

競天公誠律師事務所
JINGTIAN & GONGCHENG

中国北京市朝阳区建国路 77 号华贸中心 3 号写字楼 34 层 邮政编码 100025

电话: (86-10) 5809-1000 传真: (86-10) 5809-1100

北京市竞天公诚律师事务所
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的
补充法律意见书（二）

致：上海锦江航运（集团）股份有限公司

北京市竞天公诚律师事务所（以下称“本所”）接受上海锦江航运（集团）股份有限公司（以下称“发行人”、“锦江航运”或“公司”）委托，担任发行人拟首次公开发行股票并在主板上市（以下称“本次发行上市”）的专项法律顾问，并已出具《北京市竞天公诚律师事务所关于上海锦江航运（集团）股份有限公司首次公开发行股票并在主板上市的律师工作报告》（以下称“《律师工作报告》”）、《北京市竞天公诚律师事务所关于上海锦江航运（集团）股份有限公司首次公开发行股票并在主板上市的法律意见书》（以下称“《首份法律意见书》”）及《北京市竞天公诚律师事务所关于上海锦江航运（集团）股份有限公司首次公开发行股票并在主板上市的补充法律意见书》（以下称“补充法律意见书之一”）。

根据上海证券交易所于 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）的要求，本所现谨出具《北京市竞天公诚律师事务所关于上海锦江航运（集团）股份有限公司首次公开发行股票并在主板上市的补充法律意见书（二）》（以下称“本补充法律意见书之二”）。除本补充法律意见书之二所作的修改或补充外，《律师工作报告》《首份法律意见书》、补充法律意见书之一的内容仍然有效。

本补充法律意见书之二出具的前提、假设和相关简称，除非另有说明，均同于《律师工作报告》《首份法律意见书》、补充法律意见书之一。

本所同意将本补充法律意见书之二作为发行人申请本次发行上市所必备的法律文件，随同其他材料一并上报，并愿意依法对发表的法律意见承担相应的法律责任。本补充法律意见书之二仅供发行人为本次发行上市之目的而使用，不得被任何人用作任何其他目的。

基于上述，本所出具补充法律意见如下：

【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±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；（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

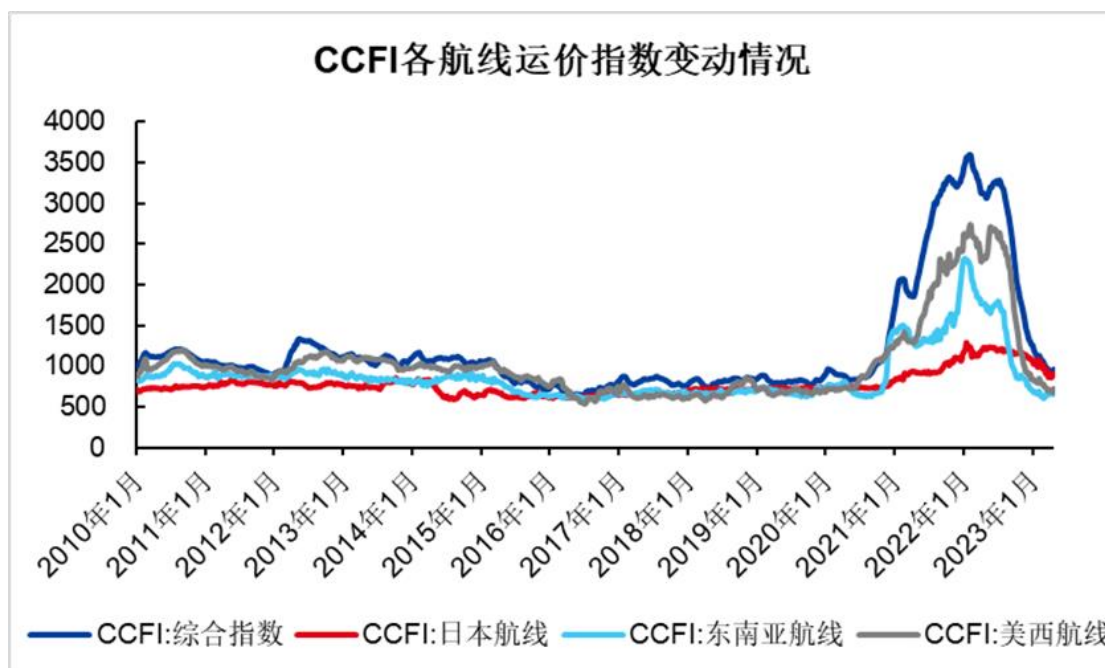
经本所律师核查，发行人已在《招股说明书》中删除极端情况的表述，在《招股说明书》“第六节 财务会计信息与管理层分析”之“十二、经营成果分析”之“（九）结合发行人主要航线运价及运价指数的变化、市场运输需求及发行人运力周转率情况、集运业成本变化情况等，量化分析发行人经营业绩下跌的风险，是否存在运力过剩、市场容量骤减、经营业绩持续下降的风险”中补充披露对发行人经营业绩下跌风险的量化分析以及是否存在运力过剩、市场容量骤减、经营业绩持续下降的风险分析，在《招股说明书》“第二节 概览”之“一、重大事项提示”之“（五）特别风险提示”和“第三节 风险因素”补充披露发行人经营业绩下滑 50%的风险，完善重大事项提示。

