卸货，再由客户进行提箱。

发行人接受客户订舱后，发货方自行安排将货物装箱后送至始发港集装箱码头堆场，由船舶代理于货物装船后形成舱单，发行人根据舱单的信息向收货人开具提单，同时根据订舱指示运送至目的地港口。目的港收货人通过船舶代理进行换单，将提单换为提货单后，由收货方通过货运代理或者自行安排至目的港集装箱码头堆场提取货物。

在上述日常运营活动中，各业务环节均涉及实体单据，即使不利用信息系统，发行人的日常运营也可基于实体单据正常开展，因此不存在高度依赖信息系统的情形。

4、发行人的日常财务管理及核算未高度依赖信息系统开展

公司的财务系统未向客户和供应商开放账户、系统接入接口。对于航运业务收入及港口相关费用、燃油及运输费用等成本确认，航运部每月编制月度航线业务报表，航运部部长审核无误后，通过邮件形式提供至财务部，财务部审核后作为月度入账依据。对于折旧及摊销费用，由财务系统固定资产模块计算，财务部人员核对无误后入账。对于职工薪酬等成本，由人事部人员计算，财务部人员审核后入账。对于船舶租赁成本，由财务部人员计算，并经过审核后入账。对于集装箱租赁成本，由商务部人员计算，财务部人员审核后入账。

航运业务收入涉及的主要业务单据为提单，航运业务成本涉及的主要业务单据为码头作业单据、燃油加注单及运输费用结算单等。财务部商审人员每月根据业务单据及协议约定的费率逐笔对系统计算结果进行审核入账，并定期与客户及供应商进行对账结算。

因此，发行人相关业务系统主要辅助发行人各部门计算收入及成本数据，无独立结算模块，财务部以审核后的业务单据及信息，以及与客户和供应商对账后的结

果作为财务管理及核算依据，发行人财务核算及管理不存在高度依赖信息系统的情形。

综上，发行人不存在日常经营活动高度依赖信息系统的情形。

（三）各期线上订单信息与实际业务信息的匹配性

发行人线上订单为通过电商平台获取的订单。发行人接受客户订舱后形成订单，货物装箱后送至始发港集装箱码头，由船舶代理于货物装船后形成舱单，船舶代理人员将舱单信息与订单信息进行核对，核对无误后发行人根据舱单的信息向收货人开具提单，同时根据订舱指示运输至目的地港口。目的港收货人通过船舶代理进行换单，将提单换为提货单后进行提货。业务过程中，订舱信息、舱单、提单、提货单与集装箱实体均核对一致。

业务完成后，财务部商审人员根据业务单据对系统订单信息进行审核并进行财务核算，在与客户及供应商完成对账后，基于实际对账结果与客户及供应商进行结算及财务核算。

综上，各期线上订单信息与实际业务信息具有匹配性。

二、报告期各期，公司与前五大代理模式客户和前五大直客模式客户的具体定价方式、周期、标准，量化分析与相关客户合作时间、货物运输量的匹配性

报告期各期，公司前五大代理模式客户和前五大直客模式客户的定价方式和标准、定价周期、涉及的主要航线、合作时间列示如下：

销售模式	前五大客户	海运费收入（万元）			计费箱量（TEU）			定价方式和标准	定价周期	主要航线	合作时间
		2022年度	2021年度	2020年度	2022年度	2021年度	2020年度				
代理模式	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	80,003.11	65,268.11	44,558.79	274,446	275,789	204,149	协议为主	每年变更	东北亚航线	1988年
	HASCO JAPAN CO.,LTD	72,208.14	49,916.09	42,211.70	280,895	276,952	269,373	协议为主	每年变更	东北亚航线	2009年
	mitsui-soko CO.,LTD	42,611.13	31,834.91	23,931.43	156,592	164,110	128,553	协议为主	每年变更	东北亚航线	1991年
	瑞世船务代理股份有限公司	32,690.20	31,514.81	23,526.18	176,804	217,195	198,150	协议和即期相结合	协议运价部分每年变更，即期运价部分随市场即期价格调整	国内航线	2019年
	Tcc Agency Limited	14,588.88	8,682.61	3,092.77	86,438	58,186	35,757.00	即期为主	随市场即期价格调整	东南亚航线	2012年
	金发船务有限公司	5,403.56	4,983.45	4,011.45	38,589	66,862	50,170	即期为主	随市场即期价格调整	东南亚航线	2015年
	上海金发货运代理有限公司	8,975.08	9,275.34	6,155.97	14,613	20,220	29,401	即期为主	随市场即期价格调整	东南亚航线及国内航线	2008年
直客模式	Fast Retailing Co., Ltd.	10,805.36	5,772.03	4,945.24	15,944	14,463	12,692	协议	每年变更	东北亚航线	2001年
	Sharp Corporation	10,562.07	6,815.91	5,858.82	12,164	14,422	12,585	协议	每年变更	东北亚航线	1999年
	IKEA SUPPLY AG	6,471.02	3,416.29	2,874.99	10,814	10,632	12,608	协议	每年变更	东北亚航线及国内航线	2013年
	Panasonic Corporation	3,284.01	1,414.03	1,964.46	4,899	4,499	6,295	协议	每年变更	东北亚航线	2002年
	Nissan Motor Corporation	2,144.37	1,274.64	850.84	2,730	5,136	3,375	协议	每年变更	东北亚航线	2001年
	Cainz Corporation	816.24	2,056.04	2,217.63	1,206	4,460	6,983	协议	每年变更	东北亚航线	2012年
	Sony Corporation	1,496.50	1,861.30	1,933.62	2,395	5,453	5,562	协议	每年变更	东北亚航线	2000年

注：口岸代理型客户的计费箱量系其代收海运费对应的计费箱量。

公司集装箱班轮运输服务的定价方式主要包括协议运价和即期运价。公司为了获得长期稳定的货物运输量和运输价格，增强客户的黏性，对于合作时间较长且货物运输量较大的客户，公司会考虑与对方约定协议运价。

由上表可知，公司不同航线的定价方式差异较大。其中，由于公司东北亚航线经营时间较长，相关客户合作时间较长，货物运输量较大并且稳定，定价方式以协议运价为主；公司东南亚航线经营时间较短，相关客户合作时间较短，货物运输量较小并且存在一定波动，定价方式以即期运价为主。因此，公司的定价方式与客户所处航线、合作时间及货物运输量存在一定的关联性。

由上表可知，在代理模式下，THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD、HASCO JAPAN CO.,LTD、MITSUI-SOKO CO.,LTD 主要涉及东北亚航线，计费箱量在代理模式下相对较大，合作时间相对较长，定价方式以协议运价为主；Tcc Agency Limited、金发船务有限公司、上海金发货运代理有限公司主要涉及东南亚航线，计费箱量在代理模式下相对较小，合作时间相对较短，定价方式以即期运价为主；在直客模式下，前五大客户均主要涉及东北亚航线，计费箱量在直客模式下相对较大，合作时间相对较长，定价方式以协议运价为主。因此，定价方式和相关客户合作时间、货物运输量呈现一定的量化关系。

三、发行人订单获取和执行相关内部控制的有效性

发行人线上订单及线下订单仅获客渠道及获取订单渠道存在差异，取得订单后的各环节均采用统一的流程。发行人信息办定期对电商平台进行维护，确保公布的航班信息、可订舱的箱量及单价准确。电商平台接受客户订舱后生成订单后，发行人单证中心对订单信息进行确认后执行。

为规范订单获取和执行的过程，发行人建立了《运价管理办法》、《收入管理办法》等相关内控制度。针对集装箱运输业务，发行人各职能部门严格按照内控制度执行，确保公司订单获取和提供运输服务的过程规范合规。发行人根据自身业务特点设计自客户接洽至确认收入各环节的关键控制节点，由市场部、航运部、法审部、单证中心、商务部及财务部等各个责任部门分别跟踪确认客户接洽、运价审议、合同审议、安排船期、接收订单、货物装船、开具提单、换单、对账、开具发票、收

入记账及收款等流程，实现了销售合同签订申请与审批、运价调整申请与审批、销售对账、销售收款及销售业务账务处理等不相容职责相分离。发行人严格按照设计的内部控制流程以及具体规则办理业务，妥善保管相关单据，确保关于订单获取和执行相关的内部控制设计合理并有效执行。

根据普华永道中天会计师事务所（特殊普通合伙）出具的普华永道中天特审字（2023）第 0101 号《内部控制审核报告》，确认：锦江航运于 2022 年 12 月 31 日按照《企业内部控制基本规范》在所有重大方面保持了有效的财务报告内部控制。

综上，发行人有关订单获取和执行的相关内部控制健全并有效执行。

四、关于销售业务真实性的核查方式、核查范围、核查比例、取得的核查证据和结论

中介机构执行了如下核查程序：

1、了解、评估发行人与提供运输服务的主营业务收入确认相关的内部控制，并测试了包括发行人运营系统的信息技术一般控制在内的关键控制设计及执行的有效性；

2、检查发行人提供运输服务的销售合同，了解发行人提供运输服务收入确认的会计政策，评估相关会计处理是否恰当；

3、报告期各期，发行人提供班轮运输服务的船名航次对应的样本总量分别为 81,313、85,652 及 90,941。保荐机构及申报会计师根据《保荐人尽职调查工作准则》及《中国注册会计师审计准则》的要求，以对某个船名航次下的某个客户的海运费收入作为最小样本，对发行人提供运输服务相关的主营业务收入执行抽样测试。抽样检查相关支持性文件，包括销售合同、经客户确认的相关作业单据或结算单据、码头记录、发票及回款水单等，验证销售业务的真实性；报告期内抽样的样本数量分别为 612 笔、570 笔、576 笔，样本对应的收入占班轮运输服务收入的比例分别为 3.64%、5.63%、4.08%。

由于单个样本对应的收入金额较小，且各样本对应的收入金额较为接近，不存在单一大额的样本，因此样本对应的收入占班轮运输服务收入的比例较小。测试过

程中覆盖了不同客户不同月份的样本，测试结果未发现重大错报的情况。

4、抽样检查资产负债表日前后确认的提供运输服务的交易并核对至船期表、经客户确认的相关作业单据或结算单据等支持性文件，以评估相关收入确认期间的合理性；

5、针对未完航次中已提供运输服务的进度所对应的主营业务收入确认，测试发行人计算已提供运输服务进度的收入确认中使用的运输费率、箱量以及航次的开航时间，将其与诸如合同、船期表、相关作业单据、码头记录等支持性文件进行核对，评估发行人对预计航行总天数估计的合理性，重新计算未完航次中已提供运输服务进度所对应的收入并核对至财务记录，报告期各期未完成航次的核查比例均为100%；

6、查询公开信息了解主要客户背景。综合报告期客户变动、销售交易情况确定客户访谈名单。访谈客户相关人员，了解合作模式、销售业务的规模、结算周期、主要合同条款等信息，确认销售的真实性；通过访谈对销售金额的核查比例如下：

单位：万元

项目	2022年度	2021年度	2020年度
营业收入	684,016.91	537,241.19	342,970.27
客户访谈收入金额	469,866.73	342,166.59	229,829.12
客户访谈比例	68.69%	63.69%	67.01%

7、对报告期内主要的客户进行函证，包括交易金额及应收账款余额，函证情况如下：

项目	2022年度	2021年度	2020年度
营业收入发函比例	77.20%	77.48%	76.61%
营业收入回函比例	71.75%	73.83%	73.93%
应收账款发函比例	99.72%	97.03%	93.84%
应收账款回函比例	90.33%	95.29%	90.69%

注：回函比例=回函金额/营业收入总金额

8、了解发行人与客户的结算方式，抽样检查发行人及其合并范围内的子公司的银行资金流水，如果存在第三方支付等情形，了解其存在的原因及合规性；截至

本次审核问询函回复日，报告期内第三方支付的核查情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
第三方回款金额	10,965.50	2,493.03	2,027.59
营业收入	684,016.91	537,241.19	342,970.27
第三方回款金额占营业收入比例	1.60%	0.46%	0.59%
获取第三方确认函金额	10,762.53	2,245.52	1,391.13
获取第三方确认函金额占第三方回款金额比例	98.15%	90.07%	68.61%

9、抽样测试应收账款期后回款情况，截至本次审核问询函回复日，报告期内抽样测试的占比如下：

单位：万元

项目	2022年度	2021年度	2020年度
应收账款期后回款测试金额	53,914.44	46,665.92	31,976.28
年末应收账款余额	88,161.87	75,096.05	50,523.18
应收账款期后回款测试比例	61.15%	62.14%	63.29%

10、获取发行人不同类型的运输服务收入明细，分析报告期内运输服务收入、毛利及毛利率变动的原因，查询同行业可比公司年报，分析是否与行业趋势可比。

经核查，中介机构认为：发行人销售业务真实发生。

五、对发行人开展业务的信息系统可靠性进行核查的情况和核查意见

中介机构对公司的主要业务及财务系统，包括集装箱运输管理信息系统（以下简称“集运系统”）、SIMP 系统、船舶管理系统、金蝶 EAS 系统和 OA 系统执行了信息系统一般控制审计，主要内容包括了解、评估发行人在 IT 整体环境中是否设计了有效的沟通和监督机制并执行，分配的访问程序和数据的权限是否经过用户身份认证并经过授权，计算机运行过程中的问题是否被完整的识别并解决，程序和相关的基础组件的开发变更是否经过请求、授权、执行、测试和实施，以评估一般控制的有效性。中介机构对以上相关控制活动进行了测试，未识别信息系统一般控制层面存在设计或执行上的缺陷。

中介机构在内控审计范围内各个业务流程内部控制测试中，对每个关键控制活

动是否依赖系统自动控制、数据处理程序或系统报告，以及其对应的业务及财务系统进行了识别。对纳入系统测试工作范围中系统拟依赖的自动控制，执行了相关自动控制及报表测试，包括以下，主要内容包括：

项目	主要内容
财务系统、业务系统的关键权限管理	主要关注并测试了各个财务系统及业务系统的关键权限配置合理性，主要包括但不限于运价主数据的维护、销售/采购合同的审批权限、会计分录的编制及审核权限、财务报表的编制及审核权限、反结账权限等
财务系统、业务系统的收入、成本自动计算的准确性	主要关注数据在系统中通过公式自动运算以及逻辑自动校验，并在生产环境中针对报告期间内的以上关键自动控制进行了验证，以确认系统自动控制的有效性，包括：（1）金蝶EAS系统自动校验凭证借贷平衡、已关账期间不得录入修改凭证、固定资产折旧自动计算、资产利息费用计算、租赁资产折旧计算等；（2）集运系统/SIMP系统订单收入成本计算、集运系统燃油成本移动加权计算等
业财系统接口测试	集运系统和金蝶系统之间传输的数据主要为主营业务收入及成本明细数据，主要关注并测试了数据流转过程中的完整性及准确性、数据传输的防重机制、接口的访问权限、接口程序配置和接口传输安全监控，已确认数据接口的准确性和完整性。
重要报表验证	由于集运系统定期生成航线收支报表，用于日常财务部会计人员检查财务系统中的入账数据。因此报表验证的准确性与完整性至关重要，主要关注并测试了航线收支报表涉及的底层数据以及报表数据生成的完整性和准确性。

经核查，报告期内发行人开展业务的信息系统具有可靠性。

六、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

1、访谈发行人 IT 相关人员，了解订舱信息系统、电商平台及电子邮件等平台订舱的具体方式，及不同平台之间的差异。获取各平台中直客模式客户和代理模式客户订舱分别对应的订单数量及收入金额，计算订单数量及收入金额的占比；

2、从日常销售活动、日常采购活动、日常运营活动、日常财务管理及核算等方面分析发行人利用信息系统的情况，分析发行人是否存在高度依赖信息系统的情形；

3、访谈发行人财务及业务相关人员，了解线上订单信息的录入与生成的过程、及有关于订单信息的内部控制，并抽样核对线上订单信息与实际业务信息的匹配性；

4、访谈发行人业务相关人员，了解主要客户的具体定价方式、周期及标准，分析定价与合作时间及货物运输量的匹配性；

5、了解、评估发行人与提供运输服务的主营业务收入确认相关的内部控制，

并测试包括发行人运营系统的信息技术一般控制在内的关键控制设计及执行的有效性；

6、对发行人销售业务真实性执行了前述“四、关于销售业务真实性的核查方式、核查范围、核查比例、取得的核查证据和结论”中提到的核查程序；

7、对发行人主要业务和财务系统，执行了信息技术一般控制审计。在内控审计范围内的各个业务流程内部控制测试中，对每个关键控制是否依赖系统自动控制、数据处理程序或系统报告，以及其对应的业务和财务系统进行了识别。对纳入系统测试工作范围中系统拟依赖的自动控制，执行了相关自动控制测试及报表测试；

8、获取并查阅发行人于 2022 年 12 月 31 日的财务报告内部控制有效性认定书及申报会计师出具的普华永道中天特审字(2023)第 0101 号《内部控制审核报告》。

前述提到的主要核查程序，均在公司首次提交申报材料或因更新报告期需要提交更新材料前予以完成，不存在核查程序无法按期完成的情况。

(二) 核查结论

经核查，保荐机构和申报会计师认为：

1、报告期各期，代理模式、直客模式客户主要通过订舱信息系统订舱。公司不存在日常经营活动高度依赖信息系统的情形。公司各期线上订单信息与实际业务信息相匹配；

2、报告期各期，公司与前五大代理模式客户及前五大直客模式客户的定价方式、周期及标准主要受所处航线影响，与相关客户合作时间及货物运输量呈现一定的量化关系；

3、对发行人于 2022 年 12 月 31 日的财务报告内部控制进行了审核，发行人财务报告内部控制包括有关订单获取和执行相关的内部控制在所有重大方面保持了有效性；

4、报告期各期，发行人的销售业务真实发生，获取的相关证据能支撑收入真实性的核查结论；

5、报告期各期，发行人开展业务的信息系统具有可靠性。

【问题 8】：关于代理模式

根据申报材料：（1）发行人班轮运输服务中代理模式收入占比超过九成；（2）班轮运输服务代理模式前五大客户与发行人均存在既是客户又是供应商的关系；（3）关联方 Hasco Japan 主要经营发行人子公司海华轮船在日本航线的航运代理业务。

请发行人说明：（1）各期向各主要航线前五大代理公司采购和销售项目、金额、单价、实际结算周期，分析业务期间和航线（港口）相同的情况下，不同代理商之间同类项目的业务规模、单价、实际结算周期差异和变动原因；（2）代理模式对账具体周期影响因素、对账内容和具体方式，代理模式下具体收入确认时点，与直客模式收入确认的具体差异；（3）代理公司是否存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形，发行人对代理公司的风险管理措施及有效性；（4）Hasco Japan 的成立背景，Hasco Japan 成立前，公司在相关口岸的代理公司情况；（5）Hasco Japan 的决策制度，与公司的具体关联关系，控股股东是否控制 HascoJapan 及依据；（6）报告期内，Hasco Japan 代付港口费的具体港口、公司在相关港口的业务量、相关港口费率，Hasco Japan 收取的手续费或佣金金额及标准，与其他代理公司的差异情况和原因；（7）报告期内，Hasco Japan 代收海运费的平均占款期限、佣金费率，与其他代理公司是否存在显著差异；（8）Hasco Japan 向其他船运公司提供代收代付的具体情况，包括船运公司名称、费率标准、结算期限，与 Hasco Japan 和发行人之间的合作是否存在显著差异。

请保荐机构、申报会计师和发行人律师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见，重点说明核查方式、核查范围、核查比例，取得的核查证据和结论。

【回复】

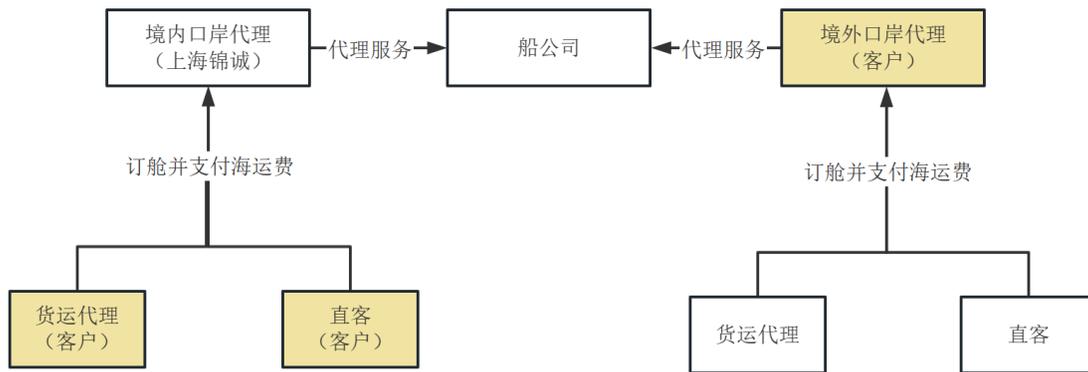
一、各期向各主要航线前五大代理公司采购和销售项目、金额、单价、实际结算周期，分析业务期间和航线（港口）相同的情况下，不同代理商之间同类项目的业务规模、单价、实际结算周期差异和变动原因

（一）发行人代理客户类型比较和海运费内容比较

1、发行人代理客户类型比较

国际集装箱运输业务实践中，按照专业分工，船舶所有人或船舶经营人一般专注于船舶运输过程中的营运管理，对于各港口口岸与船舶有关的日常管理事务则委托国际船舶代理代办。根据行业惯例，航运企业主要在港口设立分支机构或委托国际船舶代理处理相关业务。国际船舶代理主要为航运企业揽取货源、接受终端客户（货运代理或直客）订舱并代收海运费，同时为航运企业提供办理船舶进出口港手续、代为支付口岸港口相关费用、管理船务和集装箱等代理服务。

发行人以上海港为母港，在境内口岸的代理事务主要通过子公司上海锦诚进行办理，在境外口岸的代理事务主要委托第三方口岸代理负责办理。基于国际集装箱运输业务的特性及同行业通行做法，发行人将口岸代理作为收入确认对象，而由于发行人在境内港口的口岸代理为其合并范围内的子公司上海锦诚，基于财务报表合并原则，发行人境内海运费的收入确认对应的客户为通过上海锦诚进行订舱的托运人（货运代理或直客）。相关业务关系如下图所示：



发行人主要从事国际、国内海上集装箱运输业务，公司集装箱班轮运输业务的销售模式主要通过代理模式进行。在代理模式下，公司的主要客户分为货运代理型

客户和口岸代理型客户。不同客户类型在具体服务形式、采购和销售内容、结算方式、信用政策等方面的差异如下：

项目	货运代理型客户	口岸代理型客户
具体服务形式	航运企业或其代理接受货运代理（主要为境内托运人）订舱，向其提供集装箱班轮运输服务并收取海运费。	在国际集装箱运输服务中，航运企业一般会在船舶停靠港委托口岸代理。口岸代理主要为航运企业揽取货源、接受客户订舱并代收海运费；同时为航运企业提供办理船舶进出口港手续、代为支付口岸港口相关费用、管理船务和集装箱等代理服务。
采购和销售内容	采购端：不存在； 销售端：向其提供航运服务，收取海运费	采购端：采购代理服务（代付港口相关费用，提供航次代理服务、箱管服务等代理服务） 销售端：代收海运费
结算方式	一票一结或协议月结	协议月结
结算周期	船舶离港后次月完成对账并收款	航次结束后 1-3 月完成对账，对账完成后 1-3 月收款

报告期内，公司前五大客户均系公司在境外的口岸代理公司，口岸代理公司代公司收取海运费，同时代公司向当地码头运营商支付码头装卸服务费等口岸港口相关费用，从而同为公司的客户和供应商。

2、海运费内容及收取方式

海运费主要由基础海运费和海运附加费构成。海运费收取方式主要分为到付和预付，具体内容如下：

（1）基础海运费

基础海运费一般采用预付方式，由托运人（货运代理或直接客户）在起运港向承运人（航运企业）或其口岸代理支付。此外，基于托运人和收货人的约定，基础海运费也可采取到付方式，由收货人在目的港向承运人或其口岸代理支付。

（2）海运附加费

由于船舶、货物、港口及其他方面的各种原因，会使航运企业在运输中增加一定的航运成本，在保持基本费率相对稳定基础上，船公司为弥补开支或损失另外收取的各种额外加收的费用为海运附加费。海运附加费为运费的组成部分，海运附加费种类繁多，常见的附加费例如燃油附加费、货币贬值附加费、港口附加费等等。

常规而言，海运附加费通常在起运港或目的港收取，具体由航运企业结合不同航线起运港和目的港的市场情况、行业惯例、客户需求等因素确定。

具体到发行人集装箱班轮运输业务，以上海港进出口运输业务为例，相关海运费的收取情况如下：（1）出口业务：发行人在上海港向托运人（以货运代理为主）收取出口预付海运费及起运港附加费，发行人境外口岸代理在境外港口向收货人代收出口到付海运费及目的港附加费；（2）进口业务：发行人口岸代理在境外港口向托运人代收进口预付海运费及起运港附加费，发行人在上海港向收货人收取进口到付海运费及目的港附加费，上述费用收取方式为国际航运的行业惯例。对应发行人不同代理客户类型，货运代理向发行人支付的运费主要为境内出口业务的预付海运费及起运港附加费，境外口岸代理代发行人收取的运费主要为口岸对应的进口业务到付运费及其目的港附加费、出口业务预付海运费及其起运港附加费。由于不同代理型客户收取的海运费结构存在天然差异，故收取的海运费不具有可比性。

（二）各期向各主要航线前五大代理公司采购和销售项目、金额、单价、实际结算周期

报告期内，发行人主要航线包括华东日本航线、华北日本航线、上海泰越航线、上海香港海防航线及华东两岸间航线，相关航线前五大代理公司的名称及客户性质如下：

主要航线	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	代理名称	代理类型	代理名称	代理类型	代理名称	代理类型
华东日本航线	HASCO JAPAN CO.,LTD	口岸代理	HASCO JAPAN CO.,LTD	口岸代理	HASCO JAPAN CO.,LTD	口岸代理
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	口岸代理	MITSUI-SOKO CO.,LTD	口岸代理	MITSUI-SOKO CO.,LTD	口岸代理
	上海南超国际物流有限公司	货运代理	上海景涛国际物流有限公司	货运代理	上海南超国际物流有限公司	货运代理
	上海景涛国际物流有限公司	货运代理	上海南超国际物流有限公司	货运代理	准时达国际供应链管理有限公司	货运代理
华北日本航线	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	口岸代理	MITSUI-SOKO CO.,LTD	口岸代理	MITSUI-SOKO CO.,LTD	口岸代理
	青岛景泰隆国际物流有限公司	货运代理	青岛景泰隆国际物流有限公司	货运代理	青岛景泰隆国际物流有限公司	货运代理
	青岛联力国际物流有限公司	货运代理	青岛联力国际物流有限公司	货运代理	青岛联力国际物流有限公司	货运代理
	上海南超国际物流有限公司	货运代理	青岛积恒国际物流有限公司	货运代理	中创物流股份有限公司	货运代理
上海泰越航线	Tcc Agency Limited	口岸代理	Tcc Agency Limited	口岸代理	Tcc Agency Limited	口岸代理
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	口岸代理	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	口岸代理	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	口岸代理
	上海巴士悦信物流发展有限公司	货运代理	上海巴士悦信物流发展有限公司	货运代理	上海巴士悦信物流发展有限公司	货运代理
	上海华洋国际物流有限公司	货运代理	上港集团长江物流湖北有限公司	货运代理	上海金发货运代理有限公司	货运代理
	上海丰田通商热线物流有限公司	货运代理	上海万年青国际物流有限公司	货运代理	沛华运通国际物流(中国)有限公司	货运代理
上海香港海防航线	Pacific Marine Company Limited	口岸代理	Pacific Marine Company Limited	口岸代理	Pacific Marine Company Limited	口岸代理
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	口岸代理	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	口岸代理	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	口岸代理

主要航线	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	代理名称	代理类型	代理名称	代理类型	代理名称	代理类型
华东两岸间航线	金发船务有限公司	口岸代理	金发船务有限公司	口岸代理	金发船务有限公司	口岸代理
	上海金发货运代理有限公司	货运代理	上海金发货运代理有限公司	货运代理	上海金发货运代理有限公司	货运代理
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理	上海金鹏国际货运有限公司	货运代理	上海金鹏国际货运有限公司	货运代理
	瑞世船务代理股份有限公司	口岸代理	瑞世船务代理股份有限公司	口岸代理	瑞世船务代理股份有限公司	口岸代理
	上海凯斯国际货物运输代理有限公司	货运代理	上海凯斯国际货物运输代理有限公司	货运代理	上海凯斯国际货物运输代理有限公司	货运代理
	浙江锦鸿物流有限公司	货运代理	浙江锦鸿物流有限公司	货运代理	浙江锦鸿物流有限公司	货运代理
	世邦集运（厦门）有限公司	货运代理	世邦集运（厦门）有限公司	货运代理	世邦集运（厦门）有限公司	货运代理
	上海晴运国际物流有限公司	货运代理	上海晴运国际物流有限公司	货运代理	上海金发货运代理有限公司	货运代理

1、口岸代理采购和销售项目、金额、单价、实际结算周期

如前所述，口岸代理公司代公司收取海运费，同时代公司向当地码头运营商支付码头装卸服务费等口岸港口相关费用，从而同为公司的客户和供应商。报告期内，发行人各主要航线向前五大代理中的口岸代理采购和销售项目、金额、实际结算周期如下表：

单位：万元

主要航线	客户/供应商名称	2022 年销售 额	2021 年销售 额	2020 年销售 额	2022 年采购 额	2021 年采购 额	2020 年采购 额	销售/采购实际 结算周期
华东日本航线	HASCO JAPAN CO.,LTD	72,201.60	49,232.13	41,232.89	19,083.48	21,499.58	23,101.21	3 个月内
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	60,258.73	52,997.53	36,657.90	15,837.83	18,201.09	15,073.04	2 个月内
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	33,817.80	27,221.34	20,713.62	10,046.35	11,844.76	9,976.89	2 个月内
华北日	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	14,926.50	9,587.03	7,884.13	3,365.98	3,564.19	3,524.44	2 个月内

主要航线	客户/供应商名称	2022年销售额	2021年销售额	2020年销售额	2022年采购额	2021年采购额	2020年采购额	销售/采购实际结算周期
本航线	MITSUI-SOKO CO.,LTD	5,062.54	3,744.95	3,152.98	1,266.95	1,258.81	1,328.30	2个月内
上海泰越航线	Tcc Agency Limited	11,350.98	7,841.92	3,084.45	4,022.89	3,066.12	2,332.60	4个月内
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	3,316.42	1,858.39	1,231.39	1,219.97	930.75	966.03	4个月内
上海香港海防航线	Pacific Marine Company Limited	7,910.01	4,206.57	1,823.04	1,165.18	973.16	549.89	4个月内
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	7,281.05	4,465.32	4,159.98	1,123.03	1,051.33	1,587.55	4个月内
	金发船务有限公司	5,158.18	4,655.98	3,599.28	2,486.56	3,371.56	3,765.68	4个月内
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	2,587.59	1,288.57	-	672.68	394.46	-	2个月内
华东两岸间航线	瑞世船务代理股份有限公司	30,280.23	30,473.11	22,840.65	14,799.96	17,149.47	16,105.32	1个月内

注 1: 实际结算周期=应收账款期初期末平均余额*365天/营业收入;

注 2: 由于发行人委托口岸代理于境外港口代收海运费及代付相关费用均涉及外币,且发行人于口岸代理分处不同国家或地区,为减少资金回收风险和资金使用效率,发行人与口岸代理协商采用净额结算方式,因此采购项目的实际结算周期与销售项目一致。

(1) 同航线下不同口岸代理同类项目业务规模的差异和变化原因

航运企业向口岸代理的销售内容为代收运费,班轮运输通常挂靠多个港口,同航线下其运输价格根据航段差异存在不同,不同口岸代理根据其代理航线及港口的不同,代收运费规模亦存在差异。随着报告期内公司单箱运价及货物运输量的提高,报告期各主要航线口岸代理销售规模亦整体呈现逐年增长趋势;航运企业向口岸代理的采购内容主要系代理服务及代付港口相关费用,其采购规模主要受货物运输量、港口费用费率等因素的影响。

1) 华东日本航线

THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD 为锦江航运在东京、大阪及神户三个日本主要港口的口岸代理,MITSUI-SOKO CO.,LTD 为锦江航运在日本其他港口的口岸代理,由于 THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD 对

应港口货物运输量较大，使得其销售及采购规模均大于 MITSUI-SOKO CO.,LTD。此外，由于 HASCO JAPAN CO.,LTD 为海华轮船在日本所有港口的总代理，包括东京、博多、名古屋、响滩、大阪、横滨、神户、门司等港口，港口数量众多使其销售规模及采购规模均较大。

2) 华北日本航线

基于前述原因，THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD 在华北日本航线的销售规模及采购规模也大于 MITSUI-SOKO CO.,LTD。

3) 上海泰越航线

在上海泰越航线上，Tcc Agency Limited 为发行人在泰国曼谷和林查班两个港口的口岸代理，Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd 为发行人在越南胡志明港口的口岸代理，由于泰国的总体货物运输量大于越南，且基于上海至泰国航段的平均单箱运价高于上海至越南航段，因此发行人向 Tcc Agency Limited 的销售规模较高；此外，由于泰国总体货物运输量大于越南，且泰国港口的装卸费率较高，综合使得向 Tcc Agency Limited 的采购规模较高。

4) 香港海防航线

Pacific Marine Company Limited 及 Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd 为发行人越南口岸代理，金发船务有限公司为发行人香港口岸代理，该航线上 3 家口岸代理的货物运输量基本相当。由于具体航段及港口的天然差异，香港航段对应的平均单箱运价较低，但香港港口相关费用费率较高，因此使得金发船务有限公司的销售规模较 Pacific Marine Company Limited 及 Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd 低，但其采购规模较高。THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD 为香港海防航线日本延伸段的口岸代理，由于对应航线延伸段的货物运输量较少，导致其销售规模及采购规模均较小。

(2) 同航线下不同口岸代理同类项目单价的差异和变化原因

1) 口岸代理销售单价的差异和变化原因

① 华东日本航线

单位：元/TEU

主要航线	口岸代理	代理港口	单箱运价		
			2022年度	2021年度	2020年度
华东日本航线	HASCO JAPAN CO.,LTD	东京、博多、名古屋、响滩、大阪、横滨、神户、门司	2,570.41	1,777.64	1,530.70
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	大阪、东京、神户	2,699.16	2,327.99	2,162.59
	mitsui-soko co.,ltd	那霸、名古屋、清水、横滨	2,487.39	1,859.46	1,847.40

报告期内，华东日本航线的市场运价整体呈现稳定增长的趋势，因此报告期各期的口岸代理的单箱运价亦呈现稳步增长趋势。由于该航线 HASCO JAPAN CO.,LTD 为海华轮船在日本的口岸代理，THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD 及 MITSUI-SOKO CO.,LTD 为锦江航运在日本各港口的口岸代理，中日航线上锦江航运以提供 HDS 服务定位高端服务品牌、服务溢价较高，故锦江航运的口岸代理单箱运价整体高于海华轮船的口岸代理。此外，THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD 及 MITSUI-SOKO CO.,LTD 对应的日本港口不同，其中 MITSUI-SOKO CO.,LTD 对应的港口进口货物的比重较低，由于对应港口的进口货物海运费较出口货物海运费高，因此使得 MITSUI-SOKO CO.,LTD 对应的单箱运价整体略低于 THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD。

② 华北日本航线

单位：元/TEU

主要航线	口岸代理	代理港口	单箱运价		
			2022年度	2021年度	2020年度
华北日本航线	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	大阪、东京、神户	4,167.20	2,557.70	2,283.14
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	名古屋、横滨	3,142.09	2,467.84	2,188.50

报告期内，华北日本航线的市场运价呈现稳定增长的趋势，因此报告期各期的口岸代理的单箱运价亦呈现稳步增长趋势。基于前述分析，THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD 与 MITSUI-SOKO CO.,LTD 由于港口的差异及进出口货物

比重不同，导致其单箱运价存在一定差异。2022 年度，由于 THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD 对应的港口进口比例较高，且 2022 年海运费价格上涨幅度较大，因此使得 2022 年度 THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD 单箱运价涨幅较高。

③ 上海泰越航线

单位：元/TEU

主要航线	口岸代理	代理港口	单箱运价		
			2022年度	2021年度	2020年度
上海泰越航线	Tcc Agency Limited	曼谷、林查班	1,514.53	1,463.35	865.03
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,Ltd	胡志明	1,210.46	778.02	550.93

上海泰越航线中，对口岸代理的单箱运价均随市场行情呈现逐年上涨的趋势。Tcc Agency Limited 为泰国的口岸代理，Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,Ltd 为越南的口岸代理。由于港口及航段航程的不同，Tcc Agency Limited 单箱运价整体高于 Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,Ltd。

④ 上海香港海防航线

单位：元/TEU

主要航线	口岸代理	代理港口	单箱运价		
			2022年度	2021年度	2020年度
上海香港海防航线	Pacific Marine Company Limited	海防	1,675.92	956.19	969.19
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,Ltd	海防	1,549.69	932.51	768.49
	金发船务有限公司	香港	1,329.02	706.85	605.60
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	大阪、东京、神户	2,119.41	2,279.44	-

上海香港海防航线中，对口岸代理的单箱运价整体随市场航行整体呈上升趋势。Pacific Marine Company Limited 及 Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,Ltd 为越南的口岸代理，金发船务有限公司为香港的口岸代理，THE SUMITOMO WAREHOUSE CO., LTD 为日本延伸段的口岸代理，由于港口及航段航程的不同，各口岸代理的单箱运价存在一定差异。

2) 口岸代理采购单价的差异和变化原因

发行人向口岸代理的采购内容主要包括代付港口相关费用、提供航次代理服务及提供箱管服务等代理服务。发行人向主要航线前五大代理中口岸代理采购项目中，代付港口相关费用各期占比均超过 90%，提供航次代理服务费用和提供箱管服务费用占比较低。各主要采购项目的单价分析如下：

① 代付港口相关费用

口岸代理代付港口相关费用主要包括码头装卸相关费用、箱管相关费用、拖轮引航相关费用等，由于航线及港口费用费率不同导致向各口岸代理采购的单箱成本存在一定差异。

A、华东日本航线

单位：元/TEU

主要航线	口岸代理	代理港口	代付港口相关费用单箱成本		
			2022年度	2021年度	2020年度
华东日本航线	HASCO JAPAN CO.,LTD	东京、博多、名古屋、响滩、大阪、横滨、神户、门司	500.76	574.68	652.86
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	大阪、东京、神户	501.85	584.11	638.67
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	那霸、名古屋、清水、横滨	592.88	675.41	736.86

注：代付港口相关费用单箱成本=代付港口相关费用/装卸业务量，下同。

报告期内，华东日本航线由于日币对人民币汇率持续走低，因此单箱成本逐年下降。报告期内，MITSUI-SOKO CO.,LTD 对应港口进出口箱量基本平衡，主要以重箱为主，由于重箱单箱装卸费率较高，因此导致 MITSUI-SOKO CO.,LTD 的代付港口相关费用单箱成本较高。

B、华北日本航线

单位：元/TEU

主要航线	口岸代理	代理港口	代付港口相关费用单箱成本		
			2022年度	2021年度	2020年度
华北日本航线	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	大阪、东京、神户	483.72	524.60	573.22
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	名古屋、横滨	565.48	625.77	679.13

报告期内，华北日本航线由于日币对人民币汇率持续走低，因此单箱成本逐年

下降。如前所述，由于 MITSUI-SOKO CO.,LTD 代理的港口主要以重箱为主，故导致 MITSUI-SOKO CO.,LTD 的代付港口相关费用单箱成本较高。

C、上海泰越航线

单位：元/TEU

主要航线	口岸代理	代理港口	代付港口相关费用单箱成本		
			2022年度	2021年度	2020年度
上海泰越航线	Tcc Agency Limited	曼谷、林查班	479.71	523.04	582.20
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	胡志明	376.04	335.27	346.01

上海泰越航线中，由于 Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd 所对应的越南港口装卸费率较低，因此单箱成本较低。对于同一港口，报告期各期的单箱成本由于箱型结构及汇率波动存在一定差异。

D、上海香港海防航线

单位：元/TEU

主要航线	口岸代理	代理港口	代付港口相关费用单箱成本		
			2022年度	2021年度	2020年度
上海香港海防航线	Pacific Marine Company Limited	海防	212.12	194.37	188.70
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	海防	208.30	203.42	239.64
	金发船务有限公司	香港	536.70	460.99	518.97
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	大阪、东京、神户	472.08	606.92	-

上海香港海防航线中，由于所在码头的港口费率不同导致单箱成本存在差异。金发船务有限公司所对应的香港码头装卸费率整体较高，因此单箱成本较高。对于同一港口，报告期各期的单箱成本由于箱型结构及汇率波动存在一定差异。

② 提供航次代理服务

口岸代理向发行人提供航次代理服务按靠港次数计收。船舶代理费主要对发行人自营船舶及合作方船舶收费，常规自营船舶费率高于合作方船舶费率。报告期内，主要航线前五大代理中口岸代理的单航次成本差异主要受港口费率差异及自营船舶占比影响。

A、华东日本航线

单位：元/次

主要航线	口岸代理	代理港口	航次代理服务单航次成本		
			2022年度	2021年度	2020年度
华东日本航线	HASCO JAPAN CO.,LTD	东京、博多、名古屋、响滩、大阪、横滨、神户、门司	4,184.98	6,571.03	7,454.38
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	大阪、东京、神户	4,619.93	4,746.58	4,713.55
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	那霸、名古屋、清水、横滨	3,618.86	3,834.61	4,048.04

注：航次代理服务单航次成本=航次代理服务费/靠港次数，下同

报告期内，华东日本航线由于日币对人民币汇率持续走低，因此单航次成本总体呈现逐年下降趋势。华东日本航线中，HASCO JAPAN CO.,LTD 为海华轮船日本总代理、代理港口数量较多，由于其综合成本较高，故其单航次成本整体高于其他代理。THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD 和 MITSUI-SOKO CO.,LTD 由于代理港口对应自营船舶占比存在不同，因此单航次成本存在一定差异。

B、华北日本航线

单位：元/次

主要航线	口岸代理	代理港口	航次代理服务单航次成本		
			2022年度	2021年度	2020年度
华北日本航线	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	大阪、东京、神户	3,380.36	3,060.42	3,441.01
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	名古屋、横滨	1,778.02	1,664.67	1,884.14

报告期内，华北日本航线由于日币对人民币汇率持续走低，叠加 2022 年该航线自营船舶占比增加，故使得单航次成本整体呈现先下降后上升的趋势。报告期内，由于 THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD 代理港口自营船舶占比相对较高，故使得 THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD 单航次成本高于 MITSUI-SOKO CO.,LTD。

C、上海泰越航线

单位：元/次

主要航线	口岸代理	代理港口	航次代理服务单航次成本		
			2022年度	2021年度	2020年度
上海泰	Tcc Agency Limited	曼谷、林查班	2,511.19	2,263.13	2,243.59

主要航线	口岸代理	代理港口	航次代理服务单航次成本		
			2022年度	2021年度	2020年度
越航线	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	胡志明	1,500.19	1,450.46	1,560.88

上海泰越航线中，由于 Tcc Agency Limited 及 Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd 所代理港口的天然差异，Tcc Agency Limited 代理的泰国港口对应的航次代理费率较高，因此单航次代理费较高。

D、上海香港海防航线

单位：元/次

主要航线	口岸代理	代理港口	航次代理服务单航次成本		
			2022年度	2021年度	2020年度
上海香港海防航线	Pacific Marine Company Limited	海防	1,512.20	1,454.83	1,558.88
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	海防	1,514.61	1,454.02	1,626.48
	金发船务有限公司	香港	7,272.52	7,096.00	7,590.93
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	大阪、东京、神户	516.20	687.44	-

上海香港海防航线中，金发船务有限公司与 Pacific Marine Company Limited 及 Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd 所代理港口的天然差异，金发船务有限公司代理的香港人工成本较高、对应的航次代理费率较高，因此单次航次代理费较高。THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD 在上海香港海防航线中主要以合作方船舶为主，因此单航次成本较低。

③ 提供箱管服务

报告期内，各主要航线的集装箱管理服务单价如下表所示：

单位：元/TEU

主要航线	口岸代理	代理港口	集装箱管理服务单价		
			2022年度	2021年度	2020年度
华东日本航线	HASCO JAPAN CO.,LTD	东京、博多、名古屋、响滩、大阪、横滨、神户、门司	11.64	12.12	12.40
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	大阪、东京、神户	-	-	-
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	那霸、名古屋、清水、横滨	-	-	-

主要航线	口岸代理	代理港口	集装箱管理服务费单价		
			2022年度	2021年度	2020年度
华北日本航线	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	大阪、东京、神户	-	-	-
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	名古屋、横滨	-	-	-
上海泰越航线	Tcc Agency Limited	曼谷、林查班	13.54	12.22	12.44
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	胡志明	13.24	11.88	13.76
上海香港海防航线	Pacific Marine Company Limited	海防	13.71	14.78	13.92
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	海防	11.84	11.92	12.46
	金发船务有限公司	香港	16.12	14.36	16.82
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	大阪、东京、神户	-	-	-
华东两岸间航线	瑞世船务代理股份有限公司	基隆、高雄、台中	9.49	9.17	7.47

注 1：集装箱管理服务费单价=箱管服务费/装卸业务量，下同。由于不同口岸代理计费的箱型存在不一致，为消除该因素影响，统一用装卸业务量计算集装箱管理服务费单价；

注 2：THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD 及 MITSUI-SOKO CO.,LTD 不存在向发行人提供集装箱统筹管理相关的集装箱管理服务，故单位集装箱管理服务费为 0。

整体来看，同一航线下不同口岸代理之间的集装箱管理服务单价差异不大，相关差异主要系受不同境外口岸的天然差异、人力等综合成本等因素的影响，不同港口费率存在差异。

(3) 同航线下不同口岸代理同类项目实际结算周期的差异和变化原因

基于航运企业对于口岸服务及揽货能力的要求，口岸代理向航运企业提供的服务一般具有资源集聚性的特质，这使得公司向其销售金额和采购金额相对较高。发行人境外口岸收取的海运费由口岸代理代收，发行人与口岸代理进行按月对账并收款。由于集中结算的工作量较大，发行人基于与口岸代理长期的合作关系，设置了较长的结算周期。

报告期内，各主要航线口岸代理的实际结算周期如下表所示：

主要航线	客户/供应商名称	实际结算周期
华东日本航线	HASCO JAPAN CO.,LTD	3 个月内
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	2 个月内

主要航线	客户/供应商名称	实际结算周期
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	2 个月内
华北日本航线	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	2 个月内
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	2 个月内
上海泰越航线	Tcc Agency Limited	4 个月内
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	4 个月内
上海香港海防航线	Pacific Marine Company Limited	4 个月内
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	4 个月内
	金发船务有限公司	4 个月内
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	2 个月内
华东两岸间航线	瑞世船务代理股份有限公司	1 个月内

如上表所示，除 THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD 系上海香港海防航线日本延伸段的口岸代理，其结算周期与华东日本航线和华北日本航线统一、结算周期较短外，同一航线不同代理的实际结算周期无实质性差异。

2、货运代理销售项目、金额、单价、实际结算周期

如前所述，发行人仅向货运代理提供航运服务并收取海运费。报告期内，发行人各主要航线向前五大代理中货运代理的销售金额、实际结算周期如下表：

单位：万元

主要航线	客户名称	2022 年销售 额	2021 年销售 额	2020 年销售 额	实际结算周 期
华东日本航线	上海南超国际物流有限公司	10,097.57	6,192.84	5,594.06	2 个月内
	上海景涛国际物流有限公司	9,991.85	6,330.53	4,608.12	2 个月内
	准时达国际供应链管理有限公司	9,333.95	6,018.16	5,081.74	2 个月内
华北日本航线	青岛景泰隆国际物流有限公司	2,792.49	2,236.38	1,076.02	1 个月内
	青岛联力国际物流有限公司	1,796.87	1,636.07	753.65	1 个月内
	上海南超国际物流有限公司	1,252.58	121.48	-	2 个月内
	青岛积恒国际物流有限公司	688.54	843.55	247.34	1 个月内
	中创物流股份有限公司	188.38	399.50	391.70	1 个月内
上海泰越航线	上海巴士悦信物流发展有限公司	815.71	843.30	425.73	2 个月内
	上海华洋国际物流有限公司	788.83	601.65	-	1 个月内

主要航线	客户名称	2022年销售额	2021年销售额	2020年销售额	实际结算周期
	上海丰田通商热线物流有限公司	726.02	388.23	-	1个月内
	上港集团长江物流湖北有限公司	166.60	1,061.78	69.29	2个月内
	上海万年青国际物流有限公司	659.40	665.77	287.74	2个月内
	上海金发货运代理有限公司	522.72	587.69	454.61	2个月内
	沛华运通国际物流(中国)有限公司	646.45	636.82	439.81	2个月内
上海香港海防航线	上海金发货运代理有限公司	3,120.15	3,695.81	1,725.10	2个月内
	上海金鹏国际货运有限公司	1,122.95	1,407.82	476.61	2个月内
华东两岸间航线	上海凯斯国际货物运输代理有限公司	7,062.85	5,606.29	2,040.40	1个月内
	浙江锦鸿物流有限公司	5,336.17	3,261.28	1,302.71	1个月内
	世邦集运(厦门)有限公司	3,742.45	3,115.65	1,396.04	2个月内
	上海晴运国际物流有限公司	3,308.67	2,755.73	1,250.66	1个月内
	上海金发货运代理有限公司	2,083.21	2,393.78	1,428.21	2个月内

(1) 同航线下不同货运代理业务规模的差异和变化原因

报告期内，发行人主要航线的前五大代理中货运代理相对稳定，且主要货运代理的销售规模呈现逐年增长的趋势。报告期内，各货运代理基于市场情况及其自身货物运输需求，每年向发行人采购的运输服务规模有所波动。

1) 华东日本航线

华东日本航线为发行人的主力航线，该航线前五大代理中货运代理每年的货物运输量较为稳定，报告期内由于海运费价格的上涨导致其销售规模逐年增加。

2) 华北日本航线

华北日本航线中青岛景泰隆国际物流有限公司及青岛联力国际物流有限公司的货物运输量相对稳定，报告期内由于海运费价格的上涨导致其销售规模逐年增加。除此之外，其余货运代理的销售规模较小，每年对其销售规模随市场变化、客户需求变动波动较大。

3) 上海泰越航线

上海泰越航线属于东南亚航线，该航线市场竞争激烈、主要采用即期价格，货

代代理需求变化较大，其销售规模差异主要受货运代理需求和市场运价的影响。报告期内，该航线市场价格整体呈逐年上涨趋势，部分货运代理由于 2022 年度采购量减少、叠加 2022 年 6 月后市场运价大幅下降，故总体导致相关代理的销售规模呈现先上升后下降的趋势。

4) 上海香港海防航线

上海香港海防航线前五大代理中货运代理 2021 年度销售规模较 2020 年度增加较多，主要由于货物运输量增加，同时叠加海运费价格上涨的影响。2022 年度销售规模较 2021 年度下降，主要由于货物运输量减少导致。

5) 华东两岸间航线

华东两岸间航线前五大代理中货运代理销售规模呈逐年上涨趋势，报告期各期的箱量基本保持稳定，销售规模上涨主要受海运费价格逐年上涨的影响。

(2) 同航线下不同货运代理销售单价的差异和变化原因

货运代理的定价方式包括协议运价及即期运价，或两者相结合，基于双方谈判确定运费价格及到付、预付的方式，由于货运代理对应的收入常规仅包含境内预付部分，因此到付及预付的方式对单箱运价亦存在影响。

货运代理的运价均由发行人基于不同航线及市场运价水平、市场供需关系、双方合作时间、客户议价能力及运输量等多个方面综合考虑并与客户按照市场化原则协商确定，同一航线间不同客户亦存在一定差异。

1) 华东日本航线

单位：元/TEU

主要航线	货运代理	单箱运价		
		2022年度	2021年度	2020年度
华东日本航线	上海南超国际物流有限公司	3,505.49	2,970.76	2,903.59
	上海景涛国际物流有限公司	3,139.92	2,219.99	2,301.07
	准时达国际供应链管理有限公司	7,693.66	4,235.75	4,015.28

华东日本航线由于市场原因，报告期内的单箱运价整体呈现上涨趋势。主要货

运代理客户中，由于准时达国际供应链管理有限公司的境内出口货物的海运费 100% 在境内预付，因此单箱运价较高。

2) 华北日本航线

单位：元/TEU

主要航线	货运代理	单箱运价		
		2022年度	2021年度	2020年度
华北日本航线	青岛景泰隆国际物流有限公司	4,223.37	2,533.56	1,278.54
	青岛联力国际物流有限公司	3,988.60	2,668.95	1,408.43
	上海南超国际物流有限公司	4,041.88	4,764.03	-
	青岛积恒国际物流有限公司	3,360.36	2,641.86	1,242.93
	中创物流股份有限公司	3,304.93	1,756.03	1,691.27

报告期内，华北日本航线的单箱运价整体呈现逐年上涨趋势。除上海南超国际物流有限公司于 2021 年下半年市场运价较高时开始业务合作，因此 2021 年其单箱运价较高外，其他货运代理的单箱运价变动趋势一致，无实质差异。

3) 上海泰越航线

单位：元/TEU

主要航线	货运代理	单箱运价		
		2022年度	2021年度	2020年度
上海泰越航线	上海巴士悦信物流发展有限公司	4,820.96	5,016.66	3,015.10
	上海华洋国际物流有限公司	9,667.03	12,129.95	-
	上海丰田通商热线物流有限公司	5,418.06	5,354.88	-
	上港集团长江物流湖北有限公司	5,553.37	5,653.79	2,624.80
	上海万年青国际物流有限公司	4,042.90	5,213.54	3,097.36
	上海金发货运代理有限公司	3,609.96	2,534.23	2,373.93
	沛华运通国际物流（中国）有限公司	4,130.67	4,906.17	2,491.84

报告期内，上海泰越航线的货运代理单箱运价整体呈现先升后降的趋势，主要原因系该航线运输价格于 2022 年 6 月后大幅下降，故整体使得该航线主要货运代理客户的单箱运价整体呈现先上升后下降的趋势。此外，上海华洋国际物流有限公司主要以危险品箱运输为主，因此单箱运价较高。

4) 上海香港海防航线

单位：元/TEU

主要航线	货运代理	单箱运价		
		2022年度	2021年度	2020年度
上海香港海防航线	上海金发货运代理有限公司	3,851.56	3,046.84	1,977.87
	上海金鹏国际货运有限公司	5,314.50	5,160.63	2,126.75

报告期内，上海香港海防航线单箱运价逐年上升。由于上海金发货运代理有限公司及上海金鹏国际货运有限公司对应具体服务的航段不同，导致单箱运价存在一定差异。

5) 华东两岸间航线

单位：元/TEU

主要航线	货运代理	单箱运价		
		2022年度	2021年度	2020年度
华东两岸间航线	上海凯斯国际货物运输代理有限公司	5,430.04	5,115.69	1,748.12
	浙江锦鸿物流有限公司	6,196.20	4,482.24	2,248.37
	世邦集运（厦门）有限公司	5,329.61	3,720.63	1,655.84
	上海晴运国际物流有限公司	5,195.78	4,087.40	2,378.58
	上海金发货运代理有限公司	5,359.43	4,525.96	2,037.97

报告期内，华东两岸间航线单箱运价整体呈现逐年上升趋势，各主要货运代理间不存在显著差异。

(3) 同航线下不同货运代理实际结算周期的差异和变化原因

报告期内，各主要航线的货运代理的结算周期如下表所示：

主要航线	客户名称	实际结算周期
华东日本航线	上海南超国际物流有限公司	2个月内
	上海景涛国际物流有限公司	2个月内
	准时达国际供应链管理有限公司	2个月内
华北日本航线	青岛景泰隆国际物流有限公司	1个月内
	青岛联力国际物流有限公司	1个月内
	上海南超国际物流有限公司	2个月内

主要航线	客户名称	实际结算周期
	青岛积恒国际物流有限公司	1个月内
	中创物流股份有限公司	1个月内
上海泰越航线	上海巴士悦信物流发展有限公司	2个月内
	上海华洋国际物流有限公司	1个月内
	上海丰田通商热线物流有限公司	1个月内
	上港集团长江物流湖北有限公司	2个月内
	上海万年青国际物流有限公司	2个月内
	上海金发货运代理有限公司	2个月内
	沛华运通国际物流（中国）有限公司	2个月内
上海香港海防航线	上海金发货运代理有限公司	2个月内
	上海金鹏国际货运有限公司	2个月内
华东两岸间航线	上海凯斯国际货物运输代理有限公司	1个月内
	浙江锦鸿物流有限公司	1个月内
	世邦集运（厦门）有限公司	2个月内
	上海晴运国际物流有限公司	1个月内
	上海金发货运代理有限公司	2个月内

发行人对货运代理支付的海运费由发行人子公司上海锦诚代收，上海锦诚与货运代理自船舶离港后次月对账，并于对账完成当月收款。各主要货运代理的实际结算周期均未超过发行人给予的信用期，不同货运代理的实际结算周期存在差异主要由货运代理资金周转情况决定。综上，各主要货运代理的实际结算周期均不会超过两个月，同一航线不同代理的实际结算周期无实质性差异。

二、代理模式对账具体周期影响因素、对账内容和具体方式，代理模式下具体收入确认时点，与直客模式收入确认的具体差异

报告期内，代理模式对账具体周期影响因素、对账内容和具体方式列示如下：

主要航线	代理名称	代理类型	对账周期	主要对账内容	对账方式
华东日本航线	HASCO JAPAN CO.,LTD	口岸代理	航次到港后三个月完成对账	船名航次，海运费收入对应的箱量、费率及金额，及口岸代理代付港口相关费用对应的业务量、费率及金额	航次完成后一段时间，口岸代理邮寄纸质版月度报账单及业务单据，发行人与口岸代理通过电子邮件进行对账确认
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理			
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	口岸代理			
	上海南超国际物流有限公司	货运代理	航次离港后次月完成对账	船名航次，海运费收入对应的箱量、费率及金额	航次离港后次月，发行人通过电子邮件与货运代理进行对账
	上海景涛国际物流有限公司	货运代理			
	准时达国际供应链管理有限公司	货运代理			
华北日本航线	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理	航次到港后三个月完成对账	船名航次，海运费收入对应的箱量、费率及金额，及口岸代理代付港口相关费用对应的业务量、费率及金额	航次完成后一段时间，口岸代理邮寄纸质版月度报账单及业务单据，发行人与口岸代理通过电子邮件进行对账确认
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	口岸代理			
	青岛景泰隆国际物流有限公司	货运代理	航次离港后次月完成对账	船名航次，海运费收入对应的箱量、费率及金额	航次离港后次月，发行人通过电子邮件与货运代理进行对账
	青岛联力国际物流有限公司	货运代理			
	上海南超国际物流有限公司	货运代理			
	青岛积恒国际物流有限公司	货运代理			
中创物流股份有限公司	货运代理				
上海泰越航线	Tcc Agency Limited	口岸代理	航次到港后三个月完成对账	船名航次，海运费收入对应的箱量、费率及金额，及口岸代理代付港口相关费用对应的业务量、费率及金额	航次完成后一段时间，口岸代理邮寄纸质版月度报账单及业务单据，发行人与口岸代理通过电子邮件进行对账确认
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	口岸代理			
	上海巴士悦信物流发展有限公司	货运代理	航次离港后	船名航次，海运费收入对应的箱量、	航次离港后次月，发行人通过电子邮件与货

主要航线	代理名称	代理类型	对账周期	主要对账内容	对账方式
	上海华洋国际物流有限公司	货运代理	次月完成对账	费率及金额	运代理进行对账
	上海丰田通商热线物流有限公司	货运代理			
	上港集团长江物流湖北有限公司	货运代理			
	上海万年青国际物流有限公司	货运代理			
	上海金发货运代理有限公司	货运代理			
	沛华运通国际物流（中国）有限公司	货运代理			
上海香港海防航线	Pacific Marine Company Limited	口岸代理	航次到港后三个月完成对账	船名航次，海运费收入对应的箱量、费率及金额，及口岸代理代付港口相关费用对应的业务量、费率及金额	航次完成后一段时间，口岸代理邮寄纸质版月度报账单及业务单据，发行人与口岸代理通过电子邮件进行对账确认
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	口岸代理			
	金发船务有限公司	口岸代理			
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	口岸代理			
	上海金发货运代理有限公司	货运代理	航次离港后次月完成对账	船名航次，海运费收入对应的箱量、费率及金额	航次离港后次月，发行人通过电子邮件与货运代理进行对账
	上海金鹏国际货运有限公司	货运代理			
华东两岸间航线	瑞世船务代理股份有限公司	口岸代理	航次到港后三个月完成对账	船名航次，海运费收入对应的箱量、费率及金额，及口岸代理代付港口相关费用对应的业务量、费率及金额	航次完成后一段时间，口岸代理邮寄纸质版月度报账单及业务单据，发行人与口岸代理通过电子邮件进行对账确认
	上海凯斯国际货物运输代理有限公司	货运代理	航次离港后次月完成对账	船名航次，海运费收入对应的箱量、费率及金额	航次离港后次月，发行人通过电子邮件与货运代理进行对账
	浙江锦鸿物流有限公司	货运代理			
	世邦集运（厦门）有限公司	货运代理			
	上海晴运国际物流有限公司	货运代理			
	上海金发货运代理有限公司	货运代理			

代理模式对账周期主要受客户代理类型及业务量的影响，口岸代理由于集中对账因此对账周期相对货运代理较长。由于口

岸代理提供代收海运费的同时，也为发行人提供代付港口相关费用、航次代理服务、箱管代理服务等，因此口岸代理对账内容较货运代理较多、耗时较长。

代理模式下具体收入确认时点与直客模式无具体差异。发行人提供的运输服务，于月末无论航次是否完成或对账是否完成，均根据已提供服务的进度确认收入，其中，已提供服务的进度按照已航行天数占预计航行总天数的比例确定。

三、代理公司是否存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形，发行人对代理公司的风险管理措施及有效性

(一) 代理公司是否存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形

根据发行人提供的主要航线报告期各年度前五大代理公司的财务报表、代理公司出具的说明并经网络查询及访谈，各主要航线报告期各年度前五大代理公司的经营情况如下：

主要航线	代理公司名称	经营情况
华东日本航线	HASCO JAPAN CO.,LTD	根据其提供的财务决算报告，并经网络查询，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	日本上市公司，根据其提供的财务数据，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	日本上市公司，根据其提供的财务数据，并经网络查询，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	上海南超国际物流有限公司	经访谈了解其财务数据、网络查询，并取得其承诺，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	上海景涛国际物流有限公司	经访谈了解其财务数据、网络查询，并取得其承诺，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	准时达国际供应链管理有限公司	经访谈了解其财务数据，并经网络查询，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
华北日本航线	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	日本上市公司，根据其提供的财务数据，并经网络查询，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	日本上市公司，根据其提供的财务数据，并经网络查询，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	青岛景泰隆国际物流有限公司	根据其提供的财务报表，并经网络查询，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	青岛联力国际物流有限公司	根据其提供的财务报表、出具的说明，并经网络查询，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	上海南超国际物流有限公司	经访谈了解其财务数据、网络查询，并取得其承诺，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	青岛积恒国际物流有限公司	根据其出具的说明并经网络查询，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
上海泰越航线	中创物流股份有限公司	上交所主板上市公司，经查阅其年度报告、出具的说明，并经网络查询，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	Tcc Agency Limited	根据其出具的说明，并经访谈了解其财务数据及网络查询，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,Ltd	经访谈及网络查询，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	上海巴士悦信物流发展有限公司	根据其提供的财务报表、出具的说明，并经网络查询，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	上海华洋国际物流有限公司	根据其出具的说明并经网络查询，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	上海丰田通商热线物流有限公司	经网络查询，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
上港集团长江物流湖北有限公司	根据其提供的财务报表，并经网络查询，其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。	

主要航线	代理公司名称	经营情况
	上海金发货运代理有限公司	根据其出具的说明,访谈了解其财务数据,并经网络查询,其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	沛华运通国际物流(中国)有限公司	根据其提供的财务报表、出具的说明,并经网络查询,其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	上海万年青国际物流有限公司	根据其提供的财务报表、出具的说明,并经网络查询,其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
上海香港海防航线	Pacific Marine Company Limited	越南上市公司 GEMADEPT 的子公司,根据其提供的财务数据、出具的说明,并经网络查询,其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	经访谈及网络查询,其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	金发船务有限公司	经访谈及网络查询,其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	上海金发货运代理有限公司	根据其出具的说明,访谈了解其财务数据,并经网络查询,其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD	日本上市公司,根据其提供的财务数据,并经网络查询,其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	上海金鹏国际货运有限公司	根据其提供的财务报表,并经网络查询,其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
华东两岸间航线	瑞世船务代理股份有限公司	根据其提供的财务报表、出具的说明,并经网络查询,其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	上海凯斯国际货物运输代理有限公司	根据其提供的财务报表,并经网络查询,其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	浙江锦鸿物流有限公司	根据其提供的财务报表,并经网络查询,其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	世邦集运(厦门)有限公司	根据其出具的说明,访谈及网络查询,其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	上海晴运国际物流有限公司	根据其提供的财务报表、出具的说明,并经网络查询,其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。
	上海金发货运代理有限公司	根据其出具的说明,访谈了解其财务数据,并经网络查询,其不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。

发行人主要航线报告期各年度前五大代理公司回款情况良好,报告期内均不存在逾期回款的情况,商业信誉较好,与发行人建立了长期稳定的合作关系。截至本回复出具之日,发行人各主要航线报告期各年度前五大代理公司不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形。

(二) 发行人对代理公司的风险管理措施及有效性

发行人制定了《应收账款管理办法》《合同管理办法》《法务管理办法》等内部控制制度并有效执行,形成了全面风险管理体系,能够有效防范代理公司风险。具体措施如下:

1、合作前评估审核

发行人对拟合作代理公司开展调研评估和资质审核工作：发行人在新设港口选择口岸代理时，航运部优先选择有合作经验或市场口碑良好的口岸代理公司进行考察，综合考虑市场口碑、价格、服务、信用风险状况等因素选定拟合作的口岸代理，并提交公司决策流程审批后确定合作关系；对于货运代理类公司，市场部负责对拟合作公司进行调研，搜集有关客户信用的资料，对客户的资信展开全面调查，包括客户的资产状况、财务状况、经营能力、偿债能力、以往业务记录、履约信誉等，将资信情况良好的公司列入客户库进项管理。

2、强化签约前信息核查

在与代理公司正式签约前，发行人法务审计部严格审核代理公司存续状态，将代理公司经营是否存在异常，是否列入违法失信名单作为可否与发行人交易的前提。

3、严格业务合同签订流程

发行人按照《合同管理办法》在业务发生前与代理公司签订业务合同，明确交易条件，双方的权利义务和违约责任。

4、收取押金保证金

发行人会根据客户的业务规模和资信情况，确定相应信用政策，并视情况向客户收取一定的押金保证金，以减少应收账款无法收回的风险。

5、对应收账款进行跟踪管理

在项目执行过程中，财务部对应收账款的对账、回款、销账情况进行严格的跟踪管理，建立应收账款台账并定期分析账龄，针对逾期账款及时反馈相关业务部门；业务人员根据应收账款台账积极跟踪回款情况，关注到期应回未回款金额及原因，对应收账款金额较大、账龄较长的代理公司进行重点跟踪和管理。此外，发行人每月召开应收账款例会，财务部汇报各类应收情况，业务部门对应收账款存在的风险提出建议。

6、实时跟踪代理公司资信变化情况

在与代理公司合作过程中，业务人员实时跟踪其经营情况，如代理公司发生经营情况恶化、出现大额负债或其他可能导致其丧失履行付款义务等情形，发行

人将及时启动风险处置程序。

7、建立应收账款催收责任制

发行人《应收账款管理办法》规定应收账款管理以“谁经办谁催收，谁审批谁负责”为原则，明确职责与分工，进一步强化应收账款风险管理，将应收账款回收率作为考核指标，强化风险意识和主体意识。

8、及时启动清收工作

代理公司应收账款未能及时收回或信用违约时，发行人将及时分析违约原因，启动催款程序，采取有效的收账措施和债权保障措施。对于逾期时间较长，催款后仍沟通不畅或存在潜在经营风险的代理，法务审计部根据《法务管理办法》及时采取仲裁、诉讼、财产保全等法律手段保护公司合法权益。

除以上风险管理措施外，发行人将风险防控关口前移，通过定期走访口岸代理类公司，实地了解业务情况，确保代理业务运转顺畅。此外，通过派驻口岸船东代表或寻找优质口岸代理公司成立合资公司，参与日常经营管理，确保口岸代理业务全流程可控。

综上，发行人已制定《应收账款管理办法》《合同管理办法》等制度，建立了较为完善的代理公司风险防控机制，风险管理措施合理有效。

四、Hasco Japan 的成立背景，Hasco Japan 成立前，公司在相关口岸的代理公司情况

（一）Hasco Japan 的成立背景

从事国际贸易集装箱运输的船舶在世界各个港口之间进行营运的过程中，当它停靠于船舶所有人或船舶经营人所在地以外的其他港口时，船舶所有人或船舶经营人将无法亲自照管与船舶有关的营运业务。行业内通常主要采用两种方法解决上述问题：①在有关港口设立船舶所有人或船舶经营人的分支机构；②由船舶所有人或船舶经营人委托在有关港口的专门从事代办船舶营运业务和服务的机构代办船舶在港口的有关业务，即委托境外口岸代理代办这些业务。在目前航运实践中，受船舶所有人财力或精力限制，且各国航运政策有所不同，使得委托口岸代理代办有关业务的方法成为普遍被采用的比较经济和有效的方法。

此外，随着船公司航线区域化布局的丰富及经营规模的提高，船公司为统筹管理同一国家或地区境外口岸船舶有关营运业务、提高管理沟通及运营效率，常规船公司会通过以上两种方式在当地设立或委托一家口岸代理作为总代理，由总代理统一安排协调该国家或地区的各口岸日常事务。

Hasco Japan 成立于 2009 年 7 月，由上港集团和金发船务有限公司共同出资，其成立背景和目的如下：①上港集团收购锦江航运控制权前，发行人子公司海华轮船系上港集团下属唯一从事国际集装箱运输的控股平台。海华轮船业务开展初期在日本尚未成立分支机构，主要采用委托境外口岸代理代办相关营运业务。经过多年航运业务经验的积累，为加强海华轮船东北亚航线布局、业务开拓力度，加强对口岸代理的管控能力、提高境外口岸服务水平，上港集团亟需在日本设立分支机构开展相关业务；②金发船务有限公司主要从事航运代理业务，其具有较强的航运代理业务相关的经验及资源，故上港集团与金发船务有限公司合资设立 Hasco Japan 作为海华轮船在日本总代理。

Hasco Japan 经营业务范围包括船务代理业务、船务中介业务、航空运输代理业务、空运货物运输代理业务、海运货物运输代理业务、一般日用品杂货的进出口以及销售业务，以及相关附带的其他业务。Hasco Japan 作为海华轮船的日本总代理，主要向海华轮船提供办理船舶进出口港手续、代为支付口岸港口相关费用、揽取货源、接受客户订舱、代收海运费、管理船务和集装箱等代理服务。

（二）Hasco Japan 成立前，公司在相关口岸的代理公司情况

Hasco Japan 成立前，发行人子公司海华轮船已在中日航线开展集装箱班轮运输业务，相关业务开展过程中存在向日本的其他口岸代理采购代理服务的情形，相关口岸代理公司的基本情况如下：

项目	基本情况
公司全称	Seven Seas Shipping Co., Ltd.
成立时间	1987 年 4 月 1 日
注册资本	3,000 万日元
主营业务	主要从事船舶代理、海上货运代理、航空货运代理业务、无船承运业务和其他物流相关业务
经营规模	总部位于日本东京，在大阪设立有分公司，员工人数共 40 人
股权结构	董事会和高级管理人员持有公司全部股份

项目	基本情况
与发行人合作历史	该公司于 1998 年 8 月成为海华轮船的日本总代理、与海华轮船开始建立业务合作关系。2009 年 12 月，因 Hasco Japan 成立（海华轮船日本总代理），海华轮船与该公司终止了业务合作。

五、Hasco Japan 的决策制度，与公司的具体关联关系，控股股东是否控制 HascoJapan 及依据

Hasco Japan 的公司章程对公司决策制度的具体规定如下：①股东大会的决议，除非法令另有规定，必须有拥有决议权的股东中超过半数以上的股东出席，通过决议；②董事会的决议，须有超过半数的董事出席，超过半数的董事通过。全体董事对决议事项以书面或电子记录作出同意时，可以认定为对该决议事项通过的董事会决议。

报告期内，Hasco Japan 的股权结构为上港集团（香港）有限公司和金发船务有限公司各持股 50%；Hasco Japan 的董事会共有 6 名董事，其中上港集团（香港）有限公司委派 3 名董事；金发船务有限公司委派 3 名董事。

因此，从 Hasco Japan 的股权结构及董事会构成来看，上港集团（香港）有限公司系发行人控股股东上海国际港务（集团）股份有限公司的全资子公司，持有 Hasco Japan 50% 股份，且上港集团（香港）有限公司向 Hasco Japan 委派了 3 名董事，故 Hasco Japan 与发行人形成关联关系。