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

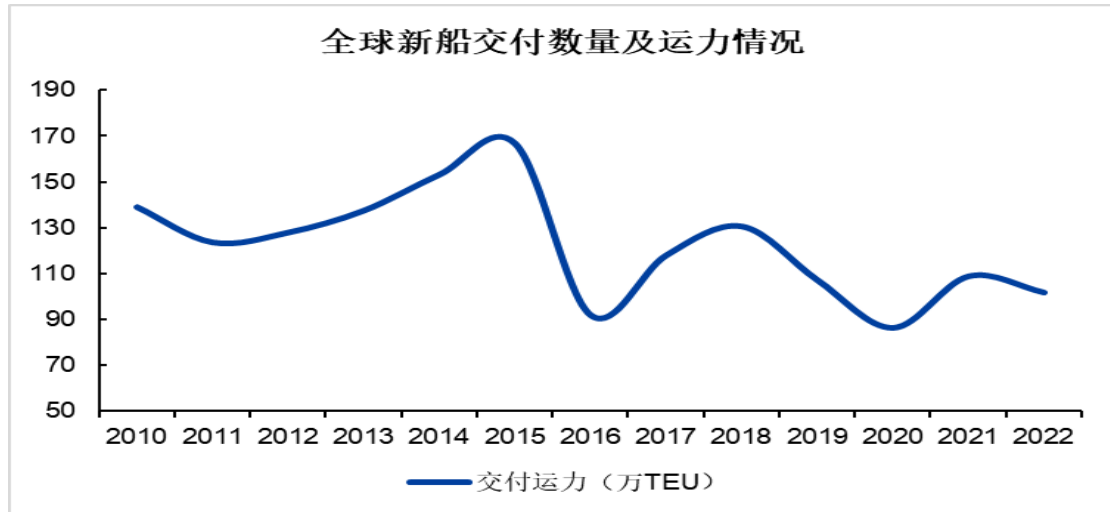
2023 年以来，国内经济回升势头明显，为航运市场提供有效需求支撑。根据国家统计局的数据，2023 年第一季度各月我国进出口总值增速实现从-7%、8%到 15.5%的逐月增长，整个一季度我国 GDP 同比增长 4.5%，出口总额同比增长 8.4%，国内经济与对外贸易呈现良好的回暖趋势，整体表现超过市场预期。