根据 Hasco Japan 的公司章程，股东会为 Hasco Japan 最高权力机构，上港集团（香港）有限公司及金发船务有限公司在股东会的股权未超过 50%，故不存在单一方控制 Hasco Japan 股东会的情形；根据 Hasco Japan 的章程，Hasco Japan 董事会由 6 名董事组成，上港集团（香港）有限公司及金发船务有限公司各委派 3 名董事，无单一股东委派董事超过董事会半数席位的情形，故不存在单一方控制 Hasco Japan 董事会的情形。综上所述，控股股东上港集团不能控制 Hasco Japan 股东会和董事会，故不存在对 Hasco Japan 构成控制的情形，依据充分。

六、报告期内，Hasco Japan 代付港口费的具体港口、公司在相关港口的业务量、相关港口费率，Hasco Japan 收取的手续费或佣金金额及标准，与其他代理公司的差异情况和原因

(一) 报告期内，Hasco Japan 代付港口费的具体港口、公司在相关港口的业务量、相关港口费率，与其他代理公司的差异情况和原因

1、Hasco Japan 代付港口费的具体港口、公司在相关港口的业务量、相关港口费率

报告期内，Hasco Japan 代付港口费的具体港口、公司在相关港口的装卸业务量（TEU）如下表所示：

港口	装卸业务量（TEU）		
	2022 年度	2021 年度	2020 年度
东京	98,083	97,392	95,916
博多	31,417	26,226	27,699
名古屋	82,493	80,566	70,618
响滩	414	1,686	620
大阪	58,988	61,356	72,664
横滨	36,603	35,912	38,350
神户	37,173	34,734	37,243
门司	21,278	18,897	22,413
合计	366,449	356,769	365,523

报告期内，Hasco Japan 代付港口费的相关港口标准箱装卸费率如下：

港口	20 尺（JPY）		平均值（JPY）
	普通箱重箱	空箱	
东京	12,650	8,800	10,725
博多	10,500	7,200	8,850
名古屋	11,200	9,000	10,100
响滩	10,500	7,200	8,850
大阪	11,000	7,200	9,100
横滨	11,000	7,200	9,100
神户	11,000	7,200	9,100
门司	10,000	6,500	8,250

2、与其他代理公司的差异情况和原因

Hasco Japan 作为海华轮船在日本的总代理，代理海华轮船在日本全部口岸的代理业务。对应 Hasco Japan 代理的港口，发行人存在其他代理公司提供服务的情形，但相关代理均系锦江航运在日本的分代理（总代理为锦江日本），相关代理在对应港口的业务量和装卸费率、以及差异分析如下：

（1）与其他代理公司的业务量的差异及原因

报告期内，对应 Hasco Japan 代付港口费的具体港口，由其他代理公司代理的港口装卸业务量（TEU）如下表所示：

港口	其他代理公司（锦江航运分代理）	装卸业务量 TEU		
		2022 年度	2021 年度	2020 年度
东京	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	152,465	150,136	125,785
博多	OKINAWA KOKUSAI KAIUN CO.,LTD	19,161	16,940	14,787
名古屋	MITSUI-SOKO CO.,LTD.	67,642	66,253	47,889
响滩	-	-	-	-
大阪	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	175,264	171,962	120,325
横滨	MITSUI-SOKO CO.,LTD.	53,230	56,435	39,751
神户	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	51,595	42,043	28,062
门司	OKINAWA KOKUSAI KAIUN CO.,LTD	10,930	13,820	8,760
合计		530,287	517,589	385,359

整体来看，其他代理公司的码头装卸量与 Hasco Japan 代理码头的装卸量均主要集中在东京、名古屋和大阪，其他代理公司的整体装卸量大于 Hasco Japan，主要原因系其他代理公司均系代理锦江航运的品牌，而锦江航运品牌涉及的整体计费箱量大于海华轮船所致。

（2）与其他代理公司的装卸费率的差异及原因

报告期内，对应 Hasco Japan 代付港口费的具体港口，由其他代理公司代理的标准箱装卸费率如下表所示：

港口	其他代理公司	20 尺 (JPY)		平均值 (JPY)	代理公司	20 尺 (JPY)		平均值 (JPY)
		普通箱重箱	空箱			普通箱重箱	空箱	
东京	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	12,500	9,200	10,850	Hasco Japan	12,650	8,800	10,725

港口	其他代理公司	20 尺 (JPY)		平均值 (JPY)	代理公司	20 尺 (JPY)		平均值 (JPY)
		普通箱重箱	空箱			普通箱重箱	空箱	
博多	OKINAWA KOKUSAI KAIUN CO.,LTD	9,800	7,500	8,650	Hasco Japan	10,500	7,200	8,850
名古屋	MITSUI-SOKO CO.,LTD.	12,500	9,200	10,850	Hasco Japan	11,200	9,000	10,100
响滩	-	-	-	-	Hasco Japan	10,500	7,200	8,850
大阪	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	12,500	9,200	10,850	Hasco Japan	11,000	7,200	9,100
横滨	MITSUI-SOKO CO.,LTD.	12,500	9,200	10,850	Hasco Japan	11,000	7,200	9,100
神户	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	12,500	9,200	10,850	Hasco Japan	11,000	7,200	9,100
门司	OKINAWA KOKUSAI KAIUN CO.,LTD	12,500	9,200	10,850	Hasco Japan	10,000	6,500	8,250

注：发行人响滩港口的代理仅有 Hasco Japan 一家代理提供服务。

整体来看，其他代理公司的装卸费率均略高于 Hasco Japan 代理码头的装卸费率，主要原因系 Hasco Japan 系海华轮船口岸代理，而其他代理均系锦江航运的代理，锦江航运在日本口岸向客户提供以 HDS 为代表的精品服务，对于港口的装卸效率、服务响应、管理水平有较高的要求，因此锦江航运的口岸代理装卸费率会略高于海华轮船对应的口岸代理。

（二）Hasco Japan 收取的手续费或佣金金额及标准，与其他代理公司的差异情况和原因

报告期内，Hasco Japan 向发行人收取的手续费或佣金主要为航次代理服务费和箱管服务费，相关收取的费用金额及标准如下表所示：

代理服务项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
航次代理服务费（万元）	858.89	1,075.04	1,209.14
费率标准（每次靠泊）	JPY13.5 万	JPY16万	JPY16万
箱管服务费（万元）	1,881.75	1,947.12	1,772.91
费率标准（UNIT）	USD 5.0	USD 5.0	USD 5.0

1、航次代理服务费与其他代理公司的比较情况

报告期内，发行人向 Hasco Japan 采购的航次代理服务与发行人在其他境外口岸总代理的采购价格对比如下：

地区	港口	口岸代理名称	航次代理服务费（按每次靠泊）
----	----	--------	----------------

			2022年度	2021年度	2020年度
中国香港	香港	金发船务有限公司	HK\$ 8,500 (约人民币7,500元)		
中国台湾	基隆、高雄、台中	瑞世船务代理股份有限公司	USD 880 (约人民币6,200元)		
泰国	曼谷、林查班	Tcc Agency Limited	USD 300 (约人民币2,100元)		
日本	日本各港	HASCO JAPAN	JPY13.5万 (约人民币6,800元)	JPY16万 (约人民币8,000元)	

注 1: 美元兑人民币汇率采用 7.0 进行计算; 日元兑人民币汇率采用 0.05 进行计算; 港币兑人民币汇率采用 0.88 进行计算;

注 2: Hasco Japan 为海华轮船在日本的总代理, THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.和 MITSUI-SOKO CO.,LTD.系锦江航运在日本的分代理, 由于服务定位及服务内容不同, 故采用不同地区的总代理费率进行比较, 下同。

航次代理服务提供过程中, 口岸代理主要为船公司提供船务管理和货物管理, 口岸代理的主要成本为人工成本, 涉及多个细分岗位人员及职位, 包括但不限于销售、操作、客服等岗位, 涉及的费用类型主要为人工费、通讯费、交通费、差旅费等费用。如上表所示, 发行人向 Hasco Japan 采购的船舶代理服务费高于泰国相关港口的船舶代理服务费, 与中国香港、中国台湾地区相近, 主要原因系: ①受各个国家或地区经济发展水平和物价水平的影响, 日本综合人力成本整体高于东南亚地区的泰国, 低于中国香港地区; ②海华轮船在日本当地的挂港港口数量较多, Hasco Japan 作为海华轮船总代理, 各港口客户维护、资源协调等综合成本较高。综上所述, 发行人与 Hasco Japan 的航次代理服务费费率与其他口岸代理差异具有合理性。

2、箱管服务费与其他代理公司的比较情况

报告期内, 发行人向 Hasco Japan 采购的箱管服务与发行人在其他境外口岸第三方的采购价格对比如下:

地区	港口	口岸代理名称	集装箱管理服务费 (USD/UNIT)
中国香港	香港	金发船务有限公司	20尺: USD 6/UNIT; 40尺: USD 12/UNIT
中国台湾	基隆、高雄、台中	瑞世船务代理股份有限公司	USD 5.0/ UNIT
泰国	曼谷、林查班	Tcc Agency Limited	USD 5.0/UNIT
日本	日本各港	HASCO JAPAN	USD 5.0/UNIT

如前所述, 由于受不同境外口岸的天然差异、人力等综合成本等因素的影响, 不同的港口涉及的口岸代理服务的价格均有一定差异。集装箱管理服务提供过程中, 口岸代理的主要成本为人工成本。如上表所示, 发行人向 Hasco Japan 采购的集装箱管理服务费费率低于中国香港地区, 与中国台湾地区、泰国相同, 主要

原因系中国香港地区经济发达，人力资源成本较高，叠加港口码头资源稀缺，故整体箱管服务定价较高。综上所述，发行人与 Hasco Japan 的集装箱管理服务费率与其他口岸代理差异具有合理性。

七、报告期内，Hasco Japan 代收海运费的平均占款期限、佣金费率，与其他代理公司是否存在显著差异

报告期内，Hasco Japan 代收海运费平均占款期限、佣金费率情况如下表所示：

单位：万元

项目	2022年度/2022年12月31日	2021年度/2021年12月31日	2020年度/2020年12月31日
代收海运费	72,208.14	49,916.09	42,211.70
应收账款	17,800.29	13,604.39	8,618.39
周转次数	4.60	4.49	5.90
平均占款期	3个月内	3个月内	3个月内
揽货佣金	进口：USD5/TEU；出口：USD5.5/TEU		
单证佣金	代理收取：出口JPY1,350/票（约70元）；进口JPY2,350/票（约120元）		

（一）代收海运费的平均占款期限与其他代理公司的比较情况

报告期内，关于 Hasco Japan 代收海运费的平均占款期限与发行人在其他境外口岸代理的对比如下：

项目	2022年度	2021年度	2020年度
金发船务有限公司	4个月内	4个月内	4个月内
瑞世船务代理股份有限公司	1个月内	1个月内	1个月内
Tcc Agency Limited	4个月内	4个月内	4个月内
Hasco Japan	3个月内	3个月内	3个月内

发行人基于与不同口岸代理的商业谈判结果设置了不同的结算周期，可比代理公司中，瑞世船务代理股份有限公司的结算周期为航次结束后 15 天内付款、3 个月内进行对账，故整体结算周期较短。除此之外，发行人与 Hasco Japan 的结算周期低于其他可比代理公司，主要原因系 Hasco Japan 的资金周转情况较好，且基于与发行人长期稳定的合作关系，回款速度较快。综上，发行人与 Hasco Japan 结算周期系商业谈判结果，与可比公司的差异具有合理性。

（二）代收海运费佣金与其他代理公司的比较情况

报告期内，关于 Hasco Japan 的佣金与发行人在其他境外口岸第三方的佣金价格对比如下：

地区	港口	口岸代理名称	揽货佣金	单证佣金
中国香港	香港	金发船务有限公司	COC: USD 6/TEU; SOC: USD 8/TEU	代理收取HKD 620/票 (约546元)
中国台湾	基隆、高雄、台中	瑞世船务代理股份有限公司	COC: USD 2.5/TEU SOC: USD 1.5/TEU	代理收取NTD 1,500/票 (约330元)
泰国	曼谷、林查班	Tcc Agency Limited	USD 2/TEU/ 舱位利用率≤ 30% USD 5/TEU/30%<舱位利用率≤45% USD 10/TEU/舱位利用率≥45%	代理收取THB 1,300/票 (约260元)
日本	日本各港	HASCO JAPAN	进口: USD 5/TEU; 出口: USD 5.5/TEU	代理收取: 进口JPY 1,350/票 (约70元); 出口JPY 2,350/票 (约120元)

注 1: COC 全称 Carrier's Own Container, 系指承运人拥有的集装箱承运人箱; SOC 全称 Shipper's Own Container, 系指托运人拥有集装箱, 也可以称为自备箱或货主箱、自有箱;

注 2: 港币兑人民币汇率采用 0.88 进行计算, 新台币兑人民币汇率采用 0.22 进行计算, 泰铢兑人民币汇率采用 0.20 进行计算, 日元兑人民币汇率采用 0.05 进行计算。

发行人与不同境外口岸代理涉及的佣金费率水平主要综合考虑不同境外港口的竞争环境、人力成本、船公司的市场地位、航线市场货量、与代理的合作关系、代理合理利润要求等因素, 由发行人与口岸代理进行商业谈判确认。

船公司的服务要求、资源投入、市场竞争环境、口岸人力成本系揽货佣金的主要驱动因素, 由于各口岸相关因素存在差异, 故各口岸揽货佣金费率存在较大差异, 如: ①中国香港地区人力资源成本高、市场竞争激烈, 故揽货佣金费率整体较高; ②两岸间航线船公司舱位利用率较高, 市场货量相对较大, 故揽货佣金费率较低; ③东南亚航线市场当前仍处于成长阶段, 市场货量增速快、市场竞争激烈, 发行人近年来持续增大运力投入, 为降低成本及激励代理积极揽取货源, 故与泰国口岸代理协商确定采用阶梯费率模式。综上所述, 发行人向 Hasco Japan 支付的揽货佣金价格高于中国台湾口岸代理, 低于中国香港口岸代理, 差异具有合理性。

单证费系向口岸当地客户收取的单证服务费, 其费率参考当地口岸行业水平确定。单证佣金系船公司综合考虑境外港口人力成本、与代理合作关系、代理合理利润要求等因素, 与口岸代理进行商业谈判确认, 故不同的口岸具有较大差异。发行人向 Hasco Japan 支付的单证佣金价格低于其他口岸代理, 主要原因系发行人与 Hasco Japan 具有较长的合作历史、合作关系持续稳定, 且中日航线货

量相对较大，在双方友好协商的前提下确认的单证佣金，相关交易价格具有商业合理性。

综上，发行人与 Hasco Japan 的佣金费率与其他口岸代理差异具有合理性，相关费率均系双方商业谈判的结果，具有商业合理性。

八、Hasco Japan 向其他船运公司提供代收代付的具体情况，包括船运公司名称、费率标准、结算期限，与 Hasco Japan 和发行人之间的合作是否存在显著差异

Hasco Japan 作为海华轮船日本总代理，主要系向海华轮船提供代理服务，除此之外，Hasco Japan 还存在向其他船公司提供代理服务的情形，相关服务金额较小、占其业务规模较小，且相关服务内容与向 Hasco Japan 提供的服务具有较大差异，相关船运公司名称、费率标准、结算期限如下表所示：

船公司	涉及航线	服务内容	服务费率	结算期限
上海海华轮船有限公司	华东日本航线	提供办理船舶进出口港手续、代为支付港口相关费用、揽取货源、接受客户订舱、代收海运费、管理船务和集装箱等代理服务	航次代理服务费11万JPY 每次靠泊、箱管服务费 USD 5.0/TEU、揽货佣金 USD 5.5/TEU（进口）	3个月内
船公司L	美国-上海-日本航线	主要提供美国-日本航段的单证服务、箱管服务和揽货服务	箱管服务费USD 40/TEU、揽货佣金USD 50/TEU（出口）、单证佣金USD 30/票（进口）	协议月结

如上表所示，由于 Hasco Japan 向其他船公司提供的代理服务涉及的航线及服务内容与向发行人提供的服务有着明显差异，故相关服务费率不具有可比性。此外，由于 Hasco Japan 主要系向海华轮船提供代理服务，且业务规模远大于其向其他船公司提供服务的金额，故 Hasco Japan 与发行人结算期限大于其他船公司，具有合理性。

九、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

1、查询航运行业资料，访谈发行人相关业务人员，了解发行人代理客户类型的分类及差异，并对代理型客户收取的海运费内容进行比较分析；

2、获取发行人按航线拆分的收入明细表，根据收入占比确定主要航线。获取报告期内各主要航线前五大代理的收入成本明细表，并获取箱量数据，计算单

项收入及成本及实际结算周期。访谈业务相关人员，了解向主要航线前五大代理的销售及采购项目及定价政策。分析不同代理商之间业务规模、单价及实际结算周期的影响因素；

3、访谈财务相关人员，了解代理模式对账周期的影响因素、对账内容和具体方式。分析代理模式下具体收入确认时点与直客模式的差异；

4、访谈发行人相关负责人员，了解发行人对代理公司的风险管理措施，取得发行人部分代理公司的财务报表、数据及其出具的说明；

5、对发行人主要航线前五大代理公司进行访谈，了解其业务经营情况及财务情况；

6、通过国家企业信用信息公示系统、中国裁判文书网、人民法院公告网、中国执行信息公开网、信用中国等网站对各主要航线前五大代理公司进行公开信息查询；

7、查阅发行人《合同管理办法》《应收账款管理办法》《法务管理办法》等内部制度；

8、查阅 Hasco Japan 的公司章程和财务报表信息，并访谈 Hasco Japan 相关负责人，了解 Hasco Japan 成立背景、其成立前海华轮船在相关口岸的代理公司情况、决策制度、向其他船运公司提供代收代付的具体情况，分析判断上港集团是否具有控制权；

9、获取 Hasco Japan 代付港口费对应的港口及业务量明细，获取相关港口费率。查看发行人与 Hasco Japan 签订的代理协议，了解 Hasco Japan 收取代理费的金额及标准，并计算 Hasco Japan 代收海运费的平均占款期限，分析与其他代理公司的差异情况及原因；

10、访谈 Hasco Japan 相关负责人，了解 Hasco Japan 向其他船运公司提供代收代付的具体情况，并对相关船公司进行访谈确认，分析 Hasco Japan 向不同船公司提供代理服务内容的差异。

（二）核查结论

经核查，保荐机构、申报会计师和发行人律师认为：

1、对于发行人主要航线前五大代理公司，同一航线下不同代理商之间同类项目的业务规模、单价、实际结算周期具有一定差异，差异变化具有合理性；

2、代理模式对账具体周期影响因素主要为代理类型及业务量，口岸代理由于集中对账因此对账周期相对货运代理较长。对账内容主要包括船名航次、代收海运费的费率及箱量及代付港口费的费率及箱量。代理模式下具体收入确认时点与直客模式无具体差异；

3、发行人各主要航线报告期各年度前五大代理公司不存在大额亏损、资不抵债或重大诉讼等风险情形；发行人已制定《应收账款管理办法》《合同管理办法》等制度，建立了较为完善的代理公司风险防控机制，风险管理措施合理有效；

4、Hasco Japan 成立前，发行人子公司海华轮船在日本的口岸代理为 Seven Seas Shipping Co., Ltd.。控股股东上港集团不能控制 Hasco Japan 股东会和董事会，故不存在对 Hasco Japan 构成控制的情形，依据充分；

5、报告期内，Hasco Japan 收取的手续费或佣金费率与其他代理公司具有一定差异，主要受不同境外口岸的天然差异、人力等综合成本、商务谈判等因素的影响，差异具有合理性；

6、报告期内，发行人与 Hasco Japan 结算周期系商业谈判结果，与可比公司的差异具有合理性；

7、由于 Hasco Japan 向其他船公司提供的代理服务涉及的航线及服务内容与向发行人提供的服务有着明显差异，故相关服务费率不具有可比性。此外，由于 Hasco Japan 主要系向海华轮船提供代理服务，且业务规模远大于其向其他船公司提供服务的金额，故 Hasco Japan 与发行人结算期限较长，具有合理性。

【问题 9】：关于收入

根据申报材料：（1）发行人业务分类包括班轮运输服务、期租服务、集装箱堆存业务、航运代理业务等；（2）对于年末尚未完成的运输服务，发行人因未严格按照业务清单中的航次信息对已航行天数进行暂估，存在跨期调整收入成本的情形；（3）报告期内，发行人营业收入增长较快；（4）不同航线之间，单箱运价波动差异较大。

请发行人说明：（1）各分类业务的具体履约义务划分情况，各业务分类具体收入确认方法，包括确认时点、确认金额口径和依据；（2）各期末未完航次数、对应收入金额和占比，是否与航行周期相匹配，公司未完航次收入暂估的具体方法、参数和数据取值来源；（3）报告期各期，各具体航线的单箱运价、货物运输量，说明二者及变动趋势与同行业可比公司的差异情况和原因，量化分析二者对各期班轮运输收入的影响；（4）报告期各期，公司日均期租价格，量化分析与同行业可比公司和行业市场价格的差异及原因；（5）报告期各期，公司各船舶营业收入金额、当期直接成本金额（港口费、折旧/租金、燃油、薪酬等），量化分析各船舶收入和直接成本的匹配性；（6）报告期内各季度末，公司集装箱数量、空箱率，与收入规模及其变动趋势是否匹配。

请保荐机构、申报会计师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见，重点说明核查方式、核查范围、核查比例，取得的核查证据和结论。

【回复】

一、各分类业务的具体履约义务划分情况，各业务分类具体收入确认方法，包括确认时点、确认金额口径和依据

公司各分类业务的具体履约义务划分情况，各业务分类具体收入确认方法，包括确认时点、确认金额口径和依据列示如下：

业务分类	具体履约义务	业务描述	收入确认时点	收入确认依据
班轮运输服务	提供班轮运输服务	公司的班轮运输服务是按照事先制定的船期表在特定的航线上，以既定的挂靠港顺序，经常地为非特定多数客户提供规则的、反复的货物运输服务。	根据已提供服务的进度确认收入，其中，已提供服务的进度按照已航行天数占预计航行总天数的比例确定。	已完成航次：与客户约定的箱量和运价、结算对账单、码头作业单据； 未完成航次：期末根据已航行天数占预计航行总天数的比例、与客户约定的箱量和运价。
期租服务	提供船舶期租服务	公司的期租服务是作为船舶出租人向承租人提供约定的由出租人配备船员的船舶，承租人在约定的期间内按照约定的用途使用，并支付租金的租船运输。	在期租期间内按照直线法确认收入。	与客户确定的租金、租赁天数，结算对账单。
集装箱堆存业务	提供集装箱堆存服务	公司的集装箱堆存业务是向客户提供集装箱空箱堆存，上下车，修理及清洗等箱管服务。	堆存服务在存放期间内按直线法确认收入。 集装箱上下车、修理及清洗等服务在相关服务提供时确认收入。	与客户约定的费率、堆存天数、计费数量，结算对账单。

业务分类	具体履约义务	业务描述	收入确认时点	收入确认依据
航运代理业务	提供船代服务	公司的船代业务主要是办理船舶进出港手续、单证服务，联系安排引航靠泊和装卸等。	在相关服务提供时确认收入。	与客户约定的费率、码头作业单据，结算对账单。
	提供货运代理服务	公司的货运代理业务主要是代理货物运输、转运、仓储、装卸等事宜，为客户提供发货及提货方案。	在相关服务提供时确认收入。	与客户约定的费率、计费数量，结算对账单。

二、各期末未完航次数量、对应收入金额和占比，是否与航行周期相匹配，公司未完航次收入暂估的具体方法、参数和数据取值来源

（一）各期末未完航次数量、对应收入金额和占比，是否与航行周期相匹配

报告期各期末，公司未完成航次数量、对应收入金额和占比情况如下：

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
未完成航次数量（次）	64	60	62
总航次数量（次）	5,618	5,068	4,557
未完成航次数量占比	1.14%	1.18%	1.36%
未完成航次对应收入（万元）	2,868.13	2,008.94	951.12
班轮运输收入（万元）	667,904.89	514,893.65	328,258.49
未完成航次对应收入占比	0.43%	0.39%	0.29%

未完成航次数量对应的航行周期近似为未完成航次年末平均已航行天数，总航次数量对应的周期近似为全年 365 天，因此以年末未完成航次的平均已航行天数占全年天数比例与未完成航次数量占比进行对比，分析未完成航次数量与航行周期的匹配性，计算结果如下：

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
未完成航次年末平均已航行天数（天）	4.44	4.23	4.03
未完成航次年末平均已航行天数/365 天	1.22%	1.16%	1.10%

未完成航次数量占总航次数量的比例与未完成航次年末平均已航行天数/占全年天数的比例基本一致，因此，发行人各期末未完成航次情况与航行周期相匹配。

（二）公司未完航次收入暂估的具体方法、参数和数据取值来源

发行人提供的运输服务，根据已提供服务的进度在一段时间内确认收入，对

于未完成航次中的已提供运输服务进度，按照已航行天数占预计航行总天数的比例确定，即：未完航次收入=未完航次总收入*已提供运输服务进度，其中未完成航次总收入=运价*计费箱量，已提供运输服务进度=已航行天数/预计航行总天数。相关参数和数据取值来源具体如下：

参数	取值来源
运价	与客户洽谈的协议运价或即期运价
计费箱量	提单数据
已航行天数	码头作业单据记录
预计航行总天数	船期表

上述参数取值合理，取值来源真实可靠。

三、报告期各期，各具体航线的单箱运价、货物运输量，说明二者及变动趋势与同行业可比公司的差异情况和原因，量化分析二者对各期班轮运输收入的影响

报告期内，华东日本航线、华北日本航线、上海泰越航线、上海香港海防航线、华东两岸间航线的班轮运输服务收入占公司班轮运输服务收入的比例超过5%，且合计班轮运输服务收入的占比超过85%，系公司的主要航线，各主要航线的单箱运价和计费箱量情况及变动趋势与同行业可比公司的差异情况和原因请参见本回复之“问题4/四、量化分析报告期内，业务量、收入金额和市场占有率变动较大的航线的具体变动原因，与行业整体和同行业公司是否存在显著差异”的相关回复。

报告期内，公司各主要航线的单箱运价、货物运输量对各期班轮运输收入的影响分析具体如下：

（一）华东日本航线

单位：万元

项目	2022年度	2021年度	2020年度
班轮运输服务收入	362,951.11	260,825.20	208,102.24
班轮运输服务收入变动幅度	39.15%	25.34%	-
计费箱量变动影响	-2.63%	22.82%	-
单箱运价变动影响	41.79%	2.51%	-

注：单箱运价、计费箱量的变动影响分析采用连环替代法测算。本期单价变动影响=（本期单箱运价-基期单箱运价）*本期计费箱量/基期班轮运输收入，本期箱量变动影响=（本期计费箱量-基期计费箱量）*基期

单箱运价/基期班轮运输收入，下同

1、计费箱量变动影响

2021 年度和 2022 年度，华东日本航线计费箱量的变动对班轮运输服务收入变动幅度的影响分别为 22.82%和-2.63%。2021 年度，华东日本航线计费箱量的增加主要系公司深耕东北亚航线，通过长期经营，积累了丰富的优质客户群体，叠加中国与日本间的贸易增长，整体带动华东日本航线的运输数量上升，该年度计费箱量的增长为该航线班轮运输服务收入增长的主要影响因素。2022 年度华东日本航线计费箱量的减少主要系受宏观经济波动和行业周期等因素影响，客户运输需求有所下降，致使该航线计费箱量小幅下降所致，该年度计费箱量的减少对该航线班轮运输服务收入变动的的影响相对较小。

2、单箱运价变动影响

2021 年度和 2022 年度，单箱运价的变动对华东日本航线的班轮运输服务收入变动幅度的影响分别为 2.51%和 41.79%。2021 年度，华东日本航线单箱运价变动幅度较小，主要系该航线的主要客户为协议运价客户，2021 年度该航线所执行的协议运价是交易双方根据 2020 年度市场运价水平协商确定，由于 2020 年度市场运价平均水平波动较小，使得 2021 年度该航线所执行的协议运价涨幅不大，该年度单箱运价的上涨对该航线班轮运输服务收入变动的的影响相对较小。2022 年度，华东日本航线单箱运价的上涨主要系公司基于 2021 年度大幅上涨的市场运价平均水平与客户确定 2022 年度的协议运价，同时由于公司为客户提供高准班率的精品航运服务，客户黏性较高，该年度协议运价得到了良好的执行，导致华东日本航线单箱运价大幅上涨，该年度单箱运价的上涨为该航线班轮运输服务收入增长的主要影响因素。

（二）华北日本航线

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
班轮运输服务收入	38,123.38	24,835.32	17,878.03
班轮运输服务收入变动幅度	53.50%	38.92%	-
计费箱量变动影响	-2.97%	7.52%	-
单箱运价变动影响	56.48%	31.39%	-

1、计费箱量变动影响

2021 年度和 2022 年度，华北日本航线计费箱量的变动对班轮运输服务收入变动幅度的影响分别为 7.52%和-2.97%。2021 年度，华北日本航线计费箱量的增加主要系随着中国与日本间的贸易往来持续增长，带动华北日本航线的运输数量上升，该年度计费箱量的增长对该航线班轮运输服务收入变动的影响相对有限。2022 年度华北日本航线计费箱量的减少主要系受宏观经济波动和行业周期等因素影响，客户运输需求有所下降，该年度计费箱量的减少对该航线班轮运输服务收入变动的影响相对较小。

2、单箱运价变动影响

2021 年度和 2022 年度，单箱运价的变动对华北日本航线的班轮运输服务收入变动幅度的影响分别为 31.39%和 56.48%。报告期内，华北日本航线单箱运价持续上涨，主要系华北日本航线的定价方式包含协议运价和即期运价，在集装箱航运市场呈较高景气度的背景下，华北日本航线协议运价和即期运价均有所上升，带动该航线的运价增长，单箱运价的上涨为该航线报告期内班轮运输服务收入增长的主要因素。

(三) 上海泰越航线

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
班轮运输服务收入	37,618.10	27,267.77	12,730.55
班轮运输服务收入变动幅度	37.96%	114.19%	-
计费箱量变动影响	32.99%	38.44%	-
单箱运价变动影响	4.97%	75.75%	-

1、计费箱量变动影响

2021 年度和 2022 年度，上海泰越航线计费箱量的变动对班轮运输服务收入变动幅度的影响分别为 38.44%和 32.99%。报告期内，该航线计费箱量持续增长主要系公司结合客户需求，持续加大该航线的运力投入，平均总运力规模从 2020 年度的 1,744TEU 持续提高至 2022 年度的 4,710TEU，运力投放的增加带动计费箱量的增长。报告期内，该航线计费箱量的增长均对该航线的班轮运输服务收入的增长有较大的影响。

2、单箱运价变动影响

2021 年度和 2022 年度，单箱运价的变动对上海泰越航线的班轮运输服务收入变动幅度的影响分别为 75.75%和 4.97%。2021 年度，上海泰越航线单箱运价的上涨主要系随着东南亚地区生产和消费的复苏，叠加行业周期的影响，上海泰越航线受市场供需关系的变化影响大幅上升，该年度单箱运价的上涨为该航线班轮运输服务收入增长的主要因素。2022 年度，上海泰越航线单箱运价的增幅较 2021 年度有所减少，主要系随 2022 年下半年航运周转效率出现回升，运力短缺问题得到缓解，使得该年度单箱运价的增幅低于 2021 年度，该年度单箱运价的上涨对该航线班轮运输服务收入变动的的影响相对较小。

（四）上海香港海防航线

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
班轮运输服务收入	55,238.20	49,205.07	24,372.89
班轮运输服务收入变动幅度	12.26%	101.88%	-
计费箱量变动影响	-7.12%	18.10%	-
单箱运价变动影响	19.39%	83.79%	-

1、计费箱量变动影响

2021 年度和 2022 年度，上海香港海防航线计费箱量的变动对班轮运输服务收入变动幅度的影响分别为 18.10%和-7.12%。2021 年度，该航线计费箱量增长主要是东南亚航线贸易复苏，整体客户运输需求有所上升，该年度计费箱量的增长对该航线班轮运输服务收入变动有一定的影响。2022 年度，该航线计费箱量下降主要受香港当地经济下行、贸易量下降的影响，该航线的部分客户运输需求下降，致使该航线的计费箱量减少，该年度计费箱量的减少对该航线班轮运输服务收入变动的的影响相对有限。

2、单箱运价变动影响

2021 年度和 2022 年度，单箱运价的变动对上海香港海防航线的班轮运输服务收入变动幅度的影响分别为 83.79%和 19.39%。2021 年度，上海香港海防航线单箱运价的上涨主要系随着东南亚地区生产和消费的复苏，叠加行业周期的影响，上海香港海防航线运价受市场供需关系的变化影响大幅上升，该年度单箱

运价的上涨为该航线班轮运输服务收入增长的主要因素。2022 年度，上海香港海防航线单箱运价的增幅较 2021 年度有所减少，主要系 2022 年上半年东南亚集装箱航运市场持续维持高景气度，该航线班轮运输服务的运输价格继续维持在高位，随着 2022 年下半年港口周转改善、市场供需格局变化等因素的影响，该航线单箱运价有所下降，但整体来看，2022 年度上海香港海防航线单箱运输价格水平仍有所上升，该年度单箱运价的上涨为该航线班轮运输服务收入增长的主要因素。

（五）华东两岸间航线

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
班轮运输服务收入	96,181.50	97,678.95	53,236.42
班轮运输服务收入变动幅度	-1.53%	83.48%	-
计费箱量变动影响	-22.19%	6.92%	-
单箱运价变动影响	20.65%	76.56%	-

1、计费箱量变动影响

2021 年度和 2022 年度，华东两岸间航线计费箱量的变动对班轮运输服务收入变动幅度的影响分别为 6.92%和-22.19%。2021 年度，该航线计费箱量增长主要系受行业周期影响，市场运力紧缺，远洋航线运输需求增加，带动华东两岸间航线运输量大幅增长，该年度计费箱量的增长对该航线班轮运输服务收入变动影响相对较小。2022 年度，该航线计费箱量下降主要受宏观经济波动和行业周期等因素影响，客户运输需求有所下降，致使该航线计费箱量小幅下降所致，该年度计费箱量的减少为该航线班轮运输服务收入变动的主要因素。

2、单箱运价变动影响

2021 年度和 2022 年度，单箱运价的变动对华东两岸间航线的班轮运输服务收入变动幅度的影响分别为 76.56%和 20.65%。报告期内，该航线单箱运价持续上升主要系集装箱航运市场整体呈现高景气度，该航线的供需格局改变，叠加华东两岸间航线承运的东南亚、欧洲、美洲地区的中转货物箱量上升，整体使得华东两岸间航线的单箱运价持续上升。报告期内，该航线单箱运价的上涨均对该航线的班轮运输服务收入的变动有较大的影响，其中单箱运价的上涨为 2021

年度班轮运输服务收入增长的主要因素。

四、报告期各期，公司日均期租价格，量化分析与同行业可比公司和行业市场价格的差异及原因

（一）公司日均期租价格情况

报告期内，公司期租服务收入分别为 4,001.25 万元、8,081.86 万元和 769.77 万元，占主营业务收入的比例分别为 1.20%、1.55%和 0.12%，金额和占比较小。

公司期租业务的定价方式主要为公司通过船舶经纪人、公开市场等渠道收集信息，比较即期同类型集装箱船舶期租的市场价格水平，并由公司与承租方结合市场供需情况、船舶运营区域和市场价格波动趋势等因素对期租价格进行磋商确定。

报告期内，公司期租服务收入的日均期租价格情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度
	金额	变动率	金额	变动率	金额
日均期租价格	21.38	54.16%	13.87	161.73%	5.30