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	29.11	27.15	5.24

力			
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%

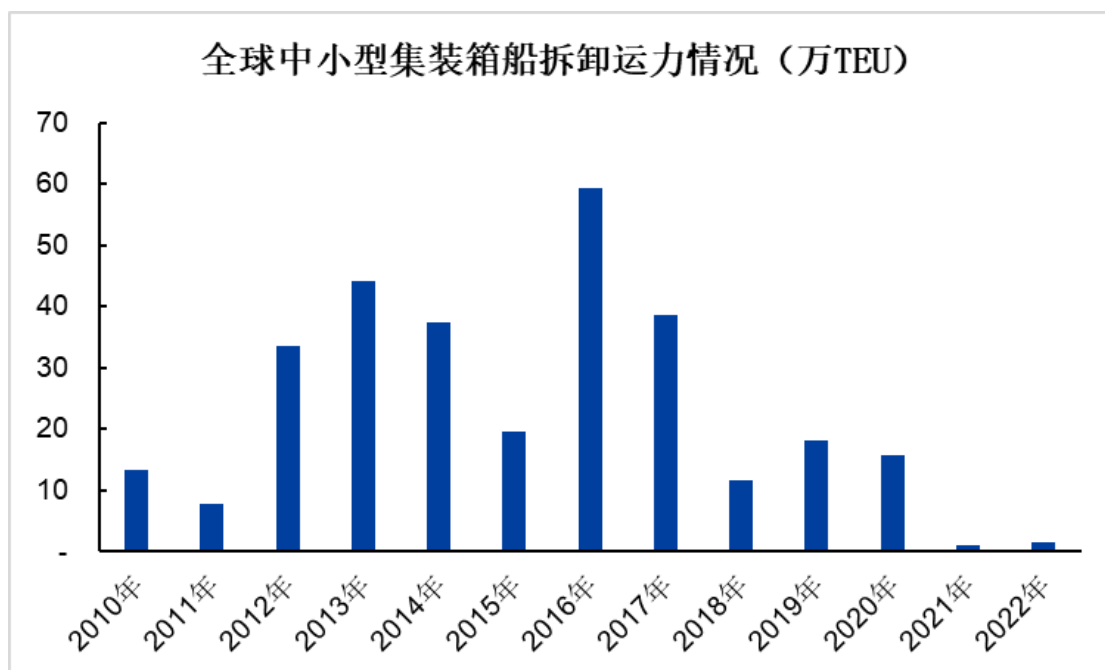
数据来源：AlphaLiner

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

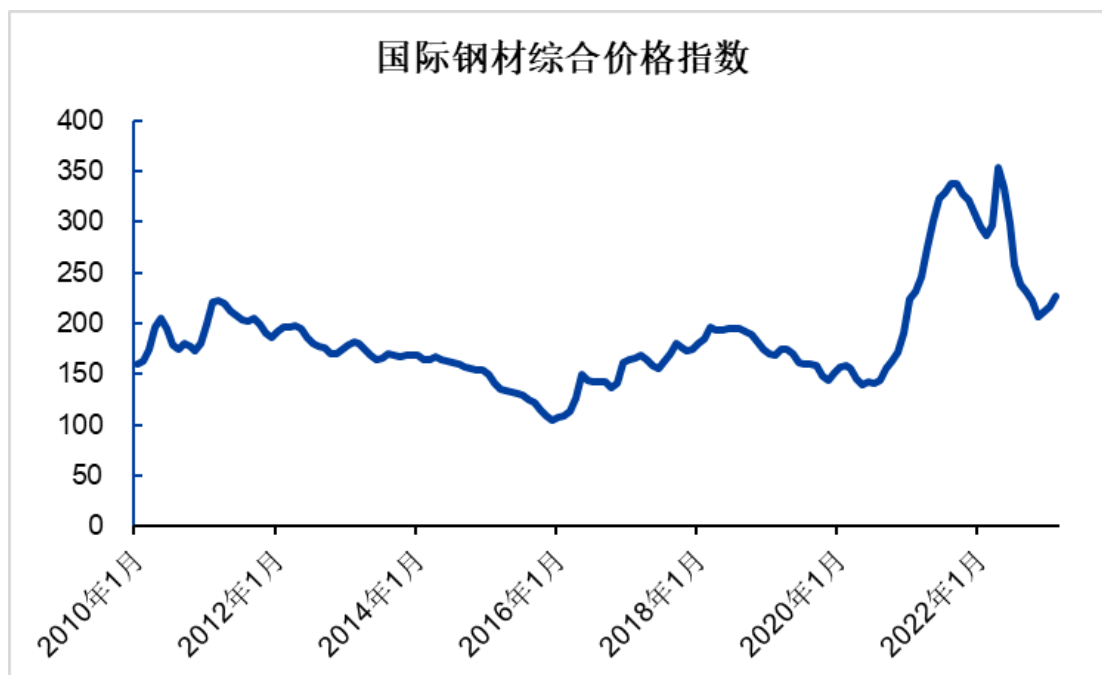
项目	船龄大于 20 年的船舶运力	船龄大于 25 年的船舶运力
3,000TEU 以下船舶	127.76	60.31
全类型集装箱船	299.49	91.68
3,000TEU 以下船舶/ 全类型集装箱船	42.66%	65.78%