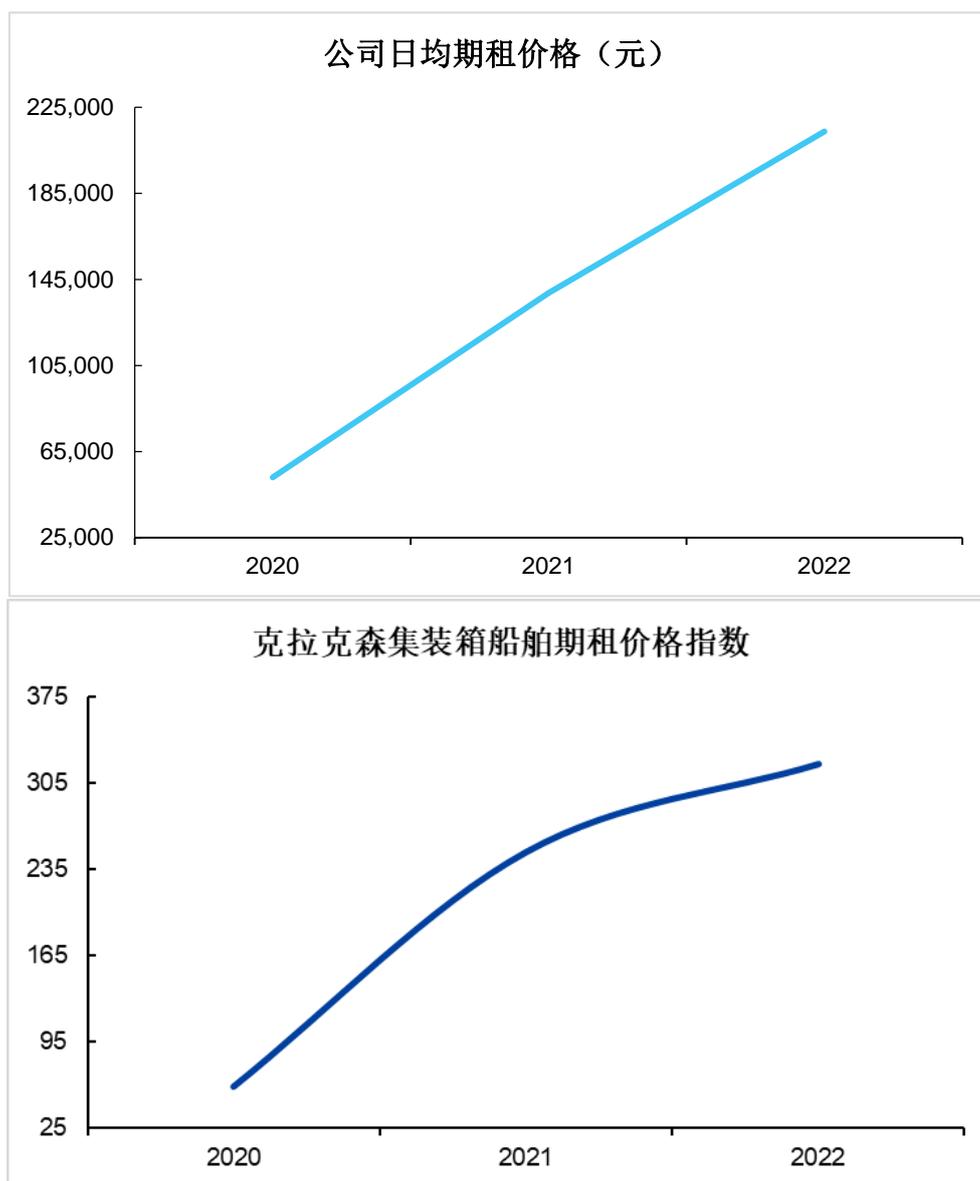
报告期内，公司日均期租价格分别为 5.30 万元、13.87 万元和 21.38 万元。2021 年度公司日均期租价格较 2020 年度提高 161.73%，主要系 2020 年度公司期租服务的船舶租约主要于 2020 年上半年前后签订，受行业周期影响，市场运价和期租价格相对较低。随着全球经济恢复增长态势，国际贸易呈现较高景气度，使得 2021 年度全球集装箱航运市场持续复苏，期租价格较 2020 年度大幅提高。2022 年度公司日均期租价格提高 54.16%，主要系 2022 年度市场租船费率整体处于高位，故公司 2022 年度日均期租价格上涨幅度较大。

（二）与同行业可比公司和行业市场价格的差异情况

1、与行业市场的价格差异情况

期租市场价格的变化通常通过克拉克森集装箱船舶期租价格指数体现。克拉克森集装箱船舶期租价格指数以 1993 年期租船舶每 TEU 的租金价格作为基数，定期发布最新的期租市场每船舶每 TEU 的租金价格与基数的比值。该指数的变动可作为期租服务的市场价格变动的参照。报告期内，公司日均期租服务价格变

动趋势与克拉克森集装箱船舶期租价格指数对比情况如下：



注：上图为报告期内公司期租业务的日租金的变动趋势图，右图为报告期内克拉克森集装箱船舶期租价格指数各年度平均值的变动趋势图。

2021 年度，随着国内外经济形势的逐步好转，全球经济恢复增长态势，国际贸易呈现较高景气度，使得全球集装箱航运市场持续复苏，克拉克森集装箱船舶期租价格指数大幅上涨。2022 年度，克拉克森集装箱船舶期租价格指数增幅放缓，主要系 2022 年上半年，全球集装箱航运市场持续维持高景气度，随着 2022 年下半年港口周转改善、全球经济下行压力较大等因素的影响，市场供需格局变化，市场期租价格有所下滑。整体来看，公司日均期租服务价格变动趋势与克拉克森集装箱船舶期租价格指数基本一致。

2、与同行业公司的价格差异情况

报告期内，公司在立足于集装箱班轮运输服务的同时，辅之以期租服务。公司期租服务收入分别为 4,001.25 万元、8,081.86 万元和 769.77 万元，占比分别为 1.20%、1.55%和 0.12%，金额和占比较小。同行业可比公司均主要提供集装箱班轮运输服务，其未公开披露自身的期租服务情况，故无法与同行业可比公司的价格进行比较。

五、报告期各期，公司各船舶营业收入金额、当期直接成本金额（港口费、折旧/租金、燃油、薪酬等），量化分析各船舶收入和直接成本的匹配性

报告期各期，公司各船舶营业收入金额、当期直接成本金额的变动情况如下：

单位：万元

项目		2022 年度		2021 年度		2020 年度
		数值	变动率	数值	变动率	数值
春锦	营业收入	26,409.65	17.46%	22,483.24	36.65%	16,452.78
	直接成本	10,658.82	4.71%	10,179.01	32.42%	7,686.63
秋锦	营业收入	18,096.98	-8.99%	19,884.37	22.88%	16,181.62
	直接成本	8,174.35	-19.91%	10,206.99	32.77%	7,687.94
集海之峰	营业收入	3,542.70	-7.84%	3,843.97	17.04%	3,284.46
	直接成本	3,417.49	15.36%	2,962.44	21.36%	2,441.00
集海之星	营业收入	5,452.64	9.97%	4,958.30	72.62%	2,872.39
	直接成本	4,076.67	10.03%	3,705.13	47.14%	2,518.18
集海钟山	营业收入	976.21	-14.20%	1,137.75	40.57%	809.38
	直接成本	1,502.02	2.91%	1,459.59	43.93%	1,014.09
秀鸿	营业收入	16,616.17	52.51%	10,895.10	36.45%	7,984.84
	直接成本	6,375.38	1.15%	6,302.72	19.64%	5,268.17
GLORY GUANDONG	营业收入	19,726.97	46.69%	13,448.50	7.21%	12,544.22
	直接成本	9,444.39	8.32%	8,718.74	9.11%	7,991.02
GLORY ZHENDONG	营业收入	21,108.84	66.66%	12,666.01	0.29%	12,628.84
	直接成本	9,853.93	25.85%	7,829.69	-5.46%	8,281.53
GLORY SHENG DONG	营业收入	19,710.27	-18.79%	24,269.69	106.36%	11,760.93
	直接成本	9,164.14	-24.31%	12,108.21	50.54%	8,042.97
GLORY GUANGZHOU	营业收入	31,325.56	44.55%	21,671.13	61.53%	13,416.01
	直接成本	11,983.45	15.53%	10,372.78	19.74%	8,662.97

项目		2022 年度		2021 年度		2020 年度
		数值	变动率	数值	变动率	数值
JJ TOKYO	营业收入	20,216.21	32.21%	15,291.10	151.17%	6,087.97
	直接成本	8,823.97	8.83%	8,108.33	70.48%	4,756.31
JJ NAGOYA	营业收入	27,952.68	28.70%	21,719.22	157.35%	8,439.65
	直接成本	10,641.94	4.68%	10,166.55	88.96%	5,380.16
JJ SUN	营业收入	14,573.51	145.41%	5,938.49	-45.66%	10,928.23
	直接成本	10,325.82	145.34%	4,208.83	-35.08%	6,483.49
JJ STAR	营业收入	26,295.89	1.05%	26,022.53	72.96%	15,045.64
	直接成本	10,782.06	0.70%	10,706.67	-9.65%	11,849.79
BLUE OCEAN	营业收入	25,883.85	2.78%	25,184.90	52.42%	16,523.38
	直接成本	10,381.23	-5.46%	10,980.36	-1.30%	11,124.55
GLORY SHANGHAI	营业收入	25,240.17	21.23%	20,820.35	33.90%	15,549.21
	直接成本	12,183.98	4.25%	11,687.23	48.28%	7,881.95
GLORY OCEAN	营业收入	28,471.14	2.63%	27,740.34	62.85%	17,034.45
	直接成本	12,713.22	1.17%	12,566.11	1.68%	12,358.95
GLORY TIANJIN	营业收入	16,966.88	6.84%	15,880.95	5.49%	15,054.61
	直接成本	7,700.37	-11.49%	8,700.15	3.66%	8,392.66
GLORY SEASON	营业收入	8,194.58	-25.99%	11,071.58	138.97%	4,632.95
	直接成本	4,358.97	-11.28%	4,913.25	22.77%	4,002.13
MILD WALTZ	营业收入	32,834.23	10.17%	29,803.32	40.72%	21,178.58
	直接成本	13,613.98	-7.88%	14,779.16	42.39%	10,379.34
MILD CHORUS	营业收入	19,795.19	19.06%	16,626.80	66.49%	9,986.84
	直接成本	9,392.08	29.25%	7,266.64	38.86%	5,232.93
MILD TUNE	营业收入	24,037.98	61.30%	14,902.21	32.65%	11,234.21
	直接成本	12,258.41	34.16%	9,137.12	29.66%	7,047.05
MILD JAZZ	营业收入	18,325.12	4.94%	17,463.02	8.76%	16,056.76
	直接成本	8,431.21	-8.55%	9,219.20	6.96%	8,619.04
MILD TEMPO	营业收入	37,246.94	68.65%	22,085.31	1093.54%	1,850.40
	直接成本	13,961.26	19.49%	11,683.61	802.44%	1,294.67
MILD SONATA	营业收入	20,343.65	27.51%	15,954.99	-32.02%	23,469.75
	直接成本	9,208.91	5.16%	8,756.81	-20.94%	11,076.35
HE SHENG	营业收入	2,797.90	-72.77%	10,273.52	195.24%	3,479.76
	直接成本	736.54	-88.96%	6,670.51	278.63%	1,761.77

项目		2022 年度		2021 年度		2020 年度
		数值	变动率	数值	变动率	数值
和进	营业收入	6,473.05	/	-	/	-
	直接成本	9,804.09	/	-	/	-
恒隆 69	营业收入	737.87	40.81%	524.02	183.65%	184.74
	直接成本	975.30	33.99%	727.87	169.03%	270.54
新舟山	营业收入	2,281.34	9.27%	2,087.88	252.87%	591.68
	直接成本	2,347.51	17.39%	1,999.80	227.46%	610.70
星东 77	营业收入	703.07	/	-	/	-
	直接成本	728.92	/	-	/	-
春禾伟 6	营业收入	1,120.15	/	-	/	-
	直接成本	1,689.11	/	-	/	-
永裕 018	营业收入	591.14	/	-	/	-
	直接成本	789.12	/	-	/	-
永裕 16	营业收入	722.12	924.43%	70.49	/	-
	直接成本	939.24	392.81%	190.59	/	-
江海通 8	营业收入	630.46	30.80%	482.01	178.84%	172.86
	直接成本	786.67	9.88%	715.94	202.65%	236.56
CONSE RO	营业收入	18,957.99	871.94%	1,950.53	/	-
	直接成本	13,286.49	1539.92%	810.19	/	-
海速 6	营业收入	647.68	/	-	/	-
	直接成本	1,185.88	/	-	/	-
海速 7	营业收入	238.11	/	-	/	-
	直接成本	795.60	/	-	/	-
海顺丰 15	营业收入	3,404.39	/	-	/	-
	直接成本	3,624.81	/	-	/	-
AS SERAFI NA	营业收入	10,279.96	-48.90%	20,117.70	/	-
	直接成本	9,084.98	-36.53%	14,314.32	/	-
INFINIT Y	营业收入	6,513.22	/	-	/	-
	直接成本	9,278.64	/	-	/	-
G. BOX	营业收入	13,679.71	27.02%	10,769.53	/	-
	直接成本	12,373.52	53.40%	8,066.19	/	-
INCRES	营业收入	13,749.09	36.87%	10,045.23	/	-
	直接成本	12,325.12	61.45%	7,634.18	/	-

项目		2022 年度		2021 年度		2020 年度
		数值	变动率	数值	变动率	数值
TALISK ER	营业收入	7,774.50	/	-	/	-
	直接成本	5,495.13	/	-	/	-
AS SEREN A	营业收入	16,103.28	0.22%	16,067.60	/	-
	直接成本	18,202.71	40.50%	12,956.03	/	-
POSEN	营业收入	5,311.28	/	-	/	-
	直接成本	5,934.28	/	-	/	-
HARRIE R	营业收入	23,879.82	/	-	/	-
	直接成本	12,761.54	/	-	/	-
长江新 星	营业收入	1,834.82	/	-	/	-
	直接成本	2,226.25	/	-	/	-
集海之 腾	营业收入	-	/	2,064.31	21.05%	1,705.37
	直接成本	-	/	2,284.33	13.83%	2,006.85
集海宝 山	营业收入	-	/	592.53	3.61%	571.90
	直接成本	-	/	897.08	20.43%	744.92
HASCO QINGDA O	营业收入	-	/	2,247.45	-59.71%	5,578.29
	直接成本	-	/	1,272.27	-73.40%	4,783.73
中联帕 迪安	营业收入	-	/	31.62	/	-
	直接成本	-	/	166.46	/	-
海顺丰 6	营业收入	-	/	23.17	/	-
	直接成本	-	/	37.10	/	-
XIANG SHUN	营业收入	-	/	1,270.79	80.36%	704.60
	直接成本	-	/	711.00	63.58%	434.64
JJ SKY	营业收入	-	/	8,117.23	31.38%	6,178.39
	直接成本	-	/	4,999.66	-16.05%	5,955.29
NORDLI LY	营业收入	-	/	6,188.58	-9.25%	6,819.64
	直接成本	-	/	3,184.98	-45.45%	5,838.81
VENUS C	营业收入	-	/	-	/	4,704.58
	直接成本	-	/	-	/	4,572.68
INGENU ITY	营业收入	-	/	-	/	5,060.82
	直接成本	-	/	-	/	3,682.14
MARCL OUD	营业收入	-	/	-	/	2,846.90
	直接成本	-	/	-	/	1,368.75

由上表所示，报告期各期公司主要船舶的营业收入和直接成本变动趋势一致，具备匹配性。部分船舶的营业收入和直接成本金额变动有所差异，具体分析如下：

(一) 2022 年度营业收入和直接成本金额变动有所差异的船舶及原因情况

单位：万元

船舶名称	项目	2022 年度	2021 年度	变动幅度	差异原因
MILD TEMPO	营业收入	37,246.94	22,085.31	68.65%	2022 年度，该船舶所运营的主要航线运价大幅上涨，导致营业收入大幅增长，且增幅大于直接成本
	直接成本	13,961.26	11,683.61	19.49%	
GLORY GUANGZHOU	营业收入	31,325.56	21,671.13	44.55%	同上
	直接成本	11,983.45	10,372.78	15.53%	
GLORY ZHENDONG	营业收入	21,108.84	12,666.01	66.66%	同上
	直接成本	9,853.93	7,829.69	25.85%	
GLORY GUANDONG	营业收入	19,726.97	13,448.50	46.69%	同上
	直接成本	9,444.39	8,718.74	8.32%	
秀鸿	营业收入	16,616.17	10,895.10	52.51%	同上
	直接成本	6,375.38	6,302.72	1.15%	
MILD TUNE	营业收入	24,037.98	14,902.21	61.30%	同上
	直接成本	12,258.41	9,137.12	34.16%	
永裕 16	营业收入	722.12	70.49	924.43%	2022 年度，该船舶运输箱量大幅增长，所产生的规模效应致使营业收入的增幅大于直接成本。
	直接成本	939.24	190.59	392.81%	
CONSERVO	营业收入	18,957.99	1,950.53	871.94%	2022 年度，该船舶运输箱量增长导致收入和直接成本均有所增长，同时由于燃油费用增幅较大使得直接成本增幅较大，且增幅大于营业收入
	直接成本	13,286.49	810.19	1539.92%	
G.BOX	营业收入	13,679.71	10,769.53	27.02%	同上
	直接成本	12,373.52	8,066.19	53.40%	
INCRIS	营业收入	13,749.09	10,045.23	36.87%	同上
	直接成本	12,325.12	7,634.18	61.45%	
AS SERENA	营业收入	16,103.28	16,067.60	0.22%	2022 年度，该船舶运输箱量增长导致直接成本有所增长，由于该船舶所主要运营航线的运价有所下降，致使营业收入的增幅低于直接成本
	直接成本	18,202.71	12,956.03	40.50%	
MILD WALTZ	营业收入	32,834.23	29,803.32	10.17%	2022 年度，该船舶运输箱量减少使得直接成本有所减少，但由于船舶所运营的主要航线运价有所上涨，导致营业收入增加，使得营业收入变动方向与直接成本不一致
	直接成本	13,613.98	14,779.16	-7.88%	
MILD	营业收入	18,325.12	17,463.02	4.94%	同上

JAZZ	直接成本	8,431.21	9,219.20	-8.55%	
GLORY TIANJIN	营业收入	16,966.88	15,880.95	6.84%	同上
	直接成本	7,700.37	8,700.15	-11.49%	
BLUE OCEAN	营业收入	25,883.85	25,184.90	2.78%	同上
	直接成本	10,381.23	10,980.36	-5.46%	
集海之峰	营业收入	3,542.70	3,843.97	-7.84%	2022 年度, 该船舶运输箱量减少使得收入减少, 燃油和薪酬费用上涨使得直接成本有所增加, 致使营业收入变动方向与直接成本不一致。
	直接成本	3,417.49	2,962.44	15.36%	
集海钟山	营业收入	976.21	1,137.75	-14.20%	同上
	直接成本	1,502.02	1,459.59	2.91%	

(二) 2021 年度营业收入和直接成本金额变动有所差异的船舶及原因情况

单位: 万元

船舶名称	项目	2021 年度	2020 年度	变动幅度	差异原因
MILD CHORUS	营业收入	16,626.80	9,986.84	66.49%	2021 年度, 该船舶所运营的主要航线运价大幅上涨, 导致营业收入大幅增长, 且增幅大于直接成本
	直接成本	7,266.64	5,232.93	38.86%	
GLORY OCEAN	营业收入	27,740.34	17,034.45	62.85%	同上
	直接成本	12,566.11	12,358.95	1.68%	
GLORY SEASON	营业收入	11,071.58	4,632.95	138.97%	同上
	直接成本	4,913.25	4,002.13	22.77%	
JJ NAGOYA	营业收入	21,719.22	8,439.65	157.35%	2021 年度, 该船舶运输箱量大幅增长, 所产生的规模效应致使营业收入的增幅大于直接成本
	直接成本	10,166.55	5,380.16	88.96%	
JJ TOKYO	营业收入	15,291.10	6,087.97	151.17%	同上
	直接成本	8,108.33	4,756.31	70.48%	
集海之星	营业收入	4,958.30	2,872.39	72.62%	同上
	直接成本	3,705.13	2,518.18	47.14%	
GLORY SHENGD ONG	营业收入	24,269.69	11,760.93	106.36%	同上
	直接成本	12,108.21	8,042.97	50.54%	
MILD TEMPO	营业收入	22,085.31	1,850.40	1093.54%	同上
	直接成本	11,683.61	1,294.67	802.44%	
GLORY GUANGZ HOU	营业收入	21,671.13	13,416.01	61.53%	同上
	直接成本	10,372.78	8,662.97	19.74%	
HE SHENG	营业收入	10,273.52	3,479.76	195.24%	2021 年度, 该船舶运输箱量增长导致收入和直接成本均有所增长, 同时, 由于主要运营航线变更, 该船舶运价较 2020 年度有所下降, 导致营业收入增幅低于直接成本
	直接成本	6,670.51	1,761.77	278.63%	

JJ SKY	营业收入	8,117.23	6,178.39	31.38%	2021 年度, 该船舶运价增长导致营业收入增长, 同时, 由于该船舶 2021 年度运营天数少于 2020 年度, 租金大幅减少, 致使其直接成本下降, 导致营业收入和直接成本变动方向不一致
	直接成本	4,999.66	5,955.29	-16.05%	
JJ STAR	营业收入	26,022.53	15,045.64	72.96%	2021 年度, 该船舶运输箱量增长以及运营的主要航线运价上涨导致营业收入增长, 同时, 由于该船舶于 2021 年初折旧期满, 直接成本下降, 致使营业收入和直接成本变动方向不一致
	直接成本	10,706.67	11,849.79	-9.65%	
GLORY ZHENDING	营业收入	12,666.01	12,628.84	0.29%	2021 年度, 该船舶运输箱量减少导致直接成本降低, 但船舶运营的主要航线运价上涨, 导致营业收入有所上升, 致使营业收入与直接成本变动不一致
	直接成本	7,829.69	8,281.53	-5.46%	
BLUE OCEAN	营业收入	25,184.90	16,523.38	52.42%	同上
	直接成本	10,980.36	11,124.55	-1.30%	
NORDLILY	营业收入	6,188.58	6,819.64	-9.25%	2021 年度, 该船舶运输箱量减少, 使得营业收入和直接成本降低, 但船舶运营的主要航线运价上涨, 导致营业收入的降幅低于直接成本
	直接成本	3,184.98	5,838.81	-45.45%	

六、报告期内各季度末, 公司集装箱数量、空箱率, 与收入规模及其变动趋势是否匹配

(一) 报告期各季度末, 公司集装箱数量、空箱率

报告期各季度末, 公司集装箱数量如下:

单位: TEU

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
1 季度末	92,773.00	78,035.00	74,540.00
2 季度末	99,468.00	81,381.00	71,360.00
3 季度末	98,037.00	91,539.00	71,151.00
4 季度末	101,023.00	92,484.00	73,492.00

2020 年各季度末, 公司集装箱数量呈先下降后上升趋势, 主要是该年度第 2 和第 3 季度航运市场整体需求处于相对低位, 公司对应调整集装箱规模, 致使集装箱数量有所下降。随着市场供需格局变化, 航运市场需求增长, 公司为满足客户的运输需求在第四季度增加了集装箱数量, 致使集装箱数量上升; 2021 年各季度末, 公司集装箱数量呈上升趋势, 主要是一方面全球经济恢复增长态势, 带动公司运输量持续上涨, 另一方面公司结合客户需求开拓航线, 公司对应增加集装箱的配备, 以满足持续增长的运输需求; 2022 年各季度末, 公司集装箱数

量总体呈上升趋势，其中 3 季度末略有下降，主要是公司结合航线开拓情况和各航线的运输需求变化调整集装箱数量规模所致。

空箱是集装箱的周转过程中的一种存在状态，公司结合各航线的运输需求和各口岸空箱数量，将空箱在各口岸间进行调度，某一时点公司的空箱数量受航线安排、运输效率、集装箱装载情况等多个因素的影响，与收入规模不存在显著的线性关系，且较难衡量其与业务规模的匹配情况。同时，由于该指标对于航运企业在经营管理中不存在管理意义和统计意义，因此未列出。

（二）与收入规模及其变动趋势是否匹配

报告期内各季度，公司集装箱数量、主营业务收入的变动情况如下：

单位：TEU、万元

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	数值	变动率	数值	变动率	数值	
1 季度末 /1 季度	集装箱数量	92,773.00	18.89%	78,035.00	4.69%	74,540.00
	主营业务收入	134,351.80	38.64%	96,907.36	26.92%	76,353.29
2 季度末 /2 季度	集装箱数量	99,468.00	22.23%	81,381.00	14.04%	71,360.00
	主营业务收入	182,632.17	55.97%	117,094.22	31.94%	88,746.58
3 季度末 /3 季度	集装箱数量	98,037.00	7.10%	91,539.00	28.65%	71,151.00
	主营业务收入	178,719.62	46.42%	122,062.48	55.01%	78,745.56
4 季度末 /4 季度	集装箱数量	101,023.00	9.23%	92,484.00	25.84%	73,492.00
	主营业务收入	172,971.08	-7.46%	186,911.45	111.40%	88,414.32

报告期内各季度，公司集装箱数量和主营业务收入的变动趋势方向总体一致，而其中 2022 年 4 季度，集装箱数量同比呈上升趋势，而主营业务收入同比呈下降趋势，主要是 2022 年度公司根据业务需求，增加了自有集装箱投入，使得 4 季度末集装箱数量有所增加，同时，2022 年下半年起，受行业周期影响，公司班轮运输服务的运价下降，使得收入金额下降，因而变动趋势有所差异，具有合理性。

七、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

1、访谈发行人财务及业务相关人员，了解发行人各分类业务具体收入确认方法、包括确认时点、确认金额口径和依据；

2、访谈发行人财务相关人员，了解公司未完航次收入暂估的具体方法、参数和数据取值来源，对参数进行验证，获取并测试各期末未完成航次的数量及对应收入金额，计算未完成航次收入金额的占比，分析与航行周期的匹配性；

3、分析报告期内发行人主要航线的单箱运价和计费箱量的变动情况，核查相关变动是否具备合理性；

4、查询同行业可比公司的年度报告和招股说明书，获取可比公司单箱运价和计费箱量的数据，分析公司与同行业可比公司的单箱运价和计费箱量的变动情况是否存在明显的差异；

5、结合发行人报告期内单箱运价和计费箱量的变动情况对发行人报告期内班轮运输服务收入的变动情况进行分析；

6、询问发行人相关业务人员，了解发行人期租服务的具体业务模式；

7、获取报告期内发行人期租服务的相关合同，分析报告期内日发行人日均期租价格变动情况的合理性；

8、查阅相关网站，了解报告期内期租市场价格情况，分析报告期内发行人期租价格与市场价格的合理性；

9、获取报告期各船舶营业收入金额、当期直接成本金额的数据，分析发行人各船舶营业收入和直接成本是否相匹配；

10、访谈发行人相关的业务人员，了解发行人对于集装箱的管理模式，了解报告期内发行人集装箱的使用情况，获取报告期各季度发行人计费箱量的规模；

11、结合报告期各期发行人集装箱周转率的变化情况，分析发行人集装箱的周转和利用情况，分析集装箱数量与收入规模及其变动趋势的匹配性。

（二）核查结论

经核查，保荐机构和发行人申报会计师认为：

1、发行人各分类业务具体收入确认方法、包括确认时点、确认金额口径和依据在所有重大方面符合企业会计准则的相关规定；

2、发行人各期末未完成航次数量及收入金额与航行周期相匹配。未完航次

收入根据已提供服务的进度确认收入，其中已提供服务的进度按照已航行天数占预计航行总天数的比例确定，相关参数取值合理，取值来源真实可靠；

3、报告期内发行人主要航线的单箱运价和计费箱量的变动符合实际情况，具备合理性；

4、报告期内发行人与同行业可比公司的单箱运价和计费箱量的变动情况不存在明显的差异，具备合理性；

5、发行人报告期内班轮运输服务收入的变动情况符合实际情况，发行人单箱运价和计费箱量的变动对班轮运输服务收入的变动影响符合实际情况，具有合理性；

6、报告期内，期租服务价格与市场相关指数的变动趋势一致。同行业可比公司均主要提供集装箱班轮运输服务，其未公开披露自身的期租服务情况，故无法与同行业可比公司的价格进行比较；

7、报告期各期，公司主要船舶的营业收入和直接成本变动保持一致，具备匹配性。营业收入和直接成本金额变动不一致的船舶均具备合理性；

8、报告期各季度发行人集装箱数量的规模与主营业务收入规模具备匹配性，报告期内公司集装箱周转率的变动具备合理性；

9、公司空箱产生于集装箱的周转过程，受集装箱数量、航线安排、运力投放、货运需求等多个因素的影响，某一时点的空箱数量变动较大，较难衡量与业务规模的匹配情况。

【问题 10】：关于成本

根据申报材料：（1）发行人主营业务成本主要包括港口相关费用、燃油及船舶物资、使用权资产折旧和资产折旧与摊销、租赁费用和运输费用；（2）2022 年度，港口相关费用同比下降，使用权资产折旧、燃油及船舶物资成本同比显著增长。

请发行人说明：（1）各项成本具体核算、归集方法和核算过程，避免模糊概括性描述；（2）结合各项成本项目的主要驱动因素，量化分析主要成本项目

报告期内的变动趋势和原因。

请保荐机构、申报会计师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见，重点说明核查方式、核查范围、核查比例，取得的核查证据和结论。

【回复】

一、各项成本具体核算、归集方法和核算过程，避免模糊概括性描述

公司主要从事国际、国内海上集装箱运输业务，集装箱班轮运输业务开展过程中，成本按要素主要分为港口相关费用、燃油及船舶物资、使用权资产折旧和资产折旧与摊销、租赁费用、运输费用、劳务及外包服务费用等，具体核算、归集方法和核算过程如下：

成本项目	核算内容	归集方法	核算过程
港口相关费用	<p>1、码头装卸相关费用：船舶按航线往返停靠码头所涉及的集装箱装卸及包干相关成本</p> <p>2、箱管相关费用：集装箱堆存、运输、修理相关成本</p> <p>3、拖轮引航相关费用：船舶靠离码头、移泊时使用拖轮，以及由引航员引领船舶进港或出港支付的相关成本</p> <p>4、其他港口相关费用</p>	按照港口、船名、航线、航次归集	<p>1、公司业务部门根据理货舱单、船舶报文、箱动态等信息，获取各船舶按航线往返停靠各个港口发生的集装箱装卸相关服务、箱管相关服务、拖轮引航相关服务等港口服务的业务量，结合对应协议费率，计算得出港口相关费用；针对截至资产负债表日尚未完成的航次，由业务部门根据已经发生的业务量进行预估计算。业务人员审核上述费用后发送至财务部门。</p> <p>2、公司财务部门核对业务数据后，将当月港口相关费用按照对应成本明细科目入账。</p> <p>3、航次结束后，公司财务部门与供应商定期对账，对账完成后如有差异，将根据实际情况调整入账。</p>
燃油及船舶物资	燃油：船舶航行的必需消耗品，主要分为内贸燃油和外贸燃油，其又各自可以分为轻油和重油	按照船名、航次归集	<p>1、航次结束船舶抵达港口后，船长盘点结存油量并上报至业务部门，业务部门根据每个航次实际油耗量及燃油移动加权平均单价计算每个航次的油耗金额，月末生成《燃油统计表》，并发送至财务部；针对截至资产负债表日尚未完成的航次，船长在资产负债表日对船舶燃油进行盘点并将结存油量并上报至业务部门，业务部门根据该航次截至资产负债表日实际油耗量及燃油移动加权平均单价计算该航次截至资产负债表日的油耗金额。业务部门审核上述费用后发送至财务部门。</p> <p>2、财务部门核对统计表及系统数据，确认无误后入账。</p>
	船舶物资：船舶航行及仓储场地及车辆维护所必须的材料消耗，如：船舶油漆、绑扎件、润料和燃油添加剂等	按船名归集	<p>1、每个船舶根据实际情况提出采购需求进行采购并耗用。</p> <p>2、财务部门每月根据当期实际耗用情况确认船舶物资成本。</p>
使用权资产折旧和资产折旧与摊销	固定资产折旧：主要涉及船舶、集装箱等固定资产折旧	按资产归集	<p>1、财务部门根据新增船舶、集装箱等固定资产的信息，结合公司折旧政策，在财务系统固定资产模块中创建固定资产卡片，确保固定资产实物、折旧年限和残值与固定资产卡片一一对应。</p> <p>2、财务系统固定资产模块每月根据资产卡片信息计算固定资产折旧，财务部门核对无误后入账。</p>
	使用权资产折旧：船舶、土地等长期租赁资产的折旧	按资产归集	<p>1、财务部门根据公司签署的每一项租赁合同，在财务系统租赁模块中创建租赁合同卡片，包括合同编号、合同名称、出租方、资产类别、资产名称、成本中心、起租日、租赁结束日、租赁期、金额等信息。</p> <p>2、财务系统每月根据租赁合同卡片信息生成使用权资产折旧结转凭证，财务部核对无误后入账。</p>
租赁费	集装箱船舶租赁费用	按船名归集	<p>1、业务部门根据船舶租赁清单，按照合同租金和租赁天数，确认每月船舶租金，并发送至财务部。</p> <p>2、财务部门复核船舶租金，确认无误后入账。</p>
	集装箱租赁费用	按船名归集	<p>1、业务部门将集装箱租赁信息录入集装箱运输管理信息系统中相关模块，每月与租箱公司核对租箱数据。业务人员对租赁费用进行审核后上报财务部。</p> <p>2、经财务部门人员核对当月集装箱租金成本，核对无误后入账。</p>
运输费用	买舱成本：向市场上具备服务能力的承运商采购运输服务支付的费用	按照船名、航次归集	<p>1、业务部门根据买舱数量及合同约定的费率，计算每月买舱成本，核对无误后发送至财务部。针对截至资产负债表日尚未完成的航次，由业务部门根据航次进度进行预估计算。</p> <p>2、财务部门核对业务数据，核对无误后入账。</p> <p>3、公司收到合作方账单后，经财务部门审核。确认无误后财务按双方确认的结算金额调整相关成本。</p>
	支线运输成本：向船公司或航运代理采购支线运输服务支付的费用	按照船名、航次归集	<p>1、业务部门根据舱单中内支线箱量信息及合同约定的费率，计算每月内支线的支线运费，由业务人员审核完毕后上报财务部。针对截至资产负债表日尚未完成的航次，由业务部门根据航次进度进行预估计算。</p>

成本项目	核算内容	归集方法	核算过程
			2、财务部门核对业务数据，核对无误后入账。 3、公司收到代理报账单后，经财务部门审核。确认无误后财务按双方确认的结算金额调整相关成本。
劳务及外包服务	向劳务派遣和外包单位采购劳务派遣服务和外包等服务	按船名归集	1、公司业务部门每月根据劳务派遣人员实际在岗时间和薪酬费率预估劳务成本，按外包业务使用量和合同约定的费率预估外包业务成本，审核无误后交至财务部门入账。 2、业务部门与劳务及外包服务供应商核对成本金额。财务部门收到供应商开具的账单及发票，经审核确认无误后按双方确认的结算金额调整相关成本。

综上所述，发行人成本归集、核算及结转的方法合理，成本核算过程准确，营业成本核算准确、完整，符合企业会计准则的相关规定。

二、结合各项成本项目的主要驱动因素，量化分析主要成本项目报告期内的变动趋势和原因

报告期内，发行人主营业务成本主要由港口相关费用、燃油及船舶物资、租赁费（含使用权资产折旧）、运输费用、劳务及外包费用构成，各主要成本项目的变化趋势和原因分析如下：

（一）港口相关费用

1、主要驱动因素

船公司船舶进出港口以及在港停泊期间，因船舶按航线往返停靠码头涉及集装箱装卸、办理船舶进出港手续以及使用港口水域、航道、泊位、码头、锚地等，需要向供应商采购码头装卸服务、箱管服务、拖轮服务等港口相关服务，其中主要以码头装卸费为主。由于不同港口的经营特点、腹地货源、箱量平衡（外贸中转等）、港口生产、人工成本等因素的不同，不同港口的装卸费亦存在差异。

港口相关费用的主要驱动因素如下：

①宏观经济形势：经济形势对码头装卸费用有着直接的影响。当经济繁荣时，码头货物装卸量增加，码头也会加大投入以提高装卸效率，由于码头资源稀缺，码头存在提高装卸费率的情形；相反，经济不景气时，码头货物量减少，码头为了吸引船公司停靠、增加码头装卸作业量，也可能会降低装卸费用以提高竞争力；

②港口运营成本：港口运营涉及生产运营、扩建、人工、维护等成本。其中劳动力成本是港口相关服务成本的重要组成部分之一，港口所在地劳动力市场供需情况、薪资水平等因素间接驱动港口相关服务费率变化；码头装卸设备也会影响码头装卸费率，更先进的装卸设备可以提高效率、加快周转，但也需要更高的投资和综合维护成本；

③港口间市场竞争格局：由于航运企业能够通过调整航线挂靠港口，将航线转移至装卸费率较低码头来降低成本，码头密集地域的港口企业通常面临更激烈的竞争，可能通过以较低费率吸引用户，反之，港口较少的地域通常码头装卸费率较高；

④船公司的议价能力：装卸费率遵循市场调节机制定价原则，码头公司会综合考虑各港口差异、市场供求和竞争状况、生产经营成本等因素，再结合船公司的市场规模、箱量情况、箱源结构、合作情况等，与船公司进行协商确定费率。一般规模较大、货源量大、箱源结构丰富、合作良好的船公司往往议价能力较高，能够获得较低的优惠费率；

⑤除上述因素外，各国行业政策、腹地经济发展状况、物价水平、海运费市场行情、不同港口装卸效率及响应度、港口基础配套设施、港口拥堵情况等因素，在不同程度上也会影响港口相关费用。