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

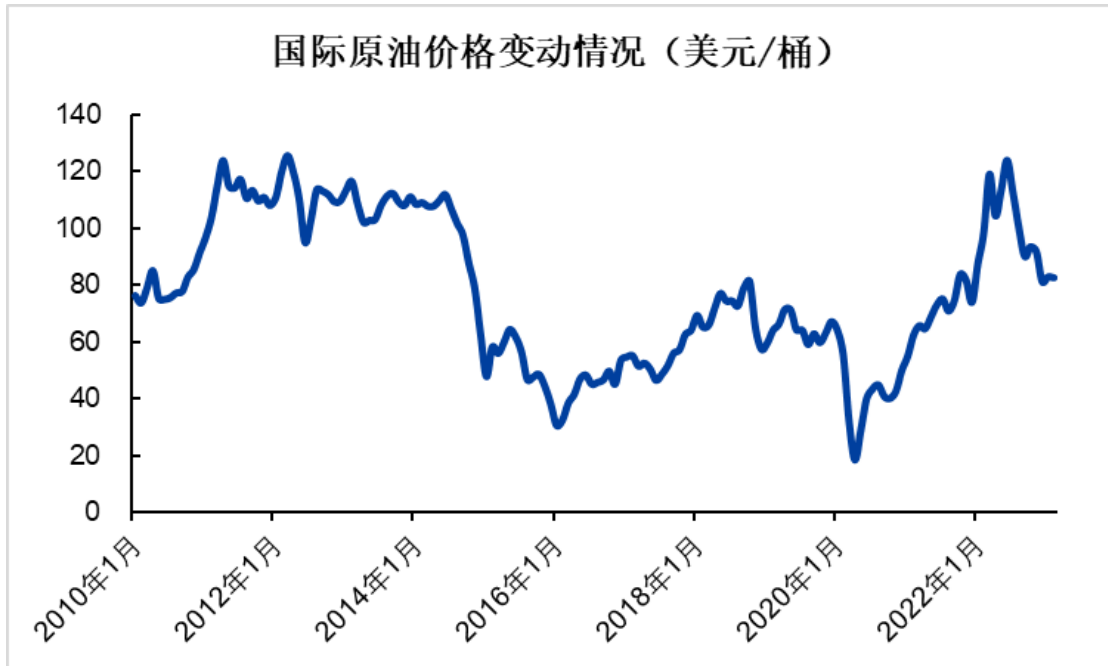
(1) 钢材价格



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。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：

单位：万元

项目	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	20%	75,552.85	64.05%
	10%	37,776.42	32.02%

项目	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
	-10%	-37,776.42	-32.02%
	-20%	-75,552.85	-64.05%

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-20%、-10%、10%以及20%，公司报告期内平均净利润将分别变动-64.05%、-32.02%、32.02%以及64.05%。

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。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	20%	25,493.80	21.61%
	10%	12,746.90	10.81%
	-10%	-12,746.90	-10.81%
	-20%	-25,493.80	-21.61%

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

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舶，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”补充披露集装箱航运行业的周期性风险。

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

（一）报告期内，公司运营航线的运价波动情况

报告期内，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，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，具体如下：

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	1,419.30	4.84	1,353.76	41.40	957.40

装箱运价指数					
--------	--	--	--	--	--

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。

(二) 量化分析与行业趋势是否一致

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%
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。如本补充法律意见书之二“问题1.1/二/（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
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