2、变动趋势及分析

报告期内，公司港口相关费用及其变动情况如下表所示：

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
港口相关费用（万元）	173,397.17	187,808.87	137,811.51
变动率	-7.67%	36.28%	-
箱量（TEU）	1,552,523	1,471,098	1,139,363
变动率	5.53%	29.12%	-
单位集装箱港口相关费用（元/TEU）	1,116.87	1,276.66	1,209.55
变动率	-12.52%	5.55%	-
占主营业务成本比例	41.04%	55.90%	55.11%
占比变动	下降 14.86 个百分点	上涨 0.79 个百分点	-

注：单位集装箱港口相关费用=港口相关费用/计费箱量

报告期内，发行人港口相关费用呈现先上升后下降的趋势。2021 年度，随着公司营业收入规模的提高，公司计费箱量大幅增加，进而带动港口相关服务采购金额的增加。此外，受行业周期影响，2021 年度全球多处港口出现拥堵等情形，导致码头和堆场集装箱进出周期加长、集装箱周转变缓，相关的集装箱堆存、修理及运输等管理费用大幅增加，使得单位集装箱港口相关费用略有提高；2022 年度，集装箱运输行业整体维持较高景气度，公司计费箱量整体略有上涨。在以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局背景下，随着国内经济的恢复增长，2022 年度公司单位港口相关服务采购金额较低的国内航线箱量占比提高，同时叠加 2022

年度港口拥堵情况有所缓解，使得公司单位集装箱港口相关费用有所下降。综上，由于单位集装箱港口相关费用下降幅度高于计费箱量上涨幅度，故综合使得公司 2022 年度港口相关服务采购金额略有下降。

2021 年度，港口相关费用占主营业务成本比例较 2020 年度保持相对稳定。2022 年度，港口相关费用占主营业务成本比例较 2021 年度下降 14.86 个百分点，主要原因系：一方面，随着国内经济的恢复增长，公司单位港口相关服务采购金额较小的国内航线箱量占比提高，进而导致公司港口相关服务采购金额略有下降。另一方面，随着燃油市场价格持续上涨、租赁资产规模及价格上升等因素影响，致使燃油成本、租赁费用（含使用权资产）、运输费用等费用大幅上涨，港口相关费用在总成本中的占比降低。

（二）燃油及船舶物资

1、主要驱动因素

燃油成本是集装箱班轮运输企业日常经营的重要支出项目，燃油价格与国际原油价格关联度高，易受国际地缘政治关系、全球经济增长变化等因素的影响。

燃油价格变动的主要驱动因素如下：

①国际原油市场供需状况：原油作为国际贸易大宗商品，价格受到市场机制调节。当产油国家减产限产、出口量供不应求时，国际油价上涨；反之，当原油进口国的库存充足、市场供过于求时，国际油价下跌；

②宏观经济形势：经济形势是燃油价格的重要影响因素之一，当经济繁荣时，各行业生产加工运输等各个环节均加大投入，能源需求量增加，燃油企业倾向于提高定价；相反，经济不景气时，燃油消费需求低迷，燃油企业可能会降低定价；

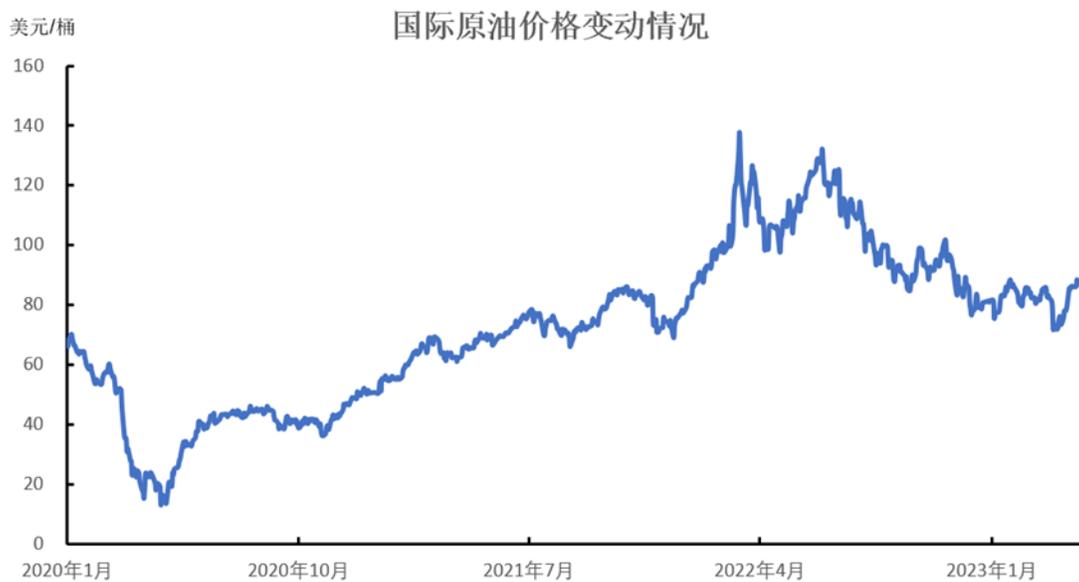
③国际政治因素：地缘政治紧张局势的升级、原油出口国对出口施加限制、国家间的经济贸易合作或制裁等情形都会造成燃油价格的上涨。此外，一些国家对航运业的政策调整，如提高燃油税等，也会直接导致航运业燃油成本的波动；

④环保政策：自 1997 年起，国际海事组织（IMO）规定逐步降低船用燃料油

硫含量标准，我国交通运输部也发布了例如《珠三角、长三角、环渤海（京津冀）水域船舶排放控制区实施方案》等一系列政策，高硫燃料油在船用燃料市场的份额被低硫燃料油占据，低硫燃料油价格上涨；

⑤除上述因素外，燃油企业的定价还会在终端销售环节，受市场供求、竞争状况、船公司采购数量、双方合作情况、协议期限等因素的影响。

2020 以来，受全球原油供应增长缓慢、全球石油需求显著好于预期、全球范围内的地缘政治动荡加剧、全球石油库存持续低位运行等因素的影响，国际原油价格整体呈现上涨的趋势。报告期内，国际原油价格的走势情况如下：



数据来源：Wind 资讯

2、变动趋势及分析

报告期内，发行人成本项目燃油及船舶物资主要为燃油，相关燃油耗用量、耗用单价及其变动情况如下表所示：

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
燃油耗用成本（万元）	93,662.36	53,907.44	40,074.81
变动率	73.75%	34.52%	-
耗用数量（吨）	168,003.85	160,043.03	141,382.39
变动率	4.97%	13.20%	-
耗用单价（元/吨）	5,575.01	3,368.31	2,834.50

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
变动率	65.51%	18.83%	-
燃油及船舶物资占主营业务成本比例	22.68%	16.74%	17.08%
占比变动	上涨 5.94 个百分点	下降 0.34 个百分点	-

报告期内，随着公司业务规模及运力规模的提高，公司燃油耗用数量亦同步增加，叠加市场燃油价格整体呈现上涨趋势，致使报告期内公司燃油耗用成本整体呈现快速上涨的趋势。2021 年度，公司燃油及船舶物资占主营业务成本的比例整体保持相对稳定，主要原因系燃油耗用成本大幅上涨的同时，租赁费用、运输费用等其他成本亦大幅增长；2022 年度，市场燃油价格持续上涨、整体处于高位，叠加公司运力规模增加、燃油耗用数量有所增加，致使 2022 年度燃油和船舶物资占比较 2021 年度上涨 5.94 个百分点。

按照燃油采购类型的不同，报告期内各类燃油成本金额、耗用量、耗用单价、采购单价如下表所示：

年份	燃油类别		成本金额 (万元)	耗用量 (吨)	耗用单价 (元/吨)	采购单价 (元/吨)	耗用单价 与采购单 价差异率
2022 年度	内贸燃油	轻油	981.18	1,344.57	7,297.39	7,417.56	-1.65%
		重油	1,865.43	3,432.38	5,434.79	5,541.43	-1.96%
	外贸燃油	轻油	5,018.33	6,952.25	7,218.28	7,846.72	-8.71%
		重油	85,797.42	156,274.65	5,490.17	5,478.79	0.21%
	合计		93,662.36	168,003.85	5,575.01	5,593.86	-0.34%
2021 年度	内贸燃油	轻油	1,354.52	2,463.37	5,498.65	5,654.23	-2.83%
		重油	2,124.36	5,127.34	4,143.20	4,247.14	-2.51%
	外贸燃油	轻油	2,195.28	5,929.01	3,702.61	4,010.62	-8.32%
		重油	48,233.28	146,523.31	3,291.85	3,443.03	-4.59%
	合计		53,907.44	160,043.03	3,368.31	3,524.74	-4.64%
2020 年度	内贸燃油	轻油	987.47	2,012.53	4,906.63	4,751.61	3.16%
		重油	1,569.84	4,369.97	3,592.35	3,502.81	2.49%
	外贸燃油	轻油	1,871.97	5,573.40	3,358.76	2,988.24	11.03%
		重油	35,645.52	129,426.49	2,754.11	2,629.24	4.53%
	合计		40,074.81	141,382.39	2,834.50	2,699.14	4.78%

由于燃油耗用滞后于燃油的采购，在燃油采购价格下降的情况下，耗用单价与采购单价差异率大于 0，反之则小于 0。报告期内，燃油采购价格变动趋势如下图所示：



从燃油采购价格变动趋势来看，2020年度燃油采购价格整体呈下降趋势，2021年度和2022年度燃油采购价格整体呈上涨趋势。2020年度，在燃油采购价格下降的趋势下，燃油耗用单价与采购单价差异率大于0；2021年度和2022年度，在燃油采购价格上涨的趋势下，燃油耗用单价与采购单价整体差异率小于0。报告期各期，燃油耗用单价和采购单价的差异率与燃油采购价格变动的趋势相符，燃油成本金额、耗用量、采购单价之间具有匹配性。

(三) 租赁费用

1、主要驱动因素

航运企业系重资产及资金密集型行业，船公司在业务经营过程中，一般会整体平衡市场需求、自身运力、经营成本、市场竞争等因素，决定购买船舶还是租赁船舶投入运营。报告期内，公司主要通过租赁船舶的方式增加船舶运力。

船舶租赁市场的费率主要驱动因素如下：

①市场供求关系：船舶租赁市场的供求关系直接决定船舶租赁的费率，当市场供应充足、需求较少时，租赁费率可能会降低；反之，如果市场供应紧缺、需求较大时，租赁费率可能会升高；

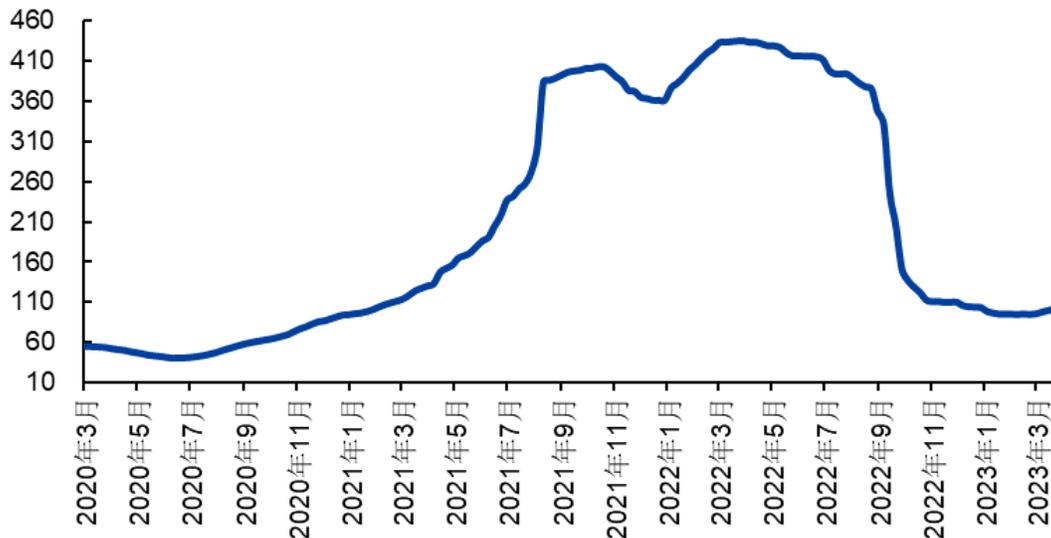
②船舶类型和规格、船龄和船况：不同类型和规格的船舶在租赁市场上的费率有较大的差异，常规而言，船舶规格越大的船舶租赁费率越高。船舶的使用年限、性能及维护状况会影响租赁费率。新船和性能良好的船舶通常租赁费率较高；

③船舶租赁订解约日期：航运市场具有较强的周期性，不同时间点市场供需情况也会有所不同，市场行情会有较大的差异，船舶租赁订约日期和解约日期都会影响租赁费率的高低；

④租赁期限：租赁期限也会影响船舶租赁市场的费率。由于短期租赁的风险更高，通常短期租赁的费率比长期租赁高。

2020年至2022年上半年，受市场需求不断上升、运力增速有限等多重因素影响，全球主要航线集装箱运价持续上涨，进而带动船舶租赁市场费率持续走高。2022年下半年，随着市场需求疲软、集装箱运价下跌、港口拥堵缓解增加运力释放等因素冲击集装箱船市场，船舶租赁市场费率有所下跌。报告期内，克拉克森集装箱船舶期租价格指数变化情况如下：

克拉克森集装箱船舶期租价格指数变动情况



数据来源：Clarksons

2、变动趋势及分析

报告期内，发行人成本项目租赁费中主要包括船舶租金和集装箱租金，公司采

购船舶租赁服务和集装箱租赁服务的单价及其变化情况如下：

项目		2022 年度	2021 年度	2020 年度
船舶租赁服务	船舶租赁服务（万元）	63,542.69	22,749.18	14,322.63
	变动率	179.32%	58.83%	-
	租赁天数（天）	6,774	4,298	3,080
	变动率	57.61%	39.55%	-
	单位租赁成本（万元/天）	9.38	5.29	4.65
	变动率	77.22%	13.82%	-
集装箱租赁服务	集装箱租赁服务（万元）	10,457.47	8,458.42	6,859.74
	变动率	23.63%	23.31%	-
	平均租赁集装箱（TEU）	61,242	54,127	45,568
	变动率	13.15%	18.78%	-
	单位租赁成本（元/TEU）	1,707.56	1,562.70	1,505.39
	变动率	9.27%	3.81%	-
租赁费（含使用权资产折旧）占主营业务成本比例		16.12%	8.49%	6.20%
占比变动		上涨 7.63 个百分点	上涨 2.29 个百分点	-

报告期内，公司主要通过租赁船舶和集装箱的方式增加运力投入和集装箱来源，船舶租赁数量（天数）和集装箱租赁数量逐年增加。与此同时，受行业周期的影响，报告期内船舶运力需求集中爆发，以及需求爆发带来的港口拥堵致使船舶运力和箱源紧缺，供不应求的状况使得船舶租赁市场费率和集装箱租赁费率亦同步提高，故综合使得公司报告期内租赁服务金额持续大幅上涨。

2021 年度和 2022 年度，公司租赁船舶数量逐年增加，同时叠加同期市场租赁费率持续上涨，使得船舶租赁服务支出大幅上涨，综合使得租赁费（含使用权资产折旧）占主营业务成本比例分别上涨 2.29 个百分点和 7.63 个百分点。

（四）运输费用

1、主要驱动因素

船公司集装箱班轮运输服务业务开展过程中受航线拓展或运力规模的限制，为满足部分客户的货运需求，需向市场上具备服务能力的承运商购买运输服务，然后

向客户提供服务。或公司基于客户差异化需求会向客户提供集装箱多式联运服务，因而存在向其他船公司或代理采购支线运输服务，以补充干线运输服务。

集装箱运输费用的驱动因素如下：

①市场供求关系：当运力供不应求时，提供运力的船公司普遍选择涨价提升航线收益；反之，当运力供过于求时，提供运力的船公司则普遍选择降价以争抢市场货源，增加航线收入；

②航线差异：不同航线涉及装卸作业条件、港口费用水平、港口间的计费距离、航次作业时间的长短以及是否需要通过运河、航线上是否有加油港及当地的油价等众多因素，影响到运力提供方的航线经营成本与营运经济效益；

③市场竞争格局及竞争对手：提供运力的船公司在服务定价时，会参考竞争船公司的价格水平，存在根据标杆企业的定价策略及自身品牌、产品及服务定位，制定服务价格；

④订解约日期：集装箱运输行业属于周期性行业，国际集装箱航运价格呈现周期性波动的特点。订约日期和解约日期都会影响服务价格的高低。

2、变动趋势及分析

报告期内，公司的运输服务采购主要是买舱服务和支线运输服务的采购，相关服务采购主要均系配套自身航运业务开展的需要。报告期内，公司运输服务采购的具体情况如下：

项目		2022 年度	2021 年度	2020 年度
买舱服务	买舱服务（万元）	19,060.98	10,031.16	1,880.14
	变动率	90.02%	433.53%	-
	运输服务采购量（TEU）	27,640	23,334	14,103
	变动率	18.45%	65.45%	-
	单位成本（元/TEU）	6,896.16	4,298.95	1,333.15
	变动率	60.42%	222.47%	-
支线运输服务	支线运输服务（万元）	10,069.19	8,781.79	6,246.59
	变动率	14.66%	40.59%	-

项目		2022 年度	2021 年度	2020 年度
	运输服务采购量 (TEU)	40,993	45,314	33,435
	变动率	-9.54%	35.53%	-
	单位成本 (元/TEU)	2,456.32	1,937.99	1,868.28
	变动率	26.75%	3.73%	-
运输费用占主营业务成本比例		6.90%	5.61%	3.28%
占比变动		上涨 1.29 个百分点	上涨 2.33 个百分点	-

报告期内，公司的运输服务采购主要是买舱服务和支线运输服务的采购，相关服务采购均系配套自身航运业务开展的需要，其中买舱服务主要系公司拓展美西航线、巴西航线的采购需要，支线运输服务系配套公司干线运输的需要。随着公司航运运输业务规模的增加，公司买舱服务和支线运输服务的采购需求整体呈现上涨趋势。此外，报告期内航运市场景气度较高，采购运输服务单价整体呈现上涨趋势。综上因素，使得报告期内公司运输费用快速增长，对应占主营业务成本比例亦逐年增加。

（五）劳务及外包费用

1、主要驱动因素

海员劳务派遣及劳务外包是一种常见的集装箱班轮运输企业的用工形式。

海员薪酬变化的主要驱动因素如下：

①市场海员供求关系：当市场海员供不应求时，班轮船公司普遍选择提高薪酬吸引、留住海员；反之，当市场海员供过于求时，班轮船公司则普遍选择降价以控制海员薪酬成本；

②海员类型差异：不同航线由于海员适任证书要求、航线距离、航线班期密度、航线环境等不同，海员薪酬存在较大差异，常规而言，远洋航线高于近洋航线，近洋航线高于沿海航线；此外，常将持有适任证书的船长、大副、二副、三副、轮机长、大管轮、二管轮、三管轮等岗位人员统称为高级海员，余者称为普通海员。由于不同海员的岗位职责不同、资质要求不同等因素，海员薪酬会形成较大的差异，一般高级船员薪酬普遍高于普通船员。

2、变动趋势及分析

报告期内，公司采购的劳务及外包服务主要是向劳务派遣和外包单位采购劳务派遣服务和船员外包等劳务服务，采购劳务及外包服务的具体情况如下：

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
劳务外包（万元）	14,060.04	10,473.08	10,188.59
变动率	34.25%	2.79%	-
劳务外包人员数（人）	458	491	519
变动率	-6.72%	-5.39%	-
单位劳务外包（万元/人）	30.70	21.33	19.63
变动率	43.92%	8.65%	-
劳务及外包费用占主营业务成本比例	3.34%	3.18%	4.20%
占比变动	上涨 0.16 个百分点	下降 1.02 个百分点	-

注：报告期内，公司主要通过期租船舶的方式新增运力，期租船舶对应海员均由船东提供。

报告期内，公司劳务外包人员整体呈下降趋势，主要原因系公司于 2021 年度处置了部分老旧船舶，劳务外包人员需求减少。受行业周期的影响，2021 年下半年开始，船员市场供需失衡，船员供给缺口加大，故整体提高了劳务外包涉及的单位船员薪酬。报告期内，由于单位船员薪酬上涨幅度大于劳务外包人员下降的幅度，故综合使得报告期内劳务外包成本逐年增加。

三、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

1、访谈发行人业务人员和财务人员，了解发行人业务模式及各项采购业务流程，了解各项业务成本的核算方法、归集方法核算过程；

2、查阅同行业上市公司招股说明书及年度报告，了解同行业上市公司成本归集方法及核算过程等，与公司成本归集方法及核算过程进行比较；

3、获取主营业务成本分类及明细，根据不同类型的业务成本执行有针对性的实质性程序：

①针对港口相关成本，核对主要港口码头的协议和对应费率，对主要港口码头

执行访谈和函证程序，分析港口相关成本与运输量、装卸量的匹配性；

②针对燃料油及船舶物资成本，取得燃油的明细账及加油记录，核对燃油采购单价与市场价格波动是否一致；获取燃料油及船舶物资成本消耗记录，抽样与营业成本进行勾稽测试；

③针对运输费成本，取得主要运输费成本涉及的协议，检查运输费成本的构成，抽样检查结算和对账记录，分析运输费成本与运输量的匹配性；

④针对船舶租金及集装箱租金，取得并检查船舶租赁业务台账、租赁合同和集装箱租赁明细，核对租赁业务台账至船舶租金及集装箱租金，分析船舶和集装箱租金与运力、运输量的匹配性；

⑤针对劳务及外包成本，了解劳务及外包定价依据和涉及人员岗位，抽样取得劳务及外包协议、人员数量，抽样核对劳务外包成本结算和入账的依据。

4、结合关键业务指标和服务内容，识别各项成本项目的主要驱动因素，分析各类明细服务、物资的采购量、采购金额与主营业务规模的匹配性；

5、对发行人报告期内不同采购类型的主要供应商进行实地走访或视频访谈，通过访谈供应商主要负责人或业务对接人员了解上述供应商的基本情况，如成立时间、注册资本、经营范围、股权结构、与发行人合作年限、业务往来的背景、建立业务关系的方式及与发行人交易的内容、定价原则、结算方式等。截至本次审核问询函回复日，报告期各期，对主要供应商访谈核查的具体情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
访谈供应商采购的金额	379,109.54	233,778.61	175,372.04
营业成本	431,342.29	343,397.08	256,678.04
访谈供应商采购的金额占营业成本比例	87.89%	68.08%	68.32%

6、对发行人报告期内主要供应商各期交易金额进行函证，并通过工商信息网对供应商的注册地址与发函地址进行核对，复核函证信息是否准确；对于未回函的供应商，执行替代程序，核查其对应的采购协议、付款等原始单据，核查发行人成本的真实性、准确性和完整性。截至本次审核问询函回复日，报告期各期，对主要

供应商的函证核查具体情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
营业成本	431,342.29	343,397.08	256,678.04
营业成本发函金额	399,874.98	283,932.52	192,553.71
营业成本回函金额	312,132.86	257,829.87	187,359.98
营业成本回函金额占营业成本占比	72.36%	75.08%	72.99%

（二）核查结论

经核查，保荐机构和申报会计师认为：

1、发行人成本归集、核算及结转的方法合理，成本核算过程准确，营业成本核算准确、完整，符合企业会计准则的相关规定；

2、报告期内，发行人主营业务成本主要由港口相关费用、燃油及船舶物资、租赁费（含使用权资产折旧）、运输费用、劳务及外包费用构成，各主要成本项目的变化趋势具有合理性。

【问题 11】：关于毛利率

根据申报材料：（1）报告期各期，发行人综合毛利率分别为 25.16%、36.08% 和 36.94%；（2）报告期内，同行业可比公司间毛利率差异较大，主要是受同行业各公司所经营的航线区域、运输货物类型、下游客户等因素的影响。

请发行人说明：（1）报告期各期，各类业务固定成本的项目和金额、变动成本的项目和金额，固定成本和变动成本的划分标准；（2）结合毛利率主要驱动因素，量化分析报告期各期毛利率及变动趋势与同行业可比公司的差异情况和原因。

请保荐机构、申报会计师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见。

【回复】

一、报告期各期，各类业务固定成本的项目和金额、变动成本的项目和金额，固定成本和变动成本的划分标准

（一）固定成本和变动成本的划分标准

公司提供运输服务的成本（包括费用部分，下同）可以分为变动成本和固定成本两大类。其中，变动成本系指与集装箱运输计费箱量变化直接相关的成本，主要包括港口相关费用、运输费用，该类成本随着集装箱运输计费箱量的增加同步增加；固定成本系指为保障航运业务顺利开展而必须投入的成本，主要包括固定资产和使用权资产折旧与摊销、燃油及船舶物资、租赁费用、人工成本、修理费用等，该类成本对集装箱运输计费箱量的变化并不敏感。

（二）各类业务固定成本的项目和金额、变动成本的项目和金额

报告期内，公司主营业务根据服务模式的不同，可分为班轮运输服务和期租服务，相关业务的固定成本和变动成本构成如下：

1、班轮运输服务

班轮运输服务的固定成本均系船舶运营必须承担的成本，主要包括燃油及船舶物资、固定资产和使用权资产折旧与摊销、租赁费用、员工薪酬及劳务派遣等人工成本及修理费用等；班轮运输服务的变动成本主要包括船舶按航线往返停靠港口时发生的码头装卸服务费等港口相关费用、因公司运力规模限制向其他船公司或代理公司采购运力支付的运输费用等。

报告期内，班轮运输服务的固定成本、变动成本的项目和金额情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
燃油及船舶物资	95,838.87	55,775.73	42,714.20
固定资产和使用权资产折旧与摊销	54,136.80	23,610.67	12,819.35
租赁费用	22,666.30	11,318.66	15,492.14
人工成本	26,462.14	20,706.23	17,537.00
修理费用	10,362.41	7,170.52	6,367.69
其他	10,169.26	7,002.27	5,782.40

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
固定成本合计	219,635.79	125,584.09	100,712.78
港口相关费用	173,397.17	187,808.87	137,811.51
运输费用	29,159.82	18,862.48	8,202.99
变动成本合计	202,556.99	206,671.35	146,014.50
总计	422,192.78	332,255.44	246,727.28

注：2021 年起按照新租赁准则，于租赁期开始日确认使用权资产，并通过使用权资产折旧对租赁费用进行摊销。

报告期内，班轮运输服务的固定成本呈现逐年增长的趋势，主要原因系：①随着全球集装箱航运市场的持续复苏，公司主要通过租入船舶的方式来扩充运力，从而带动公司船舶数量（总体运力规模）的提升，进而提高船舶运营涉及的燃油及船舶物资消耗、资产折旧摊销、租费费用等固定成本；②受行业周期的影响，报告期内船舶运力需求集中爆发，以及需求爆发带来的港口拥堵致使船舶运力和箱源紧缺，供不应求的状况使得船舶租赁市场费率和集装箱租赁费率亦同步提高。此外，受全球原油供应增长缓慢、全球石油需求显著好于预期、全球范围内的地缘政治动荡加剧等因素的影响，致使报告期内燃油价格整体呈现上涨的趋势。

报告期内，班轮运输服务中变动成本的变化情况：①港口相关费用：发行人港口相关费用呈现先上升后下降的趋势。2021 年度，随着公司计费箱量大幅增加，进而带动港口相关服务采购金额的增加；2022 年度，公司单位港口相关服务采购金额较低的国内航线箱量占比提高，叠加 2022 年度港口拥堵情况有所缓解，综合使得港口相关费用略有下降。②运输费用：随着公司航运运输业务规模的增加，公司运输费用整体呈现上涨趋势。

2、期租服务

期租服务是指船舶出租人向客户（即承租人）提供约定的由出租人配备船员并提供船舶管理服务的船舶，承租人在约定的期间内按照约定的用途使用，并支付租金。期租服务成本均为固定成本，主要包括船舶的固定资产或使用权资产折旧及摊销、员工薪酬及劳务派遣等人工成本及修理费用等。

报告期内，期租服务成本分别为 3,324.44 万元和 3,742.11 万元和 334.49 万元，

占营业成本比例分别为 1.33%、1.11%和 0.08%，金额和占比较小。报告期内，期租服务业务的固定成本项目和金额情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
固定资产和使用权资产折旧与摊销	334.49	2,122.00	1,415.00
人工成本	-	1,146.91	1,336.96
修理费用	-	-	572.48
燃油及船舶物资	-	473.20	-
固定成本合计	334.49	3,742.11	3,324.44

注：2022 年度公司对外提供的期租船舶系公司从外部期租获取的船舶，故无职工薪酬和其他费用支出。

二、结合毛利率主要驱动因素，量化分析报告各期毛利率及变动趋势与同行业可比公司的差异情况和原因

公司营业收入主要来源于班轮运输服务收入，报告期内，班轮运输服务收入分别为 328,258.49 万元、514,893.65 万元和 667,904.89 万元，占营业收入的比例分别为 95.71%、95.84%和 97.64%；公司营业毛利主要来源于班轮运输服务毛利，报告期内，班轮运输服务毛利分别为 81,531.22 万元、182,638.21 万元和 245,712.12 万元，占营业毛利的比例分别为 94.48%、94.22%和 97.24%。因此，下文主要分析班轮运输服务毛利率驱动因素、变动情况与同行业公司的差异情况。

（一）班轮运输服务毛利率的主要驱动因素

公司班轮运输服务的毛利率主要受到运输价格和运输成本变动的的影响。运输价格和运输成本的主要驱动因素如下：

1、运输价格的主要驱动因素

运输价格的驱动因素具体分析如下：

①市场供求关系：集装箱班轮运输服务于全球贸易，运力供给与客户运输服务需求决定了市场的供求关系。当运力供不应求时，班轮公司普遍选择涨价或限制低价货源舱位提升航线收益；反之，当运力供过于求时，班轮公司则普遍选择降价以争抢市场游离货源，增加航线收入。需求方面，集装箱班轮运输需求主要受经济周

期、国际政治环境、行业政策、消费者习惯等因素的影响；供给方面，集装箱班轮运输供给主要受船舶及集装箱周转效率和港口码头周转效率等因素影响。

②全球宏观经济形势：全球经济的基本面发展状况直接影响集装箱航运市场的景气程度，进而影响航运价格的波动。经济周期下行时，各国工业生产总值和居民可支配收入将持续下降，全球的贸易进出口规模将有所减少，进而降低整体的集装箱运输需求，在供给不变的情况下集运价格将有所下跌；经济周期上行时，工业生产总值和居民可支配收入将持续上升，全球的贸易进出口规模将有所增加，进而提升整体的集装箱运输需求，在供给不变的情况下集运价格将有所上升。

③航线差异：不同航线由于覆盖区域和挂靠港口数量存在差异，导致航运价格的变动幅度有所不同。远洋航线方面，由于远洋航线的航线距离较长，航线覆盖区域和挂靠港口数量通常大于近洋航线，因此远洋航线运营过程中所承运的货物来源的地区通常更加丰富，同时其航运价格也更易受到不同货物来源地区的供需关系变动影响，致使远洋航线的运价波动相对较大。近洋航线由于航线距离相对较短，航线覆盖区域和挂靠港口数量通常小于远洋航线，因此货物来源的地区通常相对单一，致使近洋航线的运价波动相对较小。

④市场竞争格局：由于不同航线的市场竞争格局不同，各航线的航运价格所受到的市场行情波动的影响程度不同。远洋航线方面，远洋航线的主要参与方通常会通过组建航运联盟的方式追求规模经济，但由于各航运公司仍保持独立的营销网络和定价策略，导致远洋航线的市场竞争格局较为激烈，航运价格波动幅度相对较大；东北亚航线方面，伴随着多年的经贸往来，东北亚航线的整体市场和竞争格局已较为稳固，运价水平波动相对较小；东南亚航线方面，东南亚航线呈现市场化竞争态势，运价波动幅度大于东北亚航线；国内航线方面，由于国内集装箱航运市场发展日趋成熟，良性竞争格局逐渐稳定，因此航运价格波动幅度相对较小。

2、运输成本的主要驱动因素

公司运输成本主要由港口相关费用、燃油及船舶物资、租赁费用、运输费用和劳务及外包费用构成。各项成本项目的主要驱动因素分析请参见本问询函回复之“问

题 10/二、结合各项成本项目的主要驱动因素，量化分析主要成本项目报告期内的变动趋势和原因”。

（二）公司班轮运输服务的毛利率及变动趋势

报告期内，发行人班轮运输服务的毛利率变动情况、单箱运价变动情况和单箱成本变动情况如下：

项目		2022 年度	2021 年度	2020 年度
毛利率		36.79%	35.47%	24.84%
毛利率变动情况		增加 1.32 个百分点	增加 10.63 个百分点	-
单箱运价变动因素	单箱运价（元/TEU）	4,302.06	3,500.06	2,881.07
	变动幅度	22.91%	21.48%	-
单箱成本变动因素	单箱成本（元/TEU）	2,719.40	2,258.55	2,165.48
	变动幅度	20.40%	4.30%	-
	其中：单箱港口相关费用	1,116.87	1,276.66	1,209.55
	变动幅度	-12.52%	5.55%	-
	单箱燃油及船舶物资	617.31	379.14	374.90
	变动幅度	62.82%	1.13%	-
	单箱租赁费用（含使用权资产折旧）	436.65	186.35	135.97
	变动幅度	134.31%	37.05%	-
	单箱运输费用	187.82	128.22	72.00
	变动幅度	46.48%	78.09%	-
	单箱劳务及外包费用	90.42	69.81	87.70
	变动幅度	29.54%	-20.41%	-
单箱运价变动对毛利率的影响		增加 14.48 个百分点	增加 13.86 个百分点	-
单箱成本变动对毛利率的影响		减少 13.17 个百分点	减少 3.23 个百分点	-
其中：单箱港口相关费用变动对毛利率的影响		增加 4.57 个百分点	减少 2.33 个百分点	-
单箱燃油及船舶物资变动对毛利率的影响		减少 6.80 个百分点	减少 0.15 个百分点	-
单箱租赁费用（含使用权资产折旧）变动对毛利率的影响		减少 7.15 个百分点	减少 1.75 个百分点	-
单箱运输费用变动对毛利率的影响		减少 1.70 个百分点	减少 1.95 个百分点	-
单箱劳务及外包费用变动对毛利率的影响		减少 0.59 个百分点	增加 0.62 个百分点	-

注 1：单箱运输价格、单箱运输成本的变动对毛利率的影响采用连环替代法进行测算。本期单箱运输价格变动

对毛利率的影响=（1-本期单箱运输成本/本期单箱运输价格）-（1-本期单箱运输成本/基期单箱运输价格），本期单箱运输成本变动对毛利率的影响=（1-本期单箱运输成本/基期单箱运输价格）-（1-基期单箱运输成本/基期单箱运输价格）；

注 2：单箱港口费用=港口相关费用/计费箱量；

注 3：单箱燃油及船舶物资费用=燃油及船舶物资费用/计费箱量；

注 4：单箱租赁费用（含使用权资产折旧）=（租赁费+使用权资产折旧）/计费箱量；

注 5：单箱运输费用=运输费用/计费箱量；

注 6：单箱劳务及外包费用=劳务及外包费用/计费箱量。

报告期内，公司班轮运输业务的毛利率分别为 24.84%、35.47%和 36.79%，2021 年度较 2020 年度增加 10.63 个百分点，2022 年度较 2021 年度增加 1.32 个百分点，整体呈现逐年上涨的趋势。

1、发行人 2021 年度毛利率变化原因分析

2021 年度，公司班轮运输业务的毛利率较 2020 年度增加 10.63 个百分点。

单箱运输价格方面，该年度公司单箱运输价格的变动率为 21.48%，使班轮运输服务的毛利率增加 13.86 个百分点，主要系 2021 年度全球经济呈现复苏增长态势，叠加运力供应约束下的整体缺口，全球集装箱航运市场持续复苏，海运价格持续上升致使公司单箱运输价格同步提高；

单箱运输成本方面，公司单箱运输成本的变动率为 4.30%，使班轮运输服务的毛利率减少 3.23 个百分点，主要受到单箱港口相关费用、单箱运输费用和单箱租赁费用（含使用权资产）的影响：

①单箱港口费用：该年度单箱港口相关费用的变动率为 5.55%，使毛利率减少 2.33 个百分点，主要系 2021 年度受行业周期影响，全球多处港口出现拥堵等情形，导致码头和堆场集装箱进出周期加长、集装箱周转变缓，相关的集装箱堆存、修理及运输等费用增加，致使单箱港口相关费用提高；

②单箱运输费用：该年度单箱运输费用的变动率为 78.09%，使毛利率减少 1.95 个百分点，主要由于为配套自身航运业务开展的需要，公司对外采购运输规模增大，与此同时航运市场景气度较高，采购运输服务单价整体呈现上涨趋势，故整体带动公司单箱运输费用大幅增加；