根据发行人说明并经访谈发行人业务部门主要负责人，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	集装箱运输业务	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
	航运公司下属单船公司	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	航运代理业务	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
		太仓锦诚国际船务代理有限公司	锦诚国际全资子公司	

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
			司	满意度，增强客户粘性
		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	从事集装箱空箱堆场业务，为发行人集装箱空箱堆存、修理、清洗环节提供配套服务
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		锦江航运投资（香港）有	一级子公司	发行人境外投资平台

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
	台	限公司	司	

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um提高服务质量，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、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、复核根据公司报告期内平均运输价格、运输量、运力周转率、营业成本对公司报告期内平均净利润进行的敏感性分析；
- 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；
- 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、复核根据行业经济周期、新船交付周期以及钢材价格等数据变动情况对公司经营业绩进行的敏感性测试，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，本所认为：

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±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，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

经本所律师核查，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，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”补充披露发行人所处行业地位，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”补充披露发行人主要竞争劣势。

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角色。

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。

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许可的航运

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

根据发行人提供的资料并经访谈发行人业务部门负责人，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（参见本补充法律意见书之二“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

经查询行业研究报告等资料，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	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、	中国大陆、近洋地区	集装箱船队、干散货船队	88	6.80

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）
性			干散货无船承运业务及航运代理业务				
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 13,256.45 TEU、12,765.52 TEU、9,389.69 TEU，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

A、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。

B、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。

C、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

A、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。

B、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。

C、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区位，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、母港区区位、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、上海泰越线、上海香港海防线等，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，具体分析参见本补充法律意见书之二“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、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，本所认为：

1、发行人为区域性班轮公司，专注亚洲航运市场，发行人以上海港为母港，上海日本、上海两岸间市占率第一。发行人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，发行人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、发行人总运力排名来源于国际研究机构Alphaliner，发行人上海日本航线、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，同时发行人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。发行人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，目前发行人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，发行人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，发行人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。”

根据发行人确认，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的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	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

关联交易类型		2022 年度	2021 年度	2020 年度	
常性关联交易	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	
	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		9,620.34	7,780.54	3,959.93	

关联交易类型	2022 年度	2021 年度	2020 年度
(②+⑥+⑧)			
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%）。根据发行人提供的资料，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

公司名称	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

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

根据发行人提供的资料，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

公司名称	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

根据发行人提供的资料，报告期内，发行人通过招投标方式采购两批次集装

箱，具体情况如下：

序号	招标投标时间	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8000TEU集装箱采购项目	2400个20英尺集装箱，1300个40英尺集装箱(普箱)，1500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8000TEU集装箱采购项目	2000个20英尺通用集装箱，500个40英尺通用集装箱(普箱)，2500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、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同等等文件；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，本所认为：

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

根据上港集团控制的相关企业提供的资料，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		
		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		

公司	主营业务	2022年度	2021年度	2020年度	
		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
		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
上港冷链	仓储、堆存业务			

公司	主营业务	2022年度	2021年度	2020年度
		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
		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	货运代理、仓 储、劳务、货	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

公司	主营业务	2022年度	2021年度	2020年度	
津)	物进出口	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	
		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。根据与相关公司业务负责人访谈情况，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。根据与相关公司业务负责人访谈情况，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

根据发行人确认，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	上港物流	提供运输服务	1,992.33	0.29%	-	-	-	-

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
	限公司								
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。

根据发行人确认，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	上海集海	采购燃料油	-	-	2,198.42	0.64%	1,472.91	0.57%

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
	公司								
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%

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
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		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	上港物流（天津）	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

根据发行人说明，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补充法律意见书之一之“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

根据发行人说明，上述交易的定价机制如下：（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补

充法律意见书之一之“问题 14/三/（一）/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，采购的燃油主要分为内贸轻油和内贸重油，定价依据为参考同期上海中燃船舶燃料有限公司（简称上海中燃）公布的牌价。报告期内，公司向关联方采购燃油的均价及与中燃牌价均值对比情况如下：

年份	燃油类别	采购均价（元/吨）	上海中燃牌价均值（元/吨）	均价差异
2022 年度	内贸轻油	8,381.59	8,399.87	-0.22%
	内贸重油	6,260.93	6,236.22	0.40%