③单箱租赁费用（含使用权资产）：该年度单箱租赁费用（含使用权资产）的变动率为 37.05%，使毛利率减少 1.75 个百分点，主要原因系受行业周期影响，港口

拥堵导致运力紧缺，运力供不应求的状况使得船舶租赁市场费率和集装箱租赁费率亦同步提高，使得公司单箱租赁费用（含使用权资产）同步上升。

综合来看，2021年度公司单箱运输价格的上涨幅度远大于单箱运输成本上涨幅度，使得班轮运输业务的毛利率提高较多。

2、发行人 2022 年度毛利率变化原因分析

2022 年度，公司班轮运输业务的毛利率较 2021 年度增加 1.32 个百分点，整体变化幅度较小。

单箱运输价格方面，该年度公司单箱运输价格的变动率为 22.91%，使班轮运输服务的毛利率增加 14.48 个百分点，主要系 2022 年上半年，全球集装箱航运市场持续维持高景气度，公司班轮运输服务的运输价格继续维持在高位，随着 2022 年下半年港口周转改善、全球经济下行压力较大等因素的影响，市场供需格局变化，公司单箱运输价格有所下降，但整体来看，2022 年度公司单箱运输价格水平仍高于 2021 年度；

单箱运输成本方面，公司单箱运输成本的变动率为 20.40%，使班轮运输服务的毛利率减少 13.17 个百分点，主要系单箱租赁费用（含使用权资产）、单箱燃油及船舶物资和单箱港口相关费用的影响：

①单箱租赁费用（含使用权资产）：2022 年度公司单箱租赁费用（含使用权资产）较 2021 年度增长 134.31%，使班轮运输服务的毛利率减少 7.15 个百分点，主要原因系公司主要通过租入船舶的方式来扩充运力、租赁船舶数量增加，叠加市场租赁费率整体处于高位，故导致单箱租赁费用（含使用权资产）同步上升；

②单箱燃油及船舶物资：受经济周期波动和国际政治环境等因素影响，2022 年度国际原油价格整体处于高位，公司燃油费用同步提升，单箱燃油及船舶物资的提高使班轮运输服务的毛利率减少 6.80 个百分点；

③单箱港口相关费用：2022 年度公司单箱港口相关费用下降 12.52%，使毛利率增加 4.57 个百分点，主要系受境外市场需求的影响，单箱港口相关费用采购金额较小的国内航线箱量占比提高，进而导致公司单箱港口相关费用整体略有下降。

综合来看,2022年度公司单箱燃油及船舶物资和单箱租赁等费用的提高抵消了公司单箱运输价格上涨的影响,使得公司班轮运输服务毛利的变动幅度较小。

(三) 公司毛利率及变动趋势与同行业可比公司的差异情况和原因

报告期内,公司与同行业可比公司在主营业务、主营业务结构、班轮运输业务经营航线情况和毛利率情况的对比情况如下:

序号	证券代码	公司名称	主营业务	主营业务结构	经营航线	班轮运输业务毛利率情况		
						2022年度	2021年度	2020年度
1	601919.SH	中远海控	主要从事集装箱航运业务，主要从事国际、国内海上集装箱运输服务及相关业务，并提供集装箱和散杂货码头的装卸和堆存服务	2022年度中远海控主营业务收入39,105,849.66万元，其中集装箱航运业务收入占比98.20%，码头业务收入占比2.51%，分部间抵消占比-0.71%	美洲地区、欧洲地区、亚太地区、中国大陆	44.26%	42.34%	13.63%
2	601022.SH	宁波远洋	主要从事为国际、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	2022年度宁波远洋主营业务收入454,737.91万元，其中运输服务占比85.16%，综合物流及代理服务占比14.84%	中国大陆、近洋地区	16.23%	19.65%	15.06%
3	1308.HK	海丰国际	主要从事集装箱航运物流业务、干散货船舶租赁业务及土地租赁服务	2022年度海丰国际集装箱航运物流收入410,222.30万美元，其中集装箱航运及延伸物流收入占比92.90%，其他集装箱物流收入占比7.10%	中国大陆、近洋地区、俄罗斯地区	48.13%	43.84%	26.52%
4	2615.TW	万海航运	主要从事船舶运输业务，船舶及集装箱租赁业务、船务代理业务、港口集装箱集散站经营业务和船舶及集装箱买卖业务	2022年度万海航运营业收入25,895,317.10万台币，其中运费收入占比98.27%，租金收入占比0.76%，专用码头收入占比0.33%，其他劳务收入占比0.64%	近洋地区、中国大陆、中东地区、美洲地区	48.82%	59.06%	21.47%
5	603565.SH	中谷物流	主要从事集装箱货物国内沿海及陆路运输业务，并提供东南亚航线及东北亚航线集装箱货物运输服务	2022年度中谷物流营业收入1,420,891.65万元，其中水运业务收入占比86.72%，陆运业务收入占比13.08%	中国大陆、近洋地区	22.54%	21.27%	13.99%
平均值						36.00%	37.23%	18.13%
发行人						36.79%	35.47%	24.84%

数据来源：Wind 资讯、同行业可比公司定期报告、招股说明书等公开披露信息

注 1：宁波远洋未披露其 2022 年度班轮运输服务的毛利率，上表中宁波远洋 2022 年度毛利率以其航运业务毛利率替代；

注 2：海丰国际、万海航运、中谷物流未披露其班轮运输服务的毛利率，故分别以其集装箱航运物流毛利率、营业收入毛利率和主营业务毛利率替代。

由上表所示，由于各班轮公司间主营业务、主要经营航线业务收入结构存在一定差异，故报告期内公司与同行业可比公司的毛利率及其变动幅度有所不同，具体分析如下：

1、中远海控

报告期内，中远海控的班轮运输服务单箱运价、单箱成本、毛利率及其变动情况如下：

项目	中远海控			发行人		
	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度
单箱运价 (元/TEU)	15,731.64	12,185.16	6,301.46	4,302.06	3,500.06	2,881.07
单箱运价变动幅度	29.10%	93.37%	-	22.91%	21.48%	-
单箱成本 (元/TEU)	8,768.91	7,025.49	5,442.45	2,719.40	2,258.55	2,165.48
单箱成本变动幅度	24.82%	29.09%	-	20.40%	4.30%	-
毛利率	44.26%	42.34%	13.63%	36.79%	35.47%	24.84%
毛利率变动情况	增加 1.92 个百分点	增加 28.71 个百分点	-	增加 1.32 个百分点	增加 10.63 个百分点	-
单箱运价变动对毛 利率的影响	增加 16.23 个百分点	增加 53.83 个百分点	-	增加 14.48 个百分点	增加 13.86 个百分点	-
单箱成本变动对毛 利率的影响	减少 14.31 个百分点	减少 25.12 个百分点	-	减少 13.17 个百分点	减少 3.23 个百分点	-

数据来源：Wind 资讯、同行业可比公司定期报告、招股说明书等公开披露信息

注 1：同行业可比公司单箱运价=同行业可比公司班轮运输服务收入/同行业可比公司计费箱量，下同；

注 2：同行业可比公司单箱成本=同行业可比公司班轮运输服务成本/同行业可比公司计费箱量，下同；

注 3：同行业可比公司未披露成本项目的具体构成，故无法对单箱成本影响因素进一步拆分，下同。

中远海控班轮运输业务主要经营美洲、欧洲等远洋航线，报告期内，中远海控班轮运输服务的毛利率分别为 13.63%、42.34%和 44.26%。2020 年度，中远海控班轮运输服务的毛利率低于公司该年度的班轮运输服务的毛利率，主要系公司深耕亚洲集装箱航运市场，为客户提供的高准班率的精品航运服务、溢价水平较高，在远洋航线市场价格未大幅上涨前，公司的班轮运输服务的毛利率水平整体高于中远海控。2021 年度和 2022 年度，中远海控班轮运输服务的毛利率均高于公司班轮运输服务的毛利率，主要系远洋航线运价大幅上涨所致。

2021 年度，中远海控的毛利率增加 28.71 个百分点，毛利率增幅远高于公司的 10.63 个百分点。单箱运价变动方面，中远海控单箱运价在该年度上涨 93.37%，使毛利率增加 53.83 个百分点，远高于公司该年度单箱运价变动对毛利率的影响，主要原因系在行业周期、欧美运输需求增长、运力供给有限等多重

因素的影响下，集装箱运输供求关系持续紧张，导致 2021 年度中远海控主要经营的远洋线集装箱运输价格较同期大幅增长，且变动幅度远高于公司所主要经营的近洋航线；单箱成本变动方面，该年度中远海控单箱成本增长 29.09%，使毛利率减少了 25.12 个百分点，影响幅度大于公司该年度单箱成本变动对毛利率的影响，主要系受到欧美航线港口拥堵严重、集装箱短缺、供应链紊乱等多重因素影响，船舶和舱位租金、集装箱租赁费率、码头装卸费率等均大幅攀升。综上，2021 年度中远海控单箱运价和单箱成本变动对毛利率的影响均大于公司，但由于中远海控单箱运价变动对毛利率的影响远大于单箱成本，致使中远海控毛利率的增幅高于公司。

2022 年度，中远海控毛利率增加 1.92 个百分点，与公司毛利率变动幅度接近，主要原因系 2022 年度中远海控的单箱运输价格与单箱运输成本与发行人的变化趋势一致，且变动幅度相当。

2、宁波远洋

报告期内，宁波远洋的班轮运输服务单箱运价、单箱成本、毛利率及其变动情况如下：

项目	宁波远洋			发行人		
	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度
单箱运价 (元/TEU)	-	773.55	624.72	4,302.06	3,500.06	2,881.07
单箱运价的变动幅度	-	23.82%	-	22.91%	21.48%	-
单箱成本 (元/TEU)	-	621.55	530.65	2,719.40	2,258.55	2,165.48
单箱成本的变动幅度	-	17.13%	-	20.40%	4.30%	-
毛利率	16.23%	19.65%	15.06%	36.79%	35.47%	24.84%
毛利率变动情况	减少 3.42 个百分点	增加 4.59 个百分点	-	增加 1.32 个百分点	增加 10.63 个百分点	-
单箱运价变动对毛 利率的影响	-	增加 19.14 个百分点	-	增加 14.48 个百分点	增加 13.86 个百分点	-
单箱成本变动对毛 利率的影响	-	减少 14.55 个百分点	-	减少 13.17 个百分点	减少 3.23 个百分点	-

注：宁波远洋未披露 2022 年度班轮运输服务的单箱运价和单箱成本，2022 年度宁波远洋班轮运输服务毛利率以其运输服务的毛利率替代。

宁波远洋班轮运输业务主要经营航线为近洋航线、内贸航线和内支航线，报告期内，宁波远洋班轮运输服务的毛利率分别为 15.06%、19.65%和 16.23%，均低于公司，主要原因系宁波远洋班轮运输服务主要以内贸航线和内支航线为主，

而公司经营航线主要以近洋线为主且主打中日精品航线，故公司毛利率水平相对较高。

2021 年度，宁波远洋的毛利率增加 4.59 个百分点，变动幅度小于公司的 10.63 个百分点，主要原因系：①单箱运价变动方面，该年度宁波远洋的单箱运价上涨 23.82%，使其毛利率增加 19.14 个百分点，影响幅度大于公司单箱运价变动对毛利率的影响，主要原因系宁波远洋单箱运输价格基数较低，单位价格变动对毛利率影响较为敏感；②单箱成本方面，该年度宁波远洋的单箱成本上涨 17.13%，使毛利率减少 14.55 个百分点，影响幅度大于公司单箱成本变动对毛利率的影响，主要原因系发行人整体成本控制良好，且宁波远洋单箱运价较低，在同等单位成本增加时，其单位成本变动对毛利率影响较为敏感。综上，2021 年度宁波远洋的单箱运价和单箱成本变动均大于公司，二者抵消后使得宁波远洋毛利率增幅低于公司。

2022 年度，宁波远洋的毛利率减少 3.42 个百分点，发行人毛利率增加 1.32 个百分点，主要原因系宁波远洋 2022 年度由于燃油等成本增加导致营业成本增长幅度高于营业收入增长幅度，故毛利率减少。

3、海丰国际

报告期内，海丰国际的班轮运输服务单箱运价、单箱成本、毛利率及其变动情况如下：

项目	海丰国际			发行人		
	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度
毛利率	48.13%	43.84%	26.52%	36.79%	35.47%	24.84%
毛利率变动情况	增加 4.29 个百分点	增加 17.32 个百分点	-	增加 1.32 个百分点	增加 10.63 个百分点	-
单箱运价变动对毛利率的影响	-	-	-	增加 14.48 个百分点	增加 13.86 个百分点	-
单箱成本变动对毛利率的影响	-	-	-	减少 13.17 个百分点	减少 3.23 个百分点	-

注：海丰国际未披露其班轮运输服务的单箱成本，故无法测算单箱运价及单箱成本变动对毛利率的影响。

海丰国际班轮运输业务主要经营航线为近洋航线，报告期内，海丰国际班轮运输业务的毛利率分别为 26.52%、43.84%和 48.13%，均高于公司，主要原因系海丰国际集装箱运输业务以近洋航线（日、韩、东南亚）为主，其中东南亚航线运营相对成熟且占比较高。在国际集装箱航运需求和运价大幅度上涨的背景下，

东南亚航线市场价格大幅上涨，故其毛利率相对更高，尤其是 2021 年度和 2022 年度。

2021 年度，海丰国际的毛利率增加 17.32 个百分点，变动幅度大于公司的 10.63 个百分点，主要原因系 2021 年度随着欧美航线运输价格暴涨，部分东南亚航线的运力被调整至海运费更高的远洋航线，同时受行业周期影响、全球码头及物流配套设施效率下降，东南亚航线上运营的船舶周转效率大大降低，综合使得东南亚航线运力供不应求，海运价格大幅上涨。由于海丰国际的东南亚航线占比高于公司，故使得 2021 年度海丰国际的毛利率增幅大于公司。

2022 年度，海丰国际毛利率增加 4.29 个百分点，变动幅度略高于公司的 1.32 个百分点，变动差异较小，主要原因系与海丰国际和公司航线结构的差异所致。

4、万海航运

报告期内，万海航运的班轮运输服务单箱运价、单箱成本、毛利率及变动情况如下：

项目	万海航运			发行人		
	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度
毛利率	48.82%	59.06%	21.47%	36.79%	35.47%	24.84%
毛利率变动情况	减少 10.24 个百分点	增加 37.59 个百分点	-	增加 1.32 个百分点	增加 10.63 个百分点	-
单箱运价变动对毛利率的影响	-	-	-	增加 14.48 个百分点	增加 13.86 个百分点	-
单箱成本变动对毛利率的影响	-	-	-	减少 13.17 个百分点	减少 3.23 个百分点	-

注：万海航运未披露其班轮运输服务的单箱成本，故无法测算单箱运价及单箱成本变动对毛利率的影响。

万海航运班轮运输业务主要经营航线为远洋航线，报告期内，万海航运班轮运输服务的毛利率分别为 21.47%、59.06%和 48.82%，2020 年度，万海航运班轮运输服务的毛利率与公司的班轮运输服务的毛利率水平相当。2021 年度和 2022 年度，万海航运班轮运输服务的毛利率均高于公司班轮运输服务的毛利率，主要原因系万海航运从 2021 年起重点布局美国、南美等远洋航线，随着远洋航线运价大幅上涨带动万海航运班轮运输服务的毛利率增长。

2021 年度，万海航运的毛利率增加 37.59 个百分点，毛利率增长幅度远高于公司的 10.63 个百分点，主要原因系万海航运主要经营航线从 2020 年度的亚

洲近洋航线调整至美国、南美等远洋航线，受供求关系的影响，远洋航线航运价格大幅增长，使得万海航运毛利率的增幅大于公司。

2022 年度，万海航运毛利率减少 10.24 个百分点，公司毛利率增加 1.32 个百分点，主要原因系万海航运 2022 年度由于燃油、船舶租金等成本增加导致营业成本增长幅度高于营业收入增长幅度，故毛利率减少幅度较大。

5、中谷物流

报告期内，中谷物流的班轮运输服务单箱运价、单箱成本、毛利率及其变动情况如下：

项目	中谷物流			发行人		
	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度
毛利率	22.54%	21.27%	13.99%	36.79%	35.47%	24.84%
毛利率变动情况	增加 1.27 个百分点	增加 7.28 个百分点	-	增加 1.32 个百分点	增加 10.63 个百分点	-
单箱运价变动对毛利率的影响	-	-	-	增加 14.48 个百分点	增加 13.86 个百分点	-
单箱成本变动对毛利率的影响	-	-	-	减少 13.17 个百分点	减少 3.23 个百分点	-

注：中谷物流未披露其班轮运输服务的单箱成本，故无法测算其单箱运价及单箱成本变动对毛利率的影响。

中谷物流班轮运输业务主要经营航线为内贸航线，报告期内，中谷物流班轮运输服务的毛利率分别为 13.99%、21.27%和 22.54%，均低于公司，主要系中谷物流集装箱物流业务以内贸为主，公司主要以近洋航线为主且主打中日精品航线，使得公司毛利率整体高于中谷物流。

2021 年度，中谷物流的毛利率增加 7.28 个百分点，变动幅度小于公司的 10.63 个百分点，主要原因系中谷物流主要经营的内贸航线竞争格局相对稳定，运输价格相对稳定，近年来中谷物流积极推进“散改集”进程，通过规模优势不断提高毛利率水平，故随着运输量的提高，中谷物流毛利率水平有所提高。2021 年度，公司主要受益于海运价格持续上升致使公司单箱运输价格同步提高，进而毛利率水平提高较大。

2022 年度，中谷物流的毛利率增加 1.27 个百分点，与公司毛利率的变动幅度接近，差异极小。

综上所述，报告期内公司班轮运输服务毛利率及变动趋势与同行业可比公司的变动存在一定差异，主要原因系各班轮公司所经营航线区域和服务模式有所不

同，相关差异具有合理性。

三、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

- 1、访谈发行人财务负责人，了解固定成本和变动成本的划分标准；
- 2、对主要供应商执行函证及访谈程序，了解其基本经营情况、与公司之间的交易情况及交易金额变动原因；
- 3、访谈公司航运部相关业务人员以及查询相关研究报告，了解公司班轮运输服务毛利率的主要驱动因素；
- 4、了解班轮运输业务的具体业务模式，分析单价和各类成本对班轮运输业务毛利率的影响；
- 5、获取各类业务的成本明细表，结合各类业务经营情况分析报告期内发行人主要固定成本和变动成本项目的波动情况；
- 6、结合单价及各成本项目单位成本变化原因，分析报告期内发行人班轮运输业务毛利率的变化原因及合理性；
- 7、获取同行业可比公司公开披露招股说明书、年度报告等文件，获取其主营业务、主营业务结构、班轮运输业务经营航线情况、班轮运输业务毛利率、单箱运价和单箱成本等信息和数据；
- 8、结合同行业可比公司的班轮运输业务毛利率、单箱运价和单箱成本数据，计算报告期内同行业可比公司各期单箱运价和单箱成本变动对班轮运输业务毛利率的影响；
- 9、结合报告期各期同行业可比公司单箱运价和单箱成本变动对班轮运输业务毛利率的影响，分析发行人毛利率及变动趋势与同行业可比公司的差异情况和原因。

（二）核查结论

经核查，保荐机构和申报会计师认为：

- 1、公司提供运输服务的成本分为变动成本和固定成本两大类：变动成本系

指与集装箱运输计费箱量变化直接相关的成本，主要包括港口相关费用、运输费用，固定成本系指为保障航运业务顺利开展而必须投入的成本，主要包括固定资产和使用权资产折旧与摊销、燃油及船舶物资、租赁费用、人工成本。相关划分标准具有合理性，符合公司行业特性；

2、公司班轮运输服务的毛利率主要受到运输价格和运输成本变动的影响。报告期内公司班轮运输服务毛利率及变动趋势与同行业可比公司的变动存在一定差异，主要原因系各班轮公司所经营航线区域和服务模式有所不同，相关差异具有合理性。

【问题 12】：关于期间费用

根据申报材料：（1）报告期内，发行人管理费用主要为职工薪酬，宣传及专业服务费增长较快；（2）报告期内，发行人财务费用主要为利息支出和汇兑损益；（3）报告期各期末，发行人货币资金分别 16.96 亿元、32.89 亿元和 39.31 亿元，各期利息收入金额存在波动。

请发行人说明：（1）报告期内管理人员的人数及其变化、职级分布、与母子公司数量和业务规模是否匹配；（2）各期宣传及专业服务费前五名供应商名称、关联关系、业务内容和表现形式、对应的具体效果和结果，是否存在异常资金往来；（3）量化分析管理费用率高于同行业可比公司平均值的原因和合理性；（4）各期租赁负债、长期应付款及长期应付职工薪酬的折现率确定方法和参数选取标准，是否符合行业惯例；（5）公司应对汇率波动风险的措施和有效性；（6）量化分析各期利息收入与银行存款的匹配性，是否存在直接或间接被关联方占用资金或其他利益输送情形。

请保荐机构、申报会计师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见。

【回复】

一、报告期内管理人员的人数及其变化、职级分布、与母子公司数量和业务规模是否匹配

报告期内，公司管理人员（列入管理费用人员）人数及职级分布情况如下：

项目	2022年度	2021年度	2020年度	分工
管理人员月平均人数(人)	479	480	478	-
职级分布				
高层	9	8	7	主要岗位为锦江航运党委书记、党委副书记、总经理、工会主席、副总经理、财务总监、总经理助理、董事会秘书等。
中层	44	43	44	主要岗位为锦江航运各职能部门的部长、副部长，各子公司党(总)支部书记、党(总)支部副书记、总经理、副总经理等。
基层	426	429	427	主要为负责具体业务、财务及其他行政管理工作的岗位。

报告期内，公司各职级管理人员的人数较为稳定，主要系公司的管理架构较为完善，内部机构设置、管理流程和职责分工较为明确且清晰，因此各职级管理人员的人数较为平稳。从人员层级看，报告期内，公司的管理人员主要为业务、财务及行政等基层人员。2020年度、2021年度及2022年度，公司管理人员中基层人员平均人数占管理人员总平均人数的比例分别为89.33%、89.38%和88.94%，占比较高。

从职级分工看，报告期内，公司在股东大会下设董事会、监事会；董事会对股东大会负责，下设审计委员会、战略委员会、预算委员会和提名、薪酬与考核委员会；总经理对董事会负责，下设具体职能部门，包括市场部、商务部、航运部、战略发展部、人力资源部、法务审计部、财务部等。公司建立了稳定健全的内部组织架构与功能完善的内部管理制度，明确了各个部门的职能，较好的支持业务发展需要。

报告期内，公司收入规模、子公司数量、管理人员的人数情况如下：

项目	2022年度	2021年度	2020年度
营业收入(万元)	684,016.91	537,241.19	342,970.27
营业收入增长率	27.32%	56.64%	2.71%
管理人员人数(人)	479	480	478
管理人员人数增长率	-0.21%	0.42%	0.21%
子公司数量	40	35	32
人均创收(万元/人)	1,428.01	1,119.25	717.51

报告期内，公司管理人员的人数未随着业务增长而增长，一方面系公司管理架构较为完善，部门架构及岗位设置较为稳定，另一方面系公司营业收入增长主要受航运市场运价水平上涨的影响，与管理人员的人数增长并不呈现显著关系；

公司管理人员的人数未随着子公司数量增长而增长，主要原因系子公司数量增长主要源于单船公司数量增长，单船公司增加不会增加管理人员，因此子公司数量增长不会导致管理人员的人数增长。报告期内，公司人均创收呈上升趋势，主要受行业周期影响，航运市场在报告期内维持较高景气度。

综上，管理人员人数及其变化、职级分布、与发行人母子公司数量和业务规模整体匹配。

二、各期宣传及专业服务费前五名供应商名称、关联关系、业务内容和表现形式、对应的具体效果和结果，是否存在异常资金往来

报告期各期，宣传及专业服务费前五名供应商当期费用金额如下：

年度	序号	供应商名称	当期发生费用（万元）
2022年度	1	上海浦东足球场运营管理有限公司	2,264.15
	2	普华永道	423.59
	3	上海东洲资产评估有限公司	85.47
	4	安永（中国）企业咨询有限公司	75.16
	5	Clement Ng & Co, Solicitors & Notaries	58.19
2021年度	1	上海浦东足球场运营管理有限公司	566.04
	2	普华永道	154.15
	3	中国航务周刊杂志社	49.30
	4	孖士打律师行	43.24
	5	The Japan Press,Ltd.	29.47
2020年度	1	普华永道	165.39
	2	Clement Ng & Co, Solicitors & Notaries	42.11
	3	中国航务周刊杂志社	40.28
	4	The Japan Press,Ltd.	29.73
	5	Chang leung hui & Li C.P.A. Ltd	22.65

报告期内，公司宣传及专业服务费的定价依据主要参考宣传媒介制作复杂程度、发布场所、服务机构的服务内容和服务时长等因素协商确定。宣传及专业服务费前五名供应商关联关系、业务内容和表现形式、对应的具体效果和结果，是否存在异常资金往来情况如下：

序号	供应商名称	业务内容和表现形式	具体效果和结果	是否与发行人存在关联关系	是否存在异常资金往来
1	上海浦东足球场运营管理有限公司	服务内容为宣传服务，表现形式主要为：1、球场区域性名称露出；2、媒体发布宣传权益（公开身份宣传及logo露出等）；3、启用以锦江航运命名的户外训练场、足球文化体验中心及球迷俱乐部。	具体效果和结果主要为：1、宣传期间与锦江航运和浦东足球场相关的报道大幅增加；2、足球场承接各类大众体育活动，合作期内进行了多档线下活动，为锦江航运树立了品牌创新发展形象，向客户及市场传递了企业创新形象；3、以锦江航运命名的足球文化体验中心和球迷俱乐部取得业内和球迷的一致好评，锦江航运的品牌在业内留下了深刻的印象。	是	否
2	普华永道	服务内容为日常经营和上市过程中审计咨询服务，表现形式为出具审计咨询相关报告。	具体效果和结果主要为：1、提高公司风险识别能力，控制整体风险，更有效、实时地监督和减少公司经营风险；2、改善公司内部控制体系，为公司内部财务环境提供有效评价，优化公司内部财务环境，建立更科学、更规范的公司制度；3、提供审计咨询顾问服务，协助公司遵循相关法律法规要求。	否	否
3	上海东洲资产评估有限公司	服务内容为股份改制评估服务，表现形式为出具评估报告。	具体效果和结果主要为：准确地了解公司在特定基准日的股东权益价值。	否	否
4	安永（中国）企业咨询有限公司	服务内容为商业尽调咨询服务，表现形式为出具尽调报告。	具体效果和结果主要为：1、了解特定标的公司业务经营情况和财务情况；2、提供咨询顾问服务，为公司投资决策提供建议。	否	否
5	Clement Ng & Co, Solicitors & Notaries	服务内容为向境外子公司提供法律咨询服务，表现形式为对特定事项进行法律尽调，协助公司准备相关文件，草拟和审阅相关合同。	具体效果和结果主要为：1、为公司在设立境外单船公司或签订合同过程中提供法律咨询服务；2、帮助公司更好遵循和符合境外法律要求。	否	否
6	孖士打律师行	服务内容为提供境外业务相关法律咨询服务，具体表现形式为对合同或协议进行审阅，协助公司准备相关文件，并提供相关法律意见。	具体效果和结果主要为：1、为公司在签订合同过程中和开展业务前提供法律保障；2、提供咨询顾问服务，协助公司更好的遵循和符合境外法律法规相关要求。	否	否
7	中国航务周刊杂志社	服务内容为宣传服务，表现形式为在相关杂志的封面、船期等版位刊登公司的品牌介绍、船期等信息	具体效果和结果主要为：1、展示企业形象，通过品牌宣传提升公司品牌知名度；2、通过刊登船期拓展潜在客户。	否	否
8	The Japan Press, Ltd.	服务内容为宣传服务，表现形式为在相关杂志的封面、船期等版位刊登公司的品牌介绍、船期等	具体效果和结果主要为：1、展示企业形象，通过品牌宣传提升公司品牌知名度；2、通过刊登船期拓展境外潜在客户。	否	否
9	Chang leung hui & Li C.P.A. Ltd	服务内容为向境外子公司提供审计服务，表现形式为出具审计报告。	具体效果和结果主要为：根据香港公司条例的要求进行审计，协助公司遵循法律法规的要求。	否	否

三、量化分析管理费用率高于同行业可比公司平均值的原因和合理性

报告期内，发行人管理费用主要包括职工薪酬、宣传及专业服务费、资产折旧与摊销费、劳务费、办公费、股份支付费用、租赁费等。公司的销售收入规模、管理费用绝对值以及管理费用率与可比公司的对比情况如下：

单位：万元

项目	公司名称	2022年度	2021年度	2020年度
管理费用	发行人	27,224.91	25,868.13	19,635.45
	中远海控	1,034,534.48	1,143,446.61	958,843.14
	宁波远洋	15,060.46	13,447.79	11,422.73
	海丰国际	115,371.92	103,868.46	61,823.40
	万海航运	195,757.42	160,538.00	111,401.45
	中谷物流	21,506.79	18,807.95	14,133.59
销售收入	发行人	684,016.91	537,241.19	342,970.27
	中远海控	39,105,849.66	33,369,361.08	17,125,883.38
	宁波远洋	476,874.83	381,445.78	303,248.62
	海丰国际	2,864,573.76	2,021,776.51	1,074,381.26
	万海航运	5,886,008.34	5,248,695.98	1,900,442.43
	中谷物流	1,420,891.65	1,229,118.19	1,041,918.42
管理费用占营业收入比例	发行人	3.98%	4.81%	5.73%
	中远海控	2.65%	3.43%	5.60%
	宁波远洋	3.16%	3.53%	3.77%
	海丰国际	4.03%	5.14%	5.75%
	万海航运	3.33%	3.06%	5.86%
	中谷物流	1.51%	1.53%	1.36%
同行业可比公司管理费用率平均值		2.94%	3.34%	4.47%

数据来源：Wind 资讯、同行业可比公司定期报告、招股说明书等公开披露信息。

注：海丰国际为港股上市公司，管理费用为其定期报告披露的行政开支金额。

基于同行业可比上市公司年度报告及招股说明书披露的信息，从可比上市公司披露的管理费用构成来看，管理费用中均以职工薪酬费用为主。报告期内，发行人的职工薪酬费用率与前述可比公司的对比情况如下：

单位：万元

项目	公司名称	2022年度	2021年度	2020年度
职工薪酬费用	发行人	17,915.95	17,876.54	13,716.44
	中远海控	820,123.90	967,644.44	752,997.96

	宁波远洋	9,996.88	8,968.49	7,564.04
	海丰国际	95,438.78	83,224.16	47,165.44
	万海国际	113,104.37	105,767.49	75,321.39
	中谷物流	13,189.42	10,560.09	8,417.75
职工薪酬费用占营业收入比例	发行人	2.62%	3.33%	4.00%
	中远海控	2.10%	2.90%	4.40%
	宁波远洋	2.10%	2.35%	2.49%
	海丰国际	3.33%	4.12%	4.39%
	万海国际	1.92%	2.02%	3.96%
	中谷物流	0.93%	0.86%	0.81%
同行业可比公司职工薪酬费用率平均值		2.08%	2.45%	3.21%

报告期内，公司的管理费用率高于同行业可比公司平均值，主要系公司的职工薪酬费用率高于同行业可比公司，相关具体比较分析如下：

1、与宁波远洋比较情况

报告期内，发行人和宁波远洋管理人员平均薪酬情况如下：

项目		2022年度	2021年度	2020年度
发行人	管理人员薪酬（万元）	17,915.95	17,876.54	13,716.44
	管理人员人数（人）	479	480	478
	平均薪酬（万元/人/年）	37.40	37.24	28.70
宁波远洋	管理人员薪酬（万元）	5,157.86	8,968.49	7,564.04
	管理人员人数（人）	282	265	259
	平均薪酬（万元/人/年）	36.58	33.84	29.20

注：宁波远洋未披露 2022 年度管理人员人数数量，故其 2022 年度数据以 2022 年 1-6 月的数据替代。

报告期内，公司的职工薪酬费用率均高于宁波远洋，主要原因系发行人经营所处的上海地区管理人员平均薪酬整体高于宁波远洋经营所处的宁波地区，叠加发行人下属子公司及分支机构较多、管理人员人数多于宁波远洋，综合使得发行人职工薪酬费用率较高。

2、与中谷物流比较情况

报告期内，发行人和中谷物流管理人员平均薪酬情况如下：

项目	2022年度	2021年度	2020年度
----	--------	--------	--------

发行人	管理人员薪酬（万元）	17,915.95	17,876.54	13,716.44
	管理人员人数（人）	479	480	478
	平均薪酬（万元/人/年）	37.40	37.24	28.70
中谷物流	管理人员薪酬（万元）	13,189.42	10,560.09	8,417.75
	管理人员人数（人）	373	343	295
	平均薪酬（万元/人/年）	35.36	30.79	28.53

注：中谷物流管理人员人数为年度报告中披露的管理人员及行政人员合计数。

报告期内，公司的职工薪酬费用率均高于中谷物流，主要原因系：（1）中谷物流主营业务为内贸集装箱运输业务，而公司主营业务为国际、国内海上集装箱运输业务，主营业务类型不同使得发行人管理人员薪酬较高。此外，发行人管理人员人数高于中谷物流，故综合使得发行人薪酬费用较高；（2）中谷物流营业收入规模高于发行人，导致其职工薪酬费用率较低。

3、与中远海控及万海航运比较情况

报告期内，发行人和中远海控、万海航运的管理费用率情况如下：

项目		2022 年度	2021 年度	2020 年度
发行人	管理费用（万元）	27,224.91	25,868.13	19,635.45
	营业收入（万元）	684,016.91	537,241.19	342,970.27
	营业收入变动率	27.32%	56.64%	-
	管理费用率	3.98%	4.81%	5.73%
中远海控	管理费用（万元）	1,034,534.48	1,143,446.61	958,843.14
	营业收入（万元）	39,105,849.66	33,369,361.08	17,125,883.38
	营业收入变动率	17.19%	94.85%	-
	管理费用率	2.65%	3.43%	5.60%
万海航运	管理费用（万元）	195,757.42	160,538.00	111,401.45
	营业收入（万元）	5,886,008.34	5,248,695.98	1,900,442.43
	营业收入变动率	12.14%	176.18%	-
	管理费用率	3.33%	3.06%	5.86%

2020 年度，公司的管理费用率和薪酬费用率与中远海控及万海航运均差异较小，但 2022 年度和 2021 年度均高于中远海控及万海航运，主要原因系中远海控和万海航运都经营较高比例的远洋航线，2021 年度及 2022 年度随着远洋航线运价大幅上涨致使中远海控和万海航运的收入规模均呈现大幅上涨的趋势，

且其收入规模增长幅度均远高于发行人，而管理费用支出中的职工薪酬或其他等费用属于相对固定的支出，综合使得中远海控和万海航运的管理费用率和薪酬费用率下降幅度大于发行人。

4、与海丰国际比较情况

报告期内，公司职工薪酬费用率低于海丰国际，主要原因系海丰国际年度报告中披露的职工薪酬费用包括了较高的股份奖励开支及退休金计划供款。公司管理费用率与海丰国际较为接近，主要原因系海丰国际职工薪酬费用较高，同时其营业收入规模较高，综合使得公司的管理费用率与海丰国际较为接近。

综上，报告期内，随着公司营业收入增长，规模效应显现，公司管理费用率逐年下降，与同行业可比公司平均水平变动趋势一致。公司管理费用率符合公司实际经营情况，发行人管理费用率高于同行业可比公司平均值具有合理性，与同行业不存在重大差异。

四、各期租赁负债、长期应付款及长期应付职工薪酬的折现率确定方法和参数选取标准，是否符合行业惯例

（一）租赁负债的折现率确定方法、参数选取标准及行业惯例

根据《企业会计准则第 21 号——租赁》（财会【2018】35 号）（“新租赁准则”）相关规定，在计算租赁付款额的现值时，承租人应当采用租赁内含利率作为折现率；无法确定租赁内含利率的，应当采用承租人增量借款利率作为折现率。租赁内含利率，是指使出租人的租赁收款额的现值与未担保余值的现值之和等于租赁资产公允价值与出租人的初始直接费用之和的利率。承租人增量借款利率，是指承租人在类似经济环境下为获得与使用权资产价值接近的资产，在类似期间以类似抵押条件借入资金须支付的利率。

对于无法确定租赁内含利率的租赁，采用承租人增量借款利率作为折现率计算租赁付款额的现值。确定增量借款利率时，根据所处经济环境，以可观察的利率作为确定增量借款利率的参考基础，在此基础上，根据自身情况、标的资产情况、租赁期和租赁负债金额等租赁业务具体情况对参考利率进行调整以得出适用的增量借款利率。

公司根据租赁期限，参考平均借款利率及中国人民银行的贷款市场报价利率，

对于租赁期五年以内（含五年）租赁合同以 3.12%作为增量借款利率，对于租赁期五年以上租赁合同以 4.65%作为增量借款利率进行折现。若中国人民银行贷款市场报价利率发生重大变动（波动幅度超过±5%时），则公司对增量借款利率同步进行调整。同行业可比公司披露的折现率确定方法和选取标准如下：