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，主要涉及上海-芜湖、上海-武汉、上海-常州航段，相关航段的采购价格和向无关联第三方的采购价格对比如下：

年份	上海-芜湖运输服务价格	
	上港集团长江港口物流有限公司 (元)	中国上海外轮代理有限公司 (美元)
2022 年度	进口：20 英尺 630；40 英尺 1,160 出口：20 英尺 790；40 英尺 1,250	进口：20 英尺 95；40 英尺 180 出口：20 英尺 115；40 英尺 220
2021 年度		
2020 年度		
年份	上海-武汉运输服务价格	
	上港集团长江港口物流有限公司 (元)	武汉长伟国际航运实业有限公司 (元)
2022 年度	进口：20 英尺 880；40 英尺 1,670 出口：20 英尺 1,020；40 英尺 1,734	进口：20 英尺 878；40 英尺 1,670 出口：20 英尺 1,020；40 英尺 1,734
2021 年度		
2020 年度		
年份	上海-常州运输服务价格	
	上港集团长江港口物流有限公司 (元)	中国上海外轮代理有限公司 (美元)
2022 年度	进口：20 英尺 580；40 英尺 995 出口：20 英尺 714；40 英尺 1,244	进口：20 英尺 90；40 英尺 155 出口：20 英尺 110；40 英尺 190
2021 年度		
2020 年度		

注：发行人向武汉长伟国际航运实业有限公司采购长江内支线运输服务开始于2021年3月。

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		

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
				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		
		中建港航局集团有限公司	董事	上港集团联营企业		
		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

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
						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

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
						薪酬及 2021 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	-

截至本补充法律意见书之二出具之日，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年年终奖。

截至本补充法律意见书之二出具之日，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。”

截至本补充法律意见书之二出具之日，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	<p>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。</p> <p>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。</p>
资金调配	<p>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。</p>
业务流程	<p>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；</p> <p>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，</p>

	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	-	276,801.55	133,057.58

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
累计发生额			
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。

根据与上港集团财务部门人员的访谈，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	47,518.27	44,559.08	41,686.85

关联交易类型	2022年度	2021年度	2020年度
合计			
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
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、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，本所认为：

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Hasco Japan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】

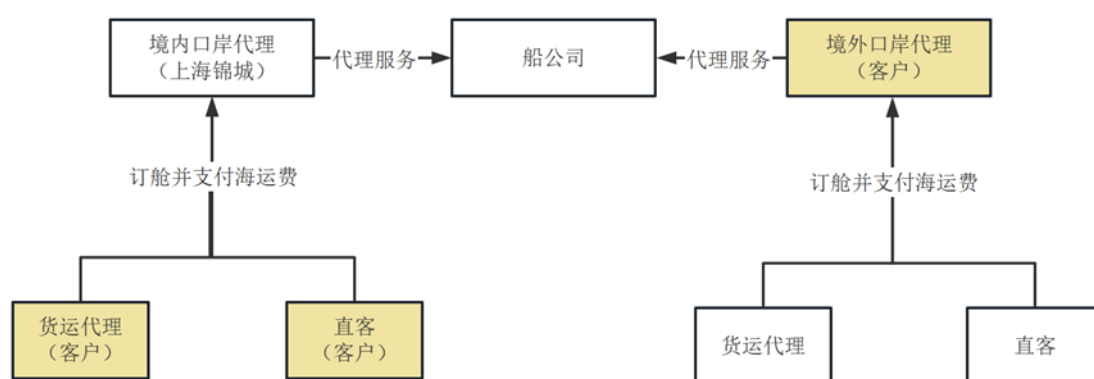
一、各期向各主要航线前五大代理公司采购和销售项目、金额、单价、实际结算周期，分析业务期间和航线（港口）相同的情况下，不同代理商之间同类项目的业务规模、单价、实际结算周期差异和变动原因

（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

经查询行业相关资料，并访谈发行人业务人员，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

根据发行人提供的资料，并经查询航运行业资料，访谈发行人相关业务人员，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

根据发行人提供的资料，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	青岛联力国际物流有限公司	货运	青岛联力国际物流有限公司	货运

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
		代理		代理		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 日本 航线	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
	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	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	7,281.05	4,465.32	4,159.98	1,123.03	1,051.33	1,587.55	4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
航线	Agencies (Vietnam) Co.,ltd							
	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，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。

A、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。

B、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。

C、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。

D、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

A、口岸代理销售单价的差异和变化原因

(A) 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。

(B) 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。

(C) 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。

(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	单箱运价		
			2022年度	2021年度	2020年度

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 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。

B、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:

(A) 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	HASCO JAPAN CO., LTD	东京、博多、名古屋、响滩、大阪、横滨、神户、	500.76	574.68	652.86

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
航线		门司			
	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。

(B) 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、	4,184.98	6,571.03	7,454.38

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
		门司			
	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

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
上海泰越航线	Tcc Agency Limited	曼谷、林查班	2,511.19	2,263.13	2,243.59
	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。

(C) 提供箱管服务

报告期内，各主要航线的集装箱管理服务费率如下表所示：

单位：元/TEU

主要航线	口岸代理	代理港口	集装箱管理服务费率		
			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	-	-	-
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：集装箱管理服务费率=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率；

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
	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
	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

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。

A、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。

B、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。

C、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。

D、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。

E、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。

A、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。

B、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。

C、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。

D、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。

E、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
	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

主要航线	客户名称	实际结算周期
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

经访谈发行人相关负责人员，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
	MITSUI-SOKO CO.,LTD	口岸			

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
		代理			行对账确认
	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
	上海华洋国际物流有限公司	货运			

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
		代理			
	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			

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
		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			

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
		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。

主要航线	代理公司名称	经营情况
	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。
	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。
上海泰越 航线	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。
	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。

主要航线	代理公司名称	经营情况
	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。

主要航线	代理公司名称	经营情况
	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。

根据发行人说明，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。截至本补充法律意见书之二出具之日，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
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 Hasco Japan 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

根据发行人提供的资料，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
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	12,500	9,200	10,850	Hasco Japan	11,200	9,000	10,100

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	
	CO., LTD.							
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-SO KO 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	基隆、高	瑞世船务代理	COC: USD 2.5/TEU	代理收取NTD 1,500/

地区	港口	口岸代理名称	揽货佣金	单证佣金
中国台湾	高雄、台中	股份有限公司	SOC: USD 1.5/TEU	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、管理船舶和集装箱等代理服务	航次代理服务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、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，本所认为：

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

根据发行人提供的主要劳务派遣公司财务报表等资料，并经本所律师核查，

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
武汉兴盛洋船管有限公司	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	2002.08.06	600万	上海华交	潘晓	截至2022年12	报告期内各年	从2014	报告期内各年与	是	10%以下	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
华交海员劳务服务有限公司		元	投资管理 有限公司 95%、上海 华交船舶 管理有限 公司 5%	雷	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	营业收入约 15,000 万元 -25,000 万元	年开始 合作	锦江航运交易额 为1,050.68万元、 1,297.39万元、 2,251.42万元			
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	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,	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、	是	20%-40%	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
服务有限公司					净资产约 600 万元			1,635.41 万元			
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	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
公司					500 万元						
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

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	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

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
			泽波、季微微 各 0.77%，罗来顺 0.38%								
上海利宏企业发展有限公司	2008.05.26	800 万元	上海安歙企业发展有限公司 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

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
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

根据发行人与劳务派遣公司签订的合同及发行人确认，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

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
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
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、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，本所认为：

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。

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，以下简称“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、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，本所认为：

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。

（以下无正文）

(此页无正文，为《北京市竞天公诚律师事务所关于上海锦江航运（集团）股份有限公司首次公开发行股票并在主板上市的补充法律意见书（二）》签字盖章页)




北京市竞天公诚律师事务所 (盖章)

律师事务所负责人 (签字):


赵 洋

经办律师 (签字):


陆 婷

经办律师 (签字):


马宏继

经办律师 (签字):


王 峰

经办律师 (签字):


胡铮铮

2023年 5 月 31 日