公司名称	租赁负债折现率确定方法和选取标准
中远海控 (601919.SH, Wind 工业-运输)	在计算租赁付款额的现值时，本公司采用租赁内含利率作为折现率，该利率是指使出租人的租赁收款额的现值与未担保余值的现值之和等于租赁资产公允价值与出租人的初始直接费用之和的利率。本公司因无法确定租赁内含利率的，采用增量借款利率作为折现率。该增量借款利率，是指本公司在类似经济环境下为获得与使用权资产价值相近的资产，在类似期间以类似抵押条件借入资金须支付的利率。
宁波远洋 (601022.SH, Wind 工业-运输)	未具体披露。
海丰国际 (1308.HK, Wind 工业-运输)	于计算租赁付款现值时，由于租赁中所隐含之利率不易厘定，故本集团于租赁开始日期使用增量借贷利率。增量借贷利率为本集团于类似经济环境中为取得与使用权资产价值相近之资产，而以类似抵押品与类似期间借入所需资金应支付之利率。
万海航运 (2615.TW, Wind 工业-运输)	租赁负债系以租赁开始日尚未支付之租赁给付之现值为原始衡量。若租赁隐含利率容易确定，则折现率为该利率，若并非容易确定，则使用合并公司之增量借款利率。一般而言，合并公司系采用其增量借款利率为折现率。
中谷物流 (603565.SH, Wind 工业-运输)	在计算租赁付款额的现值时采用租赁内含利率作为折现率，无法确定租赁内含利率时，采用公司增量借款利率作为折现率。 首次执行日计入资产负债表的租赁负债所采用的公司增量借款利率的加权平均值为 3.8%。

综上，发行人与同行业公司租赁负债折现率确定方法和选择标准无重大差异，公司根据新租赁准则相关规定，按照增量借款利率作为折现率，符合企业会计准则的规定，符合行业惯例。

（二）长期应付款的折现率确定方法、参数选取标准及行业惯例

长期应付款为《企业会计准则第 21 号——租赁》（财会【2006】3 号）（“原租赁准则”）下融资租入资产的长期应付租赁款，根据原租赁准则的相关规定，承租人在计算最低租赁付款额的现值时，能够取得出租人租赁内含利率的，应当采用租赁内含利率作为折现率；否则，应当采用租赁合同规定的利率作为折现率。承租人无法取得出租人的租赁内含利率且租赁合同没有规定利率的，应当采用同期银行贷款利率作为折现率。租赁内含利率，是指在租赁开始日，使最低租赁收款额的现值与未担保余值的现值之和等于租赁资产公允价值与出租人的初始直接费用之和的折现率。

报告期内，发行人由于无法获取与船舶所有者的船舶融资租赁业务内含利率，因此采用各融资租赁合同中约定的利率作为折现率，主要折现率为 5%。同行业可比公司仅中谷物流披露了涉及长期应付款折现率的会计政策，故选取 Wind 工

业-运输行业其他公司折现率进行参考如下：

公司名称	长期应付款折现率确定方法和选取标准
中谷物流 (603565.SH, Wind工业-运输)	公司为承租人时,在租赁期开始日,公司以租赁开始日租赁资产公允价值与最低租赁付款额现值中两者较低者作为租入资产的入账价值,将最低租赁付款额作为长期应付款的入账价值,其差额为未确认融资费用,发生的初始直接费用,计入租赁资产价值。在租赁期各个期间,采用实际利率法计算确认当期的融资费用。
长航凤凰 (000520.SZ, Wind工业-运输)	公司在承租开始日,将租赁资产公允价值与最低租赁付款额现值两者中较低者作为租入资产的入账价值,将最低租赁付款额作为长期应付款的入账价值,其差额作为未确认的融资费用。公司采用实际利率法对未确认的融资费用,在资产租赁期间内摊销,计入财务费用。公司发生的初始直接费用,计入租入资产价值。
秦港股份 (601326.SH, Wind工业-运输)	融资租入的资产,于租赁期开始日将租赁开始日租赁资产的公允价值与最低租赁付款额现值两者中较低者作为租入资产的入账价值,将最低租赁付款额作为长期应付款的入账价值,其差额作为未确认融资费用,在租赁期内各个期间采用实际利率法进行分摊。或有租金在实际发生时计入当期损益。
招商轮船 (601872.SH, Wind工业-运输)	公司在承租开始日,将租赁资产公允价值与最低租赁付款额现值两者中较低者作为租入资产的入账价值,将最低租赁付款额作为长期应付款的入账价值,其差额作为未确认的融资费用。公司采用实际利率法对未确认的融资费用,在资产租赁期间内摊销,计入财务费用。公司发生的初始直接费用,计入租入资产价值。

综上,发行人与同行业公司或其他公司长期应付款折现率确定方法和选择标准无重大差异,公司采用各融资租赁合同中约定的利率作为折现率,符合企业会计准则的规定,符合行业惯例。

(三) 长期应付职工薪酬的折现率确定方法、参数选取标准及行业惯例

根据《企业会计准则第9号——职工薪酬》相关规定,企业应当对所有设定受益计划义务予以折现,包括预期在职工提供服务的年度报告期间结束后的十二个月内支付的义务。折现时所采用的折现率应当根据资产负债表日与设定受益计划义务期限和币种相匹配的国债或活跃市场上的高质量公司债券的市场收益率确定。

报告期内,发行人采用的折现率为3%,由于国内没有活跃的企业债券市场,公司参考报表日当天政府债券的市场回报率。根据中国债券信息网上中债国债收益率曲线,2022年12月31日,十年至十五年期中债国债收益率区间为2.8353%至2.9732%。2021年12月31日,十年至十五年期中债国债收益率区间为2.7754%至3.0981%。公司采用的折现率与相同期限的国债收益率无重大差异。同行业可比公司中仅万海航运披露了确定方法和选取标准,故选取Wind工业-运输行业其他公司折现率进行参考如下:

公司名称	长期应付职工薪酬折现率确定方法和选取标准
万海航运 (2615.TW, Wind 工业-运输)	计算现值采用的折现率应当根据资产负债表日与公司设定受益计划义务期限和币种相匹配的政府债券的市场收益率确定。本公司于2020年度、2021年度和2022年度财务报表结束日用以决定确定福利义务现值之折现率分别为0.52%, 0.51%,

公司名称	长期应付职工薪酬折现率确定方法和选取标准
	1.48%
秦港股份 (601326.SH, Wind 工业-运输)	本集团根据自愿原则对达到一定条件的员工进行优化调整, 制定并实行离岗等退政策。本集团对这些离岗等退人员负有在未来1年至10年支付离岗等退费用的义务, 直至员工达到法定退休年龄。离岗等退费用按照员工正式离岗等退时上一年度月均工资的一定比例确定。同时本集团为这些员工按照当地社保规定缴纳五险一金。在考虑对离岗等退员工的未来离岗等退费用支付义务时, 按照同期中债国债收益率折现后一次性计入管理费用。
中国东航 (600115.SH, Wind 工业-运输)	本集团实施的设定退休后福利计划包括为退休雇员提供退休津贴、交通津贴以及其他福利。如合并财务报表附注2.31会计政策所述, 提供的上述设定退休后福利计划下的福利费用根据各种精算假设按单位贷记法计算, 并在雇员的服务期内确认。这些假设包括, 但不限于折现率及人均福利的年增长率。折现率是在管理层对政府债券审阅的基础上确定的, 福利的年增长率取决于当地经济状况。
青岛港 (601298.SH, Wind 工业-运输)	应付统筹外福利系本集团将未来承担的统筹外福利进行精算估值, 将预期未来现金流出额按与统筹外福利期限相同的国债利率进行折现确认的相关负债。公司采用的折现率为2.5%。

综上, 发行人与同行业公司或其他公司长期应付职工薪酬折现率的确定方法和选择标准无重大差异, 发行人与万海航运的折现率差异主要系万海航运参考的政府债券的市场收益率偏低。公司采用与相同期限的国债收益率相近的利率作为折现率, 符合企业会计准则的规定, 符合行业惯例。

五、公司应对汇率波动风险的措施和有效性

公司为应对外币汇率波动风险, 预防汇率波动对经营业绩产生较大影响, 公司采取了以下应对措施:

(一) 加强相关人员的外汇风险意识和外汇管理水平

公司加强外汇政策的研究, 识别外币资金汇率风险, 密切关注结算汇率的实时变动, 及时把握风险的动态变化情况; 强化财务人员及业务人员关于汇率相关知识和技能的培训和风险意识, 制定有针对性的外币资金管理办法及应收账款管理措施, 降低汇率波动对公司经营业绩的影响。

(二) 合理调整结汇时间

公司以合理降低外币资金汇率波动风险为主要目的, 结合汇率变动情况及各币种资金的使用需求, 适时控制结汇周期, 尽量减少因临时结汇承担的汇率不利损失, 缓冲汇率大幅波动给公司经营业绩带来的影响。

(三) 合理确定外币货币性资产的存量和结构

公司在确保安全性和流动性的前提下, 结合实际业务, 确定合理的外币货币性资产的存量和结构, 结合外币应收应付款项余额情况, 合理调整和匹配外币应

收应付款项的存量，以减小汇率波动风险给公司经营业绩的影响。

通过上述措施，公司积极应对汇率波动，降低汇率波动对公司业绩产生的影响。报告期内，公司汇兑损益占利润总额的比例较低，对经营业绩影响较小。

六、量化分析各期利息收入与银行存款的匹配性，是否存在直接或间接被关联方占用资金或其他利益输送情形

（一）各期利息收入与银行存款的匹配性

报告期内，公司财务费用中利息收入分别为 2,224.05 万元、677.11 万元、1,400.23 万元，具体构成如下：

单位：万元

项目	2022年度	2021年度	2020年度
定期存款利息收入	75.00	369.72	1,472.68
活期存款利息收入	1,325.23	307.39	751.37
合计	1,400.23	677.11	2,224.05

报告期内，公司利息收入与银行存款的匹配性测试如下：

单位：万元

项目	2022年度	2021年度	2020年度
定期存款利息收入（1）	75.00	369.72	1,472.68
定期存款平均余额（2）	30,000.00	5,443.71	46,406.28
定期存款测算利率（3）=（1）/（2）	0.25%	6.79%	3.17%
活期存款利息收入（4）	1,325.23	307.39	751.37
活期存款平均余额（5）	358,463.38	189,613.97	146,806.18
活期存款测算利率（6）=（4）/（5）	0.37%	0.16%	0.51%
合计	1,400.23	677.11	2,224.05

注：定期存款平均余额=各月末银行存款中定期存款余额之和/期间月度数；活期存款平均余额=各月末银行存款中活期存款余额之和/期间月度数

报告期内，公司定期存款类型主要为七天通知存款和一年期定期存款，各年测算利率分别为 3.17%、6.79%和 0.25%。根据持有目的，公司对于定期存款可以随时支取，所以在定期存款实际到期日前，公司将其作为活期存款进行管理。因此，根据企业会计准则的相关规定，在定期存款到期日前应按照活期存款利率计提利息收入。2022 年度由于不存在到期的定期存款，因此定期存款测算利率与人民币活期存款利率不存在显著差异。2021 年度和 2020 年度未到期的定期存款仍按活期利率计提利息收入，但由于大量定期存款在当年到期，因此当年确

认的利息收入较高，定期存款测算利率较高。2021 年度定期存款测算利率高于 2020 年度，主要系公司 2020 年度定期存款平均余额较大，导致 2020 年度定期存款测算利率较低。

报告期内，公司的活期存款包括利率较高的协定存款，即超出起存金额的存款按人民币协定利率计息，以及利率较低的外币存款，公司活期存款测算利率分别为 0.51%、0.16%和 0.37%。2022 年度及 2020 年度活期存款测算利率偏高，主要系 2022 年度和 2020 年度存在较多的协定存款，其利率在 1%至 3%之间浮动。2021 年度活期存款测算利率偏低，主要系利率较低的外币活期存款占银行存款比例较高导致。

综上所述，报告期内，发行人银行存款余额与利息收入具有匹配性。

（二）是否存在直接或间接被关联方占用资金或其他利益输送情形

根据《关于加强市国资委出资企业资金管理的意见》（沪国资委评价[2010]111 号）、《关于进一步加强市国资委委管企业资金管理的通知》（沪国资委评价[2013]172 号）等有关加强国有企业资金存放等财务事项管理的相关文件精神，上港集团要求下属企业资金集中管理。上港集团具体涉及公司的资金集中管理分为两种形式：（1）报告期内，公司和上港集团及招商银行股份有限公司上海市分行签订多边企业资金管理协议（资金池协议），公司存在将资金存放在上港集团公司现金管理账户的情况，该部分资金公司可自由使用不受限制，并按照活期存款利率计息；（2）上港集团根据公司经营情况和资金周转需求变化情况，每年对公司核定“资金保有量”，公司将账户超出“资金保有量”的部分上交上港集团，该部分存放在上港集团的资金可自由使用不受限制，该部分上交的资金无利息。涉及资金集中管理事宜的独立性问题具体可参见本问询函回复之“问题 3/三、四、五、六”相关内容。

资金集中管理系上港集团对下属子公司实施的统一资金管理行为，旨在提高上港集团整体的资金使用效率。除就资金集中管理事项予以安排及约定之外，上港集团未对发行人其他的资金使用安排做出限制性约定。资金集中管理期间，发行人可以按照自身资金需求和使用计划支取资金集中管理款项，资金集中管理对发行人资金调配和日常经营活动未产生重大不利影响，不属于大股东资金占用或

者利益输送的情形。

综上，资金集中管理对发行人资金调配和日常经营活动未产生重大不利影响，不属于大股东资金占用或者利益输送的情形，发行人不存在直接或间接被关联方占用资金或其他利益输送情形。

七、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

1、访谈发行人人力资源部负责人，了解发行人的部门结构、岗位设置及职级情况；

2、获取发行人报告期内员工花名册，访谈部分员工及抽样检查劳动合同，核对管理人员人数及职级等相关信息；

3、访谈管理层，了解管理人员变动及子公司变动情况，对比分析公司管理人员人数与收入规模及子公司数量匹配情况；

4、获取管理费用中宣传及专业服务费支出明细，抽样核查相关合同，并对发行人管理层进行访谈，了解宣传及专业服务费的业务内容和表现形式，具体效果和结果；检查银行支付水单及相关单据，核查是否存在异常资金往来；

5、获取发行人关联方清单以及结合企查查等工具查询，核对宣传及专业服务费前五大供应商是否存在关联关系；

6、查阅同行业可比上市公司年度报告及招股说明书，比较可比公司管理费用构成情况，结合与发行人管理层的访谈，将发行人的管理费用率与同行业可比公司进行比较，分析差异原因及合理性；

7、获取并检查了报告期内的融资租赁合同，复核融资租赁合同约定利率与发行人采用的折现率是否一致；

8、查阅同行业可比公司和其他公司的年报，分析发行人租赁负债、长期应付款及长期应付职工薪酬的折现率确定方法和参数选取标准，是否符合《企业会计准则》规定及行业惯例；

9、访谈发行人财务负责人，了解发行人报告期内主要外币交易类型、汇兑损益的产生及波动原因、应对汇率波动风险的措施和效果；

10、对报告期内发行人所有银行账户实施函证程序，确认期末银行存款真实性及准确性；

11、查阅定期存款、协定存款协议等相关资料，分析银行存款与利息收入的匹配性；

12、对公司利息收入进行分析性复核，并抽样检查相关银行水单；

13、访谈发行人管理层，了解发行人与货币资金相关的内控制度及与上港集团的资金池业务及资金保有量的背景及操作方式；结合发行对资金的使用、调拨、划转或收回情况，以及资金池业务及资金保有量的利率，分析大股东是否存在资金占用，以及发行人与关联方是否存在利益输送。

（二）核查结论

经核查，保荐机构和申报会计师认为：

1、管理人员人数及其变化、职级分布、与发行人母子公司数量和业务规模整体匹配；

2、报告期内，发行人与宣传及专业服务费前五名供应商之间不存在异常资金往来的情形；

3、报告期内，公司管理费用率符合公司实际经营情况，发行人管理费用率高于同行业可比公司平均值具有合理性，与同行业不存在重大差异；

4、报告期内，发行人租赁负债、长期应付款及长期应付职工薪酬的折现率确定方法和参数选取标准，符合企业会计准则的规定，符合行业惯例；

5、报告期内，发行人制定了合理的应对汇率波动的措施，且相关措施对于防范汇率波动风险具有有效性；

6、报告期内，发行人利息收入与银行存款具有匹配性，不存在直接或间接被关联方占用资金或其他利益输送情形。

【问题 13】：关于劳务派遣

根据申报材料：（1）报告期内发行人以劳务派遣方式聘用国际远洋海员人

数分别为 417 人、396 人及 401 人；(2) 发行人向淮安伙伴人力资源有限公司采购船员外包及派遣，2021 年度及 2022 年度采购额分别为 1,200.71 万元及 1,032.55 万元，淮安伙伴人力资源有限公司于 2022 年办理了注销；(3) 公开资料显示，发行人主要劳务派遣公司中存在部分注册资本低、人员规模小的情况。

请发行人说明：发行人主要劳务派遣公司的基本情况，包括成立时间、注册/实缴资本、股权结构及实际控制人、人员及资产规模、经营情况等，与发行人合作历史，交易情况、定价依据及公允性，同发行人交易规模与其自身规模的匹配性，是否主要为发行人服务，与发行人及其关联方之间是否存在关联关系或利益输送安排。

请保荐机构、发行人律师、申报会计师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见。

【回复】

一、发行人主要劳务派遣公司的基本情况，包括成立时间、注册/实缴资本、股权结构及实际控制人、人员及资产规模、经营情况等，与发行人合作历史，交易情况、定价依据及公允性，同发行人交易规模与其自身规模的匹配性，是否主要为发行人服务，与发行人及其关联方之间是否存在关联关系或利益输送安排

(一) 发行人主要劳务派遣公司的基本情况、与发行人合作历史，交易情况、同发行人交易规模与其自身规模的匹配性、是否主要为发行人服务

发行人主要劳务派遣公司的基本情况、与发行人合作历史，交易情况、同发行人交易规模与其自身规模的匹配性、是否主要为发行人服务的具体情况如下：

劳务派遣公司名称	成立时间	注册/实缴资本	股权结构（持股比例）	实际控制人	人员及资产规模	经营情况	与发行人合作历史	交易情况	同发行人交易规模与其自身规模的匹配性	报告期内各年与锦江航运交易金额占其收入比例	是否主要为发行人服务
上海瀛圆劳务派遣有限公司	2019.03.29	200 万元	施志超 50%、朱永飞 50%	施志超	截至 2022 年 12 月 31 日，共 2,512 名员工，总资产约 2,500 万元，净资产约 400 万元	报告期内各年营业收入约 14,000 万元 -24,000 万元	从 2019 年开始合作	报告期内各年与锦江航运交易金额为 1,246.99 万元、1,455.34 万元、2,143.97 万元	是	10%以下	否
武汉兴盛洋船舶管理有限公司	2004.08.03	710 万元	徐自成 51%、吴桂芳 49%	吴桂芳	截至 2022 年 12 月 31 日，共 782 名员工，总资产约 1,000 万元，净资产约 800 万元	报告期内各年营业收入约 12,000 万元 -16,000 万元	从 2008 年开始合作	报告期内各年与锦江航运交易额为 2,074.67 万元、2,172.91 万元、2,587.39 万元	是	20%以下	否
上海华交海员劳务服务有限公司	2002.08.06	600 万元	上海华交投资管理有限公司 95%、上海华交船舶管理有限公司 5%	潘晓雷	截至 2022 年 12 月 31 日，共 2,793 名员工，总资产约为 1,200 万元，净资产约 600 万元	报告期内各年营业收入约 15,000 万元 -25,000 万元	从 2014 年开始合作	报告期内各年与锦江航运交易额为 1,050.68 万元、1,297.39 万元、2,251.42 万元	是	10%以下	否
上海荣正船务有限公司	1993.04.19	500 万元	周亚萍 70.9%、李凌浩 29%、周亚子 0.1%	周亚萍	截至 2022 年 12 月 31 日，共 196 名员工，总资产和净资产约 600 万元	报告期内各年营业收入约 1,000 万元 -3,000 万元	从 1993 年开始合作	报告期内各年与锦江航运交易额为 1,460.78 万元、1,426.43 万元、1,477.28 万元	是	60%-90%	是
厦门海洋勇士船员服务有限公司	2018.02.01	600 万元	陆华 51%、董云花 49%	陆华	截至 2022 年 12 月 31 日，共 344 名员工，总资产约 700 万元，净资产约 600 万元	报告期内各年营业收入约 1,000 万元 -5,000 万元	从 2018 年开始合作	报告期内各年与锦江航运交易额为 669.95 万元、770.02 万元、1,635.41 万元	是	20%-40%	否
费县申海人力资源管理有限公司	2013.05.24	200 万元	陈淑兰 100%	陈淑兰	截至 2022 年 12 月 31 日，共 66 名员工，总资产和净资产约 100 万元	报告期内各年营业收入约 600 万元-900 万元	从 2014 年开始合作	报告期内各年与锦江航运交易额为 479.23 万元、551.67 万元、710.40 万元	是	70%-90%	是
南通四海船务发展有限公司	2005.12.28	600 万元	戴菁华 55%、周海波 30%、周海丽 15%	戴菁华	截至 2022 年 12 月 31 日，共 498 名员工，总资产约 1,600 万元，净资产约 500 万元	报告期内各年营业收入约 5,000 万元 -14,000 万元	从 2022 年开始合作	2022 年与锦江航运交易额为 1,390.03 万元	是	约 10%	否

劳务派遣公司名称	成立时间	注册/实缴资本	股权结构（持股比例）	实际控制人	人员及资产规模	经营情况	与发行人合作历史	交易情况	同发行人交易规模与其自身规模的匹配性	报告期内各年与锦江航运交易金额占其收入比例	是否主要为发行人服务
上海外服（集团）有限公司	1984.08.08	180,000 万元	上海外服控股集团股份有限公司 100%	东浩兰生（集团）有限公司	截至 2022 年 12 月 31 日，共 3,050 名员工，总资产约 137 亿元，净资产约 40 亿元	报告期内各年营业收入约 114 亿元-219 亿元	从 2018 年开始合作	报告期内各年与锦江航运交易额为 156.57 万元、260.83 万元、345.72 万元	是	1%以下	否
淮安伙伴人力资源有限公司	2017.08.03 （已于 2022.10.20 注销）	200 万元	周洪祥 100%	周洪祥	截至 2021 年 12 月 31 日，共 75 名员工，总资产和净资产约 250 万元	报告期内各年营业收入约 1,000 万元-2,000 万元	从 2018 年开始合作，因自身业务调整，2021 年终止合作	2020-2021 年与锦江航运交易额为 1,200.71 万元、1,032.55 万元	是	80%-90%	是
上海新淮海人力资源有限公司	2004.07.13	260 万元	曾斌 71.92%，汪海 8.85%，陈正平 3.08%，蔡春保 2.31%，戴玉梅、邱永俊、陈卫祖、王蓉各 1.92%，刘峥、朱红斌各 1.54%，吴建国 1.15%，王泽波、季微微各 0.77%，罗来顺 0.38%	曾斌	截至 2022 年 12 月 31 日，共 704 名员工，总资产约 1,200 万元，净资产约 400 万元	报告期内各年营业收入约 2,000 万元-7,000 万元	从 2018 年开始合作	报告期内各年与锦江航运交易额为 331.38 万元、471.71 万元、512.52 万元	是	20%以下	否
上海利宏企业发展有限公司	2008.05.26	800 万元	上海安歆企业发展有限公司 70%、上海徽想实业发展有限公司 25%、上海天都集装箱装卸服务有限公司 5%	方建利	截至 2022 年 12 月 31 日，共 428 名员工，总资产约 3,200 万元，净资产约 2,400 万元	报告期内各年营业收入约 9,000 万元-26,000 万元	从 2018 年开始合作	报告期内各年与锦江航运交易额为 362.15 万元、455.42 万元、476.46 万元	是	10%以下	否
盐城苏悦海船务有限公司	2001.07.23	600 万元	王永龙 51%、高平 27%、茅亚娟 22%	王永龙	截至 2022 年 12 月 31 日，共 139 名员工，总资产约 1,000 万元，净资产约 300 万元	报告期内各年营业收入约 4,000 万元-7,000 万元	从 2001 年开始合作	报告期内各年与锦江航运交易额为 214.39 万元、215.32 万元、314.01 万元	是	10%以下	否

由于船员用工流动性较大，为保障公司业务稳定持续进行，报告期内，公司与多家不同地区的船员劳务派遣公司合作，以便及时满足用工需求。公司在选择劳务派遣供应商时，综合考虑劳务派遣公司报价、资质、行业口碑等因素，并在合作后与资信情况良好、服务质量较高的劳务派遣公司建立了长期稳定的业务关系。其中，上海荣正船务有限公司、费县申海人力资源管理有限公司、淮安伙伴人力资源有限公司与锦江航运之间的交易额占其收入的比例超过 50%，主要为发行人提供服务。经访谈该等劳务派遣公司，其与发行人的交易金额占其营业收入的比例较高，系其自身发展战略及经营策略选择：由于其经营规模较小，对外派遣人员规模有限，因此优先选择信誉良好、合作稳定、业务量较大的客户服务；发行人为国有控股公司，付款结算及时，具有良好的信用资质，且船员需求量较大；发行人船员用工需求较为稳定，因此该等劳务派遣公司将发行人视为重要客户，组建了符合发行人要求的船员队伍，优先满足发行人的劳务派遣用工需求。

（二）发行人主要劳务派遣公司定价依据及公允性

公司向主要劳务派遣公司支付的费用主要包括派遣员工薪酬及管理费，均是根据市场行情确定，定价公允。其中劳务派遣船员薪酬系参照同类航运公司的船员薪酬标准及上海航运交易所统计的每月船员薪酬行情确定，管理费系参照船员劳务市场派遣行情与劳务派遣单位协商确定。

报告期内，发行人各主要劳务派遣公司的人均费用对比情况如下：

单位：万元/人

序号	劳务派遣公司名称	派遣岗位类型	2022 年人均费用	2021 年人均费用	2020 年人均费用
1	武汉兴盛洋船舶管理有限公司	船员	30.59	24.90	24.31
2	上海华交海员劳务服务有限公司	船员	32.63	24.71	20.81
3	上海瀛圆劳务派遣有限公司	船员	23.82	16.35	15.21
4	厦门海洋勇士船员服务有限公司	船员	33.04	22.32	18.52
5	上海荣正船务有限公司	船员	24.15	22.35	19.12
6	淮安伙伴人力资源有限公司	船员	-	20.69	21.87
7	费县申海人力资源管理有限公司	船员	25.07	17.24	12.92
8	南通四海船务发展有限公司	船员	37.07	-	-
9	上海外服（集团）有限公司	驾驶员等非船员岗位	12.53	12.18	8.62
10	上海新淮海人力资源有限公司	船员	35.97	25.73	13.95

序号	劳务派遣公司名称	派遣岗位类型	2022 年人均费用	2021 年人均费用	2020 年人均费用
11	上海利宏企业发展有限公司	船员	37.62	23.56	16.16
12	盐城苏悦海船务有限公司	船员	26.54	20.35	18.64

报告期内，上海外服（集团）有限公司派遣员工系从事驾驶员、前台行政人员等岗位，岗位薪酬较船员平均薪酬低，因此其人均费用较船员劳务派遣公司低，且较为稳定。其他主要劳务派遣公司均为船员派遣机构，向其采购的金额呈逐年上升趋势，主要受船员市场薪酬波动等因素的影响，随着集装箱航运市场呈现较高景气度，船员市场供需格局改变，致使船员岗位的市场薪酬呈现大幅上涨。报告期内，公司参照同类航运公司的船员薪酬标准及上海航运交易所统计的每月船员薪酬行情对船员薪酬标准进行了调整。

不同船员劳务派遣公司的人均费用存在一定差异，主要系不同劳务派遣公司提供的派遣员工岗位结构不同，其中船长、大副、大管轮等高级船员薪酬高于普通船员薪酬，因此派遣船长及大副、大管轮等高级船员数量多的劳务派遣公司人均费用相较其他派遣普通船员数量多的劳务派遣公司高，因此各船员劳务派遣公司人均费用差异存在合理性。

（三）与发行人及其关联方之间是否存在关联关系或利益输送安排

根据发行人主要劳务派遣公司的确认，并经查询国家企业信用信息公示系统网站，发行人主要劳务派遣公司与发行人及其关联方之间不存在关联关系，发行人与主要劳务派遣公司之间的交易价格系参照市场行情确定，定价公允，不存在利益输送的情形。

二、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

1、获取并查阅主要劳务派遣公司的营业执照、财务报表等资料，了解主要劳务派遣公司的人员、资产及经营情况；

2、对主要劳务派遣公司进行访谈，了解其与发行人的交易情况、定价依据、结算方式等，以及部分劳务派遣公司主要为发行人服务的原因；

3、通过国家企业信用信息公示系统等网站查询主要劳务派遣公司的基本情况；

4、取得主要劳务派遣公司出具的关于其基本情况、与发行人合作历史、是否存在关联关系或利益输送安排的说明；

5、对主要劳务派遣公司与发行人的交易情况进行了函证；

6、取得发行人报告期内各月末主要劳务派遣公司的派遣人数、劳务派遣船员薪酬发放标准以及上海航运交易所统计的报告期内每月船员薪酬行情等数据。

（二）核查结论

经核查，保荐机构、发行人律师、申报会计师认为：

发行人与主要劳务派遣公司之间的交易价格系根据市场行情确定，定价公允。发行人主要劳务派遣公司同发行人交易规模与其自身规模相匹配，除上海荣正船务有限公司、费县申海人力资源管理有限公司、淮安伙伴人力资源有限公司外，发行人其他主要劳务派遣公司非主要为发行人服务。发行人主要劳务派遣公司与发行人及其关联方之间不存在关联关系或利益输送安排。

【问题 14】：关于其他

14.1 关于募投项目

根据申报材料，发行人本次募集资金拟投资于国际集装箱运输船舶购置项目、沿海集装箱运输船舶购置项目、集装箱购置项目和智能化船舶改造项目。

请发行人说明：结合船运价格变动趋势、市场需求变化、行业竞争情况、发行人当前运力使用情况、船舶及集装箱购置价格、建造周期等，说明实施本次募投项目的必要性、合理性。

请保荐机构、申报会计师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见。

【回复】

一、结合船运价格变动趋势、市场需求变化、行业竞争情况、发行人当前运力使用情况、船舶及集装箱购置价格、建造周期等，说明实施本次募投项目的必要性、合理性

近年来，在全球产业布局调整和国际国内形势变化的背景下，全球贸易货源

结构和航线流向正在发生持续演变，进而对各区域的经济贸易规模产生影响。区域内集装箱航运发展与其经济贸易规模息息相关，经济贸易规模的增长将带动供应链的扩大和国际贸易活动的增加，进而提升集装箱运输的需求。为应对需求变化，班轮公司需根据不同区域间运输需求的变化和自身经营情况优化航线布局，并适时布局新的航线区域，通过多元化的方式创造新的利润增长点，抵御市场周期的影响。在航线布局方面，为应对航线前景的不确定性，船公司通常会在航线开拓初期通过购买舱位或租赁船舶的方式提供运输服务，随着货源稳定和航线运营经验的积累，船公司会逐步增加自有运力投入，通过更加稳定和可控的船舶调度满足运力需求、降低成本、提高盈利能力。

公司作为区域性的航运企业，专注于亚洲集装箱航运市场。随着 RCEP 贸易协定的生效、东南亚地区经济快速增长、贸易活动增加、区域一体化发展越趋成熟，进而带动了东南亚航运市场的蓬勃发展。在东南亚经济贸易的巨大潜力吸引下，各大班轮运输公司相继在东南亚开设或新增航线，当前东南亚航线市场整体仍处于快速成长阶段，呈现市场化竞争态势，市场集中度较低。在此背景下，公司将东南亚航线作为十四五期间优化网络布局的重要航线，并通过东南亚航线与东北亚航线的串联，嫁接公司在东北亚航线的运营管理、客户拓展等方面经验，以精品航线服务培育市场和客户，逐步提升公司在东南亚市场的品牌知名度。当前公司东南亚航线主要以买舱或租赁船舶方式投入运力，随着公司东南亚航线战略布局的不断深化，公司将逐步增加自有运力投入，巩固并提高市场竞争地位。

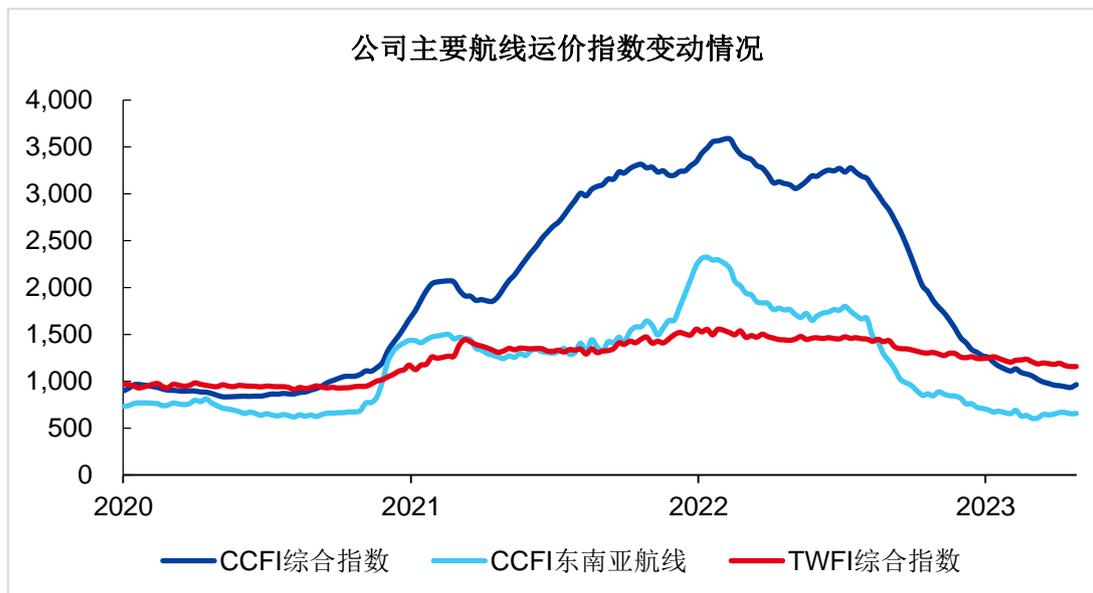
此外，近年来依托国民经济增长和政策支持，国内集装箱航运行业发展运行稳健。目前，我国正加快构建国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，国民经济将继续保持稳定增长，生产与消费的转型升级将进一步加速。随着国内居民日常生活消费需求不断释放，国内航线的集装箱运输需求将稳步增加。公司在此背景下积极响应国家号召，有序加大国内航线的运力投入，并将在未来通过新增自有船舶运力，优化国内航线的船队结构、提高国内航线的运营效率，满足业务发展的需要。

因此，基于国际国内形势变化和自身经营发展战略，公司将通过本次募投项目在东南亚航线和国内航线新增自有运力，故下文将主要围绕东南亚航线和国内航线涉及的船运价格变动趋势、市场需求变化、行业竞争情况、发行人当前运力

使用情况、船舶及集装箱购置价格、建造周期等分析募投项目的必要性及合理性。

（一）集装箱运输价格变动趋势

班轮运输行业通常采用运价指数反映市场运价水平及其变动情况。报告期内，CCFI 综合运价指数与 CCFI 东南亚和国内航线的运价指数变动情况如下：



注：由于公开市场上暂无权威的国内航线运价指数，国内航线运价指数使用 TWFI 台湾海峡两岸间航线运价指数替代。

由上表可见，2020 年至 2022 年上半年，受行业周期等综合因素的影响，全球航线海运运力紧张，市场供需平衡被打破，带动综合运价指数、东南亚航线和国内航线的运价指数自 2020 年至 2022 年上半年期间持续上升，随着 2022 年下半年船舶周转效率提升、有效运力释放、通货膨胀下市场需求减弱等因素影响，综合运价指数与东南亚航线和国内航线的运价指数逐渐回落。整体来看，东南亚航线和国内航线运价指数的变动幅度均大幅低于综合运价指数，主要系东南亚航线和两岸间航线所属的亚洲航线市场格局相对稳定，价格波动幅度远低于东西航线、南北航线等远洋航线。

受供给需求、运输成本、市场结构等因素的不同，东南亚航线和国内航线运价指数变动幅度有所不同。东南亚航线方面，报告期内，CCFI 东南亚航线运价指数与 CCFI 综合运价指数具有一定的相关性，但波动幅度仍大幅低于 CCFI 综合运价指数。CCFI 东南亚航线运价指数于 2022 年起开始回落并于 2023 年 3 月跌至最低点。随着市场供需格局逐步稳定，CCFI 东南亚航线运价指数有所企稳回升，截至 2023 年 4 月底，最新的 CCFI 东南亚航线运价指数较 2023 年 3

月最低点已回升约 10%。国内航线方面，报告期 TWFI 台湾海峡两岸间航线运价指数均与 CCFI 综合运价指数均呈现较弱的相关性，航线运价波动相对较小，主要系两岸间航线由于特殊的监管模式，经营两岸间航线的公司与船舶均有较高的行政许可门槛，从而保证了两岸间航线运力的稳定性。

综上，报告期内，东南亚航线受市场行情的波动影响较大，但价格波动幅度远低于东西航线、南北航线等远洋航线，短期已有企稳回升的迹象，处于筑底阶段性回暖阶段。公司国内航线由于稳定的竞争格局，运价的波动幅度相对较小。

（二）市场需求变化

1、东南亚航线

（1）东南亚经济发展潜力巨大

从经济社会发展来看，东南亚地区人口众多，经济发展潜力巨大。近年来东南亚各国采取多种措施刺激经济增长，取得明显成效，经济发展速度处于全球较高增长区间。根据国际货币基金组织 IMF 的数据，由印度尼西亚、泰国、菲律宾、马来西亚和越南组成的“东盟主要五国”GDP 总量由 2010 年的 1.66 万亿美元增长至 2022 年 3.13 万亿美元，复合增长率 5.42%。2022 年，在全球经济下行的背景下，上述东南亚主要经济体 GDP 总量仍较 2021 年增长 8.66%，报告期内复合增长率为 9.56%，较高的 GDP 增长率反映出该地区较大的经济增长动能与潜力。

（2）RCEP 为东南亚市场带来长期增量

2022 年 1 月 1 日，由中国、日本、韩国、澳大利亚、新西兰和东盟十国共 15 个国家签署的《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）正式生效实施。根据联合国数据，RCEP 是全球规模最大的贸易协定区域，涵盖 23 亿人口，占全球总人口的 30%，区域内货物和服务的进出口规模占全球比重分别为 26%和 29%。从结构上看，RCEP 成员国既包含了消费能力较强的高收入国家，也涵盖了发展空间较大的中低收入国家，既包含工业制成品生产国，RCEP 将促进成员国在贸易流动、货物供应与物价、投资与金融等方面形成经济联盟，推动区域内国家优势互补、良性循环，进而有效拉动航运贸易量，促进区域内航运需求的提升。

（3）中国与东盟之间日益密切的经贸合作支撑航运需求

中国与东盟在战略伙伴关系的基础上，于 2021 年 11 月将双边关系升级为全面战略伙伴关系，双边的合作关系进一步密切。报告期内，我国同东盟之间的进出口贸易总额分别为 47,357.43 亿元、56,743.05 亿元以及 65,153.22 亿元，复合增长率达 17.29%。2023 年第一季度，我国与东盟货物贸易持续增长，进出口总值达 15,641.89 亿元，同比增长 16.1%，东盟占我国外贸比重的 15.8%，继续保持我国第一大贸易伙伴地位，

东盟作为我国在 RCEP 的重要贸易伙伴，2022 年我国对东盟进出口占对其他 RCEP 成员国进出口规模的 50.3%。我国对东盟进出口的中间产品 4.36 万亿元，增长 16.2%，占我国与东盟进出口总值的 67%。鉴于中国同东盟国家之间丰富的海洋资源，2022 年我国以航运方式对东盟进出口增长了 26.7%。集装箱航运作为中国与东盟贸易往来的重要物流方式，未来，随着 RCEP 的促进作用以及中国-东盟自贸区进一步升级，双边日益密切的贸易往来将为该区域的集运市场发展提供充沛动力。

2、国内航线

（1）国家发展战略将带动国内航线航运需求稳步增长

近年来，依托国民经济增长和政策支持，国内集装箱航运行业发展运行稳健。目前，我国正加快构建国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，国民经济将继续保持稳定增长，生产与消费的转型升级将进一步加速。随着国内居民日常生活消费需求不断释放，国内航线的集装箱运输需求将稳步增加。

（2）国家的支持性政策为国内集运需求提供有力支撑

我国高度重视“散改集”和多式联运的发展，2023 年 4 月，交通运输部、自然资源部、海关总署国家铁路局、中国国家铁路集团有限公司等五部门联合印发《推进铁水联运高质量发展行动方案（2023—2025 年）》，明确将加强港口集疏运基础设施建设、提升联运畅通水平和推进“散改集”运输发展。国家大力推进散改集和多式联运、建设现代化航运体系的支持政策，为我国国内航线的集装箱运输需求提供有力支撑。

综上，随着东南亚地区经济快速增长、贸易体量和流动性的增加，东南亚地区的整体需求和贸易活动快速增长，进而推动了集装箱航运市场的需求。同时，在以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局背景下，随着国内经济的恢复增长，“散改集”、“陆转水”持续推进和多式联运的发展，国内集装箱运输具备有力的需求支撑。因此，东南亚和国内航线均具有较大的增量空间，公司通过募投资项目新增运力具有合理性。

（三）行业竞争情况

1、各航线竞争情况

（1）东南亚航线

东南亚区域在经济快速发展的背景下，航运市场发展空间大、发展速度快。首先，由于该区域拥有较多经济主体且主要为发展中国家，航运作为基础性和重要性行业，沿线国家及地区均有以本地区为中心向东南亚开拓航线的航运公司，使得该区域航线较为丰富；其次，东南亚区域拥有马六甲海峡等重要的航运区位优势，同时也是东西国际干线的重要途径区域，因此部分全球性航运公司会在洲际航线中挂靠东南亚国家港口，使得该区域航运参与方较多，市场集中度较低，该市场中运力部署相对靠前的航运公司有中远海控、马士基海陆、长荣海运、海丰国际、万海航运等；此外，东南亚区域拥有丰富的港口资源，因此不同航运公司在航线设计、挂靠港口选择及顺序上具有较大差异，并可能与其他区域航线进行串联，航线和班期安排较为复杂。整体来看，东南亚航线市场当前呈现市场化竞争态势，市场中服务产品同质化较为明显，价格竞争较为充分。市场中的精品服务理念与需求尚未完全释放，高溢价的差异化服务仍处于蓝海阶段，中高端市场有进一步拓展的空间。

近年来，公司在东南亚航线市场陆续开通了上海泰越、上海菲律宾、日本泰越、上海香港海防等航线，并推出海防丝路快航等精品航线，以航线精品服务培育市场和客户，逐步提升公司在东南亚市场的品牌知名度。与此同时，公司通过航线环形设计，形成了东南亚、东北亚区域双向辐射及货源联动，一方面能够满足东南亚市场的货运业务需求，另一方面可以将东北亚航线上的业务优势承接至东南亚航线。公司作为区域内的精品航运服务商，在东北亚等航线市场处于长期

领先地位，通过嫁接公司在东北亚航线上运营管理、客户服务、航线网络设计等方面的经验，可以帮助公司更好地开展在东南亚航线上的业务，拓展客户需求。未来，随着东南亚区域基础设施的进一步完善、市场需求进一步增加，精品服务需求将被进一步挖潜。

（2）国内航线

我国国内集装箱航运市场发展日趋成熟，良性竞争格局逐渐稳定，行业参与者在市场内进行有序竞争。国内集装箱航运行业的参与者主要包括泛亚航运、中谷物流、安通物流、锦江航运、宁波远洋等。不同参与者在国内集装箱航运行业的业务定位和细分领域各有侧重，其中中谷物流、安通物流以内贸线运输为主，锦江航运、宁波远洋以外贸内支线为主，泛亚航运兼顾内贸线和外贸内支线运输。

在国内航线市场，公司秉持精品服务理念，先后开通了上海-中国台湾、太仓-中国台湾等航线，航线服务覆盖高雄、台中、基隆等主要港口，形成了华东地区、华北地区与台湾地区之间航线互动的良好局面。此外，公司从南至北持续稳定布局沿海航线，航线服务贯穿华东、华北、华南地区，在满足市场对沿海各个港口运输服务需求的同时，加强了公司近洋航线与国内航运业务的对接协同。

综上，东南亚航线市场当前处于较快发展阶段，存在较强竞争，公司通过东南亚航线与东北亚航线的串联，将东北亚航线上的精品服务和业务优势承接至东南亚航线，将有助于公司持续渗透具有精品服务需求的客户，获得竞争优势。国内航线的行业竞争格局整体较为稳定，公司经过长期的经营积累了稳定的客户群体和良好的市场口碑，随着国内航线的整体需求在国家战略稳步推进下不断上升，为公司国内航线的经营业绩提供了有力支撑。因此，公司东南亚航线和国内航线均具有进一步拓展的市场空间。

2、同行业公司的新建自有船舶计划

船舶行业周期属性明显，新造船需求主要来源于受航运贸易景气度影响的“扩张需求”和受老旧船舶拆卸、环保政策等因素影响的“替换需求”。扩张需求方面，受市场供需格局变化报告期内，集装箱航运市场呈较高景气度，航运公司增加运力的意愿上涨。替换需求方面，2020年下半年至2022年上半年期间，受市场行情上升，航运公司选择继续运营老旧船舶以满足市场需求，拆船数量下

降明显，致使 2021 年度和 2022 年度航运公司拆船处于历史较低的水平，这使得报告期后或将有更多船舶进入拆卸程序，相应的运力替换需求相对较高。

同时，在碳达峰与碳中和的“双碳”背景下，随着国际海事组织制定的环保标准陆续生效，新法规对于船舶的能效以及碳排放强度制定了标准，一方面航运公司将更加主动地替换老旧船舶，新增符合环保规定的船舶，降低整体碳排放；另一方面，航运公司可能会选择通过降低船舶航速来减少碳排放量，故为了维持同样的班次，船公司需在同一条航线上投入更多的运力。因此，在环保政策推动下，老旧船舶的更新替代和航速下降带来的运力损失将提高造船市场的整体需求。

在此背景下，同行业可比公司陆续规划了新增运力的安排，根据 Alphaliner 的数据，截至本回复出具日，同行业可比公司的在建自有船舶情况如下：

序号	公司	船型	在建自有船舶情况（截至本回复出具日）
1	中谷物流	集装箱船	8 艘 4,636TEU 集装箱船舶
2	中远海控	集装箱船	①11 艘 24,188TEU 集装箱船舶 ②12 艘 24,000TEU 集装箱船舶 ③4 艘 16,180TEU 集装箱船舶 ④14 艘 16,000TEU 集装箱船舶 ⑤6 艘 14,092TEU 集装箱船舶 ⑥1 艘 1,930TEU 集装箱 ⑦2 艘 700TEU 集装箱
3	海丰国际	集装箱船	①2 艘 2,698TEU 集装箱船舶 ②10 艘 1,800TEU 集装箱船舶 ③7 艘 1,023TEU 集装箱船舶
4	宁波远洋	集装箱船	①3 艘 3,318TEU 集装箱船舶 ②3 艘 1,436TEU 集装箱船舶 ③4 艘 710TEU 集装箱船舶
5	万海航运	集装箱船	①3 艘 13,248TEU 集装箱船舶 ②9 艘 13,100TEU 集装箱船舶 ③15 艘 3,055TEU 集装箱船舶 ④2 艘 3,013TEU 集装箱船舶 ⑤3 艘 2,940TEU 集装箱船舶

由上表所示，随着同行业可比公司在建的自有船舶陆续完工，新增的自有运力将使得班轮公司在扩大整体运力规模的同时增强船舶调度的稳定性和可控性，为客户提供更加全面和优质的航运服务，满足客户的运输需求；同时，新建的自有船舶将更加绿色、低碳、智能，在替换的老旧船舶的同时优化船队船龄结构、降低运营管理成本、提升智能化水平、顺应绿色航运趋势。因此，为保持公司的竞争优势，公司需同步新增自有运力，并通过更加合理的船舶布局、航线密度和船队结构，增强船舶运营效率，提升盈利能力，故公司通过募投项目新增自有运力具有必要性和合理性。

（四）发行人当前运力使用情况

1、东南亚航线

报告期内，公司东南亚航线的运力使用情况如下：

项目		2022 年度		2021 年度		2020 年度	
		数值 (TEU)	占比	数值 (TEU)	占比	数值 (TEU)	占比
东南亚航线	平均自有运力	5,817	42.67%	3,979	41.38%	1,558	29.55%
	平均租赁运力	7,815	57.33%	5,636	58.62%	3,715	70.45%
	平均总运力	13,632	100.00%	9,615	100.00%	5,273	100.00%
	运力周转率	20.18	-	24.51	-	31.85	-

运力方面，面对东南亚航线较大的市场空间和发展前景，公司积极布局和完善东南亚航线，加强东南亚市场的业务挖掘，并持续投入运力，致使报告期内平均总运力规模持续上升。报告期内，公司主要通过租赁船舶的方式来新增运力，主要系公司东南亚航线整体处于快速增长阶段，新增租赁船舶相比自有船舶更具有灵活性。随着公司持续开拓东南亚航线的运输需求，公司将结合航线的运营情况和运力结构适时将部分租赁运力置换为自有运力，自有船舶比例的提高将使得公司可以增强船舶调度的稳定性和可控性，在降低成本的同时向客户提供更高品质的服务，进一步提高公司市场地位和竞争力。

运力周转率方面，由于公司东南亚航线尚处于布局阶段，并且报告期内新设和延伸的东南亚航线对应航线距离和航次周转时间均高于公司已有的东南亚航线，致使东南亚航线运力周转率持续下降。长期来看，随着东南亚市场发展越趋成熟，公司持续开发东南亚航线客户需求、嫁接精品服务等经验，公司东南亚航线的计费箱量具有较大增长空间，运力周转率也将稳步提升。

综上所述，公司通过募投项目在东南亚航线新增自有船舶具有合理性：一方面，由于公司东南亚航线目前仍处于发展阶段，运力结构以租赁运力为主，随着公司持续开拓客户运输需求，公司将租赁船舶替换成自有船舶可以增强船舶运营效率，提升盈利能力；另一方面，公司通过新增自有运力可以更加有效地开拓客户资源，为客户提供高品质的精品服务，提升在东南亚航线的市场地位。

2、国内航线

报告期内，公司国内航线的运力使用情况如下：

项目		2022 年度		2021 年度		2020 年度	
		数值 (TEU)	占比	数值 (TEU)	占比	数值 (TEU)	占比
国内航线	平均自有运力	5,614	62.55%	5,843	83.70%	5,899	93.55%
	平均租赁运力	3,361	37.45%	1,138	16.30%	407	6.45%
	平均总运力	8,975	100.00%	6,981	100.00%	6,306	100.00%
	运力周转率	64.92	-	75.52	-	62.44	-

运力方面，在以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局背景下，随着国内经济的恢复增长，“散改集”、“陆转水”持续推进和多式联运的发展，国内航线将承担更重要的多式联运以及联通国际干线功能，国内航线的市场需求和容量将进一步扩大。公司结合国家战略安排，持续加大运力的投入，致使国内航线的运力规模持续上升。同时，公司目前国内航线使用的船舶普遍船型偏小、船龄偏大，老旧船舶维保等费用的上升会对公司成本控制造成不利影响。因此，通过新造沿海船舶置换老旧船舶，不仅符合公司紧跟“绿色、环保、节能”的航运理念，同时可提升船舶节能性和智能化水平，满足业务发展需要，提升服务水平，进一步增强公司盈利能力。

运力周转率方面，由于公司所投入的运力无法在第一时间转化为足额的计费箱量，致使公司的国内航线的运力周转率在 2022 年度有所下降。长期来看，国内经济增长和国家战略的推进将有利于公司国内航线的运输需求持续增长，从而带动运力周转率稳步上升。

综上所述，随着国内经济的恢复增长，“散改集”、“陆转水”持续推进和多式联运的发展，叠加国家战略的推进，国内航线未来具有较大增长空间，公司通过募投项目在国内航线新增自有运力具有合理性。

（五）船舶及集装箱购置价格、建造周期

1、购置价格

集装箱船舶的购置价格主要受市场供需结构和原材料价格变动的影响。集装箱船舶的市场价格波动是公司购置船舶时的重要参考因素，但鉴于各家造船厂的

产能情况、建造成本和技术水平等方面存在差异，故公司在持续关注新造船舶购置市场价格波动的同时，需结合各家船厂的具体情况，适意向船厂购置船舶。因此，公司将一方面密切关注市场价格的波动情况，另一方面科学评估各家船厂的产能情况、建造成本和技术水平等因素，在确保经济性的前提下适时购置集装箱船舶。

集装箱方面，集装箱的具体建造基于公司业务发展对集装箱的需求以及募投项目的实施计划分批实施。公司目前自有集装箱占比较低，部分集装箱箱龄较大，公司将借助购入新箱的契机替换箱龄较大的旧箱，使得公司整体箱况水平和自有箱占比得到明显改善，进而增强公司可持续经营能力。公司将通过询比价或招投标的方式进行集装箱购置，在确保经济性的前提下适时购置集装箱。

2、建造周期

新船交付需经历签约设计阶段和生产阶段，签约设计阶段由于全球船坞在短期内产能空间有限，存在等候工期，因此所需时间从数月至数年不等；生产阶段包含船舶设备采购、船体建造、设备组装及舾装交付等步骤，通常耗时 12-24 个月，因此在订单按期交付情况下，报告期内尚未交付的船舶在手订单将主要于 2023 年至 2025 年陆续交付。公司将密切关注所运营航线区域的运力投放情况，并结合自身的运力安排和船舶购置价格，在合适的时点购置船舶，发挥稳健经营的管理优势，以期避免在市场运力集中投放的情形下新增自有运力，避免出现运力闲置的情形。

集装箱方面，集装箱的具体建造系基于公司业务发展对集装箱的需求和对运力规模的配比进行实施，同时集装箱的建造周期较短，因此集装箱建设完成后出现闲置情形的概率较小。

综上所述，公司将在确保经济性的前提下适时购置募投项目涉及的船舶及集装箱，集装箱船舶和集装箱建设完成后出现闲置情形的概率较小。结合募投项目实施进度及经济效益产生需要一定周期，发行人已在招股说明书“第三节 风险因素”之“一、与发行人相关的风险”之“（四）募集资金投向相关的风险”披露了募投项目实施涉及的项目实施风险和本次发行摊薄即期回报的风险。

（六）募投项目投资具有必要性和合理性

综上所述，基于国际国内形势变化和自身经营发展战略，公司拟通过本次募投项目在东南亚航线和国内航线新增自有运力。结合相关航线的船运价格变动趋势、市场需求变化、行业竞争情况、发行人当前运力使用情况、船舶及集装箱购置价格、建造周期等分析，公司本次募投项目投资具有必要性和合理性。

二、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

1、查阅募投项目的备案证明文件和可行性分析报告，了解本次募投项目建设的具体内容；

2、了解报告期内航运市场的价格变动情况，查阅行业研究报告，了解并结合航运市场价格的变化趋势分析募投项目的必要性和合理性；

3、访谈发行人相关业务人员以及查询行业研究报告，了解发行人东南亚航线和国内航线的市场需求变化，分析是否有足够的增量空间消化募投项目；

4、访谈公司相关业务人员，了解公司各航线区域的市场情况、业务模式和定价模式；

5、查阅主要竞争对手公告，了解主要竞争对手运力供给的计划；

6、了解报告期内发行人东南亚航线和国内航线的运力投入情况，结合运力配置情况和运力周转率分析募投项目的必要性和合理性；

7、查询相关网站，获取报告期内中国新造船价格指数的变动情况；

8、访谈发行人相关业务人员以及查阅募投项目可行性分析报告，了解发行人拟通过募投项目购置船舶和集装箱的购置价格和建造周期情况，并以此分析募投项目是否具有必要性和合理性。

（二）核查结论

经核查，保荐机构和申报会计师认为：基于国际国内形势变化和自身经营发展战略，公司拟通过本次募投项目在东南亚航线和国内航线新增自有运力。结合相关航线的船运价格变动趋势、市场需求变化、行业竞争情况、发行人当前运力

使用情况、船舶及集装箱购置价格、建造周期等分析，公司本次募投项目投资具有必要性和合理性。

14.2 关于境外子公司

根据申报材料，发行人在境外拥有 35 家控股子公司。

请发行人说明：发行人设立境外子公司是否按照境外投资管理办法等相关规定，履行发改委、商务部、外汇管理等程序，各境外子公司是否符合所在国家或地区的法律法规规定，是否存在被处罚的情形，是否存在诉讼、纠纷或潜在纠纷。

【回复】

一、发行人设立境外子公司是否按照境外投资管理办法等相关规定，履行发改委、商务部、外汇管理等程序

截至本回复出具之日，发行人境外子公司设立时履行的发改委、商务部、外汇管理等程序的情况如下：

（一）境外直接投资

序号	公司名称	投资日期	发改委程序	商务程序	外汇管理程序
1	通和实业	1987.10.30	无法规要求	已履行	设立时无法规要求
2	满强航运	1987.11.20	无法规要求	已履行	设立时无法规要求
3	锦化日本	1993.09.01	无法规要求	已履行	已履行
4	锦江日本	2001.02.26	无法规要求	已履行	已履行
5	锦江香港	2014.01.17	已履行	已履行	已履行
6	GLORY SEASON SHIPPING COMPANY LIMITED	2014.05.22	已履行	已履行	已履行
7	BLUE STAR SHIPPING COMPANY LIMITED	2014.10.21	已履行	已履行	无外汇登记证

发行人境外直接投资企业中，通和实业、满强航运、BLUE STAR SHIPPING COMPANY LIMITED 未履行外汇登记程序，具体情况如下：

通和实业、满强航运由发行人于 1987 年设立，设立时相关法规未要求办理外汇登记。1989 年，国家外汇管理局发布《境外投资外汇管理办法》，要求在该

办法施行前已设立的境外投资企业，其境内投资者应当自办法施行之日起 60 天内，向外汇管理部门补报有关材料，办理登记手续。因历史久远，发行人未能查询到按照上述规定补办外汇登记的相关文件。

BLUE STAR SHIPPING COMPANY LIMITED 由发行人子公司海华轮船于 2014 年设立。根据《境内机构境外直接投资外汇管理规定》，境内机构境外直接投资获得境外直接投资主管部门核准后，需到所在地外汇局办理境外直接投资外汇登记，外汇局审核无误后，向境内机构颁发境外直接投资外汇登记证。发行人子公司海华轮船未履行外汇登记程序。

根据《国家外汇管理局行政处罚办法》第二十一条规定，“外汇违法行为在二年内未被发现的，不再给予行政处罚；涉及金融安全且有危害后果的，上述期限延长至五年。法律另有规定的除外。前款规定的期限，从外汇违法行为发生之日起计算，外汇违法行为有连续或者继续状态的，从行为终了之日起计算。”发行人及其子公司未办理外汇登记行为已经超过了相关法律法规规定的行政处罚时效。

经检索国家外汇管理局（<http://www.safe.gov.cn/>）、国家外汇管理局上海市分局网站（<http://www.safe.gov.cn/shanghai/>）、信用中国网站（<https://www.creditchina.gov.cn/>）等网站，报告期内，发行人及子公司海华轮船不存在因此受到外汇管理部门行政处罚的情形。

若未来外汇管理部门要求其就设立境外子公司补办相关外汇登记手续，公司将按照外汇管理部门的要求及时补办相关手续。

此外，BLUE STAR SHIPPING COMPANY LIMITED 无实际经营，目前已在注销过程中。

综上，发行人未办理通和实业、满强航运及 BLUE STAR SHIPPING COMPANY LIMITED 的外汇登记证明，不会对本次发行上市产生重大不利影响。

（二）境外再投资

序号	公司名称	投资日期	发改委程序	商务程序	外汇管理程序
1	SUPER UNION SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2016.05.11	无需履行	已履行	无需履行

序号	公司名称	投资日期	发改委程序	商务程序	外汇管理程序
2	SUPER FAITH SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2016.05.11	无需履行	已履行	无需履行
3	SUPER PIONEER SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2016.05.11	无需履行	已履行	无需履行
4	SUPER SHANGHAI SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2020.09.22	无需履行	已履行	无需履行
5	SUPER TIANJIN SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2020.09.22	无需履行	已履行	无需履行
6	SUPER GUANGZHOU SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2020.09.22	无需履行	已履行	无需履行
7	SUPER ZHENDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2020.09.22	无需履行	已履行	无需履行
8	SUPER SHENGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2020.09.22	无需履行	已履行	无需履行
9	SUPER GUANDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2020.09.22	无需履行	已履行	无需履行
10	SUPER SHANGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2021.04.27	无需履行	已履行	无需履行
11	SUPER MINGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2021.04.27	无需履行	已履行	无需履行
12	SUPER YIDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2021.11.3	无需履行	已履行	无需履行
13	SUPER HUDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2021.11.3	无需履行	已履行	无需履行
14	SUPER CHAMPION SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2022.01.06	无需履行	已履行	无需履行
15	SUPER TRANSIT SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2022.01.06	无需履行	已履行	无需履行
16	SUPER APEX SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2022.01.06	无需履行	已履行	无需履行
17	SUPER ENTERPRISE SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2022.01.06	无需履行	已履行	无需履行
18	SUPER VANGUARD SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2022.01.06	无需履行	已履行	无需履行
19	SUPER ENERGY SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2022.01.06	无需履行	已履行	无需履行
20	SUPER COURAGE SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2022.01.06	无需履行	已履行	无需履行
21	SUPER TROPHY SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2022.01.06	无需履行	已履行	无需履行
22	SUPER MILLENNIUM SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2022.01.06	无需履行	已履行	无需履行

序号	公司名称	投资日期	发改委程序	商务程序	外汇管理程序
23	海华轮船（日本）株式会社	2023.02.28	无需履行	已履行	无需履行

注 1：根据《境外投资管理办法》等相关法规，境内企业通过其控制的境外企业开展中方投资额不超过 3 亿美元的非敏感类项目，如果境内企业不投入资产、权益，也不提供融资、担保，则境内企业无需备案或提交大额非敏感类项目情况报告表。上述第 1-23 项子公司设立时无需履行发改委备案或报告程序。

注 2：根据国家外汇管理局发布的《关于进一步简化和改进直接投资外汇管理政策的通知》（汇发[2015]13 号）规定，从 2015 年 6 月 1 日起取消境外再投资外汇备案。上述第 1-23 项子公司设立时无需履行外汇备案手续。

综上，发行人现有境外再投资子公司设立时已按照境外投资管理办法等相关规定履行商委程序，无需履行发改委及外汇备案程序。截至 2022 年 12 月 31 日发行人拥有的 35 家境外子公司中，有 5 家境外子公司目前已经注销，分别为 SUPER FORTUNE SHIPPING S.A.、SUPER APEX SHIPPING S.A.、SUPER ENTERPRISE SHIPPING S.A.、SUPER ENERGY SHIPPING S.A 以及 SUPER COURAGE SHIPPING S.A。报告期内，该等子公司以及发行人不存在受到发改委、商委、外汇主管部门处罚的情况。

二、各境外子公司是否符合所在国家或地区的法律法规规定，是否存在被处罚的情形，是否存在诉讼、纠纷或潜在纠纷

根据发行人确认、境外律师出具的法律意见，发行人境外控股子公司符合所在国家或地区的法律法规规定，报告期内不存在被处罚的情形，不存在诉讼或纠纷。

14.3 关于信息披露豁免

根据申报材料，公司因相关信息包含商业秘密申请信息披露豁免，但未充分说明豁免的依据。

请发行人说明：

对照《证券期货法律适用意见第 17 号》第六条的相关规定，说明相关信息披露豁免申请是否符合可以豁免披露的情形。请保荐机构、发行人律师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见。

【回复】

一、对照《证券期货法律适用意见第 17 号》第六条的相关规定，说明相关信息披露豁免申请是否符合可以豁免披露的情形

根据《证券期货法律适用意见第 17 号》第六条的规定，涉及商业秘密或者其他因披露可能严重损害公司利益的，发行人关于信息豁免披露的申请文件应当逐项说明：（1）申请豁免披露的信息、该信息是否依据内部程序认定为商业秘密，发行人关于商业秘密的管理制度、认定依据、决策程序等；（2）申请豁免披露的信息是否属于已公开信息或者泄密信息；相关信息披露文件是否符合《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 57 号——招股说明书》及相关规定要求，豁免披露是否对投资者决策判断构成重大障碍。

（一）申请豁免披露的信息、该信息是否依据内部程序认定为商业秘密，发行人关于商业秘密的管理制度、认定依据、决策程序等

《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书》（223043 号，以下称“反馈意见”）问题 6 需发行人说明“向关联方采购港口服务、代理服务、支线运输服务的明细构成，各项服务的定价方式，与市场价格、无关联的第三方交易价格的比较情况，采购价格是否公允；向关联方采购燃油价格与市场价的比较情况”，反馈意见问题 14 需发行人进一步补充披露“结合可比市场公允价格、第三方市场价格、关联方与其他交易方的价格等，说明并摘要披露关联交易的公允性，是否存在对发行人或关联方的利益输送”。

发行人申请豁免披露的内容为发行人关联方与第三方公司所发生的相关交易中第三方公司的具体名称。发行人关联方与第三方公司签署的业务合同存在保密条款，约定合同双方不得向任何第三方披露合同内容或与合同相关的任何保密信息。

由于发行人关联方与第三方公司之间的交易属于发行人关联方与第三方公司经过多年商业谈判和合作的结果，且签署的相关业务合同中明确不得向第三方披露，因此属于发行人关联方的商业机密信息，若公开披露该等信息将损害发行人及关联方的商业信誉，影响发行人关联方业务经营中的商业谈判地位及业务合同履行，影响发行人与关联方之间的合作关系，严重损害发行人及关联方的利益。

发行人已制定《信息披露管理制度》等关于信息披露管理相关制度，其中对

商业秘密披露豁免做出了明确规定。同时，发行人亦与员工签署了附有商业秘密保密义务的劳动合同，保证员工在日常工作中遵守相关保密要求。

（二）申请豁免披露的信息是否属于已公开信息或者泄密信息；相关信息披露文件是否符合《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 57 号——招股说明书》及相关规定要求，豁免披露是否对投资者决策判断构成重大障碍

根据发行人及发行人关联方出具的确认函，发行人及发行人关联方已制定并严格执行信息披露管理制度及保密要求，发行人申请豁免披露的相关信息尚未发生泄露，不属于已公开信息或者泄密信息。

发行人申请豁免披露的相关信息均为发行人关联方的商业秘密。发行人信息披露文件已按照《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 57 号——招股说明书》及相关规定要求进行编制，从满足投资者投资判断的需要出发，在招股说明书和审核问询函回复等文件中充分披露重大关联交易的交易内容、交易价格确定方法及公允性等对投资者价值判断有重大影响的信息，在保守商业秘密基础上最大程度提高披露质量。对于申请信息豁免披露的事项，发行人也已采取了替代方案对相关信息进行了披露。豁免披露后的信息不影响投资者对发行人基本信息、财务状况、经营成果、公司治理等方面的了解，不会对投资者的决策判断构成重大障碍。

综上所述，发行人豁免申请的内容符合《证券期货法律适用意见第 17 号》第六条的规定，豁免披露后的信息不会对投资者决策判断构成重大障碍。

二、中介机构核查程序及核查结论

（一）核查程序

1、访谈发行人关联方，了解发行人关联方与第三方约定的保密条款的具体内容，交易价格披露对其经营的影响；

2、访谈发行人及关联方公司，了解豁免披露信息是否已对外公开；

3、查阅公司官网，并对公司相关新闻报道等互联网信息进行检索，确认申请豁免的信息是否已对外公开；

4、查阅发行人《信息披露管理制度》及员工劳动合同，了解公司商业秘密

管理相关要求；

5、获得并查阅了发行人关联方关于有关信息属于商业机密的说明。

(二) 核查结论

经核查，保荐机构和发行人律师认为：发行人相关信息披露豁免申请符合《证券期货法律适用意见第 17 号》第六条可以豁免披露的情形，豁免披露后的信息不会对投资者决策判断构成重大障碍。

14.4 关于媒体质疑

请保荐机构自查与发行人本次公开发行相关的媒体质疑情况，并就相关媒体质疑发表明确核查意见。

【回复】

一、与发行人本次公开发行相关的媒体质疑情况核查

保荐机构对发行人本次公开发行相关的媒体报道情况持续进行网络检索。自披露本次公开发行受理后，截至本回复出具日，相关媒体就发行人本次公开发行相关的媒体报道情况如下：

序号	发布时间	报道标题	所属媒体	是否为媒体质疑	文章主要内容
1	2022.12.26	上港集团：分拆子公司锦江航运于上交所主板上市申请获证监会受理	界面新闻	否	公司申报获受理
2	2022.12.26	上港集团：分拆锦江航运至上交所主板上市申请获受理	观点网	否	公司申报获受理、公司介绍
3	2023.01.09	上港集团分拆锦江航运上市，募投项目公司涉货损赔偿诉讼	乐居财经	否	招股说明书财务内容摘录
4	2023.01.09	上港集团拟分拆锦江航运至上交所主板 IPO 上市，预计投入募资 30.25 亿元	界面新闻	否	招股说明书募投项目、企业主营业务、经营业绩等内容摘录
5	2023.01.09	上港集团旗下锦江航运提交 IPO 申请：2021 年营收 53 亿，净利 12 亿，主营东南亚东北亚内贸航线、公司集装箱运力国内第 8 全球第 35	深圳供应链	否	招股说明书中关于企业主营业务情况、行业发展部分的摘录
6	2023.01.10	锦江航运资产负债率逐年增长，2021 年负债增至 26.8 亿元	乐居财经	否	招股说明书财务内容摘录
7	2023.01.10	锦江航运冲刺上交所：半年净利 10 亿拟募资 30 亿	雷递	否	招股说明书募投项目、企业主营业务、运力、财务等内容摘录

序号	发布时间	报道标题	所属媒体	是否为媒体质疑	文章主要内容
8	2023.01.16	锦江航运 IPO 获证监会受理	贸易风	否	公司申报获受理、招股说明书募投项目等内容摘录
9	2023.02.10	驿站主板 IPO 锦江航运【航运业务】上港集团分拆锦江航运上市,主营东南亚东北亚内贸航线,面临行业周期性风险	IPO 驿站	否	招股说明书主营业务、财务数据、风险提示等内容摘录
10	2023.03.01	原创 IPO 注册制全面落地 A 股两大航企竞相入市	航运交易公报	否	招股说明书募投项目、分拆上市优势、行业周期性风险、可比上市公司情况等内容摘录
11	2023.03.02	上港赚大了! 买来的公司要上市了, 三年拿走 10 亿分红, 估值超 200 亿……	IPO 日报	否	上港集团分拆锦江航运上市基本情况, 招股说明书经营业绩、分红情况、行业周期性风险等内容摘录

截至本回复出具之日,保荐机构已就锦江航运本次公开发行相关的媒体报道进行核查。经核查,媒体报道内容主要来源于发行人已披露的招股说明书,主要为摘录招股说明书中发行人基本情况、风险因素、业务与技术、财务会计信息与管理层分析、募集资金运用与未来发展规划等相关内容,不存在对发行人公开发行相关信息披露的真实性、准确性、完整性以及上市发行条件的质疑。

二、中介机构核查程序及核查结论

(一) 核查程序

1、通过互联网对关于发行人本次公开发行相关的媒体文章进行搜索,全文阅读相关媒体报道,并进一步核查相关媒体报道中关注事项及是否存在媒体质疑情形;

2、就相关事项与发行人招股说明书等上市申请文件进行比对,核查相关披露文件内容的真实性、准确性及完整性。

(二) 核查结论

经核查,本保荐机构认为,截至本回复出具之日,发行人不存在本次公开发行相关的媒体质疑情况,发行人披露的信息真实、准确、完整,不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏的情形。

(以下无正文)

（本页无正文，为上海锦江航运（集团）股份有限公司《关于上海锦江航运（集团）股份有限公司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》之盖章页）

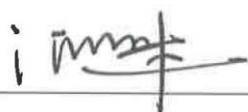
上海锦江航运（集团）股份有限公司



发行人董事长声明

本人已认真阅读上海锦江航运（集团）股份有限公司本次审核问询函回复的全部内容，确认回复的内容不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性和及时性承担相应的法律责任。

发行人董事长：



庄晓晴

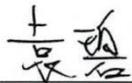
上海锦江航运（集团）股份有限公司



2023年5月31日

(本页无正文，为国泰君安证券股份有限公司《关于上海锦江航运（集团）股份有限公司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》之签字盖章页)

保荐代表人：


袁 碧


李 懿

国泰君安证券股份有限公司



保荐机构（主承销商）董事长声明

本人已认真阅读上海锦江航运（集团）股份有限公司本次审核问询函回复的全部内容，了解回复涉及问题的核查过程、本保荐机构的内核和风险控制流程，确认本保荐机构按照勤勉尽责原则履行核查程序，审核问询函回复不存在虚假记载、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、及时性承担相应的法律责任。

保荐人（主承销商）董事长：



贺青

国泰君安证券股份有限公司

